

(別紙)

自動車等のマフラー(消音器)の規制に係るパブリックコメントの結果について

1. 意見募集の方法

【意見募集期間】平成20年6月25日から平成20年7月25日

【告知方法】国土交通省ホームページ

【意見提出方法】電子メール、ファックス、郵送

2. 意見募集の結果概要

【受付数】708通

【主な意見の延べ件数】739件

3. 主な意見の概要及びそれに対する考え方

主な意見の概要	件数	主な意見に対する考え方
交換用マフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制は、バスや大型トラックのマフラーも対象とすべき。	7	→バスや大型トラックは、一般的には、二輪車等と比較すると交換用マフラー(補修用を除く)への交換は少ない。更に、平成21年10月よりポスト新長期規制が段階的に適用され、ディーゼル排気微粒子を除去するためのDPF(マフラーと一体)が装着される結果、マフラー交換が今以上にしにくくなると考えられる。このため、現時点においては、交換用マフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制は、バスや大型トラックに関しては適用しないこととした。なお、バスや大型トラックに対する近接排気騒音規制は、従来通り適用される。
マフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制の適用対象となるトラックは、車両総重量5トンを上限とするのではなく、3.5トンとすべき。	1	→車両総重量3.5トン以上のトラックは、平成21年10月より、ポスト新長期規制が適用され、ディーゼル排気微粒子を除去するためのDPF(マフラーと一体)が装着される結果、マフラー交換が今以上にしにくくなると考えられる。このため、規制対象は3.5トン区切りとすることとした。

<p>今般の規制は、並行輸入車に対して非関税障壁となる。</p>	<p>1</p>	<p>→マフラーを交換すること等により、大きな騒音や人が不快と感じる騒音をまき散らす自動車等が後を立たず、これに対応するため、今般の規制を実施することとしたものである。その内容は必要最小限度のものであり、非関税障壁には当たらない。なお、今般の規制では、並行輸入者等のマフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制については、協定規則(国連欧州経済委員会規則)又はこれと同等の欧州連合指令に適合するものは、同規制に適合するものとして取り扱う。</p>
<p>加速走行騒音規制値をもっと厳しくすべき。</p>	<p>19</p>	<p>→交換用マフラー及び並行輸入者等のマフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制については、車両の型式認証時に適用される性能要件相当まで強化することを念頭に見直しを行う必要があると認識している。このため、協定規則(国連欧州経済委員会規則)の改訂の動向等を踏まえつつ、今般導入の規制効果を見極めた上で、速やかに規制強化について検討を開始する。</p>
<p>車両の型式認証時に適用される性能要件相当まで強化することを念頭に見直しを行う必要がある。</p>	<p>1</p>	<p>→交換用マフラーの中には、今般導入する技術的要件を満足するものもあり、交換用であること又は自動車メーカー純正品以外であることをもって、製造、販売、交換等を制限することは、適当ではない。</p>
<p>自動車メーカー純正品以外のマフラーへの交換を禁止すべき。</p>	<p>15</p>	<p>→交換用マフラー及び並行輸入者等のマフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制では、指定自動車製作者等の製作者が、当該指定自動車等に備えるマフラーに行う表示があるものについては、同規制に適合するものとするほか、交換マフラーに係る登録性能等確認機関制度(交換用マフラー認証制度)に基づき性能等の確認を受けた交換用マフラーなどについても、同規制に適合するものとする。</p>
<p>交換用マフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制については、自動車メーカー純正品は、対象とすべきではない。マフラーの交換全てを禁止すべきではない。</p>	<p>6</p>	<p>→交換用マフラー及び並行輸入者等のマフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制では、指定自動車製作者等の製作者が、当該指定自動車等に備えるマフラーに行う表示があるものについては、同規制に適合するものとするほか、交換マフラーに係る登録性能等確認機関制度(交換用マフラー認証制度)に基づき性能等の確認を受けた交換用マフラーなどについても、同規制に適合するものとする。</p>

