

# 第 9 次 自動車に関する規格制定・改正長期計画 報告書

2011年3月  
社団法人 自動車技術会  
規格委員会・規格長期制定計画委員会

1

## 第9次規格長期制定計画委員会 委員名簿

	(氏名)		(所属)
(長計委員長)	高橋 信彦	日産自動車(株)	(安全部会)
(幹事)	新堀 理彦	日産自動車(株)	(安全部会)
(委員)	秋山 進	(株)デンソー	(電子・電装部会)
	安倍 和雄	トヨタ自動車(株)	(低公害車・環境部会)
	宇田 一弘	タイハツ工業(株)	(要素部会)
	小池 明彦	(株)本田技術研究所	(ブレーキ部会)
	末富 隆雅	マツダ(株)	(車両性能部会)
	中川 道久	川崎重工業(株)	(二輪部会)
	中田 輝男	いすゞ自動車(株)	(原動機部会)
	橋本 隆	日野自動車(株)	(材料部会)
	横幕 康次	三菱自動車工業(株)	(車体・シャシ部会)
(事務局)	堀越 太	(社)自動車技術会	
	石丸 尋士	(社)自動車技術会	
	太田 道也	(社)自動車技術会	

2

## 金澤 啓隆 規格委員長あいさつ

第9次規格制定・改正長期計画(以下第9次長計)の対象である2011～2015年度は、我が国の「低炭素社会づくり行動計画」(2008年7月閣議決定)のライン上での、「次世代自動車」の開発・普及に向けた強力な活動が求められる5年間である。

世界的には、リーマンショックから約3年経過した現在、各国・各社の目標が回復から成長へと切り替わってきた。一方でBRICsなどの世界市場への参入により新しい枠組みへのパラダイムシフトの中での激しい競争が始まっており、新しい時代の波への対応が自動車産業に求められている。

こうした背景の下、我が国の自動車産業が世界をリードする環境・エネルギー領域でのリーダーシップを発揮して、また従来以上に安全などのコア技術の領域でパイオニアとしての役割を担っていくために、各社・各エンジニアが技術革新及び次世代自動車の開発に凌ぎを削っていくことになる。

規格委員会では、こうした先進技術をバックボーンとした“競争と協調”の上で、JASO及びJISの国内規格の制定・改正を先行的に実施し、ISOを中心とした国際標準活動において従来に増した日本発国際標準作りを進めていくことが戦略課題となる。具体的には、第9次長計委員会(高橋委員長)にて意欲的に取り纏めた戦略・戦術提案に基づいて、今後5ヵ年間の規格委員会での標準化活動を推進していくことになるが、刻々変化する周辺環境の変化に合わせて、タイムリー且つシステムティックな見直しが必要である。標準化項目について絶えざるアップデートをすると共に、第9次長計スタート時に規格委員会の中に組織する、電動車両部会及びアクティブセーフティ部会を含めた組織・仕組みについても見直しを図るなど、長計委員会の各提案内容について臨機の最適化を図っていきたい。

報告書発行にあたり、精力的に規格活動に参加戴いている各社からの委員の皆様はじめ、関係の方々に感謝申し上げますと共に、第9次長計に基づいての標準化活動実施につき今後の積極的参画をお願いする次第である。

3

## 目次

1.	まえがき.....	P 5
2.	自動車関連の標準化活動を取り巻く環境の変化.....	P 6
3.	規格戦略.....	P 7
3.1	9次長計5年計画 要旨.....	P 8
3.2	第8次長計振り返りと第9次長計要旨.....	P 9
3.3	部会戦略.....	P 19
3.4	現在受け皿のない領域の戦略.....	P 24
3.5	各部会のポートフォリオ・SWOT・ロードマップ.....	P 30
4.	あとがき.....	P 67
5	附属書.....	P 68
5.1	各部会標準化項目一覧表.....	P 69
5.2	新規の標準化項目一覧表.....	P129
5.3.	アンケート&意見集約 及び 長計報告書での対応結果.....	P131

4

## 1. まえがき

自動車技術会 規格会議 規格委員会では、自動車分野を将来にわたって維持・発展させ、より豊かな社会を作るために、“自動車規格の体系的整備”を図ることを目的として、5年間を1期間とした自動車に関する規格長期制定・改正計画(以下 長計)を策定している。長計は1965年に活動が開始され、第1次(1967～1971年)から始まり、現在の第8次(2006～2010年)に至っている。

自動車分野の規格事業では、国連気候変動問題枠組条約交渉の中での我が国のコミットメントに呼応して、車両電動化などの新たなテーマの推進、日本発の国際標準化の推進などが喫緊の課題となっており、従来からのコア技術に関する標準化の活動に加えて、ますます限られる規格事業リソース(予算、工数)のもとでの優先的取組みが不可欠な状況となっている。

2010年に設置された第9次規格長期制定計画委員会は、2011年～2015年を対象とした長計活動であり、第8次長計の振り返りを基礎として、従来からの長計フォームである標準化項目の一覧表に加えて、① ポートフォリオ、② SWOT及び③ ロードマップの戦略ツールを各部会共通の新たなフォームとして導入して、各部会の取組みを簡潔に表現することによりビジュアルに把握できるようにすると共に規格委員会全体の中での重点課題を明確にして、優先度付けの容易化を図り、第9次長計を2011年3月に本報告書を完成した。

この報告書では、長計で従来扱ってきた項目(ISO/JIS/JASOおよびIECにおける、新規制定テーマ、改正及び廃止を行なうべき規格、将来標準化のため調査すべき事項、国際標準化活動テーマ)以外に、9次長計策定時に明確になった部会横断的な課題について整理した。課題解決の仕組み作りとして、現在受け皿のない領域への戦略を審議し又全体で優先度付けを行ないリソース配分を策定する規格委員会書直下の“規格運営委員会”の組織化、及び部会の再編成を提案した。また、附属書として、部会ごとの“標準化項目一覧表”、部会共通テーマの“日本発戦略的国際標準化推進のための課題と対応案”及び2010年9月に実施した“アンケート&意見集約”を収録した。以上の報告書記載内容に関しては適時の見直しによるアップデートを図り、第9次長計及び各年度計画における戦略・戦術の最適化に資する。

5

## 2. 自動車関連の標準化活動を取り巻く環境の変化

### (1) 車両の電動化と環境エネルギー

地球環境問題への対応の一環として車両の電動化・ハイブリッド化などの領域に関しては国際的な基準化・規格化が加速しており、国内においても、先進環境対応車としてその必要性及び対応施策について経産省発行の次世代自動車戦略2010及び自動車分野における国際標準化アクションプラン2010年版にて示された。また、エネルギー問題については、国内では乗用車のみ対象の「省エネ法」に代わり「トッランナー基準」が全車対象に拡大・強化され、2015年度燃費基準目標値が設定された。国連での京都議定書に代わる挑戦的な議定書審議が進められており、臨機な対応が必須となってきている。

### (2) アクティブセーフティ

複数の制御パラメータを統合制御する新たなアクティブセーフティシステムの開発・商品化に各国・各社が凌ぎを削っている。これに対応するためには、従来の部会の枠を越えた取組みが必要であり、また、ISO/TC22のビジネスプランにおいてその必要性が謳われているUN/ECE/WP29 への技術的貢献の観点から、gtrなど基準調和活動と連携した国際規格の制定が求められている。

### (3) 国際標準化

ドイツはじめ各国が Fast track(迅速法)による ISO規格の早期制定を目指す動きが活発化してきており、きめ細かい国際的なコラボレーション(アジア太平洋地域との連携、PASC諸国とのMOU、SAEとの連携・日米二カ国、日米韓三カ国、中国との連携)により、我が国の国益に沿った内容での国際標準化と同時に、日本発の標準化提案について賛同国確保のためのよりスピーディな対応が必要となってきている。

### (4) 国内標準化

1995年に認定されたJIS 原案作成における特定標準化機関(CSB)としてのメリットを活用して、JIS発行までの期間の更なる短縮を図ると共に、自動車業界専用の新たな重要規格についてはTPを含め先ずJASOでの速やかな規格化を実現するなどして、国内規格をベースに日本発のISO規格に繋げる戦略の強化が必要となっている。

以上の環境変化の中で日本発の戦略的国際標準化活動を推進するためには、本報告書の本文に纏めた部会戦略の絶えざる見直しに加えて、附属書に取り纏めた 主要国との事前すり合せ・調整、参画者のスキルアップなどの標準化国際競争力の強化、ISO及びIECに跨るテーマ並びに他団体と分担しているテーマについての課題に対して、All JAPANの立場からの解決が不可欠となっている。

6

### 3. 規格戦略

- 3.1 規格委員会 第9次長計5年計画要旨
- 3.2 第8次長計振り返りと第9次長計要旨
- 3.3 部会戦略
- 3.4 現在受け皿のない領域の戦略
- 3.5 各部会のポートフォリオ・SWOT・ロードマップ

### 3.1 規格委員会 第9次長計5年計画要旨

標準化事業はかつてのJIS・JASO等国内標準化活動から、ISO国際標準化活動に軸足を移している。とくに車両の電動化(ISO・IECの複雑な国際標準化活動領域において、日・米・欧の主導権争いが顕著となっている)とアクティブセーフティ(新技術が多く創出される)の2領域は、今後厳しさを増す競争環境下において勝ち残れるような戦略・戦術の構築が必要である。

長計の目的：  
「自動車産業立国として、技術の優位性を維持し国際標準化で主導権を握る。」

#### 現状

Key Performance Indicator  
・日本のTC22 DIS賛成・承認率85%

国際標準化活動を狙い通りに進めていくため以下の課題を解決する

#### 課題

- All Japan (主にISO+IEC領域)で新たな規格化(業界・境界を含む)についての戦略を立案する仕組みの構築
- 規格活動に優先度をつけてリソースを配分する、海外の規格組織と提携する仕組みの構築と定着
- 規格活動の実態に即した組織・部会の再編
- 国際要員の育成

	11	12	13	14	15
新規格の提案および優先度付けの強化 規格運営(委)の立ち上げ	☆発足				
規格運営(委)によるイニシアチブ	仕組み	トライアル	定着		
海外連携 独、米・韓・中、アジア	10年度より開始 (12)年度までにMOU締結に基づく連携活動				
組織・体制の再編成	電動車両部会 アクティブセーフティ部会				
ISO代表参加者セミナーの開催	トライアル	☆ 毎年開催	☆	☆	☆
日本発NWIP(案)	●定期検査時排ガス試験法	●電子キー ●排ガス・燃費試験法	●窓ガラス電気特性 ●総走行抵抗検証法 ●小型シャシダイナモでの速度測定法	●電動コンポ	●電動ソフト ●蒸散ガス試験法

#### 5年後

Key Performance Indicator  
・日本のTC22 DIS賛成・承認率(95%)

重点技術領域として、低CO<sub>2</sub>(車両電動化をはじめとしたオートモーティブエレクトロニクス)およびアクティブセーフティ領域(IT・ITS)の規格活動を推進し、自動車産業立国としての優位性を維持する。

### 3.2.1 第8次長計振り返りと第9次長計要旨

電子・電装 部会

◎ 計画通り 8次終了 ○ 9次継続 (計画通り) △ 9次継続 (計画遅れ) × 問題有

	8次長計戦略	8次長計戦術	結果	9次長計について
電子・電装部会	<p>①国際標準化活動への積極的な取組み</p> <p>②基準・規制に対処する標準化活動</p> <p>③社会及び業界ニーズに合致する標準化活動</p> <p>④関連標準化組織との積極的な協調の4点を基本戦略として取りまとめた</p>	<p>①分科会毎に担当及び関連分野に取組み、部会にて方向付けし、実行</p> <p>②国際規格の国内規格化は、CSB制度にて迅速にJIS化</p> <p>③経済効果の大きな規格を優先</p> <p>④規格の質向上と規格権威の維持を図る</p> <p>⑤標準化活動の効率化</p>	<p>国際標準化活動については、論議には積極的に参加したが、日本発国際標準化テーマの提案は無く、受身の傾向が強かった</p>	<p>第9次長計は、日本発国際標準化テーマを積極的に展開すべく、戦略企画小委員会他で発掘し、第9次長計に反映した</p> <p>(日本発テーマの標準化案作成には、VDA、SAEとも協調して、推進する)</p>
		<p>①国内標準化項目数 計画33件</p> <p>CSB制度によるJIS審議期間短縮</p> <p>②国際標準化項目数 計画32件</p> <p>ISO プロジェクトリーダー数</p>	<p>①完了21件 ○ 64%</p> <p>14→10ヶ月 ○</p> <p>②完了23件 ◎ 72%</p> <p>5名 ◎ (ヒューズ、機能)</p>	

9

### 3.2.2 第8次長計振り返りと第9次長計要旨

二輪 部会

◎ 計画通り 8次終了 ○ 9次継続 (計画通り) △ 9次継続 (計画遅れ) × 問題有

	8次長計戦略	8次長計戦術	結果	9次長計について
二輪部会	<p>国際競争力強化に向け、必要な規格の国際標準化に取り組む。</p> <p>又、環太平洋諸国との連携を強化する。</p>	<p>ISO/TC22/SC22&amp;23の活動に積極的に参画する。又、環太平洋のメンバー国の参画を促し、支援を行なう。</p>	<p>韓国:0→P (昇格予定)</p> <p>米国:P(復帰)</p>	<p>国際競争力強化に向け、ISO/TC22/SC22&amp;23活動を通じて、必要な規格の国際標準化提案に積極的に取り組む。</p> <p>又、8次長計期間中に参画したWG9&amp;23(電動二輪)への対応を継続し、この分野での優位を維持する。</p>
	<p>国内の標準化活動については、重要度や経済効果に配慮しつつ、社会的ニーズの高い項目に取り組む。又、国際規格との整合化を図る。</p>	<p>対応分科会を設置して取り組む。</p>	<p>① ○</p> <p>② ○</p> <p>③ ○</p> <p>④ ○</p> <p>⑤ ○</p>	<p>国内への対応では、引き続き社会的ニーズの高い項目に取り組む。</p>
		<p>①ヒップポイントの決め方</p> <p>②スピードメータ校正法</p> <p>③運転者のアイレンジ</p> <p>④シート</p> <p>⑤トランスミッションピッチング評価試験法</p> <p>⑥最高速度試験方法</p> <p>⑦コントロールケーブル</p>	<p>① ◎</p> <p>② ◎</p> <p>③ ◎</p> <p>④ ◎</p> <p>⑤ ○→JAMAで</p> <p>⑥ ◎ 継続</p> <p>⑦ ○</p>	<p>その他、先進技術への対応も視野に入れる。</p>

10

### 3.2.3 第8次長計振り返りと第9次長計要旨

#### 車体・シャシ 部会

◎ 計画通り 8次終了 ○ 9次継続 (計画通り) △ 9次継続 (計画遅れ) × 問題有

	8次長計戦略	8次長計戦術	結果	9次長計について
車体シャシ 部会	ISO活動を通じ、国際的な規格の調和・整合を図る。	規格の緊急度、重要度、経済効果を精査し、規格活動を推進する。 SAE他と連携、JIS/JASOとの協調の基に活動推進する。  ①自動車用空気圧監視システム ②キャリアデバイス試験方法 ③ホイール/バランスウェイト規格 ④福祉車両規格 ⑤大型連結装置関連規格 ⑥小型連結装置関連規格		8次長計と同じく、引き続き国際的な規格の調和・融合を図ると共に、実態・ニーズに則した規格の制定、更新を推進する。 また、③ホイール/バランスウェイト規格は、リード項目として国際規格化を推進し、④福祉車両は対抗項目として活動を活性化し巻き返しを図る。
	日本の技術動向・社会的要請を反映した規格の制定、改正をタイムリーに行う。	上記項目と同じ  ①自動車用サイドアラッチ/ヒンジシステム試験方法 ②各種用語(変速機、懸架装置等) ③自動車用ホイールナット ④自動車用ディスクホイール性能及び表示	① ◎ ② ○ ③ ◎ ④ ◎	

11

### 3.2.4 第8次長計振り返りと第9次長計要旨

#### 原動機 部会

◎ 計画通り 8次終了 ○ 9次継続 (計画通り) △ 9次継続 (計画遅れ) × 問題有

	8次長計戦略	8次長計戦術	結果	9次長計について
原動機 部会	日本の優れたエンジン技術をISOに反映すべく、ISO会議への積極的、効果的参加と、JASO、JISの国際化提案を視野に入れた戦略的かつ柔軟な活動を行う。	活動リソースの効率化を図り、関連業界団体との連携を強化する。現在仕掛りの活動を完遂する。  ①出力試験法、整備用排出ガス分析計 ②燃料噴射装置規格群 ③軽油潤滑性規格 ④燃料フィルター試験法 ⑤ピストンリング規格群		環境・エネルギー関連分野を重点に、ISO提案を視野に入れつつ、ニーズの高い規格の早期制定を進める。
	JASO、JISについては、ニーズの高い規格を選定し作成する	上記項目と同じ  ①エンジン排ガス測定法、スモークメータ ②出力試験法、整備用CO測定器 ③コモンレール燃料噴射装置 ④フィルター規格(燃料、エア、ブローバイ) ⑤Vベルト・プーリーおよび試験法 ⑥ラジエータおよびキャップ ⑦尿素水溶液関連規格	① △ ② ○ ③ ◎ ④ ○ ⑤ ○  ① ◎ ② △ ③ ◎ ④ ○ ⑤ ◎ ⑥ ◎ ⑦ ○	

12

### 3.2.5 第8次長計振り返りと第9次長計要旨

安全 部会

◎ 計画通り 8次終了 ○ 9次継続 (計画通り) △ 9次継続 (計画遅れ) × 問題有

	8次長計戦略	8次長計戦術	結果	9次長計について
安全部会	ISO活動を通じ、国際的な規格の調和を実現する。	規格活動に要する技術基盤の構築を、基準活動を進めるJAMA・JASICと連携し、推進する。 ①コンパティビリティ試験法 ②むち打ち試験法 ③World SID (国際統一側面衝突ダミー) ④むち打ち試験用ダミー開発	① 休止 ② ○ ③ ◎ (成人男性) ○ (小型女性) ④ ○	国内の研究リソースを最大限有効に活用する観点で、8次長計と同じく、引き続き基準先行型でナレッジを集約し、規格活動を推進していく。
	我が国の実態・ニーズを反映するため、規格案の試験方法等を適正化する。	上記項目と同じ ①チャイルドシートの側面衝突評価方法 ②エアバッグのテスト方法の推進 ③統一ダミーの規格化 ④交通事故分析方法, EDR(イベントデータレコーダー)、ドライブレコーダの要件 ⑤ドライバーモデルのプラットフォームの要件	① × ② ○ ③ ○ ④ ○ ⑤ 休止	

13

### 3.2.6 第8次長計振り返りと第9次長計要旨

車両性能 部会

◎ 計画通り 8次終了 ○ 9次継続 (計画通り) △ 9次継続 (計画遅れ) × 問題有

	8次長計戦略	8次長計戦術	結果	9次長計について
車両性能部会	ユーザニーズへの対応	関連団体と取り組みテーマ案を調整し、活動内容に反映する ①大型車操安性 ②空調安全性	① ○ ② ○	引き続き、操安性は規制に対応した試験法を制定する
	重点的新技術分野(車載ITS機器のマン・マシン・インタフェース等)優先の各種の定義・仕様(試験法も含む)規格作り	技術動向を見極めた上で、部会として取り組む新技術を選定し、規格化を提案していく。 ①車載ITS機器のヒューマンインターフェース	① ○	引き続き、車載ITS機器のヒューマンインターフェースは重点的に取り組む
	他分野との境界領域にある技術項目(自動車自体の性能・機能の向上、ITSの発達、各種電子制御装置搭載に伴う高知能化等)への積極的取り組み	従来の部会の枠に縛られることなく、広い視野を持って将来を展望し、取り組むべき案件に積極的にアプローチする。特に、TC204 とのリエイゾン活動に積極的に対応する。 ①視界新規格(ナイトビジョン) ②識別記号	① △ ② ○	電動化や機能安全(ISO26262)の試験方法への取り込みを行う
	ISO活動の強化	各種の情報や動向等を収集整理し、重要性・優先度を考慮しながら日本として適切な対応を推進する。 ①コントロール類配置	① ◎	人口多数のアジア体型の規格への取り込みの戦略を検討する

14

### 3.2.7 第8次長計振り返りと第9次長計要旨

#### 低公害車・環境 部会

◎ 計画通り 8次終了 ○ 9次継続 (計画通り) △ 9次継続 (計画遅れ) × 問題有

	8次長計戦略	8次長計戦術	結果	9次長計について
低公害車・環境部会	A.低公害車と環境に関する、幅広い領域を製品軸と機能軸の二つの側面で重点指向往て対応する	低公害車はクリーンエネルギー車を指すものとし、天然ガス車、LPG車、水素内燃自動車を製品軸の対象とし、機能としての環境は、既存部会対応可能なものを除き、自動車全般に関するテーマに集中する。 ①天然ガス車(充填口と燃料供給部品) ②液化天然ガス車(充填口と燃料系部品) ③水素内燃自動車(圧縮水素ガス及び水素メタン混合燃料システムの部品) ④騒音試験法(加速騒音、路面、最小騒音、屋内試験、停車近接排気騒音、温度影響、異なった路面の交通騒音) ⑤自動車室内のVOC測定法	全項目計画通り進行。VOC測定法ではNWIPを提出。 ① ○ ② ○ ③ ○ ④ ○ ⑤ ○	①左記の第八次長計取り組みテーマは、全て継続して、JASO,JIS,ISOの規格化を推進する ②加えて、PHEVやEV,FC車等の低公害車の製品化が急速に進行しており、規格上の新課題検証が急務。JARI,JAMAとの分担、連携を含め、規格委員会下、各部会間での取りこぼし項目有無の検証と、必要に応じ新規項目の担当追加や、新分科会設置を検討し実行する。
	B.関連団体との分担・連携による効率的規格活動の推進 C.規格活動推進 D.地球環境保全とエネルギー有効活用に関する規格活動推進	境界領域テーマに積極的に取り組む ①圧縮水素ガス及び水素メタン混合燃料システムの部品(上項③)	燃料電池車を担当するJARIと水素ガスで分担・連携 ① ○	

15

### 3.2.8 第8次長計振り返りと第9次長計要旨

#### ブレーキ 部会

◎ 計画通り 8次終了 ○ 9次継続 (計画通り) △ 9次継続 (計画遅れ) × 問題有

	8次長計戦略	8次長計戦術	結果	9次長計について
ブレーキ部会	交通事故低減に資する標準化など、優先度の高いものから改正作業を実施し、国際標準化活動の強化する	各年次で優先度の見直しを行い、選定テーマに対して継続的に会議に参加し、必要に応じて、修正、改正提案を行っていく。 ①摩擦材の品質保証規格 ②液圧ブレーキホースアセンブリの改正 ③ブレーキ性能試験法 ④ブレーキ停止距離試験法	① ◎ ② ○ ③ ◎ ④ ◎	従来の品質向上への取り組み、ISOとの整合化を継続推進しつつ、安全、環境領域のニーズを踏まえた規格活動を進める。
	新規装置に対応したJASO規格の構築、JIS規格とISO規格との適正化など、優先度の高いものから改正作業を推進する	新規装置に対する規格ニーズ、優先度を明確にし推進する。ISOの規格制定に合わせた改正、提案を行い、同時にJISとの適正化を推進する。 ①ブレーキ試験法群 ②ABS車輪速センサー ③ABS付トラックバス実車試験方法 ④ブレーキに関する安全装置の用語 ⑤ゴムホース規格 ⑥摩擦材品質規格	① ◎ ② ○ ③ ○ ④ ◎ ⑤ ◎ ⑥ ○	

16

### 3.2.9 第8次長計振り返りと第9次長計要旨

材料 部会

◎ 計画通り 8次終了 ○ 9次継続 (計画通り) △ 9次継続 (計画遅れ) × 問題有

	8次長計戦略	8次長計戦術	結果	9次長計について
材料部会	<p>1)国際的な動き、社会的要請、経済効果を見極めた企画・対応</p> <p>2)環境対応技術・新技術への対応を図る</p>	<p>重点化するべき領域を絞り込み該当する領域については自工会と連携して、我が国の優位性を維持させるための自動車用材料の規格を明確にしていく。</p> <p>燃料</p> <p>①自動車用燃料・混合用・FAME</p> <p>②内燃機関用燃料DME</p> <p>③ガソリン混合用エタノール試験</p> <p>エンジン油</p> <p>④自動車ガソリン機関潤滑油チェーン摩耗試験法</p> <p>⑤内燃機関ディーゼルエンジン油の清浄性試験方法の改訂</p> <p>ATF</p> <p>⑥せん断安定性試験方法</p> <p>⑦摩擦材適合性試験方法</p> <p>⑧ジャダ防止性評価方法</p> <p>その他</p> <p>⑨自動車用安全ガラス</p> <p>⑩環境負荷物質分析法</p>	<p>① ◎</p> <p>② ◎</p> <p>③ ◎</p> <p>④ ◎</p> <p>⑤ ○</p> <p>⑥ ○</p> <p>⑦ ○</p> <p>⑧ ○</p> <p>⑨ ◎</p> <p>⑩ ◎</p>	<p>8次長計の推進中課題の継続と未着手課題の内容について、再度ニーズ・重要度の高い課題を絞り込んだ標準化活動と、さらには代替燃料や新材料等に対応する標準化活動を積極的に推進する。</p>

17

### 3.2.10 第8次長計振り返りと第9次長計要旨

要素 部会

◎ 計画通り 8次終了 ○ 9次継続 (計画通り) △ 9次継続 (計画遅れ) × 問題有

	8次長計戦略	8次長計戦術	結果	9次長計について
要素部会	<p>①ISOとの整合化を進める。</p> <p>②JIS/JASOの連携強化</p> <p>③社会環境変化やニーズに対応</p> <p>④規格の利用向上</p>	<p>①グローバル化にスムーズに対応するため、有用なISO規格を選定し整合化をおこなう。</p> <p>②JIS/JASOの棲み分けの考えを明確にして取り組む。基本的には、自動車として必要なものをJASOとして規格化する。</p> <p>③欧州ELV規制やSOCに対応するため、関連する規格の制定、改正を進める。</p> <p>④利用度を高める取組みを図る。利用実態調査に基づいて、利用度の低い規格の改廃を積極的に行なう。</p> <p>①ISO関連の要素部品規格改正 計画 6件</p> <p>②JIS、JASO移行を吟味した規格の見直し 計画 4件</p> <p>③ELV、SOC対応 計画 8件</p> <p>④実態調査に基づく利用度の向上 計画 14件</p>	<p>個々の規格改正を愚直に進めて成果を上げたが、複数の要素部品に共通する規格の整備による効率化も必要であった。</p> <p>① ◎: 3件 ○: 2件 △: 1件</p> <p>② ◎: 4件</p> <p>③ ◎: 7件 △: 1件</p> <p>④ ◎: 6件 ○: 2件 △: 6件</p>	<p>グローバルな視点で規格化を図り、過去との連続性も尊重しながら、より利用度の高いものをめざす。</p> <p>部工会など関連する諸団体との連携を深め、複数の要素部品にかかわる規格の整備を効果的に推進する。</p>

18

### 3.3.1 部会戦略 ～第9次長計での部会戦略策定ツール及び狙い

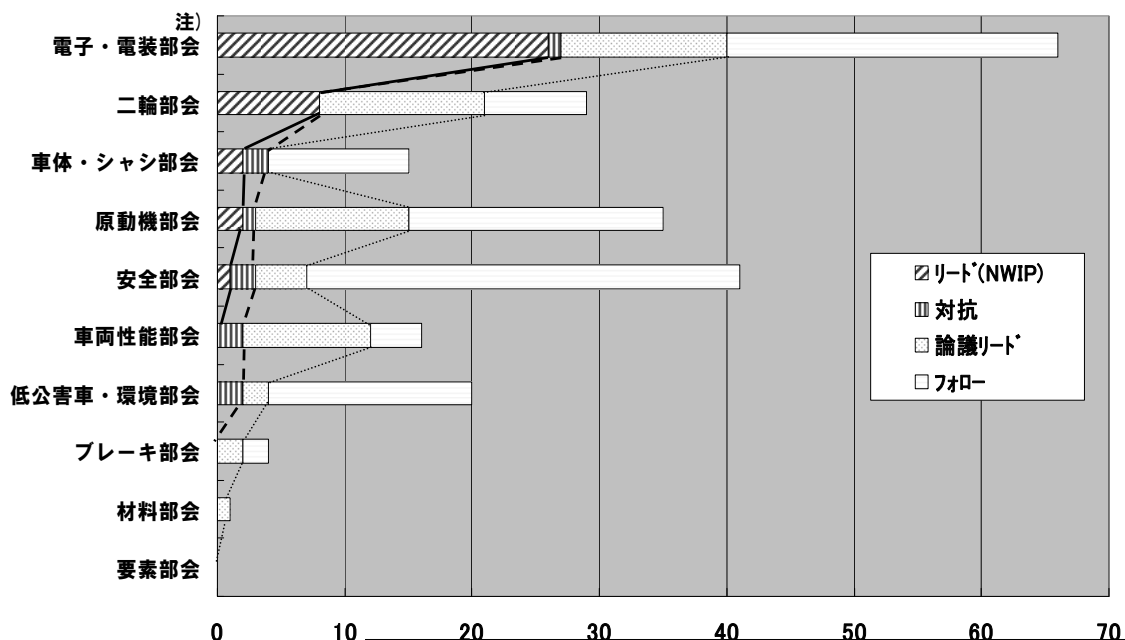
1. 戦略ツールを共通言語として使い、各部会の取り組みを簡潔にわかるようにすること。
  - 項目チャート；各部会の持っている標準化テーマの規模を比較できるようにする。
  - ポートフォリオ；標準化テーマについて、日本の技術力ポジションを明確にし戦略的なテーマの抽出につなげる。
  - ロードマップ；標準化テーマの取り組むべき時期を明確にする。
  - SWOT；各部会の標準化活動での強みと弱みを明確化し、共通の取り組むべき課題をまとめた。
2. 予算確保の優先度を決めること。
3. 規格運営委員会を組織し、第9次長計で検討する課題を明確にし、実行をフォローすること。

### 3.3.2 部会戦略 ～国際標準化項目の優先度づけ

各部会の国際標準化テーマをNWIPリード・対抗・論議リード・フォローに分類整理し、リソース配分の優先度付けに活用する。

国内標準化活動および国際標準化のうち論議リード・フォロー項目は、従来までと同様に大きなリソースは必要としないが、NWIPをリードあるいは対抗していく項目にはリソースを重点投入する必要がある。

(リード・フォロー・対抗)チャートによる優先度付け(国際)



注)準備段階の日本発提案項目もリード(NWIP)に分類(独との連携活動の中で今後精査)

### 3.3.3 部会戦略 ～部会横断 4課題と対応について

SWOTから抽出された課題を整理統合し、共通課題として下記4課題とその対応についてまとめた。

課題	対応
All Japanで新たな規格領域(業界・境界を含む)についての規格化戦略を立案する仕組みの構築。	2011年に規格委員会内に、新たな領域についての規格化戦略を立案できる組織を立ち上げる。(3.4.1 参照)
規格活動に優先度をつけてリソースを配分する、海外の規格組織と提携する仕組みの構築と定着。	項目は、第9次長計に折込み済み。 規格委員会傘下で、規格運営委員会を立ち上げ実行のフォローをしていく。
規格活動の実態に即した組織部会の再編	規格運営委員会にて、規格委員会へ再編の提案を行なっていく。(3.4.2、3.4.3 参照)
国際要員の育成	国際ルールに精通し、語学ハンディ無く海外と渡り合えるエキスパートを育成するために、ISO代表参加者セミナーの毎年開催を計画する。

21

### 3.3.3 部会戦略 ～部会横断 4課題;部会横断課題の検討①

各部会のSWOTから共通する課題を明確化するため、下表により整理を行なった。  
全体をまとめると課題は、規格化戦略・ISO会議対応・規格化プロセス・決まった規格への対応・部会組織再編成・国際要員育成の6項目になる。

部会名	主要課題	規格化戦略			ISO会議対応		規格化プロセス			決まった規格への対応	部会組織再編成	国際要員育成
		規格化アイテム出し	規格化のタイミング	業界・境界問題	リターン・リスク	対抗戦略	国内規格先行	国内・アジア重視	欧米メーカー巻き込み			
ブレーキ	今後、規格が必要なものが明確に出来ない。	●		△								
ブレーキ	新技術は出てきているが、規格化活動のタイミングを計っている。		●									
安全	現在進められている「ガミ-規格のハーモナイズ」について対抗戦略・戦術の策定および実行が必要				●				△			△
安全	歩行者保護領域について当事国として世界で「リーダーシップ」を取っていく。				●		△		△	△		△
材料	海外規格への対抗措置が必要				●			△	△	△		△
材料	潤滑油類の品質の模索とその規格化				●		△	△	△			△
低公害車	EV車の走行音について規格化をリードする。				●		△	△	△			△
車体シャシ	福祉車両は国内規格がないため国際競技で提案根拠が示せない。						●					
車体シャシ	ホイールは、新興国が独自に規格化する恐れがある。		●		●	△	△		△	△		△
車両性能	アジア、日本を考慮した規格化の推進							●				
車両性能	規格化に必要な人間工学実験費用の確保									●		
車両性能	ISO26262への対応方針の決定										●	
原動機	業界・境界領域への取り組みを強化する	●		●								
原動機	活動実態に即した部会・分科会再編成										●	
二輪	標準化推進のため欧米メーカー、アジア近隣諸国の巻き込み強化					△		●	●			△
二輪	国際要員育成					△						●
電子電装	自動車業界のボランティアではなく、目標を共有した産官学一体となった活動に。					△				●	△	
電子電装	専門家の育成(企業退職人材の有効活用)					△				●		●

●:直接関係するもの、△:間接的に関係するもの 22

### 3.3.3 部会戦略 ～部会横断 4課題;部会横断課題の検討②

部会横断課題の検討①で絞りこんだ6項目について、頻度・重大性・拡大性で評価した結果、以下の4項目が重要である。

	頻度	重大性	拡大性
①業際・境界を含め、何をいつ規格化していく必要があるのか。All Japanとしての企画力をつける必要がある。	H	H	H
②リード、対抗、それぞれの分野で、日本の国益に関わる特定の規格アイテムを明確にする必要がある。当然、これらの課題に対し、優先的にリソースを配分していく必要がある。	H	H	H
③特定規格化アイテムに対する規格化活動のリソース確保は言うまでもなく、アジア、欧米との連携も臨機応変に対処していく戦略が必要。	H	H	H
④国際会議に提起するに際してまずJASOを先行作成する定型プロセスを回していく必要がある。	M	H	L
⑤規格活動の実態に即した組織部会の再編が必要	L	H	H
⑥国際要員の育成	H	H	H

注)②と③は、リソース問題なので、1項目として扱うこととした。

H:High,M:Mid,L:Low

23

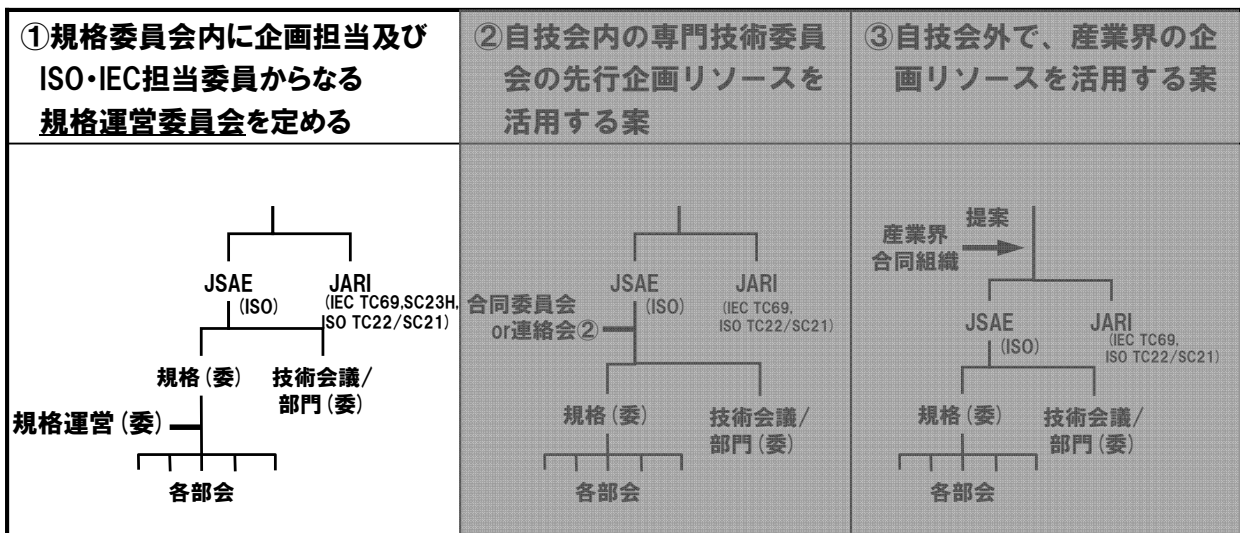
### 3.4.1 現在受け皿のない領域の戦略～規格運営委員会の設置

#### 課題

- ・現在の部会の編成では、新領域・境界領域の要規格化項目を発掘することが難しくなっている。
- ・特に、今後規格化活動の主流となる電気、電子領域はISO、IECいずれの標準化機構で取り扱っていくのか、両機構の基本役割を含めあいまいになっている。
- ・上記の状況を鑑みると、ISO、IECの上流工程でAll Japanとして規格化項目を立案し両標準化機構に振り分ける規格組織が必要である。

#### 対応

- ・All Japanの体制として、規格運営委員会を設置する（規格委員会の直下、①を選定）。



24

### 3.4.2 現在受け皿のない領域の戦略～新領域課題

従来の部会組織では、扱っていない領域の課題についてラフに洗い出しを行なった。  
前項で述べたAll JAPANでの規格戦略にこれらの項目も含め、担当部会を決めていくこととする。

注目領域	新たな規格化アイテム(今の部会に引っかからない)	
	規格先行型	基準先行型
環境 CO2 燃費	・(アイドルストップ試験法)	
安全 予防安全 衝突安全	・電子制御ブレーキ ・HEV/EVにおける回生ブレーキ	・ESC試験法  ・大半がWP29・GRSPで議論されている
IT(S)	・路車間通信のプロトコル ・車車間通信のプロトコル コンソーシアム方式の国際標準化テーマ ・AUTOSAR (ECUのソフト構造、基盤ソフト、 開発ツール、アプリソフト/I/F) ・ASAM(制御システムの適合計測) ・JENIVI (情報系ECUのソフト構造、ソフト部品、 I/F) ・FlexRay、LIN、DSI等車両内LAN通信方式 その他MBD等多数の先端領域	
自技会の基本方針	基準化に無いものを優先	基準化活動を優先する
予算	政府、業界持ち寄り	国(国交省)の予算が付く

25

### 3.4.3 現在受け皿のない領域の戦略～委員会(部会)再編成について

現在の10部会体制に再編成して以来、十余年が経過したが、車両電動化、自動車電子技術分野における国際標準化活動が活発化している現況に鑑み、当会の対応組織もそれに即応できる委員会体制の構築が必要である。

All Japanで新たな規格化戦略を立案する仕組みの構築については3.4.1に示した通りの構想の下で進めるが、自技会規格委員会の現部会編成に関しては、下記の再編案にて第9次長計期間の初年度(2011年度)対応としたい。

- ・ 第9次長計立ち上がり時に、下記2つの受け皿を設置する。
- (1) 車両の電動化に関する事項は電子・電装部会から分離し、電動車両部会を新設して推進する。
- (2) 現在受け皿のない領域のうち、アクティブセーフティ領域については、車両性能部会を発展的に改編した、又システム関係の新分科会追加を視野に入れた、アクティブセーフティ部会に於いて標準化を推進する。

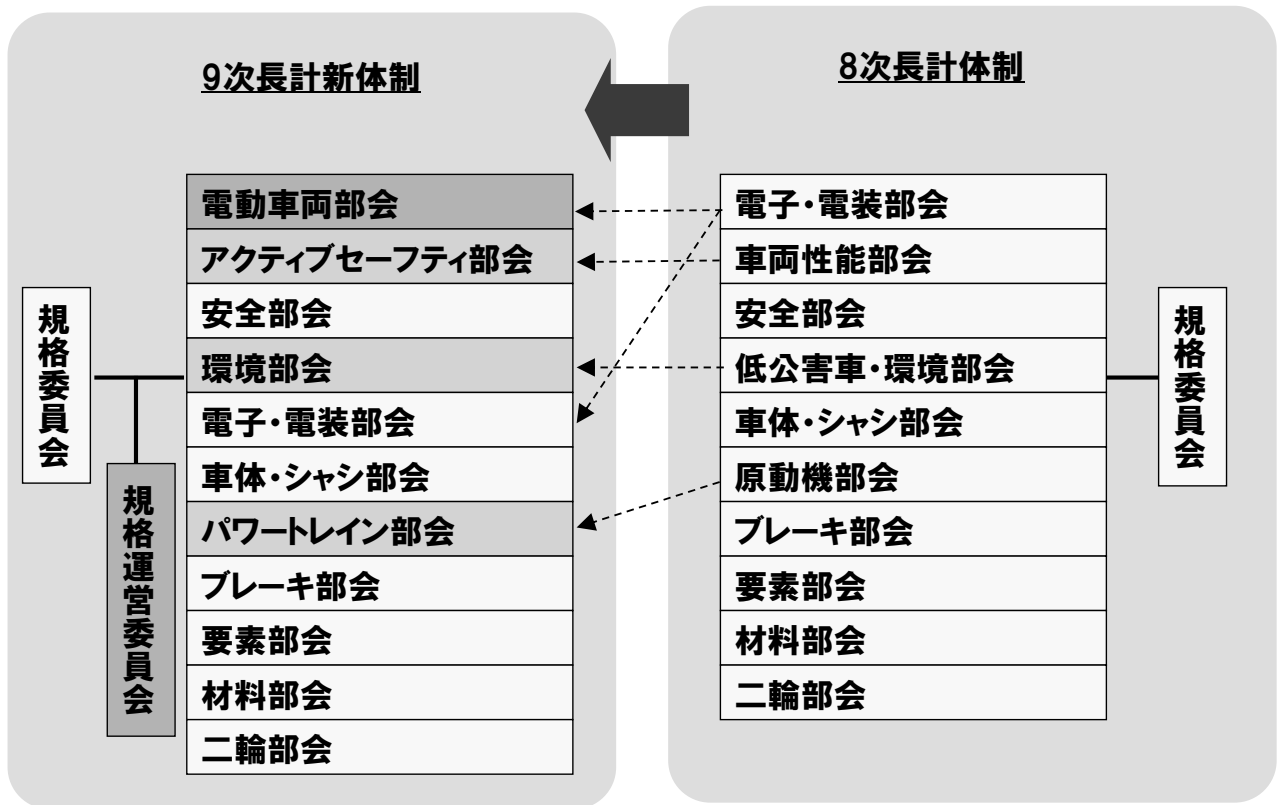
上記新部会構成での業際領域などの課題については、第9次長計のフォローアップと共に、規格委員会の下に新たに組織する規格運営委員会の中で取組み方針などを決めて推進する。

