

# 中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第5次答申）」の概要

## ディーゼル自動車の排出ガス低減対策（新長期目標）

### （目標値）

浮遊粒子状物質（SPM）、二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）等の大気汚染状況が厳しい中、ディーゼル自動車から排出される粒子状物質の健康リスクが高いことが明らかになってきたことから、**窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）等を低減しつつ、粒子状物質（PM）に重点をおいた対策**を行う。特に、**重量車（車両総重量3.5t超）は、PMをより大幅に低減**する。

なお、一酸化炭素（CO）については、環境基準を達成していることから、新短期規制値に据え置く。

新長期目標以降の自動車排出ガス低減対策（新たな低減目標）を検討する。その際、軽油中の硫黄分の低減等、燃料対策も併せて検討する。

### （備考）

達成時期については、「平成17年末まで」と第四次答申（平成12年11月）において答申されている。

## ガソリン自動車の排出ガス低減対策（新長期目標）

### （目標値）

**排出ガス低減対策と二酸化炭素低減対策の両立に配慮しつつ、NO<sub>x</sub>等を低減**する。

なお、一酸化炭素（CO）については、環境基準を達成していることから、新短期規制値に据え置く。

新長期目標以降の自動車排出ガス低減対策（新たな低減目標）を検討する。その際、ガソリン中の硫黄分の低減等、燃料対策も併せて検討する。

### （達成時期）

**乗用車等は平成17年末までとする。但し、軽貨物車は、平成19年末までとする。**

### (蒸発ガス対策)

燃料蒸発ガスはS P Mや光化学オキシダント等の前駆物質であり、特にS P Mの環境基準達成に向け、自動車対策と固定発生源対策をあわせた総合的な対策の検討を進めていくことが必要である。

### (その他)

低排出ガス認定制度等により、引き続き、低排出ガス自動車の普及を図ることが適当である。

## 排出ガス試験モード

**排ガス性能を的確に評価するため試験モードを変更する。**

新しい試験モードは 2005 から 2011 年までに段階的に導入する。

(重量車：2005年、乗用車等：2008～2011年)

## 燃料対策

### (ガソリン)

**硫黄分を平成16年末までに50ppmに低減**(現行100ppm)する。

夏期に供給されるガソリンのリード蒸気圧については、平成17年以降、燃料生産者の自主的な取組として、65kPa以下に低減することが適当である。