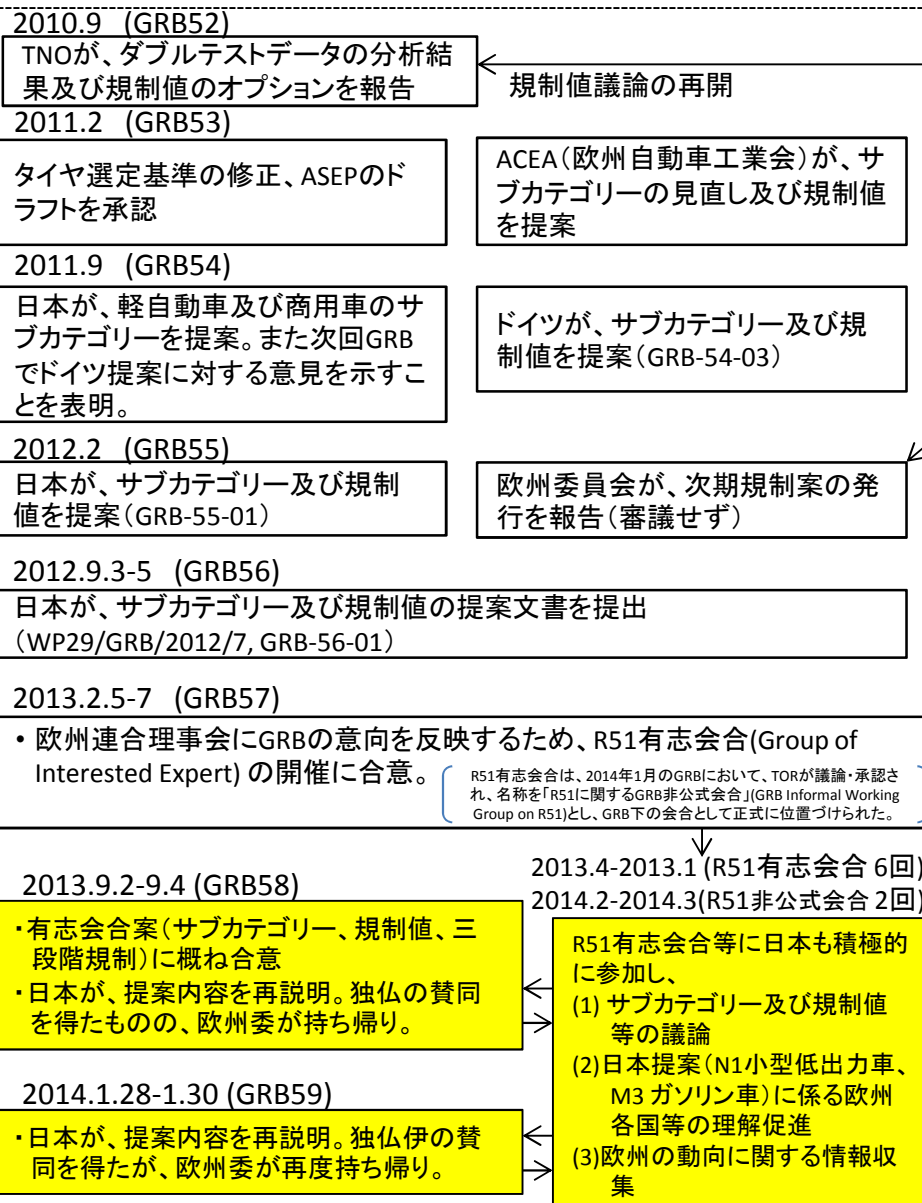


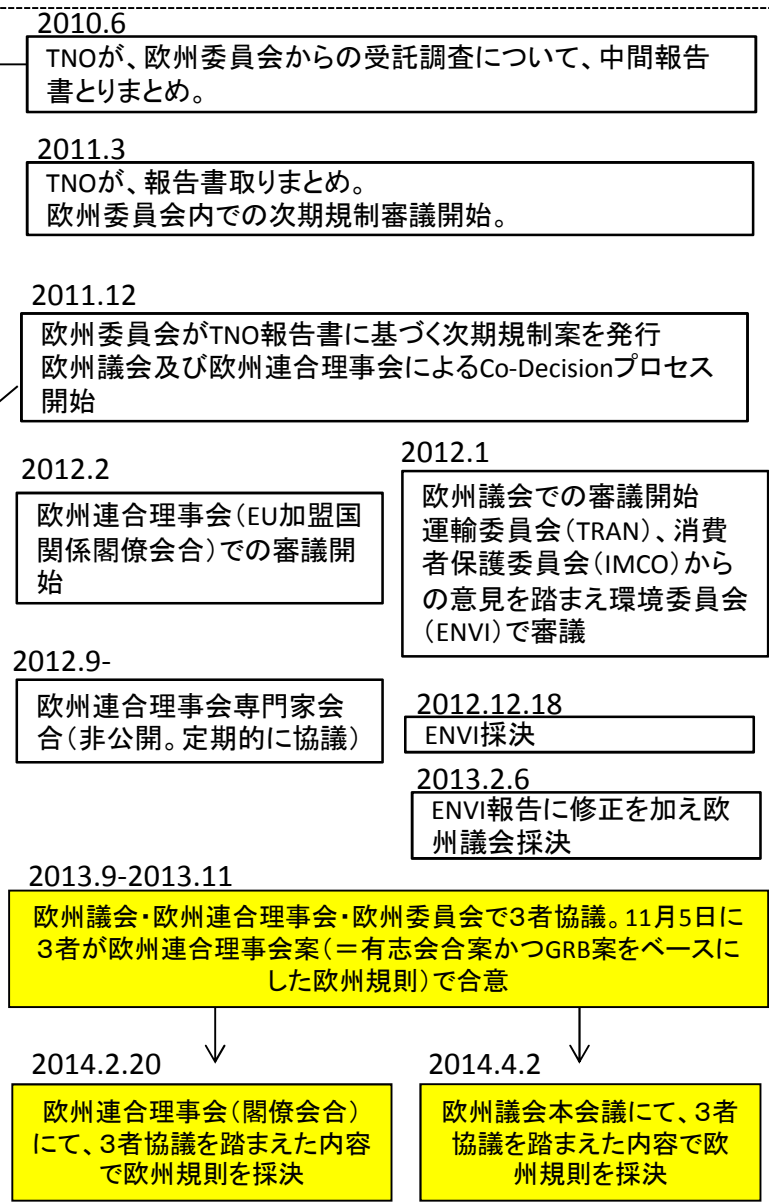
# 国連四輪車加速走行騒音規制 (R51-03)等の審議状況 の進捗報告

# 1. これまでの経緯

## 