

講演 8. 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、公正な立場で行うわが国唯一の機関である。

自動車等の審査は、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ことを目的としており、厳正に行うことは当然であるが、併せて、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必要である。

ここでは、昨今の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

平成 28 年度の自動車等の審査型式数は、自動車にあっては 3,565 型式、自動車装置にあっては 289 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、平成 28 年度は 196 件の受託があり、積極的な利用が進んでいる。

さらに、国連の「車両の型式認定相互承認協定(1958 年協定)」に基づく、日本政府による装置型式指定認可証(E43)発行については、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、平成 28 年度は 91 件(対前年度 34 件減)であった。

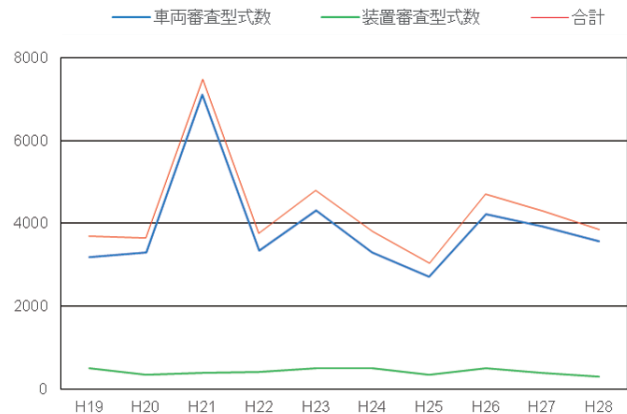


図 1 審査型式数の推移

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. 新たな排出ガス・燃費基準の導入

乗用車の排出ガス及び燃費算定試験法(WLTP)については、国連における国際基準策定に向けて、平成 21 年以降、我が国が国際的議論を主導してきたところである。その結果、平成 26 年 3 月に WLTP が車両等の世界的技術基準協定に基づく世界統一技術規則(gtr 規則)として成立し、平成 28 年 10 月に国内導入された。また、平成 29 年 2 月には、WLTP における走行抵抗値の測定法における統計的手法が、現行の試験法(JC08 モード)に対しても導入された。本手法は、メーカーの不正行為の抑止・防止に資するものとなっている。

WLTP は、平成 30 年 10 月から新型乗用車に適用される予定である。審査部では、試験規程(TRIAS)を平成 29 年 4 月に定め、同年 9 月までに 13 件の試験を実施したところである。また、自動車試験場において、WLTP 試験実施のための施設を平成 32 年度までに整備することとしている。

3. 2. 車両接近通報に関する基準の導入

ハイブリッド車や電気自動車のような、一般エンジン車に比べて音が小さい自動車について、歩行者等に自動車の接近を音で知らせる車両接近通報装置に関する協定規則（UN 規則）第 138 号が平成 28 年 10 月に導入された。本規則は、電力のみによる走行が可能な自動車に対して、車両接近通報装置がある走行時に発する音圧及び周波数の速度変化を測定することにより、前進・後退時に車両接近通報が適切に行われるかどうかの確認を行うものとなっている。

本規則は平成 30 年 3 月から新型車に対して適用される予定であるが、審査部では、平成 29 年 2 月に TRIAS を定めるとともに、関係業界を交えた合同研修を実施した（図 2）。その結果、同年 6 月には世界初となる公式試験が実施されたところである。



図 2 UN 規則第 138 号導入に係る合同研修

3. 3. 先進安全自動車技術に係る対応

自動車技術の進展により、自動車の安全性を格段に高めること、利便性の向上を図ることを目的として、様々な先進安全自動車技術（ASV 技術）が実用化されるとともに、国際基準としての UN 規則化がすすめられている。これまでは、衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）、車線逸脱警報装置（LDWS）、車両横滑り時制動力・駆動力制御装置（ESC）等についての UN 規則が整備されているが、審査部は、これらの規則の制定や改正に係る国際的議論に主要メンバーとして参画しているところである。

最近では、これらの技術を統合・発展させる形で、より自動運転に近づいた技術の開発が進んでおり、UN 規則化もあわせて行われているところである。

平成 29 年 3 月には、かじ取り装置に係る UN 規則（第 79 号）の改正が行われ、今まで禁止されていた車速 10km/h 超の自動操舵機能の一部が認められることとなった。また、操舵機能別のカテゴリー整理が行われるとともに、路外逸脱防止等を目的とした補正操舵機能（CSF）、車速 10km/h 以下の駐車時自動操舵機能（ACSF カテゴリー A）及び車速 10km/h 超での車線維持を目的とする自動操舵機能（カテゴリー B1）について、警報、性能要件が制定された。これらの改正項目については、国内導入（保安基準改正）及び TRIAS の制定を平成 29 年 10 月に行う予定である。

なお、自動車基準調和世界フォーラム（WP29）では、引き続き、車線変更を目的とした自動操舵機能（カテゴリー C）等に係る規則制定の議論がすすめられている。

3. 4. 国際的な車両型式認証制度への対応

我が国は、WP29 において国際的な車両型式認証制度（IWVTA）の創設を提案したほか、傘下の専門家会合でも副議長を務めるなど、同制度に係る国際的議論を主導してきた。また、日本国内ではこれに先行して、平成 28 年 4 月に道路運送車両法が改正され、IWVTA の国内担保措置となる共通構造部型式指定制度が創設されたところである。

審査部は、国土交通省や関係団体とともに、IWVTA を活用した自動車型式指定の申請及び届出について具体的な手続きや課題の検討を進め、その円滑な導入を図ることとしている。

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となる知識・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 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とともに、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。