

## タイヤ騒音規制検討会中間とりまとめの概要

### 1. 経緯・概要

○中央環境審議会「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について（第二次答申）」（平成24年4月19日。以下「第二次答申」という。）においては、四輪車を対象として、国連欧州経済委員会（UN/ECE）で策定された国際基準である UN/ECE Regulation No.117 02 Series（以下「R117-02」という。）のタイヤ騒音規制を国内導入することを提言。

○このR117-02について、新車<sup>※1</sup>に対する規制適用時期を別表のとおりとし、使用過程車等<sup>※2</sup>に対する規制適用時期等の検討課題（第4項参照）については、今後の本検討会で引き続き検討。

※1 自動車メーカー等が製造・販売等を行う型式指定車等の新車（道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（細目告示）第一節が適用される車両）

※2 並行輸入車等（細目告示第二節が適用される車両）及び使用過程車（細目告示第三節が適用される車両）

### 2. タイヤ騒音規制の適用時期の検討にあたっての視点

○タイヤに着目した新たな規制となることから、導入に際して、自動車ユーザー、販売関係者、自動車メーカー、タイヤメーカー、整備事業者、検査関係者等、関係者の混乱が生じないように考慮。

○タイヤは、騒音のみならず、燃費性能、安全性能等の各性能のバランスを考慮した設計が必要であることから、これらも考慮し、転がり抵抗及びウェットグリップに係る性能も含めた R117-02 に規定される三つの技術的要件を同時に導入することを前提としつつ、適用時期を検討。

○第二次答申を踏まえると、新車だけでなく、交換用の市販用タイヤを装着する使用過程車等への規制が必要であり、可能な限り多くのタイヤが早期に規制に適合することが望ましいが、使用過程車等も規制する場合は、自動車ユーザー等により規制に適合するタイヤへの代替が必要となるため、規制の周知徹底が不可欠。

### 3. 新車に対する R117-02 の適用時期

○自動車の種別毎に、全ての規制対象車両に R117-02 に適合するタイヤをタイヤメーカーが供給可能となる時期以降とすることが適当。

○種別毎の規制適用時期は、別表のとおりとすることが適当。ただし、スタッドレスタイヤについては、R117-02 に対応するためには技術的課題が異なることが判明し

たため、今後の本検討会で引き続き検討。

#### 4. 今後の主な検討課題

##### (1) 使用過程車等に対する規制適用時期の検討

○タイヤメーカーにおけるスタッドレスタイヤの技術開発の進捗状況等を見極めた上で、スタッドレスタイヤを装着する車両に係る規制適用時期を検討。タイヤメーカーは、平成 28 年度にスタッドレスタイヤの技術開発の進捗状況を検討会に報告。

○使用過程車等に対する規制適用時期については、自動車ユーザーのタイヤの使用期間についての実態調査、市場でのタイヤの代替の進捗見通しの把握等を行い、自動車ユーザー、販売関係者、自動車整備事業者、自動車検査関係者等への規制の周知方法を検討した上で、スタッドレスタイヤを装着する車両等の扱いと併せて、平成 28 年度以降に検討。

##### (2) R117-02 適合タイヤへの代替促進等

○規制適用以前の段階においても、できる限り多くの車両が早期に R117-02 に適合するタイヤを装着することが望まれることから、R117-02 適合タイヤの市場への早期導入や代替を促す方策を今後検討。

##### (3) 更生タイヤの取扱い

○第二次答申を踏まえつつ、引き続き検討。

## 新車に対する R117-02 の適用時期

自動車の種別 <sup>注1</sup>	規制適用時期		
	新型車	継続生産車	輸入自動車
乗用車 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員 10 人未満のもの（M1 カテゴリ <sup>注2</sup> ）	平成 30 年（2018 年）4 月 1 日	平成 34 年（2022 年）4 月 1 日	新型車 平成 30 年（2018 年）4 月 1 日 <sup>注3</sup> 継続生産車 平成 34 年（2022 年）4 月 1 日
小型商用車 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 5 トン以下のもの（M2 カテゴリ） 貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 3.5 トン以下のもの（N1 カテゴリ）	平成 32 年（2020 年）4 月 1 日	平成 36 年（2024 年）4 月 1 日	新型車 平成 32 年（2020 年）4 月 1 日 <sup>注3</sup> 継続生産車 平成 36 年（2024 年）4 月 1 日
中・大型商用車 専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人以上の自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 5 トンを超えるもの（M3 カテゴリ） 貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量 3.5 トンを超えるもの（N2 カテゴリ及び N3 カテゴリ） 車両総重量 3.5 トン超の被牽引自動車 <sup>注4</sup> （O3 カテゴリ及び O4 カテゴリ）	平成 37 年（2025 年）4 月 1 日	平成 38 年（2026 年）4 月 1 日	新型車 平成 37 年（2025 年）4 月 1 日 継続生産車 平成 38 年（2026 年）4 月 1 日

注1 スタッドレスタイヤを装着する車両は上記の対象外とする。

注2 自動車の種別（M1 カテゴリ等）は、UN/ECE の ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2 「Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) Revision 2」（平成 23 年（2011 年）6 月 30 日）に準拠する。

注3 輸入自動車特別取扱制度（PHP）を利用して輸入される自動車にあつては、継続生産車と同時期から適用する。

注4 車両総重量 3.5 トン以下の被牽引自動車については、型式を取得しているものは僅少であると考えられるが、実態を確認の上、具体的な規制適用時期を今後検討する。