- ・ 2011年度内には、部会活動の効率化のため、次の例のような部会再編を検討する。

- 例1 低公害・環境部会について、関連部会との関係を整理し再編する。
- 例2 国内項目が中心である材料部会と要素部会を統合する。
- 例3 車体・シャシ部会とブレーキ部会とを統合する。また、共通用語・シンボルマーク・車両の分類・共通試験方法など基本的分野については、これを所管する部会を明確にする。

26

### 3.4.3 現在受け皿のない領域の戦略～委員会(部会)再編成について



### 3.4.3 現在受け皿のない領域の戦略～委員会(部会)再編成について

#### 現状の担当領域

		製品規格 (含用語) 諸元・ 単体機能	性能規格(含性能用語)					
			動力性能 燃費	公害 排ガス	NVH 空調・ 居住性	ブレーキ 性能	操安性	衝突安全
機能・ 要素分類	機能	EV・HEV・FCV・etc	(参考) JARI					
		従来型車両	車両性能部会			ブレーキ部会	車両性能部会	安全部会
		CNG・水素・etc	低公害車・環境部会					
	要素	電気・電子		電子・電装部会				
		車体・機装						
		サスペンション・ステアリング	車体・シャシ部会					
		吸・排気系						
		従来型エンジン	原動機部会					
		ブレーキ	ブレーキ部会				ブレーキ部会	
		要素部品(ホルトナット等)	要素部会					
材料	材料部会							
二輪自動車	二輪全領域			二輪部会				

### 3.4.3 現在受け皿のない領域の戦略～委員会(部会)再編成について

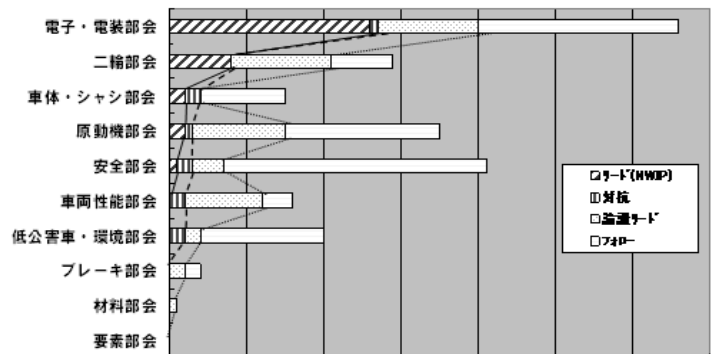
#### 部会再編成後の領域

		製品規格 (含用語) 諸元・ 単体機能	性能規格(含性能用語)					
			動力性能 燃費	公害 排ガス	NVH 空調・ 居住性	ブレーキ 性能	操安性	衝突安全
機能・要素分類	機能	EV・HEV・FCV・etc	(参考) JARI	電動車両部会				安全部会
		従来型車両				アクティブセーフティ部会		
		CNG・水素・etc		環境部会				
	要素	電気・電子		電子・電装部会				
		車体・機装						
		サスペンション・ステアリング	車体・シャシ部会					
		吸・排気系						
		従来型エンジン	パワートレイン部会					
		ブレーキ	ブレーキ部会				ブレーキ部会	
		要素部品(ホルトナット等)	要素部会					
材料	材料部会							
二輪自動車	二輪全領域			二輪部会				

29

### 3.5 各部会のポートフォリオ・SWOT・ロードマップ

- 3.5.1 電子・電装部会
- 3.5.2 二輪部会
- 3.5.3 車体・シャシ部会
- 3.5.4 原動機部会
- 3.5.5 安全部会
- 3.5.6 車両性能部会
- 3.5.7 低公害車・環境部会
- 3.5.8 ブレーキ部会
- 3.5.9 材料部会
- 3.5.10 要素部会



『各部会のポートフォリオ・SWOT・ロードマップ』は、本来、今回提案している新しい組織ごとに計画すべきであるが、新組織は9次長計より立ち上げるため、従来の組織で計画を行なった。

30



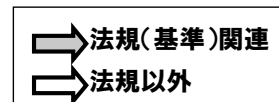
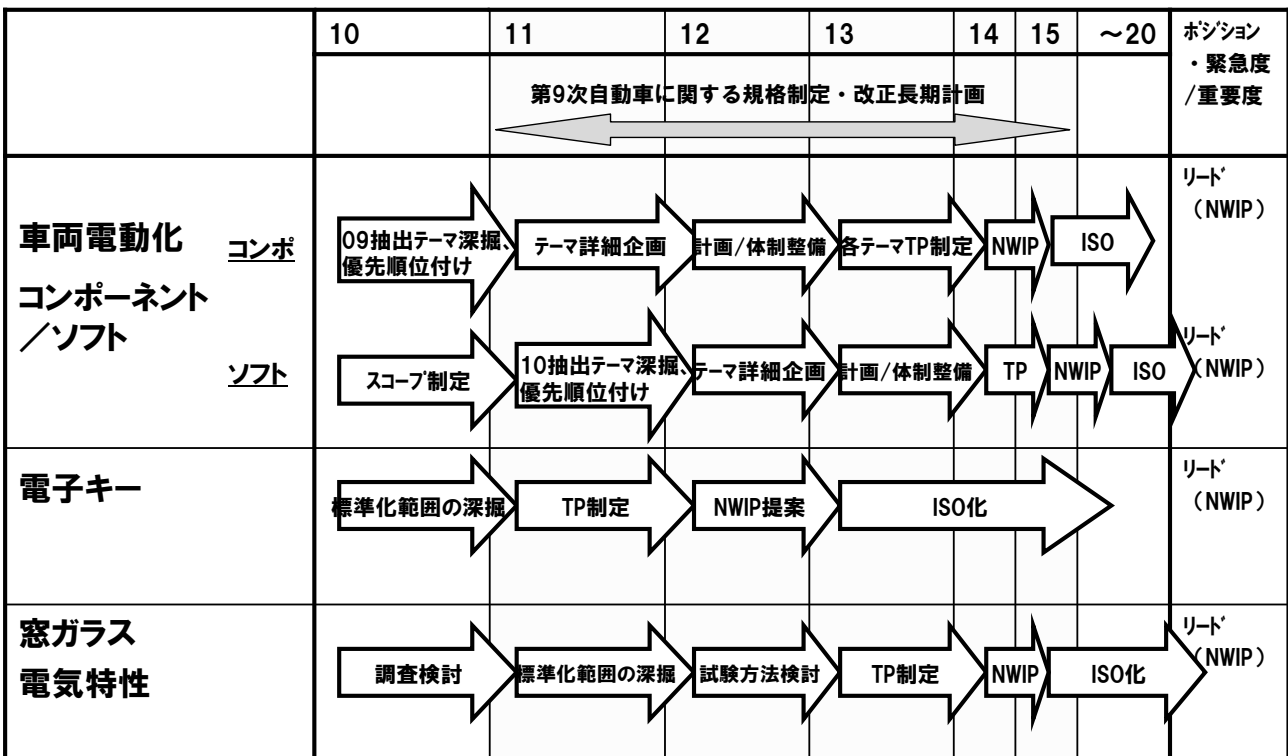
### 3.5.1 電子・電装部会 SWOT

<p><b>Strengths (強み)</b></p> <p>①日本には、諸外国に先行し商品化している技術を多く有している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・HEV、P-HEV、EVについて、諸外国に先行</li> <li>・電動車両に係るコンポーネント(リレー、ヒューズ、コネクタ、電線等)やその複合技術等は商品化済み</li> <li>・各種環境対応技術</li> </ul> <p>②日本は国際標準の維持/管理/フォローは得意。</p>	<p><b>Weaknesses (弱み)</b></p> <p>①日本には、日本発国際標準化に向けた体制が整っていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人材(専任者、英語/専門知識)不在</li> <li>・国際標準化活動予算、社会的認知度</li> <li>・現組織の範疇外標準化テーマの受け皿が無い</li> </ul> <p>②日本にはEU連合に対抗できる国際間協調体制が不備。</p> <p>③企業トップから担当者まで標準化の意義・メリットを把握していない。</p> <p>④長期間、標準化に携われる体制になっていない。</p>
<p><b>Opportunities (機会)</b></p> <p>①CO<sub>2</sub>削減等の地球環境問題への対応を自動車業界は強く求められている。</p> <p>②欧米先進国の自動車、特に電気・電子関係標準化の動きがリーマンショック以降鈍っている。</p>	<p><b>Threats (脅威)</b></p> <p>①日本が先行しているHEV、P-HEV、EV分野に対して諸外国から国際標準化案提出の動きがある。</p> <p>②中国等の自動車新興国の急速な電動車両化。(標準化遅れによる車両安全性低下懸念)</p> <p>③韓国はブレーキ素材、イベントレコーダなどNWIP提出に積極的。</p>

**課題**

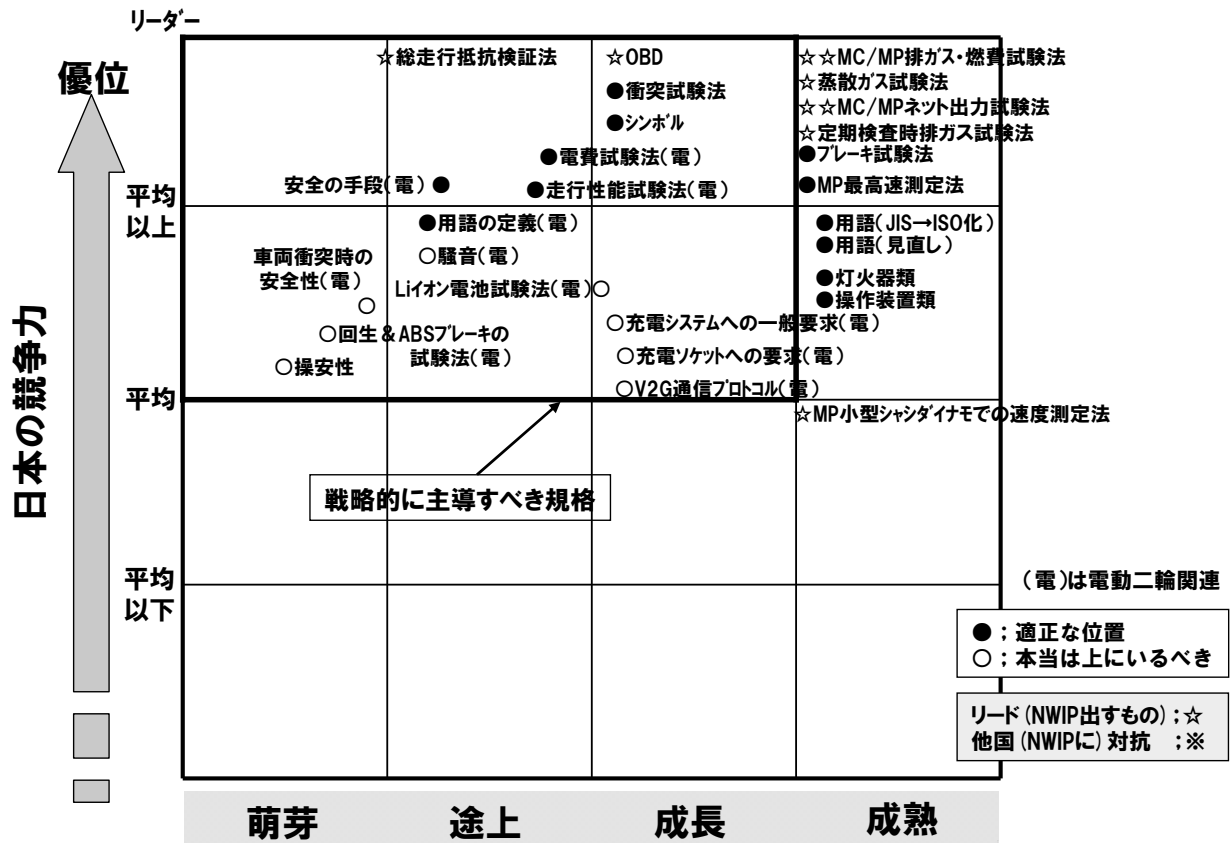
- 日本の国際標準化活動は、自動車業界のボランティアに支えられた活動であり、目標を共有した産官学一体となった活動とする必要がある。
- 日本発国際標準化に向けた専門家(専任)の育成が急務[企業退職者(有能な標準化活動経験者)の積極活用等]。

### 3.5.1 電子・電装部会 ロードマップ



### 3.5.2 二輪部会 ポートフォリオ

二輪部会



### 3.5.2 二輪部会 SWOT

二輪部会

<b>Strengths (強み)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本の二輪産業は世界のリーダーである。</li> <li>日本の二輪はISOの議長国・幹事国である。</li> <li>日本環境対応技術は世界のトップクラスである。</li> <li>日本市場は環境意識が高い。</li> </ul>	<b>Weaknesses (弱み)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際標準化会議への参加国が少ない。</li> <li>評決時の数で欧州に対して不利である。</li> <li>英語でのコミュニケーションやディベートが苦手。</li> </ul>
<b>Opportunities (機会)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境負荷低減に対する関心が高まっている。</li> <li>規格策定速度が比較的速い。</li> </ul>	<b>Threats (脅威)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>基準化検討が規格に先行する場合がある。</li> <li>四輪規制を無理強いされる可能性が有る。</li> </ul>

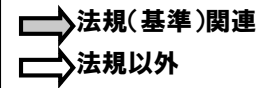
#### 課題

- 欧米メーカ(ハーレーやBMW)を巻き込み、先進技術に関する標準化活動の具体化を図る。
- アジア近隣諸国の参画も促す。又、彼らとの仲間作りを更に進め、一層の連携強化を図る。
- 上記2点を通じて日本が主体的にISO活動を先導して行く。その為にも国際要員の育成が必要。

### 3.5.2 二輪部会 ロードマップ

二輪部会

		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション ・緊急度 /重要度
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画							
SC22WG1 SC23WG4 用語	TI-1 二輪車の用語 の見直し		ISO改正						リード
	TI-2 JIS二輪車の用語のISO化				ISO提案				リード
SC22WG3 SC23WG8 操作・表示 装置	TI-3 Symbolsの追加 見直し	ISO改正							リード
	TI-4 操作装置類の 位置、寸法要件 の見直し			ISO改正					リード

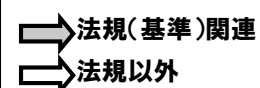


37

### 3.5.2 二輪部会 ロードマップ

二輪部会

		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション ・緊急度 /重要度
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画							
SC22WG8 SC23WG2 ブレーキ	TI-5 ABS試験法 の検討		gtr3に基づいたISOの改訂						フォロー
SC22WG15 SC23WG3 灯火器	TI-6 灯火器類の 取付け見直し			ISO改正					リード
SC22WG17 排ガス及びエン ジン	TI-8 総走行抵抗 の検証法の 新設				ISO提案				リード
	TI-9 燃料蒸発ガス 試験法新設					ISO提案			リード
	TI-10 検査又は保 守整備にお ける排出ガス 試験方法		ISO提案						リード





38

### 3.5.2 二輪部会 ロードマップ

二輪部会



		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション ・緊急度 /重要度	
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画								
SC22WG17 排ガス及びエンジン	TI-11 排出ガス燃費試験法の改定			ISO改正					リード	
	TI-12 小型シャーシダイナモを使った速度測定方法			ISO改正					フォロー	
	TI-13 車載式故障自己診断システム(OBD)			ISO提案					リード	
SC22WG21 SC23WG6 安定性及び乗車姿勢	TI-14 JASO操縦安定性のISO化			準備検討	ISO提案				リード	
SC22WG22 衝突試験法	TI-15 Rider crash protective deviceの評価手法の見直し	ISO改正							リード	

 法規(基準)関連  
 法規以外

### 3.5.2 二輪部会 ロードマップ

二輪部会

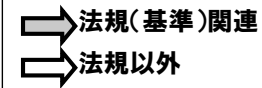
		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション ・緊急度 /重要度	
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画								
SC22WG17 排ガス及びエンジン	TI-26 ネット出力試験法 (ISO4106) の改正	ISO改正							リード	
	TI-27 最高速度測定法 (ISO7116) の改正	ISO改正							リード	
	TI-28 排出ガス燃費試験法 (ISO6855) の改正	ISO改正							リード	
	TI-29 ネット出力試験法 (ISO4164) の改正	ISO改正							リード	

 法規(基準)関連  
 法規以外

### 3.5.2 二輪部会 ロードマップ

二輪部会

		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション ・緊急度 /重要度
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画							
TD-1	JIS D5500-95 二輪車用灯火器 の配光基準			JIS改正					B/A
TD-2	JASO T901-87 二輪自動車用携帯 工具					JASO改正			C/C
TD-3	JIS 台上モード走行燃 費率測定法			JIS制定					B/B
TD-4	JIS D1044 二輪車-ガソリン機 関排出ガス測定方 法			JIS改正					B/B
TD-5	JIS D1033-99 二輪自動車-燃料 消費試験方法-実 走走行試験			JIS改正					B/B
TD-6	JIS 検査または保守整 備における排出ガ ス試験方法					JIS改正			C/B

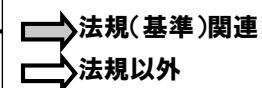


41

### 3.5.2 二輪部会 ロードマップ

二輪部会

		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション ・緊急度 /重要度
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画							
TD-7	JIS D0034-98 二輪自動車-操作 装置の形式、配置 および操作方法					JIS改正			C/B
TD-8	JIS D0035-98 二輪自動車-操作 装置、表示装置及 び警報装置の識別 記号					JIS改正			C/B
TD-9	JIS D1034-99 二輪自動車-ブ レーキ試験方法			ISOの改定に基づいた改定					B/A
TD-10	JIS D1043-01 二輪自動車-アンチ ロックブレーキシステム- 試験方法			ISOの改定に基づいた改定					B/A
TD-11	JASO T001-97 二輪自動車コント ロールケーブル	JASO改正							C/C
TD-12	高輝度前照灯 (HID)			JASO制定					B/C
TD-13	コーナリングランプ			JASO制定					B/C



42

### 3.5.2 二輪部会 ロードマップ～電動二輪関連

二輪部会

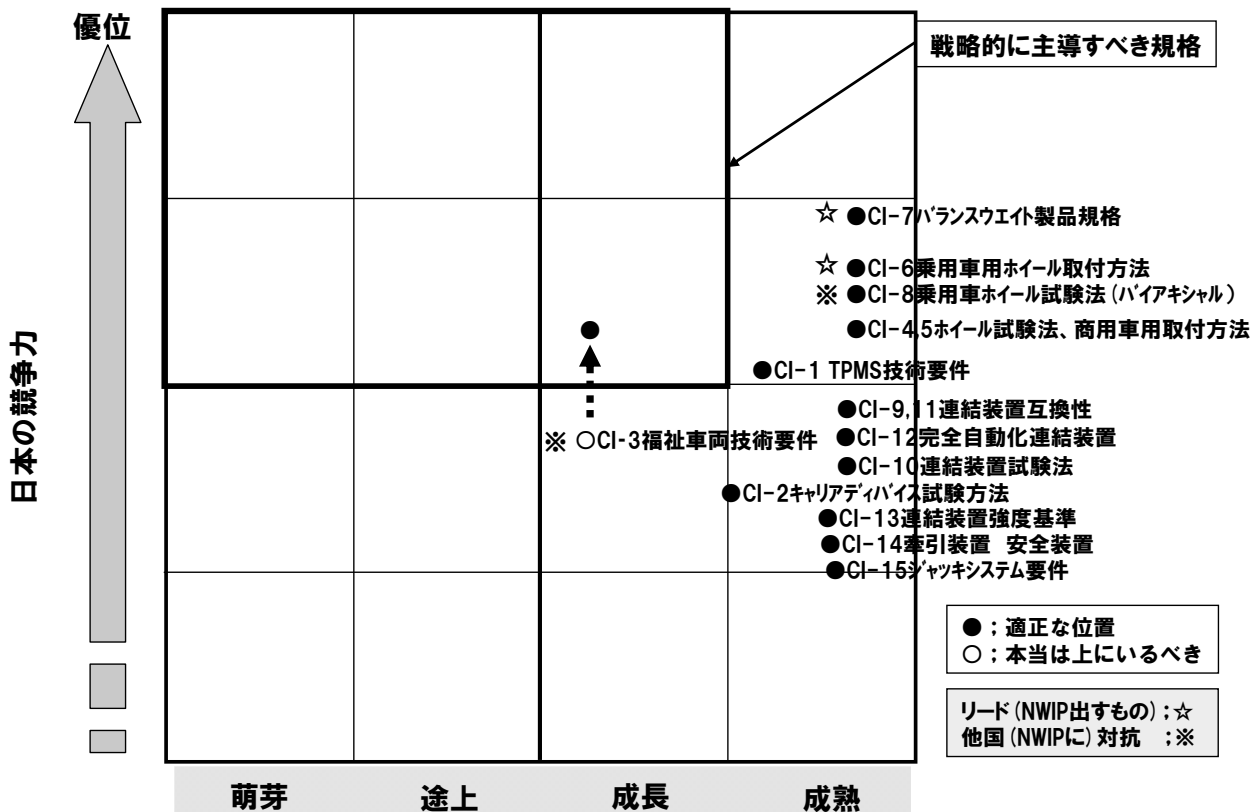
注:電動2輪の標準化に関してはその戦略が自工会にて検討されている。その決定内容に準じて本ロードマップを修正する必要がある。

		10	11	12	13	14	15	16	17	18	ポジション	
		国土交通省・自工会による電動車両グローバルイニシアチブ										
一般化要件	動向	電動二輪市販化			モータ分野にて普及			コンピューター分野で普及				
	主たる活動	用語や定義の明確化			一般技術要件やテストコード・パラメータの標準化							フォロー
安全要求	動向	ICE既存標準と電動4輪標準の2輪適合				2輪固有の安全標準確立						
	主たる活動	基本(運転上)安全要求の標準化			電動車両衝突時の安全性標準化			電磁放射・受容性への安全性標準化				リード
試験方法	動向	ICE既存標準と電動4輪標準の2輪適合				2輪固有の安全標準確立						
	主たる活動	電費・航続試験方法標準化		回生ブレーキ・ABSの試験方法標準化								リード
		走行性能試験方法標準化		車両衝突時の試験方法(クラッシュテスト)の標準化								
		電磁放射・受容性の試験方法の標準化										フォロー
充電	動向	電動4輪状況把握			電動2輪適合システム検討			2輪固有システム標準化				
	主たる活動	電動4輪標準化活動協力2輪としての問題点抽出	2輪標準充電システム開発		充電システムの一般要求明確化		2輪充電システムの一般要求の標準化				フォロー	
			2輪標準充電コネクタ開発		充電コネクタの技術要件の明確化		2輪充電コネクタの技術要件の標準化					
		2輪車両と充電器との標準通信システム開発		車両と充電器への通信要件の明確化		2輪車両と充電器の通信要件の標準化						
要素	動向	電動4輪標準の2輪適合										
	主たる活動	電動4輪電池標準化フォロー				電動4輪電池の2輪固有部分の標準化						フォロー
		電動4輪各種要素の標準化フォロー				電動4輪各種要素の2輪固有部分の標準化						

※ 茶色字:法規(基準)関連 青斜字:法規以外 43

### 3.5.3 車体・シャシ部会 ポートフォリオ

車体・シャシ部会



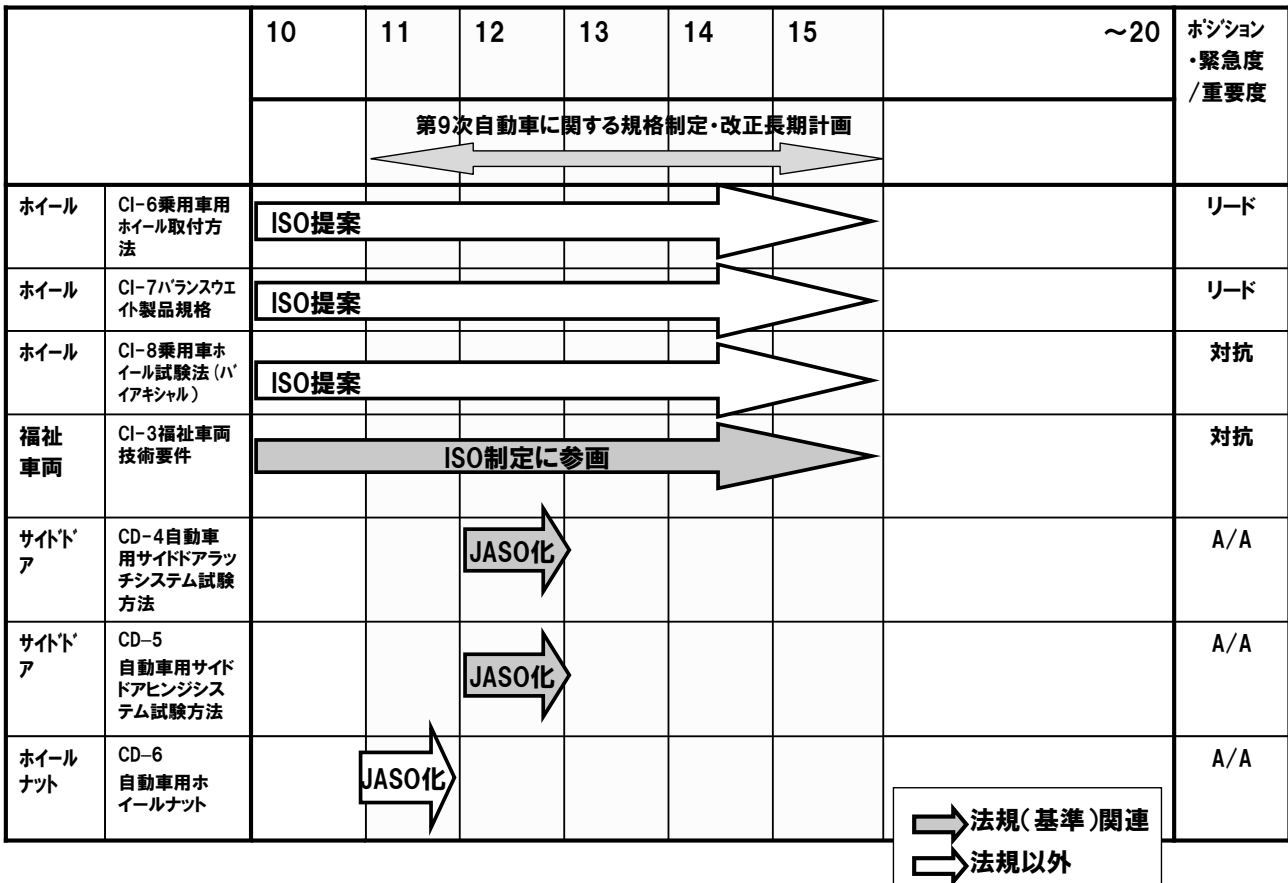
### 3.5.3 車体・シャシ部会 SWOT

<p><b>Strengths (強み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本機能要素は規格・技術両面で成熟しており、海外に比べ、規格化が進んでいる。(ホイール)</li> <li>環境技術においても世界標準規格を提案している。(ホイール)</li> <li>福祉車のベースとなる車両の技術情報がある。(福祉車両)</li> <li>TPMS装着車両の市場実績・情報がある。(TPMS)</li> </ul>	<p><b>Weaknesses (弱み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>協議案件に対する国内規格が無い。(福祉車両)</li> <li>欧州メーカーの主張が強く、決議投票では数で負ける。(ホイール、福祉車両)</li> </ul>
<p><b>Opportunities (機会)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本は他国に例を見ない速さで高齢化が進んでおり、福祉車両の国内ニーズは益々高まる。(福祉車両)</li> <li>日本と同意見を持つフランスは国内での規格案がある。(福祉車両)</li> <li>TR (ドラフト)として日米が協力してまとめている。(TPMS)</li> </ul>	<p><b>Threats (脅威)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後 新興国で独自規格化の恐れあり。(ホイール)</li> <li>欧米限定の規格化の恐れあり。(ホイール)</li> <li>車椅子規格はTC173が先行 ISO10542シリーズ(車椅子規格)に車両特性を含んでおり、欧州では法規化の動きあり。(福祉車両)</li> <li>法規化の際、規格が法規要件(EEC)の一部に取り込まれている。(福祉車両)</li> </ul>

**課題**

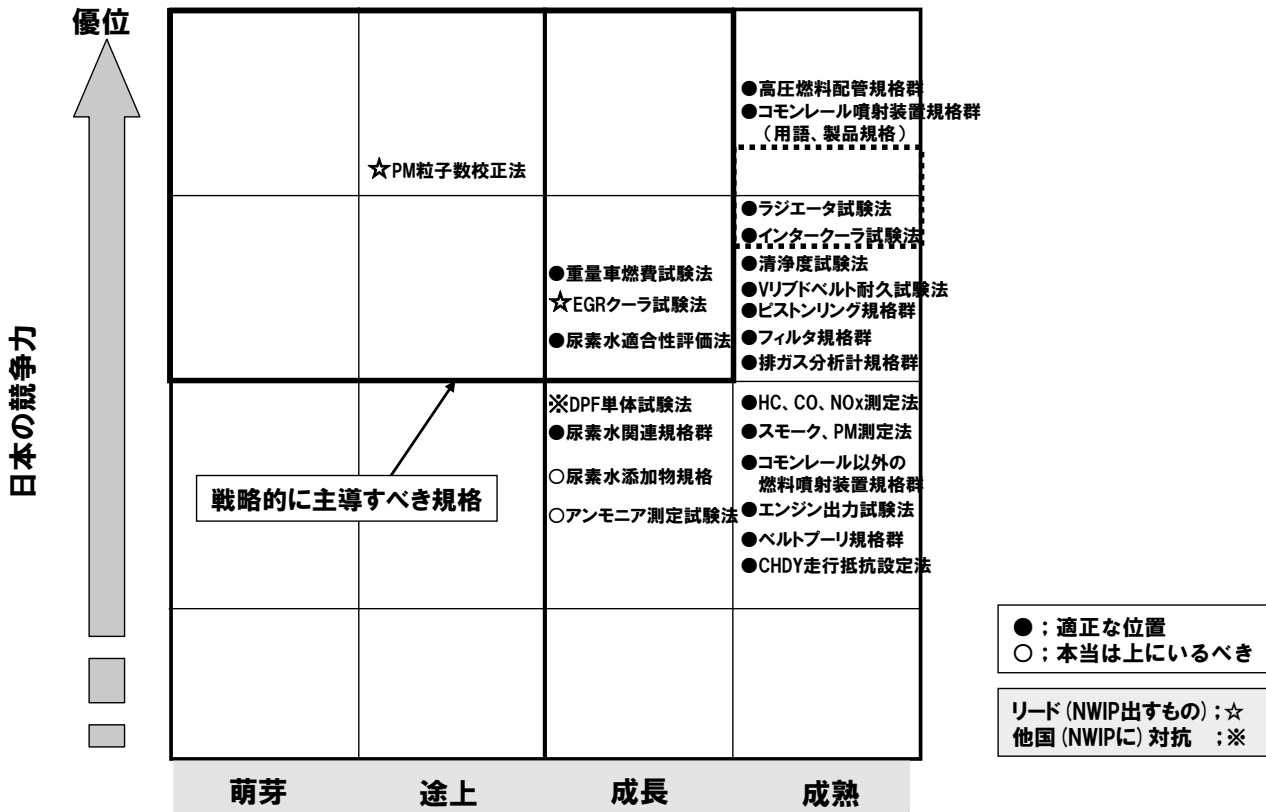
- 福祉車両案件は、国内規格がないため国際協議での提案根拠が弱く、国内規格整備を進める必要がある。
- ホイール関連規格は、新興国が独自規格化する恐れがあり、スピード感を持って規格活動を進める必要がある。
- 欧米に限定した規格にならないよう、日本案の盛り込み活動を進める必要がある。

### 3.5.3 車体・シャシ部会 ロードマップ



### 3.5.4 原動機部会 ポートフォリオ

原動機 部会



### 3.5.4 原動機部会 SWOT

原動機 部会

<p><b>Strengths (強み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自工会・部工会・日内連等と連携して、規格作成やISO対応活動を推進している。 (国内規格作成とISO対応の分担など)</li> <li>CO2・燃費等の国家的戦略にかかわるアイテムの規格化を推進している。 (燃費試験法など)</li> </ul>	<p><b>Weaknesses (弱み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>業際・境界領域への取り組みが不足している。 (特に電子化・電制化など)</li> <li>基準が規格に先行している(排ガスなど)</li> <li>ISO規格提案時の文書化キャパが不足している。</li> <li>萌芽・途上段階技術の規格化推進体制不備。</li> <li>部会・分科会名称が、必ずしも活動実態にそぐわない。</li> </ul>
<p><b>Opportunities (機会)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>排ガス認証試験法について、世界的なハーモナイズ化のスケジュールが確定しつつある。 (試験の進捗に合わせて規格開発を推進できる)</li> <li>強みを持つ分野の規格開発を予定している。 (EGRクーラ試験法、Vベルト試験法など)</li> </ul>	<p><b>Threats (脅威)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国内で規格化ニーズの小さい項目については、ISO規格化により弊害となる。 (DPF単体試験法、清浄度試験法など)</li> <li>未規制排ガスについての法規化検討が、規格に先行して進んでいる。 (排ガス中のNH3やPM粒子数等の規制)</li> </ul>

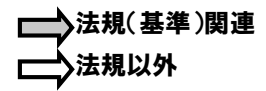
**課題**

- 環境・エネルギー関連分野で法規に先行できる項目の新規格を早期に制定し、その後にISOへの提案を検討する。
- 業際・境界領域への取り組みという観点での活動を強化する。
- 部会・分科会名の活動実態に即した改称と、各分科会負荷の平準化のための再編成を検討する。

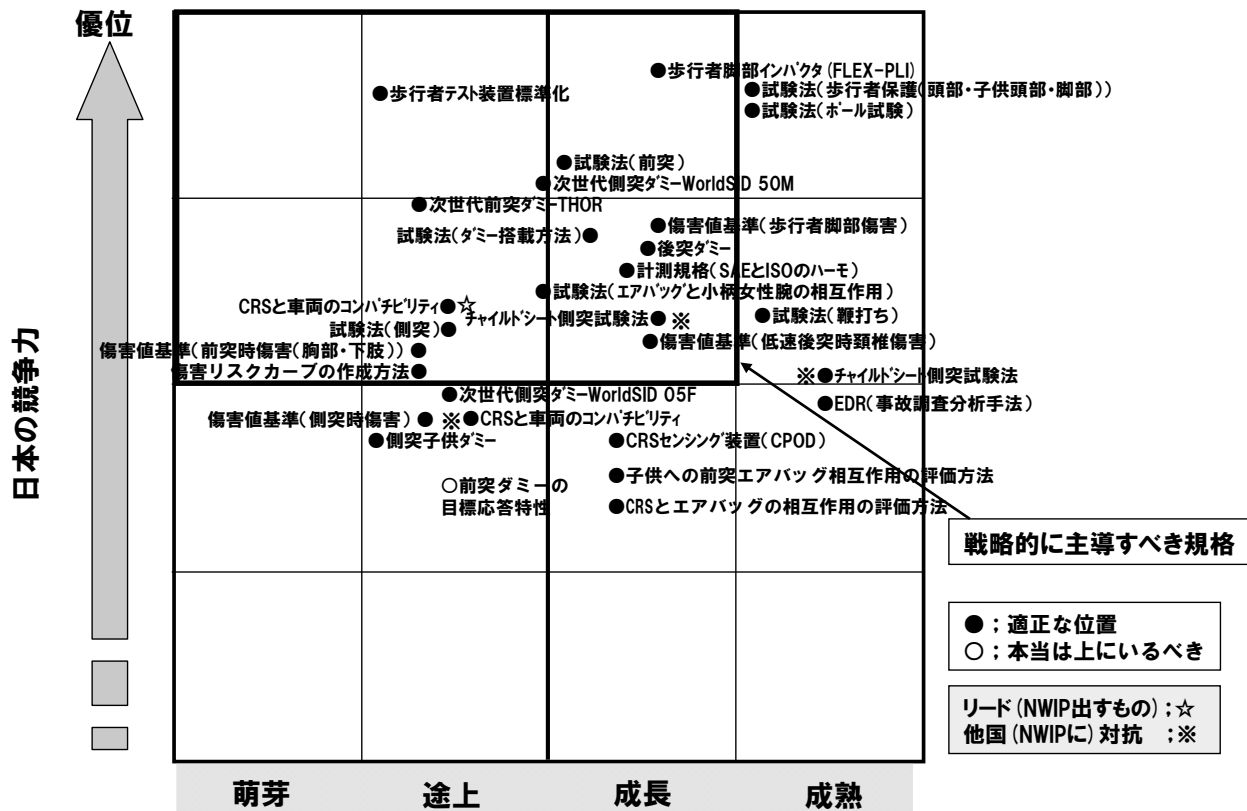
### 3.5.4 原動機部会 ロードマップ

<重点分野:環境・エネルギー分野規格の新規制定およびISO提案>

		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション・緊急度/重要度
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画							
排ガス	アンモニア濃度測定試験法			JASO規格の先行制定			(ISO提案準備)		(論議リード) B/A
	尿素水適合性評価法					JASO規格の先行制定			(論議リード) C/A
	PM粒子数校正法				JASO規格の先行制定		ISO提案		リード(NWIP) B/B
燃費	CHDY燃費試験法				現行JIS規格改定				B/B
	重量車燃費試験法		現行保安基準ベースでJASO化推進			(ISO提案準備)			(論議リード) B/A
熱交換器	EGRクーラ試験法		JASO規格の先行制定			ISO提案			リード(NWIP) A/B
	ラジエータ・インタークーラ試験法		現行JIS/JASO規格をISO提案準備						論議リード



### 3.5.5 安全部会 ポートフォリオ

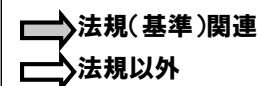


<p><b>Strengths (強み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 試験法についての知見が豊富。</li> <li>• 歩行者インパクト(FLEX-PLI)の開発を主導していること。</li> <li>• ISO会議への参加率が高く、規格化に意見が反映出来る。</li> <li>• 産業界の予算規模は、欧州の次であること。</li> </ul>	<p><b>Weaknesses (弱み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• バイオメカニクスの知見・研究が限られていること。</li> <li>• 事故調査における医学情報が少ないこと。</li> <li>• 大学・研究者の参画が他国に比べ少ないこと。</li> <li>• 議長ポジションが少ないこと。(歩行者保護のみ)</li> <li>• 英語でのコミュニケーションが苦手なこと。</li> <li>• 投票は、欧州に対し数の論理で負けていること。</li> </ul>
<p><b>Opportunities (機会)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 前突・側突・後突の各ダミーについて、ハーモナイズの議論が始まっていること。</li> </ul>	<p><b>Threats (脅威)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 基準先行型となっている。</li> <li>• ダミーの提案仕様が、米欧で異なる場合が多い。</li> <li>• 世界的に衝突安全から予防安全にシフトし、今後の規格活動は縮小方向。</li> </ul>

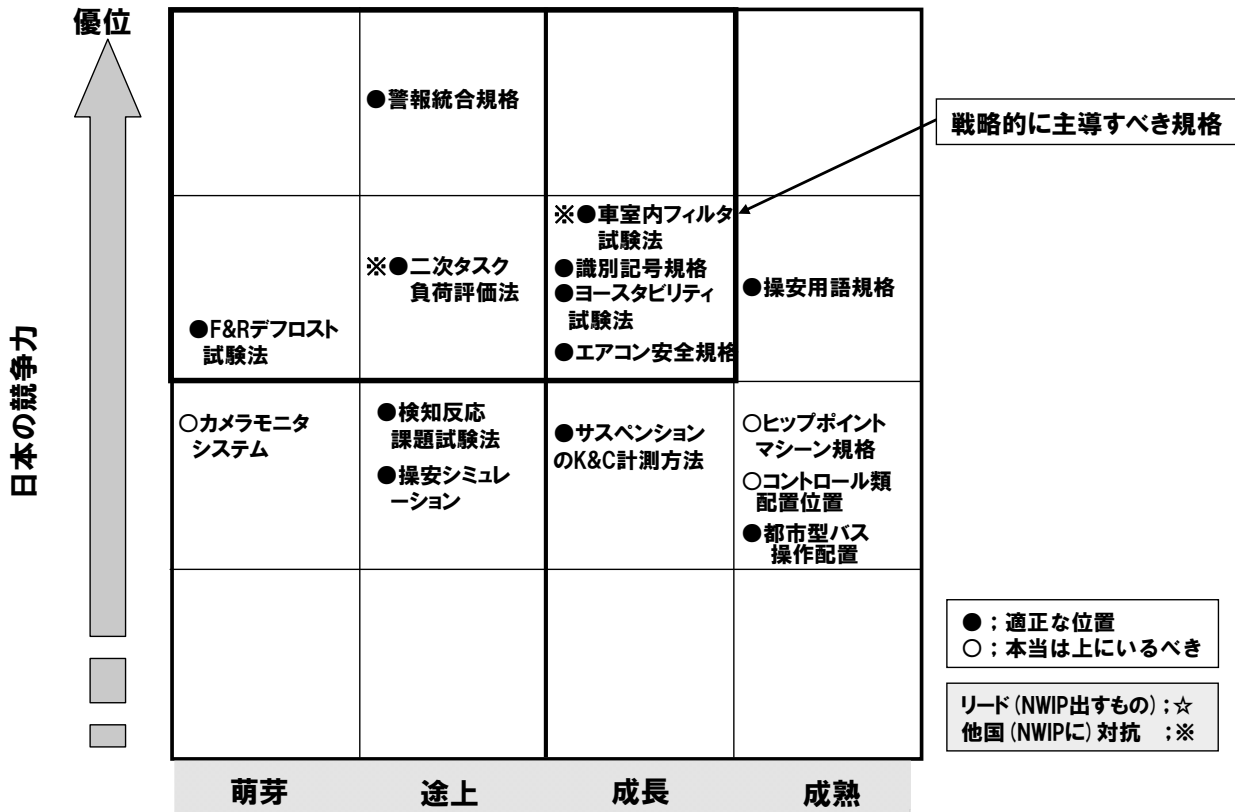
**課題**

- 日本はダミー開発のリソースが充実していない。ダミーの仕様議論においてリーダーシップを発揮しにくく、日本の意向に沿わないダミー規格が定まるリスクが高い。現在進められているダミー規格のハーモナイズについては、対抗戦略・戦術の策定および実行が必須。
- 歩行者保護試験法およびFLEX-PLIインパクトの基準化については、グローバルの調停役としてリーダーシップを取りたい。

		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション・緊急度/重要度	
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画								
前突	前突ダミー-Bioコリド(PWI 2882)	開発							フォロー	
	前突傷害指標	開発							フォロー	
側突	WorldSIDダミー(成人男性50M)	ISO15830などへの規格化終了見込み							フォロー	
	WorldSIDダミー(小柄女性05F)	ISOを通じた規格化の推進							フォロー	
	ダミー搭載方法(WD18694)	WorldSID50M	WorldSID05F						論議リード	
衝撃保護(WG1:CRS)	ISO-FIXコンパティビリティ(NWI:評価用ガバリの提案)	ISOを通じた規格化の推進							リード	
	側面衝突試験法(TS:29602)	☆'09にDIS否決:TS発行	DIS再審議						対抗⇒リードへ	



