

今後の騒音対策の進め方について（最終答申へ向けて）

- ・ 中間答申においては、使用過程車の騒音低減対策としてマフラーの対策を中心に検討、その結果、マフラーの事前認証制度の導入が提言されたところ。
- ・ さらに将来のより一層の騒音低減を目指して、今後検討すべき課題が明示された。これらの課題に対する検討結果を最終答申として取りまとめる。

1. 最終答申で一定の結論を出すもの

(1) 加速走行騒音規制、定常走行騒音規制の見直し

(1)－① 加速走行騒音規制をどのように見直すか？

(1)－② 定常走行騒音規制をどのように見直すか？

(2) 近接排気騒音規制の見直し

(2)－① 近接排気騒音規制を強化するか？（相対値導入含む）

(2)－② 加速走行騒音試験方法と相関のよい定置試験方法（全開空ぶかし試験）を導入するか？

(3) マフラーの事前認証制度の見直し

(3)－① 加速走行騒音規制をどうするか？

(3)－② 近接排気騒音規制をどうするか？

2. 一層の騒音低減のため推進する必要があるもの（状況によって最終答申にも記述）

(1) 音によるエンジン回転数計測

(2) 研究開発の推進

○マフラーの事前認証制度について

1. 現状

○2008年12月18日

中環審答申

○2008年12月26日

国交省による道路運送車両の保安基準関連法令改正、同日、登録性能等確認機関の申請受付開始

○2009年 4月28日

(財)日本自動車研究所が登録性能等確認機関として登録(同月30日から業務開始)

○2009年 6月15日

(株)JASMAが登録性能等確認機関として登録(同月29日から業務開始)

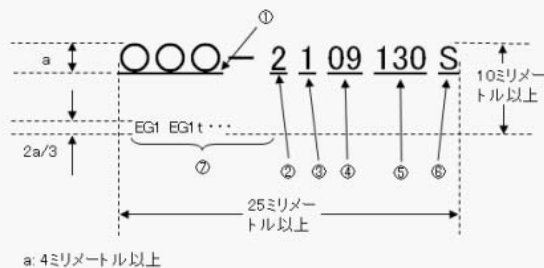
○2010年4月1日

この日以降製作される自動車に装着されるマフラーは、マフラーの事前認証制度(或いはそれと同レベル)の基準に適合することが必要となる。

2. マフラーの事前認証制度の認証レベル

以下のとおり、マフラーの事前認証制度では、加速走行騒音について、新車時と同じ騒音低減性能を有する場合は、表示に「S」という文字を付けることとしており、交換用マフラーの騒音レベルが把握できるようになっている。

1. 第一種後付消音器の性能等確認済表示



① 登録性能等確認機関の略称(アルファベット)

(後付消音器に付される識別番号(7桁以上の数字))

② 識別番号 1桁目 後付消音器の個数

③ 識別番号 2桁目 触媒の有無(1:触媒付, 0:触媒なし)

④ 識別番号 3・4桁目 登録性能等確認を受けた年(西暦)の下2桁(例えば、西暦2009年は「09」)

⑤ 識別番号 5桁目以降 登録性能等確認機関が後付消音器に付す識別番号(3桁以上の数字)

(加速走行騒音の値に係る記号)

⑥ アルファベット「S」(加速走行騒音の値が、次の表に掲げる値を超えないとき)

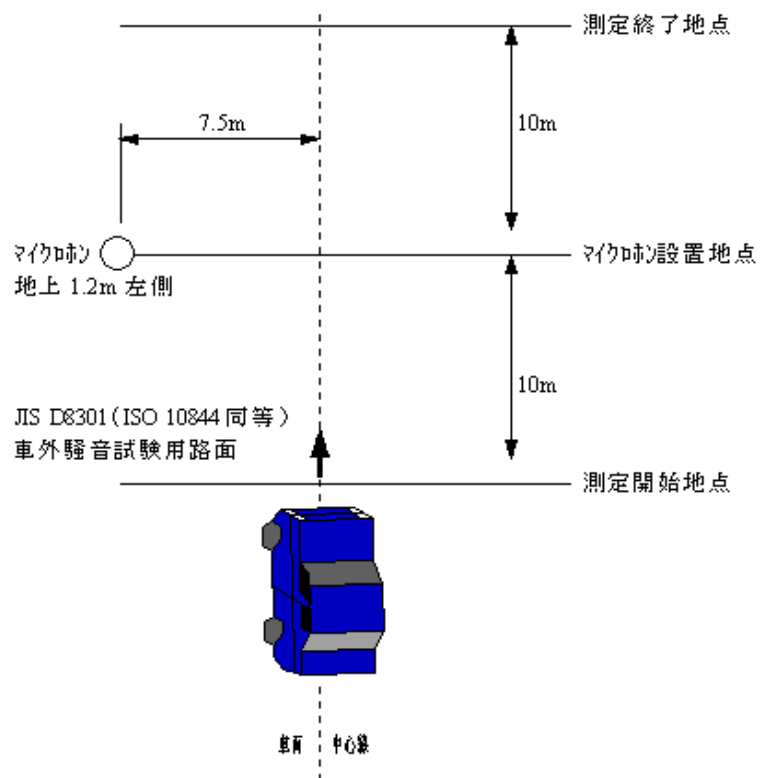
(後付消音器を取り付けることができる自動車等の原動機型式)

