

「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）
議事録

日時 平成26年6月27日（金）15:00～17:00

場所 経済産業省別館108各省庁共用会議室

議題

- ① 第2回合同会議、第3回合同会議における検討項目について
- ② 目標年度について
- ③ 燃費区分について
- ④ 技術普及見込に関するヒアリング結果について
- ⑤ その他

（環境政策課長補佐・盛田） それでは、お時間となりましたので、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 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」第2回合同会議を開催させていただきます。

初めに、事務局の人事異動についてご報告をさせていただきます。とりあえず私、事務局を務めさせていただきます国土交通省環境政策課の盛田と申します。どうぞよろしくお願いたします。

人事異動の関係で、事務局に少し異動が生じてございます。まず初めに、新しく資源エネルギー庁省エネルギー対策課の課長補佐で、町田課長補佐が着任されてございます。

（省エネルギー対策課長補佐・町田） 省エネルギー対策課課長補佐の町田でございます。どうぞよろしくお願いたします。

（環境政策課長補佐・盛田） 引き続きまして、経済産業省製造産業局自動車課課長補佐に田中課長補佐が着任をされてございます。

（自動車課長補佐・田中） 田中でございます。よろしくお願いたします。

（環境政策課長補佐・盛田） 人事異動の紹介については、以上でございます。

本日、塩路委員につきましては、ちょっと遅れていらっしゃるというふうにご覧いただけます。

それでは進行につきまして、大聖委員長のほうから、よろしくお願したいと思っております。

(大聖座長) はい、それでは、ただいまから、第2回の合同委員会会合を始めさせていただきます。

まず、配布資料と前回の記録について、事務局より確認をお願いしたいと思います。

(環境政策課長補佐・盛田) はい。まず、お手元の資料のご確認をさせていただきます。クリップ留めされてあるほうでございます。一番上に配布資料一覧というものがございます。それから、めくっていただいて委員名簿、その下に議事次第、そしてその下に資料1という第2回合同会議、第3回合同会議における検討項目等についてというものです。それから、資料2として、目標年度について(案)。それから、資料3としまして、燃費区分について(案)、左上をホッチキス留めしてあるもの。それから、資料4としまして、技術普及見込みに関するヒアリング結果についての資料。これは1枚紙で付いてあるものでございます。それから、資料4としまして、A3の資料になってございますが、表1燃費改善技術の普及率予測及び燃費改善率という2枚物の資料でございます。それ以降、参考資料としまして、参考資料1、前回第1回の合同会議の議事要旨。それから、参考資料2としまして、すみません。ちょっと資料で資料番号が付していないものがありまして、参考資料2としまして議事録、それから参考資料3としまして燃費基準参考資料でございます。

落丁等ございましたら、途中でけっこうですので、事務局のほうまで、お知らせいただければと思います。

また、前回の議事録でございますけれども、参考資料2として入れてございます。事前に、ご出席いただいた委員の皆様にご確認をいただいているかと思っておりますので、ここでの逐一の確認は省略をしたいと思います。ちょっと合同会議の公開のルール上、公開の期限が迫ってございまして、本会議終了後間もなく、ホームページ上で公開をさせていただこうかと思っております。それ以前に、もしお気づきの点ございましたら、事務局のほうまでお知らせいただければというふうに思っております。

以上でございます。

(大聖座長) はい、ありがとうございました。

それでは早速、議事に入りたいと思います。

初めに議題の1としまして、第2回合同会議、第3回合同会議における検討項目について、ご説明いただきたいと思います。

議題1 第2回合同会議、第3回合同会議における検討項目について

(環境政策課長補佐・盛田) それでは、資料1に沿って説明をさせていただきます。

まず1.で、合同会議の審議内容の見直しでございます。前回お示しをしたスケジュールのほうから、少し見直しをさせていただいてはどうかということで記載をしております。

まず、第2回の審議内容としまして①、②、③というふうに書いてございますけれども、①区分②燃費基準値について、ここは技術普及見込みに関するヒアリング結果をご覧いただいて、それから③の目標年度、これを第2回までの審議内容としてはどうか。

それから、2つ目の○で第3回と書いてございますところに、燃費基準値案と取りまとめ案というふうにございまして、燃費基準値案、取りまとめ案について、第3回に、これはご審議いただくこととしてはどうかということの内容を見直してはどうかというふうに記載をしております。

それから2. でございますけれども、各項目での検討項目でございます。検討内容でございます。

まず①の区分についてでございますけれども、これまでの、2015年度の燃費基準は既に策定をされておりますけれども、こちらのほうでは、自動車の種別による区分、燃料の種類による区分、自動車の構造による区分、それから変速装置の方式による区分、そういったものがございまして、全部で77の区分それぞれに基準値を設定をしておりますけれども、そうしたものについて見直しをする必要がないのかどうか。

それから2つ目の○燃費基準値については、今後、基準値の議論をするに当たっての今後の目標年度となる年度までの間での燃費向上技術の普及の見通し、こちらについて、第1回のメーカーさんのヒアリングの中でご説明がありましたけれども、そちらに基づいて、少しご意見をいただきたいということ。

それから3つ目の○で目標年度ということで、2015年度、燃費基準の次の燃費基準としては目標年度をいつにするべきか、そういったことについて、ご議論を今回いただければどうかというふうにしてございます。

それから3. で、第3回合同会議での検討項目を記載をしております。次期判断基準の策定に当たって、技術普及見込みに関するヒアリング等をしてございますので、その結果を踏まえて、可能な限り、高い基準となるような適切な基準値を設定をする。こういった議論をしていただければどうかというふうに考えてございます。

4. が今後のスケジュールになってございます。第3回の合同会議としては、8月、9月ごろを予定をしております。それから10月、11月ごろにパブリックコメント、WTO/TBT通報を行った上で、12月ごろに取りまとめをしております。どうか、こういったような案にしてございます。

事務局の説明は、以上でございます。

(大聖座長) はい、ありがとうございました。

それでは、今回それから次回の検討項目についてご意見、ご質問があれば、いただきたいと思っております。ご発言をされる方はネームプレートを立てていただけますでしょうか。よろしく願いいたします。

よろしいでしょうか。また後で、ご質問いただいてもけっこうです。

それでは引き続きまして、議題の2ですけれども、目標年度案について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

議題2 目標年度について

(環境政策課長補佐・盛田) はい。引き続きまして資料2に移りまして、目標年度案について、ご説明をさせていただきます。

まず1.として、基本的な考え方を記載してございます。こちらは、省エネルギー、省エネ法の対象として、燃費基準を設定される機器について、目標基準、目標年度を設定する際の考え方を示しているものでございまして、こちら抜粋の下に四角で囲った部分がございますけれども、原則8と書いてある部分でございます。「目標年度は、特定金融機関の製品開発期間、将来技術進展の見通し等を勘案した上で、3～10年を目処に機器ごとに定める。」というふうに記載をしております。おおよそ開発期間等を踏まえて適切なリードタイムを設定をすることが適当であるので、それを設定した上で目標期間を設定することと、目標年度を設定するということが記載をされてございます。

こちらについて考慮すべき事項として、2.のほうに記載をしております。

まず(1)としまして、モデルチェンジのサイクルとの整合性でございます。燃費性能の改善がモデルチェンジの際に行われるというのが一般的ですので、これを踏まえなければいけないということ、一方で、自動車一般としては、5年程度のモデルチェンジサイクルというのがいわれているところでございますけれども、第1回のヒアリングの際の資料にもありましたように、小型貨物車については、サイクルのばらつきが非常に長くて、最少4年から最大25年程度のようなばらつきになってございまして、ちょっと一概に何年と言うのは難しいんですが、自動車一般と比べて比較的長い傾向が見られると。こういったことを踏まえた目標年度の設定が必要だということを記載しております。

それから(2)として、2015年度の燃費基準との関係でございます。現状の事業者さんの燃費基準達成に向けた目標としまして、今ある2015年度の燃費基準達成に向けた技術開発、これはもう、まさに推進をしていける状況でございまして、そういったスケジュールで行われていることから、2015年度以降の中で一層の燃費基準、燃費改善の努力を行う期間を踏まえた上で目標年度設定をするということが必要だというふうに記載をしております。

以上を踏まえて、3.として目標年度案を記載してございますけれども、2015年度の目標基準との関係の配慮、それからモデルチェンジを行うためのリードタイムの考慮。

今回、市場の実績のデータとしまして2012年度のデータを用いておりますが、基準年度が2012年度になっているということを踏まえまして、2012年度から原則になります3から10年の10年を取りますと2022年度というふうになりますので、2022年度としますと、2015年度からも7年という期間がありますので、一般的なサイクルである5年よりは長い期間を取れるということで、2022年度としてはどうかというように案にさせていただいております。

説明は以上です。

(大聖座長) はい、ありがとうございます。

それでは、ただいまの目標年度についてのご説明に対して、何かご質問、ご意見があれ

ばお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。2022年度ということを目標にしたいということでございます。

