

ISO 活動状況報告書

別紙 1

部会名: ブレーキ部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
1		品質保証 Product definition and assurance (ISO 15484)									<p>摩擦材に対し、開発段階の品質と量産段階の品質を同一にする (Finger Print: 指紋) 為の品質管理システムとその評価方法を規格化 (Global Spec と呼称) する審議。</p> <p>07年4月にスペインにて開催された国際会議ISO/SC2 (前日 ISO/WG2を開催し、その結果を報告した) にて、正式発行への移行が承認された。現在は、この規格に付随する新規ISOや現ISOの改正検討 (下記No.2~9) が主な活動であり、本規格の発行手続きは、これらの付随規格の制定を待っている状態。</p>	<p>日本ではWG2の "Global Spec." 対応としてライニング分科会をメインにブレーキ性能分科会及び摩擦材技術委員会 (部品工業会) をサブとして Japan-Team を編成し、摩擦材関連既存規格 (JIS, JASO, ISO, SAE) 調査検討を行い、2002年5月に調査結果と日本案をWG2に報告した。その後、年2回開催されるWG2の会議に参加して対応。</p> <p>規格内容について、日本サイドが不利とならないように粘り強く、意見を具申した。</p>	<p>品質保証の取組みは必要。 ・Japan-Teamとして、多くの提案を粘り強く行ない、最終案には日本の意見 (日本のJIS / JASO含む) が大幅に採用された。 ・本規格制定後のWG2の活動内容は未定であるが、欧州、米国サイドからは「鳴き」や「振動」の規格化に取り組みたいとの意向がある。これらの議論がされるときには日本からも参加し、しっかりと意見する。</p>	
2		外観検査法 (ISO 22574 visual inspection)									<p>・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。 ・CDとしての投票が行われ05年11月に可決された。 ・この規格は 2007.2.1付けでPASとして正式に発行された。</p>	<p>・日本としてCD原案に賛成と回答 ・判断基準 (ex: 欠けは表面積の10%以内のこと) が入っている点を日本から問題点として指摘していた。欧州で法律家と相談し、判断基準はサプライヤとカーメーカーの合意によるものとするとの一文を追記することとなった。</p>	<p>外観検査法の規格は存在しないため、規格化は必要と判断。</p>	
3		圧縮ひずみ試験 (ISO6310改: Compressive strain test)									<p>・5年毎の定期見直しにて改正。日本提案 (現状のISO規格は荷重増加率一定方式 (CRLL)。日本で一般的に使用されているクロスヘッドスピード一定方式 (CRCH) をISOに導入するように要望) に基づき改正着手。08年2月にDIS投票があり、日本からは賛成で投票した。</p>	<p>評価法の差により、結果の差がないことを検証しSAE等で発表実施済</p>		2007.4.17 - 18 (スペイン) ・欧: 7 ・米: 1 ・日: 2 (1)
4	ISO/TC22/SC2/WG2 Road vehicles - Brake linings - Friction Materials	ASSYせん断試験 (ISO6312改: Assennbles Shear Strength)	ライニング分科会								<p>・5年毎の定期見直しにて改正着手。 07年10月に米国で実施されたWG2会議にて、日本から提案していた下記の4点すべてが受け入れられた。 リベット付ライニングは除外する。 どのタイプの試験機 (クロスヘッド速度一定型、荷重増加率一定型) でも測定可とする。 治具の先端Rを2.0mm以下に変更する。(日本の実態は限りなく0に近い) 高温せん断での測定時間を30秒以内から60秒以内に変更する。(最終的には60±10秒とする案がでた)</p>	<p>同上</p>	<p>JASOに準じ、日本で一般的に採用されているクロスヘッドスピード一定方式をISOに導入することにより、ISO規格に合わせた設備改造が不要となり、現在の日本の設備が今後も使用可能。</p>	2007.10.6 (米) ・欧: 4 ・米: 12 ・南米: 2 ・日: 3 (1)
5		商用車用の摩擦材性能試験法 (ISO26865 Performance Test Procedure for Commercial Vehicle)									<p>08年6月にDIS投票。 内容には問題がないので、7点の編集上の問題点をコメントし、賛成投票とした。</p>	<p>日本も規格化には賛成と回答。なお、車両性能にかかわる部分も多いため、審議に際してはブレーキ性能分科会とも協力した。</p>		2008.10.12 (米) ・欧: 6 ・米: 8 ・日: 2 (1)
6		商用車用の摩擦材摩耗試験法 (ISO26866: Standard Wear Test Procedure for Commercial Vehicle)									<p>08年7月期限でDIS投票中。 技術的コメント (摩擦材温度を規定温度に上げる手法として、引きずりだけでなく、所定の制動も許容としてほしい) を付け、賛成投票とする予定。</p>	<p>同上</p>		
7		ブレーキ用イナーシャダイナモメータ (ISO26867: Inertia Dynamometer Friction Behavior Assessment)									<p>08年6月期限でDIS投票。 6点の編集上の問題点と1点の技術的コメント (摩擦材温度を規定温度に上げる手法として、引きずりだけでなく、所定の制動も許容としてほしい) を付け、賛成投票とした。</p>	<p>同上</p>	<p>品質保証活動の規格の一部となるため、ISO化は必要と判断し、審議に参加していく。</p>	
8		摩擦材の塗装錆性能 (ISO27667: Evaluation of corrosion effects on painted backing plates and brake shoes)									<p>08年8月期限でDIS投票中。 内容には問題がないので、賛成投票とした。</p>			

ISO活動状況報告書につきましては、<http://www.jsae.or.jp/08std/std.html> に最新版を掲載しています。

I S O 活 動 状 況 報 告 書

部会名:ブレーキ部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイド の取組み	取組みの コース又は影響	直近の国際会議(参 加人員、()内の数字 は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
9	ISO/TC22/SC2/WG3 Brake Fluid	ISO 3996(自動車部 品-非鉱油系液圧プ レーキホースアッセ ンブリ)の改正	液圧ブレーキ 分科会								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)。	2006.4.19(電話会議) ・13名 ・内日本:5人
10		自動車部品-非鉱油 系液圧ブレーキマス ターシリンダのプラス チックリザーバ									SAEの動向を確認し、今後の対応を検討する。			
11	ISO/TC22/SC2/WG6 Measurement of braking performance	ISO 21995 3.5t以上 の車両で、レパルス 値を使用したブレーキ 効力試験方法	ブレーキ性能 分科会								2008/3月に改正版発行			2007.4.17-18(バルセロナ) ・独:7 ・仏:1 ・伊:1 ・スウェーデン:1 ・日:1
12		ISO 20918 ローターテ スターによるトラクタ・トラ のブレーキホールド圧力 試験方法(SWG1)								2007/10月に改正版発行				
13		ISO 21069-2 ロータースターによるブ レーキ性能試験方法 (SWG9)								2008/2月に改正版発行				
14	ISO/TC22/SC2/WG10 Terminology	NP N2656 スナブ制動時の平均 減速度規定	ブレーキ性能 分科会								ISO611の9.16.5項で規定されているMFDDでは、停止まで行わな いスナブ制動時の計算ができず、今回MFDDSDを提案。 NP投票済み	日本として賛成投票済み。(議論ある場合は会 議へ参画する)	参考文献として利用できるものを思われる	国際会議は休会中
15		ISO/PAS16036 数量記号及び単位								規格で使用する記号や単位などをECE R13などの法規と整合さ せるため、ガイドライン文書の発行がドイツから提案され、SC2メ ンバー国に投票のために展開されている。	賛成投票済み、	参考文献として利用できるものを思われる。		

ISO 活動状況報告書

部会名:安全部会

重点項目

PWL...Preliminary Work Item, NWIP...New Work Item Proposal, WD...Working Draft, CD...Committee Draft, DIS...Draft International Standard, FDIS...Final Draft International Standard

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況										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	直近の国際会議(参加人員、 ()内の数字は派遣費用負担分)	
				PW	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS								
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(Livellink)が活用されている。このLinkの本格的な活用によりSCあるいはWGの活動が効率的に進むものと思われる。	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確か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。	2007.5.18(韓国) 米:4、カナ:3、仏:3、独:1、韓:2、日:2(1) 2008.10.31(米国)
2	ISO/TC22/SC12 Restraint system	乗員拘束	(部会対応)												WG8 (Airbag System Testing)を解散することが合意された。	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確かな活動調整を行なう必要がある。	乗員保護に関する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。	2007.5.18(韓国) 米:4、カナ:1、仏:5、独:1、韓:3、日:2(1) 2008.10.31(米国)
3	ISO/TC22/SC10/WG1 衝突試験方法	低速後突(むち打ち傷害)試験方法(WI 17373)	前突分科会												FDIS投票終了、承認 評価用ダミーはSC12/WG5に、評価基準はSC12/WG6に推薦依頼済だが、目処なし。次期改訂に向けた活動を開始した。	残存課題と次期改訂に向けて試験方法に関するデータの提供及び、日本の意見反映。国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。	将来の国際基準の基礎 GTR審議(Phase2)への反映	2008.5.13(英国) 海外:6 日:3(2) 2008.10.27-30(米国)
4		コンパティビリティ試験方法(PWI 18693)	前突分科会												コンパティビリティの課題が日米欧それぞれ異なり、統一の議論が困難。問題点や目的が明確になるまで休止する。	米国はNHTSAやAAM、欧州はGRSPを活動の中心として日本の研究紹介と意見を反映。国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。	将来の国際基準	
5		ボール側突試験方法(WI15829)	側突分科会												試験車重量の定義についてオーナーズマニュアルやVINプレートなどの質量記載事例やENCAPでの質量定義例の紹介があった。論点である空車質量 (curb weight)の統一定義に対する解は継続審議。	試験方法への意見反映。	将来の国際基準	
6		ロールオーバー試験方法	側突分科会												ロールオーバー事故の実態、及び試験方法について情報交換する。07/10会議にて日本より日本市場での事故データ分析事例を紹介した。	日本としては本形態の規格化の優先度が低い。積極的なアクションはとれない。		
7		前突試験方法(ISO3560:2001)	前突分科会												TC作成Draftのレビューを実施。修正はFMVSS214に合わせボール直径を350mm/254mmに変更する等であり大きな変更はない。車両質量の定義について継続課題となっている。	試験方法への意見反映。		
8		チャイルドブースターシートの評価方法	前突分科会												前突における左記の評価方法について、カナダがNew itemとしての提案。WG1で扱うかどうか、各国スタンスを決める必要がある。	試験方法への意見反映。	将来の国際基準	
9		ダミー搭載方法(WD18694)	前突分科会 側突分科会												今後、以下のパートに分けて搭載方法を作成する。 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 WorldSIDAF05はAM50が出来次第着手する予定。	PART-4のダミーの(2列目)後席シート着座方法について自工会で原案を作成し、提案した。次回WGに各国のコメントを集約、必要あれば修正していく。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。	将来の国際基準、アセスメント	
10		[参考] IHRA(International Harmonised Research Activities)会議	側突分科会												国際調和された将来の側面衝突試験法(以下の4つの試験法)の作成完了し、05/6のESV会議にて発表。 MDB to Car試験法 Car to Pole試験法 Interior Impact試験法 Side Airbag O.O.P試験法 06/5のWGを最後に活動休止中。	IHRA会議への参加および日本の意見反映。国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。	将来の国際基準	
11		[参考] 側突試験方法	側突分科会												日本より新バリア反力コリドーをEEVC WG13に提案し、本コリドーに満足するバリア試作を08/8までに行う。08/秋のEEVC WG13での試験法確定に向け、試作バリアを用い欧州、日本それぞれにて実車試験確認を行う。	EEVC WG13への参加(JASIC)とAE-MDBバリア仕様含めた試験法の提案。国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。	将来の欧州・国内法規	
12															世界統一MDB試験法としての乗用車衝突とSUV衝突の論議(主にIHRA側突WGで)	IHRA会議への参加および日本の意見反映。国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。 IHRAが休止状態であり、現状は静観。	将来の国際基準	
13	ISO/TC22/SC10/WG3 エアバッグとの相互作用による影響調査	エアバッグ展開時の小柄女性の腕との相互作用評価方法(TS15827)	前突分科会 側突分科会												CD投票の結果、修正要望が多かったため今後修正を検討。計測ツールはSC12/WG5に、評価基準はSC12/WG6に作成依頼済。TS15827:2007として制定(2007/2/1)。	評価方法への意見反映。	エアバッグの副作用低減のための国際基準	
14		前突における(CRS着座以外の)子供へのエアバッグ相互作用の評価方法(TR10982)	前突分科会												改訂に向け技術的課題(FMVSS208との不整合、エアバッグ着火タイミングやスレッドパルスの定義があいまい等)を審議中。	技術的進捗をモニターし、意見を反映させる	エアバッグの副作用低減のための国際基準	
15		側突における(CRS着座以外の)子供へのエアバッグ相互作用の評価方法(TR14933)	(側突分科会?)												改訂に向け技術的課題(FMVSS214とのボール直径の不整合、サイドエアバッグのみCSA無い。)を審議中。NHTSA研究中のOOP試験法に関する審議など。	技術的進捗をモニターし、意見を反映させる	サイドエアバッグの副作用低減のための国際基準	
16		ニーエアバッグのOOP	前突分科会												EuroNCAPのニーマッピング評価方法および、TR10982がニーエアバッグのOOP評価方法として十分な、技術的課題を審議中。	ニーエアバッグやニーマッピング(ENCAP)に関する文献データ等の調査・プレゼン	ニーエアバッグの副作用低減のための国際基準	

ISO 活動状況報告書

部会名:安全部会

重点項目

PWI...Preliminary Work Item, NWIP...New Work Item Proposal, WD...Working Draft, CD...Committee Draft, DIS...Draft International Standard, FDIS...Final Draft International Standard

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況								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	直近の国際会議(参加人員、 ()内の数字は派遣費用負担分)	
				PW	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS						
17	ISO/TC22/SC12/WG5 衝突試験用ダミー	後突試験用ダミーの選定	前突分科会									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)。選定方法について問題提起があり、次回までに見直し案を作成する。	法規のダミーの統一化を図るため、IHRA活動との調和が必要。(IHRAでの統一化の検討が決定)GTRへの対応との整合性必要	世界統一の後突ダミーの開発に繋がる。GTRへの反映		
18		子供ダミーの選定(側突)	側突分科会									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。	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。将来IHRA活動との調和が必要。	世界統一の子供ダミーの開発に繋がる。		
19		計測センサー付き腕の選定	前突分科会 側突分科会										SC10/WG3からの要請を受け、エアバッグ展開時の腕の傷害評価に使用するダミーの腕の選定。 WG5メンバーの使用経験が無いためSC10/WG3へ推奨無しと回答。	日本での使用状況の把握 及び推奨すべきダミーについての日本の意見反映	OOP試験用計測センサー付き腕の標準化	
20		前突下肢傷害評価用下肢の選定	前突分科会										SC12/WG6からの要請を受け、前突下肢傷害評価用下肢の選定。選定方法について問題提起があり、次回までに見直し案を作成する。	日本での使用状況の把握 及び推奨すべきダミーについての日本の意見反映	前突下肢傷害評価用下肢の標準化	
21		歩行者脚部インパクトの選定	前突分科会 側突分科会 歩行者保護分科会										高速脚部試験法の為のインパクトを検証。 選定方法について問題提起があり、次回までに見直し案を作成する。	日本での使用状況の把握 及び推奨すべきダミーについての日本の意見反映	歩行者保護インパクトの標準化	
22		歩行者テスト装置の評価と標準化	前突分科会 側突分科会 歩行者保護分科会										米国UVAが全身ダミーのコンセプト、現状の評価法の問題点等について紹介、今後の進め方を協議した。メンバーの理解得るためSAEドキュメント、Flex-PLI-GTRなどに関するドキュメントを持ち寄りレビューすることとした(TF開催)。次回レビュー方法については米国が提案予定。 米国提案のインパクトとダミー相互補充による試験法の充実に向けた検討。 5月BSI会議で2か年計画での検討が決まり、第1ステップとして既存の関連ドキュメントのレビューに着手。	Flexインパクトの標準化を優先させため、本件のNWIPには同意しないし、技術的進捗をモニターする。 情報を入力し、状況に応じて日本の意見を反映させる。	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。	
23		WorldSID50%ile(CD15830)	側突分科会										Biofidelity関連について、腕の検定試験法とコリドーの提案、ネック特性試験(日本分担)の実施を進める。	仕様に対する意見反映。	将来の国際基準	
24		WorldSID5%ile	側突分科会										TC22/SC12/WG5は、WorldSID 5th の論議を継続するため PWI2644の延長をTC22/SC12に認めてもらう要求をすることで合意した。 プロトタイプRev.1をAprosysでの各種試験評価(2008秋)、JAMA評価(2009初)の予定	仕様に対する意見反映。自動車工業会で評価試験を実施予定。	将来の国際基準	2008.5.14(英国) 海外:13 日:3(2)
25		側突ダミーの目標衝撃特性(NWIP 9790)	側突分科会										腕の検定試験法と3rd の提案、ネック特性試験の実施を進める。	仕様に対する意見反映。	小柄女性の特性・耐性目標作り AF05 WorldSID開発の促進	2008.10.27-30(米国)
26		Euro - SID2 (ES2)	側突分科会										WorldSIDまでの暫定統一ダミーとしての採用論議中。	評価データの提供と意見反映	将来の国際基準	
27		SID- s	側突分科会										小柄女性の統一ダミーとしての採用論議中。	評価データの提供と意見反映	将来の国際基準	
28		保護装置評価用の推奨ダミーTR12349-1改定	前突分科会 側突分科会										Part1(成人)前突:HybIII 50M,05F,95M 前回決定済み 側突:ES-1,BioSIDを削除、WorldSIDを追加、日本含め賛成 後突:(Low speed)BioRIDII, 追加は? 米国以外は反対 Part2(子供)前突:CRABI-6months, Hyb -3,-6,-10yo, Q3, Q6 次回再論議(日本持帰り検討) O.O.P(前面) :CRABI-6,-12,-18months, TNO-P3/4,P11/2, Hyb -3,-6yo 日本含め賛成	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	
29		H- 5%ile Female の仕様統一	前突分科会										メーカーにより胸部ジャケットの形状・特性に差があり、ダミーの胸部応答にも有意差を生じる事が判明。SAEを中心にDenton・FTSS製ジャケットの仕様が統一化された。'07未迄にプロトの評価を完了し、'08春にリリース予定。ドイツからPelvis Skinについても2社で仕様差があるとの問題指摘あり、統一の必要性について審議が始まった。	日本での使用状況の把握及び意見の反映。	将来の国際基準	
30		前突ダミーの目標応答特性	前突分科会									○	フランスから提案あり、WG5は前突ダミーのバイオメカニカルデータ及びレーティング方法の整備をnewPWIとして提案することで合意した。WorldSIDにおけるTR9790と同様に、次世代前突ダミーTHORの目標特性としての世界標準化を図る。	次世代前突ダミーTHORの仕様統一作業の一環として、積極参加する。	将来の国際基準	
31		次世代前突ダミーTHORの統一	前突分科会										SAEを中心として、日米欧の評価・デザインチームが発足。'08末に統一改良版、'10末に完成版をリリース予定。検定手順やダミー搭載法等について今後検討していく必要がある。	将来の法規・アクセスを導入する事を前提に、THORの開発(主に評価)に積極参加し、引き続き各国の協調を働きかける必要がある。	次世代前突ダミーの世界統一	

