

日・EU ビジネス・ラウンドテーブル  
日・EU 両政府への提言  
【仮訳/Tentative translation】  
2015年4月28日 ブリュッセル

ワーキング・パーティ C  
イノベーション、ICT  
[Final Version]

ワーキング・パーティ・リーダー:

アリアンスペース  
会長・CEO

富士通株式会社  
顧問

ステファン・イズラエル

伊東千秋

## 略称・略語一覧表

略語	意味
BASA	航空安全に関する相互承認協定
BRT	ビジネス・ラウンドテーブル
CARATS	将来の航空交通システムに関する長期ビジョン
EEN	エンタープライズ・ヨーロッパ・ネットワーク
EU	欧州連合
FP	フレームワーク・プログラム
ICT	情報通信技術
ITA	情報技術協定
ITU	国際電気通信連合
JEUPISTE	日 EU イノベーション・科学・技術協力強化プロジェクト
LIBE	市民的自由・司法・内務委員会
NATO	北大西洋条約機構
NIS	ネットワーク情報セキュリティ
SME	中小企業
R&D	研究開発
WSIS	世界情報社会サミット
WTO	世界貿易機関

## はじめに

日本政府と欧州委員会は自由貿易協定と戦略的パートナーシップ協定に向けて 2 年以上、交渉を行っている。2013 年 4 月と 2014 年 4 月に BRT は交渉官に協力し、技術的に複雑な問題を解決することを支援する提案を示した。我々のビジネスにおいて具体的な改善が見られない、また我々の問題に対する交渉の具体的な状況に関する情報が不足している為に、前回の提言の多くを維持する。この文書を有益にする為に、我々は優先度の高い問題を再度、強調する。それらのほとんどは日 EU 双方からの共同提言である。またそれぞれの部門における新しい問題についても該当する場合には言及している。また問題を解決する為の提案を繰り返し提示している。

### ICT

昨年の提言を改めて提示する。

BRT は欧州委員会が、デジタル単一市場を最も重要な政策パッケージの一つとして位置づけたことを歓迎する。特に、BRT は 3 月 25 日の公式なプレスリリースによる欧州委員会からの最近の発表を支持する。データの流通、データ保護、標準やインダストリー 4.0 等が優先分野となっている。BRT はデジタル単一市場戦略の内容を明確にするために、協力する用意がある。BRT は 2015 年 5 月に発表予定であるデジタル単一市場戦略によって、EU の規則が簡素化されることを期待する。ICT に関するグローバルな規則は最新の技術革新とビジネスモデルを反映させるために、定期的な更新が必要である。

日 EU はインターネットガバナンス、サイバーセキュリティ、プライバシー保護、データ活用、越境データフロー、強制現地化政策等に関する共通原則に基づき協調した行動を取ることで国際的な交渉に影響を及ぼすべきである。

### イノベーション一般

昨年の提言を改めて提示する。

日 EU は高齢化、気候変動等、同様の社会的課題に直面している。これらの難しいグローバルな課題に対処するために、政府はより良い R&D ビジネス環境を通じて、民間部門のイノベーション能力を利用すべきである。Horizon2020 等のファンディング・プログラムは日 EU 間のオープンコラボレーションに向けた努力を増やすべきである。イノベーションや協調に対して資金提供をするファンディング・プログラムはきわめて重要である。

産学官の参加による両地域間の R&D 協力を促進させることは、両地域さらに世界の他の地域に展開し得る革新的な製品やサービスを作り出すことに貢献する。また日 EU の規制協力は新しいサービスと製品の展開を加速化させる。

### 航空

昨年の提言を改めて提示する

欧州の航空産業は、世界市場で主要なサプライヤーとしての立場を担っており、また日本はその多くの先端技術により後をすぐに追っていくかもしれない。双方はしかし市場への積極的な新規参入者からの挑戦にさらされている。この点にお

いて、技術的優位性と競争力を維持する為に、共同で技術・プロジェクト開発を行うことは双方にとって必要なことである。

日 EU の産業協力はヘリコプターと航空エンジンの分野で既に存在している。しかし潜在的可能性ははるかに大きい。より多くの政府主導による協力と継続した両当局による支援は、欧州の環境、社会、安全に関する要求を満たしながら、日欧航空産業界の関係の発展を実現させるために必要なものである。

## 宇宙

昨年の提言を改めて提示する。

日欧の宇宙産業は、双方とも宇宙製品の主要なサプライヤーと位置づけられているが、同産業のグローバル市場規模は小さく、成長の見通しは限られている。政府予算が継続して少なく、競争が激化する状況においては、協調および相互に開かれた市場は、日 EU の宇宙事業における目標達成とグローバル市場で双方の潜在的可能性を実現する為に必要である。我々は日 EU 宇宙政策対話の立ち上げに大変満足している。そして宇宙のオペレーションの分野において迅速かつ緊密な規制協力を提言する。

## 防衛産業

昨年の提言を改めて提示する。

日本の防衛装備部門において、潜在的に重要な変更が起きている。その結果として日 EU の防衛産業の協力は芽生えの兆候を示している。ほとんどの進展は日本と個々の EU 加盟国において行われている事実を留意して、我々は日本と欧州委員会と欧州防衛機関双方の対話を提言すると共に、この実りある二者間のプロセスが安定的に継続することを強く求める。

