

論文テーマ

IATF16949 の紹介/VDA 規格に関する最新情報

発表の主旨

IATF16949 は、欧米の5ヶ国(米、独、仏、伊、英)の自動車工業会で構成される IATF が発行した自動車業界専用の品質マネジメントシステム規格である。本規格の認証を取得するということは、欧米系の自動車会社や自動車部品会社への納入のためのパスポートを取得したということになると共に、社内に様々な効果が得られる。月単位で厳しくなっている IATF16949 の審査基準に対して、中産連のコンサルタントは 16949 審査員養成研修の経験を活かしたコンサルティングを提供している。

VDA とはドイツ自動車工業会のことで、1901 年 1 月に設立された世界最古の自動車団体であり、120 年以上の歴史がある。中産連は 15 年前の 2006 年に VDA と契約を結び、VDA 規格の運用を要求する主にドイツ系の顧客への対応を迫られている日本の方々に対して、VDA の公式研修を日本語で提供してきた。その中で米と独のコアツールの違いや、IATF16949 規格の解釈自体も主にコアツールの違いが影響することで米独で異なることが判明した。今までは毎年 5 月頃に開催されてきたライセンシー会議(VDA と契約した各国の公式研修機関の会合)に参加することで、VDA の各年度の実行計画(VDA 規格の改訂計画や今後開催予定の新研修など)に関する情報も得てきた。

本発表は IATF16949 の紹介、及び本規格に対する VDA(ドイツ自動車工業会)の解釈と独コアツールの紹介、並びに今秋コロナ禍の為に2年ぶりに開催されたライセンシー会議で得た最新情報も紹介することにより、対応を迫られている日本の産業界の一助となることに資するものである。

発表者の紹介

氏名	畑澤 馨 上席主任コンサルタント
専門分野	VDA 規格、IATF16949、ISO9001、ISO14001、ISO45001、 生産管理、購買など
コンサルティング歴	自動車部品製造業の大企業・中堅企業にて、各種 VDA 規格(VDA6.3 プロセス監査、6.5 製品監査、MLA 新規部品の成熟度保証、19.2 組立における技術的清浄度、等)に基づくシステムの導入支援にかかわるコンサルティング、及び研修に従事。 製造業、建設業、運輸・物流業、商社、官公庁、その他サービス産業の中堅・中小企業数十社にて、各種マネジメントシステム(ISO9001、ISO/TS16949、ISO14001 など)の導入支援にかかわるコンサルティング、および研修に従事

目 次

1. IATF16949 とは
2. 認証取得の意義
3. IATF16949 認証取得の最近の動向
4. 中産連が提供する IATF16949 認証取得支援
5. VDAに関して
6. 規格の解釈の相違
7. ライセンシー会議で得た情報の紹介
8. おわりに

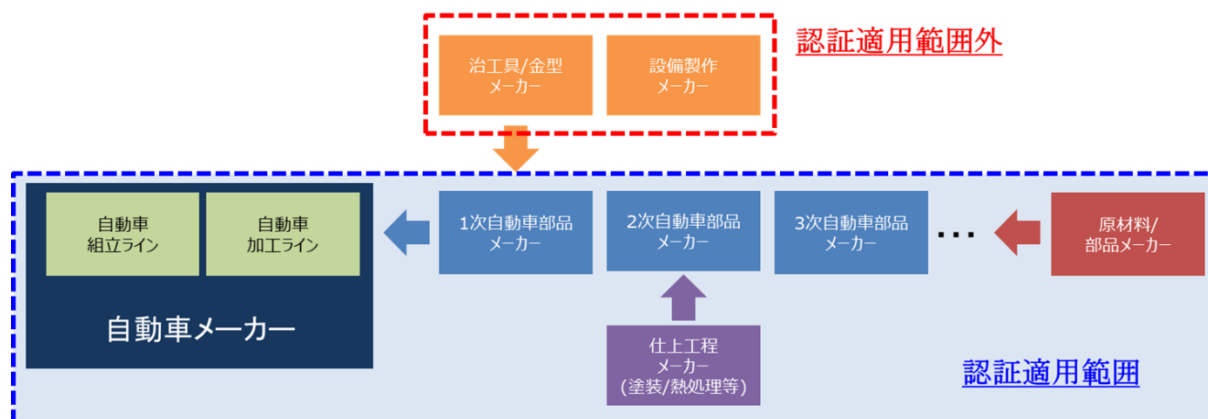
1. IATF16949 とは

IATF16949 は、欧米の 5ヶ国（米、独、仏、伊、英）の自動車工業会で構成される IATF(注1) が発行した自動車業界専用の品質マネジメントシステム規格である。ちなみに日本は、アメリカの自動車工業会に該当する AIAG(Automobile Industry Action Group：全米自動車産業協会)に管轄されている。

現在多くの企業で認証取得されている ISO9001 はあらゆる業界への適用を目的としているため、要求事項もそれを考慮した内容となっており、特定の業界においては要求事項の内容が不十分で不明確な点が見られる。そのため、各業界はそれぞれ固有の要求事項の不足分を補う「セクター(業界)規格」を発行することで要求事項を補完している。

