

2020 年度事業報告 (詳細版)

日本自動車輸入組合

2020 年度事業報告（詳細版）

目次

A.法人の概況.....	4
B.事業の状況.....	9
I. 2020 年度の事業活動概況.....	9
1. 輸入車市場.....	9
2. 組織運営と事業活動.....	9
II. 2020 年度における各事業の推進状況	
<重点分野 1-5>	
1. 市場活性化に関する活動.....	11
(1). 税制改正及び補助金に関する要望活動.....	11
(2). 輸入車の魅力を発信する広報活動.....	11
(3). 統計情報・自動車市場に関連した最新情報の提供.....	12
(4). 輸入車流通に係る法規制・諸制度に関する情報提供.....	13
2. 環境・エネルギー分野（カーボンニュートラル時代）に関する活動.....	13
(1). 電動化.....	13
(2). 乗用車燃費基準.....	14
(3). 新規制対応.....	14
3. 安全・基準調和に関する活動.....	14
(1). 型式承認と認証.....	14
(2). 自動運転.....	17
(3). 電波法.....	17
(4). その他の安全関連.....	18
4. 自動車公正取引・アフターセールス等に関する活動.....	20
(1). アフターセールス・リコール分野.....	20
(2). リサイクル分野.....	21
(3). カーエアコン冷媒関連.....	22
(4). 自動車公正取引及び消費者相談.....	23
5. モーターサイクル活動.....	24
(1). 輸入二輪車市場活性化に向けた活動.....	24
(2). 統計情報・自動車市場に関連した最新情報の提供.....	25
(3). 自動車公正取引の徹底及び消費者相談に関する業務.....	25
(4). 技術基準・環境規制の国際基準調和及び認証制度効率化に向けた活動.....	25
6. その他.....	27
(1). JAIA 委員会活動等の実績.....	27
(2). 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更新.....	27
(3). 事務局運営.....	28

7. <u>重要な契約に関する事項</u>	28
8. <u>総会・理事会に関する事項</u>	29
9. <u>損益及び正味財産の状況</u>	30
C.法人の課題.....	30
D.株式を保有している場合の概要.....	30
E.決算期後に生じた法人の状況に関する重要な事項.....	30

2020 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. 2020 年度の会員数

種 類	2020 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. 2020 年度中の加入・退会

○退会 ロールス・ロイス・ モーター・カーズ リミテッド (2021 年 1 月 31 日)

VI. 2020 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、ロールス・ロイス
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.	Groupe PSA Japan 株式会社	プジョー、シトロエン、DS オートモビル
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.	ポルシェジャパン株式会社	ポルシェ
19.	ルノー・ジャポン株式会社	ルノー、アルピーヌ
20.	株式会社 RTC	ルーフ
21.	スカニアジャパン株式会社	スカニア
22.	ストリートスクーター・ジャパン株式会社	ストリートスクーター
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、 プガッティ
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・ダブリュ株式会社	ビー・エム・ダブリュモトラッド
2.	BRP ジャパン株式会社	カンナム スパイダー、カンナム ライカー
3.	ドゥカティジャパン株式会社	ドゥカティ (ドカティ)
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、ベネリ
9.	ポラリス ジャパン株式会社	インディアンモーターサイクル
10.	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

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. 2020 年度中の役員交代

退 任			新 任		
理事長	上野 金太郎	2020.5	理事長	ティル シェア	2020.5
副理事長	ティル シェア	2020.5	副理事長	クリスチャン・ヴィー ドマン	2020.5
副理事長 兼 専務理事	小 林 健 二	2020.5	副理事長 兼 専務理事	入 野 泰 一	2020.5
理 事	木 村 隆 之	2020.6	理 事	上野 金太郎	2020.5
理 事	アンジェロ・シモーネ	2020.10	理 事	マーティン・パーソ ン	2020.11
監 事	野 田 一 夫	2020.11	理 事	トマ・ビルコ	2020.12
理 事	トマ・ビルコ	2021.1	理 事	木 村 隆 之	2021.3
			理 事	野 田 一 夫	2021.3

2. 2020 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	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	クリスチャン・ヴィード マン	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 兼専務理事	入 野 泰 一	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	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	木 村 隆 之	非常勤	Groupe PSA Japan 株式会社	代表取締役社長
理 事	野 田 一 夫	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	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)
理 事	ミヒヤエル・キルシュ	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	マーティン・パーソン	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

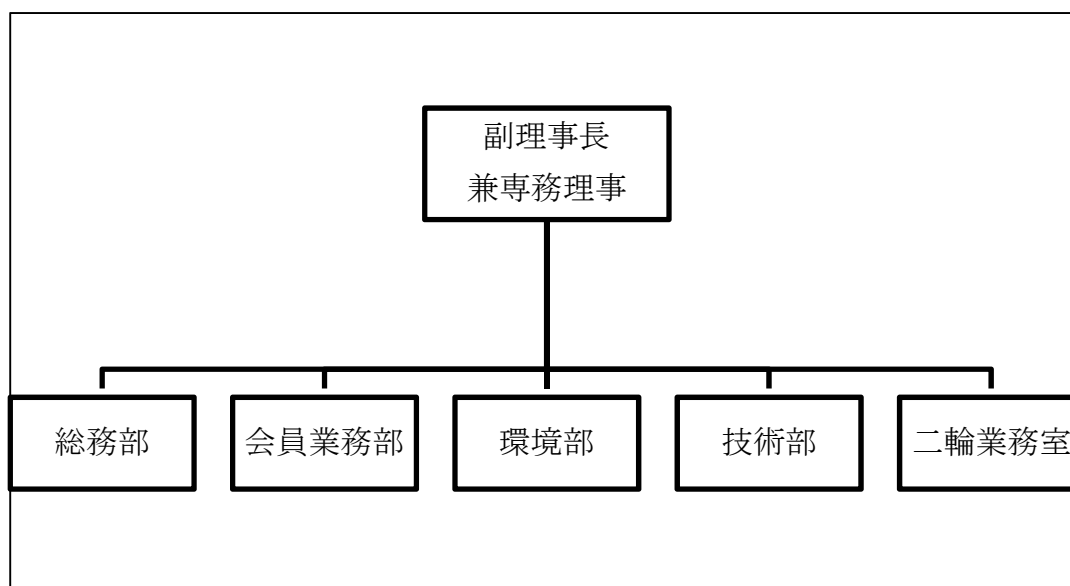
IX. 職員に関する事項

(2020年度末現在)