ISO活動状況報告書

部会名:安全部会

重点項目

3/4

PWI...Preliminary Work Item, NWIP...New Work Item Proposal, WD...Working Draft, CD...Committee Draft, DIS...Draft International Standard, FDIS...Final Draft International Standard

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況								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	直近の国際会議(参加人員、 ()内の数字は派遣費用負担分)
				PW	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
32	ISO/TC22/SC12/WG6 性能評価基準/人体耐性	低速突発時の頸部傷害指標の計算方法	前突分科会									・頸部傷害指標の計算方法は先回NWIPとして承認された。フランス(LAB)が計算手順についてJAMAコメントを反映して文書化(N677-Draft)した。次回までにコメントを募集し、最終化される予定。	JAMA/JARI (頸部傷害WG)の各社でデータを持寄り、N677の妥当性を評価する。国土交通省及び自動車工業会との連携が必要。	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	2008.5.16(英国) 海外:10、日:3(2) 2008.10.27-30(米国)
33		前突時下肢傷害基準	前突分科会									米国(UVA)より、人体の下肢は軸圧縮を加えると弓形に変形し、これによって曲げモーメントが増加するが、ダミー(Denton下肢やTHOR-Lx)ではこのような挙動(変形)について人体を模擬していない等の問題提議があった。	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	
34		前突時胸部傷害基準	前突分科会									胸たわみの傷害リスクカーブに関して、過去の研究成果の適用範囲に関して議論している。NHTSAの研究成果(70体のPMHSスレッド試験)の進捗状況について米国が紹介。	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	
35		頭部の傷害基準	前突分科会 側突分科会									傷害指標の計算に使用する各種頭部FEモデルについて妥当なモデルを選定するため、実験データと整合性を比較した結果が紹介されている。	評価データの提供と意見反映	適正な評価方法。基準が必要	
36		傷害リスクカーブの作成方法	前突分科会 側突分科会									傷害リスクカーブの作成方法について、エキスパートが分担して手順書のDraft(N682)を作成した。内容について次回以降も継続審議し、TRとして発行予定。	傷害基準への意見反映。	将来の国際基準	
37		側突時傷害基準	側突分科会									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動きかけを行う。	傷害基準への意見反映。	将来の国際基準	
38		子供の傷害基準	前突分科会									応力限界に関しても考慮し、スケーリング方法を見直した。改訂後の文書(N654)をWebに登録済み、コメントあれば提出するよう提案あり。	傷害基準への意見反映	将来の国際基準	
39		歩行者の脚部傷害リスクカーブの改訂 TR12350:2004)	前・側突/歩行者保護分科会									関係する最新の研究成果を反映させ、膝の曲げ角度やせん断変位のリスクカーブを作成中。過去のPMHS試験およびデータの妥当性について審議中。	情報入手し、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。	
40	ISO/TC22/SC12/WG1 チャイルドレストレインシステム	CRS-車両のコンパチビリティ評価(CRS to Vehicle Compatibility)	衝撃保護分科会									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。	今後の活動内容により、対応を検討する。	将来の国際基準・アセスメント	SC12/WG1 2008.5.15~16 (英国・ロンドン) 海外:29 日本:3(1) SC12/WG1/TF1 2008.5.14 (英国・ロンドン) 海外:11 日本:2(1) 2008.10.27-30(米国)
41		評価ランク(CRS Rating)	衝撃保護分科会									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	
42		ISOFIXシステムのユーザビリティ評価(CD29061)	衝撃保護分科会									CD投票が2008年4月締切で行われ、可決された。しかしながら、2008年5月のSC12/WG1にて、「ISOFIX CRSが取り付かないような状態の場合、「車両評価」は最下位評価(Poor)もしくは「Fail」とすべきである」というカナダのコメントを受け、修正CD案を作成し、再投票を行うこととなった(2008年7月修正CD案完成予定)。	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	
43		側突試験方法(CD29062)	衝撃保護分科会									2005年10月締切の投票でDIS14646は否決された。再度規格化を目指しNW1登録を行い、2008年3月締切で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)。 2008年5月のSC12/WG1会議では、CD29062をTS化する方向でSC12に上程することとなり(日本はTS化に反対、TR14646の改訂を提案したが、多数決で否決)、今後の再CD化に向けて検討を継続することとなった。	日本は、かねてより各種問題を抱えていたために反対していた旧提案DIS14646の頃から本質的に変わらない規格案だったため、CD29062の投票も反対。 SC12/WG1会議において、TS化に強硬に反対するも可決されたが、将来的な再CD案策定に向けての貢献が期待されている。	将来の国際基準 ECE-R44への導入も視野に入れられている。 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	
44		ISOFIXロワアンカー公差(13216-1 DAmD2)	衝撃保護分科会									ISOFIX車両側ロワアンカーの公差についての規定追加案が提出され、2006年10月締切でCD投票が実施されたが可決とならず、再CD投票に向けて修正が行われることとなったが、期限切れのため、ISO/CSによりキャンセルされた。 WG1でも特に進展が見られなかったことから、WG1としても一旦プログラムはキャンセルすることとなったが、必要ならば継続して検討し、議論を行う用意をすることとなった。 2008年5月のSC12/WG1でも再度議題に挙がったが、特に進展はなく、何かあれば改めてWG1へ提案することとされた。	提案された公差設定にISO13216-1規格内での矛盾(規定どおりのCRS側ISOFIXアタッチメントが装着できないケースが出る)があるため、日本はCD投票にて反対。 CD案修正:コメント対応作業には日本からも参画することとなったが、特にISOでの実作業は行われていない。	将来の国際基準	
45		ISOFIXロワアンカー強度(13216-1)	衝撃保護分科会									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。		将来の国際基準	
46		CPOD: Child seat Presence and Orientation Detection system (CD22239)	衝撃保護分科会									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、いまだ作業が続けられている。	日本はTF3への出席は見送り。 第2回CD投票でも日本は、NW1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(2007.5)。		
47	法規・規格要約集(TR 13214:1996)	衝撃保護分科会									主要国CRS Regulation及びStandardのCompilationの維持。	日本の法改正に合わせて情報を提供していく。			

ISO活動状況報告書

部会名:安全部会

重点項目

PWI...Preliminary Work Item, NWIP...New Work Item Proposal, WD...Working Draft, CD...Committee Draft, DIS...Draft International Standard, FDIS...Final Draft International Standard

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況								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	直近の国際会議(参加人員、 ()内の数字は派遣費用負担分)	
				PW	NP	WD	CD	DIS	DIS	DIS	DIS					
48	ISO/TC22/SC12/WG3 衝突試験における計測方法	シートベルト荷重計の校正	衝撃保護分科会										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。			
49		ISOとSAEのハーモナイズ(ISO 6487の改正)	衝撃保護分科会										SAE J211/J2570の改定が最終段階に来ているがISOとのハーモナイズは進んでいないが、ISO 6487の改正のTF活動が開始された。初回の国際会議が2008年10月に開催される。	ISO6487にCFC180/60のフィルター特性要件が追加される予定である。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られる。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。	2008.5.14 (ロンドン) 仏:3 独:3 米:2 加:1 英:2 スウェーデン:1
50		データ交換フォーマット(TS22240)	衝撃保護分科会										TS22240発行(2008.5.1)。	静観	ニーズ・影響共に少ないと思われる。(NHTSA同調予定)	
51		高速デジタルカメラの計測精度(ISO8721:1987改訂)	衝撃保護分科会										2008-10-8期限でCD投票が開始された。	CD原案の規定内容を精査し、状況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。	2008.10.27-30(米国)
52		ダミー温度測定センサ(TR27957)	衝撃保護分科会										更なるコメントが寄せられない場合、最終発行へ取り掛かる。	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。	
53	ISO/TC22/SC12/WG7 交通事故分析方法	Accident-based safety rating of cars	衝撃保護分科会									・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。	現在制定されている衝突試験法については、事故実態を十分反映しているかどうか危惧されている。そのため、事故実態を踏まえた自動車安全が求められている。		
54		Road vehicles -- Traffic accident analysis -- Part 3(WD 12353-3)	衝撃保護分科会									・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が、そのデータ分析などには、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。	2008.5.7-8(ドイツ・シュツガルト) スウェーデン:3 米:2 独:3 UK:1 スイス:1 日:1	
55		Road vehicles - Collision classification - Terminology (WD 6813-2)	衝撃保護分科会										・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、TR(Technical Report)発行のPWI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、解析手法などをもちに、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。	
56	Road vehicles - Collection of accident data for evaluation of occupant restraint performance (DIS6546)	衝撃保護分科会										・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。 ・IS発行済み(2006)。	・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。	・事故実態の把握は安全への取り組みの基本である。また、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。	2008.10.27-30(米国)	
57	ISO/TC22/SC10-12/WG4 (SC10/WG6) Virtual testing	Virtual testing (AWI/TR 21788)	(部会対応)									07年5月18日に開催されたTC22/SC10会議でWG4のScopeとObjectivesが見直された。また、参加者不足により、WG4の活動が滞っていることから、Pメンバの参加が要請された。(Objectives:コンピュータ上での自動車の衝突安全試験に応用可能なコンピュータシミュレーションモデルの予測性能を検証するための標準的な検証方法ならびにガイドラインを開発すること。)	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)。	2008.5.15(ロンドン)	

I S O 活 動 状 況 報 告 書

部会名: 車体・シャシ部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								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	直近の国際会議(参加人員)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
1	ISO/TC22/SC15/WG4	ISO 12357-3 ドロ-バ カップリングおよびドロ-バ アイの強度試験-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) 従来より賛成票を投じていた項目であり。 06年11月のNPに対して、日本は「賛成」票を投じた。 ・投票結果は承認され、今後 WD投票にかけられる予定。	WGに参画し、情報の入手および日本の実情、意見を提示。 国際会議、書面審議に対して日本国内の使用実態等の情報集約および意見集約を実施中。	日本としてニーズが無かった項目であるが、国際的に条件付けされる事により今後の指針としてメリットあり。	2008.6.3-4 シャフハウゼン/スイス (都合により欠席)
2		ISO/NP1726-3 トラクタ、セミトレーラ、メカニカルカップリングの互換性-第3編										・06年11月のNP案投票に対し、日本は「賛成」票を投じた。 ・投票結果は承認され、今後WD投票に掛けられる予定。	WGに参画し、情報の入手および日本の実情、意見を提示。 国際会議、書面審議に対して日本国内の使用実態等の情報集約および意見集約を実施中。	日本としてニーズが無かった項目であるが、国際的に条件付けされる事により今後の指針としてメリットあり。	
3		ISO/NP2817 完全自動化連結装置											08年6月にNP案投票が展開されたが、日本は ・カップリング自体の規格化がされていない ・以前から反対している、後部開き角:40°が必要条件になっている ということから「反対」票を投じた。	情報の入手および日本の実情、意見を集約し、必要に応じコメント提示を行なう。	

部会名:車体・シャシ部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイド の取組み	取組みの コース又は影響	直近の国際会議(参 加人員)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
4		N2410 カップリングヘッドの高さ									SC4事務局からの投票依頼に対し委員の意見を集約して投票を行っている。 04.12.08アップデート:日本は「棄権」と回答した。その後のSC4事務局からの対応要請はない。	主にトレーラーや牽引装置に関する内容であり自動車本体に関する内容がないため、基本的にWGには不参加。書類審議に参画し自動車本体に関する内容が追加されないかをウォッチしていく。	現在までは分科会としてのコースはなかった。今後、コースの発生有無をウォッチしていく。	
5		CD11555-2 Road vehicles -- Stabilizing devices for caravans and light trailers -- Part 2: Blade stabilizers (トレーラーのスタビライザ-)									11555-2(トレーラーのスタビライザ-)のドラフトに対し「賛成」と回答した。 04.12.08アップデート:その後のSC4事務局からの対応要請はない。	主にトレーラーや牽引装置に関する内容であり自動車本体に関する内容がないため、基本的にWGには不参加。書類審議に参画し自動車本体に関する内容が追加されないかをウォッチしていく。	現在までは分科会としてのコースはなかった。今後、コースの発生有無をウォッチしていく。	
6		FDIS 18207 Road vehicles -- Trailers up to 3,5 tons -- Control of welded towing brackets for coupling ball after fatigue testing									SC4事務局からの投票依頼に対し委員の意見を集約して投票を行っている。 DIS関係:18207に対する投票依頼がきており10月納期に向け分科会としての見解をまとめている。 04.12.08アップデート:日本は「賛成」と回答した。その後、SC4事務局より賛成多数で次の段階に進むことになったとの連絡があった。 06.09.22アップデート:FDIS 18207 疲労テスト後のカップリングボール溶接部の検査に関するSC4素案に対して回答依頼があり、分科会としての意見を集約し日本として「賛成」と回答した。	主にトレーラーや牽引装置に関する内容であり自動車本体に関する内容がないため、基本的にWGには不参加。書類審議に参画し自動車本体に関する内容が追加されないかをウォッチしていく。	現在までは分科会としてのコースはなかった。今後、コースの発生有無をウォッチしていく。	
7	ISO/TC22/SC4	N2814 Calculation of the mechanical strength of the drawbar -part 1:steel drawbars (トレーラーの機械的 強度計算 パート1:ス チール製トレーラー)	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。 新しいワーキンググループ4(WG4:トレーラーの機械的強度計算)が担当することとなった。	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コースはなかった。今後、コースの発生有無をウォッチしていく。	2007.12.5 トリノ/イタリア (都合により欠席)
8		N2815 Road vehicles- Towing devices- Safety devices (牽引装置-安全装 置)									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。	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コースはなかった。今後、コースの発生有無をウォッチしていく。	
9		N2816 Requirements for jockey wheels and jacking systems (ジャッキホイールと ジャッキシステムの要件)									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。	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コースはなかった。今後、コースの発生有無をウォッチしていく。	

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員)	
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS						
10	ISO/TC22/SC15	商業車用部品	商業車部品分科会									SC15のWG1～WG3が分科会の担当であるが、WG活動は終了しており、大型車連結装置分科会担当のWG4のみが活動している、そのため、SC15への対応も大型車分科会へ委任している。当分科会は定期見直し依頼のみに対応している。ISO規格10件の定期見直し依頼があり、検討の結果「確認」として回答した。	近年は定期見直しへの対応	定期見直しのみのため特になし	06.04.28 ミラノ/イタリア (出席)	
11	ISO/TC22/WG12	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				—					IS21750の投票があり、日本、米国は反対投票を行ったが、賛成多数で正式に発行された。日本コメントは受け入れられず、次回検討するとの回答。米国より本ISの見直し活動(NWI)の提案があり、見直しが正式に決定した。見直しの為の会議が5回開催された。日本からの既存技術の定量的説明やISO規格のあるべきコンセプトの提案が、功を奏して、日本提案への歩み寄りが見られるが、未だ隔たりがある。適正な規格となるように積極的な活動を継続する。	現状のISは、空気圧低下を検知するMIN時間などのシステム要件において、米国法規FMVSS138の要件を満たすシステムを含んでいない。また、技術的にも困難であり、IS見直し活動が2007年より開始された。日本は見直し活動に積極的に参加、提案活動を進めている。	ECEでTPMS法規化を検討中、日本でも採用予定。中国でもTPMS標準化を検討中。これらに大きな影響を与えるISの不備を修正することは、必須の課題である。	08.06.23～06.24 SURESNES/FRANCE (23名/出席) 08.09.24～09.25 SURESNES/FRANCE (17名/出席)	
12	ISO/TC22/SC14/WG2	DIS 15263-4.3 Road vehicles -- Rear load carrier devices -- Part 4: Bicycle carriers	外装分科会									ISO/DIS15263の3回目の投票(06.8)が行なわれ日本は内容的にまだ不十分な点が多く見られるためコメント付きで反対投票を行なった。投票結果は2/3の賛成が得られず否決されたため、新規にWGを立ち上げ2007年3月末目標に見直すことになった。	国際会議には出席しないが引き続きフォローし、必要に応じてコメント提出を行う。	JASO作成せず、ISO規格を充実という考えのため、日本にとって、ルーフラック類の運用可能な統一された規格になる。		
13	ISO/TC22/SC14/WG3	ISO 11154 Road vehicles -- Roof load carriers											ISO/DIS11154の投票(06.7)が行なわれ日本は反対投票を行なったが賛成多数で承認され次段階(FDIS)に進むことになった。DISに対して出されたコメントは、将来の改定案に反映する予定。	国際会議には出席しないが引き続きフォローし、必要に応じてコメント提出を行う。	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。	
14	ISO/TC22/SC14	Snow chain											第33回SC14会議で、PWIPとして登録することが決議された(Res. No.328)。現在、イタリア提案をベースに今後NWIPを行なう予定。	当面、SC14内の活動状況を静観する。		

部会名:車体・シャシ部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイド の取組み	取組みの コース又は影響	直近の国際会議(参 加人員)	
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS						
15	ISO/TC22/SC19/WG3	ISO3006Pass. Car Wheels-Test Methods ISO3894Truck Wheel and Rims- Test Methods	ホイール分科 会									ISO3006,ISO3894共同一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 「試験荷重係数」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。	2008.6.4ワシントンDC/米 国 (8名/3名)	
16	ISO/TC22/SC19/WG2	CD 13988 Passenger vehicles -- Balance weight and rim flange nomenclature, test procedures and performance requirements											CD13988 BalanceWt&RimFlange 試験時のタイヤ有無について昨年の 国際会議で調整し、概ね日本の意見が了解され、議事録にも記載され たが、CD投票原案に一部反映漏れがあり反対投票とした。日本の指摘は 議事録にも記載された決定事項であり、決定どおり内容が修正されて DIS投票終了(20060508)、承認されているが、ISO事務局から図が不鮮 明とのこと、アメリカが再作成して事務局に提出済。2008年7月に出版 の見通しである。	出版待ちの状況であり特段の対応な し。		2008.6.4ワシントンDC/米 国 (8名/3名)
17		CD 4107 Commercial vehicles -- Wheel hub attachment dimensions											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へ移行することになった。	技術的な内容についてはすべて合 意済みで、かつ、日本提案も追記さ 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	日本の実情に即したISO規格の修 正が必要である	2008.6.4ワシントンDC/米 国 (8名/3名)
18	ISO/TC22/SC26/WG1	WD 23688 Vehicles for the transport of people with reduced mobility with a maximum capacity of 8 seated passengers, driver not included	福祉車両分 科会									2005年に幹事国であるスペインからドラフトが提示され、2005年9月にマド リッドで第1回国際会議が開催されて以来、度重なる議論を繰り返し、2007 年CD投票まで行なわれたが否認となった。その後、3回の国際会議を経 て、現在、2nd CD作成の作業を行なっている。否認となった案件に対し、 カテゴリーを四つ(一般事項、タイヤアクセス、ウォーキングアクセス及び車椅子 車載)に分け、関係国で責任者を決め検討中。	フランス案(車両へのアクセス性に主眼を 置いたドラフト)をベースとして、商品性 を制限する事項を記述しないよう要 望して行く。また、背景としては、 Directive/2007/46ECが2009年4/29 ISO10542が引用されており拘束力を 持つ。現在ISO10542はカーメカが認 めたものではなく、前面衝突のリス トケースとして20Gでの試験を規定す るものも謳われており、カーメカとしては 現案では保証の限りでない。フランス は、このDirective/2007/46ECをただ 否定するだけでなく、それに代わるも のを早急に立案したいとの考えがあ り、日本としても協調して進める。	国内では、多くの福祉車両が生産さ れており、その既存の生産車を否定 するものであってはならない。また 最近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、今後の 社会情勢を考えると、益々福祉車両 のニーズは高まるものと判断してい る。そのため、日本にとって不利に なったり無益なものとなってしまう 部分などがあり、結果によっては 影響が大変大きい。	1).2008年3月:パリ (14名参加) 2).2008年6月:ストック ホルム(13名参加) 3).2008年12月:マド リッド(予定)	

