

中央環境審議会第六次答申（案）に対する
パブリックコメントの実施結果について

意見の提出者数

合計

19通

内訳

	主に二輪車 に関する意見	主に特殊自動車 に関する意見	その他
メーカー・業界団体	1	4	0
その他企業	1	4	0
NGO	0	1	0
個人	5	0	3

パブリックコメントによる意見の概要及び意見に対する考え方

1. 二輪車の排出ガス低減対策に関する意見

意見の概要	意見に対する考え方
<p>すべての機種で基準を達成することは、技術的に大変難しく、コストも大きいため二輪車の低い大気汚染の寄与率からみて不合理。</p> <p>規制を決定する十分前に海外メーカーから意見を聞き、これを考慮した規制とすべきで、今回の決定は延期すべき。</p> <p>もっと厳しい基準でも対応出来るのではないか？</p>	<p>二輪車からの排出ガスについては、自動車全体の炭化水素排出量に占める排出寄与率が平成12年度で約2割と高いことを踏まえ、炭化水素に重点を置いて対策を強化すべきであると考えます。</p> <p>また、今回の目標値については、海外メーカーを含めたすべての主要メーカーからヒアリングを行い、コストや車両性能への影響も考慮しつつ、今後の技術的な発展の可能性も踏まえ、車種毎に可能な限り低い値に設定しています。</p>
<p>試験モードの速度について実態に併せた高速度を加えるべき。</p>	<p>現行の試験モードは、走行実態調査結果を基に平成10年に導入されたもので、実際の平均的な使用実態に即していると考えます。高速度等試験モードに含まれていない走行条件時の排出ガス対策については、別途検討する必要があると考えます。</p>
<p>規制による馬力低下、消費者のコスト負担を防ぐために欧米の車両がそのまま日本で売れるよう、免許制度の改正、馬力規制の撤廃をすべき。</p>	<p>欧米の車両も今回の目標値に適合する必要があるため、そのまま日本に販売することはできません。馬力低下については、自動車メーカーの技術開発により克服出来ると考えます。コストについては、二輪車の利用に伴う環境費用を内部化するとの考え方の下にメーカー、ユーザー等によって負担される必要があります。</p>
<p>使用過程車の継続使用を不可とする規制をすべきではない。</p>	<p>今回の規制は新車に対する規制であり、使用過程車の継続使用に制限を設けるものではありません。</p>
<p>規制に加え、郵政公社等の団体が自主的に二輪車のアイドリングストップ装置を付加するようにすべき。</p>	<p>今回の答申は新車に対する排出ガス規制についてとりまとめたものです。左記ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>

2. 特殊自動車の排出ガス低減対策に関する意見

意見の概要	意見に対する考え方
<p>日本独自の規制にすることによる大気改善効果は小さいため、規制を国際調和すべき。</p> <p>PM規制により黒煙も抑えられるので、日本独自の黒煙規制も廃止すべき。</p> <p>対応が困難なことから規制時期を遅らすか移行期間を十分取ってほしい。</p>	<p>特殊自動車における国際協調の重要性は理解するものの、我が国においてはPM削減の必要性が大きいため、次期規制でPMの規制値も低減する必要があります。今回の目標値については、海外メーカーを含めたすべての主要メーカーからヒアリングを行い、コストや車両性能への影響も考慮しつつ、今後の技術的な発展の可能性も踏まえ、車種毎に可能な限り低い値に設定しています。</p> <p>黒煙規制については、使用過程における排出ガス低減装置の適切な機能を確保するために必要と考えます。</p> <p>規制の具体的な手続きについては、今後関係省庁において適切になされていくものと考えます。</p>
<p>オフロード車に対しても規制をすべき。</p> <p>規制のされていないプレジャーボート等ノンロードの規制を導入すべき。</p>	<p>特殊自動車以外の汎用エンジンについても、特殊自動車に搭載されるエンジンと同一のものが、用いられることが多く、その排出寄与率は無視できないことから、これらを排出ガス規制対象に加えることについて検討する必要があると考えます。</p>
<p>特殊自動車に使用される燃料についても規制すべき。</p>	<p>今後、特殊自動車の燃料の使用実態調査や普及啓発等の対策を実施し、オフロード車に対する排出ガス規制の効果をまず評価した上で、必要な規制の導入について検討する必要があると考えます。</p>
<p>災害時など非常時のみ稼働する車両については特別措置を設けるべき。</p>	<p>規制の細かい内容については、今後関係省庁において適切に定められていくものと考えます。</p>
<p>平成 15 年度規制適合車には国土交通省の建設機械指定制度に対応していることを示すワッペンを付けるようにしてほしい。</p>	
<p>プラズマによる排出ガス低減技術を開発すべき。</p>	<p>排出ガス低減技術開発については、メーカーが主体的に実施すべきものと考えます。</p>

3. 今後の自動車排出ガス低減対策に関する意見

(1) 今後の検討課題について

意見の概要	意見に対する考え方
二輪車の排出ガスだけでなく同時期に騒音の規制も強化すべき。	今回の答申は排出ガス規制についてとりまとめたものです。左記ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
バイオ由来の燃料、DMEの使用を推進すべき。	新燃料については、まずこれらを使用した場合の排出ガスへの影響等についての調査研究結果を踏まえて検討することとしており、第七次答申においてその検討結果を示す予定です。

(2) 関連の諸施策について

意見の概要	意見に対する考え方
<p>(自動車排出ガス総合対策の推進)</p> <p>自動車 NOx・PM 法の買い換えの費用はメーカーで負担すべき。</p> <p>優遇税制を受けた低公害車の消音器等の不正改造を規制すべき。</p> <p>国と自治体が規定する規制値との整合性を図るべき。</p> <p>(使用過程車の排出ガス対策)</p> <p>使用過程の性能維持のため、使用者の管理規定の明確化が必要。また、検査機器、検査員の充実も必要。</p> <p>D P F の装着に係る補助制度について充実すべき。</p> <p>(コスト負担等)</p> <p>最新規制適合車の代替へのインセンティブを与えるべき。</p> <p>低公害車利用者に対しては、積極的な税の軽減措置、融資制度を設けるべき。</p> <p>低公害車の購入に税制優遇のほか、無利子の借入制度を設けるべき。また、自転車通勤に税法上の得点を与えるべき。</p>	<p>今回の答申は二輪車及び特殊自動車の排出ガス規制についてとりまとめたものです。左記ご意見につきましては、環境省をはじめ関係省庁に参考送付させていただきます。</p>