5.　一充電走行距離の算出方法

別紙２の2.6.4.の⑶の①において計測される走行時における蓄電装置の消費電気エネルギーE_{DC}に占める満充電かつソーク直後のＪＥ05モード走行１回目（以下「ＪＥ05コールド状態」という。）の直流電力量の割合K_1、コールド状態を考慮した都市内電力消費率EC_{ACuc}及び一充電走行距離Dは、3.ＨＩＬＳ法により使用される3.5.電気重量車電力消費率の算出過程において使用される各数値、別紙２の2.6.4.の⑶の①において計測される走行時における蓄電装置の消費電気エネルギーE_{DC}、充電時における商用電源の消費電気エネルギーE_{AC}及び別紙２の2.6.5.において算出されるＪＥ05コールド悪化係数Aから次式で算出される。なお、ＪＥ05コールド悪化係数Aとして1.18を用いることができ、4.パワートレーン法を用いた場合については必ずこの値を用いること。

$$K_1=\frac{\Delta E_{REESS}\times A}{E_{DC}}$$

$$EC_{ACuc}=（K_1\times EC_{ACu}\times A）+（1-K_1）\times EC_{ACu}$$

$$D=\left(\frac{1-\alpha/100}{EC_{ACuc}}+\frac{\alpha/100}{EC_{ACh}}\right)\times E_{AC}$$

K_1：E_{DC}に占める都市内走行モード走行１回目（ＪＥ05コールド状態）のDCの消費電気エネルギーの割合（－）

EC_{ACuc}：コールド状態を考慮した都市内電力消費率（Wh／km）

D：一充電走行距離（km）

付録１・２　（略）

別紙１　（略）

別紙２　電動機、蓄電装置及び電動補機類試験

1.　（略）

2.　蓄電装置試験方法

電気重量車用ＨＩＬＳシステムの入力パラメータとして、試験電池の内部抵抗、開放電圧及びACの電力消費率を算出するための係数として用いる蓄電装置の充電効率を求める。以下試験法を規定する。

2.1.～2.5.　（略）

2.6.　充電効率試験法

電力消費率を求めるために、蓄電装置の充電効率を求める。

2.6.1.～2.6.3.　（略）

2.6.4.　充電効率の測定

⑴・⑵　（略）

⑶　ソーク後の蓄電装置システム放電方法は、以下から測定方法を選択のうえ、蓄電装置端子間に電気エネルギー測定機器を配置し、消費電気エネルギーE_{DC}を測定する。

①　当該自動車をコールド状態から定速走行で運転し、満充電から車両が定速車速を維持できない状態まで蓄電装置システムを放電させる。定速走行時の車速は80km／ｈ（アクセルペダルを全開にしても到達できない自動車にあっては、この限りでない。）より開始し、ＳＯＣが10％以下となったところで車速を50km／ｈに変更し、電欠まで走行すること。なお車速変更は１分以内に完了すること。定速走行開始時の加速はアクセル全開もしくは３分以内に定速車速に達するものとし、電欠により定速車速から２km／ｈ以上低下した状態が４秒以上続いた時点でアクセル開度を全閉とし、全閉から１分以内にブレーキをかけて車両を停止させ、測定を終了する。

（新設）

付録１・２　（略）

別紙１　（略）

別紙２　電動機、蓄電装置及び電動補機類試験

1.　（略）

2.　蓄電装置試験方法

電気重量車用ＨＩＬＳシステムの入力パラメータとして、試験電池の内部抵抗、開放電圧及びACの電力消費率を算出するための係数として用いる蓄電装置の充電効率を求める。以下試験法を規定する。

2.1.～2.5.　（略）

2.6.　充電効率試験法

電力消費率を求めるために、蓄電装置の充電効率を求める。

2.6.1.～2.6.3.　（略）

2.6.4.　充電効率の測定

⑴・⑵　（略）

⑶　ソーク後の蓄電装置システム放電方法は、以下から測定方法を選択のうえ、蓄電装置端子間に電気エネルギー測定機器を配置し、消費電気エネルギーE_{DC}を測定する。

①　当該自動車をコールド状態から定速走行で運転し、満充電から車両が定速車速を維持できない状態まで蓄電装置システムを放電させる。定速走行時の車速は80km／ｈ（アクセルペダルを全開にしても到達できない自動車にあっては、この限りでない。）より開始し、ＳＯＣが10％以下となったところで車速を50km／ｈに変更し、電欠まで走行すること。なお車速変更は１分以内に完了すること。定速走行開始時の加速はアクセル全開もしくは３分以内に定速車速に達するものとし、電欠により定速車速から２km／ｈ以上低下した状態が４秒以上続いた時点でアクセル開度を全閉とし、全閉から１分以内にブレーキをかけて車両を停止させ、測定を終了する。