

◎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に基づく  
自動車の非関税措置に関する日本国政府とカナダ政府との間の交換公文

(略称) カナダとの包括的・先進的T P P協定に基づく自動車非関税措置取極

二〇一八年一月二十九日 オタワで署名

二〇一八年二月二十七日 告示

(外務省告示第四二〇号)

二〇一八年二月三〇日 効力発生

目 次

ページ

|        |     |
|--------|-----|
| 日本側書簡  | 一六一 |
| 附属書    | 一六五 |
| カナダ側書簡 | 一六七 |

## 日本側書簡

(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に基づく自動車の非関税措置に関する日本国政府とカナダ政府との間の交換公文)

(日本側書簡)

(訳文)

書簡をもって啓上いたします。本使は、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。）の締結並びに協定の実施及び適用に関連して、日本国政府とカナダ政府との間で到達した次の合意を確認する光栄を有します。

日本国及びカナダは、いずれかの締約国が制定し、又は適用する自動車の安全並びに排出ガス及び騒音に関する強制規格、任意規格又は適合性評価手続に関し、世界貿易機関設立協定附属書一 A 千九百九十四年の関税及び貿易に関する一般協定第一条並びに同附属書の貿易の技術的障害に関する協定<sup>2.1</sup>及び<sup>5.1.1</sup>の規定に基づいて最恵国待遇を与える両国の義務を再確認する。このため、日本国政府は、次の措置（この書簡の附属書において一層詳細な事実関係について規定する。）の実施及び適用を確保するため、日本国において効力を有する法令に従って適切な措置をとる。

- (a) 日本国の輸入自動車特別取扱制度（以下「PHP」という。）の下で認証される自動車について、排出ガス及び騒音の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。
- (b) 自動車に関する中央政府機関の財政上の奨励措置（注）の対象からPHPの下で認証される自動車を排除しない方法でPHPを制定し、及び適用すること。

カナダとの包括的・先進的TPP協定に基づく自動車非関税措置取極

(Japanese Note)

Ottawa, November 29, 2018

Dear Deputy Minister,

In connection with the conclusion of the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (the Agreement) and the implementation and application of the Agreement, I have the honour to confirm the following agreement reached by the Government of Japan and the Government of Canada:

Japan and Canada re-affirm their obligations to provide most favoured nation treatment under Article I of the General Agreement on Tariffs and Trade 1994 in Annex 1A to the WTO Agreement and Articles 2.1 and 5.1.1 of the Agreement on Technical Barriers to Trade in Annex 1A to the WTO Agreement, with respect to technical regulations, standards or conformity assessment procedures related to motor vehicle safety and emissions adopted or applied by either Party. To this end, the Government of Japan shall take appropriate measures, in accordance with the laws and regulations in force in Japan, to ensure the implementation and application of the following arrangements, a more detailed factual description of which is set out in the Annex to this letter:

- (a) Motor vehicles certified under Japan's Preferential Handling Procedure (PHP) benefit from streamlined exhaust emissions and noise emissions testing procedures;
- (b) The PHP is adopted and applied in a manner that does not preclude the eligibility of motor vehicles certified under the PHP for any financial incentive measures of central government bodies<sup>1</sup> with respect to motor vehicles;<sup>2</sup> and

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）が実施する措置を含む。「財政上の奨励措置」には、中央政府機関の税制上の奨励措置を含むが、これに限定されない。

注2 日本国は、財政上の奨励措置を実施する場合に、自動車（PHPの下で輸入されるものを含む。）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（以下を「注2」）。

1 For greater certainty, a financial incentive measure of a central government body includes such a measure that is implemented by other entities, including local government bodies. The term "any financial incentive measures" includes, but is not limited to, tax incentive measures of central government bodies.

2 For greater certainty, when implementing a financial incentive measure, Japan may apply requirements for motor vehicles, including those imported under PHP, necessary to determine whether a motor vehicle satisfies the criteria of that financial incentive measure.

