

「審査事務規程の一部改正案」に関するパブリックコメント募集結果について 並行輸入自動車審査要領等の一部改正

平成17年2月3日
< 問い合わせ先 >
自動車検査法人
業務部 業務課
TEL : 03-5363-3519

自動車検査法人では、平成16年11月22日から同年12月21日までの間、「審査事務規程の一部改正案」(並行輸入自動車審査要領等の一部改正案)に関するパブリックコメントの募集を行いました。その結果、27通(項目数57件)(下表参照)のご意見をいただきました。いただいたご意見の概要及びそれに対する自動車検査法人の考え方を以下のとおり取りまとめましたので、公表します。

ご協力ありがとうございました。

意見総数：27通

1通の意見の中に複数の意見が含まれている場合、それぞれの意見において件数を計上しています。そのため、件数の合計は意見総数とは一致しません。

ご意見の内容別の内訳	件数
1. 制動装置の技術基準への適合性審査方法関係	11件
2. その他の技術基準への適合性審査方法関係	4件
3. 二輪自動車等のリジッドフレームに係る車名判定等関係	11件
4. 製作年月日の判定関係	5件
5. 事前審査関係	10件
6. 自動車検査証の備考欄記載関係	3件
7. 届出書の添付資料関係	3件
8. 排出ガス試験成績表関係	3件
9. その他	7件
合計	57件

いただきましたご意見の概要及びそれに対する自動車検査法人の考え方

1. 制動装置の技術基準への適合性審査方法関係（11件）

（ご意見）

- ・制動装置の技術基準への適合性を証する書面について、FMVSS（米国連邦自動車安全基準）ラベル、CMVSS（カナダ自動車安全基準）ラベル及びCOCペーパー（EC指令に基づく車両型式認可車両に交付される適合証明書）により省略できる範囲を明確にされたい。（3件）

（自動車検査法人の考え方）

FMVSS（CMVSS）の適合ラベルが貼付されている場合又はCOCペーパーの提出があった場合に省略できる「技術基準への適合性を証する書面」については、並行輸入自動車に適用される技術基準ごとに、並行輸入自動車審査要領（以下「審査要領」といいます。）改正案の別表第1に記載しています。

（ご意見）

- ・FMVSS（CMVSS）ラベルによる制動装置の技術基準の適合性判定については、当該自動車の検査時の車両総重量又は当該自動車の排出ガス試験結果成績表に記載されている車両総重量の実測値により判断されたい。（2件）
- ・改正案によってハマーH1が今後登録できないと思われる。改正案を再考されたい。
- ・制動試験の適用について、新しい車はやむをえない。
- ・使用過程車に遡って全ての車に適用することはおかしい。

（自動車検査法人の考え方）

FMVSS（CMVSS）では、完成車のGVWR（車両総重量）に応じてFMVSS（CMVSS）135（乗用車の制動装置基準）又は105（トラック、バスの制動装置基準）が適用されます。このため、FMVSS（CMVSS）135又は105の何れに適合しているかについてはFMVSS（CMVSS）ラベルに表示されているGVWRにより判断することになります。

また、FMVSS（CMVSS）ラベルにより技術基準への適合性を確認できない場合には、技術基準適合証明書又は技術基準の試験成績書により、技術基準への適合性を確認することになります。

なお、審査要領は、並行輸入自動車の新規検査又は予備検査（中古新規・中古予備検査を除く。以下「新規検査等」といいます。）の審査に適用されるものであり、使用過程車に遡って全ての車に適用されるものではありません。

（ご意見）

- ・制動装置に係る技術基準の試験成績書について自動車検査法人で把握し、同型の他の並行輸入自動車の審査においては、当該試験成績書の原本提示を不要とされたい。

（自動車検査法人の考え方）

並行輸入自動車の届出は、申請者が個々に必要書類を揃えて行うこととなります。また、制動装置に係る技術基準の試験成績書について、構造・装置が同一である他の並行輸入自動車に使用する

場合には、偽造防止及び試験成績書の所有者が了承していることを確認するため、当該試験成績書の原本の提示が必要となります。

(ご意見)

