

特殊自動車の排出ガス低減対策について

1. オンロード／オフロード自動車とは

定義

- オンロード自動車とは、道路法等に定義される道路※を走行する自動車(公道)
- オフロード自動車とは、道路法等に定義される道路以外を走行する自動車(公道外)

※「道路」とは、道路法による道路(高速自動車国道／一般国道／都道府県道／市町村道)、道路運送法による自動車道(自動車専用道路)及びその他一般交通の用に供する場所をいう。

特殊自動車

- 道路運送車両法施行規則 別表第一に定義される自動車(参考を参照)

特定特殊自動車

- 公道を走行しない特殊自動車
「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」(通称:オフロード法)において定義されている

<(特定)特殊自動車の例>

産業用



フォークリフト

建設用



ブルドーザ



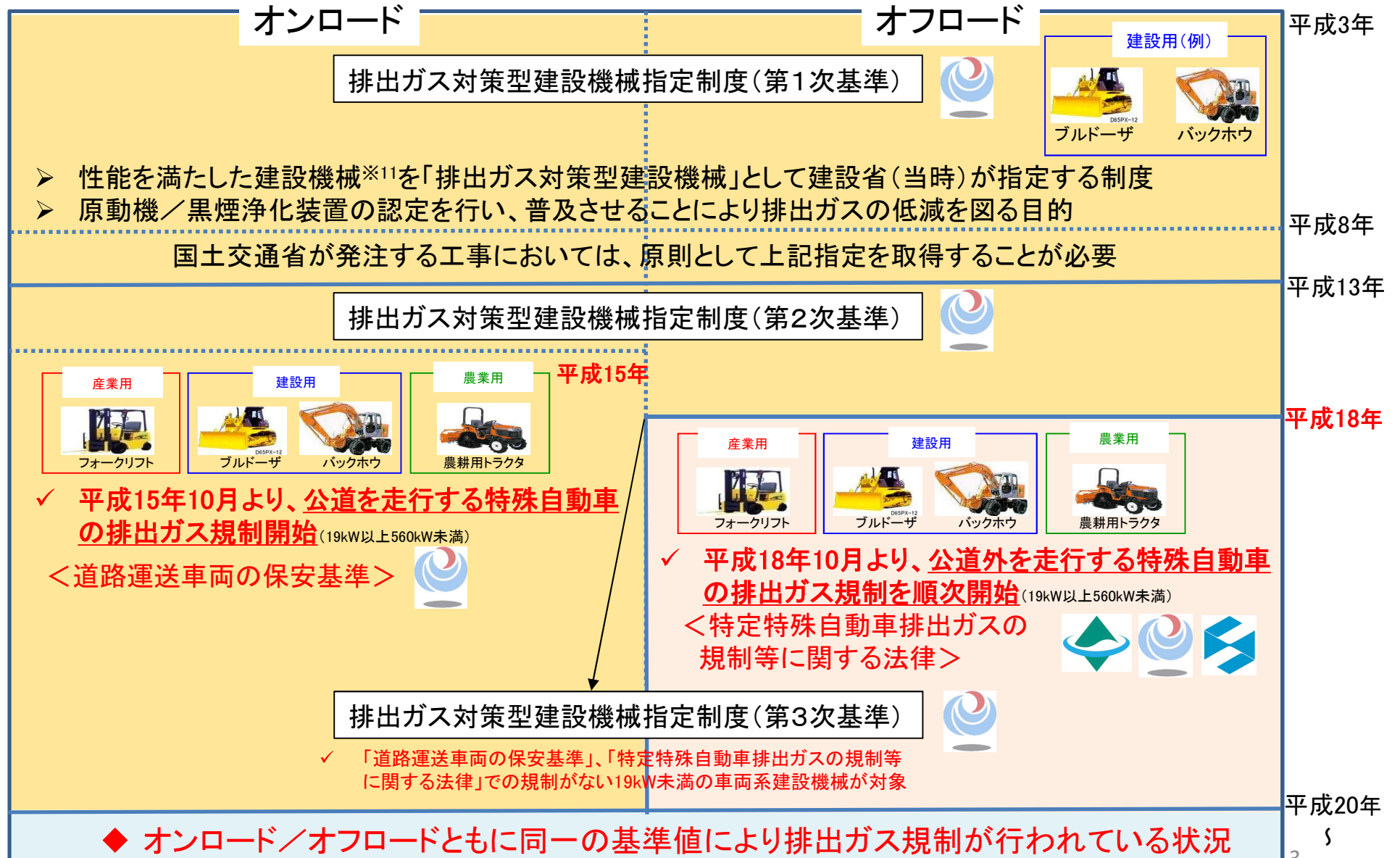
バックホウ

農業用



農耕用トラクタ

2. これまでの規制の流れについて



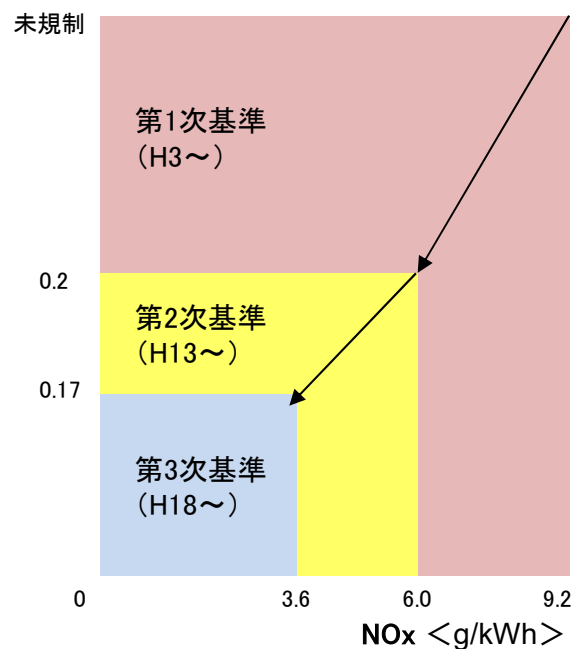
3. 排出ガス対策型建設機械指定制度について

制度の流れ

1. 建設機械を使用する際に発生する排出ガス基準を定める。
2. 1.で定めた基準を満たす性能を持つ原動機を「排出ガス対策型原動機」として認定する。
3. 2.で認定を受けた原動機を搭載した建設機械を「排出ガス対策型建設機械」とし、型式指定する。
4. 型式指定を受けた建設機械は、「排出ガス対策型建設機械」として表すことができる。

排出ガス基準(例)

PM <g/kWh>



支援措置

- ✓ 税制
 - 中小企業投資促進税制
 - 取得価格の30%の特別償却又は7%の税額控除

- ✓ 融資((株)日本政策金融公庫)
 - 中小企業金融公庫
 - 国民生活金融公庫
 - 特別利率による融資制度

4. 法体系について

国交省



➤ 道路運送車両法(法律)

第2条 この法律で「道路運送車両」とは、自動車、原動機付き自転車及び軽車両をいう。

(略)

5 この法律で「運行」とは、人又は物品を運送するとしないうにかかわらず、道路運送車両を当該装置の用い方に従い用いることを(道路以外の場所のみにおいて用いることを除く)いう。

第3条 この法律に規定する普通自動車、小型自動車、軽自動車、**大型特殊自動車及び小型特殊自動車**の別は、自動車の大きさ及び構造並びに原動機の種類及び総排気量又は定格出力を基準として国土交通省令で定める。

第40条～第42条<要約> 自動車は、**国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。**



✓ つまり、道路運送車両法においては、運行を目的としてナンバー(自動車登録番号標等)を掲げて走行する自動車に対して、「道路運送車両の保安基準」に適合することを求めている。

➤ 道路運送車両法施行規則(省令)

第2条 法第3条の普通自動車、小型自動車、軽自動車大型特殊自動車及び小型特殊自動車の別は、別表第一に定めるところによる。
<参考を参照>

環境省



➤ 大気汚染防止法(法律)

第19条 環境大臣は、自動車が一定の条件で運行する場合に発生し、大気中に排出される排出物に含まれる**自動車排出ガスの量の許容限度を定めなければならない。**

2 自動車排出ガスによる大気の汚染の防止を図るため、国土交通大臣は、道路運送車両法に基づく命令で、自動車排出ガスの排出に係る規制に関し必要な事項を定める場合には、前項の**許容限度が確保されるときに次条第1項の許容限度の確保に資することとなるように考慮**しなければならない。

