

欧州内での四輪車加速走行 騒音規制審議状況について

これまでの経緯

国連GRB

欧州委員会

2010.9 (GRB52)
TNOが、ダブルテストデータの分析結果及び規制値のオプションを報告

2011.2 (GRB53)
タイヤ選定基準の修正、ASEPのドラフトを承認

2011.9 (GRB54)
日本が、軽自動車及び商用車のサブカテゴリーを提案。また次回GRBでドイツ提案に対する意見を示すことを表明。

2012.2 (GRB55)
日本が、サブカテゴリー及び規制値を提案 (GRB-55-01)

2012.9.3-5 (GRB56)
日本が、サブカテゴリー及び規制値の正式文書を提出 (WP29/GRB/2012/7, GRB-56-01)

2013.2.5-7 (GRB57)
・ 欧州連合理事会にもGRBの意向を反映するため、R51有志グループ (Group of Interested Expert) の設置を決定

規制値議論の再開

ACEA (欧州自動車工業会) が、サブカテゴリーの見直し及び規制値を提案

ドイツが、サブカテゴリー及び規制値を提案 (GRB-54-03)

欧州委員会が、次期規制案の発行を報告 (審議せず)

2010.6
TNOが、中間報告書とりまとめ。

2011.3
TNOが、報告書取りまとめ。欧州委員会内での次期規制審議開始。

2011.12
欧州委員会がTNO報告書に基づく次期規制案を発行
欧州議会及び欧州連合理事会によるCo-Decisionプロセス開始

2012.1
欧州議会での審議開始
運輸委員会 (TRAN)、消費者保護委員会 (IMCO) からの意見を踏まえ環境委員会 (ENVI) で審議

2012.2
欧州連合理事会での審議開始

2012.9-
理事会専門家会合 (非公開。ほぼ毎月開催し協議継続中)

2012.12.18
ENVI採決

2013.2.6
ENVI報告に修正を加え欧州議会採決

□ 欧州委員会 (EC、European Commission) による提案

- TNOLレポートを基に、2011年12月9日に規制強化を提案 (COM(2011)856)
- 試験法については、GRBで審議されているR51-03案を引用
- 規制値のサブカテゴリーについては、現行欧州規制 (R51-02) の区分を踏襲している。
- 規制値については、TNOLレポートのオプション5を採用し、現行等価規制値に対し、Phase 1 (公布から2年後。2015年想定) は軽中量車で-2dB、重量車で-1dB強化し、Phase 2 (公布から5年後。2018年想定) でさらに-2dB強化する。また、Phase 3 (公布から7年後。2020年想定) には、Phase 2の規制値を継続生産車含め適用する。
- ASEPについても、R51-03案を引用しているが、軽トラックの適用除外規定を削除する等マイナーな修正を行っている。

□ 欧州議会 (European Parliament, EUP) における審議

- 欧州議会の中では、環境委員会 (ENVI, Committee on the Environment, Public Health and Food Safety) が主管となり審議。運輸委員会 (TRAN, Committee on the Transport and Tourism)、消費者保護委員会 (IMCO, Committee on the Internal Market and Consumer Protection) にも意見を求めている。各委員会では、Rapporteurを指名し、まずはRapporteurがEC提案に対する修正意見案を提示し、各委員からの追加意見を踏まえて、修正意見を取りまとめる。
- 環境委員会での採決は2度延期され、2012年12月18日に規制値や試験法の修正を含め採決された。規制値については、EC案に比べて緩いRapporteur修正案に対し、環境保護推進派のEC案寄りの修正案が30対29の1票差で可決された。
- 欧州議会では環境委員会の修正案を基に審議したが、規制値案について環境委員会Rapporteurが代案を提示し、Rapporteur代案が307対292で可決された。

