

「総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会  
省エネルギー小委員会自動車判断基準ワーキンググループ」  
「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費基準小委員会」  
合同会議（第2回）

平成29年3月22日

○丸田環境政策課次世代自動車推進官　それでは、定刻になりましたので、ただいまから経済産業省の総合資源エネルギー調査会省エネルギー・新エネルギー分科会省エネルギー小委員会自動車判断基準ワーキンググループと、それから国土交通省の交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動車燃費基準小委員会の合同会議、第2回を開催させていただきます。

私は、本日事務局を務めさせていただきます国土交通省自動車局環境政策課の丸田でございます。よろしくお願いいたします。

本日の委員の皆様の出席状況ですが、竹岡委員、松村委員はご欠席となります。また、青山委員は、所用のため遅れての出席となります。

なお、事前にプレスで発表させていただきましたとおり、報道関係者の皆様におかれましては、冒頭の頭撮りのみとさせていただきますので、これ以降の撮影はご遠慮ください。よろしくお願いいたします。

それでは着席させていただきます。

それでは、まず初めにお手元の資料を確認させていただきます。

今回は、政府全体で進めておりますペーパーレス化に基づきまして、本合同会議でもペーパーレスを導入しております。メインテーブルの皆様には iPad を配付しております。iPad を開いていただきまして、資料1が開けるかどうかご確認いただけますでしょうか。動作に不具合がある場合は、会議の途中でも結構ですので、事務局までお知らせ願います。よろしいでしょうか。

順番に資料を確認させていただきますと、資料1としまして、「走行環境に応じた燃費表示の導入について」という資料をつけております。それから資料2としまして、「とりまとめ（燃費表示方法）（案）」をつけております。それから参考資料1としまして、リーフレットの案をつけております。それから参考資料2としまして、「今後の審議の進め方につい

て」、それから参考資料3としまして、竹岡委員ご提出の資料をつけさせていただいております。また、ご参考ということで、前回（第1回）の会議で燃費表示を審議いただいたときの議事録をつけさせていただいております。審議の途中で、前回の会議ではどういう議論であったか、ご確認が必要な場合に見ていただければと思っております

それから、委員の皆様には、本日、自動車工業会で作成していただいたカタログのサンプル、A3判の資料を一枚つけさせていただいております。こちらの資料は、個社の情報が含まれておりますので机上配付のみとさせていただきます、会議が終了後、回収させていただきます。

不足等ございますでしょうか。

よろしければ、これからの議事を塩路座長兼委員長にお願いしたいと思います。塩路委員長よろしく申し上げます。

○塩路座長兼委員長 少しだけ遅くなりまして申し訳ございませんでした。

それでは、今ご紹介があったように議事に入らせていただきたいと思います。

初めに議題①の「走行環境に応じた燃費表示の導入について」ということで、事務局よりご説明をお願いします。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官 最初に資料1でございます。

「走行環境に応じた燃費表示の導入について」ということで、上の枠の中にサマリーを書いてございます。「自動車の燃費は、走行環境により変化することから、自動車ユーザーの走行環境に応じた燃費性能を情報提供するため、今夏以降、WLTCモードに基づき、市街地、郊外、高速道路毎の燃費の表示を順次導入」ということでございます。

下のイラストになっているところの左側が現在のJC08モードに基づく表示がどのようになっているか、カタログのイメージと、それから諸元表のイメージを記載しております。これがWLTCモード導入後、どのようになるかというのが右側に書いてございまして、いずれにしてもカタログイメージと諸元表イメージがどのように変わるのかというところを書いてございます。

ポイントは2つありまして、1つ目は、従来どおりトータルの燃費、WLTCモードのトータルの燃費 20.4km/L、これはサンプルですのであくまで例ですが、大きくそれを表示してあることに加えて、同時に市街地モード、郊外モード、高速道路モードの各燃費の値を表示するというところでございます。

もう一つのポイントは、それぞれについて説明書きを加えるということでございます。

従来から、※1に書いてある「燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境（気象、渋滞等）や運転方法（急発進、エアコン使用等）に応じて燃料消費率は異なります。」という表示は、この注意書きは引き続き記載する。

さらに、今回 WLTC モードと市街地モード、郊外モード、高速道路モード、それぞれの説明を記載するという案になっております。

読み上げますと、WLTC モードにつきましては、市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。

それから市街地モードにつきましては、信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。

それから郊外モードにつきましては、信号や渋滞等の影響を余り受けない走行を想定。

それから高速道路モードですけれども、高速道路等での走行を想定。

こういう説明書きをつけるという案を記載しております。

こちら、市街地、郊外、高速道路という言葉の選び方ですけれども、事務局案としてこの案を提示させていただいておりますが、この案を決めるまでにいろいろなところ、いろいろな方々にご意見を伺いました。

それで、いろいろな案が出てきたのですが、高速モードについては、「高速道路モード」ということで、皆さん大体意見が一致しているのですが、意見が別れたのが「市街地」と「郊外」の表記をどうするか、説明をどうするかということでございます。

例えば「市街地モード」につきましては、「混雑道路モード」あるいは「混雑道路パターン」というふうな表現はどうだろうかという案をいただきました。

ただ、事務局内、あるいは各委員の先生方に個別にご意見を伺ったところ、モードの走行パターン、走行フェーズといいますのが、必ずしも混雑というか渋滞を表現した走り方で計測するわけではない。市街地での信号ですとか交差点ですとか、あるいは標識ですとか、そういったところでストップ・アンド・ゴーが非常に多い、そういう道路での走行を模擬したモードであるということから、「混雑道路」といってしまうと正確性を欠くというふうなご指摘もございました。

それから「郊外モード」ですけれども、「市街地」と「高速道路」は比較的わかりやすいのですが、その中間をどのように表現するか。WLTC では「中速フェーズ」といっていませんけれども、これを一般の方々にわかりやすくイメージしていただくにはどういう言葉がいいかということで、こちらもいろいろな意見をいただきました。

代表的なところでは、「一般道路モード」はどうでしょうかと、高速でもない、街中でもない、一般道路という案でどうでしょうかというご意見をいただきました。ただ、こちらでも、走行モード自体が時速 80km 近くまで出すモードになっておりまして、一般道で 80km というのは日本ではございませんので、こちらでも正確性を欠くと。バイパスですとか、あるいは自動車専用道ですとか、そういったところも含めて走るモードということで、妥協案ですけれども、一般にイメージしやすいところとして「郊外モード」という表記でどうでしょうかというのが事務局案でございます。

下の諸元表のイメージですけれども、こちらの諸元表はスペック表ですので、かなり詳しい方がいろいろなものを比較するときにご覧になるのかなということもありまして、「市街地モード」という言葉で、カタログの本文のページにはそれだけを書いています。これは WLTC モードの低速 (Low) のフェーズを表現しているということで、「市街地モード (WLTC-L)」、「郊外モード (WLTC-M)」、それから「高速道路モード (WLTC-H)」と記載してはどうかと。それぞれが WLTC モードの一部分、構成要素だということがわかるような表記にしてはどうかという案にしております。

この案につきましてご意見をいただきまして、本日 3 月 22 日に取りまとめを行いたいと考えております。ここで結論をいただきましたら、6 月を目途にしまして経済産業省と国土交通省共管の告示を改正しまして、こちらの表示を施行するというスケジュールを想定しております。

