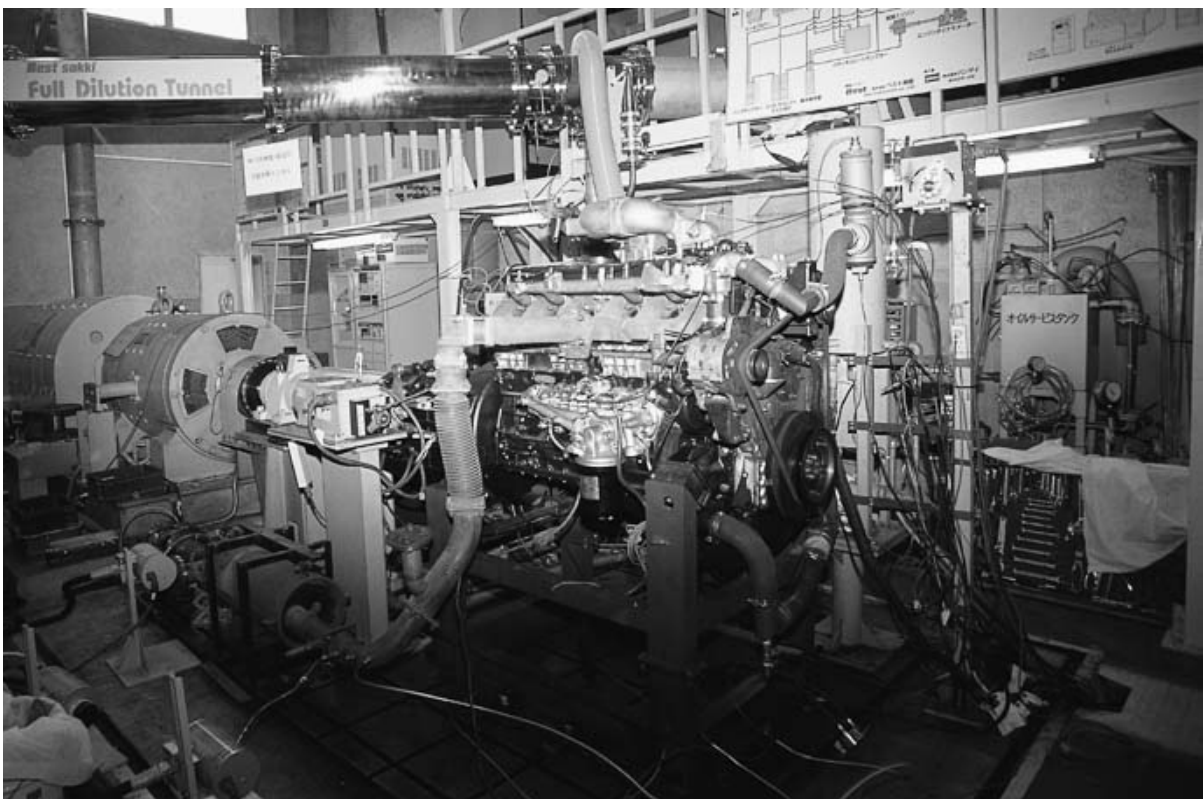


「PM低減装置」特別座談会

低減装置業界の最新動向を探る
規制クリアへの動きが具体化!



クリーンな排ガスのための研究は各地で行われている(「独立行政法人交通安全環境研究所」のディーゼルエンジンの排ガス試験光景)。

RV向けはどのくらい進んでいる?

首都圏自治体によるディーゼル貨物車規制に際し、まず東京都が粒状物質低減装置の認定制度を設け、その認定を受けた製品は7都県市共通の認定製品とすることが決まりました。現在、DPF10社14型式、酸化触媒8社24型式が認定されている。しかし、4リッター以下のRVにも装着可能な低減装置は、その中のごく一部ではない。

しかも、ターゲットがトラックやバスであるため、価格的にも、設置スペース的にも、RV向けと呼べるものはほとんどないというのが現状だ。

そこで、都の認定を受けたアフターパーツメーカーに出席をお願いし、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。特に、RV向けの低減装置の開発時期と、国の評価制度申請のスタンスについて語っていただいた。それが今回の座談会である。すると、意外にも少し明るい展望が開けたのだ。

首都圏自治体の規制とは?

