

乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP)について

国土交通省 自動車局
環境政策課
平成26年5月

自動車基準調和世界フォーラム(WP29)の概要

1. 自動車基準調和世界フォーラムの目的

安全で環境性能の高い自動車を容易に普及させる観点から、自動車の安全・環境基準を国際的に調和することや、政府による自動車の認証の国際的な相互承認を推進することを目的としている。

2. 自動車基準調和世界フォーラムの組織

自動車基準調和世界フォーラムは、国連欧州経済委員会(UN/ECE)の下にあり、傘下に六つの専門分科会を有している。分科会で技術的、専門的検討を行い、検討を経た基準案の審議・採決を行っている。

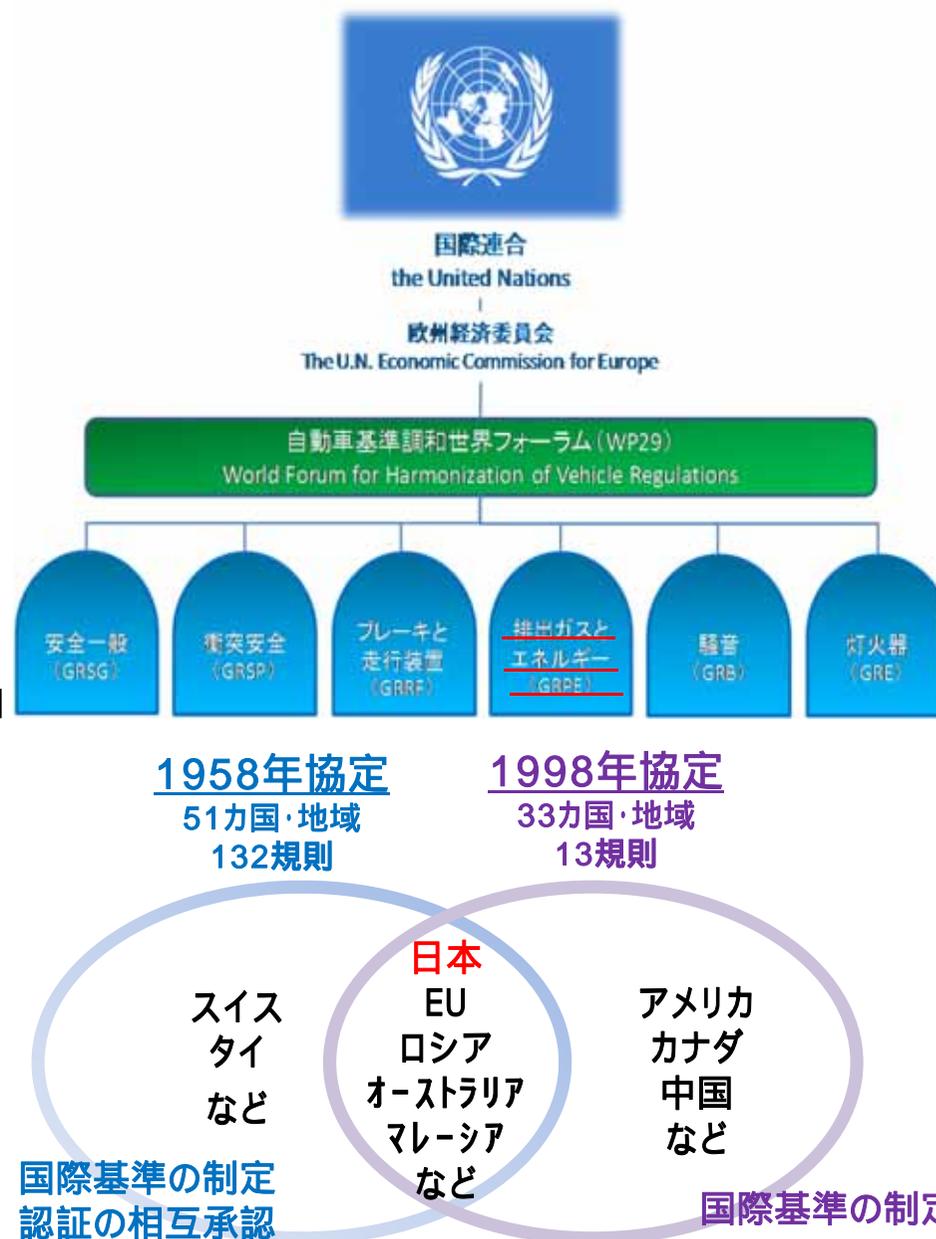
3. 自動車基準調和世界フォーラムのメンバー

欧州各国、1地域(EU)に加え、日本、米国、カナダ、オーストラリア、南アフリカ、中国、インド、韓国等(日本は1977年から継続的に参加)、また、非政府機関(OICA(国際自動車工業会)、IMMA(国際二輪自動車工業会)、ISO(国際規格協会)、CLEPA(欧州自動車部品工業会、SAE(自動車技術会)等)も参加している。