## 鉄道

昨年の提言を改めて提示する。

鉄道は日 EU 双方の産業界が世界のリーダーであるハイテク分野であり、新興経済圏からの新しい競争に直面した状況において、世界の標準を継続して協力して制定することができる分野である。このことは、第三国市場での協力拡大に対して、深い意味合いを持っている。安全は、特に有望な協力分野であり双方当局により促進されることが望まれる。

## 日本・EU 両産業界からの提言

### WP-C / # 01\*\* / EJ to EJ 重要インフラのサイバーセキュリティ

信頼性、安全性、堅牢性は、サイバー空間と ICT が支える物理インフラに求められている主要な柱である。

BRT は、両当局がすでにサイバーセキュリティに関して共同で取り組みを行っていることを評価している。そして日 EU で ICT に基づく安全で堅牢なインフラに関して更なる協力が行われることを後押しする。

より多くのデータがクラウドに集まり・処理されていることから、予期せぬ損害を与える漏洩を防ぐために、データのセキュリティは重要性が高まっている事柄である。

サイバー攻撃に対する防御や適切な対応に関するベストプラクティスの共通した枠組みが、両当局によって確立されるべきである。

重要インフラ事業者と ICT サービスプロバイダーの協力は、サイバー脅威に対処する為に必要不可欠なものである。BRT は、セキュリティ報告は重要インフラのみに適用されるべきであり、インターネットサービスを実現する事業者には適用されるべきではないと考えている。

BRT は、両当局に対して、サイバーセキュリティ分野に対する人材の質と量を高めることを求める。

最後に、主要なライフライン(エネルギー、交通など)のサポートや開発に ICT が重要な役割を果たしていることから、堅牢な ICT 部門は特に重要である。送電網を含む複数のインフラの開発やスマート化が進んでいることを鑑みて、BRT は新しい技術の開発が促進され重要インフラにおける十分な保護レベルが確保できるように、民間企業による堅牢で安全な ICT インフラ構築を当局が奨励することを要望する。

#### < 直近の進捗評価 >

本提言に対して、良い進捗があった。

2014 年 5 月の第 22 回日 EU 首脳会議の共同声明において、日 EU はサイバー空間におけるリスクに対する認識を共有し、サイバー空間に関する対話の立ち上げに合意した。

この首脳会議での合意に基づき、2014 年 10 月には第 1 回日 EU サイバー対話が東京において開催された。

2014 年 11 月に、日本はサイバーセキュリティ基本法を採択した。本基本法に基づき、サイバーセキュリティ戦略本部が設立され、新しいサイバーセキュリティ戦略を策定する手続きが進んでいる。

2014年3月に欧州議会は、NIS指令に関してEU理事会と交渉をする権限を与える投票を行った。複数の非公式な三者会合が欧州委員会、欧州議会、EU理事会によって開催されている。

#### < 背景 >

サイバー空間を取り巻くリスクは複雑性を増している。重要インフラに対するサイバー攻撃は、社会に対する深刻な脅威である。エネルギー、交通、水などの重要インフラのオペレーションはICTに大いに依存している。このことはサイバー脅威からの重要インフラ保護は、ビジネス活動と安定的な市民社会の維持の為に、必要不可欠であることを意味している。

これらの深刻な問題に対処する為には、官民による緊密な国際協力が求められている。

### WP-C / # 02\*\* / EJ to EJ プライバシー保護とイノベーションの両立

パーソナル・データの責任ある収集と利用はICT産業だけでなく、社会全体にとって重要である。BRTは両当局に対して、個々の種類のデータ利用に対する明確なルールを規定することを求める。このことはプライバシーを保護した上でのデータ流通を可能にし、責任ある方法でビッグデータ活用を促進させる環境を作り出す。BRTはまた両当局に対して、データ保護に関する乖離が生まれず、企業が異なるデータ保護制度の差異を気にせずビジネスを行えるように、双方にとって両立可能なデータ保護に関する規則・法律を採用することを求める。

BRTは、日本の個人情報保護法の見直しの決定を歓迎する。

BRTはまた、欧州委員会がデジタル単一市場を優先政策アジェンダとし、単一のデータ保護ルールをEUのデジタル単一市場にとって重要な柱と位置づけたことを歓迎する。

BRTは日本の当局に対して、改正された法律がEUの制度の下での充分性認定手続きを満たす内容になることを強く要求する。

BRTはまた、日EU間の合理的で公平なセーフハーバー協定もしくはEU制度に基づく充分性認定手続きを双方の制度変更の最中または完了した後に検討することを提言する。

EUの一般データ保護規則案に関してBRTは、プライバシー保護とイノベーションをEU当局は両立するべきと考えている。そして、国際的なデータ移転における認定された認証制度の積極的活用、域外適用の対象に関する明確な定義、漏洩の際の柔軟な通知期間、多国籍企業内での従業員データの越境移転に向けた簡素化されたルール、バランスの取れた公平な課徴金の最大額の設定を提言する。BRTは可能な限り、2015年末までに一般データ保護規則が採択されることを期待する。

