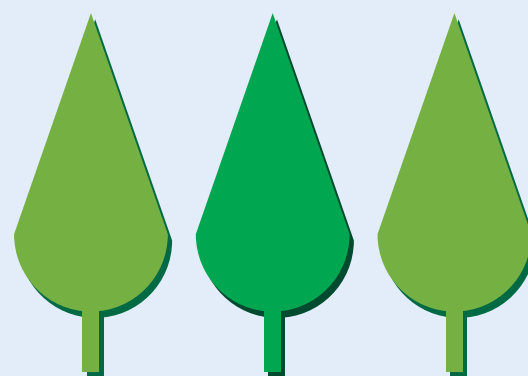
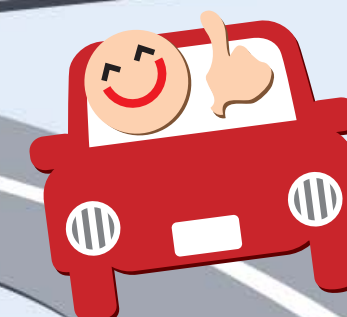


自動車の国際基準調和と 相互承認の拡充にむけて

World-wide Harmonization of Technical Regulations for
Automobiles and Mutual Recognition of Approval



発行/自動車基準認証国際化研究センター
〒102-0085 東京都千代田区六番町6 勝永六番町ビル3階 TEL.03-5216-7241 FAX.03-5216-7244 E-mail jasic@jasic.org

Japan Automobile Standards Internationalization Center Shoei Rokuban-cho Building 3F, 6 Rokuban-cho, Chiyoda-ku, Tokyo, 102-0085 Japan
TEL. +81-3-5216-7241 FAX. +81-3-5216-7244 E-mail jasic@jasic.org

2010年3月Printed

国土交通省

自動車基準認証国際化研究センター (JASIC)

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC)

1

国際基準調和 ～自動車の安全・環境基準の世界統一に向けて～

Toward Worldwide Harmonization of Technical Regulations on Automobile Safety and Environment

近年、自動車及び自動車部品の世界流通が拡大し国際商品となっています。

このように世界的に拡大をしている自動車社会の中、地球の温暖化や大気汚染、自動車の乗員及び歩行者の安全確保といった自動車の性能に対する社会の要求も地球規模の視点で捉えられることが必要となっています。

その結果、国毎に異なっている自動車基準を国際的に調和することや、ある国の認証を輸出入国あるいは地域間でお互いに認め合う認証の相互承認を導入することの必要性がますます高まって来ています。

このための活動は、世界で唯一、自動車基準調和世界フォーラム (UN/ECE/WP29) で行われており、日本政府はこの活動に1970年代から参加し、積極的に基準調和の推進に取り組んできました。1998年には欧州以外の国では初めて「国連の車両・装置等の型式認定相互承認協定」(1958年協定)に加盟し、1999年にはさらに「国連の車両等の世界技術規則協定」(1998年協定)に加盟しました。

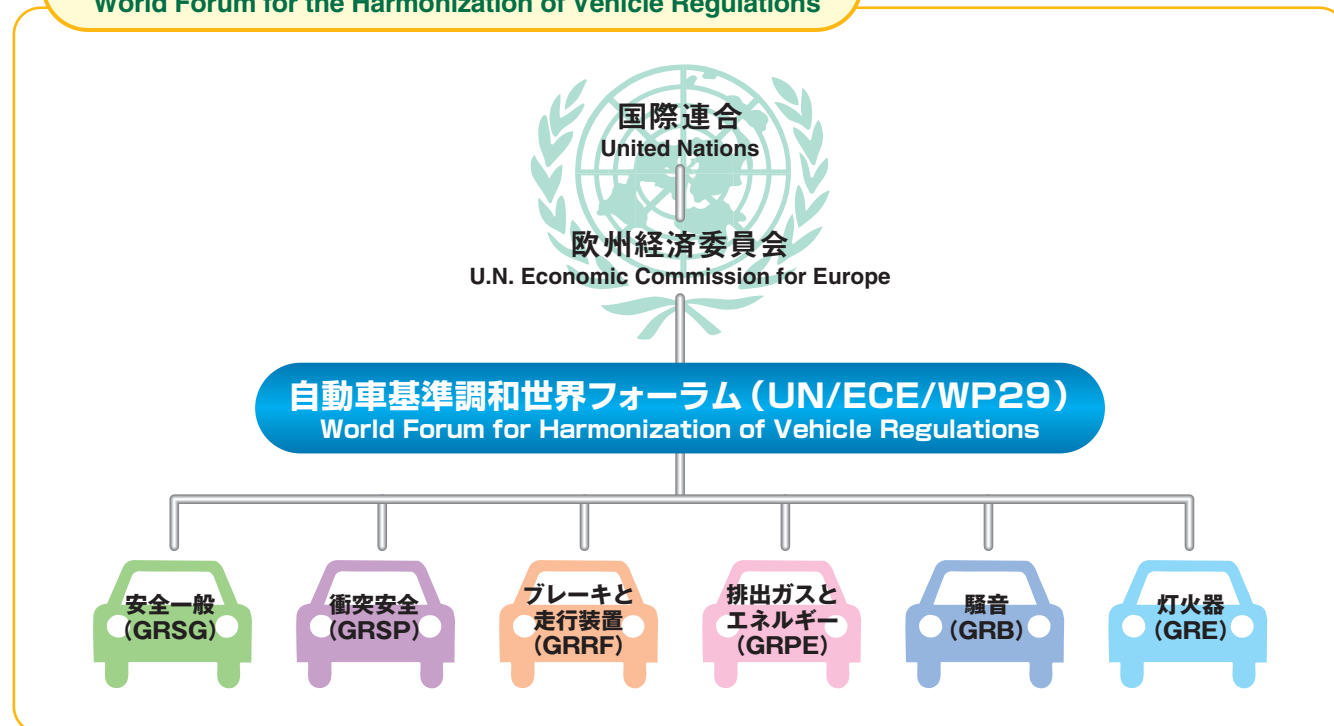
Today, automobiles and their parts are international commodities that are distributed worldwide.

