

**招待講演Ⅲ**

**自動車基準・認証の更なる  
国際調和の戦略的推進**

国土交通省自動車局技術政策課自動車基準協定対策官

**斧田 孝夫**



# 自動車基準・認証の更なる国際調和の戦略的推進

国土交通省 自動車局 技術政策課 自動車基準協定対策官  
斧田 孝夫

1

はじめに

1. 現状分析
2. 行動計画
  2. 1. 日本の技術・基準の戦略的国際基準化
  2. 2. アジア諸国との連携
  2. 3. 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現
  2. 4. 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備
3. まとめ

2

## はじめに

3

## はじめに

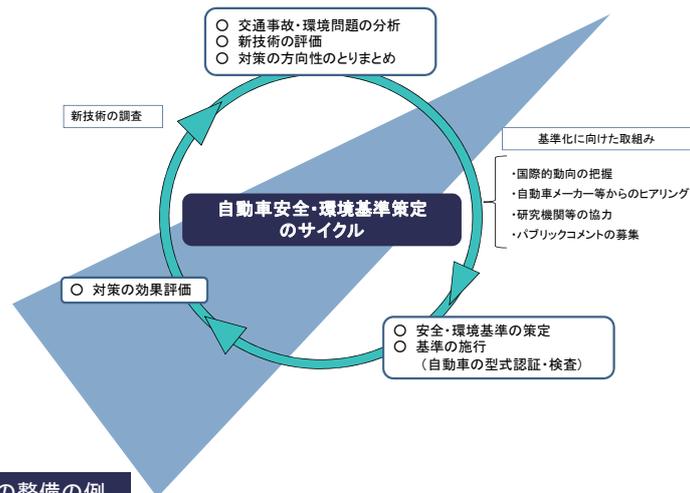
- 政府の「新成長戦略」及び「国土交通省成長戦略」において、我が国の技術・基準の戦略的な国際基準化の必要性について言及。
- 今後、安全・環境性能に優れた自動車の普及を促進し、我が国自動車メーカー等が国際的に活躍できる環境を整備するため、自動車の基準認証の国際化のあり方について戦略的に検討する必要。
- 2010年11月、「自動車基準認証国際化ハイレベル会議」を設置。
- ワーキンググループ(4回開催)における議論の結果を踏まえて、2011年6月にハイレベル会議において「自動車基準認証国際化行動計画」を取りまとめ。

4

# 1. 現状分析

## 1. 現状分析 我が国における自動車の安全・環境基準

○ 我が国は、事故分析の結果や新技術の動向等を踏まえて、科学的で効果と負担のバランスがとれ、技術の多様性が尊重される自動車安全・環境基準を透明性をもって策定。

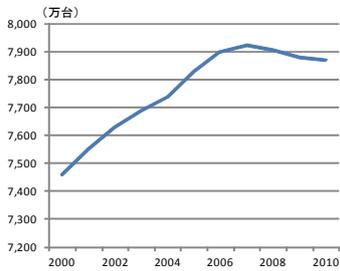


### 安全・環境基準の整備の例

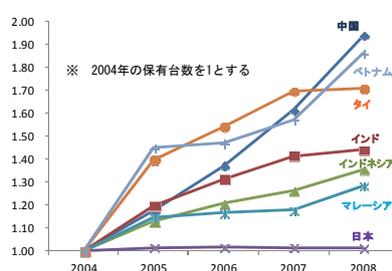
- 世界に先駆けてハイブリッド自動車が普及  
⇒ 電動車両の感電防止基準や静音性に関するガイドラインを世界で初めて導入
- 都市部沿道において、二酸化窒素(NO2)、浮遊粒子状物質(SPM)等による大気汚染が深刻化  
⇒ 技術開発の動向を踏まえつつ世界で最も厳しいディーゼル排出ガス基準を策定
- 化石燃料のほとんどを海外からの輸入に依存  
⇒ 新技術の積極的な活用を指向しながらトッパー方式等により世界で最も厳しい燃費基準を整備

# 1. 現状分析 アジア等のモータリゼーションの進化と地球規模で広がる問題への対応

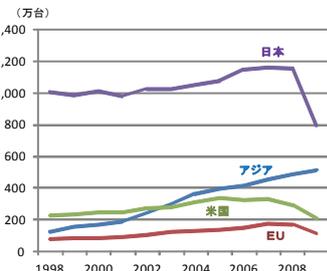
- 国内の自動車保有台数が減少に転ずる一方、アジア等の新興国におけるモータリゼーションが急速に進展。これに伴い、我が国自動車メーカー等もこれら国々へ進出。
- アジア地域における高い交通死亡事故発生率や大気汚染の深刻化のほか、地球温暖化、気候変動、エネルギー問題など、地球規模で広がる課題への対応が急務。



