

2018 年度事業報告

日本自動車輸入組合

2018 年度事業報告

目次

A.法人の概況	1
B.事業の状況	6
I. 2018 年度の事業活動概況	6
1. 輸入車市場	6
2. 組織運営と事業活動	6
II. 2018 年度における各事業の推進状況	8
1. 2019 年度税制改正に関する要望活動	8
2. 輸入車の魅力を発信する広報活動	8
3. 輸入車流通に係る法規制・諸制度への対応	9
4. 統計情報・自動車市場に関連した最新情報の提供	10
5. 理事会・委員会・事務局運営等	11
6. 環境・安全・認証関連事業への取り組み	11
7. モーターサイクル事業への取り組み	22
8. 重要な契約に関する事項	25
9. 総会・理事会に関する事項	25
10. 損益および正味財産の状況	26
C.法人の課題	26
D.株式を保有している場合の概要	26
E.決算期後に生じた法人の状況に関する重要な事項	26

2018 年度事業報告

A. 法人の概況

I. 設立年月日

1965 年 11 月 1 日

II. 定款に定める目的

本組合は、輸入取引の秩序を確立し、かつ組合員の共通の利益を増進するための事業を行い、もって自動車の輸入貿易の健全な発展を図ることを目的とする。

III. 定款に定める事業

定款 第 8 条

組合員の共通の利益を増進するための事業

- イ. 自動車の輸入に関する内外事情の調査
- ロ. 自動車の輸入に関する諸統計の作成
- ハ. 自動車の輸入に関する情報および資料の蒐集並びにこれらの組合員への提供
- ニ. 輸入する自動車に関する共同の展示その他の宣伝
- ホ. 輸入する自動車の価格、取引条件その他の事項の改善
- ヘ. 輸入する自動車に関する諸官庁との連絡および協調
- ト. 自動車の輸入に関する苦情および紛争の解決の斡旋
- チ. その他組合および組合員の健全な発展を図るための事業

IV. 所管官庁

経済産業省

V. 組合員：会員

1. 2018 年度の会員数

種 類	2018 年度末 (前年度末)
正会員(四輪車)	27 (28)
正会員(モーターサイクル)	10 (10)

2. 2018 年度中の加入・退会

○退会 Bugatti Japan 株式会社

(2018 年 12 月 31 日)

VI. 2018 年度末現在の会員名簿

1. 四輪車会員名簿

	組 合 員 名	輸入契約取扱車
1.	Aston Martin Japan 合同会社	アストンマーティン
2.	アウディジャパン株式会社	アウディ、ランボルギーニ
3.	ビー・エム・ダブリュー株式会社	BMW、ミニ
4.	株式会社キャロッセ	プロトン
5.	FCA ジャパン株式会社	アルファ ロメオ、フィアット、ジープ、アバルト
6.	フェラーリ・ジャパン株式会社	フェラーリ
7.	ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社	キャデラック、シボレー
8.	本田技研工業株式会社	ホンダ海外生産車
9.	現代自動車ジャパン株式会社	ヒュンダイ
10.	ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社	ジャガー、ランドローバー
11.	エルシーアイ株式会社	ロータス
12.	マセラティ ジャパン株式会社	マセラティ
13.	マクラーレンオートモーティブアジア Pte Ltd	マクラーレン
14.	メルセデス・ベンツ日本株式会社	メルセデス・ベンツ、スマート
15.	ニコル・レーシング・ジャパン合同会社	BMW アルピナ
16.	ピーシーアイ株式会社	サーブ
17.	プジョー・シトロエン・ジャポン株式会社	プジョー、シトロエン、DS
18.	ボルシェジャパン株式会社	ボルシェ
19.	ルノー・ジャポン株式会社	ルノー、アルピーヌ
20.	ロールス・ロイス・モーター・カーズ リミテッド	ロールス・ロイス
21.	株式会社 RTC	ルーフ
22.	スカニアジャパン株式会社	スカニア
23.	テスラモーターズジャパン合同会社	テスラ
24.	トヨタ自動車株式会社	トヨタ海外生産車
25.	UD トラックス株式会社	ボルボトラック
26.	フォルクスワーゲングループジャパン株式会社	フォルクスワーゲン、 ベントレー
27.	ボルボ・カー・ジャパン株式会社	ボルボ

2. モーターサイクル会員名簿

組 合 員 名		輸 入 契 約 取 扱 車
1.	ビー・エム・ダブリュー株式会社	ビー・エム・ダブリューモトラッド
2.	BRP ジャパン株式会社	カンナム スパイダー
3.	ドゥカティジャパン株式会社	ドゥカティ
4.	ハーレーダビッドソン ジャパン株式会社	ハーレーダビッドソン
5.	KTM Japan 株式会社	KTM、ハスクバーナモーターサイクルズ
6.	キムコジャパン株式会社	キムコ
7.	ピアaggio グループ ジャパン株式会社	アプリリア、モト・グッツィ、ピアaggio、ベスパ
8.	株式会社プロト	ZERO ENGINEERING
9.	トライアンフ モーターサイクルズ ジャパン株式会社	トライアンフモーターサイクル
10.	株式会社ホワイトハウスオートモービル	インディアン モーターサイクル

VII. 主たる事務所

東京都港区芝 3 丁目 1 番地 15 号 芝ボートビル 5 階

VIII. 役員

1. 2018 年度中の役員交代

退 任			新 任		
理事長	ペーター・クロンシュ ナーブル	2018.5	理事長	上野 金太郎	2018.5
副理事長	上野 金太郎	2018.5	副理事長	ティル シェア	2018.5
副理事長	フリーデマン・ブ リュール	2018.5	副理事長 兼 専務理事	小林 健二	2018.5
理 事	ティル シェア	2018.5	理 事	ペーター・クロンシュ ナーブル	2018.5
理 事	村上 晃彦	2018.5	理 事	寺谷 公良	2018.5
理 事	斎藤 徹	2018.12	理 事	フィリップ ノアック	2019.1
			理 事	松本 博司	2018.5

2. 2018 年度末現在の役員名簿

役 職	氏 名	常勤/ 非常勤	所 属 社 名/組 織 名	社 内 役 職
理事長	上 野 金太郎	非常勤	メルセデス・ベンツ日本株式会社	代表取締役社長 兼最 高経営役員 (CEO)
副理事長	ティル・シェア	非常勤	フォルクスワーゲン グループ ジャパン株式会社	代表取締役社長
副理事長	ポンタス・ヘグストロム	非常勤	FCA ジャパン株式会社	代表取締役社長 兼 CEO
副理事長 兼専務理事	小 林 健 二	常 勤	日本自動車輸入組合	
理 事	松 本 博 司	常 勤	日本自動車輸入組合	
理 事	フィリップ ノアック	非常勤	アウディジャパン株式会社	代表取締役社長
理 事	ペーター・クロンシュ ナーブル	非常勤	ビー・エム・ダブリュー株式会社	代表取締役社長
理 事	若 松 格	非常勤	ゼネラルモーターズ・ジャパン 株式会社	代表取締役社長
理 事	グレッグ・ウィリス	非常勤	ハーレーダビッドソン ジャパン 株式会社	代表取締役
理 事	寺 谷 公 良	非常勤	本田技研工業株式会社	執行役員
理 事	マグナス・ハンソン	非常勤	ジャガー・ランドローバー・ジャパン 株式会社	代表取締役社長
理 事	クリストフ・プレヴォ	非常勤	プジョー・シトロエン・ジャポン 株式会社	代表取締役社長
理 事	七五三木 敏幸	非常勤	ポルシェジャパン株式会社	代表取締役社長
理 事	大 極 司	非常勤	ルノー・ジャポン株式会社	代表取締役社長
理 事	木 村 隆 之	非常勤	ボルボ・カー・ジャパン株式会社	代表取締役社長
監 事	C.H. ニコ・ローレケ	非常勤	ニコル・レーシング・ジャパン合同会社	最高経営責任者
監 事	野 田 一 夫	非常勤	トライアンフモーターサイクルズ ジャパン株式会社	代表取締役社長

