



Back Wood

2004年NOx削減法で ディーゼルワゴンが消える!

改正NOx削減法は参議院で審議中だ。今国会で成立することは確実だろう。この法案が国会を通れば、夏までに具体的な規制値が省令で決定される。そうなれば、現在市街を走行しているディーゼルワゴンのほとんどが規制をクリアできない。あなたがローンを支払っている4×4も、新車登録から9~10年しか乗れなくなるのだ!

文 / 原田典明 (harada@carmag.co.jp)

最新ディーゼルワゴンでもNOx削減法に引っかかる!

いすゞ自動車

ビッグホーン・ロング 3000DT
ビッグホーン・ショート 3000DT
ミュー 3000DT

トヨタ自動車

ランクル90 プラド 3000DT
ハイラックスサーフ 3000DT

日産自動車

サファリ・ロング 4200DT
サファリ・ショート 3000DT
テラノレグラス 3000DT
テラノ 3000DT

三菱自動車工業

パジェロ・ロング 3200DT
パジェロ・ショート 3200DT
デリカスペースギア 2800DT

現在市販されているディーゼルワゴン4×4は
全て改正NOx削減法をクリアできない!

ディーゼル乗用車への規制は非常に馬鹿げた対策ではない
改正NOx削減法は4月4日に参議院環境委員会に回されて、現在審議中だ。今国会で成立し、夏の間に省令で具体的な規制値が決定される予定だ。
そうであるのに、ディーゼル4×4ユーザーや4×4ファンマキットの反応は鈍くどころか人ごとだ。それには理由がある。環境省は情

報を小出しにしながら、世論のあたりを探りつつしかし決して具体的な規制値を表に出さないからだ。現に、国会に提出されている法案を読んでも何のこともがさっぱりわからない。国会議員も、「環境」を前面に出した法案には反対しない。だが、「ディーゼルは環境に悪い」という環境庁のほとんど妄執とも言うべきハラスを欠いた主張が、不景気にあえぎ代替費用など出せるはずもない中小零細企

こんなに厳しくなる改正後のNOx規制値の予測

<数字は10・15モード(g/km)
2.5t超は13モード(g/kWh)>

	区分	現行NOx削減法		改正NOx削減法 <small>本誌予想値</small>	
		~H7.8車	H7.9~車	予測1(1段階前規制値)	予測2(最新規制値)
ガソリン車	乗用車	規制なし	規制なし	0.25(S53)	0.08(H12)
	~1.7t	0.25	0.25	0.25(S63)	0.08(H12)
	1.7t超~2.5t	0.7	0.7	0.4(H6)	0.13(H13)
	2.5t超~5t	5.1	5.0	4.5(H7)	1.4(H13)
ディーゼル車	乗用車	規制なし	規制なし	0.25(G乗用車規制値適用)	0.08(G乗用車規制値適用)
	~1.7t	0.25	0.25	0.25(Gトラック規制値適用)	0.08(Gトラック規制値適用)
	1.7t超~2.5t	0.7	0.7	0.7(H9/10)	0.49(H15)
	2.5t超~5t	5.1	5.0	4.5(H9/10/11)	3.38(H15/16)

乗用車はほぼこれで決定か

一段階前規制値の可能性もあるが:

トラックは最新規制が適用される!

ガソリン車は平成13年規制から中量車の重量区分を<1.7t超~3.5t>に変更(改正NOx削減法ではディーゼル車も?)

規制NOx値0.25に対し、H10年規制適合車のパジェロ0.36、H/Lサーフ0.39!

市販のディーゼルワゴン車は、1段階前の甘い規制値でもクリアできないのが現実!

