

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】
2013年4月29日～30日 パリ

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ビジョン
技術・安全担当副社長
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
APEC	アジア太平洋経済協力
BASA	航空安全に関する相互承認協定
BCR	拘束的企業準則
BRT	ビジネス・ラウンドテーブル
CARATS	航空交通システムの変革にむけた協調的行動
CERN	欧州原子核研究機構
DRM	デジタル著作権管理
EASA	欧州航空安全機関
EC	欧州委員会
EU	欧州連合
FP	フレームワーク・プログラム
GNSS	汎地球測位航法衛星システム
GPS	グローバル・ポジショニング・システム
ICT	情報通信技術
ICP	社内コンプライアンス・プログラム
IIPT	国際統合プロジェクトチーム
IFR	計器飛行方式
ILC	国際リニアコライダー
ITA	情報技術協定
ITER	国際熱核融合実験炉
ITR	国際電気通信規則
JAXA	宇宙航空研究開発機構
JCAB	国土交通省・航空局
J-PARC	大強度陽子加速器施設
JST	科学技術振興機構
LCC	ライフサイクルコスト
MoU	覚書
MRJ	三菱リージョナル・ジェット
NATO	北大西洋条約機構
PFI	プライベート・ファイナンス・イニシアティブ
R&D	研究開発
SACLA	スプリング8 オンダストローム・コンパクト・フリー電子レーザー
SESAR	単一欧州航空交通管理
SGAE	スペイン作家協会
VAT	付加価値税
WCIT	世界国際電気通信会議
WTO	世界貿易機関
WLAN	無線 LAN

はじめに

ICT

ICTは経済成長にとって鍵であり、インターネットは企業と市民の活動を強化するインフラストラクチャーである。多くのイノベーションは、インターネットが完全にオープンな環境であることから可能になった。政府はこの成功を可能にしたバランスのとれたマルチステークホルダーによるアプローチを維持すべきである。

クラウドインフラストラクチャー設備上のデータを共有することはICTと他の産業の協業を加速化させ、新しいサービスや成長につながる。クラウドコンピューティングをさらに促進させるために、我々は、越境データフローなどの法的手段の調和の見直しを求める。更に、両当局は、インターネット、ウェブ、モバイル、クラウド環境の発展を加速化させ、公共のビッグデータを自由に共有させ、インターフェイスを公開することで第三者の製品やサービスに関する独立した自由な市場の成長を可能にすべきである。

自由でグローバルな情報のフローを維持するために、インターネット環境は社会や産業により信頼されなければならない。両当局は、官民の双方が関与しプライバシーを保護しつつ、サイバーセキュリティを強化することで、安心して安全な社会に向けて協力すべきである。

イノベーション全般

イノベーションは日本とEUにおける成長の新しい源泉としてこれまでになく大切な位置付けにある。高齢化、気候変動、資源の制約、新興経済圏の勃興など、日本とEUは共有の課題を抱えており更なる双方の協力が必要とされる。

日本とEUにおける研究のレベルは一般的に高いが、それらを商業化することに関しては、改善の余地がある。

2011年以來、EUと日本は科学技術協力についての合意がされている。双方の科学技術イノベーションに関する協力や研究所設備へのアクセスなどで互いに補完し合えるような関係は改善されるべきである。

航空

欧州の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。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。技術的優位性と競争力を維持するには、この点で、共同で技術とプロジェクト開発を行うことは双方にとって必要である。世界規模の市場、弾力性のあるサプライチェーンへの自由なアクセスは重要な成功要因である。

EUと日本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より大きい。民間航空機の分野において、日本は欧州のサプライチェーンにおいてより大きなシェアを獲得できる。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、日欧の航空産業界の関係の発展を実現させるために必要とされている。

認証、ナビゲーションに関する要求や他の問題に関する双務的な協力は市場を発展させ、成長を促進させるために共同で取り組むことの一部である。

宇宙

欧州および日本の宇宙産業は、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、EUと日本の宇宙事業における目標達成とグローバル市場での現在の地位を維持するための唯一の手段である。昨年日本の行政機関による宇宙事業活動の見直しにより、欧州宇宙当局に相当する日本の機関が内閣府であることが明確になった。両当局は、これを、宇宙グローバル政策の効果的な話し合い及び広い意味での協調の機会と捉えるべきである。

衛星ナビゲーションシステム、デブリ除去システム、官需ミッションの相互バックアップ、多様な宇宙先端技術は、両当局にとって、最も将来性のある有益な協力のひとつであるとみなすべきである。

防衛

防衛は特別な分野である。しかし日本とEU加盟国は防衛や安全保障問題に関して、最も活動的であり、信頼性のある対話に関与している。双方にとって関心のある防衛機器やサービスに関する協力を深めるために、より多くのことを行うことが可能である。

