

今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について (第四次報告)概要

中央環境審議会大気・騒音振動部会
自動車単体騒音専門委員会

目次

1. はじめに	3
(第四次報告のP1～P4)	
2. 四輪車の走行騒音低減対策	4
(第四次報告のP4～P9)	
3. タイヤ騒音規制の今後の検討課題	5
(第四次報告のP9～P11)	
4. 今後の検討課題	6
(第四次報告のP11～P13)	
5. 関連の諸施策	7
(第四次報告のP14)	

1. はじめに

自動車単体騒音低減対策の見直しの必要性

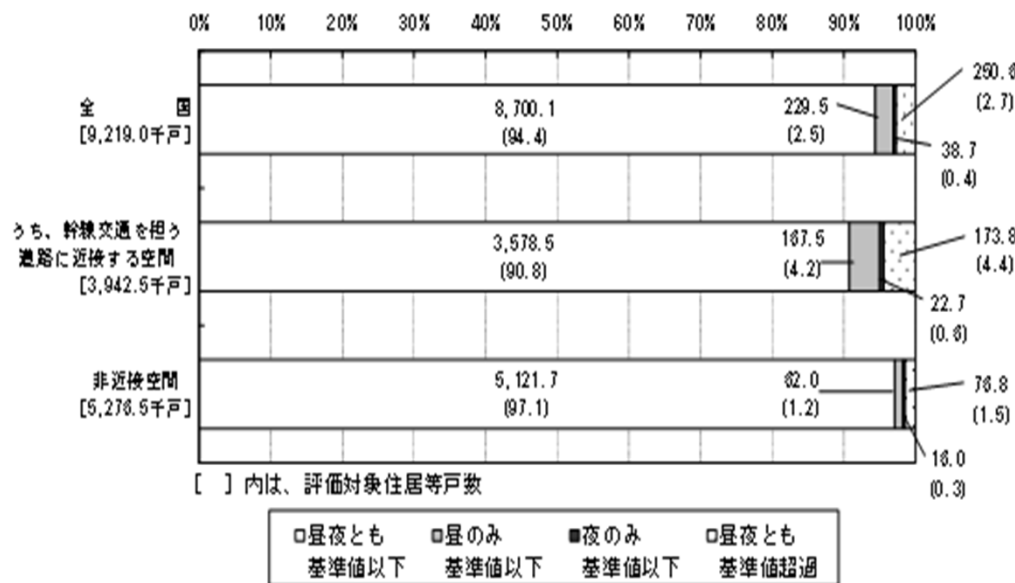
- 自動車交通騒音に係る環境基準達成状況は、近年、全体としては緩やかな改善傾向にある一方で、環境基準を超過する割合の高い幹線交通を担う道路に近接する空間における達成率は全体と比較して改善すべき余地が大きい。
- 沿道騒音に係る苦情件数は、ここ数年は、横ばい傾向にあったが、令和元年(2019年)度の303件に対し令和2年(2020年)度においては431件と大きく増加している。



