

オフサイクルにおける排出ガス低減対策

平成 24 年 3 月

ポスト新長期規制適合車（いすゞ自動車）の排出ガスについて、公定サイクルである JE05 モードでは排出ガス低減装置が適切に機能しているものの、公定サイクルを外れた走行条件（オフサイクル）では NOx 排出量が増大する事例が確認された。このため、学識経験者等からなる検討会において、ディーゼル重量車でのオフサイクルでの排出ガス低減対策を検討し、対策を取りまとめた。

1. ディフィートストラテジーの適用禁止

- ① 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）を明確に定義し、その適用を禁止する。
- ② エンジン等の保護及び車両の安全確保のために必要な制御は、ディフィートストラテジーと見なさない制御として認め、その運転条件（保護作動条件及び解除条件）を明確に規定する。

【保護等が許容される運転条件】

- ③ 低回転連続運転時、高負荷・高回転時、エンジンオーバーヒート危険時、高地での運転時、低大気温時、エンジン等異常検出時
- ④ エンジン始動時及び暖機過程時には、触媒が低温で作動しないための白煙防止等、保護以外の要因もあるため、一定のエンジン冷却水温以下での制御はディフィートストラテジーと見なさない制御として認める。

2. ディフィートストラテジー有無の検証

- ① 2015 年燃費基準とポスト新長期規制の両立に加え、経済性の観点から低燃費の方が商品力が高いことから、排出ガス試験においては作動しないにもかかわらずシミュレーション法による燃費試験においては作動する制御を用いる可能性がある。
- ② NOx 排出量と CO2 排出量はトレードオフ関係にあることから、シミュレーション法による燃費試験にのみ作動する制御を用いるとシミュレーション法による燃費と排出ガス試験時の実測燃費に乖離が生じると考えられる。
- ③ このため、燃費試験の諸元とは異なっていた排出ガス試験の諸元を燃費試験の諸元に合わせて排出ガス試験を実施し、実測燃費が燃費諸元値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。
- ④ 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。