

## 頂いた主なご意見と国土交通省の考え方

団体からのご意見については、「意見・理由等」の欄に、“< >”により、意見提出元を示しています。

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
<p>交換用マフラーの製造・輸入・流通・販売・使用規制等の導入が必要</p>	<p>交換用マフラーの製造・輸入・流通・販売を禁止し、これらの違反者、改造者及び使用者には懲役刑を課すなど罰則を強化すべきである。</p> <p>マフラーに関しては原則純正部品以外の使用を認めるべきではないと考えます。</p> <p>自らも長年バイクに乗っているが、多数のバイクが爆音を轟かせており、耳をふさぎたくなるほど酷い状況であり、会話が出来ない状況にない。それらのバイクは例外なく社外マフラーを装着している。現在の粗悪な社外マフラー装着の実態は社会的に許容される範囲を大きく超えている。今回の規制により粗悪な社外マフラーが駆逐され、意匠にすぐれた騒音規制値の範囲内での良品が市場に出回ることを期待する。</p>	<p>交換用マフラーの中には、基準に適合するものも存在するため、交換用であること又は純正部品以外であることをもって製造、販売、使用等を制限することは適切ではないと考えます。</p>
<p>音量のみならず、音質も規制して欲しい。</p>	<p>今回の改正には賛成であるが、規制値内のマフラーであっても重低音を強調したマフラーは非常にうるさく不快です。音量のみならず、音質まで規制して下さい。</p>	<p>音質に対する規制については、これまでも検討してきたところですが、技術的難易度が高い等、直ちに実施することはできない状況です。国際的な動向も踏まえつつ、環境省と連携のうえ、引き続き検討してまいります。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
音量調節可能マフラーは禁止すべき	「一時的に手元で音量を調節できる装置」については、消音器の意味を無くすものであり、こうした装置に対して規制をかけることには賛成。	「一時的に手元で音量を調節できる装置」により、車検等をすり抜ける行為は、規制の効果を失わせるものであり、このような機能は禁止する必要があると考えます。
使用過程車に対しても遡及適用すべき	<p>排気騒音に悩まされているのは、今現在、うるさいマフラーを装着し使用されている車である。今回の規制強化策が、これから生産される車両に対してのみ適用され、使用過程車に適用されないとしたら、その車が廃車になるまで規制されないまま放置され、規制の効果は限定的である。是非とも、今使用されている使用過程車に対しても遡及適用して欲しい。</p> <p>今回の改正で将来的には効果は見込めると考えられるので一応評価している。ただし、現在使用している使用過程車に対する適用を望む。</p>	使用過程車に対する新規制の遡及適用については、技術的に対応が困難な車両も存在するため、慎重な対応が必要であると考えており、平成 18 年 12 月 27 日付公表の当初の改正案では行わないこととしております。

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
<p>検査対象外車両に対する規制の徹底が必要</p> <p>取締・罰則の強化及びその方法改善が必要</p>	<p>近年の騒音増加の主たる原因と考えられる検査制度の対象外となっている250cc以下の二輪車(ビックスクーター等)への規制が留保され、取締り易い検査対象車両のみが規制強化されるのは矛盾している。問題を引き起こしている250cc未満の車両に関しての規制を重視するべきである。</p> <p>軽二輪車等には、車検がないため音の大きなマフラーは長期間使用されることになると思われるので何か工夫が必要ではないか。</p> <p>軽二輪車等の規制の緩い車両の車外部品メーカーは、今回の規制導入後も販売を続けることになると思われることから、規制の効果が十分に現れないのではないか。</p> <p>今回の規制強化には賛成であるが、ブラックマーケットの復活が危惧されることから、街頭取締りや立入検査の強化策を具体的に示し、法令を遵守していないマフラーを使用しているユーザーやマフラー製造者への指導の徹底をして欲しい。罰則も強化して欲しい。&lt;全国二輪車用品連合会&gt;</p> <p>車検時だけでなく、街頭取り締まりについて強化し、一般市民からの通報にもリアルタイムに対応できるようにして欲しい。</p> <p>金額の引上げ、懲役刑の導入、車両の登録抹消等罰則の強化で対応して欲しい。</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>その際には、検査対象外車両に対する規制等についてのご意見も踏まえ、検討を行います。</p> <p>また、この検討と並行してこれら検査対象外車両を含む不正改造対策について、関係業界との連絡会を設置の上、悪質な販売業者・改造業者に関する情報収集と指導の強化等、現行制度の中で実施可能な具体的施策を検討し、できるものから早期に実施します。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
