

中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策の
あり方について（第八次答申）」（案）に対する
パブリックコメントの実施結果について

募集期間

平成17年2月23日（水）～平成17年3月30日（水）

意見の提出者数

合計 39通

（内訳 自治体1通、企業4通、団体7通、個人27通）

意見総数 123件

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. ディーゼル自動車の排出ガス低減対策に関する意見

(1) ディーゼル09年目標

意見の概要	件数	意見に対する考え方
(ディーゼル09年規制に賛成)		
1. 今回の規制は地方の大気汚染問題を含めて対策できる点も含めて評価できる。	3件	
2. 今回の答申(案)の内容については基本的に賛成。	5件	
3. 規制強化による車両のコスト上昇及び物流に対するコストの転嫁があるとしても自動車からの排出ガスをクリーンにすべき。	1件	

(規制強化は必要ない)		
4. 世界一厳しい「新長期規制」と「サルファーフリー軽油」の組み合わせで、NO _x ・PM対策は十分である。09年規制は、NO _x ・PM規制と燃費が両立し、かつ、車両価格の上昇抑制策が一体となって実現する目途が立つ前提で実施すべきである。	2件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 答申(案)にもあるとおり、平成22年度(2010年度)の大気環境基準の概ね達成を確実なものとし、その後においても維持していくためには、新長期規制以降の排出ガス規制を行うことは重要と認識しています。 ・ なお、試験モードについては、第5次答申(平成14年4月)により変更することが適切である旨を指摘しており、例えば、重量車の試験モードは今年から変更される予定です。
5. 今回の答申(案)はかなり行き過ぎの感があり、再考していただきたい。	1件	
6. 費用対効果を十分考慮して、NO _x ・PM排出の大部分を占めている既存車の規制、現実に即した試験モードの改良といったより効果の高い施策を優先すべき。	1件	

<p>(実現性のある規制値にすべき)</p>		
<p>7. 量産市販車が、通常の使用形態、整備状況、平均使用年数内において安定した性能が発揮されることが前提であり、今回の答申(案)にあるような厳しい目標値に対応した車両の開発可否については、より慎重な判断が必要。</p>	<p>2件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の目標設定にあたって、自動車排出ガス専門委員会において自動車メーカー等関係者からのヒアリングを実施しており、目標値及び目標達成年は専門的な判断の下、提案しています。 ・ したがって、今回の目標を達成するための車両の開発は、自動車メーカー等におきましては相当な努力は必要であるものの、対応可能なものと判断しています。 ・ また、このような厳しい規制に対応することによって、自動車メーカー等の技術進歩に繋がることを期待します。
<p>8. ディーゼルエンジンの高い熱効率には産業に欠かせない力である。効率の良いトラック輸送・渋滞緩和策と排ガス規制改善の方策とからの現実味のある規制値であってほしい。</p>	<p>1件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、公害のない形でディーゼル自動車が普及することが、健全なディーゼル自動車の発展に繋がると考えています。
<p>9. 今回の規制値は自動車製作者に対して世界最高水準の技術開発を促すのではなく、むしろ、開発意欲・投資を損うこととなる。</p>	<p>2件</p>	