3 環境大臣は、特定特殊自動車が一定の条件で使用される場合に発生し、大気中に排出される排出物に含まれる**特定特殊自動車排出ガスの量の許容限度を定めなければならない。**

4 特定特殊自動車排出ガスによる大気の汚染防止を図るため、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律第5条に規定する主務大臣は、同条の技術上の基準を定める場合には、前項の**許容限度が確保されるように考慮**しなければならない。

➤ 自動車排出ガスの量の許容限度(省令)

● 大気汚染防止法第19条第1項の規定に基づき、自動車排出ガスの量の許容限度を次のように定め～(略)～

➤ 大気汚染防止法第19条第3項の規定に基づく特定特殊自動車排出ガスの量の許容限度(省令)

● 大気汚染防止法第19条第3項の規定に基づき、特定特殊自動車排出ガスの量の許容限度を次のように定める。～(略)～

➤ 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(法律) <通称>オフロード法



✓ スライド6参照

5. オフロード法について

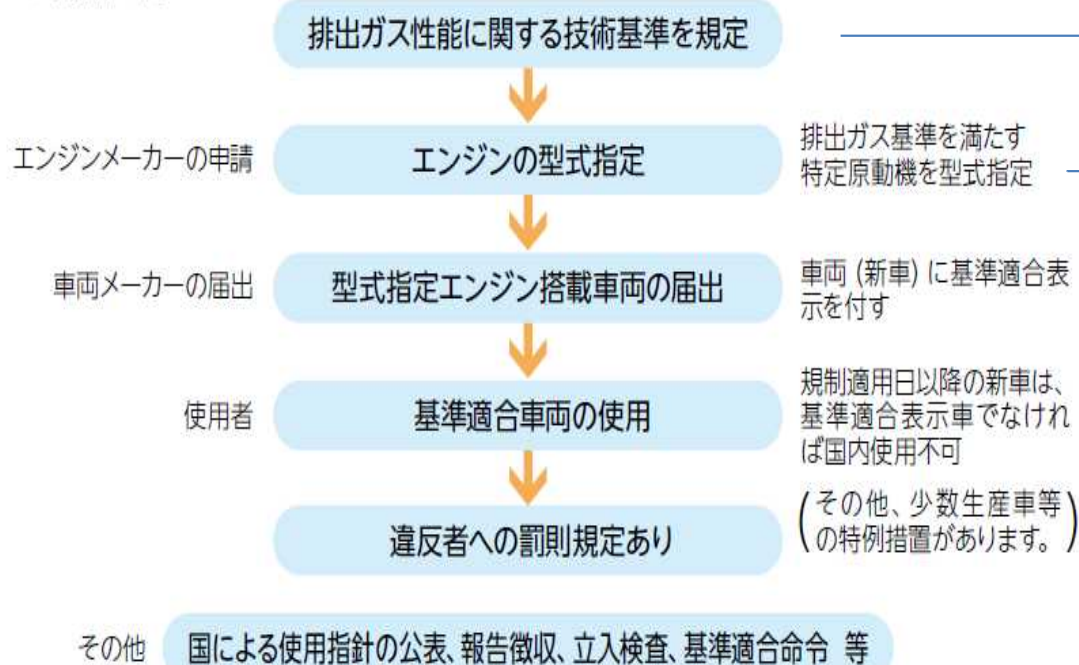
規制導入の経緯

★一般自動車の排出ガス規制が進んだことを受けて、特殊自動車の排出ガス規制を段階的に進めることになった。

- ① 一般自動車の排出ガス規制強化 ⇒ 特殊自動車の排出ガス寄与率上昇
- ② 公道を走行するオンロード特殊自動車の排出ガス規制を実施(H15～)
- ③ 公道を走行しないオフロード特殊自動車の排出ガス規制を実施(H18～)

「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」の規制の枠組み

※規制適用日以後の新型車は、排出ガス基準を満たす基準適合表示を付したものでなければ国内使用ができないという規制です。

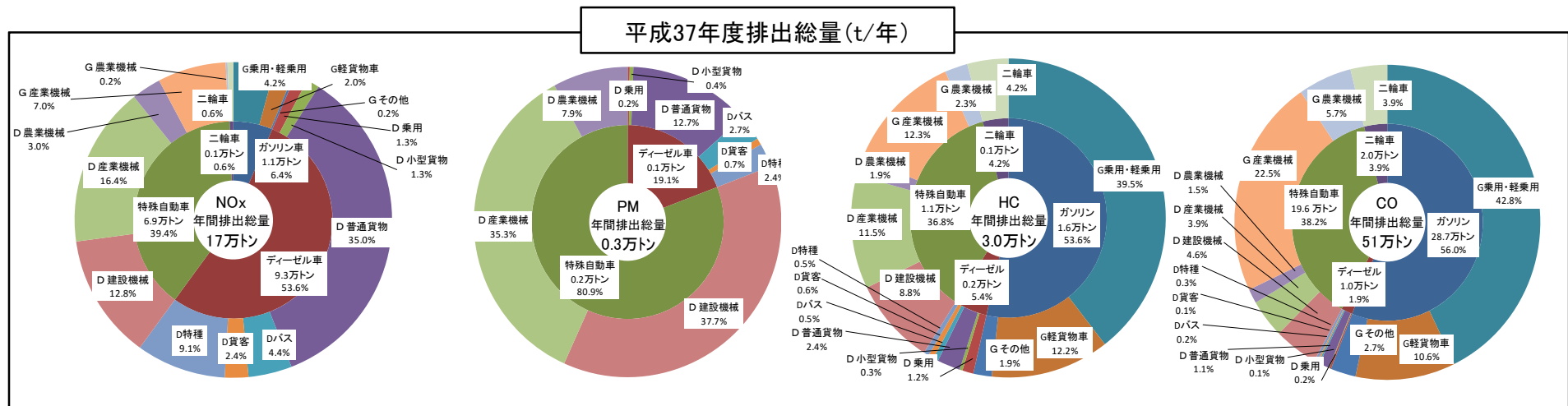
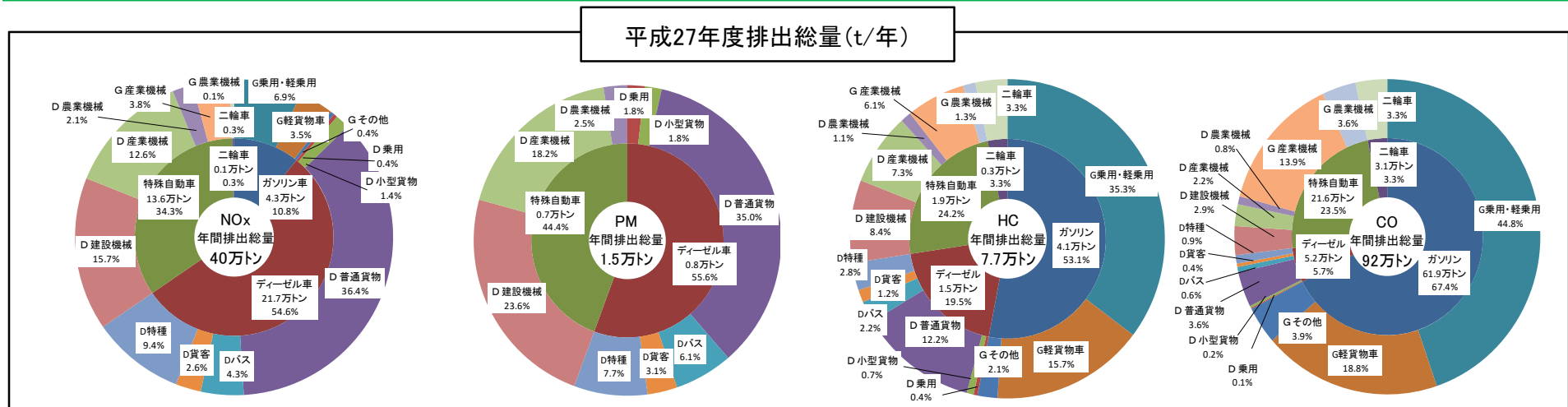