### 3.5.6 車両性能部会 ポートフォリオ



### 3.5.6 車両性能部会 SWOT

<p><b>Strengths (強み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>客観的データを提示出来る人間工学基盤技術を有する。</li> </ul>	<p><b>Weaknesses (弱み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人間工学実験予算がなく、大学のボランティア頼りとなっている。</li> <li>規格化に伴う技術検討をするエンジニアリング会社の開発力が十分とはいえない。</li> <li>広大な試験路が国内にない。</li> <li>試験機、シミュレーションソフトは欧州が主導している。</li> </ul>
<p><b>Opportunities (機会)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ITS (TC204)、電動化等新技术が普及する。</li> <li>バーチャルテスト(シミュレーション)への移行が進む(コンピュータマネキン、車両運動など)。</li> </ul>	<p><b>Threats (脅威)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>欧州では日本よりも先行する安全・環境規制が規格化活動を牽引している。</li> <li>アジア系の人間特性は市民権を得ていない。</li> <li>右ハンドルは少数派のため主張が通りづらい。</li> <li>今後、ISO26262への対応が必要となる。</li> </ul>

**課題**

- 人口で多いアジア系人間特性(体格など)のプレゼンスを向上させる。
- 裏づけとなる人間工学実験の費用を確保する。
- ISO26262への対応方針を自工会等関連団体と決めていく。

### 3.5.6 車両性能部会 ロードマップ

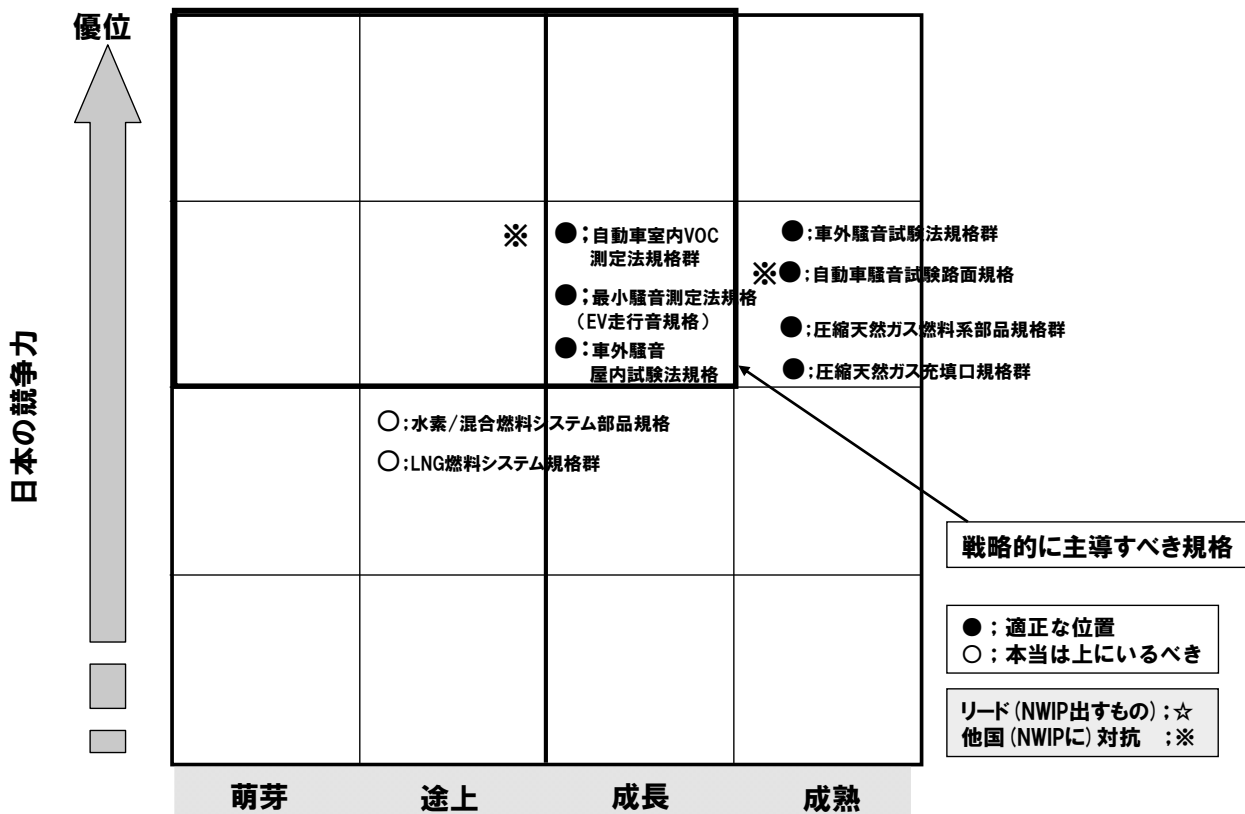
車両性能 部会

		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション・緊急度/重要度	
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画								
空調	フィルタ エアコン安全	ISO制定								論議リード
運転視界	アイレンジ	ISO, JIS改正								フォロー
	デフロスト、デ ミスト試験	ISO改正					JASO改正			論議リード
	カメラモニタシ ステム	ISO制定					JASO制定			フォロー
コントロール 類配置	ヒップポイント マシン	ISO改正								フォロー
コントロール 類識別	識別記号	ISO改正						JIS改正		論議リード
操安性	操安用語	ISO改正	JASO改正							論議リード
	大型ヨースタビ リティ	ISO制定	JASO制定							論議リード
	シミュレーション /K&C	ISO制定					JASO制定			フォロー
ヒューマンイ ンタフェース	警報・表示ガイ ドライン	ISO制定			JASO制定					論議リード
	試験法	ISO制定			JASO制定					論議リード
部会	用語	JIS/JASO改正								B/C

55

### 3.5.7 低公害車・環境部会 ポートフォリオ

低公害車・環境 部会



56

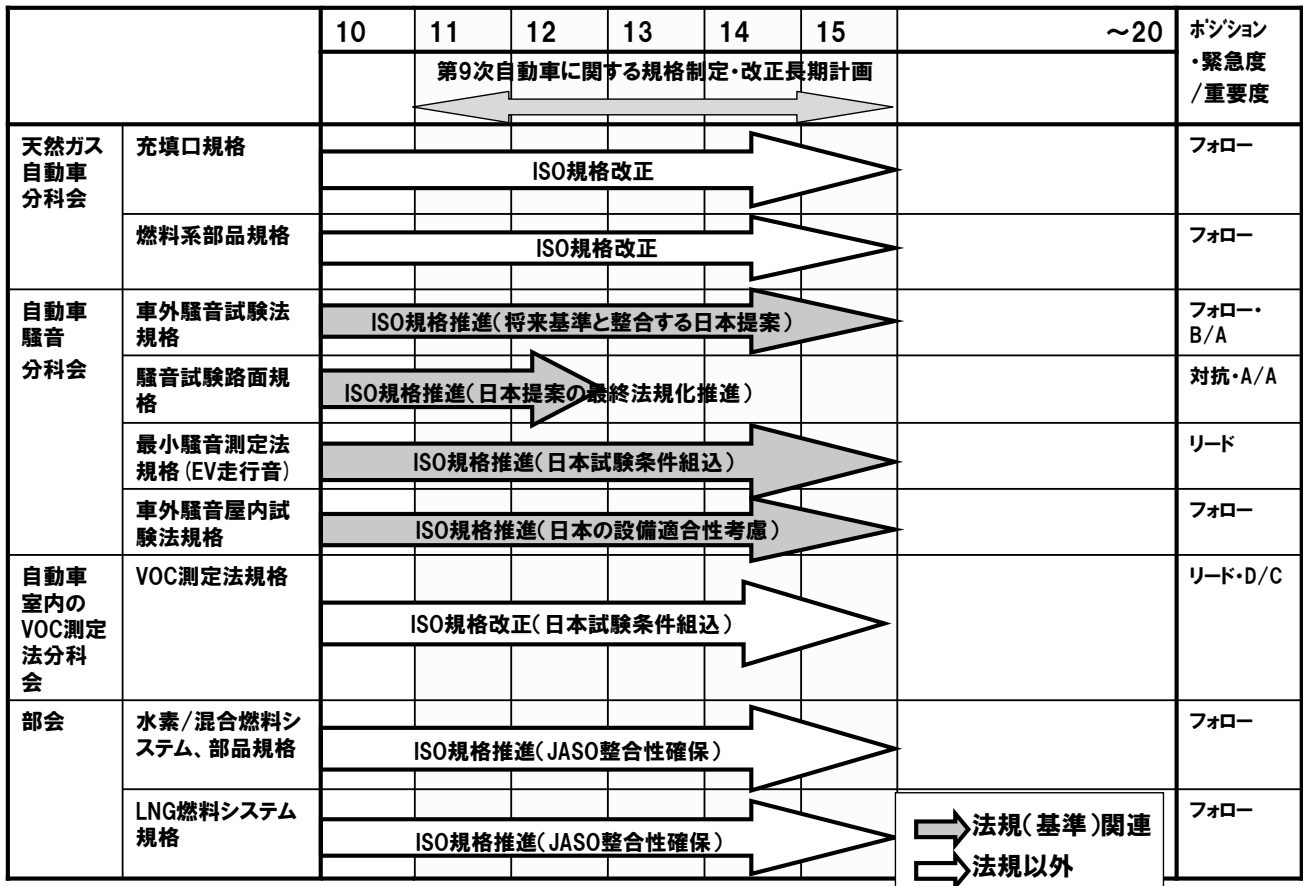
### 3.5.7 低公害車・環境部会 SWOT

<p><b>Strengths (強み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>VOC試験法及び騒音試験法について先行している。</li> </ul>	<p><b>Weaknesses (弱み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際標準化に対する知見、対応スキルが十分とはいえない(VOC等)。</li> </ul>
<p><b>Opportunities (機会)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本はVOC試験法のISO化を推進している。</li> <li>EV車の走行音の議論、規格化が開始され、日本がリードしている。</li> </ul>	<p><b>Threats (脅威)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>EV車走行音の規格は各国によって主張が異なる。</li> <li>日本のCNG車の普及が少ないこと。</li> </ul>

**課題**

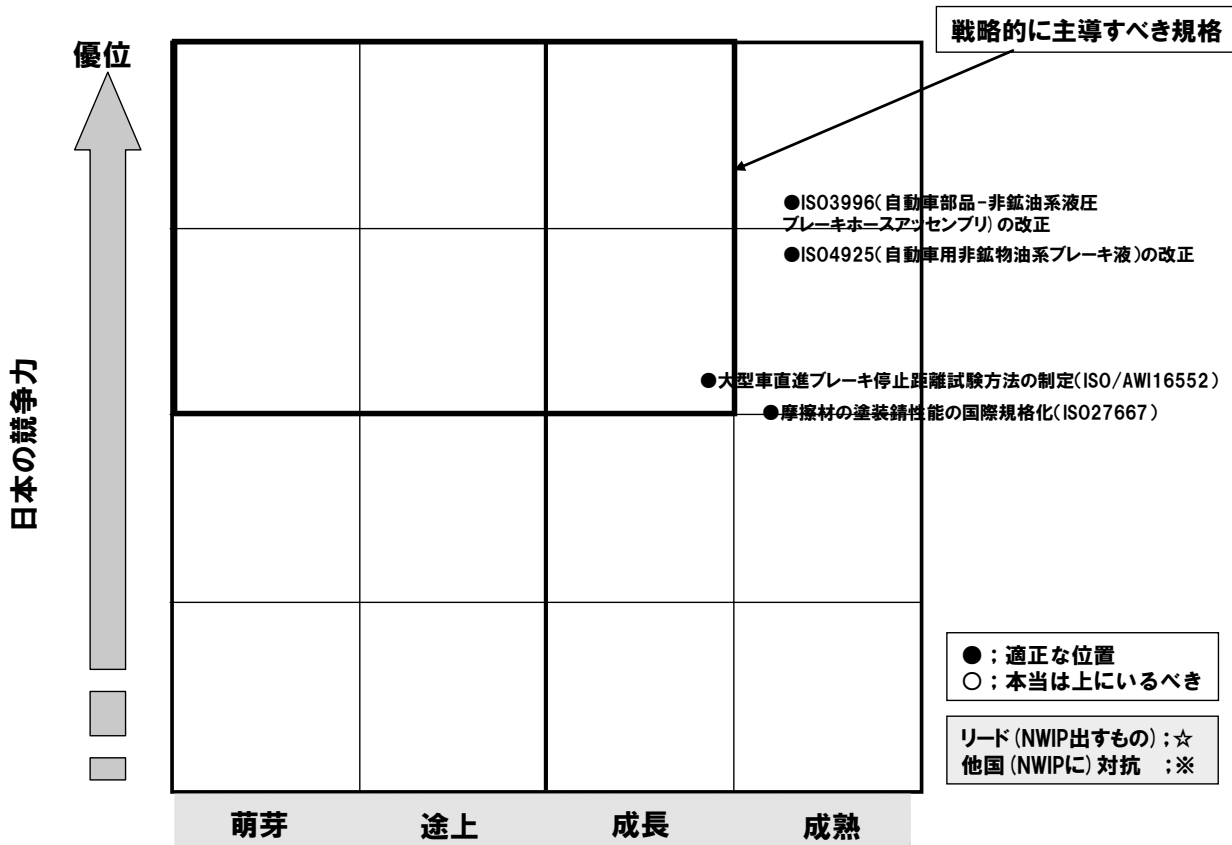
- EV車走行音は日本の産業界としてリードしたい。日本は先行しているが欧米は独自の動きがあり、又法規化の動きも早いので、スピードが必要

### 3.5.7 低公害車・環境部会 ロードマップ



### 3.5.8 ブレーキ部会 ポートフォリオ

ブレーキ 部会



59

### 3.5.8 ブレーキ部会 SWOT

ブレーキ 部会

<p><b>Strengths (強み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•コンベンショナル部品領域品質向上への多くの取り組み実績がある。</li> </ul>	<p><b>Weaknesses (弱み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•ABS/ESC領域は、基準先行型で、規格化のニーズが少なく実績も少ない。</li> </ul>
<p><b>Opportunities (機会)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•ABS/ESC及び、発展機能拡大。</li> <li>•安全環境に対応したブレーキシステムとして電子制御領域との複合機能が増えてきている。(回生協調ブレーキ、衝突軽減ブレーキなど)</li> </ul>	<p><b>Threats (脅威)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•コンベンショナル領域は成熟期で、大きく進化する可能性は低い。</li> <li>•安全環境対応機能は、車両やパワープラントによりニーズが異なり、汎用的な技術が育ちにくい。</li> </ul>

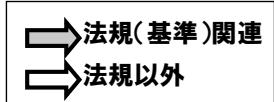
**課題**

- コンベンショナル領域技術は成熟期にあり、業界全体の規格化ニーズは減少し、部会としての活動も小規模化している。
- 電子制御ブレーキや、ABS/ESC関連は拡大分野であるが、ブレーキ部会としては規格化のニーズが顕在化しておらず今後、電子電装部会、車両性能部会との協業による規格化ニーズの模索を検討する。

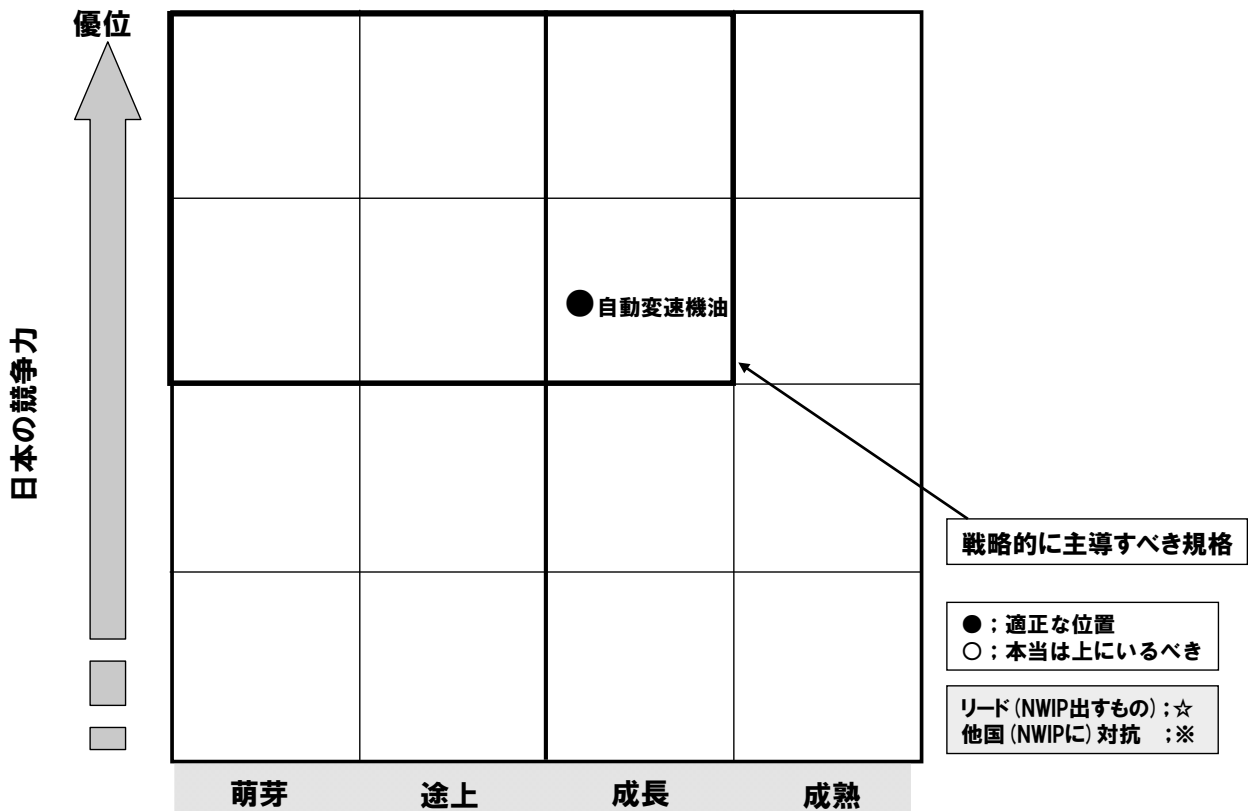
60

### 3.5.8 ブレーキ部会 ロードマップ

	10	11	12	13	14	15	~20	ポジション ・緊急度 /重要度
	第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画							
ISO3996(自動車部品-非鉱油系液圧ブレーキホースアッセンブリ)改正	ISO規格改正							論議リード
ISO4925(自動車用非鉱物油系ブレーキ液)改正	ISO規格改正							論議リード
大型車の直進ブレーキ停止距離試験方法(ISO/AWI16552)	ISO規格制定							フォロー
摩擦材の品質規格	JASO規格制定							B/A
摩擦材の外観検査法	JASO規格制定							B/A



### 3.5.9 材料部会 ポートフォリオ



### 3.5.9 材料部会 SWOT

材料部会

<p><b>Strengths (強み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海外規格に対して、精度の高い試験法が確立出来ている。</li> <li>国内市場は海外市場に比較して潤滑油の品質水準が高い。</li> </ul>	<p><b>Weaknesses (弱み)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グローバル化され国内規格の必要性が薄れ、規格改正等に対する国内業界内の協調性が低下してきた。</li> <li>規格作成に対する企業の参画が他国に比べ少ない。</li> <li>規格開発工数、費用の捻出が得られずデータ数が少なく、海外とのもの言いができない。</li> </ul>
<p><b>Opportunities (機会)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>規格のハーモナイゼーションの提案を試みたが、海外(自動車業界、石油関連メーカ)からの要求がトーンダウンし(特にACEA)、現在休会中。</li> </ul>	<p><b>Threats (脅威)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グローバル化に伴う現地材料(潤滑油類)の採用により、ハード面の問題が懸念される。</li> <li>海外に対する物言いができず、海外規格が市場にはびこる。</li> </ul>

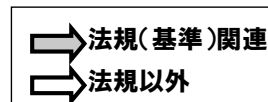
**課題**

- 日本車のハードに適應する規格を国内で作り上げ、その必要性を積極的に海外に提案していく必要有り。
- 環境に優れた材料技術に必要な、特に潤滑油類の品質の模索とその規格化。

### 3.5.9 材料部会 ロードマップ

材料部会

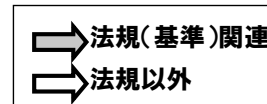
		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション・緊急度/重要度	
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画								
自動 変速機油	“JASO M348 自動変速機油摩擦特性試験方法”	← 調査改訂 (REO変更) →								A/C
	“JASO M349 自動車-自動変速機油シャッター防止性能試験方法”	← 調査改訂 (REO変更) →								A/C
	“JASO M357 自動車-自動変速機油の湿式摩擦材適合性試験方法”	← 調査改訂 (REO変更) →								A/C
	“JASO M315 自動変速機油”	← 調査改訂 (上記の変更を受けて改正) →								A/B
	“JASO M347 自動車-せん断安定性試験方法”	← 調査改訂 (永久せん断粘度試験法追加) →								B/C
	JASO規格の国際的公的試験規格化に関する基礎調査							調査 (Dexron代替規格課題化)		論議リード
	新規評価方法の制定に向けた基礎調査							調査 (JASO規格化の妥当性)		B/C
	新機構/新機械要素に対応する油の試験法、規格整備基礎調査							調査 (新機構に対応する規格化)		B./C



### 3.5.9 材料部会 ロードマップ

材料部会

		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション ・緊急度 /重要度	
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画								
エンジン オイル	JASO M355-2005 自動車用ディーゼル機関潤滑油								C/B	
	JASO M336-98 自動車用ディーゼル機関潤滑油- 清浄性試験方法								A/A	
	JASO M354-2005 自動車用ディーゼル機関潤滑油- 動弁系摩耗試験方法								B/A	
	JASO M331-91 自動車用ガソリン機関潤滑油の清 浄性試験方法								C/B	



65

### 3.5.10 要素部会 ロードマップ

要素部会

		10	11	12	13	14	15	~20	ポジション ・緊急度 /重要度	
		第9次自動車に関する規格制定・改正長期計画								
	ブライドリベット								A/A	
	座金組込み六角ナット								A/B	
	配管・配線用クリップ								A/B	
	巻きブシュ								A/A,B/B	
	六角ボルト								B/A	
	六角ナット								B/A	
	Oリング								B/B	
	ヘックスローブ付きねじ部品								C/B	
	ブリパリング形戻り止め六角ナット								C/B	
	管継手								B/B	
	波形ばね座金								C/B	

下記より、国際化計画提案を見合わせたことから、要素部会はポートフォリオ・SWOTは無しとした。

要素部会では、自動車の要素部品はどうあるべきかの観点から規格整備を実施しており、市場、関連規格の動向を調査した上でJASO、JISの制定・改正活動をおこなっている。

要素部品は自動車を含む全ての業界にまたがっており、国際規格も多様な業界を含んだものとなっている。このため、自動車用として設定しているJASO、JISの内容で国際規格化に繋げるものは現状ではない。また、国際的に優位性のある新規テーマもないため、第9次長計での要素部会からの国際化計画提案は今回見合わせた。

今後も市場動向調査をもとに新規制定の是非を論じた上で、国際化につながるものは積極的に取り上げていく。

66

## 4. あとがき

第9次長期計画は、2015年までの自動車技術会 規格会議 規格委員会の標準化活動のベースとなるもので、2010年度に組織した第9次長計委員会委員の10部会の各部長をはじめ、関係者のご協力を得て2011年3月に完成した。

長期計画作成作業においては、時代の要請を考慮して、いかに効率よく、経済的に、柔軟性を持って標準化活動を行うかが最大の課題であった。この点、第8次までの長期計画にはなかった①ポートフォリオ、②SWOTおよび③ロードマップの戦略ツールを取り入れたこと、また業界問題への対応及び優先項目の審議に加えて、今回纏めた課題・対応に関してフォローアップする規格運営委員会の設置を提案して、今後の規格作成の仕組みとして明確にしたことなどは、必ずしも十分とはいえないが一定の成果が得られたと考える。

経済活動は、国際的にダイナミックに変化しており、自動車技術は日々進化を続けている。標準化活動も変化に対応しなければならない。本報告書として作成した長期計画も守るべき計画と位置付けるのではなく、適時の見直しを行いつつ維持、活用することを期待したい。また、今回提案した規格委員会傘下での組織についても定期的な見直しを実施したい。

終わりに、長期計画報告書作成にあたって規格戦略・戦術策定の審議に参画された関係者、及びアンケートにご協力いただいた多くの関係の方々に深く感謝の意を表するとともに、この第9次長期計画が、日本及び世界の自動車分野での標準化推進に貢献することを切に希望する。

## 5. 附属書

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議リード	フォロー	
DE-001	ISO/TC22/SC1 Ignition equipment	ISO 28741:2009 ISO 28741:2009 /Cor 1:2009 ISO 11565:2006 ISO 11565:2006 /Cor 1:2007 スパークプラグの統合規格と試験法の再編	イグニション分科会	ISO 28741にISO 11565(スパークプラグの性能及びその試験方法)を盛り込むことを検討する。規格のボリュームを考慮して、その構成を決定していく。	分かりやすい構成を検討する。	スパークプラグの規格として多くのニーズがあるため、使いやすい規格にする必要がある。	規格のボリュームが大きくなり過ぎないように、その構成を検討する必要がある。			○		
DE-002	ISO/TC22/SC1 Ignition equipment	ISO6550-3:2009 ISO6650-4:2009 グローブプラグM8,M10規格の見直し	イグニション分科会	修正が必要な寸法、公差があるため、見直しを依頼中。	日本の提案が盛り込まれるようフォローしていく。	日本提案の寸法、公差を盛り込む必要がある。	実情に合わせる必要がある。				○	CD
DE-003	ISO/TC22/SC1 Ignition equipment	ISO NWIP N2933 ISO7578:2008 グローブプラグの統合規格化	イグニション分科会	現行の複数(4つ)の単独規格と試験方法の規格を、統合規格として1つにまとめることを検討する。規格のボリュームを考慮して、その構成を決定していく。	現状にあった寸法、内容を提案していく。	グローブプラグの規格として多くのニーズがあるため、使いやすい規格にする必要がある。	規格のボリュームが大きくなり過ぎないように、その構成を検討する必要がある。				○	NWIP
DF-001	ISO/TC22/SC3/WG13	電気・電子装置の環境試験方法	一般電装分科会	パート3(振動衝撃)は改訂第3版に取り組み中 パート2(電気負荷)、パート4(気候負荷)、パート5(化学負荷)は2014年ごろ改訂	空気振動など追加振動要件に対し影響調査	グローバルな電気・電子装置の性能、品質向上	関連規格との調和				○	WD
DF-002	ISO/TC22/SC3/WG13	電気・電子装置の外郭の保護等級決定手法	一般電装分科会	改訂第2版を検討中 IEC60529との整合を促進	高電圧装置への対応を提案	同上	関連規格との調和				○	WD
DF-003	ISO/TC22/SC3/WG13	電気・電子装置機能レベルの運転者への影響評価手法	一般電装分科会	WDを検討中 電気装置への言及に拡張	電子装置に偏った内容の訂正を提案	電気・電子装置の運転者への影響の明確化	提案国の偏った見方への注意			○		WD
DF-004	ISO/TC22/SC3/WG7	スタータ性能の試験	一般電装分科会	作業中断のためNWIP再提出 作業開始待ち	アイドルストップ対応スタータの要件を提案	最新スタータ技術の導入	わが国の技術を提案				○	NWIP
DF-005	ISO/TC22/SC3	パワーウインドSWの水没試験方法	一般電装分科会	試験仕様が自動車メーカーごとに異なるので同一化を図り国際提案を行う。	NWIPの準備	適正品質の確保と法規制化の配慮	各社仕様の調和	○				
DF-006	ISO/TC22/SC3	各種負荷駆動リレーの試験方法及び要求性能	一般電装分科会	各種製品規格の基になる汎用規格を作成して国際提案を行なう	NWIPの準備	電磁リレーの品質の確保・向上	下限品質の把握	○				
DF-007	ISO/TC22/SC3	アクセサリソケット及びプラグの標準化	一般電装分科会	日米の規格を基に欧州製品を含む統一規格を作成し国際提案を行なう	NWIPの準備	接続トラブルの排除	SAE J563規格の精査及び欧州車状況の把握と関係国への根回し	○				

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー	
DG-001	ISO/TC22/SC8 Road vehicles - Motor vehicles	自動車用灯火器及び信号装置の標準化	ランプ分科会	ECE法規と内容が重複していること、ECE改訂に合わせてのアップデートが追いつかないことから、303を含む6つのISOの廃止を検討する。事務局からPメンバーに廃止の賛否を問いかける。	提案された6つのISO廃止の是非について検討する。	廃止提案されているISOにはJISで引用しているものもあるので影響を確認する。	法規と密接な関係がある為、必要に応じ、国土交通省と連携要。				○	SR
DH-001	ISO/TC22/SC3/WG5 Overcurrent protection devices	自動車用ヒューズの標準化	ヒューズ分科会	Part 1: Dimensions and general test requirements		JASO規格との関連性強く、日本側の要求を必要に応じて発信していくことが必要。					○	IS
		ISO 8820-1 定義及び一般試験要求事項		・第2版からの改定作業中		・JASO規格との関連性強く、日本側の要求を必要に応じて発信していくことが必要。			○	IS		
		ISO 8820-2 利用者の手引き		・次回の会議で審議する文書をPL(ドイツ)が準備する。		・JASO規格との関連性強く、日本側の要求を必要に応じて発信していくことが必要。						
		ISO 8820-3 ブレード形ヒューズ		・FDIS投票が行われ承認された。(第2版からの改定作業)	・過去の会議で記載が決定された標準治具がFDISで削除されている事を理由に反対投票を実施。今後の経過に注目する。	JASO規格との関連性強く、日本側の要求を必要に応じて発信していくことが必要。			○	FDIS		
		ISO 8820-4 プラグイン形及びねじ締め形大電流ヒューズ		・プロジェクトリーダーに日本のヒューズ分科会委員が指名された	・PLとして規格化を推進。	JASO規格との関連性強く、日本側の要求を必要に応じて発信していくことが必要。			○	FDIS		
		ISO 8820-5 ストリップヒューズ		・FDIS投票が行われ承認された。(第2版からの改定作業中)	・07年度の活動でJASO D612-5として規格化した	日本でもこのタイプのFuseが採用されるようになり積極的に関わりが必要。				○	IS	
		ISO 8820-8 ねじ締め形高電圧ヒューズ		・コメントについてWGで審議され、審議内容は事務局で修正される。	・DIS原案を作成し、SC3事務局に提出。	市場投入を世界に先駆けて行っていることから、リーダー的活動が必要。			○	CD		
ISO 8820-9 低背ヒューズ	・プロジェクトリーダーに日本のヒューズ分科会委員が指名された	・PLとして規格化を推進。	・日本はもとより世界的に急増中なので、早急にISO化を図りたい。 ・2008年度の標準化テーマにおいて、JASO化完了。			○	CD					

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ	
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー		
		ISO 10924- サーキットブレーカー		Part1及び4: DIS投票が行われ承認された。 Part2: CD投票が行われ承認された。コメントについてWGで審議されCD文書の更新版が2010年9月までに事務局に提出される。	分科会会長をエキスパートとして登録申請を行った。	日本では使用実績無いが、日本にとって不利な規格ができないか、監視する意味で参加する。				○		CD	
DJ-001	ISO/TC22/SC3/WG6 Connections for on-board electrical wiring harness	ISO/CD19072-4 インフレーター/MGG用、ショータンククリップ形状規格	コネクタ分科会	ISO/TS19072-4 ・図面標記のミス、図の改定後、投票予定	・「シャント」の扱いに関して提案が必要。 (2010/8/31) ・新しいドラフトに対するコメントの提出が必要 (2010/10/15)	日本国内でのニーズはなく、特に影響なし	ISO会議をフォローしておく。				○		DTS
DJ-002	ISO/SC3/WG17 Diagnostic communication	ISO 13400-3 Part 3.: IEEE802.3を用いた有線通信	コネクタ分科会	WG17のジョイントで故障診断のイーサネット対応のダイアグノーシス用コネクタが検討されることになり、日本としても積極的に提案する。	多重通信ダイアグ分科会と協力し、日本の要求仕様にあった形状案の採用に向け推進する。	全車に標準搭載されるダイアグコネクタ	会議が頻繁に実施されるようになってきたため、ネット会議等の手段を通じて、会議への参画及び経費削減を図る。			○			NWIP
DJ-003 追加	ISO/TC22/SC3/WG6 Connections for on-board electrical wiring harness	ISO/CD19072-5(予定) インフレーター/MGG用、かん合部形状規格 Part5:未定	コネクタ分科会	ISO/TS19072-4をベースとして、シャント機構削除案をUSが提案予定。	次回会議で、US提案の内容確認が必要。	日本国内でのニーズはなく、特に影響なし	ISO会議をフォローしておく。				○		NWIP
DJ-004 提案 予定	未定	JASO D623:2010 自動車部品-電気コネクタのかん合離脱作業特性測定方法の国際提案	コネクタ分科会	自動車に搭載される電装品の増加に伴い、コネクタの種類及び数量が増加している。特に、エルゴノミクスの観点からもその対応を図ることが必須である。	2014年提案予定	エルゴノミクスの観点から制定された国際規格は存在していないため、世界的にも価値のある規格になりうる。	ポイント制で要求性能の代用を図っているため、各コネクタの実態ポイントを整理して、その目安を明確にする必要がある。	○					
DJ-005 提案 予定	未定	JASO D616:(2011)自動車部品-ワイヤハーネスコネクタ試験方法及び一般性能要件の国際提案	コネクタ分科会	各カーメーカのコネクタ試験方法は、各社独自に運用されているため、実態に合わせた共通に運用できる規格を制定する。	2015年提案予定	コネクタ開発の効率化	世界のカーメーカの試験方法の整理をして期待効果を明確にする。	○					
DK-001	ISO/TC22/SC3/WG3	実車RFイミュニティ試験	CISPR分科会	EV/HEV充電に関する実車試験法標準化	試験セットアップの提案	法規試験	他の規格との調和			○			WD
DK-002	ISO/TC22/SC3/WG3	部品RFイミュニティ試験	CISPR分科会	・ポータブル送信機による試験法標準化、	アンテナの提案	試験品質向上	簡便で実用的な手法であること			○			DIS
DK-003	CISPR/D/WG1	実車エミッション試験	CISPR分科会	EV/HEV充電に関する実車試験法標準化	試験セットアップの提案	法規試験	他の規格との調和			○			WD
DK-004	CISPR/D/WG1	実車エミッション試験	CISPR分科会	実車試験用電波暗室の検証方法標準化	検証方法の提案	我が国の大地相当床を採用している暗室の規格適合性の明確化	金属床暗室との共存			○			WD
DK-005	CISPR/D/WG2	部品エミッション試験	CISPR分科会	部品試験用電波暗室の検証方法標準化	各種パラメータの影響度調査	試験品質向上	簡便で実用的な手法であること			○			WD
DK-006	CISPR/D/WG2	部品エミッション試験	CISPR分科会	デジタル受信機に対する限度値の設定	限度値妥当性の確認	車載受信機のデジタル化	各種デジタル方式への対応			○			WD

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議リード	フォロー	
DL-001	ISO_TC22_SC3_WG4	ISO 6722-2 アルミ電線製品規格	電線分科会	アルミ導体電線の製品仕様及び、要求性能の標準化	2回/年 WG会議参加	端子設計を含めた設計効率向上	電線仕様において日本案、ドイツ案があり、ドイツ案に配慮しつつ日本に不利な仕様とならないよう提案と、説得を継続する必要がある			○		WD
DL-002	ISO_TC22_SC3_WG4	ISO XXXX (仮)高圧電線	電線分科会	仮称)EV,HEV用高圧電線	2回/年 WG会議参加	HV,HEVの普及の伴う高圧電線の標準化	戦略企画テーマとして日本も取組みを予定しており、他分科会との連携も含めた戦略的な取組みが必要	○				
DL-003	ISO_TC22_SC3_WG4	ISO 6722-1 単心電線製品規格	電線分科会	銅電線製品規格に対し、日本の電線サイズを追加	2回/年 WG会議参加	日本の電線の国際整合化	改正頻度が多く、新たな試験方法追加に対し、その必要性を充分審議する必要がある				○	DIS
DL-004	ISO_TC22_SC3_WG4	ISO 14572 多心電線試験規格	電線分科会	多心電線試験方法の標準化	2回/年 WG会議参加	試験方法の頻繁な追加の防止	改正頻度が多く、新たな試験方法追加に対し、その必要性を充分審議する必要がある				○	DIS
DM-001	ISO/TC22/SC3/WG1 Serial data Communication	ISO 15765 CAN応用診断	多重通信 ダイアグ 分科会	Part 1:IS発行済み(05/01) 改訂作業開始→CD投票_コメント無し賛成(09/10)→承認 Part 2:IS発行済み(04/10) 改訂作業開始(09/04)→CD投票_コメント無し賛成(09/10)→承認 Part 3:IS発行済み(04/10) 定期見直し確認(08/01)→変更 Part 4:2nd edition DIS投票_コメント無し賛成(09/5)→承認 Part 5:NWIPコメント付き賛成(07/03) → 否決	TFに積極的に参加。通信のタイミングや状態について、活発に発言を行っている。	全車に標準搭載されるダイアグ通信	法規制との整合確認				○	DIS,CD
DM-002		ISO 27145 重量車OBD	多重通信 ダイアグ 分科会	Part 1: General information and use case definition DIS投票_コメント無し賛成(09/12)→集計中 Part 2:DIS投票_コメント無し賛成(09/12)→集計中 Part 3:コメント付き賛成(06/07)→PAS CD投票_コメント付き賛成→承認 Part 4:CD投票_コメント無し賛成(10/3)→承認 Part 5: Part 6:	大型車メーカー委員会を中心に活動	大型車のダイアグ	法規制との整合確認				○	DIS,CD

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議リード	フォロー	
DM-003		ISO 14229 拡張診断サービス Part 2: new part for ISO 14229 Part 3-6: new part for ISO 14229	多重通信 ダイアグ分科会	IS発行済(06/12) 定期見直し棄権(09/3)→変更 2nd ed. Part 1,3,4: 賛成(10/6)→承認、Part 2: コメント付き賛成(10/6)→承認	TFに積極的に参加 通信のタイミングや状態について、活発に発言を行っている。 ISO 27145等の新しい規格との整合性が必要となってきた。	OBD (排気関連故障診断) 法規が参照する規格のため、自工会への貢献度が高い。	法規制との整合確認				○	CD
DM-004		ISO 15031 排気関連故障診断	多重通信 ダイアグ	Part 1: IS発行済み(01/10) DIS投票_コメント付き賛成(10/4)→承認 ----- Part 2: TR発行済み(04/09) DIS投票_コメント無し賛成(09/5)→承認 ----- Part 3: IS発行済み(04/07) 定期見直し確認(07/10)→確認 ----- Part 4: IS発行済み(05/06) 定期見直し確認(08/08)→変更 2nd ed.: 賛成(10/6)→集計中 ----- Part 5: 2nd edition DIS投票_コメント付き賛成(09/6)→承認 ----- Part 6: IS発行済み(05/12) 定期見直し→変更 DIS投票_コメント無し賛成(09/10)→承認 ----- Part 7: IS発行済み(01/03)	SAEが活動の中心で、ISOはフォロー的になっている	OBD (排気関連故障診断) 法規が参照する規格のため、自工会への貢献度が高い。	法規制との整合確認				○	DIS
DM-005		ISO 22900 (MVICI) 汎用通信インターフェース	多重通信	Part 1(Hardware desgin requirements): FDIS 賛成(07/12)→承認 ----- Part 2(Protocol Data Unit API): FDIS 賛成(08/9)→承認 N1968 (DoIPプロトコルサポート化による修正必要との提案)コメント無し賛成(10/3)→承認 ----- Part 3(D-Server API): FDIS 賛成にて投票(09/04)→承認 Resolution889 (審議が遅れそうなためとりあえず他パートと切り離す旨の提案) 賛成(10/6)→集計中	関連メーカーが中心になって対応	ダイアグデータの汎用的な受け渡しに有益	—				○	FDIS
DM-006		ISO 22901 (ODX) 診断データベース	多重通信 ダイアグ分科会	Part 1(Data model specification): DIS 賛成にて投票(07/08)→承認 ----- Part 2(Emission-releted daiagnostic data) DIS投票_コメント無し賛成(09/8)→承認	関連メーカーが中心になって対応	OBDのデータの共通化	—				○	DIS

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー	
DM-007		ISO 26021 エアバッグ廃棄方法	多重通信 ダイアグ 分科会	Part 1:DIS 賛成(07/06)→承認 Part 2:FDIS コメント付き賛成(08/04) →承認 Part 3:DIS コメント付き賛成(07/12)→承認 Part 4:DIS コメント付き賛成(07/12)→承認 Part 5:FDIS 投票_コメント無し賛成(09/6)→承認	自工会と連携して行く。	共通ツールによるエアバッグの安全な廃却	—				○	DIS,F DIS
DM-008		ISO 10681 FlexRay通信	多重通信 ダイアグ 分科会	Part 1(General description and use case definition): DIS 投票_コメント無し賛成(09/5)→承認 Part 2(Communication layer services): DIS 投票_コメント付き賛成(09/5)→承認	TF13新設。 情報収集活動を進める。	国内の要求の反映	—				○	DIS
DM-009		ISO 13209 公開試験手順交換フォーマット	多重通信 ダイアグ 分科会	Part 1(General Information and Use Case Definition): CD コメント無し賛成(10/3)→承認 Part 2(Data Model Specification): NWIP(N2894) 賛成にて投票(09/01)→承認	自動車メーカーのサービス部門、スキャンツールメーカーを中心に対応方針を検討する。	汎用的なツールによるサービス提供に重要	—				○	CD
DM-010		ISO 13400 TCP/IP診断通信プロトコル	多重通信 ダイアグ 分科会	Part 1(General information and use-case definition): ・CD投票コメント無し賛成(10/02)→集計中 Part 2(Network and Transport Layer Requirements and Services): ・CD投票コメント付き賛成(10/02)→集計中 Part 3(IEEE802.3 based wired vehicle interface): ・CD投票コメント無し賛成(10/02)→集計中	TFに積極的に参加	今後導入が進むであろうInternetProtocolであるのでしっかりした対応が必要	TF3への積極的な参加				○	CD
DB-001 (III-07)		自動車用太陽電池の製品規格	電源システム分科会	自動車に搭載される太陽電池の製品仕様, 要求性能の標準化		車載新規部品の規格化による設計効率向上とコストダウン		○				

