



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〕
2012年4月3—4日 東京

ワーキング・パーティ C
イノベーションと情報通信技術

ワーキング・パーティ・リーダー

タレス社
交通システム・ディビジョン
戦略担当副社長
クリスチャン・グレゴア

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
AEO	Authorized Economic Operator
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation
BCR	Binding Corporate Rules
BRT	Business Round Table
CEF	Connecting Europe Facilities
EASA	European Aviation Safety Agency
ECJ	European Court of Justice
ENS	Entry Summary Declaration
EU	European Union
FP	Framework Programme
GNSS	Global Navigation Satellite Systems
GOJ	Government of Japan
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Information, Communication Technology
IEC	International Electrotechnical Commission
IFR	Instrument Flight Rules
ITA	Information Technology Agreement
ITS	Intelligence Transport Systems
JCAB	Japan Civil Aviation Bureau
METI	Ministry of Economy, Trade and Industry
MEXT	Ministry of Education, Culture, Sports, Science and Technology
MOD	Ministry of Defence
MoU	Memorandum of Understanding
MRA	Mutual Recognition Agreement
MRJ	Mitsubishi Regional Jet
M2M	Machine to Machine
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NGBN	Next Generation Broadband Network
NTB	Non-Tariff Barrier
PDCA	Plan, Do, Check, Action
PFI	Private Finance Initiative
R&D	Research and Development
S&T	Science and Technology
SGAE	Sociedad General de Autores y Editores
SME	Small and Medium Enterprise
VAT	Value added Tax
WTO	World Trade Organization

日本・EU 両産業界からの提言

ICT

WP-C / # 01 / EJ to EJ 成長戦略と ICT 戦略の実行

両当局は特定の目標を有する詳細の実行計画を制定し、個々のアクションアイテムの状況を、PDCA サイクルを実行してモニターすべきである。更に ICT 戦略における個々のアクションの進捗報告は WEB サイトで公表されるものとする。

本提言に関して、一定の進捗が見られた。デジタル・アジェンダのアンニュアル・プログレスレポートが 2011 年 12 月 22 日に発表された。

< 背景 >

BRT は、両政府が ICT の成長に対するエンジンとしての役割を認識し、それぞれの成長戦略と調和するものとして ICT 戦略を取りまとめたことを歓迎する。2010 年 5 月に EU は“デジタル・アジェンダ” IT 戦略を、EU の成長戦略 EU2020 のフラッグシップ・プロジェクトの重要なものとして確認した。日本側では、日本政府は新成長戦略を 2010 年 6 月に、新 IT 戦略とその実行計画を 2010 年 5 月と 6 月にそれぞれ公表した。

WP-C / # 02 / EJ to EJ ICT サービス貿易原則の調整

両当局は、産業界にとってより良い環境を構築することを目的に ICT サービス原則について協議し、グローバルな貿易状況を改善するために、そのような原則が第 3 国において導入されるよう協力することが求められている。

これは新しい提言である。

< 背景 >

EU と米国は ICT サービスに関する貿易原則を 2011 年 4 月 4 日に発表した。日本と米国も同様の ICT サービス通商原則を 2012 年 1 月 25 日に発表した。ICT サービス部門は他の産業に比べて急速に進化し、グローバルな貿易制度や規則は、高い成長の潜在可能性を持つ ICT サービス部門の現在の状況を反映できていない。

WP-C / # 03 / EJ to EJ 信頼された・安全なオンライン環境の構築

(1) 両当局は、サイバーセキュリティに対する EU/日本政府間の情報共有の仕組

みを構築すべきである。

- 1)サイバー攻撃情報の閉じられた組織や企業内での共有の仕組みの検討
- 2)サイバー攻撃に対して国を超えて調査できる仕組みの検討
- 3)サイバー攻撃情報に関する企業から政府への報告手続きの検討（サイバー攻撃を受けた企業が政府に対し被害状況を報告した場合、開示情報に個人情報が含まれていても訴訟の対象とはならない等）

(2) サイバー攻撃に対する、両国間の防衛部門が参加する模擬演習などの合同訓練の仕組みの検討

(3) 国と防衛産業を含む安全なネットワークの構築

(4) サイバー攻撃に対する即時対応や予測に向けた技術開発の実施

これは新提言である。

< 背景 >

政府や企業に対するサイバー攻撃は近年増加している。この高度に連結したデジタル世界においては、脅威は世界中のどこからでも訪れる。特に特定な組織を狙った組織化された攻撃・妨害は一企業が対応できるレベルを超えており、この深刻な問題に対処する為には官民の緊密な協力が求められている。社会や産業によるインターネット環境への信頼を強化することは、経済成長や雇用創出につながる ICT を活用する新しいサービスやビジネスを作り出す上で基本的な柱である。

WP-C / # 04 / EJ to EJ ICT により支えられた堅牢な重要インフラの構築

両当局はベストプラクティスを共有し、研究開発用に資金を割り当て、民間部門が通信ネットワークやデータセンター等を含む ICT により支えられた堅牢でレジリエントなインフラを構築するインセンティブを与えることが推奨される。

