

「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について (第八次報告)」の概要

1. ディーゼル自動車の排出ガス低減対策(09年目標)

(1) 概要

- ・我が国の浮遊粒子状物質(SPM)、二酸化窒素(NO₂)等による大気汚染は依然として厳しい状況にある。
- ・このため、DPF(ディーゼル微粒子除去装置)はもとより、硫黄分10ppm以下の軽油の導入を前提に、窒素酸化物(NO_x)の後処理装置の導入等も図り、大幅な排出ガス低減を行う。

(2) 目標値

- ・粒子状物質(PM)及びNO_xの大幅な低減を図り、基本的にガソリン車と同レベルの排出ガス規制を行う。(乗用車、中軽量車において、物質毎に一部差異はある。)
- ・特に、大都市の環境対策上焦点となっているPMについては、DPF技術の進展を前提に、現行測定法における定量限界以下のいわゆる「PMフリー化」を目指す。なお、一部ガソリン車()にも同レベルのPM規制を行う。

希薄燃焼方式の筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載車

- ・NO_xについては、重量車(車両総重量3.5トン超)において、平成21年(2009年)における世界最高レベルの目標値を定める。これのみならず、今後の技術開発の進展を期待する2段階の目標を定める。(それぞれ、「次期目標」と「挑戦目標」と呼ぶ。)

(3) 達成時期

- ・原則、平成21年(2009年)末までとする。
- ・ただし、車両総重量1.7トン超~2.5トン以下及び3.5トン超~12トン以下のバス、トラックについては平成22年(2010年)末までとする。
- ・なお、「挑戦目標値」については、平成20年(2008年)頃技術レビューを行い、必要に応じて、目標値及び目標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、CO₂低減対策等との関係を見極めつつ行うこととする

2 . ガソリン自動車の排出ガス低減対策（09 年目標）

- ・ PM の排出が懸念される一部車種^()に対し、ディーゼル自動車と同レベルの PM 規制を行う。
- ・ 達成時期は、平成 21 年（2009 年）末までとする。

希薄燃焼方式の筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載車

3 . PM の測定方法

- ・ PM の規制が大幅に強化されることを受け、PM のより安定的に測定する方法の開発を 09 年規制までに行う。
- ・ また、PM の量だけでなく、質（粒子数等）の測定方法の研究を産官学挙げて推進する。

4 . その他

- ・ ディーゼル自動車の高度な車載診断（OBD）システムについてその内容等を含め、今後検討が必要である。
- ・ ディーゼル自動車の排気後処理装置の普及に伴い、使用過程時での機能維持対策が重要であり、その仕組みを含め、今後検討が必要である。

ディーゼル自動車・ガソリン自動車の 09 年目標値

注 1) 目標値の単位 : g/kWh (重量車) g/km (左記以外)

注 2) GVW : 車両総重量、NMHC : 非メタン炭化水素

(ディーゼル自動車)

		PM	NOx	NMHC	CO	達成時期 (参考)
乗用車		0.005 62%	0.08 43%	0.024 0%	0.63 0%	平成 21 年 (2009)
トラック・バス	軽量車 (GVW1.7 トン以下)	0.005 62%	0.08 43%	0.024 0%	0.63 0%	平成 21 年 (2009)
	中量車 (GVW1.7 トン超 3.5 トン以下)	0.007 53%	0.15 40%	0.024 0%	0.63 0%	(1.7 トン超 2.5 トン以下) 平成 22 年 (2010) (2.5 トン超 3.5 トン以下) 平成 21 年 (2009)
	重量車 (GVW3.5 トン超)	0.01 63%	(次期目標) 0.7 (65%) (挑戦目標) 0.7 の 3 分 の 1 程度 (88%)	0.17 0%	2.22 0%	(3.5 トン超 12 トン以下) 平成 22 年 (2010) (12 トン超) 平成 21 年 (2009)

(ガソリン自動車)

		PM	NOx	NMHC	CO	達成時期 (参考)
乗用車		0.005 (新規)	0.05 0%	0.05 0%	1.15 0%	平成 21 年 (2009)
トラック・バス	軽量車 (GVW1.7 トン以下)	0.005 (新規)	0.05 0%	0.05 0%	1.15 0%	平成 21 年 (2009)
	中量車 (GVW1.7 トン超 3.5 トン以下)	0.007 (新規)	0.07 0%	0.05 0%	2.55 0%	平成 21 年 (2009)
	重量車 (GVW3.5 トン超)	0.01 (新規)	0.7 (0%)	0.23 0%	16.0 0%	平成 21 年 (2009)

注 3) 挑戦目標値については、平成 20 年 (2008 年) 頃に技術的検証を行ったうえで、必要に応じて、目標値及び目標達成時期を最終決定する。

注 4) ガソリン車の PM に関する目標値は、吸蔵型 NOx 還元触媒を装着したリーンバーン直噴車に対してのみ適用される。