

● 特定特殊自動車排出ガスの規制
等に関する法律及び
政省令等について

「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」について

(平成17年5月25日 法律第51号)

特殊自動車の使用による大気汚染の防止を図り、国民の健康を保護するとともに生活環境を保全するため、これまで未規制であった公道を走行しないオフロード特殊自動車に対する排出ガス規制を新たに行う。

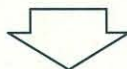
○現状

①特殊自動車のうち公道を走行するもの(オンロード車) : 道路運送車両法により規制
 [自動車全体の排出量に占める割合 窒素酸化物 約7.3% 粒子状物質 約3.2%]
 ※自動車台数の合計約7,900万台の内、オンロード特殊自動車約390万台(約4.9%)

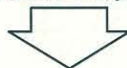
②特殊自動車のうち公道を走行しないもの(オフロード車) : 未規制
 [自動車全体の排出量に占める割合 窒素酸化物 約25.1% 粒子状物質 約11.8%]
 ※自動車台数の合計約7,900万台の内、オフロード特殊自動車約130万台(約1.7%)
 (注) 排出ガスの排出量で比較した場合

○背景

・大都市地域を中心に、大気環境は依然として厳しい状況。2010年度まで窒素酸化物及び粒子状物質に係る環境基準の概ね達成を目指し、種々の対策を実施。



・特殊自動車のうち、自動車全体の排出量に占める割合が比較的少ないオンロード車については、2006年より段階的に排出ガス規制を強化。



・未規制のオフロード車に対する排出ガス対策を実施する必要性が増大。

オフロード車に対する規制の枠組み概要

エンジンメーカーの申請

エンジンの型式指定

・道路運送車両法との相互利用

車両メーカーの届出

型式指定エンジン搭載
車両の届出

・車両(新車)に基準適合表示を付す

使用者

基準適合車両の使用

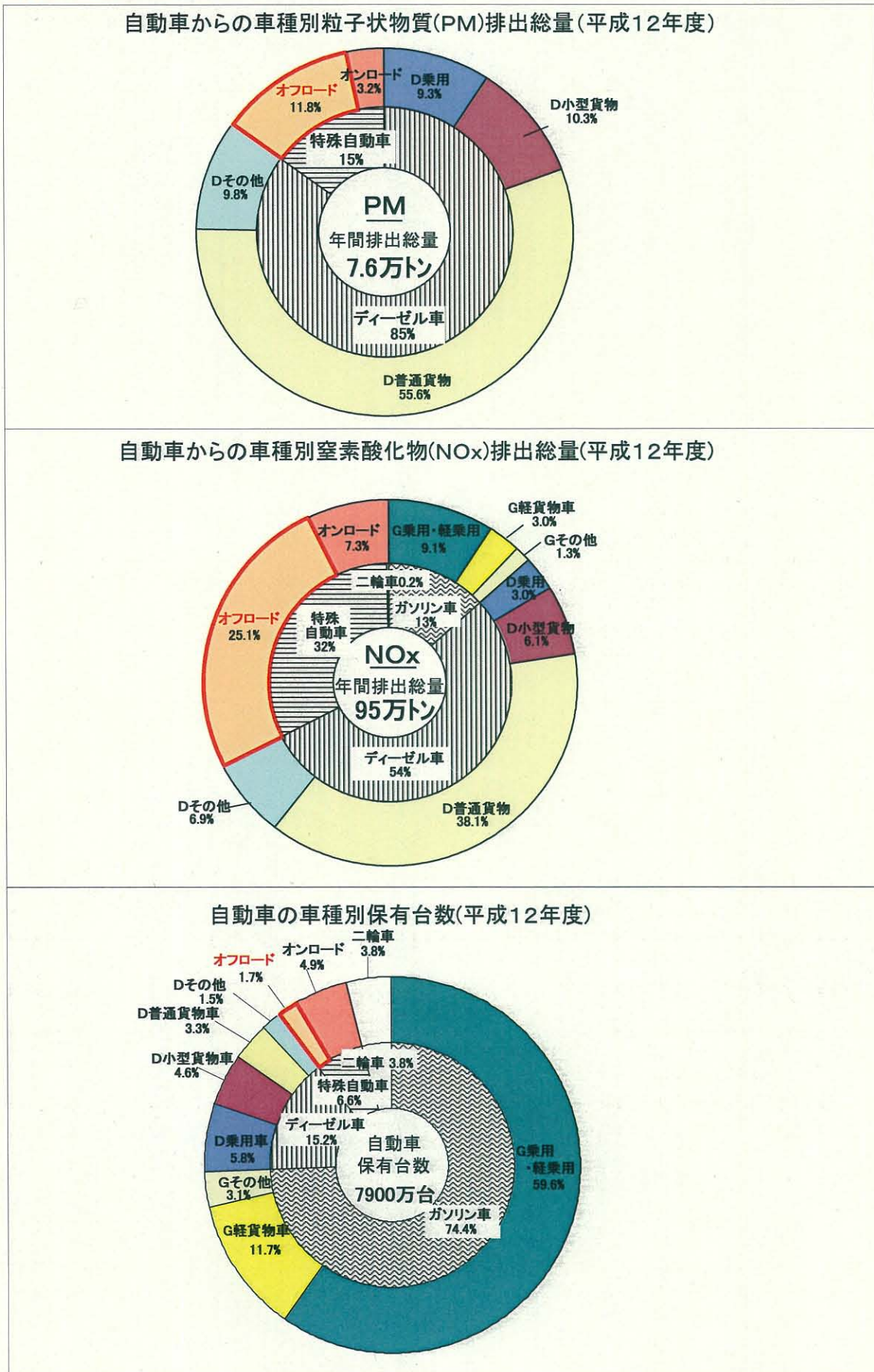
・次の買換時に、基準適合表示付き車両を選択

※現在使用中のものは規制対象外

国による報告徴収、立入検査 等

自動車排出ガスの車種別排出総量の推計

平成12年度の排出総量



注)G はガソリン自動車、D はディーゼル自動車を表す。

(環境省により推計)

特殊自動車の種類(例)

産業用



フォークリフト

建設用



バックホウ
(ホイール型)



バックホウ
(クローラ型)



ブルドーザ



クローラクレーン



基礎工事用機械



トラクタショベル
(ホイール型)



トンネル機械



ホイールクレーン
(ラフテレーンクレーン)

農業用



刈り取り脱穀作業用自動車
(通称・コンバイン)

