

自動車基準認証国際化行動計画(概要)

成長戦略

政府新成長戦略

日本の技術・基準をアジア諸国等と共同で国際標準化

アジアの成長と「安全・安心」の普及を実現しつつ、日本企業がより活動しやすい環境を整備

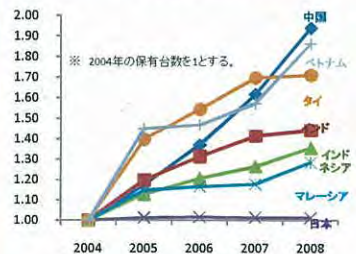
国土交通省成長戦略

- ・政治のリーダーシップによる官民一体となった働きかけ
- ・国際部門、官民の連携の強化
- ・日本の技術・規格の国際標準化

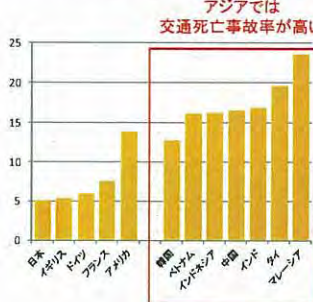
自動車をめぐる世界の状況

アジア地域におけるモータリゼーションの進展

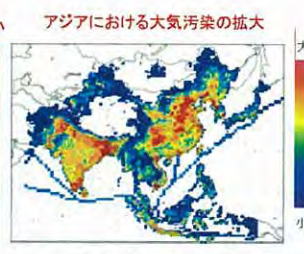
アジアにおける自動車保有台数の伸び率



10万人当たりの交通事故死者数



黒煙の排出量(2020年予測)



国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)



地球規模の課題への対応
気候変動、エネルギー問題

近年、アジアにおいて自動車保有台数が大きく増加

アジアにおける交通事故、大気汚染の防止が課題

安全・環境性能に優れた自動車の普及の促進

我が国企業が国際的に活躍できる環境の整備

強靱なサプライチェーンの構築

行動計画の4つの柱

日本の技術・基準の戦略的国際標準化

- ・交通政策審議会等の結果に基づく車両安全対策の推進と国際標準化
- ・戦略的に国際標準化を行う仕組み
 - コア技術として期待される分野の特定
 - わが国に比較優位がある技術
 - 将来ニーズが期待される技術
 - 【電気自動車技術、先進安全技術、高齢者保護、歩行者保護 など】
 - 標準化が必要な領域の見極め
 - 官民で国際標準化ロードマップの共有
- ・国際標準化活動(ISO)との連携

アジア諸国との連携

- ・ハイレベルでの政策対話、技術支援、官民フォーラムの開催などを通じた1958年協定加盟の支援・働きかけ
 - <ASEAN>
 - 日・ASEAN自動車基準認証制度に関する協力プログラムの取組みの推進
 - <中国・インド・韓国>
 - 両国専門家による年次の会合・フォーラムの開催、WP29等での共同提案
- ・ASEAN ACCSQ※に対する支援

※ ASEAN Consultative Committee on Standards and Quality (ASEAN域内で調和された基準認証制度の整備を目指す)
- ・アジア諸国の合意に基づいてWP29の対処方針を検討する場を構築

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
 - 新興国の多様性を許容する協定への改正
 - WP29の運営等の見直し
- ・装置単位の相互承認から車両単位の相互承認への転換(IWVTA※の導入)

※ International Whole Vehicle Type Approval

 - 2016年3月までに乗用車分野のIWVTA技術基準策定
 - 認証制度に関する国際ルールの整備
 - 【各国の基準策定権限の確保と、相互承認の効果の最大化の両立】
- ・大型車・二輪車の基準調和の推進

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
 - 高い国際性を有する人材の育成
 - 官民の連携による専門家の登用
 - 我が国の基準認証国際化活動を支えた世代のノウハウの確保・継承
- ・官民協働の会議体(JASIC※)の機能強化等を通じた官民連携の深化

※ Japan Automobile Standards Internationalization Center
- ・官民における体制の整備
 - 戦略的な国際交渉のための組織強化
 - 国際的に権威ある審査機関の構築
 - 基準認証国際化支援研究体制の強化
 - 官民での技術データの共有

官民の強力な連携の下、行動計画を着実に実施す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推進

1. 自動車基準調和世界フォーラムの目的

安全で環境性能の高い自動車を容易に普及させる観点から、自動車の安全・環境基準を国際的に調和することや、政府による自動車の認証の国際的な相互承認を推進することを目的としている。

2. 自動車基準調和世界フォーラムの組織

自動車基準調和世界フォーラムは、国連欧州経済委員会 (UN/ECE)の下にあり、傘下に一つの運営委員会と六つの専門分科会を有している。分科会で技術的、専門的検討を行い、検討を経た基準案の審議・採決を行っている。