In the expanding automobile society on a global scale, automobile performance must also be considered from a global standpoint to address such issues as global warming, air pollution, and the safety of both passengers and pedestrians.

As a result, nations have been facing a growing need to harmonize automobile regulations, which differ from nation to nation, and introduce a mutual recognition system by which certification issued by a country is mutually recognized between importing and exporting countries and regions.

The World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (UN/ECE/WP29) is the world's only organization engaged in such efforts. Japan has participated in these activities since the 1970s and has been promoting the harmonization of regulations. In 1998, Japan became the first non-European country to join the 1958 Agreement on the mutual recognition of approval for automotive equipments. Japan acceded to the 1998 Agreement concerning the establishment of the Global Technical Regulations (gtr) for Wheeled Vehicles, Equipments and Parts.

自動車基準調和世界フォーラム組織 World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations



Q & A

Q1 自動車の基準はどうして各国や地域で独自に作られてきたのですか？

A1 飛行機や船舶は大陸間移動が頻繁に行われる交通機関であり、各国が独自の安全・環境基準を持つとその運行の大きな障害となるため、従来から国際的な基準が制定されていました。しかし、自動車は陸上のみ、また比較的限られた地域で使用されるため、海を越えた他国や地域のことを考慮に入れる必要性が従来低く、このため、各国の交通環境や事故・環境問題の発生状況に応じた各国独自の基準作りが行われてきました。

Why have countries and regions set their own unique vehicle regulations?

Airplanes and ships are often used for inter-continental transportation. Having unique regulations may hinder their services. Universal regulations have been developed to avoid such problems. Vehicles, however, are designed only for overland transportation and usually used in limited areas. Consequently, considerations for countries and regions overseas have been less important. For this reason, countries and regions developed their own regulations to deal with domestic situations.

Q2 基準調和のメリットはなんですか？ また関心が高まってきたのはなぜですか？

A2 基準の国際調和のメリットは、自動車の設計仕様が統一されることにより、部品の共通化が進み開発生産コストが低減されること、また、各国の認証手続きが簡素化することが、流通地域の拡大につながり、ユーザーの選択の自由が拡大すること等があります。さらに、自動車メーカーの国際化が進んだ事などから、国家間での自動車貿易をより円滑にするための基準調和への関心が高まっています。

What are the advantages of harmonizing regulations? And why is interest in it growing?

One of the advantages of the international harmonization of regulations is the commonization of parts and reduced development and production costs resulting from the standardization of vehicle design specifications. Another advantage is easier and simplified certification procedures of each country, which expands the market and gives users a wider range of choices. The accelerating internationalization of automobile manufacturers also increases the interest in the harmonization of regulations for streamlining automobile trade between nations.

Q3 基準調和を進めるにあたってどのような課題がありますか？

A3 環境、安全問題が地球規模で語られる時代になりましたが、風土・文化・技術力など世界各国の状況は千差万別です。これらの基準を単純に統合するだけでは、或る国では不必要に社会資源を浪費すると言う結果を招くことにもなりかねません。従って、各国の事情に配慮をしながら、構造基準より性能基準を指向する、合理的な試験研究成果に基づく基準とするなど、合理的で有効な基準を模索する必要があります。

What obstacles are involved in the process of harmonizing regulations?

Environment and safety-related problems are now global concerns, but climate, culture, and technology differ considerably among nations. Simply unifying these regulations may cause some countries to unnecessarily waste social resources. It is, therefore, necessary to set performance regulations rather than structural regulations, formulate regulations based on rational test and research results, or seek streamlined, effective regulations while taking into account each country's circumstances.

基準調和及び認証の相互承認のメリット Advantages of Harmonization of Regulations and Mutual Recognition of Approval

メーカー Manufacturers

- 開発の効率化、生産性の向上
Efficient development process and enhanced productivity
- 部品の共通化
Uniform component specifications
- 相互承認項目拡大に伴う承認取得の効率化
Efficient process of obtaining approval by increasing the items subject to mutual recognition
- 部品管理の効率化
Efficient inventory management of parts

ユーザー Users

- より安全で環境にやさしい自動車の普及
Popularization of safer and environment-friendly automobiles
- 自動車の価格の低減
Lower vehicle prices
- 輸入車の選択肢の拡大
Wider choice of imported cars

行政 Administration

- 基準作成の効率化
Efficient process of developing regulations
- 相互承認項目拡大に伴う審査作業の効率化
Efficient process of examination by increasing the items subject to mutual recognition
- 国際流通の円滑化
Smoother international distribution

2

自動車の基準に係わる国際協定 International Agreements on Vehicle Regulations

自動車基準調和世界フォーラム（以下「UN/ECE/WP29」）における国際協定として、自動車の構造及び装置の安全・環境に関する統一基準の制定とその統一基準による装置の相互承認を図る目的の「国連の車両・装置等の型式認定相互承認協定」（以下「1958年協定」）、及び世界的な技術基準の調和を目的とした「国連の車両等の世界的技術規則協定」（以下「1998年協定」）があります。

The World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (hereinafter referred to as the UN/ECE/WP29) has some international agreements including, the UN Agreement Concerning the Mutual Recognition of Type Approvals for Wheeled Vehicles, Equipment, etc. (hereinafter referred to as the 1958 Agreement), intended to establish harmonized regulations concerning the safety of vehicle structures and devices and the environment and to realize the mutual recognition of devices according to such harmonized regulations; and the UN Agreement Concerning the Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles (hereinafter referred to as the 1998 Agreement), focusing on the global harmonization of technical regulations.

