

# 中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について (第六次答申)」(追加案)の概要

## **特殊自動車の排出ガス低減対策**

### 1. 概要

特殊自動車の自動車全体に占める排出寄与率(平成12年度)は、粒子状物質(PM)で約15%、NO<sub>x</sub>で約32%と高いため、PM、NO<sub>x</sub>の低減に重点を置いたディーゼル特殊自動車の規制基準を強化する。

また、新たにガソリン・LPG特殊自動車を規制対象に追加する。

### 2. ディーゼル特殊自動車の規制強化

ア.平成18年から20年にかけて、PM、NO<sub>x</sub>については、定格出力範囲ごとに、現行規制に比べ約2~5割低減する。

イ.同時期に行われる欧米規制よりも特にPMで厳しく、世界最高水準となる。

ただし、米国ではPMを約95%、NO<sub>x</sub>を約90%カット等意欲的な基準を盛り込んだ2011年からのディーゼル特殊自動車の規制強化案が公表されている。

### 3. 新たにガソリン・LPG特殊自動車を規制対象に追加

ア.平成19年末までに規制を導入する。

イ.NO<sub>x</sub>、HCについては、同時期に行われる米国規制よりも厳しい目標値となる。(欧州は規制無し)

### 4. その他

ア.公道を走行しない特殊自動車(いわゆるオフロード車)に対する排出ガス規制の導入について今後検討する。

イ.ディーゼル特殊自動車について、平成22年(2010年)頃にはDPF等の後処理装置を前提とした大幅な規制強化を行うこととし、詳細は今後検討する。

## 2. ディーゼル特殊自動車

自動車の種別		窒素酸化物	炭化水素	一酸化炭素	粒子状物質	ディーゼル 黒煙	目標 達成年
定格出力が19kW以上 37kW未満のもの		6.0g/kWh 25%	1.0g/kWh 33%	5.0g/kWh 0%	0.4g/kWh 50%	40%	平成19年
定格出力が 37kW以上 75kW未満 のもの	定格出力が 37kW以上 56kW未満 のもの	4.0g/kWh 43%	0.7g/kWh 46%	5.0g/kWh 0%	0.3g/kWh 25%	35%	平成20年
	定格出力が 56kW以上 75kW未満 のもの				0.25g/kWh 38%		
定格出力が75kW以上 130kW未満のもの		3.6g/kWh 40%	0.4g/kWh 60%	5.0g/kWh 0%	0.2g/kWh 33%	25%	平成19年
定格出力が130kW以上 560kW未満のもの		3.6g/kWh 40%	0.4g/kWh 60%	3.5g/kWh 0%	0.17g/kWh 15%	25%	平成18年

表中の の数字は我が国の平成15年規制値からの削減率を示す。

## 3. ガソリン・LPG特殊自動車

自動車の種別	窒素酸化物	炭化水素	一酸化炭素	目標達成年
定格出力が19kW以上 560kW未満のもの	0.6g/kWh	0.6g/kWh	20.0g/kWh	平成19年