

## 基準達成判定について

---

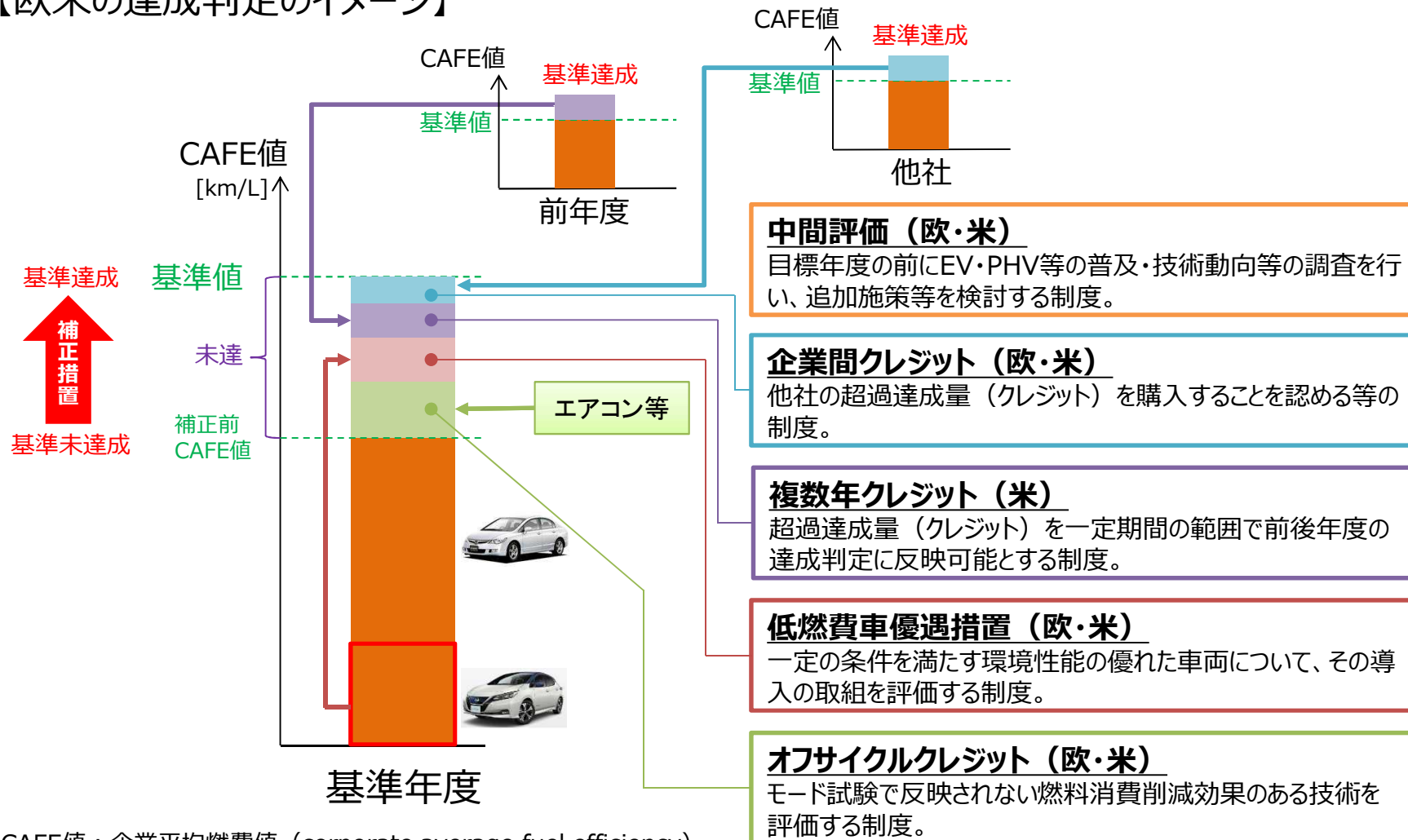
## 基準達成判定について(案)

- 省エネ法では、トップランナー制度によって燃費基準を設定し、目標年度までに各社の平均燃費値を基準値以上にすること等を求めている。その判定においてはより燃費性能の高い自動車を市場に投入するインセンティブを与えるべき。
- 次期燃費基準においてはEV・PHVを規制の対象とし、その普及を見込むなど、極めて野心的な燃費向上の努力を製造事業者等に求めることになる。このため、製造事業者等のあらゆる燃費向上に向けた取組を促すことが必要。
- そこで基準達成判定においては、例えば、モード試験では燃費値に反映されない技術の評価を検討する。加えて、平成32年度乗用車燃費基準の達成状況や、国内外におけるEV・PHV等の燃費性能の優れた車両の普及状況等を踏まえて、追加的な考慮事項の必要性について検討を行う。
- 同検討にあたっては、諸外国の事例等も踏まえ、乗用車全体のエネルギー消費量の削減を推進するものとなるよう留意する必要がある。

