

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 自動車燃費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 11 回）

日時 令和 6 年 12 月 11 日（水）10：01～11：52

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

○梶原専門官

定刻になりましたので、ただいまから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及び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燃費基準ワーキンググループの第 11 回合同会議を開催させていただきます。

本日事務局を務めさせていただきます、国土交通省物流・自動車局車両基準・国際課の梶原でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、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きます。

また、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WEBでの視聴も可能となっております。

本日の委員の皆様の出席状況ですが、10 名全員がご出席いただいております。お忙しい中、誠にありがとうございます。

また、本日オブザーバーとして、一般社団法人日本自動車工業会から田澤様、諸井様及び日本自動車輸入組合から青木様にご参加いただいております。

それではここからの議事の進行を、塩路委員長にお願いしたいと思います。塩路委員長、よろしくお願いいたします。

○塩路座長

改めまして、おはようございます。

こちらご案内のとおり重量車の 2025 年度燃費基準、これと乗用車の 2030 年度燃費基準、二つの燃費基準についての措置について、この合同会議では最近というか、今年に入って 3 回目となりますけれども、いずれにしても二つとも結構燃費基準の達成がぎりぎりのところにあります。逆に言うと、これは重量車の方は 2017 年、乗用車の方は 2019 年、トップランナー基準の下に設定した燃費基準が、ぎりぎりのところであったことの裏返しでもあるかなと思っています。

これまでの燃費基準では、それほど今日ご議論いただくようなクレジットであるとか、あ

るいは特例のような議論はしなかったと記憶していますが、今回のものは世界的に見ても恐らくかなり厳しい燃費基準になっているかなと思います。

いずれにいたしましても、直近では9月でしたかね、重量車についてご議論いただきました。何とか今日まとめたいなと思いますのでご協力をお願いします。

2. 議題

(1) 重量車 2025 年度燃費基準における電気自動車等の取扱い（特例）について

○塩路座長

それでは、これより議題に入りたいと思います。

今申しましたとおり、議題（1）重量車 2025 年度燃費基準における電気自動車等の取扱い（特例）についてということで、事務局から資料をご説明いただきます。お願いします。

○梶原専門官

事務局からとなります。

資料1からご説明をさせていただきます。

1枚めくっていただいて、本日の議題として、今回の審議会では前回、第10回の審議会にて採用案が未決となった点について審議いただきたいというふうに考えております。

具体的には大きく2点ご審議いただきたいと考えており、1点目が3-②、どのようにディーゼル燃費値へと換算するかについてですが、これにおいてFCVをどのように扱うかというのをご議論させていただければなというふうに考えております。

2点目が、4-②になります。算出されたクレジットをどのように扱うか、いわゆるスーパー、フル、ハーフの議論となります。この2点について本日ご審議いただければなというふうに考えております。

まず1点目になるのですが、FCVの取扱いについてとなります。

次のスライドをよろしくお願いします。

FCVをディーゼル燃費相当値でどのように表すかについて、このスライドで表示しております。FCVについては、エネルギー消費効率を1kg当たりの水素でどれだけの距離を走ることができるか、つまりkm/kgで表しますが、2025年度燃費基準におけるエネルギー消費効率はディーゼル1Lでどれだけの距離を走ることができるか、つまりkm/Lで表されることになりますので、この燃費の換算というのが必要になってきます。

前回の審議会でも電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車における燃費換算の考え方についてご提案、お示ししましたが、FCVにおいても同じ考え方を踏襲したいというのが今回の事務局のご提案になります。

具体的には発熱量を用いた換算を考えており、ディーゼルの低位発熱量35.8MJ/Lと水素の低位発熱量120MJ/kgの比率である0.3をJH25モード法にて取得した水素燃料消費率に掛けることでFCVのディーゼル燃費相当値を換算するということを考えております。

次のスライドをよろしくお願いいたします。

先ほどのページのものについては、J H25 モード法による燃費値を取得、適用した場合に必要となる換算となりますが、このページにおいては、J H25 モード法による燃費値がないF C Vについて、ディーゼル燃費相当値をどのように扱うかをお示したスライドとなります。

事務局としては、結論からとなりますが、E Vと同様に固定値を採用することをご提案したいと考えております。ただし、F C VはE Vと異なりJ H25 モード法以外の燃費試験法が存在せず、またJ H25 モード法の燃費値の早期取得も困難な状況にあるところ、重量車におけるF C Vの実績審査値というのが欠如している状況にあります。そこで、重量車におけるF C Vのディーゼル燃費相当値の換算にあつては、乗用車における実績、審査値をもって当該固定値を決めたいというふうに考えております。

具体的には、左下に示す表が乗用車のF C V 2車種の2030年度基準値に対する燃費基準比になるのですが、一番右側の列に示しますとおり、約2倍を示しているという状況になります。

事務局としては、その加重平均値が2倍であったところ、J H25 モード法が適用されないF C Vについては、各重量区分の目標基準値の2倍の数値をディーゼル燃費相当値、固定値とする案をご提案したいというふうに考えております。

なお、これらの固定値については、電費の取得状況等を踏まえ、適切に見直すということも考えております。

次のスライドをよろしくお願いいたします。

ここからがクレジットを実際にどのように扱っていくかに関する資料になります。

前回の審議会では委員の皆様から、足元の状況を踏まえた上で、具体的には燃費基準の達成状況とか、E Vの普及状況等を踏まえた上でクレジットをどのようにするか検討すべきとのご示唆がございましたので、ここからそれらの状況に関してお示ししたいと考えております。

まず2025年度基準に対して、今2023年度時点で達成、どういった状況なのかについて表しております。具体的には、表の一番右の列がクレジットの達成、または未達量となるのですが、トラック、バス共に未達成という状況でございます。

なお、一番厳しいところでは、トラックの16トン超の区分において320のクレジットが足りないという状況に今ございます。これが現在のクレジットの達成状況になります。

続けて、次のスライドをよろしくお願いいたします。

続けて、こちらのスライドは足元の普及状況、具体的には保有車両数のデータとなります。

2023年度末時点では、保有車両数におけるE V等の割合としては、一番右の列に表示させていただいているんですけども、区分けしたどの車両区分においても1%に満たないというのが現状になります。

同じく、次のスライドです。

こちらと同じく足元の普及状況になるんですけれども、出荷状況のスライドになります。

2023 年度の出荷状況におけるE V等の割合ですが、こちらが一番右のリストを見ていただければと思うんですけれども、区分したどの車両区分においても2%に満たないという状況です。

先ほどの保有台数の割合を含めてとなりますが、重量車における電動車の普及というのはなかなか十分に進んでいるとは言えないというのが現状になります。

次のスライドをよろしくお願いいたします。

これを踏まえて、このスライドでは2023年度での実績に基づき、E Vの特例クレジットの寄与がどれほどなのかというものを試算しております。

2023年のトラックにおいては、基準値を上回ったディーゼルのクレジットが36、基準値を下回ったクレジットが439であるところ、内燃機関車のみでは約400のクレジットが未達という状況になります。この点、仮に2023年度に出荷したE V等について、ハーフでのクレジットを付与できるとした場合、当該クレジットが約30になりますので、依然として約370程度のクレジットが足りないというのが現状になります。

またバスにおいても、基準値を上回ったディーゼルのクレジット量が4、基準値を下回ったクレジット量が約34になりますので、内燃機関車のみでは約30のクレジットが未達という状況になります。こちらについても、仮に2023年度に出荷したE V等について、ハーフでのクレジットを付与できるとした場合、当該クレジット量が約1になりますので、依然として約29相当のクレジットが足りないというのが現状になります。

これはあくまで2023年の実績において、ハーフでE V等のクレジットを付与できるという仮定での結果になりますけれども、トラック、バス共に、E V/F C Vを特例として考慮したとしてもその与える影響というのは限定的だというのが数字上も表れているかなというふうに考えております。

続けて次のスライドです。

こちらのスライドでは、まさに今2025年度基準に対して未達が大きい状況である旨をご説明いたしました。なぜそのようなってしまったのか、また特例制度においてこういった措置を希望するのかをメーカーさんにヒアリングしておりますので、本スライドにて表示しております。

ヒアリング結果としては、下の段のほうのチェックマークに記載している部分になりますけれども、一つ目、コスト面でディーゼル車に劣っており、また新しいタイプの車両であることなどを背景に、E V等の車の販売台数がなかなか伸びにくい傾向にあること、二つ目、内燃機関車と電動車の並行開発は、開発費用等開発リソースの大幅増につながっていることが大きな課題であったと言及いただいております。

その上で最後に、特例制度に対する希望を一番下のチェックマークに記載させていただいておりまして、具体的には、電動自動車等の販売比率が低い段階でハーフクレジットとすると、電気自動車等が燃費基準に寄与する影響は非常に小さいため、自動車メーカー全体と

しては、電気自動車等の開発及び販売の促進のモチベーションにつながるようなクレジットをいただければというご意見をいただいているところです。

次のスライドになります。

少し話は変わりますが、本スライドでは過去の省エネ法のトップランナー制度においてEV等をどのように扱ったかをまとめているものになります。

大きく二つの手法を採用しており、一つ目が達成判定の特例として扱うというものになります。これは乗用車 2020 年度基準や小型貨物車 2022 年度基準に適用している考え方で、達成判定の特例としてEVとPHEVの電費値をそのまま1倍でCAFEに加算することを可能にしているものになります。

もう一つが特例とはせず、規制の対象とする考え方になります。こちらは乗用車の 2030 年度基準において適用している考え方で、2030 年度基準においては、EVとPHEVについて相当程度の普及が見込まれていたところ、これらを規制の対象とすることで一体となって省エネの促進を図ることとし、取り組んでいるものになります。

