

## 6 基準・規格・認証・輸入関係

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 1)基準・認証制度	意見・要望提出者	日本労働組合総連合会		
項目	基準認証等の緩和・簡素化にあたっての罰則の強化等				
意見・要望等の内容	基準認証等の緩和・簡素化にあたっては、消費者が不利益を被らないよう製造物責任法にもとづく被害者賠償や罰則を強化する。				
関係法令		共管			
制度の概要	<p>現在、各種法令において、消費者保護等の観点から、鋳工業製品等の物資や施設・設備が満たすべき基準と、当該基準に適合することを確認する方法や手続が規定されている。</p> <p>また、製造物の欠陥により、人の生命、身体又は財産に係る被害が生じた場合には、製造業者等はその損害を賠償する責任を有する旨が、製造物責任法で規定されている。</p>				
計画等における記載	<p>規制緩和3か年計画（改定） 6(1)i</p> <p>基準認証について、自己確認、第三者認証への移行等による政府の直接的な規制の最小限化、認証・検査業務への競争原理の導入、適切な場合における性能規定化、国際相互承認の推進等を基本に見直し、できる限り速やかに所要の措置を講じる。</p>				
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：	検討中	措置困難	その他	
<p>(説明)</p> <p>現在、規制緩和3か年計画（改定）に従って、基準認証等の見直しを行っているところであるが、基準認証等の緩和・簡素化にあたっては、国民の生命、身体、財産の保護などそれぞれの制度が本来目的としている様々な政策目的の達成に支障が生じないことを前提として検討を行うこととしている。</p>					
担当局課室名	大臣官房文書課、運輸政策局消費者行政課				

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	(社)プレハブ建築協会	
項目	自動車の幅、長さの規制緩和			
意見・要望等の内容	<p>規制内の車両使用において、車両幅よりはみ出る住宅用ユニットがあるため、車両幅を2.6m以下に緩和願いたい。</p> <p>規制内における荷台長(9.6m)では、長さ6mの住宅用ユニットが1つしか積載できないため、車両長さを1.5m以下に緩和願いたい。</p>			
関係法令	道路運送車両の保安基準第2条	共管	建設省、警察庁	
制度の概要	自動車の幅は、2.5m以下、長さは1.2m以下となっている。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：	検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>自動車の長さ、幅は、交差点、カーブを通過する際の構造物や交通の安全性を考慮し、運輸省、建設省、警察庁のそれぞれの所管法令において制限値を定めているところであり、現在の道路構造物等の状況では、規制を緩和することは困難である。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	(社)全日本トラック協会 (社)日本化学工業協会 石油化学工業協会	
項目	車高についての規制緩和			
意見・要望等の内容	(1) 国際海上コンテナ積載車両の車高規制に関し、早期に現行の4.1mから4.2mに緩和するべき。 (2) その他の車両の高さ制限についても現行の3.8mから4.1mまで緩和されたい。			
関係法令	道路運送車両法第2条第1項	共管	建設省、警察庁	
制度の概要	道路を走行する車両の高さについては、3.8m以下となっている。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他
(説明) (1) について 国際海上コンテナという積み荷に関する規制緩和要望であるので、当省の所管ではない。 (2) について 自動車の高さ基準については、トンネル、ガード等を通過する際の構造物や交通の安全性を考慮し、運輸省、建設省、警察庁のそれぞれの所管法令において制限値を定めているところであり、現在の道路構造物等の状況では規制を緩和することは困難である。				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	(社)全日本トラック協会 (社)経済団体連合会	
項目	セミトレーラ車両総重量及び連結車両総重量規制の緩和			
意見・要望等の内容	<p>国際海上コンテナを輸送する車両については、車両総重量が44トン程度となるフル積載通行が可能となったが、国内貨物の輸送についても、物流の効率化及び低コスト化の推進を図るため、セミトレーラの車両総重量規制について現行の28トンから36トンに引き上げられたい。</p> <p>連結車両総重量について、現行の36トンから44トン程度まで引き上げられたい。</p>			
関係法令	道路運送車両の保安基準4条	共管	建設省	
制度の概要	セミトレーラの車両総重量については、最遠軸距に応じ、最大28トンとなっている。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>国際海上コンテナを輸送するトレーラについては、国際的な規格により積み荷が運搬されるという特殊性を鑑み、特例扱いを行っているものである。国内貨物の輸送については、積み荷積載時に、積載重量を調整できるため、特殊性はなく、認めることは困難である。</p> <p>また、自動車の車両総重量そのものを緩和することについては、橋梁等に与える影響が著しいことから、道路、橋梁の現状では困難である。</p> <p>なお、連結車両総重量については、当省の所管ではない。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	全日本トラック協会 全国中小企業団体中央会	
項目	三軸車の車両総重量の緩和			
意見・要望等の内容	建設事業にとって必要不可欠な建設資材等の運搬を行っているダンプカー、コンクリートミキサー車等については、輸送の効率化等に資するため、三軸車については、車長、軸距にかかわらず、車両総重量25トンまで緩和すべき。			
関係法令	道路運送車両の保安基準第4条	共管	建設省	
制度の概要	車両総重量は、車両の長さ、最遠軸距に応じて最大25トン以下でなければならない。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中	措置困難	その他
(説明) 自動車車両総重量は、橋梁等に与える影響を考慮し、自動車の最遠軸距、長さにより運輸省及び建設省のそれぞれの所管法令において制限値を定めているところであり、長さ、軸距にかかわらず車両総重量を緩和することは、橋梁等に与える影響が著しいことから、現状では困難である。				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6.基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準、規格、認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	規制改革委員会	
項目	エアサスペンション装備車の駆動軸の軸重規制の見直し			
意見・要望等の内容	エアサスペンション装備の車両の道路構造物に与える影響について、自動車業界等との協力の下に技術的検討を速やかに開始し、その結果を踏まえて、エアサスペンション装備の車両の軸重制限を緩和できないか検討すべきである。			
関係法令	道路運送車両の保安基準第4条の2 等	共管	建設省	
制度の概要	自動車の軸重は、10トンを超えてはならない。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：	検討中	措置困難	その他
(説明) エアサスペンション装備車両の駆動軸重については、道路構造物等への影響に関して自動車業界等との協力のもと技術的検討を行った上で、その最高限度の引き上げの可否について判断することとする。				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	(社)全日本トラック協会	
項目	駆動軸の軸重規制の見直し			
意見・要望等の内容	駆動軸の軸重制限を10トンから11.5トンに緩和すべきである。			
関係法令	道路運送車両の保安基準第4条の2 等	共管	建設省	
制度の概要	自動車の軸重は、10トンを超えてはならない。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	(実施(予定)時期: )			
(説明)				
<p>軸重に係る基準については、道路、橋梁等の道路構造物の耐久限度等を考慮して規定されており、運輸省及び建設省のそれぞれの所管法令において最高限度を10トンとして定めているところであるが、軸重の最高限度を引き上げることは、道路等の構造物に与える影響が著しいことから、現状では困難である。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			