業のトラックを直撃し、個人所有のRVの財産価値を大幅に減らそうとしていることは気づいていないはずだ。

特に、「特定地域ではディーゼル乗用車には乗せない」という暴論がまかり通り、現在市販されているディーゼル乗用車ではクリアできない規制値を課そうとしているのは、開いた口がふさがらない。

現在のディーゼル乗用車は平成10年規制によりNOx値が0.40g/khになっており、平成14年規制では0.30g/khに強化される予定だ。しかし、改正NOx削減法ではそれでもクリアできない。次期規制値でもクリアできない数値を課すなどということが許されていいのだろうか。

「ディーゼル車の虚報」ともいわれるべき環境省の愚策が、我が国のディーゼル車を世界の潮流に突き落とすことになるだろう。そうなるから後悔しても遅いのだ。

規制を受ける車種・台数の多さで業界は破滅的な打撃を受ける

前回のNOx削減法で問題になったのは、ランクル40などの当時でも古い4x4だ。しかし今回は現在市販されているディーゼルワゴン4x4の全てが対象となる。現在のディーゼルワゴン4x4のラインナップを見ると、バグがすっかり姿を消して、ほとんどがワゴンだ。つまり、ほとんどのディーゼル4x4が規制の対象となり、前回とは比較

4x4マガジン社員の痛切な悲鳴

竹村吉史(S54年式・ランクルBJ40V改)

「前回のNOx削減法が施行されたとき、NOx低減装置を付け、数度にわたるガス検を受けてやっとクリアしました。NOx値156ppmで規制値の210ppmをクリアしたので。しかし今回の規制値はともクリアできません。規制が段階的に厳しくなることがわかっていたら、前回は費用をけなかつたと思います。まったく人を馬鹿にしたやり方だと憤慨しています。」

田中博之(H3年式・ランクル70プラド)

「一生懸命と思って買ったのに、ディーゼルワゴンが規制対象に入ったために改正NOx削減法はクリアできません。来年受ける車検が最後の車検になるでしょう。ひどい話です。まだロトンが残ってるんですよ。」

荒行浩(H12年式・H/Lサーフ)

「昨年5年ロトンで思い切って買いました。改正NOx削減法が施行されれば、H20年が最後の車検となります。ロトンが終わるころには下取り価格ゼロになっているのではないかと不安です。何とかならないんですか?」

内藤知己(S53年式・ジープJ37)

「前回は何とかクリアしていたのですが今回はダメです。ディーゼルだけでなく、古いガソリン車も引かかるとは思いませんでした」

本誌編集部が4x4は、改正NOx削減法が施行されたたん、ギロチンに首を突っ込まなければいけないものばかりで、編集部内には怨嗟の声が満ちている。

首都圏のディーゼル車に対する規制は4つに！

道路運送車両法保安基準

- 対象物質：NOx・PM等
- 対象地域：全国
- 対象車：新車・新規登録車
- 規制基準：自動車排ガス規制値(平成18年規制を前倒して平成16年に)
- チェック方法：型式認定・車検

この規制値が
基準の基準になる

改正NOx削減法

- 対象物質：NOx・PM
- 対象地域：特定地域(中京地区を追加)
- 対象車：新基準値に適合しない車
- 規制基準：「ひとつ前の自動車排ガス規制値が妥当」
- 猶予期間：現行は新規登録から4ナンバー車は8年目(1ナンバー車は9年目)の車検終了まで
- チェック方法：車検
 - ・国会提出中(通過すれば夏ころに基準値を省令で決定)
 - ・今年と来年が現行NOx削減法による規制車の最後の車検期間

ディーゼル乗用車に
厳しすぎる悪法

東京都をはじめ各自治体の公害防止条例

- 対象物質：PM
- 対象地域：首都圏自治体(現在は東京・埼玉・神奈川・千葉も同調)
- 対象車：新規登録から7年間
- 規制基準：ひとつ前の自動車排ガス規制値
- チェック方法：路上検査(103台の検問車を警視庁が導入)
 - ・平成15年10月1日～

猶予期間が
短すぎるぞ

自動車グリーン化税

- 対象物質：重課は車齢、軽課は燃費・PMが基準
- 対象地域：全国
- 対象車：新規登録から車齢ディーゼル車11年以上
(平成元年3月31日以前) ガソリン車13年
以上(昭和62年3月31日以前)
- 規制基準：軽課は改正省エネ法2010年新燃費基準・独自のPM基準値
- チェック方法：自動車税徴収(10%重課、年5000~7000円程度)
 - ・軽課対象クロカン車はハリアー、クルーガーV、RAV4、パジェロ
 - ・平成13年4月1日～

