

# 燃費の表示方法の現状等について

---

1. 燃費表示について . . . . .	1
2. 燃費試験サイクルについて . . . . .	2
3. 燃費表示時期について . . . . .	3
4. カタログ燃費と実走行燃費の乖離 . . . . .	4
5. カタログ燃費と実走行燃費の調査 . . . . .	5
6. 【参考】欧米における燃費表示状況 . . . . .	6

# 1. 燃費表示について

- エネルギーの使用の合理化等に関する法律第80条第1号により、自動車の燃費値の表示を義務付け。
- 自動車ユーザーが自動車を購入する際に燃費に関する識別を容易にし、燃費性能に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が目的。
- 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）が告示において規定。
- 自動車の製造・輸入事業者は、カタログに燃費を表示。

## カタログの表示例

低燃費と気持ちの良い加速性能を両立。スーパーチャージャー

エンジンの駆動力で直接過給機(コンプレッサー)を駆動するスーパーチャージャーならではの高い応答性を活かし、低回転から1.5Lエンジンに匹敵するパワフルなトルクを発生。

可変バイパスバルブにより過給圧の段差がないため、加速・登坂時などのパワーが必要なシーンでスムーズな加速性能を発揮。さらに、エンジン回転数に合わせ、電動クラッチでON/OFFを効率よく制御することで、低燃費と気持ちの良い加速性能を両立しています。

燃料消費率(国土交通省審査値) **JC08モード 25.2km/L** \*1 (S DIG-S)

日常での使いやすさを追求。HR12DEエンジン

軽量・コンパクトな1.2L 3気筒エンジン。優れた燃焼効率により低燃費を実現するとともに、中低速域で力強いトルクを発揮することで、日常での使いやすさを高めています。

燃料消費率(国土交通省審査値) **JC08モード 22.6km/L** \*1 (X)

車名型式	
寸法	
全長	4100mm
全幅	1695mm
全高	1525mm
室内寸法 長	2065mm
室内寸法 幅	1390mm
室内寸法 高	1255mm
ホイールベース	2600mm
トレッド 前	1480mm
トレッド 後	1485mm
最低地上高	150mm

重量・定員	
車両重量	1040kg
乗車定員	5名
車両総重量	1315kg

性能	
最小回転半径	4.7m*
燃料消費率 <b>JC08モード</b> (国土交通省審査値)	22.6km/L
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング、自動無段変速機(CVT)、電動パワーステアリング、発電電圧可変制御、アイドリングストップ装置

＜JC08モード燃料消費率(国土交通省審査値)＞について \*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)、整備状況(タイヤの空気圧等)に応じて値は異なります。

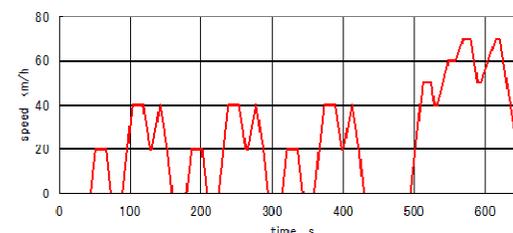
\*2 切替えスイッチが4WDの状態(4WDランプ点灯中)であっても、車速が約30km/hを超えると自動的に2WD(前輪駆動)走行に切り替わります。

\*3 オンロードを前提とした4WDであるため、一般的な使用条件(道路、キャンプ場など車両乗り入れ可能区域)を超えた場所などでのご使用はおやめください。 ※装備・仕様の詳細はP34～35の主要装備一覧をご覧ください。

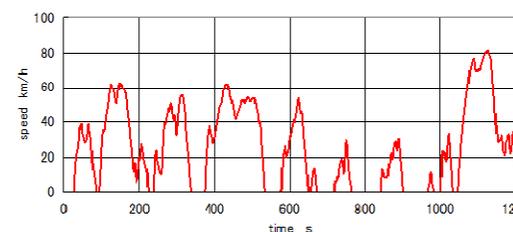
## 2. 燃費測定モードについて

- 現在の燃費試験ではJ C 08モードを使用。  
(L P G車については、現在も2010年度目標が適用されているため、10・15モードが用いられている。)
- W L T Cモードは、2016年10月から適用可能となっている。

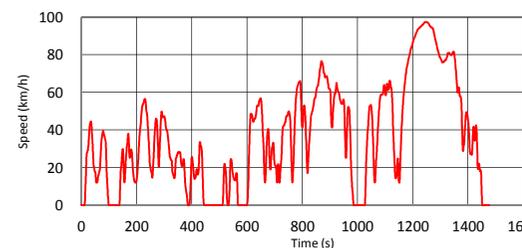
- 10・15モード (1991年策定)  
日本の都市交通の走行実態を反映させたものであり、シャシダイナモメータ上でこのモードに沿って自動車を走行させ、燃費を測定する。



