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13回）

令和８年３月30日

日時　令和８年３月30日（月）16：00～16：53

場所　経済産業省別館11階　1107会議室及びオンライン

１．開会

○井澤課長補佐

それでは定刻になりましたので、ただいまから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、及び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第１３回合同会議を開催させていただきます。

私、事務局を務めさせていただきます資源エネルギー庁の井澤でございます。よろしくお願いいたします。

本日は対面とオンラインのハイブリッド開催とさせていただいております。また、本合同会議は原則公開となっており、一般傍聴については、インターネット中継にて配信しております。後日、本中継のウェブでの視聴も可能とさせていただいております。

では、まず初めに、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の課長の福永、そして、国土交通省物流・自動車局車両基準・国際課国際企画室長の衣本より、一言ずつ挨拶させていただきます。

○福永課長

経済産業省、福永でございます。よろしくお願いします。

昨年７月に省エネルギー課長を拝命いたしまして、自動車関係もいろいろと議論を中でもさせていただいていますけれども、本ワーキンググループへの参加は初めてでございます。今日も活発な議論よろしくお願いいたします。

○衣本室長

国土交通省の衣本でございます。合同会議は国土交通省と資源エネルギー庁の審議会の合同会議ということで、国交省を代表して御挨拶をさせていただきます。

委員長の皆様におかれましては、年度末の御多用のところ、御出席を賜りまして誠にありがとうございます。また、今回、委員長等変更がございますところ、後ほど御紹介させていただきますが、今回以降、御指導、御鞭撻のほどよろしくお願いします。

本合同会議においては、従前よりエネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律に基づく自動車の燃費基準等について審議をいただいてまいりました。本日は、乗用車の2020年度燃費基準と小型貨物車2022年度燃費基準に関して換算式を導入することについて御審議をいただきたいと思っております。

これら現行の燃費基準では、国際基準に基づくＷＬＴＣモードでの燃費値のみを取得した車両については、その燃費値を参照することとしておるところでございますけれども、相当程度の自動車メーカーにおきましてＪＣ０８モードの燃費値も取得するため、追加で工数を抑えていただいているというような実態があると承知しております。こうした追加試験の実施は、我々審査する立場といたしましても一定程度の負担になっているところでございます。

委員の皆様におかれましては、こうした現状を合理化いたしまして、自動車メーカーの皆様が燃費改善のための技術開発等により一層注力できるような環境を整えるため、ぜひ積極的に御審議いただけますと幸いでございます。

なお、前回の会議においては、オフサイクルクレジット制度について取りまとめいただいたところでございます。国土交通省におきましては、この取りまとめに基づきまして、ライトやエアコンなどのオフサイクルクレジットの算定方式を、方法を御議論いただく検討会を今年度に立ち上げるところでございます。

本日は御都合により欠席ではございますけれども、草鹿委員のほうに座長として御指導いただいてございまして、この場を借りて御紹介させていただきます。

本日は、どうぞ御審議のほどよろしくお願いいたします。

○井澤課長補佐

続きまして、本ワーキンググループの座長及び本小委員会の委員長の選任について報告させていただきます。

京都大学の塩路前座長兼委員長の御退任に伴いまして、総合資源エネルギー調査会の運

営規程及び交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会運営の規定により、省エネルギー小委員会の委員長及び自動車部会の部会長が新たな座長を指名するということになっております。本ワーキンググループの座長及び本小委員会の委員長につきましては、省エネルギー小委員会の齋藤委員長及び自動車部会の塩路部会長の御両名の御指名により、今回より東京大学大学院工学系研究科教授の津江先生にお引き受けいただいております。

それでは、津江座長から一言挨拶をお願いいたします。

○津江座長兼委員長

東京大学の津江でございます。改めてよろしくお願いいたします。

私も10年ぐらい前からこの委員会の委員になっておりまして、その当時は前任の塩路先生がやられておりまして、その当時から2030年度の燃費基準を決めて、その後は、今先ほどお話がありましたオフサイクルクレジットのお話という非常に難題が幾つもありまして、そこの委員会でも結構いろいろな議論が出ておりましたけれども、塩路先生がうまく取りまとめられたという手腕を私も目の当たりにいたしまして。私ではちょっと力不足かもしれませんけれども、塩路先生に倣って、なるべくといいますか、取りまとめができるように頑張りたいと思いますので、委員の皆様にもよろしく御協力をいただければと存じます。

