

NOx・PM 法特別座談会



写真は前回のNOx法施行時に、規制をクリアするため日本輸送技術協会の試験場でガス検を受けるLC40。

何が一体どうなっているのか？

国土交通省がNOx・PM低減装置性能評価制度を設け、平成14年9月9日から申請を受け付けると発表してから、3か月経った。しかし、優良と評価された製品の発表どころか、申請をしたメーカーさえまだ1社もない。さらに調べてみると、申請準備のための試験を公的機関で受けているメーカーは、ひよんとすると1社だけなのかもしれないということがわかり、我々は愕然とせざるを得なかった。

そこで、申請準備のための試験を受けているおそらく唯一のメーカーであろう東京電子サービスの岡本社長・井出部長・野口室長をお招きし、シンランドの生井社長、本誌読者の池田・渡辺両氏と共に、NOx・PM低減装置開発の現状と今後について本音のお話を伺うことにした。それが今回の座談会である。

本音で話そう、怒りを込めて！

もう、ここまで来たら・・・

NOx・PM法とは、

平成6年に初めてのNOx法が施行されました。しかし、その後ディーゼル車が増えたため、その成果が十分に挙げられないということから、新たな規制が決められました。それが今回の「自動車NOx・PM法」(以下NOx・PM法)です。しかも、NOxだけでなく、PMも規制の対象にすることになりました。PMとはディーゼル黒煙に含まれる有害な微粒子のことです。

実際の規制では、NOxに対する規制基準値より、PMに対する規制基準値の方がずっと厳しい法律になっています。ランクル1000の新車でも、ディーゼル車はNOx・PM法をクリアしていないため、対策地域では新車登録できません。対策地域とは、首都圏・中京地区・近畿地区でNOx・PM法の規制対象となる地域のことです。

評価制度とは、

前回のNOx法では、排ガス低減装置を付けて、国の認めた試験場でガスを検して合格すれば、1台合格すると同じ装置を付けた車は9台まで書類審査だけでいいという「1台10台制度」がありました。国土交通省は今回、その制度を廃止して、代わりに「NOx・PM低減装置性能評価制度」(評価制度)を設けて、その試験に合格した装置を優良低減装置として認定し、その装置を装着している車は、規制をクリアしたものと見なすことになりました。しかし、「1台10台制度」とは異なる厳しい基準値としたため、評価制度で優良低減装置の認定を受けることは非常に難しいものと思われます。



「ユーザーのせっぱつまった気持ちにつけ込むような売り方をしてはいけない」

ツインランド社長(www.twinland.co.jp)

生井幹雄さん

日本四輪駆動車用品販売店連合会(JOA)環境問題委員会委員長。タックス町田ランクル40専門店長時代に旧NOx法の規制に反対。1台合格すれば残り9台は書類申請でOKという1台10台制度を当時の運輸省に認めさせた。

出席者(敬称略)

生井幹雄(ツインランド)
岡本幹男(東京電子サービス)
井出平野()
野口恵子()
池田博彦(ユーザー)
渡辺征直(ユーザー)
原田典明(本誌編集部)

【本音で話そう、怒りを込めて】

申請の前段階である排ガス試験を受けているメーカーがない?

本誌 今日座談会は、国土交通省が創設したNOx・PM低減装置性能評価制度(以下評価制度)について申請を予定しているメーカーの方をお呼びして、本誌読者の方と共に聞いていこうという趣旨で開催させていただくものです。

実は、評価制度の基準が思いの外厳しいところもあるが、申請はおろか申請の前段階である排ガス試験を受けているメーカーさえほとんどないという現状を知りまして、じつとじつと聞いているのだと感じたわけです。

本日は、前回のNOx法の時も反対運動をねばり強く続け、先月残念ながら廃止になった1台10台制度を、当時の運輸省に認めさせたツインランドの生井社長にもお越しいただきました。4×4シユの業界団体日本四輪駆動車用品販売店(JOA)の環境問題委員会の委員長であり、今回のNOx・PM法に関しても、様々な低減装置を試していろいろやるそうなので、本日はメーカーとユーザーを取り持つ役割をお願いしたいと思います。

