

## 第1回プラグインハイブリッド車排出ガス・燃費測定方法策定検討会 議事概要

### 1. 日時

平成20年2月27日（水）15:00～17:05

### 2. 出席者

○委員：石谷委員（座長に選出）、近久委員、紙屋委員、広瀬委員、玉野委員、姉川委員、野田委員

○オブザーバー：日本自動車輸入組合

○事務局：（独）交通安全環境研究所

### 3. 議事概要

#### （1）検討会概要について

国土交通省より、検討会の目的、検討内容について説明を行った。概要は下の通り。

- ・プラグインハイブリッド車は、外部からの充電により電気走行の割合が増えるのがメリットであり、充電した電気がなくなると通常のハイブリッドに戻る。本検討会は、こうした特性を適正に評価できる排出ガス・燃費測定方法を検討するもの。
- ・検討の主なポイントは、外部から充電した電気エネルギーの反映方法、自動車ユーザーの使用実態の反映方法、ユーザーに分かりやすい性能表示方法。

#### （2）プラグインハイブリッド車の技術開発動向について

トヨタ自動車（株）より、プラグインハイブリッド車の技術開発動向について説明がなされた。

#### （3）プラグインハイブリッド車の排出ガス・燃費策定方法に関する課題について

##### ①自動車排出ガス・燃費測定方法及びハイブリッド車とプラグインハイブリッド車の違いについて

事務局より説明がなされた。委員からの主な指摘は次の通り。

- ・プラグインレンジ（バッテリーに蓄電した外部電力を活用して走行可能な距離）は長ければ長いほど良いが、実際問題としては、そこまで大きなバッテリーは必要ないし搭載できない。各ユーザーにとって、プラグインハイブリッド車にどのようなメリットがあるのか伝わるような情報提供の方法が必要。

##### ②海外のプラグインハイブリッド車試験法について

事務局より、欧州と米国におけるプラグインハイブリッド車試験法について説明がなさ

れた。委員からの主な指摘事項は次の通り。

- ・米国SAE規格では、プラグインハイブリッド車の電気消費量を33.44kWh/galでガソリン消費量に換算しているが、電気自動車と内燃機関自動車でエネルギー変換効率は大きく異なるため、注意が必要。

### ③検討課題について

事務局より、検討課題（プラグインレンジの定義、プラグイン走行時及びハイブリッド走行時の燃費・排出ガスの考え方、ユーザーの使用実態の反映方法、燃費等の表示方法）について説明がなされた。委員からの主な指摘事項は次の通り。

- ・他の内燃機関自動車と比較する指標の検討が必要
- ・ハイブリッド燃料消費率、プラグイン燃料消費率、プラグイン電力消費率、プラグインレンジの4つの数値を審査するのは基本であり必須。この情報が表示できれば、プラグイン都市内燃費（ハイブリッド燃費とプラグイン燃費を複合させた燃費）と年間目安消費電力量はいかようにも計算、表現できる。
- ・これらの値は、ユーザーの使い方によってかなり乖離があると思われる。ユーザーが自分で試算できるような基本情報が提供されればよいのではないかと。

### （4）その他

事務局より、参考として国際調和活動の概要について説明がなされた。続いて、今後のスケジュールについて説明がなされた。

全体について、指摘事項を踏まえ、事務局で検討を行うことでは承された。