

窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置の性能評価実施要領  
(平成14年国土交通省告示第17号)

1 目的

窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置(以下「低減装置」という。)に係る性能を自動車と組み合わせた状態で評価する制度を構築し、優良な低減装置を公表することにより、その普及を促進し、既に運行の用に供している普通自動車及び小型自動車(以下「使用過程車」という。)の排出ガス低減性能の改善を図ることを目的とする。

2 評価の対象とする低減装置

(1) 粒子状物質低減装置(以下「PM低減装置」という。)

軽油を燃料とする使用過程車に装着し、当該自動車の運行に伴って発生する粒子状物質(以下「PM」という。)を低減する装置。ただし、PM低減装置を装着する使用過程車は、5の表の低減装置を装着する自動車の種別の項に掲げる自動車に応じ、PMの諸元が、それぞれPMの項に掲げる値を超えるものであること。

(2) 窒素酸化物低減装置(以下「NOx低減装置」という。)

ガソリン若しくは液化石油ガスを燃料とする使用過程車(専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く。)又は軽油を燃料とする使用過程車に装着し、当該自動車の運行に伴って発生する窒素酸化物(以下「NOx」という。)を低減する装置。ただし、NOx低減装置を装着する使用過程車は、5の表の低減装置を装着する自動車の種別の項に掲げる自動車に応じ、NOxの諸元が、それぞれNOxの項に掲げる値を超えるものであること。

(3) 窒素酸化物及び粒子状物質低減装置(以下「NOx・PM低減装置」という。)

軽油を燃料とする使用過程車に装着し、当該自動車の運行に伴って発生するNOx及びPMを低減する装置。ただし、NOx・PM低減装置を装着する使用過程車は、5の表の低減装置を装着する自動車の種別の項に掲げる自動車に応じ、NOxの諸元が、それぞれNOxの項に掲げる値を超えるものであり、PMの諸元が、それぞれPMの項に掲げる値を超えるものであること。

3 評価の申請

(1) 申請は、低減装置を製作することを業とする者又はその者から低減装置を購入する契約を締結している者であって当該装置を販売することを業とするもの(外国において本邦に輸出される低減装置を製作することを業とする者又はその者から当該低減装置を購入する契約を締結している者であって本邦に輸出することを業とするものを含む。)(以下「製作者等」という。)が製作又は販売する低減装置について行うものとする。

(2) 申請者は、次に掲げる事項を記載した第1号様式の申請書を低減装置の型式毎に提出する。

低減装置の種類

低減装置の名称及び型式

申請者の氏名又は名称及び住所

主たる製作工場の名称及び所在地

4に規定する試験の結果(公的な試験機関が測定したものに限る。)

低減装置を取り付けることができる自動車の型式又は原動機の種類

低減装置のフィルター等の交換時期

低減装置の使用条件

(3) 上記の申請書には、次に掲げる書面を添付する。

低減装置の構造及び性能を記載した書面

低減装置の外観図

5に規定する基準に適合することを証する書面

低減装置点検・整備要領

品質管理に係る業務組織及び品質管理の実施要領を記載した書面（申請者が国際標準化機構第9002号の規格により登録されている場合（申請に係る低減装置に関し、主たる製作工場について登録されている場合に限る。）にあっては、登録されていることを証する書面）

低減装置に基準不適合が発生した又は発生するおそれがあることを認める場合における報告方法及びその対応方法を記載した書面

7の規定により優良低減装置として公表された場合における当該低減装置への製作者名称、低減装置名称及び低減装置型式の表示方法を記載した書面

(1)の購入契約を締結している者には、当該契約書の写し

(4) 国土交通大臣は、申請者に対し、必要があると認めるときは必要な書面の提出及び低減装置の提示を求めることができる。

#### 4 試験項目

以下の試験については、別添「窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置の評価に係る技術基準」により低減装置と自動車又は原動機との組合せ毎に実施するものとする。ただし、ガソリン若しくは液化石油ガスを燃料とする使用過程車に装着する低減装置又は自動車の運行に伴って発生するPMを触媒の作用により酸化させる機能を有する酸化触媒方式による低減装置は、