<p>(ディーゼル乗用車の規制強化に反対)</p> <p>10. 燃費のいい(CO2の排出の少ない)ディーゼル乗用車の普及を阻害するような厳しい規制をすべきではない。</p> <p>11. ディーゼル乗用車は現在ほとんど無いため、規制強化をしても意味がない。</p> <p>12. エネルギーセキュリティ(ガソリン・軽油の需給バランス)の観点から、ディーゼル乗用車の普及の芽を摘んではならない。</p>	<p>14 件</p> <p>4 件</p> <p>2 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 答申(案)にもあるとおり、平成 22 年度(2010 年度)の大気環境基準の概ね達成を確実なものとし、その後においても維持していくためには、新長期規制以降のディーゼル車の排出ガス規制を行うことは重要であります。 ・ したがって、今後日本国内において地球温暖化防止等の観点からディーゼル乗用車を普及していく場合には、排出ガス対策と CO2 対策を両立させることが重要と認識しています。今回の目標設定にあたって、自動車メーカー等関係者からのヒアリングを実施し、目標値は専門的な判断の上で、提案しているので、実現可能なものと認識しています。 ・ なお、ディーゼル乗用車をユーザーに受け入れてもらうためにも、ガソリン乗用車と同レベルの排出ガス性能とすることにより、ディーゼル自動車に対するユーザーのイメージの一新を図ることが重要であると認識しています。
<p>(ディーゼル乗用車の NOx 目標値)</p> <p>13. ディーゼル乗用車について、提案されている規制値をクリアするには尿素 SCR が唯一可能性があると考えます。しかし、乗用車への採用、尿素ステーションのインフラの拡充の問題があり、この技術を採用できるかについては疑問が残るため、その場合を考慮した規制値設定が求められる。</p>	<p>2 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ディーゼル乗用車の排出ガス対策技術は、各自動車メーカーが独自に開発を図っています。 ・ したがって、今回の目標値に対応するためには、尿素 SCR が唯一の技術とはいえないと考えています。 ・ 頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。

<p>(ディーゼル乗用車の排出ガス値)</p> <p>14. NO_x についてガソリン自動車と同じにするならばCOやHCをガソリン並に緩和すべき。</p> <p>15. NO_x とCOはトレードオフであるため、実質 CO の規制強化にならないよう CO の規制値について緩和すべき。</p>	<p>1 件</p> <p>2 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今回の目標設定にあたって、自動車メーカー等関係者からのヒアリングも実施しており、目標値及び目標達成年は専門的な判断の下、提案しているため、実現不可能なものではないと認識しています。 NO_x と CO のトレードオフの関係についても提案した値ならば対応可能と判断しています。
<p>(PM の試験方法)</p> <p>16. PM の試験方法が明確にされていないなど、規制値だけを先行させず、慎重に検討すべき。</p>	<p>2 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> PM の測定は、これまでも行われてきたが、今回の 09 年目標値は、大幅な PM の規制強化であり、現在の測定法では定量限界以下となる。このため、測定室内の温度管理をより厳密にするなど、測定精度をより一層高める必要があることから、試験方法の見直しが必要と判断したものです。 なお、米国においても、規制値の提案後試験法の改良作業を行っており、欧米と比較しても規制値を先行されることは異例とはいえないと考えます。
<p>(挑戦目標の位置づけ)</p> <p>17. 挑戦目標値は NO_x と CO₂ のトレードオフを考えると、ディーゼル車にとって極めて不利な状況が発生しうるので、再検討すべき。</p> <p>18. 挑戦目標については具体的な次期目標として設定すべき。</p>	<p>2 件</p> <p>1 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> 挑戦目標値は、現段階では達成可能とは判断しておらず、今後の技術進展を期待して設定したものです。 この挑戦目標値は、平成 20 年(2008 年)頃に、技術の進捗状況、CO₂ との関係等様々な要因を考慮して実施の可否及び具体的数値について最終決定することとしており、かならずしも、09 年目標値の 3 分の 1 になるとは限りません。

<p>(尿素インフラ等)</p> <p>22. 尿素供給インフラ整備を図ること。また、尿素的規格としては ISO 基準案 22241 の基準を採用すべき。</p> <p>23. 尿素インフラが遅滞なく建設されるよう規制緩和策や補助政策等のバックアップを図るべき。</p>	<p>1 件</p> <p>2 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 尿素的規格については、JIS 規格を作るべく検討が進んでいると承知しております。 ・ 頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。
<p>(ディーゼル自動車の OBD システムについて)</p> <p>24. 高度な OBD システムについて、エコドライブのための運転診断システムなどに活用できるものにすべき。また重量車への運転診断システムの標準装備について検討すべき。</p> <p>25. OBD の基準を定めるにあたっては、欧州の基準を参照されたい。</p>	<p>1 件</p> <p>1 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ディーゼル乗用車の高度な OBD の具体的検出項目等については、今後関係省において具体的に判断することとなっています。 ・ 頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省にも配布させていただきます。

