

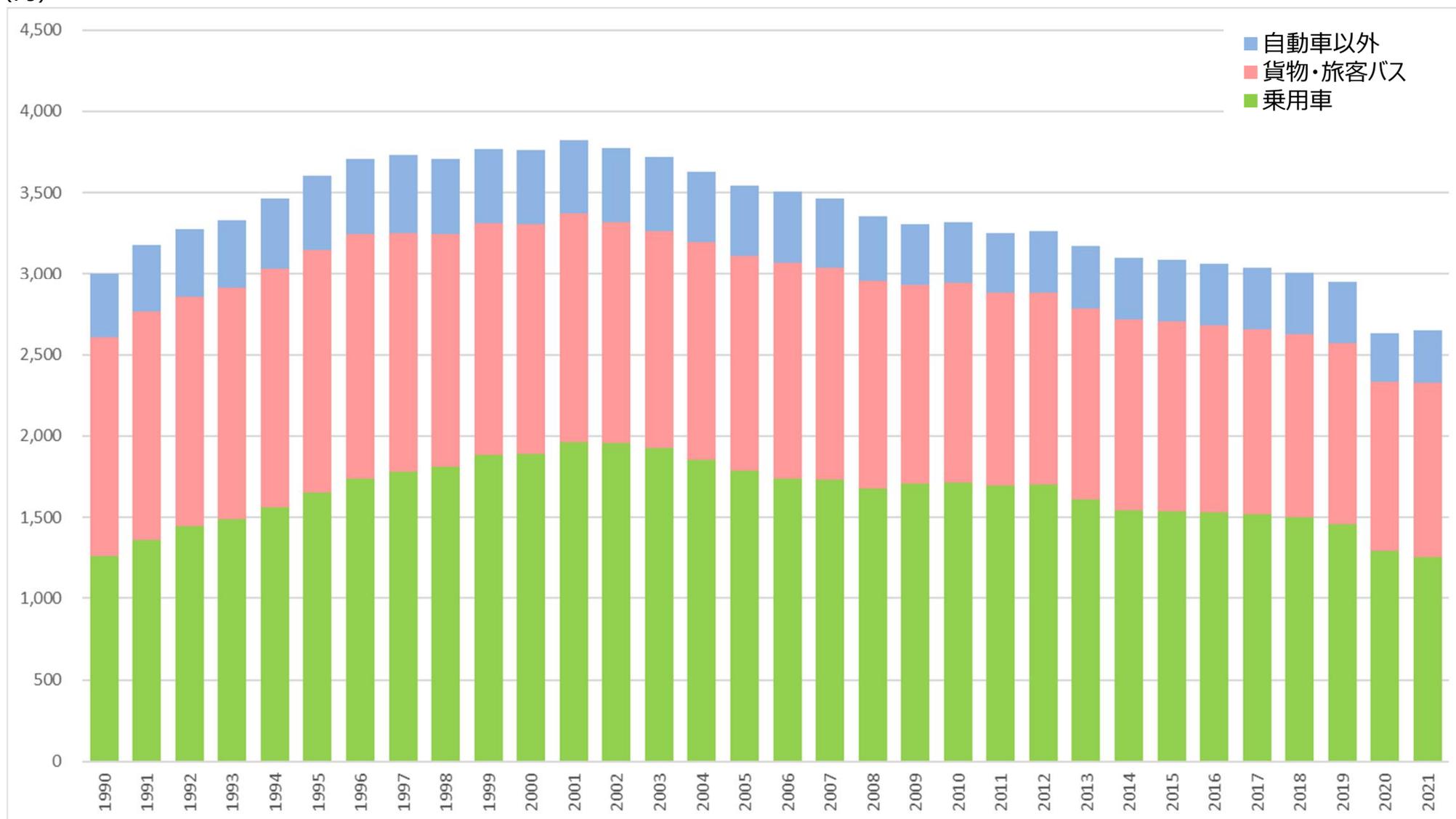
乗用自動車及び貨物自動車の 燃費制度の現状と論点について

自動車業界を取り巻く現状	・・・p2
乗用自動車(9人以下)の主な論点	・・・p17
小型貨物自動車(3.5t以下)の主な論点	・・・p28
重量車(トラック等、トラクタ、バス)の主な論点	・・・p33
今後の審議の進め方について	・・・p36

自動車業界を取り巻く現状

- 運輸部門の最終エネルギー消費は、我が国全体のエネルギー消費の2割程度を占める。
- 乗用車の保有台数の増加等を背景に2001年までは増加したが、燃費の改善等により減少傾向にある。

(PJ)



出典：経済産業省資源エネルギー庁 総合エネルギー統計

背景

- 日本の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門からの排出量は約2割。
- 自動車全体では、運輸部門からの排出量の約9割を占める。

政府の方針

- 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(令和2年12月25日成長戦略会議(第6回)で報告)(抄)
「遅くとも2030年代半ばまでに、乗用車新車販売で電動車※100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる。商用車についても、乗用車に準じて2021年夏までに検討を進める。」
- 菅内閣総理大臣・施政方針演説(令和3年1月18日)(抄)
「2035年までに、新車販売で電動車100%を実現いたします。」

(※)電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車



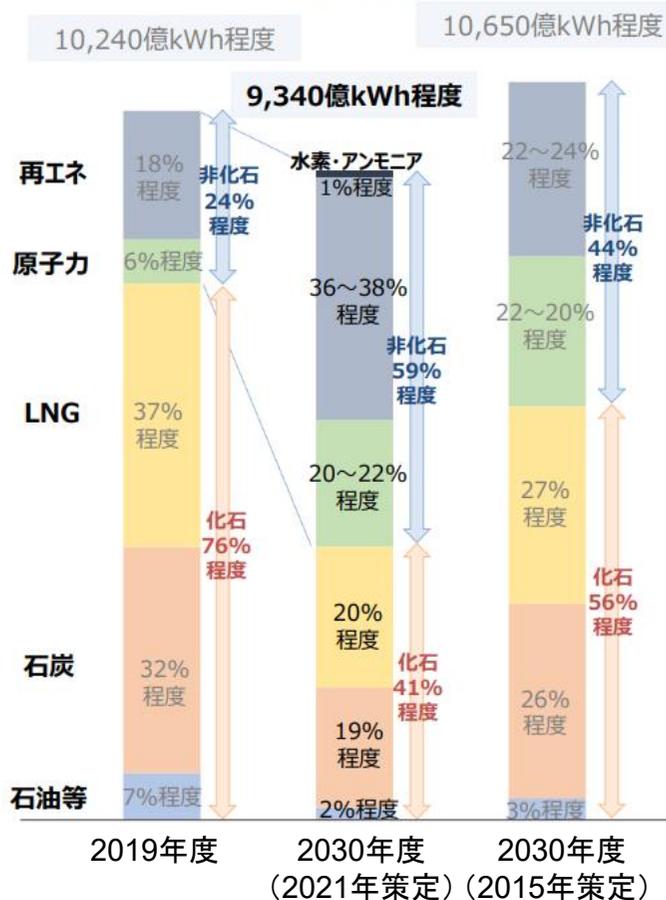
- **2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略**(令和3年6月18日成長戦略会議(第12回)で報告)
 - 電動車の普及促進
 - ✓ 2035年までに、乗用車の新車販売で電動車100%を実現
 - ✓ 商用車は8t以下の小型車は2030年までに電動車20-30%、2040年までに電動車・脱炭素燃料対応車100%、8t超の大型車は実証、早期導入を図りつつ、2030年までに目標を決定

- 地球温暖化対策計画は、地球温暖化対策推進法に基づく政府の総合計画。
- 2021年10月に改訂が行われ、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することが目標として定められた。

温室効果ガス排出量・吸収量 (単位：億t-CO ₂)		2013排出実績	2030排出量	削減率	従来目標
		14.08	7.60	▲46%	▲26%
エネルギー起源CO ₂		12.35	6.77	▲45%	▲25%
部門別	産業	4.63	2.89	▲38%	▲7%
	業務その他	2.38	1.16	▲51%	▲40%
	家庭	2.08	0.70	▲66%	▲39%
	運輸	2.24	1.46	▲35%	▲27%
	エネルギー転換	1.06	0.56	▲47%	▲27%
非エネルギー起源CO ₂ 、メタン、N ₂ O		1.34	1.15	▲14%	▲8%
HFC等4ガス（フロン類）		0.39	0.22	▲44%	▲25%
吸収源		-	▲0.48	-	(▲0.37億t-CO ₂)
二国間クレジット制度（JCM）		官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。 (Nationally Determined Contribution)			-