分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	全日本トラック協会	
項目	大型トラックに取付が義務付けられている速度表示灯の廃止			
意見・要望等の内容	速度表示装置の義務付けを廃止すべき。			
関係法令	道路運送車両の保安基準第48条の3	共管	なし	
制度の概要	車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上の貨物自動車には、20、40、60km/hで点灯する速度表示装置を備えなければならない。			
計画等における記載	規制緩和推進3か年計画(改定) 6(1) 平成9年度の検討及び10年度の調査の結果を踏まえ、総合的な速度抑制対策を図りつつ、速度表示装置の義務付けを廃止する方向で必要な措置を講ずる。			
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
(実施(予定)時期:11年度)				
(説明) 今年8月に運輸省が設置した学識経験者及び業界の代表等から構成される大型貨物車事故防止対策検討会において、速度表示装置を廃止した場合の安全性への影響について検討しているところである。本検討会では今年度中に検討結果を取りまとめる予定であり、これに基づき運輸省は必要な措置を講ずる予定。				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	全日本トラック協会	
項目	N R 装置の最高速度基準の緩和			
意見・要望等の内容	N R 装置の作動速度は時速 6 0 km以下とされているが、実際の走行では指定の速度維持が困難であるので、高速道路上の最高速度整合化による安全走行の確保を図る観点から、N R 装置の作動基準について現行の時速 6 0 kmから時速 7 0 km程度にまで引き上げられたい。			
関係法令	道路運送車両の保安基準 第 5 5 条	共管	なし	
制度の概要	<p>地方運輸局長は、その構造により若しくはその使用の態様が特殊であることにより保安上及び公害防止上支障がないと認定した自動車については、地方運輸局長が保安基準の条項を指定し、基準の適用をしないこととして、基準緩和の認定を行っている。</p> <p>基準緩和認定を受ける自動車のうち、車両総重量が 5 0 t 以上の被けん引自動車をけん引する自動車には、運行時の安全性の確保の観点から、最高速度を 6 0 km/h以下に抑制する速度制限装置（いわゆる N R 装置）が装着されている。</p>			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	(実施(予定)時期： )			
<p>(説明)</p> <p>速度制限装置については、近年、速度制限装置を取り外した車両による事故が多発したため、平成 8 年 1 2 月から速度制限装置の機能確認の徹底を図っているところである。</p> <p>また、要望の「実際の走行では指定の速度維持が困難であるので」については、具体的な事実関係を確認の上、今後の対応について検討する。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	(社)全日本トラック協会	
項目	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制緩和			
意見・要望等の内容	現在、「土砂等」の運搬についてはトレーラによる輸送が認められておらず、非効率な輸送を余儀なくされている。トレーラ輸送による物流の効率化及び物流コストの低減を図るため、土砂等のダンプトレーラによる輸送を認めるべき。			
関係法令		共管		
制度の概要	もっぱら土砂等を運搬するダンプ型車被牽引自動車の取扱が定められていなかった。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
(実施(予定)時期：平成11年12月)				
(説明) 試作自動車及び改造自動車であってももっぱら土砂等を運搬するダンプ型被牽引自動車について、その構造要件を通達において定め、製作ができることとなった。(平成11年12月9日付け通達)				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	盗難防止のための警報装置の容認			
意見・要望等の内容	盗難防止のための警報装置の装着を認めるべきである。 また、UN/ECE規則97に加入し、この装置の証明書を承認すべきである。			
関係法令	道路運送車両の保安基準	共管	なし	
制度の概要	自動車には、対向車や歩行者の誤認を防止するため、点滅する前照灯、警音器と紛らわしい装置等を備え付けてはならないこととされている。このため、盗難防止のための警報装置であって、前照灯等が点滅したり、警音器と紛らわしい音を発するものは、自動車に装備することが認められていない。			
計画等における記載	規制緩和推進3か年計画(改定) 6(1) 盗難防止装置の自動車への装備の要件について、当該装置を自動車に装備した場合の安全性等を検討し、結論を得る。			
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
(実施(予定)時期: 11年度)				
(説明) 盗難防止装置の自動車への装備の要件について、当該装置を自動車に装備した場合の安全性等を検討し、結論を得る予定である。				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	操縦装置の取付位置範囲（ハンドル中心から左右それぞれ500mm以内）の緩和			
意見・要望等の内容	デフロスタのスイッチ類の取付位置の範囲を緩和すべきである。			
関係法令	道路運送車両の保安基準第10条	共管	なし	
制度の概要	自動車の運転時、操作を必要とする各種のスイッチ類は、かじ取りハンドルの中心から左右500mm以内に配置され、運転者が容易に操作できるものでなければならないことが規定されている。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：	検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>運転に必要な装置が操作しにくい位置にあると、無理な姿勢での運転を強いることとなり、重大な事故につながるおそれがあることから、要望を受け入れることはできない。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U
項目	停止表示器材の寸法要件の緩和		
意見・要望等の内容	U N / E C E 規則 N o . 2 7 に適合する三角表示板を日本の基準に適合したも のとして承認すべきである。		
関係法令	道路運送車両の保安基準第43条の4	共管	警察庁
制度の概要	自動車に備える停止表示器材は、寸法要件等が定められている。		
計画等における記載	該当なし		
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難 その他
(実施(予定)時期：11年度)			
(説明) 11年度内措置予定。			
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課		

