

中環審第483号

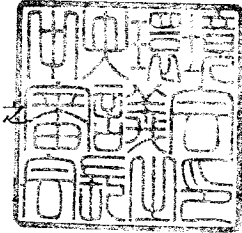
平成20年12月18日

環境大臣

齊藤 鉄夫 殿

中央環境審議会

会長 鈴木 基之



今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について (中間答申)

平成17年6月29日付け諮問第159号で諮問のあった「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について」に対し、自動車単体騒音専門委員会において検討を行った結果、別添の中間報告がとりまとめられた。

騒音振動部会においては、この中間報告を受理し、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には、自動車単体騒音専門委員会の中間報告に即して、早急に実施すべき使用過程車に対する騒音低減対策として、消音器（マフラー）の事前認証制度を導入するとともに、騒音規制手法の抜本の見直しを含め、引き続き自動車騒音低減対策のあり方について検討することが適当であるとされた。

よって、当審議会は、下記のとおり答申する。

記

1. 早急に実施すべき使用過程車に対する騒音低減対策

早急に実施すべき使用過程車に対する騒音低減対策として、現在は新車にしか適用されていないが、実際の走行時に発生する突出した騒音を把握できると考えられる加速走行試験による測定値に着目した規制を使用過程車にも導入するとともに、規制に適合しない不

適切な交換用マフラーが市場から排除されていくようにするため、マフラーの事前認証制度を導入し、認証されたマフラーへの表示を車検等において活用することが適当である。マフラーの事前認証制度の規制値については、マフラー単体の騒音低減性能が新車に装着されているマフラーと同等となるよう設定することが適当である。

マフラーの事前認証制度の運用においては、マフラーと車種の組み合わせによる騒音値を個々に確認する必要があるが、加速走行騒音試験を実施できる場所が限られていることや、交換用マフラーと車種の組み合わせが複数ある場合において申請者がそれに対応した数の試験用新車を準備することは負担が大きい等の問題点があり、規制値の設定等に際しては、当面、これらの問題点も考慮する必要がある。また、速やかに同制度導入後の交換用マフラーの実態調査等を開始し、これら調査等の結果を踏まえ、必要に応じ規制値等の見直しを行うことが適当である。

近接排気騒音規制は、マフラーの事前認証制度導入後においても、マフラーの不適切な改造等を具体的な測定値をもって規制できる手法として有効であるため、引き続き実施することが適当である。また、近接排気騒音の規制値の強化についても、上記で述べた交換用マフラーの実態調査等の結果を踏まえ、必要に応じ検討を行うこととする。

2. 今後の自動車騒音低減対策の考え方（今後検討を進めていくべき課題）

2. 1 試験方法を含めた騒音規制手法の見直し

2. 1. 1 加速走行騒音規制、定常走行騒音規制について

加速走行騒音規制については昭和46年から、定常走行騒音規制については昭和26年から、基本的な規制手法は変わっていない。この間、我が国の自動車の走行実態が変化するとともに、自動車技術の高度化等により騒音の実態も変化してきていると考えられる。

このため、今後、我が国の自動車の走行実態や騒音の実態を調査し、その調査結果を踏まえ、必要に応じ、走行時の騒音試験方法や規制値の見直しを検討していくこととする。なお、現在、国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（UN-ECE/WP29）において、加速走行騒音規制の見直し作業が進められており、今後、我が国において加速走行騒音規制を見直す場合には、UN-ECE/WP29における作業で得られた知見も参考にすることとする。

また、運転条件によっては、タイヤが走行時の騒音の主要な発生源のひとつであると考えられることや、タイヤは使用過程において交換され、市場において多種多様な交換用タ

イヤが製造・販売されていることを考慮すれば、タイヤからの騒音の低減は重要である。EUにおいてはタイヤ単体騒音規制が実施され、現在、その強化に向けた作業が行われており、今後、UN-ECE/WP29においても同様の動きが予想される。このため、我が国においても、タイヤからの騒音の実態を調査し、その調査結果を踏まえ、EUやUN-ECE/WP29の動向も参考にしつつ、走行時の騒音試験方法や規制値の見直しの検討と併せて、タイヤ単体騒音規制等についても検討していくこととする。

2. 1. 2 近接排気騒音規制について

現在、加速走行騒音と相関が高く、近接排気騒音試験と同様に路上で自動車を定置した状態で実施することが可能な新たな定置騒音試験方法の研究が進められている。一方、今回、マフラーの事前認証制度を導入することにより、不適切な交換用マフラーが市場から排除されていく効果が期待されることから、この効果も踏まえつつ、2. 1. 1の検討と併せて、近接排気騒音試験方法を含め定置騒音試験方法のあり方を検討していくこととする。

また、近接排気騒音規制の規制値については、現在は車種区分ごとに一定の数値を設定する絶対値による規制を実施しているが、もう一つの考え方として、車両型式ごとに、新車時の騒音試験による測定値に基づいて規制値を設定する相対値による規制もある。このため、今後、全体的な騒音規制手法の見直しの中で規制値のあり方を検討していくこととする。

2. 1. 3 基準の国際調和

2. 1. 1及び2. 1. 2の検討を進めるに当たっては、得られた知見を積極的に展開し、UN-ECE/WP29の活動に貢献するとともに、UN-ECE/WP29の検討状況、スケジュールを踏まえ、我が国における有効性や実施の可能性にも配慮しつつ、可能な範囲で国際的な基準調和を図ることとする。

2. 2 今後の自動車騒音の低減のための研究・開発の推進

自動車の騒音は、ある一つの技術により劇的に低減されるというものではなく、多種多様な対策の積み重ねによって低減されるものである。このため、今後より一層の騒音低減を図っていくためには、騒音低減技術について、基礎的研究を含めた幅広い観点からの研

究・開発を推進する必要がある。

3. 関連の諸施策

自動車単体の騒音低減のための関連の施策として、自動車ユーザーに対し、静かな運転や適切な点検整備について啓発活動を実施していくことが必要である。

また、啓発活動にも関わらず突出した騒音を発生させる不適切なマフラーを装着する等の不正改造を行っている自動車ユーザーに対しては、街頭での取締りを強化することにより対応を行う必要がある、取締りを強化していくためには、併せて、簡便に近接排気騒音を測定できる装置が早期に導入される環境の整備を図ることが必要である。

さらに、自動車の改造等を行っている事業者に対する立入検査等を通じ、不適切なマフラーを装着する等の不正改造の防止、不正改造を行っている事業者の排除を図る必要がある。