まず、前回のNOx法と今回のNOx・PM法では、低減装置の開発にあってどんな違いがあるのか、ということをお話しいただきたいと思えます。

「1台10台制度」を廃止させた生井 前回のNOx法は、それまで規制のなかつたところを全く新しい基準を設けたため、当時の運輸省は合格ラインとして、厳しさを言えば60点のものを決めたと聞きます。諸元を見てみると、古いRVの中には僅差の58点で規制対象になった車もあったのです。

車の個体差もありますから、試験を受けたら62点取った車も規制対象になります。そこで、62点でなぜダメかと運輸省に働きかけたところ、運輸省が譲歩し、並行輸入車と同じ扱いにして1台合格すれば同じ装置を付けた9台は書類審査でOKとしてくれたのです。ですから、この制度は当初RV向けのものだったのですが、トラックが試験場に押し寄せて試験の順番待ちをするという騒ぎになりました。

ところが、この業者が、燃料噴射のタイミングを遅らせただけでNOxが減ることを知り、それを使って、低減な安い装置を付けただけで合格する車がいっぱい出てきたものですか。つまり、低減装置が売れなくなると、目に余る状況になりました。これを見つけた試験場の担当官が、結果だけ重視するこの制度を相当批判したようです。今回、厳しい評価制度に変更されたのも、これですね。

「1台10台制度」の廃止で、生井 NOx・PM法が発表されたとき、前のNOx法の場合は文系科目60点だけで合格できたものが、文系科目95点に加えて、理系科目95点も要求されているようなものだと感じました。前回と同じような期待感をユーザーに持たせるのは無理だと思いましたが、それでも1台10台の制度があるので、それが救いで、あらゆるメーカーを訪ねました。



評価制度で認定される装置がなくていいのか!

「NOx39%、PM33%の低減率を達成。やりかけた以上最後まで頑張りたい」



東京電子サービス社長(www.skz.or.jp/tds/)

岡本幹男さん

旧NOx法時代に低減装置を製作販売したことがある。今回、アンモニアを使ったNOx低減装置で国土交通省の評価制度の認定製品となることを目指している。

ところが今回、1台10台制度が廃止されたことで、とらめを刺された感じがします。評価制度では約3000種のエンジンを型別ごとに認めることになっていきます。よほど売れ筋の車のエンジンでなければ、装置メーカーだとして試験を受けませんよ。現時点では、どんなガンにも効く「薬のような低減装置はない」と生井 現時点では、「この薬を飲めばどんなガンにも効く」というような装置はありません。その意味で、規制対象車を今後どうすればいいのかわからない。新たな対応を考へるべき時期に来たと思います。

私の店にも問い合わせがあるのですが、ユーザーのせいで、もうたあ持たさずけ込んで、これを付けねば救われると、どうしようもない方をしている製品があるのは困りました。前回のNOx法のときと違って、専門誌も今回のNOx・PM法では先走ったことは書けないはず。誌面で低減装置を取り上げることも、ユーザーを惑わさないよう慎重に対応して欲しいですね。

池田 国土交通省の評価制度が生まれて、すぐ期待していたのですが、お話を聞いて低減装置の開発は相当難しいことがわかって、ちょっとショックを受けました。

磁石1個でクリアするのを見て、低減装置開発が馬鹿馬鹿しくなった本誌では次に、千葉県市原市から社員のおふたりとお越しいただいた東京電子サービスの岡本社長から、今回の評価制度の認定を申請しようとなさった経緯をお聞かせ願います。誤解のないように申し添えます。同社の製品はまだ申請前で、前段階として試験を受けていると伺います。

岡本 私どもは名前の通り、「コンバーターの電源を作る」ところから始まりました。NOx低減装置に関しては、旧NOx法が施行されるまで、超音波を使ってアルミノールを気化させ、低温燃焼させることでNOxを下げる装置を開発しました。1台25万円、60台ほど作りました。しかし、さきほど生井社長のお話にもあったように、磁石1個でNOxを下げる装置が合格するのを見て、馬鹿馬鹿しくなって止めてしまいました。

その後、電気自動車を開発を行い、多摩動物園に製品を納めたりもしました。3年前に東京都や国のマイゼンル車規制が始まると聞いて、開発を再開しましたが、私どもの製品はNOxがメインだったので、都の認定は申請しませんでした。

