



# Viewpoint

在日米国商工会議所意見書

## 自動車に関する法令の見直し による消費者の選択肢拡大 Promote Consumer Choice through Improved Regulations for Autos

アメリカンオートモーティブインダストリー委員会  
American Automotive Industries Committee

2024年9月まで有効  
Valid through September 2024

英語正文

在日米国商工会議所 / **The American Chamber of Commerce in Japan**

〒105-6415 東京都港区虎ノ門 1-17-1, 虎ノ門ヒルズビジネスタワー15階  
Toranomom Hills Business Tower 15F, 1-17-1 Toranomom, Minato-ku, Tokyo  
105-6415

[external@accj.or.jp](mailto:external@accj.or.jp)

<http://www.accj.or.jp/advocacy-papers>

# ACCJ Viewpoint

## OVERVIEW

Importing automobiles into Japan promotes consumer choice. The American Chamber of Commerce in Japan (ACCJ) urges the Government of Japan (GOJ) to level the playing field for the sale of automobiles in Japan by continuing to eliminate regulations that unfairly burden manufacturers of imported cars, especially in consideration of the low volume typical for individual models of import cars.

American automobile companies, like many manufacturers, are rapidly developing powertrain electrification technology and continually bringing more energy-efficient vehicles to the Japanese market. Thus, American auto companies are helping to promote Japan's Green Growth Strategy.

We encourage the US and Japanese governments to work together to enable American companies to have greater access to the Japanese market in order to foster the partnerships required to further develop the auto industry so that it captures the technologies being developed by both American and Japanese companies.

Regulatory barriers that persist in Japan, specifically Japan's only partial acceptance of US Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS), focus the resources of American companies on burdensome compliance standards and prevent American companies from fully pursuing opportunities to partner with Japan on next-generation auto technologies.

## RECOMMENDATIONS

Japan's flexible acceptance of motor vehicles certified to US FMVSS standards would address the regulatory burden issue and would allow American-manufactured vehicles, both Japanese and American brands, to more easily enter the Japanese market and promote consumer choice for smarter, safer, and more energy-efficient motor vehicles.

The ACCJ urges the GOJ to establish a timetable for acceptance of all elements of US FMVSS as meeting the corresponding Japanese requirements.

As an interim step on the way to full acceptance, the GOJ should immediately accept US FMVSS crash testing standards as explained in detail below.

## 概要

日本への自動車の輸入は消費者の選択肢を広げる。在日米国商工会議所(ACCJ)は、日本の自動車販売市場において対等な競争条件を確保するため、輸入自動車メーカーに不利な負担を課している規制の緩和を、特に各車種の輸入量の低さを勘案し、日本政府が継続することを要望する。

アメリカの自動車会社は、多くのメーカーと同様、パワートレインの電動化技術を急速に開発し、よりエネルギー効率の高い自動車を継続的に日本市場に投入することにより、日本のグリーン成長戦略の推進に貢献している。

日米両国の企業により開発される技術を取り込んだ未来志向の自動車業界構築に必要なパートナーシップを育成するために、米国企業の日本市場へのアクセスがより拡大されるよう、ACCJは日米両政府がともに協力することを奨励する。

日本に存在する規制障壁、特に米国連邦自動車安全基準(FMVSS)の受け入れが部分的であることにより、米国企業は基準適合に対しリソースを集中的に投下しなければならず、米国企業が次世代の自動車技術で日本と提携する機会を最大限に推し進めることの妨げとなっている。

## 提言

米国FMVSS適合車両の柔軟な受け入れは、この問題を迅速に解決し、さらに日本および米国企業の米国製自動車の日本市場への参入をより容易にし、消費者の選択肢をよりスマートで安全かつエネルギー効率の高い自動車へと広げることが可能となる。

ACCJは日本政府に対し、米国のFMVSSの全要素が対応する日本の要求事項に適合するものとして受理されるまでのタイムテーブルを設定するよう要請する。

完全な受け入れに向けた暫定措置として、日本政府は以下に詳述するように、米国のFMVSS衝突試験基準を直ちに受け入れるべきである。

## 問題点

### 1. 米国FMVSS安全基準の柔軟な受け入れ

日本は、米国FMVSS衝突関連試験を日本の規制で制定された安全基準に準ずるものとして受け入れるべきである。一例として、米国FMVSS衝突試験結果等は日本での実車レベルでの衝突安全基準に充分適合するものと考えられるべきである。

# ACCJ Viewpoint

## ISSUES

### 1. Flexible Acceptance of US FMVSS Safety Requirements

Japan should accept FMVSS crash testing as equivalent to Japanese standards. For example, US FMVSS crash test results should be sufficient to demonstrate that US-manufactured vehicles meet the vehicle-level crash safety requirements for Japan.

