

## 「中間取りまとめ(案)」に対する意見の概要とそれに対する考え方(案)

- 平成 23 年 8 月 19 日から 35 日間、本小委員会「中間取りまとめ(案)」に対するパブリックコメントを募集したところ、17 名・団体から計 42 件の意見の提出があった。
- 項目別に、提出された意見の概要及びそれに対する考え方を以下のように取りまとめた。

番号	項目	意見件数	意見概要	考え方
1	1. 対象となる範囲	3 件	今回の燃費基準の対象範囲は、型式指定自動車とされているが、CO2削減や災害時対応における燃料分散化の観点から、ガソリン車からLPガスへ燃料転換の構造変更申請を行う車両も新車・使用過程車のいずれも増加していることから、このような車両についても対象とすべき。	燃費規制は、製造事業者等に対する規制であり、その責任の及ぶ範囲として、新たに製造・出荷される車両を対象としているものであり、改造事業者や中古車販売事業者に対して燃費基準や燃費表示を求めるのは、過剰な規制であると考えている。
2			自動車販売において、中古車市場は大きな割合を占めており、この販売ルートにおいてもユーザーの省エネ意識の啓発が必要であることから、中古車についても表示・遵守事項の対象とすべき。	
3			今回の燃費基準の対象範囲から貨物自動車が除外されているが、貨物自動車についても燃費基準の強化を早急に実施すべき。	
4	2. (2)エネルギー消費効率(燃費)の測定方法 《CO2 排出量規制》	3 件	燃費向上という視点だけに留まることなく、水素やCNGなど低炭素燃料へのシフトを誘導するため、自動車の主なエネルギー源である炭化水素系燃料は、熱量当たりのCO2排出量が燃料種によって異なることを考慮し、燃費(km/L)や燃料消費効率(L/km)だけでなく、CO2排出量削減に直結する別の指標(例えばg-CO2/km等)も採用すべき。	我が国においては、燃費値(km/L)は消費者に深く浸透していることから、引き続き燃費値による規制を実施することが適当であるとする。 現在、我が国の自動車の燃費規制は、エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づき、自動車製造事業者及び輸入事業者に対し、エネルギー消費効率を改善することを求めている

番号	項目	意見件数	意見概要	考え方
5			従来の重量区分別の目標設定に比べ、大型化の流れを抑制し自動車市場全体の燃費向上につながるCAFE方式を採用したことは評価できる。一方、温暖化対策の観点から見れば、燃費基準値(km/L)に加え、CO2排出基準値(g/km)を併せて用いるべき。また、今回設定される基準と、温室効果ガス排出量削減目標との整合がとられるべき。	が、これにより燃料消費量が抑制されることで、実質的にCO2排出量削減も求めるものである。 なお、国土交通省のホームページ「自動車燃費一覧」において、燃費値と合わせてCO2排出量も公表されており、引き続き消費者に適切な情報提供を図ることが、地球温暖化防止に関する意識を醸成する観点から、重要であると考えている。
6			「エネルギーの使用の合理化に関する法律」の主旨に鑑みれば、エネルギー消費効率に燃費(km/L)を採用することは合理的であるが、同時に温暖化対策としての観点も重要であるため、CO2排出量も追加又は表示事項として追加すべき。	
7	《熱効率の表示》	1件	現在の燃費表示(km/L)は分かりやすいが、運転技術による影響を受けるため、運転技術による影響を受けないものとして、一定負荷下での効率についても併せて表示し、そもそもの熱効率の低さを公表することにより、今後の効率改善を促進すべき。	本制度では、製造事業者等に対し、自動車の燃費値を表示させ、消費者が燃費性能の高い自動車を選択することを促すことで、燃費改善を図っている。 消費者が自動車を選択する際には、内燃機関の熱効率よりも、車両全体としてのエネルギー効率を指標とすることが一般的であり、その単位としては燃費値(km/L)が最も社会に浸透していることから、引き続き燃費値(km/L)を表示することが適切であるとする。