- ・少数生産メーカーとしてのマニファクチャラーライセンスを米国において取得した製作者が製作した並行輸入自動車については、制動装置に係る試験成績書の提出を義務付けするようにすべき。
- ・ブレーキ規制対象車の年式をごまかす事業者もあり、制動装置に係る試験成績書を提出させることは賛成。

(自動車検査法人の考え方)

制動装置の技術基準が適用となる並行輸入自動車については、技術基準への適合性を証する書面(当該並行輸入自動車を製作した者が当該技術基準へ適合していることを証する書面又は当該並行輸入自動車の制動装置の技術基準試験成績書)の添付が必要です。なお、少数生産メーカーとしてのマニファクチャラーライセンスを米国において取得している製作者についても、当該製作者が発行する技術基準への適合性を証する書面は、有効と判断します。

2. その他の技術基準への適合性審査方法関係(4件)

(ご意見)

- ・EU加盟国ではEUの技術基準に適合している車両(少数生産車両を除く。)のみ登録が可能であることから、EU加盟国の自動車検査証を技術基準適合の判断資料とされたい。

(自動車検査法人の考え方)

EU加盟国で使用されている全ての自動車がEUの技術基準(EC指令又はECE規則)に適合していると断定することはできないことから、EU加盟国の自動車検査証をもって技術基準適合の判断資料とはしてはおりませんが、EU加盟国の権限ある政府機関その他の公的機関が発行した自動車検査証が提出された場合に、当該並行輸入自動車がEU加盟国で生産されたもの等の条件を付すことにより技術基準適合の判断資料とすることが可能であるかどうか検討します。

(ご意見)

- ・COCペーパーが発行されないケースについて、同一車種のCOCペーパーのコピーを技術基準適合の判断資料とされたい。

(自動車検査法人の考え方)

技術基準に係る装置は同一車種であっても仕向地等により仕様が異なる場合があり、装置及び性能の同一性について車台番号及びシリアル番号だけでは判断することができないことから、個々の自動車に発行されるCOCペーパーを判断資料とするものです。

(ご意見)

- ・指定自動車等と軸距(ホイールベース)が異なるモノコック構造の並行輸入自動車について、「指定自動車等と類似」(従来の「指定自動車等と関連有り」)であるとして技術基準の適合性を判断することとされたい。

(自動車検査法人の考え方) 指定自動車等と軸距のみが相違しているモノコック構造の並行輸入自動

車についても、技術基準への適合性を証する書面の一部を省略することが可能であるかどうか検討します。

(ご意見)

- ・プラスチック製燃料タンクについて、メーカー純正品の確認方法を明確にされたい。

(自動車検査法人の考え方)

プラスチック製燃料タンクの表示及び取付け状態等により、判断することになります。

3. 二輪自動車等のリジッド・フレームに係る車名判定等関係 (11 件)

(ご意見)

- ・後輪に衝撃吸収装置がない二輪自動車は、危険。
- ・リジッド・フレームの二輪自動車の車名を「不明」とする理由及びその場合のフレーム製作者の判定方法を明確にされたい。(2 件)
- ・1958 年以降のリジッド・フレームのハーレーを車名「不明」にすることは、保険加入、車両価値の損失及びリヤに衝撃吸収装置を装着したくてもできない等の問題があり、反対する。(6 件)
- ・今回の改正に伴う使用過程車の取扱いは、どうなるのか、明らかにされたい。

(自動車検査法人の考え方)

保安基準の規定により、緩衝装置を取り外すことは禁止されています。今般の改正案は、前輪の緩衝装置のみにより車両の緩衝機能を有するよう車台製作者の製作責任の下に製作された二輪自動車は、例外的に緩衝装置装着に係る基準に適合するものであることを明確化したものです。

ハーレーダビッドソン社では、1958 年以降はリジッド・フレームの二輪自動車を製作していないことから、1958 年以降に製作されたハーレーであって、リジッド・フレームのものは、緩衝装置の取外しに該当し認められません。このため、完成車として輸入されたリジッド・フレームの二輪自動車については、リジッド・フレームの製作者が製作した二輪自動車として取扱うことを明記したものです。