(c) 日本国の道路運送車両法に基づく安全規則の要件であつて日本国の権限のある当局が二千十五年四月一日時点で特定したもの（注１）に關し、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」といふ。）の（一）の要件がこれに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、アメリカ合衆国の FMVSS の当該一の要件に適合する自動車は、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こと。そのような待遇は、道路運送車両法に基づく当該一の要件が変更されかつ変更された要件が変更前よりも実質的に厳しいものになる場合を除き、適用する（注２）。当該場合には、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、通常十二箇月以上の期間、そのような待遇を引き続き与える。

注 1 この(c)の規定の適用上、道路運送車両法に基づく安全規則の要件であつて日本国の権限のある当局が二千十五年四月一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關する協定に基づいて採択される規則（以下「国際適合規則」といふ。）（一）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世界技術規則の作成に關する協定（以下「千九百九十八年協定」といふ。）に基づいて作成される規則（以下「GTR」といふ。）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く要件であつて日本国の権限のある当局が二千十五年四月一日時点で特定したもの（以下「注 1」）と今後行われる変更に關し、日本国は、変更された当該要件が国際適合規則又は GTR に準拠しており、結果として変更前の当該要件よりも実質的に厳しいものになるかどうかを検討する。

カナダとの包括的・先進的 T P P 協定に基づく自動車非関税措置取極

(c) With respect to requirements of a safety regulation under the Road Vehicle Law of Japan that the competent authority of Japan identified as of April 1, 2015,<sup>3</sup> if the competent authority of Japan finds that a requirement of the Federal Motor Vehicle Safety Standard of the United States (U.S. FMVSS) is no less stringent than the requirement under the Road Vehicle Law to which it corresponds, motor vehicles that comply with such a requirement of the U.S. FMVSS are deemed to comply with that requirement under the Road Vehicle Law. Such treatment will apply unless that requirement under the Road Vehicle Law is modified and, as modified, is substantially more stringent than previously.<sup>4</sup> In that event, Japan will continue to provide such treatment for a period that is usually not less than 12 months after the date on which the requirement under the Road Vehicle Law is modified.

Japan and Canada will cooperate bilaterally, including in their activities under the 1998 Agreement, to harmonize standards for motor vehicle environmental performance and safety.

3 For the purposes of this subparagraph, the requirements of a safety regulation under the Road Vehicle Law that the competent authority of Japan identified as of April 1, 2015 are those not based on a regulation adopted under the Agreement concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which Can Be Fitted and/or Be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of These Prescriptions (UN Regulation), a regulation established under the Agreement Concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be used on Wheeled Vehicles (the 1998 Agreement) (GTR) or a U.S. FMVSS.

4 With respect to any subsequent modifications to those requirements under the Road Vehicle Law that the competent authority of Japan identified as of April 1, 2015, Japan will consider whether the requirement, as modified, is based on a UN Regulation or GTR and substantially more stringent than the previous requirement as a result.

カナダとの包括的・先進的ＴＰＰ協定に基づく自動車非関税措置取極

一六四

日本国及びカナダは、自動車の環境性能及び安全についての基準を調和させるため、千九百九十八年協定に基づく活動を含め、二国間で協力する。

本使は、更に、協定第二十八・三条（適用範囲）３の規定に基づき、この書簡並びに英語及びフランス語においてひとしく効力を有する貴官の確認の返簡が両政府間の合意を構成し、協定第二十八章（紛争解決）の規定による紛争解決に服するものであることを提案する光栄を有します。申立国は、この合意に基づく手続が協定第二十八章（紛争解決）に規定する期間又は協定第二章（内国民待遇及び物品の市場アクセス）付録D-2（自動車の貿易に関する日本国とカナダとの間の付録）第四条に規定する紛争解決に関する加速された期間で行われることを求めることができます。この合意は、日本国及びカナダについての協定の効力発生の日に効力を生じます。

二千十八年十一月二十九日にオタワで

カナダ駐在

日本国特命全權大使 石兼公博

国際貿易次官

ティモシー・サージェント殿

I have the further honour to propose that, based on paragraph 3 of Article 28.3 (Scope) of the Agreement, this letter, and your letter of confirmation in reply equally valid in English and French, shall constitute an agreement between our two Governments, subject to dispute settlement under Chapter 28 (Dispute Settlement) of the Agreement. A complaining party may request that a proceeding under this agreement be conducted under the timeframes set out in Chapter 28 (Dispute Settlement) or the accelerated timeframes for dispute settlement set out in Article 4 of Appendix D-2 (Between Japan and Canada on Motor Vehicle Trade) to Chapter 2 (National Treatment and Market Access for Goods) of the Agreement. This agreement shall enter into force on the date of entry into force of the Agreement as between Japan and Canada.

