

エネルギー消費効率及び測定方法について（案）

1. エネルギー消費効率について

現行の判断基準におけるエネルギー消費効率は、燃料 1 リットルあたりの走行距離をキロメートルで表した値、いわゆる燃費値 (km/L)¹としている。

次期判断基準のエネルギー消費効率についても、特段変更する理由はないことから、これまでと同様に燃費値 (km/L) を採用することとする。

2. 測定方法について

現行の判断基準におけるエネルギー消費効率の測定方法は、国土交通省が定める「自動車のエネルギー消費効率の算定等に関する省令に規定する国土交通大臣が告示で定める方法」に基づく J C O 8 モード燃費値の算定方法（参考）としている。次期判断基準の測定方法についても、特段変更する理由はないことから、引き続き J C O 8 モード燃費値の算定方法を採用することとする。

なお、平成 2 6 年 3 月に国連の場において国際調和された貨物自動車等の排出ガス・燃費値の測定方法である WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) が策定されたところである。

今後、WLTP が排出ガスの測定法として国内導入される際には、判断基準におけるエネルギー消費効率の測定方法としても活用することについて改めて検討することが望ましい。

¹ 「燃費値」という用語は、燃費性能に優れていることを「低燃費」と表現するように、燃料消費効率 (L/km) の意味で用いられることもあるが、本資料では、一般に浸透している km/L の意味で用いる。

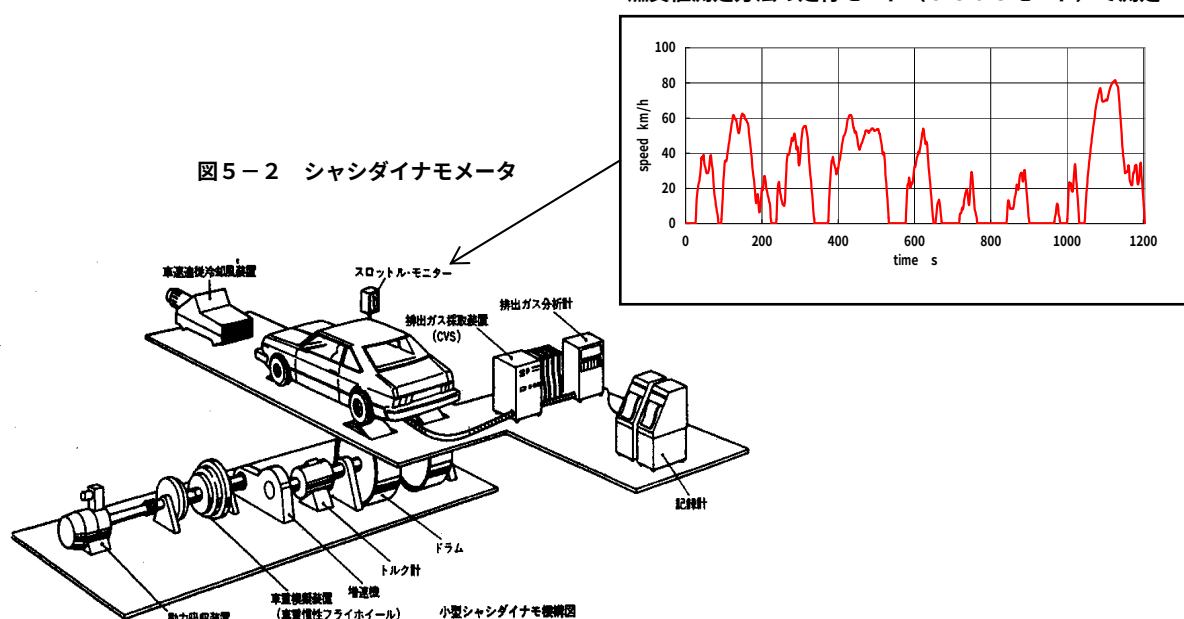
(参考)

J C 0 8 モード燃費値の算定方法について

J C 0 8 モード燃費値の算定方法は、図 5 - 1 の J C 0 8 モードに基づき測定したコールドスタートによる J C 0 8 モード燃費値とホットスタートによる J C 0 8 モード燃費値を、式 5 - 1 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、J C 0 8 モード燃費値を算定することとする。

排出ガス及び燃費測定を試験室で行う場合、実路を再現する方法として、図 5 - 2 のシャシダイナモメータを使用するが、その際自動車の重量による慣性を再現するため、フライホイールを使用している。使用するフライホイールは、測定する自動車の車両重量の範囲に応じて数種類の重量が設定されている。その設定されているフライホイールの重量を等価慣性重量²という。

図 5 - 1 乗用自動車及び貨物自動車（車両総重量 3.5 t 以下）の燃費値測定方法の走行モード（J C 0 8 モード）で測定



式 5 - 1 J C 0 8 モード燃費値の算定方法

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

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)

出典：自動車のエネルギー消費効率の算定等に関する省令に規定する国土交通大臣が告示で定める方法

² 等価慣性重量については、国際連合州経済委員会規則 (ECE 規則) と同様であるなど、国際基準としても整合が図られている。