座長が事務局側に座っているのが非常に居心地が悪いんですけれども。今後ともよろしくお願いいたします。以上です。

○井澤課長補佐

ありがとうございます。

続きまして、委員の皆様の出席状況の御報告をさせていただきます。本日の出席状況でございますが、現在８名の委員の皆様に御出席いただいており、本審議会の定足数を満たしている状況でございます。また、草鹿委員が御欠席、竹岡委員が別件対応中ということで、この後、都合に応じてオンラインで出席される御予定でございます。

なお、前回第１２回合同会議から委員の交代がございます。本日の会議から、早稲田大学理工学術院教授の紙屋先生、京都大学大学院エネルギー科学研究科教授の川那辺先生の２名に新たに委員として御参加いただいております。

お二人から一言ずつ御挨拶をいただければと思います。まずは、紙屋先生からお願いいたします。

○紙屋委員

早稲田大学の紙屋でございます。よろしくお願いいたします。

私、専攻は電気工学でして、長いことバスやトラックなどの大型車の電動化に関わる研究活動、普及活動を進めてまいりました。どうぞよろしくお願いいたします。

○川那辺委員

京都大学の川那辺と申します。よろしくお願いいたします。

私自身はもともとエンジンの燃焼を専門でやってまいりました。先ほどから話題に出ている塩路先生の15下なので、弟子と言ってもいいかもしれないけれども、よろしくお願いいたします。

○井澤課長補佐

ありがとうございます。

オブザーバーの紹介をさせていただきます。一般社団法人日本自動車工業会から田澤様、及び日本自動車輸入組合から萩原様に御参加いただいております。よろしくお願いいたします。

○津江座長兼委員長

よろしいでしょうか。改めまして、本日は年度末のお忙しいところ、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

それでは、早速、これより議事に入りたいと思います。議題、乗用車2020年度燃費基準及び小型貨物車２２年度燃費基準における燃費値の換算についてということで、事務局のほうよりお願いいたします。

○須田係長

それでは、事務局から、こちら乗用車2020年度燃費基準及び小型貨物車2022年度燃費基準における燃費値の換算について御説明させていただきます。

目次に沿いまして６つの項目から順々に説明をさせていただきます。

まず第１に、背景となります。次のページお願いします。最初に、トップランナー制度について御紹介させていただきます。こちら省エネ・非化石転換法では、特定エネルギー消費機器の製造事業者等に対しまして、目標年度以降の基準エネルギー消費効率の達成を求めているところでございます。こちら未達成の製造事業者に対しましては、相当程度のエネルギー消費効率の改善を行う必要がある場合には、勧告、公表、命令、罰金の措置を取ることが可能となっております。また、こちらのトップランナー制度におきまして、製造事業者に対してはエネルギー消費効率等の表示を義務化しているところです。

下の図ではトップランナー制度の概要を示しております。トップランナー基準の設定に

おきまして、エネルギー消費効率が最も優れている製品に技術の進歩の見込みを加味しましてトップランナー基準を策定、数年後の目標年度に企業ごとに出荷製品の消費効率の加重平均がトップランナー基準を上回る必要があるといった制度となっております。

次のページお願いします。2011年10月に取りまとめました乗用車2020年度燃費基準について紹介させていただきます。こちら乗車定員が９人以下または10人以上かつ3.5トン以下の車両のうちガソリン、ディーゼル、ＬＰＧを燃料とするものを対象に、エネルギー消費効率でＪＣ０８モード燃費値を用いて達成判定を行っております。このＪＣ０８モード燃費値を算定していない乗用車に当たりましては、ＷＬＴＣモードに燃費値を用いてよいこととしております。

続きまして、2015年３月に取りまとめました小型貨物車2022年度燃費基準について御紹介いたします。こちら3.5トン以下の貨物自動車、ワゴン車、軽トラックのうちガソリン、ディーゼルを燃料とするものを対象に、乗用車と同じくＪＣ０８モード燃費値を達成判定に用いるエネルギー消費効率としており、こちらもＪＣ０８モード燃費値を算定していない貨物自動車に当たりましてはＷＬＴＣモード燃費値を用いることとしております。

こちら（４）番にＪＣ０８モード燃費値とＷＬＴＣモード燃費値についてまとめさせていただきました。自動車に係る大気環境の改善などを国際的に促進する観点から、日本におきましては、国際連合において、乗用自動車等の国際調和排出ガス・燃費試験法（ＷＬＴＰ）の策定に向け、議論を主導してまいりました。その結果、2014年の３月にＷＬＴＰが世界統一技術規則（ＧＴＲ）として成立いたしました。