【国内自動車保有台数の推移】



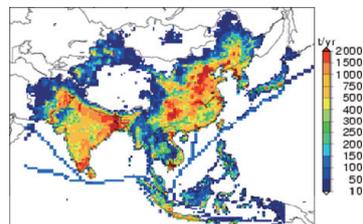
【アジアにおける自動車保有台数の伸び率】



【日系自動車メーカーの生産台数】



【10万人当たりの国別交通死亡事故発生率】



【炭素微粒子の年間排出量予測(2020年)】

# 1. 現状分析 基準調和と認証の相互承認の効果

- 自動車の基準調和及び認証の相互承認の実現により、高いレベルの安全・環境性能を有する自動車を国際的に普及させることが可能。
- 行政コストの低減に資するほか、産業界では自動車等の設計仕様の統一や部品の共通化による開発・認証・生産コストの低減、グローバルでフレキシブルなサプライチェーンの構築等を可能とし、結果、安全・環境技術の開発への一層の注力を実現。
- このような安全・環境性能に優れた自動車の普及、開発・認証・生産コストの低減に伴う自動車販売価格の低減等のメリットは、自動車ユーザーも享受。

## 自動車の基準調和及び認証の相互承認の効果



# 1. 現状分析 WP29と1958年協定・1998年協定、我が国の取組み

- 自動車の基準の国際調和と認証の相互承認については、「自動車基準調和世界フォーラム (WP29)」が多国間で審議する唯一の場。
- 基準調和と認証の相互承認のための「1958年協定」と、基準調和のみの「1998年協定」。
- 我が国は、両協定に加盟し、基準調和・認証の相互承認のための活動に積極的に参加。



我が国は1998年に「1958年協定」へ、1999年に「1998年協定」へそれぞれ加盟し、以後、基準認証の国際化に貢献

### 【日本が主導した国際統一基準の例】

- ① 乗用車ブレーキの技術基準 (ECE R13H)
- ② 灯火器取り付けの技術基準 (ECE R48)
- ③ 電気自動車の技術基準 (ECE R94, R95, R100)
- ④ 歩行者保護基準 (gtr9)
- ⑤ 二輪車排出ガス基準 (gtr2)
- ⑥ 水素燃料電池自動車の技術基準 (gtr新設予定)

### 【アジア諸国に対する働きかけ】

#### ○1998年～1998年

- 要人招聘 (基準認証担当)
- 基礎調査
- 環境・安全専門家会議の開催
- APEGコンサルタント (~2002年)
- 長期研修生受入れ

アジア諸国とのパイプづくり  
アジアの基準・認証制度の把握  
基準認証制度の基礎情報の提供  
安全・環境技術の情報提供

#### ○1998年～

- アジア官民会議の開催 (15回)
- 専門家会議の開催 (22回)
- フォーラムの開催
- 短期研修生受入れ

1958年協定の重要性等の説明  
国際統一基準の説明  
基準調和・認証の相互承認に向けたシナリオ作りの支援

# 1. 現状分析 他国における取組み

- 欧州 (EU) は、域内の基準調和を実現。また、行政・産業界の代表からなるハイレベルグループを立ち上げ、2020年に向けた戦略 (新CARS21) を検討中。(2013年春取りまとめ予定)
- 米国は、1998年協定を活用し、また、ESV国際会議、APEC等を通じて基準調和活動を推進。
- ASEANは、2015年までに「ASEAN共同体」の設置を目指し、域内における基準調和・認証の相互承認の実現に向けて準備中。
- 中国・インド・韓国は、1998年協定 (韓国は1958年協定も) に加盟し、基準調和活動に参加。

欧州	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1958年協定及び1998年協定を通じて、基準調和活動を推進。</li> <li>・1992年に乗用車と二輪車について <a href="#">欧州統一車両認証制度 (EC-WVTA)</a> が発効、1998年、同認可の取得を義務付け。2009年には大型車等まで拡大。</li> <li>・2005年にハイレベル会議を設置し <a href="#">CARS21</a>※ をとりまとめ。CARS21に対応する新たな安全基準体系として、基準体系の簡素化、先進安全技術の導入等を含む「General Safety Regulation」(GSR) を構築。</li> <li>・2010年に <a href="#">ハイレベル会議を再設置し、2020年に向けた新CARS21</a> を策定中。</li> </ul>
米国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1998年協定の枠組みを活用して国際的な基準調和を推進。</li> <li>・2年ごとに各国の政策立案者・自動車安全研究者による <a href="#">ESV国際会議</a> (International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles) を主催し、先進安全技術の研究段階からの調和を推進。</li> <li>・APEC等の場を活用した基準調和活動も積極的に展開。</li> </ul>
アジア	
ASEAN	<p>2015年までに「ASEAN共同体」の設立を目指している。その一環として、ASEAN経済関係会議の下に <a href="#">ACCSQ</a> (ASEAN Consultative Committee on Standards and Quality) を設置し、域内の基準・認証制度の調和を推進</p>
中国・インド・韓国	<p>自国で自動車の基準認証制度を整備。 1998年協定にも加盟し (韓国は1958年協定も)、WP29における基準調和活動にも参加。</p>

