

図表 8-1 低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数等の推移

① 低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数は、平成 13 年度末の 208 万 1,379 台から毎年度継続して増加し、15 年度末で 696 万 2,491 台、19 年度末では 1,601 万 8,282 台(15 年度の 230.1%)となっている。これに伴い、自動車の総保有台数に占める低燃費かつ低排出ガス認定車の割合も、15 年度末の 13.4%から 19 年度末の 32.0%に増えている。

低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数の推移

(単位：台、%)

年度末 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
保有台数	2,081,379	4,472,323	6,962,491	9,466,721	11,916,351	14,032,865	16,018,282
指数	29.9	64.2	100.0	136.0	171.2	201.5	230.1
対前年度増減	1,512,209	2,390,944	2,490,168	2,504,230	2,449,630	2,116,514	1,985,417
対前年度増加率	265.7	114.9	55.7	36.0	25.9	17.8	14.0

- (注) 1 国土交通省資料に基づき当省が作成した。  
 2 ハイブリッド自動車、二輪車、軽自動車、特種自動車、大型特殊自動車及び被けん引車を除く。  
 3 指数は、平成 15 年度末現在の保有台数を 100 とした場合の値である。

自動車の総保有台数に占める低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数の割合

(単位：台、%)

年度 区分	平成 13	14	15	16	17	18	19
低燃費かつ低排出 ガス認定車の保有 台数 a	2,081,379	4,472,323	6,962,491	9,466,721	11,916,351	14,032,865	16,018,282
自動車の保有 台数に占める 割合 a / b	4.0	8.6	13.4	18.3	23.1	27.6	32.0
指数	29.9	64.2	100.0	136.0	171.2	201.5	230.1
自動車の総保有台 数 b	52,288,110	52,137,973	51,806,230	51,788,003	51,608,739	50,922,838	50,006,606
指数	100.9	100.6	100.0	100.0	99.6	98.3	96.5

- (注) 1 財団法人自動車検査登録情報協会の「自動車保有車両数」、「自動車保有車両数 市区町村別」及び国土交通省資料に基づき当省が作成した。  
 2 「自動車保有台数」には、二輪車、軽自動車及び被けん引車を含まない。  
 3 「低燃費かつ低排出ガス認定車」には、二輪車、軽自動車、特種自動車、大型特殊自動車及び被けん引車を含まない。  
 4 指数は、平成 15 年度の台数を 100 とした場合の値である。

- ② 平成17年度末時点で登録されている低燃費かつ低排出ガス認定車の初度登録年度別台数をみると、13年度登録分は180万2,091台であるが、14年度以降はいずれの年度においても約230万～250万台程度で推移している。

#### 低燃費かつ低排出ガス認定車の初度登録年度別台数(平成17年度末保有車)

(単位：台、%)

初度登録年度 区分	平成13	14	15	16	17
初度登録台数	1,802,091	2,420,576	2,332,393	2,511,524	2,442,526
指数	77.3	103.8	100.0	107.7	104.7
対前年度増減	—	618,485	▲88,183	179,131	▲68,998

- (注) 1 財団法人自動車検査登録情報協会の自動車保有車両数に関する統計データ(平成18年3月31日現在)に基づき当省が作成した。  
 2 平成17年度末時点において、道路運送車両法に基づき自動車登録ファイルに登録されている低燃費かつ低排出ガス認定車であるガソリン自動車の台数を、初度登録年度別に集計したものである。  
 3 指数は、平成15年度の初度登録台数を100とした場合の値である。

- ③ 低燃費かつ低排出ガス認定車の出荷台数をみると、平成13年度以降継続して増加し、16年度に267万6,746台とピークに達したが、その後、若干減少傾向を示している。

ただし、全出荷台数に占める低燃費かつ低排出ガス認定車の出荷台数の割合をみると、平成16年度以降も、低燃費かつ低排出ガス認定車が占める割合は増加しており、16年度以降、全出荷台数が減少している中であって、低燃費かつ低排出ガス認定車の出荷台数はそれほど減少していないことを示している。

また、車種別(乗用車、貨物車及び乗合車)に、それぞれの総出荷台数に占める低燃費かつ低排出ガス認定車の出荷台数の割合をみると、乗用車においては、継続して増加し、平成19年度には270万5,506台中232万9,159台(86.1%)と、ほとんどが低燃費かつ低排出ガス認定車となっている。

貨物車においては、総出荷台数に占める低燃費かつ低排出ガス認定車の出荷台数の割合は、平成13年度以降、増加傾向を示している。

乗合車においては、低燃費かつ低排出ガス認定車の出荷実績は、これまでまったくない。

総出荷台数に占める低燃費かつ低排出ガス認定車の車種別出荷台数の割合

(単位：台、%)

