

第2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9月10日（水）15:30~18:00

2. 出席者

○委員：石谷委員（座長）、近久委員、紙屋委員、広瀬委員、玉野委員、姉川委員、野田委員、佐々木委員

○オブザーバー：日本自動車輸入組合、（独）交通安全環境研究所 審査部

○事務局：（独）交通安全環境研究所

3. 議事概要

（1）委員及びオブザーバーの追加

慶応大学大学院システムデザイン・マネジメント研究科教授 佐々木正一氏が委員として、独立行政法人交通安全環境研究所審査部がオブザーバーとして参加することに対し、全員の承認が得られた。

（2）プラグインハイブリッド車試験法について

①検討会の概要について

国土交通省より説明を行った。

②プラグインハイブリッド車試験法の個別課題について

事務局より試験方法案の説明がなされた。概要は下の通り。

- ・プラグイン走行時（charge depleting mode）においても、制御方法の違いにより、エンジンが起動する場合がある。このため、プラグインレンジのうち、外部から充電した電力により行った仕事量相当部分を「等価EVレンジ」とする。
- ・ユーザーの使用実態については、一日の走行距離度数分布等系データに基づいて、プラグインの走行距離がのべ走行距離に占める割合（UF）を求め、これを用いてプラグイン燃費とハイブリッド燃費をコンバインさせる（「複合燃費」）ことにより燃費に反映させる。
- ・ハイブリッド燃費については、従来の試験法に従う。

これに対する主な質疑応答は次の通り。

○プラグインハイブリッド試験法に関するバックグラウンド及びプラグイン走行距離について

- ・ Charge depleting mode（プラグイン走行）における用語の整理をすべき。重要な点は、外部電力とガソリンのどちらで走っているかであり、モーターとエンジンのどちらであるかではない。

○移行サイクル（試験サイクルの途中でプラグイン走行からハイブリッド走行へと切り替わるサイクル）中の取り扱いについて

- ・ 走行モードがプラグイン走行（charge depleting mode）からハイブリッド走行（charge sustaining mode）に変わった（ Δ SOCが0になった）後、もう1度 charge depleting mode を行う等の特異な制御の場合は、個別に方法を検討する。
- ・ 検討内容の妥当性を、実車データで確認することが必要。
- ・ Charge sustaining mode に入った直後に暖機のためにエンジンを高回転で回す車両では、巡り合わせが悪いと、移行サイクルのCO₂排出量が定常状態の charge sustaining mode よりも多くなることに留意が必要。
- ・ プラグインハイブリッド車の cold 状態とは何か、の定義が必要。

○ユーザー使用実態の反映方法について

- ・ cold を含む charge depleting mode に、さらに cold を含む sustaining を足すことになり、cold スタートをダブルカウントしていることにならないか。
- ・ Charge sustaining mode の cold 分の重み付け係数は従来車と同じく 0.25 でよいか。
- ・ 0.25 に代わる数値を設定するのは困難。また、充電はユーザーの使い方に依存する部分がある。全く充電しない人を考慮した場合や他の車との比較を考えたときに、通常のハイブリッド燃費がほかのハイブリッド車と違う試験法で求めた値だと、比較の際に誤解を生む恐れもあるので、合わせたほうがよい。

○排出ガスについて

- ・ 排出ガスについても、ユーティリティーファクターを使ってはどうか。
- ・ 従来のHVと同じ方法をとるだけでは、EV走行によってエミッション低減できても、それが評価されない。
- ・ 排ガス値と燃費値について、燃費値はできる限りその車の一般使用状況の代表値に近いものを公正に表示しなければならない。対して、排ガス値はその車が一般使用状況によって一番悪いガスを出したときでも基準値を超えないことを保証しないといけない。
- ・ 電気自動車も同様であるが、今後、バッテリー劣化の影響を調査する必要がある。

○エアコンの影響、プラグインの電費、燃費・排ガス試験法（案）及び表示について

- ・ ユーザーの立場に立った、混乱のないような表示方法を工夫することが必要。情報量が多いことは、必ずしも正確な情報を与えることにはならない。例えば、車両同士を比較す

るために特に必要な情報を第一優先で大きく表記して、あとは小さく表記するなど、メリハリを付けた表示がいいのではないかと。

- ・メリハリのつけかたが各社でバラバラになると混乱をもたらす。各社にお任せというよりは、ある程度国土交通省で示す必要がある。

(4) 海外のプラグインハイブリッド車試験法について
事務局より説明がなされた。