

消費者委員会本会議（第379回）
議事録

内閣府消費者委員会事務局

消費者委員会本会議（第379回）

議事次第

1. 日時 令和4年9月16日（金） 10時00分～11時09分
2. 場所 消費者委員会会議室及びテレビ会議
3. 出席者
尾崎内閣府大臣政務官

（委員）

【会議室】 後藤委員長、生駒委員、大石委員、黒木委員

【テレビ会議】 飯島委員、受田委員長代理、木村委員、清水委員

（説明者）

公共料金等専門調査会野村座長

消費者庁檜橋参事官（公益通報・協働担当）

消費者庁南表示対策課長

経済産業省資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部稲邑省エネルギー課長

経済産業省商務情報政策局情報産業課村上課長補佐

一般社団法人日本電機工業会ルームエアコン技術専門委員会村田委員長

一般社団法人日本電機工業会扇風機・換気扇技術専門委員会矢部委員長

（事務局）

小林事務局長、岡本審議官、友行参事官

4. 議事

(1) 開 会

(2) 公共料金の改定について（一般乗用旅客自動車運送事業（東京都特別区・
武三地区）の運賃の改定案に関する意見案）

(3) 家庭用品品質表示法について（電気機械器具品質表示規程の改正）

(4) 閉 会

《 1. 開会 》

○後藤委員長 本日は、お忙しいところお集まりいただき、ありがとうございます。

ただいまから第379回「消費者委員会本会議」を開催いたします。

本日は、生駒委員、大石委員、黒木委員、私が会議室にて出席、受田委員長代理、飯島委員、木村委員、清水委員がテレビ会議システムにて御出席です。

青木委員、星野委員は御欠席です。

また、本日は、お忙しい中、尾崎内閣府大臣政務官にお越しいただいております。

尾崎政務官より御挨拶をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○尾崎内閣府大臣政務官 どうもおはようございます。

この度、内閣府大臣政務官を拝命いたしました、尾崎正直でございます。

私は、前職は高知県の知事をさせていただいております、本日オンラインで御出席の受田先生とは、様々な産業政策の振興などについて、一緒に取組をさせていただいた、そういう御縁もございます。

地方の視点も活かして、しっかり頑張らせていただきたい。河野大臣をお支えして、しっかり消費者行政に取り組んでまいりたいと思います。どうぞ御指導のほど、よろしくお願いいたします。

更に、先生方には、日頃より、国際化とかデジタル化とか、こういうものを通じまして、多様化、複雑化しております消費者行政の様々な課題について、活発に御検討をいただいております、私といたしましても感謝に堪えないところでございます。

本日は、公共料金の値上げの問題について、更には家庭用品の品質表示の問題について、御議論をいただくということでございます。

本当に根本的な課題から身近な課題に至るまで、様々な課題について御議論をいただけてきたわけでありますけれども、また、本日も是非活発な御議論を賜りますように、どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、先ほど申し上げましたように、知事の経験も活かしながら、消費者行政にも積極的に取り組んでまいりたいと考えますので、今後とも御指導・御鞭撻のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○後藤委員長 どうもありがとうございました。

消費者委員会といたしましては、尾崎政務官のお力添えをいただきながら、今後もより充実した調査審議を進めてまいりたいと思います。

尾崎政務官は御公務がございますので、ここで御退席なさいます。

○尾崎内閣府大臣政務官 それでは、また、どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○後藤委員長 ありがとうございます。

(尾崎内閣府大臣政務官退室)

○後藤委員長 開催に当たり、会議の進め方等について、事務局から説明をお願いいたします。

○友行参事官 本日は、テレビ会議システムを活用して進行いたします。

配付資料は、議事次第に記載のとおりでございます。

もしお手元の資料に不備がございましたら、事務局までお申し出くださいますようお願いいたします。

以上です。

《2. 公共料金の改定について（一般乗用旅客自動車運送事業（東京都特別区・武三地区）の運賃の改定案に関する意見案）》

○後藤委員長 本日の最初の議題は「公共料金の改定について」です。

公共料金の変更の際は、消費者庁が公共料金所管省庁と協議を行うとともに、重要なものについては、物価問題に関する関係閣僚会議に付議されますが、この付議に先立ち、消費者庁長官から消費者委員会に対し、意見が求められることになっております。

今回、東京都特別区・武三地区のタクシー運賃の改定案について、消費者庁長官から資料1-1のとおり意見を求められております。

そこで、公共料金等専門調査会において調査審議を行い、今般意見の取りまとめが行われたところです。

本日は、公共料金等専門調査会の野村座長より、当委員会へ御報告をいただくことになりました。野村座長にはオンラインにて御出席いただいております。

最初に野村座長から概要について、続いて事務局から詳細について説明いただきます。

その後、意見交換を行った上で、当委員会としての意見を取りまとめたいと思います。

また、消費者庁公益通報・協働担当、檜橋参事官にも御出席いただいております。お忙しいところ、ありがとうございます。

それでは、野村座長、お願いいたします。

○野村座長 公共料金等専門調査会座長を務めております、野村です。本日はよろしくお願いたします。

○後藤委員長 よろしくお願いたします。

○野村座長 東京都特別区・武三地区のタクシー運賃の改定案について、専門調査会において、国土交通省及び一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会からヒアリングを実施する等、これまで4回審議を行い、資料1-2のとおり、専門調査会としての意見を取りまとめ