自動車業界では「IATF16949:2016 自動車産業品質マネジメントシステム規格」を発行することで、要求事項の不足を補完している。欧米系の自動車会社は本規格への適合を求めており、取引を行う部品会社は本規格の認証取得が不可欠となっている。

これまで本規格の認証取得は欧米系の自動車会社と直接取引がある 1次会社（以下、ティア1）のみが対応している状況であったが、最近では SI(注2)による供給者(仕入先)に対する要求事項の強化(注3)によってティア1のみでなく、ティア2以下の供給者に対しても IATF16949 レベルの管理または認証取得が求められるようになった。そのため、ティア1からその供給者に対して、本規格の認証の取得を要求されるといった事例が増加してきている（図表1参照）。



- (1) 適用される製品：①自動車業界サプライチェーン向け自動車生産用及びサービス用部品
②材料及び仕上工程サプライヤー（塗装・めっき/熱処理等）
- (2) 認証範囲は自動車の一部として出荷されるもののみが対象となり、治工具/金型メーカーや設備メーカー等は審査対象でない。また、量販店などで販売されているアフターマーケット用部品も適用されない。

図表1. IATF16949 認証適用範囲イメージ

2. 認証取得の意義

まず、第一に、本規格の認証を取得するという事は、欧米系の自動車会社や自動車部品会社への納入のためのパスポートを取得したということになる。加えて IATF16949 をベースとしたシステムを構築することで、下記のような効果が得られる。本規格では下記の到達目標 (Goal) を実現するための要求事項を定めている。

- ・不具合の予防
- ・サプライチェーン全体のばらつき・ムダの削減
- ・継続的改善

すなわち本規格をベースとした品質マネジメントシステムを構築して運用することで、品質、生産性及びコストなどのパフォーマンスの継続的改善が促進され、企業体質が強化されて競争力が高まることをねらいとしている。

また本規格の第三者認証を取得していることで、下記のねらいを満たす強固な品質マネジメントシステムを運用しているという有力なアピールとなる。

- ・海外企業の取引要件を満たすことによるグローバルな受注の獲得
- ・世界的な信頼度、及び顧客満足度の向上

以上のように、企業の事業展開の可能性を広げるツールとして、大いにメリットがある。

3. IATF16949 認証取得の最近の動向

IATF16949 の審査基準は数か月単位で厳しくなってきた。例えばシステム構築後に必要な運用実績(12ヶ月分)は、以前は前半の6ヶ月は ISO9001 レベルで許され、後半の6ヶ月が IATF16949 での運用であればよかった。しかし現在では丸1年分の IATF16949 での運用実績が必須になっている。

また、新規に IATF16949 の認証を希望する企業は通常1年半から2年くらいで取得できるが(システム構築に半年+運用実績に1年の計1年半)、審査機関の負荷により、審査については現時点で3年くらい待たなければならないようである。日本では IATF16949 審査員が絶対的に不足しているからである。既存の日本人の IATF16949 審査員は認証取得済企業の審査をこなすのに精一杯で、新規企業に対応する余裕が無いようである。また、せっかく苦勞して合格率が極めて低い難しい試験に合格して審査員になったのに、激務のために短期間でやめてしまう方々も多いとのことである。新規に IATF16949 の取得を決めた企業は、まずは審査機関を早めに予約しておくことをお勧めする。こういった状況に対して日本を管轄する AIAG の監督機関である IAOB が調査を開始し、2017年7月に日本に視察に来た際に、私ども中部産業連盟(以下、中産連)からもヒヤリングを行った。それは、中産連が2007年から2013年までドイツ自動車工業会(以下 VDA)を通して日本で2社目(1社目は米系のプレクサス)の IATF16949 審査員認定研修を実施していたからである。中産連の VDA 関連コンサルタントは審査員養成トレーナーとしての経験も活用した認証取得支援を行うことができる。