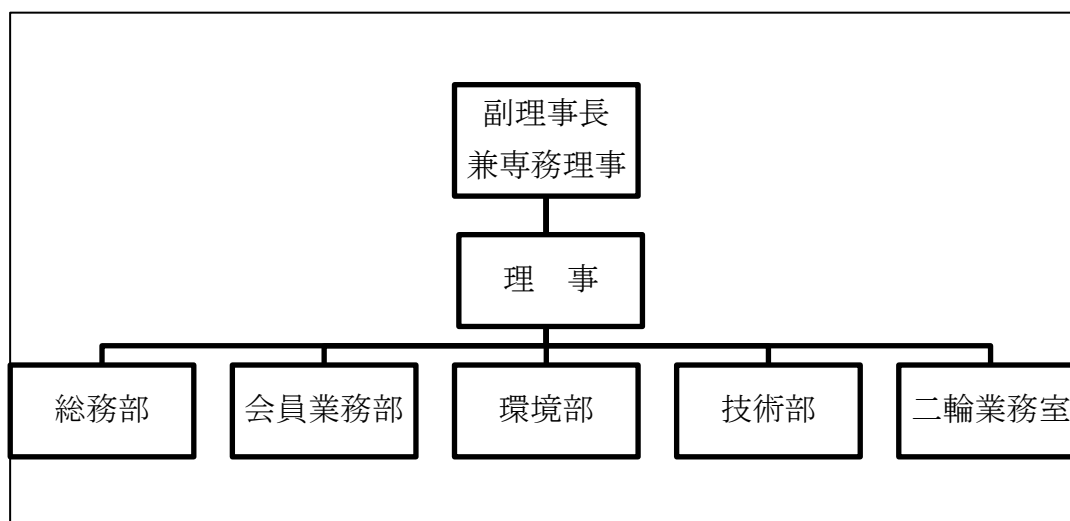
IX. 職員に関する事項

(2018年度末現在)

職 員	人員 (名)	平均年齢 (歳)	平均勤続年数 (年)
男 子	14	53	11
女 子	5	45	4
男女全体	19	51	9

※上記は非常勤職員も含む

X. 事務局組織図



XI. 許認可に関する事項

記述すべき事項なし。

XII. 表彰に関する事項

記述すべき事項なし。

B.事業の状況

I. 2018年度の事業活動概況

1. 輸入車市場

2018年度の国内自動車市場を振り返ると、2018年度の国内新車販売台数全体（登録車および軽自動車）は、525万9,589台（前年度比1.2%増）となり、3年連続で500万台を上回った。内訳を見ると、登録車は333万6,590台（対前年度比0.1%減）だったが、軽自動車は新型車効果による需要押し上げ等により、192万2,999台（前年度比3.4%増）で2年連続のプラスとなった。

輸入車販売については、四輪乗用車および商用車総計で36万3,410台（前年度比3.4%増）となり、4年連続のプラスとなった。登録車全体に占める輸入車のシェアは10.9%で過去最高。他方、登録車・軽自動車総計に占めるシェアは6.9%にとどまった。

外国メーカー車は、30万7,682台（前年度比1.2%増）で史上2番目、2015年度以降4年連続でプラスとなった。その主な理由は、JAIA会員各社が、コネクテッド技術や幅広い先進安全技術を搭載した新型車を多数導入したこと、また、プラグインハイブリッド、電気自動車、ハイブリッド、クリーンディーゼルといった、輸入車の特徴である様々なパワートレインのクルマをさらに導入したこと、加えて、SUVをはじめ、お客様の多様なライフスタイル・ニーズに応える幅広いラインナップの拡充を進めたことであった。日本メーカー海外生産輸入車は5万5,728台（前年度比17.5%増）で、2年ぶりのプラスとなった。

一方、輸入小型モーターサイクル（251cc以上）の販売台数は、20,385台（対前年同期比5.2%減）で、2年連続の減少となった。この背景には、新車需要の一巡等を迎えたブランドが一部有る一方、新車効果により、好調に推移しているブランドがあったことであった。

2. 組織運営と事業活動

理事会、企画委員会においては、JAIA全体の組織運営および業務遂行の基本方針・計画について、所要の審議・議決を行った。2018年度は、第53回通常総会の時が役員任期満了の時であったため、新役員候補の理事会推薦を「役員選任等に関する協約」に基づいて、審議・議決した。また、2016年年初より連携を開始した欧州自動車工業会（ACEA）事務局との間で、相互連携を強化した。具体的には、2018年秋開催のEVS31に参加するため来日したACEAの燃費・電動化担当部長との間で燃費基準環境規制等について情報交換を実施するとともに、2018年10月に来日したACEA事務総長とともに日本政府（内閣府・経済産業省・国土交通省）関係者との間で自動運転、基準の国際調和等について意見交換を実施した。技術国際会議2018開催等に合わせて来日したACEA事務総長他との間で自動運転、燃費基準、環境規制等について情報・意見交換を実施すること等を通じて相互連携を強化した。

このほか、四輪車関連の課題に関しては、次世代自動車委員会（NGVC）を中心に関

連委員会において、また、モーターサイクル関連の課題に関しては二輪車委員会において、更に各作業部会、タスクフォースにおいても、それぞれの具体的事業計画に基づいて、会員・海外メーカー等からの意見集約を行いつつ、会員ニーズに応じて、関係省庁との協議、審議会等での意見表明、パブリックコメントの提出等を積極的に行った。

事務局の運営基本方針は、職員の年齢構成の高齢化の傾向を考慮して中期的な視点から採用を行うと共に、予期せぬ離職等で職員の減員も生じたが、雇用形態の柔軟化により事務局機能の更新・強化を行った。また、定期的な事務局全体でのミーティングや案件毎の各部門間の打ち合わせを緊密かつ継続的に行うことにより、事務局横断的な連携を強化し、業務の効率化を実現した。

事業活動は、会員共通の利益の増進を目的として、(1)自動車関連税制の改正、(2)規制緩和、(3)基準および燃費・排出ガスの試験法の国際調和等、輸入車業界の抱える課題について、関係省庁、関連団体等への渉外活動を積極的に展開した。懇談会、ヒアリングへの参加等を通じて、また、理事長定例記者会見の実施、ホームページ等による輸入四輪車、モーターサイクルの魅力の对外発信や迅速・的確な情報提供を行った。さらに、メディア向けの輸入四輪車・モーターサイクル試乗会の実施等を通じて、四輪車およびモーターサイクル市場の活性化を図り、利益の増進に努めた。

II. 2018 年度における各事業の推進状況

1. 2019 年度税制改正に関する要望活動

JAIA は 2018 年 7 月 24 日、税制タスクフォース会議を開催し、2019 年度税制改正要望の取りまとめを行った。METI 自動車課には 8 月 9 日、MLIT 環境政策課には 8 月 10 日に要望書を提出した。2018 年 11 月 16 日、JAIA（理事長および専務理事）は自民党自動車議連の会議に出席し、明確に税負担の軽減化、簡素化、公平化を求める JAIA の税制改正要望を表明するなど、2019 年度税制改正大綱に JAIA 要望が反映されるよう、要望活動を実施した。