国連・GRB(騒音専門家会合)



## 欧州

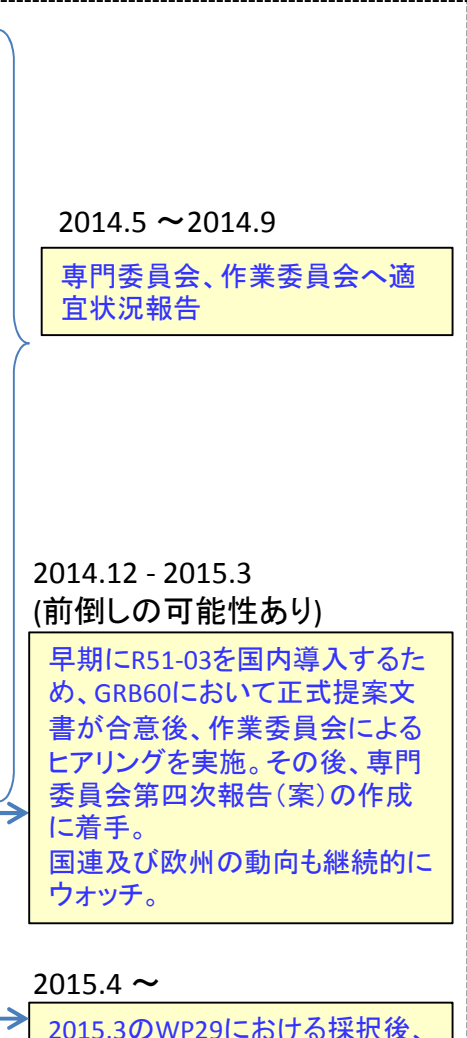
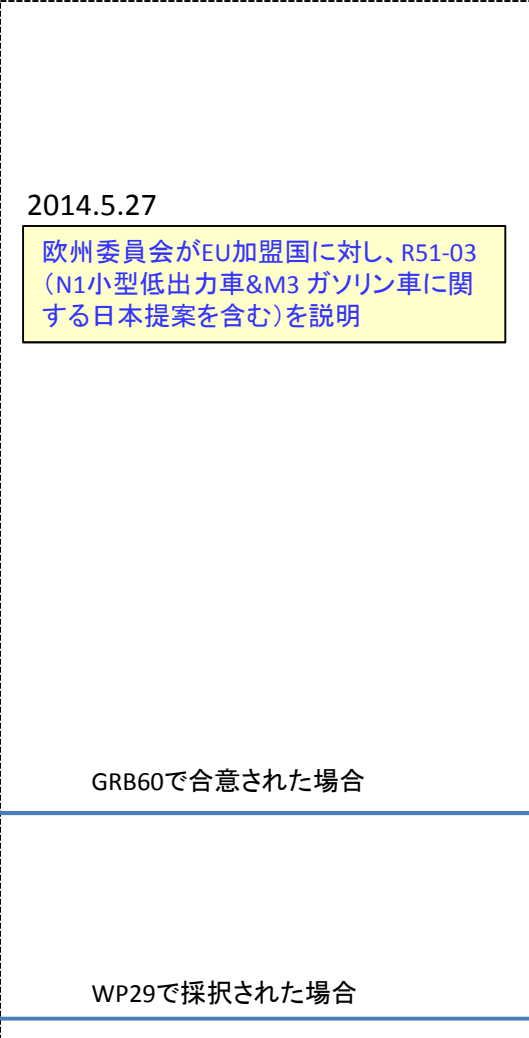
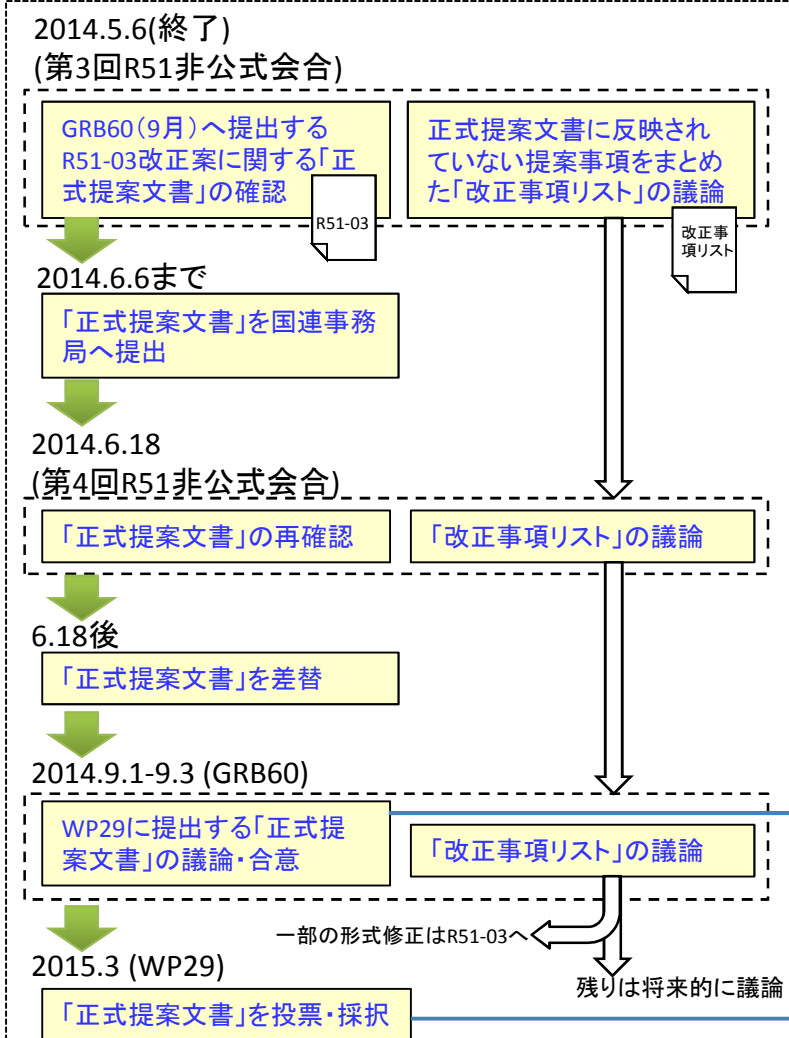


