

2017 年度事業報告

日本自動車輸入組合

2017 年度事業報告

—目次—

内容

A. 法人の概況	1
B. 事業の状況	6
I.2017 年度の事業活動概況	6
1.内外の政治・経済情勢と輸入車市場	6
2.組織運営と事業活動	7
II.2017 年度における各事業の推進状況	8
1.市場関連事業への取り組み（統計、広報、流通等）	8
2.統計等情報の提供、消費者関連業務の支援	9
3.広報活動	9
4.理事会・委員会・事務局運営等	11
5.環境・安全・認証関連事業への取り組み	12
6.モーターサイクル事業への取り組み	27
7.重要な契約に関する事項	30
8.総会・理事会に関する事項	30
9.損益および正味財産の状況の推移	31
C. 法人の課題	31
D. 株式を保有している場合の概要	31
E. 決算期後に生じた法人の状況に関する重要な事項	31

2017 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. 2017 年度の会員数

種 類	2017 年度末	2016 年度末
正会員(四輪)	28	27
正会員(モーターサイクル)	10	10

2. 2017 年度中の加入・退会

○加入 Bugatti Japan 株式会社

(2017 年 11 月 1 日)

VI. 2017 年度末現在の会員名簿

1. 四輪自動車会員名簿

	組 合 員 名	輸入契約取扱車
1.	Aston Martin Japan 合同会社	アストンマーチン
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.	Bugatti Japan 株式会社	BUGATTI
5.	株式会社キャロッセ	プロトン
6.	FCA ジャパン株式会社	アルファ ロメオ、クライスラー、フィアット、 ジープ、アバルト
7.	フェラーリ・ジャパン株式会社	フェラーリ
8.	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
9.	本田技研工業株式会社	ホンダ海外生産車
10.	現代自動車ジャパン株式会社	ヒュンダイ
11.	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
12.	エルシーアイ株式会社	ロータス
13.	マセラティ ジャパン株式会社	マセラティ
14.	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
15.	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
16.	ニコル・レーシング・ジャパン合同会社	BMW アルピナ
17.	ピーシーアイ株式会社	サーブ
18.	ブジョー・シトロエン・ジャポン株式会社	ブジョー、シトロエン、DS
19.	ボルシェ ジャパン株式会社	ボルシェ
20.	ルノー・ジャポン株式会社	ルノー
21.	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
22.	株式会社 RTC	ルーフ
23.	スカニアジャパン株式会社	スカニア
24.	テスラモーターズジャパン合同会社	テスラ
25.	トヨタ自動車株式会社	トヨタ海外生産車
26.	UD トラックス株式会社	ボルボトラック
27.	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
28.	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
6.	キムコジャパン株式会社	キムコ
7.	ピアッジオ グループ ジャパン株式会社	アプリリア、モト・グッツィ、ピアッジオ、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、 ヴィクトリーモーターサイクルズ

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. 2017 年度中の役員交代

退 任			新 任		
理 事	早 川 茂	2017.5	理 事	村 上 晃 彦	2017.5

2. 2017 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	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
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	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	フリーデマン・ブリュール	非常勤	日本自動車輸入組合	
専務理事	小 林 健 二	常 勤	日本自動車輸入組合	
理 事	斎 藤 徹	非常勤	アウディジャパン株式会社	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	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	村 上 晃 彦	非常勤	トヨタ自動車株式会社	専務役員
理 事	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
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

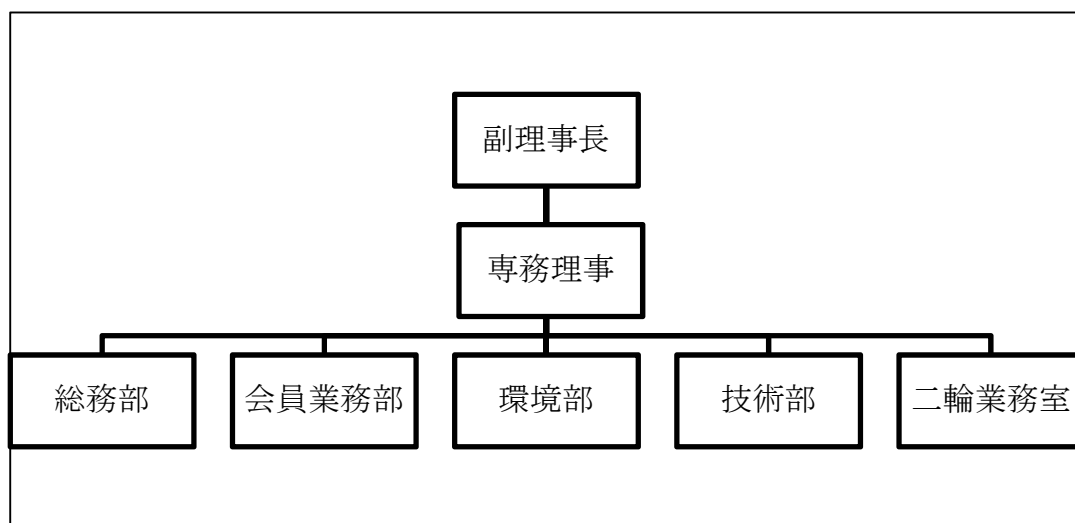
IX. 職員に関する事項

(2017 年度末現在)

職 員	人 数		平均年齢	平均勤続年数
	2017 年度	2016 年度		
男 子	14	16	53.2	11.5
女 子	4	4	44.8	3.4
合 計	18	20	51.3	9.7

※上記は非常勤職員も含む

X. 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. 2017 年度の事業活動概況

1. 内外の政治・経済情勢と輸入車市場

2017 年度の世界経済情勢を回顧すると、中国等新興経済が成長を維持したものの持続的成長が停滞するリスクは残っている。また、貿易政策については、一方で、2017 年に発足した米国新政権が TPP からの離脱を表明し、二国間貿易交渉を重視する方針の下で、年度末には輸入制限措置発動にまでおよび、輸入制限措置対象国は WTO への提訴や米国からの輸入品に報復措置を準備するに至り、世界貿易の発展に不確実性が増大してきている。他方、米国以外の 11 か国との間での TPP 協定が早期発効し、2017 年末には日 EU EPA（経済連携協定）も政府内で最終合意に達し、2019 年の発効を予定している等の自由貿易の将来について、明るい展望につながる進展もあった。世界の政治情勢については、中東における問題の深刻化、欧米とロシアの外交関係の緊張化が進行したことに加えて、東アジアにおける北朝鮮関連問題に起因する国際情勢やセキュリティ上の不確実性は急拡大し、予断を許さないほど緊張が高まってきている。

国内政治についても、10 月の衆議院選挙で与党が大勝したが、年度後半には、政治的スキャンダル等で内閣支持率は下降し、安定政権に揺らぎが生じ始めた。

国内経済は、地震や火山噴火、豪雨、大雪等の自然災害等による円高、株価の変動があったが、全体として緩やかに回復した。設備投資を中心とした堅調な内需を反映して企業業績は堅調に推移し、少子高齢化による人手不足により緩やかに賃金も上昇したが、個人消費については、株価の高値更新に比べて、実需ベースの景気回復の先行きについては、地政学的リスク、貿易摩擦への懸念が残っており、年度末で未だ力強いものとはなっていない。

