

日本の自動車騒音規制の経緯

騒音は大気汚染と並んで自動車に関わる重大な環境問題であり、国土交通省は環境基準達成のための施策として自動車単体の騒音規制を行っています。

日本の自動車騒音規制は、昭和27年から「定常走行騒音」、「排気騒音」による規制が始まり、昭和46年には現行規制の基礎となる「加速走行騒音」の規制、昭和61年には「排気騒音」に代わり「近接排気騒音」の規制が導入されており、その後、「今後の自動車騒音低減対策のあり方について」（中央公害対策審議会4年答申及び中央環境審議会7年答申）を受け、平成10年～13年規制として規制値の強化を行いました。

- ・ 定常走行騒音規制：一定速度(50km/h)で走行する際の騒音値が規制値を超過しないか確認する規制
- ・ 加速走行騒音規制：50km/hで走行している状態から全開加速する際の騒音値が規制値を超過しないか確認する規制
- ・ 近接排気騒音規制：停車状態で一定の原動機回転速度に空吹かしした際の騒音値が規制値を超過しないか確認する規制

平成20年には「自動車排気騒音対策検討会」における検討結果を受け、平成22年4月以降に製作された自動車について、騒音低減機構を容易に除去することができる構造の禁止や、使用過程車及び並行輸入自動車のマフラーに対する加速走行騒音防止性能の義務付けを行いました。

「加速走行騒音」の規制については、平成24年4月の「今後の自動車単体騒音低減対策のあり方について」（中央環境審議会第二次答申）において、二輪車の加速走行騒音対策として国連欧州経済委員会の「協定規則第41号（UN_R41-04）」を導入することが答申されたことを受け、加速走行騒音試験法等をこの国際基準と調和し、平成26年1月から順次適用しています。

また、平成27年7月の「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）において、四輪車の加速走行騒音対策として国連欧州経済委員会の「協定規則第51号（UN_R51-03）」を導入することが答申されたことを受け、加速走行騒音試験法等をこの国際基準と調和し、平成28年10月から順次適用しています。

「近接排気騒音」の規制については、同じく平成27年7月の「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）において、これまで自動車の種別毎に一律の許容限度を設けて規制する「絶対値規制」を行ってきたところ、使用過程時に新車時と同等の騒音防止性能を求める「相対値規制」を導入することが答申されたことを受け、この「相対値規制」を平成28年10月から順次適用しています。