ハ　定格出力が56kW以上75kW未満である原動機を備えた大型特殊自動車	6.5	0.25	4.4	0.03
ニ　定格出力が75kW以上130kW未満である原動機を備えた大型特殊自動車	6.5	0.25	4.4	0.03
ホ　定格出力が130kW以上560kW未満である原動機を備えた大型特殊自動車	4.6	0.25	2.7	0.03

第百十九条第１項第十１号中「ディーゼル特殊自動車８モード排出ガス」を「ディーゼル特殊自動車排出ガス」に、「次の表の左欄に掲げる自動車の種別に応じ、それぞれ同表の黒煙の欄に掲げる値」を「25%」に改め、同号の表を削る。

第百十九条第１項第十１１号の表中

「

ロ　定格出力が19kW以上37kW未満である原動機を備えた大型特殊自動車又は小型特殊自動車	黒煙による汚染度40%

」を

「

ロ　大型特殊自動車又は小型特殊自動車	黒煙による汚染度25%

」に改め、同表中ハからホを削る。

第百九十七条第１項第１１号中「同表ロからホまで」を「同表ロ」に、「それぞれ同表」を「同表」に改め、同号の表中

「

ロ　定格出力が19kW以上37kW未満である原動機を備えた大型特殊自動車又は小型特殊自動車	黒煙による汚染度40%	光吸収係数1.62m^{-1}

」を

「

ロ　大型特殊自動車又は小型特殊自動車	黒煙による汚染度25%	光吸収係数0.80m^{-1}

」に改め、同表中ハからホを削る。

別添四十１１を次のように改める。

別添43　ディーゼル特殊自動車排出ガスの測定方法

1.　適用範囲

この技術基準は、軽油を燃料とする特殊自動車をディーゼル特殊自動車８モード法及びＮＲＴＣモード法により運転する場合に、排気管から大気中に排出される排出物（以下単に「排出物」という。）に含まれる一酸化炭素（以下「CO」という。）、非メタン炭化水素（以下「NMHC」という。）、窒素酸化物（以下「NOx」という。）、二酸化炭素（以下「CO_2」という。）、粒子状物質（以下「ＰＭ」という。）及び黒煙の排出量の測定並びにディーゼル特殊自動車８モード法及びＮＲＴＣモード法により運転する場合に発生する仕事率の測定を行い、各排出ガス成分の平均排出量を求める場合に適用する。

2.　対象とするエンジン

定格出力が19kW以上560kW未満のエンジンに適用される。

3.　定義、一般的な記号及び下付文字

3.1.　定義

3.1.1.　「調整係数」とは、周期的再生中の排出量を考慮すべき加法係数及び乗法係数をいう。

3.1.2.　「適用される排出物限度」とは、エンジンに適用される排出物制限をいう。

3.1.3.　「水分凝縮」とは、気相から液相に進む際の水分含有成分の析出をいう。なお、水分凝縮は湿度、圧力、気温及び硫酸など他の成分の濃度による作用であり、これらのパラメータは、エンジン吸入空気の湿度、希釈空気の湿度、エンジンの空燃比及び燃料中の水素と硫黄の量を含む燃料組成などの作用として変化する。

3.1.4.　「大気圧」とは、湿り状態の絶対的な大気の静圧をいう。なお、大気圧をダクト内で測定する場合は、大気と測定場所との間の圧力損失が無視できることを確保し、ダクトの静圧の変化は空気の流れが原因となることに留意すること。

3.1.5.　「校正」とは、測定装置の出力が基準信号のレンジに合うように、測定装置の応答を設定する過程をいう。

3.1.6.　「校正ガス」とは、ガス分析計を校正するために用いる高純度なガスの混合物であり、9.5.1.の仕様を満たすものをいう。なお、校正ガス及びスパンガスは、性質は同じであるが主な役割が異なることに留意すること。ガス分析計及びサンプル処理構成機器の各種性能検証チェックでは、校正ガス又はスパンガスのいずれかを基準とすることがある。

3.1.7.　「認証」とは、基準適合性の確認についての過程全てをいう。

3.1.8.　「連続再生」とは、周期的再生とは対照的、持続的又は過渡試験サイクル中に１回以上のいずれかで起こる排気後処理装置の再生をいう。

3.1.9.　「非メタンカッタ（以下「NMC」という。）の転換効率Ｅ」とは、メタンを除く全ての炭化水素を酸化させ、サンプルガスからＮＭＨＣの除去に用いるＮＭＣの転換効率をいう。理想的には、メタンの転換効率は０％（E_{CH4}＝０）であり、エタンに代表される他の炭化水素については100％（E_{C2H6}）である。ＮＭＨＣの正確な計測のため、２つの効率を求めてから、メタン及びエタンのＮＭＨＣ排出物の質量流量の算出に用いるものとする。

3.1.10.　「遅れ時間」とは、基準点で測定される成分の変化と基準点として定義されるサンプリングプローブでの最終測定値の10%（ｔ10）のシステム応答との間の時間差をいう。ガス状成分に対し、サンプリングプローブから検出器への測定成分の移送時間である（図3.1を参照）。

3.1.11.　「NOx除去装置」とは、NOxの排出を減らすように設計された排気後処理装置（例えば、活性及び非活性のリーンNOx触媒、NOx吸蔵装置及び尿素選択還元型触媒システム（尿素ＳＣＲ））をいう。

3.1.12.　「露点」とは、与えられた絶対湿度の湿り空気から与えられた圧力の元で、水分凝縮する平衡温度として示される湿度の単位をいう。露点は、温度としてＫ（℃）単位で示され、測定される場所での圧力にのみ有効である。

3.1.13.　「離散モード」とは、7.4.1.及び別紙１に定める定常の離散モードタイプに関連することをいう。

3.1.14.　「ドリフト」とは、測定器を試験直前にゼロ及びスパンを調整する場合、ゼロ又は校正信号と排出物試験に用いた直後に測定器によるそれぞれの値との間の差異をいう。

3.1.15.　「電子制御装置」とは、エンジンのパラメータを制御するためにエンジンセンサからのデータを用いるエンジンの電子装置をいう。

3.1.16.　「排出物制御装置」とは、エンジンからの規制物質の排出を抑制又は低減させる全ての機器、装置又は部品をいう。

3.1.17.　「エンジンシステム」とは、エンジン、排出物制御装置及び電子制御装置（ＥＣＵ）とその他全ての動力伝達装置又は車両制御装置との間のコミュニケーション・インターフェース（ハードウェア及びメッセージ）をいう。

3.1.18.　「排気後処理装置」とは、触媒、ＤＰＦ、NOx除去装置、NOx除去装置一体型ＤＰＦ又はエンジンの下流に設置された他の全ての排出物制御装置をいう。なお、本定義では、排気ガス再循環装置（ＥＧＲ）及び排気タービン式過給機は除外される。

3.1.19.　「排気ガス再循環」とは、燃焼室から排出された排出ガスを燃焼前又は燃焼中の吸入空気と混合するためにエンジンに戻すことで排出物を減らす技術をいう。なお、燃焼前又は燃焼中に吸入空気と混合する燃焼室内に残存した排出ガスの量を増やすバルブタイミングは、本基準において、排気ガス再循環とはみなされない。

3.1.20.　「全流希釈」とは、分析のために希釈排出ガス流の一部の分離前に全排出ガス流を希釈空気と混合させる方法をいう。