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	非常信号用具備え付け要件の緩和			
意見・要望等の内容	非常信号用具の取付位置に係る要件を緩和すべきである。			
関係法令	道路運送車両法の保安基準第43条の2	共管	なし	
制度の概要	自動車には使用に便利な確認できる場所に非常信号用具を備え付けなければならない。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>警報装置、遮断機のない踏切が13%もあり、かつ、踏切事故のうち、警報装置、遮断機のない踏切における事故比率は20%と高い状況から、非常信号用具は必要な装置であり、さらに、踏切において立ち往生したときに使用しているのみならず、高速道路上での故障等の場合の安全性の確保に当たっても必要な装置である。</p> <p>したがって、非常信号用具は緊急の際に使用するため、運転者席又は運転者の乗降口において直接確認できない箇所への取付を認めることはできない。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	自動車の前面ガラス貼付式雨滴感知器（レインセンサー）の大臣指定の廃止			
意見・要望等の内容	自動車の前面ガラス貼付式雨滴感知器（レインセンサー）の大臣指定を廃止し、貼付式後写鏡と同様に保安基準において貼付を認めるべきである。少なくとも、同じ雨滴感知器が複数型式の車両に装着される場合には、大臣による指定を柔軟に取り扱うべきである。			
関係法令	道路運送車両の保安基準第29条	共管	なし	
制度の概要	自動車の前面ガラスには、保安基準で定められたもの若しくは運輸大臣又は地方運輸局長が指定したもののみ貼り付けることが認められている。			
計画等における記載	規制緩和推進3か年計画（改定）6(1) 自動車の前面ガラスに貼付する雨滴感知器について、当該装置の貼付位置に係る要件を検討し、この結果を踏まえ、貼付を認める方向で所要の措置を講ずる。			
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
(実施（予定）時期：11年12月)				
(説明) 「道路運送車両の保安基準第29条第4項第7号に規定する運輸大臣が指定したものを定める告示」（平成11年12月27日運輸省告示第820号、同月31日施行）により、雨滴感知器の前面ガラスへの貼付について、当該装置の貼付位置に係る要件を定め、貼付を認めることとした。				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			