I S O 活 動 状 況 報 告 書

(& GTB)

部会名: 電子・電装部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイトの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)	
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS						
1	ISO/TC22/SC1 Ignition equipment	イグニッションシステム部品の標準化(スパークプラグ)	イグニッション分科会									ISO 8470の改訂(M14×1.25 Hex16 Spark-plugs)ドイツ提案のネジリ寸法追加は、今年の会議でも議論されたが、E寸法を1.5mm～6mmの範囲で設定することになった。DIS文書の内容を44th国際会議で確認した。2006.10に正式発行された。	日本としてはE寸法の明確化については、今後議論されるスパークプラグの統合規格の中で審議していく。	ネジリ寸の種類を増やすと市場が混乱するためできるだけ増やさないようにしたい。	2008.4.21～4.22 (ドイツ)	
2											ISO2705の改訂(M12Hex16 Spark-plugs)ドイツ提案のネジリ寸法追加は、今年の会議でも議論されたが、E寸法を1.5mm～6mmの範囲で設定することになった。2006.10に正式発行された。					
3											ISO19812(M10×1 Hex16 New compact spark-plugs)の規格化図面の一部見直し後、2nd DISを44th国際会議にて確認した。2006.11に正式発行された。	日本から提案してきた規格であったが、提案以来6年掛かったが漸く規格化された。				今後需要が増えると予想されるプラグである。現状にあった仕様で規格化され特に問題は無い。
4											ISO 11565(Spark-plug testing)の改訂 気密試験方法及びテスト結果がドイツから紹介された。テスト治工具を3種類併記する方向で規格改訂することとした。2006.12に正式発行された。	試験に使用する治具の規定及び性能要求値に誤記があるため、ISO TC22 SC1に対して誤記の訂正を要求した。				テストの目的を明確にし、統一した評価方法を次回改定時には提案したい。
5											DIS 28741(スパークプラグ統合規格) ネジサイズM10からM18まで合計11種類の規格統合化について、DISが承認された。4月の第46回SC1会議で、各国から出されたコメントを審議、FDIS発行の準備が進められる予定。	M10 BiHex12タイプの絶縁体マーク径寸法公差について、日本の意見書をISO事務局へ提出した。				11種類のプラグタイプ別に分かれている規格を1本化することにより、改訂作業の工数が大幅に削減できる。
6	ISO/TC22/SC1 Ignition equipment	イグニッションシステム部品の標準化(グロープラグ)	イグニッション分科会								ISO6550-3(M10 Glow-plugs)の改訂 第46回SC1会議で、グロープラグの発熱部とシリンダーヘッドハウジングの寸法規定について審議した。日本の提案が取り入れられる結果となり、IS発行の準備が進められる予定。	日本の提案が反映された内容になることを確認。	日本の現状に合うように規格化する必要がある。	2007.12.18(ベルリン) 独:5、仏:1、米:1、スウェーデン:2、日:欠席(新たな議題ないため)		
7										ISO6650-4(M8 Glow-plugs)の制定 第46回SC1会議で、ピン端子の表面粗さ規定について審議した結果、DISは日本提案で準備されることとなった。	日本の提案が反映された内容になることを確認。	現状に合うように規格化する必要がある。				
8											ISO7578(グロープラグ試験方法)の改訂 第46回SC1会議で内容を審議、IS発行の準備が進められる予定。	日本のコメントが反映されたDISであることを確認。	試験項目のみで要求基準を持たない規格への移行について、背景及び理由を明確に理解する必要がある。			
9	ISO/TC22/SC1 Ignition equipment	イグニッションシステム部品の標準化(点火コイル)	イグニッション分科会								ISO19813(ダイレクトイグニッション試験方法)の規格化 発行されたDISについてISO会議にて審議し、全会一致で正式規格化することとした。 2006.11に正式発行された。	日本の主張を適宜コメントし、きちんとDISに盛り込まれるよう対応してきた。	現状の性能/テスト方法に合致するように規格化した。			
10	ISO/TC22/WG5 Car radio	車載無線機器のアンテナ回路用 FAKRAコネクタ標準化	一般電装分科会								DIS 20860 2(DINコネクタ試験方法)投票に際し、これまでのわが国コメントの反映が確認されたので2008-05-30にコメントなし賛成を回答。2008-06-24の会議は開催されなかった。 次回会議は2008-09-24(アメリカ)	我が国ではFAKRAコネクタは使用されていない。しかし、コネクタ単品の製造・輸出が行われているので前向きな取り組みを行う。	FAKRAコネクタの形状・寸法については、公差中心の審議なので取組みコースは低い。性能要件及び試験方法はFAKRAコネクタ以外への影響が考えられる。車載の通信機器とのコネクタ部分についての新たな課題は本WGで取り上げられるので継続的取組みが必要			
11	ISO/TC22/SC3	自動車用電気及び電子装置の標準化	一般電装分科会								標準化プロジェクトの取り組みは傘下の10WGが行っているため、その進捗管理及び相互連携の調整、新しい問題・テーマへの対応方針、他の組織とのLiaisonなどを実施している。年1回6月頃に開催される。 TC204との"nomadic device"に関するリエゾン及びTC204 & ITUとの"OEM Gateway"(車載機器とのデータインターフェース)に関するリエゾン活動がある。 次回会議は2009.7.2-3(ドイツ)	一般電装分科会の重要業務なので必要に応じ、WG対応分科会の意見も聴取して取り組んでいる。	自動車用電気・電子装置(SC1,SC8,SC21のものは除く)標準化の基幹組織なので国レベルの取組みが必要である。	2008.6.12～13(横浜) 独:6、仏:4、伊:2、スウェーデン:1、日:8(3)		
12	ISO/TC22/SC3/WG7 Electrical functional characteristics of starter motor and alternator	ISO 8854(レギュレータ付オルタネータの試験方法)の再検討	一般電装分科会								ISO 8854の定期見直しにおいてドイツがup-dateを要求し、WG7を再活性化して作業することが承認されたため再開された。現在フランス案が提出され検討中、日本も意見を提出した。2007年3月に第4回会議開催の予定であったが、出席率が低かったため延期となった。(次回の会議は2008年中に開催予定とのこと。詳細は議長に問い合わせ中)	騒音規格の導入に対関係者の意見を集約し、日本意見として提出。またフランス案に対して分科会で確認の上、コメントを提出。	最近のオルタネータ性能を意識した改正が行われるので、該当部品メーカーは影響を受けることになる。	2007年3月に開催予定であったが延期となった。 次回日程は未定。 2008年中とのこと。		

I S O 活 動 状 況 報 告 書 (& G T B)

部会名: 電子・電装部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイトの取組み	取組みのニーズ又は影響	直近の国際会議 (参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
13	ISO/TC22/SC3/WG13 Environmental conditions and testing	自動車用電気電子装置の車載環境及びその試験方法の標準化[ISO16750シリーズ]	一般電装分科会									ISO 16750-2(電気負荷)、-4(気候負荷)の第3版及び-5(化学負荷)第2版がCD投票の結果承認され、各パート案へのコメントについて審議され、その結果を盛り込みDIS投票へ移行することとなった。-3(機械負荷)についてはドイツエキスパートの異動の影響でWD段階で停滞中。 ドイツより、ハイブリッド車用電気電子装置についてISO 16750には含めず、新規規格作成で対応する提案がなされ、日本はそれを支持。本件さらに情報を集め文書化することとなり、ドイツが規格アウトラインを作成することとなった。 フランスより機能状態クラス分け(FPSC)についての提案があり、次回WG13で審議することとなった。 次回会議は2009.3.16-17(スウェーデン)	ISO 16750-2、4、5のDIS及び-3のWD への指定期限までの対応。 ハイブリッド車用電気電子装置規格作成動向の注視と積極的関与。 フランス提案に対する国レベルでの審議ならびにコメント提出	メーカーと、国ごとに電装品の環境試験方法が相違しているため国際統一規格制定の意義は大きい。更に内容充実のための作業が進められているため取組みが必要である。また、今後、統一の意義が大きいハイブリッド車の電気電子装置の環境に関する規格化が進められるため取組みが必要である。	2008.6.10~11 (横浜) 独4、仏3、スウェーデン2、日7(2)
		自動車電装品のIPコードに関する国際規格作成											電装品の筐体内外から異物(棒のようなもの、塵埃、及び水)の侵入できるレベルを記号表示するDIN規格をベースに審議し、ISO規格が制定された。	規格が制定されたので、現時点では特に新たな取組みは無し	現時点では特に無し
14	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									2008.9.30にジュネーブでISO303見直しに関する会議が開催。ECE R48に合わせることで合意し、今後作業を進める。	2007.11月にISO303見直しに関するコメントを提出済み。	中近東などのISOを法規に引用している国にもECE法規を満たす車両を出荷できるようにしたい。	2008.09.30(ジュネーブ) 日2(1)、仏、伊
15	GTB LEDW/G	1)LED式HL導入の為に関係法規の改正 1. ECE R113 改正	ランプ分科会	-	-	-	-	-	-	-	-		R113へも早期採用を要望する。	省電力、省スペースが期待できるLED式ヘッドランプの早期装着解禁を要請する。	2008.5.19~23 (チェコ) 約50名参加 日:9(1)、独、仏、米、英、ベルギー、デンマーク、スウェーデン、オーストリア、チエコ、イタリア、スペイン、オランダ、CLEPA、OICA、IMMA、南ア他
16	GTB 光源W/G	自動車用電球、光源モジュール等のECE規格化、改廃提案の検討を行なうW/GでGTB会議に答申する	ランプ分科会	-	-	-	-	-	-	-	-	日本の2輪車ヘッドランプ用HS7電球提案: 前回、日本からフィラメント公差を小さくした案を提案して、否定的な意見がなければ今回のWGで承認されることになっていた。しかし、Osram社より、日本提案について否定的な質問が出された。今回、Osram社の質問に対して回答し、WGでの承認を求めた。結果、HS7は、HS5と同じ設計思想であり、HS5ファミリーという位置付けで、新しくHS5Aというカテゴリ名で次回のWGで承認されることとなった。早急にHS5Aというデータシートを作成する必要がある。ようやくWGLSでの承認が得られるところまで来たが、日本からのR37への新規電球提案に際してはR37未採用国であることから厳しい見方がされる傾向があると感じられる。	HS7電球は日本提案であり、日本から早期の規則化を働きかける。	ECE規格化により、2輪車へのHS7電球の装着が可能となる。2輪車メーカーのニーズに対応可能。	
17	GTBEuro-NCAP(EuroNew Car Assessment Program) T/F (新型車評価計画T/F)	Euro-NCAP活動の1つとして展開する為で欧州販売する新型車のH/L性能評価案の作成と情報公開を検討するT/F	ランプ分科会	-	-	-	-	-	-	-	-	日本としての活動参画内容(05/6迄) 1. 日本案の提案--H/Lすれ違いヒーム評価案の提案 歩行者視認性、対向車グレア基準値の選定-安全性評価 2. 評価手順、評価テスト方法への提案 3. 実車評価テストへの参画(05/5,Spain, Barcelonaにて実施) 4. 第2回目の評価用ヘッドランプサンプルの提出要請有り 日本からテストサンプル	自動車技術会ランプ分科会が中心となり、自動車工業会、部品工業会の協力の下、展開中です。 06/2会議以降はCIE-GTB共同プロジェクトとして展開する。この為、目的が変更されTechnicalReportとして検討結果は発表。	1. 安全情報公開法の一環として欧州で販売する新型車のH/L性能を点数化又はスター点数化(**)し公開する。 2. 自動車メーカーの車両安全への取組み姿勢が問われる。 3. ランプメーカーにとっても同様である。消費者が自動車購入選択の1つの評価基準として情報提供する。 4. NCAPの情報公開は当面中止となったが、H/L評価方法の確立を目標にCIEと共同継続活動する。	未定

I S O 活 動 状 況 報 告 書 (& G T B)

部会名: 電子・電装部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイトの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
18	GTB本会議(1952ブラッセルランプ専門家会議)	GTBT/F,W/G及び本会議から提案された各種検討課題及びGRE(国連WP29灯火器分科会)からのランプに関する検討要請課題を審議しGREに答申する事を主とする。	ランプ分科会	-	-	-	-	-	-	-	-	<p>走行ビームの自動切替提案: 前回、英国より、すれ違いビームから走行ビームの自動切換えを認めるべきとの意見が出され、R48改訂案が提案された。現行R48で既に認められていると判断するドイツ、現行法規では認められないとするイタリア、オランダの意見が対立し、議長はR48に何らかの規定を入れる必要ありと判断。次回継続審議。なお英国提案では、自動切換えの閾値などは含まれておらず、このまま認められるのは難しい。</p> <p>R48 para5.7 ストップと方向指示器の交互組込について: 今回のGTBでは、対応案がせず、6月12日にトリ(イタリ) CNRにて会議を開催している。GTB会議では他の方法として、前回のGREで承認されたストップと方向指示器の交互組込を禁止した日本提案GRE-59-9の11月WP29への提出を遅らせる案も上げられている。(6月WP29の時にGRE議長に話をしてGTBでまだ検討中を理由に提出延期を申し入れる。)</p>	ストップと方向指示器の交互組込みは日本政府の問題提起なので早期解決を求める。	<p>日本としての基本スタンスとして</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ランプ法規、規格は自動車安全に大きな影響を与える商品であり、技術の進歩に併せて変化する規格である。その為、安全性向上、環境負荷低減が期待できるアイテムが採用できるよう(将来の車両、ランプ開発を念頭において)規格、法規化(解禁を含む)を提案する必要がある。 2. 国際商品でありハーモナイズ仕様とすることで効果が期待できる。 3. 日本はISO、ECE規格ユーザーから規格Proposer,規格Producerとして貢献を拡大中 	<p>2008.5.19~23 (チェコ) 約50名参加 日:9(1)、独:仏、米、英、ヘルギー、デンマーク、スウェーデン、オーストリア、チェコ、イタリア、スペイン、オランダ、CLEPA、OICA、IMMA、南ア、他</p> <p>2008.10.26~31(イタリ) 約40名参加</p>
19	ISO/TC22/SC3/WG6 On-board electrical connections	車載用ワイヤハーネスコネクタ	コネクタ分科会									ISO 8092-2の投票 賛成(05/08) 日本側コメントに対応済みであるため、コメントなし			
20												ISO 19072-1の投票 コメント有り賛成(8/7)	1. 追記となった特許(DE19939407他)の権利主張について、直接的な規格との直接的な関連が無いと判断し、事務局にコメントとして削除を要求。 2. 誤記については、コメントを事務局へ提出。	ISO 19072について 1. - 1については、誤記及び規格に関連性が低い特許に関する追記の削除を求め、賛成投票を行なった。 2. - 2については、日本からの提案	第51回(ロンドン) 2008.6.25 日:3名 独:4名 仏:6名 瑞:3名 英:1名 米:2名
21												ISO 19072-2の投票 コメント有り賛成(8/7)	1. N614(日本からの要求事項)について、FDISで改定完了を確認。 2. 誤記については、コメントを事務局へ提出。	(N614)について合意内容が改定されており、誤記訂正のコメントを提出し、賛成投票を行なった。	
22												ISO 19072-3の投票 コメント付き賛成(07/10/31) 規格内の図面表記等について誤記があるため、コメント付き賛成とした。	TSとして継続することとなるが、公開後はISO化を目標としているため、日本としての対応方法の検討が必要。 新ドラフトによるCD投票実施 合意内容の確認とコメント提出。	第50回国際会議(ベルリン)については、議題となる19072-3について技術的な説明の必要性が無く、また19072-4の原案N636が未提出のため、日本は不参加。	
23												ISO/WD 19072-4の審議 第51回会議で日本から当規格化の懸案点、問題点(N651)について報告を行ったが、各参加国からの同意は得られなかった。現在、TS 19072-3(フランス)、-4(ドイツ、イギリス、スウェーデン、アメリカ他)と2種のインターフェース規格化が審議されているが、今後、日本から新提案を行うか、検討が必要。	7/Eを目標にCD投票のWDが準備され、9/15までにCD投票予定。次回第52回会議で、CD投票の結果を審議予定。	19072-4について、制定に向けた審議が本格化しており、各国の要求状況確認、日本市場への影響を精査する必要がある。	
24	ISO/TC22/SC3/WG9 Electrical connections between towing vehicles and trailers	牽引車とトレーラ間の電気コネクタ	コネクタ分科会									ISO12098-2の規格化 賛成(03/03)		レポートの情報により、日本サイトの要求が的確に網羅されているか 随時、情報の確認を実施する。	
25												ISO11446の改定 賛成(03/12) JASOコメントを取り入れた規格へ改定されており、問題なし			
26												ISO4141-1の改定 賛成(04/06)	2002年2月のCD投票にて、電線分科会として見解を頂き、コメントなし賛成とした。 当時5~6年前の制定時に、日本の各メーカーでは使用されておらず、支障がなかった。 今後も、電線分科会と連携をとりながら、取り組む。	改正案には、データ回路が追加されていた。これに伴い静電容量が具体的に提案されているが、ISO6722、14572と大きな相違がなく賛成とした経緯がある。 関連規格への影響、差異を明確にしなからの対応が重要。	

I S O 活 動 状 況 報 告 書

(& GTB)

