

(別添 2)

総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会・
交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会自動車燃費基準小委員会
合同会議 中間取りまとめ(抜粋)

自動車のエネルギー消費効率の性能の向上に関する製造事業者等の
判断の基準等の改正について

平成 1 8 年 1 2 月

総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会・
交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会自動車燃費基準小委員会

自動車のエネルギー消費効率の性能の向上に関する製造事業者等の 判断の基準等の改正について

乗用自動車及び貨物自動車のエネルギー消費効率（燃費）等について、製造事業者又は輸入事業者（以下「製造事業者等」という。）の判断の基準となるべき事項等について審議し、以下のとおり中間取りまとめを行った。

1. 対象となる範囲

揮発油及び軽油を燃料とする乗車定員10人以下の乗用自動車（以下「乗用車」という）、乗車定員11人以上の乗用自動車（車両総重量3.5トン以下のものに限る。）、（以下「小型バス」という）及び車両総重量3.5トン以下の貨物自動車（以下「小型貨物車」という。）であって、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第75条第1項に基づき型式指定を受けた自動車（型式指定自動車）とする。

2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等

（1）目標年度

目標年度については、現行燃費基準との関係及び排出ガス規制の適用時期との関係に配慮し、燃費改善に向けた開発のための期間を十分に確保する観点から、2010年度以降に各車種がモデルチェンジを行うための期間を考慮し、2015年度（平成27年度）とする。

（2）エネルギー消費効率（燃費）の測定方法

エネルギー消費効率は、自動車ユーザーに深く浸透している指標である燃費値（km/L）とし、自動車の型式指定に当たり国土交通大臣が測定した値（審査値）とする。

エネルギー消費効率（燃費）の測定方法は、排出ガス測定方法との整合を図るとともに、燃費性能をよりの確に評価する観点から、走行モードとしてJCO8モード法を採用することとする。

また、実際の走行実態に可能な限り近づけるよう、エンジンが暖機された状態であるホットスタートでの走行に加えて暖機前のコールドスタートでの走行も加味し、次の式のとおり、それぞれの走行割合で加重調和平均する方法により、JCO8モード燃費値を算定することとする。

$$E = \frac{1}{\left(\frac{0.25}{E_{JC08C}} + \frac{0.75}{E_{JC08H}} \right)}$$

E : J C 0 8 モード燃費値 (km/L)

E_{JC08C} : コールドスタートによる J C 0 8 モード燃費値 (km/L)

E_{JC08H} : ホットスタートによる J C 0 8 モード燃費値 (km/L)

(3) 燃費区分

自動車の種別、車両重量による区分設定を基本とし、燃料、変速装置の方式、自動車の構造の違いによる燃費影響や出荷実績等を踏まえ、以下のような区分設定とする。

種別	燃料		車両構造	変速機		重量区分
乗用車	揮発油及び軽油		-	-		16 区分
小型バス	揮発油	軽油	-	-		-
軽貨物車	揮発油及び軽油		A B	MT	AT	2~4 区分
軽量貨物車	揮発油及び軽油		-	MT	AT	2~3 区分
中量貨物車	揮発油	軽油	A B1 B2	MT	AT	1~8 区分

(4) 目標基準値

各製造事業者等は、目標年度以降の各年度に国内向けに出荷する自動車について、(2)により測定したエネルギー消費効率(燃費)を区分毎に出荷台数で加重調和平均した値()が、目標基準値を下回らないようにすること。ただし、目標基準値の超過分を、他の区分の未達成分に補填することができるものとする。

乗用車、軽貨物車、軽量貨物車にあっては、ガソリン自動車とディーゼル自動車を同一区分として、エネルギー換算(発熱量換算)で同等の目標基準値を適用することとし、ガソリン自動車は燃費値を、ディーゼル自動車はガソリン発熱量換算燃費値(ディーゼル自動車の燃費値を1.10で割った値)を用いて加重調和平均を行う。

乗用車

区分	車両重量 (kg)	目標基準値 (km/L)
1	~ 6 0 0	2 2 . 5
2	6 0 1 ~ 7 4 0	2 1 . 8
3	7 4 1 ~ 8 5 5	2 1 . 0
4	8 5 6 ~ 9 7 0	2 0 . 8

5	971～1,080	20.5
6	1,081～1,195	18.7
7	1,196～1,310	17.2
8	1,311～1,420	15.8
9	1,421～1,530	14.4
10	1,531～1,650	13.2
11	1,651～1,760	12.2
12	1,761～1,870	11.1
13	1,871～1,990	10.2
14	1,991～2,100	9.4
15	2,101～2,270	8.7
16	2,271～	7.4

小型バス

区分	燃料	目標基準値 (km/L)
1	揮発油	8.5
2	軽油	9.7

小型貨物車

< 軽貨物車 >

区分	自動車の構造	変速機	車両重量 (kg)	目標基準値 (km/L)
1	構造A	MT	～740	23.2
2			741～	20.3
3		AT	～740	20.9
4			741～855	19.6
5			856～	18.9
6	構造B	MT	～740	18.2
7			741～855	18.0
8			856～970	17.2
9			971～	16.4
10		AT	～740	16.4
11			741～855	16.0
12			856～970	15.4
13			971～	14.7

< 軽量貨物車（車両総重量 1.7 トン以下） >

区分	変速機	車両重量 (kg)	目標基準値 (km/L)
1	MT	~ 1,080	18.5
2		1,081~	17.1
3	AT	~ 1,080	17.4
4		1,081~1,195	15.8
5		1,196~	14.7

