

フィリピン共和国
運輸通信省 (DOTC)

フィリピン共和国
自動車型式認証プロジェクト
ファイナル・レポート

平成24年3月
(2012年)

独立行政法人 国際協力機構 (JICA)

自動車基準認証国際化研究センター
株式会社 片平エンジニアリング・インターナショナル

基盤
JR
12-058

目次

プロジェクト対象地図

略語一覧

第1章 プロジェクト概要	1
1.1 プロジェクトの背景	1
1.2 プロジェクトの概要	2
1.2.1 プロジェクトの目的	2
1.2.2 プロジェクトの実施内容とメリット	2
1.2.3 プロジェクト対象地域	3
1.2.4 相手国実施機関	3
1.2.5 プロジェクトの業務範囲	3
1.2.6 業務実施上の留意事項	3
1.2.7 実施手順と活動期間	3
1.2.8 スタディ・チーム	4
第2章 フィリピン国 自動車形式認証制度にかかる現状	7
2.1 フィリピン国の現状	7
2.1.1 経済状態	7
2.1.2 フィリピン国の自動車産業	9
2.1.3 国家自動車開発計画	15
2.1.4 業界が直面する課題と問題	19
2.2 フィリピン国の自動車検査登録制度	20
2.2.1 自動車登録の等級別制度	21
2.2.2 LTO 地方事務所と PETCs の既存の自動車登録工程	23
2.2.3 LTO-MVIC (自動車検査センター)	27
2.2.4 MVIS、LTO 地方と PETC の現在の制度の課題と問題	30
2.2.5 LTO 自動車統計	32
2.2.6 国内生産のカスタム車両	33
2.3 自動車の社会的影響分析	35
2.3.1 自動車事故	36
2.3.2 大気汚染レベル/排気ガスデータ	38
2.4 自動車に関する法規、政策、基準認証活動の概要	39
2.4.1 自動車規則・認証の機関と法規	39

2.4.2	各機関の役割と機能の説明	40
2.4.3	既存の政策（自動車法規に関する法律）のチェック	43
2.4.4	CHVSR の目的	44
2.4.5	CHVSR（小委員会）の組織的構造	45
2.4.6	CHVSR 小委員会活動と成果	47
第3章	プロジェクト活動実施内容と結果	53
3.1	CHVSR の開催	53
3.1.1	CHVSR 実施内容と主な合意事項	53
3.1.2	CHVSR でのプレゼン実施内容	53
3.2	58年協定加盟に向けたロードマップ策定	54
3.2.1	58年協定加盟のメリットについての合意形成	54
3.2.2	58年協定加盟に係るロードマップ策定	64
3.2.3	58年協定加盟に向けた UN/ECE/WP29 事務局との調整	70
3.3	自動車基準・認証制度に係るフレームワークの策定	71
3.3.1	基準・認証制度導入に向けたフレームワーク作成の方針	71
3.3.2	基準・認証制度導入に係るコンセプト策定の方針	72
3.3.3	基準・認証制度策定に向けた実施体制案作成の方針	73
3.3.4	基準・認証制度のドラフト作成の方針	74
3.3.5	自動車基準・認証制度に係るコンセプトの策定とメリット	76
3.3.6	自動車基準・認証制度策定に向けた実施体制案作成	82
3.3.7	58年協定に沿った自動車基準・認証制度のドラフト作成	83
3.4	関連情報提供	93
3.4.1	自動車の国際協定に関する情報提供	93
3.4.2	電気自動車に関する情報提供	93
3.4.3	58年協定関連セミナー	93
3.4.4	ECE 法規セミナー	93
第4章	まとめと今後の活動に向けて	95
4.1	活動のまとめ	95
4.2	今後の活動に向けて	96
第5章	業務実施報告書	99
5.1	業務運営上の課題、工夫、教訓	99
5.1.1	業務運営と体制関係	99
5.1.2	作業環境	100

5.1.3 その他.....	101
5.2 提案した計画の具体化に向けての提案.....	101
5.3 業務フローチャート・人月表	103

附属資料

- 第1回/2011年第三四半期定期 CHVSR 会合議事録 (2011年9月7日開催)
- 第2回/2011年第四四半期定期 CHVSR 会合議事録 (2011年10月27日開催)
- 第3回/2011年 臨時開催 CHVSR 会合議事録 (2011年12月8日開催)
- 第4回/2012年第一四半期定期 CHVSR 会合議事録ドラフト (2012年2月15日開催)
- 第2回/2011年第四四半期定期 CHVSR プレゼンテーション資料
- 第3回/2011年 臨時開催 CHVSR プレゼンテーション資料
- 第4回/2012年第一四半期定期 CHVSR プレゼンテーション資料
- 1958年協定加盟及び自動車型式認証制度の導入に向けたロードマップ (2012年2月15日時点)
- 1958年協定セミナー (2012年2月16日開催) 資料
- ECE 法規セミナー (2012年2月9日開催) 資料
- 車両総合型式認証規則案

プロジェクト対象地図

マニラ首都圏★



略語一覧

略語	英語名称	日本語名称
AAF	ASEAN Automotive Federation	アセアン自動車連合
AAP	Automobile Association Philippines	フィリピン自動車協会
ACCSQ	ASEAN Consultative Committee on Standards and Quality	ASEAN 基準品質諮問委員会
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AEP	Automotive Export Program	自動車輸出計画
AFTA	ASEAN Free Trade Area	ASEAN 自由貿易地域
AIJV	ASEAN Industrial Joint Venture	ASEAN 産業合弁事業
APWG	Automotive Product Working Group	自動車基準作業部会
AUV	Asian Utility Vehicle	アジア向け実用車
AVID	Association of Vehicle Importers and Distributors	自動車の輸入と販売代理店の協会
BIS	Bureaus of Import Services	輸入サービス局
BOI	Board of Investment	投資委員会
BPS	Bureau of Product Standard	製品標準化局
BPS/TC44	Bureau of Product Standards' Technical Committee on Road Vehicles	製品標準化局 自動車に関する技術委員会
CAA	Clean Air Act	大気保全法
CAMPI	Chamber of Automotive Manufactures of the Philippines, INC.	フィリピン自動車メーカー商工会議所
CBU	Complete Built Up	完成車
CDP	Car Development Program	自動車開発計画
CEPT	Common Effective Preferential Tariff Scheme	共通効果特惠関税
CHVSR	Committee on Harmonization of Vehicle Standards and Regulations	自動車基準・規制調和に関する委員会
CKD	Complete Knocked Down	完全現地組立て車
CLRV	Customized Local Road Vehicle	カスタマイズされた現地の自動車

CMVDP	Comprehensive Motor Vehicle Development Program	総合自動車計画
CMVISC	Certificate of Motor Vehicle Inspection System Compliance	検査適合証明書
CNG	Compressed Natural Gas	圧縮天然ガス
COC	Certificate of Conformity	適合証明書
COLTAP	Confederation of Land Transportation Association of the Philippines	フィリピン陸上運輸協会連合
COP	Conformity of Production	生産適合性
DAO	DENR Administrative Order	環境天然資源省令
DENR	Department of Environment and Natural Resources	環境天然資源省
DFA	Department of Foreign Affairs	外務省
DILG	Department of the Interior and Local Government	自治省
DOE	Department of Energy	エネルギー省
DOLE	Department of Labor and Employment	労働雇用省
DOST	Department of Science and Technology	科学技術省
DOTC	Department of Transportation and Communications	運輸通信省
DTI	Department of Trade and Industry	貿易産業省
DTI-BPS	Department of Trade and Industry Bureau of Product Standard	貿易産業省製品標準化局
ECE	Economic Commission for Europe	欧州経済委員会
EMB	Environment Management Bureau	環境管理局
EO	Executive Order	大統領令
EV	Electric Vehicle	電気自動車
GRPE	Working Party on Pollution and Energy	排出ガス・エネルギーの専門家グループ会議
gtrs	Global Technical Regulations	世界統一技術基準
HB	House Bill	下院法案
ICC	Import Commodity Clearance	輸入商品許可証
IRR	Implementing Rules and Regulations	運用規定
ISO	International Organization for	国際標準化機構

	Standardization	
ITDI	Industrial Technology Development Institute	産業技術開発研究所
IWVTA	International Whole Vehicle Type Approval	国際車両型式認証制度
JAMA	Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.	社団法人 日本自動車工業会
JAO	Joint Administrative Order	共同行政命令
JAPIA	Japan Auto Parts Industries Association	社団法人 日本自動車部品工業会
LPG	Liquefied Petroleum Gas	液化石油ガス
LTFRB	Land Transportation Franchising and Regulatory Board	陸上交通許認可規制委員会
LTO	Land Transportation Office	陸運局
M/M	Minute of Meeting	協議議事録
MCPPEA	Motorcycle Parts Producers and Exporters Association	二輪部品生産の輸出業者協会
MDPPA	Motorcycle Development Program Participants Association	自動二輪車開発計画協会
MIRDC	DOST Metal Industry Research and Development Center	金属素材開発センター
MLIT	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Touring	国土交通省
MRA	Mutual Recognition Agreement	相互認証協定
MVDP	Motor Vehicle Development Program	自動車開発計画
MVIC	Motor Vehicle Inspection Center	自動車検査センター
MVIR	Motor Vehicle Inspection Report	自動車調査報告
MVIS	Motor Vehicle Inspection System	自動車検査システム
MVIS	Motor Vehicle Inspection Station	自動車検査ステーション
MVPMAP	Motor Vehicle Parts Manufacturers Association of the Philippines	フィリピン自動車部品工業会
NCTS	National Center for Transportation Studies	国立交通研究センター
NEDA	National Economic Development Authority	国家経済開発庁
NMVMD	National Motor Vehicle Manufacturing Development Plan	自動車製造開発計画

OEM	Original Equipment Manufacturer	相手先商標製品の製造会社
OIMB	Oil Industry Management Bureau	石油工業管理局
PACCI	Philippine Automotive Competitiveness Council Inc	フィリピン自動車競争力委員会
PAFI	Philippine Automotive Federation Inc	フィリピン自動車工業連盟
PCIERD	Philippine Council for Industry and Energy Research and Development	フィリピン産業エネルギー研究開発委員会
PCMP	Progressive Car Manufacturing Program	段階的自動車製造業計画
PCP	People's Car Program	国民車構想
PETC	Private Emission Testing Center	排気ガス試験センター
PNP	Philippine National Police	フィリピン国家警察
PNP-TMG	Philippine National Police-Traffic Management Group	フィリピン国家警察交通管理局
PNS	Philippines National Standard	フィリピン国基準
PS Mark	Philippine Standard Mark	フィリピン基準マーク
PTMP	Progressive Truck Manufacturing Program	段階的トラック製造計画
S/W	Scope of Work	開発計画調査型技術協力の範囲・内容等について規定した実施機関との合意文書、実施細則
SOPI	Safety Organization of the Philippines	フィリピン安全協会
TESDA	Technical Education and Skills Development Authority	技術教育技能開発庁
TMA	Truck Manufacturers Association, Inc.	トラック工業会
UP-NCTS	University of Philippine-National Center for Transportation Studies	フィリピン大学国立交通研究センター
VTA	Vehicle Type Approval	自動車型式認証
WVTAS	Whole Vehicle Type Approval System	総合車両型式認証制度

第1章 プロジェクト概要

1.1 プロジェクトの背景

東南アジア諸国連合(ASEAN)は、2015年までに「ASEAN 経済共同体」の設立目標を有しており、実現に向けた具体的措置として、12の優先分野に重点を置いて、先行して統合を進めている。自動車は、この12の優先分野のひとつであり、温室効果ガス抑制等の地域的規模の課題への対応や安全・安心な車社会の実現を目指し、2015年までに域内共通の自動車基準・認証制度を構築するという目標を掲げている。

フィリピン国（以下「フィ」国）においては、2007年に発出された大統領令 628号により、運輸通信省(DOTC)を議長とした関係省庁及び民間・学者の代表から構成される自動車基準及び認証制度の調和に関する委員会(The Committee on Harmonization of Vehicle Standards and Regulations(CHVSR))が設置された。同分野における地域の調和と統合に向けて対応することは、効率的かつ安全で信頼のある持続的な交通サービス提供に向けたフィリピン政府の政策であり、車の安全性の向上、環境保護、エネルギー効率性の向上、粗悪品排除等につながり、国民生活の質向上に資するものである。

しかしながら、「フィ」国は、国際的な枠組みの中では、「自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)」にオブザーバーとして参加するものの、認証の相互承認協定である「車両ならびに車両への取り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車両等の型式認定相互承認協定(1958年協定)」(以下、58年協定)の加盟には至っていない。ASEAN諸国では、マレーシア及びタイは同協定に加盟しており、インドネシアも準備を進めている中、「フィ」国は、国内制度構築の関する多くの課題を抱えている状況である。

我が国は、2010年に発表した新成長戦略におけるアジア経済戦略として、我が国の安全・安心の普及および我が国の自動車産業の振興・戦略的な市場拡大を掲げている。この背景も踏まえ、同制度のASEAN統合を推進しており、これまでインドネシア等に対して基準策定のための支援を行ってきた。ASEAN共通の制度構築のためには、「フィ」国、ベトナムの国内準備が遅れており、技術的な支援が必要とされている。

2010年に「フィ」国政府から正式な要請を受け、我が国は「フィリピン国自動車型式認証プロジェクト」実施を決定し、独立行政法人国際協力機構(JICA)により実施された。

1.2 プロジェクトの概要

1.2.1 プロジェクトの目的

- (1) 国際基準および ASEAN 地域統合に調和するフィリピン国内の自動車基準・認証制度に係るフレームワークの作成
- (2) 「フィ」国の 58 年協定加盟・運用に向けたロードマップ策定

1.2.2 プロジェクトの実施内容とメリット

(1) 自動車基準・認証制度フレームワークの作成

部品、システム毎の認証に加え、車両総合型式認証を創設し、国際的で統一された車両基準認証制度を確立する必要がある。本プロジェクトでは、制度のフレームワーク作成を行う。車両総合型式認証を創設することにより、以下のメリットが期待される。

- 車両総合型式認証を DOTC が管轄し、既存の部品・システム認証を集約することで、現在多くの官庁が関係している「フィ」国の基準認証制度の整理改善が期待される。
- 部品、システムごとの基準適合に加え、車両全体としての基準適合性が担保できる。
- 品質管理の審査が要求されるため車両としての均一な製品品質が担保される。
- 代表車両による技術基準適合審査と品質管理（均一性）審査の結果、同一型式車両の新規検査時の現車提示による審査が省略される制度のため、審査効率が向上する。

(2) 58 年協定加盟・運用に向けたロードマップ策定

2015 年までに 58 年協定に加盟し、ASEAN 推奨 ECE19 項目を国内採用することを前提として、①58 年協定加盟（国内審議と手続き）②ECE 技術基準の国内導入③車両型式認証制度の導入に必要な活動を網羅し、全体の整合、達成時期、担当を明確化したロードマップ策定を行う。

58 年協定加盟及び ECE 技術基準の採用とそれに基づく相互承認（MRA）により、以下のメリットが期待される。

- 車両台数が増加し、安全・環境の改善が必要な「フィ」国で、高度な安全・環境基準導入が可能となり、社会的損失の減少につながる。
- 時間と費用の点で効率よく導入でき、かつ「フィ」国の場合は翻訳の必要がない。
- 自国の状況を考慮した国家の意思・計画に基づき導入できるという自由度がある。
- 自動車産業の振興を計画している「フィ」国において、相互承認（MRA）を利用した輸

出促進を図ることで自動車産業を振興させることが可能。

1.2.3 プロジェクト対象地域

フィリピン全国

1.2.4 相手国実施機関

主管官庁：運輸通信省(DOTC)

1.2.5 プロジェクトの業務範囲

本業務は、2011年4月にJICAとDOTCとの間で署名された実施細則(S/W)に基づき実施されるものであり、「業務の目的」を達成するために「実施方針及び留意事項」を踏まえつつ、「業務の内容」に示す事項の業務を実施した。実施手順は1.2.7項に示す。

1.2.6 業務実施上の留意事項

(1) 「フィ」国側実施体制

「フィ」国との協議にあたっては、新しい組織は立ち上げずに、CHVSRを活用し、DOTCを窓口として進めるが、特に58年協定関連の動きはDOTC以外の関係当局にも情報を入れるようにし、58年協定の重要性の理解を深め、加盟検討の際に関係当局の合意を得られやすいよう配慮した。

(2) 調査実施上の留意事項

本年度では、基準のドラフト作成の工程のすべてを実施することは時間的な制約から難しいため、それらのひな形を作り、ひな形に則りトライアルを実施し、残りの項目は「フィ」国が独力で進められるように体制整備を行った。ECE法規内容を熟知している日本の業界の専門家の技術協力の下、「フィ」国に対して主要ECE法規項目の内容の講義を実施した。

1.2.7 実施手順と活動期間

(1) 国内準備作業

2011年8月に国内準備作業を開始した。JICAより貸与される詳細計画策定調査で収集した資料を含む本事業の関連既存情報・資料等を整理・検討・分析し、インセプションレポートを作成し、JICAに説明の上、提出した。

(2) 第1次現地活動(8/31～12/14)

2011年8月31日に第1次現地調査を開始した。最初に、インセプションレポートを「フィ」国実施機関に説明・協議し、基本的了解を得た(第1回CHVSR)。また、JICAと先方実施

機関の間で行われた協議議事録(M/M) で確認されている先方実施機関政府との責任の分担関係について確認を行った。引き続き関係官庁、業界団体等にインセプションレポートの説明と現状調査のためのインタビューを行い、必要な関連資料を収集した。並行して、自動車基準・認証制度に係るフレームワークの検討、58年協定加盟に向けたロードマップ検討を行い第2回CHVSRにて提案、議論した。第3回CHVSRでフレームワークおよびロードマップの基本合意ができたため、予定していた第4回と第5回を1回にまとめ、ドラフト・ファイナルレポートを説明するため第4回CHVSRを翌年2月に開催し活動の最終まとめを行うことでエスグダ議長と合意した。(3.1 CHVSRの開催 参照)

(3) 第1次国内作業

第1次現地活動の結果報告として、プログレス・レポートを作成し JICA に説明した。コメントを踏まえ、加筆修正を行った後、12月末に JICA に提出した。

第1次現地活動の整理、分析を行うとともに、第2次現地活動の活動内容及びスケジュールを検討し、ドラフト・ファイナルレポート(案)を作成した。JICAに説明し、コメントを踏まえ、加筆修正を行った後、ドラフト・ファイナルレポートとして2012年2月15日JICAに提出した。

(4) 第2次現地活動(1/30~2/29)

2012年1月30日から開始し、2月29日まで実施した。

ドラフト・ファイナルレポートを DOTC に説明した上で、関係官庁及び業界団体に CD-R で配布し(2/7)、コメントがあれば第4回 CHVSR(2/15)で提示するよう依頼した。第4回 CHVSR(2/15)では、ドラフト・ファイナルレポートの概要を説明し2月29日までにコメント回答を依頼した。型式指定制度構築のために ECE 基準導入については、ECE セミナー(2/9)を開催し、フィ国の優先順位の高い排気、タイヤ法規について ECE 最新法規の内容とフィリピン法規の違いについて説明した。その上で、基準のドラフト作成検討については、タイヤ法規(ECE R30)に則りトライアルを実施し、残りの項目は「フィ」国が独力で進められるように体制整備を行った。また、58年協定ロードマップ(第3回 CHVSR で大筋合意)については、具体的な実施に向けての提案を行った。

(5) 第2次国内作業

ドラフト・ファイナルレポートに対する先方実施機関のコメントを受けて、ファイナルレポートを作成し、JICAのコメントを踏まえ、加筆修正を行った後、2012年3月21日にJICAに提出した。

1.2.8 スタディ・チーム

上記作業、活動の実施にあたって、アジアの基準調和活動、ECE 基準調和活動に実績を有する

JASIC の課員、及び WP29 における ECE 法規の基準調和活動の経験者で且つ、海外法規渉外活動経験のある専門家を以下のように配備した。現状分析および影響度調査は片平エンジニアリング・インターナショナル（KEI）も分担して行った。

スタディ・チームの構成

担当業務	氏名	所属
業務主任 総括／業務進捗管理	上野 潮	JASIC 研究部 部長
副業務主任 総括／業務進捗管理	森田 比呂志	JASIC 研究部 課長
58 年協定加盟計画	山名 修	JASIC シニアアドバイザー
自動車基準・認証制度	野中 弘之	JASIC シニアアドバイザー
市場調査&ニーズ調査	石川 勝也	KEI 開発業務部 課長
市場調査&ニーズ調査	Mark Richmund de Leon	KEI コンサルタント
リサーチ	Grace Bulawan	KEI リサーチャー
リサーチ	Mia Majilan	KEI リサーチャー

第2章 フィリピン国 自動車形式認証制度にかかる現状

2.1 フィリピン国の現状

2.1.1 経済状態

2.1.1.1 人口増加

主にカトリック国である「フィ」国は、2011年現在9,400万以上の人口となり、世界で12番目に人口が多い国になった。人口の半数がルソン島にあると見積もられている。人口の平均年齢は22.7歳で、15～64歳までの人口が60.9%におよび、年少人口が多いことを示している。

人口抑制についての議論は議会で継続しているが、保守的なカトリック教会から猛烈な反対を受けているのが現状である。

人口増加率は、1995年から2000年は3.21%、2005年から2010年は約1.95%に減少している。図2-2は「フィ」国の人口増加率の減少傾向を示す。しかし、この減少傾向にもかかわらず「フィ」国都市部を中心にいくつかの都市は、メトロマニラ周辺の旧市街地から広がる農村部と都市部のスプロール化に伴い人口増加傾向が見られることに注意する必要がある。

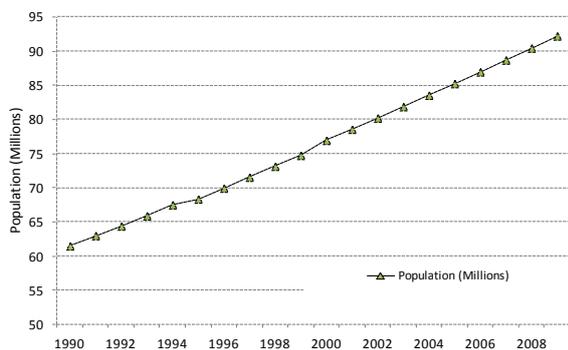


図 2-1: 「フィ」国の人口推移

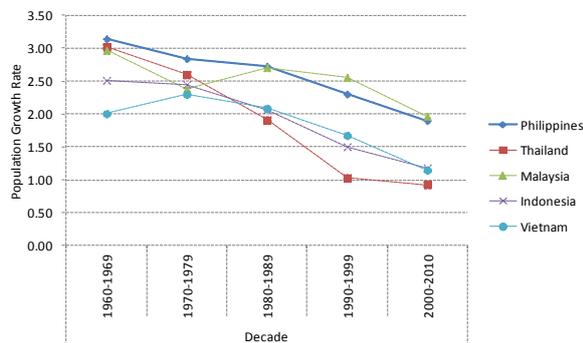


図 2-2: 10年間の平均人口増加率

出典: NSO, 2011

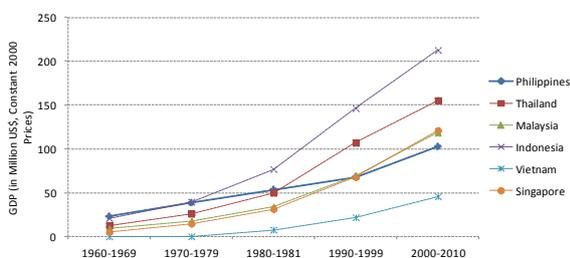
2.1.1.2 人口分布

「フィ」国には17の行政区があり、その中で人口が最も多いIV-Aリージョン(CALABARZON)は、2007年に総人口の13.3%を占める11,757,755人であった。また、リージョンNRC(マニラ首都圏)の11,547,959人(13.0%)とリージョンIII(中央ルソン)の9,709,177人(11.0%)の構成となっている。これらを組み合わせると、三つのリージョンで「フィ」国の総人口の37.3%を占めている。最も少ない人口のリージョンは、山岳地域のリージョンCARであり、全人口の1.7%となる1,520,847人となっている。

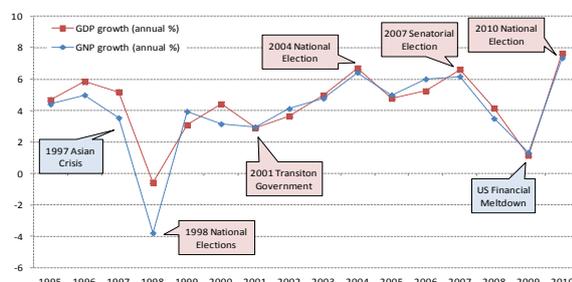
2.1.1.3 経済状態と成長率

新しく工業化された国である「フィ」国の経済は、農業に基づくものからサービス・製造に基づくものに移行している。国の約 3,810 万人の全労働力は、農業部門が約 32%を占めているが、GDP のわずか 13.8%である。工業部門は労働力の約 13.7%であるが、GDP の 30%を占めている。一方、サービス部門に関連する労働力の 46.5%は、GDP の 56.2%を占めている。

東南アジアの近隣諸国に比べ「フィ」国は新興工業国である。2009 年の世界的な金融危機の間は停滞していたが、「フィ」国の経済は過去 30 年で見られなかった GDP 成長率が 2010 年に開花した。需要側では、民間消費、投資、純輸出が成長の主な要因であり、供給側は業界やサービスが経済を推進した。国家の最も重要な産業は食品加工、繊維・衣料、電子機器や自動車部品である。近年での対外的ポジションは、一貫して強い経常収支のため、資本収支の改良により強くなり続けている。ドル送金額は、主に「フィ」国人の海外契約労働からの外貨を供給源として、送金額に極度に依存する「フィ」国人経済と共に次第に成長している。



出典：世界銀行、データバンク 2011



出典：NSCB、2011。

図 2-3: ASEAN 諸国の GDP に関するデータ

図 2-4: 年間 GDP と GNP 成長率の変化

2.1.1.4 フィリピン国の将来マクロ経済予想

世界銀行のレポートでは、2011 年に「フィ」国は 5%の国内総成長率の前回予測を保持し、また次年度も同様に 5.4%の経済拡大の見通しを維持すると予測している。投資、民間消費サービス部門を強化することでその見通しを説明している。また、サービスに加えて、銀行は特定したアウトソーシングにより、製造、建設、鉱業、農業のセクターにより「フィ」国の経済発展をもたらすとしている。一方で、国の成長率の予測にもかかわらず、世界銀行は「フィ」国経済の構造的な弱点、特に広範囲にわたる貧困と失業を警告している。報告書では、「フィ」国が更に発展していくためには、追加資金と改革が必要と推奨している。世界銀行の予測は、「フィ」国政府の 2011 年から 2016 年までの 7%から 8%の GDP 成長率予測より低い。

アナリストによると、「フィ」国経済が 2008 年に世界的な財政危機を乗り越えた主な要因は、外国銀行があまり参加しなかったことである。これにより「フィ」国は病んでいる世界的な金融機関と体系化された製品にさらされずに済んだ。よって、全体として「フィ」国の金融システムは、ここ

まで世界的な財政危機からの波及をはね返すことができた。

従って、「フィ」国経済は GNP と GDP の面で健全な成長をし続けると予測されている。現在、計画されている低規模成長、中規模成長、高度成長の3つのシナリオがあり、高度成長シナリオは、年間7%の「フィ」国政府推定値を使用して試算しなければならない。世界銀行推定は中規模成長シナリオの場合、年間5%、低規模成長の場合では年間3.5%の推定値を使用して試算する。以下の図2-5、2-6は、上記の予測から、低、中、高の推定値に基づいて、2011年から2030年のGNPとGDPの予測を示している。

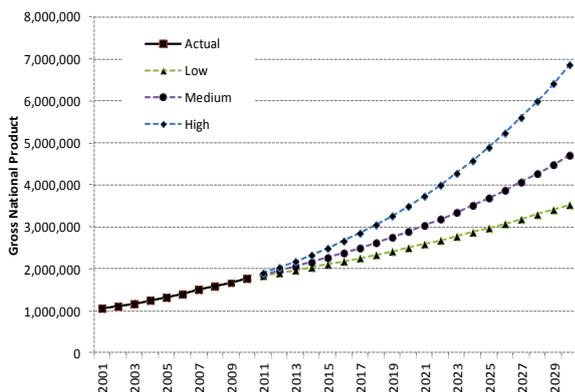


図 2-5: 「フィ」国の予測 GNP

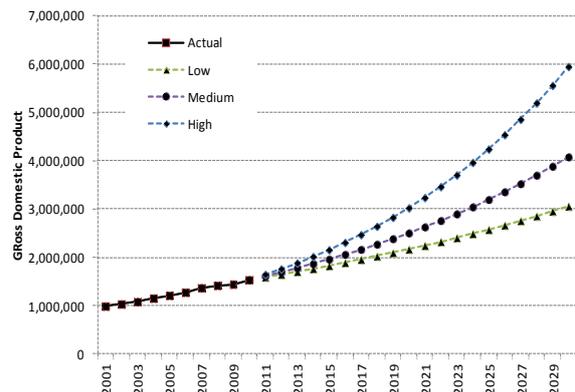


図 2-6: 「フィ」国の予測 GDP

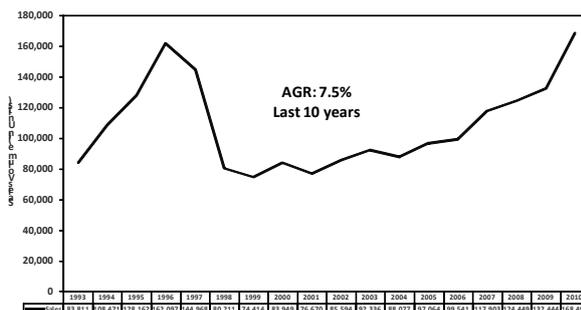
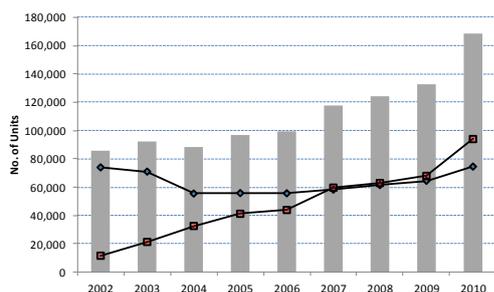
出典 : Source: Projected from NSCB Statistics, (values in (in Philippine Peso))

2.1.2 フィリピン国の自動車産業

2.1.2.1 自動車組立産業

「フィ」国の自動車業界は、主にトヨタ自動車、三菱自動車、本田技研工業、日産自動車、いすゞ自動車などの日本の自動車メーカーによって占められている。また、乗用車と軽商業車はユニバーサルモーター社、フォード社によって占められている。トラックとバスについては日野自動車、コロンビアモーター社（日産ディーゼル）によって占められている。他の自動車組立会社はドイツと中国の製品を取り扱っている。(Man Automotive Concessionaires Corp. (MAN buses-rear engine), Dreamco Automobile Co., Inc. (JMC light trucks), Transport Equipment Automotive Components, Inc. (KAMA and Dongfeng light trucks) and IKK Ichigan, Inc. (Jinbei light trucks) 現在のところ、2,937,480 台/年の総施設能力を持つプログラムの下で、5 社の乗用車組立会社、19 社の商用車組立会社、28 社の二輪車組立会社が参加を登録した。

二輪車業界は製造・販売に関しては自動車と同様に日本のメーカーによって占められている。(ホンダ、川崎モーター、スズキ、ヤマハモーター) 他の二輪車組立会社の大部分は、(Sinski, Lifan, Skygo, Shineray, Loncin, Zongshenha) 中国ブランド取り扱っている。二輪車を取り扱っている他の会社は、台湾 (SYM, Kymco)、タイ (タイガー)、マレーシア (Demak)、インド (Granstar)



出典：Chamber of Automotive Manufacturers of the Philippines, Inc

図 2-8: 2002～2010 の総自動車販売数 (CKD と CBU) 図 2-9: 4 輪自動車販売 (1993-2010)

図 2-8 からわかるように、CKD は 1997 年以後から減少している。製造は総販売の 92%と 2003 年頃に上向いたが、2009 年頃に 49%まで再び落ち込んだ。一方、「フィ」国内の会社による輸入は、ここ十年間に、総販売の 4%から 51%まで増加している。BOI (投資委員会) とのインタビューによると、この輸入量の増加は ASEANCEPT の関税計画の実施によって促進されたとの事である。

表 2-1: 総 4 輪自動車販売数 ※LCV:小型乗用車、AUV: Asian Utility Vehicle (アジア向け実用車)

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
乗用車	CKD	20,421	14,812	16,111	14,690	19,465	22,011	25,773	28,390	30,823
	CBU	1,248	9,405	16,910	20,709	18,770	18,939	18,540	17,721	27,792
	小計	21,669	24,217	33,021	35,399	38,235	40,950	44,313	46,111	58,615
LCV 小型乗用車	CKD	14,443	15,523	15,317	12,930	10,369	9,455	9,320	9,795	11,631
	CBU	10,199	11,848	15,589	20,391	24,141	33,832	38,006	44,499	59,571
	小計	24,642	27,371	30,906	33,321	34,510	43,287	47,326	54,294	71,202
AUV アジ ア向け実用 車	CKD	37,151	38,673	22,345	26,239	23,517	24,228	23,884	23,438	29,603
	CBU	0	0	0	0	922	6,819	6,275	5,662	6,350
	小計	37,151	38,673	22,345	26,239	24,439	31,047	30,159	29,100	35,953
トラック	CKD	1,410	1,492	1,248	1,418	1,755	1,973	1,814	2,105	2,049
	CBU	66	5	16	8	4	18	39	12	247
	小計	1,476	1,497	1,264	1,426	1,759	1,991	1,853	2,117	2,296
バス	CKD	530	472	461	524	560	581	722	776	403
	CBU	51	56	64	83	38	47	76	46	21
	小計	581	528	525	607	598	628	798	822	424
総自動車 販売数 合計	CKD	73,955	70,972	55,482	55,801	55,666	58,248	61,513	64,504	74,509
	CBU	11,564	21,314	32,579	41,191	43,875	59,655	62,936	67,940	93,981
	合計	85,519	92,286	88,061	96,992	99,541	117,903	124,449	132,444	168,490

