

JCMA 報告

ISO/TC127 (土工機械) シドニー 国際会議 (総会) 報告

標準部会

1. 全 般

(1) 概要

2006年11月12日から17日までの6日間、オーストラリアのシドニーで開催されたISO/TC127(土工機械)の国際会議に日本代表として出席したので、その内容を下記報告する。

ISO/TC127(土工機械)総会は一年半に一度の頻度で開催され、日常の活動として行われているISO規格の制定・改正の作業のなかで、進展が滞っているものの促進や、新規の規格として追加が必要な項目の検討、活動全般のレビューがその目的で、今回はシドニーの国家標準化機関(Standards Australia)本部の会議室で開催された。日本からはワーキンググループのメンバーを含む下記9名が参加した。

会議への参加国と参加人数は下記のとおりであり、総勢12カ国から54名が参加した大規模な会議であつ

<日本からの出席者>

| | |
|------|--------------------------------------|
| 小竹延和 | 団長, TC127日本主席代表, SC3(運転と整備)国際議長(コマツ) |
| 藤本秀樹 | SC1(性能試験方法)日本首席代表(コベルコ建機) |
| 政次知己 | SC2(安全性及び居住性)日本首席代表(新キャタピラー三菱) |
| 宮崎育夫 | SC3(運転と整備)日本首席代表(コマツ) |
| 砂村和弘 | SC4(用語, 分類及び格付け)日本首席代表(日立建機) |
| 田中健三 | SC2/WG5(ショベルROPS)主査(コマツ) |
| 足立識之 | WG日本代表委員(新キャタピラー三菱) |
| 山元 弘 | WG日本代表委員(土木研究所) |
| 西脇徹郎 | 日本事務局, SC3国際幹事(日本建設機械化協会) |

たが、オーストラリアの会議開催に対する準備は大変良く整えられており、満足のいくものであった。

<参加国と参加人員>

| 参加国 | 人数 | 参加国 | 人数 |
|---------|-----|----------|----|
| アメリカ合衆国 | 10名 | オーストラリア | 6名 |
| 日 本 | 9名 | ニュージーランド | 1名 |
| 英 国 | 4名 | ブラジル | 2名 |
| スウェーデン | 4名 | 中国 | 6名 |
| フランス | 4名 | 韓国 | 2名 |
| ドイツ | 4名 | | |
| フィンランド | 1名 | 中央事務局 | 1名 |

まず、今回会議が開催されたオーストラリアの建設機械事情について簡単に紹介する。

オセアニア全体の建設機械主要5建機(油圧ショベル, ホイールローダー, ブルドーザ, ダンプトラック, グレーダ)の2005年の需要は約4600台であり, 2006年上期は対前年同期比約12%増加している。その中でオーストラリアは約3400台, 74%を占める最大のマーケットであり, 2006年上期には対前年同期比約22%増加している。ユーティリティ建機であるスキッドステアローダー, ミニショベルについての需要も多く, 2005年の需要はそれぞれ2900台, 2000台である。また, オーストラリアには大きな鉱山が沢山あるが, 銅・石炭・金・鉄鉱石の価格が引き続き高いレベルで推移しており, マイニング機械の需要も好調である。

オーストラリアのGDP成長率はここ数年2~4%を堅持しており, 2000年の約1900台を底に毎年成長を継続しており建設機械にとって非常に重要な国である。

さて, ISO/TC127(土工機械)はSC1~SC4の4つの分科会(Sub-Committee)から構成されているが, 今回はSC4会議が幹事国イタリアの都合で中止になったため下記スケジュールで5日間の日程で行われた。日本はSC3(運転と整備, Operation and maintenance)の幹事国と議長を担当している。

<会議日程>

| | 11/12 | 11/13 | 11/14 | 11/15 | 11/16 | 11/17 |
|----|--------------------|------------------|-------|----------------|--------------------|------------------|
| 午前 | | TC127会議 SC1会議 | SC2会議 | SC2決議 SC3会議 | TC127会議 TC127決議 | 社 交 行 事 |
| 午後 | 議長諮問 グループ 会議 | SC1会議 SC1決議 | SC2会議 | SC3会議 SC3決議 | | |

今回は TC127 会議に先立って日曜日の午後に、議長諮問グループ（各委員会議長、幹事及び各国首席代表）の会議を行い、今回の会議及び TC127 の効率的な運営のための事前調整を行った。TC127 の会議は前半と後半に分けられ、その間に SC1～SC3 の各分科委員会の会議を挟む形で実施された。

