

タイヤ騒音規制検討会中間とりまとめ

平成 26 年 3 月 28 日

タイヤ騒音規制検討会

タイヤ騒音規制検討会中間とりまとめ

< 目次 >

	頁
1 . 本とりまとめの概要と経緯	2
1 . 1 本検討会の設置経緯及び検討事項	2
1 . 2 本検討会での検討の経緯と本とりまとめの概要	2
2 . タイヤ騒音規制の適用時期の検討にあたっての視点	3
2 . 1 規制導入に向けた基本的な視点	3
2 . 2 使用過程車等に対する規制導入についての視点	3
3 . 新車に対する R117-02 の適用時期	4
3 . 1 車両へのタイヤの装着実態、規制対応のための技術及び対応期間の検証	4
3 . 2 新車に対する R117-02 の適用時期	7
4 . 今後の検討課題	9
4 . 1 規制適用時期を引き続き検討する車両に係る検討課題	9
4 . 2 R117-02 適合タイヤの市場への早期導入、代替促進等	12
4 . 3 更生タイヤの取扱い	13
5 . その他関連する検討課題	13
別表	14
用語解説	15

1. 本とりまとめの経緯と概要

1.1 本検討会の設置経緯及び検討事項

中央環境審議会より答申された「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第二次答申）」（平成24年（2012年）4月19日。以下「第二次答申」という。）においては、四輪車の走行時の騒音について、定常走行時の寄与率が高いタイヤ騒音の低減に着目し、国連欧州経済委員会（UN/ECE）で策定された国際基準である UN/ECE Regulation No.117 02 Series（以下「R117-02」という。）のタイヤ騒音規制を導入することが提言された。第二次答申においては、R117-02の適用時期について、従来の車両に着目した規制に対し、タイヤに着目した新たな規制となるため、関係省庁において規制手法を検討し、その結果を踏まえ検討することが、今後の検討課題として示された。また、将来的に普及が進むと考えられる更生タイヤに対する規制の導入等や、タイヤ騒音規制の実効性を向上させるための方策の検討も、今後の検討課題とされた。

第二次答申で示されたこれらの検討課題のうち、タイヤ騒音規制の規制手法については、平成24年（2012年）9月の中央環境審議会騒音振動部会自動車単体騒音専門委員会（以下「専門委員会」という。）において、関係省庁で検討を行った結果として、道路運送車両法の枠組みの下で車両に着目した自動車の製作年月日を基準とした規制手法とすることが適当であるとの報告がなされた。

これを受け、専門委員会において、今後の検討の進め方について審議が行われた結果、上記の検討課題（タイヤ騒音規制の適用時期、更生タイヤの取扱い及び規制の実効性を向上させる方策）を中央環境審議会で検討するにあたっては、国土交通省が所管する検査業務、審査業務等への影響を考慮する必要があるとして、環境省と国土交通省が合同で検討会を設置し、これらの課題について検討することとされた。また、検討会のスケジュールとして、規制の適用時期について平成25年度（2013年度）末までにとりまとめるとともに、更生タイヤ等の課題について、平成27年度（2015年度）を目途に結論を得ることとされた。この専門委員会での議論を受けて、平成25年（2013年）2月に本タイヤ騒音検討会が設置された。

1.2 本検討会での検討の経緯及び本とりまとめの概要

本検討会は、専門委員会で示された検討事項及びスケジュールを踏まえつつ、2. に示す視点を考慮し、R117-02の適用時期について、検討会の下に設置した

作業委員会における関係団体等へのヒアリングを含め、平成 25 年 2 月よりこれまでに 11 回にわたる検討を行った。

その結果、今般、中間とりまとめとして、新車（本とりまとめにおいては、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（以下「細目告示」という。）第一節¹が適用される自動車を指す。以下同じ。）に対する R117-02 の適用時期を 3 . のとおりとすることが適当との結論を得たので報告する。また、使用過程車（本とりまとめにおいては、細目告示第三節²が適用される自動車を指す。以下同じ。）等に対する R117-02 の適用時期等について、これまでの検討で得られた知見をとりまとめるとともに、検討の過程で新たに判明した検討課題を含む今後の R117-02 に係る検討課題についての本検討会の考え方を 4 . に、関連するその他の検討課題についての考え方を 5 . にとりまとめた。