※CARS21 (Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century) : 欧州委員会、EU加盟国政府、欧州議会、産業界、労働組合、NGO、消費者団体等の代表者からなるハイレベル会議が取りまとめた行動計画。2010年に再度ハイレベル会議を立ち上げ2013年までに更新予定

## 2. 行動計画

## 2. 行動計画

11

## 2. 行動計画 行動計画4つの柱

- 自動車に関する安全の確保・環境の保全という、自動車基準認証制度の本来の役割を毀損することなく、グローバル化が進展する国際自動車市場において、技術力を有する我が国自動車メーカー等が活躍できる環境を整備するために実施すべき様々な方策を検討。

### 行動計画4つの柱

- 日本の技術・基準の戦略的国際基準化
- アジア諸国との連携
- 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現
- 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

12

## 2. 行動計画 日本の技術・基準の戦略的国際基準化

### 2. 行動計画

#### 2. 1. 日本の技術・基準の戦略的国際基準化

#### 2. 2. アジア諸国との連携

#### 2. 3. 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現

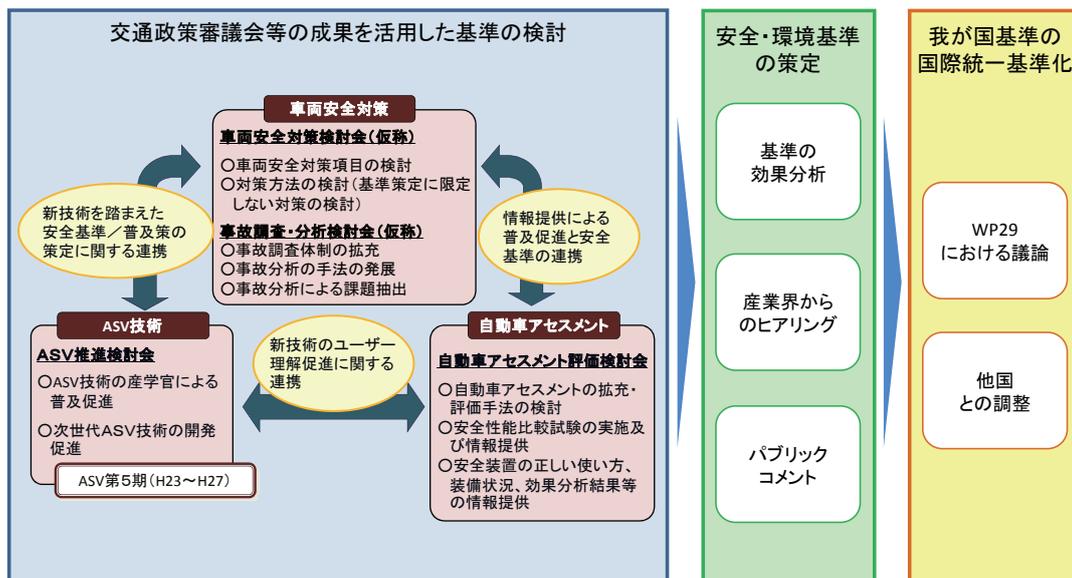
#### 2. 4. 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

13

## 2. 行動計画 日本の技術・基準の戦略的国際基準化

～交通政策審議会等の結果の活用～

- 我が国では、交通政策審議会等の成果を活用して自動車の基準を適時・適切に策定。
- 引き続き、WP29において我が国の優れた安全・環境基準の国際統一基準化の活動を推進。

