

第10回 AMEICC WG-AI会議報告<sup>\*1</sup>

一日・アセアン経済産業協力委員会 自動車産業ワーキング・グループ

Report on the 10th Meeting of AMEICC WG-AI

— AEM-METI Economic and Industrial Cooperation Committee Working Group on Automobile Industry —

廣田 恵子<sup>\*2</sup>

Keiko HIROTA

## 1. はじめに

AMEICCとは（ASEAN Economic Ministers-Minister of Economy, Trade and Industry of Japan, Economic and Industrial Cooperation Committee：日－アセアン経済産業協力委員会<sup>1)</sup>）の略で、日本、アセアン間の経済分野における官民対話の場である。AMEICC会議における自動車産業ワーキング・グループ（Working Group on Automobile Industry：WG-AI）では、参加国の共通課題として、アセアン域内の自動車産業発展の他、移動発生源からの大気汚染削減についても意見交換が行われている。本報では2007年9月3日～5日にインドネシア・ジャカルタで開催された第10回AMEICC会議におけるJARIからの提案<sup>2)</sup>と参加国から示された今後の課題について報告する。

## 2. アジア諸国における排出ガス削減への取り組み

アセアン諸国では経済成長、都市への人口集中、自動車保有台数の増加により、大気汚染が深刻化している。参考として、Table 1にWHO基準によるアジアの主要大都市における大気汚染モニタリング評価を示す。1990年と比較すると、アジア大都市では大気汚染が悪化していることが分かる。今後のモータリゼーションの進展を考慮すると、移動発生源からの排出ガス削減政策の導入が急務となっている。WG-AIでは移動発生源からの排出ガス削減のため、AAF（ASEAN Automotive Federation）が中心となって、2012年までにEURO4を導入することを目指している。

Table 1 Air Pollution in Asian Large Cities

		Latest Year (2002-2005)					
City	Year	CO	NO2	PM10	O3	SOx	Lead
Jakarta	2004	E	C	E	C	D	D
Kuala Lumpur	2004	C	D	D	C	B	N.A.
Manila	2002	C	E	E	D	C	B
Bangkok	2005	A	D	D	B	C	B
Ho Chi Minh City	2002	C	E	E	N.A.	E	E
Beijing	2005	E	E	D	N.A.	C	N.A.
Shanghai	2005	N.A.	E	D	N.A.	E	N.A.

		1990					
City	Year	CO	NO2	PM10	O3	SOx	Lead
Jakarta	1990	C	B	D	C	C	C
Kuala Lumpur	1990	C	C	B	C	B	C
Manila	1990	D	D	D	D	B	C
Bangkok	1990	B	B	E	B	B	C
Ho Chi Minh City	1990	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Beijing	1990	D	D	E	C	A	B

A	50 % below from WHO standard
B	Within WHO standard
C	Within 200 % over from WHO standard
D	Within 300 % over WHO standard
E	300 % over from WHO standard

Data Sources : AQM, WB, ADB

## 3. AMEICC会議におけるJARIからの提案事項

JARIからの発表では、排出ガス規制と適合燃料性状基準値の導入に並行して車検制度、大気汚染モニタリング、燃料品質モニタリングを提案している。車検制度、大気汚染モニタリング、燃料品質モニタリングは排出ガス規制と適合燃料性状値の導入効果を確認する役割を果たし、移動発生源からの排出ガス削減のために有効である。

車検制度の充実を成功させた例として、2000年にインドネシアのジャカルタで実施された「ブルースカイ・プロジェクト」を紹介した。本プロジェクトでは人材育成を通じて使用過程バスに対してメンテナンスを徹底し、高濃度排出車を技術改善することによってHC 49%、CO 53%、黒煙 61%が削減され、燃費が5%向上した実績がある。

また燃料品質モニタリングの例として、2004年JARIで実施した「燃料性状品質確保制度事業」の結果を紹介した。本事業の燃料品質モニタリングではサンプル中に規格外燃料が検出されている。その根本的原因として人材不足、機器不足を指摘

\* 1 原稿受理 2008年1月17日

\* 2 (財)日本自動車研究所 総合企画研究部

し、解決策として燃料性状品質確保制度の運用面の強化を提案した。

アセアン諸国では車種構成や自動車市場が異なるために直面している課題も異なっており、それぞれの国に適した大気汚染問題解決案を提案している。Fig. 1にその手順を示す。

各国では既に汚染物質の大気濃度基準値、排出ガス規制、適合燃料性状基準値が定められている。これらの法規制を適切に管理、運用するために適切な車検制度、大気汚染モニタリング、燃料品質モニタリング施策を導入する。これらの制度導入により削減される排出ガス量を予測し、大気濃度基準値を達成できるか確認しながら、今後導入すべき政策を検討する。



Fig. 1 How to assure air quality improvement  
Data Source : JARI presentation at the 10th meeting of AMEICC WG-AI, Sep 2007

一例として、データの取得から政策立案までの流れについてFig. 2に示す。まず、自動車の使用状況（保有台数、車種、走行量、距離等）に関する市場調査や路上での排出ガス測定を行う。次に現地で取得したデータから排出ガスの悪化原因と排出ガス量を推定する。移動発生源からの大気汚染削減対策を検討し、優先順位の高い問題と健康影響低減、費用対効果等の優れた政策から提案すべき政策を選択し、途上国政府に対して政策立案の判断材料として提示する。

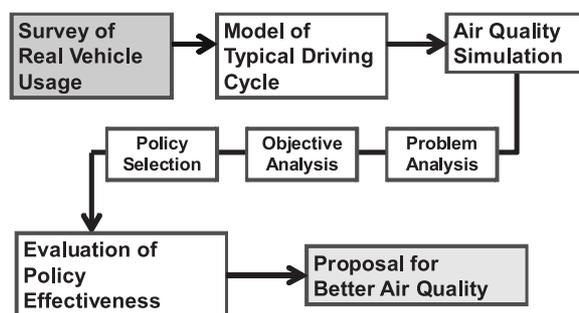


Fig. 2 An example of evaluation method based on survey for policy to improve air quality  
Data Source : JARI Presentation at 10<sup>th</sup> meeting of AMEICC WG-AI, Sep. 2007

2007年現在、AMEICC参加国の大半はEURO2以上の排出ガス規制を導入している。しかし、地域によってはEURO2対応の燃料が充分供給されていないことが大気汚染悪化原因の一因となっている。今回のAMEICC会議でも自動車技術に適合していない燃料使用によるエンジン性能や触媒への影響、排出ガス量に関する問い合わせがあった。参加国に適合燃料が排出ガス規制に合わせて供給されるように、JARIから資料を提供することになっている。

#### 4. 会議を終えて

アセアン諸国が直面している移動発生源からの大気汚染削減のためには、具体的な解決策を示し、理解を呼びかけることがJARIの役目と考えている。AMEICC参加国が適切に排出ガス規制を導入し、大気汚染を改善することができるように、削減技術の導入、普及を支援していきたい。

#### 参考文献

- 1) AEM－METI（日・ASEAN経済大臣会合）について [http://www.meti.go.jp/policy/trade\\_policy/asean/html/aem-meti.html](http://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/asean/html/aem-meti.html)
- 2) K. HIROTA : Policies for Better Air Quality, The 10th Meeting of AMEICC Working Group on Automobile Industry (WG-AI), September 3-5, 2007, Jakarta