The ACCJ welcomes the announcement that the GOJ added FMVSS 305 “Electrical Safety in Rear End Collision” as an equivalent test standard to TRIAS 17 (Test Requirements and Instructions for Automobile Standards) in April 2020.

However, Japan’s Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) has not accepted FMVSS for occupant protection performance tests in the event of a collision. The FMVSS 208 “Occupant Protection in Frontal Collision,” which is accepted as an equivalent test standard in the current enforcement procedure for vehicle type certification is only on the 50th percentile male dummy (FMVSS 208, §5). But the use of the 5th percentile female dummy (FMVSS 208, §15) on the passenger seat is not considered. Although FMVSS 208 has also required testing with 5th percentile female dummies since 2012, it has not been accepted as an equivalent test standard and therefore requires testing under TRIAS18 or UN Regulations rather than just FMVSS 208. MLIT should revise the handling procedure for vehicle type approval to accept the latest FMVSS 208 testing. Furthermore, additional tests such as offset frontal and side collisions are still required. As a result, conducting these tests for Japan requires excessive resources and costs to obtain certification. The FMVSS 208 which covers a variety of frontal collision tests and FMVSS 214 side collision requirements should be accepted as equivalent test standards.

### 2. Accept 433.92MHz Short-Range Vehicle Communication Systems (SRVCS)

Japan should join America and Europe in allowing the use of the 433.92 MHz frequency for Short-range Vehicle Communication Systems (SRVCS). SRVCS include keyless entry and tire-pressure monitoring systems.

The ACCJ has been advocating for many years that Japan adopt global standards in this area, and the ACCJ welcomes the recent formation of the “TPMS-RKE system ad hoc group” led by the

ACCJは、日本政府が2020年4月に、EV等の後面衝突試験に関しFMVSS305をTRIAS17と同等試験方法として追加すると発表したことを評価する。

しかしながら前面衝突時の乗員保護性能試験について国土交通省はFMVSSを受け入れていない。現行の認証実施要領に同等試験方法として受け入れられているFMVSS208は、50パーセントイル男性ダミーによる試験 (FMVSS 208, §5) のみであり、5パーセントイル女性ダミー (FMVSS 208, §15) が考慮されていない。FMVSS208は、2012年以降5パーセントイル女性ダミーによる試験をも要求しているにもかかわらず、同等試験方法として受けられていないため、TRIAS18あるいは国連協定規則による試験が必要となっている。さらに、オフセット前面衝突や側面衝突など追加の試験が未だに要求されており、認証取得のために過剰なリソースと費用が要求される。FMVSS 208の前面衝突試験の多岐にわたる要求項目やFMVSS214の側面衝突要件についても検討が行われ、同等試験方法として明確に容認されるべきである。

### 2. 433.92MHz短距離通信システムの容認

米国および欧州と同様に、日本も433.92MHzの自動車用短距離通信 (SRVCS) 向けの使用を認めるべきである。SRVCSにはキーレスエントリーやタイヤ空気圧モニタシステムも含まれる。

ACCJは長年にわたり、日本がこの分野でグローバルスタンダードを採用することを提言しており、総務省が主導する「TPMS・RKEシステムアドホックグループ」が最近設置されたことを歓迎する。

433.92MHzのSRVCSが日本で使用できるように日本の規制が変更されることを期待している。そうなれば、SRVCSの世界標準化が実現し、製造・開発コストの削減が可能になる。

今日では、リモートキーレスエントリーは、利便性だけではなく、車両のセキュリティのためにも欠かせないシステムとなっている。米国、欧州の大半の地域および韓国やマレーシア等アジアの国々において、433.92MHzはキーレスエントリー (RKE) やタイヤ空気圧モニタ (TPMS) 等のSRVCSに用いられている。しかし日本では国際貨物の認識タグを除いて、433.92MHzを短距離無線機器が使用することは認められていない。当該周波数帯の使用が認められていない理由は、アマチュア無線に割り当てられているからであると日本政府は説明している。一方で、433.92MHzは米国、欧州およびその他の地域でも

# ACCJ Viewpoint

Ministry of Internal Affairs and Communications (MIC).