車種	年度	平成 13	14	15	16	17	18	19
乗用車	A	3,210,876	3,263,125	3,124,568	3,170,441	3,069,430	2,752,001	2,705,506
うち、低燃費かつ低排出ガス認定車	a	1,547,629	2,378,424	2,467,579	2,563,338	2,529,699	2,287,715	2,329,159
割合	a/A	48.2	72.9	79.0	80.9	82.4	83.1	86.1
指数		62.7	96.4	100.0	103.9	102.5	92.7	94.4
対前年度増減		887,789	830,795	89,155	95,759	▲33,639	▲241,984	41,444
貨物車	B	484,397	463,359	617,543	535,058	565,688	543,169	445,373
うち、低燃費かつ低排出ガス認定車	b	43,620	90,474	106,481	113,408	110,324	109,106	96,690
割合	b/B	9.0	19.5	17.2	21.2	19.5	20.1	21.7
指数		41.0	85.0	100.0	106.5	103.6	102.5	90.8
対前年度増減		30,443	46,854	16,007	6,927	▲3,084	▲1,218	▲12,416
乗合車	C	17,159	16,368	19,409	11,940	17,108	16,232	14,543
うち、低燃費かつ低排出ガス認定車	c	0	0	0	0	0	0	0
割合	c/C	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
指数		—	—	—	—	—	—	—
対前年度増減		0	0	0	0	0	0	0
合計	D	3,712,432	3,742,852	3,761,520	3,717,439	3,652,226	3,311,402	3,165,422
うち、低燃費かつ低排出ガス認定車	d	1,591,249	2,468,898	2,574,060	2,676,746	2,640,023	2,396,821	2,425,849
割合	d/D	42.9	66.0	68.4	72.0	72.3	72.4	76.6
指数		61.9	95.9	100.0	104.0	102.6	93.1	94.2
対前年度増減		918,232	877,649	105,162	102,686	▲36,723	▲243,202	29,028

- (注) 1 財団法人自動車工業会の資料に基づき当省が作成した。  
 2 指数は、平成 15 年度の出荷台数を 100 とした場合の値である。  
 3 「▲」は、対前年度減を表す。

図表 8-2 メーカーにおける低燃費かつ低排出ガス認定車の製造理由・方針等

今回調査したメーカーでは、他メーカーとの競争の中で、自社製品の優位性を消費者にアピールできるよう、自動車排出ガス規制・燃費規制の基準値よりも性能のよい自動車の開発・製造に取り組んできた結果、製造している自動車のほとんどが低燃費かつ低排出ガス認定車になったと説明している。

事業者名	低燃費かつ低排出ガス認定車の製造理由・方針等
A事業者	○ 平成 22 年燃費基準の存在価値は大きい。メーカー各社は、これを目標に開発を進めてきた。ただし、この燃費基準が平成 22 年を待たず早期に達成されたのは、顧客の燃費に対する関心が高く、燃費性能の向上について自動車メーカー各社で競争になったためだと思う。
B事業者	○ 当社が販売している自動車の大半は、平成 22 年燃費基準をクリアするとともに、平成 17 年排出ガス規制 75%低減レベル（☆☆☆☆）を達成している。今後はすべての車種で低燃費かつ低排出ガスのクルマを開発・製造していく方針である。
C事業者	○ 現在、ガソリン自動車の排出ガスは、かなりクリーンなものになっている。当社が現在販売している自動車の約 8 割は、平成 17 年排出ガス基準 75%低減レベル（☆☆☆☆）をクリアしている。 今後は、さらに大気並みのクリーンな排出ガスを目指して開発を進めていく。 ○ 平成 22 年を目標に、ハイブリッド自動車と同等レベルまでCO <sub>2</sub> 排出量を削減したガソリン自動車を国内市場に投入する予定である。
E事業者	○ 当社は低燃費かつ低排出ガスの両立をめざし、日々努力をしている。

(注) 当省の調査結果による。

図表 8-3 ディーラー等における低燃費かつ低排出ガス認定車のステッカーに対する考え

自動車のディーラー及びリース会社に対し、低燃費かつ低排出ガス認定車の販売に関して意見を聴取したところ、排出ガス規制又は燃費規制の基準値よりも環境性能に優れていること、燃費がよいこと、自動車税・自動車取得税の軽減措置が受けられることなどが顧客に対してのセールスポイントとなり、低燃費かつ低排出ガス認定車の販売台数が増加したと説明している。

