

中央環境審議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（第九次報告）」
（案）に対するパブリックコメントの実施結果について

○意見の提出者数

合計

5通

内訳

	特殊自動車に関する意見	オパシメータに関する意見
メーカー・業界団体	4	1
その他企業	0	0
NGO	0	0
個人	0	0

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. 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>(排出ガス試験法)</p> <p>①NRTC モードにおける冷機・暖機条件の冷機 10%を米国基準である5%とし、欧州で検討されている結果を踏まえて国際調和すべき。</p> <p>②米国 EPA と整合してコールド5%、ホット 95%にすべき。EU 規制の技術的な見直しの課程において、10%から5%へ転換すべきと推奨されているのでその動きを確認すべき。(EPA の5%というのは、平均的な1労働日での特性を解析するため、40台の運転データから導かれたものである。)</p>	<p>NRTCモードの冷機状態(10%)については、我が国の使用実態等を勘案した結果定めたものです。ご要望の自動車排出ガス規制の国際調和については、今後とも、我が国の環境保全上支障がない範囲内において、適切に対応していきたいと思っております。</p>
<p>(NO_x 目標値)</p> <p>③19-56kW の出力範囲に対する NO_x の目標値については、米国及びEUの規則で定めているように NO_x + NMHC とすべき。区分するのであれば、NO_x 4.3g/kWh、NMHC0.4g/kWh とすべき。</p>	<p>平成22年度(2010年度)にSPM及びNO₂の環境基準をおおむね達成し、その後更に改善を図るために各種の施策を実施しているところです。このため、NO₂の環境基準達成のためには、NO_x単体の排出ガス目標値を設け、対策を実施することが必要です。</p> <p>また、具体的な目標値設定にあたっては、自動車排出ガス専門委員会において特殊自動車メーカー等関係者から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、次期排出ガス低減目標値として妥当な数値として報告を行っております。</p>

<p>(適正な燃料の使用)</p> <p>④特殊自動車に使用される燃料について、「実効性のある取り締まりや行政指導について検討する」という文言を追加すべき。</p> <p>⑤排出ガス性能の維持、担保、後処理装置の耐久性を維持する為、低硫黄軽油（10ppm 軽油）の使用を義務つけるための法的規制の導入の必要性について答申すべき。</p>	<p>特殊自動車の燃料についての行政指導等については、現在も行っているところです。また、低硫黄軽油の使用の義務づけについては、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、オフロード法に基づく適正燃料使用の取り組みの効果を評価した上で、十分な排出ガス低減効果が得られないと判断される場合には、必要な規制の導入について検討していきたいと思っています。</p>
<p>(目標値達成時期)</p> <p>⑥特殊自動車の低減目標の達成時期について、平成 23 年（2011 年）末までとあるのは、年末か、年度末のいずれのことか。</p>	<p>本報告の達成時期は、平成 23 年（2011 年）末までという記述の場合、遅くとも平成 23 年末（年度末ではなく）までに達成すべきと言う意味です。</p>
<p>(その他)</p> <p>⑦耐久試験を行う場合には、メーカーの指定燃料を使用すべき。</p>	<p>耐久試験時の燃料といった具体的な認証時の取扱については、認証制度を運用している関係省で決定されておりますので、いただいた意見につきましては、関係省に配布させていただきます。</p>
<p>⑧NTE 試験の実施については、今回規定されていないが、今後実施する場合は、米国 EPA のものと整合するべき。</p>	<p>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. 黒煙規制の見直しに関する意見

意見の概要	意見に対する考え方
<p>(測定方法及び目標値)</p> <p>①オパシメーターの測定方法及び目標値を欧州の規制値(認証値+0.5m⁻¹)に調和してほしい。</p> <p>②フリーアクセルの測定方法をECE-R24の測定方法に調和してほしい。</p>	<p>オパシメーターの目標値については、規制の公平性等の観点から絶対値によるものとしております。フリーアクセルの試験方法はECE-R24の内容と同様のものとなっております。試験法の詳細部分についてはECE-R24と調和させるか否かについては、認証制度を運用している関係省で決定されておりますので、いただいた意見につきましては、関係省に配布させていただきます。</p>
<p>(特殊自動車の黒煙)</p> <p>③特殊自動車の黒煙試験についても、オパシメーターによる測定へ変更してほしい。</p>	<p>特殊自動車については、現在DPFを装着した車両が無い場合、DPFを装着した特殊自動車の技術の動向やPMの排出実態の状況等を見極めを行い、オパシメーターによる規制の導入について検討を行います。</p>
<p>(法規制化の時期)</p> <p>④オパシメーターの導入によりポスト新長期規制(09年目標)の告示が遅れないようにしてほしい。オパシメーターの採用がポスト新長期と同じタイミングになっていることから、法規制化のタイミングを早くしてほしい。</p>	<p>09年目標値の告示については、オパシメーターの部分を分離して、平成19年12月13日に告示しております。また、オパシメーターの部分についても答申された場合には速やかに告示化したいと考えております。</p>
<p>(規制の適用期日)</p> <p>⑤規制の適用時期は法規制化のタイミングをベースとして設定してほしい。</p>	<p>09年目標値については中央環境審議会「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)において定められており、これを受けて国土交通省において、具体的な規制開始日等のパブリックコメントが行われたところです。適用時期については、排出ガスの許容限度そのものを定めるためのご意見ではないので、関係省に配布させていただきます。</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
①微小粒子数規制については、現在検討中である欧州の基準との整合も検討いただきたい。	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。
②E10燃料を使用した場合の排出ガスへの影響については、欧州や米国に検討した実績がありその結果を活用いただきたい。認証時の試験燃料についても、欧米流の考え方を取り入れた試験燃料の性状を検討いただきたい。	
③VOC対策は車の走行時より燃料補給時の問題であるので、給油時の燃料蒸発ガス対策について、リカバリシステム付きのフューエルポンプを付けることを推奨します。	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。また、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。
④シャシベース（軽中量車）のドライビングサイクルの国際基準調和を強力にサポートしてほしい。	国際基準調和については、今後も、我が国の環境保全上支障がない範囲内において適切に対応していきたいと思っております。