< 背景 >

2011年3月11日の東日本大震災の経験において、ソーシャルメディアなど非常時に置ける通信ツールとして ICT は有効であることが判明した。その一方、いくつかの通信ネットワークが深刻な被害を受け、輻輳や電源供給の消失から固定や携帯通信サービスの提供が影響を受けた。重要インフラ、たとえばエネルギー、交通、水道などは ICT によって支えられている。他の重要インフラの能力は接続性に依存しているため、堅牢で信頼性のある通信部門は特に重要である。接続性を確保することは、自然災害の被害を軽減させるために必要不可欠となっている。

WP-C / # 05 / EJ to EJ 次世代ブロードバンドネットワークの構築

- (1) 規制は、投資家に対して必要となる法的な確実性を提供すべきである。それぞれの技術は自らのメリットにより進化することが可能であるべきであり、イノベーションや投資に対する判断は技術に対する規範的な規制により阻害されるべきでない。
- (2) 両政府は、民間部門での投資による展開が困難な地域に対しては、高速の固定・モバイルブロードバンドサービスの提供を奨励するために、産業界に必要な刺激策を提供すべきである。（人口が少ない地域など）
- (3) ICT の利用を促進するために、両政府は教育、ヘルスケア、その他政府サービスを奨励することで次世代ブロードバンドネットワークの社会的恩恵を高めるべきである。
- (4) 最も効率の良い周波数利用を可能にするために、モバイルブロードバンド向けにより幅広い周波数を開放すべきである。更に日本と欧州政府は、規模の経済を確保し消費者向けのサービス価格を低下させるために周波数利用の調和に向け努力すべきである。

本提言に関して、一定の進捗が見られた。欧州委員会は、2011年10月19日に統合された欧州のインフラに向けた成長パッケージを提案した。500億ユーロの Connecting Europe Facilities の内、90億ユーロが2014年から2020年までに通信部門に割り当てられている。

< 背景 >

BRT は、欧州において高速・超高速のブロードバンドネットワークを提供させるデジタル・アジェンダを歓迎する。アジェンダに掲げられた目標を達成するために、投資とイノベーションに対する適切な規制環境が非常に重要である。

高速ブロードバンドネットワークは、未来の情報社会を実現するための、ほとんど他の全てのサービスやアプリケーションに必要とされる基本的な基盤インフラストラクチャーを提供する。学術研究や経験的証拠は、信頼性の高いブロードバンドインフラの普及が生産性を向上させ、イノベーションを刺激し、成長を加速させ、雇用を創出することを示している。

高いパフォーマンスの固定・携帯通信インフラは、現代の知識経済のグローバル競争において決定的な要因になる。社会的開発や将来の成長と雇用はイノベーションと投資に好ましい規制枠組みを提供する能力に大きく依存している。

加入者密度や需要は、地域や時間の経過により変わるため、異なる技術やトポロジーは、異なるシナリオ向けに最も適している。そのため、いかなる規制においても

技術に対する中立性の原則は重要である。

次世代モバイルブロードバンドに対するイノベーションや投資は前述した政策目的にとって、益々重要になってきている。

WP-C / # 06 / EJ to EJ 社会問題解決に向けた ICT 利活用に対する継続的努力

BRT は公共部門における ICT 推進の継続的な取り組みを提言する。両当局は、革新的な ICT 実証プロジェクトへの予算割当てによりヘルスケア、教育、エネルギー、自動車といった他の産業と ICT 産業の融合を促進させるべきである。このことは、ICT 産業にとって新しい成長サービス部門を創出する。また法や規制が、先進的な ICT 活用を妨げる分野においては規制緩和をすべきである。

本提言に関して、一定の進捗が見られた。欧州委員会は、2011年10月19日に500億ユーロ規模の Connecting Europe Facilities を提案した。デジタルサービスインフラ・プロジェクトとして電子医療記録、電子ID、電子調達などが CEF 資金用に選定された。

<背景>

次世代ブロードバンドネットワークの恩恵を最大化するために、公共部門は ICT プロジェクトの利用を推進しなければならない。公共部門は民間部門に比べて、ICT の利活用に大きな可能性がある。

これらの ICT 利活用は、新しいサービスを創出し、公共サービス提供の効率を向上させ、我々が直面する複雑な社会課題解決に寄与する。

WP-C / # 07 / EJ to EJ クラウドコンピューティング時代における個人データ保護とイノベーションに対するバランスの取れた取り組み

- (1) BRT は欧州委員会が、EU においてより高いレベルのデータ保護の調和を目的に、規則という法的手段を提案していることを歓迎する。このことは、ヨーロッパをまたがる革新的なオンラインサービス提供を促すことになる。また BRT は、提案において加盟国における一貫した実施を確実にするために、一貫性メカニズムを含めたことや拘束企業規則（BCR）を法的に明示したことを歓迎する。
- (2) しかし、現在の提案は産業界にとって実施が難しく、管理上の負担を増加させる条項を含んでいる。欧州委員会は、イノベーションとプライバシー保護を確保した実質的な実施について世界の産業界と協議をすることが求められ

ている。このことは最終的に欧州の消費者に対して恩恵をもたらす。個人データの定義、同意、データポータビリティ、忘れられる権利、データ侵害の通知手続き、課徴金の方法に関して更なる説明が求められている。最大で企業の全世界の2%の売上に達する制裁金の導入は、違反の重要性に比較して過大である。また BCR の更なる簡素化も考慮されるべきである。

