

第4回プラグインハイブリッド車排出ガス・燃費測定方法策定検討会 議事概要

1. 日時

平成20年12月18日（木）13：00～15：00

2. 出席者

○委員：石谷委員（座長）、近久委員、紙屋委員、広瀬委員、玉野委員、姉川委員、野田委員

○オブザーバー：日本自動車輸入組合、（独）交通安全環境研究所 審査部

○事務局：（独）交通安全環境研究所

3. 議事概要

（1）プラグインハイブリッド車試験法について

事務局より最終まとめ案として、1. PHEV の法律上の定義について 2. 複合燃費計算時の CD サイクル取り扱いについて 3. 総充電電力量について 説明がなされた。主な質疑応答は次の通り。

○PHEV の法律上の定義について

- ・インセンティブの対象としてどんなプラグインでもいいわけではないから、PHEV と見なすためのクライテリアを設けるという考え方自体は当然だが、試験法上規定するのは多少違和感がある。
- ・クライテリアを設ける趣旨は、支障の起きない範囲で妙なものを省くこと。
- ・構造基準にすると、事前に判定ができるメリットがある。試験をしてみなければわからない性能基準は、審査法上非常に扱いにくい。
- ・第1段階は構造基準ではねて、第2段階で性能基準により最終的な判定をするというやり方もありうる。
- ・運用方法も考え合わせた上で試験法もしくは試験法以外のしかるべきところに書き込んでいくことも検討する。

○複合燃費計算時の CD サイクル取り扱いについて

- ・複合燃費をより真値に近いほうへ持っていくとすれば、サイクルごとの燃料消費量を用いて計算する方が妥当ではないか。ただし、プラグイン燃費については、個々に UF という概念を持ち込むのは不適切なので、全サイクル一括の平均値を求めざるを得ない。この方法だと、複合燃費とプラグイン燃費の整合性が問題になるが。
- ・日本だけ複雑な制度にして WTO の規定で問題になるようなことのないようにする必要がある。

ある。

- ・欧米で排ガス試験法が検討されている中で、日本の議論が一番進んでいる。
- ・各試験データの個別の値は、公表をするのであれば諸元値として位置付ける必要があると考えている。そういう前提で議論を進める必要があるのではないか。
- ・小さなバッテリーでも多少有利になるのが、サイクル毎の燃料消費量を用いて計算する方法。なるべく大きなバッテリーを積んでいい性能を出すことを推奨するなら、シンプルという点ではCDサイクル一括で評価する方法がいいのではないか。
- ・個々に諸元値を持つのは、メーカーも、審査側も大変だろう。
- ・一括にするかサイクルごとにするか事務的に検討する。

○その他

- ・現時点では、省エネ法にプラグインハイブリッド自動車を位置付けないが、最終的には何かしら位置付ける、カウントする必要がある。ただ、当分は台数を考慮してそういった必要性はないと考えている。
- ・「年間目安電気料金」「一充電目安電気料金」とあるが、電気料金を表示する必要があるか。
- ・カタログへの表示事項ではなく、個々のお客さんに問われたら使用条件に応じてお知らせすることのできる事項という扱い。ただし、公平性を保つために計算のルールを決めておく。
- ・一般の方に、「電気何 kWh 使いました」と言ってもイメージがつかみにくく、単位として一番わかりやすい円を使うのが妥当ではないかと考えた。エアコンや冷蔵庫等の表示も参考にして、「このような表示をしてもよい」という方法をつくるのがわかりやすいという趣旨。
- ・電気単価は個々の契約で異なるので、単価の前提を明記する必要がある。

(2) 報告書骨子案について

国土交通省より説明を行った。主なコメントは下の通り。

- ・エアコンについては、プラグイン車に対してだけではなく、全ての車両の燃費に影響があり、燃費基準そのものに対して議論する必要がある話だろう。