

国際調和推進部における活動の概要と方向性

国際調和推進部

坂本 一朗

1. はじめに

自動車や自動車部品の流通の国際化はますます進展しており、安全対策、地球環境問題への対策など自動車性能に対する要求を世界規模でとらえる必要が生じている。加えて、中国、インドなどアジア諸国において自動車の普及が急速に進展していることから、日本の技術・基準をアジア諸国等と共同で国際標準化し、これらの国々の需要を取り込んでいくことが今後も我が国が継続的に成長を続けていくための原動力の一つと考えられている。具体的に、「日本再興戦略」（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定）において、日本が強みを有する分野の国際標準の先導や、燃料電池自動車の普及について盛り込まれていることから、国土交通省は、アジアの新興国を含む世界各国において、安全・安心な車社会を実現するとともに、日本の企業がより活動しやすい環境を整備するため、自動車にかかる国際基準調和を積極的に推進することとしている。

自動車の基準の国際調和と認証の相互承認については、国際連合欧州経済委員会（UN-ECE）に設置されている自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において審議されている。WP29 では、自動車の装置等に関する型式認可の相互承認協定と自動車の世界統一基準を策定する協定を扱っており、我が国はこれらの協定下で国連規則（UN Regulation、以下「UN 規則」という）や、世界統一技術規則（Global Technical Regulation、以下「GTR」という）の制定、改訂作業に積極的に参加している。

交通安全環境研究所（以下「交通研」という）は、国土交通省の国際基準調和の推進を支援する立場から、WP29 の下に組織されている様々な会議に参加し、基準の原案作りや修正等の作業に関わってきた。この活動は、交通研の研究部門及び審査部門の多くの職員が携わっており、交通研の主要な業務の一つとな

っている。国際基準調和の業務は年々増加していることから、様々なテーマに組織的かつ柔軟に対応できるようにするため、平成 28 年 4 月 1 日に、旧自動車検査独立行政法人と統合し、独立行政法人自動車技術総合機構の交通安全環境研究所として新たなスタートを迎えるに当たって、国際調和活動を専門に行う「国際調和推進部」を新設した。

以下に、国際調和推進部における活動の概要と今後の方向性について述べる。

2. 国際調和推進部の体制

国際調和推進部は、部長以下 6 名の研究員と、国際調和推進部併任である、自動車研究部所属の研究員 9 名及び自動車認証審査部所属の審査官 7 名の、計 22 名で構成されている。それぞれが担当している専門分野に関する基準の会議に参加し、専門的な知見を生かして基準や審査方法等の提案を行っている。自動車の技術は常に進化しており、従来の試験法では評価できない新たな技術が出てきた場合、現行基準の改正、あるいは新基準の策定が必要となる。そのような場合、日本では、交通研において基準の策定に必要な調査を行い、得られたデータに基づいて基準案を提案するとともに、審査部門の知見に基づいて試験法案を提案している。このような技術データや知見に基づく提案によって、日本が基準策定を主導することを期待されている。

