

日本の輸入車市場

2025

Imported Automobile Market of Japan

目次

日本自動車輸入組合の概要	3
事業の基本方針	5
市場活性化に向けた広報・PRの取り組み	7
JAIAにおける電動車普及等の取り組み	9
輸入車の流通	15
自動車認証制度	17
基準・認証の国際調和の推進	19
車両検査制度・自動車登録制度	20
自動車整備人材の制度とJAIAの取り組み	21
自動車保険・リコール制度	22
自動車関係諸税	23
自動車リサイクルシステム	25
燃費規制・排気規制	27
その他の法制度への適合・遵守	28
統計資料	29
組合員名簿	41

統計資料一覧

登録車新規登録台数・軽自動車新規届出台数の推移	29
輸入車新規登録台数の推移	29
車種別輸入車新規登録台数の推移	29
ブランド別輸入車新規登録台数の推移	30
日本メーカー輸入車新規登録台数の推移	31
車名別輸入車新規登録台数トップ10の推移	31
外国メーカー乗用車モデル別新規登録台数トップ10の推移	31
外国メーカー車燃料別新規登録台数の推移とシェア（乗用・貨物・バス合計）	32
外国メーカー乗用車価格帯別新規登録台数の推移とシェア	32
外国メーカー車型式認証区分比率（乗用・貨物・バス合計）	33
地域別外国メーカー車（乗用・貨物・バス合計）	33
外国メーカー乗用車都道府県別新規登録台数の推移	34
国内における保有台数（2024年3月末現在）	35
外国メーカー乗用車都道府県別保有台数（2024年3月末現在）	35
輸入車車名別保有台数（2024年3月末現在）	36
輸入中古乗用車登録台数の推移（新規・移転・変更の合計値）	37
車種別（登録ナンバー別）輸入中古車登録台数の推移	37
主要国の四輪車販売台数	38
原産国別乗用車輸入実績（台数・金額）	38
国産乗用車モデル別新規登録台数トップ10の推移	38
軽乗用車モデル別新規届出台数トップ10の推移	38
輸入小型二輪車新規登録台数の推移	39
排気量別、小型二輪車（251cc以上）の輸入実績（台数・金額）	39
原産国別、小型二輪車（251cc以上）の輸入実績（台数・金額）	39
ブランド別輸入小型二輪車新規登録台数の推移	40

Contents

Brief Profile of JAIA	3
Basic Direction of JAIA	5
Public Relation Activities to Revitalize Market	7
JAIA's Activities for Promoting Imported-brand xEVs	9
Distribution of Imported Vehicles	15
Vehicle Certification System	17
Promoting International Harmonization of Standards and Certification	19
Vehicle Inspection System • Vehicle Registration System	20
Auto Mechanic Human Resources System and JAIA's Activities	21
Automobile Insurance • Recall System	22
Auto-related Taxes	23
Automobile Recycling System	25
Fuel Efficiency Regulations • Emission Regulations	27
Compliance with Other Laws and Regulations	28
Statistics	29
Membership List	41

Statistics List

Trends in Registered Vehicle Initial Registrations and Kei Vehicle Initial Notifications	29
Trends in Newly Registered Imported Vehicles	29
Trends in Newly Registered Imported Vehicles by Type	29
Trends in Newly Registered Imported Vehicles by Brand	30
Trends in Newly Registered Imported Japanese-brand Vehicles	31
Trends in Top 10 Selling Newly Registered Imported Vehicles by Brand	31
Trends in Top 10 Selling Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars	31
Trends and Share of Newly Registered Foreign-brand Vehicles by Fuel Type (Passenger Cars/Trucks/Buses Total) ...	32
Trends and Share of Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars by Price Range	32
Foreign-brand Vehicles TDS/PHP Ratio (Passenger Cars/Trucks/Buses Total)	33
Foreign-brand Vehicles by Region (Passenger Cars/Trucks/Buses Total)	33
Trends in Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars by Prefecture	34
Number of Vehicles in Use in Japan as of the end of March 2024	35
Number of Foreign-brand Passenger Cars in Use by Prefecture as of the end of March 2024	35
Number of Imported Vehicles in Use as of the End of March 2024	36
Change in Registered Used Imported Passenger Cars (Total of Initial, Transfer, and Alteration)	37
Trends in Registered Used Imported Vehicles by Type	37
Four-wheeler Sales in Major Countries	38
Units and Total Value of Imported Passenger Cars by Country of Origin	38
Trends in Top 10 Selling Newly Registered Domestic-brand (Registered Vehicles) Passenger Cars	38
Trends in Top 10 Selling Newly Notified Domestic-brand (Kei Vehicles) Passenger Cars	38
Trends in Newly Registered Imported Small-sized Motorcycles (Over 250cc)	39
Units and Total Value of Imported Small-sized Motorcycles (Over 250cc) by Engine Displacement	39
Units and Total Value of Imported Small-sized Motorcycles (Over 250cc) by Country of Origin	39
Trends in Newly Registered Imported Small-sized Motorcycles by Brand	40

日本自動車輸入組合の概要／Brief Profile of JAIA

日本自動車輸入組合は、日本で自動車の輸入が自由化された1965年（昭和40年）に、輸出入取引法に基づく非営利法人として設立されました。

当組合の活動は、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しています。

The Japan Automobile Importers Association (JAIA) was established in 1965 when automobile import was liberalized, as a non-profit corporation under the Export and Import Transaction Act.

JAIA aims to promote sound development of the automobile importing trade by maintaining orderly import transactions and carrying on activities for members' common interests.

沿革

1952(昭和27)年 8月1日	輸入自動車協会設立
1957(昭和32)年 5月28日	米国自動車輸入協会・欧州自動車輸入協会・自動車部品輸入協会の3協会に分離
1962(昭和37)年 5月28日	上記3協会を合併し自動車輸入協会となる
1965(昭和40)年 11月1日	自動車の輸入自由化と共に日本自動車輸入組合に改組し、現在に至る
2010(平成22)年 7月1日	輸入二輪事業の開始
2024(令和6)年 6月19日	賛助会員制度の設置

History of JAIA

August 1, 1952	The Imported Automobile Society (IAS) was established.
May 28, 1957	IAS was split into three societies -the American Automobile Importers' Society, European Automobile Importers' Society, and Automotive Parts Importers' Society.
May 28, 1962	The above-mentioned three societies merged into the Automobile Importers' Association (AIA).
November 1, 1965	With the liberalization of automobile import, the Association has been reorganized into its present form, the Japan Automobile Importers Association.
July 1, 2010	Imported motorcycles services were started.
June 19, 2024	Supporting Membership was established.

事務所

〒105-0014 東京都港区芝 3-1-15 芝ボートビル 5F
Phone 03-5765-6811 Fax 03-5765-6847

Office

Shiba Boat Bldg. 5F, 3-1-15, Shiba, Minato-ku, Tokyo 105-0014
Phone: +81-3-5765-6811 Fax: +81-3-5765-6847

組織図及び委員会

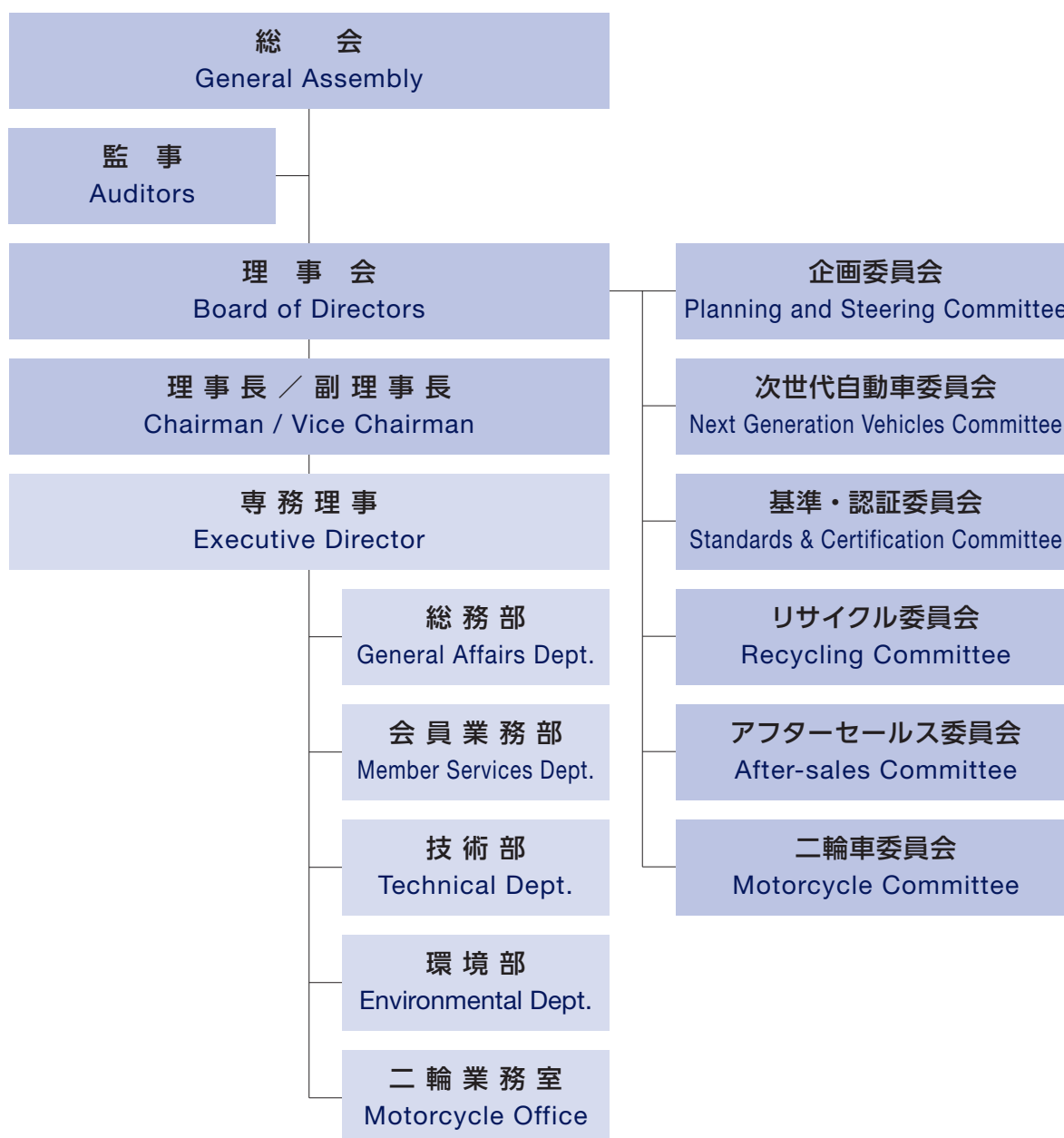
当組合は、事業の執行に関し、理事会の補佐機関として関係組合員で構成する委員会を置いています。

また、委員会の下に、必要に応じて、EV技術タスクフォース、税制・補助金タスクフォース等を設置し、個別の課題に対応しています。

Organization Chart and Committees

JAIA established the Committees composed by representatives of its members, which help the Board of Directors execute its tasks.

Also, under the committees, task forces, etc. are launched, as necessary, to deal with specific issues, such as EV technology, tax and subsidies.



事業の基本方針／ Basic Direction of JAIA

JAIA は、会員インポーターとその OEM による日本市場への公正なアクセスを目指し、法的枠組み及び慣例に従い、2025 年度は以下の事業を実施します。

JAIA aims at ensuring fair access to the Japanese market for its members and their OEMs. In order to achieve this aim, JAIA plans to carry out the following activities in compliance with the legal and customary framework of Japan in FY 2025.

I.	市場活性化に関する活動	<ul style="list-style-type: none"> ・公正な市場環境の確保を目指し、JAIA は、公正かつ合理的で簡素化された自動車関連税制を実現するために、渉外活動をさらに推進します。また、輸入車ユーザーにとって適切な補助金制度となるよう渉外活動を推進します。 ・最新の統計資料、市場関係及び流通関係の関連法令、規則、技術環境規則の変更に則したハンドブックや情報をタイムリーに、そして使いやすいフォーマットで提供します。
	Activities for Market Revitalization	<ul style="list-style-type: none"> ・ Aiming at ensuring fair market conditions, JAIA will further carry out its external affairs activities to request for fairer, more reasonable and more simplified automobile-related tax systems and appropriate subsidy system for imported vehicle users. ・ Provide reliable statistics as well as updated handbooks/information on changes in distribution-related laws as well as technical and environmental regulations in a timely manner and in the most convenient formats.
II.	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	<ul style="list-style-type: none"> ・カーボン・ニュートラル社会の実現に向け、電動化関連の活動に注力し、会員の共通の利益を促進します。経済産業省、国土交通省、その他の関係省庁、地方自治体、団体に関連政策の見直しを要請します。ユーザーニーズを把握し、電動車両の認知度を高め、必要なインフラ整備に向けて取り組むとともに、充電時間短縮等のための技術的課題を含む諸課題（電圧制限等）に取り組めます。 <p>また、会員が 2020/2030 年度乗用車燃費基準を達成するための支援を行います。</p>
	Activities in Environment/ Energy Areas (Carbon Neutral Era)	<ul style="list-style-type: none"> ・ Toward “Realization of Carbon Neutral Society”, continue to focus on electrification-related activities by promoting the common interest of the JAIA member companies and requesting METI, MLIT as well as other relevant ministries, regional governments and organizations to review the related policies and work on developing the necessary infrastructure, especially in order to increase the awareness of electrically driven vehicles over grasping the users’ needs while working on challenges (voltage limitation, etc.) including technical issues to shorten charging time, etc. Also, JAIA will support the members to achieve 2020/2030 Fuel Efficiency Standards for Passenger Cars.
III.	安全と基準の 調和に関する活動	<ul style="list-style-type: none"> ・経済産業省、国土交通省その他関連省庁及び団体と協力して、安全、環境、使用過程車を含む関連基準や規制及び認証制度の国際調和及び申請手続きの合理化・効率化等を促進するための渉外活動をさらに推進します。
	Activities for Safety and Harmonization of Regulations	<ul style="list-style-type: none"> ・ JAIA will further carry out its external affairs activities for promoting international harmonization, rationalization and streamlining of vehicle’s safety, environment and other relevant regulations, standards and certification procedures including vehicle in use, in cooperation with METI, MLIT as well as other relevant ministries and organizations.

IV.	<p>自動車の公正取引 / アフターセールス等の活動</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公正な取引の確保を目指し、JAIAは、関連する自動車公正取引協議会(AFTC)の作業部会にさらに積極的に参加します。また、自動車製造物責任相談センター(ADRC)とも連携し、消費者への適切な対応を行います。 ・アフターセールス、リサイクル、自動車整備人材の課題克服の環境整備等の分野において、会員の活動をサポートし、関係機関の活動に参加し、必要に応じて渉外活動を行います。
	<p>Activities for Automobile Fair Trade/After-sales, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ Aiming at ensuring fair trade, JAIA will further participate in relevant working groups of Automobile Fair Trade Council (AFTC). In addition, JAIA will appropriately respond to the consumers in cooperation with Automobile Dispute Resolution Center (ADRC). ・ In the fields of after-sales, recycling, improving environment for overcoming the mechanic human resources issue, etc., JAIA will support the activities of members, participate in the activities of related organizations, and engage in external activities as necessary.
V.	<p>モーターサイクルに 関する活動</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・展示試乗会の開催等市場活性化のための活動、国土交通省等への渉外活動等を通じて認証制度効率化、技術基準・環境規制の国際基準調和を図る活動を行います。
	<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・DX（自動運転含む）に関する政府等の動きを情報収集するとともに、会員への情報提供に努めます。 ・JAIAは、国外の自動車関係団体（ACEA など）等および国内の自動車団体等（JAMA、ACCJ、EBC など）と、国際的に変革が進む状況を鑑み、様々な問題の意見・情報交換を行い、さらに連携を進めます。 ・JAIAの抱える課題解決等のために賛助会員（3分野：充電、バッテリーリサイクル、整備人材等）との連携を行います。 ・また、会員サービスの更なる向上にむけて、追加的なITシステムの導入やインフラの整備等による業務の効率化を行います。
	<p>Others</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・JAIA will collect information on government and other organizations' activities regarding DX (including autonomous driving-related matters) and strive to provide information to members. ・JAIA will further collaborate with automobile-related organizations, etc. in other countries (e.g. ACEA) and in Japan (e.g. JAMA, ACCJ, EBC) to exchange views/information on various issues, considering globally changing circumstances. ・JAIA will collaborate with supporting members (three areas: charging, battery recycling, mechanic human resources, etc.) to solve issues facing JAIA. ・JAIA will further improve member services by deploying additional IT systems, and streamlining business activities by developing infrastructure.