ました。

今回の改定案は改定率14.24パーセントであり、普通車の初乗り1.052キロメートルで420円から、1.096キロメートルで500円とする等の、値上げ改定となっております。

国土交通省等からは、今回の改定案につきまして、平成19年の運賃改定以降、収入増加を目的とした運賃改定は行っておらず、15年ぶりの改定である。

更なるサービスの向上、タクシー乗務員の労働環境の改善、公共交通としてのタクシーを維持するための乗務員の確保のために、運賃改定が必要である。

法律に基づき、総括原価方式により査定を行った等の説明があったところです。

審議の結果、今回の改定案は運賃の値上げを行うものであり、利用者に一定程度の負担を生じさせるものであるが、改定案は所定の方法に沿って算定されていることから、妥当であるとの結論となりました。

また、今回の運賃改定が労働環境の改善等を目的としていることについても、理解を示す意見が出されました。

ただし、値上げ幅は小さくないものであることから、国土交通省及びタクシー業界に対し、消費者に分かりやすく丁寧な説明を求める意見や、運賃値上げが労働環境改善に適切に反映されているかについて、国土交通省に対し反証を求める意見がありました。

そのほか、消費者の利益の確保につながるよう、運賃規制全般について、不断の見直しを国土交通省に求めること、専門調査会として事後検証を行うことを意見に盛り込んでおります。

それでは、専門調査会意見の詳細説明につきましては、事務局からお願いすることとさせていただきます。よろしく願いいたします。

○友行参事官 事務局でございます。

それでは、資料に基づきまして御説明申し上げます。

資料1-2でございます。

「一般乗用旅客自動車運送事業（東京都特別区・武三地区）の運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見」でございます。

公共料金等専門調査会でまとめたいただいた意見について御説明いたします。

最初のところ、消費者委員会は、令和4年8月5日付で消費者庁より付議を受けております。

この改定案について、令和4年8月8日に国土交通省及び一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会へのヒアリングを行い、調査審議をしていただきました。

これらの結果を踏まえ、付議についての公共料金等専門調査会の意見は、以下のとおりでございます。

1. 結論でございます。

本改定案は運賃の値上げを行うものであり、利用者に一定程度の負担を生じさせるものであるが、改定案の算定は所定の算定方法に沿ってなされたものとして、妥当であると認められるとしております。

本改定案の運賃の値上げ幅は小さくないものである。そのため、①として、国土交通省及びタクシー業界は、消費者利益の擁護・増進の観点から、消費者へ分かりやすく丁寧な説明に努められたい。また、当該地区における各事業者の運賃届出の結果によるタクシー運賃の引上げ状況について、国土交通省は把握すべきである。

②といたしまして、本改定案による運賃の値上げが、タクシー乗務員の労働環境の改善に適切に反映されているか、国土交通省は監視すべきであるとしております。

3つ目のマルとして、既に導入されている事前確定運賃などに加えまして、国土交通省においては、事前確定型変動運賃等、新たな制度についての検討が進められていることを承知しております。

国土交通省においては、これら新たな制度を導入する場合には、消費者利益の確保につながるよう留意し、引き続き、運賃規制全般について、不断の見直しを続けるべきであるとしております。

公共料金等専門調査会は、後で指摘しております留意事項の対応状況等について、運賃規制全般についての不断の見直しの状況も含めて、本改定案による運賃改定実施後、検証に必要なデータが揃う令和6年中に、国土交通省へのヒアリングを含めた検証・フォローアップを行うとしております。

2ページ目でございます。

2.理由のところでございます。

(1)につまましては、本改定案申請に至る経緯を、事実関係を、述べております。

2つ目のマルのところでございます。

平成19年の運賃改定直後の年度に比べて、運送の効率化が図られているところがございますが、タクシー乗務員の労働環境の改善、ユニバーサルデザインタクシーの導入、配車アプリ等の導入等、タクシーのサービスの質や安全性の向上のための必要な投資を進めてきたところではありますが、更なるサービスの向上、タクシー乗務員の労働環境の改善、公共交通としてのタクシーを維持するための乗務員の確保のためには、運賃改定が必要な状況であるというのが経緯でございます。

(2)につままして、「本改定案について」でございます。

1つ目のマルでございますが、タクシーの運賃の範囲を変更する際には、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えた運賃を標準とすることなど、基準に適合する必要がございます。

2つ目のマルでございます。

タクシー運賃の改定を行う場合は、総括原価方式の考え方にに基づき、原価の精査を行った上で、適正な利潤を含めた総括原価と総収入が均衡することを確認するプロセスが、必要となっております。

前回改定の平成29年運賃組替え時は、収入増加を目的としないことであるとして、これを省略いたしました。

ただ、次回の運賃改定の際には、今後、運送収入の増加を図るための運賃・料金の改定に当たって、総括原価方式により査定がなされる場合には、厳密に査定することを求めたところでございます。

