

自動車騒音の現状等について

1. 道路に面する地域における騒音に係る環境基準
2. 自動車騒音に係る苦情の状況の推移
3. 諮問
4. 「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について」(第四次答申)において示された今後の検討課題について
5. 自動車騒音規制の経緯
6. 自動車の国際基準調和

1. 道路に面する地域における騒音に係る環境基準

地域の区分	基準値	
	昼間	夜間
A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60デシベル以下	55デシベル以下
B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65デシベル以下	60デシベル以下

(注)

1. 時間の区分は、昼間を午前6時から午後10時までの間とし、夜間を午後10時から翌日の午前6時までの間とする。
2. Aを当てはめる地域は、専ら住居の用に供される地域とする。
3. Bを当てはめる地域は、主として住居の用に供される地域とする。
4. Cを当てはめる地域は、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域とする。
5. 車線とは、1縦列の自動車安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分をいう。

1. 道路に面する地域における騒音に係る環境基準(続き)

道路に面する地域における幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず、次表のとおりとする。

基準値	
昼間	夜間
70デシベル以下	65デシベル以下

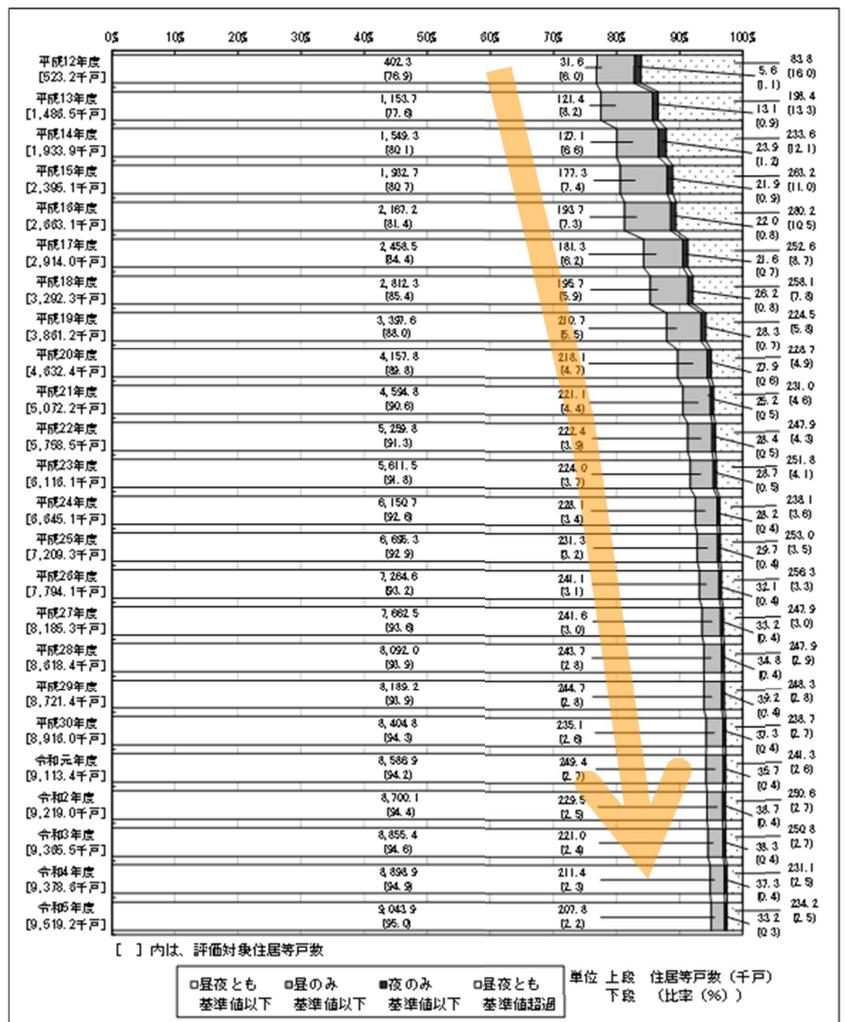
(注)

