

「低車外音タイヤ」に関するよくある質問

番号	項目	Q	A
0	全般		
0-	1 制度	このような制度を実施する背景と目的（狙い）はなんですか。	自動車交通騒音の低減が社会課題として残っている中、エンジン等に起因する騒音の低減が進んだ結果、自動車の走行時における騒音に占めるタイヤの寄与率が相対的に高くなってきました。日本では、タイヤ騒音の低減対策として、国連欧州経済委員会(UNECE)が定める国際的タイヤの技術基準である「タイヤの車外騒音・ウエット路面上の摩擦力・転がり抵抗に係る協定規則（第117号）」(UN R117.02)が定める騒音基準値への適合が、2018年から2026年にかけて新車装着用タイヤ義務付けられます。一方、現時点で交換用タイヤへの騒音規制導入の法制化スケジュールは具体化していません。業界の自主的な取組としての「低車外音タイヤの表示制度」を実施することで、交換用タイヤに対しても低車外音タイヤの普及を狙い、以って自動車交通騒音の低減に貢献することを目的としています。
0-	2	このような制度にする為に、どのような場で検討されたのですか。	JATMAで立案し、タイヤ公正取引協議会と共同で検討しました。
0-	3	業界の自主的な取り組みとありますが、関係省庁などはこの検討に関わっているのですか。	JATMAとタイヤ公正取引協議会が共同で制度検討しました。環境省に対しては随時、制度検討の過程を報告しましたが、同省は制度検討に関わっておりません。
0-	4	JATMAメンバー以外の会社がこの制度に参加することはできますか。	JATMA非会員、タイヤ公正取引協議会非会員を含む全ての事業者が参加できます。
0-	5	低燃費タイヤ等ラベリング制度と一緒にしないのはなぜですか。	低車外音タイヤにおいては、低燃費タイヤラベリング制度の様なグレーディングを実施しないためです。
0-	6	適合した商品を購入するタイヤユーザー（消費者）にはどのようなメリットがあるのですか。	道路沿いの住民の自動車騒音被害の低減に貢献することができます。
0-	7	欧州ラベリングでは「騒音」をグレーディングしているようですが、この制度ではグレーディングを実施するのですか。 グレーディングをしない場合、なぜしないのでしょうか。	グレーディングは実施しません。 タイヤ騒音に対するユーザーの関心が必ずしも高くない現状を踏まえると、グレーディングよりも、「(騒音基準値への) 適合」というような、シンプルな判断基準の方が分かり易い、と考えております。
0-	8	この制度の運用開始はいつですか。	2023年1月から開始します。

1	定義等		
1-	1 対象タイヤ	市販用タイヤとありますが、新車用タイヤは対象でないのですか。	新車用タイヤに対しては道路運送車両法に基づきタイヤ車外騒音規制が2018年から2026年にかけて導入され、騒音基準値適合されたタイヤが装着されていきます。よって、新車用タイヤは制度の対象としておりません。
1-	2	市販用タイヤであれば、冬用のタイヤも対象となるのですか。	対象となります。
1-	3	市販用タイヤであれば、オールシーズンタイヤも対象となるのですか。	対象となります。

