

## とりまとめの概要

自動車の燃費基準の達成判定において、既存の燃費試験法である JC08 燃費試験法に加えて、新たに WP29 において定められた WLTP 燃費試験法の活用が可能となるよう、必要な措置を実施します。

### (1)対象範囲

乗用自動車(ただし、車両総重量 3.5t 超かつ乗車定員 10 人以上のものは除く。)及び車両総重量 3.5t 以下の貨物自動車とする。

### (2)燃費基準値

既存の燃費基準である JC08 燃費基準の基準値に対して、当該基準値が適用される車両の WLTP 燃費値を、自動車メーカー等における燃費基準の達成判定において使用可能とする\*。

### (3)目標年度

現行の目標年度を踏襲することとする。

(乗用車)2015 年度及び 2020 年度 (貨物車)2015 年度及び 2022 年度

### (4)達成判定方式

現行の達成判定方式を踏襲することとする。

### (5)表示事項

WLTP 燃費値及び JC08 燃費値を表示することとする(ただし、片方の燃費値を取得していない車両については当該燃費値を表示しなくてもよいものとする。)

※全体的な傾向としては、WLTP 燃費値は JC08 燃費値と比較して同水準又はより低い(燃費悪化側)値となる傾向が確認されており、当該基準値が適用される車両の WLTP 燃費値を、自動車メーカー等における燃費基準の達成判定において使用可能としても既存の燃費基準である JC08 燃費基準の緩和とはならない。

具体的な内容については以下の通り。

## 1. 対象となる範囲

現在の燃費規制における JC08 燃費試験の対象範囲は、揮発油、軽油又は液化石油ガスを燃料とし、乗車定員 10 人以下の乗用自動車、乗車定員 11 人以上かつ車両総重量が 3.5 トン以下の乗用自動車及び揮発油又は軽油を燃料とする車両総重量が 3.5 トン以下の貨物自動車であって、道路運送車両法第 75 条第 1 項の型式指定を受けたもの(型式指定自動車)である。

表 1 に示すとおり、WLTP 燃費試験の対象は、中央環境審議会第十二次答申を踏まえ、排出ガス試験の対象範囲と同様に、JC08 燃費試験の対象となるものから揮発油、軽油又は液化石油ガスを燃料とする乗車定員 10 人の 3.5 トン超の乗用自動車を除外したものとする。

表 1 WLTP 燃費試験を適用する燃費規制の対象範囲

	乗車定員	車両総重量	揮発油	軽油	液化石油ガス
乗用自動車	<u>9 人以下</u>	<u>3.5 トン以下</u>	<u>型式指定自動車</u>	<u>型式指定自動車</u>	<u>型式指定自動車</u>
		3.5 トン超	型式指定自動車	型式指定自動車	型式指定自動車
	<u>10 人</u>	<u>3.5 トン以下</u>	<u>型式指定自動車</u>	<u>型式指定自動車</u>	<u>型式指定自動車</u>
		3.5 トン超		型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車	
	<u>11 人以上</u>	<u>3.5 トン以下</u>	<u>型式指定自動車</u>	<u>型式指定自動車</u>	
		3.5 トン超		型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車	
貨物自動車		<u>3.5 トン以下</u>	<u>型式指定自動車</u>	<u>型式指定自動車</u>	
		3.5 トン超		型式指定自動車及び一酸化炭素等発散防止装置指定自動車	

※アンダーライン部分が WLTP 燃費試験の対象範囲

## 2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等

### (1) JC08 燃費基準における WLTP 燃費値の活用

燃費に係る試験サイクル・試験法の国際基準調和を進める観点から、WLTP 燃費試験の

早期導入のため、既存の燃費基準である JC08 燃費基準の基準値に対して、当該基準値が適用される車両の WLTP 燃費値を、製造事業者等における燃費基準の達成判定において使用可能とする。

## (2) 達成判定方式

2015 年度乗用自動車燃費基準及び貨物自動車燃費基準の達成判定方式は、重量区分別基準方式を採用して区分毎に基準値を設定している。また、2020 年度乗用自動車燃費基準及び 2022 年度貨物自動車燃費基準では企業別平均燃費基準方式(CAFE 方式)を採用し、各企業単位におけるトータルでの燃費達成基準値を設定している。

国際基準調和と一貫した燃費規制の実施による継続的な燃費改善の取り組みの両立のため、WLTP 燃費試験の導入に際し、燃費基準の達成判定方式は、JC08 燃費値により達成判定を行うことを継続することが適当であるという基本的な考え方にに基づき、現状の目標年度毎の燃費基準の達成判定方式を踏襲する。

## (3) WLTP 燃費試験における車両のクラス分け及び適用されるサイクル

WLTP においては、定格出力と空車重量の比(PMR)及び最高速度により、適用される試験サイクル(Class1,Class2,Class3a 又は Class3b)が異なっている。我が国においては、Class1 に該当する車両は販売されておらず、Class2 に該当する車両は、乗用自動車、貨物自動車各1車種のみが販売されている以外は、全ての車両が Class3 に該当する。また、Class3a 及び Class3b の車両に適用される試験サイクルについては、低速フェーズ、中速フェーズ、高速フェーズ及び超高速フェーズによりそれぞれ構成される。ただし、超高速フェーズについては、各国の選択により、除外できることとされている。

WLTP 燃費値の活用にあたっては、WLTP 排出ガス試験の結果を合理的に活用できることが望ましく、この結果との整合性の確保等の観点から、Class1 及び Class2 に該当する車両についても、当面は、最高速度が 120km/h 未満の車両には Class3a を、最高速度が 120km/h 以上の車両には Class3b を適用する。なお、超高速フェーズについては、我が国の自動車の走行実態と乖離があることから除外する。