- 「幹線交通を担う道路」とは、次に掲げる道路をいうものとする。
 - 道路法第3条に規定する高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道(市町村道にあっては4車線以上の区間に限る。)
 - 前項に掲げる道路を除くほか、一般自動車道であって都市計画法施行規則第7条第1項第一号に定める自動車専用道路。
- 「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、次の車線数の区分に応じ道路端からの距離によりその範囲を特定するものとする。
 - 2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15メートル
 - 2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20メートル

1. 道路に面する地域における騒音に係る環境基準(続き)

■ 令和5年度の道路に面する地域における環境基準の達成状況は、**95.0%**

■ 道路に面する地域における環境基準の達成状況の評価は、緩やかに改善しつつあるが、引き続き対策が必要



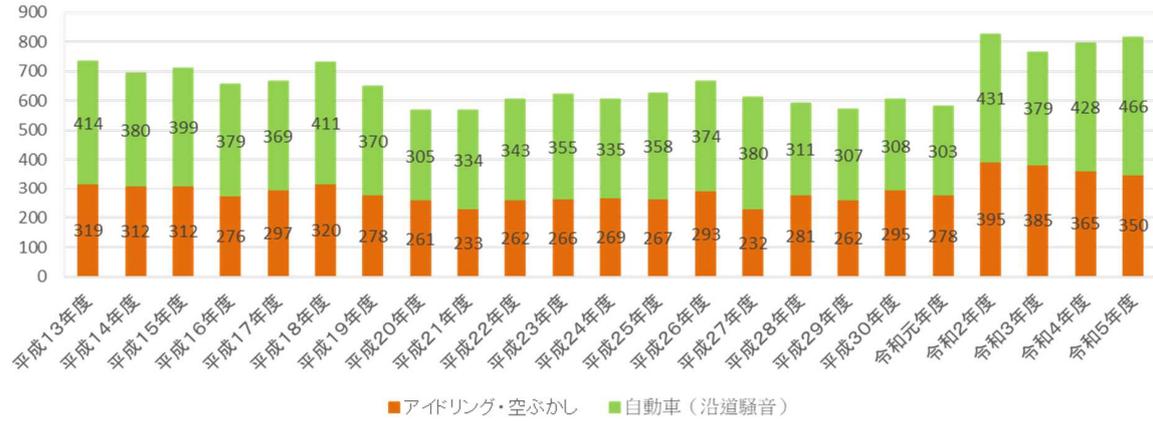
2. 自動車騒音に係る苦情の状況の推移

騒音に係る苦情件数(全体)



出典 環境省「騒音規制法施行状況調査」より作成

騒音に係る苦情件数(うち自動車騒音)



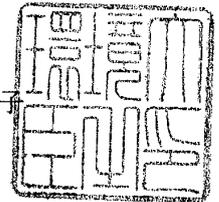
3. 諮問（平成17年6月）



諮問第159号
環管総発第050629001号
平成17年6月29日

中央環境審議会
会長 鈴木基之 殿

環境大臣
小池百合子



今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（諮問）

環境基本法第41条第2項第2号の規定に基づき、次のとおり諮問する。

「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について、貴審議会の意見を求める。」

（諮問理由）

自動車騒音対策については、騒音規制法第16条及び中央環境審議会答申「今後の自動車騒音低減対策のあり方について（自動車単体対策関係）」（平成7年2月28日）に基づき、自動車単体騒音規制が逐次実施、強化されてきたところである。

これにより、新車の騒音規制については、規制が開始された昭和46年当時と比較して、エネルギー換算で最大84%低減されている。

しかしながら、近年の自動車交通騒音の係る環境基準達成状況の経年変化は、概ね横ばい傾向であるほか、自動車騒音に対する苦情も後を絶たない状況にある。

この背景として、自動車保有台数、自動車交通量の増大によるほか、一部の使用過程車等に対する騒音対策が十分に効果を上げていないことも考えられる。

これらのことから、使用過程車の騒音対策をはじめとして、今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について、中央環境審議会の意見を求めるものである。

4. 「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について」（第四次答申）において示された今後の検討課題について

○令和4年6月23日 中央環境審議会騒音振動部会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について」（第四次答申）（抄）