(Signed) Kimihiko Ishikane  
Ambassador of Japan to Canada

Mr. Timothy Sargent  
Deputy Minister for International Trade

1 P H P 試験に関する簡素化された手続

日本国政府は、二千十八年四月一日に、P H P の下で日本国に輸入される型式の自動車（以下「P H P 車」という。）について、排出ガス及び騒音の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た。当該型式の自動車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) 排出ガスの要件に関し、抜取試験の頻度は、最初の三百台については五十台に一台、その後は百台に一台という以前の要件から次の要件に軽減された。
  - (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、最初の千二百台については百台に一台、次の千八百台については二百台に一台、その後は三百台に一台
  - (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、最初の三百台については五十台に一台、次の二千七百台については百台に一台、その後は二百台に一台
- (b) 騒音の要件に関し、抜取試験の頻度は、三百台に一台という以前の要件から次の要件に軽減された。
  - 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、最初の千二百台については三百台に一台、次の千八百台については六百台に一台、その後は九百台に一台

カナダとの包括的・先進的 T P P 協定に基づく自動車非関税措置取極

1. Streamlined PHP Testing Procedures

The Government of Japan provided that the frequency of required sampling tests for compliance with exhaust emissions and noise emissions requirements be reduced for a type of motor vehicle imported into Japan under the PHP (PHP vehicle) on April 1, 2018. The testing ratios for such a type of motor vehicle will be no more frequent than as follows.

- (a) For exhaust emissions requirements, the sampling test frequency was reduced from the previous requirement of one unit per 50 units for the first 300 units, and then one unit per 100 units thereafter, to the following:
  - (i) In cases where performance significantly exceeds the applicable requirements in each prior sampling test, one unit per 100 units for the first 1,200 units, then reduced to one unit per 200 units for the next 1,800 units, and then reduced to one unit per 300 units thereafter.
  - (ii) In all other cases, where performance meets (but does not significantly exceed) the applicable requirements in each prior sampling test, one unit per 50 units for the first 300 units, then reduced to one unit per 100 units for the next 2,700 units, and then reduced to one unit per 200 units thereafter.
- (b) For noise emissions requirements, the sampling test frequency was reduced from the previous requirement of one unit per 300 units to the following: where performance meets the applicable requirements in each prior sampling test, one unit per 300 units for the first 1,200 units, then reduced to one unit per 600 units for the next 1,800 units, and then reduced to one unit per 900 units thereafter.

## カナダとの包括的・先進的T P P協定に基づく自動車非関税措置取極

### 2 P H Pに関する財政上の奨励措置

日本国政府は、この書簡の(b)に定める約束を履行するため、二十十八年八月一日に、中央政府機関の現行の税制上の奨励措置をP H P車に適用可能なものとするためにエネルギーの使用の合理化等に関する法律(以下「省エネルギー法」という。)の関連する省令及び告示を改正した。

現在、省エネルギー法に基づく燃費基準及び燃費表示の要件は、P H P車には適用されていない。省エネルギー法に基づく燃費基準及び燃費表示の要件のP H P車への適用をもたらし得る関連要素において現時点では根本的な変化がないことから、省エネルギー法に基づいてP H P車に与えている現在の待遇を要更する予定はなく、現在の待遇は、予見される将来にわたって継続する。

### 3 基準

日本国の道路運送車両法に基づく安全規則の要件であつて日本国の権限のある当局がこの書簡の(c)に定めるところにより特定したものに關し、アメリカ合衆国のF M V S Sに基つて要件であつて、これを直接対応する道路運送車両法に基つて要件よりも緩やかなものでない日本国の権限のある当局である国土交通省が二十十五年四月一日時点で認めたものは、次のとおりである。

- 1 前面衝突(フルラップ) (F M V S S二〇八)
- 2 後面衝突 (F M V S S三〇一)
- 3 内装材料の難燃性 (F M V S S三〇二)
- 4 番号灯 (F M V S S一〇八)
- 5 車室内後写鏡の衝撃緩和 (F M V S S一一一)
- 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 (F M V S S一〇四)
- 7 風防ガラス用防霜・防曇装置 (F M V S S一〇三)

### 2. P H P Financial Incentives Measures

On August 1, 2018, to fulfill the commitment as provided in (b) of the letter, the Government of Japan revised the relevant ministerial ordinance and notification of the Energy Conservation Act to make the current tax incentive measures of central government bodies applicable to P H P vehicles.

