

重量車2025年度燃費基準における 電気自動車等の取扱い（特例）について

2024年9月2日

経済産業省

国土交通省

目次

1. **重量車2025年度燃費基準について**
2. **重量車2025年度燃費基準の達成判定における評価の背景と目的について**
3. **重量車2025年度燃費基準の達成判定における評価の具体的な論点について**
4. **評価（案）のまとめについて**

目次

- 1. 重量車2025年度燃費基準について**
2. 重量車2025年度燃費基準の達成判定における評価の背景と目的について
3. 重量車2025年度燃費基準の達成判定における評価の具体的な論点について
4. 評価（案）のまとめについて

1. 重量車2025年度燃費基準について①

- 省エネ法に基づき、2005年度に世界で初めて重量車の燃費基準を策定した（目標年度は2015年度）。
- その後、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（目標年度は2025年度）をとりまとめた。
- 当該燃費基準は、2015年度基準と比較し、重量車全体で13.5%の基準強化となっている。

<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）	2015年度基準との比較
トラック等・トラクタ	7.63km/L	約13.4%の基準強化
路線バス等・一般バス等	6.52km/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. 重量車2025年度燃費基準について②

- 2025年度燃費基準のとりまとめ（2017年12月）において、重量車における電気自動車等に関する取扱いについて記載されている。
- 具体的には、製造事業者等における電気自動車等導入への取組を、燃費基準の達成判定において評価することとしており、まずは、電気自動車等の電費等の測定方法を確立させ、その後、導入評価の具体的な方法について審議を行うこととしている。

3. 省エネルギーに向けた提言等（2017年12月とりまとめより抜粋）

（1）政府の取組

- 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。

重量車の電費等試験法策定までの経緯

- ▶ 合同会議の重量車2025年度燃費基準のとりまとめを受けて、重量車の電費等試験法検討会を立ち上げ、重量車の電気自動車（EV）・プラグインハイブリッド自動車（PHEV）・燃料電池自動車（FCV）の電費等試験法の検討を実施。

重量車の電費等試験法検討会 実施スケジュール

2018年10月 第1回検討会

2019年 2月 第2回検討会

2019年 7月 第3回検討会

2020年 3月 第4回検討会

2021年 3月 第5回検討会

重量車の電費等試験法検討会委員（敬称略、所属等は当時）

（座長）

堀 洋一 東京大学大学院 新領域創成科学研究科 先端エネルギー工学専攻 教授
東京大学大学院 工学系研究科 電気系工学専攻 教授

（委員）

- ・ 草鹿 仁 早稲田大学理工学術院 教授
- ・ 新国 哲也 (独) 自動車技術総合機構 交通安全環境研究所 環境研究部 副部長
- ・ 黒田 英二 (一財) 日本自動車研究所 電動モビリティ研究部 部長
- ・ 竹中 嘉英 (一社) 日本自動車工業会 重量車燃費WG 主査
- ・ 国土交通省自動車局環境政策課
- ・ 経済産業省製造産業局自動車課
- ・ 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

重量車の電費等試験法策定までの経緯

- ▶ 重量車の電費等試験法検討会での検討事項を踏まえ、国土交通省にて2022年10月に、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示を一部改正（2022年10月7日公布、10月8日施行）し、重量車の電費等の試験法を規定。
- ▶ 試験法の適用日については、電動車の種類によって異なる。

表：重量車の電費等試験法の適用開始時期（※は日本自動車工業会より提供）

	EV	PHEV	FCV
	 いすゞ ELF EV※	 VOLVO volvo 7900 Electric Hybrid (HPより引用)	 トヨタ SORA※
	 ふそう eCanter※	 (HPより引用)	 日野プロフィア Z FCV※
新型車	2025年4月1日	2025年4月1日	2028年1月1日
継続生産車	2027年4月1日	2027年4月1日	2030年1月1日

目次

1. 重量車2025年度燃費基準について
- 2. 重量車2025年度燃費基準の達成判定における評価の背景と目的について**
3. 重量車2025年度燃費基準の達成判定における評価の具体的な論点について
4. 評価（案）のまとめについて

2 - 1. 重量車の電気自動車等に関する評価の背景と目的について

- 重量車2025年度燃費基準は、内燃機関車の効率改善を前提とした基準である。
- 一方、重量車全体としての省エネを着実に進めるため、とりまとめにおいて、重量車における電気自動車等の導入評価について「その具体的な方法等について審議を行う。」とされている。

電気自動車等の取扱いについて（2017年12月とりまとめの別添7より）

1. 重量車における電気自動車等の現状と課題について

（略）従って、電気自動車等の更なる普及促進を図るため、燃費規制においても電気自動車等の普及への取組みを評価する仕組みを導入する必要がある。（略）

2. 重量車における電気自動車等の取扱い方針

（略）このような状況に鑑みれば、重量車全体としての省エネを着実に推進するため、重量車の燃費基準の達成判断において、例えば、電費等の性能及びその出荷台数を加味する等、製造事業者等の電気自動車等の導入への取組みを評価する必要がある。