2017 年度の国内自動車市場を振り返ると、2017 年度の国内新車販売台数全体は、（登録車および軽自動車）前年度比 2.3%増の 519 万 7,109 台となり、2 年連続で 500 万台を上回った。内訳を見ると、登録車は 333 万 8,234 台で検査不正問題などの影響で対前年度比 0.6%マイナスだったが、軽自動車は燃費不正問題からの回復、新型車効果等により、前年度比 8.1%増の 185 万 8,875 台で 4 年ぶりのプラスとなった。

輸入車販売については、四輪乗用車および商用車総計で前年度比 1.3%増の 35 万 1,364 台となった。一方で、登録車全体に占める輸入車のシェアは過去 2 番目の高水準で、10.5%となったが、他方、登録車・軽自動車総計に占めるシェアは 6.8%にとどまった。

外国メーカー車は、前年度比 1.7%増の 30 万 3,920 台で史上 2 番目、21 年振りの高水準に達した。この 30 万台超えの主な理由は、JAIA 会員各社が次世代自動車を積極的に導入してパワートレインの多様化を図り、先進安全装置の装備や新技術の搭載を進めると共にライフスタイルの多様化に応じ、SUV 等を投入したため、すなわち環境・安全性能と経済性を合わせ持った新型モデルの投入と積極的な販売活動を展開したためであった。日本メーカー海外生産車は 4 万 7,443 台で 3 年振りの対前年度比 1.3%のマイナスとなった。

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。例えば、2018 年度に役員の任期が満了を迎えるため、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）事務局との間では、2017 年 10 月下旬の第 45 回東京モーターショー開催に合わせて来日した ACEA 事務総長との間で自動運転、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、モーターサイクル車関連の課題に関しては二輪車委員会において、更に関係各部会、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、必要に応じて、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・休職も生じたが、柔軟な雇用形態により事務局機能の補充を行った。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、経費削減を実現した。

事業活動は、会員共通の利益の増進を目的として、(1)自動車関連の税制、補助金制度の改正、(2)規制緩和、(3)基準および排気・燃費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、モーターサイクル車の魅力の対外発信や迅速・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・モーターサイクル車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車市場の活性化を図り、利益の増進に努めた。

II.2017 年度における各事業の推進状況

1.市場関連事業への取り組み（統計、広報、流通等）

(1)自動車税制の抜本的改革等を求める要望活動の展開

2017年8月に、下記の事項をとりまとめた2018年度税制改正要望書を関係当局へ提出したほか、2017年秋の与党の関係会合等にも参加し、2018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。

- ① 自動車税の税率引き下げ・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的見直し（少なくとも当分の間税率の廃止）
- ③ 自動車取得税の免税点の特例措置の延長

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)2018 年度税制改正の円滑な実施のためのサポート

2018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「2018年度税制改正の解説」を発行し、会員に提供した。

2017年度のエコカー減税対象モデルの一覧を取りまとめ、自動車取得税額一覧表およびJAIA Website等に掲載した。

(3)「セーフティ・サポートカー（-S）」普及啓発への取り組み

政府は2017年度と2018年度を重点期間として設定し、政府・民間が協力して普及啓発への取り組みを進めてきていることを考慮し、「セーフティ・サポートカー（-S）」について、適時に情報を入手して会員に提供した。また、ロゴマーク選定に参画したほか、普及啓発イベントが会員のニーズに合致した内容となるよう、関係省庁との協議を実施した。

(4)輸入車流通に係る法規制・諸制度改正への対応

会員各社のコンプライアンスの取り組みおよび諸制度への対応等を支援するため、改正個人情報保護法や自動車保険のASV割引（AEBS装備車両が対象）制度、自動車検査・登録手数料の改定等に関する情報を収集・提供したほか、適宜説明会を開催した。

また、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、一般社団法人自動車公正取引協議会、および一般財団法人自動車検査登録情報協会の各会議体に参画し、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。

(5)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、輸入車業界としての意見を表明したほか、各種関連情報を入手し会員へ提供した。2017年度には特に、「セーフティ・サポートカー（-S）」

について、その表示を行う場合の留意点の作成に参画し、適正表示の促進・周知に努めたほか、AFTC 主催の自動車公正競争規約研修会の開催にあたり、会員および関係輸入車ディーラーの参加募集に協力した。

2. 統計等情報の提供、消費者関連業務の支援

(1)統計情報

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・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。

(3)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)登録制度

完成検査終了証と一時譲渡証の電子化およびワンストップサービス (OSS) 申請に係る各種情報を希望する会員各社に提供した。

(5)消費者関連業務の支援

輸入車に関する消費者からの相談に対して、会員および公益財団法人自動車製造物責任相談センター (ADR)、AFTC と連携して、適切な回答と解決に努めた。

また、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。本年度は特に、消費者からの相談対応を行う担当者を ADR へ出向させたほか、国民生活センターからの要望に基づき、先進安全装置に関する消費者への分かり易い情報提供および注意事項の周知徹底について、累次にわたり会員へ協力要請した。

3. 広報活動

(1)理事長定例記者会見

2017年7月27日と2018年1月30日の2回にわたり、理事長定例記者会見を実施し、輸入車業界としての広報、JAIA 活動のアピールを行った。会見は、いずれも理事長による基調スピーチ (市場動向、JAIA の活動等) の後、出席記者からの質問に答える形で行い、各回に一般紙、自動車産業記者会、業界紙など 30 名程度が参加した。また、

理事長の基調スピーチ等をホームページに掲載した。

(2)メディア向け第 38 回輸入車共同試乗会の開催

メディアを対象とした乗用車試乗会を 2018 年 2 月 6 日（火）～2 月 8 日（木）、神奈川県の大磯で開催した。出展は会員 16 社・試乗車 77 台、87 メディアが参加した。

(3)JAIA ホームページ／facebook 公式ページの運営

「輸入車の魅力」を広く発信するために、東京モーターショー2017 の輸入車ブース・出展車両、および輸入車共同試乗会の特集記事を掲載したほか、会員各社主催イベントや輸入車ショー等の開催情報を掲載した。

また、facebook 公式ページにホームページの更新情報や税制改正要望などに関する JAIA の活動状況をタイムリーに掲載した。

(4)東京モーターショー2017 へ共催者として参画

2017 年 10 月 27 日から 11 月 5 日までの 10 日間、東京ビッグサイトで開催された第 45 回東京モーターショー2017（TMS2017）へ共催者として参画した。準備段階においては、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。

（TMS2017 結果概要）

- JAIA 会員 13 社が取り扱う輸入車（四輪・モーターサイクル）ブランドが出展
- 来場者数は 771,200 人（前回比 94.9%）。来場者数に占める若者（15 歳～39 歳）の比率が 51.5%と前回に比べ増加した（前回は 42.2%）。
- クロンシュナール理事長が共催者として 27 日の開会式に登壇した。
- 欧州自動車工業会（ACEA）事務総長が JAIA メンバーブースを訪問した。

(5)地方輸入車ショー等の展示活動への支援

第 10 回大阪モーターショーについて、主催者である大阪モーターショー実行委員会の一員として参加した。

また、名古屋・福岡・札幌・東北（仙台）の各地モーターショーおよび全国各地の 16 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)JAIA 50 年史の頒布による JAIA 活動の全国的発信

全国各地域で開催された地方モーターショー、地方輸入車ショー等の機会に、主催者の協力を得て、一般来場者の方々には輸入車の魅力を、全国各地の自動車関係者には JAIA 活動への理解を深めて頂くため、各地のイベント会場で「JAIA 50 年史 - 50 Years of JAIA」を紹介・頒布した。

(7)広報資料の作成、公表

毎月の輸入車新規登録台数（輸入車ニュース）等を発表したほか、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 2017 日本の輸入車市場」を発行した。