よろしいでしょうか、沈黙が続いておりますけど。それでは、ありがとうございました。

(塩路委員) では、少しだけ。すみません。

(大聖座長) はい。

(塩路委員) 今のご説明にあったように、リードタイム、それが車種によって、ものすぐばらついていますね。一番長い車種は、かなり目標年度より長く設定されているのですけれども、それでも大丈夫だという前提のもとに提案されているのですね。

(環境政策課長補佐・盛田) はい。25年という期間ですと、例えば2015年度の目標を達成する際にも。

(塩路委員) もちろん。

(環境政策課長補佐・盛田) モデルチェンジは行わないまでも、長い。

(塩路委員) 一番長いのはともかく、10年かあるいは7年か、それよりもちょっと延びる、メーカーのヒアリング等での年数でしょうが、長く言われてたものについても大丈夫だということなんですね。

(環境政策課長補佐・盛田) はい、そうです。モデルチェンジが1つの燃費改善の大きなきっかけになるというのは1つの重要な点だと思うんですが、それ以外の、やっぱり普段からも努力されているというふうに向っていますし。前回の第1回の際の議論の中で、どのぐらい、メーカーさんからすると必要かというものの中でも、それよりも長い期間というのは示されなかったように記憶しておりますので、そういったことを踏まえると、メーカーさんとしても、対応可能な期間になるのではないかというふうに考えてございます。

(塩路委員) それは規制区分にも依存するかなと思いますし、何かその辺は基準値を決めるときにも議論することかと思います。何れにしても、私は適当だと思っております。

(環境政策課長補佐・盛田) ありがとうございます。

(大聖座長) 25年というのは長いですよ。

(塩路委員) 読めないですからね。

(大聖座長) はい、どうぞ。

(木場委員) 今のところに関連してなんですが。

そうすると、平均的には大体何年で、それが、この7年後というふうに当てはまるというような何か説得的な平均年数って、あるのでしょうか。

(環境政策課長補佐・盛田) 単純に平均しますと11年ぐらいに。

(木場委員) 区分が多すぎて難しいということですね。

(環境政策課長補佐・盛田) はい。なってくるんですけども、ちょっとまだ11年というのも。

(木場委員) 11年。

(環境政策課長補佐・盛田) はい。3から10年だけ見ると長いというふうになります

ので、ここでは、3から10年の内で一番長く取ると10年ぐらいかなということで、なるべく多くのものが、その機会を得られるようにというふうに設定してございます。

(木場委員) そういう説明があると、妥当なんだなというのが素人にも分かりますので、ありがとうございます。

(大聖座長) それから、もう1つ付け加えますと、乗用車の燃費基準というのは2015年で、2015年度の次が2020年度なんですね、5年おきということで。そう考えると、2年をプラスされているというような、そういう見方もできるんじゃないかと思っております。

はい、よろしいでしょうか。また後で戻っていただいてもけっこうです。

(永井委員) すみません。

(大聖座長) はい、どうぞ。

(永井委員) 2012年度から10年を経た2022年度と書いてある。基準年度が2012年度の意味を、ちょっと教えていただけますか。

(環境政策課長補佐・盛田) 基準を設定する際に、現行市場にあるものの中で燃費性能の優れたものを、その性能プラス、その先の技術普及率の見込み、技術普及の見込みを勘案しまして基準値を設定するというふうになってございまして。その点は、基準になる今市場にあるものという意味で、表にある例だと2012年度のデータを載せてますので、そういう意味で、2012年度が基準年度というふうにさせていただいております。

(永井委員) 自動車工業会等で決まった基準年度というのがあるんですか。データに基づいて。

(環境政策課長補佐・盛田) ええ。今の市場のデータとして持つてるデータは2012年度のデータがありますので、それを使って今の検討を進めさせていただいてるので、そのデータの年度が2012年度のデータだと。そういう意味でございまして。

(永井委員) そうですか、はい。

(大聖座長) 2012年度の燃費基準に適合した車と、それから車種構成も勘案してるんですね。それがそのまま、後でどれぐらい改善したかというのは、車種の構成を一定にしたまま予測して、全体としては何%というのが出てくるんですね。個別には違いますけど、その一番大本になるもので、ベースになるデータと。

(永井委員) ベースになるデータが2012年度にありますと。それに基づいて一番長い10年間ということとしか文章上読めないんですけど。

(環境政策課長補佐・盛田) 現状の自動車のデータと、燃費性能のデータとして、2012年度の自動車のデータを用いてると、そういう意味でございまして。それを基準にしまして、そこから先の技術普及率というものをプラスしまして燃費基準を検討する。そのような考え方が省エネ法の測定機器の中では用いられてるトップランナー方式の考え方になってございまして、そのときに、この基準年を置くときのデータ、いつ時点のデータにするのかというのが、今用いてるのが2012年度のデータでございまして。そういう意味

です。

(永井委員) はい。

(玉野オブザーバー) よろしいでしょうか。

(大聖座長) どうぞ、はい、玉野さん、すみません。

(玉野オブザーバー) オブザーバーという立場ですので、これについてうんぬん、何か物は言いづらいところはございますけれども。

私どもとして最重要なのは、この会議の結論を得てからリードタイムが幾ら取れるかという観点で、前回の第1回の合同会議もそうですけれども、基準値いかんではございますけれども、最低でも8年はいただきたいというのは、過去の例を取りましても、大体8年取っていただいているということで。今年から8年という意味では、今回ご提案いただいた2022年度というのは、私どもの最低限と言ってる要望にも沿ったものかなというふうには思っておりますけれども。

(大聖座長) はい。よろしいでしょうか。

それじゃあ、そういうふうに進めさせていただきたいと思います。2022年度を目標にしたいということでご了承いただいたものとして、進めさせていただきたいと思います。

それでは続きまして議題の3、燃費区分の案について、事務局のほうから、ご説明お願いします。

議題3 燃費区分について

(環境政策課長補佐・盛田) はい。それでは、燃費区分案につきまして、資料3のご説明をさせていただきます。

まず基本的な考え方でございまして、こちら過去の審議会のほうで検討されたものでございますけれども、抜粋のほうを四角の中に記載をしております。特に根底になるのは原則2、原則3というところでございまして。

まず原則2としまして、エネルギー消費効率と関係の深い物理量、機能等の指標を設定をして、それについて勘案した上で、どういうふうに区分を分けるのかを決めるということが記載をされております。

それから原則3でございまして、同一のエネルギー消費効率を目指すことが可能かつ適切な基本指標の区分ごとに、1つの数値または関係式により定めるというふうな原則になってございます。

それから原則4以降は、付加的な機能がある場合の取扱い方ですとか、高度な技術が入っているような場合の取扱い方。それから、特殊品を除外すると。そういったような原則についても記載がされてございます。

2. のほうでまいりますけれども、まず現状の、現状、次の2015年度燃費基準の区分として、どういうふうになっているかでございますけれども、77項目ございまして、ページをおめくりいただけますでしょうか。

ローマ数字のⅠからⅤまでございますけれども、自動車の種別、燃料の種類、自動車の構造、変速装置の方式、車両重量、こういったところに区分をされてございまして、その下にちょっと図を描いてございますが、こちらが、前回の合同会議の際にもお示しをしておりますけれども、このような形で細かく区分が分かれているということを記載をしております。

3. 以降で、次期区分についてどういうふうを考えるべきかということについて、少し整理をさせていただきます。

まず前回の議論でございますけれども、今回はC A F Eが入るということもございまして、第1回合同会議における区分の簡素化の方向性を、以下の方向性ということが示されているというふうに認識をございまして、これに沿いまして、どこまで簡素化の可能性のあるかというところで検討するための整理を行ってございます。

まず(1)、自動車の種別による区分及び車両重量による区分でございます。自動車の種別、軽、軽量、中量というふうになって分け方がございますけれども、これは車両の総重量で分かれてございまして、もう1つの重量区分である車両重量による区分と深く関係があるかと思われまますので、その関係を、ちょっと整理をさせていただきます。

まず①のところ自動車の種別による区分としましては、ここに記載をございましてような分け方がございまして、イとしまして、軽自動車を1つの区分として軽という、軽貨物という区分があるということ。ロとしまして、車両総重量が1.7トン以下については、軽量貨物という区分を設けている点。それからハとしましては、車両総重量が1.7トンを超えて3.5トン以下のものについては中量の貨物というような区分を設定しているというものでございます。

こういった自動車の種別による区分と車両の重量による区分の関係をグラフに示したものが表1、表2、表3でございまして、縦軸に燃費値を取っておりますけれども、横軸のほうで車両重量が取ってございまして、車両重量に対して黒い丸で囲んで、軽とか軽量とか中量とかいうふうに書いてあるものが、車両重量とそれぞれの種別の関係でございまして。