- (3) 日本政府は、消費者委員会において個人情報保護法を見直している。両政府は、緊密に協議し、日 EU 間の国際的なデータ移転の制度は、企業にとってより好ましい環境を作るために簡素化されるべきである。両国政府は、EU から日本へのデータ移転を可能にするために実行可能な限り最速で、妥当性手段を見出す取り組みを開始すべきである。
- (4) 両当局は、クラウドコンピューティングの活用を妨げている規則を見直すべきである。また規制を見直す際には、ビッグデータの適切な活用も考慮すべきである。
- (5) プライバシー、サイバー攻撃に対する情報セキュリティ、データ保護、情報の自由な流通のバランスを取りつつ、クラウドコンピューティングに関する規則を調和させ、越境取引及び EU 域内及び日本との国際的なデータ移転を加速させるために、日欧当局はクラウドコンピューティングに関する対話を開始すべきである。

本提言に関して、一定の進捗が見られた。

<背景>

欧州委員会は、2012年1月25日に一般データ保護規則を提案した。これは95/46/EC指令後のデータ保護枠組みの本格的な改定である。

WP-C / # 08 / EJ to EJ 情報技術協定 (ITA) の拡大

両政府は、現在既に非関税のステータスを持つ製品に加え、追加の電機製品が非関税のステータスを与えられるように、現在の ITA を最も早い機会に見直すべきである。

ITA 対象製品の範囲は、現在および将来の革新的技術発展が製品分類において不確実性をもたらさないように、少なくともチャプター84、85、90の大部分を含め、可能な限りの幅広い拡大が必要とされている。

- (1) 課税として再分類された新しい複合技術を用いた ITA 製品の問題に対処するために、EU は WTO のパネルにおける ITA に関する紛争処理の履行を完了す

べきである。

- (2) ITA により多くの国々による参加を奨励することで、ITA の地理的範囲を拡大すべきである。加盟は効率性と生産性を高め、投資環境を改善し、デジタルデバイド解消を助け、よりエネルギー効率が高く、環境に優しい社会に向けた動きを実現させる為の方法として推進されるべきである。
- (3) ITA が最新の状態に保たれ技術の進展が反映されるように効率的な仕組みの構築が必要である。（たとえば産業界が政府に対して、最新の技術に関し定期的に説明するフォーラムなど）

<背景>

情報技術協定 (ITA) に基づく非関税ステータスの拡大により、生産性、イノベーション、雇用創出、競争力改善の推進力としての主要な産業部門の発展及び事実上全ての他の産業や公共サービスでの品質向上により日本と欧州は恩恵を得る。

ITA 拡大は、全ての電子機器部門の貿易を加速させ、製品分類に関する不確実性を取り除き、新しく開発された製品が ITA の範囲に収まることから同部門における技術の発展が反映されることを確かなものにする。多くの非加盟国においては、IT 製品の輸入に対して、高関税を課し、多くの非関税障壁を設けている。非関税障壁の除去と防止は、日本と EU の電子機器産業にとって最重要なことである。ITA における製品範囲の拡大や加盟国の増加などの前向きな進展は非関税障壁が適切に処理されなければ、他あるいは将来の ITA 加盟国における公平な環境を悪化させる結果になる。不幸なことに関税の撤廃の後に非関税障壁の利用は増加する。

ITA 対象製品が有税として扱われていることが世界で懸念されている。実際に、新たな融合技術を用いたいくつかの製品はゼロ関税のステータスを失っている。

APEC 首脳は 2011 年 11 月 12 日、13 日に米国ハワイ・ホノルル市で開催された APEC 首脳会合において、ITA が APEC エコノミーの貿易投資の促進とイノベーションの推進

に果たした貢献を強化するために、ITA の製品分野拡大及びメンバーシップを拡大するための交渉の着手に、APEC が指導的な役割を果たすことを合意した。

WP-C / # 9 / EJ to EJ 貿易円滑化とセキュリティの両立

両当局は協力して貿易の円滑化とセキュリティ及びセーフティの両立化並びに、官民オペレーションの効率化を実現するための国際的な制度調和と運用に関し、率先して取り組むべきであると BRT は提言する。日・EU が積極的なイニシアティブを

発揮することにより、貿易の円滑化とセキュリティ、セーフティの両立化を阻害する要因を払拭すべきである。

AEO プログラムの日・EU 間相互承認は締結されたものの、各種セキュリティ規制は強化されたままであるため、それらの規制の解除に向けた要件が検討されるべきである。

<背景>

グローバルにサプライチェーンを展開する多国籍企業は貿易の円滑化とセキュリティ確保の両立化を目指す取り組みをこれまで行ってきた。

日・EU 間では、2010 年 6 月に AEO プログラムの相互承認が締結されたものの、2011 年からは 24 時間前ルールに該当する ENS も本格的に開始される為、日・EU のグローバル企業においては更なる企業負担も予想される。

