「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12回）
議事要旨

1. 日 時：令和7年2月27日（木）～令和7年3月5日（水）
2. 開催形式：書面開催
3. 議 題
 - ① 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）の取りまとめ（案）について
4. 議事要旨
議題①について、各委員からの意見は以下のとおり。（敬称略、五十音順）

委員	意見
青山 佳世	<p>取りまとめ(案)のご説明をいただき改めて案を拝見してわかりやすく工夫をしていただいていたと思います。が、専門的な内容で理解が難しいことは否めません。</p> <p>特に表現の部分は抽象的な内容なので、事業者は分かりにくい、全く独自の自由な判断になって消費者がわかりにくくなってしまいう心配があります。</p> <p>「オフサイクルクレジットがモード燃費から改善するものではない」という表現と、「オフサイクル技術」を表現する際の注意点これも例えば「モード燃費には影響しない」が燃費改善に貢献する技術である、...のような優れた技術である表現にいただいた方が前向きに取り組むことができるかと思います。</p> <p>「消費者にわかりやすい表現」とありますが、今回は難しいとしても、今後、誤解を招かずわかりやすい表現の例示などを関係者で議論していただく（勿論各メーカーなりのオリジナル性は尊重するとしても）ありがたいと思います。</p>
草鹿 仁	<p>1. 「4. クレジットの算出方法」</p> <p>(1) 用語について：効率値 → エネルギー消費に関わる性能値（以下、性能値）の方がしっくりきます。</p> <p>(2) 式中、$Credit_{offcycle}$ の説明 → $Credit_{offcycle}$：オフサイクル技術のクレジット km/L</p>

	<p>(3) 図2 HID (High Intensity discharge lamp、高輝度放電ランプ)の説明</p> <p>2. 「7. 省エネルギーに向けた提言等」について</p> <p>(1) 政府の取り組み オフサイクルクレジットで認証された技術について適宜、普及状況、効果をチェックする</p> <p>(2) 製造事業者 ・実燃費向上を通じた省エネ→実燃費向上に通じる省エネ ・(追加) 今後立ち上がる検討会において、依頼があれば積極的に情報提供に努める 旨の追加</p> <p>(3) 自動車ユーザーの取り組み (末尾) 省エネを図る→省エネに努めること</p>
<p>塩路 昌宏</p>	<p>表紙4行目:(オフサイクルクレジット制度)とした方が適切ではないか。</p> <p>1 ページ7行目:昭和54年に制定された省エネ法は「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」であり、(昭和54年法律第49号を令和4年一部改正)としてはどうか。</p> <p>2 ページ下から5行目のCAFEmodeの説明文:「エネルギー消費効率」ではなく「モード燃費値」ではないか。</p> <p>3 ページ4章全体:PbaseとPhigheffは効率値ではなく消費パワーではないか。W(ワット)の単位を効率値と呼ぶのは違和感がある。全面的に更新する必要があるように思う。</p> <p>4 ページ(3)の2行目:「2016年度を特定年度とする」の前に「基本的に」という単語を入れてはどうか。</p>
<p>鈴木 央一</p>	<p>オフサイクルクレジットの制度やその中身については、これまでの合同会議で審議されてきたもので、それが適切なものと考えており、表示方法等を含め、とくに修正等を求めるものではありません。</p> <p>ただ、とりまとめ案の「7. 省エネルギーに向けた提言等」については、これまでにない制度が導入されるのに対して、それを周知し、生かしていこうという思想があまり感じられず、改善を望みたいです。</p> <p>「(1) 政府の取組」の①～③は適切なうえで、「様々な環境下における実効燃費向上につながる制度として周知に努めること」といった内容があっているのではないか。</p> <p>「(2) 製造事業者等の取組」の①では、手段が目的になっているように感じられます。「オフサイクルクレジットの制度を活用して、実効燃費向上に向けた技術を搭載した車両の普及に努めること」というべきではないか。</p> <p>「(3) 自動車ユーザーの取組」では、オフサイクル技術は特定条件下で効果を発揮するものが少なくないことから、一律に改善が期待され</p>

	<p>るものではない点を周知しつつ、個別ユーザーが使用状況に合わせてエネルギー消費削減に取り組む、といった趣旨の内容のほうが適切ではないか。</p>
<p>竹岡 圭</p>	<p>◎ オフサイクルクレジットの値について、自動車ユーザー側にわかりやすい値の表し方は、かなり気を遣わないといけないと思うので（現在自動車ユーザーが感覚的にわかる技術はパワースペックと航続距離と燃費数値くらいだと思う）、ユーザーにわかりやすい数値や値とその効果の示し方はしっかり検討していただきたいと思います。</p> <p>◎ オフサイクル技術の名称ですが、国交省が認定したものに加えて、製造事業者独自のものを必ず併記しないとユーザーは理解しにくいと思います。また、製造事業者独自の名称は、オフサイクル技術が多岐に渡っているものもあると思うので、そのあたりのわかりやすい表記も検討していただきたいと思います。</p> <p>◎ 昨今、欧州の情勢がEVに傾いていたものがHV寄りになってきたり、米国大統領の方針転換により様々な変化が起こることが確実視される状況であったり、また次世代燃料への内燃機関への対応、安全技術はもとより自動運転技術の進化等々、今まで以上に自動車製造事業者が翻弄されているように思います。そんな中、CAFÉ値などをすでに達成していて獲得したオフサイクルクレジットの旨味がない場合、技術開発が滞る懸念もあります。なので「オフサイクル技術のクレジット量の上限値は現時点で設定せず、中間評価の機会等にて決定するのと同時に、獲得したクレジットのフレキシブルな活用方法も引き続き検討していくという」余地を残しておいた方が、今後のさまざまな技術の開発に、製造事業者も工数を割くのが困難な中、オフサイクル技術の開発にも努力し続けてくれるように思います。</p>
<p>近久 武美</p>	<p>今回の制度提案は現時点で非常にバランスの取れたものであり、このままで結構と思います。</p> <p>ただ、以下を今後の継続審議課題とすべきに考えます：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● CAFÉ燃費基準達成努力を推進するのは勿論ですが、有効なオフサイクルクレジット技術に対して開発推進インセンティブを働かせるような制度の検討： 例えば、達成判定において、複数年にわたる柔軟運用、カテゴリー間融通、企業間融通など、柔軟なオフサイクルクレジットの運用法を検討する。