# 欧米の達成判定について

- 欧米の燃費基準/CO2基準においては、達成判定にあたって、下記のような制度が導入されている。

## 【欧米の達成判定のイメージ】



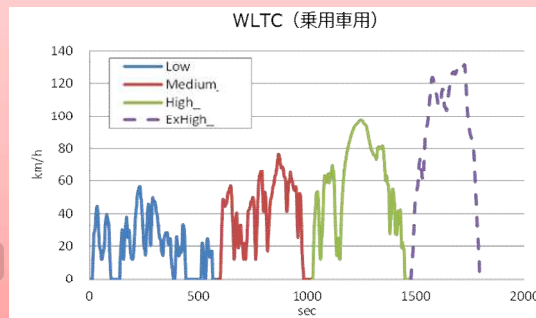
※CAFE値：企業平均燃費値 (corporate average fuel efficiency)

# 欧米の事例（オフサイクルクレジット）

- 燃費の計測において反映されない燃費改善技術（オフサイクル技術）について評価（クレジットを付与）する制度。
- 公平性、透明性を担保するための仕組みの構築が必要となる。

## シャシダイナモメータによる燃費の計測（現行試験）

空気抵抗値や、タイヤの転がり抵抗値を屋外のテストコースで実測。測定した抵抗値と等しい負荷となるよう、シャシダイナモメータを設定し、テストサイクル（WLTC）を走行し、燃費を測定。

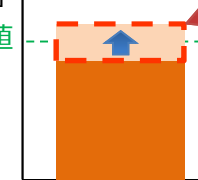


## 燃費値を用いてCAFE値を計算

各車両の燃費値にオフサイクル技術によるクレジットを加算し、販売台数で加重調和平均することでCAFE値を計算。

CAFE値

[km/L] ↑  
基準値



オフサイクル技術をCAFE値に反映

## オフサイクル技術の評価

### ① オフサイクル技術の評価

別試験の実施等により、オフサイクル技術による燃費改善技術の評価

### ② クレジット付与

燃費改善の程度に応じてクレジットを算定し、CAFE計算に反映

## ○米国での事例

高効率エアコン
エンジンスタート・ストップ
アクティブエアロダイナミクス
高効率LED
熱反・熱吸収ガラス
ソーラールーフパネル
太陽光反射塗料 等

## ○欧州での事例

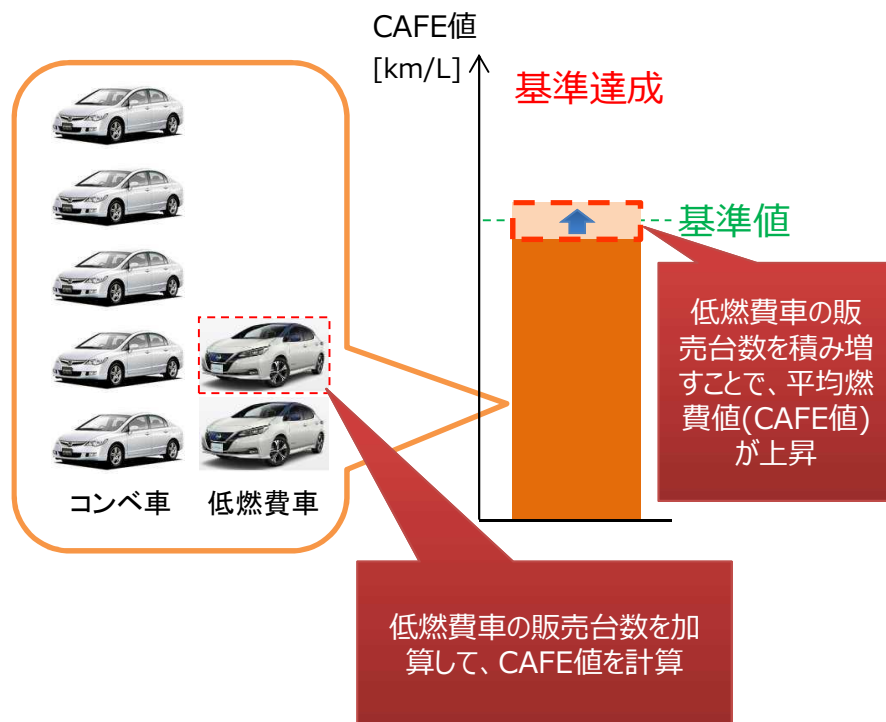
高効率LED
高効率発電機
HV向けエネルギーマネジメントシステム
熱マネジメント、断熱システム
ソーラールーフパネル 等

