

## 第 1 回アジア自動車研究所サミット 会議概要

開催日:2012年11月26~27日

開催場所:東京都港区 芝パークホテル

### 1. プレナリーセッション1

JARI(日本)、ARAI(インド)、INARD(インドネシア)、MIROS(マレーシア)、TAI(タイ)の代表から研究所組織、運営、取組み課題等の発表がなされた。各国研究所の歴史、特徴、取組み課題について、情報を共有した。それぞれの国の事情による差異および共通課題が明らかになった。

注)

JARI:Japan Automobile Research Institute

ARAI: Automotive Research Association of India

INARD:Indonesia Automotive Research and Development Institute

MIROS: Malaysian Institute of Road Safety Research

TAI: The Thailand Automotive Institute

### 2. マネジメントセッション

#### 1) マネジメントセッション・共通パート

「アジアにおける持続可能な車社会に向けて」と題して、JARI 企画管理部 瀬古部長から主に交通安全問題、燃費、排出ガス問題および地球環境問題への日本の取組みが紹介された。アジアにおける持続可能な車社会の構築について、以下の 3 つが重要であるとまとめた。

- a. インタラクティブ技術による日常生活の向上
- b. EV、FCV、生活支援ロボット、ITS 技術による交通システムの拡張・拡大
- c. 住みやすい都市空間と交通インフラ技術(交通流制御大規模データベース等)

30km/L を達成した軽自動車の燃費改善技術について、各寄与技術に関心が示され詳細を後日展開した。また騒音およびリサイクル問題については、JARI 専門家を個別に問合せ窓口として紹介した。

#### 2) マネジメントセッション A(下記と並行開催)

「研究員交換研修」について、JARI 総務部 石山部長から、JARI からの技術協力・支援、JARI での研修、研究員の長期交換研修など、短期プログラム及び長期プログラムのアイデアが提案された。急発展するアジア諸国の車社会の諸問題を解決する有効な手段として理解され、いろいろなケースに対応も可能なことから、全ての参加国間で推進の基本合意が得られた。各国の窓口担当者をクリスマスまでに連絡していただくこととなった。また、

今回の議題とすべく、具体的な活動状況についての情報交換を2013年6月までに行うことにも合意が得られた。

### 3) マネジメントセッション B(上記と並行開催)

「JARI の試験・研究設備の概要」について、JARI 企画管理部研究推進第 2Gr 中谷 Gr 長が発表した。設備の導入方法について、予算確保等、各国の共通課題について議論がなされた。各機関によって設備導入の方法が異なり、独自予算で設備導入している機関が多いものの今後は様々な方向にあることなど明らかになった。また日本の認証事情についても言及もなされた。JARI の設備概要およびその活用方法としての共同研究や技術支援についての情報は、会議中での議論および今後の技術交流についての基本情報として共有された。

## 3. テクニカルセッション

### 1) テクニカルセッション A(下記と並行開催)

#### ① エコドライブ関連

JARI エネルギー・環境研究部 船崎主管が「エコドライブー日本での取り組みと中国での実証試験計画の紹介ー」を発表した。エコドライブのマネジメントシステムについて、中国(武漢市)に加えてタイでの取り組みも紹介し、ワークショップの開催、エコドライブ支援装置(デジタルタコグラフ)の導入、それらによる運転技術向上の効果が説明された。

各国の厳しい交通渋滞事情やドライバー特性の違い、インドからは労働組合の抵抗が予想されるなど、取り組み方の工夫が必要であることが認識された。また、日本での取り組み実態から、まずはトラックやバス事業者が導入することが有効であるとの共通認識も得られた。今後、各国への導入可能性に関連して、JARI の取り組みおよび各国特有の状況について更に情報交換することで、合意が得られた。

#### ② 電動車両関連

「電動車両の国際標準化の見通し」に関して JARI FC・EV 研究部 富岡次長が「JARI の Li-ion 電池の安全性評価に対する取組みおよび普通充電器の認証について」を発表し、「インドの E-mobility ロードマップおよび電動車両の認証」について ARAI の Komawar 氏から発表がなされた。

両者の発表から、以下の共通認識と合意が得られた。

- a. 電気自動車はまだ市場におけるシェアが小さいが、低炭素社会の実現に向けて必要とされている自動車である。
- b. 電動車両普及のためには、安全性の確保や充電インフラの拡大、蓄電池のコスト削減など取り組むべき課題がある。