分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	回転式助手席及び脱着式シートの取り扱い要件の緩和			
意見・要望等の内容	回転/移動シートの使用方法が取扱説明書及び警告シールによって説明されている場合、E E C / 7 7 / 5 4 1 の第3.1.13条に適合しているシートを日本の基準に合致しているものとして承認するべきである。			
関係法令	道路運送車両の保安基準第22条	共管	なし	
制度の概要	自動車には、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員が、座席の前方に移動することを防止し、又は上半身を過度に前傾することを防止するため、座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置を備えなければならない。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：	検討中	措置困難	その他
(説明) E E C の基準においては、回転式又は脱着式シートを後方に向けた場合にシートベルトが装着できない状態となる場合であっても、シートを前方に向けた状態において基準を満たせば認められている。しかしながら、後方に向けたシートの乗員がシートベルトを装着せずに前面衝突した場合には、乗員保護が図られないことから、シートを後方に向けた場合にシートベルトが装着できない回転式又は脱着式シートについては、我が国に受け入れることは困難である。				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	座席の最小奥行き寸法要件の廃止			
意見・要望等の内容	座席の最小奥行き寸法の要件を廃止すべきである			
関係法令	道路運送車両の保安基準第22条	共管	なし	
制度の概要	自動車の座席の奥行きは400mm以上でなければならないこととされている。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>自動車が急制動、急旋回を行った際においても、座席からずり落ちることなどがなく安全に着席できるためには、座席の奥行きについて要件を定める必要があるため、要望を受け入れることは困難である。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	フォークリフトの速度制限の緩和			
意見・要望等の内容	フォークリフトについて、小型特殊自動車に区分されるための要件である最高速度制限を、15 km/hから30 km/hに変更すべき。			
関係法令	道路運送車両法施行規則第2条	共管	なし	
制度の概要	<p>フォークリフト等の特殊自動車は、自動車の大きさが長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2.8m以下であり、かつ、最高速度が15 km/h以下であるものを小型特殊自動車として区分し、これを超えるものを大型特殊自動車として区分している。</p> <p>なお、大型特殊自動車については、より厳しい技術上の基準が設けられているとともに、定期検査が義務付けられている。</p>			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>特殊自動車について、自動車としての安全性を確保するため、加害性、事故発生の蓋然性等の安全性等を考慮して大型特殊自動車及び小型特殊自動車の区分を設けているものであり、本要望については措置困難である。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	個人 1	
項目	軽トラックの規格の拡大			
意見・要望等の内容	軽トラックの重量制限を700kg程度までに緩和されるとともに、排気量と規格の制限大幅緩和を図られたい。			
関係法令	道路運送車両法施行規則第2条	共管	なし	
制度の概要	軽自動車の大きさ等は、長さ3.4m、幅1.48m、高さ2.00m、総排気量0.66L以下、最大積載量350kgとなっている。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
(実施済 時期：平成10年10月1日)				
(説明)				
<p>軽自動車の寸法等の規格については、安全確保及び公害防止を目的として、社会的な要請に応じて、適宜見直しを行っている。</p> <p>最近の例としては、寸法規格について、平成10年10月から、50km/hでの前面衝突試験及び側面衝突試験の導入とあわせて、長さについて10cm、幅について8cmの拡大を行ったところである。</p> <p>排気量については、衝撃吸収性の向上のための長さの拡大及び車両重量の増大等のため、平成元年2月より550ccから660ccに拡大したところである。</p> <p>また、軽自動車の重量制限については、車両総重量と最大積載量の規定があり、それぞれ20t、350kgとなっているが、特段の問題は生じていないと考えている。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 (vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	自動車装置の相互承認の拡大			
意見・要望等の内容	<p>1. 全ての装置型式認証を含む、58年改正UN/ECE協定に関する全ての技術的附属書を受け入れる。</p> <p>2. 運輸省が可能な限り早期に「自マーク」制度を「Eマーク」制度に統合する。</p> <p>3. 欧州委が98年5月13、14日に運輸省に提出した「Eマーク」の対象とするべき装置リストを優先的に扱う。</p>			
関係法令	道路運送車両法第75条の2	共管	なし	
制度の概要	<p>平成10年11月24日より、自動車の装置について、運輸大臣が型式指定を行う装置型式指定制度が実施されている。また、型式指定を行う装置のうち、我が国と上記協定締約国との間で相互承認の対象とする装置（前部霧灯等5規則13品目）には「Eマーク」が付与されており、このEマークが付与された装置については、それぞれの国における審査を省略し相互承認を行っている。</p> <p>また、相互承認の対象でない装置（前照灯等9品目）には「自マーク」が付与されており、この自マークが付与された装置については、我が国の自動車型式指定時の審査の省略を行っている。</p>			
計画等における記載	<p>規制緩和推進3か年計画（改定）6(1)</p> <p>日本での安全の確保及び環境の保全に十分配慮しつつ、関係業界の要望も踏まえて、日本の基準と車両等の型式認定相互承認協定（略称）に基づく認定規則との整合化作業を進め、相互承認による負担の軽減等効果が大きいものから採用を拡大する。</p>			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中 )	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>・1及び3について</p> <p>日本での安全の確保及び環境の保全に十分配慮し、日本の基準と協定規則の整合化作業を進め、関係業界の要望も聴取しつつ、相互承認による負担の軽減等効果が大きいものから段階的に採用項目を増加させる予定である。</p> <p>・2について</p> <p>「自マーク」は、国内の装置に対応した審査の合理化に資するものであるが、自動車及び装置の国際流通の円滑化のためには、日本の基準とECE規則との整合化を進め、相互承認に移行することが望ましい。</p> <p>そのため基準の整合化作業を進めながら、将来的には、「自マーク」を廃止し相互承認の対象となる「Eマーク」項目に一本化していく方針である。</p> <p>なお、本年度は「自マーク」対象装置である停止表示器材（協定規則第27号）を相互承認対象装置として採択することを予定しており、採択後は、当該装置については、「自マーク」による指定を廃止し、「Eマーク」による指定に一本化を図る予定である。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部技術企画課・審査課			



分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U 日本自動車輸入組合	
項目	乗用車の型式指定に係る諸元表第1号様式の諸元項目の簡素化			
意見・要望等の内容	安全基準への適合性試験を必要としない項目、また、一般ユーザー、整備工場からの問い合わせがない項目については、諸元表から削除されたい。(例：潤滑装置の形式、噴射ノズル噴口数、クラッチフェーシングの材質・寸法等)			
関係法令	自動車型式指定規則第3条	共管	なし	
制度の概要	型式指定自動車の申請に際しては、自動車の構造、装置及び性能を記載した諸元表様式の該当項目を記入し提出することとしている。			
計画等における記載	規制緩和推進3か年計画(改定) 6(1)vii) 平成10年11月から、運輸省、(社)日本自動車工業会、日本自動車輸入組合等6団体で構成する自動車諸元表検討ワーキンググループにおける諸元表の記載項目等の見直しについての検討を行い、その検討結果に基づき諸元項目の簡素化を行う。			
状況	措置済・措置予定 検討中 措置困難 その他 (実施(予定)時期：平成11年5月)			
(説明)				
<p>・ 従来から、諸元表の記載事項については、自動車の構造、装置等の技術の進歩に伴い、項目の追加、変更、削除など見直しを図ってきたところである。</p> <p>平成10年11月から、運輸省、(社)日本自動車工業会、日本自動車輸入組合等6団体で構成する自動車諸元表検討ワーキンググループを設置し、諸元表の記載項目等の検討結果を踏まえ、「自動車型式認証実施要領について」(平成11年5月10日付自審第446号、自環第108号)により、諸元項目の簡素化を図った。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部審査課			