# 欧米の事例（低燃費車優遇措置）

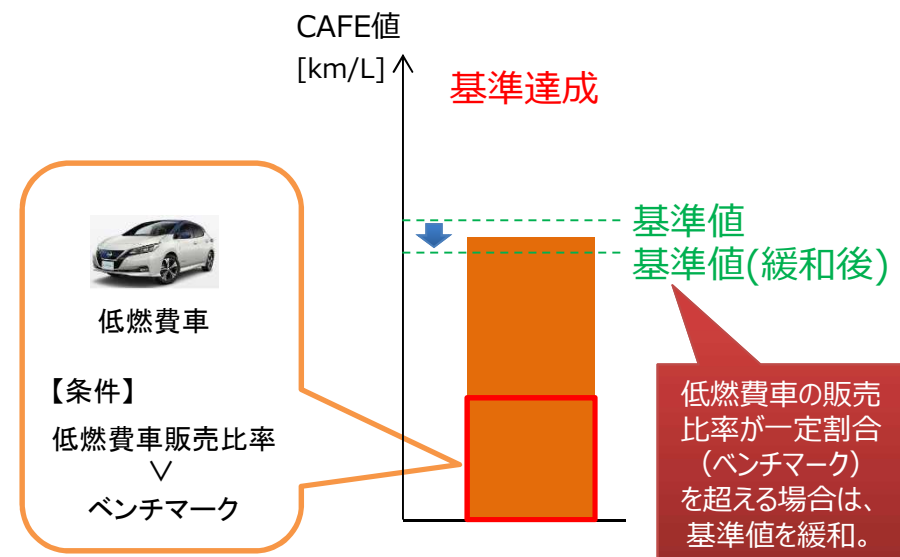
- EV・PHV等の燃費性能の優れた自動車について、一定の条件を満たす場合には、販売実績を考慮して達成判定において評価する制度。

## 【低燃費車優遇措置のイメージ】

### 台数加算による優遇の例



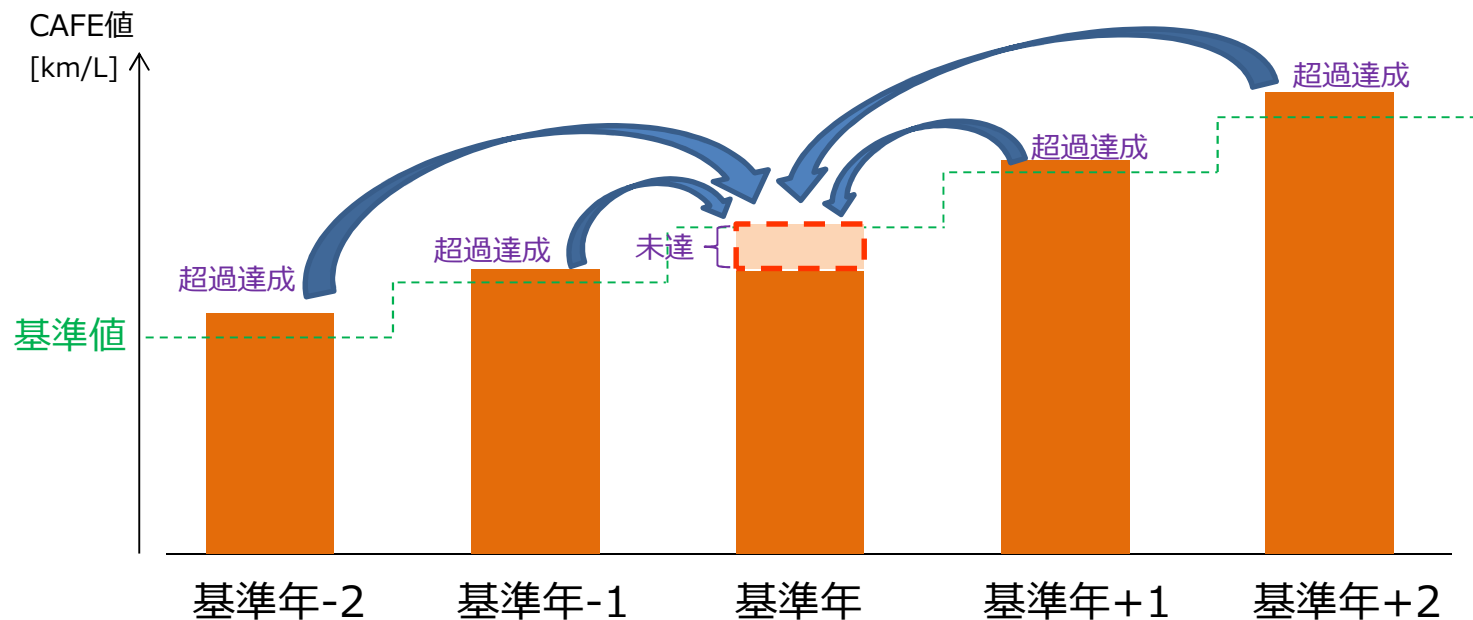
### ベンチマークによる優遇の例



# 欧米の事例（複数年クレジット）

- 基準値の過達分をクレジットとして繰り越し・繰り戻しが出来る制度。
- 早期の基準達成へのインセンティブになるとともに、年度ごとの販売車種の偏りにかかわらず柔軟に達成判定を行うことが可能となる。

