

## 自転車国際標準化等について

### —欧州標準化機関調査—

「EU 製造物安全一般指令 (GPSD)」が、共同体内を流通する安全な製造物の基準として、その製品の欧州規格 (EN 規格) 或いは、適切と認める規格を安全の判断基準とした。当該、GPSD 施行の時点で自転車の EN 規格が完成していなかったため、欧州の標準化機関が自転車の標準化を積極的に推し進め、現在では EU 域内での自転車の安全基準は EN 規格となった。これを受け欧州標準化委員会自転車技術委員会 (CEN/TC333) では、国際標準化機構自転車技術委員会 (ISO/TC149/SC1) に EN4 規格の ISO 規格としての採用を提案している。

このような欧州の国際標準化に対する事情の変化について、フランス、イギリス及びドイツの標準化機関を訪問し調査を行ったので報告する。

#### 1. BNA、FIEV/CNPC 調査

面談日時：平成 20 年 2 月 22 日 (金) 10:30～12:30

出張者：国際業務部 山田玄一

応対者：BNA (フランス自動車標準化機構) Mr Philippe Legrand

FIEV/CNPC (フランス自転車製造・流通業者評議会) Mr Didier Hure

面談場所：BNA 事務所 パリ市郊外



BNA 事務所



ユリー氏 ルグラン氏

#### ① ISO/TC149/SC1 幹事国引受について

BNA ではフランス国内の自転車製造者、流通業者及び評価機関の協力を受け、SC1 後任幹事国に立候補することとなった。フランス業界では、現在の自転車規格が国際レベル、欧州レベル及び自国内と新旧入り乱れ林立している状況を改善するために、最新の規格に集約する事で自転車の国際標準化を実施したいと考えている。フランスでは自転車は政令によって安全基準が示されており、こうした側面から ISO や EN といった複数の基準の存在が現状を複雑にしている原因と考

えており、最新の規格に一本化したいという意向である。

② フランスでの自転車の標準化について

1998年にBNAがAFNOR（フランス工業標準化委員会）より国内標準化委員会の指定を受け活動している。委員として、国内製造者、流通業者、試験機関及び消費者より73名が登録されており、その中から10名程度の専門家がCENおよびISOの検討事項が発生した場合召集されてフランスの意見を決定する。ISOの活動においてWG1（一般規定事項）を担当しているが、現在活動事項はない。CENでは、WG5（EPAC）、WG6（用語）、WG7（BMX）を担当して活発に活動している。

③ 自転車の規定について

前述したとおり政令により、フランス国家規格に適合しない自転車は国内に流通してはならないこととなっている。EN規格を批准したため政府は、猶予期間を設け製造者、輸入者は2006年10月25日までに、販売店は2008年4月25日までに下記5規格を満たす製品のみ流通することとなっている。

NF EN 14764 シティ、トレッキング車—安全要求事項及び試験方法

NF EN 14765 幼児車—安全要求事項及び試験方法

NF EN 14766 マウンテンバイク—安全要求事項及び試験方法

NF EN 14781 ロードレーサー—安全要求事項及び試験方法

NF EN 14872 荷台—安全要求事項及び試験方法

④ CENよりEN4規格を変更なくISOへ採用する提案について

フランスは、自転車規格をISO及びENで一本化したいという考え方に上記は適合しており賛成である。今回SC1幹事国に立候補するのも、EN規格をISO規格にしたいという考えからである。

⑤ ④については日本が気候、体格差、体重差などより「変更なし」ではISO規格として受け入れられない点について

オートバイのISO規格委員会でも同様に問題点となる事項なので、日本の提案については理解できる。日本の意見を全面的に取り込みISO化することに異存はない。

## 2. BSI調査

面談日時：平成20年2月25日（月）10:00～12:30

出張者：国際業務部 山田玄一

応対者：BSI（イギリス規格協会） Mr David Michael

面談場所：BSI 事務所 ロンドン市近郊



BSI 本社



マイケル氏

① 幹事国辞退の理由について

長年に亘り幹事国を続けてきたが、イギリスの議長が体長を崩し空位となっていること、CEN 規格の策定、批准が喫緊の課題となっており、優先分野に人材を投入しているため自転車の幹事を辞退することとなった。