(2)の試験を除き、(3)の試験は、自動車の運行に伴って発生するPMをフィルターにより捕集し、捕集したPMを電気ヒーター等の強制加熱機構を用いずに、触媒等の作用により酸化させ連続的にフィルターを再生させる機能を有するディーゼル微粒子捕集フィルター（以下「連続再生式DPF」という。）に限る。

(1) 排出ガス低減性能試験

(2) 黒煙試験

(3) 再生性能試験

(4) 耐久性能試験

#### 5 低減装置の排出ガス低減性能等に係る基準

前項の規定に従い低減装置と自動車又は原動機との組合せ毎に行った試験結果が、以下の基準に適合していること。

(1) 排出ガス低減性能試験の基準

PM低減装置

(ア)の式により算出されるPMの低減率が30%以上であり、かつ、(イ)の式により算出され

る低減装置装着後のPMの値が、次表の低減装置を装着する自動車の種別の項に掲げる自動車に応じ、それぞれPMの項に掲げる値以下であること。

また、低減装置を装着した後の自動車のNOx、一酸化炭素（以下「CO」という。）及び炭化水素（以下「HC」という）の排出量が、当該低減装置を装着する前よりも悪化しないこと。ただし、10%は、測定誤差とする。

#### NOx低減装置

（ア）の式により算出されるNOxの低減率が30%以上であり、かつ、（イ）の式により算出される低減装置装着後のNOxの値が、次表の低減装置を装着する自動車の種別の項に掲げる自動車に応じ、それぞれNOxの項に掲げる値以下であること。

また、低減装置を装着した後の自動車のPM、CO及びHCの排出量が、当該低減装置を装着する前よりも悪化しないこと。ただし、10%は、測定誤差とする。

#### NOx・PM低減装置

（ア）の式により算出されるNOx及びPMの低減率が30%以上であり、かつ、（イ）の式により算出される低減装置装着後のNOxの値が、次表の低減装置を装着する自動車の種別の項に掲げる自動車に応じ、それぞれNOxの項に掲げる値以下であり、低減装置装着後のPMの値が、次表の低減装置を装着する自動車の種別の項に掲げる自動車に応じ、それぞれPMの項に掲げる値以下であること。

また、低減装置を装着した後の自動車のCO及びHCの排出量が、当該低減装置を装着する前よりも悪化しないこと。ただし、10%は、測定誤差とする。

$$\text{（ア）NOx又はPMの低減率（\%）} = \frac{A - B}{A} \times 100$$

ただし、

NOx又はPMの低減率：低減装置を自動車に装着することによる当該自動車のNOx又はPM排出量の低減率（\%）

A：低減装置非装着状態のNOx又はPMの排出量（（g/km）、（g/kWh）又は（g/test））

B：低減装置装着状態のNOx又はPM排出量（（g/km）、（g/kWh）又は（g/test））

NOxの低減率を算出する際には、A及びBにNOxの排出量を使用し、PMの低減率を算出する際には、A及びBにPMの排出量を使用し、単位は同一のものとする。

$$\text{（イ）低減装置装着後のNOx又はPMの値（（g/km）又は（g/kWh））} = C \times \left( 1 - \frac{\text{低減率（\%）}}{100} \right)$$

ただし、

C：低減装置を装着する自動車のNO<sub>x</sub>又はPMの諸元 ((g/km)又は(g/kWh))

低減装置装着後のNO<sub>x</sub>の値を算出する際には、CにNO<sub>x</sub>の諸元を、低減率にNO<sub>x</sub>の低減率を使用し、低減装置装着後のPMの値を算出する際には、CにPMの諸元を、低減率にPMの低減率を使用すること。

低減装置を装着する自動車の種別	NO <sub>x</sub>	PM
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車及び小型自動車（車両重量1,265kg以下のものに限る。）	0.25(g/km)	0.026(g/km)
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車及び小型自動車（車両重量1,265kgを超えるものに限る。）	0.25(g/km)	0.028(g/km)
車両総重量が1.7トン以下の普通自動車及び小型自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く。）	0.25(g/km)	0.026(g/km)
車両総重量が1.7トンを超え2.5トン以下の普通自動車及び小型自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く。）	0.40(g/km)	0.03(g/km)
車両総重量が2.5トンを超え3.5トン以下の普通自動車及び小型自動車	4.50(g/kWh)	0.09(g/kWh)
車両総重量が3.5トンを超える普通自動車及び小型自動車（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く。）	4.50(g/kWh)	0.25(g/kWh)