まず構造Aでご覧いただきますと、軽はほとんど重複をしていないと。軽量と中量の間で1つのケースだけ重複が見られるというふうになってございます。ただ、この重複をしているところについて、2012年度の燃費率の実績で見ますと、ほぼ同じような値になってございますので、ここは区分をなくしたからといって、燃費値が同じ規制値になったとしても、それほど影響は受けないのかなというふうに見受けられるというところでございます。

それで表2、3のほうでは、構造B1、構造B2のものについて、それぞれ同じように車両重量と軽と中量の関係を示してございまして、こちらは、いずれも重複をしている箇所はございませんので、車両重量のみによって区分されているので、種別による区分がなくても、それぞれ別の基準値になるというような構成になってございます。

それから②としまして、車両重量による区分について検討したものでございます。車両重量については、5ページのほうに、真ん中辺り、ちょっと車両重量とイナーシャルウェイト、排ガス試験を行うときの使う抵抗の重量について記載をしておりますけれども、車両重量ごとに同一の、ここに1マスの中にくくられている車両重量ごとに同一の試験条件で試験をするというふうになってございまして、この区分をまたぐと試験条件が変わることから、この車両重量の区分は燃費基準の区分と同じ区分を用いてるところでございまして、それで、車両重量の1つの区分が同じ試験条件になる区分ですので、この区分をさらに統合したりしますと、違う試験条件で試験をされているものが同じ目標を目指すようなことになってしまいますので、そうすると、ちょっと公平性としていかがかということで、この案としては、車両重量による区分としては、これまでと同様の区分を採用してはどうかというような案にさせていただきます。

今申し上げた①と②、自動車の種別による区分の整理と車両重量による区分の整理をまとめまして、5ページの表の下ですが、③というふうに書いてございます。自動車の種別による区分については、制度の簡素化の観点から廃止をし、車両重量による区分について、これまでと同様の区分を採用するというふうにしてはどうかというふうな案にさせていただきます。

それから続いて(2)、燃料の種類による区分でございまして、

燃料の種類は今、ガソリン自動車とディーゼル自動車がございます、こちらの今の現状を6ページ、7ページ辺りに記載をしておりますけれども、6ページのまず表4、表5をご覧くださいますと、こちらバブルチャートで記載をしておりますけれども、バブルの中心の点が燃費値と車両重量の値、それからこの丸の大きさ、面積が、車両台数と比例をするというような形で記載をさせていただきます。上の丸で囲ってある部分がディーゼルのグループ、下の丸で囲ってある部分がガソリンのグループでございまして、ちょっとパッと見てご覧いただくとおわかり、ディーゼル、ガソリンでは差が生じていると。こちらは、上のグラフが構造B1、下のグラフは構造B2ですが、両方とも同じような傾向が見られるというふうに思われます。

次のページへ行っていただきまして、表5で表しているのが、これは数値で表したものが表になってございまして、大きいものだと40%程度の大きさ、小さいものだと19%程度の大きさというふうになってございます。

一方で②として、今度ガソリン自動車とディーゼル自動車の販売実績、どのぐらい販売するかと違っているのかというところを整理してございまして、表6をご覧くださいますと、こちらは、ディーゼルの販売がある重量区分1651キログラムから1990キログラム、この区間の販売実績の比較でございますけれども、ガソリンについては、計3万台程度、ディーゼルについては計3万5000台程度というような販売台数になってございまして、どちらが極端に少ない、どちらが極端に多いというようなことがないというような状況でございまして、

こういった状況を踏まえまして③、次の8ページに行っていただきまして、③のところにまとめて記載をしてございますけれども、燃料の種類による区分は、これまでと同様に、ディーゼルとガソリンについて区分をするというふうにしてはどうかというような案にしております。

ちょっと申し遅れましたけれども、今ディーゼルがある区分が中量貨物の区分だけですので、中量貨物について、その区分にすればいいということになろうかと思えます。中量貨物の区分で、ガソリンとディーゼルを区分をするというふうな案にさせていただければなど。

それから(3)、自動車の構造による区分の部分でございます。

表の7が、2015年度の燃費基準における構造による区分設定の方法で書いてございます。左側のほうから、ガソリンの軽、軽量、中量、それからディーゼルの中量についてどうなってるかということでございますが、ガソリンの軽では、構造A、構造B、ガソリンの軽量では、構造の区分がなく構造A。それから、その中量では構造A、構造B1、構造B2というふうに分けて、ディーゼルの中量では、構造B1、構造B2という分けを、またしているところでございます。

これらについての販売実績が②のほうで整理をしてございますけれども、こちらのいずれについても、構造A、構造B、構造B1、構造B2と極端に少ないということはないというふうなお話でございます。

それから③、構造による区分の統合についてということでございます。

まず、構造AとBについての分け、構造B1とB2の分けについて、少し確認の意味で、ページのほうで15ページのほうをおめくりいただきたいと思えます。15ページに、今、構造Aと構造Bの定義どのようになっているかを記載をしてございます。

構造Aとしましては、この定義の内のイの部分が大きいと思えますけれども、最大積載量を車両総重量で割った値が0.3以下となるものであることと、同一の車室内に物品積載装置がありますよとか、運転室の前方に原動機があるというようなところも含めて、構造Aというふうに分けて定義をしているところでございます。

それから構造B1とB2という定義では、参考の下のほう、軽量、中量の定義をご覧くださいと思います。こちら2.と3.で分かれておりますけれども、2.のほうで、構造B1とは、構造A以外の構造であって、1.のロに該当するものと。ロというのは、乗車装置と物品積載装置が同一の車室内にあって、かつ、これらを車体外と屋根や窓ガラスの隔壁は分けて、屋根や窓ガラスがあって車室内に物品積載装置があるものというようなことになろうかと思えます。B2は、それ以外のものということですので、いわゆるトラックのような、物品積載装置が車室の外にあるようなものになろうかと思えます。

こういったことを踏まえまして、③9ページのほうにお戻りいただきたいと思えますけれども、構造Aと構造Bについては、定義の中で車両総重量に占める最大積載量の割合による区分というのを設けてございまして、適用可能な技術や用途が大きく異なるというこ

とが考えられます。構造B 1とB 2は、その定義の中で、荷室を含む車室が屋根、壁等の車体外と隔壁でもって隔てられているかどうかというような違いで生じているというようなところで相違になってございます。

こうした構造B 1と構造B 2に注目をしまして、現時点の燃費について整理をしたものが表9の辺り、表9の、10ページ以降、MT車、AT車、それからディーゼルのMT車、ディーゼルのAT車ということで表に記載してございますけれども、基本的にはB 2一定程度の差が生じているというのは、ご覧いただけると思います。

こちらのほうが、積載装置の車室内にあるかないかというところで、少し使われ方が違うでしょうということがございますので、そういった部分、使われ方の違いを加味した設計の総意により差異が生じているということが考えられるところでございます。

一方で、こちらの燃费率のB 1とB 2の相違について、推移を示したものが表の11というふうになります。ページで言いますと13ページ以降になります。横軸に年度を取りまして、縦軸に燃費を取ってございます。MTのほうでは、黄色がB 1、緑がB 2でございまして、下がった、開いたり縮まったりというようなところがご覧いただけるかと思っております。ATについても下のほうに記載してございまして、どちらが上、どちらが下というのが交互に現れているということがご覧いただけるかと思っております。

さらにおめくりいただきまして、14ページのほうでは、ディーゼルの中量貨物のほうで、それぞれのB 1、B 2の平均燃費の推移の表示をしてございまして、こちら、B 1とB 2で、B 2が上になったりB 1が上になったりというような傾向は、ご覧いただけるかと思っております。

こちらは、ちょっと平均燃費という形で記載はしてございますので、純粹に技術の導入だけではなく、セールスマックスの関係で燃費値が上下をするというようなことで、上がったたり下がったりという傾向がご覧いただけるかと思うんですが、基準の達成の判断の中では、セールスマックスについても重要かと思われまので、ここは平均燃費という形で表示をさせていただいております。

このような差異については、大きくなったり小さくなったりというようなところがございまして、なかなか構造的に言うと、差異が生じるような状況ではないというようなことが考えられるのではないかとこのように評価をさせていただいております。

それから構造B 2の台数については、B 1と比較をすると比較的少ないというようなこともございます。こういったような状況、それから今般C A F E方式を導入をして、従来のように、各区分ごとの基準値について達成を求められるというわけではないと。全体として1つの目標値を達成すればいいというような状況になるということも考えますと、構造B 1とB 2の区分の違いについては統合して、燃費区分の大きくくり化を進めた場合であっても、影響としては限定的ではないかというような案にさせていただいております。

この部分について、まとめでございまして、15ページになります。③にまとめてございまして、今般C A F Eの導入に伴って、燃費区分の大きくくり化の方針に基づき、構