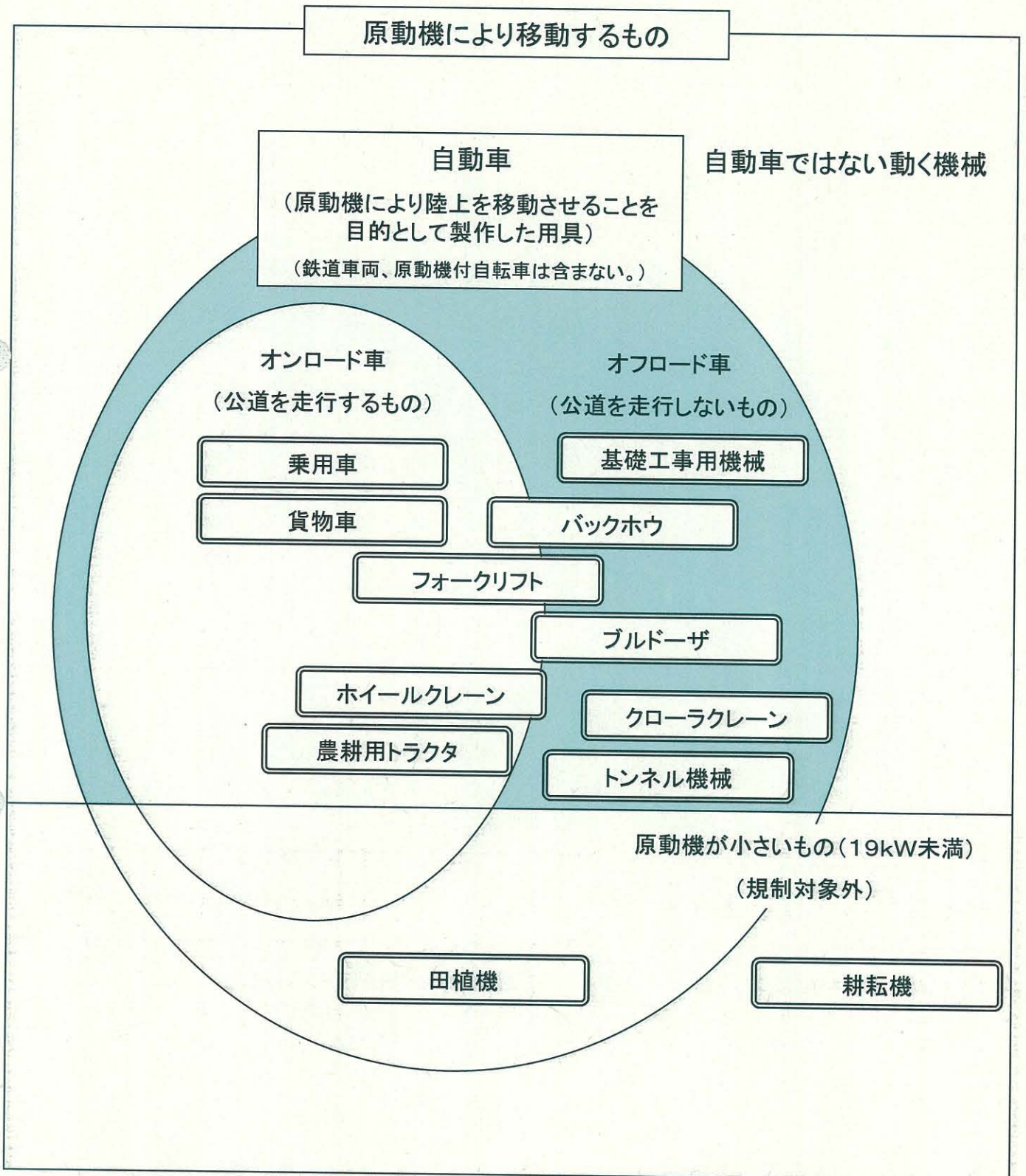


農耕用トラクタ

注1) : 公道を走行するものは規制済み

注2) 農業用には、自動車に該当しないものもあり

本法における規制対象について



※図中の機種は例を示したものである
色付きの部分が本法における規制の対象

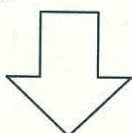
特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律案に対する附帯決議 (衆議院)

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

- 一 特殊自動車のうち現在排出ガス許容限度目標が設定されていないもの及び可搬式の発動発電機等特殊自動車以外の汎用エンジンについては、その排出寄与率等が無視できないことから、早期に排出ガス規制の導入について検討すること。
- 二 特定原動機技術基準及び特定特殊自動車技術基準等を定めるに当たっては、公道を走行する特殊自動車と異なる規制とすること。また、排出ガスの一層の低減に向けて技術開発を促すとともに、国際的な基準調和の推進に取り組むこと。
- 三 公道を走行しない特殊自動車については、現在メーカー指定の燃料以外の燃料が広く使用され、排出ガスの性状の悪化をもたらしていることから、これらの燃料の使用状況に関する実態調査を早期に行うとともに、適切な燃料の使用に関する普及啓発等の対策を実施すること。
- 四 公道を走行しない特殊自動車については、定期検査が義務化されていないことから、整備不良を排除し適正な機能を維持するため、使用者に対し、点検・整備の励行等に係る普及啓発対策を強化すること。
- 五 排出ガス基準に適合する公道を走行しない特殊自動車への買換えが円滑に進むよう金融・税制面への支援措置を検討すること。

○本法における対象自動車(特定特殊自動車)の定義

- ・特殊な機械についての法令上での機種区分けが適切になされるようつとめて頂きたい。



