

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	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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
平成24年答申 (第11次答申)	<ul style="list-style-type: none"> 二輪車の排出ガス低減対策として，排気管排出ガス許容限度目標値を現行規制より3～6割低減するとともに，排出ガス試験サイクルを世界統一試験サイクルWMTCに変更 燃料蒸発ガスへの規制を導入し，車載式故障診断(OBD)システムの装備を義務付け ディーゼル重量車の排出ガス低減対策として，排出ガスを悪化させる制御(ディフューストラテジー)の適用を禁止 ディーゼル特殊自動車の排出ガス低減対策として，黒煙試験を廃止するとともに，使用過程での黒煙測定方法を従来の黒煙汚染度測定器からオパシメータに変更 ブローバイガスの大気開放を原則禁止 認証時の試験測定モードにRMCを追加