We look forward to change in Japan's regulations so that 433.92MHz SRVCS can be used in Japan. That improvement would enable global standardization of SRVCS thereby reducing production and development costs.

Today, remote keyless entry is an indispensable system not only for convenience but also for vehicle security. In America, large parts of Europe, and an increasing number of countries in Asia such as Korea and Malaysia, the radio frequency of 433.92 MHz is the standard frequency used for remote keyless entry systems (RKE) and other SRVCS such as tire pressure sensors (TPMS). Japan does not allow short-range RF devices to use the 433.92MHz frequency except for international distribution tags. Japan explains this prohibition by saying that this frequency falls within the frequency band allocated for amateur radio use. However, the 433.92 MHz frequency falls within the amateur radio bands in America and Europe and other countries, and regulators in those countries nevertheless allow the use of the 433.92 MHz frequency for SRVCS.

RKE/TPMS and amateur radio share the 430 MHz frequency band in the United States, Korea, Germany and China. Even though 430 MHz frequency band SRVCS are installed on at least 100 million automobile units in the United States, there have been no reports of interference with other 430 MHz frequency band radio device users or negative impact on SRVCS. This indicates quite clearly that the coexistence of SRVCS and amateur radio in the 430 MHz frequency band is viable in Japan as well.

ACCJ requests that the Government of Japan allow the use of 433.92 MHz SRVCS in Japan.

### 3. Allow US Vehicle Identification Number (VIN) Plates

MLIT should change the Enforcement Procedure for Motor Vehicle Type Certification (Rule 2) to accept the US FMVSS VIN plates as an alternative method of identifying vehicles for registration.

The VIN is a unique number assigned by the manufacturer to each vehicle, and in North America this VIN is displayed on a metal plate securely attached to the vehicle frame. However,

アマチュア無線に割り当てられているが、それらの国々ではSRVCSにも433.92MHzの使用が認められている。

米国、韓国、ドイツおよび中国において、430MHz帯によるRKE/TPMSとアマチュア無線の利用が確認されている。米国内においては少なくとも1億台の車両に430MHz帯を利用するSRVCSが搭載されているが、他局への干渉が報告された事例はなく、SRVCSの被干渉事例も報告されていない。これらの事実は、430MHz帯においてSRVCSとアマチュア無線との共存が可能であることを示している。

ACCJは引き続き日本政府に433.92MHzの使用を自動車向けにも開放することを求めていく。

### 3. 米国自動車識別番号(VIN)プレートの利用許可

国土交通省は、自動車型式認証実施要領(第6附則2)を改定し、車両登録の際に必要な車台番号の代わりに、米国FMVSS VINプレートの使用も容認すべきである。

VINは、各車両にメーカーが割り当てた固有の番号であり、北米では車台にしっかりと取り付けられた金属製のプレートによって表示されている。しかしながら、日本ではこの車両識別番号を(単に取り付けるのではなく)車台に直接刻印する必要がある。打刻字体の統一性の要件は緩和されたものの、車台番号の字体に関する要求は依然厳しいものとなっている。(日本市場で販売するためだけに刻印される場合に頻発する)打刻字体のわずかな変形や瑕疵であっても、自動車検査登録事務所によってしばしば指摘される。2009年から、国土交通省は車両の打刻字体が判読不能あるいは打刻がなされていない場合に、車両識別番号およびエンジン型式のプレートの発行を開始した。これは、国土交通省がプレートを受け入れ可能な車両識別手法として認識していることを示すものであり、国土交通省は車体にしっかりと取り付けられ、かつ改ざんが困難な米国FMVSS VINプレートを受け入れるべきである。

### 4. 高圧ガスに関する米国規則の容認

省エネ技術の導入を促進するために、特に水素燃料の使用技術に関し、高圧ガスタンク関連の規制を改正し、これらの技術を使った製品を規制するFMVSS304のような米国規則を受け入れるべきである。

現在、自動車用の高圧ガス燃料タンクは、高圧ガス保安法と、道路運送車両法という二つの異なる規制の対象となっている。この二重の規制が、日本で高圧ガス燃料タンクを自動車に使用する際の大きな障壁となっている。