更に、両当局は第三国や国際機関との協力を強化し、国際的な枠組みを追求する対話を開始すべきである。このことは、最終的に世界のデータ保護制度がより整合性

がとれたものになることを促し、グローバル企業が一つの制度に従うことで個人情報の移転を可能にすることにつながる。

< 直近の進捗評価 >

本提言に関して、良い進展があった。

EU 規則案は審議の最中であり、2015 年末までに採択される可能性がある。

日本の個人情報保護法の改正は国会において審議中である。改正法案には個人情報保護に対して責任を持つ独立した機関の設立が含まれている。

< 背景 >

2014 年 3 月 12 日に欧州議会は本会議で投票を行い、本提案を担当する市民的自由・司法・内務委員会(LIBE)により提案された修正案を採択した。欧州議会による修正案は、企業が個人情報の活用を検討するために好ましい仮名化データの定義や認証制度などが導入されているものの、データ漏洩に対する全世界売り上げの 5%または 1 億ユーロのいずれか高額の制裁金、複雑な同意や消去に関する要求等の厳しい条項が依然含まれている。

理事会レベルでのより包括的な合意に向けて道を開く為に、2014 年 6 月、10 月、12 月、2015 年 3 月に加盟国の司法担当大臣はデータ保護に関する主要な要素について合意に達した。(EU 以外の組織の取扱い、適用範囲のルール、データ処理に関するルール、公的部門に対する一部のルール)

**WP-C / # 03\*\* / EJ to EJ オープンで透明なインターネットの維持に対する協力**  
**(インターネット・ガバナンス)**

BRT は、両政府によるインターネットガバナンスに対する今までの協調的な努力を支持し、日 EU のリーダーと当局が本件に関連して示したリーダーシップと努力に対して最大限の感謝の意を表す。2015 年は国連総会において WSIS の活動を見直す重要な年である。その為、我々は両当局に対して、マルチステークホルダーが関与する、オープンで透明なオンライン環境の維持に対して引き続き協力することを求める。

< 直近の進捗評価 >

2014 年 2 月に欧州委員会は、インターネットガバナンスの未来の形成における欧州の役割に関する通達「インターネットポリシーとガバナンス」を発表した。

2015 年 3 月に通信ネットワーク・コンテンツ・技術総局と総務省は第 21 回日 EU・ICT 政策対話においてインターネットガバナンス他について議論を行った。

< 背景 >

インターネットは豊かな市民生活、イノベーション、経済成長を支える社会インフラとして必要不可欠なものになっている。BRT は、インターネットを用いた革

新的なサービスはマルチステークホルダー及び国際的なガバナンス制度の元で生じたと認識している。2012年の世界国際電気通信会議において国際電気通信規則の改正がITU加盟国により議論された。会合においてインターネットガバナンスに対する各国の異なる立場が明確になった。国際的なガバナンスについては、引き続き現在の議論における主要な議題となっている。2014年にはインターネットガバナンスに関する複数のトップレベルの会合が開催され、グローバルなデジタルガバナンスが提唱されている。(4月のブラジルでのインターネットガバナンスの未来に関するグローバルマルチステークホルダー会議、10月の韓国でのITU全権委員会会議)また2015年には12月の総会での特別なハイレベル会合を含む多くの会合が計画されている。グローバルなガバナンスに関する世界的な動向を反映して、ICANNは2015年9月に国際的なガバナンスに移行をしなければならないことも認識されなければならない。

## WP-C / # 04\*\* / EJ to EJ FLMに対する懸念と第三国における市場アクセス改善

BRTは、いくつかの国々が強制的に現地化を求める政策(FLM)を実施していることに対して懸念を持っている。サービス提供に際しての現地設備や拠点の要求、強制的技術移転、現地での試験要求等の強制的な現地化政策が不要で不公正、あるいはユーザーへの正当でスムーズなサービス提供を明らかに阻害する場合には、両当局はこのようなFLMに対して、協調して反対する行動を取る事が求められている。これらのFLMは自由なグローバル貿易に対する真の危機となる可能性がある。越境データフローを実現するビジネス環境を維持することは多国籍企業とグローバルな事業者により提供されるサービスを消費する市民にとって必須なものである。

BRTはまた、越境ビジネスとデータ流通を促進させる為に、インターネットを通じたサービスに関する野心的で包括的な貿易自由化政策に向けて両当局が精力的に取りくむことを要望する。このことは全ての階層の事業者(インフラ事業者、オペレーター、サービスプロバイダー)が最終ユーザーの総合的利益を相乗的に作り出すことを促進する。BRTは第18回日EU産業政策対話において、経済産業省がICTに関するFLMやパーソナル・データ保護に関する協力を強化することに合意したことを非常に歓迎する。

### < 直近の進捗評価 >

2014年5月にブリュッセルで第22回日EU定期首脳会議が開催され、日本とEUは、現在交渉が行われている新サービス貿易協定における協力を強化することの重要性を強調した。BRTは海外から日本で販売されるデジタルコンテンツに対するVATの適用のルールを2014年6月に財務省が確認したことを認識している。このようなルールの確認は相互の公平性と共に日EU間のデジタル貿易の拡大に向けて求められている。

