

「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（第 11 回）
議事要旨

1. 日 時：令和 6 年 12 月 11 日（水） 10：00～11：53

2. 場 所：経済産業省別館 11 階 1107 会議室及びオンライン

3. 出席者：

委員：

塩路座長兼委員長、青山委員、草鹿委員、鈴木委員、竹岡委員、近久委員、
津江委員、土屋委員、林委員、松村委員

オブザーバー：

田澤オブザーバー、諸井オブザーバー（日本自動車工業会）、
青木オブザーバー（日本自動車輸入組合）

事務局：

経済産業省	木村 省エネルギー課長
	井澤 省エネルギー課 課長補佐
国土交通省	杉崎 車両基準・国際課長
	高瀬 車両基準・国際課 国際企画室長
	梶原 車両基準・国際課 専門官

4. 議 題：

- ①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
- ②乗用車 2030 年度燃費基準におけるオフサイクルクレジット制度（特例）について

5. 議事要旨：

議題①と②について、資料に基づき事務局から説明を行った。主な審議内容は以下のとおり。

○議題①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

- ✓ 燃料電池自動車（以下、FCV）のディーゼル燃費相当値への換算方法について、JH25 モード法が適用された車両は発熱量を用いた燃費換算を行うこと、適用されない車両には各重量区分の目標基準値の 2 倍の数値（固定値）を用いることについて了承された。
- ✓ また、電気自動車（以下、EV）と FCV の固定値については、今後の電費等の取得状況を踏まえつつ、必要に応じて見直す方針について了承された。

- ✓ 達成判定における EV 等の取扱いについては、当面の間は各重量区分における基準超過分を 2 倍とし評価することについて了承された。
- ✓ 2025 年度燃費基準の次期基準について検討を開始することについて了承された。
- ✓ 資料 2 の取りまとめ案については、今回の議論を踏まえた上で事務局にて修正し、委員長及び各委員の確認を経た上で、承認することになった。
- ✓ 委員の主な意見は以下のとおり。
 - 達成判定における EV 等の取扱いについて
 - ・ 2 倍という数値は妥当。特に FCV については、市販されていない状況のため、まずは市場に台数を出していくことが重要。
 - ・ 一方、2025 年度燃費基準はディーゼル車の燃費改善を目的としており、電気自動車等に対し過剰なクレジットを与えることは困難。
 - 2025 年度燃費基準の次期基準の速やかな検討開始について
 - ・ 検討を開始するという意味において賛成。一方、欧米の EV 施策の転換状況や市場での電気自動車等のニーズにも留意が必要であり、段階的に検討を進めていくことが必要。
 - ・ 乗用車 2030 年度燃費基準策定時の乗用車の EV 等の普及状況と、重量車における EV 等の普及状況は異なっていることを踏まえた検討を行うことが必要。

○議題②乗用車 2030 年度燃費基準におけるオフサイクルクレジット制度（特例）について

- ✓ クレジットの算出方法について、評価対象ライン、ベースライン、獲得上限値は、それぞれ事務局案が了承された。特定年度は、ライトでは 2016 年度とし、今後追加される技術については 2016 年度以降で合理的にデータを取得することが可能な年度を特定年度とすることが了承された。
- ✓ オフサイクル技術の承認手続、クレジットの算定式の詳細等は、国土交通省にて立ち上げる「オフサイクル技術に係る検討会（仮称）」にて検討を行うことについて了承された。
- ✓ 表示については義務としないことが了承され、消費者等に対する誤解を防ぐための統一的な表示方法について事務局にて持ち帰り検討することとなった。
- ✓ 委員の主な意見は以下のとおり。
 - 特定年度について
 - ・ 全体的な省エネ化・高効率化が進むこと、より多くのモデルにおける導入インセンティブとすること等が重要であり、2016 年度を特定年度とするべき。
 - 表示について
 - ・ オフサイクルクレジットは、あくまで標準品からの改善を表す指標であり、モード燃費値からの改善を表すものではないこと、など消費者に対して誤解を与えないようにすることが重要。
 - 今後のスケジュールについて
 - ・ 乗用車 2030 年度燃費基準からの運用を想定しているが、開発に要する期間を想定すると決して十分な期間があるわけではないことに留意が必要。