

「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」の施行に向けた取組み

清水 純

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「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」が、平成 17 年 5 月 25 日に公布されたところである。また、本法の政省令に関するパブリックコメントを、平成 18 年 1 月 4 日まで行ったところである。本報文では、本法の施行に向けた政省令等の策定状況、平成 18 年度におけるオフロード法も含めた建設機械に対する排出ガス対策に関する支援措置等について紹介する。

キーワード：特定特殊自動車、建設機械、排出ガス、特定原動機、税制、融資

1. はじめに

建設機械等の排出ガス対策に関して、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、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「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」(以下、本法)が平成 17 年の第 162 回通常国会において成立し、平成 17 年 5 月 25 日に公布されたところである。その後、関係省庁において、本法の政省令の策定等、本法の施行に向けた準備を行っている。

また、本法は、新たに取得した特定特殊自動車に対する排出ガス規制を行う法律であることから、法適合車両の円滑な取得を図るための支援措置が必要不可欠であり、平成 18 年度からの支援措置創設に向けた要求を行ってきた。

本報文では、オフロード法の施行に向けた政省令等の策定状況、オフロード法も含めた建設機械に対する排出ガス対策に関する支援措置等について紹介する。

2. 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

本法においては、オフロード特殊自動車の排出ガス低減性能に関する技術基準を定め、使用者に対し基準に適合したオフロード特殊自動車の使用を義務付けることを基本としている(図-1。詳細については、本

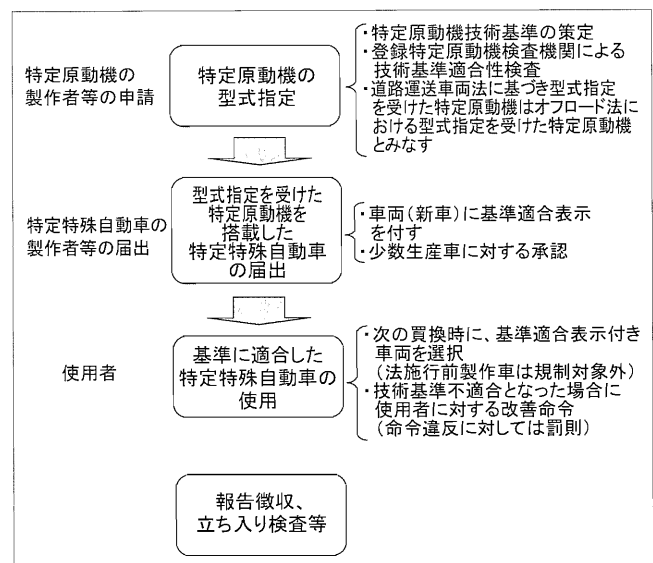


図-1 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律におけるオフロード特殊自動車に対する規制の枠組み概要

誌、2005 年 7 月号に掲載)。

3. 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律の政省令等に規定する内容について

オフロード法の施行に向けて必要となる関係法令として、本法律の施行令、施行規則及び特定原動機技術基準の細目等(告示)が検討されてきたところである。これらの内容については、平成 17 年 12 月 5 日より平成 18 年 1 月 4 日まで、別紙(後掲)*1のとおり、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」に係る

*1 (別紙) 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律に基づく政省令に規定する内容(案)(後掲)

施行令（案）等に関する意見の募集がなされた。

政省令等に規定する事項は、主に下記の事項である。

①特定特殊自動車の定義について

特定特殊自動車の定義について別紙のとおり規定している。規定の検討にあたっては、構造が特殊な自動車をできるだけ対象にすべく検討を行ったところである。なお、別紙の定義については、法令上の整理に基づき記載しており、具体的な対象建設機械等について、今後通達等で定めることを検討している。

②特定原動機技術基準，特定原動機の型式指定に関する手続き等について

特定原動機技術基準について、「特定原動機は、排気管から大気中に排出される排出物に含まれる一酸化炭素、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、燃料の種別等に応じ、性能に関し主務大臣が告示で定める基準に適合するものであること。」としている。ここで、基準値については、「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第6次答申）中央環境審議会」（平成15年6月30日）に基づき、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）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する。なお、試験方法等詳細については、道路運送車両法における大型特殊自動車、小型特殊自動車で定められる技術基準の整合を図りつつ規定する予定である。

③特定特殊自動車技術基準，特定特殊自動車の型式届出に関する手続き等について

特定特殊自動車技術基準について、「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、燃料の種別等に応じ、性能に関し主務大臣が告示で定める基準に適合するものであること。」としている。

ここで、基準値については、「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第6次答申）中央環境審議会」（平成15年6月30日）に基づき、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）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する。

なお、試験方法等詳細については、道路運送車両法における大型特殊自動車、小型特殊自動車で定められる技術基準の整合を図りつつ規定する予定である。

④使用規制開始時期及び継続生産特例，少数生産特例について

本法の使用規制適用日については、燃料の種別及び原動機の出力帯毎に定める予定にしている。また、使用規制適用日前までに製作等をした特定特殊自動

定格出力(kW)	平成18年		平成19年		平成20年		平成21年		平成22年	
	4	10	4	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か月又は23か月)
 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であれば平成19年10月1日以前）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等に対する特例。
 ・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。
 * なお、スケジュールについては、道路運送車両法における大型特殊自動車、小型特殊自動車と同一の規制開始時期、継続生産特例期間を設けた場合の案として記載している。

