

## 講演 6. 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、公正な立場で行う我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、自動車は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 29 年度の自動車等の審査型式数は、自動車にあつては 2,827 型式、自動車装置にあつては 367 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 29 年度は 237 件の受託があり、積極的な利用が進んでいる（前年度比 21%増）。

さらに、国連の「車両の型式認定相互承認協定（1958 年協定）」に基づき、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 29 年度は 128 件（前年度比 37 件増）であった。

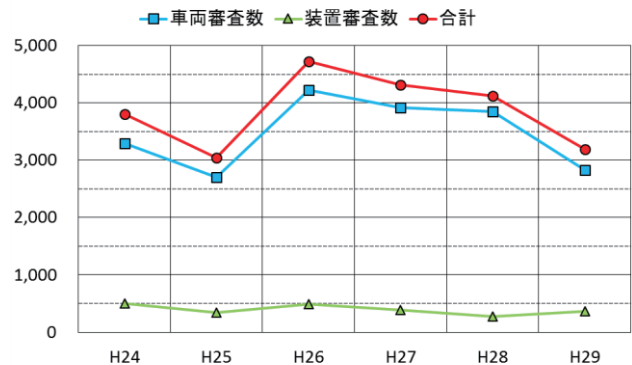


図 1 審査型式数の推移

### 3. 審査体制の構築に係る取り組み

中立・公正な審査を実施するため、基準の制定及び改正等の機に、審査手法の確立、職員の研修、さらに必要に応じて施設の整備を行い、審査体制を構築している。

#### 3. 1. 先進安全自動車技術等に係る対応

自動車技術の進展により、これまでに様々な先進安全自動車技術（ASV 技術）や、ASV 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いる。これらの技術については、国際基準（UN 規則）化が進められているが、審査部は、UN 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。

平成 30 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、緊急回避操舵機能（ESF）、及びドライバーのウィンカー操作等を起点とする自動車線変更機能（ACSF カテゴリー C）について、警報、性能要件が制定された。これらの項目については、国内導入（保安基準改正）及び審査事務規程（TRIAS）の制定を平成 30 年 10 月に行ったところである。なお、自動車基準調和世界フォーラム（WP29）では、引き続き、ハンドルを放した状態での車線維持機能（カテゴリー B2）に係る規則制定の議論が進められているところである。

また、平成 30 年 9 月からは、交通政策審議会の下で、自動運転等先進技術を搭載した自動車の安全確保のための制度のあり方について検討が開始されている。今後は、高度な自動運転が可能となる走行環境条件の設定や自動車の性能を変更するソフトウェア配信への対応など、自動車認証審査に関連する論点についても議論が進められる予定である。

### 3. 2. 先進安全技術の性能評価試験

国土交通省では、高齢運転者による交通事故防止対策の一環として、自動車メーカー等の求めに応じ、乗用車の衝突被害軽減ブレーキが一定の性能を有していることを認定する制度を平成 30 年 3 月に創設した。認定に係る基準は以下の通りである。

- ① 静止車両に対して 50km/h で接近した際に、衝突しない又は衝突時の速度が 20km/h 以下となること
- ② 20km/h で先行する車両に対して 50km/h で接近した際に、衝突しないこと
- ③ 制動制御の少なくとも 0.8 秒前までに、運転者への警報が作動すること

審査部では、本制度における評価試験を実施することから、必要となる規程類の整備を行うとともに、同年 8 月より評価試験を実施している（図 2）。



図 2 衝突被害軽減ブレーキに係る認定試験

### 3. 3. 新たな排出ガス・燃費基準の導入

排出ガス低減装置を、新規検査時には作動させる一方で、実際の走行時には意図的に作動させないようにするシステムを用いた排出ガス不正事案が平成 27 年 9 月に発覚したことを受け、車載式排出ガス測定システム（PEMS）を用いた路上走行時の排出ガス試験が平成 30 年 3 月に導入された。本試験においては、排出ガスの測定方法のほか、測定され

た窒素酸化物の規制値を台上試験における規制値の 2 倍とすることや、保護制御の作動を許容する具体的な範囲（低・高気温時、高地走行時）等についても定められている。国土交通省及び環境省が合同で設置した試験方法見直しのための検討会には、交通安全環境研究所も参加し、路上走行試験の実施条件等について検討を行っている。

また、平成 30 年 3 月には、重量車の新しい燃費基準（2025 年度目標）に対応した試験法が策定された。この試験法では、より走行実態を反映した燃費値の算定のため、以下の改正がなされている。

- ・ 燃費マップの測定点数の追加
- ・ 空気抵抗や転がり抵抗の実測値反映によるエネルギー損失の精緻化
- ・ 走行実態に応じた都市間比率、積載・乗車率の更新

審査部ではこれらの基準改正に合わせて TRIAS を制定するとともに、試験を円滑に行うための準備を進めていくこととしている。

### 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。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ほか、平成 30 年 7 月には本制度に係る基準（UN 規則第 0 号）が発効された。

審査部では、IWVTA に基づく認可の受入義務が生じる平成 31 年 4 月に向け、認証時の手続き等に関する規程類の整備を行う予定である。

## 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、審査に必要となる知識・技術レベルが高まっている。また、基準の国際調和や IWVTA に基づく相互認証など、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を図るとともに、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。