- 2030年度の新たな温室効果ガス排出削減目標、2050年カーボンニュートラルという野心的な目標の実現を目指すエネルギー政策の基本戦略として2021年に策定した。
- エネルギーについては、安全性の確保を大前提に、気候変動対策を進める中でも、安定供給の確保やエネルギーコストの低減(S+3E)に向けた取組を進める。
- 2030年度の電源構成に占める火力発電比率は、再エネの瞬時的・継続的な発電電力量の低下にも対応可能な供給力を持つ形で設備容量を確保しつつ、56%から41%となる見通し(2022年度(総合エネルギー統計速報値)では火力発電比率は72.7%)。

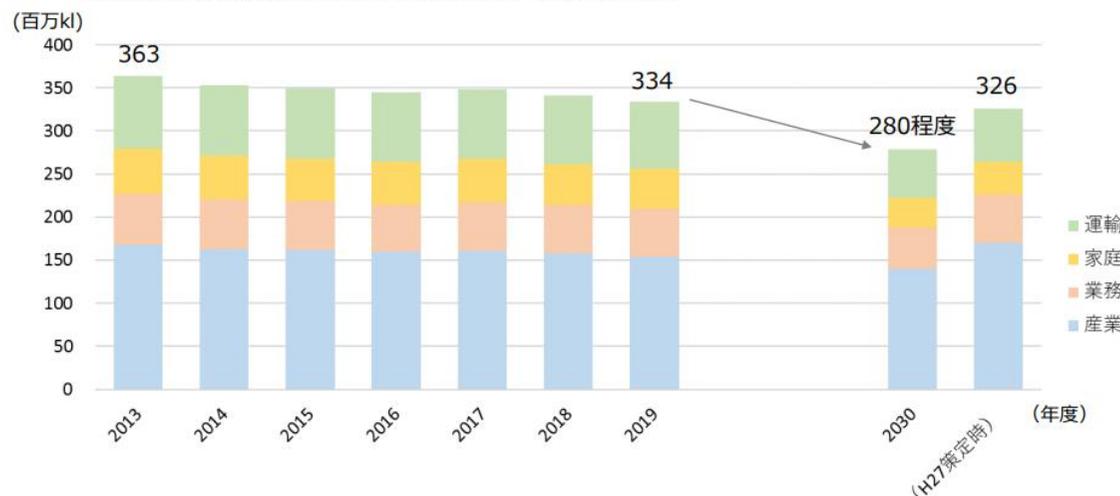
電源構成



最終エネルギー消費

[百万kl]	2013年度		2030年度 (省エネ前)		2030年度 (省エネ後)	
産業	168	46%	150	45%	140	50%
業務	59	16%	70	19%	50	18%
家庭	53	15%	50	13%	30	12%
運輸	83	23%	80	23%	60	20%
合計	363	100%	350	100%	280	100%

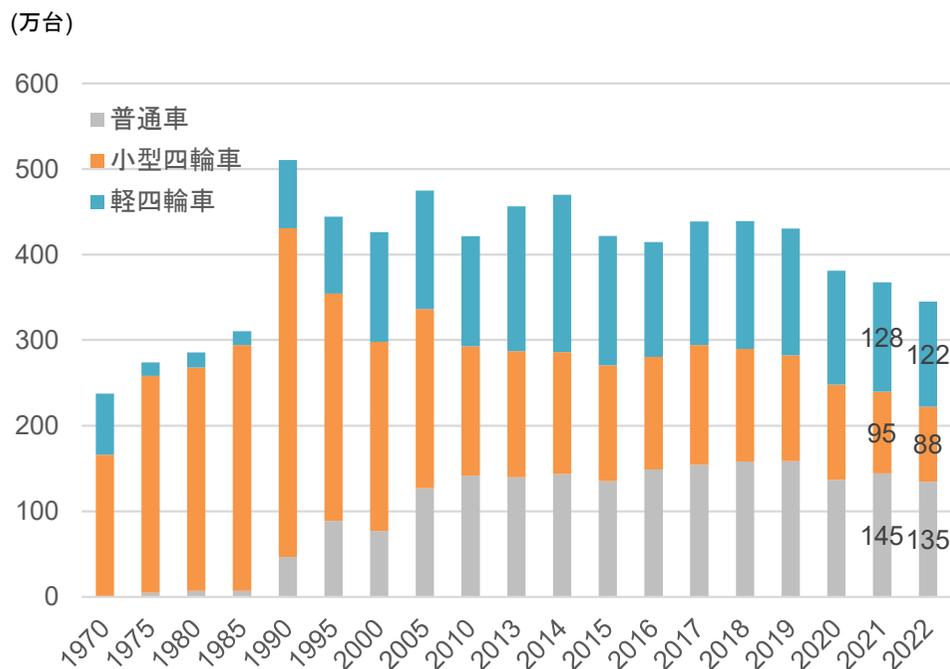
※2030年度の数値は概数であり、合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある



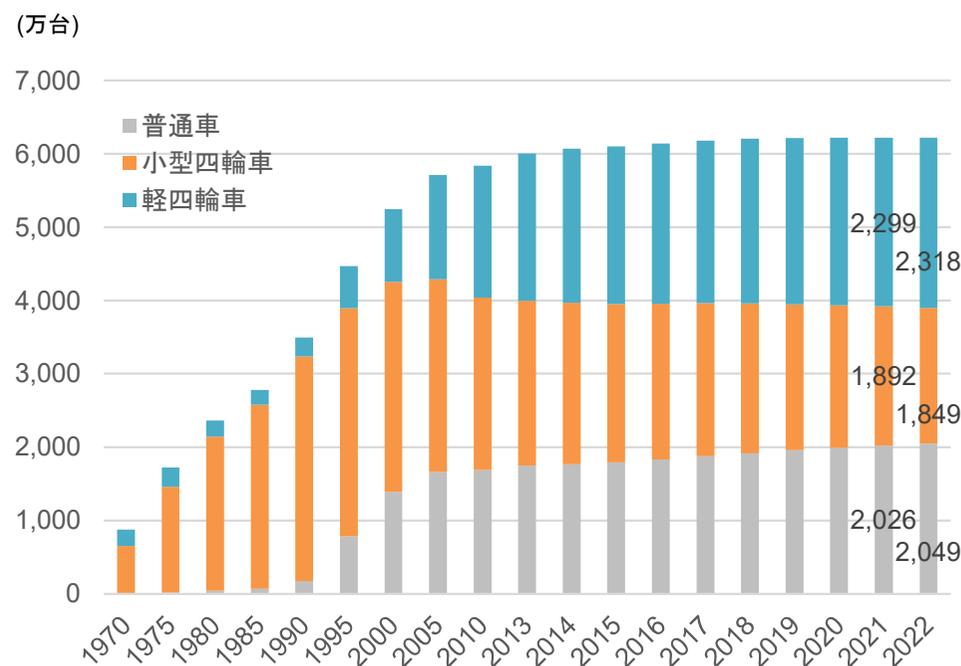
出典：2030年度におけるエネルギー需給見通し(関連資料)

- 2022年の乗用車の新車販売台数は約345万台（前年比▲22.7万台、▲6.2%）。
- 2022年の乗用車の保有台数は約6,216万台（前年比▲0.7万台、▲0.01%）。