2 . タイヤ騒音規制の適用時期の検討にあたっての視点

2 . 1 規制導入に向けた基本的な視点

R117-02 が既に導入されている欧州では、平成 24 年（2012 年）から段階的に R117-02 の適用が開始されている。我が国において R117-02 に規定される騒音規制を導入することは、従来の車両側に着目した騒音規制と異なり、タイヤに着目した新たな規制となる。このため、新車に対する規制も含め、規制適用時期の検討に際しては、欧州における規制適用時期を踏まえつつ、規制導入による関係者の混乱が生じないように、規制対応に必要な期間を考慮する必要がある。

また、第二次答申において、タイヤは騒音のみならず、燃費性能、安全性能、耐久性、乗り心地等の各性能のバランスを考慮した設計が必要であることが確認されていることを踏まえると、騒音性能の向上に伴い他の性能が大幅に低下することは避ける必要があると考えられる。このため、本検討会では、騒音性能と同じく R117-02 に規定されている燃費性能（転がり抵抗）及び安全性能（ウェットグリップ）に係る国際基準に対するタイヤメーカーの技術的対応（本とりまとめにおいては、規制対応のための技術開発だけでなく、規制適合品の生産準備等を含む。以下同じ。）の見通し等を考慮し、R117-02 に規定される三つの技術的要件を同時に導入することを前提としつつ、規制適用時期の検討を行った。

2 . 2 使用過程車等に対する規制導入についての視点

中央環境審議会の検討においては、第二次答申で示されているとおり、自動車

単体騒音において、パワーユニット系騒音に比べて相対的にタイヤ騒音の寄与が高くなってきていること、消耗品として使用過程において交換されるタイヤからの騒音の低減は重要であるとの視点を考慮しつつ検討が行われ、その結果、R117-02 のタイヤ騒音に係る試験法及び規制値を我が国に導入する旨が答申された経緯がある。

この経緯を踏まえると、タイヤ騒音規制の実効性を確保する観点からは、新車に対する規制だけでなく、市販用タイヤ³を装着し細目告示第三節が適用される使用過程車及び細目告示第二節⁴が適用される新規に登録される並行輸入車等（以下「使用過程車等」という。）についても、規制の対象とすることが必要と考えられること、また、タイヤは、パンク等の破損、天候への対応、自動車ユーザーの嗜好等により、当該車両が安全基準上装着可能な範囲で様々な性能等を有したタイヤに交換される可能性があることから、可能な限り多くのタイヤが早期に規制に適合したものとなることが望ましい。

他方で、使用過程車等の車両が規制に対応するためには、タイヤ交換時に規制に適合するタイヤの装着が必要となる。このため、使用過程車等の車両にも規制を適用し、継続検査⁵等においてタイヤのR117-02適合性を確認する場合、規制を混乱なく、かつ実効性を確保しつつ実施するためには、新車に対する規制と異なり、自動車メーカーやタイヤメーカーにおける規制対応だけでなく自動車ユーザー、販売関係者、整備事業者、検査関係者等（以下「自動車ユーザー等」という。）への規制の周知徹底等を行うことが不可欠と考えられる。

このため、本検討会においては、主に自動車メーカー及びタイヤメーカーにおいて規制対応を行う新車に対する規制の適用時期に係る検討と、自動車ユーザー等への規制の周知徹底が不可欠な使用過程車等に対する規制の適用時期に係る検討に分けて、議論を行った。

3．新車に対する R117-02 の適用時期

3.1 車両へのタイヤの装着実態、規制対応のための技術及び対応期間の検証

第二次答申においては、R117-02 のタイヤ騒音の試験法及び規制値を導入する観点から検討が行われ、タイヤメーカーがタイヤ騒音規制に対し技術的対応に要する期間として、その開発期間を考慮すると3～5年後頃に新たに市場投入されるタイヤでは技術的対応が可能であることが確認されたとしている。しかしながら、本検討会において具体的な規制適用時期を検討するにあたっては、R117-02 に規