調査事項	選択肢		回答者数				
			乗用車 ディー ラー等	バンデ ィーラ ー等	貨物車 ディー ラー等	乗合車 ディー ラー等	
○ 低排出ガス車の認定を受けた自動車、燃費基準を達成した自動車に貼り付けられるステッカーは、有効なセールスポイントか	a	有効なセールスポイントである。	20	16	22	15	
	b	どちらかという有効なセールスポイントである。	18	17	21	8	
	c	どちらかという有効なセールスポイントではない。	17	14	20	6	
	d	有効なセールスポイントではない。	10	9	11	7	
	e	無回答	6	4	3	2	
	・ 上記で、「a」又は「b」と回答した場合、どのような点が有効なセールスポイントか（複数回答）	①	環境性能に優れている	22	18	22	14
		②	国等から導入費補助が受けられる	7	6	11	4
		③	税制上の優遇措置がある	29	22	25	10
		④	国等の規制をクリアしている	5	5	7	4
		⑤	ランニングコストを考慮すると経済的（燃費がよいから）	20	17	16	6
⑥		社会における顧客のイメージアップになる	5	6	17	13	
⑦		その他	2	2	3	2	
○ 当該自動車が導入費補助や税制上の優遇措置の対象とならない場合、ステッカーは有効なセールスポイントか	a	有効なセールスポイントである。	4	3	10	9	
	b	どちらかという有効なセールスポイントである。	9	11	15	9	
	c	どちらかという有効なセールスポイントではない。	24	20	23	7	
	d	有効なセールスポイントではない。	25	18	24	10	
	e	無回答	9	8	8	3	

(注) 1 当省の調査結果による。

2 販売車種別のディーラー等の回答者数は、次のとおり。

- ・ 乗用車ディーラー等 : 71 業者
- ・ バンディーラー等 : 60 業者
- ・ 貨物車ディーラー等 : 77 業者
- ・ 乗合車ディーラー等 : 38 業者

図表 8-4 個人消費者における低燃費かつ低排出ガス認定車の購入理由等

① 低燃費かつ低排出ガス認定車を購入（リースを含む。）した個人消費者に対し、購入理由について聴取したところ、多い順に、価格が適当だから、スタイル・色などの外観や内装・装備が気に入ったから、居住空間が広く、多人数が乗車できるから、性能が優れているから、ブランド（メーカー、車種）に対する信頼となっている。

個人消費者における低燃費かつ低排出ガス認定車の購入理由（複数回答）

（単位：人、％）

購入理由	回答者数	
	人数	割合
1 価格が適当だから	968	59.6
2 スタイル・色などの外観や内装・装備が気に入ったから	957	58.9
3 居住空間が広く、多人数が乗車できるから	641	39.4
4 性能が優れているから	593	36.5
5 ブランド（メーカー、車種）に対する信頼	537	33.0
6 燃費がよいから	478	29.4
7 家族や知人の意見	266	16.4
8 環境性能に優れているから（排気ガス中のNO <sub>x</sub> ・PMが少なくクリーンだから）	130	8.0
9 ディーラー等の営業担当者に勧められて	114	7.0
10 個人的なつきあい	83	5.1
11 税制優遇措置の有無	52	3.2
12 仕事上のつきあい	21	1.3
13 購入補助制度の有無	3	0.2
14 その他	32	2.0

（注） 1 当省の調査結果による。

2 回答者数は1,625人であり、複数回答（最大5つまで）である。

- ② 低燃費かつ低排出ガス認定車を購入した個人消費者に対し、次回自動車を買換える際にどのような自動車を選択するかについて聴取したところ、ハイブリッド自動車を選ぶとした者が最も多く、次いで低燃費かつ低排出ガス認定車が多い。

同様に、低燃費かつ低排出ガス認定車を購入していない個人消費者に対し、次回自動車を買換える際にどのような自動車を選択するかについて聴取した結果、ハイブリッド自動車を選ぶとした者が最も多く、次いでガソリン自動車（軽自動車を除く。）を挙げた者が多い。

### 次回の買い換え時に選択する自動車

- ① 低燃費かつ低排出ガス認定車の保有者（回答者総数 1,723 人）

（単位：人、％）

次回の買い換え時に選択する自動車	回答者数	
	人数	割合
1 ハイブリッド自動車	955	55.4
2 低燃費かつ低排出ガス認定車	753	43.7
3 ガソリン乗用車（軽自動車を除く。）	490	28.4
4 クリーンディーゼル車	258	15.0
5 電気自動車	199	11.5
6 軽自動車	180	10.4
7 天然ガス自動車	90	5.2
8 メタノール自動車	70	4.1
9 その他	71	4.1