8	《カーエアコンの影響を考慮した燃費測定》	3件	米国連邦政府の試験結果によれば、自動車の燃費に対するエアコンの負荷は18%とされており、無視することが出来ないため、エアコン使用時の燃費測定を行うべき。 又は、エアコンによる負荷を点数等で標準化し、燃費基準の策定において考慮すべき。	カーエアコンについては、ユーザーの嗜好や地域環境の違いにより使用状況が大きく異なることから、代表的な使用条件を設定することが困難であること等の課題が多く、現時点では、公平な評価方法が確立されていないため、燃費基準に反映させることは困難である。 一方で、エンジン効率の向上や電気自動車等の普及に伴い、相対的にカーエアコンの燃費への影響割合が高くなること、航続距離への影響も発生すること等から、カーエアコンの高効率化や燃費への影響に関する情報を適切に提供する必要があると認識している。
9			今回の中間とりまとめ(案)においては、現状の燃費基準と同様、カーエアコンを始めとする電装品の燃費への影響を考慮していないが、これらの電装品は自動車にとって必要不可欠な標準装備となっていることから、電装品を稼働させた状態で測定したJC08モード燃費値を元に燃費目標値を設定すべき。	このため、カーエアコンの燃費への影響について、その評価手法も含め、適切な情報提供のあり方を、製造事業者等が政府と連携しながら検討を行うことを提言している。
10			カタログ燃費値と実燃費との乖離が大きく、実燃費に近い状況で得られる燃費値を表記する必要があるが、実燃費に占めるエアコンのエネルギー消費割合が大きいことから、エアコンを含めた燃費値で規制する、又は、エアコンを含めた燃費値を参考値として表示させる必要がある。	

番号	項目	意見件数	意見概要	考え方
11	《走行モード》	2件	欧米で用いられている試験走行モードは、国内で用いられているJC08モードと比較して平均車速が高いため、国際調和試験方法のWLTPを導入した場合には、欧米の試験走行モードとの調和により平均車速が上昇し、現在の燃費目標値のままでは燃費基準に適合しやすくなると予想される。このため、WLTPを導入する際には、JC08による燃費目標値より厳しい数値の設定に変更することや、国内の平均車速が低い実態において車両性能の悪化を招くことが無いように適切な措置を取るべき。	自動車の燃費基準については、各国の実際の走行状態を反映した試験法により規制する必要があることから、現在は各国で試験法を定めているが、基準調和の一環として、乗用車の排ガス・燃費国際調和試験方法(WLTP)の策定に向けて、国連の専門家会議で検討が行われている。WLTPの策定に当たっては、各国の走行実態データを元に、走行モードを作成することとなっており、日本の走行データも反映されることになる。 WLTPが成立した際には、燃費基準の測定方法として活用することについて改めて検討することが望ましいとしているが、その際には、モードの違いによる燃費測定値への影響等についても考慮すべきであると考えている。
12			JC08モードは、コールドモードの取り込みにより、10・15モードに比べれば実態に近い測定方法といえるが、依然として実燃費との乖離は大きい。走行距離が短く、街乗りの多い日本の実情に即した測定方法の検討が必要である。	JC08モードは我が国の走行実態をもとに策定されたモードであり、日本の実情に近い走行モードである。一方で、自動車の燃費は、気象条件や渋滞等の使用環境や、加減速の程度、エアコン使用等の運転方法に応じて異なるため、カタログ燃費値と実走行燃費値との間で一定の乖離が不可避免的に生じるものである。もちろんこのような乖離をできるだけ小さくすることは重要であり、今後とも、燃費値のよりよい測定方法、公表方法の検討を続けていくことが望ましいと考えている。
13	2.(4)燃費基準値と基準方式 《熱量換算》	2件	ディーゼル乗用自動車、LPガス乗用自動車及び電気自動車の燃費をエネルギー換算(発熱量換算)で行っているが、CO2の削減が目的であることから、CO2排出原単位で換算すべき。	本検討では、ディーゼル乗用自動車、LPガス乗用自動車及び電気自動車については、それぞれの燃料種の違いを考慮し、ガソリン乗用自動車相当に換算し、評価を行うこととしている。その際、CO2排出量よりも燃料消費量の方が消費者に浸透していることから、エネルギー換算(発熱量換算)を行っており、適当な措置と考えている。
14			LPガス乗用自動車の取扱について、ガソリン乗用自動車と同等の基準とするために「発熱量換算(エネルギー換算)」により評価を行うとなっているが、0.78で除する根拠を示すべき。	2010年度LPガス乗用自動車燃費基準の策定時には、ガソリンとLPガスの低位発熱量による比較から換算を行った。今般、2020年度燃費基準の策定に当たり、LPガスの大きな物性の変化はないことから、LPガスの低位発熱量については、2010年度LPガス基準策定時と同様、25.8MJ/Lとし、ガソリンの低位発熱量32.9MJ/L(電気自動車等の発熱量換算と同じ。)との比により、換算値は「0.78」を使用することとしたものである。