4. 中産連が提供する IATF16949 認証取得支援

(1) 認証取得のステップ

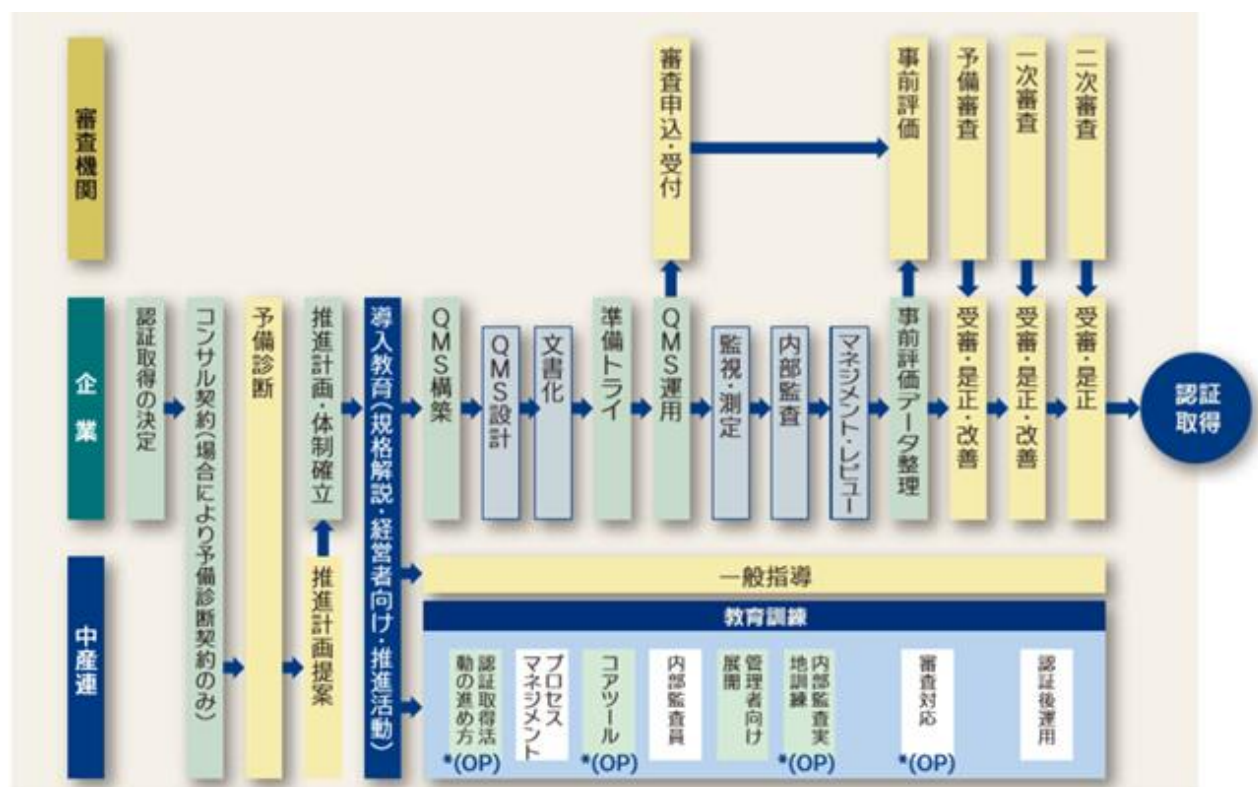
本規格の特徴的な要求事項を以下に挙げる。これらは ISO9001 においても要求はされているが、より厳密で完全なものが求められる。

- ① 顧客固有の要求事項への対応
- ② プロセスアプローチの適用
- ③ 各プロセス単位での完全な PDCA の実施
- ④ コアツール(APQP/FMEA/MSA/SPC/PPAP)の展開
- ⑤ サプライヤマネジメント(顧客要求事項の供給者への展開)

この中でも、特に顧客要求事項に対する適用を強く要求されており、本規格の審査では審査機関は顧客の代理人として行う顧客監査(第三者監査)的性格が強く、審査範囲も図表2の様に顧客固有の要求事項を最上位とした形で審査が行われる。

また本規格の認証取得ルールに関して「IATF 承認取得及び維持のためのルール(第5版)」が発行されており、審査のステップや項目、必要な運用実績期間(12ヶ月)等、審査機関及び企業に対する認証取得までのルールを規定している。今後、認証取得を検討されている企業の方々はこのルールを一読することをお勧めする。またこのルールでは、外部機関によるコンサルティングを受けることを前提とした内容で、コンサルティングに関する規定が多く含まれており、企業単独での認証取得の難しさがうかがえる。標準的な認証取得ステップを図表3に示す。

図表2. 審査範囲



図表3

(2) 認証取得のための重要課題

多くの企業が抱える本規格の認証取得に対する課題は、審査機関による審査の結果から読み取れる。特に大きな課題と考えられる下記の3項目は、審査においてメジャーな指摘を受けやすい項目であり重要なポイントである。

- ・自動車産業プロセスアプローチの理解不足
- ・顧客固有の要求事項の特定とその対応
- ・コアツールに対する習熟度不足

特にプロセスアプローチに関する不適合の指摘については、日本企業における部門単位での業務の習慣が背景にあり、部門で業務が完結しているという考え方によって混乱が生じている。まず「モノの流れ」と「情報の流れ」を意識したプロセスの特定が必要であり、「プロセスの定義（インプット、アウトプット、必要な資源等）」及び「プロセスの相互関係（前後プロセスの関係）の把握」を明確にすることが必要である。

(3) 認証取得に関するまとめ

IATF16949 認証を取得することでの企業に対するメリットは大きく、自動車産業への新規参入を目指す企業はもとより、既に日系自動車会社へ部品を納入している企業においても、企業競争力の強化や今後欧米系自動車会社へのグローバルな事業展開を目指すための必要要件として、認証取得は十分に意義があると考えられる。