厳しい予算のもとでEU加盟国は防衛物資を開発するためにリソースを共同で管理している一方、日本は主として米国の機器を購入しようとし、自らのプログラムのために資金を提供している。

日本の武器輸出三原則の緩和は、日本の防衛産業にとって技術を輸出し、国際的なプログラムに参加することで活力を与える大きな一歩である。このことは、適切な輸出管理を確実にすることや運用に関する要件を収束させるために政府間の合意に先立つものでなければならない。小さな協力プロジェクトは当初は簡単であるが、野心的な、長期の目標は政府と企業が協力に対して関心を持ち続けることを助ける。

日本と欧州は多くの価値と政策目的を共有している。二者間の安全保障問題に関する対話は主要な世界の地域において新しい地政学のバランスを確立することを助ける。

鉄道

鉄道は EU と日本の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を拡大することに対して、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の当局にとって促進されることを望んでいる。

日本・EU 両産業界からの提言

ICT

WP-C / # 01 / EJ to EJ** ICT利活用による経済成長

BRT は、日本政府に対して ICT 活用による経済成長を目指して、新政権により検討が行われている成長戦略と ICT 戦略において、行動計画の同期を取る事を求める。さらなる ICT 利活用が電子政府、ヘルスケア、教育、安全、防災、農業、物流等の分野で求められている。欧州においては欧州委員会の IT 戦略であるデジタル・アジェンダの着実な実行を求める。両当局は、インターネット、ウェブ、モバイル、クラウド環境の発展を加速化させ、公共ビッグデータ（地理情報システム等）を自由に共有させ、インターフェイスを公開することでこれらの公共の環境と上記の分野におけるデータを用いた第三者の製品やサービスに関する独立した自由な市場の成長を可能にすべきである。

< 進捗状況 >

日本政府は 2012 年 7 月に 2010 年 6 月のロードマップについての第二版を作成。2012 年 12 月には欧州委員会が 2013-14 年の優先アクション項目を発表した。

< 背景 >

ICT 産業は両地域において主要な産業として多くの雇用を生み出している、さらに他の産業を支えることで、産業の競争力強化の一端を担っている。2010 年 5 月に発表した“デジタル・アジェンダ” IT 戦略は、EU の成長戦略の柱として位置づけられている。日本政府は新政権のもとで成長戦略と ICT 戦略を検討している。

WP-C / # 02 / EJ to EJ 開かれた透明性なインターネット環境維持に向けた協力

BRT は両当局が継続してオープンで透明性の高いインターネット環境の堅持に協力することを求める。

< 進捗状況 >

これは新提言である。2012 年 11 月に開催された日 EU・ICT 政策対話（第 19 回）においてインターネットに係る政策課題について日 EU 間で協力していくことを確認している。

< 背景 >

この提言はネットワークの中立性に関するものではなく、自由の保護、自由な選択の権利、インターネットに関する自由な市場活動に関するものである。インターネットがイノベーションの源泉として世界の経済成長に貢献した役割は大きい。マルチステークホルダーによるやり方が有効に機能していることから、インターネットは一つの国や組織により管理されるべきではない。

現在、多くの国際的な会議においてサイバー空間の国際的なルールが議論されている。2012年12月にドバイにおいて国際電気通信規則（ITR）を見直すためのWCITが開催された。本会合においてインターネットをITRの改定に含める提案が行われたが、日本とEUを含むITU加盟の多くの国々が改定案に対して署名を行わなかった。知的財産保護を強く支持するが、いくつかの不十分に考えられた法律は、海賊版に対してわずかな効果しかないが自由を脅かしている。

WP-C / # 03 **/ EJ to EJ ICT サービス貿易の自由化にむけた協力

BRTは両当局に対して、国際的な情報流通の促進、サービス提供に当たっての現地インフラと拠点使用義務の廃止などの原則に基づきインターネットを通じたサービス分野の貿易自由化に関して精力的に取り組むべきである。このことはWTOのサービス新貿易協定や二国間の通商協定などを通じたルール作りが含まれる。

< 進捗状況 >

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サービスに関して日EUは基本的原則を共有している。

< 背景 >

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、高い成長が見込まれるICTサービス部門の現在の状況を十分に反映できていない。

WP-C / # 04** / 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WTOで進められているITA拡大交渉の早急な妥結を目指すべきである。

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早期に完了すべきである。
- (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、デジタルデバインド解消を助け、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が常に最新の状態に保たれ技術の進展が反映されるように、定期的かつ強制的な見直しの仕組みの構築が必要である。

< 進捗状況 >

両当局は本提言に関して、かなりの進展を行った。

< 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、競争力向上の推進力として、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。

