一　原動機の作動中、確実に機能するものであること。なお、触媒等の取付けが確実でないもの又は触媒等に損傷があるものはこの基準に適合しないものとする。

二　当該装置の機能に支障が生じたときにその旨を運転者に警報する装置を備えたものであること。なお、次のいずれかに該当するものはこの基準に適合しないものとする。

イ　電源投入時（蓄電池を備えない原動機付自転車にあっては、原動機始動時）に警報を発しないもの

ロ　電源投入時に発した警報が原動機の始動により停止しないもの（蓄電池を備えない原動機付自転車にあっては、原動機始動時に点灯し、当該点灯から５秒後に消灯しないもの）

ハ　発する警報を運転席において容易に判断できないもの

第二百七十五条第四項中「第５項」を「第６項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の１項を加える。

４　原動機付自転車であってガソリンを燃料とするものが炭化水素の発散を有効に防止するものとして当該原動機付自転車及びその燃料から蒸発する炭化水素の排出量に関し保安基準第61条の２第５項の告示で定める基準は、炭化水素の排出を抑制する装置の取付けが確実であり、かつ、当該装置に損傷がないこととする。

別添四十一中

「別添41　重量車排出ガスの測定方法

1.　適用範囲

」を

「別添41　重量車排出ガスの測定方法

Ⅰ　ＪＥ05モード法

1.　適用範囲

」に改め、同別添１・中「、圧縮天然ガス（以下「CNG」という。）又は軽油」を「又は圧縮天然ガス（以下「CNG」という。）」に改め、「、CNG及び軽油」を「及びCNG」に改め、同別添10・３・４・中「前項による運転精度の結果、ガソリン、LPG又はCNGを燃料とするエンジンにあっては表３に示す基準を満足し、軽油を燃料とするエンジンにあっては表４に示す基準を満足していること。」を「前項による運転精度の結果、ガソリン、LPG又はCNGを燃料とするエンジンにあっては表３に示す基準を満足していること。」に改め、表４を削り、別表１の２・の表中

	$K_{H,G}$		ガソリン、LPG、CNGを燃料とする場合のNOx湿度修正係数
	$K_{H,D}$		軽油を燃料とする場合のNOx湿度修正係数

を

	$K_{H,G}$		ガソリン、LPG、CNGを燃料とする場合のNOx湿度修正係数

に改め、

	$K_{HG,i}$		ガソリン、LPG、CNGを燃料とする場合のNOx湿度修正係数
	$K_{HD,i}$		軽油を燃料とする場合のNOx湿度修正係数

を

	$K_{HG,i}$		ガソリン、LPG、CNGを燃料とする場合のNOx湿度修正係数

に改め、同別添別紙１―３を削り、同別添別紙１―４中「表３」を「表２」に改め、同別添を同別添別紙１―３とし、同別添別紙３―２を削り、同別添別紙４の１・２・㈡中「軽油を燃料とするものにあってはHFIDを用い、検出器、バルブ、配管などを463±10K（190±10℃）に加熱すること。」を削り、同別添別紙４―２の１・ニ・㈡中「THCは、ガソリン、LPG又はCNGを燃料とするものにあっては、積算計測又はバッグサンプルにより測定し、軽油を燃料とするものにあっては、積算計測により測定すること。」を「THCは、積算計測又はバッグサンプルにより測定すること。」に、同別添４―２の１・１・㈤中「NOxは、ガソリン、LPG又はCNGを燃料とするものにあっては積算計測又はバッグサンプルにより測定し、軽油を燃料とするものにあっては、積算計測により測定すること」を「NOxは、積算計測又はバッグサンプルにより測定すること。」に改め、同別添４―２の５・３・を削り、同別添４―２の５・４・中「5.4.」を「5.3.」に改め、同別添４―２の５・４・を同別添４―２の５・３・とし、同別添別紙４―３の４・１・㈢中「軽油　：１４．６１」及び「軽油　：$\lambda_i=\frac{1+0.00475\times CO_{2d,i}}{0.07024\times CO_{2d,i}}$」を削り、同別添４・３・を削り、同別添４・４・を同別添４・３・とし、同別添別紙６―３の２・１・２・㈠、㈡及び㈢中①を削り、「②　ガソリンを燃料とする場合」を「ガソリンを燃料とする場合」に改め、同別紙に次のように加える。

Ⅱ　WHDCモード法

1.　適用範囲

この技術基準は、軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車（二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。）を除く。）であって、車両総重量3.5ｔを超えるもの（専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満のものを除く。）を過渡試験サイクル（以下「WHTC」という。）及び傾斜付き定常試験サイクル（以下「WHSC」という。）により運行する場合に発生し、排気管から大気中に排出される排出物（以下「排出ガス」という。）に含まれる一酸化炭素（以下「CO」という。）、全炭化水素（以下「THC」という。）、非メタン炭化水素（以下「NMHC」という。）、メタン（以下「CH_4」という。）、窒素酸化物（以下「NOx」という。）、二酸化炭素（以下「CO_2」という。）及び粒子状物質（以下「PM」という。）の排出量の測定並びにWHTC及びWHSCにより運行する場合に発生する仕事量の測定に適用する。

2.　定義

2.1.　「排出ガス後処理装置」とは、触媒、粒子状物質後処理装置（以下「DPF」という。）、NOx低減装置その他の排出ガス制御装置（排出ガス再循環装置及び過給機を除く。）をいう。

2.2.　「ドリフト」とは、排出ガス試験の前後における測定器のゼロ応答又はスパン応答の差をいう。

2.3.　「全流希釈」とは、排出ガスの一部を分離することなく、そのまま希釈空気と混合させる方法をいう。

2.4.　「分流希釈」とは、排出ガスの一部を分離したのち、PM捕集フィルタの上流において適切な量の希釈空気と混合させる希釈方法をいう。

2.5.　「ガス状物質」とは、排出ガスのうち、CO、THC、NMHC、CH_4及びNOxをいう。

2.6.　「最高出力」（P_{max}）とは、自動車製作者等が定める設計上の最高出力をいう。

2.7.　「WHTC」とは、相対的に早い時間で変動する一連の正規化回転数及び正規化トルクでの試験サイクルをいう。

2.8.　「WHSC」とは、各モードにおいて定義された正規化回転数及び正規化トルク並びにこれらのモード間において定義された傾斜による一連の定常エンジン試験モードで構成される試験サイクルを示す。

2.9.　「定格回転数」とは、ガバナによる調整後の最高出力を発生する時の回転数（ガバナがない場合にあっては、最高出力を発生する時の回転数）をいう。

2.10.　「応答時間」とは、基準点における測定対象成分の変化から、サンプリングプローブを基準点と定義したときに最終指示値の90％（t_{90}）のシステム応答に至るまでの時間の差であって、測定対象成分の変化が少なくともフルスケールの60％になり、0.1秒未満に発生する場合を示す。システムの応答時間は、システムの遅れ時間とシステムの立ち上がり時間とで構成される。

2.11.　「立ち上がり時間」とは、応答が最終的な指示値の10％から90％（$t_{90}-t_{10}$）に到達するまでの時間差をいう。

2.12.　「変換時間」とは、基準点において測定される成分が変化してから、システム応答が最終的な指示値の50％（t_{50}）に達する時間差をいう。変換時間は、各種測定器の信号の時間軸の調整に用いる。