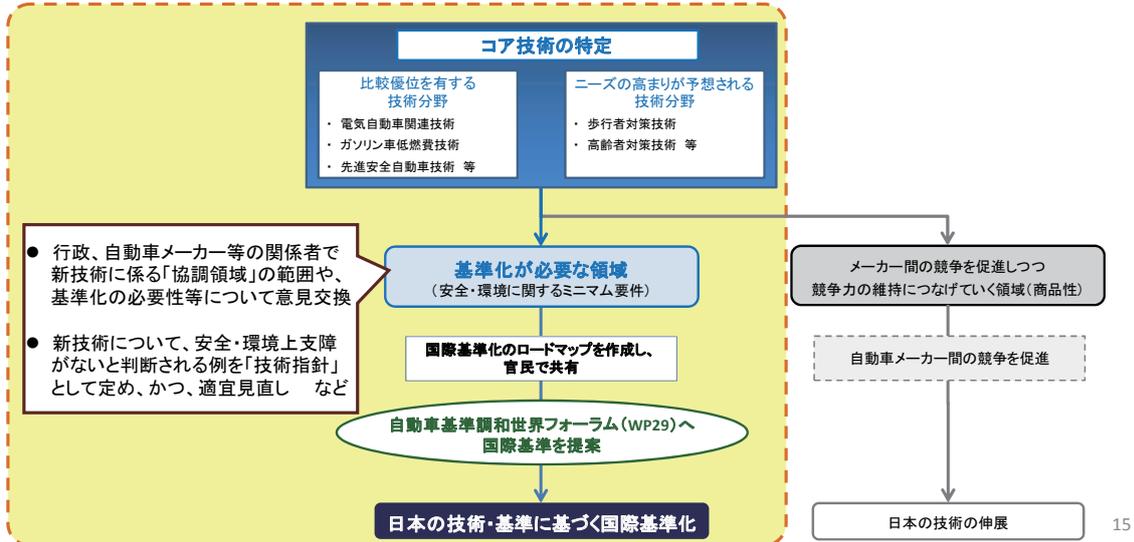


14

## 2. 行動計画 日本の技術・基準の戦略的国際基準化 ～コア技術の特定と基準化が必要な領域の見極め～

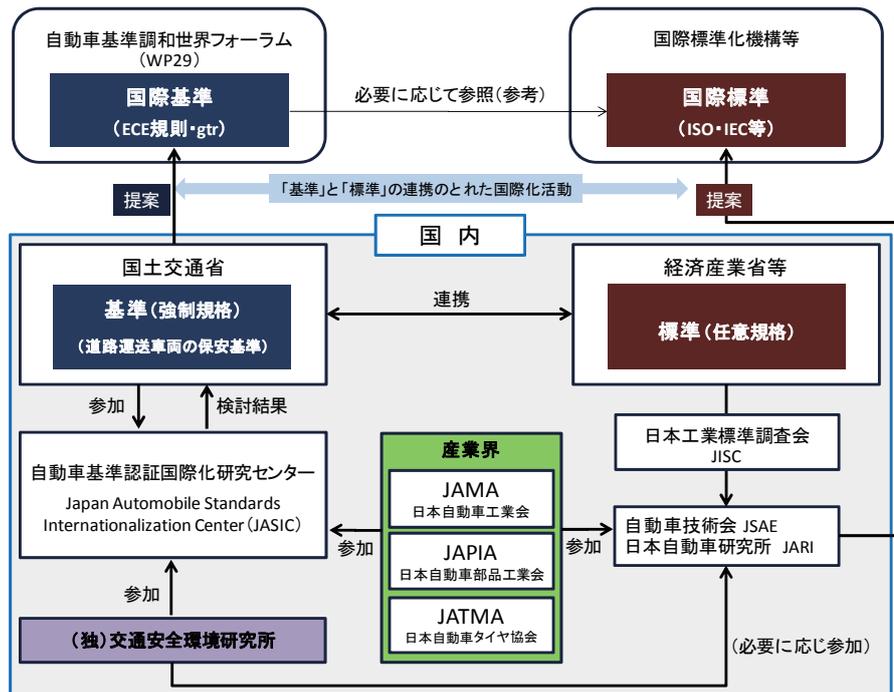
- 革新的安全・環境技術について、「基準化が必要な領域」を見極めて、時機を逸することなく、基準の策定及び同基準の国際統一基準化を推進することが重要。
- 各新技術について研究開発等を行う産業界と基準を策定する行政との緊密な連携が不可欠。
- 官民で「国際基準化ロードマップ」を作成し、定期的レビューする必要。

### 戦略的に国際基準化を行う仕組み



## 2. 行動計画 日本の技術・基準の戦略的国際基準化 ～「基準」と「標準」の戦略的連携～

- 我が国の基準(強制規格)の国際基準化に当たっては、標準(任意規格)の国際標準化の提案も行うなど、「基準」と「標準」の間で戦略的に連携を図っていくことが効果的



## 2. 行動計画 アジア諸国との連携

### 2. 行動計画

#### 2. 1. 日本の技術・基準の戦略的国際基準化

#### 2. 2. アジア諸国との連携

#### 2. 3. 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現

#### 2. 4. 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

17

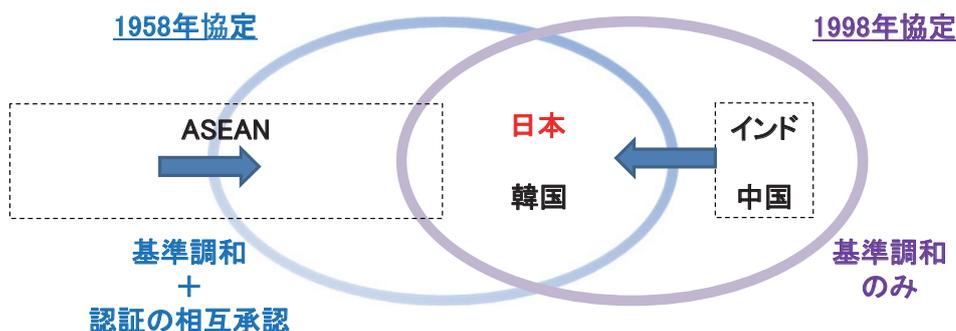
## 2. 行動計画 アジア諸国との連携 ～基本戦略～

- 急速に成長するアジアは、「有望な自動車市場」であると同時に「重要な国際的パートナー」。アジア諸国の成長と安心・安全の普及を実現しつつ、我が国自動車メーカー等が活躍できる環境を整備していくことが成長戦略上重要。
- WP29において、他のアジア諸国との連携を図り、アジアの存在感・発言力を強化していくとともに、アジアにおける1958年協定の加盟拡大等を通じ、基準調和・認証の相互承認を推進。
- このために、官民共同フォーラム、「多国間の枠組み」の活用と、閣僚クラスの会合、官民セミナーの開催、専門家の派遣等を通じた「二国間の連携」を車の両輪として推進。