5. VDAに関して

VDA とはドイツ自動車工業会のことで、正式名称はドイツ語で Verband der Automobilindustrie e. V. である。1901 年 1 月に設立された世界最古の自動車団体であり、120 年以上の歴史がある。VDA の職員は 600 社以上あるメンバー企業からの出向者でほぼすべてが占められており、3つの事業（A、B、C）に 2020 年までは分かれて活動していた（後述の 7（1）参照）。事業 A に属していた QMC (Quality Management Center) が各種 VDA 規格の内容審議と出版（独語版と英語版※注 5 参照）及び関連セミナーを実施している。この VDA-QMC の本部は現在ベルリンにあるが、他に中国（北京、上海）とロシア（モスクワ）に直轄拠点があり、現地語（中国語やロシア語）の VDA 規格の翻訳出版とセミナーを実施している。米国で APQP や FMEA 等のいわゆるコアツールをアメリカの自動車工業会に該当する組織として発行している AIAG は、ツールや規格の出版の点でも VDA-QMC と同様な位置づけの組織であると考えられる。（図表 4 参照）

VDA が掲げている使命は「我々は協力してワールドクラスの規格を創造する」であり、自動車業界におけるルールは VDA が決める旨をうたっている。ドイツは政府主導で第四次産業革命を意味するインダストリー4.0 を推進しているが、上記の VDA の使命もこのことと無関係ではなく、国策の一部だと考えるのが妥当である。また、米国の AIAG との意見の相違から、様々な議論が両者の間で生じることになる。インダストリー4.0 と関連の深い IoT における通信プロトコルに対

するディフェクトスタンダードの覇権争いも、米国とドイツの間で繰り広げられていることは承知のとおりである。

VDA と AIAG はフランス、イタリア、イギリスの自動車工業会と共に IATF（注 1 で既出）を構成しており、欧米のこの 5 ヶ国が自動車業界のルールを協議して決めている。代表的なのが 16949 規格である。IATF が 2002 年に ISO/TS16949 規格の第 2 版を発行した当時は米国の AIAG が中心となって内容を決定したが、その後に旧アメリカ BIG3（GM、フォード、クライスラー）の業績が悪化したことなどから状況が変化した。2014 年頃から VDA のメンバー企業の売上・利益が旧 BIG3 を上回ったことで IATF 内での力関係も変わった。2016 年 10 月に発行された新しい IATF16949 の中に VDA メンバー企業の顧客固有要求事項（以下 CSR）のいくつか（製品安全、上申プロセス、学んだ教訓など：下記①参照）が新規に追加の要求事項として採用されたことは、この変化による影響の 1 つだと考えられる。IATF16949 発行時点では VDA が世界の自動車業界を完全にリードしているように見えたものである。その後、2017 年 1 月にアメリカファースト等を掲げるトランプ氏が米国大統領に就任すると再度状況が変化して AIAG が巻き返し、2021 年 1 月の新大統領就任における現在の状況に至っている。

① IATF16949 に採用された VDA メンバー企業の CSR の事例

a. 製品安全

製品安全に関してはフォルクスワーゲングループ（VW、AUDI、PORSCHE 等）が PSB（製品安全責任者）の各製造サイト 1 名以上の認定と活動の実践を 2015 年 5 月頃から要求し始めた。認定された PSB の氏名は VW 社のデータベースに登録されるが、認定要件を満たすには VDA 又はライセンシー（注 5）による 2 日間の PSB 養成研修（2019 年から内容が PSCR 資格認定研修に改訂された）を修了しなければならない。本項が IATF16949 に新規追加されたのは、製品安全に対する自動車業界における世界的なニーズの高まりが大きな要因の 1 つであると考えられるが、特に PSB（製品安全責任者）の各製造サイト 1 名以上の設置を求めているフォルクスワーゲングループの意向が反映されたものであるとも考えられる。

b. 上申プロセス

上申プロセスは VDA6.3 の P2「プロジェクトマネジメント」の中で以前から要求されていた内容を IATF16949 初版発行時にも追加されたと考えられる。

c. 学んだ教訓

学んだ教訓も VDA6.3 の P3.2 項「製造フィージビリティ」や 4.9 項の要求事項であるリスク分析（FMEA）の実施に関する内容の中で以前から要求されていたものが 2016 年の新しい IATF16949 の初版発行に際して追加されたと考えられる。

6. 規格の解釈の相違

憲法の解釈にも巾があるように、16949 規格の解釈にも現実には巾があると考えられる。4 (1) で述べたように 16949 の審査は CSR を含むため、各条項の解釈も関連する CSR の内容に影響を受けてしまう。その影響は各 CSR で指定されているコアツールの内容の違いによるところが大きい。CSR として VDA 規格の運用を要求するドイツ系の顧客と、AIAG が制定したレファレンスマニュアルのコアツールの運用を要求する米系顧客の間で特に規格の解釈の相違が目立つのは下記である。

(1) 各条項に記された例示などで適用するコアツールが異なるもの

16949 規格の 8.3.2.1 項の a) 項「プロジェクトマネジメント (例えば APQP 又は VDA-RGA)」のように、各条項に (例えば・・・) という例示 (※例示は要求事項ではない) を記述した場合や、8.3.4.1 項などのように「顧客に要求される場合」と表記することによって CSR が指定するコアツールの存在をほのめかしている場合、顧客が米系なら AIAG のレファレンスマニュアルのコアツールを、顧客がドイツ系なら VDA 規格のコアツールに該当するものを運用しなければならない。