番号	項目	意見件数	意見概要	考え方
15	《CAFE方式》	5件	CAFE方式の採用は、全車種での省エネ化が推進されるため賛成である。	中間とりまとめ案において述べたとおり、CAFE方式を採用することにより、製造事業者等がそれぞれの技術的な特質に応じた選択と集中を柔軟に行うことで、全体として高い省エネ効果が得られることを期待している。
16			日本の2020年基準におけるCAFE方式の採用を支持する。	
17			重い車ほど目標が甘い車両重量区分毎の燃費目標値の設定は、環境対応という時代の要求に逆行しており、かつ、算出方法が複雑である。欧州のように、加重平均のみでの目標を設定すべき。	<p>欧州においても、各メーカーの平均重量に合わせたCO2排出量基準値が設定されており、我が国においても、同様に重量に応じた基準値となっている。</p> <p>なお、消費者には多種多様な車格の自動車に対するニーズが存在し、自動車の種類によって採用可能な技術に差があることから、様々な種類の自動車で燃費改善に向けた努力を促すため、車両重量に応じた燃費目標値を設定することが適切であると考えます。</p> <p>また、車両重量区分毎の燃費目標値の設定は、企業の燃費基準の達成評価のみならず、個々の車両の燃費性能を評価する上で消費者にとって有用な情報を提供できることから、望ましいと考えている。</p>
18			<p>今回の中間とりまとめ(案)で採用されたCAFE方式は、車両が重く燃費の絶対値が劣る自動車を大量に出荷する製造事業者のCAFE基準値が、車両が軽く燃費の絶対値が優れる自動車を大量に出荷する製造事業者のCAFE基準値に対して甘い数値となってしまう、あらゆる車両の燃費改善に対して確実に有効な軽量化技術が活用されない燃費基準方式となってしまうことから、全社共通のCAFE基準値を設定すべき。</p> <p>また、米国で採用されている方式についても、上記の方策よりもCO2排出削減効果は劣るものの、燃費目標値を段階的に定めるのではなく直線的に変化する方法を採用し、重量区分毎からフットプリントに変更することにより、製造事業者が車両の重量を増加させ、より重量区分の重い区分に移行することで、CAFE基準値が甘い数値になることを防ぐ効果があるほか、自動車を小型化することなく軽量化することによって燃費基準を達成する方策を採用しやすくなる利点があると考えられる。</p>	<p>消費者には多種多様な車格の自動車に対するニーズが存在し、自動車の種類によって採用可能な技術に差があることから、様々な種類の自動車で燃費改善に向けた努力を促すため、車両重量に応じた燃費目標値を設定することが適切であると考えます。</p> <p>この際、各重量区分毎の燃費目標値は、それぞれの区分における燃費改善技術の導入可能性等を考慮して設定しているものであり、特定の区分の車両を多く出荷することが、燃費基準の達成に有利に作用することにはならないと考えている。逆に、重量区分によらない一律な基準値を設定した場合、重量の大きい車の導入が相対的に困難となるため、需給のミスマッチが生じ、最終的には消費者が必要とする車両の提供を受けられないという不利益に繋がる懸念がある。</p> <p>なお、中間とりまとめ案においては、重量の大きい自動車について、例えば高級・高度な軽量化材料の積極的な導入など、技術的に対応可能な範囲において検討を行った上で、平均重量の区分から段階的に追加向上を求めている。その結果、製造事業者が車両重量を増加させ、より重量の重い区分に移行することで、CAFE基準値が甘い数値となることを抑止する効果もあると考えている。</p>
19	重量区分毎に燃費目標値を設定する方式は、製造事業者等の車両の軽量化努力を評価することができないため、米国のフットプリント方式のような車両の大きさに応じて燃費目標値を設定すべき。			

番号	項目	意見件数	意見概要	考え方
				また、米国で採用されているフットプリント方式については、フットプリント(車両投影面積)が同じであれば、車両の高さが異なっても同一の基準値となるといった課題もあり、一概に利点があるとは言えないと考える。