（注） 当省の調査結果による。

- ② 低燃費かつ低排出ガス認定車を購入していない者（回答者総数 1,051 人）

（単位：人、％）

次回の買い換え時に選択する自動車	回答者数	
	人数	割合
1 ハイブリッド自動車	496	47.2
2 ガソリン乗用車（軽自動車を除く。）	458	43.6
3 低燃費かつ低排出ガス認定車	376	35.8
4 クリーンディーゼル車	171	16.3
5 軽自動車	141	13.4
6 電気自動車	82	7.8
7 天然ガス自動車	44	4.2
8 メタノール自動車	34	3.2
9 その他	78	7.4

（注） 当省の調査結果による。

- ③ 低燃費かつ低排出ガス認定車を購入した個人消費者に対し、次回の買い換え時に重視する点を聴取したところ、価格を挙げた者が最も多く、次いで燃費を挙げた者が多い。

同様に、低燃費かつ低排出ガス認定車を購入していない個人消費者に対し、次回の買い換え時に重視する点を聴取したところ、価格を挙げた者が最も多く、次いで燃費を挙げた者が多い。

### 自動車の買い替えの際の重視点

- ① 低燃費かつ低排出ガス認定車の所有者（回答者総数 1,723 人）

（単位：人、％）

自動車の買い替えの際の重視点	回答者数	
	人数	割合
1 価格	1,428	82.9
2 燃費	1,153	66.9
3 スタイル・色などの外観や内装・装備	1,048	60.8
4 性能	1,022	59.3
5 居住空間・乗車人数	709	41.1
6 ブランド（メーカー、車種）に対する信頼	430	25.0
7 環境性能に優れているから（排気ガス中のNO <sub>x</sub> ・PMが少なくクリーン）	333	19.3
8 家族や知人の意見	253	14.7
9 税制優遇措置の有無	185	10.7
10 購入補助制度の有無	99	5.7
11 ディーラー等の営業担当者の意見	69	4.0
12 個人的なつきあい	25	1.5
13 仕事上のつきあい	8	0.5
14 その他	14	0.8

（注） 当省の調査結果による。

- ② 低燃費かつ低排出ガス認定車を購入していない者（回答者総数 1,051 人）

（単位：人、％）

自動車の買い替えの際の重視点	回答者数	
	人数	割合
1 価格	907	86.3
2 燃費	667	63.5
3 スタイル・色などの外観や内装・装備	622	59.2
4 性能	606	57.7
5 居住空間・乗車人数	397	37.8
6 ブランド（メーカー、車種）に対する信頼	249	23.7
7 家族や知人の意見	177	16.8
8 環境性能に優れているから（排気ガス中のNO <sub>x</sub> ・PMが少なくクリーン）	168	16.0
9 税制優遇措置の有無	102	9.7
10 購入補助制度の有無	66	6.3
11 ディーラー等の営業担当者の意見	40	3.8
12 個人的なつきあい	23	2.2
13 仕事上のつきあい	7	0.7
14 その他	9	0.9

（注） 当省の調査結果による。



- ④ 低燃費かつ低排出ガス認定車を購入し、現在も当該自動車を保有している者に対して、その満足度を聴取したところ、1,720人中1,643人(95.5%)が「大変満足している」又は「満足している」と回答している。

#### 低燃費かつ低排出ガス認定車を購入した個人消費者の満足度

(単位：人、%)

満足度	回答者数	
		割合
1 大変満足している	310	18.0
2 満足している	1,333	77.5
3 不満である	72	4.2
4 大変不満である	5	0.3

(注) 当省の調査結果による。

- ⑤ 非低公害車を購入(リースを含む。)した個人消費者に対し、購入理由について聴取したところ、多い順に、価格が適当だから、スタイル・色などの外観や内装・装備が気に入ったから、居住空間が広く、多人数が乗車できるから、性能が優れているから、ブランド(メーカー、車種)に対する信頼となっている。

#### 非低公害車を購入した個人消費者の購入理由

(単位：人、%)

非低公害車の購入理由	回答者数	
		割合
1 価格が適当だから	192	53.9
2 スタイル・色などの外観や内装・装備が気に入ったから	189	53.1
3 居住空間が広く、多人数が乗車できるから	131	36.8
4 性能が優れているから	117	32.9
5 ブランド(メーカー、車種)に対する信頼	113	31.7
6 家族や知人の意見	82	23.0
7 燃費がよいから	59	16.6
8 ディーラー等の営業担当者に勧められて	26	7.3
9 個人的なつきあい	16	4.5
10 税制優遇措置の有無	7	2.0
11 環境性能に優れているから(排気ガス中のNO <sub>x</sub> ・PMが少なくクリーンだから)	5	1.4
12 仕事上のつきあい	4	1.1
13 購入補助制度の有無	2	0.6
14 その他	9	2.5