有望な自動車市場としてのアジア

国際的なパートナーとしてのアジア

1958年協定の加盟拡大を通じたアジアにおける基準調和・認証の相互承認の実現



18

## 2. 行動計画 アジア諸国との連携 ～国・地域別戦略～

- ASEANに対しては、2010年日ASEAN交通大臣会合において承認された「日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協カプログラム」に基づいてACCSQへの支援等を実施。
- 中国・インド・韓国とは、個別技術基準ごとに、共同提案を行う等の連携を目指す。また、中国・インドに対し、1958年協定への加盟の働きかけるとともに、両国がWP29において、その国際的な立場に相応しい主体的役割を果たせるように支援する。

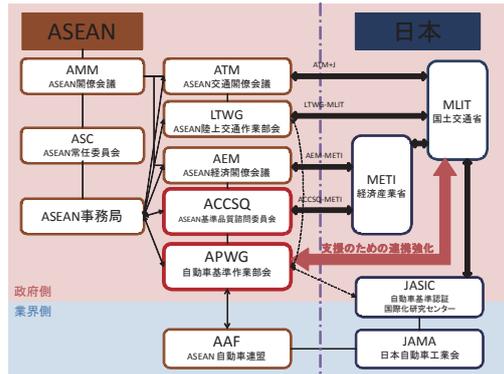
### ASEANとの連携

#### 日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協カプログラム

ASEAN各国に対して個別の協カプログラムを策定し、自動車基準認証制度の構築を支援



#### ACCSQ支援スキーム



### 中国・インド・韓国との連携

#### 国際統一基準の協同提案

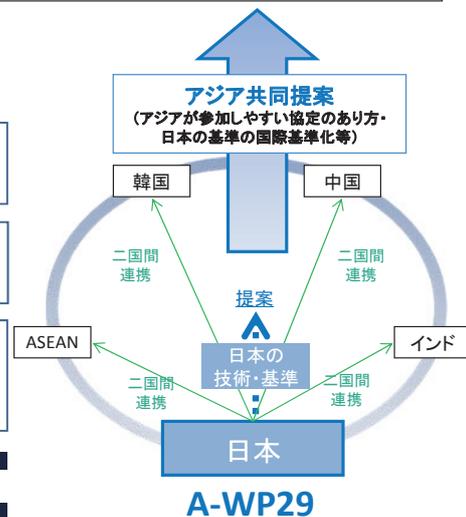
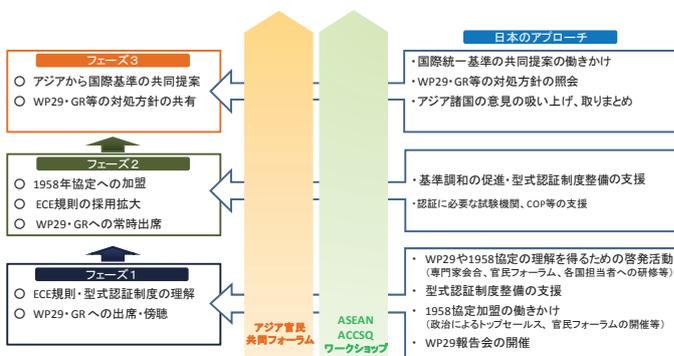
#### WP29において主体的役割を果たせるよう支援

19

## 2. 行動計画 アジア諸国との連携 ～基準認証に関するアジア会議体(A-WP29)構想～

- アジア諸国の協定加盟拡大に伴い、これらの国々が抱える基準認証制度に関する諸課題を解決することができる仕組みが必要。(協定加盟後の支援)
- アジアにおいて国際統一基準の提案や、国際会議の対処方針をすり合わせなどを行うことによりアジアの声を国際的に発信していくことが重要。
- アジア各国の合意に基づいて、このようなニーズに応えるための会議体(A-WP29)が構築されることを目指す。

### A-WP29の構築へ



アジアにおいて官民が連携し、国際基準等を検討する会議体

20

## 2. 行動計画 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現

### 2. 行動計画

- 2. 1. 日本の技術・基準の戦略的国際基準化
- 2. 2. アジア諸国との連携
- 2. 3. 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現
- 2. 4. 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