市場活性化に向けた広報・PRの取り組み／Public Relation Activities to

2024 年の国内自動車市場について、登録台数は約 286 万台と 2 年ぶりに前年を下回りました。外国メーカー車の 2024 年暦年の登録台数も、対前年比 8.5% 減の 227,202 台となり、2 年ぶりに前年を下回りました。一方、2024 年の輸入 EV の登録台数は 24,198 台と、2019 年以降 6 年連続で過去最高の台数を更新しました。

JAIA 主催イベント (四輪車・モーターサイクル)

JAIA は、各社が取扱う各ブランドの最新モデルに報道関係者が試乗し、輸入車の持つ魅力を広く発信していただくことを目的に、報道関係者を対象として、1982 年より会員インポーターが合同で出展する試乗会を開催しています。

本試乗会では、各社の最新モデルに試乗できることはもとより、1 日に複数のクルマに試乗することで、ブランドの垣根を超え、同じ条件下において、1 台 1 台の特徴を比較・体感いただくことができます。

44 回目の開催となった 2024 年度の輸入車試乗会では、脱炭素化に向け今後さらに増加が見込まれる輸入電動車 (EV : 28 台、PHEV : 5 台、HEV : 8 台) も含め会員インポーター 15 社から、最新モデル 69 台が出展されました。世界中でブームが続き、より多様化している SUV モデルを中心に、コンパクトモデル、ラグジュアリーモデル、スーパースポーツモデルなど多様なラインナップが並んだ本試乗会では、3 日間で延べ 279 名の報道関係者にご参加いただきました。

本試乗会では、輸入電動車の普及に必要な充電インフラの拡充や EV のリサイクルといった課題もご来場の皆様と共有するために、充電関連及びリサイクル関連事業者とコラボレーションを実施し、充電・リサイクル関連事業者 6 社がブース展示を行いました。

輸入モーターサイクルの試乗会も報道関係者を対象に、2015 年から開催しています。2025 年 4 月、節目となる第 10 回輸入二輪車試乗会・展示会を開催し、会員インポーター 12 社 17 ブランドより、95 台の出展がありました。今後も、世界のさまざまな地域で生産され、それぞれの国の歴史と文化に育まれたサムシング・ディファレントで魅力的な輸入モーターサイクルを取り揃え、試乗会・展示会を継続開催いたします。

Regarding the domestic automobile market in 2024, the number of registered vehicles was approximately 2.86 million for the first decrease in two years since 2022. The number of registered foreign-brands vehicles in calendar year 2024 decreased by 8.5% from the previous year to 227,202 units for the first decrease in two years since 2022. On the other hand, the number of registered imported EVs in 2024 increased to 24,198 units, posting the record high number of units for five consecutive years since 2019.

Events organized by JAIA (Four-wheelers and Motorcycles)

Since 1982, JAIA has been holding test-drive events for the press where member importers jointly participate and bring in their products for test drives. The events are intended to let the participating press members test drive imported-brand products and cover the event in their media, sending out the appeal of imported cars to the audience.

At this test drive event, visitors can not only test drive the latest models of imported brands. But also, by test driving several vehicles in one day, they can compare and experience the features of individual models under the same conditions beyond the boundaries of brand.

For the 44th Imported Car Test Ride held in FY 2024, 15 member importers brought in 69 latest models for trial runs including BEVs that are expected to increase further in the years to come. There were 28 BEVs, 5 PHEVs, and 8HEVs. For three days total, 279 reporters making choices from a diverse lineup of imported models, including compact, luxury and sports, in addition to SUVs, which continue to be well received around the world and also continue diversifying.

At this test ride event, in order to share with visitors issues such as the expansion of charging infrastructure necessary for the spread of imported xEV and the recycling of EVs, JAIA collaborated with charging-related and recycling-related businesses, and 6 companies related to charging and recycling exhibited their booths.

In addition, for imported motorcycles, test ride events have been held for the press since 2015. The 10th Imported Motorcycle Test Ride Event was held in April 2025 with 12 member importers bringing in 95 motorcycles of 17 brands. Going forward, the JAIA motorcycle members will continue organizing test rides and exhibitions, offering a full range of attractive motorcycles of their brands that are something different from the products of domestic brands, manufactured in various parts of the world and nurtured by different history and culture of different countries.

JAPAN MOBILITY SHOW、 地方モビリティショー、輸入車ショウ

「JAPAN MOBILITY SHOW」が2025年に開催される予定です。JAIAは従来より本イベントに共催団体として参加しています。

また、例年開催される地方モビリティショーや全国の輸入車ショウに対し、JAIAは後援名義を付与するなどの支援をしています。2024年度は、全国18か所の輸入車ショウ等に対し後援名義を付与しました。今後も各地域との連携を強化してまいります。

2024年9月28日、29日の2日間、中部経済新聞並びに東海ラジオは、愛知県名古屋市において「名古屋モーターサイクルショールーム in オアシス 21」を開催し、JAIA 二輪会員6社が参加しました。期間中は、東海ラジオによる公開生放送等が行われると共に輸入二輪車を愛用する芸能人も登壇し「二輪輸入車の魅力」を多くの来場者に発信することが出来ました。

併せて、モーターサイクルについても市場活性化を目的に各種展示会（主催・共催等）を通じ、多くのモーターサイクルファンの方々に個性ある輸入二輪車の魅力をご体感いただいています。2025年4月、愛知国際展示場（Aichi Sky Expo）にて開催された第4回名古屋モーターサイクルショーへ市場活性化の一環としてJAIA 二輪として協力名義を付与しました。

Japan Mobility Show/ Local Mobility Shows/Imported Car Shows

“Japan Mobility Show” will be held in 2025. JAIA has participated in this show as a co-organizer.

Also, local motor shows are held this year, in addition to the imported car shows held annually at a dozen venues nationwide, to which JAIA provides assistance by, for example, granting the use of its name as a supporter. JAIA provides assistance to the imported car shows, etc. held in FY 2024 at eighteen venues nationwide by, for example, granting the use of its name as a supporter. We will continue to strengthen cooperation with various regions.

On September 28 and 29, 2024, the Mid-Japan Economist newspaper and Tokai Radio held the “Nagoya Motorcycle Showroom in Oasis 21” in Nagoya City, Aichi Prefecture, with six JAIA motorcycle member companies participating. During the event, a public live broadcast was conducted by Tokai Radio and entertainers who love imported motorcycles took the stage to convey the appeal of imported motorcycles to the event's many visitors.

Also, for the purpose of stimulating the market, JAIA has been organizing and co-sponsoring various exhibitions for motorcycles also, allowing a number of motorcycle fans to touch and feel attractiveness of unique imported motorcycles. Also, as part of JAIA's activities for market stimulation, the JAIA motorcycle arms provided a nominal support for the “4th Nagoya Motorcycle Show” held at the Aichi Sky Expo in April 2025.



第44回 JAIA 輸入車試乗会
(2025年2月4日～6日)
試乗前の会場（試乗車が揃った様）
会員インポーター15社から、最新モデル69台
が出展された
(EVが約4割を占めた)
44th Imported Car Test Ride Event
(Feb. 4-6, 2025)
Venue before the event (A view of all the
vehicles available for test drives)
15 member importers brought in 69 latest
models for trial runs
(EVs accounted for about 40% of the total)



第10回 JAIA 輸入二輪試乗会・展示会
(2025年4月9日～10日)
試乗会・展示会の風景
会員インポーター12社から、95台が出展された
The 10th Imported Motorcycle Test Ride Event
(Apr. 9-10, 2025)
Scenery of the event
12 member importers brought 95 models

JAIAにおける電動車普及等の取り組み／JAIA's Activities for Promoting

2024年の輸入EVの登録台数は24,198台と、2019年以降6年連続で過去最高の台数を更新しました。これは、補助金施策やメンバー各社がお客様のニーズにこたえられるようBEVのラインナップを2020年の10ブランド・20モデルから、2024年12月末時点には商用車も含め19ブランド・163モデルにまで拡充し、4年間で約8倍になったことも理由の一つです。

政府等に対する要望（補助金等）

電動化に関する補助金等については、国内外の電動化に関連する情報も収集しつつ、電動車の普及につながる支援・制度等を経済産業省及び関係省庁、東京都をはじめとする地方公共団体、関係機関に対して要望しています。具体的には、電動車購入補助金が切れ目なくかつ継続していくことなど、成果を収めました。

ライフサイクルアセスメント （リサイクル・リユース）

リサイクル分野では、会員各社が適切に車載用蓄電池の回収に対応できるようサポートしています。JAIAではリチウムイオン電池関係のリサイクル・リユースについてのタスクフォースを2023年に立ち上げ、欧州電池規則などの海外情報や、日本政府の動きなどの国内情報を収集するだけでなく、電池リサイクル事業者やリサイクル業界団体と意見交換を実施し、リサイクル技術の実態も理解しながら適切な蓄電池リサイクル・リユースに向けた検討を進めます。

水素に関する取り組み

日本政府は2050年カーボンニュートラルの実現に向け、2024年5月に水素社会推進法を公布した。今後、2030年までに現在の供給価格100円/Nm³を30円/Nm³に、2050年までに20円/Nm³に引き下げることを目標としている。

JAIAは、水素燃料電池車などの普及促進に向け、水素燃料費負担増への補助や、高圧ガスタンクシステムの材料の国際基準調和を求めている。

The number of registered imported EVs in 2024 increased to 24,198 units, posting the record high number of units for six consecutive years since 2019. This is partially due to subsidy measures and our member companies expanding their lineup of BEVs to 163 models of 19 brands (as of December 31, 2024) from 20 models of 10 brands as of 2020.

Requests to Government, etc. (Subsidies, etc.)

For subsidies related to electrification, etc., while collecting information related to electrification both at home and abroad, JAIA will request METI, relevant ministries, local governments including the Tokyo Metropolitan Government, and related organizations for support and systems that will lead to the spread of xEVs, and expand them. Achieved results include continuous implementation of vehicle purchase subsidies for EVs, PHEVs, and FCVs.

Life Cycle Assessment (Recycle and Reuse)

In the field of auto recycling, we support our member companies in appropriately performing the recovery of onboard batteries. JAIA launched a task force on recycling and reuse of lithium-ion batteries in 2023, gathering overseas information such as the European battery regulations and domestic information such as Japanese government moves, in addition to exchanging views with battery recycling businesses and recycling industry organizations for appropriate battery recycling and reuse, while understanding the actual situation of recycling technology.

Activities related to Hydrogen

To achieve carbon neutrality by 2050, the Japanese government promulgated its Hydrogen Society Promotion Act in May of 2024. The goal of the act is to reduce the current supply price of 100 yen per cubic meter to 30 yen per cubic meter by 2030, and to 20 yen per cubic meter by 2050.

JAIA is seeking the introduction of subsidies to alleviate increased hydrogen fuel costs and is advocating for the harmonization of international standards for materials used in high-pressure gas tank systems in order to promote the dissemination of hydrogen fuel cell vehicles.

充電インフラに関する取り組み

充電インフラ補助金の継続および拡充に加え、充電時間の短縮などユーザーの利便性を高めるという観点で、会員企業のニーズを把握した上で、諸外国の動向も踏まえ、関係機関との意見交換を実施し、基礎充電・経路充電・目的地充電の量的、質的拡充（特に高出力化に向けた規制緩和等）といった課題解決に取り組んでまいります。また、2023 年度に経済産業省が公表した「充電インフラ整備促進に向けた指針」を着実にフォローアップしていくとともに、引き続き以下の 7 本柱を念頭に状況に応じて対応いたします。また、充電器の高出力化に向けた、機器や工事費の補助充足も、政府に要望していきます。

- 1) 現状の基礎充電がまだ十分であるとは言えないことから、集合住宅を含む基礎充電設備とそれを補うための住宅地周辺の公共充電施設を充実
- 2) 郊外では戸建てユーザーが主体となるものの、現状普通充電器設置にあたっての補助が無いことから、一戸建て住宅を含む基礎充電設備への補助を充実
- 3) 6kW を超える（まずは 10kW を目指す）普通充電器などへの補助金の拡充等
- 4) 商業施設に設置する充電器の補助金制度の充実及び高出力化に向けた制度的な規制緩和（例：自家用電気工作物の高電圧化の実現及び一般用電気工作物の高電圧化（まずは DC450V 規制）に向けた規制緩和の検討）
- 5) 公道への充電器の設置促進を支援
- 6) 経路充電としての高速道路等における充電渋滞等解消（例：インターチェンジ付近の高速道路外の充電器の積極的活用）
- 7) 依然喫緊の課題である都心におけるタワーパーキングを含む機械式駐車場等駐車場への充電インフラの整備

多くの課題は関係機関の皆さまと解決に向けて動き出していますが、次にあげるように残された課題もあります。

- ▶ 高速道路を充電のために一時退出する制度を、事業者負担の少ない方法で実現
- ▶ 急速充電器の公道設置や新築戸建て等への充電器設置用配管の敷設義務等を地方へ展開
- ▶ 高電圧化等に伴う設備・工事費の増大に対応した補助金の拡充

JAIA では、本年の活動として引き続きフォローを行ってまいります。

Activities related to Charging Infrastructure

In addition to continuing and expanding charging infrastructure subsidies, after understanding the needs of member companies from the perspective of improving user convenience such as shortening charging time, considering trends in other countries, exchange of opinions with relevant organizations, JAIA will work to resolve issues such as quantitative and qualitative expansion of basic charging, en-route charging, and destination charging (particularly deregulation for high-power output). Also, JAIA will steadily follow up on METI's "Guidelines for Promoting Charging Infrastructure Development" issued in FY 2023, and continue to carry out activities as the situation demands, keeping in mind the following seven pillars. Also, we will request the government to provide sufficient subsidies for equipment and construction costs to increase the output of chargers.

- (a) The current basic charging is still not sufficient. Enhancement of basic charging facilities including apartment houses and public charging facilities around residential areas to supplement them.
- (b) Although the majority of users in suburban areas live in detached houses, there is currently no subsidy for installing ordinary chargers. Enhancement of subsidies for basic charging equipment including detached houses.
- (c) Expansion of subsidies for ordinary chargers of over 6kW, etc. (Aiming for 10kW first)
- (d) Enhancement of the subsidy system for chargers installed in commercial facilities and institutional deregulation for high-power output. (e.g. Considering deregulation to realize high-voltage for private electrical facilities and general electrical facilities [starting with DC450V regulation])
- (e) Supporting the installation of chargers on public roads
- (f) Elimination of congestion in expressways, etc. for en-route charging (e.g. Active use of chargers located off the expressway near interchanges)
- (g) The development of charging infrastructure for parking lots such as mechanical parking lots, including tower parking in city centers, which remains an urgent issue.

While many of the issues are being worked out with the organizations concerned, there are still some remaining issues to be resolved, as listed below.

- ▶ Realization of a system for temporarily leaving expressways for charging in a way that places less burden on businesses
- ▶ Deployment of the obligation to install quick chargers on public roads and to lay wiring pipes for the installation of chargers in newly built detached houses, etc. in rural areas
- ▶ Expansion of subsidies to address the increase in equipment and construction costs due to higher voltage and related factors

JAIA will continue to follow up on these issues as part of this year's activities.

JAIA における電動車普及等の取り組み／JAIA's Activities for Promoting

「JAIA カーボンニュートラル促進イベント in 東京」

日本自動車輸入組合（JAIA）は 2021 年より輸入電動車普及促進のプラットフォームとして活動し、輸入電動車の認知向上に向けたイベントを開催しています。2021 年は東京、2022 年は大阪、2023 年は神戸でイベントを開催しました。

2024 年は、11 月 15・16 日、東京・丸の内エリアで「JAIA カーボンニュートラル促進イベント in 東京」を開催しました。会場は、東京駅と皇居前を結ぶ「行幸通り（11 月 15 日のみ）」のほか、「丸ビル屋外スペース」、「KITTE テラス（屋外）」、「東京ビル TOKIA ガレリア」といった複数会場を利用し、丸の内エリアを一つの大きな「面」として捉え、世界に向けた情報発信を企画しました。JAIA が東京都内で一般のお客様向けに輸入電動車のイベントを開催したのは初めてで、総出展台数は 12 社 46 台（四輪インポーター 11 社 42 台、二輪インポーター 2 社 4 台）と過去最多となりました。また、JAIA 賛助会員を中心に、充電インフラ関連事業者、バッテリー・リサイクル事業者、自動車整備人材関連、その他電動化に関わる事業者等の皆様にもご出展頂きました。

本イベントは JAIA が主催し日刊自動車新聞社の共催で、経済産業省、国土交通省、環境省、東京都、千代田区という行政機関、日本自動車会議所、日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会の各自動車団体をはじめ、日本貿易会、2025 年日本国際博覧会協会にもご後援を賜り、幅広い皆様のご協力のもと開催することが出来ました。輸入電動車の認知向上に加え、電動化を推進していく上での課題（補助金、充電インフラの拡充、リサイクル）も意識し、さらに自動車整備人材、地域連携等の内容を包む幅広い包括的なイベントとなりました。



「JAIA カーボンニュートラル促進イベント in 東京」キービジュアル

キービジュアル（ポスター）では、各会場（①行幸通り、②丸ビル屋外スペース、③KITTE テラス（屋外）、④東京ビル TOKIA ガレリア）や東京駅丸の内南口付近の公道充電ステーション（150kW 超急速充電器）等の会場全体をビジュアル化しました。

政府等自身が JAIA のイベントに後援名義を付与し、イベント周知のために役所の施設内にイベントのポスターを掲示し、イベント PR へ協力頂きました。

「JAIA Carbon Neutral Promotion Event in Tokyo」key visual

The key visual (poster) for this event visualized the entire event area, including each venue—(1) Gyoko-dori, (2) the outdoor space at Marunouchi Building, (3) the KITTE Terrace (outdoor), (4) the Tokyo Building TOKIA Galleria—as well as the public road rapid charging station (150 kW ultra-quick charging equipment) located nearby the Marunouchi South Exit of Tokyo Station.

Government bodies and others provided their official backing to the JAIA event by displaying event posters at their facilities to help promote the event and support public relations efforts.

JAIA Carbon Neutral Promotion Event in Tokyo

Since 2021, the Japan Automobile Importers Association (JAIA) has been working as a platform for promoting the popularization of imported-brand xEVs and holding events aimed at raising awareness of such vehicles. Events were held in Tokyo in 2021, Osaka in 2022, and Kobe in 2023.

