

自動車技術基準の 国際標準化の動向

日本の自動車がより世界で活躍するために ～自動車基準認証国際化行動計画～

森本 裕史

国土交通省自動車局技術政策課国際業務室専門官

1 はじめに

政府の「新成長戦略」及び「国土交通省成長戦略」において、我が国技術・基準の戦略的国際標準化の必要性について言及されています。

これを自動車の基準・認証制度の国際化という側面で見れば、我が国の自動車は技術的に世界のトップレベルにあり、安全・環境性能に優れた自動車の普及促進という自動車基準認証制度の本来の役割を既存することなく、今後も、我が国自動車メーカー等が国際的に活躍できる環境を整備することが重要であり、そのために、自動車の基準認証の国際化のあり方について戦略的に検討することが必要です。そこで、官民の代表者からなる「自動車基準認証国際化ハイレベル会議」において今後の国際化戦略について検討を行い、昨年6月にその結果が「自動車基準認証国際化行動計画」として取りまとめられました。

この行動計画においては、「日本の技術・基準の戦略的国際標準化」、「アジア諸国との連携」、「全世界的かつ車両単位の相互承認の実現」及び「基準認証のグローバル化に対応する体制の整備」の4本の柱を掲げています。

本稿では、この行動計画の概要について紹介します。

2 自動車基準認証国際化行動計画

2-1 日本の技術・基準の戦略的国際標準化

国土交通省では、よりレベルの高い自動車基準の導入による安全・環境性能の高い自動車の開発・普及の促進や、認証手続きの簡素化による自動車の国際流通の円滑化を図るため、これまで、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）に参加しつつ、積極的に自動車基準の国際調和活動を進めてきました。

自動車産業のグローバル化が進展した現在、車両の安全・環境対策を効果的かつ効率的に実施していくためには、日本の自動車メーカーによるイノベーションの効果を世界的に普及することが不可欠であり、日本の技術力を活かすことができる先進安全自動車（ASV）技術や電気自動車、水素・燃料電池自動車、乗用車の排出ガス・燃費試験サイクル、歩行者保護等に係る国際基準の策定に貢献していきます。昨年11月に開催されたWP29においては、リチウムイオンバッテリーの安全性等の統一基準の検討体制の整備について日本・米国・EUが共同で提案し、合意されました。今後も我が国が得意とする電気自動車等の分野での国際基準の導入を促進していきます。

自動車基準認証国際化行動計画(概要)

成長戦略

政府新成長戦略

日本の技術・基準をアジア諸国等と共同で国際標準化

アジアの成長と「安全・安心」の普及を実現しつつ、日本企業がより活動しやすい環境を整備

国土交通省成長戦略

- 政治のリーダーシップによる官民一体となった働きかけ
- 国際部門、官民の連携の強化
- 日本の技術・規格の国際標準化

自動車をめぐる世界の状況

アジア地域におけるモータリゼーションの進展

アジアにおける自動車保有台数の伸び率

10万人当たりの交通事故死者数

黒煙の排出量(2020年予測)

アジアにおける大気汚染の拡大

※ 国立環境研究所シミュレーションに基づく(列挙を網羅しない場合の見直し)

国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)

1958年協定

49カ国・地域

スイス
オーストリア
タイ
など

1998年協定

31カ国・地域

アメリカ
中国
インド
イタリヤ
など

基準調和
相互承認

心臓アシア
フィリピン など

基準調和
相互承認

地球規模の課題への対応

気候変動、エネルギー問題

近年、アジアにおいて自動車保有台数が大きく増加

アジアにおける交通事故、大気汚染の防止が課題

我が国企業が国際的に活躍できる環境の整備

強靱なサプライチェーンの構築

行動計画の4つの柱

アジア諸国との連携

- ハイレベルでの政策対話、技術支援、官民フォーラムの開催などを通じた1958年協定加盟の支援・働きかけ
 - ASEAN
 - 日・ASEAN自動車基準認証制度に関する協力プログラム（取組みの推進）
 - 中国・インド・韓国
 - 両国専門家による年次の会合・フォーラムの開催、WP29等での共同提案
- ASEAN ACCSQ※に対する支援
 - ASEAN Consultative Committee on Standards and Quality (ASEAN域内で認知された基準認証制度の整備を目指す)
- アジア諸国の合意に基づいてWP29の対処方針を検討する場を構築

