

6－(8) 自動車排出ガス規制

中央環境審議会答申	答申の概要及び規制内容等
平成8年答申	二輪車に対する規制の実施，ガソリンの低ベンゼン化 平成12年からガソリン中のベンゼンの許容限度が1%に強化
平成9年答申 (第2次答申)	ガソリン・LPG車に対する規制強化 平成12～14年規制として実施
平成10年答申 (第3次答申)	ディーゼル車の排出ガス規制強化 新短期規制（平成14～16年），新長期規制（平成19年を目途）の二段階に分けて実施
平成12年答申 (第4次答申)	ディーゼル車の排出ガスの規制強化について新長期規制を第3次答申から2年前倒し 軽油中の硫黄分の低減化 平成16年12月から軽油中の硫黄分の許容限度が0.05%から0.005%に強化
平成14年答申 (第5次答申)	ディーゼル車の新長期目標値が示され，粒子状物質や窒素酸化物について大幅に削減 ガソリン車についても新長期目標値〔平成17年（軽貨物車については平成19年）〕が示される。 ガソリン中の硫黄分を半減 平成16年12月からその許容限度が0.01%から0.005%に強化
平成17年答申 (第8次答申)	自動車排出ガス量の許容限度を見直し，ディーゼル車の「2009年目標」を定め，ガソリン車と同じ水準の排出ガス規制を導入 「粒子状物質(PM)フリー化」を目指し，PMについて大幅に低減（未規制時に比べ99%削減） 大型トラックのガソリン車とディーゼル車は同じ規制値を導入し，窒素酸化物について大幅に削減
平成20年答申 (第9次答申)	ディーゼル特殊自動車の排出ガス低減対策として，後処理装置の装着を前提としたPM，NO _x の規制強化を実施 2009年目標から，使用過程時におけるPMの確認方法をオパシメータによるものに変更 4モード黒煙試験の廃止
平成22年答申 (第10次答申)	ディーゼル重量車の排出ガス低減対策として，現行の排出ガス試験サイクル(JE05モード)をWHTCに変更 エンジン冷間時（コールドスタート）排出ガス試験の導入 燃料蒸発ガス低減対策として，ガソリンにバイオエタノールを混合した「E10」の普及