

今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について

(中央環境審議会第三次答申(H27.7.29)概要資料から抜粋)

○自動車単体騒音低減対策の見直しの必要性

- ・我が国では、自動車が定常走行する場合と加速走行する場合に発生する騒音をそれぞれ低減し、規制強化を実施してきた。
- ・近年、四輪車については、車両性能、使われ方、道路交通環境等が変化してきたため、現行走行騒音試験法下での規制強化が実走行での自動車交通騒音の改善に必ずしも繋がっていないことが懸念されている。
- ・また、走行騒音の累次の規制強化により、タイヤと路面の接触によって発生するタイヤ騒音の寄与が相対的に大きくなっている。(右図参照)
- ・これらを受け、恒常的に発生する騒音の更なる低減を図るための対策として、走行騒音規制を見直す必要がある。

○過去の答申経緯

- ・平成17年6月29日諮問に基づき、中間答申(平成20年)及び第二次答申(平成24年)により、自動車単体騒音規制を強化。(右表参照)

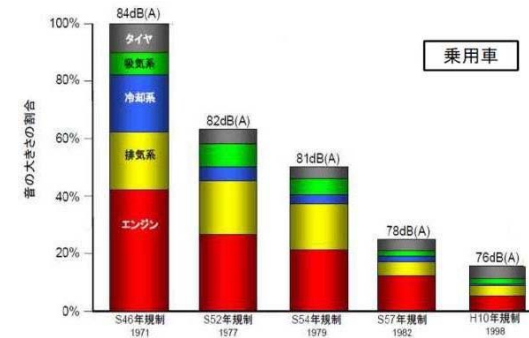


○第三次答申の主な内容

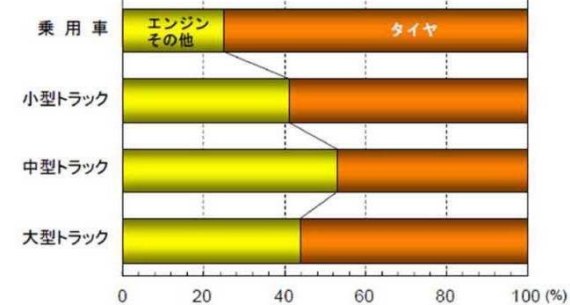
第二次答申の検討課題について検討

- ・四輪車走行騒音規制の国際調和
- ・近接排気騒音規制の見直し
- ・タイヤ単体騒音規制の適用時期

【参考】規制年度別の加速走行騒音の音源別寄与度



【参考】定常走行騒音の音源別寄与度



答申名	騒音低減対策
中間答申 (H20.12.18)	<ul style="list-style-type: none"> ・加速時の騒音を低減させるべく、使用過程車に係るマフラーの事前認証制度を導入
第二次答申 (H24.4.19)	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>二輪車の走行騒音規制として国際基準 (UN Regulation No.41 04 Series (二輪車の走行騒音に係る基準) 以下「R41-04」という。)を導入</u> ・<u>四輪車のタイヤ騒音試験法として国際基準 (UN Regulation No.117 02 Series (タイヤ騒音、ウェットグリップ、転がり抵抗に係るタイヤの基準) 以下「R117-02」という。)を導入</u> <i>(規制の適用時期は検討課題)</i>

【参考】我が国の自動車単体騒音規制の現状

◆自動車騒音規制の概要

規制手法	概要
加速走行騒音	自動車が増速走行する時に発生する騒音を低減するため、加速ペダルを一杯に踏み込み通過した場合の騒音を規制。
定常走行騒音	自動車が増常走行する時に発生する騒音を低減するため、一定速度(50km/h)で通過した場合の騒音を規制。
近接排気騒音	街頭での改造車等の取締り等を目的に、停止状態で排気管の出口に近接した位置で原動機の規定回転数からアクセルを急速に放した際の騒音を測定することで判断する。

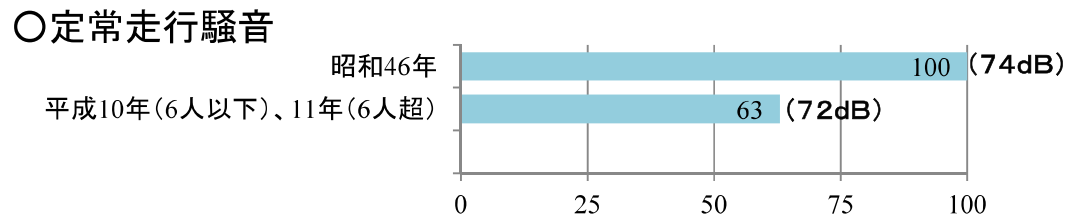
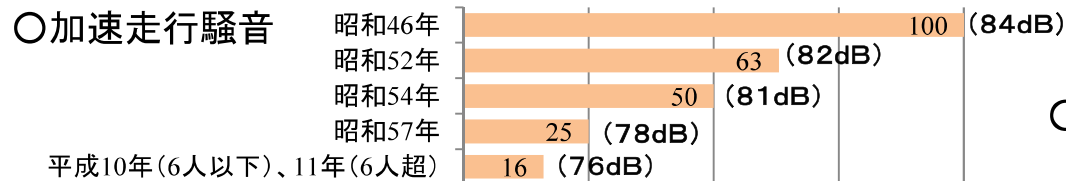


加速・定常走行騒音試験の状況
(試験コースが必要)

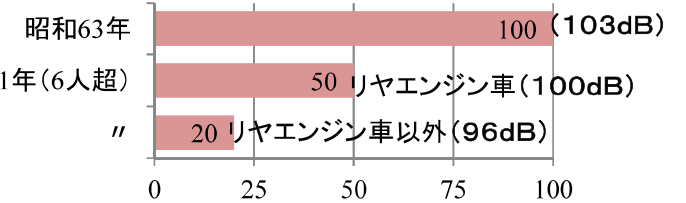


近接排気騒音の試験の状況
(試験コースは必要なし)

◆騒音規制の経緯(乗用車の場合)



○近接排気騒音



※規制値を音のエネルギーに換算し、初期規制値を100%とした。