以下に会議の状況や所感について述べる。

(2) 主要審議内容と所感

現在審議項目となっているアイテムの詳細は後述の各 SC からの報告に委ねるものの、主要なものを列記すると以下のごとくである。

- ①公道走行の要求事項
- ②前後進警告アラームの音量試験
- ③6 トンを超える土工用ショベル転倒時保護構造
- ④欧州規格（安全要求事項）の ISO 化
- ⑤施工現場情報交換
- ⑥電子機器を用いた機械制御装置
- ⑦リサイクル性－用語及び計算方法
- ⑧中型ホイールローダのアタッチメントカプラ
- ⑨盗難防害装置

このうち①の「公道走行の要求事項」は各国の公道を走行する際の要求事項を土工機械の範囲で整合し ISO 化するワークであるが、日本で言うならば「保安基準」との整合ということになり、それぞれの国により要求事項が異なるのでその整合となると大変な困難さが予測される。

③の「6 トンを超える土工用ショベル転倒時保護構造」は日本が 2000 年のリオデジャネイロの国際会議でプレゼンテーションを行い提案したもので、W/G の主査をしている。実際のテスト結果とシミュレーションにより説得性のある内容にまとめ、ようやく DIS 投票（6/10 日期限）に進んだものでありもう一息である。

⑤の「施工現場情報交換」も、日本が 2000 年のリオデジャネイロの国際会議でプレゼンテーションを行い提案したもので、W/G の主査をしている。第一部（システム構成）、第三部（用語）が日本担当、第二部（データ辞書）がアメリカ担当であり、CD の投票結果 DIS に進めることになった。しかし、アメリカが専門家の不足により消極的になったのに加え、日程遅延のキャンセルのアラームを受けているので日本主導で日程も含め促進する必要がある。

⑥の「電子機器を用いた機械制御装置」は今回一番採めた案件である。W/G 内ではガイドラインとすることでコンセンサスが得られ FDIS が中央事務局へ送

付された。しかし、最終投票用原稿が案文不備ということで中央事務局職権によりガイドラインから強制力を持つ言葉に変更されて投票にかけられた。投票結果は内容が分かっている日本・アメリカ・英国・フランスが反対投票をしたものの、所要の支持（賛成 2/3 以上・反対 1/4 以下）は得ることになったが、投票終了直後に登録後 110 ヶ月も経ているとして中央事務局により自動キャンセルされ CD に差し戻し登録された。この処置と事務局からのコミュニケーション不足が加わり W/G の主査をしているドイツからクレームがついた。結局、経緯を明確にするという決議と W/G で今後の進め方を検討するということを決めたが議長として非常に難しい舵取りであった。また、日程の促進についてもっと厳格に管理していく必要があることを痛感した。

新規作業項目としては今回以下の項目が承認され今後各担当国が提案することになった。

- 1) 非金属燃料タンク
- 2) 防火及び消火
- 3) 土工機械のエネルギー消費試験方法
- 4) ライフサイクルアセスメント
- 5) 警告アラームのベンチテスト
- 6) 電気駆動およびハイブリッド機械の安全要求

現在審議中の規格に加え新規の項目も非常に重要なものが多いので今後しっかりとフォローしていきたい。

最後に、各国、各地域の規格を出来るだけハーモナイズしようという方向に動いてきており、ISO の重要性がますます大きくなってきている。ISO/TC127 部会のメンバーと共に日本の立場をふまえて言うべきことはきちんと主張し、日本担当案件の積極的な推進と国際規格の制定・改正に積極的に取り組んでいく所存であり、皆様方の変らぬご支援とご指導を今後とも宜しく願う次第である。

本団長、SC3 議長としての参加は最初のワルシャワ会議から始まり 4 回目となるのだが、同行した方々の万全の準備とサポートのお蔭で無事努めることができ、心から感謝している。（コマツ 小竹 延和）

2 米国などとの調整打ち合わせ

・開催日：2006 年 11 月 12 日（日）

国際会議で、日本の意見の反映を図り、また、日本担当の TC 127/SC 3 会議をスムーズに運営するため、親 TC の議長国である米国と、事前に非公式打ち合わせを行い、会議対応方針を検討した。