1-	4	対象外となるタイヤは他に何がありますか。	<p>UN R117.02が定める法規の対象外のタイヤは本制度の対象外です。</p> <p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「Temporary use only」と表示のある応急用スベアタイヤ ・プロフェッショナルオフロードタイヤ ・公道を走らないレース専用タイヤ ・1990年以前に最初に登録された車両のためのみ設計されたタイヤ ・リム径コードが10以下または25以上のタイヤ ・タイヤの最高速度が80km/h（速度記号F）未満のタイヤ ・国連欧州経済委員会が定める車両カテゴリーで、M、N、O以外の車両に装着されるタイヤ ・スパイクタイヤのようにタイヤにトラクション性能を高めるデバイスを持っているタイヤ <p>が対象外です。</p>
1-	5	「トラクションタイヤ」とはどのようなタイヤなのでしょうか？	<p>UN R117.02で以下のように詳細が定義されているタイヤです。</p> <p>トラクションタイヤとは、さまざまな状況において力の伝達をするために、主に車両の駆動軸に装着することを目的とした小型商用車用タイヤ又は中型・大型商用車用のタイヤで、そのトレッドパターンが一定の技術的要件を満たしているものです。</p> <p>「トラクションタイヤ」に分類されるタイヤは、それぞれが30個以上のブロック状の元素を持ち、溝及び/またはサイブ元素により仕切られた、トレッド溝深さの半分以上の深さの2つ以上の周方向リブを持つトレッドパターンを有するものとする。</p> <p>日本の市場にはまだ馴染みのないタイヤですが、今後新車付きタイヤのUN R117.02適用が進むにつれ、トラクションタイヤとして認証取得するタイヤが増えていくと予想しています。</p>
1-	6	「プロフェッショナルオフロードタイヤ」とはどのようなタイヤなのでしょうか？	<p>UN R117.02で以下のように詳細が定義されているタイヤです。</p> <p>「プロフェッショナルオフロードタイヤ」に分類されるタイヤは、主に極端なオフロード条件で使用される特殊用途タイヤです。具体的には以下の特徴を全て有しなければなりません。</p> <p>(a) 乗用車用タイヤ及び小型商用車用タイヤ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トレッド溝深さが11mm以上 ・パターンの間隙率が35%以上 ・速度記号 Q以下 <p>(b) 中大型商用車用タイヤ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トレッド溝深さが16mm以上 ・パターンの間隙率が35%以上 ・速度記号 K以下 <p>日本の市場にはまだ馴染みのないタイヤですが、今後新車付きタイヤのUN R117.02適用が進むにつれ、プロフェッショナルオフロードタイヤとして認証取得するタイヤが増えていくと予想しています。</p>

2		試験方法等の基準		
2-	1	試験条件・基準	この制度で使用する試験方法がISOによるものと、UN R117.02によるものと二つあるのはなぜですか。	ISO 13325, UN R117.02のそれぞれが定める騒音試験法は、ほぼ同じです。 しかし、小型商用車用タイヤのごく一部のサイズは、ISO 13325が定める試験法で試験が実施できません。 それらタイヤの取り扱いを定めたUN R117.02の試験法の使用も可としております。 またどちらの試験法でも試験ができないロードインデックスの表示がないタイヤの場合は、タイヤ公正取引協議会が定める運用基準に沿って試験をすることが可能です。
2-	2		車外騒音の基準値は、海外の法規等による基準と比較して同じなのでしょう。	車外騒音の基準値は、世界で最も広く普及するタイヤ技術基準である国連協定期則の一つである、UN R117.02で定められた基準値と同じです。UN R117.02は、日本、欧州連合、英国、トルコ、ロシア、マレーシアなどで採用されています。また、独自法規で規制をしているタイ、韓国での車外騒音基準値も、UN R117.02のそれと同じです。
2-	3	試験の公正、正確性	試験結果の算出について、`ISO 13325において定めた試験法に従う、とされているようですが、UN R117.02で試験した場合はどうなりますか。	試験結果の算出方法は、ISO 13325とUN R117.02で同じです。
2-	4		タイヤ公正取引協議会へデータを届出するようですが、具体的にどのように届出をすればいいのでしょうか。 また、いつから届出が受け付けられるのでしょうか。	所定の届出様式に必要事項を記載し、代表サイズによるタイヤ車外騒音の試験レポートと宣誓書と共にタイヤ公正取引協議会へ届出します。UN R117.02認可証を提出する場合は、その認可証に包含されるタイヤサイズの試験レポート提出は不要です。受付開始は2022年6月3日からです。
2-	5		各タイヤの車外騒音レベルを確認することはできますか。 可能な場合、どこを見ればわかりますか。	タイヤメーカーがタイヤ騒音基準値を満たす証として、タイヤ車外騒音の試験レポートをタイヤ公正取引協議会に届け出た場合は、タイヤの車外騒音レベルを同会ウェブサイト (https://www.tftc.gr.jp/performance/data) で確認できます。 タイヤメーカーがタイヤ騒音基準値を満たす証として、UN R117.02認可証をタイヤ公正取引協議会に届けた場合は、そのタイヤの騒音測定値は公開されません。
2-	6		試験方法がどのようなものか分かりにくいので、説明していただけますか。また、どこを見れば関連情報が見られますか。	ISO 13325 では、騒音測定するタイヤを試験車両の左右前後輪に装着し、試験車両を惰行（エンジンを切った状態）走行させます。複輪使用等で5本以上のタイヤを装着できる商用車においても全輪装着するのではなく、4本装着のみで試験を実施します。試験車両の速度は、乗用車用タイヤ及び小型商用車用タイヤは70～90km/h、中・大型商用車用タイヤは60～80km/hの範囲内で試験し、車両から発する騒音をマイクロホンで測定します。 試験方法や試験条件の詳細内容は直接ISO 13325 をご確認ください。ISOまたは日本規格協会のウェブサイト (https://webdesk.jisa.or.jp/books/W11M0070/index) から購入できます。 UN R117.02は国連欧州経済委員会ウェブサイト (https://unece.org/transport/vehicle-regulations-wp29/standards/addenda-1958-agreement-regulations-101-120) を参照する必要があります（英語、フランス語およびロシア語のみ）。