# ACCJ Viewpoint

Japan requires the VIN to be engraved on (not just attached to) the vehicle frame at the time of registration. While uniformity requirements on stamping fonts have been eased, requirements related to the Vehicle Identification Number (VIN) stamping font remain strict. Irregular stamping (which occurs more frequently when vehicles must be stamped on a one-off basis for sale in the Japanese market) is often questioned by local vehicle registration offices. We note that starting in 2009, MLIT began issuing VIN and engine-type identification plates for vehicles in Japan when the engraved number(s) on a vehicle becomes unreadable or original stampings don't exist. This demonstrates that MLIT recognizes plates as acceptable vehicle identification. MLIT should, therefore, accept US FMVSS VIN plates, which are securely attached to the frame and difficult to tamper with.

## 4. Accept US Rule for High-Pressure Gas Safety

To enhance the introduction of eco-friendly technologies, in particular, technologies that use hydrogen fuel, Japan should accept US rules such as FMVSS 304 governing these products by amending regulations for high-pressure gas tanks.

Currently, high-pressure-gas fuel tanks for automobiles are subject to two different Japanese regulations: 1) The High-Pressure Gas Safety Law; and 2) The Road Vehicle Act. This double regulation is a major barrier to the use of such tanks in automobiles in Japan.

Although Japan is currently formulating new standards that will unify these two regulations, Japan appears to be basing the new regulations only on UN standards and not recognizing US FMVSS standards covering high-pressure-gas fuel tanks.

Automobile high-pressure gas fuel tanks that comply with FMVSS meet high safety standards validated through strict testing and should be recognized as equivalent to UN standards and deemed compliant with any new unified regulations being established in Japan.

## 5. Permit for Post-Registered Software Update (PPRSU) Impacting Type Approval

To avoid additional work and cost for OEMs and

日本政府は現在、これら二つの規制を統一する新規制を策定しているが、新規制は国連協定規則にのみ基づいており、高圧ガス燃料タンクをカバーする米国のFMVSS規格は認めていないようである。

FMVSSに適合する自動車用高圧ガスタンクは、厳格な試験を通じて検証された高い安全基準を満たしており、国連協定規則と同等であると認められ、日本で新たに設けられる統一規制に適合しているとみなされるべきである。

## 5. 特定改造許可の型式認証への影響

OEMと消費者の追加作業とコストを避けるため、国土交通省は日本の型式指定制度(TDS)または輸入自動車特別取扱制度(PHP)の認可車両について、ソフトウェア改造の追加手続きを免除すべきである。

自動車メーカーが日本で既に登録されている車両にソフトウェア改造を施そうとする場合、その改造は顧客に販売される前に、独立行政法人交通安全環境研究所(NTSEL)および国土交通省の審査を受けなければならない。日本の特定改造許可承認のために提出される国連協定規則認可や試験報告書は、TDSまたはPHP申請のために提出されるものとほぼ同じであるため、ほとんどの場合冗長な要件となる。

ソフトウェア改造にこのような冗長な認証要件を課しているのは日本だけである。

日本政府は、TDSまたはPHP認証で審査された機能・特徴を「承認品目」として扱い、特定改造許可申請から除外すべきである。

## 6. 電気自動車の増加に備えて

現在日本国内には約8,000カ所のDC充電器を含む約29,000カ所の電気自動車(EV)用公共充電器が設置されている。今後さらなる急速充電器の増設と更新が図られるべきである。自動車販売店や月極駐車場等の半公共施設に設置する急速充電器について、日本政府は補助金交付を拡大すべきである。また、その補助金は日本標準の充電器に限定するのではなく、世界標準を満たす充電器にまで拡大することが重要である。

具体的には、AC充電器は日本自動車研究所(JARI)が認定した機器のみが補助金交付対象とされている。JARI認証プロセスの詳細は不明確であり、一般に公開されていない。加えて、年次評価や頻繁なモニタリングの義務付けなど、認証プロセスは日本独自のものになっている。

# ACCJ Viewpoint

consumers, MLIT should exempt additional Japanese Type Designation System (TDS) or Preferential Handling Procedure (PHP) applications for software modification.

When automobile manufacturers want to deploy software modifications to vehicles which are already registered in Japan, those modifications must be reviewed by the National Traffic Safety and Environment Laboratory (NTSEL), and MLIT before release to customers. This is almost always a redundant requirement because the UN approvals and/or the test reports submitted for Japan's PPRSU approval are the same documents submitted for the Japanese Type Designation System (TDS) or Preferential Handling Procedure (PHP) applications.