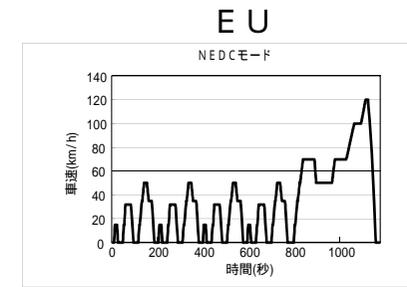
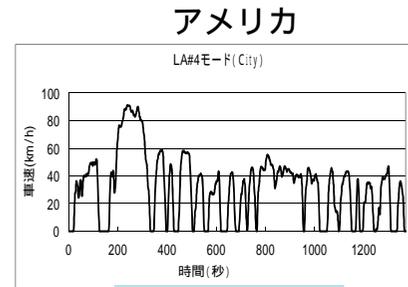
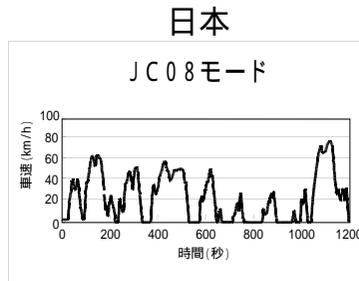
4. 自動車基準調和世界フォーラムの主な活動内容

次に掲げるそれぞれの協定に基づく規則の制定・改正作業を行うとともに、それぞれの協定の管理・運営を行う。

- ・「国連の車両等の型式認定相互承認協定(略称)」(1958年協定)
- ・「国連の車両等の世界技術規則協定(略称)」(1998年協定)



現在、排ガス・燃費の試験サイクル・試験方法は各国や地域が独自に設定。
メーカーが各国で自動車の認証を取得するためには、国・地域毎に異なる方法で試験する必要。



試験サイクル・試験方法の国際統一

■ 国連 自動車基準調和世界フォーラム (WP29)

『乗用車等の国際調和燃費・排ガス試験方法 (WLTP) の策定』

WLTP: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures

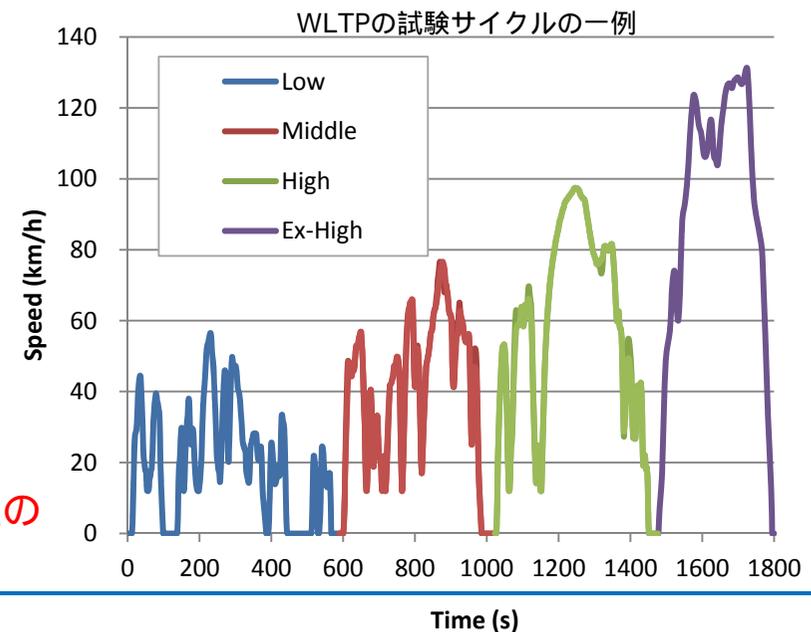
- ✓ 一度の試験で複数の国・地域での認証に必要なデータを取得可能
- ✓ 2014年3月のWP29にて、WLTPの世界技術規則 (gtr) が採択済。

