

# 排出ガス路上走行試験等結果取りまとめ (輸入自動車)

---

# 試験結果まとめ

## 不正ソフトの有無

- 海外メーカー2社（BMW、メルセデス・ベンツ）の2台について台上試験及び路上走行試験を実施した結果、各社から事前に報告があった保護制御の範囲内で推移するNO<sub>x</sub>の排出量である旨が確認でき、VWと同様の不正ソフトの搭載は確認されなかった。

## 台上試験と路上走行試験の結果の乖離

- 台上試験と路上走行試験の結果では、NO<sub>x</sub>の排出量に乖離があることが確認され、2～4倍程度の乖離が発生した。この主たる要因として、試験環境(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等)の相違に加え、外気温が低い場合等に保護制御が働き排出ガス低減装置の機能が停止したことによるものと考察される。

## PEMSの精度・有効性

- PEMSは、国産自動車の結果と同様、アイドル時等の排出ガス流量が少ない時の精度には課題があるものの、通常走行において、不正ソフトの有無の確認には有効であり、NO<sub>x</sub>排出量の傾向を把握するのに十分な精度を確保できることが確認された。

## 排出ガス低減対策

- EGR + DOC + DPF + LNT
- EGRやLNTに関する保護制御の作動条件は限定的であり、その結果、運転条件の変動に対しても、NO<sub>x</sub>の変動幅を抑えることを可能としている。

## 大型車で認められている保護制御との主な相違点

- 吸気温度10 以下でLNTのリッチスパイクを停止する。

## 台上試験の結果

- NO<sub>x</sub>の排出量が規制値 (0.08g/km) を満足する結果となった。

## 路上走行試験の結果

- 路上走行試験においても、渋滞のあった「都市間(復路)」において、台上での規制値を、若干、上回ったが、それ以外は全て下回る結果となった。

NO<sub>x</sub>の結果のみ抜粋 (COは規制値超過無し)

単位 : g/km

自動車 製作者	車種	台上試験	路上走行試験( )		
		JC08-combined	都市内	都市間	高速
			復路	復路	復路
BMW	320d	0.063	0.077	0.146	0.031
		気温( )	5.9	8.1	7.3

( ) 測定日、気温・湿度、交通状況等が異なる

( ) 測定装置の不具合により、復路のみ検証

### 排出ガス低減対策

- EGR + DOC+ DPF+ SCR

### 大型車で認められている保護制御との主な相違点

- 尿素SCR触媒入口温度が所定値未満の場合、尿素的噴射を停止する。

### 台上試験の結果

- NO<sub>x</sub>の排出量が0.105g/kmとなり、平均値規制値（0.08g/km）を上回ったものの、最大値規制値（0.11g/km）以下となった。

同一型式車の排出ガス量の平均値についての規制値（平均値規制値）と、1台ごとの排出ガス量についての規制値（最大値規制値）がある。

### 路上走行試験の結果

- NO<sub>x</sub>の排出量について、高速（復路）においては台上での規制値（0.08g/km）を下回ったが、それ以外では2～4倍程度の乖離が発生した。
- 2～4倍程度の乖離が発生した主な理由として、試験環境(道路勾配、車両重量等)や運転操作の相違に加え、路上走行時は外気温が低く、尿素SCRにおいて尿素噴射制御を中止する又は触媒活性が低下する領域が頻出したことによるものと考えられる。

NO<sub>x</sub>の結果のみ抜粋（COは規制値超過無し）

単位：g/km

自動車 製作者	車種	台上試験	路上走行試験( )					
			都市内		都市間		高速	
		JC08-combined	往路	復路	往路	復路	往路	復路
メルセデス ・ベンツ	ML350 BlueTEC	0.105	0.311	0.110	0.253	0.168	0.148	0.072
		気温( )	1.7	10.3	4.2	7.2	0.9	7.0

( ) 測定日、気温・湿度、交通状況等が異なる