JAIA 要望の重点項目は以下の通り：

- ① 自動車税の税率の恒久的引き下げ・自動車税の初年度月割課税の廃止
- ② 自動車重量税の廃止を含む抜本の見直し（少なくとも当分の間税率の廃止）
- ③ 自動車税環境性能割の必要性・合理性の徹底的検証
- ④ エコカー減税等の単純延長
- ⑤ エコカー減税等対象車を判定する際の排出ガス及び燃費の測定モードは「JC08 モード」を基本とすること

また、「自動車税制改革フォーラム（自動車関係団体で構成）」の活動に参加し、全国の自動車ユーザーからの税負担軽減を求める声の収集および周知に協力した。

2. 輸入車の魅力を発信する広報活動

(1) 理事長記者会見

2018 年 7 月 19 日と 2019 年 1 月 21 日の記者会見において、JAIA 理事長は、マーケットの見通し、JAIA 税制改正要望及びモーターサイクルを含む JAIA 活動計画と進捗状況を説明した。各回の会見には、一般紙、自動車産業記者会、業界紙など様々なメディアから約 25 名が出席した。また、理事長の基調スピーチをホームページに掲載した。

(2) 第 39 回輸入車試乗会

メディアを対象とした乗用車試乗会を 2019 年 2 月 5 日（火）～2 月 7 日（木）、神奈川県の大磯で開催した。様々なメディアからの 424 人が、会員 15 社提供の 70 台の輸入乗用車試乗を体験した。

(3) 「第 46 回東京モーターショー（TMS）2019」の共催者としての準備活動

2019 年 10 月 24 日～11 月 4 日に開催予定の「第 46 回東京モーターショー 2019 (TMS) 2019」の共催者として、その準備段階における各種会合への出席等を通じて輸入車の意見を積極的に反映するよう努めた。

(4) 「東京モーターフェス（TMF）2018」の関連活動

2018 年 10 月 8 日～10 日にお台場で開催された「東京モーターフェス（TMF）2018」

の準備のための各種委員会へ参加し、輸入車の意見を積極的に反映するよう努めた。
 TMF2018 へは、四輪車会員 8 社、モーターサイクル会員 3 社が出展した。
 (参考：3 日間の総来場者数は 218,601 人となり、目標数の 14 万人を超えた。)

(5) 地方での輸入車ショーや輸入車関連イベントの後援

全国各地の輸入車ショーなどの各種イベントに対し、後援・協賛名義の付与等を行い、各地における輸入車関連イベントをサポートした。

(6) 広報資料「Imported Automobile Market of Japan 2018」の発行、JAIA Website、Facebook を通じたタイムリーな輸入車関連イベント等の情報発信

日本の輸入車に係る法制度や統計情報等を掲載した冊子「Imported Automobile Market of Japan 2018 日本の輸入車市場」を発行した。

また、「輸入車の魅力」を広く発信するために、東京モーターフェス (TMF) 2018 の輸入車出展車両、および輸入車合同試乗会の特集記事、会員各社主催イベントや輸入車ショー等の開催情報を JAIA Website に掲載したほか、Facebook JAIA 公式ページに JAIA Website の更新情報や税制改正要望など、JAIA の活動状況をタイムリーに掲載した。

(7) メディアに対する輸入車新規登録台数の公表

2018 年度を通じて、メディアに対し月次の輸入車新規登録台数を公表した。

(8) 海外ブランド輸入車普及促進スキーム

本スキームは 2012 年 8 月以来、海外ブランド車の普及と広報を目的としてスタートし、2014 年、2016 年、2018 年の 3 度に渡って延長継続されてきたが、2018 年 6 月をもって当該スキームは終了した。

スキームに参加した会員会社(8 社)は、輪番で広報車両(19 台)を JAIA に貸し出し、JAIA 事務局の管理のもとで、所期の目的のために使用した。

2018 年度の実績は以下の通り。

期 間	会 員 名	車 両 名
2018 年 3 月 15 日～ 2018 年 6 月 11 日	フォルクスワーゲングループジャパ ン株式会社	Volkswagen Passat Variant TDI Highline

3. 輸入車流通に係る法規制・諸制度への対応

(1) 自動車公正競争規約の遵守の徹底

公正な競争と適正な表示の促進等を図るため、一般社団法人自動車公正取引協議会 (AFTC) の各種委員会に参画し、情報を適時に会員へ提供した。2018 年度には特に、「運転支援機能の表示に関する規約運用の考え方」の改訂のための AFTC の委員会へ参加し、JAIA 会員の要望を表明したほか、会員向け説明会を開催した。この結果、JAIA 要望は、2019 年 1 月 1 日適用開始の同規約運用の考え方に反映された。

(2) 消費者関連業務の支援

自動車製造物責任相談センター（ADRC: Automotive Dispute Resolution Center）と連携し、消費者からの照会に対する JAIA 会員からの回答をサポートした。また、JAIA 事務局より職員 1 名を ADRC に派遣し、その活動に貢献した。

その他、AFTC の消費者関連委員会活動への参画、会員各社担当者による定例会議の開催を通じ、会員に対する関連情報の提供等を行った。

(3) 自動車取得税額一覧表

自動車取得税額一覧表を国産車と同じシステムで引き続き作成し、ディーラーの納税代行業務の効率化を図るとともに、ユーザーに対する公平性の確保に努めた。

(4) その他の輸入車流通に係る法規制・諸制度に関する情報の提供

一般社団法人日本自動車会議所、一般財団法人日本自動車査定協会の各会議体および事業に参画し、会員に必要な情報を入手・提供すると共に、必要に応じて輸入車業界としての意見を表明した。

4. 統計情報・自動車市場に関連した最新情報の提供

(1) 日次、月次および年次の統計データのタイムリーな提供

輸入自動車の新車新規登録、中古車の移転・変更・抹消登録に関する統計を日報・月報で作成、タイムリーに提供した。また、年次集計に当たっては、価格帯・排気量などによる分析を加えた「輸入車統計情報年報」を作成し、会員限定情報として CD-ROM により提供した。

(2) 自動車市場の進展、関連諸制度の変更、および JAIA 活動に関する最新情報の提供

関連諸制度の変更、および JAIA 活動等に関する重要なトピックをタイムリーに全理事および会員全社の文書管理責任者にレポートするために、JAIA ON-LINE を和英文・隔週で E-mail により配信した。2018 年度は 22 回（No. 321～No. 342）の定期配信以外に、重要性の高い税制改正のトピックに関しては、号外を発行し、よりタイムリーな情報提供に努めた。

また、国内の自動車市場の進展や関連情報をまとめた「JAIA Market Report」を、会員各社に月次（毎月第 3 稼働日の第 1 報と第 6 稼働日の第 2 報の 2 回）で和英同時配信した。