21

## 2. 行動計画 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現 ～新興国も参加する真の国際基準調和・認証の相互承認の実現～

- 1958年協定をアジア諸国等にとっても魅力的な協定へ、即ち、アジア等の新興国が主体的に参加し、その声が反映される協定へと進化させていくことが肝要。

### 現行1958年協定

- 歴史的に、欧州域内の基準調和及び認証の相互承認を目的として締結。
- ECE規則の改正は、規則採用国の2/3で成立するが、49加盟国・地域のうち、31カ国・地域（うちEU加盟国・地域は28カ国・地域）は欧州が占める。
- 新規加盟国は、まず最新のECE規則を採用しなければ、当該規則の改正に関する投票に参加することができない。（⇒新興国の新規加盟の妨げになっている。）

アジア等の新興国が主体的に参加し、その声が反映される協定へ

基準の多様性を許容するための協定の改正

WP29の運営・投票システムの見直し

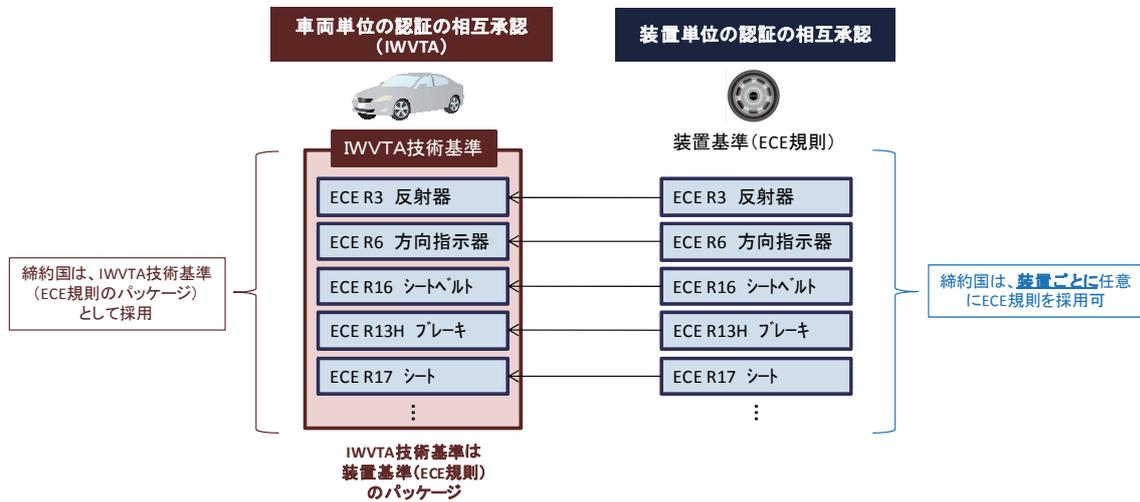
**新興国も参加する真の国際基準調和・認証の相互承認の実現**

22

## 2. 行動計画

全世界的かつ車両単位の相互承認の実現  
～装置単位の認証から車両単位の認証へ(IWVTAの導入)～

- 1958年協定に基づく認証の相互承認を「装置単位」から「車両単位」へ発展。(IWVTAの導入)
- 「IWVTA技術基準」のあり方は、我が国の自動車基準認証国際化の戦略に大きく影響。(各国の主権に配慮しつつ、認証の相互承認の効果が最大となる制度を目指す。)

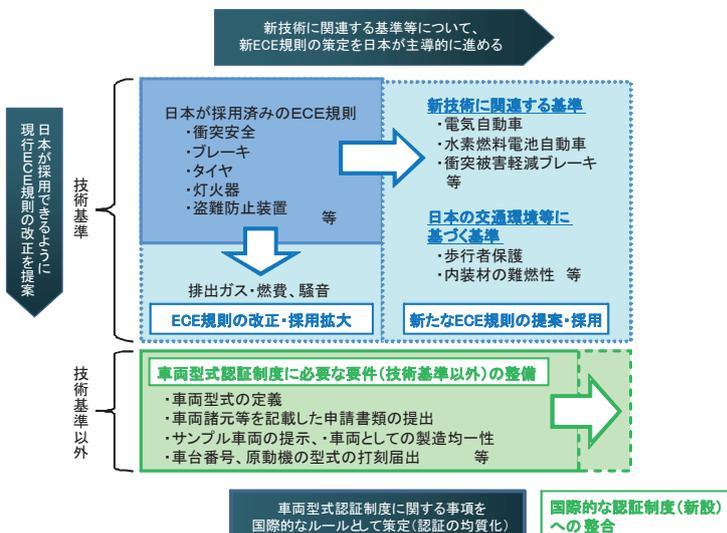


23

## 2. 行動計画

全世界的かつ車両単位の相互承認の実現  
～装置単位の認証から車両単位の認証へ(IWVTAの導入)～

- IWVTAにより、①安全・環境基準の国際調和の加速度的な進展、②各国独自基準のミニマム化、③型式認証制度の国際標準化、④新興国における車両型式認証制度の導入促進等が期待。
- IWVTAの導入を通じ、1958年協定を改正し、新興国も参加する真に国際的な協定を実現。
- IWVTAのこのような加盟国全体の利益に資する側面も捉えつつ、一方では、日本とアジア諸国がより主体的に参加し、自国の安全・環境を確保しながら、認証の相互承認の恩恵を最大限に享受することができる枠組みを構築する必要。