In 2024, the “JAIA Carbon Neutral Promotion Event in Tokyo” was held in the Marunouchi area of Tokyo on November 15 and 16. The event was planned to utilize multiple venues—including Gyoko-dori which connects Tokyo Station and the Imperial Palace (on November 15 only), the outdoor space at Marunouchi Building, the KITTE Terrace (outdoor), and the Tokyo Building TOKIA Galleria—transforming the entire Marunouchi area as one expansive “stage” for sharing information with the world. This was the first time that JAIA held such an event for imported-brand xEVs for general consumers in Tokyo. A total of 46 vehicles were exhibited from 12 companies (42 vehicles from 11 passenger vehicle importers and 4 motorcycles from two motorcycle importers), the highest number ever. In addition to JAIA supporting members, other companies also participated in the exhibition, such as those involved in charging infrastructure, battery recycling, automobile maintenance personnel, as well as other businesses related to electrification.

The event was hosted by JAIA and co-hosted by the Nikkan Jidosha Shimbun, and received support from a wide range of partners—including government bodies such as the Ministry of Economy, Trade and Industry (METI); the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT); the Ministry of the Environment (MOE); the Tokyo Metropolitan Government; and Chiyoda Ward, as well as automotive organizations such as the Japan Automobile Federation (JAF), the Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA), and the Japan Automobile Dealers Association (JADA). Backing was also received from the Japan Foreign Trade Council and the Japan Association for the 2025 World Exposition, and it is thanks to such broad support that the event was made possible. In addition to raising awareness of imported-brand xEVs, the event addressed the key challenges in promoting electrification—such as subsidies, the proliferation of charging infrastructure, and recycling—making it into a broad and comprehensive event where topics like automotive maintenance personnel and regional collaboration were also covered.

Imported-brand xEVs

開会式典では、JAIA 理事長のスピーチに続き、政府関係者（経済産業省、国土交通省、東京都）による来賓挨拶を頂きました。万博公式キャラクター「ミyakumiyaku」も出席しました。「ミyakumiyaku」の来場に加え、2025 年日本国際博覧会協会には、「行幸通り」と「東京ビル TOKIA ガレリア」にもブース出展頂き、大阪・関西万博（2025 年 4 月 13 日～2025 年 10 月 13 日）の周知を行って頂きました。

テープカットとフォトセッションも開催。フォトセッションを 2 つ会場（明治安田ホール、行幸通り）で実施するのも JAIA として初めての取り組みとなりました。

<テープカットとフォトセッション等の風景>< Scenes of ribbon cutting and photo sessions, etc. >



テープカット・フォトセッション（明治安田ホール）
JAIA 理事長・副理事長・理事、三省庁（経済産業省、国土交通省、環境省）、東京都、共催・後援団体、在京大使館の皆さま
Ribbon cutting and photo session (Meiji Yasuda Hall)
Pictured: JAIA Chairman, Vice Chairman, Director, government ministry members (METI, MLIT, MOE), members from the Tokyo Metropolitan Government, co-organizers and supporting organizations, and embassies in Tokyo



日本国際博覧会の公式キャラクター、「ミyakumiyaku」も開会式典に来場
Appearance by MYAKU-MYAKU at opening ceremony
(Official mascot of Japan World Exposition)

JAIA として電動車関連のイベントで初の試みとなるトークセッションも実施しました。4 つのトークセッション（①電動車市場の現状・課題と今後の動向、②充電インフラの環境整備、③クルマ・社会・パートナーシップ大賞と地方連携、④自動車整備人材の課題と取組）が行われました。

セッション①の「電動車市場の現状・課題と今後の動向」には、JAIA 理事長や政府関係者等（経済産業省、東京都等）が登壇し、マルチパスウェイを意識して電動車市場の今後の動向について探りました。

セッション②の「充電インフラの環境整備」には、経済産業省、JAIA 副理事長兼専務理事、充電インフラ事業者等が登壇し、充電インフラの環境が大きく変わりつつあることなどをインフラ事業者の目線からも示しました。

At the opening ceremony, following a speech by JAIA's chairman, greetings were offered from government officials representing the Ministry of Economy, Trade and Industry (METI), the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), and the Tokyo Metropolitan Government. MYAKU-MYAKU, the official mascot of the Japan World Exposition, was also in attendance. In addition to the appearance by MYAKU-MYAKU, the Japan Association for the 2025 World Exposition set up booths at both Gyoko-dori and the Tokyo Building TOKIA Galleria to promote awareness of the Osaka-Kansai Exposition, which runs from April 13 to October 13 of 2025.

Ribbon cutting and photo sessions were also held. This was JAIA's first attempt to hold photo sessions at two venues: Meiji Yasuda Hall and Gyoko-dori.



フォトセッション（行幸通り）
行幸通り特設ステージで行った記念撮影
Photo session (Gyoko-dori)
Commemorative photo on special stage at Gyoko-dori



行幸通りに「大阪・関西万博ブース」
大阪・関西万博が発信する脱炭素・資源循環の取り組みを紹介。
Osaka-Kansai Expo Booth at Gyoko-dori
Here, decarbonization and resource circulation initiatives promoted by the Osaka-Kansai Expo were introduced.

JAIA also held a discussion session for the first time at an xEV-related event. Four discussion sessions were held regarding the topics including (1) the current state, challenges, and future outlook of the xEV market, (2) the development of charging infrastructure, (3) the “Car, Society, Partnership Award” and regional collaboration, and (4) challenges and initiatives for the automotive maintenance workforce.

The first session, entitled ‘The Current State, Challenges, and Future Outlook of the xEV Market,’ featured presentations from JAIA's Chairman and government officials (from METI, the Tokyo Metropolitan Government, etc.), who discussed the outlook of the xEV market with a focus on a multi-faceted approach.

The second session, entitled “The Development of Charging Infrastructure”, featured presentations from various officials, including those from METI, JAIA's Vice Chairman and Executive Director, and charging infrastructure related organizations. This session highlighted the significant changes taking place in the charging infrastructure environment, offering insights from the perspective of infrastructure operators.

JAIA における電動車普及等の取り組み／JAIA's Activities for Promoting

セッション③は「クルマ・社会・パートナーシップ大賞と地方連携」には、第3回の同賞で「地域・コミュニティ活性化賞」を受賞したポルシェジャパンの社長（当時）と日刊自動車新聞社の社長が登壇し、具体的な地方連携等について紹介されました。

セッション④は「自動車整備人材の課題と取り組み」には、国土交通省、自動車整備学校の副会長、JAIAのメンバー企業等が登壇し、自動車整備人材の課題について議論しました。

JAIA YouTube で開会式典とトークセッションの様を生配信するのも、JAIA として初の試みとなりました（アーカイブ動画は以下の URL より現在でもご覧いただけます）。

The third session, entitled “The ‘Car, Society, Partnership Award’ and Regional Collaboration”, featured presentations from the president (at the time) of Porsche Japan—winner of the third edition of the “Regional and Community Revitalization Award”—and the president of Nikkan Jidosha Shimbun. Together, they introduced information including specific examples of regional collaboration.

The fourth session, entitled “Challenges and Initiatives for the Automotive Maintenance Workforce”, featured presentations from officials of MLIT, the vice president of an automotive maintenance school, and member companies of JAIA. During this session, they discussed the challenges facing the automotive maintenance workforce.

This was also JAIA's first attempt at live-streaming the opening ceremony and discussion sessions on JAIA's YouTube channel (the archived video can still be viewed via the URL below).

< JAIA YouTube >



開会式典 Opening Ceremony

URL:
<https://www.youtube.com/watch?v=EYPZKiQoHo0>



トークセッション Talk Session

URL:
https://www.youtube.com/watch?v=2ljlC9_S69Q

「行幸通り」、「丸ビル屋外スペース」、「KITTE テラス（屋外）」では会員企業の最新の輸入電動車を展示し、都心を行き交うビジネスパーソンや観光客などに輸入電動車（電動二輪車を含む）の豊富なラインアップや性能の高さ等をアピールしました。

メイン会場となった「行幸通り」では、世界 5 大モーターショーの 1 つで JAIA が共催する JAPAN MOBILITY SHOW 2023 に参加した車両*1、2024 年東京で開催されたフォーミュラ E で競ったレーシングカーのプロトタイプ車両*2、行幸通りをゴールとする東京マラソンの先導車両*3、マルチパスウェイの一環として最新の FCV 車両など*4、日ごろはなかなか見ることのできない車両*5 も展示し、訪れた一般の方々を魅了しました。また、車両の展示に加え、バッテリー・リサイクル、日本自動車連盟（路上電欠救援）、クールネット東京（補助金関連）、2025 年日本国際博覧会協会ブースとテーマごとに分類された展示を行いました。

At Gyoko-dori, the outdoor space at Marunouchi Building, and the KITTE Terrace (outdoor), the latest imported-brand xEVs from member companies were displayed, showcasing a rich lineup and high performance of imported-brand xEVs (including electric motorcycles) to business people and tourists passing through the city center.

At the main venue, Gyoko-dori, vehicles that captivated visitors were displayed, including those from the JAPAN MOBILITY SHOW 2023*1—which was co-hosted by JAIA and is one of the five major motor shows worldwide—as well as a prototype racing car that competed in a Formula E event held in Tokyo in 2024*2 and the lead vehicle for the Tokyo Marathon*3, which ends at Gyoko-dori. Also displayed were vehicles that showcased the multi-faceted approach being taken to promote xEVs, such as the newest in FCV vehicles*4 and other vehicles not normally seen by the general public*5. In addition to the display vehicles, exhibits were organized by theme, including battery recycling, the Japan Automobile Federation power outage rescue service, Cool Net Tokyo (subsidy-related organization), and the Japan Association for the 2025 World Exposition.



「行幸通り」の展示風景
Scene from the exhibition at
Gyoko-dori



*1「行幸通り」に JAPAN MOBILITY SHOW 2023 に参加した車両を展示
*1 Vehicle from JAPAN MOBILITY SHOW 2023 on display at Gyoko-dori

Imported-brand xEVs



* 2「行幸通り」にフォーミュラEを展示
* 2 Formula E car on display at Gyoko-dori



* 3「行幸通り」に東京マラソン先導車を展示
* 3 Tokyo Marathon lead car on display at Gyoko-dori



* 4「行幸通り」に最新のFCVを展示
* 4 Newest FCV on display at Gyoko-dori



* 5「行幸通り」に最新のEVも展示
* 5 Newest EV on display at Gyoko-dori

「東京ビル TOKIA ガレリア」では、電動商用車や電動二輪車に関わる展示の他、充電インフラやバッテリー・リサイクル関連事業者、自動車整備人材関連、その他電動化に関わる事業者が、カーボンニュートラル促進に向けた取り組みを紹介するブース展示等を行いました。

富裕層や観光客などが集まる丸の内エリアですが、大企業の本社が多いため、仕事終わりの会社員などが訪れやすいよう、イベントの終了時間を従来の午後7時までにするなど、運営面でも工夫を凝らしました。

11月16日、一般のお客様向けの「輸入電動車同乗試乗会」を開催しました。著名な自動車評論家による運転のもと、輸入電動車の魅力を解説いただきながら、電動車の優れた性能を体感する試乗プログラムとして好評をいただきました。

At the TOKIA Galleria of the Tokyo Building, in addition to displays related to electric commercial vehicles and electric motorcycles, booths were set up by charging infrastructure related organizations, battery recycling businesses, automotive maintenance workforce-related organizations, and other organizations involved in electrification, showcasing their efforts toward promoting carbon neutrality.

The Marunouchi area is known for being a place where affluent individuals and tourists gather, as well as home to the headquarters of many major companies. To enable office workers in the area to visit the event after work, considerations were made by event organizers to set the event's closing time to 7:00 PM.

On November 16, a test ride event was held for the general public. The test ride program was also conducted under the guidance of renowned automotive journalists, who explained the appeal of imported-brand xEVs while allowing participants to experience the outstanding performance of these electric vehicles firsthand.



<輸入電動車同乗試乗会>

自動車評論家*が運転する話題の輸入電動車に一般のお客様が同乗試乗できるというプログラム。会場で申し込んだお客様（参加者）を助手席や後席に乗せて丸ビルからスタートし内堀通りを1周。
4社9台（EV：8台、PHEV：1台）が参加しました。当日は約70名の一般のお客様が参加し、盛況に終わりました。

*協力頂いた自動車評論家8名（五十音順）
石川真禰照氏、岡本幸一郎氏、金子浩久氏、河村康彦氏、
菰田潔氏、まるも亜希子氏、桃田健史氏、諸星陽一氏

< Imported xEV Test Ride event >

OThis program enabled members of the public to ride along and test popular imported-brand xEVs driven by professional automotive journalists*.
Visitors (participants) who applied at the venue were seated in the front or rear passenger seats and taken on a loop around Uchibori-dori, starting from the Marunouchi Building. Four companies participated, exhibiting a total of nine vehicles (eight EVs, one PHEV). Approximately 70 visitors participated on the day of the event, making it a great success.

*8 automotive journalists who provided their cooperation (in alphabetical order)
Makiteru Ishikawa, Koichiro Okamoto, Hirohisa Kaneko, Yasuhiko Kawamura,
Kiyoshi Komoda, Akiko Marumo, Takeshi Momota, Yoichi Morohoshi

左記は当日用意された試乗管理ボード
The test ride management board prepared for the day

輸入車の流通／ Distribution of Imported Vehicles

輸入形態

自動車の輸入形態は、①海外自動車メーカーから直接輸入するもの（正規輸入）と②海外のディーラー等を経て輸入するもの（並行輸入）の二つに分けることができます。

正規輸入は新車だけですが、並行輸入には中古車も含まれます。

流通経路

輸入車の流通経路は、インポーターが自己の直営販売店あるいは代理店契約を結ぶ特約店、地区代理店を通じて販売するのが一般的です。インポーターとしては、近年は海外メーカーの全額出資日本法人が主流を占めるようになりました。

また、並行輸入業者の場合は、メーカーとの輸入代理店契約は持たず、海外ディーラー等から購入して輸入、販売を行っています。

Import Flow

Vehicles are either directly imported from overseas manufacturers (official import) or imported through overseas dealers (parallel import).

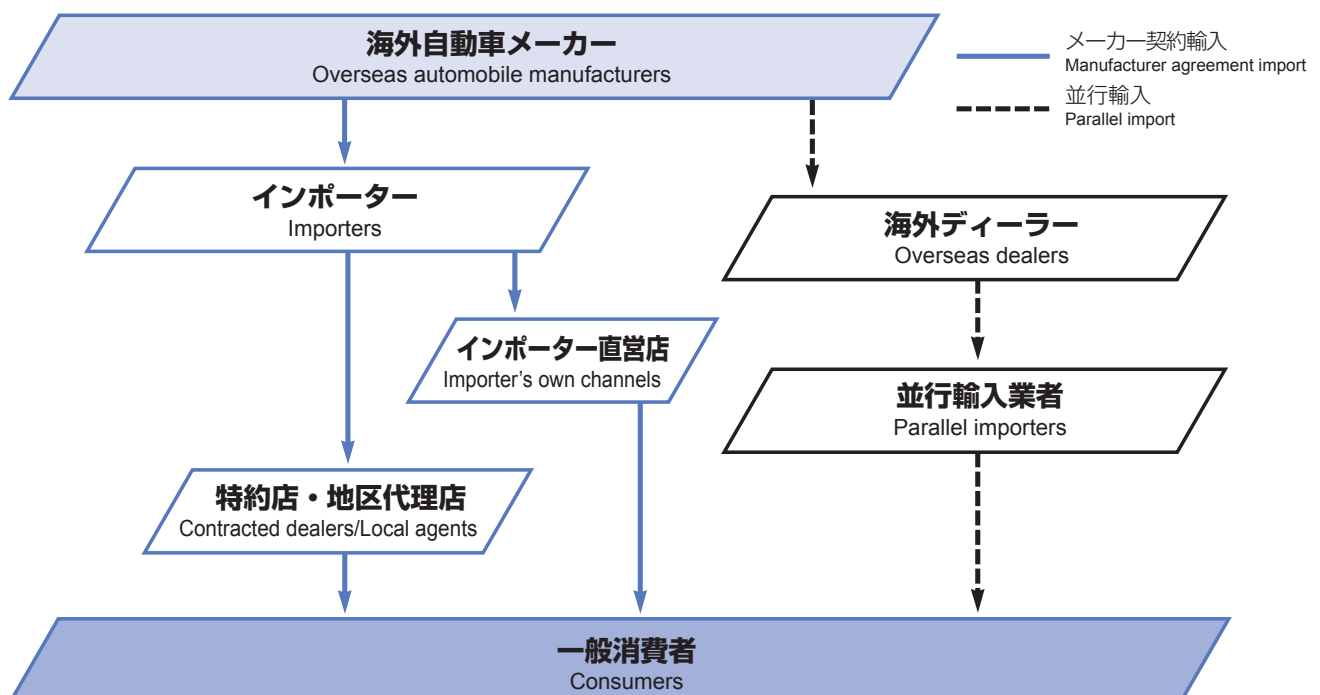
The official import is only for new vehicles, but parallel import is for both new and used cars.

Distribution Channel

Imported vehicles are distributed through importers' own sales channels or through dealers/local agents under distribution contracts. Most of the importers are wholly-owned subsidiaries in Japan of overseas manufacturers.

Also, as parallel importers have no standing agreements with manufacturers, they purchase cars for import from overseas dealers or other channels.

