

1. 今回の調査結果から判明した課題

- ◆ 台上試験と路上走行試験では、NO_xの排出量の試験結果に乖離があることが判明した。この乖離は、使用環境(気象、路面、車両重量、渋滞等)や運転方法(急発進、急なアクセルワーク、エアコン使用等)の相違によるもので、特にエンジンや排出ガス低減装置の保護のための制御(保護制御)が作動した場合に、大きくなる傾向になることが確認された。
- ◆ 保護制御の範囲等は規定されておらず、保護制御に関する考え方が自動車製作者等毎に相違し、結果的に保護制御の範囲が相違していることが確認された。

2. 今後の方向性

(1) 路上走行検査の導入

- ◆ 路上走行では台上試験において確認できない保護制御が作動する場合もあることから、実走行での排出ガスの低減を図るため、PEMSを用いた路上走行検査を導入すべく、今後、具体的な方法の検討を進める必要がある。
- ◆ 検査方法(CF値(台上試験の規制値に対する倍数)含む)の検討にあたっては、大気環境保全を念頭に置きつつ、日本の走行環境(例：都市内/都市間/高速道路走行割合等)や低排出ガス流量時等におけるPEMSの流量測定精度、欧州の規制の動向を考慮する。
- ◆ 特に、今回の調査は冬季に実施しており、環境条件が異なる状態での評価を行うことなど、来年度の追加調査の内容について検討する。

(2) 保護制御の作動範囲の指針策定

- ◆ 保護制御(外気温が低い場合等)の設定が各社により相違することが判明したため、排出ガス低減を念頭に置きつつ、国内の走行環境での出現頻度及び自動車環境対策技術レベルを考慮した上で、真に必要な保護制御の範囲を定めた指針(ガイドライン)を整備すべく検討する。

(3) その他

- ◆ 新車時の路上走行検査に加え、使用過程での抜き取り調査(サーベイランス)について強化する。