2-1 1958年協定 (The 1958 Agreement)

車両並びに、車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係わる統一技術上の要件の採用並びに、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

AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM TECHNICAL PRESCRIPTIONS FOR WHEELED VEHICLES, EQUIPMENT AND PARTS WHICH CAN BE FITTED AND/OR BE USED ON WHEELED VEHICLES AND THE CONDITIONS FOR RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVALS GRANTED ON THE BASIS OF THESE PRESCRIPTIONS

この協定は1958年に締結された国連欧州委員会（UN/ECE）の多国間協定です。自動車の構造及び装置の安全・環境に関する統一基準の制定と相互承認を図る事を目的としています。

「1958年協定」には自動車の構造及び装置に関する規則（以下「UN/ECE規則」）が127項目（2010年2月現在）規定されています。これらの「UN/ECE規則」は最新の社会ニーズや技術革新に合わせて「UN/ECE/WP29」の場で策定や改定が行われています。

1995年に欧州域外からの参加を念頭においた会議の透明性の確保や議決方式の改善などの主張に基づき改正が行われました。この改正により、欧州地域以外の国も参加できるようになりました。

日本は1998年に「1958年協定」に加盟してから2009年までに日本国内基準に40項目程度の「UN/ECE規則」を採用しています。採用した「UN/ECE規則」については「1958年協定」加盟国と相互承認が可能となっております。日本においては自動車基準認定国際化研究センター（JASIC）において官民合同で採用を促進しています。

This agreement was concluded in 1958 as a multinational agreement of the UN Economic Committee for Europe (UN/ECE), and is intended to establish harmonized regulations concerning the safety of vehicle structures and devices and the environment and to realize mutual recognition.

The 1958 Agreement provides 127 regulations (as of February 2010) concerning vehicle structures and equipment (hereinafter referred to as the UN/ECE regulations). The regulations are established or amended by the UN/ECE/WP29 in response to the latest social needs and technological innovation.

In 1995, the 1958 Agreement was revised based on demands for the transparency of meetings and the improvement in the voting system in anticipation of the participation of non-European countries and regions. Today, these countries and regions are permitted to join the 1958 Agreement.

From 1998, when it acceded to the 1958 Agreement, until 2009, Japan has adopted in its domestic regulations about 40 items from the UN/ECE items. The adopted UN/ECE items permit mutual recognition with the contracting party of the 1958 Agreement has been conducted. Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC) has been promoting the adoption of the regulations in cooperation with the government.



Q1 日本は「1958年協定」、「1998年協定」両方に加盟していますがなぜですか？

A1 政府認証制度を採用している国々との相互承認の実現のため、日本は「1958年協定」に加盟しました。一方、自己認証制度を採用している米国などとの基準調和も必要であるため、「1998年協定」にも加盟しました。日本は「1998年協定」では「1958年協定」との両立もあっており、日本は両方に加盟することがより広い基準調和の推進の為に必要と考えています。

Q2 「1958年協定」と「1998年協定」に加盟したときの権利と義務はなんですか？

A2 「1958年協定」に加盟した場合、加盟国は「UN/ECE規則」の制定、改定時の投票権を持つこととなります。また、加盟国は「UN/ECE規則」を装置毎に任意に採用することができます。採用した「UN/ECE規則」に対し適合性を確認し認証書を発行する権利があり、他の採用国はそれを受け入れる義務があります。一方、「1998年協定」に加盟した場合、加盟国は世界技術規則「gtr」の制定、改定時の投票権を持つことができます。加盟国は制定された世界技術規則を装置毎に任意に採用し、国内規則に反映することができます。

Why is Japan a member country of both the 1958 Agreement and the 1998 Agreement?

Japan joined the 1958 Agreement for the purpose of realizing a mutual recognition with other countries with governmental certification systems. On the other hand, Japan became a member country of the 1998 Agreement to harmonize regulations with the United States and other countries using self-certification systems. Japan also advocates coexistence between the two agreements and considers it necessary to accede to both of them to further promote the harmonization of regulations.

What are the rights and duties of a member country of the 1958 Agreement and the 1998 Agreement?

Any member country of the 1958 Agreement has the right to vote in the establishment and amendment of the UN/ECE regulations. Each member country is also permitted to adopt the UN/ECE regulations for each type of equipment at its discretion, and has the right to confirm whether the adopted UN/ECE regulations are appropriate and issue a certificate. Other countries adopting the regulations must accept the certificates. Any member country of the 1998 Agreement, on the other hand, is granted the right to vote in the establishment and revision of the Global Technical Regulations (gtr). The country may adopt the gtr for each type of equipment and incorporate them if it chooses to do so.

日本が採用したUN/ECE規則 The UN/ECE regulations Japan adopts

(2010年2月現在) (As of February, 2010)