次のスライドをよろしくお願いいたします。

参考になるんですけれども、ここからは各国の事例の紹介となります。欧米では左側中段の目標基準値というところに記載させていただいているんですけれども、出荷年ごとに段階的な目標基準値というのを設定しておりまして、特に 2040 年以降においては 2019 年実績を基に設定された目標値に対して、90%減を求めるものになっております。

一段上の段に書かせていただいているんですけれども、規制の対象がございまして、この規制の対象にZLEVも含まれるとあるところ、この非常に高い目標に向けては、EV/FCVの普及が念頭にあり、当該目標値が追加設定されているというふうに我々は今推察しているところでございます。

加え、当該設計の中で、EV/FCVの普及を進めていく必要があるところ、特例制度を設けておりまして、例えば燃料消費ゼロの車両としてカウントされ、CAFEで目標への達成寄与度が非常に大きいZEVをさらに2台分としてカウントできるZLEV係数という措置が講じられており、これが今の欧州の制度になります。

続けて米国になります。米国に関しても同様に、2032 年度にはCO₂排出量を 2027 年度から比べて約2分の1程度まで下げる目標というのを掲げているところになるんですけれども、その中でEV等の普及に向けたクレジット制度、具体的には内燃車に対してEVやFCVをより評価する特例制度を設けているというのが現状の制度の枠組みとなります。

次のスライドをよろしくお願いいたします。

以上、これまでのまとめとそれを踏まえて、EV等のクレジットをどのように扱うかというのを、まとめているスライドがこちらになります。振り返りになりますが、これまでのトップランナー制度においては、電気自動車等の電費値を1倍で評価する特例制度を採用する、もしくはそもそも規制の対象として取り組むとしていたのが今までのトップランナー制度の考え方になります。

また、欧米等においては、基準値や特例制度についてEV等の普及を加味して設定されているというのが、現状の枠組みというふうに推察しているところでございます。

その上で今回の日本の現状となりますが、重量車のEVの普及は決して十分とは言えない状況にあり、また政府目標を踏まえると可能な限り商用車の電気自動車等の普及促進する方針が重要というところがございます。

以上を踏まえて、今回事務局としては、内燃機関車の燃費改善と電気自動車等の普及促進の調和を保った制度とすることが必要であると考えており、当面の間は基準超過分を2倍としてクレジットを付与することでEVの普及の促進を目指すものの、適宜見直しをしつつ、足元の状況等を踏まえながら次期基準について検討を進めていきたいというふうに考えているところでございます。

次のスライドをよろしくお願いいたします。

こちらは参考になるんですけれども、P9ページでは2023年度の実績においてハーフでEV等のクレジットを付与できると仮定した場合での結果をお示ししましたが、本スライドでは仮にフルになった場合、スーパーだったら2倍だった場合での試算結果というのをお示ししております。2倍であっても、依然として内燃機関車の改善というのが必要な状況であることに変わりはないのではと考えているところでございます。

こちら参考資料になるんですけれども、前回審議会でもご紹介した特例制度、クレジット付与に関するイメージ図となります。前回同様となりますので、説明は割愛させていただきます。

以上をまとめますと、3-②、どのようにディーゼル燃費値へと換算するかに関してですけれども、燃費値が取れるFCVについては、発熱量ベースでの換算式を用いて換算するとともに、燃費値が未取得のFCVについては基準値の2倍の固定値を採用することを事務局としては提案したいというふうに考えております。

また4-②、算出されたクレジット値をどのように扱うかについてですけれども、EV等においては当面の間は超過達成量の2倍をクレジットとして加味することを事務局としては提案したいというふうに考えております。

説明は以上になります。

○塩路座長

ありがとうございました。ここで一旦ご意見をお伺いします。

今二つの視点についての説明をいただきましたけれども、それについてご意見がありましたらお受けしたいと思います。発言を希望される方につきましては、挙手ください。オンラインで参加いただいている委員については、頃合いを見てご発言いただいたらいいかなと思いますので、よろしくお願いします。

それではまず、第1番目のFCVの取扱いについてです。これについて、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。

発熱量相当で換算するということと、固定値をEVと同じ2倍として評価するということとですけども、いかがでしょうか。前回の合同会議で、それ以外のところは最後のページにありますとおり固定値を採用するとしたところですし、今日ご説明いただいたFCVとクレジットについても若干議論をしたと思いますけれども、その中でFCVの固定値については、重量車の燃費データがまだ揃っておらず、当面は乗用車のFCVのデータを適用し、今後の燃費データの取得状況等を踏まえて、必要に応じて見直すということとですけどもいかがでしょうか。

○津江委員

すみません、よろしいでしょうか。

○塩路座長

はい、お願いします。

○津江委員

分からないので教えていただければと思うんですが、理論的には乗用車のFCVと重量車のFCVの効率というか燃費というのは、一般的な知見としてはどういうイメージなんでしょうか。同じというふうな感じなんでしょうか。それともどちらかがいいというような、一般的というか理論的というか。もし何か知見があれば教えていただければ。

○塩路座長

何か事務局かどこか、お答えいただけますか。

○津江委員

バッテリーの容量とか持ちが違うとか。

○塩路座長

私の感覚からすると少し悪くなるんじゃないかなという気もするんですけども。ただそういう意味でこの当面という言葉とかを使わせていただいているんですけどね。

○津江委員

悪くなるということは、2倍にしているということは、かなり厳しいということ。有利か。

○塩路座長

有利です。有利というかそこまで行くかなというふうには思っているんですけども、ただ今回の措置としては当面2倍という感じで。

○津江委員

海外とかのFCVのこういう重量車とかというので、そういう燃費を測ったとかというそういうのはないんですか、というかあるんでしょうか。

○梶原専門官

まず、すみません、事務局からになります。

前段の部分になるんですけども、まさにFCVに関して言えば、開発実証段階というところかと思います。現状、乗用車のものを載せて設計したという段階にあり、これから重量車向けに開発、実証、設計を進めていくタイミングになります。まさに、ここから重量車に

において適切となる仕様・スペック・燃費に向けて開発等を進めていくことになりますので、現時点で一概に状況をもって、この数値が正しい、どちらの方が効率がいいとはちょっと言えない状況というふうに考えております。

他方海外の状況なんですけれども、ちょっと実際私、今、足元、手元に実際数値がないので、こちらを含め、すみません、大変恐縮なんですけれども自工会さん側からもし現状等について補足する点があればご説明をちょっといただけますか。

○諸井オブザーバー

自工会、諸井です。

今のご質問に対しては、一つ燃料電池の場合、平均出力が高くなるとやや効率が低下する傾向はありますけれども、大型車の場合、その代わり複数台装置を搭載するとか、それによって平均出力が下がるほか、また電池の容量を増やすことによっても、平均効率等をまた下げることができますので、それらの制御とか次第によって、よくもなったり悪くなったりするというのが基本的な特徴であるかなと思っています。

○津江委員

そういう技術開発を促進するという意味でも、こういう規制をかけておくというのは重要なのかなという感じはするんですけど。はい、分かりました。ありがとうございます。

○塩路座長

ご承知のように、基本的にハイブリッドは乗用車ではかなり有効な手段であって、すごく燃費が向上するんですけど、重量車はなかなかその特性を生かすことができないというか、生かせないということもありますので、これも、F C Vも基本的にはハイブリッド、特にシリーズに近いハイブリッドだと思いますから。そういう意味でただ、今ご回答にもありましたけれども、まだこれからシステム全体の開発とか、それをやっていく中で燃費等も向上する可能性は当然ありますし、いずれにいたしましてもちょっと何ていうかな、重量車はデータがほとんどないという現状がありますので。ということで当面こういうふうな措置でいかがかなということです。

○津江委員

それについては全く異存はありません。

○塩路座長

他の委員のほうからも、今の質疑に関連するものでもよろしいですし、別の観点でもよろしいですが。

○草鹿委員

6 ページに重量車の燃費実績というのがあるので、今の津江先生のご質問ですと、この値と乗用車の km/L というのを比べていただけると、重量車なので当然、これは軽油 1 リットル当たりだと思うんですけれども、リットル当たりの走行距離が非常に短くなる。

要するに基準値の何倍を相当するかというところで、恐らく乗用車を参考にされているということなので、とにかくまず値を出していただくということは非常に重要になるのか

など思っていて、今重量車の実際に実証で走っているんですけども、まだまだこれから開発段階にあると理解していますので。

ですからこれが重量車用に、バッテリーと、それから燃料電池の出力とエネルギー比ですよ。これをどれぐらい取っていくとか、制御方法とか最適化でどんどん離れていくと思うんですけども、やっぱり km/L ですとこの値の何倍かになってくるということで乗用車と比べてやっぱりそんなに多くないということになる。

ですから台数もまずは出していただくということと、それから数が少ないということで、2 倍という考え方で、今の時点で決められるのはこの辺りかなと思います。

○塩路座長

ありがとうございます。

まだ基本的に市販していないというか、F C V 商用車の登録はなされていますが、広く市販していないという状況があります。基本的にまだ出ていないんですよ。登録車はあり、補助金額も決まっているんですけど、まだ市販されていないという現状がありますので、当面この値で提案したいなと思っております。

すみません、近久委員、よろしくお願いします。

○近久委員

ちょっと確認させてください。E V と F C V を、同じクレジットでそれぞれ 2 倍にするというご提案なんでしょうか。事前に説明をいただいた際の私の理解としては、F C V を E V の 1.5 倍にし、E V は 2 倍にすると聞いていました。ですから F C V のほうは結果的に 3 倍になるというような理解で説明を自分は聞いておりました。そうじゃなくて、これは E V も F C V も同じ 2 倍にするというご提案なんでしょうか。

