

電波利用環境委員会報告(案)概要

～CISPR D関連会議等の対処方針について～

令和2年10月13日
電波利用環境委員会
CISPR D作業班

【主なトピック】 主な審議状況及び対処方針(D小委員会)

D小委員会：自動車、モータボート等の妨害波に関する規格を策定

CISPR12 自動車の30MHz以上の放射妨害波測定

1) 背景と課題

FDISは広帯域ノイズの限度値の適用に点火ノイズの放電スパークを前提としたPEAK QPの相関係数20dBの適用をEV車及びその充電に対して適用するのは不適等との指摘による。

一方 暗室に対する相関、暗室の特性に関して課題が残置している。

2) 課題の解決方法

①PEAK、QPの相関係数の取り扱い

②暗室校正方法

二つの課題にたいして T/Fを組み改定の要否を検討している。

3) 審議状況

①PEAK QPの相関に関して

各国のEV走行時のPEAK QPの相関データを集計。

EV走行時、各種放電系ブロードバンドノイズが発生しておりPEAK QPの20dB

は妥当との見解がしめされている。一方EVの充電モードについては見直しが必要との見解で 適用フロー

の変更を含め検討されている。

②CISPR25のLW法を 車両を想定し6か所配置で 平均化処理して 計算値との比較の適用が検討されている。現在、金属床ベースの計算値がリファレンスとなっているため日本からCCIRのVery Dry グランドの計算値のテーブルも提案している。

4) 対処方針

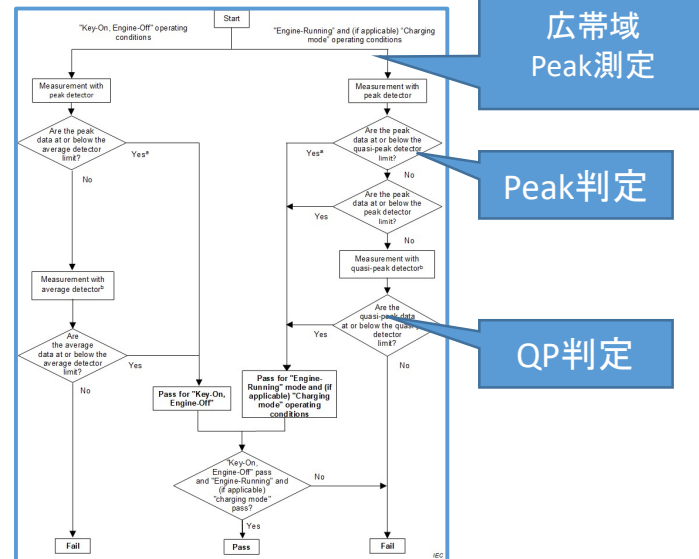
①PEAK、QPの限度値は長年にわたり自動車の型式認証基準に使われており

改定の場合影響は甚大である。適用範囲を明確にして必要最小限の改定を許容する方向で協議する。

②日本はOATS模擬の金属床暗室とOTS模擬の大地等価暗室が共存しており

両立、併用を維持できるよう提案する。

①広帯域/狭帯域ノイズ適用フロー



広帯域 Peak測定

Peak判定

QP判定

②LWモデルのリファレンスマデル

