

講演 7. 自動車認証審査部における審査の概要について

自動車認証審査部

山崎 孝章

1. はじめに

自動車を購入し使用する際は、その自動車が安全面や環境面での基準に合致していることを、運輸支局等で行われる検査により一台一台確認することになっているが、この検査を効率的に行うため、自動車、共通構造部及び自動車装置(以下「自動車等」という。)について、安全・環境基準に合致しているか否かを生産段階で確認する「型式指定制度」が設けられている。

自動車認証審査部(以下「審査部」という。)は、型式指定制度の一環として、自動車等について、安全・環境基準への適合性や燃料消費率の確認を、公正な立場で行うのが国唯一の機関である。基準に適合しない自動車が市場に出回ることを防止するという目的のもと、自動車等の審査を厳正に行うことは当然であるが、あわせて、自動車が技術革新の進展が著しく、また、国際的な流通を念頭に置いた商品であることに鑑み、合理的に行うことも重要となっている。

ここでは、この1年の動きを踏まえた審査部の取り組みを概説する。

2. 自動車認証審査部の業務実績

自動車等の審査型式数(平成 27 年度。以下本項において同じ。)は、自動車にあつては 3,920 型式、自動車装置にあつては 389 型式となっている(図 1)。

また、メーカーの設計・開発をより円滑に進めるため、審査業務に先立ち試験等を行う先行受託試験については、203 件の受託があった。

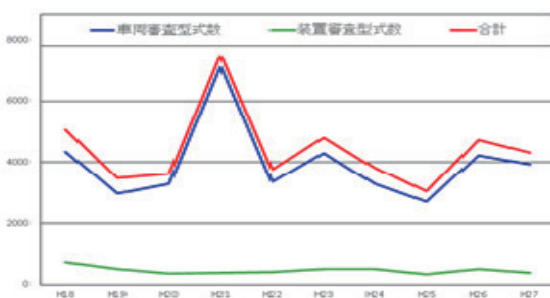


図 1 審査型式数の推移

このほか、国連の「車両の型式認定相互承認協定(1958 年協定)」に基づく装置型式指定認可証(E43)については、概ね国内で使用される突入防止装置及び大型後部反射器を除くと 125 件(対前年度 18 件増)となっており、積極的な利用が進んでいる。

3. 審査体制の構築に係る取組

審査部として中立・公正な審査を実施するため、基準の制定、改正等に対して、審査手法の確立及び職員の研修、さらに必要に応じた施設の整備により、審査体制の構築を行っている。

3. 1. 新たな四輪車騒音基準の導入

平成 28 年 4 月、四輪自動車の騒音基準に係る協定規則(UN 規則)第 51 号が新たに導入された。本規則では、これまでの加速走行騒音に代わり、市街地の走行実態を踏まえた新たな加速走行騒音試験法が導入され、新たな規制値が設けられている。これに伴い、定常走行騒音規制が廃止となった。また、近接排気騒音規制については、新車時における規制は廃止(測定のみ実施)され、使用過程車において新車時の測定値と同等の騒音値を求める相対値規制となった。

本規制は平成 28 年 10 月から新型車に適用されたが、これに先立ち、審査部では同年 7 月に試験規程(TRIAS)を制定するとともに、基準適合性試験に係るマニュアルの作成や職員の研修を行い、同年 9 月までに 4 件の試験を実施している(図 2)。