規則番号 No.	タイトル	TITLE	規則番号 No.	タイトル	TITLE
R 3	反射器	Reflex Reflectors	R 58	リアアンダープロテクション	Rear Underrun Protection
R 6	方向指示器	Direction Indicators	R 62	二輪車盗難防止装置	Protection Against Unauthorised Use (Motor Cycle)
R 7	車幅灯、尾灯、制動灯、側端灯	Front and Rear Position (Side) Lamps, Stop Lamps and End-Outline Marker Lamp	R 70	大型車後部反射板	Rear Marking Plates for Heavy And Long Vehicles
R 11	ドアラッチヒンジ	Door Latches and Hinges	R 75	タイヤ (二輪車・モペッド)	Pneumatic Tyres (Moped, Motor Cycle)
R 12	ステアリング衝撃	Steering Mechanism	R 77	駐車灯	Parking Lamps
R 13H	ブレーキM1	Braking (M1)	R 78	ブレーキ (二輪車)	Braking (Category L)
R 14	シートベルトアンカレッジ	Safety Belt Anchorages	R 80	大型車シート	Seat (Large Passenger Vehicle)
R 16	シートベルト	Safety Belt	R 81	二輪車後写鏡	Rear-View Mirrors (Motor Cycle)
R 17	シート	Seats	R 91	側方灯	Side-Marker Lamps
R 19	前部フォグランプ	Front Fog Lamps	R 93	フロントアンダーランププロテクション	Front Underrun Protection
R 23	リバースランプ	Reversing Lamps	R 94	前面衝突乗員保護*	Protection of the Occupants in the event of a Frontal Collision*
R 25	ヘッドレスト	Head Restraints	R 95	側面衝突乗員保護	Protection of the Occupants in the event of a Lateral Collision
R 26	乗用車外部突起	External Projections	R 98	放電灯前照灯	Gas-Discharge Headlamps
R 27	停止表示器材	Warning Triangles	R 104	長尺大型車用反射材	Retro-Reflective Markings for Heavy and Long Vehicles
R 28	警告器	Audible Warning Devices	R 112	前照灯 (非対称すれ違いビーム)	Headlamps (With an Asymmetrical Passing Beam)
R 30	タイヤ乗用車	Pneumatic Tyres (Passenger Vehicle)	R 116	盗難防止装置	Protection of motor vehicle against unauthorized use
R 38	後部霧灯	Rear Fog Lamps	R 119	コーナリングランプ	Cornering lamp
R 39	スピードメーター	Speedometer	R 123	AFS	Adaptive Front-Lighting Systems (AFS)
R 44	チャイルドシート	Child Restraint Systems			
R 45	ヘッドランプクリーナー	Headlamp Cleaners			
R 48	四輪車灯火器取付け	Installation of Lights			
R 54	タイヤ商用車	Pneumatic Tyres (Commercial Vehicle)			

※については基準のみECEと整合を図っています。 * Technical requirements identical to the ECE

相互承認

政府認証制度を採用している各国政府は、一般に、その国の安全や環境に対する配慮に基づきそれぞれの認証手続きにより自動車の型式認可を与えていません。

しかし、各国がそれぞれ審査し認証を与えるのではなく、ある国の政府が認証した結果は、他国もこれを認めることを政府間で取り決めることで、認証に係る期間と費用などの重複を省略することが、自動車のような国際商品には求められます。このような制度を認証の相互承認制度といいます。

「1958年協定」は、自動車の構造および装置の安全・環境に関する統一基準（「UN/ECE規則」）の制定と、その統一基準による装置の相互承認を図ることを目的としている、国際的な自動車の相互承認制度です。「UN/ECE規則」採用国のいずれか1ヶ国で認証を受けた場合、協定に加盟し、同じ「UN/ECE規則」を採用している他国での認証は不要（試験や手続きなしで受け入れられること）となります。