(2) 黒煙試験の基準

自動車に低減装置を装着した後の当該自動車の黒煙濃度が25%以下であること。

(3) 再生性能試験の基準

背圧変化率が自動車の走行距離1km当たり-0.01kPa以下であること。

(4) 耐久性能試験の基準

耐久性能試験終了後において、(1)及び(2)の基準に適合していること。ただし、酸化触媒方式による低減装置にあっては、(2)の基準を除く。

耐久性能試験中に当該低減装置に溶損、破損等が生じないこと。

(5) 安全性能等の要件

低減装置の装着により車両及び他の装置の安全性を損なわないこと。

## 6 評価方法

国土交通大臣は、低減装置の排出ガス低減性能等に係る基準への適合性、装置の点検・整備要領の妥当性、品質管理の実施要領の妥当性及び基準不適合が発生した又は発生するおそれがあることを認める場合の対応の妥当性等について評価を行う。その際、国土交通大臣は、学識経験者、原動機製作者等の意見を聞くことができる。

## 7 評価の公表

(1) 国土交通大臣は、低減装置について6に規定する評価を行った結果、適当であると認められた低減装置（以下「優良低減装置」という。）について、次に掲げる項目を公表する。

低減装置の種類

低減装置の名称及び型式

低減装置を取り付けることができる自動車の型式又は原動機の種類

低減装置の製作者等の名称

低減装置の使用条件

その他必要な事項

(2)(1)の公表は、冊子、インターネット等により行う。

(3) 評価を行った結果、優良低減装置と判定されなかった低減装置及び評価ができなかった低減装置の申請者に対しては、その旨を理由を付して通知する。

## 8 変更の申請等

(1) 優良低減装置の製作者等（以下「優良低減装置製作者等」という。）は、当該優良低減装置に係る3(2)及び(3)の記載内容について変更するときは、第2号様式の変更申請書及び当該変更に関する資料を国土交通大臣に提出し、その変更の申請を行わなければならない。

(2) 3(4)、6及び7の規定は変更の申請について準用する。

(3) 優良低減装置製作者等は当該優良低減装置の製作者等でなくなった場合には、製作者等でなくなった日から30日以内に国土交通大臣にその旨を第3号様式の届出書により届け出なければならない。

## 9 基準不適合が発生した又は発生するおそれがあることを認める場合の対応

(1) 優良低減装置製作者等は、優良低減装置の構造、装置又は性能に基準不適合が発生した又は発生するおそれがあることを認める場合には、次に掲げる項目を速やかに国土交通大臣に報告し、かつ必要な改善措置を講じなければならない。

当該低減装置の名称、型式及び取り付けている自動車の型式又は原動機の種類

基準不適合が発生した又は発生するおそれがあることを認める構造、装置又は性能の状況及びその原因

改善措置の内容

前3号に掲げる事項を当該装置の使用者等に周知させるための措置

(2) 国土交通大臣は、優良低減装置の構造、装置又は性能に基準不適合が発生した又は発生する

おそれがあることを認める場合には、当該優良低減装置製作者等に必要な資料の提出を求めることができる。

- (3) 国土交通大臣は、(1)又は(2)の内容が安全の確保又は環境の保全の観点から支障があると認める場合は、その情報を公表するものとする。

#### 10 品質の確保

- (1) 優良低減装置製作者等は、当該優良低減装置が公表を受けた型式としての構造及び性能を有するようにしなければならない。この場合において、優良低減装置製作者等は、当該装置が均一性を有するようにするため4(1)～(3)の試験を50台に1台の割合で行わなければならない。ただし、優良低減装置製作者等が国際標準化機構第9002号の規格により登録されている場合(申請に係る低減装置に関し、主たる製作工場について登録されている場合に限る。)はこの限りでない。
- (2) 優良低減装置製作者等は、(1)の試験結果を1年間保存しなければならない。

