

2006年4月より

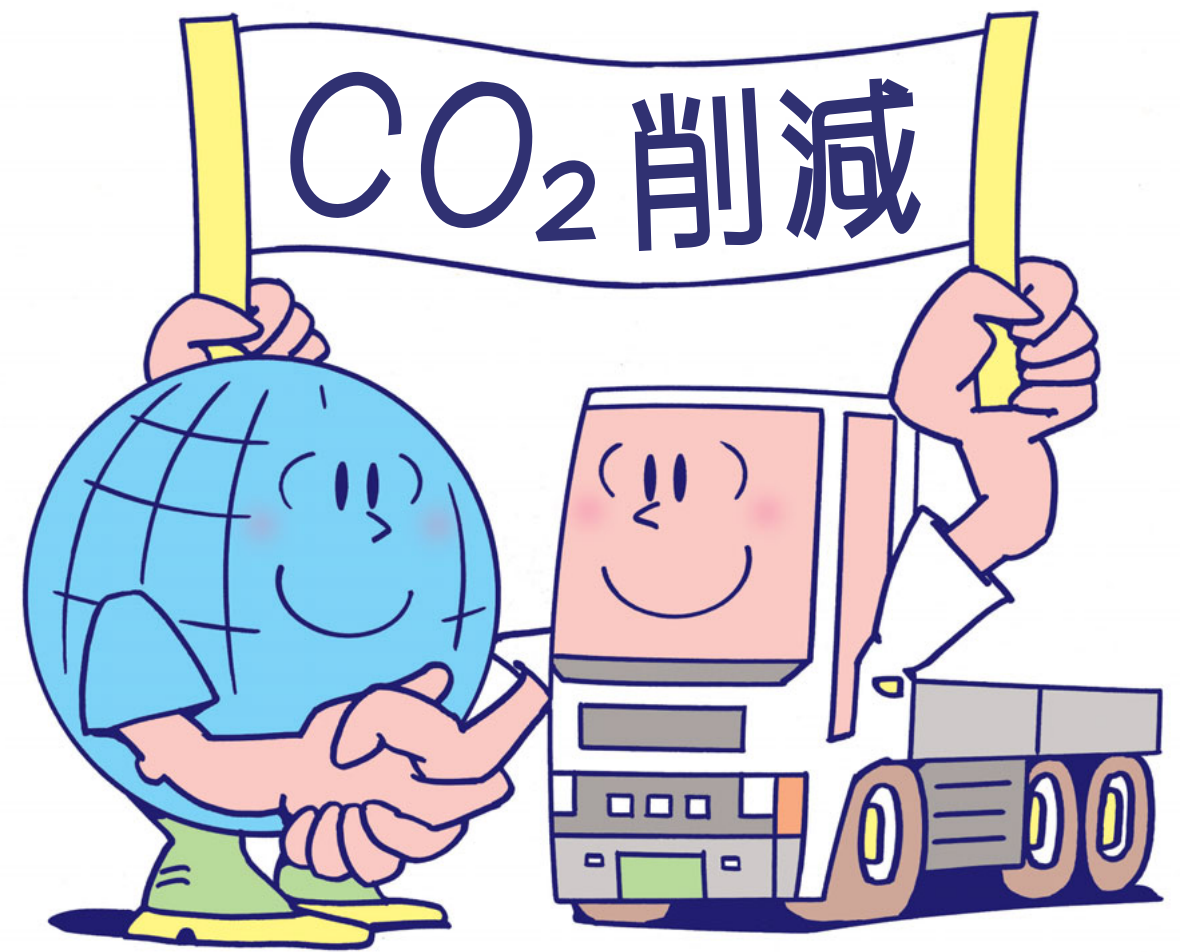
世界初

はじまります!

ディーゼル重量車の (トラック・バス)

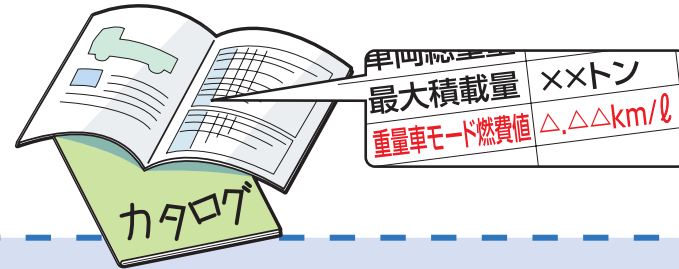
省エネ法改正

燃費基準



カタログに燃費 = 重量車モード燃費値 を記載します。*

低燃費車の一層の普及促進を図るため、自動車メーカーに対して、カタログの主要諸元等に、シミュレーション法により算出された燃費=重量車モード燃費値の記載が義務づけられました。