24

## 2. 行動計画 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現 ～装置単位の認証から車両単位の認証へ(IWVTAの導入)～

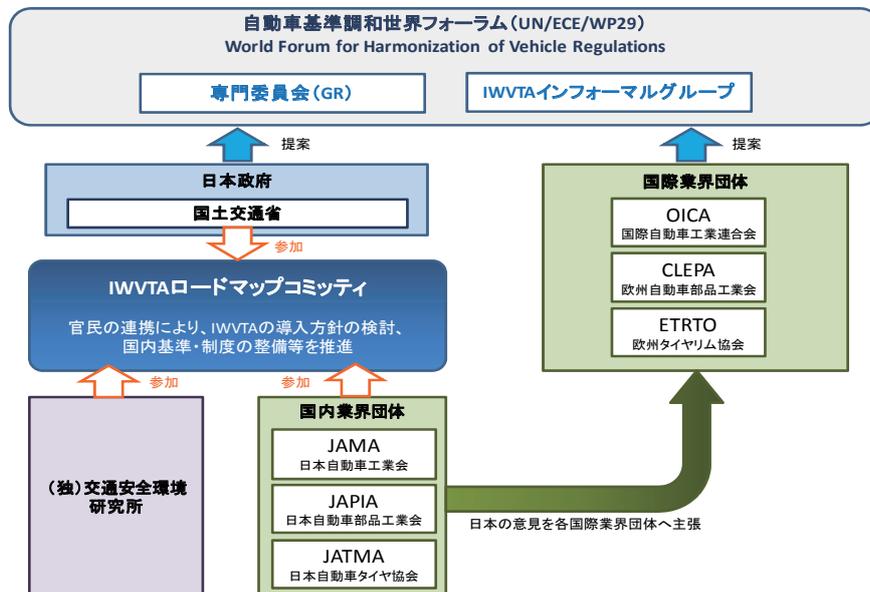
- 2011年3月の第5回IWVTA-IGにおいて、IWVTA技術基準の策定に係る作業の進め方及び作業スケジュールについて合意。
- 当面は、ニーズの大きい乗用車分野のIWVTAの実現を目指すことで合意。

	2011			2012	2013	2014	2015	2016	2017-
	3	6	11						
<b>1. IWVTA</b>									
技術要件アイテムリストの作成	IWVTA-IGで作成しWP29に報告								
ECEの新設・改正				アイテムリストに基づき各GRでECEの検討(必要に応じ新設・改正)					
IWVTAコンセプト(国内基準の取扱い等)				国内基準の内容、各ECEの内容等を踏まえてその取扱い(コンセプト)を検討					
IWVTA関連協定改正(要すれば)									
<b>2. 58協定の改正</b>									
認証の申請・付与・変更・取消、 新技術、GOP、セーフガード等	ANNEXのドラフト作成(欧・日)		WP29に報告						
				協定改正?					

25

## 2. 行動計画 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現 ～装置単位の認証から車両単位の認証へ(IWVTAの導入)～

- IWVTAの実現は官民双方にとって大きなメリットがあり、両者の連携により推進しているところ。
- 官民双方の立場から日本のスタンスを打ち出していくことが重要。
- 国際的に議論が行われている乗用車分野のIWVTA導入に向けた取組みを進めるとともに、大型車、二輪車の基準調和活動も一層推進。



26

## 2. 行動計画 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

### 2. 行動計画

2. 1. 日本の技術・基準の戦略的国際基準化
2. 2. アジア諸国との連携
2. 3. 全世界的かつ車両単位の相互承認の実現
2. 4. 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

27

## 2. 行動計画 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備 ～高い技術力と国際性を有する人材の確保、官民連携の深化～

- 基準認証のグローバル化に対応する上で、高い技術力と国際性を有する人材の確保が不可欠。
- 専門的かつ高頻度で行われる国際会議に、官民が緊密に連携して対処することが一層重要。

### 高い技術力と国際性を有する人材の確保

- 国際統一基準の交渉を担当する高い行動力、技術力、発言力、交渉力、人脈力を持つ人材の育成  
⇒ 早期の段階から自動車の技術基準や関連法令に精通させるとともに、海外勤務や長いスパンで国際業務に携わること等を通じて国際性を養成
- 国と産業界の連携による双方からの継続的な専門家の登用
- 長年にわたり自動車の基準認証国際化活動を支えてきた世代が有するノウハウの確保・継承  
⇒ 長年にわたり自動車の基準認証国際化活動を支えてきた人材を専門スタッフとして活用するとともに、その知見・ノウハウ等を後進に適切に継承