3. 今後の検討課題

自動車単体騒音専門委員会第四次報告に掲げられた以下の今後の検討課題については、引き続き同専門委員会で検討すべきである。また、国は、同報告に掲げられた総合的な自動車単体騒音等関連の諸施策の推進に努めるべきである。

3. 1 四輪車走行騒音規制の見直し

次期加速走行騒音許容限度目標値の適用による走行時の騒音の実態の変化や四輪車騒音低減技術の動向についての実態調査等を行い、必要に応じ、同許容限度目標値の見直しを検討する。またその場合には、実態調査等において得られた知見を UN-ECE/WP29 に展開する等国际基準の見直し活動に積極的に参画・貢献する。さらに、今後、四輪車の加速走行騒音許容限度の見直しに関して検討を進めるに当たっては、UN-ECE/WP29 における次期規制に向けた検討状況やスケジュールを踏まえ、我が国における自動車交通騒音の実態、規制の有効性及び実施の可能性に配慮しつつ、国際基準への調和を図ることについて今後検討すべきである。

3. 2 二輪車走行騒音規制の見直し

二輪車の加速走行騒音許容限度の見直しに関して検討を進めるに当たっては、UN-ECE/WP29 における次期規制に向けた検討状況やスケジュールを踏まえ、我が国における自動車交通騒音の実態、規制の有効性及び実施の可能性に配慮しつつ、国際基準への調和を図ることについて今後検討すべきである。

特に、第一種原動機付自転車については欧州では販売されていない車種区分のため、我が国の実態を踏まえた規制の見直し検討を行うためには、我が国の検討状況等を情報提供することが重要である。

3. 3 マフラー性能等確認制度の見直し

これまで実施してきた騒音実態及び普及状況等の調査の結果を踏まえ、純正マフラー、交換用マフラー（性能等確認済、未認証）の比較・評価のために必要な検証等を行い、関

係省庁とも連携して必要に応じ同制度の見直しについて検討すべきである。

3. 4 タイヤ騒音規制の今後の検討課題

使用過程車等に対するタイヤ騒音規制の適用については、R117-02 適合タイヤの市場への早期導入や代替を促す方策及びタイヤ騒音の情報を公開するタイヤ騒音ラベリングの方策の更なる推進を進めるとともに、R117-02 適合タイヤの代替の進捗状況等を継続的に把握しつつ、必要に応じて、使用過程車等に対するタイヤ騒音許容限度目標値の適用時期を検討すべきである。また、今後、タイヤ騒音規制の見直しに関して検討を進めるに当たっては、UN-ECE/WP29 における次期規制に向けた検討状況やスケジュールを踏まえ、我が国における自動車交通騒音の実態、規制の有効性及び実施の可能性に配慮しつつ、国際基準への調和を図ることについて検討すべきである。