\*CEN 規格は、EU 指令に基づくものが多く半ば強制規格に近いため産業界からの要請が大きい。かつ、EU の加盟国にとって CEN 規格の批准は ISO 規格と違って義務になっており、勢い CEN 規格に軸足を置くこととなる。

② CEN より EN4 規格を変更なく ISO へ採用する提案について

イギリスが上記提案に対する回答のとりまとめを行った。日本を除き回答のあった国は賛成をしているが、日本の主張しているアジア、欧州の違いによる反対表明については理解できている。したがって、SC1 会議を招集し 5 年見直し事案と CEN からの提案の重複している部分を討議する必要がある。新 SC1 幹事国が決定した時点で ISO 加盟国を交え会議を開催したい。

③ CEN の活動について

現在 CEN では、自転車錠、自転車トレーラー、BMX、用語などの規格を精力的に作成している。

④ BSI とイギリス国内委員会の関係

イギリスの国内委員会は、固定した事務局もないほど小さな委員会なので、ISO 及び CEN より規格に関する回答依頼があると、委員会を招集し回答原案の検討を行う。BSI との密接なつながりはなく委員会での決定事項を上部委員会に投票す

る際 BSI が投票を行っている。

⑤ 日本の SC1 幹事への立候補の可能性について

近年、中国がいろいろな委員会の幹事国へ立候補しているが、日本は SC1 の活動に興味はないのか。→ (回答) 非常に興味があるので、国内委員会で検討している。日本が立候補した場合サポートしてほしい。

⑥ ISO 検討事項に関する投票

ISO の検討事項に関する投票方法がネット上での回答となり従前と比べて簡便になったため、今まで回答をしなかった加盟国からの投票が増え、ISO 投票が活発になっている。また、投票者、投票過程、投票結果がウェブ上でオープンにされているため、投票をさぼる国が減少した。

⑦ BSI の活動について

BSI は国から若干補助を受け、ISO、CEN、BS (英国規格) 等の標準化活動、規格の出版事業及び各種事業を展開している。BSI グループには評価機関も含まれ、製品安全にかかわる試験、環境 ISO の認定、技術指導なども行っている。

### 3. ZIV 調査

面談日時：平成 20 年 2 月 26 日 (火) 10:30~12:00

出張者：国際業務部 山田玄一

応対者：ZIV (ドイツ二輪工業会) 技術部長、CEN 自転車委員会 委員長

Mr Siegfried Neuberger

面談場所：自振協デュッセルドルフ事務所 デュッセルドルフ市内

① CEN/TC333/WG5 EPAC 規格について

日本が提案している電磁両立性について、公道での混合交通の中ではイミュニティ (電波を受けた時の耐性) により誤作動するのは危険であると考ええる。

また、エミッション (電波放出) については、定格出力が小さいので厳格な基準は必要ないと考え、よって前回の CEN 本委員会に提案した原案をベースに考えたい。

\*フランス及び日本は、上記イミュニティの基準について、一般家電の基準を提案している。

② 前回 CEN 本委員会で検討されていた、6 キロまで自走を可とする件について (EPAC)

郵便配達用の EPAC、高齢者用の乗り物で 6 キロまでの自走機構を備えた製品がドイツ、スペイン及びスイスで存在している。

(質問) 1つの製品の中に欧州の型式認定を2つ引用しているが、法律上問題ないのか。→ (回答) 試験機関からの回答では問題ないとしている。

(質問) 6キロまでの自走機能は EPAC の適用範囲から外れると考えるが。

→ (回答) 自走機能を加える場合、適用範囲の変更も必要となる。

### ③EPAC は ISO 規格化を目指さないと考える (ノイバーガー氏 私見)

各国で道路交通法があり、地域によって様々な EPAC 製品が流通している。こうした状況を考え合わせると、ISO として一つの規格に集約するのは難しい、そのため EN で EPAC が規定されても他の自転車規格のように ISO に提案しないと考える。また、EPAC に関し欧州企業は、欧州規格に重きを置いているため困難な国際標準化は目指さないのではないか。