新車販売台数

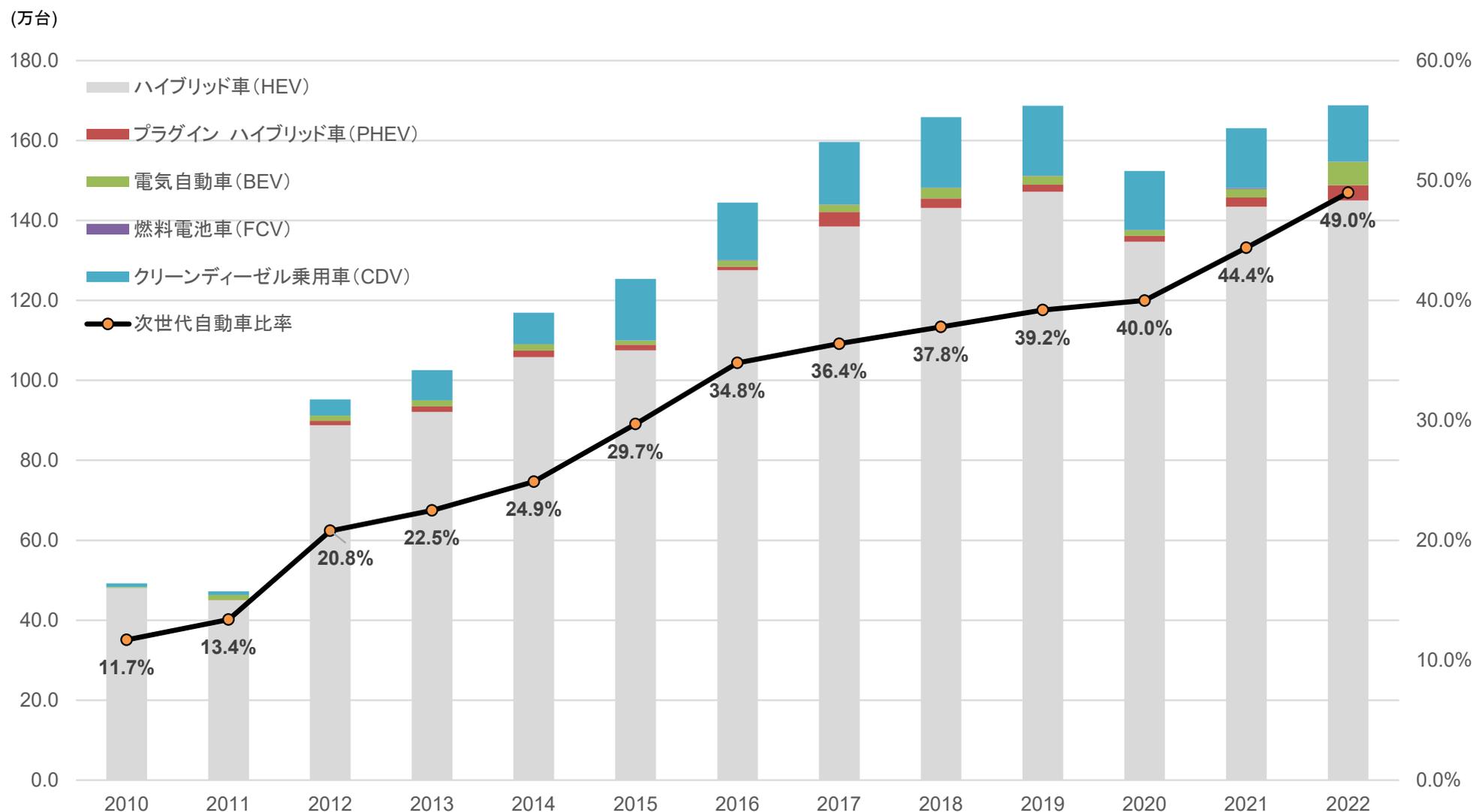


保有台数



出典：（一社）日本自動車工業会：「日本の自動車工業2023」（2023.8）
 （一社）日本自動車販売協会連合会
 （一社）全国軽自動車協会連合会

- 2022年の次世代自動車の販売台数は約169万台。乗用車販売台数全体の49.0%を占める。
- 2022年のBEV・PHEVの販売台数は約9.7万台。乗用車販売台数全体の2.8%を占める。



出典：（一社）日本自動車工業会：「日本の自動車工業2023」（2023.8）

	市場規模	目標	現状の規制措置	試験方法	評価
<p>EU</p>	1,400万台	<p>2035年 ガソリン車販売禁止 (EV・FCV100%でPHV/HV廃止)</p>	<p>CO2規制 2030年：21年比55%減 2035年：0g/km</p>	WLTP (4フェーズ)	Tank to Wheel
<p>米国</p>	1,750万台	<p>2030年 EV・PHV・FCV：50% ※カリフォルニア州は、2035年EV・FCV100% (PHEV上限値あり)</p>	<p>燃費規制、CO2規制 2026年161g/mile 55mpg(注) (≒23.4km/ℓ) (注) mpg=mile per gallon</p>	EPA 排出ガス試験	Well To Wheel
<p>中国</p>	2,580万台	<p>2025年 EV・PHV・FCV：20% ※自動車エンジニア学会：2035年全車電動化 (HV50%、EV・PHV・FCV50%)</p>	<p>燃費規制 2025年：4.0ℓ/100km (≒25.0km/ℓ) { WLTPベース：4.6ℓ/100km (≒21.7km/ℓ) }</p>	NEDC	Tank To Wheel
<p>日本</p>	430万台	<p>2035年 電動車100% (EV/PHV/FCV/HV)</p>	<p>燃費規制 2030年：25.4km/ℓ</p>	WLTP (3フェーズ)	Well To Wheel

概要

- 2021年7月に欧州委員会が公表した「Fit for 55」(13分野にまたがる包括的内CO2規制見直し案)において、**自動車CO2排出基準の更なる引き上げを提案**。
- 自動車に対するCO2規制について、**2021年比で2030年に乗用車55%減・小型商用50%減、2035年100%減 (=EV、FCVのみ)**とするもの。
- 2022年6月8日、欧州議会の本会議にて、2021年比で2035年100%減とする欧州委員会提案を採択。
- 2022年6月29日、EU理事会において2021年比で2035年100%減とする欧州委員会案を承認。
- 2022年10月27日、欧州委員会、欧州議会、EU理事会による三者協議を経て、改定CO2排出目標(2035年減)に暫定合意。
- 2023年3月28日、欧州委員会が合成燃料専用車の型式登録の規則提案等をするという前提で、正式合意。
- なお、欧州委員会は、2026年に本法規の効果と影響を評価し議会・理事会へ報告(中間レビュー)し、PHEV技術開発等を考慮し、目標の見直しを行う必要があるか報告する。
- 基準を満たせない場合、**基準値を1g上回るごとに、新車1台あたり95ユーロの罰金**が科される。同目標の引き上げに伴い、欧州でのEV化が今後一層加速される見通し。
- 2023年5月、乗用車・小型商用車のCO2排出基準に関する規則が発効。
- 2023年9月、合成燃料専用車に利用される合成燃料の定義、合成燃料専用車に必要な措置等を規定した型式登録の規則提案が公表。

CO2排出基準

- **2030年基準を強化し、新たに2035年目標を設定。**

	現行(2019年制定)	新基準
2025年	2021年比 15%減	変更なし
2030年	2021年比 37.5%減	2021年比 55%減 (乗用車) 50%減 (小型商用)
2035年	-	2021年比 100%減 (実質EV・FCVのみ)

概要

- バイデン大統領は、2021年8月5日に、**2030年に、乗用車・小型トラック販売の50%を、排出ゼロ車両（電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池車）**とする目標を定める大統領令に署名。
- 米環境保護庁（EPA）は、同年12月20日、**短期の燃費・排出基準について最終規則**を公表、米運輸省道路交通安全局（NHTSA）は、2022年3月31日に、**CAFE規制の最終規則**を公表。
- CAFE基準値に満たない企業に対し、1ガロン当たりの未達分0.1マイルごとに14ドルの罰金。

短期燃費・排出基準（EPA/NHTSA最終規則）

- オバマ政権が設定した燃費基準を、トランプ政権時に凍結。バイデン政権において、概ねオバマ政権時に打ち出した燃費基準に戻すものが最終規則として公表された。

	EPA CO2排出基準※ (MY2026)	NHTSA CAFE規制 (MY2026)
オバマ (2012)	180g/mile	48.7~49.7mpg (20.7~21.1km/ℓ)
トランプ (2020)	208g/mile	40.4mpg (17.1km/ℓ)
バイデン (2021, 2022)	161g/mile (23.4km/ℓ)	49.1 mpg (20.8km/ℓ)

