

試験方法の検討に当たっての基本的考え方（案）

変更の検討を開始した理由

大都市地域を中心に、二酸化窒素（ NO_2 ）、浮遊粒子状物質（ SPM ）等による大気汚染は依然として厳しい状況にあり、他の対策と共に一層の自動車排出ガス規制の強化が今後とも必要である。

一方、規制の前提である試験方法については、中央環境審議会第四次答申において示されているとおり、以下のような主要検討課題があり、自動車からの排出ガス特性が走行状況に大きく依存することを考えると、今後の規制強化に当たっては、これらの点についても十分考慮し、大気汚染の改善に効果のある規制を推進する必要がある。

1. 現行の試験走行モードを設定した当時（平成元年）から 10 年以上が経過し、大都市地域の走行実態に変化が生じている可能性がある。仮に、走行実態に変化が生じている場合には、現在の走行実態を踏まえて、試験走行モードを見直す必要がある。
2. 暖機状態での排出ガス低減対策の推進に伴いコールドスタート時の排気管排出ガス量の割合が相対的に増加する傾向にあり、今後の自動車排出ガスの一層の低減に当たってはコールドスタート時の排出低減が重要であることから、1 日当たりの走行頻度、1 走行当たりの平均距離等、コールドスタートに係る使用実態のデータを収集し、それを踏まえて試験走行モードを見直す必要がある。
3. 大型車の試験方法については、コールドスタート時の暖機過程を再現でき、より排気後処理装置の評価に適しているとされる過渡運転の試験走行モード（いわゆる「トランジェントモード」）の導入を検討する必要がある。その際、過渡運転にも対応できる部分希釈・フィルター捕集法による PM の計測法の導入についても検討する必要がある。
4. 試験走行モードと異なる走行条件においても排出ガスが低減されていることを確認する手法について検討する必要がある。
5. 寒冷地における冬期の CO 低減対策、新たに導入される排出ガス低減装置の特性やトラック・バスの試験車重量やエアコンディショナーの使用等が排出ガスに及ぼす影響等も踏まえた上で試験方法を検討する必要がある。

試験走行モードの目的

試験走行モードにおける排出量が削減されれば、大都市地域での排出量も同様に削減されること。

試験方法の検討に当たっての基本方針

- 1．大都市地域における走行実態を反映していること
- 2．コールドスタート時の走行実態を反映していること
- 3．自動車から排出されるNO_x、PM、HC及びCOの排出特性を考慮していること
- 4．比較的容易に実施でき、かつ、再現性があること（試験の準備・実施の時間、モード追従性）

試験方法に関する主要検討課題

検 討 課 題	具 体 的 内 容
試験走行モードの見直し	<p>走行実態調査結果を踏まえ、モードの見直しについて必要性も含め検討する。その際以下の事項についても考慮する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コールドスタート時の排出ガス低減対策 ・ 寒冷地における冬季の一酸化炭素（CO）低減対策 ・ 新たに導入される排出ガス低減装置の特性やトラック・バスの試験車重量やエアコンディショナーの使用等が排出ガスに及ぼす影響 等 <p>現在ガソリン又はディーゼル13モードを適用している大型車の試験方法については、コールドスタート時の暖機過程を再現でき、より排気後処理装置の評価に適しているとされるトランジェントモードの導入を検討する。</p>
燃料蒸発ガス試験法	<p>排出実態を踏まえ、DBL（ダイアーナルブリージングロス）規制の延長及びRL（ランニングロス）規制の導入について検討する。</p>
黒煙の測定法及び黒煙規制のあり方	<p>粒子状物質の規制強化に伴い、黒煙濃度も目に見えないレベルに低減することが期待され、測定精度上の問題が生じる可能性もあることから、黒煙の測定法及び黒煙規制のあり方について検討する。</p>
部分捕集・フィルター捕集法による粒子状物質の計測法の導入	<p>トランジェントモードにも対応できる部分捕集・フィルター捕集法による粒子状物質の計測法の導入について検討する。</p>
非メタン炭化水素、非メタン有機ガスによる規制の導入	<p>有害性や光化学性の高い成分をよりの確に低減するために、非メタン炭化水素、非メタン有機ガスによる規制の導入について必要性も含め検討する。</p>

DBL...燃料蒸発ガスのうち、昼夜を含む長時間の駐車中に外気温を熱源として排出されるもの

RL...燃料蒸発ガスのうち、走行中に自車両や道路からの輻射熱を熱源として排出されるもの