

規制の事前評価書(要旨)

| | |
|-------------------|---|
| 法律又は政令の名称 | エネルギーの使用の合理化等に関する法律施行令の一部を改正する政令案 |
| 規制の名称 | 特定エネルギー消費機器として定める乗用自動車の範囲に電気自動車を追加 |
| 規制の区分 | 新設、 改正 、 補充 、緩和、廃止 |
| 担当部署 | 経済産業省 資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 省エネルギー課 国土交通省 自動車局 環境政策課 |
| 評価実施時期 | 令和元年11月 |
| 規制の目的、内容及び必要性 | <p>①規制を実施しない場合の将来予測(ベースライン)</p> <p>現行制度では、乗用自動車は、特定エネルギー消費機器として指定されているが、揮発油、軽油又は液化石油ガスを燃料とする乗用自動車のみを規制対象とし、電気自動車を規制の対象外としている。今後とも、電気自動車をトッランナー制度における乗用自動車の規制対象に追加しない場合、電気自動車よりエネルギー消費効率が劣る従来車のみを考慮してトッランナー方式によって燃費基準を設定することとなるため、電気自動車を規制対象に加えた場合に比べて、新燃費基準は低く設定されることとなる。</p> <p>②課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討(新設にあっては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性)</p> <p>[課題及びその原因]</p> <p>乗用自動車のトッランナー制度では、揮発油、軽油又は液化石油ガスを燃料とする乗用自動車のみを規制対象とし、電気自動車を規制の対象外としているため、本規制案を導入しない場合は、製造事業者等において、電気自動車の開発や普及促進のインセンティブが働かず、運輸部門のエネルギー消費の概ね半分の割合を占める乗用自動車の更なる省エネルギー化が着実に進まないことが見込まれる。</p> <p>[規制の内容]</p> <p>電気自動車も含めて乗用自動車全体として効率向上を図るため、特定エネルギー消費機器として定める乗用自動車の範囲を拡大し、「電気を動力源とするもの(燃料を使用するものを除く。)」を新たに対象に加える。</p> <p>[規制以外の政策手段の内容]</p> <p>現行の規制対象となっていない電気自動車について、製造事業者等に対し、エネルギー消費効率の向上の取組を促すための目標数値基準を定めるガイドラインを作成し周知することにより、目標達成を目指す手段も考えられるが、製造事業者等によるエネルギー消費効率の向上の任意の取組に委ねることとなるため、実効性の確保が不確実であり、課題の解決手段として適切ではないと判断される。</p> |
| 直接的な費用の把握 | <p>費用の要素</p> <p>③「遵守費用」は金銭価値化(少なくとも定量化は必須)</p> <p>(遵守費用) 今後、新たに電気自動車の製品の設計・開発・製造等を行う製造事業者等においては、新燃費基準の基準値を満たすように電気自動車の設計・開発を行うために費用や、製造に必要な部品の費用の従来車と電気自動車の差額が新たに発生する。これらの費用は、電気自動車と従来車の販売価格の差額となっていることが考えられることから、現在販売されている電気自動車について、ほぼ同じ重量の従来車との差額を基に2030年度時点における1台あたりの遵守費用を100万円と仮定する。2030年度時点における乗用車の総販売台数を400万台、そのうち電気自動車の販売台数を1割と見積もると40万台となる。これらの仮定から試算すると、遵守費用は約4,000億円と推定されるが、電気自動車の部品の費用は販売台数の増加に伴い低減することを考慮すると、1台あたりの遵守費用は低減が見込まれるため遵守費用は約4,000億円以下と推定される。なお、製造事業者等はこの遵守費用を販売価格に反映することで回収することが可能である。</p> <p>(行政費用) ④規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意 エネルギー消費機器等製造事業者等に対して、新たに製造・販売する電気自動車について、目標年度に向けた新燃費基準に定める基準値の達成状況を確認する作業が発生するが、現行の乗用車の製造事業者等の数は18社であり、電気自動車を乗用車の対象に加えても製造事業者等の数は増加しないと考えられ、また、電気自動車以外の従来車の基準値達成状況の確認作業と同様の業務フローであり、既存の組織体制で対応可能であるため、負担は変わらない。</p> |
| 直接的な効果(便益)の把握 | <p>便益の要素</p> <p>⑤効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要 電気自動車をトッランナー制度の規制対象に追加することにより確立設定された新燃費基準に基づき、各製造事業者等において新燃費基準に定める目標燃費値が2030年度の目標年度までに確実に達成されることにより、2016年度比で32.4%の燃費改善、ガソリン換算で2030年度において約400万kl/年のガソリン使用量の削減が実現されるため、第5次エネルギー基本計画が求める2030年に向け徹底した省エネルギー社会を実現するための取組のうち、運輸部門のエネルギー消費の概ね半分の割合を占める乗用自動車の更なる省エネルギー化が着実に進むという効果が発生する。</p> <p>⑥可能であれば便益(金銭価値化)を把握 ガソリン換算で2030年度におけるガソリンの使用量約400万kl/年の削減効果を、ガソリン価格1リットルあたり149.8円(直近1年間の国内小売価格平均)と仮定して試算すると約6,000億円の便益に相当する。</p> <p>⑦規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計 -</p> |