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ	
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー		
DB-002 (II-04)		アイドルストップ用DC-DCコンバータの要求仕様	電源システム分科会	エンジンクランキング時の電圧低下防止用途のコンバータ12V→12V(または24V→24V)。バッテリーの付加機能とも言えるコンバータであり、バッテリー同様に標準化が望まれる。		自動車メーカー、部品メーカー:部品の共通化ができる	対象がエンターテインメント部品(オーディオ、ナビゲーション)だけの場合、あえて標準化が必要なのかという議論があるかもしれない。	○					
DB-003 (I-01)		＜アイドルストップ＞アイドルストップ用バッテリー試験規格	電源システム分科会	寿命試験を規格化し、アフター品も含めた横通しの比較が出来るようにする。		部品の標準化 ユーザー利便性	規格内容と実際の車両制御との差。 各社の情報開示の可否。	○					
DB-004 (III-05)		アイドルストップ用スタータリレー	電源システム分科会	開閉耐久性を必要とするアイドルストップ車のスタータモータ用リレーの製品仕様及び、要求性能の標準化		設計実験効率向上		○					
DB-005 (II-06)		DC-DCコンバータの要求仕様	電源システム分科会	高電圧(346V)→12V/24Vのコンバータが増加。低コストだけでなく安全性、信頼性も考慮した標準化が望まれる。 トラック会社としては24V→12Vでも同ニーズあり。		自動車メーカー、部品メーカー:部品の共通化ができる	異なる電源(電圧)車両で12V主流の電装・電子部品を使用する為には高信頼性のコンバータ必要。 但し、要求仕様を規格化できるか不明。	○					
DB-006 (追加III-9)		HV・EVの定格電圧規格の制定	電源システム分科会	一般の自動車における電気システムは、定格電圧(公称電圧)12/24/42Vが規定され、電気製品規格の基礎になっているので、HV・EVに対しても定格電圧の標準化(なるべく少ない複数の値)を行う。		開発先行の経験を生かしHV・EVに関する日本発国際標準化の第1号として世界をリードできる。 電圧仕様統一によるHV・EV関連製品への経済効果は膨大なものと期待できる。	先行開発の実績をもつ自動車メーカ・電池メーカ・関連電気・電子装置メーカの意見」調整に手間とるであろう。 JARI、電池工業会、日本電機工業会ほか関連団体との緊密な連携のもとに高邁な意識によつての協調を推進する。	○					
DP-001	ISO/TC22/SC3/WG16 Functional safety of electronics control systems	電子制御装置の機能安全	機能安全分科会	FDIS発行および投票の日程が確定した:2011年2月7日にPart1～9のFDIS版とPart10の2nd DIS版が公開され、2ヶ月間の投票期間に入る予定	日本がプロジェクトリーダーを務めるパートのうち、パート10については、日本からのDIS2コメント付き投票と、各国から提出されるコメントの処理を行い5月のベルリン会議に備える。残りのパートについてはFDIS賛成投票する方向で準備を進める	今後の車載電子制御システムの安全設計指針となる規格であり、ガイドラインパート(パート10)のブラッシュアップ、国内における効率的導入に向けた国内規格化の検討や関連用語・訳語の統一などの活動継続が必要	ガイドラインパート(パート10)は実際の製品開発における参考情報としての期待が高い一方で、各国・各企業レベルの利害のからむ提案も多数含まれている。自工会が作成中の解説書との連携なども含め、日本のリーダーシップがますます重要になっている。			○		FDIS	

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー	
DP-002	ISO/TC22/SC3/WG16 Functional safety of electronics control systems	電子制御装置の機能安全	機能安全分科会	フェールセーフ以外の安全に関する技術の体系化を図る。 ISO26262の2nd editionを目指す。	トラック・バスへのスコープ拡大を行うISO26262の次期改定に向けて、規定項目の追加・補強提案を行う。	フェールセーフの掘り下げ、フルブルーフ等の取り込み。	各社・各方面からの意見集約・検討チームでの分析などにより、現状のISO26262の課題を洗い出し改定原案を策定する。	○				-
DQ-001		自動車の情報セキュリティ	セキュリティ標準化企画小委員会	国内外のセキュリティ技術動向を調査すると共に、車載システム及び車内外通信のモデルを設定し、脅威分析を行い、情報セキュリティポリシーの推奨仕様案の検討を行う。	電子・電装部会にセキュリティ標準化企画小委員会を発足し、国内外の自動車の情報セキュリティ動向調査等推進	世界に先駆けて標準化を進め、優位性を確保する。	今後益々外界との繋がりが広がる中、自動車の安全を確保するためには無許可でのシステムへの操作を防止する必要がある。	○				-
DR-001		<車載カメラ> 最低照度測定方法	戦略企画小委員会 ↓ 新設アクティブセーフティ部会へ移管予定	車載カメラは、最近時フロント・サイド・リア・マルチビュー及びレーンキープ(車線検知)用など様々な用途で車両に搭載されており、開発が活発であり、今後の搭載拡大が見込まれると共に、日本として技術的優位性を確保できる領域である事から、本システムの標準化を検討する。		世界に先駆けて標準化を進め、設計効率向上を図る。	今後CMOSカメラの低コスト化及び性能改善により、CMOSカメラ搭載の拡大が見込まれ、今後もシステム・用途及びそれに伴う車載カメラの進化为予想される。 又、本領域は、専門性が高いため、他関連組織とも連携を取ると共に、エキスパートメンバーによる検討体制を整備する必要がある。	○				-
DR-002		<自動駐車(駐車アシスト装置)>	戦略企画小委員会 ↓ 新設アクティブセーフティ部会へ移管予定	自動駐車に使用する構成要素部品・制御及びその評価手法の共用標準化。 但し、システムが未だ固まっていないため、まずは各社共通の構成部品であるカメラの標準化を検討する。		世界に先駆けてシステムの標準化を進め、設計効率向上を図る。	・標準化には時期尚早 → 各社共通構成部品であるカメラの標準化を検討 ・標準化のニーズ・動向が掴めていない → アンケート調査の実施 ・産業用カメラの標準化作業はJIAAが担当 → 他組織との協力・分担が不可欠	○				-
DR-003		<ドライバーモニターシステム>	戦略企画小委員会 ↓ 新設アクティブセーフティ部会へ移管予定	ドライバーモニターシステムのシステム構成・使用する構成要素部品・制御及びその評価手法の共用標準化。		世界に先駆けてシステムの標準化を進め、設計効率向上を図る。	システムが固まっておらず標準化には時期尚早 → 一部メーカーで商品化しているものがあるため、これをベースに標準化案の検討は可能。	○				-

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ	
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー		
DS-001	JWG V2G CI	充電通信の通信インターフェース(プロトコル、物理層)	V2G通信小委員会	・プロトコルは必要十分な機能へ絞込み出来るよう活動中。 ・物理層の候補は高速/低速PLC、Inband Signalを候補として活動中。	・JARI/JSAE V2G CI合同小委員会を発足し、JARIはユースケースとメッセージを、JSAEはV2G通信小委員会で通信、セキュリティ標準化規格小委員会でセキュリティを担当し活動中。	・充電に関わる通信機能の標準化により、EV/PHVと充電インフラの普及を促進する。	・各国の法規と商品性を十分検討し、電動化の普及拡大を促進する規格とすること。 ・高速PLCは日本では屋外で使用出来ない為、高速PLCのみの規格としないこと。		○				WD
DS-002		無線通信を活用したEV/PHVと充電ステーション間通信インターフェース	V2G通信小委員会	現在はCAN, InBand, PLCが有力候補として議論されているが、将来的には無線通信に置き換わる見込み。		・EV/PHVの商品性に関わる通信機能の標準化により、普及を促進する。 ・今後高速大容量化が必須につき日本が世界に先駆けて検討する必要あり。	SAEが既に着手しており、ISO化に際しては調整が必要	○					
DT-001	ISO/TC22/SC3, SC21	EV用電子・電装部品の耐環境性試験方法	電動コンポーネント/ソフト標準化企画小委員会	・現状標準化されていない、EV用電子部品の耐環境性試験仕様に関して、国際規格化の可能性を調査する。	電子電装部会小委員会にて規格化調査	試験仕様の整合を図ることにより、品質向上や開発効率向上が図れる。		○					
DT-002	ISO/TC22/SC3, SC21	高電圧用ハーネスコンポーネントの製品及び、試験仕様	電動コンポーネント/ソフト標準化企画小委員会	・現状標準化されていない、EV/HV用高電圧ハーネスコンポ(電線,コネクタ,安全器等)の製品仕様に関して、国際規格化の可能性を調査する。	電子電装部会小委員会にて規格化調査	品質向上及び、開発効率向上		○					
DT-003	ISO/TC22/SC3, SC21	高電圧リレーの製品及び、試験仕様	電動コンポーネント/ソフト標準化企画小委員会	・現状標準化されていない、EV/HV用高電圧リレーの製品仕様に関して、国際規格化の可能性を調査する。	電子電装部会小委員会にて規格化調査	品質向上及び、開発効率向上		○					
DT-004	ISO/TC22/SC3, SC21	2次バッテリー製品規格	電動コンポーネント/ソフト標準化企画小委員会	・現状標準化されていない、EV/HV用2次バッテリーの製品仕様に関して、国際規格化の可能性を調査する。	電子電装部会小委員会にて規格化調査	品質向上及び、開発効率向上	電池工業会,自動車工業会等の関係組織参画による、標準化スコープ協議体の設立と連携	○					

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー	
DT-005	ISO/TC22/SC3, SC21	高電圧対応電子素子製品規格	電動コンポネント/ソフト標準化企画小委員会	・現状標準化されていない、EV/HV用電子素子の製品使用に関して、国際規格化の可能性を調査する。	電子電装部会小委員会にて規格化調査	品質向上及び、開発効率向上		○				
DT-006	ISO/TC22/SC3, SC21	電動化制御システムの機能安全規格	電動コンポネント/ソフト標準化企画小委員会	・電動車両の制御システムとして、ISO 26262 2nd Editionへの提案、ISO26262JSAO版Annexへの提案の可能性を調査する。	電子電装部会小委員会にて規格化調査	品質向上及び、開発効率向上		○				
DU-001		エンターテインメント部品のウインドシールドガラス要求性能	新設「窓ガラス電気特性小委員会」	電子機器性能に影響するガラス電気特性項目の抽出(調査)を行い、その特性の試験方法および目標値を検討し、標準化をはかる。	電子電装部会小委員会にて規格化調査	電動車両の冷暖房効率向上(電費向上)を目的に、断熱性の高いガラスが開発されつつあるが、電子機器性能への影響が懸念される。	ガラスの技術動向を考慮して進める必要があるため、板ガラス協会との合同活動としたい(2010年度中に活動打診)。	○				
DV-001	未定	電子キー(電子式エンジン始動スイッチ)に関する操作、動作仕様の標準化	電子キー小委員会	日本が技術先行している電子キー(電子式エンジン始動スイッチ)について、①取付け位置・操作方法、②リモコン電池切れ時の操作方法、③走行時緊急エンジン停止方法、④ユーザー誤操作時のワーニング方法等の標準化をはかる。	①SAE RPのレビューと、RP対象外案件の規格案検討 ②先行しているSAE/JSAE間の補完関係構築	お客様から見た場合、操作が分かり易くなる(ストレス・混乱の軽減)	電子式エンジンスタート方式は、日本が技術先行しているが、欧州においてはAT車の普及など特有の背景があり独自案が提示される可能性があるため、電動化などとの組み合わせを考慮し先行して標準化に着手する必要あり。	○				

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件・要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考(分科会ご との優先順位)	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
DDF-001	1	JIS D 1615 自動車用オルタネータ試験方法	一般電装分科会	改正	国際規格整合	このJISの対応国際規格ISO 8854の最新化検討が3年間行われ2011年に改訂規格が発行されるので国際規格整合化の改正を行う	改訂国際規格に合わせることで自動車電装部品世界市場への対応円滑化が図れる		DIS 8854	○					○				1
DDF-002	1	JASO D 404 エンジン冷却系用サーモトリックススイッチ	一般電装分科会	改正	最新化 業界ニーズ	制定以来20年余り経過しており規定された3種類のうち2種類が廃止、引用規格の多くが改廃されているので最新化する。	規格の刷新によって利用価値が向上し、品質の向上に役立つ。		—	○						○			2
DDF-003	2	パワーウインドスイッチの水没試験方法	一般電装分科会	調査 制定	国際提案	部会戦略企画小委員会が国際標準化提案のため策定したテーマ。カーメーカごとに試験仕様が異なるので統一を図りNWIPの準備をする。	適正な試験方法の確立で過剰品質・高コストを抑制できる。 なお、水没時のスイッチに関するPL問題懸念への対応手段としても期待される。		ISO 20653 JIS D 5020	○					○				3
DDF-004	2	アクセサリソケット及びプラグ	一般電装分科会	調査 制定	国際提案	カーアクセサリの自動車電源への接続はシガーライタソケットであるが国際統一規格がなく挿入プラグも用品業者製品で潜在トラブルの懸念が多い。このため規格案を作りNWIPの準備をする。	自動車用シガーライタ規格は、日・米にあるが欧州車はプライベート規格で対応している。国際規格制定によって品質が向上し潜在クレームが解消する。		JIS D 5807 SAE J563		○				○				4
DDF-005	2	各種負荷駆動リレーの要求性能	一般電装分科会	調査・ 改正 又は 制定	国際提案	部会戦略企画小委員会が国際標準化提案のため策定したテーマ。用途ごとに目標性能が異なっているため共通要件の統一を図りNWIPの準備をする。	リレー品質仕様の統一で試験工程が低減し、更に低品質製品が排除される。		JIS D 5010		○				○				5
DDF-006	1	電気・電子機器の機能状態区分	一般電装分科会	制定	国際規格 準拠	ISO 16750が電気・電子機器の環境に対し試験中及び後の機能状態を規定しているが、更に運転者への影響で評価する提案をSC3/WG13で審議中。安全運転上大切な事柄なのでJASO/TP化を図る。	電気・電子機器の作動不良が運転者に与える影響の評価方法が明確になり、機能低下・故障への配慮意識が強化できる。		WD 14538		○					○			6
DDF-007	1	JIS D 1607 自動車用スタータ試験方法	一般電装分科会	改正	国際規格 整合	このJISの対応国際規格ISO 8856の改正着手が2010年のTC22/SC3会議で合意された。これを受けた改訂版の発行後に国際整合化の改正を行う。	改訂国際規格に合わせることで自動車電装部品世界市場への対応円滑化が図れる。		(DIS 8856)						○				7
DDF-008	1	JASO D 902 自動車用電子機器の耐久性試験方法	一般電装分科会	改正	最新化 業界ニーズ	規格制定以来15年の間に電子機器使用が増大しているが改正が行われていないので、近年制定の関連内外規格を考慮し最新化を図る。	内容の充実によって規格の利用価値が向上し、海外製品の採用評価にも役立つ。		ISO 16750-1						○				8
DDH-001	1	JASO D612-1	ヒューズ分科会	改正	国際規格 整合	参考としているISO8820-1が改正が実施され内容にアンマッチが生じている。本規格はJASO D612全体に引用される為、改正されたISO8820-1を参考に改正する。	規格が最新の状態になり、国際規格との整合性が保たれる為、使用しやすくなる。			○				○					1
DDH-002	1	JASO D622-2	ヒューズ分科会	制定	業界ニーズ、 新技術 対応	60Vを超える高電圧システムを採用した車両の市場投入を受けJASO D622が制定されたが、本ヒューズの選択や適用を記した手引きが整備されていない。JASO D612(低電圧ヒューズ)と同様に利用者の手引きを第2部として制定する。	ヒューズを選択の簡素化や誤使用防止が実施出来る為、製品の採用増により標準化が促進される。				○			○					3

## 第9次長期計画 国内対応項目一覧表 (電子・電装部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考(分科会ご との優先順位)	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
DDH-003	1	JASO D612-3	ヒューズ分科会	改正	国際規格整合	参考としているISO8820-3が改正され、ヒューズの基本性能である溶断性能の見直しも行われた為、その内容を織り込むため改正されたISOを参考に改正する。	規格が最新の状態になり、国際規格との整合が保たれる為、使用しやすくなる。			○				○					2
DDH-004	1	JASO D621	ヒューズ分科会	廃止	規格整理	42Vシステム搭載車両の市場投入を受け、電圧区分の違いからJASO D612とは別規格として制定されたが、D612が参考になっているISO8820の改正でD621の電圧区分が含まれた為、D612の改正でD621の内容を包含する事が可能となり、D612改正完了後にD621を廃止する。	重複規格の存在が排除され、規格維持が合理化される。				○				○				4
DDH-005	2	高電圧ヒューズ	ヒューズ分科会	調査 制定	業界ニーズ、国際規格整合、新技術対応	高電圧システムと搭載された車両の増加に伴い、現行のJASO D622ではカバーしきれない電圧や形状のヒューズが既に一部市場に投入されている。無秩序なヒューズ種類の増加を防ぐ為、市場状況を調査した上で標準化を検討し新規規格を制定する。	日本はこの分野で先行しており、国際規格への提案も含め、世界的な標準化が可能となる。				○				○				5
DDJ-001	1	JASO D805:2000改正	コネクタ分科会		コネクタに関する用語の見直し	コネクタに関する用語は、JASO D805:2000, JASO D616:2007, JASO D605:1996, JASO D623:2010にも記載されているが、それぞれの整合性はなく、また、陳腐化した用語も多く、抜本的な見直しを図る必要がある。	コネクタに関する各関連規格の用語が整理され、使用者の混乱が防止できる。			○							○		1
DDJ-002	2	ワイヤーハーネス用高圧コネクタの標準化	コネクタ分科会		標準化	HEV/EV車両の増加に伴い、ワイヤーハーネスに使われる高圧系コネクタの使用量も増加している。そのため、標準化を行う。	開発の効率化。			○					○				2
DDJ-003	2	端子サイズの標準化	コネクタ分科会		標準化	電子化に伴う端子の小型化が進み、多種多様の端子が存在するようになってきており、併せて、機器の品番も多種多様になってきている。そのため、標準化を行う。	コストダウン。開発の効率化。				○					○			3
DDJ-004	2	光コネクタの試験方法及び要求性能	コネクタ分科会			車載機器間の通信データ量の増加に伴い、伝送速度の高速化が要求され、光によるデータ通信が採用されつつある。	種類の削減と試験方法及び性能の標準化がされ、品質の確保とコストダウンが期待できる。					○			○				4
DDK-001	2	自動車における人体防護のための電磁界計測	CISPR分科会		JASO TP策定	測定ポイントなどの自動車に適した条件の明確化	計測品質向上			○					○				1
DDK-002	1	JASO D011	CISPR分科会		改正	国内で使用頻度の高い試験法(携帯機)を織込むこととISOとの乖離をなくす	試験品質向上	ISO11452			○				○				2
DDK-003	1	JASO D002	CISPR分科会		改正	暗室検証方法の導入と充電時の試験法の規定	試験品質向上とEV/HEV充電対応	CISPR12				○			○				3
DDK-004	1	JASO D008	CISPR分科会		改正	暗室検証方法の導入と受信機デジタル化対応	試験品質向上	CISPR25				○			○				4

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考(分科会ご との優先順位)	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
DDL-001	1	JASO D603	電線分科会	改正		軽量化ニーズの高まりを受け、これまで太物サイズのみであった規格に細物サイズ追加、構造見直しも含め全面見直し	アルミ電線の早期標準化により、電線仕様の乱立を防止出来る			○					○				1
DDL-002	1	JASO D609	電線分科会	改正		08年度JASO D611の改正に伴い、新規電線仕様の追加があったことから、それに合わせた電流容量性能を追加する	製品規格(JASO D611)との不整合の防止			○						○			5
DDL-003	1	JASO D618	電線分科会	改正		定期的な見直しにより、電線試験の適正化	適正な電線試験の維持			○					○				5
DDL-004	1	JASO D607	電線分科会	廃止		JASO D611改正時に合わせて統合	電線規格の整理統合				○					○			3
DDL-005	1	JASO D611	電線分科会	改正		・08年度改正時に指摘のあったカタログ化を是正(電線種類の整理、統合化) ・JASO D607との統合	電線種類の整理、統合により、電線選定の利便性向上				○					○			3
DDL-006	1	JASO DXXX	電線分科会	制定		EV,HEV車増加に伴い、高圧電線の標準化ニーズの高まり	高圧電線標準化により、電線仕様の乱立を防止出来る				○					○			2
DDL-007	1	JASO D603	電線分科会	改正		定期的な見直しにより、改正効果の確認と適正な規定内容へのブラッシュアップ	適正な電線仕様の維持					○					○		6
DDP-001	2	JASO or TP 自動車の機能安全	機能安全分科会	制定	国内基準 業界ニーズ	電気電子システムの重要性が増し、その高度化・複雑化などにより、整理・統一された安全設計指針への関心が高まっている。 IEC61508が電子機能安全規格として1999年に成立して以降、欧州を中心に自動車システムへの適用が試みられたが転用の困難さが指摘されるようになった。 これをきっかけにドイツ・フランスを中心にISO26262のドラフト作成が始まった。	(1)自動車業界の電子装置に関する安全技術水準の一層の向上。 (2)各国における法制化や規格化の動きに対し適切なコメントができる様、基本的なフェイルセーフ機能の考え方を整理する事による世界の自動車用電子装置の健全な発展への貢献。		ISO26262	○					○				1
DDR-001	2	<車載カメラ> 最低照度測定方法	戦略企画小委員会	調査 制定	国際規格 化提案	車載カメラは、最近時フロント・サイド・リア・マルチビュー及びレーンキープ(車線検知)用など様々な用途で搭載されており、今後の搭載拡大が見込まれると共に、日本として技術的優位性を確保できる領域である事から、本システムの標準化を検討する。	世界に先駆けて標準化を進め、設計効率向上を図る。 今後CMOSカメラの低コスト化及び性能改善により、CMOSカメラ搭載の拡大が見込まれる。 但し、各社共にシステム進化途上の領域であり、今後もシステム・用途及びそれに伴う車載カメラの進화가予想される。				○					○			1
DDR-002	2	<自動駐車>駐 車アシスト装置	戦略企画小委員会	調査 制定	国際規格 化提案	自動駐車に使用する構成要素部品・制御及びその評価手法の共用標準化。 但し、システムが未だ固まっていないため、まずは各社共通の構成部品であるカメラの標準化を検討する。	世界に先駆けてシステムの標準化を進め、設計効率向上を図る。 ・標準化には時期尚早 →各社共通構成部品であるカメラの標準化を検討 ・標準化のニーズ・動向が掴めていない →アンケート調査の実施 ・産業用カメラの標準化作業はJIAが担当 →他組織との協力・分担が不可欠					○				○			2

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考(分科会ご との優先順位)	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
DDR-003	2	<ドライバモニターシステム>	戦略企画小委員会	調査 制定	国際規格 化提案	ドライバーモニターシステムのシステム構成・使用する構成要素部品・制御及びその評価手法の共用標準化。	世界に先駆けてシステムの標準化を進め、設計効率向上を図る。 システムが固まっておらず標準化には時期尚早 →一部メーカーで商品化しているものがあるため、これをベースに標準化案の検討は可能。				○			○					3
DDT-001	2	EV用電子・電装部品の耐環境性試験方法	電動コンポーネント/ソフト標準化企画小委員会	調査	日本発国際規格提案	・現状標準化されていないEV用電子部品の耐環境性試験仕様に関して、国際規格化の可能性を調査する。	試験仕様の整合を図ることにより、品質向上や開発効率向上が図れる。	調査中	調査中		○				○				4
DDT-002	2	高電圧用ハーネスコンポーネントの製品及び、試験仕様	電動コンポーネント/ソフト標準化企画小委員会	調査	日本発国際規格提案	・現状標準化されていないEV/HV用高電圧ハーネスコンポ(電線,コネクタ,安全器等)の製品仕様に関して、国際規格化の可能性を調査する。	品質向上及び開発効率向上	調査中	調査中	○				○					1
DDT-003	2	高電圧リレーの製品及び、試験仕様	電動コンポーネント/ソフト標準化企画小委員会	調査	日本発国際規格提案	・現状標準化されていないEV/HV用高電圧リレーの製品仕様に関して、国際規格化の可能性を調査する。	品質向上及び開発効率向上	調査中	調査中	○				○					1
DDT-004	2	2次バッテリー製品規格	電動コンポーネント/ソフト標準化企画小委員会	調査	日本発国際規格提案	・現状標準化されていないEV/HV用2次バッテリーの製品仕様に関して、国際規格化の可能性を調査する。	品質向上及び開発効率向上	調査中	調査中			○			○				5
DDT-005	2	高電圧対応電子素子製品規格	電動コンポーネント/ソフト標準化企画小委員会	調査	日本発国際規格提案	・現状標準化されていないEV/HV用電子素子の製品使用に関して、国際規格化の可能性を調査する。	品質向上及び開発効率向上	調査中	調査中			○			○				5

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(電子・電装部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考(分科会ご との優先順位)		
										A	B	C	D	A	B	C	D			
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低			
DDT-006	3	電動化制御システムの機能安全規格	電動コンポーネント/ソフト標準化企画小委員会	調査	日本発国際規格提案	・電動車両の制御システムとして、ISO 26262 2nd Editionへの提案, ISO26262JSAO版Annexへの提案の可能性を調査する。	品質向上及び開発効率向上	調査中	調査中		○					○				1
DDV-001	2	TP仮称:プッシュ式スタートスイッチに関する操作、動作仕様の標準仕様案	電子キー小委員会	調査 制定	国際規格化提案	従来のイグニッションキー方式に代わり電子キーシステムが普及しつつあるが、各種表示がメーカー間で不統一であったり、エンジン緊急停止操作や携帯機の電池切れ時の操作方法が難解なため、早急な標準化が望まれる。	お客様から見た場合、操作が分かり易くなる(ストレス・混乱の軽減)	¥124百万 規格化に伴う仕様策定工数とコミュニケーション工数の合理化を試算	SAE The draft Recommendation Paper J2948	○				○					1	

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(二輪部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォー ロー	
TI-1	ISO/TC22/SC22/WG1&SC23/WG4 用語	二輪車の用語の見直し		IMMA事務局長がconvener. WG活動休止中。gtr・ECEなどの状況により活動再開の予定。EVの用語も含めて改定検討要。	当面の活動は、EC規制の動向を注視する範囲に留める。	二輪車の定義は、規格・規制を問わず基本事項であるので、影響を及ぼす範囲は広く状況を注視することが重要である。	関連事項が多くの組織・機関で審議されており、それらの関連性を勘案して、取り組む必要がある。			○		---
TI-2		JIS二輪車の用語のISO化 (JIS D0109)		ISO規格とEC規制との整合を図る作業が行なわれる可能性があり、それに合わせてタイムリーに活動する事が望ましい。	EC規制の動向を注視しつつ、必要な項目の英訳化等の準備を進めておく。	基本事項である用語の定義について、日本の規格をISOに反映し、両者の整合を図る必要が有る。				○		---
TI-3	ISO/TC22/SC22/WG3 & SC23/WG8 操作・表示装置	Symbolsの追加見直し (ISO6727, ISO4129)		<ISO6727 (Symbols)> 改訂作業は終了。ISO7000への登録中。 (ISO7000へ登録が効力の条件) WGとしての作業は全て終了している。尚、convener不在。  WGが動き出した新しい追加シンボルの検討要。 (イモビ等の新デバイス関連、タイヤ空気圧)	<ISO6727> ISO7000への登録作業中。  <ISO4129> 日本にはモペットカテゴリは無いが、M/Cとの整合性を確保する為にも、検討に助力する。	欧州安全法規にて各国語表記が求められており、これらの対応の為にもシンボル化は重要な位置付けになる。また、アジア二輪市場を鑑みると一層の効果が期待できる。	各国の法規との係わりも大きく、積極的に取り組む必要がある。IMMAで検討中のgtrを補強する為にも、本ISOの改訂対応が必要。尚、今回のISO改訂作業がgtrの提案に影響しない様に考慮する。 欧州安全指令や世界的な傾向である各国語表記の要請に対してアイコン表記で対応出来る様にする。			○		DIS
TI-4		操作装置類の位置、寸法要件の見直し(ISO9021)		現状、検討作業休止中。  全面改訂提案を検討する。	操作装置関連の規定が現状の市場実態(特に日本を含むアジア地区)と乖離している部分がある。アジアの代表としても日本サイドからの取組みが必須。	操作装置関連の規定が現状の市場実態(特に日本を含むアジア地区)と乖離している部分がある。世界の中で大きな割合を占めるアジア二輪市場の車両に合致した規格見直しは、今後のアジアでのISOの認識を高めることにも繋がる。	同上			○		---
TI-5	ISO/TC22/SC22/WG8 & SC23/WG2 ブレーキ	Antilock braking systems (ABS) tests の検討 (FDIS12364 FDIS12366)		第8次長期計画ではGTRの審議動向を見て対応するとしていたが、GTR制定後の時期に、CONVENERが退職し、新任者が未定の状態の為、ISO活動が滞っている。	CONVENERの新任待ち。	GTRは制定済みであり、GTRとの整合性を図る必要が有る。	制定されたGTRの内容にも留意点が示されており、ISO活動においても、この留意点に注意する必要がある。			○		---
TI-6	ISO/TC22/SC22/WG15 & SC23/WG3 灯火器	灯火器類の取付け見直し (ISO11460, ISO10355)		ISO 11460の改訂作業完了。 更なる作業があれば、対応する予定。 具体的作業内容は、JAMA・IMMAを通じて対応。	ECEの改訂またはGTRが制定されれば必要に応じて見直し。	ECEの改訂またはGTRが制定されれば必要に応じて見直し。				○		---
TI-8	ISO/TC22/SC22/WG17 排ガス及びエンジン	総走行抵抗の検証法の新設	二輪エンジン・エネルギー分科会	総走行抵抗の検証法にかかわる問題提起を行った。今後、課題に対する共通認識を得て、新規格の作成へ向けて審議を進める。	必要に応じ検証試験を実施し、幹事国として、規格原案の作成、及び、提案を行う。	最近、比較的安価な電気慣性シャーシダイナモメータが広く導入されつつあるが、その検証法が無い状態であり、規格新設ニーズは高い。	二輪特有の項目の妥当性有る検証法・基準設定が課題である。	○				PWI
TI-9		燃料蒸発ガス試験法新設		燃料蒸発ガス試験法について、各国の法規制動向をにらみながら、新規格の制定を提案する。	将来の活動とすることで国内合意済み。	複数の国で、燃料蒸発ガス規制適用が検討されているが、試験法のISO規格は存在せず、将来、新設ニーズが高まる可能性が有る。	試験温度条件の整合等が課題である。	○				PWI
TI-10		検査または保守整備における排出ガス試験方法		これまでの会議で審議を進めたので、WDを作成する。	必要に応じ検証試験を実施し、幹事国として、規格原案の作成、及び、提案を行う。	検査や保守整備は広く行われているが、二輪車のための試験法が無い状態であり、規格制定ニーズは高い。	排出ガス測定の手順や条件設定等が課題である。	○				PWI

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(二輪部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォー ロー	
TI-11		排出ガス燃費試験法 (ISO6460)テストサイクル (Part2)の改定		ISO6460 Part2に記載されているテストサイクルをGTRIに採用されているWMTCと差し替える。	幹事国として、規格原案の作成、及び、提案を行う。	日本や欧州をはじめ各国にてWMTCを導入する動きが進んでおり、改正ニーズは高い。	欧州や日本における法制化のタイミングに合わせた規格制定に留意する必要がある。	○				PWI
TI-12		小型シャシダイナモメータを使った速度測定方法		小型シャシダイナモメータを使った速度測定方法の新規制定を行うことで合意済み。	必要に応じ検証試験を実施し、幹事国として、改定原案の作成、及び、提案を行う。	小型シャシダイナモメータを使った速度測定方法の新規制定を行うことに対し、ヨーロッパからのニーズが有る。	不正改造防止を目的としたロードサイドでの速度測定法として実用的な規格とすることに留意する必要がある。	○				PWI
TI-13		車載式故障自己診断システム(OBD)		欧州では排出ガス規制強化に合わせ、二輪車にもOBD適用が検討されているので、その対応準備が必要。大きな方向としては、OBDを使用過程車の排ガス性能を維持する方策の一つとして捉え、標準化、規格化作業では、二輪特有の構造的、経済性を考慮する。	当面は欧州の排ガス規制動向に注視し、OBD適用の動きがあれば、積極的に取組んでいく。	欧州、米国より先に取り進むことで、活動の主導権を握ることが出来る。	・四輪OBDを参考に二輪に特化したOBDシステム、考え方の確立が重要。 ・各国共通仕様、国際整合を図ることも重要。	○				PWI
TI-14	ISO/TC22/SC22/WG21 & SC23/WG6 安定性及び乗車姿勢	JASO操縦安定性のISO化 (JASO T803:96)		JASOのISO化であるが、日本以外の国にとっては全くの新規の規格となるため、関係国との意見調整を専門家を含めて実施する必要がある。	JASOベースにISOを作成し操縦性安定性の試験が同じテスト方法で行なえデータ比較できるようにする。	四輪には操縦安定性に関するISO基準が各種存在するが二輪車用の基準がない状態。	自工会 操縦安定性分科会のメンバーに参画していただき二輪部会の中で分科会を設定する必要あり。			○		---
TI-15	ISO/TC22/SC22/WG22 衝突試験法	Rider crash protective deviceの評価手法の見直し(ISO13232)		二輪車の衝突安全デバイス評価法として、1996年12月に初版が発行後、2005年に一次改訂版として発行。次期改訂作業はIMMAで検討されており、下記項目の改定案を作成中。 ・コンピュータシミュレーションによる2次打撃(路面打撃)までに評価のオプション追加 ・頸部負傷の見直し ・指定ヘルメットの改訂 ・MATDダミー肩部の構造変更の情報提供(参考資料) WG22/TCTFで、Global Databaseを作成し、FST形態の簡素化作業に取り組む予定。	いくつかの検討課題のうち、日本サイドとしては、特に、衝突試験形態の見直しのための事故データ解析作業、および二輪車用MATDダミー人形の見直しのための検討に深く関わっている。これらの検討については日本のサポートなくしては実施することはできず、積極的に取り組んでいく。	年々の道路環境ならびに衝突対象物の変化を考慮し、ISO13232をその時代に即した手法として維持・更新していく必要がある。また、現在、いくつかの研究機関ではISO13232とは異なる評価手法を用いた実車衝突試験が実施されており、その対応のためにも本取組みへのニーズは高い。	本活動は広範囲に渡っているために、WG22以下に、それぞれの活動を専門的に実施するTCTFおよびDBマネージャー会議体を設置している。これら会議体間での情報交換を密に行い、作業を効率よく実施できるように配慮する必要がある。			○		---
TI-26	ISO/SC22/WG17 排ガス及びエンジン	ネット出力試験法 (ISO4106)の改正	二輪エンジン・エネルギー分科会	使いやすい規格とするため、規格の構成をJISに合わせたものとする。	幹事国として、規格原案の作成、及び、提案を行う。	現行のISOの構成は、規格利用者にとって使いづらいものとなっているため、改正することについて各国の合意が得られている。	JIS規格を確実にISOに反映することが必要である。	○				NWIP
TI-27	ISO/SC23/WG1 排ガス及びエンジン	最高速度測定法 (ISO7116)の改正		モーターサイクルの最高速度測定法(ISO7117)に準じた内容に改正する。	必要に応じ検証試験を実施し、幹事国として、規格原案の作成、及び、提案を行う。	欧州等における改正ニーズは高い。	ISO7117との整合性を確保する。			○		DIS
TI-28		排出ガス燃費試験法 (ISO6855)の改正		モーターサイクルの排出ガス燃費試験法(ISO6460)に準じた内容に改正する。	必要に応じ検証試験を実施し、幹事国として、規格原案の作成、及び、提案を行う。	欧州等における改正ニーズは高い。	ISO6460との整合性を確保する。			○		CD
TI-29		ネット出力試験法 (ISO4164)の改正		モーターサイクルのネット出力試験法(ISO4106)に準じた内容に改正する。	必要に応じ検証試験を実施し、幹事国として、規格原案の作成、及び、提案を行う。	欧州等における改正ニーズは高い。	ISO4106との整合性を確保する。	○				NWIP
TI-7	ISO/TC22/SC23/WG9& SC22/WG23	電動二輪車の騒音	電動二輪分科会	最小騒音の電動四輪保安基準化を見越し、電動二輪としての標準化検討。	自工会にて接近通報装置保安基準検討中。	保安基準化される場合を見越し二輪として標準化(IS)のニーズはある。	電動二輪の標準化に関してはその戦略が自工会にて検討されている。その決定内容に準じて活動する必要がある。			○		
TI-16		電動二輪車の用語定義		IS13062 WDは作成済みCD化へ進む。	国内WGにて日本エキスパートとして対応中	定義・表示を一元化し効率的開発を可能にする。	電動大国である中国の標準化動向に注意する必要がある。			○		WD
TI-17		電動二輪車の燃費航続計測方法		IS13064-1 CD投票賛成多数で決定		1充電航続距離が確立し、評価技術の開発は効率化する。				○		DIS
TI-18		電動二輪車の走行性能計測方法		IS13064-2 CD投票賛成多数で決定		顧客中心の最高速/登坂/加速の計測方法が確立し、開発は効率化する。				○		DIS
TI-19		電動二輪車の安全のための手段		IS13063 CD作成中		電動安全基準が確立し評価技術が向上、車両安全性が向上し、その開発は効率化する。				○		CD

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(二輪部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー	
TI-20		電動二輪車用充電システムの車両とグリッド間の通信プロトコル		電動四輪車はISO IEC JWD15118 で標準化に向け検討が進んでいる。	ISO/TC22/SC23/WG9 & SC22/WG23の次の活動テーマNPとするかの検討を行う	四輪のインフラと共存できつつ、サイズや容量に限界ある二輪車固有の標準を確立し、充電信頼性、車両全体の利便性が向上する。	電動二輪の標準化に関してはその戦略が自工会にて検討されている。その決定内容に準じて活動する必要がある。				○	
TI-21		電動二輪車用接触式充電システムへの一般的並びに技術的要求(AC,DC)		IEC 61851で標準化されている。現在改定作業中(part1はFDIS)。		IEC 61851は二輪も含まれるが、二輪特有の安全で迅速な充電技術を標準化することで、電動二輪車の普及を加速する。	電動大国である中国の標準化動向に注意する必要あり。				○	
TI-22		電動二輪車用接触式充電システムのソケット等への一般的要求並・仕様と技術的要求(AC,DC)		IEC 62196で電動四輪車中心に国際標準化が議論されている。欧州で別の動きもあり、状況錯綜。		二輪特有のサイズ・容量等を考慮した充電要素部品を標準化し、安全で迅速な充電と電動二輪車の普及を加速する。					○	
TI-23		電動二輪車の衝突時の安全性の評価と研究		ICE二輪車用については標準化されている。電動については自工会電池TFで課題にはなっている。		IS 13232で標準化されたICE二輪車用衝突安全を電動特有の条件を考慮した性能や評価法(衝突のさせ方、ダメージ、防護装置)を明確化し、安全な車両の迅速な開発を可能とする。					○	
TI-24		電動二輪車用高出力/高エネルギー型リチウムイオン電池のテスト方法		電動四輪車用については標準中。二輪も想定内だが二輪特化の必要性も要検討。		ISO 12405-1/2 DISで四輪車中心で標準化中(SC21)。二輪特化の必要性と併せ、不要な提案、乱立を防ぐため、SC22,23での認知合わせが必要					○	
TI-25		回生ブレーキとABSを装着した電動二輪車の試験方法		ICE二輪車のABS試験方法については標準化済み。電動特有の回生制動付の場合の標準化の検討。		ISO 12364 で標準化されたICE二輪車用ABS試験方法を電動特有の回生制動を装着した場合の性能や評価法を明確化し、安全な車両の迅速な開発を可能とする。					○	

### 第9次長期計画 国内対応項目一覧表 (二輪部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
TD-1		JIS D5500-95 二輪車用灯火器 の配光基準	未定	改正	国際規格 整合化 新技術対 応	現JIS規格は現状に合っておらず、国内導入するECE規 格に整合させた規格に改正する必要がある。 ECEでの審議結果を踏まえて、JIS改正に取り組む。	国内外の規格の整合化を図り、統一認証制度の 有効性を拡大させ、効率的な認証業務が可能とな る。		ECE R 50,112,113		○			○					
TD-2		JASO T901-87 二輪自動車用携 帯工具	未定	改正	新技術対 応	1974年制定以降、1989年一部改定された後、見 直しされていない。 部品工業会と相談しての対応が必要。	二輪車構造の変更に対応した携帯工具の見直し を行い、統一した規格にすることにより、一般ユー ザーへの混乱を防げる。				○					○			
TD-3		JIS 台上モード走行 燃費率測定法	未定	改正	業界ニー ズ	本JISとは別に燃費測定法として、実走行燃費測定 法JISD1033がある。	燃費測定方法を統合させた規格にすることにより、 利用度の向上と作業効率の改善が図れる。		JIS D1033		○					○			
TD-4		JIS D1044 二輪車-ガソリン 機関排出ガス測 定方法	未定	改正	業界ニー ズ	ISO6460(排出ガス測定法)とISO7860(燃費測定法) を統合したISO規格づくりが審議されており、JIS規 格もISO規格に整合させた関連規格の見直しが必要 となる。	関連する規格を統合して、ISO規格と整合させた使 い易い規格とすることにより、利用度の向上と作業 効率の改善が図れる。				○					○			
TD-5		JIS D1033-99 二輪自動車-燃 料消費試験方法 -実走行試験	未定	改正	国際規格 整合化	本JISを含め、ISO規格に対応し、燃費測定法と排 ガス測定法の関連測定法を統合させるべく見直し が必要である。	関連する規格を統合して、ISO規格と整合させた使 い易い規格とすることにより、利用度の向上と作業 効率の改善が図れる。				○					○			
TD-6		JIS 検査または保守 整備における排 出ガス試験方法	未定	制定	国際規格 整合化	現在、本規格に対応するISO規格の制定作業が行 われており、ISO規格制定後、JIS規格の制定を行 う必要がある。	検査や保守整備は広く行われているが、二輪車の ための試験法が無い状態であり、規格制定ニーズ は高い。					○				○			
TD-7		JIS D0034-98 二輪自動車-操 作装置の形式、 配置および操作 方法	未定	改正	国際規格 整合化	ISO9021(Control-Types, positions and functions) 規格への対応が審議されており、当該ISO廃止の 動きが有る。従ってJISも廃止の方向で検討する。	ISO規格との整合性を通じた規格とすることにより、 国際整合化が図られると共に、作業効率の向上が 図れる。				○					○			
TD-8		JIS D0035-98 二輪自動車-操 作装置、表示装 置及び警報装置 の識別記号	未定	改正	国際規格 整合化 業界ニー ズ	本規格に対応するISO6727(Symbols for controls, indicators and telltales)にABSのシンボル追加など 検討が予定される。(新シンボルのISO登録が止まっ ている状況であり、継続フォローが必要。)	ISO規格との整合性を通じた規格とすることにより、 国際整合化が図られると共に、作業効率の向上が 図れる。				○					○			
TD-9		JIS D1034-99 二輪自動車-ブ レーキ試験方法	未定	改正	国際規格 整合化	本規格に対応するISO8710(Brakes and braking devices-Tests and measurement methods)の改正 が'10年4月12日付けで発行されたので、その改正 に伴い本JISの改正も必要である。(ISO12364の改 正状況に注視し、足並みを揃えてJIS改正に取り組 む。)	ISO規格との整合性を通じた規格とすることにより、 国際整合化が図られると共に、作業効率の向上が 図れる。				○					○			
TD-10		JIS D1043-01 二輪自動車-ア ンチロックブレ ーキシステム-試 験方法	未定	改正	国際規格 整合化	ブレーキGTR制定後に、本規格に対応する ISO12364(Antilock braking systems-Tests and measurement methods)の改正が予定されている。	ISO規格との整合性を通じた規格とすることにより、 国際整合化が図られると共に、作業効率の向上が 図れる。				○					○			
TD-11		JASO T001-97 二輪自動車コン トロールケーブ ル	未定	改正	業界ニー ズ	部品共用化規格は、年とともに陳腐化し、利用度 が低下していく。 従って、本規格も実態の沿わなくなる可能性があ り、実態調査を行い必要に応じて改正する必要が ある。	実態に沿った規格にすることにより、利用度の向上 を図り、部品の共通化で効率的な作業が図れる。				○					○			