職 員	人員 (名)	平均年齢 (歳)	平均勤続年数 (年)
男 子	13	52	14
女 子	6	45	4
男女全体	19	50	10

※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. 2020 年度の事業活動概況

1. 輸入車市場

2020 年度の国内自動車市場を振り返ると、2020 年度の国内新車販売台数全体（登録車及び軽自動車）は、465 万 6,632 台（前年度比 7.6%減）となり、2019 年度以降 2 年連続の減少となった。内訳を見ると、登録車は 289 万 8,884 台（対前年度比 8.9%減）で 2017 年度以降 4 年連続の減少、軽自動車は 175 万 7,748 台（前年度比 5.3%減）で 2019 年度以降 2 年連続の減少となった。

輸入車販売については、四輪乗用車及び商用車総計で 33 万 5,924 台（前年度比 1.0%減）となり、2019 年度以降 2 年連続の減少となった。登録車全体に占める輸入車のシェアは 8.5%となった。

また、輸入車販売のうち、日本メーカー海外生産輸入車は 8 万 406 台（前年度比 69.9%増）で、2018 年度以降 2 年ぶりの増加となった。

外国メーカー車は、新型コロナウイルス感染症の発生と拡大の影響により、25 万 5,518 台（前年度比 12.5%減）で 2019 年度以降 2 年連続の減少となった。月別の内訳としては、国内の自動車販売全体が大きく落ち込む中、輸入車の販売台数も 5 月を底に大幅な減少を記録したが、6 月以降は回復基調が継続した。また、10 月～12 月では、一部のブランドでは、単月販売台数の過去最高記録を更新するなど、大幅に改善した。

また、JAIA 会員各社は、インターネット販売を始めとした、オンラインを活用した取組みの実施、先進的な安全・環境技術・コネクテッド技術等を装備した新型車の積極的な投入、及び電気自動車・プラグインハイブリッド車・クリーンディーゼル車等の各種パワートレインのラインナップを拡大し、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継続した。

一方、輸入小型モーターサイクル（251cc 以上）の販売台数は、21,879 台（対前年同期比 4.6%増）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

(1) 理事会は、書面を含め 6 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。

委員会は、企画委員会を 3 回（2020 年 5 月は電動化）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、次世代自動車委員会、基準・認証委員会、リサイクル委員会、アフターセールス委員会（新委員長選任）、各種作業部会、タスクフォースを開催したほか、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、会員企業のニーズを踏まえた上で、JAIA の要望を取りまとめ、関係省庁等への要望活動等を行った。また、ACEA、ACCJ-AAI、JAMA 等の自動車関連団体との連携し、内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、渉外活動を継続して行った。

- (2) 具体的な事業活動としては、会員共通の利益の増進を目的として、①市場活性化のための活動、②環境・エネルギー分野（カーボンニュートラル時代）に関する活動、③安全・基準調和に関する活動、④自動車公正取引・アフターセールス等に関する活動、⑤モーターサイクルに関する活動の分野において、渉外活動を積極的に展開した。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対外発信、統計データ、JAIA 作成のハンドブック・マニュアル類の作成/更新などの的確な情報提供を行った。
- (3) 事務局運営については、会員サービスの充実に努めると共に、引き続き業務の効率化を図った。新型コロナウイルス感染防止対策のため、緊急的にテレワークを導入し業務遂行に対応すると共に、併せて、テレワーク推進及び新型コロナウイルス感染防止対策を実施した。
- (4) 決算関係については、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、独立した監査法人による外部監査も実施している。

II. 2020 年度における各事業の推進状況

<重点分野>

1. 市場活性化のための活動

(1). 税制改正及び補助金に関する要望活動

JAIA は、1) クリーンディーゼルの免税継続等の税制改正要望、2) EV・PHEV 等への補助金等の需要喚起策の要望、3) 都市部への充電インフラの必要性、等を政府関係者に要望したほか、JAIA 会員へタイムリーに情報共有を行った(主な活動例は以下の通り)。

- ・ 9 月、経産省と国交省に「税制改正及び需要喚起策の要望書」を提出した。
- ・ 10 月、経済産業省製造産業局長及び自動車課長との会合、国土交通省自動車局長及び次長との会合で要望説明した。
- ・ 11 月、JAIA は他の自動車関係団体と共に、自民党との懇談会で要望説明した。
- ・ 上記に加え、経済産業省等に電動化等に関連する JAIA の要望を踏まえ、担当部局と意見交換を実施した。
- ・ 係る活動を通じて、クリーンディーゼル・電動化等において、一定の成果を収めた。

JAIA 要望項目(全体)は以下の通り：

- ① クリーンディーゼルに関する要望
- ② 取得時の税負担の大幅な軽減(環境性能割・エコカー減税)
- ③ 自動車税 環境性能割 1%軽減措置に関する要望
- ④ 自動車販売の需要喚起策(補助金)に関する要望
- ⑤ 複雑・過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減等に関する要望
 - ・ 自動車重量税の廃止、少なくとも当分の間税率(旧暫定税率)を廃止
 - ・ 自動車税 種別割の更なる引き下げ
 - ・ 自動車税 種別割の初年度月割課税の廃止
 - ・ 自動車税のグリーン化特例の延長

また、「自動車税制改革フォーラム(自動車関係団体で構成)」の活動に参加した。SNS や Web などを活用し、自動車ユーザーに対して税負担軽減の必要性を周知する活動に協力した。

(2). 輸入車の魅力を発信する広報活動

(a) 理事長記者会見

2020 年 7 月 17 日と 2021 年 1 月 28 日の記者会見において、JAIA 理事長は、輸入車販売実績と展望、並びに市場活性化、電動車の普及、安全、及び輸入モーターサイクル等の主要活動計画を説明した。

7 月開催時には、新型コロナウイルスの感染拡大防止を最優先とし、外部の広い会場でソーシャルディスタンス確保等の防止対策を徹底すると共に、初めて Web 同時中継を実施した。(22 媒体 28 名参加)。また、1 月開催時には、Web 中継のみで実施した。(13 媒体 16 名参加)。

(b) JAIA 輸入車試乗会

2021年2月に開催予定であったJAIA輸入車試乗会については、コロナの影響等もあり、中止した。

(c) 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輸入車関連イベントに対し、後援名義の付与等を行い、サポートした。(後援確定後に開催中止が相次ぎ、3件に留まった)

(d) 広報資料「Imported Automobile Market of Japan 2020」の発行、JAIA Website / Facebook の更新による JAIA 活動及び輸入車関連イベントの情報発信

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 2020 日本の輸入車市場」を発行した。

また、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の更新情報など、JAIAの活動状況をタイムリーに掲載した。