世界的かつ車両単位の相互承認の実現

- 新興国も参加する真の国際基準調和・認証の相互承認の実現
 - 新興国の多様性を許容する協定への改正
 - ASEAN WP29の運営等の見直し
- 装置単位の相互承認から車両単位の相互承認への転換(IWVTA※の導入)
 - International Whole Vehicle Type Approval
 - 2016年3月までに乗用車分野のIWVTA技術基準策定
 - 認証制度に関する国際ルールの整備
 - 各国の基準策定権限の確保と、相互承認の効果の最大化の両立
- 大型車・二輪車の基準調和の推進

日本の技術・基準の戦略的国際標準化

- 交通政策審議会等の結果に基づく車両安全対策の推進と国際標準化
- 戦略的に国際標準化を行う仕組み
 - コア技術として期待される分野の特定
 - 我が国に比較優位がある技術
 - 将来ニーズが期待される技術
 - 電気自動車技術、先進安全技術
 - 高齢者保護、歩行者保護 など
 - 基準化が必要な領域の見極め
 - 官民で国際標準化ロードマップの共有
- 国際標準化活動(ISO)との連携

基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

- 高い技術力と国際性を有する人材の確保
 - 高い国際性を有する人材の育成
 - 官民の連携による専門家の登用
 - 我が国の基準認証国際化活動を支援した世代のノウハウの確保・継承
- 官民協働の会議体(JASIC※)の機能強化等を通じた官民連携の深化
 - Japan Automobile Standards Internationalization Center
- 官民における体制の整備
 - 戦略的な国際交渉のための組織強化
 - 国際的に権威ある審査機関の構築
 - 基準認証国際化支援研究体制の強化
 - 官民での技術データの共有

官民の強力な連携の下、行動計画を着実に実施するとともに定期的なレビューを重ね、自動車基準認証国際化行動計画(概要)

図1 自動車基準認証国際化行動計画(概要)

自動車基準調和世界フォーラム (UNECE/WP29) の概要

1. 自動車基準調和世界フォーラムの目的

安全で環境性能の高い自動車を容易に普及させる観点から、自動車の安全・環境基準を国際的に調和することや、政府による自動車の認証の国際的な相互承認を推進することを目的としている。

2. 自動車基準調和世界フォーラムの組織

自動車基準調和世界フォーラムは、国連欧州経済委員会 (UN/ECE) の下にあり、傘下に一つの運営委員会と六つの専門分科会を有している。分科会で技術的、専門的検討を行い、検討を経た基準案の審議・採決を行っている。

3. 自動車基準調和世界フォーラムのメンバー

欧州各国、1地域 (EU) に加え、日本、米国、カナダ、オーストラリア、南アフリカ、中国、インド、韓国等 (日本は1977年から継続的に参加)、また、非政府機関 (OICA (国際自動車工業会)、IMMA (国際二輪自動車工業会)、ISO (国際規格協会)、CLEPA (欧州自動車部品工業会、SAE (自動車技術会) 等) も参加している。

4. 自動車基準調和世界フォーラムの主な活動内容

次に掲げるそれぞれの協定に基づく規則の制定・改正作業を行うとともに、それぞれの協定の管理・運営を行う。

- ・「国連の車両等の型式認定相互承認協定 (略称)」 (1958年協定)
- ・「国連の車両等の世界技術規則協定 (略称)」 (1998年協定)