発表された評価制度の基準を見て、その厳しさにびっくりした。

岡本 国の規制は基準がすぐに発表されませんでした。評価制度の基準もなかなか発表されなかったのが困りました。やっと評価制度の基準が発表されてびっくりです。ガム検査を受けさせるのならば、当然許容値の方だろうと思っていました。ところが、実際は許容値よりずっと厳しい平均値、新車の型式認定で使われる基準で許容値より遙かに厳しい数値の方でした。私どもでは、平成元年規制適合車のトラックを試験車両にしてみました。ある程度の自信もありましたから、そのままの車で試験を受けることにしたのです。

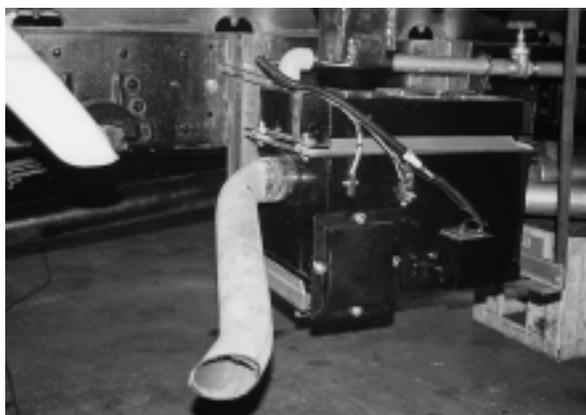
ところが、国土交通省が認めている公的試験機関に問い合わせても、「まだ準備ができていない」との返り。やっと東久留米日本車両検査協会の試

許容値と平均値とは？

NOx・PM法の規制基準値は、実は2種類あります。ひとつは大量に生産される新車の型式を認定するとき、全体の平均をならすために使う厳しい基準値で、平均値と呼ばれます。たまたま基準を超えた「できの悪い車」があっても、平均すればある程度の数字になるからです。もうひとつは、個々の車がガス検を受けるときに満たすべき基準値で、許容値と呼ばれます。多少の個体差があっても、1台だけならこのくらいは許してやろうじゃないかという、緩めの基準です。1台10台制度では許容値が使われていましたが、評価制度では平均値が基準となりました。



試験はシャーシダイナモに載せた状態で行われる。試験車両は平成元年規制適合車の4トントラック。東京電子サービスの「ニューアクアクリーンPM」はアンモニア方式でNOxを低減するシステムがメイン。



国土交通省の評価制度では、装置装着車試験車両のデータと装着後のデータを要求される。試験車両の持ち帰りは許されないで、写真のように試験場でまず低減装置を外した状況から試験を受ける。

「ホームページに寄せられた声は メーカー頑張ってくれ、俺たちも諦めない」



LC80ユーザー
池田博彦さん

某一流企業の会社員。土日は4×4
ショップに入り浸っているほどの4×4
ファンであり、自分のホームページ
(www.4x4ccv-smap.com)で愛車
を紹介している。

試験場でもちてもらえなかったことになりまし
た。検査がディーゼル6キートからより
り実走行に近い13キートに変更された
ので、ダクトの交換が必要だという話
ですが、谷田部日本自動車研究所の
試験場では未だに検査が始まっていな
いようです。東久留米で今後の予定
を聞いても、私どもの他には評価制度
申請のための試験を受けることはな
いとのことでした。つまり、試験の予定
は私どもだけという淋しい状況です。
平成元年規制適合車の車では
評価制度の基準クリアが困難
岡本 試験をやってみると、NOx触
媒だけではどうもいい結果が生まれ
ません。新車に施されている対策をよく
考えてみると、EGRが使われていま
す。そこでクリーンになった段階の排
ガスをEGRで戻してやるという改良
を加えたところ、NOxが約39%、PM
が約33%と、優良低減装置の基準低
減率30%をクリアしました。

ところが、NOx・PM法の基準値が
厳しいため、3度試験を受けても基準
値をクリアできませんでした。こうな
ると、やはり平成元年規制適合車を含
む、それ以前の車では無理だろうと
考えるしかありません。今後はK
C(平成6年規制適合)の車で挑戦す
るつもりです。