(e) メディアに対する輸入車新規登録台数の公表

2020年度を通じて、月次の輸入車新規登録台数をプレス・ブリーフィングで公表した。

(3). 統計情報・自動車市場に関連した最新情報の提供

(a) 日次、月次及び年次の統計データのタイムリーな提供

輸入車の新車新規登録、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。

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

関連諸制度の変更、及び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及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。2020年度は21回(No.363~No.385)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。

(c) 税制改正ガイドの提供

2021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「2021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。

(d) 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。

(4). 輸入車流通に係る法規制・諸制度に関する情報提供

(a) 「サポカー補助金」、「CEV 補助金」に関する活動

JAIA は、「サポカー補助金」、「CEV 補助金」（2020 年度第 3 次補正予算、2021 年度予算）に関するタイムリーな情報提供、説明会実施、及び対象車両申請等手続きに関する会員サポートを実施した。なお、サポカー補助金については、JAIA より 1 名を、「サポカー補助金」の執行機関（次世代自動車振興センター）に派遣（出向）した。

(b) 自動車税環境性能割税額一覧表の作成

JAIA は、「(2019 年 10 月 1 日から導入された)自動車税環境性能割の税額一覧表」を、国産車と同じシステムで作成し、輸入車ディーラーの的確かつ効率的な納税代行業務をサポートした。

2. 環境・エネルギー分野（カーボンニュートラル時代）に関する活動

(1). 電動化

(a) 電動車普及推進タスクフォース

JAIA は、PSC メンバーの担当で構成される電動車普及推進タスクフォースを設置し、同タスクフォースが策定した「輸入電動車普及推進活動基本計画」に基づき、i. 電動車ユーザー調査、ii. 輸入電動車パブリックコミュニケーション&キャンペーン、iii. 充電インフラサービスプロバイダー等との B2B 協力・協議等を進めた。具体的内容は以下の通り。

a-1) 電動車ユーザー調査

パワートレイン別（EV/PHEV/HEV/ICE）の輸入車・国産車ユーザーに対し、定量調査（1,132 サンプル）と定性調査（12 サンプル）を実施した。

調査項目は会員各社がすでに実施している調査（NCBS）を超えたものとし、①輸入 EV/PHEV に対するユーザー認知が十分でない、②特定のユーザー層への偏りが見られる、③充電インフラが充実していないことによるユーザー不安が生じている等が明らかとなった。

a-2) 輸入電動車パブリックコミュニケーション&キャンペーン

①各社のラインアップを一堂に集めた PR イベント、②試乗モニターキャンペーン、③メディアタイアップ記事の掲出について具体的な実施計画を策定し、2021 年 6 月に向けて準備を行った。

a-3) 充電インフラサービスプロバイダー等との B2B 協力・協議

JAIA 事務局は、充電器事業者へのヒアリングを行い、国内ビジネス構造をマッピング、EV/PHEV 販売推進のためには輸入車顧客が集中する都心部に充電器が不足する実態を解消することが必要であること、設置に必要な補助金の条件の改善方法についてなどの課題を共有した。

(b) 充電規格の将来動向に関する最新情報の提供

JAIA は 6 月 19 日に中国からオンライン開催された ChaoJi 発表イベント（CHAdEMO 協議会事務局長が主催）に出席した。また、2021 年 3 月 19 日に開催された CHAdEMO 協議会整備部会に出席し、ChaoJi 互換 CHAdEMO3.0 仕様書の 4 月発行等の情報を収集し、それぞれ会員インポーターに情報提供を行った。

(参考) 電動車活用社会推進協議会

経産省は電動車の普及とその社会的活用を促進するため、官民・企業間の協業を促す「電動車活用社会推進協議会」を不定期開催しているが、2020 年 5 月 28 日に最上位意思決定組織である運営委員会を開催、JAIA はオブザーバーとして参加した。

発言の機会を得て、輸入 EV が求める国際協調に即した制度適合等の要請を行った。

協議会は、2020 年 6 月に「電池性能見える化ガイドライン Ver1.0」を、7 月に「災害時における電動車の活用促進マニュアル」を発行、JAIA は適宜会員インポーターと情報共有を行った。

(2). 乗用車燃費基準

(a) 2020 年度燃費基準

2020 年は、「2020 年度燃費基準」の目標達成年度であることから、コロナ禍が基準達成に影響を及ぼす恐れについて 6 月に関係三省庁に懸念を伝え、目標年度を含め 3 年間は、未達時の勧告制度運用が猶予されることを確認した。

10 月の経産省ならびに国交省と理事長の定例懇談会で 2020 年度燃費基準に対する①90%ルール見直し、②WLTC→JC08 燃費値への換算式策定の 2 点を要望活動した。

(3). 新規制対応

(a) 車載式燃費・電費測定装置／バッテリー劣化状態の記録・読出し機能

政府のカーボンニュートラル政策を踏まえて、国交省が車載式燃費・電費測定装置や、バッテリー劣化状態の記録・読出し機能に関する告示改正を進めている。この中に国内独自要求が含まれているため、基準調和や適切なリードタイムの確保について要望活動を行った。

3. 安全・基準調和に関する活動

(1). 型式承認と認証

(a) COVID-19 により影響を受けた基準・認証分野に関する緊急要望活動

2020 年 3 月以降新型コロナ感染拡大により、国内外における人の移動や外出等の制約の影響等から基準認証分野においても業務に甚大な支障が生じた。そのため、JAIA は 2020 年 4 月に MLIT/NTSEL に対し基準・認証分野における緊急要望を行った。その結果、以下の緊急措置が認められた。

- ・ 国外移動制限中の海外予備審査としてオンライン審査
- ・ 暫定措置として、重量試験と UNR4（登録番号灯）について、社内試験結果の活用
- ・ 暫定措置として、申請書類の提出に関し、後日オリジナルを提出する条件で電子署名