< 中量貨物車（車両総重量 1.7 トン超 3.5 トン以下） >

区分	燃料	自動車の構造	変速機	車両重量 (kg)	目標基準値 (km/L)
1	揮発油	構造 A	MT	-	14.2
2			AT	~ 1,310	13.3
3				1,311~	12.7
4		構造 B 1	MT	~ 1,310	11.9
5				1,311~1,420	10.6
6				1,421~1,530	10.3
7				1,531~1,650	10.0
8				1,651~1,760	9.8
9				1,761~	9.7
10			AT	~ 1,310	10.9
11				1,311~1,420	9.8
12				1,421~1,530	9.6
13				1,531~1,650	9.4
14				1,651~1,760	9.1
15				1,761~1,870	8.8
16				1,871~	8.5
17		構造 B 2	MT	~ 1,310	11.2
18				1,311~1,420	10.2
19				1,421~1,530	9.9
20				1,531~1,650	9.7
21				1,651~1,760	9.3
22			1,761~	8.9	
23			AT	~ 1,310	10.5
24				1,311~1,420	9.7
25				1,421~1,530	8.9
26				1,531~1,650	8.6

27				1,651~	7.9	
28	軽油	構造A 及び 構造B1	MT	~1,420	14.5	
29				1,421~1,530	14.1	
30				1,531~1,650	13.8	
31				1,651~1,760	13.6	
32				1,761~1,870	13.3	
33				1,871~1,990	12.8	
34				1,991~2,100	12.3	
35				2,101~	11.7	
36				AT	~1,420	13.1
37					1,421~1,530	12.8
38					1,531~1,650	11.5
39					1,651~1,760	11.3
40		1,761~1,870	11.0			
41		1,871~1,990	10.8			
42		1,991~2,100	10.3			
43		2,101~	9.4			
44		構造B2	MT		~1,420	14.3
45					1,421~1,530	12.9
46					1,531~1,650	12.6
47					1,651~1,760	12.4
48				1,761~1,870	12.0	
49				1,871~1,990	11.3	
50			1,991~2,100	11.2		
51			2,101~	11.1		
52	AT		~1,420	12.5		
53			1,421~1,530	11.8		
54			1,531~1,650	10.9		
55			1,651~1,760	10.6		
56			1,761~1,870	9.7		
57			1,871~1,990	9.5		
58			1,991~2,100	9.0		
59		2,101~	8.8			

上の表中、自動車の構造とは、構造Aはボンネット型のバン、構造B1はキャブオーバー型のバン、構造B2はキャブオーバー型のトラックを表す。また、構造Bは構造B1と構造B2を合わせた車両を表す。それぞれの定義は以下のとおり。

< 構造 A、構造 B、構造 B 1、構造 B 2 の定義 >

1. 「構造 A」とは、次に掲げる要件のいずれにも該当する構造をいう。
 - イ 最大積載量を車両総重量で除した値が0.3以下となるものであること。
 - ロ 乗車装置及び物品積載装置が同一の車室内に設けられており、かつ、当該車室と車体外とを固定された屋根、窓ガラス等の隔壁により仕切られるものであること。
 - ハ 運転者室の前方に原動機を有するものであること。
2. 「構造 B」とは、構造 A 以外の構造をいう。
3. 「構造 B 1」とは、構造 B のうち 1. のロに該当するものをいう。
4. 「構造 B 2」とは、構造 B のうち構造 B 1 以外の構造をいう。

(5) 表示事項

表示事項は、以下のとおりとする。

- イ 車名及び型式
- ロ 原動機の型式及び総排気量
- ハ 車両重量
- ニ 変速装置の形式及び変速段数
- ホ 燃料供給装置の形式
- ヘ 主要燃費向上対策
- ト エネルギー消費効率(燃費値 : 単位は km/L で小数点第 1 位まで表示)
- チ 製造事業者等の氏名又は名称
- リ 車両総重量及び最大積載量 (貨物自動車に限る。)
- ヌ 原動機の最高出力及び最大トルク
- ル 乗車定員 (乗用自動車に限る。)

遵守事項は、以下のとおりとする。

- ・表示事項の表示は、該当する自動車に関するカタログに記載して行うこと。この場合、エネルギー消費効率(燃費値) は、アンダーラインを引き、活字を大きくし、文字の色を変える等特に目立つ方法を用いて表示すること。
- ・展示に供する自動車には、車名及び型式に加え、エネルギー消費効率(燃費値) を見やすい場所に明瞭に表示すること。

燃費表示のスケジュール

現行の燃費基準の達成状況を適切に評価し、かつ、排出ガス試験モードのスケジュールに留意しつつ、市場の混乱防止を図った上で、できるだけ早期に実態に即した燃費表示を進めていくため、今後の燃費表示スケジュールについては、以下のとおり整理する。

<表示義務の内容(2010年度まで)>

- ・ J C 0 8 モード早期対応車(): 1 0 ・ 1 5 モード燃費値及び J C 0 8 モード燃費値を表示(併記)
- ・ J C 0 8 モード早期対応車以外の自動車: 1 0 ・ 1 5 モード燃費値を表示

排出ガス試験モードの義務付け日より前に J C 0 8 モードによる排出ガス試験を行って型式指定を受けた自動車