出典：Chamber of Automotive Manufacturers of the Philippines, Inc. and Truck Manufacturers Association

「フィ」国の自動車産業は、1996年に160,000台以上の過去最高の自動車販売記録となり、55%が乗用車、残りの45%が商用車であった。1997年のアジア危機の間、販売数は下降となったが、近年では段階的に改善を示している。1998年から2010年までに販売は76%増加した。販売台数は2007年に100,000台以上に到達し、それ以降、平均して毎年6%増加している。販売数は2009年に132,444台から、2010年の168,490台に27%増加した。さらに、2010年の販売は1996年の162,087台の大量販売に対して6,000台増加する状況となった。統計では、1998年から販売を始めている乗用車販売に対して商用車販売が優勢であることを示す。Aldaba (2007) などのAUV商用車は、手頃な価格、大家族であるフィリピン人の世帯を収容できる丈夫な作りとその性能は人気を裏付けている。さらに、公共自動車は「フィ」国の一部の整備不良の道路ネットワークに耐えることができる。

2.1.2.4 輸出

現在、フォード・フィリピンは政府の自動車輸出計画(AEP:Automotive Export Program)の単独参加者である。2002年以來から現在に至るまで、75,000台の自動車を輸出し、8億6000万ドル以上と評価されている。フォードは、CKDの輸出が2011年の第1四半期に7%上昇したと報告している。自動車モデル"フォードフォーカス、フォードエスケープとマツダ3"の輸出台数は2010年の同期間に1,704台から1,816台に増加した。2010年全体の輸出の成長率は、車両輸出が記録的に伸びた昨年の9,858台に比べ35%とわずかに遅い。新聞記事によると、フォードは現在のところ年間生産36,000台を増加させる予定はないとのことである。フォードは2012年までにタイのハブ工場であるRosa工場で次世代フォーカスの車両を生産する準備をしており、同様に「フィ」国Laguna工場からも生産される可能性がある。しかし、フォードのこの戦略は2011年の最終四半期にタイで発生した洪水で変更されている可能性がある。

同じ新聞記事の中でBOI(投資委員会)の代表は、「業界が1年につき200,000~250,000台を生産しなければ輸出による規模の経済は成功しない」と語ったと伝えられ、また、「業界は168,000台(2010年の台数)を販売して規模の経済は、今後数年間で到達可能である。」ことを言及している。

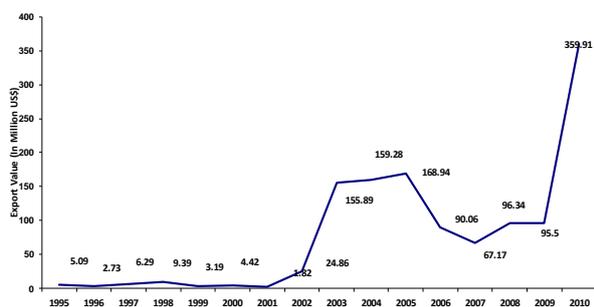


図 2-10: 自動車輸出(1995-2010)

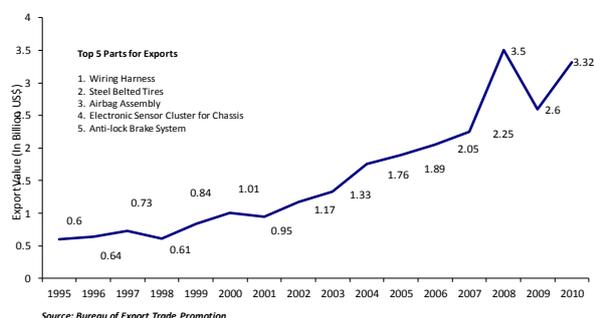


図 2-11: 自動車部品輸出(1995-2010)

出典: DTI-輸出貿易促進局

同様に、自動車部品業界の輸出収益は絶えず増加しており、その競争力を維持している。輸出総額の大部分は、ワイヤハーネス、鉛蓄電池、ホイール、吸気フィルター、ブレーキやクラッチペダル、スチールベルトの自動車タイヤ、ギアボックス、車体部品と付属品で占められている。(ゴム製タイヤ、エンジンと電気部品を除く)。自動車部品の現在のトップ5の市場は、日本、ドイツ、アメリカ、タイ、インドネシアである。

今後、「フィ」国において58年協定に加盟し、自動車型式認証システムの導入、ECE基準の採用を行うことによって国際貿易国間での相互認証の利用が可能となる。従来では、部品・装置または車輛の輸出には相手先政府の認可が必要であり、コスト増につながっていた。ECE認可品は相手先政府の認証が不要となるため認証に係る費用、時間の節約と同時に認証上は自由な輸出が可能となる。このことから政府の自動車輸出計画を促進させるためにも58年協定加盟、自動車型式認証システムの導入は必要不可欠である。

2.1.2.5 自動車業界の経済シェア

組立業界は、2006年にPHP 720億に対し、2008年にはPHP 190億と大幅に減少した。これは2006年に総生産の8%から2008年の2%まで大きな低下を示している。雇用面では、同年のほぼ0.6%にとどまった。自動車用車体の製造は組立業界と同じ傾向が続き雇用の減少を導いた。

しかしながら、部品および付属品については、生産・雇用の増加を経験した。部品・付属品に係わる雇用面では2008年に2.6%に上昇し、総生産は1.7%の増加を記録した。

表 2-2: 自動車産業の総雇用と付加価値の貢献

製作・製造部門	事業者数		総雇用		付加価値	
	2006	2008	2006	2008	2006	2008
すべての製造業部門	5024	4603	973,178	862,665	868,301,960	816,462,528
• 自動車の製造	17	14	5,717 (0.59%)	4,938 (0.57%)	71,745,691 (8.3%)	18,625,312 (2.3%)
• 自動車の車体、トレーラーの製造	16	18	1,630 (0.17%)	1,105 (0.13%)	790,410 (0.1%)	223,810 (0.03%)
• 自動車・エンジン・パーツ・付属品の製造	76	84	18,097 (1.9%)	22,487 (2.6%)	9,597,339 (1.1%)	13,828,202 (1.7%)
合計	109	116	25,444 (2.62%)	28,530 (3.31%)	82,133,440 (9.5%)	32,677,324 (4%)

出典：NSO 2008

同様に、自動車製造業界の投資は、少なくとも 6 億ペソの累積投資で 2008 年にピークを迎えた。しかし、投資は 2009 年に減少し始めた。

2.1.2.6 自動車工業会の構成

PAFI（フィリピン自動車工業連盟）は、自動車組立業と部品とコンポーネントメーカー協会の上
部機構である。PAFI は CAMPI（自動車メーカー商工会議所）、MDPPA（二輪車部品生産の輸出
業者協会）、TMA（トラックと商用車のトラック工業会）と MVPMAP（自動車部品工業会）を含
む。MVPMAP は 101 社の活動中のメンバーで構成される。他の部品の製造会社は、MCPPEA（二
輪車部品生産の輸出業者協会）である。

CAMPI は 1995 年に設立され、政府の MVDP（自動車開発計画）の関連する自動車メーカー 11 社
で構成されていた。現在では CAMPI は世界的な自動車ブランドを代表する 12 社で活動している。
2011 年 1 月現在、CAMPI のメンバーは以下の通りである。

- 1) Asian Carmakers Corp.
- 2) CATS Motors, Inc.
- 3) Columbian Autocar Corp.
- 4) CMANC
- 5) Honda Cars Philippines, Inc.
- 6) Isuzu Philippines Corp.
- 7) Mitsubishi Motors Philippines Corp.
- 8) Nissan Motor Philippines Corp.
- 9) PGA Cars, Inc.
- 10) Suzuki Philippines, Inc.
- 11) Toyota Motor Philippines Corp.
- 12) Universal Motors Corp.

近年まで「フィ」国内の自動車産業は、将来の競争力を確実にし、雇用を維持するため国内生産を
促進するために PACCI（自動車競争力委員会）を設立した。PACCI は主要な日本車アセンブラ（ト
ヨタ、三菱、ホンダ、フォード）と MVPMAP の構成されている。2010 年後半には、非日系の CAMPI
メンバー（ヒュンダイアジア、シボレー、ボルボなど主導）で構成される AVID（自動車の輸入と
販売代理店の協会）が設立された。

これらの全てが同じ CAMPI 傘下のメンバーであるため、15 年に及ぶ組織体をバラバラにする恐
れがある協会内の派閥があると言われている。広い意味では、CAMPI - AVID - PACCI のグループ
化は、積極的な韓国ブランドと長年業界の主導的役割をしてきた日本メーカー間の市場覇権争い
である。さらに、その派閥は大統領令 No,877-A をめぐる論争によってもたらされたと言われている。
AVID メンバーは、この大統領令はローカルアセンブラに有利であり、輸入の役割りを担う車両輸
入業者はこの大統領令に反対している。

その論争のため DTI は大統領令を棚上げし、新たな自動車開発計画の策定を行っている。

2.1.3 国家自動車開発計画

表 2-3: 「フィ」国の自動車開発計画の歴史

年	計画/政策	目的
1973	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 段階的な自動車製造業計画 (PCMP) ▪ 段階的なトラック製造業計画 (PTMP) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 国内の組立業の生産を 1973 年の 10% から 1976 年の 60% まで増加させる。 ▪ 地域 (ASEAN) 自動車の相補プログラムで工業製品の輸出を構築する下請の技術移転を通じて、中小規模の企業間の新たな生産活動の創造により、業界の平統合を推進
1987	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 自動車開発計画 (CDP) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 国内組立業の生産を 1988 年の 32.26% から 1990 年までに 40% 増加させる。 ▪ 現実的な自動車部品製造業界の発展。 ▪ 技術移転と開発を促進 ▪ 雇用を生成し、合理的な価格の乗用車を製造し、国のために外国為替を獲得する。
1990	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 一般車の計画 (PCP) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 小型車、一般車種、または 1200cc 程度のガソリンエンジンの乗用車の製造。 ▪ 最小限の現地調達使用量を 1991 年の 35% から 1993 年に 51% まで引き上げる。
1992	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 高級車の計画 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -高級車の登録を 2800cc 以上の排出量がある乗用車と定義。
1994	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ASEAN 産業合弁事業 (AIJV) 計画 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ASEAN 産業合弁事業 (AIJV) 計画で新しい組立業登録を許可する。
1996	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memorandum Order No, 346 自動車開発計画商用車開発計画 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 新規参加者に閉鎖的な車両カテゴリーを開放し、異なる型式に対する規制を緩和する。 ▪ 外国為替と現地調達を解放する。
2002	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 新しい自動車開発計画 (EO 156) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 特定条件で許可されるものを除き、全タイプの中古車と部品のすべてを輸入禁止。 ▪ 自動車業界の開発を促進する自動車の原料・部品の最恵国(MFN)関税率を再構築する。 ▪ シンプルで公平かつ安定した税体系を構築する自動車の物品税制度を改革する。 ▪ 東南アジア諸国連合(ASEAN)により採用される AICO スキームの適用を継続する。 ▪ CBU と部品輸出の組立業者と部品とコンポーネントメーカーに報奨金を与える。
2003	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EO 262 ▪ EO 244 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 自動車部品とコンポーネント関税率を修正する。 ▪ 特別報奨金を特定の CBU 輸出に提供する。
2004	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EO 312 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EO 244 を修正し、CBU 輸出の範囲を拡大し、特定の CBU 輸出の特別報奨金を提供する。
2010	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EO 877A 総合的な自動車開発計画 (IRR (運用規定) は発表されなかった) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 中古自動車輸入の禁止 ▪ 関税率/物品税の再編 ▪ 輸出報奨金 ▪ ASEAN 協定と計画 ▪ 基準と技術的法規 ▪ 部品製造業と自動サポート業界発展 ▪ 自動車業界議会 ▪ 産業開発基金

「フィ」国政府は、自動車部品を開発・国産化するための取り組みとして、「フィ」国の自動車産業を活性化させるさまざまな政府の政策と法制を採択した。

その結果、「フィ」国政府はこれらの計画を実施し自動車製造業界の拡大を経験し、成長を促進する業界の可能性を認識した。表 2-3 は政府が実施した政策とその主要な条項を示す。

2.1.3.1 大統領命令 877-A (EO 877-A)

大統領令 No.156, No.226 は BOI (投資委員会) に権限を与え、特定の産業用合理化計画を策定し、「フィ」国の自動車産業の健全な発展を加速させる自動車開発計画の包括的な産業政策の方向性のために提供されたが、依然として自動車製造業は改善しなかった。このような状況から、2010 年 6 月に EO 877-A は、総合的な自動車開発計画がアロヨ大統領によって署名された。

EO 877-A の目的・概要および問題は以下の通りである。

- 政策を立案するため、業界団体から 4 つの民間部門の代表からなる自動車産業協議会の創設を求めた。

(問題点)

- その自動車産業協議会は DTI-BOI の下に直接組織され、自動車部門を直接取り扱う DTI の権限を自動車産業協議会に委託する状況となることから、DTI 当局は重要視していない。
- 協議会の代表者間で主導権を争いが、自動車製造協会内の勢力争いへ発展。
CAMPI→PACCI→MDPPA→CPPEA→TMA
- 中古自動車輸入の禁止：関税自治区への輸入または全ての中古自動車がフリーポートゾーン外の「フィ」国領土へ輸入禁止。
- 関税率と物品税の改善：
 - 自動車製品の関税は、同程度の自動車開発計画をもつ近隣諸国と同じような率で再構成されなければならない。
 - 自動車の物品税制は、公明、単純で安定した税制を構築し、自動車業界の発展を促進するために改革されなければならない。

(問題点)

- AVID の自動車輸入グループは、「公正な競争の犠牲に CMVDP 報奨金を強化するあらゆる政策に反対する、それは、故意または無意識に国内の市場競争を阻害する」と不満を發表した。それは、国の厳しい財政状態と競争力の欠如した国内自動車セクター・部品メーカーの補助金を削減することを推奨している。

- 輸出報奨金：自動車の輸出、他の車両組立、部品、コンポーネントの輸出においてさらなる参加と多様化を奨励するために報奨金を与える。
- 基準と技術的な法規：
 - 基準と技術的な法規は制定されなければならない。取り組みは MRA（相互認証協定）を採用するものとする。MVDP は積極的に自由貿易協定の利益と ASEAN 計画をとり続けるものとする。
- 業界開発基金：研究開発、開発、設備取得と設備のアップグレードに備えるために輸出業界のために確立する。その資金は BOI によって管理されなければならない。

2.1.3.2 国家自動車開発計画に関する提案された法案

(1) 下院法案 4499：フィリピンの自動車製造条例

(House Bill 4499: The Philippine Motor Vehicle Manufacturing Industry Act)

議会は大統領命令 877-A または新しい MVDP（自動車開発計画）に代わることができる競争力、開発や税制上の優遇措置など、業界のあらゆる問題に対処する包括的な自動車法案を作成している。その法案はすでに 1 年以上棚上げされている。これは、国会議員 Congressmen Rufus B. Rodriguez と Maximo B. Rodriguez Jr. によって提案されている法案である。

その関係する点は、以下の通りである。

- 開発計画の創設：優先的な開発製品を特定し、高い付加価値がついた製品による経済効率の高い可能性がある製品に報奨金を与える 3 年間の国家自動車開発計画の承認。
 - NMVMD 計画は業界での年間中期製造業計画を定め、輸出目標を定義する「フィ」国の輸出開発計画と中期「フィ」国の開発計画に融和する。製造と輸出を支持する戦略である。
- 報奨金の条項：法案は、正式に MVDP による投資委員会に登録されている場合、自動車メーカー、自動車部品や付属品メーカーの両方に報奨金を付与する。
 - 5 年間の法人税免除
 - 新モデルは、さらに法人税免除（5 年）を与えられる。
 - 純営業損失繰越、
 - 研修、研究開発経費の二重控除
 - 研修施設・機材の輸入免税

- 会議の創設：中央の政策調整機関、国家諮問委員会として省庁間一官民部門の自動車製造開発委員会の創設。：

- 1) 貿易産業省(DTI)次官
- 2) 国家経済開発庁 (NEDA) 次長
- 3) 財務省 (DOF) 次官
- 4) 環境天然資源省 (DENR) 次官
- 5) エネルギー省 (DOE) 次官
- 6) 運輸通信 (DOTC) 次官
- 7) 労働雇用省 (DOLE) 次官
- 8) 民間部門、4 代表のうち一人の副会長として任命

- 調和化への取り組み。政府は、規則の効果的な規制と透明度を促進する調和対策を策定し、実施しなければならない。

(2) 下院法案 5279：提案された総合的な自動車開発条例

(House Bill 5279: Proposed Comprehensive Motor Vehicle Development Act)

この下院法案は HB4499 とほぼ同じであるが、中古車、中古エンジン、中古部品とコンポーネントの輸入を明確に禁止している。この法案の作成者である Lorenzo R. Tañada III 副課長は「大統領令 No.156 がまだ有効であるところ、中古品の禁止は、現地自動車産業界の売上高が 2002 年の 43% から 2009 年の 73%まで伸びる効果が立証されている。」同様に、国旗法に基づき、政府機関は国内の新車を使用するように配慮しなければならないと語ったと伝えられた。さらにまた、政府が自動車業界と研究開発を含むサポートインフラで新しいテクノロジーの開発を促進するだけでなく、ニッチモデルの開発を特定する必要がある、国際的な流通のために国で製造する必要があることは連邦議会議員 Tanada の信念であった。

法案の主要な政策懸念は以下の通りである。

- a) ASEAN 地域のグローバル化する市場統合の自動車部品の製造のためのハブになる。
- b) 現地の自動車業界の低下を防止するために不正な輸入に対処する。
- c) 「規模効果」を達成するために自動車業界の特権と利益を向上させる。
- d) 開発コストと検査・工程を改善しコストを下げる。
- e) 国際的な流通のため「フィ」国で開発・製造されるニッチモデルを確立する。

(ニッチモデル：現地で概念化・設計され製造されるモデル)

2.1.4 業界が直面する課題と問題

「フィ」国の自動車業界はいくつかの利点がある。自動車産業の複数大手メーカーは、トヨタ、ホンダ、フォード、三菱といすゞなどで「フィ」国で運営をしている。コンポーネント業界部門は国際的に競争力があり、労働者は熟練であり比較的効率的である。

この状況にもかかわらず、2008年のPACCIからの報告書は、「フィ」国で業界が直面しているいくつかの問題を報告している。

- 1) 狭い国内市場と低成長
- 2) 小規模な自動車組立工場
- 3) 高成長率の CBU 輸入
- 4) 過去 10 年の高い中古車輸入
- 5) 規模が不足する脆弱な現地コンポーネント供給源
- 6) 高い物流コストとエネルギーコスト
- 7) 大幅なコスト競争力の損失

最初にこれらの問題を総括すると「規模効果」の不足である。業界は競争力があるため大きい「規模効果」を必要としている。「規模効果」とは生産量の増加にともない利益率が高まることを示す。「フィ」国のケースでは、国内市場が他の ASEAN 国と比べて比較的小さく、内需は脆弱のままであった。同時に不正に輸入された中古車の存在は、相当な圧力を産業界に与え続け、生産量は低いままであった。PACCI の報告書によると、「フィ」国業界は、タイに比較して 1 台の車両に少なくとも平均 1,000USD の価格不利に直面しているとのことである。それは、価格を割高にする「規模効果」の不足である。報告書では、「フィ」国が自動車産業で成功するためには、効率的な生産規模を達成し、その多くを輸出して国内の生産量を増加させる必要があると結論を下している。

第 2 は、不正輸入の問題である。ここ 10 年の間、政府は国内の自動車製造業業界を保護せず、2002 年の禁止令にもかかわらず、中古自動車の大量輸入量を防ぐことが長い間できなかった。2002 年には 87% が国内で生産されたが、2009 年の業界は国内の新車販売のわずか 48% の生産であった。新車の輸入は自由化されたが、約 200,000 台の「違法な」中古車が過去 10 年間にスービックとカガヤンの経済水域を通過し輸入された。アロヨ前大統領が 2002 年に（ほぼすべての中古自動車の輸入を禁止した）EO No.156 を発令したが、スービック湾、カガヤン経済特別区のフリーポートの小規模の中古自動車の輸入業者は中央政府の政策の実施を妨害している。Olongapo と Aparri 地方裁判所からの中古車輸入禁止命令にも係わらず中古車を輸入し、「フィ」国内に入り続けている。伝えられるところによると、カガヤン・フリーポートでは、毎月約 600 台の中古車が販売されているとのことである。その業者は、以前スービックフリーポートで営業し、スービックでその営業を禁止された最高裁判所の判決を予想してカガヤン・フリーポートに移動した。中央政府は、禁止命令を出した現地の裁判官が、中古車輸入が合法的かどうかについて判決が下らない限り、対策を講じることができない状況である。さらに、高価な SUV や高級車も横構し大量に輸入されるた

め、半値もしくはさらにより安くなることもある。図 2-12, 2-13 に 2 つのデータの比較を示す。比較する数字は LTO (陸運局) からのデータと CAMPI からのデータである。CAMPI からのデータは国内で組み立てられた車両と輸入された CBU の販売を示す。また、LTO データは新たに登録された車両について示している。2 つのデータ間には、大きい食い違いがあり、違法に輸入された乗り物の台数を示している。

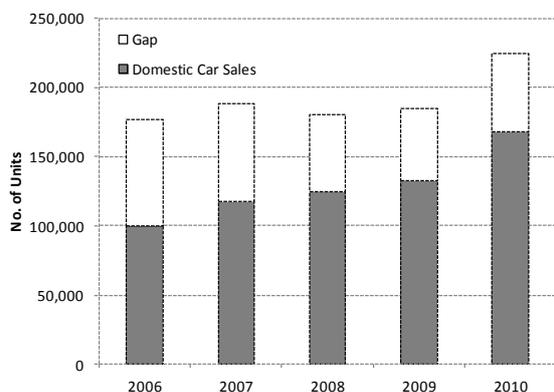


図 2-12: LTO の新規登録数と車両の販売数

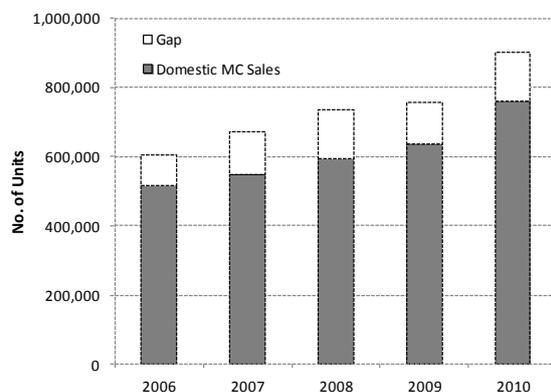


図 2-13: LTO の二輪車新規登録と二輪車販売数

第 3 は、電力の高いコストである。電力コストは、特に「フィ」国のメーカーにとって深刻な競争不利な状況であるとしている。例えば「フィ」国で自動車を製造する出費の 10% 以上は電力である。また、「フィ」国の自動車組立工場はタイの自動車組立工場の電力費の 50% 増しであり、また、ベトナムでは電力が 100% 政府助成金で支給される。これは、PEZA ゾーンの割引かれた料金に相当する。

最後に、BOI によると、現地の「フィ」国企業にコンポーネント製造業を委託するのを多国籍企業が消極的であるとのことである。これらの技術は、経験と時間を費やした研究開発コストのかかった製品であり、それらが競争の優位性 (例えばギアボックスやエンジンデザイン) と考えているため、主要なコンポーネントの製造は外国企業の企業秘密として扱われてきた。このように、組立業界は過半数株式保有子会社 (例えば Toyota Autoparts Philippines, Honda Engine Manufacturing Philippines, Honda Parts Manufacturing Corporation, and Isuzu Autoparts Manufacturing Corporation) などが、最初にそれらを生産するようにしている。この状況は、現地の「フィ」国の会社に技術を移転する必要性を徐々に減少させていった。

2.2 フィリピン国の自動車検査登録制度

一般自動車の取り扱いは、新車の自動車登録と、以前に登録した自動車の更新登録の 2 種類となる。双方の取り扱いは、検査と登録手続きを必要とするが、予想以上に異なる。下記にその登録の内容を示す。

2.2.1 自動車登録の等級別制度

陸運局（LTO）の運用マニュアルに基づいて、自動車登録の4つの分等級制度がある。これは以下の通りである。

- 1) 自家用車
- 2) レンタルまたは公共輸送自動車
- 3) 政府関連自動車
- 4) 外交関連自動車

2.2.1.1 自家用車

自家用車は、レンタルで使用されないために登録される自家用車である。個人的な自家用車のタイプは以下の通りである。

形式			
乗用車			
			
ユーティリティ自動車			
			
スポーツユーティリティ自動車			
			
二輪車（サイドカー有り無し）・軽電気自動車			
			
トラック			
			

形式		
バス		
		
トレーラー		
		

図 2-14： 自家用車の種類

2.2.1.2 レンタルまたは公共輸送自動車

レンタカーまたは公共輸送自動車は、LTFRB（陸上交通許認可規制委員会：Land Transportation Franchising and Regulatory Board）によって発行された特別許可の証明書により、公益事業として運営することが許可されている車両を示す。レンタカーまたは公共輸送自動車のタイプは以下の通りである。

- 1) 乗用車（TX、観光車）
- 2) ユーティリティ自動車（タクシー、ジプニー、レンタカー、ガレージ、観光客サービス、学校サービス）
- 3) スポーツユーティリティ自動車
- 4) トライシクル（一輪のサイドカーを装着または二輪車をレンタルとして運営：フランチャイズトライスクルの権限委譲に関する DOTC ガイドライン）
- 5) トラック（広告トラック）
- 6) トラックバス（公共のシャトルバス、スクールバス、観光バス）
- 7) トレーラー

2.2.1.3 政府関連自動車

政府関連の自動車は「フィ」国の政府によって所有される自動車、もしくは、政府を含むその政治的な区分の会社が所有する自動車である。タイプは以下の通りである。

- 1) 乗用車
- 2) ユーティリティ自動車
- 3) スポーツユーティリティ自動車
- 4) 二輪車（サイドカー有り・無し、LEV(軽電気自動車)）
- 5) トラック
- 6) トラックバス
- 7) トレーラー

2.2.1.4 外交関連自動車

外交関連の自動車は、外国の政府により所有、もしくは使用される自動車を示す。「フィ」国に正式に派遣された外交的な当局者による職務で使用される。そのレンタカーおよび公共自動車のタイプは以下の通りである。

- 1) 外交上の自動車
- 2) 大使館関係者
- 3) 領事団体
- 4) 他の免除された自動車
- 5) SBMA（スービック）、CDC（クラーク）、CEZA（カガヤン）からの免除された自動車

2.2.2 LTO 地方事務所と PETCs の既存の自動車登録工程

2.2.2.1 LTO 地方事務所検査工程

すべての自動車（自動二輪車も含む）が登録の前に M.O.No.86-003,1986 年 6 月 3 日に従って検査を行う義務があるが、自動車検査の方法によっては完全に検査を実施しなくても登録が可能である。検査する 3 箇所の場所は、LTO 地方事務所、MVIS（自動車検査センター）と民間による PETC（排出ガス試験センター）である。最初の 2 施設は以下に示すように、基準に基づく自動車検査を実施する。PETC は LTO と DTI によって認定された民間の安定したサービスセンターであり、検査、整備点検、修理、および排出試験を実施する。

表 2-4. は自動車等級別に LTO 地方事務所、MVIS と PETC によって行われる検査の方法の基準である。

表 2-4: LTO の検査基準と方法

検査基準と方法	検査の会場
1. 自家用車	
<p>a. キャリッジ検査</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 識別情報/形式 ● 照明システムと反射器 ● フロントガラス/窓ガラス ● ワイパー/ワッシャー ● シャシー/エンジン番号 ● ホーン ● ナンバープレート ● フロアボード ● 車体の概観 ● シートベルト ● ドア/ヒンジ ● リアビュー/サイドミラー ● ブレーキ装置/サイドブレーキ ● クラッチ装置 ● ステアリング ● 運転席/乗客席のシート ● タイヤ/車輪 ● 車輪ボルト/ナット ● 燃料タンク/燃料タンクキャップ ● カーエアコン (MACs) ● EWD <p>b. サイドステップ試験 (自動試験装置)</p> <p>c. ブレーキ試験 (自動試験装置)</p> <p>d. 速度計試験 (自動試験装置)</p> <p>e. ヘッドライト試験 (自動試験装置)</p> <p>f. 排出ガス試験 (個人的な自動車)</p> <p>g. 車両検査 (下回り)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ブレーキホースとパイプ (ブレーキ液漏出または損傷の点検) ● ステアリングシステム (ゆるみ・損傷) ● ラジエーター (水漏出) ● プロペラシャフト (遊びと回転状況) ● ショックアブソーバ (オイル漏出と変形) ● 排気管 (損傷) ● 触媒と熱遮断板 (損傷) ● エンジン・トランスミッション (漏出) 	<p>- 目視検査。LTO または MVIS で実施</p> <p>- MVIS</p> <p>- MVIS</p> <p>- MVIS</p> <p>- MVIS</p> <p>- PETC</p> <p>- 目視検査。LTO または MVIS で実施。</p>
2. レンタル車両	
<p>a.) 排出ガス試験を含むすべての試験・検査は MVIS で実施しなければならない。(基準と方法は自家用車と同様)</p>	<p>- 排出ガス試験を含むすべての試験は、MVIS で管理</p>
3. 政府関連車両	
<p>a.) レンタル車両と同様</p>	<p>- 排出ガス試験を含むすべての試験は、MVIS で管理</p>
4. 外交関連車両	
<p>a.) レンタル車両と同様</p>	<p>- 排出ガス試験を含むすべての試験は、MVIS で管理</p>

自家用車の検査方法は、レンタル車両、政府関連・外交関連の検査と会場が異なること以外は同様である。自家用車は LTO 地方事務所または MVIS で検査することができる。このようなサイドスリップ、ブレーキ、スピードメーター、ヘッドライトのテストのすべての検査は PETC で行われる排出ガス試験を除き MVIS で行われる。このためのレンタル車両・政府関連・外交関連の車両の場合には、すべての目視検査・排出ガス試験を含む試験は MVIS で実施される必要がある。

2.2.2.2 LTO 地方事務所検査工程

LTO 地方事務所と自動車検査センターで行われている検査工程を図 2-15 に示す。

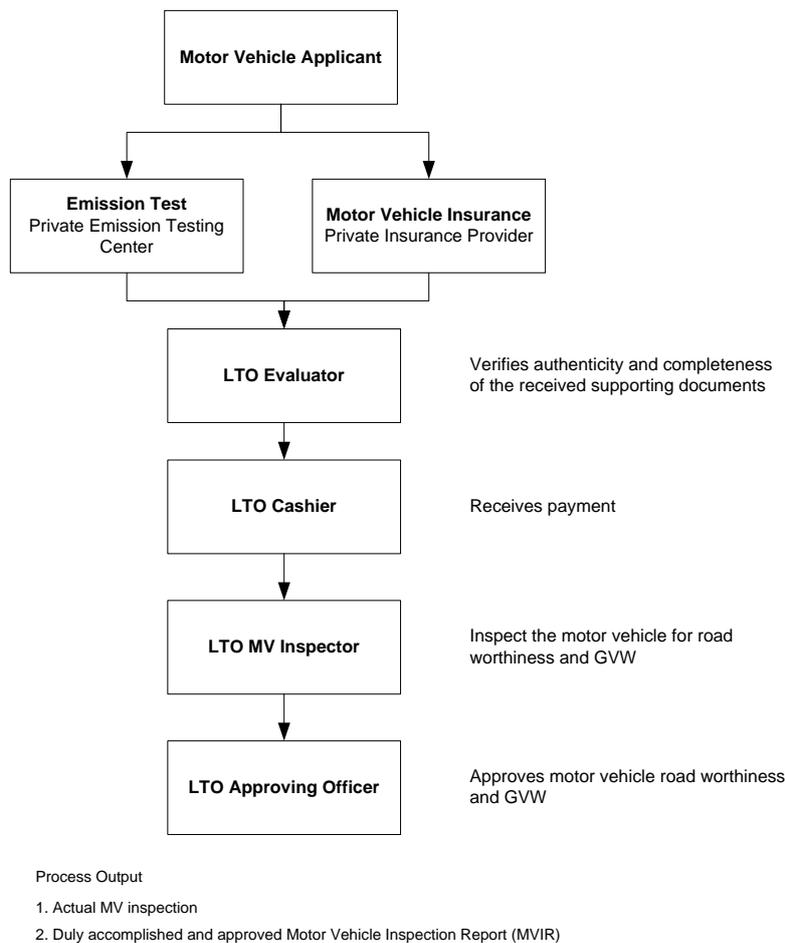


図 2-15: 自動車検査工程フロー

図 2-15.のフローでは、自動車（顧客）の所有者は、自動車検査手順ですべての書類の要求条件を点検員に提出する。点検員は書類の内容を確認する。書類の内容が確認後、顧客は検査中に検査費用を支払う。支払いの後、検査員は LTO-MVIS の手順に従って自動車に GVW（総自動車重量）の検査を実施する。すべての試験と検査に合格した後に、承認した職員は自動車検査報告書を提出する。

