

中央環境審議会第五次答申（案）に対する
パブリックコメントの実施結果について

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（第五次答申）」（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

27通

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

意見の概要	意見に対する考え方
<p>新長期目標値は技術的に対応不可能で非現実的。D P F を効果的に機能させるためには軽油中の硫黄分を 10ppm 以下にすることが必要で、それが不可能ならば、P M 規制値を緩和すべき。</p> <p>2005 年から軽油中の硫黄分を 10ppm 以下とすべき。</p> <p>小型車よりも大型車の規制値を低く設定すべき。</p> <p>車両価格の抑制、車両性能の低下防止のための適切な措置をとるべき。</p>	<p>今後の発展の可能性も踏まえ、技術的な検討を行った結果、軽油中の硫黄分 50ppm 以下とすることで新長期目標の達成は可能であると判断いたしました。</p> <p>ただし、一層の排出ガス規制の強化のためには、50ppm よりも硫黄分が低いことが必要との指摘もあるため、将来的には、一層の低硫黄化を検討することとしています。</p> <p>また、新長期目標値については、コストや車両性能への影響も考慮しつつ、車種毎に技術的に可能な限り低い規制値を設定しています。</p>
<p>輸入車は少量であるため、リードタイムを設定すべき。</p> <p>自動車メーカーへの配慮によって対策が遅れることがないようにすべき。</p>	<p>新長期規制の実施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>新短期規制開始時に新長期規制適合車が販売されるようメーカーを指導すべき。</p> <p>排出ガス低減技術開発に関し、メーカーに対する国の支援等の配慮すべき。その際、使用実態に対応した開発がなされるようメーカーを指導すべき。</p>	<p>現在、最新規制適合車への早期代替に対する税制面での優遇措置が講じられており、引き続き、新長期規制適合車ができる限り早く販売されるよう、最新規制適合車への代替への金融・税制面における配慮が望まれます。</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>
<p>尿素インフラの開発に向け欧州で自動車メーカーが行っている作業を日本は考慮すべき。</p>	<p>今後、国において、尿素インフラを検討する際に参考にすることが望まれます。</p>

2. ガソリン・LPG自動車の排出ガス低減対策

意見の概要	意見に対する考え方
<p>輸入車は少量であるため、リードタイムを設定すべき。</p> <p>軽貨物車の達成時期を早めるべき。</p>	<p>新長期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>軽貨物車については、乗用車と同レベルの目標値に大幅に低減することとしており、固有の技術的な課題があることから、開発の猶予期間を設けています。</p>
<p>2005年からガソリン中の硫黄分を10ppm以下とすべき。</p>	<p>レギュラーガソリンを含めたすべてのガソリンについては、2005年の時点では50ppmレベルが適当であると判断しました。ただし、排出ガスと燃費の両立のためには、50ppmよりも硫黄分が低いことが必要との指摘もあるため、将来的には一層の低硫黄化を検討することとしています。</p>

<p>燃料蒸発ガス対策は総合環境対策の中で検討し、最も費用対効果のある解決策を採用すべきである。</p>	<p>燃料蒸発ガスは浮遊粒子状物質や光化学オキシダント等の前駆物質であり、特に浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の達成に向け、自動車対策と固定発生源対策を合わせた総合的対策の策定・実施に向け検討を進めていく中で、その低減について議論を深めていくことが必要であると考えています。</p> <p>また、車両への給油時の燃料蒸発ガス対策のあり方については、対策を導入した場合の実行可能性、蒸発ガスの回収効率の確保に必要なリード蒸気圧（RVP）等の条件といった技術的課題、対策による効果等について検討を進めることとしています。</p>
--	--

3. 排出ガス試験方法等に関する意見

意見の概要	意見に対する考え方
<p>国連の相互承認協定において新たな試験モードが制定された際には、速やかに導入すべき。</p>	<p>我が国の環境保全上支障がない範囲において、可能な限り基準等の国際調和を図ることが肝要と考えています。</p>
<p>OBDについて、軽量車はEUと同様、性能目標に基づいて設計を限定しない方法をとるべき。重量車については、国連の基準調和作業に沿って実施すべき。</p>	<p>今後、国において、車載診断システム（OBD）の具体的内容を検討する際の参考とすることが望まれます。</p>