造B1とB2を統合することとしてはどうかというような案にさせていただいております。

それから(4)でございます。変速装置の方式による区分でございます。

まず、実際の現状の燃費値について記載をしてございますけれども、これについては、16ページの表13、それから17ページに、18ページまで記載をしてございます。それぞれ構造A、構造A1、構造B2とございまして、構造Aで、やや差が小さいようには見えますけれども、一定程度MT、ATということで差が生じていると。これは、ご覧いただけたらと思います。

実際の数値で比較をしたものが表14でございます。AT車の燃費値に対するMT車の燃費値の記載をパーセンテージで表示をしてございます。それぞれ構造別、車両重量別に記載をしてございますけれども、構造Aの部分で見ますと、多くても110%と、ここまでの差で収まっているのに対して、構造B1、B2ではもうちょっと大きくなっている部分があるというようなところをご覧いただけるかと思えます。

それから19ページでございます。販売実績ということで、MT車、AT車のシェアについて、まとめてございます。表13のほうが、まとめて書いてございますけれども、全体的に見ますとMT車の割合は35%、AT車の割合は65%といったような出荷台数になってございまして、ちょっと構造や区分によって、シェアの割合については差はございますけれども、いずれかのシェアが全く小さくて無視できるというようなところにはないというふうに思われます。

それから20ページのほうをご覧いただきまして、③としてAT車に対する燃費改善の技術普及見通しでございます。MT車とAT車の燃費の差を考える上で、今後のAT車に対する燃費改善技術の見通しを考えるということも重要でございますけれども、AT車への燃費改善技術については1つ、CVTというもので大きく改善が見込まれるのではないかとこのように考えられます。

こちらのCVTの普及見通しについては、構造Aの部分では高い普及率が見込まれるということで、表14のところでもメーカーさんのヒアリング結果で、そういった数値を載せておりますけれども、構造Aの軽で64%、軽量・中量のところで85%の普及率というふうになってございます。こうした結果、構造Aにおいては、MT車とAT車の燃費性能の差というのは縮小が見込まれるというふうに考えられます。

一方で、構造Bをご覧いただきますと、相変わらずCVTの普及率が低くなってございますので、まだAT車とMT車については燃費性能の差が生じるということが考えられます。

以上のようなことを踏まえまして④でございますけれども、変速装置の方式による区分のまとめでございますけれども、構造Aにおいては、AT車への燃費改善技術の普及見通し等を踏まえてMT車とAT車の区分を統合、それから構造Bの構造については、これまでと同様の区分を取ることということとしてはどうかというような案にさせていただいております。

21ページご覧いただけますでしょうか。これまでの区分の方向性についての整理の結果を踏まえまして、次期の判断基準における区分として進めさせていただいているものが、こちらでございます。自動車の構造による区分では、構造B1、B2を統合するということ、それから変速装置では、構造AのMT、ATを統合することによりまして、こちらのほう、下のほうに○として書いてございます次期判断基準における区分、こちらを47区分というふうに整理をすることができるということでございます。

ちょっと注意書きで書いてございますけれども、2015年度燃費基準で、1つの基準値に設定をすると、車両重量について、どこまで細かく設定をするかということが、そのときの市場の動向を見ながら設定をしてるところがございますので、今回2012年度の市場動向に合わせて見直しをした際には、もう少し増えたり減ったりということはあろうかと思いますが、同じ考え方で大体47区分になるのではないかというようなことで訂正させていただいております。

区分の説明については、以上になります。

(大聖座長) はい、ありがとうございました。

話がちょっとなかなか分かりにくい面もあるかなと思いますが、専門性によりまして。いかがでしょうか。ご質問なりご意見があれば。どうぞ、後藤委員。

(後藤委員) 質問というか、教えてほしくて、コメントです。8ページの「なお書き」のところですけども、一番上のところです。ここで最後のほうに、貨物自動車は重量区分によっては不公平感が生じるというコメントが入っております。これは、どういう意味で書かれているのか、ちょっと意図がよく分からなかったもので、ご説明いただけませんか。

(大聖座長) よろしいですか。ちょっと事務局のほうで、はい。

(環境政策課長補佐・盛田) 今回、乗用自動車のケースとの比較で、こう記載をしたものでございますけれども。乗用自動車においては、ディーゼル自動車はもう全体の1%未満ということで、特殊品扱いということで、今度、ガソリン車のほうで区分、燃費基準の達成可否の判断をしましょうというような扱いになっているということで、ディーゼル車について考えるときには、揮発油と軽油の単位発熱量の差の分だけの補正を行いたいというふうにしたところでございますけれども、ちょっと資料のほうに書かせていただいたとおり、実はディーゼル車とガソリン車のほうの、今までのそれぞれの機関の相違によって生じる熱効率の差というのは、特にここでは勘案はされていないところでございますので、貨物自動車の中で、そこを無視したままでやると、貨物自動車では、台数がそれほど乗用車ほどディーゼルの割合が少なくないところがございますので、そこは無視されているものがある分、ちょっと不公平になるのではないかと、そういったような問題意識でございます。

(大聖座長) よろしいでしょうか。

(後藤委員) このディーゼル車の割合の多いところでは、こういう不公平な感じがちょ

っと出てきそうだと、そういう意味と理解してよろしいですか。

(環境政策課長補佐・盛田) はい、おっしゃるとおりでございます。

(後藤委員) そうですか、はい、分かりました。

(大聖座長) あとは、乗用車の場合には、クリーンディーゼル乗用車をやはり普及したいという、そういうねらいも含まれていたんですね。

よろしいでしょうか、ほかに。

(近久委員) 先生、よろしいですか。

(大聖座長) はい、どうぞ。

(近久委員) 14ページの表12なんですけれども、B1とB2でトレンドがだいぶ違うんですね。この理由は何かということと、これを統合しちゃっていいのかというところを、ちょっと質問させてほしいんですが。

(大聖座長) はい、どうぞ。特にB2のほうが、かえって燃料で下がってるようなところも、車種構成の変化というのはあると思いますけど。

(環境政策課長補佐・盛田) こちらB2のほうでは燃費が下がっているというふうに見えていて、かなりちょっと、車の燃費自体落ちるわけではないとは思いますが、こちら平均燃費率ですので、セールスマックスで例えばラインナップの中で比較的成本が安くてかつ燃費が悪いもの、そういったものがたくさん売れたりすると、こういったことが生じるということで、ユーザーさんがコストを求めて選ばれた結果、こういうことが生じたのではないかと、そんなふうに考えて分析をしているところでございます。

(玉野オブザーバー) すみません、ちょっと今の点で、よろしいですか。

(大聖座長) どうぞ、はい。

(玉野オブザーバー) 近久先生のご質問に対しては、ディーゼルの構造B2という世界、構造B2というのはオープンデッキのトラックということなものですから、極めて限られた車種しかございません。従来は2社、2車種しかございませんでした。それがあある時期に、1社1車種に変わったというのが、この大きな変化だと思います。

この図自体は、重い車も軽い車も一緒に混入した状態の単純な平均値でございますので、それは。

(大聖座長) 中量車の範囲でね。

(玉野オブザーバー) 中量車の。中量車というと、かなり幅がありますからね。

(大聖座長) はい、幅がありますから。

(玉野オブザーバー) 1470から二千幾らというような幅があります。

それで、2車種で1車種ドロップされたのが実は軽い車種だったんです。軽い車種を入れて高かったのが、その軽い車種が抜けたものですから、重い車種だけ平均値をされて減ったということで、同じ車がこういうふうには燃費が悪化したわけじゃ決してございませんので。

ここのメーカーさんのいろんな判断があつて、そういうふうにはディーゼルというのは、

もっと昔は軽いクラスまでディーゼル車ってございましたけれども、どんどんその辺のクラスが減ってきてるということで、今は中量車の重いクラスしかないということなものですから、その変化が一番、このグラフに影響してるというふうに認識してます。

(塩路委員) すみません。その点を伺います。

と言われますけれども、これ3年にわたってずっと、少しずつ減っていったるんですね。だから、やめたというところも大きいとは思いますが、やはりコストですね、おそらく私は燃費にプライオリティがなくて、むしろコストのほうにユーザーの指向が出たからそうなったのかなと、その結果かなと思ったんですけども。

(玉野オブザーバー) 確かにセールスマックスの変化ということで、01の世界ではないと思いますので、その組み合わせがいろいろ変わってきてるというのが、その前提になってるのかもしれないし。

(塩路委員) それが大きいいんじゃないかなと思ったんです。

(玉野オブザーバー) はい。そういう意味では、同じ車種で見ると、燃費は上がってもいないし下がってもいないという。

(塩路委員) ですよ。おそらくコンスタントじゃないかなと思って。

(玉野オブザーバー) ええ、そういう状態であったろうというふうに推測してます。

すみません、ちょっと詳細な分析ができてないものですから。

(近久委員) そこで、そういう背景があったとして、B1、B2を同じ基準で統一して論ずると、表12のオレンジに比べて灰色のほうが非常に厳しい基準になってしまうということには、ならないのでしょうか。