部会名: 電子・電装部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況								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	直近の国際会議 (参加人員、()内の数字 は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
27											N2555の投票 賛成(05/08)				
28											ISO4141-1.2の投票 賛成(01/31)	前回投票で、コメントなし賛成とした。 特に変更点はなく、今回もコメントなしとし た。	レポートの情報により、日本サイドの要求 が的確に網羅されているか 随時、情報の確認を実施する。		
29										ISO4141-2の投票 賛成(04/06)	1997年にコメント付賛成とし、コメントは受理 され対応済みとなっている。				
30											ISO4141-3の投票 賛成(04/06)	電線分科会と連携を取りながら、対応 する。			
31											ISO25981の投票 賛成(07/05/22)	現状維持、今後もニーズは無い。			
32											ISO4141-4の投票 賛成(07/05/22)				
33	ISO/TC22/SC3/WG 5 Fuses and Circuit Breakers	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 requirments ・DIS投票が行われ、承認された。 ・投票の際の各コメントに対し、WG5の見解をまとめた。				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。
34											Part 2: User's guide ・2005年にSecond editionが発行され時間が経過しており見 直しを行うこととなる。		・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。		
35											Part 3: Fuse-link with tabs (blade type) ・CD投票結果、賛成 7カ国、棄権 6カ国、コメント付賛成 2カ 国、反対 1カ国(日本)であったが、審議の結果、結局日本の 提案の通り、バージョンRはこのパートからはずされることとなっ た。	・11/20開催のアジア太平洋地域標 準化講習会に参加し、日本提案を 主張した。	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。	2008.9.23～25 (イタリア) ・米:4 ・独:4 ・伊:5 ・仏:1 ・日:3	
36											Part 4: Fuse-links with female contacts (type A) and bolt-in contacts (type B) ・接触抵抗に関し、日本より提案した計算方式が採用される ことになるが、提案の締め切りが過ぎていたので、日本とし ては今後の作業の中で、孔あけ方式の削除の提案を行うこ ととした。 ・CD投票に移行されることとなる。	・接触抵抗の二通りの方式の比較 を行う。 ・投票待ち	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。		
37											Part 5: Fuse-links with axial terminals (strip fuse-links) types SF 30 and SF 51 and test fixtures ・DIS投票が実施され可決された。 ・F-DIS発行を推薦する	・'07年度の活動でJASO D612-5と して規格案を作成予定	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。		
38											Part 6: Single-bolt fuse-links ・DIS投票が実施され可決された。 ・F-DIS発行を推薦することで合意した。	日本では使用実績無し。静観	日本では使用実績無し。静観		
39											Part 7: Fuse-links with tabs (Type G) with a rated voltage of 450V ・FDIS投票が実施され可決された。	日本では使用実績無し。静観	市場投入を世界に先駆けて行っ ていることから、リーダ-的の活動が必要。		

I S O 活 動 状 況 報 告 書 (& G T B)

部会名: 電子・電装部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイトの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議 (参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
40			ヒューズ分科会									Part 8: Fuse-links with bolt-in contacts (Type H and J) with a rated voltage of 450V ・ドイツの強い要望で、日本では使用されていない150Aが追加された。 ・温度上昇試験において、日本からは通電電流を1-センテージで提案したが、実際の通電電流で規定された。 ・プロジェクトリーダーに日本ヒューズ分科会幹事が推薦された ・今回、NWIIに推薦された。	・NWII投票待ち ・CD投票までは、タイプや定格電流の追加提案ができそうなので、'09年3月の国際会議まで提案を行う。		
41												Part 9: Fuse-links miniature low profile (type D) ・NWIIに推薦された。	・NWII投票待ち ・Part3のバージョンR削除に伴い、次回国際会議にて内容修正の上提案する。	・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化に取り組み中。	
42		ISO/WDXXXX (Road vehicles - Circuit breakers)										Part1及び4 Part2 CD投票への移行が推薦された。 PWI登録の推薦が合意された。	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。	
43	CISPR/D/WG1 Protection of receivers in building	電磁波エミッション CISPR12	CISPR分科会									SC61Jの要請である床掃除機の追加に対するCDVを審議。	コメントを提出し積極的に参加している (CISPR/Aの日本の意見にも沿ったものとなっている)	CISPRのエミッション試験は、法規やラジオノイズ関係で各社とも関心度は高い。	2008.06.19 ~ 20 (横浜) ・米:3 ・韓:4 ・仏:3 ・英:2 ・独:5 ・日:5
44	CISPR/D/WG2 Protection on board receivers	車載無線機保護 CISPR25	CISPR分科会									第3版審議における残課題を審議、暗室検証は、日本から文書を提出しCISPR/AとのJTFで審議される。	WGの他に、技術課題解決のために設けられたCISPR/Aとの2つのJTFに参加し日本の意見を反映している。		
45	ISO/TC22/SC3/WG3 Electromagnetic compatibility	車両イミュニティ試験 ISO11451	CISPR分科会									ISO11451-1第3版Amd1 (FPSCの修正)の発行	たくさんの規格が審議されており、分科会では日本の意見をまとも積極的にコメントを提出している。	本規格は、利用率が高く企業間の商取引上大きな影響力を有する。	2008.6.16 ~ 18 (横浜) ・米:3 ・韓:4 ・仏:4 ・英:2 ・独:6 ・台:1 ・スウェーデン:1 ・日:5
											ISO11451-2第3版発行(2005/02)				
											ISO11451-3第2版発行(2007/07)				
											ISO11451-4第2版発行(2006/06)				
		部品イミュニティ試験 ISO11452									ISO11452-1第3版Amd1 (FPSCの修正)の発行				
											ISO11452-2第2版発行(2004/10)				
											ISO11452-4第4版向け、新試験法(TWC法)追加の必要性を審議				
											ISO11452-8初版発行(2007/07)				
								ISO11452-9(初版): 日本からのアンテナ提案を織り込みDISに移行。							
								ISO11452-10A(初版): 技術変更が1点加えられFDISへ移行							
								ISO11452-11(初版): 校正方法の修正等を確認しDISに移行							
46		過渡電圧試験 ISO7637									ISO7637-1第2版: Amd1(FPSCの修正)の発行 ISO7637-2第3版: 42V試験で未決部分があるが、CD移行を進める。				
47		静電気放電試験 ISO10605	CISPR分科会								ISO10605第2版: FDIS投票中のため一部コメントの確認のみ。技術コメントがなければISへ移行				

I S O 活 動 状 況 報 告 書

(& GTB)

部会名: 電子・電装部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイトの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議 (参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
48	ISO/TC22/SC3/WG1 Serial data Communication	ISO 15765 CAN応用診断	多重通信 タイヤグ 分科会									Part 1: IS発行済み(05/01) 定期見直し確認(07/04) 集計中	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。		
											Part 2: IS発行済み(04/10) 定期見直し確認(08/01) 集計中				
											Part 3: IS発行済み(04/10) 定期見直し確認(08/01) 集計中				
											Part 4: IS発行済み(05/12) 見直しNWIP:承認				
											Part 5: NWIPコメント付き賛成(07/03) 否決				
49		ISO 27145 重量車OBD										Part 1:賛成(06/07) PAS	(独)交通安全環境研究所 成澤氏が GRPE担当WGの議長を務められてお り、JSAEのサポートは必須と考 える。 TCP/IP(車外)とCAN(車内)間の データ変換方式を提案中。	2015年以降に中量車、軽量車への展 開が予想され、データ変換による コストアップをいかに抑えるかが課 題。 WP29の活動により、技術的内容と構 成が何度か見直されている。DIS、 FDISをスキップして、PASとして発 行。	2008.4.7~11 (イタリア) ・独:14 ・米:4 ・仏:5 ・伊:2 ・英:2 ・スウェーデン:3 ・韓:2 ・日:4(4)
											Part 2:賛成(06/07) PAS				
											Part 3:コメント付き賛成(06/07) PAS				
											Part 4:賛成(06/07) PAS				
											Part 5:				
											Part 6:				
50		ISO 11992 牽引車と被牽引車 デジ 外情報交換										Part 1: IS発行済み(03/04) 定期見直し棄権(08/5) 集計中			
											Part 2: IS発行済み(03/04) 定期見直し棄権(08/5) 集計中				
											Part 3:FDAmD 棄権(07/12) 承認				
											Part 4: IS発行済み(05/03)				
51		ISO 14229 拡張診断サービス ISO 14230 KWP2000										IS発行済(06/12)	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。	2008.10.13~17 (ドイツ) ・独:26 ・米:5 ・仏:3 ・伊:1 ・スウェーデン:3 ・韓:2 ・日:3(3)
											Part 1,2,3:見直しに投票(04/05) 承認(次回は2009年)				
										Part 1: IS発行済み(01/10) NWIP賛成(08/06):DISとして発行 集計中					
										Part 2: TR発行済み(04/09) 2nd edition CD投票賛成(08/06) 集計中					
										Part 3: IS発行済み(04/07) 定期見直し確認(07/10) 集計中					
										Part 4: IS発行済み(05/06)					
										Part 5: IS発行済み(05/12) NWIP(N2783)賛成にて投票 (07/09)					
										Part 6: IS発行済み(05/12) NWIP(N2783)賛成にて投票 (07/09)					
							Part 7: IS発行済み(01/03)								

I S O 活 動 状 況 報 告 書 (& G T B)

部会名: 電子・電装部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイトの取組み	取組みのニーズ又は影響	直近の国際会議 (参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
60		ISO 6722(自動車 - 60V及び600V単心電線 - 寸法、試験方法及び要求事項)	電線分科会									IS発行済み(06/10)、次回改正に向けたWD審議中	WGに参画、各国と調整、国内の意見整合を行なう必要あり。特に、日本国内で使われている電線サイズ(JASO)の一部を国際規格(ISO)に追加することが出来たため、詳細仕様においても日本の意見を反映できるように主張して行く。アルミ导体については、正式手続きを主張すると同時に、日本としての意見を集約して規格に反映できるように進める。	次回改訂に向けての詳細議論がなされており、国内でもISO規格電線の使用が拡大しているため対応が必要。特に、試験法の規定は、それによって設備も影響を受けるため、日本としての見解を根拠を提示しながら主張する必要がある。 アルミ导体についても日本としての意見を集約し、不利な規格とならないよう主張しているが、ドイツ・米国等で具体的仕様検討が開始されているためそれらとの整合を図る必要がある。 今回、中国が初参加したがまだその意図は不明であり、今後の動向を注視するとともにアジアとして連携を図れるか模索したい。	・2008.4.21 ~ 23(横浜) ・独:2 ・スイス:1 ・スウェーデン:1 ・オランダ:1 ・米:1 ・中国:2 ・日:3(1) +オブザーバ参加12 2008.11.03-0.5(アメリカ)
61	ISO/TC22/SC3/WG4 Automotive electrical cables	ISO 14572(自動車 - 丸型遮蔽及び非遮蔽の60Vと600V多心外装付電線 - 基本及び高性能電線用試験方法及び要求事項)									IS発行済み(06/11)、次回改正に向けたWD審議中				
62		ISO 16553(自動車 - テークアップ - 試験方法及び要求事項)										TS発行済み(06/02) 今後の改正については、各国とも規格化に消極的で、SC3に作業の中止の決議を送付し裁定を仰ぐ予定。			
63	ISO/TC22/SC3/WG15 Automotive multimedia interface	ISO 22902 自動車用マルチメディア・テレマティクスに関する通信規格	(電子電装部会)									DIS 投票でいずれも承認された。 提案規格群: ISO/DIS 22902-1 General technical overview ISO/DIS 22902-2 Use Cases ISO/DIS 22902-3 System Requirements ISO/DIS 22902-4 Network Protocol Requirements ISO/DIS 22902-5 Common Message Set ISO/DIS 22902-6 Vehicle Interface Requirements	・自動車用マルチメディア・テレマティクス機器は、日本のメーカが得意とする分野であり、そのステータスの維持・向上のため、標準策定に積極的に関与した。 ・DIS投票は賛成投票した。	これらの標準のベースとなっている仕様は、世界各国の自動車メーカにより設立された団体であるAMI-C (Automotive Multimedia Interface Collaboration) で検討されてきた。このAMI-C仕様における技術的項目(特に-2, -3, -4)は日本からの参加で作成したものの。	2005.10.4(アメリカ) ・仏:4 ・米:5 ・日本:1(1)
64	ISO/TC22/SC3/WG16 Functional safety of electronics control systems	電子制御装置の機能安全	電子機能対応分科会									・CD投票案が可決成立した。 ・第11回(6/16~18)は日本で開催され、今後の日程と国際会議の進め方について合意がなされた。 ・次回以降DIS(1年後)までに、4回の国際会議が予定され、内容のブラッシュアップが続く。	・規格としての可読性をあげるためのジェネラルな内容の充実を第11回で提案して承認され、次回の国際会議までにその具体的な内容を作成提案する。 ・各パート毎にサブワーキング活動も始まることとなり、日本としても、各パートに検討委員を振り分けて検討していく。	・先進システム開発時の安全設計指針として規格へのニーズは高まることが予測されるが、一方で、確率論的安全評価、形式手法に代表される未だ日本では普及していない手法や、審査組織として第三者機関相当を要求する場面があるなど、国内導入時のインパクトは小さくない。日本の実態に合わない規格にならないように、引き続き積極的な参画が必要。	2008.06.16 ~ 06.18 (横浜) ・独:8, 仏:6, 英:2, 米:4, ベルギー:1, 伊:4, スウェーデン:4 ・日本5(5) 2008.09.01 ~ 09.05 (カナダ) ・独:10, 仏:3, 英:2, 米:4, ベルギー:1, 伊:3, スウェーデン:2, カナダ2 ・日本5(5)

ISO 活動状況報告書

部会名: 原動機部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							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	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
1		自動車用エンジンのnet出力修正法 (ISO1585)									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発行することとなった。	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る旨の文言追加を要求し了承された。日本の補機類(ハリネソフ、エアコンプレッサ)のオプション化提案は棄却された。下記過渡試験法と併せ2ndDISの内容を確認する。	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。	
2	ISO/TC22/SC5	自動車用エンジンの過渡時出力試験法	エンジンテスト分科会								過去にNWIとして提案されたが否決され、新たに'07/10国際会議にてISO1585のAnnex(Reference)として米国から提案され、DISへの盛り込みが承認された。	過渡時の状態を定常で再現することは困難であり、精度不良が懸念されるため前回NWIに反対投票としており、上記2nd DISへの反映状況についてフォローする。	過渡出力試験のニーズは少ない。	2007/10/19 ワシントンDC 仏3、米1、独3、伊1、英1、日(1)
3		DPF性能試験法									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締切で投票中。投票の結果、反対多数で活動開始は見合わせられている。	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。	2008/10/23 ミラノ/イタ 仏3、米1、独1、伊1、スイス1、日(1)
4		車載型排出ガス分析計									米国から、車載型へ移出ガス分析計の規格化提案が提出された。米国にて実施されているIn-Use用計測器がベース、SC5としては、OIMLとのジョイントを含め検討することとなった。	現時点では法規として運用しているのは米国のみであるが、規格の内容によっては各国の法規に対する影響が予想されるが、現時点では活動内容等未決であり今後の動向をフォローする。	各国法規への影響が予想され、活動開始時には日本としての意見を盛り込む必要がある。	
5	ISO/TC22/SC5/WG15	ISO 3930/OIML R99 整備用排出ガス分析計	エンジンテスト分科会								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。	整備用機器に関する改訂であり、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。	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。	2007/9/14 テルフト/オランダ 仏3、米1、他計12名内 日1(1)
6	ISO/TC22/SC5/WG12	自動車用部品の清浄性試験法-用語etc (ISO16232-1~10)	エンジンテスト分科会/噴射装置分科会								流体部品の清浄性規格、10部から成るISO規格 2008-5-8発行。	日本はWGに不参加。FDIS投票についてはエディトリアルコメントつき賛成投票とした。	一般部品は清浄性に特に問題はないためニーズは少ない。噴射系の清浄性は重要であり、噴射装置分科会が対応中。	
7	ISO/TC22/SC5/WG14	ISO 22241-3:2008 ディーゼル機関-NOx還元剤AUS32-第3部: 出荷、輸送、貯蔵									第4回WGで、第1部のIS化を急ぐ事情から第1部からAnnex Cを分離して第3部として審議することを合意し、06年3月にNWIとして取り組むことが承認された。その後、CD投票、2nd CD投票と進んだが、米国および日本から多くのコメントが出されたため、07年4月の第7回WGで関係国間の意見調整を行った。WGの合意内容を反映した修正案にてDIS投票を行い、投票国の全員の賛成で承認された。その後、DIS投票時のコメントおよび10月に行われたSC5会議の決定事項を反映させた修正案が事務局より提案され、メール審議を行った。DIS投票が投票したPメンバー全員の賛成で成立したことからFDISをスキップし、08年2月15日付けでISが発行された。今後WG14は、デボジット防止剤に関する仏からの提案を検討する。	日本は再三にわたり修正を要求したが、流通過程における品質確保について未だに過剰と思われる試料保管などが残された内容でIS化されることになった。合理的な規格になるよう、見直し時の修正に努力して行きたい。	排ガス低減装置としての尿素SCRコンバータの適正な作動を保障するためには、NOx還元剤(尿素水溶液)の品質確保が不可欠な要件であり、規格化のニーズは大きい。ISO規格の要件が日本に不利に働かぬよう、十分留意しながら活動を進める。	2004/12/16~17 ヘルシンキ 2名(日本) 2005/4/26~27 ミラノ/イタ 4名(日本) 2005/10/21~22 ハリファクス 3名(日本) 2006/3/9~10 ヌットガルト/ドイツ 3名(日本) 2006/10/18~19 ウィン/オーストリア 3名(日本) 2007/4/3~4 ヘルシンキ/ドイツ 3名(日本)
8	ISO/TC22/SC5/A dhocWG	FDIS 22241-4 ディーゼル機関-NOx還元剤AUS32-第4部: 給水ノズル及びタンクフィルターネックの形状	尿素水溶液分科会								尿素水タンクの給水口及び給水ノズルに関する規格制定がNWIとして提案され、賛成多数で承認された。05年6月30日に第1回AdhocWGが開催され、WGの審議結果等を反映したCDドラフトにて、06年3月17日期限でCD投票が実施された。主要国が適用範囲を理由に反対投票したこと、およびコメントが多数出されたため、06年7月に第2回AdhocWGを開催し意見調整を行った。WGの合意内容を反映した修正案にて、07年5月8日期限でDIS投票を実施し、賛成多数(米国が反対)で承認された。その後10月のSC5会議で、FDIS投票に進むことおよび米国の意向を反映して適用範囲を見直すこと等が決定された。しかし、08年5月のSC5フォローアップ会議で、10月の議決内容を見直すことが提案され、7月15日期限で投票にかけられることになった。日本の考えに沿った見直しなので、7月1日にコメント付賛成投票をした。	尿素水タンクのフィルターネック角度以外、あまり大きな問題は残されていない。関連規格との整合性なども考慮した見直しを行い、完成度を高めるように努める。	尿素水タンク及び給水装置のハード的な制約となる可能性があり、日本として不利にならないよう、慎重に進める。	2005/6/30 フランクフルト/ドイツ 3名(日本) 2006/7/27~28 フランクフルト/ドイツ 3名(日本)