分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	規制改革委員会	
項目	自動車検査用機械器具の検査制度の見直し			
意見・要望等の内容	自動車検査用機械器具の検査については、公正中立に業務を実施できることが担保されることを前提に、公益法人要件の見直しを含めて指定基準の明確化について検討すべき。			
関係法令	・道路運送車両法80条第1項第1号に基づく同施行規則第57条第1項第4号 ・道路運送車両法第94条の2第1項に基づく指定整備事業規則第2条第2項	共管	なし	
制度の概要	自動車分解整備事業場に備える一定の作業機械及び指定自動車整備事業場に備える自動車検査用機械器具については、運輸大臣の定める技術上の基準に適合することについて、運輸大臣の指定する者の行う検査に合格したものでなければならないとされている。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：	検討中	措置困難	その他
(説明) 自動車検査用機械器具の検査については、自動車の安全な運行の確保及び公害の防止に与える影響が大きいことから、この影響を考慮しつつ、公正中立に検査業務を実施できることが担保される法人を実施機関として指定するための指定基準の明確化について今後検討を行う。				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部整備課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	(社)全日本トラック協会		
項目	土砂等を運搬する大型自動車(ダンプカー)の積載重量の自重計の取付けの義務付け廃止				
意見・要望等の内容	ダンプカーへの「積載重量の自重計」の取り付け義務については、平成6年5月の道路交通法改正に伴い過積載違反が大幅に減少している現状に鑑み、物流コストの低減を図る観点から早期に廃止すること。				
関係法令	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法第6条	共管	なし		
制度の概要	土砂等を運搬する専ら貨物を運搬する構造となっている道路交通法第3条に規定する大型自動車(車両総重量が8,000kg以上又は最大積載量が5,000kg以上のもの)を使用する者は、技術上の基準に適合する積載の自重計を当該土砂等運搬大型自動車に取り付けなければならないこととなっている。				
計画等における記載	該当なし				
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他	
(説明) ダンプカーによる過積載は減少してきているものの、その違反件数は約1万3千件(過積載の全体検挙件数の約38%:平成10年)と厳しい状況にあることから、自重計の取り付けの義務付け規定を廃止することはできない。					
担当局課室名	自動車交通局技術安全部保安・環境課				

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 (vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	車両騒音規制の調和			
意見・要望等の内容	(1) 騒音規制のUN / E C E 及びE U諸規制への調和 (2) 日本固有の定常走行騒音試験及び近接排気騒音規制値の廃止 (3) 当面、70 / 157 / E E C 及びUN / E C E R 5 1による認証の受入れ			
関係法令	道路運送車両の保安基準第30条	共管	なし	
制度の概要	日本国内において、自動車騒音の基準に適合するか否かについて判断する際には、欧州及び米国でも測定を行っている近接排気騒音、欧州でも採用している加速走行騒音、日本のみ採用している定常走行騒音を測定している。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
<p>騒音測定方法については、日米欧とも各国の交通事情を勘案し、独自の測定方法が採用されている。</p> <p>我が国の沿道騒音を評価するため、加速走行騒音のほか近接排気騒音、定常走行騒音の測定による規制は必要なものである。</p> <p>また、近接排気騒音規制及び定常走行騒音規制については、認証時には加速走行騒音のみで判定を行う欧州での認証方法では評価することはできず、したがって、70 / 157 / E E C 及びUN / E C E R 5 1による認証の受入はできない。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部保安・環境課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U
項目	建設機械に関する騒音規制の緩和		
意見・要望等の内容	<p>(1) 運転者に与える騒音をカバーする E C 指令 7 7 / 3 1 1 / E E C を日本の規制と同等のものとして承認。</p> <p>(2) 環境庁、建設省、運輸省が扱う騒音排気規制の整理統合・簡素化を進め、三省庁の承認を一度に受けられるような仕組みの導入。</p> <p>(3) 検査機関の独立した民間機関への委譲</p> <p>(4) E C における試験の承認</p>		
関係法令	道路運送車両の保安基準第 3 0 条	共管	環境庁、建設省
制度の概要	<p>運輸省は、建設用機械の中で自走能力を有し、道路上を走行するため自動車検査証の交付を受けるものに対して道路運送車両の保安基準により騒音の規制値を定めている。</p> <p>環境庁は、建設作業に伴って発生する騒音に対して、騒音規制法により、建設作業上に対して騒音の規制を行っている。</p> <p>建設省は、建設省直轄工事において施行条件の一つとして、騒音基準値を満たした建設機械で指定を受けたものを使用することを定めている。</p>		
計画等における記載	該当無し		
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難 その他
( 要望(1)(2)(3)は措置困難、要望(4)はその他。 )			
( 説明 )			
<p>運輸省では、沿道騒音の低減を目的として、自走能力を有し、道路上を走行するため自動車検査証の交付を受けるものに対し、近接排気騒音及び定常走行騒音の規制を行っている。また、この騒音規制は自走能力を有しないもの及び自走能力を有していても道路上を走行しないものは対象外となっている。</p> <p>環境庁及び建設省の制度は、建設現場における作業上や作業状態を対象としており、道路走行時の騒音を対象とする運輸省の制度とは、規制対象、目的、規制方法が全く異なるものであり、一本化は困難である。</p> <p>車両の検査・認証に関しては、建設機械であって道路上を走行するものについては適用される基準の違いはあるものの、他の自動車と何ら扱いが変わることはない。したがって、検査及び認証に関する E C 試験結果の扱いについても、他の自動車と同様である。</p>			
担当局課室名	自動車交通局技術安全部保安・環境課		