(環境政策課長補佐・盛田) それは、先ほどちょっとご質問いただいた統合して差し支えないかどうかというところの論点だろうかと思うんですね。

今回CAFÉが入るという中で、各区分ごとで、ある燃費基準の達成を義務付けられるということは、CAFÉを前提にするとなくなるということも、まず1つ大きな違いになります。

そのときにCAFÉを入れることのメリットとしては、やっぱりメーカーさんにとって得意な領域で稼いで、そのものでもって全体の引き上げを図る効果が期待できるという部分がございますので、そういった意味で、ちょっと数が少ないような部分は、どこまで区分、そのままの区分として定義をするのかという観点からの議論になるかなというふうに考えさせていただいたところです。

ちょっと翻って乗用車の例を考えてみますと、乗用車のほうでは、今も、車両重量で区分をするというのはしてございますけど、それ以上細かい区分というのはしてございません。例えばSUVであったりとか、例えばバンの大きなタイプであったりとかっていうのは、形も違いますし、もちろん燃費性能も違うわけですが、それも同じ燃費目標値をちゃんと設定して、それについて達成の努力をしていただくと。そういったような形でメーカーさんの中で、全体としての改善の努力を図っていただく中で、そういったもの

は飲み込むといえますか、うまく対処していただく。それが、全体としての省エネの効果があるのではないかと。

そういうことで、乗用車のほうでも対応しているところでもございますし、今回、小型貨物のほうでもC A F Eを取り入れたという中で、必要最低限、技術が全く違うというものについては対処する必要があるんでしょうけれども、それ以外の部分については、なるべく1つの区分の中でやるとするというのがいいのではないかとということで、第1回会合における議論でも、その方向性になっていると認識してございまして、それに沿って、ちょっと提案をさせていただいてるところでございまして。

(近久委員) 何となく分かったような気がするんですが、14ページの表は、図は、そうすると、B1、B2はかなり重量の違うものが同じグラフに載ってるから、そういう誤解を与えるんであって、重量別の効果を入れると、この差っていうのは、ずっと小さくなるんで、気にしなくていいですよっていう説明で考えていいですか。

(環境政策課長補佐・盛田) はい。こちらの図をどう見るかという意味では、あくまでC A F E基準を達成できるかどうかということで考えますと、この平均燃費値の数値が、そのときの達成に、どういうふうに寄与するかということになるかと思っておりますので、その指標として見たときに、これほど大きく上に行ったり下に行ったりするというようなものについて、それぞれ1つで区分としておく必要があるかという意味で考えると、実はそれほどないのではないかとというのが、今回統合してもいいのではないかとというふうに考えさせていただいた内容になります。

(玉野オブザーバー) すみません。ちょっとよろしいでしょうか。

(大聖座長) はい、どうぞ。今のようなちょっと説明を、これ少し追記して、あんまりくどく書きちゃうと、分かんなくなっちゃうということもありますので、必要最小限の説明をもう少しプラスしていただいたほうが、このグラフの意味とか、どういうサンプリングをやっているのかというようなことも含めて、ちょっと説明していただいたほうがいいかもしれませんね、はい。

(玉野オブザーバー) すみません、その説明ではなくて、今、近久先生が、せっかくいろいろご指摘いただいたということで、最初のお答えします。

今回のご提案に対して異を挟むものではございません。オブザーバーという立場ですから、異を挟むのではないという前提で、少しコメントさせていただきたいんですけど。

構造B1とB2というのは燃費差があるかないかということについては、同じ車で構造B1、B2を作れば、走行抵抗の違い、空気抵抗、それから転がり抵抗と、それから、それは最大積載量の違いとかそういうものに起因いたします。ということで、当然その持っているものは違います。そういうところでギア比も違うということから、B2のほうが燃費的には約1割ぐらい悪い。

(大聖座長) 特性を持つてるわけですね。

(玉野オブザーバー) そういう性能になってるのというのが、基本認識としてはござい

ます。

そういう意味で、今回C A F E方式を導入いただいたということで、燃費基準の達成ということでは影響は限定的だというのが、今回のご提案であろうと思いますし、C A F E方式を前提とすれば、こういう大きくくり化ということも検討すべきだということで、今回ご提案いただいたと思いますけども、限定的というのが、私どもの、あくまでも試算でございますけども、業界全体として、今回この中量車のB 1、B 2の統合に伴って、全体の基準値は約1%ぐらい引き上げる影響があるんじゃないかというふうに。メーカーによっては、最大では3%程度引き上げる要因にはなり得ると思います。これに対して反対と申し上げてつもりはございませんけど、もう1点。

それから、個々の車の燃費表示というのも今後も続くと思定されますと、それが税制インセンティブ等の判断等に使われますと、B 2にとってみれば非常に、B 1と同じ基準値ということは、実質的にはB 1のトップランナーで決まってしまうので、非常に厳しい基準になって、その燃費基準を達成するのは、B 2はもうあきらめざるをえないかもしれないという状況にはなり得ると。この点は、ちょっとご理解をいただきたいなということでございます。最初におことわりさせていただいたのは、結論ではありますけど。

(大聖座長) ありがとうございます。いかがでしょうか。物言うオブザーバーということで、いろいろご説明いただきました。

ちょっと今、そういったようなトップランナーの問題とか、同じ車種でもやっぱりかなり技術的に差があるというところで、それをトップランナーと、要するにC A F Eといいますか、企業平均燃費っていう考え方と非常に調和してるというか妥協してるというんですかね、コンプロマイズしてる面があるんですね。

(玉野オブザーバー) はい、それは否定いたしません。

(大聖座長) ごめんなさい。ご意見ありますか。

(青山委員) すみません。21ページで、次期判断基準における区分が47区分とございますけれども、ちょっと記憶が定かではないのですが、事前にご説明いただいたときは51じゃなかったかと思うのですが、これは、何がどういうふうに変ったんだったでしょうか。

(環境政策課長補佐・盛田) すみません。注意書きで書かせていただいている点ですが。

(大聖座長) B 1とね。

(環境政策課長補佐・盛田) はい。車がない場合に、そこを設定するかどうかというのが、ちょっと今後の議論で、まだ残るところがございます、その部分の記載上の取扱いがまだ、ちょっとすみません、統一できてなかったものですから、そこが、事前のご説明差し上げた際の資料とは、ちょっと変わってしまっているところがあるかと思います。

まだそこは今後の論点なので、ちょっとまだ決まってないということでございまして、実質その違いによって何か違ったことをしようとしているということではないということですね。

※のところをご覧いただくと、異なる重量区分を1つの括弧でくくっているところが、右上に1か所、2か所、3か所、左下に2か所あると思うんですけど、そこは実際に車が市場に出回っているものについては、個別に切り分けて基準の設定をさせていただくんですけども、そこがない場合の取扱いというのは、まだこの審議会の場では議論をしてないものですから、そこはちょっと不透明であると。

仮のものとして、これまでの2015年度の時に使ったような考え方をそのまま当てはめると、こんなようなことになりますからというようなことで仮で置かさせていただけるものですから、そこはまだ確定はしたものがなかったもので、ちょっと資料にその記載のばらつきがあったということでございます。そこはちょっと、ご容赦をお願いしたいと思います。実質的な中身の違いがあるというわけではないという意味で、ご理解いただければ。

(大聖座長) はい。ちょっと分かりにくいですか。

(草鹿委員) 車がないんです。

(大聖座長) この注意書きのところはない。

(草鹿委員) ないんで、そこは抜いてある。

(青山委員) 抜いてあると。そこを入れると51だかになると。

(塩路委員) うん。とりあえず抜いて、こんなようになっちゃったという。

(青山委員) これになってると。ああ、じゃあ。

(塩路委員) 最初は入れてたんですね。

(青山委員) ああ、そういうことですか。

(大聖座長) はい。よろしいですか。ちょっと分かりにくいところは、あれですね。もう少し加筆していただいたほうがいいかもしれません。

(環境政策課長補佐・盛田) ちょっと資料のほうは、そうさせていただきます。

(大聖座長) いかがでしょうか。ほかにご意見ありませんか。

(塩路委員) すみません。ちょっといいですか。

(大聖座長) どうぞ、はい。

(塩路委員) 先ほど大聖先生が言われたように、いろんな図の解釈については少しコメントがいるなと思ったのですが、その中に平均燃費値という記載がありますね。平均燃費値というのは、この場合は、もちろん重量の区分によって全部統合したということになると思いますけども、先ほどのご説明だと。台数の重みづけがされているんですね、台数の。