① 8.3.2.1 設計・開発の計画 - 補足

上述のように本条項の a) で例示されたコアツールの適用を CSR として顧客から要求されている場合、顧客が米系なら APQP (先行製品品質計画) を用いて開発を 5 つのフェーズに分けてプロジェクトマネジメントを実施しなければならない、顧客がドイツ系なら VDA-RGA (英語では MLA: Maturity Level Assurance=成熟度保証) を用いて開発を 8 つのフェーズに分けてプロジェクトマネジメントをしなければならないことになる。

② 8.3.4.1 監視

この条項は主に「設計開発の進展状況をあらかじめ決めた段階で測定して分析せよ」という旨を要求している。この条項の一般的な解釈は単に「設計開発プロセスの KPI (キーパフォーマンスインジケータ: 成績判定のための主要指標) の達成状況を間隔を決めて進捗管理せよ」といったものだが、VDA 規格を CSR とするドイツ系顧客においては「VDA-RGA (※①で既出) という独逸コアツールを用いて 8 つのフェーズで計 8 回それぞれ成熟度 (Maturity Level) を監視 (計 120 ヶの項目チェック) することで開発状況を監視するという解釈になる。VDA-RGA の公式研修は当連盟で開催中である {資料 2 (1) ⑤参照}。VDA-RGA の内容は米系の APQP との違いが極めて大きい。FMEA は 2019 年 6 月に米独で統一されたが、この 2 つが統一されることはない。2019 年 4 月に VDA QMC の TOP が監査のために中産連に訪れた際に、「FMEA は本当に統一されるのか? 次に統一されるコアツールはどれか?」と質問したところ、「FMEA は必ず統一される (※実際、その 2 か月後に統一 FMEA が発行された)。次の統一コアツールは不明」との返答を得た。明言しなかったが FMEA の統一に 6 年もかかり難航したことで、他の統一プロジェクトは立ち消えたようだ。貴社がティア 1 であれば既にドイツ系自動車会社から VDA-RGA の適用を要求されているはずだが、米系の顧客に対しては上述①のように APQP でプロジェクトマネジメントをしなければ

ならず、ドイツ系の顧客に対しては VDA-RGA でプロジェクトマネジメント及び設計開発の監視をしなければならぬため、社内に 2 つの仕組みを作って運用することになる。

③8.3.4.4 製品承認プロセス

この条項は主に「顧客の要求どおりの製品・工程の承認プロセスを運用せよ」という旨の要求をしているが、製品承認プロセスは AIAG のレファレンスマニュアルでは PPAP (Production Part Approval Process=生産部品承認プロセス) であり、これに匹敵する VDA 規格は VDA2 「製品及びプロセス承認 (PPA:Product and process Approval)」である。2019 年 6 月の統一 FMEA の内容は旧来のドイツ方式がベースであり、直感的には 90%ほどが以前のドイツ方式のままだとの印象があるが、2020 年 4 月に発行された VDA2 の最新の改訂第 6 版は事前承認時の顧客への提出物の名称や提出物の一覧表の並び順を AIAG の PPAP に合わせてきた。VDA 側から AIAG の PPAP の表記に歩み寄ったのである。FMEA 統一時の罪滅ぼしであろうか？一方、VDA2 の最新版では「提出レベル」という考え方はなくなった。実際の製品承認時には顧客が「あれ出せ、これ出せ」と要求してくるので、あらかじめ「提出レベル」という概念で開発に内在するリスクのレベル別に提出物を決めておくことは止めたという、現実的な改訂だと考えられる。

(2) 今のところ相違はないもの

下記の条項では今のところ米独で指定するコアツールの違いはないが、今後の参考のために紹介しておく。

①7.1.5.1.1 測定システム解析

この条項には「レファレンスマニュアルを用いよ。顧客が承認すれば他の方法を用いてもよい」旨の要求がある。AIAG のレファレンスマニュアルの MSA (測定システム分析) に匹敵するものに VDA5 「測定プロセス能力」という規格が存在するが、ドイツや他のヨーロッパ企業の CSR においても MSA の事実上の標準は AIAG の MSA である。しかし VDA5 は 2021 年 6 月に最新の改訂第 3 版が発行されており、今後はドイツ系顧客が CSR として運用を要求し始める可能性が残っている。

② 9.1.1.2 統計的ツールの特定

この条項には「統計的ツールの適切な使い方を決めよ」という旨の要求がある。統計ツールといえば、一般的には AIAG のレファレンスマニュアルの SPC (Statistical Process Control=統計的工程管理) のことを指すが、これは製造現場などで使う各種の管理図の使い方を主に記したものである。VDA 規格としては VDA4 「プロセス概観における品質保証」という 4 冊 1 セットで合計およそ 470 頁の統計手法集があり、この中に紹介されている数 10 ケの統計手法の中に管理図も存在するが、内容的には AIAG の SPC と大きな相違はない。VDA4 の統計手法の運用はデータ分析などの際に行う当たり前の前提条件であり、当たり前すぎるが故に改めてドイツ系顧客から要求され

