

「中間取りまとめ」に対する意見の概要とそれに対する考え方

番号	項目	意見件数	意見概要	意見理由	考え方
1	背景について	1件（個人）	CO2は本当に下がっているのか疑問あり。排出量の定義について、確認を願いたい。	環境省地球温暖化対策地域推進計画策定ガイドラインによれば、自動車の活動量（走行距離）は幹線道路のセンサス等で実走行距離を把握し、燃費は10・15モードを用いることによりガソリン消費量を算出することになっている。実際のCO2排出量とは全く異なっている。一方で、ガソリンスタンドが売ったガソリン量で算出している自治体もあるようです。 実用とかけ離れたモード燃費でCO2削減が検討されるのは問題である。	我が国の自動車からのCO2排出量は、実際に使用された燃料消費量から算定している。また、実際に、カタログ上のモード燃費値の改善により、保有ベースの実走行燃費が着実に改善している。乗用車のエネルギー消費量は、乗用車の保有台数は増えているが、燃費の改善と1台当たり走行距離が減少している結果、横ばいから微減で推移している。このように、自動車単体の燃費改善は、重要なCO2対策の一つであると認識している。
2	1. 対象となる範囲【別添1】	1件（産業界）	「電気自動車」、「プラグインハイブリッド自動車」についても対象に追加して頂きたい。	現在複数のメーカーが2010年頃の販売開始を目指して開発に取り組んでいることを明かにしており、目標年度が2015年度であることから、時期的にも本中間取りまとめの中に取り入れることが適正だと思われる。経済性の面で高いハードルを越えるため負担のかかるメーカーにとって、燃費基準の枠組みに取り入れられるならば開発に当たっての大きな励みになる。 電気を燃料とする場合の燃費換算の方法が定まっていないことが理由で直ちに枠組みに入れるのが難しいという考えもあるが、実行年度までに具体的な換算方法を定めることは十分可能ではないだろうか。	これらの車については、燃費換算の方法のみならず、燃費の測定方法が確立されておらず現時点对象に加えることはできない。しかしながら、これらの車が本格的に普及する際には、燃費測定方法が確立されていることが望ましいと考えられることから、その燃費測定方法について検討をすすめていきたい。 加えて、市場での割合が小さいこと等からも、今回の燃費基準の対象とはしていないが、今後の出荷台数の推移等を踏まえつつ対象とすることが適当と判断されることとなった場合には、必要な検討を行いたい。
3	2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等 （1）目標年度【別添2】	1件（製造事業者等）	現行基準の目標年度から5年間というのは開発のための期間として必ずしも十分な期間ではなく、目標達成は非常に挑戦的である。	5年間という期間は、製造事業者等にとってはモデルチェンジのインターバルよりも短い場合がある。また、モデルミックスも独特のものであるので、2015年度の燃費基準は非常に高いハードルである。	基準策定時である現時点から2015年度までの約8年間で目標を達成することは挑戦的であるが、この燃費基準が達成できるよう、政府としても政策的支援及び普及啓発に努めていくとともに、各製造事業者等の取組等に期待したい。

4	2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等 (2) エネルギー消費効率の測定方法【別添3】	2件(個人)	モード燃費と実際の燃費の差が大きいため、測定や表示方法を見直すべき。	実際の燃費は平均的に見て、10・15モード燃費の0.6~0.7掛けであることはある程度共通認識。メーカーだけでなく、行政、国民全ては、実際のCO2対策を行わなければならないという考えに立てば、夏場のA/C負荷、冬場の暖機途上のロス、これを解決していく技術が必要。	エアコンやライトの影響、登坂路の影響は、自動車ユーザーが様々な自動車の使い方(エアコンの使用頻度が地域・季節や個人によりことなること等)をしている中、代表性がある適切な測定方法を設定することは困難である。このため、これらの影響は加味されないものの、現在の自動車ユーザーの走行実態を考慮した公平な燃費測定方法としてJC08モード法を採用(一般道路と高速道路の両方を加味した走行モード)し、同一条件下での車両間の燃費性能の比較を容易にしている。一方で、エアコンの使用等により実走行時の燃費値は変化することは事実であるため、自動車ユーザーに対しては適切な情報提供を行うとともに、燃費測定方法についても今後の課題として検討していきたい。
5				エアコンやライトの影響、登坂路の影響を燃費測定方法に加味すべきではないか。 高速道路を走行した場合の燃費値も測定すべきではないか。 車両による燃費値のばらつきに対するチェック、走行抵抗値の測定方法に対するチェック、市場の使用過程車に対する抜き取り調査による燃費変化に対するチェックを行うべきではないか。	また、車両による燃費値のばらつきは、それぞれの製造事業者等が品質管理計画により管理しており、走行抵抗値は、燃費の審査時の対象になっている。なお、自動車の使用過程における燃費変化は、自動車ユーザーの自動車の使用方法により異なるものと考えられ、適切に評価をするのは困難であるものの、今後の課題として検討していきたい。
6	2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等 (2) エネルギー消費効率の測定方法【別添3】	1件(製造事業者等)	目標年度までJC08モードに基づく燃費測定に加え、現行基準の測定モードである10・15モードが義務づけられていることから、2種の燃費試験が必要となる可能性がある。 そのため、換算係数を使用することにより、1試験のみで済ませるようになりたい。	ダブルで試験を行うことによる無駄な資源・エネルギーの節約、かつ2種の燃費値が存在することによるユーザーの混乱を回避するため。	2010年度を最初の目標年度とする現行燃費基準の達成状況を適切に評価するため、10・15モード燃費値が不可欠と考えている。ただし、燃費値の審査時には、製造事業者等に過度な負担とならないよう、適切かつ効率的な運用を検討していきたい。
7	2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等	1件(個人)	電気慣性を用いて、IW区分を世界に先駆けて、10kgfとすべき。	軽量化努力をきちんと慣性に反映させることは重要であるので、110kgfでは大きすぎる。	自動車の燃費は、製造事業者等、審査機関、研究機関等の様々な主体が、それぞれ保有する試験施設で測定しているが、現在