2.2.2.3 PETC（民間排気ガス試験センター）

PETC（民間の排出ガス試験センター）は個人が所有している施設であり、政府によって許可を与えられ、登録する車両の自動車排出ガスの含有量の試験を実施している。その職務は、自動車排出ガスがCAA（大気保全法）の下でDENR（環境省）が定める基準に適合するか試験を実施している。

2.2.2.4 PETCの基準とモニタリング

DTIとDOTCは、自動車用PETCの認可のためのガイドラインを設定してJAO（共同行政命令：Joint Administrative Order）を公表した。現在、745施設のPETCが全国的に設置されている。すべての自動車の排出ガス基準の遵守は、PETCの運用を通じて、全国的規模で2003年1月に開始されている。LTOを通してDOTCは、DTIによりPETCを認可する。他方では、DENRはPETCにより排出ガス試験を実施している試験装置の仕様を管理する責任がある。また、車両登録の更新時だけでなく、噴出されている排ガスのため没収された公認のナンバープレートの検索は、LTOのCEC（Certificate of Emission Compliance：排出適合証明書）の提示が必要となる。2007年のDENR-DTI-DOTC共同行政命令1号の発行により、認可されたPETCのモニタリングのためのガイドライン、LTO排出試験活動、「フィ」国大気汚染防止法の厳守はモニタリングされ確実に実施されている。

2.2.2.5 排出ガス測定基準

レンタル用車両の標準的な排出測定を表2-5に示す。

表 2-5: レンタル用車両の自動車排出ガス基準

ガソリン供給エンジンの基準		
カテゴリー（登録日付）	CO%(V)	HC (ppm)
< 1997年1月1日	4.5	800
>= 1997年1月1日 ~ 2003年1月1日	3.5	600
>= 2003年1月1日	3.5	600
二輪車		
<= 2002年12月31日	6.0	-
> 2002年12月31日	4.5	-
メトロマニラ、メトロセブとメトロダバオ		7,500
その他		10,000
ディーゼル供給車両		
ディーゼル供給たエンジンの基準	2.5 K	

表 2-6: 各地域の DTI 認定 PETC 数

リージョン		LTO 地方事務所	PETCs 数
NCR	Metro Manila	17	147
CAR	Cordillera Administrative Region	6	16
Region I	Ilocos Region	10	43
Region II	Cagayan Valley	8	36
Region III	Central Luzon	15	101
Region IV-A	Southern Tagalog	14	126
Region V	Bicol	9	25
Region VI	Western Visayas (Iloilo City)	9	26
Region VII	Central Visayas (Cebu)	9	48
Region VIII	Eastern Visayas (Tacloban, Leyte)	11	26
Region IX	Zamboanga	6	25
Region X	Northern Mindanao (Cagayan De Oro)	7	34
Region XI	Davao	4	40
Region XII	SOCCSKSARGEN (Koronadal, Cotabato)	9	31
Region XIII	CARAGA (Butuan City)	5	20
ARMM	Autonomous Region in Muslim Mindanao	3	1
合計		142	745

出典 : Land transportation Office

2.2.3 LTO-MVIC (自動車検査センター)

1983年に、DOTCとLTOはJICA（日本国際協力機構）を通じて、自動車の体系的な信頼性と効果的なテストを提供するため、自動車検査を実施する場所の設立に関する調査を全国で行なった。MVIS（自動車検査システム）は、安全性と排出ガス基準の準拠確保し、既存の自動車の基準、国内法と国際協定の規定が遵守され、データベースにすべての自動車の検査のレポートを統合することを意図していた

2.2.3.1 MVIC の場所

JICAが実施した調査の後、試験的なMVICはケソン市で実施され、最初にメトロマニラでタクシーの検査を実施した。その後、1992年に日本の政府はJICAを通じて12レーンMVISをLTO（以下の通り）に無償協力した。図2-16.はこれらの既存の施設の位置を示す。

- a) North MVIS (Quezon City) = 4 レーン
- b) South MVIS (Pasay) = 4 レーン
- c) San Fernando MVIS (Pampanga) = 2 レーン
- d) Lipa MVIS (Batangas) = 2 レーン

図 2-16 に既存の施設の位置を示す。

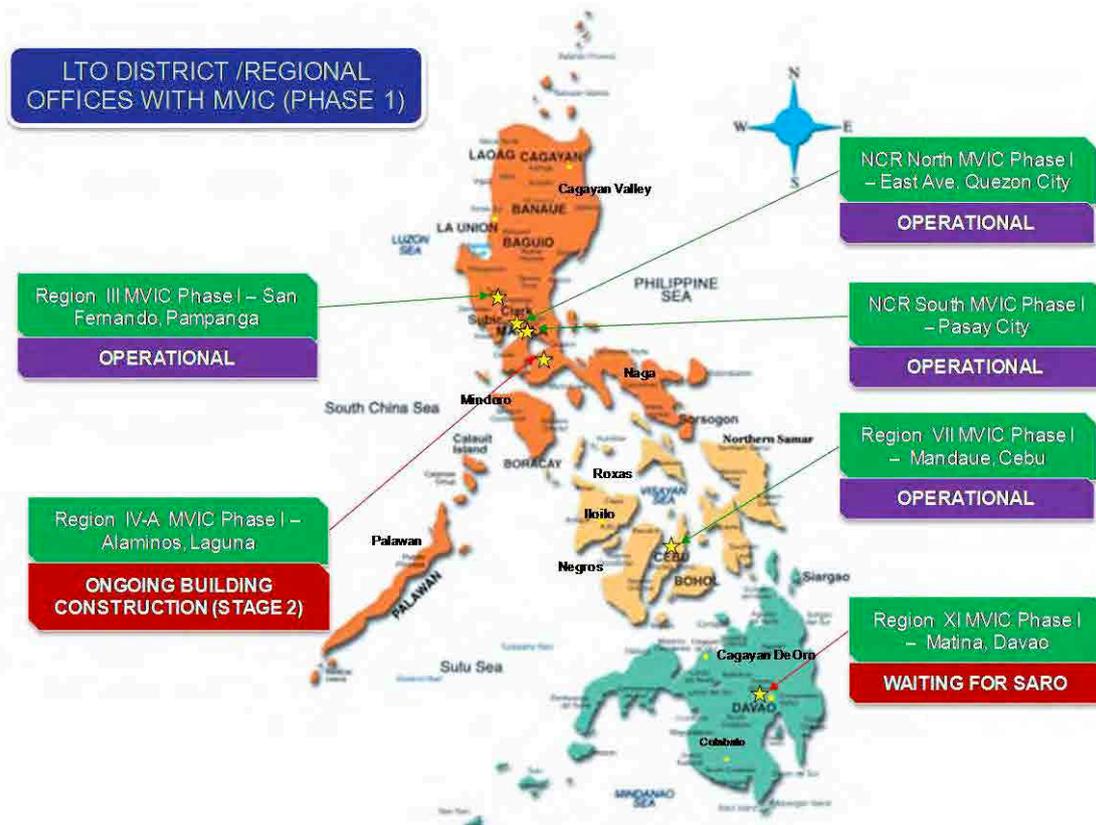


図 2-16: LTO 地方/地方事務所の MVIC (第 1 期) 計画

2.2.3.2 MVIC 施設と検査工程

MVIC の各々のレーンは、以下の試験を実行することが可能で、完全にコンピュータ化された自動車検査/テスト装置がある。

- a.) 上部キャリッジ項目 (目視検査)
- b.) 下部キャリッジ項目 (目次検査)
- c.) サイドステップ試験 (試験装置)
- d.) サスペンション試験 (試験装置)
- e.) ブレーキ試験 (試験装置)
- f.) 速度計試験 (試験装置)
- g.) ヘッドライト試験 (試験装置)
- h.) 排気と騒音試験 (試験装置)



図 2-17: North MVIS のテストレーン

図 2-18 は、MVIS で自動車検査の工程を示す。

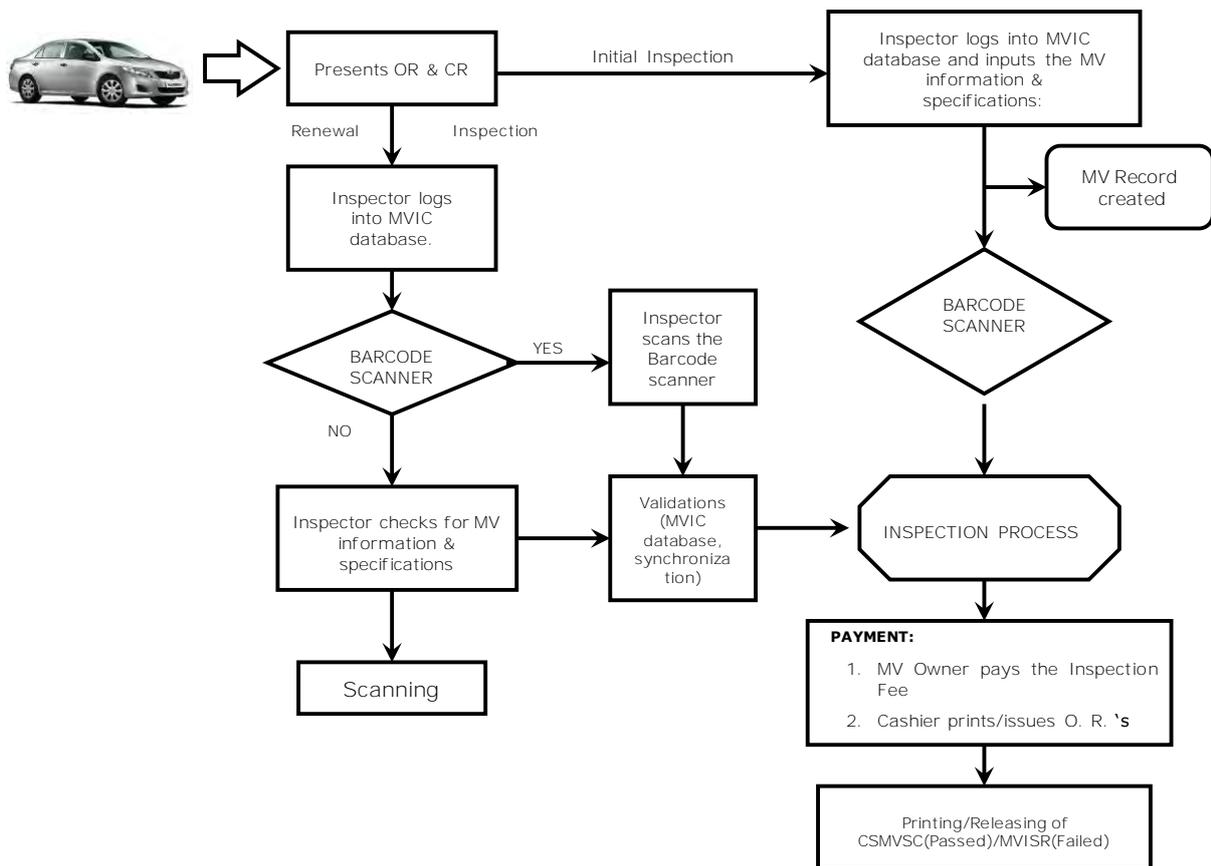


図 2-18: MVIC 検査工程

2.2.4 MVIS、LTO 地方と PETC の現在の制度の課題と問題

2.2.4.1 MVIS

LTO-NMVIC Chief Engr. Donato とのインタビューにおいて、MVIS 実施の主要な問題は施設を建設し、その器材を維持する資金不足が確認された。少なくとも PhP 5,000 万が 1 つの施設を建設するために必要であるとのことである。MVIS プロジェクトの Phase 2~3 は、主に資金の不足のため延期されている。これらのことから、残りの Phase を実施する計画は、リージョンに登録された自動車数に依存して優先するとのことである。また、資金の不足のため MVIS の運用を民営化する計画も上がっているとのことである。MVIS の実施を政府監督で民間セクターの参加（民間セクターがプロジェクトを実施・運営する）を通して計画を認可するところである。

上述の計画では、DOTC/LTO は条件つきで民間会社に政府の MVIS 施設を賃貸するために入札を行う予定であり、そのプロジェクトは政府が所有する MVIS 施設の民営化で開始され、検査の需要を満足させる必要がある追加の移動検査レーンの準備を実施してゆく予定である。この民営化計画は、7つの当初の地区に以下の通りに分割される。

- リージョン NCR 北部
- リージョン NCR 南部
- リージョン 1,2,3 と Car
- リージョン 4,5,8
- リージョン 6,7
- リージョン 9,10 と Caraga
- リージョン 11,12,ARMM

また担当者は、「自動車の所有者は古い車では MVIS による「厳格な」検査に合格しない可能性があるという印象を持っているようである。LTO の地方事務所では「目視」の検査を行うのみであるため、自動車の所有者はこのような地方事務所を好む傾向がある。これらの地方事務所では、排出試験を実施する民間排出試験センターに依存している状況である。自動車の所有者は民間による排出試験の費用を PHP450 の負担となるが、それでもここでテストすることを好む。それに比較し、MVIS 施設での費用は、普通自動車 PHP90（大型車両は PHP115）である。これらは、排出試験、車両の検査がすべて含まれる。また、首都圏(NCR: National Capital Region)で強制的（法的）に MVIS を実施することが可能かどうか尋ねた結果、パサイ市（メトロマニラ）の施設だけではメトロマニラで検査需要を解消できないとのことである。検査の需要を解消するには、さらに 2 つの施設を必要とするとのことである。



図 2-19: LTO LTO-NMVIC チーフとのインタビュー

2.2.4.2 LTO 地方と PETC の問題

LTO Pasig 地方事務所は、1日に最低でも 500 台の自動車を登録している。年間で 116,000 台の目標がある。目標は既存の年間登録数と 3%の増加を見込んでその合計として計算している。民間企業のように目標がある理由を質問した結果では、DOTC の関係者からの回答は、政府の施設を作る収入であるため、目標を持っているとのことである。LTO チーフによると、LTO の自動車登録の工程は、査定から登録のステッカーの発行までわずか 10~15 分とのことである。LTO のスタッフ数は 20 人のスタッフであり、20 人のうち 13 人は正規雇用とのことである。そのうち、自動車検査員は 3 人のみとのことであった。

理想的には、調査時に自動車点検者は MVIR（自動車調査報告）を作成し、自動車が検査に合格しない場合、自動車点検者は申請者に是正処置を行うように指示する。しかし、点検員はこの手順を行っていない状況である。点検員はボンネットを開き、ライト関係とブレーキ・ライトが作動するかチェックしている。また、自動車点検員は必修検査項目であるアンダーキャリッジと、キャリッジの必要項目を点検していなかった。



図 2-20: 調査団による検査工程確認状況



図 2-21: 調査団による排気試験確認状況

点検員はエンジンと車体のシリアル番号の読み取りを行っていた。1日あたり最小で500台の車輛が点検されているとのことであるため、LTOは自動車の登録過程を補助する補助点検員を採用していた。

民間排出試験センターのテスト手順ではいくつかの不適合を観察した。たとえば、エンジン温度は、排出ガス試験の前にチェックしていない。また、排出試験では、排出試験装置のプロブ（計測棒）が完全に挿入されておらず正確な測定ができていない。完全にテストプロブを挿入していないと、排出装置からくる排ガスではなく、デバイスの周囲の空気を測定することになるため、試験結果が良い結果となる可能性がある。

2.2.5 LTO 自動車統計

LTO セントラルオフィスからの自動車統計を図 2-22 に示す。2010年に登録された自動車類の総数が約663万4,000台であることを示す。それは自家用車、レンタル車両、政府関連車両、外交関連車両、非課税車両に分類され、2010年に登録された自動車類の総数から、自家用車は総登録された自動車類のうちの84.87%の563万1,000台と他のタイプを圧倒している。次に多いものは、14.08%で93万4,000台のレンタル車両である。その他、政府関連、外交関連、非課税車両は、登録される総自動車類のわずかおよそ1%にとまっている。5年のスパン（2006～2010）の登録された自動車類の総数は、533万1,000台から663万4,000台まで24.44%増加した。平均して1年につき上昇する率は4.89%である。2006年から2010年まですべての車両は着実に登録数が増加している。

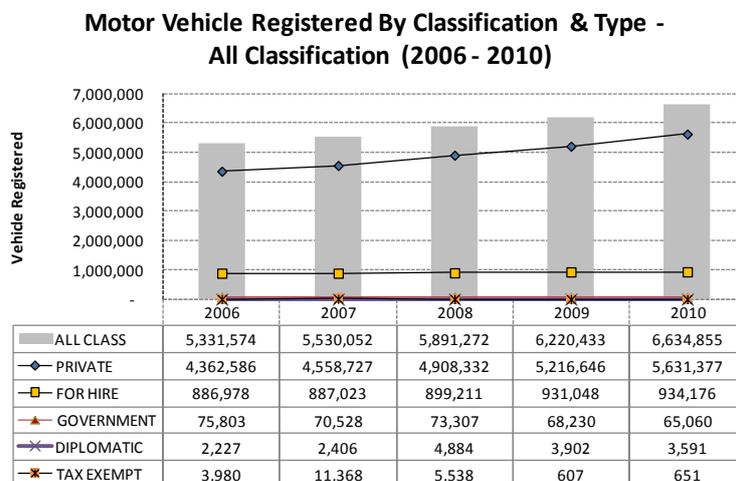


図 2-22: 自動車タイプ別登録分類(すべての分類)

2.2.5.1 登録方法による自動車分類

図 2-23 は 2006 年～2010 年に登録された自動車の総数を示す。登録は新規登録か更新登録のどちらかである。2010 年は 82.99% の 550 万 6,000 台が更新登録であり、残りの 17.01% の 112 万 9,800 台が新規登録であった。5 年間（2006～2010）の平均では 15.57% が新規登録した自動車である。

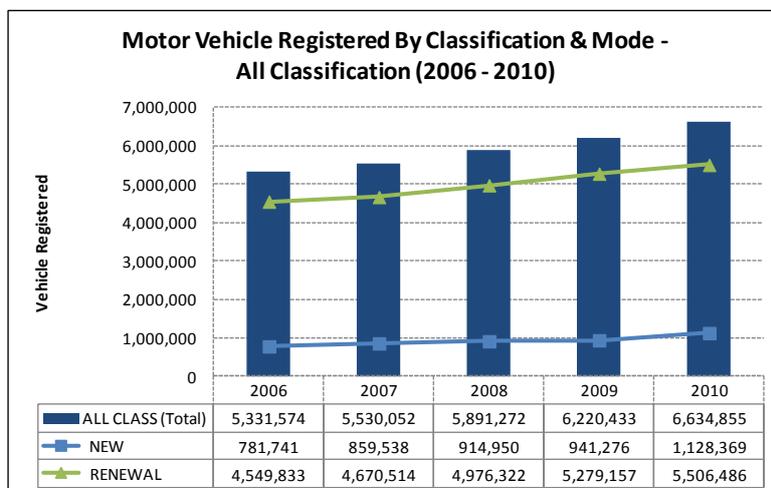


図 2-23: 登録方法による分類 (全車種)

2.2.6 国内生産のカスタム車両

2.2.6.1 ジプニー

ジプニーは、「フィ」国で最も人気のある交通手段である。その根強い人気は下記に起因している。

- (1) 現地での有効性—現地の製造技術を利用し、中古エンジンと輸入されたシャーシ・部品が利用可能である。
- (2) 中間の車体サイズ—ほとんどのメトロ・マニラ道路網に容易に移動可能であり、狭い内部地域にまで侵入可能である。また、どこでも車両を止め乗客を昇降させることが可能である。
- (3) アクセスしやすさ—任意の場所・時間で乗客にサービスを提供している。また、「国の独創性のシンボル」として広く認められている。

2.2.6.2 ジプニーの歴史

本来、ジプニーは第二次世界大戦で残されたアメリカ軍用ジープからジプニーを製造したものである。第二次世界大戦終了後、「フィ」国からアメリカ軍が撤収を始めたときに、何百もの余剰ジープは現地のフィリピン人に売却もしくは無償で与えられた。住民は、数人の乗客収容するためにジープを解体し、金属製の屋根を取り付け、鮮やかな色と明るいクロム・ボンネットで装飾したのが由来である。最初のジプニーは単に磨いた軍のジープであったが、現在のジプニーは、フィリピン内で独立して所有する工場 (Coros、2005) によって生産されている。

1950年代にジプニーの第一世代は、公共車両にジープを改造するため、Conrado David (デヴィッドモーターズ) とアメリカ人である Francisco Motors によって開拓された。改造後の公共ジプニーは、解放後のマニラ交通機関の危機を一時的に救済し、その後ジプニーは「フィ」国での主要

な輸送手段となっていった。1960年代にはジプニーが公害をもたらすため、ジプニーを段階的に廃止しようとする一部の議員や批評家の動きがあったが、現在でもジプニーは「フィ」国の他の交通手段よりも乗客数で勝る状況である。

2.2.6.3 ジプニーの生産と製造過程

ジプニーの製造過程はエンジンとシャーシを除いて、「フィ」国の独創性から製造されている。一般的にシャーシは日本からの「中古」である。この業界には数社の新旧ジプニーメーカーがある。

表 2-7: 「フィ」国のジプニーメーカー

会社名	設立年	創業年	平均生産台数
Armak Motors	1979	32	8 単位/月
Benemar Motors	1990	21	4 単位/月
David Motors & Marketing Corporation	1950	61	4 単位/月
FG Motors	1992	19	2 単位/月
Geordan Commercial	1994	17	2 単位/月
Hayag Motorwork and Machine Shop	1977	34	2 単位/月
LCS Motors Corporation	1992	19	4 単位/月
Melford Credit Facilities and lending	1979	32	2 単位/月
Milwaukee Motorworks	2001	10	2 単位/月
Morales Motors Corporation	1978	33	2 単位/月
Rizaleño Motors	1998	13	1 単位/月
Sarao Motors Corporation	1953	58	該当なし
Tolentino Motors Corporation	1995	16	2 単位/月

1990年代と2000年代の財政危機と他のAUVの激増により、ジプニーの製造は数年間にわたり影響を受けた。著名なジプニーメーカー（例えば Sarao Motors と Francisco Motors(FMC)）の閉鎖さえ導いた。図 2-24 は 1983 年から 2003 年まで Sarao Motors の製造履歴を示す。Sarao Motors は 1953 年以降ジプニーを製造することで有名な会社であったが、ジプニー製造業界の衰退する傾向を示している。

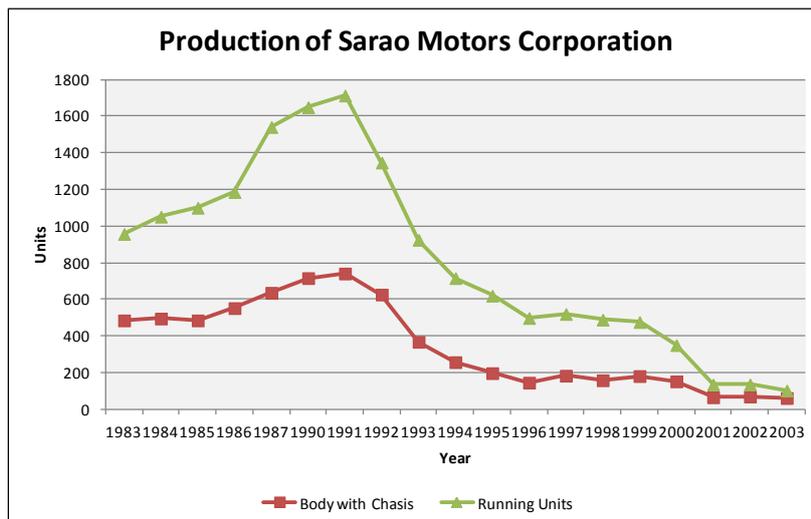


図 2-24: Sarao Motors Corporation の製造数

出典 : Coros, *Assessment of Jeepney's Components, Systems and Separate Technical Units for the Development of Standards, TSSP, 2005*

2.2.6.4 ジプニーの規格

現在の最新規格は、ドライバーおよび乗客や他の道路利用者の安全を確保するためのジプニーの製造または組立に適用される特定の基準がない状況である。適切な政策の欠如から、製造業者は低コストの部品と各種車両の中古部品を使用して車両を組み立てている。通常使用される部品は、他の国の余剰部品であることが知られている。さらに、ジプニーはパワー対重量比が考慮されていない。現在のところ、ジプニーはデザインに装飾を施し、車両の技術は劣るが低価格なサービスを提供し役立っている状況である。

適切な政策不足（あるいは欠如）のため多くの学術論文や研究が、将来の組立を標準化するため行われた。その一つは、“Characterization of Jeepney Vehicle in Metro Manila Study (Colos, UP 2005)”である。それは、組立方法に基準を確立するためジプニーの車両の重要な箇所を定義している。この内容は、使用されるジプニーのフレームの材料、工法、仕様、ジプニーの車両の全体寸法などが含まれている。

2.3 自動車の社会的影響分析

自動車と環境の問題は自然の中では相反する問題である。一方では、自動車は増加する乗客と貨物輸送のための需要を支えている。経済活動が活発になり自動車化と渋滞をもたらしてきた。その結果、運輸部門、特に自動車がそうであるように、ますます社会的な環境問題にリンクしてきている。特

に、内燃機関エンジンは一酸化炭素の燃焼に大きく依存しているため、輸送・モータリゼーションの増加とともに環境制度上の問題も増加している。

この環境への影響は、輸送活動の大部分が汚染物質を放出したことが主な要因であるとの結論に達した。一方で、高いモータリゼーションのレベルは、混雑した道路や増加する自動車の事故率の増加につながっている。「フィ」国のような発展途上国では、車両のメンテナンスは特権を与えられており、事故につながる車両の部品故障などが生じている。事故原因を「ブレーキの故障」などを理由にするドライバーの話は一般的となっている。

2.3.1 自動車事故

2.3.1.1 保健省のデータ

事故は一貫して「フィ」国の死亡率の主要な原因の1つである。負傷による死亡の上位5つの主要な原因は、暴行、交通事故、不慮の溺死・浸水、自殺、転落となっている。交通事故は1975年の8位、1985年の7位、1995年の6位、2002年の5位、2003年には4位にランクし、死亡原因の主要な要素となっている。2003年の全国的な死亡調査では、0～17才の子供の場合は溺死、交通事故、落下、暴行、自殺の順位であり、近年、交通事故による死亡率が高まってきている。

2.3.1.2 PNP（フィリピン国家警察）レポート

PNP（フィリピン国家警察）の報告では、4,000件未満の過去の平均記録及び2008年全体の最高記録14,794件と比較し、2009年の最初の3ヵ月間で9,000件以上の交通事故を記録している。これは、1日あたり100件の交通事故に相当する。

死亡数に関しては2003年に1日につき45件の死亡事故を記録している。これは2001年～2006年の期間に記録された2番目の高い値である。

PNP報告書でも、2001年から2006年への交通事故がドライバーのミスによって発生していることが分かっている。2006年単独では、ドライバーのミスによって生じる交通事故件数は合計4,182件（27.8%）と記録されている。この数字は、2001年に報告された5,338件と比較すると21.7%低い。2006年の主要な違反・事故は、スピード違反1,956件（13.0%）と人身事故1,115件（7.4%）であり、交通車事故の主要な原因は、自動車の力学的な欠陥2,388件（15.8%）であった。一方、2001年から2006年まで交通事故が増加しているが、運転中に携帯電話を使用することで交通事故が発生している原因が増加している。

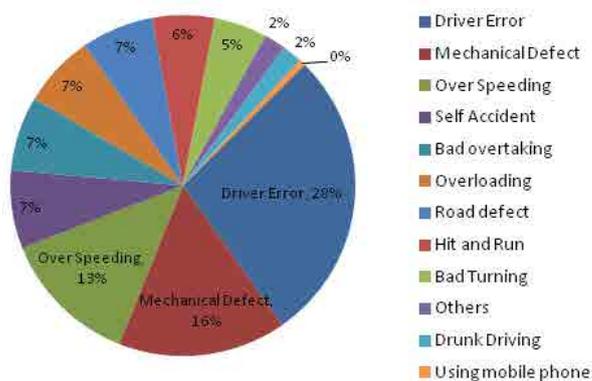


図 2-25: 事故の原因

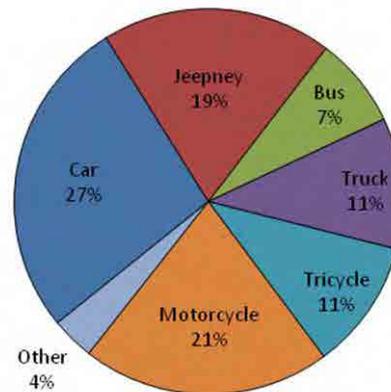


図 2-26: 車種別による事故割合

出典：フィリピン国家警察、2006

2006年に発生した自動車事故は、674人の死亡、3,767人の負傷、10,623件の器物損害が報告された。2001年から2004年まで増加傾向を示した後に、死亡者数は、2005年に578人(45.2%)に減少したが、2006年に674人(16.7%)の増加を示している。また、2006年の交通車事故は、大部分は自動車を含む4,549件(27.0%)である。これは、二輪車(20.7%)、ジプニー(19.2%)とトラック(11.1%)の順序である。

2.3.1.3 道路安全計画

上記の状況に対処するため、保健省は、2006年に怪我の予防のため子どもの怪我予防に関する国家政策と戦略的な枠組みを通達した。2007年には暴力と傷害からの罹患率・死亡率の改善、および傷害の防止を目的とし、様々な機関やセクター間の共同作業により、包括的な国家暴力と傷害予防プログラム確立しようとした。

交通事故はすべての年齢(7.8/100,000死亡率)の負傷や死亡原因の第2位であり、児童のケース0~17歳では(5.85/100,000死亡率)の死亡率である。最も弱い道路利用者は二輪車に続く歩行者である。

交通事故の驚くほどの数に対処するため、2004年「フィ」国の交通安全アクションプラン(RSAP)はDOTCが率いる機関間の交通安全委員会によって制定された。計画では年間死亡者の増加を半分にし、5年間で20%の死亡率削減を目指した。DOH(保健省)は国家交通安全委員会のメンバーであり、その公共擁護と教育活動の一環として、一般的な病気と交通安全の防止の勧告メッセージが含まれたドライバーの健康のマニュアルを配布した。それは「交通安全は偶然ではない」とした一般的なメディアキャンペーンに使用されているテーマである。

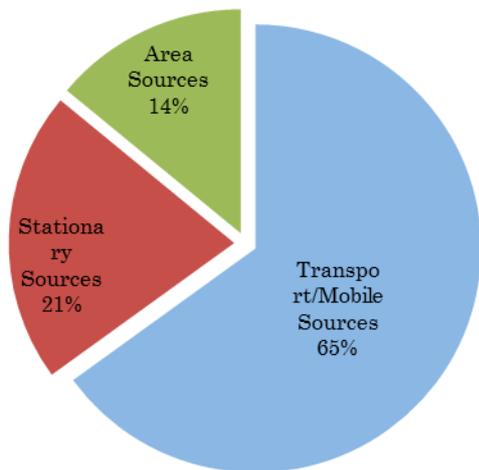
交通事故による死傷者は、長年にわたって高いままであるが、死亡率は低下している傾向がある。これはいくつかの要因(例えば、ドライバーがシートベルトを強制的に使用する1999年の共和国条例8750の制定と交通事故の負傷に対応する医療施設の改善)に起因していると考えられる。

NEISS（全国電子傷害監視システム）は医療施設（主に病院）から傷害に関するデータ収集するために開発されている。また、DOH は二輪車運転者にヘルメット着用を提唱し、飲酒運転に対する方針を策定している。

2.3.2 大気汚染レベル/排気ガスデータ

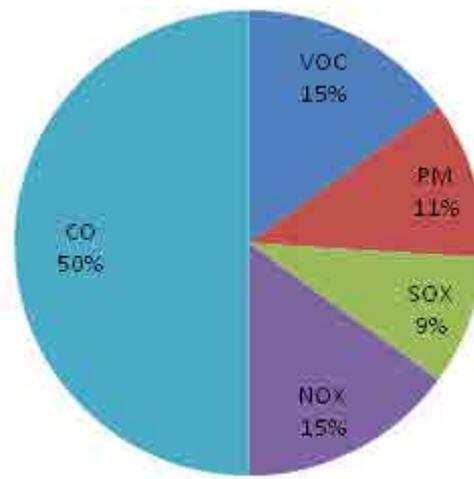
車の初期の歴史は、自動車によって引き起こされる様々な環境の影響に対して全く考慮をしていなかった。自動車は主要な大気汚染と騒音公害を引き起こしており、世界中で公害の原因となっている。世界銀行の調査では、2010年の4つの都市でPM10（粒子状物質）による保険医療費について報告している。このメトロマニラ、バギオ市、セブ市とダバオ市は、4億3000万米ドル以上の保険医療費と見積もられている。この金額は、国家国内総生産の0.6%に等しい。PM10の微粒子は肺の奥深く浸透し、心臓・肺の疾患を持つ子供、高齢者などが危険にさらされ、2,000人以上の人が寿命を縮めているとしており、この損失は約1億4000万米ドルと推定されている。さらに9,000人以上が慢性気管支炎を患い、この損失はおよそ1億2000万米ドルと推定されている。大気の質の悪さは、植物の損害、減少する観光旅行、落ち込む投資、さらには公害病による生産性の低下など直接経済の低下につながる。また、ジブニードライバーや利用者は、生活の必需品である車両からの汚染により健康上のリスクに直面している。