ることは少ない。VDA4にはSWOT分析やFTA、DOE（実験計画法）等の日本でもお馴染みの手法も多く掲載されているが、DFMA（製造及び組み立てのための設計）やDFSS（シックスシグマ設計）等、2016年のIATF16949初版において新規に採用された手法も紹介されている。またTRIZ（発明問題解決）といった日本では余り知られていない手法も掲載されているので、既にドイツ系顧客に自動車部品を納入している企業の方々には是非とも内容を確認しておくことをお勧めする。これらの手法の運用が前提条件だからである。

7. ライセンシー会議で得た情報の紹介

ライセンシー会議（又はライセンシーミーティング）は例年5月から6月の間に2日間の日程で開催されていた。VDA QMCと契約した公式に承認された研修会社（いわゆるライセンシー）にとってライセンシー会議への参加は契約継続のための必須の義務である。この会議はVDA QMCからの情報伝達やライセンシーとの対面でのコミュニケーション及び、ライセンシー同士のコミュニケーションのための重要な場であるが、昨年2020年度はコロナ渦のために中止された。この会議への参加命令は年度末に来年度のものがVDA QMCから発信されるのが通常だったが、今年2021年度は9月に入ってから発信され、9月30日～10月1日の日程でWEBで開催された。参加命令の発信が9月までズレこんだのは、対面でのコミュニケーションを重視するドイツの方々が何とか対面での開催の可能性を模索したのだが、コロナ渦が依然として終息しない状況を考慮してWEB会議に切り替えることを決断した結果である。今年の会議の冒頭の挨拶で研修部門の責任者が「対面で開催できないのが非常に残念だ」という旨を述べていた。

2年ぶりに開催された今年度のライセンシー会議で得た情報の概要は下記のとおりである。

（1）新しいVDAの組織案に関して

2020年まではVDAは3つの事業（A、B、C）に分かれていたが、発表された新しい組織案では4つの事業に分けられている。VDA QMCはその中の2つの事業のどちらに属するのかが未確定であり、現状では2名の取締役(Managing Director)の指揮下にあるとのことだった。また、独立採算を実現するために、ドイツの自動車業界全体の公的な組織であるVDAを株式会社化することも検討中とのことだった。正式に決定された新組織等は本論文執筆時点ではまだ発表されていない。

（2）VDA規格の改訂に関して

2021年度中に計画され、これから改訂される予定のVDA規格（下記①）及び既に改訂されたVDA規格（下記②）は以下のとおりである。

① これから改訂される予定のVDA規格

- a. VDA 5.1 車体製造におけるトレーサブルなインライン計測
- b. VDA 5.2 ボルト締結のトルク検査に対する測定プロセス能力

- c. VDA 5.3 光学センサー/画像処理に対する測定プロセス能力
- d. VDA 6.8 物流プロセスに対するプロセス監査
- e. オートモーティブ コアツール プロフェッショナル
- f. 成熟度保証 (MLA)
- g. VDA 6.3 プロセス監査

② 既に改訂された VDA 規格

- a. VDA 5 測定プロセス能力
- b. TISAX

上記②の a. VDA5 は 2021 年 6 月に改訂出版された第 3 版のドイツ語版からの和訳を終えたので、11 月下旬頃に日本語版も提供する予定である。②の b. TISAX (Trusted information Security Assessment Exchange) はティーザックスと読むが、既に日本企業が VW からこの規格を監査基準とした内部監査の実施を要求されており、その企業は TISAX の VDA 公式日本語セミナーの受講を熱望している。TISAX 研修の VDA による講師認定研修は WEB で今年 6 月下旬に受講したが、この研修内容自体を VDA のセキュリティー委員会が現在審議中であり、結論は 11 月中に出される予定である。その後、講師認定が確定してから日本語化を開始するため、第 1 回の TISAX 日本語研修の開催は 2022 年になりそうである。TISAX を含んだ 4 つの「今後開催予定の VDA 公式日本語研修」は本稿末の資料 1 (2) に紹介してある。これらの新しい研修はいずれも IT 関連であり、自動車業界全体がコンピューターに制御された自動運転への対応にシフトしていることの 1 つの現れだと考えられる。

(3) VDA6.3 に関して

2 年前の 2019 年のライセンシー会議において「2022 年の秋の改訂のために、VDA6.3 の第 4 版の審議チームが立ち上がった」旨の報告があった。2 年ぶりの今年の会議においては大幅な進展状況の報告がされるものと期待していたが、「2021 年中に計画が確定する」という内容だけが報告された。期待して本稿を読んでいた皆様にも大変申し訳ない思いである。とりあえず 2022 年中に第 4 版が発行されるという計画には変更はないようである。