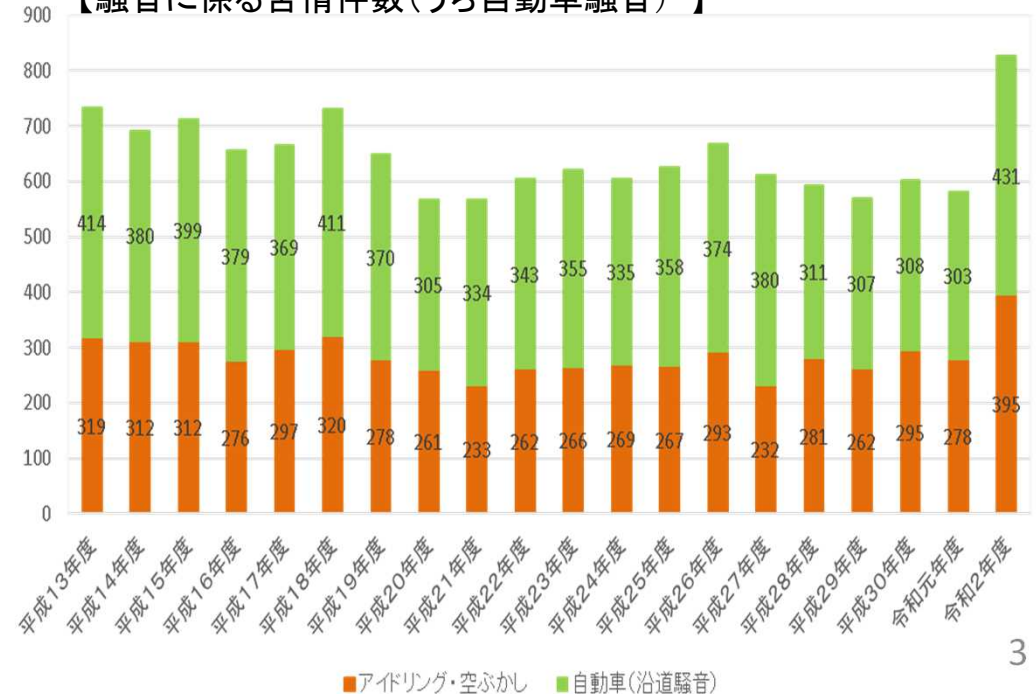
恒常的に発生する騒音をさらに低減し、環境基準の達成等を図るための対策として、四輪車の走行騒音規制について、許容限度目標値の見直しを行うとともに、定常走行時の寄与率が高いタイヤ騒音について、使用過程車等に対するタイヤの対策を検討すること等が必要である。

【環境基準の達成状況】

単位 上段 住居等戸数(千戸)
下段 (比率(%))



【騒音に係る苦情件数(うち自動車騒音)】



2. 四輪車の走行騒音低減対策

次期加速走行騒音許容限度目標値及び適用時期

- 第三次答申において、国際基準であるUN Regulation No.51 03 Series(四輪車の走行騒音に係る基準)(以下「R51-03」という。)のフェーズ1、フェーズ2と段階的に規制強化される規制値と調和した。一方、フェーズ3の規制値については、答申当時の電気自動車ですら規制値を超過し技術的な見通しが立たない状況であり、今後の検討課題とされた。
- このR51-03のフェーズ3の規制値について、関係団体へのヒアリング等を通して、背反性能である制動距離等の調整も含めタイヤメーカーと共同で騒音性能の優れたタイヤを開発、採用、CAE解析技術等の向上による熱流れと騒音対策の最適化などの様々な対策を積み重ね、技術的に対応可能であることが確認された。
- フェーズ3の規制値を導入した場合の加速走行騒音の低減効果について、道路交通騒音予測モデルを用いて試算した結果、環境基準未達成地域の国道において全ての車両がフェーズ2からフェーズ3に置き換わった場合にあっては、等価騒音レベル(LAeq)で0.3dBから0.8dBの低減効果(最大0.8dBの低減効果は交通量の約17%減少に相当)があることが判明した。



第四次報告のポイント

- 新車時の加速走行騒音について、R51-03のフェーズ3の規制値と調和し、右表の許容限度目標値により自動車交通騒音の低減に寄与することが適当である。
- 適用時期については、車両開発にかかる2年間のリードタイムを考慮しつつ、国際基準調和の観点から、R51-03に規定された右表のフェーズ3の適用時期と同時期に適用することが適当である。