BRT は、WTO/ITA の対象品目拡大交渉がスタートしたことを高く評価し、ジュネーブで現在進められている作業を歓迎する。BRT は、2012 年 9 月 8-9 日にロシア・ウラジオストク市で開催された APEC 首脳会合においても、WTO/ITA の対象製品と加盟国の拡大への支持が再確認されるとともに、APEC21 カ国首脳より APEC 加盟国に向け、「交渉の迅速かつ良好な決着に向けて真剣に取り組む」ことを要請する呼び掛けを行ったことを高く評価する。

WP-C / # 05* / EJ to EJ 信頼された・安全なオンライン環境の構築

BRT は、両当局が日 EU インターネット・セキュリティフォーラムを組織したことを歓迎し、継続に議論を行うことを求める。

- (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個人データ保護に関する法的責任の対象から免除される。)
- (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

< 進捗状況 >

欧州委員会は 2013 年 2 月に EU におけるサイバーセキュリティ戦略とネットワークと情報セキュリティに関する指令を発行した。また日本と EU は 2012 年 11 月に開催された日 EU インターネット・セキュリティフォーラムにおいてインターネットのセキュリティの確保に向けて国際連携が重要であることを確認している。2012 年 10 月に Cyber Europe 2012 として欧州中の主要金融機関、通信会社、インターネットプロバイダーおよび中央・地方政府が参加し模擬練習が行われた。

日本において 2012 年 11 月にサイバー犯罪に関する条約が効力を有するようになった。

< 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出来るレベルを超えており、この深刻な問題に対処するため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モデルを作り出す上で基本的な柱である。

WP-C / # 06 / EJ to EJ ICT により支えられた堅牢な重要インフラの構築

BRT は欧州委員会がサイバーセキュリティに関する戦略とネットワーク・情報セキュリティに関する指令を発行し、この中で重要インフラをサイバーセキュリティで保護される対象としたことを評価する。

クラウドコンピューティング事業者はサイバーインシデントを当局に報告することが求められているが、クラウドコンピューティングが適用される領域は多岐に渡る。報告プロセスがインシデント対応の妨げにならないように、報告要求は分野を限定し、報告内容は当該インフラのリスクを考慮したものにすべきである。実行のルールに関して、当局は産業界と実行可能な取り組みについて協議することを求める。

両当局は重要インフラ向けの ICT ソリューションに対する研究開発に資金を割り当てると共に、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。

< 進捗状況 >

2012 年 11 月に日 EU インターネット・セキュリティフォーラムにおいて重要インフラ保護に関する活動が共有されたが、BRT は継続した意見交換を求める。欧州委員会は 2013 年 2 月に「開かれた、安心できかつ安全なサイバー空間」と呼ばれるサイバーセキュリティ戦略を発表すると共にサイバーセキュリティに関する指令を発表した。

< 背景 >

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、サイバー攻撃や自然災害による被害を軽減させるために必要不可欠となっている。

WP-C / # 07* / EJ to EJ クラウドコンピュータ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組

現在、日本と EU 双方で、それぞれ個人データ保護制度の見直しが行われている。両政府が個人情報保護の国際的側面、特に、日・EU 間における制度の整合性を考慮せず、独自に改正を進める可能性があることを、BRT は懸念している。

- (1) BRT は EU と日本間の個人データ制度の簡素化を実現するために、両当局は見直しのプロセスにおいてお互いに FTA/EPA の交渉などの対話を通じて、また産業界と緊密に協議することで、それぞれの制度がより異なり、産業界にとってコストのかかるものにならないようにすべきであると提言する。

欧州議会と欧州理事会に向けた提案「個人データの処理と自由な移動に関する個人の保護」（一般データ保護規則）個人データの取扱いに係る個人の保護及び当該データの自由な移動に関する欧州議会及び理事会の規則（一般データ保護規則）提案に対して以下の通り考える。

- (2) BRT は提案の 43 条において BCR がクラウドコンピューティング等のグローバルなデータ移転の可能性を主要なツールとなるために簡素化を考えていることを歓迎する。BRT は提案する EU 域内外において認定された認証制度、さらに BCR を促進させるために承認プロセスにおいて考慮すべきである。BCR の有用性は、有効な BCR を用いてグループ企業を超えて適用を拡大することでさらに強化される。
- (3) BRT は第 3 条 2 項の域外への適用に対して懸念する。EU の当局に対して、地域の範囲からの適用除外の条件を列挙することを求める。
- (4) BRT は EU 子会社の従業員データの本社への移転は、44 条 1 (a) データ対象者の同意や(b)データ対象者と管理者の契約との間の契約履行のために許されると明確に規定されるべきと提案する。
- (5) BRT は 79 条に規定されている課徴金の最大額は企業にとって高額に設定されており、事業活動を過度に抑制させることを懸念する。課徴金は比例しているだけでなく公正であるべきである。また、課徴金の使途は、サイバーセキュリティ対策の拡充に充てられるべきである。
- (6) BRT は、データ漏洩時に 24 時間以内の報告が義務づけられていることに対して、懸念する。報告期限は、漏洩の範囲と性質を特定させるという異なる複雑さを反映させるために、より柔軟に運用されるべきである。(理想的には規則は、通知は遅延なく行われるべきと規定すべきである。)

