

鉄道一般

車両

施設

電気

運転・輸送

防災

環境

人間科学

浮上式鉄道

国際標準化活動における TC 議長の役割



西江 勇二
Yuji Nishie

情報管理部長
ISO/TC 269 議長

[専門分野] 鉄道車両工学, 経済性工学,
国際標準化

国際標準化機構 (ISO) に2012年に設立された鉄道分野専門委員会 TC 269も、誕生からすでに5年近くが経過し、2016年にはTC内部に新たに3つの分科委員会 (SC) が設置され、一方でほかの国際機関との結びつきが深まるなど、その組織・活動は拡大を続けています。ここでは、ISO/TC 269の初代議長として取り組んできた課題とそこで求められる役割について紹介いたします。

はじめに

2011年11月のドイツとフランスとの共同提案に基づき、2012年4月に国際標準化機構 (ISO) の技術管理評議会 (TMB) において、幹事国をドイツとして鉄道分野専門委員会 TC 269の設置が承認されました。さらに、筆者は幹事国ドイツからISO/TC 269議長としてTMBに推薦され、同年7月に承認されました¹⁾。ドイツ人の国際幹事

リディガー・ベント氏 (ドイツ規格協会DIN) とともに、同年11月のドイツでの第1回総会を皮切りに、これまでに5回の総会を経てISO/TC 269の運営を行ってきました。

ここでは、ISO/TC 269の発足以来の課題であった、分科委員会 (SC) の設置や国際鉄道連合 (UIC) との協力協定の締結などを例にあげ、TC議長 の役割について紹介します。

ISO/TC 269の現状

ISO/TC 269には、現在、投票権のあるPメンバーが21カ国、オブザーバー参加のOメンバーが12カ国、あわせて33カ国が参加しています (☞参照)。これまでに、ベルリンでの第1回総会のあと、第2回を東京 (2013年11月)、第3回をパリ (2014年12月)、第4回を北京 (2015年10月) (☞図1)、そして第5回をポルトガルのポルト



図1 第4回ISO/TC 269総会出席者 (2015年10月, 中国・北京 嘉苑飯店)



図2 第5回ISO/TC 269総会が開催されたポルトガル北部の港湾都市ポルト



図3 第5回ISO/TC 269総会（ポルト旧税関コングレスセンター，2016年6月）

(2016年6月) (図2, 図3) で開催してきました。

第5回総会では、TC発足以来議論が続いてきたSCの設置が実現し、SC 1インフラストラクチャ、SC 2車両、SC 3オペレーションとサービスの3つのSC (図4) がキックオフミーティングを開催し、活動を開始しました。現在、ISO/TC 269には、このほか、コアメンバーで構成する議長諮問グループ (CAG)、規格開発を行う6つのワーキンググループ (WG)、さまざまな課題や新規業務項目提案 (NP) の検討を行う10のアドホックグループ (AHG) が設置されています。

SCの設置

第5回総会に先立ち、TMBは2016年3月にTC 269に新たに3つのSCを設置することと、それぞれの幹事国の割り当てを承認しました。SC 1インフラストラクチャについては、ツイニングにより正幹事はフランスのメリッ

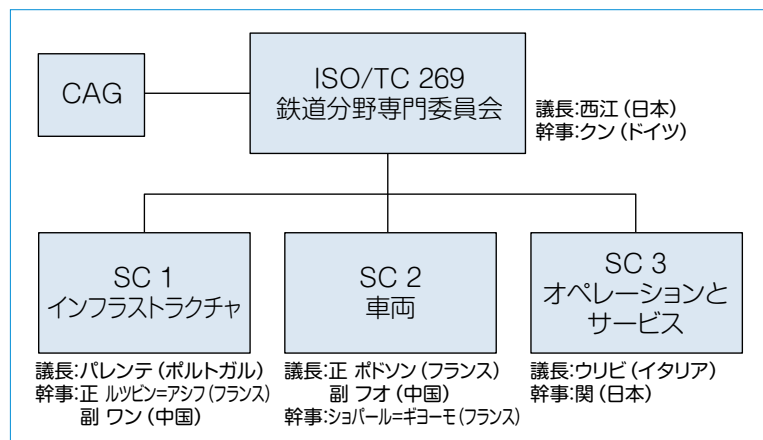


図4 ISO/TC 269の組織

サ・ジャン氏 (のちに、ウラジミール・ルツピン=アシフ氏に交代)、副幹事は中国のワン・ジジュン氏が、SC 2車両についてはフランスのジル・ショパール=ギョーモ氏が、SC 3オペレーションとサービスについては日本の関清隆氏 (鉄道総研) が、それぞれ務めることとなりました。