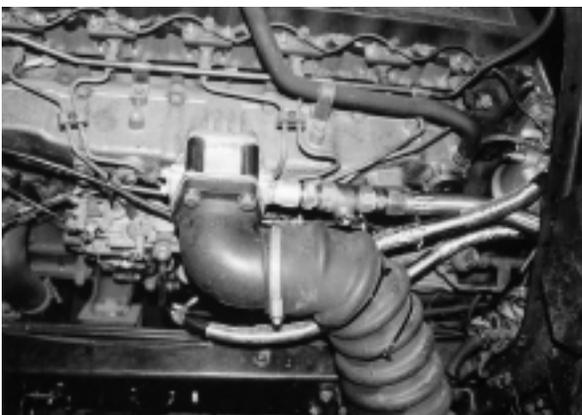
評価制度の試験料は旧NOx法時
代の10倍になっています。また、NOx
試験とPM試験で倍々さらに試験方法
がディーゼル6キートから13キートに
なったことで数倍というふうになり、か
なり高額になったため開発メーカーに
つては大きな負担になります。この負担
は製品の価格に反映するということな
るので、結局のところユーザーの負担になる

わけです。
私がおかしいと思つのはメーカーの
諸元値が型式認定時に出ている車に
関しても、装置装着前の比較データ取
り用に試験させることです。試験費
用が倍になるわけですよ。それに規
制前の車で諸元値がない車に関し
ては、国土交通省なり、自動車メー
カーが試験して諸元値を出すべきです。
そういう疑問がありましたから、国
土交通省を訪ねて、安い装置を普及
させたいのなら国で試験費用を補助で
きな方がいいと聞きました。すると、担
当官は、製品を売って儲けてほしいの
一点張りでした。

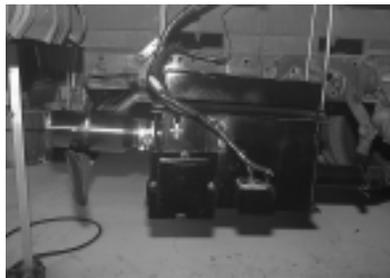
とにかく、始めた以上はもうひと頑
張りしたいと思います。RVに関して
は大変申し訳ないのですが、トヨタの
開発が終わってからのことにな
ると思います。

国は尿素を使ったDPF開発を
すると言うが無駄なことだ
生井 今、NOx低減装置の開発を
やっているところは少ないので、DPF
メーカーと提携して、御社はNOxに専
念するところ形にしていたらと助
かりますけどね。

岡本 そういってお話もありましたが、
私どもの製品は試験に通ると自負し
ていましたので…。国では尿素を使
ったDPFの開発をこれから50億使
うて始めるというのですが、先の話なら
天然ガス車など代替できるものがた
くさんあるんですよ。まず、使用過程
車を数回入ります。新型車のNOxを減
らすことだけ考えるというなら、窒素
を含んだ空気を吸入するからNOxが
発生するので、あらかじめ窒素を減ら
した空気を燃焼室に送り込むという
方法なら考えられるわけです。



試験の成績が思ったほど上がらなかったため、新車
の対策を研究して、さらにEGRを加えたという。エン
ジンから排出されたばかりのガスではなく、ある程度ク
リーンにした排ガスを戻してやる工夫がなされた。



「ニューアクアクリーンPM」はPM対策として1次と2
次のフィルターを装着している。写真は旧タイプでエン
ド部分にはJVCsを組み合わせているが、現在のの
ものには装着されていない。

規制適合車とは？

規制には新車に適用される自動車排ガス
規制があり、数年ごとに厳しい基準を満た
していかなければなりません。規制が施行
された年度をとって、「平成元年規制」と
か「平成6年規制」と呼び、規制適合車
には型式番号の前に「U-」や「KC-」の
ようにアルファベットを付けます。

基準低減率とは？

評価制度で「優良低減装置」と認められ
るためには、NOx・PM法の規制値をク
リアするだけでなく、装着前に比べた値に
対する装着後の値の低減率が30%以上
であることという条件が付いています。



「対策装置についての正しい情報をユーザーにアピールして欲しい」

LC80ユーザー
渡辺征直さん

某メーカーのエンジニア。ホームページ(landcruiser80.com)を趣味で作って公開しており、排ガス問題も取り上げている。

大型トラックの場合は400万円、新型エンジンに積み替えればいい。池田 ティーゼルでも理論空燃費を維持できるくらいすればいいのでは? 岡本 確かにそうすればティーゼルでもガソリン専用の三元触媒が使えますね。しかし、1千万円以上が当たり前という大型トラックなら、高い費用をかけたDPPEを装着するより、400万円の新型エンジンにあっさり換装すればいいわけです。