20	《HV普及率》	3件	ハイブリッド自動車の予想普及率を、経済産業省が2010年4月に取りまとめた「次世代自動車戦略2010」の「民間努力ケース」よりも高く設定していること、平均重量区分から段階的に追加の燃費向上(最重量区分で10%向上)を求めていること等から、今回の燃費基準値(案)は、それぞれの重量区分にわたって幅広いラインナップ(例えば軽自動車)を持たない輸入事業者にとって厳しい規制となっている。	<p>ハイブリッド自動車比率は、現在の普及実績、今後10年間という期間、消費者の受容性等を考慮して検討したものである。また、重量側に対する傾斜については、CAFE方式の導入も踏まえつつ、重量の重い車に相対的に導入しやすい高級・高度な軽量化材料の積極的な導入等により、技術的に対応可能な範囲を検討したものである。</p> <p>このように、両者はそれぞれの考え方により設定したものであり、特定の製造事業者等に対して有利、不利を設定しているものではない。</p> <p>なお、区分別燃費目標値を設定する上で前提としたハイブリッド自動車比率については、各社あるいは市場全体において要求されるものではなく最終的に各製造事業者等は各々の経営戦略、技術戦略に応じて燃費基準を達成すれば良いこととしている。</p>
21			ハイブリッド自動車の普及率を18%と想定しているが、製造事業者に次世代自動車開発のインセンティブを与えるよう、より高い数値とすべき。	<p>燃費基準の策定に当たっては、今後普及が期待される燃費向上技術の進展・普及見通しについて適切に評価した上で、可能な限り高い基準となるよう、これらの技術を反映させることが必要であることから、基準は製造事業者が最大限の努力をした場合に自らの責任で到達できる水準としている。</p> <p>なお、次世代自動車の普及促進を図ることは重要であることから、各種インセンティブ措置も講じるべきであると考えている。</p>
22			日本はHV先進国であるにも関わらず、2020年におけるHV普及率を18%とするのは、EUや米国に比べて保守的であり、25%以上が妥当ではないか。	
23	《重量の重い自動車に一層の燃費改善を促す手法の導入》	2件	今回の燃費基準(案)に、重量の重い自動車に一層の燃費改善を促す手法を導入することは、全体での省エネを図る観点から望ましい。しかし、EUや韓国と比較すると不十分であり、規制の傾きをより一層水平化すべき。	<p>重量の重い自動車に一層の燃費改善を促す手法については、装備品付加等の重量化による燃費改善の懸念や軽量化努力の評価が不十分となったといった課題に対応するため、CAFE方式と併せて導入したものである。しかしながら、技術的に対応が困難な水準を求めた場合、結果として軽量化ではなく小型化が進む等の消費者ニーズとのミスマッチが生じうるため、導入にあたって配慮したものである。</p> <p>本検討においては、重量の大きい自動車について、例えば高級・高度な軽量化材料の積極的な導入など、技術的に対応</p>

番号	項目	意見件数	意見概要	考え方
				可能な範囲において検討を行った上で、平均重量の区分から段階的に追加向上を求め、最重量区分で10%向上する水準としている。
24			車両構成の小型化が進むことは必ずしも消費者ニーズとのミスマッチとは言えず、実際に小型化シフトは進んでいることから、その流れを阻むべきではない。	近年、実際に車両構成の小型化が進んでおり、今回の燃費基準においてそれを阻害するものではない。ただし、規制によって供給側に、技術的に対応が困難な水準を求めることにより、消費者のニーズを超えた小型化を市場に要求することは適切ではないとの考えによるものである
25	≪海外基準との比較≫	2件	本中間とりまとめ(案)における燃費基準の規制強度が、米国及び欧州の規制と比較して、どの程度強度が高いものなのか、また、我が国のCO2排出削減目標に対して十分な強度であるのか。	自動車の車種構成や走行実態は国・地域によって異なる。このため、各国においてそれぞれの市場の実態を踏まえた最適な燃費基準を策定しているものである。具体的には、燃費試験法が異なるほか、欧州・米国等では最適ギアシフト表示装置やタイヤ空気圧警報装置等の燃費値に反映されない技術を採用した場合の柔軟化措置が燃費規制に組み込まれている。
26			今回の燃費基準(案)は、米国及び欧州において発表されている燃費基準(案)よりも緩いのではないか。	このような実態から、各国の燃費基準を一概に比較することは難しいが、一定の前提により分析をすれば、今回の燃費基準案は世界的に最高レベルの水準にあると考えている。 また、CO2削減については、新車燃費の改善のみで実現するものではなく、次世代自動車の加速的普及、エコドライブの推進、交通流の改善など様々な取組を総合的に進めて行くことが必要と考えている。