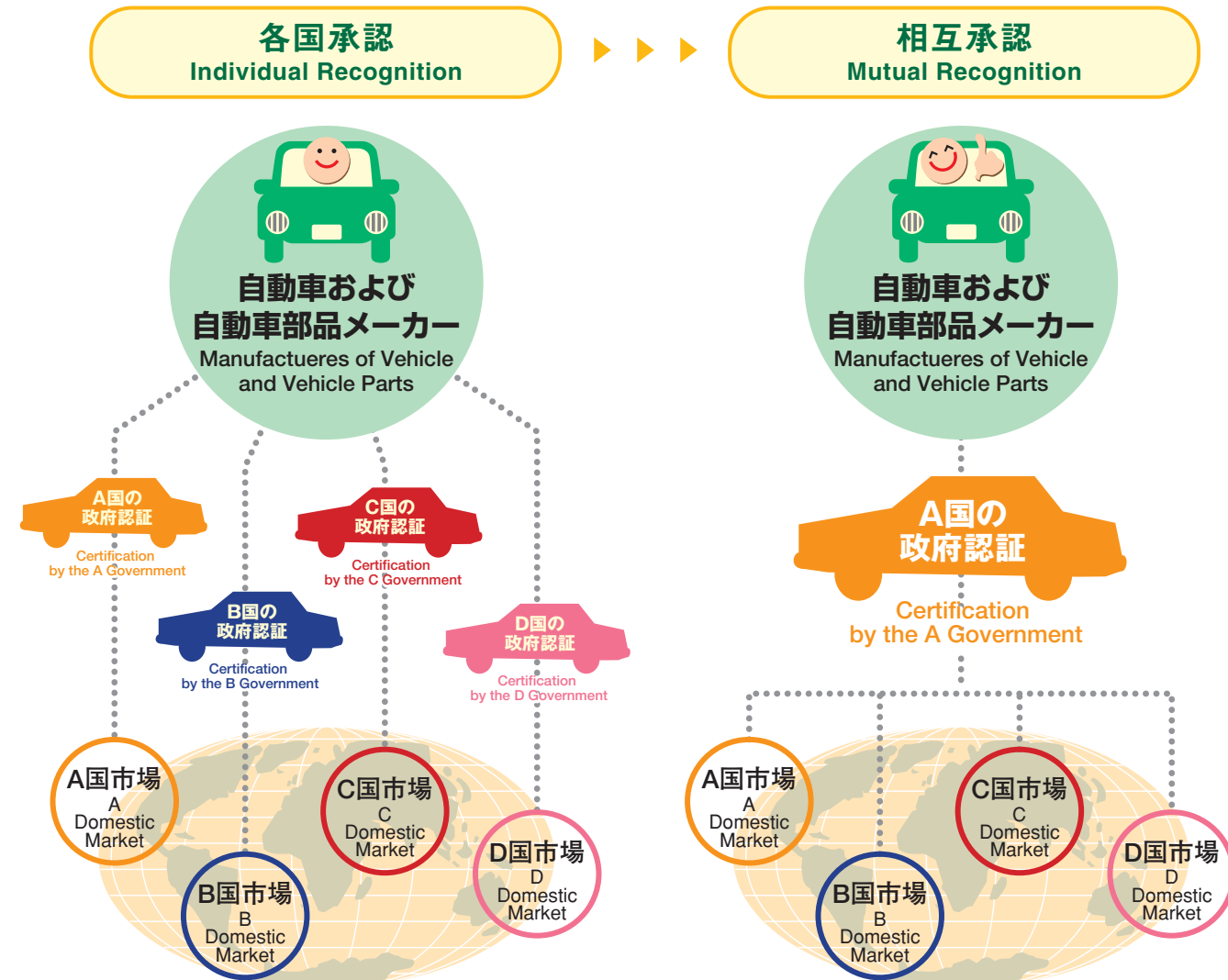
Mutual recognition

The government of each country that adopts a governmental certification systems generally grants type approval for vehicle models based on its safety and environmental considerations and according to appropriate certification systems.

However, commodities distributed in the global market, such as vehicles, require that time periods and costs related to certification be reduced by intergovernmental agreement in which other countries must acknowledge the results of certification by a country's government, rather than through each country's examination and certification. This is called the mutual recognition of approval.

The 1958 Agreement is an international mutual recognition system for vehicles with the aim of the establishment of uniform regulations (the UN/ECE regulations) on vehicle structures and equipment relating to the safety and the environment and the mutual recognition of equipment based on the uniform regulations.

If any vehicle or equipment is certified by a country adopting the UN/ECE regulations, it does not need certification by the other countries joining the agreement and applying the same UN/ECE regulations (which means that it is accepted certification without tests).



Q1 国連の相互承認協定の特徴はなんですか？

A1 「1958年協定」の相互承認はブレーキやランプ類のようなシステムあるいは装置ごとに技術上の基準を定め、この基準に基づき相互承認ができます。従って、採用国のある国で認証を受ければ、他の採用国では、そのシステムや装置の認証テストを受ける必要がなくなります。

Q2 相互承認を行うメリットはなんですか？

A2 各国ごとにそれぞれ必要であった認証のための試験や手続きが一回で終了し、時間の短縮やコストの削減につながります。これにより自動車や自動車部品の輸出入が容易になり、国際流通が促進されます。

Q3 「1958年協定」に加盟した場合、全ての「UN/ECE規則」を受け入れなければならないのですか？

A3 加盟国は「UN/ECE規則」を任意に採用することができます。加盟国は、自国が装置毎に採用した「UN/ECE規則」についてのみ認証の相互承認が義務付けられます。日本は環境・安全の確保を最優先に考慮しつつECE規則の採択を進めています。

Q4 相互承認の認証証を受け入れた後、問題があった場合はどうなるのですか？

A4 受入国は認可証の発行国に対し、協定上、その問題点を通知し、発行国は直ちに問題解決の処理を行うことが義務付けられています。

What are the characteristics of the 1958 Agreement?

Under the 1958 Agreement, technical regulations are set for each of the system and equipment categories, such as brakes and lamps, and mutual recognition may be made based on them. The certification of a system or equipment by a signatory country makes certification test by the other signatory countries no longer necessary.

What are the advantages of mutual recognition?

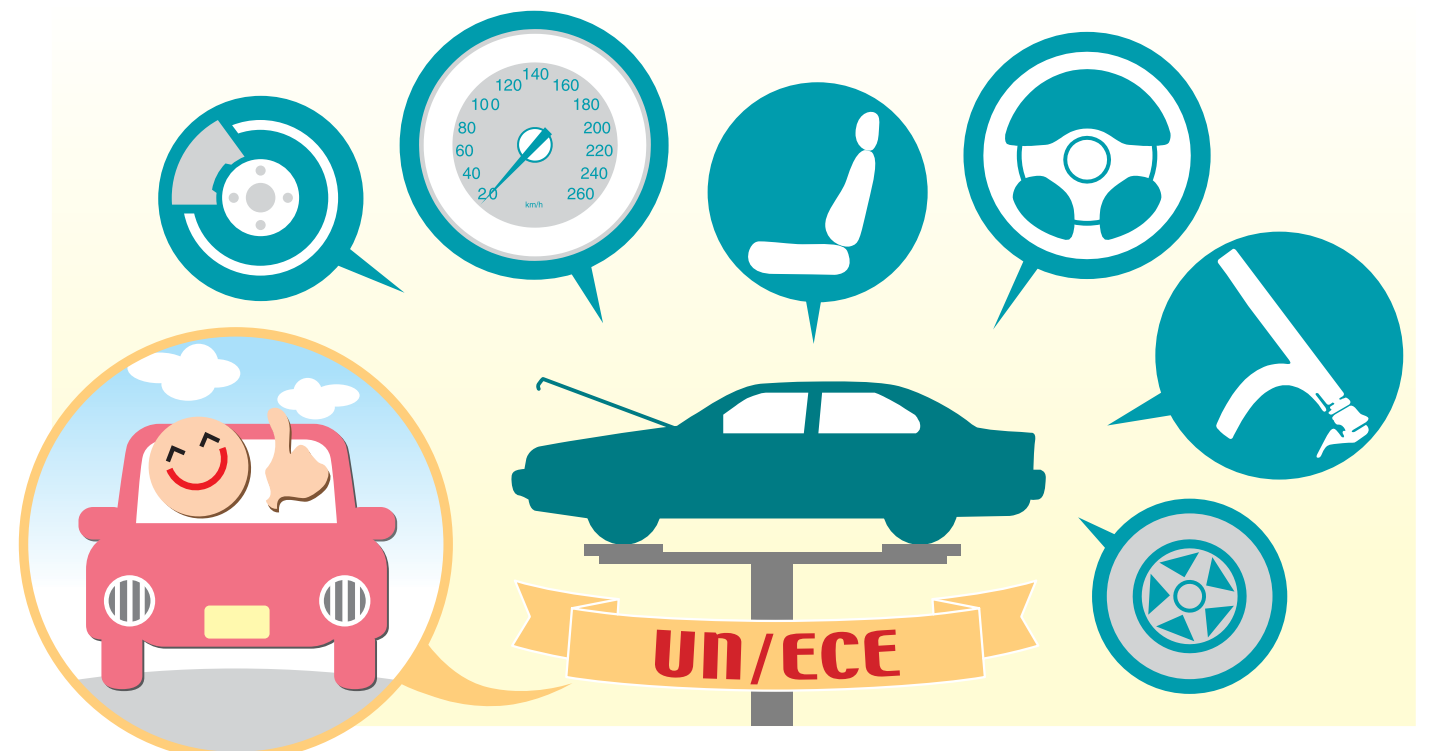
Tests and procedures for certification, which each country has been required to carry out, are necessary only once, resulting in reduced certification-related time periods and costs. This facilitates the import and export of vehicles and their components and consequently promotes international distribution.