BRT は日本の保護レベルに関する EU による十分性認定は両地域のビジネス活動をさらに促進させるものと強く信じています。

- (7) EU と日本のデータ保護規則を調和させる観点から日本の当局は、2011 年 7 月の消費者委員会に設置された個人情報保護専門調査会の報告を政策策定に取り入れなければならない。
- (8) 両当局は現行の EU 指令に基づき、実行可能な限り最速で十分性認定の評価を開始すべきである。

- (9) 上記に平行して、EU と日本の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求めるために協議を開始すべきである。このことは、世界のデータ保護に関する制度のより緊密な整列につながる。
- (10) さらに、EU と日本の当局は、クラウドコンピューティング・アプリケーションやサービスなどの新しい技術ツール利用を取り巻く法的確実性の向上に取り組むべきである。BRT はそのような法的確実性が改良されることは、現在提供されるデータ保護の度合いを維持しつつ新技術開発の利用を支え強化する。

< 進捗状況 >

EU は 2012 年 9 月にクラウドコンピューティングに関する通達「Unleashing the Potential of Cloud Computing in Europe」を発表。この中で日本を含む国際的なパートナーとのクラウドコンピューティングの普及に向けた法的調整について行うことが述べられている

< 背景 >

BRT は、個人データ保護の最終的な目的は、企業グループ内では国境を越えて自由にアクセスでき、個々の企業において信頼性があり、コスト効率の高い個人データ保護システムを企業グループレベルで採用し実施することであると信じている。このことを実現するために、それぞれの国の法制は、異なる要求を制定することで情報の流通を妨げるのではなくそのようなシステムを奨励すべきである。

WP-C / # 08 / EJ to EJ ビッグデータによる社会的問題の解決

ビッグデータを活用した社会問題解決や新しいビジネスの創出は ICT 産業にとって大きな可能性を持っている。

プライバシーの保護と情報の自由な流通によるイノベーション創出を両立させる手段として匿名化や仮名化は有効な手段である。BRT は両当局に対してそれぞれのデータ分野別にデータ流通が可能となる匿名化・仮名化技術のレベルを明確にすることでビッグデータの利活用を促進する環境を整備することを要望する。

特に、現在 EU で検討されているデータ保護規則案において、個人を特定することが容易でない形で管理運用されるユニークな番号・記号等、およびそれらに関連づけられた匿名の情報までも「個人情報」に該当した場合、個人のプライバシー侵害の可能性が低いにもかかわらず、企業に対し過大なコストを強いることになる。これらの匿名の情報については、そもそも「個人情報」に該当せず、自由に利用できるよう明確化すべきである。

< 進捗状況 >

これは新しい提言である。

< 背景 >

クラウドコンピューティング、ソーシャルメディア、モバイルテクノロジーの進展、普及により大量のデータが蓄積されている。クラウドコンピューティングによりデータの共有が可能になり、それが新たな価値を生むことで社会問題解決に向けたイノベーションが生まれる。

WP-C / # 09 / 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）

- (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ーリーミング・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。

イノベーション全般

WP-C / # 10* / 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及びフラッグシップを迅速に実行するよう提言する。
- (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と加盟国及び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。産業界との強い連携によりこの投資を活用すべきである。
- (4) 日本のプログラムはより明確な基準によりEUの組織に対してよりオープンであるべきである。
- (5) 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。
- (6) 両当局はEUと日本の産業界間で共通のテーマを見つけるためにマッチメイキング活動を増加させることを求められている。

< 進捗状況 >

本提案に関して顕著な進展が見られた。2011年5月28日にブリュッセルで開催された日EU首脳会議の共同声明において、科学技術協定を活用してEUと日本は協力の分野を拡大し深化させることを確認した。第1回日EU科学技術協力合同委員会が2011年6月に開催され、第2回の会合が今年に計画されている。より多くの調整された科学技術イノベーションに関する提案募集が2012年に実施された。レアアースの代替（FP7と科学技術振興機構〈JST〉との共同）、超高速航空機（ロシア、オーストラリアの参加、FP7と経済産業省との共同）、ICTに関する6つのテーマ（FP7と総務省、情報通信研究機構）およびFP7を通じて、欧州の国家及び地域の機関と日本の助成機関により防災と効率の良いエネルギーの貯蔵と分配に関する2つの提案募集が行われた。特に欧州委員会により過去最大の900万ユーロが、また同等の金額が総務省と情報通信研究機構によりICTに割り当てられたことは注目する価値がある。これに先立ち、欧州との協力を通じて総務省はマッチング資金を提案した、このことは日EUの科学技術イノベーションプロジェクトに日本企業の参加を促す大きな一歩である。