## 第9次長期計画 国内対応項目一覧表 (二輪部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
TD-12		高輝度前照灯 (HID)	未定	制定	業界ニーズ	国内においてはHIDに特化した規格無し。欧州法規では、ECER98にHIDヘッドランプの技術要件が規定されている。	欧州法規に規定されていない試験法を規定することで商品開発の効率化を図れる				○								
TD-13		コーナリングランプ	未定	制定	業界ニーズ	国内においてはコーナリングランプに関する規定無し。欧州法規ではECER53,ECER113にて光源追加型AFSについて法制化検討中	欧州法規に規定されていない試験法を規定することで商品開発の効率化を図れる				○								
TD-14		電動二輪車・モペットの用語定義	未定	制定	ISOに基づくJASO制定(翻訳)	環境対応機器の要望や要求は迅速に拡大している。それに伴う技術の開発は加速されている。その展開を効率化するため電動関係の標準化は世界的に進みつつある。日本においてもその動きに遅れぬよう整備する必要がある。	電動二輪車・モペット技術の開発の効率化、信頼性の醸成とともに、世界標準化による部品の共通化コストダウンを図れる。	IS13062 Battery-Electric mopeds and motorcycles - Terminology			○								
TD-15		電動二輪車・モペットの燃料消費と航続の計測方法	未定	制定	ISOに基づくJASO制定(翻訳)	環境対応技術の開発は加速されている。その展開を効率化するため電動関係の標準化は重要である。電動二輪車・モペットの燃料消費量は一充電走行距離のことでユーザー及び一般社会の最大の関心事である。その計測方法はガソリンエンジン二輪車とも、電動四輪車とも異なり、独自の規定が必要である。	ユーザー・一般社会において信頼される一充電航続距離が確立するとともに、そのための評価技術の信頼性が向上し、開発は効率化する。	IS13064-1 Battery-Electric mopeds and motorcycles - Performance - Part 1: Reference energy consumption and range			○								
TD-16		電動二輪車・モペットの走行性能の計測方法	未定	制定	ISOに基づくJASO制定(翻訳)	環境対応技術の開発は加速されている。その展開を効率化するため電動関係の標準化は重要である。電動二輪車・モペットの走行性能は最高速度・登坂性能・追い越し性能のことである。その計測方法はガソリンエンジン二輪車とも、電動四輪車とも異なり、独自の規定が必要である。	電動車両はガソリンエンジン車に比べ劣るものとのユーザー・一般社会において誤認識されている傾向にある。ユーザーが実際に納得できる最高速度・登坂力・加速性能の計測方法を標準化することにより、電動二輪車・モペットの走行性能の信頼性が向上し、開発は効率化する。	IS13064-2 Battery-Electric mopeds and motorcycles - Performance - Part 2: Road operating characteristics			○								
TD-17		電動二輪車・モペットの安全のための手段	未定	制定	ISOに基づくJASO制定(翻訳)	環境対応技術の開発は加速されている。その展開を効率化するため電動関係の標準化は重要である。特に電動二輪車・モペットの安全性能はエネルギー源・パワー源が電気ということでその安全確保の手段はガソリンエンジン二輪車とも、電動四輪車とも異なり、独自の規定が必要である。	ユーザー・一般社会において信頼される電動安全標準が確立するとともに、そのための評価技術の信頼性が向上し、車両全体の安全性が向上し、その開発は効率化する。	IS13063 Electrically propelled mopeds and motorcycles - Safety Specifications			○								
TD-18		電動二輪車・モペット用高出力型リチウムイオン電池のテスト方法	未定	制定	ISOに基づくJASO制定(翻訳)	環境対応技術の開発は加速されている。その展開を効率化するため電動関係の標準化は重要である。特に電動二輪車・モペットのエネルギー源・パワー源となるリチウムイオン電池のテスト方法の確立は規定が必要である。	開発の仕方、実験の仕方、使用方法や環境によっては危険が伴うリチウムイオン電池の高出力を獲得するためのテスト方法の標準化は安全を確保しながら開発の効率化を図るために必須である。	ISO 12405-1: DIS Test specification for lithium-ion traction battery high power application			○								
TD-19		電動二輪車・モペット用高エネルギー型リチウムイオン電池のテスト方法	未定	制定	ISOに基づくJASO制定(翻訳)	環境対応技術の開発は加速されている。その展開を効率化するため電動関係の標準化は重要である。特に電動二輪車・モペットのエネルギー源・パワー源となるリチウムイオン電池のテスト方法の確立は規定が必要である。	開発の仕方、実験の仕方、使用方法や環境によっては危険が伴うリチウムイオン電池の高エネルギーを獲得するための充電方法の標準化は安全を確保しながら開発の効率化を図るために必須である。その標準化には電池と充電グリッド間の通信が鍵となり、高効率・迅速で安全な充電を可能にし電動車両の普及を促進する。	ISO 12405-2: WD Test specification for lithium-ion traction battery high energy application			○								
TD-20		電動二輪車・モペット用充電システムにおける車両と充電グリッド間の通信プロトコル	未定	制定	ISOに基づくJASO制定(翻訳)	環境対応技術の開発は加速されている。その展開を効率化するため電動関係の標準化は重要である。特に電動二輪車・モペットのエネルギー源・パワー源となるリチウムイオン電池の充電方法の確立は重要で安全迅速に充電するためには車両と充電グリッド間の通信の規定が必要である。	開発の仕方、実験の仕方、使用方法や環境によっては危険が伴うリチウムイオン電池の高エネルギーを獲得するための充電方法の標準化は安全を確保しながら開発の効率化を図るために必須である。その標準化には電池と充電グリッド間の通信が鍵となり、高効率・迅速で安全な充電を可能にし電動車両の普及を促進する。	ISO IEC JWD15118 V2G network protocol			○								

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(二輪部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
TD-21		電動二輪車・モ ペット用接触式 充電システムへ の一般的並びに 技術的要求 (AC,DC)	未定	制定	IECに基 づく四輪 用ものを 二輪化し JASO制定	環境対応車両の開発と市場投入は活発化している。その結果社会インフラとしての充電システム(グリッド)の標準化は当然である。四輪中心での標準化の進展はサイズや容量的に限界のある二輪ではその応用が難しい場面が想定される。	二輪特有の条件を考慮した充電システムが拡充され安全で迅速な充電を可能にし、電動二輪車両の普及を加速できる。		IEC 61851-21/22/23 : Conductive charging system requirement at electric vehicle /AC station/DC station			○					○		
TD-22		電動二輪車・モ ペット用接触式 充電システムに おけるソケット・カ プラーへの一般 的要求並びにそ の仕様と技術的 要求(AC,DC)	未定	制定	IECに基 づく四輪 用ものを 二輪化し JASO制定	環境対応車両の開発と市場投入は活発化している。その結果社会インフラとしての充電要素部品(カプラー・ソケット)の標準化は当然である。四輪中心での標準化の進展はサイズや容量的に限界のある二輪ではその応用が難しい場面が想定される。	二輪特有の条件を考慮した充電要素部品(ソケット・カプラー)が拡充され安全で迅速な充電を可能にし、電動二輪車両の普及を加速できる。		IEC 62196-1 Conductive charging coupler/socket/ for electric vehicle/specification & requirements for AC//specification & requirements for DCC/			○					○		
TD-23		電動二輪車の騒 音	未定	制定	保安基準 としての 接近通報 装置につ いて標準 化	最小騒音レベルについて、四輪の動向を見つつ検討を行い、標準化への必要性を議論する。保安基準化される場合を見越して二輪としても技術標準化(IS)のニーズはある。	自工会の活動に準じての標準化活動となるが保安基準化された場合の迅速で低コストな対応には事前の標準化への研究が必要となる。		電動四輪車については自工会にて走行音の付加による歩行者への接近通報装置について保安基準として検討中である。その検討には二輪車も含まれている。			○					○		
TD-24		電動二輪車・モ ペットの衝突時 の安全性の評価 と研究	未定	制定	ISOに基 づくICE2 輪車のも のを電動 化しJASO 制定	IS 13232で制定済みの内燃機関二輪車用の衝突時の安全性について電動特有の条件を考慮した衝突安全性能や評価方法として2輪特化する。	電動特有の条件を考慮した衝突安全性能や評価方法(衝突のさせ方、ダミー、防護装置、危険とは)が明確化し、安全な車両の開発が可能となる。		IS 13232 Crush test procedure			○					○		
TD-25		回生ブレーキと ABSを装着した 電動二輪車の試 験方法	未定	制定	ISOに基 づくICE2 輪車の ABSと4輪 電動車の 回生項目 を加味し JASO制定	ISO 12364にて2輪車用ABSの標準が制定されたばかりである。また、4輪電動車の回生ブレーキについての検討が始まっている。回生制動とABSを併せ持つ二輪車の安全確保のための標準化を行う。	ISO 12364で標準化されたICE2輪車用ABS試験方法を電動特有の回生制動を装着した場合の性能や評価法を明確化し、安全な車両の迅速な開発が可能とする。		IS 12364 ABS test procedure			○					○		

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(車体・シヤン部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ	
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー		
CI-1	ISO/TC22/WG12 タイヤ空気圧監視システ ム	自動車用タイヤ空気圧監視 装置	タイヤ空 気圧監視 システム分科 会	3か年のISO活動では、現ISO規格の適正化につい ての要件が合意できない状況が打破できず、2009 年秋に活動の進め方に関する各国投票を再度 実施した結果、活動の休止が決定された。さらに、 2010年6月のTC22会議で、WG12の解散が決定され た	3か年のISO活動での審議 結果をまとめ、また合意で きたFMVSS138要件などを 織り込んだTRDドラフト(日米 共同で作成)は技術ストッ クとする。 WG12の解散が決定された ため、分科会活動は停止 する。	ISO活動で日米が主張した 一部の要件を織り込んだ ECE-R64改定が批准され (10.6)、相互認証国(国 内含)は、この案の採択 or この案をベースにした法案 になるため、ISOでの規格 化のニーズが低くなった	現規格ISO 21750:2006は 2010年6月のTC22会議で 存続が確認されたので、定 期見直し(2014年予想)ま で動きを静観する。					○	
CI-2	ISO/TC22/SC14/WG3 キャリアデバイス試験方 法	ISO/PAS 11154:2006 ルーフキャリア デバイスの試験法	外装分 科会	現状のISO 11154-1～-4 を統合し、更にCity Crash Test 及びShort Dynamic Test を追加する 計画。(WDでの技術検討段階)	WG3における審議状況を フォローし、必要に応じて コメント活動を行う。 定期見直しの際は、廃止を 訴える。	日本になく、安全にかかわ る試験法の規格化であり、 今後のルーフラックの試験 法の基になる。						○	
CI-3	ISO/TC22/WG4 運転者を除く乗客8人乗 りの移動範囲に制限を持 つ人の輸送車両	運転者を除く乗客8人乗 りの移動範囲に制限を持 つ人の輸送車両	福祉車 両分科 会	①幹事国であるスペインからドラフトが示された。 ②第一回国際会議が05/9/23～24にマドリッドで 開催され、日本も参加。 ③日本で事前に会議を開き方向付けしていた が、本案件に対する国内規格は無く、内容の根拠 に乏しい状況。内容的には、日本は反対意見。	スペイン内規格をベースとして 国際規格化の動きになっ ているので、国内の状況を 鑑みて対応する。	国内では、車椅子を車載し ての事故なども散見されて きており、また、今後の社 会情勢を考えると、益々ニ ーズは高まるものと判断して いる。	日本の規格は無いが、内 容的に日本に不向きな内 容も含まれており、状況に 付いては十分確認しておく 必要がある。		○				
CI-4	ISO/TC22/SC19/WG3 ISO3006Pass. Car Wheels-Test Methods ISO3894Truck Wheel and Rims-Test Methods		ホイール 分科会	ISO3006,ISO3894共同ステージで検討内容も同 様であるため同一欄に記載する。 ホイール試験法の変更提案に関し、各国意見集約し CD提案出されたが「試験負荷係数」および「規 定回転数」に関して日本の実情にそぐわないため CDコメントにて反対表明した。その後2008年6月の 国際会議にて各国と調整結果、ほぼ日本提案通り に改正案修正することで合意されDIS投票へ移行 することになった	日本提案通り修正されDIS 投票に掛けられる予定な ので、決議が反映されてい るのを確認したうえで、コ メントなしで賛成投票予定	世界標準規格による製品 作りが必要であるが、 JIS,JASOをベースにした日 本からの提案が重要であ る。	ISO会議で決議された 日 本提案がドラフトに反映さ れているか注視していく。					○	
CI-5	ISO/TC22/SC19/WG2 4107 Commercial vehicles -- Wheel hub attachment dimensions		ホイール 分科会	CD投票原案に対する確認が2008年6月の国際会 議にて行なわれ各国合意。また日本から JISD4220改訂に基づく追加提案行った結果、了承 され日本提案を追記してDIS投票に付された。 投票結果は承認され、FDIS投票に付された。(メ 切:6/20)	日本コメントが反映されて いるのを確認したので、賛 成投票した。							○	
CI-6	TC22/SC19 Wheels--Wheel hub attachment dimensions		ホイール 分科会	乗用車用ディスクホイールの取付方式  乗用車のISO規格は現在存在しない。	JASO C 610“ハブボルト” の改正を受け、2008年度 にJIS D4220“ディスクホ イールの取付方式及び寸法” の改正原案を作成した。対 応するISO 4107への 整合を進めるとともに、不 要なインセット、リムの呼 びなどの削除、普及してい る各自動車メーカー独自ス ペックを追加するなど行な っている。	取付方式規格として、商用 車用はISO 4107がある が、乗用車のISO規格は現 在存在しない。その両方を カバーしているJIS D 4220を 提案し、世界標準規格化 を目指す。	取付方式は、現在でも種 類が膨大で開発者の悩み の種である。放置しておく と、更に新興国などで独自 規格化に走られる恐れが あり、標準化に向けた早急な アクションが必要である。	○					

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(車体・シャシ部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー	
CI-7	TC22/SC19	Wheels-- Pb Free Balance Weight	ホイール 分科会	鉛フリーバランスウェイト C305-1の改正で新たに規定した、性能及び試験 法(離脱トルク)については、将来国際提案できる 可能性がある。 また、接着式については、国際規格がない	C305-1は、クリップ式バラ ンスウェイトの種類・各部の 名称・質量及び許容差・性 能・試験・検査・表示につ いて規定しており、今回新 たに規定した、性能及び試 験法(離脱トルク)につい ては、国際提案できる可能性 がある。 C305-2は、接着式バラ ンスウェイトの各部の名称・質 量・性能・外観・材質・試 験・検査・表示について規 定した。接着式につ いては、国際規格がないため 将来国際提案できる可能 性がある。 現在市場には一部大型車 用に鉛のバランスウェイトも 残っているが、将来これを なくしJASO C303は廃止し たい。	バランスウェイト規格 ISO13988は、材質を明示 していない。環境に優しい 製品の流通を促す為にも、 鉛フリーを明示したウェイト 規格が必要である。世界標 準規格の叩き台として JASO C 305-1,2をNWIP提 案する。	放置しておく、新興国な どで独自規格化に走られ る恐れがあり、早急なアク ションが必要である。	○				
CI-8	ISO/TC22/SC19/WG3	TC22/N2833 Passenger car road wheels - Biaxial Fatigue Test Method	ホイール 分科会	米国提案のNWIP(内輪方式)に対し、賛成及びコミ ット(日本独自提案の外輪方式を追加)を投じ、 2008/12/05投票締切集計の結果、承認された。	日本独自提案の外輪方式 を追記を促す。	パイアキシャルは新耐久試 験法であり、この分野にお いて、蚊帳の外に取り残さ れないように、積極的に提 案していく。	欧米に限定した内容にな らないように留意が必要。		○			
CI-9	ISO/TC22/SC15/WG4	ISO 3842:2006 Road vehicles -- Fifth wheels -- Interchangeability	大型車 連結装 置分科 会	カブラ後部開き角が日本メーカ独自の値になって いる事で、適合できていない状況だが昨今の各国 (日本を含む)ECE法規採用の動きから、今後は 適合化が必要。	適合化を推進していく。	後部開き角の要件は ステアリングウェッジ付きの トレーラとの連結を保証す るものだが、日本では一般的 で 無いため、市場に対する 影響は無いものと考え。 (現時点の日本でも、 適合品は流通している)	フォロ項目として、 日本での適合推進と、 動向に注目していく。				○	
CI-10	ISO/TC22/SC15/WG4	ISO 12357-3 ドローバックリングおよびド ローバアの強度試験-第3 編	大型車 連結装 置分科 会	・ISO/DIS 12357-2に盛り込まれていたがFDIS投 票に際に削除された事により新たに第3編とする提 案。(複数連結のトレーラに関する試験法) ・日本は従来より賛成票を投じていた項目である。 ・今後、一部計算式の変更が適用されればCD投 票にかけられる予定。	日本の車両全長法規の関 係から、トラクタに2台以上のト レーラ連結は一般的ではな く、現内容に対し特に要求 は無いため、基本的に賛 成の方針。	日本のトラクタ、トレーラ事情か ら、日本への影響は小さい と考えられる。	フォロ項目として、 動向に注目していく。				○	
CI-11	ISO/TC22/SC15/WG4	ISO 1726-3 トラクタ、セミトレーラ、メカニカルカ ブリングの互換性-第3編	大型車 連結装 置分科 会	・従来から日本は「賛成」票を投じている項目。 ・2009/8月のDIS投票において100%の賛成で承 認された。 ・今後、FDISにかけられる予定。	今までは特に要件の無 かった項目。但し、規制値 は日本の実情に対し特に 乖離したものは無い為、 今まで通り、賛成の方針。	トレーラとカブラの連結信頼性 確保の為には、カブラ側だ けでなく、トレーラ側のキングピ ンプレートに、実状に合った 平面(撓み量)要件を設定 する事は必要と考える。	フォロ項目として、 動向に注目していく。				○	

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(車体・シヤン部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー	
CI-12	ISO/TC22/SC15/WG4	ISO/NP2817 完全自動化連結装置	大型車 連結装 置分科 会	・13044-1の一般要件と定義はCD投票で承認され た為、DIS投票へかけられる予定。 ・13044-2のエア、電気のインターフェースについ ては、 ・パテントが関係してくる部分があり、半数が反 対 だった事から扱いを検討中。 ・カブラの後部開き角40° が必須の構造の為、日 本は反対票を投じている。	トレー連結時の、便利機構 だが、構造的に周辺部品 の見直しが必要な構造な 為、日本での広範囲な展 開は見込めないと考え	日本のトラクタ、トレー事情か ら、日本への影響は小さい と考えられる。	日本として強い要望や 対抗案が存在する状況 ではない為、フォロ項目と し 動向に注目していく。				○	
CI-13	ISO/TC22/SC4	N2814 CD7641-1 Calculation of the mechanical strength of the drawbar -part 1:steel drawbars (ドローバーの機械的強度計 算 パート1:スチール製ドロー バー)	小型車 連結装 置分科 会	・08.7.17アップデート:SC4事務局からの投票結果報 告あり。新しいワークアイテム案は、ISO/TC22 SC4に おいてAWI7641-1として承認され、主にワーキンググ ループ4(WG4: ドローバーの機械的強度計算)が担当 することとなった。 ・09.5.12アップデート:SC4集計結果承認され、DISへ 移行。 ・10.1月DIS投票結果、承認され、FDISへ移行。	基本的にWGには不参加。 書類審議に参画し、日本 にとって不利益にならない かをウォッチしていく。	現在までは分科会としての ニーズはなかった。今後、 ニーズの発生有無をウォッチ していく。				○		
CI-14	ISO/TC22/SC4	N2815 Road vehicles-Towing devices-Safety devices (牽引装置-安全装置)	小型車 連結装 置分科 会	・08.7.17アップデート:SC4事務局からの投票結果報 告あり。 新しいワークアイテム案は、ISO/TC22 SC4におい てAWI12385として承認され、主にワーキンググ ループ5(WG5: 牽引装置の安全性)が担当すること となった。 ・09.10月CD12385として審議依頼有り、分科会内 で審議結果、「コメント付き賛成」で回答。09.12月 SC4投票結果承認されました。DISへ移行。	基本的にWGには不参加。 書類審議に参画し、日本 にとって不利益にならない かをウォッチしていく。	現在までは分科会としての ニーズはなかった。今後、 ニーズの発生有無をウォッチ していく。				○		
CI-15	ISO/TC22/SC4	N2816 Requirements for jockey wheels and jacking systems (ジョッキホイールとジャッキシ ステムの要件)	小型車 連結装 置分科 会	・08.7.17アップデート:SC4事務局からの投票依頼に対 し委員の意見を集約し当会としては「棄権する/関 心なし」と回答した。 ・09.5.12アップデート:SC4集計結果AWI13052として 承認され、次ステップに進むこととなった。 ・09.10月CD13052として審議依頼有り、分科会内 で審議結果、「賛成」で回答。09.12月SC4投票結 果承認されました。DISへ移行。	基本的にWGには不参加。 書類審議に参画し、日本 にとって不利益にならない かをウォッチしていく。	現在までは分科会としての ニーズはなかった。今後、 ニーズの発生有無をウォッチ していく。				○		

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(車体・シャシ部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
CD-1	4	JASO Z014-90 トラック及びト レーラ用後部反 射板	未定	改正	法規制対 応。 関連規格 との整合	規格制定後15年を経過し、引用規格、関連規格、 ECER70も改定されている為、本規格の改訂が必 要と考える。	最新関連規格規格の適用による性能向上、部品、 製造方法、評価法等共通化による扱い易さ向上が 期待される。		保安基準、 ECE R70/ JIS B7753, JIS D0101, JIS Z2371, JIS Z8105, JIS Z8703, JIS Z8722, JIS D5500, JIS D5713, JIS Z9117, ISO 303		○				○				
CD-2	未定	JASO C801-94 手動変速機用語	未定	改正	新技術対 応	前回改正から15年が経過しており、その間に新機 構のM/T・トランスファが多数発売されるなど、用語 及び図の見直しが必要。	先進的技術・装置の相互理解の推進、普及 及 び業界の混乱が回避出切る。				○				○				
CD-3	未定	JASO C802-94 自動変速機用語	未定	改正	新技術対 応	前回の改正から15年が経過しており、ATの多段化 関係の用語追加・無段変速機関連用語見直し・ツ インクラッチ関連用語追加要否審議・付図の最新 化等が必要。	先進的技術・装置の相互理解の推進、普及 及 び業界の混乱が回避出切る。				○				○				
CD-4	未定	JIS D 1620:1993 自動車用サイド ドアラッチシステ ム試験方法	未定	JAS O化	法規制対 応。 関連規格 との整合	2010年度に改正するJASO B 205自動車用スライド ドアラッチシステム試験方法と連携して関連法規・ 基準の改正に対応する必要がある。 軽自動車の規定荷重を削除したい。 SI単位系へ移行したい。				○				○					
CD-5	未定	JIS D 1621:1993 自動車用サイド ドアヒンジシステ ム試験方法	未定	JAS O化	法規制対 応。 関連規格 との整合						○				○				
CD-6	1	JIS D2701:1993 自動車用ホイー ルナット	ホイール分 科会	JAS O化		市場との乖離が見られ、業界のみであることから、 内容を改正してJASO化したい					○				○				
CD-7	未定	JIS D 0110:1988 自動車のぎ装品 用語	未定		新技術対 応	数点の用語に見直した方が良いものあり	現状との整合性確保				○					○			
CD-8	未定	JIS D 0111:1992 自動車懸架装置 用語	未定		新技術対 応	数点の用語に見直し/追加した方が良いものあり	現状との整合性確保				○					○			
CD-9	未定	JIS D4103:1998 自動車部品ー ディスクホイー ルー性能及び表 示	ホイール分 科会	改正 (JAS O化 も考 慮)	関連規格 との整合	規格制定後12年を経過し、引用規格、関連規格、 ISO規格の一部も改正されている為本規格の改正 が必要と考える。	市場実態にあわせ、関連規格との整合を図った規 格(最新化)とすることで、扱い易さが向上し、利用 価値が高まることが期待される。	軽合金ホイール 技術基準、 ISO3006、 3894、7141 JIS D 4102 JIS D 4220		○				○					

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(原動機部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ	
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー		
EI-1	ISO / TC22 / WG1 ピストンリング	ISO 6621-6 ピストンリングの清浄度	ピストン 関連部 品	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/5国際会議にて、Project / ISO 6621-6 "Cleanliness specification"をPWIとして開始する事で合意された。</li> <li>2010/10国際会議にて清浄度に関するプレゼンが行なわれ、欧州自動車メーカーの清浄度要求が紹介された。現状は統一性が無いため、今後各国リングメーカーで小委員会を組織し、各国の清浄度レベル、測定法の明確化を行なう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本の顧客から、清浄度を要求される事は皆無に近い。各国の状況を眺みながら、日本側に不利にならないような規格にする必要がある。</li> </ul>	海外顧客から各社の基準に沿った清浄度を要求されるケースがある。一般的には単位面積当りの清浄度を求められるが、小物部品は不利。実状に合った規格にする必要がある。	現状、清浄度の測定方法、判定基準が各サプライヤーで異なる。又、サプライヤーの責任範囲(どの時点までの清浄度を保証するか)を明確にする必要がある。					○	PWI
EI-2	ISO / TC22 / WG1 ピストンリング	ISO 6621-4:2003の改正 内燃機用ピストンリング- 第4部:仕様の一般規定	ピストン 関連部 品	<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/8国際会議にて、ISO6621-4は改訂することが承認された。(PL;Mr.Lopez)</li> <li>2010/5国際会議にて、スコープ及び本文各項目の逐条審議が行われた。編集上の修正を完了した、CD投票に提示する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>清浄度に関しては、6621-6(PWI)で作業を進めることとする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>清浄度レベルとエンジン不具合発生の因果関係が明確でない。また自動車メーカー毎の要求も異なる。従って、各メーカーの実情にあった規格にすることが必要である。</li> <li>PVD皮膜に関してコードをTable 1に追加する必要がある。</li> </ul>	PVD, DLCの新規膜厚コードが設定されるが、DLCについては今後の適用範囲の将来性を加味して提案の精査が必要である。					○	PWI
EI-3	ISO / TC22 / WG1 ピストンリング	ISO 6623:2004の改正 内燃機用ピストンリング- 鋳物製スクレーパーリング	ピストン 関連部 品	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/5国際会議にて、ミニピアについて公差縮小は織り込まないこととする日独リングメーカーの意見等について合意して、改正ドラフトを完成させた。</li> <li>2010/10国際会議にて各国コメントを考慮し修正を行なった。編集上の修正を行い11月末までにDIS投票に提示する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本では鋳鉄材の採用は減少傾向にある。マイクロピア形状等は日本での採用例は少ない為、本件は特に問題ないとする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ミニピア/ミニアンダーカット形状は日本での採用例は少なく、ニーズも少ない。</li> </ul>	ミニピアの国内要求は少ないが、適用範囲の限定化や不要な公差縮小の抑止には監視、意見出しを継続すべきである。					○	CD
EI-4	ISO / TC22 / WG1 ピストンリング	ISO6621-5: 2005の改正 ピストンリングの品質要求	ピストン 関連部 品	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/5国際会議にて、スチールオイルコントロールリングISO6626-3を包含することに合意して、TC22投票に付すCDをほぼ完成させた。</li> <li>2010/10国際会議にて、各国コメントを考慮して修正を行なった。編集上の修正を行い11月末までにDIS投票に提示する。</li> </ul>	品質要求に関しては、常にユーザー側、サプライヤー側のどちらにも偏らない視点で監視していく。	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧米の事情のみでISO化されないよう、日本側の考えや要求を提案していく。</li> </ul>	品質要求に関しては、常にユーザー側、サプライヤー側のどちらかに偏らない視線で監視が必要。					○	CD
EI-5	ISO / TC22 / WG1 ピストンリング	ISO6622-2: 2003の改正 スチール製リクタンギュラ リング	ピストン 関連部 品	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/5国際会議にて本条各項目の逐条審議が行われた。</li> <li>2010/10国際会議にてTable 2のh1=1.2mm偏芯バルブ形状の主要寸法について各国の意見を集約し、修正案の妥当性を確認した。またφ51.0以下の接線張力値(現在はプランク)は、日本側からの換算値をプレゼンし合意された。</li> <li>今回編集された修正版を11月末までにCD投票に提示</li> </ul>	新規コードBM, BAMなどは国内要求は無く、稀なケースである。しかし経験の無い形状につき、製造上の観点より、提案内容を精査する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧米の事情のみでISO化されないよう、日本側の考えや要求を提案していく。</li> </ul>	新規コードBM, BAMなどは国内要求はなくニッチではあるが、経験のない形状につき製造上の観点より提案内容を精査する必要がある。					○	WD
EI-6	ISO / TC22 / WG1 ピストンリング	ISO6626-2: 2003の改正 鋳鉄狭幅コイルばねオイル コントロールリング	ピストン 関連部 品	<ul style="list-style-type: none"> <li>2009/8国際会議にて、ISO6626-2は改訂することが承認され(PL: Mr. Brillert)、NP登録された。その後、第30回国際会議にてリングコードの追加、各表の見直し審議が行われた。</li> <li>2010/10国際会議で、編集された修正版を11月末までにCD投票に提示する事が合意された。</li> </ul>	鋳鉄製薄幅の本オイルリングについては、国内要求は少なくスチール化の傾向にある。しかし欧州サプライヤー間の意見を理解して対応していく。	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧米の事情のみでISO化されないよう、日本側の考えや要求を提案していく。</li> </ul>	鋳鉄製薄巾の本オイルリングについては、国内要求は少なくスチール化傾向ではあるが、欧州サプライヤー間の意見を良く理解しておくことは必要。					○	WD
EI-7	ISO / TC22 / WG1 ピストンリング	ISO6624-2: 2003の改正 鋳鉄ハーフキーストーンリ ング	ピストン 関連部 品	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/5国際会議にて、ISO6624-2は改訂することが合意された。PLはドイツ。</li> <li>2010/10国際会議にてドイツ側からドラフトが提示され検討を行なった。今回の会議で修正されたドラフトは、CD投票に提示する。</li> </ul>	本件は、次項6624-4と材質違いの同仕様の為、二つの改正プロジェクトの連携に留意して取り組む。	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧米の事情のみでISO化されないよう、日本側の考えや要求を提案していく。</li> </ul>	ハーフキーストーンでの偏芯バルブは製造上の制約があり、適用の限定化、鋳鉄製に対する仕様変更などを十分検討する必要がある。					○	PWI

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(原動機部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォー ロー	
EI-8	ISO / TC22 / WG1 ピストンリング	ISO6624-4: 2003の改正 スチール製ハーフキース トーンリング	ピストン 関連部 品	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/5国際会議にて、ISO6624-4は改訂することが合意された。プロジェクトリーダーは日本。</li> <li>2010/10国際会議にて日本側提案の通り、偏芯ハレル形状のハーフキースリングは全室化仕様を適用外とした。また偏芯ハレル適用のリング幅寸法h1=1.75以上は、各国の承認を得た。</li> <li>ISO6624-2との整合を含め、内容確認を終えた後にCD投票に提示する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ハーフキースでの偏芯ハレル形状は製造上の制約があり、適用の限定化、鑄鉄製と異なる部分の仕様変更などを十分検討していく。その中で、製造上の制約から全室化仕様は適用困難と考えられていたが、日本提案通り、適用外とする事が出来た。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧米の事情のみでISO化されないよう、日本側の考えや要求を提案していく。</li> </ul>	本件は次項6624-2項と材質違いの同様仕様のためドイツ側PLとの連携を取りながら進めることが重要となる。			○		PWI
EI-9	ISO/TC22/ WG9 ピストンピン	ISO 18669-1:2004の改正 内燃機関用ピストンピン 第1部:一般仕様	ピストン 関連部 品	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010/5国際会議で、工程能力に関して当事者間合意の要求をしても良い旨Scopeに織り込むことなどが合意され、2010.6に修正WDが意見照会された。</li> <li>2010.9 Scopeの表記方法にコメントを付けCD投票としては賛成投票を行った。10月の国際会議にて日本のコメントが採用されることで合意された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本で通常使用される材料及び実施している検査法などについて、国際会議で意見を述べていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧米の事情のみでISO化されないよう、日本側の考えや要求を提案していく。</li> </ul>	議長国ドイツの意向が強く、規格背景を良く理解しながら日本側の要求を出していく必要がある。			○		CD
EI-10	ISO/TC22/ WG9 ピストンピン	ISO 18669-2:2004の改正 内燃機関用ピストンピン 第2部:点検計測原理	ピストン 関連部 品	<ul style="list-style-type: none"> <li>Part 2についても、Part 1と同時に(2010.6)に修正WDが意見照会されたので、今後改正についての審議が予測される。</li> </ul>	動きがあった場合ピストンピン小委員会で協議していく。	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧米の事情のみでISO化されないよう、日本側の考えや要求を提案していく。</li> </ul>	同上			○		PWI
EI-11	ISO/ TC22/SC5 エンジンテスト	NET出力・スモーク修正法 (ISO1585:1992の改正)	エンジン テスト	最近の電子制御エンジンは大気圧や大気温に対し、ECU側で修正する機能を持ったものがあり出力修正式が合わないことに対する対応としてISO1585を見直す作業を開始。DIS投票結果は賛成多数(全有効投票)であったが米仏よりコメント(主にエディトリアル)が多数寄せられたため2nd DIS投票を完了。米国のみ反対投票。2ndDIS以降審議の進展なく、2010-01-05付で、プロジェクトがTMBによりキャンセルされていたが、SAE規格引用部分の使用許諾について米国代表が調整する前提でCSに対してFDISステージからの作業再開するよう交渉することとなった。認められ次第FDIS投票を開始する。	現行修正法と新修正法のどちらを適用するかについて当事者間で協議できた旨の文言追加を要求し承された。日本の補機類(ハフステポンプ、エアコンプレッサ)のオプション化提案は棄却された。2ndDIS投票に関しては賛成投票済。FDIS投票についてフォーローする。日本としては賛成投票を行う予定。	出力が過剰修正になると税金等のカテゴリが別となる恐れあり。またISOが改正されるとEC法規、ひいては国内法規にも影響を及ぼす可能性があり、活動に参加し日本意見を反映させる。	2nd DIS投票が2008年10月完了。日本は賛成投票とした。SAEと英語表現について調整中とのアナウンス後動きが無く、TMBのプロジェクトステータスはキャンセル扱い。			○		FDIS
EI-12	ISO/ TC22/SC5 エンジンテスト	整備用排出ガス分析計 (PAS3930:2009の改正)	エンジン テスト	ISOとOIMLダブルロゴの整備用排出ガス分析計規格に関する見直し。'07.9開催の第1回WGでの議決項目(精度要件としてCLASS00の追加、NOx,PMについては適用除外)を反映したCDが発行され、6/19期限でのCD投票完了。作業進捗が遅れたため、PASに切替えて2009-12-15に発行された。	整備用機器に関するISO3930:2000の改訂であり、使用過程車に対する規制への影響が予想されるため、エキスパートを派遣し、対応中。日本としては、コメント付賛成投票とした。OIML対応団体の計工連とも情報交換を行い進める。PAS発行および3年投票をフォーローする。	車検用機器に対する規格であり、法規制の対象となり得るため、国内におけるニーズは高い。	DIS投票時における日本コメントの反映を再度図る必要あり。(2級の規定を残す等)			○		IS

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(原動機部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議リード	フォロー	
EI-13	ISO/TC22/SC5 エンジンテスト	DPF単体性能試験法	エンジンテスト	スイスからNWIとして提案され、NWI投票の結果賛成6、反対5、棄権7で活動開始することになっていたが、'08年5月15,16両日にComment resolution meeting開催され各国の意見調整が実施された。提案内容について試験法に限定する等の修正がなされ、活動開始の是非について7/15締切で投票完了。投票結果は賛成4、反対5となり活動開始は見送り。但し、Euro VI等でレトロフィット規定が議論されている等の状況があり、この件で先行しているスイスからの情報取得、PMP、TC24、TC70等とも情報提供を行いつつ、状況を注視することとなった。	今後の排出ガス規制強化の動きで、国連GRPE-PMPでの規定要件との重複も見られ、2重規制化が懸念される。DPFメーカー、自工会の意見を仰いだ結果、基本的に反対意見のみの反応であり、反対投票とした。今後の状況変化に対して、自工会(PMP)、日内連(TC70)等との連携が必要と考える。新規情報は本年はなかったが、継続フォローする。	スイス提案は、主に欧州にて建機を対象とした規定に基づいており、PMPでの規定が決定された場合、ニーズとしては薄いと考えられるが法規制要件に取り込まれた場合対応が必要。	法規要件と絡む可能性が大であり、またGRPEで議論されている粒子数規制の議論と競合が懸念される。		○			PWI→pending
EI-14	ISO/TC22/SC5 エンジンテスト	アンモニア濃度測定試験法	エンジンテスト	Euroでの法規制化が進行中。規制に準じた規格を作成することで、安定した計測結果が提供可能となる。	JASO発行を目指す。	排出ガス規制要件に影響する可能性あり。	Euroでは法規制として発行予定であり、ISO提案についてはネガティブ。			○		未登録
EI-15	ISO/TC22/SC5 エンジンテスト	PM粒子数校正法	エンジンテスト	自工会委託による研究成果に基づき、校正用粒子を提供可能となる。	JASO発行を目指す。	粒子数規制に対し影響する可能性あり。	研究途上の技術であり、国内における規格策定に年数を要する見込みであり、2015までのISO提案は難しい。	○				未登録
EI-16	ISO/TC22/SC5 エンジンテスト	重量車燃費試験法	エンジンテスト	日本で施行されている重量車燃費試験法に対して、法規では標準車として扱われる車両諸元について設定可能とすることで汎用的な燃費計算法が提供可能となる。	JASO発行を目指す。	国内においては規制化済。欧米においては独自に議論が進んでいるが、手法について影響を与えられる可能性あり。	欧州でも重量車の燃費規制について議論が進んでおり、法規制動向を見据えた上で提案要否を検討する必要あり。			○		未登録
EI-17	ISO/TC22/SC5/WG11	ISO CD 20564-1,-2,-3 プロバイFilter:クランクケースベンチレーション プロバイ(フィルタ)試験方法	フィルタ	2010年の国際会議で、Part.1(一般)及びPart.2(Lab重量試験法)をISとして、またPart.3(Engine重量試験法)をTSとするためのドラフトを審議し、年内にNWIP(米提案)を立ち上げることとした。テスト環境条件に関しては、試験環境は80℃に加えて25℃も記載するなど、日本の意見を反映しているが、今後も粒子径の規定などをフォローしていく。なお、粒子カウント法については、Lab試験法をPart4として、またエンジン試験法についてはPart5のTSとして次のステップとして規格化を進める。	今後は、RRTを実施(2011.2初完了目標)して、結果の審議について来年度の国際会議まで3か月に1回のペースでWEB会議が開催される予定なので、日本からも参画していく(東京濾器が代表参加、ドラフトの構成・編集面でも協力している)。	エンジンプロバイガスのクロスドレージ化が進んでおり、オイルミスト除去の優劣の評価法が必要であり、また、日本の試験装置で実施可能な試験条件とする必要がある。	国際的な定期的な取り組みに時間、要員、試験(費用)等から十分に当たっていかねばならない(現在ボランティア対応にたよっている)				○	PWI
EI-18	ISO/TC22/SC5/WG14	尿素水溶液の品質要件	尿素水溶液	08年10月にフランスから、ISO 22241-1に対して、尿素デポジション対策のための添加剤添加を許容するよう見直し提案がなされた。その後2回のWGを開催し、各国間の意見調整と今後の取扱いを議論した。しかし、09年10月のWGで提案国のフランスから新たな情報提供が無かったため、WG活動は当面休止されることになった。	フランスから添加剤添加に関する新たな情報提供がない限り、WG活動は当面休止されることになる。しかし、WG活動再開を想定して、日本としても添加剤に関する情報収集等の対応を進める。	日本は、改正提案に対し賛成の立場を取っているが、フランス以外の欧米各国は反対している。そのため、WGに積極的に参加し、日本意見を盛り込む。	添加剤添加の悪影響を評価する方法等の規格への盛り込みを図る。			○		(PWI中断中)
EI-19	ISO/TC22/SC5/ ad hoc 2 WG 乗用車用の尿素水溶液給水インターフェース	ISO/WD 22241-5 ディーゼル機関-NOx還元剤AUS32-第5部:乗用車用の尿素水溶液給水インターフェース	尿素水溶液	乗用車用充填装置に関するNWIPがドイツよりあり、投票の結果、2年でIS化作業を進めることになった。現在までに5回のWGを開催し、取上げるべき規格項目の論議が終了し、技術的争点もほぼ決着した。11年1月の電話会議を経て作成した改定案にてDIS投票を行う予定である。	当初は各国の意見に隔たりがあったが、計5回のWGを通じて意見調整することができた。今後もWG活動に参加し、日本に不利な規格とならないよう積極的に対応する。	尿素水溶液タンクと給水装置の規格化が、日本の自動車メーカーにとってハード的な制約となる可能性がある。日本として不利にならないよう進める。	中重量車のISO 22241-4と不整合が生じないよう作業を進める。			○		CD