部会名: 原動機部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
9	ISO/TC22/SC7/WG1	PWI 16332 (TS16332:2006の改正) 燃料Filter: 水分離試験方法の改正	フィルタ分科会								・07年10月の国際会議にて、ラウンドロビン試験の結果などが報告されが、再現性のある水分離値が得られなかったため、将来の規格で規定する燃料の選定 試験水粒子系の規定(SAE規格J1488及びJ1839との整合も含めて) について、TF活動(コンビナ: Lang(Marie))の中で継続検討することになった。	ISO4020 対応 JIS D 1617にて水分離試験を規定してきた。本TS制定に対応し、ISO4020見直し検討作業を実施するので、それに整合する形でJIS D 1617の見直しを図る必要がある。	高圧噴射となり、燃料中の水分除去が一層要求され、コースが高まっている。	
10		PWI 19438 (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の改正									・保持容量について再現性のある結果を得るために、ISO規格の改正作業をする(07年10月決議。PLはIFTSのPetillon。) ・改善の案が明確でないので、流速及び試験ダストなどをパラメータにラウンドロビン試験を実施する(07年10月決議。PTIがダストを提供。伊ドナルドン、独M+H、仏Sogefi、IFTS、仏カミンスが参加。)	国際協調のもと技術検討を進めており、日本も参画して改善に努める。	ISO対応JIS原案がJIS D 1623として認可された。(06.1.31)	2007.10.17 ワシントンDC/US 独(8)、米(5)、仏(3)、英(3)、伊(3) 日本(3) 事務局含み約27名 2008.10.20-22 ミラノ/イタリア
11		PWI 4020 (ISO 4020:2001の改正) 燃料Filter: 試験方法の改正										・箇条6.1(清浄度、ISO 16232と要整合)を優先し、6.6(バースト試験)及び6.9(パルス圧疲労試験)についての改正に向け、TF活動(コンビナ: Staudacher(M+H))活動を進めている。(独、英、仏、伊が参加、日本はメール参加。)	事務局からの強い要請もあり、日本も検討作業に参画を同意した。フィルタ試験法のメイン規格で今後の中心規格となるので、積極的に取り組んで、日本現行JIS(D1617)の使いやすい点の反映、更に、技術革新に対応した規格制定に努める。	対応 JIS D1617の見直し又は、新JISの制定が必要になる。
12	ISO/TC22/SC7/WG3	NP 19713-1、CD 19713-2 エアクリ: エアクリナ粒子カウント法新試験方法										・19713-2(粗粒子)のCD投票で、日本からPart 1(細粒子)と同時に検討すべきの意見を出した結果、Part 1についてCDの素案(分割前の統合版を修正)がまとまれ、同時にDIS化すべく進めている。 ・07年10月の国際会議で、Part 2についてはTF2(コンビナ: Trautmann(M+H))でCD投票の各国コメントへの対応が審議・合意され、原案修正を進めることとした。 ・Part 1、2ともに原案の規定の妥当性を検証するため、M+H提供の同一フィルタを用いてラウンドロビン試験を実施する(P1は5社、P2は4社の参加、追加募集中。)	日本は エンジン用エアフィルタの立場から、信頼性の高い使いやすいISOとすべく、提案してゆく。また、今後この様な日常的なTF活動への対応につき方針を決めておかないといけない。	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、コース・影響ともにおおきく 重要なテーマである。
13		Preliminary Work Item エアクリ: Soot as a loading contaminant of air filters									・TF3(コンビナ: Bugli(Visteon))でのガスバーナ試験(Open flame test)などの検討が進み、PWIとして ISO 5011ベースの試験方法 コンタミの仕様(ISO 12103(ダスト規定)相当の規格)の2部構成として、独が素案を準備する。	この規格の目的等をさらに明確にする必要があるが、試験法詳細につき実際に話ができる様 検討を開始する。	規格化する真意について 認識が不足している。	
14		PWI 20564-1、-2 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									・07年10月の国際会議にて、Part 1(リグテスト)については、当面粒子カウント法による効率試験は今後の検討材料として、アソリユートフィルタでの重量法試験を主体に規格化を進めていく Part 2(エンジンテスト)については、規定が多岐に渡り、ラウンドロビン試験で現規定案での妥当性を検証できなかったため、IS化を断念しTRとしての発行を目指す と決議。なお、この案件については、WG11で今後も議論していく。	Part 1 リグ試験法の成立に努める。	エンジンプロバイガスのクローズド化が進んでおり、オイルミスト除去優劣の評価法が必要。	

部会名: 原動機部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
15		ISO/DIS 4113 燃料噴射装置の校正油									ISO定期5年見直しで改正が決定し、規格としては従来の規定をSVとし、新しくCV及びAW(アンチエアタイプ)のバリエーションを追加することになった。DIS投票中であり、日本はディテリアルコメント賛成投票を行なった。	本規定の校正油は日本でも使用しているが全て輸入品であり、対応JISも存在しない。今回の改定で種類が増えるので、調達時に混乱を招く可能性の有る、あいまいな規定とならない様に確認していく。	コモンレール燃料噴射システムのインジェクタやサブライボンブの出荷検査にて、従来よりも更に高精度の試験が求められており、それに使用する校正油の性状パラメータの低減を図る改正である。	
16		ISO/DIS 7299-2.2 DE - 端面フランジ取付け式 CR高圧サブライボンブのフランジ									現在のISO7299を2部構成に変更し、第2部はコモンレール燃料噴射システムの高圧サブライボンブの取付け寸法規格とする。2nd DIS投票が行なわれ、日本はディテリアルコメント賛成投票を行なった。その後08年4月のWG2会議にて、各国の意見のすり合わせが行なわれた。その結果を受けて次ステップに進む予定。	活動当初からWGメンバーとして規格化作業に取り組み中。日本からの提案がほぼ反映された規定内容になっている。尚、これらの内容をベースに、2007年度にJIS D 3603-4の原案作成作業を実施した。	形状の規格化により部品および生産設備の共通化が図れる。日本の実情にも合ったISO規格にしていく必要がある。	
17		ISO/DIS 7612 DE - 平面座取付け式列形 燃料噴射ノック及び高圧サブライボンブ - 搭載寸法									2006年に発行された規格の図に修正箇所が見つかり、正しい図に改定するためのNWIP投票が行なわれ承認された。現在DIS投票中。(投票期限10/30)	今回の修正内容は日本では生産されていない仕様なので、ディテリアルな部分の確認を行なう。尚、ISO規格の改正に伴い、対応JISの改正も今後必要となるので、改正ISOの発行後に対応を検討する。	形状の規格化により部品および生産設備の共通化が図れる。日本の実情にも合ったISO規格にすることができた。	
18	ISO/TC22/SC7/WG2	ISO 12345:2002 燃料噴射装置の清浄度要件 - 測定法	燃料噴射装置分科会								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、日本も改正要と投票した。WG2会議では先行して改正ドラフトを作成中であり、現在細部の議論が行なわれている。改正が承認されればCD投票に進む予定。	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。今までISO12345になじみのない日本としては、十分に議論に参画することができていないが、当面は改定作業への協力を行う。	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。	2008.4.21-22 (英) WG2 Mtg. 会議参加者 米1, 英1, 独3, 日2(1) 2008.10.23-24 (伊) WG2&SC7 Mtg
19		ISO 2974:2005 高圧管継手形状 ISO 8535-1:2006 高圧燃料管用鋼管 ISO 13296:2005 高圧燃料噴射管アセンブリ									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内容として、以下の改正提案があった。 ：外径 6.35管の追加 外径 10以上の管の削除 鋼管強度の高い区分の追加 新継手形状の追加 その後のWG2会議でも継続して議論が行なわれ、具体的な改正ドラフトとしてまとめられつつある。今後のスケジュールは不確定だが、ISO 2974とISO 13296は3年見直し投票が行なわれ、日本も改正要と投票した。	：日本でも多く使われているがインチ基準の寸法であり、ISOとしては不自然。各国の同意を得るには一工夫必要。 ：日本で使用例があり削除には反対。 ：JISにも独自の強度規定追加があるが、今回の提案は日本とは異なる仕様であり、協議が必要。 ：日本では未だ使用していない形状。 となっていて、詳細な検討及び各国との協議が必要であった。 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中である。	各規格とも前回改正から余り期間を経ていないが、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。今回の提案は日本の実情に必ずしも合わないもので、日本の意見を反映したISO規格にしていく必要がある。	
20		ISO 13948-2:2000 低圧パイプの継ぎ手形状									SAE J2044をタイプとして追加するドラフトを、議長のMr.Henderson氏が編集予定であったが行われていなかった。	日本では未だ使われていない形状であるが、輸出等も踏まえて今後提案内容を具体的に確認していく。	コモンレール燃料噴射システムの採用拡大に伴って、特に欧米での使用頻度が増加した形状の規格化提案である。	
21		ISO/AWI 12251 CRインジェクタの形状・寸法									CRインジェクタの形状や取付け寸法管理は、従来インジェクタと異なる傾向があるため、これを新規規格化する。NWIP投票にて新規制定が承認された。WG2会議では先行してドラフト作成中であり、現在細部の議論が行なわれている。議論がまとまればCD投票に進む予定。	活動当初からWGメンバーとして規格化作業に取り組み中。日本でも使われている形状も規格に反映すべく提案している。	形状の規格化により部品および生産設備の共通化が図れる。日本の実情にも合ったISO規格にしていく必要がある。	

部会名:原動機部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)		
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS						
22	ISO/TC22/WG1	ISO 6621-1 内燃機関用ピストンリング- 第1部:用語	ピストン関連 部品分科会									第26回WGでDISとして審議後、一部表現の見直し案に対しDIS投票が実施され、賛成多数で可決。'07/10規格発行済み。	DIS投票には賛成を投じた。	特になし	2008.5.18-19(独) 第28回 WG1 Mtg. 会議参加者 ブラジル1,英1,独5,米1 日2 次回(第29回)予定 2009.4.02-03(独)	
23		ISO 6621-4 内燃機関用ピストンリング- 第4部:仕様の一般規定										第28回WGでの確認:2008年10月が定期見直し時期となる(2003年10月規格発行)。他規格の改定内容の反映(コード追加、説明の修正等)、詳細な検討が必要であることで合意した。 日本から提案したPVD皮膜の厚さ6µm規定追加された。	第28回WGでWG1N436の追加コード案(外周仕上げ、耳角度、窒化厚さ規格)を合意。	日本が先行しているPVD技術を日本主導で国際規格がすることで、さらに本分野での技術をリードすることができる。		
24		ISO 6623:2004 内燃機関用ピストンリング- 鋳物製スクレーパー・リング											第28回WGでアメリカ側からシリンダ呼称径に対するピストンリングの各寸法設定に対して、数式による基準の提案があった。しかし、これまで経験的に設定されている寸法が多く、数式化での規格統一は困難との結論となった。 アメリカがこの規格のプロジェクトリーダーとなることで合意した。	今後の提案内容を確認する。		日本では鋳鉄材の採用は減少傾向にある。マイクロナビ形状等は日本での採用例は少ない。
25		ISO 6626-3 内燃機関用ピストンリング- コイルエキスパンダ付きス チールオイルリング(新規 制定)											第28回WGの直前にproofが発行された(日本が原案を作成)、この規格について審議した。タイトルから窒化を削除したが、適用の中で窒化を残すことに合意した。2008-6-3 IS発行。	ISO6621-3,ISO6621-5を引用規格に入れることで合意した。この内容をフォローする。		日本が先行している技術を日本主導で国際規格がすることで、さらに本分野での技術をリードすることができる。
26		ISO 6627:2000 スチール組み合わせオイル コントロールリング											第28回WGでは、CD投票が完了しDIS審議に進めるための討議。 スペーシング耳角度コードは、0-30度まで5度おきに設定することで合意した。その他、数点の編集上の問題点を訂正した。	訂正内容を確認する。		耳角度規格:日本国内では使用しない角度も規定されている。日本国内での使用範囲が含まれるため了承する。
27		清浄度											エンジン運転中に発生する微粒子、外気から流入するダストがあり、使用前の清浄度規格に意味があるのか疑問視していたが、第28回WGで、米国と独から、原案の提示があった。両者の計測方法及び判定方法は異なっており、方法の合意には至っていない。議長が、09/01月までに詳細比較をして各委員に提示する。	清浄度の測定方法を調査し、日本独自に現状把握を行う。 ISO16232-1~10,燃料噴射装置の規格ISO12345等を調査する。次回29回の国際会議に結果を報告できるように準備する。		現状の清浄度レベルを調査。出荷時の梱包を開放して測定する。規格化が必要との方向になった場合、現状レベルをベースに提案したい。
28	ISO/TC41/SC4	ISO12046:1995 歯付ベルトの形状寸法及び 物理的特性	ベルト・プ ーリ分科会									ISO 9010(自動車用歯付ベルト)、ISO 9011(自動車用歯付プーリ)に円弧歯型を追加し改定が行われた。それに伴いISO 12046の改定が必要となり、JASO E110(自動車用歯付ベルトの試験方法)も2000年度に同様な内容の改定を行った。その改定内容をISOに日本提案として提出した。 ISO12046改定ドラフト(US作成)に対し日本提案と最も大きな差異であるせん断チップ形状に関しては一度棄却されたが、2004年8月のCD投票にて再度日本提案としてISOドラフト法とJASO法での差異データを付けて提出した。結果、日本提案が採択された。 DIS回付されたが、従来の台形歯にリアランスが設定されており、また、せん断チップの締め付け力設定が削除されており、2006年5月の国際会議で再度議論される。日本はJASO E110を再度提案すし、日本案が採択された。 現在USにてFDIS作成中。	特になし	JASO規格をISOに反映する。		

I S O 活 動 状 況 報 告 書

部会名: 二輪部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイトの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議 (参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
1	ISO/TC22/SC22 Motorcycles (日本)	SC22関係のISO規格制定・改正原案作成作業の計画・推進。	モーターサイクル・モペッド分科会								SC22傘下の各WGのISO規格制定、改正原案作成活動など、2008/6ブリュッセルでの第27回会議で今後の活動内容を確認した。	幹事国として、2008/6のブリュッセル会議では、各WG活動の推進(不在Convener対応)と事務局としてのフォロー活動。		2008.6.12(ヘルギー・ブリュッセル) ・伊:3 ・タイ:2 ・蘭:1 ・ヘルギー:2 ・スイス:1 ・日:1(1)
2	ISO/TC22/SC22/WG1 Terminology (日本)	ISOにおける用語の定義見直し									IMMA事務局長がconvener。活動休止中。 2005/06 ECE/WP29で承認されたSR1の内容を確認し、ISOとの関連性を調査する。	WG1エキスパートを選出しており、必要に応じて対応する	WG1会議開催待ち	
3	ISO/TC22/SC22/WG3 Control and tell-tales (アメリカ)	ISO 6727 制御装置、インジケータ及び警報装置の記号	モーターサイクル・モペッド分科会								(第4回会議開催) ・議長のEd氏が07年1月にリタイヤすることが報告され、その後の進め方について議論したが、新議長の下で進めることとなった。(新議長未定) ・DIS投票の結果、反対なしで承認された。FDISをスキップしてIS発行される予定。	・WDで投票結果からフォローすべき内容があれば、対応を行う。	・IMMAで推進中のGTRを補強する為にも、対応が必要。 なお、今回のISO改訂作業がGTRの提案に影響しないように考慮する。 ・欧州安全指令や世界的な傾向である各国語標記の要請に対してアイコンでの標記対応が図れる様にする。	2006.11.3(スイス) ・米:2 ・ベルギー:1 ・IMMA:2 ・日:2(1)
		ISO 9021 制御装置 タイプ、位置及び機能									(第4回会議では、特に議論なし) ・次回SCで提案出来る様に議長が進める。	・削除提案のための資料検討等をフォローする。	・IMMAで推進中のGTRを補強する為にも、対応が必要。 なお、今回のISO改訂作業がGTRの提案に影響しないように考慮する。 ・欧州安全指令や世界的な傾向である各国語標記の要請に対してアイコンでの標記対応が図れる様にする。	

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイド の取組み	取組みの コース又は影響	直近の国際会議 (参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
4	ISO/TC22/SC22/WG8 Motorcycle Brakes (イギリス)	ISO 12364 ABS 試験及び 計測法	モーターサ イクル・モ ベッド分科会								二輪ブレーキの国際基準調和(GTR)活動が、カナダのスポンサーで進められ、この6月に最終ドラフトが完成。GRRFの審議を経て11月のWP29で承認、成立した。 11月のSC22/WG8ではABS、一般ブレーキともGTRの内容のISOへの反映を図るべく改訂作業の開始が合意された。上記を踏まえ、通常ブレーキISO 8710は2006年の定期見直しをConfirmedからRevisedに変更して、改訂の準備作業を開始、次回のSC22/WG8までにDISの完成を目指すことになった。 2008/5/21DIS投票締切りの結果、反対なしで承認(要コメント対応) ABSのISO 12364は残課題の経過を見つつ結論を次回のSC22/WG8まで保留とした。	GTRの関連会議には、JASICよりエキスパートを派遣して日本の考え方を反映させている。	ブレーキ試験法は各地域で異なっており、GTRの制定の意義は大きい。	2006.11.28(タイ・バンコク) ・伊:1 ・英:1 ・日:1(1) ・ベ:1、ス:1 タイ:4
		ISO 8710 ブレーキ試験及び計測法												
		Advanced Braking Testsの ISO化								(1)GTR活動の中でABSの新たな評価法の議論があり 一部新しい評価法が導入されたが、全体としてはこれまでの評価の延長線上にある。 (2)GTR活動の一環として2005年1月にUS/NHTSAからABS性能および新たな評価法に関する研究レポートが発行されており、GRRFにも報告されたが、一部を除き最終的にGTRに反映はされていない。ISOとしても今後新たな評価法のニーズに応じて関係者と意見、情報交換を行ってゆく考えである。				
5	ISO/TC22/SC22/WG10 Wheels (中国 イタリア)	ISO 8644 軽合金ホイール 試験法	モーターサ イクル・モ ベッド分科会							2006.11.1 IS発行済 次回改正に向けては、中国Convener継続は無理と判断し、イタリアへ要請。	CD投票にあたり、日本のExpertがサポートした。	ISO規格に日本での試験法も反映させた手法としており、ISO化を図る。		
6	ISO/TC22/SC22/WG15 Lighting and signalling devices (日本)	ISO 11460 照明及び照明信号装置の位置決定	モーターサ イクル・モ ベッド分科会							灯火器に関するGTR確立まで時間を要するので、ISO 11460の改訂作業に向けてのNWIPを提出し推進してきた。DIS投票(賛成)済み。 DIS投票結果から、メンバー国の総意確認が出来たので、FDISをスキップしISを発行するよう中央事務局に申請。 2007.01.15 IS発行済み。	幹事国として、改正に向けて積極的に取り組み。	実態に合わせたISOとする必要がある。	2005.7.5(仏・ジュネ) ・伊:1 ・日:1(1)	
7	ISO/TC22/SC22/WG16 Noise (ベルギー)	ISO 362 加速騒音試験法	モーターサ イクル・モ ベッド分科会							2005.3月ISO362のDIS投票がスタートし可決されたものの、8月にGRBからさらなるコメントがあり、ドイツ、オランダからは反対票が投じられた。その対応として測定法の根拠となる市街地モードデータベースにRWTUEVの市街地走行データを加えて再解析を行い、ドラフトの全開加速試験目標加速度カーブをさらにアップデートし、ドラフトの最終確認を行った。2ndDIS投票は2008年3月に実施され100%賛成の結果となった。	日本から関連資料を提出し、実態に整合させたISOとするため、積極的に取組んでいる。	現在の試験法は走行実態と離れた条件で測定されており、道路騒音低減の試験法とすべく、実態に合わせたISOとする必要がある。	2006.1.31(スイス・ジュネーブ) ・独:1 ・伊:1 ・米:1 ・ベルギー:1 ・日:1(1)	