国; 技術基準等を規定、型式の認定や届出に対応し、オフロード法の普及啓発のための施策を行う

メーカー; 基準適合エンジン及び基準適合車両を開発・製造し、オフロード法に定める手続きに沿って登録・販売を行う

使用者; 基準適合車両を使用し、適切に管理・運用することにより、適正な排出ガス性状を維持する

6. 特殊自動車の排出寄与について



● 算定方法概要

排出総量(g/年) = 仕事量(kWh/年) × 排出ガス原単位(g/kWh) ※仕事量(kWh/年) = 保有台数 × 平均定格出力(kW) × 平均出力割合 × 年間稼働時間(h/年)

現状

- ✓ 「排出ガス原単位」⇒未規制車結果をベースに規制値の削減率より算出
- ✓ 「保有台数」⇒平成20年のデータ
- ✓ 「平均定格出力」「平均出力割合」「年間稼働時間」⇒平成10年のデータ

方針(案)

- ✓ 次年度業務において、より精緻な排出総量を算定するために、最新規制適合車の調査を行い、排出原単位を算定する
- ✓ 業界団体へのヒアリング等を行い、「平均出力割合」「年間稼働時間」等のデータ提供を依頼

7. 我が国における特殊自動車に関する答申の経緯について

<答申等の経緯>

第2次答申(平成9年11月21日)

- 窒素酸化物及び粒子状物質の排出量が多いことから、自動車排出ガス規制の対象とすることが適当。(平成16年開始を言及)
- 当面は、軽油を燃料とする定格出力19kW以上560kW未満のエンジンを搭載するものを対象とすることが適当
- モードは8モード

第4次答申(平成12年11月1日)

- 平成16年までに達成することとされた排出ガス低減目標については、技術の実用化が早期に期待できることから、平成15年までに達成を図ることが適当(新型:平成15.10.1~/継続・輸入:平成16.9.1~/) ⇒ 【1次規制:ディーゼル車】

第6次答申(平成15年6月30日)

- 設計、開発、生産準備等を効率的に行うことにより、定格出力130kW以上560kW未満のエンジンを搭載する車両は、平成18年までに、19kW以上37kW未満のもの及び75kW以上130kW未満のものについては平成19年までに、37kW以上75kW未満のものについては平成20年末までに達成を図ることが適当 ⇒ 【2次規制:ディーゼル車】
- ガソリン又はLPGを燃料とする特殊車のうち19kW以上560kW未満については、特殊自動車全体に占める排出寄与率が大きいため、自動車排出ガス規制の対象とすることが適当(新型:平成19.10.1~/継続・輸入:平成20.9.1~/) ⇒ 【1次規制:ガソリン・LPG車】7モード
- 規制対象外の出力範囲のものについては、当面業界の自主基準が着実に実行されることと見込まれる

特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律が成立(平成17年5月25日)⇒平成18年10月より規制開始

第9次答申(平成20年1月29日)

- 定格出力に応じた後処理装置(DPF、NOx後処理装置)の装着を前提とした二段階の排出ガス目標値の達成を図ることが適当 ⇒【3次規制:ディーゼル車】
- 後処理装置の排出ガス状か率はエンジンの排ガス温度に依存するが、現行の8モードは定常モードであり、実際の排ガス温度を再現できないため、欧米の時期規制で採用予定のNRTC(Non Road Transient Cycle)モードとすることが適当
- コールド試験の導入(冷機状態の排出ガス量(g/kWh)×0.1+暖機状態の排出ガス量(g/kWh)×0.9)
- 8モードについては、当面の間存置し、ディーゼル特殊自動車の排出ガス規制としては、NRTCモードと8モードの2つの試験法により規制を行うことが適当(8モードとNRTCモードの低減目標値は同値)

第11次答申(平成24年8月10日)

- GTR11 NRMM(Non Road Mobile Machinery)の策定(平成21年)を受けて、8モード又はRMC(Ramped Model Cycle)のいずれかの試験を定常モードとして選択可能

8. 日本における排出ガス規制の経緯(特殊自動車)

- ◆ 1次規制 —
- ◆ 2次規制 —
- ◆ 3次規制 —
- (1st)
- ◆ 3次規制 —
- (2nd)

<自動車排出ガス規制の経緯(特殊自動車)>

()内の数値は平均値

種別	試験モード	成分	平成15年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	
			(2003)	(2006)	(2007)	(2008)	(2009)	(2010)	(2011)	(2012)	(2013)	(2014)	(2015)	(2016)	
ディーゼル特殊自動車	定格出力 19kW以上37kW未満のもの	CO	6.50 (5.0)		6.5 (5.0)					8M 及び NRTC (g/kWh)	CO	6.5 (5.0)		8M又はRMC 並びに NRTC (g/kWh)	6.5 (5.0)
		NMHC	1.95 (1.5)		1.33 (1.0)				NMHC		0.9 (0.7)		0.9 (0.7)		
		NOx	10.4 (8.0)		7.98 (6.0)				NOx		5.3 (4.0)		5.3 (4.0)		
		PM	1.04 (0.8)		0.53 (0.4)				PM		0.04 (0.03)		0.04 (0.03)		
	定格出力 37kW以上56kW未満のもの	CO	6.50 (5.0)			6.5 (5.0)				8M 及び NRTC (g/kWh)	CO	6.5 (5.0)		8M又はRMC 並びに NRTC (g/kWh)	6.5 (5.0)
		NMHC	1.69 (1.3)			0.93 (0.7)					NMHC	0.9 (0.7)			0.9 (0.7)
		NOx	9.10 (7.0)			5.32 (4.0)					NOx	5.3 (4.0)			5.3 (4.0)
		PM	0.52 (0.4)			0.40 (0.3)					PM	0.033 (0.025)			0.033 (0.025)
	定格出力 56kW以上75kW未満のもの	CO	6.50 (5.0)			6.5 (5.0)				8M 及び NRTC (g/kWh)	CO	6.5 (5.0)		8M又はRMC 並びに NRTC (g/kWh)	6.5 (5.0)
		NMHC	1.69 (1.3)			0.93 (0.7)					NMHC	0.25 (0.19)			0.25 (0.19)
		NOx	9.10 (7.0)			5.32 (4.0)					NOx	4.4 (3.3)			0.53 (0.4)
		PM	0.52 (0.4)			0.33 (0.25)					PM	0.03 (0.02)			0.03 (0.02)
	定格出力 75kW以上130kW未満のもの	CO	6.50 (5.0)			6.5 (5.0)				8M 及び NRTC (g/kWh)	CO	6.5 (5.0)		8M又はRMC 並びに NRTC (g/kWh)	6.5 (5.0)
		NMHC	1.30 (1.0)			0.53 (0.4)					NMHC	0.25 (0.19)			0.25 (0.19)
		NOx	7.80 (6.0)			4.79 (3.6)					NOx	4.4 (3.3)			0.53 (0.4)
		PM	0.39 (0.3)			0.27 (0.2)					PM	0.03 (0.02)			0.03 (0.02)
定格出力 130kW以上560kW未満のもの	CO	4.55 (3.5)	4.55 (3.5)					8M 及び NRTC (g/kWh)	CO	4.6 (3.5)		8M又はRMC 並びに NRTC (g/kWh)	4.6 (3.5)		
	NMHC	1.30 (1.0)	0.53 (0.4)						NMHC	0.25 (0.19)			0.25 (0.19)		
	NOx	7.80 (6.0)	4.79 (3.6)						NOx	2.7 (2.0)			0.53 (0.4)		
	PM	0.26 (0.2)	0.23 (0.17)						PM	0.03 (0.02)			0.03 (0.02)		
定格出力 19kW以上560kW未満のもの	7M (g/kWh)	CO			26.6 (20.0)										
		HC			0.80 (0.6)										
		NOx			0.80 (0.6)										

→ ガソリン・LPG特殊自動車

9. 日米欧国連の排出ガス規制の比較(ディーゼル)