税金が高くなる前に
乗れなくなるだろう

これではディーゼル車の虐殺だ！

にならない重大な影響を受けることになる。具体的な規制値は明らかにされていないが国土交通省の担当者は(最新自動車排ガス規制の)段階前の規制値が基本的には妥当だと考えていると言っているので、それをもとに前ページの予測表にしてみた。

当初ディーゼル乗用車には最新のガソリン乗用車向け規制値が適用される予定だったが、しかし、日本市場でディーゼル乗用車が売れなくなるというECU委員会からの抗議を受けて「段階前の規制値に緩められた」という。

実はこれも環境省の巧妙な仕掛けだったの

ではないかと疑っている。なぜなら、段階前の規制値に緩めたところで、現在市販されているディーゼルエンジン車でクリアできないからだ。平成10年規制適合車のパンフレット4M41エンジン(0.36g/kWh)は、NOx値が0.36g/kWh、ハイラックスサーブは0.30g/kWhで、改正NOx削減法で予想される0.25g/kWhをクリアできない。アフターマーケットを支えてきた構造を激変させてしまう。

もし、アフターマーケット業界がしばらく我慢してればまた言に戻るだろうと甘い考えを持っているのなら、それは違つて指摘してお

きた。4x4のアフターマーケットを支えてきたのは、はっきり言ってディーゼルのエンジンだ。ロングライフのエンジンは、10年落ちの中古車でも立派な値が付いていた。長く乗れて、値落ちにくいという前提の上で、中古車の個性化を図るためのパーツ装着や改造が行われ、それが業界を支えてきたのだ。

しかし、今回、改正NOx削減法や都の環境確保条例により、新車登録から7~9年の寿命となる。新車登録から7~9年しか乗れないというのでは、業界を支えてきた構造そのものが失われてしまうのだ。

また、今回特定地域に愛知県が含まれたこともあり、日本の人口の6割が規制地域に入ってしまった。もちろん、中古車価格は値崩れを起し、多くのユーザーは、自分が以前考えていたよりずっと低い金額で手放さざるを得ないため、新車への代替もままならなくなる。

これはけつして大げさに言っただけで危機感を煽っているのではない。4x4というジャンルが残れるかどうか、アフターマーケットが生き延びることができなくなるか、4x4が「時期のあだ花」に終わるかどうかが、4x4が「時期のあだ花」を迎えようとしているのだ。

前回のNOx削減法でも先頭に立ち行動した生井社長。



改正NOx削減法に 業界はどう対応する？

JOA環境対策委員長 生井社長が本音を告白！

重大な局面を迎えている改正NOx削減法に4x4アフターマーケット業界はどのように対応しようとしているのだろうか。日本四輪自動車用品販売店連合会（JOA）環境対策委員長で、前回のNOx削減法施行時にモラルンクル40を生き延びさせるために先頭に立ちて反対したツインランドの生井社長に話を聞いてみた。

前回とは比較にならないほど大きな影響がある改正NOx削減法

本誌／まず、前回のNOx削減法と改正NOx削減法とを比べてみて、違いはどこにあるのか、というところから話を聞かせてください。

生井／前回はワンクル40やジーノや、各車を無くすのは惜しいという同情が集まりましたが、実際に影響を受ける車の台数は少なく

むしろ業界としてはその買い替え需要によって潤った部分もありました。しかし、今回は規制の対象にディーゼル乗用車が含まれ、しかもクリアが不可能なガソリン乗用車の規制値が適用されることで、前回とは比較にならないほど大きな影響があるという点が決定的に違います。

5ナンバーと3ナンバーが規制の対象になったというところは、大変な問題ですよ。ランド、サファリ、パジロ、主立ったディーゼルワンクル車はみんな入ってしまう？ 4x4だけでなく、ワンボクスのなども大きな影響を受けるわけです。

地域が名古屋近辺に拡

大されたことも大きいですね。これで4x4が売れている地域のほとんどでディーゼルワンクルに乗れなくなり、この業界ではディーゼルのお客様は7割近くいますからね。残りの地方は4x4がもともと少ないところですよ。都会で売れているからこそ、地方に持っていくても売れるわけですから、都会で売れなくなっているものを地方に持っていく必要があります。