※Passenger cars及びLight Trucks含む数値

(出典) EPA: Revised 2023 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions Standards Regulatory Impact Analysis及びRegulatory Updateを基に自動車課作成

(出典) NHTSA最終規則 (https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2022-04/Final-Rule-Preamble_CAFE-MY-2024-2026.pdf)を基に自動車課作成

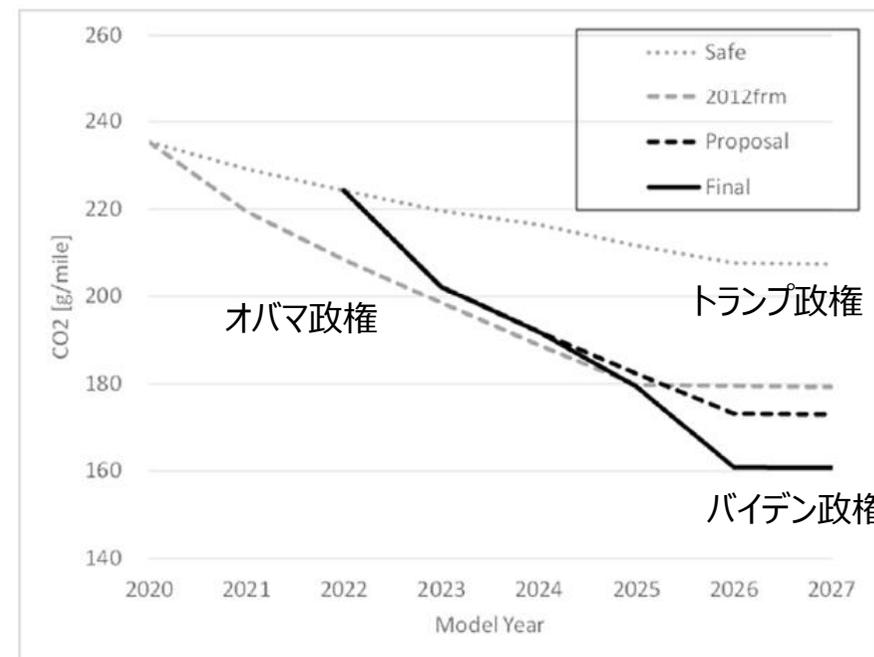
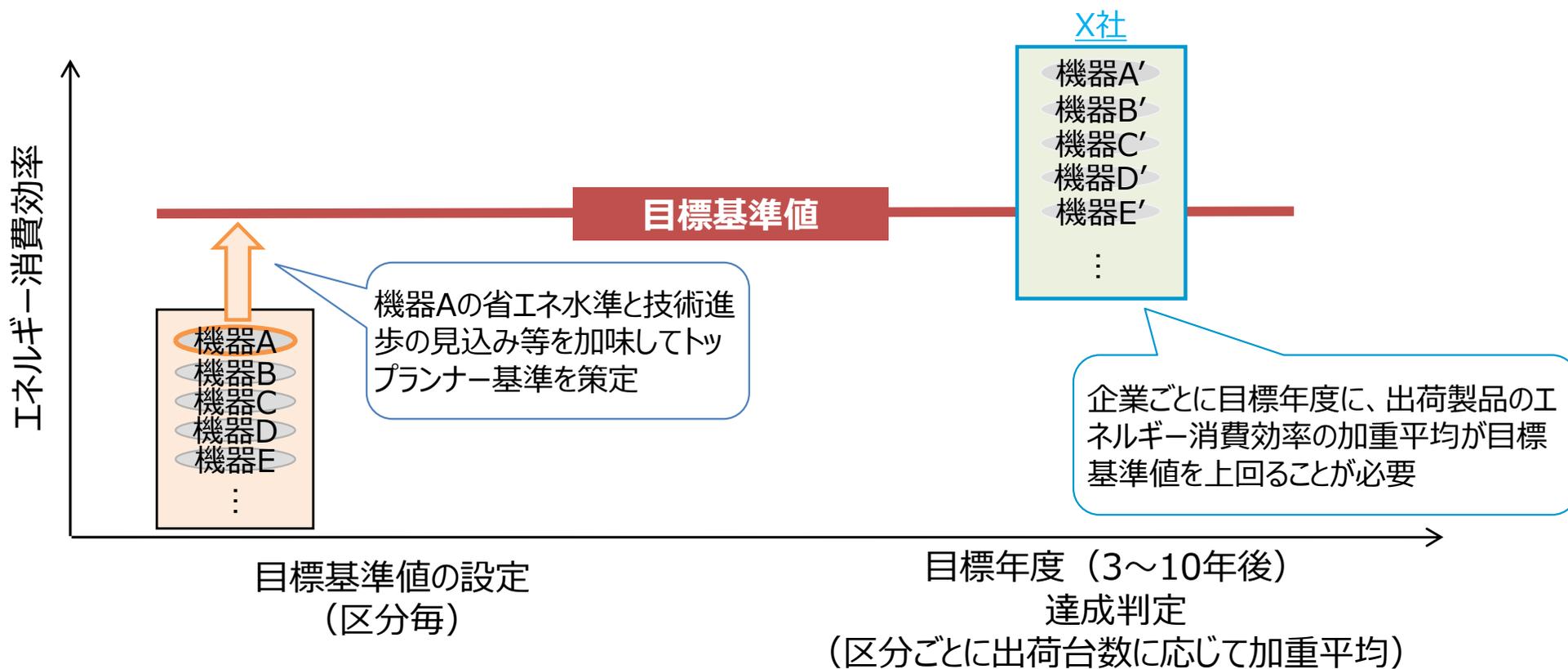
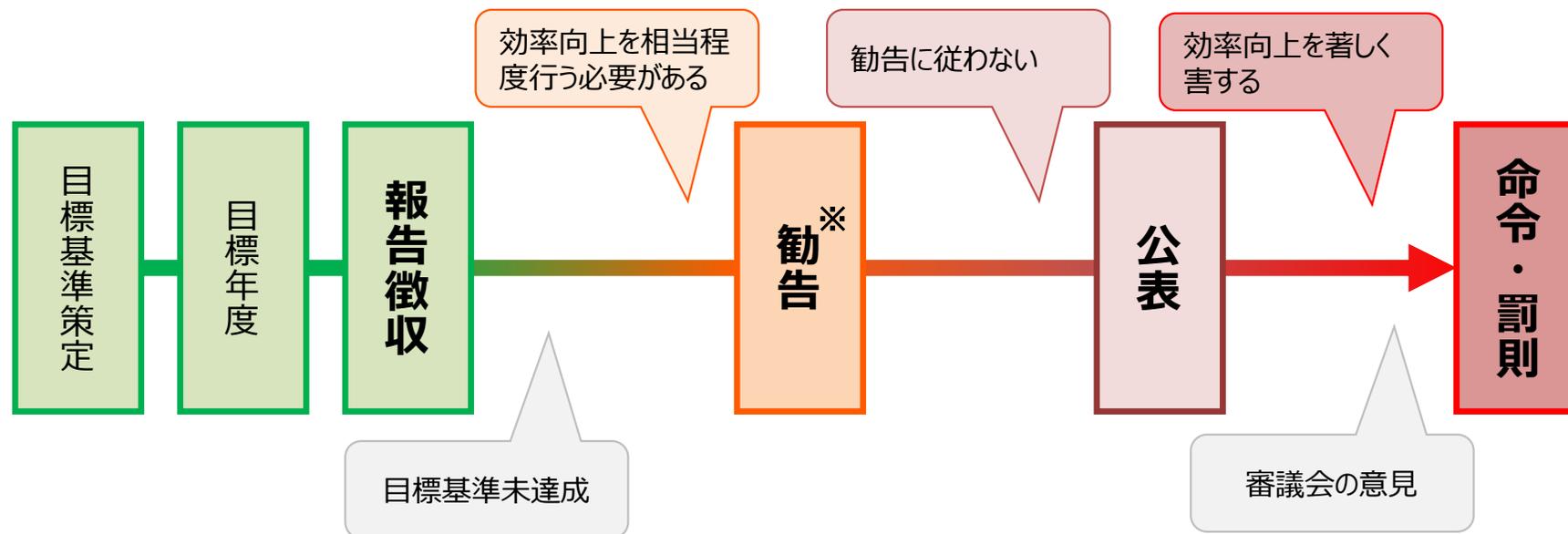