2014年10月に日米欧の政府とICT産業の代表はFLM問題に対して議論を行う三者会合を開催した。この会合はDIGITALEUROPE、JEITA、ITIにより開催された。彼らはこれらの問題を防ぎ、対処する為の努力を共有し、政策に関する情報連絡、対



話、共同の活動を強化することで協調活動を更に進めることを合意した。特に、グローバル経済の成長に対する深刻な影響を認識し、DIGITALEUROPE、JEITA、ITIはデータ現地化要求に対して対抗する「データ現地化要求に対抗する東京宣言」を採択した。

2015年3月には域内市場・産業・起業・中小企業総局と経済産業省は、日EU間の規制協力に関する共同文書を取りまとめた。

#### < 背景 >

情報技術協定はIT製品のグローバル貿易を促進させ、グローバル経済に大きな貢献を果たした。サービスは、ICT分野において製品に加えて重要な事業分野である。デジタルサービスに関するグローバルなルールは、技術開発や新しく発生するビジネスモデルを反映するために改められる必要がある。

### WP-C / # 05\* / EJ to EJ ITA拡大の締結に向けた継続的努力

BRTはWTOでの議論において、ITAを拡大する現在の交渉を成功裏に終了させる為に短期的な期限を設定し、取り組むことを両当局に求める。

ITA拡大の成果を享受するために、我々は交渉に含まれた物品の多くに対して関税の即時引き下げもしくは、より短期間での引き下げを求める。

またBRTは拡大されたITAにおいて、ITAが常に最新の状況を踏まえ技術開発を反映したものであるように、強制的に定期的な見直しをする仕組みを取り入れることを求める。

#### < 直近の進捗評価 >

ITA拡大の交渉官は交渉を妥結する為に2014年12月のWTO会合に参加した。しかし残念ながら交渉をまとめることが出来なかった。WTOのロベルト・アゼベド事務局長はメンバーに対して交渉での相違を埋める為に積極的にかつ建設的に取り組み続けることを強く要請した。

#### < 背景 >

ITA拡大は貿易を加速化させ、製品分類の不確実性を取り除き、全ての経済分野と公共サービスにおける技術の発展を確かなものとする。日欧双方は主要な産業分野の発展を原動力とし、実質的に他の全ての分野と公共サービスでの生産性、イノベーション、雇用創出、競争力とサービス品質向上から恩恵を得ることが出来る。

1996年から改定が行われていない現行のITAとは異なり、定期的な見直しの仕組みは、無関税で貿易されるICT製品カテゴリーの追加を可能にし、製品分類の不確実性を引き起こす現在及び将来の革新的技術の開発リスクを最小化する。

## WP-C / # 06 / EJ to EJ 著作権補償制度・私的録音録画補償金制度の抜本的見直し（私的コピーに対する補償制度）

日 EU は私的複製補償制度の抜本的な見直しに関して、技術や合法的なデジタルコンテンツ流通の進化を考慮に入れ、協力を行うべきである。改正に向けた見直しは、包括的な方法で、新規の方法を考慮に入れるべきである。この中には新しいコンテンツ配信の実践、例えばライセンスに基づくクラウドによるコンテンツ・ストリーミングモデルと共に、私的コピーからの権利保持者とクリエイターへの補償を確保する利用可能な方法が含まれる。入手可能な合法的なデジタルコンテンツが増加することで、EU 及び日本において既存の著作権制度の見直しが必要になる。見直しの目的は、消費者にとって魅力的な価格で合法的なデジタルコンテンツを増やす狙いを持ち、ライセンスを受けたデジタルコンテンツに対するオープンで競争的な市場を促進することにある。そしてこのことは、イノベーションとデジタル・クリエイティブ市場の成長を促進する。そのゴールは消費者、権利保持者、サービス・機器プロバイダー等にとって透明性があり、公平な制度の確立を可能にすることでなければならない。

### < 背景 >

現在、補償金はアナログ時代にさかのぼる補償金制度により支払われている。私的録音録画補償金制度は海賊版の問題に対処していない。新しく立ち上がり拡大するビジネスモデルは、現行の著作権補償制度により妨げられているかもしれない。さらに欧州全域の中でも制度は大きく異なっている。このことはモノとサービスの自由な移動に関する内部市場の原則とも矛盾している。

## イノベーション全般

## WP-C / # 07 \* / EJ to EJ 共同R&Dプログラムにおける国際標準化に向けた取り組み

両当局は、先進的な製造や IoT 等の国際標準化に向けた共同 R&D プログラムをより優先すべきである。新しい技術に対する日 EU 間の規制協力は両地域において新しいサービスと製品の普及を加速する。

### < 直近の進捗評価 >

2015 年 3 月に域内市場・産業・起業・中小企業総局と経済産業省は第 18 回日 EU 産業政策対話をブリュッセルにおいて開催し、日 EU 間の規制協力に関する共同文書を採択した。