< 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。2011年以来EUと日本は科学技術協定を締結している。

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（ホライズン2020）を提案している。317億ユーロは、7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。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。FP7のプログラムにおいて、2013年の年間予算は記録的な108.4億ユーロに達する見込みである。

エンタープライズ・ヨーロッパ・ネットワークはブリュッセルと東京にオフィスのある日欧産業協力センターを通じて、主催国で日本とEUの企業がイノベーションに向けたパートナーを探すことを支援している。

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 / # 11 / EJ to EJ 科学技術イノベーション協力についてのよりよい管理体制の設定**

- (1) 参加する組織に求められる要件は明確なものであり、予期しない変更により従うものではない。
- (2) 公募の準備、公表、候補となる組織の選定、提案の評価、交渉を完結させるために求められる時間はより短くあるべきである。
- (3) 共同公募の準備と開始手続きは、双方により協議され標準化されるべきである。
- (4) EUと日本の当局は、プログラムの管理に関して最低でも部分的に相互運用可能なシステムにむけて協力して取り組むべきである。例えば、EUのシステムが、日本の参加者に関する関連するデータを日本のデータベースから検索することや、また逆に日本がEUのデータを取得するなど
- (5) 日本は、若干の改善が必要であるが、EUのNational Contact Pointシステムに申請すべきである。このシステムは二者の情報の流通を可能にするために、双方向で動くべきである。

< 進捗状況 >

本件は新しい提案である。双方の当局は、二者間の科学技術・イノベーションに関する協力に向けて注力してきたが、具体的結果は、将来の産業間の協力に向けた重要なものになるには極めて少ない。

< 背景 >

この提言は、日本と欧州委員会に用いられる欧州委員会の第7次フレームワーク・プログラムやホライズン2020プログラムでの科学技術イノベーションに関する二者間の協力や日本のプログラムの欧州のパートナーへの公開（後者は主に日本にある欧州企業の子会社である。）における特定の互惠性にむけた管理業務に係るも

のである。より多くの日欧の科学技術イノベーションに関する協力が早急に求められている。2011年以來、EUと日本は科学技術に関する協力協定を有している。しかし実質的な問題は残っている。日本政府による国際協力の体制はほとんどなく、裁量的な側面を持っている。一方、欧州委員会の提案募集における管理的・法律上の制限は、EU産業界が重要な協力プロジェクトにおいて主要な参加者として必要な日本のパートナーにとって不便である。

WP-C / # 12 / EJ to EJ インフラストラクチャーの共同利用

EUと日本はそれぞれの設備に関するアクセスを可能にするために、より緊密に取り組むべきである。

< 進捗状況 >

これは新しい提言である。

< 背景 >

R&Dに関する大規模インフラを共同利用することは、重複の努力を避けながら科学技術イノベーションを促進させる為に重要である。基礎科学の分野においては、最近の取り組みである国際リニアコライダー (ILC) では見られるように実例はあるも、産業界の施設へのアクセスはまだ一般的ではない。ITERやCERNのような既存の取り組みに加えて、クラスター毎の協力が設備への中小企業のアクセスを促進するために効果的な方法である。(クラスターに関する提言を参照)。その具体例が、スウェーデンのランドに設立される欧州核破砕中性子源への日本の産業界のアクセスやLIVING LABにおける協力やベンチマーキングである。欧州の産業界による高エネルギー加速器研究機構、J-PARC、SPRING-8、SACLA等の日本の設備への相互アクセスは良い進展である。

WP-C / # 13 / 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。

< 進捗状況 >

欧州委員会は 2012 年 11 月に EU と日本のクラスターのマッチメイキングイベントを開催した。

< 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リュ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。

知的財産権

WP-C / # 14* / EJ to EJ 知的財産権に関する規則の調和

特許に関する猶予期間等、EU と日本の知的財産権に関する規則は調和されるべきである。

< 進捗状況 >

本件は新しい提言である。

< 背景 >

昨年、欧州議会は統一特許制度に対して投票を行った。欧州には調停・仲裁に関する 3 つの司法裁判所がある。(パリ、ロンドン、ミュンヘン) 統一特許制度は、欧州の特許申請を簡素化することにおいて、大きな一歩である。しかし多くの実務的な詳細は議論され、調和されるものとして残っている。例えば、猶予期間は EU ではゼロであるが、日本では 6 か月となっている。

航空・宇宙・防衛・鉄道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、相互の信頼、平等、利益創造に基づいた航空分野の産業協力の安定的かつ著しい改善を図るため、継続的な対話を確立すべきである。

< 進捗状況 >

具体的な改善は、過去 12 ヶ月間には見受けられない。

< 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。

民間旅客機の分野では 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の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。

WP-C/ #16* / EJ to EJ 航空技術の環境面での問題

日本及び EU の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。

< 進捗状況 >

わずかな進展が見られる程度である。

< 背景 >

騒音から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、新型プログラムが開始されるにあたり、ゆっくりではあるが拡大している。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。あらゆる航空機の速度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