			出力P(kW)							
			P<8	8≤P<19	19≤P<37	37≤P<56	56≤P<75	75≤P<130	130≤P<560*1	560≤P*1
日本	現行 2015	CO	8.0	6.6	5.0	5.0	5.0	5.0	3.5	-
		NMHC	7.5	7.5	0.7	0.7	0.19	0.19	0.19	-
		NOx			4.0	4.0	0.4	0.4	0.4	-
	2016	PM	0.4	0.4	0.03	0.025	0.02	0.02	0.02	-
		PN	-	-	-	-	-	-	-	-
	試験サイクル	6M又はRMC及びNRTC並びにNTE	8M又はRMC及びNRTC*2						-	-
国連	現行 2008	CO	-	-	5.5	5.0	5.0	5.0	3.5	-
		NMHC	-	-	7.5	4.7	0.19	0.19	0.19	-
		NOx	-	-			0.4	0.4	0.4	-
	2012	PM	-	-	0.6	0.025	0.025	0.025	0.025	-
		PN	-	-	-	-	-	-	-	-
	試験サイクル	-	8M又はRMC及びNRTC						-	-
欧州	現行 2007	CO	-	-	5.5	5.0	5.0	5.0	3.5	-
		NMHC	-	-	7.5	4.7	0.19	0.19	0.19	-
		NOx	-	-			0.4	0.4	0.4	-
	2013	PM	-	-	0.6	0.025	0.025	0.025	0.025	-
		PN	-	-	-	-	-	-	-	-
	試験サイクル	-	8M	8M及びNRTC					-	-
	次期 2019	CO	8.0	6.6	5.0	5.0	5.0	5.0	3.5	3.5
		NMHC	7.5	7.5	4.7	4.7	0.19	0.19	0.19	0.19
		NOx					0.4	0.4	0.4	3.5
		PM	0.4	0.4	0.015	0.015	0.015	0.015	0.015	0.045
PN		-	-	1×10 ¹²	1×10 ¹²	1×10 ¹²	1×10 ¹²	1×10 ¹²	-	
試験サイクル	6M又はRMC及びNRTC並びにNTE	8M又はRMC及びNRTC						8M又はRMC		
米 国 E P A	現行 2008	CO	8.0	6.6	5.5	5.0	5.0	5.0	3.5	3.5
		NMHC	7.5	7.5	4.7	4.7	0.19	0.19	0.19	0.19
		NOx					0.4	0.4	0.4	3.5
	2014	PM	0.4	0.4	0.03	0.03	0.02	0.02	0.02	0.04
		PN	-	-	-	-	-	-	-	-
	試験サイクル	6M又はRMC及びNRTC並びにNTE	8M又はRMC及びNRTC並びにNTE*3						8M又はRMC及びNTE	



不調和

*1:出力130≤P<560及び560≤Pは、UN・欧・米では130≤P≤560及び560<P

*2:NRTCのC/H比率は、日・UN・欧⇒0.1:0.9 米⇒0.05:0.95

*3:NTEについてはTier4開始後3MYまでは適合しなくてもよい

日本と調和
陸内協自主規制

10. 日米欧国連の排出ガス規制の比較(ガソリン・LPG)

			出力P(kW)										
			P<19 V<66cc	P<19 66≤V<80cc	P<19 80≤V<100cc	P<19 100≤V<225cc	P<19*1 V≥225cc	19<P≤30 V≤1000cc	19≤P<56	56≤P<75	75≤P<130	130≤P<560	560≤P
日本	現行 2007	CO	610	610	610	610	610	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	-
		HC	10.0	10.0	10.0	10.0	8.0	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	-
		NOx	-	-	-	-	-	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	-
		PM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		PN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	試験サイクル	6M又はRMC					7M*2					-	
国連	現行	CO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		HC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		NOx	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		PM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		PN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	試験サイクル	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
欧州	現行 2005 ・ 2007 ・ 2008	CO	610	610	610	610	610	-	-	-	-	-	-
		HC	50*5	40*5	40*5	16.1*5	12.1*5	-	-	-	-	-	-
		NOx	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		PM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		PN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	試験サイクル	6M					-					-	
	次期 2019 ・ 2020	CO	610	610	610	610	610	610	4.4*3	5.0	5.0	3.5	3.5
		HC	10.0	10.0	10.0	10.0	8.0	8.0	2.7*3	0.19	0.19	0.19	0.19
		NOx	-	-	-	-	-	-	-	0.4	0.4	0.4	0.4
		PM	-	-	-	-	-	-	-	0.015	0.015	0.015	0.015
PN		-	-	-	-	-	-	-	1×10 ¹²	1×10 ¹²	1×10 ¹²	1×10 ¹²	
試験サイクル	6M又はRMC					6M又はRMC	7M及びLSI-NRTC	8M又はRMC及びNRTC			8M又はRMC		
米 国 E P A * 6	現行 2007 ・ 2011	CO	610	610	610	610	610	610	4.4*3 (130)*4	4.4*3 (130)*4	4.4*3 (130)*4	4.4*3 (130)*4	4.4 (130)
		HC	10.0	10.0	10.0	10.0	8.0	8.0	2.7*3	2.7*3	2.7*3	2.7*3	2.7
		NOx	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		PM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		PN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	試験サイクル	6M又はRMC					6M又はRMC	7M又はRMC及びLSI-NRTC				7M又はRMC	

↓

不調和

*1:UN・欧・米ではP≤19kW,P<19kWで分けられるが、日本では、P<19kW,P≥19kWとなっている。

*2:同じ7Mでも日と米ではモード時間が異なる

*3:(HC+NOx)*CO^{0.784} ≤ 8.57 但し、MAX:HC+NOx=2.7,CO=20.6

*4:Severe duty engineに限る(試験サイクルは5M)