(8)JAIA 会員向けニュースの電子配信

JAIA の活動や輸入車業界に関連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。2017 年度は 22 回 (No. 299~No. 320) 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、国内の自動車販売動向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。

(9)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 月から海外ブランド車の普及と広報を目的としてスタートした。2014 年、2016 年の 2 度に渡って延長され、6 年目となった 2017 年度においては下記 4 台の広報車両が会員から提供された。

スキームに参加した会員会社は輪番で広報車両を 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。

期 間	会 員 名	車 両 名
2017 年 3 月 21 日～ 2017 年 7 月 20 日	ビー・エム・ダブリュー株式会社	BMW 330e
2017 年 7 月 18 日～ 2017 年 11 月 15 日	メルセデス・ベンツ日本株式会社	E400 Station wagon
2017 年 11 月 16 日～ 2018 年 3 月 15 日	FCA ジャパン株式会社	Alfa Romeo GIULIETTA VELOCE
2018 年 3 月 15 日～ 2018 年 3 月 31 日 (～2018 年 6 月は予定)	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

なお、貸借に当っては、費用負担、管理義務等について「覚書」を交わし、スキームの運用に万全を期した。

4. 理事会・委員会・事務局運営等

(1)理事会・委員会

理事会は、書面理事会を含め本年度内に 6 回開催され、JAIA の事業計画・予算、事業報告・決算、会員の加入、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、企画委員会を本年度内に 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、モーターサイクル車事業については、二輪車委員会を開催し、関係団体との緊密なコ

コミュニケーションを行いつつ、情報収集・提供、意見集約、関係省庁等に対する要望活動等を行った。その結果、数々の要望の実現等の成果を上げた。

(2)事務局運営

2017 年度においても、職員の出向、契約終了、離職、休職等に対応して、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、高齢雇用者の賃金逡減措置等による人件費の圧縮等も行った。加えて業務の効率化を一層行うため、事務機器、設備等の補強、更新を行った。

2017 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、「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) 限られた人員数で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。

5.環境・安全・認証関連事業への取り組み

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 で UNR0 が採択され、2019 年初めには IWVTA の相互承認が

始まることが確定した。IWVTA の創設は、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。2017 年 6 月には、走行部分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の基準が廃止された。

残る乗用車の独自基準、またこれまであまり見直しが進んでいなかった大型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、2017 年 11 月に、最大安定傾斜角度、アルミホイール、乗車位置について見直しを求める要望活動を開始した。

WP29 および傘下の会議体で基準強化の検討が進む ACSF（自動操舵）並びに視界要件および新たな基準の策定が予定されている乗用車 AEBS については、その検討状況を詳細にモニターした。

2) 予備審査の効率化と会員インポーターの追加費用を回避

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 が要望を行った結果、2017 年 3 月にジュネーブ（スイス）に審査部の欧州事務所が開設、6 月からは欧州事務所の審査官 1 名による予備審査が開始された。これにより予備審査の一層の効率化が図られ、会員インポーターの費用負担は回避出来た。

3) PHP 制度の改善、効率化への対応と騒音試験の実施

排出ガスの抜き取り試験が会員インポーターの負担になっていることから、その抜取率の緩和に向けた活動を 2012 年度から行い、2013 年度には抜取率の緩和要望を国土交通省に提出した。本件の取り扱いは TPP 関連の日米自動車並行交渉に関わることから交渉決着まで回答は出せないとされていたが、2015 年度に TPP の基本合意に至ったことを踏まえ、2016 年度 TPP 関連法案成立後に国土交通省が準備している回答の詳細の取り扱いの明確化を求めていく計画を立てていた。しかし米国の新政権が TPP 離脱を表明したため、国土交通省からの回答を得られる見通しは一旦無くなった。

その後、2017 年 10 月に日米経済対話が行われ、輸入手続（PHP）の合理化に関する合意に基づき、PHP ワーキンググループ が 1 月から国土交通省と議論をした結果、3 月 30 日に国土交通省は、輸入自動車特別取扱要領（通達）を一部改正し、届出済書の交付枚数および試験成績書の提出頻度を見直すとともに運用方法を明確化した。

この改正により、2018 年 4 月 1 日以降に届け出をする PHP 車両について、排出ガス試験の結果が平均値規制の値以下の場合、届出者が宣言をする形で排出ガス試験は 2 通りの緩和頻度から選択できる制度が制定された。

騒音試験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。また、既に届け出ている型式については一定期間、届出済書追加交付時に緩和された排出ガス試験の頻度に変更することができる旨、MLIT から JAIA に説明があった。このことにより抜取試験に係るコストが大幅に低減可能となる。

PHP 制度の円滑な運用に不可欠な JAIA による騒音試験の実施については、試験路の申し込み方法などのプロセスを簡素化したほか、騒音試験における測定方法に係る質の

改善等を騒音試験実施マニュアルに反映し標準化した。また、会員インポーターからの要望にフレキシブルに対応した。

4)基準認証業務の効率化

2017 年末に打刻にゆがみがある車両の出荷を可能とする取り扱いの運用について国土交通省と合意した。2018 年 1 月以降に初度登録される車両については、会員インポーターが打刻のゆがみに関する問い合わせを受ける体制があることを条件に、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はね等は出荷可能となる。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。

保安基準、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、積極的に意見、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、保安基準適合検討書等の資料を更新した。また、基準解釈、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。

2017 年 11 月に開催された日米首脳会談において、米国連邦安全基準 (FMVSS) のうち日本より緩やかでない項目については日本の基準を満たすものとみなすこととなった。JAIA は国土交通省と最新の安全基準の内容を確認した結果、1 月 12 日に自動車型式認証実施要領および輸入自動車特別取扱要領 (通達) が改正された。

5)完成検査の不適切な事案への対応

複数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 2017 年 11 月 21 日に外部有識者も交えて設置した「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」において、JAIA は輸入車における完成検査の実施方法を説明するとともに、1958 年協定の第 3 改定を考慮した完成検査についての要望を行った。

国土交通省は 2018 年 3 月 20 日、そのとりまとめ内容を公表、続けて 3 月 30 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案についてのパブリックコメントの募集を開始した。これは実質的には規制強化となる。JAIA は新たな規制の内容について国土交通省と議論を継続し確認する方針である。

(2)新車環境関連規制

1)排出ガス規制関連

①排出ガス低減対策のための基礎調査

- JAIA は、環境省が日本自動車研究所 (JARI) に委託した「排出ガス低減施策のための基礎調査」の WG に委員として参加した。本 WG の目的は、排出ガス低減技術の効果と費用に関する情報を収集、分析して、将来の排出ガス規制の費用対効果を明らかにすること。
- JAIA は、JARI から要請されていた海外メーカーの排出ガス低減技術の効果と費用に関する情報を ACEA から入手し、環境省に提出した。

②燃料蒸発ガス低減対策

- ・ 給油時の対策について JAIA は、2016 年度に基準調和・費用対効果の観点から給油所側での対策が適切との要望活動を展開したことが功を奏し、2017 年 5 月 31 日の中環審第 13 次答申に、燃料小売業界が自主的な取り組み計画を策定し、Stage II の導入を促進することが適当である旨明記された。
- ・ 駐車時の燃料蒸発ガス低減対策についても、JAIA 要望通り国際基準調和の観点に基づき規制強化を行うことが第 13 次答申に明記された。