○塩路座長

そういうことです。

○近久委員

そういうことですか。そうすると。

○塩路座長

前回は実態が分からなかったので、どこから固定値を探していきましょうという段階だったんですよ。それと乗用車の燃費比も見てみましょうということであって、今回 4 ページ目の右下にあるグラフから、2 倍ぐらいかなということ。

○近久委員

この図からも分かるように F C V というのは同じ、電気自動車と同じクレジットを与えたのではインセンティブは非常に低いというふうに感じます。

○塩路座長

すみません、これはクレジットの問題ではなくて、固定値の問題です。燃費値の問題。クレジットは次にまた。

○近久委員

クレジット次にということですか。はい、分かりました。

○塩路座長

燃費値としてそういう、EVと同じ2倍という固定値に設定するということになります。

○近久委員

分かりました。クレジットという話ではないということですね。

○塩路座長

はい、違います。

○近久委員

はい、了解です。

○塩路座長

土屋委員、お願いします。

○土屋委員

私もこの2倍というのは、今現存するデータから見るとこういうところしかないかなというふうには思っております。

そこで一つ、この四つ目のところにありますけども、固定値、EVとFCVの固定値、今後のデータの取得状況で必要に応じて見直すというところがございますけど。これは質問ですけども、これはあれですかね、次の燃費基準とかじゃなくて、その途中でも取得データが出てきた、ある程度の数になってきたら実態というのを見ながら、この委員会のほうでまた議論するという、そういうふうな理解でよろしいでしょうか。

○塩路座長

私はそう理解していますが、それでよろしいんですよね。

○梶原専門官

すみません、事務局からご回答させていただきます。

基本的には台数、どれぐらい出るかということも大きく関係するかと思っております。なので、まさに台数・出荷状況といわゆる取得した燃費を総合的に勘案して、事務局としてどういったタイミングでどうするべきかというのを検討させていただければなというふうに考えております。

○塩路座長

いや、だから次期燃費基準を検討する前にでも、もしということであれば、それをすべきじゃないかなというふうには、少なくとも検討すべきじゃないかなと思います。

お願いします。

○井澤課長補佐

事務局でございます。

今、土屋委員からご質問いただいた点に関して補足させていただくと、もちろんこの制度は2025年度基準の特例のお話でございますので、その固定値を見直すということは基本的には2025年度基準の中で行うというふうなことを想定しているという状況であらうかと思

います。

○塩路座長

そのほか、よろしいでしょうか。まずはこのFCVの取扱いについては、発熱量を用いた換算式を活用するということと、基準値の2倍の固定値を採用する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にさせていただきます。ありがとうございます。

続いて、次の2番のクレジットの取扱いですね。先ほどご説明いただいたクレジットの取扱いですが、これについて何かご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。

先ほど近久委員からもご質問ありましたけれども、まずは皆さん、どなたでも結構ですが、ご意見をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

前は、どれぐらいのクレジットだったらどれぐらいの効果があるかということ踏まえた上で議論しようということになっていたと思いますし、それで一応それを見た上で現状として、かなり燃費基準の達成が厳しい状況になることもあり、このような形でスーパークレジットというか、2倍のクレジットを付与するということのご提案だと思いますがいかがでしょうか。

○鈴木委員

よろしいでしょうか。

○塩路座長

お願いします。

○鈴木委員

交通研鈴木です。

2倍という数字自体は適切なのかなと思いつつ伺っていたところでございますが、当面の間というのは「今後整理」と書いてあります。これも先ほど近久先生の話でもありましたような、EVとFCVで普及の速度とかも恐らくは違う、台数の規模も違う。その辺で今後整理という話なんだろうと思うけど、何かそのイメージ的なものというか、何か考えていることがあったら伺いたい。

○塩路座長

お願いします。

○梶原専門官

事務局になります。

今回2023年度時点でどうなんだというところを試算させていただいたと思うんですが、まさにそういったデータの積み重ねをもって、どれだけ例えば内燃機関車の規制に対して過剰に緩和していないか、どれだけ普及が促進されているかという両面のデータを総合的に勘案しながらちゃんと見ていく必要があるというふうに考えています。

なので、具体的にいつのタイミングでどう見直しをかけるべきかについては、数字をもつ

てしかちょっと判断できないと考えております。よって、現時点でこのタイミングというのは申し上げられないんですけれども、今の足元の状況を踏まえるとまずは2倍でスタートし、実際の進め方に関して言えば、数字を見ながら皆さんとご議論させていただければなどというふうに考えているのが、今の事務局の状況となります。

○鈴木委員

ありがとうございます。今の話ですと場合によっては、今だとEVもFCVも2倍ということかと思いますが、それも今後の議論では変わることもあり得るというか、その辺は普及状況や制度を見ながら検討しましょう、というイメージですか。

○梶原専門官

まさにその案を考えております。

○鈴木委員

分かりました。ありがとうございます。

○塩路座長

ありがとうございます。

普及状況もありますし、一応政府の目標というのものもあるんですよ。それも見ながらというか、なかなか目標達成は難しそうな気がしますけれども、目標は目標であって。それを見ながら当面の間は2倍でという、ちょうど14ページに結論が書いてありますけれども、EV等の普及促進を見据えた次期基準の検討を速やかに開始してはどうかという、これもご提案として一つあります。先程の土屋委員のご質問にも関連しますけれども。

だからそういう意味で、これについて委員の皆さんがどう考えるかということです。

○草鹿委員

やっぱり今欧米の状況を見ると、欧州と米国の自動車メーカーを見るとEV戦略でグリーン成長というよりグリーン赤字となっているので、米国とそれから欧州がどう軌道修正をしてくるかというのを見ながら、日本の場合ももう少しこの上の概念になるんですけれども軌道修正が必要であればしていくと。その軌道修正を受けた上で、電気自動車とかそれからFCVの値をどのように決めていくかという2段階に分かれると思うんですよ。だからその様子を見ながら、この2倍だったり基準値をどういうふうにするかとかというのと、あと実車も出てくるとまたデータが出てくると思うんですよ。重量車のFCVとかです。だからそういうことで、段階的に決めていけばいいのかなと私は思っています。

○塩路座長

ありがとうございます。基本的にこの方針でということですよ。

グリーン成長戦略で、8トン以下の小型トラック、2035年でしたっけ、35年に小型トラックが何%でしたっけ。

○諸井オブザーバー

2030年です。

○塩路座長

2030 年か。

○諸井オブザーバー

20～30%。

○塩路座長

20～30%ですよ。小型の8トン以下で。かなり今の現状を見ると難しそうな気がしますけれども、そういった目標があるのも一応意識しながら、この値を提案しているということですね。

○草鹿委員

やっぱり市場がどのくらいニーズがあるかというのが非常に重要になってくると思っています。だから小型のデリバリーのトラックとか燃費、排ガス対策の難しいバスとか、市場と要求とそれから車両の価格ですか、これが国内の製造メーカーがマーケットを獲得できるようなものと、それから政策のニーズというのが両方大事になってくる。それで決まると。

○塩路座長

これも市場への導入というか、それはどちらかというと補助金、GX経済移行債を活用した補助金でかなりの金額、トラックの場合は409億円でしたか、手当されているとなっていて、まだそれほど執行率が高いとは言えませんが。

ただこのクレジットというのは、むしろそういうことではなくて、研究開発ですよ。まだ燃費の向上が当然必要だし、それ以外の電気自動車としての機能を生かしていくというような、これをいろいろメーカーで考えられる研究開発のインセンティブになるんじゃないかなと、この意味はそれが大きいと思うんですね。

そういうこともあって、それがあるとまた予算のほうも得られやすくなっているか、ということかと思いますが。

近久委員、お願いします。

○近久委員

私はこの電気自動車のクレジットを2倍にするというのは賛成なんですけれども、燃料電池自動車も同じクレジットで2倍だというのは、ちょっとこれじゃ普及しないんじゃないかと思ひまして。エネルギー的な効率を比較しますと、水素をスタートにした燃料電池というのは電気自動車に比べて不利ですので、電気自動車の1.5倍以上燃料電池車にクレジットを与えないと、エネルギー効率的には正当じゃないなと思っているんですよ。

ですから、電気自動車と同じクレジットにするというのはいかがなものかと。熱効率的には、電気自動車の1.5倍以上のクレジットをFCVに与えないとうまくいかないんじゃないかなと思っています。

以上です。

○塩路座長

ありがとうございます。

今ちょっと委員の言われた同じ効率にしたら何とかというのは、逆に水素のほう不利

ですよね。熱効率的には低いわけです。

○近久委員

水素のほうが不利ですね。

○塩路座長

不利ですよね。ということはイーブンに扱うと、逆にクレジットを減らす話になりませんか。イーブンにするんだったら。

○近久委員

電気自動車のクレジットを減らすということになっちゃうんですが、そうじゃなくて、どれだけ普及させる開発努力をさせるかという意味では、電気自動車の 1.5 倍ぐらい F C V にあげるべきじゃないかなと、こういう話です。

○塩路座長

ただ、先ほどもちょっと申しましたように、普及とクレジットはそれほど連動していないんですよね。今委員の言われる普及拡大を狙うという意味では、先ほど申しました G X 補助金を活用した扱いでも、電気自動車の補助率と燃料電池の補助率が違うんですね。燃料電池のほうはたしか半額でしたっけ、何かそういうふうな決められ方になっている。内燃機関車との差額の 3 分の 2 補助というのが電気自動車ではあると思うんですが、F C V の場合は違うんですね。もう既にもっと大きな補助をしているんです。だから普及促進ということからすると、そちらのほうが問題であって、今議論しているのはやっぱりクレジット、普及促進とはある意味、直接的にあまり関係ないんですよ。

魅力的な製品を開発するということからすると関係はあるんですけども、それほど関係ない話であって、ただだから 2 倍ということと全然結びついてはいないんですけども、ある意味これも様子を見ましょうということですし、普及を考えると、それが何倍であってもそれほど影響しないかもしれません。普及に対してはね。