(注) 1 当省の調査結果による。

2 回答者数356人であり、複数回答(最大5つまで)である。

図表 8-5 国及び地方公共団体等における低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数

国における低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数は、平成 16 年度までは毎年度増加し、同年度にはすべての一般公用車が低燃費かつ低排出ガス認定車を含む低公害車に変更されているが、その後、政府の方針により一般公用車を削減することとされた。また、地方公共団体等における低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数は、国と同様の傾向を示している。

なお、低燃費かつ低排出ガス認定車の総保有台数に占める地方公共団体等における低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数の割合は極めて小さいため正確ではないものの、両者の因果関係はほとんどないものとみられる。

(単位：台、%)

区分 \ 年度	13	14	15	16	17	18	19
国保有台数	423	1,296	2,298	2,910	不明	不明	不明
指数	18.4	56.4	100.0	126.6	不明	不明	不明
前年度からの増減	—	873	1,002	612	不明	不明	不明
地方公共団体等保有台数 <sup>a</sup>	9,690	不明	27,807	39,366	48,391	58,583	不明
指数	34.8	不明	100.0	141.6	174.0	210.7	不明
前年度からの増減	—	不明	—	11,559	9,025	10,192	不明
合計	10,113	不明	30,105	42,276	不明	不明	不明
指数	33.6	不明	100.0	140.4	不明	不明	不明
前年度からの増減	—	不明	—	12,171	不明	不明	不明
総保有台数 <sup>b</sup>	2,081,379	4,472,323	6,962,491	9,466,721	11,916,351	14,032,865	16,018,282
指数	29.9	64.2	100.0	136.0	171.2	201.5	230.1
前年度からの増減	—	2,390,944	2,490,168	2,504,230	2,449,630	2,116,514	1,985,417
割合 <sup>a/b</sup>	0.5	不明	0.4	0.4	0.4	0.4	不明

- (注) 1 国土交通省及び環境省の資料に基づき当省が作成した。  
 2 「国保有台数」、「地方公共団体等保有台数」には、軽自動車を含み、二輪車を含まない。  
 3 「全国の保有台数」には、二輪車、軽自動車、特種自動車、大型特種自動車及び被けん引車を含まない。  
 4 平成 18 年度及び 19 年度の「地方公共団体等が保有する台数」には、鳥取県、鳥取県外郭団体、鳥取県警並びに鳥取県内の市町村及び一部事務組合が保有する台数を含まない。  
 5 「指数」は、平成 15 年度の台数を 100 とした場合の値を表す。

図表 8-6 地方公共団体における低燃費かつ低排出ガス認定車の導入理由

低燃費かつ低排出ガス認定車を導入している地方公共団体に対して、当該自動車を導入した理由を調査した結果、用途や価格等を考慮して選んだ自動車がたまたま低燃費かつ低排出ガス認定車であっただけで、低燃費かつ低排出ガス認定車であることを理由に選んだわけではないとしている。

- 現在、販売されている軽自動車のほとんどは低燃費・低排出ガスの基準をクリアしていることから、結果的に、低燃費・低排出ガス車を導入したと同じことであるが、特に環境性能等を意図した導入ではない。(X市)
- 業務上、軽貨物自動車が必要であったので購入し、その車がたまたま低燃費・低排出ガス認定車であったに過ぎず、低公害車等であることを意識して購入したのではない。(Y町)
- 用途に適した車種である、価格が安い等の観点から選定したものであり、環境に配慮した低公害車を導入するという観点から選定したものではない。  
最近では新車の多くが低燃費・低排出ガス車となっている。(I町、m村)
- 用途(港湾作業等に係る人員・貨物輸送)と価格とを考慮して選定したもので、環境に配慮した低公害車を導入するという観点から選定したものではない。(n村)

(注) 当省の調査結果による。

図表 8-7 自動車排出ガス規制の強化等と低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数等の推移との比較

自動車排出ガス規制等の動きと、低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数の推移とを比較すると、規制の強化に合わせて、それぞれに適合した低燃費かつ低排出ガス認定車の保有台数が急激に増加している状況がみられる。

(単位：台)