WP-C / # 10 / EJ to EJ EU と日本における M2M 通信と ITS の調和

両当局は、技術仕様の標準化を含む M2M 通信と ITS に関する国際的調和について協力して主導すべきである。

<背景>

世界はすでに高度に繋がっており、今後さらに繋がれていく。今日、世界中で約 60 億の携帯加入者がいる。あらゆる種類のデバイスが接続されると、地球の人口以上のモバイル加入数が地球上に存在することになる。今後 10 年間で接続されるデバイスの数は 10 倍になると見込まれている。長年接続されたデバイス向けのソリューションは存在している。しかし我々は M2M サービスにおける急成長と消費者機器の接続の新しい段階に入りつつある。接続されたデバイスのコストは低下しており、個人、企業、社会一般の接続の価値は増加している。

M2M 通信は、スマートシティ、スマートグリッド、e-ヘルスなどといった分野において付加価値を増やし、生産性を向上させ、広い分野の産業やビジネスプロセスのコストを低減させる益々魅力的な方法を提供している。

ITS は高度道路交通システムの略であり、情報通信技術と輸送インフラ、車両、ユーザーが統合されたものである。ITS の全体の目的は、安全性を向上させ、効率性を増加させ、交通システムの環境影響を低減させることである。モバイルネットワーク技術は、魅力的な規模の経済性と迅速な敷設により、重要な ITS アプリケーションを実現可能にするものである。

WP-C / # 11 / EJ to E 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)

- (1) ライセンスを取得したデジタルコンテンツの一層の合法的な利用を促進させるために、EU と日本が私的複製補償制度の抜本的な見直しに関する対話・協力を行うことが必要である。
- (2) 制度の見直しに際しては、権利者やクリエイターに対する私的複製への補償を確保するために、ライセンスを受けたクラウドベースのコンテンツストリーミング・モデルの開発と共に新しいコンテンツ流通の取り組みを含む利用可能な包括的な方法や代替方法を考慮に入れる必要がある。利用可能な合法的なデジタルコンテンツの増加は、現行の欧州と日本の著作権制度の見直しを必要とする。見直しの目的は、消費者に対して魅力的な価格で、より多くの合法的なデジタルコンテンツを利用可能にすることでライセンスを取得したデジタルコンテンツに対する開かれた競争的な市場を促進させることであり、そして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すことである。目標は消費者や権利者、サービスや機器プロバイダーなどにとって透明性があり、公平公正なで制度の確立を可能にすることである。
- (3) 欧州委員会と加盟国は、補償制度を欧州のデジタル経済アジェンダの広範な著作権議論の中で優先課題として位置づけるべきである。高い透明性と法的な確実性は、EU レベルの政治的・法的な介入による客観的な欧州基準の採用により可能になる。

<背景>

現在、補償金は（少なくとも欧州では）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。著作権補償制度は、私的複製による収益の損失を補償する方法であるが、海賊版に対処するものとして意図されていない。現在の新たに考えられ、広がっている DRM を活用したビジネスモデル（個々のユーザーとの契約に基づくコンテンツのオンライン流通など）では、著作権補償制度は、消費者に対して二重の支払いを課している場合がある。更に、現行の補償制度は欧州域内で大きく異なっている。どの製品が制度の対象となるか、また課される金額を決定するための欧州のベンチマークは存在していない。最近の欧州司法裁判所によるスペイン作家協会 (SGAE) と PADAWAN ケース (C-467/08)、Stichting de Thuiskopie と Opus ケース (C-462/09)に関する判決によっても、このような制度見直しの正当性が示された。

WP-C / # 12 / EJ to E EUにおける電子書籍に対する VAT (付加価値税) の軽減税率適用

電子書籍と紙媒体の書籍の不必要な差異を解消するために、電子書籍は、EUにおける文化的に価値のある品目と同様に、VAT の軽減税率が適用されるべきである。またその料率は、紙媒体に適用される税率を超えないものとするべきであると BRT は提言する。

<背景>

BRT は、「文化」に対する低減税率を支持する。EU では、長期にわたる文化的に価値のある製品に対する VAT 税率の軽減が、素晴らしい文化を低価格で幅広く・急速に広めることを助け、豊かな文化の育成と生活の質の向上に大いに貢献した。EU において電子書籍は、現在標準の VAT 税率が適用されている。低価格、コンテンツの入手容易性、検索のパフォーマンス、省資源の観点から、電子書籍は紙媒体の書籍よりも良質な文化へのアクセスにおいてより優れている。

EU の VAT 制度の原則は、差別を避ける為に中立性を確保しようとする。その為、現在の不一致は税の基本的な原則に反している。EU における最近の進捗は、2 つの加盟国が 2012 年 1 月 1 日から我々の提言に添った形で電子書籍に対して、低減税率を適用することを決定したことである。(フランスは 7%、ルクセンブルクは 3%) 双方の加盟国は、欧州委員会からのチャレンジに直面することになることが予想される。(EU 規則のどの政策が加盟国により適用されるか)

更に、文学、特に書籍はそれぞれの国と地域自身の文化を促進させる。BRT は常にそれぞれの国と地域の文化を尊重する。文化を保護し促進させるために、BRT は書籍の固定価格政策の保持を提言する。そのことにより、中小の出版社は、音楽業界が 1 つの支配的なプレイヤーの活動から大いに被害を蒙ったような、極端に熾烈な競争から保護される。