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(原動機部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォー ロー	
EI-20	ISO/TC22/SC5 /新WG?	自動車用材料の尿素水溶液 液適合性評価法	尿素 水溶液	ISO 22241-3で尿素水溶液を取り扱う際の推奨材料等を規定しているが、その評価法は規定されていない。ISOで評価法を制定する動きはなく、まずは日本国内で規格として取りまとめることを目指す。その後、ISOへの規格提案を検討する。	まずは、各社の尿素水溶液適合性評価法を調査検討し、規格として取りまとめられるか判断する。可能と判断された場合、国内規格(JASO等)として取りまとめる。	材料が多様化する中、規定されていない材料の採用機会が増加すると考えられ、適合性評価のニーズは高いと考えられる。	9次長期期間中に国内規格制定に向けた準備活動を行う計画であるが、各社のノウハウをいかに提供してもらうかが課題である。			○		未登録
EI-21	ISO/ TC22/SC5/新WG	ラジエータ放熱性能試験 方法	ラジエータ	1997年規格化提案し、NWIとなっていたが活動のないまま2007年に廃案となった。グローバル化対応で必要性の確認を行う。	JIS規格をISO規格として提案	・グローバル生産対応に伴い、現地調達時の製品評価 ・海外の自動車メーカーへの日本製ラジエータの売り込みを容易にする。	再提案する場合、規格の必要性を明確にして、完成までリーダーシップを持って活動を継続することが必要。			○		未登録
EI-22	ISO/ TC22/SC5/新WG	インタークーラ放熱性能試験 方法	ラジエータ	インタークーラの装着率は、燃費環境の要求より増加見込みであることから、JIS規格、国際規格の必要性を調査し、必要に応じ規格化を行う。	JASO規格をISO規格として提案	・グローバル生産対応に伴い、現地調達時の製品評価が可能となる。 ・海外の自動車メーカーへの日本製インタークーラを売り込みを容易にする。	熱交換器として古典的なラジエータを優先とするが、環境・エネルギー部品としては環境・エネルギーに密接な関係があるため、状況によってはラジエータよりも優先して取り組む可能性もある。			○		未登録
EI-23	ISO/ TC22/SC5	EGRクーラ試験法	ラジエータ	ディーゼルエンジンの排ガス規制対応のために、搭載が進んでいるが、車メーカー、部品メーカーとも、各社ばらばらの定義、試験装置、評価方法になっており、基本性能試験方法の規格化を進める。	規格制定には、ラジエータ分科会以外のEGR製造メーカーの参画を要請する。まず、JASO規格として基本性能試験方法を制定し、ISO規格として提案	試験方法、定義、名称が、各社まちまちで、統一された規格化のニーズが高い。	EGR用としては比較的新しい部品であり、これまで規格化されたことが無い。各社で、それぞれ独自の評価が行なわれており、共通化が可能かどうかの調査が必要である。	○				未登録
EI-24	ISO/ TC22/SC7/WG1	(TS16332:2006の改正) 燃料Filter:水分離試験方法	フィルタ	TSをIS化するため、'10年11月国際会議にて、下記の骨子により、Langリーダから2011年早々にドラフトを配布し同年半ばにCD案を纏めることとした。 ①PartAシングルパス: ・水粒子径; 300 $\mu$ (負圧サイドにある場合の評価径)、10 $\mu$ (正圧サイドでの評価径)、・評価燃料; a)試験用油ITF 10+/-2mNm、b)市販軽油 ②PartBマルチパス: ・初期水粒子径;10 $\mu$ 、・評価燃料はPartAと同じ	高圧噴射、CR電磁弁システムとなり新水分離試験のニーズが高く、実車と同じ粒子径での試験を主張しており、条件が実際になってきた。日本サイドとしても調査を実施して情報を集めていく。'09年10月の国際会議での宿題事項だった、日本の市場JIS2号軽油のIFTの値(28mN/mの測定結果)を2010.2にメール報告した。	高圧噴射となり、燃料中の水分除去が一層要求され、ニーズが高まっている。	ISOとSAEの整合の議論中。整合を見極めた時点で国内導入を計る。			○	PWI	
EI-25	ISO/ TC22/SC7/WG1	(ISO 19438:2003の改正) マルチパス粒子カウント法燃料 フィルタ試験法	フィルタ	現規格の定期見直し投票は確認として、改正をPWI申請して、下記4項目などブライオリテリストに基づいて継続試験・継続審議していき、2010年中にTFミーティングを予定する。2010年国際会議で継続を確認。 ①使用油の粘性について15cSt→5cStに変更 ②ISO Medium DustからISO Fine Dustに変更 ③濾過効率の表記を $\beta$ 値に変更 ④粒子径について従来の4 $\mu$ m(c)から3 $\mu$ m(c)まで拡張これ以外にも影響大の要因ありとの報告で紛糾、更なる整理・まとめをTeamに依頼する。	提案のメリット・デメリットをまず明確にすること。また新試験法であるからもう少し実績を見てのスタンス。 ①使用油の変更は望ましくない。(過去データとの互換性消失) ②反対意見を提示しており(過去データとの互換性消失)、ISO Fineはオプション使用可を追記を提案済。 ③反対。当事者間取り決め事項。(各会社次第) ④ISO11171で規定されているセンサの校正上反対。	国内、国外共に既にSTD規格として、SPEC等に取り入れられており、我が国にては、JIS1623試験法として定着している。ISO見直し時には、適切に見直しが必要。	本規格は左記にもあるようにSTD規格なので、大幅な変更は反対である。しかし、国際会議で提示された①～④は高精度フィルタの評価を見越しての変更である為、別規格としての検討は必要と考えられる。			○	PWI	

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(原動機部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォー ロー	
EI-26	ISO/ TC22/SC7/WG2 燃料噴射装置	ISO 12345:2002の改正 燃料噴射装置の清浄度評価	燃料噴 射装置	2002年11月ISO規格として発行されたものに対して、コモンレール燃料噴射システムの各部品についての清浄度測定方法を規格に追加する。また、ISO 16232:2007(自動車用流体回路部品の清浄性試験法:SC5/WG12担当)との整合も必要となっている。5年見直し投票が行なわれ、2008年秋のSC7会議で改正が決議された。WG2では先行して改正ドラフトを作成し、2008年秋および2009年春のWG2会議ではほぼまとまった。いくつかの修正後、CD投票完了。投票コメントに基づき修正論議され、DISに進む予定。	本規格の見直しについては、実際に今までISO12345を使用し、かつ新たに制定された自動車用部品の清浄度に関する規格ISO16232の内容を熟知している欧州各社を中心に議論を行っている。日本からは、サブライポン、コモンレールの測定方法の提案などを実施し、改定作業への協力を行っている。	ディーゼル燃料噴射装置の清浄度向上要求は、今後益々厳しくなる。日本としては、この規格自体になじみの少ない状況では有るが、開発及び生産がグローバル化している中で測定法の統一は必須要件である。				○	CD	
EI-27	ISO/ TC22/SC7/WG2 燃料噴射装置	ISO 8535-1:2006の改正 高圧燃料管用鋼管	燃料噴 射装置	06年5月のWG2会議にて、主にコモンレール燃料噴射システム用高圧管を想定した、高圧管関係規格の改正提案がなされた。その後のWG2会議でも継続して論議が行なわれ、「①外径φ6.35、φ9.0管の追加 ②鋼管強度の高い区分の追加 ③降伏点を耐力に変更」などの具体的な改正内容がドラフトとしてまとめられた。CD投票が行われ、日本からもコメントを提出した。それらの内容を反映し、DIS投票が始まった。(11年3月投票不切)	提案がなされた時、日本として検討、協議すべき技術的課題が色々有った為、WG2会議に日本から高圧管に関するエキスパートを追加派遣し、日本の意見を反映すべく活動を開始した。現在も引き続きエキスパートが論議に参画し、日本から多くの提案を行っている。	各規格とも前回改正から余り期間を経っていないが、コモンレール燃料噴射システムの一段の高圧化と、採用拡大に対応した技術進歩に基づく提案内容である。高圧管に関して優れた技術を持つ、日本の意見を反映したISO規格にしていく必要が有る。			○	DIS		
EI-28	ISO/ TC22/SC7/WG2 燃料噴射装置	ISO 2974:1974の改正 高圧管継手形状 ISO 13296:1997の改正 高圧燃料噴射管アセンブリ	燃料噴 射装置	6年5月のWG2会議にて、主にコモンレール燃料噴射システム用高圧管を想定した、高圧管関係規格の改正提案がなされた。その後のWG2会議でも継続して論議が行なわれ、①現ISO 2974にある結合端部形状・寸法の規定をISO 13296に移す。 ②外径φ6.35、φ9.0管用の形状・寸法を追加 ③新しい継手や結合端部の形状の追加などの具体的な改正内容がドラフトとしてまとめられつつある。 2009年秋及び2010年春のWG2にて再度論議し、ISO2974についてはCD投票が始まり(11年2月不切)、ISO13296についてはDISに進む予定である。	提案がなされた時、日本として検討、協議すべき技術的課題が色々有った為、WG2会議に日本から高圧管に関するエキスパートを追加派遣し、日本の意見を反映すべく活動を開始した。現在も引き続きエキスパートが論議に参画し、日本から多くの提案を行っている。	各規格とも前回改正から余り期間を経っていないが、コモンレール燃料噴射システムの一段の高圧化と、採用拡大に対応した技術進歩に基づく提案内容である。高圧管に関して優れた技術を持つ、日本の意見を反映したISO規格にしていく必要が有る。			○	CD		
EI-29	ISO/ TC22/SC7/WG2 燃料噴射装置	ISO 13948-2:2000の改正 低圧パイプの継手形状	燃料噴 射装置	従来規定されていたタイプA及びタイプBに対して外径の大きなものを追加すると共に、SAE J2044をタイプCとして追加する。タイプCのドラフトを、WG2議長のHenderson氏が提案予定であったが、なかなか行われていなかった。2008年秋のWG2会議でそのドラフトが提案された。その後、2009年3月にCD投票依頼があり、日本はテクニカルコメント付賛成とした。投票結果に基づき、2009年秋及び2010年春のWG2会議で論議され、DIS投票が始まった。(11年3月投票不切)。ただし、日本提案のうちJASO M101に基づく提案項目で認められなかったものがある。	CDを確認した所、タイプAは、JASO M101(自動車配管用金属管)で規定されている管端バルジ形状と同様のものであるが、JASOとは大幅に異なる形状寸法が提案されていた。そのため、CD投票に対しては、JASO M101で規定されている形状寸法を盛り込んだテクニカルコメントを提出した。しかし、WG2会議では認められなかった項目があり、再度日本側での検討が必要である。	JASO M101で規定されている形状は国内及び輸出用として数多く使われている。これと異なる形状がISOで規定されると、影響が大きい。JASO M101担当である材料部会殿にも必要に応じてご協力を頂きながら、対応を図りたい。			○	CD		
EI-30	ISO/ TC22/SC7/WG2 燃料噴射装置	ISO 7876-5:2004の改正 燃料噴射装置の用語— 第5部:コモンレール燃料噴射システム	燃料噴 射装置	本システムの技術進歩、及び採用範囲拡大に応じて、関連技術用語が増えてきたので、新用語として追加定義する必要がある。 2008年に対処JIS改正内容に基づき改正提案したが、他規格改定作業を優先としたため提案は採用されなかった。	06年度に対処JISの改正を実施した。その内容(新たな用語)を追加提案する。 次回の見直し時に再度提案する	設計上あるいは製造・サービス上の情報混乱が防止できる	次回見直し時に再度提案		○	未登録		

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(原動機部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー	
EI-31	ISO/ TC22/SC7/WG3	(TS 19713-1, TS 19713-2) エアクリーナ:エアクリーナ粒子カ ウント法新試験方法	フィルタ	中和化の検証及びRRRT(ラウンドロビンテスト)が未了であ るので、日本としてはDISで反対投票を行ったが結果、IS でなくTSとして進めていく事が2009年の国際会議で決定 した。2010.7にTSとして発行されたが、2010年会議での日 本からのPart1(微粒子)、Part2(粗粒子)ともにダスト素性 など改正を要するとのコメントを受けて、各国で再チェック することとした。	ISO化には解決すべき技術的 課題(中和化)があると考えてお り、DISは反対投票を行った。 (2009年1月) 今後RRRT結果等の情報収集 を行っていく。	オイル、燃料フィルタでは 粒子カ ウント試験法が 既に ISO,JIS化さ れている。エアクリーナでは、 大気中での粒子カウント故の技 術的難しさがあるが、今後 主 流の試験法となるので、ニーズ・ 影響ともにおおきく 重要なテ マである。	従来の重量法から粒子カ ウント法となることで新設 備、測定機器が必要とな り、設備・機器が原則なく 自前のデータ確保が課題 である。				○	IS
EI-32	ISO/ TC22/SC7/WG3	PWI エアクリーナ: Soot 試験 方法及びダスト	フィルタ	Sootを用いた試験法をISO 5011-2として、また同時に、新 しいダスト規格をISO12103-3: Test dust for filter evaluationとして、制定するためPWIとして検討していくこと が2010年の国際会議でも確認されたが、ドラフトのアップ デート版作成が滞っている。RRRTへの参加が3機関と少な いため追加募集して試験結果を2011.3までに纏める。ま た、本TF3は解散して、今後はWG3直下にて活動する。	本当にナノ粒子でフィルタ効 率 寿命が影響を受けるのか 調査が必要。 試験法、ダスト規格の両RRRTに も日本は不参加としたが、RRRT 詳細を入手後 更に検討す る。(1月末回答予定) ダスト規格については必要に 応じて今後日本粉体工業等と 調整をしていく。	日本として規格化する要求が あるか確認してゆく。	排気の粒子カウント法の校 正粒子、大気中のカーボ ン粒子等粒子が色々な切 り口から検討されており、 矛盾がない様に考慮が必 要。				○	PWI
EI-33	ISO/ TC22/SC7/WG6 [DFLJWG] with TC28 軽油潤滑性	ISO 12156-1:2006の改正 燃料潤滑性一試験方法	燃料噴 射装置	2009年のSC7会議にて、試験終了後の測定において画 像処理による計測方法を採用する旨の改正提案がなさ れ、承認された。今後、具体的なドラフトの検討作成に進 む。	現行の規格に対し大幅な変更 は望ましくないので、今回の改 正内容で従来と同等の結果が 得られるのかどうか、検証しな がら進めていく。	ディーゼル機関の排出ガス低減 に必要な軽油の低硫黄化に 伴って低下する潤滑性につ いて、噴射装置の耐久信頼性確 保の面から必要な特性を規格 化したものである。	日本としての審議・投票に あたっては石連との協議会 『LS軽油潤滑性小委員会』 での協議が必要				○	PWI
EI-34	ISO/ TC41/SC1 エラスティックベルト	ISOxxxx エラスティックベルト	ベルト・ プーリ	2009年フランス国際会議にてフランスより、昨今市場で流通し 始めているエラスティックベルト(低弾性Vリブドベルト)の 規格化が提案された。	日本においてはまだ流通が少 ないため、積極的な提案はま だ出来ないで、フランスの提 案を待つ。	日本においても今後拡大の可 能性があるため分科会内で各 社の意見集約できるようにす る。	複雑な非線形弾性特性を もつことから技術的にみても 規格化・標準化の難易度 が高い				○	PWI
EI-35	ISO/ TC41/SC1 11749 Vリブドベルト疲労試験方 法	Vリブドベルトの耐久試験 方法	ベルト・ プーリ	09.11国際会議にて試験条件の見直し決定。	10年改定予定のJASO E109/111/Exxx内容を積極的 に提案していく	試験条件の標準化による便利 性の向上	JASO改定後、'11年国際 会議での提案に向け推進			○		NP

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(原動機部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				
										A	B	C	D	A	B	C	D	
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低	
ED-1	1	JIS D1028-83 自動車用排気ガ ス中一酸化炭素 測定法、アイドリ ング時	エンジンテ スト	調査	国際規格 整合	国際規格ISO 3929が改正されたため整合を図る。(8次長 計繰延項目)	ISO規格との整合度が高まり、国外との取引における、 開発上・製造上の情報混乱が防止できる。		ISO 3929			○					○	
ED-2	1	JIS D8006-83 自動車整備用一 酸化炭素測定器	エンジンテ スト	調査	国際規格 整合	国際規格ISO 3930が改正されたため整合を図る。(8次長 計繰延項目)	ISO規格との整合度が高まり、国外との取引における、 開発上・製造上の情報混乱が防止できる。		ISO 3930は PASとして発 行。3年後に 見直し投票		○						○	
ED-3	1	JIS D1001-93 自動車用エンジ ン出力試験法	エンジンテ スト	調査	国際規格 整合	国際規格ISO 1585 (NET)、2534 (GROSS)が現在改正作 業中であり、整合を図る。(8次長計繰延項目)	ISO規格との整合化によりJIS出力表示を国際的位置付 けに保つことが可能になり、国外との取引における、開 発上・製造上の情報混乱が防止できる。		ISO 1585、 2534 ISO改正中 でありこれを勘 察して作業を 進めたい。		○					○		
ED-4	2	JASO E 004-92 自動車排気ガス 定容量試料採取 方法	エンジンテ スト	調査	改正or廃 止	1992年制定時に規格に盛り込まれなかったPM計測法につ いて追加し、最新化を図る必要がある。 →JIS B8008-1:2009にて定常用として規格あり。更にほ ぼ同様の規定がJIS D1030に網羅されており廃止提案す べき？	ISO規格及び既存のマイクロトンネル規格との整合化に より計測結果の安定性を保つことが可能になり、国外と の取引における、開発上・製造上の情報混乱が防止で きる。		国交省保安 基準 ISO8178-1 JIS B8008-1 JIS D1030		○						○	
ED-5	3	JASO*** アンモニア測定 法	エンジンテ スト	調査	新規	近年重量車を中心に排出ガス規制対応技術として尿素 SCRが普及しつつあり、アンモニア測定に関する需要が ある。また欧州において規制化の動きがあり、適正な装置 を提供できるよう規格化が必要である。	規格化により計測方法の統一化を図ることができ、各国 法規に対して計測値の正当性を保つことが可能となる。				○					○		
ED-6	3	JASO*** 粒子数計測校正 法	エンジンテ スト	調査	新規	近年、粒子数規制の議論が欧州中心に進んでおり、機器 規定等の整備も進んでいるが、校正方法については議 論がなされていないため、規格制定により機器としての正 確性を確保が可能となる。	規格化により計測機器のトレーサビリティを確保すること ができ、各国法規に対して計測値の正当性を保つこと が可能となる。				○					○		
ED-7	3	JASO*** (重量車)燃費試 験法	エンジンテ スト	調査	新規	近年、CO2低減に関して燃費規制の議論が各国で行わ れており、日本において世界に先駆け法施行された重量 車用の燃費基準をベースに車両諸元、走行モードにつ いて汎用化された計算手段を提供する。	燃費計算法の提供により、同一尺度での比較が可能と なり、製品としての燃費性能について開発及び消費者 の基準が提供可能となる。		国交省保安 基準		○					○		
ED-8		JIS D1012 燃費試験方法	(エンジンテ スト) (4WD- CHDY性能 試験法)	改正	国際規格 への展開	現規格では、シャングダイナモメータの設備としての性能要 件(負荷吸収能力等)が規定されておらず、試験の実施 で配慮すべき事項(車両暖機方法、車両拘束方法、タイ ヤ冷却装置等の付帯設備要件など)に明確な記載がない。 このため、試験設備や試験運用方法に不確定要因 が生じて、ラボ間での燃費測定結果の再現性が問題とな る可能性が指摘されていた。シャングダイナモ関連の設定 法が更新されており、最新化された内容を盛り込む必要が ある。	総合的・体系的な燃費評価法とすることにより、試験の 不確定要因を減らすことができ、安定した再現性の高 い燃費測定が可能となる。最新の知見を盛り込むことによ り、各国の法規等への対応、及び製品評価の正当性が 保たれる。		ISO10521 TRIAS5-3- 2008 TRIAS5-4- 2008 TRIAS5-9- 2009		○					○		

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(原動機部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				
										A	B	C	D	A	B	C	D	
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低	
ED-9	1	ディーゼル機関 -CRインジェク タの形状及び寸 法	燃料噴射装 置	制定	国際規格 整合化 新技術対 応	CRインジェクタの取付寸法管理は、従来の燃料インジェクタと異なる傾向があるため、ISOでは、これを新規規格として制定作業中である。日本からも具体的な提案を提出している。従って、JISとしても制定の必要がある。	・CRインジェクタ搭載設計形状の統一 ・CRインジェクタ加工寸法の統一	算定未	ISO 制定作 業中 (ISO/DIS 12251)	○				○				
ED-10	1	JIS D3639:2005 ディーゼル機関 -燃料噴射装置 の清浄度評価	燃料噴射装 置	改正	国際規格 整合化 新技術対 応	現JISのベースとなったISO 12345に関して、 ・コモンレールシステムの各部品についての試験法の追加 ・エンジン全体の清浄度規格(ISO 16232-1~10)との整合化 等の改正作業中であり、それに合わせたJIS改正が必要	・各社まちまちであった清浄度試験法が統一され、混乱を解消できる。 ・ISOと整合させることにより、部品の清浄度に関する要求レベル・管理レベルがグローバルで明確にでき、国外との取引における開発上・製造上の情報混乱が防止できる。	算定未	ISO 改正作 業中 (ISO/CD 12345)	○				○				
ED-11	1	JIS D3607- 1:2001 高圧燃料管用鋼 管	燃料噴射装 置	改正	国際規格 整合化 新技術対 応	対応する国際規格ISO 8535-1に関して、コモンレールシステムで使用されている高圧管の新外径、内径寸法及び強度に関する規定の追加が提案され、改正作業中である。高圧管について優れた技術を持つ日本からも具体的な提案を提出している。従って、JISとしても改正の必要がある。	更に高圧化が図られているコモンレールシステムにおいて、新たに開発されている形状や強度仕様が規格化されることにより、特に国外との取引における開発上・製造上の情報混乱が防止できると共に、燃料噴射装置全体の品質向上に寄与できる。	算定未	ISO 改正作 業中 (ISO/CD 8535-1)		○			○				
ED-12	1	高圧燃料配管結 合部の形状	燃料噴射装 置	制定	国際規格 整合化 新技術対 応	対応する国際規格ISO 2974に関して、コモンレールシステムの各部品、特にレールで使われている結合部の新形状が提案され、改正作業中である。一方、JISでの本項目は噴射ポンプの形状規格の附属書で規定しており、適用範囲および技術的規定内容が古くなるとともに、規格としての整合度が低い。 ISOの改正に合わせて、それと同様に独立した規格とする。	更に高圧化が図られているコモンレールシステムにおいて、新たに開発されている形状が規格化されることにより、特に国外との取引における開発上・製造上の情報混乱が防止できると共に、燃料噴射装置全体の品質向上に寄与できる。国際規格との整合度が高まり、規格の使い勝手が向上する。	算定未	ISO 2974 改正作業中 (コモンレ ールシステ ムでの新形 状追加)		○			○				
ED-13	1	JIS D3651:2000 高圧燃料噴射管 アセンブリ	燃料噴射装 置	改正	国際規格 整合化 新技術対 応	対応する国際規格ISO 13296に関して、コモンレールシステムで使用されている高圧管の新外径、内径寸法及び結合端部の形状に関する規定の追加が提案され、改正作業中である。高圧管について優れた技術を持つ日本からも具体的な提案を提出している。従って、JISとしても改正の必要がある。	更に高圧化が図られているコモンレールシステムにおいて、新たに開発されている形状が規格化されることにより、特に国外との取引における開発上・製造上の情報混乱が防止できると共に、燃料噴射装置全体の品質向上に寄与できる。	算定未	ISO 13296 改正作業中		○			○				
ED-14		燃料フィルタ水 分離試験方法	フィルタ		国際規格 整合化 新技術対 応	高圧噴射になり、燃料中の水分の除去が一層要求されるようになってきており、新水分離試験方法のニーズが高まっている。	試験方法が統一されることで、適切な評価、品質の標準化ができ、開発の効率UP また、製品品質の向上を図ることができる。		TS16332 燃料Filter: 新水分離試 験方法			○			○			
ED-15		エアクリーナ粒 子カウント濾過 効率試験方法	フィルタ		国際規格 整合化 新技術対 応	オイル、燃料フィルタでは粒子カウント試験法が既にISO化されている。エアクリーナでは、気体中での粒子カウント故の技術的難しさがあるが、今後の主流な試験法となるので、ニーズ・影響ともににおおきい重要なテーマである。	現在のエアクリーナ試験方法に加えて、新試験方法を実施することで 詳細な試験が可能となり、開発の合理化、また 製品品質の向上となる。		TS19713-1 TS19713-2 エアリーナ:エア リーナ粒子カ ウント法新試 験方法			○			○			
ED-16		ブローバイフィル タのオイルミスト 捕集効率試験方 法	フィルタ		国際規格 整合化 新技術対 応	エンジンブローバイガスのクローズド化が進んでおり、オイルミストの統一された評価法のニーズが高まってきている。	試験方法が統一されることで、適切な評価、品質の標準化ができ、開発の効率UPと、製品品質の向上を図ることができる。		CD20564-1,- 2,-3 ブローバイFilter: クローズドク ランクケ スブローバイ フィルタ 試験方法		○			○				

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(原動機部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				
										A	B	C	D	A	B	C	D	
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低	
ED-17		JIS D1612-89 エアクリ試験法 改正	フィルタ		国際規格 整合化 新技術対 応	ISO/TS19713-1,-2エアクリナ粒子カウント試験法と整合をは かる。	ISO規格との整合を図り、合理的な評価を維持し、試 験データの国際的な信頼性を確保する。		JIS D1612			○					○	
ED-18	3	摩擦伝動ベルト の伝達効率試験 方法	ベルト・プ リ分科会	調査	新規標準 化	摩擦伝動ベルトの伝達効率向上はCO2削減の観点で求 められているが、伝達効率の測定方法は国内・国際的に 未だ定まったものがなく、評価方法は各社独自方法を採用している。	試験方法の標準化によるテスト費用の削減およびCO2 削減可能なベルトの開発促進が図れる	算定未			○						○	
ED-19	2	EGRクーラの放 熱性能試験方法	ラジエータ 分科会	JA SO	規格化	ディーゼルエンジンの排ガス規制対応のために、搭載が進 み、車メーカー、部品メーカーとも必要性を感じているた め、規格化を行う。現在、試験方法、名称等がまちまちな ため、コミュニケーション及び設計・評価作業に支障が発 生しており緊急性は高い。	各社ばらばらの定義、試験装置、評価方法になってお り、規格化することで、品質確認、開発効率の効率化が 図れる。	118,350千 円 2012年度 からの改正 されるまで の4年間の 効果			○						○	
ED-20	3	インタークーラー 信頼性評価試験 方法	ラジエータ 分科会	調査 (JAS O)	規格化	インタークーラーの装着率は、燃費環境の要求より増加見 込みであること、LPLシステムでの使用が考えられること(使 用環境の変化)などから、信頼性の評価方法を制定した いと提案が行われた。調査を行い、必要性の確認を行 う。	信頼性評価方法と基準の制定により、品質が向上し、 市場不具合の減少が期待できる。	80,200千円 2013年度 からの改正 されるまで の4年間の 効果			○							○
ED-21	1	JIS K 2247- 4(仮) ディーゼル機関 -NOx還元剤 AUS 32-第4 部:中重量車用 の尿素水溶液給 水インターフェ ース	尿素水溶液	制定	国際規格 整合 新技術対 応	ISO 22241-4(中重量車用の尿素水溶液給水インター フェース)が2009年に制定された。日本国内でも、誤給水 防止や世界共通の尿素水溶液インフラ整備のニーズが 高いため、JIS化に取り組む。	尿素水溶液タンクと給水装置のハード面及び性能面を 規格化することにより、誤給水による燃料系不具合の撲 滅と、世界共通の尿素水溶液インフラ整備による製品 開発効率の向上が図れる。さらに、規格で規定される部 品の市場が、新規に創出される。	117,389 千円 2011年度 からの5年 間効果	ISO 22241- 4:2009		○						○	
ED-22	1	JIS K 2247- 5(仮) ディーゼル機関 -NOx還元剤 AUS 32-第5 部:乗用車用の 尿素水溶液給水 インターフェ ース	尿素水溶液	制定	国際規格 整合 新技術対 応	ISO 22241-4制定後、Part 5として乗用車用の尿素水溶 液給水インターフェースのIS化作業を進められており、 2011年にIS発行の予定である。日本国内でも規格化の ニーズは高いと考えられ、JIS化に取り組む。	尿素水溶液タンクと給水装置のハード面及び性能面を 規格化することにより、世界共通の尿素水溶液インフラ の整備ができ、製品開発効率の向上が図れる。さらに、 尿素水溶液タンクのコスト低減も図れる。	84,149千 円 2011年度 からの5年 間効果	ISO/WD 22241-5		○						○	
ED-23	1	自動車用材料の 尿素水溶液適合 性評価法	尿素水溶液	調査 制定	新技術対 応	JIS K 2247-3等で尿素水溶液を取り扱う際の推奨材料等 を規定しているが、その評価法の規定はない。材料が多 様化する中、上記規格に規定されていない材料の採用 機会が増加すると考えられ、適合性評価のニーズは高 い。そこで、自動車用材料の尿素水溶液適合性評価法 を調査検討し、規格として取りまとめる。	自動車用材料の尿素水溶液適合性評価が適切、かつ 共通な方法で実施できるようになり、製品品質と製品開 発効率の向上が図れる。	75,689千 円 2011年度 からの5年 間効果	なし			○					○	

**第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(安全部会)**

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ	
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー		
SI-1	ISO/TC22/SC10 Impact test procedures	衝撃試験	部会対応	SC傘下の各WGからの上程事項を審議し、TCへの依頼あるいは各WGへの再審議・見直し依頼などを行っている。また、ISO運営体制の見直しの一環として、情報展開の集中管理(Livelink)が活用されている。ただ、タイムリーな更新が必要となっている	SC開催は1.5年に1回となっており、スムーズなISO制定にはWGにおける周知な準備が必要となっている。そのため、WGメンバー間における的確な活動調整を行なう必要がある。	衝撃試験法の標準化はよりスムーズな安全性向上を行う上には不可欠である。そのため、CD投票など、SCとWGとの間における情報の共有化が必要である。					○	-	
SI-2	ISO/TC22/SC12 Restraint system	乗員拘束	部会対応	重点項目について効率的に取り組むため、SCとWGでのPWI(Preliminary Work Item)とするルール徹底及びコンセンサスが必要となっている。								○	-
SI-3	ISO/TC22/SC10/WG1 衝突試験方法	ポール側突試験方法 (IS15829)	側突	CD投票(5/14締め切り)経過と各国コメントの確認、処置議論した。 ・現時点は賛成:5カ国(US,FR,JPNなど)、反対:なし、保留:2カ国である。 ・挙げられたコメント(主にEditorialコメント)について確認、今後の処置を決めた。大きな懸念はなし。規定に従って今回の改訂案は可決される見込み。	日本はDIS移行賛成にて投票。		国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。					○	NP
SI-4		前突試験方法 (ISO3560:2001)	前突	CD投票結果は賛成(コメントつきも含む):9カ国(US,FR,JPNなど)、反対:なし、保留:2カ国、棄権:4カ国。規定に従い改訂案は可決、DISへ進むこととなる。	試験方法への意見反映。	将来の国際基準、アセスメント						○	DIS
SI-5		ダミー搭載方法 (WD18694)	前突 側突	以下のパートに分けて搭載方法を作成中。 PART-1; WorldSIDダミー、PART-2; HY3 10オダミー、PART-3; BioRIDダミー、PART-4; ダミーの(2列目)後席シート着座 尚、本着座法ISO18694を正式なWG1の今後のWork itemとしてSC10へ提案することとなった(今回のResolution)。現在WG1のワークアイテムとして継続中。	継続して以下のPARTを中心に活動中 PART-4の後席シート着座方法についてJNCAP前突の搭載手順を提案。 PART-1 WorldSIDダミーの搭載方法については自工会も作成作業に参加しTCがとりまとめ中。 PART-3; BioRIDのシートバック角度(トルソー25°)について日本の実態を踏まえた修正を要望(09/10, WG1)。	将来の国際基準、アセスメント	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。				○	WD	
SI-6		側突試験方法	側突	新バリアAE-MDBの試験法採用議論は休止(2010/6, EEVC WG13) 豪州より、Pole側突(+WorldSID)のgtr化がWP29で提案された。インフォーマル会議立ち上げが可決された。(2010.12.14追記):インフォーマル会議が11/16~18に開催された。 ・各国事故データや、分析事例など既知内容の共有化が主であり、試験法議論には至らず。・次回2011年2月末に開催予定。	EEVC WG13(AE-MDB)対応は静観とし、左記インフォーマル会議への参加と日本意見反映を行う。特にポール側突導入の市場効果を明らかにする必要がある。(2010.12.14追記):上記市場効果が明確になっていないため、まだ情報収集のスタンスで臨んでいる。	将来の国際基準、アセスメント	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。  ISO規格化は、SI-3(IS15829)で対応中。					○	【参考】
SI-7	ISO/TC22/SC10/WG3 エアバッグとの相互作用による影響調査	前突における子供へのエアバッグ相互作用の評価方法(TR10982:1998)	前突	動的OOP試験用のスレッドパルスコリドーについて、適切かつ実現可能なものに改善すべく審議中。	必要に応じて意見反映させる	エアバッグの副作用低減のための国際基準	自動車工業会との連携が必要。					○	PWI
SI-8		CRSとエアバッグの相互作用の評価方法(TR14645:1998)	前突 衝撃保護	改訂に向けた審議を開始、使用されるCRSタイプのアップデートについてSC12WG1への照会が必要との審議。	必要に応じて意見反映させる	エアバッグの副作用低減のための国際基準	自動車工業会との連携が必要。					○	PWI

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(安全部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議リード	フォロー	
SI-9		側突における子供へのAB相互作用の評価方法 (TR14933:2001)	側突	修正提案 (N304)について審議中。改訂はボール試験の削除、語句の修正など。	改定原案への意見反映	サイドエアバッグの副作用低減のための国際基準					○	PWI
SI-10	ISO/TC22/SC12/WG5 衝突試験用ダミー	後突試験用ダミーの選定	前突	SC10/WG1からの要請を受け、使用可能なダミーを推奨する (日本はBioRID-IIを推奨)。⇒進展なし	H/R GTRのInformal会議が始まり、日本はIASICとしてこれに参加し、ダミーの統一を推進中。ISOはフォローとの位智付け。	世界統一の後突ダミーの開発に繋がる。 GTRへの反映	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。 GTRへの対応との整合性必要				○	PWI
SI-11		子供ダミーの選定(側突)	側突	SC12/WG1からの要請を受け、側突試験評価に使用できる子供ダミーの選定。 Q3sダミーがまだ出来上がっていないため、その進捗状況を情報提供する。 ⇒その後大きな進展なく、Q3s開発をウォッチング中 ⇒首と胸リブの耐久性を改善、VRTCにて確認後にラウンドロビン評価の予定。	子供ダミーに必要な特性等についての考え方を準備する必要がある。	世界統一の子供ダミーの開発に繋がる。					○	PWI
SI-12		歩行者テスト装置の評価と標準化 (PWI2803)	前突・側突・歩行者保護	まずは下肢のバイオフィデリティーコリダーを作成中。米国UVAが実施したPMHS実験結果に基づく大腿部コリダーを作成。昨年10月のWGでは肉部特性のばらつきを排除したコリダー作成手法が米国UVAから提案、大腿部についてはほぼ議論は収束しており、大腿部コリダーについてDraft文書を近々まとめる予定。	Flexインバクターの標準化を優先させるスタンスは変わらず。本アイテムに際してはgtrとのコラボレーションを前提に賛成することとしている。	科学的根拠に基づいた将来の試験法の検討が求められている。	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。 GTRへの対応との整合性必要				○	PWI
SI-13		WorldSID 50%ile (DIS15830)	側突	ISO15830については、現在TGにて改訂作業中。 09/5WG5に続き、腕の検定試験法・コリダー検討状況を紹介。各国にて内容レビューを行う。 ISO15830改定はほぼ終了である。次回(10/05)最終化が図られると思われる。 ⇒大きな進展はなし。ドキュメントの改定はほぼ終了したもの今回はメンバーが参加せず最終化には至らなかった。  ISO15830の修正案が完成したため、今後投票を行う。結果を2011年5月のWG5で審議予定。(2010. 10. 28 WG5結果)	仕様に対する意見反映済み。今後はISO15830改定のフォローと法規適用に向けた検討を進める	将来の国際基準	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。 GTRへの対応との整合性必要				○	DIS
SI-14		WorldSID 5%ile	側突	AprosysでのWorldSID 5th プロトタイプRev.1評価完了報告(09/5 WG5)。主な成果のまとめ報告が09/10 WG5にて紹介された。今後はProduction仕様に向けた開発フェーズとなるが、Aprosys以降の活動母体が未決の現状である。 ⇒今回はWorldSID 05Fの衝撃応答のドキュメント化に関する新しい情報提供はなかった。  新たな進展なし。(2010. 10. 28 WG5結果)	仕様に対する意見反映。自動車工業会での評価試験を09/4～5実施済み。 ⇒JAMA/JARIで実施したWorldSID5FとSID-lis-Dの評価比較結果を紹介した。	将来の国際基準	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。 GTRへの対応との整合性必要				○	PWI
SI-15		側突ダミーの目標衝撃特性(TR9790:1999)	側突	上記による	上記による	小柄女性の特性・耐性目標作り AF05 WorldSID開発の促進					○	—

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(安全部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー	
SI-16		保護装置評価用の推奨ダミーTR12349-1改定	前突側突	以下で合意した。 Part1(成人)前突:HybIII 50M,05F,95M 側突:WorldSID、ES-2、SID-IIs 後突:(Low speed)BioRIDII、Hyb III Part2(子供)前突:CRABI-6months、Hyb III-3、-6、Q3、Q6 ⇒新たな進展なし。(2010. 10. 28 WG5結果)	日本におけるダミーの使用状況について調査し、推奨あればコメントする。	将来の国際基準					○	PWI
SI-17		前突ダミーの目標応答特性(PWI 2882)	前突	フランス(CEESAR、ACEA)が中心に、1回/月の頻度でWeb会議を主催、まずは優先度が高い胸部・腹部について目標コリドーを完成すべく作業を推進中。過去に行われたPMHS試験データのレビュー→データの選別→スケールリング等の手順を経て完成させる予定。 今回はACEAを中心に作成した前突ダミー応答の要求特性について進捗を報告(資料N928)。THORAXプロジェクトとも連携すべく胸の応答特性の要求仕様について審議中。⇒今回もCEESARから作成作業の進捗報告あり。	次世代前突ダミーTHORの仕様統一作業の一環として必要に応じてWeb会議へ参加、意見を反映させる。	将来の国際基準	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。				○	PWI
SI-18		次世代前突ダミーTHORの統一	前突	SAE THOR TFを中心に日米欧の評価・デザインチームが発足。NHTSAがスポンサーとなり10年に短期改良版のレトロフィットキット4体分を開発、リリース予定。検定手順やダミー搭載法等について今後ISOで議論していく必要がある。 NHTSAの意向(法規化)を受けPDBがGTTG(Global THOR Task Group)を組織、日米欧の連携強化を図る。 ⇒今回はTRLからECのTHORAXプロジェクト(胸の改良)の進捗報告	将来の法規・アセスへの導入を前提にTHORの開発(主に評価)に参加、引続き各国の協調を働きかける必要がある。	将来の国際基準	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。			○	—	
SI-19	ISO/TC22/SC12/WG6	低速後突時の頸部傷害指標の計算方法(TR13330)	前突	投票結果およびコメントをまとめたN757をSC12へ提出。(SC10WG1の依頼に基づき、後突での多種類の頸部傷害クライテリアを求めため推奨される計算プロセスをTR13330として提出。適用すべき傷害指標の提案には至らず。) 先回のResolution # 120を受けて発行手続き中である旨を確認。	傷害基準への意見反映。	科学的に検証された評価基準、限界値が求められている。 将来の国際基準	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。 GTRへの対応との整合性必要				○	CDTR
SI-20		前突時下肢傷害基準(TR 7861)	前突	ACEAがTHOR-Lx用の傷害リスクカーブを提案。足首のInversion/Eversion(内/外転)、Dorsiflexion(背屈)、Axial Load(軸圧縮力)について作成されたリスクカーブについて審議中。完成後はEEVCへ提案しオーソライズされた後にNHTSAへも提案する。次回継続審議の予定。	日本からの問題提起により議論開始 技術進捗をモニター	適正な評価方法、基準が必要 将来の国際基準	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。				○	PWI
SI-21		前突時胸部傷害基準(TR 7861)	前突	米国(UVA)が中心にPMHS試験データから(人体の)リスクカーブを作成し、それをダミーに適用する際のプロセスについての説明があった。⇒今回進展なし	傷害基準への意見反映。傷害基準の統一。	適正な評価方法、基準が必要 将来の国際基準	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。				○	PWI
SI-22		傷害リスクカーブの作成方法	前突側突	CEESARが5種の傷害リスクカーブの作成方法について得失をまとめサンプルデータを使用した統計シミュレーションによる比較検証を提案。PDBと協力して検証し、最終的にSurvival分析に基づくリスクカーブを推奨する事となった。	傷害基準への意見反映。US-NCAPにおける事例を紹介、0点を通るリスクカーブを要望。	将来の国際基準	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。				○	PWI

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(安全部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議リード	フォロー	
SI-23		側突時傷害基準 (TR12350)	側突	ACEA-TFDもWorldSIDリスクカーブ見直しに参加。09/9までにリスクカーブを完成させ、ISO、NHTSA、EEVC等の国際組織におけるコンセンサスを得る働きかけを行う。 ⇒TR12350改定案のCD投票結果の確認。承認が多数(カナダ・ドイツ・日本・フランス・UK・韓国など)、米国はコメント付き承認であった。  WorldSID50Mの傷害リスクカーブ (TR12350) 最終版が展開された。 WorldSID仙腸骨のリスクカーブ作成を今後行うことにした。(2010.10.29 WG6結果)	傷害基準への意見反映。	将来の国際基準					○	PWI
SI-24		歩行者の脚部傷害リスクカーブの改訂 (PW112350)	前突・側突・歩行者保護	膝の外反曲げモーメント耐性について最新の研究成果をレビュー。筋力の影響による適正な耐性変化について米国UVAより情報提供。FLEXでの評価指標(靭帯伸び量)は扱っておらず直接の関連なし。	情報を入力し、状況に応じて日本の意見を反映させる。	最新の研究を反映した科学的に妥当なカーブ作成が求められている。	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。GTRへの対応との整合性必要				○	PWI
SI-25	ISO/TC22/SC10/WG2 歩行者衝突試験方法	頭部試験法 (FDIS 14513)	歩行者保護	FDIS承認済み。必要に応じ、コメント(反対意見)への対応を行なう。	コメント(反対意見)対応はSC10からの連絡を待って行なう。	将来の国際基準の基礎 GTR審議への反映	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。				○	FDIS
SI-26		子供頭部試験法 (DIS 16850)	歩行者保護	DIS投票の結果、承認。コメント対応とFDIS投票への移行。	コメント対応はSC10からの連絡を待って行なう。日本の所見はまとめ済み。	将来の国際基準の基礎 GTR審議への反映	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。				○	DIS
SI-27		高速脚部試験法 (CD 20959)	歩行者保護	CD投票の結果、承認。コメントに対する幹事国所見がまとめ待ち。	今後の推進についてSC10議長の見解を待って行なう。	将来の国際基準の基礎 GTR審議への反映	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。				○	CD
SI-28	ISO/TC22/SC12/WG1 チャイルドレストレイントシステム	CRS-車両のコンパチビリティ評価 (Compatibility)	衝撃保護	シートベルト固定・ISOFIX固定ユニバーサルCRSと、車両との装着コンパチビリティ性評価の検討。 新たにWG1傘下に「TF4」を設立し、評価法の調査・検討を行うこととなった。 * サポートレグのエリア及びフロア強度に関する部分 ⇒WP29で推進(自工会主体) * 評価用ガバリ(R2x) ⇒ISOでニューワークとして推進(日本提案;自工会主体) →GRSPのインフォーマルミーティングの状況を紹介のみ。特に進展なし。	後向きサポートレグ付きISOFIX CRS装着評価用ジグ(CRF)の規格化に向け、ニューワーク提案。次回のWGに課題を含めたプレゼンを日本から行う予定。	将来の国際基準・アセスメント	日本が提案した「ニューワーク」であり、日本の意見を積極的に提案し牽引する。	○				NWI
SI-29		評価ランク (CRS Rating)	衝撃保護	各国・機関のCRS性能評価プログラムの改訂状況調査	CRSアセスメントの情報提供。国土交通省との連携が必要。(CRSアセスメントの評価方法へも影響)	将来の国際基準					○	WD
SI-30		ISOFIXシステムのユーザビリティ評価 (CD29061-1)	衝撃保護	CD投票が2008年4月締切で行われ、可決されたが、一部修正のうえ第2回CD投票が2008年9月締切で行われ、再び可決された。 今後、DIS投票作業に移ることになるが、さらに評価点数の配分・重み付けなどを再検討し、第2回CD案にさらに修正を加えた形のものDIS投票にかけることとなる。	CD投票には日本は賛成。国土交通省との連携が必要。(CRSアセスメントの評価方法へも影響)	将来のアセスメント					○	DIS