これに向けて、来年度より電気自動車等の電費等の測定方法の検討を開始し、測定方法を確立させるとともに、電気自動車等の導入評価の具体的な方法等について審議を行う。

2-2. 重量車の電気自動車等に関する政府目標について①

- 重量車に関する具体的な目標については、「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日閣議決定）」や「水素基本戦略（令和5年6月6日改定）」に記載されており、電気自動車等の更なる普及に繋げるためにも、重量車2025年度燃費基準における電動自動車等の導入評価が必要である。

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日閣議決定） における自動車に関する記載（抜粋）

【電気自動車】

日本の自動車産業は、世界各国に自動車を供給する、世界に冠たる総合的な技術力をもつ基幹産業であり、諸外国の電動化に関する目標や規制、支援等の施策や、これらの施策による電動車市場の状況に注目して、包括的な措置を講じる必要がある。（略）

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%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%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。8トン超の大型の車については、貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する。（略）

我が国においても、この10年間は電気自動車の導入を強力に進め、電池を始め、世界をリードする産業サプライチェーンとモビリティ社会を構築する。この際、特に軽自動車や商用車等の、電気自動車や燃料電池自動車への転換について、特段の対策を講じていく。

水素基本戦略（令和5年6月6日）における自動車関連の記載（抜粋）

（自動車）

FCVの普及と水素ステーション整備の両輪で支援してきたが、今後は乗用車に加え、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。（略）

また、改正省エネ法により、特定輸送事業者・特定荷主に対して、非化石エネルギー自動車導入に向けた中長期計画および定期報告の提出を義務化し、野心的な導入目標を策定した。これにより運輸部門におけるFCトラック（8トン以下）等の導入を促進する（略）

これらの取組を通じて、2030年までに乗用車換算で80万台程度（水素消費量8万トン/年程度）の普及を、水素ステーションについては、2030年度までに1,000基程度の整備目標の確実な実現を目指す。

2-2. 重量車の電気自動車等に関する政府目標について②

- また、令和5年4月に施行された改正省エネ法における荷主制度においても、荷主における非化石エネルギー転換の定量目標の目安として、2030年度における使用トラック※1のうち非化石エネルギー自動車※2の台数割合の指標を5%としており、**電気自動車等の更なる普及に繋げるため**にも、重量車2025年度燃費基準における電動自動車等の導入評価が必要である。

※1 2030年度における使用トラック：車両総重量が8トン以下の貨物自動車、自家用及び荷主専属用輸送

※2 非化石エネルギー自動車：EV、水素自動車（FCVを含む）、PHEV、専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車

貨物輸送事業者に行わせる貨物輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関する荷主の判断基準（令和5年4月1日告示施行） における自動車に関する記載（抜粋）

【非化石エネルギー自動車】

I 非化石エネルギーへの転換の基準

(2) 貨物輸送事業者等との連携

- ① 貨物輸送事業者と連携して、水素その他の非化石エネルギーを使用する自動車（電気自動車、水素自動車（燃料電池自動車を含む。）プラグインハイブリッド自動車及び専らバイオ燃料・合成燃料、を使用する自動車のことをいい以下「非化石エネルギー自動車」という。） 、鉄道、船舶又は航空機を選択し、非化石エネルギーへの転換を図る。

II 非化石エネルギーへの転換の目標及び計画的に取り組むべき措置

(1) 取組方針の作成及びその効果等の把握

① 目標の設定

ア 目標の設定に当たっては、別表第1及び別表第2に掲げる輸送用機械器具を使用する貨物の輸送を行わせる場合にあつては、当該輸送用機械器具ごとに各表に定める目安となる水準を参照し、荷主（当該者が認定管理統括荷主である場合にあつては、当該認定管理統括荷主及びその管理関係荷主）ごとにそれぞれの輸送用機械器具に係る非化石エネルギーへの転換の目標を定めるものとする。

別表第1 非化石エネルギーへの転換の定量目標の目安となる水準

輸送用機械器具	指標	目安となる水準
車両総重量が8トン以下の貨物自動車	2030年度における自家用及び荷主専属用輸送に使用する貨物自動車の台数に占める非化石エネルギー自動車の台数割合	5パーセント

目次

1. 重量車2025年度燃費基準について
2. 重量車2025年度燃費基準の達成判定における評価の背景と目的について
- 3. 重量車2025年度燃費基準の達成判定における評価の具体的な論点について**
4. 評価（案）のまとめについて

3. 重量車の電気自動車等に関する評価の論点（案）について

第9回合同会議配付資料より

今後の対応

- 重量電動車の電費・燃費は、適用開始に向け、順次認証される見込み
- グリーン成長戦略では、「技術中立的な燃費規制を活用し、あらゆる技術を組み合わせて、効果的にCO2排出削減を進める」と記載されており、また、水素基本戦略でも「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」と記載されている
- 上記方針を踏まえ、省エネ法における重量電動車の普及促進策導入可否について検討が必要