主要な論点としては、下記の通り：

- ①ISO/CD 15143 シリーズ「施工現場情報交換」（第1部及び第3部を日本担当）：情報化施工に関するISO化に関して、以前より日本の重要課題として取り組んできたところであるが、第2部「データ辞書」担当の米国は、米国内の建設業などの関係者の十分な参画が得られていない状態ではISO規格化すべきではなく、ISO/TR（技術報告書）とすべきとの意向であり、今回国際会議の大きな懸念点であったので、日本側から、この規格は、登録機関を設けるなどして、関係者が、所要のデータ項目などを容易に追加できるようになることを予め考慮していることなどを事前説明し、米国も了承した。
- ②同じく日本が実機の転倒実験を行うなど以前より重要課題として取り組んできたISO/DIS 12117-2「ショベル転倒時保護構造（ROPS）」に関して、早期にDIS投票を実施し、その結果を受けたWG会議をバウマ建設機械展示会（2007年4月ミュンヘンにて）の時期に開催したいところであったが、諸般の事情により困難な見込みであることを確認せざるを得なかった。
- ③ドイツ担当、日本が幹事国のISO/FDIS 15998「電子機器を用いた機械制御装置（MCS）」は、FDIS投票（2006-04-15期限）で所要の支持を得たものの、その後のTC 127/CAG議長諮問会議（2006-04-24、ブリュッセルにて、TC 127親委員会及びSC 4除く各分科会議長、幹事、ISO中央事務局も参加）で、WG主要メンバーが反対しているとして、不承認の方針とされ、一方、2006-04-17付けでFDIS 15998キャンセル、CD 15998として登録されていることに関して、日本は指針として出版の考えであるが、米国は、この規格案に基づく認証は問題が多いとして、TSなどとすべきとあくまでISO規格化に反対の意向であった。

3. ISO/TC 127 CAG（議長諮問グループ）会議

- ・開催日：2006年11月12日（日）
 - ・出席者：TC 127親委員会及び傘下の各分科会（今回欠席のSC 4除く）の国際議長並びに国際幹事及び各国主席代表各1名、及びISO中央事務局の技術プロジェクトマネージャ
- 今回のTC 127総会に先立って、CAG（議長諮問グループ）会議を行い、今回会議及びTC 127の効率的な運営のための事前調整を行った。

- ①今回SC 4会議が幹事国のイタリアの都合で中止となり、日本担当のSC 4案件CD 8811「締固機械（ローラなど）用語及び仕様項目」に関する各国意見への対応に関して論議する機会がない旨を述べたところ、TC 127親委員会にて、要すれば論議とされた。
- ②WG日程に関して論議し、CD 3450「ゴムタイヤ式機械－ブレーキ系の性能要求事項及び試験」に関するSC 2/WG 10は2月に会合、上述の如くDIS 12117-2 ショベルROPS会議は4月は困難とされた。
- ③全身振動に関するTRが、既に発行されたが、別途、規格化に関するWGをスタートさせることとなった。これは、EUにおけるPhysical Agent指令の発効と関連しているものと思われる。
- ④前述のFDIS 15998に関して、担当国ドイツのHartdegen氏は、所要の支持を得たにも拘わらずFDISがキャンセルされたのは納得がいかないと指摘し、TC 127議長のローリ氏は主要なWGメンバーが反対をしていると指摘、ドイツは、所定の手続きによらないのは非民主的と指摘、中央事務局は、ISOの上層委員会である技術管理評議会TMB（当協会の運営幹事に相当）の（日程キープに関する）決定済みの方針に基づき自動キャンセルされ、恩恵的にCD登録と説明し、ドイツは当然不満足で、日本が運営するSC 3会議が予断を許さないものとなった。本件、規格内容の解釈などに関して特に米仏が非常に警戒的であり、規制当局側の立場をとるドイツと、製造業者側の米仏の対立が厳しい状態にあることが背景となっている。なお、上記日程キープに関する方針は、従来どちらかというルールだったISO規格開発に関して、それでは現代の厳しいビジネス環境に合わないとして日程管理の強化を図ったもので、今回の会議でも、各案件について、厳しく日程フォローが行われた。
- ⑤中形ホイールローダのアタッチメントのクイックカプラの標準化を図るISO/WD 23727「ホイールローダ－アタッチメントカプラ」に関して、単一の寸法、方式に統一することに対して、WG内部、とりわけ担当国の米国内部でも、まだ十分な合意に達していないようにも見受けられ、日本としてもこの方向には反対であるが、WGコンペナーのギャンプル氏の意向もあり、CD案文として投票に付すべく、各国に配付することとして、むしろ投票により方針決定を図る方向となった。
- ⑥次回ISO/TC 127総会は2008年春開催とされ、開

催地として、既に前回主催後十数年が経過している、英国、ドイツなどが候補とされた

⑦次回の CAG 会議日程は、(総会の時期に開催として、その間で一回は実施見込み) 別途検討することとなった。

4. ISO/TC 127/SC 2 (安全性及び居住性) 分科委員会国際会議

開催日：2006年11月14日～15日

開催場所：オーストラリア シドニー市 オーストラリア規格協会

議長：Mr. Daniel G. Roley (Caterpillar Inc.)