DENRは三年ごとに排出量の調査を必要とする大気汚染防止法に従い、2006年に大気汚染源の国内排出量の調査を実施した。調査をもとに運輸部門は国の多くの地域における大気汚染の主な原因を分析した。図2-27、2-28は、調査に基づいた大気汚染源を示している。



出典：EMB NCR-排気ガス目録

図 2-27: 総排気ガス排出源(2006)



出典：EMB NCR-排気ガス目録、2008

図 2-28: 排気ガス汚染物質 (2006)

2.4 自動車に関する法規、政策、基準認証活動の概要

2.4.1 自動車規則・認証の機関と法規

「フィ」国の自動車基準・認証に関係する組織と、その役割と機能、また、機関がどのように相互に関係するかを示す。自動車認証上の現在の制度的枠組みは、図 2-29 に示す。また、現在の各省庁における認証・法規の役割を図 2-29 で示す。

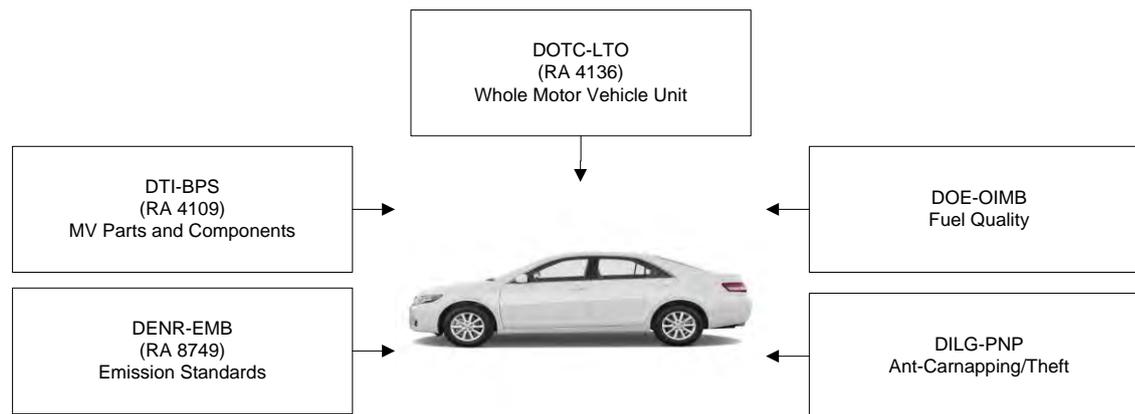


図 2-29: 認証と法規の既存制度枠組み

国の認証と法規の現在の状況については図 2-30 で示される。

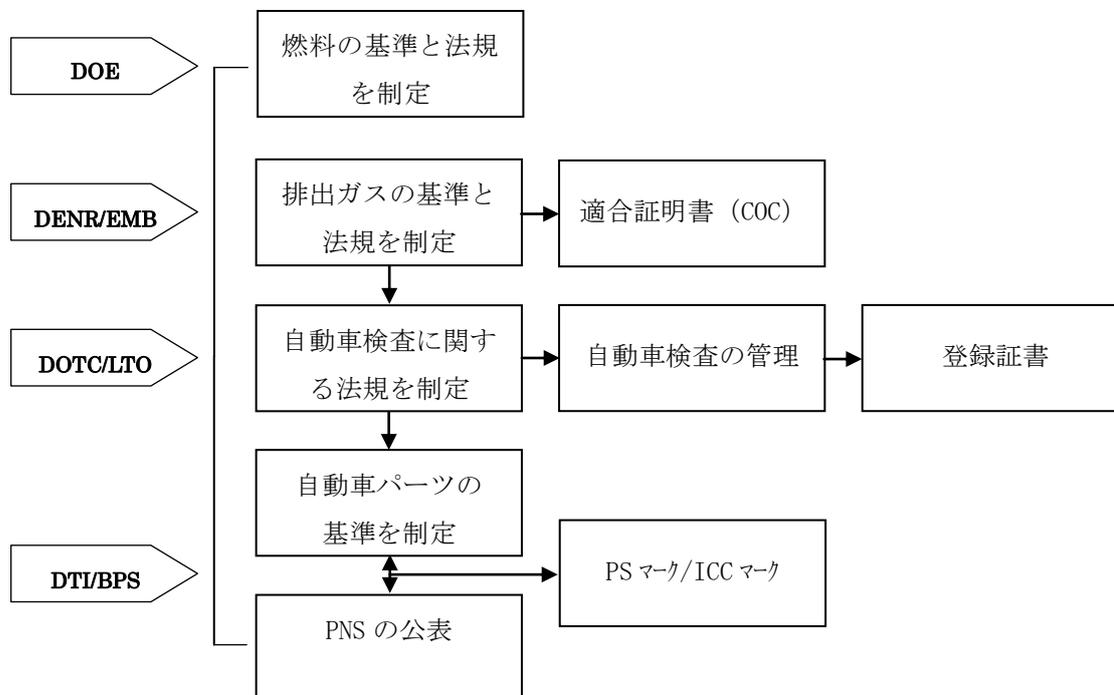


図 2-30: 既存の認証・法規の過程

図 2-30 で示すように、「フィ」国における車両の規制は、現在、様々な機関の管轄下にある。例えば、排出量・騒音は DENR/ EMB の管轄下であり、また、シートベルト、窓、タイヤなどの部品は DTI/BPS の管轄下に PNS と呼ばれる規格に準拠している。燃料の特性は DOE/ OIMB の管轄下であり、盗難防止は PNP によって管理されている。車両全体としては DOTC/LTO の管轄下となっている。また、認証のシステムは一貫性に欠けており、DTI/ BPS は PNS 認定を管轄するが、輸入部品は ICC（輸入商品許可証）の認定が必要となる。また、排ガスは DENR による適合証明書（COC）が必要となる。現在、DOTC/ LTO は、MVIS（車両の検査）と証明書を発行している。

2.4.2 各機関の役割と機能の説明

2.4.2.1 DOTC（運輸通信省）

DOTC は、国家の復興と経済発展の有効な手段として、実行可能で効率的、かつ信頼性の高い輸送や通信システムの保守や拡張を行う「フィ」国政府の行政部門である。この部門は、国の陸上、航空、海上および通信インフラを担当している。このように、自動車を含む陸上輸送を担当する主要な機関であること、DOTC は大統領令 No.125-A によって、自動車法規の関連で以下の権限が与えられている

- a) 国家、地域、地方レベルでの統合的かつ包括的な交通と通信システムの整備と実施のための国家政策とガイドラインを策定する。
- b) 輸送と通信のための包括的かつ統合された計画を確立し管理する。この目的のために、その開発計画の一環として、運輸通信を含むすべての公的または民間の機関、企業、または組織を召集することができる。
- c) 関係機関と連携し、政府の運輸・通信の研究開発プログラムの方向性を定め供給する。
- d) 輸送と通信の分野におけるすべての法律・規則と法規を管理し実施する。
- e) 公共陸上輸送施設のサービス運用のために証明書を発行する。
- f) 公共陸上輸送施設（自動車、鉄道）とサービス運用のために証明書を発行する。
- g) 空と陸上交通機関（例えば自動車、trimobiles、鉄道と航空機）の検査と登録のために基準・法規を確立して定める。
- h) 自動車の運転者、教官、および飛行士へのライセンスの発行のため基準・規制を規定する。
- i) 陸上輸送、航空運輸と郵便業務、またその違反を含む罰則を含め、定めている法律の執行のために対応する基準と法規を確立して定める。

さらに、大気汚染防止法のもとに、DOTC は DENR との連携で環境技術に基づき、車両登録更新システムの一環として排出基準を策定し、すべての排ガス排出者から定期的に排出料を徴収する。さらに、大気汚染防止法の下で、(DTI と DENR と合同で) 排出量のテストの手順を確立し、自動車が出す汚染物質の検査を実施する責任がある。

2.4.2.2 LTO (陸運局)

LTO (陸運局) は、陸上輸送のサービスと設備を最適化し、効果的に様々な交通機関の法律、基準および規制を実施するための「フィ」国政府の DOTC 下位機関である。

さらに、LTO は創設時に、国土交通委員会が作成した共和国条例 No.4136 のもとで、LTO の役割は許容総自動車重量、許容長さ、幅と自動車、荷重の配分、タイヤの許容荷重、タイヤサイズの変更、車体デザインまたはその収容力の極みを含む最小限の基準と仕様を定めることである。LTO は、検査上で自動車の不備が判明した場合、登録を拒否する権限を付与されている。

共和国条例 No.8794 (自動車ユーザーの諸経費法 [MVUC] 法) の下で、LTO はシートベルト法を強化するためにタスクを与えられている。また、登録のために要求条件の一部として自動車を検査する。

2.4.2.3 DENR (環境天然資源省)

DENR (環境天然資源省) は、環境管理と公害防止の管理に関する政策、ガイドライン、基準と法規を整備して実施するためにタスクを与えられている。そして主要な推力となる DENR は法を実装するために全体的な主導機関として機能するように大気汚染防止法を実施するように任命された。その役割は、統合された大気体質改善のフレームワークを策定の基礎として国家大気状況報告書を準備するために課されている。

2.4.2.4 DENR-EMB (環境天然資源省-環境管理局)

大統領命令 No.192 (1987 年 6 月 10 日) は、DEENR (the Department of Environment, Energy and Natural Resources) を再編成して、廃止された NEPC (国家環境保護会議)、NPCC (国家公害制御委員会) と「フィ」国の ECP (環境センター) の機能を吸収して、DENR の下位機関として EMB (環境管理局) を設立し、DENR-EMB として名前を変えた。

その後、共和国条例 No.8749 (1999 年 6 月 23 日、一方では 1999 年の「フィ」国の大気汚染防止法として知られている) は、スタッフから出先事務局まで EMB を一変した。DENR 出先事務局として、それは 5 つの環境法を実施するよう命じられた。

- 環境影響評価制度を制定する;共和国条例 No.1586 (1978 年 6 月 11 日)
- 有毒物質と危険物核廃棄物管理法;) No.6969 (1990 年 10 月 26 日)
- 大気汚染防止法;共和国条例; 共和国条例 No.8749 (1999 年 6 月 23 日)

- －生態系固形廃棄物管理法；共和国条例 No.9003（2001年1月26日）
- －「フィ」国の水質浄法；共和国条例 No.9275（2004年3月22日）

大気汚染防止法の範囲内で、DENR-EMBは、二輪車とトライシクルを含む全てのタイプの自動車の排出ガス基準をレビューし、確立・修正するよう命じられる。これら基準は、法律により、レビューされることを必要とされ、2年ごとにEMBによって修正され、さらに排出ガス基準を厳しく向上させた。排出ガス基準のチェックと改訂において、DENRは国際的に受け入れられた基準で国家排出ガス基準の調和化を成し遂げようと努力している。

2.4.2.5 DTI（貿易産業省）

大気汚染防止法の下で、DTIは自動車の品質基準（例えば、質の高いサービス、専門知識と設備が試験所の国際規格と一致している）の民間の排出試験センターのコンプライアンスを確保するために課されている。DTIはまた、国家自動車の点検とメンテナンスプログラムを策定し、実施する役割を担っている。

大統領命令 No.156は、中古自動車のすべての輸入をモニターするために、DTIにタスクを与えている。DTI長官は、必要に応じてチェックと同時に、大統領の事前承認なしで特定の種類の自動車の登録を中止するか、制限する命令を出すことができる。

2.4.2.6 DTI-BPS（製品標準化局）

BPS（製品標準化局）は消費者に対して、製品の寿命と安全に対する保証をするためにタスクを与えられる「フィ」国の唯一の政府公共機関であり、自動車と自動車部品も含まれている。「フィ」国の国家基準組織としてBPSを割り当て、その権限は共和国条例 4109（「フィ」国の規格化法である）の可決から開始された。DTI-BPSの役割は以下の通りである。

- a.) 規格の開発と調和
- b.) 標準化の促進と情報発信
- c.) 規格と適合技術インフラ（製品検査、テストと認証・認定計画）
- d.) その機能の一環としてDTI-BPSは、DOTC-LTO諮問会ですべての自動車で設置されるシートベルト装置の基準と仕様を確立する責任がある。また、DTIは自動車とエンジンの寿命を規定する必要な法規を公布することを担当している。

メーカーまたは輸入業者は、義務的な製品検定での製品は、市場に流通する前にBPSのテストと証明にかけられ販売している。PSマークかICCマークを使用するためにBPSからのライセンスとクリアランスがなければ販売することはできない。

DAO 1 : 1997 年 BPS は「フィ」国 国家規格(PNS)の要件に合格しているメーカーにライセンスマークを発行する。ライセンスを持つ製造業者は、PS マーク（「フィ」国基準）を製品または製品パッケージに添付する。

DAO 5 : 2001 年 BPS 発行の ICC（輸入商品許可証）マークは、正式に「フィ」国 国家規格(PNS)の要件に合格している輸入製品を示す。輸入業者は ICC マークを製品または製品パッケージに表示する。



図 2-31: PS マーク



図 2-32: ICC マーク

2.4.3 既存の政策（自動車法規に関する法律）のチェック

2.4.3.1 既存の自動車基準・認証・法規

CHVSR の開始と同時に、関連した陸上輸送法の目録と自動車基準と法規の上の発行は、立法上の課題に関して小委員会によって政策され報告された。報告は、自動車基準と法規の上で 53 の関連した陸上輸送法をリストした。

2.4.3.2 自動車調和化の法的枠組み

- 1) Republic Act No. 4136（陸上運輸と交通に関する法）
陸上運輸委員会創設その他を目的とした陸上運輸と交通ルールに関する一連の法規をまとめるための Act。①不適合、安全性に問題あり、あるいは最低の基準を満たしていない自動車の登録を禁ずる。②自動車の総重量、長さ、高さ、幅の規定、荷重配分、タイヤのへの荷重、タイヤサイズ等、最低限の基準を規定。③種別と登録料の統一。生産者が新モデル車導入に際し LTO にその車両の仕様書を提出、LTO が登録料を定める。④公的使用車の運行に関する規定など。
- 2) Republic Act No. 4109（フィリピン標準化法）
フィリピンの製品及び輸入品の標準化と検査を行うため、Bureau of Commerce 下にあった Division of Standards を Bureau of Standards に変更する法律。2年ごと、または必要に応じて見直し、改廃を規定している
- 3) Republic Act No. 8749（大気汚染防止法）
総合的な大気汚染抑制政策などに関する法。排気に関する国の基準を国際的な基準と整合し、以下の省庁に実施を命ずるもの。DENR—排気基準を決める等行動計画

の準備、DOTC-DENR が決めた自動車の排気基準の順守を管轄、DTI-車両検査の実施、DOE-燃費の効率化、排気抑制。

- 4) **Republic Act No. 8794** (自動車ユーザー諸経費法)
あらゆる種類の自動車の所有者に対して自動車の利用料を課す法律として知られる。道路の整備に使用される。この法律の下、車両製造者は新車導入の3か月前にLTOにその仕様を提出、LTOは新車に課される金額を決定する。
- 5) **Executive Order No. 397**
低排気量とハイブリッド車の完全現地組立用部品の輸入に対する輸入税率引き下げる法。エネルギー資源の効率的利用を促すためのものである。
- 6) **Executive Order No. 156**
「MVDPのための総合的産業政策と指針、その実施ガイドライン」と呼ばれ、この法律の下、DTIはすべての中古車輸入を監視、BOCはDTIに輸入車に関する情報を提供、LTOはDTIに輸入車登録に関する情報を提供する。
- 7) **Letter of Instruction No. 229**
路上に止まっている車が接近車に対し駐車を早期警告する装置の使用に関する法。
- 8) **Republic Act No. 8750** (シートベルト法)
シートベルト装置の使用を規定する法。DOTCはシートベルト法の施行責任省庁、DTIは自動車に装備されるシートベルト装置の基準と仕様の規定を管轄、LTOは登録の際の車両検査でシートベルト装備を徹底。
- 9) **Presidential Decree No. 96**
大音量を発するようなサイレン、ホーン、笛等の装置の取り付けを禁じる法。
- 10) **Republic Act No. 8506**
すべての右ハンドル車の車両登録と路上での運行を禁ずる法。
- 11) **Executive Order No. 628**
DOTCを議長、DTIを副議長、DOE, DOST, DENR, DILG, 学会と業界の代表をメンバーとするCHVSRを創設する法。

2.4.4 CHVSRの目的

CHVSRは、以下の目的がある：

- 1) 自動車は法律の定める基準に準拠しているか確認する。
- 2) 必要に応じて2年ごとに自動車基準の開発、チェック、改定を公表し、一般市民の健康、安全と福利のため大気の実質的改善を確実にこなう。
- 3) 国際的な基準による燃料の品質基準の設定と全国の車両排出基準の調和を提供する。
- 4) 1958年、1997年および1998年WP29協定の目的に従い、世界的な認識の統一と簡素化基準の手続及び規制を確立する。

2.4.5 CHVSR（小委員会）の組織的構造

委員会は、4つの小委員会で構成される。これらの小委員会、その組成とそれぞれの任務は以下の通りである。

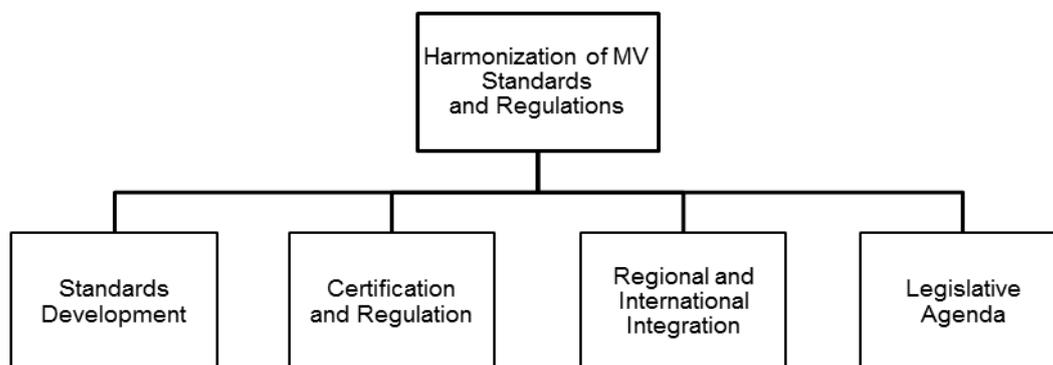


図 2-33: CHVSR 小委員会

2.4.5.1 基準開発に関する小委員会

1) 構成

- 議長 : BPS（製品標準化局）
- 副議長 : OIMB
- 副議長 : PAFI
- メンバー : 下記の通り

DOTC、LTO、EMB、MIRDC、ITDI、PCIERD、PNP-TMG、SOPI、UP-NCTS、CAMPI、MVPMPA、MDPPA、TMA、PAMIA、MCPPEA

2) 機能

- 原則として委員会を通じ、政府メンバー機関の標準化に関する活動を監督・調整する。
- 国際協定に基づく標準化・調和化のロードマップに従い、すべての道路車両関連の標準開発組織の政策推進力を推奨する。
- 委員会を通して自動車基準の優先順位を設定、工程を作成し、実施して維持する。
- 以下のために「フィ」国の国家基準を整備してレビューする。
 - 自動車と部品（4輪の自動車）
 - 二輪車と部品（2輪の二輪車）
 - CLRV（カスタマイズされた現地の自動車）（4輪の自動車）

- CLRV (2～3 輪の自動車)
- 燃料品質
- 排出ガス (排気と騒音)
- 基準・法規の実施に必要となる施設の技術的な要件を確認し委員会に報告する。
- すべてのステークホルダーに自動車基準に関連した IEC、広報キャンペーン、公聴会などを実施する。

2.4.5.2 認証・法規の小委員会

1) 構成

- 議長 : LTO (陸運局)
- 副議長 : DENR
- 副議長 : PAFI
- メンバー : 下記の通り
DOTC、BPS、BIS、EUMB、OIMB、LTFRB、PNP-TMG、UP-NCTS、
AAP、COLTAP

2) 機能

- 国際的な基準に適合する車両全体および部品の自動車の型式承認制度を確立し、委員会に推奨する。
- 自動車の基準・規制の調和化に関連する技術的要求条件を整理して委員会へ推奨する。
- 開発と研修機関、インストラクターとその施設の認定およびテスト、保守、修理、車両の排出ガスシステムなどの必要な調整を行うための前提条件として、資格のある民間のサービスセンターとその技術のライセンス供与のための委員会の基準と手続きを推薦する。
- 車両型式認証制度と構成部品のテスト認証制度の実施を比較し、組織的かつ技術的な施設要求条件を確認して委員会に推奨する。
- すべてのステークホルダーに広報キャンペーン、公聴会と諮問会を行う。

2.4.5.3 国際協定加盟に関する小委員会

1) 構成

- 議長 : DOTC
- 副議長 : LTO

- 副議長 : PAFI
- メンバー : 下記の通り
BPS、BOI、EMB、OIMB、PNP-TMG、公共事業委員会議会、運輸委員会議会

2) 機能

- 国際協定の参加のため活動計画を立案し委員会を組織する。
- 国際協定で設定された目標の実施を確実にする管理上の方策を委員会に推奨する。
- WP29 協定加盟に関連する関係政府機関との調整を行う。

2.4.5.4 立法上の課題に関する小委員会

1) 構成

- 議長 : DOTC
- 副議長 : LTO
- 副議長 : PAFI
- メンバー : 下記の通り
BPS、BOI、EUMB、OIMB、EMB、PNP-TMG、UP-NCTS、COLTAP、公共事業委員会議会、運輸委員会議会

2) 機能

- 自動車基準・法規と現在の法律、基準、法規を比較しレビューする。
- 自動車基準・規制及びその他の関係法令の達成に向けた委員会の立法措置をする。
- 計画した法律のドラフトを準備し、下院・上院の承認に向けた委員会に提出する。

2.4.6 CHVSR 小委員会活動と成果

2.4.6.1 基準開発に関する小委員会

基準開発に関する小委員会は、自動車に関連した基準のインベントリーを管理していた。現在では、各基準は以下の機関によって開発されている。

- 製品標準化局(DTI-BPS) : 自動車と構成部品
- 環境管理局 (DENR-EMB) : 排出基準
- 石油工業管理局 (DOE-OIMB) : 燃料品質

具体的には、図 2-34 は CHVSR に報告されている以下の機関の活動とアウトプットの一部である。

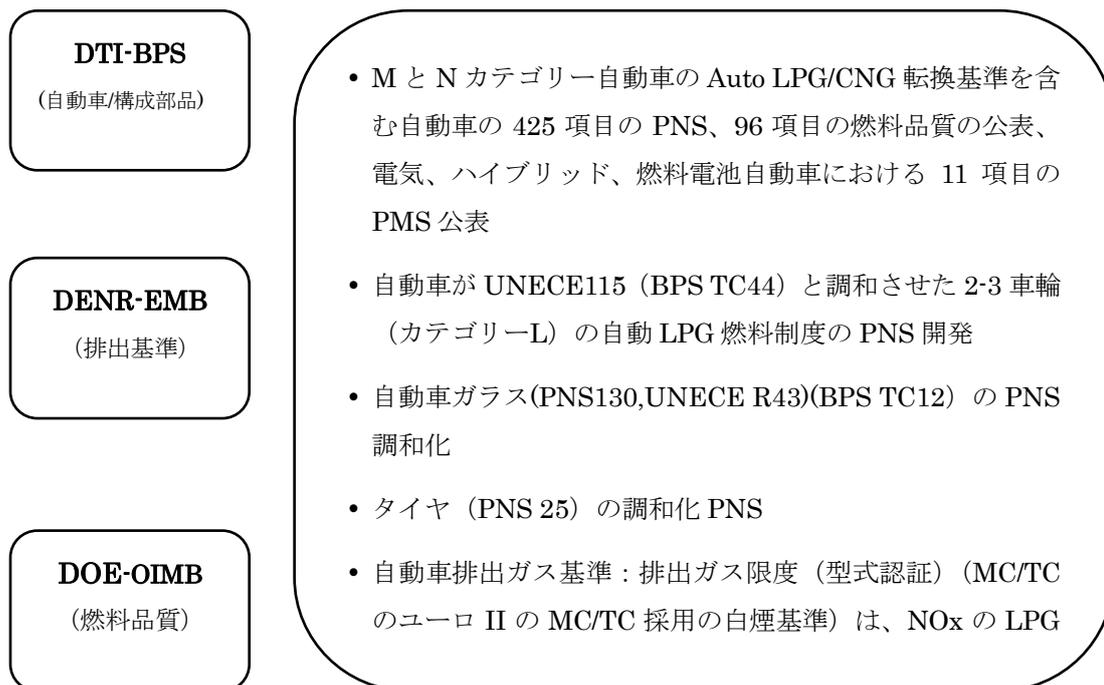


図 2-34: 自動車基準開発計画

現在まで、合計 425 項目の道路自動車工学基準と 96 項目の燃料基準は公表された。電気、ハイブリッド、燃料電池自動車における 11 項目の「フィ」国の国家基準 (PNS) は、2008 年 10 月 24 日に公表された。

道路自動車と構成部品の実施中のプロジェクトおよび、自動車排出ガス基準の計画と燃料品質の計画は以下の通りである。

1) 道路自動車と構成部品

以下は、道路自動車と構成部品の進行中のプロジェクトである。

- 1) UNECE 115 (TC44) と調和する 2-3 車輪(カテゴリーL)自動車の AutoLPG 燃料制度の PNS 開発
- 2) 自動車ガラス PNS 130 (UNECE 43 (TC12)) の PNS の調和化
- 3) タイヤ (PNS 25) の PNS の調和化
 - R30: タイヤ (乗用車)
 - R54: タイヤ (商用車) (継続審議中)
 - R64: テンポラリーホイール/タイヤ、ランフラットタイヤ
 - R88: 後方反射タイヤ (二輪車)
 - R106: タイヤ (農業自動車)
 - R108: 更生タイヤ (乗用車)
 - R109: 更生タイヤ (商用車)
 - R117: タイヤ単体騒音規制

2) 自動車排出基準の計画

表 2-8 は自動車に関連する各種排出基準の実施スケジュールを示す。ユーロ IV が 2012 年に実施される予定であり、二輪車のユーロ II は 2009 年に実施されている。

表 2-8： 排出基準開発の予定表

自動車排出基準	時間表
排出制限（型式認証）	2012（ユーロ IV）
使用中の自動車の排出基準の見直し	2009
使用中の自動車の排出基準	2009
使用中の自動車の白煙基準	2009
二輪車/トライシクルのユーロ II 採用	2010
NO _x の LPG 排出基準を策定	2010

3) 燃料品質のための計画

以下は、燃料品規格開発に関連する活動である。

- 1) ディーゼルオイル PNS DOE QS 004 のブレンド仕様
 - 2%のバイオディーゼルブレンド（バイオ燃料法）
 - 0.3%から 0.05%への硫黄の削減
- 2) PNS DOE QS 008 E ガソリンの改訂
 - E10 の 2 種類の規格
RON93－プレミアム
RON95－プレミアムプラス

2.4.6.2 認証と法規に関する小委員会

下記の内容は、現在まで達成された内容である。

- 1) 自動車認証・法規に関連する現行法のレビューと一覧表作成
- 2) タイ、マレーシア、シンガポールとインドネシアで収集した認証・法規プロセス
- 3) シンガポールと日本の自動車型式認証のプロセスとベンチマーキング
- 4) 12月31日の目標期限がある ASEAN 自動車法規 11 項目の優先順位の調整;
状況：同等な 6 項目と異なる 5 項目
- 5) 試験室や製造業者の一覧表作成

2.4.6.3 UNECE 法規による ASEAN APWG の 11 の優先順位法規のアラインメント

ACCSQ (ASEAN 基準品質諮問委員会) の APWG (自動車基準作業部会) は、UNECE 法規に提携される自動車の 11 項目の優先順位法規を確認した。8 項目の法規中 3 項目は同一である。そして下記の通りである。

- (a) 同一項目
 - R16－シートベルト
 - R14－シートベルト定着具
 - R51－騒音
- (b) 異なる項目
 - R43－安全ガラス材料の認証に関する統一規定
 - R30－タイヤ (乗用車)
 - R54－タイヤ (商用車)
 - R83－排出ガス (軽自動車)
 - R49－排出ガス (大型自動車)

UNECE 法規による 2 輪の 3 項目の優先順位法規は以下の通りであり、すべては同一である。

同一項目

- R22－ヘルメット
- R40－排出ガス規制 (二輪車)
- R41－騒音 (二輪車)

表 2-9: AAF TC5 により提案された二輪車の UNECE 法規

	法規	AAF のタイムテーブル	公聴会
1)	R60 – Control Telltale	2010	2011
2)	R81 – Rear view mirror	2012	2011
3)	R75 – Tire	2009	2010
4)	R28 – Horn	2010	2013
5)	R37 – Bulb	2012	2011
6)	R3 – Reflector	2012	2011
7)	R78 – Brake	2012	2013
8)	R10 – EMC	2013	2014
9)	R39 – Speedometer	2011	2011
10)	R62 – Anti Theft	on-going discussion	2012
11)	R53 – Light installation	2012	2012
12)	R50 – Light	2012	2012
13)	R113 – headlamp (symmetrical)	2012	2012
14)	R40 – Ex Emission	enforced	2012
15)	R41 – Noise	2010	2010 ECE 112 – headlamps asymmetrical (2012)

ASEAN 自動車連合（AAF）TC5 はの UNECE 法規採用に関するタイムテーブルを提案した。そして、政府によって管理される公聴会の結果、タイムテーブルは表 2-9 で示す通りとなった。表 2-10 は、ASEAN 自動車連合（AAF）TC5 が M1 と N1 カテゴリーで提案した自動車の UNECE 法規採用のタイムテーブルである。

表 2-10: AAF TC5 により提案された自動車の UNECE 法規
(M1 と N1 カテゴリー)

2010 年	2012 年	2015 年
1) R14 – Belt Anchorage	1) R13 – Braking	1) R3 – Reflex Reflections
2) R16 – Safety Belts	2) R13H – Braking (M1)	2) R4 – Rear Registration Plate Lamps
3) R30 – Pneumatic Tires (Passenger Vehicles)	3) R17 – Seats	3) R6 – Direction Indicators
4) R43 – Safety Glazing Materials	4) R28 – Audible Warning Devices	4) R7 – Front and Rear Position Lamps, Stop Lamps, End Outline Marker Lamps
5) R54 – Pneumatic Tires (Commercial Vehicles)	5) R39 – Speedometer	5) R19 – Front Fog Lamps
	6) R46 – Rear View Mirror	6) R23 – Reversing Lamps
	7) R79 – Steering Equipment	7) R37 – Filament Lamps
		8) R38 – Rear Fog Lamps
		9) R45 – Headlamp Cleaner
		10) R48 – Installation of Lights
		11) R77 – Parking Lamps
		12) R91 – Side-Marker Lamps
		13) R98 – Gas Discharge Headlamps
		14) R99 – Gas Discharge Light Sources
		15) R112 – Headlamps with Asymmetrical Passing Beam
		16) R119 – Cornering Lamps

2.4.6.4 国際協定加盟に関する小委員会

「フィ」国政府は、DOTC と LTO を通じて以下の問題について議論しながら年に 2 回の ASEAN 自動車基準作業部会(APWG)に参加していた。

- 1) 燃料特性と排出ガス規制、手順および必須要件に関する情報交換

- 2) 既存の規格、必項要件と技術規制に関する情報の交換
- 3) ASEAN 加盟国の自動車規制制度の分析
- 4) UNECE 法規との整合
- 5) 自動車の ASEAN 調和化の規制体系
- 6) COP（生産適合性）
- 7) WVTAS（自動車型式認証制度）
- 8) AAF（ASEAN 自動車連合）TC5 と TC3 による UNECE 調和化の提案

DOTC/LTO も、以下の内容を議論している毎年の JASIC 会議に参加している。

- 1) WP29 参加と 1958 年協定に関する最新状況
- 2) WVTAS（自動車型式認証制度）設立の問題、タスク、解決および進捗

2006 年、2007 年に DOTC/LTO は WP29 へオブザーバーとして参加している。2008 年に 1958 年協定に加盟する計画となっており、後に行われた調査では政策の枠組みは加盟する前に開発されている計画となっていた。その調査は以下に関して対処している。

- I. 国際貿易協力国内産業
- III. 環境と安全
- IV. 政策策定と管理・実施

2.4.6.5 立法上の課題に関する小委員会

2008 年には、立法上の政策に関する小委員会は、自動車基準と法規に関連する陸上輸送法の最初の成文化を行った。3 段階で実施されることになっていた陸上輸送の法律、基準、法規、近代化プロジェクト向けリファレンス（TOR）の条件を用意している。

- 1) 陸運法の成文化
- 2) 下院法案を手本にした改革案の法制化
- 3) 陸運輸送法の新しいコードに関する提案と法制化に関する陳情運動を含む教育と情報キャンペーン

現在まで、以下の項目は達成している。

- 1) 陸運法の成文化、新しい道路自動車条例を創り出す規定と法規
- 2) 道路安全法案
- 3) 大気汚染防止法の修正
- 4) 車両盗難防止法(Anti-Carnapping Act)の修正

第3章 プロジェクト活動実施内容と結果

3.1 CHVSR の開催

本プロジェクトに関する公式な協議の場として、CHVSRが定期的に行われるようDOTCを支援し、自動車基準・認証制度策定に向けた活動を定着・活性化させた。また、CHVSRの場を活用して自動車基準・認証制度策定に向けた基礎知識や先方からの情報提供要望のある内容についての講義も行った。