*5:但し、NOxは10g/kWh以下

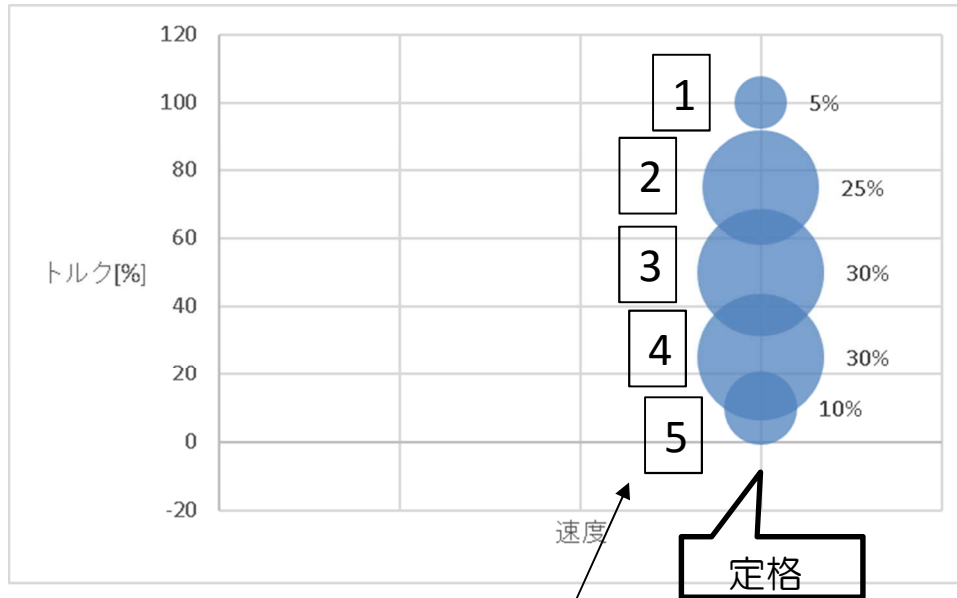
*6:米独自規制として、エバボ規制も導入

日本と調和

陸内協自主規制

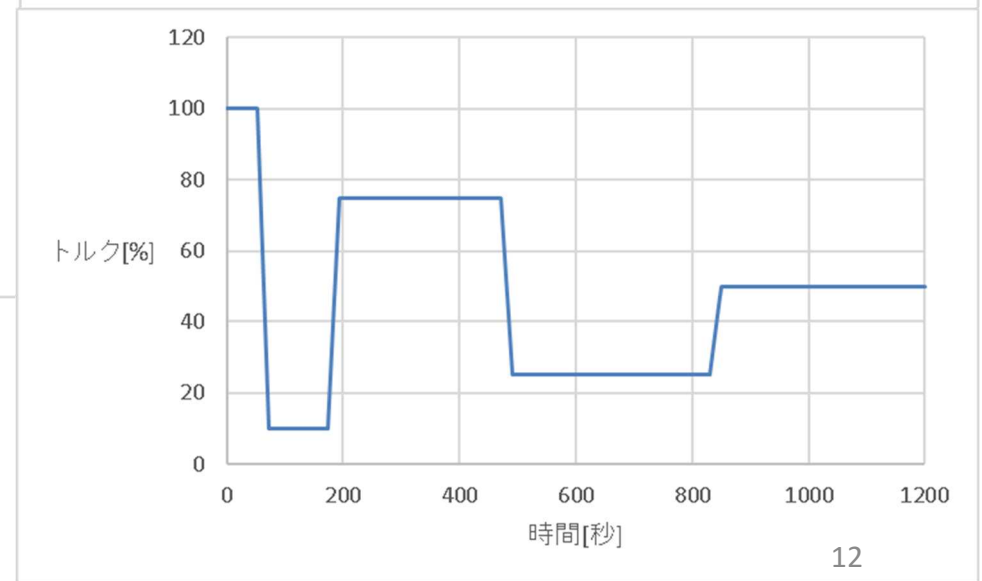
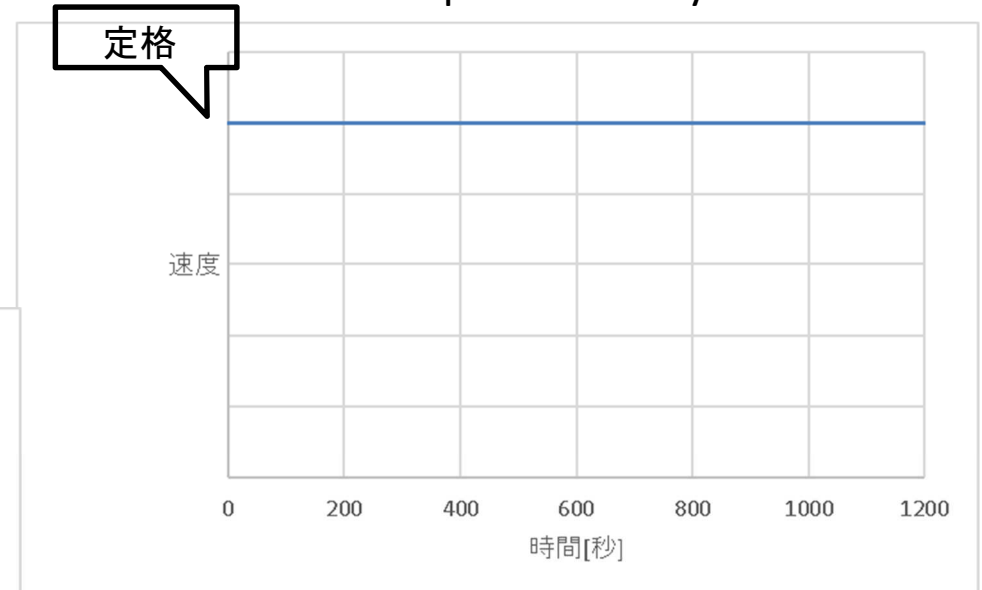
11. 日米欧国連の排出ガス試験サイクル(5モード:D2)

Discrete-mode cycle



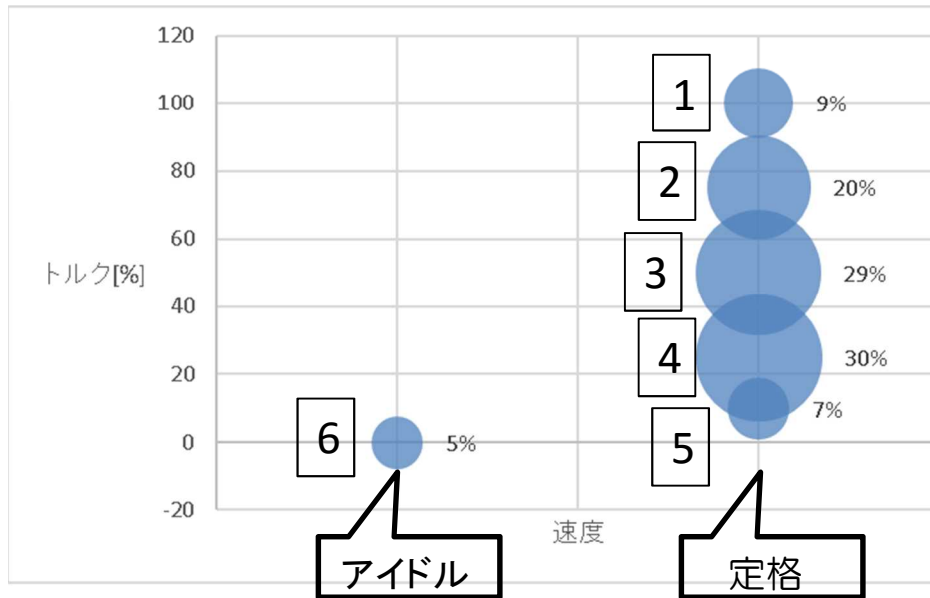
数字は試験の順番

Ramped-modal cycle



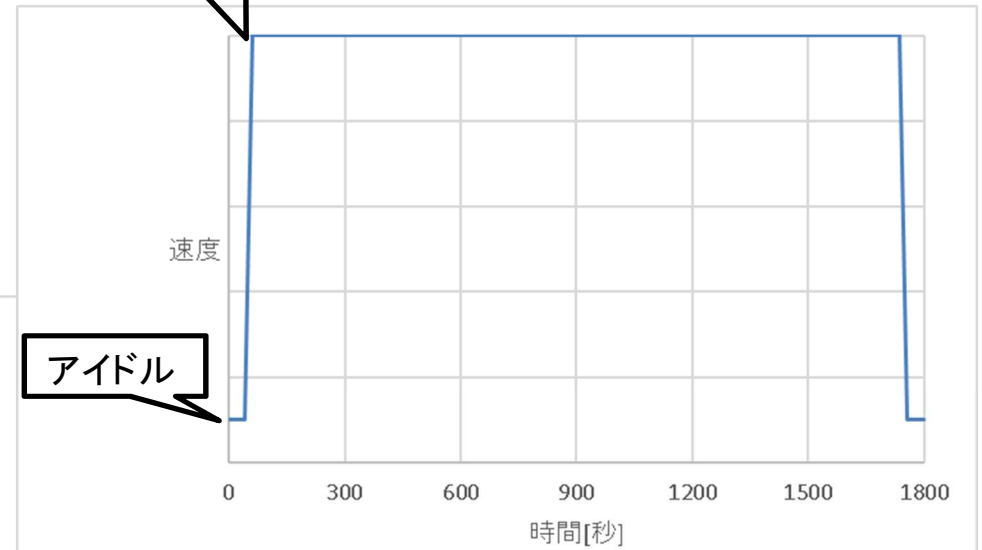
12. 日米欧国連の排出ガス試験サイクル(6モード:G2)

