

第 3 回検討会での指摘事項への回答

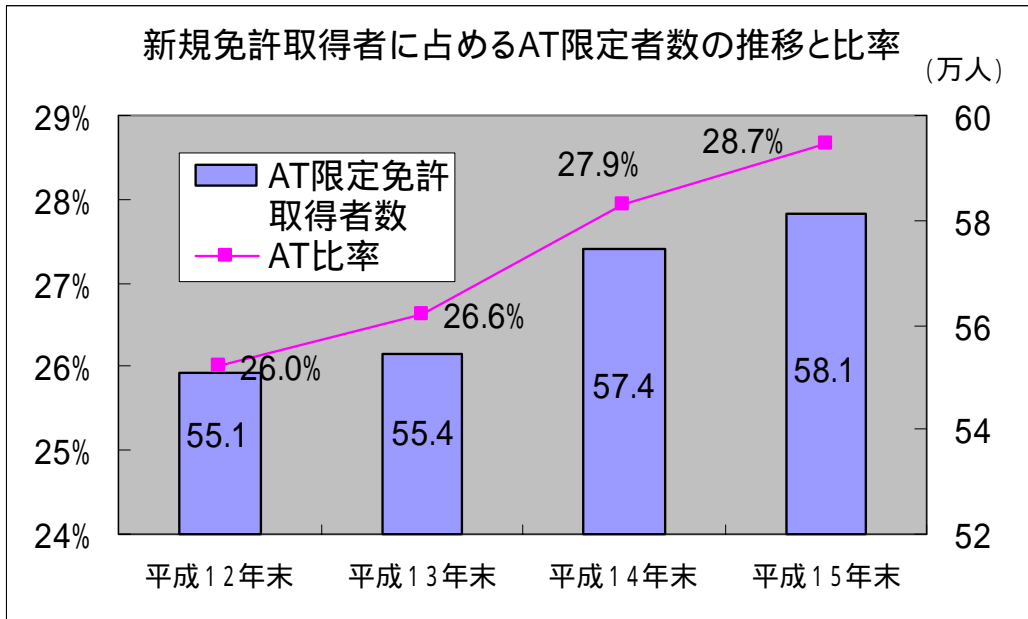
平成 1 6 年 1 2 月 1 3 日

経済産業省製造産業局自動車課

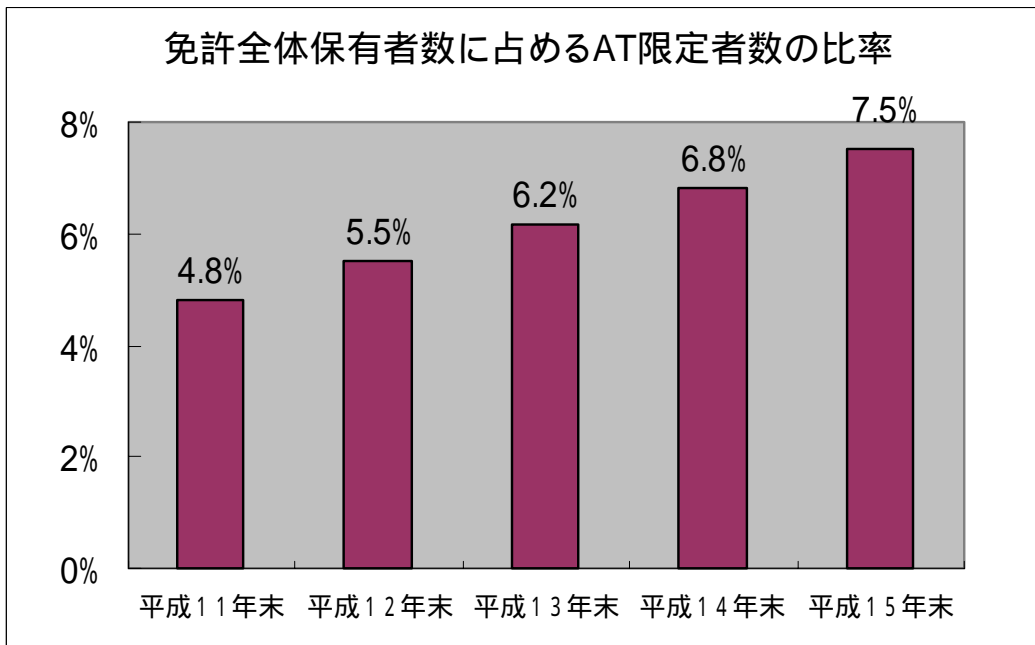
(株)三菱総合研究所

1. A T 限定免許保有者の比率について

新規免許取得者に占める A T 限定者数の推移と比率



免許全体保有者数に占める A T 限定者数の比率



2. アイドリング時の燃費及び騒音について

<アイドリング時の燃費>

自動車メーカー各社によると、排気量が同程度のガソリン乗用車とディーゼル乗用車のアイドリング時の燃料消費量は、ガソリン乗用車が約590 (ml/h)、ディーゼル乗用車が約535 (ml/h)であり、ガソリン乗用車に対して、ディーゼル乗用車の燃料消費量は、+3.4 ~ -28.9%の格差があった。