<重量車2025年度燃費基準にて電動車導入の特例措置検討に当たっての論点(案)>

対象車両	電費・燃費未取得車の扱いを検討 試験法適用開始時期 EV・PHEV：新型25年4月 継続27年4月 FCV：新型28年1月 継続30年1月
電動車の電費・燃費から軽油燃費(km/L)への換算方法	EV・PHEV：小型車のガソリンの発熱量を用いて電費を燃費に換算する方法を参考に、重量車での対応を検討（PHEVは、UFを反映） FCV：小型車での適用事例がなく、対象とする場合の適切な評価方法を検討
特例の適用条件	小型車では、対象車両（内燃機関車）でCAFE値が90%を上回る際に限り特例の適用が可能であるが、昨今の電動化の状況も踏まえ検討
クレジット量	内燃機関車の燃費改善を促しつつ、重量電動車の普及促進に寄与するクレジットの設定を検討

3. 重量車の電気自動車等に関する評価の論点（案）の詳細について

- 電気自動車等の導入評価の具体的な方法を検討するにあたり、前回提示した論点を事務局にて具体化した。
- 検討項目を4種類、それに基づく具体的な検討内容は7項目に分類した。

検討項目	検討内容
1. クレジットの対象車種	1 - ①. EV、PHEV、FCVの全てを対象とするか／一部を対象とするか
	1 - ②. JH25モード法が適用されていない電気自動車等をどのように取り扱うか
2. クレジット付与の適用条件	2. 適用する条件を設定するか／設定しないか（例：燃費基準値の達成率90%以上）
3. ディーゼル燃費相当値の算出	3 - ①. TtW（Tank to Wheel）にて評価するか／WtW（Well to Wheel）にて評価するか
	3 - ②. どのようにディーゼル燃費相当値へと換算するか
4. クレジットの量	4 - ①. クレジット値の算出方法をどうするか
	4 - ②. 算出されたクレジット値をどのように取り扱うか

3. 1 - ① : EV、PHEV、FCVの全てを対象とするか／一部を対象とするか

- 特定の車種のみを対象とすることにより、製造事業者等における開発等において公平性が担保できなくなる可能性があることから、3種全てを対象としてはどうか。

EV



いすゞ自動車 ERGA EV※



三菱ふそう eCanter※



いすゞ自動車 ELF EV※

PHEV



VOLVO volvo 7900 Electric Hybrid※※



FCV



トヨタ自動車 SORA※



CJPT FCV※



日野自動車プロフィアZ FCV※

- ※ 日本自動車工業会より提供
- ※※ 日本自動車輸入組合より提供

案：EV、PHEV、FCVの3種全てを対象としてはどうか。

3. 1 - ② : JH25モード法が適用されない電気自動車等をどのように取り扱うか

- 2025年度基準開始時において、EV継続生産車、PHEV継続生産車、FCV新型車、FCV継続生産車については、JH25モード法による電費値等取得は義務化されていない。
- 一方、義務化されるまでに出荷される場合、その車両を評価対象とするかどうかについて検討することが必要。



案 : 省エネに資する電気自動車等の普及を促進する観点から、評価の対象としてはどうか。

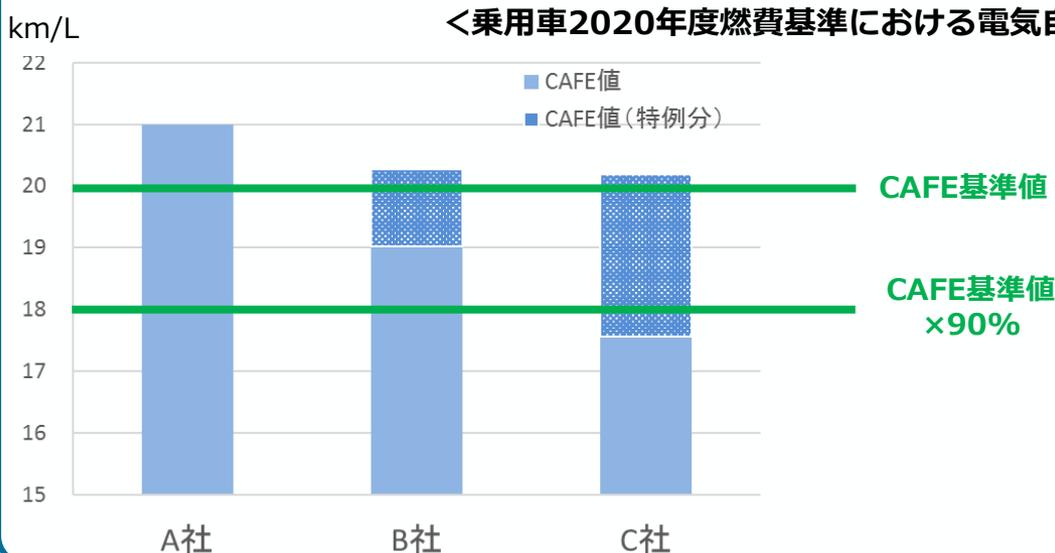
- なお、JH25モード法を適用した車両（EV・PHEV）については、ディーゼルの発熱量を用いた燃費値への換算（3 - ②にて議論）を行うことで、ディーゼル燃費相当値を算出することとしてはどうか。
- 一方、JH25モード法が適用されない車両及びFCVについては、これに変わる適切な数値として、JH25モード法による電費値等と比較して過大評価となっていないことを前提に、固定のディーゼル燃費相当値（3 - ②にて議論）を採用することとしてはどうか。