③ガソリンストイキ直噴車への PM 規制

- ・ ガソリンストイキ直噴車に対しても、ディーゼル車と同水準の PM 規制を導入することが、第 13 次答申に織り込まれた。

④PN（粒子数）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 月に計画されている。このヒアリングに向けた準備のため、JAIA は、ACEA の協力も得ながら、業界団体としてヒアリングに対応する方針を燃費・排気 WG で確認した。ヒアリングでは、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回答が必要となることを考慮して、ヒアリングに必要なデータの収集・整理を事務局にて行った。

⑤RDE

- ・ 国土交通省と環境省は、2015 年秋の排出ガス不正事案を受け、2022 年からの RDE 導入を決定した。
- ・ JAIA は、日本での RDE 導入の検討・準備にあたり、次の点を考慮した。
 - 欧州では、2016 年 5 月以降の新型車を対象に、路上走行試験法による NOx 排出量の測定とその結果の提出を義務付けている。
 - 欧州では、2017 年 9 月以降の新型車から、CF 値を 2.1 とする規制が開始され、2020 年 1 月以降、CF 値が 1.5 まで強化される。
- ・ JAIA は、欧州 RDE に適合した車両はその試験結果を活用するなど、規制が会員インポーターの過重な負担とならぬよう、国土交通省と協議を行い、以下の点を要望した。
 - 5 年間の販売台数 1,000 台以下の PHP 型式の試験免除
 - 北米生産の PHP については、北米メーカーが自社テストコースで実施する JASIC ワシントンオフィスまたはデトロイト領事立会い試験の受け入れ、および日本国内での RDE 試験の JARI、JATA 等の第三者試験機関での実施
 - 欧州車については、海外メーカーが自社テストコースで実施する NALTEC 立会い試験の受け入れおよび NALTEC が指定する海外のテクニカル・サービスが NALTEC 立会いなしで実施する試験の受け入れ
- ・ 国土交通省は、RDE 関連の制度改正に向け、RDE 導入 WG を設置、2017 年 10 月から 2018 年 2 月にかけて、8 回の会議を開催した。JAIA はこれに参加した。

- ・ 国土交通省は 2018 年 3 月 30 日、RDE 導入に係る告示等を一部改正し、公布した。JAIA が要望していた PHP 車の特例措置については、年間販売台数が 1,000 台未満のインポーターが扱う PHP 車は、台上試験の 2.0 倍を著しく超過していなければ PHP 届出が認められる旨、明記された。

⑥不正ソフトの使用禁止

- ・ 2015 年秋の排出ガス不正事案を受け、2015 年 11 月から排出ガス対策システムの不正ソフトの使用が禁止されることとなった。このため、国土交通省は、型式指定の審査の際、不正ソフトの使用がないことを書面審査することとなった。
- ・ 上記書面の作成には本国メーカーの開発部門による作業が必要であり、JAIA はその運用に対し、以下の通り、記載方法の明確化とリードタイムを求める要望活動を実施した。要望活動の結果、以下の要望はいずれも受け入れられた。
 - 様式の簡素化（備考欄に記載する内容の明確化）
 - WLTP の新型車適用とセットで 2018 年 10 月からの適用開始

2)燃費関連

①燃費表示

- ・ 経済産業省と国土交通省は 2017 年 7 月 4 日、「省エネ法」の告示を改正し、世界統一試験サイクル WLTC (Worldwide harmonized Light duty driving Test Cycle) で燃費を算定した車両に対し、WLTC モード（全走行を通じた燃費）、市街地モード、郊外モード、高速道路モードの 4 種の燃費の表示を義務付けた。表示の際、気象、運転方法、道路における交通の混雑の状態等に応じて燃費が異なる旨の付記と各モードの説明が必要となる。2018 年 10 月以降の新型車に対して排気規制での WLTC モード導入が予定されており、WLTC で排気適合した車は同時に WLTC モードでの燃費取得も要求される。
- ・ JAIA は、国土交通省および自動車審査部との WLTP 関係の勉強会を開催し、新モード導入に伴う法文の解釈や、運用上の不明点等について説明を受けた。

②燃費の品質管理

- ・ 燃費・排気 WG にて策定した、燃費品質管理実施要領を JAIA 会員共通のガイドラインとすることを合意した。
- ・ JAIA は、燃費品質管理の法的な義務付けについて JC08 モードでの燃費取得車は免除し、WLTC での認可取得車からとするよう、国土交通省に要望した。
- ・ 国土交通省は 2018 年 1 月 31 日、道路運送車両の保安基準と道路運送車両の保安基準の細目を定める告示を改正し、同日施行した。この改正により、自動車には告示で定められた方法（乗用車の場合は JC08 または WLTC モード）での燃費測定が義務付けられた。また、測定に係る不正が発覚した場合は保安基準違反となり、国土交通省は型式指定の取消しを行うことができるようになった。
- ・ この改正により、メーカー・インポーターには型式指定車の燃費の品質管理が義務付けられたが、JAIA の要望活動が功を奏し、輸入車については、JC08 モードでの品質管理が免除され、WLTC モードで燃費を測定した車両から義務付けが開始され

ることとなった。

③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、燃費・排気 WG 主査がオブザーバーとして会議に参加した。
- ・ 2018 年 9 月までにトップランナー車の計測と技術ヒアリングが行われ、その後数回の合同会議が開催され、2019 年 3 月を目途に最終報告書がまとめられる予定。
- ・ JAIA は、合同会議に先立ち、燃費・排気 WG で JAIA スタンスを明確化するとともに、次期規制に対する考え方や、トップランナー車の燃費計測などについて、関係省庁との事前打ち合わせも積極的に行った。

④重量車 2025 年度（ポスト 2015 年度）燃費基準

- ・ 経済産業省と国土交通省は 2017 年 11 月 29 日、燃費合同会議を開催し、2025 年度重量車燃費基準（案）を取りまとめた。現行の 2015 年度基準に対し、トラックで約 13.4%、バスで約 14%基準が強化される。
- ・ 上記とりまとめに先立ち、JAIA は合同会議にオブザーバーとして参加し、必要な涉外対応を行った。

3)PHP 車の「低排認定」と「燃費評価」

- ・ 2017 年 11 月 6 日に行われた日米首脳会談において、PHP 車へエコカー減税を適用する基本方針を確認した。
- ・ JAIA は、国土交通省との協議を 4 回実施し、PHP 車へのエコカー減税の適用実施に必要な低排認定と燃費評価の実務運用の詳細を確認した。
- ・ JAIA の国土交通省との協議の結果、2018 年 8 月 1 日から実施される予定となった。

4)騒音関係

①車両接近通報装置<QRTV (Quiet Road Transport Vehicle) >

- ・ 電気自動車やハイブリッド車等の QRTV には、走行時に発する音が小さいため、歩行者が車両の接近に気づき難いという危険な側面がある。2015 年秋には、徳島県において、車両後退時に注意を促す警告音が鳴らなかったことが原因で、盲導犬を連れた視覚障害者が後退中のトラックにはねられて死亡する事故が発生した。
- ・ 上記の事故を踏まえ国土交通省は、QRTV への車両接近通報装置の装着およびそのポーズ機能を禁止する国内新基準を 2016 年 10 月に制定し、2018 年 3 月から新規型式へ適用され、2020 年 10 月からは全型式へ適用する予定である。なお、日本は国際的な QRTV 基準（UN 規則 R138-00、ポーズ機能オプション）を採用していなかったが、ポーズ機能を禁止する改定後の規則（UN 規則 R138-01）を 2017 年 10 月から採用した。

②大型車の後退時警報

- ・ ドイツ、トルコが後退時警報の規制化を提案していることから、国連ではタスクフォースが立ち上がり、2017 年 11 月に第 1 回会議が開催された。日本では 2016