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)	
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
8	ISO/TC22/SC22/WG17 Pollution and Energy (日本)	ISO 11486 消費燃料の測定 コースタウ法による シャシダイナモ設定	エンジンエネルギー分科会								2006.9.1 IS発行済	JIS D 1036シャシダイナモ設定の規格を基本としてISO規格を作成した。	JIS規格の規定内容を、ほぼそのまゝISO規格とし、JIS規格とISO規格を整合することができた。	2008.6.9-10(ベルギー・ブリュッセル) ・タイ:2 ・ベルギー:1 ・イタリア:1 日:4(3)	
		ISO 4106 正味出力									ISO15550(エンジン出力試験法)をコア規格としたサテライト規格という位置づけになり、ISO15550とISO4106の両者が試験に必要となり、ISとして使用しづらくなったので、次の点を考慮して日本がWDを作成する。 a) 出力測定に必要な項目を全てISO4106に含める b) ガソリン機関とディーゼル機関の項目を分ける c) 変更すべき項目は、必要に応じて変更する	JIS D 1000(ネット軸出力試験法)を元に作成したWDを日本から提案した。日本提案がほぼ認められたが使用燃料、湿度測定精度は継続審議となった。	JIS規格と整合した適正なISO規格とすることができる。		
		ISO 6460 制御点火エンジン 搭載オートバイの 発するガス状汚 染物質の測定方 法										ISO 6460(排ガス測定法)とISO 7860(燃費測定法)を合わせて一つの規格として、排ガス及び燃費測定法を規定するISO規格とする。 Part1(排ガス・燃費測定法全般)、Part2(テストサイクル)、Part3(定地燃費測定法)の3部構成にて、 2007.8.15 IS発行済	DIS投票結果、6カ国が賛成。コメントが2カ国から提出された。日本がコメントに対応した修正版最終ドラフトを作成しISとなった。		日本の四輪JIS規格と二輪ISO規格の、排出ガス計算式及び燃費計算式を同一のものとする事ができた。 一定速度燃費試験方法を、現行のISO規格よりも簡便で使いやすいものとする事ができた。
		ISO 7860 燃料消費の測定 法													
		ISO 7117 最高速試験法										CD投票中。	最高速度の測定精度を1km/hとすることを提案したが、最終的に1%(イタリア案)で合意し、代わりに測定機器等によって定義される測定精度式を提案し承認された。また、気象条件が最高速度に与える影響に関して考察し、条件を提案し承認された。		ISO 7117を実用的で適正な国際規格とする。
		シャシダイナモ メータのモード走 行時の慣性量及 び走行抵抗の検 証方法								WDの骨子を説明し、試験に用いるソフトの使用法を説明。次回会議までにWDを作成する	WDを作成すると共に、検証試験を行う国にソフトウェアを貸与する。	現在、シャシダイナモメータのモード走行時の全走行抵抗という観点での検証方法に適切な試験法と規格がない。この検証法を確立することのより、機械慣性、電気慣性に関わらず共通の方法で検証が可能になる。			

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
9	ISO/TC22/SC22/WG21 Stability and Position of the rider (日本)	ISO 9129 慣性モーメントの測定方法	モーターサイクル・モペッド分科会								IS発行済み	CONVERとなったJSAEがリードして、対応する。	操縦安定性の基礎データとしての重心位置、慣性モーメントの測定を容易にすることができる。	2008.06.11(ヘルギー) ・伊:4 ・ベルギー:1 ・IMMA:1 ・仏:2 ・タイ:2 ・日:3(1)
		ISO 9130 重心の位置の測定方法								2005.4.22 IS発行済み。	定期見直しの予定			
		ISO9565 サイド・センタースタンドの駐車安定性								テスト方法の一部追加修正(下向き安定性を追加)を行ない、スタンドの接地圧測定の項目をInformal Annexに移動させることをWGで合意。イタリアは早急にNWI/Pとして提出する。	イタリアの提案を受領し、各委員の意見を聞く。	測定方法のハーモナイゼーションが可能になり、基準が統一できる。		
		ISO 11838二輪車/ライダーの運動学用語								定期見直しを行なったときに数箇所の間違いを日本が指摘した。WGにて修正の必要性を訴え、正誤表を添付することで対応することにした。				
10	ISO/TC22/SC22/WG22 Motorcycle research impact test procedure (ベルギー)	ISO 13232 モータサイクルに取り付けられるライタクラッシュ保護装置の研究評価試験及び分析手順	モーターサイクル・モペッド分科会								1996.12初版発行以降、改正作業に取組み、2005年に改正を行った。2005.12.8 IS発行済み。今後はヘルメット、コンピュータシミュレーションなどの規定の変更、ダミー人形の改良、負傷計算の見直し等の変更提案への対応と下記TCTFからの提案内容への対応を行う。	国内での経験を参考に、積極的に活動に参画し、日本の意向を反映させている。	安全分野での評価技術の向上や現状に沿った評価法を目指して、簡素で適切に評価できるISOとする	2008.1.31~2.1(アメリカ) ・独:1 ・蘭:1 ・米:5 ・ベルギー:2 ・IMMA:1 ・日:2
		WG22/TCTF予備専門家会議									各地域の新たな二輪事故データの収集が終了し、このグローバルデータベースを基に衝突テスト形態とコンピュータシミュレーションでの評価形態の見直し作業が進められている。現在グローバルデータベースに残るエラーの修正作業が行われており、次の作業である衝突テスト及びコンピュータシミュレーションの新たな評価形態の検討手法の見直しはデータベース完成後に取りかかる。	ITARDAより入手した日本のマイクロ事故データとマイクロ事故データをコード変換し、TCTFへ提供した。データベースマネージャー(米)がとりまとめたグローバルデータベースのドラフトには数多くのエラーがあり、その抽出結果を率先して報告している。	今回の評価法の見直しは、二輪車の衝突安全対策の方向性に重大な影響を及ぼすため、議論への参加は不可欠である。日本の事故実態を含み、国際的に合意され、最新の実態に沿い、適切に評価できる手法の確立が必要である。	2007.9.17~18(US) ・独:3 ・米:5 ・IMMA:1 ・日:3(1)
11	ISO/TC22/SC23 Mopeds (イタリア)	モペッドに関するISO規格制定・改訂原案作成作業の計画・推進	モーターサイクル・モペッド分科会								SC22会議と同時開催し、2008/6ブリュッセル会議で、各WG活動状況と今後の活動方針を確認した。	SC22活動との関連が大きく、SC22関連規格の担当者が対応している。	モーターサイクルとモペッドで共通する事項も多く、実情を踏まえて、整合性のある規格とする必要がある。	2008.6.13(ヘルギー・ブリュッセル) ・伊:3 ・仏:2 ・ベルギー:1 ・日:7(4)

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
12	ISO/TC22/SC23/WG1 Pollution and energy (日本)	モペッド用走行抵抗設定法	エンジンエネルギー分科会								DISが承認され、反対票がなかったためにISとして発行予定。	モペッドのシャシダイナモ走行抵抗設定誤差をモーターサイクルとほぼ同一とすることができた。	モーターサイクルとの整合性も必要であり、関連規格の見直しを行う。	2008.6.9-10(ヘルキーン・ブリュッセル) ・タイ:2 ・ヘルキーン:1 ・イタリア:1 ・日:4(3)
		ISO 7116 最高速度測定法									ISO7117(モーターサイクル用最高速度試験法)を元に作成したWD7116(モペッド用最高速度試験法)についてCD投票中。	ISO7117(モーターサイクル用最高速度試験法)を元にISO7116規格改定原案を作成した。	ISO 7116を実用的で適正な国際規格とする。	
		ISO 6855 制御点火インジック搭載モペッドの発するガス状汚染物質の測定方法									ISO6460(モーターサイクル用排ガス・燃費測定法)を基に、モペッド用排ガス及び燃費測定法改定案を作成。CD投票予定。	日本が中心となって作成したDIS 6460(モーターサイクル用排ガス・燃費測定法)と同様の規格内容をモペッドにも適用する。	ISO 6855(排ガス測定法)とISO 7859(燃費測定法)を改定し、最新の規格内容にする。	
		ISO 7859 燃料消費の測定法												
13	ISO/TC22/SC23/WG2 Braking (イギリス)	ABS 試験及び計測法	モーターサイクル・モペッド分科会								SC22/WG8と同じく通常ブレーキのISO 8709は"Revised"として改訂作業を開始し、ABSのISO12366は次回SC22までを保留とした。CD8709として2008/6/4DIS投票締切りの結果、反対なしで承認			2006.11.28(タイ・バンコック)・伊:1・英:1 ・日:1(1) ・ベ:1、ス:1 タイ:4
14	ISO/TC22/SC23/WG3 Lighting and light signaling devices for mopeds (日本)	ISO/CD 10355 灯火器類の位置	モーターサイクル・モペッド分科会								2004.9.30 IS発行済			2005.7.5(仏・ジュネーブ) ・伊:1 ・日:1(1)
15	ISO/TC22/SC23/WG4 Terminology (日本)		モーターサイクル・モペッド分科会								ISO/TC22/SC22/WG1での審議結果を注視して活動する予定。			
16	ISO/TC22/SC23/WG5 Wheels (中国 イタリア)	ISO 8645 軽合金ホイール試験法	モーターサイクル・モペッド分科会								ISO/TC22/SC22/WG10での審議結果を注視し、必要に応じて活動する予定。イタリアがConvenrとして活動する予定。			

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議 (参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)	
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
17	ISO/TC22/SC23/WG6 Stability and position of the rider (日本)	ISO 9043 慣性モーメントの測定方法	モーターサイクル・モペッド分科会								IS発行済み	CONVERとなったJSAEがリードして、対応する。	操縦安定性の基礎データとしての重心位置、慣性モーメントの測定を容易にすることができる。	2008.06.11 (ヘルギー) ・伊:4 ・ヘルギー:1 ・IMMA:1 ・仏:2 ・タイ:2 ・日:3(1)	
		ISO 8705 重心の位置の測定方法									2005.9.5 IS発行済み。	定期見直しの予定			
		ISO8706 サイド・センタースタンドの駐車安定性										テスト方法の一部追加修正(下向き安定性を追加)を行ない、スタンドの接地圧測定項目をInformal Annexに移動させることをWGで合意。イタリアは早急にNWIPとして提出する。	イタリアの提案を受領し、各委員の意見を聞く。		測定方法のハーモナイゼーションが可能になり、基準が統一できる。
		ISO 14772 二輪車/ライダーの運動学用語										定期見直しを行なったときに数箇所の間違いを日本が指摘した。WGにて修正の必要性を訴え、正誤表を添付することで対応することにした。			
18	ISO/TC22/SC23/WG7 Noise (ベルギー)	ISO 9645 騒音試験法	モーターサイクル・モペッド分科会								8月にNWIP投票が行われapproveされた			2006.1.31(スイス・ジュネーブ) ・独:1 ・伊:1 ・米:1 ・ヘルギー:1 ・日:1(1)	
19	ISO/TC22/SC23/WG8	CD 4129 制御装置、インジケータ及び警報装置の記号	モーターサイクル・モペッド分科会								SC22/WG3議長としては、コンビナードを拒否。 但し、規格内容についての協力はSC22/WG3として行なう。	(モペッドであってもモーターサイクルと同じ内容であるべきとのスタンス)	(モペッドであってもモーターサイクルと同じ内容であるべきとのスタンス)		
19	ISO/TC22/SC23/WG9 (イタリア)	電動二輪	モーターサイクル・モペッド分科会								・Terminology & Classification、 ・Performance、 ・Electrical & Operation safetyの3項目に対し、 NWIPに向けて各プロジェクトリーダーが2008年8月中旬までにまとめる。この活動はSC22/WG23とのジョイントワーキング活動とする。	国内での電動二輪車、電気自動車等を参考に、積極的に活動に参画し、日本の意向を反映させたい。	世界的に見ると電動二輪車が増えつつあり、ISO規格の必要性は高い、また国内の電動二輪車の試験方法への影響も有り得る。	2008.6.11(ヘルギー・ブリュッセル) ・伊:4、・仏:2、 ・ヘルギー:1、 ・タイ:2、 ・IMMA:1、 ・日本:1(1)	

I S O 活 動 状 況 報 告 書

部会名: 車両性能部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
1	ISO/TC22/SC6/WG1 Production data exchange between chassis and bodywork manufacturers (スウェーデン)	トラックシャシ及び架装物製造業者間の製品データ交換 基本情報 ISO 21308-1	部会								CD投票 06/1月期限。日本は内容が規格としては不十分と考え、反対で投票。 CD投票結果、PASとすることで承認	日本にとって不利な内容にならないように意見をだしていく。	今後、シャシーメーカーと架装メーカー間の架装情報データ交換は当然必要になってくるとと思われる。	2006/4/26 SC6 総会 英国 コベントリー 日本からは参加なし
2		管理情報 ISO 21308-3									DIS投票結果、一部修正の上、FDISを経ずIS化することを承認 ('06年4月のSC6/WG1会議にて)。2007年2月14日にIS発行。			
3		ISO 21308-4 Part 4: Mapping to STEP application protocol												
4	ISO/TC22/SC17 Visibility (イタリア)	アイリブス試験方法 ISO4513:2003	運転視界分科会								SAEJ941-2002をベースにISOの改正を行う。SAE J941の内容が修正されたことに伴い、CD 4513についても米国にてアップデートを行う(9/末)	内容については合意が取れており、問題はない	現状のISOは前席ベンチシートを基準にしている等、現状にそぐわない部分もあり、改正によりより市場実状に沿った内容となる	2008/6/4 SC17 開催場所: 米国 2名参加
5		ダッシュボードのフロントウィンドウへの映り込み試験方法									SAEで本件に関する規格化を検討しているが、現状進展なし。ISOとしての取組みは引き続き凍結とすることで決定した。	日本としては以下のコメントを出しており、試験方法作成に対しては消極的な姿勢をとっている。 ・文献毎に計測方法がまちまちであり、直ちに評価法に採用できそうなものはない ・現時点でベースとなる論文を選定できない状況であり、規格化は困難	技術的には計測方法の妥当性の検証などが必要であること、ダッシュボードの形状や色などデザイン要素にも関連することから、技術的・商品的な影響が大きい。SAEで規格化された後に詳細論議を行う	
6		直接視界に関する試験方法										N441として展開された、ECE R125「直接視界」の決議に関する日本の意見が求められた。ISOでも関連する規格としてISO 7397-1及び-2があり、今年度の確認投票アイテムとして挙がっている。SC17では、ECEの本決議に先駆けGRSGにおいて、JASICから日本の保安基準 第22条の要項織り込みが提案されていることもあり、本案件に対する日本のスタンスの確認があった。	本件については、JASICの自工会メンバーに確認の上、7月中を目処に回答することとした	
7	ISO/TC22/SC7/WG3 Air & oil filters (ドイツ)	車室内フィルタ及びその試験方法 パート1: 粒子濾過試験方法 ISO/TS11155-1 (浮遊ダスト)	空調分科会								2006/10にドイツで国際会議が開催され、日本から代表1名が出席。 ・アメリカ、ドイツ、その他の参加国で複数の問題があるとの認識で合意しISO/TS11155-1を見直す作業を開始することになった。 ・日本にも会議出席の打診があったが、日本は装置をもっていないため、具体的な提案ができないとの理由で辞退した。ただし、日本としてはTask Force Teamの成果は尊重するとの説明をした。 ・2007/03/27にアメリカでこのTask Forceの会議を開催したが問題は解決せず大きな進展はなし。 2007/10にアメリカで国際会議が開始され、日本から代表1名が出席。 ・昨年と同様複数の問題がありTask Force Teamで更なる検証を行なう。 ・現状の課題を解決すべく、日本から提案した試験方法でRound Robin Testを行なうこととなり、参加国に試験手順及び試験用フィルタを提供した。次回の国際会議でその結果を論議することになっている。	Task Forceの会議には参加しないが、会議後にメール等により進捗状況を確認していく。	日本国内には対応するJIS、JASO規格が無いが、開発の効率向上の資とするとともに、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。	2008/10/21-21 開催場所: イタリア