### 官民の緊密な連携

- 国際統一基準の提案の準備、国際統一基準の国内取入れ方針の検討等を産業界が支援
- アジア諸国に対する官民フォーラムの開催、専門家の派遣事業等
- 国際統一基準の策定等に関する技術データを官民で収集・蓄積
- 官民協働の会議体であるJASIC (Japan Automobile Standards Internalization Center) の機能強化<sup>2,8)</sup>

## 2. 行動計画 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備 ～国の体制の整備、産業界の体制整備～

- 戦略的に国際交渉・連携を行うための国側の組織強化が必要。
- 認証のグローバル化に対応する世界的に権威ある審査機関を確立する必要。
- 基準認証の国際化のための支援研究体制の強化が重要。
- 産業界においても基準認証の国際化を支援する体制の整備が重要。

### 戦略的に国際交渉・連携を行うための国側の組織強化

- 相手国政府とハイレベルかつ専門的な交渉に当たることができる体制の整備
- 膨大かつ詳細な国際統一基準(IWVTA技術基準等)の議論に適切に対応できる体制の整備 等  
⇒ 特に、IWVTA導入のための1958年協定改正の国際議論(2012年～)に適切に対応できる体制の整備が急務

### 世界的に権威ある審査機関の確立

- 高い技術力に裏打ちされた国際的に発言力を有する審査機関の確立  
⇒ ①基準策定活動との連携強化、②審査官の専門性の深化等による組織の技術力の強化・蓄積、③多国間認証に対応した基準・認証制度の整備、④申請関係窓口の一本化等による高い利便性の実現、⑤人的、技術的、制度的、経営的観点からの持続可能性の確保

### 基準認証の国際化のための支援研究体制の強化

- 国際統一基準の検討のための研究機関による専門的知見、技術データ等の提供

### 産業界の体制整備

- 人材の適切な登用・養成・配置、技術データの蓄積、各国の産業界等とのパイプづくり等

29

## 3. まとめ

### 3. まとめ

30

### 3. まとめ

- 自動車市場のグローバル化が進展する中、安全・環境性能に優れた自動車を普及させ、また、我が国企業が国際的に活躍できる環境を整備するために、自動車の基準・認証制度が果たす役割は大きい。
- 我が国では、これまでも、自動車の安全・環境性能に関する国際統一基準の整備等に関して、行政が産業界と緊密に連携して取り組んできたところであり、その効果は、安全性・環境性に優れた自動車の普及と、そのような自動車が正しく選択される公平・公正な国際市場の整備という形で実を結んでいる。
- 今般、自動車の基準・認証の国際化に当たり、我が国の行政と産業界が連携して取り組むべき行動計画をとりまとめた。行動計画の実現のためには、これまで以上に強力な官民の連携と、継続的なフォローアップが不可欠である。
- このため、それぞれの行動計画について、官民共同の工程表を取りまとめた。今後、この工程表に基づき、行動計画の着実な実施を図るとともに、定期的なレビューを重ね、自動車基準認証制度の国際化を進めることとしたい。

### 3. まとめ 自動車基準認証国際化行動計画の工程表

	2011	2012	2013	2014	2015	2016~
<b>1. 日本の技術・基準の戦略的国際標準化(推進母体:国際標準化戦略推進委員会(仮称)(官民で新たな会議体を設置))</b>						
交通政策審議会等の結果に基づく新基準の策定	事故分析、新技術動向等を踏まえた優れた安全・環境基準の策定					
戦略的国際標準化のための体制整備	官民連携による体制整備					
新体制による国際標準化の推進	国際標準化ロードマップの作成・実行・レビュー					
<b>2. アジア諸国との連携(推進母体:JASIC国際協力部会)</b>						
国・地域別連携(二国間連携)	国・地域別のきめ細やかな二国間連携(関係クラスの対話、専門家会合、研修の実施等)					
ASEAN・ACCSQに対する支援・官民フォーラム(多国間連携)	2015年ASEAN共同体実現に向けた支援・連携 官民フォーラムをA-WP29へ発展					
A-WP29構想	フェーズ1 (協定加盟支援)		フェーズ2 (ECE採用拡大等支援)			フェーズ3 (共同会議体の実現)
<b>3. 世界的かつ車両単位の相互承認の実現(推進母体:IIWVTAロードマップコミッティ)</b>						
アジアの声を聞くWP29運営改革協定改正	協定改正等の提案					
アジア諸国へのIIWVTA参加の働きかけ	他のアジア諸国に対する車両型式認証制度の導入支援、フォーラム等を通じたIIWVTA参加の働きかけ					
IIWVTA技術基準の国際的な検討	IIWVTA技術基準を策定する専門委員会(GR)の主導					
IIWVTAの実現	コンセプトの検討(国内)		コンセプトの検討(国際)			IIWVTAの円滑導入
<b>4. 基準認証のグローバル化に対応する体制の整備</b>						
高い技術力と国際性を有する人材の確保	出先機関への派遣や外国政府等との人事交流、キャリアパス・評価制度の整備					
官民の連携強化	官民連携体制の強化					
官民における体制の整備	組織強化、多国間認証への転換					