	<p>いずれにしても、遠い将来を見据え、競争力のある有効技術に対して開発インセンティブを誘導する制度設計となることが肝要と考えます。</p>
津江 光洋	<p>6について、(1)のオフサイクルクレジットの値は具体的には燃費改善値(例えば km/L)でしょうか。また、一般的にはオフサイクルクレジットの値と(2)の技術名は併記されると思われます。モード燃費の改善ではないことを明記することは必要かと思いますが、一方で、実燃費改善効果があることをアピールするような記載は重要かと存じます。ただし、誇大広告的な記載には注意すべきかと思えます。</p>
土屋 賢次	<p>「オフサイクル技術」の言葉について、P1の背景・経緯では「モード試験では反映されない実燃費向上技術」としており、P2の1.対象となるオフサイクル技術の範囲では「モードでは評価されない優れた実燃費向上に資する省エネ技術」としている。</p> <p>ここで、「7. 省エネルギーに向けた提言等」で記述される内容で、下記の2カ所は単に「オフサイクル技術」ではなく「省エネ効果の高い」、「省エネ性能が高い」もしくは「高効率な」の言葉を加えた方が良いと考える。</p> <p>理由：この2カ所は、単なるオフサイクル技術を搭載したのみではなく、性能が高い技術としないと、発電機等の性能改善による省エネ効果の高い製品を明示できないと考える。</p> <p>(2)① 実燃費向上を通じた省エネを推進する観点から、“省エネ性能が高い” オフサイクル技術を搭載した車両の普及・・・</p> <p>(3)① “省エネ性能が高い” オフサイクル技術を搭載した、性能の優れた自動車の選択に努めるとともに、・・・</p>
林 真実	<p>6 (1) の3つ目の✓の①</p> <p>✓ 次に掲げる旨を付記するとともに、アンダーラインを引き、活字を大きくし、文字の色を変える等特に目立つ方法を用いて表示すること。① オフサイクル技術の搭載によってモード燃費が改善するものではない旨</p> <p>消費者が期待するのはモード燃費ではなく実燃費の向上です。上記の表現のように、オフサイクル技術の優れたものを選択しても、“モード燃費が改善するものではない”と強調すると、モード燃費と実燃費の違いに明るくない消費者には、“オフサイクル技術には燃費改善効果はない”という風に伝わってしまいかねません。</p>

	「モード燃費には反映されないオフサイクル技術の搭載（と消費者の選択）によって、実燃費の改善効果が期待できる」ことが、消費者にしっかり伝わるよう、ガイドを工夫すべきではないでしょうか。
松村 恵理子	政府の取組として (P6 7 (1)), <ul style="list-style-type: none"> ・オフサイクルクレジット制度を通して、対象技術の導入促進が加速するよう、自動車ユーザへの本制度の理解と対象技術を搭載した車両購入への働きかけ（制度や技術の認知度の向上）も必要と考えます。 ・2030年度燃費基準に対する中間評価から明らかになるのかわかりませんが、事業者がオフサイクルクレジットの対象技術の導入を選択せずとも基準を満足するような状況になるようであれば（事業者間の格差が大きいかと思います）、オフサイクル技術の導入は加速されない状況になるため、クレジット上限値だけでなくクレジット運用に関する柔軟性も含めた制度設計の見直しも必要になるかと思えます。

各委員の意見及び座長への確認を踏まえ、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 取りまとめ(オフサイクルクレジット制度) が承認された。

5. その他

議題①について、各オブザーバーからのコメントは以下のとおり。

委員	コメント
田澤 健一	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）を立ち上げていただき、感謝申し上げます。自工会としては、本制度を活用しオフサイクル技術普及による、省エネを進めて参りたいと思えます。その上で、今後オフサイクル技術による、燃費改善技術の普及をより進めるためにも、燃費基準達成判定の際に用いられなかったクレジットについて、一定期間内での複数年利用や、他社への譲渡、異なるカテゴリにおける燃費基準達成判定への転用など、柔軟な活用方法をご検討いただきますようお願い申し上げます。
青木 徹	今回、2030 年度燃費基準におけるオフサイクルクレジット制度が取りまとめられたことについては、JAIA としてもお礼を申し上げます。