3.1.1 CHVSR 実施内容と主な合意事項

- (1) 2011年9月7日開催 第1回 CHVSR：(附属資料：第1回 CHVSR 会合議事録参照)
 - インセプションレポートの説明と合意
- (2) 2011年10月27日開催 第2回 CHVSR：(附属資料：第2回 CHVSR 会合議事録参照)
 - 新たな自動車基準・認証制度のコンセプト案についての JASIC 提案提示、議論。
 - 58年協定加盟に向けたロードマップ案の JASIC 提案提示、議論
- (3) 2011年12月8日開催 第3回 CHVSR：(附属資料：第3回 CHVSR 会合議事録参照)
 - 新たな自動車基準・認証制度のコンセプトの合意
 - 58年協定加盟に向けたロードマップの合意
- (4) 2012年2月15日 第4回 CHVSR：(附属資料：第4回 CHVSR 会合議事録ドラフト参照)
 - ドラフト・ファイナルレポートの説明とコメント依頼 (~2/29)
 - フォローアップ

3.1.2 CHVSR でのプレゼン実施内容

- (1) 第1回 CHVSR 議題(JICA/JASIC パート)
 - インセプションレポートの説明
- (2) 第2回 CHVSR 議題(JICA/JASIC パート)
 - 日本における自動車基準、認証制度についての説明 “Vehicle Regulations and Certification System in Japan”
 - IWVTA の目的、現状、メリットなどについて解説 “International Whole Vehicle Type Approval (IWTA)”
 - 1958年協定の解説および1998年協定との相違についての説明 “1958 and 1998 WP29 Agreements”

- 1958年協定加盟に関する説明とロードマップの提案、議論 “Accession to the 1958 Agreement“
- 「WVTAS フレームワーク提案」説明、議論 “Draft Proposal on Vehicle Type Approval System and Certification for Philippines”

(3) **第3回 CHVSR 議題(JICA/JASIC パート)**

- 「日本の58年協定加盟の取り組み」説明 “Japan’s Accession to the 1958 Agreement and Application of UN Regulations”
- 「58年協定加盟のメリット」説明 “1958 Agreement Character and its Advantage”
- 「WVTAS フレームワーク提案」説明、議論、合意”Draft proposal Whole Vehicle Type Approval System for Philippines”
- 「58年協定加盟ロードマップフィリピン政府案」説明 (DOTC より)
- 「58年協定加盟ロードマップ案」の議論、基本合意
- フィリピン高官 WP29訪問の日程説明と人選&準備依頼
- EV 関連情報提供1:「改造 EV ガイドライン」説明 “For the safety of Converted Electric Vehicles ~ Details of Guidelines for Converted Electric Vehicles”
- EV 関連情報提供2:「ECE R100」説明 “Technical Regulation for Electric Safety (ECE No.100)”

第3回 CHVSR でフレームワークおよびロードマップの基本合意ができたため、予定していた第4回と第5回を1回にまとめ、ドラフト・ファイナルレポートを説明するため第4回 CHVSR を本年2月に開催し活動の最終まとめを行うことでエスグラ議長と合意した。

(4) **第4回 CHVSR 議題(JICA/JASIC パート)**

- ドラフト・ファイナルレポートの説明とコメント依頼 (締切: 2/29)
- フォローアップ
 - ◇ WVTAS最新検討状況とサンプルケース(R30)でのドラフト法規検討結果の報告
 - ◇ 58年協定加盟ロードマップに沿った活動実施に向けての提案

3.2 58年協定加盟に向けたロードマップ策定

3.2.1 58年協定加盟のメリットについての合意形成

3.2.1.1 58年協定加盟に係るスケジュール案作成の方針

「フィ」国の58年協定加盟は、ASEAN全体としても検討されている課題であり、一方急速に拡

大しているアジア自動車市場における自動車生産国の一つである「フィ」国としてもその将来的な国際化の準備に向けて重要なものである。

ASEAN 各国は、2015 年の ASEAN 統一市場の確立に向け、その対象の一つである自動車関連分野においても温室効果ガス抑制等の地球的規模の課題への対応や安全・安心な車社会の実現を目指し、2015 年までに域内で相互承認可能な自動車基準認証制度を構築するという目標を持っており、ASEAN/ACCSQ/APWG の中で、検討を行っている（相互承認、基準調和、試験評価検査認可能力の向上、法規制定過程の透明化、COP・市場サーベイの強化、育成プログラムなどを検討中）。

ASEAN の型式認証と相互承認制度が、国際協定である 58 年協定に沿った形で構築されることが、ASEAN 各国にとって重要である。「フィ」国の 58 年協定加盟によって ASEAN 他国の協定加盟が一気に加速され、ASEAN 全加盟国が 58 年協定に加盟するという ASEAN としての目標達成に近づいていくことが期待される。

「フィ」国の 58 年協定への加盟に際してはいくつか課題が予想されるが、加盟に関しての政治的判断がしやすくなるよう、58 年協定加盟の経済的効果、環境・安全面への解析を実施するとともに、58 年協定の内容の講義を行い、日本が 58 年協定に加盟し、順次 ECE 法規を採用していった際の経験・知見を紹介しながら、2015 年までに「フィ」国が加盟するためには何が課題で何が必要かをフィリピン政府、業界と話し合い、その行動計画の立案を行う。

日本やその他の 58 年協定に加盟した国の、加盟の際の経緯を振り返ると、58 年協定加盟は、国際的な協定加盟という外交的で政治的判断を伴うステップであるため、加盟には時間がかかることが予想される。よって、加盟の手順に関する情報提供やハイレベルへの働きかけを行う一方、加盟に先駆けて ECE 法規をベースとした車両総合型式認証制度を開始することで、加盟に向けての足固めを行う。

「58 年協定の概要」

58 年協定は国連欧州経済委員会（ECE）の多国間協定であり、自動車の装置毎の安全・公害に関する基準の統一及び相互承認の実施を図る事を目的とし内容は 3 項目に大きく分けられる。

1. 基準の制定：UN/ECE 規則の制定・改正が成立する迄の手順及び手続きなどを規定

全締約国のうち、2 分の 1 以上の国が出席し投票し、3 分の 2 以上の票の賛成がえられれば、基準案は制定され国連事務総長に送付される。国連事務総長は全締約国に結果を通知し、全締約国の 3 分の 1 以上の国の反対が 6 ヶ月以内に無ければ Agreement として発行される。基準改正時は新規基準制定と異なり改正基準項目を採択している締約国のみが投票の権利がある。

2. 認証の相互承認：相互承認の条件及び方法等、また生産の適合性（COP）手続きを規定。
 - ① 認証マークの交付（第 2 条、附則 2）
 - ② 認証の受け入れ（第 3 条、附則 2）
 - ③ 認証の受入の拒否（第 1 条 6 項、4 条、5 条、附則 2）
 - ④ 相互承認の自由（第 1 条第 5 項）
3. その他の規定： 協定に関する規定。
 - ① 締約国となる条件（第 6 条）
 - ② 58 年協定改正に関する規定（第 7 条、13 条）
 - ③ 協定の破棄（第 8 条）

基本的には 58 年協定には ECE の加盟国が締約国となる資格をもつが、欧州経済委員会定款第 11 条に基づき、ECE 加盟国でない国も締約国になることができる。ただし、国際連合の加盟国であることが条件となる。ECE 規則の採択方法は多数決制だが、58 年協定自身の改正案が成立するためには締約国の全会一致の賛成が必要である。

【「1958 年協定」加盟国一覧】

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、ルクセンブルグ、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、リトアニア、トルコ、アゼルバイジャン、マケドニア、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、キプロス、マルタ、韓国、マレーシア、タイ、モンテネグロ、チェルノブイリ

「自動車基準調和世界フォーラム（WP29）への参加について」

すべての国連加盟国ならびに国連加盟国によって設置された地域的な経済統合のための機関は、WP29 の活動に正式に参加することが可能である。そして、WP29 が運営する協定の締約国になることができる。

参加のための正式な手続きは、参加国（または地域的な経済統合のための機関）の授権された代表者が署名した書簡を WP29 事務局に送り、代表者を派遣し、活動に参加したい旨を通知する。

98 年協定も、基準調和に向けた重要な協定であるため、その内容を 58 年協定と比較しながら説明を行う。但し、「フィ」国としては ASEAN で 2015 年から実施が合意されている 58 年協定に基づいた相互承認の実施が急務であり、98 年協定については検討の優先順位は低いと考える。

「98 年協定の概要」

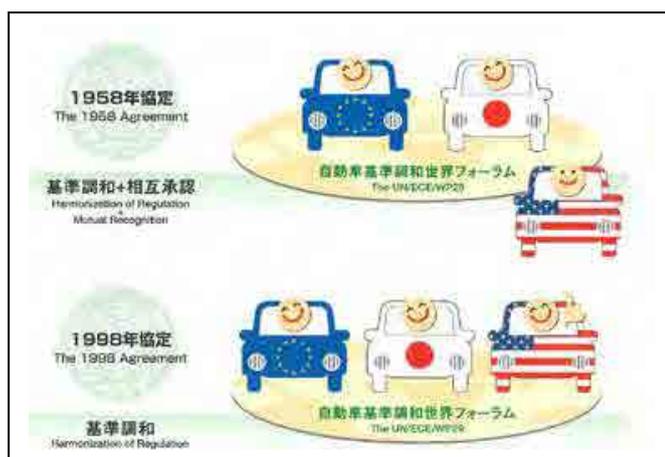
「1998 年協定」は自動車の安全、環境、燃費及び盗難防止に関する世界技術基準（以下「gtr」）

の制定と UN/ECE 規則との両立を目的としている。gtr には政府が性能を評価し、保証する認証システムは含まれていないが、制定された gtr を UN/ECE 規則に反映させることにより、「1958 年協定」における相互承認が成立する。

gtr を作成するには、①UN/ECE 規則、②既存の各国法規で日本、米国、欧州のいずれかを含む締約国の 1/3 が合意した基準、③新規の項目として新たに研究、作成された基準を候補とし、締約国からテクニカルスポンサーが出て、作成することが理事会で合意され、UN/ECE/WP29 にて議論が開始される。作成された gtr は理事会にて全会一致で採決される。

【「1998 年協定」加盟国一覧】

米国、カナダ、日本、EU、フランス、イギリス、ドイツ、イタリア、ロシア、南アフリカ、ハンガリー、トルコ、マレーシア、フィンランド、中国、韓国、スロバキア、ニュージーランド、オランダ、アゼルバイジャン、ルーマニア、スペイン、スウェーデン、ノルウェー、キプロス、ルクセンブルグ、インド、リトアニア、モルドバ、チュニジア、オーストラリア



出典：国土交通省・JASIC 基準調和パンフレット

図 3-1: 58 年協定と 98 年協定の違い

3.2.1.2 活動結果

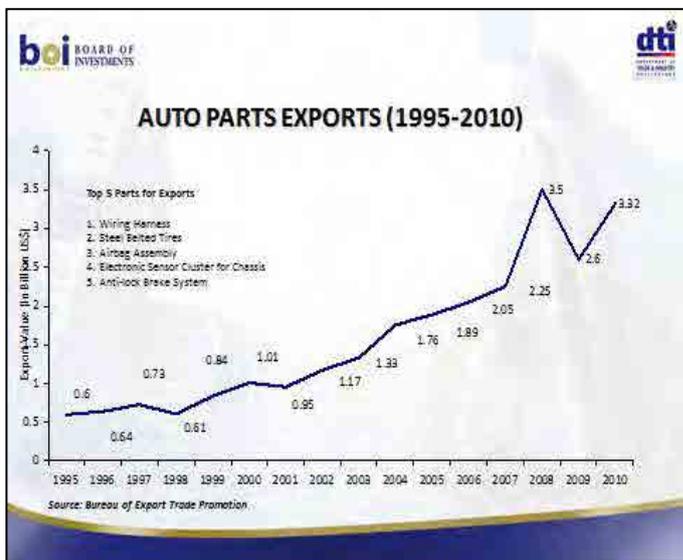
58 年協定の内容は ASEAN 市場統合のベースとして ASEAN 諸国の間で議論されており「フィ」国においてもその加盟の意義について、すでに検討が開始され概要の理解は進んでいた。が、「フィ」国として 58 年加盟のメリット及びその影響について関係省庁及び業界団体の合意形成が充分なされている状況ではなかった。

このため関係省庁・業界団体との面談及び CHVSR 活動を通じ、58 年協定の特徴でありそのメリットである型式認証制度による ECE 技術基準の導入と認証部品・装置の相互承認 (MRA) について、まずはその理解を深めることに主眼を置いて説明をおこなった。

ECE 技術規定は国連 WP29 (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) で世界基準として策定されている。この導入により「フィ」国においても年々増加する車両に起因する安全・環境レベルの確保が効率的にできその社会的損失の減少につながることを、また導入にかかる費用は ECE という世界技術基準を時間と費用の点で効率よく導入できかつ翻訳の必要がないこと、さらに自国の状況を考慮した国家の意思・計画に基づき導入できること、また相互承認 (MRA) の仕組みを利用し輸出の促進を図り自動車産業を振興させることがそのメリットであることを説明し、おおむね理解された。

しかしながら ECE 導入により投資費用の増加・仕様の変更等で車両価格の上昇ひいては市場の縮小を招くのではないかと、また他国との競争において自国産業の将来に対し懸念の声があった。が、これは 58 年協定加盟によるものと言うよりは国際競争、特に 2015 年に控える ASEAN 市場統合では向き合わなければならない課題であり、すでに多くの先進国で ECE が導入され ASEAN においても市場統合に向け導入が進むので他の ASEAN 諸国と同じ条件であることを説明し、理解された。

相互承認についても現状「フィ」国の完成車輸出は少ないため、国際競争特に ASEAN 間での競争について明確なスタンスが打ち出せず相互承認 (MRA) によるメリットを実感しにくいという意見が一般的な受け止め方であった。が、過去 10 年の自動車部品の輸出は着実に増えており (CAMPI データ、下図参照) 今後さらに伸長する ASEAN 市場の成長エネルギーを取り込み「フィ」国 GDP の伸びとともに (2.1.1.4



項参照) 他 ASEAN 諸国と比肩しうる基幹産業としていくためには国際貿易、特に輸出の促進が望まれている。国による支援も国家政策として制定 (Motor Vehicle Develop Plan: MVDP、2.1.3 項参照) されており、これらの有効な国策のもとに基幹産業である自動車産業の将来を更り多きものとするためにも国際協定による相互承認 MRA が規定されている 58 年協定への加盟は重要である。

逆に加盟しない場合、国内だけを考えると一見大きな問題はないように思われるが、国際貿易の観点からはすでに 58 年協定に加盟している他の ASEAN 諸国に将来大きく引き離されるリスクがあることを説明し理解された。

なお、98年協定との比較で58年協定とどちらが「フィ」国にとり有益なのか、優先すべきなのかという質問もあったためその違いを説明した。58年協定のECE取り込みの受け皿、相互承認のための枠組み、また「フィ」国の自動車関連法規のまとめのためには車両型式認証制度の構築が必要である。この車両型式認証制度のためには98年協定ではその部品・装置を対象とする規定数が12項目と少なく58年協定の127項目に対しその制度構築が困難なこと、また98年協定は技術基準のみで相互承認の規定が無いことが両者の制度上の大きな違いとしてあり、58年協定を優先すべきであることを説明し理解された。

以下に、58年協定加盟のまとめとして、「フィ」国におけるメリットと課題を列記した。

加盟のメリット

- 社会的問題(増加する自動車起因の交通安全・大気質の確保)への対応: **ECE 基準の採用**
 - 国際調和した技術基準による安全と環境を考慮した車両作りと、国内市場への流通が図れる。
 - 自国状況に応じ、政府判断による各ECEの導入優先度つけ(段階的導入)ができ、ペナルティは無い。
- 国際貿易への対応とその促進: **相互承認の利用**
 - 部品・装置あるいは車両の輸出のためには相手先政府の認可が必要であるが、自国のECE認可品は相手先政府の認証が不要となり、申請すればいつでも自由な輸出が可能である。
 - 相手政府の認可品(認可証)受け入れの規定により、自国認可が簡略化できる(認可試験・設備が不要となる)。
- 自動車基準策定への対応: **ECE 基準の採用**
 - 国内の技術要件策定に向けた議論の多くがECE基準の導入によって代替でき、またECEは英語表記のため時間・工数において効率的である。
 - WP29においてECE基準策定に参加でき、意見・提案により自国の状況が反映できる。
- 自動車産業の技術移転と開発工数の削減: **ECE 基準の採用と相互承認の利用**
 - ECE基準に基づく仕様による開発・製造の技術移転が可能となる。
 - ECE技術基準にのっとった製造品質の向上が図れる。
 - 部品・装置の仕向地別仕様数の低減による開発費、部品費の削減が図れる。
 - 認定に係る費用(認定車・部品の作成、図面、受験工数)の削減が図れる。
- ユーザーへの対応
 - 安全・安心で合理的な価格の車両の購入が可能となる。

課題

- 自動車法規の新規策定と法体系の整備が必要となる。(ECE受け入れのための型式認証制度構築と相互承認のための枠組み作り)。
- 型式認証制度に基づく関係省庁の役割・義務の確認と必要に応じた組織体制づくり。
- 国内独自技術要件とECEとの整合化
- 認証要件の整備と策定(認証試験設備、人員教育も含む)

○ 予算の確保

「フィ」国の自動車産業が ASEAN 諸国の中において確固たる地位を築くためには、58 年協定加盟は重要な意味を持つ。ただし、58 年協定加盟による即効性のメリットは少なく(デメリットもまたないが)、考え方としてはいかに 58 年協定の特徴を活かして自らの努力によりメリットにつなげるかがポイントとなる。その結果として、ECE 基準による安全・安心な自動車の流通と、自動車振興政策(MVDP)等の重点化政策の支援のもと相互承認を利用した輸出の促進等が可能と考えられる。

現在、「フィ」国の部品輸出は 2000 年以降順調に伸びており、その中でタイヤが輸出額で 2 位(1 位はワイヤハーネス、2010 年)となっている。タイヤメーカーへの聞き取り調査の結果、企業としてすでに 58 年協定の仕組みを先取りし、輸出を目的に国外で ECE 部品認可を取得した結果、輸出が増えてきたとの事であった。と、さらに「フィ」国の工場立地に対する税金面での恩典も企業活動の支援で大きいとのことであった。同様に、他の自動車部品についても自国認可が可能となれば、国策の支援のもと輸出の促進に寄与すると考えられる。どの部品を重点化し戦略的に輸出促進を図るか、ひいてはどのように産業振興していくかは MVDP 等の国策が鍵となる。この具体化に向けては政府・企業等の今後更なる連携による資源の集中等が望まれ、「フィ」国自身のビジョンが重要と思われる。

3.2.1.3 今後の進め方

「フィ」国の自動車産業の将来を方向付ける有効な国策のもとに、国家の意思を入れた計画的な各 ECE の導入優先度付けと国内法規への取り込み、そして相互承認を活かした部品・装置産業の育成をはかることが必要となる。現在「フィ」国の義務付け車両法規の数はまだ少ないが、すでに管轄する関係省庁・担当法規に分かれている。これらの役割・機能を整合させ、関係省庁の組織全体として効率的に機能させることも必要である。これらの活動とともに自動車産業との連携により「フィ」国として 58 年協定加盟によるメリットをできるだけ追求することが今後最大の課題となる。

このためには、「フィ」国の状況に合わせた国としての明確な目標(意思)を打ち出し、国策等による方向付けと他国等からの知見・支援のもとに「フィ」国自身が主体的に推進しなければならない。その大枠については次項のロードマップである程度示すことができたと思うが、具体化には CHVSR 傘下の各小委員会での展開活動を含め、今後の「フィ」国自身の継続的な活動が望まれる。

3.2.1.4 経過

- 過去 2 年間の CHVSR 活動で 58 年協定の理解を含め加盟にむけての作業はすでになされてきたが、関係省庁、業界団体等の面談により、「フィ」国では完成車輸出はわずかな量の現状から、58 年協定加盟のメリットについて合意形成ができていないという課題が確認された。こ

のためフィリピン側の疑問点解消と理解促進を粘り強く実施し、58年協定加盟の重要性を含め以下の経緯を通してメリットの合意形成を図った。

- まずは58年協定に対しあらためてその理解を深めるため、58年協定の特徴（認証と基準及び相互承認の規定）、義務、責任及びメリット（各国政府にとり国際技術基準の効率的な導入、メーカーにとり技術開発仕様の調和による開発費用の削減、ユーザーにとり安全・環境の確保された付加価値の高い車両を比較的安く購入できる）について説明した。（58年協定の内容のプレゼン：第2回CHVSR）一方、「フィ」国においては自動車の安全・環境等への社会要請に対し最新国際技術基準の導入が望まれ、同時に国際社会あるいはASEANにおける自由貿易・非関税障壁撤廃のための国際的な枠組みにもとづく部品・装置・車両の相互承認が望まれている。ASEANにおいても58年協定を基本とした詳細が議論されており、「フィ」国にとり58年協定加盟は非常に大きな意義を持つ。
- しかしながら「フィ」国の自動車関係者から、58年協定加盟により技術基準の導入による投資コストの増加・仕様変更のコスト上昇、他国との競争による自国産業の将来への懸念等が挙げられた。が、これらは加盟によるものと言うよりは国際競争、特に2015年に控えるASEAN市場統合では向き合わなければならない課題であり、また自国の道路安全に寄与するための社会的な投資であることを説明した。さらに58年協定が規定する基準の導入は各国の裁量に任されているため「フィ」国の実状に合わせた優先付が可能である。このため、段階的な導入すなわち政府・業界の意思が反映することができることがそのメリットである。
- また、国際基準であるECEの導入は技術内容に関する国内議論のかなりの部分を省けるため、導入にかかる時間・費用は低くかつ翻訳の必要もないため効率よく取り入れられること、更にECE採用に関しては、ペナルティもなく国連への採用ECEの届け出義務以外の制約はないことを説明した。
- 相互承認の規定は他国の試験設備（政府認可のメーカー設備も含め）による認証試験も可能であるため、自国の試験設備の導入は産業育成重点部品等を考慮して計画的に導入できるメリットがある。これは認証試験の実施は自国他国を問わず政府の試験設備だけでなく、第三者公的機関の設備また政府認可によるメーカー設備でも実施でき、この試験報告書をもとに政府の認可証が発行できることによる。

またECE認可品の輸出に際しては自国の認証試験報告書が有効なため他国の認証実務が省かれるので認証に関わる時間・費用の削減により輸出の促進となりうることを説明した。

（補足）相互承認(Mutual Recognition Agreement)について

相手政府の認可を自国としても承認(受け入れる)し、自国の認可についても相手先政府にも受け入れてもらうこと。58年協定の場合は、相手先政府の発行した部品あるいは装置の認可証(parts or components type approval document)を自国に受け入れることであるため Mutual Recognition Approval とも言われる。一方、ASEAN の場合には「フィ」国政府も参加する ACCSQ で相互承認の対象を何にするかは現在議論中であり、試験報告書での相互承認という案もある模様。このため Mutual Recognition Arrangement という表現がなされている。

- 58年協定加盟の事例として日本の経験・知見を MLIT により紹介していただいた。第2回 CHVSR では「日本の基準と認証について」、特に58年協定の基準である ECE の国内法への取り込みについて、また第3回 CHVSR では「58年協定加盟の経緯と ECE 法規の順次採用」及び基準作成活動の成果等について説明していただいた。

「日本の ECE 法規の国内採用」

1998年に日本は協定に加盟したことにより、自動車基準調和世界フォーラム(WP29)で行われる UN/ECE 規則の策定、改定時の投票権を持つこととなった。また、日本が国内基準に取り入れた UN/ECE 規則についてはその基準への適合性を確認し、認証書の発行が行えることから、協定国間への相互承認が可能となっている。2012年2月現在42項目の UN/ECE 規則を採用し、相互承認が可能となっている。順次、採用を進めるため自動車基準認証国際化研究センター(JASIC)において官民合同で年度ごとの採用計画を行っている。

- 58年協定と98年協定の違いや「フィ」国としてどちらを優先すべきかという議論もあったため、これらも58年協定のメリットとしてまとめた。98年協定の特徴としては自己認証制度の米国も参加できるよう型式認証制度の規定がなく、そのため相互承認の扱いもないことが58年協定に対する制度上の大きな違いである。また98年協定は規定数がECEの127に対し12と少ないこと、どちらかという将来指向の技術や基準を想定しているために車両型式認証の構築を目指すためには、58年協定を優先すべきであるということは理解された。
- しかしながら58年協定の加盟は国家的見地から自国にどれだけ利益をもたらすのか、あるいは負担となるのかについては、まだ懸念の声がかれた。このため、制度加盟に伴う直接的な負担すなわち加盟にかかる費用あるいは導入費用等はないことを説明した。逆に最新の国際法規を国内法規作成にかかる時間を抑え低いコストで導入できること。ただし積極的にそのメリットを活かすためには、相互承認の規定を利用して国際貿易すなわち輸出振興が必要である。このため「フィ」国の自動車産業の現状を把握するため、国家開発計画及び関連情報を調査した。

- 現在の自動車振興策としては大統領令:EO 877-A(2010年6月施行、2.1.3.1項参照)がある。これは2002年のEO 156に続く大統領令で、自国自動車産業の現状と国際社会における自由貿易促進等の変化を受け、自動車産業育成計画、中古車両の輸入禁止、税制変更、輸出振興策等の規定の委員会を設け産業の振興を図っている。しかしながら、現在まで規定内容をめぐる詳細議論が決着を見ず、その結果運用規定(IRR: Implementing Rules and Regulations)がまだ出されておらず近く廃案となる模様である。しかしながら、これに代わり現在さらに充実した内容での新規ACTを目指した二つの法案(House Bill 4499及びHouse Bill 5279: 2.1.3.2項参照)が議会審議用として提出されており、さらにこれらを統合したものも準備中の模様である。
- 上記の時代に即した法案の確定が待たれるところではあるが、現状の産業は他国に比べ規模が小さくそのスケールメリットを活かすことが難しいという意見もあった。しかしながら、部品輸出は着実に増え過去10年で3倍以上となっており、輸出の上位5部品中3部品(タイヤ、エアバッグ、ABS)がECE基準の対象となっている(2.1.2.4項参照)。今後のASEAN間の貿易量は世界の成長センターとして確実に増えると予測されている。「フィ」国もGDPの増加(2.1.1.4項参照)とともにこの流れに乗り、さらに飛躍を目指すべく、自国の振興策とともに58年協定加盟を契機に国際基準を満たす商品の生産と相互承認を活かし、58年協定加盟のメリットを享受することが期待される。
- 今回調査の一環として、現地生産工場の一つを訪問し工場活動の概要説明を受けた。当該工場は国整備の振興工業団地にあり、若くまじめで安い労働力に恵まれ順調に生産は伸びてきているとのこと。ただし、他のASEAN諸国の工場とくらべた場合、部品原価が比較的高い上に間接費も高くASEAN間の競争という点で不利な要素との説明を受けた。これは他工場も含めて一般的に言えるか詳細は不明であるが、「フィ」国が諸島国家という特性上物流コストが高いこと、また車両型式認証制度がないため生産車一台毎の初期登録が必要とされその手間及び費用がかかっていることが一因との事である。
- 第2回CHVSR(10/27)では「58年協定」を説明し、官、業界、ユーザーのいずれにもメリットがある点を解説した。ただし、メリットを享受するには競争力のある部品産業等の育成計画(輸出促進計画)が必要である点も説明した。
- 第3回CHVSR(12/8)では「日本の58年協定加盟の取り組み」をMLITに説明いただき、日本での経験メリットを再確認すると共に「フィ」国に焦点を合わせた「58年協定加盟のメリット」について、その内容を充実させて説明した。

[関連資料]

- ◆ 自動車産業振興計画： Motor Vehicle Develop Plan(MVDP)
 - 大統領令:EO 877-A … 2.1.3.1 項参照
 - 議会審議案:House Bill 4499 及び House Bill 5279 … 2.1.3.2 項参照
- ◆ 統計データ（第3回 CHVSR プレゼンテーション内資料）
 - CHVSR データ(基幹産業としての自動車産業の現状と予測、対 ASEAN 諸国)
 - DTI/BOI データ（自動車輸出関連データ） … 図 2-11 参照
- ◆ CHVSR プレゼンテーション資料 参照
 - 第2回 CHVSR プレゼンテーション資料内 Accession to 1958 Agreement
 - 第3回 CHVSR プレゼンテーション資料内 Accession to 1958 Agreement Character and its advantage

[調査資料]

- ◆ PIDS(Philippine Institute for Development Studies)報告書
 - Assessing the Competitiveness of the Philippine Auto Parts Industry (2007 Nov)
 - Policy note (2011 June)
 - Innovation in the Automotive Sector of the Philippines(2011 Sep)

3.2.2 58年協定加盟に係るロードマップ策定

3.2.2.1 合意事項

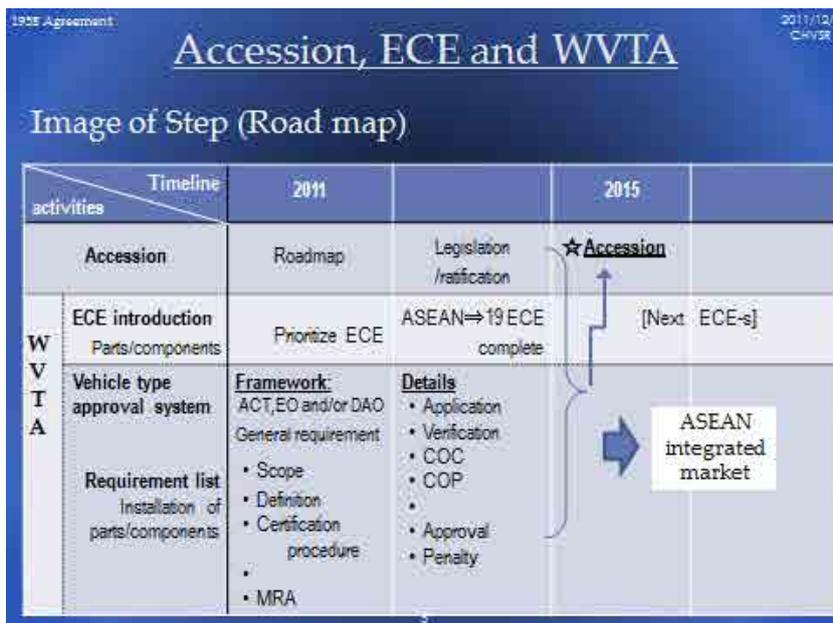
58年協定加盟に係るスケジュール案作成方針に沿い「フィ」国にとり重要な課題である ASEAN 市場統合にむけた活動を大前提に、加盟時期を 2015 年までとした。同時に以下の課題（ECE 導入、車両総合型式認証制度の構築）のを含めて達成することを目標にロードマップ案を作成し、第3回 CHVSR(12/8)で基本合意された。

加盟への国内審議にはまず関係省庁、関係団体による加盟の意義、影響等を協議し、国際協定加盟のため外務省主催のもとでの議論・合意が必要となる。その後国会審議を経て批准が必要となるがそれまでには長期にわたることが予測される（3.2.3 項参照）。この批准に向けては政府高官、国会議員への説明が大きな鍵となるが、58年協定加盟の批准は国の意思表示として非常に重要なステップである。と同時に 2015 年までに達成すべき他の課題としては、ECE の国内導入と車両総合型式認証制度（WVTAS）の構築がある。

各 ECE 技術基準（現在全 127 項目）の国内導入は各国の状況・意思が反映できるよう各国独自の裁量に任されている。このため「フィ」国としても国内外の状況を鑑みた優先度・時期を盛り込んだ導入計画の策定とそれに基づく導入を順次行うことができる。一方、ASEAN としては「フィ」国も含めた市場統合のために、既に自動車に関する相互承認の要件として ECE19 項目を推奨して

おり、「フィ」国としてもこの国内導入が優先課題となる。現在すでにこの ASEAN 推奨 19 項目を考慮した「フィ」国の段階的な導入計画案があり、これを踏襲していくこととした。

また、現在「フィ」国の自動車規格としては ECE 同等の内容である PNS 規格があるが、義務付け法規は少なくかつ基準の一部が異なるものがある。相互承認のためには完全に ECE に適合させる必要があり、具体的な適合作業は CHVSR 傘下の小委員会 (SC) を中心に実施していくこととなる。国内法規としての導入に当たっては関係省庁の役割・責任・義務等についても見直し整合が必要と考えられるため該当の法改正等も含めた対応も必要となる。次に認証としては ECE 規定の各



ち取り付け要件に関する適合性確認が必要であり、さらには車両カテゴリ、重量等の一般規定も必要となる。このためこれらを含む車両全体の認証、すなわち政府認証としての車両総合型式認証 (WVTAS) が必要となり 2015 年までには基本部分の構築を達成するよう考え方としてロードマップ案に織り込んだ。(左図参照)

「フィ」国には使用過程車を対象とした車両検査制度が

ありこの制度を新車についても現状は適用しているが、車両総合型式認証制度の目的とは必ずしも合致していない。つまり車両搭載の部品・装置が単独としては ECE 適合品としても、それらを車両と組み合わせた時に車両への取り付け基準に合致していない可能性がある (例えばタイヤのサイズ違い、荷重条件外の取り付け)。また適合確認試験が車検制度のものとは異なるものもある (排ガスの認証はモード試験、車検はアイドル試験等)。このため車両総合型式認証制度は ECE 技術基準の適合確認には必要不可欠なものである。