(3) 税制改正に関するガイドの提供

2019 年度税制改正の円滑な実施準備のための情報提供として、与党税制改正大綱の内容を咀嚼した「2019 年度税制改正の解説」を発行し、会員に提供した。

また、エコカー減税対象モデルの一覧を取りまとめ、JAIA Website 等に掲載した。

(4) 自動車検査登録情報

リコール用情報は各社個別契約に基づき、また、統計情報は JAMA/JADA/JAIA によ

るコンソーシアムにより利用するとの従来の方針を継続し、実務面の各種業務が円滑に行われるよう、会員サポートを実施した。

5. 理事会・委員会・事務局運営等

(1) 理事会・委員会

理事会は、書面理事会を含め 2018 年度内に 5 回開催され、JAIA の事業計画・予算、事業報告・決算、会員の退会、総会への理事候補の推薦、委員会に関する事項等の定款に定められた議決事項について審議・決定を行った。

委員会活動は、企画委員会を 2018 年度に 2 回開催し、理事会に所要の提案を行うため、重要課題に関する対応方針を審議した。四輪車事業に関しては、NGVC の先導の下に、基準・認証委員会、リサイクル委員会、各種作業部会、タスクフォースを開催し、また、モーターサイクル事業に関しては、二輪車委員会を開催し、JAIA の要望取りまとめ、意見集約等を行った。委員会活動に基づき、関係団体との緊密なコミュニケーションを行いつつ、関係省庁等に対する要望活動等を行った。

(2) 事務局運営

2018 年度においても、職員の出向、契約終了、離職等に対応して、補充、採用、業務委託等の所要の措置を講じた。また、部門間の連携強化による業務の効率化、高齢雇用の賃金逡減措置等による人件費の圧縮等も行った。加えてペーパーレス化、IT コード化を一層行うため、事務機器、設備等の更新、コード化を行った。

2018 年度においても企業会計基準に準拠した適正な会計処理を継続し、定款に基づき監事の監査を受け、「有限責任監査法人トーマツ」による外部監査も実施した。

(3) 法制度改正の動向に応じた措置

法制度の改正の動向に応じて、以下の措置を講じた。

- 1) コンプライアンス徹底に向けて、定款、各種規約等に定める手続き等の厳格な運用を徹底した。
- 2) 今後の高齢者の雇用の在り方を踏まえて、事務局組織や給与体系等を含めた全体的な人事制度について継続的に検討を行った。
- 3) 多様化する業務に対応する職員の心身の健康増進のために、定期的な健康診断を充実させ、徹底した。

6. 環境・安全・認証関連事業への取り組み

次世代自動車委員会（NGVC）にて、基準認証委員会、リサイクル委員会、燃費・排気 WG、税制 TF、JNCAP 対応 WG、HFCV-WG の活動をコーディネートし、渉外活動を実施した。また渉外活動の実施に当たっては、海外自動車メーカーおよび ACEA、AAI、JAMA 等の自動車関連団体との連携を強化し、海外の規制動向を考慮し、国際調和を強化する観点等に立って、専門的な渉外活動を行った。加えて、JAIA から国が開催している審議会や検討会等に参加し、積極的に意見表明・要望を行った。

渉外活動を遂行するに当たっては、以下のことを徹底した。

- 「JAIA 環境・安全・認証分野等渉外活動の基本方針書（JAIA Policy Paper）」による重要項目の最新化（アップデート）とメーカーとの連携を含めた渉外活動戦略（JAIA Lobbying Strategy）の策定
- 「JAIA Lobbying Strategy」に沿った重要項目の進捗状況管理
- 「JAIA 技術渉外活動に係る委員会活動および情報取扱ガイドライン」を遵守した EU 競争法等に抵触しない委員会活動を徹底
- 各種「マニュアル／ハンドブック」の WEB を通じた情報共有化

(1) 基準・認証

1) 基準認証制度の国際調和

2017 年 11 月の WP29 にて採択され、2018 年 7 月に発効した UNR0 に基づく IWVTA（国際的な車両型式認可）について、2019 年 4 月には相互承認制度が開始されることが確定した。IWVTA は、まだすべての基準を網羅しておらず部分的な制度ではあるものの、認証制度の国際調和に向けた大きな一歩と言える。

IWVTA の実施に至る過程で乗用車の多くの基準が国際調和し、また、次のいくつかの独自基準が見直された。これまでに乗用車の走行装置の回転部分の突出要件が EU 基準と調和したほか、排気管開口部の向き基準が廃止された。

残された乗用車の独自基準や、これまであまり見直しが進んでいなかった重量車の独自基準についても、基準・認証委員会を中心に課題を整理し、項目ごとに優先順位を定めて活動を進めていく方針を確認した。この方針に沿い、2018 年度は、乗用車の最大安定傾斜角度及び乗車位置等や、重量車の長距離耐久走行の欧州劣化係数の適用及び灯火器への UNR-48 適用について見直しを求める要望活動を実施した。

WP29 および傘下分科会で検討が進む自動運転関係の基準及び新たな基準の策定が予定されている乗用車 AEBS 等国際基準については、その検討状況を詳細にモニターした。

2) 予備審査の効率化

JAIA によるスケジュール集約、審査業務連絡会における審査部との連携等により、海外出張予備審査の業務効率化を図った。

また、JAIA 要望で 2017 年 3 月に実現したジュネーブ（スイス）の NTSEL（交通安全環境研究所）自動車認証審査部欧州事務所を活用することにより予備審査の一層の効率化を図った。

3) PHP 制度の運用の効率化及び騒音試験の実施

2018 年 4 月 1 日以降実現した排出ガス試験結果が平均値規制の値以下の場合に適用される PHP 排出ガス試験の抜取り率緩和制度を活用して、会員インポーターが効率的に試験を実施出来るように関係当局と折衝する等利便を図った。また、既届出型式については、届出済書追加交付時に緩和された排出ガス試験の抜取頻度に変更するように関係当局と折衝して利便を図った。

騒音試験抜取り率については届出済の型式を含む全ての型式において無条件で緩和された。これらにより会員インポーターの抜取試験に係るコストが大幅に低減した。

PHP 制度上不可欠な JAIA が実施する騒音試験については、日程調整、試験成績書作成プロセスを簡素化・迅速化する等会員インポーターからの要望に柔軟に対応した。

4) 基準認証業務の効率化

2017 年末に導入された「車台及び原動機の打刻にゆがみ（はね等）がある車両の出荷を可能とする取り扱い」を活用して、初度登録される車両について、会員インポーターが打刻のゆがみ（はね等）に関して国土交通省や自動車技術総合機構からの問い合わせを受ける体制を整えることを条件に、文字および数字の判読に支障をきたさない程度の打刻のゆがみ（はね等）があっても出荷可能としている。この取り扱いにより会員インポーターの負担は大幅に軽減された。2018 年度はその実運用を行った

保安基準、及び、認証実施要領等の改正が輸入車に不利益にならないよう、また業務の効率化に資する方向に向かうように、積極的に意見や要望等を提出した。

基準改正から遅れることなく適切なタイミングで、保安基準適用時期一覧、及び、保安基準適合検討書等の資料を更新して会員インポーターに提供した。また、基準解釈及び認定証の活用等にかかる課題の洗い出し、会員インポーターへの情報提供等を積極的に行った。さらに、国連 WP29 で採択された 1958 年協定に基づく UN 規則及び 1998 年協定に基づく GTR（世界技術基準）のリストを提供・更新して会員インポーターに展開し、本国メーカーの法規認証部門と齟齬がないように利便を図った。

5) 成検査の不適切な事案への対応

複数の国内外の自動車メーカーによる型式指定車の完成検査の不適切な取扱いがあったことを踏まえ、国土交通省は、「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」の中間とりまとめ（2018 年 3 月 20 日）を受けて、2018 年 10 月 12 日に自動車型式指定規則の一部改正および完成検査実施規定（2019 年 6 月 30 日施行）を制定した。JAIA としては、会員が適切に対応できるように、当該改正規則等の運用について国土交通省と協議を行い、必要な支援を行った。