今回の改定案申請に際しては、国土交通省において総括原価方式に基づいて査定を行ったとの説明がなされております。

3ページ目でございます。

1つ目のマルでございますが、本改定案の改定率は、先ほど野村座長からもありましたように、14.24パーセントとなっております。

改定内容は、別紙のとおりでございます。

別紙につきましては、この意見書の最後の6ページ目に記載しております。別紙を御覧いただけますでしょうか。

改定内容として、現行の上限運賃が左側、右側には改定の上限運賃となっております。距離制運賃として、特大車、大型車、普通車とございます。

この地区のタクシーにおいては、普通車が99パーセントを占めております。普通車の改定の状況は、先ほど野村座長から御発表があったところでございます。

その他、時間距離併用運賃、また、時間制の運賃については、記載のとおりとなっております。

意見書に戻ります。3ページ目でございます。

2つ目のマルでございますが、国土交通省から総括原価方式により算定された結果が示されております。

その結果、本改定案による改定後の総収入が、総括原価を超えないことが確認されております。

その次のマルでございます。「なお」のところでございます。

燃料油脂費の算定に当たっては、近年の原油価格高騰を踏まえて、タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業の効果を加味しているということも、確認させていただきました。

また、タクシー乗務員の労働環境改善が重要であることから、改定率14.24パーセントのうち、約8パーセントの賃金アップなど、タクシー乗務員の労働環境改善に必要な費用増と見込んでいるというような説明もございました。

これらを踏まえまして、今回の運賃改定は妥当であると認められるというような結論にしております。

3.留意事項のところでございます。

(1) といたしまして、運賃改定に関する丁寧な周知及び実施状況の把握でございます。

本改定案は、改定率が14.24パーセントということであり、幅が小さくないものであることから、消費者の理解を得るための丁寧な周知が必要であると言っております。

それから、次のマルでございますが、事業者は上限運賃から下限運賃までの運賃幅から

選択して運賃を決定することから、国土交通省は、各事業者の運賃届出結果、それらについて正確に把握すべきである。また、それが消費者に与える影響についても、国土交通省はフォローアップすべきであるとしております。

(2) といたしまして、消費者のサービス利便性の確保・向上でございます。

現在、最初のマルの黒ポツのようなサービスが導入されているということが分かっております。

その2つ目のマルとして「なお」のところでございますが、デジタル化に伴うサービスは積極的に進められるべきであるが、デジタルによるサービス利用に不慣れな消費者が取り残されないよう、国土交通省及びタクシー業界は、将来においても多くの消費者がメリットを享受できるよう十分に配慮しながら、取組を進めるべきであるとしております。

(3) といたしまして、消費者等の意見の反映でございます。

2つ目のマルでございます。

タクシーの利便性向上に向けて、国土交通省は、地方公共団体等との連携や消費者からの意見聴取を不断に行う等、消費者などの意見の反映を、一層進めるべきであるとしております。

(4) でございます。サービスの質・安全性の確保及びタクシー乗務員の労働環境の改善でございます。

2つ目のマルでございます。

国土交通省は、今回の運賃値上げの趣旨である消費者のサービス利便性の確保・向上や安全性の確保、タクシー乗務員の賃金引上げ等の労働環境の改善に適切に反映されているかについて、継続的に事業者の監視を行うべきである。

更に、労働時間等の規制の見直しをなされた場合には、それを踏まえた対応を行っていただきたいということでございます。

5ページ目でございます。

4. 持続可能な経営環境のための取組でございます。

デジタル化の進展、コロナウイルス感染症の拡大、エネルギー情勢に伴う燃料油脂費を始めとする様々なコスト上昇等、社会・経済状況は常に変化しております。また、中長期的には、更なる脱炭素、人口減少等、社会環境の影響を見据える必要がございます。

国土交通省は、その変化に応じた必要な対応を行っていただき、タクシー業界もその変化に応じて、柔軟な業態の変革がなされることに期待したいとしております。

最後のところにつきましては、繰り返しになりますが、国土交通省は、新たな制度を導入する場合には、消費者利益の確保につながるよう留意し、引き続き運賃規制全般について、不断の見直しを続けるべきであるとしております。

説明は、以上です。

○後藤委員長 どうもありがとうございます。

それでは、ただいまの専門調査会意見について、質疑応答と意見交換をお願いいたします。

す。時間は10分程度でお願いいたします。

清水委員、よろしくをお願いいたします。

○清水委員 清水です。御説明ありがとうございます。

専門調査会の意見のとおりだと思います。私も先日、地元で、名古屋タクシー協会と、愛知のタクシー協会に丁寧な説明をいただき、値上げについて、やむを得ないという話、懇談会をしたところです。

ですから、その背景については、今回勉強しましたし、タクシーが地域の交通の公共交通であるという重要性も改めて認識したところでもあります。持続可能な経営を続けていただくためには、やはり消費者も理解すべきだと思いました。

以上です。

○後藤委員長 どうもありがとうございました。

木村委員、よろしくをお願いいたします。

○木村委員 木村です。御説明ありがとうございます。

値上げそのものは、燃料価格が上がっていることもありますけれども、今回は賃金アップということで、やはり労働者の方の生活とか、あと、サービスのためということ、それは理解いたします。

ただ、今後燃料価格が上がっていくことで、更なる値上げにつながることはどうなのかなと懸念しているのが1点。

もう一つは、高齢化社会がどんどん進んできて、タクシーの利用の機会が、私たち多分増えると思うのです。そういうときに、消費者への丁寧な対応ですとか、例えば、先ほどありましたけれども、デジタル化に取り残されないようにというところで、やはりいろいろな方が御利用になるので、そういったときの使い勝手というか、そういうところもきちんと対応していただけることを希望いたします。

