

公表項目について

(1) 変速装置の型式及び変速段数

(略号)

C V T	自動無段変速機
n A T	前進 n 段式自動変速機
m A T × 2	前進 m 段式自動変速機 (副変速機付)
n M T	前進 n 段式手動変速機
m M T × 2	前進 m 段式手動変速機 (副変速機付)

n : 前進の変速機段数、m : 副変速機付きの場合の前進変速機段数

なお、電子制御式の変速機及びロックアップ等の機構の付いた変速機の場合は、それぞれその旨を () で記載しています。

(例 : 4 A T (E · L T C))

E	電子制御式
L T C	ロックアップ機構付トルクコンバータ

(2) 1 km 走行における CO₂ 排出量 (g - CO₂ / km)

燃費値を 1 km 走行における CO₂ 排出量に換算したものです。

ガソリン車

$$1 \text{ km 走行当たりの CO}_2 \text{ 排出量 (g - CO}_2 \text{ / km)} = (1 \div \text{I} \text{補}^* - \text{消費効率値 (km/L)})_{\text{注}^1} \times 34.6 \text{ (MJ/L)}_{\text{注}^2} \times 67.1 \text{ (g - CO}_2 \text{ / MJ)}_{\text{注}^3}$$

ディーゼル車

$$1 \text{ km 走行当たりの CO}_2 \text{ 排出量 (g - CO}_2 \text{ / km)} = (1 \div \text{I} \text{補}^* - \text{消費効率値 (km/L)})_{\text{注}^1} \times 38.2 \text{ (MJ/L)}_{\text{注}^4} \times 68.6 \text{ (g - CO}_2 \text{ / MJ)}_{\text{注}^5}$$

L P ガス車

$$1 \text{ km 走行当たりの CO}_2 \text{ 排出量 (g - CO}_2 \text{ / km)} = (1 \div \text{I} \text{補}^* - \text{消費効率値 (km/L)})_{\text{注}^1} \times 28.1 \text{ (MJ/L)}_{\text{注}^6} \times 59.8 \text{ (g - CO}_2 \text{ / MJ)}_{\text{注}^7}$$

注 1 : I 補^{*} - 消費効率値の 1 km 走行当たりの燃料使用量 (L / km)

注 2 : ガソリン 1 L 当たりの発熱量 (MJ / L)

注 3 : ガソリンの発熱量当たりの CO₂ 排出原単位 (g - CO₂ / MJ)

注 4 : 軽油 1 L 当たりの発熱量 (MJ / L)

注 5 : 軽油の発熱量当たりの CO₂ 排出原単位 (g - CO₂ / MJ)

注 6 : L P ガス 1 L 当たりの発熱量 (MJ / L)

注 7 : L P ガスの発熱量当たりの CO₂ 排出原単位 (g - CO₂ / MJ)

(3) 主要燃費改善対策

(略号)

L	ガソリンリーンバーンエンジン
D	直噴エンジン
V	可変バルブタイミング機構
C	自動無段変速機
H	ハイブリッド自動車
I	アイドリングストップ装置
P	高圧噴射
M C	ミラーサイクル
C Y	気筒休止
F I	電子制御式燃料噴射
B	充電制御
T C	過給器
I C	インタークーラー

E P	電動パワーステアリング又は電動油圧パワーステアリング
C N	4バルブ&センターノズル化
C M	ターボコンパウンド
A M	自動MT化

(4) 主要排出ガス対策

(略号)

E G R	排出ガス再循環装置
C C O	酸化触媒装置
3 W	三元触媒装置
A I	二次空気噴射装置
A S	二次空気供給装置
D F	ディーゼル微粒子除去装置
D N	ディーゼル微粒子/NO _x 同時低減システム
S C R	選択還元触媒(NO _x 低減)

(5) 駆動形式又は車輪配列

重量車以外の自動車(駆動形式)

(略号)

F	前輪駆動車
R	後輪駆動車
A	全輪駆動車

重量車(車輪配列)

別添のとおり

(6) その他欄

車のタイプ又は、同一型式においてI_{レキ}-消費効率の違う要因が変速装置の型式及び変速段数、車両重量、主要燃費向上対策、自動車の構造、主要排出ガス対策以外にある場合は、その要因となっている主な事項を記載しています。

(7) 低排出ガス認定レベル

_____	平成17年基準に対し有害物質を50%以上低減させた自動車
_____	平成17年基準に対し有害物質を75%以上低減させた自動車
NO _x	平成17年基準に対し窒素酸化物を10%以上低減させた自動車
P M	平成17年基準に対し粒子状物質を10%以上低減させた自動車
NO _x & P M	平成17年基準に対し窒素酸化物かつ粒子状物質を10%以上低減させた自動車

(8) 燃費基準達成レベル

10・15モード燃費値及び重量車モード燃費値については、〔 〕内に掲げる数字を記載しています。

燃費基準達成車〔100〕...燃費基準達成レベルを満たす自動車

燃費基準5%向上達成車〔105〕...燃費基準5%向上達成レベルを満たす自動車

燃費基準10%向上達成車〔110〕...燃費基準10%向上達成レベルを満たす自動車


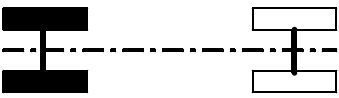


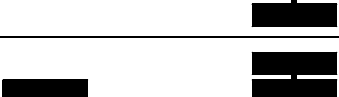
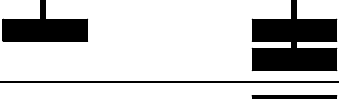
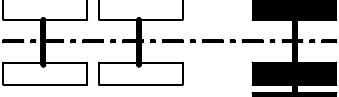
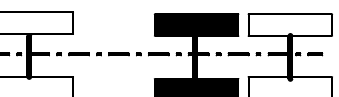



燃費基準15%向上達成車〔115〕...燃費基準15%向上達成レベルを満たす自動車

燃費基準20%向上達成車〔120〕...燃費基準20%向上達成レベルを満たす自動車

燃費基準25%向上達成車〔125〕...燃費基準25%向上達成レベルを満たす自動車

JCO8モード燃費値については、燃費基準以上である場合に 〔 〕 を記載しています。

車輪配列

略号	車輪配列名	模式図
2-2D	前2-後2駆動	
2D-2	前2駆動-後2	
2D-2D	前2駆動-後2駆動	
2-4D	前2-後4駆動	
2D-4D	前2駆動-後4駆動	
2・2-4D	前2・2-後4駆動	
2-2D・2	前2-後2駆動・2	
2-4D・4 ※1	前2-後4駆動・4	
2-4D・4 D	前2-後4駆動・4駆動	
2D-4D・4D	前2駆動-後4駆動・4駆動	
2・2-4D ・4D	前2・2-後4駆動・4駆動	

※1 但し、2-4D・2（前2-後4駆動・2）は同一として扱う