

19kW未満汎用ディーゼルエンジンの排出ガス自主規制について1. 自主規制の背景

19kW未満のディーゼルエンジンについては、排出ガス全体に対する寄与率が比較的小さいため法規制がなされていない。一方特殊自動車については、第6次答申で業界の自主規制が要望されている。陸内協では環境保全の重要性を考慮し、19kW未満の汎用ディーゼルエンジン全般について自主規制の運用方法を定める。

2. 自主規制の対象

陸内協の会員会社が国内・海外の工場で作成し、国内で販売・使用される19kW未満の汎用ディーゼルエンジン（緊急・非常用、消防用などに使用するエンジンを除く）とする。

3. 自主規制の内容

規制値や試験法については、国際整合性を考慮すると共に、単一の規制では唯一 0～19kWの規制を実施しているEPA規制に準じた内容とする。

規制にあたっては、各エンジンファミリーがそれぞれの規制値を満たすことが基本であるが、実効のあるエミッション低減を通して環境保全に寄与すると言う自主規制の趣旨から、各社の総量規制としてアベレージングを適用することも可能とする。

本自主規制に準拠したエンジンには、各社の任意で自主規制適合の統一マークを表示することができることとする。

## 3-1. 規制の適用開始日（製造日基準）

1次規制（EPA 2次規制相当）：2006年1月1日

2次規制（EPA 4次規制相当）：2009年1月1日

## 3-2. 自主規制値

・ 1次規制（EPA 2次規制相当）

出力カテゴリー	排ガス (g/kW・h)			スモーク (%) (注1)		
	NMHC+NOx	CO	PM	アクセル	ラグ	ピーク
0 kW 以上 8 kW 未満	7.5	8.0	0.80	20	15	50
8 kW 以上 19 kW 未満	7.5	6.6	0.80	20	15	50

・ 2次規制（EPA 4次規制相当）

出力カテゴリー	排ガス (g/kW・h)			スモーク (%) (注1)		
	NMHC+NOx	CO	PM	アクセル	ラグ	ピーク
0 kW 以上 8 kW 未満	7.5	8.0	0.40 (注2)	20	15	50
8 kW 以上 19 kW 未満	7.5	6.6	0.40	20	15	50

(注1) EPAの規定に基づき、単気筒エンジン、定速度エンジンには適用しない。

(注2) EPAの規定に基づき、空冷単気筒直噴エンジン（ハンドスタート）については、2009・2010年 PM0.80 g/kW・h、

2011年以降PM0.60 g/kW・hとする。

#### 4. 自主規制の運用

##### 4-1. 報告、公開

本自主規制では規制適合は会員各社の自主管理となるが、各社は該当カレンダーイヤーの翌年の3月31日までに対象となる全エンジンファミリーについて排出量計算のための実績報告書を陸内協に提出し、陸内協にて集計・管理する。

その結果は、陸内協機関紙およびホームページで公開する。

##### 4-2. 猶予措置

基本的に本自主規制はEPA 2次規制相当の規制値よりスタートするが、対策に時間がかかる単気筒エンジンについては2006年から2008年末まで以下のEPA 1次規制相当の規制値を適用する事が出来る。

・2006年～2008年末 (EPA 1次規制相当)

出力カテゴリー	排ガス (g/kW・h)		
	NMHC +NOx	CO	PM
0 kW以上 8 kW未満	10.5	8.0	1.00
8 kW以上19 kW未満	9.5	6.6	0.80

また、2009年以降2012年末までEPA 2次規制相当の規制値を適用できるものとし、2013年以降はEPA 4次規制と同じ規制値とする。

#### 5. その他

##### 5-1. 統一マーク (自主規制適合ラベル) の表示

ガソリン自主規制で採用されているものと同等の自主規制適合ラベルを採用し、実績報告書に記載されている全エンジンファミリー (猶予措置エンジンも含む) に貼り付け可能とする。



##### 5-2. 排出ガス対策型建設機械指定制度における認定エンジンの扱い

自主規制の本来の目的は未規制エンジンをなくすことであるので、排出ガス対策型建機指定制度における認定エンジンは対象外とする。よって、自主規制適合ラベルは貼り付けない。

以上