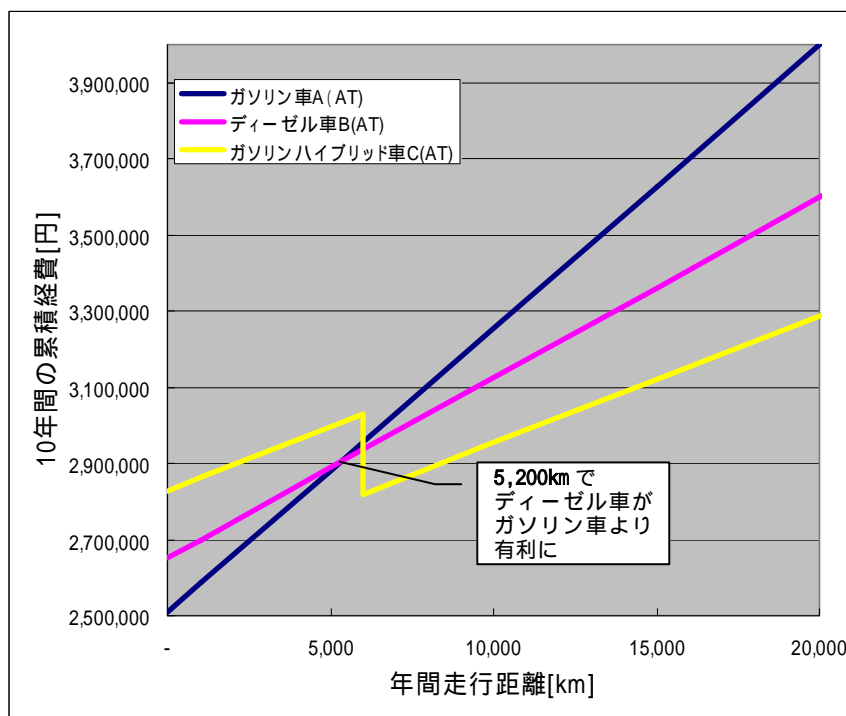
<アイドリング時の騒音について>

自動車メーカー各社によると、ガソリン乗用車、ディーゼル乗用車ともに騒音レベルは約60 dB前後であり、ディーゼル車の方がガソリン車よりも約4 ~ 6 dB程度、騒音レベルが高い。

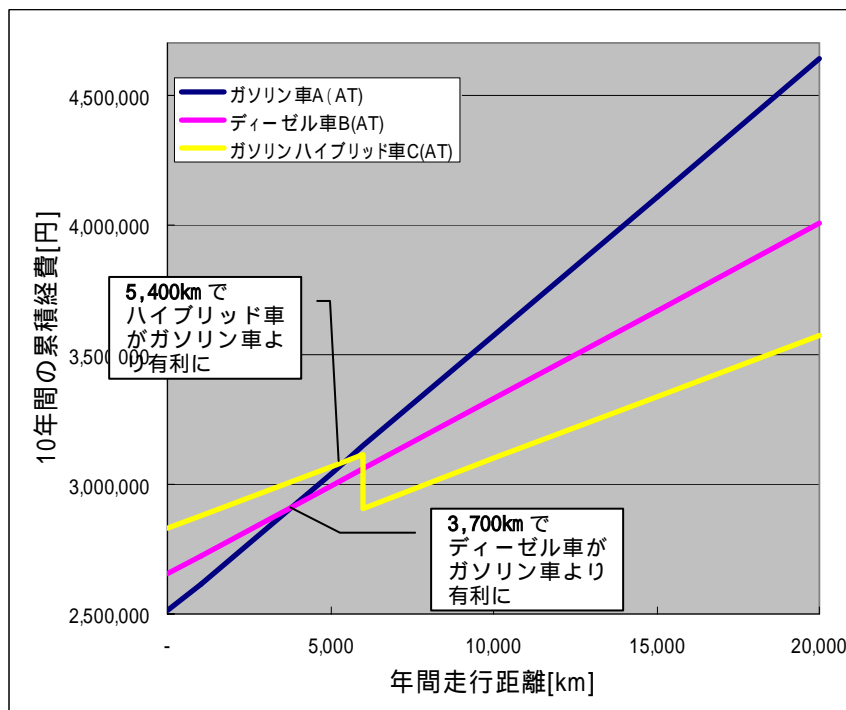
なお、12月初めに行った試乗会においては、ディーゼル乗用車のみでアイドリング音を聞くと、特に音が大きいとの意見はなかったが、ガソリン乗用車と比較すると、相対的にディーゼル乗用車の騒音レベルが高かった。

