

## 頂いた主なご意見と国土交通省の考え方

寄せられたご意見	国土交通省の考え方
1. オパシメータを使用したPM検査の導入の背景について	
オパシメータによるPM検査を導入する理由は何か。 (大気改善効果、PMの人体への影響等)	<p>ディーゼル車から排出される粒子状物質(以下「PM」といいます。)が、人体に与える影響については中央環境審議会においてその発がん性が強く示唆されているところであり、適切に管理していく必要があります。</p> <p>一方、近年のディーゼル車の排出ガス低減技術の高度化の結果、最近のディーゼル車では、ほとんど黒煙が排出されなくなっており、今後のPM検査においては、排出割合が増えている軽油や潤滑油の未燃焼分である有機性可溶成分(SOF成分)を測定することが重要です。しかし、現行の黒煙測定器は、SOF成分を測定できないため、特に新型車の場合、車検におけるPMの検査機器として必ずしも適切なものと言えなくなっています。さらに、今後予定されている排出ガス規制の一層の強化が行われた場合、この傾向がより顕著なものとなり、測定精度上も対応が困難となります。</p> <p>このため、オパシメータを使用したPM検査を導入し、使用過程車から排出されるPMレベルを適切に管理してまいります。</p>
ディーゼル車のエンジンの高度化により、新たな検査機器を使用した検査の導入はやむをえない。	<p>ディーゼル車のエンジンの高度化により、新たな検査機器を使用した検査の導入はやむをえない。</p>
SOF成分の排出割合が増えているというが、黒煙の排出量が減ったことにより割合が増えただけであり、SOF成分の排出量は増えていないのではないか。	<p>これまでの排出ガス規制の強化の結果、新車から排出されるPM(SOF成分を含む。)のレベルは低くなっておりませんが、その効果を相殺しないよう、使用過程時においてもPMの排出量を適切に維持・管理することが肝要です。</p>
今までSOF成分の測定を行ってこなかったのはなぜか。また、今まで行ってこなかったものを、なぜ突然行う必要があるのか。	<p>これまでは、排出されるPMのレベルが高く、PM中の黒煙の排出量が高かったことから、車検時において黒煙測定器により検査を行っておりました。しかしながら、近年の排出ガス規制の強化及びそれに伴うディーゼル車の排出ガス低減技術の高度化の結果、最近のディーゼル車ではほとんど黒煙が排出されなくなっており、黒煙測定器による検査は適切なものと言えなくなってきました。このため、今後のPM検査においては、黒煙のほか、軽油や潤滑油の未燃焼分である有機性可溶成分(SOF成分)を測定することができるオパシメータを導入することとしました。</p>
都市部以外の地域では、排出ガスによる大気汚染の影響が少ない。	<p>新車の排出ガス規制は全国一律で同じ基準が適用されていることから、その性能が適切に維持できているか</p>

	確認する検査も同様に全国一律で実施する必要があります。 ます。
2.オパシメータを使用した検査の方法について	
オパシメータさえあれば、黒煙測定器がなくても自動車の検査ができるようにして欲しい。	ご指摘を踏まえて、オパシメータさえ備えていれば、全てではありませんが多くの車両に対応可能な検査の方法を検討しております。
黒煙濃度に換算係数を乗じてオパシメータ濃度を求める方法はないのか。	PM中の黒煙とSOF成分の割合は、エンジン型式等により異なるため、一律に黒煙濃度に係数を乗じてオパシメータ濃度とすることはできません
ディーゼル車にも車載式故障診断装置を導入し、それを利用した検査を行うことにより、オパシメータによる検査を省略することはできないのか。	ディーゼル車への車載式故障診断装置の搭載時期については今のところ未定です。また、同装置の不正改造に対する脆弱性等を勘案すれば、同装置のみにより、排出ガス検査を行うことについては、慎重な検討が必要であると考えております。
新車時点におけるPM排出量は極めて低いレベルに抑えられるため、使用過程車は新車時の装置が作動することを確認すれば十分ではないか。	最近の自動車は、強化されている新車排出ガス規制に対応するため、高度かつ複雑な排出ガス制御を行っており、特定の装置の作動を確認するだけでは、検査として必ずしも十分ではありません。
オパシメータの測定下限がオパシメータ濃度0.1%とあるが、そこまでの精度が必要なのか。(オパシメータの価格の低廉化のため、少しでも安価になるよう測定器の精度を検討すべきではないか。)	現行の新長期規制適合車の新車時点における排出ガスレベルは、オパシメータ濃度1～数%程度であり、また、今後、使用過程車に係る規制値のより一層の強化が進むことが予想されること、0.1%という精度は、決して過剰な精度ではないと考えております。 また、欧州等においても、これと同程度の精度を有するオパシメータが採用されております。
今後、オパシメータ濃度による恒久的な規制値を検討するにあたっては、実績のあるECE-R24との調和を検討してほしい。	国際基準調和については、無負荷急加速黒煙試験に限らず、取組みを進めているところです。今後も、他の排出ガス規制との整合を勘案しつつ、適切に対応していきたいと思います。また、ECE-R24に基づく認可証の受け入れについては、現時点では、試験法及び規制値の同等性が確認されていないため、認められません。
型式認証の際にはECE-R24に規定する測定方法及び測定器を認めることとするか、ECE-R24に基づく認可証を受け入れてほしい。	
黒煙測定認証車をオパシメータでスクリーニングするにあたり、当該黒煙測定認証車が規制値に近い濃度の黒煙を排出する場合、当該スクリーニングが適切に機能するのか。	スクリーニング値については、有識者による検討や実測試験の結果等を踏まえて、適切に設定しております。
無負荷急加速黒煙測定以外の黒煙試験についても、オパシメータによる測定に移行するのか。	今次改正においては、使用過程車に係る排出ガス試験である無負荷急加速黒煙試験のみを改正する予定です。