(2) 排出ガス低減と燃費(CO2)の関係

意見の概要	件数	意見に対する考え方
<p>(排出ガス対策とCO2対策の整合について)</p> <p>1. 「排出ガスの大幅な低減」が「燃費の悪化をもたらす」のであれば、京都議定書によるCO2削減に反するのではないか。</p> <p>2. 京都議定書が発効された今日において、NOx・PM対策のさらなる強化の必要性和、地球温暖化防止のための燃費向上に関する施策の整合性に疑問がある。同審議会の関連部会、環境省においても十分な調整を図るべき。</p> <p>3. 大気環境対策と低燃費対策が両立するような、バランスのとれた環境対策に努めるべき。</p> <p>4. 地球温暖化対策とバランスの取れた規制値のあり方、様々な可能性を残す運用方法とすべき。</p> <p>5. 大気汚染と地球温暖化の防止を両立できるよう、政策的に誘導するのが環境省の義務ではないか。</p>	<p>2件</p> <p>1件</p> <p>1件</p> <p>1件</p> <p>1件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の答申(案)にもあるとおり、一般論としては、大幅な排出ガス規制の強化により燃費の悪化が懸念されることは事実です。 ・ しかしながら、燃費に係る要因としては、ご指摘の排出ガス規制のみならず、車両・積載重量、走行速度、加減速の頻度等様々な要因が関係しています。 ・ 以上のことを踏まえると、今後の自動車メーカー等の開発努力により、燃費の悪化を出来るだけ抑制することが期待されることであり、そのことにより、大気汚染の改善と地球温暖化防止の両立が可能と判断しております。 ・ また、最新規制適合車への代替や燃料の品質改善が円滑に進むように金融・税制面等における配慮も必要であると考えています。 ・ 頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。

<p>6. CO₂ の削減量が論じられていないが、規制強化が総体的に環境にプラスになることを明示すべき。</p>	<p>1 件</p>	
<p>(燃費の悪化によるコストアップ)</p> <p>7. 燃費の悪化は事業コストの中でも大きなものであるため、重要視すべき。</p>	<p>1 件</p>	

(3) ガソリン 0 9 年目標

意見の概要	件数	意見に対する考え方
<p>(テストモード変更)</p> <p>1. 規制値を据え置き、ストモードを変更することは規制強化につながる。</p>	1 件	<ul style="list-style-type: none"> ・ テストモードの変更は、今回の答申（案）ではなく、第 5 次答申（平成 14 年 4 月）で決定したものです。 ・ 頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。
<p>(PM 規制導入に反対)</p> <p>2. 希薄燃焼方式の直噴ガソリン車に関して、燃費悪化を招く DPF を必要とする P M 規制値を導入するのは不適切である。</p>	3 件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の希薄燃焼方式のガソリン車に対する PM 目標値の設定は、これらの車からの PM の排出実態に基づき行うものです。 ・ また、今回の規制に基づく対策技術は各自動車メーカーが個別に判断するものであり、必ずしも DPF を必要とする規制とはいえないと考えています。
<p>(規制の強化)</p> <p>3. ガソリン車の NOx 等の許容限度を現在の技術基準を勘案し、引き下げるべき。</p>	1 件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の答申（案）にもあるとおり、現在の低排出ガス車認定制度等の効果に鑑み、許容限度を改正しないこととしたものです ・ しかしながら、答申（案）にもあるとおり、今後の同制度の効果が薄れるといった状況の変化があれば、改めて検討を行うこととしています。