### < 背景 >

日 EU は高齢化、気候変動、資源の制約といった共通の社会的課題を抱えている。日 EU の専門的知見に関する協力を強化することは、複雑な課題に対処する新しい製品・サービスを作り出す可能性を高める。しかし本当のブレークスルーは、両経済圏と当局が同じ標準を使い、二重の認証を不要にすることにより可能になる。これを既存技術や市場において達成するのはより難しい為、少なくとも新し

い標準は可能な限り共同で開発すべきである。標準のシーズは既に研究開発レベルで輪郭を現すことは良く知られている。その為、共同の R&D プログラムは共同の標準化活動を奨励すべきである。

## **WP-C / # 08\* / EJ to EJ R&Dプロジェクト・プログラムにおける更なる協調に向けたビジョンとロードマップの共有**

R&D プログラムをより効率的に管理し、産業界から使いやすいものにする為に、共同公募の準備・開始手続きは双方でよく協議され、標準化されたものとするべきである。特に透明性が提案及び審査段階において強化されるべきである。日 EU での公募において明確に対応する公募を明記することは、協力の機会を見出すことを促進する。可能であれば、公募の公示の同期を取ることが好ましい。双方の当局は、共通のテーマを見つけるために日 EU 産業界のマッチメイキング活動を増やすべきである。ビジョンの共有や共通のロードマップに当たっては、産業界主導の欧州テクノロジー・プラットフォームの活動がモデルとなりえる。

それぞれの地域における個々の R&D プロジェクトへの参加を増やす為に、BRT は政府当局が、新設された Horizon 2020 プログラムの日本に於けるナショナルコンタクトポイントやエンタープライズ・ヨーロッパ・ネットワーク (EEN) を含むその他の関連手段によるサービスを奨励し、研究開発公募を広く告知し、パートナーシップの形成を支援することを要望する。BRT は Horizon2020 や現在策定中の第 5 期科学技術基本計画におけるイニシアティブが、日 EU の戦略的 R&D 協力を更に進めることを期待する。

また BRT は 2015 年 3 月に総務省と通信ネットワーク・コンテンツ・技術総局が開催した日 EU・ICT 政策対話で顕著な成果が得られたことを歓迎する。政策対話では成長と競争力を促進させるために ICT 分野における政策の調整や R&D での協力の重要性が確認された。特に、BRT は日 EU での 5G(第 5 世代移動通信システム)に関する閣僚共同宣言を近々締結すると発表したことを歓迎する。

### **< 直近の進捗評価 >**

*航空やICTに関するいくつかの共同公募がHorizon2020の下で行われた。*

**2014年10月に欧州委員会と総務省、NICTはブリュッセルにおいて第5回日欧ICT国際共同研究シンポジウムを開催し、日EUの共同研究ICTプロジェクトについて議論を行った。**

**2015年3月には、Horizon2020のSUNJET IIプロジェクトが日欧シンポジウム「航空の未来と電気技術」を東京において開催した。**

*日EUの研究イノベーションに関する協力を更に強化する為に、JEUPISTEという新しいプロジェクトが、2013年9月にFP7の枠組で開始された。ナショナルコンタクトポイントとしての任命以降に、日欧産業協力センターは日EU間のR&D協力を進めるためのいくつかの活動を行った。(Horizon2020の契約文書の翻訳、2014*

年12月のICTに関するセミナー及び2015年2月の再生可能エネルギーに関するセミナーの開催、ローカルホストとの協力によるワークショップ・セミナーの開催、日本向けのHorizon2020ポータルサイトの開設、他のナショナルコンタクトポイントとのネットワーキングや情報交換等を行った。)

日本政府は、第5期科学技術基本計画を検討している。

< 背景 >

科学、技術、イノベーションは成長のエンジンである。アイデアは国境によって妨げられてはならない。両地域の知見を集結させることは、現在の複雑でグローバルな課題に対処する有効な方法である。R&Dプログラムが調整され、両地域からのR&Dプログラムへの相互参加が容易になれば、各国はより効果的に人的資源や財政資金を活用することができる。調整はローカルや地域レベルでも進められるべきである。(例えばSmart Specialization)  
同様の調整は商工会議所や産業団体、大学との調整によって進められるべきである。

**WP-C / # 09\* / EJ to EJ R&Dに関する税額控除や他のインセンティブ**

BRTは、特にSMEを対象にR&Dに対する更なる税額控除の拡大、R&Dの成果の調達に対する官民協力を求める。当局は企業が長期的なR&D計画策定を躊躇するような、法律変更を頻繁に行うべきではない。

< 直近の進捗評価 >

日本政府は2014年度の税制改正において、R&Dに対する税額控除の特別処置を延期・拡大した。

< 背景 >

R&Dそのものは企業にとってリスクが高いものである。当局はそのようなリスクに関するコスト削減を支援すべきである。補助金とは別に、税額控除もまた一つの効果的な解決法である。特に資金へのアクセスが限られる中小企業にとっては、税額控除は最も簡単で、事務処理の少ないR&D助成の形態である。税額控除にあたっては、長期的資金計画と支出管理を必要とするR&Dの長期的性格を考慮すべきであり、故に、企業がR&D支出を効果的に計画できるように、長期にわたって規定されるべきである。