(2) 新車環境関連規制

1) 燃費関連

① ポスト 2020 年度乗用車燃費基準

2018 年 3 月 6 日、経済産業省と国土交通省の燃費合同会議が開催され、ポスト 2020 年度燃費基準に関する検討が開始された。

JAIA は、オブザーバーとしての合同会議への参加や理事長懇談会などの場も通じ、技術開発や消費者受容性の観点から、合理的でバランスが取れ、輸入車・国産車に公平で、欧州の CO2 規制よりも実質的に厳しくない基準が策定されるよう、ACEA の協力も得て渉外活動を行った。また、欧州のポスト 2021 年 CO2 規制の最新情報の把握にも努めた。

合同会議は 12 月 17 日と 2019 年 3 月 20 日に開催された。最終報告書は 2019 年夏頃

までに取りまとめられる予定。

② 燃費の品質管理

2018年10月から新型車の排出ガス試験モードがWLTCモードに切り替わった。WLTCモードで排出ガス規制に適合した型式指定車は、WLTCモード燃費値の取得と燃費の品質管理が義務付けられた。

JAIAは2018年11月、MLITとの打合せを実施し、品質管理を行う上での対応（慣らし係数、統計的手法、抜取頻度等）を確認した。

2) 排気関連

① PN規制

中環審第13次答申の中で、将来の検討課題として位置づけられた「PN（粒子数）規制」に関する環境省ヒアリングが2018年5月21日に実施された。

JAIAは、欧州のPN規制や米国のPM重量規制の導入に必要な技術、技術開発に要した期間、技術導入に伴う車両価格の変動等について、ACEAとの協議を開始した。

② WLTPのDrive Trace Index

ACEAからJAIAに対し、WLTPのDrive trace indexに関する日欧の考え方の違い（日本=0.8km/h、欧州=1.3km/h）について相談があり、MLITへの相談を行い、協議を開始した。

③ WLTCモードの完全調和

乗用車の排出ガス試験および燃費測定において、2014年3月に国際基準であるWLTPが成立し、日本は排出ガス試験において、2018年10月から新型車に、2020年9月から継続生産車にWLTCモードを導入することになった。その際、日本の排出ガス試験方法においては、日本の自動車走行実態を鑑み、WLTCモードによる試験サイクルのうち、超高速フェーズは採用せず、低速フェーズ、中速フェーズおよび高速フェーズを採用すること（3フェーズ）が適当であるとされた。超高速フェーズの不採用により、日本独自の排出ガス試験サイクルの試験方法となり、国際基準調和のメリットが得られず、認証時に日本独自のテストレポートの提出が求められる。

JAIAは、高速道路の制限速度の引き上げも踏まえ、近い将来、日本においても超高速フェーズの採用は必須となることも考えられることから、燃費・排気WGにおいて、GTR-15、WLTP-UNRの進捗状況確認とともに、WLTCモード完全調和に向けての課題を整理、今後の活動計画を確認した。

3) エアコン冷媒関連

① 新冷媒への切替え

2015年4月にフロン排出抑制法が施行され、自動車用のエアコン冷媒についても、従来までのフロンから低GWP冷媒（Global Warming Potential：地球温暖化係数）への切り替えが義務付けされた。具体的には、2023年度までにGWP値を150以下（年間新車販売台数の加重平均値）とすることが求められることとなった。

欧州ではすでに新型モデル車への低 GWP 冷媒の搭載が義務付けられており、一部の会員インポーターによる HFO-1234yf 搭載車の輸入が始まっている。

JAIA は、会員インポーターに対し、フロン排出抑制法に基づく車両やカタログ等への表示義務を周知するとともに、自動車リサイクル法における取扱い等の注意喚起を行った。

2018 年 9 月 4 日に開催された経済産業省と環境省の第 46 回自動車リサイクル合同会議で、輸入車の新冷媒導入状況を報告した。

② カーエアコン用冷媒プレチャージ調査

JAIA は、METI の審議会（産業構造審議会フロン WG）での実績報告のため、2017 年度（2017 年 4 月～2018 年 3 月）の自動車用フロンのプレチャージ調査（カーエアコンに充填された状態で輸入されたフロンの重量）を実施した。この調査は、2015 年 4 月に施行されたフロン排出抑制法に基づくもので、今回が 4 回目となる。

調査の結果、2017 年度の総量は 165.4t であることが判明した。

4) 化学物質規制

① PFHxS の使用禁止

2018 年 10 月、METI から有機フッ素化合物である PFHxS 等（PFHxS とその塩及び PFHxS 関連物質）に関する調査依頼があった。PFHxS は、金属メッキ、室内装飾品、難燃剤、腐食防止剤等に使用されている。

PFHxS 等は、POPs 条約の下部組織で残留性有機汚染物質に該当するか議論し、リスク管理の評価を行うことが決まっており、2021 年春の POPs 締約国会議で製造、輸出入、使用が禁止される可能性がある。

JAIA は ACEA 事務局に問い合わせを行ったところ、「欧州メーカーは 2000 年以前に PFHxS 等の使用を禁止した。」との回答があり、METI にその旨を回答した。

(3) 新車安全規制

1) 自動運転等先進技術に関する制度整備関係

JAIA は、2018 年 9 月に開催された交通政策審議会自動運転等先進技術に関する制度整備小委員会に参加し、日本政府が進める 2020 年度に実用化を目指している高速道路でのレベル 3、限定地域でのレベル 4 の自動運転車等の安全性を確保するための法制度検討に対して、日本の制度が輸入車にとって不利な制度とならないように必要な主張を行った。

具体的には、新たな規制を導入する場合には、国連 WP29 等で進められている国際法規制定の動向を十分考慮した上で、日本独自の規制導入とならないように要望した。

その結果、2019 年 1 月に公表された小委員会最終報告書では、JAIA 要望を反映した形で、国際基準調和の重要性が言及されることとなった。

なお、小委員会報告書の内容をベースに作成された道路運送車両法改正案が 2019 年 3 月に第 198 回通常国会へ提出されている。同法案は、2019 年 5 月 17 日に可決成立した。

2) その他自動運転関係

JASIC の GRVA(自動運転専門家会議)分科会、自動運転基準化研究所等に参加し、自動運転車の安全基準の動向、WP29 等における自動運行装置、サイバーセキュリティ/OTA 等自動運転関係の規制導入状況等をモニターした。

3) ASV (Advanced Safety Vehicle) 推進検討会による安全対策推進への対応

ASV 推進検討会および傘下の分科会並びに WG に参加し、自動運転にかかる ASV 技術の検討の方向性および ASV 技術の普及・理解促進にかかる検討の状況をモニターした。

4) 自動車線維持装置 (Automated Lane-Keeping System)

国連 WP29 でレベル3以上の自動運転機能と整理された自動車線維持装置 (ALKS) について国際法規制定の動向について JASIC 活動等を通じてモニターした。

5) 今後の安全基準策定の動向

国土交通省が実施する車両安全対策検討会へ JAIA として参加し、今後の安全基準策定の動向をモニターした。

6) 自動車アセスメント (J-NCAP) への対応

J-NCAP は、日本の交通事故状況に合わせて実施されるため、欧米の NCAP と評価項目等が多少異なっている。このため、JAIA は、輸入車が選定された場合にも中立・公平かつ合理的な評価が得られるよう、アセスメントの試験方法および評価方法等に関する自動車事故対策機構 (NASVA) が開催する WG、TF 等に積極的に参加しながら所要の意見を表明している。