○近久委員

いや、言っていることは分かるんですけど、燃費基準達成という点で結構大きなインセンティブがある可能性があるんですね。

○塩路座長

システム開発、今の燃料電池のシステムがそれほど効率が良いとは言えませんので。だからシステム全体の燃費向上には確かに開発の余地はありますが、当面 2 倍ということではいかがでしょうか。僕が説得してもしようがないんですけど。

○近久委員

普及状況を見直した上でということですが、頻繁に見直すといいと思いますけど。

○草鹿委員

草鹿ですけども、やはり台数的には非常に多い通常のディーゼルエンジン車の重量車、ここの燃費というのが、やはりおそろかになると困るというのは皆さん方共通している意見ですので、今の段階で言うと、まずは燃料電池の重量車自体がまず出ていないですからね。

それをまず出すまでは、この値でやっていくというのはよろしいんじゃないかなと思っています。

○塩路座長

ということなんですけれど、とにかくだから、出てほしいというか、出てからの話のような気もするんですよね。乗用車のほうは、もともとF C Vは対象外に実はなっているんですよ。特例でも対象外ということになっています。

だからこの場合、重量車については先ほどのグリーン成長戦略でF C Vは重量車で普及促進を図っていくのがいいんじゃないかというような方針が出たと思います。そういう意味もあって、海外の状況を見てもやっぱり、特に中国では乗用車はほとんどないですけども、トラックとバスは世界一というか、日本よりたくさんF C Vが走っているという状況です。そういうことも踏まえて。とにかく当面の間2倍ということではいかがでしょうかということです。E Vと同じじゃなくて、近久委員のご提案は多分3倍にせよということかと思いますが、2倍でも3倍でもそれほど、言われるほど変わりませんし、現時点では当面2倍のほうが合理的なんじゃないかなという気がします。ただし、当面の間ということですね。

○近久委員

そういうお話で開発する側の自工会さんのほうも納得しているというのであれば、私がそれほど主張する必要はないんですけどもね。そのぐらいの程度だとインセンティブが全然働かないと言うのであれば、ちょっと考える必要があるかなというふうに思うわけです。

○塩路座長

ありがとうございます。

いや、これは自工会さんの思いはよく存じ上げていますけども、一応この2倍で納得いただいていると私自身は理解しています。

ちょっと自工会さんから。

○諸井オブザーバー

日本自動車工業会です。

近久先生、ありがとうございます。

もともと2倍以上でとか、あるいはF C Vはさらにといろいろ考えることもありましたが、今回全体的に最初の固定値のほうも含めて、今回E V/F C V、少なくともE Vと同等にF C Vをとというようなことは希望しておりましたので、今回のご提案内容には納得しておりますので、大丈夫です。

○塩路座長

ということです。

○近久委員

それであれば、私がどうのこうの言う必要はないと思います。結構でございます。

○塩路座長

ありがとうございます。

ただ、これはやっぱり先ほど草鹿委員の言われたように、まずはコンベというかディーゼル車ですね。これの燃費向上というのをやっぱり一番に図っていただきたいという思いは当然あるわけで、それでトップランナーで 2017 年に 2025 年度燃費基準を決めた経緯があります。そこまで行くだらうと思っていたところが、なかなか行っていない。それにプラスアルファするために、これはだからむしろクレジットをそんなにたくさんあげるということは、トップランナー制度自身の問題にも関わってくると認識していますので、それほどたくさんかけるのは難しいかなというふうに。いかに水素基本戦略、あるいはグリーン成長戦略があったとしても、この辺りが限度じゃないかなという、個人的にはしております。

鈴木委員、お願いします。

○鈴木委員

クレジットの話じゃないですけど、資料 17 ページ、最後 1 行にしれっと次期基準についての検討を速やかに開始する、とあって、例えば乗用車で 2030 年基準ですと *Well to Tank* の考え方などを取り入れて EV も考えているので、そういう方向でやるのかなということ自体はいいと思いつつも、先ほど FCV の話でも燃費の相場を議論するのに乗用車のデータしかないような状況で、速やかに次期の重量車の EV や FCV を考えてというのに、方針としては賛成しつつもフェーズとして今速やかにできるのかちょっと疑わしい気もしているんですけど、その辺りどういった形をイメージされているのか、お伺いできればと思います。

○塩路座長

これはだから先ほどの紹介した 17 ページに書いてあるんですが、14 ページの一番最後にも書いてあるんですよ。こうしたらどうかという、次期基準を速やかに。

要するにこれ、FCV も入れましょうということではなくて、電気自動車ですね。EV のほう。ただ現状として、やっぱり 1 % とかそのような現状なので。

○鈴木委員

乗用車の 2030 年度基準、それ 2017 年度に議論しました、と書いてございます。2017 年というと乗用車の EV は千台、万台単位で、もう既に普及している状況で議論されていたと思うんですが、だから重量車の。

○塩路座長

2019 年です。2019 年に決めたんですね。

○鈴木委員

2017 年から議論して 2019 年に決めた、そういうことですね。その頃ですと、もうリーフなんていうのはもう販売して 10 年近く経っている状態だったと思うので、それなりにもう普及段階にあったという状況で議論していたような気がするのに対して、大型の EV はまだよちよち歩きみたいな状態のような気がするので、対等ではない思える中で、大丈夫なのかとちょっと懸念しました。別に早いので駄目だと言うつもりは全くないですが、ちょっと

その辺が気になりました、ということをコメントさせていただきました。

○塩路座長

ありがとうございます。

ご案内のとおり、乗用車の 2030 年度基準はE Vが 10%、P H E Vが 10%、それを想定してトップランナーの値で按分していたわけですね。ただ重量車でそれがそんなにたくさん普及するとは思っていません。カテゴリーもありますよね、トラックとかいろいろ。それからバスとかですね。そういうものの普及状況も想定しながら、検討をし始めたかどうか。何年の基準をとか、そういう具体的な値まで想定するというのではなくて。

○鈴木委員

検討すること自体は賛成なんですけど、フェーズとして次の、と言って、何か新しい考え方を入れるのに、なかなかまだ難しい状況なんじゃないかということを思いました。

○塩路座長

ありがとうございます。

だから、そういうことを含めて検討し始めるということかと理解しています。

○鈴木委員

それでしたら。はい、分かりました。

○塩路座長

それとE Vはそうなんですけど、F C Vはなかなかそこまで行かないかなと思うので。でもそれも含めて検討し始めたかどうかと。それは私はいいいと思うんですね。

○鈴木委員

分かりました。ありがとうございます。

○塩路座長

いかがでしょうか。松村委員、お願いします。

○松村委員

すみません、コメントだけですけれども、私も当面の間2倍で評価というところで走り始めて、この基準というのが 2025 年度の燃費基準なので、今 2024 とすると 2025 の状態での達成状況というのがまず出て、それに対して本当に2倍で評価をするというところが、全体の重みとしてどうなるかということが非常に重要になると思うので、議論を続けるという意味でこの当面の間、次期の検討をし始める、議論し始めるというところで理解しましたので、この趣旨と内容は了承できていますということです。

○塩路座長

ありがとうございました。もうまさに今ご理解いただいたとおりだと思います。

いかがでしょうか。よろしいですか。

ありがとうございました。では、事務局からご説明のありましたクレジットの対応案についてもご了承いただいたこととさせていただきます。どうもありがとうございました。

ということで、その次。それじゃあ、その次の資料2のご説明をお願いします。

○梶原専門官

事務局になります。

資料2については今、現時点版として事務局でご用意したものを共有させていただいたという状況になります。まさに本日ご意見いただきました点を踏まえて、修正した取りまとめ案というものを後日メールにて皆様各位に送付いたしたいと思いますので、その際ご確認をよろしくお願いいたします。

以上になります。

○塩路座長

ありがとうございますというか、要するに資料2の説明はここではしないということですね。その代わり、皆さんよく読んでおいてください。

前回の9月のときと、そこで積み残した懸案については、今回、皆さん方にご了承いただいているので、それをちゃんと反映していますねということ、これ、たしか聞いたところでは12月中に発表したいということでしたか。スケジュールとの兼ね合いがあると思うんですが。あるいは12月中に一生懸命やっておいて、年始がどうなるか分かりませんが、その明けまでにということか、どこにその締切りを置けばいいのでしょうか。

○梶原専門官

事務局になります。

明確に年末までにやらないといけないというものではないんですけれども、可及的速やかに、具体的にはまさに2025年度基準が2025年度から始まりますので、そこまでに必要な措置、例えば今の2倍等のスーパークレジットの部分というのを法令上手当する必要があると思います。それをするためには、取りまとめというのが必要になりますので、そのデッドラインを考えた上で日限というところをお願いできればなというふうに思っていますので、よろしくお願いいたします。すみません、大変ショートなんです。

○塩路座長

明確ではなかったんですけども、締切りは年内にするということですね。

○梶原専門官

そうですね。年内に一度見ていただければなというふうに思います。

○鈴木委員

よろしいですか。

○塩路座長

はい、お願いします。これは議論になるかもしれない。

○鈴木委員

資料を見ても、「第11回合同会議における議論を踏まえて記載予定」というのが何か所か書いてある、要するに今日の議論をということですね。それを反映いただける…事務局さん、頑張ってくださいとしか言えないですが。合っています？

○塩路座長

中を見ていただくと、11 回において議論した結果を反映するというふうな形で、記載予定と書かれていますので、そこ以外のところは今からでも見られるんですけども。

○井澤課長補佐

事務局でございます。

補足させていただくと、今の資料 2 については、今日の議論を踏まえて事務局のほうで修正をまずさせていただきます。その修正した内容を皆さんにメールでお届けします。その修正したものを見ていただきたいということになりますので、今このバージョンそのものというよりは、今日の議論を踏まえた修正版というものを改めてお届けさせていただく予定でございます。