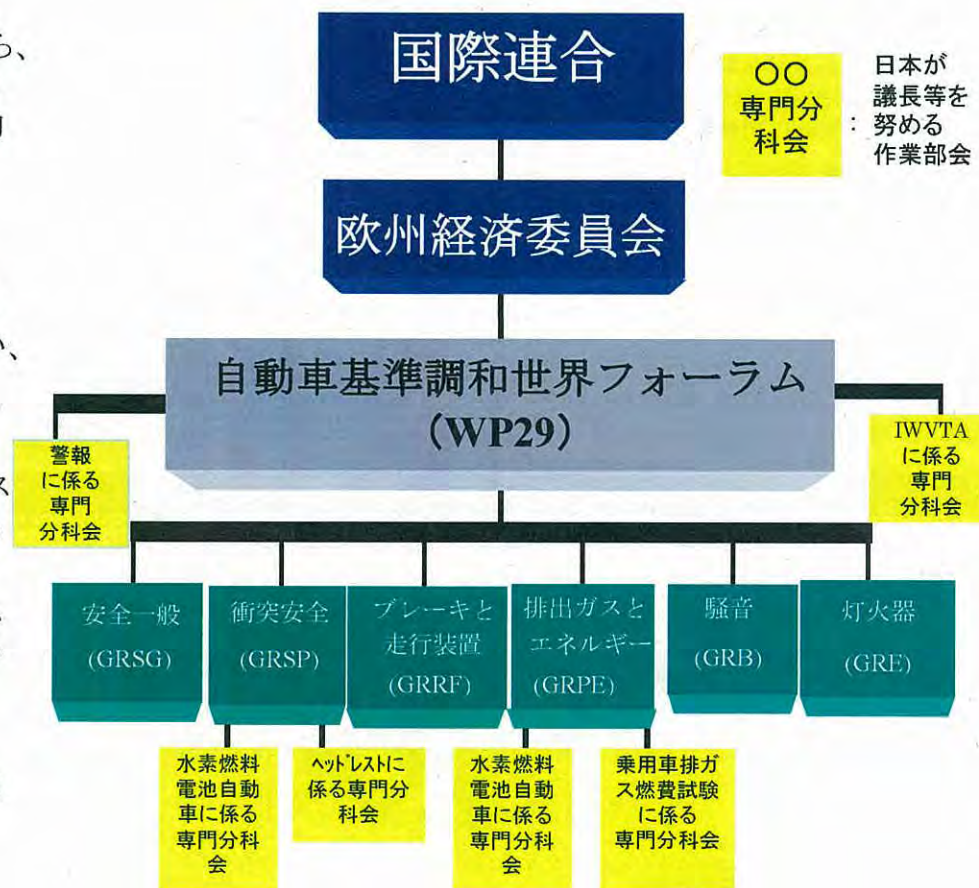
3. 自動車基準調和世界フォーラムのメンバー

欧州各国、1地域(EU)に加え、日本、米国、カナダ、オーストラリア、南アフリカ、中国、インド、韓国等(日本は1977年から継続的に参加)、また、非政府機関(OICA(国際自動車工業会)、IMMA(国際二輪自動車工業会)、ISO(国際規格協会)、CLEPA(欧州自動車部品工業会、SAE(自動車技術会)等)も参加している。

4. 自動車基準調和世界フォーラムの主な活動内容

次に掲げるそれぞれの協定に基づく規則の制定・改正作業を行うとともに、それぞれの協定の管理・運営を行う。

- ・「国連の車両等の型式認定相互承認協定(略称)」
(1958年協定)
- ・「国連の車両等の世界技術規則協定(略称)」
(1998年協定)



1958年協定、1998年協定について

「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定車両等の型式認定相互承認協定」(1958年協定)

1. 協定の目的

1958年に締結された国連の多国間協定であり、自動車の装置ごとの安全・環境に関する基準の国際調和及び認証の相互承認を推進することにより、安全で環境性能の高い自動車を普及するとともに、自動車の国際流通の円滑化を図ることを目的としている。

2. 加入状況

平成24年(2012年)1月現在、48か国、1地域(EU)が加入。

日本は、平成10年(1998年)11月24日に加入。

ドイツ、フランス、イタリア、オランダ、スウェーデン、ベルギー、ハンガリー、チェコ、スペイン、セルビア、イギリス、オーストリア、ルクセンブルク、スイス、ノルウェー、フィンランド、デンマーク、ルーマニア、ポーランド、ポルトガル、ロシア、ギリシャ、アイルランド、クロアチア、スロベニア、スロバキア、ベラルーシ、エストニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ラトビア、ブルガリア、リトアニア、トルコ、アゼルバイジャン、マケドニア、欧州連合(EU)、日本、オーストラリア、ウクライナ、南アフリカ、ニュージーランド、キプロス、マルタ、韓国、マレーシア、タイ、モンテネグロ、チュニジア、カザフスタン
(下線はEU加盟国、□ はアジア諸国)



3. 基準の制定状況

平成24年(2012年)1月現在、各装置ごとに127の協定規則(基準)が制定。

「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る世界技術規則の作成に関する協定」(1998年協定)

1. 協定の目的

自動車とその部品の安全性と環境レベルの向上や国際流通の円滑化を図る観点から、世界の知見を活かした装置毎の技術基準の策定及び当該基準の1958年協定に基づく規則や各国法規への導入による基準の国際調和を目的とした協定であり、日米EUが主体的にその原案を作成し、国連において、平成10年(1998年)に採択された。

2. 加入状況

平成24年(2012年)1月現在、31か国、1地域(EU)が加入。

日本は、平成11年(1999年)8月3日に加入。

カナダ、米国、日本、フランス、イギリス、欧州連合(EU)、ドイツ、ロシア、中国、韓国、イタリア、南アフリカ、フィンランド、ハンガリー、トルコ、スロバキア、ニュージーランド、オランダ、アゼルバイジャン、スペイン、ルーマニア、スウェーデン、ノルウェー、キプロス、ルクセンブルク、マレーシア、インド、リトアニア、モルドバ、チュニジア、オーストラリア、カザフスタン
(下線はEU加盟国、□ はアジア諸国)



3. 基準の制定状況

平成24年(2012年)1月現在、12項目のGTRが制定されている。