部会名:車両性能部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
8	ISO/TC22/SC7/WG3 Air & oil filters (ドイツ)	車室内フィルタ及びその試験方法 パート2:ガス状濾過試験方法 ISO/DIS11155-2 (臭気ガス)	空調分科会									<ul style="list-style-type: none"> 原案作成時、日本の意見も取り入れTS発行。 2005/10の国際会議でTSよりISO化に向けて次のステップに進めることで合意した。 2007/5にDIS投票用紙配布。(投票期限:2007/11/19) 2007/10にコメント付き賛成でDIS投票済み。 	ISO/DIS11155-2の内容について、コメントが反映されているかDIS結果を確認する。		
9	ISO/TC22/SC N2818 Road vehicles-Safety requirements for Mobile Air Conditioning system(MAC) (フランス)	自動車用エアコンに関する安全基準 ISO/TS										<p>1. 背景 圧力容器指令 (EU指令97/23/EC)において、定置式エアコンをベースとした規格EN 3 7 8 があり「カーエアコンもそれに順ずる」と明記していたが、定置式エアコンをベースとした規格EN 3 7 8 では、「カーエアコンで遵守できない項目」があることが、昨年の改正時期に明確となった。そこで、EN 3 7 8 の改正時に、「カーエアコンは対象外とする」という活動を推進し、対象外とすることができた。ところが、欧州カーエアコン指令 (2006/40/EC) で求められている「安全に関するカーエアコンの規格」がないということから、「自動車用エアコンに関する安全基準」をISO化するという運びとなった。</p> <p>2. 現在の状況 「自動車用エアコンに関する安全基準 (ISO/TC22/SC N2818)」をISO規格化するという活動を推進していくことに関しての「投票」依頼がきている。投票案を自技会空調分科会で作成し、事務局に提出。正式に日本から「YES」の回答を実施済み。</p>	国際会議に出席し積極的に活動していく	欧州の冷媒 R 1 3 4 a 廃止時期に先行して規格化されるべき。少なくとも 2 0 1 0 年未までに FDIS (もしくは DIS) 化が望ましい。と提案している。	2008/10/30 フランス
10	ISO/TC22/SC9 Vehicle dynamics and road holding ability (ドイツ)	乗用車の重心位置計測試験 ISO 10392	操安性分科会									2006/11/1~2 SC9国際会議。従来の傾斜台による計測法に、慣性モーメント計測による計測方法を併記する。P/L作成Draftに基づいて、本計測法の技術的内容(測定変数および必要な精度、計算式、グラフほか)について審議。 '08/4開催予定のSC9での決議に向けて上記審議結果を反映したSC9 N667 Draft#2 Revised ISO10392が'08/2リリースされ、プラットフォームのたわみによる重心高補正式の技術的説明追加を含む修正を'08/3に要求した。その後SC9の開催がキャンセルされ、進捗無し。	改訂に賛成し、実状に合わせて試験法追加を支持する。		2008.10.28-30 スвейツ
11	ISO/TC22/SC9/WG1 (イギリス)	自動車の操安性用語 ISO 8855										TC22 SC9 N662 (ISO 8855 CD) に対する各国コメントがリリースされ、これに対する日本の対応を審議。日本が要求したタイヤ特性関連用語のうち、車両運動に直接関係する力、モーメント用語の復活等は承認される見通し。米国・カナダよりZ軸座標についてSAEと同様に上向きと下向きを併用することが提案された。改定目的がSAEとの整合にあるため、容認する方針でWGに対応する。	改訂に賛成。JASO Z208-98との関連規格であり、あわせて整合を図る。SAEとの整合上、最大の課題は基準座標のZ軸の向き (ISO & JASOは上向、SAEは下向) であるが、双方使用経緯が長く難航が予想される。他、日本からはSAEリファクタリング記号としてKの定義を強く要望している。	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あり。	2008.10.28-30 スвейツ
12	ISO/TC22/SC9/WG6 Dynamics of heavy commercial vehicles (スウェーデン)	大型車のウェンターロードリグ試験 ISO 11012										TC22_N2719投票結果承認された。ISO11012 "Heavy commercial vehicles and buses - Open-loop test methods for the quantification of on-centre handling - Weave test and transition test"	新設に賛成し、技術的な審議に参加する。	大型商用車のウェンターロードリグ試験法の新設	2008.10.28-30 スвейツ
13		大型車のロールステイリティ試験 ISO 11026										2007/3/19-20@パリ SC9/WG6国際会議 (日本は欠席)。前回会議で、Performance of the steering procedureの走行方法コースについて議論があったが、今回のドラフトWG6_N137では該試験条件部が本体から外されAnnexとなった。このAnnexで示される走行例は日本のコース事情では実施が困難なため、同等の特性を得る簡易的なやり方を次回WG1あるいは投票の機会に提案する。 TC22_N2704 NWIP投票で承認された。"Heavy commercial vehicles and buses - Test method for roll stability - Closing curvetest"	EVSC (Electronic Vehicle Stability Control system) の rollover avoidanceについての試験方法の制定。 新設に賛成し、技術的な審議に参加する。	日本にとって不利なものと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。	

部会名:車両性能部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイド の取組み	取組みの コース又は影響	直近の国際会議 (参加人員)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
14	ISO/TC22/SC13/WG3 Localization of Controls and tell-tales (アメリカ)	イグニッション キーの配置 ISO 4040.2 4.8項	コントロール類配置 分科会								定期見直し	2001年にIS(International Standard)が発行された。 5年後の定期見直し(2006年)で、以下のAltから選択していく。 Alt.1: 4.8項をそのまま残す。 Alt.2: 4.8項を削除する。 Alt.3: 4.8項以下の内容を入れて修正する。 ・回すキーは、左/右ハン車とも、ハンドルの右側配置 ・Push式等は、左/右ハン車とも、車両の内側配置 Alt.4: 4.8項以下の内容を入れて修正する。 ・回すキーは、左/右ハン車とも、ハンドルの右側配置 ・Push式等は、どこでも良い。 2007.5.16の国際会議の結論 日本主張案(Alt.4)に採択された。 2008.6.4の国際会議の結論 小修正を実施し、FDISをスキップして、ISを発行する。	IS化については異論はなく、改訂に賛成である。2001年のISの背景(差して回すという複雑な動作を伴うため、人間工学的に利き手の右側が望ましい)を調査し、日本に不利益がないように取り組む。 日本の提案通りに進捗した。問題なし。	Alt3が採択されると、右ハン車はインパネセンター付近への配置ができなくなるので、影響が大きい。	2008/6/4 USA San Antonio (2名)
15		コンプレバーの配置 ISO 4040.2 4.7項 Footnote#2									定期見直し	2006/5国際会議にて、5年後(2006年)の定期見直しの際のFootnote#2削除の扱いについて審議した。 Alt1: 4.7項とfootnote#2を削除 (右ハンのミラー対象配置は認めない) Alt2: 4.7項とfootnote#2を残す。 (今後5年間は、右ハンでのミラー対象配置を認める) Alt3: 永久的に、右ハン車のミラー配置を認める。 (Footnote #2のみ削除。仏の新案) 2007.5.16の国際会議の結論 日本主張案(Alt.3)に採択された。 2008.6.4の国際会議の結論 小修正を実施し、FDISをスキップして、ISを発行する。	1998年の当時の基本部会で、「JIS D 0033は、ISO配置とJIS配置の何れでも可とするダブルスタンダードに対応する」と、TBT協定上問題ないと見解を得ている。しかし、ISOとしては、望ましい方向ではないので、分科会では、日本にとって最も有利なOption Cを提案することとした。理由は右記の通り。 会議参加国が、日本の主張に賛同し、大きく進展した。長年の主張がようやく実を結んだ。 日本の提案通りに進捗した。問題なし。	日本車のコンプレバーの逆配置を認める規格文(4.7項)が2006年に排除される。規格文通り、2006年に排除されると影響は大きいので、下記理由で、日本は排除反対を強く主張する。 ・ISO憲法に各国インフラも配慮する記述がある。国内保有台数世界No2のインバクト大 ・輸入車に対して関税障壁を課していない。	
16		スポーツモードAT シフトの+-方向 ISO/TS 12104									TS	日本、仏は反対したが、多数賛成可決で、2003.7月にTSとして発行された。TSは「シフトダウンが前方向、日本のミニバンで多用されているインパネシフトの操作角度は水平から40度以内」 今後は、2006年、2009年に、IS投票予定。 2005/4の会議では、WG3として、各社のシフト配置状況の調査を継続していくこととなった。現市場で、TS通りにシフト配置しているメーカーは、BMW、マツダ、Fordの一部とまだ少数。	2002年11月国際会議でデータを元に日本案「基本はUpshift(+):前方向、スポーツ車は、逆配置も認める」を主張したが、左記の投票結果となった。 2004/6国際会議にて、日本は、「世界市場では、TSに反した車が多数を占めている」調査結果を説明した。引き続き、IS投票まで、上記日本案を主張していく。 上記の背景から、日本としては、廃案の方向で投票予定。進捗なし	シフトUP/DOWNの操作方向を統一する規格。現TSは、日本の主張と日本市場に反しており、影響が大きい。しかしながら各国も、まだTSに対応しておらず、各国市場も観察が必要。	
17		モーションステレオタイプ ISO 12214 (2002年制定)									定期見直し	2007/5国際会議にて、5年後(2007年)の定期見直しについて審議した。 2008.6.4の国際会議の結論 見直しを実施し、2008年12月にDISが発行される。 3.3.5.3ヘッドランプスイッチは、左側レバー配置を推奨しているように思われるので、ISO4040 4.7の改訂に合わせて、左右の配置を認める表現に改訂される。	左記の通り、日本の主張が認められた。	日本にとって大きな影響はないと考えるが、ISO 4040の改訂に合わせて、ISO 12214の表現も合わせておくべき。	
18		都市型バスの運転者操作スペース ISO 16121										2005年規格化された。2007年WG3においてスウェーデンより改定提案提出された。次回2007年10月WG3において各国スウェーデン改定案へのスタンス表明及びサポートする場合の積極的な関与と表明をすることになった。 2008.6.4の国際会議の結論 WG3は、3年後の定期見直しが2009年3月までに完結するまでは、見直しを実施しないことを、決定した。	9/12自工会・バス分科会にて検討した結果、「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」となった。したがって日本としては「静観」のスタンス。(スウェーデン提案に対する積極的サポートはしない)	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が、今後の方向性として情報収集に努め必要なアクションをとる。	

部会名:車両性能部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
19	ISO/TC22/SC13/WG7 Hand Reach and H-Point Determination (アメリカ)	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								定期見直し	・発行後3年の定期見直しを行うことが決定された。投票は2008.10までに行われる予定。 ・現在、SAEで先行して改訂作業が進められている。J4002の改訂版が2008.7に発行される予定。		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く、ISO、SAEの進捗状況をフォローする必要がある。	2008/6/4 USA San Antonio (2名)
20		ヒップポイントマシンの改訂(旧H.ptマシンの) ISO 6549									定期見直し	・新ヒップポイントマシンへの移行(8年後)を控え、改訂は行わない見直し。 ・2008.6.16に投票クローズ。	改訂の必要性はない投票済み。	特になし	
21	ISO/TC22/SC13/WG8 Ergonomics applicable to road vehicles/TICS on-board MMI (ドイツ)	優先順位 多くのTICS情報の優先順位の付けかた ISO/TS16951	ヒューマンインターフェイス分科会									ITS機器からの複数情報を効果的にドライバーに伝えるため、情報の優先順位の決め方を規定。 '04年3月にTSとして発行された。 2007年に第一回定期見直し投票実施。現状のTSのままとすべきとして投票。TSとして3年間継続させることとなったものの、議長C.Heinrichは自動車メーカーの本TSの使用頻度が少ないため否定的。	まずはJIS化を図り、3年後のIS化に弾みをつけたい。		2008/6/3~5 米国 San Antonio (4名) 2008/11/3~5 フランス パリ (2名)
22		Warningの与え方 従来研究の整理 ISO 16352										警報の与え方に関する先行研究事例の整理。 TR発行された。	日本における研究事例を引用するよう要望。	Warningの定義の先行事例が次項の "Warning Integration" の議論に影響。	
23	ISO/TC22/SC13/WG8 Ergonomics applicable to road vehicles/TICS on-board MMI (ドイツ)	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										現在、日本提案でNWIP投票中。当初はTSにする計画でいたが、内容的にはTRではないかとの議論もあり、NWIP投票終了後に改めて検討する予定。TSかTRかの決定は次回国際会議('08/11)まで持ち越し。	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。	
24		Simulated Lane Change Test (仮題) 視覚聴覚などのタスクによるドライバーの注意散漫の測定方法 ISO 26022										ITS機器の操作時に生ずるDriver Distractionの評価法を規定。別に作成中のOcclusion法(ISO/DIS16673)がITS機器の視認/操作のみを扱うのに対して、音声操作、メンタルタスク等、より幅広い領域をカバーできる手法を目指す。日本は、これまでの検証結果に基づき、ISには不十分なレベルであるとして、修正を要望。08年4月のDIS投票では11カ国中3カ国(日英加)が反対投票。米国もそれに近いコメント。1年後('09年春)に再度(第2回)DIS投票することとなった。	当初より妥当性の検証実験に取り組み、知見を提出し続けている。CDドラフト作成の際に日本が提案した手法の原理の記述に他国メンバーも刺激され、より踏み込んだ記述となった。日本の主張により、注意配分の重要性を記した付録部分を本文中に記載し、2次タスク成績も測定することが重要であることを明記することとなった。	世界的にITS機器のDriver Distractionの問題が注目されており、法規化が検討されている国もある。不合理な標準となると、ITS機器の商品化への影響大。特にOcclusion法をITS機器の自国のガイドラインとして採用する日本(自工会)、AAM(米国自工会)への影響大。提案国のドイツは、LCT法の標準化を強力に推進したい構え。	
25		聴覚情報表示音/音声の基本的な与え方 ISO 15006										聴覚情報表示に対する音/音声の評価方法を規定。次回国際会議('08/11)より、米(主導)、カナダ、独がタスクフォースに参加し改訂を進めていくこととなった。		音情報はITS関連機器の基本的情報であるため、使いやすいものとする事が必要。	
26		TC204/WG14リエゾン										特段の動きなし。	TC204/WG14のコンピナーも、WG8のWarning Integrationのリーダーも、日本であり、国内/国際 両方の場で積極的に協力。	WG14での各制御システムの審議に対して、HMIの観点から横串を通すための活動を行う。	
27		Visual Presentation ISO 15008の更新										一部改正であるため、CDをスキップしてDISにすることでNWIP投票が行われ、承認されたことを受けて、現在DIS投票中。日本の要望も一通り入っており、特に問題はないと考える。	リーダー国のドイツから、日本に対して、制定時と同様の積極的関与を要請された。漢字の扱いについて、JIS X 9051-1984との整合を提起し、基本的に了承された。	現ISO15008制定時からのディスプレイの精緻度、レンダリング技術の革新、及び評価時の計測機器・手法などの変化をキャッチアップする必要性あり。	

部会名:車両性能部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況							活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS				
28		Calibration Task 2次タスクの負荷量 評価の基準となる タスク PWI準備中	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。別個に行なわれた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。また、異なった手法で評価されたタスクの比較にも用いられる可能性がある。先回の会議で、Dual Task法にのみ使える手法に絞り込むことを合意。従って、Dual Task法ではないIS16673 (Occlusion法=日本自工会ガイドラインで採用している手法)には適用しないため、自工会ガイドラインに直接及ぼす影響はなくなった。文化や地域に影響されないタスクの制目が目的。現在、キャリブレーションタスクとして研究実績を、米・オランダ・ドイツ各国が紹介しあっている。これらの手法を各国で精査、標準化に向けて適切な手法を開発すべく、検討要請されている。今回の国際会議でPWIからTSを前提としたNWI投票に移行させることに合意した。	日本としては、当初から必要性に疑問を呈しており、態度を保留中。但し、タスクフォースには参加し、情報収集を行い、審議状況を把握する。国内的にはタスクフォースを満足させて、技術的内容のみならず、今後の対応含め協議中。	好意的に解釈すると、自工会のガイドラインの国際化に向けて活用できるが、反面、自工会ガイドラインの切り崩しのために使われる可能性もある。動向の観察が必要。	
29	ISO/TC22/SC13/WG5 Symbols	ISO 2575第7版 発行	コントロール類 識別分科会								2004年5月発行済。 2004年5月発行済み ISO 2575 第7版の追補版1が発行(05/6/1) 同 追補版2が発行(06/4/15)	JIS改正版には、追補版(amendment 1)の内容が織込み済。		
30		Informative Annex W SC13/WG5:N750 N768 N832									自動車の形態を示すシンボル類の整理改訂作業、サンディエゴ会議 Resolution 326の、Annex Wを修正し、CD投票に廻される。CD投票の結果承認、4月の国際会議でDISに移行案を決定 一部のシンボルを修正/変更し、DAM4に移行。(04/4/7) 日本からのシンボル代替案、名称変更提案4件が採用された。 #15"Trailer rear view"を修正し、承認。スウェーデンが修正案を10/25までに提出。(04/10/11) DAM4投票案を分科会で協議、W.10, 11のみ反対(06/7/12)、JISCから投票(06/8) トラック/バスの正面視を除きWG5で承認、FDAM3に移行、トラック/バスの正面視は新グラフィックを加え新規にCD投票(06/10) CD投票の日本案を決定(07/2/20)、投票(07/2/27) トラック/バスの正面視を承認、DISに移行(WG5:07/5/15)	シンボルマークの形状修正度合を確認しながら進める。 トラック/バスの正面視は統合し、似て非なるシンボルの設定をしないよう働きかける。	日本からの修正/変更提案は概ね受諾された。 シンボルの統廃合提案(2点)が却下されたが、実用上問題なし。	2008.6.2~3 San Antonio, TX, US WG5(2名)
31		側方障害警報 SC13/WG5: N712 N761 N769 N832									側方障害警報に統合しCD投票に送られることが承認された。CD投票の結果承認、4月の国際会議でDISに移行案を決定。シンボルを修正/変更し、2案をCD投票に送る。(04/4/7) N769 CD投票(05/10/5) 側方障害警報はD案が承認され、DIS5に進む。(05/10/11) DIS5投票の日本案を集約、分科会での審議を経て投票(07/4/2) WG5で側方障害警報が承認され、FDAMに進む(WG5:07/5/15)			
32		Glare prevention exterior mirror SC13/WG5: N711 N740 N769 N832									DAM3から以下の2件をCD投票に差戻し(04/4/7) C.21 Glare prevention exterior mirror, vertical type C.22 Glare prevention exterior mirror, horizontal type C.21, C.22はいずれもB案が承認され、DIS5に進む。(05/10/11) DIS5投票の日本案を集約、分科会での審議を経て投票(07/4/2) 注記「左右反転形状にしてもよい」を追記しFDAMに移行(WG5:07/5/15)			
33		ヘッドレスト収納、サイドSRSオフ、スマートキー、等 SC13/WG5: N745 N761 N768 N832									日本から提案の新シンボルマークにHeated steering wheelを加え、CD投票に送られることが合意された。CD投票の結果一部承認。4月の国際会議でDISに移行案を決定 一部のシンボルを修正/変更し、DAM4に移行。(04/4/7) 日本からの提案 6件中 採用:3件、否決:1件、保留:2件 DAM4投票案を分科会で協議、賛成(06/7/12)、JISCから投票済(06/8) WG5で承認、FDAM3に移行(06/10)	日本から提案を実施。今後も積極的に新シンボルマーク作業提案を行っていく。	国内シンボルを国際標準にできるように積極的に働きかけていく。	