	<p>規制強化自体は大賛成だが、取締りをもっと強化しないと効果が薄いと云わざるを得ない。警察庁と連携し、取締りと罰則を強化することが重要。そのためには、民間委託の「マフラー監視員」制度を創設し取締り方法の改善を要請する。</p> <p>わざわざマフラーを交換して騒音を撒き散らしている人々に嫌悪感を抱いていた。この度の交換マフラーによる騒音の規制強化に賛成である。併せて街頭検査・取締りを頻繁に行う必要がある。</p>	
<p>交換マフラー等の騒音規制強化に賛成</p>	<p>現行の近接排気騒音試験法による規制のみでは、一部の回転域のみに的を絞ることにより加速走行騒音は基準値を遙かに超えるものであっても規制には合格してしまう商品が出来てしまう。そのような商品が横行しないような規制とすべきである。そうした意味で加速走行騒音規制の適用範囲を拡大する今回の規制には賛成である。</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について、「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>その際には、近接排気騒音規制に適合するものの大きな加速走行騒音を発する交換用マフラー等についてのご意見を踏まえ検討を行います。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
	<p>人に迷惑をかける改造、改造商品自体の販売の根絶は大賛成であり、こうした規制は厳しくして頂きたい。</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行い、その結果を踏まえて適切に規制強化を行います。</p> <p>また、この検討と並行して、悪質な販売業者・改造業者に関する情報収集と指導の強化等、現行制度の中で実施可能な具体的施策を検討し、できるものから早期に実施します。</p>
	<p>視覚障害者は様々な音の種類・大小・反射等聴覚を頼りに空間情報を判断し行動しているので、社外マフラーを付けた排気音のうるさいバイクが通るとそれらの音情報がすべて遮断されて、恐怖で身がすくんで動けなくなるとのこと。うるさい音のするマフラーを装着した車やバイクに乗っている人達は、こうした社会的弱者の方に対しても多大な迷惑を与えているということに思いを馳せるべきだし、社外マフラーは厳しく規制すべきである。</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行い、その結果を踏まえて適切に規制強化を行います。</p> <p>また、この検討と並行して、悪質な販売業者・改造業者に関する情報収集と指導の強化等、現行制度の中で実施可能な具体的施策を検討し、できるものから早期に実施します。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
	<p>改造には全く興味がなく純正マフラーを装着している輸入二輪車に乗っているが、最近の環境問題等による規制強化の流れでいずれは輸入車も締め出しを受けると思っていたし、それは世の中の流れとして仕方がないと思っていた。今回の改正案には概ね賛成であり、これによりうるさいマフラーを装着したバイクが撲滅出来ればいいと思う。</p> <p>特に悪い暴走族ではなく、普通のサラリーマン風の間人が通勤等で爆音を発しながら発進して困っている。せめて早朝等の寝ている時だけでも静かにしてほしい。今回の改正に期待している。</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行い、その結果を踏まえて適切に規制強化を行います。</p> <p>また、この検討と並行して、悪質な販売業者・改造業者に関する情報収集と指導の強化等、現行制度の中で実施可能な具体的施策を検討し、できるものから早期に実施します。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
<p>規制強化よりも取締強化による現行規制徹底が先</p>	<p>規制値をいくら厳しくしても規制を守らない者には効果はないのではないか。規制を強化するのではなく路上での取締りを強化すべきである。</p> <p>うるさい車両は、暴走族とスクーターの違法改造車、レース用マフラー装着車、マフラー外した大型トラックや大型ダンプカーである。規制強化よりも、これら車両の取締りを強化すべきである。</p> <p>現行規制が守れなくて、新しい規制が守れる訳がない。新たに規制を強化する前に現行の規制をしっかりと守らせることの方が重要ではないか。</p> <p>規制を強化するのではなく路上での取締りを強化すべきである。まず、取締りの実績を示し、更に取締りをこれまで以上に強化し、その効果を確認し、それでも改善しない場合に規制強化すれば良い。</p> <p>騒音というものは、騒音を出す「人」の所為であり、それがどんなに効果的であろうとも「もの」を作る側に規制をかけるのは責任を求める先が違う(刃物で人が殺されたからといって刃物を作った側に責任はない。)。規制によって、車や二輪車をつまらない乗り物にしないでほしい。