

# 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（第九次答申）」の概要

## ディーゼル特殊自動車の排出ガス低減対策

### 1. 概要

特殊自動車の自動車全体に占める排出寄与割合（平成 17 年度）は、PMで約 18%、NO<sub>x</sub>で約 31%であるが、特殊自動車の排出ガス規制が強化されないとした場合、今後の排出寄与割合が相対的に高まることから、特殊自動車の排出ガスの規制基準を強化する。

### 2. 新試験モードの導入

次期特殊自動車の排出ガス規制における試験法としては、過渡モードであるNRTCモードを導入する（現行の試験モードも存置する）。

### 3. ディーゼル特殊自動車の規制強化

ア. 平成 23 年(2011 年)～平成 25 年(2013 年)にかけて、後処理装置の装着を前提としたPMの規制強化を実施する（現行規制と比較して約 9 割削減）。

イ. 定格出力が 56kW 以上の特殊自動車に対して、平成 26 年(2014 年)～平成 27 年(2015 年)にかけて後処理装置の装着を前提としたNO<sub>x</sub>の規制強化を実施する（現行規制と比較して約 9 割削減）。

## 黒煙規制の見直しについて

### 1. オパシメータ（光透過式スモークメータ）による測定への変更

09 年目標（ポスト新長期規制）から、ディーゼルトラック、乗用車等について、使用過程時におけるPMの確認方法を従来の黒煙汚染度によるものからオパシメータによるものに変更し、規制値としては $0.5\text{m}^{-1}$ とする。

### 2. 4モード黒煙試験の廃止について

新長期排出ガス規制に適合したDPFを装着したディーゼル自動車では、4モード黒煙における排出量はほぼゼロであり、今後、ほとんどの車両にDPFが装着されると考えられることから、4モード黒煙試験を廃止する。

## その他

○ 第八次答申において指摘されている「挑戦目標値」については、平成 20 年頃技術レビューを行い、必要に応じて、目標値及び達成時期を最終決定する。

注) 上記技術レビュー時には大気環境改善状況、CO<sub>2</sub>低減対策等との関係を見極めつつ行うこととする。

## ディーゼル特殊自動車の2011年目標値

自動車の種別	窒素酸化物	非メタン炭化水素	一酸化炭素	粒子状物質	ディーゼル黒煙	目標達成年
定格出力が19kW以上 37kW未満のもの	4.0g/kWh ▲33%	0.7g/kWh ▲30%	5.0g/kWh 0%	0.03g/kWh ▲93%	25%	平成25年 (2013年)
定格出力が37kW以上 56kW未満のもの	4.0g/kWh 0%	0.7g/kWh 0%	5.0g/kWh 0%	0.025g/kWh ▲92%	25%	平成25年 (2013年)
定格出力が56kW以上 75kW未満のもの	3.3g/kWh ▲18%	0.19g/kWh ▲73%	5.0g/kWh 0%	0.02g/kWh ▲92%	25%	平成24年 (2012年)
定格出力が75kW以上 130kW未満のもの	3.3g/kWh ▲8%	0.19g/kWh ▲53%	5.0g/kWh 0%	0.02g/kWh ▲90%	25%	平成24年 (2012年)
定格出力が130kW以上 560kW未満のもの	2.0g/kWh ▲44%	0.19g/kWh ▲53%	3.5g/kWh 0%	0.02g/kWh ▲88%	25%	平成23年 (2011年)

※表中の▲の数字は現在の規制値（平成18、19、20年規制）からの削減率を示す。

## ディーゼル特殊自動車の2014年目標値

自動車の種別	窒素酸化物	非メタン炭化水素	一酸化炭素	粒子状物質	ディーゼル黒煙	目標達成年
定格出力が56kW以上 75kW未満のもの	0.4g/kWh ▲88%	0.19g/kWh 0%	5.0g/kWh 0%	0.02g/kWh 0%	25%	平成27年 (2015年)
定格出力が75kW以上 130kW未満のもの	0.4g/kWh ▲88%	0.19g/kWh 0%	5.0g/kWh 0%	0.02g/kWh 0%	25%	平成27年 (2015年)
定格出力が130kW以上 560kW未満のもの	0.4g/kWh ▲80%	0.19g/kWh 0%	3.5g/kWh 0%	0.02g/kWh 0%	25%	平成26年 (2014年)

※表中の▲の数字は2011年目標値からの削減率を示す。