<p>オパシメータによる審査の開始にあたっては、輸入車に対して、23ヶ月の猶予期間を設定していただきたい。</p>	<p>ご指摘を踏まえて、輸入車に対しては、11ヶ月の猶予期間を設けることを検討しております。</p>
<p>“オパシティ”は光の不透過率であり、濃度で表現することはわかりにくい。ECE 規則にあわせて「吸収係数」を使用すべき。</p>	<p>ご指摘を踏まえて、単位長さあたりの吸収係数[m<sup>-1</sup>]を使用することといたします。</p>
<p><b>3.指定整備工場の指定基準について</b></p>	
<p>指定整備率向上が急務であるため、新たな検査機器設置等の指定基準の強化は行わないでほしい。</p>	<p>黒煙測定器しか備えていなくても、指定が取り消されることはありません。(指定自動車整備事業規則(昭和37年運輸省令第49号)第2条第1項の規定の適用については、黒煙測定器又はオパシメータの少なくともいずれかを保有していればよいこととなります。)</p>
<p>指定整備工場間のオパシメータの共同使用を認めて欲しい。</p>	<p>ただし、オパシ測定認証車の検査を実施する場合は、オパシメータを購入する必要があります。その時期は、主に次の点を踏まえて、各指定整備工場が判断することになります。</p>
<p>オパシメータは必要とする事業者が保有し、対象車両が少ない事業者については、複数の指定整備事業場での特定指定にすることや、車検場への持込検査ができるようにしてほしい。</p>	<p>① 平成19年度中に、オパシメータによる新型認証を開始する予定です。よって、早ければ平成20年度にも、オパシ測定認証車が車検に持ち込まれます。</p> <p>② ただし、ポスト新長期規制開始までの間は、オパシ測定認証車を黒煙測定器により検査することができます。</p>
<p>オパシメータの共同使用については、その契約及び手続を可能な限り簡素化してほしい。</p>	<p>また、機器の共同使用や車検場への持込検査については、現行の黒煙測定器と同様に認める予定です。</p>
<p><b>4. オパシメータを使用したPM検査の導入時期・経過措置について</b></p>	
<p>オパシメータ認証車についても、指定整備工場が現有している黒煙測定器を代替するまでの間は、黒煙測定器による検査を認められたい。</p>	<p>上述のとおり、黒煙測定器は、PM中の多種多様な成分のうち黒煙しか測定することができないため、オパシメータ測定認証車を黒煙測定器により検査することは技術的に不可能です。また、指定整備工場を取り巻く実情を踏まえて、新しい排出ガス規制(ポスト新長期規制)が開始されるまでの間は、経過措置としてオパシ認証車を黒煙測定器で測定することができる特例を設けることとしておりますが、排出ガス規制が現在より厳しくなるタイミングにおいて、より適切な方法であるオパシメータによる測定に切り替える必要があると考えております。</p>
<p>オパシメータ認証車を黒煙測定器により可否判定することを認める経過措置の期間を延長してほしい。</p>	
<p>オパシメータの導入時期は、オパシメータ認証車の入庫時点として欲しい。もしこれが不可の場合には、現在の経過措置として示されている、オパシメータ認証車の黒煙測定器による検査可能期間の2年間を5年間程度まで延長して頂きたい。</p>	
<p><b>5.その他</b></p>	
<p>オパシメータの価格は現在50万円程度と示されているが、指定整備事業者の負担を軽減するため、さらに低減するよう関係方面を指導して頂きたい。</p>	<p>オパシメータの価格は、販売台数の増加に伴い低廉化するものと思われませんが、指定整備事業者の負担のより一層の軽減のため、関係方面の低廉化に向けた努力を期待したいと思っております。</p>

<p>指定整備工場は、国の検査の一部を補完し行政業務の円滑化に大きく寄与していることから、オパシメータの導入に当たっては、補助金等を支給し指定整備事業者の負担を軽減して頂きたい。</p>	<p>現行の車検制度においては、指定整備率が約7割であるなど、指定整備事業者の皆様が担う役割は非常に大きなものであり、車検制度の円滑かつ適切な運営を支えて頂いているものと認識しております。しかし、現在の緊縮財政の下で、約3万事業者にのぼる指定整備工場の皆様に補助金等を支給するための莫大な国費を確保することは困難な状況にあります。このため、経過措置の期間を3年程度設定する予定であり、その期間において対応をお願いしたいと考えております。</p>
<p>導入となった場合には、環境問題への対応であるため、助成金制度を設けて欲しい。</p>	<p>車検等において、黒煙測定認証車とオパシメータ認証車が容易に判断できるよう、車検証の記載を検討する等する予定です。</p>
<p>現行の黒煙測定器を有償で引き取って欲しい。</p>	<p>CO、HCについては、現行の車検において計測しております。また、使用過程車のNOx管理については、排出ガス検査の高度化も含め、その対策を検討しているところです。</p>
<p>検査証に黒煙測定認証車・オパシ測定認証車の別を記載して欲しい。</p>	
<p>PMだけでなく、車検においてCO、HC、NOxも取り締まるべき。</p>	

以上