### ④CEN より EN4 規格を変更なく ISO へ採用する提案について

日本の主張は理解している。CEN が「変更なく採用」と提案しているのは、ここ 8 年間 EN 規格策定のため人材・費用を投入してきたので、更に世界的な意見集約のために人材・費用を投入して新しい国際規格を作ろうというのではなく、現行の EN 規格に手を加えずに ISO 規格に採用しようという考えの現れである。

### ⑤DIN の SC1 幹事への立候補について

DIN の関係者と話したわけでないが、予算的に不可能な話だと思う。DIN では、「規格の作成・委員会の事務局引受」は、業界が費用を負担するルールとなっている。業界にとって EN 規格は必要であるが、ISO 規格に関しては関心がないと推測する。

### ⑥ CEN の規格作成について

いろいろな検討項目はあるが、サイクル・トレーラーは、6ヶ月の乳児から6歳の幼児まで乗せる為、禁止化学物質の対応、衝突試験用のダミー及びブレーキなど検討項目が多く難航している。TUV ベルリン (ドイツ試験機関) から化学物質の専門家を委員に加えて検討している。

## 4. DIN 調査

面談日時：平成 20 年 2 月 25 日 (月) 14:00~16:00

出張者：国際業務部 山田玄一

応対者：DIN (ドイツ工業標準化機構) 消費者委員会 Dr Joachim Forkert

スポーツ用品規格委員会 Ms Kirsten Riebel

面談場所：DIN 事務所 ベルリン市内



DIN 本社



フォーケット博士 リーベル氏

① DIN における自転車の標準化分野について

DIN ではスポーツ用品、レジャー用品の中に自転車規格を検討する部門があり、国内委員会、CEN 委員会、ISO 委員会が包含される。DIN 第二委員会では、自転車錠、トレーラーの規格を検討しており、第三委員会では EPAC を検討している。

② 欧州の規格選択の自由度について

CEN 加盟国は、自国の規格採用に関しアメリカや日本のような選択権はなく、EN 規格が決定した場合それを批准せざるを得ない、そうした意味から欧州の標準化には傾注せざるを得ない。

③ DIN の SC1 幹事への立候補について

上記②のとおり、欧州の標準化に傾注しているため人材、経費の投入は難しい。

④ DIN の標準作成について（費用負担について）

DIN では、その分野の標準が必要な企業が企業の年商に応じ費用を負担することになっている。ZIV などは自転車企業団体であるが、自転車の標準化事業を維持するために費用を負担している。標準化に政府の補助がある分野もあるが、自転車（スポーツ用品）の標準化について補助はない。また、標準の作成にあたっては、製造者、消費者、評価機関のほかに保険会社も加わって意見の一致する点を探るため非常に困難を極める。

⑤ CEN の意思決定について

CEN の意思決定にあたっては、加重投票が行われており、英・独・仏・伊に 1 カ国あたり 19 票が割り振られており、前述 4 カ国の投票が結果に大きく作用する。  
（参考：キプロスは 3 票）

⑥ ISO 審議事項に関する意思決定について

20名ほどからなる国内委員会を招集し審議を行うが、参加者は自分の企業の利益に基づいて発言するため收拾が難しい。

⑦ EPAC も ISO 規格化を目指すと考え（DIN 事務局の見解）

他の EN 規格同様に、EPAC 規格も規格制定後は ISO へ提案されることが考えられる。決定は次回の CEN/TC333 本委員会（5/19 開催）において審議される。

以 上

（国際業務部）