27	2. (5)電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車の取扱い	5件	自動車のエネルギー消費効率(燃費)に関する基準の策定という本来の主旨を鑑みれば、電気自動車の消費電力量は一次エネルギーに換算して評価しなければ、ディーゼル乗用自動車やLPガス乗用自動車と同等の評価方法とはならないため、 $3.6 \text{ MJ/kWh} \div 32.9 \text{ MJ/L} \div \alpha \text{ (L/kWh)}$ $\alpha$ : ガソリンエンジンで発電する際の効率とすべき。	電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車については、現時点で車種、販売数が少なく、基準値を策定するほどの技術的情報も不十分であるため、現時点では規制対象外とするが、製造事業者等の電気自動車等の導入への取組を評価するため、一定の条件の下、ガソリン乗用自動車等の基準達成判断において配慮することとしたものである。
28			EV・PHVの取扱いについては、現在の普及率を考慮すると当面は妥当と評価するが、将来的にはWTWで評価すべき。	その際、①ディーゼル乗用自動車やLPガス乗用自動車も発熱量換算としていること、②ガソリン乗用自動車等の評価についても、一次エネルギーまで遡った評価をしていないこと、等から、電気自動車等についても、発熱量換算を使用することとしている。
29			経済産業省、国土交通省及び各地方自治体においては、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車を含めた次世代自動車の普及施策を進めているが、個々の次世代自動車の省エ	なお、発電効率の改善は自動車メーカーの努力の及ばない範囲であり、製造事業者等への規制が目的である燃費基準に

番号	項目	意見件数	意見概要	考え方
30			<p>エネルギー性を評価する法制度が現時点では存在しない状態であるため、普及施策を進めるうえで、どの次世代自動車をどのように活用を図っていくべきかなどの具体的な施策検討に支障を来している。</p> <p>電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、エネルギーの使用の合理化に関する法律の規制対象となる特定機器への指定及び基準値の策定を行う時期を明記すべき。</p>	<p>おいては、当面、一次エネルギー部分の効率の改善を評価に含めないことが適切であると考ええる。</p> <p>また、中間とりまとめ案で述べているとおり、今後、電気自動車等の普及が拡大し、技術開発や普及の見込み等の情報が十分に得られる環境が整った時点で、電気自動車等を特定機器に指定することも含め、検討するべきと考えている。</p>
			<p>電気自動車やプラグインハイブリッド自動車をCAFE基準値の達成評価に組み込むことは評価できるものの、製造事業者による技術開発・販売を促進するため、数年以内に特定機器に指定すべき。</p>	
31			<p>2020年基準達成判断に際し、EV・PHEVを含まないガソリン車等の自動車メーカー・インポーターのCAFE値がCAFE基準値の90%以上を達成することを求められることはフューエル・ニュートラルの考え方に反し、メーカー・インポーターが次世代自動車を導入することを妨げかねないため、この要件は削除すべき。</p>	<p>電気自動車・プラグインハイブリッド自動車等の次世代自動車については、我が国としても積極的な普及を図るべきと考える。一方、2020年時点では、まだまだ市場の太宗は通常の内燃機関車であることが予想される。このため、省エネ・環境対応を進めるためには、製造事業者等が引き続き内燃機関車の開発努力を続ける必要がある。このような観点から、電気自動車等に一定のインセンティブを与えつつ、内燃機関車の開発努力も継続されるような仕組みとして、CAFE基準の90%以上のラインを設定したものであり、適切なものと考えている。</p>
32	2. (6)表示事項	3件	<p>消費者に対して燃費に関する正確な情報を提供するため、燃費表示の際に使用燃料も併せて記載すべき。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、表示事項として、燃料の種類を明記するよう修正する。</p> <p>【修正箇所】 最終取りまとめ(案)本文 P5、2. (6)表示事項①及び別添7(P27)、1. (1)表示事項について 「ル 使用する燃料の種類」</p> <p>最終とりまとめ(案)本文 P28、1. (3)その他 「現行の表示制度では、自動車ユーザーに燃費性能の優れた自動車を購入してもらうため、上記(1)の事項をそれぞれの自動車のカタログに表示することとしている。このカタログに表示される燃費値は、定められた同一の走行条件下で測定されたものであり、消費者が自動車を選択する際に、燃費性能を比較評価することを可能とするものである。また、近</p>