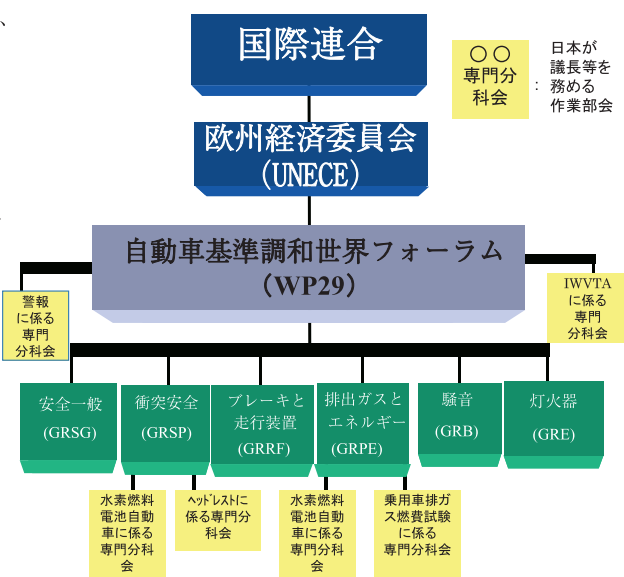


図2 自動車基準調和世界フォーラム (UNECE/WP29) の概要

2-2 アジア諸国との連携

急速に成長するアジアを捉えたとき、「有望な自動車市場」であると同時に「重要な国際的パートナー」であると認識しています。すなわち、アジア諸国の成長と安心・安全の普及を実現しつつ、これらの地域において、我が国自動車メーカー等が活躍できる環境を整備していくことが成長戦略上重要です。

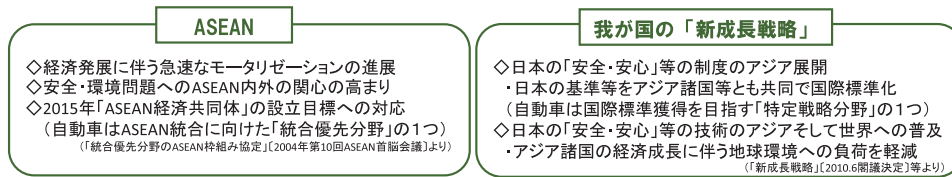
具体的には、2010年11月に開催された第8回日ASEAN交通大臣会合で承認された「日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラム」に基づき取り組みを進めており、昨年2月に自動車基準・認証制度国際調和推進支援事業による訪日研修、7月にASEAN基準品質諮問委員会自動車作業部会のワークショップ、11月に第2回アジア地域官民共同フォーラムを開催し、また、8月からは、フィリピンの制度整備支援のための型式認証プロジェクトを推進しています。今後も同プログラムに基づく取り組み等を通じて、アジア諸国における基準調和活動を支援していきます。

2-3 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現

現行1958年協定 (自動車の装置ごとの安全・環境に関する基準の統一及び相互承認の実施を図ることを目的した協定) では、自動車の装置単位で、認証の相互承認を行うこととされており、締約国は、任意に相互承認の対象となる装置を選択することができます。このような仕組みは、締約国の裁量の幅を広くする半面、締約国間で同じ装置を採用しなければ認証の相互承認が実現しないことから、車両単位で捉えたとき、認証の相互承認の効果は限定的です。

このため国土交通省では、国連自動車基準調和世界フォーラム (WP29) における「国際的な車両型式認証の相互承認制度 (IWWTA)」の構築に向けた活動に積極的に参画しています。IWWTAは、車両全体としての型式認証を目指すものであり、IWWTAが実現されれば、現在の部品ごとの型式認証制度を包含した形でより包括的な型式認証を行うことが可能となります。現在、WP29においては、IWWTAの実現に向けた作業を日EUが協力して進めており、昨年11月には、IWWTA

日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラム



ASEAN各国において“安全で環境に優しい自動車”の普及を促進するため、我が国がASEAN諸国に対して取るべき戦略

- 「安全で環境に優しい自動車」へのASEAN各国の制度・仕組みづくり、人づくりの構築支援
- ASEAN各国における自動車基準の国際的調和の実施
- ASEAN各国における認証の相互承認の実施

日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラム(2010年11月第8回日ASEAN交通大臣会合で承認)