各SCの議長については、このあとそれぞれの幹事が推薦する議長候補

がTC内で投票にかけられ、SC 1についてはポルトガルのフランシスコ・パレンテ氏が、SC 2についてはツイニングにより正議長はフランスのジャン=マリー・ボドソン氏、副議長は中国のフオ・バオシ氏が、SC 3についてはイタリアのフェデリコ・ウリビ氏がそれぞれ選任されました。SC議長は、TCのPメンバーの2/3以上の賛成で承認されます。

ここで、ツイニングとは、開発途上国に国際標準化の経験を積んでもらうため、先進国が議長や幹事を一緒に務めて指導するというISOのルールです。今回のツイニングは、SC 1とSC 2の幹事や議長職へのツイニングによる就任を希望した中国からの申し出によるものです。国連や世界銀行の分類では

ISO/TC 269のPメンバーとOメンバー

Pメンバー (Participating countries) 21カ国: オーストリア, ベルギー, 中国, チェコ, デンマーク, フランス, ドイツ, ハンガリー, イスラエル, イタリア, 日本, カザフスタン, 韓国, ルクセンブルク, オランダ, ポルトガル, ロシア, 南アフリカ, スウェーデン, スイス, イギリス

Oメンバー (Observing countries) 12カ国: アルゼンチン, エチオピア, フィンランド, イラン, マレーシア, モンゴル, ペルー, ポーランド, ルーマニア, セルビア, スロバキア, スペイン



図5 UICジャン=ピエール・ルビノー理事長(中央)との意見交換(UIC本部)

中国は開発途上国に分類されています。

今回のTC 269総会では、ミーティングインミーティング(☞参照)の形をとり、新たに誕生した正副合わせて4人の新任SC議長と同じく4人の新任SC幹事が、各SCの議題のときだけ議事進行を務めました。新たに発足した3つのSCは、それぞれTCに準ずる機能を持つ強力な組織です。TC議長としては、TC幹事とともに、各SCの議長・幹事と緊密な連携をとり、SC議長・幹事も出席して年2回開催するCAGなどの場を活用し、TC全体のガバナンスを維持しながら運営にあたっていく必要があると考えています。

UICとの協力協定

UICは、2013年に「標準化プラットフォーム」という組織を立ち上げ、保有する700件ものUICリーフレットと呼ぶ技術仕様・ガイドラインや新たに開発を始めた「国際鉄道規格(IRS)」をもとに、それらの国際規格化を目指して、ISOや国際電気標準会議(IEC)本部に対し協力協定締結を申し入れまし

☞ ミーティングインミーティング

会議の中に別の会議を組みこんで開催すること。今回の例では、TC総会の中に3つのSC総会を組みこみました。

たが、著作権料の問題があり、受け入れられませんでした。

ISO/TC 269に対しても、2012年の第1回総会から協力協定締結の要請がありましたが、ISO/TC 269メンバーからは、メリットがわかりにくいとして反応は芳しくありませんでした。第2回総会において、TC 269側からまず通常の協力関係であるリエゾンを結んでどうかとの提案がなされ、文書による要請を求めたところ、2014年2月にUICのジャン=ピエール・ルビノー理事長からTC 269議長あてに、リエゾン設置と協力協定締結に向けた交渉の開始要請が公文書で届きました。この要請をTC 269内で投票にかけた結果、これは承認されました。

協力協定については、2014年9月に同理事長から公文書で、著作権料の授受を取り下げた協定案の最新版が添えられて締結要請が届きました。第3回総会では、TC 269議長をラポーター(主査)とするアドホックグループAHG 9を設置し、この件について検討させることが決まりました。この間、筆者は2015年7月にパリのUIC本部で開催された鉄道国際標準化会議で講演した際、UICのルビノー理事長とも直接面会して協力協定と国際標準化について意見交換を行いました(図5)。

なお、このあとUICはIRSを「国際鉄道規格」という呼び方から「国際鉄道ソリューション」という呼び方に変更し、「IRSは国際規格ではない」というTC 269側からの批判に応え、国際規格ではなく技術文書(仕様・ガイドライン)であることを明確にしました。

その後、2016年2月にISOのジャン・シャオガン会長(中国)ほかの幹部がUIC本部にルビノー理事長を訪ね、ISOとUICとの協力協定について話し合ったことや、5月に北京で開催されたUICアジアパシフィック地域総会で両者が協力協定の決着を期待する旨の「同意書」に署名したことなどが、UICのウェブニュースで流されました。このようなISO幹部の動きに対し、TC 269メンバーからは強い不快感が示されました。