定される騒音性能、燃費性能（転がり抵抗）及び安全性能（ウェットグリップ）に係る国際基準の全てに対するタイヤメーカーの技術的対応を考慮する必要がある。

また、第二次答申の段階では、道路運送車両法の枠組みの下で車両に着目した自動車の製作年月日を基準とした規制手法とすることが確定されていなかったことから、以下が考慮されていなかった。

- ・車両に着目した規制の場合、規制の適用時期は車両区分ごとに規定されるが、この場合、規制導入に伴う自動車ユーザーを含む関係者の混乱を避けるためには、タイヤメーカーが当該車両区分の全ての規制対象車両に基準に適合するタイヤを供給可能となる時期以降とすることが適当と考えられる。しかしながら、第二次答申の段階では、規制手法が確定していなかったため、かかる観点からのタイヤメーカーの技術的対応のための対応期間は確認されていない。
- ・車両側の規制対応期間について、確認が行われていない。

このため、本検討会においては、以上の課題を考慮し、車両へのタイヤの装着の実態を確認した上で、新車に対する規制に際し、車両側並びにタイヤ単体それぞれの規制対応のための技術及び対応期間の検証を行ったところ、以下が新たに判明した。

車両へのタイヤの装着実態

- ・乗用車⁶にはクラスC1のタイヤ⁷、小型商用車⁸にはクラスC2のタイヤ⁹、中・大型商用車¹⁰にはクラスC3のタイヤ¹¹がそれぞれ主に装着されていることが確認された。
- ・新車時においては、乗用車及び小型商用車には新車用タイヤ¹²が装着されている一方で、中・大型商用車には多くの車両で自動車ユーザーからの指定により市販用タイヤが新車時から装着されている実態がある。

新車に対する規制に対応するための技術及び対応期間

（国内で生産・販売される車両）

- ・新車時に新車用タイヤが装着される乗用車及び小型商用車については、4.1で述べるスタッドレスタイヤを装着する車両を除き、自動車メーカーは、タイ

ヤメーカーから規制に適合した新車用タイヤを入手可能となって以降に、それらのタイヤを装着することにより規制への対応が可能な見込みである。

- ・多くの車両において新車時に市販用タイヤが装着される中・大型商用車については、自動車メーカーは、自動車ユーザーのニーズに応じてタイヤメーカーから規制に適合する市販用タイヤを入手可能となって以降に、車両側の規制対応を行う必要がある。

(国内で生産・販売されるタイヤ)

- ・第二次答申で示されているとおり、タイヤメーカーが現在保有している騒音低減技術の大半は、燃費性能(転がり抵抗)や安全性能(ウェットグリップ)等に背反するため、騒音のみを大幅に低減することが困難なことが確認された。
- ・R117-02 に規定される騒音、転がり抵抗及びウェットグリップの三つの技術的要件の全てに対応する場合、タイヤメーカーが規制に対する技術的対応を進めるにあたっては、それぞれの性能要件及び規制値のレベルに応じて技術的対応を行うよりも、R117-02 の三つの技術的要件が最終的に全て適用される段階に向けて対応する方が、早期に混乱なく規制に対応できることが見込まれる。
- ・この場合において、タイヤメーカーが新製品を開発する場合の一般的な所要期間はメーカーやタイヤカテゴリ等によって様々であるものの、一つの商品(スペック¹³)あたり概ね1年半から4年程度の場合が多い。しかしながら、自動車ユーザーの多種多様なニーズに対応するためタイヤの商品数(スペック数)は非常に多く、また、中には規制適合品の開発に通常より長期間を要する商品も存在する。このため、自動車ユーザーのニーズに応えつつ、規制対象車両が装着する多種多様なタイヤの全てに規制適合品を供給するには一定の期間が必要であり、規制対応のための技術開発、規制適合品の生産準備等は、その期間内にスペックごとに順次進める必要がある。
- ・スタッドレスタイヤについては、4.1で述べるとおり、他のタイヤと異なる技術的課題等を有することから、R117-02 に適合させる技術的見通しが現時点では立っていない。