○塩路座長

またちょっとよく分からなくなりましたが、それ以外のところは今からでも読めるのかなと思っていたんですけども、そこも修正がかかる可能性もあるんですか。

○井澤課長補佐

いえ、基本的にはその予定はないです。

○塩路座長

そこはないですね。じゃあ今から見てもらってもいいですね。

○井澤課長補佐

もちろんそのように。

○塩路座長

でも、可及的速やかに、恐らく速やかに、今度は資料を皆さん方にお送りできるかと思えますので、それをなるべく余裕のあるところで見ていただければと思いますけれども。

今ご紹介のあったように、できればそのときにいつまでということとはちょっと申し添えていただいて、それが多分年内になるだろうなというような。確かにそうですね、2025 年基準ですからね。だから確かにかなり急ぐ必要はあるかと思えます。事務上のいろいろなこともありますので。

そういうことでよろしいですか。ありがとうございました。

オンラインのほうもよろしいですか。オンラインの方は、近久先生だけ…

○近久委員

はい。結構です。ありがとうございます。

○林委員

林でございます。結構です。ありがとうございます。

○塩路座長

ありがとうございます。すみません。

○竹岡委員

竹岡です。大丈夫です。ありがとうございます。

○塩路座長

ありがとうございます。

何かご質問があったら、適宜、質問をよろしくお願いします。

はい、ありがとうございました。

では、委員全員にご了解をいただいたということにさせていただきます。

本日参加のオブザーバーからの発言って特にございますか。資料1と2を含めて。重量車の特例措置についてですけど、今日の議論だけではなくて、全体を通じて。

○諸井オブザーバー

自工会です。今日、議論、いろいろしていただき、ありがとうございます。今年の3月からもう3回にかけてやって、今回は取りまとめの案まで作っていただきまして、本当にどうもありがとうございます。

一応、今回の制度で、特に重量車の、皆様に言っていたように、まだ非常に初期段階というか、普及も開発もこれからというところですので、今回決めていただいているような案をうまく生かして、今後も開発とか販売促進案につなげられるように思っておりますので、感謝しております。

今回、電動車、EVとかのクレジットを初めてディーゼル車のほうに使えるようになったというのはありますけれども、この後まだ、ほか、次期基準検討の際、トラックとバス、その両方をクレジットが使えるようにとかですね。いろんな検討というのは、次のときにまた検討していただくということをお願いしたいとは思いますが。今回の制度は、十分、電動車の普及とディーゼルの開発を両立できるようなものになると思いますので、満足しております。どうもありがとうございました。

以上です。

○塩路座長

ありがとうございます。

ちょっと、本当に満足されているのか心配ですが。

そういうことで、ありがとうございました。

じゃあ、重量車に関する特例措置に関しては、それでご了承いただきたいと思いますし、取りまとめの際にも、また何か、疑問というか難しいことが出てきましたら、また、それも含めてお願いしたいと思います。

(2) 乗用車 2030 年度燃費基準におけるオフサイクルクレジット制度（特例）について

○塩路座長

それでは、続いて議題2のほうに進みたいと思います。

乗用車のオフサイクルクレジット制度についてということで、事務局よりご説明をお願いいたします。

○梶原専門官

事務局から、資料3に基づいてご説明をさせていただきます。

今回の審議会では、第9回審議会での決定事項をベースに、制度設計において必要な積み残し項目について審議できればというふうに考えております。第9回の審議会にて取り決めた部分を黒字で、今回の審議項目とする部分を赤字で記載、リストアップしております。

具体的には、クレジットの算出に当たり必要となる、3の①評価対象ライン、②特定年度、③ベースライン、④上限値と、4の各オフサイトクレジットの算出に関する承認手続及び、最後、5、表示について、今回の審議会での審議項目とさせていただければというふうに考えております。

次のスライドをお願いいたします。

こちら、振り返りになるんですけれども、先ほどのリストアップ項目で黒字で記載いたしました部分になりますが、対象技術のスライドになります。本スライドには、モード試験では評価されない実燃費向上に資する省エネ技術をその対象としている旨、記載しておりますが、既にご審議いただいた内容となりますので、説明は割愛させていただきます。

また、こちらについても、第9回会議にて審議済みの項目となりますが、オフサイクルクレジットについては、燃費判断基準の特例として、達成判定の際に獲得したクレジットをC A F Eに加算する形で評価することとしております。

また、計算式については、オフサイクル技術を搭載したことによる消費エネルギーの改善分をベースに、中段、左側に書かせていただいております式にて計算することとしております。

次のスライドをお願いします。

同じものを、今回、中段部分に記載させていただいているんですけれども、台数にPBASEからPHigheffを引いたものを掛け合わせるとというのがクレジットの計算式になっております。実際、この計算を進めるに当たっては、まさに上段の1から4の点をクリアにしていく必要がありますので、順にご説明をさせていただきます。

まず評価対象ラインになります。

この①の評価対象ラインなんですけれども、まさにオフサイクルクレジット制度においては、まず、優れた燃費向上技術というのを特定することとしており、この、まさにPHigheffにどういった技術を考慮するのか。具体的には、どのような消費電力の技術なら、計算式に考慮するべきなのかというのを決める必要がございます。この考え方が、まさに評価対象ラインとなります。

具体例になって申し上げますと、省エネな20Wライト40台と、50Wライト50台が導入されたとし、この評価対象ラインが仮に40となった場合には、まさに50Wというのは、それに達していないので、クレジットの計算式にはカウントしなくなるというものになります。まさに、どういった技術を伸ばしたいかに効いてくるパラメータというのは、この①の評価対象ラインになります。

その上で、評価対象ラインについては、市場に出ている製品グループ等を踏まえ、当該ラインを決める必要がございますので、いつ時点での製品グループを採用するかがポイントになってきます。よって、いつを特定年度にするかについては、この評価対象ラインの検討の延長としてご審議いただければと考えております。

続いて③のベースラインになります。こちらは、先ほどご紹介した計算式のPBASEの部分になります。どこからの改善幅、上積みを検討するかになりますので、クレジット値、値に大きく効いてくる項目になります。今回の審議会では、ライトでの計算結果等に基づいて、この点、ご審議いただければというふうに考えております。

最後の検討項目になりますが、4の上限値についてです。こちら計算式そのものには関わらないので、本ページでの説明は割愛させていただきます。

以上、1から4に関して、計算式においては、明確に定義を決めていく必要がございますので、順に詳細をご説明させていただければなというふうに考えております。

次のスライドをお願いします。

まず、評価対象ラインです。こちら第9回審議会の資料になるんですけども、加重平均を1 σ を目安とし、技術ごとに設定することを提案いたしました。今回、審議会では、ライトでのクレジット結果等を踏まえて、再度、方針について付議をさせていただければなというふうに考えているところです。

次のスライドをお願いいたします。

先ほど、数字を踏まえてというところを申し上げたところなんですけれども、まず考え方に関して整理をさせていただければと考えております。

この評価対象ラインというのは、まさにこういった優れた燃費向上技術の評価し、普及させたいかに関わるものになります。この点、普及させたい優れた技術には大きく二つの考え方があって考えていて、一つが、①新たな技術への転換。ライトの場合ですと、ハロゲンからLEDに転換すること。もう一つが、現技術の性能が向上すること。具体的には、ライトの場合には同じLEDでも、消費効率がより優れたものになること、という二つがあるというふうに考えております。

この点、事務局としては、両ケース共に評価できる制度設計とすることが望ましく、双方が勘案できるところで、評価対象ラインというのを設定するのがいいのではないかとこのように考えているところでございます。

次のスライドをお願いします。

その上で、今、申し上げた「①と②双方を考慮できるラインとは」になるんですけども、全ての製品群を含む加重平均の1 σ 、ライトの場合には、ハロゲン、LED、HIDの全てを含んだ加重平均を1 σ とすれば、ある一定程度、効率なものをすべからず評価できるところ、①及び②の双方を勘案できるものになるというふうに考えております。

ただ、当該考え方が適切に反映されているかというのは、実際の数字を見た上で決める必要があり、また、ラインの数字を決めるに当たっては、各技術の改善余地や現在の製品ライ

ンナップ等、他の要素を踏まえて勘案する必要があるというふうに考えているところでございます。よって、事務局としては、評価対象ラインについては、加重平均の1 σ というのをベースにしつつ、他の要因等を踏まえながら、個々の技術ごとに設定することを提案するとともに、その検討会をこの審議会の下部に設置するオフサイクル技術に関する検討会に進めることにしたいというふうに考えてございます。

続けて、特定年度になります。導入部分においてもご説明させていただきましたが、特定年度については、評価対象ラインの決定には大きく影響を与えるものになります。また、製造事業者等における取組について、どの時点からの取組を評価するかということにも、当然、関わってくることになります。

この点、事務局としては、現在2案あるというふうに考えておりますので、2案共にご説明をさせていただきます。

その一つが、このスライドに書かせていただいている、2016年度を基準年度にする案になります。こちらは、乗用車の2030年度燃費基準が、2016年のデータからの燃費向上度を考慮しているところ、同じ燃費基準に対してクレジットを取り扱うオフサイクルクレジットについても、同様に2016年度を基準とし、その上積みというのを評価する制度にすべきという考え方に基づくものになります。

なお、オフサイクル技術として用いられる可能性のある全ての技術について、2016年度の搭載状況を確認するというのは困難ですので、その点、技術ごとに2016年度以降、合理的にデータを取得した年度を特定年度にするとする案が、2016年度の案になります。

