

アイドリング規制の見直しについて

【検討対象車種】 ガソリン車及びLPG車

1. アイドリング規制の現状について

現状

- 二輪自動車等については、第十三次答申（平成29年5月31日）において、アイドリング（CO）規制も含めて、更なる規制強化の方針が示された。
- 四輪自動車（特殊自動車を除く）については、中間答申（平成8年10月18日）に基づいて、CO/HCともに規制強化が行われて以降、**20年余り規制値の見直しが行われていない。**
- 特殊自動車については、第六次答申（平成16年6月30日）において、自動車全体に対して特殊自動車の排出割合が一定程度あることから、モード規制とともにアイドル規制が開始されて以降、**10年余り見直しが行われていない。**

諸外国

- **欧州においては、HC規制は行われておらず、CO規制のみとなっている。**
 - ・四輪車 ⇒ Normal-idling 0.3% High-idling 0.2% (>2000rpm)
 - ・二輪車 ⇒ Normal-idling 0.5% or メーカー宣言値 High-idling 0.2% (>2000rpm)
- 国連においては、四輪車は欧州と同様（UNR^{*11-83}）であり、二輪車は4.5%（UNR-40）で長らく見直しが行われていない。
- 米国においては、州毎に制度が異なるため不明

3. 今後のアイドリング規制の見直し(案)

今後

使用過程車の排出ガス低減性能が維持されていることを確認することを目的としてアイドリング規制は行われている。

- 累次の新車の規制強化に対応して、性能維持を目的とするアイドリング規制の強化を検討する。
- COについては、二輪車に比べて技術的に優位な四輪車(特殊自動車を含む)についても、使用過程車の性能維持の観点から規制強化について検討する。
- HCについては、国際基準調和の観点を踏まえつつ、我が国における最新規制適合車の使用過程における排出実態を見極めた上で、HC規制廃止の可否について検討する。

<今年度調査内容>

- 平成29年度業務において、原付一種／二種、軽二輪、小型二輪、普通車及び軽自動車について、排出ガスレベルの実態調査を行っており、年度内にCO規制値の強化並びにHC規制の廃止の可否について検討するために必要なデータを取得する。

<来年度調査内容(予定)>

- 特殊自動車のデータを新たに取得し、上記データと併せて、CO規制値の強化並びにHC規制の廃止の可否について検討を行う。