Figure 1: EPA Final Industry Fleet-Wide CO2 Compliance Targets, Compared to the Proposal and 2012 and 2020 Rules, grams/mile, 2021-2026

- エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律（省エネ法）に基づき、製造事業者や輸入事業者に対して、目標年度までにエネルギー消費効率の目標達成を求めている。
- 未達成の製造事業者等には、相当程度のエネルギー消費効率の改善を行う必要がある場合に勧告、公表、命令、罰則（100万円以下）の段階的な措置がとられる。



- トップランナー制度では、目標年度以降において機器の効率と出荷数量の報告を製造事業者等に求めている。
- 目標基準を満たさない一定の数量以上出荷している製造事業者等で、効率の向上が必要と認められる場合に、勧告、公表、命令、罰則の措置が規定されている。



※ 報告徴収の結果、乗用車2020年度燃費基準について、相当程度の改善が必要と認められた者に対し、勧告を実施。

➤ **省エネ法のトップランナー制度では、以下の基準に照らして、相当程度の改善が必要と認められる事業者に対して勧告、公表等の措置を規定している（法第146条）。**

- ① 基準策定後に設けられた規制や自然災害などの外的要因が認められず、
- ② 基準対象機器全体の平均効率は基準値を上回るなど、他の事業者は十分に対応できている中で、
- ③ 基準策定時の基準対象機器のトップランナーの効率を下回っており、今後の改善の見込みも不明であるなど、効率改善に向けた努力を怠っている

➤ このうち③については、2022年度以前に目標年度を迎える場合は、「**目標年度後3年以内の達成計画がない又は4年度目に未達成の場合**」を「**改善の見込みも不明であるなど、効率改善に向けた努力を怠っている**」として**勧告の対象とする**こととしている（その後、2024年度までに勧告までの猶予期間を段階的に短縮。）。

■ 勧告制度の運用方法

		制度検討	移行開始 (猶予期間3年)	移行期間 (猶予期間2年)	移行完了 (猶予期間1年)	2025年度	2026年度	2027年度
		2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
小型貨物	2021年度基準 (目標年度+3年度)	基準年度	報告徴収	目標年度+3年度中に達成計画がある場合、勧告を猶予		未達の場合 勧告		
	2022年度基準 (目標年度+3年度)	基準年度	報告徴収	目標年度+3年度中に達成計画がある場合、勧告を猶予		未達の場合 勧告		
	2023年度基準 (目標年度+2年度)		基準年度	目標年度+2年度中に達成計画がある場合、勧告を猶予		未達の場合 勧告		
	2024年度基準 (目標年度+1年度)			基準年度	目標年度+1年度中に達成計画がある場合、勧告を猶予		未達の場合 勧告	
重量車	2025年度基準 (目標年度+1年度)				基準年度	報告徴収	未達の場合 勧告 目標年度+1年度中に達成計画がある場合、勧告を猶予	

経済産業省

次世代自動車(白ナンバーの自家用乗用車)

グリーンエネルギー自動車導入促進補助金
(白ナンバーの乗用車)
R5補正1,291億円



EV



軽EV



PHEV



FCV

充電・充てんインフラ等導入促進補助金
(充電器・V2H/V2L・水素ST)
500億円 (R5補正400億円、R6当初案100億円)



充電器



V2H充放電設備



水素ST

環境省 (国土交通省・経産省連携)

次世代自動車(電動化対応トラック・バス・タクシー)

商用車の電動化促進事業
(トラック・バス・タクシー (EV/PHEV/FCV)、充電器 (事業所用))
R5補正409億円



EVトラック/バン



FCVトラック



EVバス



FCVバス



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー



充電器 (事業所用)

環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業
(トラック・バス (HV/NGV))
3.37億円



HVトラック



NGVトラック



HVバス・NGVバス



低炭素型ディーゼルトラック
普及加速化事業
29.65億円



低炭素型ディーゼルトラック

※低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業は、国交省のみ連携事業。

国土交通省

次世代自動車(バス・タクシー)

交通DX・GXによる省人化・経営改善支援
(バス・タクシー (EV))
487億円の内数
(R5補正279億円、R6当初208億円)



EVタクシー



EVバス

(参考)税制優遇制度

(自家用乗用車、重量車の場合)

ハイブリッド自動車 (HV)	プラグイン・ ハイブリッド自動車 (PHV)	電気自動車 (EV)	燃料電池自動車 (FCV)
エコカー減税(自動車重量税)			
燃費達成度に応じて 免税・減税	2回免税		
グリーン化特例(自動車税・軽自動車税)			
減税			
環境性能割(自動車税・軽自動車税)			
燃費達成度等に応じた 税率	非課税		

乗用自動車(9人以下)の主な論点

➤ 2020年度実績について、全体のCAFE¹⁾値は、基準値を上回る結果となった。

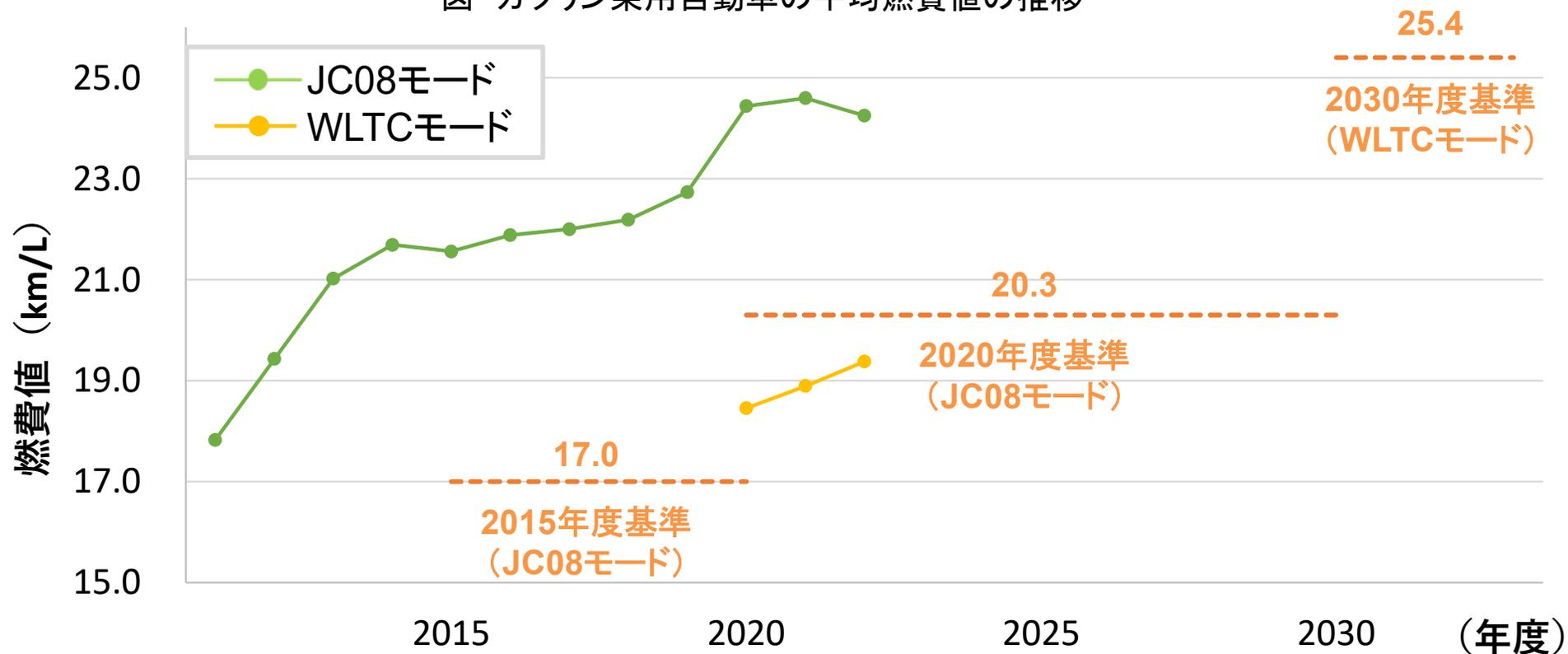
出荷台数	CAFE値 ²⁾	CAFE基準値 ³⁾ (JC08モード)	達成率
3,744,669台※ 1	20.70 (km/L)※ 2	19.88(km/L)	104.1%