## 航空

### WP-C / # 10\*\* / EJ to EJ 航空分野における政府主導の協力

日 EU 両当局は、政府財源による刺激策により航空分野における産業協力の安定的かつ著しい改善を図る為に、相互の信頼、平等、相互利益の考えに基づいて、継続的な対話を確立するべきである。このことには環境問題における幅広い協力も含まれている。

#### < 直近の進捗評価 >

本提言に関していくつかの進展が見られた。

#### < 背景 >

欧州航空産業は長きにわたり、世界市場で主要なサプライヤーとしての位置付けを担っている。日本にも多くの先端技術があるが、何れも新規参入者からの挑戦にさらされてきている。日欧が技術的優位性と競争力を維持するには、また厳しい予算という現実を克服するには、共に技術開発・プロジェクト進捗を行なうことが必要である。ヘリコプター・航空エンジン分野の協力は既に存在するが、はるかに大きな潜在性があるものと思われる。

民間旅客機分野での日 EU の協力は A380 プログラムに日系サプライヤーが 15 社参画しているが、2000 年代初頭から停滞している。エンジン・プログラムやカーボンファイバー素材の供給者として日本の参画はより良い状況にある。但し近年、他国は劇的に向上しており、価格競争力が主要な決定要因となっている。

欧州と日本は騒音から排出物に至る環境問題に関する研究プログラムにおいてほとんど別のものを支援している。航空機のあらゆる速度におけるエコ技術は日欧間で将来、重要で意味のある協力とビジネス機会を生み出す分野のひとつであると我々は見なしている。

### WP-C/ #11/ EJ to EJ 航空機の承認に関する協力

日本と欧州の航空当局間における相互協力の向上を図るべきである。特に、国土交通省航空局(JCAB)と欧州航空安全庁(EASA)との間で、型式証明および整備に関わる活動に適用される、航空安全に関する相互承認協定 (BASA) の締結を BRT は提唱する。

#### < 直近の進捗評価 >

日EU間の航空安全に関する相互承認協定に向けて著しい進展が見られた。

#### < 背景 >

各々の認定を相互に認め合う双務的合意が米国と日本の民間航空機関には存在する一方、欧州 (EASA) と日本 (JCAB) の間にはわずか一つのワーキングアレンジメ

ントが存在するのみであり、現状の難しさを反映している。JCAB が欧州航空機の型式検定を有効とする作業は、長いプロセスである。特に、ヘリコプターが EASA 認定済みの場合にもかかわらず、新しいオプションが出て来た場合は自動的に認可されるどころかあらゆる技術書類への審査が必要となるのが実情である。このことはしばしば、日本への製品のデリバリーを遅らす原因となっており、厳しい納期要求から、公共入札において公正な競争から欧州の製造業者を排除する可能性がある。日本は Rotorcraft Flight Manual の翻訳を要求し、地場当局の承認を求めるところで世界で唯一の国であることは、ヘリコプター輸入への更なる障壁である。

## WP-C/ #12/ EJ to EJ ヘリコプターのナビゲーション規則に関する協力

ヘリコプター向けの低高度 IFR ルートの開発及び衛星ベースのナビゲーション規則に関して、より高度且つより良い協力を日欧間で構築すること。

### < 直近の進捗評価 >

本提言に対して進展が見られている。将来的な航空交通システムに関する欧州の単一欧州航空交通管理研究プログラム、「SESAR」と日本の航空交通システムの変革に向けた協調的行動「CARATS」委員会が、技術協力の面でフレームワークを策定した。

#

### < 背景 >

米国、欧州、日本は十分なレベルの情報交換や標準化等を行わず、各々がそれぞれの規則や設備の構築を図っている。日欧の相似性は日欧各々の対米相似性を上回るものであり、足並みをそろえた活動が必要である。欧州製ヘリコプターの多くが、低高度 IFR ルート、ポイント・イン・スペース進入、GPS による精密進入を可能にした地上ベース/衛星ベースのインフラとのインターフェースを有するハードウェアを装着している中、標準や規則の相互認証がなければその意味が失われてしまう。欧州航空安全機関と国土交通省航空局の二者間の合意が航空産業によって期待されている。

## 宇宙

## WP-C/ #13 / EJ to EJ 宇宙でのオペレーションに対する規制協力

日 EU 当局は、新しく立ち上げられた日 EU 宇宙政策対話を活用して、宇宙でのオペレーションに対する規制協力を議論すべきである。#

### < 直近の進捗評価 >

本提言は新しい提言である。

<背景>

我々は2014年10月7日の第1回日EU宇宙政策対話を歓迎する。本会合は双方に関心のある多くの分野を扱っている。日本政府は、一方で日本の主体による宇宙におけるオペレーションを規制する法律を準備しようとしている。同様の法律はEU(主にいくつかのEU加盟国)において存在している。宇宙に関連するサービスに対する健全な日EU間の貿易協力は、日EU宇宙政策対話の中で共通の法的・規則の土台に基づき考察することが出来る。更に2014年10月8日の第1回日EU宇宙フォーラムにおいて、日本とEUの宇宙産業からの参加者は民間と防衛分野のテーマの双方において産業協力の必要性の概要を示した。このことは多くの技術、予算、産業優位性につながる。このような協力はまた、通信や地球観測サービス等の分野での現在の対話の下で検討されることになる。

