

政策提言フォーマット

1 団体概要

団体名	所在地
<u>Nox削減法と環境を考える会</u>	<u>神奈川県相模原市千代田2-6-2</u>
代 表	
<u>生井 幹雄</u>	
担 当	連絡先
<u>内田 雅彦</u>	tel 0566-21-0251
	fax <u>0566-21-0252</u>
	e-mail <u>masahiko.uchida@nifty.ne.jp</u>

団体の活動プロフィール

平成4年発足、同年執行された、Nox削減法執行時より小型ディーゼル車のNox_値削減に努め、多種多様の車輛において、4年度法規制値を達成、現在は、PDFの研究開発にも着手し、Noxと同時に、PMの削減にも意欲を見せている。

政策提言フォーマット

2 政策提言概要

(1) テーマ	次期改正Nox法の在り方と、その影響
(2) 政策対象分野	公害防止政策及び、廃棄物政策
(3) 政策手段	法令の改正
(4) 提言概要	<p>具体的目標：大気環境におけるNox及び、PM値の削減と、Nox法による車輛不法投棄の防止</p> <p>その手段</p> <p>*一. 個々の車輛、車歴、に応じた、Nox及びPM値の、実現可能な規制を制定し、地域格差なく全国に向けて広く公布する。</p> <p>現在国会に提出されている次期Nox法改正案では、3.5t以下の小型車の規制に終止しており、車種別Nox排出割合において73%をしめるディーゼルトラック（中でも大型貨物）が「代替車が無い」という理由で対象外とされ、3%に過ぎないディーゼル乗用車等、小型ディーゼル車を対象としている、これらの小型ディーゼル車だけの規制では有効な削減量が望めず、仮に大型トラックを対象車種としても、特定地域を限定している為、大型トラックを多数運行する運輸業者は特定地域外の営業所へ登録をうつす、いわゆる「車庫トバシ」が可能であり、これも有効な手段では無い。</p> <p>さらに小型ディーゼル車は、元来の排出量が小さいにもかかわらず、改正案の規制数値（乗用車:0.25g/km_、貨物1.7t~2.5t:0.4g/km_等）は、現在運行している既存の小型ディーゼル車での対応が不可能な数値で、運行者の選択肢は「ガソリン車への乗り換え」以外あり得ない、しかしながら、このクラスの運行者は、個人ユーザーが大多数を締め、個々の負担が多大な物と成る為「車庫トバシ」を誘発する恐れが大きい上に「車検の取得ができない」という「強制的な内容である為、「無車検車」の増加や、車輛価値が著しく低下する事によって、「車輛不法投棄」の増加に繋がる恐れもある。</p> <p>それぞれの車輛、それぞれの車歴、に応じた実現可能な削減数値（小型車は現行4年度法程度）を設定し、既存車を含む全てのディーゼル車でNox、PM値、の削減を促すと共に、全国で統一して定める事によって、車庫トバシを無力化する。</p> <p>又、小型車のユーザーに乗り換え以外の選択肢を与える事で、車輛価値の低下を防いで車輛の不法投を抑制する。</p> <p>*二. 有効な低減装置の選定、認定、を積極的に行い、早期に普及させる。</p> <p>現状、全国の各陸運支局では、Nox及びPM値の測定に必要な機器が完備されておらず、実際の排出数値が車検等により確認できない為、車輛へ装着できるNox、PM値低減装置（燃料成分改質装置、排出ガス低減装置、DPF等）の選定及び認定を早期に行って、個人ユーザーにも普及し安い環境を整えて個々の車輛への装着を促し、車検によって各陸運支局での監視を可能にする。</p> <p>*三. PM値の低減に有効な「軽質軽油」の、普及を早急に行う。</p> <p>現在も川崎市で試験的に利用されている「軽質軽油」の使用によって30%前後のPM値の低減が実証されている、既存車輛にそのまま使用可能な上、同じ量のPM削減にかかるコストがDPFよりも低い為、石油業界にも協力を促し、現状で軽質軽油の問題点とされる「供給量」の安定を計り、早期に全国へ普及させ、軽油を燃料とする全てのディーゼル車で、PM値の低減を計る。</p>