事務局：Mrs. Sara Desautels (ANSI)

会議は議長により議事の確認が行われ、議事録作成委員を選任した後、議題に沿って討議が進められた。以下に主要な項目について概要を紹介する。

(1) ISO/CD 3450 ゴムタイヤ式機械のブレーキ系 改正

ゴムタイヤ式機械のブレーキ系に関する規格の改正で、オーストラリアから国内での重ダンプトラックによる死亡事故例に基づき、機械総質量状態での坂路の許容傾斜などを製造業者は規定し、それに適合するブレーキ性能とするなどの安全対策を求めた。これに対して議長は、オーストラリアの意見を考慮して製造業者はブレーキ系に関するリスク分析をすべきことを指摘し、アメリカは機械の使用urerとの共同作業とすべきと示唆した。これらについては次回 WG 会合 (07年2月又は3月) で検討して、CD 案文を作成することとなった。今後、国内の保安基準との関係をどのようにするか検討が必要になる。

(2) ISO/DIS 3471 - 1 ROPS 金属構造 改正

担当国アメリカが DIS 案文に対し各国から多数の意見をもらい、回答の取りまとめに手間取っている旨を説明した。また、類似規格の DIS3471 と DIS12117 に用語の違いがあるため、DIS12117 に合わせた経緯を説明した。この結果を3次 DIS として提出する案も出されたが、2007年2月に自動キャンセルされるため、それを避けて制定することを優先させ、担当国アメリカは2006年11月30日までに FDIS 案文を作成し、2007年2月までに FDIS 投票を完了させることとなった。なお、本規格の第2部としていた非金属構造については、規格番号を新規に取ることとなった

ため、本規格の名称から“金属構造 (metallic)”及び“Part1”を削除し、元の名称に戻すことが合意された。

(3) ISO/AWI 3471 - 2 ROPS 非金属構造 新規

前回の北京会議で技術的にまだ確立されていないとして CD 案文から予備業務項目 PWI に登録を戻すことになったが、上記金属構造の案件との関係を切り離すため、新規業務項目 NWI として、新規番号 (ISO/NWI21507) に変更することが合意された。非金属構造については環境汚染の問題があり、現在研究中のため、まだ案文作成に時間がかかる模様。

(4) ISO/FDIS 5006 オペレータの視界 改正

本規格は FDIS 案文が承認され、現規格より厳しくなった改訂版が11月に正式発行されたが、イギリスから更なる改正の要望として、車体屈曲式重ダンプトラックの前方視界の基準値の厳格化、不整地運搬車の積荷状態での視界の規定追加、50トン以上の大型ダンプトラックの視界規定の追加、及び機体の近傍視界の計測棒の高さが1.5mになっているが、子供の身長を考慮すると1mにする必要があるなどの提案があった。それに対し各国は、イギリスの提案に理解を示しながらも、まずは今回の改訂版に基づいて視界計測データを収集し、現状を把握することが先決と反発した。結局、イギリスからの再改正提案は今回は却下とし、次回の総会で協議することとされた。当 WG は2008年5月の総会に向けて、本件の改正規格適用の実績結果を提出することが決定された。

(5) ISO/DIS 6393 - 6396 周囲騒音、運転員騒音 の測定 改正

2004年8月に DIS 案文が承認されたにもかかわらず、いまだに FDIS 案文が提出されていない状況である。担当国のドイツは、FDIS 投票用の案文を2006年12月15日までに提出することになった。

なお、日本から騒音の宣言値の決め方とバラツキに関する Annex について、規格適用範囲 (試験方法) を逸脱していること及び注記ではあるが示されているバラツキ値の根拠が薄弱であることから、Normative (規定) から Informative (参考) にすべきと主張したが、WG で協議済みであると退けられた。

