

鉄道分野における 国際標準化への取り組み



中野 智行
Tomoyuki Nakano

国土交通省 鉄道局
技術企画課 課長補佐(総括)

欧州が欧州規格の国際標準化を積極的に推進する中、我が国の優れた技術が国際規格から排除されると、我が国鉄道技術の海外展開に当たって大きな障害となる可能性があるなど、鉄道分野における競争力へ大きな影響を与えることから、我が国鉄道技術の国際標準化を積極的に推進することが重要であります。本稿では、我が国鉄道技術の国際標準化の重要性を確認し、鉄道分野における国際標準化への取り組みについて述べていきます。

はじめに

我が国のインフラシステムの海外展開は、アベノミクスの「3本目の矢」である新たな成長戦略「日本再興戦略」を支える重要な柱の1つとして位置づけられており、国土交通省としても、我が国鉄道システムの海外展開を推進すべく、相手国へのトップセールス、資金調達支援、及び鉄道技術・規格の国際標準化等の取り組みを行っています。

国際標準化の重要性

WTO(世界貿易機関)は1995年1月にGATT(関税と貿易に関する一般協定)にかわり設立された、国家間貿易についての世界的協定を扱う唯一の国際機関です。GATTにおいては、自国の法律と矛盾していた場合に国内法を優先することとしていましたが、WTOでは、すべての加盟国に対して拘束力を有することとしています。したがって、WTOに加盟するというこ

とは、原則として国内規格を国際規格に準拠させることを前提としたうえで、お互いに自由な貿易競争を行う体制に参画するということを意味します。

これらの根拠となる主な協定が2つあり、これらを遵守することが義務づけられています。

1) 貿易の技術的障害に関する協定 (TBT協定)◆¹

貿易上の障害としての規格制度や適合性評価手続きに着目し、加盟国が強

政府調達協定の鉄道分野に関する経緯

1979年	GATT「政府調達に関する協定」成立
1996年	WTO「政府調達協定(GPA)」発行
1999年	GPA改正交渉開始
2001年8月	JR本州3社「政府調達協定(GPA)」の対象から除外するための修正通報(米、EU等が意義申立て(米は後'06.11)に異議取下げ)
2001年12月	JR本州3社完全民営化
2011年12月	「政府調達協定(GPA)」改正交渉妥結(EUが異議を取り下げれば、JR本州3社がGPAから離脱できる旨を規定)
2014年10月	EUによるJR本州3社改正「政府調達協定(GPA)」離脱異議撤回

WTO「政府調達協定(GPA)」の対象からのJR本州3社の除外

国土交通省では、外務省とともに、JR東日本、JR東海及びJR西日本(JR本州3社)をWTO政府調達協定の対象から除外させるべく、2001年以来、異議を唱えるEUに対し、日EU・EPA交渉を含む様々な機会を利用して働きかけを行ってきました。その結果、2014年10月28日、欧州連合(EU)は、JR本州3社をWTO政府調達協定の対象から除外することに関する異議撤回をWTO政府調達委員会に通報し、これにより、同3社は政府調達協定の対象から除外されました。

◆参考-1

貿易の技術的障害に関する協定 (TBT 協定) (抜粋)

第一条 一般規定

1.3 工業品及び農産品を含め、すべての産品は、この協定の規定の適用を受ける。

第二条 強制規格の中央政府機関による立案、制定及び適用

2.4 加盟国は、強制規格を必要とする場合において、関連する国際規格が存在するとき又はその仕上がりが見前であるときは、当該国際規格又はその関連部分を強制規格の基礎として用いる。ただし、気候上の又は地理的な基本的要因、基本的な技術上の問題等の理由により、当該国際規格又はその関連部分が、追求される正当な目的を達成する方法として効果的でなく又は適当でない場合は、この限りでない。

第四条 任意規格の立案、制定及び適用

4.1 加盟国は、中央政府標準化機関が附属書三の任意規格の立案、制定及び適用のための適正実施規準（この協定において「適正実施規準」という。）を受け入れかつ遵守することを確保する。

附属書一 この協定のための用語及びその定義

1. 強制規格

産品の特性又はその関連の生産工程若しくは生産方法について規定する文書であって遵守することが義務付けられているもの（適用可能な管理規定を含む。）。

2. 任意規格

産品又は関連の生産工程若しくは生産方法についての規則、指針又は特性を一般的及び反復的な使用のために規定する、認められた機関が承認した文書であって遵守することが義務付けられていないもの。

