資料７

達成判定方法について（案）

１．現行の判断基準について

現行の小型貨物自動車の達成判定では、排出ガス規制と同様の区分（軽貨物、軽量貨物、中量貨物）を設け、さらに燃料、車両構造、変速方式及び重量ごとに応じて設けた区分ごとに、最も燃費性能の優れた自動車（トップランナー）の燃費性能をベースに、目標年度までに想定される技術改善を見込んだ基準を定めている。

このように、区分ごとに基準値を設定しているのは、消費者の自動車利用の使途・目的は様々であり、多種多様な車格の自動車に対するニーズが存在することや、自動車の種類によって採用可能な技術にも差異があること等を踏まえ、あらゆる種類の自動車で燃費改善に向けた最大限の努力を促すためである。

その上で、各々の区分ごとに、燃費値（加重調和平均）が基準値を下回らないようにすることを求めている。

２．ＣＡＦＥ方式について

ＥＵ、米国においては、基準値の算定方法に違い[1]はあるが、企業別平均燃費基準方式（ＣＡＦＥ方式）が採用されている。これは、企業ごとに、出荷台数の加重調和平均燃費値が各企業の販売構成により決定する基準値を下回らないことを求めるものである。

ＣＡＦＥ方式においては、メーカーが固有の技術的な特質を生かして、特定の車種や先駆的技術を選択し、これに集中投資を行うことも、燃費向上を図る上で有効な選択肢として許容することができる。すなわち、メーカーが優位な技術を伸ばすことでそれ以外の領域の技術をカバーすることが可能となり、昨今の燃費改善技術の高度化・多様化にも対応した方式といえる。

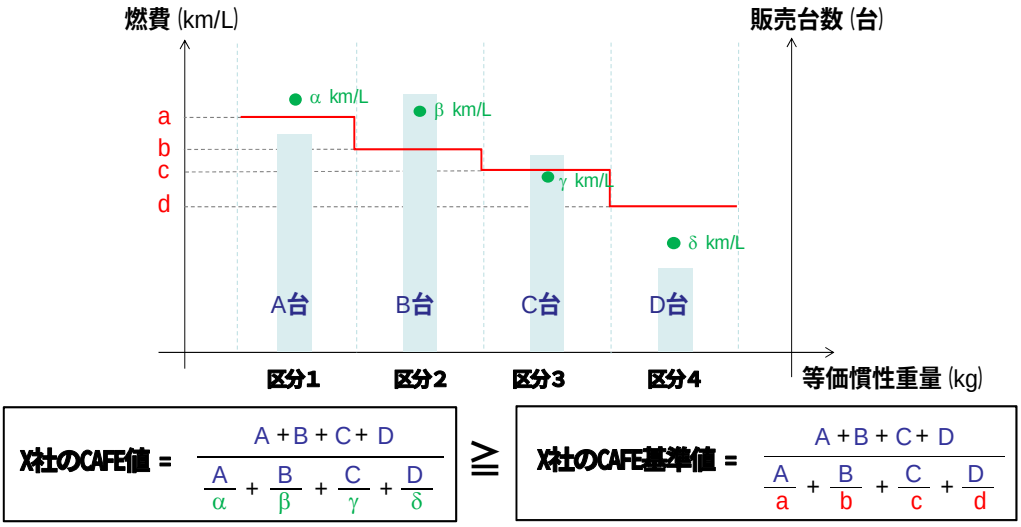
さらに、ＣＡＦＥ方式では、各企業単位での基準達成・未達成という簡素な評価のみが行われるため、従来の方式以上に消費者からの企業イメージに直結する。このため、各企業がＣＡＦＥ値の向上に積極的に取り組み、全体として燃費改善が進む効果も期待される。

なお、ＣＡＦＥ方式は、２０２０年度乗用自動車燃費基準において、達成判定方式として採用している。

[1] 各企業の基準値の算定にあたっては、ＥＵの平均車両重量で基準値を決定する方式と、米国の車両毎のフットプリント（ホイールベース×トレッド）に応じた基準値を販売比率で加重平均しメーカーの基準値を決定する方式がある。

（参考）ＣＡＦＥ方式について

ＣＡＦＥ方式は、区分ごとの燃費目標値を定めた上で、各社の目標年度における加重調和平均燃費値（ＣＡＦＥ値）が、区分ごとに設定された燃費目標値を目標年度における各社の出荷台数実績で加重調和平均したもの（ＣＡＦＥ基準値）に対して、下回らないことを求めるものである。



３．小型貨物自動車におけるＣＡＦＥ方式の採用について

以上を踏まえ、今回の小型貨物自動車の達成判定方式においても、企業別平均燃費基準方式（ＣＡＦＥ方式）を採用することが望ましい。その際、ＣＡＦＥ方式を採用する場合は、現行の区分ごとの達成を求める方式と比較して、メーカーの対応がより柔軟になることも踏まえ、ＣＡＦＥ基準値の算出の根拠となる区分ごとの基準値については従来以上に高い基準を設定することを検討する。

なお、現在、税制等に活用されている「自動車の燃費性能に関する車体表示」（○○年度基準＋○○%達成車）は、一般ユーザーに分かりやすい情報提供ができるという利点をもっている。このような観点から、ＣＡＦＥ方式を採用する場合であっても、個々の車両に対して、燃費性能値を引き続き表示することとすべきである。