以上です。

○後藤委員長 どうもありがとうございました。

生駒委員、よろしくをお願いいたします。

○生駒委員 私も御説明で、タクシーの運転をされている方々の労働環境の改善のためにも必要な処置ということで、理解はできておりますが、一方で、消費者に丁寧に説明していく必要があるかと思えます。

消費者のサービスの利便性の向上というのは、非常に重要ではないかと思っていて、とりわけ、昨今、免許を返納された御老人の方々が、なかなかそこに向かわれない一つの理由は、足がなくなってしまうということだと思います。今1割引きになっているのですが、その辺りも少し見直しというか、むしろ免許返納を促進できるような形でタクシーが、高齢者の方々にとって便利に利用できるようなサービスもお考えいただけると良いかなと思います。

併せまして、子育て中の方々ですとか、障害者の方ですとか、公共交通機関としてのタ

タクシーの存在の重要性というものも、この機に見直していただければと思います。

○後藤委員長 どうもありがとうございました。

ほかにございませんでしょうか。

大石委員、よろしくをお願いします。

○大石委員 御説明ありがとうございました。

こちらの調査会に参加していましたが、御説明いただいた内容のとおりですし、また、今、委員の皆様からいただいた御意見は、公共料金の調査会の中でも出ておりました。

特に、燃料費等の値上げが大変厳しい中で、今回の料金値上げが労働者の賃金に還元されるのだろうか、という点についても疑問が出されておりましたし、国交省において、きちんと確認してほしいということは、調査会の委員もおっしゃっておられました。

また、地方に行けば行くほど、公共の交通機関、鉄道ですとかバスなどが廃止になるなど、だんだんと利用しづらくなっている中で、今後タクシーは公共交通機関に匹敵するものとなるであろうと思います。

そういう意味で、今、生駒委員もおっしゃいましたが、特に高齢者の方ですとか、体の不自由な方ですとか、そういう方たちも利用しやすいような体制に、今回の料金の値上げがつながるようにということを望みます。

それから安全性ですね、これは乗る側もそうでしょうし、それから、きっと労働環境という意味での安全性もあると思います。それから、最後に、タクシーであっても、やはり持続可能な経営、持続可能な営業をするためには、温暖化防止にも資する対策をしてほしいということもありますので、今回の値上げがどこにどのように反映されたかということについて、後の検証というのが十分に行われる必要があることについては、ほかの委員もおっしゃっておられましたので、付け加える形で発言させていただきました。

以上です。

○後藤委員長 どうもありがとうございました。

ほかにございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

ただいま意見を出していただきまして、特に注意すべきことを補足していただいたと、理解しております。

それでは、専門調査会意見を踏まえた委員会としての意見案を、テレビ会議システムの画面上にて表示をいたしますので御覧ください。

ただいま、追加資料として皆様に配付しました意見案は、令和4年8月5日付で消費者庁長官から当委員会に諮問のあった事項について、今回の東京都特別区・武三地区のタクシー運賃の改定案については、消費者庁において、専門調査会意見を踏まえ、国土交通省とともに適切に対応することを求めることとしております。

御意見ございますでしょうか。御意見がありましたらお出してください。

よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。各委員から専門調査会意見を踏まえ強調しておきたいこと、あるいは補足しておきたいことを御発言いただきました。

その上で、委員会としての意見案につきましては、特に異論はなかったと思いますので、皆様に御了解いただいたものとして、消費者委員会の意見として消費者庁長官宛てに回答したいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、これもちまして消費者委員会の意見といたします。

消費者庁と国土交通省におかれましては、専門調査会での議論や意見を踏まえ、適切に対応していただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

野村座長及び消費者庁におかれましては、お忙しいところ御対応いただき、ありがとうございました。どうぞ御退席ください。

(公共料金等専門調査会野村座長、消費者庁退室)

《3. 家庭用品品質表示法について（電気機械器具品質表示規程の改正）》

○後藤委員長 次の議題は「家庭用品品質表示法について」です。

家庭用品品質表示法は、消費者が商品を購入する際に、適切な情報提供を受けることができるよう、消費者が日常使用する家庭用品を対象に、商品の品質について事業者が表示すべき事項や表示方法を定めております。

第3条第1項及び第5項において、内閣総理大臣が「表示の標準となるべき事項」を定め、又は変更することとされており、その際には、第11条に基づき、消費者委員会に諮問することとなっております。

今回、資料2-1のとおり、本年8月23日に内閣総理大臣から消費者委員会に対して諮問があったところです。

この諮問事項について、消費者庁、経済産業省、一般社団法人日本電機工業会からヒアリングを行い、審議を行った上で、本日は委員会としての判断を示すこととしたいと思います。

本日は、消費者庁表示対策課、南課長に会議室にて、経済産業省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、稲邑課長、商務情報政策局情報産業課、村上課長補佐、一般社団法人日本電機工業会ルームエアコン技術専門委員会、村田委員長、扇風機・換気扇技術専門委員会、矢部委員長にオンラインにて御出席いただいております。

本日は、お忙しいところ、ありがとうございます。

それでは、電気機械器具品質表示規程の改正案の概要につきまして、10分程度で御説明

をお願いいたします。

○南表示対策課長 ただいま御紹介に預かりました、消費者庁表示対策課長の南でございます。本日は、お忙しいところありがとうございます。

家庭用品品質表示法の趣旨・概要等につきましては、今、委員長から御紹介いただいたとおりでございます。また、今回の御審議いただきたい内容、電気機械器具品質表示規程というものであるということも、今、御紹介いただいたところでございます。