分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	タイヤ騒音規制の調和			
意見・要望等の内容	よりすぐれた試験手続を基礎に、ヨーロッパで行われる予定のタイヤ騒音規制と調和させること。			
関係法令	道路運送車両法、道路運送車両の保安基準	共管	なし	
制度の概要	タイヤ騒音規制は、国連欧州経済委員会車両構造作業部会（UNECE/WP29）の騒音分科会（GRB）の場で基準策定作業が行われているところ。並行して、E Uにおいても規制の策定が行われており、E U委員会からE U理事会及び欧州議会にタイヤ騒音試験に関する提案が行われているところ。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
<p>タイヤ騒音規制については、現在、国連欧州経済委員会車両構造作業部会（UNECE/WP29）の騒音分科会（GRB）で測定方法、基準等について議論が行われているところであり、この議論の結果を踏まえて対応していくこととしている。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部保安・環境課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U	
項目	輸入車特別取扱（PHP）自動車の排出ガス試験抜取率緩和			
意見・要望等の内容	輸入車特別取扱（PHP）自動車の標本排ガス試験について、あらかじめ定められた期間内に不合格を出さなかった企業に対しては、標本抽出率をこれまでの50台に1台（2%）から100台に1台（1%）とするべきである。			
関係法令	道路運送車両法	共管	なし	
制度の概要	「輸入車特別取扱制度」の創設について（自動車交通局長通達）により、輸入車特別取扱自動車の届出済書の交付及び追加交付については、指定機関における排出ガス試験成績表が一部提出されるごとに、届出済書を50部交付している。なお、届出済書を300部を超えて交付するときに、過去に保安基準に適合しないと認められたことがない場合は、排出ガス試験成績表が一部提出される毎に、届出済書を100部交付している。			
計画等における記載	該当無し			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：	検討中	措置困難	その他
<p>輸入車特別取扱自動車は新規検査を受けることが前提の制度であり、本来は排出ガス試験についても全数受検すべきところであるが、排出ガス試験のコスト等を考慮し、その緩和措置として、排出ガス試験成績表一部につき50部または100部の届出済書を交付することにより1台ごとの検査を省略しているところである。</p> <p>現状の抜取率は保安基準への適合性を確保するためには必要最低限のものである。また、300台を超えて排出ガス届出済書を交付するときに、それ以前の試験で不合格がなかった場合には、抜取率を100台に1台と緩和しているところである。</p> <p>また、排出ガス低減装置の構造等が異なるものは当然それぞれ品質管理を行うべきものであり、日欧の型式認証においても、型式ごとの品質管理が行われているところである。</p> <p>したがって、企業単位で排出ガス試験成績表の交付枚数を増やすことは困難である。</p>				
担当局課室名	自動車交通局技術安全部保安・環境課			



分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 (vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	静岡県
項目	船舶安全法の規制の緩和		
意見・要望等の内容	旅客船の中間検査における機関の解放検査を省略する。 認定した造船所又は工場で整備した場合は、検査を省略する。		
関係法令	船舶安全法第5条、第6条ノ3	共管	なし
制度の概要	船舶安全法では、船舶の堪航性及び人命の安全の保持のため、5年毎の定期検査と第1種中間検査（旅客船は毎年）で、機関の解放整備を義務付けている。		
計画等における記載	該当なし		
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難 その他
(実施(予定)時期：平成9年7月)			
(説明)			
<p>旅客船については、船舶及び人命の安全を確保するため、毎年第1種中間検査を義務付けている。第1種中間検査における機関の解放検査については、従来から技術革新・信頼性の向上を勘案しつつ緩和を図ってきているところである。特に、船舶安全法を改正した平成9年7月には、全国の旅客船事業者の要望を踏まえ、平水区域及び限定沿海区域を航行区域とする旅客船については、定期検査と定期検査の間の5年間に毎年行われる第1種中間検査のうち、2年目又は3年目の第1種中間検査のいずれかにおいて機関の解放検査を1回行えばよいこととし、その他の第1種中間検査では機関の効力検査のみを行えばよいこととしており、現時点におけるさらなる検査の簡略化は困難である。</p> <p>また、船舶安全法第6条ノ3に基づき運輸大臣が認定した整備認定事業場で整備された機関については、国の検査を省略している。</p>			
担当局課室名	海上技術安全局船舶検査官		