</p> <p>規制は必要だと思いますが、趣味的要素の高い二輪車に関しては、個人の「モラル」の問題だと思います。ライダーの意識改革に力を入れた方が良いのでは。</p> <p>一部の迷惑をかける人々を取り締まるのが筋であり、行政側が取締りを容易にするために規則を改定するのは反対。</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>現行規制のままでその徹底を図るべき等のご意見については、この追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p> <p>また、この検討と並行して、悪質な販売業者・改造業者に関する情報収集と指導の強化等、現行制度の中で実施可能な具体的施策を検討し、できるものから早期に実施します。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
<p>規制値レベルが厳しすぎて不適切</p>	<p>規制値レベルは、達成不可能なレベルであり厳しすぎるのではないかと。＜全国二輪車用品連合会＞</p> <p>70dB以下の騒音レベルを求めることは国民に会話するなどといったレベルに等しい。</p> <p>マフラー交換車は選挙カーや街宣活動より静かである。</p> <p>緊急車両の緊急走行時の音の方がうるさい。</p> <p>騒音対策上不利な二輪車の基準値の方が四輪車より厳しく設定されているのはおかしい。</p> <p>使用過程車において、新車認証時と同等の規制値レベルは問題だ。新車購入後半年くらいで規制値をオーバーしてしまう可能性も考えられる。</p> <p>二輪車は車に比べ小さいため道路で見つけにくく、それが事故につながる場合があります。この欠点を排気音が補っている側面があります。現行以上に排気音が規制されると、益々二輪車は車からその存在を認知されなくなり危険性が増すことを考慮し、適度な排気音が安全に寄与している点を理解する必要があります。</p> <p>狭い道路で子供は音がしないと車やバイクに気が付かなくて事故が多くなると思う。</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>ご意見のあった、基準値のレベルについても、この追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p> <p>ご意見のあった、騒音規制の強化に伴う歩行者等の危険の増大については、自動車には、歩行者等の安全の確保のため、灯火や警音装置の設置を義務付けており、また、現在、社会問題となっている騒音のレベルは、歩行者側の認知が問題となるレベルを遥かに上回る不快な大きさであるため、それを取り締まることが、直接、事故の増加につながるものではないと考えますが、ご意見は、この追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
<p>マフラー認証の騒音基準レベルの段階的引下げ</p>	<p>マフラー認証の騒音基準レベルが大変厳しく、当該基準に適合するマフラーを製造できる業者がほとんど無くなってしまわないか。そうすると却って違法マフラーが増えてしまうことが考えられるので、今回の規制の効果について疑問。もう少し現在のマフラー製造業者が達成可能な規制レベルから始め、合法マフラーを製造する業者を増やし、違法マフラーを減らしていくことの方が現実的ではないか。＜全国二輪車用品連合会＞</p> <p>装置型式指定制度導入自体は業界として歓迎すべき制度であると思いますが、二輪車の使用過程車では新車時の加速走行騒音規制値をクリア出来ない車両も存在する中、新車認証時と同じと定められると標準マフラーよりも高い技術レベル、品質の開発をしなくてはならなくなり、現状の各社にとって厳しすぎる内容となる。現状に即した緩和措置並びに運用の検討をお願いしたい。＜全国二輪車用品連合会＞</p> <p>全国二輪車用品連合会として法令遵守は必須課題であり、今後の規制強化に対応した自主認定を行ってゆく予定であるが、実効的な法規であれば業界全体に対しても率先して騒音低減の啓蒙活動を行い易いと考え。業界の健全な自浄作用を推進するためにも現状に即した規制値導入と業者の技術開発格差を考慮した段階的運用の検討をお願いしたい。＜全国二輪車用品連合会＞</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について、「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>ご意見のあった、基準の段階的引き下げについても、この追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
近接排気騒音基準だけで十分	<p>簡単な音量計だけで測定可能な『近接排気騒音』だけを規制強化すれば当然定常走行騒音も加速走行騒音も比例し低下すると考えられるから、交換用マフラーに難しく大掛りな定常走行騒音や加速走行騒音の基準を導入する必要はない。</p>	<p>加速走行騒音が近接排気騒音に比例して低下しない交換用マフラーもあります。</p>