# 2. 期待される今後のスケジュール (2014年5月6日R51非公式会合終了時点の見込み)

## 国連・GRB (騒音専門家会合)

## 欧州

## 国内における議論



R51-03改正案に関する正式提案文書(この表において単に「正式提案文書」とも表記)については、平成26年5月6日の第3回R51非公式会合において確認が行われ、現在ほぼ最終形となっている。同文書は、完全には固まっていないものの、一旦、6月6日までにR51非公式会合から国連事務局へ提出される予定。  
6月18日に第4回R51非公式会合が予定されており、同会合で、同文書の残された部分について再度最終確認を行う予定。その後、GRB60(9月)での合意、またWP29(来年3月)へ提出された後、同WP29での投票・採決が期待される。

### 3. R51-03改定案における規制値、適用時期 (2014年5月6日R51非公式会合時点)

#### (1) 全体 (Mカテゴリー、Nカテゴリー)

Veh. Cat.	Vehicles used for the carriage of passengers	Phase 1	Phase 2	Phase 3 */
M1	$PMR \leq 120kW/t$	72	70	68
	$120kW/t < PMR \leq 160kW/t$	73	71	69
	$PMR > 160kW/t$	75	73	71
	$PMR > 200kW/t$ , no. of seats $\leq 4$ , R-point height $< 450mm$ from the ground	75	74	72
M2	$M \leq 2.5 t$	72	70	69
	$2.5 t \leq M < 3.5 t$	74	72	71
	$M > 3.5 t$ ; $P_n \leq 135 kW$	75	73	72
	$M > 3.5 t$ ; $P_n > 135 kW$	75	74	72
M3	$P_n \leq 150 kW$	76	74	73
	$150 kW \leq P_n < 250 kW$	78	77	76
	$P_n > 250 kW$	80	78	77
Veh. Cat.	Vehicles used for the carriage of goods	Phase 1	Phase 2	Phase 3*/
N1	$M \leq 2,5 t$	72	71	69
	$M > 2,5 t$	74	73	71
N2	$P_n \leq 135kW$	77	75	74
	$P_n > 135 kW$	78	76	75
N3	$P_n \leq 150 kW$	79	77	76
	$150 kW \leq P_n < 250 kW$	81	79	77
	$P_n > 250 kW$	82	81	79

\*/In the light of the experience gained in the application of this Regulation, Contracting Parties are invited to carry out and publish a detailed study on sound level limits by 1 July 2021. The study should be based on vehicles meeting the latest regulatory requirements. The conclusions based on available studies may lead to proposals for amendments to this Regulation.