関係各省庁への要望をできるだけ早く具体的な項目に絞る必要がある

本誌／前回のNOx削減法では、生井さんのがやはり、運輸省もガス検に受ければ10台までは認めるといった特例を認めてくれました。それで助かった古い4x4も多かったようですが、今回はそういう特例は考えられないのでしょうか。

生井／官僚というのは机上で法律を作りますから、トラックやバスの中に個人所有のRVも含まれるという認識がなかったようです。個人所有のRVは対象となる台数も少ない、ガス検を受けるという点も、全国に広がるようなものをどうするんだという不備もあり、そんな中で、並行輸入車の扱いと同じ方式を適用したらいざという時にどうなるかです。もちろんJOAが中心になって署名集めをしたことも、役人を動かす理由のひとつだったと思います。

でも、これにどうもほんとうに助かったのはバスやトラックだとも思います。自治体の特殊な車や、ディーラーなどの下取り車や新車などに減増の装置を付けてガス検に通いましたから、ですから、今回の改正NOx削減法で影響を受けるディーラーや中古車販売店なども、もっと強く反対すべきだと思います。それにメーカーも、決して新車代替にならない

この法案にもっと抵抗すべきですよ。ただ、メーカーの間はお上には逆らえない体質がしみ込んでいますから無理かもしれません。

今回は、すでに法案が国会に提出されていますから、まだ何とかなるかもわからないという部分は、具体的な数字や、前回のどのような特例を認めてもらうというところから、うまい形で緩和してもらおうかという要望を、少しでも早く具体的な形で絞る必要があるわけです。

環境省の中央審議会では600万円もするPMのベンチテストを望んでいる

本誌／合格するかどうかは別にして、ガス検を受けるというのは費用もかかると思うのですが、いくらくらいかかるのですか。

生井／ガス検の場合、昭島市にある日本輸送技術協会が、東久留米市の日本車輛協会の検査施設に持ち込んで行います。10、15千円のガス検で1台の検査料金は11、12万円程度です。バイク（オート）PM検査の機械は昭島にあります、だいたい30万円くらいです。

ところが、環境省の中央審議会の資料ではPMを計るにはベンチテストが望ましいと書いてあるわけです。つまり、専用の台座を作ったところ、ベンチを下ろして計れというのですが、いくらかかると思いますか。つくば市の日本自動車研究所であれば、600万円ですよ。

それなのに、役人は代議士に説明するときは、PM検査を受けて合格すれば認めますなんて説明してらるんですが、こまかしてしかありません。いったい誰がこんな金のかかるテストを受けますか。アフターマーケットに特化したDPFの開発を考えている

本誌／前回の特例救済措置が有効だったの

は減増君などのガス検に合格できるだけの製品があったからだと思いますが、今回の改正NOx削減法をクリアできるような製品はないのでしょうか。

生井ノ東京の場合、フィルター(DPF)は製品を試験して認可するのにはなっています。しかし、国の場合は製品を認可するのにはなく、ある製品を装着してガス検に合格したら、10台という枠内でガス検を免除するというのがシステムです。

そこで、最初は東京都にDPFを認可してもらいたいことを目指していろいろ動いていました。しかし、動いている内に、改正NOx削減法の問題が起きてきたので、PMMもNOxも減らす製品を探する必要が出てきたわけです。

ところが、量産車で実用化されているDPFはその性能をモニター形式エンジンの性能に

類している部分が大い違いです。エンジンで微妙に燃焼をコントロールできるから、NOxを減らすと同時に、PMMも減らすことができるといいます。

後付けのDPFの場合、PMMを減らすことはできません。同時にNOxが増えることを止めることができず、せむ。どうしてもトレードオフの形になってしまいます。それと同時に、量産車の場合、いろんなケースを想定して対策するので、だんだん大がかりで複雑なものになってしまい、コストも大きくなります。

そこで、地域の専門店が特定の車種、特定のユーザーにこの条件で使ってもらいます。オメガエンジンなどは手で行きますよというマナーに特化した形で販売できる製品を作れないかと検討しています。

