

## 第3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11月5日（水）15：30～17：30

### 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）プラグインハイブリッド車試験法について

事務局より、第2回検討会までで了承された事項及び、1.用語について 2. PHEVにおける“cold サイクル”の定義 3. 按分計算における cold サイクルの取り扱いについて 4. 複合サイクルにおける cold サイクルの影響について 5. UF 算出の根拠となるデータについて 6. 排出ガス試験法について 7. バッテリー劣化の影響について、説明がなされた。主な内容、質疑応答は次の通り。

#### ○第2回までで了承された事項

- ・ 等価 EV レンジ、CD (Charge Depleting) レンジをユーザーに開示する。
- ・ 等価 EV レンジ、移行サイクル中の CD 走行割合算出に、CO2 排出量按分の手法を用いる。
- ・ CD 燃費は、CD レンジをそのレンジ内での燃料消費量で割った値とする。
- ・ CS (Charge Sustaining) 燃費については、従来 HEV 車と同じ手法を用いる。
- ・ 複合燃費へのユーザー使用実態の反映はUFによる合算とする。
- ・ 電費（[km/kWh]）は、等価EVレンジを総充電電力量で除した物とする。
- ・ ユーザーに注意喚起するため、エアコンの使用影響を表示する。
- ・ CS 燃費、CD 燃費、複合燃費、電費、CD レンジ、等価 EV レンジ、一充電消費電力量の7項目をユーザーに開示する（最初の4項目は重要項目）。開示方法は、ユーザーの混乱を招かないようメリハリを付けて表示する。
- ・ ユーザー燃費、年間目安電気料金、一充電目安電気料金をユーザー個別に提供できるようにする。

#### ○用語について

- ・専門用語「CD」「CS」について、一般の方にわかりやすい表記にすべきであるが、不正確な言葉にならないよう注意が必要。

#### ○按分計算における cold サイクルの取り扱いについて

- ・オーバーシュートさせてチャージングする制御をしているような場合は、個別に申告してもらおう。移行サイクルの定義により、CD の燃費、ガスが非常に悪くなることになり、ある程度カバーできる。

#### ○複合燃費に対する cold サイクルの影響について

##### 【質疑応答】

- ・従来車、オール・エレクトリック（AER）、blended それぞれで、影響度合いはどうしても同一にはならない。
- ・AER で制御するタイプの場合は、暖機影響は軽く評価される。しかし、blended の場合は暖機運転が CD と CS の両方に乗ってくるので、blended で距離が短いと不利になる可能性はある。従来車と比べて割合が重めにかかってくる可能性はある。
- ・燃費への影響度の差は数パーセントであり、問題ないのではないか。

#### ○UF 算出の根拠となるデータについて

- ・UF の考え方は、総走行距離に対して一人一人がある距離以下を走る走行距離のトータル値であり、SAE の考え方を踏襲している。
- ・一日走行距離の統計だけでなく、トリップ当たりの平均も必要ではないか。
- ・UF は社会的な意味を持つデータであるが、短距離を走行している個人ユーザーにとっては印象が違うはず。
- ・そのために、販売店が「あなたならどうです」と言えたり、ユーザーが自分で計算できたりする程度の情報（複合燃費だけでなくプラグイン燃費、ハイブリッド燃費、プラグインレンジ等）を提供することが必要。
- ・複合燃費というのは車の代表値である。ただしプラグインの場合、各ユーザーの使い方によって非常に大きなばらつきを持つ。そのばらつきの中で自分がどこにいるか。平均すれば複合燃費になるが、ばらつきが大きいので自分はどこかを知るために、ユーザー燃費が算出できるようにしたい。
- ・UF は、単に自動車間の性能を比較するにあたり、一言で「日本中全部この車だったらこんなものです」という意味合い。実際に使う人はもっと都合のいいところで使っている。そんなに毎日 1000km も走る人もいない。

#### ○排出ガス試験法について

- ・プラグインハイブリッド車について任意の充電レベルからスタートした時の排出ガス

値が規制値を満たしていることを求めるのであって、すべての車についてどんな条件においても規制値を満たすことを求めるように拡大解釈するものではない。

○バッテリー劣化の影響について

- ・リチウム電池は比較的、昔の場合に比べれば劣化の影響は少ない。バッテリー劣化の議論は、どちらかというと商品性の話に近い。
- ・現在は電気自動車の航続距離についてもバッテリー劣化の影響は考慮していないが、今後、プラグインハイブリッド車、電気自動車ともに検討が必要。
- ・エアコンの使用影響の注意書きについて、具体的な書きぶりは今後事務的に検討する。