2018 年度は、2019 年度から評価試験を開始予定となっている対歩行者衝突被害軽減ブレーキ (AEBS) 夜間街灯無し試験法策定等に関し、JAIA からも意見を述べた。

また、JAIA は、2020 年度からの導入に向けて検討している衝突安全性能評価と予防安全性能評価等を統合した新たな総合評価法の検討に参加し、国土交通省から提案された新評価法案に対し、輸入車に不利な制度とならないように、また、消費者にとって分かり易く客観的な車両安全性能とすべきとの主張を行い、拙速な結論を先送りし、引き続き 2019 年度も検討していくこととした。

また、新たな評価項目として、事故発生後の救急活動の早期化に資する「事故緊急自動通報装置 (AECS)」が追加されたが、JAIA としても当該装置の普及を促進するために、各社の搭載モデルの情報提供等に協力した。

(4) 自動運転への対応

1) SIP 関連活動

① ACEA/SIP 会合

JAIA は 2018 年 10 月 24 日、ACEA ヨナール事務総長と SIP-adus 関係者との懇談会を実施した。懇談会には SIP 関係者に加え、内閣府、警察庁、国交省、総務省の担当者が出席し、ACEA および SIP-adus 双方からプレゼンテーションが行われた。ま

た、双方で今後も継続的に意見交換することが確認された。

② 第 2 期 SIP-adus 大規模実証実験

第 2 期 SIP-adus では、2019 年後半から 2020 年度にかけて東京臨海部実証実験を実施する。実証実験予定エリアは、臨海副都心地域（一般道）と羽田空港地域（一般道）、両地域を結ぶ首都高速道路。VICS や ETC2.0 といった動的情報の利活用に焦点を当てた実証実験が行われる予定。

JAIA は 2019 年 2 月 5 日、第 2 期 SIP-adus の大規模実証実験説明会を開催した。申請書の受付は 3 月 15 日まで行われた。具体的な実施計画は 2019 年 4 月以降に案内される。

2) ダイナミックマップ関連活動

JAIA は 2018 年 5 月 18 日、国内の大手自動車メーカーや地図会社が共同出資し、自動運転等に必要の高精度 3 次元地図を作成しているダイナミックマップ基盤株式会社（DMP）の説明会を開催、自動運転情報共有会メンバーが出席した。

3) Truck Platooning

経済産業省と国土交通省は 2019 年 1 月 8 日、高速道路における後続車無人システム（後続車有人状態）を用いたトラックの隊列走行の公道実証を 1 月 22 日から 2 月 28 日まで、新東名高速道路において実施する旨を発表した。先行車に追従して車線変更する機能を搭載したトラックによる公道実証は国内初。

JAIA は、関連情報を JAIA メンバーおよび ACEA に提供した。

4) 道交法改正案

JAIA は、第 198 回通常国会に提出された道交法改正案の情報を収集し、会員に展開した。道交法の禁止規定「運転中の携帯電話の操作やカーナビ画面の注視」について、緊急時に手動運転に変われることを前提に、レベル 3 の自動運転車には適用しない。車両に備えた装置で作動状態を記録することを義務付け。整備不良が疑われるときは、警察官が記録の提示を求めることができる。

(5) 電波法等関連規制

1) 433MHz 帯における TPMS と RKE の使用

欧米では 433MHz 帯の周波数での TPMS と RKE の使用が認められているが、日本ではアマチュア無線が当該周波数帯を使用しているため、315MHz 帯の周波数しか認められていない。

JAIA は、国際協調の観点から 433MHz 帯での TPMS と RKE の使用を要望するにあたり、アマチュア無線連盟との打合せを実施したほか、関心の高いインポーターとともに、諸外国で 433MHz 帯における TPMS と RKE の使用が可能になった経緯等の事情を調査し、今後の活動方針を確認した。

2) UWB レーダー搭載自動車の自主管理

JAIA は、UWB レーダー搭載自動車自主管理グループの事務局として、26GHz 帯 UWB レーダー搭載自動車の 2019 年導入予測および 2018 年導入実績（新車新規登録台数）を取りまとめ、総務省に報告した。

26GHz 帯 UWB レーダー搭載自動車は、他の無線事業者との干渉を避けるために、導入台数の上限（560 万台）が決められている。

3) EU-Japan ICT Strategy Workshop

総務省と欧州委員会（通信ネットワーク・コンテンツ・技術総局）は 2018 年 4 月 18 日、第 7 回 EU-Japan ICT Strategy Workshop を開催した。日 EU の官民代表が出席し、情報通信技術に関する意見交換が行われた。今回は特に次世代通信 5G に関するプレゼンテーションが多く行われた。JAIA からは、理事長輪番会社 2 社と事務局が代表して参加し、情報収集に努めた。第 8 回同 Workshop は 12 月 4 日にオーストリアウィーンで開催され、後日、JAIA は総務省を通して情報収集を行った。

(6) アフターセールス関連活動

1) 自動車のリコール制度関連

国土交通省へのリコール届出業務に適切に対応していくため、届出業務の課題解決を目的としたリコール WG を継続的に開催した。また、その一環として、JAIA 会員のリコール業務品質改善を目的とした勉強会を開催して会員全体のレベルアップに資するよう活動した。

交通政策審議会自動運転等先進技術に関する制度整備小委員会における審議の中で、サイバーセキュリティやソフトウェアアップデート等の安全確保が検討されたので、JAIA ではリコール WG の中で、リコールに関するソフトウェアアップデートの取扱い等を検討した。

2) OBD（車載診断機）検査導入への検討

2017 年 12 月、国土交通省が設置した「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」において、高度な電子制御による先進安全技術や自動運転技術の普及が拡大していることを背景に、OBD の DTC（不具合診断コード）を活用した車検の導入が検討された。JAIA としては、当初点検整備用の DTC を車両検査で利用することは適当でない等の反対を表明していたが、AEBS 等の先進技術の普及状況に鑑み、車両検査においてもそれら先進技術への対応は必要との検討会の方針を踏まえ、新しい検査手法導入に協力することとした。その際、必要となるデータが本国の海外メーカーによって準備される等の会員インポーターの特別な状況に鑑み、JAIA から輸入車に対する OBD 検査導入のリードタイムを国産車より 1 年長くするよう要望活動を行った。その結果、最終的に JAIA 要望は受け入れられ、新たな OBD 検査導入の時期は、輸入車については 2022 年の新型車から（検査開始は 3 年後の 2025 年）導入されることとなった。JAIA では、円滑な制度導入のために会員間で必要な情報共有を図る他、ACEA や海外のメーカーとも情報共有し、会員各社の対応を支援していくこととしている。

(7) 自動車リサイクル

1) 自動車リサイクル制度に基づく定例業務

JAIA は会員インポーターが自動車リサイクル法を遵守し、業務を円滑に遂行できることをサポートするため、以下の活動を行った。

- ① リサイクル関連予算（リサイクル賦課金）の予算執行計画を策定。リサイクル賦課金の算出根拠となる各社輸入台数の算定期間を年度から暦年に変更する提案を 2018 年 5 月 24 日のリサイクル委員会で行い、理事会および総会で承認された。
- ② 公益財団法人自動車リサイクル促進センター（JARC）、自動車再資源化協力機構（JARP）、JAMA 主催の自動車リサイクル関連会合に出席し、業界動向や運用実績等を把握した。
- ③ 会員インポーターの運用上の課題や法令の解釈等に関するサポートを行った。
- ④ リサイクル業務の理解を深めるため、リサイクル委員会の研修会として、2018 年 8 月 22 日、新潟県上越市の解体・破碎業者を訪問し、自動車リサイクル法第 31 条の認定を受けた全部再資源化の現場を確認した。
- ⑤ 2018 年 6 月末までに各社が公表した 2017 年度のリサイクル実績・収支の取りまとめを行い、リサイクル委員会に報告するとともに、自動車リサイクル合同会議報告用資料の作成に協力した。