それまでは、従来は、自動車の燃費に係る試験サイクル・試験方法は各国・地域ごとに異なっておりまして、製造事業者は個々の燃費試験に対応することが求められておりまして、日本におきましてはＪＣ０８モード燃費試験法を採用しておりました。排出ガス規制については、2015年２月に中央環境審議会において排出ガス試験法へのＷＬＴＰの導入が提言されており、燃費規制におきましても、2016年３月にＷＬＴＰ導入に関する取りまとめを行いました。

こちらＷＬＴＰの省エネ・非化石転換法への導入の検討に当たりましては、2016年３月の取りまとめにおいて、日本国内で販売されている乗用自動車及び小型貨物車のうち約８０台について、ＪＣ０８モード法とＷＬＴＣモード法の両試験――以下「W試験」と呼ばせていただきます。を実施してまいりました。

こちら、乗用車2020年度燃費基準及び小型貨物車2022年度燃費基準に対しまして、ＷＬＴ

Ｃモード燃費値の使用が規制緩和とならないことを確認したことから、ＪＣ０８モード燃費値で達成判定を行いつつも、ＷＬＴＣモード燃費値のみを取得している車両は、ＷＬＴＣモードの燃費値の使用を可能とするということを方針といたしました。

これらを踏まえまして、道路運送車両法の保安基準におきましては、2018年10月以降、順次ＷＬＴＣモード法の適用を義務化しております。

こちら下のほうの図に、ガソリン乗用自動車の平均燃費値の推移を記載させていただいております。縦軸に燃費値、横軸に年度を記載させていただいております。こちらの燃費値におきましては、製造事業者等の努力によりまして、ガソリン乗用自動車の燃費値はこれまで大きく改善してまいりました。

この図におきまして黄色で示したラインが、平均燃費値がＪＣ０８モード燃費値を示したもの、緑で示したラインがＷＬＴＣモード燃費値を示したものとなっております。ＷＬＴＣモード燃費値はＪＣ０８モード燃費と比較いたしまして相対的に低くなる傾向がございます。これは走行負荷の違い、ＷＬＴＣモードは加速度が高いということ、停止時間の違い、ＪＣ０８モードは車両停止時間が長いことなどが関係しております。

なお、直近のＪＣ０８モード燃費値の下降傾向におきましては、燃費値の良い車両はＷＬＴＣモード燃費値を取得する傾向にあることが要因となっていると考えられます。

続きまして、現状と課題について御説明させていただきます。こちら2016年にＷＬＴＰ燃費試験の導入を取りまとめた際のまとめに記載してある事項を抜粋しております。車種の相違のみならず、利用されている技術やその仕様の相違によりまして、ＪＣ０８モード燃費とＷＬＴＰ燃費値の相違の程度が異なること、十分な燃費試験のデータ等に基づく検討が必要であることということを課題として整理されており、2022年度におきまして、537台分のＷＬＴＣの認証データを取得しております。これは約80台を選定しW試験を実施した2016年よりも十分なデータであると考えております。

また、車種の相違や利用されている技術ごとに分類した上で、検討を実施してまいりました。新たな課題といたしましては、W試験によるコストとリソースについても課題として今回提言をさせていただければと思います。こちら全出荷台数とW試験を実施した型式の出荷台数を記載させていただいております。

W試験を実施している出荷台数は減少傾向にあるものの、2024年度におきましては、乗用車では15社中14社、小型貨物車では９社中９社がＪＣ０８モードで燃費値を取得しております。

乗用車2020年度燃費基準及び小型貨物車2022年度燃費基準である内燃機関車の出荷台数に占めるＪＣ０８モード燃費値を取得している車両割合は、乗用車では５割以上、小型貨物ではほぼ１００％と継続的に高い比率となっております。

また、ＪＣ０８モード燃費値を取得する際に生じるコストとリソースについてです。自工会によりますと、ＪＣ０８モード法の実施に約３万８，０００人弱の人と時間の工数が投入されております。こちら技術者単価等で換算しいたしますと、約２．３億円の人件費を導入していることとなります。

また一方で、次期燃費基準である乗用車2030年度燃費基準におきましては、ＷＬＴＣモード燃費値で評価することとしておりまして、製造事業者等におきましては、ＷＬＴＣモード燃費値の改善を念頭に開発を実施しているところです。

ＪＣ０８モードの試験に対するコストとリソースは、乗用車2030年度燃費基準達成に向けた取組に影響を与える可能性があると考えました。そのまとめを下の四角に記載させていただいております。2030年度燃費基準の達成に向けて取組を促すために、経済的コストや人的・時間的リソース確保に関するＷＬＴＣモード燃費値からＪＣ０８モード燃費値への換算式の策定が効果的ではないかと考えております。