5 . 自動車騒音規制の経緯

自動車騒音規制の経緯（中間～第二次答申）

自動車の種別			定常走行騒音			排気騒音		近接排気騒音		加速走行騒音							
			規 制 年			規 制 年		規 制 年									
			27年規制	46年規制	平成10～13年規制	27年規制	46年規制	61～元年規制	平成10～13年規制	46年規制	51・52年規制	54年規制	57～62年規制	平成10～13年規制	平成26年規制		
													車両区分				
大型車	車両総重量が3.5トンを超え、原動機の最高出力が150キロワットを超えるもの	全輪駆動車、トラクタ及びクレーン車	80 (84.0)	83 [平成13年] 《△1.0》	80	107 [元年]	[平成13年]	92	89 [51年]	86	83 [60年] [59年]	82 [平成13年] 《△1》	81 [平成10年] 《△2》				
		トラック		[平成13年]			99 [平成13年] 《△8》					83 [平成13年]					
		バス		[平成10年] 《△2.0》			[平成10年]					81 [平成10年] 《△2》					
中型車	車両総重量が3.5トンを超え、原動機の最高出力が150キロワット以下のもの	全輪駆動車	78.0 (82.0)	80 [平成13年] 《△2.0》	78	105 [元年]	[平成13年]	89	87 [51年]	86	83 [58年]	81 [平成13年] 《△2》	80 [平成13年] 《△3》 [平成12年]				
		トラック		[平成13年]			98 [平成13年] 《△7》 [平成12年]					83 [平成13年] 《△2》					
		バス		[平成12年] 《△3.0》 [平成12年]			[平成12年]					80 [平成12年] 《△3》 [平成12年]					
小型車	車両総重量が3.5トン以下のもの	軽自動車以外	74 (78.0)	[平成12年]	74	103 [元年]	[平成12年]	97 [平成12年]	85	83 [52年]	81	全輪駆動車 [60年] 78	[平成12年]	76 [平成12年] 《△2》 [平成11年]			
		軽自動車		[平成11年]			[平成11年]					[平成11年]					
		キャブ・オーバ		[平成12年]			[平成12年]					[平成12年]					
		ボンネット		[平成12年]			[平成12年]					[平成12年]					
乗用車	専ら乗用の用に供する乗車定員10人以下のもの	乗車定員6人超	85	[平成11年]	85	103 [63年]	[平成11年]	96<100> 《△7》《△3》	84	82 [52年]	81	78	[平成11年]	76 [平成10年] 《△2》			
		乗車定員6人以下		[平成10年] 《△2.0》			[平成10年]					[平成10年]					
二輪自動車	二輪の小型自動車(総排気量0.2500を超えるもの)及び二輪の軽自動車(総排気量0.1250を超える、0.2500以下のもの)	小型	(78.1)	72 [平成13年] 《△6.1》	74	99 [61年]	[平成13年]	94 [平成10年] 《△5》	86	[51年]	78	75	[平成13年]	73 [平成10年] 《△2》	側車付二輪自動車	77 [平成26年]	
		軽	(75.1)	71 [平成10年] 《△4.1》			[61年]					84 [平成10年] 《△5》	78		[60年]		PMRが50を超えるもの 77
			(71.1)	68 [平成13年] 《△3.1》			[61年]					90 [平成13年] 《△5》	79		[51年]		PMRが25を超える、50以下のもの 74
原動機付自転車	第二種原動機付自転車(総排気量0.0500を超える、0.1250以下のもの)及び第一種原動機付自転車(総排気量0.0500以下のもの)	第二種	(69.6)	65 [平成10年] 《△4.6》	70	95 [61年]	[平成10年]	84 [平成10年] 《△11》	80	[51年]	75	72	[平成10年]	PMRが25以下のもの 73	77 [平成26年]		
		第一種														PMRが50を超えるもの 77	
使用過程車	全車		85	85	85		85	85	新車と同一	新車と同一							

(注) 1. 定常走行騒音の46年規制の欄中()内の数値は、測定速度及び測定位置の変更による現行規制値の換算値を示す。
 2. []内は、規制年を示す。
 3. 平成10～13年規制の《 》内は、定常走行騒音にあっては旧規制値の換算値からの削減量、近接排気騒音及び加速走行騒音にあっては旧規制値からの削減量を示す。
 4. < >内は、リヤエンジン車を示す。
 5. 元年規制以前については、「150キロワット」を「200馬力」と読み替える。
 6. 近接排気騒音規制は、排気騒音規制に替えて導入された。
 7. 近接排気騒音の規制値の欄中、使用過程車についての「新車と同一」とは、車種ごとに新車時に適用された数値と同じ数値が、その車が使用過程に入った段階においても適用されることを示す。
 8. 平成26規制のPMR(Power to Mass Ratio)の算出方法は、PMR=最高出力(kW)/(車両重量(kg)+75kg)×1000。