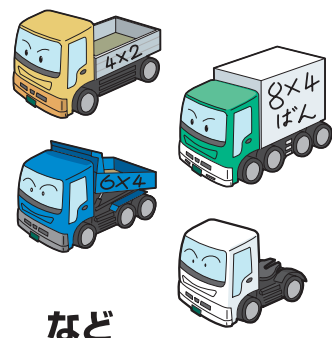


※重量車モード燃費値は

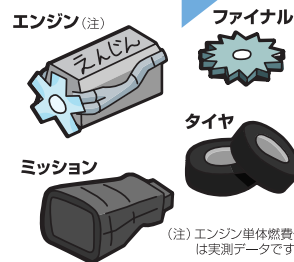
- エンジン燃費を実測し、シミュレーションにより算出した国土交通省審査値です。
- 燃費性能を比較する際の目安となります。
- 実際の走行時には走り方や条件（気象、道路、車両、運転、架装ボディ、整備等の状況）が異なってきますので、それに応じて燃費は異なります。

＜シミュレーションの方法（トラック、トラクタの場合）＞

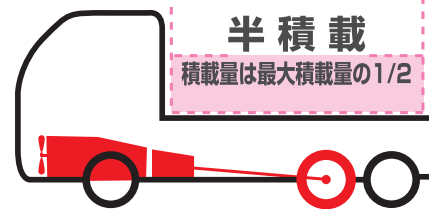
駆動方式も架装も関係なく



パワートレインのデータを抽出し



代表的な標準車型に置き換えてシミュレーション



種別、GVWで
入力諸元が異なる

＜測定モード＞（種別、GVWにより都市内・都市間モード比が異なります）

種別	トラクタ以外		トラクタ		一般バス		路線バス
	20t以下	20t超	20t以下	20t超	14t以下	14t超	—
走行割合							
都市内モード	0.9	0.7	0.8	0.9	0.9	0.65	1.0
都市間モード	0.1	0.3	0.2	0.1	0.1	0.35	0.0

重量車モード
燃費値

? なぜ、いま重量車?

<経済産業省・国土交通省の考え方>

- 運輸部門については、CO₂排出量全体の約2割を占めており、2003年度CO₂排出量が京都議定書基準年比(1990年度)で19.8%増加していることから、CO₂排出の更なる低減が求められています。
- 自動車全体のCO₂排出量の約40%を占める貨物自動車のうち重量車は保有台数で約30%、CO₂排出量で約60%を占めており、重量車についても、乗用車等と同様に燃費性能を改善させることが重要な課題となっています。
- 重量車については、これまでエンジンベースでの燃費測定方法が確立されていなかったとともに、実車での燃費測定に膨大なコスト・時間を要していたことから、省エネ法に基づく燃費基準が定められていませんでしたが、今般、妥当なエンジンベースでの燃費測定方法が確立したことから、トップランナー方式による燃費基準を策定したところです。
- この燃費基準の策定により、トラック、バスの燃費改善が進み、省エネ対策・CO₂削減対策が進展することを期待しています。

地球温暖化対策が急務 地球規模での具体的な取り組みが必要



<温暖化で予想される問題>

- 海水面上昇 低地の水没 海岸線の侵食
- 異常気象 洪水・干ばつ 砂漠化
- 生態系変化 絶滅や異常発生 感染症の流行 など

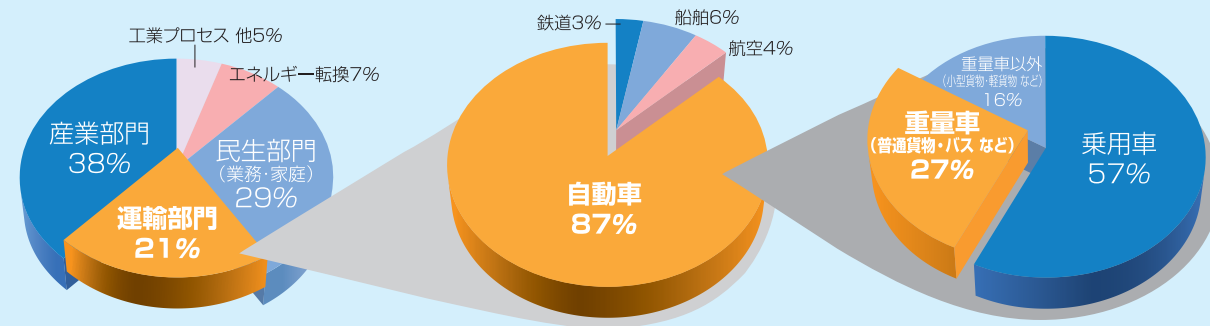
豆知識:
CO₂の排出量はエネルギーの消費と比例関係。だから省エネ・燃費改善に取り組むと、CO₂削減になるのです。