対象自動車の定義が明確になるよう、法文上の規定に加え、別途通達等で**具体的な対象機械名及び判断基準を規定**する。

<参考>法文上の規定

○法律において、対象自動車として下記を規定

- ・道路運送車両法における大型特殊自動車及び小型特殊自動車
- ・建設機械抵当法に規定する建設機械に該当する自動車
その他の構造が特殊な自動車であって政令で定めるもの

○政令等において下記を規定

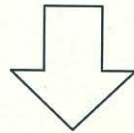
- ・建設機械抵当法から、道路運送車両法に限定列挙されている特殊自動車以外であって、構造が特殊な自動車を抽出し、列挙。

例:ドリルジャンボ

- ・また、上記に該当しない特殊の用途に使用するために製作された自動車について、構造要件等を規定。

○オンロード特殊自動車との関係について

- ・オンロードでは既に法的な規制がされているので、オンロードとオフロードで不公平感が生じないように配慮して制度設計をする必要がある



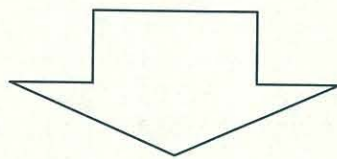
- ・使用規制開始時期及び継続生産特例について、オンロード特殊自動車との整合を図り規定
- ・技術基準における規制値及び試験方法について、オンロード特殊自動車との整合を図り規定

オフロード法における使用規制開始及び継続生産猶予について

中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第六次答申)」より

許容限度設定目標値は、設計、開発、生産準備等を効率的に行うことにより、定格出力が130kW以上560kW未満のエンジンを搭載する特殊自動車については平成18年(2006年)末までに、19kW以上37kW未満のもの及び75kW以上130kW未満のものについては平成19年(2007年)末までに、37kW以上75kW未満のものについては、平成20年(2008年)末までに達成を図ることが適当である。

