j番目の平均ウィンドウの時間幅（$t_{2,j}-t_{1,j}$）を次式によって求める。

$M_{CO_2}(t_{2,j}) - M_{CO_2}(t_{1,j}) \geqq M_{CO_2,ref}$

ここで、

$M_{CO_2}(t_{i,j})$は試験開始から時間（$t_{i,j}$）までに測定されたCO_2質量［g］

$M_{CO_2,ref}$は別添42ⅡのWLTC全走行で試験自動車が排出したCO_2質量［g］の半分である。

$t_{2,j}$は、次のように選択するものとする。

$M_{CO_2}(t_{2,j}-\Delta t) - M_{CO_2}(t_{1,j}) < M_{CO_2,ref} \leqq M_{CO_2}(t_{2,j}) - M_{CO_2}(t_{1,j})$

ここで、

Δtはデータサンプリング期間

である。

別紙４に従って計算した排出ガスの瞬時排出量を積算することにより、ウィンドウ内でCO_2質量を計算する。

3.2.　ウィンドウ排出量及び平均の計算

3.1.に従って求めた各ウィンドウについて以下を計算するものとする。

－単位距離あたりの排出ガスの排出量$M_{gas,d,j}$

－単位距離あたりのCO_2排出量$M_{CO_2,d,j}$

－平均速度$\overline{v_j}$

非車外充電式ハイブリッド電気自動車の試験では、ウィンドウの計算はパワートレインの始動から始まり、CO_2が排出されない運転を含む。

4.　ウィンドウの評価

4.1.　全般

試験自動車の基準動的条件は、別添42ⅡのWLTC走行時に測定された当該自動車のCO_2排出量と平均速度の関係により決定される「CO_2特性曲線」に基づいて設定される。

単位距離あたりのCO_2排出量を得るため、別添42Ⅱ別紙４に規定する走行抵抗設定を用いて試験するものとする。

4.2.　CO_2特性曲線の基準点

CO_2特性曲線を作成するために必要な基準点Ｐ１及びＰ２を以下のように決定するものとする。

4.2.1.　基準点Ｐ１

$\overline{v_{P1}}$＝19.0km／h（WLTC低速フェーズ平均速度）

$M_{CO_2,d,P1}$＝WLTC低速フェーズ走行における試験自動車のCO_2排出量×1.1［g／km］

4.2.2.　基準点Ｐ２

$\overline{v_{P2}}$＝56.6km／h（WLTC高速フェーズ平均速度）

$M_{CO_2,d,P2}$＝WLTC高速フェーズ走行における試験自動車のCO_2排出量×1.1［g／km］

4.3.　CO_2特性曲線の定義

CO_2特性曲線について、4.2.に定義された基準点を使用し、$\overline{v_{P2}}$＝56.6km／hを境界とした２つの線形区間における平均速度$\bar{v}$に対するCO_2排出量M_{CO_2}の関数として次の式によって定義する。

4.3.1.　$\bar{v} \leqq \overline{v_{P2}}$＝56.6km／hのとき

$M_{CO_2,d,CC}(\bar{v}) = a_1\bar{v} + b_1$

ここで、

$a_1 = (M_{CO_2,d,P_2} - M_{CO_2,d,P_1}) / (\overline{v_{P2}} - \overline{v_{P1}})$

$b_1 = M_{CO_2,d,P_1} - a_1\overline{v_{P1}}$

である。

4.3.2.　$\bar{v} > \overline{v_{P2}}$＝56.6km／hのとき

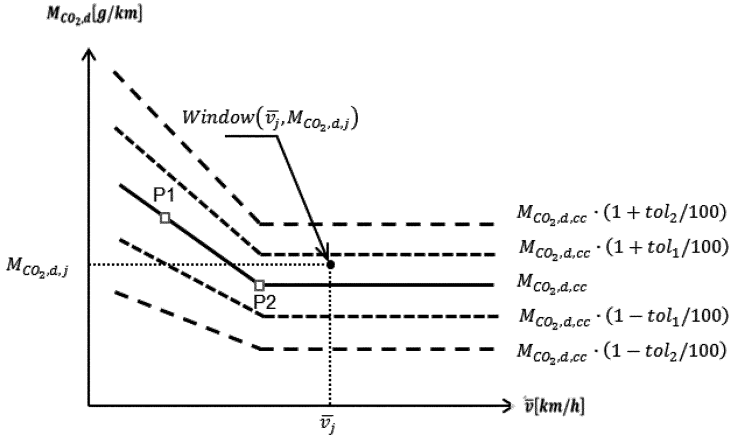
$M_{CO_2,d,CC}(\bar{v}) = b_2$

ここで、

$b_2 = M_{CO_2,d,P_2}$

である。

図３：CO_2特性曲線



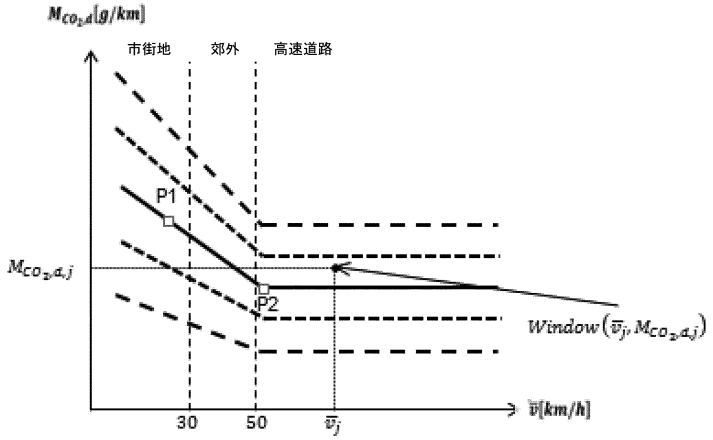
4.4.　市街地、郊外及び高速道路ウィンドウ

4.4.1.　ウィンドウ平均速度が30km／h未満のウィンドウは、市街地ウィンドウに区分する。

4.4.2.　ウィンドウ平均速度が30km／h以上かつ50km／h未満のウィンドウは、郊外ウィンドウに区分する。

4.4.3.　ウィンドウ平均速度が50km／h以上のウィンドウは、高速道路ウィンドウに区分する。

図４：CO_2特性曲線：ウィンドウ区分の定義



5.　走行の完全性及び正規性の検証

5.1.　CO_2特性曲線の公差

CO_2特性曲線の一次公差及び二次公差は、それぞれtol_1＝25％及びtol_2＝50％とする。

5.2.　完全性の検証

市街地、郊外及び高速道路ウィンドウがそれぞれウィンドウ総数の少なくとも10％を占めるとき、試験は完全性を有するものとする。