**WP-C/ #14 / EJ to EJ 政府衛星の打ち上げの相互バックアップ**

日EU当局は、政府の打ち上げに関する相互のバックアップの仕組みを、日EUの打ち上げ機を用いて構築すべきである。#

#

<直近の進捗評価>

本提言に関して、進展は見られない。

<背景>

欧州の衛星打ち上げ機 Ariane5 と日本の H-IIA が、商用ベースの衛星打ち上げに関して相互バックアップに使われている。このことは、打ち上げ機の技術トラブルによる長期の打ち上げ遅れを減らしている。政府による打ち上げに対する同様なバックアップの仕組みに向けた日本の文部科学省と欧州宇宙機関による数年にわたる議論は成果となっていない。

**防衛**

**WP-C/ #15 / EJ to EJ 日EUの防衛装備品に関する協力**

日本の防衛装備部門において、潜在的に重要な変更が起きている。その結果として日EUの防衛産業の協力は芽生えの兆候を示している。ほとんどの進展は日本と個々のEU加盟国において行われている事実に留意して、我々は、日本と欧州委員会及び欧州防衛機関双方との対話を提言すると共に、この実りある二者間のプロセスが安定的に継続することを強く求める。

<直近の進捗評価>

本提言は新しい提言である。

## 鉄道

### WP-C/ #16 / EJ to EJ 鉄道市場アクセス

両当局は、遵守要件及び現行の承認プロセスについて、オープンな形式での記述を確立すべきである。鉄道に関連する認証手続きについては、双方に十分にわかるようにすべきである。また変更点について、互いに情報を提供すべきである。

この目的の為に、両当局は、2014年に合意された調達の透明性・内外無差別及び安全注釈の明確化に関する約束が確実に達成されて、実際の市場アクセス条件がさらに著しく改善されるよう、努力を続けなければならない。

更に、欧州鉄道庁と日本の国土交通省は、それぞれの鉄道ネットワークにおける認証手続きの理解を促進するために、作業部会を設置すべきである。

#### < 直近の進捗評価 >

本件に対して著しい進捗が見られた。

双方の鉄道分野のプレイヤーは、EPA/FTA交渉と並行して、特に2014年3月に開始された鉄道産業間対話を通じて、過去数年、双方のシステムの違いに関する理解を深めるために努力した。尚まだ改善の余地はあるものの、双方の理解は改善された。

欧州委員会と国土交通省は、調達の透明性や安全注釈の定義に関して合意した。

EUは、日本の政府調達協定のANNEX IIIからJR3社を除外することに対するWTO事務局への異議を最終的に取り下げた。そして、それと同時に、これらの企業は、資材調達に対する自主行動規範を公表した。

JR3社の1社であるJR東日本は、既に、安全信号システムの調達を欧州企業と始めており、最近、18両のディーゼル車両の国際公募入札の実施を発表した。

#### < 背景 >

- (1) 日本の鉄道事業者とEUの鉄道会社は、鉄道の安全分野において、長期にわたる成功経験を有している。
- (2) 日本とEUの鉄道分野における法的要件、運営システム、ビジネス慣行は、お互いに似通っていない。特に、機器やシステムの安全性と信頼性にかかわる責任について、異なる主体が担っている。EUでは主にメーカーが安全認証の取得に責任を持つものに対し、日本では鉄道事業者が安全認証の取得に責任を持っている。
- (3) 安全認証は、多くの鉄道の機器やシステムの調達における決定要因である。
- (4) 安全認証に関する違いに対処するにあたっては、双方の鉄道分野のプレイヤーの間、特に両者の鉄道メーカーの間で対話を開始することが、適切である。その結果、グローバルな鉄道産業の安全パフォーマンスが相互に強化される。



- (5) 2014年3月27日に、EUと日本の鉄道分野のほとんどのプレイヤーを対象とした第1回鉄道産業間対話が、欧州委員会と日本政府の後援のもと、ブリュッセルで開催された。2014年12月4日に、第2回対話は東京にて開催された。
- (6) BRTはこのイニシアティブを支援する。このような産業間対話は、相互理解を深めるのに役立つため、定期的に行われるべきである。
- (7) EUでは、過去数年に渡り、EU加盟国に対する認証の可視化を改善するために、相当な努力が行われた。これらは鉄道網の安全運営に関する特定の要件に関するものである。欧州鉄道庁は、EU加盟国の安全認証の調整を担当している。第4鉄道パッケージと呼ばれる提案によって、欧州委員会は、欧州鉄道庁による共通の認証手続きの道を切り開こうとしている。
- (8) BRTは、産業間対話を通じて、両地域内外での、日本とEU双方の鉄道産業の発展を促進するような、双方にとってメリットのある解決策が見つけられることを期待している。