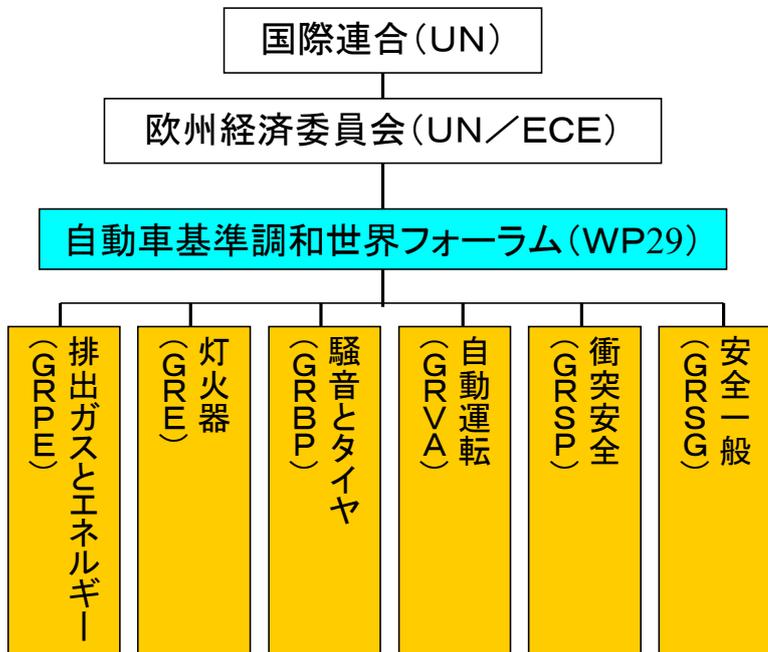
自動車騒音規制の経緯（第三次～第四次答申）

自動車の種別			定常走行騒音		近接排気騒音			加速走行騒音												
			規制年		規制年			規制年												
			平成10～13年規制		平成10～26年規制		平成28年規制	平成28年規制		平成28年規制										
								フェーズ1		フェーズ2	フェーズ3									
普通自動車、小型自動車及び軽自動車（いずれも専ら乗用の用に供する自動車並びに三輪自動車及び二輪自動車を除く。）	技術的 maximum 許容質量が12トンを超えるもの	最高出力が250キロワットを超えるもの	/	/	/	/	/	/	82	81	79									
		最高出力が150キロワットを超え、250キロワット以下のもの							81	79	77									
		最高出力が150キロワット以下のもの							79	77	76									
	技術的 maximum 許容質量が3.5トンを超え、12トン以下のもの	最高出力が135キロワットを超えるもの							78	76	75									
		最高出力が135キロワット以下のもの							77	75	74									
		技術的 maximum 許容質量が2.5トンを超え、3.5トン以下のもの							74	73	71									
技術的 maximum 許容質量が2.5トン以下のもの			72	71	69															
専ら乗用の用に供する乗車定員9人を超える普通自動車、小型自動車及び軽自動車（いずれも三輪自動車及び二輪自動車を除く。）	技術的 maximum 許容質量が5トンを超えるもの	最高出力が250キロワットを超えるもの	/	/	/	/	/	/	80	78	77									
		最高出力が150キロワットを超え、250キロワット以下のもの							78	77	76									
		最高出力が150キロワット以下のもの							76	74	73									
	技術的 maximum 許容質量が3.5トンを超え、5トン以下のもの	最高出力が135キロワットを超えるもの							75	74	72									
		最高出力が135キロワット以下のもの							75	73	72									
		技術的 maximum 許容質量が2.5トンを超え、3.5トン以下のもの							74	72	71									
技術的 maximum 許容質量が2.5トン以下のもの			72	70	69															
専ら乗用の用に供する乗車定員9人以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車（いずれも三輪自動車及び二輪自動車を除く。）	PMRが200を超え、乗車定員4人以下、かつ、Rポイントの地上高さが450ミリメートル未満のもの		/	/	/	/	/	/	75	74	72									
	PMRが160を超えるもの（PMRが200を超え、乗車定員4人以下、かつ、Rポイントの地上高さが450ミリメートル未満のものを除く。）								75	73	71									
	PMRが120を超え、160以下のもの								73	71	69									
	PMRが120以下のもの								72	70	68									
三輪の小型自動車及び軽自動車（いずれも専ら乗用の用に供する自動車を除く。）	車両総重量が3.5トンを超え、原動機の最高出力が150キロワットを超えるもの	すべての車輪に動力を伝達できる構造の動力伝達装置を備えたもの、セミトレーラをけん引するけん引自動車及びクレーン作業用自動車	83	[平成13年]	99	[平成13年]	99	[平成13年]	/	/	/									
		すべての車輪に動力を伝達できる構造の動力伝達装置を備えたもの、セミトレーラをけん引するけん引自動車及びクレーン作業用自動車以外のもの	82	[平成13年] [平成10年]	[平成13年] [平成10年]	[平成13年] [平成10年]														
	車両総重量が3.5トンを超え、原動機の最高出力が150キロワット以下のもの	すべての車輪に動力を伝達できる構造の動力伝達装置を備えたもの	80	[平成13年]	98	[平成13年]	98	[平成13年]												
		すべての車輪に動力を伝達できる構造の動力伝達装置を備えたもの以外のもの	79	[平成13年] [平成12年]	[平成13年] [平成12年]	[平成13年] [平成12年]														
	車両総重量が3.5トン以下のもの		74	[平成12年] [平成11年]	97	[平成12年] [平成11年]	97	[平成12年] [平成11年]												
	専ら乗用の用に供する乗車定員10以下の三輪の小型自動車及び軽自動車	車両の後部に原動機を有するもの		72	[平成11年] [平成10年]	96(100)	[平成10年] [平成11年]	96(100)				[平成10年] [平成11年]								
車両の後部に原動機を有するもの以外のもの		72	[平成11年] [平成10年]																	
二輪自動車	側車付二輪自動車		72 (71)	[平成13年] [平成10年]	94	[平成13年] [平成10年]	94	[平成13年] [平成10年]	73	/	/									
	側車付二輪自動車を除く	PMRが50を超えるもの	/	/	/	/	/	/	77											
		PMRが25を超え、50以下のもの							94			[平成26年]	74							
PMRが25以下のもの	73																			
原動機付自転車	第二種	PMRが50を超えるもの	/	/	/	/	/	/	77	/	/									
		PMRが25を超え、50以下のもの							90			[平成26年]	74							
		PMRが25以下のもの							73											
	第一種	PMRが50を超えるもの							/			/	/	/	/	/	/	77		
		PMRが25を超え、50以下のもの																84	[平成26年]	74
		PMRが25以下のもの																73		
三輪以上のもの又は最高速度が50km/h以下のもの		65	[平成10年]	84	[平成10年]	84	[平成10年]	71												
使用過程車	全 車		85		新車と同一		新車と同等	/												