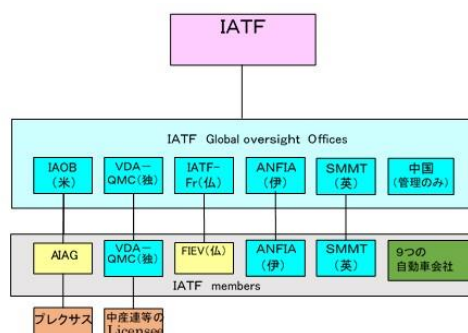
8. おわりに

以上、IATF16949 と VDA 関連の情報を提供したが、これから IATF16949 の第 3 者認証を取得して自動車業界への新規参入を目指す企業および既に自動車部品を製造している企業、並びにこれから VDA 規格の運用を要求する顧客との契約を目指す企業および既にドイツ系の自動車関連会社に部品や材料を納入している企業などといった日本の産業界全体に対して、本稿が少しでも役に立てば幸いである。

【注 釈】

注1 IATFは「国際自動車産業特別委員会」と翻訳されており、5ヶ国の自動車工業会(米国、ドイツ、フランス、イタリア、英国)で構成されているが(図表4参照)、中国に管理オフィスのみ設置されているものの、アジア諸国は審議に直接関与していない。スイスに自社ビルをもつISO(国際標準化機構)とは違い、拠点を持たないバーチャルな連合体であるIATFは持ち回りで幹事国を決めて会場を用意しているようである。16949 審査員研修に関しては、少なくともこの5年以上は英国のSMMITが幹事であり、2018年4月には英国のバーミンガムで新しい16949 審査員研修の我々トレーナーへの資格更新研修が開催された。

図表4 IATFの構成



欧米のこの5ヶ国が自動車業界のルールを協議して決めており、代表的なものが16949規格である。IATFが2002年にISO/TS16949規格の第2版を発行した当時はアメリカの自動車工業会に該当するAIAGが中心となって内容を決定したが、その後に旧アメリカBIG3(GM、Ford、クライスラー)の業績が悪化したことなどから状況が変化した。2014年頃からドイツ自動車工業会(以下VDA)のメンバー企業であるVWグループ、ダイムラー、BMW等の売上・利益が旧アメリカBIG3を上回ったことでIATF内でのパワーバランスも変化した。ドイツ系の存在感が増大した。2016年10月1日に発行された現行版のIATF16949の中にVDAメンバー企業の顧客固有要求事項(以下CSR)のいくつかが新規に追加の要求事項として採用されたことは、この変化による影響の1つだと考えられる。

注2 SIとはSanctioned Interpretationsの略であり、「公式解釈」と翻訳されているが、対象別に下記の2種類がある。

- ① IATF16949規格に関するIATF公式解釈集(SIs)
- ② IATF承認取得ルールに関するIATF公式解釈集(SIs)

これらはいずれも正式な規格要求事項になる内容であるが、規格の解釈(上記①)や審査制度(上記②の変更)をWEBで公表しており、誰でもダウンロードできる。

WEBサイト：<http://www.iatfglobaloversight.org/>

上記①の「IATF16949規格に関するIATF公式解釈集(SIs)」は本稿執筆中の2021年10月下旬時点でSI-1から22まで発行されている。これらSIsの内容は「規格のこの部分を削除

して、このように書き換えよ」というものであり、「規格本文の修正命令」に該当するため、公式解釈集という名称には違和感を覚える。SIs は 2017 年 10 月から現在まで 10 回以上も発行されてきたが、これは約 4 か月に 1 回の発行頻度である。このことは 16949 認証取得企業の事務局にとって、4 ヶ月に 1 回ほど自社の品質マニュアルを更新しなければならないことを意味する。また、SIs による規格の度重なる修正は、書店等で販売されている公式な IATF16949 規格と SIs が指定する最新の規格内容との大幅な乖離を生み出した。販売されている公式な規格の内容が最新版ではないのである。SIs による変更を反映させた第 2 版の IATF16949 規格をそろそろ発行すべきだと考える。

注 3 8 番目の SIs である SI-8 によって規格の 8.4.2.3 項「供給者の品質マネジメントシステム開発」の内容が「供給者は ISO9001 の認証取得をしているのは当然で、基本的に IATF16949 の認証も取得させよ。そうでないと自社で供給者に 16949 監査を行え」という旨の内容に変更され、供給者に対する要求事項が強化された。

注 4 独語版、英語版、中国語版及びロシア語版以外の VDA 規格の翻訳は各国のライセンシー（下記の注 6 参照）と呼ばれる契約会社（又はその関連組織）が実施している。各国のライセンシーでは VDA 公式研修の母国語及び/又は英語での開催並びに各種 VDA 規格の販売を行っているが、どのライセンシーで VDA 研修を受講しても有効な修了と認められる。日本のライセンシーは中産連であるが、中産連では日本語での VDA 研修と日本語に翻訳した VDA 規格の販売をしている（本稿末の資料 2 参照）。