旧NOx法の効果が現れなかったため、石原都知事が東京都は独自のディーゼル車規制を行うと宣言。それに、埼玉県・千葉県・神奈川県が同調し、同じ内容の規制を同じ時期から施行することになった。そのため、首都圏1都3県で、規制違反車両は平成15年10月1日から規制区域内を走行できなくなる。他県からの流入車も規制の対象となる。規制対象はディーゼル貨物車のPM排出に限られる点が特徴。また、自治体が認定した低減装置を装着すれば規制対象とならない。各自治体が共同で認定することになったが、認定作業を行っているのは現在東京都のみ。

7都県市とは?

公害が社会問題となり、環境庁が発足して、自動車排ガス規制の機運が盛り上がった1970年代始めに、大都市を抱える地方自治体のグループが規制の早期実現を国に強く迫ったことがある。7都県市はそのグループの流れを汲むもので、具体的には、東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・千葉県・横浜市・川崎市を称して7都県市と呼ぶ。

低減装置認定制度とは?

「粒状物質低減装置認定制度」は東京都が提唱した制度で、DPFと酸化触媒の2種類を試験して認定する。認定条件の範囲内で認定装置を装着している車両は規制の対象外となる。認定条件には、高速道路を走行する定期バスなどとされているものが多い。



「4×4ショップが装置のメンテナンスまで責任を持てば開発費用も少なくなる」

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)
- 小森正憲(コモテック)
- 豊田哲朗(ビューアス)
- 持永千尋(イーグルトレーディング)
- 渡辺有文(三井物産)
- 宮島秀樹(本誌)
- 原田典明(本誌)

【本音で話そう、希望を棄てず】

東京都の認定を受けた製品の製造・販売企業に集まっていた原田 先月号では、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座談会を開催しました。

それは、規制対象車がNOx・PM法をクリアするには、評価制度の認定を受けた低減装置を装着する必要があるからです。その一方で、首都圏のディーゼル貨物車規制のほうは、定期的に早く始まっているので、PM法対策も考えないわけにはいきません。

そこで今回、東京都の認定を受けた低減装置を製造・販売されている企業の皆様にお集まりいただきました。弊誌は4×4の専門誌ですので、特にRV向けの低減装置の開発に関して、その可能性や開発時期についてお伺いしたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

本日は、前回と同じくツインランドの生井社長にもお越しいただきました。今回、NOx・PM法の評価制度と首都圏自治体の認定制度との違い、さらには4×4のアンターマーケットで期待されている低減装置について簡単に説明していただきたく思います。

国が都の認定を受け入れないので、都の認定製品を装着できない生井 前回のNOx法は、使用過程車の中でも、NOx法と他の基準との間に矛盾がありましたので、その矛盾を突いて国に対策を迫りましたが、今回の規制では技術的にキチンとした形でないという考えが強いという考えがあります。さらに、国の規制と自治体の規制が重なり行われることにより、ユーザーにとって非常にわかりにくい規制

になっております。

NOx・PM法についてRVで考えてみますと、NOxはクリアしてPMがPMで引かかっているというRVはDPFを装着してクリアする必要があります。これが第1の問題です。自治体が認めたDPFを国が認めず、しかも、国の認定製品はまだ登場していません。そのためユーザーとしては都の認定製品をそのまま装着するわけにはいきません。また、RV向けの都の認定製品も限られているという状況に置かれています。そこで、お聞きしたのは、まずDPFだけでも、評価制度の認定を受けていただけないかということですが、RV用というカテゴリーを別に設けて開発する意欲があまりかつかあるというメーカー用のものを設計変更するだけでRV用に手直しすればいいとお考えなのか、そのあたりをお聞かせ願えればと思っております。

大型車の開発から始めたがRV用の開発はメドが付いている豊田 三井物産と言えは、商社のイメージが強いので、私どものDPF、CRTISは、三井物産が輸入販売しているDPFを三井物産が輸入販売していると誤解されるのですが、三井物産の原理を採用して、三井物産が開発から製造まで行っています。

日本の走行条件はヨーロッパとアメリカとかなり異なっていますから、日本の事情に合わせて開発が必要です。そのため三井物産では、排気ガスをクリーンにして地球環境を守るためのビューアスという会社を設立しました。DPFの開発に取り組んできたのも、燃焼系で地球環境を守るための手段のひとつとしてディーゼルは活かしていかなければならないという考えが