(4) 国際的な基準調和

意見の概要	件数	意見に対する考え方
<p>(基準の国際調和の推進)</p> <p>1. 日本の自動車メーカーは環境対策で先行しており、日本政府としてもリーダーシップをとり、国際調和を図るべき。</p> <p>2. 今回の規制を行う際には、WHDC テストサイクル (大型車の国際調和モード) を採用すべき。</p> <p>3. 現在国際的に検討を行っている諸提案と内容が矛盾しない規制としてほしい。</p> <p>4. UN-ECE (国連欧州経済委員会) 基準を採択するか、オプションとして受入れてほしい。</p> <p>5. PM 粒子数規制は導入すべきではない。導入する場合は、GRPE(国連欧州経済委員会自動車基準調和フォーラム・排出ガスエネルギー分科会) の枠組みを通じて行うべき。</p>	<p>2 件</p> <p>1 件</p> <p>1 件</p> <p>2 件</p> <p>3 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現段階においては日米欧とも各国の事情に併せ、それぞれ個別の排出ガス規制を実施しているところであります。しかし、答申(案)にもあるとおり、第7次答申までの考え方を一歩進め、国内の環境対策に支障のない範囲において、国際的な基準調和を積極的に検討することとしています。 ・ 具体的な例として、答申(案)において、平成20年(2008年)の挑戦目標の技術レビューの際には、国際的な基準調和活動に配慮することとしています。
<p>(耐久要件の改定)</p> <p>6. 今回の目標値の設定に併せて、耐久規定を改定する場合には、欧米の基準を参照されたい。</p>	<p>1 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の09年目標値の設定に併せ、耐久規定を変更する予定はありません。

(認証手順の整合)		
7. 欧州の規則ではディーゼルエンジンは馴らし運転の終わる期間(ディーゼル車では15,000km)までは排出ガス量が改善されることがあるため、慣らし運転後の車両の排ガス試験を新車の排ガス性能に代替することが認められている。このため、日本においても同様の制度を導入することを希望する。ディーゼル乗用車等のPM目標値は厳しく、テストの結果の反復性、再現性の問題が残るので、新車の生産適合テストに許容誤差を導入してほしい。	2 件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の答申(案)は、新車の単体規制値を決めているものであります。 ・ 具体的な認証時の取扱については、認証制度に関わる事項は関係省で決定されておりますので、頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。
8. ディーゼル乗用車等のPM目標値は厳しく、テストの結果の反復性、再現性の問題が残るので、新車の生産適合テストに許容誤差を導入してほしい。	2 件	

2. 関連の諸施策等に関する意見

(1) 自動車排出ガス総合対策の推進

意見の概要	件数	意見に対する考え方
<p>(NOx・PM 法対象地域への流入規制の導入)</p> <p>1. 自動車 NOx・PM 法の特定地域内では、流入車両が環境に与える影響は明らかであるため流入車両規制などを早急に行うべき。</p> <p>2. 流入規制はどのように行うのか。行わないのであれば、自動車 NOx・PM 法は特定地域のみではなく全国一律の規制にすべき。</p>	<p>2 件</p> <p>1 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成 22 年度における環境基準の概ね達成の目標に向けて、自動車 NOx・PM 法に基づき、平成 15 年度に関係自治体において、国の施策と地方独自の施策の双方を盛り込んだ「総量削減計画」を定め、取組が始められたところであり、現段階では、同計画に基づく総合的な対策が着実に実施されていくことが重要と考えています。 <p>このような中で、平成 17 年度は自動車 NOx・PM 法の間接評価年にあたりますため、施策の効果の中間点検を行うこととされております。頂いたご意見につきましてはその点検の際に参考にさせていただきたいと考えています。</p>
<p>(NOx・PM 法強化に反対)</p> <p>3. 新車の規制を行えば、いずれ車両代替により大気汚染は解決できる。慌てて使用過程車の代替を促進する不公平・不平等な規制はやめるべき。</p>	<p>1 件</p>	
<p>(NOx・PM 法強化の場合の周知方法について)</p> <p>4. 新車の規制が強化されることにより使用過程車に対する規制が強化される場合には、早期に使用年数について示してほしい。</p>	<p>1 件</p>	