附属書三 任意規格の立案、制定及び適用のための適正実施規準

F. 標準化機関は、国際規格が存在するとき又はその仕上がりが見前であるときは、当該国際規格又はその関連部分を任意規格の基礎として用いる。ただし、当該国際規格又はその関連部分が不十分な保護の水準、気候上の又は地理的な基本的要因、基本的な技術上の問題等の理由により、効果的でなく又は適当でない場合は、この限りでない。

◆参考-2

政府調達に関する協定 (抜粋)

第一条 適用範囲

1. この協定は、附属書 1 (注) において特定するこの協定の適用対象となる機関による調達に係る法令、手続及び慣行について適用する。

※附属書 1 (注) (省略)

第六条 技術仕様

2. 機関は、技術仕様については、適当な場合には、(a) デザイン又は記述的に示された特性よりも性能に着目して、また、(b) 国際規格が存在するときは当該国際規格、国際規格が存在しないときは国内強制規格 (注 1)、認められた国内任意規格 (注 2) 又は建築規準に基づいて定める。

※国内強制規格 (注 1)、国内任意規格 (注 2) (省略)

第二十条 苦情申立ての手続

2. 各締約国は、供給者が関心を有し又は有していた調達に関するこの協定に対する違反の疑いにつき苦情を申し立てることを可能とする、無差別な、時宜を得た、透明性のある、かつ、効果的な手続を定める。

6. 苦情申立ては、裁判所又は調達の結果にいかなる利害関係も有しない公平なかつ独立した検討機関であって任期中に外部からの影響を受けない構成員から成るものにより取り上げられるものとする。検討機関 (裁判所でないもの) については、その意見又は決定を司法上の審査の対象とするか、又は次の手続を有するものとする。

※ (a) ~ (g) (省略)

7. 苦情申立ての手続は、次の事項を定める。

(a) この協定に対する違反を是正し、商業上の機会を維持するための迅速な暫定的措置に関すること。当該措置の結果として、調達の過程が停止されることがある。もっとも、苦情申立ての手続は、当該措置を適用すべきかどうかを決定するに当たり、公共の利益等関係者の利益に及ぼす著しい悪影響を考慮することができることを定めることができる。当該措置を適用すべきでないことを決定する場合には、その正当な理由を書面により提供する。

(b) 苦情申立ての正当性につき評価すること及び決定する可能性があること。

(c) この協定に対する違反の是正又は損失若しくは損害に対する賠償に関すること。当該賠償については、入札の準備又は苦情の申立てに係る費用に限定することができる。

制規格、又は任意規格を策定するにあたり、国際規格を基礎とすること、適合性評価に関して国際標準化機関の定めるガイドを基礎とすることを義務づけることなどを定めることで、その透明性の確保及び制度の調和を図り国際

貿易・投資を円滑化することを目的としています。

2) 政府調達協定 (GPA) ◆² (☞参照)

政府調達協定 (GPA) の適用対象となる調達において、技術仕様は原則として国際規格に基づいて定めることを

規定しています。

上記の協定が存在することにより、仮に取引先が日本側の製品や鉄道システムが国際規格に準拠していないと主張した場合、最悪のケースは以下のよう事態が生じる可能性があります。

- ・国際規格に準拠していない物品の調達が可能になり、国内基準の変更を余儀なくされること。
- ・国際規格に準拠していない物品の輸出を断念しなければならないことなどにより、製造業者の経営上の打撃となり、国際的な産業競争力の低下が懸念されること。

国際標準化の取り組み

以上のように、WTO協定の締結に伴う国内規格の国際規格との整合性や、EU統合に伴う国際規格戦略等の動向を反映して、国内でも国際規格審議を組織的に行う必要性が高まりました。我が国の電気分野の審議体制としては従来から、国際電気標準会議(IEC)の鉄道分野専門委員会(TC9)の国内委員会を中心として、国内の現状を踏まえた規格案の提出や年次総会への出席などの対応を行ってきました。しかし、2000年頃に鉄道システム全般に係わる案件が増加してきたことを受け、我が国鉄道界の意見をより広範、迅速にとりまとめる必要性が急速に高まりました。

そこで、2000年10月にIEC/TC9などの既存の審議団体への支援を目的として、鉄道関係者による共通の認識のもと、運輸省(当時)主導で「国際規格調査検討会」を設置しました。

これらの国際規格の審議を行う体制が整備されるにつれて、より効率的、効果的な審議体制の整備、規格案の具体的な検討を行う作業体制の強化などが必要となり、2001年7月に(財)鉄道総合技術研究所(※2011年4月、鉄道総研は財団法人から公益財団法人へ移行)に国際規格調査課を設置し、2004年4月からは電気学会から引き継いでIEC/TC9の審議団体となりました。



