

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】
2014年4月8日～9日 東京

ワーキング・パーティ C
イノベーション、ICT

ワーキング・パーティ・リーダー:

アリアンスペース
会長・CEO
ステファン・イズラエル

富士通株式会社
特命顧問
伊東千秋

略称・略語一覧表

略語	意味
APEC	アジア太平洋経済協力
BRT	ビジネス・ラウンドテーブル
EEN	エンタープライズ・ヨーロッパ・ネットワーク
ETP	欧州テクノロジー・プラットフォーム
EU	欧州連合
FP	フレームワーク・プログラム
GOJ	日本政府
ICS	産業制御システム
ICT	情報通信技術
IMCO	域内市場・消費者保護委員会
ITA	情報技術協定
ITR	国際電機通信規則
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
MEXT	文部科学省
MoD	防衛省
NATO	北大西洋条約機構
NIS	ネットワーク情報セキュリティ
PFI	プライベート・ファイナンス・イニシアティブ
SME	中小企業
STI	科学技術イノベーション
R&D	研究開発
WCIT	世界国際電気通信会議
WTO	世界貿易機関

はじめに

ICTとイノベーション

ICTのハードウェアとサービスに関するグローバルな通商ルールは、最新の技術の発展とビジネスモデルを反映するために見直しが必要である。

日EUがインターネットガバナンス、サイバーセキュリティ、堅牢なICTインフラストラクチャー、プライバシー保護・データ活用、越境データフローなどに関する共通の原則に基づき、協調した活動を取ることは国際的な交渉に対し大きな影響を与えられる可能性がある。

いくつかの国で見られる強制的な現地化政策に対する具体的な行動が求められている。

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。これらの難しい問題に対処するために、政府はより良いR&D環境を持つ民間部門のイノベーション能力を利用することが出来る。

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。

航空

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、また日本も多く先端技術を有しているが、双方は市場への新規参入者からの挑戦にさらされている。この点で、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である。

宇宙

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。着実に予算が削減されていく状況下、協調および相互に開かれた市場のみが、日EUの宇宙事業における目標達成とグローバル市場における現在の地位を維持するための唯一の手段である。

防衛産業

日欧の防衛産業における協力は芽生え始めている。2014年4月1日に閣議決定された日本の新しい防衛装備移転に関する三原則は、前進に向けた大きな一歩であるが、この三原則は武器輸出や共同開発に関して明確で透明性のある手続きにより、可能な限り早く補われるべきである。2013年12月に制定された特定秘密保護法が、日EU産業界の協力を妨げてはならない。

鉄道

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、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 オープンで透明なインターネット環境維持への協力

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。われわれは両当局に対して、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。

< 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によるガバナンス制度の元で生じたと認識している。2012 年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。2014 年には 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 全権委員会会議など重要な会議が予定されている。

WP-C / # 02** / EJ to EJ ICT サービスの貿易自由化に関する協力

BRT は、いくつかの国々が強制的に現地化を求める政策を実施していることに対して懸念を持っている。サービス提供に際する現地設備や拠点の要求、また技術移転を要望する強制的な現地化政策が不必要もしくは不公正、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、両当局は、このような政策に対して、協調して反対する行動を取る事が求められている。

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両当局が精力的に取り組みを要望する。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。

< 直近の進捗評価 >

2013 年 11 月に東京で第 21 回日 EU 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。

< 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 / # 03/ EJ to EJ ITA 拡大の早期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。

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 拡大協定を終結させるために、2013 年に複数の ITA 拡大交渉が行われ、多大な努力が払われたが、交渉官は特定の反対意見により 2013 年 12 月の WTO バリ閣僚会議以前に交渉妥結に達することが出来なかった。

< 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。

BRT は特に、2013 年 10 月 7 日、8 日にインドネシアのバリにおいて WTO/ITA 拡大の早期締結を APEC が再確認したことを歓迎する。また BRT は、中国が 2014 年の APEC 議長国として、力強いリーダーシップを示し、2014 年 5 月 17 日、18 日に中国・青島で開催される次回の APEC 貿易担当大臣会合以前に、WTO・ITA 拡大交渉を成功裏に妥結することを期待する。