付きの電子データによる申請を行った。

- ・継続生産車への WLTC モード法による排出ガス規制適用日の 4 ヶ月延期

(b) 車両の基準・認証分野の国際調和のための活動

- b-1) 自動車基準認証国際化研究センター(JASIC)の活動等に積極的に参画し、国際車両相互認証制度(IWVTA)、及び国際基準の検討状況、また、これらの日本への導入に係る活動をモニターすると共に必要に応じ意見を表明した。
- b-2) IWVTA フェーズ 1 (部分的な IWVTA) について、2019 年 4 月より運用が開始されたことから、その運用状況、及び、完全な IWVTA の実現に向けた IWVTA フェーズ 2 の進捗をモニターした。
- b-3) MLIT の車両安全対策の中でも特に優先度が高い 2020 年度に導入される自動運行装置関係の保安基準等について、その運用が輸入車に不利益とならないように注視し、必要に応じて渉外活動を行った。
- b-4) 日本が独自基準を新設しないよう、MLIT の基準策定の動きをモニターした。また、IWVTA 創設後も残存する日本独自基準について、MLIT の見直しの検討状況をモニターすると共に、必要に応じて協議を行った。
- b-5) 2019 年から問題となってきた駐車時のアニメーション灯火について、JAIA では MLIT と交渉を重ね、2020 年度に一定の範囲の施錠/開錠に伴うアンサーバック灯火等について、日本の保安基準に適合するように MLIT へ法規改正行わせた。JAIA では引き続き本件に係る抜本的解決のために、当該灯火を UN-R48 の対象に加えるよう MLIT へ要望を行った。その結果、MLIT は 2021 年 1 月 WP29/GRE へ UN-R48 改正提案公式討議書を提出した。
- b-6) 衝突被害軽減ブレーキに関し、2020 年 1 月に発効した UN-R152 (乗用車及び小型貨物車に対する衝突被害軽減ブレーキの国際基準) についてその国内運用状況を確認すると共に、今後予定されている UN-R152 及び UN-R131 (重量車、及び、バスに対する衝突被害軽減ブレーキ) の更なるスコープの拡大・強化等の動向をモニタリングした。
- b-7) 視界要件 (後方視界要件の強化等) の関係では、JASIC 会議等を通じて国連の後方視界要件新規則の国内導入動向をモニタリングし、必要な要望等を行った他、日本独自の直前直左視界要件についても、日本政府として必要と考えるのであれば国際基準調和の観点から WP29 において国際基準化を図るべきであると主張し、その結果 MLIT は直前直左視界要件の代替となる新 UN 法規案を国連へ提案した。
- b-8) 騒音規制に関し、UNR51-04 で認証試験の義務化が検討されている新 ASEP について、JASIC 活動への参画等を通じて必要な情報を収集すると共に、今後のフェーズ 3 規制値の動向等をモニタリングした。
ASEP*=追加騒音試験 (Additional Sound Emission Provision)
- b-9) UNR154 (世界統一モード WLTP に基づく排気規制) 国内取込
国連の世界統一モード (WLTP) に基づく排気規制 (UNR154) 採択を踏まえ、国交省は 2021 年夏の国内取込に向けた告示改正検討を開始した。
JAIA は、PHP の今後の扱いも含めて、国交省と意見交換を実施、懸念事項・要望を伝えた。

b-10) PN 規制への対応

2020年8月、環境省が自動車排出ガス低減対策に関する第14次報告書を発行、国内排気規制への微小粒子状物質数(PN)規制導入を決定した。既にPNが規制されている欧州を踏まえた規制値(平均値)が導入される予定であるが、国内独自の許容限度上限値(PHPや並行輸入車に適用)の検討も進められている。

JAIAは、環境省の許容限度値設定に向けたデータ提供要請に協力した。

b-11) 完成検査の改善・合理化

2019年度から開始されたMLIT主催の「完成検査の改善・合理化に向けた検討会」に引き続き参画し、自動化検査の活用等の合理化や国際調和の観点からの型式指定制度の見直し等、将来の完成検査の改善・合理化に資する意見表明等を行った。

(c) PHP 車両の騒音抜取試験の合理化

c-1) 2018年3月に実施された輸入自動車特別取扱制度の抜取率緩和の運用状況をモニターすると共に、2018年8月から認められたPHP車両に対するエコカー減税の取扱い等が円滑に運用されるようモニターした。

c-2) JAIAが実施する騒音試験について、年々UNR51-03認可証の活用が進む中、費用対効果を考慮し、関係者とも協議の上、2021年度以降のPHP騒音試験終了することとした。

(d) 基準認証業務の効率化等のための活動

d-1) JAIAメンバーと交通安全環境研究所(NTSEL)間のNTSELのヒアリング予約システムの構築。

2020年度は、NTSELの「TDS/PHPヒアリング」予約事務を効率化するためのonline予約システムを構築し、2020年12月より導入した。当該システムは2020年3月に理事会にて承認されたJAIA「剰余金*」を基に構築されている。

d-2) 保安基準の改正、自動車型式認証実施要領、審査事務規程等の認証・審査の手続きを定める通達の改正の機会等をとらえ、適切に意見・要望を提出した。

d-3) 保安基準適用時期一覧、保安基準適合検討書等、会員の業務効率化に資する資料を遅滞なく更新した。また、適用時期一覧の確認等の機会をとらえ、基準解釈、認定証の活用等にかかる課題を確認し適宜、課題解決を図った。

d-4) 申請書面及び申請手続きにかかる課題があれば簡素化を要望した。

d-5) 電動車のモーター打刻要件に関し、近年の電動車のモーターは打刻を外部から視認することがかなり困難になりつつあることから、JAIAはMLITへモーター打刻の視認性要件の確保が難しい場合に、見やすい場所に追加でモーター型式を貼付する等の要望を継続した。

(2). 自動運転

(a) 自動運転と繋がる車についての活動(自動運転車の規則に係る活動)

a-1) 2020年4月1日より日本は、その時点の自動運転車についての国連規則案を基に、高速道路における自動運転レベル3及び制限エリアでの自動運転レベル4についての国内規則としての自動運転規則を導入した。JAIAは、日本の自動運転規則が

新しく制定される国連の自動運転法規と調和するように注意深く監視した。

- a-2) 2020年4月から日本で自動運転車に適用となった車載の電子制御システムに対するサイバーセキュリティ (CS) & ソフトウェアアップデート (SU) 対策について、
①SU要件が2020年11月以降、自動運転車以外についても使用過程車の先進安全装置等のソフトウェア改変時に「特定改造等の許可制度」として個別要件適用されることとなった。②CS/SUに関するUN新法規(UN-R155/156)の要件は、日本国内法令等の運用状況をOTA (over the air:無線通信接続によるアップデート等) 実装車には2022年7月(輸入車は2023年7月)、OTAなし車には2024年1月に施行となった。①と②に関してUN法規と国内法が整合化するよう活動を行った。
- a-3) 自動運転車の公道試験、市場投入に向けて、道路交通に関する法律(道路交通法、1949年の道路交通に関するジュネーブ条約等)の解釈に関する検討状況等をモニターした。
- a-4) 上記の活動は、JASICの自動運転関連会議、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の場において行った。

(b) 自動走行ビジネス検討会

自動走行ビジネス検討会※にオブザーバーとして出席し、自動運転に関する国内取組状況や今後の活動計画の把握、会員への情報提供を行った。

※ 経産省と国交省が日本の自動走行領域における競争力確保を目的として2014年度に立ち上げた検討会。All Japanによる自動走行の社会実装に向けた課題分析やプロジェクトの検討・実施に取り組んでいる。