< 進捗状況 >

日本と EU 間の相互承認協定 (BASA) に向けた進展が見られる。

< 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。

昨今、国内開発案件 (MRJ プログラム) 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、より高度で且つよりよい協力を日欧間で構築すること。

< 進捗状況 >

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イ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 宇宙当局間のより効果的な協力

主要な宇宙当局協力会議には、欧州宇宙機関(ESA)および宇宙航空研究開発機構(JAXA)のみではなく、より広い案件を協議できるよう、欧州委員会および日本の内閣府も参加するべきである。

< 進捗状況 >

これは新しい提言である。

< 背景 >

欧州宇宙機関と宇宙航空研究開発機構は定例会を開催しているが、十分な回数とは言えず、ほとんど具体的な結果を得るに至っていない。宇宙案件は、技術や科学に留まらずグローバルな政策及び政治に及ぶ。

WP-C/ #20** / 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れるよう行動すべきである。

< 進捗状況 >

本件に関して進捗は見られない。

< 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/ #21* / 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。

< 進捗状況 >

ある特定の小さなデバイス開発に関する協力を除き、本件に関する進捗はほとんどない。

< 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/ #22 / EJ to EJ 打上げ機技術に関する協力

欧州と日本の宇宙当局は、双方の次世代打上げ機開発に関する密接な協力を検討すべきである。

< 進捗状況 >

これは新しい提言である。

< 背景 >

欧州と日本が時期をほぼ同じくして大型衛星打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る。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。これまで欧州からもちかけたメインエンジン技術協力の構想は、明確な説明の無いまま頓挫している。

WP-C/ #23 / 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、双方の打ち上げ機を用いて構築すべきである。

< 進捗状況 >

本提言に関して、進展は見られない。

< 背景 >

欧州の衛星打上げ機 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/ #24 / 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。

< 進捗状況 >

本件に関しては、暫定的な進捗が見られる。日本の宇宙航空研究開発機構と欧州委員会は、国際電気通信連合(ITU)基準における、準天頂衛星システムと **GALILEO** の無線周波適合性に関する合意書に署名した。

< 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シーバチップ技術開発も対象となる。

WP-C/ #25 / 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。短期的な相互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。

< 進捗状況 >

デリケートな案件であるが、土台構築の作業は進んでいる。具体的協力案にはまだ遠い

< 背景 >

今日の宇宙の商用な活用之际して、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** 及び欧州委員会の行動規範案は、これらの努力に対する基準及び出発点となる。

防衛

WP-C/ #26 / 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。

< 進捗状況 >

顕著な進展があった。2011年10月に防衛省を含むフランス・日本政府間で機密情報を交換し保護する協定が締結された。本合意は両国の法と規程に基づいて的確に機密情報を保護するプロセスを定めている。英国と日本の当局間にも同様の合意が2013年中に締結される予定。

< 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。

WP-C/ #27 / EJ to EJ 輸出管理

BRTは、ワッセナーアレンジメント下のデュアルユース品目及びデュアルユース技術のための Internal Compliance Programme (ICP) は、世界規模での武器の不安定な蓄積を防止するために、今後も継続して重要な役割を果たすものと強調する。EUと日本はICPをビジネスセクターに取り入れ、ICPを持ち合わせているところへは優遇処置を与えるべきである。両国政府には加えて輸出管理システムの調和への最善の努力及び輸出者への平等な機会提供をすることが期待される。

< 進捗状況 >

これは新しい提言である。

WP-C/ #28 / EJ to J 日本の武器輸出三原則の緩和化

欧州産業界は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日公表の武器の海外移転に関するガイドラインは、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るべきである。2013年末までに、これらガイドラインは段階的に公表されるべきである。政府間合意以外の緩和化に関する双方の合意については、明確なガイドラインが欧州および日本双方の防衛産業に利益をもたらすこととなる。

< 進捗状況 >

具体的且つ国際的に開発製造を共同で行う方向へ進むべく、厳密なコントロールのために、日本国政府と関係国間には骨組が必要である。この詳細については、日本国政府と関係各国間で調整される。最初の日本と EU 加盟国間の契約締結に向けた動きが進んでいる。

<背景>

日本の政府は2011年12月27日に「防衛装備品等の海外移転に関する基準」についての内閣官房長官談話を発表。このガイドラインは日本の安全に寄与し厳密なコントロールが行われることを前提として、平和への貢献、国際間協力、国際間共同開発及び製造に関する場合には、防衛装備品の海外移転が行えることを可能とした。

WP-C/ #29 / 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は新しい経済環境において、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の産業間の定期的な対話へつなげるものである。

WP-C/ #30 / EJ to J デモ用に輸入された防衛装備品の再輸出の簡易化

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装備品の再輸出手続きを簡素化する手続きを取るべきである。