上記 3 つの課題達成に向け具体的な展開を目指し JASIC ロードマップ案を作成、第 2 回 CHVSR(10/27)で紹介した。

3.2.2.2 ロードマップと合意基本ステップ

ロードマップ作成に当たっては方針の具体化を反映すべく、各々の活動に漏れがなく目標に向かって全体の整合がとれ齟齬をきたさないよう時系列を考慮して設定した。また CHVSR 傘下の各小委

員会(SC)の活動（行動計画）ともつながるようにし各々の担当と各活動の遂行完了時期を明記し、全体の進捗度をできるだけ把握できるように作成し、小委員会での詳細活動については別途小委員会の行動計画としてまとめていただくようにした。

当初は日本の知見・経験をもとに原案を作成、3.2.2.1項で述べた3つの活動課題すなわち①58年協定加盟、②ECEの国内法規への導入、③車両総合型式認証制度の構築を各々達成すべき目標とし、各々に対し目的/期待成果達成に必要な解決すべき各課題、さらに詳細項目と担当、時期についてそれぞれがつながるよう下位項目までブレイクダウンした。

①の加盟に当たっては、国連訪問等の準備とともに加盟への合意形成のための国内議論として58年協定の理解、加盟メリットの確認とその具体策である産業振興策との関連、また車両総合型式認証を意識した各省庁の役割・義務を明確にすべく関連法規の再編を図り、更に試験設備を含めた予算の確保及び外務省、国会における立法化手続き及びこのロードマップの作成承認について記載した。

②のECE技術基準の導入に当たっては、導入計画の立案と対象PNS(Philippine National Standard)のECEへの整合化と法規への取り込み、そして③の車両総合型式認証制度の構築にあたっては、そのコンセプト立案からその具体的な制度の構築及び必要法規の立案及び認証手続きに関する規則の作成等を網羅した。

以上のJASICによる原案を受けDOTCを中心としてCHVSR側での検討が行われた。当初DOTCからは修正案として「フィ」国の国内審議過程を反映した基本の9ステップが提案された(CHVSR(12/8)事前打ち合わせ)。これに対しJASIC側からSTEP8に記載のECE導入と車両型式認証制度(WVTAS)構築を、その課題の違いからSTEP8にECE導入を、STEP9にWVTAS構築とに分け協議を行い、全10ステップでDOTCと合意した(2月CHVSR事前打ち合わせ時(2/10))。

合意基本ステップ

STEP 1: Information and Education on the advantages and disadvantages of Accession to WP29 (1958 Agreement)

STEP 2: RP Delegation meeting with UN Secretariat

STEP 3: Preparation of Road Map for Accession

STEP 4: Commencement of documentations and activities that related to accession

STEP 5: Official declaration for accession to 1958 Agreement by the President

STEP 6: Prepare accession bill

STEP 7: Ratification by Congress

STEP 8: Introduction of ECE Regulations

STEP 9: Introduction WVTAS system (2月 CHVSR 事前会議で合意)

STEP 10: Follow-ups

この基本ステップに従い両者協議のもと JASIC 案を参考として各項目を整合し、CHVSR 傘下の各小委員会のコメントも入れた修正ロードマップ案を作成、第3回 CHVSR(12/8)に提案し基本の考え方・ステップは合意された。この合意により加盟に向けての活動を開始することとなった。さらに同 CHVSR(12/8)には外務省 (DFA) も参加し、外務省・上院を含む国内審議ステップの説明があった。これを含めて今後詳細検討による追加・修正はその都度行うことを確認した。

なお、3 課題(58 年協定加盟、ECE 導入、WVTAS 構築)の達成には多くの工数・時間がかかると予測され、当プロジェクトとしてはどれを優先して活動していくということではなく、CHVSR 傘下の小委員会の分担に応じた並行作業を提案している。この各小委員会にまたがる各作業は、今後の法案内容、進行状況に大きく影響を受けるためその調整も重要と思われる。

その後も DOTC 側と協議修正を行い、第4回 CHVSR (2/15) でこのプロジェクトとしての最終修正版を提示した。同時に、ロードマップ記載の活動内容を着実に推進させ、実施状況の確認と各小委員会活動との整合を図るために、CHVSR 傘下に進捗管理グループ (Roadmap WG) の設置及び、各小委員会 (SC) の行動計画書の作成を提案した。これにより各 SC 活動の推進とロードマップ WG による横通しの連携によって、活動が確実に目標に向かう仕組みができると思われる。提示ロードマップに基づき CHVSR と各小委員会との連携が密に行われ、目標に向け組織的な活動が行われることを期待する。

3.2.2.3 今後の進め方

2月 CHVSR の結果、ロードマップ WG の機能は当面現状の体制で行うこととなり、また各小委員会の行動計画表も今後の活動経過により必要に応じ作成することとなった。

しかしながら、CHVSR 全体の活動遂行中には多くの課題解決が求められまた長期間にわたるため、ロードマップ自体も全体最適のもと目標に沿って必要に応じ修正する必要があると思われる。また、各小委員会においてもロードマップと整合した活動を推進していくためにはその活動内容を明確に示し、さらに、活動中に顕在化する新たな問題・課題への取り組みを行わなければならないと思われる。このためにも進捗管理機能と行動計画書は必要と思われる。今後、個々の活動の推進 (各 SC) と全体最適のための横通し活動のもと、CHVSR により全体活動の推進・進捗及び新たな問題・課題への対応を行うことを期待する。

3.2.2.4 経過

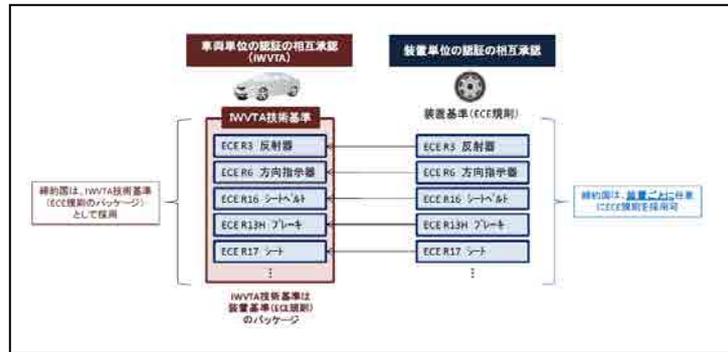
- 第3回 CHVSR(12/8)での合意をめざし、まずはJASIC側から書式を含め素案を作成、記載内容としては当初加盟に向けての作業と ECE 導入をその範囲として作成した。が、部品・装置認証と該当車両とを結び付ける車両総合型式認証の構築も不可欠のためこれも含め提案した。ECE 導入項目については ASEAN として ECE19 項目の義務付けか受け入れかをいまだ議論中であるため、ECE19 項目の導入方法については ASEAN の議論を見ながら更に検討していく。また書式での留意点は目的・課題に対しだれが何をいつまでに実施するかという詳細活動を明記し、活動のチェックリストとして使えるようにした。
- この第一次案を第2回 CHVSR(10/27)に提出し次回 CHVSR (12/8)での合意をめざし CHVSR 側のコメントを要請した。また会議後にフォローアップとして CHVSR 議長以下実務担当の方に詳細を説明した (11/3)。
- DOTC との協議では「フィ」国としての車両総合型式認証制度 (WVTAS) 構築の必要性について説明した。58年協定には車両認証の詳細規定がないが、ECE の受け皿として車両総合型式認証制度がその前提となっており (現在各国は各自の制度を制定しているが、将来的な世界基準の車両型式認証として IWVTA について国連で議論が開始されている)、部品・装置認証と搭載車両全体とを結び付けるために車両総合型式認証制度が必要不可欠である。「フィ」国には車両検査制度はあるが、新車における認証適合確認とそれに基づく大量生産車との同一性証明を行う車両総合型式認証制度としては不十分である。また基準調和を図っていくうえで重要な車両関連規定 (車両区分、重量等の定義付け) の制定も不可欠であるため、ロードマップに盛り込む必要があることを説明し理解された。

「国際的な車両総合型式認証 (IWVTA) の概要」

「1958年協定」は、装置やシステム毎に性能基準を定め相互承認を行っている。締約国は「1958年協定」に基づき、「1958年協定」の付属書である UN/ECE 規則を任意に選択し、国内法規に採用することにより、同じ UN/ECE 規則を採用している国同士で装置・システム単位の相互承認が可能となっている。UN/ECE 規則を多く採用することにより、装置・システム単位の相互承認の効果は高くなると考えられる。

将来的には装置・システムレベルから車両全体の相互承認を実現する枠組みとして「1958年協定」改正を念頭におき、現在の装置・システムごとに行われている認証の相互承認を更なる発展のため車両全体の相互承認を実現する枠組みとして「国際的な車両総合型式認証」(以下「IWVTA」という。)が提案されている。IWVTA の創設により、交通安全及び環境保全を確保しつつ、調和によりメリットが増大し、各国における自動車の構造・装置に係る基準調和活動をより一層促進できること、また雛型となる型式認証制度ができることにより、まだ型式認証制度のない国を含め各国に統一的な車両総合型式認証の整備を促進することが期待されている。

図表 3-2: IWVTA イメージ



出典：国土交通省 自動車基準認証国際化行動計画

IWVTA の創設を進めるにあたっては各国、特に協定にまだ加盟していない国が使用できるように技術の多様性が阻害されないようにすること、規制の厳しさのレベル差を設けることを許容すること、規則採用に当たってはコンセンサスペースとすること、また、IWVTA には技術要件以外で車両型式の定義や申請書類の統一等、認証手続き上の整備などについて議論を行い新興国も受け入れることが可能な制度となるよう期待されている。

IWVTA の検討については、UN/ECE/WP29 下のインフォーマル会議で政府及び国際的な自動車業界団体において検討が行われている。

- このロードマップ JASIC 案に対応して DOTC も JASIC 案の各詳細活動をほぼ取り入れつつ、CHVSR 下部会議体である SC (小委員会) のコメントを反映し、「フィ」国の実状に合わせた基本ステップでのロードマップ修正案を提示した。この基本ステップについて、互いの共通理解のための確認と疑問点・改善点等の確認作業を行い(12/6)、DOTC 修正案ベースで次回 CHVSR までに更なる向上を目指し完成させることで 12 月 CHVSR にて合意された。
- 2 月 CHVSR(2/15) に向けた DOTC との協議(12/10)では STEP9 に WVTAS の追加と各 STEP の活動詳細について修正協議を行い、DOTC 側と合意し、この最終版を CHVSR に提示説明し、翌日(2/16)の 58 年協定セミナーにおいて DOTC から業界を含めた自動車関係者に向け紹介された。

[附属資料]

- ◆ ロードマップ： 第 4 回 CHVSR (2 月 15 日) 最終版
- ◆ 第 4 回 CHVSR プレゼン資料： Explanation of Roadmap

3.2.3 58年協定加盟に向けた UN/ECE/WP29 事務局との調整

3.2.3.1 調整結果

- 当初11月開催の WP29 にオブザーバ参加し国連事務局との面談で加盟手続きまた WP29 の活動等の説明を受けるという予定は、事務局及び WP29 議長が会議開催時で多忙のため1月に変更された。このため WP29 議長がいるパリ(1/18)と国連ジュネーブ(1/20)の2カ所を訪問する予定で面談時期は比較的早期に決定した。また同時期に開催される GRPE (WP29 傘下の排気ガス及びエネルギー関連の基準調和会議) にオブザーバ参加(1/19)することとし、「フィ」国側の同意も得た。なお、ASEAN 最初の 58 年協定加盟国であるタイを同時期に訪問し、同じ ASEAN 国として加盟時の知見等の調査も計画したが日程等の都合で取りやめとした。

国連訪問は加盟に向けた重要ステップであるため「フィ」国側派遣者として高官の参加と早期決定を DOTC に依頼したが、出張予算の確保が不明瞭なこともあり人選がなかなか決まらなかった。この間 DOTC から予算措置のために JICA 並びに WP29 事務局からの派遣内容に関する手紙の要請、更に追加して invitation letter の作成要請とその都度対応したが、現地状況の確認等にかかなりの期間を費やした。1月末派遣に向けてビザ取得及び現地の手配含め遅くとも派遣1か月前には決める必要があったが1月初旬になりようやく実務担当者1名のみ派遣の連絡が入り、急きょ具体的な手配に入った。が、最終的に「フィ」国側の都合により直前で取りやめとなった。

3.2.3.2 加盟手続きについて

国連への手続き

- 国際連合加盟国であれば 58 年協定に加盟でき、WP29 での議論、意思決定に投票ができる。
- 加盟申請は、公式文書として 58 年協定のタイトルを明記し協定加盟と遵守を宣言し、国代表(または外務大臣)の署名、日付を入れニューヨーク国連事務局長宛で法務室へ提出する。加盟登録による費用は発生しない。
- 同時に、加盟当初において国内導入しない ECE 法規番号を明記しその旨を宣言する。(どの ECE 法規を導入するかは各国裁量による：58 年協定第 1 条 5 項)

国内の審議 (フィリピン外務省 DFA の説明による)

- 外務省 (DFA) は EO 459 に基づき関係者を招集し、協定加盟の法規的、経済的、技術的なメリット・デメリットについて議論、その合意形成を図る。合意には、公式文書 Fact Sheet として以下の情報が必要となる。a) 加盟の正当性 (メリットとデメリット)、b) 日付、c) 参加者リスト、d) ASEAN の協定加盟国、e) 批准後の義務に関する意見 (資金手当て等)、f) 現在の関連法規及び審議法規案のリスト。また、この合意書には関係者全員の署名証書 Certificate of Concurrence が必要となる。

- ・この合意に基づき外務省トップ承認の後、大統領は上院の国際委員会（Senate Foreign Relations Committee）の同意有無に関わらず協定への署名ができる。
- ・この上院国際委員会は何度かの公聴会・議論を開催し、上記大統領署名に対し提案も含めた同意書を作成、上院で審議成立させる必要がある。
- ・この同意書は大統領室に提出されたのち外務省にも提出され外務省は国連への手続きを行う。
- ・なお、加盟に際し新たな国内法規が必要と判断される場合、その所轄省庁は国内審議時にその正当性あるいは理由を明確にしなければならない。

3.2.3.3 今後の進め方

2015年までの加盟に向けた全体の活動は長期間かかるため、国連訪問をきっかけとする活動のスタートを早く切ることが望ましい。が、1月派遣がキャンセルされたため、次回予定される派遣は確実に、できれば早い時点での国連訪問が要請される。

そのためには、この活動の推進機関である DOTC がそのトップも含めて CHVSR 活動方針の明確化を行う必要がある。これにより派遣計画意義の確認と承認、予算確保の措置を行い、派遣 2～3 か月前にビザ申請を含めた人選等の具体化を決め派遣を確実に行いたい。

派遣の時期が当初計画より遅くなるが、加盟への活動はすでに CHVSR で承認、開始されているため、ロードマップに沿って 2015 年に向け活動を着実に実施しなければいけない。

3.3 自動車基準・認証制度に係るフレームワークの策定

3.3.1 基準・認証制度導入に向けたフレームワーク作成の方針

日本およびASEAN諸国における自動車基準・認証制度の導入手順・実績の調査を行い、「フィ」国の基準認証制度の策定の際の参考とする。基準認証制度の創設に当たっては、「フィ」国当局との協議のみでなく、JASIC委員や、各国の法規認証制度に詳しい有識者による国内委員会を立ち上げ、その知見を活用しながら「フィ」国にふさわしい基準認証制度を検討する。

図表3-3: アジア各国の58年協定加盟計画と車両総合認証実施状況（アンケート結果）

	58年協定への 加盟計画	採用済みECE規則数 () : ECEを参照	車両型式認証 (VTA) の有無
Brunei	No	(3)	あり? /車両検査ベース?
Cambodia	No	(0)	?
China	No	(97)	あり
Hong Kong	No	(16)	あり
India	No	(109)	あり
Indonesia	No (until 2012)	(11)	あり, 2012/13に見直し予定
Japan	Yes (1998)	42	あり
Korea	Yes(2004)	21	なし /自己認証
Lao	No(2013)	(47)	なし
Malaysia	Yes(2006)	3 (Environment) + 16 (Others)	あり /2015に見直し予定
Myanmar	No(after 2011)	(0)	あり? /車両検査ベース?
Philippines	No	(41)	あり?
Singapore	No(2011/2012)	(16)	あり
Thailand	Yes(2006)	(2)	あり
Vietnam	No(2013)	(23)	あり / 2015に見直し予定
Chinese Taipei	No	(50)	あり

出典：2011年11月第2回官民共同フォーラム（第16回JASICアジア官民会議）

また、基本的な考え方として、車両一台ごとに実施される「車両検査制度」と、型式として認定されればその後同型式車両の新車登録時の検査が不要となる「型式認証制度」との違いや関連、それらと「登録制度」との関連、また自動車が最低限満たさなければならない性能要件である「基準」と、任意規格である「標準」の違いと関連についても整理する。

3.3.2 基準・認証制度導入に係るコンセプト策定の方針

部品、システム毎の認証に加え、車両総合型式認証を創設し、国際的で統一された車両基準認証制度を確立する。これにより、省庁間の複雑な関係が整理され、車両法規全体への適合性を担保する

ことも期待できる。

車両総合型式認証に関しては、最小限必要なものから小さく初めて、少しずつ大きくしていくのが現実的なアプローチである。他国の状況と同様に車両総合型式認証を DOTC が管轄し、既存の部品・システム認証を VTA に集約していくことで、現在多くの当局が関係している認証制度の整理改善統合化を図る。

一方、国際的な車両基準・認証制度の動きをみると、58 年協定にもとづく ECE 法規作成を審議している国連 WP29 では、前項 3.2.2.4 に記載のごとく現在国際的な車両総合型式認証(International Whole Vehicle Type Approval: IWVTA) を創設しようとしており、「フィ」国の将来的な国際化を考えると、「フィ」国に統一された車両認証制度を確立するならば、IWVTA のコンセプトに沿ったものとするのが望まれる。

58 年協定加盟後も、ECE 法規は頻繁に改定されるため、単に ECE 法規を受け入れるだけではなく、ECE 改定に整合するよう国内法を改定する必要がある。

従い「フィ」国の場合も単に ECE 法規をそのまま受け入れるのではなく、必要に応じ WP29 に ECE 法規の改定を要求できる体制となるよう支援していく。58 年協定加盟に沿った基準認証制度の作成にあたっては、このような加盟後に予想される問題にも注意を払い検討を進める。

ECE 規則の採用による「フィ」国の基準認証制度の国際化にあたっては、ジプニーのような改造車などの地場産業への影響も考慮する必要がある。地場産業を保護しつつ国際化を実施していくためには、例えば、地場産業が改造する自動車を除外するような自国基準認証制度を構築するとともに、そのような制度が域内共通制度となるよう他国に働きかけていくといったことも検討していく。

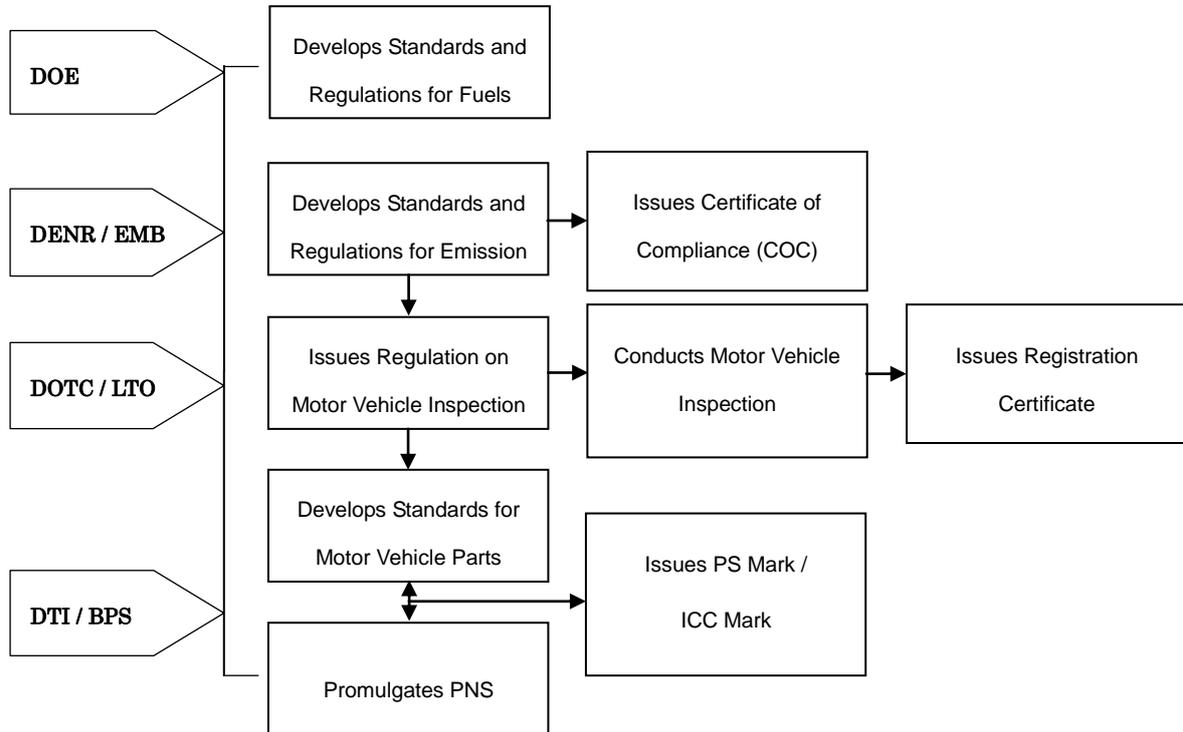
3.3.3 基準・認証制度策定に向けた実施体制案作成の方針

CHVSR のけん引役である DOTC が中心となって全体のプロジェクトを進める。

CHVSR の本会議では CHVSR の管理体制の見直し、省庁間の責任分担見直し、58 協定加盟の是非等の政策案件を審議し、CHVSR の小委員会（4 グループ）で新しい基準認証制度案を作成したうえで、CHVSR に上程する。

また、部品認証と車両総合認証の関係、燃料と排気ガス規制の関係、型式認証と車検と登録の関係、環境・安全政策と車両法規等、相互に関係する項目やその流れを洗い出し、整理し、関係する当局との調整を行い、CHVSR の構成を必要に応じ見直す。

図表 3-4: 現在の基準認証の流れ



3.3.4 基準・認証制度のドラフト作成の方針

現在の「フィ」国の様々な省庁から出されている車両関連基準の整理、解析により問題点を把握する。基準の制定、改定にあたっては、車両安全・環境を改善し、社会的にも経済的にも「フィ」国にとって望ましいものとする必要がある。国際的な動きとの整合にあたっては、WP29、ACCSQ APWG のメンバー国と適宜連絡を取り合いながら調整を図る。

「フィ」国の自動車産業が今後国際的に発展していくためには、世界で唯一の国際的な自動車基準である ECE 法規を技術基準として採用していくことが望ましい。よって、「フィ」国の ECE 法規導入計画に沿って採用計画を立案する。

図表 3-5: フィリピン ECE 法規導入計画

	2009-2010	2011-2013	2014-2015
四輪車	ECE14, 16, 43, 30, 54,	ECE13, 13H, 17, 28, 39, 46, 79, 81,	ECE3, 4, 6, 7, 19, 23, 37, 38, 45, 48, 77, 91, 98, 99, 112, 119
二輪車	ECE22	ECE3, 60, 39, 75, 40, 28, 37, 112, 113, 50	ECE62, 10, 41, 78
JASIC コメント	ランプ以外の部品系	システム系が主	ランプ系

出典 : DOTC CHVSR Strategic Planning Conference and Action Plan Finalization Conference

また、現在 ASEAN で採用検討中である ECE 法規 19 項目も合わせて検討する必要がある。そのために、現在「フィ」国が採用を計画している ECE 規則のうち、まずは少なくとも現在 ASEAN で採用が計画されている ECE 法規 19 項目と合致する部分を「フィ」国の ECE 法規採用計画に沿って、フィリピン国内法規と比較しながら検討し、国内法に置き換えていく作業が必要となる。基本的には最新の ECE 規則をそのまま採用していくことが、相互承認という意味合いからも、将来的な 58 年協定加盟後の ECE 規則の正式採用のためにも好ましいが、「フィ」国の国情を鑑みて、最新改訂版の採用が困難であれば、適切な古い改訂版の採用を促すことも検討の対象とする。

下記が現在 ASEAN ACCSQ APWG で審議されている ECE 基準であり、今後の APWG での審議・決定内容とも整合のとれたものとするよう考慮する。

図表 3-6: APWG 合意の採用 ECE 規則 19 項目

UNECE 規則番号	APWG 採用予定 (19 項目)
13	ブレーキに関するカテゴリー M、N、O の車両
13H	ブレーキに係わる乗用車
14	ベルトアンカレッジ、ISOFIX (チャイルドシート取付装置)、および ISOFIX (チャイルドシート上部の固定装置) トップテザーアンカレッジ
16	I. 安全ベルト、拘束装置、幼児拘束装置および ISOFIX 幼児拘束装置 II. 上記システムを装備した車両
17	シート、シートアンカレッジ、およびヘッドレストに係る車両
25	車両シートに組み込まれているか否かにかかわらず頭部抑止装置 (ヘッドレスト)
30	自動車とそのトレーラー用空気タイヤ
39	スピードメータ装置&取付
40	エンジンガス状汚染物質(強制点火エンジン装備のモーターサイクル)
41	モーターサイクル騒音
43	安全ガラス材&車両取付
46	間接視界装置と取付 (後写鏡)
49	圧縮点火エンジンのエミッション (ガス状&粒子状汚染物質) と天然ガス&液化石油ガスを燃料とする強制点火エンジン (ガス状汚染物質) のエミッションに対して講じるべき手段
51	自動車騒音
54	商用車&トレーラー用空気タイヤ
60	制御装置、表示装置およびインジケーターの識別を含む運転者操作制御装置に関する 2 輪モーターサイクルおよびモペッドの認可
75	2 輪・モペッド用空気タイヤ
79	ステアリング装置に係る車両認可
83	エンジン燃料要件に準拠した汚染物質

3.3.5 自動車基準・認証制度に係るコンセプトの策定とメリット

以上の方針を踏まえ 2011 年 9 月より第一次現地調査を実施し、調査結果に基づいて基準認証制度のフレームワークを提案した。

● **自動車関連法規制の現状調査：**

フィリピン国の車両関連法規については、2011 年 4 月の JICA による詳細計画策定調査で主な現行の法律、法規名が判明しているが、第一次現地調査においてさらに調査範囲を広げ関連省庁(DTI-BPS、DENR、DOE、DOTC 等)が管轄する法律、大統領令、省令、通達類の収集を行い、また法規内容の分析を実施した。

限られた期間での調査の為、関連省庁と連携し、またすでに調査済みの資料も参考とした。主な自動車関連法規について概要を図表 3-7 にまとめた。

図表 3-7: フィリピン現行車両関連法規の概要

LAND TRANSPORTATION LAWS & ISSUANCES ON MOTOR VEHICLES STANDARDS & REGULATIONS

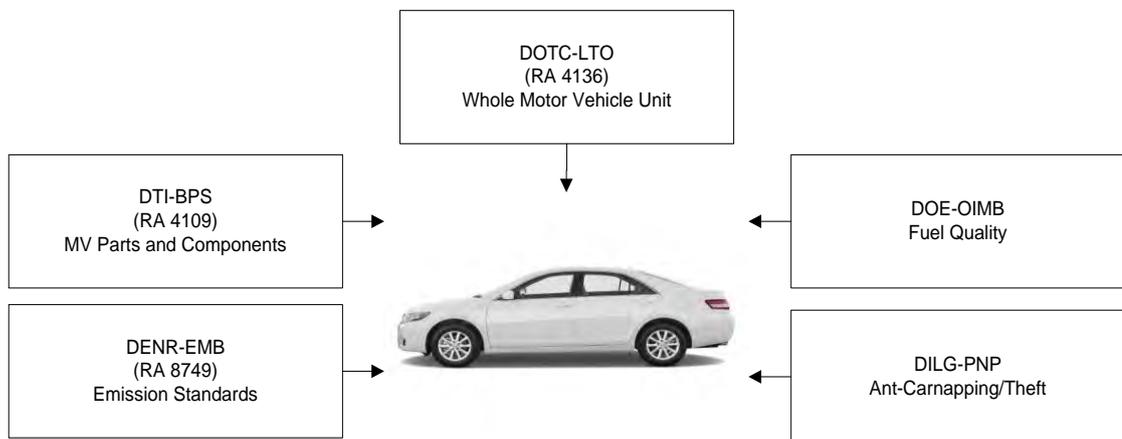
Main Act/Law/D.A.O No.	Title	Technical Standards	Responsibility	
			Enforcement	Standard
R.A. 4136 LTO AO No. ACL-2009-018	Land Transport and Traffic Code	■Minimum standards and specifications, inc. allowable GVW, MV dimensions, Loads, & others	LTO	DOTC
	MV Inspection System & IRR	■Schedule, Frequency, System, Standards and Methods		
R.A. 8750 LTO AO No. ACL-2009-018	Seatbelt Law	■Installation and Use of Seat Belt Devices and Belt Anchorage	DOTC LTO	DTI-BPS
	MV Inspection System & IRR	■Schedule, Frequency, System, Standards and Methods		
R.A. 8749 DENR DAO No. 2000-81 DENR DAO No. 2010-23 DENR DAO No. 2010-24 LTO AO No. ACL-2009-018	Clean Air Act of 1999	■Emission limits and Test procedures	DOTC/LTO (Compliance with std for MV)	DENR (MV emission std)
	IRR for R.A.8749			
	Emission Standard			
	Emission Standard			
LTO AO No. ACL-2009-018	MV Inspection System & IRR	■Schedule, Frequency, System, Standards and Methods		
R.A. 8794	Motor Vehicle User's Charge Act	■Vehicle Type and charges ■Max. allowable GVW and axle load	LTO DOTC DBM DPWH	DOTC LTO
R.A. 4109 DTI DAO's	Standardization Law	■PNS Standards related to Motor Vehicles: PNS and PNS UNECE Stds	DTI	DTI-BPS

現在の「フィ」国の自動車関連法規は、排気ガスは環境天然資源省環境管理局(DENR-EMB)が管轄、シートベルト・ガラス・タイヤ等の部品は貿易産業省製品標準化局(DTI-BPS)が管轄する PNS (国家規格) により管理、燃料性状はエネルギー省石油産業管理局(DOE-OIMB)、盗難防止はフィ

リピン国家警察(PNP)、車両全体は運輸通信省陸運局(DOTC-LTO)が管轄といったように所轄官庁が多岐にわたっている。また関連した認証については、DTI-BPSはPNS認証と輸入部品に対するICC認証を管轄、排気ガスについてはDENRが適合証明証(COC)を発行、またDOTC-LTOでは車両検査(MVIS)を実施し検査適合証明書(CMVISC)を発行、それぞれを法規要件に従い、新車登録時に使用しているが、車両全体を審査し、認証するという観点でみると、車両総合型式認証制度を規定する法律はなく、制度は存在していない。

今後車両総合型式認証制度を検討する場合、現在の各省庁の役割と管轄する法規制との関連、見直し、調整が必要となる。これらは、今後のCHVSR SCでの検討課題として提示する。

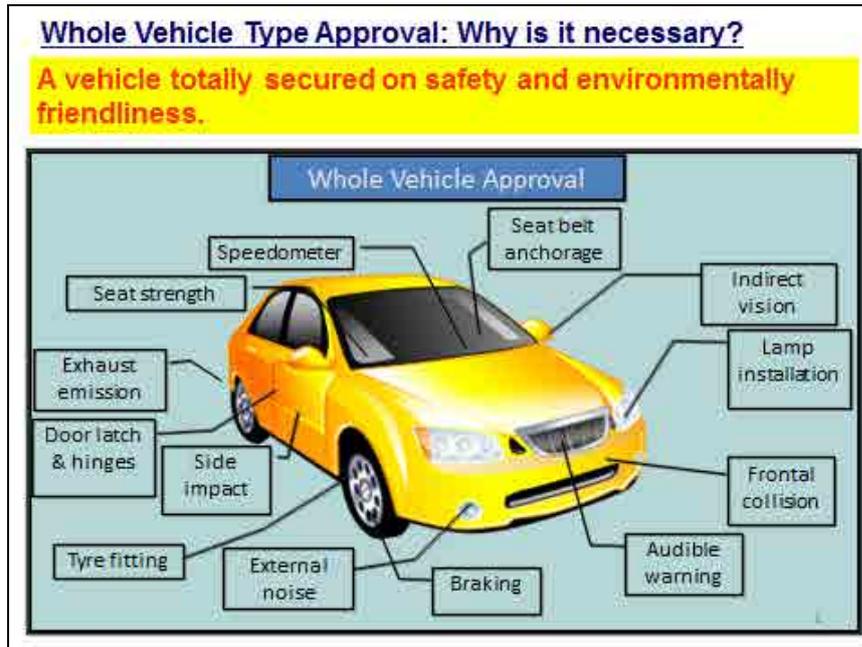
図表 3-8: 主な自動車関連法規の現状



車両総合型式認証制度とメリット：

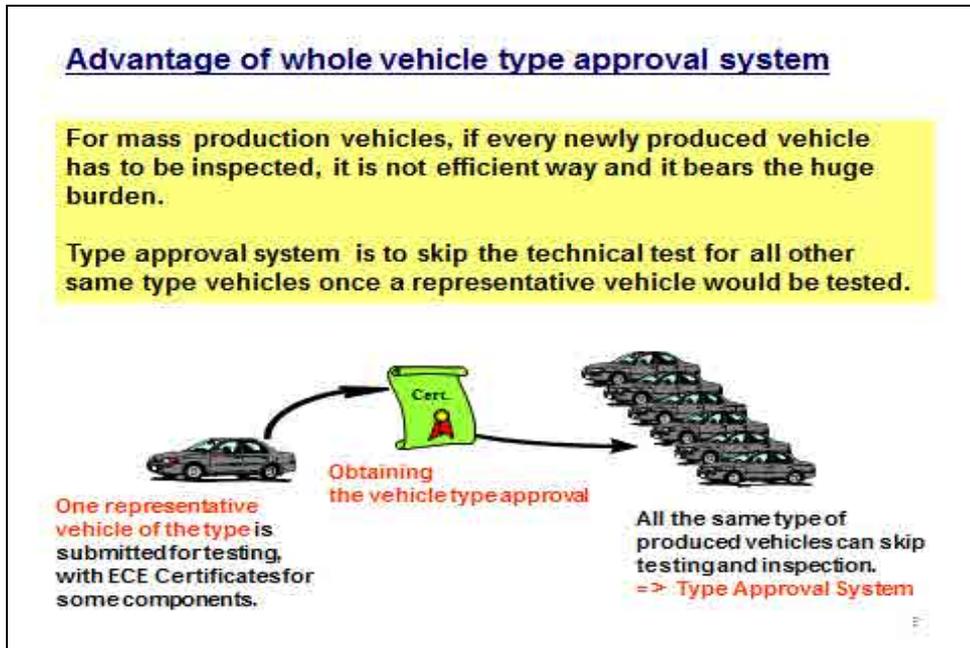
車両総合型式認証制度(Whole Vehicle Type Approval System : WVTAS)においては、部品、システムごとの基準適合に加え、車両として組み立てた場合の車両全体としての基準適合性が要求されることになる。加えて品質管理の審査が要求されるので、これらにより車両としての安全性、環境適合性等への適合と均一な製品品質が担保されることになる。