(注) 1. []内は、規制年を示す。
 2. 側車付二輪自動車の欄中()内の数値は、検査対象外軽二輪の規制値及び規制年を示す。
 3. 加速走行騒音の平成28年規制の()内は、旧規制値からの削減量を示す。
 4. ()内は、リヤエンジン車を示す。
 5. 近接排気騒音の規制値の欄中、使用過程車についての「新車と同一」とは、車種ごとに新車時に適用された数値と同じ数値が、その車在使用過程に入った段階においても適用されることを示す。
 6. 近接排気騒音の規制値の欄中、使用過程車についての「新車と同等」とは、車種ごとに新車時の測定値からプラス5dBまで許容する相対値規制を適用されることを示す。
 7. 自動車の種別の欄中PMR(Power to Mass Ratio)の算出方法は、PMR=最高出力(kW)/(車両重量(kg)+75kg)×1000。

6. 自動車の国際基準調和

- ・ 国連の欧州経済委員会には自動車基準の国際的な統一を図る組織として、自動車基準調和世界フォーラム(WP29)が設置されている。WP29には6つの基準の分野ごとに専門家会合がおかれている。WP29では、1958年協定、1998年協定に基づく車両の構造に関する規則の制定・改訂作業を行うとともに、それぞれの協定の管理・運営を行っている。
- ・ 専門家会合の1つであるGRBPにおいては、自動車騒音及びタイヤに関する基準調和についての検討が実施されている。



○車両等の型式認定相互承認協定

(1958年協定)

- ・US非加盟
- ・基準調和+相互承認
- ・日欧の他、豪州、韓国等61か国、1地域が加入

○車両等の世界的(グローバル)技術規則協定

(1998年協定)

- ・US加盟
- ・基準調和のみ
- ・日米欧の他、中国、韓国、カナダ等38か国、1地域が加入

※2025年2月時点