#### 11 公表の取り消し

国土交通大臣は、優良低減装置について、次に掲げる場合は、優良低減装置に該当しなくなった旨の公表を行うものとする。

- (1) 優良低減装置に該当しなくなったと認めるとき。
- (2) 事故等の発生により緊急の必要があると認めるとき。
- (3) 優良低減装置の製作又は販売が行われなくなったとき。
- (4) 優良低減装置に係る3(2)または(3)の記載内容に変更があったにもかかわらず8に規定する変更の申請を行っていないことが明らかになったとき。
- (5) 9(1)の場合において、当該優良低減装置製作者等が、国土交通大臣への報告を行わず、又は、必要な改善措置を講じないとき。
- (6) 優良低減装置製作者等が9(2)の規定により求められた資料を正当な理由がなく提出しなかったとき。

## 別添

### 窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置の評価に係る技術基準

#### 1. 試験条件等

「窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置の性能評価実施要領」4に規定する試験は、次の試験条件等によって行うものとする。

##### 1.1 試験に使用する自動車（試験に使用する原動機を含む。）（以下「試験自動車」という。）

試験自動車は、次の各号に適合するものでなければならない。

1.1.1 低減装置を装着しない状態にあつては、排出ガスに影響を与えるおそれがある装置の設定が変更されていないこと。

1.1.2 低減装置を装着しない状態にあつては、排出ガスに影響を与えるおそれがある装置の改造又は変更が行われていないこと。

1.1.3 自動車点検基準（昭和26年運輸省令第70号）等に基づき点検・整備され、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）（以下「保安基準」という。）に適合していること。

##### 1.2 低減装置の装着

低減装置の装着は、次の各号に適合するものでなければならない。

1.2.1 製作者等が定める装着方法に基づき試験自動車に取り付けられていること。

1.2.2 試験中は、低減装置及び当該低減装置の装着器具の補修、交換装着位置の変更等を行わないこと。

##### 1.3 燃料、潤滑油

1.3.1 試験に使用する燃料は、試験自動車がガソリンを燃料とするものにあつては、表1に掲げる規格のガソリン、試験自動車が軽油を燃料とするものにあつては、表2に掲げる規格の軽油であつて、全国的に普及している規格のものであること。ただし、低減装置の使用条件で使用する軽油の硫黄分が50ppm以下のものに限定されている場合は、低減装置を装着した状態での試験において、硫黄分が50ppm以下の軽油を使用すること。

表1

燃料の性状又は物質	仕様	試験方法
鉛	検出されない	JIS K2255
硫黄分	0.01%以下	JIS K2541
ベンゼン	1%以下	JIS K2536
M T B E	7%以下	JIS K2536

メチルアルコール	検出されない	JIS K2536
灯油	4%以下	JIS K2536
実在ガム	5mg/100ml以下	JIS K2261
オクタン価	89以上	JIS K2280 (リサーチ法)
密度	0.783g/cm <sup>3</sup> 以下	JIS K2249
蒸留性状 10%留出温度 50%留出温度 90%留出温度 終点	70以下 75～110 180以下 220以下	JIS K2254
蒸気圧	44～78kPa	JIS K2258

表 2

燃料の性状又は物質	仕 様	試験方法
硫黄分	500ppm以下	JIS K2541
セタン指数	45以上	JIS K2280
90%留出温度	350以下	JIS K2254
引火点	50以上	JIS K2265
動粘度	2.5mm <sup>2</sup> /s以上	JIS K2283

1.3.2 潤滑油は、試験自動車の製作者が定めたものを使用すること。

#### 1.4 試験機器等

1.4.1 試験で用いる動力吸収装置は、シャシダイナモメータ又はエンジンダイナモメータを用いる。

1.4.2 連続再生式DPFの再生性能試験における排気温度の測定には、十分に応答速度の高い熱電対温度計等により行う。

1.4.3 排気圧の測定は、最小目盛0.13kPa以下の圧力計により低減装置の上流側での静圧を測定する。

1.4.4 駆動輪出力又はエンジン軸トルクの測定は、軸トルクメータ又はそれに相当する機器により



行う。

1.4.5 排出ガス流量測定法により排出量を算出する場合は、吸入空気量及び燃料流量を測定する。

## 2. 試験方法

### 2.1 排出ガス低減性能試験方法

#### 2.1.1 排出ガスの測定

2.1.1.1 排出ガスの測定については、低減装置を試験自動車に装着した状態及び装着しない状態で試験自動車の種別に応じ、以下の運転条件で運行する場合（以下「測定モード」という。）に発生し、排気管から大気中に排出される排出物に含まれるCO、HC、NO<sub>x</sub>及びPMの排出量を測定する。

