

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・
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
合同会議 とりまとめ(燃費表示方法)(案)

平成 29 年 3 月 22 日

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・
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合同会議

LMH 燃費表示の導入の背景・経緯について

(1) 我が国の燃費表示の現状

エネルギーの使用の合理化等に関する法律(昭和 54 年法律第 49 号。以下「省エネ法」という。)第 80 条第 1 号に基づき、自動車の製造・輸入事業者(以下「製造事業者等」という。)には、燃費の表示が義務付けられている。

具体的には、燃費性能の優れた自動車を選択することを支援し、その普及を促進するため、省エネ法関連告示において、表示事項(車両重量、燃費¹等)及び遵守事項(表示は、カタログに記載して行うこと、記載時は特に目立つ方法を用いて表示すること、燃費は気象、運転方法、道路における交通の混雑の状況等に応じて異なる旨付記すること等)を定めている。

表示する燃費としては、自動車の型式指定に当たり JC08 モード又は WLTC モード(液化石油ガス自動車については 10・15 モードも可)により国土交通大臣が算定した燃費を用いており、JC08 モード燃費と WLTC モード燃費の両方を算定した自動車についてはこれらを併記することとなっている。

(2) 燃費表示見直しの背景と経緯

自動車の燃費は、燃費基準達成への製造事業者等の積極的な取組やエコカー減税等の優遇税制の効果により年々向上しているが、一方で、カタログに記載された燃費(以下「カタログ燃費」という。)と自動車ユーザーが実際に使用した際の燃費(以下「実燃費」という。)との間に乖離があることについて社会的関心が高まっている。カタログ燃費と実燃費の乖離は一般的に 1 割から 4 割あると言われ、燃費性能の高い車両ほど乖離の幅が大きくなる傾向にあることから、燃費に係るより適切な情報提供のあり方が課題となっている。

この乖離の主な要因は、走行環境(道路状況、気象等)や運転方法(加減速、エアコン使用等)が試験法と異なるためである。このため、ユーザーがその使用状況に合わせ、より燃費性能の優れた自動車を選択するため、走行環境等に応じた燃費を比較できるようにすることが必要である。

一方、平成 28 年 3 月に開催した本合同会議において、WLTC モードを導入することが了承され、また当該モードにおける各フェーズ(低速(L)、中速(M)、高速(H)等)の燃費(以下「LMH 燃費」という。)の表示方法等について検討を進めることが提言された。

これを受け、自動車ユーザーの走行環境により合った燃費の情報を提供するための一つの方法として、LMH 燃費の表示を導入することの是非及びその方法について、省エネ法の目的、自動車ユーザーへのより適切な説明や周知のあり方を考慮しつつ検討を行った。

¹ 省エネ法における「エネルギー消費効率」をいう。

LMH 燃費表示の導入

LMH 燃費表示の導入について審議し、以下のとおりとりまとめた。

1. LMH 燃費表示の導入の目的

省エネ法における燃費表示は、WLTC モード燃費をカタログに表示すること※としており、走行環境や運転方法の違いによる燃費の違いについては自動車ユーザーに十分に情報提供されていない状況となっている。

このため、WLTC モード燃費に加えて LMH 燃費を表示し、走行環境の違いに応じた燃費の情報を提供することで、より自動車ユーザーの使用状況に合った燃費性能の比較を可能とする。

※ JC08 モードで算定した燃費を有する場合は併記

2. 対象となる範囲

WLTC モードにより国土交通大臣が燃費を算定した自動車※を対象とする。

※省エネ法における WLTC モードによる燃費算定の対象自動車は、揮発油、軽油又は液化石油ガスを燃料とする乗車定員 10 人以下の乗用自動車（乗車定員 10 人かつ車両総重量 3.5 トン超の乗用自動車を除く。）及び揮発油又は軽油を燃料とする車両総重量 3.5 トン以下の貨物自動車であって、道路運送車両法第 75 条第 1 項の型式指定を受けるもの（型式指定自動車）となっている。