カテゴリー	人員の輸送を目的とする四輪以上の自動車	フェーズ3 (dB)
M1 カテゴリー 人員の輸送を目的とする自動車であって運転席を含めて9席以下の座席を有するもの	PMRが120以下のもの	68
	PMRが120を超え160以下のもの	69
	PMRが160を超えるもの	71
	PMRが200を超え、乗車定員が4人以下、かつ、座面高さが地上より450mm未満のもの	72
M2 カテゴリー 人員の輸送を目的とする自動車であって運転席を含めて9席を超える座席を有し、かつ、技術的最大許容質量が5トン以下のもの	技術的最大許容質量が2.5トン以下のもの	69
	技術的最大許容質量が2.5トンを超え3.5トン以下のもの	71
	技術的最大許容質量が3.5トンを超え、最高出力が135kW以下のもの	72
	技術的最大許容質量が3.5トンを超え、最高出力が135kWを超えるもの	72
M3 カテゴリー 人員の輸送を目的とする自動車であって運転席を含めて9席を超える座席を有し、かつ、技術的最大許容質量が5トンを超えるもの	最高出力が150kW以下のもの	73
	最高出力が150kWを超え250kW以下のもの	76
	最高出力が250kWを超えるもの	77
カテゴリー	貨物の輸送を目的とする四輪以上の自動車	フェーズ3
N1 カテゴリー 貨物の輸送を目的とする自動車であって技術的最大許容質量が3.5トン以下のもの	技術的最大許容質量が2.5トン以下のもの	69
	技術的最大許容質量が2.5トンを超えるもの	71
N2 カテゴリー 貨物の輸送を目的とする自動車であって技術的最大許容質量が3.5トンを超え12トン以下のもの	最高出力が135kW以下のもの	74
	最高出力が135kWを超えるもの	75
N3 カテゴリー 貨物の輸送を目的とする自動車であって技術的最大許容質量が12トンを超えるもの	最高出力が150kW以下のもの	76
	最高出力が150kWを超え250kW以下のもの	77
	最高出力が250kWを超えるもの	79

フェーズ3 適用時期

令和6年(2024年)(N2、N3、M3は令和8年(2026年))

3. タイヤ騒音規制の今後の検討課題

R117-02に適合するタイヤの市場への早期導入、代替促進策

- 第二次答申において、タイヤ騒音規制としてUN Regulation No.117 02 Series(タイヤ単体騒音等に係る基準)(以下「R117-02」という。)の試験法を導入し、タイヤ騒音許容限度目標値はR117-02の規制値と調和することが示され、第三次答申において、新車におけるタイヤ騒音許容限度目標値の適用時期が示された。一方、使用過程車のタイヤについては今後の検討課題とされた。
- このため、タイヤの使用期間を把握するために、各地域の使用済みタイヤの中間処理事業者において、タイヤ側面に刻印されたタイヤの製造年週を確認することにより、タイヤの使用期間の調査を行った。その結果、タイヤの50%が廃棄されるには約4~7年、90%が廃棄されるには約8~15年の期間を要することが分かった。
- R117-02に適合したタイヤへの代替の進捗等について調査したところ、使用過程車用タイヤの騒音要件の適合率は、新車用タイヤの適合率とほぼ同様であることが分かった。



第四次報告のポイント

- 使用過程車等に対するタイヤ騒音規制の適用については、新車用の適合タイヤを普及することにより、使用過程車用タイヤにも最新技術が導入され、騒音性能適合率の上昇が期待できることから、まずは、R117-02騒音要件適合タイヤの市場への早期導入や代替を促す方策及びタイヤ騒音の情報を公開するタイヤ騒音ラベリングの方策を優先的に進めることが適当である。
- タイヤ業界と連携して、R117-02騒音要件適合タイヤの情報をホームページ等に掲載することによりR117-02騒音要件適合タイヤの市場への早期導入や代替を促し、また、タイヤ業界は、自主的な取組として、R117-02騒音要件適合タイヤの表示制度の導入を進めることが適当である。
- 上記取組については、令和5年(2023年)から開始する。



R117-02騒音要件適合タイヤの表示制度
呼称「低車外音タイヤ」、及びアイコン

※ タイヤ公正競争規約改定に対する消費者庁及び公正取引委員会からの
認定を取得した上で実施。

(出典: 日本自動車タイヤ協会HP「低車外音タイヤ表示制度」より)

4. 今後の検討課題

○四輪車走行騒音規制の見直し

・加速走行騒音許容限度の見直しに関して検討を進めるに当たっては、UN-ECE/WP29における次期規制に向けた検討状況やスケジュールを踏まえ、我が国における自動車交通騒音の実態、規制の有効性及び実施の可能性に配慮しつつ、国際基準への調和を図ることについて検討する。