年 11 月より JASIC 騒音分科会の下に対処 WG を設置し対応している。JAIA は対応 WG に参加し、関係する大型 3 社に継続して情報を提供している。

5) エアコン冷媒関連

① カーエアコン用冷媒プレチャージ調査

- ・ JAIA は、経済産業省の審議会（産業構造審議会フロン WG）での実績報告のため、今年度も会員インポーターが輸入した車両に充填されている冷媒に関する調査を行った（今回の対象は 2016 年度実績）。2015 年度実績に比べ、輸入台数が増加したことから、プレチャージされた冷媒量は増加したが、新冷媒への切り替えはあまり進んでいなかったことが確認された。

② フロン排出抑制法に基づくラベル表示

- ・ フロン排出抑制法に基づき、車体に表示するフロンラベルには、GWP 値の表示が義務付けられている。国内では、告示で新冷媒（HFO-1234yf）の GWP 値を「1」とするよう求めているが、欧州では「4」と表記している例がある。ユーザーの誤解を招く可能性があるため、JAIA は、ACEA に対し、GWP 値「4」の根拠を確認するとともに、経済産業省に対し現状説明を行った。

6) 化学物質規制

① 水銀汚染防止法

- ・ 2017 年 5 月 18 日付で「水銀に関する水俣条約」の締約国数が 50 か国に達し、発効要件が満たされたため、本条約は 2017 年 8 月 16 日に発効され、本条約を担保するための国内法「水銀汚染防止法」も一部を除き、同日施行された。
- ・ JAIA は旧型車の部品（主に液晶）の一部に水銀が使用されている可能性があることを突き止め、経済産業省に対して条約での適用除外が国内法へも必要であることを示すために、部品名や輸入量の調査を行い報告した。その結果、水銀使用製品（自動車用部品の場合は、電子ディスプレイ用の冷陰極蛍光ランプと外部電極蛍光ランプのうち、政令で定める含有量と長さを超えるもの）を輸入する場合は輸入承認申請を行えば原則 2018 年以降も継続的に輸入できることとなった。自動車用部品への適用開始日は 2018 年 1 月 1 日（製品毎に異なる）。
- ・ 水銀汚染防止法 18 条に基づき、廃棄時の適正分別・排出のための水銀使用製品への表示義務（努力義務）について、JAIA は会員インポーターのコンプライアンス順守に必要な情報を提供した。

② 臭素系難燃剤（deca-BDE）

- ・ 2017 年 5 月に開催された COP8（ストックホルム条約（POPs 条約）第 8 回締約国会議）において、deca-BDE（臭素系難燃剤の一種）が新たに廃絶物質に指定された。ACEA 等のロビー活動により、deca-BDE が使用されている主な自動車用部品（補給部品）は、POPs 条約では規制（製造・使用等の禁止）の適用除外となったが、JAIA は、国内法（化学物質の審査および製造等の規制に関する法律）の改正においても、同様に適用除外が認められるよう、要望活動を行った。

- ・ 適用除外要望を進めるにあたって、JAIA は経済産業省に対して以下の活動を行った。
 - 該当部品の輸入量は少量で、環境への影響はゼロではないが大きくないことを証明するために、アフターセールス委員会経由で、deca-BDE が含有される可能性のある部品の輸入／販売実績データを収集し取り纏め報告した。
 - ASR の処理においては有害物質の漏洩には十分配慮した取り組みを実施していることなどを報告した。
- ・ 2017 年 9 月 22 日、3 省庁（経済産業省、環境省、厚労省）合同の化学物質審議会が開催され、COP8 を踏まえた deca-BDE の国内担保措置（化審法改正）に関する審議が行われた。JAIA の要望活動が功を奏し、deca-BDE が使用されている自動車部品を輸入禁止製品の政令指定から除外することが了承された。

(3)新車安全規制

1)自動運転関係

JASIC、自動運転基準化研究所、ASV 推進検討会、車両安全対策検討会等に参加し、ACSF(自動操舵)等の車両の安全基準の見直しの動向、WP29 等におけるサイバーセキュリティにかかる議論の状況、自動運転車両の公道実証実験の実施に必要な規制の見直しの状況等をモニターした。

2)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。

国土交通省は 2017 年度に新たに、自動運転車両安全対策WGを設置し、現在は運転者が乗車している前提で整備されている法体系についての在り方の検討を開始した。JAIA は同 WG にオブザーバーとして参加し、ヒアリングなどを通して海外メーカーの意見を積極的に反映させるよう活動している。

3)日 EU EPA の最終合意に基づく HFCV タンクの取扱い

①2017 年 12 月の日 EU EPA の政府間の最終合意に基づき、HFCV タンクの取扱いが次の通りとなることを、JAIA 事務局は確認した。

②「欧州で安全性の確認が得られた HFCV のタンク等を装備した車両に関し、次の一定の条件の下に、日本で受け入れること。

- ・ デモ走行用タンク等： 2 年間または最大 250 回を充填の限度とした上で、水素漏えい検知器の装置、容器の表示等に関する条件を付して許可する
- ・ テスト走行用タンク等： 6 年間または最大 250 回を充填の限度とした上で、水素漏えい検知器の装置、輸入者による常時モニタリング等に関する条件を付して許可する
- ・ 通常の販売用の場合： タンクの材質基準に関しては、今までは JIS SUS F 316L が適合すべき基準と例示されるのみであったが、新たに DIN 1.4435 も同等基準として認める」

4)CNG/LNG 燃料タンクと安全弁に係る法令改正

経済産業省は 2017 年 6 月に UNR110-02 シリーズを採用した関連法令・基準の改正を行った。改正に際し JAIA は、輸入車の商流の実態を踏まえ、過度の複雑な負担を負うことなく導入が可能となるよう、また業務の効率化に資するよう、積極的に意見、要望等を提出した。

5)自動操舵機能 (Automatically Commanded Steering Function)

2017 年 10 月の UNR79 の改定を採用するための国内基準改正により、ACSF (自動操舵) のうち、CSF (補正操舵)、自動駐車、ハンドルを握った状態での車線維持機能を有する自動車は、UNR79 に規定された各機能についての要件が規定された。JAIA は、先進技術が急速に進歩していることを鑑み、UNR79 で定義されていない CSF (補正操舵) や自動駐車、ハンドルを握った状態での車線維持機能以外の ACSF (自動操舵) についても審査にて認可を受ければ導入できることを確認した。

6)今後の安全基準策定の動向

国土交通省は、2015 年 11 月より交通政策審議会技術安全 WG において事故および被害者低減のこれまでの対策の効果評価と今後 5 か年の新たな車両安全対策の検討を行い、2016 年 6 月 24 日に報告書を公表した。報告書には、今後の車両安全対策の柱として、①子供・高齢者の事故への対応、②歩行者・自転車乗員の安全対策、③大型車がからむ重大事故対策、④自動走行など新技術の対応、の 4 項目が挙げられた。

JAIA はオブザーバーとして上記技術安全 WG に参加し、また、報告書で提起された今後の車両安全対策の輸入車への影響をモニターした。

国土交通省は、高齢運転者による交通事故の防止のために設置された「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議において、衝突被害軽減ブレーキ等の運転者の安全運転を支援する機能を備えた自動車の普及啓発方策について検討を行い、2017 年 3 月に中間取りまとめを行った。