<p>5. 事実上、使用過程車を廃車にする施策は避けるべき。不適合車両で中古車として日本から輸出する車両についても対策をすべき。</p>	<p>2件</p>	<ul style="list-style-type: none"> 輸出されるものは、基本的には輸出先の規制に従うのが原則と考えます。環境汚染物質に関する国際的な移転の規制については、有害廃棄物の規制を行うバーゼル条約のような例もありますが、このような例は限定されたものです。中古自動車についてもこのような規制が必要かどうかは慎重に検討する必要があると考えます。
--	-----------	---

(総合対策の推進等)		
6. 新車に対する対策と使用過程車に対する環境対策は全く別の環境指標と対策が必要であるため、それぞれに対して時代に見合った対策をとっていく必要がある。	1 件	<ul style="list-style-type: none"> 新車の規制強化以外の項目についても今回の答申(案)でも述べているところであり、頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。
7. 単体規制の他、地球温暖化にも効果の高いアイドリングストップに代表されるエコドライブの普及・啓発、交通流の円滑化、都市構造の改善といった総合的な対策により積極的に取り組むべき。	1 件	
8. 点検整備の実施による使用過程車の対策をすべき。	1 件	
9. 使用過程車のサーベイランスについては、欧米で検討されている方策を採用することを検討すべき。	1 件	
10. 費用対効果を十分考慮して、NOx・PM 排出の大部分を占めている既存車の規制、現実に即した試験モードの改良といったより効果の高い施策を優先すべき。	(再掲)	

<p>11. 排出ガス規制が強化される一方で、ディーゼル自動車の車両台数の増加が見られないにもかかわらず、ここ数年の SPM の環境基準達成率の悪化を考えると、原因が自動車だけに求められるものではない。悪化の原因及び原因物質を特定し、総合的な対策に取り組むべき。</p>	<p>1 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ PM の環境基準の達成状況は平成 15 年度は前年に比べ大幅に改善されており、気候等の影響を受けるとはいえ、平均値は改善の方向にあると認識しています。 ・ 頂いたご意見につきましては、今後の環境対策に反映させていただきます。
---	------------	---

(2) 国による支援策について

意見の概要	件数	意見に対する考え方
<p>(国の支援策を実施すべき)</p> <p>1. 新たな排出ガス対策が車両価格に転嫁されることとなれば、開発費用を利用者が負担することとなる。このため、開発費用の負担について、国が支援をすべき。</p> <p>2. 自動車 NOx・PM 法により車両の代替等、事業者負担が発生しており、今後の規制強化により更なる経済的負担が求められる場合には具体的な支援策を早急に打ち出すべき。</p> <p>3. 厳しい規制を行うのであれば、規制に適合した車両を普及・促進するような施策を講じるべき。</p> <p>4. 国が強力な支援策（代替すべき当該車両の買い上げ等）を講じるべき。</p>	<p>2 件</p> <p>1 件</p> <p>1 件</p> <p>1 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の答申（案）に基づき排出ガス低減対策を推進していく過程では、車両価格、燃料価格、エンジン耐久性、燃費及び維持費等への影響が考えられますが、これらは自動車の利用に伴う環境費用を内部化するとの考えの下に、まずは自動車製作者、使用者等によって負担されることとなります。 ・ また、具体的な車両等の価格は各自動車メーカーの個々の事情による決定されるものです。 ・ しかし、最新規制適合車への代替を円滑に進めるためには、車両価格の上昇せざるを得ない分については、金融・税制面等における配慮も必要であると考えており、答申（案）においてもこのことを指摘しています。 ・ 以上のことを踏まえ、頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。

<p>5. 新長期規制適合車についても、メーカーによれば1割前後の車両価格上昇が避けられないとのことであり、新たな規制による価格上昇がバス事業の大きな制約とならないよう配慮すべき。</p>	<p>1件</p>	
<p>6. 「金融・税制面の配慮」に加えて、運輸業界や自動車ユーザーへの支援措置拡充も講ずるべき。</p>	<p>1件</p>	

