



# マドリッドで開催されたEEVC WG13<sup>\*1</sup>

EEVC WG13 Held in Madrid

上野 昌範 <sup>\*2</sup>

Masanori UENO

## 1. はじめに

スペイン・マドリッドで2007年11月6日～7日に開催されたEEVC WG13に出席してきたので、その模様を街の様子なども含めて紹介したい。

筆者は、これまでマドリッドを2度訪れており、今回が3度目の訪問となる。過去2回も、国際会議出席のための訪問であり、初めて訪れた後も本誌で訪問記を執筆している<sup>1)</sup>。その時にも書いているが、日本からスペインへは直行便が無いので、必ずどこかの国で乗換えが必要となる。今回の訪問では、スイス・チューリッヒを経由しての入国となった。

## 2. EEVC WG13とは

今回の訪問の主目的であるEEVC WG13について簡単に紹介したい。

EEVCは正式名称を「European Enhanced Vehicle-safety Committee」といい、欧州における車両の安全性を検討する会議体である。Steering Committeeを頂点として、現在は10のWorking Group（以下、「WG」という）が活動している。活動休止中あるいは解散したWGもあるため、WGの番号は22まである。この中で、WG13が担当しているのは側面衝突にかかわる安全基準の検討である。

先に述べたように、本来は欧州の会議体であるため、日本、米国をはじめ欧州以外の国からは基本的には参加が出来ないことになっている。しかし、WG13には、日本が欧州と同一の側面衝突試験法を採用していることから、1997年よりオブザーバとしての参加が認められている。その後、他

のWGでも参加が認められつつあるようだが、ほぼ毎回の会議に参加しているのは、現状、WG13のみと思われる。

会議のメンバーは、欧州各国の政府代表、業界代表であり、現メンバーはイギリス、フランス、ドイツ、オランダ、スペインおよびイタリアの代表であり、ChairmanおよびSecretaryはイギリス代表が担当している。

会議は、参加各機関が持ち回りでホストを務めており、今回は、スペインのINSIA (Instituto Universitario de Investigacion del Automovil) がホストとなり、マドリッドでの開催となった。

### 2.1 会議の様子

会議は、近年常識となったプロジェクターを用いたプレゼンテーションと、質疑を中心に進められることが通例であるが、今回は、現在進行中のプロジェクトである、欧州における側面衝突事故分析の最終報告書の確認作業であったため、報告書原案に対するコメント集約および、今後のまとめ方の審議が中心であった。そのため、資料は提示されるものの、議論が延々続くと、所々ついでに行けなくなる場面もあった。

### 2.2 会議の間

会議は、朝から夕方まで続けられるので、当然その間に昼食をとることになる。日本では、通常12時をまわれば昼食の時間となるが、スペインの場合は早くても13時、通常は14時にならないと昼食にはならないようである。実際に、今回の会議でも昼食時間は1日目が13時前後、2日目が14時過ぎになっていた。

\* 1 原稿受理 2008年1月10日

\* 2 (財)日本自動車研究所 安全研究部

食事の内容は、前菜、主菜およびデザートとコースになっており、さらには会議中というのにワインまで出されていた（会議に影響ない程度にしっかりいただきました）。

### 2.3 会議の後

単日開催でない限りは、会議の後にはディナーが設けられ、ほとんどのメンバーが出席する。今回の会議でも、マドリッド中心街のレストランにてディナーをとることとなった。

ディナーは、会議場を提供するホストカンパニーにより手配されていることが多い。ディナーの際には会議に関する話題はほとんどされることは無く、近況報告や時事的な話題がほとんどである。また、ディナーに掛ける時間は少なくとも2～3時間と長く、お開きになるのが深夜ということもしばしばである。今回のディナーでは、日本滞在経験のある委員の方から「日本は食事にかかる時間が短い」、「レストランのラストオーダーの時間が早い」などの感想が述べられていた。

### 3. マドリッドの街

マドリッドの街の紹介とはいっても、今回の訪問は、2日間の会議に対して3泊5日と予備日無しの日程であったため、会議場までの移動時間と、会議後のわずかな時間での印象である。

空港と市街地の間は、バス、タクシーおよび地下鉄の移動手段があったが、時間的なことと、慣れていないことなどを考慮してタクシーでの移動となった。運転は、アグレッシブではあるものの、常に周囲の車の動きに気を配っており、ホーンを鳴らされるような無理な割り込みや、幅寄せなどはない。途中の高速道路は、通勤時間に重なったのか到着時、出発時ともかなりの渋滞となっていた。渋滞の中で、周りの車を観察すると、以前訪れたときに比べると、コンパクトカーが少なくなっており、ミドルサイズやミニバンなどより大きな車が増えているようである。

ホテルから会議場への移動には、バスを使った。バス停には、次から次へとバスがやってくるが、行き先がまちまちなのであらかじめ乗るべきバスを確認しておかないと、全く知らない場所に連れて行かれることになる。バスは、低床のノンステップバスで、車内は結構混雑していた。

2日目の会議は15時に終了したため、会議の後飛行機の時間に余裕のあるメンバーとホテルの近くにあるレティーロ公園に散策に行った。公園には、多くの観光客のほかに、スポーツや写生などをする地元の方々も多く見られた。敷地面積が120万m<sup>2</sup>の広い公園とのことで、限られた時間の中では全体をまわりきることは出来なかった。写真は、いずれもホテル近くのレティーロ公園内にある施設である。



図1 水晶宮



図2 アルフォンソ12世の騎馬像



図3 ベラスケスの館

### 4. おわりに

今回マドリッドを訪れたのは3回目であるが、いずれも滞在エリアが微妙に異なっているため、それぞれに新鮮な驚きがある。

ただ、近年のユーロ高の影響で、あらゆるものが割高に感じられてしまうのが残念であった。

#### 参考文献

- 1) 上野昌範：スペイン・マドリッド訪問記，自動車研究，Vol.23, No.5, p.272-274 (2001)