Must all member countries of the 1958 Agreement accept all of the UN/ECE regulations?

The member countries may adopt the UN/ECE regulations at their discretion, and are obliged to mutual recognition of the certification of only the UN/ECE regulations they adopt for each type of equipment. Japan is promoting the adoption of the UN/ECE regulations, with the highest priority given to environmental preservation and safety.

What if any problem occurs after a certificate for mutual recognition is accepted?

The agreement requires that all accepting countries inform the issuing country of the problem and the issuing country immediately take necessary actions to solve it.



2-2 1998年協定 (The 1998 Agreement)

車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る世界技術規則の作成に関する協定

AGREEMENT CONCERNING THE ESTABLISHING OF THE GLOBAL TECHNICAL REGULATIONS FOR WHEELED VEHICLES, EQUIPMENT AND PARTS WHICH CAN BE FITTED AND/OR BE USED ON WHEELED VEHICLES

米国は安全基準については政府認証制度を採用していないことから、認証の相互承認は困難なため「1958年協定」に加盟していません。しかし、米国は基準の国際調和に対する重要性を感じていることから、相互承認を含まない技術基準の調和のための協定を提案し、1998年に国連で採択されました。「1998年協定」は、自動車の安全、環境、燃費及び盗難防止にかかわる世界技術基準(以下「gtr」)の制定と統一基準(「UN/ECE規則」)との両立を目的としています。つまり、自動車の安全分野についてメーカーが製品の基準適合性を保証し、販売後に政府が市場の自動車の適合性を確認する「自己認証制度」を採用している国を考慮した協定となっています。

日本は欧米とともに「gtr」の制定に積極的に取り組んでいます。結果、「UN/ECE/WP29」にて11項目の「gtr」と1項目の「決議(Resolution)」が成立しました。さらに日本は、水素・燃料電池自動車、ヘッドレスト、歩行者保護、小型車排出ガスのテストサイクルについて議長や草案者として積極的に参加し、「gtr」の議論を進めています。

The U.S. is not a contracting party of the 1958 Agreement because it does not adopt any governmental certification system for safety regulations, and therefore mutual recognition for certification would pose difficulties for it. However, the U.S. deeply understood the importance of the global harmonization of regulations and proposed an agreement for the harmonization of technical regulations without mutual recognition, which was adopted by the United Nations in 1998. The 1998 Agreement is intended to establish the Global Technical Regulations (gtr) concerning the safety, fuel consumption, and anti-theft measures of vehicles and environmental preservation and maintain compatibility with unified rules (the UN/ECE regulations). Specifically, it considers those countries adopting a self-certification system, under which manufacturers guarantee the compliance of their products with standards in the field of vehicle safety and the government verifies the compliance of vehicles after they are sold.

Japan is positively working on the enactment of "gtr" with Europe and America. As a result, "gtr" of 11 items and "Resolution" of one item were approved by "UN/ECE/WP29". In addition, Japan participates positively as a chairperson and a draft making about the test cycle of hydrogen, the fuel-cell car, the headrest, the pedestrian protection, and the light vehicle exhaust gas, and is advancing the discussion about "gtr".

制定されたgtr The established gtr

(2010年2月現在) (As of February, 2010)

gtr 1	ドアラッチヒンジ	Doors locks and door retention Components
gtr 2	二輪自動車の排出ガス試験方法	Measurement procedure for twowheeled motorcycles equipped with a positive or compression ignition engine with regard to the emission of gaseous pollutants, CO2 emissions and fuel consumption
gtr 3	二輪車のブレーキ	Motorcycle brake systems
gtr 4	大型車の排出ガス方法	Test procedure for compression-ignition (C.I.) engines and positive-ignition (P.I.) engines fuelled with natural gas (NG) or liquefied petroleum gas (LPG) with regard to the emission of pollutants
gtr 5	重量車車載診断システム	Technical requirements for on-board diagnostic systems (OBD) for road vehicles
gtr 6	自動車用ガラス	Technical regulation concerning safety glazing materials for motor vehicles
gtr 7	ヘッドレスト	Head restraints
gtr 8	横滑り防止装置	Electronic Stability Control
gtr 9	歩行者保護	Pedestrian safety
gtr 10	オフサイクルエミッション	Off-cycle emissions
gtr 11	ノンロード車エンジンの排出ガス試験方法	Non-Road Mobil Machinery