また、東京都に入ってくるときだけ、数百キロ程度使用可能なフィルターを付けて走るといふ製品も面白いのではないかと思います。

現在まで、いろいろな製品を試してみています。が、まだこれという製品に出会っていないというのが現状です。

例えば、今試験しているスィン製のDPFは圧縮したセラミック繊維に触媒が塗布してあって、排熱が300度にならばPMMを燃やして再生するようになってきます。300K以内なら300度に達すれば、PMMが溜まらないという製品です。

スィンのように山坂が多いところではいいのですが、都内には排熱が300度になるような急な勾配はなかなかありません。また、日本のように硫黄分の多い軽油では硫黄がいたずらして破裂することもありました。

ロングライフのディーゼル車の存在が業界存続の前提となっている

本誌ノ改正NOx削減法は、業界に与える影響も大きいと思いますが、肝心の業界の反応が鈍いように思えますが、いかがですか。

生井ノJOAの会員にも、自分のこととして認識できていないところが多いかもしれませんね。具体的な数字が出てこないのがよく分からないわけですよ。ユーザーにしても同じことですね。4x4マガジンが書いてくれるから、読む人は読んで、ネット上で意見を交わしているという状況ですね。4x4ユーザーとは思えない技術者が、4x4マガジンの記事で見たが、「と書き込みをしているわけです。」

JOAとしては、RV用品協会(RAMA)と合同で関東と関西で業界向けの説明会を開催する予定ですが、何しろ時間がありません。我々の業界は、ディーゼル車が増えてきたという事情があります。今回、東京都の規制案が登場してきたとき、TAX町田ではガソリン車を前面に出したのですが、売れたのは一時的なものだったそうです。やはりガソリン車は維持費がかかりすぎるといふことなのでしょう。現在はディーゼル車中心の構成に戻っています。ディーゼル車がダメだからガソリン車にすればいいというわけにはいかないのです。

その理由は考えてみればすぐ分かります。ディーゼル車はロングライフだということですが、我々の業界の前提になっている

んです。新車サービスで食っている業界ではないんですよ。ディーゼルはロングライフだから、1台の車に何人もユーザーが乗れたわけです。若い人でもランクル80に乗れるのは、中古で買うからで、古い車だから個性化を図りたくなるわけです。中古で買ってパーツを装着して楽しんだら、また次の人に売る。次の人は、足まわりを改造してまた楽しむ。それでもまだ中古車価格はそれなりのものがある。こうしてディーゼル車のライフサイクルが長い中で業界が潤ってきたのです。今現在でもランクル80の平成7~8年式で180万円、ランクルプラドの平成3年式で200万円

で取り引きされることがあるわけですから。もうひとつの要素は、都市部で人気があるディーゼル車が、中古車として地方に流れて地方のエンジン潤すという構図です。しかし都市部で乗れなくなったらものを地方に持って行って、その車を地方が歓迎するかということにしてきたことではないでしょうか。その意味で今回の事態は日本全国に大きな影響を及ぼすものだと思います。

ところが、ガソリン車の場合、いくら4x4でも10万キロを超した車は中古車として売れないですよ。つまり、2次、3次と再販できないのでユーザー層が広がらないのです。だからこの業界のメインがガソリン車になることはないですし、ガソリン車がメインにならたら、マーケットがものすごく小さくなることは避けられないと思いますよ。

ディーゼル車規制によるユーザーの買い控えの影響はどの程度あるか

本誌ノ長引く不況のせいで専門店の売上が落ちているのか、あるいは、ディーゼル車規制による心理的なユーザーでユーザーの買



世界が台風のなまはびきりなDPFを実際にテストして、そのための資料も豊富だ。

い控えが進んでいるのかよく分からない面があります。現状はどちらの要素が強いと思いますか。

生井/ディーゼルのディーゼル車に対する欲求は、不景気といえども減ってはいないと思います。現実には、ディーゼルのディーゼル車に対する問い合わせが多いのですが、改正NOx削減法の具体的な規制値が明らかにならないため、「ちょっと待って」と商談を止めているのが現状です。

我々の業界は、長く乗れることによるディーゼル車に対する割安感が重要なポイントだったのに、東京都の条例では新規登録からわずか7年の猶予期間しかありませんし、改正NOx削減法に関しても9年程度しか猶予期間はありませんが、この心理的なプレッシャーは大きいと思います。7~9年しか乗れないクルマを中古で買えば、残された期間は半分程度です。そんなクルマにパーツを装着したり、改造する気になりますか。