普及促進策として、国土交通省は 2017 年 6 月より衝突被害軽減ブレーキの「性能認定制度」を創設するための WG を開催した。

JAIA は 4 回にわたる WG すべてに参加し、国連における基準制定状況や諸外国のアセスメントの動向を踏まえ、適切な評価ができるよう積極的に発言を行った。

2018 年 3 月に「性能認定制度」が成立し、型式指定および輸入自動車特別取扱で認可されているモデルについて、認定を受けることが可能となった。

7)自動車アセスメント (J-NCAP) の国際調和化

J-NCAP は、日本の交通事故状況に合わせて実施されるため、欧米と評価項目等が異なっている。このため、JAIA は、輸入車を選定された場合にも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が国際的に調和するよう、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て所要の意見を表明している。

2017 年度は衝突安全性能評価について、ダミーおよびバリアの変更に対応し、予防

安全性能評価については、衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）夜間、高機能走行用前照灯に関する、試験法・評価法の策定および調査研究に協力した。

日本においてのみ普及している「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」について技術指針がない状況下、試験方法および評価方法を確定する必要があった。JAIA は、海外で一部モデルに採用されている同様な機能が対象外とならないよう検討することを要望した。その結果、輸入車が採用している技術についても得点を得ることが可能となった。

また、新たな評価として、事故発生後に救急活動の早期化に資することから「事故自動通報装置」に関してアセスメントから普及啓発を行うこととした。JAIA は評価法の検討および普及を促進するために搭載モデル一覧表の作成などに積極的に協力した。

8)車両法以外の安全課題

①火薬取締法への対応

- ・ 火薬類取締法で適用除外の対象とならない自動車用火工品は、日本独自の火工品安全性評価試験を実施し、経済産業省の火工品検討 WG の承認を得る必要があり、これが海外メーカーおよび会員インポーターの負担となっていた。
 - ・ JAIA は、2013 年 3 月に制定され、欧州の火工品指令の試験法にも採用された ISO14451-2 (2013) を日本の試験法と同等なものとして受け入れるよう、経済産業省に要望してきた。JAIA の要望活動が功を奏し、2016 年 10 月 7 日開催の経済産業省火工品検討 WG で大部分の試験は同等なものとして認められ、海外メーカーおよび会員インポーターの負担が軽減された。
 - ・ JAIA の要望活動が功を奏し、経済産業省は 2017 年 5 月 29 日、適用除外火工品審査実施要領（内規）の一部を改正し、同日施行した。これにより、一部試験の免除と一部試験の代替（ISO 試験の準用）が正式に認められた。
- JAIA は 2017 年 6 月 13 日、火工品ハンドブックを改定し、会員に展開した。

②電気用品安全法

- ・ 電動車両電力供給システム協議会（EVPOSSA）に定期的にコンタクトし、安全基準の JIS 化を推進している電気用品安全法に関する継続的な情報提供を依頼した。

(4)ITS の法令・基準関連問題への対応

1)政府による次世代車の安全と ITS（Intelligent Transport Systems）の実証プログラム

①SIP 関連活動

- ・ JAIA は 2017 年 10 月 25 日、SIP-adus 関係者と ACEA 事務総長との意見交換会を実施した。SIP-adus からは、国内大規模実証実験の概要・動向についての情報提供があり、ACEA から、ドイツの自動運転の倫理問題に関する報告があった。

②SIP-adus 大規模実証実験

- ・ 2017 年 10 月から、お台場・豊洲エリアの一般道路、茨城県から静岡県にかけての自動車専用道路、および JARI のテストコースで、ダイナミックマップと HMI に関する実証実験（FOT）が開始された。

- ・ JAIA は、SIP-adus の最新情報を収集し、輸入車の参加をサポートした。FOT には国産メーカー7社と海外メーカー3社を含む21機関が参加している。

③ダイナミックマップ

- ・ JAIA は、ITS Japan および関係省庁が開催する会議への参加を通じて、ダイナミックマップに関する動向等の最新情報収集と、会員への提供を行った。

④特別講演会

- ・ JAIA は 2017 年 9 月 21 日、ITS Japan 法務主査を招聘し、自動運転支援機能にまつわる事故の法的責任をテーマに特別講演会を実施した。
- ・ 講演会で講師は、実際の紛争や事故の事例を用いて、ユーザーや自動車メーカー・販売店の主張のポイント、捜査結果等を解説し、販売店によるユーザーへの運転支援機能の十分な説明、取扱説明書等の記載が非常に重要になると力説した。

⑤自動走行ビジネス検討会

- ・ 経済産業省 製造産業局長と国土交通省 自動車局長の検討会として 2015 年 2 月に設置された自動走行ビジネス検討会は 2018 年 3 月 30 日、「自動走行の実現に向けた取組方針」Version2.0 を公表した。
- ・ 検討会は、自動運転システムの安全性の性能評価を新たに協調領域とし、協調領域の 10 分野目に加えた。
- ・ JAIA は、検討会にオブザーバーとして出席し、会員インポーターへの影響を分析の上、的確な情報を提供した。

⑥自動運転車両の公道実験ガイドライン

- ・ 警察庁は 2017 年 6 月 1 日、自動運転車両の公道実験ガイドライン Step2（無人&遠隔操作車両に関して）を公表した。パブリックコメント募集には、実験車両に 1 名以上乗車を義務付けるべき、との意見があったが、乗車を義務化しないとした。このガイドラインに基づき、各都道府県公安委員会は規則を改正し、企業や研究機関などから許可申請を受け付ける。
- ・ JAIA は、自動運転情報共有会を通じ、会員インポーターへの情報提供を行った。

2)電波法等関連規制

①433MHz 帯における TPM と RKE の使用

- ・ 日本では、タイヤ空気圧モニター（TPM）とキーレスエントリー（RKE）で使用される小型小電力無線には 315MHz の周波数帯しか認められていない。欧米では 433MHz の周波数帯での TPM 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認められていない。
- ・ JAIA は総務省に対し、アマチュア無線局との電波干渉に関する実証実験の進捗状況を確認し、会員インポーターに報告した。

②UWB 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導入予測および導入実績（新車新規登録台数）を取りまとめ、総務省に報告した。これは、他の無線事業者との干渉を避けるために当該レーダー搭載自動車の導入台数の上限が決められているためである。
- ・ 26GHz 帯 UWB レーダーは、無線アクセスシステムとの共用の観点から、普及率が 7%（560 万台）を超えると予測される 2025 年より 3 年前の 2022 年に干渉緩和対策を導入するため、2018 年を目処に干渉緩和対策について検討を行うことになっている。欧州では新型車は 2017 年 12 月まで、継続生産車は 2021 年 12 月までとなっており、自主管理グループでまとめた 2017 年 12 月末時点での国内累積登録台数は 282,298 台。この台数は、総務省の UWB 無線システム委員会の報告「2016 年頃に普及率 0.1%（8 万台）、2017 年から 2018 年にかけて普及率 20 万台」よりも速いペースとなっている。

③EU DG-Connect Digital Workshop

- ・ 2017 年 10 月 3 日の第 6 回 Digital Strategy Workshop の開催に先立ち、JAIA は電波への関わり方に関する勉強会を開催し、Connected Car 領域における周波数要望について、喫緊の要望案件はないとの方向性を確認した。

(5)テクニカル・サービスおよびリコール

1)自動車のリコール制度関連

- ① 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全体のレベルアップに資するよう活動した。
- ② 今後、増加するコネクテッドカーおよび、海外で既に実用化されている Remote software update に関して、日本のリコール制度において部分的な活用の可否について検討を開始した。検討状況を踏まえ、今後国土交通省への要望活動をする計画。