区分 \ 年度	平成 12	13	14	15	16	17	18	19
自動車排出ガス規制	新短期規制適用開始			新長期規制制定		新長期規制適用開始		
燃費規制								新燃費基準制定
☆燃費基準達成	358,176	1,215,484	1,870,682	2,154,880	2,247,682	2,251,224	2,204,393	2,115,372
☆☆燃費基準達成	194,459	720,886	1,343,115	1,486,432	1,480,824	1,463,704	1,439,886	1,384,937
旧☆☆☆燃費基準達成	16,535	145,009	1,258,526	3,042,051	3,275,158	3,256,088	3,167,426	3,038,653
新☆☆☆燃費基準達成	—	—	—	222,404	644,952	927,314	1,097,004	1,206,972
新☆☆☆燃費基準+5%達成	—	—	—	—	1,003,586	1,515,352	1,685,974	1,788,950
☆☆☆☆燃費基準達成	—	—	—	56,724	172,457	415,362	704,353	944,606
☆☆☆☆燃費基準+5%達成	—	—	—	—	642,062	2,087,307	2,292,965	2,469,354
☆☆☆☆燃費基準+10%達成	—	—	—	—	—	—	883,398	1,703,168
☆☆☆☆燃費基準+20%達成	—	—	—	—	—	—	557,466	1,366,270
合計	569,170	2,081,379	4,472,323	6,962,491	9,466,721	11,916,351	14,032,865	16,018,282

- (注) 1 国土交通省資料に基づき、当省が作成した。  
 2 ハイブリッド自動車、二輪車、軽自動車、特種自動車、大型特殊自動車及び被けん引車を除く。  
 3 表中の、☆印及び「燃費基準」の意味は以下のとおりである。  
 ☆ : 平成 12 年基準値より有害物質を 25%以上低減させたと認定された車  
 ☆☆ : 平成 12 年基準値より有害物質を 50%以上低減させたと認定された車  
 旧☆☆☆ : 平成 12 年基準値より有害物質を 75%以上低減させたと認定された車  
 新☆☆☆ : 平成 17 年基準値より有害物質を 50%以上低減させたと認定された車  
 ☆☆☆☆ : 平成 17 年基準値より有害物質を 75%以上低減させたと認定された車  
 燃費基準達成 : 平成 22 年度燃費基準を満たすと判定された車  
 燃費基準+5%達成 : 平成 22 年度燃費基準より 5%以上燃費性能が良いと判定された車  
 燃費基準+10%達成 : 平成 22 年度燃費基準より 10%以上燃費性能が良いと判定された車  
 燃費基準+20%達成 : 平成 22 年度燃費基準より 20%以上燃費性能が良いと判定された車  
 4 表中の「—」は、当該区分に該当すると認定された車が存在しないことを示す。