それから、参考資料 1 としまして、リーフレットの案をつけさせていただいております。

こちら WLTC モードで LMH の表示、市街地、郊外、高速道路の表示を始めたときに、一般のユーザーの方々に混乱を与えないように周知を図っていくための資料ということで、あくまでもサンプルですけれども、こういった形でリーフレットをまいてはどうかということを考えております。

中身を簡単にご説明いたしますと、最初に大枠の中でサマリーを書いています。

このたび、「市街地」、「郊外」、「高速道路」といった走行モードで構成された国際的な試験法である「WLTC モード」という燃費の測定方法を国内に導入します。

WLTC モードに基づく燃費 (WLTC モード燃費) に加え、構成する 3 つの走行モード毎の燃費について、カタログや展示車へ表示することとしました。

これにより、お客様の走行環境に応じた省エネ性能の良い自動車を知って頂くことができます。

ということで、ここにサマリーを書きまして、その下に **Q&A** ということで、一般の消費者の方からよく出てきそうな質問に対する回答を4つほど挙げております。

1つ目として、「これまでの **JC08** モードとの違いは何でしょうか」ということで、「**JC08** モードは日本独自の試験方法でしたけれども、**WLTC** モードは市街地モードや高速道路モードなど、各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な試験法です」。

それから、質問の2つ目としまして、「**JC08** モード燃費と **WLTC** モード燃費の両方が記載されている場合、ほかの自動車の表示内容とどのように比較すればよいですか」。当面併記される状況が続きますので、これについては、「同じ試験方法に基づく燃費で比較してください」という回答です。

それから、3つ目の質問としまして、「**JC08** モード燃費と **WLTC** モード燃費に差があるのはなぜですか」。この答えとしましては、「**WLTC** モードは、試験時の車両重量が増加する等直近の使用実態を反映しています。これにより、**WLTC** モード燃費は **JC08** モード燃費に比べ、同水準又は若干低くなる」ということを説明しております。

それから最後、4つ目としまして、これも繰り返しになりますけれども、「燃費の表示内容が変わると、どういったメリットがありますか」について、「3つの走行モード毎の燃費が表示されるため、お客様の走行環境に合った燃費との比較がしやすくなります」。ということで、4つほど挙げさせていただいております。

裏面、2ページに入りますと、表示内容がどのように変わるのかということカタログの表示例をもってイラストで書いております。

それから最後、「いつから表示内容が変わるのか」ということで、「平成 29 年の夏以降、**WLTC** モード燃費が算定された自動車から順次切りかえていきます」と整理をしております。

最後にコーションをつけておりまして、「表示されている燃費は特定の条件下で行われた試験により算定されます」。それから、「実際の燃費は、お客様の使用環境（気象、渋滞等）や運転方法（急発進、エアコン使用等）に応じて異なります」。

このコーションを入れまして、**WLTC** モードになったから乖離が一切なくなったわけではないことをご理解いただく必要があるということで、こういう形でまとめさせていただいております。

こちらは、あくまでもサンプルでございまして、これでこのとおりにつくらないといけないというものではございませんが、これから、まだパブリックコメント等もあって文言

等も変わるかもしれませんが、この場で、ご覧いただきまして、このように書いたほうがいいのではないかと、そういうアドバイスがもしございましたら、いただければと思っております。

あと、席上配付させていただきましたA3のサンプルについて、このサンプルは、こちらもあくまでもイメージというふうにみていただければと思いますけれども、左側のページが現在の JC08 モードでのカタログのサンプルでございます。右側のページが、JC08 モードと WLTC モードが併記される場合、例えばこういった形でカタログがつけられるというふうな、あくまでもイメージということでみていただければと思います。

裏に諸元表を書いておりまして、諸元表ではこういう形でいろんなスペックのものが比較できるということになります。

これらについて、本日は欠席ですけれども、竹岡委員から事前にご意見をいただいておりますので、読み上げさせていただきます。

#### ○告知（周知）方法について

東京モーターショーやスマートドライバー、NEXCO さんなどにもご協力をお願いするなどして、アピールするのがよいと思います。

私もメディアにかかわっている者なので、各媒体などでご協力したいと思います。

#### ○カタログ等への表示方法について

WLTC モード燃費と LMH 燃費で色を変えて表示したほうが、よりわかりやすいのではないのでしょうか。その点、製造事業者等にはカタログ作成の際にご検討いただけますと幸いです。

#### ○LMH 燃費の名称について

良い言葉がなかなか浮かびませんが、「市街地」、「一般道路」、「高速道路」がわかりやすいような気がします。「郊外」という語句については、もしかすると、自動車ユーザーの中には、マイナスイメージをもつ方もいらっしゃるかもしれません。合同会議の場でご議論いただけますと幸いです。

ということでございます。

それから、今日午前中に同志社大学の松村委員からも、メールでご意見をいただいておりますので、この場で読み上げさせていただきます。

#### 1. 燃費値表示のリーフレットについて

LMH の各燃費値の記載があり、各ユーザーの使用環境に応じて燃費値を身近な情報として得られるので、そもそものねらいであった、より実態に近い状況になるのではないかと思います。郊外というモードがユーザー層によってはイメージしにくいかとも思いましたが、注釈の記載があるので、これも解消できるのではないかと思います。

## 2. その他の周知方法について

自動車燃費値に興味のある方はご存じの方が多いと思いますので、それ以外の方への周知方法として、今回の自動車燃費値表示方法の変更がエコドライブ運動の啓発活動の取り組みの一つと理解をいただき、市町村区の役所等に掲示することは不可能でしょうか。

というご意見をいただいております。

それから、もう一点ご意見をいただいておりますが、この後の議題の「とりまとめ」についてご意見をいただいております、これは後ほどご紹介させていただきたいと思います。

以上でございます。

○塩路座長兼委員長     ありがとうございました。

本日のメインである表示方法をどうするかということで、最初に事務局からご報告があったように、この委員会であるべく決めてしまいたいということです。若干の文言の訂正はあるかもしれませんが、基本的には、そもそもモードというのがいいかどうか分からないですが、その言い方をどうするかとか表示方法をどうするか、そういうところを基本的には決めてしまいたいということです。忌憚のないご意見、あるいはいろいろなご質問をいただければと思います。今の事務局のご説明に対しまして、何かご質問等ございますでしょうか。

もうここでしか言えませんので、思ったことはみんな言っておいてください。

○草鹿委員

表示法に関しては、3つのモードでLMHが出てきてわかりやすいと思いましたが、前に気づけばよかったのですが、カタログサンプルを見ると、燃料消費率といったときに機械工学でいうと正式にはg/kWhという単位であらわします。この値は燃費が良いときは小さな値になります。ところが今回は燃費の単位として一般消費者が慣習的に使うkm/Lという値を使っています。これは燃費が良い時は、大きな値になります。資料の下部で、アイドルストップ機能ということになると燃料消費は改善されますが、表現として

低燃費と書いているんですよね。だから、本来の学術的な燃費と慣習的な燃費が混在しています。燃費の使い方が2通りになっているというのを、改良する必要があると思います。

○塩路座長兼委員長 燃料消費率をこのようにして決める、 $\text{km/L}$  を燃料消費率と呼ぶというのは、前回だったかな、草鹿先生もおられたと思いますけれども、前回、あるいはその前からいつも議論になるところで、これまでの表示例、JC08 のときも、結局この表示でずっと来ていますので、ここで言い方を変えると、また余計にややこしくなるような気もするんですね。