(6) ISO/DIS 9244 安全標識 改正

担当国アメリカは、DIS 投票時の各国からの意見は大部分編集上の指摘であることを説明し、案件のキャンセルを回避すべく2007年1月31日までに FDIS 投

票用の案文を作成することとなった。なお、国内の団体規格 JCMAS H014 の安全標識（補助文字あり）との関係をどう扱うかの問題がある。

(7) SC2/WG7 警告装置

ISO/AWI 9533 機械装着警報装置 改正

担当国のスウェーデンは、過去3回のWG会議を開催し専門家の間で案文を作成中であることを説明。2007年3月か4月にWG会議を開催し、2007年6月30日までにCD案文を作成することが合意された。規格名称は第1部としてISO 9553-1 Part 1 Machine mounted travel warning system - Performance requirements and tests - audible warning「機械装着走行警報装置 - 性能要求事項及び試験 - 可聴警報」に変更することとなった。

ISO/NP 24818 後進時警告用点滅灯 新規

担当国のスウェーデンが夜間、静かに除雪作業をする際にストロボライトによる警告が必要であることを説明した。規格の内容としては、車載するストロボライトの取り付け位置、数、性能などの要求事項を記載するものである。結局、本規格は上記 ISO 9533（可聴式警報）の第2部にすることとなり、名称はISO 9553-2 Part 2 Machine mounted travel warning system - Performance requirements and tests - Visual warning「機械装着走行警報装置 - 性能要求事項及び試験 - 可視警報」となった。2007年6月30日までにCD投票用の案文を作成することとされた。

(8) ISO/CD 10263 オペレーター環境 改正

担当国のアメリカが進捗状況について説明した後、日本から第2部のフィルターの効率計算式について、対応する JIS A 8330-2 の代替式追加の提案を行った。この代替式は既存の式と同等でISO5011「内燃機関及びコンプレッサーの吸気エアクリナー」にも含まれていること、日本で広く使われていること、計測が容易であることを説明し、追加が合意された。担当国アメリカは2007年1月31日までに、日本の提案を含めて第1部から第6部までについてDIS案文を作成することになった。本件は10年以上前から日本が要望していたことであり、3年前のソレント会議でも提案していた。

(9) ISO/DIS 12117 - 2 ショベル転倒時保護構造 (6トン以上のHEのROPS) 新規

WG5主査の日本より案文の進捗状況を説明した。また、規格の適用対象に関して、土工用油圧ショベル

をベースとした林業用ショベルにはCD 12117-3を適用するとしても、最初から仕様を特定して製作される林業専用機械にはISO 8082を適用するほうが良いのでは無いかと指摘したが、これに対して、林業用ショベルと林業専用機械の差異を適切に定義するのは容易でないとの指摘があった。

案文については担当国の日本は既にDIS案文を事務局に提出済みであるが、案文のフランス語訳の作成（フランス担当）、林業用油圧ショベルに関する規格案（第3部：米国担当）などの問題があり、投票結果を受けて更なる検討を行うWGの会合は、以前予定していた2007年4月下旬（バウマ建設機械展示会の時期）は困難であるため、2007年9月末～10月初頭にドイツで開催する事となった。なお、自動キャンセルを回避するため48ヶ月ルールの制定日程に延長することが合意された。

(10) ISO/WD 12117 - 3 油圧ショベル転倒時保護構造 (林業仕様HEのROPS) 改正

自動キャンセルを回避するため48ヶ月での制定日程に延長することが合意され、担当国アメリカは2007年3月15日までにCD投票用の案文を作成することになった。

(11) ISO 13766 電磁両立性 (EMC) 改正

ISO13766が2006年5月に改正され、動作部分のイミュニティ基準値が100V/mになるなど厳しい内容になった。CEN/TC151ではこれに対応するCEN規格EN13309をISO13766に整合させる活動を開始したとの紹介があった。

(12) ISO 15817 遠隔操縦の安全要求 NWIP 候補

日本が担当で本規格が作成され、2005年に出版されたばかりであるが、アメリカから以下の問題点の指摘があり、改善すべきとして新規業務項目提案NWIPを出すことが提案された。

- ①ビーコン装着についてある部分では推奨と記述され、他の部分では必須とされており、記述に矛盾がある。
- ②運転員が直接操縦と遠隔操縦を切り替える場合、ビーコンの移設（遠隔操縦ではオペレータの目の位置の近傍に設置）は実際のでない。
- ③緑と赤のビーコンを使用する場合は、その意味の理解に混乱を与える。
- ④直接操縦と遠隔操縦の切り替えスイッチをキャブ内に設置するとの規定は、設計の自由度を制約する。