- ※ 1 規制対象となる3.5トン以下のガソリン車、ディーゼル車、LPG車の合計出荷台数。
 (電気自動車やプラグインハイブリッド車等は含まない。
 ただし、ガソリン車・ディーゼル車のCAFE値がCAFE基準値の90%以上、100%未満の製造事業者等については、
 電気自動車・プラグインハイブリッド自動車をCAFE値の算定に加えることができる。)
- ※ 2 JC08モード燃費値も取得している車両は、JC08モード燃費値にて、
 WLTCモード燃費値のみ取得車は、WLTCモード燃費値にて集計。
 参考：JC08モード燃費値で集計：2,633,652台（70.3%）
 WLTCモード燃費値で集計：1,111,017台（29.7%）

- 1) CAFE Corporate Average Fuel Efficiencyの略称
 2) CAFE値 製造事業者等が出荷した燃費基準対象車両の燃費値を出荷台数で加重調和平均した値
 3) CAFE基準値 燃費基準値を製造事業者等の目標年度における出荷台数実績で加重調和平均した値

- 燃費規制に伴う自動車製造事業者等による燃費の改善により、ガソリン乗用自動車の燃費値はこれまで大きく改善。
- 2021年2月より全ての車両にWLTCモードでの燃費試験が適用され、WLTCモードでの燃費値についても改善傾向。

図 ガソリン乗用自動車の平均燃費値の推移



(2024年4月2日差替え)

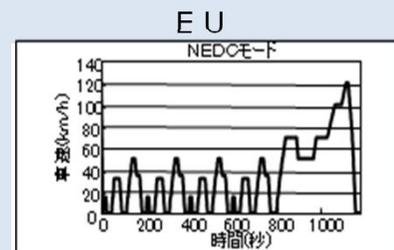
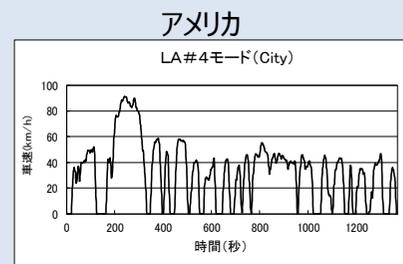
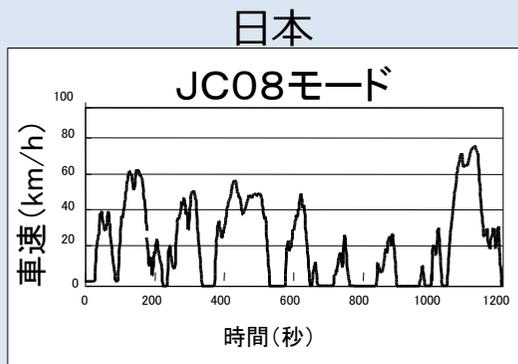
出典: 国土交通省HP(各年度速報値より作成)

- 燃費・排ガスの測定においては、屋内に設置された試験装置（シャシダイナモメータ）で、実走行を模擬した一定の決められたモード（走行モード）を走行することで、全ての自動車を同一の条件で試験している。
- 国連において日本が議論を主導し、2014年3月に、国際的に統一された試験法（WLTP※）を制定。

※WLTP : **W**orldwide **h**armonized **L**ight-duty **T**est **P**rocedures

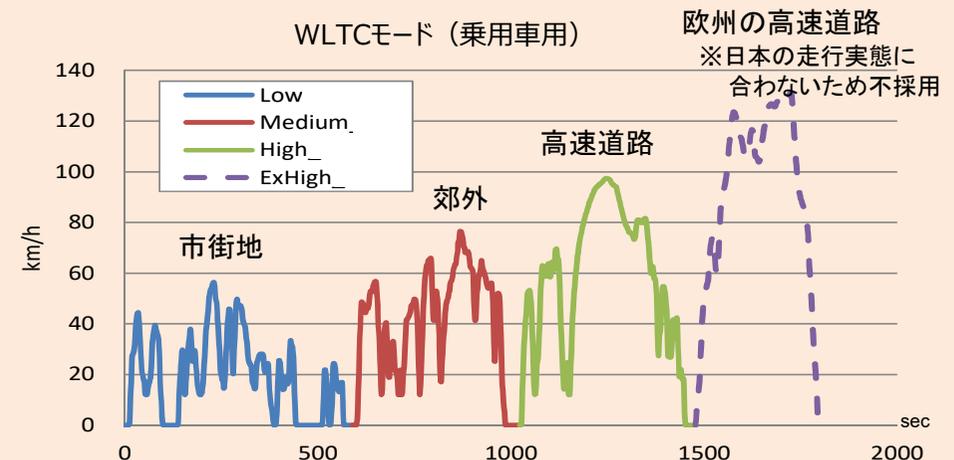
従前の試験法

- ✓ 走行環境が異なるため、各国や地域が独自に走行モードを設定（日本はJC08モード）
- ✓ このため、燃費・排出ガスの試験法は各国別々に存在



WLTPの導入

- ✓ 各国の走行実態を反映した走行モードであるWLTC（Worldwide harmonized Light-duty Test Cycles）を採用
- ✓ WLTPの導入により、燃費・排出ガス試験の効率化が可能となる



- 省エネ法に基づき、2013年3月に「乗用車2020年度燃費基準」を策定したが、主要な車両は、当該目標を達成している状況であったことも踏まえ、本合同会議において、2018年3月より次期乗用車燃費基準の検討を開始し、2019年6月に新たな燃費基準についてとりまとめた。
- 2020年3月には、2030年度以降に販売される乗用車に適用される燃費基準のための国内法令改正を実施。

乗用車2030年度燃費基準

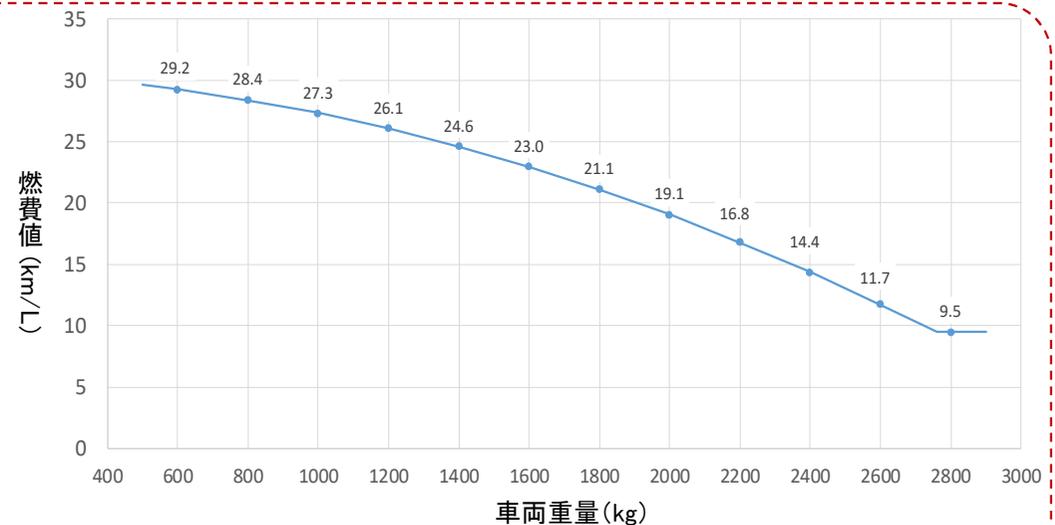
- ◆ 対象範囲：
 - ガソリン車
 - ディーゼル車
 - LPG車
 - 電気自動車
 - プラグインハイブリッド車

※下線は新たに規制の対象とする種別

- ◆ 燃費基準：平均 25.4 km/L (WLTCモード)
(2016年度実績 (JC08→WLTCモード換算) 比で32.4%の燃費改善)

