

エコマーク商品類型 No.126 「塗料 Version2.0 (認定基準案)」 への意見と回答

No.	意見箇所	意見内容	回答
1	J. 自動車補修用塗料 4-1.(1) VOC 成分添加量	<p>自動車補修用塗料(以下、自補塗料)のトップコートにおける VOC 成分の添加量の基準値を「420g/リットル以下」に統一すべきである。</p> <p>(類似意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 溶剤系塗料にエコマークをつけることは望ましくない。 ・ 規制を少しでも早めて環境保全を進めるのがエコマークの役割ではないのか。ヨーロッパの基準値がリーズナブルである。 <p>(意見理由一覧)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ クリヤーコートについて、溶剤系でも 420g/ 以下に適合する製品は登場している。基準案の 550g/ では市場の半分程度のクリヤーコートが適合するため、差別化にならない。 ・ 法律で、2010 年には 2000 年比 30%の VOC 削減が要求されている。自補塗料は製品サイクルが長く、一度製品を発売した場合、10 年以上使用されることが多い。現在市場に出回っている商品が 2000 年にも出回っていた可能性は高く、ベースコートの VOC 値は 700~800g/l のものが多い。800g/l の製品に対して 750g/l では 10%も削減されていないため、この程度の削減率の塗料を環境に優しいとは説明できない。 ・ 溶剤系と水性ベースコートを比較すると、塗装・器具の洗浄などトータルで VOC 削減になる。水性塗料の方が環境対応への寄与は高いため、溶剤系ベースコートが環境に優しいとうたって販売することは難しい。 ・ グローバルで製品ごとへの規制が強まる中、大気汚染防止法(以下、大防法) 	<p>ご意見を元に修正しました。</p> <p>認定基準案(公開版)の基準値は、上市している製品によって得られたデータをもとに上位の製品が基準値に合致するように、溶剤系ベースコートで「750g/l 以下」、水系ベースコートで「420g/l 以下」等を設定し、今後市場の状況を鑑み、徐々に水性主体に移行していく予定でした。</p> <p>しかし、寄せられたパブリックコメントの多くでは、今後の環境対応塗料は水性であり、エコマークで溶剤系塗料を認定することで市場を思わしくない方向に牽引する可能性が指摘されました。</p> <p>これらのご意見を元に、溶剤系・水系の区別をつけず、トップコートについては「420g/ 以下」という統一した基準値に修正しました。</p>

1		<p>も厳しくなるのは目に見えている。今回の溶剤系塗料の基準値を環境に良いと思い採用したユーザは、もしこの先国内で水性塗料の使用が義務付けられた場合、設備投資を複数回必要となり、負担となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車メーカーのディーラー工場で水性塗料が導入される予定と聞く。環境対応 = 水性塗料と考え先駆けて行動している工場にとって、溶剤系塗料にエコマークがつくことは差別化ができなくなり、業界にとっても何が環境に良いものか分からなくなる。 ・ 溶剤塗料を使っているところにエコマークがつくと、環境対応のために水性に準備しているところにとって差別化できなくなる。 ・ ベースコートの溶剤系基準値（750g/l 以下）では、今後見直しが予想される改正大気汚染防止法に適切でないと思う。 ・ 改正大防法施行により、自動車メーカーが採用する塗料の水性化を進めているのに対し、補修業界だけが 750g/l 以下で環境対応というのは非常に矛盾している。 ・ あまりに広いアロウアンスの認定では塗料販売者も塗料使用者もさらには自動車オーナーも困惑してしまう。 ・ 水性が技術転換の歴史として、新たなテクノロジーとして進んでいる中では、溶剤系塗料に認定マークがつくのはやや疑問が残る。 ・ 環境対応製品、水性塗料の普及が進まない背景には多くの理由があるが、これらを積極的に推進していくためにも、エコマークは非常に効果的であると考えられるからこそ、高い線引きが重要だと思う。 ・ 溶剤系塗料にエコマークがついてしまうと、業界全体が溶剤塗料のままで良いものと安心してしまい、水性化に進むのを遅くする恐れがある。水性塗料の普 	
---	--	---	--

1		<p>及が進まなければ、指数も決まらず、指数が決まらなければ水性塗料の普及も進まない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ VOC 値を比較すれば、溶剤系と水系のどちらが環境に優しいかは明確であり、溶剤系塗料が環境に優しいとは全くもって説明がつかないのではないだろうか。 ・ 現行基準案が適用されると、一般的なエコマークに対するイメージと相当にかけ離れたものになってしまいそう。「自補塗料におけるエコとは何だ」ということになりかねない。 ・ 自補業界において環境問題に対処できる最終形は自補塗料の水酸化であることはほぼ自明となっている。 ・ トヨタ自動車水性補修塗料を純正塗料として流通させる旨を新聞発表し、海外ブランドの水性自補塗料は国内で販売され、国内有力塗料メーカーにおいても製品化は終了し、塗料の供給側の水性塗料の準備は整った状況である。そういった中で、VOC750g/l まで許容される基準値は、自補業界の環境取り組みにブレーキとなる危険性をも孕んでいる。 	
---	--	--	--

No.	箇所	意見	回答案
2	J.4-1.他 芳香族炭 化水素系 溶剤	芳香族炭化水素溶剤について、含有量は PRTR 記載不要基準の「1%以下」とすべきである。既に自補を含む塗料業界では、芳香族系の不使用は市場シェアが高い国内メーカー各社も目指すところである。	ご意見を元に修正しました。 ワーキンググループの議論において、「芳香族炭化水素溶剤 1%以下」に適合する自補塗料があまりに少数という情報が出されたことから、基準案には採用されませんでした。ご意見の通り、塗料業界として芳香族系の不使用を目指していることから、その取り組みをサポートするものとして修正しました。
3	A~I.H. 4-1.(11)、 J.4-1.(7) 容器	中身が使い終わったプラスチックの容器をユーザから回収し、リサイクルしている。このような容器を使用している塗料も認定の対象にして欲しい。	ご意見を元に修正しました。 現行基準 (Version1) の検討の際、プラスチック容器はリサイクルが困難であるとの判断から除外されました。プラスチック容器であっても、回収・リサイクルシステムを構築しているものについては、認定の対象となるよう、修正しました。
4	J.他	エコマークがつくことによるメリットが分からない。指数への反映や減税などのメリットを目に見えるようにしてもらえれば、業界で更に水性塗料が普及すると思う。	エコマークは、塗料のユーザ (自補塗料の場合は鋳金・塗装業者) が塗料を購入する際に、一目で環境負荷の低いものを選択いただくためのラベリングです。VOC 成分の添加量だけでなく、有害化学物質の制限や、容器への配慮など、トータルで環境負荷が低い製品を認定しています。
5	J.他	法規制の方向性が分からないため、業界全体が様子見になっている気がする。マークをつけるのも良いが、きちんとした方向性を示してもらわなければ BP (鋳金・塗装業者) もどう対応してよいか分からない。	環境への取り組みにおけるトップランナー製品を認定し、普及することがエコマークの役割であり、今回制定する認定基準は、基準項目の設定による塗料の環境対応の方向付けをしています。