なお、左下にお示ししているのが、Low beamの2016年における製品グループのデータになるんですけれども、仮に本考え方を適用した場合、1 σ ですね、54.5Wよりも消費効率が小さい部分の評価することになります。その点、この大きな横幅部分ですね。横軸部分というのを評価することができますので、0.252%という多くのクレジット量を見込むことができる点で、製造事業者のモチベーションにつながるものが期待される制度になっているものと考えております。

また、こういった技術の評価するかになりますが、LEDの転換を評価しつつ、転換以降のさらなる効率化というのも評価できるような設計になっていると考えております。

一方、次のスライドに書かせていただいているのが、2022年度の場合になります。これはオフサイクルクレジット制度の策定を取りまとめた、2019年度以降の取組を評価するという考え方に基づいているもので、取りまとめが出されて以降、当該技術というのが市場に出るまで、実際に搭載されるまでに費やされる期間というのを付した上で、これを2022年としたという考え方になります。

なお、こちらについても、その技術が搭載されるまでに要する期間というのは、技術ごとによって当然異なってきますので、その上で合理的にデータを取得することができる年度というのを特定年度にするというのが、こちら2022年度の考え方になります。

仮に、この考え方をLow beamに適用した場合になるんですけれども、26.3Wより

も消費効率が小さい部分を評価するということになります。この点、先ほどの2016年と比べると、見込めるクレジット量が小さくなってきており、具体的には0.041%というのが、クレジットの量になっています。

なお、こういった技術の評価するかについてですが、2022年度において、極めて高効率なLEDを、その評価対象にするという考え方になりますので、ある種トップランナー値から評価するという点において、トップランナー制度の趣旨に合致する制度設計になっているのではと考えているものになります。

この点、委員の皆様には、2案のどちらがいいかというのを、後ほどご意見を承ればと考えております。

続けて、3のベースラインになります。こちら、まさにどこからの改善幅、上積みというのを考慮して、最後、クレジット値というのを計算するかという指標項目になります。前回審議会では、まさに今お示ししているスライドに記載のとおり、2案ご提案していただき、案①が、加重平均をベースラインとする案です。

こちらは、下のグラフの緑色の幅分、面積分というのをクレジットとして付与することになりますので、表示する案②よりも多くのクレジットを付与することができるというものになります。

しかしながら、評価対象ラインを少し超えただけの技術においても、一定程度、加重平均からの差分というのを見れてしまうので、より高効率な技術の開発・普及という点において、後述の案②よりも進まないというのが懸念されるものになります。

他方、案②については、評価対象ラインをベースラインとする案になります。先ほどご説明した考え方を採用する場合は、まさに加重平均1 σ という部分になる案になりますが、この場合、右の図の緑の幅分、面積分というところを見ていただければと思いますが、そのクレジット値が案①よりも小さくなるという案になります。本案の場合は、より高効率な技術を普及させるインセンティブが湧く設計となっているものの、特定のモデルについてのみ高効率な技術の搭載が促進されるという懸念があるというのが、本案になります。

これを踏まえ、今回の審議会では、ライトの結果に基づき、どちらにするべきかというのをご審議いただければと思います、次のスライドで書かせていただいている状況でございます。

Low beamにおけるクレジット車の計算結果というのを、中段右側の表にお示しております。特定年度が2016年、2022年のそれぞれのケースにおいて、仮に案①となった場合、また案②になった場合のクレジットを試算しておりまして、結果としては、上から0.252%、0.098%、0.041%、0.03%という状況になっております。

今回、これらの結果を踏まえつつ、事務局としては、特定モデルのみの普及を促進するのではなく、より多くのモデルにおける導入のインセンティブになることを狙って、案①、つまりベースラインを加重平均とする案をご提案したいと考えております。

続けて、最後、クレジット計算の関係での最後の審議項目になりますが、上限値を設定するかになります。これはオフサイクル技術の搭載による実燃費の向上も、当然、重要なんで

すけれども、モード燃費の構造についても、引き続き重要な課題だというふうに考えているため、オフサイクル技術の開発に偏向しないような制度設計とする必要があるとの考えから、検討したものでございます。

事務局としては、今回追加されるオフサイクル技術の種類によって、そのクレジット量が変動しますので、オフサイクルクレジットの上限値は現時点では設定せず、中間評価等の機会等にて、数字を見ながら決定することをご提案したいと考えております。

次に、計算式ではなく、その計算式に関する手続・手順の話になります。

事務局としては、メーカーさん等において検証いただいた技術について、国交省にて、まさに立ち上げますオフサイクル技術に関わる検討会にて、その技術を制度に入れ込むべきか、その計算式の妥当性について審議をして、その結果を最後、国が法令等に反映するというスキームで進められればなというふうに考えております。

なお、ライトの計算式の詳細や発電機等の検討についても、こちらの検討会にて付議、審議することを想定しておりまして、今後、クレジット制度への加味が検討されるエアコン等についても、こちらの検討会にて審議・検討を進めていければなというふうに考えているところでございます。

次のスライドをお願いします。

最後、表示についてです。オフサイクルクレジットについても、よりよい省エネ技術を普及させることというのが非常に重要であるところ、消費者の皆様向けに認定されたオフサイクルクレジット技術について、より省エネ効果を訴求するということが非常に重要だと考えております。この点、カタログへの表示は、非常に有効な手段だと考えております。

しかしながら、オフサイクルクレジット制度は、あくまで特例の制度になりますので、事務局としては、今回のカタログ等への表示については義務化せず、製造事業者の皆様委ねることにしたいと考えております。

なお、製造事業者等の判断によりオフサイクルクレジット値を表示する場合には、技術によっては、モード燃費値がさらに改善、燃費が向上するといった誤解を招く可能性がございますので、その点、適切な情報提供がなされるように補足する必要があるというふうに考えているところでございます。

以上、まとめになります。3の①評価対象ラインの設定については、加重平均プラス1 σ 、マイナス1 σ というのを目安に、技術ごとに設定する。あく。

特定年度については、2案をお示しいたしましたが、本日の議論を踏まえて決定をさせていただければなというふうに考えているところでございます。

ベースラインについては、加重平均値を提案させていただければと考えており、上限値については、今後、追加される技術のクレジット量等を踏まえて、実際に数字を決めていければなというふうに考えております。

4番、オフサイクル技術の承認に関してですけれども、国交省にて検討会を立ち上げますので、そちらで計算式の妥当性等について確認・審議をさせていただければと考えておりま

す。

最後、表示ですね。表示は、製造事業者等の皆様に委ねることとさせていただければと考えております。

以上になります。

○塩路座長

ありがとうございました。今、ご紹介がありましたように、評価対象ラインは、加重平均あるいは σ を目安に、技術ごとに検討する。ベースラインは、加重平均値とする。上限値は、今後の状況を踏まえて設定する、ということのご提案ですけれども。

委員のほうから、ご意見をお願いいたします。いかがでしょうか。

○津江委員

すみません、私のほうから。

○塩路座長

はい、お願いします。

○津江委員

検討会をつくるということに対しては、特に異存はありません。で、ここでは、何を決めればいいのかというのがちょっとよく分かっていなくて。今、言われたのは、ライトのLow beamの例がずっと出ていたんですが、そのLow beamに対しての3番の赤字で書いてあるところを決めればいいのかということなんでしょうか。それは、そこも全部検討会でやるということなのか、ちょっとこんがらがってしまって、申し訳ありません。

○梶原専門官

事務局になります。

今回、Low beamというよりは、一般論として、こういった形で制度設計をご提案できればというのが、今回の事務局の提案でして、評価対象ラインに関して言えば、1 σ というのを目安にさせていただきつつ、実際その数字をどうするかということについては、検討会でライトを含めて審議させていただければ、決定させていただければと考えております。

○津江委員

じゃあ、やり方というか概要としては、この委員会で承認するという、そういうことでよろしいですか。

○塩路座長

それは、基本的にこのライトというのは、ちょっとほかのところと違って、ハロゲンとLEDに分かれているので、割と技術ごとにも整理できることではあるんですよ。ただ、そのほかのものは、そういうわけに多分いけないと思う。いろんなものが寄り集まっていますので、要素、技術の塊がありますから。

今はこのライトでご説明いたしましたけれども、基本的にいうと何ページですか、13 ペ

ージですか。13 ページに書かせていただいていますように、検討会にてやることは、今のライトについてはこんな考え方ということで、この合同会議で、一応、ご了解いただいて、それに準じて、詳細はまた議論があるかもしれません。だから、それも含めて、その発電機、オルタネーターとか、あるいはエアコンだとか、熱マネだとか、そういうふうなものが入ってくるときに、一つ一つ合同会議で報告を聞いて詳細を決めるというよりも、検討会で議論していくと。その基準としては、今日のご説明のような方針で検討し、それでこの下を書いてありますように、基本設計の範疇を超える議論が生じた場合には、考え方を整理してこの合同会議に付議するという提案だにご理解いただければと思います。

○津江委員

すみません。ありがとうございます。

それから、もう一点は、最後のカタログ表示のところの実燃費改善効果というのは、これは、明確に出るものなんでしょうかというか。

○塩路座長

だから、それをクレジット値として、ベースとして…。

○津江委員

そうか、クレジット値としての値…。

○塩路座長

クレジット値が書いてある。

○津江委員

値を、これを実燃費相当改善効果としているわけですね。

○梶原専門官

はい、そうです。

○津江委員

分かりました。すみません。ありがとうございます。

○塩路座長

ただね、ちょっとこれ、誤解を受けるんですけども、モード燃費はW L T Cで測るわけですけども、実燃費はそれよりも悪化しますよね。そのモードで走ったとしても、オフサイクル分だけ必ず悪くなるわけです。だから、悪くなり方がましになるというか、その分をこのオフサイクルクレジットで認めていきましょうという、そういうことなんですね。