一般に、我々専門家では、燃料消費率は確かに  $\text{g/kWh}$  であつたり、ちょっと別の観点になるのですが、今までどおりのものを継続するというか、そういうことから考えると、これでしかしようがないかなと思っているんですけれどもね。

○草鹿委員  $\text{km/L}$  と思っていて、アイドルストップなどで、低燃費の部分と「燃料の消費量が少ない」などと表現を変えればと思います。

○塩路座長兼委員長 そうですね。燃費とは何か、これは燃料。

○草鹿委員 そうですよ。少ない燃料消費で済むとか、そういう。

○塩路座長兼委員長 燃料消費率ということの省略系というか、短くしたものが燃費と呼んでいるんですよね。

○草鹿委員 ということか、燃料消費を燃費といっている場合と資料では混在しています。

○塩路座長兼委員長 多分。

○草鹿委員 表現で改善できると思います。

○塩路座長兼委員長 いや、これは一般ユーザーがどう思うかということが、やはり最優先されるべきではないかと思っていまして、専門家では、確かにおかしいんですよね。

○草鹿委員 専門家だとアイドルストップの場合など全く逆になります。

○塩路座長兼委員長 車の燃費といったときには、やはり  $\text{km/L}$  のイメージが誰もあると思うんですけれどもね。だから、そういうこれまでの言い方みたいなものを踏襲しているというのが正確なところかなと思うんですけれども、いかがでしょうかね。

○草鹿委員 燃料消費率の  $\text{km/L}$  は動かさないほうが良いと思います。

○塩路座長兼委員長 そうですよ。

○草鹿委員 だから、そのアイドルストップみたいなものをちょっと、もし可能であれば表現を改良すればよいと思います。

○塩路座長兼委員長 燃費を燃料消費にかえるということですかね。

事務局から何かありますでしょうか。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官 ありがとうございます。

こちら（A3判資料）の資料についてのご指摘だと思いますけれども。

○草鹿委員 そうです。これは幾らでもかえられる。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官 こちらはまだ——まだというか、あくまでもイメージということで自動車工業会さんから提供いただいているものですので、こちらの絵的などところをみていただければと思います。細かい文言を詰めたものではございませんので、済みません、失礼いたしました。

○塩路座長兼委員長 今、お考えをお聞きしておいたほうがいいかなとは思うんですね。今後自動車工業会さん、あるいは——これは自動車工業会なのかな、それとも各 OEM のつくられるものかとも思いますけれども、どれぐらいすり合わせ、言葉の定義まですり合わせをされるのかよくわかりませんが、こういう意見があるということでご了解いただければと思いますけれども、よろしいですかね。草鹿先生の意には沿わないかもしれせんけれども。

○草鹿委員 結構です。大丈夫です。

○塩路座長兼委員長 大石委員お願いします。

○大石委員 ありがとうございます。

今回の、この表示の方法について、周りの消費者といいますか、声を聞いてみたのですが、本日提出いただいております竹岡委員の提出書、それから松村委員のメール内容とても近いものでした。何かといいますと、この3つのモードの中で、特に「郊外モード」というのが、消費者にはとても想像しにくい、わかりにくいという意見が多かったのです。

といいますのも、「高速道路モード」は、言葉の意味そのままですし、あと「市街地モード」につきましては、今までも車のカタログなどに載っていたので馴染みがあり、渋滞をした場合の低速の状態のモードであろうというのは大体想像がつくということでした。ただ、それに比べて「郊外モード」というのがどのような状態を指すかというのが大変想像しにくいというのが私の周りの大方の意見でした。

だからといって、それではどんな言葉に替えればいいのかと聞いてみますと、みなさん頭を抱えてしまうという状況でした。ですので、もしこのままこの言葉を使っていくのであれば、少なくとも「郊外モード」というものの説明は、どんな場合でもきちんとされるべきだと思います。さらに「郊外モード」が、どういうものをきちんと押さえられ

れば、それよりも下のモードが「市街地モード」であり、それよりも上のモードが「高速道路モード」であろうということは、ある程度容易に想像がつくと思います。ですので、もしこの表示方法を進めていくのであれば、「郊外モード」の説明をいかにきちんと理解してもらおうか、ということが、とても重要だと思いました。

また、人によっては、なぜ3つのモードが必要なのか、「市街地モード」と「高速道路モード」だけでいいのではないかという意見も出ておりましたので、そういう意味でも「郊外モード」というものの説明によって、この表示方法が定着するかどうか大きく係わってくると思いました。

それともう一点、せっかく今回、このような3つのモードを作るということであれば、表示方法も重要だと思います。今回の資料では、どれをみても、WLTCモードの燃料消費率の数字が一番大きく、市街地モード、郊外モード、高速道路モードというのは小さな数字が書かれています。消費者に、自分の利用の状況にあわせて車を選んでもらいたいという意図があるのであれば、この平均のモードよりも、逆に市街地モード、郊外モード、高速道路モードの、この3つの数字をもっと目立たせるほうが、今回の表示変更の意味が伝わるのではないかなと思いました。

そうでないと、JC08モードとWLTCモードという2つの測定方法があって、ただ2つの数字が並列で出ているというふうにしかならず、消費者の目には飛び込んでこないのではないかと思います。ぜひこれらの言葉の説明をしっかりと行うことと、あとは、今回新しく出される3つのモードを、目立たせるような表示にさせていただくことが重要ではないかと思いました。

以上です。

○塩路座長兼委員長　　ありがとうございます。

ここは本当に難しいところで、竹岡委員がいわれていたのは、郊外モードといったときに、ちょっと悪いイメージを持たれるのではないかということではなかったんですけどもね。

それで、松村委員は、今おっしゃられたとおり、適当な説明があれば、それはいいのではないかと思います。問題は、ここに書かれている信号や渋滞等の影響を、上は「受ける」と書いてあって、それを余り受けない走行、これで「郊外モード」をきっちりあらわしているかどうかということにあると思うんですね。

私がいうのも何ですけれども、やはり何かちょっとここら辺は、この説明ではわからな

いのではないかなと、私もこれをみて思っていましたけれども、今の事務局のご説明にあったのは、バイパスであるとか、あるいはもうちょっと高速で走れる、一般道よりも速いスピードで走れるところを含んでいるわけですね。だから、そういうことも少し取り入れたような、それを一言でというのは難しいので、どうしろといわれると困るのですが、それを取れ入れたような言い方のほうが。

これは、結局言い方としては市街地を否定しているだけですよね。だから、これでは少し不足しているかなという気はいたしました、今聞いていまして。多分そのことをいわれているのではないかなと思います。

○大石委員　はい。

○塩路座長兼委員長　もう一つ、もともとは LMH ですね、Low と Middle と High だと思いますけれども、そのイメージが、カタログのところに -L とか -M とかと書いてありますが、例えばここに平均車速であるとか、これをやるとちょっと専門的になり過ぎてユーザーにわかりにくくなるかもしれないですけども、約にして小数点を丸めるとか、大体これぐらいのスピードで、平均するとこれぐらいのスピードになるというイメージのほうがいいのかなという気もしまして、この辺はいかがでしょうね。委員の間でご意見はほかに……河合委員お願いします。

○河合委員　今の委員長のご意見、非常にごもつともかなと。やはり郊外モードがわかりにくい。それで、郊外モードの注釈、市街地、郊外、高速道路というのを眺めると、郊外モードについてだけ走行速度に関する表現が入っていない。市街地は「比較的低速」で、高速道路は「高速」と。郊外モードは、「……受けない走行で、走行速度が比較的高い」と書くのか、ちょっと書き方が難しいのですが、3つを比べると、確かにここだけ非常に曖昧で、一つ表現が足りないのかなと。

