

## 自動車安全基準の国際調和について

自動車基準認証国際化研究センター 水野 慶之

自動車が発明されてから100余年、自分の意志で自由にかつ快適に移動できる利便性と技術進歩、大量生産により低コストで入手可能になったことから、普及が促進された。一方この普及につれ交通事故が増加し、社会問題化し始めた。この対応として安全基準が制定され強化されてきたが、これは各国独自の対応であり、国際的基準の調和が議論され始めたのはここ十数年のことである。

日本も貿易のインバランス対応のアクションプランとして、自動車の国際的安全基準の調和に向けて活動をスタートさせた。

そこで、国際的基準調和の必要性について考えてみる。自動車が国際商品になったこと、メーカーのグローバル化、基準の複雑・大規模化、対応する技術開発費の増大等の視点から説明する。

また、基準が調和するとどのようなメリットがあるのか行政側、メーカー側、ユーザー側の立場で考えてみたい。

続いて、強制的に適用となる安全基準とそのベースとなりうる技術規格についてもWTO/TBT協定（貿易における技術的バリアーの禁止協定）の面からその位置づけを述べる。加えて、規格で扱われるテスト法について国際規格のISOについて、またテスト法の基礎をなす事故分析、インジュリー・クライテリア、インジュリー・メカニズム等人間の特性を知るための医学的サポートが不可欠であることを述べる。

次に、現在国際的に調和活動が行われているその状況について具体的に説明を行う。まず国連欧州経済委員会車両構造専門部会（UN/ECE/WP.29）について、その組織、参加国、活動内容につき紹介する。二番目にAPEC（アジア太平洋経済協力会議）の中の運輸WG、とりわけ自動車分野での道路輸送調和プロジェクトについて活動を紹介します。三番目としてTABD（大西洋間ビジネス対話）について米・欧間調和活動の紹介を行う。最後に、ESV/IHRA（国

際研究調和プロジェクト）についてその目的、重点項目等について紹介する。

続いて、日本の調和に向けての活動について、日本政府の今までの活動、その中で自動車基準認証国際化研究センター（JASIC）が果たしてきた役割、JASICの活動について紹介を行うと共に、近々出される予定の国際調和に向けての運輸技術審議会の答申についてもポイントとなるところを中心に紹介する。

終わりにあたり、なぜ国際基準の早急な実現ができなかったのか、また今後これらの活動が加速化されるのかについて期待も含め紹介を行う。また、最近話題となっている側面衝突、ダミー、エアバッグ等の問題についてもふれ、当日本交通医学工学研究会に対する今後の活動への期待を表明し終わりたい。

日本をとりまく自動車の基準の国際調和と相互承認を巡る動き

