

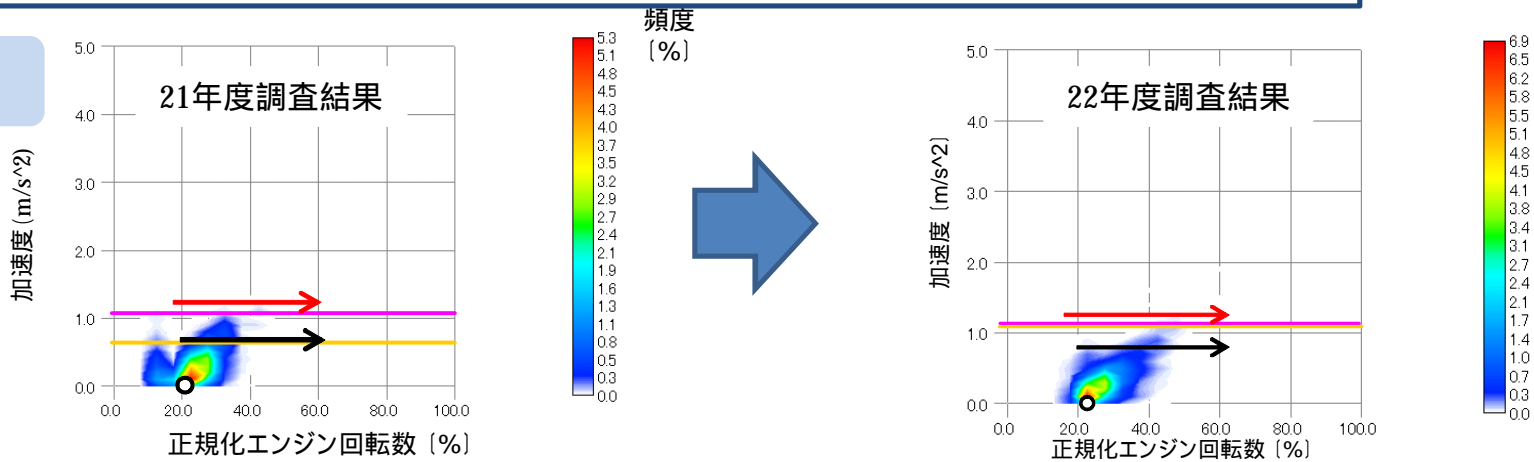
# ISO362-1と日本の走行実態との比較(四輪車) (概要)

# 日本の走行実態(小型車)との比較(ISO362-1)

平成21年度に行った日本の走行実態調査では、法令速度等を厳守し、走行流とは異なる特異な運行をしていたため、新たに、同一車両及び走行ルートにおいて、走行流にのった走行実態調査を平成22年度に行った。走行流にのった走行実態調査から得た $\alpha_{95}$ は、ISO362-1の $\alpha_{urban}$ の値に、より近い値となった。

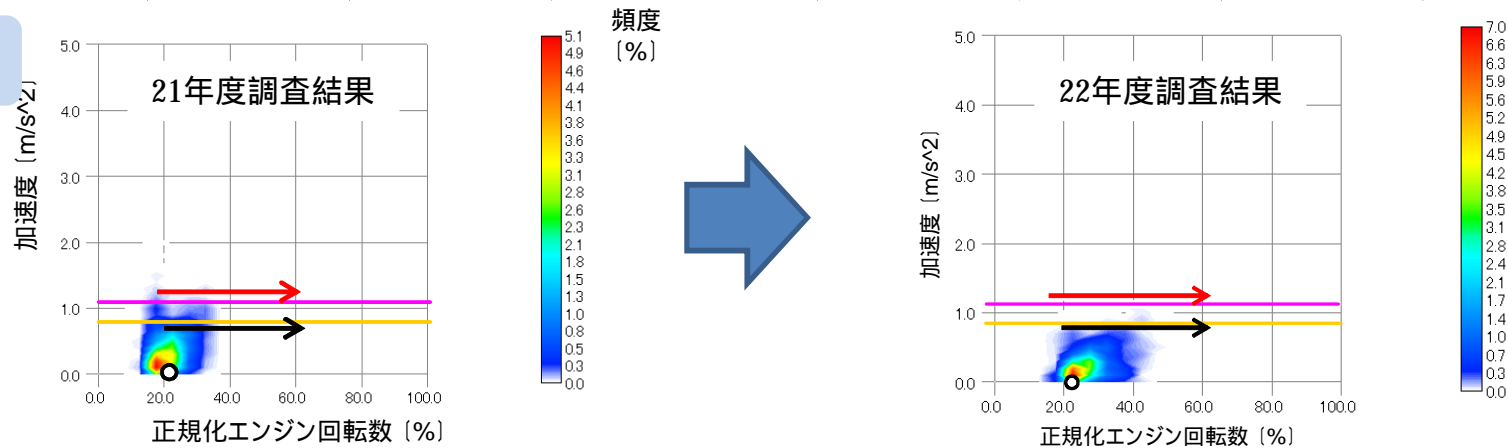
- TRIAS加速
- R51/03 (wot)
- R51/03 (crs)
- urban
- 95