具体的には、1958 年以降に製作されたリジッド・フレームの二輪自動車は、ハーレーダビッドソン社の車両識別番号 (VIN) が打刻されている場合であっても車名は「ハーレーダビッドソン」ではなく「不明」となります。また、リジッド・フレームの二輪自動車にハーレーダビッドソン社以外の車両識別番号 (VIN) が打刻されている場合には、車両識別番号 (VIN) がリジッド・フレーム製作者によるもの (VIN が権限のある政府機関その他の公的機関 (米国においては NHTSA (米国高速道路交通安全局)) に届出されている等により判断する。) であれば当該リジッド・フレームの製作者が付与した車名となり、当該リジッド・フレームの製作者が特定されない場合は、「不明」となります。

なお、審査要領の改正案は、並行輸入自動車の新規検査等の審査に適用されるものであり、使用過程車に適用されるものではありません。

(ご意見)

- ・国内で登録済の二輪自動車をリジッド・フレームに改造する場合の手続きを教えてください。

(自動車検査法人の考え方)

緩衝装置の取外しに該当するため、認められません。

4. 製作年月日の判定関係 (5件)

(ご意見)

- ・米国で登録されていた並行輸入自動車の製作年月日の特定は、ピンクスリップ(所有権証明証)のみでは判らないため、レジストレーションカード(登録書)との両方の書面で判断すべき。

(2件)

- ・ピンクスリップによる誤った製作年月日により既に登録された車両を特定し、試験成績結果表を提出させないと不公平。(2件)

(自動車検査法人の考え方)

並行輸入自動車について、外国における改造過程や登録状況を我が国の法令等に照らし判断することは困難です。このため、当該並行輸入自動車が米国で登録されていた場合、当該並行輸入自動車とピンクスリップに記載された車両との同一性が確認できた場合は、ピンクスリップにより製作年月日を判断することとします。

(ご意見)

- ・輸入自動車の製作年月日の判断について、「自動車通関証明書の発行年月日」ではなく、「自動車通関証明書に記載された輸入年月日又は輸入許可年月日」としたらいかがか。

(自動車検査法人の考え方)

自動車通関証明書により輸入自動車の製作年月日を判断する場合には、当該自動車通関証明書の発行日を製作年月日とすることとしていましたが、輸入自動車は、自動車通関証明書に記載された輸入許可年月日には既に国内の保税地域(倉庫)に搬入されていることから、自動車通関証明書に記載された輸入許可年月日(輸入許可年月日の記載がないものにあつては、通関証明書の発行年月日)を当該輸入自動車の製作年月日とするよう、改正案の修正を検討します。

5. 事前審査関係(10件)

(ご意見)

- ・並行輸入自動車を取扱う事業者の組合を経由する同型取扱い(同型の2台目以降の書面審査を省略)を、全国的な取扱いとして認めてほしい。
- ・同一車両であれば、2台目以降の届出が簡素化できるようにされたい。(2件)
- ・予備検査の申請にあたり、資源や時間の節約及び書類増加に伴う間違い防止するため、1台ごとの提出ではなく複数台数での申請を要望します。

(自動車検査法人の考え方)

並行輸入自動車は、事前の型式認証のための安全審査等を経て国土交通大臣の指定等による自動車の型式が付与されたものではないことから、1台毎に審査を行うことが必要です。この基本的な取扱いの徹底を図ることが改正案の目的の一つであり、例外を設けず1台ごとに届出書等の提出が必要と考えておりましたが、構造装置が全て同一である複数の並行輸入自動車を一度に同一事務所に提出する場合にあつては、届出者の負担軽減を図るため、添付資料のうち共通なものについて提出部数を1部とすることを検討します。

(ご意見)

- ・並行輸入自動車を取扱う事業者の組合で実施していた書面審査の代行(組合証明制度)について、全国的な取扱いとして認めてほしい。

(自動車検査法人の考え方)

自動車の保安基準適合性の審査は、道路運送車両法により自動車検査法人が行うこととされていることから、並行輸入自動車の書面審査と現車審査の何れも第三者へ委嘱することはできません。

なお、個々の届出に先立ち、並行輸入自動車を取扱う事業者の組合において、事前にその届出書等の内容を精査して届出されることを妨げるものではありません。

(ご意見)