騒音低減機構を容易に除去できる構造の消音器を禁止することは問題だ	<p>騒音低減機構を容易に除去できる構造の消音器を基準不適合とすることについて、マフラーの消音性能を容易な方法で向上させる方法を否定すべきではない。</p> <p>インナーサイレンサーなどの騒音低減機構を容易に除去可能な構造を禁止することは、インナーサイレンサーなどの低騒音排気デバイスの適宜装着を妨げ、環境と社会に配慮しつつ時代にあった車のカスタムを楽しむ文化を締め出す事になる。音も自動車の魅力です。その魅力を消すことによって社会の活性もなくなるのではないか。自動車業界の景気低下にも繋がるのではないか。</p>	<p>騒音低減機構を容易に除去可能な構造については、車検のすり抜け等により、規制の効果を失わせるおそれがあることから、平成 18 年 12 月 27 日付公表の当初の改正案では、禁止することとしております。</p>
標準マフラー装着車両に対する規制適用の懸念	<p>標準マフラーを装着した車が乗れなくなるのはおかしい。</p> <p>今回の規制により三年経過した標準マフラー装着車両の販売も出来なくなる。</p>	<p>標準マフラーを装着した車の取扱いについては、平成 18 年 12 月 27 日付公表の当初の改正案では、従前どおりの取扱い、すなわち、マフラーが破損等せず、現行の近接排気騒音規制に適合するものであれば、使用年数にかかわらず、使用を続けることができることとしております。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
標準マフラー以外のマフラー使用禁止懸念	<p>標準マフラーを装着した車しか乗れなくなるのではないかと懸念。            全国民から事実上、自動車・バイクメーカー以外の消音器を使用する権利を奪うような法改正には賛成できない。</p>	<p>平成 18 年 12 月 27 日付公表の当初の改正案では、基準不適合マフラーへの交換を禁止するものであり、全てのマフラー交換を禁止するものではありません。</p>
二輪車に対する規制の適用の懸念	<p>暴走族の乗車比率の高い四輪車はそのまま、二輪車だけを目の敵にするのは認められない。            二輪車は車社会では弱者であり、ステータスでもあるのでガチガチに規制をかけても却って反発が強くなるのではないかと懸念。</p>	<p>平成 18 年 12 月 27 日付公表の当初の改正案では、二輪車のみを対象としたものではなく、四輪車を含む自動車全般を対象としております。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
<p>現在の使用過程車両に対する規制適用の懸念</p>	<p>今使用している車が乗れなくなるのではないか。</p> <p>旧車などかつての基準で整備も行き届いているものに関して、これから販売される車と同じ基準で規制するのは問題がある。</p> <p>使用過程車にも遡って同等の規制をすることが検討されているようだが、純正マフラーのメーカー在庫がない車種はどうするのか。また、前回の規制緩和に基づいて合法的にマフラー交換したユーザーはどうするのか。</p> <p>今後の環境問題を考えると新車への適用については仕方ないことだと考えるが、現行の使用過程車への適用については今後の制度導入により、違法マフラーを装着していない場合には乗れなくなることの無いよう検討して欲しい。仮に、違法マフラーでなくとも乗れなくなるならば、車の処分の問題の発生や大袈裟かも知れませんが大事な文化が失われてしまうような寂しさを感じる。</p> <p>今回は先送りになっている遡及適用が実施されますと中古車や輸入車の販売に影響が及び、現在市場にある商品流通に多大な影響を与えることになる。今般の規制強化の現状に即した緩和措置並びに運用の検討をお願いしたい。＜全国二輪車用品連合会＞</p>	<p>使用過程車に対する新規制の遡及適用については、技術的に対応が困難な車両も存在するため、慎重な対応が必要であると考えており、平成18年12月27日付公表の当初の改正案では、行わないこととしております。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
車検の対象範囲拡大に懸念	軽二輪車及び原付を車検対象とすることを含む追加的措置の検討は「非合法的確信犯」には、効果的ではないと思われ、負担ばかりが増大するので反対である。	検査制度のない軽二輪車及び原動機付自転車については、市場抜取調査(サーベイランス)を実施し、その結果に応じ、今後、検査対象とすることを含む追加的措置の検討を行っていくこととしますが、その際には、頂いたご意見を踏まえさせていただきます。
マフラー認証取得コスト増大による価格上昇懸念	マフラー認証取得のためのコストがマフラー価格に上乗せされることになり、ユーザーにとって不利益である。	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>ご意見のあった、マフラーの価格への影響については、この追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