番号	項目	意見件数	意見概要	考え方
				<p>年、ディーゼル乗用自動車の車種が増加してきたことから、消費者に対して燃費に関する正確な情報を提供するため、燃費表示の際に使用する燃料の種類についても、併せて記載することを求めることとした。</p> <p>加えて、このような燃費値の情報が、消費者の燃費性能に関する関心を高めることも期待される。そのため、車体に対する燃費性能を表すステッカーの貼付、広告宣伝活動における燃費値の周知など、カタログへの表示のみならず、様々な形で情報提供に努めるべきである。」</p>
33			<p>エネルギー効率の表示方法について燃費(km/L)で表示することになっているが、LPガス自動車については、発熱量換算により「除した数値」だけでなく、実際の燃費測定値も同時に表記すべき。</p>	<p>ディーゼル乗用自動車及びLPガス乗用自動車の燃費値の発熱量換算は、あくまでも燃費基準の達成評価の際に用いるものであり、燃費値をカタログ等に記載する際には、換算前の実際の燃費測定値を用いることとしている。</p> <p>なお、燃料の違いによる燃費値の違いを明確にするため、燃料の種類についても表示事項として追加することとする。</p>
34			<p>アイドリングストップ技術は車両の燃費値向上効果に大きく寄与することから特に重要である。しかしながら、燃費測定時と実走行時のアイドリングストップ実施率が大きく乖離しており、特に夏季のエアコン使用時には、実質的にアイドリングストップしていない状況である。アイドリングストップ技術は、特に都市におけるCO2削減に大きなポテンシャルがあることから、実走行時のアイドリングストップ作動率を向上させる必要がある。このため、まずはアイドリングストップ技術を搭載した車両については、アイドリングストップ実施率を表示すべきである。</p>	<p>自動車の燃費は、気象条件や渋滞等の使用環境や、加減速の程度、エアコン使用等の運転方法に応じて異なることから、車種間で燃費値を比較するため、共通の試験モードを定めて燃費測定を行っている。その試験モードは、実走行データをもとに作成していることから、アイドリングストップ機能についても、機能搭載車にはその機能が反映されるような燃費測定方法となっている。</p>
35	3. 省エネルギーに向けた提言等 (1) 政府の取り組み	2 件	<p>輸入車の燃費性能は、先進的な技術を積極的に投入することで継続的な改善を進めてきているが、国内業界平均よりも低い平均燃費にとどまっている。これは、輸入車の燃費性能が劣るということではなく、燃費基準において想定されているポートフォリオ(車種構成)と輸入車が展開する車種のずれから生じているものである。</p> <p>燃費基準で想定された車種構成に対して、輸入車は展開する主力商品が大きく異なっており、一般的に輸入車メーカーは、日本での販売台数が少ないため、車種を限定して販売する傾向にある。具体的には、顧客ニーズを考慮して、安全装備が充実したセダンやステーションワゴン、クーペやスポーツモデルに</p>	<p>エネルギーの使用の合理化に関する法律では、国は目標基準値を達成できなかった企業に対し、勧告、公表、命令、罰金という措置をとることができる。一方、未達成だからといって、直ちにこれらの措置を取るのではなく、目標に至らなかった理由、目標基準値達成のために講ずる措置等に係る報告書の提出を求め、製造事業者等の要請に基づいて面談等を行った上で、総合的に判断することとしている。</p> <p>この際、製造事業者等の省エネルギーの努力や排出ガス規制対策への取組その他の事情を勘案するとともに、これらの活動が燃費基準値の達成に向けた活動と整合的に進められるよう配慮すべきと提言しており、ご指摘のような論点について、考</p>

番号	項目	意見件数	意見概要	考え方