2) リチウムイオン電池・ニッケル水素電池の適正処理

メーカー・インポーター各社が EV/HEV 等を市場投入する際は、廃棄処理時に取扱いに注意が必要なリチウムイオン電池とニッケル水素電池について、関係事業者に解体マニュアル等の情報提供を行い、回収ルートを自主的に構築することが求められていた。

これまでは時限的に研究目的との大義で有価での回収が認められているが、自動車リサイクル合同会議の提言により、JAMA がリチウムイオン電池の共同回収スキームを検討・構築。その運営を JARP に委託し、2018 年 2 月に廃棄物処理法における広域認定^{*}を取得し、2018 年 10 月からの運用が開始された。

※使用済みリチウムイオン電池は、廃棄物処理法上の廃棄物扱いとなるため、輸送や処理を行うためには自治体毎の業許可申請が原則必要であるが、これを製造業者等が広域的に回収・リサイクルするスキームを構築する場合に、同法の広域認定制度の認定を取得した際は、自治体毎の業許可申請が不要となる。

JAMA のリチウムイオン電池の共同回収スキームに参加する場合は、自再協の構成員（会員）になることが必要。その受け入れのため、自再協は定款を改定し、会員制を導入した。

JAIA は、リチウムイオン電池の共同回収スキームに参加する上での課題を検討するため、LiB & Ni-MH TF を再開した。再開にあたり、二輪メンバーの参加も要請した。

共同スキームが回収対象としていないニッケル水素電池については、JAIA が国内の処理業者に対し、輸入車由来の廃ニッケル水素電池の有価回収の検討を要請した。現

在、ニッケル水素電池を搭載した輸入車を取り扱うインポーターがと処理業者の間で、買取価格等を調整中。

3) 自動車リサイクルシステムの大刷新

2026年に自動車リサイクルシステムの大刷新が計画されており、多額の費用が必要となることが想定されていることから、JAIAは、JARCの検討状況を逐次確認し、毎回のリサイクル委員会で報告した。

当初、インポーター総額で数億円の負担が必要と想定されていたが、最新の情報によれば、当初の想定よりも総額が抑えられ、また特預金からの出捐等により、メーカー・インポーターの負担額は、大幅に少なくなる見通し。

4) 重金属 4 物質への対応状況

JAIAは輸入車の重金属 4 物質（鉛、水銀、カドミウム、六価クロム）の削減状況と欧州 ELV 指令における環境負荷物質要求の最新情報を調査し、2018年9月4日に開催された経済産業省と環境省の第46回自動車リサイクル合同会議で報告した。

5) リサイクル業務の理解促進用資料

自動車リサイクル制度がスタートしてから13年が経過し、施行当時の状況を知っている担当者および責任者が少なくなってきたことから、リサイクル業務の重要性を社内上層部およびメーカー本社に説明するための資料をリサイクル委員会で作成した。

(8) PHP 車へのエコカー減税適用

MLITは2018年7月31日、PHP取扱要領（通達）を改正し、PHP車へのエコカー減税を実施するための、関係法令がすべて出揃い、8月1日から申請受付が開始された。

PHP車を低排出ガス車の認定対象および燃費性能の評価対象に加え、インポーターからの申請に応じてMLITが燃費相当値を算定することができるようになった。JAIAは、MLITとの打合せを実施し、実務上の課題を確認した。

(9) 電動化への対応

1) 第31回国際電気自動車シンポジウム・展示会（EVS31）

2018年9月30日から10月3日までの4日間、第31回国際電気自動車シンポジウム・展示会（EVS31）が神戸で開催された。JAIAメンバーは、JLRJとKYMCOが車両展示に、BMW、MBJ、Porsche、Tesla、VCJ、VGJ、KYMCOが試乗会に参加した。

JAIAは、組織委員および実行委員として協力を行い、専門家との意見交換も行った。また、ACEA事務局が「脱炭素化とeモビリティに関する欧州自動車産業の展望」という演題で基調講演を行った。

JAIA事務局は会員各社の電動化に向けて、将来のe-MobilityについてEVS31参加の専門家との意見交換を行った。

2) 充電インフラの高速化・高圧化への対応

EV等の充電インフラ高出力化のニーズが徐々に顕在化しつつあることから、普通充電および急速充電を高出力化する際の法規制（電気事業法に基づく電気設備技術基準とその解釈、工事基準を定めた内線規程等）等の調査を行い、インポーターの課題を「EV・PHEV 日本導入時の車両法以外での課題」第6版として取りまとめた。

3) CHAdeMO 協議会

JAIAは2019年2月18日、CHAdeMO協議会に特別会員として入会し、DC急速充電におけるCHAdeMO規格等の情報収集活動を開始した。

(10) 安全、環境改正等関連情報の提供

JAIAメンバーの適切なコンプライアンスのため、ハンドブックやガイドブックを作成・更新し、情報／ノウハウの蓄積・共有・継承のサポートを行った。

1) JAIA 技術環境サイトの汎用システムの充実、改善、整備

2) 下記の JAIA 作成のハンドブック・マニュアル・フォーマット類の適時の更新

(☆ は 2018 年度に更新したハンドブック類)

① 環境関連

- ・省エネ法燃費要件ハンドブック（第7版）
- ・環境インセンティブハンドブック（第13版）
- ・燃費スタディーレポート（2018年版）☆

② 安全関連

- ・電波法ハンドブック（第7.1版）☆
- ・高圧ガス保安法ハンドブック（第8版）
- ・CNG/LNG車導入ハンドブック（初版）
- ・火薬類取締法ハンドブック（第7版）
- ・EV・PHVに関する車両法以外の課題（第6版）☆

③ 認証関連

- ・保安基準適用時期一覧（第32/33/34/35版）☆
- ・騒音試験実施マニュアル（第8版）
- ・基準認証要望活動経緯記録
- ・保安基準適合検討書
- ・技術基準適合証明書
- ・技術指針ハンドブック（第9版）

④ アフターセールス関連

- ・排気 OBD 情報公開制度の解説/解釈集
- ・リコールハンドブック（2018 版）☆
- ・リコール車情報の作成要領

⑤ リサイクル関連

- ・新規加入インポーター向けリサイクル法対応ハンドブック（第8-1版）
- ・1号インポーター向けリサイクル料金設定の手引き

- ・ 輸入車ディーラー用新車販売時におけるリサイクル料金徴収実務の手引
- ・ 自動車リサイクル法令ハンドブック 英文版
- ・ エアバッグ処理事例集（第6版）
- ・ リサイクル業務理解促進資料（初版）☆