もちろん我々がみると、これは何がしたいのかわかるのですが、一般の消費者の方にとどこまで伝わるのか、非常に難しいですね。

○塩路座長兼委員長　モードの名称自体は、ほかにかわるものがないというのもおかしいのですが、「郊外モード」としかいいようがないかなという気がしているんですけどもね、そこは。ただ、その説明をきっちりする必要があって、それだったら皆さんにも納得いただけるのかなと思いますが、それで、一般のユーザーの方にもわかっていただけるのかなと思うんですけどもね。

○河合委員　今のところに関連して、参考資料1で拝見させていただいたリーフレット

の Q&A の中に、「3つのモードの違いは何ですか」という質問が入っていないのが、実はこのリーフレットをみたときに非常に気になりまして、表示のほうに書いてあるからそれを読めということなのだと思いますが、多分一般の人は、この3つの違いは何かというのが一番気になるころだと思うので、せっかくリーフレットをつくられるのであれば、今の委員長のご指摘にもあった、「郊外モードを、より理解していただくために」というのでは、3つのモードはこういうところを想定しているんですというのは強くアピールされたほうが、よりよいのではないかなと思います。

○塩路座長兼委員長 郊外モードとは何ですかということですね。

○河合委員 そうですね。

○塩路座長兼委員長 これはどういう Q を想定するかというのは、またこれから考えていけばいいと思いますけれども、こういうご指摘もあったということで、それを考えて、またやってもらったらいのですが、問題は、やはりカタログにまずどう書くかというか、どう表示するかということで、このままだと、やはりちょっと市街を否定しているだけというのも何かおかしなような気がしているんですけれども、今ごろになって申し訳ないのですが。

いかがでしょうかね。

○近久委員 郊外という用語にネガティブな意見が多かったので、ちょっとプッシュするような側からいきますと、市街に対したら、やはり郊外かなと、用語としてはですね。

○塩路座長兼委員長 私もそれでいいと思います。

○近久委員 一般道路という市街も郊外も含むような気がするんですよ。ですから、郊外が悪いような印象は私は余りもってなくて、だから、例えば「市街地(低速モード)」、「郊外(中速モード)」とかというのは、だめでしょうかね。

○塩路座長兼委員長 だから、そこが低速と高速だったらいいのですが、中速というのは。

○近久委員 中速というのは余りイメージできないでしょうか。

○塩路座長兼委員長 中速というのは何でしょうということになるんですよ。そこが難しいんですよ。

○近久委員 わかりました。

あともう一つ、高速道路モードとっていながら高速道路ではないんですよ、これは。

○塩路座長兼委員長 いや。

○近久委員 北海道で高速道路を走るとこんな走り方にはならないなと思ってね。何か高速道路を入れてすぐ出るようなモードですよ。だから、僕なんかイメージする高速道路モードともちょっと違うなと感じるんですよ。

ですから、そういう意味では低速、中速、高速というような用語が短く入っているぐらいで落とすところがいいような気もしました。

以上です。

○塩路座長兼委員長 これは、しかし高速道路、基本高速道路で走っているものを集めたものですよ。

○高井環境政策課自動車使用適正化対策官 WLTCのHighは一応7kmぐらいなので、インターチェンジからインターチェンジぐらい、1つの区間を走るぐらい、それぐらいなイメージかもしれないですけども、ただ、高速道路を想定してつくっているモードであります。

○塩路座長兼委員長 北海道とは違うかもしれません。

○近久委員 大分違うかもしれませんが、わかりました。

○塩路座長兼委員長 津江委員お願いします。

○津江委員 私は、郊外モードで、どちらかという賛成の立場ですけれども、もともと田舎に住んでいたもので、郊外モードという、大体想像はついて、多分東京とは違うようなイメージがあるので、特に問題はないような気もしていました。

ただ、やはり市街地モードだと、もともとWLTCのLowフェーズ、Middleフェーズ、低速、中速、高速と、日本語でいうとそういうことになりますので、低速モード、中速モード、高速モード、あるいは平均速度を括弧に入れるほうが、私もいいのではないかという気はしておりましたので、そこに括弧書きで何か入れられないかなというようなことは思っておりました。

○塩路座長兼委員長 これに至ったまでの議論で、そういうような話はなかったのでしょうか。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官 平均速度を書いたらどうかというご意見、確かにいろいろ伺ったときにございました。実際に平均速度が何キロかといいますと、第1回の合同会議の資料で紹介させていただいていますけれども、低速モードの平均速度が18.9km/hです。それから中速、郊外モードが39.5km/h、高速道路が56.7km/hでございます。

それで、一般の方で、東京都の中を平均して時速何キロぐらいで走っているかというのをイメージされている方が、19kmとか20km以下ということ把握されている方は余りいらっしやらないかなと。スピードで、平均時速を書いて、それでイメージがどこまで伝わるだろうかというのが、ちょっとよくわからないということで、今の案ではスピードをあえて書いておりません。

確かに今ご指摘いただいたとおり郊外モードというのは、市街地が影響を受けて郊外モードは余り受けないということで表裏の関係にしているのですが、高速道路は速く走っているというイメージがはっきりする。市街地モードは低速になる、ストップ・アンド・ゴーのいろいろな要因があつて低速になる。その中間というところをどこまで限定的に書くか、かつ限られたスペースの中で、少ない文字数でうまく表現できるだろうかというのを考えましたときに、ある程度泳げる幅をもたせておかないと、例えば自動車を販売する方々が消費者の方に説明するときに、余り限定的に書いてしまうと、じゃあ、ここはどうなんだとか、かえっていろいろな突っ込みというか苦情を受ける可能性もあります。

したがって、ある程度幅をもっていろいろな解釈ができるような書きぶりを、あえて郊外モードではさせていただきました。かつ走るときにも80km近くまで出るところをモードで再現していますので、いわゆる一般道路からバイパスのようなどころまで、いろいろなところがあり得ます。ただ、エリア的に、一般的に考えて市街地と、その外側のほうに自動車専用レーンですとかバイパスが走っている、そういうイメージでとらえていただくほうがよいのではないかということで、現状ではこの案をつくらせていただいたところで

○塩路座長兼委員長　何か難しくなってきましたね。どういうふうに解釈したらいいのでしょうか。

今いわれたのも、確かにごもつともだなど思っていて、余り限定的に書くと、いろいろなところにそうじゃなかったというところが出てきてややこしいなど。

河合委員お願いします。

○河合委員　済みません、私にもいい案がなく、郊外モードの郊外というワーディングの話ですけれども、いい案が出せなくて大変申しわけないのですが、ただ、これだけ各所で知恵をひねっていただいて郊外モードかなというのであれば、そこは、とりあえずはこれでしょうがないのかなと思っていまして、それで、先ほどの私の発言にもう一度戻らせていただきますが、ほかの啓発というか説明も含めて同時にご検討いただいているかと

思いますけれども、そこで郊外モードを、より正しく伝える方法をもう一工夫していただいてしっかり説明をしていただくということで、何とか消費者の方に伝わらないか、伝わる工夫がそこでできないかなと思います。