⑦ 原動機型式 後付消音器を取り付けることができる自動車等が備える原動機型式(過給器付き原動機は末尾にアルファベット「t」を付す。)

表

自動車等の種別	加速走行騒音の値
普通自動車、小型自動車及び軽自動車(専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の自動車及び二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。以下この表において同じ。)を除く。)	76dB
専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車(二輪自動車を除く。)	73dB
小型自動車及び軽自動車(二輪自動車に限る。)	73dB
原動機付自転車	71dB

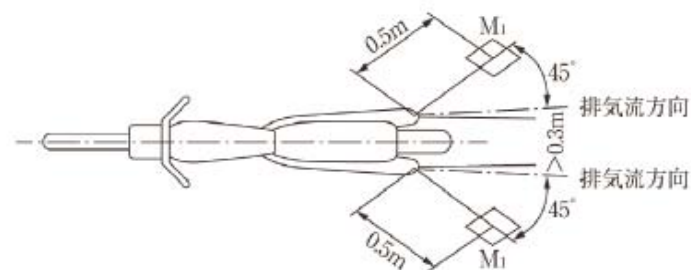
加速走行騒音試験、定常走行騒音試験



近接排気騒音試験

一定の原動機の回転数において、排気管からの排気流の方向に対し45度、排気管の開口部中心から0.5m離れた位置の排気管の高さで測定する。

- ・ 原動機の回転数
- 【四輪車】：最高出力時の回転数の75%の回転数
- 【二輪車】：最高出力時の回転数が5000回転を超える場合は、最高出力時の回転数の50%の回転数（その他の場合は75%の回転数）