過去にも同様の換算式を導入した実績がございまして、こちら紹介させていただいております。このときはＪＣ０８モード燃費値から10－15モード燃費値への換算を導入させていただきました。

次のページお願いいたします。換算式の検討を行いました。まず、使用するデータにおきましては、換算式の検討において、2022年度から2024年度のデータのうち、出荷台数に占めるW試験した車両の割合と出荷台数が最も多い2022年度データを用いて検討いたしました。

こちら2022年度にW試験を実施した車両のＷＬＴＣモード燃費値とＪＣ０８モード燃費値の両燃費値の差に影響を与える項目と影響度を分析し、適切な換算係数を検討いたしました。10－15モード燃費値の換算のときには、こちら赤字で示している式を用いていたんですが、このＡとＢの２つの換算係数を用いていたんですが、本検討では、等価慣性重量のＩＷを考慮した係数Ｂは用いずに、係数Ａのみを検討することとしたいと考えております。その理由は下に２つ示させていただいております。

2014年度の車両による10－15モード燃費の換算におきましては、このＩＷ、等価慣性重量の影響度が0.1％未満と限定的であること、また、ＷＬＴＣモード法では等価慣性重量が１キロ刻みで設定されておりますが、10－15モード法では250キロ刻み、ＪＣ０８モード法で

は110～120キロ刻みと重量区分ごとに設定されておりまして、これを補正するには複雑さが伴うこと、このことを踏まえまして、四角で囲ませていただいた換算式をＪＣ０８モード燃費値、イコール、重回帰分析によって得られる定数Ａ掛けるＷＬＴＣモード燃費値とし、定数Ａにつきましては、燃費の差に影響を与える車両仕様を選定し定めることとしております。

また、こちら2022年度に出荷された車両、W試験を実施した車両におきまして、自動車の種別及び燃料の種類、10－15モード燃費値換算で用いた要素、①変速機方式、②ハイブリッド機能の有無に加えまして、③といたしまして、アイドリングストップ機能の有無も考慮し、ＷＬＴＣとＪＣ０８モードの燃費値の違いにどのように影響を与えるかの分析を行いました。

なお、こちら車両重量、二駆・四駆といった駆動方式についても確認いたしましたが、有意な差がなかったため、重回帰分析の対象からは除外しております。変速機方式は、ＪＣ０８モード燃費値から10－15モード燃費値の換算方法よりもさらに細分化しております。変速機方式において、トルコン式（ＡＴ）、手動式（ＭＴ）、自動無段階式（ＣＶＴ）、デュアルクラッチ式（ＤＣＴ）の４種類で分類いたしました。

ハイブリッドの有無につきましても、軽自動車以外のガソリン・乗用車につきましては、ストロングハイブリッドの可否でも細分化しております。

なお、こちら電気を動力源とするＥＶやＰＨＥＶといった自動車は乗用車2020年度燃費基準・小型貨物車2022年度燃費基準の規制対象外のため、換算式の対象とはしないこととといたします。

定数Ａの検討に当たりましては、自動車の種別及び燃料の種類ごとに複数の要因の影響度を定量化することが可能な統計的手法である重回帰分析を用いて実施いたしました。自動車の種別及び燃料の種類ごとに最も型式数の多い変速機方式、ハイブリッド機能の有無、アイドリングストップ機能の有無による近似値を基準値といたしまして、各要員が基準値に与える係数を算出いたしました。その後、その係数の優位性を確認し、優位性が認められる「あり」の場合には定数Ａに反映、「なし」の場合には基準の項目と同値と判断させていただきます。ただし、こちら過大評価となるおそれがある項目については、その限りとしないこととしております。

定数Ａは小数点第４位を切り捨て、第３位までの数値としております。なお、優位性の判定におきましては、こちら重回帰分析のｐ値により判定し、このｐ値が小さいほど、偶然で

は説明できない、本当に影響があると判断し、ｐ値が0.1未満のときに優位性あり、0.1以上のときに優位性がなし、データ不足となったときには算定不可とさせていただいております。

乗用車2020年度燃費基準の換算定数Ａについてです。こちら分析結果について御説明させていただきます。ガソリン・乗用車（軽以外）の301型式のデータを用いて分析を実施いたしました。基準となるパターンは、最も型式数の多かったＡＴ、ハイブリッド機能なし、アイドリングストップ機能ありのものとなります。

優位性の判定におきまして「なし」となったマイルドハイブリッドに関しましては、ハイブリッドなしと同値として扱っております。ＡＴとＤＣＴにつきましては、計算結果が同値となるため、まとめて記載しております。