			<p>重点をおいて販売している。国産車では今や主力モデルに成長したワンボックスも、輸入車の場合には日本での販売台数が少なく、車種が偏在する結果を導くことになっている。</p> <p>さらに、メーカー・インポーターに対し多種多様な車種ポートフォリオを求めることを前提とするこの燃費基準値の達成においては、輸入車は厳しい立場にあると言わざるを得ない。</p> <p>このようなケースに対応するため、こういった特定の車種に偏在する企業に対しては、その同種の車両の中で図られるべき燃費改善が他のメーカー・インポーターと比較して適切に行われているか否かを評価して頂きたい。</p>	<p>慮すべきか否かも含め、個々のケースごとに行政が適切に判断すべきと考えている。</p>
36			<p>温暖化対策として重要な自動車の単体対策を確実に推進するには、次世代自動車の普及拡大が欠かせない。政府の取組として、次世代自動車の普及を後押しすることを明記すべき。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、政府の取組として、次世代自動車の普及に係る記載を追記することとする。</p> <p>【修正箇所】 最終取りまとめ(案)本文 P6、3. (1)政府の取組① 「次世代自動車及び燃費性能の優れた自動車の適切な普及を図る観点から、自動車ユーザーの理解及び製造事業者等の燃費改善への取組が促進されるよう、政策的支援及び普及啓発等に努めること。」</p>
37	その他(罰則)	1件	<p>我が国の燃費規制の罰則は、米国及び欧州の燃費規制と比較して明らかに甘く、規制の実効性を担保する違反行為への抑止力が十分ではないことから、燃費基準値未達成の台数に応じて罰金を科す等、罰則を強化すべき。</p>	<p>我が国の自動車の平均燃費は、燃費規制の導入等の効果により、着実に向上しており、世界的にトップレベルの水準を維持している。このことから、製造事業者等においては、燃費規制に対する適切な取組が行われており、現状の罰則規定であっても、十分な実効性を担保できていると考えている。</p>
38	その他(ディーゼル乗用自動車)	1件	<p>日本でのディーゼル乗用自動車の排出ガス基準に加え、その受容性の低さから、クリーンディーゼル自動車の普及が阻害されており、クリーンディーゼル技術を得意とする輸入事業者にとって不利になっている。</p>	<p>我が国の燃費基準は我が国の自動車市場で生産・販売する製造事業者等に等しくかかるものであり、特定の製造事業者等に対して有利、不利を設定しているものではない。</p> <p>なお、クリーンディーゼル自動車は次世代自動車に位置付けられており、我が国においても、今後の普及拡大が求められる。政府においても、現在、補助制度及び減税措置等の支援策を講じているところであるが、今後も積極的な取組を期待する。</p>

番号	項目	意見件数	意見概要	考え方
39	その他(MT車)	1件	<p>MT車は、運転者が走行状況に合わせて経験や技能を元に効率的に変速可能であり、経済的な運転が可能である。また、MT車であれば、高齢者のアクセルとブレーキの踏み間違いによる暴走事故も防ぐことが出来る。</p> <p>今回の新燃費基準により、製造事業者がMT車の生産・販売を取りやめ、本来MT車を希望する運転者が、やむを得ずAT車を選択するということがないよう、製造事業者への提言、MT車への燃費基準、環境基準への柔軟な対応をお願いしたい。</p>	<p>本検討では、各種燃費改善技術について、それぞれの燃費改善率と将来(2020年度)における普及率を技術的観点から評価し、基準値を設定しているが、燃費基準の達成に向けてどのような技術を採用するかは製造事業者等の裁量に委ねられており、特定の技術の採用を強制し、あるいは排除する制度とはなっていない。</p> <p>なお、一般的に、MTの導入により燃費は改善する方向となり、製造事業者等が燃費基準を達成する上で有利となることから、指摘のような問題には繋がらないと考える。</p>
40	その他(ブレーキ)	1件	<p>燃費の向上のため、車検時に測定するブレーキの左右の制動力差の基準値を、より厳しい値へと改正すべき。</p>	<p>いただいたご意見は、今回の意見募集対象の趣旨とは異なるため、回答は控えさせていただきます。</p>
41	その他(税制)	2件	<p>暫定税率への消費税の二重課税や暫定税率を廃止すべき。また、トラックの重量税をもっとあげるべき。</p>	<p>いただいたご意見は、今回の意見募集対象の趣旨とは異なるため、回答は控えさせていただきます。</p>
42		<p>重く大きな車ほど「非」省エネルギー車であることを示すため、自動車税を現在の排気量ベースから重量又はサイズベースへと変更すべき。</p>		