

国連四輪車走行騒音規制 (UN-ECE R51-03) 等の導入概要

- 現在、国連欧州経済委員会自動車基準世界フォーラム (UNECE/WP29) においては、我が国も積極的な参加のもと、UN-ECE R51-03^{*1}が議論されており、まもなく採択予定。
- UN-ECE R51-03においては、実際の市街地における走行時の騒音値を再現することを目的とした加速走行騒音試験法等を策定。
- 一方、我が国における現行の加速走行騒音試験法は、近年自動車エンジンの出力向上等により、実際の市街地での走行実態を反映した試験条件となっておらず、見直しが必要である。このため、より適切な規制手法である国連の加速走行騒音試験法の導入について検討する必要がある。
- また、UN-ECE R51-03の導入により、定常走行騒音を含む走行騒音に対する規制が可能となる。それにより、別途、我が国の定常走行騒音規制を維持しておく必要はなくなるため、同規制を廃止することは可能ではないかと考えられる。

^{*1} 国際基準UNECE Regulation No. 51 03 Series (四輪車走行騒音規制)。平成28年から国内導入する予定で議論中。 1

国連四輪車走行騒音規制 (UN-ECE R51-03) 等の導入概要 (続き)

- 自動車検査や街頭での取締りの際に、使用過程時における加速走行騒音規制の代替手段として、使用過程時においても新車時の加速走行騒音性能が維持されているかを簡易的に判断できる近接排気騒音規制を行っている。今般、国連で新たに策定された加速走行騒音規制の我が国への導入^{*2}に伴い、四輪車及び二輪車の近接排気騒音規制について、より効果的な国連の規制手法(新車時は測定のみ行い、使用過程においては相対値規制とする。)を導入することについて検討する必要がある。
- このため、UN-ECE R51-03の導入を契機とした四輪車等の走行騒音規制等の見直しに向けて、ご審議を頂きたい。

^{*2} 二輪車については、平成26年から、UNECE Regulation No.41 04 Series(二輪車走行騒音規制)を導入済み。それに伴い、二輪車の定常走行騒音規制は廃止済み。

【参考】国連四輪車走行騒音規制(UN-ECE R51-03)等の導入概要(新旧対照表)

【乗用車、小型商用車】

	現行	見直し(案)
定常走行騒音規制	<u>（規制）</u>	<u>×（加速走行騒音規制でカバー）</u>
加速走行騒音規制	<u>全開加速</u>	市街地加速 規制値は段階的に強化：Phase1：2016年～、Phase2：2020年
		ASEP ASEPは、Additional Sound Emission Provisions の略で、市街地加速走行を評価する条件以外での騒音の増大を抑制するための追加騒音試験を指す。
近接排気騒音規制	<u>全車：種別毎の絶対値規制</u>	<u>新車：測定のみ（近接排気騒音規制は廃止）</u> <u>使用過程車：新車時からの相対値規制</u>

【中・大型車】

	現行	見直し(案)
定常走行騒音規制	<u>（規制）</u>	<u>×（加速走行騒音規制でカバー）</u>
加速走行騒音規制	<u>全開加速</u>	市街地加速 規制値は段階的に強化：Phase1：2016年～、Phase2：2022年
近接排気騒音規制	<u>全車：種別毎の絶対値規制</u>	<u>新車：測定のみ（近接排気騒音規制は廃止）</u> <u>使用過程車：新車時からの相対値規制</u>
圧縮空気騒音規制	<u>×（規制なし）</u>	<u>（新規制）</u> <u>（エア・ブレーキを装着した技術的 maximum 許容質量が2,800kgを超える車両に適用）</u>

【参考】国連四輪車走行騒音規制(UN-ECE R51-03)等の導入概要(新旧対照表)

【二輪車】

	現行	見直し(案)
定常走行騒音規制	なし	変更なし
加速走行騒音規制	市街地加速	変更なし
	ASEP	変更なし
近接排気騒音規制	<u>全車:種別毎の絶対値規制</u>	<u>新車:測定のみ(近接排気騒音規制は廃止)</u> <u>使用過程車:新車時からの相対値規制</u>