乗用車の輸入形態および流通経路 Flow of Passenger Cars Import and Distribution Channel



輸入から登録までの手続き

世界有数の自動車大国である日本は、各国の自動車メーカーにとって重要なマーケットです。そのため、海外メーカーでは、日本で一定以上の台数が見込める車種については、日本向けの生産ラインを確保し、基準や市場の要求にあわせた「日本仕様車」を輸出しています。

日本に到着後は、インポーターの新車整備センターへと運ばれ、日本の品質基準に従って、きめ細かくチェックを受けます。点検の結果に従い、調整、補修や磨き作業に入ります。なお、近年はメーカーの日本市場に合わせた出荷品質の著しい向上により、インポーターによるこれらの作業は大幅に軽減されてきています。

こうして商品化された車両（認証制度による認証を受けたモデル）は、ユーザーが決まると運輸支局等で車両検査制度による検査手続きを受け、税金・保険料等を支払って自動車登録ファイルに登録され、ナンバープレートの交付を受け、封印取り付け後、運行の用に供されます。

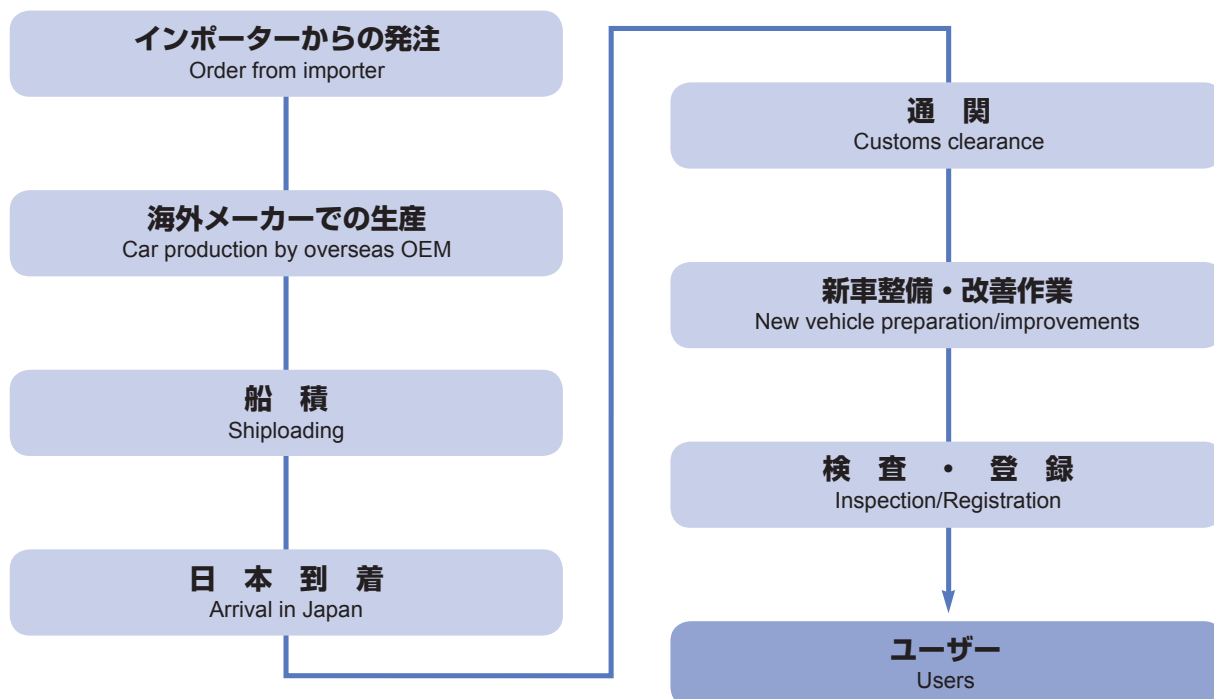
Procedures from Import to Registration

Being one of the largest automobile industry in the world, the Japanese market has great significance for overseas manufacturers. For that reason, the automakers earmark special production lines for those models that are likely to be sold in certain volume in Japan so that they can export vehicles that meet the standards and market requirements of the country.

After arriving in Japan, vehicles are transported to importers' pre-delivery inspection (PDI) centers where their quality is closely examined based on the Japanese standards. Then, depending on the result of quality check, adjusting, repair and polishing are done as needed. Further, thanks to greatly-improved product qualities tailored to the Japanese market that are assured at manufacturers, burdens on importers to achieve the above have been cut significantly in recent years.

After a user buys a vehicle, which is geared up through the above process (in the case of those models certified under the Vehicle Certification System), the vehicle is examined under the Vehicle Inspection System at a transport branch office and recorded on the license registration file after paying taxes and insurance premiums. Then a registration (license) plate is issued and sealed. The vehicle then is allowed to run on public roads.

輸入から登録までの手続き Procedures from Import to Registration

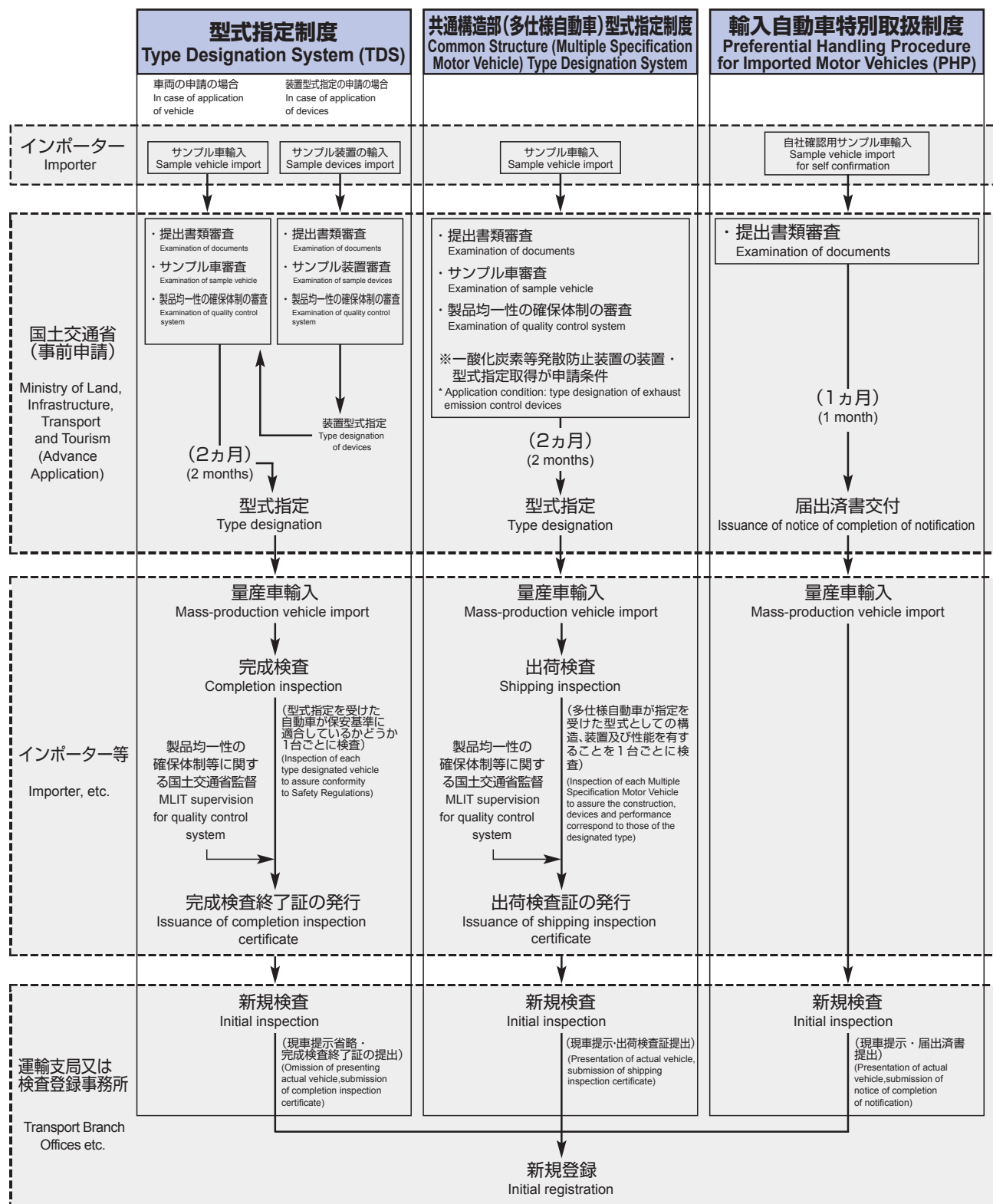


自動車認証制度／ Vehicle Certification System

日本における輸入自動車の認証制度は、大きく分けて「型式指定制度」、「共通構造部（多仕様自動車）型式指定制度」、「輸入自動車特別取扱制度」の3つがあります。

The certification procedures for imported motor vehicles in Japan are divided into three systems: the “Type Designation System,” the “Common Structure (Multiple Specification Motor Vehicle) Type Designation System” and the “Preferential Handling Procedure for Imported Motor Vehicles”.

自動車の申請から登録までの手続きの流れ Flow from Application to Registration



1 型式指定制度

日本国内で多数販売される乗用車等を輸入する場合に利用されています。あらかじめサンプル車と提出書類の審査を行うと共に、製品均一性の確保体制について審査を行います。このため、型式指定を受けた自動車については、自動車メーカーや自動車インポーター(以下、自動車メーカー等とします)による完成検査の実施により新規検査の際に現車提示が省略できることとなっています。

また、日本は1998年11月に、自動車の国際流通の増大と基準の共通化の進展に対応するため、車及び装置の基準統一と型式認可の相互承認を行うことを目的とした国連の相互承認協定(1958年協定)へ加入し、装置型式指定制度が導入されました。この制度により、国内での自動車の型式指定の審査の際に、すでに型式認可を受けた構造装置等の審査は省略されます。

2 共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度

これまで仕様が多様な大型トラックやバスには「新型自動車等届出制度」が利用されていましたが、2018年4月より国連の相互承認協定を活用した自動車の相互認証制度(IWVTA: International Whole Vehicle Type Approval)を前提に追加された共通構造部型式指定制度を活用した新制度「共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度」が導入され、「新型自動車届出制度」は2021年3月をもって廃止されました。新規検査の際は、自動車メーカー等が発行する出荷検査証の提出により、共通構造部についての検査が合理化され、用途に合わせ制作された荷台等の架装部分が主な検査の対象となります。

3 輸入自動車特別取扱制度

自動車の輸入を促進するため、日本国内で少数販売される輸入自動車のみ適用されます。新規検査・登録の際に現車の提示が必要ですが、審査用のサンプル車の提示の省略、提出書類の簡素化などにより、型式指定制度よりもかなり簡便なものとなっています。

この制度の適用は、1型式につき年間5,000台までの販売が認められています。

1 Type Designation System (TDS)

This system applies to vehicles, mainly passenger cars, sold in large quantities. The authorities examine sample vehicles and documents in advance as well as manufacturers' quality control systems to ensure uniform quality of vehicles. Because of such preliminary examinations, the completion inspections conducted by motor vehicle manufacturers and importers are deemed enough to waive presentation of actual vehicles for initial inspections.

Furthermore, in response to the increase in international trade of automobiles and progress on the adoption of unified standards and regulations, Japan acceded, in November 1998, to the 1958 UN/ECE Agreement, which aims at harmonizing standards and mutually recognizing approvals. As a result, a type designation system for devices was introduced. Under this system, inspection of the type approved constructions and devices is waived during examinations on completed vehicles for type designation.

2 Common Structure (Multiple Specification Motor Vehicle) Type Designation System

The Type Notification System (TNS) had been utilized for large trucks and buses, specifications of which vary widely; however, in April 2018, the Common Structure (Multiple Specification Motor Vehicle) Type Designation System using the International Whole Vehicle Type Approval (IWVTA) based on the 1958 Agreement was introduced, and TNS was abolished as of March 2021. Mainly covering body structures manufactured for specific use such as truck beds, during an initial inspection, tests on common structures are simplified by submitting shipment inspection certificates issued by the vehicle manufacturer or importer.

3 Preferential Handling Procedure for Imported Motor Vehicles (PHP)

The Preferential Handling Procedure for Imported Motor Vehicles is designed to promote imports of vehicles and applies only to those vehicles sold in small quantities in Japan. This system follows an even simpler procedure than TDS, because the requirement to submit sample vehicles for each imported type is omitted and documentation simplified, although it is required to present actual vehicles for the initial inspection and registration.

The number of vehicles that may be sold according to this procedure is up to 5,000 per year per vehicle type.

基準・認証の国際調和の推進／Promoting International Harmonization of Standards and Certification

自動車の安全・環境基準の国際調和のために、自動車基準調和世界フォーラム（WP29）で基準統一化の努力がなされています。

自動車の国際流通が多く国際交通も盛んな欧州地域を中心に、1958年に制定された国連の相互承認協定（1958年協定）が締結されています。1998年11月には、日本は欧州地域以外から初めて国連の相互承認協定に加入し、基準・認証の国際調和を推進しています。現在、61の国と1地域が加盟し、各国等が採択しているUN規則に基づく相互承認を実施しています。

さらに1998年には、世界的な基準統一を目指した国連の世界技術基準協定（グローバル協定）が日米欧で合意されました。日本は1999年8月に加入し、同協定は2000年8月に発効し、これまで24の世界技術基準（GTR）が制定されています。

日本は、今後の自動車の国際化の進展を考慮し、より多くの国の参画による基準調和が実現するよう積極的に世界に働きかけています。

2017年9月に国際的な車両全体の型式認可（IWVTA）創設のため1958年協定が改正され、2017年11月には、IWVTAに関する規則UN R0がWP29で合意され、2019年4月からは同規則に基づくIWVTA認可の相互承認ができるようになりました。今後は、IWVTAをより完全なものに発展させ、輸入車両の認証手続きを大幅に合理化していくことが期待されています。

JASIC

基準の国際調和と型式認可の相互承認の推進に関する日本政府の活動を支援する目的で、1987年に自動車基準認証国際化研究センター（JASIC）が国と民間関連団体の協力により設立されました。1988年にはジュネーブ事務所を、1998年にワシントン事務所を、2013年にジャカルタ事務所を開設しました。

JASICはこれら海外事務所の協力のもとに、関連する国際会議で日本の意見を反映させるための活動を行い、また、UN規則を国内に採用することについて、関連する専門家を中心に検討、協力しています。また、UN規則に対する提案に加え、世界技術基準（GTR）を作成する視点から基準調和の検討、提案を行っています。

さらに、アジア地域の各国政府と協力関係を強化するための国際調和に関する会議に参加しています。

また、これらの活動を円滑に進めるため、日本の保安基準の英語版、UN規則・EC指令・規則、米国のFMVSS等の海外法規の和訳等を発行しています。

Efforts are being made at the World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP29) for international harmonization of safety and environmental standards.

The UN/ECE 1958 Agreement is valid mainly in Europe, where motor vehicle distribution and traffic across borders are well established. In November 1998, Japan became the first non-European country to accede to the Agreement, and, since then, has facilitated international harmonization of regulations and certification. As of the present, 61 countries and a region become contracting parties of the 1958 Agreement, where mutual recognition of approvals is conducted based on the specific UN Regulations each country or region has adopted.

In 1998, an accord was reached on the "Agreement on Global Technical Regulations (GTR)" among Japan, the U.S. and the EU. In August 1999, Japan accepted the Agreement, which became effective in August 2000. Based on the Agreement, 24 GTRs have been instituted so far.

In light of progress in globalization of the auto industry, the Japanese government is vigorously encouraging other countries to join to achieve international harmonization of standards and regulations.

The 1958 Agreement was revised in September 2017 for the creation of IWVTA (International Whole Vehicle Type Approval) and WP29 approved in November 2017 the UN R0, which allows mutual recognition of IWVTA from April 2019. In the years to come, development of IWVTA into its completed form is expected to significantly streamline vehicle approval procedures.

JASIC

The Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC) was founded in 1987, as a result of collaboration of the government and industry organizations, to promote activities related to international harmonization of standards and mutual recognition of type approvals. JASIC established offices in Geneva in 1988, in Washington, D.C. in 1998 and in Jakarta in 2013.

With the help of its overseas offices, JASIC presents views of the country at international conferences. Also, JASIC has been studying ways to adopt more UN Regulations in collaboration with outside experts. In addition to proposals for UN Regulations, JASIC studies and proposes international harmonization of regulations from a viewpoint of establishing Global Technical Regulation (GTR).

Furthermore, JASIC participates in conferences in Asia on international harmonization to strengthen cooperation with other governments of the region.

To facilitate these activities, JASIC issues English translations of Japan's Safety Regulations and Japanese translations of overseas regulations including UN Regulations, EC Directives and Regulations, and the U.S. FMVSS, etc.

車両検査制度

車両検査制度は、「道路運送車両法」に定める「保安基準」に当該自動車が適合しているかどうか定期的に確認する制度です。なお、「保安基準」への適合性の検査については、2002年7月に国から独立した独立行政法人自動車技術総合機構が運輸支局等で実施しています。

乗用車の場合、〔新規検査〕（初回）は各運輸支局等の検査場で行われ、有効期限は3年。この場合、型式指定車は、自動車メーカー等が発行する完成検査終了証の提出のみで、現車提示による検査が省略されます。

「輸入自動車特別取扱」による場合は、事前に届出された通りの車両であるかどうか、現車を提示し検査を受けます。

また、乗用車の〔継続検査〕は、初回は3年後、2回目以降は2年ごとに実施され、運輸支局等の検査場、または、国に代わって検査を行うことができる指定整備工場で検査を受けることになります。

自動車登録制度

自動車登録制度とは、自動車登録番号標を取得した、すなわち、自動車登録ファイルに登録を受けた自動車（軽自動車、小型特殊自動車、二輪の小型自動車は除く）のみ公道走行を可能とする「道路運送車両法」に定められた制度です。

自動車を新規に登録する際には、所轄の運輸支局等において、譲渡証明書等を申請書に添えて提出し、かつ、現車を提示します。

新規に登録された自動車は、自動車登録番号標の交付を受けると共に、封印取り付け受託者による番号標への「封印」の取り付けが行われます。

但し、検査時に完成検査終了証の提出により、現車の提示が省略される「型式指定」を受けた自動車については、交付を受けた自動車登録番号票の取付に際して運輸支局長の委託を受けた販売店が「封印」を行うことができます。

国土交通省は2005年12月よりワンストップサービスを開始し、現在、新車新規登録、継続検査等について、全都道府県で稼働しています。このサービスにより自動車を保有するために必要な多くの手続（検査・登録、保管場所証明、自動車諸税の納税等）を、オンラインにより一括して行うことができるようになり、申請者の負担が軽減されました。

Vehicle Inspection System

The Vehicle Inspection System is a scheme for periodic inspections to determine whether motor vehicles meet the Safety Regulations pursuant to the Road Vehicles Act. Compliance with the Regulations is examined by the National Agency for Automobile and Land Transport Technology, which became independent from the government in July 2002, at transport branch offices.

