3.1.1.　適合係数

3.1.におけるCFの値は2.0とする。

3.2.　この技術基準に定めるところにより行われる試験は、3.1.に定める要件に適合するとの推定を与えるものである。

3.3.　自動車製作者等は、試験機関の求めに応じ、ECU信号にアクセスするための情報を提供するとともに、排気管用の適切なアダプターを用意する等、路上走行試験を実施するための必要な措置を講ずるものとする。

3.4.　別紙５に定めるところにより決定された市街地及び郊外における複合NOx排出量又は別紙８に定めるところにより決定された低速及び中速走行における複合NOx排出量並びに全走行におけるNOx排出量が、3.1.の要件を満たすようにするものとする。

3.5.　型式指定等の判定を行う場合、試験自動車から独立して機能する測定装置によって排気質量流量を求めるものとし、その際、いかなるECUデータも使用しないものとする。

3.6.　試験機関は、別紙１及び４に定めるところにより実施した路上走行試験に関するデータ品質検査及び妥当性確認の結果が不十分である場合、当該試験を無効とみなすものとする。

3.7.　通常の走行パターン、条件及び積載量における路上走行試験によって排出ガス低減性能を実証するものとする。当該試験は、通常の荷重による実際の走行経路での運転を代表するものとする。

3.8.　試験は道路又は試験路において行うものとする。道路で試験を行う場合、当該試験における走行には一般道路及び高速道路等における走行が含まれるものとする。

なお、試験自動車の調整を道路又は試験路以外の場所で行ってもよいものとするが、当該場所から道路又は試験路に至るまでの走行は最小限とし、当該走行は試験における走行に含むものとする。

3.9.　ECUデータの収集が当該自動車の排出ガスの排出量又は性能に影響を及ぼすものであってはならない。

4.　特別要件

4.1.　試験路における試験

4.1.1.　試験路における試験実施

道路における試験の実施に代えて、試験路における試験の実施を選択することができるものとする。この場合において、試験路における試験とは、排出ガス測定のための走行の全てを試験路で行うことをいう。

4.1.2.　試験路における運転方法

試験路における試験自動車の運転は、道路における実際の走行に基づく時間と速度の走行パターンを目標として行われなければならないものとする。目標とする走行パターンからの逸脱は避けるものとし、逸脱した状態が長時間継続していると認められた場合、試験機関は試験を無効とすることができるものとする。

5.　試験条件

5.1.　試験時重量

5.1.1.　試験自動車には、運転者及び試験立会人（試験機関が必要と認めた場合に限る。）を乗車させ、試験機器（取付装置及び電源装置を含む。）を搭載するものとする。

5.1.2.　試験自動車には5.1.1.に定めるところによるほか人為的な積載荷重を加えてもよい。ただし、5.1.1.に定める運転者、試験立会人及び試験機器による荷重並びに追加する人為的な積載荷重を含めた最終的な試験自動車の重量は、次式に示す試験時最大重量を超えないこと。

$$W_{max}=W_{vehicle}+75+\ (W_M-W_{vehicle}-75)\ \times 0.9$$

ここで、

W_{max}は試験時最大重量

$W_{vehicle}$は非積載重量にオプション装置の重量を加えた重量（空車状態に自動車製作者等が標準装備品として設定する工具、連結装置及びスペアタイヤを積載し、燃料タンク総容量の90％分まで燃料を減らした状態における重量と等しい。）

W_Mは技術的最大許容質量に相当する重量

である。

5.2.　周囲条件

5.2.1.　次に掲げる周囲条件下において試験を実施するものとする。温度及び高度条件の少なくとも１つが拡張された場合、その周囲条件は拡張条件とする。

試験の一部又は全部が一般条件及び拡張条件の外で実施され、3.1.に定める要件を満たさなかった場合、その試験は無効とする。試験の一部又は全部が一般条件及び拡張条件の外で実施され、3.1.に定める要件を満たした場合においては、試験を有効とすることができるが、自動車製作者等の要求により無効としてもよい。この場合において、温度条件に関しては、試験中に測定した試験自動車の周囲温度の１分ごとの移動平均が一般条件及び拡張条件の範囲外であるときに、一般条件及び拡張条件の外で実施されたとみなすものとする。

5.2.2.　一般高度条件：海抜700m以下

5.2.3.　拡張高度条件：海抜700mを超え海抜1000m以下

5.2.4.　一般温度条件：273.15K（０℃）以上308.15K（35℃）以下

5.2.5.　拡張温度条件：271.15K（－２℃）以上273.15K（０℃）未満又は308.15K（35℃）を超え311.15K（38℃）以下

5.3.　試験自動車のプレコンディショニング及びソーク

試験の前に、少なくとも30分間運転し、ドアとボンネットを閉じたまま駐車し、5.2.2.から5.2.5.による一般又は拡張条件の高度と温度で６～56時間、原動機停止状態に保つ。この場合において、豪雪、嵐、雹等の極端な大気環境や過剰な粉塵への暴露は避けるものとする。試験開始前に、試験自動車と装置の損傷を検査し、誤動作を示唆する警告信号がないことを確認するものとする。

5.4.　動的条件

動的条件には、道路勾配、風及び運転動態（加速、減速）のほか、補機類の作動又は不作動が試験自動車のエネルギー消費及び排出ガスの排出量に対して及ぼす影響を包含する。記録されたPEMSデータを使用して、試験終了後に動的条件の正規性の検証を行うものとする。この検証は、次の２段階で実施するものとする。

5.4.1.　別紙６に定める方法により、走行中の運転動態の全体的な過不足を検証するものとする。

5.4.2.　前項の検証によって走行が有効であった場合、別紙５、６及び７に定める動的条件の正規性を検証するための方法を適用するものとする。ただし、車外充電式ハイブリッド電気自動車にあっては、走行の有効性と試験環境の正常性について別紙５に代えて別紙８に従い検証するものとする。

5.5.　試験自動車の状態及び運転

5.5.1.　補機装置

空調システムその他の補機装置は、路上の実走行時に予想しうる使用に対応した方法で操作するものとする。

5.5.2.　周期的再生制御装置を装備した自動車

5.5.2.1.　周期的再生制御装置を装備した自動車の試験結果は、別添42「軽・中量車排出ガスの測定方法」（以下単に「別添42」という。）Ⅱ別紙６付録の手順により求められるKi係数又はKiオフセットを用いて補正するものとする。