〔ガソリン乗用車の燃費規制に係る主な動き〕

年月日	主な動き																																		
平成 11 年 3 月 31 日	<p>トップランナー方式による燃費基準制定（目標年度：平成 22 年度）</p> <table border="1" data-bbox="547 297 1350 723"> <thead> <tr> <th data-bbox="547 297 970 371">区分（車両重量）</th> <th data-bbox="970 297 1350 371">基準エネルギー消費効率 (km/ℓ)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="547 371 970 412">～ 703 kg未満</td> <td data-bbox="970 371 1350 412">21.2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 412 970 452">703 kg以上～ 828 kg未満</td> <td data-bbox="970 412 1350 452">18.8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 452 970 492">828 kg以上～1,016 kg未満</td> <td data-bbox="970 452 1350 492">17.9</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 492 970 533">1,016 kg以上～1,266 kg未満</td> <td data-bbox="970 492 1350 533">16.0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 533 970 573">1,266 kg以上～1,516 kg未満</td> <td data-bbox="970 533 1350 573">13.5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 573 970 613">1,516 kg以上～1,766 kg未満</td> <td data-bbox="970 573 1350 613">10.5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 613 970 654">1,766 kg以上～2,016 kg未満</td> <td data-bbox="970 613 1350 654">8.9</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 654 970 694">2,016 kg以上～2,266 kg未満</td> <td data-bbox="970 654 1350 694">7.8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 694 970 723">2,266 kg以上～</td> <td data-bbox="970 694 1350 723">6.4</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="547 723 1350 768">※10・15 モード測定値</p>	区分（車両重量）	基準エネルギー消費効率 (km/ℓ)	～ 703 kg未満	21.2	703 kg以上～ 828 kg未満	18.8	828 kg以上～1,016 kg未満	17.9	1,016 kg以上～1,266 kg未満	16.0	1,266 kg以上～1,516 kg未満	13.5	1,516 kg以上～1,766 kg未満	10.5	1,766 kg以上～2,016 kg未満	8.9	2,016 kg以上～2,266 kg未満	7.8	2,266 kg以上～	6.4														
区分（車両重量）	基準エネルギー消費効率 (km/ℓ)																																		
～ 703 kg未満	21.2																																		
703 kg以上～ 828 kg未満	18.8																																		
828 kg以上～1,016 kg未満	17.9																																		
1,016 kg以上～1,266 kg未満	16.0																																		
1,266 kg以上～1,516 kg未満	13.5																																		
1,516 kg以上～1,766 kg未満	10.5																																		
1,766 kg以上～2,016 kg未満	8.9																																		
2,016 kg以上～2,266 kg未満	7.8																																		
2,266 kg以上～	6.4																																		
平成 19 年 7 月 2 日	<p>トップランナー方式による新燃費基準制定（目標年度：平成 27 年度）</p> <table border="1" data-bbox="547 817 1350 1507"> <thead> <tr> <th data-bbox="547 817 970 891">区分（車両重量）</th> <th data-bbox="970 817 1350 891">基準エネルギー消費効率 (km/ℓ)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="547 891 970 931">～ 601 kg未満</td> <td data-bbox="970 891 1350 931">22.5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 931 970 972">601 kg以上～ 741 kg未満</td> <td data-bbox="970 931 1350 972">21.8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 972 970 1012">741 kg以上～ 856 kg未満</td> <td data-bbox="970 972 1350 1012">21.0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1012 970 1052">856 kg以上～ 971 kg未満</td> <td data-bbox="970 1012 1350 1052">20.8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1052 970 1093">971 kg以上～1,081 kg未満</td> <td data-bbox="970 1052 1350 1093">20.5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1093 970 1133">1,081 kg以上～1,196 kg未満</td> <td data-bbox="970 1093 1350 1133">18.7</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1133 970 1173">1,196 kg以上～1,311 kg未満</td> <td data-bbox="970 1133 1350 1173">17.2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1173 970 1214">1,311 kg以上～1,421 kg未満</td> <td data-bbox="970 1173 1350 1214">15.8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1214 970 1254">1,421 kg以上～1,531 kg未満</td> <td data-bbox="970 1214 1350 1254">14.4</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1254 970 1294">1,531 kg以上～1,651 kg未満</td> <td data-bbox="970 1254 1350 1294">13.2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1294 970 1335">1,651 kg以上～1,761 kg未満</td> <td data-bbox="970 1294 1350 1335">12.2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1335 970 1375">1,761 kg以上～1,871 kg未満</td> <td data-bbox="970 1335 1350 1375">11.1</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1375 970 1415">1,871 kg以上～1,991 kg未満</td> <td data-bbox="970 1375 1350 1415">10.2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1415 970 1456">1,991 kg以上～2,101 kg未満</td> <td data-bbox="970 1415 1350 1456">9.4</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1456 970 1496">2,101 kg以上～2,271 kg未満</td> <td data-bbox="970 1456 1350 1496">8.7</td> </tr> <tr> <td data-bbox="547 1496 970 1507">2,271 kg以上～</td> <td data-bbox="970 1496 1350 1507">7.4</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="547 1507 1350 1552">※JCO8モード測定値</p>	区分（車両重量）	基準エネルギー消費効率 (km/ℓ)	～ 601 kg未満	22.5	601 kg以上～ 741 kg未満	21.8	741 kg以上～ 856 kg未満	21.0	856 kg以上～ 971 kg未満	20.8	971 kg以上～1,081 kg未満	20.5	1,081 kg以上～1,196 kg未満	18.7	1,196 kg以上～1,311 kg未満	17.2	1,311 kg以上～1,421 kg未満	15.8	1,421 kg以上～1,531 kg未満	14.4	1,531 kg以上～1,651 kg未満	13.2	1,651 kg以上～1,761 kg未満	12.2	1,761 kg以上～1,871 kg未満	11.1	1,871 kg以上～1,991 kg未満	10.2	1,991 kg以上～2,101 kg未満	9.4	2,101 kg以上～2,271 kg未満	8.7	2,271 kg以上～	7.4
区分（車両重量）	基準エネルギー消費効率 (km/ℓ)																																		
～ 601 kg未満	22.5																																		
601 kg以上～ 741 kg未満	21.8																																		
741 kg以上～ 856 kg未満	21.0																																		
856 kg以上～ 971 kg未満	20.8																																		
971 kg以上～1,081 kg未満	20.5																																		
1,081 kg以上～1,196 kg未満	18.7																																		
1,196 kg以上～1,311 kg未満	17.2																																		
1,311 kg以上～1,421 kg未満	15.8																																		
1,421 kg以上～1,531 kg未満	14.4																																		
1,531 kg以上～1,651 kg未満	13.2																																		
1,651 kg以上～1,761 kg未満	12.2																																		
1,761 kg以上～1,871 kg未満	11.1																																		
1,871 kg以上～1,991 kg未満	10.2																																		
1,991 kg以上～2,101 kg未満	9.4																																		
2,101 kg以上～2,271 kg未満	8.7																																		
2,271 kg以上～	7.4																																		