残りの期間で新車購入の代金も貯めなくてはいけないディーゼル車に対して、お店の側としても、後何年しか乗れないけど、それでもこのパーツを付けてみるって、なかなか売れなくていい。重要な問題として、この間のディーゼル車規制がディーゼル車にもたらした影響として、ディーゼル車に乗るのが悪いことであるようなイメージをディーゼル車に持たせてあげられます。

平成3年式のランクル70が200万円で取引されています。



日本だけがディーゼル車を悪者にしていくが、昔前はガソリン車が悪者だったじゃないですか。技術の進歩によりガソリン車の排ガスがきれいになったように、今度はディーゼル車の排ガスがきれいになればいいわけです。現実には平成10年規制適合車が黒煙を出して走っていますか。そういう進歩をしっかりと認めない形でヒステリックにディーゼル車の「魔女狩り」を行うのはおかしいですよ。

今回は業界の存続がかかった非常事態。4x4ユーザーを守る観点から行動する本誌/これからの具体的な動きとして、どのような行動が必要だと思いますか。

生井/今回の事態は、業界の存続がかかった非常事態だと思います。4x4ユーザーあつての業界ですから、いかに4x4

ユーザーの被害をくい止めるかという観点から知恵を振り絞らなければいけないと思います。前回もそうでしたが、ランクル40ユーザーを守るといふ観点で動いたことが、結果的にトヨタチャンネルにつながったと思います。一時は首をくくるしかないというところまで追い詰められたこともありましたが、ユーザーのために行動したことがいい結果をもたらすのだとよく分かりました。

前回よりはるかに厳しい状況ですが、前回で得たノウハウや人脈もあります。業界が一丸となつて反対することができるといふ努力すると同時に、対応策を一刻も早く具体化して、官庁や政治家に働きかけることができるといふ体制を作りたいと思います。

以上のように、大変な緊急事態を迎えているにもかかわらず、本格的な対応策が不十分なままというのが現状だ。我々の4x4アフターマーケットにおいて、ディーゼル車は一枚看板の存在であり、ディーゼル車なくして4x4アフターマーケットはない。法案の骨格はすでに国会で成立する運びになっているので、具体的な規制値が省令で決まる夏までに、何とかして救済案をひねり出して関係省庁に働きかける必要がある。

4x4で楽しむというライフスタイルが生まれ、4半世紀が経った。どこでも傍若無人に走り回る4x4は自然破壊の元凶だ」という批判もあつたが、アウトドアブームの中でここまで成長し、日本のクルマのジャンルに大きな変化をもたらした。しかし、後世の若者に「そんなクルマもあつたらしいね」と言わせていいものか。ここが本場の正念場である。

生井社長の発言のまとめ

今回は業界の存続がかかった非常事態だ。

規制の対象にディーゼル乗用車が含まれ、しかもクリアが不可能なガソリン乗用車の規制値が適用されることで、前回とは比較にならないほど大きな影響がある。

地域が名古屋近辺に拡大されたことも大きい。これで、4x4が売れている地域のほとんどでディーゼルエンジンに乗れなくなる。

ディーゼル車がダメだからガソリン車にすればいいというわけにはいかない。メインがガソリン車になったら、マーケットがものすごく小さくなることは避けられない。

ディーゼル車はロングライフだということ、我々の業界の前提になっている。

長く乗れることによるディーゼル車に対する割安感が重要なポイントだったのに、都条例では新規登録から7年の猶予期間しかなく、改正NOx削減法も9年程度しか猶予期間がない。この心理的プレッシャーは大きい。

現在まで、いろんなDPPEを試してみているが、まだこれという製品に出会っていないというのが現状だ。後付けのDPPEの場合、PMを減少させることはできても、同時にNOxが増えることを止めることができない。

どういった部分をどういった形で緩和してもらおうかという要望を、少しでも早く具体的な形で絞る必要がある。対応策を一刻も早く具体化して、官庁や政治家に働きかけることができる体制を作りたい。