

今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第四次答申）（案）

平成 17 年 6 月 29 日付け諮問第 159 号により中央環境審議会に対してなされた「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について」については、当審議会ではこれまでに中間答申（平成 20 年 12 月 18 日中環審第 483 号）、第二次答申（平成 24 年 4 月 19 日中環審第 655 号）及び第三次答申（平成 27 年 7 月 29 日中環審第 851 号）を行った。

このうち第三次答申においては、四輪車の加速走行騒音低減対策として国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（以下「UN-ECE/WP29」という。）において策定された国際基準である UN Regulation No.51 03 Series（以下「R51-03」という。）のフェーズ 1 及びフェーズ 2 の規制値を導入することを示し四輪車のタイヤ騒音低減対策として国際基準である UN Regulation No.117 02 Series（以下「R117-02」という。）の適用時期を示した。

他方、同答申では、四輪車の走行騒音規制を見直し R51-03 のフェーズ 3 の規制値を導入すること、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を検討すること等を今後の検討課題とした。

このため、大気・騒音振動部会自動車単体騒音専門委員会において、上記検討課題について検討を行ってきた結果、今般、同専門委員会により、別添の第四次報告が取りまとめられた。

大気・騒音振動部会において審議した結果、今後の自動車単体騒音低減対策を的確に推進するため、同第四次報告を採用し、国際基準調和を進めつつ自動車から発生する騒音の低減を図ることが適当であるとの結論を得た。

よって、当審議会は、下記のとおり答申する。

記

1. 四輪車の次期加速走行騒音許容限度目標値及び適用時期

自動車交通騒音を確実に低減するため、次期加速走行騒音許容限度目標値については、R51-03 のフェーズ 3 の規制値と調和し、別表のとおりとすることが適当である。

適用時期については、R51-03 に規定された適用時期と同時期とし、M1 カテゴリー、M2 カテゴリー又は N1 カテゴリーに該当する車両にあつては令和 6 年（2024 年）、M3 カテゴリー、N2 カテゴリー又は N3 カテゴリーに該当する車両にあつては令和 8 年（2026 年）とすることが適当である。

2. R117-02 に適合するタイヤの市場への早期導入、代替促進策

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、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。そのため、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。これらの取組については、令和 5 年（2023 年）から開始することが適当である。

3. 今後の検討課題

自動車単体騒音専門委員会第四次報告に掲げられた以下の今後の検討課題については、引き続き同専門委員会で検討すべきである。また、国は、同報告に掲げられた総合的な自動車単体騒音等関連の諸施策の推進に努めるべきである。

3. 1 四輪車走行騒音規制の見直し

次期加速走行騒音許容限度目標値の適用による走行時の騒音の実態の変化や四輪車騒音低減技術の動向についての実態調査等を行い、必要に応じ、同許容限度目標値の見直しを検討する。またその場合には、実態調査等において得られた知見を UN-ECE/WP29 に展開する等国際基準の見直し活動に積極的に参画・貢献する。さらに、今後、四輪車の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今後検討すべきである。

3. 2 二輪車走行騒音規制の見直し

二輪車の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今後検討すべきである。

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。

3. 3 マフラー性能等確認制度の見直し

これまで実施してきた騒音実態及び普及状況等の調査の結果を踏まえ、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べきである。

3. 4 タイヤ騒音規制の今後の検討課題

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、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を検討すべきである。

また、今後、タイヤ騒音規制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べきである。

別 表

次期加速走行騒音許容限度目標値及び適用時期

【許容限度目標値】

(単位：dB)

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
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

【車両カテゴリーの特例規定】

- ・ N1 から派生した M1（技術的最大許容質量 2.5 トンを超えかつ R ポイント※の地上高さが 850mm を超えるものに限る。）については、技術的最大許容質量 2.5 トンを超える N1 の規制値を適用する。
- ・ オフロード仕様は、M3 及び N3 についてはプラス 2dB、その他カテゴリーについてはプラス 1dB とする。ただし、M1 については、技術的最大許容質量 2 トンを超える場合にのみプラス 1dB とする。
- ・ 車椅子に座った 1 名以上を収容するために特別に製造・変更された M1 カテゴリーの車椅子自動車、防弾車は、プラス 2dB とする。
- ・ M3 でガソリンエンジン車については、プラス 2dB とする。
- ・ 技術的最大許容質量 2.5 トン以下の N1 で、排気量 660cc 以下、技術的最大許容質量を用いた PMR が 35 以下、フロント・アクスル中心と運転車席の R ポイントとの水平距離が 1,100mm 未満の車両については、技術的最大許容質量 2.5 トンを超える規制値を適用する。

※ R ポイント：JIS D4607-1977「自動車室内寸法測定用三次元座位人体模型」又は ISO 6549-1980「Road vehicles —Procedure for H —point determination」に規定する成人男子の 50 パーセンタイル人体模型（以下「人体模型」という。）を同規格に規定する着座方法により座席に着座させた場合における人体模型の H 点（股関節点）の位置又はこれに相当する座席上に設定した設計基準点をいう。

【適用時期】

フェーズ 3
令和 6 年（2024 年）（N2、N3、M3 は令和 8 年（2026 年））