図表 3-9: 車両総合型式認証制度(Whole Vehicle Type Approval System : WVTAS)



車両型式認証制度においては、サンプルとして提示した代表車両による技術基準適合審査と品質管理（均一性）の審査の結果、同一型式車両の新規検査時の現車提示の審査が省略される制度の為、同一モデルが大量生産される、特に乗用車には有効である。

図表 3-10: 車両総合型式認証制のメリット



したがって、新車登録時、一台ごと、また要求基準ごとに検査し、検査証明書や適合証を発行する現在の「フィ」国の基準適合制度や車両検査制度と大きく異なっている。

国際的な車両基準・認証制度の動きをみると、前述の国連 WP29 における IWVTA 創設の検討に加え、ASEAN 地域においては、市場統合を視野に 2015 年までに ECE 基準 19 項目の導入が合意されており相互認証(MRA)をベースとした認証制度が発効する予定である。

「フィ」国への国際的な制度導入にあたっては、2015 年の ASEAN 市場統合を目指す ASEAN 地域の動向を考慮し、部品・システムの相互認証(MRA)をベースとした車両全体の安全・品質・環境適合等を総合的に担保する車両総合型式認証制度とし、これを遅くとも 2015 年までに構築することを目標とする。

また、すでに車両総合型式認証制度を導入している日本、オーストラリア、台湾、マレーシア、及びベトナムにおいては、法規・制度を管轄している官庁は運輸・交通関係の省庁である為、「フィ」国の場合も DOTC が管轄する法規に一本化し、型式認証制度を施行することを提案した。

● 自動車関連規格の現状調査：

現在主に自動車関連の規格作成、管理は下記の省庁が担当している。

- DTI-BPS (Bureau of Product Standards): 自動車及び部品関連規格(PNS)
- DENR-EMB (Environmental Management Bureau): 排気ガス関連規格
- DOE-OIMB (Oil Industry Management Bureau): 燃料品質関連規格

特に自動車部品、システム関連は PNS に規格化されており、関連する PNS 規格は 425 項目、また ECE 基準をベースに導入した PNS UNECE 規格は、42 項目となっている。

【調査資料】

- ◆ 自動車・部品関連 PNS 規格一覧
- ◆ 自動車・部品関連 PNS UNECE 規格一覧

これらの規格は、それだけでは強制力はなく、あくまでも目安(標準)となる技術標準である。これを強制力がある法規制とするには、法律、あるいは省令に取り込む必要がある。現在「フィ」国では技術規格(標準)の法規化の場合、二つの方法がとられており PNS を DTI 省令で法規化する方法(製品安全関連)と、DENR 等の各関連省庁が、各々管轄する法律をもとに義務付けをうたう方法がとられている。

● 調査結果：

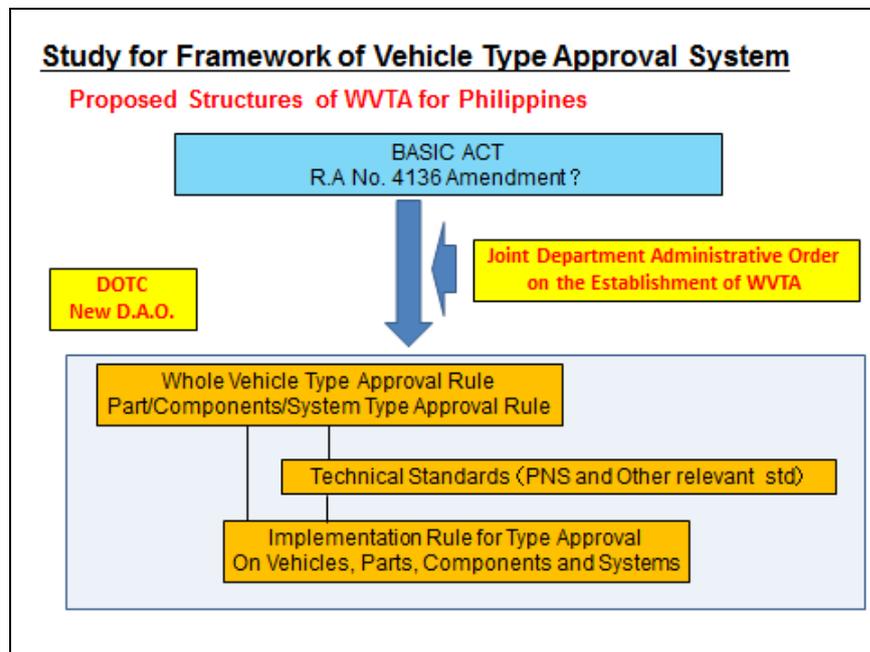
結論として、自動車関連法規制の詳細調査の結果、①既存法規には車両型式認証制度を構築する根拠となる規定はなく、既存法規の改定、あるいは新規に法律、省令が必要である②現在は

規制対象項目ごとに各省庁が管轄する法律、大統領令を公布、それに基づきそれぞれが作成、管理する規格を技術基準として検査制度、製品認証制度の実施規則(IRR)を公布、施行しているのが「フィ」国の実態である。この為、検査・認証関連の省庁が多岐にわたる結果となっている。従い、他国の例と同様に関連法規を一本化し DOTC の管轄とするフレームワークの提案を行った。

- **第一回提案 型式認証制度のフレームワーク：**

以上を考慮し第 2 回 CHVSR (2011 年 10 月 27 日開催)において、既存の自動車関連法規(RA4136)の改定、または新省令(Joint DAO)を法的根拠とし、自動車基準・認証制度として「車両総合型式認証制度 (WVTAS)」を作成、これを DOTC 管轄の法規として一本化するコンセプトを提案した。(下記)

図表 3-11: WVTAS フレームワーク提案 (第一回)



- これに基づき DOTC 法務部門と討議した結果、現在ある 3 つの車両関連の法規(RA4136: Land Transportation and Traffic Codes, RA 8794: Motor Vehicle User’s Charge, RA 8749: Clean Air Act)のうち WVTAS 創設の法的裏付けになりそうな RA4136 には車両検査に関する条項がなく WVTAS の裏付けとなる法律にはならないとの見解であった。また、提案にある JOINT D.A.O の発行は、それを裏付ける既存の法律(ACT)か大統領令(E.O)が必要であり、現時点の状況では WVTAS 構築を謳う共同省令(Joint D.A.O)の発行は不可能であることが判明。法務部門の見解では、まずは大統領の承認で発行される Executive Order(E.O)での対応を検

討、この E.O に WVTAS の設立を謳うことと、現在ある省庁が持つ役割・機能の見直し、変更と現在の関係規則の失効を規定することになるとのこと。この E.O に基づき DOTC から D.A.O を発行し、この中に WVTAS の基本となる規則、技術基準に関する規定等を記載する。詳細な実施規則(IRR)まで盛り込むか別規則（別の DAO）とするか今後の検討となる。

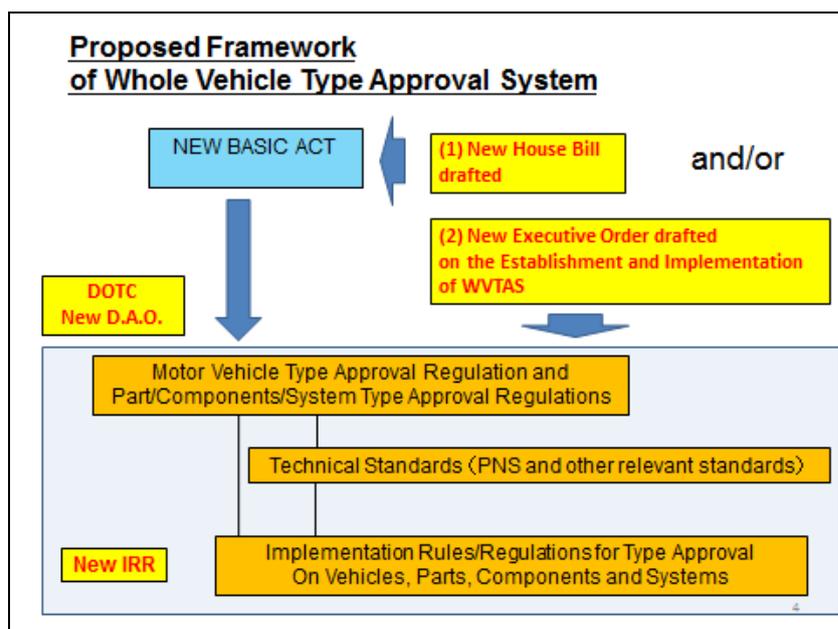
なお、DOTC 法務は、長期的には CHVSR SC #4 Legislative Agenda の活動として WVTAS に関する Draft Bill（法案）を検討・作成し、新たな法律として提案することを予定している。

● **第二回提案 型式認証制度のフレームワーク：**

これらを踏まえ、WVTASの根拠となるHouse Bill（新法案）のドラフトを作成し新たな法律とするか、新たな大統領令(Executive Order: E.O)を公布し、これらに基づきDOTCから省令(DAO)として車両型式認証制度(WVTAS)規則を公布する位置づけとする案とした。WVTAS規則は、一般要件、認証要件と技術基準、及び認証制度実施要領から構成される内容とし、技術基準に関しては、改廃のやりやすさを考え、対象の技術規格を規則本文から参照する構成とする。また、少ない基準からスタートし、順次採用基準を増やしていくSTEP-BY-STEPのアプローチとする。また、当初は乗用車用の要件から導入し全体のひな型を作り上げ、逐次、商用車および二輪車の要件を追加していくこととする。

なお、改造車であるジブニーは1台ごとに仕様異なる為、型式認証制度には、そぐわないこともあり、今回の検討対象外とするが、将来的には、現在DOST (Department of Science and Technology)が中心となって検討中のジブニー関連の技術規格が完成した時点で、他法規での規制等の検討を行うものとする。

図表3-12: WVTASフレームワーク提案（第二回）



この案を第3回CHVSR（2011年12月8日）で「車両総合型式認証制度フレームワーク」として提案し、審議の結果合意された。

今後の実施事項としては提案内容に沿って、DOTC 及び CHVSR SC においては車両総合型式認証制度の根拠となる基本法規の整備（House Bill の検討と法律化、または大統領令の作成と公布）を実施、今後 CHVSR SC において、車両総合型式認証規則の一般要件を含む規則ドラフトの検討を進めるが、技術要件については ASEAN MRA 対象の優先順位の高い項目を代表例として、JICA STUDY TEAM (JASIC) にて技術基準のドラフト作成を行った。

3.3.6 自動車基準・認証制度策定に向けた実施体制案作成

現状調査で確認されたCHVSRの傘下に設置されている4つの小委員会（SC）を作業部会として活性化し、58年協定加盟のロードマップの沿った分担、および実施スケジュールにより活動すべきと判断し、第3回CHVSR（2011年12月8日開催）で提案し承認された。今後、各SCにて再度ロードマップを議論し、それに沿って行動計画を作成し活動を推進していくことにより、SCを実働部隊、CHVSRを全体管理及び承認の場とした実施体制のもとに活動が活発化することを期待する。

各SCにおける自動車基準・認証制度の策定に関する重要な当面の実施事項としては、以下が考えられる。

SC #1: Standards Development;

- WVTASに導入する技術基準項目の策定と優先順位付け
- ASEAN合意19項目の完全導入計画策定と整合化計画

SC #2: Certification and Regulation

- 車両型式認証制度関連規則のドラフト案作成
- 認証制度の構築（手続き、書類FORMAT、・・・）
- 認証試験、審査を実施する試験機関の検討、指定・設置（DOTC, DENR, DTI-BPS, CHVSR SC）

SC #3: Participation to Regional and International Agreement

- ASEAN APWGにおいて各国に導入するECE基準の整合化活動の推進

SC #4: Legislative Agenda

- 車両型式認証制度の法的根拠となるDraft House Bill、または新大統領令(New E.O.)の法案検討
- 関係省庁の役割の見直しと変更案の検討、省庁間調整、関連法規の改定検討

日本においては、WP29 活動の支援、ECE 基準の改廃に伴う日本国内法規への反映等を官民連携して実施する組織（JASIC）があり、有効に機能している。

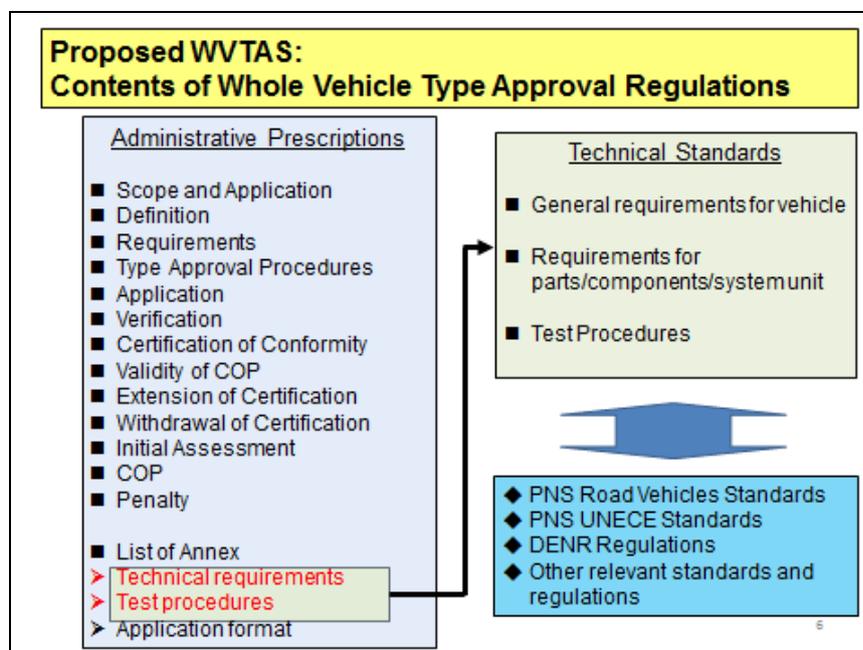
将来的には「フィ」国においても 58 年協定加盟後の活動を官民協力してフォローする同様な機能を持つ組織構築の提案を第 2 回 CHVSR（2011 年 10 月 27 日）で行った。

3.3.7 58 年協定に沿った自動車基準・認証制度のドラフト作成

第3回CHVSRでの提案内容にしたがって、58年協定に沿って車両総合型式認証規則の一般要件を含む規則案（図3-13のAdministrative Prescriptionsの部分）のドラフト案を作成した。

以下に詳細を説明する。

図3-13: WVTASの構成案



技術要件の部分（試験方法を含む）は、採用する技術規格を規則本文から参照する構成とし、本文内には技術基準項目のリスト形式で記載する。認証制度に採用する技術基準はASEAN合意のECE基準19項目を優先とするが、ほかの基準については現行法規、及びフィリピン政府の今後の産業・貿易振興の戦略に沿い、競争力ある自動車部品、システムの輸出拡大を狙い、CHVSR SCにて採用すべき基準を検討する。本プロジェクトでの検討では、ASEAN MRA対象項目の優先順位の高い項目を代表例として、技術基準のドラフト作成を行った。

WVTA規則で参照する技術基準は、ECE基準の導入、あるいは既存基準のECE基準との整合化が必要となる。

ASEAN APWGにて2015年までの導入を合意し、相互認証(MRA)の対象となるECE基準19項目につき、「フィ」国内規格の有無、強制定法規化状況、ECE基準との整合状況を調査し以下にまとめた。

図表3-14: ASEAN合意のECE基準19項目のフィリピン採用状況

REGULATIONS TO BE ADOPTED (AGREED IN APWG)

ECE Status (as of Rev.19)							
ECE No. to be adopted	Automotive Product	PNS UNECE Standards	PNS or other standard version	The Latest UNECE Version	Mandatory or Adopted	Status Harmonization with ECE	Responsibility
13	Braking System	PNS UNECE 13: 2005	09 Series Suppl.9	11 Series Suppl.5	Adopted	Partly	DTI BPS TC44
13H	Braking System Passenger car	PNS UNECE 13H: 2005	00 Series	00 Series Suppl.11	Adopted	Partly	DTI BPS TC44
14	Seat belt anchorage	PNS 1893: 2000	Based on ECE R14: 1993 ECE R16: 1996	07 Series Suppl.1	Mandatory R.A.No. 8750	Partly	DTI BPS TC44
16	Seat belt	PNS 1892: 2000	Based on ECE R14: 1993 ECE R16: 1996	06 Series Suppl.1	Mandatory R.A.No. 8750	Partly	DTI BPS TC44
17	Seats	NA	NA	08 Series	NA	Not yet	DTI BPS TC44
25	Head Restraints	PNS UNECE 25: 2005	04 Series	04 Series	Adopted	Fully	DTI BPS TC44
30	Pneumatic tires passenger car tire	PNS UNECE 30: 2010	02 Series Suppl.15	02 Series Suppl.16	Mandatory DAO 2011-03	Partly	DTI BPS TC16
39	Speedometer	PNS UNECE 39: 2006	00 Series Suppl.5	00 Series Suppl.5	Adopted	Fully	DTI BPS TC44
40	Exhaust Emission (L category)	PNS UNECE 40: 2006	D.A.O. No.2010-24	01 Series Suppl.1	Mandatory DAO 2010-24	Partly	DENR
41	Noise (L category)	PNS UNECE 41: 2005	NA	03 Series Suppl.1	NA	Not yet	DENR
43	Safety glass	PNS UNECE 43: 2009	00 Series Suppl.10	00 Series Suppl.13	Mandatory DAO 2011-03	Partly	DTI BPS TC28
46	Rear view mirror	PNS UNECE 46: 2005	01 Series Suppl.4	02 Series Suppl.4	Adopted	Partly	DTI BPS TC44
49 *1)	Exhaust emission	NA	D.A.O. No.2010-23	05 Series Suppl.4	Mandatory DAO 2010-23	Partly	DENR
51	Noise emission	PNS UNECE 51: 2005	NA	02 Series Suppl.7	NA	Not yet	DENR
54	Pneumatic tires Commercial	PNS UNECE 54: 2010	00 Series Suppl.16	00 Series Suppl.17	Mandatory DAO 2011-03	Partly	DTI BPS TC16
60	Driver operated control	PNS UNECE 60: 2006	00 Series Suppl.2	00 Series Suppl.3	Adopted	Partly	DTI BPS TC44
75	Tire (L category)	PNS UNECE 75: 2006	00 Series Suppl.11	00 Series Suppl.13	Adopted	Partly	DTI BPS TC16
79	Steering equipment	PNS UNECE 79: 2005	01 Series Suppl.3	01 Series Suppl.3	Adopted	Fully	DTI BPS TC44
83 *2)	Exhaust Emission	NA	D.A.O. No.2010-23	06 Series Suppl.1	Mandatory DAO 2010-23	Partly	DENR

Note 1) R49 shall apply to M1, M2, N1, and N2 with a reference mass exceeding 2,610kg and to all motor vehicles of M3 and N3.
2) R83 shall apply to M1, M2, N1 and N2 with a reference mass not exceeding 2,610kg.

この結果、「フィ」国への基準導入が現時点でされていない合意項目は、3項目（ECE R17: シート、R41: 二輪車両騒音、R51: 自動車騒音）、強制定法規化されていない項目は11項目、また最新のECE基準と整合化されていない項目は16項目と判明した。

導入されていない3項目については、早急にCHVSR SC#1 Standards Developmentにおいて、導入計画を策定し、担当のTC44及びDENR TCにおいて規格ドラフトの作成が必要である。

現在強制法規となっている排気、タイヤ、ガラスについては、「フィ」国担当省庁（DTI-BPS、DENR-EMB）は、既にECE基準と整合性との認識だが、実際には、例えばタイヤ規格(PNS UNECE 30)では不整合を確認しており、CHVSR SCにて採用基準ごとに内容の更なる調査、分析及びASEAN APWGにおいてASEAN加盟国間の基準整合化活動の活発化が必要である。

今後の「フィ」国内、ASEANでの基準整合化の活動を促進する為に、2012年2月にECE法規のセミナーを実施し、代表基準を選びECE最新法規とPNSの違いについて勉強会を実施した。

セミナー項目としては、現在「フィ」国でDENRにて強制法規化されている排気ガス、及びDTI-BPSの強制法規であり、自動車部品の輸出金額として第2位のタイヤとした。また技術基準のドラフト作成・検討を行う項目としてタイヤ（ECE R30）を提案し、了承された。

● **ECE 基準のセミナー及び基準整合化検討会の開催：**

WVTAS の設立に向け「フィ」国の技術基準（PNS, DENR D.A.O 等）の ECE 基準との整合化、ECE 基準の導入、及び ASEAN APWG で 2015 年までに加盟国に導入を検討している 19 項目の ECE 基準の導入促進と調和化活動等が活発化するように、2012 年 2 月 9 日 DOTC に於いて第一部「ECE 基準セミナー」及び第二部として「基準整合化検討会」を開催した。

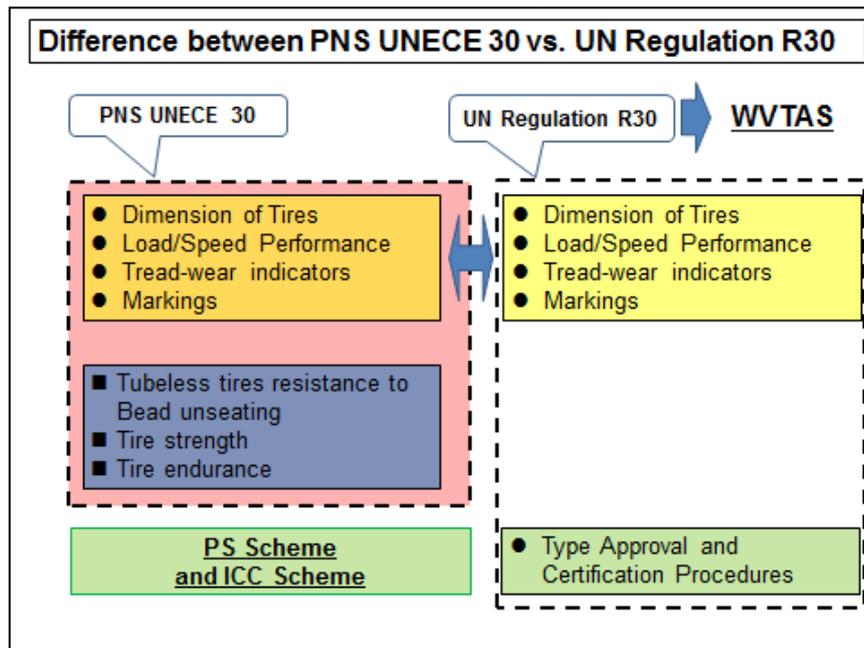
「ECE 基準セミナー」では導入予定の ECE 基準 19 項目のうち、「フィ」国として優先順位が高い排気ガス(ECE R83)とタイヤ(ECE R30, R54)につき、関連省庁及び業界関係者を対象に専門家によるセミナーを開催し、各国採用基準の動向、最新要件、試験法、認証手順等につき詳細な説明を実施した。

また、「基準整合化検討会」においては、対象者を主に規格検討メンバー、タイヤ関係者とし基準整合化を検討する際の着眼点、問題点、整合化の検討ステップにつきタイヤの基準整合化を例に取り上げ、検討・説明及び討議を実施した。

この検討会には関連省庁(DTI-BPS, DENR, DOST)、PNS 規格検討小委員会 TC16、自動車業界団体、タイヤメーカー等から出席いただいた。

タイヤ基準の場合、最新の PNS UN ECE 30:2010 には UN Regulation R30 の技術要件（試験法を含む）が、すでに採用されているが、技術要件の一部に「フィ」国独自要件が PNS に追加して規定されており、完全に UN ECE 基準との整合化はされていない。また、UN Regulation R30 にあるタイヤの認証に関する規定は PNS UNECE 30 に採用されていない。

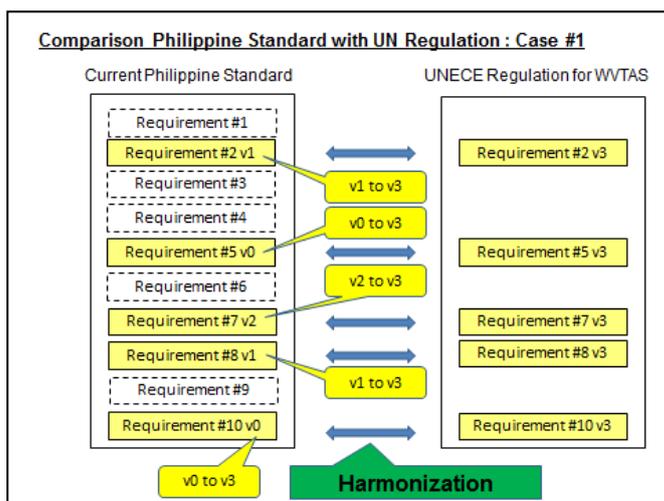
図表 3-15: PNS UNECE 30 と UN Regulation R30 の差異



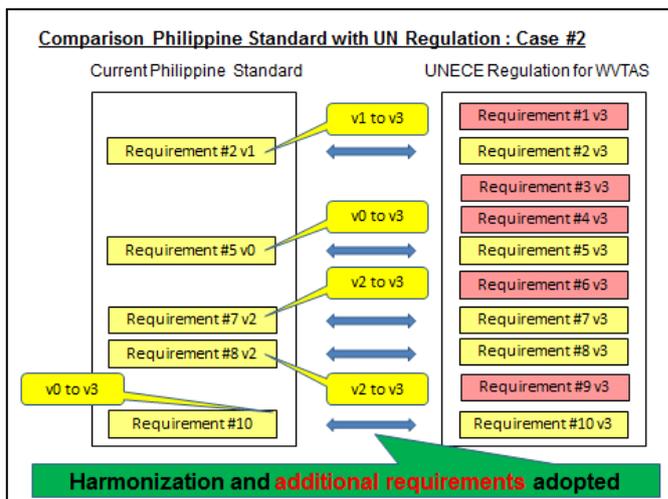
基本的に PNS は DTI-BPS の PS 認証制度、ICC 認証制度で運用、一部強制法規化されている。この為、今後 PNS と ECE 基準との整合化や ECE 基準の導入を図る場合、従来から運用施行されている PS 認証制度、ICC 認証制度を新たに導入する ECE 基準にある認証制度との関連で今後どのように扱うか、関係省庁間で検討が必要である。

基準整合化検討会議の結果を踏まえ、今後他の基準の整合化を検討する際にも着眼点、整合化の検討ステップ等、同様の手法が使えるよう、この結果を第 4 回 CHVSR (2012 年 2 月 15 日開催) で紹介した。

図表 3-16: フィリピン規格 (技術基準) と UN Regulation の比較 (Case #1 及び Case #2)



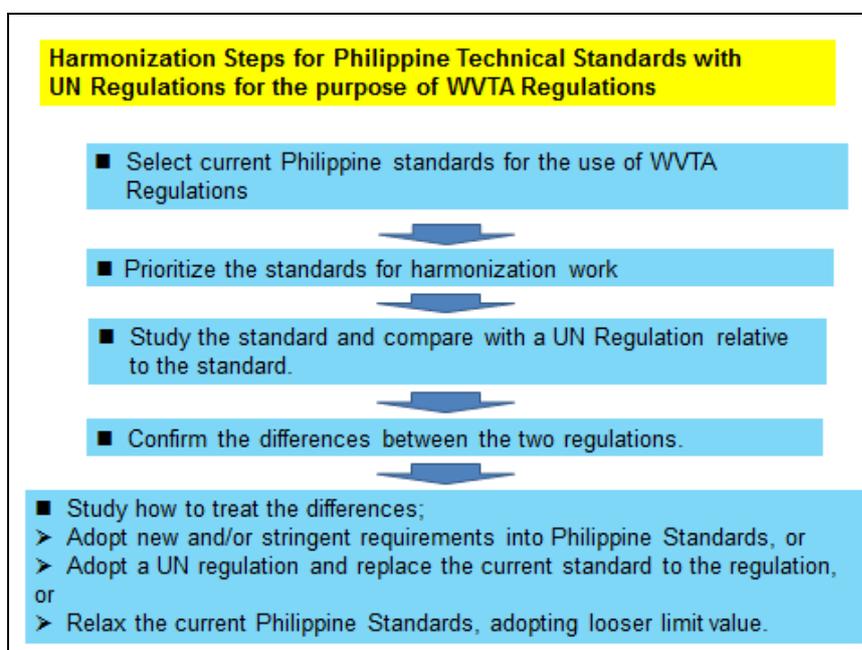
解説: フィリピン規格 (技術基準) が UN Regulation よりも要件数が多い場合。この場合、基準内容の整合化に加え、「フィ」国独自基準の取り扱いの検討が必要となる。



解説：フィリピン規格（技術基準）が UN Regulation よりも要件数が少ない場合。

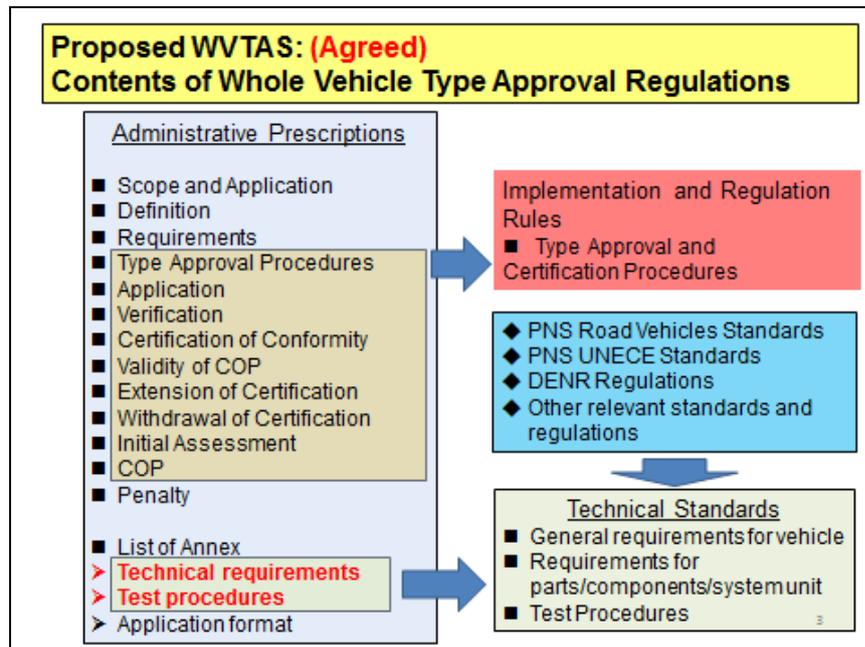
この場合、基準内容の整合化に加え、新たな要件をフィリピン基準として導入する際の問題の検討が必要となる。

図表 3-17：基準整合化の検討ステップ



- 自動車基準・認証制度（WVTAS Regulation：含む技術基準）のドラフト検討・作成：
第3回 CHVSR 会議（2011年12月8日開催）でフィリピン側と合意した自動車基準・認証制度の構成案（図表 3-18）に沿って、法規のドラフト案を検討・作成した。

図表 3-18：自動車基準・認証制度の構成案



このドラフト案は、現在車両総合型式認証制度が施行されている日本、EU、これらを参考に制度が作られた台湾、オーストラリアの法規、及び 58 年協定の主要関連書類を参考に作成した。

[参考書類]

- ◆ 日本：自動車型式指定規則、自動車型式認証実施要領、装置型式指定実施要領
- ◆ 欧州：欧州指令 EU Directive 2007/46/EC
- ◆ 台湾：車両安全型式認証管理規則 (Vehicle Safety Type Approval Management Regulations 2007)
- ◆ 豪州：Motor Vehicle Standards Act 1989, Road Vehicle Certification System
- ◆ 58 年協定関連 Documents :
 - > ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2
Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) Revision 2
 - > TRANS/WP.29/1044
General Guidelines for UNECE Regulatory Procedures and Transitional Provisions in UNECE Regulations
 - > ECE/TRANS/WP.29/1059
Resolving Interpretation Issues and Requirements for The Technical Services In the Framework of the 1958 Agreement