Q1 米国が「1958年協定」に加盟しない理由は？

A1 米国も従来から「UN/ECE/WP29」の会議に参加し、自動車基準の国際調和に取り組んでいます。しかし、米国は安全基準については政府認証制度を採用していないため認証の相互承認は困難という事情があり、協定に加盟していません。

Q2 世界技術基準「gtr」と「UN/ECE規則」の関係はどのようなのですか？

A2 制定された「gtr」は「UN/ECE規則」に反映されることが期待されています。それにより、自己認証の国々とも基準調和を図ることが可能となります。ただし「UN/ECE規則」には規定されている、政府が性能を評価し保証する認証のシステムは「gtr」には含まれません。

Q3 世界技術基準「gtr」に適合している車両は手続き等をせずに輸出入することが出来るようになるのですか？

A3 「gtr」には認証のシステムが含まれていないことから、政府認証を行っている国/地域で使用するためには、それぞれの国/地域で認証を取得する必要があります。従って、手続き等をせずに輸出入することを可能とするためには、各国政府の認証を相互に認め合う政府間の協定が必要になります。

Why doesn't the U.S. join the 1958 Agreement?

The U.S. has been participating in meetings of the UN/ECE/WP29 and concentrating efforts on the global harmonization of vehicle regulations. The reason the U.S. does not join the agreement is that it does not adopt any governmental certification system for safety regulations, thus making mutual recognition approval difficult for it to carry out.

What is the relationship between the Global Technical Regulations (gtr) and the UN/ECE regulations?

The established gtr are expected to be reflected in the UN/ECE regulations. It can help realize the harmonization of regulations with the countries adopting a self-certification system. However, certification systems specified by the UN/ECE regulations, in which the government evaluates and guarantees performance, are not included in the gtr.

Will it be possible to import and export vehicles complying with the gtr without procedures?

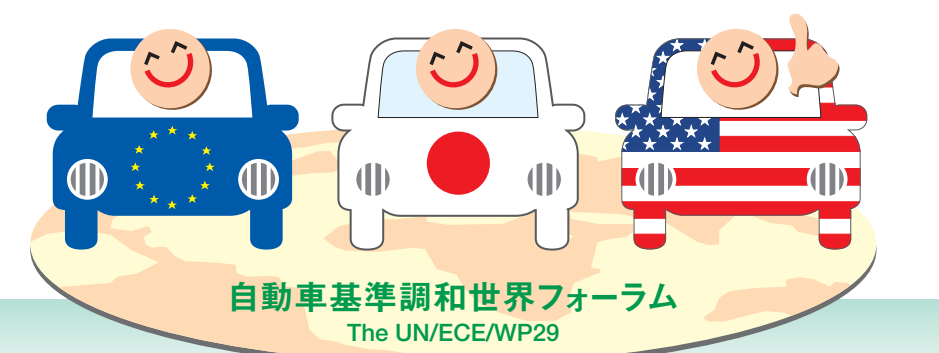
Since the gtr contain no certification systems, you must obtain certification in a government or region that has adopted a governmental certification system if you desire to use such vehicles. To allow their import and export without procedures, an intergovernmental agreement on the mutual acceptance of each country's certification must be defined.



基準調和+相互承認
Harmonization of Regulation
+
Mutual Recognition



基準調和
Harmonization of Regulation



3

日本をとりまく自動車の基準の国際調和と相互承認を廻る動き

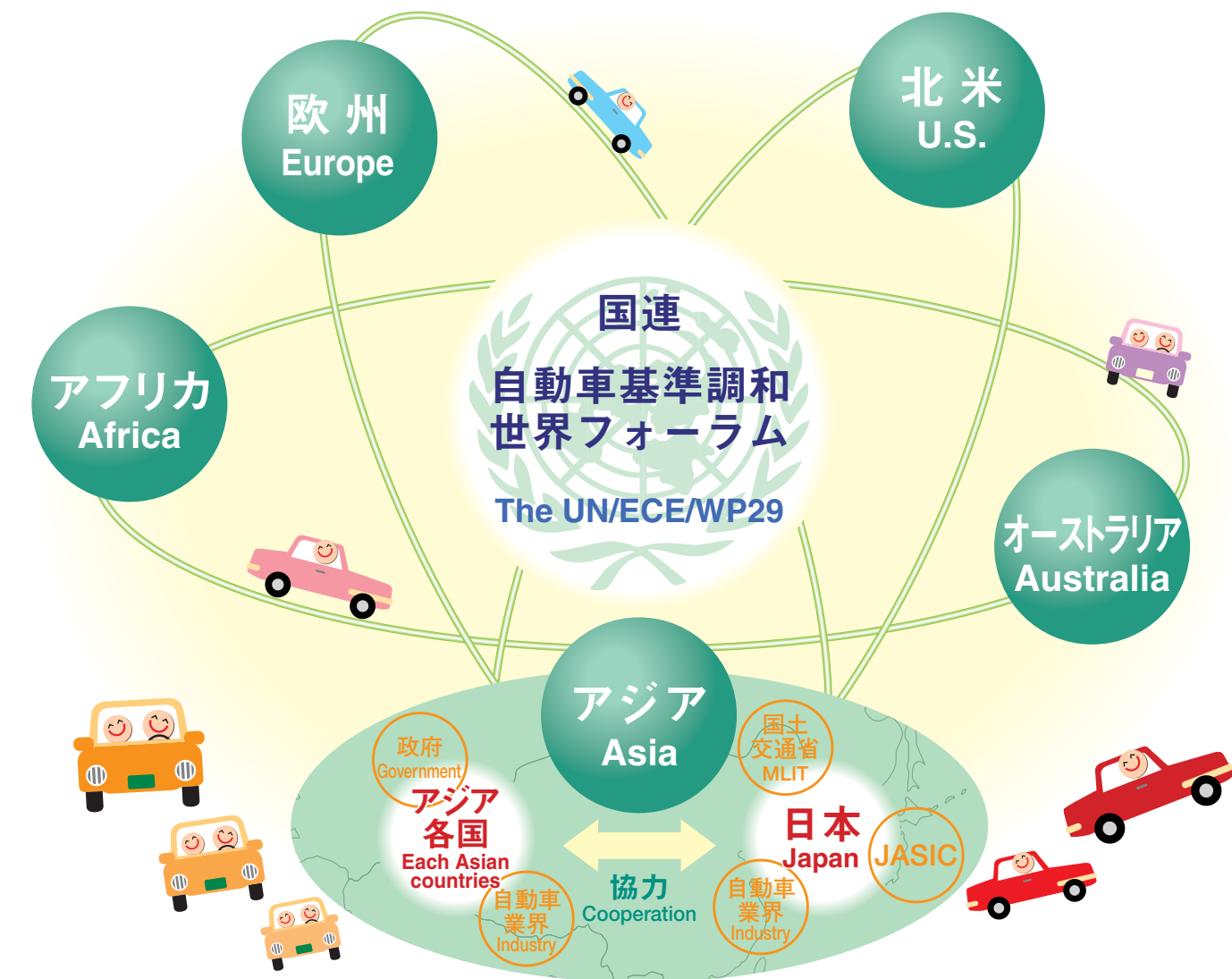
Moves in Japan and other countries towards International Harmonization of Regulations and Mutual Recognition of Approval