(3). 電波法

(a) 433.92MHzにおけるTPMSとRKEの使用

欧州や米国、その他多くの国々において、TPMS(タイヤ空気圧監視システム)とRKE(リモートキーレスエントリー)は433.92MHzの使用が許可されている。一方、日本では当該周波数がアマチュア無線に割り当てられており、TPMSとRKEの使用は315MHzしか許可されていない。

国際調和の観点から、JAIAは433.92MHzにおけるTPMS及びRKEの使用許可を要望、総務省の周波数再編アクションプラン(2020年度版を2回にわたり改訂実施)に対しても意見を提出した。

2020年11月に、総務省同席のもと、周波数一次利用当事者である日本アマチュア無線連盟(JARL)との初回会談を行い、その席で詳細技術仕様の提示と設計技術者による解説を求められた。

2020年12月に一部のメンバーから実機の実力測定のための内部試験提案を受け、2021年2月25日に、東京都の新設EMC試験サイトを借りて事務局とメンバー共同で内部測定試験を実施した。

(b) 26GHz帯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について合意した普及上限台数(560万台)を超えていないかにつ

いての調査を継続した。

JAIA は 2021 年 1 月 19 日、26GHz 帯 UWB レーダー搭載自動車の 2020 年導入実績（新車新規登録台数）及び 2021 年導入予測を取りまとめ、総務省に報告した。

(c) ETC 車載器の使用期限に係る周知

JAIA は、電波法関連法令の改正（新スプリアス規格）とセキュリティ規格の変更に伴い、今後、一部の ETC 車載器が使用期限を迎えることについて、会員インポーターに周知を行ってきたが、2021 年 4 月に初めて一般向けに周知するために ITS-TEA（ITS サービス高度化機構）が発行する ETC 割引ガイドブックに一般向けのお知らせとして開示された旨、報告を受けた。

(4). その他の安全関連

(a) 自動車アセスメント（J-NCAP）

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多少異なっている。そのため、JAIA は、輸入車が自動車アセスメントの対象車種として選定された場合に、客観的で公平かつ合理的な評価が得られるよう、MLIT や自動車事故対策機構（NASVA）が開催する試験方法や評価方法を検討する自動車アセスメント評価・検討会、及び、傘下の WG、TF 等に積極的に参加し、意見を表明した。

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

ASV 関連の活動については、2016 年度から始まった第 6 期の ASV 推進検討会及び分科会に引き続き参加し、自動運転車の実現等安全技術の開発動向をモニターした。

(c) 性能認定制度関連活動

MLIT では、近年増加傾向にある高齢ドライバーの交通事故削減に資する安全装備を普及させる目的から、衝突被害軽減ブレーキ（対車両、対歩行者）、及び、ペダル踏み間違い急発進等抑制装置、その他、後付けペダル踏み間違い急発進等抑制装置の性能認定制度を導入している。JAIA としては、輸入車への影響等その運用状況をモニタリングした。

(d) 「国交省の将来の車両安全対策」に関する活動

d-1) JAIA は車両安全対策に関し、MLIT の交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全 WG、MLIT の車両安全対策検討会への参画、MLIT 高官等との意見交換等を通じて、実施される車両安全対策の検討状況及び実施状況、特に輸入車への影響をモニターし、必要に応じて渉外活動を行った。

d-2) JAIA は、2020 年 12 月に開催された MLIT の交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全 WG において、MLIT が 2021 年度以降の車両安全対策による交通事故死者及び重傷者削減目標とそのための車両安全対策を検討するに当たり、下記事項等に留意するよう要請した。

- ・新たな規制の導入に当たっては、WP29 を活用し国際的な規制を導入し、日本独自基準を導入しないこと。

- ・新たな規制の導入タイミングについても国際的な調和を図ること。
- ・完全な IWVTA の実現を早期に図ること。
- ・自動車アセスメントの実施に当たっては日本が UNECE ベースの安全基準を導入していることに鑑み EURONCAP との整合性を考慮すること。

d-3) 2021 年 3 月 30 日の車両安全対策検討会で基準化等の作業中の項目及び基準化候補項目として挙げられた項目は下記の通り。

a. 基準化等作業中の項目

- ・車両後方・周辺視界基準の拡充 (R158)
- ・電気自動車の安全性 (R100)
- ・オフセット前面衝突基準 (R94)
- ・フルラップ前面衝突基準 (R137)
- ・側面衝突基準 (R95)
- ・頸部傷害軽減対策の強化(R17)

b. 基準化等の候補項目

- ・乗車人員の体格差等の考慮
- ・歩行者頭部保護性能向上
- ・歩行者脚部保護性能の向上
- ・灯火器技術の高度化
- ・大型車の後退時警報音
- ・燃料電池自動車の安全性
- ・コンパティビリティ改善対応ボディ等の前面衝突対応 (R94)
- ・ドライブレコーダー
- ・EDR(イベント・データ・レコーダー)
- ・飲酒運転防止対策
- ・ブレーキオーバーライドシステム
- ・LPG 専用装置 (R67)
- ・カーブ進入速度注意喚起装置

(e) 高齢運転者の交通事故防止対策

高齢運転者による重大死亡事故の発生が社会問題化したことを受け、総理の指示により、警察庁は 2017 年 1 月に高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議を設置し、①高齢運転者の運転能力に応じた限定条件付免許導入の可否、②運転リスクが特に高い高齢運転者に対する実車試験導入の可否について調査研究を実施した。

その後、警察庁は 2019 年 12 月 19 日、運転技能検査と限定免許の導入を柱とする高齢運転者交通事故防止対策の中間報告書を公表、2020 年 3 月 3 日に中間報告書に基づく道路交通法の一部を改正する法律案を第 201 回通常国会に提出し、2020 年 6 月 2 日に成立した。施行は 2022 年 6 月。

JAIA は兼ねてから警察庁には当該の改正が国際的に調和したものとなるよう主張を継続していたが、警察庁は JAIA の意見を尊重した候補案を提示、JAIA はメンバー各社の意見取りまとめを行い、理事会にも報告の上、12 月 9 日に意見提出をおこなった。その後、警察庁から JAIA からの意見を尊重した大きな指針が示され、また警察庁によ

