



欧州ビジネス協会  
在日欧州（連合）商工会議所

# 鉄道

主要な問題および提案



# オープンな統合鉄道 システムの導入



# オープンな統合鉄道システムの導入

## 年次現状報告：限られた進展

日本における製品開発は、最も適切なソリューションを見つける自由をメーカーに認めるのではなく、閉鎖されたシステム内であらかじめ定められた仕様に従って新製品を開発するメーカーを指定する鉄道事業者によって牛耳られている。

## 提案

- ❑ 政府は、国内市場での競争を高めるとともに、日本のメーカーにとっての輸出可能性を高める方法として、事業者が性能基準のみを定めメーカーが自由にソリューションを開発・提供するというかたちのオープンな統合鉄道システムを促進・奨励すべきである。
- ❑ EBCは、政府当局者、研究機関、鉄道事業者、産業界との継続的な対話および意見交換を歓迎する。





# 規格の整合化および認証と 基準の相互承認

# 規格の整合化および認証と基準の相互承認

## 年次現状報告：限られた進展

- ❑ 規格にそれほど大きな違いはなく、欧州の研究施設で作成されるデータは日本にとっても適切であるのに、日本市場向けには日本での重複した試験が必要とされる。
- ❑ 日本での販売向けの試験を行うことを認められた欧州の試験機関は一つもない。重複した試験は輸入のコストを引き上げ、欧州製品の競争力を国内製品よりも低下させる。

## 提案

- ❑ 国際的に認められた組織の試験データを一刻も早く受け入れるべきである。
- ❑ 欧州の基準を全面的に承認し受け入れるべきである。



# **GPA - 業務安全条項と その範囲の定義**



# GPA – 業務安全条項とその範囲の定義

## 年次現状報告: 進展なし

- ❑ 日本とEUはともに、WTOの多国間政府調達協定(GPA)の締約国である。
- ❑ GPAは、新しい機器を調達する際に、合意された規則に従わなければならない、JR各社、東京メトロ等を含む事業者を定めている。
- ❑ GPAの枠組内で、日本は、鉄道に適用される特殊条項(業務安全条項)を取り決めたが、これは、運輸の業務安全に関係した調達が除外されると規定している。
- ❑ これは實際上、鉄道分野では、定められた手続が守られることはたとえあるとしてもまれであることを意味する。



# GPA – 業務安全条項とその範囲の定義

## 年次現状報告: 進展なし

- ❑ EBCは特定国の安全要件の必要性を尊重する。安全性は必要条件に深く組み込まれている。
- ❑ 安全条項は、原産国にかかわらず製品を提供するチャンスをあらゆるサプライヤーに与えるという適切な入札制度を妨げるために利用されるべきではない。

## 提案

- ❑ EBCは、すべての企業が要求事項を満たすこと、または要求事項を上回ることができるよう、業務安全条項とその範囲の明確な定義を要望する。
- ❑ 鉄道事業者にとっての関心事をなすと思われる輸送密度および耐震性に関する性能基準は、公表されるべきである。



# 鉄道への投資、日本の再活性化、 環境基準の実施



# 鉄道への投資、日本の再活性化、 環境基準の実施

## 年次現状報告：ほとんど進展なし

- ❑ 環境上の理由から、鉄道輸送の拡大は広く歓迎されている。
- ❑ 日本政府は、政府が発表した野心的なCO2 削減目標を達成するつもりなら、鉄道システム、とりわけ貨物向けの鉄道システムにさらに投資しなければならない。
- ❑ 一部の推定では、車両や線路に起因する騒音発生量や振動は、新幹線沿線だけでも 12 万世帯を悩ませているとされており、生活の質に悪影響を及ぼすとともに、迷惑と健康問題を引き起こしている。
- ❑ 日本は妥当な環境ガイドラインを設けているが、これは任意であり、残念ながら実施されていない。



# 鉄道への投資、日本の再活性化、 環境基準の実施

## 年次現状報告：ほとんど進展なし

- ❑ 地域経済と日本の都市の再活性化に劇的に貢献しうる路面電車への投資計画は検討されて久しいが、進展はほとんどみられていない。

## 提案

- ❑ 政府は、CO2 削減目標達成への主要な貢献手段として、路面電車を含む既存および新規の鉄道への投資を促進すべきである。
- ❑ 騒音と振動に関する既存の環境ガイドラインを義務化すべきである。