## 20号



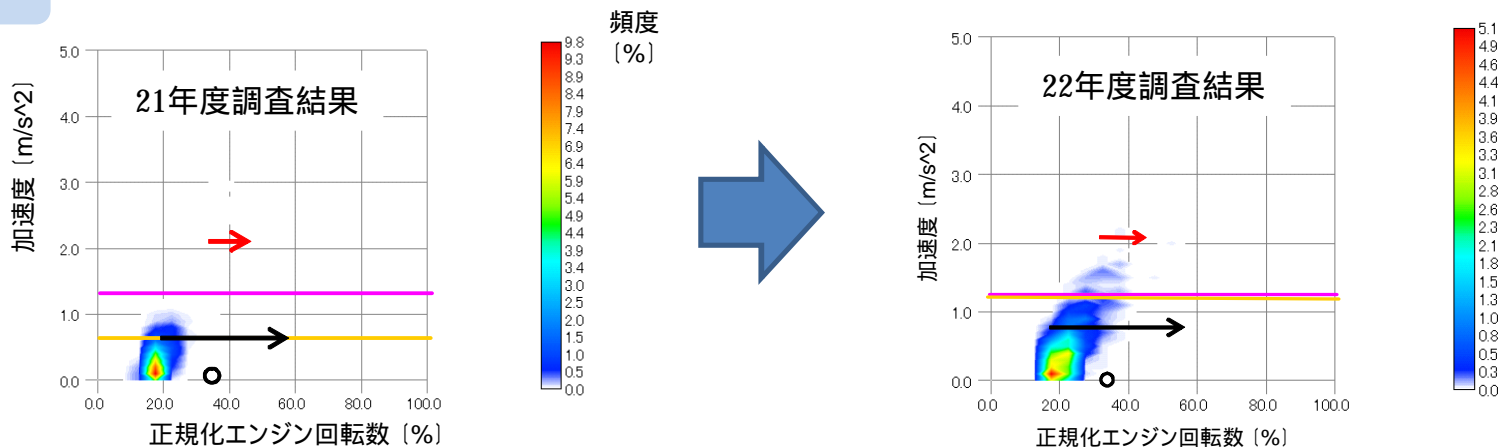
	PMR	国道	解析対象速度範囲	urban	95(H21)	95(H22)
B車	67.28	20号	45 < V < 55[km/h]	1.06	0.74	1.04

## 16号



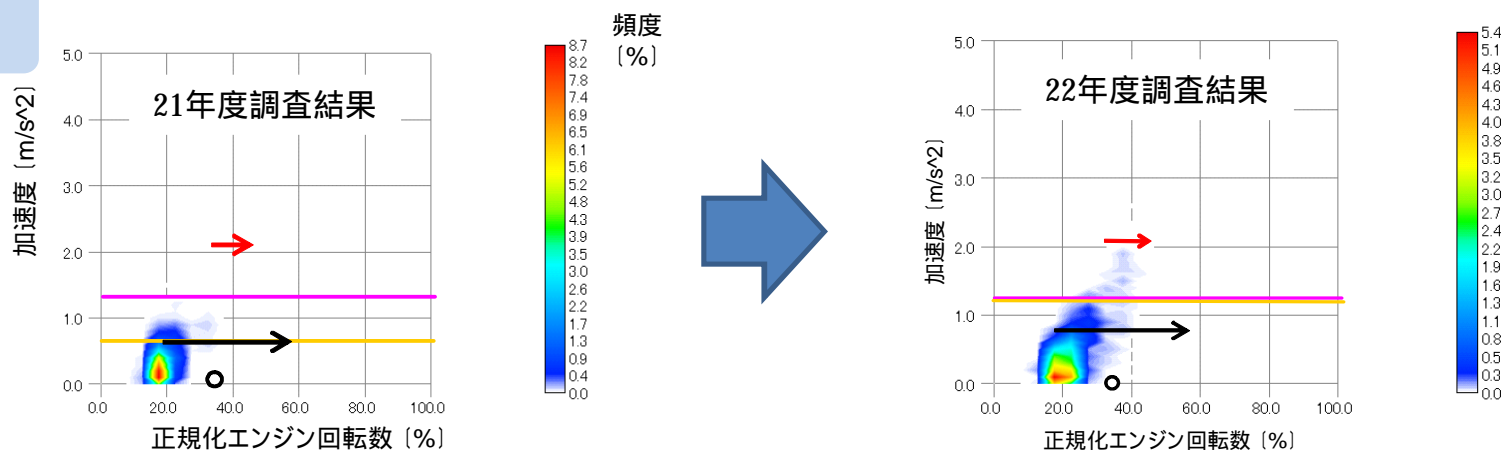
	PMR	国道	解析対象速度範囲	urban	95(H21)	95(H22)
B車	67.28	16号	45 < V < 55[km/h]	1.06	0.84	0.79