＜JH25モード法の適用車／未適用車に対するディーゼル燃費相当値の算出における考え方（案）＞

	EV・PHEV	FCV
JH25適用車	ディーゼルの発熱量を用い、電費値をディーゼル燃費相当値へ換算	妥当性のある適切な燃費換算手法が未確立であるため、固定のディーゼル燃費相当値を採用
JH25未適用車	JH25モード法による電費値等が無い場合、固定のディーゼル燃費相当値を採用	

3. 2 : 適用する条件を設定するか / 設定しないか

- 乗用車2020年度燃費基準及び小型貨物車2022年度燃費基準においては、CAFE値がCAFE基準値の90%以上の製造事業者等については、電気自動車等の電力消費効率（電費）を燃費に換算し、CAFE値の算定に加えることが可能としている（判断の基準の特例）。
- 昨今の電動化に向けた情勢を踏まえ、電気自動車等の更なる普及に繋げる観点から、同様の条件は設定しない方針としてはどうか。



● CAFE基準値が20km/Lの場合

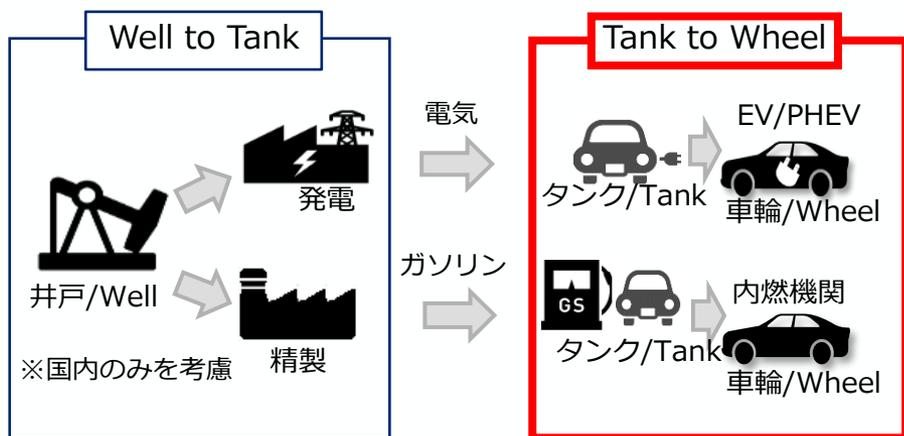
- ✓ A社：規制対象車（従来車とハイブリッド自動車）でCAFE基準値を達成。
- ✓ B社：規制対象車ではCAFE基準値を達成できていないが、90%は達成しているため特例が適用。➡ **基準達成**
- ✓ C社：規制対象車ではCAFE基準値の90%に達しないため、特例は適用されない。➡ **基準未達**

案：省エネに資する電気自動車等の普及を促進する観点から、条件は設定しない方針としてはどうか。

3. 3 - ① : Tank to Wheelにて評価するか／Well to Wheelにて評価するか

- 重量車2025年度基準そのものがTank to Wheelで評価しているため、電気自動車等のクレジット値算出においても同様の評価手法としてはどうか。

<ガソリンや電気の製造段階のエネルギー消費を考慮する「Well to Wheel」のイメージ>



- 重量車の2025年度基準においては、Tank to Wheelを採用

案 : Tank to Wheelにて評価することとしてはどうか。

3. 3 - ② : どのようにディーゼル燃費相当値へと換算するか (JH25適用EV/JH25適用PHEV車)

- 電気自動車とプラグインハイブリッド自動車においては、そのエネルギー消費効率は電費 (Wh/km) で表されるが、重量車2025年度燃費基準におけるエネルギー消費効率はディーゼル燃費値 (km/L) で表される。よって、電費をディーゼル燃費値に換算する必要がある。
- なお、乗用車2020年度燃費基準及び小型貨物車2022年度燃費基準における電気自動車とプラグインハイブリッド自動車については、電費値からガソリン燃費値への換算式が確立済みである。

案 : JH25モード法が適用された電気自動車とプラグインハイブリッド自動車については既存の換算式の考え方を活用してはどうか。

- 具体的には、発熱量の換算に関する数値を、ガソリン (31.3MJ/L) からディーゼル (35.8MJ/L) に変更してはどうか。
- また、プラグインハイブリッド自動車のユーティリティファクタについては、第9回合同会議にて審議した値を用いることとする。