それでも、協定案の最終版ができあがり、UICとISO中央事務局にそれぞれ最終的な照会をかけ、2016年6月の第5回総会で議論したのち、TC内の投票にかける予定でした。ところが、総会初日の朝、ISO中央事務局から協定案の修正案が届いたとの知らせを幹事から受け、それが全面的な修正案であったことに驚かされました。総会は紛糾したものの、AHG 9にISO中央事務局の修正案を検討して最終版の協定案をとりまとめさせ、TC内の投票にかけることとする決議を行いました。

この事態を打開すべく、たまたま7月に来日して日本規格協会主催の講演会で講演されたISOのジャン会長に、筆者は講演後直接面会を求め、UICとの協力協定に関する会長の考えを質しました。会長からは、UICは協力関係を続けていくには^{なだ}ふさわしい組織であるとの見解を得て、協定締結に対する強い意欲を感じました。

実は、ISO中央事務局から送られた修正案にはコメントがついていて、も

との協定案の趣旨は一切変えておらず、協定文としての冗長性を排除し、趣旨をより明確にすることを意図したとのことでした。そのコメントを添えて、AHG 9およびUICに意見照会を行い、さらに、ISO中央事務局ともウェブ会議で調整を行い、ようやく関係者の合意を得ました。10月末のAHG 9会議には、ISO中央事務局のTC 269担当プログラムマネージャーであるアンドリュー・ドライデン氏や、UICの関係者も同席し、最終的な確認を行い、その直後にTC内での投票を開始しました。そして、11月下旬に開催されたCAGにおいて、投票の結果、圧倒的賛成多数で協力協定が承認されたことを報告しました。

その後、12月にロシアのサンクトペテルブルグで開催されたUICの総会で、ISO会長とUIC理事長の調印式が行われ、筆者もISO/TC 269議長として同席しました(図6)。TC 269発足直後から議論が続いてきたUICとの協力協定がようやく決着しました。

関係機関の議長・幹事の異動

2016年秋に、ISO/TC 269の幹事であったベント氏が健康上の理由から突然引退し、後任に同じくDINのハイケ・クン氏が就任しました。ベント氏は、ISO/TC 269発足当時から幹事として活躍し、TC 269のこれまでの発展に大きく貢献していただきました。議長として同氏に対し、心から感謝申しあげる次第です。また、クン氏とは早急に緊密な協力関係を築いていく必要があると考えています。

ベント氏は、欧州標準化委員会(CEN)の鉄道分野専門委員会TC 256の幹事も務めていましたので、こちらもクン氏に交代しました。CEN/TC 256は、2016年5月のフランスのニースでの総会で議長がキース・ローズ氏



図6 第89回UIC総会でのISO/UIC協力協定調印式
(右端から、ISOジャン会長、筆者、一人置いてUICルビノー理事長)

(英国)からクリフ・コーク氏(同)に交代したばかりであり、今回議長に続き幹事も交代したことになります。また、IECの鉄道用電気設備およびシステム専門委員会TC 9も10月の総会から、議長がフランコ・カバリエール氏(イタリア)からジアノスバルド・ファディン氏(同)に交代しました。昨年間に、鉄道関係の国際標準化関係機関のトップが大きく変わったことになります。

これらの機関のトップとは、ISO/TC 269議長としてこれまできわめて友好的な関係を築いてきたつもりですが、今後とも新任の方々と同様な関係を築いていくべく努力していく必要があります。

議長の役割

これまで、実践的に課題に取り組む中で議長の果たすべき役割を経験してきましたが、ISO/IEC専門業務用指針第1部²⁾には、TCまたはSC議長の「責任」として、たとえば「自国の見地から離れて、純粋に国際的な立場で行動する」「CD(委員会原案)に関するコンセ

ンサスを目的として会議を運営する」といった11項目が規定されています。また、ISO専門業務に関する行動規範³⁾には、「国際社会の純便益のために取り組む」「コンセンサスとガバナンスを維持する」といった7項目が委員会などへ参加する際の義務として規定されており、議長にはそれらを徹底することが求められます。

ここで「コンセンサス」という言葉ですが、専門業務用指針には「コンセンサスは、必ずしも満場一致を必要としない」と謳われています。満場一致ではないけれどもコンセンサスを得ることが、議長のもっとも重要な役割と考えています。[RRR]

文献

- 1) 西江勇二：ISO/TC269議長から見た規格開発の現場，RRR，Vol.72，No.4，pp.24-27，2015
- 2) ISO/IEC：ISO/IEC Directives，Part 1 Consolidated ISO Supplement-Procedures specific to ISO，Seventh edition，2016
- 3) ISO：ISO Code of Conduct for the technical work，2011