

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[※]）が設定されています。

平成 18 年の省エネ法改正により、軽油を燃料とする車両総重量 3.5 トン超の貨物自動車と乗車定員 11 人以上の乗用自動車についても燃費基準が設けられ、トラック・バスメーカーは、平成 27 年度までの基準達成と、平成 18 年 4 月以降に販売する重量新型車について、商品カタログへの燃費値表示などが義務づけられました。また、一般消費者の関心と理解を深めるため、達成した車両には以下のようなステッカーが貼られることとなりました。このような重量車に対する燃費基準の導入は、世界で初めてのことです。

※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

貨物自動車の燃費基準（トラック以外）

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	10.83
2		1.5 < & ≤ 2	10.35
3		2 < & ≤ 3	9.51
4		3 <	8.12
5	7.5 < & ≤ 8		7.24
6	8 < & ≤ 10		6.52
7	10 < & ≤ 12		6.00
8	12 < & ≤ 14		5.69
9	14 < & ≤ 16		4.97
10	16 < & ≤ 20		4.15
11	20 <		4.04



平成 27 年度燃費基準達成車（重量車）

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。