- ・複雑な車種は理解できるが、ディーラー車と関連がある車種まで事前審査に時間をかける理由が不明である。
- ・並行輸入自動車の事前審査に要する期間が不明であるとともに、予測できない急な登録も発生する可能性があることから、事前審査ではなく即日審査を希望する。
- ・日本国内で製作され、一旦輸出された後に並行輸入された二輪自動車(いわゆる「逆輸入車」)については、検査時にライン通過、車台番号確認だけでよい。

(自動車検査法人の考え方)

並行輸入自動車の審査に係る取扱いの全国統一及び適正かつ確実な審査の実施を図るため、審査の内容を書面審査と現車審査に体系的に整理し、書面審査が完了したものについて現車審査を行うこと及び現車審査は書面審査が完了した翌日以降に実施することを明記するもので、その趣旨をご理解いただくようお願いします。

また、並行輸入自動車は、事前の型式認証のための安全審査等を経て国土交通大臣の指定等による自動車の型式が付与されたものではないことから、一台毎に審査を行うことが必要であり、たとえ日本製の逆輸入車であっても書面審査及び現車審査の取扱いを省略することはできません。

(ご意見)

- ・事前審査の書類受付は、FAX、郵送等でも受付できるようにされたい。
- ・土曜日及び日曜日にも届出書を受理できることとしてもらいたい。

(自動車検査法人の考え方)

並行輸入自動車の届出の受付に当たっては、届出者と相対のうえで届出書及び添付資料の有無を確認して受付することが届出者の負担軽減を図るうえで効果的であると考えておりましたが、より一層の負担軽減を図るため、必要な書面等の不足により受付できない場合の規定を設けることなどにより、郵便等により提出されたものの受付を可能とすることを検討します。

なお、FAXによる届出は、届出書面の中には届出の区分に応じて、原本(正本)の書面が必要であること及び通信機器の故障等から確実な到達が担保できないことから、認められません。

また、土曜日及び日曜日の受付は、現在のところ自動車検査法人の業務体制が対応できる状況にないことをご理解いただくようお願いします。

6. 自動車検査証の備考欄記載関係（3件）

（ご意見）

- ・改造車として改造部位等を自動車検査証の備考欄に記載する場合の取扱いを明確にされたい。

（自動車検査法人の考え方）

並行輸入自動車の装置が審査事務規程別添1「改造自動車審査要領」3.(1)から(9)までの規定に該当する改造により変更されていることについて、届出者から申告があった場合に、同要領の別表に掲げる添付資料の提出を求め、当該装置が保安基準に適合していることを確認したものについて、変更された装置名を自動車検査証の備考欄に記載することになります。

（ご意見）

- ・製作年月日を自動車検査証の備考欄に記載することについて、並行輸入車のみ特別扱いせず、全ての指定自動車等（国産車を含む。）と同等の取扱いとされたい。

（自動車検査法人の考え方）

自動車の検査に際しては、当該自動車の製作年月日を特定したうえで当該自動車に適用される保安基準を特定することが不可欠であります。並行輸入自動車については、型式指定自動車等と比べ、製作年月日の特定が困難であることから、適用する保安基準を特定するための情報を自動車検査証の備考欄に記載することが必要です。なお表記方法については、「製作年月日」としていましたが、「保安基準適用年月日」等に変更することを検討します。

（ご意見）

- ・指定自動車等と類似の車両の原動機型式打刻は指定自動車等と同じ位置に打刻されており、また、原動機の最高出力時回転数は排出ガス試験結果成績表に記載されていることから、自動車検査証に記載する必要は無い。

（自動車検査法人の考え方）

並行輸入自動車の継続検査等において、並行輸入自動車の原動機型式及び最高出力時回転数を確認することに時間を要する状況があり、これらの情報を自動車検査証の備考欄に記載することにより検査の迅速化・適正化を図るものです。

7. 届出書の添付資料関係（3件）

（ご意見）

- ・車台番号又はシリアル番号等の解説資料は保安基準の判断資料ではないため省略することとされたい。
- ・車台番号又はシリアル番号等の解説資料は自動車製作者が公表していないため入手が困難であることから、国土交通省の窓口を経由して入手することとされたい。

（自動車検査法人の考え方）

車台番号又はシリアル番号等が示す情報は、並行輸入自動車の審査において、車名の付与や適用する保安基準を特定するために重要な情報であることから、解説資料を求めるものです。