こちら左上の表のところではデータ数を、左下の表では重回帰分析の結果を、右側にはその求められた定数Ａを記載させていただいております。変速機方式の違いに、もともとこの基準値となる①で示した係数をベースに、変速機方式が異なるとき、ハイブリッド機能が異なるとき、アイドリングストップ機能が異なるとき、①から⑥の係数をそれぞれ足し合わせて定数Ａを算出しております。

次のページお願いします。同様に以下分析を進めてまいりました。ガソリン・乗用車（軽）の６３型式のデータで重回帰分析を実施いたしました。基準となるパターンは、ＣＶＴ、ハイブリッド機能なし、アイドリングストップ機能ありです。

優位性の判定におきまして「なし」となったハイブリッドは、ハイブリッド機能なし、アイドリングストップありと同値としております。優位性の判定におきまして「算出不可」となったＤＣＴとＭＴは、データ不足と判断し、定数Ａを１としております。

ディーゼル・乗用車（軽以外）の９３型式の重回帰分析を実施いたしました。基準となるパターンは、ＡＴ、ハイブリッド機能なし、アイドリングストップ機能あり。

優位性の判定におきまして「なし」となったＤＣＴはＡＴと、ハイブリッドはハイブリッドなしとそれぞれ同値としております。優位性の判定におきまして「算出不可」となったもののうち、ＣＶＴは分析データの不足と判断し、定数Ａを１といたしております。

優位性の判定におきまして「算出不可」となったもののアイドリングストップなしの車両は存在していなかったのですが、アイドリングストップありのほうがＪＣ０８モード燃費値が高くなる傾向にあることから、ガソリン車のアイドリングストップ有無の差０．０５５９１を準用して定数Ａを算出いたしました。こちら左側の下の表でピンクに示させていた

だいたところが準用した値となっております。

続きまして、ＬＰＧ自動車と小型バス自動車について御説明させていただきます。ＬＰＧに関しましては型式が１つのみのため、ＪＣ０８モード燃費値をＷＬＴＣモード燃費値で除していた値を係数としております。ガソリン・ディーゼルを燃料とする小型バスは型式が３つあり、近似線から係数Ａを算出いたしました。

続きまして、小型貨物車2022年度燃費基準の換算定数Ａについてです。小型貨物車の種類といたしましては、構造Ａが乗用車が派生したもの、構造Ｂがバンやトラックとなっております。小型貨物、こちら構造Ａと構造Ｂ、軽貨物について併せて記載させていただいております。ガソリン小型貨物車の構造Ａは13型式、構造Ｂの軽貨物につきましては29型式でそれぞれ分析を行いました。

なお、小型貨物車につきましては、全型式中ハイブリッド機能を有しているものは１型式のみのため、重回帰分析の分析項目からハイブリッド機能を除外しております。基準となるパターンは、構造Ａ・構造Ｂともに、ＣＶＴ、アイドリングストップ機能ありとなっております。

優位性の判定におきまして「なし」となりました構造ＡのＡＴはＣＶＴと同値とし、いずれの構造も分析データがないＤＣＴに関しましては、定数Ａを１としております。

こちらでガソリンの構造Ａ、ＭＴに関しまして、定数Ａが１未満となっております。この１未満の定数を採用することは、ＪＣ０８試験の追加実施に対するインセンティブとなり得ることが想定されるため、換算式の導入目的に反すると考え、定数Ａを１として採用させていただければと考えております。

ガソリン小型貨物車・構造Ｂ（普通・小型貨物）の19型式のデータで重回帰分析を実施いたしました。基準となるパターンは、ＡＴ、アイドリングストップ機能なしです。

優位性の判定におきまして「なし」となったＣＶＴはＡＴと同値、ＤＣＴは分析データがないため、定数Ａを１としております。また、本来であれば、優位性がなしとなったＭＴに関しましてはＣＶＴ、ＡＴと同値とするところなんですが、これまでの分析結果から、定数Ａの値がＭＴは小さくなる傾向があることから、過大評価とならないように、優位性自体は「なし」となっているんですが、定数に影響を与えるものと判断して、過小評価になっていないというふうに確認をさせていただきました。

こちらＭＴの係数に関しては優位性なしだけれども、ピンクに示しているんですが、こちら右側の定数Ａの表に反映しているといった状況となっております。

ディーゼル小型貨物車・構造Ｂ（普通・小型貨物）についてです。こちら15型式データは全て、ＡＴ、アイドリングストップ機能なしとなっております。そのことから、単回帰分析を行い、定数Ａについて決定させていただいております。