(環境政策課長補佐・盛田) はい、そういう意味です。

(塩路委員) だから、それについても、少しコメントを入れておいていただくと、ありがたいんですけども。

(環境政策課長補佐・盛田) 定義として。

(塩路委員) 定義、ええ。

(環境政策課長補佐・盛田) どういうふうに出したかという。

(塩路委員) はい。

(環境政策課長補佐・盛田) はい。補足をさせていただきたいと思います。

(塩路委員) はい。それで、すごく変わってきますのでね。

(環境政策課長補佐・盛田) そうですね。

(大聖座長) 特に経年変化ですよ。

(塩路委員) 経年変化です。

(大聖座長) 中量貨物車、重量の大きくくりでやってる値ですから、その辺の説明を足したいということでありませう。

ほかにご意見はございませうでしょうか。

よろしうございませうか。また戻っていただいてもけっこうですけれども、いかがでしょうか。一応、ご了承いただいたということで、よろしうございませうか。

はい。それでは一応ご了承いただいたということで、燃費区分をこのようなやり方で進めさせていただきたいと思います。

それでは、続きまして議題の4になりますけれども、技術普及見込みに関するヒアリングの結果についてということで、これも事務局からご説明願います。

議題4 技術普及見込に関するヒアリング結果について

(環境政策課長補佐・盛田) 技術普及見込に関するヒアリング結果につきまして、資料4に基づいて説明をさせていただきます。

今後の改善技術につきましてのヒアリング結果等でございまして、具体的に、資料4のA3の資料、2枚物の資料でございますが、こちらのほうにまとめさせていただいております。

それからすみませう、ちょっと2.のほうを先にご説明させていただきますけれども、燃費影響要因についてでございますけれども、排ガス規制強化の対応の際に、実は燃費については技術的な制約になって低下をするという可能性があるんですけども、現時点においては、大きく影響を及ぼすような規制強化は予定されてございませうもので、今回の検討の中では、そういったものについては考慮する必要がないのではないかとというようなことを記載をしております。

それから、今、国内等に向けた検討等は進められているWLTTPでございますけれども、こちらについては、国内に導入される際には、導入時期等を踏まえて改めて検討することが望ましいというふうな形にしてございませう。

それから、資料4のA3のほうの資料について、続いて、ご説明をさせていただきます。左側のほうに各燃費改善要因について項目を記載をさせていただいております。

それから、その次の欄に改善率ということで、当該技術を導入することによる改善率として、どの程度が見込まれるのかというのを、ガソリンとディーゼルそれぞれについて記載をさせていただきます。

それから、その次の欄で導入コストということでございますけれども、これについてもガソリン、ディーゼルそれぞれ記載をしてございまして、こちらについては具体的に、この記載はAからEまでの記載になってございますけれども、表1の上のほうに※で導入コストというふうに書いてある部分がございますけれども、Aが1万円以下の場合、Bは3万円以下の場合、Cは5万円以下の場合、Dは10万円以下の場合で、Eは10万円以上の場合ということで、それらAからEまでを入れさせていただいております。

それから、その次の部分に、各自動車の区分につきまして、今後の技術普及の見込みについて記載をさせていただいております。こちらは、前回の第1回の合同会議の際の自工会さんの添付資料の中にあつたものをまとめさせていただいたもので、こちらについてご覧いただいて、ご意見を伺いたいということで、まとめたものでございます。

左のほうから、左2つが構造Aが2つございまして、左側のほうが軽と軽量、中量、それから、その次が3つ構造Bがございまして、軽と中量を小さいほうと大きいほうと2つに分けてございます。それから一番右がディーゼルの構造Bということで、中量というふうになってございます。

各その構造車種の区分の中で、左側と右側にそれぞれ、2022年度における普及率、それから右側が2012年度における普及率の、2012年のほうは実績でございますけれども、を記載をしてございまして。

2022年度の普及率予測につきましては、引き続きAからEまでの記載というふうにしております。上のほうにございますけれども、普及率について、Aは80%超のもの、Bについては40%超から80%以下のもの、Cについては、10%超から40%以下のもの、それからDについては10%以下のもので、Eとしては、ほとんど0のものというふうになってございます。

こちらのA3の資料のほうでは、すみません、表1のほうで、2012年度実績とその10年後の比較、1枚目のタイトルのほうでございまして、というふうに記載をしてございまして、2012年度の実績とその10年後という2022年度の実績というふうに記載をしてございます。すみません、資料4のA4の1枚紙のほう、1.のほうでは、2パラで具体的にはということで、それぞれ括弧の中で、それぞれ2012年、2022年というふうに記載をしてしまつてございますけれども、こちらは2012年度と2022年度の誤りでございます。失礼いたしました。おわびをしたいと思います。

それから、各個別の技術につきましては、上のほうからエンジンの改良、損失の低減、駆動系の改良、それから次のページに行ってくださいまして、走行抵抗の低減、それからその他というような区分をしてございますけれども、特に黄色で色をつけさせていただいてるところとして、駆動系改良のCVTというところがございます。

こちらについては、導入コストについてはガソリンがC、ディーゼルがDということで決して安くはないんですけれども、ガソリン、ディーゼルともに7%、5%と高い導入効果が見込めるということと、それから、今回の区分統合の中でも、事業者さんのヒアリン

グ結果としての高い普及予測がございますので、この部分については、構造Aの軽がB、構造Aの軽量、中量がAというふうになってございますけれども、現状、構造Aの軽のほうでは35.8%と既に普及が進んでるところもありますので、今後の普及の見込みについては高めの目標の設定が必要なのではないかとというようなことで考えているところでございます。

それから、めくっていただきまして、その他のところでもございまして、もう1つ黄色く塗ってあるところは、アイドリングストップのハイブリッド以外ということでございまして、その次の行では、アイドリングストップのハイブリッド以外で、プラスとして減速のアイドリングストップがついてるものというふうに記載をしておりますが、ここについても、構造、区分によって大きくその普及率についてはばらつきがいろいろございますけれども、こちらについても、導入コストはD、Dということで、いわゆるかかるというふうになってございますが、改善率については7%、10%というふうな、ディーゼルでは5%、7%といったような高い効果が見込めるところでございますので、これについても努力をお願いする必要があるのかなというようなことを考えています。事務局としては、そういったことを今後検討したらどうかというふうに考えてるところでございまして。

それから、それ以外の導入コストと改善率の見合いの中で、導入コストがAという形で、AやBという形で低いものについては、なるべくその改善率との見合いもありますが、高い普及率を目指していくということが必要なのではないかと。そういった方向で、今後ちょっと検討を進めたいというふうに考えてるところでございまして、そういった方向性等につきまして何かございましたら、コメントいただけますと今後についても参考にさせていただきます。

説明は、以上でございます。

(大聖座長) はい、ありがとうございました。

非常に細かい項目が、エンジンの改良その他、書き込まれておりますけれども、それと普及率ということもありますが、いかがでしょうか。

ちょっと細かいんですけど、今、気がついたんですけど、エンジンの改良の欄で、一番下に小気筒エンジンってありますけれども、これは気筒数が少ないという意味ですか。4気筒が3気筒とか、そんな感じですね。6気筒が4気筒とかね。そうですね。

(塩路委員) 少ないという意味ですか。

(大聖座長) 気筒数って入れたほうが。エンジンの少気筒数化。

(塩路委員) 少気筒数化。

(大聖座長) 厳密に言うとね。そういう意味ですよ、これは。

(玉野オブザーバー) そうです。気筒数を減らしたんですね。

(塩路委員) 気筒数減少。

(玉野オブザーバー) 少と書くか、何か少ないと書くのか。

(塩路委員) 少ないと書くか。

(玉野オブザーバー) 少ない気筒数という意味合いです。ちょっと言葉として適切でない。

(木場委員) すみません。あと表の見方で、一番上の※2つの普及率で、Dのところに10%以下とあった後、「殆どゼロ」は、Eか何かでよいでしょうか。一緒ではないですよね。

(環境政策課長補佐・盛田) 失礼いたしました。ここ、ちょっと間違いで、全くそのとおりです。おっしゃるとおり、Eが「殆どゼロ」です。

(木場委員) 表の中にEがあるので、大丈夫ですね。

(環境政策課長補佐・盛田) はい。そういうふうにご覧いただければ。失礼いたしました。

(大聖座長) けっこう並んでますね、E。

それからもう1つ、ちょっと今気がついたんですけれども、A3の2枚目のその他というところで、「アイドリングストップ+減速IS」ってあるんですけど、減速って、これ燃料カットじゃないですかね。減速アイドリングストップって。