イノベーション全般

WP-C / # 13 / EJ to EJ 21 世紀の社会問題に向けた EU と日本の協力の強化

- (1) BRT は、規制緩和や中小企業向けの投資を簡素化し、EU と日本の産業界の知見を取り入れることを通じて、双方の当局は共通の社会的課題に対する革新的なソリューションおよびフラッグシップ実証実験の実施を支援することを提言する。
- (2) BRT は、日 EU の共同 R&D プロジェクトの更なる強化を提言する。このようなプロジェクトにおいては、国際標準化に向けた活動に対して特に注意を払

うべきである。

- (3) EU と加盟国、日本は、イノベーションに対する投資、特に科学技術、エンジニアリング、数学の教育、科学技術分野での有能な人材の育成、研究開発、国立研究所や大学における研究開発インフラに対して、継続して戦略的に予算割り当てをすべきである。産業界との強い関係によりこの投資を活用すべきである。
- (4) 研究開発に対する税額控除は、民間部門の研究開発投資を奨励させるために拡大されるべきである。

本提言に関して、一定の進捗が見られた。2011年5月28日の日EU首脳会合の共同声明において、科学技術協定を利用して日本とEU間の協力分野を拡大深化することが確認された。2011年6月には第1回日EU科学技術協力合同委員会が開催された。

<背景>

EU と日本は高齢化、気候変動、資源の制約といった共通の社会問題を抱えている。イノベーションは競争力の維持と持続可能な長期的成長の主要なエンジンである。

日本と欧州での研究レベルは一般的に国際的に高いレベルにある。しかし日本とEUが研究やイノベーションを活用し、商業化することに関しては、まだ改良の余地がある。

欧州委員会は、800億ユーロの研究イノベーションに対する投資パッケージ（ホライゾン2020）を提案している。317億ユーロは、6つの主要テーマ、ヘルスケア・人口構造変化・良好な状態、食料セキュリティ・持続可能な農業、海洋と海洋研究・バイオ経済、スマートでグリーンな統合された交通、気候行動・資源効率化・原材料、包括的で革新的な安全な社会に割り当てられる。FP7プログラムの元で70億ユーロの資金パッケージが2011年7月に導入された。エンタープライズ・ヨーロッパ・ネットワークは日本とEUの企業が東京とブラッセルにある日欧産業協力センターの事務所を通じて、それぞれの国においてイノベーションに向けたパートナー発掘を支援している。

日本政府は、第4次科学技術基本計画を2011年8月に発表した。震災からの復興・再生、グリーンイノベーション、ライフイノベーション、科学技術イノベーション推進に向けたシステム改革に焦点を当てている。

WP-C / # 14 / EJ to EJ 日欧の地域クラスターのビジネス協力

欧州と日本の地域クラスター間でのビジネス協力を強化すべきである。特に

- (1) EU と日本の当局は、クラスター協力をさらに進めるために、日欧産業協力センターと欧州クラスター・コラボレーション・プラットフォームを支援すべきである。
- (2) 中小企業の国際化や国際競争力を支援するために、特にクラスターの協力が強い影響を与える新興産業においてクラスターを戦略的に活用すべきである。
- (3) EU と日本の当局は、具体的なアクションにより集中することで EU と日本のクラスター間の協力を強化すべきである。特に、両当局は双方で関心のある戦略分野における EU と日本のクラスター間のマッチングイベント開催を支援し、促進すべきである。

BRT は昨年と比べて、今年はこの提案をより詳細なものにした。双方の両当局から有望視され注目が高まっている。

<背景>

クラスターは、地域レベルでイノベーションを育み、生産性を増強し、学界と産業界の協力を強化し、中小企業の国際化を促進させることで、豊かなビジネス環境を作り出す。日本と EU 諸国は多くのクラスターを有し、その内いくつかは世界レベルで、イノベーション主導型であり、グローバル市場において競争力を有し、国際的な協力に対し開かれている。両地域から、クラスター間での協力強化に対する産業界の関心が高まり、協力の範囲は拡大されている。

制度化され、持続可能なアプローチを促進させるために、欧州クラスター協働プラットフォームと東京とブラッセルにある日欧産業協力センターは MOU を締結した。この MOU のおかげで、日本のクラスターはこのプラットフォームを用いて、EU 諸国のパートナーを見つけ、機会を見出し、企業の訪問制度や共同 R&I プロジェクトを開始することが可能になっている。

航空・宇宙・防衛に関するイノベーション

航空

WP-C / # 15 / 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、航空分野の産業協力を顕著な規模にのせるため、改善が図られるよう行動すべきである。

日本政府のプログレスレポートによれば、近年における改善はリサーチ&テクノロジーの分野において見受けられる。その一方で、大規模な協力関係にあるものは乏しく、潜在的可能性を大きく下回るものである。

<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。

民間旅客機分野では EU と日本の協力は 2000 年代初頭から存在し、A380 の関連で現在は日本から 21 社が参画している。日本は欧州との協業でエアロストラクチャ分野で多く失注例がある一方で、エンジン関係はカーボンファイバー素材の提供の切り口から成功例が存在する。但し近年の他諸国での技術及び能力の革新は顕著で、価格競争力が主要な決定要因となっている。ユーロと円の双方が対米ドルに対して強くなっていることが、日欧協業を遠ざけている。日欧の更なる協業のためには、日本が域内サプライチェーンの改善を図り競争力の向上をめざすこともひとつの可能性ある方策である。