In the case of passenger vehicles, an initial inspection is conducted at examination sites of transport branch offices, etc. and the first inspection certificate is valid for three years. A “type-designated” vehicle does not have to go through physical inspection, if a certificate of completion inspection issued by the vehicle manufacturer, etc. is submitted.

In the case of “PHP-certified”, actual vehicles must be shown for inspection to see whether the vehicles are the same as previously notified.

Renewal inspections for passenger cars (second and subsequent) are conducted three years after the initial registration and once in two years thereafter. Vehicles may be inspected at the transport branch offices or service shops designated by the government.

Vehicle Registration System

The automobile registration system is based on the “Road Vehicles Act” and requires that the vehicles (excluding Kei-cars, small special vehicles and motorcycles) obtain registration (license) plates, i.e. registered in the vehicle registration file.

When registering a new vehicle at a transport branch office, the applicant must submit a certificate of title holder transfer together with an application form and present the vehicle.

A newly registered vehicle will receive a new registration (license) plate, sealed by an authorized sealer.

However, a type-designated vehicle, which is exempted from physical inspections with presentation of the Completion Inspection Certificate, may have the registration number plate sealed by a dealer who has been authorized by the transport branch office chief.

The Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) launched a One-Stop Service (OSS) in December 2005, which is in operation in all prefectures for new vehicle registrations and renewal inspections, etc. now. This service allows various procedures required of vehicle owners (inspection and registration, parking location certificate, auto-related tax payment, etc.) to be performed online, reducing burdens on applicants.

自動車整備士には多岐にわたる知識・技能が求められますが、求められる整備技術のレベルとガソリン/ディーゼル等の整備対象によって、自動車整備士資格は細かく分類されており、現在は三級から一級の自動車整備士と、車体整備士等の特殊整備士が規定されています。しかし、近年は自動ブレーキなど自動車技術の高度化・実用化や電気自動車の普及が急速に進展していることや整備士不足への対応を行う必要性があることなどを受け、国土交通省にて、受験資格の要件である実務経験を短縮できる対象学科等の範囲拡大等を含め自動車整備士資格制度の見直しが検討され、2027年1月より新たな自動車整備士制度が施行される予定です。

新たな制度では、これまで細分されていた整備士資格の種類を統合し、二輪自動車を含めた自動車全般に係る「1級、2級、3級の自動車整備士（総合）」とすることとなりました。また、二輪車のみを対象とする整備士資格は存置し、「自動車整備士（二輪）」とすることとなりました。

また、自動車整備人材を含む構造的な人材不足への対応として、現行の技能実習制度が見直され、人材確保と人材育成を目的とする新たな制度である育成就労制度への改正が2024年6月に行われました。この改正によって、日本において基本的に3年間の就労ののうち特定技能1号の技術水準の人材の育成を目的とした制度が2027年までに施行される予定となりました。

さらに、自動車の技術進化や、自動車整備士の重要性の増加などの変化が生じていますが、少子化の影響などから、自動車整備士を志す若者が減少しており、その解消を図ることが喫緊の課題となっています。国土交通省は「自動車整備の高度化に対応する人材確保に係る検討WG」を設置し、自動車整備業に必要な人材の確保や整備士等の能力向上のための対策の検討を行い、整備要員の定着・育成や整備士をはじめとする人を中心とした魅力ある職場づくりを行うにあたり、求められる取り組みや望ましい取り組みを示した「自動車整備士等の働きやすい・働きがいのある職場づくりに向けたガイドライン」をとりまとめ、2024年3月に公表しています。

自動車整備人材関連情報連絡会

上記の通り、昨今、自動車産業共通の課題として、整備人材の不足がさらに喫緊の課題となっています。そこで、JAIAは2022年9月、自動車整備人材関連情報連絡会を設置し、自動車関係団体・整備学校関係者とも連携して、メンバーのニーズも踏まえた上で、グローバル人材の受け入れ・定着も念頭に置いて検討を進めています。

具体的には、① MLIT の自動車整備の高度化に対応する人材確保に係る検討WGへの参加並びにフォローアップ活動、② JAIA カーボンニュートラル促進イベント in 東京 (2024年11月15-16日) において整備人材ブースの設置、「自動車整備人材の課題と取り組み」をテーマとして整備専門大学校等と連携し、トークセッションを開催、③メンバーの実施したベストプラクティスの共有、④外国籍人材の制度等の情報アップデート、⑤補助金活用の説明会開催等を行っています。

Auto mechanics are required to have a wide range of knowledge and skills. Depending on the required level of skills and the vehicle such as gasoline or diesel, etc., auto mechanic qualifications are classified finely, currently from Class 3 to Class 1 (ascending order) in addition to Specialized Mechanic, such as auto body mechanic. In recent years, sophistication of automobile technologies is progressing rapidly such as automatic braking and so are their practical application and the spread of electric vehicles. Combined with the need to address the shortage of mechanics, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) reviewed the mechanic qualification system, and a revised system will be enforced as of January 2027.

Under the new system, the finely divided qualifications are integrated into the “Class 3 to Class 1 Automobile Mechanic-Comprehensive”, as a qualification of overall automotive knowledge and skills including two wheelers. As for two-wheelers, the qualification for motorcycle only is retained as “Automobile Mechanic-Motorcycle”.

Further, as a way to address structural shortage of human resources including auto mechanics, the current technical training system was revised in June 2024 for the purposes of securing and developing HR. The above revision will lead to the enforcement by 2027 of a system aimed at developing human resources with the technical level of Specified Skills No. 1 after basically working in Japan for three years.

Furthermore, there are recently such changes as progress of automotive technologies and increasing importance of auto mechanics. Partly due to the impact of declining birthrate, young people wanting to be auto mechanics are on the decline. Resolving this problem has become an urgent issue. MLIT established the Study WG on Securing Human Resources to address the Sophistication of Automobile Maintenance,” to consider measures to secure the human resources necessary for the automobile maintenance industry and improve the skills of mechanics, etc. The “Guidelines for Creating Comfortable and Rewarding Workplaces for Automobile Mechanics, etc.” outlining the required and desirable approaches to retaining and developing personnel and creating an attractive workplace centered on people including mechanics was published in March 2024.

Liaison Meeting for Auto Mechanic Human Resources

As mentioned above, the shortage of auto mechanic personnel has become an even more pressing issue shared by the auto industry. In September 2022, JAIA set up an information liaison meeting for auto mechanic human resources, working in cooperation with automotive-related organizations and automotive maintenance schools, taking into account the needs of its members and considering the acceptance and retention of global talent.

Specifically, JAIA conducted activities which are (1) Participating in the MLIT Study Group on the Advancement of Automotive Maintenance Technology and follow up, (2) Holding the JAIA carbon neutral promotion event in Tokyo (Nov 15 and 16, 2024), setting up mechanic HR booth and holding, in collaboration with mechanic vocational colleges etc, talk sessions on the theme of “challenges and initiatives for mechanic HR” (3) Sharing best practices of JAIA members (4) Updates on systems for foreign national HR, (5) Holding information sessions on how to use subsidies, etc.

自動車保険

自動車に関する保険には、自動車損害賠償保障法によりすべての自動車に対して義務付けられている「自動車損害賠償責任保険（強制保険）」と、自動車の所有・使用・管理等に伴うさまざまな損害をカバーする「任意自動車保険（任意保険）」があります。

「自動車損害賠償責任保険（強制保険）」は事故の際の死亡・傷害・後遺障害に係る治療費、慰謝料、逸失利益などの人身損害を補償します。

「自動車損害賠償責任保険（強制保険）」の額は、金融庁の審議会により決定されます。

「任意自動車保険（任意保険）」には、対人賠償保険、対物賠償保険、自損事故保険、無保険車傷害保険、搭乗者傷害保険、車両保険等があります。

1998年7月より自動車保険の自由化が実施されました。「損害保険料率算出団体に関する法律」が改正され、任意自動車保険について自動車保険料率算定会（当時。現「損害保険料率算出機構」）は、会員保険会社に使用義務が課せられない参考純率の算出を行うことになり、この自由化以降、損害保険会社ごとに数多くの新商品が発売されており、エアバッグ、ABS、横滑り防止装置、イモビライザー等が装着された車両に対する割引を行っている会社もあります。

また、損害保険料率算出機構は2018年1月より、交通事故軽減効果が大きい衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）を装備している車両に対し、参考純率の割引（9%、発売後3年以内の型式にのみ適用）を実施しています。

リコール制度

リコール制度は、欠陥車による事故を未然に防止し、自動車ユーザー等を保護することを目的としたものです。「道路運送車両法」に定める「保安基準」に当該自動車が適合しなくなるおそれがある状態、または適合していない状態で、原因が設計または製作の過程にある場合に、自動車メーカー等が国土交通省に届け出て自動車を回収し無料で修理する制度です。

国土交通省は、リコールの迅速、確実な実施を図るため、リコール命令制度の創設、懲役刑（1年以下）の設定・罰金（最高限度額2億円）の加重等を追加するとともに、重大な不正行為を行った自動車メーカー等に対する調査・監査体制の強化を実施しています。

また、国土交通省は、2005年4月より市場における不具合情報について4半期毎に報告を求め、輸入車には2007年1月からブランド別で年間新規登録台数1万台以上のインポーターに、2009年4月から全インポーターに適用されています。

更に、国土交通省は、自動車メーカー等に対し、2009年1月から自動車の不具合による事故・火災情報の報告を義務付け、国土交通省のホームページで公表を行っています。

Automobile Insurance

The automobile insurance is divided into the “automobile liability insurance (compulsory insurance)” required for all vehicles pursuant to the Automobile Liability Security Act and the “voluntary automobile insurance” that covers damages arising out of ownership, use, maintenance, etc. of vehicles.

The compulsory automobile liability insurance covers damages for affected people including doctor's fees, consolation money and loss of earnings.

The premiums for the liability insurance are determined by a Financial Services Agency council.

The voluntary automobile insurance covers bodily injury liability, property damage liability, single-car accidents and protection against uninsured automobiles, passengers' casualty and damage to own vehicle.

Automobile insurance was liberalized in July 1998. Following revisions to the Act concerning Non-Life Insurance Rating Organizations, the then Automobile Insurance Rating Organization of Japan (currently General Insurance Rating Organization of Japan; GIROJ) was assigned to calculate reference loss cost rates (advisory pure risk premium rates), which do not have to be used by its member insurance companies. Since this liberalization, non-life insurance companies started to offer varieties of new products, including discounts for those vehicles equipped with airbags, ABS, ESC, immobilizers, etc.

Moreover, since January 2018, GIROJ started applying a discount on the reference loss cost rates (9 percent, only on those types of up to three years after the launch) is applicable to those vehicles equipped with Advanced Emergency Brake Systems (AEBS), which are effective in alleviating damage of traffic accidents.

Recall System

The recall system aims at protecting vehicle users by preventing accidents caused by defects. It is a system that requires the vehicle manufacturers and importers to notify the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), and recover and repair defects free of charge, when the vehicles in question may fail or have failed to comply with the Safety Regulations pursuant to the Road Vehicles Act and the defect is caused by design or manufacturing process.

In order to ensure prompt and reliable implementation of recalls, MLIT has established a recall order system, imposed imprisonment sentences (up to one year), increased the amount of aggravated fines (up to 200 million yen), and strengthened the structure for investigation and audit of automobile manufactures and others that have engaged in serious misconduct.

MLIT put a new system in place, effective as of April 2005, requiring quarterly reporting of defects. For imported vehicles, it is applicable to those importers with annual new registrations of 10,000 units or more since January 2007 and all others from April 2009.

Furthermore, from January 2009, MLIT mandates manufacturers and importers to report information on accidents and fires caused by defects of motor vehicles and announces the same on its website.

自動車関係諸税／Auto-related Taxes

自動車には、現在、取得、保有、走行の各段階において合計9種類もの税が課せられており、2024年度の当初予算において自動車ユーザーが負担する税金の総額は国の租税総収入の約7.7%にあたる約9兆円にのぼります。課税バランスを著しく欠いており、極めて過重な税負担といえます。

このように複雑かつ過重な自動車関連税制は、速やかに見直す必要があり、JAIAは税体系の簡素化・公平化と自動車ユーザー負担の軽減を強く求めています。

なお、令和7年度税制改正大綱では、「車体課税については、カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献するものとすべく、国・地方の税収中立の下で、取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和8年度税制改正にて結論を得る。」という方向性が示されています。

1 取得

(1) 環境性能割 (自動車税・軽自動車税)

環境性能割は、自動車(登録車)・軽自動車の取得に対して課される税金で、取得価額が50万円以下の自動車・軽自動車・二輪車を除き、取得価額に応じた課税が行われます。

税率は、燃費などの環境性能に応じて自家用自動車は非課税・1%・2%・3%のいずれかの税率が、営業用自動車は、非課税・0.5%・1%・2%のいずれかの税率が適用されます。

また、同じく自家用軽自動車は非課税・1%・2%のいずれかの税率が、営業用軽自動車は非課税・0.5%・1%・2%のいずれかの税率が適用されます。

車いすを使用したまま乗り込むことができるタクシー・バス、ノンステップバス、対象となる先進安全技術を搭載したトラック・バスも特例措置を受けることができます。

(2) 消費税

購入価格の10%の消費税が課されます。

2 保有

(1) 自動車重量税

自動車の重量等に応じて課される税金で、運輸支局等で行う検査の際に、車検証の有効期間に応じた額が課されます。例えば、自家用乗用車の新車を購入した場合は、購入時に3年分の自動車重量税の負担が必要になります。

自家用乗用車の税率は、4,100円/0.5t/年ですが、環境対応要件を満たす自動車については、2,500円/0.5t/年の税率が適用され、エコカー減税制度により、減免が行われます。

車いすを使用したまま乗り込むことができるタクシー・

In Japan, nine different taxes are currently levied on motor vehicles in each stage of acquisition, ownership and use. According to the FY 2024 initial budget of the government, the total amount of taxes paid by car users stood at about 9 trillion yen, roughly accounting for 7.7% of the country's total tax revenues. These taxes, materially lacking levying balance, are grossly excessive.

These complex and overloaded taxes on automobiles must be immediately reviewed and JAIA is strongly calling for streamlining, ensuring fairness of the tax system and reductions in the burdens of vehicle users.

Japan's fiscal reform outline for 2025 states, "Regarding vehicle taxation, the aim is to actively contribute to achieving carbon neutrality. Under the principle of tax revenue neutrality for both national and local governments, the taxation system will be revised to reduce burdens at the time of vehicle acquisition. Additionally, it will consider a fair, neutral, and simplified tax burden for vehicle ownership based on vehicle weight and environmental performance. Stakeholders' opinions will be solicited during this process, and a conclusion will be reached in the 2026 fiscal reform."

1 Acquisition

(1) Environmental Performance Levy (Automobile Tax, Light Motor Vehicle Tax)

The Automobile Tax Environmental Performance Levy is assessed on the acquisition of registered vehicles and light motor vehicles, except for those priced at 500,000 yen or less, and the amount levied varies depending on the acquisition value.

The applicable rate of the Levy changes on the basis of such environmental performance as fuel efficiency and is either no tax, 1, 2 or 3 percent for private-use vehicles and no tax, 0.5, 1 or 2 percent for business-use vehicles.

Also, for the light motor vehicles of private use, the applicable rate is either no tax, 1 or 2 percent and the same rate as above is applicable to the business-use vehicles of the light motor vehicle category.

In addition, those taxis and buses that can accommodate people sitting in wheelchairs qualify for preferential taxes together with low-floor buses, and the trucks/buses equipped with specified advanced safety technologies/features.

(2) Consumption Tax

The Consumption Tax of 10 percent of vehicle price is levied.

2 Ownership

(1) Tonnage Tax

This tax is levied depending on weight, etc. of vehicles and the length of the effective period of motor vehicle inspection certificates, and paid upon inspections at transport branch offices, etc. When purchasing a new private-use passenger car, for example, the Tonnage Tax must be paid for three years at purchase.

The tax rate for private-use vehicles is ¥4,100/0.5t/year, but the rate of ¥2,500/0.5t/year is applied to those vehicles meeting certain environmental requirements, in addition to the exemption or tax cut by the Eco-car Tax Incentives.