● 規制値・適用時期に係るEC案、ENVI修正、EUP採決の比較

Vehicle category	Description of vehicle category	Limit values expressed in dB(A) [decibels(A)]			
		2 years after publication EC案 Phase 1	5 years after publication EC案 Phase 2	6 years after publication ENVI修正	6 years after publication EUP採決
M	Vehicles used for the carriage of passengers				
M ₁	no of seats ≤ 9; PMR ≤ 125 kW/ton	70*	68*	68*	68*
	no of seats ≤ 9; 125 kW/ton < PMR ≤ 150 kW/ton			69*	70*
	no of seats ≤ 9; 150 kW/ton < PMR	71	69	71*	73*
	no of seats ≤ 4; PMR > 200 kW/ton; R point of the driver seat < 450mm from ground				74*
M ₂	no of seats > 9; mass ≤ 2 tons	72	70	69*	69*
	no of seats > 9; 2 tons < mass ≤ 2.5 tons	73*	71*		
	no of seats > 9; 2.5 tons < mass ≤ 3.5 tons			71*	72*
	no of seats > 9; 3.5 tons < mass ≤ 5 tons; rated engine power < 150 kW	74*	72*	72*	75*
	no of seats > 9; 3.5 tons < mass ≤ 5 tons; rated engine power ≥ 150 kW	76**	74**		
M ₃	no of seats > 9; mass > 5 tons; rated engine power < 150 kW	75*	73*	73*	74*
	no of seats > 9; mass > 5 tons; 150 kW ≤ rated engine power ≤ 180 kW	77**	75**		
	no of seats > 9; mass > 5 tons; 180 kW < rated engine power ≤ 250 kW			75*	77*
	no of seats > 9; mass > 5 tons; 250 kW < rated engine power			76*	78*

オフロード車の緩和規定

* +1dB(但しEC案のM1はGVW2ton超に限る) : ** +2dB

Vehicle category	Description of vehicle category	Limit values expressed in dB(A) [decibels(A)]			
		2 years after publication EC案 Phase 1	5 years after publication EC案 Phase 2	6 years after publication ENVI修正	6 years after publication EUP採決
N	Vehicles used for the carriage of goods				
N ₁	mass ≤ 2 tons	71	69	69*	69*
	2 tons < mass ≤ 2.5 tons 2.5 tons < mass ≤ 3.5 tons	72*	70*		
N ₂	3.5 tons < mass ≤ 12 tons; rated engine power < 75 kW	74*	72*	72*	75*
	3.5 tons < mass ≤ 12 tons; 75 ≤ rated engine power < 150 kW	75*	73*		
	3.5 tons < mass ≤ 12 tons; rated engine power ≥ 150 kW	77**	75**	75*	76*
N ₃	mass > 12 tons; rated engine power < 150 kW	77*	75*	75*	77*
	mass > 12 tons; 150 ≤ rated engine power ≤ 180 kW	80**	78**		
	mass > 12 tons; 180 ≤ rated engine power ≤ 250 kW			77*	79*
	mass > 12 tons; 250 kW < rated engine power			79*	81*

オフロード車の緩和規定

* +1dB : ** +2dB

● 規制値提案の比較(EC案、独案、日案、EUP採決)

		Stage 1 (公布2年後)			Stage 2				Stage 3							
		EC案	独案	日案	EC案 (Stage 1から3年後)	独案 (Stage 1から4/6年後)	日案 (Stage 1から4/6年後)	EUP採決 (公布6年後)	独案 (Stage 2から4/6年後)	日案 (Stage 2から4/6年後)						
M1	PMR≤120kW/t	70	72	72	68	70	70	68	68	[68]						
	120<PMR≤125kW/t		71	73		73	69		71*	71*	70	[70]				
	125<PMR≤150kW/t	75			75			74	73	73	[72]					
	150<PMR≤160kW/t			スパー・スポーツカー*		75	75			74	73	74	[72]			
	160kW/t<PMR	74	69		70			70	69			69	[69]			
M2	GVW≤2.0t	72	72	72	70	70	70	69	69	[69]						
	2.0t<GVW≤2.5t	73	74	74	71	72	72	72	71	[71]						
	2.5t<GVW≤3.5t		74	75		75	73		73	75	71	[71]				
	3.5t <P<150kW	74			72			73			73	75	71	[71]		
	<GVW 150kW≤P	76	74	74	74	73	73	75	71	[71]						
M3	P≤135kW	75	76	76	73	74	74	74	73	[73]						
	135<P≤150kW									77	78	75	78	78	78	76
	150<P≤180kW	80	80	75	78	78	78	76	[76]							
	180<P≤250kW								74							
	250kW≤P	77	78	80	75	78	78	78		76	[76]					
N1	GVW ≤2.0t	71	72	74	69	70	72	69	68	[70]						
	PMR≤35kW/t			72						72	70	70	68	[68]		
	2t<GVW ≤2.5t	72	74	74	70	72	70	71	71	[70]						
	PMR≤35kW/t			72						72	70	70	68	[68]		
	2.5t<GVW	74	74	74	70	72	72	71	71	[71]						
N2	P≤75kW	74	77	77	72	75	76	75	72	[73]						
	75<P≤135kW	75		78	73					77	77	76	75	[75]		
	135kW<P≤150kW		77			78	75	77	76					75	[75]	
	150kW<P														77	78
N3	P≤150kW	77	81	80	75	79	78	77	77	[76]						
	150kW<P≤180kW	80			82					78	81	80*	81	79	[78]	
	180kW<P≤250kW		82	82		78	81	80*	81						79	[78]
	250kW<P															82

