

中央環境審議会騒音振動部会自動車単体騒音専門委員会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第二次報告）（案）」に対するパブリックコメントの実施結果について

1. 概要

中央環境審議会騒音振動部会自動車単体騒音専門委員会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第二次報告）（案）」について、以下のとおり意見募集を行った。

- (1) 意見募集期間：平成 24 年 2 月 24 日(金)から平成 24 年 3 月 26 日(月)まで
- (2) 告知方法：環境省ホームページ、電子政府ホームページ及び記者発表
- (3) 意見提出方法：郵送、F A Xまたは電子メール

2. 意見提出数

28 通	38 (件)	[内訳]	業界団体	2 通
			企業	16 通
			個人、その他	10 通

3. 寄せられた御意見及び御意見に対する考え方 別紙のとおり

寄せられた御意見及び御意見に対する考え方

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 次期加速走行騒音 試験法	ISO362-2 の試験方法がどこまで現実的であるか、実際に公開模擬試験などを行って検討されるべきだと思います。	ISO362-2 の採用にあたっては、実際に試験を行った結果、実現可能な試験法と判断しております。
2	2.3 次期加速走行騒音 許容限度目標値及 び適用時期の検討	許容限度目標値がかなり低く設定されており、また、測定方法も現行とは違い、かなり難しく、性能等確認マフラーにとって厳しいレベルであると思います。	「5.2 マフラー性能等確認制度の見直し」に記載しているとおり、性能等確認マフラーについては、ISO362-2 による実態調査を行うとともに、これらの調査結果及び騒音試験法の変更も考慮しつつ、必要に応じ騒音上限値等の見直しを検討してまいりたいと考えております。
3		加速騒音についてはあまりに静かな設定では、二輪事故が増加するのではないかと思います。周りに気づいてもらうのも事故防止につながると思います。	左記ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
4		二輪車の経済を優先し、騒音被害を二の次にする発想はあってはならない。	「2.3.3 次期加速走行騒音許容限度目標値及び適用時期の検討」に記載しているとおり、R41-04 を許容限度目標値とすることにより、R41-04 規制値を超過する非型式指定車等を中心とする二輪車の加速走行騒音低減対策を強化し、自動車交通騒音低減を図ることが適切であると考えております。
5	5.4 国際基準への調和	UN/ECE 基準の導入が日本の騒音環境の改善に寄与すると信じております。是非早期に、かつ完全に基準調和が実現するよう、引き続きの検討をお願いします。	我が国の騒音環境を考慮し実態に即した自動車交通騒音低減に効果がある基準等とするため、今後も UN-ECE/WP29 の国際基準調和活動に積極的に参画するとともに、可能な限り国際基準への調和を図ってまいりたいと考えております。

