図1　故障検知の基準適合性の確認方法手順（例）



別添116　オフサイクル時のディーゼル重量車排出ガスの制御に関する技術基準

1.　適用範囲

この技術基準は、軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車であって車両総重量が3.5tを超えるもの（専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のものを除く。）をオフサイクル時（別添41「重量車排出ガスの測定方法」（以下「別添41」という。）Ⅱ　WHDCモード法による運行時の制御領域以外の制御領域の状態の時をいう。以下同じ。）において運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物（以下「排出ガス」という。）の制御に適用する。

2.　定義

2.1.　「排出ガスストラテジー」とは、エンジンシステム又は制御システムによって排出ガスを制御する仕組みをいう。

2.2.　「基本排出ガスストラテジー」とは、補助排出ガスストラテジーが作動しない限りにおいて作動する排出ガスストラテジーをいう。

2.3.　「補助排出ガスストラテジー」とは、特定の目的のため、特定の条件において作動し、基本排出ガスストラテジーに代わり又は基本排出ガスストラテジーを修正し、かつ、当該条件が続く限り作動し続ける排出ガスストラテジーをいう。

2.4.　「ディフィートストラテジー」とは、基本排出ガスストラテジー及び補助排出ガスストラテジーの性能要件を満たさない排出ガスストラテジーをいう。

2.5.　「定格回転数」とは、自動車製作者等が定める、ガバナによる調整後の最高出力を発生する時の回転数（ガバナがない場合にあっては、最高出力を発生する時の回転数）をいう。

2.6.　「規制対象排出ガス」とは、一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質をいう。

2.7.　「試験機関」とは、独立行政法人交通安全環境研究所をいう。

3.　一般要件

3.1.　エンジンシステム及び制御システムは、本技術基準に適合できるように設計及び製作されていること。

3.2.　エンジンシステム及び制御システムは、ディフィートストラテジーを備えないこと。

4.　性能要件

4.1.　排出ガスストラテジー

排出ガスストラテジーは、エンジンシステムが通常の使用において本技術基準の規定に適合できるように設計すること。

4.1.1.　基本排出ガスストラテジー

基本排出ガスストラテジーは、一定の排出ガス制御性能を有すること。

4.1.2.　補助排出ガスストラテジー

補助排出ガスストラテジーは、補助排出ガスストラテジーの作動条件以外の条件において、基本排出ガスストラテジーの効果を低下させないこと。ただし、次のいずれかの場合にあっては、この限りでない。

(a)　WHDCモード法による運行時の制御領域又は6.1.に規定するWNTE制御領域で補助排出ガスストラテジーを作動させる場合。

(b)　エンジン又は車両を損傷又は事故から保護する目的で補助排出ガスストラテジーを作動させる場合。

(c)　エンジンの始動（エンジンのクランキングの開始からエンジンが通常の暖機終了後のアイドリング回転数（トルクコンバータ付自動変速機又は機械式自動変速機を装備した車両の場合は、ドライブポジションにおいて決定する。）より150min^{-1}低い回転数に達するまでの過程をいう。）又はエンジンの暖機（エンジンの始動後、冷却液温度が70℃に達するまでの過程をいう。）の間のみに補助排出ガスストラテジーを作動させる場合。

(d)　オフサイクル時において、補助排出ガスストラテジーの作動を利用して規制対象排出ガスの制御を維持するために、当該規制対象排出ガスの制御と別の種類の規制対象排出ガスの制御を相殺する場合。この場合において、補助排出ガスストラテジーは、全ての規制対象排出ガスを許容範囲内で制御できる方法により極端な周囲条件の作用を相殺するものであることとする。