- J C 08モード (2006年策定)  
10・15モードでの測定における燃費乖離削減のため、より走行実態に合わせた試験モードを策定。原動機冷機状態及び原動機暖機状態によりそれぞれ算定した燃費値を加重調和平均により算定する。

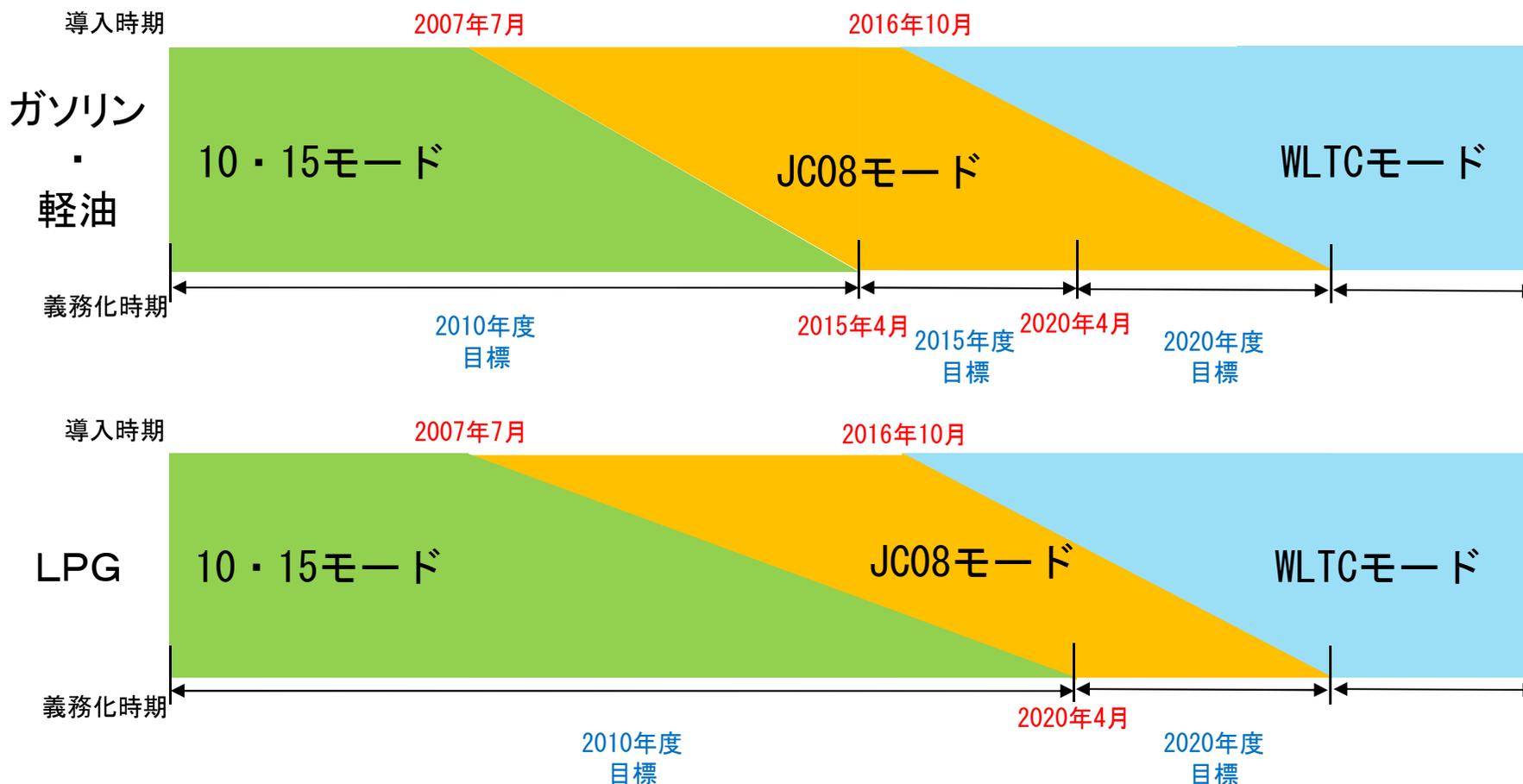


- W L T Cモード (2016年策定)  
日本、欧州等各国の走行データを基に国際調和サイクルとして策定。低速フェーズ、中速フェーズ、高速フェーズで構成されており、J C 08モードと比べ、平均車速の上昇、総走行距離の増加等の違いがある。



