

(別紙)

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°C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-OB D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。