3. 製造事業者等が表示すべき事項等

(1) 表示事項

WLTC モード燃費に加え、LMH 燃費の全てを表示することとする。

(2) 遵守事項

① 表示方法

LMH 燃費表示について、現在、カタログ及び展示に供する自動車（以下「カタログ等」という。）に表示することとされている WLTC モード燃費と併せて表示することとする。なお、自動車ユーザーにわかりやすい表示とするため、低速フェーズは「市街地モード」、中速フェーズは「郊外モード」、高速フェーズは「高速道路モード」と表現することとする。

② カatalog等の注意事項

LMH 燃費をカタログ等へ表示する際には、注意事項として、各フェーズの

特徴について自動車ユーザーの理解が得られるよう以下の説明を記載することとする。

- ・WLTC モード：市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。
- ・市街地モード：信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。
- ・郊外モード：信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。
- ・高速道路モード：高速道路等での走行を想定。

③ 適用時期

平成 29 年夏以降に適用することとする。

4. 自動車ユーザーへの適切な情報提供に向けた提言

自動車ユーザーへの適切な情報提供をより一層進める観点から、関係各位の更なる取組を期待して、以下のとおり提言する。

(1) 製造事業者等の取組

LMH 燃費について自動車ユーザーの理解を進めるため、リーフレット等を活用し、適切な情報提供を行っていくこと。この場合において、JC08 モード燃費と併存する期間があることを十分に考慮し、自動車ユーザーの混乱を生じさせないように留意すること。なお、その際に、自動車ユーザーにより近い自動車販売事業者と連携すること。

(2) 政府の取組

LMH 燃費表示の導入にあたり、自動車ユーザーの混乱を生じさせないように、LMH 燃費表示等についての説明を経済産業省及び国土交通省のホームページに掲載する等の広報を行うこと。この場合において、JC08 モード燃費と併存する期間があることを十分に考慮し、自動車ユーザーの混乱を生じさせないように留意すること。

5. 関連する諸施策

(1) 政府は、現在の燃費試験では評価できないエアコン使用、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との乖離縮小に向けた検討を行うとともに、より適切な情報提供のあり方について引き続き検討を行うこと。

(2) 運転方法の違いによって燃費は大きく変わるため、急加速の抑制やアイドリングストップ等のエコドライブによって燃費の低下を防ぐことは省エネルギー促進に

貢献する。さらに、実燃費とカタログ燃費との乖離を縮小することにも繋がる。このため、政府は自動車ユーザーに対するエコドライブ啓発を継続するとともに、エコドライブの推進に向けた施策を引き続き検討していくこと。

- (3) 政府は、製造事業者等によるカタログ等への表示だけでなく、自動車ユーザーにより近い自動車販売事業者との連携を通じた自動車ユーザーへの燃費性能情報の提供推進について引き続き検討していくこと。

「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」
「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」
合同会議 開催経緯

第1回(2016年12月19日)

- ・次期重量車燃費基準について
- ・燃費表示方法について
- ・その他

第2回(2017年3月22日)

- ・走行環境に応じた燃費表示の導入について
- ・とりまとめ(燃費表示方法)(案)について
- ・その他

「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」
「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」
合同会議 委員名簿

(敬称略・五十音順)

(座長兼委員長)

塩路 昌宏 京都大学エネルギー科学研究科長

(委員)

青山 佳世 フリーアナウンサー

大石 美奈子 公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・
相談員協会 代表理事 副会長 環境委員長

河合 英直 独立行政法人自動車技術総合機構
交通安全環境研究所自動車研究部長

草鹿 仁 早稲田大学理工学術院教授

竹岡 圭 日本自動車ジャーナリスト協会 副会長

近久 武美 北海道大学大学院工学研究院教授

津江 光洋 東京大学大学院工学系研究科教授

永井 正夫 一般財団法人日本自動車研究所 代表理事 研究所長

松村 恵理子 同志社大学大学院工学研究科准教授

(オブザーバー)

神岡 隆一郎 一般社団法人日本自動車工業会 国内燃費 WG 主査

竹中 嘉英 一般社団法人日本自動車工業会 重量車燃費 WG 主査

播磨 英二 日本自動車輸入組合 基準・認証委員会 委員