(輸入自動車)

- ・型式指定車¹⁴については、欧州から輸入されるものは、欧州でR117-02が適用される時期以降は国内においても規制対応が可能な見込みである。米国から

輸入される型式指定車も、我が国に輸出される車両は欧州向けに輸出されているものと同等の仕様であるため、同時期からの対応が可能な見込みである。

- ・ただし、輸入自動車特別取扱制度（PHP）¹⁵を利用して輸入される少量生産車については、米国等の R117-02 に相当する規制が実施されていない地域から欧州向け仕様と異なる仕様で輸入されるものがあることから、規制対応に必要な期間が型式指定車とは異なる。
- ・具体的な規制適用時期は、国内で生産・販売される車両に対する規制適用時期を考慮したものとすることが必要である。

（被牽引自動車）

- ・R117-02 で適用対象とされている被牽引自動車¹⁶のうち、車両総重量 3.5 トン超のものについては、中・大型商用車用の市販用タイヤを新車時に装着している実態がある。これらの車両については、中・大型商用車と同様に、車両メーカーは、自動車ユーザーのニーズに応じてタイヤメーカーから規制に適合する市販用タイヤを入手可能となつて以降に、車両側の規制対応を行う必要がある。
- ・車両総重量 3.5 トン以下の被牽引自動車(キャンピングトレーラ、ボートトレーラ等)については、国内で型式を取得しているものは僅少であると考えられるが、実態を今後確認する必要がある。

3.2 新車に対する R117-02 の適用時期

我が国での R117-02 の導入に際し、R117-02 に規定されたタイヤの転がり抵抗及びウェットグリップに係る国際基準に基づく技術的要件もタイヤ騒音規制と同時に適用することを前提とした上で、3.1 で述べた規制対応のための技術及び対応期間等を考慮すると、新車に対するタイヤ騒音規制の適用時期は、車両区分（自動車の種別）ごとに別表のとおりとすることが適当である。それぞれの車両に対する規制適用時期についての本検討会の考え方を以下に示す。

新型車

- ・乗用車及び小型商用車（別表参照。以下同じ。）については、新車時には新型車向けの新車用タイヤが装着されることから、タイヤメーカーが規制に適合する新型車向けの新車用タイヤを自動車メーカーに供給することが可能となる時期より、R117-02 を適用することが適当である。

- ・中・大型商用車（別表参照。以下同じ。）については、多くの車両において新車時に自動車ユーザーの指定する市販用タイヤを自動車メーカーにおいて装着する場合があることから、タイヤメーカーが規制に適合する市販用タイヤを自動車メーカーに供給可能となり、自動車メーカーが当該タイヤを装着する車両の型式取得が可能となる時期より、R117-02 を適用することが適当である。また、車両総重量 3.5 トン超の被牽引自動車についても、中・大型商用車と同様の方法で規制に対応することが見込まれることから、これと同時期から R117-02 を適用することが適当である。

継続生産車

- ・継続生産車は、型式取得した時点では R117-02 への適合が義務化されておらず、車両として新たに R117-02 に対応するためには、自動車メーカーによる R117-02 に適合したタイヤへの変更が必要である。
- ・乗用車及び小型商用車については、R117-02 に適合する新車用タイヤを装着する必要があることから、タイヤメーカーが R117-02 に適合する継続生産車向けの新車用タイヤを規制対象車両に供給可能となる時期より、R117-02 を適用することが適当である。
- ・中・大型商用車については、新型車と同様に、新車時に自動車ユーザーの指定する市販用タイヤを自動車メーカーにおいて装着する場合があることから、タイヤメーカーが R117-02 に適合する市販用タイヤを自動車メーカーに供給可能となり、自動車メーカーがタイヤの変更が可能となる時期より、R117-02 を適用することが適当である。また、車両総重量 3.5 トン超の被牽引自動車についても、中・大型商用車と同様の方法で規制に対応することが見込まれることから、同時期から R117-02 を適用することが適当である。