(玉野オブザーバー) すみません。これ自工会から前回出させていただきましたので、私のほうからお答えさせていただきますと、減速時にエンジンを止めるという意味です。

(大聖座長) フューエルカットですね。そうじゃなくて。

(玉野オブザーバー) フューエルカットじゃなんです。エンジンの回転を止めるんです。

(大聖座長) 減速のときに。

(玉野オブザーバー) はい。フューエルカットではないです。ほとんどのケースは、フューエルカットは既にやっています。

(大聖座長) やっていますか。分かりました。

(玉野オブザーバー) これは、エンジンそのものを停止すると。

(大聖座長) 分かりました。それは、ニュートラルになってる状態で止めるんですね。

(玉野オブザーバー) というか、ニュートラルよりも、全くエンジンを止めるという意味です。エンジンの回転を止めるという意味です。

(塩路委員) エンジンと駆動系をつながない。

(大聖座長) 離しちゃってね。これ、ただ、あんまりあれですよ。バリアブースターとか、あの辺は大丈夫ですかね。そういうものは連動的にやっちゃってるということですよ。

(玉野オブザーバー) もう既に一部、小型貨物の世界ではないんですけど、一部そういうものは市場に導入されつつございます。より効果を高めるという1つの手段として、使われてるということです。

(大聖座長) そうですね。

はい、どうぞ。

(後藤委員) 導入コストのところを今、見ていたのですけれども、駆動系改良のところ

が、ほぼA、Aというのが非常に多くて、その割に普及率のほうはあんまり及んでいないという、そういう傾向がちょっと見えるような気がする。CVTはコストが高いけれども、普及しているというイメージがちょっとありまして、例えばアイドルニュートラル制御A、Aで、燃費の改善率はそれほどでもないけども、もうちょっと頑張ってもいいんじゃないかとか、そういうことをちょっと思いました。そこら辺については、自工会さんのほうは同様に考えておられるでしょうか。

(大聖座長) どうぞ。

(玉野オブザーバー) 私がお答えして、よろしいですか。

(大聖座長) はい、どうぞ、よろしいですか、はい。

(玉野オブザーバー) 今の後藤さんのご質問は、駆動系改良のところ、比較的成本がA、Aとして安いのに、普及率が低いのではないかという意図のご質問かと思えますけれども。

これについては、例えばCVTが適用される場所は、CVTによる技術で大幅な向上を図るとか、そういうことがございますので、一概に安いのが全部高くなっているわけでは決してございませんし、駆動系の改良は、例えばATにだけ適用される技術として、例えばアイドルニュートラル制御とか、さらなるロックアップ拡大というのはATだけの技術ですので、そういう意味で全体的に、これはMTも含めて100として、その普及率を表現しているものですから、低く見えるところはあろうかとは思いますが。

(大聖座長) いかがでしょうか。これは厳密なことを言うと、ちょっと問題あるかなと思えますけれども、大体の相場観とか、そんな感じかなという気がしますけど。

どうぞ、はい、竹岡委員。

(竹岡委員) すみません、ちょっとお話戻っちゃうんですけど、いいですか。

(大聖座長) どうぞ、ええ。

(竹岡委員) このハイブリッドっていうのを見て思い出したんですけど、先ほどの種別に分けるところ、今はガソリンとディーゼルじゃないですか。ハイブリッドって、今はないんですけど、ちょっと前にダイハツのハイゼットのカーゴが1車種あったんですね。

(大聖座長) ありましたね。

(竹岡委員) それで、今は出る予定はないかもしれないですけど、もしかしたらCAFE方式が採用されるとなると、そのうまみを感じて、例えば1車種だけハイブレッドを入れてきたり、レンジエクステンダーを出してきたりとかいう可能性もなきにしもあらずじゃないですか、10年間、いや7年間のうちだと。それは、どこにどう区分されちゃうんでしょうか。

(大聖座長) それは、確認していただけますかね、でしょうかね。あるいはこの場で、ご発言できますか。

(玉野オブザーバー) かつてあった、ダイハツのハイブリッドというのがございました。

(大聖座長) ありましたね、はい。五、六年前かな。

(竹岡委員) そうですね。

(玉野オブザーバー) ええ。その後、継続されていないということは、コスト面等も含めてお客様の需要性とかそういう観点から、そういう中断をされるというような判断をされたんだろうとっておりますので、今後導入する予定というのは、あんまり聞いておりませんし。各メーカーさんの将来の販売計画まで、私、ちょっと把握できませんので、コメントはしづらいんですけど。

今回の中でも一部、例えば乗用派生の中では、ほんとの一部ハイブリッドという可能性があり得るかもしれないなというぐらいのつもりで、こういうような普及率予測をしてるんです。そんなに、特に軽の世界に広がるということは難しいのではないかなというふうには見てますけど。

(大聖座長) 私どもトップランナーというふうに考えるときには、やはりその基準の年に、ある程度普及するというを前提にしてトップランナーって決めてるんですね。

ですから、これまでハイブリッドが普及しない間は、実はハイブリッドは排除して、それでトップランナーというのをエンジン車で、というか、従来車って決めてたっていう経緯があります。ですから。

(竹岡委員) じゃあ、C A F E方式が採用されても、それは特別枠扱いになるんですかね。

(大聖座長) そうです。ですから、それでメリットは享受できるわけですね、C A F Eっていうカテゴリーで燃費が。

(塩路委員) 排除するっていうよりも、それをやったら、すごく大きく見ていただけるということなの。

(竹岡委員) 逆にね、はい。

(塩路委員) 改善の場合。

(大聖座長) それは、調和平均で数字として出てくるということになりますね。

(竹岡委員) ここの区分には、それは作っておかなくていいということですね。

(玉野オブザーバー) C A F E方式というのは1台が突出したとしても1台しか売れなかったら、ほとんど影響ありませんので。

(竹岡委員) ええ、台数がそうですね。

(玉野オブザーバー) セールスマックスというウエイトがかかりますので、そういう意味では、売れる技術を出さなければC A F Eに貢献できないというところはございますので。

(竹岡委員) じゃあ、E Vなんかだと、ちょっと可能性が高いということですね。

(玉野オブザーバー) 台数の制約があると思いますけどね。

(竹岡委員) それはありますけどね。

(大聖座長) 乗用車のほうでは、ですからE Vとプラグインハイブリッドは除外してるんですけれども、そのメリットは享受できるということです。

(竹岡委員) なるほど。じゃあ、それを、こっちにも採用されるという形。

(大聖座長) そうです。

(竹岡委員) ありがとうございます。

(大聖座長) はい、いかがでしょうか。ほかにご意見ございませんでしょうか。

はい。それでは、ありがとうございます。本日頂戴しましたご意見を踏まえまして、次回提示する予定の基準値の案を検討していただければというふうに思っております。

ほかにご意見ございませんでしょうかね。

(塩路委員) この表が配られています、この予測を基にして、次回、燃費基準の値を議論していくということでしょうか。

(大聖座長) はい。

(塩路委員) というのは、要するに、先ほど後藤さんも言われたように、これだと、もっと採用できるのじゃないかというようなことを考えて、もっと厳しい燃費基準を設定しても良いかという議論をこれですということと考えていいんですね。

(環境政策課長補佐・盛田) 今回いただきましたご意見を踏まえた上で、事務局のほうで見込むべき普及率というものを、ちょっと検討させていただいて、それについて、次回の審議の場でご議論いただいて、その検討いただいた結果によって。

(塩路委員) 素案を出していただいて。

(環境政策課長補佐・盛田) はい。それで、規制値へという形につなげていきたいというふうに考えております。

(環境政策課長・板崎) メーカーがこういうことというだけで、これは、メーカーの皆さんのヒアリングをまとめると、こういうことをおっしゃっていると。

したがって、そこの数字を見て、こちらのほうで、もう少し、もうちょっと普及するのではないのでしょうか、そういうことを少し検討させていただいて、またそれをご議論いただくと。こういうような形になっています。

(大聖座長) そうですね。参考にはなると思います。

(環境政策課長・板崎) はい、もちろん大いなる参考だとは思いますが。

(塩路委員) というか、2022年度というと、ここに書いてある直噴エンジンの成層リーンとか普及見込みは大したことないかも知れませんが、燃費改善率は10%かな。この辺りなどはすごく効果があると思うのですけれども。

(環境政策課長・板崎) そうですね。おっしゃるように、2012年度のデータをベースにいろいろその時でどうだったということをやっていますから、どんどん時代が一步進んでいますので、そういったようなことも総合的に勘案しながら、その寄与率がどのくらいあるのか、普及率がどうあるのかというように少し検討して、また先生方にいろいろご意見をいただくと、こういうプロセスになるということです。

(塩路委員) 特に日本は日本でいいのですが、外国の、特にヨーロッパで普及が進んできた技術というのは、けっこう日本も頑張って開発努力をして、抜きますからね。

(環境政策課長・板崎) そうですね。軽自動車なんかは確かそうだったような気がしますし、軽乗用車なんかもね。

(塩路委員) 乗用車は、特にそうですね。

(環境政策課長・板崎) 数年で、かなりいろいろなもののものが変わったり、少しそういうトレンドなんかもあったと思いますので、そういったものは事務局のほうでも少し見ながら、また先生方にご相談させていただくと。