RV向けの低減装置 その開発の可能性と 開発時期を聞きたい



「古い車を残したい」という気持ちはエンジン開発者だからよく分かる」



株式会社コモテック代表取締役
(www.comotec.co.jp)

小森正憲さん

元自動車メーカーのエンジニアでDPFの開発を担当。低公害自動車の開発・設計・販売を目的とし、エンジン技術者が集まってコモテックを作り、社長に就任した。

1H2N/1HDDエンジンをターゲットにRV用も低減装置のメドが立ちつつある！

「1H2Nは尿素方式ですがコンパクトな装置に仕上げる事ができると思っています。尿素方式は定置式発電装置などでは実用化していますが、車載用でコンパクトな制御系もすでに確立できています。」

国の評価制度に関してはまずH2N/1H2Nの試験準備を始めています。価格的には、初めからユーザーが入手可能な価格帯に納めることを目指して開発を行っております。30〜50万円の価格になるのではないかと。

実験的に、神奈川県茅ヶ崎市の「ミニタームスマルチライター」えぼし号にRV用低減装置を搭載して走らせています。ルノーの2.8リッター直4ディーゼルのエンジン車です。

後は、販売体制を作っていくというタイミングで量産体制に入れば、規制に間に合うようにユーザーの手元に届けられるかを考えている段階です。

らです。大型トラック用から開発を始めたのは確かですが、低硫黄軽油が供給されることを前提として、RV用もすでにほぼ開発のメドがたちつつあります。

社有車も平成5年式以降のディーゼル車ばかりで、ランクル80ランクル90ランクル100000リカなどは、とりあえず1HDD/1H2Nエンジンをターゲットに動いています。

NOxはOEMで車載試験中
国の評価制度も試験準備を始めた
豊田 ではNOxは立ちつつあるのか
と言います。1H2NはOEMメーカーのほうです。車載試験に入っています。

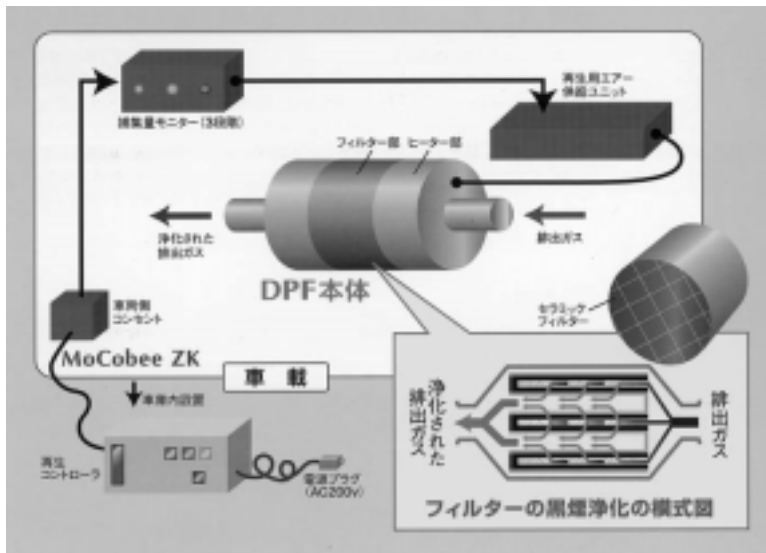
カセット方式のモーターは短い距離を走る車向き
原田 久々に聞いた嬉しい情報ですね。そこまで具体的に話が進んでいるとは思いませんでした。次はコモテックさんにお聞きします。御社のモーターはカセット式DPFの吸入を、外部電源(200V)のヒーターを使って再生するといったシングルなものです。普通の家庭でも使えるようにできるのかどうか、まずお聞きしたいと思います。

小森 200Vの電源を普通の家庭で用意するのは今のところ難しいと思います。ひと手アイデアはあります

が今はまだアイデア止まりです。古い車を残したいという愛着は私もエンジン開発に関わってきた人間なのでよく分かります。メールで相談いただいたRVユーザーに、一度来てみてください。と返事をしたら、「神の声を聞いた」と言われまして、そこまで言われるのだったらぜひ何とかしてあげたいと、装着してあげたのです。長距離を走らないうざーだから可能でした。モーターは長距離を走る車には向いていませんから。

