

オフセット衝突基準の基準案 (概要)

車室の変形によって乗員に傷害が発生することを防止するため、車両前面が40%ずつ重なり合って正面衝突する事故を模擬したオフセット衝突基準を新たに設けます。

1. 基準の適用対象自動車

専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のもの(車両総重量2.5トン以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。)及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量2.5トン以下のもの。

2. 基準の概要

運転者席及び助手席にダミーを乗車させ、時速56km/hでアルミハニカムに運転者席側の一部(オフセット率40%)を前面衝突させた時のダミーへの衝撃が定められた基準以下であること。



大型車用反射材の基準案(概要)

夜間の追突事故防止等を目的に、大型車等の側面・後面の視認性や識別性を向上するために用いる反射材の適正な普及を図るため、以下のとおり大型車用反射材の基準を新たに設けます。

1. 基準の適用対象自動車及び装備義務の有無

自動車(専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のものを除く。)については任意装備で、装備した場合は基準に適合すること。

専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満のものについては装備禁止。

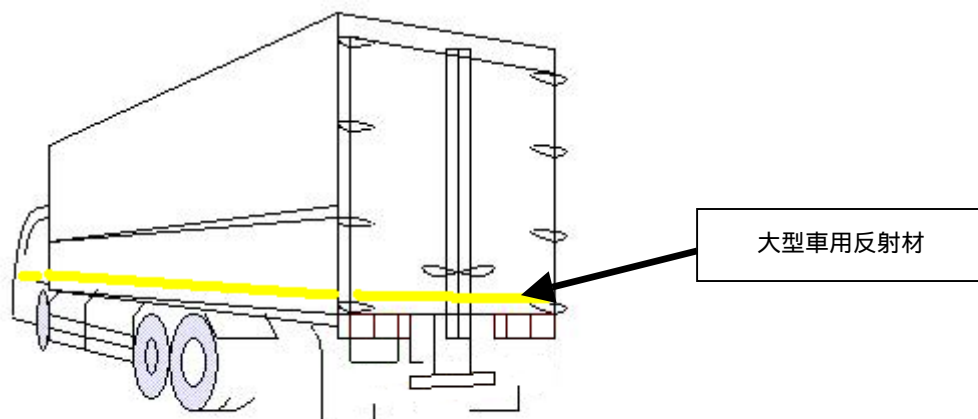
2. 基準の概要

反射材の性能要件

反射特性、耐熱性、耐食性等に関する基準を規定

反射材の取付要件

- ・ テープ状の再帰性反射材の反射光の色は、自動車の側面においては白色または黄色、後面においては赤色または黄色であること。
- ・ 地面にできるだけ平行に取り付けられていること。
- ・ 自動車の全長及び全幅を可能な限り正確に識別できるように取り付けられていること。 等



国連の車両等の型式認定相互承認協定(1958年協定)の概要

1. 協定の目的

1958年に締結された国連欧州経済委員会(ECE)の多国間協定であり、正式名称は、「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」(以下、「車両等の型式認定相互承認協定」という。)である。

車両等の型式認定相互承認協定は、自動車の装置ごとの安全・環境に関する基準の統一及び相互承認の実施を図ることを目的としている。

2. 加入状況

平成15年(2003年)12月現在、40か国、1地域が加入。

日本は、平成10年(1998年)11月24日に加入。

ドイツ、フランス、イタリア、オランダ、スウェーデン、ベルギー、ハンガリー、チェコ、スペイン、セルビア・モンテネグロ、イギリス、オーストリア、ルクセンブルク、スイス、ノルウェー、フィンランド、デンマーク、ルーマニア、ポーランド、ポルトガル、ロシア、ギリシャ、アイルランド、クロアチア、スロベニア、スロバキア、ベラルーシ、エストニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ラトビア、ブルガリア、トルコ、マケドニア、欧州連合(EU)、日本、オーストラリア、ウクライナ、南アフリカ、ニュージーランド、リトアニア、アゼルバイジャン (はEU加盟国)

3. 基準の制定・改訂

(1) 基準は、ECEの自動車基準調和世界フォーラム(WP29)での検討を経て、運営委員会(AC.1)で制定・改訂が行われる。同フォーラムには、40か国、1地域の車両等の型式認定相互承認協定締約国の他、アメリカ、カナダ等が参加している。

(2) 平成15年(2003年)12月現在で、各装置ごとに116の協定期則(基準)が制定されている。

4. 協定に基づく相互承認の流れ

(1) 協定締約国は、適用する協定期則を選択する。

(2) 協定締約国は、適用した協定期則について、当該協定期則による認定を行った場合には、国番号付きの認定マーク(E₄₃：日本の場合)と認定番号を与える。

(3) 認定を取得した装置については、当該協定期則を適用している他の協定締約国での認定手続きが不要になる。

5. 日本の適用状況及び適用方針

日本は現在、乗用車の制動装置、警音器等の24の規則を適用している。今後も、日本の安全・環境基準のレベルを低下させることなく、基準調和による経済的効果等を考慮し、15年度末までに優先度の高いものから計30項目程度の規則を適用することとしており、その後も段階的な適用を進めていくこととしている。