WP-C / # 16 / EJ to EJ 航空技術の環境面での問題

日欧両当局は広範で双務的な環境問題での協力関係構築を行うべきである。

多くの進展は特に見られていない。日本は限定的に欧州委員会のフレームワークプログラムによるイニシアティブへ参画している。これは始めの、しかし潜在的に重要な協業である。

<背景>

騒音から排出排気のあらゆる環境関連分野で、日欧が支援しているプログラムはそのほとんどが異なったプログラムである中、ワイドボディエンジン用の Trent family の分野で日英の協力の例が存する。日本の参画はゆっくりではあるが拡大しており、新たな形も追加されてきている。高速の航空技術分野でも限定的ではあるが、日仏の協業も確認することが出来る。あらゆる速度の航空機に関するエコテクノロジーの分野は、今後日欧協業が大きく発展することが期待される分野である。

WP-C / # 17 / EJ to EJ 航空認定機関同士の協力

日欧の航空認定機関の協力は改善が必要である。特に EU と日本の協力は完全に双務的な関係に至る必要がある。関連書類での英語の使用が認められるべきである。

2011年7月には国土交通省と欧州委員会の間で飛行安全への取り組みに関して議論を開始することで合意がなされている。

<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と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おそらく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。

昨今、MRJ など国内開発案件への対応のため、日本の民間向け型式検定機関は恒常的な業務高負荷状態にあり、欧州製品の耐空性の評価の顕著な遅れと高コスト化を招いている。

WP-C / # 18 / 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

ヘリコプターに対する低空 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、より高度で且つよりよい協力を日欧間で構築すること。

これは新提言である。

<背景>

米国、欧州、日本は十分なレベルの情報交換、標準化等を行わず、各々がそれぞれ規則や設備の構築を図っている。日欧間の相似性は日欧各々の対米相似性を上回るものであり、日欧間の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 IFR ルートと衛星ベースのナビゲーションを可能とする地上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 / # 19 / EJ to EJ 政府主導による宇宙分野での協力

日 EU 両当局は、政府財源による刺激策により、宇宙分野での協力の顕著な規模の改善が図られるよう行動すべきである。

経済産業省と欧州委員会の建設的なやりとりは、協力の範囲は極めて限定的はあるが、続けられている。日本企業の何社かは欧州委員会のフレームワーク・プログラム・コールへ参画している。

<背景>

日欧の宇宙産業は、特に欧州側はシステムとサブシステム、日本側はコンポーネントと地上設備関係で強みを持つ、世界市場への主要なサプライヤーとして位置付けられている。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為には、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。

日本と欧州の協力は、いくつかの技術分野において存在しているが、その潜在可能性はより大きいものである。政府主導による日欧産業界の協力は、双方により大きな利益をもたらす結果になる。

WP-C / # 20 / EJ to EJ 民間向けの衛星技術

民間衛星技術分野に関し、将来の双方にとって利益となる協力課題の発掘のため、公式且つ永続的な対話スキームの構築が行えるように、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、欧州各国家の宇宙機関）は仕組み作りを行うべきである。日本と EU 産業界の双方が特に関心がある分野は、先進的なブロードバンド技術やモバイル通信サービスを、他の応用例と共に自然災害に見舞われた住民の救援に適用することである。

本件に関してはここまでの進捗は全くない。日本政府が内部で本提案を検討し欧州の宇宙関係当局と協議する意向を歓迎する。

<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 EU-日本で共通の標準を促す動きに対して有効に働き、延いては双方の産業に対して利益をもたらす。

WP-C / # 21 / 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、双方の衛星打ち上げ両当局の打ち上げ機を用いて構築すべきである。

本件に関しては、進展はない。三菱重工業とアリアンスペース社間の商業ベースの取り決めに理論上は用いることは可能であるが、政府プログラムの場合には不十分である。

<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。

WP-C / # 22 / EJ to EJ 衛星ナビゲーションシステムに関する協力

EU と日本の当局は、GALILEO と準天頂衛星システムの緊密な協力を構築すべきである。協力対象には周波数管理、ハンドセットの技術(レシーバチップ) 開発、GNSS ミーティングにおけるサービス標準の制定が含まれる。更に GNSS ダウンストリームのアプリケーション開発協力についても協力を進めるべきである。

これは新提言である。

<背景>

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 EU と日本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。GPS と異なり、日本も欧州も複数の周波数を異なるサービスに使用する故に周波数管理が必要となる。これ以外に

もジャミング対策及び、規模の経済から利益を被るためレーザーバチップ技術開発も対象となる。

WP-C / # 23 / EJ to EJ 宇宙デブリの除去に関する協力

EU 及び日本当局は低・静止地球軌道からの宇宙デブリの除去について、世界的な努力を主導すべきである。短期的な双務協力にはデブリの除去に関する標準（またはコード）の定義、及び除去に貢献する技術開発を含むべきである。

