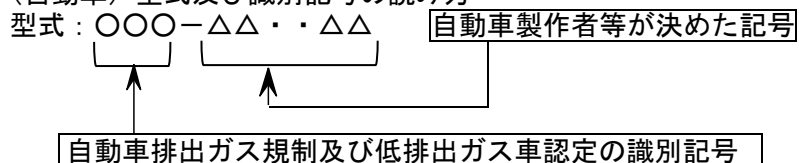


## 1. 用語の解説等

### (1) (自動車) 型式及び識別記号の読み方



(参考) 自動車排出ガス規制及び低排出ガス車認定の識別記号の確認方法

<https://www.mlit.go.jp/common/001179991.pdf>

### (2) 変速装置の型式及び変速段数

(略号)

C V T	自動無段変速機		
3 A T	前進 3 段式自動変速機		
4 A T	前進 4 段式自動変速機	4 M T	前進 4 段式手動変速機
5 A T	前進 5 段式自動変速機	5 M T	前進 5 段式手動変速機
6 A T	前進 6 段式自動変速機	6 M T	前進 6 段式手動変速機
5 A T × 2	前進 5 段式自動変速機 (副変速機付)		
E	電子制御式		
L T C	ロックアップ機構付トルクコンバータ		

### (3) 燃費値 (km/L)

ガソリン・軽油・LPG を燃料とする自動車のエネルギー消費効率、燃費値 (km/L) を用いることとされています。

この自動車燃費一覧や、自動車メーカー等のカタログに記載されている燃費値は、国土交通省審査値であり、新たな燃費基準の策定等に伴い、燃費・電費の試験方法はより実際の走行に近いものに改訂されてきました。(各モードについては下図参照)

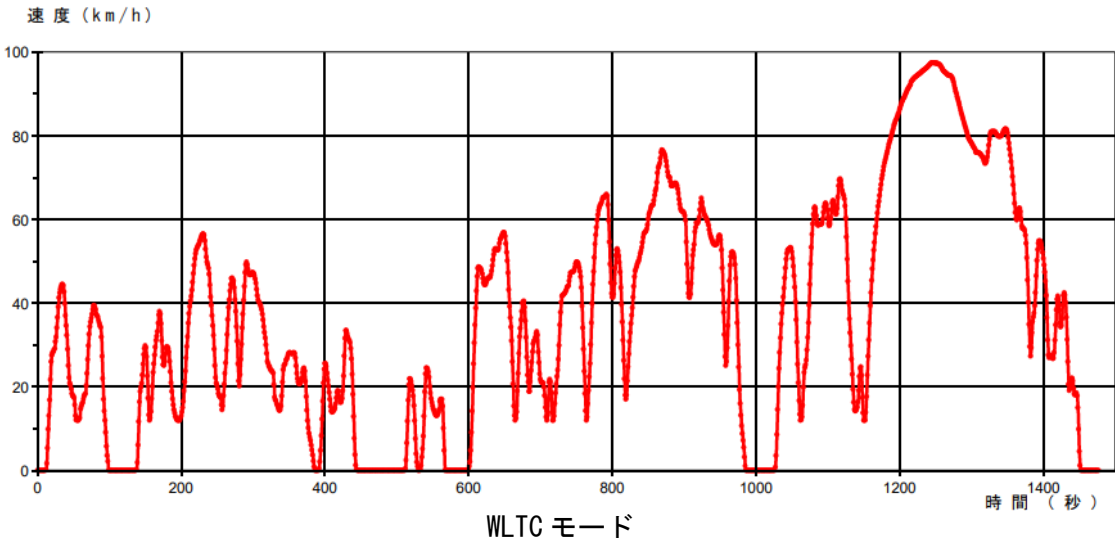
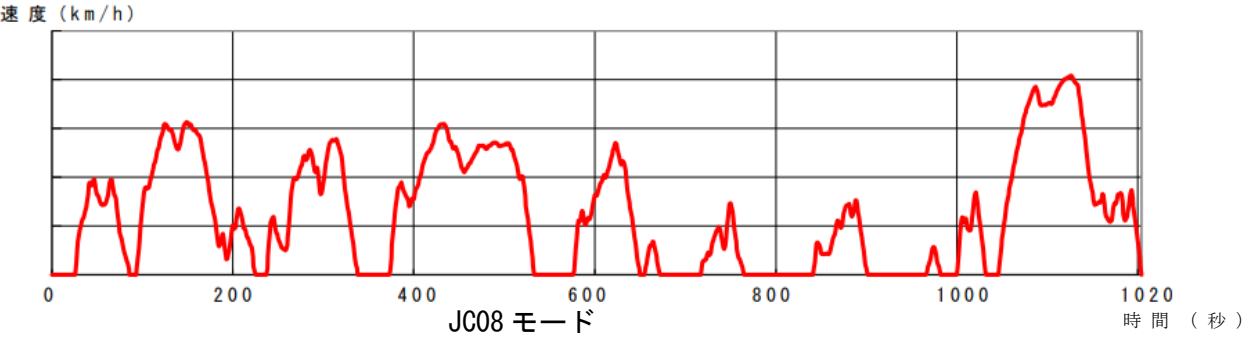
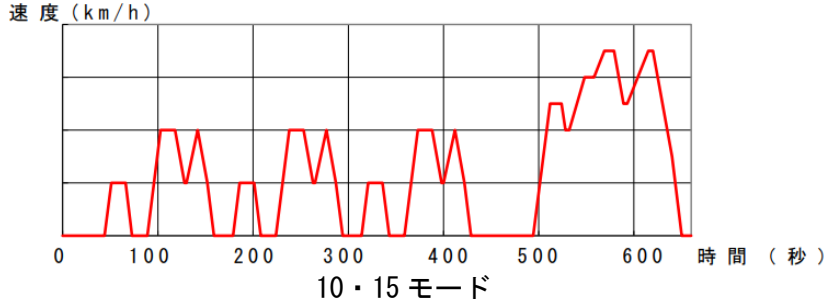
乗用車及び小型貨物車 (小型トラック・バス) は、当初、10・15 モード法 (2010 年度燃費基準値の測定方法) により燃費の試験が行われてきましたが、2015 年度燃費基準の策定に伴い、実際の走行と同様に細かい速度変化で運転し、エンジンが暖まった状態だけでなく、冷えた状態からスタートする JC08 モード法 (2015 年度燃費基準値、2020 年度燃費基準値及び 2022 年度燃費基準値の測定方法) に変更されました。