Discrete-mode cycle

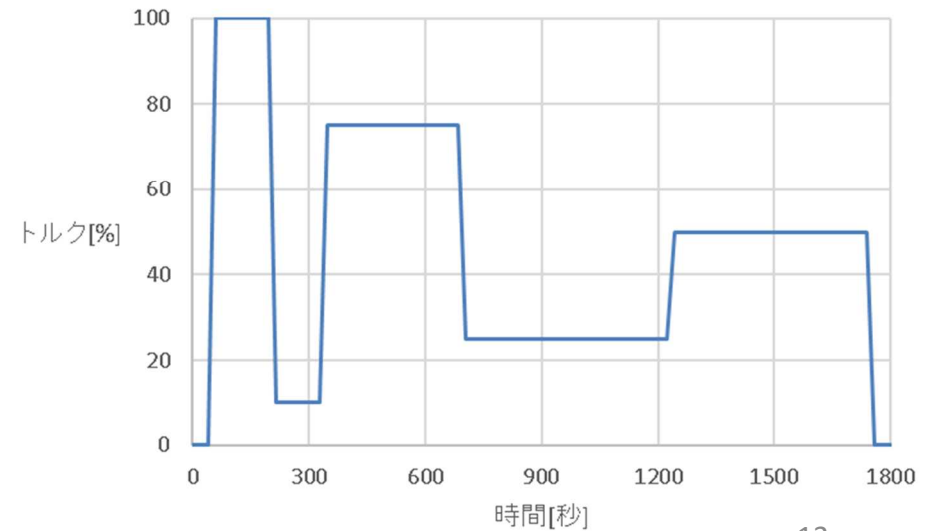


定格

Ramped-modal cycle

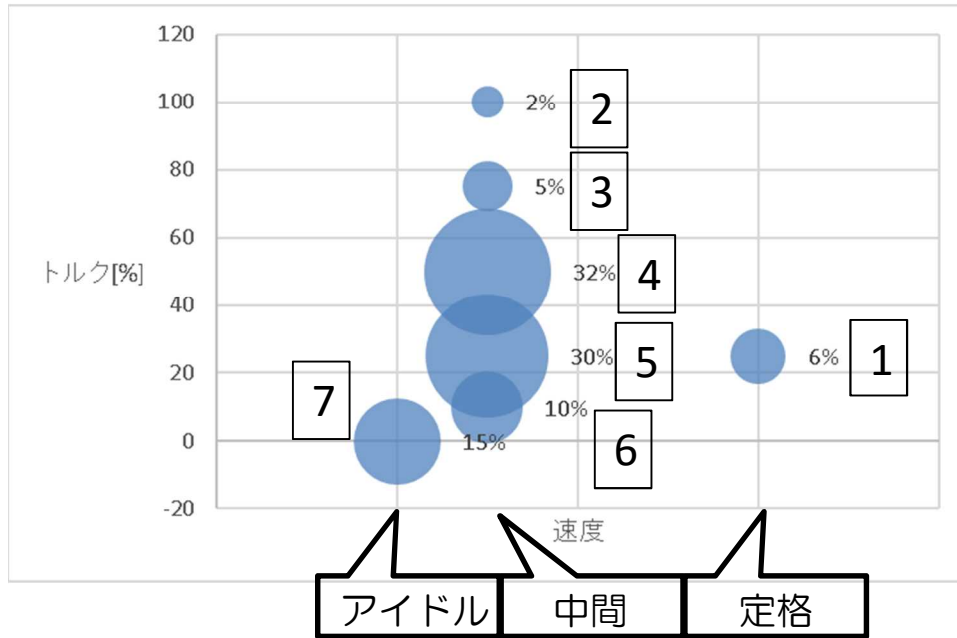


アイドル

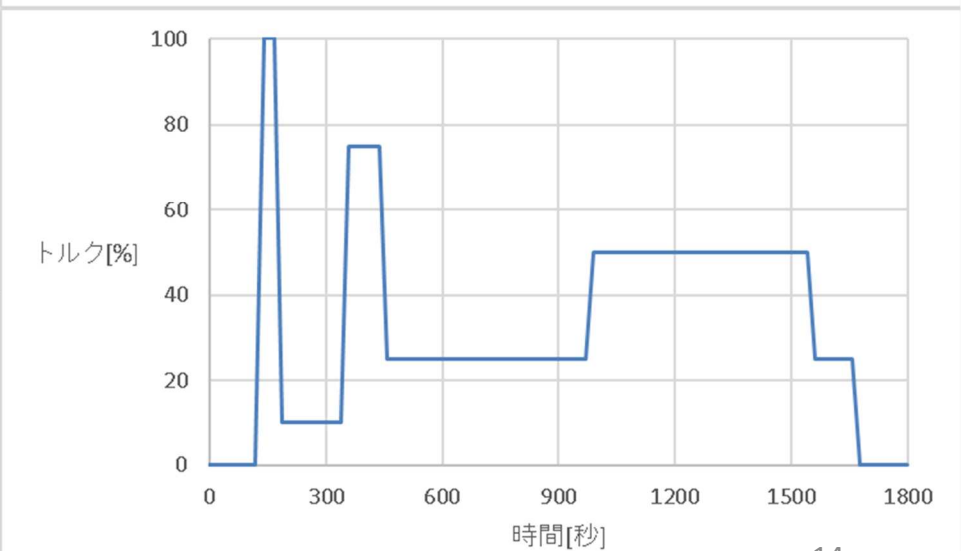
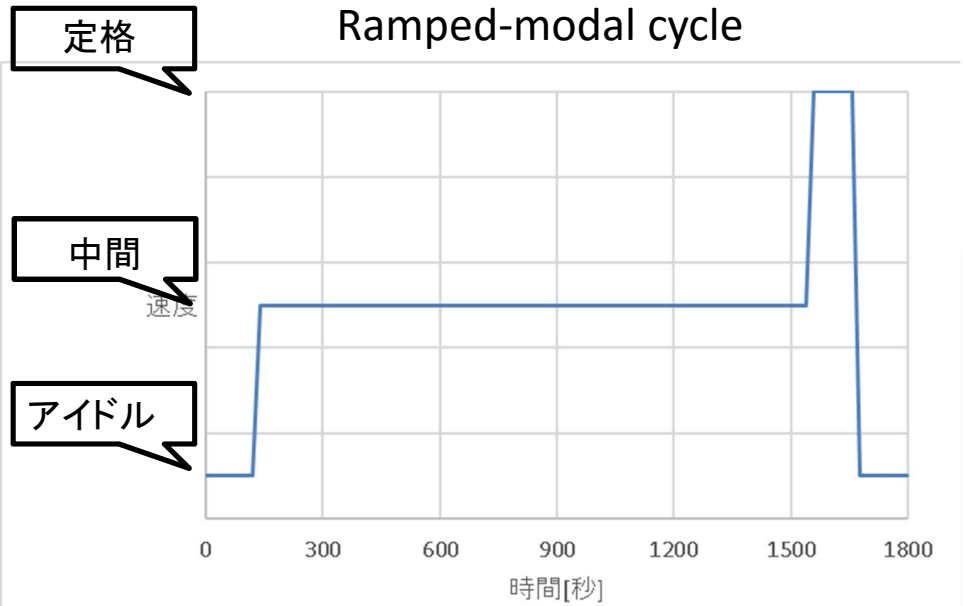


13. 日米欧国連の排出ガス試験サイクル(7モード:C2)