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 (vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	(社)経済団体連合会 (社)日本船主協会	
項目	内航海運(沿海船)航行可能海域の拡大			
意見・要望等の内容	堪航能力の優れた内航船舶については、20海里以遠の航行が可能となるよう航行区域を見直すべき(沿海区域の拡大要望)。			
関係法令	船舶安全法施行規則第1条第7項	共管	なし	
制度の概要	船舶安全法体系では、船舶の航行区域等に応じて船舶の構造、設備等に関する基準等が定められており、航行区域としては、平水区域、沿海区域、近海区域及び遠洋区域がある。そのうち沿海区域は、基本的に距岸20海里の海域が設定されており、当該水域内を航行する船舶の構造、設備等に関する基準は、近海区域及び遠洋区域に比べ、比較的緩やかなものとなっている。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	(実施(予定)時期: )			
<p>沿海区域の拡大については、平成8年に一部拡大を実施しており、拡大にあたっては、安全性を低下させることなく輸送の効率化を図る観点から、海事関係者及び専門家の意見も徴した上で、メルクマールを設定し、これに従って、沿海区域の凹入部について、拡大可能な海域について拡大を行い、航路の直行化や航行レーンの拡大を実施したところ。</p> <p>さらに、船舶の大型化、航海機器等の発達等により比較的容易かつ安全に直線的に航行することが可能となってきたことに対応して、近海区域において、主要内航航路を包含する区域(最も遠いところで距岸100海里程度)を新たな航行区域として設定し、航行水域が当該水域に限定される船舶を限定近海船として、海事関係者及び専門家の意見も徴した上で、限定近海船が沿海区域に比べ非常に広範な水域を航行することを考慮し、緩和が不適切とされた一部技術基準を除いた近海船の要件を大幅に緩和した基準の設定を実施しており、貨物船については、平成7年7月に、また、旅客船について、平成10年7月に限定近海船の技術基準を設定している。その結果、限定近海船についての技術基準は、沿海船の技術基準と大差がなく、船舶の技術基準上は、ほぼ沿海船と同様の仕様で、御指摘の沖縄航路を含む本邦主要航路を直行できるようになっているものと理解している。</p> <p>以上のように、最近4年間に海事関係者及び専門家の意見も徴した上で出来る限りの緩和を実施したと認識しているところ、更に問題点等があれば、見直しの必要性・妥当性について、具体的な理由を含めた御提案があれば検討したい。</p>				
担当課室名	海上技術安全局安全基準課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	静岡県
項目	駿河湾における平水区域の拡大		
意見・要望等の内容	今後の駿河湾における海上交通の発展及び旅客船業者の経費節減のため、駿河湾全体を平水区域とするよう船舶安全法施行規則を改正すべき。		
関係法令	船舶安全法施行規則第1条第6項第2号	共管	なし
制度の概要	船舶安全法体系では、船舶の航行区域等に応じて船舶の構造、設備等に関する基準等が定められており、航行区域としては、平水区域、沿海区域、近海区域及び遠洋区域がある。そのうち平水区域は、港内又は風、波浪等船舶に作用する外力が小さい保護された水域であり、当該水域内のみを航行する船舶の構造、設備等に関する基準は、他の区域と比べ、比較的緩やかなものとなっている。		
計画等における記載	該当なし		
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難 その他
	(実施(予定)時期: )		
<p>港の区域以外を平水区域に設定するにあたっては、その水域の風、波浪等の気象海象条件のほか、周囲の陸地を含めた海域の全体の地形や避難港までの距離などを十分考慮したうえで当該海域が平水区域として相応しいかを総合的に判断しているもの。今般要望のあった駿河湾については、地形的に直接外海に面して大きく開いていること等を勘案して、その一部のみを現在平水区域としているところであるが、駿河湾全体を平水区域として指定することが適切であるとする客観的データ等の資料が提示されれば検討したい。</p>			
担当課室名	海上技術安全局安全基準課		

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U
項目	プレジャーボートの技術基準の見直し		
意見・要望等の内容	1) 我が国のプレジャーボートの技術基準への I S O 規格の早期導入 2) 船舶の長さによる検査基準の採用 (日本は船舶の総トン数を基準としているのに対して、I S O は船舶の長さを基準としている。)		
関係法令	船舶安全法第2条第1項 (船舶の所要施設)	共管	なし
制度の概要	船舶は、安全を確保するために所要の設備を施設しなければならない。 上記に係る技術基準は、船舶の大きさ (主にその指標として船舶の総トン数又は長さが用いられる。)、航行区域等に応じて適用される。 なお、総トン数20トン未満の小型船舶 (プレジャーボートを含む。 ) は、これを一類型とした技術基準が適用される。		
計画等における記載	規制緩和推進3か年計画 (改定) 6(1)vii) I S O においてプレジャーボート全般の規格が策定された後、国内技術基準の整合を図る。		
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難 その他
	(実施 (予定) 時期: )		
	<p>1) プレジャーボートの安全性を評価する主要な要件である構造及び復原性の規格が未策定 (策定作業中) の状況である I S O 規格は、現時点で安全上の観点から確立されたものではない。このため、安全確保の判断が可能となる全般についての I S O 規格が策定された際に国内基準との整合化を図ることとしており、我が国も当該規格の策定に積極的に参画しているところ、全般の I S O 規格の早期策定を望むものである。</p> <p>2) 整合化は、長さに基づく I S O 規格であれば、これに該当する我が国の技術基準も長さに基づき適用するものとなる。</p>		
担当課室名	海上技術安全局安全基準課・検査測度課		