自動車メーカーでDPFを開発してきましたので、自動車向けのDPFが難しいのはよく分かっています。しかし、熱に強いセラミックの新素材が開発されたことで、あえて作ったのがカセット式のDPFですが、弊社のDPF販売実績1千台のうち、6割がカセット方式となっています。

国の評価制度に関しては、クリアす



「モコビー」はカセット式のDPFで捕集したPMを取り外し、再生器のヒーターで燃やして再生する。ヒーターには200V電源を使用。家庭では使えない電圧であること、再生器が別に必要であることがネック。

NOx・PM法とは？

平成6年のNOx法にPM規制を加えた新たな規制が今回の「自動車NOx・PM法」です(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100の新型車でも、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、日本の人口の6割を占めると言われています)。



「ナノ単位のPM規制がされれば ガソリン車も規制対象となるはず」

三井物産株式会社ナノテク・ニューテク事業
創出部先端技術事業室
(www.mitsui.co.jp/sentan)

渡辺有文さん

先端技術事業室はDPF「CRT-TSS」を始め、尿素噴霧式脱硝装置「ARIS2001」など、先端技術を使った環境対策製品の開発販売を行っている。

認定審査は専門の学者が細かいところまで徹底的に追及原田 都に認定を申請するときの苦労があまりなかったと思いますが、どんな点に苦労なさいましたか。
豊田 なにしる大変でしたね、1か月試験をして、そろそろデータが集ま

ネットテクノロジー社に、国の規制をクリアできる製品の開発をお願いしている段階です。DPFはもともと炭坑用などに開発されたため、まず大型装置として登場しました。それがやがて大型自動車用に見えるようになったというのが現状です。小型のRV用はさらに次のステップというところになるでしょうから、まだ時間がかかると考えています。

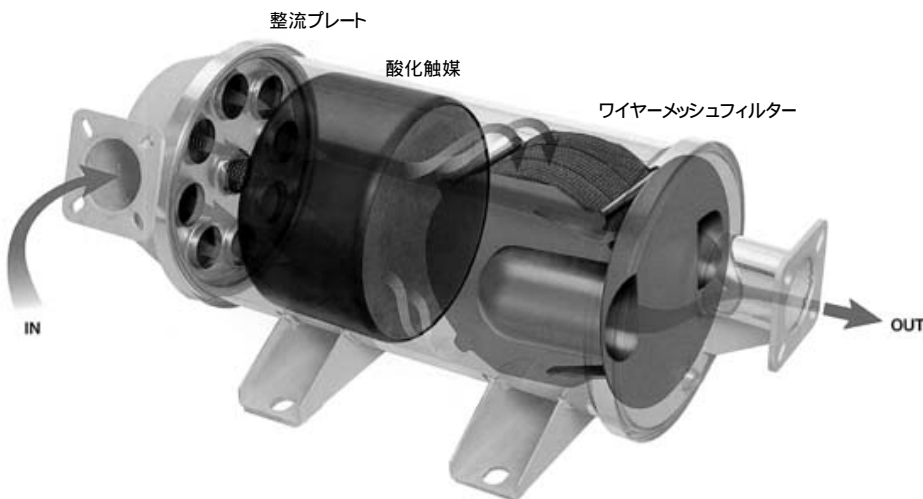
汎用の低減装置は負担が大きい アフター業界でメンテナンスに責任を

べき項目がやたら多くて、費用の負担が大きいため、現状ではそれだけの余裕がないのが実状です。
国の規制も当然視野に入れてメーカーに開発を依頼している原田 では次に、都の認定製品としては番新しいイグルトレーディングのDPF「Sシリーズ」ですが、まず製品の紹介からお願いたしたいと思います。
持永 「Sシリーズ」はセラミックノズルで捕集したススを、触媒を使って燃やすシステムで、カナタのネオトナロロシー社のオリジナル技術を使って開発されたものです。300度以上の排ガスの熱で触媒を活性化させるシステムなので、高速走行車限定の条件が付けられています。
国の規制も当然視野に入れており、