Discrete-mode cycle

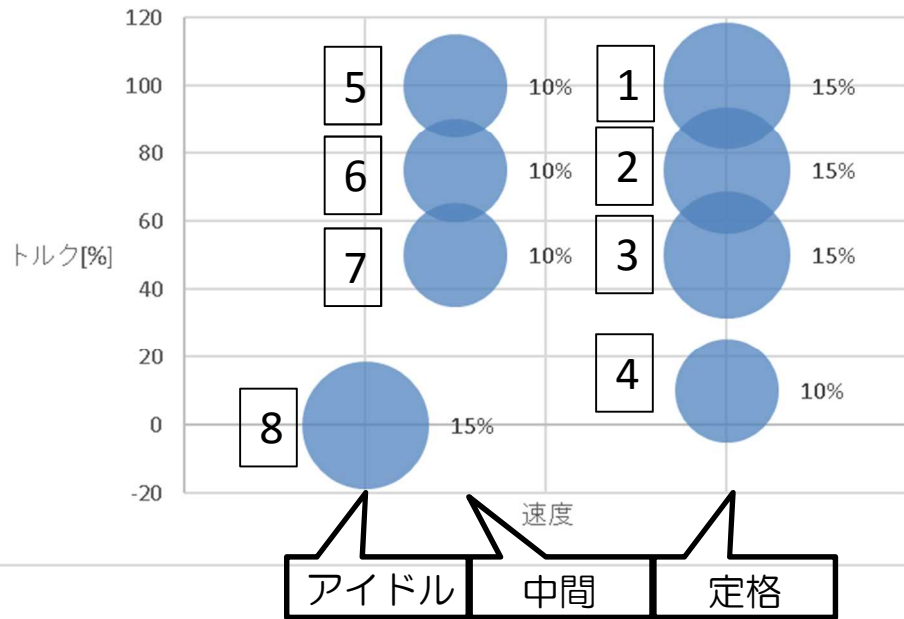


Ramped-modal cycle

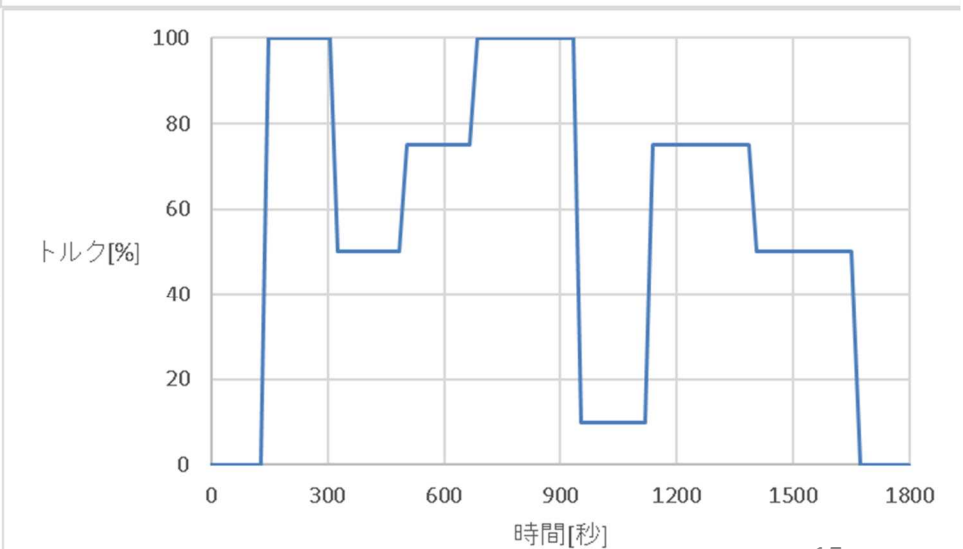
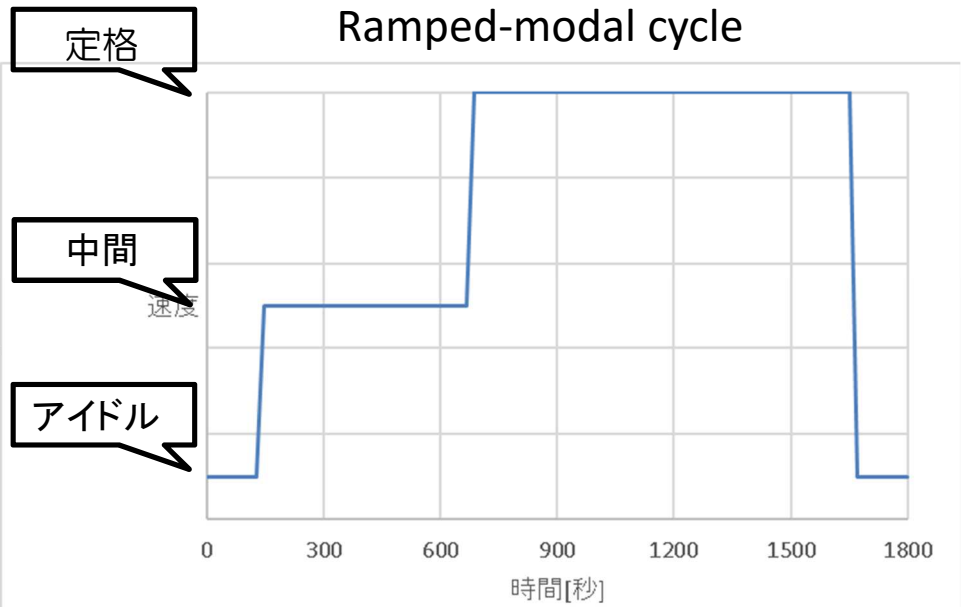


14. 日米欧国連の排出ガス試験サイクル(8モード:C1)