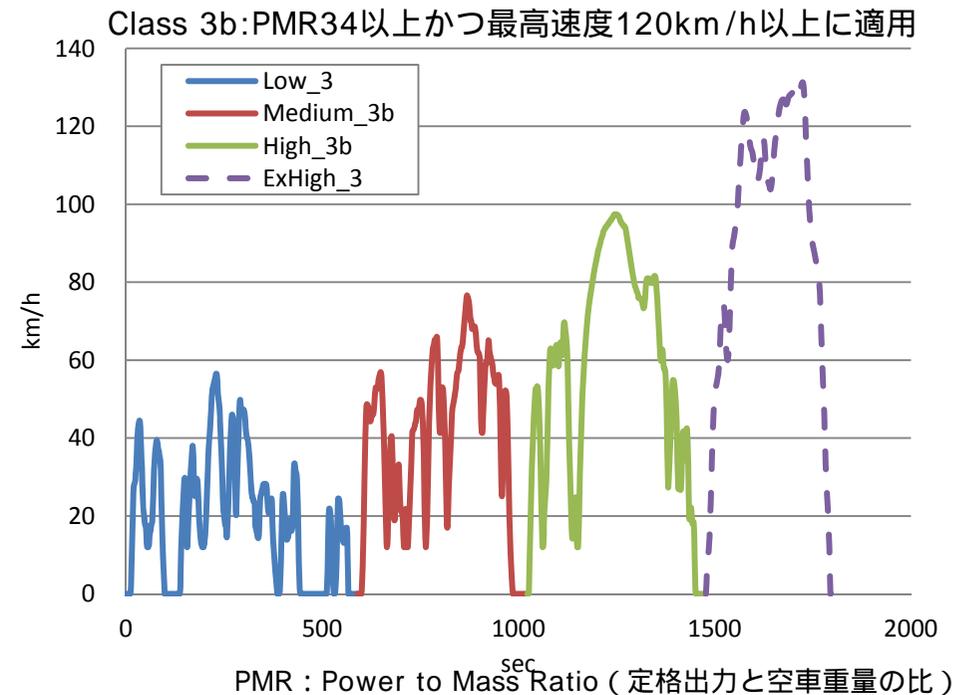
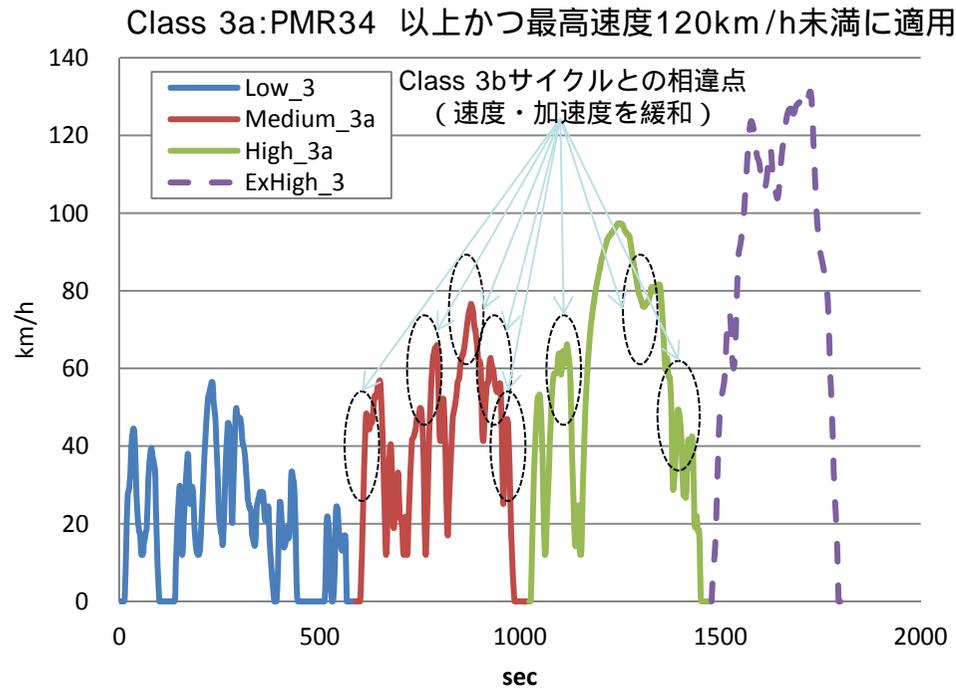
■ 我が国のスタンス

現行の我が国独自の制度からWLTPに速やかに移行

(排出ガス規制への導入については中央環境審議会にて審議予定)

新興国も参加する真の国際基準調和・認証の
相互承認の実現





- 試験サイクル各フェーズ (L,M,H,(ExH)) の燃費・排ガス値が特定される。ExHフェーズは締約国の判断で適用除外とすることができる。
- ExHフェーズを追従できない車両への対応策として、出力・最高速度によりExHフェーズの速度・加速度を緩和する手法を規定。
- 最高速度120km/h未満の車両に適用されるサイクル (左図: 点線囲みが相違) を規定。
- また、上図の他、さらに低出力の車両に適用されるサイクルが2パターン存在。
- 試験時の等価慣性重量が重量ステップレス (1kg刻み) となる。

WLTPの今後の活動

- 今回の世界技術規則（gtr）策定までに結論を導くことができなかった技術的に細かな項目について、“Phase 1-b”として2016年6月までに結論を得るべく、議論を継続。
- “Phase 1-b”終了後、“Phase 2”として、エアコン使用時の燃費（CO₂）測定法、エバポ、OBD、耐久性試験等についての試験法の国際調和の議論を開始。
- さらに、“Phase 2”終了後、“Phase 3”として各種排ガス規制値の調和へと続く。