

中央環境審議会大気環境部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（第十一次報告）（案）」に対するパブリックコメントの実施結果について

1. 概要

中央環境審議会大気環境部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（第十一次報告）（案）」について、以下のとおり意見募集を行った。

- (1) 意見募集期間：平成 24 年 6 月 29 日(金)から平成 24 年 7 月 30 日(月)まで
- (2) 告知方法：環境省ホームページ、電子政府ホームページ及び記者発表
- (3) 意見提出方法：郵送、F A Xまたは電子メール

2. 意見提出数

9 通	19 (件)	[内訳]	業界団体	3 通
			企業	0 通
			個人、その他	6 通

3. 寄せられた御意見及び御意見に対する考え方

別紙のとおり

寄せられた御意見及び御意見に対する考え方

1. 二輪車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. (P3)	今回の11次報告案では、二輪車による排出ガス低減対策と共に国際基準調和にも配慮されており、歓迎する。クラスI, IIでは、EUR05と今回の許容限度目標値が調和されていないため、次期規制の検討・国際基準の策定時には基準調和を考慮すべきである。	我が国の大気環境を考慮し実態に即した排出ガス低減効果がある基準等とするため、今後もUN-ECE/WP29の国際基準調和活動に積極的に参画し、可能な限り国際基準への調和を図ってまいりたいと考えております。
2	2.2.2 (P6~P8)	総排気量が0.050ℓ以下かつ最高速度50km/h以下の車両についても、WMTC若しくはそれに準じた過渡運転の試験サイクルを導入し、次期排出ガス許容限度目標値を設定すべき。	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. ディーゼル重量車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	3.1.3 (P14~P15)	尿素SCRシステムを定期的に昇温すること等による対策を実施した車両について、定期的に排出ガス実態調査を行う等、対策の効果を継続して確認すべきである。また、使用過程車に対し必要な対策が確実に実施されていることを確認する制度を検討すべきである。	尿素SCR搭載新長期規制適合車に対するHC被毒対策については、すでに自動車メーカーに検討を行うよう要請しています。また、HC被毒以外の原因や起因する走行パターンの究明等のための産学官からなる勉強会を今年度から実施する予定です。
2	3.1.4 (P15~P16)	耐久走行試験法については、車両用途に則して、走行実態に合った内容で行われるよう検討すべきである。	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。
3	3.2.1 (P16)	ディフィートストラテジーの禁止については、ディーゼル重量車に限定せず、乗用車等も含むすべての自動車に対して有効な仕組みとすべきである。	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。
4	3.2.3 (P17~P18)	自動車からの大気中への排出ガス及び燃費性能について、基準値及び規定の有無に関わらず、使用中の自動車が実際の走行時においても試験時と同等の排出ガス低減性能を保っていることを調査及び監視するとともに、必要に応じて基準値や測定法の新設などを行い、自動車メーカーへの指導を行う仕組みを構築すべきである。	ディフィートストラテジーの確認については、実路走行での排出ガス実態を基に検証を行うこととしています。 また、今後、車載式排出ガス測定システム(PEMS)の導入について検討することとしています。

3. ディーゼル特殊自動車の排出ガス低減対策

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	4.1.2 (P19)	使用過程時の排出ガス許容限度目標値について、第九次答申で示されたディーゼル黒煙汚染度の規制値 25%に相当する光吸収係数 0.8m^{-1} を規制値とするべきである。 (3件)	ディーゼル特殊自動車における PM・黒煙対策として DPF 装着が中心であることが確認されたため、新車認証時の C1 モード黒煙試験を廃止するとともに使用過程の許容限度において DPF が正常に作動していれば黒煙の排出が 0.5m^{-1} を大幅に下回るレベルにあることと考えられるものの、エンジンが冷機状態で測定する場合に水蒸気の影響を受ける可能性等を考慮して 0.5m^{-1} としたものです。
2	4.1.2 (P19)	ディーゼルオフロード車においては、オパシメーターの導入や教育が全国の整備会社等にまで浸透するまでの導入経過措置が必要と考える。	次期規制が平成 26 年に開始予定のため、次期規制に併せて実施することが適当であると考えております。

4. 今後の自動車排出ガス低減対策の考え方について

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	5.1.1 (P22)	WLTC を導入する際には、JC08 による排出ガス許容限度目標値より厳しい数値設定の検討を行うなど、実質的な基準緩和とならない方策を検討すべきである。	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	5.1.5 (P24)	自動車からの N_2O 排出原理を早期に解明し、 NH_3 や N_2O の排出を抑制しつつ NO_x を確実に低減可能な触媒の早期開発及び普及を促進すべきである。また、ガソリン直噴エンジンやディーゼルエンジンを採用した乗用車等についても、同様に対策を行うべきである。さらに、 N_2O 及び NH_3 等の規制化へ向けた検討を行うべきである。	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。
3	5.1.6 (P24)	バイオディーゼル燃料の使用による影響の調査に当たっては、排出ガス低減システム類への経年影響も調査対象とすべきである。	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。
4	5.3.1 (P25)	「全国一律の新車に対する排出ガス規制は、対費用の面からもその効果は小さくなる。したがって、」を削除すべきである。	大気汚染の比較的厳しい地域においては、全国一律の排出ガス規制のみではなく、更に局地的な汚染対策等が重要であると認識しています。
5	5.3.4 (P27)	自動車排出ガス規制の効果を的確に把握するにあたり、常時監視局、自排局データに限らず、衛星による大気汚染物質モニタリングも方策として検討するべきである。	ご意見を踏まえ修正を行いました。

上記のご意見に加えて、以下のご意見がありました。

- ・道路運送車両法関係について 2件
- ・その他 2件