3. 国際調和推進部の活動の概要

図 1 に示す WP29 及びその傘下の各専門家会議（GRs）における主な活動の概要について紹介する。

3. 1. WP 2 9

WP29 傘下に設置されている ITS/AD（Intelligent Transport Systems and Automated Driving）インフ

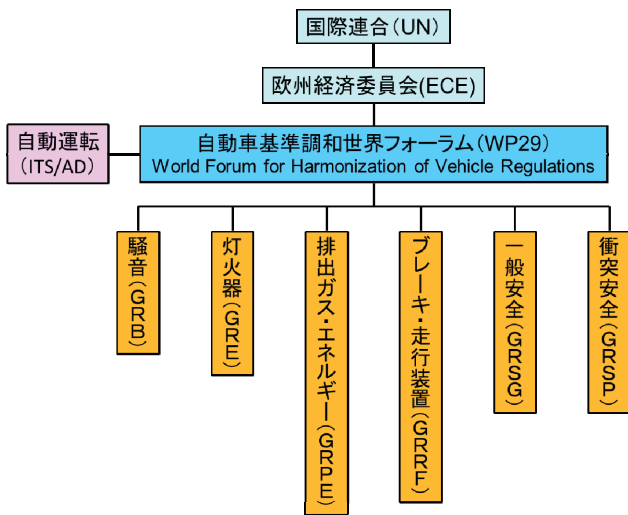


図1 自動車の国際基準調和活動を行う国連の組織

フォーラム会議は、日本と英国が共同議長を務め、交通研が事務局としてこの活動を補佐している。自動運転技術に必要とされる安全要件に関する適正な国際技術基準を早急に整備する必要があるため、自動運転の基準化に必要な定義等の検討を行っている。

3. 2. 騒音専門家会議 (GRB)

ハイブリッド車等の静音性対策として、音で車両の接近を知らせる車両接近通報装置のUN規則が第168回WP29(平成28年3月)において可決された。このUN規則のためのインフォーマル会議の副議長は交通研の職員が担当しており、日本が世界に先駆けて公表したガイドラインをベースとした国連規則となるように官民が一体となって取り組んだ。

3. 3. 灯火器専門家会議 (GRE)

二輪車のDRL (Daytime Running Lamps) と前照灯の自動切り替え要件を追加するUN規則R53(二輪自動車の灯火器取付け)の改正提案を日本から行っている。交通研が実施した二輪DRLのグレアに関するシミュレーション分析結果(第76回GRE(平成28年10月)にて報告)等の調査結果に基づき、安全性及び必要性を主張しており、平成28年度中にR53が改正される予定である。

3. 4. 排出ガス・エネルギー専門家会議 (GRPE)

平成26年3月に成立したGTR No.15(乗用車の国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure))で残された課題を解決するため、WLTP Phase1bの活動が行われた。交通研は、交通研で得られた試験結果を提出し議論に加わるとともに、インフォーマル会議の副

議長としてWLTP改正案(第169回WP29(平成28年6月)に提出)のとりまとめに貢献した。現在、Phase2の活動が始まり、引き続き副議長として積極的に取り組んでいる。

3. 5. ブレーキ・走行装置専門家会議 (GRRF)

GRRFでは自動運転に係る基準の議論が急速に展開している。現在10km/h超での使用が禁止されている自動操舵に関するUN規則R79を改正するため、自動操舵(ACSF: Automatically Commanded Steering Function)のインフォーマル会議が行われており、日本とドイツが共同議長となっている。将来の自動運転技術の道を開くための重要な課題であるため、交通研では研究部門と審査部門のそれぞれから職員が参加し、基準の提案を積極的に行っている。

3. 6. 一般安全専門家会議 (GRSG)

日本から、間接視界の基準であるUN規則R46に、直前直左に直右及び近接後方を加えた視界の確保(ミラーでなくCMS(Camera Monitor System)、ソナー、直視でも可)の提案を行っており、日本の事故データを基に近接視界の必要性を主張している。まずは、近接後方(バックカメラ、ソナーでも可)に着目して基準化を進めることとなり、日本から基準案の提案を行っている。

3. 7. 衝突安全専門家会議 (GRSP)

衝突時の乗員の被害軽減対策を強化するために、UN規則R94(オフセット前面衝突試験)に加え、フルフラップ試験法の導入をGRSPにおいて検討し、日本ですでに実施している試験法をベースにして、交通研の研究部門及び審査部門の知見に基づいて検討されたUN規則案が第167回WP29(平成27年11月)において可決された。

4. 国際調和推進部の今後の方向性

交通安全環境研究所は、これまで、研究部門や審査部門における知見を提供することによって基準案策定に貢献するとともに、副議長や事務局を担当することにより国際会議の運営に関わってきた。今後も、従来の活動を継続して行い、国際調和担当の職員が我が国代表の一員としてWP29の各専門家会議に参加し、研究成果や認証審査の知見を活用し、我が国の先駆的な自動車技術に基づく基準・試験方法等について積極的に提案を行い、我が国自動車技術の国際標準化に貢献することとしている。