たかなと思つたら、雨に濡れてパソコンのデータが消えてしまつていたとか、ありました。かっこいいことを言うわけではありませんが、どこかに正義感のようなものがないと、とてもやられてない面があります。
小森 非常に細かいところまでデータ取りが必要なんです。審査するのが専門の学者ですから、実に細かいところまで徹底的に追求されます。何回もデータ取りを繰り返さないと納得してもらえず、大変苦労します。
アフターメーカーが業界団体を作つて国と交渉することが必要
生井 低減装置を汎用品として捉えますと、あらゆる条件を想定しなければなりません。そうすると、装置がどんどん大きくなつてしまいま

す。開発メーカーの負担も大きくなり、開発費用も膨らんで、開発期間も長くなります。
しかし、根本は規制をクリアして環境を改善するというのが目的を達成すればいいのですから、できるだけ条件を単純にしていったほうが、より早く目的を達成できるわけです。
例えば、4×4のアフター業界で低減装置を販売した場合、メンテナンスを業界が責任を持って行うという形にすれば、開発側の負担も汎用よりずっと少なくて済むと思つたのです。
そういう実効性に富んだ方式を国に認めさせていかなければならないと思つたのですが、現在は個々のメーカーが自治体や国と交渉しているために

「CRT-TSS」は酸化触媒で排ガスの炭化水素を酸化させ、メッシュ上のフィルターでPMを捕集する。捕集したPMは参加させたNO₂の酸素を使って燃焼させる連続再生式。現在はバス用が中心となっている。



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検を受けて合格すれば、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。今回、その制度を廃止して、「NOx・PM低減装置性能評価制度」(評価制度)を設け、合格した装置を優良低減装置として認定。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しました。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

「1HZ/1HD用DPFは開発済みで 国の評価制度も申請準備中です」



ビュアース株式会社取締役副社長
工学博士
豊田哲朗さん

JFWDA戦に出場し、増岡選手と戦ったこともあり、4×4やディーゼルエンジンにも詳しい。三井物産無機原料部企画開発室のチーフグループリーダーの肩書きも持つ。

力を持たないでいます。

今回のNOx・PM法ではアフターの製品である低減装置に対しても、新車の型式認定と同様な基準を設けてハートルを高くし、新車に買い換えさせることを国は目論んでいるようです。しかし、ちよんとした低減装置を装着して古い車を大切に使うことは環境に悪いわけではなく、これを認めさせなければならぬと思います。

そのためにも、アフターの低減装置を開発・販売する企業が業界団体を作り、「環境を守る」といつ本来の目的に還るよう、国に働きかける必要が

ノーマルの状態に戻していきな 使用過程車には効果が保証できない

あるのではないのでしょうか。

豊田 認定のノーマルと通常のインマニについては分けて考えていかなければならぬと思います。通常のインマニの中心となるのはやはりJCOAのような業界団体です。開発メーカーは認定に向けた技術的な課題に取り組むべく形になるでしょう。

ただし、運営に関しては核になることが出ていかなければいけません。現実方式のNOx低減装置の開発にあたり、社内に「NOx低減委員会」を設けて、その委員会が「JFWDA」で開発していき、各社に呼びかけました。やはり、「JFWDA」の基準が必要ではないかな。

NOx・PMの低減装置を装着し、各々の規制値クリアをNOxとして、業界全体の横のつながりが深められていく方向で動いているので

でしょうか。

豊田 その一方で、首都圏の整備振興会とJFWDAに関する講習会を開いたりして関係を深めています。低減装置に問題が起きた場合、ある会社のもので直せないとどう状況は受けたいと思います。

宮島 試験方法に対する不満などを皆さんお持ちのようですが、それが個々の不満ではなくて、まともな形で国や自治体には伝わっていないようなのが、ユーザーからみると心もとない感じがします。例えば、国の規制ではNOxもPMも減らさなくては行けな

いわけですが、団体として交渉してそれぞれに基準を満たせば合わせ技でもOKという方向を国に認めさせることができれば、先が見えてくると思います。

豊田 実際にひとつひとつ何かをを行うというのではなく、それぞれの企業の思想もあり、なかなかむづかしい面もあります。しかし、低減装置を開発しているメーカーのネットワークは同じ方向を向いていると思いますので、団体の結成は可能なのではないのでしょうか。

生井 今回の評価制度ではエンジンのコンチネンツなどは、装置を付けた使用過程車をシャッターノーマルと計画する方向になっています。建設省の場合も、もっとも一般的な建設機器のエンジンを国が用意してそれに「バイパス」を付けて