(1) 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のもの又は車両総重量が2.5トン以下のもの（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く。）

保安基準第31条第2項に規定する10・15モード法

(2) 車両総重量が2.5トンを超え、ガソリン又は液化石油ガスを燃料とするもの（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く。）

保安基準第31条第6項に規定するガソリン・液化石油ガス13モード法又は別表1に掲げる運転条件（以下「過渡走行モード法」という。）

(3) 車両総重量が2.5トンを超え、軽油を燃料とするもの（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く。）

保安基準第31条第12項に規定するディーゼル13モード法又は過渡走行モード法

2.1.1.2 自動車の運行に伴って発生するPMをフィルターにより捕集し、捕集したPMを電気ヒーター等の強制加熱機構により燃焼させフィルターを再生させる機能を有するディーゼル微粒子捕集フィルターについては、当該低減装置の製作者等が指定する再生時間間隔に応じて以下の方法により行う。

(1) 再生の間隔が測定モードの時間又は再生に要する時間の1.5倍以下の場合  
排出ガスの測定は、再生の開始と同時に開始するものとする。

(2) 再生の間隔が(1)以外の場合

再生の開始と同時に排出ガスの測定を開始する試験及び再生の完了直後に排出ガスの測定を開始する試験を行い、次式により加重調和平均を算出する。

$$A_{mean} = \frac{1}{T_{R1}-T_{R2}} \left( A_1 \left( \frac{T_R}{T_{RR}} T_m - T_{R2} \right) + A_2 \left( T_{R1} - \frac{T_R}{T_{RR}} T_m \right) \right)$$

ただし、

$A_{mean}$  : 加重調和平均された排出ガスの排出量 ((g/km)、(g/kWh)又は(g/test))

$A_1$  : 再生の開始と同時に排出ガスの測定を開始する試験により得られた排出ガスの排出量 ((g/km)、(g/kWh)又は(g/test))

$A_2$  : 再生の完了直後に排出ガスの測定を開始する試験により得られた排出ガスの排出量 ((g/km)、(g/kWh)又は(g/test))

$T_{R1}$  :  $A_1$ を求めるために行う試験における再生運転時間(s)

$T_{R2}$  :  $A_2$ を求めるために行う試験における再生運転時間(s)

$T_{RR}$  : 再生運転時間間隔(s)

$T_R$  : 再生運転時間(s)

$T_m$  : 排出ガス測定モード運転時間(s)

式中  $A_{mean}$ 、 $A_1$  及び  $A_2$  の単位は、同一のものとする

2.1.2 排出ガスの測定に当たっては、排出ガスの排出量のほか以下の項目を計測する。

排出ガスの測定の開始前及び終了後に計測する項目

天候、試験室内温度、試験室内湿度、大気温度、大気圧、時刻及び冷却水温度

排出ガスの測定中に計測する項目

車両速度 (シャシダイナモメータによる場合に限る。) エンジン回転速度 (エンジンダイナモメータによる場合に限る。) エンジントルク (エンジンダイナモメータによる場合に限る。) 排気温度、排気圧力

## 2.2 黒煙試験方法

低減装置を試験自動車に装着した状態で保安基準第 31 条第 22 項に規定する無負荷急加速排気煙濃度試験により行う。

## 2.3 再生性能試験方法

2.3.1 背圧は、低減装置の上流側での静圧を測定する。

2.3.2 あらかじめ PM を堆積させた低減装置を試験自動車に装着した状態で別表 2 に示す手順により連続再生式 DPF のピーク背圧を測定し、次式 (ただし、試験自動車が 2.1.1.1(1) に掲げるものにあつては、式中「13.917」を「4.165」とする) により背圧変化率を算出する。

$$\text{背圧変化率 (kPa/km)} = \frac{2 \text{ 回目の背圧測定値 (kPa)} - 1 \text{ 回目の背圧測定値 (kPa)}}{13.917 (\text{km/test}) \times 3}$$

