

# 第十四次報告に向けた検討課題について(案)

---

# 第十三次答申及び報告で示された今後の検討課題について

第14次答申に向けた審議事項(案)

第13次答申	第13次報告	要旨	優先順位
微小粒子状物質等に関する対策		欧州におけるPN規制値をPM重量に換算すると10分の1程度の排出となり、実質的にPM排出量を大幅に引き下げることが可能である。環境達成状況、PMの排出実態を踏まえつつ、ディーゼル車及びガソリン直噴車に対するPN規制導入を検討する必要がある。	◎
アイドリング規制の見直し		二輪車及び四輪車のアイドリングに係るCO及びHC規制について、使用過程車の性能維持及び国際基準調和の観点から、我が国における最新規制車の排出レベルを見極めた上で、四輪車のCO規制値強化並びに二輪車及び四輪車のHC規制の廃止の可否について検討すべきである。	◎
	特殊自動車の排出ガス低減対策	19kW以上560kW未満の特殊自動車 <sup>※1</sup> については、排出寄与度、技術開発動向及び国際動向を踏まえ、必要に応じ規制強化について検討する必要がある。ガソリン車又はLPG車については7モードを見直し、過渡サイクルの導入を検討すべきである。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の効果、陸内協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。	◎
ブレーキ粉塵及びタイヤ粉塵に関する対策		規制強化に伴い、排気管以外のブレーキやタイヤの摩耗に伴い発生する粉塵の割合が相対的に高まっている。ブレーキ粉塵については、国連UN-ECE/WP29 <sup>※2</sup> において平成30年までに試験法が策定される。我が国においても排出特性を把握し、適切に評価できる測定法や試験サイクルの検討を行い、国際基準の見直しに貢献すべきである。	○
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、将来的に3日へと強化することが望まれる。また、パフロス <sup>※3</sup> 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。	○
-	路上走行試験の導入(排出原単位の見直し)	排出ガス不正事案を受けたディーゼル乗用車等検査方法見直し検討会での結論を踏まえて、路上走行検査の導入や保護制御ガイドラインの策定等、実効性のある対策を早期に講じることが望ましい。また必要に応じて排出原単位についても実路走行を想定した補正を行う等、算定方法を見直すことが適当である。	△ (一部措置済み)
-	低温及び高温試験の導入	国連UN-ECE/WP29においては、低温／高温試験をWLTP <sup>※4</sup> に盛り込むことが検討されており、平成31年までに試験法を策定することで合意している。実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、国際基準の見直しに参画・貢献すべきである。	△
-	ガソリン・LPG重量車の排出ガス低減対策	ガソリン・LPG重量車については、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試験の導入を含めた規制の強化、オフサイクル対策、OBD II <sup>※5</sup> の導入について検討する必要がある。	△
-	バイオディーゼル燃料による排出ガスへの影響	近年、いくつかの地域を中心にその利用が広まりつつある。一方、ディーゼル車は軽油の使用を前提としており、規制強化に伴い高度な低減技術が導入されていることから、ポスト新長期適合車を用いて、両燃料の排出ガスへの影響を調査し、結果を踏まえ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 <sup>※6</sup> については、HC又はNMHC <sup>※7</sup> 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。	△