<進捗状況>

デモ用機器への合理化されたプロセス作りへの注力はされていない。

<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装備品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装備品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。

外国為替、外国貿易法、輸出貿易管理令、各々に基づき、輸出許可がデモ用防衛装備品の再輸出には必要である。

欧州産業界からの提言

ICT

WP-C/ #31 */ 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。

< 進捗状況 >

本提言に関しては、進捗がない旨を認識している。

< 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・鉄道に関するイノベーション

航空

WP-C / #32 / 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。航空会社及びその他の顧客は、供給元の多様化を推奨されるべきである。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。

< 進捗状況 >

本提言に対して、改善の兆候が見られた。

< 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、関連のない影響が排除され、競争の上で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 / #33 / 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。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。

< 進捗状況 >

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 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。(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	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/ #34 / 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、よりバランスのとれた競争が確保されるべきである。
- (2) 必要のない厳しい納期設定を避けるため、単年度予算に基づく調達制約は緩和されるべきである。

< 進捗状況 >

本提言に関して、顕著な進展は見受けられない。

<背景>

- a. 低価格による調達が必ずしも最適なものとは限らないが、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（例えば警察関係中型機の場合。小型機には全く該当しない）。

宇宙

WP-C / #35* / 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。

<進捗状況>

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 / #36* / E to J PFI プロジェクトの合法的活用

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。

<進捗状況>

本提言に関して進捗は見られない。

<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パイロード（ホステドコマーシャルパイロードと呼ばれるもの）を含めようとするのも、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/ #37/ E to J 宇宙地上設備市場の開放

統合システムの調達により奨励されるべきである。

< 進捗状況 >

本提言に関して進捗は見られない。

< 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 / #38 / 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。

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

< 進捗状況 >

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。

WP-C / #39 / 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

BRTは、調達プロセスにおいて公表される要求書類において、ライフサイクルコストに対してより重きを置くことを推奨する。

<背景>

BRT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。予測を担保して固定価格とすることも然りである。

WP-C / #40 / 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。我々は日本の政府の懸念について話し合い、お互いが合意出来る解決策にむけて作業することにつき、開かれた姿勢にある。

<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は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 / #41 / E to J 防衛装備品の調達における革新的な手法の検討

新しい防衛装備品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。

EU産業界は Performance Based Logics (PBL)、Private Finance Initiatives (PFI)、商用オフザシェルフによる解決策、リース品による対応、調達手法を通じた防衛省の原価低減目標への合致について支援が可能である。PBLの初期段階または欧州の諸政府機関で導入されている完全な統合運用支援プログラム等が例示出来る。欧州の

経験を盛り込んだ International Integrated Project Team(IIPT)を使用することが、日本にとっても大きな財産となり得る。

日本は EU 諸国と技術・情報交換を政府間レベル・産業界レベルに出来るような合意をするべきである。知的所有権はパートナーリングが成功裏に締結された際も常に尊重されなければならない。日本の政府は産業界とのパートナーリング構築、調達コストの低減、LCC への更なる重点、IIPT アプローチの推進に例示される革新的な調達案を導入すべきである。欧州への防衛視察のような簡単な計画も欧州で達成されていることを日本の政治・官吏のリーダーにご理解いただくことが可能となる。

< 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。

WP-C/ #42 / E to J 日本と EU の防衛産業が参加するフォーラム開催による話し合い

EU と日本の防衛産業が集いお互いについて知ること、協業の要請をおこなえる具体的なフォーラムを開催することを推奨する。

< 背景 >

武器輸出三原則の緩和が一層の B to B の打ち合わせによる協業の潜在可能性を見極めに用いられるべきである。

鉄道

WP-C / #43 / E to EJ 鉄道旅客輸送における輸送方式の転換

鉄道への旅客輸送方式の転換は環境問題とのかかわりから、また都市部の混雑への真剣な取り組みから、観察することが出来る。このような転換を支援するような両当局による率先した動きはあまりない。両当局間で、さまざまな旅客輸送から鉄道輸送への転換の潜在的影響は共有されるべきである。環境、安全、社会的影響の観点からも各々の経験は還元されるべきである。このことは両国で現在用いられている鉄道システム・運営モードのより優れた最適化につなげることが出来る。

< 進捗状況 >

これは新しい提言である。

< 背景 >

BRT は日本も EU 加盟国も、各々長い歴史と組織化された知識を鉄道に関し有している旨を捉えている。事実ここ十年単位で車両・信号・他専用インフラへのイノベ

ーションが両極でおこなわれ、旅客貨物輸送での必要性に対応した。斯かるイノベーションは高速鉄道・都市間鉄道いずれも対象とした。旅客輸送については容量と有用性に常にチャレンジしてきた。日本の旅客輸送の頻度は世界一せわしいネットワークである。ECは2011年にEU交通白書を発刊しているが、交通の中で鉄道についての影響度を強調している。最も成熟した二者による経験の共有が世界規模の鉄道関係の開発につながることに伴う経済効果に期待すべきである。

