

いただいた主なご意見の概要と国土交通省の考え方

○募集期間:平成19年10月15日～平成19年11月15日
○意見の提出数: 7通 (内訳:団体4通、企業2通、個人1通)

平成20年3月25日

項目	意見の概要	国土交通省の考え方
排ガス規制実施に係わる要望	<p>・ポスト新長期規制の適用にあたっては、①NO_x・PMの低減と燃費向上対策が技術的に両立していること、②排ガス低減のための新技術等の開発コストが車両価格への転嫁とならないこと、③新たな排ガス低減技術の搭載により積載量が減トンにならないこと、が前提とされるべきである。</p>	<p>・ポスト新長期規制は、中央環境審議会(以下「中環審」という。)が専門的知見に立って審議を重ねてとりまとめた「今後の自動車の排出ガス低減対策のあり方について(第8次答申)」を踏まえたものです。</p> <p>・同答申では排ガス対策とCO₂対策の関係について、「今後の自動車メーカー等の努力により、燃費の悪化を出来るだけ抑制することが期待されることとあり、そのことにより、大気汚染の改善と地球温暖化防止の両立が可能と判断している」とされており、今後の自動車メーカー等の開発等の努力が望まれます。</p> <p>・また、同答申では開発コストについて、「排出ガス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。自動車の利用に伴う環境費用を内部化するとの考えの下に、これらの費用は、まずは自動車製作者、使用者等によって負担されることになる。」としています。なお、ポスト新長期規制適合車の新規購入者を支援するため、今国会に提出されている法案には、同規制適合ディーゼル車に適用される自動車取得税の軽減措置(平成20、21年度)を盛り込んでいます。</p> <p>・ポスト新長期規制の対応しつつ積載量を含めた車両の仕様をどうするかについては、自動車メーカーの設計・開発等において検討されるものと考えており、頂いたご意見につきましては、関係自動車メーカーに配付させていただきます。</p>
	<p>・ポスト新長期規制適合車への買い換え促進のための経済的支援策の充実を図り、ポスト新長期規制適合車両への買換誘導が図られるようにすること。</p>	<p>・今国会に提出されている法案には、ポスト新長期規制適合ディーゼル車に適用される自動車取得税の軽減措置(平成20、21年度)を盛り込んでいます。</p>
規制開始時期について	<p>・規制開始時期については、車両総重量による区分を設けることなく、平成21年10月1日より一律に実施すること。</p>	<p>・規制開始時期については、中環審が専門的知見に立って審議を重ねてとりまとめた「今後の自動車の排出ガス低減対策のあり方について(第8次答申)」を踏まえているものであり、一律の実施は困難です。</p>
	<p>・ポスト新長期規制の適用にあたっては、継続生産車への適用猶予期間を設けない等の措置を講じること。</p>	<p>・ポスト新長期規制は、世界最高水準の厳しい排出ガス規制を自動車メーカーに求めるものです。</p> <p>・継続生産車への猶予期間は、新規制への切り替えが円滑に行われるよう設けているもので、廃止することは困難ですが、この時期ができる限り短くなるよう、現行の排出ガス規制(新長期規制)導入時に設けていた23ヶ月間の猶予期間を、ポスト新長期規制では11ヶ月間と半減するものです。</p>
排出ガス技術基準について	<p>・ECEとの基準調和を図るよう、別添42「軽中量車排出ガス測定方法」改正案中「PM捕集フィルタ直前の希釈排出ガス温度が320±5Kとなるように、測定機器等を断熱又は加熱等により調節することとします。」を「PM捕集フィルタ直前の希釈排出ガス温度は325K以下であること。」に置き換えるよう要望する。</p>	<p>・海外の規制動向及び技術的な観点から検討した結果、頂いたご意見を踏まえて改正することとします。</p>

項目	意見の概要	国土交通省の考え方
その他	<ul style="list-style-type: none"> 古い自動車に対する大都市圏等の特定地域への流入・走行禁止措置が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の改正は、道路運送車両法に基づき、新車に対する排出ガス基準の強化を図るもので、その対象は全国一律です。 なお、古い自動車等の大都市地域等への流入車対策については、自動車NOx・PM法に基づく措置として、その一部改正法が平成19年5月18日に公布され、平成20年1月1日から施行されました。これに併せて環境省及び国土交通省は自動車NOx・PM法の排出基準に適合している自動車を使用することを促進するため、「自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度」を開始し、全国の基準に適合しているトラック・バス等に対し「自動車NOx・PM法適合車ステッカー」を貼付し、排出基準の適合車か否かの判別を容易にすることとしています。
	<ul style="list-style-type: none"> ポスト新長期規制の「挑戦目標」と位置づけている窒素酸化物の目標値を早急に規制値として定めること。 	<ul style="list-style-type: none"> 中環審第8次答申の「挑戦目標」は、今後同審議会において審議されることになっていますので、国土交通省としてはその結果を踏まえ、適切に対応してまいります。
	<ul style="list-style-type: none"> 改造マフラーを野放しにして、新車だけ規制強化するのはおかしい。使用過程車も対象にして車検を厳密にするべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の規制強化は新車に対するものですが、保安基準ではその自動車は使用されている間にわたり、排ガス発散防止装置の機能は適切に維持される必要があるとされています。 即ち、改造マフラーを装着することにより排ガス発散防止装置の機能が維持されていないものは、継続検査等においてチェックされ、新基準に適合しないものは不合格になります。
	<ul style="list-style-type: none"> 事業者に対して、いわゆる車庫飛ばしの罰則強化と取締りができないか。また、3ヶ月点検、車検、自賠責保険、任意保険、社会保険の加入の有無等の事業者にとって経費に係る事項のチェックが必要不可欠である。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の改正案には直接関係がないことから、頂きましたご意見については省内担当部署及び関係省庁に配付させていただきます。
	<ul style="list-style-type: none"> ガソリン車のNOx等の排出ガス許容限度を現在の技術基準を勘案し、引き下げること。 	<ul style="list-style-type: none"> 中環審第8次答申ではガソリン車のNOx等排出ガス成分について、「排出ガス許容限度目標値を据え置くこととするが、例えば低排出ガス車認定を取得した車両の普及が現状を大幅に下回り、低排出ガス車認定制度の効果が薄れるといった状況の変化が生じた場合には、必要に応じて、改めてそれらの排出ガス許容限度目標値の設定について検討を行うこととする。」とされています。 今後の自動車排出ガス低減対策については、中環審の審議結果(答申)を踏まえて検討してまいります。
	<ul style="list-style-type: none"> 低排出ガス車認定要領の改正にあつては、八都府県市低公害車指定指針等の現状を踏まえ、事業者の負担とならない制度とすること。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の改正は排出ガス規制の改正に伴う形式改正であり、実質的内容を変えるものではありません。
	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の排出ガス規制として、NOxの基準値を定めているが、排出ガス中のNOxとして基準値を定めるだけでなく、NO2についても基準値を検討すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> 中環審第8次答申では、平成22年度においてNO2の環境基準を概ね達成することを確実なものとし、その後においても環境基準を維持していくために、新長期目標以降のNOxに関する許容限度目標を設定する必要があるとしており、今般の改正はこれに基づきNOxの規制強化を行うものです。
	<ul style="list-style-type: none"> ハイエミッター車問題に対応できるよう使用過程時の規制強化を図ること。 	<ul style="list-style-type: none"> 使用過程車対策については、国土交通省としても重要な課題であると考えており、高度な車載式故障診断装置の義務付けや、車検制度においてオパシメーターを用いて検査の高度化を図る等、更なる基準不適合車の排除を行っていきたいと考えています。