

平成25年度自転車等規格標準化推進 I S O 関係実施報告書

(一財)自転車産業振興協会
技 術 研 究 所

当協会は、「I S O / T C 1 4 9 (自転車) / S C 1」の幹事国かつ国内審議団体として、I S Oからの提案内容に対する日本側意見の取りまとめ等を行うべく、業界有識者等で構成する「I S O原案作成委員会」において基本的対応方針等について審議し、傘下の「WG (ワーキンググループ)」において具体的改正内容について検討するとともに、国際会議に参画して日本側意見を積極的に発信した。

I. I S O原案作成委員会

1. 会議等の開催

(1) 第1回 I S O原案作成委員会

日 時：平成26年2月24日

場 所：航空会館205会議室

議 題：平成25年度 I S O事業経過報告及び国際会議報告

II. WG 9 対応国内作業部会

これまで欧州主導で実施されてきた I S O改正作業について、アジア諸国の地域特性等を加味した内容への改正を主導すべく、日本がプロジェクトリーダーを引き受け、主体性をもって改正作業を実施している I S O / 4 2 1 0 (自転車-安全要求事項および試験方法) については、業界有識者等で構成する「WG 9 対応国内作業部会」において具体的改正内容を審議・検討し、F D I S (最終国際規格案) 投票にまで至るとともに、最終ステップである I S (国際規格) を目指して鋭意取り組んでいるところ。

1. 会議等の開催

(1) 第1回WG 9 対応国内作業部会

日 時：平成25年4月17日

場 所：(一財)自転車産業振興協会 会議室

議 題：DIS4210 に対するコメント対応検討

III. WG 10 対応国内作業部会

I S O / 6 7 4 2 (ランプ及びリフレクター) については、P L (フランス) の都合により作業が滞っていたが、改正案のブランク部分については、日本を含む各国が分担・協力して p r e D I S 6 7 4 2 を策定した。この改正案に対する日本側コメントを取りまとめるため、業界有識者等で構成する「WG 10 対応国内作業部会」において改正内容等について審議・検討しているところ。

1. 会議等の開催

(1) I S O / W G 1 0 国際会議に係る実務打ち合わせ会

日 時：平成25年7月1日
場 所：(一財)自転車産業振興協会 技術研究所
議 題：preDIS6742 に対する今後の対応検討

(2) 第1回WG10 対応国内作業部会

日 時：平成25年12月17日
場 所：(一財)自転車産業振興協会 技術研究所
議 題：ISO/TC149/SC1/WG10 国際会議報告及び今後の対応検討

IV. CEN/WG8 対応国内作業部会

日本主導で進めてきたISO4210（自転車の安全要件）改正案の議論の過程で、「カーボン製品の試験方法等」については、「CEN/TC333/WG8」において検討されることが決議され、非欧州であるアジア地域からは日本、中国がオブザーバーとして参画することが合意されたことから、日本として積極的に意見を提案することを念頭に対応体制を整えるべく、業界有識者で構成する「CEN/WG8 対応国内作業部会」を設置した。

1. 会議等の開催

(1) 第1回CEN/WG8 対応国内作業部会

日 時：平成26年2月24日
場 所：航空会館 205会議室
議 題：CEN/WG8に係る今後の対応方針検討

V. ISO国際会議への参画

「WG9及びWG10 国内作業部会」で取りまとめた日本の提案内容を積極的に発信するため、国際会議へ参画した。

(1) ISO/TC149/SC1、WG9、WG10 国際会議

日 時：平成25年6月17日～21日
場 所：ドイツ・ベルリン
議 題：FDIS4210 及び CD6742 に対する審議

(2) ISO/TC149/SC1/WG10 国際会議

日 時：平成25年11月5日～6日
場 所：フランス・リール
議 題：DIS6742 に対する審議

(3) ISO/TC149/SC1/WG11 国際会議

日 時：平成26年2月18日～19日
場 所：ドイツ・ベルリン
議 題：CD11243（キャリア）に対する審議

VI. 事業の成果

- ・ISO/DIS4210については、6月にベルリンで開催された国際会議を経て、FDIS（最終国際規格案）登録まで至るとともに、最終ステップであ

る I S（国際規格）を目指して鋭意取り組んでいる。

- ・ I S O / C D 6 7 4 2 については、P L（フランス）の都合により作業が滞っていたが、6月の国際会議において日本を含む各国が分担・協力して p r e D I S 6 7 4 2 を策定することとなり、現在、D I S（国際規格案）の投票段階まで至った。
- ・ C E N / W G 8 については、シマノヨーロッパを通じて積極的に情報収集に努めるとともに、国内対応として「C E N / W G 8 対応国内作業部会」を設置してカーボン部品の検証試験に係る各種データを C E N に対して提出した。
- ・ I S O / C D 1 1 2 4 3 については、2月の国際会議において幼児用座席取り付け時のキャリヤの最大積載容量が議論となったが、日本側意見として、2010年の J I S 改正内容を説明し、J I S と同様にクラス 1 8 への幼児用座席の取り付け禁止、クラス 2 7 のキャリヤの新設が受け入れられた。

VII. 技術研究所の業務

技術研究所は、「I S O / T C 1 4 9（自転車） / S C 1」国内審議団体の事務局機能を担っており、自転車 I S O の日本における窓口業務として、I S O からの各種情報は、必要に応じて迅速に業界関係者等に周知するほか、I S O からの提案については、業界団体及び関係機関と協議の上、必要な国内対応体制（WG 作業部会）を立ち上げて具体的改正内容を検討するなど、自転車業界を主導する立場で事業を推進している。

また、国内向け技術サポートとして、日本から提案する案件の検証試験等を技術研究所で実施して、バックデータを積み上げて提案内容の信頼性を高めたほか、策定された改正案については、業界関係者が判りやすいように他規格（J I S、E N など）との対比表を作成してパブリックコメントを募集するなど、きめ細やかな対応体制で実施している。

VIII. 本事業の効果

日本が主導的立場をもって取り組んだ I S O / D I S 4 2 1 0 については、国際的にも高く評価されており、欧州標準化委員会（C E N）では、そのまま E N 規格に反映するという決議が採択されている。

これらの成果は、関係省庁及び関連団体、製造事業者等が一致協力して、バックデータを積み上げて説明を尽くした提案内容の信頼性の高さが実証されるとともに、日本主導の基準策定スキルが国際的にも認知されることとなった。

一方、日本国内においては、I S O / D I S 4 2 1 0 及び I S O / C D 6 7 4 2 改正案をはじめ、I S O に関する動向・情報などグローバルな情報を速やかに業界に対して提供することで、国内製造事業者が輸出する際に不利益を被らないような対応体制がより強固になった。