○塩路座長兼委員長　最初私、平均車速の話をしましたけれども、平均車速をいってしまると、それこそややこしくなるので、それだったら本当に車速の経時変化というか、時間変化、これがまさにモードそのものですから、それを示すほうがいいかなという気がしましてね。だから、こういうところにどう書くかは、ちょっと置いておいて、説明するときにはそういう形でなるべくわかるようにという工夫をそれぞれの立場でやっていくことになるのでしょうかね。自動車工業会さんなのか自販のお仕事かわかりませんが、そうとしかいいようがないですね。

だから、郊外モードは郊外モードでいきたいなと思いますけれども、これは。

○神岡オブザーバー　よろしいですか。

○塩路座長兼委員長　どうぞ。

○神岡オブザーバー　自動車工業会です。今委員の先生方にご議論いただきましたように、一つの説明で日本各地の状況を説明するというのはなかなか難しいと思っています。今回のリーフレット案で全てを語るのは難しく、正しい理解を得るのは難しいなと思っています。

自動車工業会としましては、お客さんにまず理解していただくために簡易リーフレットという形でつくっていますけれども、もう少し技術的詳細を、平均車速とかパターン等の情報を販売店の方を中心に渡すような準備をしています。

そこで、実際に販売店の方が、この WLTC の LMH はどういうことなのか、何で市街、郊外、高速と書いてあるのかというのを理解していただいて、それぞれの地域に応じた、ある程度の技術的情報を提供すれば、その情報をもとに、その地域、状況に当てはめて、お客さんに正しく理解していただけるのではないかと考えていますので、説明できるような情報を、この簡易版と同時に提供して、実際に販売店に置いて、それらをうまく活用して、簡易版を使って、まずは概要を理解していただく。もう少し細かい説明が必要な場合は技術情報に基づいて、その技術情報を直接お客様に伝える必要がある場合は、そういったことを伝えてもらってもいいですし、それを咀嚼して、もう少しお客さんにわかりやすく、その地域に合った条件を考慮して説明していただいたほうがお客さんに正しく理解していただけるということであれば、そういった説明をするということを考えて、準備して

おります。

○塩路座長兼委員長　ありがとうございます。

いずれにしても、そういう、今おっしゃったようなことは必要なという気はしませんね。

それでは、全体としてどうするかということですが、先ほど河合委員から意見があった郊外モードの説明の中に速さ、速度のイメージがないのではないかといいところがあって、これぐらいは何かできませんかね。先ほどチラッといいかけられましたけれども、影響を余り受けず、比較的速く走れる、速く走行できるモードとか。

○河合委員　スムーズに走行できる。

○塩路座長兼委員長　スムーズというと、何か渋滞のイメージがありますけれども、そこはまた難しいのですが、今聞いたようにバイパスとか結構 60km 以上のスピードで走れるところも含んでいますので、スムーズというわけではないような気がするのですが、だから、やはり比較的高速で走行できるとか、そういうことですかね。そういうイメージではないかなという気がするのですが、ここはちょっと一言変えることはできませんかね。どうでしょうか。

突然の提案で申しわけないのですが、それも含めて後で考えてもいいんですけどもね。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官　そうしましたら、郊外モードの説明については、一旦事務局預かりにさせていただきまして、また委員長とも相談しまして、案をメールで委員の方々にご相談させていただければと思いますが、それでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○塩路座長兼委員長　先ほどからの議論をちゃんと踏まえて、これは欠席している人はわからないでしょうけれども、余り言い過ぎるとだめだという観点ですね。余り厳密にしまうと、逆に足かせになってしまう、間違ったことになってしまうこともあるという話ですので、多分それがあったからこういうことになったのだと思いますけれどもね。

よろしいでしょうか。今のような、皆さん、満足でも不満足でもないというような印象かと思えますけれども、一旦はこれで。

それ以外のところはありますか。どうぞお願いします。

○永井委員　最近、プラグインハイブリッドとか低速で、電気だけで数十キロ走るのが出てきていますけれども、ああいうのは低速モードというか市街地モード、通勤モード的な意味合いがありますけれども、これはどんな結果になりますかね。無限大 km/L ですか

ね。

○塩路座長兼委員長　それはすごくいい燃費になりますね。

○永井委員　燃費がいいということが出てくるわけですね。

○塩路座長兼委員長　物すごくよくなりますね。ただ、逆に高速道路が、ほかの車よりも少し下がってくる。

○永井委員　これをみると、ちょうどカタログでの真ん中辺みたいな、市街地がやけによく、これは単に数値がそのように出てくだけと理解すればいいですかね。

○塩路座長兼委員長　これというのは、例にある数値ですか。例にあるものは、これは単なる例ですけども。

○永井委員　単なる例ですか。

○塩路座長兼委員長　ただ、私もいろいろお聞きしたところ、車によってはどこのモードがよいということも。

○永井委員　あり得ますね。

○塩路座長兼委員長　あり得ます。これに比例しているのだから、市街地がよくて、やはり高速になるとこの車はそれほどよくないとか、逆の場合も当然ありますし。

○永井委員　そういう意味で、3つのモードを列記するというのには意味があるということですよ。

○塩路座長兼委員長　物すごく大きな意味があると思います。

○永井委員　わかりました。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官　確認ですけども、現在、省エネ法の対象としては、PHV 含め EV は入っておりませんので。

○永井委員　入っていないですか。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官　はい。実態として電費とか燃費を表示している部分はありますけれども、省エネ法体系のもとで、この LMH を表示する対象にはなっておりませんので、今回、議論の対象の外にあるとご理解いただければと思います。

○塩路座長兼委員長　それは第1回でやりましたよね。

○永井委員　そうでしたっけ。

○塩路座長兼委員長　ただ、ハイブリッドはもちろん含まれますので。

○永井委員　はい。

○塩路座長兼委員長　第1回でやりましたね。対象とする自動車はどれかという話で。

PHVは難しいですよ。SOC（State of Charge：充電レベル）をどこへもってくるかで全く変わってきますから。

そのほか、何かございますでしょうか。——これで一応納得いただけたということで、なるべく説明はするし、地域によっても違うということは、実際の中で自動車工業会さんなり販売のところで説明いただくということにさせていただきたいと思います。

ありがとうございます。

それでは、これでとりあえずは了解いただいたということにさせていただきます。

○西本環境政策課長 郊外の表記については、いろいろご意見をいただきましたので、一旦座長とご相談をさせていただきたいと思いますが、先ほどご説明させていただいたとおり、いろいろなご意見の集大成的にこういう表現になっておりまして、これ以上詳しく書けば書くほど逆に先入観を与えてしまうというおそれもあって、なかなか簡単ではないと思っておりますけれども、ご相談をさせていただきますが、場合によってはこのままの表現の可能性もご了承いただきながら、一旦座長預かりという形にさせていただけたらと思います。よろしくお願ひします。ありがとうございます。

○塩路座長兼委員長 青山委員どうぞ。

○青山委員 今日は遅れてまいりまして、大変失礼いたしました。

今は参考資料も含めた発言の場ですか、また別の機会もありますか。

○塩路座長兼委員長 いや、もうありません。今全部いってくださいと、私最初にお願ひしいいました。

○青山委員 そうですか。済みません。

本当に遅れてまいりまして、皆様のご意見と重複することがあったらご容赦いただきたいと思ひますけれども、やはり文章だけだと、私たち素人にはとてもわかりにくいのですが、こうやってカタログのいろいろな見える化をしていただけるとイメージがつかみやすいかなと、ありがたく思ひしております。