## (2) Mカテゴリー

「R51非公式会合案」・・・今年9月のGRB60で合意が期待される内容  
「日本提案」・・・ 2012年9月のGRB56で日本から提案した内容

フェーズ1～3		Phase1		Phase2		Phase3	
提案主体		日本提案	R51非公式会合案	日本提案	R51非公式会合案	日本提案	R51非公式会合案
文書作成時期		2012.9	2014.5	2012.9	2014.5	2012.9	2014.5
提案された適用時期案		発効後2年	[2016]	Phase1 から 4/6年後	[2020]	Phase2 から [4/6]年後	[2024/2026]
サブカテゴリー							
M1	PMR≤120kW/t	72	72	70	70	[68]	68
	120kW/t<PMR≤160kW/t	73	73	71*	71	[70]	69
	160kW/t<PMR スーパースポーツカー	75	75	73	73	[72]	71
			75		74		72
M2	GVW≤2.5t	72	72	70	70	[69]	69
	2.5t<GVW≤3.5t	74	74	72	72	[71]	71
	3.5t<GVW	75	75	73*	73	[71*]	72
			75		74		72
M3	P≤135kW	76	76	74*	74	[73*]	73*
	135kW<P≤150kW			78*		[76*]	
	150kW<P≤250kW	79	78		77		76*
	250kW<P	80	80	78*	78	[76*]	77

### <補足>

○適用時期・・・今後、次回R51非公式会合等において議論される予定。

○Phase1～Phase2の期間及びPhase2～Phase3の期間・・・いずれも基本は4年間。ただし、上記表で「\*」が付記されたサブカテゴリーはプラス2年間。(日本提案とR51非公式会合案との違いは次ページ以降にて説明)

○Phase3について・・・日本提案においては、現時点ではPhase3における騒音低減技術の見込みが立たないため、Phase3は暫定的な規制値・規制時期とするとともに、これらはPhase2開始までに議論予定としていた。R51非公式会合案(2014年5月6日時点)においても同内容の注釈が記載。(18ページ参照)

○スーパースポーツカー・・・ R51非公式会合案の中で、「PMRが200kW/t超、座席数が4席以下及びRポイントの地上高さが450mm未満の車両」と定義。

○その他(M3ガソリンエンジン車等)の注釈については、後述。

# (2-1) M1カテゴリーの規制値、適用時期

凡例

○dB

→騒音規制値案

Veh.Class	[2016]	[2017]	[2018]	[2019]	[2020]	[2021]	[2022]	[2023]	[2024]	[2025]	[2026]	[2027]	[2028]	[2029]
-----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

- 日本提案より規制値強化
- 日本提案より規制値緩和
- 日本提案と同等規制値だが、適用時期前倒し

M1	R51非公式会合案	PMR ≤ 120	72dB											
			日本提案	72dB										
M1	R51非公式会合案	120 < PMR ≤ 160	73dB											
	日本提案		73dB											
M1	R51非公式会合案	160 < PMR	75dB											
	日本提案		75dB											
M1	R51非公式会合案	200 < PMR, no. of seats ≤ 4, R-point < 450mm	75dB											
	日本提案		75dB											

日本提案と同一規制値で2年前倒し。

日本提案より1dB厳しく、2年前倒し。

日本提案より1dB厳しい。

日本提案より1dB緩和となるが、日本には該当車なし。

「R51非公式会合案」  
 …今年9月のGRB60で合意が期待される内容  
 「日本提案」  
 …2012年9月の日本からの提案内容

一部スポーツカーとHVが該当

- 我が国の乗用車のうち、HV及び一部スポーツカーを除き大部分はPMR120以下。
- スーパースポーツカーのPhase2が1dB緩和となるが、我が国には該当車がない。

## (2-2) M2カテゴリーの規制値、適用時期

凡例

○dB

→騒音規制値案

日本提案より規制値強化

日本提案より規制値緩和

日本提案と同等規制値だが、適用時期前倒し

Veh.Class	[2016]	[2017]	[2018]	[2019]	[2020]	[2021]	[2022]	[2023]	[2024]	[2025]	[2026]	[2027]	[2028]	[2029]
-----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

M2	R51非公式会合案	GVW≤2.5tons	72dB				70dB					69dB		
	日本提案		72dB				70dB					69dB		
	R51非公式会合案	2.5tons<GVW≤3.5tons	74dB				72dB					71dB		
	日本提案		74dB				72dB					71dB		
	R51非公式会合案	3.5tons<GVW, P≤135	75dB				73dB					72dB		
	日本提案		75dB					73dB					71dB	
	R51非公式会合案	3.5tons<GVW 135<P	75dB				74dB					72dB		
	日本提案		75dB					73dB					71dB	