以前に話題になっていた、今もあるのかな。実燃費情報の共有サイトがありましたよね。e燃費だったかな。そんなところで、実際の燃費とカタログ燃費とは全然違うんじゃないかという議論があって、W L T Cにおいて市街地モードとか、高速モードとか、都市内モードとか考慮することで、割と近くはなっているんですけども。ただ、モード燃費には反映されていない分は、実際には必ず悪くなるんですよ。だから、その悪くなり方を少なくする技術も重要です。

自動車の消費エネルギーの統計値は、多分、ガソリンの消費量から推定しているんだと思

うんですが、それには、これが入っているんですよ。入っているというか、モード燃費だけじゃないんですよ。いろんなものが寄せ集まって、実際にガソリンの消費に影響しているわけだから。だから、それを今回、オフサイクルとして、モード燃費以外のものとして勘案しましょうということです。

○津江委員

それはよく分かるんですけど、でも、クレジット値としては、要は、ある計算式から出した値です。ですから、いろんな乗り方をしていると、必ずしも、こういうことにはならない可能性もあって、それで何か文句が出たのかなというのは、ちょっと懸念した。

○塩路座長

それは、ちょっとご説明いただこうかな。式の中のコンバージョンファクターでしたっけ。何かに反映していないのかな。ユーセージレイトですか。

○梶原専門官

まさに実際に走ったときと、まんま一緒になるかということ、多少相違は出てくる可能性はあるものと思っています。ただし、式上、ある程度、近づけるために、まさにユーセージレイトどれだけ使用されているかですとか、コンバージョンファクターといったもの、を計算式に入れ込むことで、ある程度、近いところに持っていけるようにしておりますが、当然、一緒のものにはならないというふうに考えておりますので、注釈等は、必要だというふうに考えております。

○津江委員

例えばエアコンを全く使わずに走っているとかですね。ただ、実燃費とモード燃費が違うというのは書いてはあるんですけど、走り方によっても、その効果は変わりませんと書いていますね。必要なのかもしれないかなと。

○塩路座長

モード燃費のそうですね。そのモードどおり走ることはありませんから。それは当然なのですが。だから、そういう意味で、使われ方の影響をユーセージレイトに反映していると理解しています。コンバージョンファクターは換算係数ですので、これは動かないんですけど。

○土屋委員

今の件ですけれども、これ、やはり、この標準の数字というのは、標準的なもの、先ほど言ったところからの改善になりますから、これそのものというよりは、例えば、ライトですと、古い、ハロゲンを使っていれば、こっちのLEDにしたら、これだけよくなるような技術が搭載されていますよという、そういう表示かなというところで、ここに書かれている表示の仕方ですね。解説の仕方というのが、結構、ユーザーに誤解されないような形で。これは、何か、統一的にやるんですかね。どうなんでしょうかね。あまり各社さん、自由に書くという感じもしないんですけども。どこか、そこはどこかで決められるのかなと思うんですけども。誤解なきよというの、確かにそうかなと思いますので。この絵ですと、標準

的なところから、そういうところがかかれていかなというふうに認識しています。

この制度、私も前々回か何か、こういうのがあるといいという話をしたので、こういうのでユーザーさんにも、こういう新技術の効果というのが分かりやすいし、サプライヤーさんも、これで、また開発のモチベーションが上がるかなと思いますので、いいかなと思います。

○塩路座長

そうですね。誤解を与えない解説の仕方というのは重要ですね。これ、実燃費改善効果と書いてあるから、モード燃費が改善するかのように思う方がおられたら拙いですが。実燃費は改善するんですよ。モード燃費にプラスしているエネルギー消費のプラス分が改善するということなのでね。だから、ちょっとその辺り、ユーザーに誤解のないようにする必要はあるかと思います。

この表示の仕方は、どうなんでしょうか。今、ご質問がありましたけれど、一応、決まっているフォームがあるとか、そういうことなんでしょうか。

○梶原専門官

はい。本日、ご意見をいただいています、ちょっと事務局で一度持ち帰らせていただければなというふうに考えております。まさに、メーカーさん皆さんで書き方でしたり、ニュアンスが微妙に違うところがあると、誤解を発生させてしまう要因になるかと思いたので、ある種、ガイドラインですとか、そういったものを含めてどうすべきか、ちょっと事務局で持ち帰らせていただければなというふうに考えております。

○塩路座長

ありがとうございます。

はい、青山委員お願いします。

○青山委員

多分、ここで議論をしなくちゃいけないのは、いつを基準にするという年次は、これは私は2016年がいいんじゃないかなと思っていて、いろんなご意見があるかもしれませんが、やっぱり2022年からの技術的な革新のこの短さと、ここにも数字が出ているように、やっぱりある程度プラスが大きいほうがいいのではないかなと。これが、だんだん、みんながこういうことで、もうあんまり大差がなくなってきたら、また見直せばいいということで、スタートは2016年でよろしいのではないかなと思います。

それから、あと、上限なんですけど、最初のときには、現時点では上限を設けないというご趣旨だったかなと思いますけれども、今はそうかもしれないですけど、やっぱり、ある程度先ほど言っていたモードの部分のプラスアルファの部分なので、やっぱりそこが、何かある程度の上限があったほうがいいんじゃないかなと。何かプラスのいろんな制度をやるときには、大体上限があるかなという気がしたので、そこの辺は、すみません、ご検討いただければと思います。

あと、表示のところも、ありがとうございます。やっぱり、いろいろ努力をされる方は、ぜひメーカーさんも、書きたいというか、それをアピールしたい部分だと思いますので。確

かに、ただ、このカタログのところに細々と書かれると、消費者って、ほとんど分からないもので、それをどういうふうに、いかに分かりやすい表示で、しかも過剰な表現ではないものを、ある程度、何か考えていただけたらいいのではないかなという印象を持ちました。

以上です。

○塩路座長

ありがとうございます。今、2016 年がいいんじゃないかというご発言もありましたけれども、いかがでしょうかね。2019 年に 2030 年度基準を決めた際にも、実はオフサイクルクレジットということを明記されているんですよね、取りまとめで。それを、なるべく早く制度をつくるようにというふうな指示がかかっていますけれども、それを見越した上での、実は 2030 年度基準だったという、そういう背景もありますので。

いかがでしょうね。2016 年が妥当かなと、私自身も思いますけれども。何かご意見があれば、それだけじゃなくて、それ以外の。11 ページにちょうどまとめられていますよね。ベースラインをどうするかということと。それで評価対象ラインは 1σ という、技術全体を分布化したときの 1σ ということになるんですけど。

それと、2016 年かどうかというのをここには書かれていませんけども、その辺りのご意見をいただければと思います。

竹岡委員、よろしくお願いします。

○竹岡委員

ありがとうございます。私も、2016 年がいいのというふうに思っておりまして、というのは。やっぱりメーカーさんとかサプライヤーさん、開発をするには、それに向けてやるというんじゃないくて、いい製品を作ろうと思ってやっていらっしゃるのは、もちろんそうなんですけれども、やはり何か目安があったほうが、やる気が出るというか。何かこういう制度って、やっぱり作る人のことを考えると、やる気が出る制度のほうがいいかなというふうに思われますので、分かりやすいところにベースラインを引いたほうがいいんじゃないかなと思います。

あと、表示はですね、やっぱり一般消費者の方に分かりやすいものになるようお願いしたいと思います。

以上です。

○塩路座長

ありがとうございます。

やはり、このライトに関しては 2016 年。

はい。お願いします。

○草鹿委員

そうですね。ライトに関しては、この基準ということで、 1σ というのも相当技術によっては見つけにくい部分があつて。これも、何ていうか、変動するような値だと思えばいいんですかね、今回は。

○塩路座長

いかがでしょうね。恐らく検討会でそれを議論すると思いますけれども。1 σ を目安にどうか、基準に議論すると思います。ただ、何かこれではとても駄目だなとか、そういうことがあれば、年度もそうですけれども。ということがあれば、また、この合同会議に持ち帰る可能性はありますよね。

○草鹿委員

そうですね。ライトに関しては、この基準ということで、他の場合は1 σ というのは相当見つけにくい場合があつて。これも、何ていうか、変動するような値だと思えばいいんですかね、今回は。

○塩路座長

よく分かりましたということは、2016 年で。

○草鹿委員

はい。

○塩路座長

あと、いかがでしょうか。評価対象ラインとか、ベースラインを含めてですね。この 11 ページに書かれているような形で、ベースラインは加重平均で、評価対象ラインは1 σ で、今の皆さん方の意見からすると、2016 年のデータで、このライトに関してはね。

ただ、どこかに書かれていましたけど、ベースラインの特定年度の加重平均ということですが、2016 年のデータが集まらなかった場合は、もちろん特定年度はもっと先になると思います。今さらできないですし。だから、そういう意味で、それに近いところというかな。2016 年から日程が近いところということが、一つの目安になろうかと思います。

この燃費基準を決めた 2019 年には、あんまりできていなかった技術というのも、もちろん提案されていて。それはもう、どちらかという、かなり最近のデータにならざるを得ない、その上で、今日、お決めいただく考え方については、それで示せるのかなと思います。

いかがでしょうか。

はい、お願いします、鈴木委員。

○鈴木委員

鈴木です。

ご説明ありがとうございます。11 ページのベースラインの議論で、上の四角のところの二つ目に書いてある内容です。特定モデルのみへの普及を促進するのではなく、より多くのモデルにおける導入のインセンティブとして、という話があつて、これはベースラインの話ですが、基準などについても同じようなことは私は思っています。要は、本当に優れたものだけがインセンティブを取るというよりは、ある程度門戸を広げて、それがボリュームゾーンになって全体が引き上げられるような効果というのを、重視したいと思っています。そういった意味では、2016 年におけるボリュームゾーンが、ある程度新技術を導入して、トータルのCO₂なり燃料消費なりが削減する方向に、ということを重視するべきじゃないか