る JAIA メンバー向けの説明会が 2021 年 2 月 9 日、開催された。

4. 自動車公正取引・アフターセールス等に関する活動

(1). アフターセールス・リコール分野

(a)アフターセールスに関する活動

a-1) 整備技術の高度化関連の活動

- ・ 2020 年 4 月より MLIT が導入した特定整備制度に関し必要な情報を共有する JAIA メンバーへの支援を適切に行った。
- ・ 先進安全装置の点検整備に必要な電子制御装置及び故障診断機等に関する情報開示制度に関し必要な情報を共有する等 JAIA メンバーへの支援を適切に行った。
- ・ 汎用スキャンツールの高度化に関する施策のモニタリングを行った。

a-2) 車載式故障診断装置（OBD）を活用した新たな自動車検査手法関連の活動

- ・ MLIT が 2021 年の新型（輸入車は 2022 年の新型）から導入を計画している「車載式故障診断装置（OBD）を活用した新たな自動車検査（OBD 検査）」制度に関するフォローアップ会議等へ参加し、必要な情報収集を行う他、必要に応じて NALTEC 等と連携するなどして JAIA メンバーへの支援等を行った。
- ・ OBD 検査用の法定スキャンツール開発動向に関し、モニタリングした。

(b) リコールに関する活動

引き続き以下の活動を行った。

- ・ JAIA メンバーと MLIT リコール監理室等との意見交換会を開催した。
- ・ リコール関連業務に関する JAIA メンバーへの影響等のモニターを継続して行った。
- ・ 必要に応じ輸入車のリコール届出等に関する取扱要領の改定のモニター・周知を行った。
- ・ MLIT/JAMA 等関連組織と連携し、リコールステッカーの廃止を行った。リコールステッカー廃止に伴う注意点についての MLIT のリコール担当官からの説明会を開催した。
- ・ MLIT による JAIA 説明会を開催する等、2020 年 11 月より適用された登録済車両のソフトウェア改変に伴う特定改造等の許可制度への適切な対応を支援した。

(2). リサイクル分野

(a) 自動車リサイクル法 15 年目評価（自動車リサイクル合同会議）

2020 年 8 月より自動車リサイクル法施行 15 年目評価の審議が開始され、JAIA は 2020 年 9 月 29 日、自動車リサイクル法における JAIA 及び JAIA 会員の貢献内容等について、プレゼンテーションを行った（主な内容は下記の通り）。

<自動車リサイクル法における貢献>

- ・ 自動車リサイクルシステムの安定稼働（人的・金銭的支援）

<15 年レビューの論点に対する取り組み>

- ・ JAMA メンバーと協力した ASR の円滑な再資源化
- ・ 処理費用や委託料金の実勢に合わせたリサイクル料金の見直し

- ・ ISO 一括車上作動対応車を積極的に進めることによるリサイクル料金の低減
- ・ 重金属 4 物質及び臭素系難燃剤の使用削減*
- ・ 次世代自動車への対応（新冷媒 HFO-1234yf、リチウムイオン電池）

※JAIA は、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の調査を実施。

合同審議会は 2020 年度に 6 回開催され、その結果をリサイクル委員会に報告した。経済産業省、環境省と、JAIA 事務局は、審議会開催に合わせて随時意見交換を行った。JAIA に特に関連する項目は、リチウムイオン電池（LiB）の適正処理に加え、以下の二項目。

i) リサイクル費用の実費請求方式への移行

自動車メーカー・インポーターが収支黒字の際は、リサイクル費用の実費分のみを請求する方式とし、余剰部分となるリサイクル費用については、将来ユーザーのリサイクル料金低減という形で還元することが JAMA から提案され、了承された。JAIA は、その実費にリサイクル施設等に支払う処理費用に限らず、人件費やシステム費などの間接費用を含めること主張し、それが認められた。

自動車メーカー・インポーターは拡大生産者責任の観点から、自動車リサイクル制度において「中心的な役割」を果たす」との基本方針に基づき、システム構築費用に加え、2005 年以降の JARC の運営費（人物件費と IT システム保守費用）負担してきたが、JARC の財務が安定化したため 2024 年をもって一部を除き休止することが確認された。

実費請求方式に関する WG が立ち上げられ、JAIA も参加した。

ii) 解体インセンティブ制度の導入

経産省と環境省から、ASR 発生量の抑制のために、使用済自動車の解体段階でガラスやプラスチックを再生材の原料として回収した解体業者にインセンティブを支払う「解体インセンティブ制度」の提案があり、了承された。

具体的な運用スキームの検討が開始され、JAIA も参加した。

(b) リチウムイオン電池（LiB）の適正処理（LiB TF 活動）

電動車を扱う JAIA 会員インポーターが JAMA のリチウムイオン電池共同回収システムに加入する上での障壁等を解消するため、リチウムイオン電池タスクフォースを再編成し、課題を抽出すると共に JAMA や共同回収システムの運営主体である自動車再資源化協力機構（自再協）との協議を重ねた。その結果、JAIA 会員インポーターにとって一番の障壁となっていた「リチウムイオン電池の分解マニュアルの提出」については、JAIA の要望通り一定の条件のもとに提出免除が認められ、2020 年度内の 3 社の加入が実現した。

(c) 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。

- (i) リサイクル関連予算（リサイクル賦課金）の予算執行計画を公益財団法人自動車リサイクル促進センター（JARC）予算に沿った形で策定した。
- (ii) 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。
- (iii) JAMA との会合を 2020 年度に 8 回実施し、自動車リサイクル法 15 年レビューに向けた対応とそこで新たに提起された課題等への対応、自動車リサイクルシステム大改造、リチウムイオン電池（LiB）共同回収システム、ELV 由来の再生プラスチック、CFRP*等について意見・情報交換を行った。

※ CFRP：Carbon Fiber Reinforced Plastics の略で炭素 繊維強化プラスチックのこと

- (iv) 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。
- (v) 2020 年 6 月末までに各社が公表した 2019 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共に、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。
- (vi) リサイクル業務の理解を深めるため、2020 年 9 月に自動車再資源化協力機構（JARP）と、10 月に自動車リサイクル高度化財団（J-FAR）と、2021 年 4 月に自動車リサイクル促進センター（JARC）によるリサイクル業務研修会を実施し、毎回会員 10 数社、10 数名の担当者が出席した。JARC による研修会では、2019 年 8 月に行ったものの第 2 弾で、前回はリサイクル法制定の経緯を主に、今回は JARC 各部門の業務内容の詳細について説明を受けた。

(d) 自動車リサイクルシステムの大改造

自動車リサイクルシステムの大改造が 2026 年 1 月に計画されており、多額の費用が必要となることが想定されていたことから、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最新情報を報告した。

(3)カーエアコン冷媒関連

(a) カーエアコンの新冷媒への切替え対応

2015 年 4 月にフロン排出抑制法が施行され、乗用車用のエアコン冷媒について、従来のフロンから低 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。

欧米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共に、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。