⑥ 全般

- ・ 車両法以外の法令ハンドブック
- ・ 自治体環境情報説明義務ハンドブック（第3版）
- ・ 化学物質ハンドブック

7. モーターサイクル事業への取り組み

(1) 事業の概要

2018年度には、モーターサイクル市場活性化のための活動を実施すると共に、基準の国際調和化等を図る活動及びPHP認証業務関連活動を実施した。

市場活性化のための活動については、JAIAは、他のモーターサイクル関係団体と共に、更に要望活動を実施した。これまでのJAIA要望活動の結果、「二輪車ETC購入助成金の支給」「高速道路料金区分の独立化と料金適正化」「小型限定普通二輪（125cc）免許取得時の負担軽減」に関し、一定の進捗を得ることが出来た。更に、メディア向けの第4回モーターサイクル合同試乗会を大磯で開催し、メディア報道を通じて、幅広いライダーに輸入モーターサイクルの魅力をアピールすることができた。

また、2013年に官民（経済産業省、地方自治体、民間二輪車関係団体）の連携で始まった、「バイク・ラブ・フォーラム（BLF : Bike Love Forum）」活動に2018年度も継続参加した。

基準の国際調和を図る活動については、騒音及び灯火器関係の国連基準(UNR)が国内法令・規則に対応されたことにより、国連基準と我が国の基準・規則の調和が更に進捗した。排出ガス規制に関しては、欧州規制（EURO5）をベースとすべきとのJAIAの要望活動を反映し、2018年10月に日本政府は、次期排出ガス規制に関する規制値と適用時期を公表した。

PHP認証関連活動については会員の要望に応じ、新規申請等のサポートを行った。

(2) モーターサイクル市場活性化等の活動

1) 活性化のための活動

① 第4回JAIAモーターサイクル合同試乗会の開催

2018年4月4日と5日の2日間、大磯でメディア向けの第4回JAIAモーターサイクル合同試乗会を開催した。モーターサイクル会員9社から12ブランド・101台の試乗車（展示車含む）の出展があり、過去最高の試乗車数を提供した。

期間中は、JAIAモーターサイクル会員の車両101台に加え、①JAIAメンバー各社・

本社が製作する四輪車・電動スクーター・自転車、②ブランドタイアップをした製品などを広く展示し、幅広いブランド価値に関する露出に導いた。併せて、来場メディアの「より効率的な取材」への対応のために、カテゴリー毎の展示も行った。二日間の来場者は60媒体・148名となった。

② バイク・ラブ・フォーラム (Bike Love Forum (BLF)) への参画

2018年8月3日、岩手県一関市にてJAIAをはじめとするモーターサイクル関係団体、経済産業省、地方自治体主催の、「第6回BIKE LOVE FORUM in 岩手・一関」が開催された。メディア関係者・一般参加者も含めた参加者の総数は、約200名となった。

翌日の8月4日には、2018年8月を通じて開催された。「東北復興応援ツーリング」をBLF開催実行委員会の一員として後援すると共に、ツーリング・スタートセレモニーに出席した。

③ モーターサイクル市場活性化のための要望活動

JAIAは、JAMA・AJ(全国オートバイ共同組合連合会)他の関係団体とともに、自民党の「二輪車問題対策Project Team (PT)」、公明党「オートバイ議員懇話会」の会合等に参加し、以下の要望を行った。

- 二輪車ETC購入助成金の支給とETC割引料金の導入
- 高速道路料金区分の独立化と料金適正化
- 二輪車駐車場の整備と拡充
- 免許制度を欧州のような最高出力別に基づく制度への変更

また、JAIAの要望等により、2018年度中に以下の進捗があった。

- 「2018年モーターサイクルツーリングプラン」について、2017年ツーリングプランに比べ、開始日の前倒しおよび対象地域の拡大が実現。
(2018年4月27日～11月30日の期間、NEXCO東日本、中日本、西日本が、2018年モーターサイクルツーリングプランを実施した。)
- 警視庁は、2018年7月11日、警察庁は、原付二種(50～125cc)のAT小型限定普通二輪免許を、次の通り規制緩和した：
普通免許を保有している場合には、「小型限定普通二輪(125cc)免許取得」の際の必要教習時間を従来の「3日間」から「2日間」へ短縮。

(3) 基準・規制の国際調和化等を図る活動

1) UNECE 法規の国内採用等を図る活動 (MLIT/MOE へのコメント・意見表明等)

① 灯火器規制

JAIAが長年要望してきたUNR53の国際的基準調和について、2018年10月に光源が700cd以上のDRLについてのスイッチを自動化することで国連の専門家会議で基本合意された。(2019年11月の国連WP29で基本合意案を吟味する見通し。)

② 騒音規制

JAIA が長年騒音規制の基準調和を要望してきた結果、2016 年に新騒音規制の適用が UNR41-04 に沿ってスタートした。その後も JAIA は JASIC のメンバーとして JASIC の会合に継続参加。その結果、2019 年 3 月の WP29 において ASEP と呼ばれる実測値での試験の適用を義務化した UNR41 - 04 改訂案が承認された。

③ 排出ガス規制

2018 年 6 月に環境省は、次期（第 4 次）規制について、JAIA 会員が受け入れ可能な規制値と適用開始日（輸入車については 2022 年 11 月 1 日）を発表した。また、JAIA は次期規制における OBD2 に関して、国際調和が図られるよう注視してく方針を確認した。

2) 認証業務の効率化を図る活動

① PHP 認証制度の活用

PHP 認証届け出方法について JAIA 会員の要請に基づき、事務局のより一層の支援を提供した。

8. 重要な契約に関する事項

特になし

9. 総会・理事会に関する事項

会議名・開催日	議決事項
第1回理事会(書面) 2018年5月10日	1. 2017年度事業報告 2. 2017年度決算報告
第53回通常総会 2018年5月29日	1. 2017年度事業報告および決算報告 2. 2018年度事業計画および予算 3. 次期 ^注 役員(理事及び監事)の選出
第2回理事会 2018年5月29日	1. 理事長の選任 2. 副理事長及び専務理事の選任 3. 員外理事の報酬
第3回理事会(書面) 2018年6月18日	1. 次世代自動車委員会(NGVC)委員長の交代 2. リサイクル賦課金の算出基礎の変更
臨時総会(書面) 2018年7月2日	1. リサイクル賦課金の算出基礎の変更 四輪自動車会員のリサイクル賦課金の算出根拠となる新車新規登録台数の集計期間を「前会計年度」から「前歴年」へ変更
第4回理事会 2018年12月14日	1. 交代JAIA理事候補者の推薦 2. 2019年度事業計画の基本方針 3. (1) 2018年度財務実績見込み(中間報告) (2) 2019年度予算の骨子 4. 2019年1月の理事長記者会見時のスピーチの主要項目
第5回理事会 2019年3月27日	1. 2019年度事業計画 2. 2019年度予算 3. 第54回通常総会の日時、場所および議題

注：第53回通常総会～第55回通常総会

10. 損益および正味財産の状況

(単位：百万円)

事業年度	2017年度	2018年度
収入	398.0	395.2
支出(事業費)	269.4	273.8
支出(一般管理費)	106.5	106.1
当期純利益(純損失)	31.6	24.8
資産総額	474.4	491.2
負債総額	96.0	88.1
正味財産	378.4	403.1

C.法人の課題

輸入四輪車・モーターサイクル会員が置かれている状況の様々な変化にも対応して、組合員の共通の利益を促進するための事業活動を効率的かつ効果的に推進する。

D.株式を保有している場合の概要

株式は保有していない。

E.決算期後に生じた法人の状況に関する重要な事項

決算期後(2019年4月1日以降)に、当該法人の損益や正味財産の状態に重要な影響を及ぼす事実(後発事象)は生じていない。