■ 電気自動車の重量車2025年度燃費基準における燃費換算式 (案)

$$FE_{EV} = \frac{9940}{EC_{JH25}}$$

FE_{EV} : 換算後の電気自動車の燃費値[km/L]
 EC_{JH25} : 交流電力量消費率 (JH25モード電費) [Wh/km]
9940[Wh/L]=**軽油の低位発熱量**
※35.8[MJ/L]÷3.6[MJ/kWh]×1000
※引用 : エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数(2018年度改訂)

■ プラグインハイブリッド自動車の重量車2025年度燃費基準における燃費換算式 (案)

$$FE_{PHEV} = \frac{1}{\left[UF \times \left(\frac{1}{FE_{CD}} + \frac{1}{9.94 \times \frac{R_{CD}}{E_1}} \right) \right] + \frac{1 - UF}{FE_{CS}}}$$

FE_{PHEV} : 換算後のプラグインハイブリッド自動車の燃費値 (複合燃費) [km/L]
 FE_{CD} : プラグイン燃料消費率 (CD燃費) [km/L]
 FE_{CS} : ハイブリッド燃料消費率 (CS燃費) [km/L]
 R_{CD} : プラグインレンジ (外部充電で電気走行し、完全に燃料走行に切り替わるまでの走行距離) [km]
 E_1 : 一充電消費電力量 (1回の充電後に完全に燃料走行に切り替わるまでの消費電力量) [kWh/回]
UF : ユーティリティファクタ

3. 3 - ② : どのようにディーゼル燃費相当値へと換算するか (JH25未適用EV)

- 一方、JH25モード法が適用されていないEVとPHEVについてはJH25電費値が存在していない。また、FCVについては妥当性のある適切な燃費換算手法が未確立であることから、これらの車両のディーゼル燃費相当値は、固定値を採用することとしてはどうか。
- 重量車EVの電費値（定速走行）及び小型貨物車EVの電費値（WLTCモード）の燃費換算値は、各基準値の2倍超であるほか、乗用車EVの電費値（WLTCモード）のTtW燃費換算値も、概ね2030年度燃費基準の2倍超である。
- JH25モード法が適用されていないEVについては、電費値等を過大評価することがないように、各重量区分の目標基準値の2倍の数値を、ディーゼル燃費相当値（固定値）としてはどうか（PHEVについては、継続生産車となる車両が存在しない見込であるため、固定値は設定しない。）。

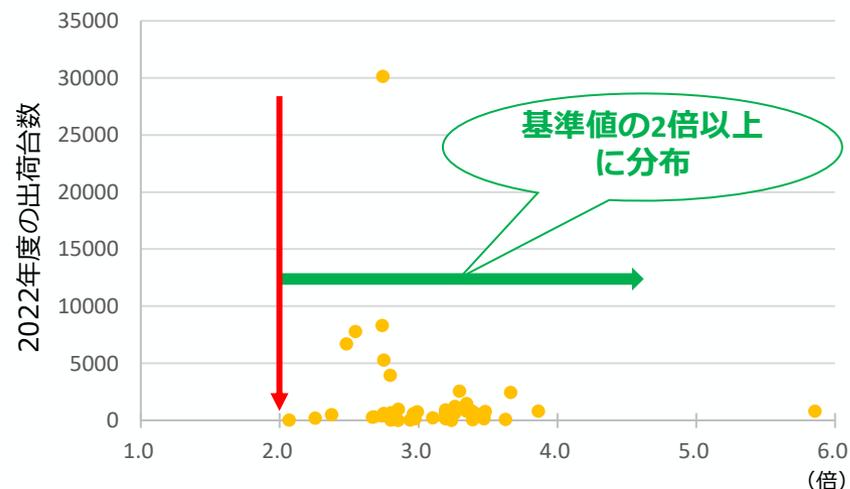
<重量車及び小型貨物車のEVの各燃費基準に対する比率>

	電費値※1 [Wh/km]	ディーゼル燃費 換算値[km/L]	2025年度 燃費基準比
EVトラックA	336～399 (60km/h定速走行)	24.91～29.58	2.09～3.02倍
EVトラックB	360～440 (60km/h定速走行)	22.59～27.61	2.13～2.31倍
EVバスC	680 (30km/h定速走行)	14.62	3.23倍
参考:小型貨物車 EVトラックD	281 (WLTCモード)	35.37	2.72倍※2