- c. 各参加国の取組みおよびそれに有用な情報交換を今後も継続することに合意が得られた。JARIは各国の電気自動車の普及に向けた活動を支援できると考えている。

## 2) テクニカルセッション B(上記と並行開催)

### ① ISO26262(電子機能安全)

JARI 企画・管理部／国際業務室 大須賀主管が「日本における機能安全(ISO26262)への取組み」を発表した。ISO26262の具体的な内容とJARIの活動が紹介され、各参加国研究所からの活発な意見、議論を経て、相互理解が深まった。以下のようなニーズに対する共通認識が得られ、今後の具体的な活動に向け、各国の窓口担当者を決めた。

- a. JARI作成のハンドブックやJARI主催のワークショップを英語でも提供して欲しい。
- b. 自動車の電子化にはISO26262対応が不可欠でセミナーやトレーニングが必要。
- c. 参加国には、ISO26262を必要とするマネージャーが多くいる。JARI主催セミナーなどの場所を提供するコラボレーションも考えられる。

### ② 安全関連

JARI 安全研究部 桜井部長が「JARIにおける衝突安全と予防安全の両面からの交通安全課題への取組み」を発表した。MIROSのMr. Mohd Hafzi Md Isa氏からは「ASEAN NCAPに関する取組み」が紹介された。質疑や議論の中で、アジア諸国として二輪車の安全問題の優先度が高いこと、およびASEAN NCAPに関する協力体制への取り組みの提案がなされた。これらのニーズへの共通認識が得られ、具体的な協力に関して今後継続議論を行うことに合意が得られた。そのための窓口担当者を決めた。未決の国においては、後日連絡していただくことになった。

## 4. プレナリーセッション2

### 1) 上記各セッションのまとめ

各セッションの議長からパワーポイントの発表資料に基づき、成果および今後の取組みなどについて説明があり、合意事項の確認がなされた。

### 2) サミットサマリー

JARI 半田専務理事から謝意と慰労が述べられ、さらに開催趣旨が確認された。各セッションの結果にも言及があった。今回、個別の事情が明確になったこと、相互理解が深まったことをベースに、今後は課題解決に向けた取組みに向けて、次回開催前のテーマ選定などの議論の場の必要性が指摘された。このサミットでは議論することから具体的な成果に結びつけるアクションにつなげたいとの意思が示された。

最後に今後のサミット開催に関する提案が次の通りなされ、出席者の合意が得られた。

- a. 持ち回りで開催する。
- b. 開催国は毎回テーマを設定し、会議を運営すること。ただし、JARIが最初に声を掛けたこともあり、しばらくは共同で事務局の役割を担う。

- c. 「AAI Summit」を正式名称にしたい。
- d. 極力、コストを掛けずに負担にならないように開催する。

### 3) 参加国代表挨拶

インド代表の Kulkarni 氏から会議に参加できたことへの謝意が述べられ、今後も継続して参画して行きたいとのメッセージが述べられた。

### 4) クロージングスピーチ

JARI 小林所長から出席者への謝意が述べられ、またこのサミットの目的である「相互理解」はもちろん、「健全なクルマ社会構築」への寄与について、大きな一歩であったと確信する旨が述べられた。また挨拶の中で、以下のような思いが伝えられた。

「アジアの車社会のありようについて、長期的な視野を持ちながら、目の前のまず解決すべき課題に全力でぶつかることが大切であるということです。目の前の解決すべき課題とは、自動車の「安全」や「環境エネルギー」という領域で、社会とのかかわりに重点を置いて、自動車単体の安全性向上に関する技術的課題から、安全・排出ガス規制、認証制度、社会的なハード・ソフトのインフラにいたるまで、総合的にさまざまな角度から、取り組むことが、今最もアジアにとって必要ではないか。」

### 5. テクニカルツアー

海外からの出席者と通訳 1 名が JARI つくばまでバスで移動、1 名は JARI つくばに直接合流し、全員が FC・EV 研究部、エネルギー環境研究部および安全研究部の案内でそれぞれ主要な設備を見学され、それぞれの現場で熱心に質疑応答がなされた。見学後、全体を通じた質疑応答を経て、バスで東京に向けて出発した。