これは新提言である。

<背景>

今日の宇宙の商用な活用に際して、宇宙のごみ問題は深刻な問題となっている。日本及び EU はその平和的なポリシー運用のおかげで宇宙のごみの除去標準（またはコード）の定義を行なう上で最適な位置を占めており、ごみを低・静止地球軌道から除去するグローバルな努力を主導し且つ管理を支援する立場にある。日欧双方の *Space Situational Awareness Program* 及び欧州委員会の *Code of conduct* 案は、これらの努力に対する基準及び出発点となる。

防衛

WP-C / # 24 / EJ to EJ 防衛向け衛星技術サービス

日本と欧州加盟国の当局は、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。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。（PFI は新しい環境において、成長分野として進化している。）

<背景>

防衛分野では、欧州の衛星製造業者は世界的に認知されるノウハウと経験を多く蓄積している。いくつかの EU 諸国では、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。

欧州は宇宙分野に置ける長年の国際協力の歴史を有し、日本の要望と情報共有の共有に対応する重要な能力を持っている。

機密情報交換のメカニズムの構築は、このノウハウと経験を日本の製造業者と共有するために求められている。この仕組みは、日本の当局と EU 加盟国およびそれぞれ

れの産業間の定期的な対話へつなげるものである。

WP-C / # 25 / EJ to EJ 機密情報の交換と保護

日本と欧州各国は、製品拡販や共同開発に関連して政府と民間での機密情報の交換・保護に関する公式な合意を締結すべきである。

<背景>

欧州と日本の防衛産業は多くの面で補完的である、全ての面で協力することが許可されれば、共同で、双方にとって必要な高性能かつコスト効果の高い製品や技術を開発することが出来る。しかし開発されるべき技術や製品に関する機密情報を、欧州企業と日本企業は直接に交換できないため、このことはほとんど不可能である。

欧州政府と防衛企業は、機密情報や商業的に機微な情報を製品拡販、開発、製造の期間に提供することが出来る。同様のことが、武器輸出三原則が緩和された際には可能になる、そして欧州向けに製品を日本政府と日本の防衛企業が欧州の産業と共同開発し拡販することを可能にする。そのような機密・機微な情報は十分に保護されなければならない。

2011年10月にフランスと日本の当局において、機密情報を交換し保護する2国間協定が結ばれたという進展があった。

WP-C / # 26 / EJ to J 日本の武器輸出三原則の緩和化

武器輸出三原則の緩和の発表を厚く歓迎する。2011年12月27日の発表は、特定目的向けの一時的な例外ではなく、一連の明確なガイドラインにより強調されなければならない。ガイドラインは、2012年中に段階的に公表されるべきである。そのガイドラインは、米国に提供されるのと同様の機会を欧州にも与えるべきである。

<背景>

2011年12月27日に日本の内閣により、武器輸出三原則など武器の海外移転に関するガイドラインが公表された。

WP-C / # 27 / EJ to J デモ用に輸入された防衛機器の再輸出の簡易化

日本の当局は、見本市や展示会などのフォーラムでのデモンストレーション目的に輸入された防衛機器の再輸出手続きを簡素化する手続きを取るべきである。

<背景>

防衛輸出規制は、外国企業が見本市、展示会やその他フォーラムでのデモンストレーション向けに輸出した防衛機材の再輸出を困難にしている。このことは、欧州企業による製品拡販を大幅に制限している。日本に輸入された防衛機材に対する特別の再輸出手続きにより、日本の調達関連省庁は利用可能な全ての選択肢をより良く把握することが可能になる。

EU 産業界からの提言

ICT

WP-C / # 28 / E to J 通信機器に関する自己認証手続き分野の拡大

日本政府は、セルラー携帯向けの無線基地局や WLAN 機器等を含む適合性の自己認証手続きの分野を拡大することを検討すべきである。

<背景>

自己認証手続きは製造業者が自己の責任において、通信機器が関連する技術要求を満たすかどうかを検証し、製品を日本市場に導入することを可能にする。しかし範囲が限定されており、セルラーネットワーク向けの無線基地局やWLAN機器が除外されている。

航空・宇宙・防衛に関するイノベーション

航空

WP-C / # 29 / E to EJ 民間航空市場に関する均等な機会

日本及び欧州の当局は、相互主義の基本に基づき、競争を奨励し域外産航空機の各々の国内市場への導入を促進すべきである。航空会社及びその主な利用者は、多様化による利益を被るべきである。航空分野での日欧の協業は顕著な拡大を行うべきであり、米国産業に対してバイアスをかけられるものではない。

我々が関知する限りにおいて、本件の変化は確認出来ない。

<背景>

欧州製ワイドボディの民間航空機は日本で相応の実績は有しておらず、日本の商業機の EU における現状も同様である。顧客の購買決定は、競争があり関連のない影響が排除された際に行なわれることが最も適している。商業機の調達選定にはバイアスのない協力体制が寄与する部分も大きい。サプライソースの多様化は顧客、利害関係者、納税者、一般市民に利益を生み出すことが出来る。

WP-C / # 30 / E to J 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発展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。D 滑走路の構造問題を考慮しても、簡素な立証方法にて A380 の離陸時の最大重量に耐えうる仕様と理解している。更に、最新の中型機である A350 の使用に関しても工事上の耐力に打ち克つものである。

これは新提言である。

<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。このことは新しく大きな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。重量制限が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 PIER LIKE な構成でオーバーホール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。