さらに、車両の燃費・電費性能を適切に評価する国際的に統一された試験法である乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法 (WLTP) が、2014 年 3 月に国連自動車基準調和世界フォーラム (WP29) において成立しました。これを受け、我が国では、2016 年 10 月より、日本、欧州等各国の走行データを基に国際調和サイクルとして策定した WLTC モード法 (2030 年度燃費基準値の測定方法) が導入され、2021 年 2 月から全面施行となりました。

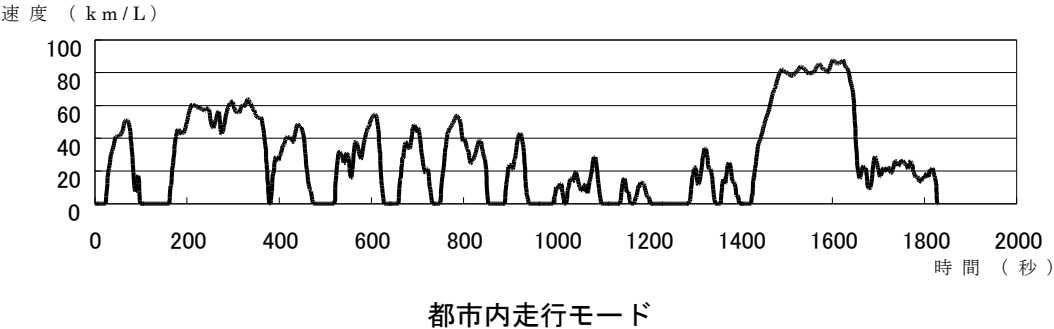
重量車 (車両総重量 3.5t 以上のバス、トラック等) については、都市内走行モード (JE05 モード) 及び都市間走行モードそれぞれによる走行 (エンジン燃費を実測した上で、シミュレーションにより算出した燃費値) を車種等によって異なる割合で合算した燃費値を重量車モード (JH15 モード) 燃費値 (2015 年度燃費基準値の測定方法) としています。

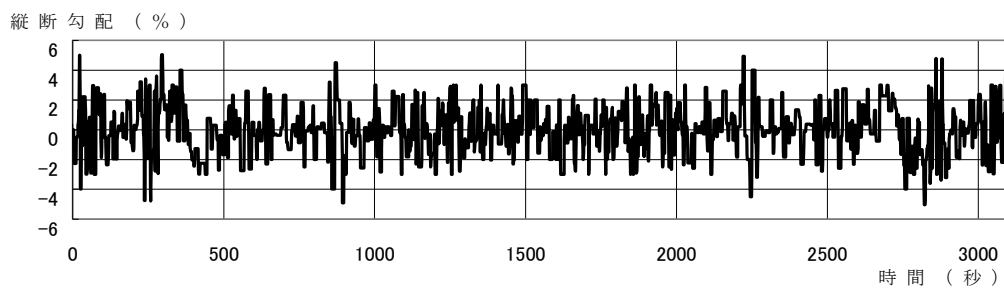
2025 年度燃費基準値の策定に合わせて、タイヤの転がり抵抗や空気抵抗の実測値の反映等より走行実態を反映した JH25 モード法が新たに採用されました。

