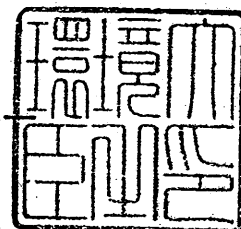




環管総発第 030519001 号
環管自発第 030519001 号
平成 15 年 5 月 19 日

東京都知事 石原慎太郎 殿

環境大臣 鈴木 俊



国のディーゼル車対策について(回答)

今般、平成 15 年 5 月 9 日付け 15 環車計第 44 号をもって貴職から照会のあった事項について、下記のとおり回答します。

1. 新車の PM(粒子状物質)規制について

- (1) ディーゼル車の平成 17 年規制(新長期規制)は、エンジン本体の改善はもとより、精密な電子制御やディーゼル微粒子除去装置の組み込みなど、高度な技術を結集して初めて可能となる、世界一厳しい自動車排出ガス規制です。
- (2) 17 年規制以降も、一層の自動車排出ガスの低減対策を総合的に推進することは当然であり、軽油中の硫黄分の一層の低減と併せて、自動車排出ガス規制の一層の強化を検討することとし、既に中央環境審議会の検討事項にも取り上げていただいています。
- (3) 環境省としては、今後ともたゆまない技術開発を促し、引き続き世界で最高水準の規制ができるように全力で取り組みます。

【説明】

ア. 我が国で粒子状物質の規制が実施されたのは、平成 5 ～ 6 年で、米国

の昭和 63 年より遅いですが、欧州で規制が導入された平成 4 年とほぼ同時期です。なお、粒子状物質の主成分の一つである黒煙の規制は、昭和 47 年に導入されました。

導入された粒子状物質の規制値は、これまで、我が国より欧米の方が厳しかったのは事実ですが、窒素酸化物については、我が国の方が欧米より厳しい規制を実施してきました。

日米欧それぞれアプローチが違いますが、これは窒素酸化物と粒子状物質の削減が技術的にトレードオフの関係にあることから生じた相違と言えます。

- イ. ディーゼル車の平成 17 年規制(新長期規制)は、重量車で NO_x(窒素酸化物)を規制開始当初(昭和 49 年)の約 14%に、PM を規制開始当初(平成 6 年)の約 4%に削減する大幅な規制強化で、平成 17 年時点で世界で最も厳しい規制です。

これは、精密な電子制御やディーゼル微粒子除去装置(DPF)の組み込みなど、高度な技術を結集してようやく達成できるレベルで、現在、自動車メーカー各社がその達成に向けて努力しているところです。

環境基準の達成(自動車 NO_x・PM 法に基づく総量削減基本方針では平成 22 年度までに環境基準を概ね達成すること等を目標にしています)を目指して、交通流対策等を含む総合的対策を実施し、17 年規制以降も、世界最高水準の技術を結集して一層の自動車排出ガスの低減対策を推進することとしています。

- ウ. 米国では平成 19 ~ 22 年にかけてディーゼル重量車の規制が行われますが、これは PM で我が国の 17 年規制の 1 / 2、NO_x で 1 / 10 という意欲的なものです。

この規制については、現在も引き続き当局と自動車メーカーが、技術的目途についてレビューを行っているところと聞いていますが、環境省としても、排出ガスを低減するための技術革新には強い期待を持っており、内外の技術動向を把握・評価するとともに、その進展がもたらされるよう自動車メーカー等の努力を促し、一層の排ガス低減を図る決意です。

2. 使用過程車対策について

- (1) 自動車 NO_x・PM 法に基づく車種規制について準備期間等を設けない場合、規制開始の初めの年に代替が必要となるトラック等は全体の 3 割強(約 100 万台)となります。
- (2) 同法の車種規制については、パブリックコメントの実施や関係者の意見を聴取した結果、自動車排出ガスの長期的な削減効果の確保及び事業者の適切な対応を可能とすることの双方の要請にこたえられるよう適切な準備期間等を設けることとしたものです。
- (3) 環境省としては、各府省との連携により、事業者に対する支援措置の充実に努め、今後とも車種規制の円滑な実施に努めてまいります。加えて、今後の自動車排出ガス対策の高度化に対応し、使用過程車の排出ガス性能を良好に維持・確保する方策についても各府省と連携して調査検討に着手します。

【説明】

ア. 自動車 NO_x・PM 法に基づく車種規制について準備期間等を設けない場合、規制開始の初めの年に代替が必要となるトラック等は全体の 3 割強(約 100 万台)となります。

同法の車種規制については、パブリックコメントの実施や関係者の意見を聴取した結果、速やかに実施を求める意見がある一方で、猶予期間等を長くして欲しいという多数の意見が寄せられました。

これらの意見を慎重に考慮の上、自動車排出ガスの長期的な削減効果の確保及び事業者の適切な対応を可能とすることの双方の要請にこたえられるよう適切な準備期間等を設けることとしたものです。

イ. この経過措置により、自動車の代替が猶予される一方で、累次の自動車排出ガス規制の強化により、排出ガスがより低減された自動車が代替導入される結果となります。

このように現在の車種規制の準備期間等は、諸般の要素効果を考慮した適切なものであると考えており、環境省としては、各府省との連携に

より、事業者に対する支援措置の充実に努め、今後とも車種規制の円滑な実施に努めてまいります。

ウ. 加えて、使用過程車対策としては、今後の自動車排出ガス対策が高度化していることから、新車時には規制に適合していても、自動車の使用中の整備状況によっては、排出ガス性状が著しく悪化することが懸念されます。このため、平成 15 年度から、使用過程車の排出ガス性状の劣化等について調査を実施するとともに、使用過程車の排出ガス性能を良好に維持・確保する方策についても各府省と連携して検討していきます。

3. 低硫黄軽油について

(1) 硫黄分を 50ppm 以下とした軽油は全国供給されているところでありますが、さらに現在、硫黄分の 10ppm 化について検討をしています。

(2) 低硫黄化のレベルと実施スケジュールについては、環境省及び経済産業省が連携して、両省の関係審議会で、今夏を目途に結論を得るべく検討を進めています。

【説明】

ア. 軽油の低硫黄化は、日米欧において進められている重要な課題です。特に、ディーゼル車の 17 年規制のためには軽油の低硫黄化(50ppm 以下)が必要であったため、政府としては、規制措置の強化を図るとともに、石油業界の取組により、今年 4 月から低硫黄軽油の全国供給が実現されたところです。

イ. 更なる低硫黄化については、現在、10ppm 化について、早急な検討を行うこととしており、低硫黄化のレベルと実施スケジュールについては、環境省と経済産業省が連携して、両省の関係審議会で、今夏を目途に結論を得るべく検討を進めています。

ウ. 不正軽油対策は、主として他の府省で取り組んでいる問題ではありますが、従前から、揮発油等の品質の確保等に関する法律に基づく販売規制等に基づき、不正軽油取り締まり等に努力されてきたところです。