図表 8-8 低燃費かつ低排出ガス認定車の初度登録年度別台数(平成 17 年度末保有車)

自動車排出ガス規制等と動きと、低燃費かつ低排出ガス認定車の初度登録台数の推移とを比較すると、各年度において、それぞれの規制に適合した低燃費かつ低排出ガス認定車の初度登録台数が増加している状況がみられる。

(単位：台)

登録年度 区分	平成 13	14	15	16	17
☆ 燃費基準達成	1,116,393	780,822	357,358	155,573	72,738
☆☆ 燃費基準達成	551,552	620,497	165,834	24,726	20,911
☆☆☆ 燃費基準達成	134,146	1,019,257	1,563,977	258,630	46,015
新☆☆☆ 燃費基準達成	—	—	192,798	362,956	220,746
新☆☆☆ 燃費基準+5%達成	—	—	—	1,014,019	525,291
☆☆☆☆ 燃費基準達成	—	—	52,426	42,969	34,022
☆☆☆☆ 燃費基準+5%達成	—	—	—	652,651	1,522,803
合 計	1,802,091	2,420,576	2,332,393	2,511,524	2,442,526

- (注) 1 財団法人自動車検査登録情報協会の自動車保有車両数に関する統計データ(平成 18 年 3 月 31 日現在)に基づき当省が作成した。  
 2 本表は、平成 17 年度末時点において、道路運送車両法に基づき自動車登録ファイルに登録されている低燃費かつ低排出ガス認定車であるガソリン自動車の台数を、初度登録年度別並びに排出ガス性能及び燃費性能別に示したものである。  
 3 表中の網掛け部分は、自動車税及び自動車取得税の軽減措置の対象であることを示す。  
 4 表中の、☆印及び「燃費基準」の意味は、図表 8-7 と同じ。  
 5 表中の「—」は、当該区分に該当すると認定された車が存在しないことを示す。  
 6 表中の枠で囲った数値は、当該年度に最も多く初度登録された低燃費かつ低排出ガス認定車の台数を示す。

図表 8-9 主要 3 メーカーの延べ型式数及び低燃費かつ低排出ガス認定車の型式数の推移

各メーカーにおける型式認定車の延べ型式数に占める低燃費かつ低排出ガス認定車の型式数の割合は、平成 12 年 12 月末現在において、A は 15.0% (187 のうち 28)、B は 31.8% (85 のうち 27)、C は 3.4% (204 のうち 7) であったが、20 年 1 月末現在では、A が 77.2% (149 のうち 115)、B が 72.0% (82 のうち 59)、C が 69.7% (89 のうち 62) となっており、各社とも、製造している自動車の型式数の 7 割前後が低燃費かつ低排出ガス認定車となっている。

これらのメーカーでは、低燃費かつ低排出ガス認定車の認定制度及び税軽減措置について、「自動車開発のモチベーションになる」(B)、「各メーカーの開発努力を際立たせる効果がある」(C) という技術の蓄積、競争力の強化につながるとの意見があった。

一方、燃費性能の向上については、「平成 22 年燃費基準は、開発目標とはなかったが、これを早期に達成したのは、顧客の燃費に対する関心が高く、これに応えるために各社が競争したことによるのではないか」(A) という意見もあった。

(単位：型式数、%)

メーカー・型式数 時点	Aメーカー			Bメーカー			Cメーカー		
	延べ 型式数	低燃費 かつ低 排出ガ ス認定 車型式 数	比率	延べ 型式数	低燃費 かつ低 排出ガ ス認定 車型式 数	比率	延べ 型式数	低燃費 かつ低 排出ガ ス認定 車型式 数	比率
	a	b	b/a	a	b	b/a	a	b	b/a
平成 12 年 12 月末現在	187	28	15.0	85	27	31.8	204	7	3.4
13 年 12 月末現在	169	55	32.5	98	47	48.0	135	25	18.5
14 年 12 月末現在	175	85	48.6	92	60	65.2	84	36	42.9
16 年 1 月末現在	266	159	59.8	150	99	66.0	96	50	52.1
17 年 1 月末現在	174	107	61.5	101	60	59.4	109	59	54.1
18 年 1 月末現在	153	103	67.3	86	59	68.6	119	74	62.2
19 年 1 月末現在	160	114	71.3	81	63	77.8	91	52	57.1
20 年 1 月末現在	149	115	77.2	82	59	72.0	89	62	69.7

(注) 1 国土交通省が公表している「自動車燃費一覧」に基づき当省が作成した。

2 本表の型式数には、ハイブリッド自動車を含む。