

自動車についての米側関心事項に係る公表情報について

平成24年6月6日
内閣官房

※本表は、(1)米国政府側より「色々な考え」として伝えられてきた6項目(左欄。具体的な内容については、米側より情報収集中)と、(2)同項目に少しでも関連すると思料される米団体・企業の主張を、これまでの公表情報から抽出したものであり、6項目についての日米両政府の解釈を示すものではありません。

6項目	関連すると思料される米団体・企業の主張等
透明性	<p>■<u>米国政府の過去の指摘</u> 新型車に関連する問題の他にも(以下に限られるわけではないが)、基準及び認証の問題、基準及び規制策定に際して利害関係者からのインプットのための十分な機会の欠如及び流通・サービスネットワークの展開を阻む障害がある。 (2012年4月2日公表「外国貿易障壁報告書」より)</p> <p>■<u>全米自動車政策評議会(AAPC)の指摘</u> 日本の自動車関連規制及び規制の策定過程は閉ざされており、公開された時には既に制度が固まっているため、変更提案は難しく、ほとんど受け入れられない。この完全な透明性及び提案容認の欠如によって輸入自動車メーカーの間で予測不可能であるという感覚が広まっている。 (2012年1月公表の米政府パブリックコメントより)</p>
流通	<p>■<u>米国政府の過去の指摘</u> 新型車に関連する問題の他にも(以下に限られるわけではないが)、基準及び認証の問題、基準及び規制策定に際して利害</p>

	<p>関係者からのインプットのための十分な機会の欠如及び流通・サービスネットワークの展開を阻む障害がある。 (2012年4月2日公表「外国貿易障壁報告書」より)</p> <p>■全米労働総同盟・産業別組合会議(AFL—CIO)の指摘 (自動車分野を例に挙げて、)日本の非関税障壁(為替操作、排他的な「系列」の取り決め等を例示)への対処が必要。 (2012年1月公表の米政府パブリックコメントより)</p>
<p>技術基準</p>	<p>■米国政府の過去の指摘 新型車に関連する問題の他にも(以下に限られるわけではないが)、基準及び認証の問題、基準及び規制策定に際して利害関係者からのインプットのための十分な機会の欠如及び流通・サービスネットワークの展開を阻む障害がある。 (2012年4月2日公表「外国貿易障壁報告書」より)</p> <p>■全米自動車政策評議会(AAPC)の指摘 日本の自動車の技術基準及び認証手続は(国際標準と)完全には調和しておらず、日本に輸出される自動車に対して大幅な開発・製造コストがかかる。 日本の自動車関連規制及び規制の策定過程は閉ざされており、公開された時には既に制度が固まっているため、変更提案は難しく、ほとんど受け入れられない。この完全な透明性及び提案容認の欠如によって輸入自動車メーカーの間で予測不可能であるという感覚が広まっている。 (2012年1月公表の米政府パブリックコメントより)</p>
<p>認証手続</p>	<p>■全米自動車政策評議会(AAPC)の指摘 日本の自動車の技術基準及び認証手続は(国際標準と)完全には調和しておらず、日本に輸出される自動車に対して大幅な開発・製造コストがかかる。 (2012年1月公表の米政府パブリックコメントより)</p>

<p>新/グリーン ・テクノロジー</p>	<p>■<u>米国政府の過去の指摘</u> 米国メーカーが新技術(燃料電池自動車など)を使った自動車を試験やデモンストレーションのために持ち込もうとする際に、手続が不透明である等の障害に直面する。 (2012年4月2日公表「外国貿易障壁報告書」より)</p>
<p>税</p>	<p>—</p>

(以上)