

自動車基準認証国際調和技術支援室における活動について

自動車基準認証国際調和技術支援室長

※成澤 和幸

1. はじめに

近年自動車や自動車部品の流通が国際化しており、地球環境問題など自動車性能の要求を地球規模でとらえる必要が生じている。また基準の統一化は行政コストの低減、自動車性能向上と価格の低減などもたらす利点も多い。日本は自動車生産大国であり、これに積極的に取り組み、国際的にリードしていく責務があると考えられることから、国土交通省は自動車基準の国際統一化の推進に取り組んでいる。

一方、電子制御技術の多方面への導入など、自動車技術の高度化に伴い、技術基準の内容が益々複雑になっている。これに対応するには専門的知識が豊富な人材を投入し、組織的な対応を行うのが望ましい。このような背景から、自動車基準と認証における国際調和活動を支援するために、昨年1月、自動車基準認証国際調和技術支援室（略称：国際調和支援室）が交通安全環境研究所内に設立された。ここでは昨年の研究発表会以降の活動について概説したい。

2. 活動の概要

2. 1. 国際調和支援室の構成

国際調和支援室は当研究所の3究領域に所属する研究職員と自動車審査部の審査官および国際基準調和アドバイザー、客員研究員の17名から成り立っている。交通安全環境研究所内から横断的に人材を集め構成した専門家集団としての組織である。

2. 2. 活動の方法

活動は大きく2つに分かれる。一つはジュネーブで開催される国連の会議に参加して国際調和活動を支援することである。日本代表である国土交通省に対し、室員である研究職員が専門的見地から補佐するために各専門家会議に出席している。もう一つは、後述する国際基準の採択にともない、審査業務も国際化の流れに対応する必要が生じることから、自動車審査部

の職員から構成されるグループが外国審査機関と連携をとることである。

2. 2. 1. 国連の会議への参加

出席する国連の会議組織を図1に示す。欧州経済委員会（ECE）の下に自動車基準調和世界フォーラム（WP29）と呼ばれる組織があり、これに属する6種の専門家会議がそれぞれ年2回開催されるので、これに研究職員が参加する。主な会議内容としては、58年協定と呼ばれる、相互承認協定に基づく国際基準（ECE規則）の作成、修正に関するものと、98年協定と呼ばれる世界統一基準（Global Technical Regulation - gtr）作成に関するものがある。

2. 2. 2. 外国審査機関との連携

自動車審査部は日本で唯一の審査機関であるが、58年協定に基づく審査結果の相互承認制度により、国際競争のもとで業務を実施しなければならない。したがって外国審査機関との情報交換を行って審査技術を磨くことも重要な課題である。また今後増加が見込まれる、58年協定へのアジア諸国の加盟に対して、自動車審査部をアジアの先導的な審査機関として位置付けるべく活動することが望ましい。

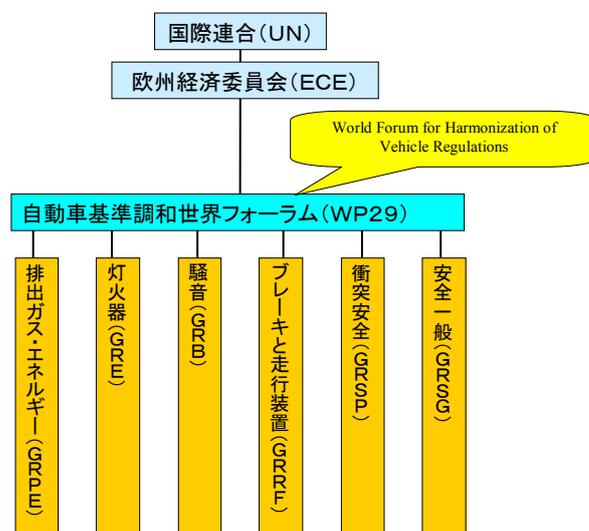


図1 自動車技術基準の国際調和活動を行う組織

3. 国連の会議への参加報告

以下に交通安全環境研究所職員が参加した国連の各専門家会議における最近のトピックを記す。

3. 1. GRPE (排出ガス・エネルギー)