また、エンジン型式もかなり数多いわけですから、試験費用を考えると特定の型式を選ぶ必要を得ないですね。やはり私どものターボエンジンは2トン車で価格は32万円以内というところになれば意味がないと思います。ところで生井さん、国土交通省の担当官は同じエンジンなら複数の型式をまとめることが可能だと言っていますか? 生井 ある程度型式をまとめれば3000cc以下くらいなんですけど、どこからどこまでがひとつのグループであるかを誰が証明するのかと言います。エンジンの開発設計者なんです。その証明があつて、それを国土交通省の審議会が認めればOKという話なので、試験を受ける立場としてはどうすることもできません。

低減装置に関する立場を
4x4マガジンはアピールすべき

渡辺 私は自分のホームページでディーゼル規制の問題を紹介していますが、いろいろな問い合わせを受けますが、都の規制と国の規制の違いが分からない人が目立ちます。低減装置についても監査官がわからないのが迷っています。雑誌等で紹介されただけで、4x4のパーツ業界からも全然声

が届かないという気がします。4x4マガジンのタンスが認定を受けた製品しか対策装置として役に立たないという立場であれば、そのタンスをもっと強くユーザーにアピールして欲しいですね。低減装置の紹介が他誌に比べて少ないと、排ガス規制問題に積極的でない誤解をされるのではないですか。

本誌 今回の座談会をはじめ、記事中でもこの立場を強くアピールしていくつもりです。

岡本 情報がユーザーに浸透しない最大の理由は、国の規制に関する発表が遅すぎたからでしょう。公的機関の試験場でさえ、発表が遅かったために対応できないです。ディーゼル6キと13キでは、試験費用も10倍違うほどやり方が異なるわけです。排ガスを集めるタクトからして交換の必要があるのです。6キで3400ppmという基準値は、13キで2500ppmという換算値になっていますが、6キでクリアしているから13キでもOKかという点、試験方法が違うからクリアできない可能性の方が高いわけです。

都の認定製品を装着すれば、国の規制もOKという誤解が多い

本誌 野口さんはインターネッ下担当ですが、ユーザーからの問い合わせも担当してらっしゃるそうですが、どんな問い合わせが多いですか?

野口 やはり、自分の愛車が規制にかかるとかという問い合わせが多いのですが、弊社が判断することではないので、該当する都や国のホームページをお教えるようにしています。

本誌 井出さんはインターネッとして開発と同時に販売体制に関しても責任を持つというつもりですが、今

「ニューアクアクリーンPM」の試験結果

受験車両:平成6年9月登録車
いすゞエルフ U-FRP32KI(6HEIエンジン)
車両総重量3.5t超

装着前排気ガス濃度	
NOx	8.55g/kWh
PM	0.60g/kWh
装着後排気ガス濃度	
NOx	5.24g/kWh
PM	0.40g/kWh
低減率	
NOx	-38.7%
PM	-33.3%
基準値(平均値)	
NOx	4.50g/kWh
PM	0.25g/kWh

注:東京電子サービスが次回挑戦しようとしているKC(平成6年規制適合車)とは3.5トン超の車両であつて、PM規制値が3.5トン未満に比べて緩やかなので、クリアの可能性があるという点に注意。3.5トン未満のKC-はPM規制値が0.09g/kWhと、かなりクリアが厳しい数字だ。



シャーシーダイナモでの試験が始まる前に、試験担当官がチェーンでPM低減装置部分を固定しているところ。装置装着前の試験は低減装置を迂回させる形で排ガスを通して行われた。

「自治体の認定製品を装着しても 国の規制は通れませんよ」



東京電子サービス技術開発事業部長

井出平野さん

東京電子サービスのエンジニア。技術開発事業部長として販売にも携っており、都の認定製品を付けていけば国の規制も大丈夫という誤解に悩まされている。

もっとも大きな問題は何ですか？
井出 自治体の規制条例と、国の法との違いがユーザーにわかりにくいんですよ。東京都が認定した低減装置を付ければ、国の規制もOKだという誤解が多いので困っています。都の認定製品を装着しても、NOx・PM法の猶予期間が過ぎれば車検が取れない可能性の方がずっと高いわけですから、そういう誤解は早くなくさなければならぬと思います。