	(2) エネルギー消費効率の測定方法【別添3】			JCO8モードでは、加減速が多くなる分けですから、慣性抵抗が燃費に与える影響は10・15モードより大きくなる。それだけに、メーカーの努力は公平に評価すべきであるとする。	のところ、電気慣性が導入されている試験施設は限られている。また、IW区分を10kgとした場合は、燃費試験工数が極めて膨大になるという問題もある。国際的には、国連欧州経済委員会規則（ECE規則）において、試験自動車重量に応じて概ね110～120kg刻みでIW区分が設定されており、国際基準調和の観点から同様の区分設定を行うこととした。
8	2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等 (3) 燃費区分【別添4:参考4-3】	1件（製造事業者等）	2015年度は、ポスト新長期排出ガス規制基準をクリアしていなければならない。 燃費基準対応と排出ガス規制対応との両立が可能となるように考慮して頂きたい。	ディーゼル車はCO2削減のための一方策となる技術である。その導入に際して、HC規制がガソリン車と同等のHC規制値であるならば可能であった特定排出ガス削減技術の採用を困難なものとしている。	今回の燃費基準の検討においては、09年排出ガス規制（ポスト新長期排出ガス規制）による燃費影響についても考慮した上で目標基準値の作成を行った。 なお、09年排出ガス規制のHC規制値は、現在適用されている新長期排出ガスのHC規制値から特段強化されるものではない。
9	2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等 (4) 目標基準値	1件（製造事業者等）	現時点で基準達成の目処は立っていないものの、最重要課題である地球温暖化対策として受け止め、新たな目標に向かって引き続き技術開発に努めていきたい。		
10	2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等 (4) 目標基準値	1件（産業界）	車両重量区分毎の目標基準の他に、自動車メーカー毎の「企業平均CO2排出量/台」の基準を創生すべきである。	CO2削減を促し、地球環境保全を図るため。 また、車両重量区分毎のトップランナー方式では、重量増によるしり抜けを防ぐことができない。善意の行動を期待するのみであるから、歯止めを掛ける必要がある。	トップランナー基準では、自動車の多様性を維持し、様々なラインナップを持つ自動車メーカーに公平な基準を設定するため、車両重量等による区分を設けている。燃費性能は消費者が車を選択する際の重要な要素であり、重量化して区分をまたぐことになると基準は達成できたとしても燃費値の絶対値が悪くなることから、必要以上の重量化はメーカーにとっても不利益であると考えられる。1999年のトップランナー基準の策定後、乗用車全体の平均燃費は年々改善しており、全体の重量も重くなっていない。今後とも、状況を注視しつつ、必要に応じて対策を検討していきたい。 なお、自動車全体の出荷ベースの新車平均燃費は毎年度公表している。