# 20号



	PMR	国道	解析対象速度範囲	urban	95(H21)	95(H22)
E車	143.7	20号	45 < V < 55[km/h]	1.27	0.73	1.22

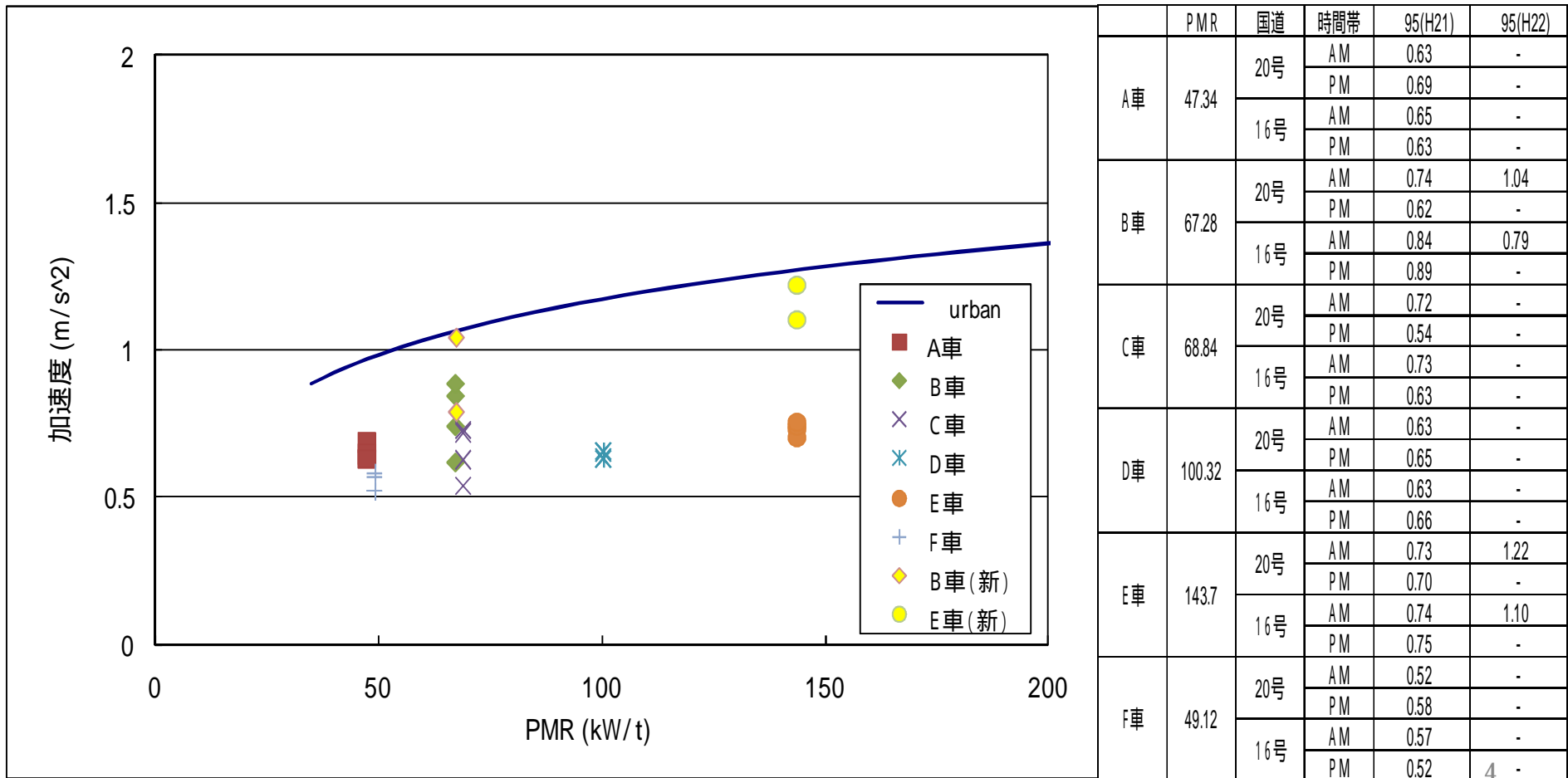
# 16号



	PMR	国道	解析対象速度範囲	urban	95(H21)	95(H22)
E車	143.7	16号	45 < V < 55[km/h]	1.27	0.74	1.10