図一 使用規制開始時期，継続生産特例，少数生産特例について

表一 パブリックコメントにおけるご意見等に対する考え方

ご意見等の概要	ご意見等に対する考え方
【第2章第1節】 「1. 特定原動機の型式指定等」 【第2章第2節】 「2. 特定特殊自動車の型式届出について」 ベースとなる機械（例：トラクター）に使われているエンジンやアタッチメントが異なれば別々の型式指定が必要なのか。	特定原動機及び特定特殊自動車の同一型式の範囲については、公道を走行する特殊自動車に関する仕組みと整合を図りつつ、通達等でお示しする予定です。これに基づき、別の型式の特定原動機であればそれぞれについて特定原動機の型式指定の申請が必要であり、別の型式の特定特殊自動車であればそれぞれについて特定特殊自動車の型式届出が必要です。
【第2章第2節7（2）】 少数生産車の基準について ロの主務大臣が告示で定める基準について「軽油を燃料とする原動機にあって定格出力が19kW以上37kW未満のものについてはTier 2又はstage III Aとし、37kW以上560kW未満のものについてはTier 3又はstage III Aとする」と修正すべきである。	少数生産車制度の趣旨、諸外国の排出ガス規制値、適用年次及び頂いたご意見を勘案し、以下のとおり修正します。 「軽油を燃料とする原動機にあって定格出力が19kW以上37kW未満のものについてはTier 2、Interim Tier 4又はstage III Aとし、37kW以上560kW未満のものについてはTier 3又はstage III Aとする」 なお、Tier 2より厳しい規制であるInterim Tier 4に適合しているものでもよいことからInterim Tier 4の記載も残すこととします。
【その他】 ・どの省庁に問い合わせればいいのか分からない。 ・いくつもの省庁に書類の提出等の手続きをしなくていいように各省庁とも連携を取っていただきたい。	環境省水・大気環境局自動車環境対策課までお問い合わせください。 ご指摘のとおり各省で連携を取り、手続きの簡素化を図る予定です。

車と同一の型式に属する特定特殊自動車又は輸入された特定特殊自動車（継続生産車）について、継続生産車の使用規制適用日を定める予定にしている。

これらについては、道路運送車両法の大型特殊自動車、小型特殊自動車における考え方と整合を図りつつ定める予定であり、この場合、図—2の考え方となる。

また、継続生産特例終了後、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、少数生産特例が認められる予定となっている。

また、本意見募集により提出された意見等及び意見等に対する考え方については、表—1の通りである。

今後、政省令に規定する内容について、WTOへの通報手続を行った後、政令の閣議決定を経て、本法律及び政省令が施行される予定となっている。

4. 建設機械の排出ガス対策に関する支援措置

建設機械の排出ガス対策に関する支援措置については、国土交通省が指定する「排出ガス対策型建設機械」の取得資金に対する融資制度や、中小企業者等が購入する建設機械に対する税制の特例措置等により支援してきた。

平成17年5月25日に「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」が公布されたが、本法案の可決にあたって「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」との附帯決議が参議院・衆議院で採択されたところである。

平成18年度の税制改正等においては、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」に基づく使用規制が平成18年10月（予定）から開始されることから、本法の適合車両等について、下記のとおり支援措置が認められたところである。

①特定特殊自動車に係る固定資産税の特例措置

公道を走行しない既存の特定特殊自動車について、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」に基づく新しい排出基準に適合した特定特殊自動車への移行を促進するため、新たに取得した新基準適合の特定特殊自動車に係る固定資産税の課税標準を取得後3年間、2分の1とする措置を、同法に基づき、特定特殊自動車に対して、その定格出力及び燃料の種類ごとに定められる規制の開始までの期間（軽油を燃料とする特定特殊自動車で定格出力が130kW以上560kW未満のものについては、当該

規制の開始後1年を経過するまでの期間）に限り講ずる。

②特定特殊自動車に係る日本政策投資銀行等による融資

「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」における基準適合表示を付された特定特殊自動車及び国土交通省が3次基準値により指定する「排出ガス対策型建設機械」（平成17年度中に制度創設予定）に対して、日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民生活金融公庫による融資制度について、表—2のとおり認められたところである。

表—2 排出ガス対策型建設機械に係る融資制度（平成18年度）

対象機種	法における基準適合表示を付された特定特殊自動車	3次基準適合建設機械
日本政策投資銀行 （株式会社、組合、財団法人等、組織形態のもの）	政策金利I リース事業者は対象外	—
中小企業金融公庫 （資本金3億円以下または従業員300人以下の中小企業者） ※リース・レンタル事業者は資本金5千万円以下又は従業員100人以下	特別利率③ （担保特例制度＋利子補給）	特別利率③ （担保特例制度）
国民生活金融公庫 （資本金3億円以下または従業員300人以下の中小企業者） ※リース・レンタル事業者は資本金5千万円以下又は従業員100人以下	特別利率③	特別利率③

特に、中小企業金融公庫については、従来より排出ガス対策型建設機械に対する融資制度で実施されている担保特例制度を引続き適用するとともに、法適合車両については、担保特例による上乗せ利率に対する利子補給制度が認められている。

5. おわりに

オフロード法における政省令等の概要、オフロード特殊自動車に関する支援措置等について述べた。

今後、本法律の実効あるものにするため、排出ガス抑制指針において燃料の種類・点検整備等について定めるとともに、関連通達等運用の詳細について引続き検討していくこととしている。

J C M A

【筆者紹介】
清水 純（しみず じゅん）
国土交通省
総合政策局
建設施工企画課
課長補佐