WP-C / #44 / E to EJ 鉄道の安全証明への要求

両当局は適合する必要がある要求及び現在の証明取得過程に関する開かれた文書が利用出来るようにするべきである。証明取得過程は国家の鉄道事業を請け負った会社などは完全な透明性の担保、その展開も両者からの情報を得ることを条件とすべきである。欧州鉄道機関と日本の国土交通省が各々の鉄道網対応の安全証明取得過程につきより理解をするための専門ワークショップを設立することを提案する。

< 進捗状況 >

これは新しい提言である。

< 背景 >

- (1) 世界的な認識として、鉄道の安全性について、日本の鉄道事業者も欧州の請負会社も非常に長い経験を有している。
- (2) 安全証明は鉄道機器・システムの調達要件に影響を与える場合がある。この結果「安全条項」が日本へのEU機器の輸入に関して、しばしば非関税障壁と捉えられていた。安全関連諸問題を議論するため、現在の安全関連の証明取得過程をEU加盟国と日本で開示することは、両地域の産業プレイヤーの間での開かれた対話に向けて適切なものである。このことは世界の鉄道安全性をより充実したものにす。
- (3) ここ何年かにわたり、EUにおいてEU加盟国での証明取得に関して、目に見えようようなものとするにつぎ、顕著な労力が費やされている。これらは関連する鉄道ネットワークの安全なオペレーションの特定要件に関連付けられている。欧州鉄道機関の使命は、証明取得に関する調整をEU加盟国の安全機関の間で行わせることである。欧州委員会は、その最新の所謂「第4次鉄道パッケージ」において、欧州鉄道機関による共通化された承認プロセスを実現することについて道を開いている。

WP-C/ #45 / E to EJ 鉄道産業における長期的な目標とイノベーション

両当局は、鉄道産業界及びネットワークを請け負う会社のために、技術と革新的ソリューションについて協力の可能性について検討すべきである。このような協力は鉄道交通による輸送方式の転換を支え増加させる効果をもたらす。この種のプログ

ラムを通じて双方が高速鉄道や都市間鉄道といった領域における先駆者になることが期待される。

< 進捗状況 >

これは新しい提言である。

< 背景 >

2011年のEU交通白書で、一式の提案が欧州の鉄道産業から欧州委員会に提出されている。イノベーション分野では魅力的な新型旅客車両、進化した交通管理と制御システム、長く使用可能な軌道とレールインフラ、シームレスで魅力的な旅行用品、持続的な貨物輸送が列挙されている。これらは日本の産業界でも共通するものと解している。事実鉄道のシステム設計には運用の方法が直接的に影響し、ベストプラクティスを追及すること、協力を推進していく努力が、結果として次世代鉄道システムのための揺るぎない根底作りに寄与することになる。

WP-C/ #46 / E to EJ

鉄道交通によるライフサイクルコスト

鉄道ネットワークは数十年にわたってシステム、機器、運用規程が使用されることが典型的である。交通システムの効率は適切な経験の還元とメンテナンス作業である。両当局にはベストプラクティスの共有、私的機関に対するライフサイクルコストの最適化のためのツール作りに向けた動機付けが期待される。

< 進捗状況 >

これは新しい提言である。

< 背景 >

鉄道交通におけるサービスの役割のキーは、運用に際しての経済的可能性である。車両、地上機器、特定の目的に使用される通信システム、信号システム、すべての長期にわたるライフサイクルコストにはケア・サポートに関する包括的理解が必要である。ライフサイクルオペレーションにはメンテナンス、関連データ収集と分析に伴う稼働状況の改善、請負者への具体的な運用規程のトレーニング、防止のためのメンテナンスツール、設計段階からの創造的なメンテナンスを容易とする取組（メンテナンスを容易とする設計）がある。EU域内の鉄道事業者、日本の鉄道事業者、各々の運用上の経験は様々な知識要件で積み上げられたものである。欧州、日本の鉄道ネットワークの最適化により共にリーダーとして事業者と産業界を牽引することで利益を得ることが出来る。

日本産業界からの提言

ICT

WP-C / #47 / J to E EU の電子書籍に対する 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、差別を避けるために中立性を確保しようとする。現在の不一致は税の基本的原則に反している。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低減税率を適用したことである（フランスは 7%、ルクセンブルクは 3%）。欧州委員会 (EU 加盟国による EU 規則の申請を審査する立場) は最近、両国の処置が EU の VAT 制度に違反しているとして欧州司法裁判所へ提訴することを発表した。

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、音楽業界がひとつの支配的プレイヤーから大きな被害を蒙ったような、極端に熾烈な競争から保護される。