ただいまの私が聞きかじった範囲で、先ほどの※のところの印象を申し上げますと、ここは、先ほど自動車工業会の方から、詳しいところはお担当の方が専門的なことは熟知して、私たち消費者に伝えてくださるというお話もございましたが、この部分のところ、そのイメージをともかくざくっと伝えるセクションだと思うわけですね。

それで、私は、ただでさえこの小さい文字は多過ぎると思ひていまして、これ以上、ふやさないほうがいいのではないかなというのが、基本的なイメージですので、本当にこ

の市街地、郊外、高速道路の表示は、基本的にこれでいくとするならば、ここはイメージが伝わる部分でいいのではないかなというのが、私の印象です。

それから、参考資料1に関しましてですが、これは、ご説明のときに伺ったのは、これから一枚チラシで関係者に配るものだという認識でよかったですか。

○塩路座長兼委員長　そうですね。

○青山委員　そうだとするならば、これはもしこの一枚紙でいただくとするならば、このレイアウト、細かい問題で恐縮ですが、「燃費の表示内容が変わります!」とあって、言葉とか Q&A がずらずらっとあると、私たちには全く何のことだかわからないので、最初に、どんな表示に変わるのかというか、見た目のわかりやすいのが前にあって、というか、「このたび」の括弧が上にあって、下に図でもいいのですが、イメージがしやすい形で、先にあって、Q&A が裏側にあるほうが読みやすいのではないかなという印象がありますので。

○塩路座長兼委員長　そちらのほうが自然ですね。

○青山委員　ご検討いただければ幸いです。

以上でございます。

○塩路座長兼委員長　ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。

これは、今ご意見をいただいたものを踏まえて、もう一度。このままでやるということではありませんので、ありがとうございます。今おっしゃっていただいたようなことも含めて、そういう点も踏まえてよろしいでしょうかね。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官　はい。

○塩路座長兼委員長　確かに、先ほど言いました郊外モードの話と、今、青山委員からご指摘のあったのは、最初にご指摘のあったのは、このままのほうがいいのではないかみたいな話もちょっと含んでいるような気もしましたけれどもね。というよりも、これ以上つけ加えることはないのではないかというか、文言は。

○青山委員　そうですね。イメージですのでね。

○塩路座長兼委員長　もう一つは、LMH をやるのにもかかわらず、こんな小さくなっているのはなぜかというご指摘もありましたけれども、これは法律でというか、基準として決まっているのは、あくまでもトータルですよ。だから、これはちゃんと満足していますということ、まずは明示することが一番大事だということですね。

それで、消費者にわかりやすいようにということで、これが、実際に走る人は全然違う

のではないかという乖離というか、それもありましたのでという中で、ただ、字の大きさも含めてこういう意見があったということで、これをつくるときには考慮いただければと思いますので。

○高井環境政策課自動車使用適正化対策官　　こういうレイアウトにした経緯というのは、アメリカで同じように市街地と高速道路の個別の燃料消費効率を提示していきまして、それは、トータルのものを大きめにして、シティとハイウェイを小さめにしていきまして、そういうのが経緯としてありまして、それを参考にしております。

ただ、これから両省共管の告示の改正をする予定ですが、その告示の中でカタログではこの大きさと書きなさいとか、そういうところまでは限定しませんので、ユーザーさんから、やはりこちらの情報のほうが重要だということであれば、大きさの比率を逆にするとか、そういったことも柔軟に対応することは可能だと思っておりますので、いただいた意見も踏まえつつ対応していきたいと考えております。

○塩路座長兼委員長　　そういう意見もあったということで、これは、最初のところをみると、経産省と国交省と自動車工業会が下に書いてあるから、この3つが共同でつくるといことですね。だから、今のような意見を踏まえて、一番いい方法をご議論いただければと思いますので、よろしくをお願いします。

それでは、今いいましたような形で進めさせていただきますので、ご了解のほどをお願いいたします。

それではその次に移りたいと思います。議題②の「とりまとめ（燃費表示方法）（案）について」ということで、事務局よりご説明をお願いします。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官　　それでは、資料2をご覧ください。

本資料では、前回と今回でご議論いただきました燃費表示方法について、この合同会議としての取りまとめの案を作成させていただいております。短い報告になりますので、読み上げさせていただきます。

#### LMH 燃費導入の背景・経緯について

##### (1) 我が国の燃費表示の現状

エネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和54年法律49号。以下「省エネ法」という。）第80条第1号に基づき、自動車の製造・輸入事業者（以下「製造事業者等」という。）には、燃費の表示が義務付けられている。

具体的には、燃費性能の優れた自動車を選択することを支援し、その普及を

促進するため、省エネ法関連告示において、表示事項（車両重量、燃費等）及び遵守事項（表示は、カタログに記載して行うこと、記載時は特に目立つ方法を用いて表示すること、燃費は気象、運転方法、道路における交通の混雑の状況等に応じて異なる旨付記すること等）を定めている。

表示する燃費としては、自動車の型式指定に当たり JC08 モード又は WLTC モード（液化石油ガス自動車については 10・15 モードも可）により国土交通大臣が算定した燃費を用いており、JC08 モード燃費と WLTC モード燃費の両方を算定した自動車については、これらを併記することとなっている。

ということで、最初に法律上どうなっているかということをもとめております。

## （2）燃費表示見直しの背景と経緯

自動車の燃費は、燃費基準達成への製造事業者等の積極的な取組やエコカー減税等の優遇税制の効果により年々向上しているが、一方で、カタログに記載された燃費（以下「カタログ燃費」という。）と自動車ユーザーが実際に使用した際の燃費（以下「実燃費」という。）との間に乖離があることについて社会的関心が高まっている。カタログ燃費と実燃費の乖離は一般的に 1 割から 4 割あると言われ、燃費性能の高い車両ほど乖離の幅が大きくなる傾向にあることから、燃費に係る、より適切な情報提供のあり方が課題となっている。

この乖離の主な要因は、走行環境（道路状況、気象等）や運転方法（加減速、エアコン使用等）が試験法と異なるためである。このため、ユーザーがその使用状況に合わせ、より燃費性能の優れた自動車を選択するため、走行環境等に応じた燃費を比較できるようにすることが必要である。

一方、平成 28 年 3 月に開催した本合同会議において、WLTC モードを導入することが了承され、また当該モードにおける各フェーズ（低速(L)、中速(M)、高速(H)等)の燃費（以下「LMH 燃費」という。）の表示方法等について検討を進めることが提言された。

これを受け、自動車ユーザーの走行環境により合った燃費の情報を提供するための一つの方法として、LMH 燃費の表示を導入することの是非及びその方法について、省エネ法の目的、自動車ユーザーへのより適切な説明や周知のあり方を考慮しつつ検討を行った。

ということでございます。

次のページから、具体的な結論に入りますけれども、「LMH 燃費表示の導入」ということです。

LMH 燃費表示の導入について審議し、以下のとおりとりまとめた。

### 1. LMH 燃費表示の導入の目的

省エネ法における燃費表示は、WLTC モード燃費をカタログに表示することとしており、走行環境や運転方法の違いによる燃費の違いについては自動車ユーザーに十分に情報提供されていない状況となっている。

このため、WLTC モード燃費に加えて LMH 燃費を表示し、走行環境の違いに応じた燃費の情報を提供することで、より自動車ユーザーの使用状況に合った燃費性能の比較を可能とする。