ドラフト案は、一般規定事項（適用範囲、定義、一般要件等）を幹とし、技術基準、車両認証規定、テクニカルサービス要件などを別添として参照する構成としている。

以下検討中のドラフト案を概略説明する。

図表 3-19

Draft text of Whole Vehicle Type Approval Regulations	
Chapter I General Provisions	
Article 1 Subject This Regulation is enacted pursuant to Republic Act No. XXXX (or Executive Order No. XXXX) of the Republic of the Philippines.	
Article 2 Application and Scope	Scope 
1. This Regulation applies to the type-approval of vehicles designed and constructed in one or more stages for use on the road, and of systems, components and separate technical units designed and constructed for such vehicles. It also applies to the individual approval of such vehicles. This Regulation also applies to parts and equipment intended for vehicles covered by this Regulation.	
2. This Regulation does not apply to the type-approval or individual approval of the following vehicles:	
(to be continued)	

第1章：題目、及び第2章：適用範囲：WVTA 規則の適用範囲は、新型の乗用車、商用車、二輪車を対象とするが、当初は乗用車に絞り、WVTASのひな型を作り、順次適用範囲を拡大し、対象となる ECE 基準を採用していくこととする。また、ジプニー等の改造車、中古車はこの制度の対象外とし、当面現在の規則で車両検査を実施することを継続する。

第3章：用語の定義、車両区分の定義

ECE 関連文書 ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2: Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) Revision 2 を参照した。

図表 3-20

Draft text of Whole Vehicle Type Approval Regulations	
Article 4 General requirements	
4.1 The vehicles manufactured, constructed or imported by domestic vehicle manufacturers, chassis manufacturers, body constructors or importers shall apply for the tests conducted by technical services or certification institution to acquire test reports according to the Vehicle Testing Directions. Then proceed with the application toward certification institution and acquire the Vehicle Type Approval Certificate and then apply for registration, inspection and get the new license plate from the motor vehicle authorities.	
4.2 In order to manage the type approval of motor vehicles, DOTC may authorize the professional vehicle institution with certification ability to be the certification institution, to manage the inspection and testing, on-site checking, examination, examination of COP, making and issuing the type approval certificate, document examination and on-site audit of technical services, making and issuing of technical service approval certificate, supervision and assessment of technical services and their witnessed-laboratory. The above-authorized issues and the relevant regulations shall be published on government gazettes or newspaper by DOTC. (to be continued)	

第4章：一般要件 自動車製造者や輸入者に対し、WVTA 規則が規定する技術基準による適合試験を要求、それに基づき型式認証を申請することを義務付けることを明記した。また、監督官庁である DOTC に対し、WVTA 制度の管理監督を要求することを規定した。なお、適合試験を実施するテクニカルサービスの要件は別添4とし本文から参照する構成とした。

第 5 章：「車両型式認証について」、第 6 章：「認証制度について」はそれぞれ別添 2、別添 3 を参照する構成とした。

第 7 章：「罰則」の内容は「フィ」国の他法規との関係がある為、現時点提案しておらず今後の検討事項とする。

別添リスト：LIST OF ANNEXES

ANNEX 1: LIST OF TECHNICAL REGULATIONS SETTING THE REQUIREMENTS FOR THE PURPOSE OF TYPE APPROVAL OF VEHICLES

ANNEX 2: VEHICLE TYPE APPROVAL PROCEDURES

ANNEX 3: VERIFICATION, CONFORMITY OF PRODUCTION AND ADMINISTRATION

ANNEX 4: REQUIREMENTS FOR THE TECHNICAL SERVICES

図表 3-21: 別添 1：(例) 自動車型式認証制度に適用する技術基準のリスト

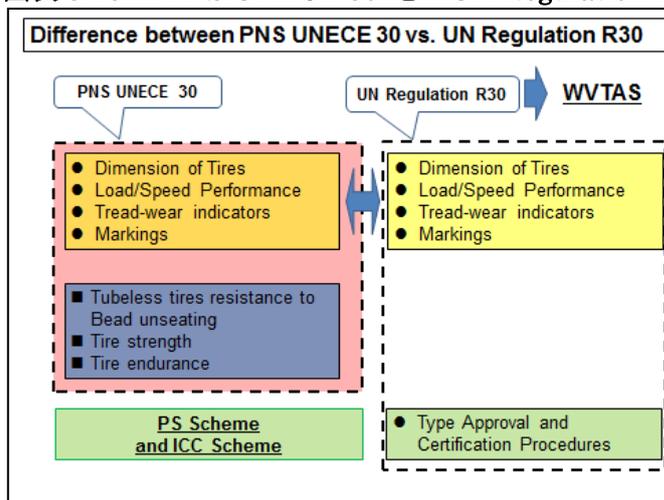
ANNEX 1 TECHNICAL REGULATIONS SETTING THE REQUIREMENTS FOR THE PURPOSE OF TYPE APPROVAL OF VEHICLES IN THE PHILIPPINES				
Item	Subject	UN Regulation No. Reference	Technical requirement for Type Approval	NOTES
1	Braking System	13	PNS UNECE 13: 2005	
2	Braking System Passenger car	13H	PNS UNECE 13H: 2005	
3	Seat belt anchorage	14	PNS 1893: 2000	
4	Seat belt	16	PNS 1892: 2000	
5	Seats	17	NA	
6	Head Restraints	25	PNS UNECE 25: 2005	
7	Pneumatic tires passenger car tire	30	PNS UNECE 30: 2010	
8	Speedometer	39	PNS UNECE 39: 2006	
9	Exhaust Emission (L category)	40	D.A.O. No. 2010-24	
10	Noise (L category)	41	PNS-UNECE 41: 2005	
11	Safety glass	43	PNS UNECE 43: 2009	
12	Rear view mirror	46	PNS UNECE 46: 2005	
13	Exhaust emission	49	D.A.O. No. 2010-23	
14	Noise emission	51	PNS-UNECE 51: 2005	
15	Pneumatic tires Commercial	54	PNS UNECE 54: 2010	
16	Driver operated control	60	PNS UNECE 60: 2006	
17	Tire (L category)	75	PNS UNECE 75: 2006	
18	Steering equipment	79	PNS UNECE 79: 2005	
19	Exhaust Emission	83	D.A.O. No. 2010-23	

なお、この WVTAS 規則の構成は、今後規則案作成を検討する CHVSR SC において、さらに検討を重ねることとする。

今後 WVTAS 規則の検討を進める際の検討課題としては、58 年協定加盟を前提とし、

- 1) WVTAS を導入、確立する為の法的根拠となるフィリピン国内法（法律(Act)か大統領令(Executive Order)）の作成・公布、
 - 2) 優先順位を決めて技術基準となる UN Regulation の導入、または基準整合化の促進、
 - 3) 58 年協定に基づく相互認証制度(MRA)の導入と「フィ」国の既存認証制度、法規制の扱い、
 - 4) 車両審査を実施する機関、適合試験を実施するテクニカルサービスの構築と要員の育成、
 - 5) 現行法規制で規定されている用語、定義などの UN Regulation との整合化、
- 等が考えられる。

図表 3-15 PNS UNECE 30 と UN Regulation R30 の差異



技術基準については、タイヤ基準を例にドラフト作成を検討した。現行基準 (PNS UNECE 30:2010)を精査した結果、現在の PNS は、UN Regulation R30 そのものを読み込んでおり、それからタイヤ型式認証関連の規定部分を適用除外とし、「フィ」国認証制度(PS 認証制度、ICC 認証制度)を適用し、さらにフィリピン独自基準を追加した構成となっている。(図表 3-15)

つまり、上図において、黄色地にある 4 要件 (●印付) は UN Regulation と完全に整合しているが、認証関連の規定部分 (緑地) が PNS に読み込まれておらず、また「フィ」国独自の基準 (青地部分の ■印付) が追加されている形となっている。

したがって、タイヤ技術基準のドラフト作成検討に関しては、タイヤ基準の整合化検討会議において、PNS UN ECE 30 と UN Regulation R30 の基準不整合箇所を確認し、以下の今後の対応課題を説明した。

今後の対応課題：

- フィリピン規格 PNS UNECE 30 の独自要件の取り扱い（今後とも残すのか、削除するか）
- 既存の PS 認証制度、ICC 認証制度をどのように扱うか

以上の活動結果を第 4 回 CHVSR（2012 年 2 月 15 日実施）において紹介し、3.3.6 項「自動車基準・認証制度策定に向けた実施体制案作成」に記した CHVSR SC 毎の当面の実施課題を提示した。

図表 3-22：WVTAS 設立に関する各 CHVSR SC 活動の当面の検討課題

Further Actions related to the establishment of WVTAS
<p>In relation with the vehicle regulation and certification system (WVTAS) issue, major tasks to be urgently addressed to the SCs will be as follows:</p>
<p>SC #1: Standards Development</p> <ul style="list-style-type: none">- Develop technical regulations for WVTAS and determine priorities- Develop a plan for the introduction of all the 19 regulations agreed upon at ASEAN and their harmonization with domestic legislation
<p>SC #2: Certification and Regulation</p> <ul style="list-style-type: none">- Draft regulations for the whole vehicle type approval system- Develop a type approval system (procedure, document formats ...)- Examine, designate, and place the testing facility in charge of type approval testing and examination (DOTC, DENR, DTI-BPS, CHVSR SC)
<p>SC #3: Participation in Regional and International Agreement</p> <ul style="list-style-type: none">- At the ASEAN APWG, promote activities for harmonization of ECE regulations to be introduced in those countries
<p>SC #4: Legislative Agenda</p> <ul style="list-style-type: none">- Study the possibilities of a House Bill or a new Executive Order giving legal grounds for the whole vehicle type approval system- Review the roles of the related agencies, revise them and make adjustments among agencies, study amendment of related laws and regulations.

[関連資料]

- ◆ 第 4 回 CHVSR プレゼンテーション資料：Draft Text Whole Vehicle Type Approval Regulation for the Philippines
- ◆ Whole Vehicle Type Approval regulation Draft Text（車両総合型式認証規則案）

3.4 関連情報提供

3.4.1 自動車の国際協定に関する情報提供

第2回 CHVSR で 98 年協定に関して 58 年協定との比較を含めた説明を実施した。

3.4.2 電気自動車に関する情報提供

フィリピン側から電気自動車の安全法規、特に改造EVについての情報提供依頼があった。

第3回CHVSR（12/8開催）で①「ECE R100（電気自動車の安全）」、②「改造EVのガイドライン」の説明を実施した。

3.4.3 58年協定関連セミナー

ドラフト・ファイナルレポートのDOTCへの提出後、自動車に関連する政府関係者・民間関係者を対象として、58年協定についてのセミナーを実施することが、JICAより要求されており、2012年2月16日に外部会場（ディスカバリスイーツ）で実施した。

下記がセミナーの主な内容である。（添附資料：1958年協定セミナー資料 参照）

- Japan's Accession to the 1958 Agreement and Application of UN Regulations
- Mutual Recognition of Approval under the 1958 Agreement & To Become Contracting Party
- Current and Future Issues Related to be Establishment of WVTA Regulation for the Philippines
- Activities for Establishment of the System of Mutual Recognition of International Whole Vehicle Type Approval (IWVTA)
- Road map of 1958 Agreement including ECE Introduction and WVTAS

3.4.4 ECE 法規セミナー

2012年2月9日にECE法規セミナーを二部構成（午前、午後）で実施した。第一部では、排気（ECE R83）、タイヤ（ECE R30,54）の最新法規内容とフィリピン法規の違いについて講義を行った。また、第二部ではタイヤ（ECE R30）をサンプルとして、ECE採用にに向けての基準整合検討会を実施した。

- ◆ 第一部（添付資料：ECE法規セミナー資料 参照）
 - Light-duty Exhaust Emission Regulations(UN Regulation R83)
 - Introduction of UN/ECE Regulations for Tires (R30 &R50)
- ◆ 第二部
 - Study of Harmonization on Tire Standard

第4章 まとめと今後の活動に向けて

4.1 活動のまとめ

現地活動を開始した当初は、58年協定の加盟や車両型式認証制度の導入のメリットの理解が浸透しておらず、活動の推進力の弱さを感じた。

このため、CHVSRの定期開催（四半期ごと）をサポートし半年で4回開催することで「フィ」国の基準調和活動を活性化すると共に、その中で58年協定の内容と共に協定加盟とMRAによるメリットを根気よく説明した。その結果、フィリピン側の理解が得られ、58年協定加盟に向けたロードマップの作成に当たっては、フィリピン側から詳細なロードマップ案が出される等、主体的な活動が開始されたことは本プロジェクト活動の大きな成果といえる。

活動実施組織体としてはDOTCを事務局とするCHVSR及び傘下のSCを主体として進めることとしたが、今後の活動の進捗を確実なものとするためには、進捗管理グループの設置とSC行動計画の策定が必要と考える。また、活動の活性化には官民の協力が不可欠である。この点、58年協定加盟に向けたロードマップの作成時にはCAMPIより、「業界も含めてテクニカル課題も検討し、実施可能な計画とすべき」等、前向きなコメントをいただいたことは心強い。

58年協定加盟に向けたロードマップについては、大筋を合意し、進捗に合わせて随時見直すこととして、「フィ」国の加盟に向けた活動をスタートした。本プロジェクトの最終合意内容について、考え方並びに項目の必要性について解説（ファイナルレポート）を行い、今後の検討時に参照できるよう配慮した。

一方、車両型式認証制度のフレームワーク作成にあたっては、DOTCが車両全体の監督官庁となり関連法規を束ねることができるよう提案した。その提案内容に沿ってDOTC法務部門において車両総合型式認証制度の根拠となる具体的な法改正等の準備が進められている。法改正手続き等は長期間を要するため、本プロジェクトでは、この部分はフィリピン側での実施に委ねたが、車両型式認証制度の導入に係る根本的な部分であり、確実な実施が望まれる。

車両型式認証制度のドラフト作成については、上記の法改正が実現したことを前提に、第3回CHVSR会議（2011年12月8日開催）でフィリピン側と合意した自動車基準・認証制度の構成案に沿って、法規のドラフト案を検討した。特に技術基準のドラフト検討については、「フィ」国にとって優先順位の高い法規項目を代表例とすべくASEAN 優先 ECE19 項目の中でも、「フィ」国で既に強制法規化されており、自動車部品輸出上位5品目に含まれるという観点から、タイヤ法規

(ECE R30) を選択した。これについて現行基準(PNS UNECE 30:2010)を精査した結果、現在の PNS は、UN Regulation R30 を導入しているが、一部フィリピン独自基準を追加した構成となっており、また「フィ」国独自の認証制度で運用されていることが判明した為、今後の検討が必要となる旨紹介した。

なお将来導入される他の法規項目の基準整合化を検討する際にも、同様の手法が使えるよう検討結果をまとめ、さらに合意したフレームワーク及びドラフト検討結果に基づき車両型式認証規則のドラフト案を作成し、第4回 CHVSR (2012年2月15日開催) で提示した。

4.2 今後の活動に向けて

58年協定加盟は国際的な協定加盟という外交的な政治的判断が必要であり、長期間を要する場合が多い。58年協定加盟は大きなマイルストーンではあるが、最終目標ではない。目指すのは、58年協定に基づき、ECE認証を活用した相互認証を実施することである。タイのように58年協定には加盟したが、ECE基準の採用が進まず、加盟のメリットを享受できないという状況を避けるためにも、フィリピンでは、本プロジェクトで策定した58年協定加盟に向けたロードマップの着実な実施が望まれる。ECE採用に当たっては、「フィ」国は英語圏であり、翻訳等の必要がなく他のASEAN諸国に比べて非常に有利であることを付け加えておく。長期の課題としては、試験機関の設立、法規の逐次アップデート方法、国連のECE法規改正論議に対応できる体制づくり等が挙げられる。

以下に、今後の活動(2年程度を想定)を進める上で特に重要と思われる事項を整理した。各活動事項は、2015年加盟に向けてCHVSR及び各SCで可能な限り並行して取り組むことが重要である。

今後の重要活動事項

- ・ CHVSRの定期開催(四半期毎)
- ・ 各SCの定期開催(毎月程度)とCHVSRへの報告・調整
- ・ ロードマップのアップグレード、定期見直し(外部要因変化による)、SC行動計画策定

「58協定加盟」に向けて

- ・ 国連訪問(UN事務局との懇談)
- ・ 各省庁間の合意形成とDFA主催会議の要請(大統領署名に向け)

「ECE導入」に向けて

- ・ 優先ECE導入計画の決定
- ・ PNS内容のECEへの整合化

「車両総合型式認証制度創設」に向けて

- 車両型式認証制度の法的根拠となる新法律、または新大統領令の作成と上程
- 関連省庁の役割の見直しと変更案作成、調整
- 車両型式認証制度関連規則の案作成
- 認証制度の構築（手続き、書類FORMAT、等）
- 認証試験、審査を実施する試験機関の指定、設置
- 試験を実施する作業員、オペレータの訓練計画作成

第5章 業務実施報告書

本プロジェクトでは、実質6か月という非常に短い期間で、①新しい「フィ」国の自動車基準・認証制度のフレームワーク作成、②58年協定加盟・運用に向けたロードマップの作成、という非常に大きな課題に取り組んだ。JASIC/KEI スタディ・チームメンバーの努力と先方実施機関(DOTC)をはじめとする「フィ」国側の協力もあり、何とか当初目標を達成することができた。活動実施にあたっては、JICA、国土交通省、JASIC 委員をはじめ関係者の方々に多くのアドバイス並びにサポートをいただき、心より感謝いたします。

5.1 業務運営上の課題、工夫、教訓

本プロジェクト活動実施にあたっては、JICA と DOTC の間で署名された実施細則(S/W)があり、それに沿って実施することで、運営がスムーズに実施できた。また、具体的な活動はインセプションレポートに沿って実施したが、インセプションレポート作成にあたっては、昨年4月に実施された JICA 詳細計画策定調査報告書並びに収集資料が大変参考になった。今後のプロジェクト、他国でのプロジェクトでも同様の事前調査、調整は非常に重要と考える。

しかしながら、実際の業務運営にあたっては、いくつかの課題に直面した。特に、フィ国側の受け入れ体制の不十分さを感じた。また、フィリピンという不慣れな環境もあり、活動開始当初は業務運営上不便を感じた面もあった。以下、に課題と工夫した点等を項目ごとに記載する。

5.1.1 業務運営と体制関係

- 業務範囲の合意と事前調査

JICA と DOTC の間で署名された実施細則(S/W)、詳細計画策定調査報告書は、全体活動計画を作成する上で非常に有益であった。

→今後のプロジェクトにおいても、一定期間(1年程度)の業務範囲についての事前合意は重要。

- プロジェクト活動期間

今回のプロジェクトは、半年間に約4カ月の現地活動期間(第1次:9月~11月、第2次:2月)が定められたためことにより、第1次と第2次現地活動期間の間、フィ国側の活動が停滞した。

→1月末から現地活動を再開し、CHVSR 等主要会議の日程調整を実施し何とか対応した。今後のプロジェクトにおいても、3月以降フィ国側の活動が停滞する懸念があり、早期の活動開始により継続した活動とすることが望まれる。

- 全体活動計画(インセプションレポート)の早期合意と活動開始

短期間のプロジェクトのため、全体活動計画(インセプションレポート)をいち早く合意し、活動を開始する必要がある。このため、現地活動初日(8/31)に DOTC 関係者にインセプションレ

ポートを説明し、翌日(9/1)には本プロジェクトのキックオフ会議を実施し、エスゲラ議長、CHVSR 中心メンバーに説明を行った。

→翌週(9/7)の CHVSR でインセプションレポートが承認され、早期に活動を開始できた。

● プロジェクトの関係者への周知と現状調査の早期実施

インセプションレポートの承認を受けて、本プロジェクトの関係者への周知と現状調査を早急に行うため、関係省庁及び関係業界団体へのインセプションレポートの説明と現状についてインタビューを実施した。

→関係省庁及び業界団体と直接話をする事で、活動に対する理解を浸透させると共に現状調査を効率的に行うことができ、関連資料の入手も円滑に進んだ。

● CHVSR を軸とした業務運営と日程の早期決定

CHVSR 開催時に次回 CHVSR の議題と開催時期を決定し、それに合わせてスタディ・チームメンバーの次回出張計画を組んだ。また、CHVSR の前に議長及び事務局に事前説明を行った。

→検討課題と日程が明確になり、円滑な業務運営が可能となった。

● 現地活動（出張）期間とサイクル

メンバーの現地活動（出張）期間を1回約2週間程度とし、これをシフト（時期をずらして）行った。→現地での調査、会議、打合せを行う上で効率的な日程が組み、実務の遂行が可能であった。また、メンバーの誰かが現地にいる体制となり、DOTC との連携も強化できた。一方でメンバー全員がそろそろ期間が限定され、全体での情報共有と意思統一が難しい面もあった。

● WP29 派遣中止に見る「フィ」国高官の認識の低さが課題

WP29 議長、事務局長との「フィ」国高官との懇談を実現すべく、早くから日程調整、要望ヒアリングを実施したが、「フィ」国側の都合により最終的にキャンセルとなった。

→残念ながら「フィ」国高官の 58 年協定加盟の重要性への認識は低いと言わざるを得ない。ここを、突破しないと今後の活動は停滞する可能性が高い。

● フィ国側実施体制の弱さが課題

- ①自動車基準・認証制度フレームワーク検討、②58年協定加盟ロードマップの検討に当たっては、DOTC 事務局との議論・検討を行ったが、会議、意見調整を行うにも窓口はアネル氏のみであり、しばしば時間変更があり打合せが先延ばしされるケースも目立った。

→今後プロジェクトを継続する場合、位置づけの再確認と「フィ」国側のプロジェクトへの理解と認識、徹底が必要。

5.1.2 作業環境

- 実施細則(S/W)に基づき、DOTC 内にスタディ・チームの作業エリアを提供され、DOTC 担当者と連携するのには効率的であった。
- 高速インターネット等のインフラが整っておらず、国内との連絡、情報入手に支障があっ

た。現地活動開始直後に高速インターネットを独自に申し込んだが、設置には 2 カ月以上を要した。

→その間、夜間等に宿泊ホテルのインターネットにより情報入手等の対応を行った。

- プリンター、スキャナー等の電子機器も独自に購入する必要があり、特に高速スキャナーは「フィ」国内では調達困難であり、現状調査時に入手した関連資料の整理に支障が生じた。

→日本国内で高速スキャナーを購入し対応したが、事前に情報があれば効率的であった。

- 現地 STAFF（調査員、事務員）、レンタル車両（専属ドライバー）の人選、契約、支払い等の事務処理を KEI 現地事務所が担当したため、スタディ・チームメンバーは業務に専念できた。

→上記が可能であったのは、本プロジェクトが長期（月単位）滞在型の事業運営であった面も大きく、今後の活動、他国でのプロジェクトでの運営で、週単位の現地派遣型とする場合には、現地 STAFF をどのようにするか検討が必要な事項と考える。

5.1.3 その他

- 現地使用言語が英語であることは、短期間の調査、情報収集のうえで非常に有効であった。

→他国（英語以外の国）でのプロジェクトでは、この点に配慮したスケジュール設定が必要である。

5.2 提案した計画の具体化に向けての提案

今後の活動は、58年協定加盟・運用に向けたロードマップに沿った自主的な活動が不可欠である。CHVSR SC レベルでの活動がその中心となり、この活性化が今後の課題。並行してハイレベルへの意識向上に向けた啓蒙活動が必要である。

- ロードマップに沿った自主的な活動推進のためには、
 - 中心となる人達への集中的なレクチャー（理解の深化、的確な判断、意思表示のため）が必要。
 - また、各SCを含めた全体活動の進捗・管理・調整機能を受け持つ作業グループの設置が必要。
- ハイレベルへの啓蒙活動のためには、
 - 加盟に向けた（メリットデメリット議論）を「フィ」国側と議論しながら検討していくことが重要。
 - WP29 議長、事務局長と「フィ」国高官との懇談の実現が重要。

実務レベルの進め方

実施に向けては、以下の内容が必要と考える。

1. まずは、CHVSR 事務局である DOTC-RTPD(Road Transport Planning Division)と今後の進め方（来年度以降）を討議するとともに、ロードマップに沿い SC の実施計画を作成することになる。

2. DOTC RTPD との協議を、来年度のプロジェクト計画策定の前に実施し（4月）、この結果をプロジェクト計画書に反映する。
 - 2012 年度の CHVSR 会議の日程の入手（通常 2 月、5 月、9 月、11 月頃実施か？）
 - 早急に、ロードマップの SC への展開と詳細実施計画の作成を DOTC から指示する。
（3 月末～4 月初）
この時に 3.3.6 項で提案した「当面の実施事項」を参考とする。
 - 次回 CHVSR（5 月頃）において各 SC 毎に計画の説明を実施し、修正、実行化の承認をする。

3. CHVSR と SC の開催時期の関係
CHVSR が約 3 ヶ月ごとに開催される。 この間に 2 回（約 1 ヶ月ごとに）の SC を開催し活動を進めることを提案する。
この CHVSR, SC 会議（特に SC#2）には JASIC プロジェクトチームからも出席しアドバイス、情報提供を行う。

4. 今後の基準整合化の進め方
これは CHVSR SC#1 と BPS TC44 の Automotive 関連 SC の共同作業になるかと思われる。
 - 導入する ECE 基準・整合化対象の基準が決まったら、まずは日本の専門家による対象 ECE 基準説明会を実施する。実施タイミングは、SC 活動の会議時に合わせる。
 - これに基づき現在の PNS 等の「フィ」国の基準との比較を実施。
 - 内容ごとに精査を実施する。
 - 差異箇所、独自基準の扱いの検討
 - 採用基準のドラフト検討・作成
 - ドラフト完成

5. 今後の WVTA 規則の検討・ドラフト作成
これは、CHVSR SC#2 の担当になると思われる。

今回提示した WVTA 規則ドラフトをたたき台とし規則案の検討を進める。

6. 認証制度の構築

これは、CHVSR SC#2 の担当になると思われる。

認証制度の構築に関しては、既存の認証制度（PS Scheme, ICC Scheme, DENR DAO 等）を ECE 認証制度との関連でどのように扱うか、検討し CHVSR へ提言する。

7. 試験機関の検討、指定、設置

これは、CHVSR SC#2 の担当になると思われる。

現有設備の調査実施、

並行して 58 年協定で規定する試験機関に対する要件の理解

他国、ASEAN 地域内の状況調査、

対応案の検討・作成

（自国でどの試験設備を持つか、業界設備の認定、他国機関の認定等）

8. 基本法の設立

これは CHVSR SC#4 及び DOTC 法務部門の担当と考える。

車両型式認証制度の法的根拠となる Draft House Bill、または新大統領令(New E.O.)の法案検討を進める。

これと並行し、関係省庁の役割の見直しと変更案の検討、省庁間調整、関連法規の改定検討を進める。

5.3 業務フローチャート・人月表

業務フローチャートを図5-1に、要員人月表を表5-1に示す。

図5-1: 業務全体のフローチャート

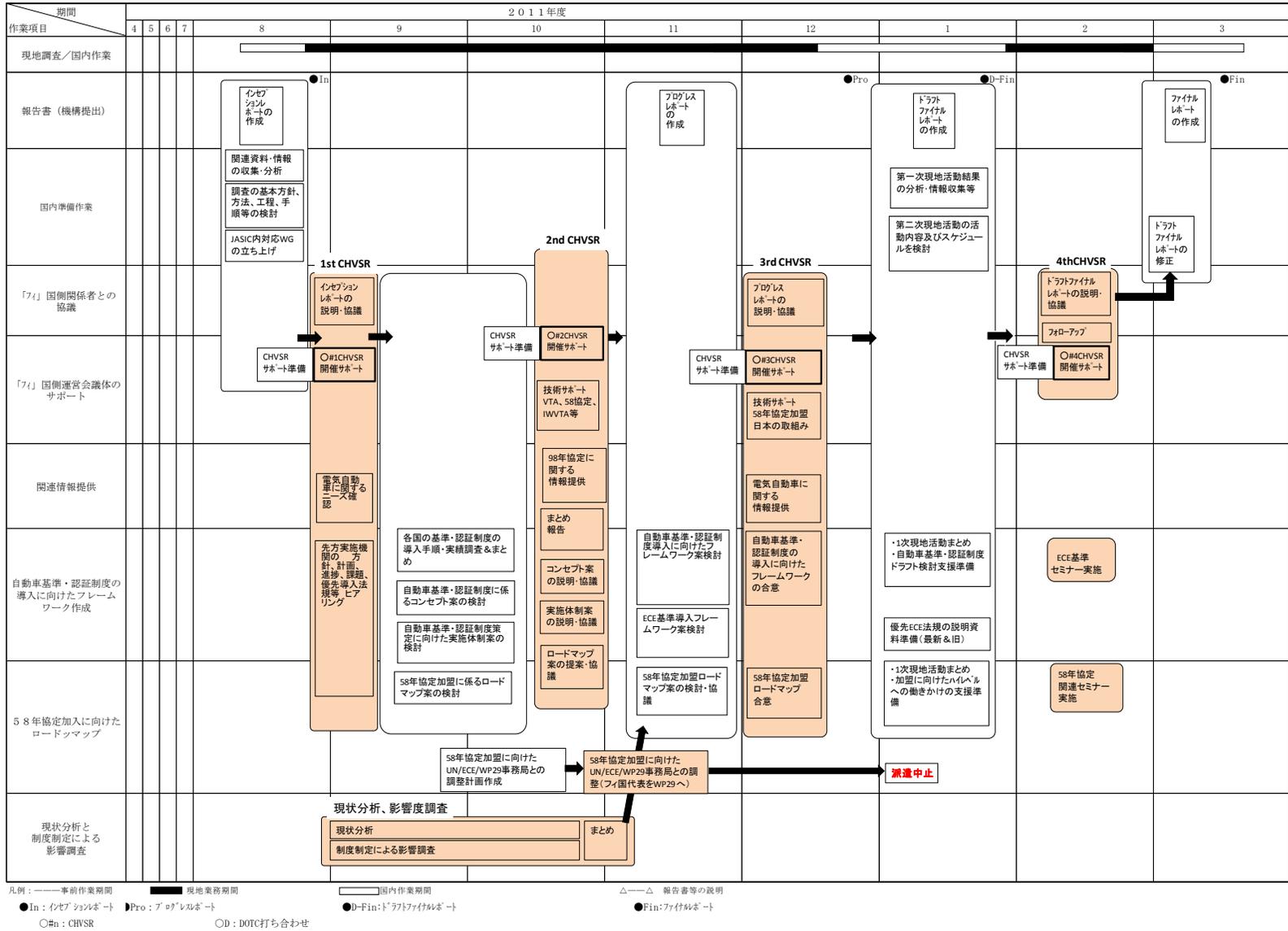


表5-1: 要 員 人 月 表

担当業務	氏名	所属先	2011年度									人・月					
			7	8	9	10	11	12	1	2	3	2011年度		計			
													現地	国内	現地	国内	
総括／業務進捗管理	上野 潮	JASIC			■	■		■		■		■		0.93		0.93	
総括／業務進捗管理	森田 比呂志	JASIC			■	■	■	■		■		■		2.77		2.77	
58協定加盟計画	山名 修	JASIC				■	■					■		1.77		1.77	
自動車基準・認証制度	野中 弘之	JASIC			■	■	■	■				■		2.00		2.00	
WP29調整(1) (7/国代表シムネフ出張同行)	森田 比呂志	JASIC												0.00		0.00	
WP29調整(2) (7/国代表シムネフ出張同行)	山名 修	JASIC												0.00		0.00	
現状調査等	石川 勝也	KEI			■	■	■							2.00		2.00	
現地業務小計													9.47		9.47		
総括／業務進捗管理	上野 潮 森田 比呂志	JASIC		□	□		□	□	□	□	□	□		1.73		1.73	
58協定加盟計画	山名 修	JASIC		□	□	□	□	□	□	□	□	□		1.40		1.40	
自動車基準・認証制度導入フレームワーク計画(1)	野中 弘之	JASIC		□	□	□	□	□	□	□	□	□		1.40		1.40	
自動車基準・認証制度導入フレームワーク計画(2)	土井	JASIC		□	□		□	□	□	□	□	□		0.75		0.75	
優先ECE法規項目分析(1)	***	JASIC				□	□							0.25		0.25	
優先ECE法規項目分析(2)	***	JASIC				□	□	□						0.25		0.25	
優先ECE法規項目分析(3)	***	JASIC						□	□	□				0.25		0.25	
関連情報解析&解説(1)	***	JASIC				□	□	□	□	□	□	□		0.25		0.25	
関連情報解析&解説(2)	***	JASIC							□	□	□	□		0.25		0.25	
現状分析&対応検討	石川 勝也	KEI						□	□					0.50		0.50	
国内作業小計														7.03		7.03	
報告書	提出時期 (△と報告書名により表示)				△ IC/R			△ PG/R	△ DF/R			△ F/R					
	国内作業 (人・月計)																
段階及び合計													9.47	7.03	9.47	7.03	
													16.50		16.50		

凡例 ■ 現地業務
□ 国内作業

- 注) 1. 業務従事者(要員)を現地業務と国内作業に分けて記載すること。
 2. 評価対象外業務従事者は、担当業務、格付のみを記載し、氏名、所属先は記載しないこと。
 3. 各業務従事者の配置期間は実線または点線で表示する。ただし、現地業務については、原則として配置期間を実線で表示すること。
 実線：当該期間全体日数を人月として計上する場合
 点線：当該期間中において部分的に業務に従事する期間をのべ人月として計上する場合
 4. 総括(業務主任者)及び副総括(副業務主任者)は、現地業務、国内作業とも同一人物を配置すること。