245＜～≦270	260	1.14
270＜～≦300	280	1.17
300＜～≦330	310	1.21
330＜～≦360	340	1.26
360＜～≦395	380	1.33
395＜～≦435	410	1.37
435＜～≦475	450	1.44
475＜～≦515	490	1.50
515＜～≦555	530	1.57
以下、40kgとび	以下、40kgとび	以下、P_{50}＝0.0016IW＋0.72

注：P_{50}＝0.0016IW＋0.72で算出した値は、小数点第３位を四捨五入した値とする。

4.3.　負荷設定等

シャシダイナモメータの負荷は、平坦舗装路を運行する状態において当該試験原付自転車が受ける走行抵抗を再現するように設定すること。

4.3.1.　走行抵抗の測定

4.3.1.1.　走行抵抗の測定に用いられる試験原付自転車

試験原付自転車が試験路において走行抵抗を測定するときの重量の誤差範囲は、その重量の±20kg以内であること。

4.3.1.2.　試験路等の条件

4.3.1.2.1.　試験路は、乾燥した直線平坦舗装路とし、不連続な防風板等がないこと。

4.3.1.2.2.　試験路における走行抵抗値の大気状態については、大気圧、気温及び風の状態が観察できる設備があること。また、大気圧及び気温については、走行抵抗測定の開始時及び終了時の平均値を求めるものとし、風速については、試験路に平行な風速成分及び試験路に垂直な風速成分を、随時観察又は記録すること。

4.3.1.2.3.　試験路における走行抵抗測定時の風の状態は、試験路に平行な風速成分が平均５m／s以下、垂直な風速成分が平均２m／s以下であること。

4.3.2.　負荷設定方法

シャシダイナモメータの負荷設定は、試験路において測定した試験原付自転車の走行抵抗をもとに標準大気状態（気温：293K（20℃）、大気圧：101.3kPa、無風状態を指す。以下「標準状態」という。）における目標走行抵抗を算出し、シャシダイナモメータに設置した試験原付自転車に目標走行抵抗に相当する負荷を設定することにより行うものとする。ただし、試験原付自転車の等価慣性重量に応じて算出した目標走行抵抗を使用する場合は、その算出した目標走行抵抗に相当する負荷を設定することにより行うことができる。また、負荷設定に用いる手法は、惰行法又は試験原付自転車の等価慣性重量に応じた吸収動力値による負荷設定法とする。この場合において、4.3.2.1.の負荷設定方法を用いる際は試験原付自転車及びシャシダイナモメータを、また、4.3.2.2.による負荷設定方法を用いる際は、シャシダイナモメータを当該試験原付自転車の二輪車モード運転中の最高速度で連続運転し、十分暖機された状態であること。

4.3.2.1.　惰行法による負荷設定方法

4.3.2.1.1.　試験路における走行抵抗の測定

走行抵抗の測定を行う速度（以下「指定速度」という。）は、シャシダイナモメータの種類に応じ、次の通りとする。

4.3.2.1.1.1.　多点設定方式及び係数設定方式の場合　20km／h、30km／h、40km／h及び50km／h

4.3.2.1.1.2.　一点設定方式の場合　50km／h

4.3.2.1.2.　走行抵抗の測定は、試験原付自転車を指定速度＋５km／hを超える速度から変速機を中立にして惰行させ、指定速度＋５km／hから指定速度－５km／hに至るまでの時間を0.1秒以下の単位で測定することにより行う。惰行時間の測定中は、ブレーキ操作及びハンドル操作は行わないものとし、クラッチはつないだままとする。なお、惰行走行において、変速機が中立状態又はクラッチが切った状態とならない自動変速機を備えた試験原付自転車にあっては、試験原付自転車を牽引等により走行させて走行速度を指定速度以上としたあと、試験原付自転車だけを惰行走行させる。

4.3.2.1.3.　各指定速度における惰行時間の測定は、往路３回及び復路３回行うものとし、その平均値（以下「平均惰行時間」という。）を求めるものとする。なお、往路毎又は復路毎の惰行時間は、それぞれの最大値と最小値の比が1.1以下であることとし、1.1以下でない場合は再測定とする。

4.3.2.1.4.　目標走行抵抗の算出

4.3.2.1.4.1.　次式により、各指定速度における走行抵抗を求める。

$F＝（W＋W_2）／0.36t$

F　：各指定速度における走行抵抗　（N）

W　：試験原付自転車の重量（走行抵抗測定時）　（kg）

W_2　：試験原付自転車の回転部分の相当慣性重量　（kg）

（通常は諸元表に記載された車両重量の7.0%とする。なお、実測又は計算で求めてもよい。）

t　：各指定速度における平均惰行時間　（s）

4.3.2.1.4.2.　4.3.2.1.4.1.で求めた各指定速度における走行抵抗をもとに、最小二乗法により走行抵抗を速度の二乗の関数として次のように表す。

$F＝a＋bV^2$

$$a＝\frac{\sum K_i^2\sum F_i－\sum K_i\sum K_iF_i}{n\sum K_i^2－(\sum K_i)^2}$$

$$b＝\frac{n\sum K_iF_i－\sum K_i\sum F_i}{n\sum K_i^2－(\sum K_i)^2}$$

$K＝V^2$

F：走行抵抗　（N）

a：ころがり抵抗に相当する値　（N）

b：空気抵抗係数に相当する値　（N／（km／h）^{2}）

V：速度　（km／h）

n：データ数

4.3.2.1.4.3.　4.3.2.1.4.2.で求めた各係数について、次式により標準状態への補正を行い、これを目標走行抵抗とする。

$F_0＝a_0＋b_0V^2$

$a_0＝（a－b\nu^2）[1＋0.006（Te－293）]$

$b_0＝0.346b（Te/P）$

F_0　：目標走行抵抗　（N）

ν　：試験路に平行な風速成分の平均値　（km／h）

a_0　：標準状態におけるころがり抵抗に相当する値　（N）

b_0　：標準状態における空気抵抗係数に相当する値　（N／（km／h）^{2}）

Te　：試験路における平均気温　（K）

平均気温が℃の場合$Te＝Te_0＋273$

P　：試験路における平均大気圧　（kPa）

4.3.2.1.5.　シャシダイナモメータにおける負荷設定

試験原付自転車をシャシダイナモメータに設置し、試験原付自転車の駆動系の摩擦抵抗とシャシダイナモメータの摩擦抵抗の和（以下「総摩擦損失」という。）を求め、シャシダイナモメータの制動力が目標走行抵抗と総摩擦損失の差に相当する値となるようシャシダイナモメータを調整する。なお、多点設定方式のシャシダイナモメータにおける０km／hの制動力の状態は、10km／hの場合と同じ状態とする。