- ◆ 電気自動車・プラグインハイブリッド車を、ガソリン自動車等と比較可能にするため、ガソリンや電力等が車両に供給されるよりも上流側のエネルギー消費効率を考慮※したWell-to-Wheel (WtW) の考え方をを用いて評価する。

※火力発電の発電効率や送電ロス・充電ロス 等

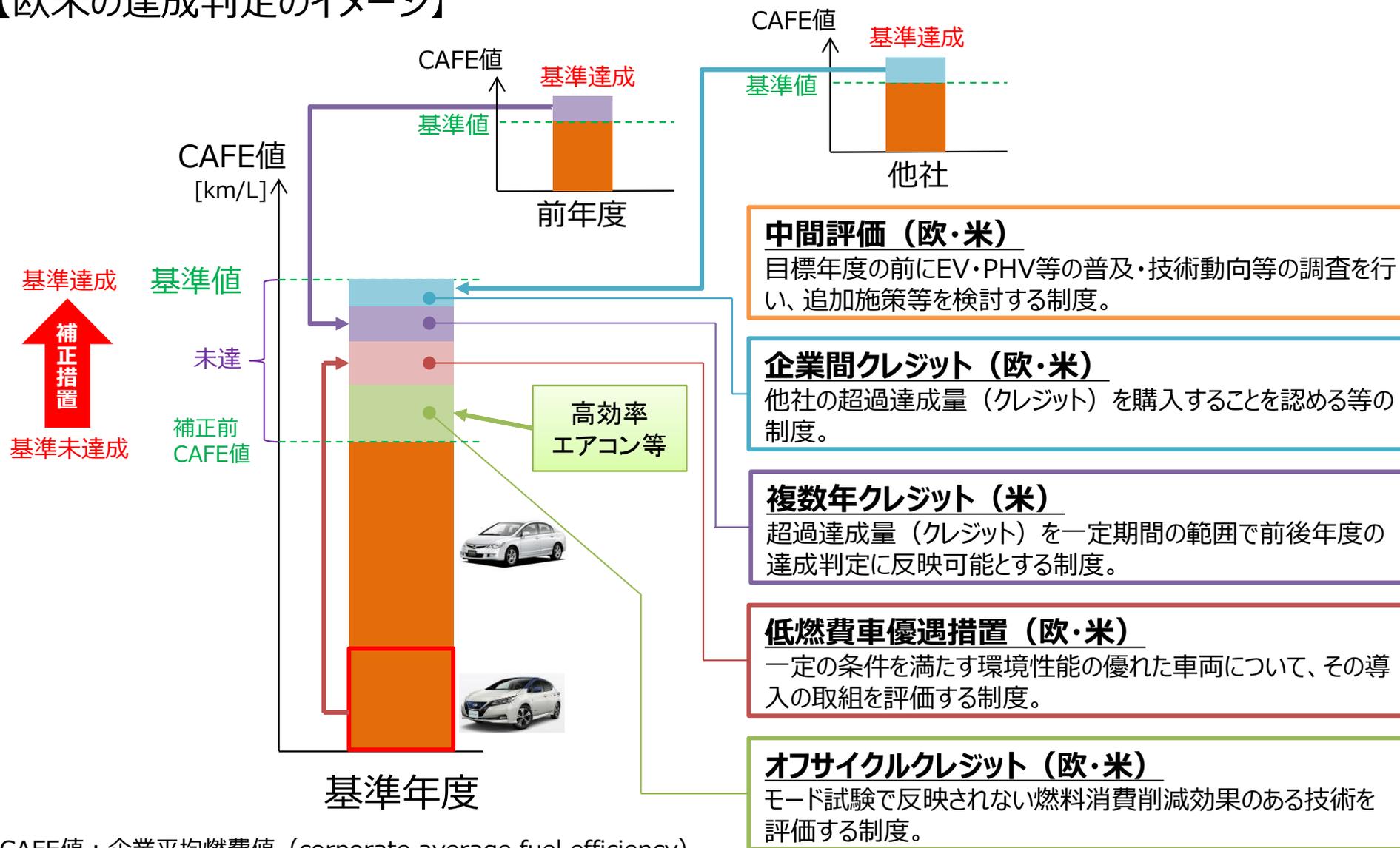


- ① 電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車等の燃費性能に優れた自動車の普及を図るため、国民の理解、技術開発の進展及び製造事業者等の燃費改善に向けた取組が促進されるよう、政策的支援 及び普及啓発等に努めること。
- ② 本基準の運用に当たり、特に、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車の普及には個々の製造事業者等の努力だけでなく、積極的な普及政策や技術開発の進展、国民理解などが求められることに留意すること。
- ③ 達成判定において、燃費向上とトレードオフの関係にある安全・環境規制の強化や社会的な要請への新たな技術的対応（例えば自動運転）について配慮すること。
- ④ 新燃費基準は、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車を新たに対象とし、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。製造事業者等の燃費向上に向けたあらゆる努力を促すため、例えば、**モード試験では反映されない燃費向上技術の達成判定における評価について速やかに検討すること。**
- ⑤ **2020年度燃費基準の達成状況、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車等の燃費性能に優れた自動車に対する国民の理解の進展や国内外における普及状況等を踏まえて中間評価を行い、例えば目標年度前のエネルギー消費効率の改善分の達成判定における評価等、追加的な考慮事項の必要性について検討すること。**なお、これらの検討にあたっては、諸外国の事例等も踏まえ、乗用車全体のエネルギー消費効率の向上を促進するものとなるよう留意すること。

- ⑥ 自動車ユーザーが実感しやすい数値であるTtW燃費値をカタログに表示する一方で、動力源が異なる自動車でエネルギー消費効率の比較を可能とし、より性能の高い自動車の選択を消費者に促すため、**WtWの考え方を浸透させるとともに、それに基づく表示についても速やかに検討すること。**
- ⑦ 電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の普及と併せて、エネルギーミックスにおける電源構成比率の実現を目指すこと。
- ⑧ **燃料電池自動車は新燃費基準の対象ではないが、他の次世代自動車の取扱を踏まえつつ、中長期的な視野に立って達成判定における適切な評価を検討すること。**
- ⑨ **モード試験では評価できないカーエアコンの使用や気温、日射等の燃費悪化要因について調査を進め、実燃費とカタログ燃費の乖離縮小やより適切な情報提供の在り方について検討を行うこと。**
- ⑩ 実燃費を向上させる観点から、エコドライブ（環境負荷の低減に配慮した自動車の使用）の普及に必要な情報提供や交通流の円滑化等に努めること。

➤ 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】



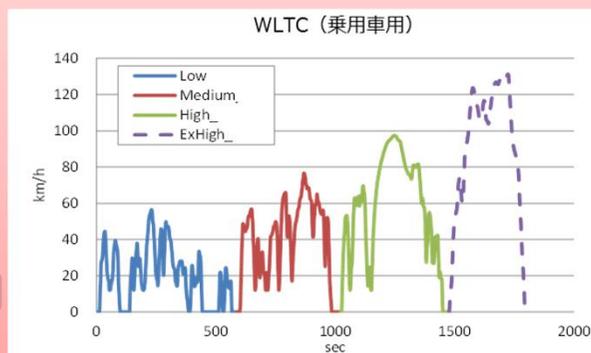
- モード試験による燃費計測において反映されない実燃費改善技術（オフサイクル技術）を評価（クレジットを付与）する措置。

※モード試験：シャシダイナモメータ上でテストサイクルを走行し、燃費を測定する試験。

- 公平性、透明性を担保するための仕組みの構築が重要。

シャシダイナモメータによる燃費の計測

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た上でテストサイクル（WLTC）を走行し、燃費を測定。



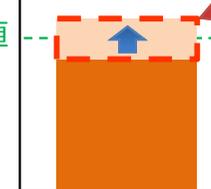
燃費値を用いてCAFE値を計算

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を評価

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値の計算に反映

○米国での事例

高効率LED
ソーラールーフパネル
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
熱反・熱吸収ガラス
太陽光反射塗料 等