イーグルレーディングのDPF「Sシリーズ」は都の1～5の 카테고리 全ての認定を受けている。認定条件は「主として高速道路を走行する車両」というものだ。



本誌編集部
原田典明



「規制を行う自治体以外でも環境改善のための補助金制度を設けるべきです」

有限会社イーグルトレーディング
(www.af.wakwak.com/ catech)

持永千尋さん

カナダのネットテクノロジー社の輸入代理店として、同社の低減装置をイーグルトレーディング社DPF事業部が輸入している。都の認定を受けたのはつい最近のことだ。

試験を行いました。使用過程車にいろいろな状態のエンジンがありますからそれに付けたテストの評価をあれこれするより、国が用意したエンジンでテストするのが一番正確だと思います。使用過程車を使う場合、何が大変かという、諸元値の状態に戻すことが難しいわけです。使用過程車を持ち込ませるのは、それが実際に走っているからだと、理屈はわかりませんが、最初の基準が定まらないうえから取捨がつかないですよ。

豊田 RVを調べてみると、パワーアップ用品とかいろいろついています。実際に販売するときは、ノーマルの状態に戻してからでないと、低減装置の効果が保証できないということになります。パワーアップ用の製品を付けたまま

だと、フィルターが目詰まりしやすい状況になっているかもしれない。安全を確保するためのオプションを付けていくと、価格に反映されます。つまり、ノーマルの状態に戻しているというところが、最低限の基準です。基準がクリアでは処方箋が書けないでしょう。

認定を受けているかのような売り方の非認定製品への対処は？

生井 自治体の認定を受けていないのに、まるで認定を取ったかのような言い方をして装置を売っている業者もいます。そういう装置を購入したユーザーから問い合わせを受けることが最近が多いですが、認定を受けたユーザーの側にもユーザーにその違いをアピールする姿勢が弱いような気がします。認定を受けたユーザーとしては皆

排ガス低減技術は地域や分野を越えてますます重要な技術になっていくだろう

さんどうお考えなのですか。

渡辺 来年の10月から自治体の規制が始まるわけですが、まがいものも増え始めていくだろうと思います。特に地方に行くほど情報が少ないので、口車に乗りやすい傾向があります。もちろん、認定を受けたメーカー等が注意を促す必要はありますが、ユーザーも、愛車を守るためにも東京都のホームページで情報を集めるなどして自分で気を付けることが必要なのではないでしょうか。

認定のメーカーも簡単に偽造できないように、例えばECチップを入れるなどの提案をすでに東京都にはしています。装置メーカー全体で組織として対応していかないと、条例が形骸化してしまう恐れもあります。

低減装置のビジネスは、一時的なのか、展開があるのか

原田 このビジネスは、DPFを必要とする使用過程車が消えるまでの期限が限られたものではないかと。

小森 排ガス低減技術は、コージェネレーションなどの別分野でも、あるいは東南アジアなどの別地域でも必要とされます。規制が全国に広がるかもしれませんし、さらに細かいPMにまで規制基準が広がるかもしれません。

渡辺 中国も2008年から規制が始まります。極微少の視点からは、ワゴン車の規制も必要となってくるはずです。市場は広がっていくでしょう。

原田 本日はありがとうございました。RV用ハイパスの早い登場を期待し、座談会を終了させていただきます。



「制度に対する不満があれば、まとまった形で国や都に訴えて欲しい」

フォーバイフォーマガジン社編集総括
宮島秀樹



都の認定を受けた装置を装着した車には、こんなステッカーが貼られる。現在では、同じデザインの「7都県市」共通認定のマークになっている。

ディーゼル貨物車規制

首都圏自治体によるディーゼル車規制について 都環境局に聞く

東京都のディーゼル貨物車規制が引き金となって、他の首都圏自治体も同じ内容の規制を同じ日から施行する。規制区域の通行が規制されるため、規制区域外の車も決して無関係ではなく、規制の影響はかなりの広がりを持つだろう。実際の規制はどういうふうに行われるのかを中心に、都の規制取り締まりを担当する環境局に聞いてみた。



野口一紀さん

東京都環境局自動車公害対策部
副参事(自動車公害監察担当)