<p>マフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制に関し、いわゆる補修用の「優良マフラー」への適用又は過度な負担を課すことは反対。</p>	<p>436</p>	<p>→いわゆる補修用の「優良マフラー」については、現在国内3社において製造されていると承知している。今後、国内外の他のマフラー製作者が同様の製品を供給することも考えられる。これらについて、加速走行騒音防止性能に係る規制対象から外すことは、規制の平等性・公平性と騒音防止対策上、適切ではないと考える。「後付消音器の性能等を確認する機関の登録規定」においては、騒音防止性能の試験方法に関し、第二種後付消音器という区分を設け、合理的な範囲内において、その特性に対応した試験方法によることができることとした。</p>
<p>マフラーの消音性能を容易に変更できたとしても、如何なる状態でも基準に適合するものは合法とすべき。</p>	<p>3</p>	<p>→平成20年6月24日に発表した規制案では、「騒音防止性能を容易に変更することができるものは基準不適合とするとしていたが、如何なる状態でも騒音防止性能が確保されていれば、問題は無いことから、「騒音低減機構を容易に除去できる構造」を基準不適合とするよう変更した。</p>
<p>速やかな施行を望む。</p>	<p>9</p>	<p>→平成20年6月25日から7月25日の間パブリックコメントを募集し、それを踏まえて検討等を行い、今般の関係法令を公布した。施行日については、販売業者、ユーザー等への十分な周知期間と、交換用マフラーに係る登録性能等確認機関制度(交換用マフラー認証制度)の運用のための準備期間等を考慮しつつ、なるべく早くなるよう検討した結果、平成22年4月以降の製作車からとした。</p>
<p>マフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制を遡及適用すべき。</p>	<p>26</p>	<p>→使用過程車のマフラーのうち、基準適合性が明らかなものは、Eマーク又はeマークの表示があるものなど一部にすぎない。残りは基準適合性が分からないが、仮に遡及適用をすれば、これらの基準適合とその判定が実態上極めて困難であり、遡及適用はしないこととした。なお、近接排気騒音規制は、従来どおり適用されるので、これにより、不正改造車の排除に努める。</p>
<p>既販車へのマフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制の遡及適用はやめるべき。</p>	<p>3</p>	<p>→使用過程車のマフラーのうち、基準適合性が明らかなものは、Eマーク又はeマークの表示があるものなど一部にすぎない。残りは基準適合性が分からないが、仮に遡及適用をすれば、これらの基準適合とその判定が実態上極めて困難であり、遡及適用はしないこととした。なお、近接排気騒音規制は、従来どおり適用されるので、これにより、不正改造車の排除に努める。</p>

<p>コースを使用して自動車メーカーと同質のデータが提出可能な自動車メーカー関連会社を「登録性能等確認機関」と同等のものとして認可して頂くとともにそのデータにより性能確認済表示を可能としていただきたい。</p>	<p>1</p>	<p>→「後付消音器の性能等を確認する機関の登録規定」においては、登録性能等確認機関として登録を受けるための要件として、後付消音器関連事業者に支配されていない等が規定されており、登録性能等確認機関になるためには、これらに合致することが必要である。</p>
<p>車検において、加速走行騒音検査を負荷をつけて実施すべき。</p>	<p>2</p>	<p>→加速走行騒音試験による測定値と相関が高く、近接排気騒音試験と同様に路上で自動車を定置した状態で実施することが可能な新たな定置騒音試験方法の研究が進められているが、現時点では実現に至っていない。</p>
<p>優良品マフラー全てに認可が必要となるのは不合理かもしれないが、走行時の消音性能テストが不可避であると思われる。それを企業の利益の理論で止めるのは困る。テストコースでの試験コストがかかるということであれば、同様の状況を作り出す装置を開発し、代案として提示するのが、マフラー業会各社の責任である。</p>	<p>1</p>	<p>このため、今回はマフラーの加速走行騒音防止性能に着目し、基準の改正を実施した。 頂いたご意見は、今後の騒音問題の参考とするとともに、今後も環境保全のため騒音を防止するために測定機器や試験方法の研究及び開発の動向を注視していく。</p>
<p>登録性能等確認機関を利用しやすい機関として欲しい。後付マフラーの試験(加速走行騒音)の実施場所が非常に限られる等が予想されるが、同制度を利用しやすくして欲しい。</p>	<p>4</p>	<p>→「後付消音器の性能等を確認する機関の登録規定」では、登録要件を必要最小限度のものとしており、これを満たす者は誰でも登録性能等確認機関になることができる。また、同規定においては、利用者の利便等に配慮し、「登録性能等確認機関は、性能等確認業務を行うことを求められたときは、正当な理由がある場合を除き、遅滞なく、性能等確認業務を行わなければならない」とする義務を課した。加速走行騒音試験の実施場所については、各登録性能等確認機関が確保することが原則であるが、国土交通省としても、利用可能な試験実施場所の候補を探す等の努力をしてきているところである。</p>
<p>交換用マフラー認証制度(事前性能確認制度)により認定を受けたマフラーをユーザーが容易に選択出来るような環境を整備願いたい。</p>	<p>1</p>	<p>→登録性能等確認機関は、性能等確認済表示の通知を行ったときは、性能等確認済表示の内容をインターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならないと規定している。</p>