輸入自動車

- ・新型車及び継続生産車に対し、欧州における R117-02 の適用時期等を踏まえ、国内で生産・販売される車両と同時期から R117-02 を適用することが適当である。ただし、PHP を利用して輸入される少量生産の新型車については、R117-02 に相当する規制が導入されていない米国等から欧州向け仕様と異なる仕様で輸入される車両があることから、PHP を利用して輸入される乗用車及び小型商用車について、これらの規制対応期間及び欧州における R117-02 の規制適用時期

等を考慮し、国内で生産・販売される継続生産車と同時期から R117-02 を適用することが適当である。

スタッドレスタイヤを装着する車両

- ・ 4.1(2) で述べるとおり、R117-02 に対応するためには、スタッドレスタイヤが他のタイヤと異なる技術的課題等を有することが判明したため、スタッドレスタイヤを装着する車両に対する規制適用時期については、使用過程車等に対する規制適用時期と合わせて、今後の本検討会で規制適用時期を引き続き検討することが適当である。

車両総重量 3.5 トン以下の被牽引自動車

- ・ 車両総重量 3.5 トン以下の被牽引自動車については、型式を取得しているものは僅少であると考えられるが、実態を確認の上、具体的な規制適用時期を今後検討することが適当である。

4. 今後の検討課題

4.1 規制適用時期を引き続き検討する車両に係る検討課題

(1) 全般的な課題

2.2 で述べたとおり、タイヤ交換時に R117-02 適合タイヤの装着が必要となる使用過程車等にも規制を適用し、継続検査等においてタイヤの R117-02 適合性を確認する場合、規制を混乱なく、かつ実効性を確保しつつ実施するためには、新車に対する規制と異なり、規制の適用開始までに十分な時間的余裕をもって自動車ユーザー等への規制の周知徹底等を行うことが不可欠と考えられる。

以下に現時点までに得られた知見、今後の検討課題及び調査が必要と考えられる事項について述べる。

現時点までに得られた知見

- ・ 使用過程車等に対する規制適用を混乱なく行うためには、自動車ユーザー等が、十分な時間的余裕をもって規制適用時期を認識し、自動車ユーザーが規制の適用までに R117-02 に適合したタイヤへの代替を行う必要がある。
- ・ このため、使用過程車等に対する規制適用について、自動車ユーザー等の混乱が生じるおそれが最も少ないものにするためには、規制対象となる現在販売中

のタイヤの販売が終了し、市場に流通する全てのタイヤが R117-02 に適合したものとなり、かつ自動車ユーザーが現在販売中のタイヤの使用を終了することが見込まれる時期より、規制を適用することが適当である。

- ・この具体的な時期については、規制の周知状況、タイヤの使用期間、市場におけるタイヤの代替の進捗等によって異なってくると考えられる。
- ・なお、クラス C1 のタイヤの使用期間については、10 年以内に大半のタイヤの使用が終了していることが確認された。

今後の検討課題及び調査が必要と考えられる事項

- ・使用過程車等に対しできる限り早期に規制を導入するためには、自動車ユーザー等への周知を強力に進め、自動車ユーザーによる規制適用品への代替を促すことが必要であり、規制の周知方法を検討する必要がある。
- ・市場における今後のタイヤの代替進捗状況について、調査が必要である。
- ・クラス C2 及び C3 のタイヤの使用期間については十分なデータが得られていないことから、今後調査が必要である。

(2) スタッドレスタイヤ等を装着する車両に係る検討課題

検討の過程で、主に使用過程車に装着される以下のタイヤについては、R117-02 に対応するための技術的な課題等が他のタイヤと異なることが判明した。

スタッドレスタイヤ

降雪地等で使用されるタイヤに関して、我が国においては、スパイクタイヤ¹⁷の使用による粉じんの発生がかつて社会的に大きな問題となり、「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律」によりスパイクタイヤの使用が規制されたことから、スパイクタイヤの代替品としてスタッドレスタイヤが開発され、普及してきた経緯がある。このため、国内においては、降雪等に対応するための交換用のタイヤとして、スタッドレスタイヤが広く使用されており、2012 年に我が国で販売された市販用タイヤの約 34% をスタッドレスタイヤが占めている。