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	(社)経済団体連合会	
項目	溶接方法に関する各種法令の整合性確保			
意見・要望等の内容	各規制の整合を図るべきである。 各規制：電気事業法・船舶安全法・労働安全衛生法・高圧ガス保安法・ガス事業法・核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律			
関係法令	船舶構造規則第5条～第8条 溶接工の技りょうに関する試験の方法等を定める告示	共管	なし	
制度の概要	船体及び排水設備の溶接継手部は、船舶構造規則に定める「溶接工の技りょうに関する試験」に合格した溶接工その他告示で定める要件を備える溶接工（電気事業法等の各法令に定める溶接資格を有する者）又は自動溶接機により溶接されたものでなければならないこととなっている。			
計画等における記載	該当なし			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：	検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>溶接構造物は、その用途・種類により工作方法が異なり、また、溶接する材料の性質、板厚等も異なるため、各分野で安全性が確保できると判断された溶接方法及び資格制度が確立されている。</p> <p>したがって、あらゆる溶接構造物に対して対応可能な統一的な溶接方法を定め、また、資格制度を定めることは、あらゆる溶接構造物に対応する包括的な溶接技量を求めることになり、特定の溶接構造物に対応した資格で足りるとする場合に比し、却って過剰な資格要件を課すこととなる。</p> <p>一方、各法令で定める溶接資格については、同等とみなせる資格について、既に相互活用しており、実質的には整合化が図られている。</p>				
担当局課室名	海上技術安全局安全基準課・検査測度課			

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U
項目	生存艇の型式承認の簡素化		
意見・要望等の内容	生存艇の型式承認の更なる簡素化、特に、膨張式救命いかだについての外国試験データの受け入れ。(型式承認の手続きが複雑・過剰な試験を要求)		
関係法令	船舶安全法 第5条第1項(船舶検査)、第6条/4第1項(型式承認)	共管	なし
制度の概要	船舶は、船舶検査証書の有効期間が満了したときに定期検査を、また、定期検査と定期検査の間の一定時期に中間検査を受けなければならない。 船舶用物件は、その型式について運輸大臣の承認を受けることができる。		
計画等における記載	規制緩和推進計画の再改定について(平成9年3月28日閣議決定) 4(9) 型式承認申請書の添付書類の提出 船舶等及び海洋汚染防止設備の型式承認申請の際の添付書類の簡素化を図る。		
状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難 その他
(実施(予定)時期:平成 8年 2月 )			
(説明) 平成 8年 2月に、国内法令を改正し、型式承認に申請の際の添付書類の簡素化を図ったところである。 また、生存艇に係る型式承認試験の基準は、国際海事機関で採択されたMSC48(66)(国際救命設備コード)に基づくものである。 なお、外国試験機関のデータの活用については従来から実施しているものであり、公平性・中立性を有する上記コードに基づく試験データであればこれを受け入れているところである。			
担当課室名	海上技術安全局検査測度課		

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	E U
項目	外国機関が実施する検査の認容（舶用火災探知器関係）		
意見・要望等の内容	舶用火災探知器の検査に関し、日本海事協会（NK）と類似の検査機関が実施した検査を認容を要望する。		
関係法令	船舶安全法 第5条第1項（船舶検査）、第8条第1項（NKみなし）	共管	なし
制度の概要	船舶は、船舶検査証書の有効期間が満了したときに定期検査を、また、定期検査と定期検査の間の一定時期に中間検査を受けなければならない。 NKの船級登録を受けた船舶は、NKの検査を活用し、国の検査に合格したものとみなされる。		
計画等における記載	該当なし		
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中	措置困難 その他
<p>(説明)</p> <p>船舶（これに施設する物件を含む。）は、国際条約により旗国主管庁が検査を行う必要があり、単なる外国試験機関の合格証のみをもって、検査を省略することはできない。なお、公平性・中立性を確保する外国試験機関が実施した国際的な試験基準に準拠した試験データについては、従前より、これを活用しているところである。</p>			
担当課室名	海上技術安全局検査測度課		

分野	6 基準・規格・認証・輸入関係 (1)基準・規格・認証 vii)自動車、船舶、鉄道	意見・要望提出者	EU
項目	舶用火災探知器に関する規制の更なる緩和		
意見・要望等の内容	EU輸出業者に課せられる舶用火災探知器に関する規制が過重である。 現在までに様々な施策が講じられており、98年 4月 1日には、非政府機関である日本海事協会（NK）が同協会の工場承認を得た工場では同協会検査員による製品毎の工場確認（立会）検査を廃止したところである。		
関係法令	船舶安全法 第5条1項（船舶検査）、第8条1項（NKみなし） （参考）日本海事協会の内部検査規則等	共管	なし
制度の概要	船舶安全法： 船舶は、船舶検査証書の有効期間が満了したときに定期検査を、また、定期検査と定期検査の間の一定時期に中間検査を受けなければならない。 NKの船級登録を受けた船舶は、NKの検査を活用し、国の検査に合格したものとみなされる。 （注）NKは船舶安全法が適用される我が国船舶の他に外国船舶の検査も行う団体である。		
計画等における記載	該当なし		
状況	措置済・措置予定 （実施（予定）時期：	検討中	措置困難 その他
<p>（説明） その他（誤解）</p> <p>EUからの要望を受けてのNKの改善を行い、我が国及びNKの現在の規制は、船舶の安全基準を定める国際条約である「海上人命安全条約」に準拠したものとなっており、国際的にも特に過剰なものではない。このような現状を踏まえ、現在の規制の何が具体的に「過重」で緩和を要望するのかEU側の要望を確認したが、明確な回答を得られていない。（H11年11月18日に行われた日EU規制緩和専門家会合においても同様の確認を行った。）</p>			
担当課室名	海上技術安全局検査測度課		