

# 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（中間報告）」（案）の概要

## 1. 背景等

- ・ 自動車交通騒音に関する環境基準達成状況の経年変化が概ね横ばい傾向であること、苦情が後を絶たないことを背景に平成17年6月、環境省は、中央環境審議会に対し使用過程車の騒音低減対策をはじめとした、今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について諮問しました。
- ・ 使用過程車の騒音低減対策のうち、マフラーの事前認証制度については、平成16年7月、国土交通省と合同で「自動車排気騒音対策検討会」を設置し、検討を進めて来た結果、制度の具体化の目処が立ったところです。
- ・ このため、今回、このマフラーの事前認証制度とともに、今後検討すべき課題を明示し、引き続きこれらの課題を中心に検討を実施することにより、一層の自動車単体騒音低減対策を図っていくこととします。

## 2. 中間報告案のポイント

### **(1) マフラーの事前認証制度の導入**

- ・ 走行時に突出した騒音を発生させ、苦情の要因ともなっている不適切な交換用マフラーが市場から排除されていくことを目的とし、現在は新車にしか適用されていない加速走行騒音試験（試験コース上でアクセル全開走行時の騒音を測定）、及び既に使用過程車にも適用されている近接排気騒音試験（自動車を停止させた状態で騒音を測定）を、交換用マフラーの販売前に自動車に装着して行う事前認証制度を創設し、認証されたマフラーへの表示等を車検等において活用することとします。
- ・ また、事前認証制度開始後、交換用マフラーの販売実態の変化等を調査し、その状況により、事前認証制度の見直しを行うこととします。

### **(2) 騒音規制手法の抜本的見直しに着手**

- ・ 現在の加速走行騒音規制は昭和46年から、定常走行騒音規制は昭和26年から規制値の強化等を行ってきているものの、基本的な規制手法は変わっていません。この間、自動車の走行実態が変化するとともに、自動車の構造・装置の変化により騒音の実態も変化してきていると考えられます。
- ・ このため、今後、自動車の走行実態、騒音の実態を調査し、必要に応じ騒音試験方法や規制値の見直しを検討することとします。具体的には、加速走行騒音規制の見直しやタイヤ単体騒音規制の導入について、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）で行われている見直し作業で得られた知見も参考にしつつ検討することとします。