資料2-2にコンパクトにまとめてございます。電気規程のうちのエアコンと換気扇について所要の改正をさせていただくべく、御議論いただければというところでございます。

内容につきましては、経産省の方をお願いしたいと思っておりますので、私からは簡単に、今後のスケジュールについて紹介させていただきます。

2ページ目の最後の4でございます。

令和4年夏頃と書いていますが、今日、9月16日に諮問させていただいているというところで、今日御議論いただければと思っております。

記載しているような所要の手続を踏まえた上で、来年1月に、この改正告示の公布、施行をさせていただければと考えているところでございます。

それでは具体的な内容につきまして、経産省から、どうぞよろしくをお願いいたします。

○稲邑省エネルギー課長 経済産業省の省エネルギー課長の稲邑です。

資料の2-6がお手元にあると思っておりますが、こちらに沿って、私から簡単に説明させていただきます。今日はお時間いただきまして、ありがとうございます。

経産省で所管しております省エネ法というエネルギー使用の合理化を促す法律の中で、エアコンについてのルールの変更があったので、これを受けた形で、今回お願いしたいという趣旨でございます。

背景からでございますが、2ページ目を御覧ください。

家庭における家電製品の1日の電気消費の割合でございますが、夏と冬では、特にエアコンの電気使用に占める割合が高くて、この時期においては、3割を超える割合で使っています。エアコンというのは、家庭での電気消費において非常に大きな役割を占めておりまして、省エネルギー政策の観点から、いかにメーカーに性能の高い製品を作っていただくかということが非常に大事でございまして、更にその性能について、いかにフェアな比較をして、それを表示していくということが重要でございます。

次のページを御覧ください。

3ページ目でございますが、この折れ線グラフでエアコンの消費電力量の推移を示してございます。2000年ぐらいに年間1,200キロワットアワーを超えたものが、その後、省エネ法のトップランナー制度の基準に合わせるような形で、各社が効率の高い製品を出していただいて、それが900キロワットアワーを下回るぐらいに低下していったというところでございます。

一番上に書いてありますように、近年、少し横ばい傾向にございました。こういった状

況を踏まえて、2022年度に経産省で議論をいたしまして、新しい省エネ基準の目標を設定いたしましたところでございます。今後これに向けて、メーカーが5年あるいは7年ぐらいのスペンで新しい商品を開発し、より省エネ性能の高いものを出していただこうと考えております。

続きまして、4ページ目、御参考でございますが、国全体でいかに住宅・建築物において省エネ対策を進めていくかということで、昨年、国交省、環境省、経産省で議論をして報告書をまとめたものでございますが、当然、家全体の断熱性能を高めていくとか、あるいは太陽光パネルを載せるというようなことも含めて、いかに各家庭で再生可能エネルギーを生み出していかと、こういったことも組み合わせながら進めていくものでございます。この中で赤い下線を引かせていただいたように、機器のトップランナー制度の強化を図るということを位置付けておりまして、こういった観点でも、エアコンの性能を高めていく、そのために国が基準を作ってメーカーに開発していただくというのが重要でございます。

続いて5ページ目でございますが、こちらに省エネルギーの施策の基本になっております省エネ法の制度を簡単に紹介させていただいておりますが、最初のポツにありますように、2022年5月に、エネルギーの使用の合理化等に関する法律、省エネ法に基づいて、エアコンディショナーのエネルギー消費性能の向上に関するエネルギー消費機器等製造事業者等の判断の基準等、エアコン告示と呼んでいますが、こちらを改正いたしました。これが、新しい目標年度に向けて、より高いレベルの省エネ基準を設定して、それに向けて開発を促しているというところでございます。

この中で幾つか改正点がございまして、2番目のポツに書かせていただいたように、新しい省エネ基準、目標年度、区分、通年でのエネルギー消費効率、APFと呼んでいますが、この測定方法の見直しなどを位置付けております。

今回の電気機械器具品質表示規程の改正案は、この省エネ法に基づく告示の改正を踏まえて、それに対応する形で、エアコンで表示すべき事項について所要の改正を行うものということで、議論をお願いしている次第でございます。

続いて6ページ目でございますが、エアコンで基準の対象になっているものでございますが、大きく分けて3種類ございまして、普通の家庭の部屋にある壁掛形、それから、壁掛形以外で、例えば天井に埋め込んでいる形、それからマルチというもので、1台の室外機で複数の室内機に対応しているものがございます。

タイプごとに、性能の基準などが変わってくるため、用途・種類によっても分けているものでございます。

続いて7ページ目でございますが、こちらではエアコンの区分の左側が現行基準、右側が新基準でございますが、左側にありますように、現行基準ではAからMまで13区分に分けております。それを新基準では、IからXまでの10区分に分けているのですけれども、この変更の中で大きな変更点が、現行基準である寸法での分け方というのをやめているということと、それから新基準において、一番右の仕様という欄を見ていただければと思うので

すけれども、壁掛形のエアコンで、一般地と寒冷地で分けているというところがございます。

詳細については、後で説明をさせていただきます。

続きまして8ページ目でございますが、新たな目標基準の区分について、この3つの要素がございまして、1つ目は、ユニットの形態、先ほど申し上げた壁掛形かどうかというところでございます。