### 2. 対象となる範囲

WLTC モードにより国土交通大臣が燃費を算定した自動車※を対象とする。下に※で具体的なことを書いていますけれども、この部分は割愛させていただきます。

### 3. 製造事業者等が表示すべき事項等

#### (1) 表示事項

WLTC モード燃費に加え、LMH 燃費の全てを表示することとする。

#### (2) 遵守事項

##### ①表示方法

LMH 燃費表示について、現在、カタログ及び展示に供する自動車（以下「カタログ等」という。）に表示することとされている WLTC モード燃費と併せて表示することとする。なお、自動車ユーザーにわかりやすい表示とするため、低速フェーズは「市街地モード」、中速フェーズは「郊外モード」、高速フェーズは「高速道路モード」と表現することとする。

##### ②カタログ等の注意事項

LMH 燃費をカタログ等へ表示する際には、注意事項として、各フェーズの特徴について自動車ユーザーの理解が得られるよう以下の説明を記載することとする。

- ・ WLTC モード：市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。
- ・ 市街地モード：信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想

定。

郊外モードは、今、座長預かりということで、いろいろこれからまた考えてみますけれども、現在の案としては以下のとおりです。

- ・ 郊外モード：信号や渋滞等の影響を余り受けない走行を想定。
- ・ 高速道路モード：高速道路等での走行を想定。

### ③適用時期

平成 29 年夏以降に適用することとする。

## 4. 自動車ユーザーへの適切な情報提供に向けた提言

自動車ユーザーへの適切な情報提供をより一層進める観点から、関係各位の更なる取組を期待して、以下のとおり提言する。

### (1) 製造事業者等の取組

LMH 燃費について自動車ユーザーの理解を進めるため、リーフレット等を活用し、適切な情報提供を行っていくこと。この場合において、JC08 モード燃費と併存する期間があることを十分に考慮し、自動車ユーザーの混乱を生じさせないよう留意すること。なお、その際に、自動車ユーザーに、より近い自動車販売事業者と連携すること。

### (2) 政府の取組

LMH 燃費表示の導入にあたり、自動車ユーザーの混乱を生じさせないよう、LMH 燃費表示等についての説明を経済産業省及び国土交通省のホームページに掲載する等の広報を行うこと。この場合において、JC08 モード燃費と併存する期間があることを十分に考慮し、自動車ユーザーの混乱を生じさせないよう留意すること。

## 5. 関連する諸施策

(1) 政府は、現在の燃費試験では評価できないエアコン使用、気温、日射等の燃費悪化要因について調査を進め、実燃費とカタログ燃費との乖離縮小に向けた検討を行うとともに、より適切な情報提供のあり方について引き続き検討を行うこと。

(2) 運転方法の違いによって燃費は大きく変わるため、急加速の抑制やアイドリングストップ等のエコドライブによって燃費の低下を防ぐことは省エネルギー促進に貢献する。さらに、実燃費とカタログ燃費との乖離を縮小

することにも繋がる。このため、政府は自動車ユーザーに対するエコドライブ啓発を継続するとともに、エコドライブの推進に向けた施策を引き続き検討していくこと。

(3) 政府は、製造事業者等によるカタログ等への表示だけでなく、自動車ユーザーにより近い自動車販売事業者との連携を通じた自動車ユーザーへの燃費性能情報の提供推進について引き続き検討していくこと。

ということでまとめさせていただきます。

こちらについて、先ほど残しておりました松村委員からご意見をいただいておりますので、あわせて読み上げさせていただきます。

資料2の「取りまとめについて」ということで、5.の「関連する諸施策」のところについてのコメントでございます。

(1)に記載がありますが、エアコン等の使用状態、いわゆる使われ方に依存した実燃費とカタログ値の乖離について検討を進めていくことは、大変重要だと考えておりますけれども、まず燃費値表示変更がスタートしてから、ある一定期間を置いて市場の感度が本当に実態により近い状態になっているかどうかの振り返りと確認をして、その結果いかに上記の使われ方をどこまで突き詰めていくかを検討すべきかと思っております。使われ方は車種によってさまざまなパターンがあると思っておりますので、一言に検討といっても大変重労働だと感じます。

ということでお気遣いのコメントをいただいております。

以上、事務局からのご説明でございます。

○塩路座長兼委員長　ありがとうございます。

気遣っているかどうか、ちょっとわかりませんでしたけれども(笑声)、今のご説明、この取りまとめ案につきまして、ご意見とかご質問とかございますでしょうか。

先ほどの議論をここで生かすということはありますけれども、それ以外のところで何かご指摘いただくことはございますでしょうかね。

今回は、第1回目、第2回目、今日までの議論を一応全部反映して書いていただいているように思いましたけれども、ここでも、先ほどのわからない表現みたいところはしっかり説明するよというものが、政府にも、あるいは自動車工業会のほうにもいわれている、書き込まれていますので、これでよろしいでしょうか。

青山委員どうぞ。

○青山委員 1点ですが、4ページの(3)のところに、「政府は、製造事業者等によるカタログ」云々とあって、「自動車販売事業者との連携を通じた」と書かれているわけですが、ここは、さらに、例えば車にかかわる道路事業者さんとか、それからJAFさんとか、あとは自動車関連とか、一般の広報紙も含めてですけれども、そういったところ、それこそ消費者団体さんとか経団連さんとか、あらゆるところから発信していただく努力をしていただきたいような趣旨を入れるのはいかがでしょうか。

○塩路座長兼委員長 いかがですか。これは、ここはとりあえず政府の話ですけれども、それ以外のところも、もう少し、この(3)というわけではないですね。

○青山委員 そうですね。どこに入れるのが適当なのかはよくわからないのですが、情報提供という趣旨で入れたら。

○塩路座長兼委員長 わかります。いわれていることはわかりますけれどもね。

○内藤省エネルギー課課長補佐

今、青山委員からご指摘があったところは、我々としては、4ページの5.(3)で進めていこうと考えております。ここに追記するといった形になろうかと思えます。

○塩路座長兼委員長 ここには機関の具体的な名称は多分出せないのではないかなという気がするんですけどもね。

○永井委員 自動車販売事業者の後に「等」を入れればいいのではないのでしょうか。

○青山委員 「等」ですね、やはり。

○塩路座長兼委員長 ここにね。ここに自動車販売事業者等、「等」と書いても大丈夫ですか。

○青山委員 でも、上にも製造事業者等とありますね。「等」というのは便利なようで、よくわかりませんね。

○塩路座長兼委員長 大丈夫ですか、そこら辺は。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官 はい。

○塩路座長兼委員長 それでは、ここには「等」をつけ加えさせていただくということですね。

○青山委員 余り「等」が並ぶのもちょっと。

○塩路座長兼委員長 余り「等」が多いのも何ですけれども、ただ、書けないところをちょっと含ませるということからすると、「等」ぐらいしか書きようがないのかなという気がしますけれどもね。

○永井委員 関連でいいですか。

○塩路座長兼委員長 どうぞ。

○永井委員 3ページが一番下に、「関連する諸施策」の中で、エコドライブによって燃費の低下を防ぐ、燃費がよくなるということを積極的にいうために、最近いろいろエコモードとかパワーモードとか、あれも一種の表示だと思いますけれども、ああいうものも積極的に施策に入れるというようなことを何か入れられないですかね。そういうふうに書いてあると読めなくはないですけれども、エコドライブを、皆さん啓発をしていますけれども、メーカーサイド的にも、何かそういう表示の工夫をしたほうがいいのかなど、そういう観点はどうですかね。

