

第10回自動車排気騒音対策検討会

議事概要

1. 日時

平成 20 年 3 月 25 日(火) 13:30~15:30

2. 場所

(財)運輸低公害車普及機構 6 階会議室

3. 出席者

〈委員〉(敬称略、順不同)

黒田道雄、石濱正男、金子成彦、鎌田実、押野康夫、田端俊幸、小島克己、中野光雄、倉田潤(欠席)、多湖令(代理出席)、三上哲史、木場直行(代理出席)、和辻健二、徳永泉、矢作伸一、田中文晴

〈オブザーバー〉(順不同)

全国オートバイ協同組合連合会、日本自動車マフラー協会、全国二輪車用品連合会、日本自動車輸入組合、軽自動車検査協会

4. 主な議題

議題1. 追加試験結果の審議

議題2. 平成 19 年度 自動車単体騒音対策検討・調査分科会 報告

議題3. その他

自動車騒音に関する国際基準調和についてこれまでの経緯

5. 議事概要

(1)「議題1. 追加試験結果の審議」関係:

○ 事務局から、「資料2、参考資料1」に基づき、前回検討会までの審議内容の整理及び追加試験の結果について説明があった。

《追加試験結果の概要》

(イ) 二輪車の使用過程における騒音増加要因分析(07年9月の車両を使用)

加速走行騒音試験を、50km/h での進入時のスロットルを素早く開けること(試験法に定められた方法)を徹底して行った結果、新車規制値(73dB)に収まった。他方、スロットルを素早く開けなかった場合の測定データでは、新車規制値を上回るものもあった。最高は 79dB であった。

(ロ) 二輪車の使用過程における騒音増加要因分析

加速走行騒音が、7台は持ちこまれた状態のまま新車規制値を満足したが、小型二輪車1台及び軽二輪車1台は1~2dB 超過した。この2台は、点検整備後(法定の日常点検整備及び定期点検整備以外の点検整備を含む。)の状態では規制値以内となった。

(ハ) 日本の試験法と ECE 試験法の相関調査

並行輸入車の小型二輪車による試験の結果、ECE 試験法の方が、計測値が大きくなる傾向が見られたが、明確な相関は見いだせなかった。

日本の試験法でも ECE 試験法でも同じ騒音値となる場合もあった。

今回の車両では、日本の試験法で 83dB が最も高い値であった。

(ニ) 路面の違いによる騒音値への影響調査

今回の計測では、アスコン路面で ISO 路面に比べ、最大3dB の騒音増加が計測されたが、車種やアスコン路面の違いによりその増加幅はまちまちであった。

(2)「議題2. 平成 19 年度 自動車単体騒音対策検討・調査分科会 報告」関係:

○ 分科会の座長から、「資料3」に基づき、平成 19 年度 自動車単体騒音対策検討・調査分科会が行ってきた技術調査検討会の結果について説明があった。

検討調査事項は、以下の3点である。

- I 新たな定置騒音試験手法の検討調査
- II 音による回転数の測定装置の性能調査
- III 自動車単体騒音対策に関する技術調査

(3)「議題3. その他」関係:

○ 「自動車騒音に関する国際基準調和についてこれまでの経緯」について、ECE 規則 R41(二輪車)及び R51(四輪車)の新試験法(案)の概要とねらいについて、事務局より報告があった。

○ 事務局より、マフラーの騒音規制をどうするのか規制案を作成し、来年度の検討会で議論を行いたい旨の報告があった。

6. 配布資料

資料1 平成 19 年度自動車排気騒音対策検討会 委員名簿

資料2 追加試験結果

資料3 平成 19 年度 自動車単体騒音対策検討・調査分科会 報告

資料4 自動車騒音に関する国際基準調和

参考資料1 追加試験結果の詳細について

参考資料2 第9回自動車排気騒音対策検討会 議事概要