なお、これまでの分析から、アイドリングストップ機能なしはアイドリングストップ機能ありよりも定数Ａの値が小さくなる傾向にあることから、過大評価とならないと判断し、ディーゼル・構造Ｂ（普通・小型貨物）のＡＴ、アイドリングストップ機能なしとＡＴ、アイドリングストップ機能ありを同値とさせていただいております。

続いて、まとめをさせていただきます。こちら乗用車2020年度燃費基準と小型貨物車2022年度燃費基準の定数Ａにつきまして、2022年度の出荷車両においてＪＣ０８モード燃費値の実測値と定数Ａを用いた換算燃費値の誤差の平均値がそれぞれ0.67、0.12であったことから、10－15モード燃費の換算式を策定した際の誤差の平均値0.9％よりも小さいことを確認いたしました。

このことから高精度に分析できたと推計できることから、車両の仕様に応じて決定される定数Ａは、こちら下に示させていただいた表のとおりとしたいと考えております。

達成判定及びカタログの表示につきまして、乗用車2020年度燃費基準及び小型貨物車2022年度燃費基準の達成判定については、ＪＣ０８モード燃費で達成判定を行うことそのものは変わらないんですが、ＷＬＴＣモード燃費値のみを取得している車両に関しましては、今後、車両の使用に応じて決定される定数Ａを用いた換算燃費値で評価することとしたいと考えております。

なお、こちらの換算につきましては、自動車製造事業者等に対する燃費基準の達成判定に対して使用することを想定しておりまして、カタログ表示については、引き続き道路運送車両が保安基準に基づき得られた燃費値に限るものとさせていただければと思います。こちら下の表で、これまでと今後についてまとめさせていただきました。

これらの取組を通じまして、乗用車2030年度燃費基準に達成に向けたリソースを適切に確保していくことと考えております。

こちら説明は以上になるんですが、追加の資料といたしまして、参考といたしまして、走行パターンの違いによるＪＣ０８モードとＷＬＴＣモードの速度パターンの違いを図示したものと、また、先ほど口頭で説明させていただいたＪＣ０８モード燃費値と実測値のプロットのほう、図を掲載させていただいておりますので、御参照ください。事務局からは以上となります。

○津江座長兼委員長

ありがとうございました。

今、御説明にありましたとおり、現行基準の乗用車2020年度燃費値と、それから小型貨物車2022年度基準の達成判定はＪＣ０８モード燃費値を用いておりますけれども、道路運送車両法の保安基準では、ＷＬＴＣモード燃費値の取得が義務化されておりますので、燃費基準を達成するためにはW試験、両方の試験を実施する車両が存在しているということでございますが、ＷＬＴＣモードを取得した車両をさらにＪＣ０８モード燃費を測るというのはコストがかかるということですので、ＷＬＴＣモード燃費値からＪＣ０８モード燃費値への換算式を導入することにしたいというような説明かと思います。

それでは、御意見、御質問をお受けしたいと思います。発言を希望される方、会場におられる方は、手を挙げて構いませんので、お知らせください。それから、オンラインで御出席の方は、Teamsの手を挙げるボタンを押していただけると。それでは、何か御質問がございましたらお願いいたします。川那辺先生どうぞ。

○川那辺委員

川那辺です。よろしくお願いします。

１点だけちょっと確認させていただきたいんですが。これのページで20ページです。優位性の判定で「無」となったマイルドハイブリッドは、ハイブリッドなしと同値だったということなんですが、これは車両によって、要は、ストロングハイブリッドです、マイルドハイブリッドですというのがどれに相当するかといったら、製造者さんのほうが宣言をするようなものでした。要は、連続で変化するような仕掛けがあるはずなので、どこまでがマイルドハイブリッドで、どこからストロングハイブリッドと言うかというのは、車両によって明確に区分存在しているのでしょうか。

○田澤オブザーバー

マイルドハイブリッドとストロングハイブリッドは、それぞれ使っている電圧であるとか電流値の違いによって法規というか法令で規定されているところがあるというふうに認識しておりまして、その違い、高電圧の、一般的には高電圧のシステムがストロングハイブリッドになると思いますけれども、大きなオルタネーターを使って24ボルトとか４８ボルトみたいなところはマイルドハイブリッドになると思いますが、そこで切り分けを法令上していただいているということで、そこを区切りとして、今、計算していただいているという認識でおります。

○川那辺委員

マイルドハイブリッドは基準もそれと同じでやるという、そういうことでよろしいですか。

○田澤オブザーバー

はい。

○川那辺委員

分かりました。

○津江座長兼委員長

ありがとうございました。ほかに御質問ございますでしょうか。

○紙屋委員

早稲田大学、紙屋です。すいません。１点ちょっと確認。２７ページですけれども、小型貨物車の構造Ｂの、基本的に基準となるパターンは、台数の多いものを基準にしてやるということなんですよね。