これらに対し、日本から以下のようにコメントした。

- ①複数機械が稼動する現場で遠隔操縦する場合、どの機械が対象であるかを識別する為のランプ装着が“望ましい”。この目的に黄色ビーコンが兼用されても良いと記載されている。一方、機械が動いている時は直接操縦、遠隔操縦に関わらず黄色ビーコンを“点灯しなければならない”，と記述している。このように内容の矛盾は無い。
- ②多くの議論を経て出てきた意見であり、完全ではないが最良の内容と考えている。
- ③これは注記として日本での実情を参考に記載したもので要求項目ではない。
- ④直接操縦と遠隔操縦を頻繁に切り替える場合の安全を考え、直接操縦に優先を与える為にスイッチをキャブ内に設置することとした。

他の国からも②が問題とコメントする国があり、結局アメリカを担当国として新業務項目提案が提出されることになった。

(13) ISO/FDIS 16001 危険探知及び警告システムの性能要求 新規

DIS 投票以降の進捗がなく、担当国イギリスが投票用 FDIS 案文を 2007 年 3 月 15 日までに作成することとなった。

(14) ISO/CD 20474 安全要求 新規

当初は短期的対応として欧州、アメリカ、日本の地域要求を併記して案文を作成していたが、本文の中に複数の記述が併記してあるのは規格として不相当であると以前からフランスが ISO 化に反対を唱えていた。また中国、韓国など第 3 国が本規格を使う場合に、地域要求が併記されていると規格として使いにくいとの指摘もあった。

この問題を解決するため、欧州規格 EN474（土工機械の安全要求）、EN500（道路機械の安全要求）を基本として第 1 部から第 13 部を構成し、これらの記載と相違する日米などの地域要求を第 14 部として技術仕様書 ISO/TS 20474-14 にまとめる案が WG から提案され、合意された。技術仕様書の存続期限は最長 6 年間であるので、その間に日本としては日本独自の法令を国際的に認めさせるか、或いは国内の法令を ISO に整合化させるかの検討が必要になる。

また、現案文では EN 規格を参照している部分があり、本来は相当する ISO 規格を参照すべきであるため、担当国のスウェーデンは EN 規格の代わりに

ISO3449, ISO3471, ISO5010 を参照として含む DIS/DTS 投票用の案文を 2006 年 12 月 15 日までに作成することとなった。ISO 20474-1 ~ 13 と EN 474-1 ~ 12, EN500-1, 4 の内容の違いについては ISO 20474-14 に記載することとし、意見があれば DIS/DTS 投票時に提出することとなった。

本規格の内容統一化は長期的対応として推進されてきたが、これで一気に全世界の建設機械の安全規格が統一される方向に大きく踏み出したことになる。これは日米欧が規格の統一化に向けて柔軟な姿勢をみせた結果であり、今回の会議の大きな成果であった。

(15) 新規提案候補

以上が既存の SC2 関連の議題であるが、以下に SC2 に関連がありそうな新規業務項目提案の候補について記載する。

①クイックカップラー

規格化の提案国のオーストラリアは多くのメーカーが様々なアタッチメントを作っており、作業現場での事故が多発しているため、オーストラリア規格を作成中であり、ISO 化が必要である旨を説明した。その結果、提案国のオーストラリアを主査とする Ad Hoc グループ（暫定 WG）作成が合意された。主査は作成中のオーストラリア規格を Ad Hoc グループに紹介すると共に ISO20474-1 Annex B との違いを要約する。Ad Hoc グループは調査結果を 2007 年 6 月 30 日までに TC127 に報告することになった。

②車両火災の防止

オーストラリアは設計に関するリスクアセスメントを規定するものであり、検出、防止、消火の 3 要素について新規規格化したいと提案した。議長は、近年の騒音規制への対応でエンジンルームの密閉度が高くなると共にエンジンルームの温度が上昇し、車両火災の危険度が増しているとしてこの種の規格が必要と示唆した。結局、イギリスなどの支持があり、TC127 で予備業務項目として登録し、WG 設立などを検討することとなった。

③電気駆動、ハイブリッド車の安全要求

ニュージーランドが高電圧の電気駆動の車両についてのガイダンスがないので、規格化が必要と説明した。日本からはハイブリッド車についても適用の可能性があるコメントし、結局優先度が高いとして、アメリカが新業務項目提案を作成することとなった。

（新キャタピラー三菱株 政次知己）

JICMA