

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 合同会議における検討について（案）

1. 合同会議の開催に向けた現状

（1）自動車の燃費基準の現状

自動車については、省エネ及びCO₂削減対策を推進するため、「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」に基づき、1999年に乗用自動車¹及び貨物自動車を対象としてトップランナー方式による燃費基準を導入した。

直近では、乗用自動車について2020年度を目標年度とする新たな燃費基準を2011年12月に策定。小型貨物自動車²については、2007年3月に策定した2015年度を目標年度とする燃費基準の達成の見通しが立っていなかったことから、新たに燃費基準を策定することができなかった。

今般、2015年度燃費基準達成が見込まれる状況となったことから、新たな燃費基準の策定を行うこととする。

（2）我が国のエネルギー消費の現状（詳細は資料3）

2012年度の我が国の最終エネルギー消費は、1973年度の1.3倍の増加に留まっている。一方で、運輸部門のエネルギー消費量は1.8倍に増加し、全体の23.1%を占めている状況。

運輸部門のエネルギー消費構成は、旅客部門が62.6%、貨物部門が37.4%となっている。

そのうち、貨物部門のエネルギー消費量は、1990年代までは増加傾向にあったが、近年、減少傾向にある。

なお、貨物部門全体のエネルギー消費量のうち、貨物自動車は8割以上を占めている。

（3）小型貨物自動車のCO₂排出の現状（詳細は資料3）

2012年度の我が国の温室効果ガスの総排出量は、火力発電に伴う二酸化炭素排出量の増加等により、前年度比2.8%の増加となっている。

自動車からのCO₂排出量は近年減少傾向にあるが、我が国のCO₂排出量全体の約16%とその占める割合は大きい。また、小型貨物自動車からのCO₂排出量においても減少傾向にあるが、自動車全体の約10%程度を占め、一定の割合で推移している。

¹ 乗用自動車とは、人の運送の用に供する自動車のうち、国土交通省令で定めるもの以外のもの。以下同様。

² 小型貨物自動車とは、車両総重量3.5t以下の貨物自動車をいう。以下同様。

(4) 小型貨物自動車の燃費基準値の現状（詳細は資料3）

小型貨物自動車の燃費値（km/L）は、自動車メーカーの積極的な取組及び優遇税制等の効果もあり、着実に改善が図られ、2015年度燃費基準に対して2012年度に出荷された新車の平均燃費が約97%に達しており、現時点で基準達成が見込まれる。

また2014年4月に策定された新たなエネルギー基本計画において、運輸部門については、自動車に係るエネルギーの消費量がその大部分を占めており、その省エネルギー化が重要であることが盛り込まれており、エネルギー政策や地球温暖化対策の観点からのより一層の燃費改善を促進することが必要となっている。

2. 合同会議の審議内容

上記1. を踏まえ、経済産業省及び国土交通省において、学識経験者等から構成する合同会議を開催し、小型貨物自動車の2015年度以降の新たな燃費基準策定等について、以下のとおり検討を行うこととする。

○第1回

- ① 対象範囲
- ② エネルギー消費効率及び測定方法
- ③ 達成判定方法
- ④ 表示事項等
- ⑤ 第2回審議における主な論点等

○第2回

- ① 区分
- ② 燃費基準値・目標年度
- ③ 取りまとめ案