○須田係長

はい。

○紙屋委員

分かりました。ここではＡＴのＩＳなしのものを基準にすると。

○須田係長

はい。

○紙屋委員

上の文章と左側の上の表はそうなっているんですが、左側の下と右の表は、アイドリングありのほうが基準になっていませんか。最終的な数値はこれでいいと思うんですけれども、途中で基準がちょっと整合が取れていないような気がして。足し算、引き算して、最終的な数字は多分これでいいと思うんですけれども。ちょっと御確認いただければと思います。

○須田係長

ありがとうございます。確認させていただきます。

○紙屋委員

アイドリングありが基準に下の表はなっています。

○井澤補佐

ありがとうございます。事務局でございます。今の御意見、再度確認させていただくと、

この２７ページ目の左側の真ん中、ガソリン小型貨物車・構造Ｂと書いてあるところのＡＴなし、そして型式数として９と書かせていただいていますので、ここが基準となるところではないかという御指摘がありました。

一方で、最終的な数値は一緒かもしれませんが、この表における表現方法として、ＡＴ、ＩＳ機能なし、型式９が基準値に見えないように、この左下、重回帰分析結果のところは、ＩＳありのところが①として基準値となっているというところに表現のずれがあるのではないか、そういう御指摘ということでよろしかったでしょうか。

○紙屋委員

はい。その結果、右側の表の定数Ａのところ、①、①＋③とかそこら辺も多分変わってくると思うので。

○井澤補佐

御指摘ありがとうございます。事務局のほうで資料を再度確認させていただきまして、数値は間違いはないというふうに思っています。ですので、表現の仕方をちょっと修正させていただき、ホームページ上の資料を修正するなどさせていただければと思います。すみません。大変失礼いたしました。ありがとうございます。

○津江座長兼委員長

ありがとうございます。ほかに御質問、御意見ございますでしょうか。どうぞ。

○松村委員

松村です。まとめのページ、30ページのところで、まとめの文章の１つ目のところに、今回の定数Ａ、御提案いただいているものを使った換算値の誤差が１０－１５モードのときの0.9%より小さかったということで、これはこれで１つのまとめの方針だと思うんですけれども、特定のカテゴリーでこの0.9%よりも大きく逸脱するようなものというのは特になかったという理解でよろしいでしょうか。

なかなか、そうはいっても、型式があるものとないものというのがあると思うので、難しい話だと思いますが。

○島野専門官

国交省からですけれども、一番最後、資料として参考で書かせていただいているところですが、実測値と換算値のそれぞれのプロットという、このスライドを見ていただくと、それぞれ場所によって、プロット、多少外れているものというのも見てとれるかなと思います。他方で、概ね全般としては、プラス・マイナス１０％以内に概ね入っているかなというふう

に思っておりまして、多少の誤差はもちろん出ているところでございますけれども、平均としても0.9%未満ということで、精度としては、従前の取扱いと比較しても十分な精度を確認できているのかなというふうに思っている次第です。

○松村委員

ありがとうございます。

○津江座長兼委員長

これを見ていただけると、プラマイ１０%の中には入っているということで、特に大きく逸脱したものはないということで、適切ではないかという意見です。ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。優位性がないというふうに判断されたものというのは、基本的には、使った型式の台数、少なかったので優位性がないというふうに判断されたというのがほとんどといいますか、全部なわけですかね。

○須田係長

はい。

○津江座長兼委員長

ありがとうございます。細かい話ですけれども。

ほかに何か御意見ございますでしょうか。オンラインで参加されている方から御意見いただければと思いますが。どうぞ。

○青山委員

初歩的な質問で恐縮でございます。青山です。

そもそも、メーカーさんは両方の種類で想定されて、どっちかがよりいいと思われるから２種類測定されるんでしたっけ。そのいいほうをこのトップランナーのところに採用されるんですか。

○井澤課長補佐

今、議論させていただいているのは、2020年度燃費基準及び2022年度燃費基準という２つのルールに関して換算値を導入させていただきたいというお話をさせていただいています。どちらもこの基準をつくったときには、そもそも我々の中では、ＪＣ０８という試験方法しかない状態でこの両基準というのを策定させていただきました。ですので、目指すべき燃費基準というのは、基本的にはＪＣ０８で測定した上で目指していただくというものが、当時、出来上がったときの思想でございました。