岡本 今回の規制で不思議なのは、ユーザーの声が出てこないことですね。一番多いのがRV、特にランクルユーザーの声です。どうしてもランクル用の装置を作ってくれないので、3000台集まったら作りましようと言ったら、そのランクルユーザーは本当に3000台集めてきました。

池田 今日は開発メーカーの方とお話できるので、なにか意見はないかと、ホームページで呼びかけてみました。すると、一番多かったのが、自分たちも最後まで頑張るからメーカーにはとにかく頑張ってもらいたいという声でした。

岡本 国の評価制度での認定を希望するメーカーがもっと多いと思っていたのですが、東久留米しか試験場が開かれていない現状で、私も以外の試験予定がないというのでは淋しいですね。認定製品が出てこなかったら、国交省はどの責任を取るのか？

本誌 その状況の中で今後の低減装置開発はどうなるのでしょうか？
生井 装置メーカーのマーケティングは登録台数だけでマーケットの広さを見ています。登録台数が何万台だからこのうちの何割が装置を付けるだろうかと、このことを計算しているんですね。そつじやないんだ、RVユーザーに

は「だわり」という数字が出てこないものを持っているんだと、メーカーは何度も言っています。すると、確かに問い合わせは多いが、じゃあ何台なんだ、数字が見えないじゃないかとなるわけです。ユーザーの「だわり」の声を、数字としてメーカーに届ける努力は必要だと思います。

岡本 都の認定を受けた製品の数値を見てみると、実はPM低減装置を装着したことでNOxが増えています。都の認定基準では、NOxが1割までは増えていいことになっているんです。ですから、都の認定を受けたメーカーはその製品ではNOxを減らさないというところが分かっていますから、国の評価制度への同時申請はしにくいだろうと思います。

もともと国土交通省はNOxもPMも同時に低減できる製品はないという考えだったわけです。そういう国土交通省がなぜ評価制度を設けるのか聞いてみたところがあります。今はないと思っているが、将来は出てくるかもしれないという答えでした。

この状況が続いて、来年になっても申請するメーカーがない、あるいは認定された製品が出てこないというところになると問題になると思います。評価制度の基準が厳しすぎるのか、評価制度そのものの存在意義が疑われるようになってくると思います。

本誌 国の評価制度の問題点は今後も追求していきたいと思っています。今回の規制の矛盾は評価制度にもっともはつきり現れています。これではユーザーが浮かばれません。本誌も諦めないうえ矛盾を指摘し続けますので、ユーザーももっと怒りの声をあげていただきたいと思っています。

「自治体の規制と国の規制の違いが ユーザーにわかりにくいのは大問題です」



東京電子サービスシステム管理室長

野口恵子さん

東京電子サービスのシステム管理室長として、インターネットを見て寄せられるユーザーの声に回答しているので、会社では最もユーザーに親しい存在だ。



本誌編集部

原田典明

本誌編集部記者として前回のNOx規制施行前から、規制の矛盾を指摘し続けている。

NOx・PM低減装置性能評価制度について 国土交通省に聞く

国土交通省では平成14年8月29日に、窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置の性能評価制度(「NOx・PM低減装置性能評価制度」)を創設し、9月9日から申請の受付を開始している。本誌では座談会の前編の「制度に関し国土交通省自動車交通局技術安全部環境課に電話でインタビューを行った。」

当初、インタビュー取材を申し込んだがインタビューは受けられなかった。ところが、国土交通省への質問事項をあらかじめFAXで送付した上、電話で担当官より答えてもらった取材となった。以下、そのやり取りを紹介しよう。