Incentives are granted also to those taxis and buses that can accommodate

バス、ノンステップバス、対象となる先進安全技術を搭載したトラック・バスも特例措置を受けることができます。

環境対応要件を満たす自動車を除き、車齢 13 年を超えた自動車は、自動車重量税が重課され、車齢が 13 年を超えた自家用乗用車は 5,700 円／0.5 t／年、車齢が 18 年を超えた場合は 6,300 円／0.5 t／年が適用されます。

(2) 自動車税 種別割

毎年 4 月 1 日時点の所有者に対し課される税金で、排量に応じた額を 5 月までに翌年 3 月までの 1 年分を前払いで納付します。年度途中で新車を購入した場合は、登録の翌月から翌年 3 月分を月割りで納付します。

環境対応要件を満たす自動車については、グリーン税制により、新車購入翌年度の税額が環境性能に応じて減税されます。車齢 13 年を超えた自動車（ディーゼルの場合は 11 年）は、電気自動車等を除き自動車税が重課されます。

(3) 軽自動車税 種別割

毎年 4 月 1 日時点の所有者に対し課される税金で、5 月までに翌年 3 月までの 1 年分を前払いで納付します。新車購入初年度は課税されません。

環境対応要件を満たす軽自動車については、自動車税同様、グリーン税制により、新車購入翌年度の税額が環境性能に応じて減税されます。

車齢 13 年を超えた三輪以上の軽自動車は、電気自動車等を除き軽自動車税が重課されます。

3 走行

(1) 揮発油税・地方揮発油税（ガソリン）

ガソリンの製造者に課せられる税金で、国と地方の財政が厳しいことを理由に当分の間の税率が維持され、ガソリン 1 リッターあたり 53.8 円が課税されていますが、これらは小売価格として転嫁され、消費者が最終的に負担しています。小売価格に転嫁されることから、消費税との二重課税も問題視されています。

(2) 石油ガス税

自動車に搭載されている LP ガス容器に充てんする LP ガスに対して課税されます。1 kg あたり 17.5 円が自動車 LP ガスに充てんするスタンド業者等に課税され、結果的に小売価格に転嫁されます。

(3) 軽油引取税

特約業者または元売業者から軽油を引き取った者に対し課せられる税金で、国と地方の財政が厳しいことを理由に当分の間の税率が維持され、軽油 1 リッターあたり 32.1 円課税されていますが、これらは小売価格として転嫁され、消費者が最終的に負担しています。小売価格に転嫁されることから、消費税との二重課税も問題視されています。

people in wheelchairs, low-floor buses, and the large trucks and buses equipped with specified advanced safety technologies/features.

Except those vehicles satisfying certain environmental requirements, heavier levy of the Tonnage Tax is applied to old vehicles, and for private-use passenger cars, ¥5,700/0.5t/year is assessed on those vehicles aged 13 or over and ¥6,300/0.5t/year for those aged 18 or over.

(2) Automobile Tax: Engine Displacement Levy

This tax is assessed on the vehicle owners as of April 1 of each year, and the amount depending on engine displacement for one year until March of the following year is paid in advance by May. In the case of purchasing a new vehicle in mid-year, a prorated monthly amount from the following month of vehicle registration until next March is paid.

For those vehicles meeting certain environmental requirements, under the green taxation, taxes for the following year of new car purchase are cut depending on the vehicle's environmental performance. For the vehicles aged 13 years or over (11 years or over for diesel vehicles), for Automobile Tax, heavier levy is applied except for battery electric vehicles, etc.

(3) Light Vehicle Tax: Engine Displacement Levy

This tax is levied on the vehicle owners as of April 1 of each year, and the amount for one year until next March is paid in advance by May. It is not levied in the initial year of new vehicle purchase.

For those light motor vehicles meeting certain environmental requirements, as with Automobile Tax, thanks to the greening taxation, the amount of tax for the following fiscal year of vehicle purchase is cut depending on the environmental performance.

For the light motor vehicles with three or more wheels aged 13 years or over, heavier levy of the Light Vehicle Tax is applied except for battery electric vehicles, etc.

3 Use

(1) Gasoline Tax/Local Gasoline Tax

This tax is assessed on gasoline producers, and the tax rate for the time being is maintained in the face of severe fiscal conditions of the central and local governments. ¥53.8 is levied per liter of gasoline, which is passed on to retail price and borne by consumers in the end. Since it is passed on to retail price, double taxation with the Consumption Tax is also seen as a problem.

(2) Liquefied Petroleum Gas Tax

This tax is applicable to the LP gas filled in the LP gas tanks of motor vehicles. The tax rate is ¥17.5 per 1 kg, which is levied to the gas stations and passed on to the retail price in the end.

(3) Diesel Handling Tax

This tax is levied on the parties who take light oil from exclusive agents or primary distributors, and the tax rate for the time being is maintained in the face of severe fiscal conditions of the central and local governments. ¥32.1 is levied per liter of light oil, which is passed on to retail price and borne by consumers in the end. Since it is passed on to retail price, double taxation with the Consumption Tax is also seen as a problem.

自動車リサイクルシステム／Automobile Recycling System

日本国内では、年間約 200 ～ 300 万台の自動車
が廃車されています。鉄などの有用金属は資源として
リサイクルされますが、残りのシュレッダーダスト（自
動車の解体・破砕後に残るプラスチックくずなど）は、
自動車リサイクル法が施行されるまでは主に最終処分
場で埋立処分されてきました。

この最終処分場の容量不足や鉄スクラップ価格の低下などにより、処分費用が高騰したこと、カーエアコンに冷媒として充填されているフロン類を回収処理しないとオゾン層破壊や地球温暖化問題を引き起こす要因となること、エアバッグ類の適正処理には専門的知識が必要なことなどから、2002年7月に自動車リサイクル法が制定され、2005年1月より本格施行されました。

関係者の取組みにより、使用済自動車のリサイクル率は車両重量ベースで約99%に向上し、不法投棄などの台数も大幅に減少しました。

経済産業省と環境省の審議会は、5年おきに自動車リサイクル制度の在り方について評価・検討を行っており、2021年7月に3回目（施行15年目）の評価・検討の結果がまとめられました。

自動車リサイクルシステムの運用開始から約15年間経過したことから、2026年1月を目標に、業務・システム全体の抜本的見直し（大改造）を実施する方向で準備が進められています。

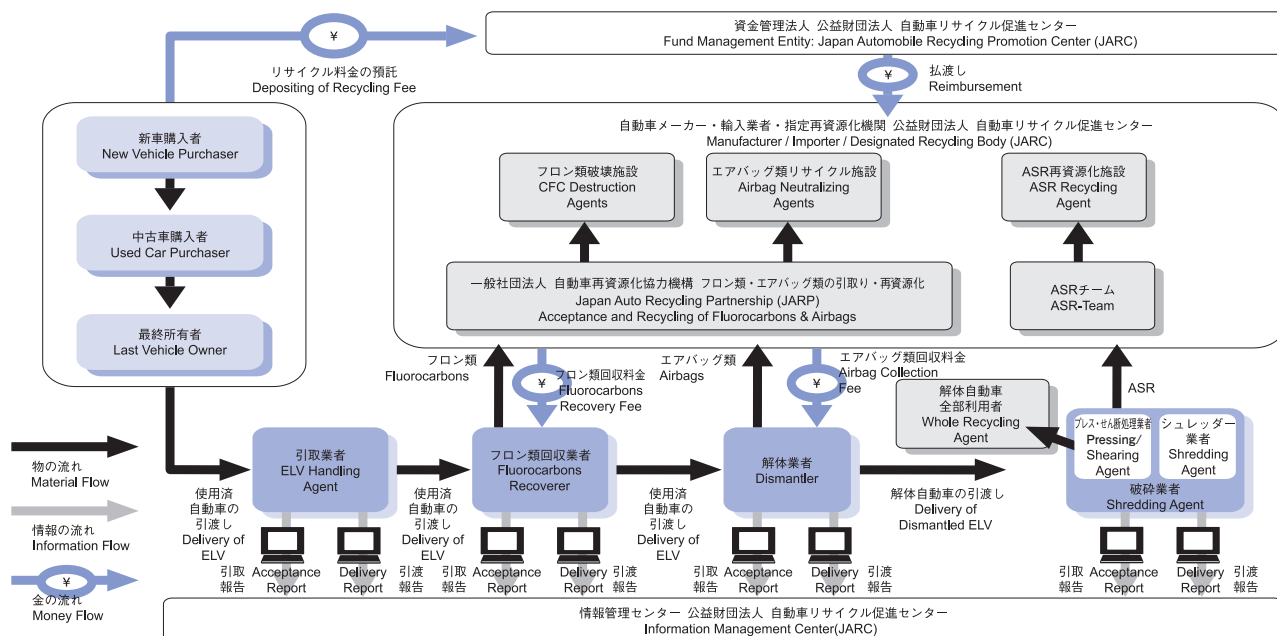
In Japan, about two to three million vehicles are scrapped every year. While iron and other valuable metals are recycled and used as resources, remaining shredder residue (plastic waste after dismantling and shredding of vehicles) used to be landfilled in large part at final disposal sites until the Automobile Recycling Act was introduced.

Due to such factors as rising cost of disposal stemming from the lack of capacity at final disposal sites, declining prices of iron and steel scrap, chlorofluorocarbons (CFCs) filled in car air-conditioning as refrigerant potentially destroying ozone layer and causing global warming unless properly recovered, and appropriate disposal of airbags requiring expertise, the Automobile Recycling Act was enacted in July 2002 to ensure suitable disposal and recycling of end-of-life vehicles (ELV) and was fully enforced as of January 2005.

Thanks to the efforts of the parties concerned, the ELV recycling rate based on vehicle weight has reached approximately 99 percent and the number of vehicles illegally dumped has declined significantly.

A joint council of METI and MOE reviews and discusses how the auto recycling system should be once in every five years, and a report on the third review (in the 15th year after the enforcement of the Auto Recycling Act) were issued in July 2021.

In roughly 15 years since the inauguration of the auto recycling IT system, preparations are now under way for a drastic review of operations and the whole system (major modification), targeting at launch in January 2026.



1 自動車リサイクル法の概要

- ・自動車メーカー等に「フロン類」「エアバッグ類」「シュレッダーダスト」(3 物品) の引取・リサイクルを義務付け
- ・3 物品のリサイクルに係る費用は、自動車メーカー等が設定したリサイクル料金を自動車所有者が負担(新車購入時に預託する前払い方式を採用)
- ・リサイクル料金は、資金管理人(公益財団法人自動車リサイクル促進センター)で管理され、その自動車の使用済みとなり、3 物品を自動車メーカー等が引き取った時点で自動車メーカー等に払い渡される(自動車メーカー等は、一般社団法人自動車再資源化協力機構と ASR チームを通じてリサイクル施設に費用を支払う)
- ・使用済車および 3 物品のリサイクル実施状況は、専用の電子マニフェストシステムで一元管理され、1 台毎の情報をリアルタイムに把握することができる
- ・二輪車は本法の対象外のため、自主対応にてリサイクルに対応

2 自動車メーカー等の義務

- ・リサイクル料金の設定、ホームページでの公表
- ・3 物品の引取り・リサイクルの実施
- ・リサイクル率の遵守(エアバッグ類= 85% 以上、シュレッダーダスト= 70% 以上)
- ・リサイクル実績および収支の公表
- ・エアバッグ類の取外し / 車上作動方法、車載のリチウムイオン電池とニッケル水素電池の処理方法等の情報提供
- ・自動車リサイクルシステム運用の経済的負担など

1 Outline of Automobile Recycling Act

- ・Vehicle manufacturers and importers are required to recover and recycle “CFCs”, “airbags” and “shredder residue” (three designated items).
- ・Cost to recycle the three designated items is paid by car owners as the “recycling fees” set by vehicle manufacturers or importers (in a form of advanced payment by making deposit as of new vehicle purchase).
- ・The recycling fees are managed by a fund management corporation (Japan Automobile Recycling Promotion Center), which pays out the deposits to the vehicle manufacturer or importer after recovery of the three designated items from ELVs. (The manufacturer or importer then pays the costs to recycling facilities via the Japan Auto Recycling Partnership and the ASR teams.)
- ・The status of ELVs and recycling of the three designated items are managed in an integrated manner by a dedicated electronic manifesto system, providing real-time information on individual vehicles.
- ・Since motorcycles are not covered by the Act, recycling is done by the industry on a voluntary basis.

2 Obligations of Vehicle Manufacturers/Importers

- ・Setup of recycling fees and announcement in websites
- ・Recovery/recycling of the three designated items
- ・Compliance with prescribed recycling rates (85% or more for airbags and 70% or more for shredder residue)
- ・Disclosure of recycling results and balance of payments
- ・Provision of information on the methods of airbag dismantling and onboard activation, and the same for disposal of onboard lithium-ion and nickel-hydrate batteries
- ・Bearing economic burdens for the operation of the automobile recycling system

燃費規制

省エネ法では、自動車メーカー等に対し、各社の平均燃費値を目標年度までに基準値以下とすることを求めています。乗用車については、2010 年度、2015 年度、2020 年度を目標年度とする燃費基準が設定されていましたが、2020 年 3 月、2030 年度を目標年度とする新たな燃費基準値が制定されました。2016 年度実績比で 32.4%の改善を求めるもので、新たに電気自動車とプラグインハイブリッド車が対象に加わります。自動車メーカー等は、従来車の更なる燃費改善に加え、電動車導入にも取り組みながら、基準達成を目指すことが必要となります。

乗用車の燃費や排ガスの測定モードは、日本独自の JC08 モードが 2008 年から導入されていましたが、2018 年 10 月以降の新型車から世界統一試験法である WLTC モードが導入されました。

WLTC モードで燃費を測定した車両は、WLTC モード燃費値に加え、市街地モード燃費値、郊外モード燃費値、高速道路モード燃費値をカタログや展示車に表示することが求められています。

2030 年度燃費基準に、電気自動車、プラグインハイブリッド車が対象に追加されたことに伴い、2020 年 9 月以降の新型車から電動車の WLTC 電費測定が、さらに 2021 年 4 月以降の新型車から、電費表示が義務付けとなっています。

排気規制

環境省の中央環境審議会 自動車排出ガス専門委員会が国内の将来の自動車排出ガス低減対策のあり方を定期的に検討しています。自動車排出ガス専門委員会は、基準調和の観点から、欧州の将来排出規制 (EURO7) の動向を注視しており、今後行われる第 16 次答申では、その内容を踏まえた検討が行われる見込みです。

Fuel Efficiency Regulations

Under the Energy Saving Act, vehicle manufacturers and importers are required to achieve the average fuel efficiency (FE) standard values by the target years. For passenger cars, FE standards have been set for the target years of FY 2010, 2015 and 2020, and in March 2020, new FE standards for the target year of FY 2030 were instituted. These call for improvement of 32.4 percent from the FY 2016 levels, and BEV and PHEV will be added as the subject vehicles. In addition to further FE improvement of conventional models, vehicle manufacturers, etc. are now required to achieve the FE standards, while working on the introduction of xEV.

For the test cycles of passenger car FE and exhaust emissions, the Japan-unique JC08 mode had been used since 2008; however, from October 2018, a globally-harmonized test procedure, WLTC (Worldwide harmonized Light vehicle Test Cycles), is applied to new types.

For those vehicles on which FE is measured using WLTC, it is required to show, in product catalogs and vehicles on display, city, suburban and highway FE values, in addition to the WLTC FE.

Under the 2030 fuel efficiency standards included also EVs and PHEVs, WLTC electricity power consumption measurements for electrified vehicles are mandatory starting with new models from September 2020 onwards. Furthermore, starting with new models starting in April 2023, it is mandatory to display power consumption.

Emission Regulations

The Vehicle Emissions Expert Committee of the Central Environment Council of the Ministry of the Environment regularly reviews how future measures to reduce vehicle emissions in Japan should be. Closely monitoring the developments in Europe's future emission regulations (EURO7), from the perspective of international harmonization of regulations, the Expert Committee is expected to take it into consideration for its 16th report.

その他の法制度への適合・遵守／ Compliance with Other Laws and Regulations

自動車認証制度（道路運送車両法に基づく制度）以外にも各種法令の遵守が求められます。近年、自動車の安全性や利便性の向上を図るため、様々な先進技術が導入されており、これらの技術については部品メーカーのみならず、インポーターが自動車を取り巻く環境を含めて対応を行う必要があります。JAIA は、こうしたインポーターによる関係法令への適合をサポートしています。

In addition to the motor vehicle certification system (based on the Road Vehicles Act), vehicles are required to comply with various laws and regulations. Recently, leading-edge technologies are increasingly adopted to improve safety and user-friendliness of vehicles, which need to be addressed by the importers, in addition to parts suppliers, including conditions surrounding motor vehicles. JAIA provides its members with necessary assistance to ensure compliance.