2020 年 8 月に開催された経済産業省と環境省の審議会（第 48 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。

2021年3月に開催された経済産業省の審議会(産業構造審議会 フロン類等対策WG)で、乗用車同様にトラック・バスについても低GWP冷媒への切り替えを義務付ける方針が再確認された。2021年度中に政令指定し、目標年度を遅くとも2029年度までとし、GWP値を乗用車同様に150以下とする。JAIAは会員インポーターに周知した。

(b) 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 フロン類等対策WG)での実績報告のため、2019年度(2019年4月~2020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6回目となる。

調査の結果、2019年度に輸入された自動車用エアコンに充填されたフロン類は25.7万トンで前年度比6.2%の減少となったことが報告された。その理由は、R134aを搭載した乗用車及びトラックの輸入が減少し、冷媒量も減少したため。

(4). 自動車公正取引及び消費者相談

(a) 自動車公正競争規約の遵守及び徹底

自動車公正取引協議会(AFTC)の各種委員会に参画し、自動車公正競争規約の最新情報を適時に会員へ提供(例:自動運転レベル3車両に関する適切な表示方法等)したほか、会員各社の広告表示等の規約遵守確認のサポートを行った。

また、2021年1月から、JAIA会員内に「AFTC担当者」を選任し、会員各社の責任体制を明確にすることで、より一層の規約遵守を図った。

(b) 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)と連携しつつ、輸入車に関する消費者からの相談に対して、JAIA会員が適切な回答をすることをサポートした。JAIA事務局から職員1名がADRCに引き続き出向し、ADRC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。

5. モーターサイクル活動

2020年度には、(1)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、(2)基準の国際調和化等を図る活動及びPHP認証業務関連活動等を実施した。

(1). 輸入二輪車市場活性化に向けた活動

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。例年実施している、メディア向けの第6回モーターサイクル合同試乗会についてはコロナ禍の影響で中止となった。

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 2020 年度も継続参加した。

(a) モーターサイクル市場活性化のための要望活動

JAIA は、他の関係団体と協力し、要望活動を推進している。主な要望活動は、「高速道路料金の引き下げ」「二輪車駐車場の整備と拡充」「免許制度の合理化を目指す要望活動」の 3 点を実施した。

a-1) 高速道路料金の引き下げに向けた要望事項

JAIA の要望：モーターサイクルの水準＝普通乗用車の水準×5/10

(現状：モーターサイクルの水準＝普通乗用車の水準×8/10)

これまでの JAIA 要望活動の結果、2020 年度の第 4 回目となる「モーターサイクルツーリングプラン」において、以下の更なる成果が実現した。

- ・2020 年はコロナの影響によりツーリングプランのスタートが全国的には 7 月、首都圏は 10 月となった。
- ・10 月より GoTo トラベルの一環としてツーリングプランの一部が補助金対象となった。

(参考) 要望活動の結果、全国の高速道路料金を恒久的な引下げに向けた第一ステップとして、「二輪車ツーリングプラン※」が 2017 年度から開始されている。2019 年度は、対象地域が関東圏、関西地域、中部地域、九州に追加して、北海道・四国へも拡大した。

※二輪車ツーリングプラン

ツーリング需要を喚起することにより、観光地やツーリングスポットの活性化、高速道路の利用促進を図ることを目的として、ETC 搭載モーターサイクルの高速道路料金を割引くプラン。

a-2) 二輪車駐車場の整備と拡充

不足している二輪車駐車場の整備と拡充について要望活動を推進している。2020 年 9 月、JAIA 事務局は渋谷区を訪問し、渋谷区長と二輪駐車場に対する情報交換と二輪駐車場拡充要望を行った。

a-3) 免許制度の合理化等

JAIA は、「更なる市場活性化を目的に、免許制度を欧州と同様に最高出力をベースとする制度へ変更すべき」と要望してきている（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 独自の要望事項である）。

※二輪車免許制度

日本において二輪車の免許は「普通二輪」と「大型二輪」に大別され、「普通二輪」は排気量 400 cc で区分されている。欧州の二輪免許制度は最高出力で区分されており日本における「普通二輪」に対応する区分は「最高出力 35kw 以下」となっている。日本の「普通二輪」免許を欧州と同様の区分とすれば、

欧州で販売されている最高出力 35kw 以下の二輪車を日本において普通二輪免許所持者に販売することができる。

トライク（L5 カテゴリー）について日本における高速道路の最高速度は二輪車が 100 km/h であるところ、80km/h に制限されていることに関し規制官庁である警察庁に 2020 年 10 月 JAIA 事務局が規制緩和要望を行った。

(b) 第 6 回 JAIA モーターサイクル試乗会の検討

2020 年 4 月、神奈川県・大磯にてメディアを対象とした第 6 回 JAIA 輸入二輪車試乗会・展示会を開催する予定で各種開催準備を進めていたが、コロナ禍の影響を受け中止となった。

(c) 第 8 回バイク・ラブ・フォーラム（Bike Love Forum (BLF*)）検討への参画

- ・ 2020 年 9 月 10 日に予定していたフォーラム（第 8 回 BLF in 大阪）についてはコロナ禍で中止となった。
- ・ 「2020 年が最終年である「二輪車産業政策ロードマップ（国内需要 100 万台目標）」のレビューに JAIA 事務局が参加した。

*BLF：JAIA 他モーターサイクル関係団体・地方自治体・METI 等が主体となって、国内販売回復等を目指す、2013 年に開始された活動

(2). 統計情報・自動車市場に関連した最新情報の提供

輸入小型二輪車の新規登録台数等を会員限定に提供した。併せて、各種統計情報や自動車市場関連情報を提供した。更に、輸入二輪車市場のさらなる発展に向け、公正競争の推進と消費者関連問題への対応も図った。

(3). 自動車公正取引の徹底及び消費者相談に関する活動

一部会員が実施した広告において、自動車公正取引協議会（AFTC）が定めた「二輪自動車公正競争規約」に違反した事例が発生し、AFTC は、当該会員に対し、規約措置基準に基づく対応が行われた。JAIA は、関係委員会等を通じ、公正競争規約の遵守と周知徹底を図った。

(4). 技術基準・環境規制の国際基準調和及び認証制度効率化に向けた活動

基準の国際調和を図る活動については、灯火器関係の国連基準(UNR)が国内法令・規則に採用され、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）がベースとなった 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、2019 年に日本の保安基準改訂が行われた。次期排ガス規制の PHP 受験を会員の要望により国交省に折衝して 2021 年からの受験を 2020 年末に前倒しした。