※1：いずれも国土交通省審査値

※2：小型貨物車2022年度燃費基準：13.0km/L（軽油,自動式）

(参考)
<乗用車EV（2022年度出荷分）の2030年度燃費基準に対する分布>



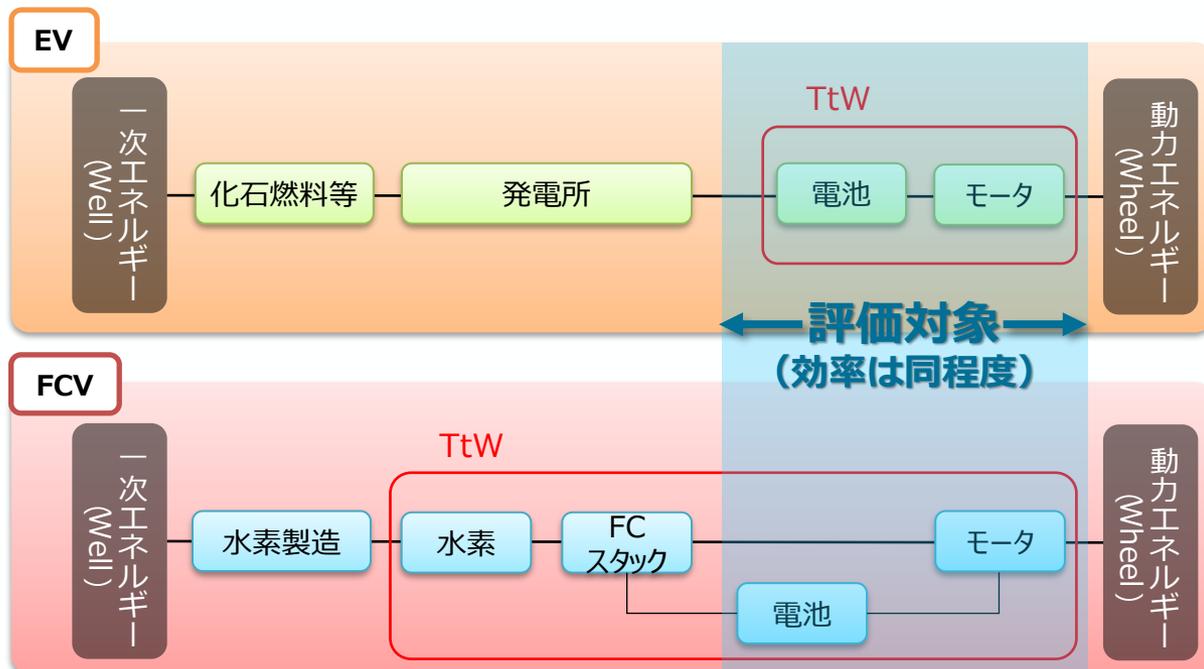
出典：経済産業省・国土交通省調べ

案：各重量区分の目標基準値の2倍の数値をディーゼル燃費相当値（固定値）としてはどうか。

3. 3 - ② : どのようにディーゼル燃費相当値へと換算するか (FCV)

- また、FCVについては、前述の政府目標を踏まえるとFCVの導入を後押しすることが重要であるが、FCVのディーゼル燃費相当値（固定値）の検討において、FCVにおける発電プロセス（水素→FCスタック）は考慮せず、EVと同様のプロセス（電池→モーター）を評価対象とすることをどう考えるか。
- 仮に、EVと同様のプロセスを評価対象とする場合、FCVとEVを比較すると、そのモーターの効率は同程度であることが確認されているため、FCVのディーゼル燃費相当値は、EVと同様の固定値を利用することとしてはどうか。

<FCVの固定値算出における評価対象箇所とEVにおけるTtWとの比較のイメージ>



- FCVのTtWにおける発電プロセスを考慮せず、EVのTtWと同様のプロセスを評価することとする場合、FCVとEVにおける「電池（電気エネルギー）」からモータを活用した「動力エネルギー」への効率は、同程度である。
- その場合、FCVにおけるディーゼル燃費相当値についてはEVと同様の固定値を採用することとしてはどうか。

(参考) JH25モード法が適用されないEVにおけるディーゼル燃費相当値 (固定値) の案

	区分	車両総重量GVW[トン]	2025年度燃費基準 [km/L]	ディーゼル燃費相当値 (2倍の場合) [km/L]
路線バス	BR1	3.5<GVW≤8	7.15	14.30
	BR2	8<GVW≤10	6.30	12.60
	BR3	10<GVW≤12	5.80	11.60
	BR4	12<GVW≤14	5.27	10.54
	BR5	14<GVW	4.52	9.04
一般バス	B1	3.5<GVW≤6	9.54	19.08
	B2	6<GVW≤8	7.73	15.46
	B3	8<GVW≤10	6.37	12.74
	B4	10<GVW≤12	6.06	12.12
	B5	12<GVW≤14	5.29	10.58
	B6	14<GVW≤16	5.28	10.56
	B7	16<GVW	5.14	10.28

	区分	車両総重量GVW (最大積載量PL) [トン]	2025年度燃費基準 [km/L]	ディーゼル燃費相当値 (2倍の場合) [km/L]
トラック等	T1	3.5<GVW≤7.5 PL≤1.5	13.45	26.90
	T2	3.5<GVW≤7.5 1.5<PL≤2	11.93	23.86
	T3	3.5<GVW≤7.5 2<PL≤3	10.59	21.18
	T4	3.5<GVW≤7.5 3<PL	9.91	19.82
	T5	7.5<GVW≤8	8.39	16.78
	T6	8<GVW≤10	7.46	14.92
	T7	10<GVW≤12	7.44	14.88
	T8	12<GVW≤14	6.42	12.84
	T9	14<GVW≤16	5.89	11.78
	T10	16<GVW≤20	4.88	9.76
	T11	20<GVW	4.42	8.84
トラックタ	TT1	GVW≤20	3.11	6.22
	TT2	20<GVW	2.32	4.64