2輪車の例

【加速走行騒音測定の入速度】

測定開始地点からはフル加速。

【定常走行騒音測定の入速度】

車 種	進入速度
四輪車・小型二輪車	5 0 km/h
軽二輪車・原付第二種	4 0 km/h
原付第一種	2 5 km/h

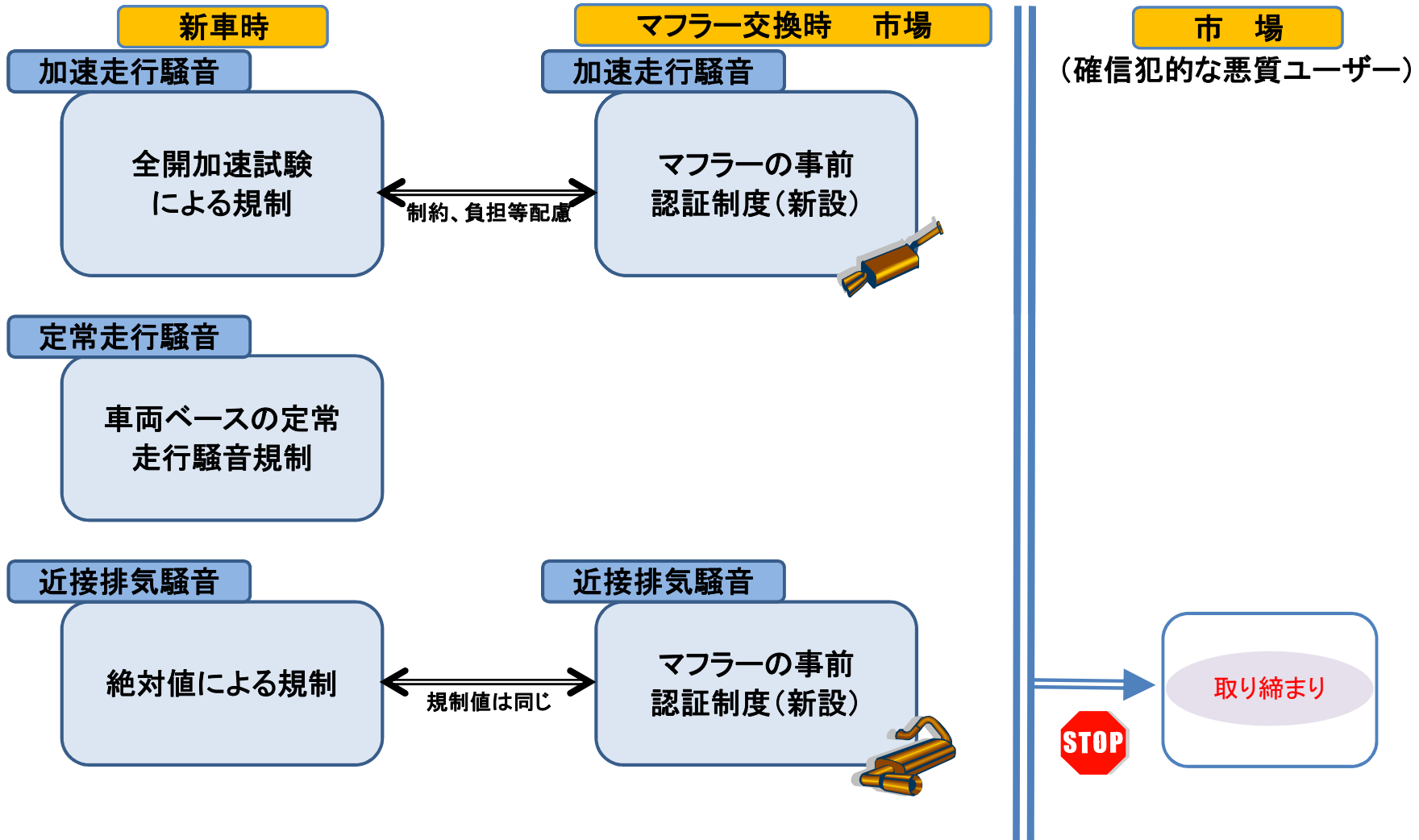
車 種	走行速度
四輪車・小型二輪車	5 0 km/h
軽二輪車・原付第二種	4 0 km/h
原付第一種	2 5 km/h

○検討事項

1. 部分	検討事項	今後調査する事項等
(1)－① 加速走行騒音規制	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の我が国の走行実態に合ったものに変更。 ・国際競争力確保等の観点から試験法の国際基準調和(ECE-R41.51の導入)について検討。 ・新試験法の規制値については、騒音低減技術の動向、効果等を踏まえて検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ・我が国の走行実態調査(速度、加速度、エンジン使用領域等)。 ・我が国の走行実態と現行試験方法、ECE-R41.51の運転領域の比較、騒音値の相関把握等。 ・新試験法導入に伴う環境への影響を検証 ・騒音低減技術の動向調査、効果評価。
(1)－② 定常走行騒音規制	<ul style="list-style-type: none"> ・使用過程車対策の重要性、海外の動向を踏まえ、<u>タイヤ単体騒音規制の導入</u>について検討。 ・<u>定常走行騒音規制を廃止することの可否</u>(欧州では2輪車のタイヤ単体規制は導入されていない。)について検討。 ・<u>タイヤ単体騒音規制を導入することとした場合の規制値</u>については、欧州次期規制値も考慮しつつ、<u>技術動向、効果等</u>を踏まえて検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市販用タイヤの騒音実態調査。 ・市販用タイヤの販売量等を調査し、<u>タイヤ単体騒音規制の導入</u>による騒音低減効果を算出。 ・<u>加速走行騒音規制やタイヤ単体規制に対応すれば定常走行騒音規制に適合していると言えるか</u>を検証。(騒音低減技術の加速、定常騒音への低減効果評価、加速、定常、タイヤ騒音値の相関把握等) <p>→ 検討会を設置して調査を実施。その結果を中環審へ報告し、審議。</p>
