

(お知らせ)

「排出ガス後処理装置検討会」報告書の取りまとめについて

<国土交通省同時発表>

平成 26 年 3 月 28 日 (金)
 環境省水・大気環境局
 総務課環境管理技術室
 直通：03-5521-8296
 代表：03-3581-3351
 室長：中谷 育夫(内線 6550)
 室長補佐：諸川 慎治(内線 6552)
 係長：小平 和博(内線 6555)

平成 17 年規制（新長期規制）に適合したディーゼル重量車のうち排出ガス後処理装置として尿素 SCR システム^{*}を搭載したものについて、環境省の調査により、使用過程で同システムの性能が低下して窒素酸化物（NO_x）の排出量が増加する事例が確認されました。

このため、環境省及び国土交通省は、平成 24 年より学識経験者等からなる「排出ガス後処理装置検討会」（座長：塩路昌宏 京都大学大学院教授）を設置して原因の究明及び対策の検討を進めました。

今般、同検討会が報告書を取りまとめましたので、お知らせします。

^{*}尿素 SCR システム：尿素水を利用して排出ガスの成分の一つである窒素酸化物（NO_x）の量を低減させる装置

1. 報告書のポイント

- ①平成 17 年規制適合車について、平成 25 年 3 月に公表した中間報告では、尿素 SCR システムを昇温すれば性能が一定程度回復することから関係する自動車メーカーによる同システムの定期的な昇温を行うよう求めた。このため、この昇温作業の実施状況と効果を評価の上、関係メーカーに引き続き実施を求めることとした。また、尿素 SCR システムを構成する前段酸化触媒の劣化のメカニズムを検討した。
- ②現行の平成 21 年規制（ポスト新長期規制）適合車について調査したところ、一部の車種については NO_x の排出量に若干の増加が見られたものの、排出ガス後処理装置の性能は使用過程においても概ね適切に維持されていると判断した。
- ③今後の方向性
 - ・平成 17 年規制適合車については、関係メーカーに対して昇温作業の実施率の向上等の積極的な取組と、環境省及び国土交通省への定期的な報告を求める。
 - ・平成 21 年規制適合車については、今後の使用過程で走行距離が伸びた場合の排出ガス性能について環境省、国土交通省及び関係メーカーが連携して実測調査を実施すべき。
 - ・平成 28 年からの次期規制に向けて、メーカーには、本報告書を参考に今後の技術開発において排出ガス後処理装置の耐久性の一層の確保を図ることを求める。また、使用過程での性能維持方策として、各種センサー等により性能低下を検出する高度な車載式故障診断システム（OBD システム）を平成 30 年より義務づける。
 - ・触媒の性能低下のメカニズムについては、未解明の事項が多いことから、環境省及び関係メーカー等が協力して引き続き中長期的に調査研究を実施すべき。

2. 連絡先

環境省水・大気環境局総務課環境管理技術室
 担当： 諸川、小平

〒100-8975 東京都千代田区霞が関 1-2-2

TEL:03-3581-3351(内線 6555)

電子メール：kanri-gijutsu@env.go.jp

平成 26 年 3 月 28 日

自動車局環境政策課

「排出ガス後処理装置検討会」最終報告のとりまとめについて**1. 概要**

ディーゼル重量車の排出ガスについて、現行の平成21年規制（ポスト新長期規制）より以前に適用されていた平成17年規制（新長期規制）適合車のうち排出ガス後処理装置として「尿素SCRシステム」※を搭載したものについて、環境省の調査により、使用過程で同システムの性能が低下してNOxの排出量が増加する事例が確認されました。

このため、環境省及び国土交通省は、平成24年度より研究機関に委嘱して学識経験者等からなる「排出ガス後処理装置検討会」（座長：塩路昌宏 京都大学大学院教授）を設置して原因究明及び対策の検討を進めました。昨年3月に公表した中間報告では、①性能低下の主な原因は同システムを構成するSCR触媒に未燃HC（炭化水素）が付着する「HC被毒」であると特定するとともに、②同システムを昇温すれば被毒が解消し性能が一定程度回復することから、③関係する自動車メーカーに定期的な昇温を行うよう求めています。

検討会は引き続き検討を進め、今般、最終報告をとりまとめましたので、お知らせします。

※尿素SCRシステム：尿素水を利用して排出ガスの成分の一つである窒素酸化物（NOx）の量を低減させる装置

2. 最終報告のポイント

- 平成 17 年規制適合車について、関係メーカーによる昇温作業の実施状況と効果を評価の上、メーカーに引き続き実施を求めることとした。また、尿素 SCR システムを構成する前段酸化触媒の劣化のメカニズムを検討した。
- 平成 21 年規制適合車について調査したところ、一部の車種については NOx の排出量に若干の増加が見られたものの、排出ガス後処理装置の性能は使用過程においても概ね適切に維持されていると判断した。
- 今後の取組の方向性は、以下のとおり。
 - ・ 平成 17 年規制適合車については、関係メーカーに対して昇温作業の実施率の向上等の積極的な取組と、環境省及び国交省への実施状況の定期的な報告を求める。
 - ・ 平成 21 年規制適合車については、今後の使用過程で走行距離が伸びた場合の排出ガス性能について、環境省、国交省及び関係メーカーが連携して実測調査を実施すべき。
 - ・ 平成 28 年からの次期規制に向けて、メーカーには、本報告を参考に今後の技術開発において排出ガス後処理装置の耐久性の一層の確保を図ることを求める。また、使用過程での性能維持方策として、各種センサー等により性能低下を検出する高度な車載式故障診断システム（OBD システム）を平成 30 年より義務付ける。
 - ・ 触媒の性能低下のメカニズムについては、未解明の事項が多いことから、環境省及び関係メーカー等が協力して、引き続き中長期的に調査研究を実施すべき。

3. 今後の予定

国土交通省としては、本最終報告で示された方向性を踏まえ、高度な OBD の義務付けのための法令改正や所要の調査等を実施する予定です。

なお、本報告の全文については、国土交通省ホームページに公表しています。

(http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000032.html)

問い合わせ先

自動車局 環境政策課 : 吉田、川俣

電話 03-5253-8111 (内線 42522)

03-5253-8604 (環境政策課 (直通))

FAX 03-5253-1639