注 5 ライセンシーとは VDA と公式なライセンス契約を締結した組織のことであり、全世界に英国の SMMT を含んで約 40 存在する。その中になんと、自動車業界では有名なコアツールと呼ばれる手法（APQP、PPAP、FMEA、MSA 等）のレファレンスマニュアルを発行している米国の AIAG もあり、AIAG は VDA 参加のライセンシーでもあるのだ。このことも、米国勢に比してドイツ勢の影響力が強まってきていることの表出の 1 つであると考えられる。

【参考文献】

『IATF16949 英和対訳版 第1版』一般社団法人 日本規格協会、2016年10月1日
『IATF16949:2016 規格の解説テキスト』一般社団法人 中部産業連盟、2021年10月
第11回 VDA QMC バーチャル ライセンシーパートナーミーティング 2021 プレゼン資料

以上。

資料1 「中産連で開催中または開催予定のVDAの日本語研修」

(1) 開催中のVDA公式日本語研修

- ① VDA6.3 プロセス監査員養成研修 (5日間)
- ② VDA6.3 プロセス監査員更新ワークショップ (1日間)
- ③ VDA6.5 製品監査員養成研修 (1日間)
- ④ VDA2 生産プロセス及び製品承認 (PPA) 研修 (2日間)
- ⑤ VDA 新規部品の成熟度保証 (MLA) 研修 (2日間)
- ⑥ VDA19.1 技術的清浄度の検査 (1.5日間)
- ⑦ VDA19.2 組立工程における技術的清浄度 (2日間)
- ⑧ PSCR (製品の安全性と適合性の責任者) 資格認定研修 (2日間)
- ⑨ PSCR (製品の安全性と適合性の責任者) 更新研修 (1日間)
- ⑩ 調和されたAIAG-VDA FMEAに関するリフレッシュワークショップ (1日間)
- ⑪ 調和されたAIAG-VDA FMEAに関するベーシックトレーニング (2日間)
- ⑫ 16949 監査員養成研修 (3日間+試験1日)
- ⑬ 16949 監査員更新研修 (1日間+試験1日)
- ⑭ グローバルGMMOG/LE研修 (2日間)
- ⑮ 自動車業界におけるEOS(電氣的オーバーストレス)-専門家向け研修 (1日間)

(2) 今後開催予定のVDA公式日本語研修

- ① アジャイルコラボレーション研修
- ② TISAX研修 (2日間)
- ③ ACS エキスパート (自動車サイバーセキュリティエキスパート) 研修 (2日間)
- ④ ノーリスク、ノーワーク-ベーシックFuSi研修 (2日間)

資料2 「中産連で販売しているVDA規格の日本語版」

- ① VDA 6.3 プロセス監査 (Process Audit)
- ② VDA 6.5 製品監査 (Product Audit)
- ③ VDA 6 監査の基本 (Basis of Audit)
- ④ VDA 1 文書化及び記録保存 (Documentation and archive)

- ⑤ VDA 2 製品及びプロセス承認 (Approval product and process)
- ⑥ 市場故障分析及び監査基準
- ⑦ 頑健な生産プロセス (Robust Production Process)
- ⑧ 新規部品の成熟度保証 (Maturity level assurance for new parts)
- ⑨ VDA 19.1 技術的清浄度の検査
- ⑩ VDA 19.2 組立における技術的清浄度
- ⑪ VDA 5 測定プロセス能力
- ⑫ VDA 5.1 車体製造におけるトレーサブルなインライン計測
- ⑬ VDA 5.2 ボルト締結のトルク検査に対する測定プロセス能力
- ⑭ VDA 4 プロセス概観における品質保証
- ⑮ DFSS (シックスシグマに対する設計) (VDA4 の一部を形成)
- ⑯ 特殊特性(SC)をカバーするプロセス記述書
- ⑰ 顧客苦情取扱のための標準化プロセス
- ⑱ 車両に民生用電子機器部品を使用時に想定される状況及びリスク分析のガイドライン
- ⑲ 自動車用 VDA 構成部品要求仕様書の標準構造
- ⑳ VDA 製品の完全性-製品の安全性及び適合性に関する組織のための推奨事項
- ㉑ VDA 3.1 自動車メーカー及びサプライヤーの信頼性保証-信頼性マネジメント
- ㉒ VDA 3.2 自動車メーカー及びサプライヤーの信頼性保証-信頼性技法及びツール
- ㉓ VDA 3.3 自動車メーカー及びサプライヤーの信頼性保証-信頼性管理ループにおけるケーススタディ
- ㉔ VDA 6.1 QM システム監査 連続生産
- ㉕ VDA 6.4 QM システム監査 -生産手段-
- ㉖ VDA 学んだ教訓-自動車業界における「学んだ教訓」の定義
- ㉗ VDA Automotive SPICE ガイドライン
- ㉘ VDA9 乗用車及び小型商用車における CoP-試験
- ㉙ VDA OTA アップデートを使用したリコールマネジメント
- ㉚ VDA 6.3 プロセス監査 -生産手段-
- ㉛ VDA サイバーセキュリティマネジメントシステム監査
- ㉜ VDA アジャイルコラボレーション