**第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(安全部会)**

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ	
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー		
SI-31		ISOFIXシステムのユーザビリティ評価 (CD29061-3)	衝撃保護	2010.10公表されたNHTSAのレポートベースに規格化。	正式資料を入手次第、確認し、状況に応じて、日本の意見を反映させる。	将来のアセスメント					○	WD	
SI-32		側突試験方法 (CD29062)	衝撃保護	2008年にCD投票を実施したが、成立しなかった(日・米・加・英の反対による)。TRをベースに、PAS及びTSの発行に至り(日本は反対したが賛成多数で可決)現在に至る。	CD投票に強行に反対し否決に至ったものの、その後のPAS化及びTS化の採決に対しては反対投票をしたものの、賛成多数で可決に至る。	将来の国際基準 ECE-R44への導入も視野に入れている。 ※ECE-R44自体は、2006年3月31日公布・10月1日施行で日本国内基準として導入	現在TSのまま休止中だが、再度DIS投票へ向け活動が再開される可能性が高い。日本としては、この時を踏まえ前回の日本の主張点に対する賛成者と技術的な議論を水面下で進めておくこととする。			○		TS (将来的にDIS再開予測)	
SI-33		ISOFIXロワアンカー強度 (I3216-1:1999)	衝撃保護	ISOFIX CRSの適用範囲を、現状のG0/G0+/G1から、G2/G3にまで拡大することを検討するにあたり、現状のISOFIXロワアンカー強度規定が十分かどうかについて調査・検討を行う。	先のWGにて、過去GRSP Informal meetingで発表されたプレゼンの紹介があり、その資料を確認し、状況に応じて日本の意見を反映させる。	将来の国際基準	具体的な動きはなくウォッチング				○	NWI前	
SI-34		CPOD: Child seat Presence and Orientation Detection system (TS22239-1,-2,-3)	衝撃保護	WG1傘下の新TF(タスクフォース)3として活動がスタート。WDが完成し、2006年9月締切でCD投票が実施されたが可決とならず、2007年5月締切で修正案の第2回CD投票が実施された。Part1~3全てで賛成投票が規定の2/3を超えたが、反対意見も考慮し一旦TSとして発行することで進めることになった。ただし、2008年2月までに開始される予定だったTS化作業および一部PartのDIS投票は、ラベリング関係(TC145)の問題解決ができていないことにより、作業が大幅に遅れている。	日本はTF3への出席は見送り。第2回CD投票でも日本は、NWI投票時と同様「エアバッグカットオフという目的に対する方法の一つに過ぎない特定の技術をISO規格化する合理的理由が見当たらない」などとして、反対。今後のDIS投票での日・仏・加に同調した反対投票を期待して、アジア各国関係者への講習を実施(2007-15)		一方式が、政治的理由でISO規格化することの意味を問い日本としては反対した。しかし直接的影響度が小さいため、最近時は静観の姿勢。			○		TS	
SI-35	ISO/TC22/SC12/WG3計測	シートベルト荷重計の校正	衝撃保護	10月の会議でTR/TS/ISOのどの形態にすべきか議論し、NWI提案とする。	情報入手し、状況に応じて日本の意見を反映させる。							○	PWI
SI-36		ISOとSAEのハーモナイズ (ISO6487:2002の改正)	衝撃保護	ISO6487にCFC180/60のフィルター特性要件が追加された。また、ダミー温度計測センサもAmd2として追加された。DIS投票に向け、2011年3月までコメント・リクエストを打ち上げる。	最終改定終了後、JISとして改定作業に着手した方がよいと考える。ISO規格の改定を見極めた上で、JIS規格の改定が必要。自動車工業会との連携が必要。	今後の動向に注意が必要。					○	DIS	
SI-37		データ交換フォーマット (TS22240)	衝撃保護	TS22240発行(2008.5.1)。	静観	NHTSA・MIRA同調予定						○	CD
SI-38		高速デジタルカメラの計測精度 (ISO8721:1987改訂)	衝撃保護	2008-10のCD投票は可決。寄せられているコメントへはタスクで対応予定。	情報入手し、必要に応じて日本の意見を反映させる。	直接試験に関わる項目ではない。						○	FDIS
SI-39		ダミー温度測定センサ (TR27957)	衝撃保護	ISO6487の中にDAmd2として測定スペック追加。	前突・側突分科会と連携し、日本の意見を反映する。	ISO6487:2002/DAmD2として測定スペック追加。						○	DIS
SI-40		衝突テストに関わる計測規格全般	衝撃保護	SAEとISOとのハーモナイズ	実際の使用現場の実情も踏まえ、混乱の無いようにハーモナイズを図る方向で議論を推進	実際に即した規格でハーモナイズすることで現場の混乱を避け、共通なデータ取得が可能	計測現場の実情を踏まえた意見を展開する必要あり					○	DIS

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(安全部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー	
SI-41	ISO/TC22/SC12/WG7 事故調査分析手法	Accident-based safety rating of cars	衝撃保護	・事故をベースにした自動車の安全性を評価するために必要な安全性の定義や車両分類の標準化についての審議	事故実態を踏まえた自動車の安全性向上を目指して、日本の意見を反映する。	事故実態を踏まえた自動車安全レーティングが求められている。					○	NWI
SI-42		Road vehicles -- Traffic accident analysis -- Part 3(WD 12353-3)	衝撃保護	・EDR (Event Data Recorder)など衝突現象を記録するためのガイドラインの審議:客観的な事故データ記録と解析 ・Impact Severity Recording に関する序文、適用範囲などを見直し、Crash pulse、持続時間の定義などについて審議中 ・EDRデータ解析手法の標準化	国交省からJ-EDR技術要件が2008.3月末に発行された。J-EDRのデータ分析における本ドラフト手法との整合性などを検討する必要がある。	国交省からJ-EDR技術要件が2008.3月末に発行された。技術要件は主にEDRデータの取得である。本ドラフトによる手法が標準となるため、日本からの的確な意見反映が必要となる。				○		WD
SI-43		Road vehicles - Collision classification - Terminology (WD 6813-2)	衝撃保護	・各国において使用されている用語とその定義を整理し、その整合性を図ることを目標としている。 ・コンパチに関するSmall overlapについて補足検討している。 ・ISとしてではなく、TS (Technical Specification)発行1として進める。	日本における事故調査解析の実態、調査内容、解析手法などをと、事故調査・解析手法、評価法の標準化に取り組む。	各国の事故調査機関などにおいて、必ずしも用語・定義の統一が図られていない部分がある。その統一を目指すものである。					○	TS
SI-44		Road vehicles - Collection of accident data for evaluation of occupant restraint performance (ISO6546)	衝撃保護	・Offset frontal impactにおけるオーバーラップ率の定義と調査方法に関する審議 ・NHTSAのEDR任意規制の背景などを受け、EDRで記録する項目も踏まえて議論された。2006-05-10 IS発行。	・効果的かつ効率的な交通事故調査手法ならびに解析手法を目指して、また、EDRの現状/見直しを踏まえて日本の意見を反映した。	・事故の発生状況の違いにより、標準化項目の優先度が左右される場合がある。そのため、日本の意見をタイミングよくフィードバックする必要がある。 ・EDR仕様に関するガイドラインはWD12353-3として反映される予定。					○	WD
SI-45		事故調査分析手法	衝撃保護	NHTSAが法規化しようとしている、イベントデータレコーダの記録内容についての内容が、関わってくる部分がある。違うテリトリーでの法規化の部分との関わりから慎重な議論が必要	USで進めている、イベントデータレコーダの内容とアンマッチが無いよう比較検討して推進中	事故調査分析は、安全開発の基本であり分析結果が交通事故死傷者低減につながる項目だけに重要性が高い。また分析のもととなるデータレコーダの記録項目も分析のもととなるデータを決める重要な基礎部分である。	ISOとUS法規との整合性 および日本独自(日本の環境の中での交通事故の特徴等)の内容があれば反映していきたい				○	PWI
SI-46	ISO/TC22/SC10-12/WG4 (SC10/WG6) Virtual testing	Virtual testing	部会対応	2008-10のTC22/SC10会議で、WD/TR 21788をキャンセルし、新たにPWIとして取り組むことにするWG4の提案が承認された。	Scopeや活動のメリットが明確でないことから、エキスパート派遣を含めて静観中(2005年度第2回安全部会で決定)。	本活動の結果が各国の法規に活用された場合に影響を受ける。(欧州のAPROSYSでは法規化に向けたバーチャルテストに関する検討が行なわれている)。					○	PWI

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(車両性能部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー	
ZI-1	ISO/TC22/SC7/WG3 車室内フィルタ	車室内フィルタ及びその試験方法	空調分科会	技術課題である試験粒子の中和化技術について、まだばらつきが多く引き続き解析を行っている段階。解決策として、日本は日本メーカが簡易試験法として実施している大気塵を利用した試験方法を提案している。	大気塵試験方法のラウンドロビン試験を各国で実施してもらい再現性が良好であることが確認された。	将来の日本での規格化も考慮し、日本が不利にならないように、進捗状況をチェックしていく必要がある。			○			TS
ZI-2	ISO/TC22/SC/WG14 Road vehicles - Refrigerant systems used in Mobile Air Conditioning systems (MAC) - Safety requirements	自動車用蒸気圧縮式エアコンシステムの安全性に関する規格	空調分科会	温暖化係数の低い冷媒の導入を義務付ける欧州冷媒規制(2011年)に合わせ、カーエアコンの安全規格が検討されている。可燃性冷媒に関する制約要件有無が設計変更等の影響が大きく、過剰な規格とならないように誘導する必要がある。	日本にとって不利なものにならないよう積極的に参加する	日本にとって不利なものにならないよう積極的に参加し貢献していく必要がある。			○			DIS
ZI-3	ISO/TC22/SC17 Visibility	リアウインドウ デフロストシステム試験方法	運転視界分科会	・ISO 5898:1997(Passenger cars - Rear-window defrosting system - Test method)がPWIとして登録された。本ISOは、1970年代の制定以降内容が修正されておらず、現在主流となっている熱線を用いたデフロストシステムを前提とした試験条件になっていないため米国より見直しが提案されたものである。 ・ISO 5897:1998(Passenger cars -- Rear-window defrosting system -- Test method)は、ISO 5898:1997に統合し、廃版とすることで合意した。尚、統合案は、アメリカが中心となり、現在進行中のSAEの類似規格との統合を視野に作成する	見直し検討にあたり、今後市場に投入されるであろう内燃機関を持たないEV車やプラグインハイブリッド車といった車両への適用を吟味してから改訂するべきとの見解を提出済み	現状のISOは試験の前提としているシステムが、現状にそぐわない部分もある。また、現在の試験条件ではEVなどの取り扱いが考慮されていないため、改正に際しては日本の要件も織り込んでいく必要がある			○			PWI
ZI-4	ISO/TC22/SC17 Visibility	フロントウインドウ デフロスタ、デミスタシステム試験方法	運転視界分科会	ISO 3468:1989(Passenger cars -- Windscreen defrosting systems -- Test method)とISO 3470:1989(Passenger cars -- Windscreen demisting systems -- Test method)は、SC17ワークプログラムとして3年間の期限とした改定作業に取り組むことをSC17幹事からISO CSに提案することを決定した。アメリカを中心に、現在進行中のSAEの類似規格との統合を視野に入れたドラフト案を作成する	見直し検討にあたり、今後市場に投入されるであろう内燃機関を持たないEV車やプラグインハイブリッド車といった車両への適用も含めた取り組みとするように要望している。また、空調性能との関連も深いため、関連する分科会と連携をとりながら検討をすすめる。	現状のISOは試験の前提としているシステムが、現状にそぐわない部分もある。また、現在の試験条件ではEVなどの取り扱いが考慮されていないため、改正に際しては日本の要件も織り込んでいく必要がある			○			

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(車両性能部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォー ロー	
ZI-11	ISO/TC22/SC9/WG6 Dynamics of heavy commercial vehicles	大型車のヨースタビリティ試験	操安性 分科会	'10.6のバリWG6会議にて、新規テーマとして提案された。P/LはMr. Leo Laine スウェーデンVOLVO。低μ路での低速試験で、Modified Sine with dowel操舵を規定する。本規格は乗用車用のFMVSS126をベースにするもので、大型車版のヨースタビリティFMVSS制定の動きもあり、影響が大きい。	認証にも影響があるのでエキスパート参画し積極的に関わる。	日本にとって不利なものにならないよう検討段階からの積極的な参加し、試験法開発に貢献していく必要がある。	代用特性の有用性、評価コース規模及び評価の安定性に課題がある。			○		PWI
ZI-12	ISO/TC22/SC9/WG10 Suspension Kinematics and Compliances	サスペンションのK&C特性計測	操安性 分科会	WG新設を決めた'08/10 SC9以降初のWG会議を'10.6バリで非公式に開催。K&C特性計測に関して、装置固有の条件まで言及しない概括的な規格内容となる方向性が示された。'10年末にドラフト作成され'11春WG10会議の予定。	日本からはエキスパート派遣を行わない。ただし、希望のあった(株)驚宮製作所からオブザーバ参画を行う。操安性分科会にもオブザーバ登録を行う。	計測装置製造者には大きな影響を与える可能性がある。	種々の計測装置を包括する計測方法の標準化を目指しており、自動車製造者におけるメット、デメットは殆どないと思われる。			○		PWI
ZI-13	ISO/TC22/SC9/WG11 Validation of vehicle dynamics simulation models	車両運動シミュレーションモデルの検証	操安性 分科会	ECE R13/R13-Hの認証に使用されることを想定した規格は、実現性が低いことから却下され、現在のISO規定およびSin with dowel操作を対象とし、シミュレーション試験方法(試験条件とアウトプット特性)を規定していく方向性が合意された。モデルに対してはブラックボックスとして扱うとしながらも、どの程度の内部特性を最低限定義していくかは不明確のまま。	積極的なエキスパート参画は控え、他のWG同時開催時などに参加し、規格化の方向性を確認する。	スコープから、ECE R13/R13-Hに引用される規格は外された。しかし、今後のシミュレーション活用の方向性についてはウォッチし、日本に有利な規格にしていく必要がある。	今後再びUN ECE R13/R13Hとの関連が強くなる場合は自工会との協調も必要。			○		PWI
ZI-14	ISO/TC22/SC13/WG8 Ergonomics applicable to road vehicles/TICS on- board MMI	Warning Integration 複数の緊急かつ安全上重要な警報シグナルの統合に関する原則と指針	ヒューマン インターフェイス 分科会	複数の警報が同時に提示された時の問題を解決するための指針を提供する規定。複数の警報がほぼ同時に出る可能性を見つける手順等を整理し、具体例を盛り込んだWDを作成。09年11月にCD投票を更に1年延期することになった。最終的にはTRとなる可能性が高い。	日本と米国が共同リーダー。イニシアティブをとりながら、ドラフトの作成を推進中。	ドライバー・センタード・デザインを実現するための標準とすることが目的。TC204/WG14(車両走行制御)等で参照されるため、積極的に活動。			○		WD	
ZI-15	ISO/TC22/SC13/WG8 Ergonomics applicable to road vehicles/TICS on- board MMI	Calibration Task 2次タスクの負荷量評価の 基準となるタスク	ヒューマン インターフェイス 分科会	Simulated Lanechange Test法の中で議論されていたものから独立したワークアイテム。各試験機関において別個に行なわれる実験の結果を比較するためのキャリブレーションのためのタスクの標準化。キャリタスク候補の難易によるLCT指標の大小関係は各国ともおおむね整合した。日本のみ反対で、注意配分への配慮の追記等、日本の主張に沿う方向でドラフト改訂中。	キャリタスクの基となるLCT法について日本として反対としているので、今後、各国からのキャリタスクに関する実験データ及び提案を検討して推移をみる。国内で実験を行いデータを国際会議に提出した。	各試験機関における二重課題法のキャリタスクを定めるものであり、データの相互比較に有効ではあるが、試験方法については十分な検討を行う必要がある。ISではなくTSとなる見込みであり日本としては大きな影響は受けないと考えられる。		○			NP	

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(車両性能部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議リード	フォロー	
ZI-5	ISO/TC22/SC17 Visibility	カメラモニタシステム	運転視界分科会	ECE R46:間接視界にて、間接視界装置のカメラへの置き換えを可能とする検討がWIP29で行われている。ECEよりISOにカメラモニタシステムの試験方法の策定依頼があり、SC17でNWIPとして取り扱うことになった。米国が、SC13(WG8)とリエゾンとして活動する。ドイツがリーダーとなり、取り組む提案資料がISOに提出され、WIP29のIGCMSの検討内容をドラフトとして提供する提案が織り込まれている。	カメラ性能やHMI性能については、該当する分科会や自工会、JARIとも連携をとりながら、日本としての意見を織り込んでいく。また、エキスパート1名を派遣し、論議に参加する	法規改正項目の試験方法策定に関する取組みであり、影響は大きい。このため日本としても積極的に参加し、意見を織り込んでいく。	HI分科会、電子・電装部会と連携			○		PWI
ZI-6	ISO/TC22/SC13/WG3 Localization of Controls and tell-tales	コントロール類の配置位置 ISO 4040	コントロール類配置分科会	コンプレバー、イグニッションキー配置等が右ハンドルを考慮した規格を制定	日本の右ハンドルを配慮した規格化を推進	右ハンドル用の配置が排除されると影響は甚大				○		定期見直し
ZI-7	ISO/TC22/SC13/WG3 Localization of Controls and tell-tales	都市型バスの運転者操作スペース ISO 16121	コントロール類配置分科会	スウェーデンより改定提案、SC13各委員、特に仏、独、伊は本活動へ参画する。	「スウェーデン提案に関しては5年毎の見直し時検討することで可」とし日本としては「静観」のスタンス。	現在ISO 16121は欧州バス・コンピメータで適合している程度で急速な広がりはない				○		定期見直し
ZI-8	ISO/TC22/SC13/WG7 Hand Reach and H-Point Determination	ヒップポイントマシンの改訂 ISO 20176	コントロール類配置分科会	ISO20176(新H.ptマネキン)は定期見直しの昨年の投票結果が確認され、SAE規定との整合取りのために改訂される見込み。	改訂要否について要望を収集/ISOに提案していく。'10.6 US提案のDISに賛成の旨投票済み	SAE3Dマネキン改定は、ヘッドクリアランス、アイレンジ等、車の居住性計画に影響範囲が広い	運転視界分科会と連携			○		DIS
ZI-9	ISO/TC22/SC13/WG5 Symbols	ISO 2575	コントロール類識別分科会	Low speed obstacle monitoring, Emergency call, Hybrid failure, Speed limiting systemなどの新シボルの提案、審議中	自動車は国際的な商品として流通しており、操作装置などの表示については、言語に頼らない識別記号化が必要とされている。	日本の基本姿勢としてむやみにシボルの種類を増やすべきでないとしてきたが、新機能・新技術の商品化と普及に伴い対応が必要となってきた。表現方法で各国の意見が分かれており、継続的に議論に参加していく必要がある。				○		WD～DIS
ZI-10	ISO/TC22/SC9/WG1	自動車の操安性用語 ISO 8855	操安性分科会	DISコメント審議終了。Steering wheelを第一優先とするなど日本要望はすべて承認された。SAEに合わせたZ軸座標上向きと下向きの併記案は再度却下。'11.3までにFDIS投票予定。	改訂に賛成するが、慣用語の変更には反対する。	JASO Z208:1998の関連規格の改訂であり、整合可能となるよう継続参加する必要がある。	日本の要望は取り込まれており、現時点特になし。			○		DIS

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(車両性能部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー	
ZI-16	ISO/TC22/SC13/WG8 Ergonomics applicable to road vehicles/TICS on- board MMI	DRT (Detection Response Task)	ヒューマンイ ンターフェイ ス分科 会	周辺視検知課題PDTでの車載タスクの評価法の 標準化を目的とする。PDTは、LCTと同様の二重 課題法であるが、LCTがトラッキング作業と検知反 応作業の両側面を含むために実施手法ならびに 分析方法が複雑であるのに対し、比較的単純な検 知反応課題であるPDTは有望な手法となる可能性 がある。2008年春にPWIとすることを合意。	まずは、TFに参加し始め た段階。	PDTはLCTに比してシンプ ルな手法であることより、 LCTよりも有望な評価手法 となる可能性がある。なお、 Occlusion法やLCT法、 キャリブレーションタスクと 同様、「基準を定めるので はなく手法のみを記述す る」内容となる見込みのため、 ガイドライン等への影 響は小さいと思われる。			○		PWI	

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(車両性能部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考 (欄設置は任 意)	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
ZD-1	1	アイレンジ試験 方法	運転視界 分科会	改正	国際規格 整合化	SAEJ941と整合させたISO4513に対応した内容修 正。	最新のISOに準拠したJISとすることにより、ユー ザー、関係者の利便性が増す。		ISO451	○				○					
ZD-2	1	JIS D0032-05 自動車-操作、 計量及び警報装 置の識別記号	コントロール 類識別分科会	改正	国際規格 整合化	ITS,電気自動車など新技術に対する識別記号の ISO規格をタイムリーに国内規格に反映させる。	利便性の向上		ISO 2575		○			○					
ZD-3	1	トラック・バスー ロール安定性試 験-クロージン グカーブ試験	操安性分科会	制定	業界 ニーズ 国際規格 整合化	大型車の安全に係わるロール安定性試験方法が、 ISOで制定された。	対応国際規格と整合することにより、国際的に通用 する品質、技術力を向上することが出来る。	32,600千 円 2011年度 からの5年 間効果と して算出	ISO 11026	○				○					
ZD-4	1	トラック・バスー 直進付近のハン ドリング試験-周 期操だ試験と過 渡入力試験	操安性分科会	制定	業界 ニーズ 国際規格 整合化	大型車のオンセンターハンドリング試験方法が、 ISOで制定された。	対応国際規格と整合することにより、国際的に通用 する品質、技術力を向上することが出来る。	11,800千 円 2011年度 からの5年 間効果と して算出	ISO 11012	○				○					
ZD-5	1	JASO Z208 操縦 性及び安定性用 語	操安性分科会	改定	業界 ニーズ 国際規格 整合化	関連規格であるISOが、大型車用語を取り込み、 SAEと整合させたものに改定される。	対応国際規格と整合することにより、国際的に通用 する品質、技術力を向上することが出来る。	128,600 千円 2011年度 からの5年 間効果と して算出	ISO/DIS 8855		○			○					
ZD-6	1	スラローム試験 路	操安性分科会	制定	業界ニ ーズ	JASO C706 スラローム走行性能試験方法の規定 があるがこれはクローズドループを対象としており 現在の有用性は低い。一方で試験路設定はESC 機能評価などで有用なため、試験路規格として制 定する。	国内規格として制定し、品質、技術力を向上するこ とが出来る。	11,700千 円 2011年度 からの5年 間効果と して算出	JASO C706			○		○					
ZD-7	1	手放し安定性試 験	操安性分科会	制定	業界ニ ーズ 国際規格 整合化	ISOで関連規格が制定されている。国内では、性 能面ではEPS特性で対応されるが、その確認試験 としてのニーズがある。	対応国際規格と整合することにより、国際的に通用 する品質、技術力を向上することが出来る。	16,600千 円 2011年度 からの5年 間効果と して算出	ISO 17288- 1&2			○		○					

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(車両性能部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考 (欄設置は任 意)
										A	B	C	D	A	B	C	D	
										1～2 年	3～4 年	5～6 年	7～8 年	極高	高	普通	低	
ZD-8	1	JIS D0102:96 自動車用語－自 動車の寸法、質 量、荷重及び性 能	用語委員 会	改正	業界ニー ズ	前回改正から15年が経過しており、その間に突入 防止装置(RUP)、前部潜り込み防止装置(FUP)の 法制化等あり、用語の見直しが必要	先進的技術・装置の相互理解の推進、普及、及び 業界の混乱が回避できる。				○					○		
ZD-9	1	JIS D0302:96 自動車－外回り 寸法の測定方法	用語委員 会	改正	業界ニー ズ	前回改正から15年が経過しており、その間に突入 防止装置(RUP)、前部潜り込み防止装置(FUP)の 法制化等あり、用語の見直しが必要	先進的技術・装置の相互理解の推進、普及、及び 業界の混乱が回避できる。			○						○		
ZD-10	1	JASO Z201:75 自動車用語通則	用語委員 会	改正	業界ニー ズ	前回改正から35年が経過しており、抜本的な用語 の見直しが必要	先進的技術・装置の相互理解の推進、普及、及び 業界の混乱が回避できる。			○						○		
ZD-11	1	JASO Z214:87 振動騒音用語	用語委員 会	改正	業界ニー ズ	前回改正から25年が経過しており、抜本的な用語 の見直しが必要	先進的技術・装置の相互理解の推進、普及、及び 業界の混乱が回避できる。			○						○		

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(低公害車・環境部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォロー	
KI-1	ISO/TC43 /SC1/WG42 measurement of noise emissions (external) from road vehicles	加速走行騒音試験法 (ISO362-1改正)	自動車騒音分科会	市街地走行実態を再現する試験法として、2007年に発行されたが、その後、HEVや大型車等一部カテゴリで試験条件に課題が判明し、定期見直しで改正となる予定。	自動車工業会、日本自動車研究所と連携し、問題を指摘するとともに、対策案を提示した。定期見直しは、改正要で投票した。	各国車外騒音規制の基になる試験法。法規、認証に直接影響。	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。				○	NP
KI-2		自動車騒音試験用路面 (ISO 10844改正)	自動車騒音分科会	現行ISO10844路面の再現性改良(バラツキ低減)に取り組み、日本提案、欧州提案の議論を重ねた結果、日本提案がDISに採用された。DIS投票結果をもとに、最終化予定。	自動車工業会、日本自動車研究所と連携し対応してきた。結果、日本提案がDISに採用された。	自動車騒音測定に必要。上記ISO 362から参照される規格。法規、認証に直接影響。	欧州の路面施行の都合にかたよった規定とならないように、日本での路面施行の実態を踏まえて、規格要件を決める必要がある。		○			DIS
KI-3	ISO/TC22 /SC22/WG16 Motorcycles Noise (最小騒音測定方法)	最小騒音測定方法	自動車騒音分科会	SAEにて試験方法の検討が行われ、すでに日本内で行われていたノウハウをSAEに提案して、修正を加えてきた。SAE2889をベースにISOで審議が開始されるが、引き続き日本ノウハウを盛り込んでいく。	SAEに対して、自動車工業会、日本自動車研究所と連携し提案してきた。今後は、ISOの場で議論を継続する。	日・米において法規化の動きがあり、9月以降WP29/GRBにおいても審議が開始されることから、試験方法の国際整合が必要。	国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。			○		CD
KI-4		車外騒音屋内試験方法	自動車騒音分科会	屋外の試験は、暗騒音、天候等に影響され、試験できない場合もある。屋内(無響室)試験方法をIS化し、グローバルに使用できる規格を策定する。	自動車工業会と連携し、日本メーカーが不利とならないように、フォローする。	将来、認証試験に使用することを意図しているため、日本の設備の適合性を含め提案が必要。					○	NP
KI-5	ISO/TC43 /SC1/WG27 Vehicle noise testing : effect of temperature	自動車騒音試験法 :温度の影響	自動車騒音分科会	タイヤ騒音の温度補正に関しては、2010年中にCD予定で、TSで発行することになった。	タイヤ騒音に関しては、既に多くのデータを提出済。業界を含む各方面との連携、意見集約。	タイヤ騒音温度補正は、規格化されるとISO13325(タイヤ路面騒音測定法)に引用される。また、タイヤ単体騒音規制の温度補正にも影響する可能性がある。					○	WD
KI-6	ISO/TC43 /SC1/WG33 Measuring method for comparing traffic noise on different road surfaces	異なった路面における道路交通騒音の比較測定方法-SPB法 (ISO11819-1改正)	自動車騒音分科会	測定条件(マイク距離、高さ、ガードレール影響等)、車種カテゴリと指標、車速条件、誤差等が審議項目として挙げられている。今後、欧州での騒音低減研究プロジェクトからの情報を取り入れ、WDを作成する予定。		このWGで引用される情報が前述のISO10844(騒音試験路面)改正と関連するため、重要な情報源として見逃さないように対する必要がある。					○	WD
KI-7		異なった路面における道路交通騒音の比較測定方法-CPX法 (ISO11819-2制定)	自動車騒音分科会	ISO11819-2(近接測定によるタイヤ道路騒音の測定-CPX法)の試験法の部分をISO化し、リファレンスタイヤの規定をTSとする方針とした。							○	CD

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(低公害車・環境部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今のフェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議リード	フォロー	
KI-8	ISO/TC22/SC25/WG3 圧縮天然ガス充填口	ISO14469-3(25MPa充填口)について規格制定後5年目の定期見直し対応	天然ガス自動車分科会	ISO14469-3(25MPa充填口)の定期見直し投票(09年3月16日期限)が回付された。 静水圧試験での試験圧力を充填圧力25MPaの4倍とする等、改定要望をコメントとして付与し、投票(改正/修正)を実施した。	WGに参画、各国と調整。国内の意見整合を行なう必要あり。	JASO規格とISO規格との整合性を維持するために、参画する必要あり。	JASO規格とISO規格との整合性を維持				○	NP
KI-9		ISO14469-2:2007(20MPa大型充填口)について規格制定後5年目の定期見直し対応	天然ガス自動車分科会	ISO14469-2:2007(20MPa大型充填口)の定期見直し投票(10年6月15日期限)が回付された。 10年5月20日日本側の改定要望をコメントとして付与し、投票(改正/修正)を実施した。							○	NP
KI-10		25MPa大型充填口の規格制定対応	天然ガス自動車分科会	09年5月19～21日にチェコ プラハで開かれた国際会議(日本は欠席)でドイツよりNWIPとして25MPa大型充填口の規格制定が提案され、承認された。今後、ドイツがドラフトを準備する予定である。							○	NP
KI-11	ISO/TC22/SC25/WG3 圧縮天然ガス燃料供給系の設計原則及び方法	ISO15501-1(車両の安全要件)及びISO15501-2(車両の性能と試験方法)について規格制定後5年目の定期見直し対応	天然ガス自動車分科会	ISO15500-3～19, ISO15501-1,2の定期見直しCDが09年に回付(期限:10年1月)。 09年12月、15500-13,-16,-17,-19について日本の改訂要望として、ISO15500-16,-17,-19の規格に関し、十分な記載スペースがないため、マーキング必須要件となっている項目のうち実際にマーキング必須かつ記載可能な項目についてのみマーキング必須要件とする、ISO15500-13の規格に関し、シリーズ型PRDが反映されていないため反対投票、その他は賛成投票した。	WGに参画、各国と調整。国内の意見整合を行なう必要あり。	WGに参画、各国と調整。国内の意見整合を行なう必要あり。	JASO規格とISO規格との整合性を維持				○	DIS
KI-12	ISO/TC22/SC25/WG3 圧縮天然ガス燃料供給系の要素部品	ISO15500-2～19(性能及び一般試験法、各部品規格)について規格制定後5年目の定期見直し対応	天然ガス自動車分科会								○	DIS
KI-13		ISO15500-1,-20(性能及び一般試験法、各部品規格)について規格制定後5年目の定期見直し対応	天然ガス自動車分科会	15500-1:2000及び15500-20:2007の定期見直し投票(10年6月期限)が回付。 10年5月15500-20:2007については日本の改定要望をコメントとして付与し、投票(改正/修正)を実施。 15500-20:2007については安全上の観点から棄権投票した。							○	NP

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(低公害車・環境部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォー ロー	
KI-14	ISO/TC22/SC25/WG5	圧縮水素ガス及び水素/メタン混合燃料システムの部品	低公害車・環境部会	08年にNWIPが出されたが、専門家がおらず、投票は棄権。CD策定に向け純水素及び天然ガス/水素混合規格作成をコミット。09年にTC197・水素ガス充填スタンド規格のコメント提出。11月WD12619のコメント要請があり、無しで回答。10年5月、CD12619投票要請があり、FC車観点からJARI要望も入れ、コメント付反対投票を実施。	当面WGには参加せず、投票のみ実施する	自動車メーカー取組みなく、ニーズが小さい	JASO規格とISO規格との整合性を維持				○	CD
KI-15	ISO/TC22/SC25/WG4	液化天然ガス燃料システムの部品	低公害車・環境部会	08年今後のCD策定に向け幹事国がISO12614ドラフトを準備し専門家へ回覧する事になったが配信されず。12614は技術的に12617基準に依存しておりAWI期限を1年延ばすようISO技術管理評議会に要望。09年プレシア会議開催。		日本では、液化天然ガス自動車は、試験用車両1台のみであり、ニーズが小さい					○	WD
KI-16		液化天然ガス充填口	低公害車・環境部会	08年トリノ会議で今後のCD策定に向け幹事国がISO12617ドラフトを準備し、専門家へ回覧する事になった。2ヶ月遅れで配信。09年プラハ会議で新日程で進行する事に。09年プレシア会議開催。							○	WD
KI-17	Joint ISO/TC 22-ISO/TC 146/SC 6/WG 13 _ISO_CD_12219-1	日本の試験条件の国際規格反映 定期見直し対応	自動車室内のVOC測定法分科会	DIS化に向け、日本が主張する試験条件を規格に取り入れる。今回は、PCに絞った規格であるが、バス、トラックの試験法に対する動向の把握を行う。	Joint ISO/TC 22-ISO/TC 146/SC 6/WG 13への参加	先行している日本の試験条件に合った規格としたい。	先行して実施している日本の試験条件に合う規格とすべく働きかける。		○			DIS
KI-18	Joint ISO/TC 22-ISO/TC 146/SC 6/WG 13 _ISO_CD_12219-2	日本の試験法の国際規格反映 定期見直し対応	自動車室内のVOC測定法分科会	スクリーニング法として既に日本でJASO化された試験法を国際規格化する。	Joint ISO/TC 22-ISO/TC 146/SC 6/WG 13プロジェクトリーダーとしての取り組み	既に確立している日本の試験条件に合った規格の国際規格化	プロジェクトリーダーとしての取り組み			○		CD
KI-19	Joint ISO/TC 22-ISO/TC 146/SC 6/WG 13 _ISO_CD_12219-3	情報収集 定期見直し対応	自動車室内のVOC測定法分科会	バック法以外の試験法に関する情報収集。	Joint ISO/TC 22-ISO/TC 146/SC 6/WG 13への参加	情報収集	状況把握				○	CD
KI-20	Joint ISO/TC 22-ISO/TC 146/SC 6/WG 13 _ISO_CD_12219-4	情報収集 定期見直し対応	自動車室内のVOC測定法分科会	欧州で主流の測定法に関し、情報を収集し日本で実施している方法との整合性を確認する。	Joint ISO/TC 22-ISO/TC 146/SC 6/WG 13への参加	日本で実施している試験条件との整合性を図る	日本で実施している規格との整合性				○	CD

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(低公害車・環境部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考 (欄設置は任 意)	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
KD-1	2	JIS D1024 自動車の加速時 車外騒音試験方 法	自動車騒 音分科会	改正	国際規格 整合化	本JISに対応するISO362-1の改正を、今後、 ISO/TC43/SC1/WG42で作業する予定である。	JIS D1024のISO362との整合を維持出来る。	2,280,302 千円 2011年度 からの5年 間効果と して算出			○		○						
KD-2	1	JIS D1026 停車中の自動車の 車外騒音試験方 法	自動車騒 音分科会	改正	国際規格 整合化	本JISに対応するISO5130は改正された。今後、 日、欧での法規への採用が検討される予定。	JIS D1026のISO5130との整合を維持出来る。	286,915 千円 2011年度 からの5年 間効果と して算出			○		○						
KD-3	1	JIS D8301 自動車の車外騒 音測定のための 試験用路面	自動車騒 音分科会	改正	国際規格 整合化	本JISに対応するISO10844の改正を、現在 ISO/TC43/SC1/WG42で作業中であり、DISの投 票結果が7月に出る。また、法規への採用の動きも ある。	JIS D8301のISO10844との整合を維持出来る。	▲10,555 千円 2011年度 からの5年 間効果と して算出 (効果は、 D1024に 含まれる)		○			○						
KD-4	3	天然ガス自動車 一構成部品	天然ガス自 動車分科 会	改正	国際法規 整合化	国際法規(特にECE-R110)との整合において、将 来の国際基準調和(2015年以降の将来課題)に対 応し、タイミングを捉えテーマ化して検討する。	国際競争力強化	2,926千 円 制定から5 年間効果 として算 出	ECE-R110 ISO15500/1 5501/14469				○				○		
KD-5	3	JASO Z125	自動車室 内のVOC 測定法分 科会	改訂	試験法の 統一	Joint ISO/TC 22-ISO/TC 146/SC 6/WG 13 _ISO_CD_12219-1がISO化された後、必要があれ ばJASOに内容を反映する。	試験法の統一化(必要があるか今後検討要)	効果額: 現時点不 明	ISO- TC146-SC6- WG13_N0106 _ISO_CD_122 19-1				○				○		

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(ブレーキ部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当分科	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー	
BI-1	ISO/TC22/SC2/WG2 Road vehicles-Brake linings - Friction Materials	摩擦材の塗装錆性能 (ISO27667:Evaluation of corrosion effects on painted backing plates and brake shoes)	ライニン グ	08年8月にDIS投票され、賛成多数で可決。 10年12月現在、TMBにプロジェクトキャンセルされ たが、SC2事務局でFDIS化準備中。 (DISにて日本は編集上のミスを指摘したコメント付 きで賛成投票。)	ISの発行までフォローす る。	品質保証活動の規格 (ISO15484)の一部となるた め、ISO化は必要。				○	DIS	
BI-2	ISO/TC22/SC2/WG3 Brake Fluid	ISO 3996(自動車部品-非 鉱油系液圧ブレーキホー スアッセンブリ)の改正	液圧ブ レーキ	ISOとJISで耐圧測定条件が異なるため、日本の実 情を反映した試験法を提案していく。2006.4の WG3電話会議において、日本から改正提案の趣 旨説明を実施し、必要性を理解いただいたため、 正式な提案書を提出した。	WG3での審議開始に合わ せて、日本の意見を原案と してまとめる。	JIS規格との整合化(JISの 内容をISOに反映)。			○		PWI	
BI-3		ISO 4925(自動車用非鉱油 系ブレーキ液)の改正	液圧ブ レーキ	ISO 4925は、2005年に改正されたが、金属腐食性 試験への亜鉛試験片の追加とストローキング試験 の復活が次回改正の案件として残されている。特 に、亜鉛試験片の追加は、日本の要求を反映し て、規格の脚注に将来検討することが記載されて いる。	金属試験片、ストローキン グ試験及び標準ゴム試験 片規定について、戦略的 テーマとして関連外部団体 と連携して日本提案を進め る。	ストローキング試験は、米 国SAEにおいて試験法が 検討されているが、日本と しては米国の検討を待つ だけでなく、より安定的な 標準部品での試験規格を 構築、提案し、試験の効率 化や適性品質の確保に貢 献する必要がある。			○		PWI	
BI-4	ISO/TC22/SC9/WG6 ブレーキ停止距離	大型車直進ブレーキ停止 距離試験方法	ブレー キ性能	乗用車の制動距離測定方法規定の大型車への適 用についての独NWIPの投票の結果、2010/11に 承認された(ISO/AWI16552)。	乗用車で規定した内容を 大型に展開しており、当時 の日本側出張は盛り込ま れている。ポイントは大型 車に展開するに当たり、乗 用車ほど環境条件を厳しく する必要があるかななどを議 論し日本側から意見あれ ば主張していく。	NWIP投票時のドラフト N147の内容審議の結果、 国内討議されていた内容 がほぼ反映されており、試 験運用上の要望1件、確認 事項1件のみである。	日本の実情に沿った規定 内容となるように、 SC9/WG6での規格制定活 動に参画していく。			○	NP	

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(ブレーキ部会)

コード No.	対応年数	規格番号・規格名称又は規格仮称、もしくはTP仮称	担当分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効果額算出条件、要因	関連法規/規格の情報	緊急度				重要度				備考	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2年	3~4年	5~6年	7~8年	極高	高	普通	低		
BD-1	1	JASO C424-87 ローラテスタ常用ブレーキ台上試験方法	ブレーキ性能	改正	最新化	基本的な試験であり、改訂後20年近く経過しており内容を吟味し必要であれば見直し	実情に合わせた規格の見直しを行い、最新化を図ることにより効率化が図れる				○								
BD-2	1	JASO C449-89 エアブレーキスラックアジャスタ	ブレーキ性能	改正	最新化	1989年に改定しているがオートスラック等、実情と違って来ている。現在の規格は手動式である。法規ではオートアジャスタになっている。  JAPIAの調査結果から判断して当面改定を急がず保留。現在の規格は手動式のものであり、規格を使用する機会は少ない。	実情に合わせて最新化を行い、効率化を図れる。			○								適用範囲が現状にそぐわない。規格についてはオートアジャスタで別の規格が必要か？検討する必要がある。要求基準が入っている。要求性能は法規で決まっている。	
BD-3	1	JASO C467-97 ABS車輪速センサ	ブレーキ性能	小改正	新技術対応	1997年に改定しているが新技術としてアクティブセンサ追加が必要(軽量、低コスト、速度0km/hまで検出出来る利点がある。) <備考、注意 今後の検討課題> センサーの取扱いに関して再度議論する。ブレーキ部会以外の他の部会との関係もある。換安性との関係もある。(規格化にあたって新しい技術が生まれたら今後とも追加することが条件)	実情に合わせて最新化を行い、効率化が図れる。			○								特に優先度に関しては急がない。ブレーキ部会だけではなかなか改良できないのではないかと。	
BD-4	1	ABS付トラック・バスの実車試験方法(JASO)	ブレーキ性能	新規制定	業界ニーズ	乗用車にJASO C465あり。トラック・バスにJASOなし。技術基準は旋回、悪路規定なし。	実用上の性能を評価する統一した試験方法を設けることにより、効率化が図れる。		JASO C465		○							<2008年9月議論と結論> 実際に試験方法を規格として出来るか？必要最低限のことは現在、法規、TRIASで決まっているので、必要性については疑問ではないかと？との意見もあった。 制定にあたってはブレーキ部会のみではなく電子・電装部会との連携が必要と思う。との意見もある。 2009年度は他の規格の改定を優先して実施する。	
BD-5	1	JASO C506 連結車曲線制動試験方法	ブレーキ性能	改正	最新化	中期法規制以降は、分離状態で個々に性能保証しており、連結試験は不要となった。実態に沿うように改訂が必要である。	規格の内容が実態に即していず、活用されていないため改訂する。				○								
BD-6	3	摩擦材の品質規格(JASO)	ライニング	制定	国際規格化対応	摩擦材の開発品品質と量産品の品質を同じにする(Finger Print:指紋) 為の品質管理システムとその評価方法を新しく規格化(Global Spec.と呼称)する提案。 国際規格は、2008年8月1日ISO15484として正式に発行された。ISO/TC22/SC2/WG2は今後はこの規格に付随する新規ISOや現ISOの改正検討が主な活動となる。国内活動としてJASO化を検討する。	摩擦材の品質基準の規格が統一でき、効率化が図れる。		ISO 15484		○								
BD-7	3	摩擦材の外観検査法(JASO)	ライニング	制定	国際規格化対応	・上記の摩擦材の品質保証活動の一環。 ・欧州摩擦材協会(VRI)から発行された摩擦材外観検査法をベースにISO規格にしたもの。 国際規格対応に連動。2007年2月1日付けでPAS22574として発行されたので、JASO化を検討する。	外観検査の規格化が図れる、混乱がなくなり効率化が図れる。		ISO/PAS 22574		○								