また、こうした普及の経緯により、我が国のスタッドレスタイヤにおいては、氷上・雪上で安全性能等を確保できるよう、低温で柔軟性を保つ特殊ゴムが使用され、かつ、特殊なパターンのデザインが採用されている等、技術的に他のタイヤと異なる要素が盛り込まれている。

他方で、欧州においては、スパイクタイヤの使用が認められており、また、スパイクタイヤは R117-02 においては適用対象外とされている。

我が国のスタッドレスタイヤについては、R117-02 の規制上はシビアスノータイヤ¹⁸に該当し、スパイクタイヤと異なり R117-02 の適用対象となる。しかしながら、今般、本検討会での検討により、現在タイヤメーカーが保有する技術では、現在流通しているスタッドレスタイヤと同等の氷上・雪上での安全性能等を確保しつつ、R117-02 の規制値に適合させる技術的見通しが立っていないことが判明した。

このため、今後、タイヤメーカーにおける技術開発の進捗状況等を見極めた上で、スタッドレスタイヤを装着する使用過程車等について、規制適用時期を検討する必要がある。また、スタッドレスタイヤを装着する新車についても、併せて規制適用時期を検討する必要がある。

インチサイズタイヤ、小型トラック用 82 シリーズタイヤ

現在、国内で新たに開発され、生産・販売されているタイヤについては、ロードインデックス¹⁹等の ISO 規格に基づく指標により負荷能力等の性能が評価されており、R117-02 に基づくタイヤの認証時に求められる試験においても、これらの指標をタイヤが有することが前提となっている。

近年国内で新たに認証を取得する新型車においては、多くの場合 ISO 規格に対応したタイヤが装着されている。一方、過去に認証された使用過程車等については、一部の商用車（コミュニティバス、土砂等運搬用ダンプ車、コンクリートミキサー車、除雪車、営業用バン、小型トラック等）において、ISO 規格で使用されているものと異なる指標で負荷能力等が評価されたインチサイズタイヤ²⁰や小型トラック用 82 シリーズタイヤ²¹が使用されている実態がある。

今般、本検討会で検討を進める中で、新車については、これまでインチサイズタイヤや小型トラック用 82 シリーズタイヤを装着していた車種についても、3.1 で述べたとおり、スタッドレスタイヤを装着する車両を除いては、今後型式を取得する際に R117-02 適合タイヤを装着することで、規制に対応可能な見込みである。しかしながら、国内で生産・販売されたインチサイズタイヤや小型トラック用 82 シリーズタイヤを装着する使用過程車等においては、現在装着しているタイヤでは R117-02 に基づく認証取得を行えないこと、また これらのタイヤを装着した車両は、今後、新車に対する規制適用以降は生産されず、順次使用が終

わったものから廃車される見込みであるため、タイヤメーカーにおいて、今後、これらの車両に対応した専用の代替品を開発するインセンティブが働きにくい状況があることが判明した。

このため、インチサイズタイヤ又は小型トラック用 82 シリーズタイヤを装着する使用過程車等については、他のタイヤを装着する車両と異なる上記の実態等を考慮に入れつつ、規制上の取扱いを今後検討する必要がある。

(3) 今後の検討の進め方

以上 4.1(1)及び(2)を踏まえると、使用過程車等に対する規制適用時期について、今後の検討会において引き続き検討を進め、自動車ユーザーのタイヤの使用期間についての実態調査、市場でのタイヤの代替の進捗見通しの把握等を行った上で、以下と併せて検討を進めることが適当である。

自動車ユーザー等への規制の周知方法

タイヤメーカーにおけるスタッドレスタイヤの技術開発の進捗状況等の見極め

スタッドレスタイヤを装着する新車及び使用過程車等に対する規制適用時期 インチサイズタイヤ又は小型トラック用 82 シリーズタイヤを装着する使用過程車等の規制上の取扱い

このうち については、タイヤメーカーは平成 28 年度(2016 年度)にスタッドレスタイヤの技術開発の進捗状況を本検討会に報告することとし、その上で、本検討会において の検討を進めることが適当である。