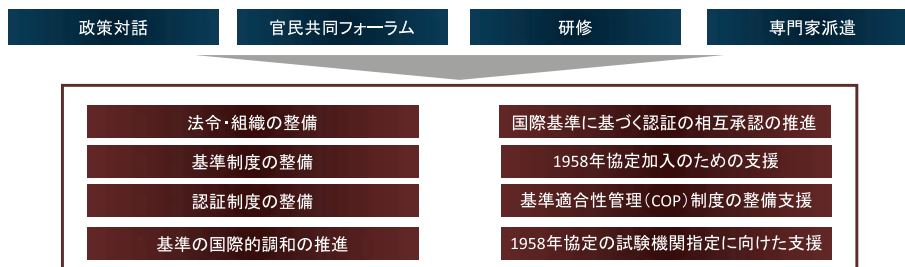


図3 日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラム

全世界的かつ車両単位の相互承認の実現

～装置単位の認証から車両単位の認証へ(IWVTAの導入)～

- 1958年協定に基づく認証の相互承認を「装置単位」から「車両単位」へ発展。(IWVTAの導入)
- 「IWVTA技術基準」のあり方は、我が国の自動車基準認証国際化の戦略に大きく影響。
(各国の主権に配慮しつつ、認証の相互承認の効果が最大となる制度を目指す。)

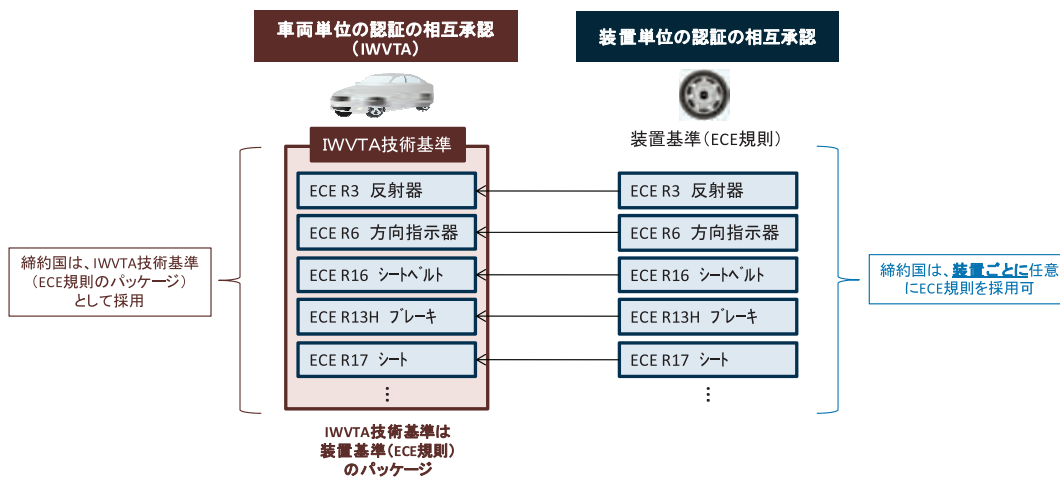


図4 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現

の創設に向けたロードマップ及び1958年協定改正の検討項目（インベントリー）について合意されました。2016年3月までにIWVTAの実現に向けた基盤整備活動を確実に完了するべく、国内産業界の皆様方の協力も得ながら、同活動を主導し、また、国際基準について必要な改正提案等を行いつつ、その採用を着実に進めていきます。

2-4 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

基準認証のグローバル化に対応する上で、高い技術力と国際性を有する人材の確保が不可欠であると考えています。そのため、アジア諸国との連携を一層強化するためのASEAN事務局等との緊密な関係の構築や、技術基準の整備をはじめとするIWVTA実現に向けた基盤整備への適切な対応等のため、体制整備を推進していきます。

3 おわりに

自動車市場のグローバル化が進展する中、安全・環境性能に優れた自動車を普及させ、また、我が国企業が国際的に活躍できる環境を整備するために、自動車の基準認証制度が果たす役割は大きいと考えています。

我が国では、これまでも、自動車の国際統一基準の整備等に関して、行政が産業界と緊密に連携して取り組んできました。また、その効果は、安全性・環境性に優れた自動車の普及と、そのような自動車が正しく選択される公平・公正な国際市場の整備という形で実を結んでいるところです。

国土交通省では、今後とも、この行動計画に基づき、産業界等とも連携のうえ、自動車基準認証制度の国際化を推進していきます。