

平成23年6月24日

総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会・
交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費基準小委員会
第5回合同会議資料より

参考資料2

燃費基準策定の流れ

(1) トップランナー車の選定

- ・各重量区分毎に2009年度のトップランナー車を選定

(2) 燃費改善見込みの評価

- ・エンジン改良等の2020年における燃費改善要因の評価
- ・排出ガス規制等の燃費影響要因の評価

(3) ハイブリッド自動車の取り扱い

- ・従来車とハイブリッド車それぞれのトップランナー車から見込んだ燃費目標値を、2020年度におけるハイブリッド自動車の予想普及率で按分
- ・ハイブリッド自動車の予想普及率の設定

(4) スムージング処理

- ・区分間の整合性を図るため、スムージング処理を実施

(5) 企業別平均燃費基準方式(CAFE方式)

- ・技術の高度化・高コスト化が進む中で、製造事業者等の柔軟な対応を可能とするため、CAFE方式を採用

+

(6) 重量の重い自動車に一層の燃費改善を促す手法

- ・重量化の防止や軽量化努力の評価のため、重量の重い自動車に一層の燃費改善を促す手法を導入
- ・市場の歪曲を防ぐため、技術的な達成可能性を検討した上で設定

2020年度燃費基準値(案)

用語の定義

○製造事業者等

製造事業者及び輸入事業者をいう。

○従来車

ハイブリッド自動車を除くガソリン乗用自動車、ディーゼル乗用自動車、LPガス乗用自動車をいう。

○ガソリン乗用自動車等

ハイブリッド自動車を含むガソリン乗用自動車、ディーゼル乗用自動車、LPガス乗用自動車をいう。

○電気自動車等

電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車をいう。

○加重調和平均(燃費値)

燃費値(km/L)を、その逆数(燃料消費量(L/km))で出荷台数により加重平均し、その値を逆数に戻した燃費値をいう。

○トップランナー車

基準年度(2009年度)において、重量区分毎に最も優れた燃費性能を有する自動車(特殊品を除く)をいう。

○目標候補値

ハイブリッド自動車または従来車のトップランナー車の燃費値に、目標年度における技術改善を見込んだ燃費値をいう。

○区分別燃費目標値

目標年度において、重量区分毎に目標となる燃費値

○CAFE基準値

区分別燃費目標値を各製造事業者等の区分毎の出荷台数に応じて加重調和平均をした企業別燃費基準値をいう。

○CAFE値

目標年度において、各製造事業者が出荷したガソリン乗用自動車等の燃費値を加重調和平均した企業別燃費値をいう。