その途中で、国際的な調和ということで、ＷＬＴＣという新しい試験方法が出てきて、今

議論していただいている2020年度基準及び2022年度基準、その次の基準である2030年度基準というのは、このＷＬＴＣだけでやっていこうというふうにさせていただいていますので、徐々に世の中がＷＬＴＣモードを前提にした技術開発をしていこうというふうに移り変わっている段階でございます。

ですので、メーカーの方からすると、ＷＬＴＣなどを前提にした技術開発、車造りをしていきたいというところではあるんですけれども、今現在においては、まだ2020年度基準及び2022年度基準というのが生きている状態でございます。かつ、ＪＣ０８で試験をしたときのほうが相対的に燃費値がよくなるというふうな状態ですので、メーカーの方々からすると、ＪＣ０８で燃費値を取りたいけれども、将来的にはＷＬＴＣの燃費値をしっかり上げていきたいというジレンマをお抱えになっているというふうな状態です。

ですので、その辺を解消するために、今回、換算式を導入させていただくということでいかがでしょうかという議論をさせていただいているというのが全体像になっています。

○青山委員

ありがとうございます。2030年のときにはＷＬＴＣになっていくわけなので、それに一本化されるということですね。

○井澤課長補佐

そのとおりです。

○青山委員

ありがとうございます。

○津江座長兼委員長

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

2020年度基準ではＰＨＥＶとかは対象になっていないので、換算値ができないということなんですけれども、将来的には、換算値を作るのがいいのか、それとも、もう作らなくてもいいのか。

○事務局

今、現状において、平成20年度基準においては、ＥＶ等については燃費値は特例というふうな形でさせていただいていますが、規制の対象とはなっておりません。2030年度からになりますので、ＷＬＴＣモードになっているということになります。

○津江座長兼委員長

特に必要はなくなるということですね。いろいろこんがらがって、申し訳ないです。何か

ほかに御質問等ございますか。御意見がないようでしたら、どうもありがとうございました。

それでは、事務局から説明がございましたけれども、御質問というか、御指摘があったことにつきましては、数字としては変わらないですが、この記載の方法が変わらないということを確認されるということで、お認めいただいたものというふうにさせていただければと思います。

修正の内容につきましては、座長である私に、先ほど分かっていなかったんですけれども、分かったような気がいたしますので、一任させていただいてよろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、私のほうで確認をさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、本日御参加の委員・オブザーバーの皆様から、全体を通して何か御発言がありますでしょうか。よろしいですか。

○田澤オブザーバー

自工会の田澤でございます。

本日は、弊会から御要望させていただいたＪＣ０８モードの燃費値をＷＬＴＣ燃費値に換算する議論について御議論いただきまして、本当にありがとうございます。津江座長をはじめ委員の皆様にもお時間をいただきまして、大変ありがとうございました。また、３省庁の皆様におかれましても、準備を含めて、大変感謝申し上げたいと思います。

業界といたしましても、これで一部換算係数を使うことによって得られる工数等もございますので、そちらを今後の30年の燃費基準に向けて、の開発に向けて振り向けさせていただいて、また、30年の燃費基準についても引き続き議論させていただければと、この場で議論させていただければというふうに思っております。

引き続き、よろしくお願い申し上げたいと思います。本日はありがとうございます。

○津江座長兼委員長

ありがとうございました。

それでは、本日の議題は全て終了となりますので、進行を事務局のほうにお返しいたします。

○井澤課長補佐

津江座長、ありがとうございました。

今後の進め方について、事務局から御報告させていただきます。先ほど御指摘いただいた資料の27ページ目でございます。こちらについて事務局のほうで確認、必要に応じた修正を

させていただき、津江座長とも確認をいただき、問題なければ、修正版として委員の皆様に共有させていただく、及び、政府のホームページに公表している資料の差し替えということをさせていただければと思っております。その後、この制度、換算式についてのパブリックコメントをさせていただくとともに、最終的には告示の改正をさせていただくことになります。

また、次回の合同会議については、改めて日程や議題等について御案内、調整等をさせていただければと思っております。

最後、小磯課長からいかがでしょうか。

○小磯課長

すみません。本日、遅れまして大変申し訳ございません。車両基準・国際課長の小磯と申します。

本日は、御審議いただきましてありがとうございます。先ほど自工会の方からもお話がございましたように、これが次の、こういった合理化によって、次の基準の開発を進めるほうに力を振り向けるというのにぜひ活用していただけるんじゃないかと思います。

本日はどうもありがとうございました。

○井澤課長補佐

それでは、1時間議論いただきまして、御協力いただきまして、ありがとうございました。本日のワーキンググループ、合同会議はこれにて閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

―― 了 ――