(2) 近接排気騒音規制	<p style="text-align: center;">関連</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>新車時から騒音を増加させないという基本的考え方に基づけば絶対値規制から相対値規制に変更すること</u>について検討。 ・<u>相対値規制とした場合、新車時に何らかの規制を行うこと</u>の可否について検討。 ・<u>加速走行騒音試験と相関の良い定置試験方法</u>については、今後、更なる課題の改良を行い、国連WP29にも展開しつつ、<u>開発状況、導入コスト等を考慮して判断</u>。 	<ul style="list-style-type: none"> ・取締り等の実施可能性検討。 ・マフラーの事前認証制度の見直しと合わせて検討。 ・<u>新車の近接排気騒音の動向調査</u>(近接排気騒音の規制値から見た騒音レベル、加速走行騒音との関係等) ・引き続き加速走行騒音試験と相関の良い定置試験方法について、課題への対応策を検討。
(3) マフラーの事前認証制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>制度導入後の交換用マフラーの実態等を踏まえ、必要に応じ、規制値等の見直し</u>を検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交換用マフラーの認証取得状況(騒音レベル)、認証マフラーの市場への普及状況の調査。 ・交換用マフラーの技術動向調査。 ・<u>新車と合わせて試験方法等を変更することとした場合の課題等</u>調査。
2. 部分		
(1) 音によるエンジン回転数計測	<ul style="list-style-type: none"> ・取り締まり等における試験的導入を検討。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後機器の開発状況についてフォローアップするとともに、試験的使用について、関係機関と調整。
(2) 研究開発の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・競争的資金に「騒音」をテーマに応募できる環境整備等を検討。 	4