【複数年クレジットのイメージ】 ※基準値が階段状に変化する場合の例

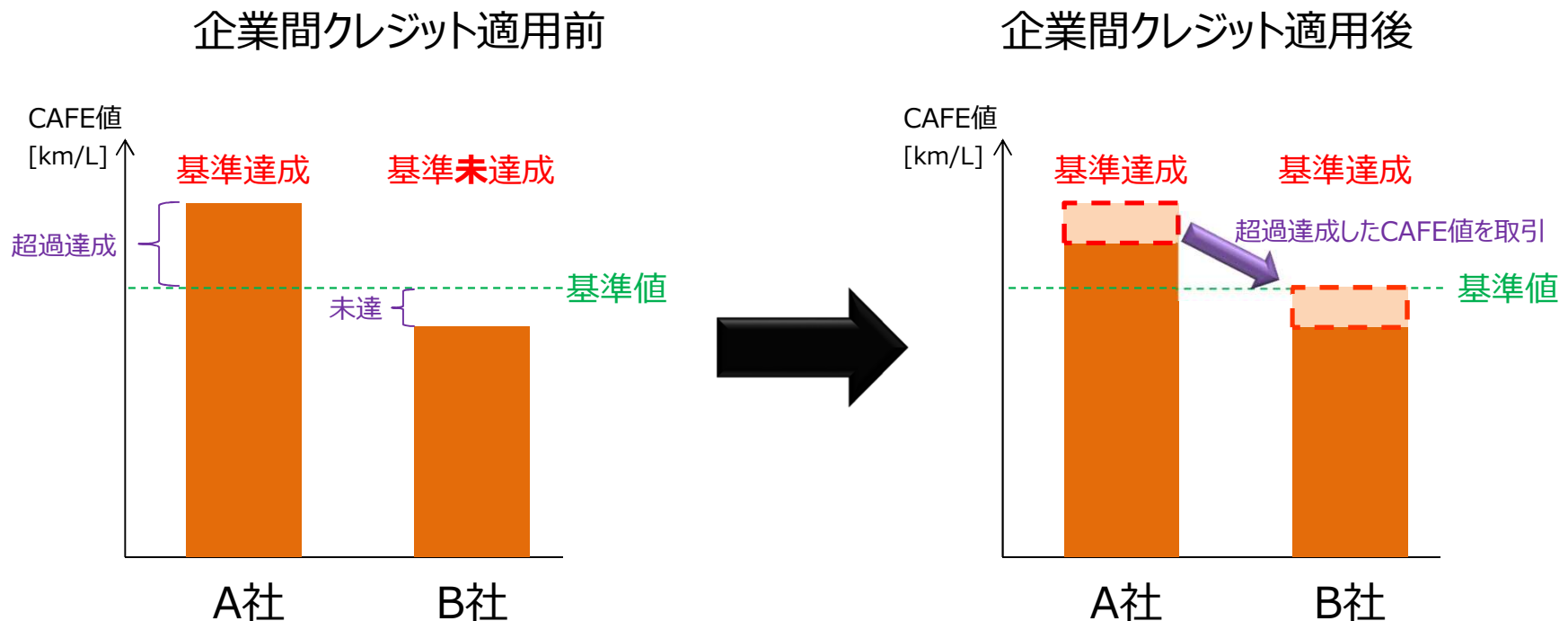


基準年は複数年クレジットを用いて基準達成

# 欧米の事例（企業間クレジット）

- 基準を達成している企業から、超過達成量を「クレジット」を購入することで基準未達の企業が基準達成することを可能とする制度。
- 超過達成へのインセンティブとなり、自動車産業全体平均として、効率的な基準達成が期待される。

## 【企業間クレジットのイメージ】



# 欧米の事例（中間レビュー）

- 目標年度の前に、電池等の技術の進展状況や、EV・PHV等低燃費車の普及状況などの外部環境等について評価を行う。
- 欧州では、2023年に中間レビューを行い、適当な追加施策等を検討する予定。

【欧州のCO2規制のスケジュールと中間レビューのイメージ】