<p>モータースポーツ文化(特に二輪車)の魅力減退を懸念</p>	<p>二輪車に乗る者にとって騒音の問題はいつもついてまわる問題です。しかしながら排気音の無いバイクほど魅力の無いものは無いと思います。</p> <p>自動車を趣味としてカスタマイズしたり、それを生活の一部として生き甲斐にして暮らしている人も少なくない。今回の規制強化はそうした人達にとって自由を奪われた気になる。確かに騒音も問題であるが、音も自動車の魅力です。その魅力を消すことによって社会の活性もなくなるのではないか。自動車業界の景気低下にも繋がるのではないか。</p> <p>排気音の無いバイクほど魅力の無いものはない。輸入車や逆輸入車が日本では走れなくなる。規制が多くてバイクが作れなくなる。騒音規制値を昔のレベルに戻して欲しい。</p>	<p>ご意見のあった、モータースポーツ文化を否定するものではありませんが、モータースポーツは、基準の範囲内で楽しんでいただきたいと思います。</p>
<p>輸入車に対する影響を懸念</p>	<p>今後、輸入車や逆輸入車の輸入が出来なくなるのではないか。</p> <p>逆輸入車や外国製のオートバイは例え純正マフラーであっても日本国内を走ることが出来なくなる。</p> <p>排気量250cc以下のスクーターが出す騒音が問題であり、BMW等の輸入車(型式を取得していない輸入車)で純正部品を使用している場合には、それぞれ生産国の基準を満たしていることから規制の対象から外すべきである。</p> <p>この法案が成立してしまうと外車や逆輸入車が日本では走れなくなってしまいこれから購入を考えている人はがっかりする。</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>ご懸念の純正マフラーを装着した輸入車への影響については、この追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
<p>経済等への影響を懸念</p>	<p>規制値の引き下げは二輪業界には大きな打撃。規制が多くて大型バイクを作れなくなる。</p> <p>規制強化により、多くの企業が打撃を受け倒産することが予想される。</p> <p>問題となっているのは違法改造車(マフラー切断等)であり、マフラーメーカー側の開発コストを圧迫するのは良くない。</p> <p>輸入車やアフターパーツメーカーの費用負担が上昇し、小規模な事業者は倒産する。</p> <p>現行法令を遵守している適法マフラーについても製造・販売ができなくなるのではないか。そうなれば、多くの企業が打撃を受けて倒産するのではないか。</p> <p>現状でも世界一厳しいと云われている中で、これ以上の規制強化によりオートバイ人口の減少やそれに関わるメーカーやショップで働く方の生活を圧迫することは避けるべき。</p> <p>今回の規制により、環境負荷の小さいバイクの需要自体が下がることになれば、地球環境問題にも影響を与える。</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>ご懸念の経済等への影響については、この追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
<p>規制強化の効果を懸念(無意味な規制に反対、自浄作用を失い逆効果も懸念)</p>	<p>車検時だけ標準マフラーに戻し対応することになり、効果はないのではないか。</p> <p>規制をクリアしたマフラーでも、後から加工して音量を上げられれば何の意味もなさないのではないか。このような無意味な規制には反対。</p> <p>非合法なマフラーメーカーは確信犯であるため、新しい規制でも変わらないのではないか。一方で、規制のハードルを高すぎると基準に適應できる合法なマフラーメーカーが少なくなり、自浄作用を失う結果、かえってアングラ化し逆効果となることも懸念される。&lt;全国二輪車用品連合会&gt;</p>	<p>車検時のみならず、街頭検査等においても、基準不適合マフラーの排除に努めることとしております。</p> <p>また、上記の追加検討と並行して、悪質な販売業者・改造業者に関する情報収集と指導の強化等、現行制度の中で実施可能な具体的施策を検討し、できるものから早期に実施します。</p>
<p>補修用社外マフラーの扱い</p>	<p>補修用社外マフラー(標準マフラーとほぼ同一構造であるが自動車メーカー製ではない。)が型式を取得せずとも使用できるとなると、公平性を欠くことになる。公平性のある制度として欲しい。&lt;日本自動車マフラー協会&gt;</p>	<p>規制の公平性の観点から、ご指摘のような特例的扱いは行いません。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