○欧州での事例

高効率LED
ソーラールーフパネル
高効率発電機
HV向けエネルギー管理システム
熱管理、断熱システム 等

➤ 乗用車2030年度燃費基準のとりまとめ※を踏まえ、モード試験では評価できないカーエアコンの使用等による影響について、国土交通省にて調査。

※乗用車2030年度燃費基準のとりまとめより抜粋
(政府の取組)

- ⑨ モード試験では評価できないカーエアコンの使用や気温、日射等の燃費悪化要因について調査を進め、実燃費とカタログ燃費の乖離縮小やより適切な情報提供の在り方について検討を行うこと。

調査年度：2020年度

調査概要：① シャシダイナモ試験（WLTC（ホット）モード）にて試験車両（セダン型乗用車）のエアコン使用時（OFF、AUTO、風量Max）の燃費を測定

試験条件	燃費(km/L)	燃費悪化率
標準(エアコン Off)	13.9	-
エアコン Auto	12.7	8.6%
エアコン 風量Max	11.7	15.8%

- ② 北日本、中日本、西日本それぞれの地域からセダン型乗用車100台のテレマティクスデータ（エアコン設定データ）を取得
- ③ ①の測定結果、②のデータを活用し、WLTCモードと同等な走行を前提とした、カーエアコンの使用による燃費影響を試算

調査結果： 代表的な使用環境での燃費悪化率は、9.8%と試算
(ただし、シャシダイナモ試験は、23℃環境で行われたため、燃費悪化分を過小評価している可能性がある。)

- 乗用車2030年度燃費基準のとりまとめを基に、政府で取り組むべきとされている事項について、昨今の自動車業界を取り巻く情勢を踏まえつつ、必要に応じてとりまとめ以外の検討事項についても順次検討を行いたい。

基準年度	検討項目
2030年	オフサイクルクレジット制度等導入検討 (政府の取組④、⑨関係)
	→議題2で議論
2030年	2020年度燃費基準の達成状況やEV/PHEV等の普及状況 (中間評価)を踏まえた追加的措置の必要性の検討 (政府の取組⑤、⑧関係)
2030年	WtW燃費の表示方法の検討 (政府の取組⑥関係)

→上記以外の検討事項も含め、必要に応じて今後議論

小型貨物自動車(3.5t以下)の主な論点

- 省エネ法に基づき、2007年度に小型貨物車（車両総重量3.5ト以下）の燃費基準を策定（目標年度：2015年度）。
- エネルギーの利用の効率化を通じた地球温暖化対策の更なる推進を図るため、本合同会議にて、2015年3月に新たな燃費基準をとりまとめた。
- 当該燃費基準（目標年度：2022年度）は、2015年度基準と比較し、小型貨物車全体で23.4%の基準強化となる。

小型貨物2022年度燃費基準

- ◆ 対象範囲：ガソリン車、ディーゼル車（ハイブリッド車含む）

- ◆ 燃費基準値：

	2022年度基準値 (JC08モード)	2015年度基準との比較
乗用車派生タイプ	16.9 ~ 28.1 km/L	約23.4%の基準強化
バン・トラックタイプ	10.2 ~ 21.0 km/L	

(2012年度販売実績を基に算出)

- ◆ 電気自動車等の取扱い：
 - ・ 電気自動車、プラグインハイブリッド車は、普及台数が少ないため、燃費規制の対象外とする。
 - ・ 一方、電気自動車等も含めた総体として省エネ化等を推進するため、燃費基準の達成判断において、乗用車2020年度燃費基準と同様、ガソリン車・ディーゼル車のCAFE値がCAFE基準値の90%以上、100%未満の製造事業者等について、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車をCAFE値の算定に加えることができる。

➤ 小型貨物車とは、車両総重量3.5t未満の貨物自動車（ワゴン車、軽トラック等）。

各構造毎のラインナップ例

構造A (乗用車派生)			
構造B	(バン)		
	(トラック)		

➤ 2022年度実績について、全体のCAFE値は、基準値を上回った。

出荷台数	CAFE値	CAFE基準値 (JC08モード)	達成率
607,758台※1	17.94 (km/L)※2	17.64 (km/L)	101.7%

※1 規制対象となる3.5トン以下のガソリン車、ディーゼル車の合計出荷台数。
(電気自動車やプラグインハイブリッド車等は含まない。)

※2 JC08モード燃費値も取得している車両は、JC08モード燃費値にて、
WLTCモード燃費値のみ取得車は、WLTCモード燃費値にて集計

- 2022年度小型貨物車燃費基準について、全社平均での達成が確認できたが、試験走行モードを考慮しながら、製造事業者等へ引き続き基準達成を維持することを求める。
- 今後、次期小型貨物車燃費基準の策定に向けた検討を行う場合は、足下の状況のほか、自動車の電動化に関する政府方針も加味した検討が必要か。

自動車の電動化に関する主な政府方針（一部抜粋）

グリーン成長戦略（2021年6月）

商用車については、8トン以下の小型の車について、2030年までに、新車販売で電動車20～30%（中略）を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。

水素基本戦略（2023年6月）

より多くの水素需要が見込まれFCVの利点が発揮されやすい商用車に対する支援を重点化していく。

重量車(トラック等、トラクタ、バス)の主な論点

- 省エネ法に基づき、2005年度に世界で初めて重量車（車両総重量3.5トンを超、トラック・バス等）の燃費基準を策定（目標年度：2015年度）。
- エネルギーの利用の効率化を通じた地球温暖化対策の更なる推進を図るため、本合同会議において、重量車について更に強化した燃費基準を策定すべく検討し、2017年12月に新たな燃費基準をとりまとめた。
- 当該燃費基準（目標年度：2025年度）は、現行の2015年度基準と比較し、重量車全体で13.5%の基準強化となる。

重量車2025年度燃費基準

◆ 対象範囲：ディーゼル車（ハイブリッド車含む）

◆ 燃費基準値：

	2025年度基準値 (JH25モード)	現行の2015年度基準との比較
トラック	7.63 km/L	約13.4%の基準強化
バス	6.52 km/L	約14.3%の基準強化

(2014年度販売実績を基に算出)

◆ 電気自動車等の取扱い：

- ・ 電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池自動車は、普及台数が少ないため、燃費規制の対象外とする。

- ① 燃費性能の優れた重量車の適切な普及を図る観点から、重量車ユーザーの理解及び製造事業者等の燃費改善への取組が促進されるよう、政策的支援及び普及啓発等に努めるとともに、必要に応じて新たな技術開発の動向を把握する等フォローアップに努めること。
- ② 実際に使用した際における燃料消費量を削減させる観点から、燃費測定方法に反映されない燃費改善技術の評価に向けた検討や、環境負荷の軽減に配慮した重量車の使用（いわゆる「エコドライブ」）の普及推進に必要な情報提供、自動走行技術の向上（隊列走行等）、交通流の円滑化等に努めること。
- ③ **重量車の電気自動車等については、エネルギー消費性能の測定方法が確立していないことから、適切に評価できるよう、測定方法の確立に向けて速やかに検討を行うこと。**
→議題3にて議論。
- ④ トップランナー方式に基づく燃費基準については、機器等の省エネルギーを図る上で大変有効な手法であることから、適切な機会を捉えながら、国際的な理解を深め、その普及に努めること。

今後の審議の進め方について

- 本日の第9回合同会議では、自動車の燃費基準制度の現状に加え、この後、オフサイクルクレジット制度、重量電動車クレジット制度について議論予定
- 次回以降は、オフサイクルクレジット制度、重量電動車クレジット制度について引き続き議論
- 必要に応じて、その他の検討課題についても議論行う

区分	基準年度	主な検討項目	ステータス
乗用車	2030年	<ul style="list-style-type: none"> ・オフサイクルクレジット制度等導入検討 ・EV/PHEV等の普及状況（中間評価）等を踏まえた追加的措置の必要性の検討 ・WtW燃費の表示方法の検討 	次回継続審議 今後検討 今後検討
小型貨物車	2022年	<ul style="list-style-type: none"> ・次期小型貨物車燃費基準の策定 	今後検討
重量車	2025年	<ul style="list-style-type: none"> ・重量車2025年度燃費基準におけるEV/PHEV/FCVの導入評価の検討 ・次期重量車燃費基準の策定 	次回継続審議 今後検討

→上記以外の検討事項についても、必要に応じて今後議論