2005年2月 京都議定書発効 CO₂削減が国家的義務に

地球温暖化対策として国ごとに温室効果ガス(大半がCO₂:二酸化炭素)削減の目標値を定めた京都議定書が2005年2月に発効。日本は2008~12年までの5年間で温室効果ガスを1990年レベルより6%削減することが義務づけられました。

<日本の部門別CO₂排出状況(2002年度)>

ディーゼル重量車もCO₂削減が不可欠



運輸部門のCO₂排出量のうち、約9割が自動車です。

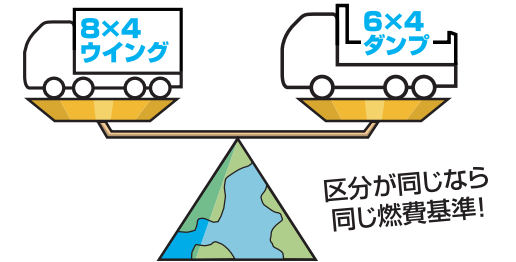
自動車部門のうち、重量貨物車*が27%となっています。既に車両総重量2.5t以下の車両には燃費基準があり、さらなるCO₂削減に向け、重量車にも新たに燃費基準が設けられました。
*重量車のほとんどはディーゼル車です。

出典:経済産業省・国土交通省資料を基に日本自動車工業会で作成

? 燃費基準とは?

省エネ対策及び温暖化対策として、省エネ法(トップランナー方式)に基づき設定した2015年度までにメーカー等が達成すべき燃費の基準です。

重量車は、車型・車両バリエーションが多岐に渡るため、燃費基準の設定が困難とされてきました。今回、シミュレーション法による測定方法が確立されたことから、重量に基づいた区分毎の目標基準値を設けることで、世界で初めて重量車の燃費基準を設定しました。これにより、自動車メーカーは、2015年度以降の各年度に国内出荷するディーゼル重量車(車両総重量3.5トン超のトラック・トラクタ及び乗車定員11人以上のバス)について、駆動方式や架装に関係なく、各区分毎に出荷した車両の加重調和平均燃費が、目標基準値を達成しなければなりません。



<策定された2015年度の目標基準値>



トラック(トラクタ以外)

区分	車両総重量範囲	最大積載量範囲	目標基準値(km/ℓ)
1	3.5t超 ~ 7.5t以下	~1.5t以下	10.83
2		1.5t超 ~ 2t以下	10.35
3		2t超 ~ 3t以下	9.51
4		3t超 ~	8.12
5	7.5t超 ~ 8t以下		7.24
6	8t超 ~ 10t以下		6.52
7	10t超 ~ 12t以下		6.00
8	12t超 ~ 14t以下		5.69
9	14t超 ~ 16t以下		4.97
10	16t超 ~ 20t以下		4.15
11	20t超 ~		4.04



トラクタ

区分	車両総重量範囲	目標基準値(km/ℓ)
1	~20t以下	3.09
2	20t超 ~	2.01



路線バス

区分	車両総重量範囲	目標基準値(km/ℓ)
1	6t超 ~ 8t以下	6.97
2	8t超 ~ 10t以下	6.30
3	10t超 ~ 12t以下	5.77
4	12t超 ~ 14t以下	5.14
5	14t超 ~	4.23



一般バス

区分	車両総重量範囲	目標基準値(km/ℓ)
1	3.5t超 ~ 6t以下	9.04
2	6t超 ~ 8t以下	6.52
3	8t超 ~ 10t以下	6.37
4	10t超 ~ 12t以下	5.70
5	12t超 ~ 14t以下	5.21
6	14t超 ~ 16t以下	4.06
7	16t超 ~	3.57

2015年度の目標基準値を達成すると

2002年度比、約12%の燃費が改善されます

(総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会重量車判断基準小委員会・重量車燃費基準検討会推定値)