<p>十分な試験設備の確保</p>	<p>騒音試験路面について、円滑な運用の観点から条件緩和の配慮がなされているが、使用可能な路面条件詳細について早く決定し、ゴルフ場内の整備用道路、河川の整備用道路、ミニサーキット、駐車場跡地等を使用可能として欲しい。&lt;日本自動車マフラー協会&gt;</p> <p>認証取得需要に見合うだけの十分な試験路面が必要である。少なくとも関東地区、中京地区、関西地区にそれぞれ二箇所以上は必要である。&lt;日本自動車マフラー協会&gt;</p> <p>マフラー認証のための試験施設も一箇所しかないことも、認証マフラーを開発する上でのネックとなるのではないか。マフラーの認証試験が実施できる試験施設を全国に数箇所整備してから実施すべきではないか。</p> <p>新型車のマフラー認証のハードルが高く、認証マフラーが販売されない事が懸念される。その場合、個人で政府認証以外のマフラーに交換した場合、国内1箇所の試験機関で試験を受けなければ成らなくなるため、全ての希望ユーザーに対応できるとは思えない。せめて各都道府県に試験設備を整備してから導入すべき。</p> <p>マフラー交換した際に誰でも容易に騒音試験を受けられる体制を整えるのが先である。検査体制を整備せずに法律だけ改正するのは理解出来ない。</p> <p>試験路面が整備されていない中で規制を強化してもうまくいかないのではないか。</p>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について、「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>ご意見のあった、試験設備の整備等については、平成18年12月27日付公表の当初の改正案では、走行騒音試験に使用する試験路面を容易に確保できるようにするため、ISO規格路面の条件を一部満たさない場合であっても一定の条件を満たすアスファルトコンクリート路面にあっては走行騒音試験での使用を当分の間認めることとしておりますが、いずれにしましても、頂いたご意見を、この追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
審査期間の短縮	マフラー認証の審査期間について、標準処理期間としている2ヶ月にかかわらず短縮を図って欲しい。<日本自動車マフラー協会>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>なお、ご意見のあった、審査期間の短縮については、マフラー製造者等の負担が過大にならないよう、可能な限り迅速な審査を行う必要があると考えておりますので、この点につきましても、追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p>
スケジュールに関して	改正省令の公布から施行まで、1年間程度の十分な準備期間を設けて欲しい。平成19年7月公布とするならば、平成20年7月施行として欲しい。<日本自動車マフラー協会>	<p>交換用マフラー認証制度の創設、並行輸入車等に対する騒音規制の強化等を内容とする、平成18年12月27日付公表の当初の改正案について「自動車排気騒音対策検討会」において、追加検討を行います。</p> <p>なお、ご意見のあった、準備期間については、マフラー製造者等の負担が過大にならないよう、業界等の意見を踏まえて、適切な準備期間を設定する必要があると考えておりますので、この点につきましても、追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p>

意見概要	意見・理由等	国土交通省の回答
ECE 基準 (EU 基準) との基準調和に配慮すべき	<p>マフラーへの識別記号等表示の追加は、生産設備及び部品管理システムの更新を伴う大規模な作業であり、国際的調和に配慮して行って欲しい。 &lt; 日本自動車輸入組合 &gt;</p> <p>ECの基準と日本の保安基準の内容はテスト評価が異なるのみで、ほぼ同一と見なす事が出来ると思います。今後の規制の中でEマーク認証番号を取得しているマフラーは、車検時や路上検査時に基準適合と見なして欲しい。</p> <p>EU規制に基づく承認を受けた製品に対する付加的なテストの免除或いは負担軽減を考慮した簡易テストを検討して欲しい。</p> <p>環境基準に対する国際的な体制への協調をして欲しい。</p> <p>&lt; 在京オーストリア大使館他 &gt;</p>	<p>騒音規制の国際基準調和については、国連において検討が進められており、わが国も、これに積極的に対応しているところです。</p> <p>ご懸念の輸入車への影響については、上述のとおり、「自動車排気騒音対策検討会」における追加検討の中で取り上げさせていただきます。</p>
大型特種車両に対する規制について特殊性への配慮をすべき	<p>空港用大型消防車、大型クレーン車等の特種車両の多くは並行輸入車又は試作車であるが、その構造の特殊性から、新規制への対応が困難であるものがあり、配慮してほしい。</p> <p>&lt; (社) 日本建設機会工業会 &gt; &lt; (社) 日本建設機械化協会 &gt;</p> <p>大型クレーン車、空港用大型消防車等のほとんどは並行輸入車または、試作車であり「公的試験機関の書面」が必要となるが、当該車両の車体の特種性を考慮し、「自動車を製作した者が証明した書面」でも良いとしてほしい。</p> <p>&lt; (社) 日本建設機会工業会 &gt; &lt; (社) 日本建設機械化協会 &gt;</p>	<p>空港用大型消防車等の特種車両については、その使用形態及び構造の特殊性をかんがみ、また、使用方法が限定されることを踏まえ、使用者等に対して過度な負担とならないよう、規制のあり方を検討します。</p>