(草鹿委員) やっぱりでも、ユーザー情報っていうのは、ちょっと判断に入れないと、なかなか普通の自動車のエンジンの普及のように行くかどうかっていうのは、ちょっと分からないですね。

(塩路委員) そうですね。この小型貨物車の場合はね。

(大聖座長) 燃費志向とかそういったものがあんまり。

(環境政策課長・板崎) そうですね、ええ。

(塩路委員) 少ないみたいですからね。

(大聖座長) ええ、ユーザーとしてはね。それよりも車両価格のほうに選択の基準があったりしますから。

(草鹿委員) どうしても農家の軽トラとかを思い浮かべてしまう。なかなかハイブリッド化がちょっとね。

(塩路委員) そうだ。ペイバックタイムの話が前回ありましたね。それで、今のことを考えると、どれぐらい長く支払いが続くのかということも、その基準になるのかと思うんですけれども。

(大聖座長) はい。前回もちょっと私、発言して、その8年ちょっともう1回計算し直して正しく残しましたので、お読みください。

(環境政策課長補佐・盛田) 今ちょっと平均使用年数の話がございまして、参考資料のほうで、ちょっと今回書かさせていただいてますので、ちょっと補足させていただければと思います。参考資料3のほうをご覧くださいませでしょうか。

おめくりいただいたところで、表1として、各重量区分のトップランナーがどういうふうな状況になっているか、また次の2ページ目、表2でございませけれども、各区分の平均燃費値、それから表3として、今度これをバブルチャート、丸の面積が販売台数に比例するような形のもので表してる。それから表4としまして、各車種ごと、もうちょっとこの内訳、トップランナーや平均燃費だけではなく、どのぐらいの幅に分布しているのかというものについて、ちょっとその全体を俯瞰できるような形で整理をさせていただいたものでございます。

それから表5としまして、各区分における平均燃費値の部分、経年推移ということで記載をさせていただいております。

続いて6ページでございませけれども、表6ということで、平均使用年数でございませ。まず表は軽自動車でございまして、赤のものがついていっているところが、2013年度のほう

の貨物車よっての平均使用年数ということで、これは14.95年となっておりますが、約15年ほどが使われているというようなことです。

それから、次のページに行ってくださいまして、車種別の平均使用年数、軽を除くほかの小型貨物がどのぐらい使われているか、何年ぐらい使われているかで、右下のほうに赤で囲ってあるところがございますけれども、こちらは12.39年ということで、12年程度が使用されているということでございます。

それから8ページでございます。表8に、走行距離どの程度走行するのかという部分の説明になりますけれども、真ん中辺り、ちょっと赤で囲ってある部分があるかと思います。こちらは、上のほうが小型のトラック、キャブバン、ボンバンで、軽のトラック、キャブバン、ボンバンということになってございまして、トラックのほうがB2、それからキャブバンというものがB1を、構造Aも一部、B1、それでボンバンが構造AってということでB1も一部入るといような形になってございます。

こちらで、平均値として月間の走行距離をご覧くださいますと、まず軽のトラックの規模をご覧くださいと、月間439キロメートルというふうになってございまして、大体これに12を掛けて、平均の使用年数15年ということを考えてみますと、大体8万キロぐらい走るような計算になろうかと思います。

それから、長いほうで見ますと、小型のキャブバンで2155キロというものがございまして、こちらを、また小型の平均の12年ほどということで見ますと、約20万キロぐらい走ってるというような形になりますので、これは物によってちょっと差がございすけれども、8万から20万キロぐらいの間になるというようなことになろうかと思います。

それから、9ページのほうをご覧くださいまして、こちらは、自動車工業会さんのほうでやられているアンケート結果から抜粋をさせていただいたものでございますけれども、業種別で次期の購入車、今、小型貨物車を使われているユーザーさんに対して、次期の購入意向車ということでアンケートの結果がございしますが、そこをちょっと抜粋してございます。

農林水産業さんについては、ずっと安定して、軽トラを次も使いますというふうに回答されてまして、軽トラでは、先ほどお話も出てましたが、農家の方がよく使われているというようなことが、ご覧いただけると思います。

それから下から3つ目運輸業のところでございますけれども、運輸業のところ、トラックを見ますと、運輸業のところが高くなってございまして、運輸業でけっこう使われるということ。それから、ちょっと上のほうに行ってください、2列目3列目に建設業と製造業というところがございすけれども、そこも4割弱程度ありますので、こういった方が仕事の足に使われるというようなことが見て取れるかと思います。こういった用途に使われているかということも参考ということで付けさせていただきました。

補足として説明をさせていただきました。以上です。

(大聖座長) はい。ありがとうございます。これはアンケートを取った台数ですね。

ちょっと、これ説明があるかもしれませんね。この数字が何を意味してるのかというのは。

(環境政策課長・板崎) n数だ。

(大聖座長) n数。

(環境政策課長・板崎) 全体が100じゃないですね。

(大聖座長) はい。全体が100じゃない。

(環境政策課長・板崎) おそらくなってるよ。

(大聖座長) はい、そうですね。

(環境政策課長・板崎) 縦で見ても何か意味があるのか、ないのか。

(大聖座長) そうですね。

(環境政策課長・板崎) 横横で見ても、相対的に多いなというところでの線だという説明をしないといたほうが。

(大聖座長) サンプル数が同じぐらいのところはいいんですけど。

(環境政策課長補佐・盛田) 補足を、すみません。させていただきます。

ちょっと今、仮定の比較で説明をさせていただきましたけれども、アンケートの取り方としては、農林水産業の方に聞かれた中で、このn数124件の回答があった中で、次期購入意向のマークがついていたものがどれだけあったかと。そういったような、横でこのちょっと見ていただくのが、どの車種を購入を希望している方が、それぞれの業種別にどれだけいるかというようなふうにご覧いただくのが正しいかと思います。

ちょっと説明が。

(塩路委員) これはパーセントですね。パーセントじゃない。

(草鹿委員) パーセントです。全部足すと100になるんですか。なるのかな。

(環境政策課長補佐・盛田) パーセントです、はい。

(塩路委員) パーセントですよ。パーセントということ。

(大聖座長) どこかに書いておかないと。だけど、パーセントにしては丸まってるな。

(玉野オブザーバー) 100になるはずですけど、整数ですから、101になったり99になったりするかもしれません。

(草鹿委員) 四捨五入で。

(塩路委員) それはそうです。

(草鹿委員) 大体100に近い。

(塩路委員) だから、いわゆるパーセントですね。

(玉野オブザーバー) サンプル数がnとして書かれてるだけです。

(塩路委員) そうですね。nは台数なので。

(大聖座長) ちょっとその欄外の右上隅辺りに。

(塩路委員) パーセント。

(大聖座長) パーセント。

(塩路委員) 要するに、小型トラックというのはけっこう、小型とか軽トラックかな。

軽トラックというのがけっこう多いけれども、特に農林水産省では多いけれども、8万キロぐらいしか走ってない。

(環境政策課長補佐・盛田) はい、そのような。

(塩路委員) だから、燃費はそんな気にしない、気にしてないということで。

(環境政策課長補佐・盛田) そのようなことを裏付けるデータだと。

(大聖座長) そうですね。農繁期と農閑期もありますのでね。

(草鹿委員) でも、例えば石油価格がグッと上がると、やはり、ちょい乗りでも非常に重要になる。

(塩路委員) バランスがシフトするっていうことですね。

(草鹿委員) そうなんですよ。

(大聖座長) よろしいでしょうか。

いろいろとご議論いただきまして、ありがとうございます。頂戴したご意見、あるいは、ただいまのいただいたご説明に対して少し加筆していただくようなこともちょっと加えていただければと思いますけれども、全体を通じて、ほかに何かご意見ございませんか。

それでは、いただいたご意見を基にして、また次回の準備を進めてまいりたいというふうに思っております。

最後に、事務局のほうから何かございましたら、お願いします。

議題5 その他

(環境政策課長補佐・盛田) 本日は、どうもご審議ありがとうございました。

もしも、さらなるご意見等ございましたら、事務局あて、またメール等でご連絡をいただきたいというふうに考えてございます。その場合に、できれば1週間程度でご意見を頂戴できればありがたいというふうに考えてございます。

また、次回の日程でございます。既に委員の方、ご都合をお伺いしてる中で、8月8日というのが1つの候補になり得るのかなというふうに考えてございまして。ただ、一つ、開催がさらに必要になった場合には、9月16日ということで候補になり得る日がほかにもあるんですけども、まず8月8日ということで、次回の予定ということで考えさせていただいて、予備日というような形で9月16日というようなことで入れさせていただければというふうに考えてございます。いかがでございましょうか。

(大聖座長) はい。よろしいでしょうか、皆さん。手帳にご記入いただきたいと思います。

それでは、本日は、どうもありがとうございました。これで合同会議を終わらせていただきます。ありがとうございました。

—了—