日本提案と同一規制値で2年前倒し。

日本提案より1dB緩和となるが4年前倒し。

日本提案より1dB緩和となるが、日本には該当車種なし。

「R51非公式会合案」  
...今年9月のGRB60で合意が期待される内容  
「日本提案」  
...2012年9月の日本からの提案内容

該当車種:  
マイクロバスの一部。  
上記殆どが5t超。

該当車種:なし

日本提案より1dB緩和となるが、日本には該当車種なし。

- GVW3.5tons超かつ135kw超のPhase2が1dB緩和となるが、我が国に該当車がない。
- GVW3.5tons超(135kw以下のもの及び135超のもの)のPhase3が1dB緩和となるが、4年前倒しされており、また、我が国に該当車は殆どない。

## (2-3) M3カテゴリーの規制値、適用時期

凡例

○dB

→騒音規制値案

- 日本提案より規制値強化
- 日本提案より規制値緩和
- 日本提案と同等規制値だが、適用時期前倒し

「R51非公式会合案」  
 …今年9月のGRB60  
 で合意が期待される内容  
 「日本提案」  
 …2012年9月の日本からの提案内容

Veh.Class		[2016]	[2017]	[2018]	[2019]	[2020]	[2021]	[2022]	[2023]	[2024]	[2025]	[2026]	[2027]	[2028]	[2029]
M3	R51非公式会合案	P ≤ 150	76dB					74dB						73dB	
	日本提案		76dB						74dB						73dB
	R51非公式会合案	150 < P ≤ 250	78dB					77dB						76dB	
	日本提案		79dB						78dB						76dB
	R51非公式会合案	250 < P	80dB					78dB						77dB	
	日本提案		80dB						78dB						76dB

日本提案より1dB  
 厳しい。

日本提案と同一規  
 制値で2年前倒し。

日本提案と同一規  
 制値で2年前倒し。

日本提案より1dB緩和と  
 なるが2年前倒し。

日本提案より1dB厳しい。

➤ 250kW超のPhase3が1dB緩和となるが、2年前倒しされる。



### (3)Nカテゴリー

「R51非公式会合案」・・・今年9月のGRB60で合意が期待される内容  
 「日本提案」・・・ 2012年9月のGRB56で日本から提案した内容

フェーズ1～3		Phase1		Phase2		Phase3	
提案主体		日本提案	R51非公式会合案	日本提案	R51非公式会合案	日本提案	R51非公式会合案
文書作成時期		2012.9	2014.3	2012.9	2014.3	2012.9	2014.3
提案された適用時期案 サブカテゴリー		発効後2年	[2016]	Phase1 から 4/6/8年後	[2020/2022]	Phase2 から [4/6]年後	[2024/2026]
N1	GVW≤2.5t N1小型低出力車 (PMR≤35kW/t)	74	74	72*	73	[70*]	71
		72	72	70	71	[68]	69
	2.5t<GVW	74	74	72	73	[71]	71
N2	P≤135kW	77	77	76*	75*	[73*]	74
	135kW<P	78	78	77*	76*	[75*]	75
N3	P≤150kW	80	79	78*	77	[76*]	76*
	180kW<P≤250kW		81		79		77*
	250kW<P	82	82	80**	81	[78*]	79*

#### <補足>

○適用時期・・・今後、次回R51非公式会合等において議論される予定。

○Phase1～Phase2の期間及びPhase2～Phase3の期間・・・いずれも基本は4年間。ただし、上記表で「\*」が付記されたサブカテゴリーはプラス2年間、「\*\*」が付記されたサブカテゴリーは+4年間。(日本提案とR51非公式会合案との違いは次ページ以降にて説明)

○Phase3について・・・日本提案においては、現時点ではPhase3における騒音低減技術の見込みが立たないため、Phase3は暫定的な規制値・規制時期とするとともに、これらはPhase2開始までに議論予定としていた。R51非公式会合案(2014年5月6日時点)においても同内容の注釈有り。(18ページ参照)

○N1小型低出力車(GVW≤2.5t、PMR≤35kW/t)・・・R51非公式会合案の中で、「車両総重量2.5トン以下のN1で、排気量660cc以下、PMR35kW/t以下及びd値1,100mm未満の車両」と定義。

### (3-1) N1カテゴリーの規制値、適用時期

凡例  
○dB → 騒音規制値案

Veh.Class	[2016]	[2017]	[2018]	[2019]	[2020]	[2021]	[2022]	[2023]	[2024]	[2025]	[2026]	[2027]	[2028]	[2029]	[2030]
-----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

● 日本提案より規制値強化  
● 日本提案より規制値緩和  
● 日本提案と同等規制値だが、適用時期前倒し

「R51非公式会合案」  
 …今年9月のGRB60  
 で合意が期待される内容  
 「日本提案」  
 …2012年9月の日本からの提案内容

N1	R51非公式会合案	Cap. ≤ 660cc, PMR ≤ 35, D < 1,100mm, GVW ≤ 2.5tons	74dB																																					
	日本提案		74dB																																					
	R51非公式会合案	35 < PMR GVW ≤ 2.5tons	72dB																																					
	日本提案		72dB																																					
	R51非公式会合案	2.5tons < GVW	74dB																																					
	日本提案		74dB																																					