2)自動車検査手法の見直し

- ① 2017 年 12 月、国土交通省は「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」を設置した。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 を活用した車検の導入について検討を開始した。JAIA はドライバーの安全を第一に、そして OBD の性質を考慮し、警告表示に基づいた整備の促進を主張していたが、検査の実態等を考慮した結果、OBD の活用を前提にして議論が進んでいる。現在も議論は継続しているが、当該内容はメーカーの開発部門の案件となること、および欧州の一部の国でも別の方法が検討されていることから、今後は ACEA や海外メーカーに協力を依頼し議論を進めていく方針である。

(6)リサイクル

1)自動車リサイクル制度の見直し

- ① 経済産業省と環境省の自動車リサイクル合同審議会は、2014年8月から2015年9月にかけて、自動車リサイクル法施行10年目のレビューを行い、28項目の提言事項を含む報告書をまとめた。
- ② 28項目の提言事項の中で会員インポーターに関係がある主なものについて、2017年度にJAIAが行った活動は以下の通り。

・リサイクル収支の透明化

- JAIAは、2017年6月末までに公表が義務付けられていた2016年度リサイクル実績および収支について、自動車リサイクル高度化財団等への拠出予定の額を参考値として公表する共通フォーマットを提示した。

・リサイクル収支の黒字の任意拠出

- 経済産業省と環境省の自動車リサイクル合同会議の提言「施行当初想定していなかった規模の黒字（単年度で40億円）が発生しており、それを社会全体に広く還元するため、自動車メーカー・インポーターの自主的な取り組みとして、基金等に拠出し、リサイクル等の高度化等を行う仕組みを構築すべき。」に基づき、2017年3月にその受け皿となる自動車リサイクル高度化財団が設立された。
- JAIAは同財団の公益財団法人への移行の状況等の情報を収集し、会員インポーターに提供した。

・再生プラスチックインセンティブ

- 2017年9月19日、経済産業省と環境省の第45回自動車リサイクル合同会議が開催され、再生プラスチックインセンティブ制度骨子案等が了承された。
- 制度骨子案は、作業部会で検討が行われ、JAIAは作業部会の委員として参加した。
 - 制度導入開始時期は、当初、2018年4月が予定されていたが、車両開発と、JARCおよびメーカー・インポーターのシステム対応の期間を確保するため、2月に開催された第3回作業部会で1年間延期し、2019年4月導入とされていた。最終的にはさらに2~4年間延期し、2021年~2023年4月導入とすることになった。
 - 基準値の適用を2段階にし、第1期ではELV由来の再生プラスチックの使用だけを求め、基準値にELV由来の再生プラスチックの使用率を設定しない（再生プラスチック全体の使用率のみ設定）。第2期からELV由来の再生プラスチックの使用率を基準値に加えることとなった。
 - 現在は、使用済自動車由来の再生プラスチックが自動車にほとんど利用されていないため、2017年度後半から、自動車リサイクル高度化財団の助成事業により、コスト、品質、有害物質対応、量産化等の検証を2019年度まで行い、その結果を踏まえて、制度開始の可否を合同会議で判断する。
 - JAIAは、リサイクル委員会を通じて確認した海外メーカー本社の見解やACEA

の見解を作業部会等の場で表明し、制度案に反映されるように要望した。この活動が制度骨子案に反映されることにつながった。

・リチウムイオン電池の共同回収スキーム

- ▶ **JAMA** は、リチウムイオン電池の共同回収スキームの **2018 年 10 月**からの稼働開始に向けた準備を進めている。共同回収スキームの受付窓口は自動車再資源化協力機構（**JARP**）に決定し、**2018 年 2 月 5 日**に環境省の廃棄物処理法の広域認定※を取得した。広域認定の取得に先立ち、**JAIA** は、**JAMA** からの求めに応じて、各社が取り扱う車両の電池の仕様（寸法や液量等の情報）に関する調査に協力した。
- ▶ **JARP** に使用済みリチウムイオン電池の引取依頼があった場合は、指定の運送業者が引き取りを行い、全国 **8 社**の処理施設で解体、焼却・熔融処理を行う。共同回収スキームに参加を希望するメーカー・インポーターは、使用済みリチウムイオン電池の諸元、成分、工具等の基礎情報に加え、運送業者や処理業者の安全確保のための情報提供が必要である。

※ 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。

・輸出返還車両データ

- ▶ **JAIA** はかねてより、**JARC** が保有する輸出データの提供を要望していた。輸入車ブランドによっては、使用済み自動車発生台数の **1.5 倍**から **2.0 倍**の輸出台数があり、輸出比率の高いモデルの傾向を把握することにより、リサイクル料金設定の適正化に資すると考えているためである。
- ▶ **2017 年 5 月 25 日**、**JAIA** の要望が叶い、データ提供を希望した会員インポーター**8 社**に対し、自動車リサイクル法施行後（**2005 年 1 月**）から **2017 年 3 月**までに輸出され、かつ **JARC** に対しリサイクル料金の返還申請があった車両のデータが提供された（今後、年 **1 回**の頻度で継続提供される予定）。

2)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 **2017 年度**のリサイクル関連予算計画と賦課金の予算執行
 - ② **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
 - 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
 - ④ 新冷媒（**HFO-1234yf**）を充填した車両に対する自動車リサイクルシステムでの留意事項等の注意喚起
 - ⑤ リサイクル工程の理解を深めるため、リサイクル委員会の事業として、共英製鋼山口事業所の施設見学会（**ELV** 由来を含む鉄スクラップから電気炉で鉄筋等の鉄製品を製造する工程や、自動車リサイクルの一連の工程、**ASR** 等をリサイ

クルするガス化溶融炉、管理型埋め立て処分場の見学)を7月5日に実施

3)審議会における定例報告

- ・ JAIA は輸入車の環境負荷物質（鉛、水銀、カドミウム、六価クロム）の使用状況と欧州 ELV 指令における環境負荷物質要求の最新情報を調査し、2017年9月19日に開催された経済産業省と環境省の第45回自動車リサイクル合同審議会で報告した。

(7)その他

第31回国際電気自動車シンポジウム・展示会 (EVS 31)

- 1) EVS 31 が 2018年9月30日(日)から10月3日(水)までの4日間、神戸で開催される予定。EVS は、1969年からアメリカ、欧州、アジアの三地域で交互に開催されており、日本で開催されるのは、1996年のEVS-13(大阪)、2006年のEVS-22(横浜)に次いで、3回目。
- 2) JAIA は、EVS 31 主催者の日本自動車研究所(JARI)がEVS-31の運営方法等を準備するための審議・決定のために設置した実行委員会と、その上部会議体の組織委員会に委員として参加し、JAIA 会員がEVS 31への参加を検討・準備するための情報収集や渉外活動を行った。

(8)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 2017 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 (2017年版) ☆

② 安全関連

- ・ 電波法ハンドブック (第7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3-1版)

③ 認証関連

- ・ 保安基準適用時期一覧 (第30/31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
 - ・ 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）
- 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

6.モーターサイクル事業への取り組み

(1)事業の概要

2017年度のモーターサイクル事業としては、基準の国際調和化等を図る活動や PHP 認証業務関連活動、市場活性化に向けた活動を実施し、相当な成果をあげる事が出来た。当該年度における会員数の増加は、無かった。

基準・規制の国際調和を図る活動については、灯火器の UN 基準の国内採用が前進したほか、排ガスの UN 基準制定や念願の近接排気騒音規制の相対値化も実現する事が出来た。更に、交換用後付けマフラーを備えたモーターサイクル車等の近接排気騒音規制の改正が図られ、JAIA モーターサイクルの会員各社が要望する内容となった。