4.2 R117-02 適合タイヤの市場への早期導入、代替促進等

2.2 で述べたとおり、第二次答申に先立つ中央環境審議会における検討の経緯及びタイヤは車両の使用過程において様々な要因により交換される可能性があることを踏まえると、タイヤ騒音規制の実効性を向上させるには、可能な限り多くのタイヤが、早期に R117-02 に適合したものとなることが望ましい。かかる観点からは、3. で述べた新車に対する規制適用以前の段階においても、できる限り多くの新車において R117-02 に適合するタイヤが装着されるとともに、できる限り多くの使用過程車等にも R117-02 に適合したタイヤが装着されることが望まれる。

このため、R117-02 に適合するタイヤの市場への早期導入や代替を促す方策を

今後検討することが適当である。

また、現在、タイヤメーカーにより、主として使用過程車に装着される市販用タイヤも含め、規制対応に向けた研究開発が進められているところであるが、タイヤメーカーにおいては、研究開発を積極的に推進し、規制適用以前の段階においても R117-02 に適合するタイヤの市場への早期導入を進めることを期待する。

さらに、使用過程車等に対する規制適用以降に R117-02 に適合しないタイヤが市場に流通している場合の対応等、使用過程車等に対する規制の実効性を向上させるための方策についても、今後検討することが必要である。

4.3 更生タイヤの取扱い

更生タイヤについては、第二次答申を踏まえ、普及状況や騒音の実態等の把握を進め、必要に応じ騒音規制について検討する。

5. その他関連する検討課題

(四輪車の定常走行騒音規制の取扱い)

四輪車の定常走行騒音規制については、第二次答申において、定常走行時の寄与度が高いタイヤ騒音規制を導入するため、UN/ECE Regulation No.51 03 Series の導入に併せて、規制合理化の観点から、定常走行騒音規制の廃止について検討することとされている。本とりまとめを踏まえ、今後、本検討課題についての検討が進められることが望まれる。

新車に対する R117-02 の適用時期

自動車の種別 ^{注1}	規制適用時期		
	新型車	継続生産車	輸入自動車
乗用車 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員 10 人未満のもの（M1 カテゴリ ^{注2} ）	平成 30 年（2018 年）4 月 1 日	平成 34 年（2022 年）4 月 1 日	新型車 平成 30 年（2018 年）4 月 1 日 ^{注3} 継続生産車 平成 34 年（2022 年）4 月 1 日
小型商用車 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 5 トン以下のもの（M2 カテゴリ） 貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 3.5 トン以下のもの（N1 カテゴリ）	平成 32 年（2020 年）4 月 1 日	平成 36 年（2024 年）4 月 1 日	新型車 平成 32 年（2020 年）4 月 1 日 ^{注3} 継続生産車 平成 36 年（2024 年）4 月 1 日
中・大型商用車 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 5 トンを超えるもの（M3 カテゴリ） 貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 3.5 トンを超えるもの（N2 カテゴリ及び N3 カテゴリ） 車両総重量 3.5 トン超の被牽引自動車 ^{注4} （O3 カテゴリ及び O4 カテゴリ）	平成 37 年（2025 年）4 月 1 日	平成 38 年（2026 年）4 月 1 日	新型車 平成 37 年（2025 年）4 月 1 日 継続生産車 平成 38 年（2026 年）4 月 1 日

注1 スタッドレスタイヤを装着する車両は上記の対象外とする。

注2 自動車の種別（M1 カテゴリ等）は、UN/ECE の ECE/TRANS/MP.29/78/Rev.2 「Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles(R.E.3) Revision 2」（平成 23 年（2011 年）6 月 30 日）に準拠する。

注3 輸入自動車特別取扱制度（PHP）を利用して輸入される自動車にあつては、継続生産車と同時期から適用する。

注4 車両総重量 3.5 トン以下の被牽引自動車については、型式を取得しているものは僅少であると考えられるが、実態を確認の上、具体的な規制適用時期を今後検討する。

用語解説

¹道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（細目告示）第一節

自動車メーカー又は自動車メーカーと輸入契約を締結している輸入事業者が設計・製造・販売時に満たすべき基準を規定。型式指定車等の新車に対しては基本的に本節の基準が適用される。