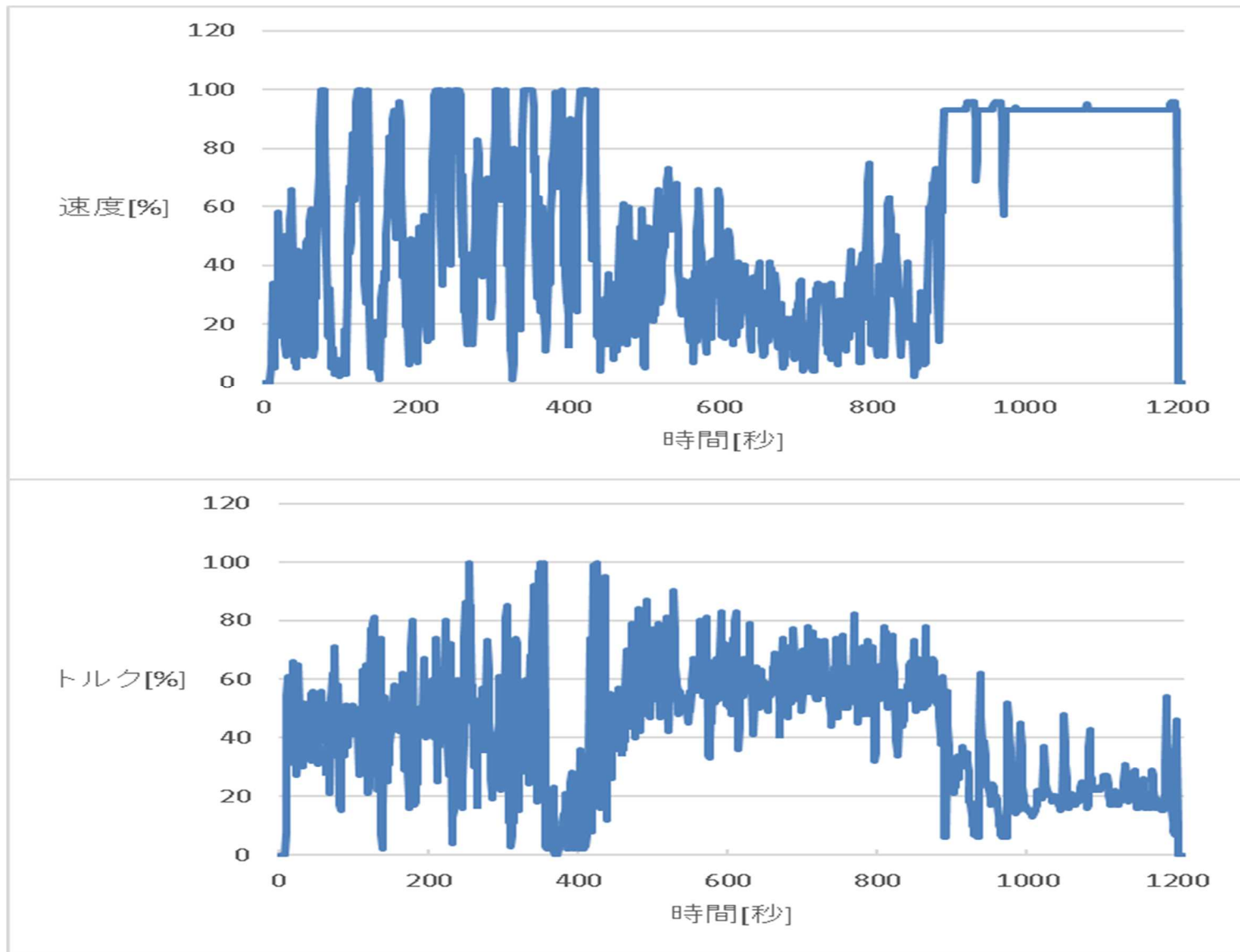
Discrete-mode cycle



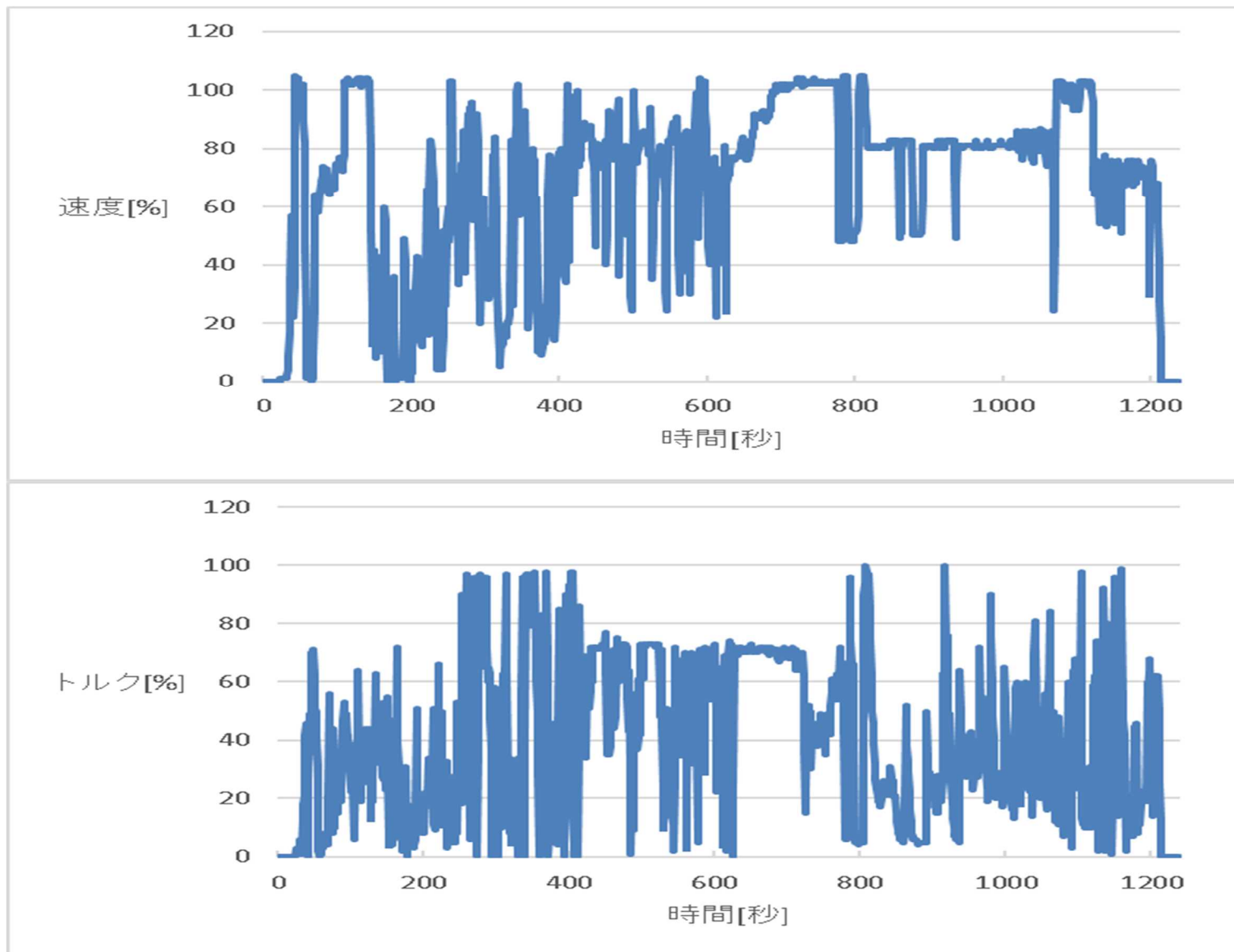
Ramped-modal cycle



15. 日米欧国連の排出ガス試験サイクル(LSI-NRTC:ガソリン用)



16. 日米欧国連の排出ガス試験サイクル(NRTC:ディーゼル用)



17. 国内特殊自動車保有台数推計(H29年)

	建機	農機	産機	計
ガソリン	0	5,362,127	255,438	5,617,565
ディーゼル	866,090	3,607,892	374,113	4,848,095
計	866,090	8,970,019	629,551	10,465,660

建機	燃料	サイズ	台数
ブルドーザ	D	整備重量 3~10 (トン)	16,941
		10~20	4,251
		20以上	6,981
油圧ショベル	D	バックホウ 0.2	168,995
		平積容積 0.2~0.5 (m ³)	96,226
		0.6以上	163,764
クローラーローダ	D		881
ホイールローダ	D	バケット 0.6	44,923
		山積容積 0.6~3.6 (m ³)	56,534
		3.6以上	2,451
ホイールクレーン	D		46,045
スクレーパ	D		180
機械式ショベル	D	ディツパ 0.6~1.2 容積	677
		1.2~2.0 (m ³)	1,451
		2.0以上	3,734
公道外用ダンプ	D		4,786
不整地用運搬車	D		8,558
モータグレーダ	D	ブレード長 3.6 (m)	3,248
		3.6以上	2,338
ロードローラ	D	運転質量 10 (t)	1,469
		10以上	1,310
タイヤローラ	D	総重量 10 (t)	8,875
		10以上	341
振動ローラ	D		21,854
コンクリートミキサ	D		566
アスファルトフィニッシャ	D		8,320
大型コンプレッサ	D		54,040
高所作業車	D		136,351

農機	燃料	サイズ	台数
トラクタ	D	出力 40未満 (PS)	1,578,592
		40以上	223,710
耕運機	G	出力 5未満	743,185
	D	出力 5未満 (PS)	743,185
		5以上	336,968
コンバイン	D	出力 40未満 (PS)	658,170
		40以上	49,756
刈取機	G		3,455,386
田植機	G		934,632
動力脱穀機	G		17,211
バインダ	G		69,092
チェーンソー	G		159,831

産機	燃料	サイズ	台数
フォークリフト	D	荷役能力 3未満 (t)	308,363
		3~10	59,909
	G	荷役能力 10以上 (t)	5,841
		3未満	247,426
		3~10	8,012

<参考> 道路運送車両法施行規則 別表第一

自動車の種別	自動車の構造及び原動機	自動車の大きさ		
		長さ	幅	高さ
普通自動車	小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外の自動車			
小型自動車	四輪以上の自動車及び被けん引自動車で自動車の大きさが下欄に該当するもののうち軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のもの（内燃機関を原動機とする自動車（軽油を燃料とする自動車及び天然ガスのみを燃料とする自動車を除く。）にあつては、その総排気量が二・〇〇リットル以下のものに限る。）	四・七〇メートル以下	一・七〇メートル以下	二・〇〇メートル以下
	二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。）及び三輪自動車で軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のもの			
軽自動車	二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。）以外の自動車及び被けん引自動車で自動車の大きさが下欄に該当するもののうち大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のもの（内燃機関を原動機とする自動車にあつては、その総排気量が〇・六六〇リットル以下のものに限る。）	三・四〇メートル以下	一・四八メートル以下	二・〇〇メートル以下
	二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。）で自動車の大きさが下欄に該当するもののうち大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のもの（内燃機関を原動機とする自動車にあつては、その総排気量が〇・二五〇リットル以下のものに限る。）	二・五〇メートル以下	一・三〇メートル以下	二・〇〇メートル以下
大型特殊自動車	<p>一 次に掲げる自動車であつて、小型特殊自動車以外のもの</p> <p>イ ショベル・ローダ、タイヤ・ローラ、ロード・ローラ、グレーダ、ロード・スタビライザ、スクレーパ、ロータリ除雪自動車、アスファルト・フィニッシャ、タイヤ・ドーザ、モータ・スイーパー、ダンバ、ホイール・ハンマ、ホイール・ブレーカ、フォーク・リフト、フォーク・ローダ、ホイール・クレーン、ストラドル・キャリヤ、ターレット式構内運搬自動車、自動車の車台が屈折して操向する構造の自動車、国土交通大臣の指定する構造のカタピラを有する自動車及び国土交通大臣の指定する特殊な構造を有する自動車</p> <p>ロ 農耕トラクタ、農業用薬剤散布車、刈取脱穀作業車、田植機及び国土交通大臣の指定する農耕作業用自動車</p> <p>二 ボール・トレーラ及び国土交通大臣の指定する特殊な構造を有する自動車</p>			
小型特殊自動車	一 前項第一号イに掲げる自動車であつて、自動車の大きさが下欄に該当するもののうち最高速度十五キロメートル毎時以下のもの	四・七〇メートル以下	一・七〇メートル以下	二・八〇メートル以下
	二 前項第一号ロに掲げる自動車であつて、最高速度三十五キロメートル毎時未満のもの			