○現行の対策＋中間答申に基づく新たな対策のイメージ

使用過程車の騒音低減対策として、マフラーの事前認証制度を導入。

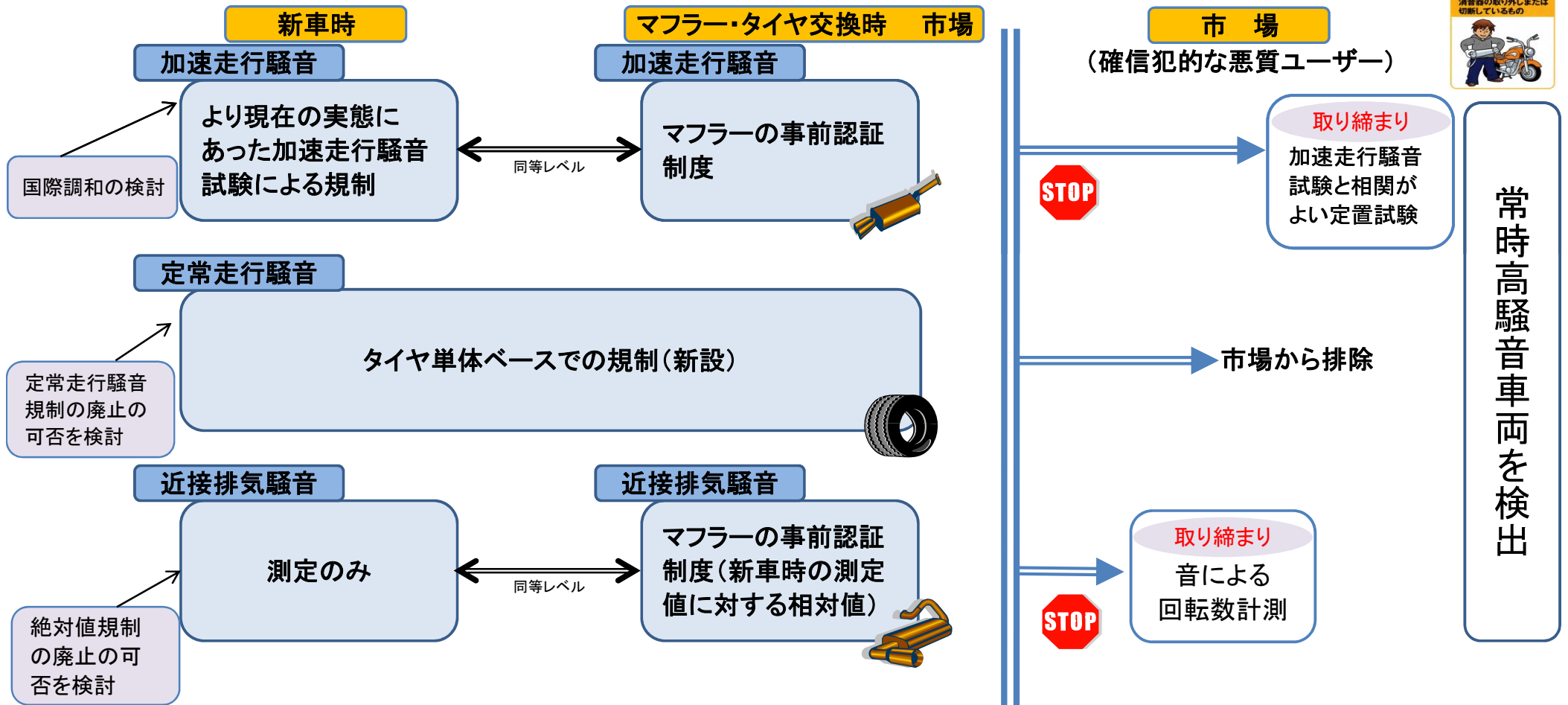


○最終答申で全ての検討事項を反映させた場合の対策イメージ

※あくまで、議論の参考となるよう事務局が作成したものであり実際には今後の実態調査等によるデータ等に基づき検討され、異なる結論となることもあるものである。

基本的考え方

- ・使用過程時の自動車騒音を新車時よりも増加させない。
- ・新車時の試験方法は現在の走行実態に合ったものとし、その際、国際競争力確保等の観点から国際基準調和を検討。
- ・規制値は環境の改善を前提に、騒音低減技術の効果評価等を踏まえて設定。



○最終答申までのスケジュール(予定)

		H20年度(2008年度)	H21年度(2009年度)	H22年度(2010年度)	H23年度(2011年度)	H23年度以降	
(1)加速走行騒音規制、定常走行騒音規制の見直し	加速走行騒音規制		<ul style="list-style-type: none"> 走行実態調査 運転領域、相関等調査 	<ul style="list-style-type: none"> 走行実態調査 運転領域、相関等調査 	<ul style="list-style-type: none"> 技術動向調査 試験法、規制値検討 	(考えられる選択肢) H23年度以降 ①ECE規則導入 ②別の方法 ③現状の加速 ①定常廃止 ②定常存続 ①タイヤ単体規制導入 ②タイヤ単体規制導入せず	
			ECE成立(最速)				
			加速走行騒音規制				
		定常走行騒音規制					
(2)近接排気騒音規制の見直し	定常走行騒音規制		<ul style="list-style-type: none"> 市販用タイヤの騒音実態調査 定常とタイヤ単体、加速との関係調査 	<ul style="list-style-type: none"> 市販用タイヤの騒音実態調査 タイヤ単体規制導入効果評価 定常とタイヤ単体、加速との関係調査 	<ul style="list-style-type: none"> タイヤ単体規制導入検討 定常の廃止、存続検討 	①近接(絶対値) ②近接(相対値) ③全開空ぶかし(絶対値) ④全開空ぶかし(相対値)	
	近接排気騒音規制			<ul style="list-style-type: none"> 相対値規制の実施可能性検討 			
			近接排気騒音規制(絶対値)				反映
				最終答申			
(3)マフラーの事前認証制度の見直し	加速走行騒音試験と相関の良い定置試験方法(全開空ぶかし試験)		<ul style="list-style-type: none"> 引き続き技術的課題の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き技術的課題の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 導入コスト等検討 導入するかどうかの検討 	(加速) 「(1)」の加速見直しと同じ選択肢 (近接) 「(2)」の近接見直しと同じ選択肢 その他、適用時期、規制値について、新車との差等の検討	
			マフラーの事前認証制度				
			規制開始(4月)				
		制度新設(12月)					
(1)音によるエンジン回転数計測	加速走行騒音規制		<ul style="list-style-type: none"> 交換用マフラーの認証取得状況(取得レベル)のフォローアップ。 	<ul style="list-style-type: none"> 交換用マフラーの認証取得状況(取得レベル)のフォローアップ。 交換用マフラーの技術動向調査。 	<ul style="list-style-type: none"> 交換用マフラーの認証取得状況(取得レベル)のフォローアップ。 交換用マフラーの技術動向調査。 新車と合わせて試験方法等を変更することとした場合の試験における制約等調査。 	※「最終答申」については検討の進捗状況(特に近接排気騒音規制の見直し、マフラー認証制度の見直し関係)については、時期を分けることもあり得る。	
	近接排気騒音規制						
(2)研究開発の推進			<ul style="list-style-type: none"> 技術動向のフォローアップ 関係機関と調整 	<ul style="list-style-type: none"> 技術動向のフォローアップ 関係機関と調整 一部試験的導入 	<ul style="list-style-type: none"> 一部試験的導入 		
		中間答申					
		競争的資金に応募しやすい環境整備					