なお、暖機運転については、シャシダイナモメータによる試験の場合には、60 km/h の車速での定常走行、エンジンダイナモメータによる場合は、エンジン最高出力時回転数の 60% の回転数、負荷率 30% のエンジン定常運転とする。

## 2.4 耐久性能試験

30,000km 以上又は低減装置の定期交換を要する走行距離の走行 (路上での実走行又はエンジンダイナモメータもしくはシャシダイナモメータ上での走行) の後において、2.1 の排出ガス低減性能試験及び 2.2 の黒煙試験を行う。なお、走行中における低減装置の取扱いについては、当該低減装置の製作者等が指定するものとする。

第 1 号様式

窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置の性能評価申請書

国土交通大臣 殿

年 月 日

申請者の氏名  
又は名称

印

住 所

低減装置の種類、名称及び型式		
主たる製作工場の名称及び所在地		
試験の結果	排出ガス低減性能試験 (低減率、排出量)	
	黒 煙 濃 度	
	背 圧 変 化 率 (連続再生式DPFに限る)	
	耐久性能試験 (走行距離、走行後の低減率、排出量、黒煙濃度)	
低減装置を取り付けることができる自動車の型式又は原動機の種類		
低減装置のフィルター等の交換時期		
低減装置の使用条件		
備	考	

(日本工業規格 A 列 4 番)

備考

申請書には、押印することに代えて、申請をする者（法人にあってはその代表者又はその法人の者であってその法人の代表者から申請に関する権限の委任を受けた者）が署名することができる。

第 2 号様式

優良低減装置変更申請書

国土交通大臣 殿

年 月 日

申請者の氏名  
又は名称

印

住 所

優良低減装置の種類、名称及び型式	
変更事項及び変更事由	
変 更 年 月 日	
備 考	

(日本工業規格 A 列 4 番)

備考

申請書には、押印することに代えて、申請をする者（法人にあってはその代表者又はその法人の者であってその法人の代表者から申請に関する権限の委任を受けた者）が署名することができる。

第3号様式

優良低減装置製作等廃止届

国土交通大臣 殿

年 月 日

申請者の氏名  
又は名称

印

住 所

優良低減装置の種類、名称及び型式	
製作等廃止事由	
製作等廃止年月日	
備 考	

(日本工業規格A列4番)

備考

申請書には、押印することに代えて、申請をする者(法人にあってはその代表者又はその法人の者であってその法人の代表者から申請に関する権限の委任を受けた者)が署名することができる。

別表 1〔過渡走行モード〕（略）

別表 2〔連続再生式 D P F 再生性能評価に係る運転モード〕

	項目	運転条件	時間(s)	備考
1	暖機運転	エンジン最高出力時の 60%の回転で負荷率 30%の状態での定常運転は、60km/h での定常走行	1200	
2	モード運転 1 回目	過渡走行モード法（試験自動車は 2.1.1.1(1)に掲げるものにあつては、10・15モード法）	1800 (10・15モード法の場合は、660)	
3	モード間運転	アイドリング	600	アイドリング運転終了時の排出ガス温度を録する
4	背圧測定 1 回目	無負荷急加速運転	-	
5	モード運転 2 回目	過渡走行モード法(試験自動車は 2.1.1.1(1)に掲げるものにあつては、10・15モード法)	1800 (10・15モード法の場合は、660)	
6	モード間運転	アイドリング	600	
7	モード運転 3 回目	過渡走行モード法(試験自動車は 2.1.1.1(1)に掲げるものにあつては、10・15モード法)	1800 (10・15モード法の場合は、660)	
8	モード間運転	アイドリング	600	
9	モード運転 4 回目	過渡走行モード法(試験自動車は 2.1.1.1(1)に掲げるものにあつては、10・15モード法)	1800 (10・15モード法の場合は、660)	

10	モード間運転	アイドリング		
11	背圧測定 2 回目	無負荷急加速運転	-	

無負荷急加速運転による背圧計測

アクセルペダルを急速に一杯に踏み込み 15 秒間持続した後、アクセルペダルを直ちに離しこの間のピーク背圧を測定する。

背圧測定 2 回目の開始タイミング

アイドリング運転中の排出ガス温度が 3 で測定した温度に到達した時点で、速やかに無負荷急加速運転を開始する。