なと思っております。そういった意味からして、2016 年というのは、私も適切なのではないかなと考えております。

○塩路座長

ありがとうございます。

それと、一番大事な観点は、やっぱり、どうすれば動力システムの高効率化とか、あるいは省エネ化ですね。実際のところに対してそれが図れるのかと。クレジットをあまり大きくしてしまうと、それこそ元の、そんなことはないと思いますけれども、システムの高効率化開発がおろそかになるようなことがあってもいけませんし、基本的には、やっぱりトップランナー方式で決めた燃費基準が基本となるわけです。ただし、それ以外の、今回、議論しているオフサイクル技術についても、なるべく高効率化、省エネ化を普及させていきたいということからすると、今日ご議論いただいたような形、2016 年のデータで加重平均値をベースラインとし、評価対象ラインを1σのところとするのが一番合理的かなというふうに考えますけれども。いかがですか。よろしいですか。

特に、ご意見がなければ、このような形で、実際に、これもまた明文化するんですかね。表示もそうですね。表示は、またちょっと考え方がはっきりと、事務局からの回答もありましたので。

これ、もしよろしければ、これについても何かオブザーバーの発言がもしあれば、別に無理にとは言いませんが。

○田澤オブザーバー

自工会の田澤でございます。

本日は、ご議論いただきましてありがとうございます。我々自工会といたしましても、今、ご議論いただいたような基準をしっかりと彼らに決めていただくということで、この製造事業者とサプライヤーさんのモチベーションにも、この制度というのはつながっていくと思いますので、そういった観点で議論していただけると大変ありがたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願いしたいと思います。ありがとうございます。

○塩路座長

ありがとうございました。

○青木オブザーバー

お世話になります。J A I Aの青木でございます。

本日でですね、いろいろありがとうございます。また、方針案につきましても、J A I Aといたしましても、本当にこの方向なら大丈夫かなというふうに考えております。ぜひ、オフサイクルクレジットの検討会につきましても、J A I Aとしても、ぜひ参加させていただければなというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたします。今後もしもよろしくお願いいたします。失礼いたします。

○塩路座長

検討会のメンバーについては、また、追って検討いただくという形にさせていただきます

ので。

それでは、オフサイクルクレジットですね。乗用車の燃費基準についてのオフサイクルクレジットについても、本日、ご議論いただいて、ほぼ方針が決まったかと思います。ご協力ありがとうございます。

次回、はい、どうぞどうぞ。

○松村委員

すみません。この議論とちょっと関係ないんですけど、日程感で確認なんですけど、この2030年度基準から導入を想定ということで、それまでにやらなければならないことが、結構、このいろんな検討会を立ち上げて議論、対象を何にしますかという議論もあって、これは2030から入るんですけど、車の開発から考えると、2030年に決めたというのでは、ちょっと、あまりにも遅くて。そう考えると、もう次、2025になるんですけど、結構ぎりぎりなんですかねと。ここの日程感って、どんなふうにイメージされているんでしょうか。

○塩路座長

ご指摘はごもっともだと思います。

○梶原専門官

すみません。事務局からご回答させていただきます。

まさに、委員ご指摘のとおりでして、早期に各技術について検討を進めていく必要があるというふうに考えております。

具体的には、まず、ライトや発電機とかが多分念頭になると思うんですけども、それらの検討会での審議というのが、来年度早々に始められればなと考えております。

その他、技術に関しても、委員会、リソース等もあると思いますので、順次検討できればと思いますけれども。そうですね、各技術に関して、できるだけ早いうちに、2025年から順次検討会で、計算式を決めつつ、最後、法令等への記入というのを、できるだけ早い時期からやっていきたいというのが事務局の提案になります。

○塩路座長

よろしいですか。

○松村委員

はい。

○塩路座長

ありがとうございます。なるべく早くするという合意形成を、一応、得られたと思いますので。

今度は、合同会議じゃなしに検討会のほうで詳細には議論させていただきます。少し早くできるかなということですので。ありがとうございました。

それじゃあ、今日、議論させていただいて、皆さん方の意見を整理し、まずは事務局のほうで取りまとめ案をつくっていただいて、それをまた次回以降のこの審議会で審議できればと思いますので、よろしくお願いいたします。

今日の議題はこれだけでよろしいんですかね。はい。ありがとうございました。

それでは、進行を事務局のほうにお返しします。

ちょっとそのときに、スケジュールの大体の目安みたいなものも、併せてご発言いただければありがたいと思います。

○梶原専門官

はい。承知いたしました。

塩路委員長、ありがとうございました。また、委員の皆様並びにオブザーバーの皆様、ご審議いただきありがとうございました。事業者の電気自動車等の評価方法は、委員長からご発言いただいたとおり、本日いただいたご意見等を踏まえ、修正した取りまとめ案をメールにて各委員にご確認いただきたいと思っております。取りまとめいたしましたら、私どものほうで、関係法令の改正作業に入り、その改正の際にパブリックコメント等を行いたいと思っております。

また、オフサイクルクレジット制度につきましては、取りまとめの案が作成できましたら、委員の皆様へ、改めて次回の日程や議題につきまして、事務局からご連絡させていただければと思います。

他方、次回以降のスケジュール、まさに次の審議会になるんですけれども、年始ですね、早いタイミングにできればというふうに考えておまして、その際、まさに今回いただきましたご意見を踏まえて、オフサイクルクレジット制度の取りまとめ及び、まさに表示の部分に関してどうすべきかという、今回、事務局で持ち帰らせた部分に関して、事務局のアンケートを提示する中でしつつ、取りまとめ案についてもご審議いただければなというふうに考えております。なので、重複しますが、来年早々に審議会というのを開催させていただければなと思いますので、また、すみません、日程の調整等をさせていただければなというふうに思っているところでございます。

○塩路座長

ちょっとしつこいようなんですけれども、今回、重量車のほうの取りまとめ案が、事務局で提示されて、年内に大体、成案ができたとして、これはパブリックコメントをやるんですね。

○梶原専門官

そうですね。実際、その取りまとめをしたものを、告示等に反映して、実際それが施行されるという形になりますので、いわゆる我々のその最後の文章、基準だったり、告示だというところを、最後、施行するに当たっては、一度、皆様にパブリックコメントというのをちょっとお願いする必要があります。

○塩路座長

だから、1 か月は、それで費やされますよね。

○梶原専門官

そうですね。はい。

○塩路座長

だから、かなり、急ぐ必要があるという気がしますけれども。

○梶原専門官

重量車の取りまとめは、まさに年末年始早々に合意形成を図らせていただいて、告示改正の手續に入らせていただければなというのが、今、考えているスケジュールになります。

○塩路座長

分かりました。

その後にオフサイクルクレジットの取りまとめ案については、それほど急いでいないと。ただし、今、御発言があったように、やっぱり、メーカーの開発スケジュールもありますので、急いでやってほしいという、そういうことでよろしいですね。別々に取りまとめると。

○梶原専門官

はいまさに。

○塩路座長

分かりました。

○草鹿委員

これもあれですか。パブコメをやるんですね。

○梶原専門官

取りまとめをやることですかね。

○草鹿委員

うん。オフサイクルクレジット。

○梶原専門官

オフサイクルクレジットそのものに関しては、先生、ちょっと、どういった法令を最後、改正するかによって、どういったもので最後改正し、文章化するかに基づいてですけども、もし、規制という形でものになる場合、パブリックコメントが必要になってきますので、その辺、ちょっとどういうふうな形の文章にするかを含めて、こちらで案を出させていただきます。

○草鹿委員

値を決めるのと、それから告示して法令化するというのは、別に申し上げるものなんですよね。

○塩路座長

メーカーのほうでは、成案ができてから取りかかるということじゃないと思うんですよ。先程、松村委員のご発言もあったんですけども、今日で定まった方針がありますから、大体、どのようになるかという目途は立つようにも思います、今日の議論も含めますと。

ただし、どの燃費向上技術を対象にするとか、どのように評価するかというのは、その検討会で決めますので、それは詳細には、やっぱり早く決めたほうがいいということには変わりはありませんが。

事務局にお返ししているのかな。すみません、そういうことで。

それでは、両課長から、もしコメント等がございましたら、すみません、一言お願いします。

○木村課長

今年に入っても3回、充実した審議をいただきまして本当にありがとうございます。1年に3回、このワーキングを開くということは、過去に1回あるかぐらいだというふうに思いまして、それだけ大きなテーマで議論をスタートさせていただいたわけですが、方向性のほうもきっちり見えまして、業界でも、これを受けて、さらに取組みも進めていただけているということなので。

この省エネ法というのは、いわゆる誘導規制と言われているものでありますけれども、規制でありながら、ただ事業者の方々を目指すべき方向に伴走しながら誘導していくというものでございますので、そういう点では、今回、出していただいた方向性、結論というの、まさにその規制の趣旨にのっとったものじゃないかなというふうに思っております。まだ残された論点、いろいろ今日いただいた宿題もございますけれども、引き続き、また、お知恵をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○杉崎課長

私のほうからも一言、ご挨拶をさせていただきます。

本日は、どうもありがとうございました。皆様方からいただいた意見、我々も本当にそのとおりだなと思っています。今回、取りまとめていただいたものが、まさに重量車の電動化の促進につながっていくことを期待していますので、これからは自動車メーカーを含め関係者の方々とともに、促進できればと思っています。

今回、先ほど木村課長からお話がありましたけれども、年3回というのは異例だということだと思いますけど、詰まったスケジュールになっていて申し訳ございませんが、これからまだ、何回か開催させていただければなと思っていますので、引き続きよろしくお願いいたします。

3. 閉会

○梶原専門官

それでは、長時間にわたる審議、ご協力いただきありがとうございました。本日のワーキンググループ及び小委員会をこれにて閉会いたします。ありがとうございました。