2つ目は、冷房能力、今回一番メインになります壁掛形になりますと、2.8キロワット以下とそれを超えるものということでございます。

それから、3つ目は、仕様というところでございますが、寒冷地仕様と、そうでないものということでございまして、この3つを掛け合わせた形で、先ほどの10区分に分けているというところでございます。

それぞれを少しブレイクダウンした説明を次のページ以降でさせていただきますが、9ページを御覧ください。

寸法規定に関する区分のところでございます。先ほど申し上げたように、現行規程では、寸法フリーと、そうでないものというのを分けているところなのですが、この左のグラフにありますように、もともとは寸法フリータイプというのが、シェアが8割ぐらいあったのですが、そのシェアがだんだん下がって行って、寸法規定に収まるものがほとんどになってきましたので、今回の見直しにおいては、寸法フリーという機種の設定を設けないことと考えております。

続きまして10ページ目でございますが、こちらは細かいので省略させていただきますが、それぞれの機種ごとの出荷台数の変化を示したものでございます。

続いて11ページ目でございますが、こちらは今回大きなポイントで、寒冷地区分というのを設けさせていただいています。寒冷地になりますと、特にエアコンの暖房能力が重要になってきます。特に、エアコンの性質上、ものすごく冷えた外気を暖める能力というのが、普通の外気を暖める能力、特殊な性能が必要になってきますので、そういった開発の観点からも寒冷地仕様というものを設定させていただいております。

こちらに書かせていただいているように、寒冷地域のエアコン普及率は59パーセントぐらいで、特に北海道の寒いところで、エアコン以外でやっているところも多いのですが、徐々にエアコンの性能が高まっている、暖房性能も高まっております、こういった形で普及率が拡大しているところでございます。

こういった流れの中で、特に寒冷地区分ということを設定することで、それ以外の地域と分けたような形で、メーカーが開発できるということを考えております。

続いて12ページが、寒冷地仕様の定義でございますが、こちらは、建築物省エネ法の中で、右下の地図にありますように、全国を区分しております、この区分に従って寒冷地というものが定義されているというところでございます。

次の13ページでございますが、新しい基準において測定方式も変えてございます。こち

らは、ベースになる測定方式を定義するJISが、現行は2005年基準でございますが、このJISが新しく2013年に改定されましたので、この新しいものを使っております。この新しいJISにおいては、気候の変化等を踏まえて最新の測定条件を設定させていただいているものでございます。

続いて14ページ目でございますが、こちらは、APFというエアコンの能力の指標についての解説でございます。

続きまして、最後15ページでございますが、今回の表示事項についてですが、今回の省エネ法に基づくエアコンのトップランナーの区分の見直しを受けて変更する箇所がございます。こちらは、左下の表示事項の内容で定義されているものの中の2番目の区分名というところが変わります。

具体的にどう変わるかというのが、右の表示事項の例でございますが、この上から3番目に区分名Aとあるのですが、現行ではAからMまでの13区分でさせていただいているものでございますが、こちらが先ほど申し上げたように、寸法に関する区分がなくなって、新しく寒冷地の区分に組み替えた10区分になっておりまして、このAからMだったものがIからXに変わるといふところなので、表示上、制度的に変わってくるのが、この区分名というところのみでございます。

以上で、省エネ法に基づくトップランナー制度の反映と、それを受けた形での、今回の表示事項の変更についての説明をさせていただきました。

○南表示対策課長 では、続きまして、換気扇も、経済産業省様、お願いいたします。

換気扇の御担当者様、聞こえていらっしゃいますでしょうか。御説明をよろしく願いいたします。

○村上情報産業課課長補佐 経済産業省情報産業課の村上と申します。

次に御審議いただきたい案件は、家庭用換気扇の風量表示の改正です。

家庭用換気扇なのですけれども、これはキッチンや浴室で使用されております、プロペラ形の羽根を有するものでございます。

資料2-7に基づき説明させていただきます。

家庭用品品質表示法の電気規程におきまして、現行は、1ページの中ほどに赤い線で囲んでありますとおり、風量単位が立方メートル毎分と規定されております。

こちらを立方メートル毎時へ改正、つまり風量単位を「分」から「時間」に変更する改正を御審議いただきたいものです。

改正の経緯につきましては、資料の2ページを御覧ください。

家表法の電気規程は、JISの風量に基づいておりまして、現行「分」表示となっております。

一方、建築基準法における換気設備の換気回数や、換気風量要求などは「時間」表示となっております。

このため、実際の製品における表示では、換気扇本体の表示が「分」、それから取扱説

明書やカタログの表示が「時間」となっているケースの存在を、メーカーでも確認しております。

都道府県におきましても、小売店の表示において、こういったケースの存在を確認いただいているということでございます。

今回の改正の理由を、2ページ下の改正のポイントとしてまとめております。

消費者にとっては、換気扇本体、取扱説明書とも表示を確認できる、目にする部分となっております。

2つ目のポツでございますが、換気扇本体と取扱説明書の表示が異なることが原因で、風量の正しい理解につながらないおそれがあること。

3点目としまして、表示単位を一致させることで、紛らわしい表示となることを防ぐことができること。

4点目といたしまして、消費者庁、経済産業省、業界団体、メーカーにおいても見解が一致していることがございます。

これらを踏まえまして、電気規程の別表二の換気扇について、「分」表示から「時間」表示に改正することが望ましいのではないかと考えております。

御審議のほど、よろしく願いいたします。

○後藤委員長 どうもありがとうございます。

それでは、質疑応答と意見交換をお願いいたします。時間は30分程度でお願いいたします。

大石委員、よろしく願いします。

○大石委員 御説明ありがとうございました。

まず、エアコンについて少し質問をさせていただきたいと思います。

今、日本も温暖化の影響で夏は酷暑になってしまいましたので、エアコンは命を守るための生活必需品となっております。ですので、今回このようにエアコンにおいて更なる省エネを目指して、区分なり基準を改定したというのは大変重要なことであり評価しております。