4. 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
<p>超微小粒子については国連での作業プログラムを勧案すべき。</p> <p>ガソリン車からのPMについて実測値の公表と総合的な対策をすべき。</p>	<p>超微小粒子については、国連での作業プログラムを勧案しつつ、ガソリン車も含め、排出実態の把握や測定法の確立等に関する研究を推進し、今後、その結果を踏まえ、規制の導入の必要性について検討することとしています。</p>
<p>新燃料の普及に努めるべき。</p>	<p>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調査研究を推進することとしています。</p>

(2)

(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>経済的手法の導入、企業平均燃費規制の強化、低公害車導入のための支援施策の見直しをすべき。</p> <p>「交通需要の調整・低減に当たっては、従来から実施されてきた各種の対策に加えて、都市部への自動車流入規制を含む自動車交通総量抑制対策などの抜本的な対策」の記述を加えるべき。</p>	<p>これらのご意見については、総合的な対策の検討の一環として引き続き検討すべき課題と考えます。</p>

<p>自動車NOx・PM法は、特定地域だけでなく、全国一律の規制とすべき。</p> <p>自動車NOx・PM法において、安価な後処理装置を開発・普及し、DPF装着を条件に使用過程車を認めるべき。また、供給体制が整ったところで規制すべき。</p> <p>自動車NOx・PM法に基づく買い替えは国やメーカーで負担すべき。</p> <p>自動車NOx・PM法に基づく買い替えの補助、税制優遇をすべき。</p> <p>自動車NOx・PM法非適合車のユーザーが適合車のリース車に買い替えた場合に税の軽減措置を受けられるようにすべき。最新規制適合車についても同様にすべき。</p> <p>改正NOx法に適合した車は今後一切規制によって強制廃車されないこととすべき。</p> <p>自動車NOx・PM法は、自家用車のみ適用除外とすべき。</p> <p>走行量も考慮した規制にすべき。</p>	<p>これらの意見は今回意見を募集した自動車単体規制とは別途の施策である自動車NOx・PM法に基づく車種規制に係るご意見と思われる。車種規制については、これまでパブリックコメントの手続きを実施し、それら結果を踏まえ、その詳細を定める政省令が策定されています。</p>
<p>排出ガス検査費用を安くすべき。</p>	<p>今回の報告は自動車の単体規制等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、関係省庁に参考送付させていただきます。</p>

<p>(低公害車等の普及促進)</p> <p>低公害車導入に対する支援措置を強化するとともに、新長期規制適合車の早期開発と市場投入が行われるような措置を取るべき。</p> <p>低公害車の普及促進に当たっては燃料対策が不可欠で、低硫黄軽油の供給体制の整備、価格の低減のための措置を取るべき。また、CNGスタンドの整備、燃料充填時間の短縮、価格低減のための措置を取るべき。</p> <p>助手席を回転式にするなど改造した場合でもグリーン税制対象車は適用されるようにすべき。</p> <p>グリーン税制の重課は年式ではなく排出ガス量で決められるべき。</p>	<p>今回の報告は自動車の単体規制等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>
<p>(使用過程車の排出ガス低減対策)</p> <p>DPFの装着費用は国やメーカーで負担すべき。</p> <p>DPF装着費用は事業者が負担すべき。</p> <p>後処理装置装着の補助、税制優遇をすべき。</p> <p>使用過程における粒子状物質、窒素酸化物等についての、安価で簡易な点検手法を開発すべき。</p>	<p>DPF等については、昨年5月の「ディーゼル自動車対策技術検討会とりまとめ」を踏まえ、国では平成13年度より、その装着に係る費用の一部を補助する制度の運用を開始しています。</p> <p>なお、今回の報告は自動車の単体規制等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>

<p>(コスト負担等)</p> <p>トラックユーザーのみの負担とならないようにすべき。</p>	<p>今回の答申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るが、これらの費用については自動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自動車・燃料の生産者、使用者等によって負担される必要があると考えています。</p> <p>なお、最新規制適合車への代替や燃料の品質改善を円滑に推進するためには、金融・税制面における配慮も必要であると考えています。</p>
--	--