○塩路座長兼委員長 どういうことなのか。

○永井委員 いい燃費の人には高い点数を与えとか、そういうのがありますけれども。

○塩路座長兼委員長 ハードとソフトによって、なるべくエコドライブというか、燃費をよくしていく、具体的にはどういう。

○内藤省エネルギー課課長補佐 4ページの5.(2)に記載しております「このため、政府は自動車ユーザーに対するエコドライブ啓発を継続するとともに、エコドライブの推進に向けた施策を引き続き検討していくこと。」ということで考えております。

○永井委員 施策の中に、そういったハード的なものも入るという理解でよろしいですかね。

○内藤省エネルギー課課長補佐 その通りです。

○塩路座長兼委員長 そうですね。ここに含まれている事項だと思いますね。

それ以外に何かお気づきのところ何かございませんでしょうか。

これはいつまでですかね。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官 後で説明をいたします。

○塩路座長兼委員長 わかりました。それでは、少なくともこの場ではこれでお認めいただいたということにさせていただきます。ご了承いただいたということで処理させていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして議題の③の「その他」ですけれども、事務局より何かございますでしょうかね。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官 事務局から、今後の合同会議のスケジュールに

ついてご連絡をさせていただきます。参考資料2をご覧くださいませうか。横の表になっているものでございませう。

「今後の審議の進め方について」ということで、表になっていますけれども、第2回が、本日（平成29年3月22日）でございまして、「燃費の表示方法について」の審議は今回で終了する予定になっております。

次回第3回が、今度は重量車の次期燃費基準についての議論ということで、そちらを平成29年5月～6月ごろ。前回第1回の資料では、4月～5月ごろと書かせていただいておりますけれども、若干遅れそうかなということで1カ月後ろにさせていただきます。5月～6月ごろということで、「技術普及見込みに関するヒアリング結果」、それから「目標年度」、「達成判定方式について」という内容で審議をしていただきたいと思っております。

第4回を、平成29年9月～10月ごろ「目標燃費値について」、それから「次期重量車燃費取りまとめ（案）について」というところは変更ございませう。

したがって、今回で第2回が終わって、次は年度明け、5月～6月ぐらいに合同会議を開催させていただきたいと考えております。

○塩路座長兼委員長　今スケジュールについてご説明いただきましたけれども、燃費の表示については、先ほどありましたような積み残しがちょっとありますけれども、まあこれで終了させていただきますので、次回の3回目からは、全く別の議論になりますので、ご了解いただきたいと思っております。

それでは、そのほか何か、全体を通じましてご質問とかございませうでしょうか。

○草鹿委員　今日の資料は、後ほど。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官　委員の先生方には個別に送らせていただきます。

○塩路座長兼委員長　そうか、まだ送られていなかったんですね。——送られていましたよ。だから、僕だけだったのかなと思って、今、それでエッといったんですけども。

○草鹿委員　済みませう。僕、見ていなかったですね。

○塩路座長兼委員長　どこかにアクセスして、パスワードを入れてというふうになっていたと思っておりますけれども。

○草鹿委員　そうですか。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官　修正すべきところがありましたら修正して、その上でまた送らせていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

○塩路座長兼委員長　もしご質問等なければ、今日の議題は全て終了しますので、進行を事務局にお返しします。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官　塩路委員長、どうもありがとうございました。

最後に事務局よりご連絡をさせていただきます。

本日いろいろご審議いただきまして、追加のご質問あるいはご意見等ございましたら、1週間以内に事務局までお問い合わせをいただければと考えております。

それから、今後のスケジュールですけれども、事務局において、本日いただいたご意見を踏まえた取りまとめ案を作成いたします。ご意見反映後の取りまとめ案につきましては、塩路座長兼委員長にご確認をいただきます。その後、パブリックコメント等のプロセスを経ることになります。パブリックコメントの際には、今回の合同会議で使用した資料も添付する予定でございます。

パブリックコメント等のご意見を踏まえまして、私どものほうで取りまとめ案を、最終的なものをつくりまして、塩路座長兼委員長のご確認をもって本合同会議の取りまとめとして確定とさせていただきたいと考えております。

取りまとめの確定後は、私どもで告示等の改正作業に入っていく予定でございます。先ほど申しましたけれども、第3回の合同会議を、今度は重量車の燃費基準ですけれども、そちらについては、5月～6月ごろを目途に開催させていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

委員の皆様には、改めて日程の調整をさせていただきたいと考えております。よろしく願いします。

最後に資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部省エネルギー課長の吉田課長、それから国土交通省自動車局環境政策課の西本課長からご挨拶を申し上げたいと思います。よろしく願いします。

○吉田省エネルギー課長　省エネルギー課長の吉田でございます。

本日は、大変活発なご議論を委員の皆様大変ありがとうございました。またオブザーバーの皆様にもご参加いただきましてありがとうございました。

省エネ法の中では、皆さんご案内のようにトップランナー制度で燃費基準の目標を決めさせていただいておりますけれども、もう一つ重要な制度として表示があると思っています。ユーザーの皆さんに燃費に関する適切な情報を提供して、皆さんの選択を燃費のよい車に誘導するというところで、非常に重要な制度だと思っておりますけれども、今日は、これにつ

いて WLTC モードで各フェーズごとの燃費を計るようになっていきますから、これを使ってより皆さんの走行実態に応じた選択をしていただけるような、そういう仕組みについてご議論をいただいたと思います。大変画期的なことだと思います。

今日は、非常に丁寧なご審議をいただきました。大変難しいテーマではありますが、今日のご議論を踏まえて、しっかりとユーザーの皆さんに情報提供をしていく、わかりやすい形で伝えていく。今日はオブザーバーの自動車工業会さんからも、そこについてしっかり取り組んでいかれるという非常に心強いご意見をいただきましたけれども、我々役所側も、業界の皆様、関係者の皆様と一緒に、ユーザーの皆様にとしっかりと、今回の新しい制度、取り組みについて周知、広報していきたいと思っておりますので、委員の皆様にも引き続きご指導をいただければと思います。

また次回以降も、今度テーマは変わりますが、引き続きご審議、ご協力をよろしくお願いいたします。

本日は、どうもありがとうございました。

○西本環境政策課長 国土交通省環境政策課の西本でございます。

本日は、本当に活発なご議論をありがとうございました。自動車の燃費といいますと、昨年来、某自動車メーカーの燃費不正事案もございまして、一般の方のご関心がさらに高まっているように感じているところでございます。その中でも、特に今日のテーマでもございますけれども、実燃費とカタログ燃費の乖離というのが現にあるということ、そういったものがあるがゆえにああいった不正もなかなか気づかれないのではないかとといった厳しいご意見も昨年来いただいていたところでございます。

従来、「燃費というのは一つの物差しです、比較ができます」という説明に終始してきたわけですが、やはりその絶対値が離れますと信頼が得られていないということは実感したところでございまして、本日の LMH の表示が少しでも実燃費に近いものに、皆さんにもご理解いただけるものになれば幸いです。

ただ、この燃費の乖離、前回もご説明いたしましたように、走行環境だけではなくてエアコンの使用ですとか気候ですとか、いろいろまだ要因がございますので、そういった意味で、これが最後ではなくて、まださらに表示方法の工夫というのは必要かと思っておりますので、引き続き私ども検討させていただきたいと思っておりますので、今後ご審議をよろしく願いできればと思います。

本日は、どうもありがとうございました。

○丸田環境政策課次世代自動車推進官　ありがとうございました。

それでは、本日の合同会議は、これにて閉会いたします。どうもありがとうございました。

—了—