## (4) 表示事項等

自動車ユーザーが自動車を購入する際に燃費値に関する識別を容易にし、燃費性能の優れた自動車の選択を支援することによりその普及を促進することを目的として、表示事項(車両重量、燃費値等)及び遵守事項(燃費値は活字を大きくする等特に目立つ方法を用いて表示すること、燃費値は自動車ユーザーの運転方法等に応じて異なる旨付記すること等)(以下、「表示事項等」という。)が告示で定められている。このため、燃費値等の表示事項については自動車ユーザーにとって見やすくするとともに、燃費性能に密接に関連する項目等も表示される必要がある。

### i 表示事項等について

WLTP 燃費試験の導入にあたり、表示事項等は、現行の判断基準において定められて

いる事項を引き続き用いる。

## ii 燃費表示における WLTP 燃費値の導入について

2020 年度及び 2022 年度を目標年度とする現行燃費基準における表示事項等では、JC08 燃費値を表示することとされている。

今般、燃費試験における WLTP の導入に伴い、表示事項等においても、WLTP 燃費値の導入を進めることが適当である。

現行の燃費基準の達成状況を適切に評価し、かつ、排出ガス試験における WLTP の導入時期に留意しつつ、WLTP 燃費値の表示への導入を早期に進めていくため、燃費表示における WLTP 燃費値の導入時期については、図1に示すように整理する。

なお、具体的な時期については、WLTP による排出ガス試験の段階的な導入時期(継続生産車等への経過措置を含む。)と合わせることが適当である。

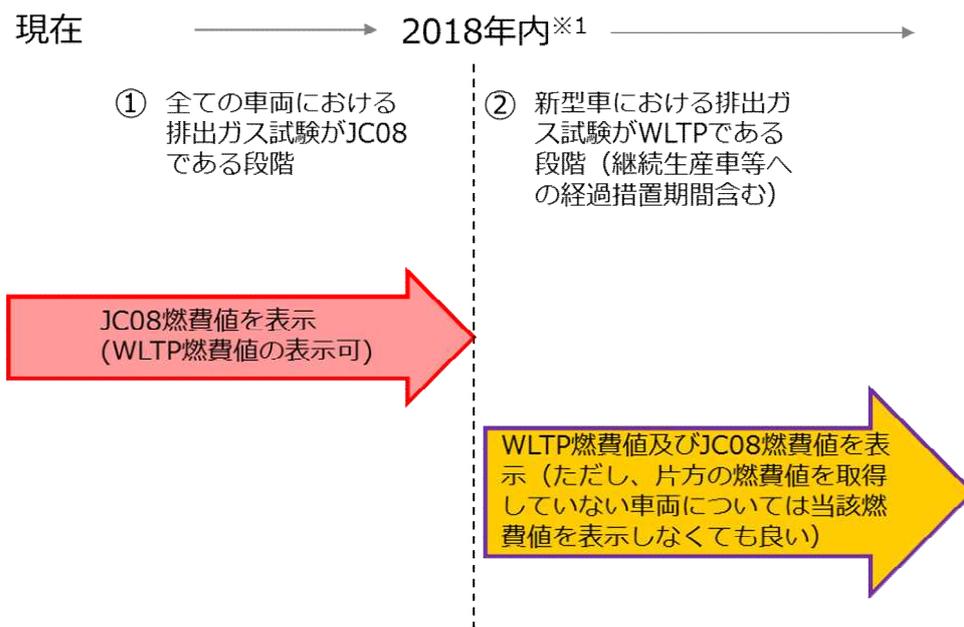
### ① 全ての車両における排出ガス試験が JC08 である段階

JC08 燃費値を表示(排出ガス試験に WLTP が導入される前に、製造事業者等が WLTP 燃費試験を行う場合は、WLTP 燃費値の表示可)

### ② 新型車における排出ガス試験が WLTP である段階(継続生産車等への経過措置期間含む)

WLTP 燃費値及び JC08 燃費値を表示(ただし、片方の燃費値を取得していない車両については当該燃費値を表示しなくてもよいものとする\*)

※表示のみを目的に WLTP 燃費試験と JC08 燃費試験の両方の試験を課さないこととするため



※1 ガソリン中量貨物車等は2019年内

図1 燃費表示における WLTP 燃費値の導入時期

iii 自動車ユーザーへの情報提供にあたっての留意点

今後、燃費表示における WLTP 燃費値の導入により、JC08 燃費値による表示と WLTP 燃費値による表示が混在することとなるため、自動車ユーザーにとってわかりやすく、車両間の比較がしやすい表示となるよう、表示方法等について十分に留意する必要がある。また、自動車ユーザーに対して、JC08 燃費試験と WLTP 燃費試験の違いや特徴等を含め燃費試験における WLTP 導入の趣旨について理解が得られるよう、適切に情報提供を行う必要がある。

(5)コンバインドアプローチ(補間法)

WLTPにおいて採用されているコンバインドアプローチとは、一定の条件を満たす車両のグループ(以下、「ファミリー」という。)の中で最も良い燃費値と最も悪い燃費値の実測値から、計算による補間を行うことにより、ファミリー内の個々の車両の燃費値を求める方法をいう。

コンバインドアプローチによって、自動車ユーザーは幅広い車種の燃費値を把握することができる一方、製造事業者等は燃費試験の簡素化を図ることができる。

コンバインドアプローチを適用することが可能な車両のグループについて、JC08 燃費試験の実測値と、コンバインドアプローチによる相関式を比較した結果、両者はよく一致している。よって、コンバインドアプローチによる燃費算定の技術的妥当性が確認されたことから、WLTP 燃費試験の導入に併せ、コンバインドアプローチによる燃費算定法を導入することとする。