法令(例) Law (example)	対象装備・機器の例 Subject systems/devices	必要な対応 Requirement
火薬類取締法 Explosive Control Act	エアバッグ用及びシートベルトプリテンショナー用の点火具、アクティブボンネット、アクティブヘッドレスト等 Igniter for airbags and seatbelt pretensioners, active bonnets, active head restraint, etc.	法律適用除外要件への適合、安全性評価試験の実施など Compliance with exemption requirements, implementation of safety evaluation tests, etc.
計量法 Measurement Act	EV 用 AC/DC 充電設備 AC/DC chargers for BEV/PHEV	制度改正の効果、影響など Effects and impacts of regulation revisions, etc.
高圧ガス保安法 High Pressure Gas Safety Act	エアバッグ、圧縮水素燃料タンク（燃料電池等）、圧縮天然ガスタンク Airbags, compressed hydrogen fuel tanks (fuel cell, etc.) and compressed natural gas tanks	各種検査への合格、技術基準への適合など Acceptance in various inspections, compliance with technical standards, etc.
電波法 Radio Act	キーレスエントリー、タイヤ空気圧モニター、衝突防止用レーダー、車両搭載通信端末、ETC 車載器、車載通信端末、非接触充電器（Qi 等）、非接触充電設備 Keyless entry, tire air pressure monitor, collision prevention radars, on-board telecommunication equipment, ETC on-board equipment, on-board communication device, and non-contact charger(Qi, etc.) , wireless power transmitters	技術基準への適合、制度への適合など Compliance with technical standards and regulations, etc.
電気事業法 Electricity Business Act	EV 用 DC 急速充電設備、AC 普通充電設備、非接触充電設備、充電プラグ・コネクタ DC quick chargers, AC ordinary chargers, wireless power transmitters, charge plug and connectors for BEV/PHEV	技術基準への適合など Compliance with technical standards, etc.
電気工事士法、電気工事業の業務の適正化に関する法律 Electricians Act, Act on Ensuring Fair Electric Business Practices	EV 用 DC 急速充電設備、AC 普通充電設備、非接触充電設備、充電プラグ・コネクタ DC quick chargers, AC ordinary chargers, wireless power transmitters, charge plug and connectors for BEV/PHEV	電気自動車用設備の安全な設置など Safely, etc. of electric vehicle charger installations, etc.
電気用品安全法 Electrical Appliances and Materials Safety Act	EV 用 DC 急速充電設備、AC 普通充電設備、非接触充電設備、充電プラグ・コネクタ DC quick chargers, AC ordinary chargers, wireless power transmitters, charge plug and connectors for BEV/PHEV	電気自動車用設備の技術基準への適合、電気的安全の確保など Compliance with technical standards and regulations, ensuring electrical safety, etc.
電気通信事業法 Telecommunications Business Act	情報通信端末、カーナビ、ITS・自動運転を取り巻く通信インフラ Information communication device, Satnav, Telecommunication infrastructures surrounding ITS and automated driving vehicles	技術基準への適合、制度への適合など Compliance with technical standards and regulations, etc.
労働安全衛生法 Industrial Safety and Health Act	EV 用 DC 急速充電設備 DC quick chargers for BEV/PHEV	制度への適合など Compliance with regulations, etc.
消防法（消防法施行令、危険物の規制に関する政令） Fire Service Act (Fire Service Act Enforcement Order, Cabinet Order on the Control of Hazardous Materials)	EV 用 DC 急速充電設備、駆動用バッテリー DC quick chargers for BEV/PHEV, drive battery	制度、地方条例への適合など Compliance with regulations and local government ordinances, etc.

登録車新規登録台数・軽自動車新規届出台数の推移 Trends in Registered Vehicle Initial Registrations and Kei Vehicle Initial Notifications

	2020	2021	2022	2023	2024
Registered Vehicle Initial Registrations	2,880,527	2,795,818	2,563,184	3,034,167	2,863,626
Kei Vehicle Initial Notifications	1,718,088	1,652,522	1,638,136	1,744,919	1,557,868
Total	4,598,615	4,448,340	4,201,320	4,779,086	4,421,494
Share of Kei Vehicles to Sum of the Registered Vehicles and Kei Vehicles	37.4%	37.1%	39.0%	36.5%	35.2%

Registered Vehicle Initial Registrations: 登録車新規登録台数

Kei Vehicle Initial Notifications: 軽自動車新規届出台数

Share of Kei Vehicles to Sum of the Registered Vehicles and Kei Vehicles: 登録車新規登録台数と軽自動車新規届出台数の総計における軽自動車新規届出台数のシェア

出典: 全国軽自動車協会連合会、日本自動車販売協会連合会

Source: Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association, Japan Automobile Dealers Association

輸入車新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Imported Vehicles

	2020	2021	2022	2023	2024
Japanese-brand Vehicles	61,837	84,800	67,533	63,038	93,587
Foreign-brand Vehicles	256,096	259,752	242,226	248,329	227,202
Total	317,933	344,552	309,759	311,367	320,789
Change from previous year	91.3%	108.4%	89.9%	100.5%	103.0%
Share of Foreign-brand Vehicles to Total Registered Vehicles	8.9%	9.3%	9.5%	8.2%	7.9%
Share of Foreign-brand Vehicles to Sum of the Registered Vehicles and Kei Vehicles	5.6%	5.8%	5.8%	5.2%	5.1%

Japanese-brand Vehicles: 日本メーカー車

Foreign-brand Vehicles: 外国メーカー車

Share of Foreign-brand Vehicles to Total Registered Vehicles: 登録車新規登録台数における外国メーカー車のシェア

Share of Foreign-brand Vehicles to Sum of the Registered Vehicles and Kei vehicles: 登録車新規登録台数と軽自動車新規届出台数の総計における外国メーカー車のシェア

車種別輸入車新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Imported Vehicles by Type

		2020		2021		2022		2023		2024	
		Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY
	Passenger Cars	254,404	85.3%	258,637	101.7%	240,758	93.1%	246,735	102.5%	225,518	91.4%
	Trucks	1,649	167.4%	1,080	65.5%	1,428	132.2%	1,522	106.6%	1,504	98.8%
	Buses	43	56.6%	35	81.4%	40	114.3%	72	180.0%	180	250.0%
Foreign-brand Vehicles		256,096	85.5%	259,752	101.4%	242,226	93.3%	248,329	102.5%	227,202	91.5%
	Passenger Cars	42,909	153.9%	56,352	131.3%	37,289	66.2%	30,741	82.4%	75,741	246.4%
	Trucks	18,928	90.2%	28,448	150.3%	30,244	106.3%	32,297	106.8%	17,846	55.3%
	Total	61,837	126.5%	84,800	137.1%	67,533	79.6%	63,038	93.3%	93,587	148.5%
Japanese-brand Vehicles		61,837	126.5%	84,800	137.1%	67,533	79.6%	63,038	93.3%	93,587	148.5%
	Total Passenger Cars	297,313	91.1%	314,989	105.9%	278,047	88.3%	277,476	99.8%	301,259	108.6%
	Total Trucks	20,577	93.6%	29,528	143.5%	31,672	107.3%	33,819	106.8%	19,350	57.2%
	Total Buses	43	56.6%	35	81.4%	40	114.3%	72	180.0%	180	250.0%
Grand Total		317,933	91.3%	344,552	108.4%	309,759	89.9%	311,367	100.5%	320,789	103.0%

国内自動車販売におけるブランド統計（日本自動車工業会・日本自動車販売協会連合会・全国軽自動車協会連合会・日本自動車輸入組合で合意）との整合性を図るため、「日本メーカー海外生産車」の集計方法を改め、新たに「日本メーカー車」として区分した。

To be consistent with the Brand Statistics in the domestic sales (agreed among Japan Automobile Manufacturers Association, Japan Automobile Dealers Association, Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association and Japan Automobile Importers Association), the method of compiling the data on "Japanese manufacturers' overseas-made vehicles" has been changed, and the figures are provided under a new category, "Japanese-brand Vehicles".

詳細な統計情報はJAIA Webサイトからご覧いただけます。More statistics information is also available on the JAIA Website.



(日本語)

<https://www.jaia-jp.org/ja/stats/>



(English)

<https://www.jaia-jp.org/en/statistics/>

ブランド別輸入車新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Imported Vehicles by Brand

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Units	Share	Units	Share	Units	Share	Units	Share	Units	Share
ABARTH	2,571	0.8%	2,489	0.7%	2,646	0.9%	1,466	0.5%	1,823	0.6%
Alfa Romeo	1,674	0.5%	2,341	0.7%	1,627	0.5%	1,671	0.5%	969	0.3%
Aston Martin	196	0.1%	388	0.1%	349	0.1%	457	0.1%	522	0.2%
Audi	22,304	7.0%	22,535	6.5%	20,750	6.7%	24,632	7.9%	21,415	6.7%
Autobianchi	74	0.02%	82	0.02%	77	0.02%	47	0.02%	27	0.01%
Bentley	463	0.1%	601	0.2%	651	0.2%	727	0.2%	574	0.2%
BMW	35,712	11.2%	35,905	10.4%	30,887	10.0%	34,501	11.1%	35,240	11.0%
BMW Alpina	164	0.1%	355	0.1%	304	0.1%	320	0.1%	397	0.1%
BMW MINI	20,196	6.4%	18,211	5.3%	19,208	6.2%	17,796	5.7%	17,165	5.4%
Bugatti	2	0.001%	4	0.001%	4	0.001%	1	0.0003%	1	0.0003%
Buick	10	0.003%	11	0.003%	8	0.003%	8	0.003%	6	0.002%
BYD					31	0.01%	1,511	0.5%	2,383	0.7%
Cadillac	479	0.2%	809	0.2%	832	0.3%	576	0.2%	449	0.1%
Chevrolet	444	0.1%	812	0.2%	782	0.3%	781	0.3%	587	0.2%
Chrysler	24	0.01%	23	0.01%	22	0.01%	11	0.004%	6	0.002%
Citroen	5,031	1.6%	5,894	1.7%	4,878	1.6%	5,109	1.6%	2,920	0.9%
Daihatsu	70	0.02%	327	0.1%	286	0.1%	488	0.2%	720	0.2%
Detomaso	2	0.001%			1	0.0003%			2	0.001%
Dodge	444	0.1%	608	0.2%	433	0.1%	217	0.1%	126	0.04%
DS	908	0.3%	889	0.3%	790	0.3%	951	0.3%	452	0.1%
Ferrari	1,085	0.3%	1,237	0.4%	1,424	0.5%	1,395	0.4%	1,445	0.5%
Fiat	5,891	1.9%	6,995	2.0%	5,768	1.9%	4,825	1.5%	4,564	1.4%
Ford	546	0.2%	633	0.2%	421	0.1%	299	0.1%	217	0.1%
GMC	53	0.02%	97	0.03%	44	0.01%	27	0.01%	23	0.01%
Honda	10,026	3.2%	6,188	1.8%	2,139	0.7%	2,072	0.7%	45,107	14.1%
Hummer	1	0.0003%	2	0.001%			1	0.0003%		
Hyundai	18	0.01%	34	0.01%	526	0.2%	492	0.2%	618	0.2%
Innocenti	1	0.0003%	1	0.0003%	1	0.0003%	1	0.0003%	1	0.0003%
Jaguar	1,423	0.4%	1,059	0.3%	1,015	0.3%	697	0.2%	578	0.2%
Jeep	13,588	4.3%	14,294	4.1%	9,871	3.2%	11,535	3.7%	9,633	3.0%
Kia							1	0.0003%	2	0.001%
Lamborghini	631	0.2%	457	0.1%	571	0.2%	628	0.2%	821	0.3%
Lancia	11	0.003%	12	0.003%	17	0.01%	9	0.003%	11	0.003%
Land Rover	3,959	1.2%	4,784	1.4%	4,496	1.5%	9,102	2.9%	7,868	2.5%
Lotus	275	0.1%	305	0.1%	179	0.1%	198	0.1%	335	0.1%
Maserati	898	0.3%	1,085	0.3%	1,240	0.4%	1,734	0.6%	1,103	0.3%
Maybach	1	0.0003%	1	0.0003%			2	0.001%		
Mazda	886	0.3%	2,860	0.8%	5,820	1.9%	10,179	3.3%	9,686	3.0%
McLaren	205	0.1%	189	0.1%	136	0.04%	177	0.1%	290	0.1%
Mercedes-Benz	57,041	17.9%	51,722	15.0%	52,391	16.9%	51,238	16.5%	53,195	16.6%
MG	15	0.01%	10	0.003%	11	0.004%	13	0.004%	5	0.002%
Mini	5	0.002%	2	0.001%	1	0.0003%	2	0.001%	1	0.0003%
Mitsubishi	2,216	0.7%	2,619	0.8%	2,607	0.8%	1,059	0.3%	3,688	1.1%
Morgan	36	0.01%	29	0.01%	29	0.01%	22	0.01%	18	0.01%
Nissan	24,147	7.6%	43,872	12.7%	26,901	8.7%	16,559	5.3%	14,354	4.5%
Opel			3	0.001%	33	0.01%				
Peugeot	10,752	3.4%	12,072	3.5%	8,552	2.8%	8,126	2.6%	5,306	1.7%
Pontiac	9	0.003%	7	0.002%	17	0.01%	16	0.01%	12	0.004%
Porsche	7,284	2.3%	7,009	2.0%	7,193	2.3%	8,002	2.6%	9,292	2.9%
Renault	5,964	1.9%	7,666	2.2%	8,618	2.8%	7,098	2.3%	4,609	1.4%
Rolls Royce	226	0.1%	240	0.1%	240	0.1%	236	0.1%	378	0.1%
Rover	38	0.01%	42	0.01%	53	0.02%	39	0.01%	34	0.01%
RUF							1	0.0003%	1	0.0003%
Saab			1	0.0003%						
Scania	359	0.1%	317	0.1%	315	0.1%	402	0.1%	474	0.1%
smart	124	0.04%	3	0.001%	3	0.001%	1	0.0003%	2	0.001%
StreetScooter	456	0.1%	38	0.01%						
Suzuki	3,235	1.0%	1,594	0.5%	1,173	0.4%	1,577	0.5%	5,819	1.8%
Toyota	21,257	6.7%	27,340	7.9%	28,607	9.2%	31,104	10.0%	14,213	4.4%
Unimog	26	0.01%	5	0.001%	1	0.0003%	9	0.003%	4	0.001%
Volvo	15,547	4.9%	16,638	4.8%	16,166	5.2%	13,376	4.3%	12,331	3.8%
Volvo Truck	469	0.1%	359	0.1%	462	0.1%	506	0.2%	511	0.2%
Volkswagen	36,576	11.5%	35,215	10.2%	32,229	10.4%	31,815	10.2%	22,779	7.1%
Others	1,885	0.6%	5,232	1.5%	5,923	1.9%	5,522	1.8%	5,677	1.8%
Total	317,933	100.0%	344,552	100.0%	309,759	100.0%	311,367	100.0%	320,789	100.0%

日本メーカー輸入車新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Imported Japanese-brand Vehicles

		2020	2021	2022	2023	2024
Passenger Cars	Honda	10,026	6,188	2,139	2,072	45,107
	Isuzu					
	Mazda	589	822	3,778	7,966	8,880
	Mitsubishi	2,215	2,617	2,606	1,059	17
	Nissan	24,217	43,871	26,901	16,559	14,354
	Suzuki	3,235	1,594	1,173	1,577	5,819
	Toyota	2,717	1,260	692	1,508	1,564
	Total	42,909	56,352	37,289	30,741	75,741
	Change from previous year	153.9%	131.3%	66.2%	82.4%	246.4%
	Share in the Imported Passenger Car Market	14.4%	17.9%	13.4%	11.1%	25.1%
Trucks	Daihatsu	70	327	286	488	720
	Mazda	297	2,038	2,042	2,213	806
	Mitsubishi	1	2	1		3,671
	Nissan	20	1			
	Toyota	18,540	26,080	27,915	29,596	12,649
	Total	18,928	28,448	30,244	32,297	17,846
	Change from previous year	90.2%	150.3%	106.3%	106.8%	55.3%
Grand Total		61,837	84,800	67,533	63,038	93,587
Change from previous year		126.5%	137.1%	79.6%	93.3%	148.5%
Share in the Total Imported Vehicle Market		19.4%	24.6%	21.8%	20.2%	29.2%

Change from previous year: 前年比

Share in the Imported Passenger Car Market: 輸入乗用車に占める割合

Share in the Total Imported Vehicle Market: 輸入車に占める割合

車名別輸入車新規登録台数トップ10の推移 Trends in Top 10 Selling Newly Registered Imported Vehicles by Brand

	2020			2021			2022			2023			2024		
	Brand	Units	YOY	Brand	Units	YOY	Brand	Units	YOY	Brand	Units	YOY	Brand	Units	YOY
1	Mercedes-Benz	57,041	85.7%	Mercedes-Benz	51,722	90.7%	Mercedes-Benz	52,391	101.3%	Mercedes-Benz	51,238	97.8%	Mercedes-Benz	53,195	103.8%
2	Volkswagen	36,576	78.2%	Nissan	43,872	181.7%	Volkswagen	32,229	91.5%	BMW	34,501	111.7%	Honda	45,107	2177.0%
3	BMW	35,712	76.3%	BMW	35,905	100.5%	BMW	30,887	86.0%	Volkswagen	31,815	98.7%	BMW	35,240	102.1%
4	Nissan	24,147	257.0%	Volkswagen	35,215	96.3%	Toyota	28,607	104.6%	Toyota	31,104	108.7%	Volkswagen	22,779	71.6%
5	Audi	22,304	92.1%	Toyota	27,340	128.6%	Nissan	26,901	61.3%	Audi	24,632	118.7%	Audi	21,415	86.9%
6	Toyota	21,257	96.9%	Audi	22,535	101.0%	Audi	20,750	92.1%	BMW MINI	17,796	92.6%	BMW MINI	17,165	96.5%
7	BMW MINI	20,196	84.8%	BMW MINI	18,211	90.2%	BMW MINI	19,208	105.5%	Nissan	16,559	61.6%	Nissan	14,354	86.7%
8	Volvo	15,547	83.7%	Volvo	16,638	107.0%	Volvo	16,166	97.2%	Volvo	13,376	82.7%	Toyota	14,213	45.7%
9	Jeep	13,588	101.7%	Jeep	14,294	105.2%	Jeep	9,871	69.1%	Jeep	11,535	116.9%	Volvo	12,331	92.2%
10	Peugeot	10,752	101.2%	Peugeot	12,072	112.3%	Renault	8,618	112.4%	Mazda	10,179	174.9%	Mazda	9,686	95.2%

外国メーカー乗用車モデル別新規登録台数トップ10の推移 Trends in Top 10 Selling Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars

