

(別紙)

特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律施行規則等の一部を改正する案 について

環 境 省
経 済 産 業 省
国 土 交 通 省

1. 改正の背景

平成20年1月の中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第9次答申）」において、今後、自動車全体に占めるディーゼル特殊自動車の粒子状物質（PM）、窒素酸化物（NO_x）の寄与割合が増加すること、また、今後ディーゼル特殊自動車についてもPM、NO_x後処理装置の導入が可能になると考えられることから、将来の環境基準達成を確実なものにするためには、ディーゼル特殊自動車の排出ガス対策を行うことが必要であると示されているところです。

環境省、経済産業省及び国土交通省では、同答申に基づく措置その他の所要の措置を講ずるため、排出ガス基準を定めている「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律施行規則」（平成18年経済産業省、国土交通省、環境省令第1号。以下「規則」という。）及び「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関して必要な事項を定める告示（平成18年経済産業省、国土交通省、環境省告示第1号。以下「告示」という。）」の一部を改正することを予定しています。

2. 改正の内容

(1) 排出ガス新試験モードの導入（別添1）

日本も参画している自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）にて作成された世界統一基準NRMM gtr（Non-Road Mobile Machinery global technical regulation）に規定されているNRTC（Non-Road Transient Cycle）モードを、ディーゼル特殊自動車の排出ガス規制における新試験モードとして導入する（現行の試験モードも存置する。）。

なお、欧米の次期規制においても、NRTCモードが新試験モードとして採用されることになっている。

（関連：規則第2条第1項第1号、告示第2条第1項第2号）

(2) ディーゼル特殊自動車の規制強化（別添2）

①モード規制値の強化

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等の排出ガス規制値（ディーゼル特殊自動車8モード法及びNRTCモード法は同一値）の強化を実施する（現行規制と比較して約9割削減）。

イ. 炭化水素（THC）から非メタン炭化水素（NMHC）に対する規制に変更する。

②黒煙モード規制値及び無負荷急加速黒煙規制値の強化

「ディーゼル特殊自動車8モード排出ガスの測定方法」（道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（以下「細目告示」という。）別添43）に規定するディーゼル特殊自動車8モード法により運行する場合に排出される排出物に含まれる黒煙による汚染度及び「無負荷急加速黒煙の測定方法」（細目告示別添46）に規定する方法により測定される黒煙による汚染度の規制について、定格出力が75kW未満である原動機を備えたディーゼル特殊自動車に対し規制を強化します（25%以下）。

（関連：規則第2条第1項第1号、告示第2条第1項第2号、同項第4号、同項第5号、同項第7号、規則第11条第1項第2号、告示第7条第1項第2号）

(3) 少数生産車の基準の改正（別添3）

排出ガス規制の強化に伴い、型式届出特定特殊自動車と同等の排出ガス性能を有するものとして定める基準を変更します。

（関連：規則第18条第1項第2号口、告示第8条）

3. 適用開始時期

今回の改正の適用開始時期について、以下のとおり規定する予定です。

- ・ 定格出力 130kW 以上 560kW 未満の原動機を備えたもの
平成 23 年 10 月 1 日（継続生産車及び輸入車については平成 25 年 4 月 1 日）
 - ・ 定格出力 75kW 以上 130kW 未満の原動機を備えたもの
平成 24 年 10 月 1 日（継続生産車及び輸入車については平成 25 年 11 月 1 日）
 - ・ 定格出力 56kW 以上 75kW 未満の原動機を備えたもの
平成 24 年 10 月 1 日（継続生産車及び輸入車については平成 26 年 4 月 1 日）
 - ・ 定格出力 37kW 以上 56kW 未満の原動機を備えたもの
平成 25 年 10 月 1 日（継続生産車及び輸入車については平成 26 年 11 月 1 日）
 - ・ 定格出力 19kW 以上 37kW 未満の原動機を備えたもの
平成 25 年 10 月 1 日（継続生産車及び輸入車については平成 27 年 9 月 1 日）
- （関連：規則附則第3条、規則附則第4条第1項、告示第10条、告示第11条）