部会名:車両性能部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイド の取組み	取組みの コース又は影響	直近の国際会議 (参加人員)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
34		5輪継ぎ手 SC13/WG5: N742 N761 N768	コントロール類 識別分科会									SC15/WG4から提案された" Fifth wheel coupling open/closed "に関する2つのシンボルマークをCD投票に廻すことで合意 CD投票の結果一部承認。4月の国際会議でDISに移行案を決定 シンボルを修正/変更し、DAM4に移行。(04/4/7) 日本からのシンボル修正案が採用された。 DAM4投票案を分科会で協議、賛成(06/7/12)、JISCから投票済 (06/8) WG5で承認、FDAM3に移行(06/10)	CD投票案は日本意見とほぼ同じ。	特に影響無し。	—
35		Drawbar coupling SC13/WG5: N754 N761 N768										SC15/WG4から提案を却下し、ドイツ提案の2つのシンボルマークを CD投票に廻すことで合意 CD投票の結果一部承認。4月の国際会議でDISに移行案を決定 シンボルを修正/変更し、DAM4に移行。(04/4/7) DAM4投票案を分科会で協議、賛成(06/7/12)、JISCから投票済 (06/8) WG5で承認、FDAM3に移行(06/10)		特に影響はないと思われるが 国内の トラック、バス関係者にも確認必要。	
36		Bending lighting SC13/WG5: N741 N768										DAM4に移行。(04/4/7) 日本の提案は不採用。 DAM4投票案を分科会で協議、賛成(06/7/12)、JISCから投票済 (06/8) WG5で承認、FDAM3に移行(06/10)		特に影響無し。	
37		Drawbar angle warning SC13/WG5: N755 769 N832										日・米提案を合成したものを基本案として承認。CDに進む(04/4/7) N769 CD投票(05/10/5) 会議中に作成した修正案を承認、DISに移行。日本が修正案を提出 する。(05/10/11) DAM4投票案を分科会で協議、賛成(06/7/12)、JISCから投票済 (06/8) WG5で承認、FDAM3に移行(06/10) トレーラー形状の変更を承認(WG5:07/5/15)		特に影響無し。	
38		Drowsiness N790 N800 N831										各国からの提案を求められた。6月30日までに提出、次回会議で検 討。代替案を提案(05/6/30) 全ての提案が却下。各国にて検討し2006年2月15日までに再提出 (05/10/11) 各委員からの提案をまとめ、ISO事務局に提案(06/2/15) CD投票に進める4案をWG5で選出(06/5/8) CD投票案を2案に絞込み(06/10) CD投票の日本案を決定(07/2/20)投票済(07/2/27) Aの比率にBの瞳を加えた統合案を承認、DISに移行(WG5:07/5/15)		特に影響無し。	
39		Camera N790 N832										各国からの提案を求められた。6月31日までに提出、次回会議で検 討。 代替案を提案(05/6/30) 日本提案の"IEC60417-5116 "Camera"」を承認。CDに移行。 (05/10/11) DAM5に進めることをWG5が承認 DIS5投票の日本案を集約、分科会での審議を経て投票済(07/4/2) FDAMに移行を承認(WG5:07/5/15)		特に影響無し。	
40		Windscreen washer fluid heating N832										各国からの提案を求められた。6月31日までに提出、次回会議で検 討。 代替案を提案(05/6/30) 会議中に作成した修正案を承認、CDに移行。スエーデンが修正案を 提出する。(05/10/11) DAM4投票案を分科会で協議、賛成(06/7/12)、JISCから投票予定 (期限:06/8/14) DIS5投票の日本案を集約、分科会での審議を経て投票(07/4/2) 名称変更を承認しFDAMに移行(WG5:07/5/15)		特に影響無し。	

部会名:車両性能部会

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応 分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイド の取組み	取組みの コース又は影響	直近の国際会議 (参加人員)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
41		Stepping/Standing prohibition N808 N831	コントロール類 識別分科会									日本から新シンボルとして提案、WG5で図案を修正しWDとして承認。各国からコメントを求める(06/5/8) WG5で承認、CDに移行(06/10) CD投票の日本案を決定(07/2/20)、投票(07/2/27) Standing prohibition:変更なし。Stepping prohibition:ISO 7010-P019シンボルに変更しZ.08の注記を加える。2案ともDISに移行(WG5:07/5/15) TC145/SC2からの微修正提案があり、WG5はこれを受入れる(08/6/3)	日本から提案していたStepping prohibitionを取り下げることにした。むやみにシンボルを増やさず、すでにISO7000に存在しているISO 7010-P019シンボルを用いる方向で国内でも調整していきたい。(07/5/15)	特に影響無し。	—
42		Child seat presence detection (CPOD) N831										ドイツから新シンボルの設定を提案、今後の検討アイテムとしてWG5が承認(06/5/8) WG5で承認、CDに移行(06/10) CD投票の日本案を決定(07/2/20)、投票(07/2/27) 名称/シンボル変更、注記の追加を承認、DISに移行(WG5:07/5/15)		特に影響無し。	
43		Head up Display N831					—					ドイツから新シンボルの設定を提案、今後の検討アイテムとしてWG5が承認(06/5/8) WG5で承認、CDに移行(06/10) CD投票の日本案を決定(07/2/20)、投票(07/2/27) A案を修正、B案と共にDISに移行(WG5:07/5/15) SC13からのコメントを確認し、新CD投票として再投票する(WG5:08/6/3)		特に影響無し。	
44		Roof Transparency N831										N821A~D 4案の内、C案をベースにリファインした案をWG5で承認、CDに移行(06/10) CD投票の日本案を決定(07/2/20)、投票(07/2/27) 名称変更「Roof Transparency」を承認、DISに移行(WG5:07/5/15)		特に影響無し。	
45		ON/OFF N831										「ON/OFF」の文字がカナダの法律上必要とのカナダ提案をWG5が承認 CD投票の日本案を決定(07/2/20)、投票(07/2/27) 注記を追加を承認、DISに移行(WG5:07/5/15) CD投票で否定的な意見が無いため、WG5はSC13に対しDAM6の投票を待たずISO2575第8版に直接入れることを推奨する(08/6/3)		特に影響無し。	
46		Low speed obstacle monitoringなど16件										新シンボル16件が提案され、確認とコメントを求めるために各国に展開されることが承認された(WG5:07/5/15) 9件が承認されCD投票に移行、4件はTruck Task Forceメンバーに再確認、他は却下(WG5:08/6/3)	具体的な提案が提出され次第、分科会委員に展開		
47		Emergency call など 5件 N855										新シンボル5件が提案され、検討の結果一部の修正が加えられ4件をCD投票に移行する。1件は提案元のスウェーデンに使用方法の情報を求める(WG5:08/6/3)	投票案が届き次第分科会委員に展開		

ISO 活動状況報告書

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								活動状況及び今後の方向	日本サイドの取組み	取組みのコース又は影響	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)	
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS						
1	ISO/TC22/SC25/WG5 Vehicles using gaseous fuels	圧縮水素ガス及び水素/メタン混合燃料システムの部品	(部会)									 NWIP(水素)投票済	圧縮水素ガス及び水素/メタン混合燃料システムの部品に関するNWIP(投票期限:08年3月末)があり、各社に本件に関する専門家の推薦が可能かどうか確認したが、規格について議論できる体制作りが難しく、再度、棄権投票を行なった。 ・圧縮水素ガス及び水素/メタン混合燃料システムの部品NWIP: 賛成9ヶ国、反対1ヶ国、棄権9ヶ国(WG5) 08年4月のミラノ会議の審議結果:WG5(幹事国:イタリア、参加国:6ヶ国)にて作業を実施することとなった。 08年9月のトリノ会議(WG5)にて今後のCD策定に向け審議を行なう予定。	当面WGには参画せず、投票のみ実施する。	自動車メーカー取組みなく、コースが小さい。	
2	ISO/TC22/SC25/WG4 Vehicles using gaseous fuels	液化天然ガス燃料システムの部品	(部会)									 NWIP(LNG)投票済	液化天然ガス燃料システムの部品に関するNWIP(投票期限:08年3月末)があり、各社に本件に関する専門家の推薦が可能かどうか確認したが、規格について議論できる体制作りが難しく、棄権投票を行なった。 ・液化天然ガス燃料システムの部品NWIP: 賛成12ヶ国、棄権7ヶ国(WG4) 08年4月のミラノ会議の審議結果:WG4(幹事国:チェコ、参加国:7ヶ国)にて作業を実施することとなった。 08年9月のトリノ会議(WG4)にて今後のCD策定に向け審議を行なう予定。	当面WGには参画せず、投票のみ実施する。	コースが小さい。	
		液化天然ガス充填口	(部会)										 NWIP(LNG)投票済	液化天然ガスの充填口に関するNWIP(投票期限:08年3月末)があり、各社に本件に関する専門家の推薦が可能かどうか確認したが、規格について議論できる体制作りが難しく、棄権投票を行なった。 ・液化天然ガス充填口NWIP: 賛成12ヶ国、棄権7ヶ国(WG4) 08年4月のミラノ会議の審議結果:WG4(幹事国:チェコ、参加国:6ヶ国)にて作業を実施することとなった。 08年9月のトリノ会議(WG4)にて今後のCD策定に向け審議を行なう予定。		
3	ISO/TC22/SC25 Vehicles using gaseous fuels	圧縮天然ガス自動車全般	天然ガス自動車分科会									 NWIP(定期見直し)投票済	ISO15500-2~19(性能及び一般試験法、各部品規格)、ISO15501-1.2(安全要件、試験法)の定期見直しを正式作業項目とすべく、改めてNWIPの投票(期限07年3月14日)が回付され、いずれのパートについても賛成投票を行った。 07年6月にアメリカで開かれた会議(日本は欠席)でアルゼンチンとカナダがそれぞれエキスパートを指名し、参加国が6カ国となり、定期見直しを進めることを満場一致で合意した。 08年4月のミラノ会議で審議の結果、WG3(参加国6ヶ国;日本を含む)にてISO15500とISO15501の見直し作業を実施することとなった。 08年9月24~26日の国際会議(イタリアトリノ)の中で、ISO15500とISO15501の定期見直し(WG3)を実施することとなった。			2008.4.2~4(ミラノ) ・伊:5 ・オランダ:1 ・スペイン:2 ・チェコ:1 ・スイス:1 ・ルウェー:1 ・アルゼンチン:1 ・USA:0(欠席) ・日:0(欠席)
4	ISO/TC22/SC25/WG1 Natural gas road vehicles - Connectors	圧縮天然ガス充填口	天然ガス自動車分科会									定期見直し投票済	ISO14469-1:2004(20MPa充填口)について規格制定後5年目の定期見直し投票の時期(投票期限:08年2月末日)となった。 08年2月の投票では、静水圧試験での試験圧力を充填圧20MPaの4倍とするよう改定要望をコメントして付与し、投票(修正)を実施した。 ISO14469-1定期見直し投票結果:承認8ヶ国、修正2ヶ国、棄権3ヶ国 またISO14469-2(大型充填口)は、07年10月期限で行われたFDIS投票の結果、07年12月3日に発行された。	JASO規格とISO規格との整合性を維持するために、積極的に参画する。		2008.9.24~26(トリノ) ・日:2(1) ・イタリア(10人) ・アルゼンチン(1人) ・チェコ(1人) ・フランス(3人) ・インド(3人) ・オランダ(3人) ・ニューゼーランド(1人) ・ルウェー(1人) ・スペイン(1人) ・スウェーデン(1人) ・スイス(1人) ・アメリカ(1人)
5	ISO/TC22/SC25/WG2 Design principles and installation of vehicle fuel systems	圧縮天然ガス燃料供給系の設計原則及び方法	天然ガス自動車分科会									 NWIP(定期見直し)投票済	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年目の定期見直し投票の時期(投票期限:06年6月30日)となった。日本としては、現行の充填圧20MPaにのみ対応した内容に対して、25MPaにも対応できるように、充填圧が25MPaの場合は、各試験圧力を1.25倍の係数を掛けて試験を行うよう改定要望を盛り込んで投票実施した。 06年10月のパリ会議ではエキスパート参加国が規定の5カ国に満たず改定審議がストップした。 07年6月にアメリカで開かれた会議(日本は欠席)でアルゼンチンとカナダがそれぞれエキスパートを指名し、参加国が6カ国となり、定期見直しを進めることを満場一致で合意した。 08年4月のミラノ会議で審議の結果、WG3(幹事国:アルゼンチン、参加国:日本を含む6ヶ国)にてISO15501の見直し作業を実施することとなった。 08年9月のトリノ会議(WG3)にてISO15501の定期見直し作業を実施。			

ISO 活動状況報告書

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								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	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
6	ISO/TC22 /SC25/WG3 NGV fuel system components	圧縮天然ガス燃料供給系の要素部品	天然ガス自動車分科会									ISO15500-2～19について規格制定後5年目の定期見直し投票の時期(投票期限:06年6月30日)となった。日本としては、静水圧試験圧力が100MPaとなっている規格について、80MPaに改訂するよう要望をすると共に、ISO15500-15を初めとする配管部品の規格に関して、現在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要かつ記載スペースの関係上、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よう改訂要望を盛り込んで投票実施した。 07年6月にアメリカで開かれた会議(日本は欠席)でアルゼンチンとカナダがそれぞれエキスパートを指名し、参加国が6カ国となり、定期見直しを進めることを満場一致で合意した。 ISO15500-7:2002(Gas injector)について、規格制定後5年目の定期見直し投票の時期(投票期限:07年12月17日)となり、日本はConfirm(承認)で投票した。 ISO15500-7投票結果:承認7ヶ国、棄権3ヶ国 また、08年4月のミラノ会議で審議の結果、WG3(幹事国:アルゼンチン、参加国:日本を含む6ヶ国)にてISO15500の見直し作業を実施することとなった。 08年9月のトリノ会議(WG3)にてISO15500の定期見直し作業を実施する予定。			
7	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の規格制定を目指してきたが、データ不足から進捗がしばらく止まっていた。最近、欧州の騒音プロジェクトから新たなデータが出てきたことから2006年末にWG会議開催が計画されたが延期された。次回開催日は08年7月1日。1st CDが08年9月の予定。	業界を含む各方面との連携、意見集約。 データに基づく提案の準備。タイヤ騒音に関しては、既に多くのデータを提出済。	タイヤ騒音温度補正は、規格化されるとISO/DIS13325(タイヤ路面騒音測定法)に引用される。	2008.7.1(パリ) ・日本:(1) ・ドイツ:2 ・フランス:3 ・オランダ:1 ・デンマーク:1 ・ルウェー:1 ・スウェーデン:1
8	ISO/TC43 /SC1/WG33 Measuring method for comparing traffic noise on different road surfaces	異なる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、誤差等を審議項目として2004年8月より改正作業が開始された。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ながら審議が行われている。後方反射物の影響を低減するために"Backing board"の導入が提案され検討中である。次回審議2008年8月予定。		このWGで引用される情報が下記の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応する必要がある。	2007.6.4～5 (スウェーデン) ・日本:(1) ・スウェーデン:2 ・ドイツ:1 ・イギリス:1 ・オランダ:2 ・オーストリア:1 ・ベルギー:1 ・ルウェー:1 ・スハイブ:1 ・デンマーク:1 ・ポーランド:1
		異なる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3rdCDが承認され、DIS準備中であったが、測定用のリアレンスタイヤの一つが製造中止になった。代替タイヤの早期決定が困難なため、試験法の部分をISO化し、リアレンスタイヤの規定をTSとする方針とした。試験法に関しては、2008年2月にWDを完成させNWIPの予定。リアレンスタイヤについては、2008年9月にWDをまとめる予定。			
9	ISO/TC43 /SC1/WG42 measurement of noise emissions (external) from road vehicles ISO/TC22 /SC22/WG16 Motorcycles Noise (ISO362改正)	加速走行騒音試験法 (ISO362改正)	自動車騒音分科会									市街地走行実態(加速度、エンジン回転数)を再現する試験法への改正。 UN(GRB)と連携して検討してきた。DIS投票時点で、二輪車の検討開始、進捗の遅れを考慮し、ISO362-1(四輪)とISO362-2(二輪)に分けて投票にかけられ、両DISとも承認された。 ISO362-1(四輪)については、05年11月のWG42会議までに、最終案としてまとめ、FDIS投票を経て、2007年7月にISとして発行された。 ISO362-2は、ドイツの提案を入れて修正し、2ndDIS投票の結果承認(100%賛成)された。今後FDISに進む。	JAMA、JARI、業界を含む各方面と連携し積極的に調査、提案。 データに基づく提案の準備。	各国車外騒音規制の基となる試験法。 法規、認証に直接影響。	2008.5.26～27 (スウェーデン) ・日本:(1) ・ドイツ:2 ・フランス:2 ・オランダ:1 ・ベルギー:2 ・UK:2 ・イタリア:1 ・デンマーク:1 ・スウェーデン:1 ・アメリカ:1
		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)を目的としている。欧州および日本において現行規格路面での路面特性測定をそれぞれ実施(～2006年夏)し、これらのデータをもとに、2006年10月、2007年2月、同5月のWG会議での審議結果をCDにまとめ、コメントを募集した(～07年11月)。2008年2月のWG会議でCDコメントへの対応等を審議した結果、大きな残課題は、日欧で意見の分かれている路面テクスチャの規定(指標選択)である(現時点でドラフトには両案記載)。現時点の内容で2ndCD投票にかけること、今後、フランス、アメリカ、日本で新設予定のISO路面の調査を行い修正点は、DISに反映させる予定。また、改正作業の期限延長はSC1の総会で承認された。(新日程: 2ndCD: 2008/07; DIS: 2009/06)。	JAMA、業界を含む各方面との連携、意見集約。 データに基づく提案の準備。	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。	

ISO 活動状況報告書

No.	ISO/IEC委員会	主要活動範囲	対応分科会	作業状況								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	直近の国際会議(参加人員、()内の数字は派遣費用負担分)
				PWI	NP	WD	CD	DIS	FDIS	IS					
10	ISO/TC22	車室内VOC放散測定法 (ISO 16000-26制定)	自動車室内のVOC測定法分科会									<p>2007年10月にTC146が車室内VOC測定法に関するNWIを提案した。これに対してTC22がTC22のスコープを侵害するものとして異議を申し立てたがTC146内で可決されたため、現在ISO/TMBに対して調停を申し入れ中である。TMBに対してTC22が本気で本件に取組む意向であることを示すために、TC22としてもこの案件をNWIとして提案し、TC22メンバー-各国からの正式支持を得ることとした。</p> <p>日本としては、JAMAの自主対応との関係からも主導的立場を期待されている項目である為、今回のTC22のNWIP提案に賛成投票(投票期限2008年1月11日)すると共に、積極的参画を表明する。2008年3月13日にTC22とTC146でジョイントワーキングを発足させ車室内VOCの測定法に関する協議を行なうことが決まり、2008年10月28日～30日ドイツのAムリンで第1回の会議が開催されることが決定した。(ジョイントワーキングのメンバーとして参加)</p>	SAE、アジア地域各国と協力しISO規格の主導的立場で活動する。	TC146が欧州主導でISO規格を作成した場合、現在のJAMAの自主対応との整合性が取れなくなり、国内メーカーは二重の評価が必要となる。開発効率悪化及び経済的負担増が懸念される。	2008.10.28～30 (ドイツ) ・日本:(4) ・ドイツ:6 ・フランス:2 ・UK:3 ・アメリカ:3 ・韓国:5