①乗用車、小型貨物車



②重量車





都市間走行モード

(4) (参考) 燃費基準値 (km/L) 及び燃費基準値達成レベル

<燃費基準値>

燃費基準値とは、省エネ法（エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律）に基づく乗用自動車及び貨物自動車の燃費基準値であり、車両重量に応じて値が定められております。（12. 参照）

<燃費基準値達成・向上達成レベル>

各燃費基準値の達成率を表す指標として、車両の燃費値を基準値で除し、100 をかけた後、小数点以下を切り捨てた値を記載しています。

(5) 1 km 走行における CO<sub>2</sub> 排出量 (g-CO<sub>2</sub>/km)

燃費値から燃料の単位発熱量と単位発熱量当たりの CO<sub>2</sub> 排出源単位を用いて、1 km 走行における CO<sub>2</sub> 排出量に換算したものです。なお、1 km 走行における CO<sub>2</sub> 排出量は国土交通省審査値ではありません。

○ガソリン車

$$1 \text{ km 走行当たりの CO}_2 \text{ 排出量 (g-CO}_2\text{/km) =} \\ (1 \div \text{燃費値 (km/L)})^{\text{注}^1} \times 34.6 \text{ (MJ/L)}^{\text{注}^2} \times 67.1 \text{ (g-CO}_2\text{/MJ)}^{\text{注}^3}$$

○ディーゼル車

$$1 \text{ km 走行当たりの CO}_2 \text{ 排出量 (g-CO}_2\text{/km) =} \\ (1 \div \text{燃費値 (km/L)})^{\text{注}^1} \times 37.7 \text{ (MJ/L)}^{\text{注}^4} \times 68.6 \text{ (g-CO}_2\text{/MJ)}^{\text{注}^5}$$

○LPガス車

$$1 \text{ km 走行当たりの CO}_2 \text{ 排出量 (g-CO}_2\text{/km) =}$$

$(1 \div \text{燃費値 (km/L)})^{\text{注}1} \times 28.1 \text{ (MJ/L)}^{\text{注}6} \times 59.8 \text{ (g-CO}_2\text{/MJ)}^{\text{注}7}$

注1：燃費値の1km走行当たりの燃料使用量 (L/km)

注2：ガソリン1L当たりの発熱量 (MJ/L)

注3：ガソリンの発熱量当たりのCO<sub>2</sub>排出原単位 (g-CO<sub>2</sub>/MJ)

注4：軽油1L当たりの発熱量 (MJ/L)

注5：軽油の発熱量当たりのCO<sub>2</sub>排出原単位 (g-CO<sub>2</sub>/MJ)

注6：LPガス1L当たりの発熱量 (MJ/L)

注7：LPガスの発熱量当たりのCO<sub>2</sub>排出原単位 (g-CO<sub>2</sub>/MJ)

## (6) 主要燃費向上対策

(略号)

L	ガソリンリーンバーンエンジン
D	直噴エンジン
V	可変バルブタイミング機構
C	自動無段変速機
H	ハイブリッド自動車
I	アイドリングストップ装置
P	高圧噴射
MC	ミラーサイクル
CY	気筒休止
FI	電子制御式燃料噴射
B	充電制御
TC	過給器
IC	インタークーラー
EP	電動パワーステアリング又は電動油圧パワーステアリング
CN	4バルブ&センターノズル化
CM	ターボコンパウンド
AM	自動MT化

## (7) 主要排出ガス対策

(略号)

EGR	排出ガス再循環装置
CCO	酸化触媒装置
3W	三元触媒装置
AI	二次空気噴射装置
AS	二次空気供給装置
DF	ディーゼル微粒子除去装置
DN	ディーゼル微粒子／NO <sub>x</sub> 同時低減システム
SCR	選択還元触媒（NO <sub>x</sub> 低減）
NTC	NO <sub>x</sub> 吸蔵還元触媒

#### (8) 駆動形式

(略号)

F	前輪駆動車
R	後輪駆動車
A	全輪駆動車

#### (9) その他欄

同一型式の自動車で、燃費値の異なる要因が、変速装置の型式及び変速段数、車両重量、主要燃費向上対策、自動車の構造、主要排出ガス対策以外にある場合は、その要因となっている主な事項を記載しています。

#### (10) (参考) 低排出ガス認定レベル

<u>☆☆☆</u>	平成17年基準に対し有害物質を50%以上低減又は 平成30年基準に対し有害物質を25%低減させた自動車
<u>☆☆☆☆</u>	平成17年基準に対し有害物質を75%以上低減又は 平成30年基準に対し有害物質を50%低減させた自動車
<u>☆☆☆☆☆</u>	平成30年基準に対し有害物質を75%低減させた自動車
<u>NO<sub>x</sub>☆</u>	平成17年基準に対し窒素酸化物を10%以上低減させた自動車
<u>NO<sub>x</sub> &amp; PM☆</u>	平成17年基準に対し窒素酸化物かつ粒子状物質を10%以上低減させた 自動車