3. 4 - ① : クレジット値の算出方法をどうするか

- 重量車2025年度燃費基準においては、乗用車及び小型貨物車の燃費基準と異なり、重量区分毎に基準エネルギー消費効率を下回らないことを求めている。これは、重量車では、消費者の自動車利用の用途・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、重量区分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、あらゆる重量区分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。

案：電気自動車等を達成判定で評価する際、重量区分別基準方式による超過達成量算定手法を活用し、別途重量区分ごとにディーゼル燃費相当値を用いて算定することとしてはどうか。

<参考：重量区分別基準方式>

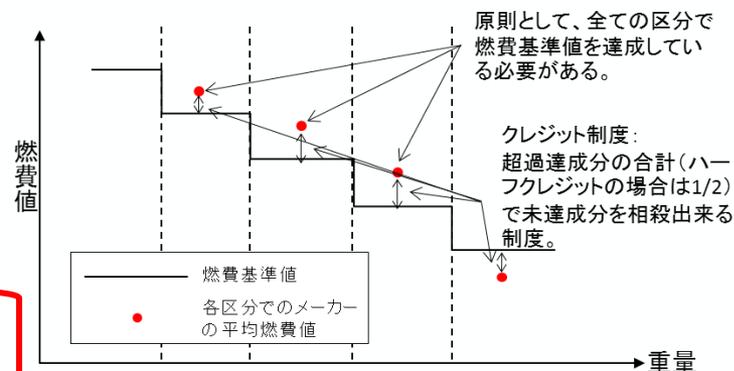
- 重量区分毎に基準値を設定し、各重量区分での加重調和平均燃費が基準値を達成することを求めている。
- 重量車は、重量区分によって用途が異なることを踏まえ、重量区分毎に燃費改善を促すため、達成判定の特例としてハーフクレジット制度を設けられている。
- 達成判定における計算方法は以下の通り。

- ✓ 燃費基準を達成している重量区分Xの超過達成量[(L・台)/km]

$$= \left(\frac{1}{\text{区分Xの基準値}} - \frac{1}{\text{区分Xの平均燃費値}} \right) \times \text{区分Xの出荷台数} \times \frac{1}{2}$$

- ✓ 燃費基準が未達成である重量区分Yの未達成量[(L・台)/km]

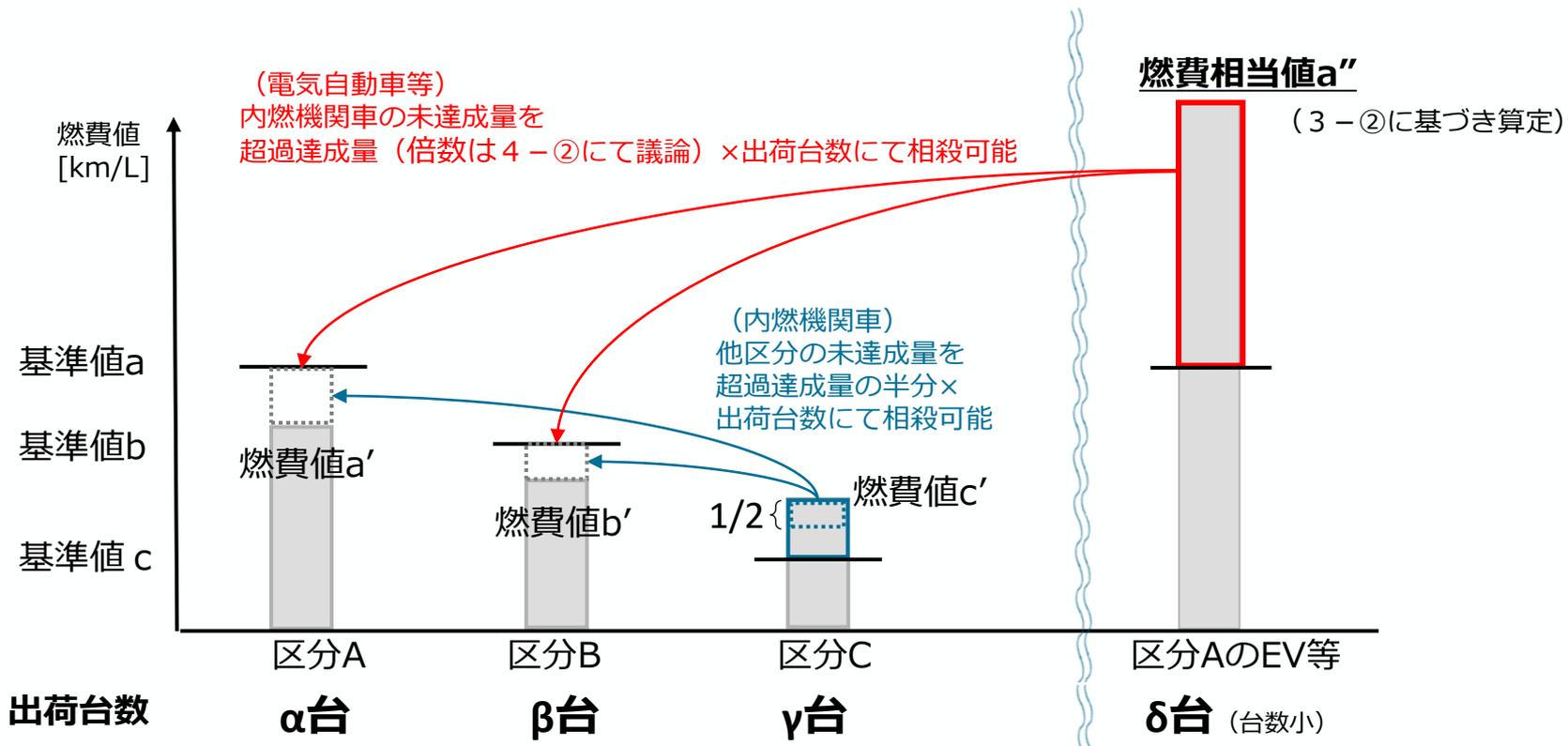
$$= \left(\frac{1}{\text{区分Yの平均燃費値}} - \frac{1}{\text{区分Yの基準値}} \right) \times \text{区分Yの出荷台数}$$