+1dB  
2年前倒し

+1dB  
4年前倒し

日本提案より1dB緩和となる。

日本提案より1dB緩和となる。

日本提案より1dB緩和となる。

- N1小型低出力車は、Phase2及びPhase3の適用時期を他のN1のサブカテゴリーと合わせ、早期に騒音低減することとした（Phase2は2年、Phase3は4年の前倒し）。
- PMR35超かつGVW2.5tons以下のPhase2及びPhase3が1dB緩和となる。
- GVW2.5tons超のPhase2は1dB緩和となるが、Phase3は日本提案と同規制値である。

### (3-2) N2カテゴリーの規制値、適用時期

凡例

○dB → 騒音規制値案

- 日本提案より規制値強化
- 日本提案より規制値緩和
- 日本提案と同等規制値だが、適用時期前倒し

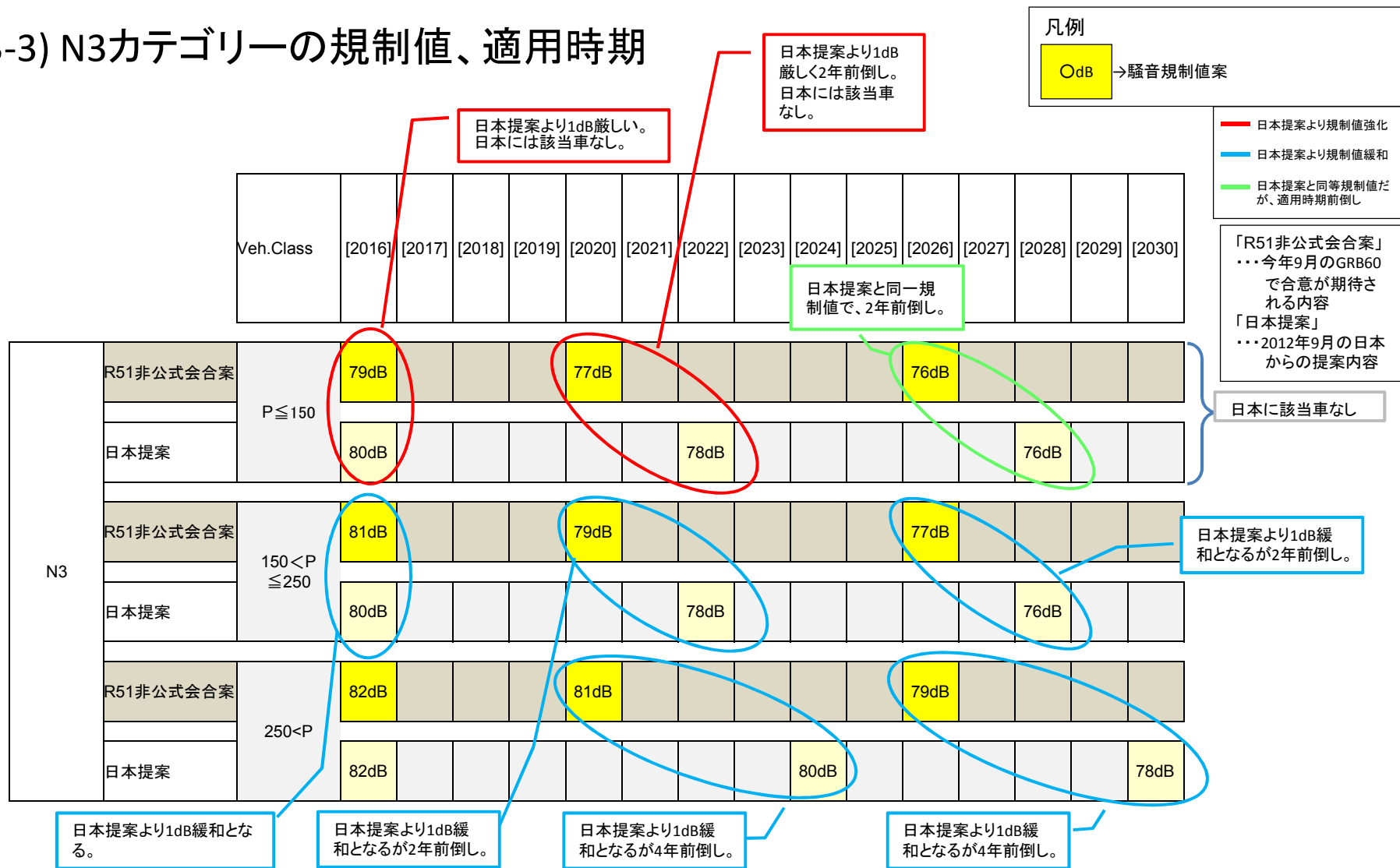
「R51非公式会合案」  
 …今年9月のGRB60  
 で合意が期待される内容  
 「日本提案」  
 …2012年9月の日本からの提案内容