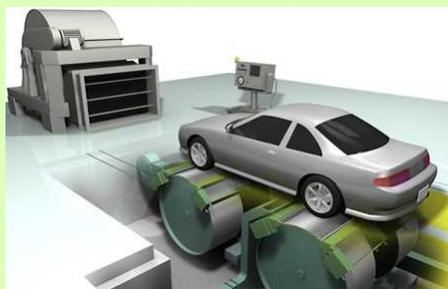
### 3. 燃費表示時期について

- 乗用車の燃費測定モード（10・15モード、JC08モード、WLTCモード）の切替えに際しては、十分な移行期間を設定。
- 燃費測定モードの移行期間は、各モードの燃費値をカタログに併記することが可能。

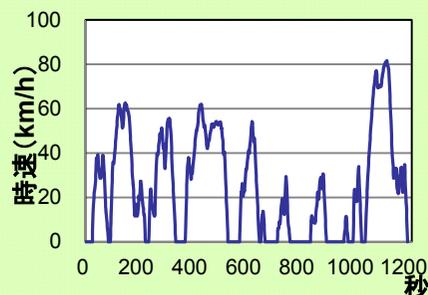


# 4. カタログ燃費と実燃費の乖離

## カタログ燃費



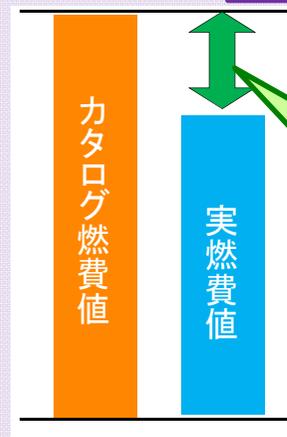
〈測定に用いる一定の走行パターン〉



- 加減速等一定の走行パターンにより測定
- 屋内で試験を行うため、環境条件が一定
- 法令に定められた方法に基づき走行

同一の条件で算定した燃費により、  
各車の燃費性能の比較が可能

## 実燃費



- ①道路状況(平均速度等)
- ②走行方法(加減速等)
- ③使用環境(気温、日射等)
- ④電装品(エアコン等)

自動車の実使用状況に応じて燃費が変化し、  
カタログ燃費との乖離が発生

e燃費データ(ユーザーからの投稿に基づくデータ)によると約1~4割の乖離がみられ、カタログ燃費値の高い自動車ほど乖離の幅が大きくなる傾向

## カタログ燃費値と実燃費値の乖離縮減のための対策を検討

- ①道路状況
  - ②走行方法
  - ③使用環境
  - ④電装品
- 市街地や高速道路等の道路状況毎の燃費表示等について検討が必要。  
燃費性能に与える影響について調査を実施中であり、その結果を踏まえ、燃費表示方法等に反映。

