

寄せられた御意見及び御意見に対する考え方

1. マフラーの事前認証制度について

No.	報告(案)の 該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方
1	2.2 (P3～P5)	純正と同様の性能を持つ優良な交換用マフラーを製造するメーカー及びそのユーザーが不利益を被らないようお願いしたい。	・今日導入することとしたマフラーの事前認証制度は、突出した騒音を発生させる不適切な交換用マフラーが市場から排除されるようにしていくことを目的とするものです。
2	2.2 (P3～P5)	現時点においても十分な騒音低減性能を有するマフラーを製造するべく努力している業界団体、企業等があり、今後、マフラーの事前認証制度の見直しを実施する場合には、これらの努力も考慮して頂きたい。	・今後、マフラーの事前認証制度を見直す場合は、マフラーの実態を踏まえて検討します。
3	2.2 (P3～P5)	加速走行騒音規制を使用過程車に導入して欲しい。 他1件同趣旨の御意見あり	・今回、使用過程車に対して加速走行騒音試験を実施することが困難な状況の中で、加速走行騒音に着目した規制を導入するため、マフラーの事前認証制度を導入することとしました。 ・また、「3.1.2 近接排気騒音規制について」に記載しているとおり、加速走行騒音と相関が高い定置試験方法の研究が進められていることを踏まえた定置騒音試験方法のあり方等について検討してまいりたいと考えております。

2. 今後検討すべき課題（騒音規制手法の抜本的な見直し等）について

No.	報告(案)の 該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方
1	3.1.1 (P5～P6)	「欧州においては、我が国の定常走行騒音規制に相当する規制は実施されておらず」との記述について、ここで欧州のことを出さなくてもよい。なぜなら、欧州と日本では家の作りがあまりにも違いすぎる。このため、外国(欧州)のことを云々する必要は無く、音に関して無防備な家が多い日本の状況を考慮して独自の基準を厳しく設けるべき。	・御指摘の記述は、今後、我が国でもタイヤ単体騒音規制の導入について検討していくこととしている中で、欧州では既に導入されているという事例を示したものです。 ・今後、我が国の騒音規制手法等について見直す場合は、我が国の自動車の走行実態や自動車騒音の実態を調査し、その結果を踏まえて検討していくこととしております。
2	3.1.1 (P6)	タイヤは騒音以外にも安全性の観点からの制動性能の確保等が重要であり、騒音規制導入の際には、これら他性能への影響についても十分考慮すべきである。	・今後の検討の参考とさせていただきます。
3	3.1.1 (P6)	特に騒音に関する環境基準の達成状況が低い地域では、タイヤ単体騒音の低減に加え、道路の低騒音化が非常に有効な手段と考える。今後、単体騒音低減技術に加え、排水性、低騒音舗装の普及促進も検討する必要がある。	・今回の中間報告(案)は、自動車単体騒音の低減対策に関するものですが、御意見は今後の施策の参考とさせていただきます。
4	3.1.2 (P6)	近接排気騒音規制について、アイドリングや75%回転数超など全回転数における規制を導入すべき。	・「3.1 試験方法を含めた騒音規制手法の見直し」に記載しているとおり、騒音試験時以外の運転条件において急激に騒音が増大する車両が出現する可能性への対応、加速走行騒音と相関が高い定置試験方法の研究が進められていることを踏まえた定置騒音試験方法のあり方等について検討してまいりたいと考えております。

4.2.2 (P8)	<p>スピードの取締りと同様に、走行中の騒音を取り締まることができるのではないかと。また、取締りをしていくことを表示することで、全体の騒音を抑える効果も見込まれる。もちろん、走行中の多数の車両の中から違反車両を特定することは容易とは言えないが、今後の技術開発により自動取締りも不可能ではないと思われる。</p>	<p>・御指摘の技術については、今後、より一層の研究・開発を推進する必要があるものと考えており、P7「3.2 今後の自動車騒音の低減のための研究・開発の推進」の中で「路上において常時高騒音車両を検出する技術」として記載しております。</p>
---------------	---	--

3. 関連の諸施策について

No.	報告(案)の 該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方
1	4.2 (P8)	<p>マフラーの事前認証制度の導入のみならず、騒音に関する街頭での取締り、不正改造を実施している事業者に対する立入検査を強化するとともにこれら違反に対する罰則も強化すべきである。</p> <p>他 6 件同趣旨の御意見あり</p>	<p>・「4.2 不正改造に対する取締りの強化」に記載しているとおり、取締りの強化は重要であると考えております。また、取締りを強化していくための方策の1つとして「4.2.2 簡便な近接排気騒音測定手法の導入」にあるとおり、騒音試験を簡便に実施できる装置の導入が早急に図られるように環境を整備していきたいと考えております。</p> <p>・今後、関係省庁と連携してこれらの対策をより一層進めてまいりたいと考えております。</p>
2	4.2 (P8)	<p>「簡便な近接排気騒音測定手法の導入」を是非早急に実現して頂きたい。</p> <p>他 1 件同趣旨の御意見あり</p>	<p>・「4.2.2 簡便な近接排気騒音測定手法の導入」にあるとおり、騒音試験を簡便に実施できる装置の導入が早急に図られるように環境を整備していきたいと考えております。</p>

4. その他

No.	報告(案)の 該当箇所	御意見の概要	御意見に対する考え方
1	なし	<p>規制値は満足しているが、重低音を強調したマフラーについて何らかの手を打つことはできないか。音質、音色等に関する規制を加えるべき。</p> <p>他 1 件同趣旨の御意見あり</p>	<p>・自動車騒音の低減のためには、「3.2 今後の自動車騒音の低減のための研究・開発の推進」にあるように、騒音評価技術を含め幅広い観点からの研究・開発の推進が必要であると考えています。</p>

2	なし	突出した騒音を発生させるマフラーは全て禁止すべき。 他1件同趣旨の御意見あり	・「2.2 早急に実施すべき使用過程車に対する騒音低減対策」に記載しているとおり、今回、マフラーの事前認証制度を導入することとしました。 ・また、この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、必要に応じマフラーの事前認証制度の見直しを行いたいと考えております。
3	なし	現行の自動車単体の規制値を厳しくすべき。 他1件同趣旨の御意見あり	・「3.1 試験方法を含めた騒音規制手法の見直し」に記載しているとおり、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きたいと考えております。
4	なし	今後の自動車単体騒音低減対策を検討する際には、交通量の減少についても十分考慮すべきである。また、騒音に関する環境基準の達成率の悪い一般国道での走行実態調査が重要であり、これを踏まえた騒音試験方法や規制値のあり方を見直していく必要がある。	・今後の検討の参考とさせていただきます。

この他、環境省の担当外である車検制度に関するご意見(6件)、自動車整備工場に関するご意見(2件)、マフラーの事前認証制度の具体的な運用に関するご意見(2件)については、関係省庁に送付させていただきます。