

## 中央環境審議会大気・騒音振動部会自動車排出ガス専門委員会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第14次報告）（案）」に対するパブリックコメントの実施結果について

### 1. 実施方法

- (1) 意見募集期間：令和2年6月18日（木）から令和2年7月17日（金）まで
- (2) 告知方法：環境省ホームページ、電子政府ホームページ及び記者発表
- (3) 意見提出方法：電子メール、郵送又はファックス

### 2. 意見提出数

5通	(16件)	[内訳]	業界団体	0通
			企業	1通
			個人、その他	4通

### 3. 寄せられた意見に対する考え方

No.	該当箇所	御意見の概要	件数	御意見に対する考え方
1	1. 1 (P1)	排出ガス規制の歴史的経過について一つの表にまとめたものを挿入してもらいたい。	1件	報告案の参考資料にこれまでの規制の推移をまとめておりますのでご参照下さい。
2	1. 2 (P4)	排出ガス試験方法の国際調和を図ることで、生産コストと排出ガスの低減につながるという視点は重要。自動車による大気汚染の一層の低減により健康被害がなくなることを望む。	1件	今後とも、大気環境の改善に向け、排出ガス試験法の国際調和を含む必要な対策を検討していきたいと考えております。
3	2. 5 (P8)	PN規制の導入について賛成である。	1件	本報告案にご賛同いただきありがとうございます。
4	2. 5 (P8) 2. 6 (P8)	規制値については少なくとも現在欧州で実施されている $6 \times 10^{11}$ 個/kmと同等、またはこれよりも厳しいものとすべきである。また、PN規制を速やかに導入すべきである。	3件	PN規制の許容限度目標値の数値は欧州と同じ $6 \times 10^{11}$ 個/kmですが、試験法の違いにより欧州よりも厳しいレベルとなっております。また、適用時期については、メーカー等へのヒアリングを行い、国内外の技術開発状況や自動車メーカーにおける技術開発期間等を考慮した可能な限り早い時期としております。

5	3. 4 (P10)	エンジン製造メーカーとしては、フォークリフトメーカー各社への適用を順次行う必要があることから、適用開始後から2年間の猶予期間をいただきたい。	1 件	新型生産車の適用時期につきましては、メーカー等へのヒアリングで得られた、国内外の技術開発状況や既存のガソリンエンジンの排出ガス対策技術を考慮した時期としております。
6	5. 3. 1 (P19) 5. 3. 2 (P20)	「次世代自動車の普及促進」とあるが、次世代自動車にはクリーンディーゼルが含まれており、クリーンディーゼルは次世代自動車には不適切なので削除すべきである。	2 件	ご意見につきましては参考とさせていただきます。
7	5. 3. 3 (P20)	道路沿道における大気汚染状況の把握は重要で常時監視体制の一層の充実が求められる。すべての測定局でPM2.5の監視体制を構築するとともに交通流の変化に応じた測定局の新增設が必要である。	1 件	ご意見につきましては参考とさせていただきます。
8	5. 4 (P21)	光化学オキシダントの高止まり、環境基準未達成が続いている。更なる大気環境の改善に向けた取り組みが求められる。	1 件	ご意見につきましては参考とさせていただきます。

その他、今回の報告には直接関係ありませんが、以下の関連意見がありました。

No	御意見の概要	件数
9	現行環境基準を見直し、少なくともアメリカ環境保護庁(EPA)の環境基準値年平均値(12 $\mu$ g/m <sup>3</sup> )に改定すべきである。	1 件
10	「そのため、自動車分野だけでなく、固定発生源も含め、総合的な取組が必要である」とあるが、固定発生源も含めた規制値の見直しについて具体的な規制値を含め記載すべきである。	1 件
11	過渡サイクルについて、日本国内向けとして個別の対応とすることは、期間・費用等の負担が大きいこと、欧州等との燃料性状違いの影響も含めて、北米のDF値(触媒劣化係数)の流用を認めていただきたい。	1 件
12	大気汚染をなくすには大型車の交通量削減等を目的に、自転車道の整備を含めた総合的な地域交通政策の自治体・住民参加による策定を望む。	1 件
13	二酸化炭素排除が地球温暖化の原因か確定していないのに、一部利権者の為に規制するのは反対である。	1 件