

## 第十四次答申及び報告で示された今後の検討課題について

# 1. 第十四次答申及び報告で示された今後の検討課題について

項目	第14次答申	要旨
微小粒子状物質等に関する対策	○	現在、UN-ECE/WP29において、PN計測法の検出範囲の下限を、現行の粒径23 nmから10 nmへ引き下げるについて議論されている。我が国としても、日本国内の排出実態等の知見をUN-ECE/WP29に展開する等、引き続き、国連の活動に参画・貢献しつつ、我が国の環境と自動車排出ガスの影響度を考慮して、試験法の改定等について検討すべきである。
ブレーキ粉塵及びタイヤ粉塵に関する対策	○	排気管から排出されるPMが低減されてきたことから、ブレーキ粉塵やタイヤ粉塵の排出割合が相対的に高まってきている。ブレーキ粉塵については、UN-ECE/WP29において令和3年(2021年)までに試験法を策定することが合意されている。今後、我が国もラウンドロビン試験に協力するとともに、我が国の調査等において得られた知見をUN-ECE/WP29に展開する等、国際基準の策定活動に積極的に参画・貢献すべきである。
特殊自動車の排出ガス低減対策	○	排出ガス規制対象(定格出力が19 kW以上560 kW未満)の特殊自動車については、大気汚染状況、排出ガス寄与度、技術開発動向及び国際動向等を踏まえ、必要に応じ排出ガス規制の強化について検討する必要がある。特に、微小粒子状物質対策に関しては、PM排出量における特殊自動車の寄与割合が増加することが予想されるため、特殊自動車以外の自動車で導入したPN規制も含め、求められる対策について検討する必要がある。排出ガス規制対象外の特殊自動車については、排出寄与度、技術開発動向、国際動向及び国土交通省の建設機械指定制度の効果、日本陸用内燃機関協会の自主的取り組みを踏まえ、必要に応じ排出ガス規制の導入について検討する必要がある。
燃料蒸発ガス低減対策		駐車時の燃料蒸発ガスについては、駐車実態を考慮した費用対効果は駐車試験の日数を3日とした場合の方が優れており、将来的に3日へと強化することも考えられる。また、パフロスについて、国際基準の試験法が検討されている密閉タンク以外の車両においても、排出量と対策に係る費用を考慮し基準の策定を検討すべきである。
アイドリング規制の見直し		四輪車のCO規制強化については、国連の排出ガス関連規則の組替えの検討状況を踏まえ、今後、その動向を見極めつつ、改めて排出量の実態や測定機器の開発・普及状況を把握した上で、検討すべきである。
路上走行検査等の導入		第14次答申で示されたPN規制の導入を踏まえ、路上走行検査におけるPN規制の導入の必要性について、国際基準調和の観点も踏まえつつ、実態調査等を含めて、検討を行うべきである。また、排出ガス総量算定のための原単位についても、実路走行を想定した補正を行う等、必要に応じて算出方法を見直すことが適当である。
低温試験及び高温試験の導入		現在、UN-ECE/WP29において、令和3年(2021年)までに低温試験の試験法を策定することが予定されている。低温試験及び高温試験は、車両が実際に使用されている環境における排出ガスを低減させる有効な対策であることから、我が国としても国際基準の見直しに積極的に参画・貢献し、また、国内における導入の必要性について、実態調査等を行う等して、検討を行うべきである。
ガソリン・LPG重量車の排出ガス低減対策		現在、JE05モードで測定した排出ガス値にポスト新長期規制(平成21年規制)の排出ガス許容限度を適用している。今後、大気汚染状況、排出ガス寄与度、技術開発動向等を踏まえ、必要に応じコールドスタート試験の導入を含めた排出ガス規制の強化、オフサイクル対策、OBD IIの導入について検討する必要がある。
燃料性状による排出ガスへの影響		重油の需要減少への対応から、残渣油を分解しガソリンや軽油に混合することによる有効な利用が進んでいる。残渣油を分解したものを混合した自動車燃料は、排出ガスの微小粒子状物質やPMに影響を与えることが指摘されている。また、地球温暖化対策として有効とされているバイオマス由来の燃料について定められた品質を満たすことが必要とされているが、それを超えるバイオ混合軽油を使う場合、排出ガス値が増大するおそれがある。これらの燃料性状が排出ガスに与える影響を調査し、その結果を踏まえて対策を検討する必要がある。
その他の未規制物質対策		自動車から排出されるVOCについては、HC又はNMHCを規制対象としているが、炭化水素系の成分によって大気汚染への影響は異なると考えられるため、未規制物質についての排出量把握の基盤を整備し、得られた情報を基に必要な施策を講じるよう努めることが望ましい。また、自動車排出ガス低減対策の検討にあたっては、温室効果ガスであるCO <sub>2</sub> 、CH <sub>4</sub> 、N <sub>2</sub> O等が増大しないように配慮する必要がある。

## 2. 第十五次報告に向けて考慮すべき事項

- 我が国の大気環境の状況は全体として改善傾向にある。しかしながら、PM2.5については依然として環境基準が達成されておらず、光化学オキシダントについては環境基準の達成率が極めて低い状況にある。大気環境に対する自動車からの排出の影響度等を考慮し、効果的な対策を講じていくべきではないか。
- EUを含む国際動向を見ると、引き続き自動車からの排出ガス対策について審議が続いており、さらなる規制強化が進められる見込である。自動車は国際的に流通する商品であることから、そうした動向も踏まえ、調査・検討を進めていくべきではないか。
- また、カーボンニュートラルに向けて自動車の電動化や燃料のカーボンニュートラル化が推進される中、今後の排出ガスに関する自動車単体規制のあり方についても考えていくべきではないか。