ユニットトン	重量制限	A380	A350-1000	A350-900	B747-400	B777-200ER
全重量	400	571	298.9	268.9	396.0	286.9
バラスト重量	139.5	161.6	140.8	126.0	92.8	134.9
輪加重	26.2	26.9	23.5	31.5	23.2	22.5

WP-C / # 31 / E to J ヘリコプターの公共入札における入札手続

- (1) 評価方法：機体パフォーマンスも考慮にいたった包括的評価基準の採用により、よりバランスの取れた競争が確保されるべきである。
- (2) 単年度予算に基づく調達制約が緩和されるべきである。

これは新提言である。

<背景>

a. 低価格が最適なものではないが、ほとんど全ての日本政府による入札は単なる価格競争による査定に留まっている。

b. いくつかの政府機関（例：消防、災害救済）の調達においても同様の制約がある。時には落札から納入までの期間が 6 ヶ月未満のケースもあり、ヘリコプター製造や輸入時の各種の認証取得への障害を考慮すると短過ぎる。尚、この状況はここ数年において緩和されつつある（例 警察関係調達）。

宇宙

WP-C / # 32 / 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 及び関連条例と一貫性を持ったものであるべきである。

日本政府が関連立法を検討しているとのことであるが、最近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を利用することを要求す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。

WP-C / # 33 / E to J PFI プロジェクトの合法的利用

地場の衛星メーカ及び打ち上げサービス事業者のために PFI を用いることを、当局は明白に禁止すべきである。

本件に関する進捗は確認されていない。

<背景>

PFI の使用は、政府機関が予算効率の高いやり方で宇宙関連の調達を行う合法的手段である。国内の候補会社の参画を認め、自身のコマーシャルペイロード（ホステ

ドコマーシャルペイロードと呼ばれるもの) を含めようとすることも、合法的手段である。しかし、海外の供給可能企業を、政府が調達する政府限定、宇宙関連の衛星や打ち上げサービスへの応札から排除することは合法的手段ではない。もし本件の厳格な禁止がなければ多くの商用衛星及び打ち上げサービス市場は次第に消えてなくなり、政府のプログラム化してしまう。(註：これは純粋な政府の衛星を同政府の打ち上げ設備から打ち上げることを問題視するものではない)

WP-C / # 34 / E to J 宇宙地上設備市場の開放

統合システムの調達がより奨励されるべきである。

本件に関する最近の情報について、持ち合わせていない。

<背景>

日本の宇宙地上設備の国際調達は、しばしば日本企業向けに合わせた小さいロットに分けた単位で行われる。統合化されたソリューションはより高い費用対効果を有し、且つ高い信頼性が提供される。

防衛

WP-C / # 35 / E to EJ 防衛機器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

全ての防衛調達プロセスにおいて、以下の事項が適用されるべきである。

- (1) 要求に関する明確な陳述、通達の変更
- (2) タイムラインに対する助言及びそれに対する固執
- (3) 評価基準の通知とそれぞれの基準に対する重み付け
- (4) 英語の文書の受領
- (5) NATO 標準の採用
- (6) 採択根拠の完全な情報開示
- (7) 採択決定に対する説明機会

日本の防衛省は、機器の選定を地場の製造能力の存在とは独立して行なうべきである。

もし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。

<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。

WP-C / # 36 / E to EJ 契約採択時におけるライフサイクルコストの重視

ライフサイクルコストが全ての防衛関連の契約採択の根拠になるべきであると BRT は提言する。

<背景>

我々は、日本が防衛調達に関して、ライフサイクルコストをより重視したことを歓迎する。ライフサイクルコストに基づく予算は、政府が防衛支出をより良く計画することを可能にする。更に全てのコスト情報の開示が求められるため、応札者間でのより公正な競争を作り出す。欧州の企業は、ライフサイクルコストのモデル化や予測に関して経験を有し、予測に関して自信を持っている。このことは民間の航空業界において通常の様子である。

WP-C / # 37 / E to J 公共調達における無制限責任条件の排除

無制限責任条件は、外国の応札者が競争相手の地場企業に対して著しい不利となるため、公共入札の仕様書から取り除かれるべきである。

<背景>

日本政府は、現在公共入札に対して応札者に無制限責任を、入札の一部として求めている。この要求は他の市場において見られないものである。さらに日本政府が責任の懸念に対して対処する他のオプションがある。

WP-C / # 38 / E to J 防衛機器の調達における革新的な手法の検討

新しい防衛機器の開発コストは増加し、多くの国において防衛予算は削減されている。今日これらのコストは同盟国においてシェアされている事例がある。欧州は、協力制度と組織を確立している。国家側では共同調達機関であり、産業側では合弁会社に相当する。

日本と欧州双方の防衛に対して防衛機器が役立つ場合において、日本は欧州の防衛技術開発と製造に関する協力制度に参加することが求められている。

更に日本は、パフォーマンスに基づくロジスティックス、PFI、商用オフザシェルフ(民生品)、リース制度などの革新的な調達取り組みの実施を通じてコスト削減を実現することが可能であった。

< 背景 >

日本は、パフォーマンスに基づくロジスティックス、PFI、商用オフザシェルフ(民生品)、リース制度などの革新的な調達取り組みの実施を通じてコスト削減を実現することが可能であった。