



平成 24 年 3 月 30 日

自動車局環境政策課

オフサイクルにおける排出ガス低減対策検討会のとりまとめについて

1. 概要

最新の排出ガス規制であるポスト新長期規制適合車において、公定モードを外れた走行状態（オフサイクル状態）に窒素酸化物（ NO_x ）排出量が増大する事例が確認されたことを踏まえ、最新規制適合車におけるオフサイクル状態での排出ガスの実態を把握するとともにオフサイクル状態での排出ガス対策のあり方を検討するため昨年の 8 月、国土交通省と環境省が合同で、学識経験者等からなる検討会を設置しました。今般、検討会では、ディーゼル重量車を対象に排出ガス規制成分を著しく悪化させるエンジン制御（ディフィートストラテジー）の適用禁止及びディフィートストラテジー有無の検証等からなるオフサイクルにおける排出ガス低減対策をとりまとめました。

2. 委員構成

大聖 泰弘	早稲田大学大学院教授
飯田 訓正	慶應義塾大学教授
小田 曜作	（独）交通安全環境研究所自動車審査部長
後藤 雄一	（独）交通安全環境研究所環境研究領域長
小谷野 真司	（財）東京都環境整備公社東京都環境科学研究所主任研究員
塩路 昌宏	京都大学大学院教授
土屋 賢次	（財）日本自動車研究所エネルギー・環境研究部長

3. 今後の対応

検討会のとりまとめを受けて、道路運送車両の保安基準に基づく告示等関連規定の改正を予定しています。

（お問い合わせ先）

自動車局環境政策課 鈴木、加藤

電話：03-5253-8111（内線42-522）、03-5253-8603（直通）

オフサイクルにおける排出ガス低減対策検討会のとりまとめの概要

平成 24 年 3 月

1. ディフィートストラテジーの適用禁止

- ・ 排出ガスを著しく悪化させるエンジン制御 (ディフィートストラテジー) を明確に規定し、その適用を禁止する。
- ・ ディフィートストラテジーの定義は、実使用状態において、当該制御が作動することにより 1 種類以上の排出ガス成分を悪化 (一定時間の走行で 20% 以上) させるもの等とする。
- ・ ディフィートストラテジーと見なさない制御は、通常発現しない運転条件の範囲でのみ認められることとする。具体的には、エンジンの保護及び車両の安全確保のために必要なもの並びにエンジン始動時及び暖機過程時にのみ必要なものを限定的に規定し、その保護作動条件及び解除条件を明確に規定する。

【許容される制御条件】

(例) エンジンオーバーヒート危険時

目的 (例) : オーバーヒートによるエンジン焼付等損傷の防止

保護作動及び解除条件 : エンジン冷却水温 100℃ 以上

このほか低回転連続運転時、高負荷・高回転時、高地での運転時、低大気温時、エンジン等異常検出時について規定

2. ディフィートストラテジー有無の検証

- ・ 燃費試験の諸元と排出ガス試験の諸元が異なっていることから燃費試験の諸元に合わせて排出ガス及び燃費試験を実施し、実測燃費が燃費諸元値 (シミュレーション燃費) と同等である場合に試験が成立しているものとし、排出ガス規制成分が規制値を満足することを認証において求める。
- ・ また、実使用状態などでのディフィートストラテジーの有無の検証を行うため、排出ガスに係る各種調査において既販車の排出ガス試験等により確認する。

3. その他の排出ガス試験

- ・ 公定モード以外での排出ガス量を抑制するための認証試験 (OCE) の追加については、次期排出ガス規制から実施するが、モード外での排出ガス量を抑制することに効果があることから、次期規制適合エンジン・車両の早期導入が望ましい。
- ・ WWH-OBDについては、次期排出ガス規制開始後 3 年以内の可能な限り早期に導入することが望ましい。