2-	7	製造業者等が試験を行なうと考えられますが、全サイズを試験する必要はありますか。	全サイズの試験は行う必要はありません。 同一商品の様々のサイズから、車外通過騒音が最大となるサイズを選択し、その騒音値を試験・測定します。 試験サイズの選定基準は、国連欧州経済委員会 (UNECE) が定める国際的な自動車技術基準である協定規則 (UN Regulations) の認証機関が定めています。 また、選定した試験サイズは日本で販売しているサイズである必要はありません。
----	---	---	--

3 適切な表示方法等			
3-	1	「低車外音タイヤ」に該当する場合、一定の図（アイコン）を用いてその旨を表示するとありますが、どのようにその図（アイコン）を入手すれば良いのでしょうか。	JATMAまたはタイヤ公正取引協議会が図（アイコン）を提供します。
3-	2	販売店・小売店の店舗で「低車外音タイヤ」の説明資料を作成する際、この図（アイコン）を勝手に使用しても良いのでしょうか。	JATMAが定める「（仮題）低車外音タイヤアイコン運用に伴うルール」に従って図（アイコン）を使用してください。
3-	3	「低車外音タイヤ」の図（アイコン）を使用するのに、費用はかかるのでしょうか。	「低車外音タイヤ」の図（アイコン）は無償で使用できます。
3-	4	「低車外音タイヤ」の図（アイコン）の知的財産に関する権利は誰が保有していますか。	低車外音タイヤの図（アイコン）の知的財産権は、JATMAが保有しています。

4 その他			
4-	1	低車外音タイヤと、そうでないタイヤの間に価格差はありますか。	店頭価格はタイヤ販売店が決定するものであり、JATMAでは分かりかねます。
4-	2	対象のタイヤは車外音に対して所定の基準を満たしたのですが、車内音については業界として基準は無いのでしょうか。	車内音については業界としての基準はございません。
4-	3	低燃費タイヤと低車外音タイヤの両方の要件を満たしたタイヤは存在するのでしょうか。 存在する場合、どのようなカチ（表示）で情報提供がされるのでしょうか。	存在します。その場合、カタログや商品ラベルに「低燃費タイヤ」及び「低車外音タイヤ」の両方の図（アイコン）が表示されております。
4-	4	低車外音タイヤを装着していない場合、車検は通りますでしょうか。	低車外音タイヤかどうかは、車検の検査項目には含まれない為、車検の可否には関係ありません。