(3) 上記以外の部分

意見の概要	件数	意見に対する考え方
<p>(使用過程車用後処理装置の開発)</p> <p>1. 使用過程車ディーゼル車用の後処理装置の開発を自動車メーカーに義務化すべき。また、早期に開発すべき。</p> <p>2. 自動車 NOx・PM 法に関係する三省によって、後付装置の開発企業への支援策を早急に講ずるべき。</p>	<p>4 件</p> <p>1 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 後処理装置の開発を自動車メーカーに義務付けることについては、議論の分かれるところではありますが、後処理装置の開発については、これまでも環境省等より、自動車工業会に対して要請が行われてきたと承知しています。 ・ 頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。
<p>(少数販売される車種への支援)</p> <p>3. 車台の供給を受けている特殊自動車メーカーの場合、規制強化により、供給元の自動車メーカーが車種の削減をした場合、車台の入手が困難となる。少数の自動車を製造・販売する会社に対して、救済措置を検討すべき。</p>	<p>1 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各メーカーがどのような車両を販売するかは、民間レベルの議論ではあるものの、頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。

3. その他の意見

意見の概要	件数	意見に対する考え方
<p>(環境税)</p> <p>1. 環境税などの税制を含め、中小企業に大きい負担を強いられるような施策は行うべきではない。</p>	1 件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 答申(案)にあるとおり、平成 22 年度(2010 年度)の大気環境基準の概ね達成を確実なものとし、その後においても維持していくためには、新長期規制以降の排出ガス規制を行うことは重要と認識しています。 ・ 規制の経済性については、自動車メーカー等による努力のみならず、金融、税制措置等を行い、使用者等に無用な負担を課さないように努めていく必要があると認識しています。
<p>(自動車以外の規制強化)</p> <p>2. ディーゼル発電機等自動車以外のディーゼル機関についても規制すべき。</p> <p>3. 固定発生源で大量に NOx を放出するコージェネ発電は都市部から極力排除すべきであり、導入のための研究に対する補助をすべきではない。</p>	<p>3 件</p> <p>1 件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の答申(案)でも述べているように、自動車以外の汎用エンジンの規制の必要性については、認識しています。 ・ また、大気汚染防止法の枠内で固定型の発電機に関する規制は行われています。 ・ なお、都市部でのさらなる規制強化については、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。

<p>(バイオディーゼル燃料の添加量)</p> <p>4. バイオディーゼル燃料について、FAMEの添加量について上限値を決めることが不可能と判断されたわけではなく、今後の調査の積み重ねにより上限値を決める可能性はあるため、目標値の設定の表現を「困難である」から「難しい」に変更すべき。</p> <p>5. バイオディーゼル燃料の許容限度の検討を引き続き行うべき。</p>	<p>1件</p> <p>1件</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今回の答申(案)にあるとおり、今後のバイオディーゼル燃料の普及状況等を踏まえ必要に応じて検討を行うこととしています
<p>6. 地球温暖化のCO₂は燃料の使いすぎが原因であり、各国における使用量を規制することが重要項目である。</p>	<p>1件</p>	<ul style="list-style-type: none"> 頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。
<p>7. 建設機械への排出ガス規制の強化についても適正な補助制度の創設をすべき。</p>	<p>1件</p>	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械を含むオフロード特殊自動車に関する法律案は現在国会審議中と聞いており、頂いたご意見につきましては、環境省をはじめ関係省に配布させていただきます。
<p>8. ディーゼル自動車とガソリン自動車の特性を説明した上でパブリックコメントを募るべき。</p> <p>9. パブリックコメントを募るに当たり、我が国の環境規制のあり方を決める重要な施策であるので、国民が適切に判断できるよう多くの情報を開示すべき。</p>	<p>1件</p> <p>1件</p>	<ul style="list-style-type: none"> 頂いた意見につきましては、今後のパブリックコメント実施の参考にさせていただきます。