

重量車燃費基準

自動車からの二酸化炭素排出量を削減し、地球温暖化対策を推進するため、自動車の燃費・電費性能を改善させることはきわめて重要です。自動車の燃費改善を促進するため、燃費基準（トップランナー基準^{※1}）が設定されています。

重量車^{※2}の燃費基準については、平成27年度を目標年度とした基準を平成18年に導入し全事業者が基準を達成しましたが、依然運輸部門のエネルギー消費量に占める割合は大きく、更なる省エネルギー化が求められています。そのため、2025年度を目標年度とする重量車の新たな燃費基準が策定されたことに加え、燃費値等を表示するものとして、既に規定されているカタログのほか、スペックシート等「自動車の選定にあたり自動車ユーザーに提示する資料」が定められました。

- ※1 トップランナー基準：現在商品化されている自動車のうち最も燃費性能が優れている自動車をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて策定した基準
- ※2 乗車定員10人以上かつ車両総重量3.5トン超の乗用自動車及び車両総重量3.5トン超の貨物自動車

貨物自動車の燃費基準（トラクタ以外）

区分	車両総重量範囲（t）	最大積載量範囲（t）	目標基準値（km/l）
1	3.5 < & ≤ 7.5	≤ 1.5	13.45
2		1.5 < & ≤ 2	11.93
3		2 < & ≤ 3	10.59
4		3 <	9.91
5	7.5 < & ≤ 8		8.39
6	8 < & ≤ 10		7.46
7	10 < & ≤ 12		7.44
8	12 < & ≤ 14		6.42
9	14 < & ≤ 16		5.89
10	16 < & ≤ 20		4.88
11	20 <		4.42

コラム

ディーゼル車の排ガス規制と NOx・PM 規制値

ディーゼル車の排ガスは、下図のように段階的に規制が強化されています。

平成 21 / 22 年ポスト新長期規制は、新長期規制より NOx が 65% 減、PM については 63% 減となっており、数値では NOx が 0.7g / kWh 以下、PM は 0.01 g / kWh 以下と検出限界以下 (= 事実上ゼロ) となり、ガソリン車とほぼ同水準で、世界で最も厳しい規制となっています。

さらに、平成 28 年規制では、NOx が 0.7g / kWh から 0.4g / kWh に規制強化されています。

車の排ガス性能は、車検証の型式欄の先頭アルファベット (1 ~ 3 文字) で確認できます。

