

第4章 国際調和活動

自動車基準認証国際調和技術支援室

(室長 成澤 和幸)

1. 概説

近年自動車や自動車部品の流通が国際化しており、地球環境問題など自動車性能の要求を地球規模でとらえる必要が生じている。また基準の統一化は行政コストの低減、自動車性能向上と価格の低減などもたらす利点も多い。日本は自動車生産大国であり、これに積極的に取り組み、国際的にリードしていく責務があると考えられることから、国土交通省は自動車基準の国際統一化の推進に取り組んでいる。一方、電子制御技術の多方面への導入など、自動車技術の高度化に伴い、技術基準の内容が益々複雑になっている。そこで自動車基準認証国際調和技術支援室では自動車基準と認証における国際調和活動を支援するため、以下の取り組みを行っている。

(1) 組織運営

国際調和支援室は当研究所の三研究領域に所属する研究職員と自動車審査部の審査官および国際基準調和アドバイザー、客員研究員の総勢19名から成り立っている。交通安全環境研究所内から横断的に人材を集め構成した専門家集団としての組織である。

(2) 国連の会議への参加

ジュネーブで開催される国連の会議に参加して国際調和活動を行う。研究職員が日本代表である国土交通省に対し、専門的見地から補佐するために各専門家会議に出席する。出席する国連の会議組織を図に示す。欧州経済委員会 (ECE) の下に自動車基準調和世界フォーラム (WP29) と呼ばれる組織があり、これに属する六種の専門家会議がそれぞれ年2回開催されるので、これに研究職員が参加する。主な会議内容としては、58年協定と呼ばれる、相互承認協定に基づく国際基準 (ECE 基準) の作成、修正に関するものと、98年協定と呼ばれ

る世界統一基準 (Global Technical Regulation - gtr) 作成に関するものがある。

前者は、日本が受け入れた場合に、審査部の審査結果が締約国、たとえば欧州の加盟国でも使え、その逆も成り立つことから、審査業務に直接反映する基準である。一方 gtr は基準の技術的部分を国際統一化していく活動で、自己認証制度を採用している米国も参加できる枠組みである。先進的、先導的な基準を議論している例が多い。

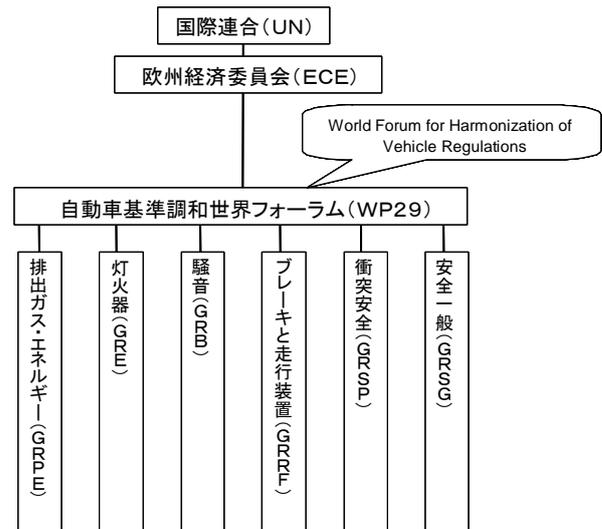


図 自動車技術基準の国際調和活動を行う組織

(3) 外国審査機関との連携

国際基準の採択にともない、審査業務も国際化の流れに対応する必要が生じることから、自動車審査部の職員から構成される外国審査機関連携担当グループが多様な審査要望に対応しなければならない。

自動車審査部は日本で唯一の審査機関であるが、58年協定に基づく審査結果の互換性により、いやおうなく国際競争の場に巻き込まれる。したがって外国審査機関との情報交換を行って、審査技術

を磨くことが重要な課題となる。また今後増加が見込まれる、58年協定へのアジア諸国の加盟に対して、自動車審査部をアジアの中核的な審査機関として位置付けるべく活動することが望ましい。

2. 国連の会議への参加報告

以下に交通安全環境研究所職員が参加した国連の各専門家会議におけるトピックを記す。

(1) GRPE (排出ガス・エネルギー) 関係

大型車に関する以下の二つの gtr を扱っている。

(ア) WHDC-重量車排出ガス試験法-

(イ) WWH-OBd-重量車排出ガス対策装置車上診断-

前者は国際統一試験サイクルの提案を含む大型車の排出ガス試験法である。約 8 年の議論を経てようやく案がまとまりつつある。後者は交通安全環境研究所の職員が基準作成のための小グループの議長を務めている。故障の階層化など新しい概念を盛り込んだ基準であり、両者とも平成 18 年 11 月に gtr として成立した。

(2) GRE (灯火器) 関係

昼間点灯ライトの義務づけについて議論している。これは、前照灯とは別の昼間点灯専用ライトのことである。被視認性が向上するとして、すでに取付を義務化した国もある。ただし日中は十分に明るい我が国においては、昼間点灯ライトが安全性の向上に真に寄与するか議論があり、国際調和と国内事情をどのように整合させるかが課題となっている。

(3) GRB (騒音) 関係

加速走行騒音試験法の改正の議論を行っている。新試験法は、現行の全開加速での測定に代わり、目標加速度を設定し、その部分加速条件での騒音レベルで規制する。このため、それ以上の加速度での騒音が大きくなる可能性がある。そこで、高速度域、高加速度域での試験法の付加について、議論が行われている。国際調和基準が規制レベルを下げることにならないよう配慮しつつ議論が行われている。

(4) GRRF (ブレーキと走行装置) 関係

装置技術の高度化に対応するため、リターダ作動時のストップランプ点灯の要件に関して、合理的に安全性を確保する要件として、ランプ点灯開始時の減速度条件などを議論している。またラン

フラットタイヤについて、パンクを検知するセンサーによるパンクの検知時間、故障の検知時間などの警報要件を議論している。

(5) GRSP (衝突安全) 関係

当室客員研究員が議長として活動している、事故時における歩行者の被害軽減のための歩行者保護 gtr がまとまりつつある。また日本が、数年前から提案しているシートベルト及びチャイルドシートの基準に、加速スレッドでの試験を含む提案が、ようやく実現しつつある。なお、今後注目すべき議題として、商用車運転席の乗員保護基準について議論が開始された。

(6) GRSG (安全一般) 関係

バスの前面衝突、車椅子乗客の安全性、バスの火災防止など、他の専門家会議で扱わない安全一般に係わる基準が議論されている。なお、当所で「手動コントロール装置、テルテル、インジケータの位置および識別」の gtr 案に関連した調査を国土交通省より受託し、その結果をここに報告した。

3. 外国審査機関との連携実績

外国審査機関との連携として、英国の認証機関である VCA 日本事務所との会合を持った。また東南アジアの 58 年協定新加盟国への技術支援として、香港とバンコクで開催された安全関係基準に関するアジア専門家会議へ講師を派遣した。