## 日本の走行実態(小型車)との比較(ISO362-1)

平成21年度及び22年度に行った日本の走行実態調査から算出した $\alpha_{95}$ とISO362-1の $\alpha_{urban}$ を比較した。走行実態をより反映した平成22年度のデータに対し、 $\alpha_{urban}$ はやや高いものの、日本の走行実態に近いことが判明した。  
 なお、次年度以降、同実態調査を追加予定。

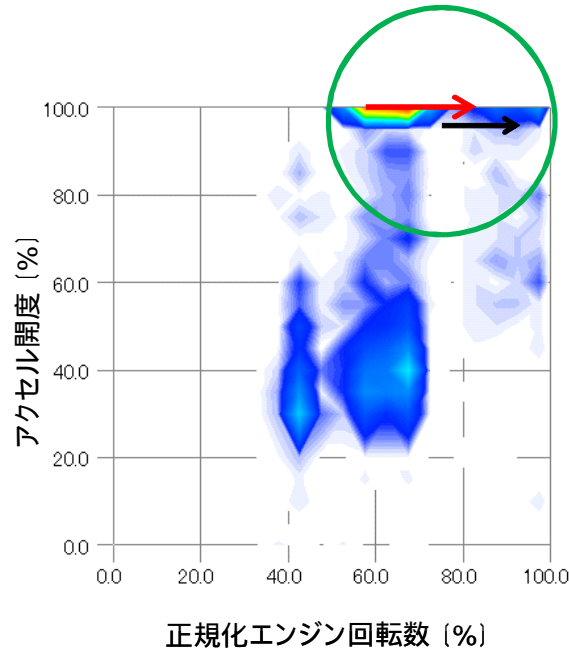


## 日本の走行実態(大型車)との比較(ISO362-1)

ISO362-1の大型車試験法は、現行のTRIAS試験法と試験条件が異なるものの、同じ全開加速試験法となっている。

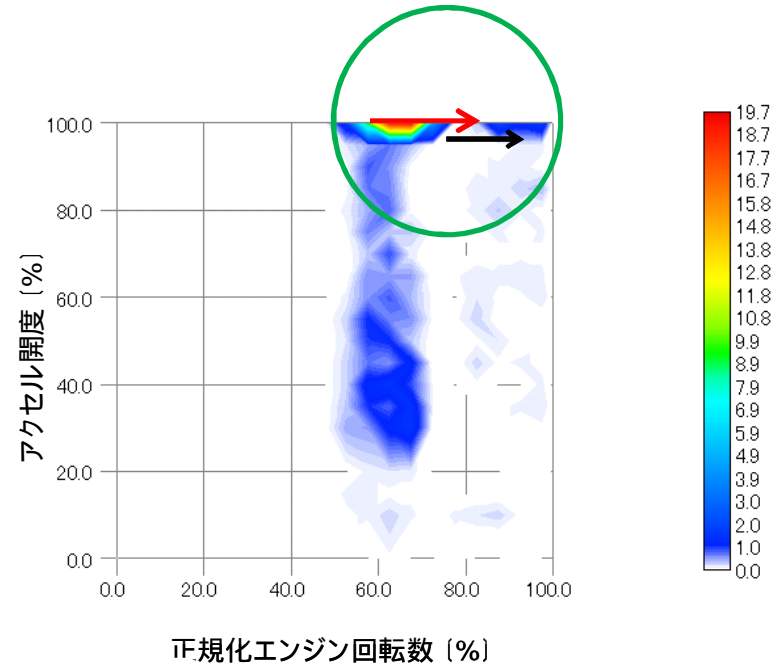
このため、日本の走行実態(大型車)を確認したところ、全開加速の使用頻度が高いこと、また、エンジン回転数が新試験法で実現する使用領域に近いことが確認された。

8t車(30 < V < 40 [km/h] のデータを解析)



20号

—→ TRIAS加速  
—→ R51/03 (wot)



16号