

(自動車の非関税措置に関する日本側からカナダ側への書簡 (仮訳))

2018年3月8日

本大臣は、環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定（以下「協定」という。）の署名に際し、次のことを通報いたします。

本大臣は、自動車に関する日本国の非関税措置の適用に当たりカナダが差別されないことを確認します。このため、日本国は、日本国により制定され、又は適用される自動車の安全並びに排出ガス及び騒音に関するあらゆる強制規格、任意規格又は適合性評価手続の下で、第三国に与える待遇よりも不利でない待遇をカナダに与えます。

本大臣は、前記の認識に鑑み、日本国の関係法令に基づく次の事項を確認します。

カナダにおいて製造された自動車であって日本国の輸入自動車特別取扱制度（以下「PHP」という。）の下で認証されるものの輸入について、騒音及び排出ガス試験に関する簡素化された手続を活用することができること。

PHPが、自動車に関する政府の財政上の奨励の対象からカナダにおいて製造された自動車であってPHPの下で認証されるものを排除しない方法で制定され、及び適用されること。

さらに、国土交通省が、アメリカ合衆国の連邦自動車安全基準（以下「アメリカ合衆国のFMVSS」という。）が対応する日本国の規則よりも緩やかなものでないと認める場合には、カナダにおいて製造された自動車であってこれらのアメリカ合衆国のFMVSSに適合するものについては、当該対応する日本国の規則に適合するものとみなします。

該当する場合には、前記の措置は、この書簡に添付されているファクトシートにおいて一層詳細に示されます。本大臣は、この書簡及び当該ファクトシートにおいて記載されている措置を、協定が両国について効力を生ずる日までに実施するとの我々の決定を確認する光栄を有します。

今後、日本国は、自動車に関する技術上の要件のより広範な国際的調和について、国際連合欧州経済委員会（UNECE）自動車基準調和世界フォーラム（WP29）により運営される世界技術規則の作成に関する1998年協定等

の多数国間の場合を通じ、また、そのような活動を支援する構想の立案における協力を通じ、当該国際的調和を推奨し、及び促進するためにカナダと協働します。

最後に、本大臣は、前記及び添付されているファクトシートにおいて詳細に記載されている措置の実施に適用される執行可能な紛争解決のための制度の策定に関して日本国及びカナダが協力することを確認します。日本国及びカナダは、日本国及びカナダによる協定の締結の日までに当該制度を設けます。

本大臣は、これらの確認をもって、我々がカナダとの間で実行可能な限り速やかな協定の効力発生に向けてそれぞれの国内法上の手続を速やかに行うとの意図を共有していることを信じて疑いません。

日本国経済再生担当大臣
茂木敏充

カナダ国際貿易大臣
フランソワ・フィリップ・シャンパーニュ閣下

(付録 自動車の強制規格及び任意規格に関するファクトシート)

1 輸入自動車特別取扱制度に関する認証及び要件

日本国は、輸入自動車特別取扱制度（以下「PHP」という。）の下で日本国へ輸入される自動車の型式について、排出ガス及び騒音に関する要件に適合するために必要となる抜取試験の頻度が軽減されることを定める。当該型式の車両に対する試験の割合は、次の頻度を超えないものとする。

- (a) 排出ガスに関する要件に関し、抜取試験の頻度は、最初の300台については50台に1台、その後は100台に1台という現在要求される頻度から次の頻度に軽減される。
 - (i) 過去の各抜取試験における実績が適用された要件を大幅に上回っている場合には、最初の1200台については100台に1台、次の1800台については200台に1台、その後は300台に1台
 - (ii) 過去の各抜取試験における実績が適用された要件を満たしているが、大幅に上回っていない他の全ての場合には、最初の300台については50台に1台、次の2700台については100台に1台、その後は200台に1台
- (b) 騒音に関する要件に関し、抜取試験の頻度は、300台に1台という現在要求される頻度から次の頻度に軽減される。

過去の各抜取試験における実績が適用された要件を満たしている場合には、最初の1200台については300台に1台、次の1800台については600台に1台、その後は900台に1台