旧NOx法では、基準となる数値が出せないという理由で並行輸入車への規制はなかったと思うが、今回はどうなるのか。

「旧NOx法同様、試作車など基本となる1台1台の諸元値が明らかでないものは、規制の対象ではないという姿勢に変わりはなし。」

どうしても愛車を残したいと思う個人ユーザーが持ち込みでガス検を受ける場合は、従来通りに許容値を満たせばいいのか。

「1台1台の試験に関してはこれまでどおりで、許容値が基準となる。旧NOx法で認められていた「1台10台」制度がなくなると、低減装置性能評価制度に厳しい基準を採用したことにより、生産が中止されている旧車向けの低減装置開発が実質的に不可能となった。低減装置メーカーが高い試験費用を負担してまで、すでに生産中止になっているエンジン向けの低減装置を申請しても採算がとれないからだ。問題は規制対象車のオーナーの負担を軽くしつつ、大気汚染改善の実績を上げることであって、優良低減装置認定制度の導入は結果的に旧車の切り捨てでしかなく、ユーザーの負担を重くするだけだ。しかも、許容値でなく、平均値を基準にして、ISO9001の認定工場を持つ企業以外は実行不可能な条件を付けることで、小規模な企業による低減装置開発を拒否している。国土交通省は、1台10台制度を残すことで、旧車のオーナーを救い、小規模企業のマイデマを活かせるような環境を作らないのか。」

「評価制度により優秀な低減装置を大量に普及させるといのが基本だ

が何しろ今回の規制では対象となる台数が多いので、旧NOx法のように1台で10台という方法では追いつかない。低減装置が大量に必要とされるので、どう考える必要があるのでしょうか。また、評価制度が考えられているので、1台で10台という制度は残せなかった。基準をクリアするといった結果だけ欲しいなら、1台1台の試験を受けることがいい。」

優良低減装置の認定条件として、「前処理」の装置を認めない方向だといいますが、その理由は何か。ともかくも基準値を満たすことができる結果が残せる装置であれば、全て認めるべきなのではないか。

「前処理の装置を認めないとは言っていない。低減装置として優秀な結果が出れば検討する。理論的に低減の理由がはっきりしないものは、専門家に判断していただく。ただし、添加剤のように装置でないものは対象外となる。」

低減装置の試験費用に関し、国土交通省は、各装置メーカーが、製品を売って儲ければいいというスタンスのようですが、規制対象の自動車を買ってすでに儲けを手に入れている自動車メーカーの責任はどうなるのか。その自動車メーカーに基準を示して、この基準を満たす車を作れと指導した国土交通省の責任はどのようになるのか。自動車メーカーには既に売った車に関する低減装置の開発を義務づけるべきだし、それができなければ低減装置を開発する装置メーカーの試験費用を国と共にいくらかでも負担すべきではないのか。

「予算的に無理だし、試験費用はメーカーに自分で負担してほしい」といって考えた。」

代替の補助金が業者にはかり偏っている。RV等の個人ユーザーも非常に重い自動車関係の税金を払っているのに、これでは不公平ではないか。業者の場合は、償却という形ですでに減税の恩恵を受けているのに、個人は償却という制度がないから、余計に不公平だ。低減装置メーカーは、補助金目当てに大型トラックやバス用の装置開発に力を入れていても、補助金が付かない個人向けの小型トラック用やディーゼル乗用車用の装置開発には熱心でない。その意味で、補助金が出ないことにより、個人ユーザーにとって三重に不利な状況が生まれている。補助金に関して、個人とか事業者といった区別は止めるべきではないのか。

「予算が限られているので、どうしても効果的なところに配分することになる。個人と事業者を区別するということより、排気量や排出量を考えた結果、走行距離が長いディーゼル車や排気量が大きいディーゼル車を優先することになる。」

「評価制度」を申請する企業がまだないというが本当か。

「現在のところ申請しているところはないが、申請の準備として試験を行っているところが数社あると聞いている。」

担当官の答えは理路整然としているようだが、弱者の声は耳に届かないというようにも感じられる。東京電子サービスの岡本社長も指摘するよう、来月10月になって認定された製品がひとつもないというところになれば、低減装置を大量に普及させるためだといふ国土交通省の評価制度は、いったい何なのだといふことを強く糾弾すべきだろう。

注:ISO9001の認定工場でない場合は、50台ごとに検査(「1台50台制度」といべきか)を受けなければならず、実質的に量産メリットが得られない。また前規制時にあった「1台10台制度」の場合、基準が緩やかであったので、今回の規制の「1台50台制度」と比べて規制クリアがずっと簡単だった。