なお、車台番号又はシリアル番号等の解説資料は、並行輸入自動車の区分に応じて必要な添付資料としておりましたが、並行輸入自動車に適用する保安基準を特定するために必要な「製作年月日」

「用途」等の情報が他の資料等により明らかである場合には、同解説資料の提出を要しないとする
ことを検討します。

また、並行輸入自動車に適用する保安基準の特定等、審査に必要な判断は、並行輸入自動車の届
出の都度に申請者から提出される届出書及び添付資料に基づき行うこととなります。

(ご意見)

- ・製作年月日の判定資料として、通関証明書等及び製作年月日判定資料の双方の書面を要求してい
るが、「製作年月日の判定資料については、通関証明書をもって代える場合には省略することが
できる。」としていただきたい。

(自動車検査法人の考え方)

製作年月日の判定資料については、通関証明書をもって代える場合には省略することができるか
どうか明確ではなかったため、自動車通関証明書により製作年月日を判定する場合については、製
作年月日の判定資料を省略できることについて検討します。

8. 排出ガス試験成績表関係 (3件)

(ご意見)

- ・特種用途自動車に適用される排出ガス規制は、ベース車を基に決定することとされているが、出
荷状態がMPV又はキャンピング車の場合は、ベース車をどのように判断するのか。

(自動車検査法人の考え方)

出荷状態の自動車(ベース車)が乗用車であるかどうかの判断方法については、車両識別番号
(VIN)又はCOCペーパー等によることを審査要領改正案の5-3-8-2(2)に規定しています。

(ご意見)

- ・排出ガス試験結果成績表の取扱いについて、新規検査等を申請した並行輸入自動車の車両重量が
排出ガス試験自動車の等価慣性重量のランクと同一かそれ以下のものは、有効として取り扱われ
たい。

(自動車検査法人の考え方)

当該並行輸入自動車と試験自動車の等価慣性重量のランクが異なる場合(当該並行輸入自動車が
試験自動車より軽いランクである場合を含む。)は、試験自動車と「同一型式及び同一構造」でな
いため、認められません。

(ご意見)

- ・HAMMERに関し、排出ガス規制による日本市場からの締め出しをしないでほしい。

(自動車検査法人の考え方)

車両総重量が2.5tを超え3.5t以下の並行輸入自動車に対する排出ガス規制の適用については、平成
10年9月30日の保安基準改正により決定され、平成15年9月1日から適用されているものであり、こ
のたびの改正案により取扱いが変更になるものではありません。

9. その他 (7件)

(ご意見)

- ・並行輸入自動車の取扱いに、事務所によって差異があったことは、以前から言われていたことであり、今更取扱いを全国统一する必要はない。
- ・並行輸入自動車の届出に関し、必要な書類を以前と同じ扱いとされたい。

(自動車検査法人の考え方)

並行輸入自動車の審査について全国的に取扱いが統一され、適正かつ適切な審査ができることが、国民の利益になるものと考えます。

(ご意見)

- ・決まる前にもう少し皆の意見を聞くべき。
- ・自分たちがやり易いのではなく、申請者や受検者がやり易いようにするのが本質。

(自動車検査法人の考え方)

関係業界の皆様のご意見をお聞きするため、このほど改正案に係るパブリックコメントの募集を行ったものです。

(ご意見)

- ・並行輸入車はオーダーから日本に届くまで半年以上かかることもあるため、改正案の適用は平成18年4月1日からとされたい。

(自動車検査法人の考え方)

適正かつ適切な審査を実施するための改正であり、必要な添付資料を提出していただければ検査に合格できなくなるものではありません。

(ご意見)

- ・スペインの試験機関名 IDIADA は Appius+IDIADA に改称されている。修正されたい。

(自動車検査法人の考え方)

修正します。

(ご意見)

- ・年式・仕様によっては、修理用フレームについてハーレーの関連会社が販売証明を行っており、強度的に問題がないにもかかわらず交換を行うことができないため、再検討を要望する。

(自動車検査法人の考え方)

二輪自動車のフレーム交換については、このたびの改正案に係るものではないことをご理解願います。