## EU 産業界からの提言

### 航空

#### WP-C / # 17\*\* / E to EJ 羽田空港D滑走路の重量制限

羽田空港 D 滑走路の重量制限は、欧州製の航空機使用及び同空港の更なる国際トラフィックの拡大に対する障害である。エアバス社製 A380、A350#のような新しい大型機が使用認可されるべく、これらの重量制限は見直されるべきである。日本と欧州両当局に対し、必要な検証を実施する上での協力を要請する。更に、最新の中型機である A350 の運用に関しても、構造上の荷重耐性における再検証を実施することによって見直されるべきである。

#### < 直近の進捗評価 >

本提言に関して進捗は見受けられない。しかしながら、羽田における747-8i (コードF) の日中運用が最近認められ、A380の羽田への乗り入れを考える航空会社が存在することから、A380 (コードF) の日中運用も近く承認されることが期待される。

#### < 背景 >

航空交通ニーズの増大と混雑の緩和のため空港の拡張が進められてきたが、4 本目の滑走路 (D 滑走路) 及び国際線ターミナルが 2010 年 10 月に竣工した。これまではアジア路線中心であったが、より長距離便への対応が想定されている。便数はニーズに伴い増えるが、空港容量を超えることは出来ない。このことは日本が訪問者数を今日の年間 1,300 万人から、東京オリンピックが開催される 2020 年までに 2,000 万人に増やす目標を達成することを妨げる。羽田空港を離陸する平均の旅客機のサイズは 230 席であり、747 型機が国内で使用されていた 1980 年の平均である 240 席を下回っている。東京の空港、特に羽田におけるトラフィックが増えていることを鑑みると、大型旅客機が羽田で使えるような活動が求められている。このことは新しく大型の航空機の利用が航空会社の戦略の重要な一環である所以である。このような状況下で、D 滑走路重量制限は羽田空港にとって大きく新しい航空機への妨げとなることを懸念する。多摩川からの影響を加味して D 滑走路は伝統的埋め立て方式ではない埠頭の様な構成で修理されていることから重量規制は使用時の重量に基づき設定されているが、現状の重量制限下ではエアバス社製の最新鋭機 A380、A350 は使用不可となってしまう。(下記参照)。

#

ユニットトン#	重量制限#	A380	A350-1000	A350-900	B747-400	B777-200ER

全重量#	400	<b>571</b>	308.9	268.9	396.0	286.9
バラスト重量#	139.5	<b>161.6</b>	<b>146.9</b>	126.0	92.8	134.9
輪加重#	26.2	<b>26.9</b>	24.5	<b>31.5</b>	23.2	22.5

## 宇宙

### WP-C / #18\* / E to J 衛星打ち上げサービス事業者の認定

日本の商用衛星打ち上げプロジェクトを想定した、日本の当局による海外打ち上げサービス事業者の認定は、公正且つ商業的な世界のプラクティスとして認定され、制定された **French Space Operations Act of 2008** 及びその関連条例と一貫性を持ったものであるべきである。#

#

< 直近の進捗評価 >

最新の情報は持ち合わせていない。

#

< 背景 >

日本側当局は、日本の衛星打ち上げサービス利用者に対して、打ち上げ契約以前に公式な承認を取得し、かつ日本側当局が承認する信頼性が高いサービス事業者のみの利用を求める宇宙のオペレーションに関する法律を熟考している。EU の打ち上げサービス事業者が日本において競争上不当に扱われない限り、問題提起は行わない。

#

## 防衛

### WP-C / #19 / E to EJ 防衛装備品及びサービスに関する国際的に認定された調達プロセスの適用

以下各項があらゆる防衛調達プロセスに適用されるべきである。#

#

- (1) 調達プロセスでの要求事項をより広範に利用出来るようにすることで、日本は海外サプライヤーに対して透明性を改善させるべきである。#
- (2) 日本側の防衛省は競争力の強化と開発リスクの減少の為に初期の研究・開発フェーズにおいて NATO 標準を採用すべきである。#
- (3) 日本側の防衛省は、価格や海外製造業者からの現地調達率の面で最適な条件を得られるように、調達に際して複数年契約を導入するべきである。#
- (4) 防衛調達プロセスにおいて、ライフサイクルコストにより重点をおくべきである。ライフサイクルコストに基づく予算編成により、政府は防衛費の計画

が立てやすく、また全体コストをより完全に開示することにより、公平な競争を促す。#

- (5) 海外の入札者が国内の競合に対して不利な立場となるような、無限責任は、公共入札の諸条件から削除するべきである。#
- (6) 外国企業が選定された際には、日本の防衛省はライセンス製造に基づく地場の産業パートナーを別個に選定し、選定された外国企業に対して修正パッケージを利用可能にすべきである。#
- (7) 更に防衛省は供給者に対し、選定を元に契約が行われない場合は、選定に関して重大な結果や解約となる旨の明快な声明を出すものとする。#
- (8) BRT は防衛省に対し、訴えが出来るプロセス作りをしてもらいたい。#

#### < 直近の進捗評価 >

日本の防衛省は透明性改善のため、意思決定プロセスに評点方式を導入し、選定先を決定するとともに決定に至った説明を実施するようにした。しかしながら評点性は明快とはいえず、説明もより詳細なものが必要である。

#### < 背景 >

いくつかの改訂が防衛調達に関して行われている。更なる改訂は透明性を高め競争を強化する。