なお、特殊自動車は多品種少量生産であるため、対象となる車種・型式が多岐にわたるのみならず、エンジン製作者と車体製作者が異なる場合が多く、その場合車体製作者はエンジン製作者からエンジンの提供を受けた後に車両の設計開発を行うことから、規制への対応のための開発期間が必要となる。特に、56kW以上75kW未満については一般のディーゼル自動車のエンジンに適用されている技術を転用可能な最も小さい出力帯であるため技術的難易度が高いこと、及び130kW以上560kW未満については規制開始までの期間が短いため開発及び生産の工数上、対応に困難が予想されることから、それらエンジンを搭載する特殊自動車にかかる排出ガス規制の実施に当たっては規制への対応が円滑に進められるよう配慮する必要がある。






- ・エンジン出力帯毎に使用規制開始時期及び継続生産猶予期間を設定
(上記時期については、オンロード特殊自動車とも整合を図り規定)
- ・少量生産車に対するメーカーの負担を考慮し、大気汚染の防止を図る観点から許容される台数以下の少数生産車に対する特例を設ける。
(業界等の実態を踏まえ、30台/年かつ承認後100台/年)

※継続生産猶予: 現行モデルの自動車を、次期モデルチェンジまでに、使用規制開始以降も継続して生産できる特例

オフロード法における使用規制開始及び継続生産車猶予について

- ・オンロード特殊自動車と同一の規制開始時期、継続生産特例期間を設けた場合、時期について下記のとおり。

定格出力(kW)	H18		H19		H20			H21			H22		
	4	10	4	10	4	8末	10	4	8末	10	4	8末	10
19 ~ 37													
37 ~ 56													
56 ~ 75													
75 ~ 130													
130 ~ 560													

-  未規制
-  継続生産車^{*}猶予期間(11ヶ月又は23ヶ月)
-  完全施行(少数生産車^{*}は除く)

□使用規制の適用除外となる特定特殊自動車について

- ・出力帯毎に使用規制開始前(例: 19kW~37kWであればH19. 10. 1以前)に製作された車両
- ・継続生産車: 次期モデルチェンジまでに、旧モデルで製作され続けられる車両に対する特例
- ・少数生産車: 製造メーカーの申請により一定台数(30台/年かつ承認後100台)以下の製造をした車両について承認(少数特例を表示)
- ・また、上記以外に、使用者等が製作する車両で、使用の開始前に主務大臣の検査を受け、技術基準に適合することの確認を受けた場合も、使用規制の適用除外となる。

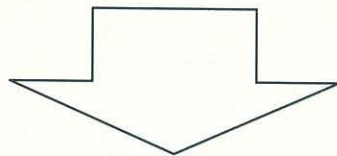
オフロード法における技術基準について

○特定原動機技術基準

特定原動機は、一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質及び黒煙を多量に発散しないものとして、性能に関し基準に適合するものであること。

○特定特殊自動車技術基準

特定特殊自動車は、特定原動機の機能を損なわないものとして、性能に関し基準に適合するものであること。



告示等において、基準値・試験方法等を規定する。

- ・モード試験
- ・耐久試験
- ・フリーアクセル試験

※基準値については、中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第六次答申)」に基づき規定。

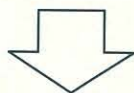
※道路運送車両法における大型特殊自動車、小型特殊自動車の排出ガス基準と整合を図り規定。

○使用者に関する事項

- ・排出ガス対策において、同じ役割を担う者は公平にその役割を果たすべき

(オフロード特殊自動車の排出ガス対策のため、製作者、販売者、使用者、国がそれぞれの役割分担のもとその責務を果たす必要あり)

- 排出ガス対策においては、使用段階における点検整備、ならびに、適正燃料の使用が重要



製作者、使用者の役割分担を考慮し、対応を規定

○原動機、車体メーカーに関する事項

- ・原動機・車体メーカーへの報告徴収、立入検査
- ・車体メーカーの改善措置の届出

○使用者に関する事項

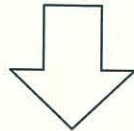
- ・技術基準不適合の使用者に対する整備命令等を実施
- ・使用者への報告徴収、使用者の事業場等への立入検査
- ・排出ガス抑制指針の策定

(適正燃料の使用、点検整備の励行等)

→ 抑制指針については、今後告示等により規定

○買換を円滑に進めるための支援措置

- ・現在の国土交通省の取組みにおいては低利融資・税優遇等の財政的支援策が整備されているように、規制導入後もユーザーへの支援をして欲しい。
- ・法制化により、使用過程機械を早急に基準適合機械に換えるのであれば、多大な経費が必要となり、財政的な援助が必要



特定特殊自動車に対する**税制上の特例措置**及び特定特殊自動車の取得に対する**融資制度**を要求中

<参考> 支援措置の要求内容

- 特定特殊自動車に対する税制上の特例措置
 - ・固定資産税: 課税標準 3年間1/2
- 特定特殊自動車の取得に対する融資制度
 - ・日本政策投資銀行
 - ・中小企業金融公庫、国民生活金融公庫