

## 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、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、「インフラシステム輸出戦略」（平成 29 年度改訂版）の「3. 先進的な技術・知見等を活かした国際標準の獲得」において、「国際機関（国連自動車基準調和世界フォーラム等）における連携を通じて、我が国制度・技術の国際標準化を推進」することとしており、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している。

国連自動車基準調和世界フォーラム（以下、「WP29」という）では、自動車の基準の国際調和と認証の相互承認について審議を行っており、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いる。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「UN 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「当研究所」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いる。そのため、平成 28 年 4 月 1 日に、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、年々増加している

国際基準調和の業務に組織的かつ柔軟に対応できるよう実施体制の強化を図った。

以下に、国際調和推進部における基準調和への貢献に向けた活動の概要と今後の方向性について述べる。

### 2. 国際調和推進部の活動の概要

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

#### 2. 1. WP 29

WP29 直下に設置されている自動運転インフォーマル会議（ITS/AD（Intelligent Transport Systems and Automated Driving））は、日本と英国が共同議長を務め、当研究所が事務局としてこの活動を補佐している。自動運転技術の実現のための課題を解決する道筋を示した「サイバーセキュリティとデータ保護に関するガイドライン」をドイツと共同で作成し、当該ガイドラインは平成 29 年 3 月の WP29 で成立した。ITS/AD 傘下に設置されたサイバーセキュリティ TF では当研究所の職員が英国と共に共同議長を担当しており、国土交通省や日本の自動車メーカーと共に検討した資料を報告することによって主導的な役割を果たしている。

#### 2. 2. 一般安全専門家会合（GRSG）

日本から、間接視界の基準である UN 規則 No.46 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きた。その結果、車両近接における視界を確保するための VRU-Prxi（Vulnerable Road Users proximity）インフォーマル会議が新たに設置され、当研究所の職員が議長を務め、インフォーマル会議の運営を主導している。

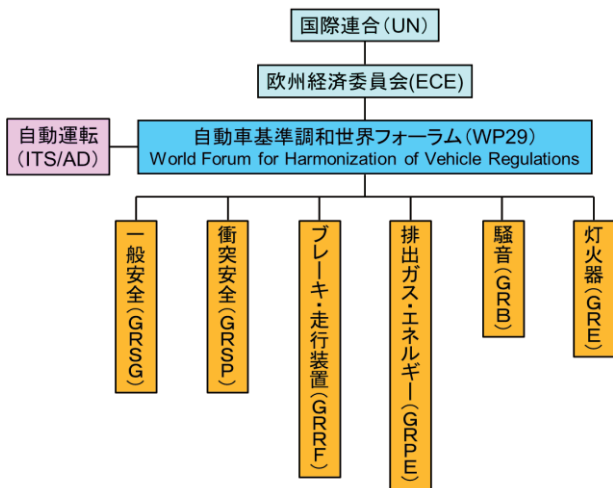


図1 自動車の国際基準調和活動を行う国連の組織

### 2. 3. 衝突安全専門家会合 (GRSP)

電気自動車の安全性に関する EVS (Electric Vehicle Safety) インフォーマル会議では、当研究所の職員が事務局として米国の議長と共に会議運営を担当し、バッテリーの安全性、耐久性等に関する新たなUN GTRのとりまとめに貢献した。これは、新GTRのPhase 1として第173回WP29(平成29年11月)で成立予定である。現在、Phase 2に向けて、議長とともにインフォーマル会議の運営を主導している。

### 2. 4. ブレーキ・走行装置専門家会合 (GRRF)

GRRFでは自動運転に関連する基準の議論が急速に行われている。かじ取装置に関するUN規則No.79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。当研究所は、共同議長である国土交通省を補佐するとともに、当研究所の研究部門の研究成果と審査部門の知見を基に、自動車線維持機能(ハンドル保持)に必要な要件の提案を行い、UN規則No.79改正案の策定に貢献した。これは、第171回WP29(平成29年3月)で成立した。現在は、片側2車線以上の自動車専用道において、ドライバのウィンカー操作を起点とする自動車線変更機能(ハンドル保持)等の要件について検討を行っており、第174回WP29(平成30年3月)での成立を目指している。

### 2. 5. 排出ガス・エネルギー専門家会合 (GRPE)

第170回WP29(平成28年11月)において、UN 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))のPhase 1bが成立し、現在、Phase 2に

向けた議論を行っている。Phase 1bに引き続き、当研究所の職員がWLTPインフォーマル会議の副議長、及びEVサブグループの共同議長を担当し、会議の運営に貢献している。また、電動車のモータ・エンジン出力定義や駆動用バッテリーの性能劣化評価試験の検討を行っているEVE(Electric Vehicles and the Environment)インフォーマル会議の活動も本格化しており、当研究所の職員が副議長として参画している。

### 2. 6. 騒音専門家会合 (GRB)

四輪車の騒音規制に関するUN規則No.51では、試験法で規定されている加速走行の条件だけ騒音が小さくなるようにすることを防止するための規定があるが、その確認方法が煩雑で効果が見込めるかが不透明であるとの課題から、インフォーマル会議を設置して試験法の見直しを行っている。当研究所の職員が副議長を担当し、各国と連携して会議を進めている。また、トルコから車両の後退時における安全対策として警報装置の基準策定について提案がなされたことを受け、第66回GRB(平成29年9月)で日本から後退時警報音の基準化のタスクフォース設置の提案を行い、承認された。当研究所の職員が議長を、トルコが副議長を担当することとなった。

### 2. 7. 灯火器専門家会合 (GRE)

UN規則No.53(二輪自動車の灯火器取付け)に、DRL(Daytime Running Lights)と前照灯の自動切替え要件を追加する改正提案を日本から行っているが、照度を測定するセンサに課題があるため反対意見が出されたので、第77回GRE(平成29年4月)において、当研究所が実施した調査結果を基に日本提案の妥当性を主張した。タスクフォースを設置して当事者間で検討した結果、第78回GRE(平成29年10月)において、日本の提案に基づくUN規則No.53の改正が承認される予定である。

## 3. 国際調和推進部の今後の方向性

当研究所は、我が国代表の一員としてWP29の各専門家会合及びインフォーマル会議に参加し、研究成果や認証審査の知見を活用し、基準の原案作りや修正等の作業に積極的に関わっている。今後も、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、国際標準化に貢献することとしている。