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。

(a) 技術基準・環境規制の国際基準調和を図る活動（灯火器基準、排ガス規制）

a-1) 灯火器基準

JAIA が長年要望してきた UNR53 の国内採用について、2020 年 9 月 25 日に国内法規に取り入れられ、二輪 DRL が導入可能となった。

a-2) 排ガス規制

欧州規制 EURO5 をベースとした環境省より示された次期排ガス規制が輸入車については 2022 年 11 月より適用となるが、すでに基準を満たしている車両を新基準で届け出を希望している会員の要請により、OBD2 の試験免除について国交省と調整し、試験免除が可能になり、2020 年に関係する JAIA メンバーがその届け出を行った。

(b) 認証制度の合理化

PHP 勉強会を PHP 審査機関「交通安全環境研究所 (NTSEL)」の認証審査官を招いて実施し、JAIA 二輪会員で PHP 未取得の会員 5 社を対象に 2020 年 9 月に実施した。また同時に NTSEL と PHP 取得会員との情報交換を実施し、日ごろ会員が抱いている疑問点の解決や、交通安全研究所からの要望伝達の機会となった。

(c) 電動車に係る規制の情報展開

電動二輪の騒音規制について規制の対象となることを国交省に確認し、会員に展開した。

充電施設基準の動向についての情報を JAIA メンバーと共有した。

(d) PDI の共同運用に向けた活動

現在、二輪会員が個別に行っている出荷前点検 (①PDI : Pre-Delivery Inspection ②開梱、組立、調整、性能・仕様の確認等を含む) を共同で行った場合のメリット、デメリット等を研究するべく、アンケート調査を実施し、各種検討に向けた項目の洗い出しを行った。

(e) 車載式燃料・電力測定装置(OBFCM)搭載義務付け法案について二輪車を除外する要望活動を実施した。

燃費、電費を記録しておく装置を車両に搭載することを義務付ける法案について国交省に 2021 年 2 月、二輪を対象外とするよう要望書を提出した。

6. その他

(1) JAIA 委員会活動等の実績

企画委員会 (PSC、3 回)、次世代自動車委員会 (NGVC、4 回)*、基準・認証委員会 (10 回)、リサイクル委員会 (5 回)、アフターセールス委員会 (1 回)、二輪車委員会 (6 回) 等の委員会を開催した。

燃費・排ガス WG (2 回)、審査業務連絡会 (4 回+事前打ち合わせ 3 回)、完成検査 WG (MLIT との打ち合わせ 1 回+検討会出席 5 回)、JNCAP WG (5 回)、リコール WG (1 回+JAMA との打ち合わせ 1 回+MLIT 説明会 1 回)、OBD 検査・特定整備

WG（1回+NALTECフォローアップ会議出席14回）、重量車WG（9回）、制限灯火TF（3回+MLITとの打ち合わせ1回）、433Mhz（6回）、お客様関連研究会（1回）、電動車普及推進タスクフォース（8回）、税制タスクフォース（3回）、試乗会委員会（4回）を開催した。

JAIAは、ACEAやACCJ-AAI、日本自動車工業会等の自動車関連団体と連携し、涉外活動を継続した。

※2020年9月、NGVCは、JAIA Policy Paperを2021年度版に更新。

(2) 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

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。

2020年度にJAIAが更新等を行ったハンドブックやガイドブックは以下の通り。

①市場活性化に関する活動関連

Imported Automobile Market of Japan 2020（再掲）

2021年度税制改正の解説（再掲）

②環境・エネルギー分野（カーボンニュートラル時代）に関する活動関連

燃費要件ハンドブック

電動車ハンドブック

③安全・基準調和に関する活動関連

CNG/LNG車導入ハンドブック

保安基準適用時期一覧

騒音試験実施マニュアル

基準認証検討要望項目

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

情報通信ハンドブック

UNECE>R一覧表

④自動車公正取引・アフターセールス等に関する活動関連

リコールハンドブック

リコール車情報の作成要領

サービスキャンペーン一覧表

リサイクル理解促進ツール

⑤モーターサイクルに関する活動関連

国内の主な法規と適用時期

(3) 事務局運営

事務局運営については、会員サービスの充実に努めると共に、引き続き業務の効率化を図った。

新型コロナウイルス感染防止対策のため、緊急的にテレワークを導入し業務遂行に対応すると共に、併せて、業務の効率化や働き方改革の観点も踏まえて、時差出勤やテレワーク推進に努めた。事務環境を整えるため、ノート PC 等事務機器を購入し、その際、政府/東京都からの助成金を活用し、経費削減に努めた。

2020 年度においても、職員の出向、契約終了等に対応して、補充、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。

コロナ渦においても、Web 等を活用し、月 2 回、業務連絡会（部長級以上参加）、4 半期に 1 度、全体会議（全職員参加）を開催し、組織が直面する課題等を共有し、職員間の意思疎通の円滑化に努めた。

事務局職員に対してコンプライアンス研修会を実施し、コンプライアンス徹底を図ると共に、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。

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。

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） 2020年5月11日	1. 2019年度事業報告案 2. 2019年度決算報告案
第55回通常総会 2020年5月27日	1. 2019年度事業報告および決算報告 2. 2020年度事業計画および予算 3. 次期理事及び監事の選任
第2回理事会（書面） 2020年5月27日	1. 次期理事長の選任 2. 次期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） 2020年10月22日	1. ボルボ・カー・ジャパン株式会社からの新理事推薦
第4回理事会 2020年12月9日	1. Groupe PSA Japan 株式会社からの新理事推薦 2. 2021年度のリサイクル委員長選任について 3. 2021年度事業計画案 4. 2021年輸入車EV/PHEV普及推進活動 5.1. 2020年度実績予測概要（2020年10月末現在） 5.2. 2021年度予算骨子案（2020年10月末現在） 6. 2021年1月の理事長記者会見 スピーチ主要項目案
第5回理事会（書面） 2021年2月12日	1. Groupe PSA Japan 株式会社からの新理事推薦 2. ハーレーダビッドソンジャパン株式会社からの新理事推薦
第6回理事会 2021年3月26日	1. トライアンフモーターサイクルズジャパン株式会社からの新監事推薦 2. アフターセールス委員会新委員長の推薦 3. 2021年度事業計画案 4. 2021年度予算案 5. 第56回通常総会の開催日時、場所、議題案

9. 損益及び正味財産の状況

(単位：百万円)

事業年度	2020 年度
収益及び収入	386.7
事業費用	286.2
事業総利益	100.5
一般管理費	95.0
事業利益	5.5
営業外収益	12.5
経常利益	18.0
当期純利益	17.9
資産総額	492.1
負債総額	62.3
正味財産	429.8

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（2021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。