東京都埼玉県千葉県・神奈川県
の首都圏自治体によるディーゼル車規制が、いよいよ平成15年10月1日から施行される。規制対象となるディーゼル貨物車は平成6年規制適合車を含む、それ以前の車種だが、首都圏自治体の知事が認定したPM低減装置を装着すれば運行可能となる。

東京都と埼玉県では、平成17年に新長期規制が施行されると、それに伴ってさらに規制基準が強化され、平成10年規制適合車を含む、それ以前の車種が規制対象となる。

本誌では同規制に対して寄せられた読者の意見や疑問を中心に、都庁を訪ね、東京都環境局自動車公害対策部自動車公害監察担当の野口一紀副参事と指導普及課熊田則之主任に聞いてみた。

平成10年規制適合車まで
規制対象にするのはやりすぎ！

平成10年規制適合車は排ガスが

なりきれいになっており、問題は平成元年以前の規制適合車を早く代替させることだと思いが、都の考えでは平成17年規制が決まると新たに平成10年規制適合車も規制するという。現行の最新規制適合車まで規制スケジュールに加えるのは明らかに行き過ぎではないか。

「つい最近も、大気汚染訴訟でPMと健康に関する国や自治体の責任を問う判決が出たばかりですが、東京都としては大気汚染で健康を害した人々の救済を第一に考えなければなりませんので、できるだけ早くPMによる汚染をくい止める方向で対策を考える必要があります。また、ヨーロッパやアメリカなどでもPMの基準値が厳しくなっていますが、国の基準値はその後追いついてしまっているのです。その分規制を速やかに実施したいと考えています。そのため、せめて国の最新基準値(新長期規制値)のひとつ前の基準値(新短期規制)に適合させてもいいのではないかと思います。」

同じ税金を払っていながら
専業主優先の補助金は不公平！

代替の補助金が業者にはかり偏っている。個人ユーザーも補助の対象にならなければならないが、3.5t以上という条件があり、業者向けだ。同じ税金を払っていながら不公平ではないか。

「東京都では個人が事業主かどうかに分けはしていません。車両総重量が3.5t以上かどうかという分け方です。ひとつには、国の考え方が3.5t以下のディーゼル車は買い替えさせるという方針があるからです。もうひとつは、3.5tを超えた車は車両価格から考えて、買い替えが難しいため、低減装置を付ける車に補助金を出すことで

規制適合車へスムーズに移行させよう
という判断があります。」

個人ユーザーに補助金を！
ダメならDPFメーカーに！

DPFの開発は思ったほど進んでおらず、しかも価格が高い。そのうえ、個人ユーザーの多いRV向けのDPFは補助金が付かないために、メーカーも開発意欲を持っていない。個人ユーザーに補助金を出さないと、RV向けのDPFを開発するメーカーに補助金を出すと、基準を緩めるとかして欲しい。」

「300万円程度のRVに装着するには、DPFが現在のところかなり高額ですから、個人ユーザーにとっては確かに厳しいと思います。しかし、先ほどの理由と同じで、補助金は低減装置の装着車に対するものですから、メーカーには出せないと思います。また、車両総重量が3.5t以上かどうかというところが基準ですから、3.5t以下の車両に関しては事業主が個人ユーザーには関係ないということになりません。ただし、比較的新しいRVであれば、20万円程度の酸化触媒で対応できますので、そちらを選ぶというところもできるのではないのでしょうか。この件に関しては、自動車メーカーも新しい車に買い替えてくれというだけでなく、自分たちの売った車が規制をクリアできるような努力を、もう少ししてもらえないものかなと個人的には思っています。」

規制のチェックはどこののか？
警察も検問をするのか？

ただでさえ、交通渋滞に悩まされている現状で、個々のディーゼル車を検問するなどという規制を行ったら、逆に渋滞が増えて空気が汚れる。そ

インタビュー
原田典明
本誌編集部



熊田則之さん

東京都環境局自動車公害対策部
指導普及課監察指導係主任

「一方、検問をやらなければ、ザル法になってしまふ。実際には取り締まりをどういう形で行うのか。また、取り締まるのは都職員なのか、警察官なのか。」

「まず、都の職員(Gメン)が一定数以上の保有台数の事業所を中心に立ち入り検査を行います。また、物流の拠点で立ち入り検査を行います。路上での検査を行う場合は、警察と共同で取り締まりを行います。」