第9次長期計画 国際対応項目一覧表  
(材料部会)

コード No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	担当 分科会	主要課題に対する活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのニーズ 又は影響	活動に際しての 留意点又は課題	影響度 (日本のポジション)				今の フェーズ
								リード (NWIP)	対抗	論議 リード	フォ ロー	
MI-1	SAE TC-3委員会 /ASTM/CEC	JASO規格の国際的公的 試験規格化に関する基礎 調査	自動変 速機油 分科会	1999年まではJAMA ILSAC ATF活動の中で、北 米を中心にJASO規格制定活動内容を紹介してき たが、ILSAC化が中止となり、これに合わせて国際化 活動も中断している。 DEXRON規格が果たしてきた国際的公的試験規 格としての意味合いが薄れてきているこ と、AT/CVT搭載車の供給市場拡大が進んでおり、 市場品質向上への要望が強くなってきていることか ら、JASO規格が国際規格として貢献できるか可能 性を検討する。	トライボロジー学会TVTシンポ ジウム等においてJASOの活 動を紹介し、JASO規格の訴 求を図る。	DEXRON-IIIから DEXRON-VIへの移行によ り、DEXRON規格が果たし てきた国際的公的試験規 格としての意味合いが薄れ る可能性がある。 また、AT/CVT搭載車の供 給市場拡大が進んでおり、 低品質油による不具合発 生の可能性が高くなってき ている。 このため、JASO規格を国際 規格として浸透させること により市場品質の向上が期 待される。			○			

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(材料部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考 (欄設置は任 意)		
										A	B	C	D	A	B	C	D			
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低			
MD-1	1	JASO M348 自動変速機油摩 擦特性試験方法	自動変速 機油分科 会	調査 改定	国内基準 業界ニーズ	本試験方法は,SAE No2試験機を用いた自動変 速機油の摩擦特性試験方法を規定したものであり, 現行規格は2002.3.27に改正. 標準油として規定している油の入手が困難になる との情報があり,これへの対応として2008年度以降, 標準油の変更について論議,調査を行ってきた. 上記調査結果を踏まえた標準油の変更を行う.	現状に即した規格に改正することにより,業界,国 内外ニーズに応えられる		DEXRON VI	○										
MD-2	1	JASO M349 自動車-自動変 速機油シャグー防 止性能試験方法	自動変速 機油分科 会	調査 改定	国内基準 業界ニーズ	本試験方法は,LVFA試験機を用いた自動変速機 油のシャグー防止性能評価方法を規定したものであ り,現行規格は2010.3.26に改正. 標準油として規定している油の入手が困難になる との情報があり,これへの対応として2008年度以降, 標準油の変更について論議,調査を行ってきた. 上記調査結果を踏まえた標準油の変更を行う.	現状に即した規格に改正することにより,業界,国 内外ニーズに応えられる		DEXRON VI	○										
MD-3	2	JASO M357 自動車-自動変 速機油の湿式摩 擦材適合性試験 方法	自動変速 機油分科 会	調査 改定	国内基準 業界ニーズ	本試験方法は,自動変速機油の摩擦材剥離耐久 性への影響を評価する方法を規定したものであり, 現行規格は2005.3.17に確認. 標準油として規定している油の入手が困難になる との情報があり,これへの対応として2008年度以降, 標準油の変更について論議,調査を行ってきた. 上記調査結果を踏まえた標準油の変更を行う. また,本試験方法は,試験機が一般的でないとい う課題があるため,実施状況と必要性について調査 し,本試験方法の統廃合について検討を進める.	現状に即した規格に改正することにより,業界,国 内外ニーズに応えられる		公開される他 規格に類似 の試験方法 は見当たらない.	○										
MD-4	2	JASO M315 自動変速機油	自動変速 機油分科 会	調査 改定	国内基準 業界ニーズ	本規格は,自動変速機油に求められる性能につい て規定したものであり,現行規格は,2004.3.25に小 改正. 上記の各試験方法の改定を受けて,その内容を反 映させて改定する.	現状に即した規格に改正することにより,業界,国 内外ニーズに応えられる			○										
MD-5	3	JASO M347 自動車-せん断 安定性試験方法	自動変速 機油分科 会	調査 改定	国内基準 業界ニーズ	本試験方法は,自動変速機油のせん断安定性試 験方法を規定したものであり,現行規格は2007年に 確認. 現在の試験法では,油の性能評価として期待され る永久せん断粘度を評価することができない.この ため,従来の試験方法とシミュレーションを組み合わせ ることにより,永久せん断粘度を推定する方法を確立 し,現行規格に追加する.	業界での要望を反映した評価方法を追加すること により,業界,国内外ニーズに応えられる.		公開されてい る他規格に, 永久せん断 粘度を推定 する方法を定 めたものはな い.	○										

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(材料部会)

コード No.	対応 年数	規格番号 ・規格名称 又は規格仮称、 もしくはTP仮称	担当 分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効 果額 算出条件、要 因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考 (欄設置は任 意)	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2 年	3~4 年	5~6 年	7~8 年	極高	高	普通	低		
MD-6	3	JASO規格の国 際的公的試験規 格化に関する基 礎調査	自動変速 機油分科 会	調査	国際競争 力強化 SAEとの 連携 国内基準 業界ニーズ	DEXRON-IIIからDEXRON-VIへの移行によ り,DEXRON規格が果たしてきた国際的公的試験 規格としての意味合いが薄れる可能性がある。 AT/CVT搭載車の供給市場拡大が進んでおり,低 品質油による不具合発生の可能性が高くなってき ている。 上記の環境において,JASO規格の位置づけを明 確にし,DEXRONに代わる国際規格として貢献する 可能性および国際化普及を目指した場合の課題 を明確にする。	JASOの国際貢献,ATFの市場品質向上が期待で きる。				○								
MD-7	3	新規評価方法の 制定に向けた調 査	自動変速 機油分科 会	調査	国内基準 業界ニーズ	今まで自動変速機油の試験方法として,摩擦特性 の評価方法を中心に制定してきた。 近年の使われ方等からJASOとして規定してい くべき試験方法について調査し,今後の規格制定の ベースとする。	業界の要望を反映した評価方法を制定すること により,業界,国内外ニーズに応えられる。			○									
MD-8	3	新機構/新機械 要素に対応する 油の試験法,規 格整備基礎調査	自動変速 機油分科 会	調査	新技術対 応	自動車の変速機は,AT,CVTに加え欧州市場を中 心にDCTが普及する等種類が増えてきている。 今後,これらの新機構,新機械要素の普及状況に よっては,これらに対する試験法や規格が必要とな る。これらの動向を把握し,試験法,規格として何が 必要かについて調査する。	業界の要望を反映した評価方法を制定すること により,業界,国内外ニーズに応えられる。	公開される関 連規格なし		○									
MD-9	1	JASO M355- 2005 自動車用デー ゼル機関潤滑油	エンジンオ イル分科会	改正	業界ニー ズ	2009年以降の排出ガス規制対応に必要なオイル 性能を明確にする。また,国際協調の観点から Global規格の議論も開始されており,統一規格の 制定も必要とされている。	2009年以降の排出ガス規制に適合した潤滑油品 質を確保し,国際統一規格の規定が可能となる	API, ACEA			○				○				
MD-10	3	JASO M336-98 自動車用デー ゼル機関潤滑油 -清浄性試験方 法	エンジンオ イル分科会	調査 改正	業界ニー ズ	現規格にて使用している試験用エンジンの供給 が,2009年で終了した。このままでは潤滑油規格 であるJASO M355が維持できなくなる。そこで,代 替試験法をエンジン試験またはラボ試験にて検討 し,現行規格を見直す。	規格の継続性を図り,信頼性を確保する。	JASO M355 自動車用 ディーゼル機 関潤滑油	○					○					
MD-11	3	JASO M354- 2005 自動車用デー ゼル機関潤滑油 -動弁系摩耗試 験方法	エンジンオ イル分科会	調査 改正	業界ニー ズ	1998年に現規格が制定されてから10年以上が経 過し,使用している試験用エンジンの供給が2013 年10月に停止することが供給会社から通知されて いる。潤滑油規格であるJASO M355の維持継続 が困難となるので,代替試験法を検討し現行規格 を見直す。	規格の継続性を図り,信頼性を確保する。	JASO M355 自動車用 ディーゼル機 関潤滑油		○				○					
MD-12	2	JASO M331-91 自動車用ガソ リン機関潤滑油 の清浄性試験方 法	エンジンオ イル分科会	調査 改正	業界ニー ズ	ガソリンエンジンオイルは,オイルからの省燃費の 追求のために年々,低粘度化傾向にある。反面, スラッジ等の清浄性やオイル消費が問題となっ ており,当試験法で評価している。ILSACを適用し ているが米国製エンジンで試験費用も高価格で時 間がかかるため,瞬時の評価が不可能である。	規格の継続性を図り,信頼性を確保する。 自動車会社のオイル開発時のスクリーニングで使 用している。市販油にも当試験方法が活用され品 質に反映されており,国内市販油は米国やアジア 地域よりも高品質に維持されている。				○				○				

## 第9次長期計画 国内対応項目一覧表 (要素部会)

No.	対応年数	規格番号・規格名称又は規格仮称、もしくはTP仮称	担当分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効果 算出条件、要因	関連法規/規格の情報	緊急度				重要度				備考
										A	B	C	D	A	B	C	D	
										1~2年	3~4年	5~6年	7~8年	極高	高	普通	低	
1	2年	JASO F206:92 ブラインドリベ ット	ブラインドリベ ット分科会	調査	規格整合化、 部品共用化	2010年度に実態調査を行った結果、規格外部品使用の割合が36%と高いことがわかった。JASO規格を参照して部品選定されている実態もあることから、規格外部品の中で使用数が多い2種類のリベ ットをJASOに追加すべきであり、使用実態に合わせたJASO規格改定を行う。	部品共用化の促進、利用度の向上	20,791千円		○				○				2010年 調査中
2	2年	JASO F205:96 配管・配線用クリ ップ	配管・配線用 クリップ分科会	調査 改正	規格整合化、 部品共用化	99年度共用化調査で11億個/年使用されているが95%は樹脂製。規格利用率も樹脂70%に対し、鋼板製は15%と低い。樹脂製など多様な種類・形状の体系的見直しによる仕様統一化、互換性の確保が必要。又、使用量の少ない鋼板製の規格からの除外も検討が必要である。引用規格では耐薬品性の燃料用ガソリンの規格 JIS K 6301 が廃止されているので、これに代わる規格設定が必要。	共用化の推進。 規格の利用度の向上。	27,875千円	JIS B 0408 JIS D 0201 JIS G 3141 JIS K 1321 JIS K 2233 JIS K 2234 JIS K 6301 JASO M 312	○					○			
3	2年	F 118:99 自動車部品－座金組 込み六角ナット	ボルト・ナット 分科会	調査 改正	規格整合化、 部品共用化	規格と異なる形状の使用実績があるため、使用実績にあわせた規格改定が必要である。また、あわせて以下の検討も必要である。 ①6価クロムフリー化 ②引用規格の最新版への変更 ③最新様式への改正	共通化の促進による部品単価の低減。	18,303千円	JISB0101 JIB0205 JISB0207 JIB0209 JISB0211 JISB0601 JISB1042 JISB1052 JISB1071 JISB1091 JISB1251 JISB1252 JISD0201 JISG3131 JISG3141 JISG3311 JISG3506 JISZ2244 JISZ2245 JASOF102	○					○			
4	1年	JASO F101:09 自動車部品－六角ボ ルト	ボルト・ナット 分科会	改正	規格整合化、 部品共用化	TBT協定の背景からJIS規格では小形二面幅(付属書)が廃止される動きがあり、自技会としては日本の自動車業界での使用実績から小形二面幅を残していくようJIS/ISOへ働きかける必要がある。また、あわせて以下の検討も必要である。 ①強度区分Ⅱ欄を廃止するかどうか ②6価クロムフリー化 ③引用規格を最新版へ変更 ④小径のねじサイズの見直し(ナットとの整合性) ⑤複合皮膜のねじ精度規定 ⑥首下長さ見直し(14はカッコ付きにする) ⑦アブセット形状の追加 ⑧表面欠陥のJIS引用	共通化の促進による部品単価の低減。	82,930千円	JISB0101 JIB0205 JISB0207 JIB0209 JISB0211 JISB0251 JISB0252 JISB0601 JISB1021 JISB1041 JISB1051 JISB1071 JISB1091 JISB1180 JISD0201 JISZ2201	○					○			
5	2年	F 503:95 自動車用巻ブッシュ	巻ブッシュ 分科会	調査 改定	国際整合部 品共用化、規 格間の整合	・関連規格ISO3574が1999年に改正され、その内容を反映させ樹脂ブッシュ規格を制定した。本規格も整合を図る必要がある。 ・グローバル調達が増えているので、国際規格との整合を図る。	部品のグローバルな共用化。 規格間の矛盾解消/使い易さ向上。 国際調達性の向上	15,820千円	ISO3574 JASO F506	○					○			
6	2年	F 506:01 自動車部品－樹脂製 巻きブッシュ		調査 改正	規格整合化、 部品共用化	・市場、関連規格の動向をウォッチし、改正の要否を判断する。 ・対応するISO規格が2006年に改定されているので、変更内容を調査し、必要であれば改定する。	部品共用化の促進、利用度向上。	21,340千円				○					○	
7	1年	JASO F102:09 自動車部品－六角 ナット	ボルト・ナット 分科会	改正	規格整合化、 部品共用化	TBT協定の背景からJIS規格では小形二面幅(付属書)が廃止される動きがあり、自技会としては日本の自動車業界での使用実績から小形二面幅を残していくようJIS/ISOへ働きかける必要がある。また、あわせて以下の検討も必要である。 ①強度区分Ⅱ欄を廃止するかどうか ②6価クロムフリー化 ③引用規格を最新版への変更 ④高さの見直しや座面内径の規定 ⑤表面欠陥のJIS引用	共通化の促進による部品単価の低減。	57,930千円	JISB0101 JIB0205 JISB0207 JIB0209 JISB0211 JISB0601 JISB1021 JISB1042 JISB1052 JISB1071 JISB1091 JISB1181 JISD0201	○					○			
8	2年	F 404:96 自動車部品 －Oリング	Oリング分科会	調査 改正	規格整合	96年の改正において次回持ち越しとなった、ISOと整合を図った試験方法(JISK6251,6257,6258,6261,6262)に基づいたゴム材料の物理的性質の規定および、振動追従試験などの製品における試験方法と基準を追加についての検討が必要、ゴム材質試験方法 JISK6301は98年に廃止されており、ISOとの整合を含め、引用規定の見直しが必要。	関連した規格と整合することによる規格利用度の向上	23,860千円	ISO 3601-1 ASTM D1414 JIS K 6301 JIS B 2401他	○						○		

## 第9次長期計画 国内対応項目一覧表 (要素部会)

No.	対応年数	規格番号・規格名称又は規格仮称、もしくはTP仮称	担当分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効果額算出条件、要因	関連法規/規格の情報	緊急度				重要度				備考
										A	B	C	D	A	B	C	D	
										1~2年	3~4年	5~6年	7~8年	極高	高	普通	低	
9	1年	JASO F116:09 自動車部品—ヘックスローブ付きねじ部品	ボルト・ナット分科会	改正	規格整合化、部品共用化	変形トルクスの使用実績が多く、規格化を検討する必要がある。また、あわせて以下の検討も必要である。 ①6価クロムフリー化 ②引用規格の最新版への変更 ③強度区分の見直し(JISとの整合性) ④表面欠陥のJIS引用	共通化の促進による部品単価の低減。		JASOF102 JISB0101 JIB0205 JISB0207 JIB0209 JISB0211 JISB0601JISB1003 JISB1007 JISB1021 JISB1041 JISB1042 JISB1042 JISB1043 JISB1051 JISB1052 JISB1054 JISB1055 JISB1071 JISB1091 JISB1173 JISD0201 JISG3539 JISG4315 JISG4051 JISZ2201			○			○			
10	2年	F 402:05 自動車部品—フレア管継手	管継手分科会	調査改正	規格整合化、部品共用化	市場、関連規格の動向をウォッチし、改正の判断する。6価クロムフリー対応、引用規格の最新化(JISB0203,G3539その他)が必要。	部品共用化の促進 利用度の向上	11,964千円	JASO M 101 JASO F412 JIS D 0201 ISO 13486-1他			○			○			
11	2年	F 403:02 自動車部品—フレア無管継手		調査改正	規格整合化、部品共用化	市場、関連規格の動向をウォッチし、改正の判断する。6価クロムフリー対応、引用規格の最新化(JISB0203,G3539その他)が必要。	部品共用化の促進 利用度の向上	18,800千円	JASO M 101 JASO F402 JIS D 0201他			○			○			JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要
12	2年	F 412:00 自動車部品—液圧ブレーキ用シングルフレア管継手(ISO形)		調査改正	規格整合化、部品共用化	・JASO M101, JASO F402の中に重複している内容が記載されており、整合性を図る必要あり。 記載の製造および検査を実施するとかなりの負担が発生し、現実としてそぐわない指示位置である恐れあり。調査により改正の判断をする。	部品共用化の促進 利用度の向上	24,940千円	JIS B0401-1 JIS Z2371 ISO 9297			○			○			
13	1年	JASO F106:10 自動車部品—プリベリリング形戻り止め六角ナット	ボルト・ナット分科会	改正	規格整合化、部品共用化	TBT協定の背景からJIS規格では小形二面幅(付属書)が廃止される動きがあり、自技会としては日本の自動車業界での使用実績から小形二面幅を残していくようJIS/ISOへ働きかける必要がある。また、あわせて以下の検討も必要である。 ①強度区分Ⅱ欄を廃止するかどうか ②6価クロムフリー化 ③引用規格を最新版への変更 ④ISOの試験方法についての検討 ⑤座面の内径規定	共通化の促進による部品単価の低減。		JASOF101 JISB0101 JIB0205-2 JIB0209-2 JISB0401-2 JISB0601 JISB1042 JISB1051 JISB1052 JISB1071 JISB1082 JISB1091 JISB4652 JISD0201			○			○			JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要
14	2年	F 302:00 波形ばね座金	ばね座金分科会	調査改正	規格整合化、部品共用化 環境負荷物質対応	自動車以外でも広く普及を図りたいとの強いニーズがあるとの記載が解説にあり、JSMA(日本ばね工業会)主導(JSMAとのダブルロゴ規格であるため)で使用実態調査とJIS化(JASO廃止)の検討が必要。6価クロムフリー対応が必要。	部品共用化、標準化の推進 規格の利用度の向上。	30,624千円	JIS B 1091 JIS D 0201 JIS G 3506 JIS G 4802 JIS H 8610 JASO F 109			○			○			JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要
15		F 121:07 自動車部品—つば付きなべ小ねじ	ボルト・ナット分科会	確認	規格整合化、部品共用化	6価クロムフリー化が必要である。また、あわせて以下の検討も必要である。 ①引用規格の最新版への変更 ②最新様式へ改正 ③強度区分Ⅱ欄の廃止 ④強度区分4Tの硬さ規定の見直し ⑤頭部形状の種類について	共通化の促進による部品単価の低減。		JISB0101 JIB0205-2 JIB0209-2 JISB0601 JISB1003 JISB1012 JISB1041 JISB1051 JISB1071 JISB1091 JISD0201 JISZ2244 JISZ2245				○		○			JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要
16	2年	JIS D2101 自動車部品—ねじプラグ	プラグ分科会	調査改正	規格整合化	関連規格の改正に伴う整合、6価クロムフリー化が必要である。	規格整合化による利用度の向上	13,030千円	JIS B 0203 JIS B 0205 など				○		○			JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要
17	2年	JIS D2102 自動車用打込みプラグ		調査改正	規格整合化	関連規格の改正に伴う整合、6価クロムフリー化が必要である。	規格整合化による利用度の向上	14,400千円	JIS B 0401, B 0651, B 0659, D 0201, G 3131, G 3141, G 4305				○		○			
18		F 123:08 自動車部品—つば付きなべタッピンねじ	ボルト・ナット分科会	確認	規格整合化、部品共用化	6価クロムフリー化が必要である。また、あわせて以下の検討も必要である。 ①引用規格の最新版への変更 ②最新様式へ改正 ③ステンレスタッピンねじの材質と機械的性質合致 ④頭部形状の種類についての検討	共通化の促進による部品単価の低減。		JISB01007 JIB1012 JISB1055 JISB1071 JISB1122 JISD0201 JISG3507-2 JISG4051 JISG4315 JASOF121				○		○			JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(要素部会)

No.	対応年数	規格番号・規格名称又は規格仮称、もしくはTP仮称	担当分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効果額 算出条件、要因	関連法規/規格の情報	緊急度				重要度				備考	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2年	3~4年	5~6年	7~8年	極高	高	普通	低		
19	2年	F 207:99 自動車部品 ーウォーム式ホースクランプ		調査 改正	部品共用化	現状調査を実施し、必要であれば改正を実施。 96年の要素部会でJISD3621、JASOF204、JASOF207のホースクランプ3規格のJISへの1本化方針が出され、98年には1本化は時期尚早としてJASO規格改正をした経緯がある。他の規格の動向も合わせて検討を行い、JIS化を進める必要がある。6価クロムフリー化が必要。	部品共用化の促進、利用度の向上	883千円	JIS D 0201 JIS G 4051 JIS G 4305 JIS G 4308 JIS H 8502 JIS Z 2371				○		○			JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要	
20	2年	JIS D2301 自動車用クレビス継手部品		調査 改正	規格整合化	関連規格の改正にともなう、整合が必要である。 その間、技術の変化も大きく使用実態調査を行い、実態と整合した利用しやすい規格とする必要がある。 表面処理の6価クロムフリー化が必要である。	規格整合化による利用度の向上	12,780千円	・JASO F 203(制定された) ・JIS B0101、B0205、B0207、B0209、B1071、B1351、B2805、D0201、G3101、G3131、G3141、G4051 ・ISO 2341(対応規格)				○		○		JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要		
21		F 120:08 自動車部品ー平座金組込みタッピンねじ	ボルト・ナット分科会	確認	規格整合化、部品共用化	6価クロムフリー化が必要である。また、あわせて以下の検討も必要である。 ①引用規格の最新版への変更 ②最新様式へ改正 ③表面硬さ上限の規定や平座金との表面処理表記内容の見直し	共通化の促進による部品単価の低減。		JISB0101 JIB1007 JISB1012 JIB1055 JISB1071 JIB1091 JISD0201 JISG3131 JISG3141 JISG3507-2							○		JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要	
22		F 124:08 自動車部品ー樹脂用タッピンねじ	ボルト・ナット分科会	確認	規格整合化、部品共用化	6価クロムフリー化が必要である。また、あわせて以下の検討も必要である。 ①引用規格の最新版への変更 ②最新様式へ改正 ③ステンレスタッピンねじの材質と機械的性質合致 ④付属書Aの廃止。	共通化の促進による部品単価の低減。		JISB0101 JIB1012 JISB1041 JIB1054-5 JISB1055 JIB1071 JISB1091 JISD0201 JISG3507-2 JISG4315							○		JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要	
23		F 125:04 自動車部品ー戻り止めねじ部品の性能及び試験方法	ボルト・ナット分科会	確認	規格整合化、部品共用化	6価クロムフリー化が必要である。また、あわせて以下の検討も必要である。 ①引用規格の最新版への変更 ②最新様式へ改正	共通化の促進による部品単価の低減。		JISB0101 JISB0209-2 JISB1083 JASOF101 JASOF102								○		JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要
24		F 122:88 六角止めねじ	ボルト・ナット分科会	廃止	規格整合化、部品共用化	使用実績がないため廃止が妥当。	共通化の促進による部品単価の低減。											○	
25		F 208:08 自動車部品 ー内装外装用樹脂クリップ		調査 改正	部品共用化	2008年小改正時の懸案事項の検討は必要。(高引張破壊力クリップの動向、VOCホルムアルデヒド その他)			JASO M 902 JIS G 3141 JIS K 7100 等									○	
26		F 405:99 自動車部品 ーウォータドレーンコック		改正	規格整合 環境負荷物質対応	6価クロムフリー化が必要である。	種類としては少なく、共通化の効果は低い		JIS B 2401 JIS D 0201他									○	JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要
27		JASO F115:08 自動車部品ースクリュグロメント		調査	部品共用化	08年に改正済み(防水タイプの追加、タッピングねじ種類追加 等)であり、現時点で改正の必要はないと考える。JIS G 3141 が09/4/20に改正されているが本規格に関わる変更なし。	部品標準化、共用化推進。 規格利用度の向上。		JASO F123 JASO F124 JIS B 1122 JIS D 0201 UL-94 等									○	
28		JASO F203:08 自動車部品ースナップピン		調査 改正	部品共用化	2008年小改正で、6価クロムフリー化しており、変更の必要性は低い。			JIS D 0201 JIS G 3521 JIS G 3522									○	JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要

## 第9次長期計画 国内対応項目一覧表 (要素部会)

No.	対応年数	規格番号・規格名称又は規格 仮称、もしくはTP仮称	担当分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効果 算出条件、要因	関連法規/規格の 情報	緊急度				重要度				備考		
										A	B	C	D	A	B	C	D			
										1~2年	3~4年	5~6年	7~8年	極高	高	普通	低			
29		JASO F204:08 自動車部品 —ばね式ホースクランプ		調査 改正	部品共用化	次回改正時に“初期の自由系基準寸法”について流動品を再調査したうえで見直し要否の判断を必要があるとしているので、調査が必要である。JIS G 3311が改正されているが本規格に関わる変更なし。	規格利用度の向上 日本独自のホースクランプ規格であり、国際規格化の可能性有。		JIS D3621 JASO F207 JIS D 0201 JIS G 3311 JIS G 3521 JIS G 3522 JIS G 4802 JIS H 8502 JIS Z 2244 JIS Z 2371										JISD0201の改正が進まない場合は材料部会でJASO制定も検討要	
30		F 209:10 自動車部品—ホースクランプ		確認		2010年JIS D3621を改正する形で本規定を制定している。			JIS B 0205-2:2001 JIS B 0209-1:2001 JIS B 1051:2000 JIS B 1101:1996 JIS B 1111:1996 JIS B 1180:2004 JIS D 0201:1995 等											
31		F 304:00 自動車部品—丸形シフトワッシャ		調査 改正	部品共用化	標準化をさらに進めるためには、大規模な使用実態調査が必要。手間がかかるわりには、効果が出ないように思われる。使用実態、用途に基づく性能・機能要件、一定サイズにおける材種による評価項目の相違点などが明確化出来ないと、さらなる標準化は難しい。使用状況に応じた材質や形状のガイダンスを踏まえた規定の改正が必要。	部品標準化、共用化推進。 規格利用度の向上。		JIS K 6899 JIS K 7113 JIS K 7171 JIS K 7202 JIS K 7215											
32		F 409:06 自動車部品 —ポリアミド(ナイロン) チューブ用管継手— 性能要件		調査	部品共用化	2009年定期見直しで、特に調査の必要は出ていないが、市場状況の調査はいずれ必要。	規格の利用度の向上		JASO M 317 JASO Z 202											
33		F 411:00 自動車部品 —金属系シールワッシャ		確認		・00年に制定された規格で、現時点で改正の必要は見あたらない。規格の利用度について検証のための実情調査実施には意義があると考えられる。	部品性能の向上		JIS B7502 JIS B7507 JIS G3141 JIS H3100 JIS H4000 JIS K6258:1998 JIS Z2241 JIS Z2244 JASO M303											
34		F 501:06 自動車部品—十字軸 自在継手用針状ころ 軸受		確認		・2006年に小改正が行われている。硬さの表示方法の見直しが必要。(7頁:HV633~832⇒633~832HV等)														
35		F 504:80 自動車用ホイールベアリングの使用限度判定方法		確認		・本規格に対する改訂要望はなし。市場でホイールベアリングを分解整備することは一般的ではなくなってきたので、本規格も教育目的の資料としてそのまま残すか、廃止しても構わないと考える。														
36		F 901:70 ボールスタッド・ソケット		廃止		・JASO形状品は使用していないため、改定要望なし。廃止の検討が必要。														
37		F 904:98 自動車部品—グロメット		調査 改正	規格整理	1999年度の部品共用化調査で規格利用率が0.2%と極めて低かった。使用実態調査を行い、改正するか廃止するか結論を出す必要がある。			JIS B 0401, K6251, K6253, K6403, SAE J 200											
38		F 905:85 自動車用当りゴム		改正	規格整合化	・関連規格との整合化が必要。SI単位表示に最新化。	整合化による部品共用化の促進、利用度の向上		JIS B1001 JIS K6301 JIS K6380 など											

第9次長期計画 国内対応項目一覧表  
(要素部会)

No.	対応年数	規格番号・規格名称又は規格仮称、もしくはTP仮称	担当分科会	区分	目的	背景及び要旨	期待効果	推定経済効果額 算出条件、要因	関連法規/規格の情報	緊急度				重要度				備考	
										A	B	C	D	A	B	C	D		
										1~2年	3~4年	5~6年	7~8年	極高	高	普通	低		
39		F 903:10 自動車部品 —コントロールケーブル		改正	規格整合化、 部品共用化	・本規格に対する改訂要望はなし。2010年に改定したばかりであり、当面改定の必要はないと考える。車体・シヤン部会で実施	寸法形状の更なる見直しによる共通化の促進と製造コストの低減。												○
40		JIS D1601 自動車部品振動試験 方法		調査 改正	規格整合化	1995年改正後15年を経過したが、現在でも多くの部品の評価に使用されており、且つ規格内容に不具合を感じない、という意見が出ている。むしろ不用意な改正による影響が大きいため、現状の課題について慎重な調査の上で改正内容を決める必要がある。												○	
41	1年	F 408:98 自動車部品—ブラインド プラグ	ブラインドプラグ 分科会	廃止	部品共用化	2010年度に分科会を発足させ規格改正要否判断の結果、使用はほぼ“ゼロ”であり、自社基準もしくは、客先指定基準で運用している実態が明らかとなったため、廃止とした。		△950千円 (効果なし)	JIS B 0401 JIS K 6251 JIS K 6253 ASTM D 638 ASTM D 2240	○				○					2010年 調査、廃止
42	1年	JIS D3621 自動車用ホースクランプ	ホースクランプ 分科会	廃止	JASO移行	2009年にJASO F 209として制定したため、JIS D 3621は廃止する。	重複の解消	15, 142千円		○				○					JASO化により、 2010年度廃止

## 5.2 新規の標準化項目一覧表

新規の標準化項目について、ラフ洗い出しを実施した。

	"法規(基準)関連"の活動	"法規以外"の規格活動	境界領域・他部会に跨る項目および他団体との共同/分担項目 (*: "3.4 新領域課題"から事務局が記入)	
規格委員会 規格委員会 規格委員会	電機システム分科会		自動車用大容量電池の製品規格 * (741 & ストップ試験法)	
	V2G連携分科会(案)		充電通信の通信インフラ(フェーズ1/2/3, 物理層) 無線通信を活用したEV/PHVと充電ステーション間通信インフラ	
	電動コネクティブネットワーク分科会(案)		EV用電子部品耐環境性試験 EV/HV用(4x2/4x4) 4輪駆動規格 高電圧用 - 製品規格 2次バッテリー - 製品規格 高電圧対応電子系部品規格 電動化制御システムの機能安全規格	
			EV AC充電関係規格 (IEC:TC69, SC23H) EV DC充電関係規格 (IEC:TC69, SC23H) EV Inductive 充電規格 (IEC:TC69) Vehicle to Grid Communication Interface 規格 (IEC:TC69 & ISO:TC22)	
	空調分科会	IP30安全性	車室内ガレージ試験法	* モータリクス(電子制御駆動)・制動システム、ESCなど)及びその試験法、* HEV/EVにおける回生ブレーキ
	運転視界分科会	741 & ストップ試験 加圧試験	アレル	
	コントロール類配置分科会		741 & ストップ試験	
	コントロール類識別分科会		識別記号	
	探安全性分科会	大面積ディスプレイ試験法	衝突シミュレーション PDA/シミュレーション計測方法 操安用語	
	セーフティシステム分科会(案)		警報統合 二次リアクション評価法 操安用語試験法	
電子・電装部会 アクティブセーフティ部会(案)		WP29 R79国内批准		
		FVCW ISO化 (ISO TC204 WG14) LKAS ISO化 (ISO TC204 WG3) CIWS ISO化 協調システム (ISO TC204 WG18) CSWS ISO化 協調システム (ETSI TC ITS WG1) 協調システム Message Set		
安全部会	衝突保護分科会	CRS-車両の互換性評価(Compatibility) 衝突試験方法 (CD29062) ISO14077(対人強度(1.3216-1.1999)) WorldSID(小乗用車(55F)) 対人搭載方法(WD18234)		
	衝突分科会	WorldSID(小乗用車(55F)) 対人搭載方法(WD18234)		
	衝突分科会	衝突試験方法(ISO3560:2001) THOR(成人用)・THOR(小児用)		
	歩行者			
環境部会	自動車	最小騒音測定法規格(EV走行音) 車外騒音室内試験法規格		
	天然ガス自動車分科会		充填口規格 燃料系部品規格 VOC測定法規格	
	自動車内のVOC測定法分科会			

注) 新規2部会以外については一部項目のみ記載のため、全項目については、  
"5.1 各部会の標準化項目一覧表"を参照ください

## 5.2 新規の標準化項目一覧表 (続き)

	"法規(基準)関連"の活動	"法規以外"の規格活動	境界領域・他部会に跨る項目および他団体との共同/分担項目 (*: "3.4 新領域課題"から事務局が記入)
電子・電装部会	イグニッション分科会		ISO 28741, ISO 11566, 互換性試験法の再編
	一般電装分科会		ISO 14229 診断サート(ON/OBD)法規関連 ISO 15031 燃料消費率診断(OBD)法規関連
	ランプ分科会	自動車用灯火器及び信号装置の標準化	自動車用LEDの標準化 ISO 8820-1 JASO D623:2010 自動車部品-電気コネクタの互換性試験方法の国際標準 ISO 15031 燃料消費率診断(OBD)法規関連
	ヒューズ分科会		ISO 15031 燃料消費率診断(OBD)法規関連
	コネクタ分科会		ISO 15031 燃料消費率診断(OBD)法規関連
	LED分科会	車載LEDの性能試験	ISO 15031 燃料消費率診断(OBD)法規関連
	電圧分科会		ISO 15031 燃料消費率診断(OBD)法規関連
	多重通信ダイヤグ分科会		ISO 22800 (MVIC)汎用通信インフラ
	機能安全分科会		電子制御装置の機能安全 自動車用大容量電池の製品規格 * (741 & ストップ試験法)
	電機システム分科会		充電通信の通信インフラ(フェーズ1/2/3, 物理層) 無線通信を活用したEV/PHVと充電ステーション間通信インフラ
車体・シャシ部会	V2G連携小委員会		EV用電子部品耐環境性試験 EV/HV用(4x2/4x4) 4輪駆動規格 高電圧用 - 製品規格 2次バッテリー - 製品規格 高電圧対応電子系部品規格 電動化制御システムの機能安全規格
	電動車両部会へ		自動車用LEDの標準化 ISO 8820-1 JASO D623:2010 自動車部品-電気コネクタの互換性試験方法の国際標準 ISO 15031 燃料消費率診断(OBD)法規関連
	大型車連動装置分科会		ISO/NP2817 完全自動化運転装置 ISO/PAS 11154:2006(741)の試験法 N2815 牽引装置-安全装置
	外装分科会		牽引装置-安全装置
	自動車連動装置分科会		牽引装置-安全装置
	荷重部会分科会		牽引装置-安全装置
	ホイール分科会		牽引装置-安全装置
	タイヤ空気圧監視システム分科会		牽引装置-安全装置
	車体構造分科会		牽引装置-安全装置
	スライドドア		牽引装置-安全装置
パワートレイン部会	エンジン		牽引装置-安全装置
	燃料噴射装置分科会		牽引装置-安全装置
	バルブ分科会		牽引装置-安全装置
	ピストン部部部分科会		牽引装置-安全装置
	バルブ分科会		牽引装置-安全装置
	ラジエータ分科会		牽引装置-安全装置
	冷却水循環分科会		牽引装置-安全装置
	冷却システム分科会		牽引装置-安全装置
	エンジン		牽引装置-安全装置
	エンジン		牽引装置-安全装置
ブレーキ部会	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
部会	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
	ブレーキ性能分科会		牽引装置-安全装置
材料部会	自動車連動装置分科会		牽引装置-安全装置
	エンジンオイル分科会		牽引装置-安全装置
	エンジンオイル分科会		牽引装置-安全装置
	エンジンオイル分科会		牽引装置-安全装置
	エンジンオイル分科会		牽引装置-安全装置
	エンジンオイル分科会		牽引装置-安全装置
	エンジンオイル分科会		牽引装置-安全装置
	エンジンオイル分科会		牽引装置-安全装置
	エンジンオイル分科会		牽引装置-安全装置
	エンジンオイル分科会		牽引装置-安全装置
部二輪	ABS試験法の検討		牽引装置-安全装置
	ABS試験法の検討		牽引装置-安全装置
	ABS試験法の検討		牽引装置-安全装置
	ABS試験法の検討		牽引装置-安全装置
	ABS試験法の検討		牽引装置-安全装置
	ABS試験法の検討		牽引装置-安全装置
	ABS試験法の検討		牽引装置-安全装置
	ABS試験法の検討		牽引装置-安全装置
	ABS試験法の検討		牽引装置-安全装置
	ABS試験法の検討		牽引装置-安全装置

注) 新規2部会以外については一部項目のみ記載のため、全項目については、  
"5.1 各部会の標準化項目一覧表"を参照ください

### 5.3 アンケート&意見集約 及び 長計報告書での対応結果

アンケート対象： 規格委員会及び傘下各部会委員  
 回答者 : 14名  
 実施期間 : 2010年9月13日～27日

質問項目	ご意見、コメントの概要及び代表例	結果( ;対応、 ;継続検討)
1) 各部会の国内外長期計画案・項目案について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・技術開発が活発化してきている環境・安全・ITSは、部会間でゆずれ合いとなっているアイテムが無いが、整理確認が必要。</li> <li>・境界領域の問題を取りこぼさないため、部会間調整が必要。調整の場として、規格委員会の機能強化を望む。</li> <li>・部会間の取組み項目数に大きな差がある(2名)。</li> </ul>	業際問題などに関して、「新領域課題」として、テーブル化し抜け・漏れをチェックした。 「規格運営委員会」でのフォローを提案した。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・強制規格とのすみ分けを明確にして重複作業を除く等、負荷軽減のための施策が必要。</li> </ul>	各領域(各部会)の状況に応じて標準化項目を整理し、ポートフォリオ及び項目一覧表に、施策・方針を明記した。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内規格策定計画について、国際提案準備という以外の方針が良く見えない(国内規格としての使命・メリットあるはず)。</li> </ul>	
2) 部会提案の提案項目案について、加えるべき国内標準、国際提案項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本発の国際規格アイテムは、JASOを作成する等、自技会としてのプロセスがわかるように定めて欲しい。</li> </ul>	長計委員会で審議し、ロードマップに反映した。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・HEV、EVやバッテリー、充電インフラは今後中国や韓国も台頭してくるので、現時点でリードしている日本が主権を握り国際標準化を推進する必要がある。特に中国が脅威。</li> </ul>	重点項目として戦略を策定した。 電動車両部会新設等組織見直しを提案した。
3) 各部会のポートフォリオ・SWOTについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一目で各部会の状況が判る資料になっている(他に同様コメント6)。</li> <li>・各部会それぞれの記載に相違があり、その統一必須(同様意見他1)。</li> </ul>	極力、統一化した報告書にまとめた。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・a#2(リード・対抗・フォロー)チャートは、統一した方が良い。</li> <li>・リード/対抗/フォローや萌芽、成長などイメージは掴めるが、定義が不明確。</li> </ul>	リードをリード(NWIP)及び論議リードに分け、ポジションを4分類にして、定義を明確にした。

131

質問項目	ご意見、コメントの概要及び代表例	結果( ;対応、 ;継続検討)
4) 第9次長期計画実施に係わる委員会(部会)体制・構成について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの課題を抱えている一方で、要件選定のリソースが限られており、ある程度の抜け漏れが確認できたら、優先度付け即ちやるべきアイテムの絞込みに注力して頂きたい。</li> <li>・課題提案に対してリソースの問題は常に付きまとう。絞込み等負荷軽減のための施策が必要。</li> </ul>	費用・工数について原単位の考え方をに入れて、重点推進項目の費用ガイドライン策定を試みたが、一般化が困難であったため、今後の継続検討課題とする。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本発の規格化には時間が勝負、部会毎の平準化や分割・統合も必要。</li> <li>・電動車両に特化した部会がそろそろ必要では？</li> </ul>	「電動車両部会」を新部会として提案した。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の部会体制になって相当期間が経過しており、現存JIS/JASOがどこの部会が明確にする必要がある。(ad hoc的科会の制定規格、廃止すべき規格の取扱いについてのコメントを含め、規格の見直しのルール化の意見が他に2件。)</li> </ul>	部会に跨る規格など担当部会が明確でない規格の取扱いについては、「規格運営委員会」での方針決定・フォローアップを提案。
5) 日本発の国際標準案の提案を実現するために、とるべき戦略・戦術案について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定量的なリソースマネジメントが必要。</li> </ul>	今後の継続課題とする。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ISOでの主導的立場を取るにはWG等の議長国となるのが最も有効であり、またExpert参加であっても英語力は問われる。そのためには人材確保及び事務局のバックアップ体制が必要。(英語力の必要性について他3意見。)</li> </ul>	今回提言した「ISO代表参加者セミナー」の毎年開催、などにより国際要員の育成の戦術を具体化した。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・欧州に対して「数で負ける」のなら、東アジアやインドも巻き込んだ規格化などの戦略案はどうか？</li> <li>・国際標準に関係する各国と緊密に連絡を取り、顔繋ぎできる予算を立てることが重要。</li> </ul>	「部会横断課題」の中で国内・アジア重視の規格プロセスを9次長計の規格戦略の一つと位置づけた。予算立ては今後の課題。
6) その他自由なご意見・コメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事務局体制の強化を検討すべき(国際対応・幹事国業務のきる人の採用、学からの人材協力への要請)。</li> </ul>	提言した「ISOセミナー」を通し事務局を強化する。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・選択と集中のため、電動車両や安全ITS車両、福祉車両の観点は協力できる点が認められ、逆に将来ビジョンが見えない部会は統廃合もある。</li> <li>・当面休会、短期又は中長期で受ける など部会を切り分ける手法もある。</li> </ul>	2011/4での委員会(部会)の再編成案を提示し、併せて将来の再編対象を整理した。

以上 132