大型車の排出ガス試験法に関する gtr である WHDC は昨年 11 月に成立したが、幾つかのオプション項目があり、これらを統一すべく第 2 段階の活動を開始した。また自動車から排出する粒子状物質 (PM) を個数で規制する ECE 規則案を議論している。日本は十分な調査が必要との立場であるが、英国など一部の欧州勢が基準化に向けて積極的に活動を進めている。

3. 2. GRE (灯火器)

欧州では昼間点灯ライトの取り付けを義務化した。昼間点灯ライトとは前照灯とは別の昼間点灯専用ライトのことである。これにより、夜間におけるすれ違い前照灯の自動点灯の義務づけの問題が生じ議論を開始した。我が国は、昼間点灯ライトによる安全性の向上のためには更なる検討が必要としている。すれ違い前照灯の自動点灯についても慎重な対応を取る方針である。国際調和と国内事情をどのように整合させるかが課題となっている。

3. 3. GRB (騒音)

加速走行騒音試験法の改正の議論を継続して行っている。試験法についてはほぼ確定し、規制値と、回転数の高い加速領域で騒音が急激に増加する車両を規制するための追加試験法が議論されている。四輪車については、規制値を決めるためのデータ収集として、認証試験時に現行の試験法と新試験法でのダブルテストが実施されることとなった。この結果を基に、規制値の議論が行われる予定である。

3. 4. GRRF (ブレーキと走行装置)

四輪乗用車の走行安定性を向上するための ESC (横滑り防止装置) に関する gtr 作成活動が開始された。また同様の機能を大型車に持たせる装置 EVC についても基準化の議論が開始された。さらにブレーキ力が不足する人のためのブレーキアシストシステム (BAS) についても基準化の必要性が議論されている。BAS の作動開始しきい値・性能要件を基準で規定するか否か、今後議論されるものと思われる。

3. 5. GRSP (衝突安全)

事故時における歩行者の被害軽減のための歩行者保護 gtr の議論がほぼ終了した。WP 29 での承認を

待っている段階である。ヘッドレスト gtr については欧米の思惑の違いから、なかなか合意が得られにくく、中断する気配であったが継続する方向で調整中である。チャイルド・レストレイン・システム (CRS) —いわゆるチャイルドシート—に関する ECE 規則は課題が多いため全面改定のためのインフォーマルグループを設立する予定である。

3. 6. GRSG (安全一般)

バスの前面衝突対策、車椅子乗客の安全性、バスの火災防止や手動コントロール装置、テルテール、インジケータの位置および識別、大型車用後部自動車突入防止装置など、他の専門家会議で扱わない安全一般に係わる基準が議論されている。

4. 国連の会議での交通安全環境研究所の貢献

前記の国連の専門家会議において、交通安全環境研究所が実施した試験、調査結果を発表した。「BAS の作動タイミングに関する調査試験」(GRRF)、 「寝台バスの乗客安全性に関する調査」(GRSP) などである。6 件が国連のウェブサイトに掲載された。なお水素・燃料電池自動車 gtr 作成のための安全基準作業部会議長を当研究所職員が務めることになった。

5. 外国審査機関との連携実績

外国審査機関との連携として、4 月に英国の認証機関である VCA 日本事務所との 3 回目の会合を持った。また東南アジアの 58 年協定新加盟国への技術支援として、フィリピン、ベトナム、インドで開催された自動車技術基準に関するアジア専門家会議へ講師を派遣した。

6. まとめ

当室が発足して 2 年弱になる。研究職員が国際会議に参加し始めた当初は、会議に慣れるとともに、外国の専門家と交流を深めることも目的の一つであった。ここ一年の間に幾つかの案件については交通安全環境研究所の試験結果を専門家会議で発表することが出来た。今後も得られた研究成果、調査結果を必要に応じて発表していくことにより基準の国際調和に貢献するよう努めたい。外国審査機関との基準、認証技術に関する連携のための会合やアジア諸国への貢献も定着してきた。引き続き継続的な活動を行っていききたい。