3. ディーゼル乗用車の経済分析、ガソリン車・ハイブリッド車との比較

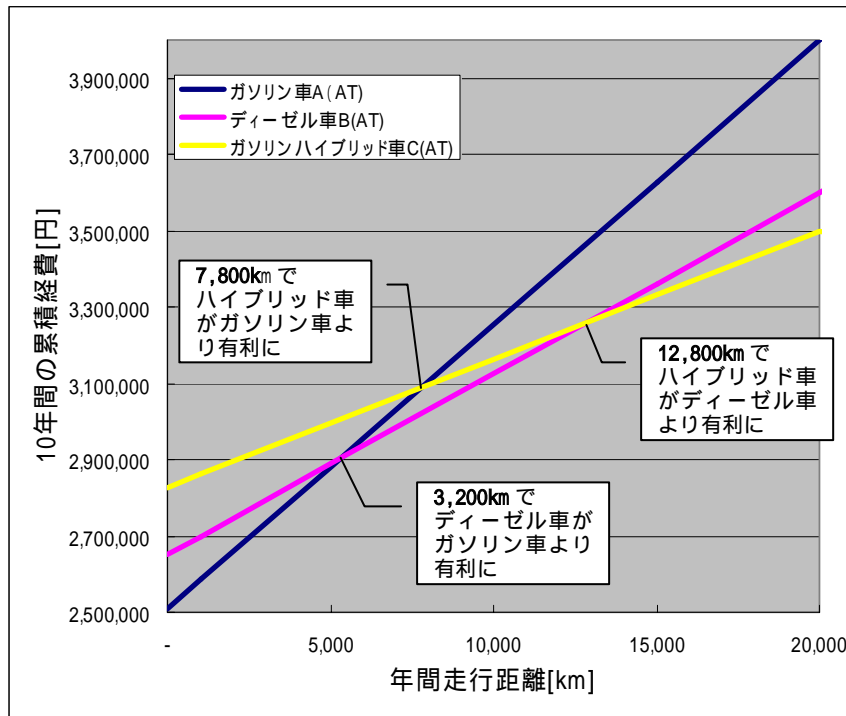
< 前回の結果 >



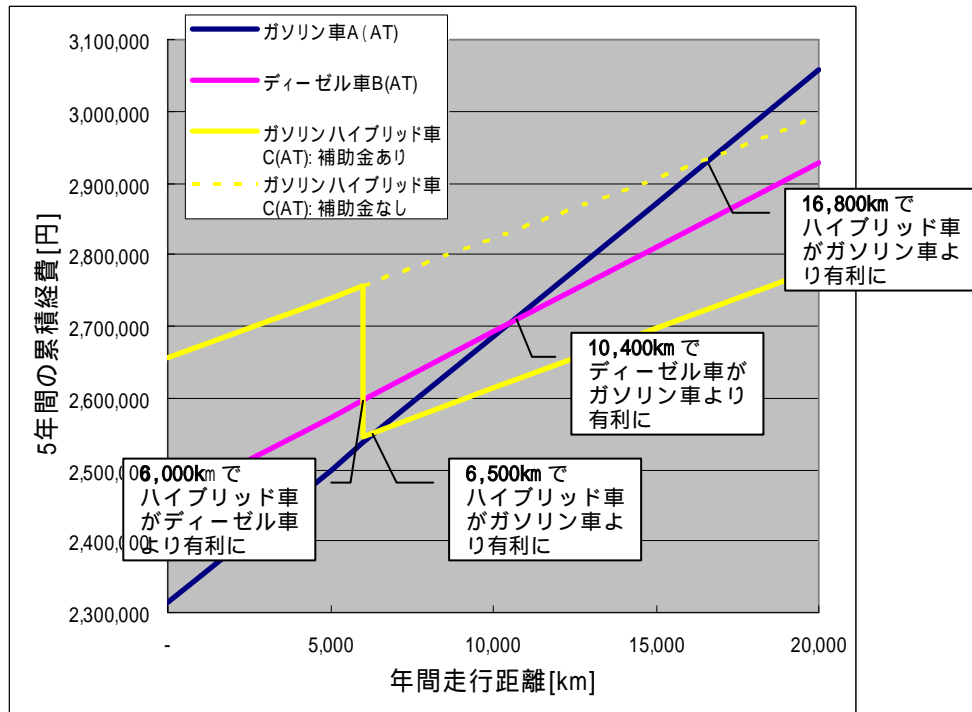
< 実燃費を考慮した場合 (一律に3割燃費が悪化すると想定) >



<ハイブリッド車の補助金を考慮しない場合>



<5年の累積経費で比較した場合>



ディーゼル車と補助金無しのハイブリッド車は、29,200kmで交差する。