その上で質問なのですけれども、今回新しく設置されました寒冷地基準の部分についてです。

今回の区分は、全て冷房能力で分けてあるのですが、寒冷地の場合には、夏の期間よりも冬に暖房をする期間のほうが1年の中では圧倒的に長いと思います。加えて、エアコンにおいては、条件にもよりますが一般的に、冷房よりも暖房に使われる消費電力のほうが大きいと聞いております。

それを考えますと、せっかく今回、この寒冷地区分を作ったわけですから、今までのような冷房の基準だけではなく、エアコンの暖房能力についても消費者が省エネのものを選ぶような、そういう設定というのはできないのだろうか、ということで、まず1つ質問させていただきたいと思います。

以上です。

○後藤委員長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

○稲邑省エネルギー課長 資源エネルギー庁から回答させていただきます。

おっしゃるように、寒冷地においては、非常に暖房能力が重要になってございます。一方、今、設定している省エネ法令の基準は、冷房能力によって基準を設定しています。これは、歴史的な経緯もあって、もともと日本というのは、エアコンで冷暖房両方できるものより前、昔のクーラーと呼んでいた時代は、冷房から始まってきたことがございまして、そこをベースに基準を作ってきたという経緯もございます。

冷暖房両方できるようになったときに、冷房基準ではなくて、暖房基準で作ってみる、あるいは冷房と暖房で両方基準を書いて、それで区分をたくさん、倍ぐらいに分かれると思うのですけれども、それぞれごとに箱を作って、その中で製品を開発させて競争させるということも、考え方としてはできなくはないと思っています。

他方で、基準を作るときに難しいのは、あまり小さい区分を作ってしまうと、メーカーの開発に多大なコストを掛けてしまって、全体として、それが商品のコストになってしまうとか、ある区分については、メーカーがもうからないので作らなくなってしまうということも、可能性としてはございます。そういったことも含めての総合的な判断でございます。

そういう意味では、今回、まずは寒冷地と一般地を分けた区分を作って、寒冷地のところについては、そこにフォーカスした商品を作っていただくということをやっております。

では、それを暖房能力でも細かく分けたほうが良いかというのは、今後の課題だと思っています。先ほど言ったようなことを考慮しながら考えていかななくてはいけないということもございます。

それで、消費者の選択という観点では、当たり前でございますが、消費者は冷房能力だけを見るのではなくて、暖房能力も見ますし、売るほうもそこを表示することになっていきますし、家電量販店とかに行った場合も、やはり慣れた店員の方ですと、この機器はこういう冷房能力で、暖房能力ですとか、あるいは、家が木造住宅なのか、断熱性能が高い家なのかとかなども含めて、よくコミュニケーションをしながら、最後決めていただくというものでございます。それに役に立つような表示をしっかりとっていくということも含めて、全体での開発を誘導するのが政策かと思っています。

今の時点では、これまでの形を踏襲する形で、冷房能力に基づく形で基準を設定させていただいているというところがございます。

○大石委員 御説明ありがとうございます。

ただ、今回いただいた資料の12ページのところに、今回、寒冷地仕様のエアコンを作った理由として、①のところに積雪、低温に起因する故障を防止する、ですとか、暖房の極

低温条件を設置するなど、やはり寒冷地区分を作った意味というのは、寒冷地でのエアコンの冬場の暖房使用を考えて新しく設定されたものであると思います。今の時点では、冷房の能力で基準を策定することは理解しますが、エネルギーの供給状況をみますと、かえって、夏よりも冬のほうがエネルギーが逼迫する状況にあります。ですので、暖房が効率的に行えるということは、特に寒冷地においてのエアコンの省エネルギーという意味でも大変重要です。是非、早急に暖房のJISも作っていただければ有り難いと思います。

以上です。

○後藤委員長 どうもありがとうございました。

ほかにございませんでしょうか。

大石委員、よろしく申し上げます。

○大石委員 すみません、私ばかり発言させていただいておりますが。

最近、家電のお店に行きますと、いかにそのエアコンが省エネか記載してあり、性能について、サーキュレーターとの併用で、エアコンの電気代が20パーセント削減できるとかという広告が貼ってありました。

今は、サーキュレーターについては、夏冬かわかわらず使われています。特にコロナによって、換気促進のために、いろいろなところで使われるようになっていきます。一方、サーキュレーターの基準というのはJISも何もなく、では、どのサーキュレーターを一緒に使えば、確実に20パーセントも節電になるのかというのが分からない状況になっています。

その意味で、今後、特にサーキュレーターの利用が増えると考えますので、是非経済産業省では、サーキュレーターの基準というものについて、省エネの観点からも、是非設置していただけると有り難いと思います。直接の関係はありませんが、省エネには重要だと思いますのでお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