鉄道技術標準化調査検討会(2014年10月)

2007年11月、「国際規格調査検討会」を拡充し、鉄道システム全体の国際標準化に横断的に取り組むとともに、国内標準化も視野に入れた活動を行うため、「鉄道技術標準化調査検討会」を設置しました。

2008年6月、交通政策審議会鉄道部会から国際規格の審議体制について、国、鉄道事業者、メーカー、研究機関、関係団体等の関係者が共通の認識の下で戦略を策定・推進し、国際的素養と技術力を備えた人材による体制の充実・強化が必要であるとの提言を受けました。「鉄道技術標準化調査検討会」は国土交通省から同提言の具体化の依頼を受け、国際規格審議体制検討WGを設置し、国際規格審議体制の強化に関する検討を行いました。

これらの検討を経て、2009年7月、(財)鉄道総合技術研究所に「鉄道国際規格センター準備室」を設置し、その後2010年4月に鉄道関係の国際規格

を一元的に取り扱う組織として、「鉄道国際規格センター」が設置され、我が国鉄道の更なる安全と鉄道産業の一層の発展を図るべく、積極的な活動を行っています。

また、同提言では、国際規格適合性評価のあり方に関する検討についても求めており、鉄道技術標準化調査検討会において、鉄道認証機関設立検討WGが設置され、国内に海外の鉄道プロジェクト対応の認証機関を設立するための検討が進められました。同提言の背景には、海外の鉄道プロジェクトでは、鉄道システムの国際規格への準拠とともに、第三者機関による認証が求められることが多くなっているなか、日本には、鉄道分野の国際規格との適合性を評価する認証機関が存在しないことが課題となっていたためです。

同WGでの検討を経て、2011年4月、(独)交通安全環境研究所に「鉄道認証室」が設置され、認証機関として認定

【今後の取組み】

今後、我が国の技術・規格の国際規格化と国際規格との適合性の確保を図るべく、国や、鉄道事業者、メーカー、研究機関、関係団体等の関係者が共通の認識の下で先を見通した戦略を策定・推進し、国際的素養と技術力を備えた人材による体制の充実・強化を図るとともに、我が国の鉄道システムの海外PRに取り組むことが必要であり、今後の取組みにあたっては、国も積極的に関与することが求められている。

また、我が国においては製品の確認・検査は鉄道事業者が行っており、第三者認証機関は存在していないため、今後、我が国の製品の国際規格への適合性評価のあり方を検討する必要がある。その際、海外展開で求められる安全性や信頼性の検証・評価等を円滑に実施するための試験専用線の整備について、費用対効果等を踏まえて、必要性を検討する必要がある。

国際標準化の審議体制等に関する主な経緯

2000年10月	運輸省(当時)主導で「国際規格調査検討会」を設置
2001年7月	(財)鉄道総合技術研究所に「国際規格調査課」を設置
2007年11月	国土交通省主導で「鉄道技術標準化調査検討会」を設置
2009年7月	(財)鉄道総合技術研究所に「鉄道国際規格センター準備室」を設置
2010年4月	(財)鉄道総合技術研究所に「鉄道国際規格センター」を設置
2011年4月	(独)交通安全環境研究所に「鉄道認証室」を設置
2012年4月	国際標準化機構(ISO)に鉄道分野専門委員会(TC269)を設置
2012年9月	(独)交通安全環境研究所は認証機関としての認定を取得

を取得する準備を進め、2012年9月、(独)製品評価技術基盤機構認定センターより、我が国初の鉄道分野の認証機関として認定を取得しました。(独)交通安全環境研究所では、これまでに6件(2015年1月末現在)の認証書を発行しています。

今後に向けて

このような取り組みの結果、我が国は2012年4月に設立された国際標準化機構(ISO)の鉄道分野専門委員

会(TC269)において、新規規格の提案及び委員会の運営に中心的な役割を担う等、成果を上げています。引き続き、国際電気標準会議(IEC)の鉄道分野専門委員会(TC9)とともに、国際会議等における我が国プレゼンスを高め、我が国鉄道技術の国際標準化を進めていくこととしています。

また、我が国初の鉄道分野における国際規格の認証機関である(独)交通安全環境研究所は、着実に認証実績を積み重ねており、引き続き認証対象規

格の拡充等その機能の強化を図ることとしています。

今後も国際標準化の取り組みの重要性が一層増すものと考えられ、国土交通省としても諸課題にしっかり対応していくこととしています。引き続き、鉄道事業者、メーカー、研究機関、関係協会等の関係者のご協力をお願いいたします。**RRR**