日本は1998年に「1958年協定」に加盟してから2009年度までに40項目程度の「UN/ECE規則」を採用し、協定加盟国と装置の相互承認を可能としてきました。今後も、必要に応じ「UN/ECE規則」に日本の事情を反映させるための改定提案を行いながら、段階的に相互承認の対象装置を拡大していきます。また、開かれた多国間の相互承認協定としては世界で唯一の協定である「1958年協定」をより多くの国に拡大させるための努力もおこなっております。特にアジア各国には加盟を呼びかけるとともに必要な技術協力を行っています。

これからも日本は、自動車及び部品の基準の国際調和と認証の相互承認をより一層推進するための努力をしていきます。

From 1998, when it acceded to the 1958 Agreement, until FY2009, Japan has adopted about 40 of the UN/ECE regulations, thereby realizing the mutual recognition of components with the contracting parties. Japan is determined to promote the application of the UN/ECE regulations step by step while putting forth proposals for improvements to properly reflect its circumstances within the UN/ECE regulations. Japan is also endeavoring to invite more countries, particularly Asian countries, to join the 1958 Agreement, the world's only open, agreement on mutual recognition, and offers necessary technical cooperation.

Japan will further strive to promote the global harmonization of regulations on vehicles and their components and mutual recognition of Approval.



「1958年協定」と「1998年協定」加盟状況
Signatory countries of the 1958 Agreement and the 1998 Agreement.



赤の地域は「1958年協定」および「1998年協定」の両方に加盟しております。
Areas in a red shade represent signatory countries of both the 1958 Agreement and the 1998 Agreement.

「1958年協定」加盟国 The 1958 Agreement Countries

- ドイツ Germany
- フランス France
- イタリア Italy
- オランダ Netherlands
- スウェーデン Sweden
- ベルギー Belgium
- ハンガリー Hungary
- チェコ Czech Republic
- スペイン Spain
- セルビア, モンテネグロ Serbia & Montenegro
- イギリス U.K.
- オーストリア Austria
- ルクセンブルグ Luxembourg
- スイス Switzerland
- ノルウェー Norway
- フィンランド Finland
- デンマーク Denmark
- ルーマニア Romania
- ポーランド Poland
- ポルトガル Portugal
- ロシア Russian Federation
- ギリシャ Greece
- アイルランド Ireland
- クロアチア Croatia
- スロベニア Slovenia
- スロバキア Slovakia
- ベラルーシ Belarus
- エストニア Estonia
- ボスニア・ヘルツゴビナ Bosnia and Herzegovia
- ラトビア Latvia
- ブルガリア Bulgaria
- トルコ Turkey
- マケドニア Macedonia
- 欧州連合 (EU) European Union
- 日本 Japan
- オーストラリア Australia
- ウクライナ Ukraine
- 南アフリカ共和国 Republic of South Africa
- ニュージーランド New Zealand
- アゼルバイジャン Azerbaijan
- リトアニア Lithuania
- キプロス Cyprus
- マルタ Malta
- 韓国 Korea
- マレーシア Malaysia
- タイ Thailand
- モンテネグロ Montenegro
- チュニジア Tunisia

「1998年協定」加盟国 The 1998 Agreement Countries

- 米国 U.S.
- カナダ Canada
- 日本 Japan
- 欧州連合 (EU) European Union
- フランス France
- イギリス U.K.
- ドイツ Germany
- イタリア Italy
- ロシア Russian Federation
- 南アフリカ共和国 Republic of South Africa
- ハンガリー Hungary
- トルコ Turkey
- マレーシア Malaysia
- フィンランド Finland
- 中国 China
- 韓国 Korea
- スロバキア Slovakia
- ニュージーランド New Zealand
- オランダ Netherlands
- アゼルバイジャン Azerbaijan
- ルーマニア Romania
- スペイン Spain
- スウェーデン Sweden
- ノルウェー Norway
- キプロス Cyprus
- ルクセンブルグ Luxembourg
- インド India
- リトアニア Lithuania
- モルドバ Moldova
- チュニジア Tunisia
- オーストラリア Australia

会議参加国 Other Participant

- アルゼンチン Argentina
- ブラジル Brazil
- ベトナム Vietnam
- インドネシア Indonesia
- パキスタン Pakistan
- フィリピン Philippines

※2010年2月時点
as of 2010. 2