<p>トラックの排気管に笛のようなものを付けている場合があるが、これを規制して欲しい。</p>	<p>2</p>	<p>→ 近接排気騒音規制に抵触するものについては、引き続き、街頭検査の機会等を通じ、排除に努めて参りたい。また、音質に対する規制については、これまでのところ、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あるが、国際的な動向も踏まえつつ、環境省と連携のうえ、引き続き検討する。</p>
<p>取締りしやすいように、近接排気騒音試験方法を改善すべき。</p>	<p>2</p>	<p>→近接排気騒音試験方法については、環境省とも連携しつつ、また、国際的な動向も踏まえ、今後とも検討していく。</p>
<p>音質を考慮した規制とすべき。</p>	<p>8</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あるが、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ある。国際的な動向も踏まえつつ、環境省と連携のうえ、引き続き検討する。</p>
<p>オーディオ機器などにより発生される騒音の規制を実施すべき。</p>	<p>4</p>	<p>→カーオーディオによる騒音の問題については、不適切な使用に起因するところが大きいと考え、また、当該装置の音量試験方法を策定することが可能かどうかという技術的課題があるため、頂いた意見については、今後の課題とするとともに、関係省庁にも伝えることとしたい。</p>

車検対象外の二輪車(250cc以下)にも実効性ある規制をすべき。	39	→引き続き関係機関等と協力し、「不正改造車を排除する運動」を展開し、警察当局と連携した街頭検査の実施、迷惑改造車相談窓口の設置及び寄せられた情報に基づく自動車使用者の指導等を行っていく。その際には、不正改造行為を禁止する規定(平成15年4月施行)や不正改造を実施した者に対する立入権限(平成18年5月施行)も活用し、不正改造の排除に取り組む。また、平成19年12月に立ち上げた関係団体から成る「違法マフラー排除対策連絡会」において、ポスター、チラシ等による広報、会報等による広報、HPによる広報等を行う他、違法マフラー排除キャラバン等による個別指導を行っていく。更に、今般導入する交換用マフラーに係る登録性能等確認機関制度(交換用マフラー認証制度)に関し、関係団体とも協力し周知に努め、不適切な交換用マフラーの排除に努める。
不正改造車の取締りや処分を厳しくすべき。	82	
マフラーを販売・取付けをした者を取り締まるべき。	15	
インターネットでの違法マフラー販売も取り締まるべき。	1	
二輪車の安全のためある程度の排気音は必要。	7	→今般のマフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制については、協定規則(国連欧州経済委員会規則)と同等のレベルの規制であり、二輪車の安全を脅かすようなものではないと考えている。
車検場で実施している近接排気騒音規制で十分である。	41	→騒音の調査の結果、近接排気騒音規制に適合していても、加速走行騒音の基準に適合していない自動車があることが分かっている。このため交換用マフラー及び並行輸入車等のマフラーの加速走行騒音防止性能に係る規制を、これまでのこれら車両に対する近接排気騒音規制に加えて新たに規定することとした。
車検が不要の軽2輪車などの不正改造の多くは、それら未認証工場で行われているのが実態。法的コンプライアンスの徹底を図るために、もっと設置が現実的である「準認証工場」(仮称)の設置を提言する。	2	→今後の施策の推進に当たって参考とさせて頂きたい。