Stage間の移行期間は、独案、日案とも原則として非重量車は4年、重量車及びN1のうちGVW≤2.5tかつPMR≤35kW/tのものは6年。但し、※は+2年。

*スパー・スポーツカー：4席以下、PMR200kW/t超、ドライバーシートのRポイントが地上450mm以下のもの

● GRBでのR51-03改正案とEUP採決との試験法等の違い

- a_{wot_ref} の上限値 $3.0\text{m/s}^2 \rightarrow 2.0\text{m/s}^2$ への修正
- ASEP上限加速度 $5.0\text{m/s}^2 \rightarrow 4.0\text{m/s}^2$ への修正

(参考)その他EUP採決の留意点

- 購入者向けに騒音値表示の義務化
- 電動系車両へのAVAS(接近通報装置)装備義務化

□ 欧州連合理事会 (EU Council) における審議

- 昨年2月に審議が開始されたものの、しばらく実質的な審議が行われてこなかった。
- 昨年後半より、実務者での審議を開始し、月1度のペースで会合を開催している模様。
- 理事会の結論は次回9月GRBよりも前に得られる見込み。理事会実務者会合のメンバーは、GRBメンバーでもあることから、GRBの下にR51有志グループ会合 (Group of Interested Experts) を設置し、GRBと理事会の方向性をすり合わせることにした。

● 規制値・サブカテゴリ提案の比較(EC案、独案、日案、EUP採決)

日案とEUP採決とのサブカテゴリの違い

- M1低出力車の上限閾値 120→125kW/t
- M1中出力車の上限閾値 160→150kW/t
- M1スーパースポーツカーの追加
- M3低出力車の上限閾値 135kW→180kW
- ガソリンM3の欠落
- N1小型低出力車区分の欠落
- N2低出力車の上限閾値 135kW→150kW
- N3の180kW以下区分の追加

		Stage 2				
		EC案 (Stage 1から3年後)	独案 (Stage 1から4/6年後)	日案 (Stage 1から4/6年後)	EUP採決 (公布6年後)	
M1	PMR≤120kW/t	68	70	70	68	
	120<PMR≤125kW/t		71*	71*	70	
	125<PMR≤150kW/t				73	
	150<PMR≤160kW/t	69	74	73	74	
	160kW/t<PMR スーパースポーツカー				74	
M2	GVW≤2.0t	70	70	70	69	
	2.0t<GVW≤2.5t	71	72	72	72	
	2.5t<GVW≤3.5t		72	72	72	
	3.5t <GVW	P<150kW	72	73	73	75
		150kW≤P	74			
M3	P≤135kW	73	74	74	74	
	135<P≤150kW			78		78
	150<P≤180kW	77				
	180<P≤250kW	75	78		78	
	250kW≤P			78		
N1	GVW ≤2.0t	69	70	72	69	
				35kW/t<PMR		70
	2t<GVW ≤2.5t	70		72		
				35kW/t<PMR		70
	2.5t<GVW	72		72		71
N2	P≤75kW	72	75	76	75	
	75<P≤135kW	73		77		
	135kW<P≤150kW		76			
	150kW<P		75		77	76
N3	P≤150kW	75	79	78	77	
	150kW<P≤180kW	78				81
	180kW<P≤250kW		79			
	250kW<P		81	81		

日案とEUP採決との規制値の違い

- M1低出力車-2dB、M1中出力車-1dB
- スーパースポーツカー+1dB
- M2GVW 2.5t以下-1dB
- M2GVW 3.5t超+2dB
- ガソリンM3への+2dB緩和の欠落
- M3中出力車-1dB
- N1小型-1dB
- N1小型低出力車への+2dB緩和の欠落
- N1大型-1dB
- N2小型、大型とも-1dB
- N3小型-1dB
- N3中型、大型とも+1dB