

寄せられた御意見及び御意見に対する考え方

1. ディーゼル重量車の今後の排出ガス低減対策について

| No. | 報告(案)の 該当箇所 | 御意見の概要 | 御意見に対する考え方 |
|-----|------------------|---|---|
| 1 | 2.1 (P3~P4) | (規制強化の必要性) ①NO ₂ に係る環境基準が局所一部を除き概ね達成している状況であり、また、流入車対策を盛り込んだNO _x ・PM法、ポスト新長期が施行されているので、規制強化を検討する必要性は無い。 | <ul style="list-style-type: none"> NO₂の大気環境濃度については、JATOPにおけるシミュレーションでは平成32年においてポスト新長期規制適合車が普及したとしても、一部の測定局で環境基準値を超える懸念があるとされており、将来に向けてなお改善の余地があります。また、既に環境基準を達成している地域においてもその状況を確実に維持していく必要があると考えております。 |
| 2 | 2.1 (P3~P4) | (規制強化の必要性) ②強化の検討をする際には、NO _x ・PM法改正やポスト新長期規制適合車両の普及による効果を検証した後に行うべきである。また、CO ₂ 削減が最重要課題となっている中、燃費を悪化させることの無いようにすること。また、車両価格の上昇や車両重量増加に伴う積載量の減少により、ユーザー負担が増大することのないような対策を講じることを前提に考えるべきである。 | <ul style="list-style-type: none"> NO_x・PM法やポスト新長期規制適合車の普及により、自動車からの排出ガス総量は一定の削減ポテンシャルがありますが、JATOPにおけるシミュレーションでは平成32年においてポスト新長期規制適合車が普及したとしても、一部の測定局で環境基準値を超える懸念があるとされており、将来に向けてなお改善の余地があります。 二段過給、二段過給導入によるエンジンのダウンサイジングや軽量化、EGR率の向上、燃料噴射圧力の向上等により、平成27年度重量車燃費基準を達成しつつ、次期排出ガス規制に対応できると考えており、適用時期についても平成27年度燃費基準の達成に向けた技術開発期間と次期排出ガス規制対応の開発期間が輻輳しないように考慮した結果、平成28年末までに適用することが適当であると考えております。また、試験方法の国際調和は、技術開発コスト低減に資すると考えております。 |
| 3 | 2.3.1 (P7~P8) | (適用時期) ③大都市を中心とした自動車由来の大気汚染の一刻も早い改善と、我が国自動車メーカーの国際競争力確保のため、規制の開始時期を2016年よりさらに前倒しすべきである。また、トラック、小型自動車についても規制時期を一律にすべきである。 | <ul style="list-style-type: none"> 世界で唯一の平成27年度燃費基準の達成に向けた技術開発期間と次期排出ガス規制対応の開発期間が輻輳しないように考慮した結果、平成28年(2016年)末までに適用することが適当であると考えております。 また、トラック、小型自動車については搭載スペース確保のための設計と後処理装置の小型化等に係る技術開発の期間を考慮しました。 |

| | | | |
|---|--------------------|--|---|
| 4 | 2.3.2 (P8~P9) | <p>(許容限度目標値)</p> <p>④平成17年4月の第8次答申で示しているとおりに、NOx 規制値はポスト新長期規制値の1/3 (0.2g/kWh) とすべきである。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 第8次答申における挑戦目標値は、JE05 モードを想定しており、次期規制から測定モードが変更となり、更にコールド要件が導入されることにより、NOx 0.4g/kWh は見かけよりも厳しい規制値と考えております。また、目安ではありますが、WHTC モードの 0.4g/kWh を JE05 モードに基づくホットスタート時の排出量に換算したところ、0.26g/kWh となり、燃費基準等にも対応することを考慮すれば、第8次答申における挑戦目標値のレベルに達していると考えております。 |
| 5 | 2.4.2 (P9~P10) | <p>(オフサイクル対策の導入)</p> <p>⑤大都市における自動車走行においては、低回転低負荷領域の頻度が高くなることから、OCE による排出ガス量を、WHTC 並の単独の規制値を設けるなど、より厳しい規制値とすべきである。</p> | <ul style="list-style-type: none"> OCE による試験は、排出ガス量について WHTC モードよりも厳しい条件での試験となることを勘案し、WHTC による規制値に OCE に定められる許容値を加えた値を上限値としております。 なお、OCE は低回転低負荷領域が対象となっていないこともあり、次期排出ガス規制に対応したディーゼル重量車について、多様な条件における排出ガスの実態を調査し、必要に応じオフサイクル対策を見直すことを検討したいと考えております。 |
| 6 | 2.4.3 (P10~P11) | <p>(高度な車載式診断システムの導入)</p> <p>⑥高度な OBD システムの検出項目、検出閾値、評価手法を早期に策定し、次期排出ガス規制開始時に高度な OBD システムを導入すべきである。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 高度な OBD システムについては、次期排出ガス規制対応ディーゼル重量車の完成後、実路走行等により、センサーによる検出項目、検出閾値、評価手法を定める必要があるため、ガソリン車での高度な OBD 導入に3年の準備期間を要したことを勘案し、次期排出ガス規制開始から3年以内の可能な限り早期に導入することが適当と考えております。 |