Veh. Class	[2016]	[2017]	[2018]	[2019]	[2020]	[2021]	[2022]	[2023]	[2024]	[2025]	[2026]	[2027]	[2028]	[2029]	[2030]
------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

N2	R51非公式会合案	P ≤ 135	77dB	日本提案より1dB厳しい。													75dB														74dB	日本提案より1dB緩和となるが2年前倒し。												
			77dB														76dB														73dB													
N2	R51非公式会合案	135 < P	78dB	日本提案より1dB厳しい。													76dB														75dB	日本提案と同一規制値で2年前倒し。												
			78dB														77dB														75dB													

➤ 135kw以下のPhase3が1dB緩和となるが、2年前倒しされる。

### (3-3) N3カテゴリーの規制値、適用時期



- 150kW超250kW以下の各Phaseが1dB緩和となるが、Phase2及びPhase3で共に2年ずつ前倒しされる。
- 250kW超のPhase2及びPhase3が1dB緩和となるが、Phase2及びPhase3で共に4年前倒しされる。

## 4. R51-03改定案の規制値案に対する特例規定案 (2014年5月6日R51非公式会合時点)

### (1) 特例規定案の全体(原文)

※仮訳は後述

- 6.2.2.1.1. For vehicle types of category M1 derived from N1 vehicle types having a technically permissible maximum laden mass above 2.5 tons and a R-point height greater than 850 mm from the ground, the limits of vehicles types of category N1 having a technically permissible maximum laden mass above 2.5 tons apply. 【欧州提案】
- 6.2.2.1.2. For vehicle types designed for off-road use, the limit values shall be increased by 2 dB(A) for M3 and N3 vehicles category and 1 dB for any other vehicle category.  
For vehicle types of category M<sub>1</sub> the increased limit values for off-road vehicles are only valid if the technically permissible maximum laden mass > 2 tons. 【欧州提案】
- 6.2.2.1.3. Limit values shall be increased by 2 dB(A) for wheelchair accessible vehicles of category M1 constructed or converted specifically so that they accommodate one or more persons seated in their wheelchairs when travelling on the road, and armoured vehicles, as defined in 2.5.2 of the consolidated resolution R.E.3. 【欧州提案】
- 6.2.2.1.4. For vehicle types of category M3 having an engine with positive ignition running in its gasoline mode, the applicable limit value is increased by +2 dB. 【日本提案(M3ガソリンエンジン車)】
- 6.2.2.1.5. For vehicle types of category N1 having a technically permissible maximum laden mass of less than or equal to 2.5 tons, the engine capacity not exceeding 660 cc and the power-to-mass ratio (PMR) calculated by using the technically permissible maximum laden mass not exceeding 35 kW/t and a horizontal distance “d” between the front axle and the driver’s seat R point of less than 1100 mm, the limits of the vehicle types of category N1 having a technically permissible maximum laden mass above 2.5 tons apply. 【日本提案(N1小型低出力車)】
- 6.2.2.1.6. For vehicle types of category M1 and N1 having a technically permissible maximum laden mass of less than or equal to 2.5 tons, a R-point height greater than 800mm from the ground and a mid-engine and with rear axle drive, the limits of the vehicle types of category N1 having a technically permissible maximum laden mass above 2.5 tons apply. 【中国提案】

## (2) 個別の特例規定案の内容

### (2-1) N1から派生したM1車【欧州提案】

(現時点の案)

6.2.2.1.1. N1から派生したM1(車両総重量2.5トン超かつRポイントの地上高さが850mm超のものに限る)については、車両総重量2.5トン超のN1の規制値を適用する。

(現状)

欧州規則で同規定が盛り込まれていることから、欧州各国から提案され、R51非公式会合案(2014年5月6日現在)に盛り込まれている。

### (2-2) オフロード仕様車【欧州提案】

(現時点の案)

6.2.2.1.2. オフロード仕様は、M3及びN3にあってはプラス2dB、その他カテゴリーにあってはプラス1dBとする。ただし、M1については、車両総重量2トン超の場合のみにプラス1dBとする。

(現状)

オフロード仕様車※<sup>1</sup>については、これまでの独から提案され日本を含む他国から賛同を得ており、また欧州規則で同規定が盛り込まれていることから、R51非公式会合案(2014年5月6日現在)に盛り込まれている。

※<sup>1</sup> M及びNカテゴリー車両のうち、国連の車両構造に関する統合決議(R.E.3)の定義(駆動、登坂力、デフロック、アプローチアングル等の要件)を満たしたもの。

## (2-3)車椅子移動車等【欧州提案】

(現時点の案)

6.2.2.1.3. 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、そして防弾車※2については、プラス2dBとする。

(現状)

欧州規則で同規定が盛り込まれていることから、欧州各国から提案され、R51非公式会合案(2014年5月6日現在)に盛り込まれている。

※2 国連の車両構造に関する統合決議(R.E.3)において、「運送される乗員及び／又は商品の保護のための車両であって防弾プレートの要件に適合したもの」と定義。

## (2-4)M3ガソリンエンジン車【日本提案】

(現時点の案)

6.2.2.1.4. M3で火花点火式エンジン車(ガソリン車)については、プラス2dBとする。

(現状)