他県から流入する車両のチェックは誰がどうやって行うのか？」

他県から流入する規制違反車両に対する取り締まりは具体的にどのような形で行われるのか。その告知はどのような方法で行われるのか。」

「埼玉・千葉・神奈川の各県でも、Gメンの予算化を薦めていますので、都県の境では連携して、指導・普及を中心とした検問を行います。また、説明責任がありますので、規制開始前に事

業所の理解をいかに得られるかが大切だと思っています。また、首都圏の整備事業者を中心に規制内容と趣旨を説明して、ユーザーに伝えてもらう働きかけをしています。」

不正改造や整備不良の車両への対策が忘れられていないか？」

「ハイゼルの排ガスが汚れているのは、原因が幾つかある。ひとつは販売時点での新車の排ガス低減水準が低かったこと。もうひとつは、販売後、特に大型車がハイアツプのために燃料噴射量を多くする改造を行うこと。さらに、使用過程車の整備が十分でないため排ガスが汚れてくること。都の規制は、後のふたつに対する対策が欠けているのではない。」

「大型車でそのような改造が行われていることは聞いております。実際に事業所をチェックしてみます。始業点検が義務づけられているはずなのに、全く行われていないというのが現実で

す。そのため、整備事業者の団体にも、ちゃんとした整備を行ってくれるよう働きかけています。不正軽油に關しても、東京都が取り締まりを厳しくしたために、都内では激減しましたがその分は他県に回されている可能性もありますので、全国的に取り締まりを強化する必要があります。」

規制という形で道路行政の無策をユーザーに押しつけているのでは？」

「都内の大気が汚れているのは、スムーズな通行が行われず、交通渋滞により無駄な排ガスを発生させるを得ないという状況が生み出している部分が大い。ところが、都が行っているのは相変わらず新しい道路を作ることは、そういう無策を車のユーザーに転嫁し、犠牲を強いているのではないか。新たな道路作り以外の交通政策はどうなっているのか。」

「確かに、PMを削減するためには渋滞を減らすことも大切です。そのため、東京都ではTDM(交通需要マネジメント)という、自動車の利用自粛や効率的な利用などを促して交通需要の調整を図る取り組みや、都心への乗り入れを有料化することで規制するロードプライシング制度を検討しています。さらに、30台以上の自動車保有する事業所には自動車環境管理計画書の提出を義務づけ、低公害車の計画的導入や、共同配送などによる運行の削減を進めてもらっています。個人ユーザーの方も、使用の自粛などの意識改革をしていただければありがたいですね。」

東京都の認定製品のジャンルに前処理の低減装置がないのはなぜ？」

「認定製品の基準はDPFと酸化触媒など後処理の低減装置ばかりだ

が、前処理の、例えば燃料改質による低減装置が認定されていないのはなぜか。」

「認定製品といえますのは、使用過程車の後処理に関する低減装置ですから前処理に関する製品は含めていません。低硫黄軽油を使っても、PMはほとんど減りませんし、カロリーの高い灯油分を多く含む軽質軽油を使っても3割しか低減できませんから、燃料を改質すること、PMを期待通りに下げることは難しいと思います。また、燃料改質剤や装置には、原理が明らかでないものが多く、原理がはっきりしないものに何か問題が生じたときには改善のしようがありません。」

文化財としてのクラシックカーに特別な救済措置は行わないのか？」

「クラシックカーと呼ぶべき貴重な旧車の存在が全く無視されている。例えばランドクルーザー40などは残存する台数も少ないため、歴史的文化財として保護する価値がある車なのだから、特別な救済措置があってもいいのではないか。」

「古い車を大切にしたいという気持ちはよく理解できますが、例えば小教であつても、特例のような形で抜け穴を作るのは、やはり問題だと思えます。」

国の評価制度で認定された自治体の規制はクリアとなるのか？」

「国土交通省の評価制度で認定された製品は、条例に適合するものとして認めるのか。」

「東京都の規制のPM基準値は長期規制(平成6年規制適合車等)値ですから、それより厳しいPM基準値である国の規制をクリアする製品は、当然東京都の規制をクリアしている」と見なすことになります。」

「認定製品の基準はDPFと酸化触媒など後処理の低減装置ばかりだ