PHP 認証関連では、既に会員 5 社が認可を取得しており、2017年度を通じて、全販売・登録台数の内、PHP 認可車両は、輸入モーターサイクル車販売台数全体の新規登録販売台数に占める割合は 6 割前後となっており、PHP 認可を取得した会員の認証費用の軽減が実施している。

市場活性化関連活動については、メディア向けの第 3 回モーターサイクル合同試乗会を大磯で開催し、多くの方々に輸入モーターサイクル車の魅力をアピールする事が出来た。

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 2017年度も継続参加した。更に、第 5 回「BLF in 群馬・前橋」の開催に合わせて JAIA はモーターサイクル展示会を JAMA と共同で開催した。

(2)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 騒音規制

2017年7月に次期騒音規制に関する環境省のJAIAヒアリングが行われ、JAIAはEU騒音規制との調和を要望した。また、交換用後付マフラーについても、JAIAの要望通り、近接排気騒音の絶対値規制が相対値規制へ改正された。

② 排出ガス規制

国内の第四期排出ガス規制値案については、JAIA二輪車委員会が中央環境審議会のヒアリングで要望した規制値が全面的に採用された。今後、第三期規制と同様に燃料蒸発ガス対策（エバポ）、機能不良監視システム（OBD1）の試験について、米国の試験法および欧州の試験法を同等の試験と見做すことを求める各種要望活動を実施する。

③ 灯火器規制

モーターサイクル車のUNECE灯火器規制R50（ランプ単品）、R112（非対称前照灯）、R113（対称前照灯）の基準調和が実現した。デイトイムランニングランプ（DRL）については、四輪においては採用される事となったが、モーターサイクルに関しては、R53に自動切り替え要件がない事から、2016年6月にR53の改正提案を日本政府が提出した。

JAIAはR53の改正が承認された場合には、即時国内採用が行われるように要望していく方針を確認した。

2) 認証業務の効率化を図る活動

① PHP認証制度の活用

会員別にきめ細かいサポート活動を実施した。提出書面関係については、保安基準適合検討書のアップデート、2016年騒音規制に対応した騒音防止対策説明書の記載内容の明確化等を実施した。

② 日本車両検査協会（VIA）の施設見学の実施

11月15日、モーターサイクル会員および四輪会員および事務局員は、日本車両検査協会（VIA）・東京検査所の見学会を実施した。同協会は、自動車の排ガスの試験、ヘルメット・アルミホイール等の安全試験等を行う中立の試験・検査機関となっており、具体的な試験設備の見学や担当者との意見交換等も行った。

(3) 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3回JAIAモーターサイクル合同試乗会の開催

2017年4月19日から20日の2日間、大磯プリンスホテルロングビーチでメディア向けの第3回JAIAモーターサイクル合同試乗会を開催した。本委員会・全10社から14ブランド・100台の試乗車（展示車含む）の出展が有り、過去最高の試乗車数を提供して、各種メディアを招待することが出来た。期間中は、各ブランドが実施した異業種とのコラボ展示（映画に登場した車輛のレプリカ、アパレル・飲料、自転車）を実施し、参加媒体へ「輸入モーターサイクル車の魅力と奥深さ」の訴求を実施した。

併せて、来場者の「より効率的な取材」への対応も実施し、出展車輛の一部をカテゴリー毎に展示したことにより、二日間の来場者は **71 媒体・152 名** となった。

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

9月16日、群馬県・前橋テルサにて、JAIAをはじめとする二輪関係団体、経済産業省、地方自治体は、「第5回 BLF in 群馬・前橋」を開催し、メディア関係者・一般参加者も含めた参加者の総数は、約 **260 名** であった。

また、9月17日には、前橋公園において、JAIA・JAMA 共同で最新バイク展示 (JAIA メンバー5社が **16 台** を出展) が行われた。台風 **18 号** の影響による悪天候にも関わらず、家族連れや若い世代を含む約 **1,600 名** が来場し、「魅力ある輸入モーターサイクル車」をアピールすることが出来た。

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)」の会合に参加し、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
- ・ 小型限定普通二輪 (125cc) 免許取得時の負担軽減

また、公明党オートバイ議員懇話会、日本維新の会オートバイ議員連盟・設立総会の開催時に JAIA は、必要に応じ、各種会合等で「上記(i)~(iv)の要望事項に加え、更なる市場活性化を目的に、免許制度を欧州のような最高出力別に見直すべき」旨の要望を行ってきている (本要望は、輸入モーターサイクルの主要ラインアップに応じた、JAIA モーターサイクルの重点要望事項である)。

2) 公正競争の確保のための活動

JAIA モーターサイクル会員の一部にて AFTC が定める「二輪自動車公正競争規約」に抵触する案件が、**3 件** 程発生した。その内、**2 件** は、同一会員であった。本抵触に対しては「口頭注意」「書面警告」が課せられた。

上記の案件の発生に対して (上記のような案件の再発防止のため)、本結果を受け、改めて「二輪自動車公正競争規約」をモーターサイクル会員の担当者・販売店並びに広告代理店関係者等への周知と当該規約の徹底を図った。更に、公正競争規約の周知徹底を図るべく、AFTC・担当者を講師に招き、二輪車委員会並びに各社の広告代理店も含めた研修会を、**2017 年度中、2 度** に亘って開催した。

7.重要な契約に関する事項

特になし

8.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) 2017年5月10日	1. 2016年度事業報告 2. 2016年度決算報告
第2回理事会(書面) 2017年5月22日	1. トヨタ自動車株式会社からの理事候補者の推薦
第52回通常総会 2017年5月30日	1. 2016年度事業報告および決算報告 2. 2017年度事業計画および予算 出席組合員数：21社 書面：15社
第3回理事会(書面) 2017年7月14日	1. 第38回JAIA合同試乗会の開催場所 2. 第38回JAIA合同試乗会から新たに案内するメディアの推薦 3. 第38回JAIA合同試乗会の期間中に会合を実施する計画 4. 第38回JAIA合同試乗会の運営を委託する代理店の推薦
第4回理事会(書面) 2017年10月24日	1. Bugatti Japan 株式会社 JAIA に加入する事の承認
第5回理事会 2017年12月13日	1. 来期常勤理事候補者の推薦 2. リサイクル委員会新委員長の決定 3. 2018年度事業計画の基本方針 4. (1) 2017年度財務実績見込み (2) 2018年度予算の骨子 5. 理事長記者会見時のスピーチの主要項目
第6回理事会 2018年3月29日	1. 来期の理事および監事の候補者の推薦 2. 2018年度事業計画 3. (1) 2017年度財務実績見込み (2) 2018年度予算 4. 第53回通常総会の日時、場所および議題

9. 損益および正味財産の状況の推移

(単位：百万円)

事業年度	2016年3月期 (2015年度)	2017年3月期 (2016年度)	2018年3月期 (2017年度)
収益および収入	400.4	391.9	398.0
事業費用	342.0	290.0	269.5
事業総利益	58.4	101.9	128.5
一般管理費	96.4	103.9	106.5
事業利益(損失)	-38.0	-2.0	22.0
経常利益(損失)	-37.9	-0.8	31.6
当期純利益(純損失)	-38.0	-0.8	31.5
資産総額	420.6	420.6	474.4
負債総額	73.0	73.9	96.0
正味財産	347.6	346.8	378.4

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如何なる変化にも対応して、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(2018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。