

低排出ガス車認定実施要領の改正に対する意見の概要とそれに対する考え方

- 平成19年1月10日から2月8日まで、低排出ガス車認定実施要領の改正についてパブリックコメントを募集したところ、4名の方からの意見の提出があった。
- 提出された意見の概要及びそれに対する考え方は、以下のとおり。

項目	提出者	意見概要	考え方
対象自動車について	地方公共団体 自動車関係団体 自動車販売業等	○ 輸入車特別取扱制度（PHP）認証車及び海外量産メーカーの並行輸入車について、低排出ガス車として認定を行って頂きたい。	○ 低排出ガス車として認定するためには、認定実施要領に定める耐久走行試験後の排出ガス値が認定基準を満たしていることが要件となります。ご意見にある輸入車特別取扱制度認証車等の自動車については、要件を満たすことのでデータが確認できないことから、低排出ガス車として認定することは困難であると考えます。なお、これらの自動車も自動車等の型式指定を受けることは可能であり、これにより耐久試験後の排出ガス値を有すれば、低排出ガス車として認定されることが可能です。
	地方公共団体	○ 車両総重量 3.5t 超の自動車におい	○ 低排出ガス車制度は、排出ガス低減性

<p>認定基準について</p>	<p>地方公共団体</p>	<p>ては、使用の用途が多様であり、その用途に応じた改造をされる場合が多いことから、排出ガス低減性能を向上させる改造のみならず、排出ガス性能に影響を与えない改造であっても、排出ガス性能に応じた評価を受けられるような制度とすべきである。</p> <p>○ 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）」の2009年の目標値の早期達成を促進するために、同目標値を考慮した基準を設定すべきである。10%低減では不足である。</p>	<p>能の高い自動車の普及を促進させることを目的としており、排出ガス低減性能に影響を与えない改造車の認定については、低排出ガス車認定制度の趣旨には必ずしも合致しないと考えます。</p> <p>○ ご意見の通り、自動車の排出ガス低減については、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）」を踏まえつつ、性能の向上を図っていくことが重要であることから、認定レベルについては、開発を促進し、かつ現時点で技術的に可能と見込めるレベルとしたものです。今回は10%低減というレベルとしましたが、更に高いレベルの基準については、上記答申で示された2009年の目標値に向けた技術開発の動向等を踏まえながら、今後しかるべき時期に検討していくこととします。</p>
-----------------	---------------	---	--

	地方公共団体	<p>○ 軽油以外を燃料とする自動車について、燃料が異なったとしても使用状況や総走行距離が大きく変化するものではないことから、自動車の認証及び低排出ガス認定を行うにあたっては、自動車の使用実態に対応する耐久走行距離を設定すべきである。</p>	<p>○ 低排出ガス車認定制度における耐久走行距離は、その自動車の平均的な太宗を占める使用実態を踏まえ型式指定規則等の関係法令等と同様の耐久走行距離を定めているところです。</p>
--	--------	---	--