| 副次的な影響及び波及的な影響の把握 | <p>⑧当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要 燃費向上による燃料の消費量削減は、燃料を発生源とするCO₂の削減にもつながるため、地球温暖化対策にも効果的であり、400万kl/年のガソリン消費量の削減はCO₂換算で約900万t/年の排出量削減につながる。 また、本規制による目標を達成するため、製造事業者等の電気自動車の製品のラインナップが増加するとともに、電気自動車に関する技術力がより向上すると考えられ、国内ユーザーの多様な選択に応えることが可能となるとともに、我が国の自動車製造業の国際競争力の強化が期待される。</p> |
| 費用と効果(便益)の関係 | <p>⑨明らかとなった費用と効果(便益)の関係を分析し、効果(便益)が費用を正当化できるか検証 遵守費用については、今後、新たに電気自動車の製品の設計・開発・製造等を行う製造事業者においては、新燃費基準の基準値を満たすよう電気自動車の設計・開発・製造を行うための費用最大約4,000億円が新たに発生する。新たに行政費用は発生しない。 一方、効果については、各製造事業者等において新燃費基準に定める目標燃費値が2030年度の目標年度までに確実に達成されることにより、燃費改善に伴うガソリン使用量の削減が実現されるため、第5次エネルギー基本計画の求める運輸部門のエネルギー消費の概ね半分の割合を占める乗用自動車の更なる省エネルギー化が着実に進むという効果が発生する。 また、副次的効果として、燃料を発生源とするCO₂の削減による地球温暖化防止への寄与の効果が発生する。更に2030年を目標年度とする我が国の極めて野心的な新燃費基準に対応した水準を満たすよう、国内の各製造事業者が技術力をより一層強化し、今後、設計・開発・出荷する車両のエネルギー消費効率の性能が向上することにより、海外における車両販売が促進され、我が国の国際競争力が強化されることが期待される。 遵守費用である電気自動車の設計・開発・製造費用については最大約4,000億円であるが、製造事業者等はこの遵守費用を販売価格に反映させ回収することとなるため、電気自動車を購入したユーザーが最終的に負担することになる。他方、便益であるガソリンの使用量削減効果については約6,000億円であるが、電気自動車を購入したユーザーがその利用を通じ享受する便益となるため、副次的効果を含めた効果(便益)が費用を上回ると考えられる。よって、本規制案を導入することは適当である。</p> |
| 代替案との比較 | <p>⑩代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果(便益)の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明 [代替案の内容] 製造事業者等に対して、電気自動車に関してトッランナー制度による燃費の向上に関する規制の対象とはするが、電気自動車に関するエネルギー消費効率(以下、電力量消費率という。)の表示義務のみを課すことにより燃費の向上を図ることとし、新燃費基準の算出にあたり、その時点で最もエネルギー消費効率が優れた電気自動車の車両の燃費を入れず、ガソリン車など従来車のトッランナー製品の燃費値のみを参考として基準値を算出することとする手法が代替案として考えられる。 [費用] 遵守費用のうち、製造事業者における電気自動車の設計・開発に関する費用は、規制案、代替案いずれも、製造事業者が設計・開発を経営方針として選択した場合にのみ発生することとなるため変わらない。電気自動車のカタログへの表示費用は変わらない。行政費用は変わらない。 [効果] 燃費の表示のみを義務化した場合、消費者が燃費を踏まえ、燃費のよい乗用車を選択することができれば、燃費性能の向上に努める製造事業者等の増加が期待される。一方で、電気自動車を規制対象に加えた場合に比べて、新燃費基準が低く設定されることにより、製造事業者等において、電気自動車の開発や普及促進のインセンティブが働かないこととなるため、規制案に比べ効果の発現が限定的なものとなることが見込まれる。 [費用と効果の把握] 費用は変わらない一方で、効果の発現も限定的なものとなることが見込まれる。 [規制案と代替案の比較] 代替案は規制案に比べて、費用は変わらないものの、代替案では効果が限定的なものとなるため、規制案が妥当である。</p> |
| その他の関連事項 | <p>⑪評価の活用状況等の明記 「総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会自動車判断基準ワーキンググループ」と「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」の合同会議が設置され、総合エネルギー調査会第1回省エネルギー基準部会(平成10年7月16日)で了承された基準策定に関する基本的考え方(原則)に基づき、目標年度や目標基準値、測定方法など技術的な議論を含めた審議・取りまとめが行われ、新燃費基準においては、今後相当程度普及が見込まれる電気自動車等を新たに対象とする必要があるとされた。</p> |
| 事後評価の実施時期等 | <p>⑫事後評価の実施時期の明記 本規制については、施行から5年後に事後評価を実施する。 ⑬事後評価の際、費用・効果(便益)及び副次的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。 製造事業者等からのヒアリング等により、製造事業者等が製造又は輸入する乗用自動車のエネルギー消費効率について新燃費基準の目標達成に向けた進捗状況を把握するとともに、電気自動車について出荷台数、エネルギー消費効率の向上に寄与する技術開発の進展の状況を把握する。</p> |
| 備考 | |