

非認証重量車に対する排出ガス基準の適用開始に関する意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方

項目	お寄せ頂いたご意見の概要	国土交通省の考え方
基準値、適用開始時期について	1. 排ガス規制の強化は好ましい 2. 具体的な規制値等はいつ頃決まるのか。	今回、非認証重量車に適用する予定の排出ガス基準は、道路運送車両の保安基準の細目告示第2節に定められている「新短期排出ガス規制値」を予定しています。また、平成19年9月からは同告示同節に定められている「新長期排出ガス規制値」を適用する予定です。
	3. 10月からの適用開始では時期が早い。来年度からの開始とするか、新長期規制の開始時期に合わせ、平成19年9月からとしていただきたい。 4. 消防自動車等の特種自動車については、通常の車台製作に加え装備品の製作・艤装に時間を要する。また、本年度納車予定の車両については、昨年度から製作に取りかかっており本年10月からの排ガス基準適用開始には対応が困難であり、来年度からの適用開始を希望する。	- 大都市地域を中心とした厳しい大気環境の状況等を踏まえると、極力早期に排出ガス基準を適用する必要があることから、パブリックコメントの手続きを開始する時にお知らせしたとおり、原則として本年10月から施行することとします。 - ただし、特種な用途に使用するために、自動車に装備する各種機器等の製作・艤装に時間を要する「特種自動車」については、いただいたご意見を踏まえ、当該時間を考慮して来年4月から基準を適用することとします。

規制対象車両について	1. オールテレーンクレーン（クレーン用台車）を適用対象とすることについては、以下の問題があることから従来通りの取扱いとしていただきたい。 ①当該車については、国内の自動車メーカーが生産していないため、全て海外からの輸入となっている。また、当該車に要求される作業能力に対応し、かつ、一般の自動車と同じ排出ガス基準に対応する原動機は国内外において存在せず、調達することが不可能である。 ②海外では特殊自動車としての基準が適用されており、日本とは排ガス規制の枠組みが異なる。 ③車両寸法及び重量が保安基準緩和を必要とする特殊な自動車であり、原動機出力も高出力であり、国内の試験施設では排出ガス試験ができない。 ④当該自動車の輸入が不可能になった場合、次のような社会的影響が考えられる。 ・都市開発、橋梁架設等の社会基盤整備に係る工事において重量物を取扱う作業ができない ・鉄道脱線事故等の災害復旧作業ができない 2. 空港用化学消防車については、I C A O（国際民間航空機関）の求める性能要件に適合させるため、高出力のエンジンが必要であることから、特殊自動車用エンジンを搭載する必要があること等を考慮し、一般の自動車に適用される排出ガス基準の適用は猶予してほしい。 3. 基準緩和車両等について、自動車メーカーやインポーターの車両のみに規制を適用すると、車両価格が個人輸入の価格より上がり、結果として個人輸入車が増加し、環境対策上はマイナスとなる。	・道路運送車両の保安基準の規定（長さ、巾、高さ、車両総重量、軸重、輪荷重）を超える自動車（以下、「基準緩和対象車両」という。）並びに駆動軸が3軸以上の自動車については、自動車の製作を業とする者並びに外国において本邦に輸出される自動車を製作することを業とする者又はその者から当該自動車を購入する契約を締結している者であって当該自動車を輸入することを業とする者（以下「自動車製作者等」という。）が申請するものに対し、基準を適用する予定にしていたところです。 ・しかしながら、いただいたご意見を踏まえご指摘の自動車の実態について調査、検討した結果、トラクタ及びバスを除く基準緩和対象車両、空港用化学消防自動車については、排出ガス低減技術の実情等を勘案し、当面は、従前の通りの取扱いとします。 ・なお、トラクタ及びバスの基準緩和対象車両等にあつては、その大きさなどの点で公的試験機関の施設で試験を実施することが困難でありますので、当該自動車の排出ガス試験を行う組織及び設備を有する自動車製作者等が申請するものに限って基準を適用することとしますが、これ以外の自動車については、いただいたご意見を踏まえ、今後、その実態等を把握しつつ、基準の適用を検討することとします。
-------------------	--	--

試験設備等について	1. 重量車の常時四輪駆動車はホイールベースが長く、そのままでは試験を行うことができない可能性があるため、試験設備の充実を図った後に実施すべき。	・常時四輪駆動車については、軽・中量車と同様に機械的に二輪駆動にした状態で受験することを認める予定です。 ・なお、本要望については、公的試験機関に対して、試験設備の更新等の際の参考情報として提供させていただきます。
	2. 試験機関での試験実施については待ち時間がかかる。	・公的試験機関においては、排出ガス試験の待ち時間が少なくなるよう稼働時間の増大等を図っており、今後待ち時間の縮減が進むものと考えています。
	3. 自動変速機を搭載した自動車等については、シャシダイナモメータによる13モード試験が困難なため、代替試験、換算により実施していただきたい。	・シャシダイナモメータによる試験が困難な車両については、代替試験法等を検討することとします。
	4. 重量車に対する4モード黒煙試験は、シャシダイナモメータの性能から困難である。	・4モード黒煙試験のシャシダイナモメータによる代替試験を今後検討していくこととしており、当面従前の通りの取扱いとします。
試験データの取扱いについて	1. 10台に1台の抜き取りによる排ガス試験で実施するのか。 2. 日本の装置指定を取得した原動機を搭載した並行輸入車も存在しているが、これらの自動車については認証段階のデータの活用を図るべきではないか。	・非認証重量車の場合、品質の均一性が確保されているとは一概に判断できないことから、1台毎に排出ガス試験を行うこととします。 ・ただし、品質の均一性が確保されていることが明らかに認められるものの取扱いについては、その実態を踏まえ今後検討していくこととしています。

	3. 公的試験機関としては、現時点では、海外出張による試験の実施は困難である。国外の公的試験機関が行った排出ガス試験データを活用して頂きたい。	・外国の登録試験機関から、我が国の試験方法に基づき行われた試験のデータの活用について申し出があれば、検討することとします。
	4. 民間企業によるデータねつ造は大きな問題となっており、行政の直接試験を義務づけるべき。	・適正かつ公正に排出ガス試験が行われよう、公的試験機関への指導、監督等を適切に行って参ります。
その他	1. 試験コストが負担になることが懸念される。 試験コストの負担方法については、経済団体等へ求める手法も検討するよう希望する。	・試験費用については、受益者負担が原則であり、応分の負担はやむを得ないと考えております。
	2. COCペーパー等により確認する方法は考慮できないか。日本だけが輸入車の取り扱いを厳しくしているのではないか。	・現在、海外の排ガス規制の手法等が我が国のものと異なることから、ご提案のような方法によることはできません。欧米においても、輸入車に対しても自国の排出ガス基準を適用しており、日本だけが取扱いを厳しく行っているということではありません。