

二輪車の排出ガス規制の経緯

今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（中間答申）平成 8 年 1 0 月
窒素酸化物の排出寄与割合は低いものの、ベンゼン等の有害大気汚染物質を含む炭化水素の排出ガス寄与割合が大きい二輪車について新たに排出ガス低減対策を答申

（ 1 ）許容限度

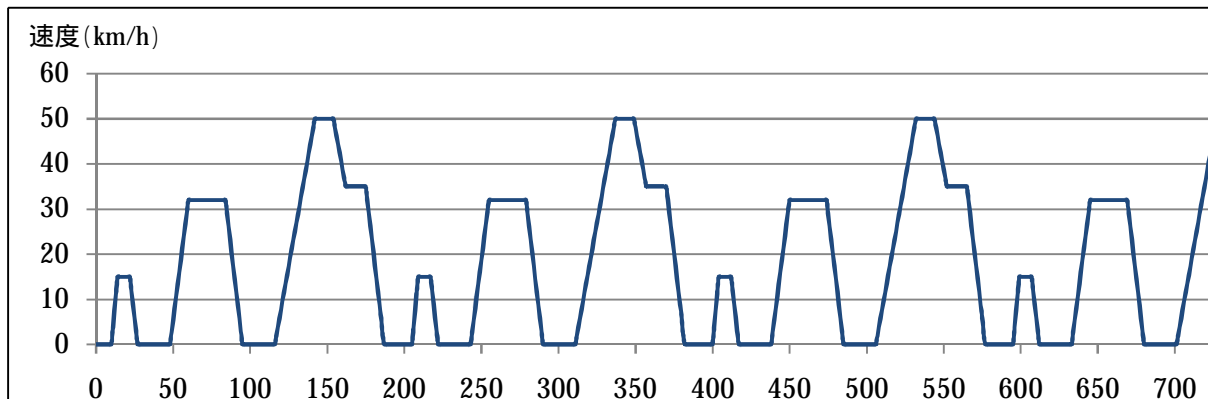
		許容限度目標値（平均値）		
		炭化水素	一酸化炭素	窒素酸化物
小型自動車及び軽自動車（二輪自動車に限る）並びに原動機付き自転車	四サイクルの原動機を有するもの	2.00g/km	13.0g/km	0.30g/km
	二サイクルの原動機を有するもの	3.00g/km	8.00g/km	0.10g/km

（ 2 ）達成時期

- ・第一種原動機付自転車及び軽二輪自動車・・・平成 10 年末まで
- ・第二種原動機付自転車及び小型二輪自動車・・・平成 11 年末まで

（ 3 ）排出ガス試験法

- ・以下の試験モード（二輪車モード）をホットスタートで実施



（ 4 ）その他

- ・ブローバイガスとして排出される炭化水素についても、排気管からの排出低減に併せて対策。
- ・使用過程における排出ガス低減装置の性能維持方策として、アイドリング状態における排出ガス中の一酸化炭素及び炭化水素の濃度に係る規制（アイドリング規制）について答申。

今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第六次答申）平成 15 年 6 月
 二輪車の排出ガスについては、車種により平成 10 年から 11 年にかけて排出ガス規制を導入したところであるが、自動車全体の炭化水素排出量に占める排出寄与率が高いことから許容限度目標値の強化を答申。

（ 1 ）許容限度

自動車等の種別	許容限度目標値（平均値）		
	炭化水素	一酸化炭素	窒素酸化物
第一種、第二種原動機付自転車 （中間答申における目標からの削減率）	0.5g/km 75%	2.0g/km 85%	0.15g/km 50%
軽二輪、小型二輪自動車 （中間答申における目標からの削減率）	0.3g/km 85%	2.0g/km 85%	0.15g/km 50%

（ 2 ）達成時期

- ・第一種原動機付自転車及び軽二輪自動車・・・平成 18 年末まで
- ・第二種原動機付自転車及び小型二輪自動車・・・平成 19 年末まで

（ 3 ）試験方法

- ・二輪車モードをホットスタートからコールドスタートに変更

（ 4 ）その他

- ・使用過程における性能維持方策として、排出ガス低減装置が適切な耐久性能を有するよう、耐久走行距離の延長を答申

軽二輪自動車、小型二輪自動車	12,000km	24,000km
第一種原動機付自転車	6,000km	6,000km（変更無し）
第二種原動機付自転車	6,000km	8,000km（変更無し）

- ・併せてアイドリング規制の強化の検討について答申

【参考】

ガソリン又は液化石油ガスを燃料とする普通自動車、小型自動車及び軽自動車であって専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以下のもの。（二輪車を除く。）

	非メタン炭化水素	一酸化炭素	窒素酸化物
新長期規制 （平均値）	0.05g/km	1.15g/km	0.05g/km

- ・試験方法は JC08 モード
- ・ホットスタートにおける排出量に 0.75、コールドスタートにおける排出量に 0.25 を乗じた値との和で算出される値に対し適用。