1 1	2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等 (5) 表示事項	1 件 (産業界)	自動車メーカー毎、及び／又は、全自動車メーカーの全平均燃費、及び／又は、CO ₂ 排出量を何らかの形で公表する制度を設けるべき。	燃費改善率は、区分毎の出荷台数比率が同じと仮定しており、重い区分の比率が増加した場合には基準値を達成しても実質の燃費改善が小さくなってしまう。 自動車メーカー毎、及び自動車全体の燃費改善率を見える形にすることで、消費者の意識向上につながる。また、消費者に対して、燃費改善率を見える形にすることで、企業努力を促す効果が期待できる。	
1 2	2. 製造事業者等の判断の基準となるべき事項等 (5) 表示事項	1 件 (産業界)	km/Lと同時に、CO ₂ 排出量として、g-CO ₂ /kmも併記すべきである。	地球環境保全のために、CO ₂ 排出量の削減が分かるようにすべき。 自動車の燃料、駆動方法は多様化するため、走行距離当たりのCO ₂ 排出量の表示が最適である。	自動車ユーザーにとって深く浸透しており、わかりやすいエネルギー消費効率の指標としては、CO ₂ 排出量 (g-CO ₂ /km) より、燃費値 (km/L) であるため、カタログ等においては燃費値を表示することとしている。なお、CO ₂ 排出量 (g-CO ₂ /km) については、既に国土交通省のHPなどで、各車両毎の燃費値とともに公表している。
1 3	3. 省エネルギーに向けた提言等 (1) 政府の取組	1 件 (製造事業者等)	新燃費基準の達成に向けては、新しい技術の導入と普及が重要であり、そのための促進策等、政策的な支援が必要。	現行燃費基準の早期達成は、製造事業者等の取組努力とグリーン税制によるインセンティブがうまく噛み合った結果。	政府としても政策的支援及び普及啓発に努めていく。
1 4	3. 省エネルギーに向けた提言等 (1) 政府の取組	2 件 (個人、製造事業者等)	渋滞による資源エネルギーの消費対策についても、省エネルギーに向けた提言に盛り込むべき。		交通施策の重要性についてはご指摘の通りであることから、交通流の円滑化等による実走行燃費の改善に努める旨、追記する。
1 5	運輸部門の半分以上を占める様々な交通施策についても定量的に各施策の効果を把握しPDCAを回すことが重要である。		京都議定書目標達成計画をより確実なものにするために。		
1 6	3. 省エネルギーに向けた提言等 (1) 政府の取組	1 件 (個人)	アイドリングストップは、モードのように負荷の軽状態では、それなりに効果があると考えられ、実際には、アイドリング以外で大きな負荷があるためアイドリングストップの効果は小さくなる。また実用性もないので政府が推進する程のものでもなく削除すべきと考えられる。	アイドリングストップは、30年ぐらい前から販売されているため、全く先進性がなく、政府が推進する程のものではない。 夏場、冬場のアイドリングストップは、冷暖房上実用的ではないため、普及は難しい。	アイドリングストップにより4~7%燃費改善が見込まれ、また、特に都市内走行における実走行燃費ではより大きな改善が見込めることから重要であると考えている。

17	3. 省エネルギーに向けた提言等 (2) 製造事業者等の取組	1件(個人)	製造事業者等の取組みにおいて、燃費性能の優れた自動車の開発を行っていくことに加え、積極的、優先的に導入することについても、追記すべき。	省エネ対策のエンジン等早期に技術開発がされているが、製品価格への反映、ユーザーのコスト負担等により導入される車両が限定され、市場普及率の向上に繋がらなかったという反省がある。 社会的責任においても製造事業者自ら負担すべきものである。	御指摘のとおり、修正することとする。
18	基準達成の仕組みについて	1件(個人)	同一車種の中で最も燃費の良いグレードが基準を満たしていなかったら、重量違いのグレードが基準を満足していてもそれを認めない、という制約を追加したらどうか。	重量を重くして、その結果燃費が悪化しても燃費基準上達成している場合、国として燃費の悪いクルマを推薦しているように見え、またメーカーに対しても、重量を重たくして燃費を悪くするインセンティブを与えるようなものだ。	燃費性能は消費者が車を選択する際の重要な要素であり、重量化して区分をまたぐことになることと基準は達成できたとしても燃費値の絶対値が悪くなることから、必要以上の重量化はメーカーにとっても不利益であると考えられる。なお、1999年のトップランナー基準の策定後、乗用車全体の平均燃費は年々改善しており、全体の平均重量も重くなっていない。今後とも、状況を注視しつつ、必要に応じて対策を検討していきたい。
19	自動車に関する規制について	1件(個人)	自動車単体の燃費を重量別に規制し、基準を強化することは、問題がある。取得税、自動車税、重量税等を全て燃料税に置き換えるべき。	使用時のコストが減少することにより、他の交通手段に対する自動車の優位性が向上し、使用頻度が増え、渋滞が悪化し、公共交通が衰退する、または、より重い車の割合が増加する。 メーカーの車両重量低減努力や、ユーザーの軽量車への買い替えを否定しており、一方的にメーカー及びユーザーへ燃費改善技術開発コストを負担させている。	運輸部門の約8割が自動車によるエネルギー消費であり、自動車の燃費改善は重点的に取り組むべき重要な課題である。また、多様な自動車の選択を可能にしつつ、省エネルギーをすすめていくためには重量別の規制は有効に機能するものである。 なお、税体系の議論については、様々な情勢を踏まえて検討すべき大きな課題であり、慎重に議論をしていくことが重要である。