○後藤委員長 それでは、受田委員長代理、よろしくをお願いいたします。

○受田委員長代理 ありがとうございます、受田です。

エアコンと、それから換気扇に関する表示の改正ということで、基本的には、この方向でよろしいのではないかと、私自身は思っております。

1つだけ質問なのですけれども、両方の表示に関して、最終的にスケジュールを拝見すると、TBT協定の裁定を仰ぐということになっております。

この点から、エアコンに関する今回の区分の改正、特に、今、御質問もございましたように、冷房性能に関する改正ということになりますけれども、その点、海外との整合の部分はどうか、また、換気扇の表示に関しても、その整合自体現時点でそれほど問題になるようなことはないとお考えなのかどうかという点を伺いたいと思います。

併せて、このTBT協定は基本的には海外製品を輸入する際に、貿易の障壁になるかならないかという裁定かと思っておりますけれども、例えばエアコンに関して、現在ヨーロッパが通常ない熱波に襲われていて、エアコンの設置というのが進んでいるように伺っておりますけれども、逆に、日本からの輸出というようなことを考えたときに、事業者にとってメリッ

トが生じ得るのかどうか、いわゆる輸出に関しても、こういう整合を図ることによってメリットになり得るのかどうか、そういった点について、少し情報をいただければ幸いです。

以上です。

○後藤委員長 いかがでしょうか。

○稲邑省エネルギー課長 今、受田委員から御質問ありました海外との関係でございますが、まず、国ごとにエアコンのタイプが違ってございます。例えば、ヨーロッパですと、ある程度緯度の高いフランスとか北欧とかになってくると、あまり家にエアコンは付いていなくて、ところが最近、温暖化の影響もあって、エアコンを付けるということも増えてきているのですけれども、なかなか室外機の置き場がないとか、そういうこともあって、そういう中で、石造りの家で、室外機を屋上にしか置けないときに、ダクトを使ってということになってくると、日本で想定しているような木造住宅に付ける部屋ごとのエアコンというタイプでなかったりします。

一例でございますが、結構国ごとに、どういう形で、特に冷房をどうするかというのは、タイプが違っているのです、そういう意味では、基本的には市場は大きく分断されていると考えています。

それを受けてその製品のスペックも大分違ってくるので、ある種、日本の環境の中で最適な形で開発して、それに性能を伸ばすための基準を作っているというものなので、そのまま日本のエアコンが海外に出ていくということではないのかと、これは東南アジアとか、全く気候が違っている国、発展段階が違う国においても、そういう状況はございます。

そういう意味では、TBTも含めて、しっかり日本市場で新しいものを開発して出していきたいというところについては、このルールの変更を周知させていくことは重要でございますが、日本のものがそのまま海外、海外のものがそのまま日本というよりは、それぞれの市場に応じた形で開発、販売されるということだと考えております。

○後藤委員長 どうもありがとうございました。

ほかにございませんでしょうか。

○受田委員長代理 すみません、後藤委員長、今、エアコンのほうの状況はよく分かりました。貿易の障害にならないということ。

一方で、換気扇の件も御教示いただければと思います。

○村上情報産業課課長補佐 経済産業省情報産業課、村上でございます。換気扇について回答させていただきます。

換気扇もエアコン同様の状況でございます、アメリカでは、例えば立方フィート毎分、アジアでは非常にいろいろな表記が混在しております、4種類ぐらい調べたところございました。立方メートル毎時であったり、立法フィート毎分であったり、メートル表記とフィート表記の混在、それから時間と分も混在しているという状況でございます。

日本メーカーの場合に関しましては、海外市場では時間で表示を行うことが多いと聞いております。

現状は、家表法では分で表示を行っていて、建築基準法では時間で表示を行っていると
なっておりますので、これを国内で統一できるということは、非常にメリットがあるもの
とは思っております。

また、TBT協定に関しましては、エアコンと同様の状況でして、各国の事情によって異な
っておりますので、TBT協定において異論が出る可能性は低いと考えております。

以上です。

○後藤委員長 よろしいでしょうか。

○受田委員長代理 ありがとうございます。

○後藤委員長 どうもありがとうございました。

ほかにございませんでしょうか。

どうもありがとうございました。

ただいま、御質問、御意見をいただきましたけれども、将来の課題に関するものと受け
止めさせていただきます。

それでは、議論はここまでにしまして、これからテレビ会議システムの画面上にて答申
案を表示いたします。

ただいま追加資料として皆様に配付しました委員会の答申案は、令和4年8月23日付で内
閣総理大臣から当委員会に諮問のあった事項について、「家庭用品品質表示法の趣旨に鑑
み妥当であり、その旨答申する」というものです。

同意の場合もしくは修正意見がある場合、チャットにてお知らせください。

よろしいでしょうか。

それでは、皆様の御了解をいただいたということで、この内容で答申をしたいと思いま
す。

消費者庁、経済産業省、一般社団法人日本電機工業会の皆様におかれましては、本日は、
お忙しいところ審議に御協力いただきまして、ありがとうございました。どうぞ御退席く
ださい。ありがとうございました。

(消費者庁、経済産業省、一般社団法人日本電機工業会退室)

《4. 閉会》

○後藤委員長 本日の議題は、以上になります。

最後に、事務局より今後の予定について説明をお願いいたします。

○友行参事官 次回の本会議の日程等につきましては、決まり次第、委員会ホームページ
を通じてお知らせいたします。

以上です。

○後藤委員長 それでは、本日はこれにて閉会とさせていただきます。

お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございました。