

新	旧
<p>独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程</p> <p>目次(略)</p> <p>第1章～第3章(略)</p> <p>第4章 自動車の検査等に係る審査の実施方法</p> <p>4-1(略)</p> <p>4-2 自動車検査場における掲示等</p> <p>(1)～(2)(略)</p> <p>(3) (2) ②のその他必要な事項は、原則として次に掲げる事項とする。 ただし、設置されている検査機器等により変更することができる。</p> <p>① 各検査コース共通の受検時の注意事項 ア～ソ(略)</p> <p>ク 受検車両の走行距離計がマイル表示の場合には、<u>その旨を検査担当者に申し出て下さい。</u></p> <p>チ <u>運輸支局等より交付された自動車検査証の走行距離計表示値その他の記載内容が自動車と相違していないことを確認して下さい。相違している場合は、ただちに申し出て下さい。</u></p> <p>②～⑥(略)</p> <p>(4)(略)</p> <p>4-3～4-5(略)</p> <p>4-6 審査の開始</p> <p>4-6-1 審査の依頼</p> <p>自動車の審査は、運輸支局等からの審査依頼により開始するものとする。 この場合において、「運輸支局等からの審査依頼」には、運輸支局等の長が別途認めた手続き又は自動車検査受付装置により検査の予約確認がなされたものを含むものとする。</p> <p>また、審査依頼があった自動車に係る受理台帳の作成は要しないものとする。</p> <p>4-6-2～4-6-3(略)</p> <p>4-6-4 自動車審査証紙等の消印</p> <p>(1)(略)</p> <p>(2) 運輸支局等の長が別途認めた手続き <u>又は自動車検査受付装置</u>により検査の予約確認がなされた場合には、自動車検査に係る自動車検査登録印紙の消印について押印作業を行うものとする。自動車検査登録印紙の消印は、(1)の消印方法に準じて行うものとし、自動車審査証紙の消印と同時にを行うものとする。</p> <p>(3)(略)</p> <p>4-7～4-9(略)</p> <p>4-10 欠番</p>	<p>独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程</p> <p>目次(略)</p> <p>第1章～第3章(略)</p> <p>第4章 自動車の検査等に係る審査の実施方法</p> <p>4-1(略)</p> <p>4-2 自動車検査場における掲示等</p> <p>(1)～(2)(略)</p> <p>(3) (2) ②のその他必要な事項は、原則として次に掲げる事項とする。 ただし、設置されている検査機器等により変更することができる。</p> <p>① 各検査コース共通の受検時の注意事項 ア～ソ(略)</p> <p>ク <u>自動車の審査が始まるまでの間に、受検車両の総走行距離計の表示値を車上ルベン等で自動車検査票1の走行距離計表示値欄に記載して下さい。</u> <u>また、受検車両の総走行距離計がマイル表示の場合には、「mile」を「〇」で囲んで下さい。</u> <u>(新設)</u></p> <p>②～⑥(略)</p> <p>(4)(略)</p> <p>4-3～4-5(略)</p> <p>4-6 審査の開始</p> <p>4-6-1 審査の依頼</p> <p>自動車の審査は、運輸支局等からの審査依頼により開始するものとする。 この場合において、「運輸支局等からの審査依頼」には、運輸支局等の長が別途認めた手続きにより検査の予約確認がなされたものを含むものとする。</p> <p>また、審査依頼があった自動車に係る受理台帳の作成は要しないものとする。</p> <p>4-6-2～4-6-3(略)</p> <p>4-6-4 自動車審査証紙等の消印</p> <p>(1)(略)</p> <p>(2) 運輸支局等の長が別途認めた手続きにより検査の予約確認がなされた場合には、自動車検査に係る自動車検査登録印紙の消印について押印作業を行うものとする。自動車検査登録印紙の消印は、(1)の消印方法に準じて行うものとし、自動車審査証紙の消印と同時にを行うものとする。</p> <p>(3)(略)</p> <p>4-7～4-9(略)</p> <p>4-10 <b>走行距離計表示値の確認</b></p>

新旧対照表  
1 / 7

新	旧
<p>4-11(略)</p> <p>4-12 書面の提出又は提示</p> <p>4-12-1 保安基準への適合性を証する書面</p> <p>(1)～(2)(略)</p> <p>(3) 自主防犯活動用自動車の証明書</p> <p>①(略)</p> <p>② 青色防犯灯を備えた自主防犯活動用自動車について、継続検査を行う場合には、当該自動車の自動車検査証備考欄の記載事項により自主防犯活動用自動車であることの確認を行うものとする。 この場合において、自主防犯活動用自動車であって、保安基準第55条の規定により青色防犯灯に係る基準緩和の認定を受け、自動車検査証備考欄にその旨の記載があるものは、5-3-15(1)27.の記載があるものとして取扱う。</p> <p>(4)～(5)(略)</p> <p>4-12-2(略)</p> <p>4-13～4-21(略)</p> <p>4-22 貨物自動車等の燃料タンクの容量等の算定及び確認</p> <p>(1) 普通自動車であって、貨物の運送の用に供する車両総重量7t以上のもの(高圧ガスのみを燃料とする自動車を除く。)について、新規検査、予備検査又は構造等変更検査を行う場合には、燃料タンクの個数を確認するとともに、燃料タンクの容量を5-3-15(5)に規定する方法により算定するものとする。 ただし、燃料タンクの個数及びそれぞれの容量が視認その他適切な方法により自動車検査証又は登録識別情報等通知書に記載されている事項と同一であると判断できる場合には、この限りでない。</p> <p>(2)(略)</p> <p>4-23 基準適合性審査時におけるその他確認事項</p>	<p><u>(1) 7-102-1(2)の規定により走行距離計を備えなければならない普通自動車及び小型自動車であって、次の検査に係るものについて、走行距離計の確認を行うものとする。</u></p> <p>① <u>新規検査及び予備検査(法第16条の規定による一時注消登録を受けた自動車及び法第69条第4項の規定により自動車検査証が返納された自動車に限る。)</u></p> <p>② <u>形状検査</u></p> <p>③ <u>構造等変更検査</u></p> <p><u>(2) 走行距離計の確認は、次により行うものとする。</u></p> <p>① <u>受検車両の総走行距離計表示値と自動車検査票1の走行距離計表示値欄に記載された数値が同一であることを確認する。</u> この場合において、受検車両の総走行距離計の表示値と自動車検査票1の走行距離計表示値欄に記載された数値の差が200km(表示単位がmileの場合は200mile)以下のときは、同一であるとみなす。</p> <p>② <u>総走行距離計(オドメータ)と区間距離計(トリップメータ)を切り換える方式の距離計を備える自動車にあっては、表示されている距離計が総走行距離計であることを確認する。</u></p> <p>4-11(略)</p> <p>4-12 書面の提出又は提示</p> <p>4-12-1 保安基準への適合性を証する書面</p> <p>(1)～(2)(略)</p> <p>(3) 自主防犯活動用自動車の証明書</p> <p>①(略)</p> <p>② 青色防犯灯を備えた自主防犯活動用自動車について、継続検査を行う場合には、当該自動車の自動車検査証備考欄の記載事項により自主防犯活動用自動車であることの確認を行うものとする。 この場合において、自主防犯活動用自動車であって、保安基準第55条の規定により青色防犯灯に係る基準緩和の認定を受け、自動車検査証備考欄にその旨の記載があるものは、5-3-16(1)27.の記載があるものとして取扱う。</p> <p>(4)～(5)(略)</p> <p>4-12-2(略)</p> <p>4-13～4-21(略)</p> <p>4-22 貨物自動車等の燃料タンクの容量等の算定及び確認</p> <p>(1) 普通自動車であって、貨物の運送の用に供する車両総重量7t以上のもの(高圧ガスのみを燃料とする自動車を除く。)について、新規検査、予備検査又は構造等変更検査を行う場合には、燃料タンクの個数を確認するとともに、燃料タンクの容量を5-3-16(5)に規定する方法により算定するものとする。 ただし、燃料タンクの個数及びそれぞれの容量が視認その他適切な方法により自動車検査証又は登録識別情報等通知書に記載されている事項と同一であると判断できる場合には、この限りでない。</p> <p>(2)(略)</p> <p>4-23 基準適合性審査時におけるその他確認事項</p>

新旧対照表  
2 / 7

新		
次表左欄に掲げる自動車については、同表中央欄の内容を確認し、同表右欄の処理を行うものとする。		
確認対象自動車 (略)	確認事項 (略)	対応 (略)
⑦7-102-1 (2)の規定により走行距離計を備えなければならない普通自動車及び小型自動車であつて、次の検査に係るもの ア 新規検査及び予備検査(法第16条の規定による一時抹消登録を受けた自動車及び法第69条第4項の規定により自動車検査証が返納された自動車の新規検査及び予備検査に限る。) イ 継続検査 ウ 構造等変更検査	走行距離計(オドメータ)の表示値	審査当日の初回の入場において、同一性確認を開始した際の走行距離計の表示値(100の位未満は切り捨てる。)を自動車審査高度化施設へ入力
4-24~4-25 (略)		
第5章 自動車の検査等に係る審査結果の通知方法		
5-1~5-2 (略)		
5-3 審査結果通知情報		
5-3-1 車台番号		
4-9により受検車両と書面の同一性確認をしたときは、自動車検査票の所定の欄に検査官印の押印を行うとともに、自動車審査高度化施設へ確認した旨の入力を行うものとする。 また、自動車検査票に直接ボールペンにより車台番号が記入されている場合には、自動車検査票に「検査担当者が」車台番号の下三桁をボールペン等で記載する。		
ただし、自動車検査交付装置により車台番号が印字された自動車検査票、カーボン紙等を用いた複写により車台番号が記載された自動車検査票又は運輸支局等において予約確認時に車台番号の下三桁がボールペン等で記載されている場合は、記載しなくてもよい。 (削除)		

旧		
次表左欄に掲げる自動車については、同表中央欄の内容を確認し、同表右欄の処理を行うものとする。		
確認対象自動車 (略)	確認事項 (略)	対応 (略)
(新設)	(新設)	(新設)
4-24~4-25 (略)		
第5章 自動車の検査等に係る審査結果の通知方法		
5-1~5-2 (略)		
5-3 審査結果通知情報		
5-3-1 車台番号		
4-9により受検車両と書面の同一性確認をしたときは、自動車検査票の所定の欄に検査官印の押印を行うとともに、自動車審査高度化施設へ確認した旨の入力を行うものとする。 また、カーボン紙等を用いた自動車検査票に直接ボールペン等により車台番号が記入されている場合には、自動車検査票の欄外等に車台番号の下三桁をボールペン等で記載する。 なお、運輸支局等において予約確認時に同様の措置を講じた場合は、この限りでない。		
5-3-2 走行距離計表示値		
走行距離計表示値欄は、4-10 (1)の自動車について、次により確認を行うものとする。		
① 受検車両の走行距離計の表示値と自動車検査票1の走行距離計表示値欄に記載された数値が同一である場合は、所定の欄に検査官印の押印を行う。 この場合において、車台番号等を確認した旨の検査官印の押印と兼ねることができ。		

新旧対照表  
3 / 7

新		
5-3-2~5-3-11 (略)		
5-3-12 燃料の種類		
燃料の種類は、「ガソリン」、「軽油」、「LPG」、「灯油」、「電気」、「ガソリン LPG」、「ガソリン 灯油」、「メタノール」、「CNG」、「LNG」、「ANG」、「圧縮水素」、「ガソリン・電気」、「LPG・電気」、「軽油・電気」又は「その他」のいずれかとするものとする。 この場合において、それぞれの燃料の種類の間を「 」(1字空白)でつないでいるものは切替式を示し、「・」でつないでいるものは併用式を示す。 また、「その他」とは、当該自動車に用いている燃料の種類が上記に掲げられていない場合に選択するものとし、その際には5-3-15 (1)の規定により自動車検査証の備考欄に記載するよう通知するものとする。		
5-3-13~5-3-14 (略)		
5-3-15 備考欄		
(1) 自動車検査証の備考欄への記載が必要な次表左欄に掲げる自動車について、同表中央欄の記載内容を同表右欄の例により通知するものとする。 また、その他必要な事項についても必要に応じて通知することができる。		
記載を要する自動車 (略)	記載されるべき趣旨 (略)	記載例 (略)
14. 5-3-3④の適用を受ける改造自動車 (略)	(略)	(略)
30. 平成17年規制適合のディーゼル車のうち、オバシメータを使用して無負荷急加速時に排出される排出ガスの光吸収係数を測定するもの及び平成26年規制以降の規制が適用されるディーゼル大型特殊自動車に排出ガス規制の識別記号のないもの (略)	オバシメータを使用して無負荷急加速時に排出される光吸収係数を測定する旨	オバシメータ測定
備考 ※1~※3 (略) (2)~(5) (略)		
5-3-16 (略)		

旧		
② ①の値が同一でない場合は、自動車検査票1の走行距離計表示値欄に記載された数値をボールペン等で訂正のうえ、訂正部分に重なるように検査官印の押印を行う。		
③ 自動車検査票1の走行距離計表示値欄に数値が記載されていない場合には、原則として、受検者に対し受検車両の総走行距離計の表示値をボールペン等で当該欄に記載するよう依頼する。		
④ 受検車両の総走行距離計がマイル表示であると判断した場合は、自動車検査票1の走行距離計表示値欄の「mile」を「0」で開く。		
5-3-3~5-3-12 (略)		
5-3-13 燃料の種類		
燃料の種類は、「ガソリン」、「軽油」、「LPG」、「灯油」、「電気」、「ガソリン LPG」、「ガソリン 灯油」、「メタノール」、「CNG」、「LNG」、「ANG」、「圧縮水素」、「ガソリン・電気」、「LPG・電気」、「軽油・電気」又は「その他」のいずれかとするものとする。 この場合において、それぞれの燃料の種類の間を「 」(1字空白)でつないでいるものは切替式を示し、「・」でつないでいるものは併用式を示す。 また、「その他」とは、当該自動車に用いている燃料の種類が上記に掲げられていない場合に選択するものとし、その際には5-3-16 (1)の規定により自動車検査証の備考欄に記載するよう通知するものとする。		
5-3-14~5-3-15 (略)		
5-3-16 備考欄		
(1) 自動車検査証の備考欄への記載が必要な次表左欄に掲げる自動車について、同表中央欄の記載内容を同表右欄の例により通知するものとする。 また、その他必要な事項についても必要に応じて通知することができる。		
記載を要する自動車 (略)	記載されるべき趣旨 (略)	記載例 (略)
14. 5-3-3④の適用を受ける改造自動車 (略)	(略)	(略)
30. 平成17年規制適合のディーゼル車のうち、オバシメータを使用して無負荷急加速時に排出される排出ガスの光吸収係数を測定するもの	オバシメータを使用して無負荷急加速時に排出される光吸収係数を測定する旨	オバシメータ測定
備考 ※1~※3 (略) (2)~(5) (略)		
5-3-17 (略)		

新旧対照表  
4 / 7

新		旧																																																	
<b>5-3-17 ドリリー付トレーラの取扱い</b> 被牽引自動車であって、車体の形状を「ドリリー付〇〇トレーラ」としたものは、附属装置名コード「60：配音装置」を入力し次の例により通知する。 (例1)		<b>(新設)</b>																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">乗車定員</th> <th colspan="2">最大積載量</th> <th colspan="2">車内重量</th> <th colspan="2">車内積重量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">一人</td> <td colspan="2">〔12700〕</td> <td colspan="2">〔7200〕</td> <td colspan="2">〔19900〕</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">12700kg</td> <td colspan="2">9300kg</td> <td colspan="2">22000kg</td> </tr> <tr> <th>長さ</th> <th>幅</th> <th>高さ</th> <th>前軸軸重</th> <th>前後軸重</th> <th>後前軸重</th> <th>後後軸重</th> <th></th> </tr> <tr> <td>〔1145〕</td> <td>〔249〕</td> <td>〔321〕</td> <td>3,680kg</td> <td>— kg</td> <td>2,810kg</td> <td>2,810kg</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1296cm</td> <td>249cm</td> <td>321cm</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		乗車定員		最大積載量		車内重量		車内積重量		一人		〔12700〕		〔7200〕		〔19900〕				12700kg		9300kg		22000kg		長さ	幅	高さ	前軸軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重		〔1145〕	〔249〕	〔321〕	3,680kg	— kg	2,810kg	2,810kg		1296cm	249cm	321cm							
乗車定員		最大積載量		車内重量		車内積重量																																													
一人		〔12700〕		〔7200〕		〔19900〕																																													
		12700kg		9300kg		22000kg																																													
長さ	幅	高さ	前軸軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重																																													
〔1145〕	〔249〕	〔321〕	3,680kg	— kg	2,810kg	2,810kg																																													
1296cm	249cm	321cm																																																	
<b>備考</b> 配音装置 第五輪荷重 4980kg 以上 括弧内はセミトレーラ時を示す。セミトレーラ時の軸重は後前軸重 2850kg、後後軸重 2850kg																																																			
<b>(例2) 車軸自動昇降装置付き自動車</b>																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">乗車定員</th> <th colspan="2">最大積載量</th> <th colspan="2">車内重量</th> <th colspan="2">車内積重量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">一人</td> <td colspan="2">〔12700〕</td> <td colspan="2">〔7200〕</td> <td colspan="2">〔19900〕</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">12700kg</td> <td colspan="2">9300kg</td> <td colspan="2">22000kg</td> </tr> <tr> <th>長さ</th> <th>幅</th> <th>高さ</th> <th>前軸軸重</th> <th>前後軸重</th> <th>後前軸重</th> <th>後後軸重</th> <th></th> </tr> <tr> <td>〔1145〕</td> <td>〔249〕</td> <td>〔321〕</td> <td>3,680kg</td> <td>— kg</td> <td>2,810kg</td> <td>2,810kg</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1296cm</td> <td>249cm</td> <td>321cm</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		乗車定員		最大積載量		車内重量		車内積重量		一人		〔12700〕		〔7200〕		〔19900〕				12700kg		9300kg		22000kg		長さ	幅	高さ	前軸軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重		〔1145〕	〔249〕	〔321〕	3,680kg	— kg	2,810kg	2,810kg		1296cm	249cm	321cm							
乗車定員		最大積載量		車内重量		車内積重量																																													
一人		〔12700〕		〔7200〕		〔19900〕																																													
		12700kg		9300kg		22000kg																																													
長さ	幅	高さ	前軸軸重	前後軸重	後前軸重	後後軸重																																													
〔1145〕	〔249〕	〔321〕	3,680kg	— kg	2,810kg	2,810kg																																													
1296cm	249cm	321cm																																																	
<b>備考</b> 配音装置 第五輪荷重 4980kg 以上 括弧内はセミトレーラ時を示す。セミトレーラ時の軸重は後軸重 5150kg 車軸自動昇降装置付き車、車軸下降時 後前軸重 2850kg、後後軸重 2850kg																																																			
5-4 (略) 第6章 (略) 第7章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 7-1～7-60 (略) 7-61 窒素酸化物排出自動車等の特例		5-4 (略) 第6章 (略) 第7章 新規検査、予備検査、継続検査又は構造等変更検査 7-1～7-60 (略) 7-61 窒素酸化物排出自動車等の特例																																																	

新旧対照表  
5 / 7

新		旧																																									
<b>7-61-1 性能要件 (書面による審査)</b> 自動車 NOx・PM 総量削減法第 12 条第 1 項に規定する窒素酸化物排出自動車及び粒子状物質排出自動車は、次に掲げる窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準に適合するものでなければならない。 (1)～(12) (略) (13) (1) の基準に適合していない自動車を同基準に適合させるため原動機又は一酸化炭素等発散防止装置の交換及び改造を行った自動車等については、(4) ②等によるほか、以下により取扱う。 ①～② (略) ③ ①の書面により、検査等を受ける自動車については、次により取扱う。 ア (略) イ (1) (軽油を燃料とする自動車にあっては窒素酸化物及び粒子状物質) の基準に適合しているものと認められるものについては「NOx・PM 適合」、(2) に適合し、(1) に適合していないものについては「NOx・PM 不適合」と 5-3-15 (4) の規定に基づき検査表 2 の備考欄に記載する。 ④～⑤ (略)		<b>7-61-1 性能要件 (書面による審査)</b> 自動車 NOx・PM 総量削減法第 12 条第 1 項に規定する窒素酸化物排出自動車及び粒子状物質排出自動車は、次に掲げる窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準に適合するものでなければならない。 (1)～(12) (略) (13) (1) の基準に適合していない自動車を同基準に適合させるため原動機又は一酸化炭素等発散防止装置の交換及び改造を行った自動車等については、(4) ②等によるほか、以下により取扱う。 ①～② (略) ③ ①の書面により、検査等を受ける自動車については、次により取扱う。 ア (略) イ (1) (軽油を燃料とする自動車にあっては窒素酸化物及び粒子状物質) の基準に適合しているものと認められるものについては「NOx・PM 適合」、(2) に適合し、(1) に適合していないものについては「NOx・PM 不適合」と 5-3-16 (4) の規定に基づき検査表 2 の備考欄に記載する。 ④～⑤ (略)																																									
7-61-2 (略) 7-62～7-114 (略) <b>7-115 最大積載量</b> (1)～(10) (略) (11) 5-3-9 (6) 及び (7) の牽引重量は、次の算式により算出するものとする。 (算式) (略)		7-61-2 (略) 7-62～7-114 (略) <b>7-115 最大積載量</b> (1)～(10) (略) (11) 5-3-10 (6) 及び (7) の牽引重量は、次の算式により算出するものとする。 (算式) (略)																																									
7-116 (略) 第8章～第11章 (略) 別表 1 新旧対照表その 2 による 別表 2 新旧対照表その 2 による 別表 3～別表 9 (略) 様式 1～様式 6 (略) 様式 7 (1-3 関係)		7-116 (略) 第8章～第11章 (略) 別表 1 新旧対照表その 2 による 別表 2 新旧対照表その 2 による 別表 3～別表 9 (略) 様式 1～様式 6 (略) 様式 7 (1-3 関係)																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">自動車検査票 1</th> <th colspan="2">自動車検査票 1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>車台番号</td> <td>(削除)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>		自動車検査票 1		自動車検査票 1		(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	車台番号	(削除)		(略)	(略)	(略)	(略)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">自動車検査票 1</th> <th colspan="2">自動車検査票 1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>車台番号</td> <td>走行距離計表示値</td> <td>00 km/mile</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>		自動車検査票 1		自動車検査票 1		(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	車台番号	走行距離計表示値	00 km/mile	(略)	(略)	(略)	(略)
自動車検査票 1		自動車検査票 1																																									
(略)	(略)	(略)	(略)																																								
(略)	(略)	(略)	(略)																																								
(略)	車台番号	(削除)																																									
(略)	(略)	(略)	(略)																																								
自動車検査票 1		自動車検査票 1																																									
(略)	(略)	(略)	(略)																																								
(略)	(略)	(略)	(略)																																								
(略)	車台番号	走行距離計表示値	00 km/mile																																								
(略)	(略)	(略)	(略)																																								
様式 8～様式 13 (略) 別添 1 新旧対照表その 2 による 別添 2 (略)		様式 8～様式 13 (略) 別添 1 新旧対照表その 2 による 別添 2 (略)																																									

新旧対照表  
6 / 7

新	旧
別添3 (4-14 関係) <b>並行輸入自動車審査要領</b>	別添3 (4-14 関係) <b>並行輸入自動車審査要領</b>
1.～5. (略) 6. 書面審査 並行輸入自動車について、保安基準に適合しているかどうかを、本則及び次に掲げる規定に基づき審査するものとする。 6.1. (略) 6.2. 並行輸入自動車届出書 (第1号様式) 全ての箇所に記載漏れがなく、かつ、明確に記載されていること。 6.2.1.～6.2.3. (略) 6.2.4. 「車体の形状」欄 本則5-3-8の規定に基づき記載されていること。 なお、用途区分通達における乗用自動車等に分類される四輪以上の並行輸入自動車については、車体の形状を次により判断するものとする。 ①～② (略) 6.2.5.～6.2.11. (略) 6.3.～6.16. (略) 7.～9. (略) 別表第1～別表第2 (略) 第1号様式～第17号様式 (略) 別添4～別添16 (略)	1.～5. (略) 6. 書面審査 並行輸入自動車について、保安基準に適合しているかどうかを、本則及び次に掲げる規定に基づき審査するものとする。 6.1. (略) 6.2. 並行輸入自動車届出書 (第1号様式) 全ての箇所に記載漏れがなく、かつ、明確に記載されていること。 6.2.1.～6.2.3. (略) 6.2.4. 「車体の形状」欄 本則5-3-9の規定に基づき記載されていること。 なお、用途区分通達における乗用自動車等に分類される四輪以上の並行輸入自動車については、車体の形状を次により判断するものとする。 ①～② (略) 6.2.5.～6.2.11. (略) 6.3.～6.16. (略) 7.～9. (略) 別表第1～別表第2 (略) 第1号様式～第17号様式 (略) 別添4～別添16 (略)

**組別 (平成30年3月30日規程第58号)**

この規程は、平成30年4月1日から施行する。

様式7による自動車検査票1については、この規程の施行の日以後、暫分の間、改正前の様式7による自動車検査票1とすることができる。

新旧対照表  
7 / 7

別添

「審査事務規程」(平成28年4月1日規程第2号)第17次改正新旧対照表(その2)

平成30年3月30日改正

新	旧																																																																								
独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程	独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程																																																																								
目次 (略)	目次 (略)																																																																								
第1章 総則 (略)～第11章 雑則 (略)	第1章 総則 (略)～第11章 雑則 (略)																																																																								
別表1 (2-2 関係) 添付書面一覧	別表1 (2-2 関係) 添付書面一覧																																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>整理番号</th> <th>添付書面の名称</th> <th>提出時の注意事項等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)～(5)</td> <td>装置指定通知書等又は認定証の写し～試験実施選定事由書</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(6)</td> <td>試験成績書</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>1～3</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>操縦安定性試験</td> <td>最高速度40km/h以上の連結車両に限る。 (6)41附則21の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。</td> </tr> <tr> <td>5～9</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>懸吊調整車試験(重車車(2025年度標準基準対応))</td> <td></td> </tr> <tr> <td>11～30</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>31</td> <td>前輪整列試験</td> <td>(6)30の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。</td> </tr> <tr> <td>32～39</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>衝突被害軽減ブレーキ制御装置試験</td> <td>(6)44の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。</td> </tr> <tr> <td>41～162</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>	整理番号	添付書面の名称	提出時の注意事項等	(1)～(5)	装置指定通知書等又は認定証の写し～試験実施選定事由書	(略)	(6)	試験成績書	(略)	1～3	(略)	(略)	4	操縦安定性試験	最高速度40km/h以上の連結車両に限る。 (6)41附則21の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。	5～9	(略)	(略)	10	懸吊調整車試験(重車車(2025年度標準基準対応))		11～30	(略)	(略)	31	前輪整列試験	(6)30の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。	32～39	(略)	(略)	40	衝突被害軽減ブレーキ制御装置試験	(6)44の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。	41～162	(略)	(略)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>整理番号</th> <th>添付書面の名称</th> <th>提出時の注意事項等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1)～(5)</td> <td>装置指定通知書等又は認定証の写し～試験実施選定事由書</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(6)</td> <td>試験成績書</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>1～3</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>操縦安定性試験</td> <td>最高速度40km/h以上の連結車両に限る。 (6)33附則21の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。</td> </tr> <tr> <td>5～9</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>新設</td> <td></td> </tr> <tr> <td>10～29</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>30</td> <td>前輪整列試験</td> <td>(6)22の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。</td> </tr> <tr> <td>31～38</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>39</td> <td>衝突被害軽減ブレーキ制御装置試験</td> <td>(6)36の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。</td> </tr> <tr> <td>40～161</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>	整理番号	添付書面の名称	提出時の注意事項等	(1)～(5)	装置指定通知書等又は認定証の写し～試験実施選定事由書	(略)	(6)	試験成績書	(略)	1～3	(略)	(略)	4	操縦安定性試験	最高速度40km/h以上の連結車両に限る。 (6)33附則21の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。	5～9	(略)	(略)		新設		10～29	(略)	(略)	30	前輪整列試験	(6)22の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。	31～38	(略)	(略)	39	衝突被害軽減ブレーキ制御装置試験	(6)36の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。	40～161	(略)	(略)
整理番号	添付書面の名称	提出時の注意事項等																																																																							
(1)～(5)	装置指定通知書等又は認定証の写し～試験実施選定事由書	(略)																																																																							
(6)	試験成績書	(略)																																																																							
1～3	(略)	(略)																																																																							
4	操縦安定性試験	最高速度40km/h以上の連結車両に限る。 (6)41附則21の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。																																																																							
5～9	(略)	(略)																																																																							
10	懸吊調整車試験(重車車(2025年度標準基準対応))																																																																								
11～30	(略)	(略)																																																																							
31	前輪整列試験	(6)30の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。																																																																							
32～39	(略)	(略)																																																																							
40	衝突被害軽減ブレーキ制御装置試験	(6)44の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。																																																																							
41～162	(略)	(略)																																																																							
整理番号	添付書面の名称	提出時の注意事項等																																																																							
(1)～(5)	装置指定通知書等又は認定証の写し～試験実施選定事由書	(略)																																																																							
(6)	試験成績書	(略)																																																																							
1～3	(略)	(略)																																																																							
4	操縦安定性試験	最高速度40km/h以上の連結車両に限る。 (6)33附則21の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。																																																																							
5～9	(略)	(略)																																																																							
	新設																																																																								
10～29	(略)	(略)																																																																							
30	前輪整列試験	(6)22の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。																																																																							
31～38	(略)	(略)																																																																							
39	衝突被害軽減ブレーキ制御装置試験	(6)36の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。																																																																							
40～161	(略)	(略)																																																																							

新			旧		
163	路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験		新設		
164 ～ 200	(略)	(略)	162 ～ 198	(略)	(略)
201	警告器の警告音発生装置試験 (協定規則第28号)		新設		
202	警告器の音止試験 (協定規則第28号)		新設		
203 ～ 212	(略)	(略)	199 ～ 208	(略)	(略)
213	後写鏡等の視界試験	(6) 211 及び (6) 212 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。	209	後写鏡等の視界試験	(6) 200 及び (6) 201 の試験結果を提出する場合には、提出を省略して差し支えない。
214 ～ 232	(略)	(略)	210 ～ 228	(略)	(略)
(7)	構造基準等適合検討書	(略)	(7)	構造基準等適合検討書	(略)
(8)	指導基準適合検討書	(略)	(8)	指導基準適合検討書	(略)
(9)	指導基準適合検討結果一覧表	(略)	(9)	指導基準適合検討結果一覧表	(略)
(10)	平成 27 年改正告示による改正前の細目告示第 41 条第 1 項第 21 号を確認する書面	(略)	(10)	平成 27 年改正告示による改正前の細目告示第 41 条第 1 項第 21 号を確認する書面	(略)

別表 2 (2-4 関係)

試験項目	外国の試験機関			
	(略)	西	(略)	泰
(略)	①～⑩ (略)	⑫	⑬～⑯ (略)	⑰
TRIAS 08-002-02 燃料消費率試験 (WLTC モー		○		

別表 2 (2-4 関係)

試験項目	外国の試験機関			
	(略)	西	(略)	
(略)	③～⑪ (略)	⑫	⑬～⑯ (略)	
新設				

新旧対照表 (その 2)  
2 / 72

新				旧			
下)							
(略)				(略)			
TRIAS 31- J042(4)-02 軽・中量車排 出ガス試験 (WLTC モー ド)		○		新設			
(略)				(略)			
TRIAS 31- J044(2)-01 二輪車排出ガス 試験 (WMTC)	(略)	○		TRIAS 31- J044(2)-01 二輪車排出ガス 試験 (WMTC)	(略)	○	○*
<p>※：平成 30 年 2 月 28 日から平成 32 年 2 月 27 日までの 2 年間に限る。</p> <p>名称 ①～⑯ (略) ⑰ TAI : Thailand Automotive Institute</p> <p>別表 3 (略) ～別表 9 (略) 様式 1 (略) ～様式 13 (略)</p>				<p>新設 名称 ①～⑯ (略) 新設</p> <p>別表 3 (略) ～別表 9 (略) 様式 1 (略) ～様式 13 (略)</p>			
別添 1 (2-2 関係)				別添 1 (2-2 関係)			
別添 1				別添 1			
試験規程 Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)				試験規程 Test Requirements and Instructions for Automobile Standards (TRIAS)			
試験項目		分類番号		試験項目		分類番号	
1	(略)			1	(略)		
～		(略)		～		(略)	
7	(略)			7	(略)		
8	燃料消費率試験 (WLTC モード)		TRIAS 08-002-02	8	燃料消費率試験 (WLTC モード)		TRIAS 08-002-01
9	(略)		(略)	9			
10	燃料消費率試験 (重量車 (2025 年度燃費		TRIAS 08-003(1)-01	新設			

新旧対照表 (その 2)  
3 / 72

新		旧	
11 ～ 142	(略)		(略)
143	軽・中量車排出ガス試験 (WLTCモード)	TRIAS 31-J042(4)-02	142 軽・中量車排出ガス試験 (WLTCモード) TRIAS 31-J042(4)-01
144 ～ 162	(略)		(略)
163	路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験	TRIAS 31-1119-01	143 (略)
164 ～ 200	(略)	(略)	161 (略)
201	警告器の警報音発生装置試験 (協定規則第28号)	TRIAS-43-R028(1)-01	162 (略)
202	警告器の音圧試験 (協定規則第28号)	TRIAS-43-R028(2)-01	198 (略)
203 ～ 233	(略)	(略)	199 (略)
			229 (略)

TRIAS 08-002-02

燃料消費率試験 (WLTCモード)

1. 総則

燃料消費率試験 (WLTCモード) の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成14年国土交通省告示第619号)別添42「軽・中量車の排出ガスの測定方法II WLTCモード」(以下「別添42II」という。)の規定及び本規定によるものとする。

2. 定義

別添42IIの2.に加え、以下の語句を本TRIASで定義する。

- 2.3.12. ～ 2.3.14. (略)
- 2.3.15. 別添42II 2.2.3.中「自動車製作者の指定する重量」とは、4.5.で規定する補間ファミリー内の最小車両重量をいう。
- 2.3.16. 別添42II 2.2.6.中「自動車製作者の指定する重量」とは、4.5.で規定する補間ファミリー内の最大車両重量から最小車両重量を減じた重量をいう。

TRIAS 08-002-01

燃料消費率試験 (WLTCモード)

1. 総則

燃料消費率試験 (WLTCモード) の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成14年国土交通省告示第619号)別添42「軽・中量車の排出ガスの測定方法II WLTCモード」(以下「WLTCモード」という。)の規定及び本規定によるものとする。

2. 定義

WLTCモードの2.に加え、以下の語句を本TRIASで定義する。

- 2.3.12. ～ 2.3.14. (略)
- 2.3.15. WLTCモード 2.2.3.中「自動車製作者の指定する重量」とは、4.5.で規定する補間ファミリー内の最小重量をいう。
- 2.3.16. 新設

新旧対照表 (その2)

4 / 72

新		旧			
3. 略語	別添42IIの3.に加え、以下の語句を本TRIASで定義する。 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td>ICE</td> <td>内燃エンジン車</td> </tr> </table>	ICE	内燃エンジン車	3. 略語	WLTCモードの3.による。 (新設)
ICE	内燃エンジン車				
4. 一般要件	別添42IIの4.に加え、以下を本TRIASでは一般要件とする。	4. 一般要件	WLTCモードの4.に加え、以下を本TRIASでは一般要件とする。		
4.5. 補間ファミリー		4.5. 補間ファミリー			
4.5.1. 内燃エンジン車の補間ファミリー	以下の車両/パワートレイン/変速機の特徴に関して同一である車両のみが同じ補間ファミリーの適用範囲とする。 (a) 内燃エンジンの仕様:燃料種別、燃焼種別、エンジン排気量、全負荷特性、エンジン技術、および充電システム、適用WLTC条件の下でCO <sub>2</sub> 排出量に対して無視できない影響を及ぼす他のエンジンサブシステムまたは特徴がないこと。 (b) ～ (d) (略) (e)駆動軸の数 車両が同じ補間ファミリーの一部になりうるのは、別添42II別紙1の2.1項に説明する同一の車両クラスに属する場合に限られる。	4.5.1. 内燃エンジン車の補間ファミリー	以下の車両/パワートレイン/変速機の特徴に関して同一である車両のみが同じ補間ファミリーの適用範囲とする。 (a) 内燃エンジンの仕様:燃料種別、燃焼種別、エンジン排気量、全負荷特性、エンジン技術、および充電システム、WLTC条件の下でCO <sub>2</sub> 排出量に対して無視できない影響を及ぼす他のエンジンサブシステムまたは特徴がないこと。 (b) ～ (d) (略) (e)駆動軸の数 車両が同じ補間ファミリーの一部になりうるのは、WLTCモード別紙1の2.1項に説明する同一の車両クラスに属する場合に限られる。		
4.5.2. NOVC-HEV および OVC-HEV の補間ファミリー	4.5.1項の要件に加え、以下の特徴に関して同一である OVC-HEV および NOVC-HEV のみが同じ補間ファミリーの適用範囲とする。 (a) 電気機械の仕様および数 (構造型式 (非同期/同期など)、冷却剤の種類 (空気、液体)、その他、適用WLTC条件の下で電気エネルギー消費および航続距離に対して無視できない影響を及ぼす特性がないもの (b) ～ (d) (略)	4.5.2. NOVC-HEV および OVC-HEV の補間ファミリー	4.5.1項の要件に加え、以下の特徴に関して同一である OVC-HEV および NOVC-HEV のみが同じ補間ファミリーの適用範囲とする。 (a) 電気機械の仕様および数 (構造型式 (非同期/同期など)、冷却剤の種類 (空気、液体)、その他、WLTC条件の下でCO <sub>2</sub> 排出量および電気エネルギー消費に対して無視できない影響を及ぼす特性がないもの (b) ～ (d) (略)		
4.5.3. PEV の補間ファミリー	以下の電気パワートレイン/変速機の特徴に関して同一である PEV のみが同じ補間ファミリーの一部になりうる。 (a) 電気機械の仕様および数 (構造型式 (非同期/同期など)、冷却剤の種類 (空気、液体)、その他、適用WLTC条件の下で電気エネルギー消費および航続距離に対して無視できない影響を及ぼす特性がないもの (b) ～ (d) (略)	4.5.3. PEV の補間ファミリー	以下の電気パワートレイン/変速機の特徴に関して同一である PEV のみが同じ補間ファミリーの一部になりうる。 (a) 電気機械の仕様および数 (構造型式 (非同期/同期など)、冷却剤の種類 (空気、液体)、その他、WLTC条件の下で電気エネルギー消費および航続距離に対して無視できない影響を及ぼす特性がないもの (b) ～ (d) (略)		
4.6. 走行抵抗ファミリー	以下の特徴に関して同一である車両のみが同じ走行抵抗ファミリーの適用範囲とする。 (a) ～ (c) (略) (d) ギアボックスのニュートラル位置において少なくとも1つの電気機械が結合され、かつ車両が惰行モード (別添42II別紙4の4.2.1.3.5項) を備えておらず、これにより電気機械が走行抵抗に影響を及ぼさない場合には、4.5.2項(a)および4.5.3項(a)の基準を適用するものとする 車両重量、転がり抵抗および空気力学的特性とは別に、走行抵抗に無視できない影響を及ぼす違いがある場合、その車両は、試験機関によって承認されない限り、	4.6. 走行抵抗ファミリー	以下の特徴に関して同一である車両のみが同じ走行抵抗ファミリーの適用範囲とする。 (a) ～ (c) (略) (d) ギアボックスのニュートラル位置において少なくとも1つの電気機械が結合され、かつ車両が惰行モード (WLTCモード別紙4の4.2.1.3.5項) を備えておらず、これにより電気機械が走行抵抗に影響を及ぼさない場合には、4.5.2項(a)および4.5.3項(a)の基準を適用するものとする 車両重量、転がり抵抗および空気力学的特性とは別に、走行抵抗に無視できない影響を及ぼす違いがある場合、その車両は、試験機関によって承認されない限り、当該ファ		

新旧対照表 (その2)

5 / 72

新		旧	
当該ファミリーの範囲とはみなされないものとする。		ミリーの範囲とはみなされないものとする。	
4.7~5. (略)		4.7~5. (略)	
6. 測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理 測定値及び計算値の桁表記は別表1により行うものとする。 測定値及び計算値の末尾処理については別添42 II によるものとし、別表2に定めるものについては別表2に従うものとする。但し、工学的判断により、適切な末尾処理とすることができる。		6. 測定値及び計算値の桁表記 測定値及び計算値の桁表記は別表により行うものとする。	
7.~7.1. (略)		7.~7.1. (略)	
7.2. 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加。該当しない箇所については削除することができる。		7.2. 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。	
7.3.~7.6. (略)		7.3.~7.6. (略)	
別表 1-1		別表 1-1	
測定値及び計算値の桁表記		測定値及び計算値の桁表記	
項目	桁表記	項目	桁表記
(略)	(略)	(略)	(略)
原動機最高出力	諸元表記載値 (kW/rpm)	定格エンジン出力	小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (kW/rpm)
サイクルエネルギー要求量	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (J) 又は (Ws) 又は小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 (MJ) 又は (MJs)	サイクルエネルギー要求量	小数第 1 位を四捨五入し、整数値まで記載 (J)
(略)	(略)	(略)	(略)
削除	削除	タイヤ内周長さ	製造者設計値 (mm)
(略)	(略)	(略)	(略)
項目	桁表記	項目	桁表記
(略)	(略)	(略)	(略)
補正係数 ( $K_{res}$ )	有効数字 5 桁目を四捨五入し、有効数字 4 桁を記載	補正係数 ( $K_{res}$ )	小数第 5 位を四捨五入し、小数第 4 位まで記載
(略)	(略)	(略)	(略)
項目	桁表記	項目	桁表記
削除	削除	内燃エンジンの最高出力	諸元表記載値 (kW/rpm)
(略)	(略)	(略)	(略)

新旧対照表 (その2)  
6 / 72

新		旧	
項目	桁表示	項目	桁表示
削除	削除	シャシダイナモメータ設定	$c_0$ 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位まで記載 (N)
走行時間	小数第 3 位又は小数第 2 位まで記載 (s)		$c_1$ 小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位まで記載 ( $(Nm)/(km/h)$ )
(略)	(略)	$c_2$ 小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位まで記載 ( $(N)/(km/h)^2$ )	
(略)	(略)	走行時間	小数第 2 位又は小数第 1 位まで記載 (s)
(略)	(略)	(略)	(略)
別表 2		新設	
測定値及び計算値の末尾処理			
項目	末尾処理		
非積載重量	小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする (kg)		
試験自動車重量	小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする (kg)		
回転するすべての車両構成部品等価有効質量 (mr)	小数第 1 位を四捨五入し、整数値とする (kg)		
走行抵抗式	$f_0$ 小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位までとする (N)		
	$f_1$ 小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位までとする ( $(N)/(km/h)$ )		
	$f_2$ 小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位までとする ( $(N)/(km/h)^2$ )		
HC (FID) の係数	小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位までとする		
メタン効率	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位までとする		
エタン効率	小数第 1 位を四捨五入し、小数第 3 位までとする		
使用燃料密度	小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位までとする ガソリン、LPG 又は軽油の場合 (g/cm <sup>3</sup> ) LNG の場合 (kg/m <sup>3</sup> )		
別紙 1 WLTC		別紙 1 WLTC	
別添 42 II 別紙 1 による。		WLTC モード別紙 1 による。	
別紙 1-1 (略)		別紙 1-1 (略)	
別紙 2 手動変速機を備えた自動車におけるギア選択及び変速位置の決定		別紙 2 手動変速機を備えた自動車におけるギア選択及び変速位置の決定	
別添 42 II 別紙 2 による		WLTC モード別紙 2 による。	
別紙 3 試験燃料の性状等		別紙 3 試験燃料の性状等	
別添 42 II 別紙 3 による。		WLTC モード別紙 3 による。	
別紙 4-1 走行抵抗及びシャシダイナモメータ設定		別紙 4-1 走行抵抗及びシャシダイナモメータ設定	
別添 42 II 別紙 4 に加え、以下を本 TRIAS で規定する。		WLTC モード別紙 4 に加え、以下を本 TRIAS で規定する。	
2. シャシダイナモメータローラー曲線の補正シャシダイナモメータ上で測定される力		2. シャシダイナモメータローラー曲線の補正シャシダイナモメータ上で測定される力	

新旧対照表 (その2)  
7 / 72

新	旧
<p>を道路（平面）に相当する基準に合わせて補正し、その結果を「j」とする。            (式略)</p> <p>c1 : 「j」Dynaのタイヤ転がり抵抗分            c2 : シャンダイナモメータ固有の半径補正係数            「j」Dyna : 各基準速度「j」について別添42Ⅱ別紙4の4.7.4.2.3.3.に基づき算定した力(N)            R<sub>Wheel</sub> : 公称設計タイヤ径の2分の1 (m)            R<sub>dyn</sub> : シャンダイナモメータローラーの半径 (m)            (略)</p> <p>3. 走行抵抗値の計算            すべての基準速度点 j について、別添42Ⅱ別紙4の4.7.6.1.及び同4.7.6.2.に基づき、全走行抵抗 (N) を次式により算定するものとする。            (略)</p> <p>別紙4-2 試験機関による施設の認可            施設の適格性を実証するために風洞法の結果を楕行法によって得られた結果と比較するものとする。            (略)</p> <p>1. (略)</p> <p>2. 別添42Ⅱ別紙4の4.3.3項により、3台の車両のそれぞれについて2回の個別楕行試験を実行するものとし、その結果から同項に従って走行抵抗係数 f<sub>0</sub>、f<sub>1</sub> および f<sub>2</sub> を求め、別添42Ⅱ別紙4の4.5.5.項に従って補正するものとする。試験車両の楕行試験結果は、2回の個別楕行試験の走行抵抗の算術平均係数とする。施設認可の基準を満たすために3回以上の楕行試験が必要とされる場合は、有効なすべての試験を平均するものとする。</p> <p>3. 1項で選択したものと同一の条件で、別添42Ⅱ別紙4の4.7.2.項から4.7.6.項（両項を含む）に従った風洞法による測定を実行するものとし、その結果から走行抵抗係数 f<sub>0</sub>、f<sub>1</sub> および f<sub>2</sub> を求めるものとする。風洞法の中で1つ以上の利用可能な代替手順を用いることを自動車製作者が選択した場合（別添42Ⅱ別紙4の4.7.4.2.1.項、同4.7.4.2.2.項および同4.7.4.2.3.項、ならびに同4.7.4.2.3.3.項）、施設認可についてもこれらの手順を使用するものとする。</p> <p>4. 認可基準            (略)</p> <p>E<sub>WTM</sub> : 別紙7-2の3項による計算に基づき、車両 k に関する WLTG サイクル全体について風洞法 (WTM) から得られる走行抵抗を用いて計算したサイクルエネルギー (J)            E<sub>Correction</sub> : 別紙7-2の3項による計算に基づき、車両 k に関する WLTG サイクル全体について楕行法から得られる走行抵抗を用いて計算したサイクルエネルギー (J) である。            (略)</p> <p>別紙5 試験機器及び校正            別添42Ⅱ別紙5による。ただし、4.1.4.5.項のCH分析、4.1.4.6.項のNOx分析及び4.2.項のPM測定機器は不要とする。</p>	<p>を道路（平面）に相当する基準に合わせて補正し、その結果を「j」とする。            (式略)</p> <p>c1 : 「j」Dynaのタイヤ転がり抵抗分            c2 : シャンダイナモメータ固有の半径補正係数            「j」Dyna : 各基準速度「j」についてWLTGモード別紙4の4.7.4.2.3.3.に基づき算定した力(N)            R<sub>Wheel</sub> : 公称設計タイヤ径の2分の1 (m)            R<sub>dyn</sub> : シャンダイナモメータローラーの半径 (m)            (略)</p> <p>3. 走行抵抗値の計算            すべての基準速度点 j について、WLTGモード別紙4の4.7.6.1.及び同4.7.6.2.に基づき、全走行抵抗 (N) を次式により算定するものとする。            (略)</p> <p>別紙4-2 試験機関による施設の認可            施設の適格性を実証するために風洞法の結果を楕行法によって得られた結果と比較するものとする。            (略)</p> <p>1. (略)</p> <p>2. WLTGモード別紙4の4.3.3項により、3台の車両のそれぞれについて2回の個別楕行試験を実行するものとし、その結果から同項に従って走行抵抗係数 f<sub>0</sub>、f<sub>1</sub> および f<sub>2</sub> を求め、WLTGモード別紙4の4.5.5.項に従って補正するものとする。試験車両の楕行試験結果は、2回の個別楕行試験の走行抵抗の算術平均係数とする。施設認可の基準を満たすために3回以上の楕行試験が必要とされる場合は、有効なすべての試験を平均するものとする。</p> <p>3. 1項で選択したものと同一の条件で、WLTGモード別紙1の4.7.2.項から4.7.6.項（両項を含む）に従った風洞法による測定を実行するものとし、その結果から走行抵抗係数 f<sub>0</sub>、f<sub>1</sub> および f<sub>2</sub> を求めるものとする。風洞法の中で1つ以上の利用可能な代替手順を用いることを自動車製作者が選択した場合（WLTGモード4.7.4.2.1.項、同4.7.4.2.2.項および同4.7.4.2.3.項、ならびに同4.7.4.2.3.3.項）、施設認可についてもこれらの手順を使用するものとする。</p> <p>4. 認可基準            (略)</p> <p>E<sub>WTM</sub> : 別紙7の5項による計算に基づき、車両 k に関する WLTG サイクル全体について風洞法 (WTM) から得られる走行抵抗を用いて計算したサイクルエネルギー (J)            E<sub>Correction</sub> : 別紙7の5項による計算に基づき、車両 k に関する WLTG サイクル全体について楕行法から得られる走行抵抗を用いて計算したサイクルエネルギー (J) である。            (略)</p> <p>別紙5 試験機器及び校正            WLTGモード別紙5による。ただし、4.1.4.5.項のCH分析、4.1.4.6.項のNOx分析及び4.2.項のPM測定機器は不要とする。</p>

新旧対照表 (その2)  
8 / 72

新	旧																								
<p>別紙6-1 WLTG 試験手順及び試験条件            別添42Ⅱ別紙6による。ただし、1.2.10.項のPM質量サンプル、1.2.11.1.項におけるPMサンプリング装置の始動及び1.2.13.3.項の捕集フィルタの測定は不要とする。</p> <p>別紙6-2 試験フロー及び試験自動車            1.~1.1. (略)</p> <p>1.1.2. CO<sub>2</sub>の総サイクル申告相当値計算            試験実施時に、適用WLTG走行サイクル全体の燃料消費率申告値(FC)を基に、次項以降の当該燃料における計算式によりCO<sub>2</sub>を求め、これをCO<sub>2</sub>の申告値とする。</p> <p>1.1.2.1. ガソリンを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合  <math display="block">CO_2 = \frac{1}{0.273} \times \left[ \left( \frac{\rho \times 10^2}{FC \times 0.1155} \right) - (0.866 \times THC) - (0.429 \times CO) \right]</math>           ρ : 試験燃料密度 (kg/l) (ガス燃料については15℃における燃料密度)            THC : THC測定平均値 (g/km)            CO : CO測定平均値 (g/km)</p> <p>1.1.2.2. LPGを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合  <math display="block">CO_2 = \frac{1}{0.273} \times \left[ \left( \frac{\rho \times 10^2}{FC \times 0.1212} \right) - (0.825 \times THC) - (0.429 \times CO) \right]</math></p> <p>1.1.2.3. CNGを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合  <math display="block">CO_2 = \frac{1}{0.273} \times \left[ \left( \frac{\rho \times 10^2}{FC \times 0.1336} \right) - (0.749 \times THC) - (0.429 \times CO) \right]</math></p> <p>1.1.2.4. 軽油を燃料とする圧縮点火エンジンを備える自動車の場合  <math display="block">CO_2 = \frac{1}{0.273} \times \left[ \left( \frac{\rho \times 10^2}{FC \times 0.1156} \right) - (0.865 \times THC) - (0.429 \times CO) \right]</math></p> <p>1.2.~1.3.7. (略)</p> <p>表1 自動車製作者の申告値 (総サイクル値) に関する適用規則<sup>(1)</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>車両型式</th> <th>M<sub>CO2</sub><sup>(2)</sup> (g/km)</th> <th>電気エネルギー 消費率<sup>(3)</sup> (km/kWh)</th> <th>実電消費航続距離/ 純電航続距離<sup>(4)</sup> (km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>別添42Ⅱ別紙6による 試験対象車両 (内 燃エンジン)</td> <td>M<sub>CO2</sub></td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>NOVC-HEV</td> <td>M<sub>CO2,cs</sub> 別紙8の 1.1.1.1.項</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	車両型式	M <sub>CO2</sub> <sup>(2)</sup> (g/km)	電気エネルギー 消費率 <sup>(3)</sup> (km/kWh)	実電消費航続距離/ 純電航続距離 <sup>(4)</sup> (km)	別添42Ⅱ別紙6による 試験対象車両 (内 燃エンジン)	M <sub>CO2</sub>	-	-	NOVC-HEV	M <sub>CO2,cs</sub> 別紙8の 1.1.1.1.項	-	-	<p>別紙6-1 WLTG 試験手順及び試験条件            WLTGモード別紙6による。ただし、1.2.10.項のPM質量サンプル、1.2.11.1.項におけるPMサンプリング装置の始動及び1.2.13.3.項の捕集フィルタの測定は不要とする。</p> <p>別紙6-2 試験フロー及び試験自動車            1.~1.1. (略)</p> <p>1.1.2. CO<sub>2</sub>の総サイクル申告値計算            試験実施前に、適用WLTG走行サイクル全体の燃料消費率申告値(FC)を基に、次項以降の当該燃料における計算式によりCO<sub>2</sub>を求め、これをCO<sub>2</sub>の申告値とする。</p> <p>1.1.2.1. ガソリンを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合  <math display="block">CO_2 = \frac{1}{0.273} \times \left[ \left( \frac{\rho \times 10^2}{FE \times 0.1155} \right) - (0.866 \times THC) - (0.429 \times CO) \right]</math>           ρ : 試験燃料密度 (kg/l) (ガス燃料については15℃における燃料密度)            THC : THC申告値 (g/km)            CO : CO申告値 (g/km)</p> <p>1.1.2.2. LPGを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合  <math display="block">CO_2 = \frac{1}{0.273} \times \left[ \left( \frac{53.8}{FE \times 0.1212} \right) - (0.825 \times THC) - (0.429 \times CO) \right]</math></p> <p>1.1.2.3. CNGを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合  <math display="block">CO_2 = \frac{1}{0.273} \times \left[ \left( \frac{775 \times \rho}{FE} \right) - (0.765 \times THC) - (0.429 \times CO) \right]</math></p> <p>1.1.2.4. 軽油を燃料とする圧縮点火エンジンを備える自動車の場合  <math display="block">CO_2 = \frac{1}{0.273} \times \left[ \left( \frac{\rho \times 10^2}{FE \times 0.1156} \right) - (0.865 \times THC) - (0.429 \times CO) \right]</math></p> <p>1.2.~1.3.7. (略)</p> <p>表1 自動車製作者の申告値 (総サイクル値) に関する適用規則<sup>(1)</sup></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>車両型式</th> <th>M<sub>CO2</sub><sup>(2)</sup> (g/km)</th> <th>電気エネルギー 消費率<sup>(3)</sup> (Wh/km)</th> <th>実電消費航続距離/ 純電航続距離<sup>(4)</sup> (km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>別紙6による試験対 象車両 (内燃エンジ ン)</td> <td>M<sub>CO2</sub> 別紙7の3項</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>NOVC-HEV</td> <td>M<sub>CO2,cs</sub> 別紙8の 4.1.1.項</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	車両型式	M <sub>CO2</sub> <sup>(2)</sup> (g/km)	電気エネルギー 消費率 <sup>(3)</sup> (Wh/km)	実電消費航続距離/ 純電航続距離 <sup>(4)</sup> (km)	別紙6による試験対 象車両 (内燃エンジ ン)	M <sub>CO2</sub> 別紙7の3項	-	-	NOVC-HEV	M <sub>CO2,cs</sub> 別紙8の 4.1.1.項	-	-
車両型式	M <sub>CO2</sub> <sup>(2)</sup> (g/km)	電気エネルギー 消費率 <sup>(3)</sup> (km/kWh)	実電消費航続距離/ 純電航続距離 <sup>(4)</sup> (km)																						
別添42Ⅱ別紙6による 試験対象車両 (内 燃エンジン)	M <sub>CO2</sub>	-	-																						
NOVC-HEV	M <sub>CO2,cs</sub> 別紙8の 1.1.1.1.項	-	-																						
車両型式	M <sub>CO2</sub> <sup>(2)</sup> (g/km)	電気エネルギー 消費率 <sup>(3)</sup> (Wh/km)	実電消費航続距離/ 純電航続距離 <sup>(4)</sup> (km)																						
別紙6による試験対 象車両 (内燃エンジ ン)	M <sub>CO2</sub> 別紙7の3項	-	-																						
NOVC-HEV	M <sub>CO2,cs</sub> 別紙8の 4.1.1.項	-	-																						

新旧対照表 (その2)  
9 / 72



新				
OVC-HEV	C		EC <sub>AG,CD</sub> 別紙 8 の 4.3.1 項	R <sub>AG</sub> 別紙 8 の 4.4.3 項
	S	M <sub>AG,CS</sub> 別紙 8 の 4.1.1.1 項		
PEV			EC <sub>ALTC</sub> 別紙 8 の 4.3.2.2 項	PER <sub>ALTC</sub> 別紙 8 の 4.4.2 項

(略)

旧					
OVC-HEV	C		M <sub>AG,CD</sub> 別紙 8 の 4.1.2 項	EC <sub>AG,CD</sub> 別紙 8 の 4.3.1 項	AER 別紙 8 の 4.4.1.1 項
	S	M <sub>AG,CS</sub> 別紙 8 の 4.1.1 項			
PEV			EC <sub>ALTC</sub> 別紙 8 の 4.3.4.2 項	PER <sub>ALTC</sub> 別紙 8 の 4.4.2 項	

(略)

図 1 適用 WLTC 試験回数のフローチャート

図 1 WLTC 試験回数のフローチャート

新旧対照表 (その 2)

10 / 72

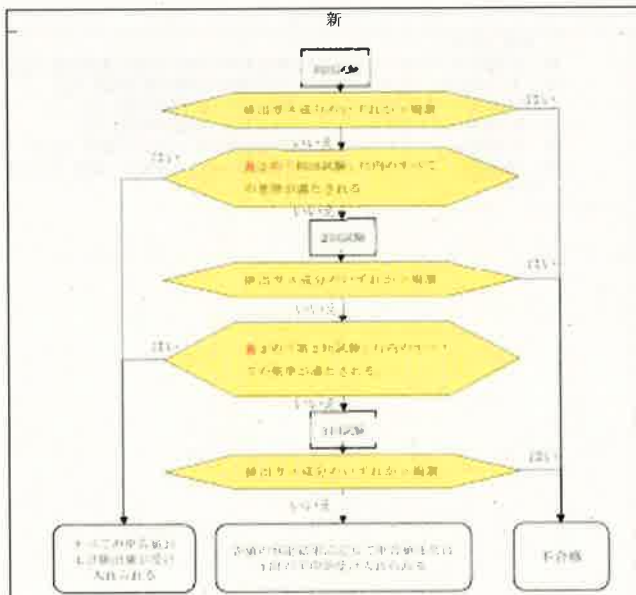


表 2 試験回数の基準  
内燃エンジン車、NOVC-HEV および OVC-HEV の充電維持 WLTC 試験 (略)

OVC-HEV 充電消費 WLTC 試験の場合				
試験	判定パラメータ	基準排出量	M <sub>AG,CD</sub>	AER
行 1 初回 試験	初回試験結果	≦ 規制値 × 0.9 <sup>(1)</sup>	≦ 申告値 × 1.0	≧ 申告値 × 1.0

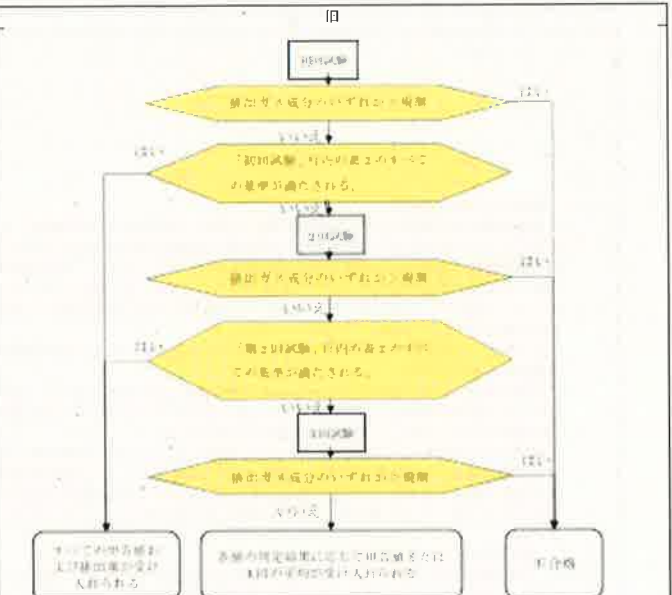


表 2 試験回数の基準  
内燃エンジン車、NOVC-HEV および OVC-HEV の充電維持 WLTC 試験 (略)

OVC-HEV 充電消費 WLTC 試験の場合				
試験	判定パラメータ	基準排出量	M <sub>AG,CD</sub>	AER
行 1 初回 試験	初回試験結果	≦ 規制値 × 0.9 <sup>(1)</sup>	≦ 申告値 × 1.018	≧ 申告値 × 1.0

新						旧					
行2	2回目の試験	1回目と2回目の試験結果の算術平均	≦規制値×1.0 <sup>(2)</sup>	≦申告値×1.0	≧申告値×1.0	行2	2回目の試験	1回目と2回目の試験結果の算術平均	≦規制値×1.0 <sup>(2)</sup>	≦申告値×1.018	≧申告値×1.0
行3	3回目の試験	3回の試験結果の算術平均	≦規制値×1.0 <sup>(2)</sup>	≦申告値×1.0	≧申告値×1.0	行3	3回目の試験	3回の試験結果の算術平均	≦規制値×1.0 <sup>(2)</sup>	≦申告値×1.018	≧申告値×1.0

(略)

- 1.4.1.1.1.3. (略)
- 1.4.2. 燃料消費率のフェーズ固有値
- 1.4.2.1.~2. (略)

2. 試験車両

2.1. 全般

試験車両は、すべての構成部品で当該生産シリーズと一致するものとし、それと異なる車両については十分な説明を記録するものとする。試験車両の選定において、当該補間ファミリーに対してどの車両モデルが代表的であるか自動車製作者と試験機関が合意するものとする。

排出ガスの測定では、試験車両IIについて決定された走行抵抗を適用するものとする。走行抵抗マトリクスファミリーの場合、排出量の測定には、次項により車両II<sub>0</sub>について計算した走行抵抗を適用するものとする。

削除

2.1.1. 補間法を使用しない場合

走行抵抗に関連する特性（すなわち質量、空気抵抗およびタイヤの転がり抵抗）の組み合わせによって最高のサイクルエネルギー要求量が生じる試験車両(車両II)を補間ファミリー（4.5.項参照）から選択するものとする。

1つの補間ファミリー内の異なるホイールリムによる空気力学的な影響が不明である場合、上記の選択は最高の予想空気抵抗に基づくものとする。指針として、最高の空気抵抗が予想されるのは、(a) 幅が最大、(b) 直径が最大、(c) もっとも開放的な構造設計という条件（重要性の順序による）に該当するホイールである。

最高のサイクルエネルギー要求量という要件に反することなく、ホイールの選択を実行するものとする。

(略)

- 1.4.1.~1.4.1.2. (略)
- 1.4.2. 燃料消費率のフェーズ固有値
- 1.4.2.1.~2. (略)

2. 試験車両

2.1. 全般

試験車両は、すべての構成部品で当該生産シリーズと一致するものとし、それと異なる車両については十分な説明を記録するものとする。試験車両の選定において、当該補間ファミリーに対してどの車両モデルが代表的であるか自動車製作者と試験機関が合意するものとする。

排出ガスの測定では、試験車両IIについて決定された走行抵抗を適用するものとする。走行抵抗マトリクスファミリーの場合、排出量の測定には、次項により車両II<sub>0</sub>について計算した走行抵抗を適用するものとする。

自動車製作者の要請によって補間法を用いる場合（別紙7の2項参照）、試験車両Iについて求めた走行抵抗を用いて排出量の追加測定を実行するものとする。同じ試験車両で車両IIおよびIに関する試験を実行すべきものとし、当該補間ファミリー内で最短の最終変速比を用いて試験するものとする。走行抵抗マトリクスファミリーの場合は、次項により車両II<sub>0</sub>について計算した走行抵抗を用いて排出量の追加測定を実行するものとする。

2.1.1. 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両の走行抵抗力を次式によって計算するものとする。

$$F_c = f_0 + (f_1 \times v) + (f_2 \times v^2)$$

ここで、

$F_c$ : 車両速度の関数としての走行抵抗力の計算値 (N)

$f_0$ : 次式によって定義される一定走行抵抗係数 (N) :

$$f_0 = \text{Max}((0.05 \times f_{0a} + 0.95 \times (f_{0b} \times TM_0 + (RR-RR_0) \times 9.81 \times TM_0))$$

$$(0.2 \times f_{0c} + 0.8 \times (f_{0d} \times TM_0 / TM_0 + (RR-RR_0) \times 9.81 \times TM_0))$$

$f_{0a}$ : 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の一定走行抵抗係数 (N)

$f_{0b}$ : 1次走行抵抗係数であり、ゼロに設定するものとする。

$f_{0c}$ : 次式によって定義される2次走行抵抗係数 (N · (h/km)<sup>2</sup>) :

$$f_{0c} = \text{Max}((0.05 \times f_{0c1} + 0.95 \times f_{0c2} \times A_r / A_{r0}); (0.2 \times f_{0c3} + 0.8 \times f_{0c4} \times A_r / A_{r0}))$$

$f_{0d}$ : 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の2次走行抵抗係数 (N (h/km)<sup>2</sup>)

新旧対照表 (その2)

新	旧
<p>2.1.2. 補間法を使用する場合</p> <p>自動車製作者の要請によって補間法を用いる場合（別紙7-2の2項参照）、試験車両Iについて求めた走行抵抗を用いて排出量の追加測定を実行するものとする。同じ試験車両で車両IIおよびIに関する試験を実行すべきものとし、当該補間ファミリー内で最短の最終変速比を用いて試験するものとする。走行抵抗マトリクスファミリーの場合は、次項により車両II<sub>0</sub>について計算した走行抵抗を用いて排出量の追加測定を実行するものとする。</p> <p>この場合、それぞれのファミリー要件に適合するファミリーから2台の試験車両を選択するものとする。</p> <p>試験車両IIは、生じるサイクルエネルギー要求量が上記の選択の中でより高い、好ましくは最高の車両とし、試験車両Iは、生じるサイクルエネルギー要求量が上記の選択の中でより低い、好ましくは最低の車両とする。</p> <p>補間法の対象外として選ばれるオプション装置および/または車体形状の全項目を試験車両IIと試験車両Iの両方に装備し、それらのオプション装置の各項目の走行抵抗に関連する特性（すなわち質量、空気抵抗およびタイヤの転がり抵抗）によって最高のサイクルエネルギー要求量の組み合わせが得られるようにするものとする。</p> <p>2.1.3. 走行抵抗ファミリーの適用</p> <p>2.1.3.1. 自動車製作者の要請により、かつ4.6.項の基準を満たした時点で、補間ファミリーの車両IIおよびIの走行抵抗値を計算するものとする。</p> <p>2.1.3.2. 本別紙2.1.3.項において、走行抵抗ファミリーの車両IIを車両II<sub>0</sub>と呼ぶものとする。本別紙2.1.項における車両IIへのすべての言及を車両II<sub>0</sub>に置き換えるものとし、本別紙2.1.項における補間ファミリーへのすべての言及を走行抵抗ファミリーに置き換えるものとする。</p> <p>2.1.3.3. 本別紙2.1.3.項において、走行抵抗ファミリーの車両Iを車両I<sub>0</sub>と呼ぶものとする。本別紙2.1.項における車両Iへのすべての言及を車両I<sub>0</sub>に置き換えるものとし、本別紙2.1.項における補間ファミリーへのすべての言及を走行抵抗ファミリーに置き換えるものとする。</p> <p>2.1.3.4. 本別紙2.2.項における補間ファミリーの範囲に関する要件にかかわらず、走行抵抗ファミリーのII<sub>0</sub>とI<sub>0</sub>のサイクルエネルギー要求量の差は4パーセント以上であるものとし、かつ適用WLTC試験全体にわたり、II<sub>0</sub>を基準として35パーセントを超えないものとする。</p>	<p>v: 車速 (km/h)</p> <p>TM: 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両の実際の試験自動車重量 (kg)</p> <p>TM<sub>0</sub>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の試験自動車重量 (kg)</p> <p>A<sub>r</sub>: 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両の前面投影面積 (m<sup>2</sup>)</p> <p>A<sub>r0</sub>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の前面投影面積 (m<sup>2</sup>)</p> <p>RR: 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両のタイヤ転がり抵抗 (kg/L)</p> <p>RR<sub>0</sub>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両のタイヤ転がり抵抗 (kg/L) である。</p> <p>2.1.2.~2.1.8. 新設</p>

新旧対照表 (その2)

新	旧
<p>走行抵抗ファミリーに複数のトランスミッションが含まれる場合、走行抵抗の決定には出力損失が最大のトランスミッションを使用するものとする。</p> <p>2.1.3.5. 本別紙に従って走行抵抗<math>H_0</math>および<math>L_0</math>を求めるものとする。</p> <p>別紙7-2の2.2.2.1項から2.2.2.4項まで(両項を含む)に従い、以下の手順で走行抵抗ファミリー内の補間ファミリーの車両H(およびL)の走行抵抗を計算するものとする。</p> <p>(a) 計算式の入力として、HおよびLの代わりに走行抵抗ファミリーの<math>H_0</math>および<math>L_0</math>を使用する。</p> <p>(b) 補間ファミリーの車両H(またはL)に関する走行抵抗パラメーター(すなわち試験自動車重量、車両<math>L_0</math>と比較した<math>\Delta(CD \times A_f)</math>、およびタイヤの転がり抵抗)を「個別車両」の入力として使用する。</p> <p>(c) 走行抵抗ファミリー内のすべての補間ファミリーの各車両HおよびLについて、この計算を繰り返す。</p> <p>走行抵抗の補間は、試験車両<math>L_0</math>と<math>H_0</math>で異なることが確認された走行抵抗に関連する特性に対してのみ適用するものとする。その他の走行抵抗に関連する特性については、車両<math>H_0</math>の値を適用するものとする。</p> <p>2.1.4. 走行抵抗マトリクスファミリーの適用</p> <p>走行抵抗の決定には、4.7項の基準を満たし、以下を全てを満たす車両を使用するものとする。</p> <p>(a) 推定される最悪のCD値および車体形状に関して走行抵抗マトリクスファミリーの範囲に含まれるべき完全車両の対象シリーズの対象シリーズを代表する。</p> <p>(b) オプション装置の質量の推定される算術平均に関して走行抵抗マトリクスファミリーの範囲に含まれるべき車両の対象シリーズを代表する。完成車両の代表的な車体形状を確定できない場合は、幅が走行抵抗マトリクスファミリー内の車両の最大幅に等しく、半径最大25mmで角を丸めた四角い箱を試験車両に装着するものとする。その試験車両の全高は、箱を含めて3.0m±0.1mとする。</p> <p>自動車製作者と試験機関は、どの試験車両が代表的であるかについて合意するものとする。</p> <p>走行抵抗マトリクスファミリーの中で車両<math>H_0</math>が最高のサイクルエネルギー要求を生じ、車両<math>L_0</math>が最低のサイクルエネルギーを生じるように、車両<math>H_0</math>と車両<math>L_0</math>の両方について、試験自動車重量、タイヤの転がり抵抗および前面投影面積を決定するものとする。</p> <p>自動車製作者と試験機関は、車両<math>H_0</math>および<math>L_0</math>の車両パラメーターについて合意するものとする。</p> <p>本別紙2.1.5項に従い、<math>H_0</math>および<math>L_0</math>を含む走行抵抗マトリクスファミリー内のすべての個別車両の走行抵抗を計算するものとする。</p> <p>2.1.5. 次項による走行抵抗マトリクスファミリーの車両の走行抵抗の計算には、本別紙2.1.4項で説明した車両パラメーターおよび別添42別紙4の4.3項で求め</p>	

新旧対照表(その2)  
14 / 72

新	旧
<p>た代表的試験自動車の走行抵抗係数を用いるものとする。</p> <p>2.1.6. 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両の走行抵抗力を次式によって計算するものとする。</p> $F_c = f_0 + (f_1 \times v) + (f_2 \times v^2)$ <p>ここで、  <math>F_c</math>: 車両速度の関数としての走行抵抗力の計算値(N)  <math>f_0</math>: 次式によって定義される一定走行抵抗係数(N) :  <math>f_0 = \text{Max}((0.05 \times f_{0a} + 0.95 \times (f_{0b} \times TM/TM_t + (RR-RR_r) \times 9.81 \times TM)) ; (0.2 \times f_{0c} + 0.8 \times (f_{0d} \times TM/TM_t + (RR-RR_r) \times 9.81 \times TM))</math>  <math>f_{0a}</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の一定走行抵抗係数(N)  <math>f_{0b}</math>: 1次走行抵抗係数であり、ゼロに設定するものとする。  <math>f_{0c}</math>: 次式によって定義される2次走行抵抗係数(N · (h/km)<sup>2</sup>) :  <math>f_{0c} = \text{Max}((0.05 \times f_{0c1} + 0.95 \times f_{0c2} \times A_1/A_{1t}) ; (0.2 \times f_{0c3} + 0.8 \times f_{0c4} \times A_1/A_{1t}))</math>  <math>f_{0d}</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の2次走行抵抗係数(N · (h/km)<sup>2</sup>)  <math>v</math>: 車速(km/h)  <math>TM</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両の実際の試験自動車重量(kg)  <math>TM_t</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の試験自動車重量(kg)  <math>A_1</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両の前面投影面積(m<sup>2</sup>)  <math>A_{1t}</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の前面投影面積(m<sup>2</sup>)  <math>RR</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両のタイヤ転がり抵抗(kg/L)  <math>RR_r</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両のタイヤ転がり抵抗(kg/L)である。</p> <p>2.1.7. 次項による走行抵抗マトリクスファミリーの車両の走行抵抗の計算には、本別紙2.1.4項で説明した車両パラメーターおよび別添42別紙4の4.3項で求めた代表的試験自動車の走行抵抗係数を用いるものとする。</p> <p>2.1.8. 個別車両の走行抵抗を次式によって計算するものとする。</p> $C_c = c_0 + c_1 \times v + c_2 \times v^2$ <p>ここで、  <math>C_c</math>: 車両速度の関数としての走行抵抗の計算値(Nm)  <math>c_0</math>: 次式によって定義される一定走行抵抗係数(Nm) :  <math>c_0 = r' / 1.02 \times \text{Max}((0.05 \times 1.02 \times c_{0a} / r' + 0.95 \times (1.02 \times c_{0b} / r' \times TM/TM_t + (RR-RR_r) \times 9.81 \times TM)) ; (0.2 \times 1.02 \times c_{0c} / r' + 0.8 \times (1.02 \times c_{0d} / r' \times TM/TM_t + (RR-RR_r) \times 9.81 \times TM))</math>  <math>c_{0a}</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の一定走行抵抗係数(Nm)  <math>c_{0b}</math>: 1次路面抵抗係数であり、ゼロに設定するものとする。  <math>c_{0c}</math>: 次式によって定義される2次走行抵抗係数(Nm · (h/km)<sup>2</sup>) :</p>	

新旧対照表(その2)  
15 / 72

新	旧																		
$c_{2r} = r' / 1.02 \times \text{Max}((0.05 \times 1.02 \times c_{2r} / r') + 0.95 \times 1.02 \times c_{2r} / r' \times Af / Afr);$ $(0.2 \times 1.02 \times c_{2r} / r' + 0.8 \times 1.02 \times c_{2r} / r' \times Af / Afr)$ <p> <math>c_{2r}</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の2次走行抵抗係数 (N・(h/km)<sup>2</sup>)  <math>v</math>: 車速 (km/h)  <math>TM</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両の実際の試験自動車重量 (kg)  <math>TMr</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の試験自動車重量 (kg)  <math>Af</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両の前面投影面積 (m<sup>2</sup>)  <math>Afr</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの代表車両の前面投影面積 (m<sup>2</sup>)  <math>RR</math>: 走行抵抗マトリクスファミリーの個別車両のタイヤ転がり抵抗 (kg/t)  <math>RRr</math>: 路面抵抗マトリクスファミリーの代表車両のタイヤ転がり抵抗 (kg/t)  <math>r'</math>: 80 km/hで得られるシャシダイナモメータ上のタイヤの動的半径 (m)  1.02: ドライブトレイン損失を補償する近似係数である。 </p>																			
2.2. ~2.6. (略) 別紙 6-3 電源システム監視のテスト REESS のエネルギー収支測定による CO <sub>2</sub> 排出量の補正手順 1. ~3.4. (略) 3.4.1. 補正基準 c の計算 補正基準 c は、電気エネルギー変化 $\Delta E_{\text{RESS},j}$ と燃料エネルギーとの比率の絶対値であり、次式によって計算するものとする。 $c = \left  \frac{\Delta E_{\text{RESS},j}}{E_{\text{fuel}}} \right $ C: 補正基準 $\Delta E_{\text{RESS},j}$ : 4.1により計算される期間 j における全 REESS の電気エネルギー変化 (Wh) j: 適用 WLTC 走行サイクル全体を指す。 $E_{\text{fuel}}$ : 次式による燃料エネルギー: $E_{\text{fuel}} = 1000 \times HV \times \frac{1}{FC_{\text{nb}}} \times d$ $E_{\text{fuel}}$ : 適用 WLTC 走行サイクルを通じて消費した燃料のエネルギー含量 (Wh) HV: 表 1 による発熱量 (kWh/l) $FC_{\text{nb}}$ : 別紙 7 の 3. により求めた、エネルギー収支未補正の、本試験における燃料消費率 (km/L) d: 適用 WLTC 走行サイクル全体の走行距離 (km) 1000: Wh への変換係数である。 3.4.2. ~3.4.4. (略) 表 1 燃料のエネルギー含量	2.2. ~2.6. (略) 別紙 6-3 電源システム監視のテスト REESS のエネルギー収支測定による CO <sub>2</sub> 排出量の補正手順 1. ~3.4. (略) 3.4.1. 補正基準 c の計算 補正基準 c は、電気エネルギー変化 $\Delta E_{\text{RESS},j}$ と燃料エネルギーとの比率の絶対値であり、次式によって計算するものとする。 $c = \left  \frac{\Delta E_{\text{RESS},j}}{E_{\text{fuel}}} \right $ C: 補正基準 $\Delta E_{\text{RESS},j}$ : 4.1により計算される期間 j における全 REESS の電気エネルギー変化 (Wh) j: 適用 WLTC 走行サイクル全体を指す。 $E_{\text{fuel}}$ : 次式による燃料エネルギー: $E_{\text{fuel}} = 1000 \times HV \times \frac{1}{FE_{\text{nb}}} \times d$ $E_{\text{fuel}}$ : 適用 WLTC 走行サイクルを通じて消費した燃料のエネルギー含量 (Wh) HV: 表 1 による発熱量 (kWh/l) $FE_{\text{nb}}$ : 別紙 7 の 3. により求めた、エネルギー収支未補正の、本試験における燃料消費率 (km/L) d: 適用 WLTC 走行サイクル全体の走行距離 (km) 1000: Wh への変換係数である。 3.4.2. ~3.4.4. (略) 表 1 燃料のエネルギー含量																		
<table border="1"> <tr> <th>燃料</th> <th>ガソリン</th> <th>軽油</th> <th>LPG</th> <th>CNG</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	燃料	ガソリン	軽油	LPG	CNG						<table border="1"> <tr> <th>燃料</th> <th>ガソリン</th> <th>軽油</th> <th>新設</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	燃料	ガソリン	軽油	新設				
燃料	ガソリン	軽油	LPG	CNG															
燃料	ガソリン	軽油	新設																

新旧対照表 (その 2)  
16 / 72

新	旧										
<table border="1"> <tr> <th>発熱量 (kWh/L)</th> <td>8.92</td> <td>9.85</td> <td>12.86 × ρ</td> <td>11.89 (1)</td> </tr> </table> <p> ρ: 15°Cにおける試験燃料密度 (kg/l)  (1) 単位は MJ/Nm<sup>3</sup> </p>	発熱量 (kWh/L)	8.92	9.85	12.86 × ρ	11.89 (1)	<table border="1"> <tr> <th>発熱量 (kWh/L)</th> <td>8.92</td> <td>9.85</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	発熱量 (kWh/L)	8.92	9.85		
発熱量 (kWh/L)	8.92	9.85	12.86 × ρ	11.89 (1)							
発熱量 (kWh/L)	8.92	9.85									
表 2 (略) 4. ~4.6. (略) 別紙 7-1 計算 別紙 42 II 別紙 7 による。ただし、3. 項の NO <sub>x</sub> 排出量の計算、3.2.1.2. 項の NO <sub>x</sub> 湿度補正係数の計算及び 3.3. 項の PM の排出量の計算は不要とする。 別紙 7-2 燃料消費率等の計算 1. (略)	新設 表 2 (略) 4. ~4.6. (略) 別紙 7-1 計算 WLTCモード別紙 7 による。ただし、3. 項の NO <sub>x</sub> 排出量の計算、3.2.1.2. 項の NO <sub>x</sub> 湿度補正係数の計算及び 3.3. 項の PM の排出量の計算は不要とする。 別紙 7-2 燃料消費率等の計算 1. (略)										

新旧対照表 (その 2)  
17 / 72

表1 最終試験結果の計算手順

発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号
別紙6	未処理の試験結果	規制排出ガス成分 別添42II別紙7、3項から 3.2.2項（両項を含む）	$M_{i,c,1}$ , g/km; $M_{CO_2,p,1}$ , g/km.	1
(略)				
出力ステップ2および3	$M_{i,c,2}$ , g/km; $M_{CO_2,p,2}$ , g/km.	定期再生システム $K_i$ を装備したすべての車両に関する排出量試験手順。 別添42II別紙6付録 $M_{i,c,1} = K_i \times M_{i,c,2}$ または $M_{i,c,1} = K_i + M_{i,c,2}$ および $M_{CO_2,p,1} = K_{CO_2} \times M_{CO_2,p,2}$ または $M_{CO_2,p,1} = K_{CO_2} + M_{CO_2,p,2}$ $K_i$ 決定に従って使用するべき加法オフセットまたは乗法係数。 $K_i$ が該当しない場合： $M_{i,c,1} = M_{i,c,2}$ $M_{CO_2,p,1} = M_{CO_2,p,2}$	$M_{i,c,1}$ , g/km; $M_{CO_2,p,1}$ , g/km.	4a
(略)				
出力ステップ5	すべての試験について： $M_{i,c,5}$ , g/km; $M_{CO_2,p,5}$ , g/km; $M_{CO_2,d,5}$ , g/km.	各試験の平均計算および申告値。 別添42II別紙6の1.1.2.2項から1.1.2.3項（両項を含む）	$M_{i,c,6}$ , g/km; $M_{CO_2,p,6}$ , g/km; $M_{CO_2,d,6}$ , g/km.	6

表1 最終試験結果の計算手順

発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号
別紙6	未処理の試験結果	質量排出量 WLTCモード別紙7、3項から 3.2.2項（両項を含む）	$M_{i,c,1}$ , g/km; $M_{CO_2,p,1}$ , g/km.	1
(略)				
出力ステップ2および3	$M_{i,c,2}$ , g/km; $M_{CO_2,p,2}$ , g/km.	定期再生システム $K_i$ を装備したすべての車両に関する排出量試験手順。 WLTCモード別紙6付録 $M_{i,c,1} = K_i \times M_{i,c,2}$ または $M_{i,c,1} = K_i + M_{i,c,2}$ および $M_{CO_2,p,1} = K_{CO_2} \times M_{CO_2,p,2}$ または $M_{CO_2,p,1} = K_{CO_2} + M_{CO_2,p,2}$ $K_i$ 決定に従って使用するべき加法オフセットまたは乗法係数。 $K_i$ が該当しない場合： $M_{i,c,1} = M_{i,c,2}$ $M_{CO_2,p,1} = M_{CO_2,p,2}$	$M_{i,c,1}$ , g/km; $M_{CO_2,p,1}$ , g/km.	4a
(略)				
出力ステップ5	すべての試験について： $M_{i,c,5}$ , g/km; $M_{CO_2,p,5}$ , g/km; $M_{CO_2,d,5}$ , g/km.	各試験の平均計算および申告値。 WLTCモード別紙6の1.1.2.2項から1.1.2.3項（両項を含む）	$M_{i,c,6}$ , g/km; $M_{CO_2,p,6}$ , g/km; $M_{CO_2,d,6}$ , g/km.	6

新旧対照表（その2）

出力ステップ6	$M_{CO_2,c,6}$ , g/km; $M_{CO_2,p,6}$ , g/km; $M_{CO_2,d,6}$ , g/km.	各フェーズ値の整合化。 別添42II別紙6の1.1.2.4項。 および： $M_{CO_2,c,7} = M_{CO_2,c,6} + M_{CO_2,d,6}$	$M_{CO_2,c,7}$ , g/km; $M_{CO_2,p,7}$ , g/km.	7
出力ステップ6および7	$M_{i,c,6}$ , g/km; $M_{CO_2,c,7}$ , g/km; $M_{CO_2,p,7}$ , g/km.	燃料消費率の計算。 別紙7-2の4項。 所定サイクルおよびその各フェーズについて別々に燃料消費量の計算を実行するものとする。その目的上： (a) 該当フェーズまたはサイクルの $CO_2$ 値を使用するものとする。 (b) 完全サイクル全体の基準排出量を使用するものとする。 および： $M_{i,c,8} = M_{i,c,6}$ $M_{CO_2,c,8} = M_{CO_2,c,7}$ $M_{CO_2,p,8} = M_{CO_2,p,7}$	$FC_{i,c,8}$ , km/L; $FC_{CO_2,8}$ , km/L; $M_{i,c,8}$ , g/km; $M_{CO_2,c,8}$ , g/km; $M_{CO_2,p,8}$ , g/km.	8 「試験車両に関するWLTC試験の結果」
(略)				
ステップ9	$M_{CO_2,c,9}$ , g/km; $M_{CO_2,p,9}$ , g/km; $FC_{i,c,9}$ , km/L; $FC_{CO_2,9}$ , km/L; および車両1を試験した場合： $M_{CO_2,c,10}$ , g/km; $M_{CO_2,p,10}$ , g/km;	$CO_2$ 補間ファミリー内の個別車両に関する燃料消費率および $CO_2$ の計算。 別紙7-2の2項。 $CO_2$ 排出量はグラム毎キロメートル (g/km) の単位で表し、もつとも近い整数に丸めるものとする。 $FC$ 値は、(km/L) の単位で表し、小数第1位に丸めるものとする。	$M_{CO_2,c,10}$ , g/km; $M_{CO_2,p,10}$ , g/km; $FC_{i,c,10}$ , km/L; $FC_{CO_2,10}$ , km/L; $FC_{p,10}$ , km/L.	10 「個別車両の結果」 最終的な $CO_2$ および $FC$ の結果

出力ステップ6	$M_{CO_2,c,6}$ , g/km; $M_{CO_2,p,6}$ , g/km; $M_{CO_2,d,6}$ , g/km.	各フェーズ値の整合化。 WLTCモード別紙6の1.1.2.4項。 および： $M_{CO_2,c,7} = M_{CO_2,c,6} + M_{CO_2,d,6}$	$M_{CO_2,c,7}$ , g/km; $M_{CO_2,p,7}$ , g/km.	7
出力ステップ6および7	$M_{i,c,6}$ , g/km; $M_{CO_2,c,7}$ , g/km; $M_{CO_2,p,7}$ , g/km.	燃料消費量の計算。 別紙7の1項。 所定サイクルおよびその各フェーズについて別々に燃料消費量の計算を実行するものとする。その目的上： (a) 該当フェーズまたはサイクルの $CO_2$ 値を使用するものとする。 (b) 完全サイクル全体の基準排出量を使用するものとする。 および： $M_{i,c,8} = M_{i,c,6}$ $M_{CO_2,c,8} = M_{CO_2,c,7}$ $M_{CO_2,p,8} = M_{CO_2,p,7}$	$FC_{i,c,8}$ , km/L; $FC_{CO_2,8}$ , km/L; $M_{i,c,8}$ , g/km; $M_{CO_2,c,8}$ , g/km; $M_{CO_2,p,8}$ , g/km.	8 「試験車両に関するWLTC試験の結果」
(略)				
ステップ9	$M_{CO_2,c,9}$ , g/km; $M_{CO_2,p,9}$ , g/km; $FC_{i,c,9}$ , km/L; $FC_{CO_2,9}$ , km/L; および車両1を試験した場合： $M_{CO_2,c,10}$ , g/km; $M_{CO_2,p,10}$ , g/km;	$CO_2$ 補間ファミリー内の個別車両に関する燃料消費および $CO_2$ の計算。 別紙7の2項。 $CO_2$ 排出量はグラム毎キロメートル (g/km) の単位で表し、もつとも近い整数に丸めるものとする。 $FC$ 値は、(km/L) の単位で表し、小数第1位に丸めるものとする。	$M_{CO_2,c,10}$ , g/km; $M_{CO_2,p,10}$ , g/km; $FC_{i,c,10}$ , km/L; $FC_{CO_2,10}$ , km/L; $FC_{p,10}$ , km/L.	10 「個別車両の結果」 最終的な $CO_2$ および $FC$ の結果

新旧対照表（その2）

新				旧			
	FC <sub>ind,L</sub> , km/L;				FC <sub>ind,L</sub> , km/L;		
	FC <sub>ind,H</sub> , km/L;				FC <sub>ind,H</sub> , km/L;		
<p>2. 補間ファミリーの個別自動車に関する燃料消費率及びCO<sub>2</sub>の計算</p> <p>2.1. 補間法を用いない燃料消費率及びおよびCO<sub>2</sub>排出量 別添42Ⅱ別紙6で計算したCO<sub>2</sub>値及び本別紙4Ⅰ項で計算した燃料消費率が補間ファミリー内のすべての個別車両に当てはまるものとし、補間法を適用しない。</p> <p>2.2. 補間法を用いる燃料消費率及びおよびCO<sub>2</sub>排出量 補間ファミリー内の各個別車両に関するCO<sub>2</sub>排出量及び燃料消費率を本別紙2.2.1.Ⅰ項から2.2.5.Ⅰ項(両項を含む)に概説する補間法によって計算してもよい。</p> <p>2.2.1. 試験自動車LとHの燃料消費率及びCO<sub>2</sub>排出量 以下の計算に用いる試験自動車LとHのCO<sub>2</sub>排出質量 M<sub>CO<sub>2</sub>,L</sub>及びM<sub>CO<sub>2</sub>,H</sub>は、各そのサイクルフェーズpに関するM<sub>CO<sub>2</sub>,L,p</sub>及びM<sub>CO<sub>2</sub>,H,p</sub>とともに、表1のステップ9に基づく値とする。 燃料消費率値も表1のステップ9に基づく値とし、これをFC<sub>L,p</sub>及びおよびFC<sub>H,p</sub>と呼ぶ。</p> <p>2.2.2. 個別自動車の走行抵抗の計算</p> <p>2.2.2.1. 個別自動車の重量 試験自動車H及びおよびLの試験重量を補間法の入力として使用するものとする。 TM<sub>ind</sub> (kg)は、別添42Ⅱの2.2.17.による自動車の個別試験重量とする。 試験自動車L及びおよびHについて同じ試験重量を使用する場合は、TM<sub>ind</sub>の値を補間法のための試験自動車Hの重量に設定するものとする。</p> <p>2.2.2.2. 個別自動車の転がり抵抗 試験自動車Lの選択されたタイヤに関する実際の転がり抵抗値RR<sub>L</sub>および試験自動車Hに関する値RR<sub>H</sub>を補間法の入力として用いるものとする。 別添42Ⅱの別紙4の4.2.2.1.項を参照。 自動車車両I又はまたはHのフロントアクスルとリアアクスルでタイヤの転がり抵抗値が異なる場合は、その転がり抵抗値の加重平均を次式によって計算するものとする。 <math display="block">RR_x = RR_{x,FA} \times mp_{x,FA} + RR_{x,RA} \times (1 - mp_{x,FA})</math> ここで、 RR<sub>x,FA</sub> : フロントアクスルタイヤの転がり抵抗 (kg/トン) RR<sub>x,RA</sub> : リアアクスルタイヤの転がり抵抗 (kg/トン) mp<sub>x,FA</sub> : 試験自動車Hのフロントアクスルに対する自動車重量の比率 x : 試験自動車L、H又はまたは個別自動車を表す 個別自動車に装着されたタイヤについて、表2に従い、転がり抵抗の値RR<sub>ind</sub>を該当するタイヤ転がり抵抗クラスのクラス値に設定するものとする。 フロントアクスルとリアアクスルでタイヤの転がり抵抗クラス値が異なる場</p>				<p>2. 補間ファミリーの個別自動車に関する燃料消費率及びCO<sub>2</sub>の計算</p> <p>2.1. 補間法を用いない燃料消費率及びおよびCO<sub>2</sub>排出量 WLTCモード別紙6で計算したCO<sub>2</sub>値及び本別紙4Ⅰ項で計算した燃料消費率が補間ファミリー内のすべての個別車両に当てはまるものとし、補間法を適用しない。</p> <p>2.2. 補間法を用いる燃料消費率及びおよびCO<sub>2</sub>排出量 補間ファミリー内の各個別車両に関するCO<sub>2</sub>排出量及び燃料消費率を本別紙2.2.1.Ⅰ項から2.2.5.Ⅰ項(両項を含む)に概説する補間法によって計算してもよい。</p> <p>2.2.1. 試験自動車LとHの燃料消費率及びCO<sub>2</sub>排出量 以下の計算に用いる試験自動車LとHのCO<sub>2</sub>排出質量 M<sub>CO<sub>2</sub>,L</sub>及びM<sub>CO<sub>2</sub>,H</sub>は、各そのサイクルフェーズpに関するM<sub>CO<sub>2</sub>,L,p</sub>及びM<sub>CO<sub>2</sub>,H,p</sub>とともに、表1のステップ9に基づく値とする。 燃料消費率値も表1のステップ9に基づく値とし、これをFC<sub>L,p</sub>及びおよびFC<sub>H,p</sub>と呼ぶ。</p> <p>2.2.2. 個別自動車の走行抵抗の計算</p> <p>2.2.2.1. 個別自動車の重量 試験自動車H及びおよびLの試験重量を補間法の入力として使用するものとする。 TM<sub>ind</sub> (kg)は、WLTCモードの2.2.17.による自動車の個別試験重量とする。 試験自動車L及びおよびHについて同じ試験重量を使用する場合は、TM<sub>ind</sub>の値を補間法のための試験自動車Hの重量に設定するものとする。</p> <p>2.2.2.2. 個別自動車の転がり抵抗 試験自動車Lの選択されたタイヤに関する実際の転がり抵抗値RR<sub>L</sub>および試験自動車Hに関する値RR<sub>H</sub>を補間法の入力として用いるものとする。 WLTCモードの別紙4の4.2.2.1.項を参照。 自動車車両I又はまたはHのフロントアクスルとリアアクスルでタイヤの転がり抵抗値が異なる場合は、その転がり抵抗値の加重平均を次式によって計算するものとする。 <math display="block">RR_x = RR_{x,FA} \times mp_{x,FA} + RR_{x,RA} \times (1 - mp_{x,FA})</math> ここで、 RR<sub>x,FA</sub> : フロントアクスルタイヤの転がり抵抗 (kg/トン) RR<sub>x,RA</sub> : リアアクスルタイヤの転がり抵抗 (kg/トン) mp<sub>x,FA</sub> : 試験自動車Hのフロントアクスルに対する自動車重量の比率 x : 試験自動車L、H又はまたは個別自動車を表す 個別自動車に装着されたタイヤについて、別紙4の表1に従い、転がり抵抗の値RR<sub>ind</sub>を該当するタイヤ転がり抵抗クラスのクラス値に設定するものとする。</p>			

新				旧																																										
<p>合は、本項の式で計算した加重平均を用いるものとする。 試験自動車L及びおよびHに同じタイヤが装着されている場合、補間法のためのRR<sub>ind</sub>の値をRR<sub>H</sub>に設定するものとする。</p>				<p>フロントアクスルとリアアクスルでタイヤの転がり抵抗クラス値が異なる場合は、本項の式で計算した加重平均を用いるものとする。 試験自動車L及びおよびHに同じタイヤが装着されている場合、補間法のためのRR<sub>ind</sub>の値をRR<sub>H</sub>に設定するものとする。</p>																																										
<p>表2 転がり抵抗係数(RRC)のクラス</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">クラス</th> <th colspan="2">乗用自動車</th> <th colspan="2">貨物自動車</th> </tr> <tr> <th>範囲</th> <th>クラス値</th> <th>範囲</th> <th>クラス値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>RRC ≤ 6.5</td> <td>RRC = 5.9</td> <td>RRC ≤ 5.5</td> <td>RRC = 4.9</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>6.5 &lt; RRC ≤ 7.7</td> <td>RRC = 7.1</td> <td>5.5 &lt; RRC ≤ 6.7</td> <td>RRC = 6.1</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>7.7 &lt; RRC ≤ 9.0</td> <td>RRC = 8.1</td> <td>6.7 &lt; RRC ≤ 8.0</td> <td>RRC = 7.4</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>9.0 &lt; RRC ≤ 10.5</td> <td>RRC = 9.8</td> <td>8.0 &lt; RRC ≤ 9.2</td> <td>RRC = 8.6</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>10.5 &lt; RRC ≤ 12.0</td> <td>RRC = 11.3</td> <td>9.2 &lt; RRC ≤ 10.5</td> <td>RRC = 9.9</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>RRC &gt; 12.0</td> <td>RRC = 12.9</td> <td>RRC &gt; 10.5</td> <td>RRC = 11.2</td> </tr> </tbody> </table>				クラス	乗用自動車		貨物自動車		範囲	クラス値	範囲	クラス値	1	RRC ≤ 6.5	RRC = 5.9	RRC ≤ 5.5	RRC = 4.9	2	6.5 < RRC ≤ 7.7	RRC = 7.1	5.5 < RRC ≤ 6.7	RRC = 6.1	3	7.7 < RRC ≤ 9.0	RRC = 8.1	6.7 < RRC ≤ 8.0	RRC = 7.4	4	9.0 < RRC ≤ 10.5	RRC = 9.8	8.0 < RRC ≤ 9.2	RRC = 8.6	5	10.5 < RRC ≤ 12.0	RRC = 11.3	9.2 < RRC ≤ 10.5	RRC = 9.9	6	RRC > 12.0	RRC = 12.9	RRC > 10.5	RRC = 11.2	<p>(新設)</p>			
クラス	乗用自動車		貨物自動車																																											
	範囲	クラス値	範囲	クラス値																																										
1	RRC ≤ 6.5	RRC = 5.9	RRC ≤ 5.5	RRC = 4.9																																										
2	6.5 < RRC ≤ 7.7	RRC = 7.1	5.5 < RRC ≤ 6.7	RRC = 6.1																																										
3	7.7 < RRC ≤ 9.0	RRC = 8.1	6.7 < RRC ≤ 8.0	RRC = 7.4																																										
4	9.0 < RRC ≤ 10.5	RRC = 9.8	8.0 < RRC ≤ 9.2	RRC = 8.6																																										
5	10.5 < RRC ≤ 12.0	RRC = 11.3	9.2 < RRC ≤ 10.5	RRC = 9.9																																										
6	RRC > 12.0	RRC = 12.9	RRC > 10.5	RRC = 11.2																																										
<p>2.2.2.3. 個別自動車の空気力抵抗 空気抵抗に影響を及ぼすオプション装置及びおよび車体形状の各項目について、試験機関による検証済みの別添42Ⅱ別紙4の3.2.Ⅰ項の要件を満たす風洞設備内で空気力抵抗を測定するものとする。 (略)</p> <p>2.2.2.4. 補間ファミリー内の個別自動車に関する走行抵抗の計算 試験自動車H及びLの走行抵抗係数 f<sub>0</sub>、f<sub>1</sub>、f<sub>2</sub> (別添42Ⅱ別紙4の定義による)をそれぞれ f<sub>0,H</sub>、f<sub>0,L</sub>、f<sub>1,H</sub>、f<sub>1,L</sub>及び f<sub>2,H</sub>、f<sub>2,L</sub>という。試験自動車Lの補正済み走行抵抗曲線は次の式のように定義する。 (略) 走行抵抗マトリクスファミリーの場合、個別自動車に関する走行抵抗係数 f<sub>0</sub>、f<sub>1</sub>、及び f<sub>2</sub>を別紙6-2の2.1.6.Ⅰ項の式によって計算するものとする。</p> <p>2.2.3. ~2.2.4. (略)</p> <p>2.2.5. 補間ファミリー内の個別自動車に関する補間法による燃料消費率値(FC)の計算 各サイクルフェーズについて、個別自動車に関する燃料消費率 (km/L)を次式によって計算するものとする。</p> $FC_{ind,p} = \frac{1}{\frac{1}{FC_{L,p}} + \left( \frac{E_{3,p} - E_{1,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}} \right) \times \left( \frac{1}{FC_{H,p}} - \frac{1}{FC_{L,p}} \right)}$ <p>個別自動車に関する走行サイクル全体の燃料消費率 (km/L)は、次式によって計算するものとする。</p> $FC_{ind} = \frac{1}{\frac{1}{FC_L} + \left( \frac{E_3 - E_1}{E_2 - E_1} \right) \times \left( \frac{1}{FC_H} - \frac{1}{FC_L} \right)}$ <p>E<sub>1,p</sub>、E<sub>2,p</sub>、E<sub>3,p</sub>の各項及びおよびE<sub>1</sub>、E<sub>2</sub>、E<sub>3</sub>の各項は、それぞれ別紙2.2.3.Ⅰ項に定義</p>				<p>2.2.2.3. 個別自動車の空気力抵抗 空気抵抗に影響を及ぼすオプション装置及びおよび車体形状の各項目について、試験機関による検証済みのWLTCモード別紙4の3.2.Ⅰ項の要件を満たす風洞設備内で空気力抵抗を測定するものとする。 (略)</p> <p>2.2.2.4. 補間CO<sub>2</sub>自動車ファミリー内の個別自動車に関する走行抵抗の計算 試験自動車H及びLの走行抵抗係数 f<sub>0</sub>、f<sub>1</sub>、f<sub>2</sub> (WLTCモード別紙4の定義による)をそれぞれ f<sub>0,H</sub>、f<sub>0,L</sub>、f<sub>1,H</sub>、f<sub>1,L</sub>及び f<sub>2,H</sub>、f<sub>2,L</sub>という。試験自動車Lの補正済み走行抵抗曲線は次の式のように定義する。 (略) 走行抵抗マトリクスファミリーの場合、個別自動車に関する走行抵抗係数 f<sub>0</sub>、f<sub>1</sub>、及び f<sub>2</sub>を別紙6-2の2.1.1.Ⅰ項の式によって計算するものとする。</p> <p>2.2.3. ~2.2.4. (略)</p> <p>2.2.5. 補間ファミリー内の個別自動車に関する補間法による燃料消費率値(FC)の計算 各サイクルフェーズについて、個別自動車に関する燃料消費率 (km/L)を次式によって計算するものとする。</p> $FC_{ind,p} = FC_{L,p} + \left( \frac{E_{3,p} - E_{1,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}} \right) \times (FC_{H,p} - FC_{L,p})$ <p>個別自動車に関する走行サイクル全体の燃料消費率 (km/L)は、次式によって計算するものとする。</p> $FC_{ind} = FC_L + \left( \frac{E_3 - E_1}{E_2 - E_1} \right) \times (FC_H - FC_L)$ <p>E<sub>1,p</sub>、E<sub>2,p</sub>、E<sub>3,p</sub>の各項及びおよびE<sub>1</sub>、E<sub>2</sub>、E<sub>3</sub>の各項は、それぞれ別紙2.2.3.Ⅰ項に定義さ</p>																																										

新	旧
<p>義されている。</p> <p>2.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの個別自動車に関する燃料消費率及びおよびCO<sub>2</sub>の計算</p> <p>走行抵抗マトリクスファミリー内の各個別自動車に関するCO<sub>2</sub>排出量及び燃料消費率を本別紙2.2.1.項から2.2.5.項(両項を含む)に概説する補間法によって計算するものとする。該当する場合、試験自動車L及びおよび/またはHへの言及をそれぞれ自動車L<sub>q</sub>及びおよび/またはH<sub>q</sub>に置き換えるものとする。</p> <p>2.3.1. 試験自動車L<sub>q</sub>及びおよびH<sub>q</sub>の燃料消費率及びおよびCO<sub>2</sub>排出量の決定</p> <p>各サイクルフェーズについて試験自動車L<sub>q</sub>及びおよびH<sub>q</sub>のCO<sub>2</sub>排出量M<sub>CO2</sub>を別紙7-2の計算によって求めるものとし、これをそれぞれ表M<sub>CO2-L<sub>q</sub></sub>及びおよびM<sub>CO2-H<sub>q</sub></sub>と呼ぶ。各サイクルフェーズの燃料消費率を本別紙4.1.項によって求めるものとし、これをそれぞれFC<sub>L<sub>q</sub></sub>及びおよびFC<sub>H<sub>q</sub></sub>と呼ぶ。</p> <p>2.3.1.1. 個別自動車に関する走行抵抗の計算</p> <p>走行抵抗力を別紙6-2の2.1.6.項及び2.1.8.項に説明する手順に従って計算するものとする。</p> <p>2.3.1.1.1. 個別自動車の重量</p> <p>別紙42 II別紙4の4.2.1.4.項に従って選択した試験自動車H<sub>q</sub>及びL<sub>q</sub>の試験重量を入力として使用するものとする。</p> <p>TM<sub>ind</sub>(kg)は、本文の2.2.17.項による試験重量の定義に従った個別自動車の試験質量とする。</p> <p>試験自動車L<sub>q</sub>及びおよびH<sub>q</sub>について同じ試験重量を使用する場合、TM<sub>ind</sub>の値は走行抵抗マトリクスファミリー法のための試験自動車H<sub>q</sub>の重量に設定するものとする。</p> <p>2.3.1.1.2. 個別自動車の転がり抵抗</p> <p>別紙42 II別紙4の4.2.1.4.項で選択した試験自動車車向L<sub>q</sub>の転がり抵抗値RR<sub>L<sub>q</sub></sub>及び試験自動車H<sub>q</sub>の転がり抵抗値RR<sub>H<sub>q</sub></sub>を入力として使用するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>個別自動車に装着されるタイヤについては、転がり抵抗RR<sub>ind</sub>の値を別紙42 II別紙4の表1による当該タイヤ転がり抵抗クラスのクラス値に設定するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>2.3.1.1.3. 個別自動車の前面投影面積</p> <p>別紙12 II別紙4の4.2.1.4.項で選択した試験自動車L<sub>q</sub>の前面投影面積A<sub>front</sub>および試験自動車H<sub>q</sub>の前面投影面積A<sub>front</sub>を入力として使用するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>3. (略)</p> <p>4. 燃料消費率の計算</p> <p>4.1. 燃料消費率の計算に必要な燃料特性は別紙42 IIの別紙3を参照するものとする。</p> <p>4.2. 表1の燃料排出ガス成分に関するステップ6およびCO<sub>2</sub>に関するステップ7の結果</p>	<p>れている。</p> <p>2.3. 走行抵抗マトリクスファミリーの個別自動車に関する燃料消費率及びおよびCO<sub>2</sub>の計算</p> <p>走行抵抗マトリクスファミリー内の各個別自動車に関するCO<sub>2</sub>排出量及び燃料消費率を本別紙2.2.1.項から2.2.5.項(両項を含む)に概説する補間法によって計算するものとする。該当する場合、試験自動車L及びおよび/またはHへの言及をそれぞれ自動車LM及びおよび/またはHMに置き換えるものとする。</p> <p>2.3.1. 試験自動車L<sub>q</sub>及びおよびH<sub>q</sub>の燃料消費率及びおよびCO<sub>2</sub>排出量の決定</p> <p>各サイクルフェーズについて試験自動車L<sub>q</sub>及びおよびH<sub>q</sub>のCO<sub>2</sub>排出量M<sub>CO2</sub>を別紙6の計算によって求めるものとし、これをそれぞれ表M<sub>CO2-L<sub>q</sub></sub>及びおよびM<sub>CO2-H<sub>q</sub></sub>と呼ぶ。各サイクルフェーズの燃料消費率を本別紙項によって求めるものとし、これをそれぞれFC<sub>L<sub>q</sub></sub>及びおよびFC<sub>H<sub>q</sub></sub>と呼ぶ。</p> <p>2.3.1.1. 個別自動車に関する走行抵抗の計算</p> <p>走行抵抗力をWLTCモード別紙4の5.1.項に説明する手順に従って計算するものとする。</p> <p>2.3.1.1.1. 個別自動車の重量</p> <p>WLTCモード別紙4の4.2.1.4.項に従って選択した試験自動車H<sub>q</sub>及びL<sub>q</sub>の試験重量を入力として使用するものとする。</p> <p>TM<sub>ind</sub>(kg)は、本文の2.2.17.項による試験重量の定義に従った個別自動車の試験質量とする。</p> <p>試験自動車L<sub>q</sub>及びおよびH<sub>q</sub>について同じ試験重量を使用する場合、TM<sub>ind</sub>の値は走行抵抗マトリクスファミリー法のための試験自動車H<sub>q</sub>の重量に設定するものとする。</p> <p>2.3.1.1.2. 個別自動車の転がり抵抗</p> <p>WLTCモード別紙4の4.2.1.4.項で選択した試験自動車車向L<sub>q</sub>の転がり抵抗値RR<sub>L<sub>q</sub></sub>及び試験自動車H<sub>q</sub>の転がり抵抗値RR<sub>H<sub>q</sub></sub>を入力として使用するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>個別自動車に装着されるタイヤについては、転がり抵抗RR<sub>ind</sub>の値を別紙4の表1による当該タイヤ転がり抵抗クラスのクラス値に設定するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>2.3.1.1.3. 個別自動車の前面投影面積</p> <p>別紙4の4.2.1.4.項で選択した試験自動車L<sub>q</sub>の前面投影面積A<sub>front</sub>および試験自動車H<sub>q</sub>の前面投影面積A<sub>front</sub>を入力として使用するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>3. (略)</p> <p>4. 燃料消費率の計算</p> <p>4.1. 燃料消費率の計算に必要な燃料特性は本TRIASの別紙3を参照するものとする。</p> <p>4.2. 表1の排出量に関するステップ6およびCO<sub>2</sub>に関するステップ7の結果を用いて、</p>

新旧対照表 (その2)  
22 / 72

新	旧																												
<p>を用いて、炭化水素、一酸化炭素、および二酸化炭素の排出量から燃料消費率を計算するものとする。</p> <p>4.2.1. (略)</p> <p>4.3. ガソリンを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合</p> $FC = \frac{(10^3/0.1155) \times \rho_{fuel}}{(0.866 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)}$ <p>4.4. LPGを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合</p> $FC = \frac{(10^3/0.1212) \times \rho_{fuel}}{(0.825 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)}$ <p>4.5. CNGを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合</p> $FC = \frac{(10^3/0.1336) \times \rho_{fuel}}{(0.749 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)}$ <p>4.8. ディーゼルを燃料とする圧縮エンジンを備える自動車の場合</p> $FC = \frac{(10^3/0.1156) \times \rho_{fuel}}{(0.865 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)}$ <p>5. 走行トレースインデックスの計算</p> <p>5.1. 一般要件</p> <p>別紙42 II別紙1の表1から表102の各時間点の間の規定速度は、頻度0.1秒10 Hzで線形補間法によって決定するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>5.2. (略)</p> <p>別紙8 純電気自動車、ハイブリッド電気自動車</p> <p>1. 一般要件</p> <p>本別紙の規定は、電気自動車(PEV)、電気式ハイブリッド自動車(NOVC-HEV)、電気式プラグインハイブリッド自動車(OVC-HEV)に適用する。ただし、本別紙に特段の定めのない場合にあっては、別紙42 II別紙6の規定を適用するものとする。</p> <p>1.1. (略)</p> <p>表1 測定パラメータ、単位及び精度</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>測定パラメータ</th> <th>単位</th> <th>精度</th> <th>分解能</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気エネルギー<sup>(1)</sup></td> <td>Wh</td> <td>±1%</td> <td>0.001 kWh<sup>(1)</sup></td> </tr> <tr> <td>電流</td> <td>A</td> <td>±0.3 % FSD 又は読み値の±1 %<sup>(2)</sup></td> <td>0.1 A</td> </tr> <tr> <td>電圧</td> <td>V</td> <td>±0.3 % FSD 又は読み値の±1 %<sup>(2)</sup></td> <td>0.1 V</td> </tr> </tbody> </table>	測定パラメータ	単位	精度	分解能	電気エネルギー <sup>(1)</sup>	Wh	±1%	0.001 kWh <sup>(1)</sup>	電流	A	±0.3 % FSD 又は読み値の±1 % <sup>(2)</sup>	0.1 A	電圧	V	±0.3 % FSD 又は読み値の±1 % <sup>(2)</sup>	0.1 V	<p>炭化水素、一酸化炭素、および二酸化炭素の排出量から燃料消費率を計算するものとする。</p> <p>4.2.1. 燃料消費率の計算は、H/C比およびO/C比を用いる4.12項の一般式によるものとする。</p> <p>4.2.2. (略)</p> <p>4.3. ガソリンを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合</p> $FC = \frac{866 \times \rho_{fuel}}{(0.866 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)}$ <p>4.4. LPGを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合</p> $FC = \frac{825 \times \rho_{fuel}}{(0.866 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)}$ <p>4.5. CNGを燃料とする強制点火エンジンを備える自動車の場合</p> $FC = \frac{765 \times \rho_{fuel}}{(0.765 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)}$ <p>4.8. ディーゼルを燃料とする圧縮エンジンを備える自動車の場合</p> $FC = \frac{862 \times \rho_{fuel}}{(0.862 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)}$ <p>5. 走行トレースインデックスの計算</p> <p>5.1. 一般要件</p> <p>別紙1の表1から表102の各時間点の間の規定速度は、頻度0.1秒10 Hzで線形補間法によって決定するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>5.2. (略)</p> <p>別紙8 純電気自動車、ハイブリッド電気自動車</p> <p>1. 一般要件</p> <p>本別紙の規定は、電気自動車(PEV)、電気式ハイブリッド自動車(NOVC-HEV)、電気式プラグインハイブリッド自動車(OVC-HEV)に適用する。ただし、本別紙に特段の定めのない場合にあっては、WLTCモード別紙6の規定を適用するものとする。</p> <p>1.1. (略)</p> <p>表1 測定パラメータ、単位及び精度</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>測定パラメータ</th> <th>単位</th> <th>精度</th> <th>分解能</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>電気エネルギー<sup>(1)</sup></td> <td>Wh</td> <td>±1%</td> <td>0.001 kWh<sup>(1)</sup></td> </tr> <tr> <td>電流</td> <td>A</td> <td>±0.3 % FSD 又は読み値の±1 %<sup>(2)</sup></td> <td>0.01 A</td> </tr> </tbody> </table> <p>新設</p>	測定パラメータ	単位	精度	分解能	電気エネルギー <sup>(1)</sup>	Wh	±1%	0.001 kWh <sup>(1)</sup>	電流	A	±0.3 % FSD 又は読み値の±1 % <sup>(2)</sup>	0.01 A
測定パラメータ	単位	精度	分解能																										
電気エネルギー <sup>(1)</sup>	Wh	±1%	0.001 kWh <sup>(1)</sup>																										
電流	A	±0.3 % FSD 又は読み値の±1 % <sup>(2)</sup>	0.1 A																										
電圧	V	±0.3 % FSD 又は読み値の±1 % <sup>(2)</sup>	0.1 V																										
測定パラメータ	単位	精度	分解能																										
電気エネルギー <sup>(1)</sup>	Wh	±1%	0.001 kWh <sup>(1)</sup>																										
電流	A	±0.3 % FSD 又は読み値の±1 % <sup>(2)</sup>	0.01 A																										

新旧対照表 (その2)  
23 / 72

新	旧
(1) 機器は能動エネルギー用の静的計器 (2) AC 積算電力量計 (IEC 62053-21 クラス 1 又はそれと同様のもの) (3) いずれか大きい方 (4) 電流積算周波数 20Hz 以上 1.2. 排出ガス試験及び燃料消費試験 排出ガス試験及び燃料消費試験に係る測定パラメータは、別添 42 II 別紙 5 に規定する自動車と同一の単位及び精度で測定すること。 1.3. (略) 表 2 (略) 1.4. ~1.4.1. (略) 1.4.1.1. 基準走行サイクルは、別添 42 II 別紙 1 の 2.1 項に規定されている。 削除 1.4.2. ~1.4.2.1. (略) 1.4.2.2. 所定 WLTP 市街走行サイクル 所定 WLTP 市街走行サイクルとは所定 WLTP 走行サイクルの内、高速フェーズを除いたものである。 1.5. 手動変速機を備える自動車は、自動車製作者等及び変速装置製作者の定める方法に基づき走行すること。 2. 蓄電装置 (REESS) の準備 2.1. 電気式ハイブリッド自動車、電気式プラグインハイブリッド自動車及び純電気自動車は試験を行う前に次に掲げる要件を満たすこと。 (略) 2.2. ~3.1.1.5. (略) 3.1.2. 別添 42 II 別紙 6 の 1.2.7.2 項に説明する強制的冷却は、本別紙 3.2 項による OVC-HEV の充電維持 WLTC 試験及び、本別紙 3.3 項による NOVC-HEV の試験にのみ適用するものとする。 3.2. ~3.2.2.4. (略) 図 1 (略) 3.2.3. (略) 3.2.4. 後続の充電維持 (CS) 試験の無い充電消費 (CD) 試験 (オプション 1) 3.2.4.1. ~3.2.4.3.2. (略) 3.2.4.3.3. 別添 42 II 別紙 5 の 5.3.1. (5.3.1.2. を除く。) にかかわらず、充電消費試験の前後に分析計の補正及びゼロチェックを実施してもよい。 3.2.4.4. 充電消費試験の終了 (略) 所定 WLTP 走行サイクル n は、移行サイクルとして定義される。	(1) 機器は能動エネルギー用の静的計器 (2) AC 積算電力量計 (IEC 62053-21 クラス 1 又はそれと同様のもの) (3) いずれか大きい方 (4) 電流積算周波数 20Hz 以上 1.3. 排出ガス試験及び燃料消費試験 排出ガス試験及び燃料消費試験に係る測定パラメータは、別紙 5 に規定する自動車と同一の単位及び精度で測定すること。 1.4. (略) 表 2 (略) 1.4.1. ~1.4.1.1. (略) 1.4.1.1. 基準走行サイクルは、別紙 1 の 2.1 項に規定されている。 1.4.1.2. PEV については、定格出力をピーク電力に置き換えることにより、別紙 1 の 3.3 項による試験サイクルに対して別紙 1 の 8.2.3 項および 8.3 項によるダウンスケール手順を適用することができる。その場合、ダウンスケールされたサイクルが基準試験サイクルになる。 1.4.2. ~1.4.2.1. (略) 新設 1.5. 手動変速機を備える自動車は、自動車製作者等及び変速装置製作者の定める方法に基づき走行すること。 2. 蓄電装置 (REESS) および燃料電池システムの準備 2.1. 電気式ハイブリッド自動車、電気式プラグインハイブリッド自動車は試験を行う前に次に掲げる要件を満たすこと。 (略) 2.2. ~3.1.1.5. (略) 3.1.2. WLTC モード別紙 6 の 1.2.7.2 項に説明する強制的冷却は、本別紙 3.2 項による OVC-HEV の充電維持 WLTC 試験にのみ適用するものとする。 3.2. ~3.2.2.4. (略) 図 1 (略) 3.2.3. (略) 3.2.4. 後続の充電維持 (CS) 試験の無い充電消費 (CD) 試験 (オプション 3) 3.2.4.1. ~3.2.4.3.2. (略) 3.2.4.3.3. WLTC モード別紙 5 の 5.3.1. (5.3.1.2. を除く。) にかかわらず、充電消費試験の前後に分析計の補正及びゼロチェックを実施してもよい。 3.2.4.4. 充電消費試験の終了 (略) 所定 WLTC 走行サイクル n は、移行サイクルとして定義される。

新旧対照表 (その 2)  
24 / 72

新	旧
所定 WLTP 走行サイクル n+1 は、確認サイクルとして定義される。 3.2.4.4.1. ~3.2.4.5. (略) 3.2.4.5.1. 走行する各所定 WLTP 走行サイクルについて中止基準に達したか評価するものとする。 3.2.4.5.2. 次式によって計算される相対的な電気エネルギー変化 REEC <sub>i</sub> が 0.04 を下回った時点で、充電消費試験の中止基準に達したものとみなす。 $REEC_i = \frac{\Delta E_{REESS,i}}{E_{cycle} \times sum}$ ここで、 REEC <sub>i</sub> : 充電消費試験の検討対象の所定試験サイクル i に関する相対的な電気エネルギー変化 ΔE <sub>REESS,i</sub> : 本別紙 4.3 項に従って計算される検討対象の充電消費試験サイクル i に関する全 REESS の電気エネルギーの変化 (Wh) E <sub>cycle</sub> : 別紙 7-2 の 3 項に従って計算される検討対象の所定 WLTP 走行サイクルのサイクルエネルギー要求量 (Ws) i: 検討対象の所定 WLTP 走行サイクルの添字番号 1/3600: サイクルエネルギー要求量の Wh への変換係数である。 3.2.4.6. REESS の充電および再充電電気エネルギーの測定 3.2.4.6.1. 初めて充電消費試験の中止基準に達した所定 WLTP 走行サイクル n+1 の終了後 120 分以内に車両を商用電源に接続するものとする。 (略) 3.2.4.6.2. (略) 3.2.4.7. 充電消費試験内の個別の所定 WLTP 走行サイクルがそれぞれ別添 42 II 別紙 6 の 1.1.2 項による当該の排出ガス規制値を満たすものとする。 3.2.5. ~3.2.5.2.1. (略) 3.2.5.2.2. 運転者選択モードの選択 運転者選択モードを備える車両については、本別紙、付録 5 の 3 項に従って充電維持試験のためのモードを選択するものとする。 3.2.5.3. 試験手順 3.2.5.3.1. 別添 42 II 別紙 6 に説明する試験手順に従って車両を試験するものとする。 3.2.5.3.2. (略) 3.2.5.3.3. 本別紙 3.2.5.3.1 項による試験は、別紙 6-2 の 1.1.1.2 項による当該の排出ガス規制値を満たすものとする。 3.2.6. ~3.3. (略) 3.3.1. プレコンディショニングおよびソーク 3.3.1.1. 別添 42 II 別紙 6 の 1.2.6 項に従って車両をプレコンディショニングするものとする。 (略) 3.3.1.2. 別添 42 II 別紙 6 の 1.2.7 項に従って車両をソークするものとする。	所定 WLTC 走行サイクル n+1 は、確認サイクルとして定義される。 3.2.4.4.1. ~3.2.4.5. (略) 3.2.4.5.1. 走行する各所定 WLTC 走行サイクルについて中止基準に達したか評価するものとする。 3.2.4.5.2. 次式によって計算される相対的な電気エネルギー変化 REEC <sub>i</sub> が 0.04 を下回った時点で、充電消費試験の中止基準に達したものとみなす。 $REEC_i = \frac{\Delta E_{REESS,i}}{E_{cycle} \times sum}$ ここで、 REEC <sub>i</sub> : 充電消費試験の検討対象の所定試験サイクル i に関する相対的な電気エネルギー変化 ΔE <sub>REESS,i</sub> : 本別紙 4.3 項に従って計算される検討対象の充電消費試験サイクル i に関する全 REESS の電気エネルギーの変化 (Wh) E <sub>cycle</sub> : WLTC モード別紙 7 の 5 項に従って計算される検討対象の所定 WLTC 走行サイクルのサイクルエネルギー要求量 (Ws) i: 検討対象の所定 WLTC 走行サイクルの添字番号 1/3600: サイクルエネルギー要求量の Wh への変換係数である。 3.2.4.6. REESS の充電および再充電電気エネルギーの測定 3.2.4.6.1. 初めて充電消費試験の中止基準に達した所定 WLTC 走行サイクル n+1 の終了後 120 分以内に車両を商用電源に接続するものとする。 (略) 3.2.4.6.2. (略) 3.2.4.7. 充電消費試験内の個別の所定 WLTC 走行サイクルがそれぞれ別紙 6 の 1.1.2 項による当該の基準排出量規制値を満たすものとする。 3.2.5. ~3.2.5.2.1. (略) 3.2.5.2.2. 運転者選択モードの選択 運転者選択モードを備える車両については、本別紙、付録 6 の 3 項に従って充電維持試験のためのモードを選択するものとする。 3.2.5.3. 試験手順 3.2.5.3.1. 別紙 6 に説明する試験手順に従って車両を試験するものとする。 3.2.5.3.2. (略) 3.2.5.3.3. 本別紙 3.2.5.3.1 項による試験は、別紙 6 の 1.1.1.2 項による当該の基準排出量規制値を満たすものとする。 3.2.6. ~3.3. (略) 3.3.1. プレコンディショニングおよびソーク 3.3.1.1. 別紙 6 の 1.2.6 項に従って車両をプレコンディショニングするものとする。 (略) 3.3.1.2. 別紙 6 の 1.2.7 項に従って車両をソークするものとする。

新旧対照表 (その 2)  
25 / 72



新	旧
<p>3.3.2. 試験条件</p> <p>3.3.2.1. (略)</p> <p>3.3.2.2. 運転者選択モードの選択 運転者選択モードを備える車両については、本別紙、付録5の3項に従って充電維持試験のためのモードを選択するものとする。</p> <p>3.3.3. 試験手順</p> <p>3.3.3.1. 別添42II別紙6に説明する試験手順に従って車両を試験するものとする。</p> <p>3.3.3.2. 必要に応じ、CO<sub>2</sub>排出量を本別紙の付録2に従って補正するものとする。</p> <p>3.3.3.3. 充電維持試験は、別紙6-2の1.1.2項による当該の排出ガス規制値を満たすものとする。</p> <p>3.4.~3.4.2. (略)</p> <p>3.4.3. 運転者選択モードの選択 運転者選択モードを備える車両については、試験のためのモードを本別紙、付録5の3項に従って選択するものとする。</p> <p>3.4.4.~3.4.4.2. (略)</p> <p>3.4.4.2.1. 速度トレース (略)</p> <p>図2 (略)</p> <p>動的セグメント DS1 および DS2 を使用して、所定 WLTP 走行サイクルのエネルギー消費量を決定する。 定速セグメント CSSM および CSSE は、連続サイクルの試験手順よりも急速に REESS を消耗させて試験時間を短縮することを目的とする。</p> <p>3.4.4.2.1.1. 動的セグメント 各動的セグメント DS1 および DS2 は、1.4.2.1 項による所定 WLTP 走行サイクルと、それに続く 1.4.2.2 項による所定 WLTP 市街走行サイクルからなる。</p> <p>3.4.4.2.1.2. 定速セグメント セグメント CSSM および CSSE における一定速度は同一とする。補間方式を適用する場合は、補間ファミリー内で同じ一定速度を適用するものとする。 (a) 速度仕様 定速セグメントの最低速度は 80 km/h とする。自動車製作者の要請により、かつ試験機関の承認を得て、定速セグメント内のより高速の一定速度を選択することができる。 (略)</p> <p>3.4.4.2.1.3.~4.1. (略)</p> <p>4.1.1. OVC-HEV および NOVC-HEV に関する排出ガス成分の充電維持排出量 充電維持中の粒子状物質排出量 PM<sub>2.5</sub> は、別添 42II 別紙 7 の 3.3 項に従って計算するものとする。</p>	<p>3.3.2. 試験条件</p> <p>3.3.2.1. (略)</p> <p>3.3.2.2. 運転者選択モードの選択 運転者選択モードを備える車両については、本別紙、付録 6 の 3 項に従って充電維持試験のためのモードを選択するものとする。</p> <p>3.3.3. 試験手順</p> <p>3.3.3.1. 別紙 6 に説明する試験手順に従って車両を試験するものとする。</p> <p>3.3.3.2. 必要に応じ、CO<sub>2</sub>排出量を本別紙の付録 2 に従って補正するものとする。</p> <p>3.3.3.3. 充電維持試験は、別紙 6 の 1.1.2 項による当該の排出ガス規制値を満たすものとする。</p> <p>3.4.~3.4.2. (略)</p> <p>3.4.3. 運転者選択モードの選択 運転者選択モードを備える車両については、試験のためのモードを本別紙、付録 6 の 3 項に従って選択するものとする。</p> <p>3.4.4.~3.4.4.2. (略)</p> <p>3.4.4.2.1. 速度トレース (略)</p> <p>図2 (略)</p> <p>動的セグメント DS1 および DS2 を使用して、所定 WLTC 走行サイクルのエネルギー消費量を決定する。 定速セグメント CSSM および CSSE は、連続サイクルの試験手順よりも急速に REESS を消耗させて試験時間を短縮することを目的とする。</p> <p>3.4.4.2.1.1. 動的セグメント 各動的セグメント DS1 および DS2 は、1.4.2.1 項による所定 WLTP 走行サイクルと、それに続く 1.4.2.2 項による所定 WLTP 市街走行サイクルからなる。</p> <p>3.4.4.2.1.2. 定速セグメント セグメント CSSM および CSSE における一定速度は同一とする。補間方式を適用する場合は、補間ファミリー内で同じ一定速度を適用するものとする。(a) 速度仕様 定速セグメントの最低速度は 100 km/h とする。締約国によって超高速フェーズ (Extra High3) が除外される場合は、定速セグメントの最低速度を 80 km/h に設定するものとする。自動車製作者の要請により、かつ試験機関の承認を得て、定速セグメント内のより高速の一定速度を選択することができる。 (略)</p> <p>3.4.4.2.1.3.~4.1. (略)</p> <p>4.1.1. OVC-HEV および NOVC-HEV に関する排出ガス成分の充電維持排出量 充電維持中の粒子状物質排出量 PM<sub>2.5</sub> は、別紙 7 の 3.3 項に従って計算するものとする。</p>

新旧対照表 (その2)  
26 / 72

新	旧																														
<p>4.1.1.1. (略)</p> <p>表5 最終的な充電維持ガス状排出量値の計算</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>発生源</th> <th>入力</th> <th>プロセス</th> <th>出力</th> <th>ステップ番号</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>別添 42 II 別紙 6</td> <td>未処理の試験結果</td> <td>充電維持排出量 別添 42 II 別紙 7.3 項から 3.2.2 項(両項を含む)</td> <td><math>M_{i,CS,p,i}</math> g/km; <math>M_{CO_2,CS,p,i}</math> g/km</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>本表のステップ 2 および 3 からの出力。</td> <td><math>M_{i,CS,e,2}</math> g/km <math>M_{CO_2,CS,e,3}</math> g/km</td> <td>別添 42 II 別紙 6 の付録による定期再生システム K<sub>i</sub> を装備したすべての車両に関する充電維持排出量の補正。 または <math>M_{i,CS,e,4} = K_i \times M_{i,CS,e,2}</math> または <math>M_{i,CS,e,4} = K_i + M_{i,CS,e,2}</math> および <math>M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} \times M_{CO_2,CS,e,3}</math> または <math>M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} + M_{CO_2,CS,e,3}</math> K<sub>i</sub> 決定に従って使用すべき加算オフセットまたは乗法係数。 K<sub>i</sub> が該当しない場合: <math>M_{i,CS,e,4} = M_{i,CS,e,2}</math> <math>M_{CO_2,CS,e,4} = M_{CO_2,CS,e,3}</math></td> <td><math>M_{i,CS,e,4}</math> g/km; <math>M_{CO_2,CS,e,4}</math> g/km</td> <td>4a</td> </tr> </tbody> </table> <p>(略)</p> <p>4.1.1.2.~4.1.1.4. (略)</p> <p>4.1.1.5. フェーズ固有の CO<sub>2</sub> 排出量補正係数がすでに確定されている場合は、フェーズ固有の CO<sub>2</sub> 排出量を次式によって計算するものとする。 <math>M_{CO_2,CS,p} = M_{CO_2,CS,un,p} - K_{CO_2,p} \times EC_{DC,CS,p}</math> ここで、 <math>M_{CO_2,CS,p}</math>: 表 5、ステップ 3 による充電維持試験のフェーズ p の充電維持 CO<sub>2</sub> 質量排出量 (g/km) <math>M_{CO_2,CS,un,p}</math>: 表 5、ステップ 2 によって求めた、エネルギーバランスについて未補正の、充電維持試験のフェーズ p の不平衡 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km) <math>EC_{DC,CS,p}</math>: 本別紙 4.3 項によって求めた、充電維持試験のフェーズ p の電気エネルギー消費量 (Wh/km) <math>K_{CO_2,p}</math>: 本別紙、付録 2 の 2.3.2.2 項による CO<sub>2</sub> 排出量補正係数 (g/km) / (Wh/km) p: 所定 WLTP 走行サイクル内の個別フェーズの添字である。</p>	発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号	別添 42 II 別紙 6	未処理の試験結果	充電維持排出量 別添 42 II 別紙 7.3 項から 3.2.2 項(両項を含む)	$M_{i,CS,p,i}$ g/km; $M_{CO_2,CS,p,i}$ g/km	1	本表のステップ 2 および 3 からの出力。	$M_{i,CS,e,2}$ g/km $M_{CO_2,CS,e,3}$ g/km	別添 42 II 別紙 6 の付録による定期再生システム K <sub>i</sub> を装備したすべての車両に関する充電維持排出量の補正。 または $M_{i,CS,e,4} = K_i \times M_{i,CS,e,2}$ または $M_{i,CS,e,4} = K_i + M_{i,CS,e,2}$ および $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} \times M_{CO_2,CS,e,3}$ または $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} + M_{CO_2,CS,e,3}$ K <sub>i</sub> 決定に従って使用すべき加算オフセットまたは乗法係数。 K <sub>i</sub> が該当しない場合: $M_{i,CS,e,4} = M_{i,CS,e,2}$ $M_{CO_2,CS,e,4} = M_{CO_2,CS,e,3}$	$M_{i,CS,e,4}$ g/km; $M_{CO_2,CS,e,4}$ g/km	4a	<p>4.1.1.1. (略)</p> <p>表5 最終的な充電維持ガス状排出量値の計算</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>発生源</th> <th>入力</th> <th>プロセス</th> <th>出力</th> <th>ステップ番号</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>別紙 6</td> <td>未処理の試験結果</td> <td>充電維持排出量 別紙 7.3 項から 3.2.2 項(両項を含む)</td> <td><math>M_{i,CS,p,i}</math> g/km; <math>M_{CO_2,CS,p,i}</math> g/km</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>本表のステップ 2 および 3 からの出力。</td> <td><math>M_{i,CS,e,2}</math> g/km <math>M_{CO_2,CS,e,3}</math> g/km</td> <td>別紙 6 の付録による定期再生システム K<sub>i</sub> を装備したすべての車両に関する充電維持排出量の補正。 または <math>M_{i,CS,e,4} = K_i \times M_{i,CS,e,2}</math> または <math>M_{i,CS,e,4} = K_i + M_{i,CS,e,2}</math> および <math>M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} \times M_{CO_2,CS,e,3}</math> または <math>M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} + M_{CO_2,CS,e,3}</math> K<sub>i</sub> 決定に従って使用すべき加算オフセットまたは乗法係数。 K<sub>i</sub> が該当しない場合: <math>M_{i,CS,e,4} = M_{i,CS,e,2}</math> <math>M_{CO_2,CS,e,4} = M_{CO_2,CS,e,3}</math></td> <td><math>M_{i,CS,e,4}</math> g/km; <math>M_{CO_2,CS,e,4}</math> g/km</td> <td>4a</td> </tr> </tbody> </table> <p>(略)</p> <p>4.1.1.2.~4.1.1.4. (略)</p> <p>4.1.1.5. フェーズ固有の CO<sub>2</sub> 排出量補正係数がすでに確定されている場合は、フェーズ固有の CO<sub>2</sub> 排出量を次式によって計算するものとする。 <math>M_{CO_2,CS,p} = M_{CO_2,CS,un,p} - K_{CO_2,p} \times EC_{DC,CS,p}</math> ここで、 <math>M_{CO_2,CS,p}</math>: 表 5、ステップ 3 による充電維持試験のフェーズ p の充電維持 CO<sub>2</sub> 質量排出量 (g/km) <math>M_{CO_2,CS,un,p}</math>: 表 5、ステップ 2 によって求めた、エネルギーバランスについて未補正の、充電維持試験のフェーズ p の不平衡 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km) <math>EC_{DC,CS,p}</math>: 本別紙 4.3 項によって求めた、充電維持試験のフェーズ p の電気エネルギー消費量 (Wh/km) <math>K_{CO_2,p}</math>: 本別紙、付録 2 の 2.3.2.2 項による CO<sub>2</sub> 排出量補正係数 (g/km) / (Wh/km) p: 所定 WLTP 走行サイクル内の個別フェーズの添字である。</p>	発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号	別紙 6	未処理の試験結果	充電維持排出量 別紙 7.3 項から 3.2.2 項(両項を含む)	$M_{i,CS,p,i}$ g/km; $M_{CO_2,CS,p,i}$ g/km	1	本表のステップ 2 および 3 からの出力。	$M_{i,CS,e,2}$ g/km $M_{CO_2,CS,e,3}$ g/km	別紙 6 の付録による定期再生システム K <sub>i</sub> を装備したすべての車両に関する充電維持排出量の補正。 または $M_{i,CS,e,4} = K_i \times M_{i,CS,e,2}$ または $M_{i,CS,e,4} = K_i + M_{i,CS,e,2}$ および $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} \times M_{CO_2,CS,e,3}$ または $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} + M_{CO_2,CS,e,3}$ K <sub>i</sub> 決定に従って使用すべき加算オフセットまたは乗法係数。 K <sub>i</sub> が該当しない場合: $M_{i,CS,e,4} = M_{i,CS,e,2}$ $M_{CO_2,CS,e,4} = M_{CO_2,CS,e,3}$	$M_{i,CS,e,4}$ g/km; $M_{CO_2,CS,e,4}$ g/km	4a
発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号																											
別添 42 II 別紙 6	未処理の試験結果	充電維持排出量 別添 42 II 別紙 7.3 項から 3.2.2 項(両項を含む)	$M_{i,CS,p,i}$ g/km; $M_{CO_2,CS,p,i}$ g/km	1																											
本表のステップ 2 および 3 からの出力。	$M_{i,CS,e,2}$ g/km $M_{CO_2,CS,e,3}$ g/km	別添 42 II 別紙 6 の付録による定期再生システム K <sub>i</sub> を装備したすべての車両に関する充電維持排出量の補正。 または $M_{i,CS,e,4} = K_i \times M_{i,CS,e,2}$ または $M_{i,CS,e,4} = K_i + M_{i,CS,e,2}$ および $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} \times M_{CO_2,CS,e,3}$ または $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} + M_{CO_2,CS,e,3}$ K <sub>i</sub> 決定に従って使用すべき加算オフセットまたは乗法係数。 K <sub>i</sub> が該当しない場合: $M_{i,CS,e,4} = M_{i,CS,e,2}$ $M_{CO_2,CS,e,4} = M_{CO_2,CS,e,3}$	$M_{i,CS,e,4}$ g/km; $M_{CO_2,CS,e,4}$ g/km	4a																											
発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号																											
別紙 6	未処理の試験結果	充電維持排出量 別紙 7.3 項から 3.2.2 項(両項を含む)	$M_{i,CS,p,i}$ g/km; $M_{CO_2,CS,p,i}$ g/km	1																											
本表のステップ 2 および 3 からの出力。	$M_{i,CS,e,2}$ g/km $M_{CO_2,CS,e,3}$ g/km	別紙 6 の付録による定期再生システム K <sub>i</sub> を装備したすべての車両に関する充電維持排出量の補正。 または $M_{i,CS,e,4} = K_i \times M_{i,CS,e,2}$ または $M_{i,CS,e,4} = K_i + M_{i,CS,e,2}$ および $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} \times M_{CO_2,CS,e,3}$ または $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} + M_{CO_2,CS,e,3}$ K <sub>i</sub> 決定に従って使用すべき加算オフセットまたは乗法係数。 K <sub>i</sub> が該当しない場合: $M_{i,CS,e,4} = M_{i,CS,e,2}$ $M_{CO_2,CS,e,4} = M_{CO_2,CS,e,3}$	$M_{i,CS,e,4}$ g/km; $M_{CO_2,CS,e,4}$ g/km	4a																											

新旧対照表 (その2)  
27 / 72

新					旧																																												
<p>4.2. 燃料消費率の計算</p> <p>4.2.1. OVC-HEV及びNOVC-HEVに関する充電維持燃料消費率</p> <p>4.2.1.1. OVC-HEV及びNOVC-HEVの充電維持中の燃料消費率は、表6に従って段階的に計算するものとする。</p> <p>表6 OVC-HEV、NOVC-HEVに関する最終的な充電維持燃料消費率の計算</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>発生源</th> <th>入力</th> <th>プロセス</th> <th>出力</th> <th>ステップ番号</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>本別紙、表5のステップ6および7からの出力。</td> <td><math>M_{FCSE6}</math>, g/km; <math>M_{CO2CS6}</math>, g/km; <math>M_{CO2CS7}</math>, g/km; <math>M_{CO2CS7}</math>, g/km;</td> <td>別紙7の4項による燃料消費率の計算。 所定サイクルとそのフェーズについて燃料消費率の計算を別々に実行するものとする。 その目的上: (a) 該当フェーズまたはサイクルのCO<sub>2</sub>値を使用するものとする。 (b) 完全サイクル全体の基準排出量を使用するものとする。</td> <td><math>FC_{CS6}</math>, km/l; <math>FC_{CS7}</math>, km/l;</td> <td>1 「試験車両に関する試験のFC<sub>CS</sub>結果」</td> </tr> <tr> <td>本表のステップ1。</td> <td>試験車両HおよびLのそれぞれについて: <math>FC_{CS6}</math>, km/l; <math>FC_{CS7}</math>, km/l;</td> <td>FCについては、本表のステップ1で求めた値を使用するものとする。 FC値は小域第1位に丸めるものとする。</td> <td><math>FC_{CS6H}</math>, km/l; <math>FC_{CS6L}</math>, km/l; <math>FC_{CS7H}</math>, km/l; <math>FC_{CS7L}</math>, km/l;</td> <td>2 「補間ファミリーの結果」 最終的な基準排出量結果</td> </tr> <tr> <td>本表のステップ2。</td> <td><math>FC_{CS6H}</math>, km/l; <math>FC_{CS6L}</math>, km/l; および車両Lを試験した場合: <math>FC_{CS6L}</math>, km/l; <math>FC_{CS6L}</math>, km/l;</td> <td>補間ファミリーの個別車両に関する本別紙4.3.3.1項による燃料消費率の計算。 FC値は表2に従って丸めるものとする。</td> <td><math>FC_{CS6ind}</math>, km/l; <math>FC_{CS6ind}</math>, km/l;</td> <td>3 「個別車両の結果」 最終的なFC結果</td> </tr> </tbody> </table>					発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号	本別紙、表5のステップ6および7からの出力。	$M_{FCSE6}$ , g/km; $M_{CO2CS6}$ , g/km; $M_{CO2CS7}$ , g/km; $M_{CO2CS7}$ , g/km;	別紙7の4項による燃料消費率の計算。 所定サイクルとそのフェーズについて燃料消費率の計算を別々に実行するものとする。 その目的上: (a) 該当フェーズまたはサイクルのCO <sub>2</sub> 値を使用するものとする。 (b) 完全サイクル全体の基準排出量を使用するものとする。	$FC_{CS6}$ , km/l; $FC_{CS7}$ , km/l;	1 「試験車両に関する試験のFC <sub>CS</sub> 結果」	本表のステップ1。	試験車両HおよびLのそれぞれについて: $FC_{CS6}$ , km/l; $FC_{CS7}$ , km/l;	FCについては、本表のステップ1で求めた値を使用するものとする。 FC値は小域第1位に丸めるものとする。	$FC_{CS6H}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l; $FC_{CS7H}$ , km/l; $FC_{CS7L}$ , km/l;	2 「補間ファミリーの結果」 最終的な基準排出量結果	本表のステップ2。	$FC_{CS6H}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l; および車両Lを試験した場合: $FC_{CS6L}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l;	補間ファミリーの個別車両に関する本別紙4.3.3.1項による燃料消費率の計算。 FC値は表2に従って丸めるものとする。	$FC_{CS6ind}$ , km/l; $FC_{CS6ind}$ , km/l;	3 「個別車両の結果」 最終的なFC結果	<p>4.2. 燃料消費率の計算</p> <p>4.2.1. OVC-HEV及びNOVC-HEVに関する充電維持燃料消費率</p> <p>4.2.1.1. OVC-HEV及びNOVC-HEVの充電維持中の燃料消費率は、表6に従って段階的に計算するものとする。</p> <p>表6 OVC-HEV、NOVC-HEVに関する最終的な充電維持燃料消費率の計算</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>発生源</th> <th>入力</th> <th>プロセス</th> <th>出力</th> <th>ステップ番号</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>本別紙、表5のステップ6および7からの出力。</td> <td><math>M_{FCSE6}</math>, g/km; <math>M_{CO2CS6}</math>, g/km; <math>M_{CO2CS7}</math>, g/km; <math>M_{CO2CS7}</math>, g/km;</td> <td>別紙7の6項による燃料消費率の計算。 所定サイクルとそのフェーズについて燃料消費率の計算を別々に実行するものとする。 その目的上: (a) 該当フェーズまたはサイクルのCO<sub>2</sub>値を使用するものとする。 (b) 完全サイクル全体の基準排出量を使用するものとする。</td> <td><math>FC_{CS6}</math>, km/l; <math>FC_{CS7}</math>, km/l;</td> <td>1 「試験車両に関する試験のFC<sub>CS</sub>結果」</td> </tr> <tr> <td>本表のステップ1。</td> <td>試験車両HおよびLのそれぞれについて: <math>FC_{CS6}</math>, km/l; <math>FC_{CS7}</math>, km/l;</td> <td>FCについては、本表のステップ1で求めた値を使用するものとする。 FC値は小域第3位に丸めるものとする。</td> <td><math>FC_{CS6H}</math>, km/l; <math>FC_{CS6L}</math>, km/l;</td> <td>2 「補間ファミリーの結果」 最終的な基準排出量結果</td> </tr> <tr> <td>本表のステップ2。</td> <td><math>FC_{CS6H}</math>, km/l; <math>FC_{CS6L}</math>, km/l; および車両Lを試験した場合: <math>FC_{CS6L}</math>, km/l; <math>FC_{CS6L}</math>, km/l;</td> <td>補間ファミリーの個別車両に関する本別紙4.3.3.1項による燃料消費率の計算。 FC値は表2に従って丸めるものとする。</td> <td><math>FC_{CS6ind}</math>, km/l; <math>FC_{CS6ind}</math>, km/l;</td> <td>3 「個別車両の結果」 最終的なFC結果</td> </tr> </tbody> </table>					発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号	本別紙、表5のステップ6および7からの出力。	$M_{FCSE6}$ , g/km; $M_{CO2CS6}$ , g/km; $M_{CO2CS7}$ , g/km; $M_{CO2CS7}$ , g/km;	別紙7の6項による燃料消費率の計算。 所定サイクルとそのフェーズについて燃料消費率の計算を別々に実行するものとする。 その目的上: (a) 該当フェーズまたはサイクルのCO <sub>2</sub> 値を使用するものとする。 (b) 完全サイクル全体の基準排出量を使用するものとする。	$FC_{CS6}$ , km/l; $FC_{CS7}$ , km/l;	1 「試験車両に関する試験のFC <sub>CS</sub> 結果」	本表のステップ1。	試験車両HおよびLのそれぞれについて: $FC_{CS6}$ , km/l; $FC_{CS7}$ , km/l;	FCについては、本表のステップ1で求めた値を使用するものとする。 FC値は小域第3位に丸めるものとする。	$FC_{CS6H}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l;	2 「補間ファミリーの結果」 最終的な基準排出量結果	本表のステップ2。	$FC_{CS6H}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l; および車両Lを試験した場合: $FC_{CS6L}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l;	補間ファミリーの個別車両に関する本別紙4.3.3.1項による燃料消費率の計算。 FC値は表2に従って丸めるものとする。	$FC_{CS6ind}$ , km/l; $FC_{CS6ind}$ , km/l;	3 「個別車両の結果」 最終的なFC結果
発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号																																													
本別紙、表5のステップ6および7からの出力。	$M_{FCSE6}$ , g/km; $M_{CO2CS6}$ , g/km; $M_{CO2CS7}$ , g/km; $M_{CO2CS7}$ , g/km;	別紙7の4項による燃料消費率の計算。 所定サイクルとそのフェーズについて燃料消費率の計算を別々に実行するものとする。 その目的上: (a) 該当フェーズまたはサイクルのCO <sub>2</sub> 値を使用するものとする。 (b) 完全サイクル全体の基準排出量を使用するものとする。	$FC_{CS6}$ , km/l; $FC_{CS7}$ , km/l;	1 「試験車両に関する試験のFC <sub>CS</sub> 結果」																																													
本表のステップ1。	試験車両HおよびLのそれぞれについて: $FC_{CS6}$ , km/l; $FC_{CS7}$ , km/l;	FCについては、本表のステップ1で求めた値を使用するものとする。 FC値は小域第1位に丸めるものとする。	$FC_{CS6H}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l; $FC_{CS7H}$ , km/l; $FC_{CS7L}$ , km/l;	2 「補間ファミリーの結果」 最終的な基準排出量結果																																													
本表のステップ2。	$FC_{CS6H}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l; および車両Lを試験した場合: $FC_{CS6L}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l;	補間ファミリーの個別車両に関する本別紙4.3.3.1項による燃料消費率の計算。 FC値は表2に従って丸めるものとする。	$FC_{CS6ind}$ , km/l; $FC_{CS6ind}$ , km/l;	3 「個別車両の結果」 最終的なFC結果																																													
発生源	入力	プロセス	出力	ステップ番号																																													
本別紙、表5のステップ6および7からの出力。	$M_{FCSE6}$ , g/km; $M_{CO2CS6}$ , g/km; $M_{CO2CS7}$ , g/km; $M_{CO2CS7}$ , g/km;	別紙7の6項による燃料消費率の計算。 所定サイクルとそのフェーズについて燃料消費率の計算を別々に実行するものとする。 その目的上: (a) 該当フェーズまたはサイクルのCO <sub>2</sub> 値を使用するものとする。 (b) 完全サイクル全体の基準排出量を使用するものとする。	$FC_{CS6}$ , km/l; $FC_{CS7}$ , km/l;	1 「試験車両に関する試験のFC <sub>CS</sub> 結果」																																													
本表のステップ1。	試験車両HおよびLのそれぞれについて: $FC_{CS6}$ , km/l; $FC_{CS7}$ , km/l;	FCについては、本表のステップ1で求めた値を使用するものとする。 FC値は小域第3位に丸めるものとする。	$FC_{CS6H}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l;	2 「補間ファミリーの結果」 最終的な基準排出量結果																																													
本表のステップ2。	$FC_{CS6H}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l; および車両Lを試験した場合: $FC_{CS6L}$ , km/l; $FC_{CS6L}$ , km/l;	補間ファミリーの個別車両に関する本別紙4.3.3.1項による燃料消費率の計算。 FC値は表2に従って丸めるものとする。	$FC_{CS6ind}$ , km/l; $FC_{CS6ind}$ , km/l;	3 「個別車両の結果」 最終的なFC結果																																													
<p>4.3. (略)</p> <p>4.3.1. (略)</p> <p>4.3.1.1. サイクル固有の電気エネルギー消費量の決定</p> <p>商用電源からの再充電電気エネルギーに基づく電気エネルギー消費量および等価全電気航続距離は、次式によって計算するものとする。</p> $EC = \frac{E_{Ac}}{EAER}$					<p>4.3. (略)</p> <p>4.3.3. (略)</p> <p>4.3.3.1. サイクル固有の電気エネルギー消費量の決定</p> <p>商用電源からの再充電電気エネルギーに基づく電気エネルギー消費量および等価全電気航続距離は、次式によって計算するものとする。</p> $EC = \frac{E_{Ac}}{EAER}$																																												

新旧対照表 (その2)  
28 / 72

新		旧	
<p>ここで、</p> <p><math>E_{Ac}</math>: 商用電源からの再充電電気エネルギーおよび等価全電気航続距離に基づく所定WLTP走行サイクルの電気エネルギー消費量 (Wh/km)</p> <p><math>E_{Ac}</math>: 本別紙の3.2.4.6項による商用電源からの再充電電気エネルギー (Wh)</p> <p><math>EAER</math>: 本別紙4.4.4.1項による等価全電気航続距離 (km)</p> <p>である。</p> <p>4.3.2. (略)</p> <p>4.3.2.1. 本項で求める電気エネルギー消費量は、検討対象の期間全体を通して車両が別添42II別紙6の1.2.6.6項による速度トレース許容差の範囲内で所定走行サイクルに従うことができた場合にのみ計算するものとする。</p> <p>4.3.2.2. 所定WLTP走行サイクルの電気エネルギー消費量決定</p> <p>商用電源からの再充電電気エネルギーおよび純電気航続距離に基づく所定WLTP走行サイクルの電気エネルギー消費量は、次式によって計算するものとする。</p> $EC_{WLTC} = \frac{E_{Ac}}{PER_{WLTC}}$ <p>ここで、</p> <p><math>EC_{WLTC}</math>: 所定WLTP走行サイクルに関する商用電源からの再充電電気エネルギーおよび純電気航続距離に基づく所定WLTP走行サイクルの電気エネルギー消費量 (Wh/km)</p> <p><math>E_{Ac}</math>: 本別紙3.4.4.3項による商用電源からの再充電電気エネルギー (Wh)</p> <p><math>PER_{WLTC}</math>: 使用しなければならないPEV試験手順に応じ、本別紙4.4.2.1.1項または4.4.2.2.1項に従って計算した所定WLTP走行サイクルの純電気航続距離 (km) である。</p> <p>4.3.2.3. フェーズ固有の電気エネルギー消費量決定</p> <p>商用電源からの再充電電気エネルギーおよびフェーズ固有の純電気航続距離に基づく各個別フェーズの電気エネルギー消費量は、次式によって計算するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>4.4. (略)</p> <p>4.4.1. PEVの純電気航続距離</p> <p>本項で求める航続距離は、検討対象の期間全体を通して車両が別添42II別紙6の1.2.6.6項による速度トレース許容差の範囲内で所定WLTP走行サイクルに従うことができた場合にのみ計算するものとする。</p> <p>4.4.1.1. 短縮試験手順を適用する場合の純電気航続距離の決定</p> <p>4.4.1.1.1. PEVに関する所定WLTP走行サイクルの純電気航続距離 <math>PER_{WLTC}</math> は、本別紙3.4.4.2項で説明した短縮試験に基づき、次式によって計算するものとする。</p> <p>(略)</p>		<p>ここで、</p> <p><math>E_{Ac}</math>: 商用電源からの再充電電気エネルギーおよび等価全電気航続距離に基づく所定WLTC走行サイクルの電気エネルギー消費量 (Wh/km)</p> <p><math>E_{Ac}</math>: 本別紙の3.2.4.6項による商用電源からの再充電電気エネルギー (Wh)</p> <p><math>EAER</math>: 本別紙4.4.4.1項による等価全電気航続距離 (km)</p> <p>である。</p> <p>4.3.3.2. (削除)</p> <p>1.3.4.1. 本項で求める電気エネルギー消費量は、検討対象の期間全体を通して車両が別添6の1.2.6.6項による速度トレース許容差の範囲内で所定走行サイクルに従うことができた場合にのみ計算するものとする。</p> <p>4.3.4.2. 所定WLTC走行サイクルの電気エネルギー消費量決定</p> <p>商用電源からの再充電電気エネルギーおよび純電気航続距離に基づく所定WLTC走行サイクルの電気エネルギー消費量は、次式によって計算するものとする。</p> $EC_{WLTC} = \frac{E_{Ac}}{PER_{WLTC}}$ <p>ここで、</p> <p><math>EC_{WLTC}</math>: 所定WLTC走行サイクルに関する商用電源からの再充電電気エネルギーおよび純電気航続距離に基づく所定WLTC走行サイクルの電気エネルギー消費量 (Wh/km)</p> <p><math>E_{Ac}</math>: 本別紙3.4.4.3項による商用電源からの再充電電気エネルギー (Wh)</p> <p><math>PER_{WLTC}</math>: 使用しなければならないPEV試験手順に応じ、本別紙4.4.2.1.1項または4.4.2.2.1項に従って計算した所定WLTC走行サイクルの純電気航続距離 (km) である。</p> <p>1.3.4.4. フェーズ固有の電気エネルギー消費量決定</p> <p>商用電源からの再充電電気エネルギーおよびフェーズ固有の純電気航続距離に基づく各個別フェーズの電気エネルギー消費量は、次式によって計算するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>4.4. (略)</p> <p>4.4.1. PEVの純電気航続距離</p> <p>本項で求める航続距離は、検討対象の期間全体を通して車両が別添6の1.2.6.6項による速度トレース許容差の範囲内で所定WLTC走行サイクルに従うことができた場合にのみ計算するものとする。</p> <p>4.4.2.1. 短縮試験手順を適用する場合の純電気航続距離の決定</p> <p>4.4.2.1.1. PEVに関する所定WLTC走行サイクルの純電気航続距離 <math>PER_{WLTC}</math> は、本別紙3.4.4.2項で説明した短縮試験に基づき、次式によって計算するものとする。</p> <p>(略)</p>	

新旧対照表 (その2)  
29 / 72

新	旧
$EC_{DC,WLTC} = \sum_{j=1}^n EC_{DC,WLTC,j} \times K_{WLTC,j}$ <p>ここで、  <math>EC_{DC,WLTC,j}</math>：本別紙 4.3 項による短縮試験手順の所定 WLTP 走行サイクル DS<sub>j</sub> に関する電気エネルギー消費量 (Wh/km)  <math>K_{WLTC,j}</math>：短縮試験手順の DS<sub>j</sub> の所定 WLTP 走行サイクルに関する加重係数          および  <math>K_{WLTC,1} = \frac{\Delta E_{REESS,WLTC,1}}{UBE_{STP}}</math> および <math>K_{WLTC,2} = 1 - K_{WLTC,1}</math>          ここで、  <math>K_{WLTC,1}</math>：短縮試験手順の DS<sub>j</sub> の所定 WLTP 走行サイクルに関する加重係数  <math>\Delta E_{REESS,WLTC,1}</math>：短縮試験手順の DS<sub>1</sub> からの所定 WLTP 走行サイクルの過程における全 REESS の電気エネルギー変化 (Wh)          である。</p> <p>4.4.1.1.2. (略)          4.4.1.2. 連続サイクルの試験手順を適用する場合の純電気航続距離の決定          4.4.1.2.1. PEV に関する所定 WLTP 走行サイクルの純電気航続距離 PER<sub>WLTC</sub> は、本別紙 3.4.4.1 項で説明した試験に基づき、以下の式によって計算するものとする。</p> $PER_{WLTC} = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,WLTC}}$ <p>ここで、  <math>UBE_{CCP}</math>：連続サイクルの試験手順の開始時から本別紙 3.4.4.1.3 項による中止基準に達するまで測定した使用可能 REESS エネルギー (Wh)  <math>EC_{DC,WLTC}</math>：連続サイクルの試験手順における所定 WLTP 走行サイクルの完全走行に基づく所定 WLTP 走行サイクルの電気エネルギー消費量 (Wh/km)          (略)  <math>EC_{DC,WLTC} = \sum_{j=1}^{n_{WLTC}} EC_{DC,WLTC,j} \times K_{WLTC,j}</math>          ここで、  <math>EC_{DC,WLTC,j}</math>：本別紙 4.3 項による連続サイクルの試験手順の所定 WLTP 走行サイクル j に関する電気エネルギー消費量 (Wh/km)  <math>K_{WLTC,j}</math>：連続サイクルの試験手順の所定 WLTP 走行サイクル j に関する加重係数  <math>j</math>：所定 WLTP 走行サイクルの添字番号  <math>n_{WLTC}</math>：完全サイクルを走行した所定 WLTP 走行サイクルの数          および  <math>K_{WLTC,1} = \frac{\Delta E_{REESS,WLTC,1}}{UBE_{CCP}}</math>          および  <math>K_{WLTC,j} = \frac{1 - K_{WLTC,1}}{n_{WLTC} - 1} \quad (j=2 \dots n_{WLTC})</math>          ここで、</p>	$EC_{DC,WLTC} = \sum_{j=1}^n EC_{DC,WLTC,j} \times K_{WLTC,j}$ <p>ここで、  <math>EC_{DC,WLTC,j}</math>：本別紙 4.3 項による短縮試験手順の所定 WLTC 走行サイクル DS<sub>j</sub> に関する電気エネルギー消費量 (Wh/km)  <math>K_{WLTC,j}</math>：短縮試験手順の DS<sub>j</sub> の所定 WLTC 走行サイクルに関する加重係数          および  <math>K_{WLTC,1} = \frac{\Delta E_{REESS,WLTC,1}}{UBE_{STP}}</math> および <math>K_{WLTC,2} = 1 - K_{WLTC,1}</math>          ここで、  <math>K_{WLTC,1}</math>：短縮試験手順の DS<sub>j</sub> の所定 WLTC 走行サイクルに関する加重係数  <math>\Delta E_{REESS,WLTC,1}</math>：短縮試験手順の DS<sub>1</sub> からの所定 WLTC 走行サイクルの過程における全 REESS の電気エネルギー変化 (Wh)          である。</p> <p>4.4.2.1.3. (略)          4.4.2.2. 連続サイクルの試験手順を適用する場合の純電気航続距離の決定          4.4.2.2.1. PEV に関する所定 WLTC 走行サイクルの純電気航続距離 PER<sub>WLTC</sub> は、本別紙 3.4.4.1 項で説明した試験に基づき、以下の式によって計算するものとする。</p> $PER_{WLTC} = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,WLTC}}$ <p>ここで、  <math>UBE_{CCP}</math>：連続サイクルの試験手順の開始時から本別紙 3.4.4.1.3 項による中止基準に達するまで測定した使用可能 REESS エネルギー (Wh)  <math>EC_{DC,WLTC}</math>：連続サイクルの試験手順における所定 WLTC 走行サイクルの完全走行に基づく所定 WLTC 走行サイクルの電気エネルギー消費量 (Wh/km)          (略)  <math>EC_{DC,WLTC} = \sum_{j=1}^{n_{WLTC}} EC_{DC,WLTC,j} \times K_{WLTC,j}</math>          ここで、  <math>EC_{DC,WLTC,j}</math>：本別紙 4.3 項による連続サイクルの試験手順の所定 WLTC 走行サイクル j に関する電気エネルギー消費量 (Wh/km)  <math>K_{WLTC,j}</math>：連続サイクルの試験手順の所定 WLTC 走行サイクル j に関する加重係数  <math>j</math>：所定 WLTC 走行サイクルの添字番号  <math>n_{WLTC}</math>：完全サイクルを走行した所定 WLTC 走行サイクルの数          および  <math>K_{WLTC,1} = \frac{\Delta E_{REESS,WLTC,1}}{UBE_{CCP}}</math>          および  <math>K_{WLTC,j} = \frac{1 - K_{WLTC,1}}{n_{WLTC} - 1} \quad (j=2 \dots n_{WLTC})</math>          ここで、</p>

新旧対照表 (その 2)  
30 / 72

新	旧
$\Delta E_{REESS,WLTC,1}$ ：連続試験サイクル手順の最初の所定 WLTP 走行サイクルの過程における全 REESS の電気エネルギー変化 (Wh) である。 4.4.1.2.2. (略) 4.4.2. (略) 4.4.2.1. (略) 4.4.3. OVC-HEV の実充電消費航続距離 実充電消費航続距離は、次式によって計算するものとする。 $R_{CDA} = \sum_{c=1}^{n-1} d_c + \left( \frac{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,n,cycle}}{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,CD,avg,n-1}} \right) \times d_n$ <p>ここで、  <math>R_{CDA}</math>：実充電消費航続距離 (km)  <math>M_{CO_2,CS}</math>：表 5、ステップ 7 による充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)  <math>M_{CO_2,n,cycle}</math>：充電消費試験の所定 WLTP 試験サイクル n の CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)  <math>M_{CO_2,CD,avg,n-1}</math>：開始から所定 WLTP 走行サイクル (n-1) まで (同サイクルを含む) の充電消費試験の CO<sub>2</sub> 排出量の算術平均 (g/km)  <math>d_c</math>：所定 WLTC 走行充電消費試験のサイクル c における走行距離 (km)  <math>d_n</math>：充電消費試験の所定 WLTP 走行サイクル n における走行距離 (km)  <math>c</math>：検討対象の所定 WLTP 走行サイクルの添字番号  <math>n</math>：本別紙 3.2.4.4 項による移行サイクルを含む、走行した所定 WLTP 走行サイクルの数          および  <math>M_{CO_2,CD,avg,n-1} = \frac{\sum_{c=1}^{n-1} (M_{CO_2,CD,c} \times d_c)}{\sum_{c=1}^{n-1} d_c}</math>          ここで、  <math>M_{CO_2,CD,avg,n-1}</math>：開始から所定 WLTP 走行サイクル (n-1) まで (同サイクルを含む) の充電消費試験の CO<sub>2</sub> 排出量の算術平均 (g/km)  <math>M_{CO_2,CD,c}</math>：所定 WLTP 走行充電消費試験のサイクル c に関する別添 42 II 別紙 7 の 3.2.1 項に従って求めた CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)  <math>d_c</math>：所定 WLTP 走行充電消費試験のサイクル c における走行距離 (km)  <math>c</math>：検討対象の所定 WLTP 走行サイクルの添字番号  <math>n</math>：本別紙 3.2.4.4 項による移行サイクルを含む、走行した所定 WLTP 走行サイクルの数</p> <p>4.4.4. OVC-HEV に関する充電消費燃料消費率          充電消費燃料消費率 FC<sub>CD</sub> は次式によって計算されるものとする。</p> $FC_{CD} = \frac{R_{CDA}}{\sum_{c=1}^{n-1} d_c \times FC_{CD,c} + d_n \times \frac{R_{CD}}{FC_{CD,n-1}}}$	$\Delta E_{REESS,WLTC,1}$ ：連続試験サイクル手順の最初の所定 WLTC 走行サイクルの過程における全 REESS の電気エネルギー変化 (Wh) である。 4.4.1.2.2.3. (略) 4.4.4. (略) 4.4.4.1. (略) 4.4.4.2. (削除) 4.4.5. OVC-HEV の実充電消費航続距離 実充電消費航続距離は、次式によって計算するものとする。 $R_{CDA} = \sum_{c=1}^{n-1} d_c + \left( \frac{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,n,cycle}}{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,CD,avg,n-1}} \right) \times d_n$ <p>ここで、  <math>R_{CDA}</math>：実充電消費航続距離 (km)  <math>M_{CO_2,CS}</math>：表 5、ステップ 7 による充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)  <math>M_{CO_2,n,cycle}</math>：充電消費試験の所定 WLTP 試験サイクル n の CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)  <math>M_{CO_2,CD,avg,n-1}</math>：開始から所定 WLTC 走行サイクル (n-1) まで (同サイクルを含む) の充電消費試験の CO<sub>2</sub> 排出量の算術平均 (g/km)  <math>d_c</math>：所定 WLTC 走行充電消費試験のサイクル c における走行距離 (km)  <math>d_n</math>：充電消費試験の所定 WLTP 走行サイクル n における走行距離 (km)  <math>c</math>：検討対象の所定 WLTC 走行サイクルの添字番号  <math>n</math>：本別紙 3.2.4.4 項による移行サイクルを含む、走行した所定 WLTC 走行サイクルの数          および  <math>M_{CO_2,CD,avg,n-1} = \frac{\sum_{c=1}^{n-1} (M_{CO_2,CD,c} \times d_c)}{\sum_{c=1}^{n-1} d_c}</math>          ここで、  <math>M_{CO_2,CD,avg,n-1}</math>：開始から所定 WLTC 走行サイクル (n-1) まで (同サイクルを含む) の充電消費試験の CO<sub>2</sub> 排出量の算術平均 (g/km)  <math>M_{CO_2,CD,c}</math>：所定 WLTC 走行充電消費試験のサイクル c に関する別添 7 の 3.2.1 項に従って求めた CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)  <math>d_c</math>：所定 WLTC 走行充電消費試験のサイクル c における走行距離 (km)  <math>c</math>：検討対象の所定 WLTC 走行サイクルの添字番号  <math>n</math>：本別紙 3.2.4.4 項による移行サイクルを含む、走行した所定 WLTC 走行サイクルの数</p> <p>(新設)</p>

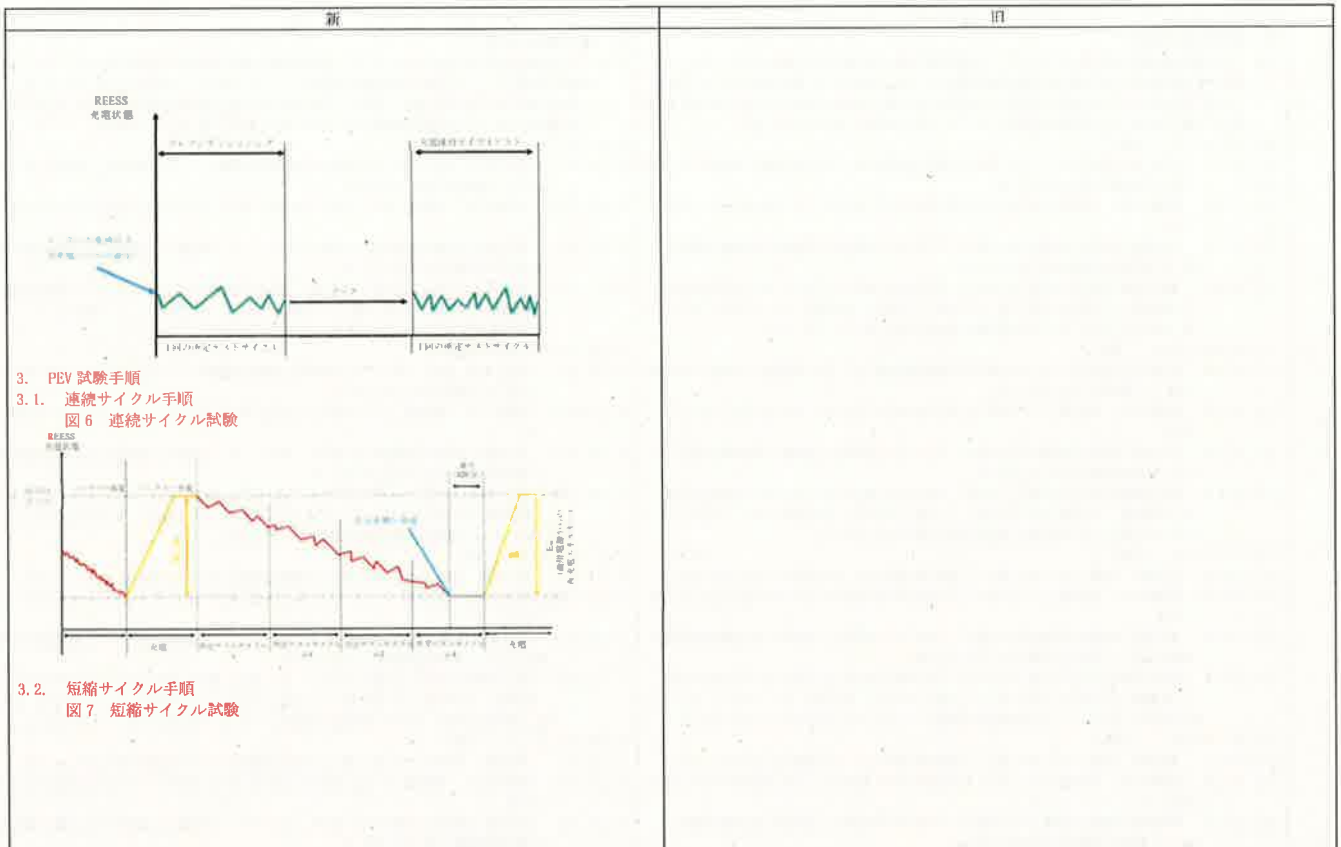
新旧対照表 (その 2)  
31 / 72

新	旧
<p>ここで、</p> <p><math>d_c</math> : 所定 WLTC 走行充電消費試験のサイクル c における走行距離 (km)</p> <p><math>d_n</math> : 充電消費試験の所定 WLTP 走行サイクル n における走行距離 (km)</p> <p>c : 検討対象の所定 WLTP 走行サイクルの添字番号</p> <p>n : 本別紙 3.2.4.4 項による移行サイクルを含む、走行した所定 WLTP 走行サイクルの数</p> <p><math>FC_{CO_2,c}</math> : 充電維持走行時のサイクル c の燃料消費率 (km/L)</p> <p><math>FC_{CO_2,n-1}</math> : 充電維持走行時のサイクル n-1 の燃料消費率 (km/L)</p> <p>また、<math>k_{CD}</math> は次式により計算される。</p> $K_{CD} = \frac{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,n,cycle}}{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,CD,ave,n-1}}$ <p>ここで、</p> <p><math>M_{CO_2,CS}</math> : 表 5、ステップ 7 による充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)</p> <p><math>M_{CO_2,n,cycle}</math> : 充電消費試験の所定 WLTP 試験サイクル n の CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)</p> <p><math>M_{CO_2,CD,ave,n-1}</math> : 開始から所定 WLTP 走行サイクル (n-1) まで (同サイクルを含む) の充電消費試験の CO<sub>2</sub> 排出量の算術平均 (g/km)</p> <p>なお、<math>FC_n</math> が 999km/L を超える場合、結果を「-」として受け入れるものとする。</p> <p>4.5.~4.5.1. (略)</p> <p>4.5.2. 各期間のエネルギー要求量の計算</p> <p>別紙 7-2 の 2.2.3 項による走行抵抗係数と質量のセット k について、補間ファミリー内の個別車両に適用される期間 p 当たりのエネルギー要求量 <math>E_{k,p}</math> および走行距離 <math>dc_p</math> を別紙 7 の 4 項の手順に従って計算するものとする。</p> <p>4.5.3. 個別車両に関する補間係数 <math>K_{ind,p}</math> の計算</p> <p>検討対象の各期間 p について、各期間の補間係数 <math>K_{ind,p}</math> を次式によって計算するものとする。</p> $K_{ind,p} = \frac{E_{1,p} - E_{2,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}}$ <p>ここで、</p> <p><math>K_{ind,p}</math> : 期間 p に関する検討対象の個別車両の補間係数</p> <p><math>E_{1,p}</math> : 別紙 7-2 の 3 項による車両 I に関する検討対象期間のエネルギー要求量 (Ws)</p> <p><math>E_{2,p}</math> : 別紙 7-2 の 3 項による車両 II に関する検討対象期間のエネルギー要求量 (Ws)</p> <p><math>E_{k,p}</math> : 別紙 7-2 の 3 項による個別車両に関する検討対象期間のエネルギー要求量 (Ws)</p> <p>p : 所定試験サイクル内の個別期間の添字である。</p> <p>検討対象期間 p が所定 WLTP 走行サイクルである場合は、<math>K_{ind,p}</math> を <math>K_{ind}</math> という名前にする。</p> <p>4.5.4. 個別車両に関する CO<sub>2</sub> 排出量の補間</p> <p>4.5.4.1. OVC-HEV および NOVC-HEV に関する個別の充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量</p> <p>個別車両に関する充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量は、次式によって計算するものとする。</p> $M_{CO_2-ind,CS,p} = M_{CO_2-L,CS,p} + K_{ind,p} \times (M_{CO_2-H,CS,p} - M_{CO_2-L,CS,p})$	<p>4.5.~4.5.1. (略)</p> <p>4.5.2. 各期間のエネルギー要求量の計算</p> <p>別紙 7 の 3.2.3.2.3 項による走行抵抗係数と質量のセット k について、補間ファミリー内の個別車両に適用される期間 p 当たりのエネルギー要求量 <math>E_{k,p}</math> および走行距離 <math>dc_p</math> を別紙 7 の 5 項の手順に従って計算するものとする。</p> <p>4.5.3. 個別車両に関する補間係数 <math>K_{ind,p}</math> の計算</p> <p>検討対象の各期間 p について、各期間の補間係数 <math>K_{ind,p}</math> を次式によって計算するものとする。</p> $K_{ind,p} = \frac{E_{1,p} - E_{2,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}}$ <p>ここで、</p> <p><math>K_{ind,p}</math> : 期間 p に関する検討対象の個別車両の補間係数</p> <p><math>E_{1,p}</math> : 別紙 7 の 5 項による車両 I に関する検討対象期間のエネルギー要求量 (Ws)</p> <p><math>E_{2,p}</math> : 別紙 7 の 5 項による車両 II に関する検討対象期間のエネルギー要求量 (Ws)</p> <p><math>E_{k,p}</math> : 別紙 7 の 5 項による個別車両に関する検討対象期間のエネルギー要求量 (Ws)</p> <p>p : 所定試験サイクル内の個別期間の添字である。</p> <p>検討対象期間 p が所定 WLTC 走行サイクルである場合は、<math>K_{ind,p}</math> を <math>K_{ind}</math> という名前にする。</p> <p>4.5.4. 個別車両に関する CO<sub>2</sub> 排出量の補間</p> <p>4.5.4.1. OVC-HEV および NOVC-HEV に関する個別の充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量</p> <p>個別車両に関する充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量は、次式によって計算するものとする。</p> $M_{CO_2-ind,CS,p} = M_{CO_2-L,CS,p} + K_{ind,p} \times (M_{CO_2-H,CS,p} - M_{CO_2-L,CS,p})$

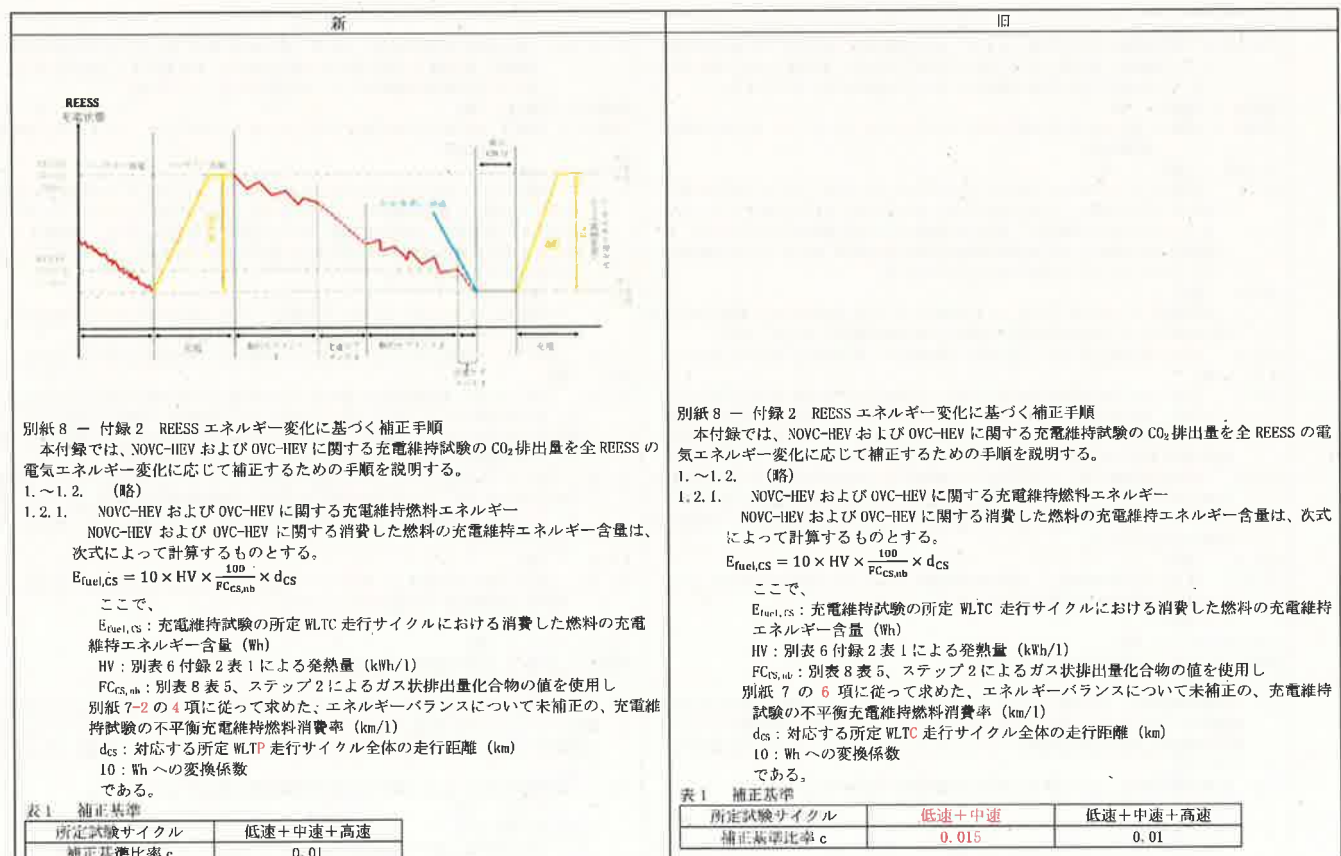
新旧対照表 (その 2)  
32 / 72

新	旧
<p>ここで、</p> <p><math>M_{CO_2-ind,CS,p}</math> : 表 5、ステップ 9 による検討対象期間 p の個別車両に関する充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)</p> <p><math>M_{CO_2-L,CS,p}</math> : 表 5、ステップ [ ] による検討対象期間 p の車両 I に関する充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)</p> <p><math>M_{CO_2-H,CS,p}</math> : 表 5、ステップ 8 による検討対象期間 p の車両 II に関する充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)</p> <p><math>K_{ind,p}</math> : 期間 p に関する検討対象の個別車両の補間係数</p> <p>p : 所定 WLTP 走行サイクル内の個別期間の添字である。</p> <p>検討対象期間は、低速フェーズ、中速フェーズ、高速フェーズ、所定 WLTP 走行サイクル及び<b>所定 WLTP 市街走行サイクル</b>とする。</p> <p>4.5.5. 個別車両に関する燃料消費率の補間</p> <p>4.5.5.1. OVC-HEV および NOVC-HEV に関する個別の充電維持燃料消費率</p> <p>個別車両に関する充電維持燃料消費率を次式によって計算するものとする。</p> $FC_{ind,CS,p} = \frac{I}{V_{CL,CS,p} + K_{ind,p} \times \left( \frac{I}{V_{CH,CS,p}} - \frac{I}{V_{CL,CS,p}} \right)}$ <p>ここで、</p> <p><math>FC_{ind,CS,p}</math> : 表 6、ステップ 3 による検討対象期間 p の個別車両に関する充電維持燃料消費率 (km/l)</p> <p><math>FC_{L,CS,p}</math> : 表 6、ステップ 2 による検討対象期間 p の車両 I 維持燃料消費率 (km/l)</p> <p><math>FC_{H,CS,p}</math> : 表 6、ステップ 2 による検討対象期間 p の車両 II に関する充電維持燃料消費率 (km/l)</p> <p><math>K_{ind,p}</math> : 期間 p に関する検討対象の個別車両の補間係数</p> <p>p : 所定 WLTP 走行サイクル内の個別期間の添字である。</p> <p>検討対象期間は、低速フェーズ、中速フェーズ、高速フェーズ、および所定 WLTP 走行サイクルとする。</p> <p>4.5.5.2.~4.5.7.2. (略)</p> <p>別紙 8 - 付録 1 REESS 充電状態プロファイル</p> <p>1.~1.4. (略)</p> <p>2. NOVC-HEV 充電維持試験</p> <p>図 5 NOVC-HEV 充電維持試験</p>	<p>ここで、</p> <p><math>M_{CO_2-ind,CS,p}</math> : 表 5、ステップ 9 による検討対象期間 p の個別車両に関する充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)</p> <p><math>M_{CO_2-L,CS,p}</math> : 表 5、ステップ [ ] による検討対象期間 p の車両 I に関する充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)</p> <p><math>M_{CO_2-H,CS,p}</math> : 表 5、ステップ 8 による検討対象期間 p の車両 II に関する充電維持 CO<sub>2</sub> 排出量 (g/km)</p> <p><math>K_{ind,p}</math> : 期間 p に関する検討対象の個別車両の補間係数</p> <p>p : 所定 WLTC 走行サイクル内の個別期間の添字である。</p> <p>検討対象期間は、低速フェーズ、中速フェーズ、高速フェーズ、<b>超高速フェーズ</b>、および所定 WLTC 走行サイクルとする。</p> <p>4.5.5. 個別車両に関する燃料消費率の補間</p> <p>4.5.5.1. OVC-HEV および NOVC-HEV に関する個別の充電維持燃料消費率</p> <p>個別車両に関する充電維持燃料消費率を次式によって計算するものとする。</p> $FC_{ind,CS,p} = \frac{I}{V_{CL,CS,p} + K_{ind,p} \times \left( \frac{I}{V_{CH,CS,p}} - \frac{I}{V_{CL,CS,p}} \right)}$ <p>ここで、</p> <p><math>FC_{ind,CS,p}</math> : 表 6、ステップ 3 による検討対象期間 p の個別車両に関する充電維持燃料消費率 (km/l)</p> <p><math>FC_{L,CS,p}</math> : 表 6、ステップ 2 による検討対象期間 p の車両 I 維持燃料消費率 (km/l)</p> <p><math>FC_{H,CS,p}</math> : 表 6、ステップ 2 による検討対象期間 p の車両 II に関する充電維持燃料消費率 (km/l)</p> <p><math>K_{ind,p}</math> : 期間 p に関する検討対象の個別車両の補間係数</p> <p>p : 所定 WLTC 走行サイクル内の個別期間の添字である。</p> <p>検討対象期間は、低速フェーズ、中速フェーズ、高速フェーズ、および所定 WLTC 走行サイクルとする。</p> <p>4.5.5.2.~4.5.7.2. (略)</p> <p>別紙 8 - 付録 1 REESS 充電状態プロファイル</p> <p>1.~1.4. (略)</p> <p>新設</p>

新旧対照表 (その 2)  
33 / 72



新旧対照表 (その2)  
34 / 72



新旧対照表 (その2)  
35 / 72

新	旧
<p>2. 補正係数の計算</p> <p>2.1. CO<sub>2</sub>排出量補正係数 <math>K_{CO_2}</math> について、自動車製作者が必要とする場合には、フェーズ固有補正係数 <math>K_{CO_2,ph}</math> を当該の充電維持試験サイクルに基づいて策定するものとする。NOVC-HEV および OVC-HEV に関する CO<sub>2</sub>排出量の補正係数の策定のために車両IIを試験した場合には、その係数を補間ファミリー内で適用することができる。</p> <p>2.2. ~3.1.1.3. (略)</p> <p>3.1.1.3.1. 所定 WLTP 走行サイクルに関する運転者選択モードを本別紙、付録5の3項に従って選択するものとする。</p> <p>3.1.1.3.2. 試験には、本別紙 1.4.2 項による所定 WLTP 走行サイクルを走行するものとする。</p> <p>3.1.1.3.3. 本付録に別段の記載がない限り、別添 42 II 別紙 6 に説明する試験手順に従って車両を試験するものとする。</p> <p>3.1.1.3.4. 補正係数の決定に必要とされる一連の所定 WLTP 走行サイクルを得る目的で、試験後、本付録 2.2 項に従って必要とされる、本付録 3.1.1.1 項から 3.1.1.3 項 (両項を含む) からなる多数の連続手順を実行してもよい。</p> <p>3.1.2. ~3.1.2.3. (略)</p> <p>3.1.2.3.1. 所定 WLTP 走行サイクルに関する運転者選択モードを本別紙、付録5の3項に従って選択するものとする。</p> <p>3.1.2.3.2. 試験には、本別紙 1.4.2 項による所定 WLTP 走行サイクルを走行するものとする。</p> <p>3.1.2.3.3. 本付録に別段の記載がない限り、別添 42 II 別紙 6 に説明する試験手順に従って車両を試験するものとする。</p> <p>3.1.2.3.4. 補正係数の決定に必要とされる一連の所定 WLTP 走行サイクルを得る目的で、試験後、本付録 2.2 項に従って必要とされる、本付録 3.1.2.2 項および 3.1.2.3 項からなる多数の連続手順を実行してもよい。</p> <p>3.2. ~3.2.1.3. (略)</p> <p>3.2.1.3.1. 本別紙、付録5の3項に従って運転者選択モードを選択するものとする。</p> <p>3.2.1.3.2. 試験には、本別紙 1.4.2 項による所定 WLTP 走行サイクルを走行するものとする。</p> <p>3.2.1.3.3. 本付録に別段の記載がない限り、別添 42 II 別紙 6 に説明する充電維持試験手順に従って車両を試験するものとする。</p> <p>3.2.1.3.4. 補正係数の決定に必要とされる一連の所定 WLTP 走行サイクルを得る目的で、試験後、本付録 2.2 項に従って必要とされる、本付録 3.2.1.1 項から 3.2.1.3 項 (両項を含む) からなる多数の連続シーケンスを実行することができる。</p> <p>3.2.2. ~3.2.2.3. (略)</p> <p>3.2.2.3.1. 本別紙、付録5の3項に従って運転者選択モードを選択するものとする。</p> <p>3.2.2.3.2. 試験には、本別紙 1.4.2 項による所定 WLTP 走行サイクルを走行するものとする。</p> <p>3.2.2.3.3. 本付録に別段の記載がない限り、別添 42 II 別紙 6 に説明する試験手順に従って車両を試験するものとする。</p>	<p>2. 補正係数の計算</p> <p>2.1. CO<sub>2</sub>排出量補正係数 <math>K_{CO_2}</math> について、自動車製作者が必要とする場合には、フェーズ固有の補正係数 <math>K_{CO_2,ph}</math> を当該の充電維持試験サイクルに基づいて策定するものとする。NOVC-HEV および OVC-HEV に関する CO<sub>2</sub>排出量の補正係数の策定のために車両IIを試験した場合には、その係数を補間ファミリー内で適用することができる。</p> <p>2.2. ~3.1.1.3. (略)</p> <p>3.1.1.3.1. 所定 WLTC 走行サイクルに関する運転者選択モードを本別紙、付録 6 の 3 項に従って選択するものとする。</p> <p>3.1.1.3.2. 試験には、本別紙 1.4.2 項による所定 WLTC 走行サイクルを走行するものとする。</p> <p>3.1.1.3.3. 本付録に別段の記載がない限り、WLTC モード別紙 6 に説明する試験手順に従って車両を試験するものとする。</p> <p>3.1.1.3.4. 補正係数の決定に必要とされる一連の所定 WLTC 走行サイクルを得る目的で、試験後、本付録 2.2 項に従って必要とされる、本付録 3.1.1.1 項から 3.1.1.3 項 (両項を含む) からなる多数の連続手順を実行してもよい。</p> <p>3.1.2. ~3.1.2.3. (略)</p> <p>3.1.2.3.1. 所定 WLTC 走行「サイクル」に関する運転者選択モードを本別紙、付録 6 の 3 項に従って選択するものとする。</p> <p>3.1.2.3.2. 試験には、本別紙 1.4.2 項による所定 WLTC 走行サイクルを走行するものとする。</p> <p>3.1.2.3.3. 本付録に別段の記載がない限り、WLTC モード別紙 6 に説明する試験手順に従って車両を試験するものとする。</p> <p>3.1.2.3.4. 補正係数の決定に必要とされる一連の所定 WLTC 走行サイクルを得る目的で、試験後、本付録 2.2 項に従って必要とされる、本付録 3.1.2.2 項および 3.1.2.3 項からなる多数の連続手順を実行してもよい。</p> <p>3.2. ~3.2.1.3. (略)</p> <p>3.2.1.3.1. 本別紙、付録 6 の 3 項に従って運転者選択モードを選択するものとする。</p> <p>3.2.1.3.2. 試験には、本別紙 1.4.2 項による所定 WLTP 走行サイクルを走行するものとする。</p> <p>3.2.1.3.3. 本付録に別段の記載がない限り、WLTC モード別紙 6 に説明する充電維持試験手順に従って車両を試験するものとする。</p> <p>3.2.1.3.4. 補正係数の決定に必要とされる一連の所定 WLTC 走行サイクルを得る目的で、試験後、本付録 2.2 項に従って必要とされる、本付録 3.2.1.1 項から 3.2.1.3 項 (両項を含む) からなる多数の連続シーケンスを実行することができる。</p> <p>3.2.2. ~3.2.2.3. (略)</p> <p>3.2.2.3.1. 本別紙、付録 6 の 3 項に従って運転者選択モードを選択するものとする。</p> <p>3.2.2.3.2. 試験には、本別紙 1.4.2 項による所定 WLTC 走行サイクルを走行するものとする。</p> <p>3.2.2.3.3. 本付録に別段の記載がない限り、WLTC モード別紙 6 に説明する試験手順に従って車両を試験するものとする。</p>

新旧対照表 (その2)  
36 / 72

新	旧
<p>3.2.2.3.4. 補正係数の決定に必要とされる一連の所定 WLTP 走行サイクルを得る目的で、試験後、本付録 2.2 項に従って必要とされる、本付録 3.2.2.2 項および 3.2.2.3 項からなる多数の連続シーケンスを実行することができる。</p> <p>別紙 8 - 付録 3 (略)</p> <p>別紙 8 - 付録 4 PEV および OVC-HEV のプレコンディショニング、ソークおよび REESS 充電条件</p> <p>1. ~2.1. (略)</p> <p>2.1.1. 内燃エンジンのプレコンディショニングとして、少なくとも 1 つの所定 WLTP 走行サイクルを通して車両を走行させるものとする。走行する各プレコンディショニングサイクルの過程で、REESS の充電バランスを測定するものとする。本別紙 3.2.4.5 項により中止基準が満たされた所定 WLTP 走行サイクルの最後にプレコンディショニングを中止するものとする。</p> <p>2.1.2. (略)</p> <p>その場合、プレコンディショニング手順として、たとえば別添 42 II 別紙 6 の 1.2.6 項で説明したような従来型車両を対象とする手順を適用するものとする。</p> <p>2.1.3. 別添 42 II 別紙 6 の 1.2.7 項に従って車両のソークを実行するものとする。</p> <p>2.2. (略)</p> <p>2.2.1. 少なくとも 1 つの所定 WLTP 走行サイクルを通して OVC-HEV を走行させるものとする。走行する各プレコンディショニングサイクルの過程で、REESS の充電バランスを測定するものとする。本別紙 3.2.4.5 項により中止基準が満たされた所定 WLTP 走行サイクルの最後にプレコンディショニングを中止するものとする。</p> <p>2.2.2. 別添 42 II 別紙 6 の 1.2.7 項に従って車両のソークを実行するものとする試験のためにプレコンディショニングを施した車両には強制的冷却を適用しないものとする。ソーク中、本付録の 2.2.3 項に規定された通常の充電手順によって REESS を充電するものとする。</p> <p>2.2.3. (略)</p> <p>2.2.3.1. 次のいずれかを使用し、別添 42 II 別紙 6 の 1.2.2.2 項に規定されたように REESS を同温度で充電するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>2.2.3.2. ~3.1.2. (略)</p> <p>別紙 8 - 付録 5 運転者選択モードの選択</p> <p>1. 一般要件</p> <p>1.1. 自動車製作者は、本付録 2 項から 4 項 (両項を含む) による試験手順のための運転者選択モードについて、車両が別添 42 II 別紙 6 の 1.2.6.6 項による速度トレース許容差の範囲内で検討対象の試験サイクルに従うことを可能にするモードを選択するものとする。</p> <p>1.2. 自動車製作者は、以下に関する証拠を試験機関に提示するものとする。</p> <p>(a) ~ (b) (略)</p> <p>および必要に応じて、</p> <p>(c) 燃料消費量に関する証拠および (該当する場合) 全モードの CO<sub>2</sub>排出量に関する</p>	<p>3.2.2.3.4. 補正係数の決定に必要とされる一連の所定 WLTC 走行サイクルを得る目的で、試験後、本付録 2.2 項に従って必要とされる、本付録 3.2.2.2 項および 3.2.2.3 項からなる多数の連続シーケンスを実行することができる。</p> <p>別紙 8 - 付録 3 (略)</p> <p>別紙 8 - 付録 4 PEV および OVC-HEV のプレコンディショニング、ソークおよび REESS 充電条件</p> <p>1. ~2.1. (略)</p> <p>2.1.1. 内燃エンジンのプレコンディショニングとして、少なくとも 1 つの所定 WLTC 走行サイクルを通して車両を走行させるものとする。走行する各プレコンディショニングサイクルの過程で、REESS の充電バランスを測定するものとする。本別紙 3.2.1.5 項により中止基準が満たされた所定 WLTC 走行サイクルの最後にプレコンディショニングを中止するものとする。</p> <p>2.1.2. (略)</p> <p>その場合、プレコンディショニング手順として、たとえば WLTC モード別紙 6 の 1.2.6 項で説明したような従来型車両を対象とする手順を適用するものとする。</p> <p>2.1.3. WLTC モード別紙 6 の 1.2.7 項に従って車両のソークを実行するものとする。</p> <p>2.2. (略)</p> <p>2.2.1. 少なくとも 1 つの所定 WLTC 走行サイクルを通して OVC-HEV を走行させるものとする。走行する各プレコンディショニングサイクルの過程で、REESS の充電バランスを測定するものとする。本別紙 3.2.4.5 項により中止基準が満たされた所定 WLTC 走行サイクルの最後にプレコンディショニングを中止するものとする。</p> <p>2.2.2. WLTC モード別紙 6 の 1.2.7 項に従って車両のソークを実行するものとする試験のためにプレコンディショニングを施した車両には強制的冷却を適用しないものとする。ソーク中、本付録の 2.2.3 項に規定された通常の充電手順によって REESS を充電するものとする。</p> <p>2.2.3. (略)</p> <p>2.2.3.1. 次のいずれかを使用し、WLTC モード別紙 6 の 1.2.2.2 項に規定されたように REESS を同温度で充電するものとする。</p> <p>(略)</p> <p>2.2.3.2. ~3.1.2. (略)</p> <p>別紙 8 - 付録 6 運転者選択モードの選択</p> <p>1. 一般要件</p> <p>1.1. 自動車製作者は、本付録 2 項から 4 項 (両項を含む) による試験手順のための運転者選択モードについて、車両が WLTC モード別紙 6 の 1.2.6.6 項による速度トレース許容差の範囲内で検討対象の試験サイクルに従うことを可能にするモードを選択するものとする。</p> <p>1.2. 自動車製作者は、以下に関する証拠を試験機関に提示するものとする。</p> <p>(a) ~ (b) (略)</p> <p>および必要に応じて、</p> <p>(c) 燃料消費量に関する証拠および (該当する場合) 全モードの CO<sub>2</sub> 質点エミッション</p>

新旧対照表 (その2)  
37 / 72

新	旧																														
証書によって特定された最良および最悪ケースモード (別紙6-2, 2.6.項と同様) (d)~(e) (略) 1.3.~3.2. (略) 試験帳票 <b>Test Report</b>	ンに関する証書によって特定された最良および最悪ケースモード (別紙6-2, 2.6.項と同様) (d)~(e) (略) 1.3.~3.2. (略) 新設																														
<table border="1"> <tr> <td>試験番号 Report No.</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>試験担当者 Test by</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	試験番号 Report No.	:		試験担当者 Test by	:																										
試験番号 Report No.	:																														
試験担当者 Test by	:																														
1. 試験自動車概略 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLE(S) 1.1 全般 GENERAL	1. 試験自動車概略 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLE(S) : HIGH, LOW <b>AND-M</b> (IF APPLICABLE) 1.1 全般 GENERAL																														
<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>用途 Category</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>車体の形状 Bodywork</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	(略)	:	(略)	用途 Category	:		(略)	:	(略)	車体の形状 Bodywork	:		(略)	:	(略)	<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>車両カテゴリー Category</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>ボディ形状 Bodywork</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	(略)	:	(略)	車両カテゴリー Category	:		(略)	:	(略)	ボディ形状 Bodywork	:		(略)	:	(略)
(略)	:	(略)																													
用途 Category	:																														
(略)	:	(略)																													
車体の形状 Bodywork	:																														
(略)	:	(略)																													
(略)	:	(略)																													
車両カテゴリー Category	:																														
(略)	:	(略)																													
ボディ形状 Bodywork	:																														
(略)	:	(略)																													
1.1.1 パワートレイン Powertrain Architecture	1.1.1 パワートレイン Powertrain Architecture																														
<table border="1"> <tr> <td>パワートレイン (HV等) Powertrain architecture</td> <td>:</td> <td>ICE/NOVC-HEV/OVC-HEV</td> </tr> </table>	パワートレイン (HV等) Powertrain architecture	:	ICE/NOVC-HEV/OVC-HEV	<table border="1"> <tr> <td>パワートレイン (HV等) Powertrain architecture</td> <td>:</td> <td>新設</td> </tr> </table>	パワートレイン (HV等) Powertrain architecture	:	新設																								
パワートレイン (HV等) Powertrain architecture	:	ICE/NOVC-HEV/OVC-HEV																													
パワートレイン (HV等) Powertrain architecture	:	新設																													

新旧対照表 (その2)  
38 / 72

新	旧																		
1.1.2 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE	1.1.2 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE																		
<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>最高出力 Maximum engine power</td> <td>:</td> <td>kW/rpm</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	(略)	:	(略)	最高出力 Maximum engine power	:	kW/rpm	(略)	:	(略)	<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>定格エンジン出力 Rated engine power</td> <td>:</td> <td>kW/rpm</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	(略)	:	(略)	定格エンジン出力 Rated engine power	:	kW/rpm	(略)	:	(略)
(略)	:	(略)																	
最高出力 Maximum engine power	:	kW/rpm																	
(略)	:	(略)																	
(略)	:	(略)																	
定格エンジン出力 Rated engine power	:	kW/rpm																	
(略)	:	(略)																	
1.1.3 (略)	1.1.3 (略)																		
1.1.4 燃料供給システム FUEL FEED SYSTEM	1.1.4 燃料供給システム FUEL FEED SYSTEM																		
<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>削除</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(略)	:		削除	:		<table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>使用燃料 Vehicle fuel type</td> <td>:</td> <td></td> </tr> </table>	(略)	:		使用燃料 Vehicle fuel type	:							
(略)	:																		
削除	:																		
(略)	:																		
使用燃料 Vehicle fuel type	:																		
1.1.5 ~1.1.7 (略)	1.1.5 ~1.1.7 (略)																		
1.1.8 変速機 TRANSMISSION (if applicable)	1.1.8 変速機 TRANSMISSION (if applicable)																		
2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph	2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph																		
<table border="1"> <tr> <td>変速機の型式 Gearbox</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	変速機の型式 Gearbox	:		(略)	:	(略)	<table border="1"> <tr> <td>ギアボックス Gearbox</td> <td>:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	ギアボックス Gearbox	:		(略)	:	(略)						
変速機の型式 Gearbox	:																		
(略)	:	(略)																	
ギアボックス Gearbox	:																		
(略)	:	(略)																	

新旧対照表 (その2)  
39 / 72

新		旧	
削除		円周長さ Circumference (m)	
(略)	(略)	(略)	(略)
ギヤ比 (略)		ギヤ比 (略)	
1.1.9 ~1.2.2 (略)		1.1.9 ~1.2.2 (略)	
1.2.3 走行サイクル選択パラメーター CYCLE SELECTION PARAMETERS		1.2.3 走行サイクル選択パラメーター CYCLE SELECTION PARAMETERS	
(略)	(略)	(略)	(略)
車両最高速度 Maximum speed of the vehicle		車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	
1.2.4 ~ 1.3.2. (略)		1.2.4 ~1.3.2. (略)	
1.3.3 走行サイクル選択パラメーター CYCLE SELECTION PARAMETERS		1.3.3 走行サイクル選択パラメーター CYCLE SELECTION PARAMETERS	
(略)	(略)	(略)	(略)
車両最高速度 Maximum speed of the vehicle		車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	
2. 試験結果 TEST RESULTS		2. 試験結果 TEST RESULTS	
2.1 排出ガス試験結果 WLTC TEST		2.1 排出ガス試験結果 WLTC TEST	
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis dyne setting	惰行法/ホイールトルク法 coastdown / torque meter method	シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis dyne setting	新設
ダイナモ制御モード Dynamometer operation mode	固定走行方式/反復方式 fixed run / iterative method	ダイナモ制御モード Dynamometer operation mode	新設

新旧対照表 (その2)  
40 / 72

新		旧	
(略)	(略)	(略)	(略)
2.1.1 車両H Vehicle high		2.1.1 車両H Vehicle high	
(略)	(略)	(略)	(略)
冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan(cm)		冷却ファン下端の高さ Height of the lower edge above ground of cooling fan(cm)	
(略)	(略)	(略)	(略)
2.1.1.1. CO <sub>2</sub> 排出量 CO <sub>2</sub> emission		2.1.1.1. CO <sub>2</sub> 排出量 CO <sub>2</sub> emission	
2.1.1.1.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE、NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験(ハイブリッド車においてはCS試験)を実施する場合のCO <sub>2</sub> 排出量 CO <sub>2</sub> Emission of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEV and of OVC-HEV in case of a charge-sustaining WLTC test		2.1.1.1.1. 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するNOVCおよびOVCハイブリッド自動車ではCS試験WLTC試験を実施する場合のCO <sub>2</sub> 排出量 CO <sub>2</sub> Emission of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEV and of OVC-HEV in case of a charge-sustaining WLTC test	
Test 1		Test 1	
CO <sub>2</sub> 排出量 CO <sub>2</sub> Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High
(略)			
Mco <sub>2,p,5</sub> /Mco <sub>2,e,5</sub>			
申告値 Declared value			
CO <sub>2</sub> 排出量 CO <sub>2</sub> Emission	低速 Low	中速 Medium	高速 High
(略)			
一時的な値 Temporary values Mco <sub>2,p,5</sub> /Mco <sub>2,e,5</sub>			
申告値 Declared value			
d <sub>co<sub>2</sub></sub> 申告値 d <sub>co<sub>2</sub></sub> *declared value			

(1) 別紙6-3で言及されている内燃機関自動車の補正、ハイブリッド自動車のK<sub>co<sub>2</sub></sub>

新旧対照表 (その2)  
41 / 72



新	旧																								
<p>(1) 別紙6-3で言及されている内燃機関自動車の補正、ハイブリッド自動車のKco2 correction as referred to in Attached Sheet 6-3 for ICE vehicles, Kco2 for HEVs</p> <p>(略)</p> <p>結果 Conclusion (略) 2.1.1.2.1. ~2.1.1.3 (略)</p> <p>2.1.1.3.1 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE、NOVC-HEVおよびSOVC-HEVで、WLTC試験（ハイブリッド車においてはCS試験）を実施する場合の燃料消費率 Fuel consumption of vehicles with only a combustion engine, of NOVC-HEVs and of SOVC-HEVs in case of a charge-sustaining Type 1 test (略)</p> <p>2.1.1.3.2 ~2.1.2 (略)</p> <p>削除</p> <p>走行抵抗試験結果 Road Load Test Report</p> <p>1. ~2.4. ボディ形状 BODYWORK</p> <p>2.4.1. 車両 Vehicle</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>形状 Type</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>削除</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>空力装置 Aerodynamic devices</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	形状 Type	:	(略)	削除	:	(略)	空力装置 Aerodynamic devices	:	(略)	(略)	:	(略)	<p>correction as referred to in Attached Sheet 6-3 for ICE vehicles, Kco2 for HEVs</p> <p>(略)</p> <p>結果 Conclusion (略) 2.1.1.2.1. ~2.1.1.3 (略)</p> <p>2.1.1.3.1 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するNOVCおよびOVCハイブリッド自動車 でCS試験、WLTC試験を実施する場合の燃料消費率 Fuel consumption of vehicles with only a combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVC-HEVs in case of a charge-sustaining Type 1 test (略)</p> <p>2.1.1.3.2 ~2.1.2 (略)</p> <p>2.1.3 車両 VEHICLE M Repeat§2.1.1</p> <p>走行抵抗試験結果 Road Load Test Report</p> <p>1. ~2.4. ボディ形状 BODYWORK</p> <p>2.4.1. 車両 Vehicle</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>バージョン Version</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	(略)	:	(略)	バージョン Version	:	(略)	(略)	:	(略)	(略)	:	(略)
形状 Type	:	(略)																							
削除	:	(略)																							
空力装置 Aerodynamic devices	:	(略)																							
(略)	:	(略)																							
(略)	:	(略)																							
バージョン Version	:	(略)																							
(略)	:	(略)																							
(略)	:	(略)																							

新旧対照表 (その2)  
42 / 72

新	旧																																																
<p>2.5 ~2.6.1 (略)</p> <p>試験用紙 Template for Test Sheet</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>削除</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	(略)	:	(略)	削除	:	(略)	(略)	:	(略)	<p>2.5 ~2.6.1 (略)</p> <p>試験用紙 Template for Test Sheet</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>係数 (c0,c1,c2) The coefficients, c0, c1 and c2, シャシダイナモトでの惰行時間 The coastdown times measured on the chassis dynamometer</td> <td>:</td> <td> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>c0=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>c1=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>c2=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車速(km/h) Vehicle speed</td> <td>惰行時間(s) Coastdown time</td> </tr> <tr> <td>125-115</td> <td></td> </tr> <tr> <td>115-105</td> <td></td> </tr> <tr> <td>105-95</td> <td></td> </tr> <tr> <td>95-85</td> <td></td> </tr> <tr> <td>85-75</td> <td></td> </tr> <tr> <td>75-65</td> <td></td> </tr> <tr> <td>65-55</td> <td></td> </tr> <tr> <td>55-45</td> <td></td> </tr> <tr> <td>45-35</td> <td></td> </tr> <tr> <td>35-25</td> <td></td> </tr> <tr> <td>25-15</td> <td></td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>:</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	(略)	:	(略)	係数 (c0,c1,c2) The coefficients, c0, c1 and c2, シャシダイナモトでの惰行時間 The coastdown times measured on the chassis dynamometer	:	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>c0=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>c1=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>c2=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車速(km/h) Vehicle speed</td> <td>惰行時間(s) Coastdown time</td> </tr> <tr> <td>125-115</td> <td></td> </tr> <tr> <td>115-105</td> <td></td> </tr> <tr> <td>105-95</td> <td></td> </tr> <tr> <td>95-85</td> <td></td> </tr> <tr> <td>85-75</td> <td></td> </tr> <tr> <td>75-65</td> <td></td> </tr> <tr> <td>65-55</td> <td></td> </tr> <tr> <td>55-45</td> <td></td> </tr> <tr> <td>45-35</td> <td></td> </tr> <tr> <td>35-25</td> <td></td> </tr> <tr> <td>25-15</td> <td></td> </tr> </table>	c0=		c1=		c2=		車速(km/h) Vehicle speed	惰行時間(s) Coastdown time	125-115		115-105		105-95		95-85		85-75		75-65		65-55		55-45		45-35		35-25		25-15		(略)	:	(略)
(略)	:	(略)																																															
削除	:	(略)																																															
(略)	:	(略)																																															
(略)	:	(略)																																															
係数 (c0,c1,c2) The coefficients, c0, c1 and c2, シャシダイナモトでの惰行時間 The coastdown times measured on the chassis dynamometer	:	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td>c0=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>c1=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>c2=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車速(km/h) Vehicle speed</td> <td>惰行時間(s) Coastdown time</td> </tr> <tr> <td>125-115</td> <td></td> </tr> <tr> <td>115-105</td> <td></td> </tr> <tr> <td>105-95</td> <td></td> </tr> <tr> <td>95-85</td> <td></td> </tr> <tr> <td>85-75</td> <td></td> </tr> <tr> <td>75-65</td> <td></td> </tr> <tr> <td>65-55</td> <td></td> </tr> <tr> <td>55-45</td> <td></td> </tr> <tr> <td>45-35</td> <td></td> </tr> <tr> <td>35-25</td> <td></td> </tr> <tr> <td>25-15</td> <td></td> </tr> </table>	c0=		c1=		c2=		車速(km/h) Vehicle speed	惰行時間(s) Coastdown time	125-115		115-105		105-95		95-85		85-75		75-65		65-55		55-45		45-35		35-25		25-15																		
c0=																																																	
c1=																																																	
c2=																																																	
車速(km/h) Vehicle speed	惰行時間(s) Coastdown time																																																
125-115																																																	
115-105																																																	
105-95																																																	
95-85																																																	
85-75																																																	
75-65																																																	
65-55																																																	
55-45																																																	
45-35																																																	
35-25																																																	
25-15																																																	
(略)	:	(略)																																															

新旧対照表 (その2)  
43 / 72

新		旧		
別紙4の手順に準じた惰行時間 The coastdown times after performing the vehicle coast down procedure according paragraph4	車速(km/h) Vehicle speed	惰行時間(s) Coastdown time	車速(km/h) Vehicle speed	惰行時間(s) Coastdown time
	削除		125-115	
	105-95		115-105	
	95-85		105-95	
	85-75		95-85	
	75-65		85-75	
	65-55		75-65	
	55-45		65-55	
	45-35		55-45	
	35-25		45-35	
25-15		35-25		
削除		25-15		
削除		15-05		
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
テストサイクルからの逸脱記録 (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle		テストサイクルからの逸脱時間 that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle		
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)

TRIAS 08-003(1)-02  
燃料消費率試験(重量車(2025年度燃費基準対応))  
【添付資料参照】

TRIAS 11-R079-02  
かじ取装置試験(協定規則第79号)  
STEERING EQUIPMENT Test Data Record Form

試験期日 Test date	試験場所 Test site	試験担当者 Tested by
-------------------	-------------------	--------------------

※基準の適否の判断は原文(英文)に基づき行うため、日本語訳は参考として下さい。

1.~3. (略)

新設

TRIAS 11-R079-02  
かじ取装置試験(協定規則第79号)  
STEERING EQUIPMENT Test Data Record Form

試験期日 Test date	試験場所 Test site	試験担当者 Tested by
-------------------	-------------------	--------------------

1.~3. (略)

新		旧		
4. 試験成績	5. 構造規定(略)	6. 試験規定	6.1.~6.2. (略)	6.2.1. (略)
舵取り装置の状態 Condition of steering equipment	操舵方向 Direction of the steering	指定速度 Specified Speed [km/h]	試験時速度 Test speed [km/h]	異常振動等 Unusual vibration etc
正常 Intact	時計回り Clockwise			Pass Fail
	反時計回り Anticlockwise			Pass Fail
失陥 Failure	時計回り Clockwise			Pass Fail
	反時計回り Anticlockwise			Pass Fail
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
TRIAS_30-R051-01 四輪自動車の車外騒音試験(協定規則第51号)	付表 1輪以上の自動車等の音の発生に関する認可にかかわる統一規定 (Uniform provisions concerning the approval of motor vehicles having at least four wheels with regard to their sound emissions Test Data Record Form)	試験期日 Test date	試験場所 Test site	試験担当者 Tested by
1.~3. 略	4. 試験成績	6.1.~6.2.2. 略	6.2.2.1. 本規則の附則3の規定に従って、最も近い整数値に丸めて測定された音量レベルは、規制値を超えないものとする: ※該当するカテゴリにチェックする	Vehicle category, Vehicles used for the carriage of passengers, Sound level limits Phase 1, Phase 2
MI	PMR ≤ 120	72	70	
	120 < PMR ≤ 160	73	71	
	PMR > 160	75	73	
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
TRIAS_30-R051-01 四輪自動車の車外騒音試験(協定規則第51号)	付表 四輪自動車の車外騒音試験の記録及び成績 (Test of motor vehicles having at least four wheels with regard to their sound emissions)	試験期日 Test date	試験場所 Test site	試験担当者 Tested by
1.~3. 略	4. 試験成績	6.1.~6.2.2. 略	6.2.2.1. 本規則の附則3の規定に従って、最も近い整数値に丸めて測定された音量レベルは、規制値を超えないものとする: ◎該当するカテゴリにチェックする	Vehicle category, Vehicles used for the carriage of passengers, Sound level limits Phase 1, Phase 2
MI	PMR ≤ 120			
	120 < PMR ≤ 160			
	PMR > 160			

新				
M2	PMR > 200, 座席数 ≤ 4, Rポイントの高さは地面から < 450 mm		75	74
	M ≤ 2.5 t			
	2.5 t < M ≤ 3.5 t		72	70
	M > 3.5 t, Pn ≤ 135 kW		74	72
M3	M > 3.5 t, Pn > 135 kW		75	73
	Pn ≤ 150kW		75	74
	150kW < Pn ≤ 250 kW		76	74
N1	Pn > 250kW		78	77
	M ≤ 2.5 t		80	78
N2	M > 2.5 t		72	71
	Pn ≤ 135 kW		74	73
N3	Pn > 135kW		77	75
	Pn ≤ 150kW		78	76
N3	150 kW < Pn ≤ 250 kW		79	77
	Pn > 250 kW		81	79

6.2.2.2.~6.3.1. 略

附則3 運転中の自動車の騒音

新				
加減速度	交通信号を待たずに	k	各種車の大きさの積算	
加速	停止	(dB)	乗用車	トラック
加速	加速	0	乗用車	トラック
加速	停止	0	乗用車	トラック
停止	加速	0	乗用車	トラック
停止	停止	0	乗用車	トラック

旧				
M2	PMR > 200, 座席数 ≤ 4, Rポイントの高さは地面から < 450 mm			
	M ≤ 2.5 t			
	2.5 t < M ≤ 3.5 t			
	M > 3.5 t, Pn ≤ 135 kW			
M3	M > 3.5 t, Pn > 135 kW			
	Pn ≤ 150kW			
	150kW < Pn ≤ 250 kW			
N1	Pn > 250kW			
	M ≤ 2.5 t			
N2	M > 2.5 t			
	Pn ≤ 135 kW			
N3	Pn > 135kW			
	Pn ≤ 150kW			
N3	150 kW < Pn ≤ 250 kW			
	Pn > 250 kW			

6.2.2.2.~6.3.1. 略

附則3 運転中の自動車の騒音

カテゴリM1, M2 ≤ 3,500 kg (技術的最大の許容積載時の質量), N1の車両

新				
加減速度	交通信号を待たずに	k	各種車の大きさの積算	
加速	停止	(dB)	乗用車	トラック
加速	加速	0	乗用車	トラック
加速	停止	0	乗用車	トラック
停止	加速	0	乗用車	トラック
停止	停止	0	乗用車	トラック

加速テスト (Full throttle acceleration test)

新旧対照表 (その2)

新										
加減速度	交通信号を待たずに	加速	停止	乗用車	トラック	乗用車	トラック	乗用車	トラック	修正係数
										L <sub>max</sub> (1)
加速	加速	1								
		2								
		3								
		4								
停止	加速	1								
		2								
		3								
		4								
停止	停止	1								
		2								
		3								
		4								

旧										
加減速度	交通信号を待たずに	加速	停止	乗用車	トラック	乗用車	トラック	乗用車	トラック	修正係数
										L <sub>max</sub> (1)
加速	加速	1								
		2								
		3								
		4								
停止	加速	1								
		2								
		3								
		4								
停止	停止	1								
		2								
		3								
		4								

定速テスト (Constant speed test)

新旧対照表 (その2)

新

加速テスト (Acceleration test)

1. 規定速度 (Spec'd) 2. 加速 (Accel) 3. 減速 (Decel) 4. 停止 (Stop)

項目 (No.)	測定方法 (Method)	騒音値 (Measurement value)			騒音の大きさ (Noise level)			備考 (Remarks)
		騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	
1	規定速度 (Spec'd)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
2	加速 (Accel)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
3	減速 (Decel)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
4	停止 (Stop)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	

排気管付近での騒音の測定 (Measuring of noise in proximity to the exhaust)

項目 (No.)	騒音値 (Measurement value)	騒音の大きさ (Noise level)		備考 (Remarks)
		騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	
1	Pass	Fail		
2	Pass	Fail		
3	Pass	Fail		

3.5t カテゴリ-ME > 2500 kg (技術的最大の許容積載時の質量) M3, N2, N3 の車両 (Category of vehicle M3, N2, N3 by technical maximum permissible mass at maximum load)

項目 (No.)	測定方法 (Method)	騒音値 (Measurement value)		備考 (Remarks)
		騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	
1	Pass	Fail		
2	Pass	Fail		
3	Pass	Fail		

旧

加速テスト (Acceleration test)

1. 規定速度 (Spec'd) 2. 加速 (Accel) 3. 減速 (Decel) 4. 停止 (Stop)

項目 (No.)	測定方法 (Method)	騒音値 (Measurement value)			騒音の大きさ (Noise level)			備考 (Remarks)
		騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	
1	規定速度 (Spec'd)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
2	加速 (Accel)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
3	減速 (Decel)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
4	停止 (Stop)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	

排気管の付近での騒音の測定 (Measuring of noise in proximity to the exhaust)

項目 (No.)	騒音値 (Measurement value)	騒音の大きさ (Noise level)		備考 (Remarks)
		騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	
1	Pass	Fail		
2	Pass	Fail		
3	Pass	Fail		

3.5t カテゴリ-ME > 3,500 kg (技術的最大の許容積載時の質量) M3, N2, N3 の車両 (Category of vehicle M3, N2, N3 by technical maximum permissible mass at maximum load)

項目 (No.)	測定方法 (Method)	騒音値 (Measurement value)		備考 (Remarks)
		騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	
1	Pass	Fail		
2	Pass	Fail		
3	Pass	Fail		

新旧対照表 (その2)  
48 / 72

新

加速テスト (Acceleration test)

1. 規定速度 (Spec'd) 2. 加速 (Accel) 3. 減速 (Decel) 4. 停止 (Stop)

項目 (No.)	測定方法 (Method)	騒音値 (Measurement value)			騒音の大きさ (Noise level)			備考 (Remarks)
		騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	
1	規定速度 (Spec'd)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
2	加速 (Accel)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
3	減速 (Decel)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
4	停止 (Stop)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	

排気管付近での騒音の測定 (Measuring of noise in proximity to the exhaust)

項目 (No.)	騒音値 (Measurement value)	騒音の大きさ (Noise level)		備考 (Remarks)
		騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	
1	Pass	Fail		
2	Pass	Fail		
3	Pass	Fail		

附則5 圧縮空気の騒音 Yes / N/A

旧

加速テスト (Acceleration test)

1. 規定速度 (Spec'd) 2. 加速 (Accel) 3. 減速 (Decel) 4. 停止 (Stop)

項目 (No.)	測定方法 (Method)	騒音値 (Measurement value)			騒音の大きさ (Noise level)			備考 (Remarks)
		騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	
1	規定速度 (Spec'd)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
2	加速 (Accel)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
3	減速 (Decel)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	
4	停止 (Stop)	Pass	Fail	Pass	Fail	Pass	Fail	

排気管の付近での騒音の測定 (Measuring of noise in proximity to the exhaust)

項目 (No.)	騒音値 (Measurement value)	騒音の大きさ (Noise level)		備考 (Remarks)
		騒音値 (Measurement value)	騒音値 (Measurement value)	
1	Pass	Fail		
2	Pass	Fail		
3	Pass	Fail		

附則5 圧縮空気の騒音 Yes / No

新旧対照表 (その2)  
49 / 72





新	旧

新旧対照表 (その2)  
54 / 72

新	旧
<p>附則 7-付録 追加音響エミッション規定音の発生に関する追加規定への適合書略</p> <p>TRIAS 31-J042(1)-02</p> <p style="text-align: center;">軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード)</p> <p>1. 総則 軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード) の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成 14 年国土交通省告示第 619 号) 別添「軽・中量車排出ガスの測定方法 II WLTC モード」(以下「別添 42 II」という。)の規定及び本規定によるものとする。</p> <p>2. (略)</p> <p>2.1. 試験自動車の選択 走行抵抗に関連する特性(すなわち質量、空力抵抗およびタイヤの転がり抵抗)の組み合わせによって最高のサイクルエネルギー要求量が生じる試験車両を補間ファミリー(5.項参照)から選択するものとする。 1つの補間ファミリー内の異なるホイールリムによる空気力学的な影響が不明である場合、上記の選択は最高の予想空力抵抗に基づくものとする。指針として、最高の空力抵抗が予想されるのは、(a) 幅が最大、(b) 直径が最大、(c) ちつとも開放的な構造設計という条件(重要性の順序による)に該当するホイールである。 最高のサイクルエネルギー要求量という要件に反することなく、ホイールの選択を実行するものとする。</p> <p>3. 測定値及び計算値の桁表記及び末尾処理 測定値及び計算値の桁表記は別表1により行うものとする。 測定値及び計算値の末尾処理については別添42 IIによるものとし、別表2に定めるものについては別表2に従うものとする。但し、工学的判断により、適切な末尾処理とすることができる。</p> <p>4. 4.1 (略)</p> <p>4.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加、該当しない箇所においては削除することができる。</p> <p>4.3~4.9 (略)</p> <p>5. (略)</p> <p>5.1. (略)</p> <p>(a)~(d) (略)</p> <p>(e) 駆動軸の数 車両が同じ補間ファミリーの一部になりうるのは、別添42 II別紙1の2項に説明する同一の車両クラスに属する場合に限られる。</p> <p>5.2. (略)</p> <p>5.3. 削除</p>	<p>附則 7-付録 追加音響エミッション規定音の発生に関する追加規定への適合書略</p> <p>TRIAS 31-J042(1)-01</p> <p style="text-align: center;">軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード)</p> <p>1. 総則 軽・中量車排出ガス試験 (WLTC モード) の実施にあたっては、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成 14 年国土交通省告示第 619 号) 別添「軽・中量車排出ガスの測定方法 II WLTC モード」(以下「WLTC モード」という。)の規定及び本規定によるものとする。</p> <p>2. (略) (新設)</p> <p>3. 測定値及び計算値の桁表記 測定値及び計算値の桁表記は別表により行うものとする。</p> <p>4. 4.1 (略)</p> <p>4.2 記入欄は、順序配列を変えない範囲で伸縮することができ、必要に応じて追加してもよい。</p> <p>4.3~4.9 (略)</p> <p>5. (略)</p> <p>5.1. (略)</p> <p>(a)~(d) (略)</p> <p>(e) 駆動軸の数 車両が同じ補間ファミリーの一部になりうるのは、WLTCモード別紙1の2項に説明する同一の車両クラスに属する場合に限られる。</p> <p>5.2. (略)</p> <p>5.3. PEVの補間ファミリー 以下の電気パワートレイン/変速機の特徴に関して同一であるPEVのみが同じ補間ファミリーの一部になりうる。 (a) 電気機械の仕様および数(構造形式(非同期/同期など)、冷却剤の種類(空気、</p>

新旧対照表 (その2)  
55 / 72

新	旧																						
<p>6. (略)</p> <p>(a)～(c) (略)</p> <p>(d) ギアボックスのニュートラル位置において少なくとも1つの電気機械が結合され、かつ車両が惰行モード(別添42 II 別紙4の4.2.1.3.5項)を備えておらず、これにより電気機械が走行抵抗に影響を及ぼさない場合には、5.2項(a)の基準を適用するものとする</p> <p>車両重量、転がり抵抗および空気力学的特性とは別に、走行抵抗に無視できない影響を及ぼす違いがある場合、その車両は、試験機関によって承認されない限り、当該ファミリーの範囲とはみなされないものとする。</p> <p>7. (略)</p> <p>8. (略)</p> <p>9. 別添42 II 2.2.3.中「自動車製作者等が設定するもの」とは、5.で規定する補間ファミリー内の最小車両重量をいう。</p> <p>10. 別添42 II 2.2.6.中「自動車製作者の指定する重量」とは、5.で規定する補間ファミリー内の最大車両重量から最小車両重量を減じた重量をいう。</p> <p>11. 以下の略語の本 TRIAS で規定する。</p> <table border="1"> <tr> <td>ICE</td> <td>内燃エンジン車</td> </tr> </table> <p>別表 1</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">測定値及び計算値の桁表記</th> </tr> <tr> <th>項目</th> <th>桁表記</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>最高出力</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>	ICE	内燃エンジン車	測定値及び計算値の桁表記		項目	桁表記	(略)	(略)	最高出力	(略)	(略)	(略)	<p>設体)、その他、WLTTP条件の下で電気エネルギー消費および航続距離に対して無視できない影響を及ぼす特性がないもの</p> <p>(b) 駆動REESSの仕様(モデル、容量、公称電圧、公称電力、冷却剤の種類(空気、液体))</p> <p>(c) 変速機の仕様(例:手動変速機、自動変速機、無段変速機)およびトランスミッションモデル(例:トルク定格、ギア数、クラッチの数など)</p> <p>(d) ドライブアクスルの数</p> <p>(e) 電気機械と駆動REESS間、駆動REESSと低電圧電源間、および充電プラグインREESSと駆動REESS間の電気変換器の仕様、その他、WLTTP条件の下で電気エネルギー消費および航続距離に対して無視できない影響を及ぼす特性</p> <p>(f) 電気エネルギー消費に影響を及ぼすパワートレイン内部の全構成部品の動作方法、</p> <p>(g) N/V比(エンジン回転数を車速で割った値)。当該のすべての変速比について、もっとも一般的に搭載されるトランスミッション型式およびモデルの変速比に関する差が8パーセント以内であれば、この要件を満たすとみなすものとする。</p> <p>6. (略)</p> <p>(a)～(c) (略)</p> <p>(d) ギアボックスのニュートラル位置において少なくとも1つの電気機械が結合され、かつ車両が惰行モード(WLTCモード別紙4の4.2.1.3.5項)を備えておらず、これにより電気機械が走行抵抗に影響を及ぼさない場合には、5.2項(a)および5.6.3項(a)の基準を適用するものとする</p> <p>車両重量、転がり抵抗および空気力学的特性とは別に、走行抵抗に無視できない影響を及ぼす違いがある場合、その車両は、試験機関によって承認されない限り、当該ファミリーの範囲とはみなされないものとする。</p> <p>7. (略)</p> <p>8. (略)</p> <p>9. WLTCモードWLTCモード2.2.3.中「自動車製作者等が設定するもの」とは、5.で規定する補間ファミリー内の最小重量をいう。</p> <p>10. 新設</p> <p>11. 新設</p> <p>別表 1→</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">測定値及び計算値の桁表記</th> </tr> <tr> <th>項目</th> <th>桁表記</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>定格エンジン出力</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table>	測定値及び計算値の桁表記		項目	桁表記	(略)	(略)	定格エンジン出力	(略)	(略)	(略)
ICE	内燃エンジン車																						
測定値及び計算値の桁表記																							
項目	桁表記																						
(略)	(略)																						
最高出力	(略)																						
(略)	(略)																						
測定値及び計算値の桁表記																							
項目	桁表記																						
(略)	(略)																						
定格エンジン出力	(略)																						
(略)	(略)																						

新旧対照表(その2)  
56 / 72

新	旧																																																																																		
<table border="1"> <tr> <td>削除</td> <td>削除</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>桁表記</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">劣化補正値(DF)</td> <td>CO</td> <td>規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)</td> </tr> <tr> <td>THC</td> <td>規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)</td> </tr> <tr> <td>NMHC</td> <td>規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)</td> </tr> <tr> <td>NOx</td> <td>規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)</td> </tr> <tr> <td>PM</td> <td>規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>桁表記</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>削除</td> <td>削除</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>桁表示</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>削除</td> <td>削除</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">(略)</td> <td>惰行時間</td> <td>小数第3位又は小数第2位まで記載(s)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table> <p>別表 2</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">測定値及び計算値の末尾処理</th> </tr> <tr> <th>項目</th> <th>末尾処理</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>非積載重量</td> <td>小数第1位を四捨五入し、整数値とする(kg)</td> </tr> <tr> <td>試験自動車重量</td> <td>小数第1位を四捨五入し、整数値とする(kg)</td> </tr> <tr> <td>回転するすべての車両構成部品等値有効質量(m<sub>r</sub>)</td> <td>小数第1位を四捨五入し、整数値とする(kg)</td> </tr> <tr> <td>走行抵抗係数</td> <td>F<sub>r</sub> 小数第2位を四捨五入し、小数第1位までとする(N)</td> </tr> </tbody> </table>	削除	削除	(略)	(略)	項目	桁表記	(略)	(略)	劣化補正値(DF)	CO	規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)	THC	規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)	NMHC	規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)	NOx	規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)	PM	規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)	(略)	(略)	項目	桁表記	削除	削除	(略)	(略)	項目	桁表示	削除	削除	(略)	惰行時間	小数第3位又は小数第2位まで記載(s)	(略)	(略)	測定値及び計算値の末尾処理		項目	末尾処理	非積載重量	小数第1位を四捨五入し、整数値とする(kg)	試験自動車重量	小数第1位を四捨五入し、整数値とする(kg)	回転するすべての車両構成部品等値有効質量(m <sub>r</sub> )	小数第1位を四捨五入し、整数値とする(kg)	走行抵抗係数	F <sub>r</sub> 小数第2位を四捨五入し、小数第1位までとする(N)	<table border="1"> <tr> <td>タイヤ円周長さ</td> <td>製造者設計値(mm)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>桁表記</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>新設</td> <td>新設</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>桁表記</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>内燃エンジンの最高出力</td> <td>諸元表記値(kW/rpm)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>桁表示</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">シャングイナモ設定</td> <td rowspan="3">係数</td> <td>c<sub>0</sub></td> <td>小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載(N)</td> </tr> <tr> <td>c<sub>1</sub></td> <td>小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載((Nm/(km/h))</td> </tr> <tr> <td>c<sub>2</sub></td> <td>小数第6位を四捨五入し、小数第5位まで記載(N/(km/h)<sup>2</sup>)</td> </tr> <tr> <td>惰行時間</td> <td>小数第2位又は小数第1位まで記載(s)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> </tbody> </table> <p>新設</p>	タイヤ円周長さ	製造者設計値(mm)	(略)	(略)	項目	桁表記	(略)	(略)	新設	新設	(略)	(略)	項目	桁表記	内燃エンジンの最高出力	諸元表記値(kW/rpm)	(略)	(略)	項目	桁表示	シャングイナモ設定	係数	c <sub>0</sub>	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載(N)	c <sub>1</sub>	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載((Nm/(km/h))	c <sub>2</sub>	小数第6位を四捨五入し、小数第5位まで記載(N/(km/h) <sup>2</sup> )	惰行時間	小数第2位又は小数第1位まで記載(s)	(略)	(略)	(略)	(略)
削除	削除																																																																																		
(略)	(略)																																																																																		
項目	桁表記																																																																																		
(略)	(略)																																																																																		
劣化補正値(DF)	CO	規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)																																																																																	
	THC	規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)																																																																																	
	NMHC	規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)																																																																																	
	NOx	規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)																																																																																	
	PM	規制値の下位2桁目を四捨五入し、1桁目まで記載(g/km)																																																																																	
(略)	(略)																																																																																		
項目	桁表記																																																																																		
削除	削除																																																																																		
(略)	(略)																																																																																		
項目	桁表示																																																																																		
削除	削除																																																																																		
(略)	惰行時間	小数第3位又は小数第2位まで記載(s)																																																																																	
	(略)	(略)																																																																																	
測定値及び計算値の末尾処理																																																																																			
項目	末尾処理																																																																																		
非積載重量	小数第1位を四捨五入し、整数値とする(kg)																																																																																		
試験自動車重量	小数第1位を四捨五入し、整数値とする(kg)																																																																																		
回転するすべての車両構成部品等値有効質量(m <sub>r</sub> )	小数第1位を四捨五入し、整数値とする(kg)																																																																																		
走行抵抗係数	F <sub>r</sub> 小数第2位を四捨五入し、小数第1位までとする(N)																																																																																		
タイヤ円周長さ	製造者設計値(mm)																																																																																		
(略)	(略)																																																																																		
項目	桁表記																																																																																		
(略)	(略)																																																																																		
新設	新設																																																																																		
(略)	(略)																																																																																		
項目	桁表記																																																																																		
内燃エンジンの最高出力	諸元表記値(kW/rpm)																																																																																		
(略)	(略)																																																																																		
項目	桁表示																																																																																		
シャングイナモ設定	係数	c <sub>0</sub>	小数第2位を四捨五入し、小数第1位まで記載(N)																																																																																
		c <sub>1</sub>	小数第4位を四捨五入し、小数第3位まで記載((Nm/(km/h))																																																																																
		c <sub>2</sub>	小数第6位を四捨五入し、小数第5位まで記載(N/(km/h) <sup>2</sup> )																																																																																
	惰行時間	小数第2位又は小数第1位まで記載(s)																																																																																	
(略)	(略)	(略)	(略)																																																																																

新旧対照表(その2)  
57 / 72



新		旧	
	Ⓜ	小数第 1 位を四捨五入し、小数第 3 位までとする (N/(km/h))	
	Ⓜ	小数第 6 位を四捨五入し、小数第 5 位までとする (N/(km/h))	
HC (FID) γ 係数		小数第 3 位を四捨五入し、小数第 2 位までとする	
メタン効率		小数第 1 位を四捨五入し、小数第 3 位までとする	
エタン効率		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位までとする	
使用燃料密度		小数第 4 位を四捨五入し、小数第 3 位までとする ガソリン、LPG 又は軽油の場合 (g/cm <sup>3</sup> ) CNG の場合 (kg/m <sup>3</sup> )	
試験帳票 Test Report		新設	
試験番号 Report No.			
試験担当者 Test by			
1. 試験自動車概略 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLE(S)		1. 試験自動車概略 DESCRIPTION OF TESTED VEHICLE(S)	
1.1 全般 GENERAL		1.1 全般 GENERAL	
(略)		(略)	
用途 Category			
(略)		(略)	
車体の形状 Bodywork			
(略)		(略)	

新旧対照表 (その 2)  
58 / 72

新		旧	
1.1.1 パワートレイン Powertrain Architecture		1.1.1 パワートレイン Powertrain Architecture	
パワートレイン (HV 等) Powertrain architecture	ICE/NOVC-HEV/OVC-HEV	パワートレイン (HV 等) Powertrain architecture	新設
1.1.2 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE		1.1.2 内燃機関 INTERNAL COMBUSTION ENGINE	
(略)	(略)	(略)	(略)
最高出力 Maximum engine power		定格出力 Rated engine power	kW/rpm
(略)	(略)	(略)	(略)
1.1.3 (略)		1.1.3 (略)	
1.1.4 燃料供給システム FUEL FEED SYSTEM		1.1.4 燃料供給システム FUEL FEED SYSTEM	
作動方式 actuation technology		直噴式 Direct injection	
削除		使用燃料 Vehicle fuel type	
削除		コントロールユニット Control unit	
削除		部品番号 Part reference	
1.1.5 ~1.1.7 (略)		1.1.5 ~1.1.7 (略)	
1.1.8 変速機			

新旧対照表 (その 2)  
59 / 72

新	旧																																										
<p>TRANSMISSION (If applicable)</p> <p>2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph</p> <table border="1"> <tr> <td>変速機の型式 Gearbox</td> <td>：</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>：</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>削除</td> <td>：</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>：</td> <td>(略)</td> </tr> </table> <p>ギヤ比 (略)</p> <p>1.1.9 ~1.2.2 (略) 1.2.3 走行サイクル選択パラメーター CYCLE SELECTION PARAMETERS</p> <table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>：</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>車両最高速度 Maximum speed of the vehicle</td> <td>：</td> <td></td> </tr> </table> <p>1.2.4 (略)</p> <p>2. 試験結果 TEST RESULTS</p> <p>2.1 排出ガス試験結果 WLTC TEST</p> <table border="1"> <tr> <td>シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis dyne setting</td> <td>：</td> <td>惰行法/ホイールトルク法 coastdown / torque meter method</td> </tr> </table>	変速機の型式 Gearbox	：		(略)	：	(略)	削除	：		(略)	：	(略)	(略)	：	(略)	車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	：		シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis dyne setting	：	惰行法/ホイールトルク法 coastdown / torque meter method	<p>1.1.8 変速機 TRANSMISSION (If applicable)</p> <p>2つ以上のシステムは帳票を追加 For more than one Transmission, please repeat the paragraph</p> <table border="1"> <tr> <td>ギアボックス Gearbox</td> <td>：</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>：</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>円周長さ Circumference (m)</td> <td>：</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>：</td> <td>(略)</td> </tr> </table> <p>ギヤ比 (略)</p> <p>1.1.9 ~1.2.2 (略) 1.2.3 走行サイクル選択パラメーター CYCLE SELECTION PARAMETERS</p> <table border="1"> <tr> <td>(略)</td> <td>：</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>車両最高速 Maximum speed of the vehicle</td> <td>：</td> <td></td> </tr> </table> <p>1.2.4 (略)</p> <p>2. 試験結果 TEST RESULTS</p> <p>2.1 排出ガス試験結果 WLTC TEST</p> <table border="1"> <tr> <td>シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis dyne setting</td> <td>：</td> <td>新設</td> </tr> </table>	ギアボックス Gearbox	：		(略)	：	(略)	円周長さ Circumference (m)	：		(略)	：	(略)	(略)	：	(略)	車両最高速 Maximum speed of the vehicle	：		シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis dyne setting	：	新設
変速機の型式 Gearbox	：																																										
(略)	：	(略)																																									
削除	：																																										
(略)	：	(略)																																									
(略)	：	(略)																																									
車両最高速度 Maximum speed of the vehicle	：																																										
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis dyne setting	：	惰行法/ホイールトルク法 coastdown / torque meter method																																									
ギアボックス Gearbox	：																																										
(略)	：	(略)																																									
円周長さ Circumference (m)	：																																										
(略)	：	(略)																																									
(略)	：	(略)																																									
車両最高速 Maximum speed of the vehicle	：																																										
シャシダイ負荷設定方法 Method of chassis dyne setting	：	新設																																									

新旧対照表 (その2)  
60 / 72

新	旧																																																																								
<p>ダイナモ制御モード Dynamometer operation mode</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>：</td> <td>固定走行方式/反復方式 fixed run / iterative method</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>：</td> <td>(略)</td> </tr> </table> <p>2.1.1 (略)</p> <p>2.1.1.1 排出ガス Pollutant emissions</p> <p>2.1.1.1.1 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するICE、NOVC-HEVおよびOVC-HEVで、WLTC試験 (ハイブリッド車においてはCS試験) を実施する場合の排出ガス Pollutant emissions of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVC-HEVs in case of a charge-sustaining WLTC test</p> <p>Test 1</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>排出ガス値 Pollutants</th> <th>CO (g/km)</th> <th>THC (g/km)</th> <th>NMHC (g/km)</th> <th>NOx (g/km)</th> <th>Particulate Matter (g/km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>再生調整係数 (K<sub>i</sub>) : 乗法 Regeneration factors (K<sub>i</sub>) Multiplicative</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>劣化補正値 (DF) Deterioration factors</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(略)</p> <p>2.1.1.1.1.1. (略)</p> <p>2.1.1.1.2 プラグインハイブリッド 充電消費試験 (該当する場合)</p>		：	固定走行方式/反復方式 fixed run / iterative method	(略)	：	(略)	排出ガス値 Pollutants	CO (g/km)	THC (g/km)	NMHC (g/km)	NOx (g/km)	Particulate Matter (g/km)	(略)						再生調整係数 (K <sub>i</sub> ) : 乗法 Regeneration factors (K <sub>i</sub> ) Multiplicative						劣化補正値 (DF) Deterioration factors						(略)						<p>ダイナモ制御モード Dynamometer operation mode</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>：</td> <td>新設</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>：</td> <td>(略)</td> </tr> </table> <p>2.1.1 (略)</p> <p>2.1.1.1 排出ガス Pollutant emissions</p> <p>2.1.1.1.1 1つ以上の内燃機関原動機を搭載するNOVCおよびOVCハイブリッド自動車CS試験タイプIテストを実施する場合の排出ガス Pollutant emissions of vehicles with at least one combustion engine, of NOVC-HEVs and of OVC-HEVs in case of a charge-sustaining WLTC test</p> <p>Test 1</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>排出ガス値 Pollutants</th> <th>CO (g/km)</th> <th>THC (g/km)</th> <th>NMHC (g/km)</th> <th>NOx (g/km)</th> <th>Particulate Matter (g/km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>再生調整係数 (K<sub>i</sub>) : 乗法 Regeneration factors (K<sub>i</sub>) Multiplicative</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>新設</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(略)</p> <p>2.1.1.1.1.1. (略)</p> <p>2.1.1.1.2 プラグインハイブリッド 充電消費試験 (該当する場合)</p>		：	新設	(略)	：	(略)	排出ガス値 Pollutants	CO (g/km)	THC (g/km)	NMHC (g/km)	NOx (g/km)	Particulate Matter (g/km)	(略)						再生調整係数 (K <sub>i</sub> ) : 乗法 Regeneration factors (K <sub>i</sub> ) Multiplicative						新設						(略)					
	：	固定走行方式/反復方式 fixed run / iterative method																																																																							
(略)	：	(略)																																																																							
排出ガス値 Pollutants	CO (g/km)	THC (g/km)	NMHC (g/km)	NOx (g/km)	Particulate Matter (g/km)																																																																				
(略)																																																																									
再生調整係数 (K <sub>i</sub> ) : 乗法 Regeneration factors (K <sub>i</sub> ) Multiplicative																																																																									
劣化補正値 (DF) Deterioration factors																																																																									
(略)																																																																									
	：	新設																																																																							
(略)	：	(略)																																																																							
排出ガス値 Pollutants	CO (g/km)	THC (g/km)	NMHC (g/km)	NOx (g/km)	Particulate Matter (g/km)																																																																				
(略)																																																																									
再生調整係数 (K <sub>i</sub> ) : 乗法 Regeneration factors (K <sub>i</sub> ) Multiplicative																																																																									
新設																																																																									
(略)																																																																									

新旧対照表 (その2)  
61 / 72



新		旧	
別紙4の手順に準じた惰行時間 The coastdown times after performing the vehicle coast down procedure according paragraph4	車速(km/h) Vehicle speed	惰行時間(s) Coastdown time	(略)
	削除		テストサイクルからの逸脱時間 that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle
	105-95		(略)
	95-85		
	85-75		
	75-65		
	65-55		
	55-45		
	45-35		
	35-25		
25-15			
削除			
(略)		(略)	
テストサイクルからの逸脱記録 (回数及び1回当たりの時間) that cannot follow the cycle trace: The deviations from the driving cycle			
(略)		(略)	
TRIAS_31-J119-01	路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験 【添付資料参照】		新設
TRIAS_43-R028(1)-01	警告器の警告音発生装置試験 (協定規則第 28 号) 【添付資料参照】		新設
TRIAS_43-R028(2)-01	警告器の音圧試験 (協定規則第 28 号) 【添付資料参照】		新設
TRIAS_43(7)-R138-02	車両接近通報装置試験 (協定規則第 138 号)		TRIAS_43(7)-R138-02 車両接近通報装置試験 (協定規則第 138 号)

新旧対照表 (その 2)  
64 / 72

新		旧	
付表	車両接近通報装置試験		
試験期日	試験場所	試験担当者	
※基準の適合の判断は原文(英文)に基づき行うため、日本語訳は参考として下さい。			
1.~3. (略)			
4. 試験成績			
1.~3. (略)			
4. 周波数変化率に関する試験手順	新設		
Test procedures for frequency shift			
4.1. 一般要件			
General			
本則 6.2.3 の周波数変化率に関する規定は、自動車製作者等によって選択される以下のいずれかの試験方法にて確認する。			
方法(A) 屋外試験路における走行状態での車両試験			
方法(B) 外部信号発生装置により AVAS を作動させた状態での屋外試験路における停止状態の車両試験			
方法(C) 屋内施設のシェンゲイナビメーターにおける走行状態での車両試験			
方法(D) 外部信号発生装置により AVAS を作動させた状態での屋内施設における停止状態の車両試験			
方法(E) 外部信号発生装置により AVAS を作動させた状態での屋内施設における車両なしの AVAS 試験			
車両および試験の設定ならびに施設の要件は、選択された試験方法に応じて、本附則の 1 項、2 項、3.1 項および 3.2 項に規定されたものと同じである。ただし、以下の項に異なる規定または追加の規定がある場合はこの限りではない。			
“測定値には暗騒音補正を適用しないものとする。屋外での測定については特別な注意を払わなければならない。			
暗騒音の干渉は回避するものとする。明らかに一般的な信号の特性から外れている音圧ピークがあることが認められた場合は、当該測定値を修正するものとする。”			
The provisions on frequency shift outlined in 6.2.3 of the main body shall be checked using one of the following test methods to be selected by the manufacturer:			
Method (A) Test of the complete vehicle in motion on an outdoor test track			
Method (B) Test of the complete vehicle in standstill condition			
付表	車両接近通報装置試験		
試験期日	試験場所	試験担当者	
1.~3. (略)			
1. 試験成績			
1.~3. (略)			
新設			

新旧対照表 (その 2)  
65 / 72

新		旧
<p>on an outdoor test track with simulation of the vehicle movement to the AVAS by an external signal generator</p> <p>Method (C) Test of the complete vehicle in motion in an indoor facility on a chassis dynamometer</p> <p>Method (D) Test of the complete vehicle in standstill condition in an indoor facility with simulation of the vehicle movement to the AVAS by an external signal generator</p> <p>Method (E) Test of the AVAS without a vehicle in an indoor facility with simulation of the vehicle movement to the AVAS by an external signal generator</p> <p>The facility requirements as well as the vehicle and test setup specifications are the same as given in paragraphs 1, 2, 3.1 and 3.2 of this Annex according to the selected test method unless the following paragraphs below provide different or additional specifications.</p> <p>No background noise correction shall be applied to any measurement. Special care must be given for outdoor measurements.</p> <p>Any interference of the background noise shall be avoided. If a sound peak obviously out of character with the general signal is observed, that measurement shall be discarded.</p>		
<p>4.2. 計測器および信号処理</p> <p>Instrumentation and signal processing</p> <p>これらの要件に合致したデータを得るために、自動車製作者等と技術機関は分析条件について合意するものとする。音響分析システムは、ある(適切な)サンプリングレートで、全ての対象周波数を含む周波数の範囲にわたり、スペクトル分析を実施する能力を有しているものとする。周波数分解能は、全ての試験条件の周波数を分解できるほど十分な精度を有しているものとする。</p> <p>Analyser settings shall be agreed between the manufacturer and the technical service to provide data according to these requirements. The sound analysis system shall be capable of performing spectral analysis at a sampling rate and over a frequency range containing all frequencies of interest. The frequency resolution shall be sufficiently precise to differentiate between the frequencies of the various test conditions.</p>	Pass Fail	

新旧対照表 (その2)  
66 / 72

新		旧
<p>4.3. 試験方法</p> <p>Test methods</p> <p>4.3.1. 方法(A) - 屋外施設および走行状態の車両</p> <p>Method (A) - Outdoor facility and vehicle in motion</p> <p>車両は、定速試験 (3.3.2 項) と同様に、屋外試験施設において、一般的な運転条件に従って運転するものとする。10km/h 以下は±2km/h、それ以外は±1km/h の公差で、5 km/h から 20 km/h までの 5km/h 毎の目標速度で車両からの発生音を計測するものとする。5 km/h は最低目標速度である。この速度 (5km/h) で所定の精度内で車両を運転できない場合は、10 km/h 未満の可能な限り最も低い速度を代わりに使用するものとする。</p> <p>The vehicle shall be operated in the same outdoor test facility and according to the same general operating condition as for the vehicle constant speed testing (paragraph 3.3.2). The vehicle sound emission shall be measured at target speeds of 5 km/h to 20 km/h in steps of 5 km/h with a tolerance of +/- 2 km/h for the speed of 10 km/h or less and of +/- 1 km/h for any other speeds. The speed of 5 km/h is the lowest target speed. If the vehicle cannot be operated at this speed within the given precision, the lowest possible speed below 10 km/h shall be used instead.</p> <p>4.3.2. 方法(B) および方法(D) - 屋外/屋内施設および停車状態の車両</p> <p>Method (B) and Method (D) - Outdoor/Indoor facility and vehicle in standstill</p> <p>実際の運転状態を模擬する AVAS 用の外部車速信号を、車両が受け取ることができる試験施設で、実施するものとする。マイクロホン位置は、図 2a に規定された試験条件のとおりとする。車両の前備面をライン PP' 上に配置するものとする。±0.5km/h の公差で 5 km/h から 20 km/h までの 5km/h 毎の目標速度にて車両からの発生音を測定する。</p> <p>The vehicle shall be operated in a test facility where the vehicle can accept an external vehicle speed signal to the AVAS simulating vehicle operation. The microphone locations shall be as for the complete</p>	Pass Fail Yes No Yes No	

新旧対照表 (その2)  
67 / 72

新	旧
<p>vehicle test conditions as specified in Figure 2a. The front plane of the vehicle shall be placed on line PP'. The vehicle sound emission shall be measured at simulated speeds of 5 km/h to 20 km/h in steps of 5 km/h with a tolerance of +/- 0.5 km/h for each test speed.</p>	
<p>4.3.3. 方法(C) - 屋内施設および走行状態の車両 Method (C) - Indoor facility and vehicle in motion</p> <p>屋外と同じ方法で運転できる屋内試験施設のシャシーダイナモーター上に車両を設置するものとする。 マイクロホン位置はすべて、図2aに規定された試験条件のとおりとする。車両の前面をラインPP'上に配置するものとする。10km/h以下は±2km/h、それ以外は±1km/hの公差で、5 km/hから20 km/hまでの5km/h毎の目標速度で車両からの発生音を計測するものとする。5 km/hは最低目標速度である。この速度(5km/h)で所定の精度内で車両を運転できない場合は、10 km/h未満の可能な限り最も低い速度を代わりに使用するものとする。</p> <p>The vehicle shall be installed in an indoor test facility where the vehicle can operate on a chassis dynamometer in the same manner as outdoors. All microphone locations shall be as for the vehicle test conditions as specified in Figure 2a. The front plane of the vehicle shall be placed on line PP'. The vehicle sound emission shall be measured at target speeds of 5 km/h to 20 km/h in steps of 5 km/h with a tolerance of +/- 2 km/h for the speed of 10 km/h or less and of +/- 1 km/h for any other speeds. The speed of 5 km/h is the lowest target speed. If the vehicle cannot be operated at this speed within the given precision, the lowest possible speed below 10 km/h shall be used instead.</p>	Yes No
<p>4.3.4. 方法(E) Method (E)</p> <p>AVASは、自動車製作者等指定の装置を用いて屋内施設内に固定するものとする。</p>	Yes No

新旧対照表 (その2)  
68 / 72

新	旧
<p>測定計測器のマイクロホンは、音圧レベルが最も高い方向かつ音の放射源とほぼ同じ高さで、AVASから1m離れたところに配置する。±0.5km/hの公差で、5 km/hから20 km/hまでの5km/h毎の模擬速度にて発生音を測定する。</p> <p>The AVAS shall be mounted rigidly in an indoor facility, by means of the equipment indicated by the manufacturer.</p> <p>The microphone of the measuring instrument shall be placed at 1 m distance from the AVAS in the direction where the subjective sound level is greatest and placed at a height of approximately the same level as the sound radiation of the AVAS.</p> <p>The sound emission shall be measured at simulated speeds of 5 km/h to 20 km/h in steps of 5 km/h with a tolerance of +/- 0.5 km/h for each test speed.</p>	
<p>4.4. 試験方法 Test methods</p>	Pass Fail
<p>4.4.1. 試験方法(A) Test Method (A)</p> <p>4.3.1項に規定された各速度において少なくとも4回の測定を実施するものとする。 発生音は、AA'とBB'間の車両の各通過時に各マイクロホン位置で収録するものとする。 解析のため、AA'から、PP'の手前1メートルまでの部分を、各測定結果より抽出するものとする。</p> <p>At least four measurements shall be made at every speed specified in paragraph 4.3.1. The emitted sound shall be recorded during each passage of the vehicle between AA' and BB' for each microphone position. From each measurement sample a segment taken from AA until -1 meter before PP' shall be cut out for further analysis.</p>	
<p>4.4.2. 試験方法(B), (C), (D)および(E) Test Methods (B), (C), (D) and (E)</p> <p>発生音は、少なくとも5秒間、上記項目に規定された各速</p>	

新旧対照表 (その2)  
69 / 72

新		旧
<p>度で測定する。 The emitted sound shall be measured at every speed specified in correlated paragraphs above for at least 5 seconds.</p>		
<p><b>4.5. 信号処理</b> Signal Processing</p> <p>各収録サンプルに関して、ハニングウィンドウおよび少なくとも 66.6% のオーバーラップ平均を用いて、オートパワースペクトルの平均値を求めるものとする。周波数分解能は、目標条件ごとに周波数変化を判別できるより十分に細かいものを選ぶものとする。</p> <p>サンプルごとの速度報告値は、当該サンプルの車速平均値を小数第 1 位まで丸めた値である。</p> <p>試験方法 (A) の場合、速度とともに変化させる周波数はサンプルごとに決定するものとする。目標車速ごとの周波数報告値 <math>f_{speed}</math> は、測定サンプルごとの周波数の算術平均値を最も近い整数に丸めた値とする。目標車速ごとの速度報告値は、4 つのサンプルの算術平均値とする。</p> <p>その他すべての試験方法については、得られた周波数スペクトルを計算において直接使用するものとする。</p> <p>For each recorded sample the average auto power spectrum shall be determined, using a Hanning window and at least 66.6% overlap averages.</p> <p>The frequency resolution shall be chosen to be sufficiently narrow as to allow a separation of the frequency shift per target condition. The reported speed per sample segment is the average vehicle speed over the time of the sample segment rounded to the first decimal place. In case of test method (A) the frequency that is intended to be changed with the speed shall be determined per sample segment. The reported frequency per target condition <math>f_{speed}</math> shall be the mathematical average of the frequencies determined per measurement sample and rounded to the nearest integer.</p> <p>The reported speed per target condition shall be the mathematical average of the four sample segments.</p> <p>For all other test methods the derived frequency spectrum shall directly be used for the further calculation.</p>	<p>Pass Fail</p>	

新旧対照表 (その 2)  
70 / 72

新		旧
<p><b>4.5.1. データまとめおよび結果報告</b> Data compilation and reported results</p> <p>変化させる周波数を、計算において使用するものとする。最も低い試験速度報告値の、最も近い整数に丸めた周波数を、基準周波数 <math>f_{ref}</math> として採用する。</p> <p>その他の車速については、最も近い整数に丸められた、車速に対応した周波数 <math>f_{ref}</math> をスペクトル分析から得るものとする。当該信号の周波数変化 <math>\Delta f</math> を式 (1) に従って計算する:</p> <p>式 (1) <math display="block">\Delta f = \left\{ \left[ \frac{(f_{speed} - f_{ref})}{(v_{test} - v_{ref})} \right] / f_{ref} \right\} \cdot 100</math></p> <p>ここで <math>f_{speed}</math> は、所定の車速における周波数である。 <math>f_{ref}</math> は、5 km/h の基準速度または最も低い速度報告値における周波数である。 <math>v_{test}</math> は、周波数 <math>f_{speed}</math> に対応する、実際の車速または模擬車速である。 <math>v_{ref}</math> は、周波数 <math>f_{ref}</math> に対応する、実際の車速または模擬車速である。</p> <p>The frequency intended to be shifted shall be used for the further calculation. The frequency of the lowest reported test speed rounded to the nearest integer is taken as the reference frequency <math>f_{ref}</math>. For the other vehicle speeds, the corresponding shifted frequencies <math>f_{speed}</math> rounded to the nearest integer shall be taken from the spectra analysis. Calculate <math>\Delta f</math>, the frequency shift of the signal according to equation (1):</p> <p>equation (1) <math display="block">\Delta f = \left\{ \left[ \frac{(f_{speed} - f_{ref})}{(v_{test} - v_{ref})} \right] / f_{ref} \right\} \cdot 100</math></p> <p>where <math>f_{speed}</math> is the frequency at a given speed value; <math>f_{ref}</math> is the frequency at the reference speed of 5 km/h or the lowest reported speed;</p>		

新旧対照表 (その 2)  
71 / 72

TRIAS 08-003 (1)-01

燃料消費率試験 (重量車 (2025 年度燃費基準対応))

1. 総則

燃料消費率試験 (重量車) の実施にあたっては、本規定によるものとする。

2. 用語の定義

- (1) 貨物自動車とは、貨物の運送の用に供する自動車をいう。
  - (2) トラックとは、第五輪荷重を有するけん引自動車であって、セミトレーラ (前車軸を有しない被けん引自動車であって、その一部がけん引自動車によって支えられる構造のものを含む) をけん引するための連結装置を有する自動車をいう。
  - (3) トラック等とは、貨物自動車であってトラック以外の自動車をいう。
  - (4) 路線バスとは、乗車定員 11 人以上の普通乗用自動車 (高速自動車国道等に係る路線以外の路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車として主に使用されるものに限る。) をいう。
  - (5) 一般バスとは、乗車定員 11 人以上の乗用自動車であって路線バス以外の自動車をいう。
  - (6) ドラム表面温度とは、タイヤ転がり抵抗係数測定試験で使用される試験機のドラム表面の温度をいう。
  - (7) 車載型風速計とは、空気抵抗係数測定試験において、自然風速と車両速度の相対速度を測定するために車面上に設置された風速計をいう。
  - (8) 風速補正とは、車載型風速計で測定された速度を用いて、空気抵抗係数を求める際の自然風速の影響を緩和することをいう。
3. 試験エンジン
- 試験エンジンは、次に掲げる状態とする。
- (1) 自動車点検基準等に基づき点検・整備され、エンジンダイナモメータを接続した状態での運転が十分に行われていること。
  - (2) 試験エンジンとエンジンダイナモメータはクラッチ機構により接続することができる。
  - (3) 冷却液温度は、自動車製作者等が指定した通常作動温度 $\pm 5\text{K}$  ( $\pm 5^\circ\text{C}$ ) に保つこと。このため必要な場合には、補助の温度調節装置を使用することができる。
  - (4) 潤滑油は、自動車製作者等が指定するものとし、生産車両に標準で設定される潤滑油相当のものであること。試験に使用する潤滑油の仕様は記録し、試験の結果と共に提出すること。
  - (5) 別表に掲げる付属装置を試験エンジンに取り付けること。また、別表のうち、\*を付した付属装置については、同表右欄に掲げる付属装置の取扱内容によること。
4. 試験自動車
- 空気抵抗係数を測定する試験自動車は、次の要件に適合すること。
- (1) 自動車点検基準等に基づき点検・整備されていること。
  - (2) タイヤの空気圧は、試験自動車が行前 (冷間) に水平面で静止している状態で測定したときに諸元表に記載された値であること。
  - (3) ホイールトルクメータを装着した駆動軸については、トレッドの誤差範囲が諸元表記載値の $\pm 10\%$ 以内であること。

新	旧
$v_{test}$ is the vehicle speed, actual or simulated, corresponding to the Frequency $f_{test}$ ; $v_{ref}$ is the vehicle speed, actual or simulated, corresponding to the Frequency $f_{ref}$ ;	