日本から提案しているM3ガソリンエンジン車の規制値案については、欧州委員会及び欧州各国を含む他国からは基本的な賛同を得ており、R51非公式会合案(2014年5月6日現在)に盛り込まれている。

## (2-5)N1小型低出力車【日本提案】

【参考資料3参照】

(現時点の案)

6.2.2.1.5. 車両総重量2.5トン以下のN1で、排気量660cc以下、PMR35kW/t以下、d値1,100mm未満の車両については、車両総重量2.5トン超の規制値を適用する。

(現状)

日本から提案しているN1小型低出力車の規制値案については、日本からの輸出は考えられず、欧州等他国に影響を及ぼさない旨を繰り返し説明することにより、主なEU加盟国からは賛同を得ている。欧州委員会から正式な賛同を得ていないが、R51非公式会合案(2014年5月6日現在)には盛り込まれている。なお、欧州委員会からは5月27日(欧州委員会とEU加盟国との会議)以降で正式な回答をもらえる見込み。<sup>16</sup>



## (2-6)M1及びN1のうち、車両総重量2.5トン以下、Rポイント地上高さが800mm超、ミッドエンジン及び後輪駆動のもの【中国提案】

(現時点の案)

6.2.2.1.6. 車両総重量2.5トン以下のM1及びN1で、Rポイントの地上高さが800mm超、ミッドエンジン及び後輪駆動のものについては、車両総重量2.5トン超のN1の規制値を適用する。

(現状)

中国国内で独自に発達した車両を考慮して、中国から提案されている。R51非公式会合案(2014年5月6日現在)に盛り込まれているものの、日本及び欧州各国は、引き続き検討が必要との認識。

## 5. Phase3に関する調査について (2014年5月6日R51非公式会合時点)

Veh. Cat.	Vehicles used for the carriage of passengers	Phase 1	Phase 2	Phase 3 <sup>*/</sup>
M1	PMR $\leq$ 120kW/t	72	70	68
	120kW/t < PMR $\leq$ 160kW/t	73	71	69
	PMR > 160kW/t	75	73	71
	PMR > 200kW/t, no. of seats $\leq$ 4, R-point height < 450mm from the ground	75	74	72
M2	M $\leq$ 2.5 t	72	70	69
	2.5 t $\leq$ M < 3.5 t	74	72	71
	M > 3.5 t; P <sub>n</sub> $\leq$ 135 kW	75	73	72
	M > 3.5 t; P <sub>n</sub> > 135 kW	75	74	72
M3	P <sub>n</sub> $\leq$ 150 kW	76	74	73
	150 kW $\leq$ P <sub>n</sub> < 250 kW	78	77	76
	P <sub>n</sub> > 250 kW	80	78	77
Veh. Cat.	Vehicles used for the carriage of goods	Phase 1	Phase 2	Phase 3 <sup>*/</sup>
N1	M $\leq$ 2,5 t	72	71	69
	M > 2,5 t	74	73	71
N2	P <sub>n</sub> $\leq$ 135kW	77	75	74
	P <sub>n</sub> > 135 kW	78	76	75
N3	P <sub>n</sub> $\leq$ 150 kW	79	77	76
	150 kW $\leq$ P <sub>n</sub> < 250 kW	81	79	77
	P <sub>n</sub> > 250 kW	82	81	79

<sup>\*/</sup>In the light of the experience gained in the application of this Regulation, Contracting Parties are invited to carry out and publish a detailed study on sound level limits by 1 July 2021. The study should be based on vehicles meeting the latest regulatory requirements. The conclusions based on available studies may lead to proposals for amendments to this Regulation.

\*/In the light of the experience gained in the application of this Regulation, Contracting Parties are invited to carry out and publish a detailed study on sound level limits by 1 July 2021. The study should be based on vehicles meeting the latest regulatory requirements. The conclusions based on available studies may lead to proposals for amendments to this Regulation.

(仮約)

\*/この規則の適用において得られた経験を鑑みて、国連加盟国は、2021年7月1日までに(フェーズ3に関する)騒音規制に関する詳細な調査の実施・発行が要請される。この調査は最新の規制要件を満たす車両に基づいて行われるべきである。実行可能な調査に基づいた結論はこの規則の修正提案につながる可能性がある。



Phase3の上記注釈に関しては、R51非公式会合において、「GRBの議事録に残せば良いのでは」等との議論があったところ。

従って、GRB60(9月)の議事録には注釈の趣旨は残されることを確保しつつ、GRB60の際にR51-03規則上からは削除されても支障ないものとする。

【参考】欧州規則における見直し規定

欧州規則においても、2021年7月1日までに上記と同様の調査を欧州委員会が行うべきとの規定がある。

## 6. 次回ご報告する内容(予定)

- GRB60(9月)へ提出予定のR51-03改正案に関する正式提案文書については、6月6日までにR51非公式会合から国連事務局へ提出される(必要に応じて、6月18日の次回R51非公式会合以降に差し替えされる)予定であることから、今後、GRB60へ提出される予定の同文書の内容等について報告する。

以上