Currently, the fuel efficiency standards and efficiency disclosure requirements under the Energy Conservation Act do not apply to P H P vehicles. With no fundamental shift in the relevant factors at this time which may result in the application of the aforementioned standards and requirements under the Act to P H P vehicles, there is no plan to change the current treatment provided to P H P vehicles under the Act and the current treatment will continue for the foreseeable future.

### 3. Standards

With respect to requirements of a safety regulation under the Road Vehicle Law of Japan that the competent authority of Japan identified, as provided in (c) of the letter, the following are the requirements provided under the U.S. FMVSS which the competent authority of Japan, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, found no less stringent than those corresponding requirements provided under the Road Vehicle Law, as of April 1, 2015.

1. Full-wrap frontal collision (FMVSS 208)
2. Rear-end collision (FMVSS 301)
3. Flammability of Interior Materials (FMVSS 302)
4. Registration Plate Lamps (FMVSS 108)
5. Inside Rear-View Mirror Impact Absorption (FMVSS 111)
6. Windshield Wiping and Washing Systems for Passenger cars, etc. (FMVSS 104)
7. Windshield Defrosting and Defogging Systems (FMVSS 103)

カナダ側  
書簡

(カナダ側書簡)

(訳文)

書簡をもって啓上いたします。本官は、二千十八年十一月二十九日付けの閣下の次の書簡を受領したことを確認いたします。

(日本側書簡)

本官は、カナダ政府がこの了解を共有することを確認することにも、協定第二十八・三条（適用範囲）の規定に基づき、閣下の書簡並びにフランス語及び英語においてひとしく効力を有するこの返簡が両政府間の合意を構成し、協定第二十八章（紛争解決）の規定による紛争解決に服するものであることに同意する光榮を有します。申立国は、この合意に基づく手続が協定第二十八章（紛争解決）に規定する期間又は協定第二章（内国民待遇及び物品の市場アクセス）付録 D-2（自動車貿易に関する日本国とカナダとの間の付録）第四条に規定する紛争解決に関する加速された期間で行われることを求めることができます。この合意は、カナダ及び日本国についての協定の効力発生の日に効力を生じます。

二千十八年十一月二十九日にオタワで

国際貿易次官

ティモシー・サージェント

カナダ駐在

日本国特命全權大使 石兼公博閣下

(Canadian Note)

Ottawa, November 29, 2018

Excellency,

I am pleased to acknowledge receipt of your letter of November 29, 2018, which reads as follows:

[Placeholder for Japanese letter]

I have the honour to confirm that my Government shares this understanding and to agree that, based on paragraph 3 of Article 28.3 (Scope) of the Agreement, your letter, and this letter in reply equally valid in French and English, shall constitute an agreement between our two Governments, subject to dispute settlement under Chapter 28 (Dispute Settlement) of the Agreement. A complaining Party may request that a proceeding under this agreement be conducted under the timeframes set out in Chapter 28 (Dispute Settlement) or the accelerated timeframes for dispute settlement set out in Article 4 of Appendix D-2 (Between Japan and Canada on Motor Vehicle Trade) to Chapter 2 (National Treatment and Market Access for Goods) of the Agreement. This agreement shall enter into force on the date of entry into force of the Agreement as between Canada and Japan.

(Signed) Mr. Timothy Sargent  
Deputy Minister for International Trade

Kimihiro Ishikane  
Ambassador of Japan to Canada



（参考）

この交換公文は、カナダとの間で、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の実施に当たり、輸入自動車特別取扱制度の適用について両政府の了解を確認するものである。