

規制・制度改革に関する分科会

第1 ワーキンググループ

経済連携関連 EU等からの規制改革等に関する要望（非関税措置への対応等）のうち、日本の再生に資する事項等を取り扱う。見直しに当たっては、国際基準との整合性、規制と自己責任のバランス等の観点を踏まえる。

欧州自動車工業会（ACEA）ヒアリング

2012年1月20日

1. EU-日自由貿易協定・経済連携協定のスコーピングの進捗状況

- ACEA のスコーピングへの考方

2. 自動車分野における非関税措置

- 欧州委員会貿易総局からの依頼に基づき 2009 年の Copenhagen Economics 調査結果：

日本の非関税障壁によって欧州メーカーが支払う追加コストは約 10%

3. 自動車基準認証国際化

- 日本では UN-ECE 規則と日本独自の規則が共存
- 自動車の安全環境基準にかかわる UN E C E 規則
- 乗用車関連の規則（45 規則）のうち日本が 14 規則未採用
 - 排ガス：日本は排気、燃費測定において独自のテストサイクルを用いている
 - 騒音：日本における定常走行騒音や近接排気騒音のレベルは UN-ECE 基準と調和していない
 - バックミラー
 - 運転視界
 - 車両火災防止
 - ナンバープレート灯火
 - 天然瓦斯車両等
- IWVTA 概念の実現の前倒し – 例外なし
- 日本の交通環境

4. 軽自動車

5. 用途地域における自動車整備工の新設置要件

6. 自動車に用いる適用除外火工品の指定要件

7. 高圧ガス容器

- 圧縮容器・附属品の認可は高圧ガス保安法 経済産業省/原子力安全・保安院下の高圧ガス保安協会（KHK）が所轄
- 高圧ガス保安法は元々産業用設備の安全確保が源流であり、自動車用容器のような使い方を想定していない
- 型式認可に当たる設計確認試験で欧米の認証試験に用いた結果が活用できず、新たなテストに時間及びコストがかかる（数ヶ月、数千万円）

- 設計確認試験後もタンク、バルブは全数検査および KHK による刻印が必要（コスト：タンク 1 本あたり数万円）
- 実質的に日本での試験が必要となっている。現状では海外メーカー製のタンク及びバルブを日本に送って検査、刻印後海外の自動車メーカーに納入して車両最終組み立てを行い、完成車を日本に輸入しており、物流にコストがかかっている（物流コスト、タンク 1 本あたり数万円）
- テスト項目・結果を学識経験者等から組織される事前評価委員会(KHK からは独立)が審議して合否を決定。このため試験実施段階では合否不明。
- 日本の設計をグローバルに展開した場合はオーバースペックになり、コストが増大する。
- 材料規格が JIS による規定で、同様の材質でも海外規格による材料は認可されない

ACEA の要望

燃料電池自動車を次世代自動車として普及させる国策を推進するために以下の改善を要望：

<長期的対応> 現在 UN ECE/WP29 で燃料タンク gtr が審議されている。gtr が制定・批准されたあかつきには、外国で gtr を取得したタンクの認可を不要としていただきたい。（自動車用の高圧圧縮水素容器及び附属品については高圧ガス保安法ではなく道路運送車両法の管轄として自動車認可の一元化を図っていただきたい。）

<短期的対応> 高圧ガス保安法において高圧圧縮水素容器及び附属品を取り扱う場合には、

- 水素タンク搭載車の認可～公道実験～フリート走行の実績がある外国において、欧米基準で認可を取得しているものに対しては高圧ガス保安法に適合しているものとしてお取り扱い願いたい
- 欧米刻印については不要とし、製造者が責任をもって検査を実行することに代替していただきたい。

8. 結論

欧州自動車工業会東京事務所

2012年1月20日