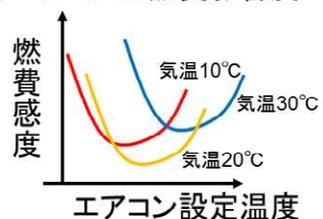
# 5. カタログ燃費と実燃費の乖離調査

➤ 現行の燃費試験では評価できない燃費悪化要因の燃費影響度を分析し、カタログ燃費と実燃費の乖離の縮小に向けた対策検討のための基礎データを収集する。

## 燃費感度調査

➤ 現行試験法で評価できないエアコン、温度、重量、電気負荷、走行モード等の燃費への影響について台上試験により調査

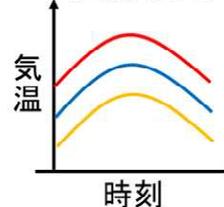
例) エアコンの燃費影響度



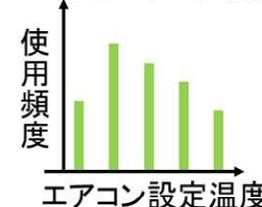
## アクティビティ調査

➤ 現行試験法で評価できない燃費悪化要因の実路における使用・出現頻度等を調査

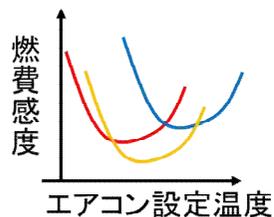
例) 気温変化



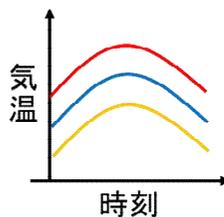
例) ユーザのエアコン使用状況



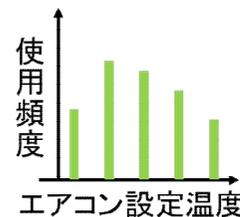
燃費悪化要因と使用・出現頻度等を組み合わせ、  
実燃費への影響度を推計



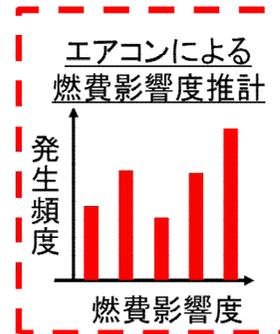
×



×

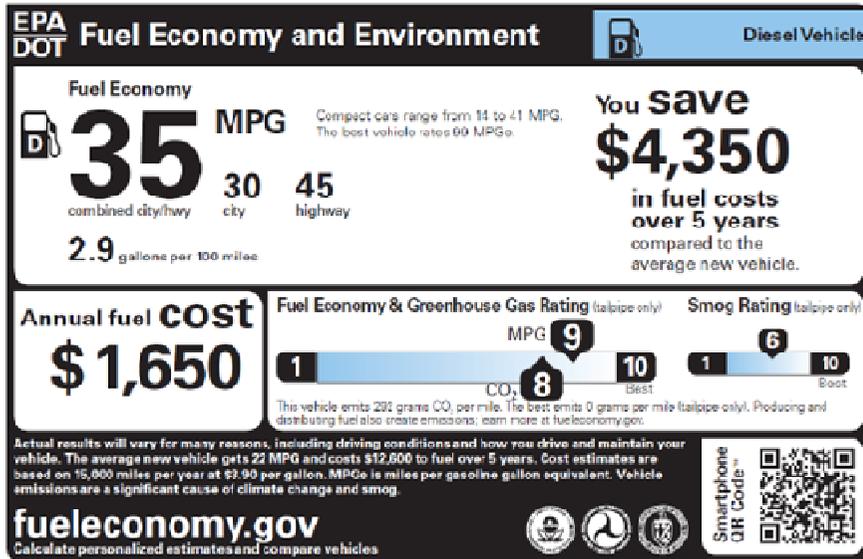


=



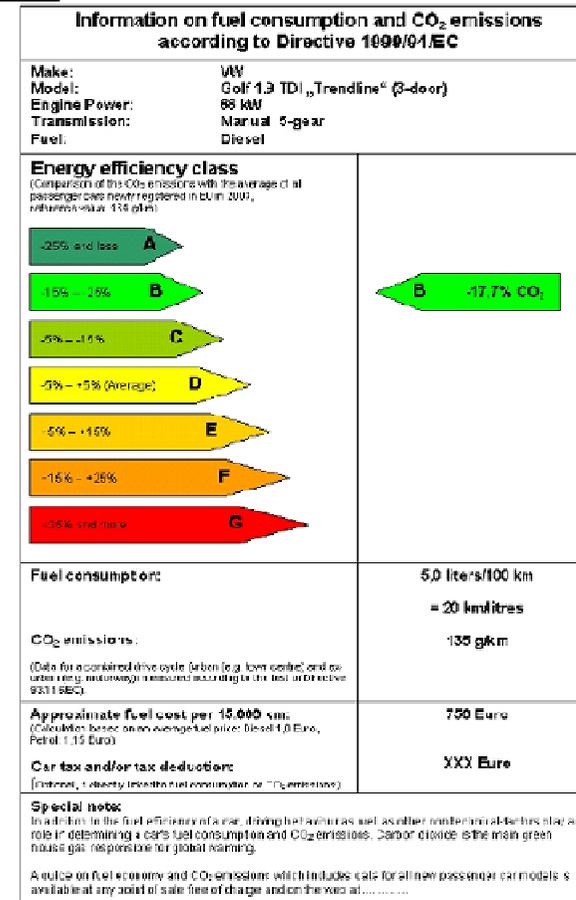
# 6.【参考】欧米における燃費表示状況

## 米国



- 米国では、車両同士の燃費性能比較と消費者が燃料の消費量を予測できるようにするため、燃費表示制度を導入。
- 車両にラベルを貼付。
- 市街地、高速道路、高加速、エアコン使用時、低温環境を想定した5種類の試験法を策定。  
 ⇒これらの試験結果を市場実態に合わせた重み係数を乗じて燃費を算出。
- 市街地、高速道路、複合の燃料消費率の他に、節約できる金額、年間燃料コスト、レーティング等を表示。

## 欧州



- 欧州では、燃費及びCO2排出量を表示するラベルの表示制度を導入。
- 新車販売時に貼付又は展示。
- CO2排出量及び車両重量をベースにCO2効率クラスを設定し、当該車両のCO2効率を矢印で明示。