4. 留意事項

今回の改正に伴う用語の整理や各種様式の変更、条ずれ対応等の技術的修正は、

別途行うものとする。

5. スケジュール

公布日：平成 22 年 1 月頃（予定）

施行日：公布の日（予定）

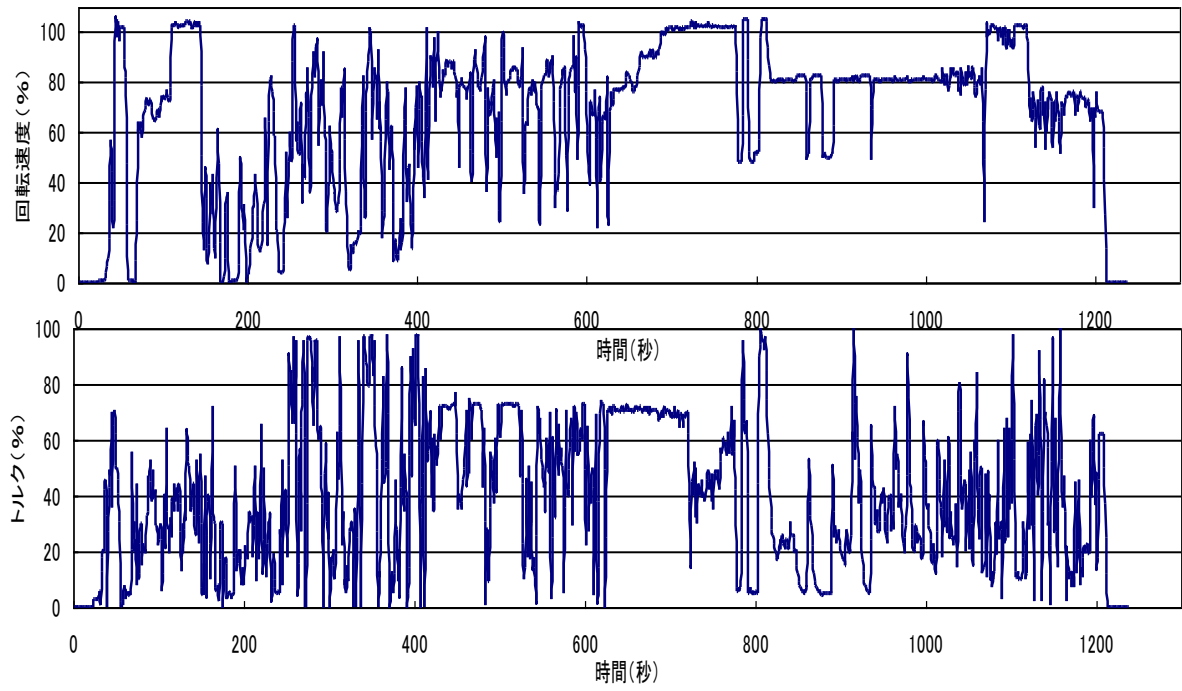
（参考）

自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）にて作成された「国連の車両等の世界的技術規則協定」（1998 年協定）の NRMM gtr の原文は以下のホームページをご参照下さい。

NRMM gtr の原文

<http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp29/ECE-TRANS-WP29-2009-118e.pdf>

ディーゼル特殊自動車の排出ガス測定法に追加される
過渡試験モード（NRTCモード）



排出ガス基準値の現行と改正案の比較

○ディーゼル特殊自動車の排出ガス基準値比較表

定格出力	CO		NMHC		NO _x		PM		ディーゼル黒煙	
	現行	改正案	現行	改正案	現行	改正案	現行	改正案	現行	改正案
19kW 以上 37kW 未満 のもの	5.00 (6.50)	5.0 (6.5)	1.00 (1.33)	0.7 (0.9) ▲30%	6.00 (7.98)	4.0 (5.3) ▲33%	0.40 (0.53)	0.03 (0.04) ▲93%	40%	25%
37kW 以上 56kW 未満 のもの	5.00 (6.50)	5.0 (6.5)	0.70 (0.93)	0.7 (0.9)	4.00 (5.32)	4.0 (5.3)	0.30 (0.40)	0.025 (0.033) ▲92%	35%	25%
56kW 以上 75kW 未満 のもの	5.00 (6.50)	5.0 (6.5)	0.70 (0.93)	0.19 (0.25) ▲73%	4.00 (5.32)	3.3 (4.4) ▲18%	0.25 (0.33)	0.02 (0.03) ▲92%	30%	25%
75kW 以上 130kW 未 満のもの	5.00 (6.50)	5.0 (6.5)	0.40 (0.53)	0.19 (0.25) ▲53%	3.60 (4.79)	3.3 (4.4) ▲8%	0.20 (0.27)	0.02 (0.03) ▲90%	25%	←
130kW 以 上 560kW 未満のも の	3.50 (4.55)	3.5 (4.6)	0.40 (0.53)	0.19 (0.25) ▲53%	3.60 (4.79)	2.0 (2.7) ▲44%	0.17 (0.23)	0.02 (0.03) ▲88%	25%	←

- 注 1. 現行及び改正案欄中の値は平均値を表し、括弧内の値は上限値を表す。
 2. CO、NMHC、NO_x、PM の単位は g/kWh である。
 3. 規制値 (CO、NMHC、NO_x、PM) は、ディーゼル特殊自動車 8 モード法及び NRTC モード法によるもの。
 4. 規制値 (ディーゼル黒煙) は、ディーゼル特殊自動車 8 モード法及び無負荷急加速黒煙の測定法によるもの。
 5. 表中の▲の数字は、現行の平均値規制値からの削減率を示す。
 6. NMHC 欄の現行規制は炭化水素。

少数生産車の基準（型式指定特定特殊自動車と同等の
排出ガス性能を有するもの）の現行と改正案の比較

対象となる自動車の種類：軽油を燃料とする特定特殊自動車

定格出力	同等とみなす基準	
	現行	改正案
19kW以上37kW未満	Tier 2、Stage III A	Tier 4
37kW以上56kW未満	Tier 3、Stage III A	Stage III B、Tier 4
56kW以上560kW未満	Tier 3、Stage III A	Stage III B、Interim Tier 4

ただし、Tier 4 及びInterim Tier 4において、ABTプログラムを採用し、EC（エミッション・クレジット）が負値となるFELを選択した場合及びInterim Tier 4に適用されるPhase-outのオプションを用いた場合を除く。

備考

- 1 Tier 2 及びTier 3は、Code of Federal Regulations Title40 Chapter1 Part8 9に規定する基準を、Interim Tier 4 及びTier 4は、Code of Federal Regulations Title40 Chapter1 Part1039に規定する基準をいう。
- 2 Stage III A、Stage III Bは、97/68/EC及びその改訂指令に規定する基準をいう。