2. E10 対応ガソリン車の排出ガス低減対策と燃料規格について

| No. | 報告(案)の該当箇所 | 御意見の概要 | 御意見に対する考え方 |
|-----|-----------------|--|---|
| 1 | 1.2 (P2) | <p>(E10 対応ガソリン車の排出ガス低減対策と燃料規格について)</p> <p>⑦温暖化対策に係る中長期ロードマップにおいて、2020 年で石油換算 200 万 kL のバイオ燃料導入が示されているが、下記に掲げる様々な課題が山積しており、それらに対する具体的検討や取組が無いまま、上記目標に掲げることは不適切である。このため、バイオエタノールの利用拡大やガソリンへのバイオエタノールの混合率の向上に際しては、下記に掲げる様々な具体的問題があることも本報告書で説明すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ エタノールの供給安定性の課題、ライフサイクルの観点からみた地球温暖化防止上の効果、食料との競合、対応設備の設置に係る物理的制約や二重投資のおそれ、製造物責任にかかわる品質の確保、これらを総合的にみた費用対効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 御指摘の内容については、「2. E10 対応ガソリン車の排出ガス低減対策及び E10 の燃料規格」において、「バイオエタノールの供給の安定性・経済性の確保等の課題に取り組む旨記述しています。 |
| 2 | 3.2.1 (P13~P14) | <p>(燃料蒸発ガス低減対策)</p> <p>⑧E10 の蒸気圧を現行ガソリンと同じにするには、E10 用のベースガソリンの蒸気圧を低減させる必要であり、E0(E3)用と E10 用の 2 種類のベースガソリンを供給することは困難である。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ ある程度の量的規模を伴う本格的な E10 ガソリンの導入時期には、E10 ガソリンについて、基材となるガソリンの蒸気圧を調整すること等により E3 ガソリンと同じ蒸気圧として対応することが適当であると考えております。 ・ 一方、地球温暖化対策等の観点から、バイオエタノールの地産地消の取組をしている地域があり、当面はこれらの地域の取組を後押しすべきと考えております。したがって、地域限定で蒸気圧を緩和する仕組みについては、光化学オキシダント注意報・警報の発令状況、大気汚染状況、供給・消費量の見込み、燃料蒸発ガス発散防止のための代替措置の導入等を総合的に考慮したうえで、検討していきたいと考えております。 ・ なお、VOC について、総合的な低減対策を検討することとなった場合には、その一環として、改めて自動車の排出ガス低減対策及び燃料規格のあり方について検討していきたいと考えております。 |
| 3 | 3.2.1 (P13~P14) | <p>(燃料蒸発ガス低減対策)</p> <p>⑨大都市における光化学オキシダントに係る環境基準の達成状況は、極めて低い水準であり、また、PM2.5 に関する環境基準が新たに設定された状況である。これらの問題については全国的・広域的な取組が不可欠であり、地域限定でガソリンの蒸気圧の緩和を認める仕組みは導入すべきでない。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ ある程度の量的規模を伴う本格的な E10 ガソリンの導入時期には、E10 ガソリンについて、基材となるガソリンの蒸気圧を調整すること等により E3 ガソリンと同じ蒸気圧として対応することが適当であると考えております。 ・ 一方、地球温暖化対策等の観点から、バイオエタノールの地産地消の取組をしている地域があり、当面はこれらの地域の取組を後押しすべきと考えております。したがって、地域限定で蒸気圧を緩和する仕組みについては、光化学オキシダント注意報・警報の発令状況、大気汚染状況、供給・消費量の見込み、燃料蒸発ガス発散防止のための代替措置の導入等を総合的に考慮したうえで、検討していきたいと考えております。 ・ なお、VOC について、総合的な低減対策を検討することとなった場合には、その一環として、改めて自動車の排出ガス低減対策及び燃料規格のあり方について検討していきたいと考えております。 |