WP-C / # 04/ EJ to EJ 信頼性、安心性、堅牢性を備えたオンライン環境の構築**

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の取り組みを行っていることを評価し、日EUでICTを基礎とした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支援する。

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。

その為BRTは、欧州議会のIMCO委員会がNIS指令の対象からクラウドオペレーターを含むインターネットサービス事業者を除いたこと、また明確にHW/SWベンダーが同指令の対象に含まれないとしたことを支持する。

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は新しい技術開発促進や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 >

2013年2月に欧州委員会は、サイバーセキュリティ戦略「オープン、安心、安全なサイバー空間」とネットワーク情報セキュリティ指令を発表した。

2014年3月には、欧州議会が投票を行い、理事会と交渉をする権限を与えた。

2013年10月に日本政府はサイバーセキュリティ国際連携取り組み方針「J-initiative for Cybersecurity」を発表した。

2013年11月の日EU首脳会議において、経済及び社会的発展を促進するに当たり、オープン、安心、安全なサイバー空間を維持するための課題が増大していることを首脳は強調した。

2013年12月3日に第2回「日EU・ICTセキュリティワークショップ」がブラッセルにおいて第20回日EU・ICT政策対話の枠組みの元で開催され、両当局と産業界はサイバーセキュリティ政策とベストプラクティスについて共有した。

2014年1月にEUのサイバーセキュリティ機関ENISAは、欧州の産業界向けに産業制御システムの共通テスト能力に向けた活動に関してアドバイスを与える報告書を発表した。

< 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。大規模な監視の暴露や複雑なサイバー攻撃により、オンライン環境に対する信頼性は失われた。

これらの深刻な問題に対処する為に、官民の緊密な協力が求められている。エネルギー、交通、水などの重要インフラの運営は ICT に多く依存している。

WP-C / # 05** / 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、それぞれ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、データの流通を可能にし、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、2013 年 12 月 20 日に総理を本部長とする IT 総合戦略本部において個人情報保護法を見直し、2015 年 1 月に通常国会に対して法案を提出すると決定したことを歓迎する。

BRT はまた、日 EU 間のセーフハーバー協定もしくは EU 制度に基づく十分性認定手続きを双方の制度変更が完了した後に検討することを提言する。独立した機関に関する問題は、この将来的な制度に影響を与える。

BRT は理想的には、新しい法律は、個人情報保護に関する分散した権限をひとつの独立したデータ保護機関に集約し、国内及び外国企業の双方にとって透明性と予見可能性を確保するべきと考えている。

EU の一般データ保護規則案に関して BRT は、EU 当局はプライバシー保護とイノベーションを両立すべきとの考えを維持し、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、域外適用が対象となる場合の明確な定義、漏洩の際の柔軟な通知期間、従業員データの海外にある国際的に統合された人事システムへの移転、バランスの取れた公平な課徴金の最大額を提言する。

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近づけ、グローバル企業が一つの制度に従うことで個人情報を移転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、2014 年末までに採択される可能性がある。

安倍総理を本部長とする IT 総合戦略本部は、2013 年 12 月 20 日に日本の個人情報保護制度を見直す決定を採択した。

< 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。

理事会の加盟国間でまだ合意ができていない為、提案に対する議会と理事会の討議は2014年5月の欧州議会の選挙前に開始される見込みは極めて低い。

日本政府は、個人情報保護法の見直しを決定した。このことは企業にとってビッグデータを活用する良い兆候である。IT総合戦略本部の決定では、独立機関（プライバシー・コミッショナー）の設立等を検討することになっている。

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。

< 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。

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

両当局は、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。

< 直近の進捗評価 >

2013年6月に安倍政権は「科学技術総合イノベーション戦略」と「世界最先端 IT 国家創造宣言」を成長戦略の重要な柱として採択した。

EU ではイノベーションに焦点を当てた研究とイノベーションのための新しいフレームワークプログラム「Horizon 2020 (2014年~2020年)」が2013年に採択された。