○二輪車走行騒音規制の見直し

・加速走行騒音許容限度の見直しに関して検討を進めるに当たっては、関係団体へのヒアリングを通して実態の把握を行いつつ、UN-ECE/WP29における次期規制に向けた検討状況やスケジュールを踏まえ、我が国における自動車交通騒音の実態、規制の有効性及び実施の可能性に配慮しつつ、国際基準への調和を図ることについて検討する。

・特に、第一種原動機付自転車については欧州では販売されていない車種区分のため、我が国の実態を踏まえた規制の見直し検討を行うためには、我が国の検討状況等を情報提供することが重要である。

○マフラー性能等確認制度の見直し

・騒音実態及び普及状況等の調査結果を踏まえ、純正マフラー、交換用マフラー（性能等確認済、未認証）の比較・評価のために必要な検証等を行い、関係省庁とも連携して必要に応じ同制度の見直しについて検討する。

○タイヤ騒音規制の今後の検討課題

・R117-02適合タイヤの市場への早期導入や代替を促す方策及びタイヤ騒音の情報を公開するタイヤ騒音ラベリングの方策の更なる推進を進めるとともに、R117-02適合タイヤの代替の進捗状況等を継続的に把握しつつ、必要に応じて、使用過程車等に対するタイヤ騒音許容限度目標値の適用時期の検討を行う。

5. 関連の諸施策

○自動車ユーザーへの啓発

1. 静かな運転の啓発

自動車単体騒音低減対策を実施しても、運転者が不要な空ぶかしや急加速を行う限りは騒音に関する苦情は無くならないため、自動車ユーザーに対し様々な機会を通じて、エコドライブと同様に静かな運転を心がけるよう啓発活動を実施していく必要がある。特に、マフラー等の部品の交換を行う自動車ユーザーに対しては、重点的に啓発活動を行う必要がある。

2. 適正な点検整備の啓発

自動車は、部品交換を含め適切な整備を行ってれば、構造・装置の経年変化・劣化による騒音の増加は大きくないと考えられる。このため、安全面のみならず、排出ガスや騒音の低減といった環境保全を図る観点からも、適切な点検整備の実施についても啓発活動を実施していくことが必要である。

○不正改造に対する取締りの強化

突出した騒音を発生させる不適切なマフラーを装着する等の不正改造を行っている自動車ユーザーに対しては、街頭での取締りを強化することにより対応を行う必要がある。

ふんわりやさしくアクセル踏めば未来は変わる

急がない。息を吐かない。ゆっくり加速、ゆっくりブレーキ。車間距離はゆとりを。とろとろ大切な人が乗っている時のように運転する。ひとつとつとは、小さな積み重ねが大きな力になります。日本の、世界のドライバーが、みなで取り組めばもっと大きな力になります。環境への負荷や、交通事故が減り、あなたやあなたを取り巻く人の幸せにつながります。

エコドライブは、地球とおサイフにもやさしい!

- ふんわりアクセル「eスタート」
- 減速時は早めにアクセルを離そう
- 自分の車の燃費を把握しよう

環境省 | JAF | JAMA

最後に点検した日、覚えてる?

～後悔しないための点検・整備～

安全と環境保全には、点検・整備が必要です

「車検証の裏面に点検・整備実施状況が記載されています。詳しくは、QRコードをご覧ください。」

www.tenken-seibi.com

このような改造は不正改造です!!

- 1. 排気系マフラーの構造・形状の変更
- 2. タイヤ及びホイールの規格(アスペクト)外へのはめ出し
- 3. 騒音発生・騒音の拡散の防止
- 4. 騒音抑制装置の取り付け
- 5. 灯火類の灯火の色を変更
- 6. A. 乗出し物の取付け・燃料タンクの設置 B. 突入防止装置の取付け C. 大型後部反射鏡の取付け
- 7. 排気ガス管への防振装置の取付け
- 8. 騒音抑制装置(サイロ・ドレコクター)の取付け・取外し
- 9. ツール等自動車から突出する部品の取付け

STOP 不正改造

許されぬ! それ! 不正改造は犯罪です!!

御用

不正改造車の実績者

- 整備命令の発令
- 6ヵ月以下の車検停止
- 30万円以下の罰金

不正改造車を排除する運動

www.tenken-seibi.com