Japan is the only country imposing such redundant certification requirements for software modifications.

The GOJ should treat as "approved items" those features and functions reviewed under TDS or PHP certification and exempt them from PPRSU application.

## 6. Preparation for the Electrification of Vehicles

Public chargers for Electric Vehicles (EV) are available at approximately 29,000 locations in Japan, including 8,000 DC charging locations. Further expansion of charging points and upgrading of existing quick chargers are a pressing need. The GOJ should extend the subsidy for installing quick chargers to owners of semi-public locations such as automobile dealers and monthly-leased parking lots. It is crucial that GOJ extend subsidies to chargers meeting global standards rather than limiting subsidies to Japan-standard chargers.

Specifically, subsidies for AC chargers are allowed only for equipment certified by the Japan Automobile Research Institute (JARI). Details of the JARI certification processes are unclear and generally not disclosed to the public. In addition, the certification process is unique to Japan including the requirement of annual surveillance and frequent monitoring. Moreover, the allowable maximum power output for AC chargers is 6 kw, which is significantly lower than the best chargers being used in other countries.

Japan's outdated requirements make it difficult to obtain JARI approval and receive AC charger

さらに、AC充電器の許容最大出力は6kwであり、他国で使用されている充電器を大幅に下回るものである。

日本の要件が古いため、外国のサプライヤーがJARIの承認を取得しAC充電器の補助金を受け取ることが困難になっている。日本は、IEC規格とUL規格が日本の要件を満たしているものとして相互承認制度を採用すべきである。

また、DC充電器に対する補助金は原則として日本独自の「CHAdeMO」規格に準拠したもののみが交付対象である。日本は、より迅速に充電可能な充電規格（例えばNACS）も受け入れるべきである。

ACCJは、車両が有料道路を降りて充電し、その後追加料金なしで再進入できるようにするという日本政府の計画を評価する。特定の車両だけが利用できる充電器に限ることなく、あらゆる種類の充電を必要とするすべての車両がこの制度を利用できるようにすることが重要である。

## 結論

ACCJは、世界市場に適用される基準と自動車認証のための技術的および規制上の要件を調和させるための日本政府の努力を評価する。新技術の開発・導入を考慮に入れ、それらを搭載した車両の適合審査の重複を避け、負担の大きい車両の認証手続きを簡素化し、日本国政府はFMVSSを満たす車両を柔軟に受け入れるべきであるとACCJは考える。対等な競争条件を確保することで自動車市場へのアクセスが向上しその結果、自動車メーカーは先進的な製品をより迅速に日本市場へ導入することが可能になる。充電インフラの拡充は、消費者が電動化された自動車を選択する動機付けになる重要な施策の1つであるとACCJは考える。これら過去数年にわたり未着手となっているACCJの提言を取り入れることにより、日本政府は、より一層公平な市場を形成し、日本の消費者により広い選択肢を与えることができる。

# ACCJ Viewpoint

subsidies for foreign suppliers. Japan should adopt a mutual recognition system that recognizes IEC and UL standards as meeting Japanese requirements.

In addition, subsidies for DC chargers are generally only given to those that comply with Japan's unique "CHAdeMO" standard. Japan should accept charging standards that charge more quickly (i.e., NACS).

The ACCJ commends GOJ's plan to allow vehicles to exit toll roads to charge and then re-enter without additional tolls. It is important that all types of vehicles that need any kind of charging be allowed to use this system—regardless of what type of charger a particular vehicle uses.

## **CONCLUSION**

The ACCJ appreciates the efforts of the GOJ to harmonize the technical and regulatory requirements for automobile certification with standards applying in global markets. The ACCJ also believes, however, that the GOJ should flexibly accept motor vehicles certified by the US FMVSS in order to reflect the development and adoption of new technologies, to avoid redundancy in compliance requirements, and to eliminate burdensome certification processes. Leveling the regulatory playing field would improve the accessibility of the automobile market and allow manufacturers to introduce advanced products to the Japanese market more quickly. Furthermore, the ACCJ believes that an effective electric charging infrastructure is one of the key elements for consumers to select electrified vehicles for their next purchase. By implementing recommendations on longstanding issues identified by the ACCJ, the GOJ can further level the playing field and give Japanese consumers greater choice.