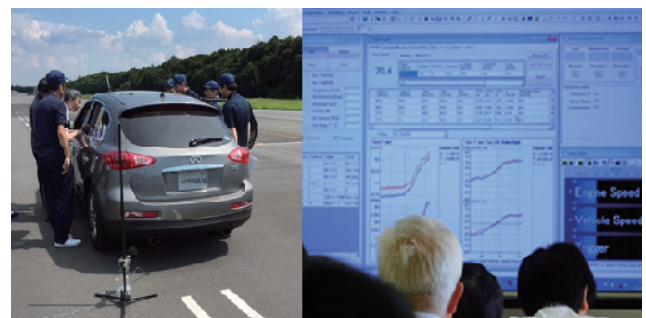


図 2 UN 規則第 51 号導入に係る職員研修

3. 2. 電柱等との側面衝突時を模擬した乗員保護基準の導入

交通事故死者数の更なる削減に向け、ポールとの側面衝突時の乗員保護に係る規則（UN 規則第 135 号）が平成 27 年 6 月に導入された。この基準では、電柱などへの側面衝突を模擬し、試験車両を時速 32km、衝突角度 75° で直径 254mm の鋼鉄製のポールに衝突させて乗員の傷害の度合いを計測するものとなっている。平成 30 年 6 月から新型車に適用されるが、審査部では、平成 28 年 2 月に TRIAS を制定したほか、自動車試験場において、試験実施のための施設を平成 31 年度までに整備することとしている。

3. 3. 大型バスの車体強度に関する基準の導入

平成 28 年 1 月に長野県軽井沢町で発生したスキーバス事故を踏まえ、車両構造面での安全対策の強化策の 1 つとして、バスの車両転覆時の車体強度に係る基準（UN 規則第 66 号）が同年 7 月に導入された。

本基準においては、バスを対象として、車枠及び車体が転覆時でも乗客・乗員の保護に必要となる空間を確保できる強度を有していることを確認する。また、基準適合性の確認手法として、転覆試験だけではなく、衝突被害軽減関係の基準としては初めて、シミュレーションなどによる確認も認められている（図 3）。

本基準は平成 30 年 10 月から新型車に適用されることとなるが、審査部では、シミュレーションに必要な解析システムの導入を進めるとともに、具体的な審査手法の検討を進めているところである。

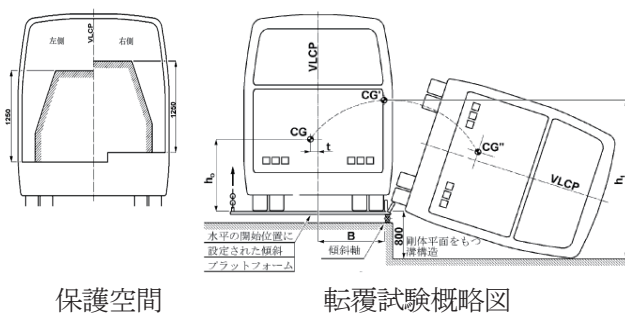


図 3 大型バス転覆試験の保護空間及び概略図

3. 4. 電磁両立性基準の導入

平成 23 年に国内導入された電磁両立性基準は、平成 28 年 8 月から新型車に適用されている。審査部では、これまでに 57 件の試験を行うとともに、装置型式指定認可証（E43）を 5 件発行している。また、自動車試験場において、試験実施のための施設を平成

24 年度から整備をすすめ、平成 28 年 9 月から本格的な運用を開始したところである（図 4）。



図 4 電磁両立性試験のデモンストレーション

3. 5. 自動車の審査における不正行為への対応

平成 28 年 4 月、自動車審査時における燃費試験の不正行為が発覚した。これを踏まえ、国土交通省が設置したタスクフォースに当研究所も参加し、メーカーの不正行為を抑止・防止するために必要な措置について検討を行い、同年 9 月に「最終とりまとめ」が策定された。

最終とりまとめにおいては、メーカーが提出するデータの測定時に、抜き打ちで立ち会い等によるチェックを行うことや、不正を行ったメーカーに対し、一定期間型式指定審査を厳格化するという審査方法の見直しが盛り込まれた。審査部としても、これらの不正行為の抑止・防止のための措置について、確実に取り組んでいくこととしている。

4. まとめ

自動運転技術等の複雑で高度な新技術の導入・普及や安全・環境基準の強化に伴い、自動車認証審査に必要な知識・技術レベルが高まっている。また、国際化が進む自動車市場の中で、自動車基準の国際調和や国際的な車両型式認証制度（IWVTA）に基づく相互認証など、自動車審査業務の国際化の必要性も増しているところである。

このような中、審査部は、適切な審査体制の保持・整備を通じて業務を確実に実施し、認証審査制度の信頼性の向上及び自動車の安全確保、環境保全等を図っていくことにより、自動車産業の成長にも十分貢献できるよう努めていく所存である。