| | | | |
|---|--------------------|---|--|
| 4 | 3.2.1 (P13~P14) | (燃料蒸発ガス低減対策) ⑩地域限定の蒸気圧緩和に係る蒸発ガス発散防止のための代替処置としては、燃料側の対策(ステージⅡ)より、車両側での対策(ORVR)が有効である。 | |
| 5 | 3.2.1 (P13~P14) | (燃料蒸発ガス低減対策) ⑪蒸気圧緩和措置は、ベースガソリンの蒸気圧調整が不要となり、既存ガソリンをベースガソリンとして利用することを想定されていると考えますが、課題として、蒸留性状や既存ガソリンに ETBE が混合されていることも考慮する必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 今後、蒸気圧緩和の仕組みづくりにあたって、関係府省と連携して検討していきたいと考えております。 |
| 6 | 3.2.1 (P13~P14) | (燃料蒸発ガス低減対策) ⑫蒸気圧緩和の仕組み等を検討する際には、技術的検討や対策の実行可能性について、関係者が議論できる場を設けるべきである。 | |
| 7 | 3.2.1 (P13~P14) | (燃料蒸発ガス低減対策) ⑬車両燃料タンク内において、E0 と E10 が混合される状態が想定されます。E3 においても生じる課題であるが、この場合 E0 と E10 の蒸気圧を同じにしたとしても、車両タンク内で混合した蒸気圧は上昇する。このため、E10 の流通が地域限定か全国一律かを問わず、車両側で混合によるガソリン蒸気圧への対応が取られるべきである。 | <ul style="list-style-type: none"> ご指摘の点については、今後、E10 の普及状況及び大気汚染の状況を総合的に勘案し、必要に応じ検討していくべきであると考えております。 また、VOC について、総合的な低減対策を検討することとなった場合には、その一環として、改めて自動車の排出ガス低減対策及び燃料規格のあり方について検討していきたいと考えております。 |
| 8 | 3.2.1 (P13~P14) | (燃料蒸発ガス低減対策) ⑭「現行ガソリン車の燃料蒸発ガス規制に適合させることが適当である」とされているが、燃料蒸発ガス試験燃料は、エタノール 10 体積%に限定されるのか。また、試験燃料の蒸気圧は現在の保安基準と同じとなるのか。 | <ul style="list-style-type: none"> ガソリンと同じ蒸気圧としつつ、エタノールが 10 体積%混合された状態において、現行ガソリン車の燃料蒸発ガス規制に適合させることが適当であると考えております。 |
| 9 | 3.2.2 (P14) | (排気管からの排出ガス低減対策) ⑮「E10 の含酸素率上限は、エタノール 10%を含酸素率に換算した 3.7%とし」とあるが、エタノール以外の ETBE やブタノールも含酸素率 3.7%の範囲で入ることは妨げられないと理解してよいか。 | <ul style="list-style-type: none"> 左記の理解で結構です。ただし、将来、実際にエタノールや ETBE 以外の含酸素化合物のみを E10 レベルまで混合するような燃料が主流となりそうな場合には、排出ガスへの影響について必要に応じ検討していくべきと考えております。 |

| | | | |
|----|----------------|---|--|
| 10 | 3.2.2 (P14) | <p>(排気管からの排出ガス低減対策)</p> <p>⑯「E0～E10のうち1種類の燃料で現行の排出ガス基準に適合していれば、E0～E10全てで規制に適合していると考えても差し支えない」とあるが、試験燃料については、法令上含酸素率3.7%以下が要件となるのか。また、蒸気圧についても現在の保安基準と同じになるのか。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ E0とE10でNOx、CO、HCの排出量にほとんど差がなく、規制値よりも十分に低いレベルとなっている状況及び現在の排出ガス低減技術を考慮すれば、ガソリンと同じ蒸気圧とした含酸素率3.7%以下の燃料のうち1種類のもので現行の排出ガス規制に適合していれば、含酸素率0%～3.7%（即ちE0～E10）の全てで規制に適合していると考えても差し支えないと考えております。 |
|----|----------------|---|--|

3. その他

| No. | 報告(案)の 該当箇所 | 御意見の概要 | 御意見に対する考え方 |
|-----|----------------|--|---|
| 1 | 5.2 (P21) | <p>⑰「エコカー減税」等の措置により、まだ使用できる車両を代替させることは、資源を大切にするという観点から見るとエコとは思えない。また、排ガス規制等で強制的に代替させるのではなく、新規に販売される車両のみに規制をかけるなどにより、低公害車の普及を図っていただきたい。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 |
| 2 | | <p>⑱老朽車両の代替促進を図るのであれば、補助額の増加等補助制度の充実強化を検討されたい。</p> | |