

規制の事後評価書

法令の名称：エネルギーの使用の合理化等に関する法律施行令の一部を改正する政令

規制の名称：特定エネルギー消費機器として定める乗用自動車の範囲に電気自動車を追加

規制導入時の区分：☐新設 ☒拡充 ☐緩和 ☐廃止

担当部局：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

国土交通省 物流・自動車局 車両基準・国際課

評価実施時期：令和8年2月27日

1 事後評価結果の概要

＜規制の内容＞

- ・「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」（昭和54年法律第49号。）（以下、「省エネ法」）は、我が国で使用されるエネルギーの利用の必要性が増大していることその他の内外におけるエネルギーをめぐる経済的社会的環境に応じたエネルギーの有効な利用の確保に資するため、工場等、輸送、建築物及び機械器具等についてのエネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換に関する所要の措置、電気の需要の最適化に関する所要の措置その他エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等を総合的に進めるために必要な措置等を講ずることとし、もって国民経済の健全な発展に寄与することを目的としている。
- ・このうち、機械器具については、国内において大量に使用され、かつエネルギーを大量に消費するエネルギー消費機器（以下、「特定エネルギー消費機器」）として令和7年度時点で29機器定め、その製造・輸入の事業を行う者（以下、「製造事業者等」）に対して、エネルギー消費効率の向上努力を求めてきたところ（トップランナー制度）。
- ・トップランナー制度の対象である機械器具のうち「乗用自動車」については、平成30年7月3日に閣議決定した第5次エネルギー基本計画において、2030年に向け徹底した省エネルギー社会を実現するため、運輸部門においても省エネルギーの強化の取組を進めることを定めている。具体的には、同計画において、「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。自動車については、トップランナー制度に基づく燃費基準の下、これまで大幅な燃費の向上が図られたが、更なる省エネルギー化に向けて、次期乗用車燃費基準の策定を進めるとともに、次世代自動車の新車販売に占める割合を2030年までに5割から7割とすることを目指すため、自動車の電動化、自動化、サービス化等の大きな環境変化を踏まえた、世界最先端の制度環境・社会インフラの整備や次世代電池をはじめとした基盤技術開発の抜本的強化等に向けた戦略を定め、官民一体でこれを進めるなど自動車単体の対策を進める」との方針が決定された。
- ・この決定を踏まえ、電気自動車も含めて乗用自動車全体として効率向上を図るため、特定エネルギー消費機器として定める乗用自動車の範囲を拡大し、「電気を動力源とするもの（燃料を使用するものを除く。）」（以下、「電気自動車」）を新たに対象に加えた。

＜今後の対応＞

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

＜課題の解消・予防の概況＞

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

☐想定を設定していないが、対応の変更は不要

☐想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

＜遵守費用の概況（新設・拡充のみ）＞

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

☐想定を設定していないが、対応の変更は不要

☐想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

＜行政費用の概況＞

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

☐想定を設定していないが、対応の変更は不要

☐想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① エネルギー消費効率の改善	事前評価時	電気自動車をトップランナー制度の規制対象に追加した上での確に設定された乗車定員 9 人以下の乗用自動車及び車両総重量 3.5 t 以下の乗用自動車（以下「乗用車」）を対象とする新燃費基準に基づき、各製造事業者等において新燃費基準に定める目標燃費値が 2030 年度の目標年度までに確実に達成されることにより、2016 年度比で 32.4%の燃費改善、ガソリン換算で 2030 年度において約 400 万 kl/年のガソリン使用量の削減が実現されるため、第 5 次エネルギー基本計画が求める 2030 年に向け徹底した省エネルギー社会を実現するための取組のうち、運輸部門のエネルギー消費の概ね半分の割合を占める乗用車の更なる省エネルギー化が着実に進むという効果が発生する。
	事後評価時	各製造事業者等において乗用車 2030 年度燃費基準に定める目標値が 2030 年度の目標年度までに確実に達成されることにより削減されるガソリン使用量を、事前評価時と同様に、最新の乗用車の保有台数 ^{※1} と年間走行距離 ^{※2} を元に推計すると、燃費改善効果に加え、年間走行距離が事前評価時より短くなったこと等から、2030 年度には 2016 年度比で、ガソリン換算で約 600 万 kl/年の削減が実現される。 ※1 日本の自動車工業 2024（日本自動車工業会） ※2 自動車燃料消費量調査（2024 年度）

<負担>

■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
① 遵守に必要となる製品設計・使用の見直しにかかる費用 ② 商品価格	事前評価時	今後、新たに電気自動車の製品の設計・開発・製造等を行う製造事業者等においては、新燃費基準の基準値を満たすように電気自動車の設計・開発を行うための費用や、製造に必要となる部品の費用について従来車と電気自動車の差額が新たに発生する。これらの費用は、電気自動車と従来車の販売価格の差額となっていることが考えられることから、現在販売されている電気自動車について、ほぼ同じ重量の従来車との差額を基に 2030 年度時点における 1 台あたりの遵守費用を 100 万円と仮定する。2030 年度時点における乗用車の総販売台数を 400 万台、そのうち電気自動車の販売台数を 1 割と見積もると 40 万台となる。これらの仮定から試算すると、遵守費用は約 4,000 億円と推定されるが、電気自動車の部品の費用は販売台数の増加に伴い低減することを考慮すると、1 台あたりの遵守費用は低減することが見込まれるため遵守費用は約 4,000 億円以下と推定される。なお、製造事業者等はこの遵守費用を販売価格に反映することで回収することが可能である。

	事後評価時	乗用車のうち、2024 年度の国内における出荷台数は約 380 万台※であり、引き続き 2030 年度時点における総販売台数を約 400 万台とすることは妥当である。また、現時点で電気自動車の価格の大きな変動は確認されていないため、遵守費用の想定に変化はないと考えられる。 ※ 経済産業省・国土交通省調べ
--	-------	--

■行政費用

		算出方法と数値
① 行政費用	事前評価時	エネルギー消費機器等製造事業者等に対して、新たに製造・販売する電気自動車について、目標年度に向けた新燃費基準に定める基準値の達成状況を確認する作業が発生するが、現行の乗用車の製造事業者等の数は 18 社であり、電気自動車を乗用車の対象に加えても製造事業者等の数は増加しないと考えられ、また、電気自動車以外の従来車の基準値達成状況の確認作業と同様の業務フローであり、既存の組織体制で対応可能であるため、負担は変わらない。
	事後評価時	乗用車を取扱う製造事業者等の数は、電気自動車のみを取扱う製造事業者等の新規参入があり、2025 年時点で 19 社と事前評価時と 1 社増となっている。1 社当たりの達成状況を確認する作業はヒアリングを含めて 2 時間程度であり、おおむね想定どおりである。

3 考察

- ・事前評価時と比較して、エネルギーの削減効果、製造事業者等による遵守費用、行政負担は概ね想定どおりであり、今後も電気自動車を本規制の対象として扱う対応を続けることは適切であると考えられる。
- ・加えて、本規制の拡充後、自動車を取り巻く環境は大きく変化している。2020 年 10 月には、2050 年カーボンニュートラル実現を宣言したほか、2021 年 6 月には 2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略が策定された。
- ・2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略においては、「自動車は、電動化を推進する」こと、「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」ること、「2035 年までに、乗用車新車販売で電動車 100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる」ことを方針として掲げているほか、「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」とされている。
- ・諸外国においても、自動車に関する燃費規制や CO2 規制等において、電気自動車を規制対象含めた評価方法が導入されている状況を鑑みると、本規制による電気自動車の拡充は、上記の方針と合わせて、これらの動向に沿った施策と考えられる。