²道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（細目告示）第三節

自動車ユーザーが登録済みの車両（使用過程車）を運行の用に供しようとするときに満たすべき基準を規定。継続検査等の際には、本節の基準が適用される。

³市販用タイヤ

自動車ユーザーの交換用タイヤとして市場に流通し、タイヤメーカーが独自に性能評価等を行って開発するタイヤ。

⁴道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（細目告示）第二節

並行輸入車、試作車、改造車等の型式指定車等以外の自動車を、自動車ユーザーが新たに運行の用に供しようとするときに満たすべき基準を規定。生産台数が極めて少数の自動車等には本節の基準が適用される。

⁵継続検査

道路運送車両法第六十二条に基づき行われる自動車の検査。細目告示第三節適用車両に対して行われる。

⁶乗用車

本とりまとめにおいては、「専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員 10 人未満のもの」（M1 カテゴリ）を指す。

⁷クラス C1 タイヤ

乗用車用タイヤ。

⁸小型商用車

本とりまとめにおいては、「専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 5 トン以下のもの」（M2 カテゴリ）及び「貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 3.5 トン以下のもの」（N1 カテゴリ）を指す。

⁹クラス C2 タイヤ

小型商用車用タイヤ（シングル装着でのロードインデックス 121 以下かつ速度記号が N 以上のタイヤ）

¹⁰中・大型商用車

本とりまとめにおいては、「専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 5 トンを超えるもの」（M3 カテゴリ）及び「貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 3.5 トンを超えるもの」（N2 カテゴリ及び N3 カテゴリ）を指す。

¹¹クラス C3 タイヤ

中・大型商用車用タイヤ（シングル装着でのロードインデックスが 121 以下かつ速度記号が M 以下、又はシングル装着でのロードインデックスが 122 以上のタイヤ）

¹²新車用タイヤ

自動車メーカーからの要求仕様に基づき、タイヤメーカーが自動車メーカーと連携して開発等を行い、タイヤメーカーから自動車メーカーに販売されるタイヤ。

¹³ スペック

タイヤのサイズ、パターン、材料、構造等から類別される個々の商品のこと。

¹⁴ 型式指定車

道路運送車両法第七十五条第一項の規定により型式指定を受けた自動車。

¹⁵ 輸入自動車特別取扱制度 (Preferential Handling Procedure (PHP))

少数輸入自動車のために特別に設けられた認証制度で、あらかじめ試験データ等について、提出された書面によって安全や環境の基準への適合性について審査を行い、その結果を運輸支局等での車両1台ごとに行う新規検査において活用するもの。型式指定制度とは異なり、新規検査の際の現車提示を省略することができないが、販売台数が少ない場合は、型式指定制度を利用するよりコストが小さくて済むため、輸入台数が少ない自動車（年間販売予定上限台数：5000台）で利用されている。

¹⁶ 被牽引自動車

自動車により牽引されることを目的とし、その目的に適合した構造及び装置を有する自動車。

¹⁷ スパイクタイヤ

「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律」第二条第一項で規定されている、積雪や凍結状態にある路面において滑ることを防止するために、金属鋏等を接地面に備えたタイヤ。

¹⁸ シビアスノータイヤ (Snow tyre for use in severe snow conditions)

スノータイヤのうち、厳しい雪路での走行を特に意図して設計され、R117-02 に規定された技術的要件に適合するタイヤ。

¹⁹ ロードインデックス

タイヤが運搬することができる最大質量を示す指数。

²⁰ インチサイズタイヤ

タイヤの断面幅の呼びがインチで表記され、負荷能力に係る指標としてプライレーティング（ロードインデックスが国際的に導入される以前から国内外で使用されていたタイヤの負荷能力を表す指標）を持つタイヤ。国内で生産・販売されているものは、速度記号及びロードインデックスを持たない。

²¹ 小型トラック用 82 シリーズタイヤ

偏平率が 82% で、負荷能力に係る指標としてプライレーティングを持つ小型トラック向けのタイヤ。国内で生産・販売されているものは、速度記号及びロードインデックスを持たない。