2 輸入自動車特別取扱制度に関する財政上の奨励

日本国は、PHP及びその関連する規制が、中央政府機関の自動車に関する財政上の奨励措置（注1）の対象からPHPの下で輸入された自動車（以下「PHP車」という。）を排除しない方法で制定され、及び適用されることを確保する（注2）。「財政上の奨励措置」の用語には、中央政府機関の税制上の奨励措置を含むが、これに限らない。この約束を履行するために、日本国は、中央政府機関の現在の税制上の奨励措置がPHP車に適用されるようにするためにエネルギーの使用の合理化等に関する法律（いわゆる省エネルギー法）の関係省令及び告示を改正する予定を有する。

注1 中央政府機関の財政上の奨励措置には、他の団体（地方政府機関を含む。）により実施される措置を含む。

注2 この項は、環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定が日本国及びカナダについて効力を生ずる日前に、関係当局がPHPに係

る文書を受領した自動車については、適用しない。

現在、省エネルギー法（注）に基づく燃費基準及び燃費表示の要件は、PHP車には適用されていない。現時点において、同法に基づく前記の基準及び要件のPHP車への適用につながり得る関連要素における根本的な変化がないことから、同法に基づきPHP車に対して認めている現在の取扱いを変更する予定はなく、現在の取扱いが予見される将来において継続する。

注 省エネルギー法の目的は、日本国内外におけるエネルギーをめぐる経済的社会的環境に応じた燃料資源の有効な利用の確保に資するため、エネルギーの合理的な利用のために必要な措置をとることである。

日本国は、財政上の奨励措置を実施する際には、自動車（PHP車を含む。）について、当該財政上の奨励措置の基準を満たすかどうかを判断するために必要な要件を適用することができる。

3 基準

日本国の道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「道路運送車両法」という。）に基づく安全規則の要件であって日本国の権限のある当局である国土交通省が2015年4月1日時点で特定したもの（注1）に関し、日本国の権限のある当局が、アメリカ合衆国の連邦自動車安全基準（以下「アメリカ合衆国のFMVSS」という。）の一の要件が対応する道路運送車両法に基づく一の要件よりも緩やかなものでないと認める場合には、商品の名称及び分類についての統一システムの第87・03項に分類されるカナダにおいて製造された自動車であって、アメリカ合衆国のFMVSSの当該一の要件に適合するものについては、道路運送車両法に基づく当該一の要件に適合するものとみなす。そのような待遇については、道路運送車両法に基づく当該一の要件が変更され、変更された要件が従前よりも実質的に厳しいものにならない限り、適用する（注2）。この場合には、日本国は、道路運送車両法に基づく当該一の要件が変更された日の後、通常12箇月以上の期間、そのような待遇を引き続き与える。

注1 道路運送車両法に基づく安全規則の要件であってこの項の適用のために日本国の権限のある当局が2015年4月1日時点で特定したものは、「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」の下で採択された規則（以下「国際連合規則」という。）、世界技術規則の作成に関する1998年協定の下で作成された規則（以下「GTR」という。）及びアメリカ合衆国のFMVSSのいずれにも準拠していないものである。

注2 道路運送車両法に基づく安全規則の要件であって日本国の権限のある

当局が2015年4月1日時点で特定したものについて今後行われる変更に関し、日本国は、その変更された要件が国際連合規則又はGTRに準拠しており、結果として変更前の要件より実質的に厳しいものになるかどうかを検討する。

道路運送車両法に基づく安全規則の要件に関し、日本国の権限のある当局が対応する道路運送車両法に基づく要件よりも緩やかなものでないと認めたアメリカ合衆国のFMVSSに基づく要件は、2015年4月1日時点では次のとおり。

- 1 前面衝突（フルラップ）（FMVSS 208）
- 2 後面衝突（FMVSS 301）
- 3 内装材料の難燃性（FMVSS 302）
- 4 番号灯（FMVSS 108）
- 5 車室内後写鏡の衝撃緩和（FMVSS 111）
- 6 乗用車等の風防ガラス用窓拭き器及び洗浄液噴射装置（FMVSS 104）
- 7 風防ガラス用防霜・防曇装置（FMVSS 103）