< 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・プログラムのより良い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。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、新しく設定された 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。

< 直近の進捗評価 >

科学技術イノベーションに関する複数の日欧共同公募が FP7 の下で行われた。FP7 での共同公募の成功を踏まえて、Horizon 2020 における共同公募も予定されている。

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。合計 10 の機関が本プロジェクトに参加をし、日 EU 科学技術イノベーション政策対話への貢献、双方向情報サービスの展開、イノベーション・パートナーシップの積極的な創出やトレーニングの機会の提供などを行っている。

2013年11月には、日欧産業協力センターが FP7 と Horizon 2020 の日本で最初のナショナル・コンタクト・ポイントに指名された。

一方、日本政府は、戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) や革新的研究開発推進プログラム (ImPACT) といったイノベーション指向の長期的プログラムを立ち上げつつある。

BRT は、これらのイニシアティブが更なる日 EU 間の戦略的協力を主導することを期待する。

< 背景 >

科学とイノベーションは国際的な取り組みであり、アイデアに国境はない。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務的資金を活用することができる。

WP-C / # 09* / EJ to EJ R&Dに関する税額控除

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、税額控除に関する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・宇宙・防衛・鉄道に関するイノベーション

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。より一層の政府主導による協力が日欧双方にもたらす効果は計りしれない。

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 21 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。われわれは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見なしている。

WP-C/ #11/ 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。

宇宙

WP-C/ #12 / EJ to EJ 民間向けの衛星技術

民間衛星技術分野に関して、日本及び欧州の宇宙関係当局（日本は閣僚レベル、欧州は欧州委員会、欧州宇宙機関、欧州の各国家の宇宙機関）は将来、双方にとって利益となる協力課題の発掘の為に、公式且つ永続的な対話スキームの構築を行う仕組みを作るべきである。日本と EU 産業界の双方が特に関心がある分野は、(1)先進的ブロードバンド、モバイル通信サービス、先進的リモートセンシング、減災向け衛星開発、(2)日欧の次世代打ち上げ機開発、(3)グローバル・ポジショニング・システムにおける協力である。

< 直近の進捗評価 >

2013年11月の第21回日EU首脳会議において、日本とEUは日EU宇宙政策対話の立ち上げを決定した。2014年3月20日にブラッセルにおいて準備会合が開催された。グローバル・ナビゲーション衛星システムに関しては、互換性と周波数問題に関する技術レベルの会合が行われている。2013年1月の日EU産業政策対話において、協力に向けて双方の関心分野に関する情報交換と共にデータ・アクセスと衛星データの共有につき、共同で活動する方法を見つけることが合意された。

< 背景 >

日欧は衛星技術に関して多くの補完関係、宇宙通信、放送、観測に関しては類似のニーズを有している。先端技術に関する議論と協力は日EUで共通の標準を促す動きに対して有効に働き、ひいては双方の産業に対して利益をもたらす。

欧州と日本が時期をほぼ同じくして大型衛星打ち上げ機の開発を予定している。開発時期が重なるのは初めてのことであり、開発における協力は、技術面、予算面、産業面で多くの利点をもたらすに違いない。双方にとって顕著な利益を獲得するためには、初期段階での相互の緊密な協力が検討されないと手遅れになるだろう。

EUのGALILEOも日本の準天頂衛星システムも近々実現される。商用サービスで相互に利益を得るためには大規模な意見交換が日EUの当局間で必要であり、協力には当局の奨励と促進への動きも不可欠である。

WP-C/ #13 / EJ to EJ 政府衛星の打ち上げの相互バックアップ

日本とEU当局は、全ての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、双方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/ #14 / EJ to J 防衛装備移転三原則の実施

両産業界は、国際安全保障に対して、日本がより積極的に貢献するという意図を歓迎する。

2014年4月1日に閣議決定された日本の新しい防衛装備移転三原則は、武器輸出と共同開発に関する明確で透明性のある手続きによって迅速に補完されるべきである。2013年12月に成立した特定秘密保護法によって日欧産業界間の産業協力の構築が妨げられてはならない。