全ての重量区分の超過達成量と未達成量の差が0以上であれば基準達成と判断

3. 4 - ① : クレジット値の算出方法をどうするか

<重量車2025年度燃費基準の達成判定のイメージ>



- 内燃機関車の各区分 (A~C) の超過達成量及び未達成量[L・台)/km]を以下の通り算出

- ✓ 区分A (未達成量) : $\left(\frac{1}{a'} - \frac{1}{a}\right) \times \alpha$
- ✓ 区分B (未達成量) : $\left(\frac{1}{b'} - \frac{1}{b}\right) \times \beta$
- ✓ 区分C (超過達成量) : $\left(\frac{1}{c} - \frac{1}{c'}\right) \times \gamma \times \frac{1}{2}$

- 加えて、区分AのEV等の超過達成量 (クレジット量) を反映

✓ 区分AのEV等の超過達成量 : $\left(\frac{1}{a} - \frac{1}{a''}\right) \times \delta$

- EV等のクレジット量の取扱い (倍数) については、4-②にて議論。

3. 4 - ② : 算出されたクレジット値をどのように取り扱うか

- 重量車の2025年度基準の達成判定では、達成区分における超過達成分の合計の半分を未達成区分の未達成分と相殺ができるハーフクレジット制度を採用している。これは、消費者の自動車利用の用途・目的は様々であるところ、どの重量区分においても、万遍なく燃費の向上を図る必要があるため、未達成区分への補填については、ハーフクレジットにて換算することとしたものである。
- 電気自動車等の導入への取組みの評価においては、内燃機関車の燃費改善に向けた取組を阻害しないことを念頭に置きつつ、電気自動車等の普及を最大限促進するため、諸外国の状況や政府目標、足下の電気自動車等の普及状況等も踏まえた、適切なクレジット量の検討が必要。

目次

1. 重量車2025年度燃費基準について
2. 重量車2025年度燃費基準の達成判定における評価の背景と目的について
3. 重量車2025年度燃費基準の達成判定における評価の具体的な論点について
4. **評価（案）のまとめについて**

4. 重量車の電気自動車等に関する評価（案）のまとめについて

検討項目	検討内容	対応案
1. クレジットの対象車種	1-①. EV、PHEV、FCVの全てを対象とするか／一部を対象とするか	<ul style="list-style-type: none"> 3種全てを対象とする
	1-②. JH25モード法が適用されていない電気自動車等をどのように取り扱うか	<ul style="list-style-type: none"> 評価の対象とする
2. クレジット付与の適用条件	2. 適用する条件を設定するか／設定しないか (例：燃費基準値の達成率90%以上)	<ul style="list-style-type: none"> 設定しない
3. ディーゼル燃費値相当値の算出	3-①. TtW (Tank to Wheel) にて評価するか／WtW (Well to Wheel) にて評価するか	<ul style="list-style-type: none"> TtWで評価する
	3-②. どのようにディーゼル燃費値へと換算するか	<ul style="list-style-type: none"> JH25燃費値を取得したEV/PHEVについては、既存の換算式を活用する JH25燃費値未取得のEVについては、基準値の2倍の固定値を採用する FCVについては、本日の議論を踏まえ、検討
4. クレジットの量	4-①. クレジット値の算出方法をどうするか	<ul style="list-style-type: none"> ディーゼル燃費相当値を用いた重量区分別基準方式を採用する
	4-②. 算出されたクレジット値をどのように取り扱うか	<ul style="list-style-type: none"> 本日の議論を踏まえ、検討