< 直近の進捗評価 >

これは新しい提言である。昨年の提言 WP-C/ #28 / EJ to J 日本の武器輸出三原則の緩和化は新しい原則により本質的に満たされた。

< 背景 >

日本政府は、2011年に武器輸出三原則を緩和した。これにより武器輸出などが可能になった。2014年4月1日に採択された新しい原則は、紛争当事国や国連決議に違反している国への防衛装備の移転を禁止している。しかし日本の企業は取引が政府の審査を通過した場合には、防衛装備を移転することが可能である。以前のルールではいくつかの例外を除いては、全ての国々に武器を輸出することが禁止されていた。

特定秘密保護法は、日本政府が23種類の防衛、外交、テロ対策、諜報に関連する情報を5年間、国家機密として宣言することを可能にし、その期間は30年またはそれ以上に延長することが可能である。しかし、情報のタイプは、あいまいに定義がされており、企業と政府の間におけるもっとも無害な情報の交換においてさえ、本法律の違反の恐れが蔓延し多くの問題を起こしている。

WP-C/ #15 / EJ to J 防衛向け衛星技術サービス

BRT は日本と EU 加盟国の当局は、防衛目的の衛星に関し、経験を共有することを目的として定期的な会合を作り上げるべきであると提言する。この会合には、安全な通信サービスの提供に関する対話も含むべきである。

< 直近の進捗評価 >

本提言に関して少し進展が見られた。

< 背景 >

防衛衛星分野において、日 EU の衛星製造業者はノウハウと経験を蓄積してきている。いくつかの EU 加盟国では、安全な衛星通信向けの PFI の組成に対する特定の専門知識とノウハウを開発している。

鉄道

WP-C/ #16 / EJ to EJ 鉄道における安全認証の要件

両当局は、遵守要件及び現行の認証プロセスについて、オープンにすべきである。国営鉄道会社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。欧州鉄道局と日本の国土交通省は、それぞれのネットワークの認証プロセスの理解を改善するために、作業部会を設置すべきである。

< 直近の進捗評価 >

本件に対してある程度の進捗が見られた。

双方の鉄道分野のプレイヤーは、EPA/FTA 交渉と並行して、過去 1 年間、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。

主要な JR 会社が、最近、安全信号システムの調達を欧州企業に開放した。

欧州鉄道局と日本の国土交通省との間で、鉄道産業対話に関する覚書作成の最終段階にいたっている。

< 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持っている。
- (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、大きく異なっている、特に、機器システムの安全性と信頼性にかかわる責任について、EU ではメーカーが安全認証の取得に責任を持つのに対し、日本では鉄道事業者が安全認証の取得に責任を持たされている。
- (3) 安全認証は、多くの鉄道の機器システム調達における決定要因である。
- (4) 安全に関する問題を検討するにあたっては、双方の産業プレイヤ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) 双方のシステムの違いを理解する努力はなされている。その結果、すべてではないが、初期の誤解の多くが解消された。
- (6) 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。

- (7) BRTはこのイニシアティブを支援する。このような産業対話は、相互理解を深めるのに役立つため、定期的開催されるべきである。
- (8) 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。欧州鉄道局のミッションは、EU加盟国の安全認証をコーディネートすることである。フォースパッケージと呼ばれる提案書によって、欧州委員会は欧州鉄道局による共通の認可手続きの道を開こうとしている。
- (9) BRTは、産業対話を通じて、両地域内外での、日本とEU双方の鉄道産業の発展を支援するような解決策が見つけられることを期待している。

欧州産業界からの提言

航空・宇宙・防衛・鉄道に関するイノベーション

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。

< 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 1,000 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	571	308.9	268.9	396.0	286.9
バラスト重量	139.5	161.6	146.9	126.0	92.8	134.9
輪加重	26.2	26.9	24.5	31.5	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。