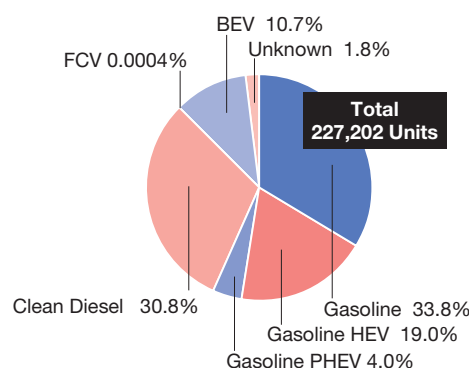
	2020		2021		2022		2023		2024	
	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units
1	BMW MINI	20,195	BMW MINI	18,208	BMW MINI	19,207	BMW MINI	17,796	BMW MINI	17,165
2	MB A-Class	10,673	VW T-Cross	9,159	MB C-Class	14,111	VW Golf	10,723	MB GLC	7,047
3	VW Golf	10,264	BMW 3 Series	8,663	VW Golf	9,241	MB C-Class	9,240	VW Golf	6,394
4	VW T-Cross	8,930	Volvo 60 Series	8,016	Volvo 60 Series	7,569	VW T-Roc	6,596	MB GLB	6,142
5	BMW 3 Series	8,505	VW Golf	7,631	VW T-Cross	6,570	VW T-Cross	6,179	MB C-Class	5,891
6	Volvo 60 Series	7,112	VW T-Roc	7,241	VW Polo	6,368	BMW 3 Series	6,046	BMW 3 Series	5,789
7	VW Polo	6,806	VW Polo	7,075	Volvo 40 Series	6,343	Volvo 60 Series	5,992	MB G-Class	5,573
8	Volvo 40 Series	6,739	Jeep Wrangler	6,931	VW T-Roc	5,123	MB GLB	5,741	Audi Q3	5,535
9	MB C-Class	6,689	Volvo 40 Series	6,452	BMW 3 Series	5,117	Audi A3 Series	5,736	MB E-Class	5,237
10	MB CLA	6,233	MB A-Class	5,990	MB G-Class	4,807	Volvo 40 Series	5,617	Volvo 60 Series	4,980

外国メーカー車燃料別新規登録台数の推移とシェア(乗用・貨物・バス合計)

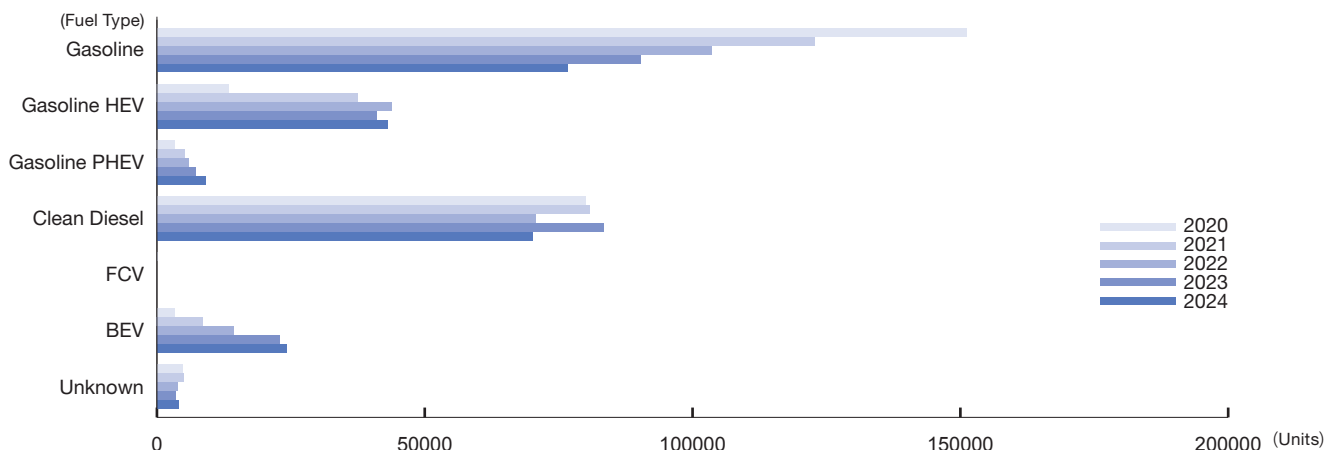
Trends and Share of Newly Registered Foreign-brand Vehicles by Fuel Type (Passenger Cars/Trucks/Buses Total)

		2020	2021	2022	2023	2024	
Gasoline	Units	151,148	122,760	103,542	90,288	76,699	
	YOY	77.6%	81.2%	84.3%	87.2%	84.9%	
	Share	59.0%	47.3%	42.7%	36.4%	33.8%	
Gasoline HEV	Units	13,465	37,530	43,822	40,960	43,092	
	YOY	88.2%	278.7%	116.8%	93.5%	105.2%	
	Share	5.3%	14.4%	18.1%	16.5%	19.0%	
Gasoline PHEV	Units	3,374	5,124	5,985	7,295	9,027	
	YOY	125.7%	151.9%	116.8%	121.9%	123.7%	
	Share	1.3%	2.0%	2.5%	2.9%	4.0%	
Clean Diesel *	Units	80,016	80,738	70,600	83,379	70,083	
	YOY	99.5%	100.9%	87.4%	118.1%	84.1%	
	Share	31.2%	31.1%	29.1%	33.6%	30.8%	
FCV	Units	35	14	15		1	
	YOY		40.0%	107.1%			
	Share	0.01%	0.01%	0.01%		0.0004%	
BEV	Units	3,238	8,610	14,341	22,890	24,198	
	YOY	235.0%	265.9%	166.6%	159.6%	105.7%	
	Share	1.3%	3.3%	5.9%	9.2%	10.7%	
Unknown	Units	4,820	4,976	3,921	3,517	4,102	
	YOY	100.3%	103.2%	78.8%	89.7%	116.6%	
	Share	1.9%	1.9%	1.6%	1.4%	1.8%	
Foreign-brand Vehicles Total		Units	256,096	259,752	242,226	248,329	227,202

Share of 2024



Gasoline: ガソリン車
Gasoline HEV: ガソリンハイブリッド車
Gasoline PHEV: ガソリンプラグインハイブリッド車
Clean Diesel: クリーンディーゼル車
※ The units of Clean Diesel is included Clean Diesel HEV and Clean Diesel PHEV.
FCV: 燃料電池車
BEV: 電気自動車
Foreign-brand Vehicles Total: 外国メーカー車総計

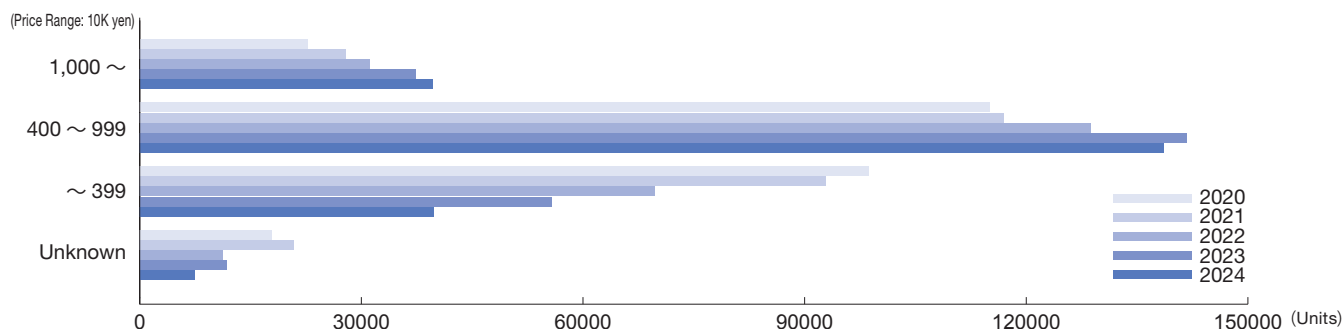
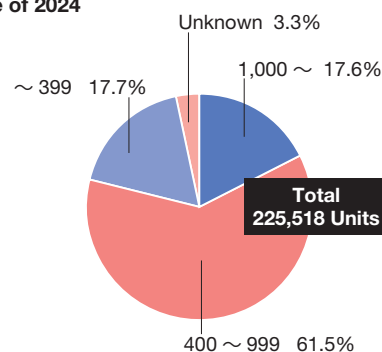


外国メーカー乗用車価格帯別新規登録台数の推移とシェア

Trends and Share of Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars by Price Range

				金額：万円	Price Range: 10K yen	
		2020	2021	2022	2023	2024
1,000 ~	Units	22,712	27,928	31,087	37,429	39,614
	YOY	100.5%	123.0%	111.3%	120.4%	105.8%
	Share	8.9%	10.8%	12.9%	15.2%	17.6%
400 ~ 999	Units	115,074	116,980	128,689	141,783	138,629
	YOY	77.9%	101.7%	110.0%	110.2%	97.8%
	Share	45.2%	45.2%	53.5%	57.5%	61.5%
~ 399	Units	98,746	92,874	69,779	55,765	39,843
	YOY	87.4%	94.1%	75.1%	79.9%	71.4%
	Share	38.8%	35.9%	29.0%	22.6%	17.7%
Unknown	Units	17,872	20,855	11,203	11,758	7,432
	YOY	118.1%	116.7%	53.7%	105.0%	63.2%
	Share	7.0%	8.1%	4.7%	4.8%	3.3%
Foreign-brand Passenger Cars Total	Units	254,404	258,637	240,758	246,735	225,518
	YOY	85.3%	101.7%	93.1%	102.5%	91.4%

Share of 2024



外国メーカー車型式認証区分比率（乗用・貨物・バス合計） Foreign-brand Vehicles TDS/PHP Ratio (Passenger Cars/Trucks/Buses Total)

		2020	2021	2022	2023	2024
TDS	Units	239,527	236,771	221,791	223,468	198,083
	YOY	84.4%	98.8%	93.7%	100.8%	88.6%
	Share	93.5%	91.2%	91.6%	90.0%	87.2%
PHP	Units	11,469	18,381	16,697	21,379	25,162
	YOY	103.7%	160.3%	90.8%	128.0%	117.7%
	Share	4.5%	7.1%	6.9%	8.6%	11.1%
TNS/Common Structure (Multiple Specification Vehicle) TDS	Units	459	83	385	512	507
	YOY	5737.5%	18.1%	463.9%	133.0%	99.0%
	Share	0.2%	0.03%	0.2%	0.2%	0.2%
Others including Parallel Imports	Units	4,641	4,517	3,353	2,970	3,450
	YOY	99.2%	97.3%	74.2%	88.6%	116.2%
	Share	1.8%	1.7%	1.4%	1.2%	1.5%
Foreign-brand Vehicles Total	Units	256,096	259,752	242,226	248,329	227,202
	YOY	85.5%	101.4%	93.3%	102.5%	91.5%

TDS: 型式指定制度

PHP: 輸入自動車特別取扱制度

TNS/Common Structure (Multiple Specification Vehicle) TDS: 新型届出／共通構造部（多仕様自動車）型式指定

Others including Parallel Imports: 並行輸入他

地域別外国メーカー車（乗用・貨物・バス合計） Foreign-brand Vehicles by Region (Passenger Cars/Trucks/Buses Total)

		2020	2021	2022	2023	2024
European Brand	Units	238,595	237,190	223,316	227,332	207,463
	YOY	84.4%	99.4%	94.2%	101.8%	91.3%
	Share	93.2%	91.3%	92.2%	91.5%	91.3%
American Brand	Units	17,439	22,480	18,263	18,958	16,707
	YOY	105.0%	128.9%	81.2%	103.8%	88.1%
	Share	6.8%	8.7%	7.5%	7.6%	7.4%
Korean Brand	Units	18	34	526	493	620
	YOY	35.3%	188.9%	1547.1%	93.7%	125.8%
	Share	0.01%	0.01%	0.2%	0.2%	0.3%
Chinese Brand	Units			31	1,511	2,383
	YOY				4874.2%	157.7%
	Share			0.01%	0.6%	1.0%
Others	Units	44	48	90	35	29
	YOY	146.7%	109.1%	187.5%	38.9%	82.9%
	Share	0.02%	0.02%	0.04%	0.01%	0.01%
Foreign-brand Vehicles Total	Units	256,096	259,752	242,226	248,329	227,202
	YOY	85.5%	101.4%	93.3%	102.5%	91.5%

外国メーカー乗用車都道府県別新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars by Prefecture

	2020			2021			2022			2023			2024		
	Units	Share	YOY	Units	Share	YOY	Units	Share	YOY	Units	Share	YOY	Units	Share	YOY
Hokkaido	6,500	2.6%	86.7%	6,384	2.5%	98.2%	5,883	2.4%	92.2%	6,111	2.5%	103.9%	5,561	2.5%	91.0%
Aomori	869	0.3%	89.4%	840	0.3%	96.7%	667	0.3%	79.4%	692	0.3%	103.7%	626	0.3%	90.5%
Iwate	1,049	0.4%	92.9%	1,009	0.4%	96.2%	862	0.4%	85.4%	878	0.4%	101.9%	774	0.3%	88.2%
Miyagi	3,664	1.4%	87.4%	3,669	1.4%	100.1%	3,396	1.4%	92.6%	3,369	1.4%	99.2%	2,893	1.3%	85.9%
Akita	868	0.3%	90.7%	867	0.3%	99.9%	803	0.3%	92.6%	782	0.3%	97.4%	626	0.3%	80.1%
Yamagata	1,314	0.5%	92.1%	1,235	0.5%	94.0%	1,196	0.5%	96.8%	1,109	0.4%	92.7%	949	0.4%	85.6%
Fukushima	2,236	0.9%	81.8%	2,206	0.9%	98.7%	2,046	0.8%	92.7%	1,995	0.8%	97.5%	1,652	0.7%	82.8%
Ibaraki	6,036	2.4%	65.8%	5,737	2.2%	95.0%	5,168	2.1%	90.1%	5,876	2.4%	113.7%	5,244	2.3%	89.2%
Tochigi	3,453	1.4%	87.1%	3,535	1.4%	102.4%	3,213	1.3%	90.9%	3,185	1.3%	99.1%	2,764	1.2%	86.8%
Gunma	4,178	1.6%	91.2%	4,209	1.6%	100.7%	4,030	1.7%	95.7%	4,301	1.7%	106.7%	3,625	1.6%	84.3%
Saitama	12,217	4.8%	86.4%	12,465	4.8%	102.0%	11,979	5.0%	96.1%	12,367	5.0%	103.2%	11,367	5.0%	91.9%
Chiba	11,912	4.7%	86.3%	11,727	4.5%	98.4%	10,788	4.5%	92.0%	11,181	4.5%	103.6%	10,486	4.6%	93.8%
Tokyo	43,163	17.0%	84.7%	43,272	16.7%	100.3%	41,121	17.1%	95.0%	43,649	17.7%	106.1%	42,421	18.8%	97.2%
Kanagawa	23,451	9.2%	86.6%	23,677	9.2%	101.0%	22,473	9.3%	94.9%	22,136	9.0%	98.5%	20,571	9.1%	92.9%
Yamanashi	1,807	0.7%	91.0%	1,961	0.8%	108.5%	1,709	0.7%	87.1%	1,750	0.7%	102.4%	1,550	0.7%	88.6%
Niigata	2,514	1.0%	73.9%	2,776	1.1%	110.4%	2,642	1.1%	95.2%	2,667	1.1%	100.9%	2,393	1.1%	89.7%
Toyama	1,619	0.6%	84.5%	1,656	0.6%	102.3%	1,548	0.6%	93.5%	1,647	0.7%	106.4%	1,374	0.6%	83.4%
Ishikawa	2,057	0.8%	81.6%	2,098	0.8%	102.0%	1,966	0.8%	93.7%	2,023	0.8%	102.9%	1,644	0.7%	81.3%
Nagano	3,597	1.4%	86.6%	3,717	1.4%	103.3%	3,446	1.4%	92.7%	3,478	1.4%	100.9%	2,996	1.3%	86.1%
Fukui	1,657	0.7%	81.1%	1,655	0.6%	99.9%	1,427	0.6%	86.2%	1,580	0.6%	110.7%	1,298	0.6%	82.2%
Gifu	4,653	1.8%	86.4%	4,731	1.8%	101.7%	4,217	1.8%	89.1%	4,442	1.8%	105.3%	3,785	1.7%	85.2%
Shizuoka	8,619	3.4%	83.1%	8,876	3.4%	103.0%	8,249	3.4%	92.9%	7,658	3.1%	92.8%	6,801	3.0%	88.8%
Aichi	22,667	8.9%	84.7%	23,671	9.2%	104.4%	21,615	9.0%	91.3%	21,995	8.9%	101.8%	19,676	8.7%	89.5%
Mie	3,969	1.6%	86.1%	3,946	1.5%	99.4%	3,813	1.6%	96.6%	3,741	1.5%	98.1%	3,242	1.4%	86.7%
Shiga	2,455	1.0%	84.9%	2,597	1.0%	105.8%	2,433	1.0%	93.7%	2,370	1.0%	97.4%	2,033	0.9%	85.8%
Kyoto	5,691	2.2%	89.2%	5,727	2.2%	100.6%	5,395	2.2%	94.2%	5,431	2.2%	100.7%	5,325	2.4%	98.0%
Osaka	18,551	7.3%	89.0%	19,458	7.5%	104.9%	17,735	7.4%	91.1%	18,065	7.3%	101.9%	16,738	7.4%	92.7%
Nara	2,950	1.2%	92.9%	2,937	1.1%	99.6%	2,629	1.1%	89.5%	2,652	1.1%	100.9%	2,427	1.1%	91.5%
Wakayama	1,632	0.6%	88.0%	1,544	0.6%	94.6%	1,432	0.6%	92.7%	1,569	0.6%	109.6%	1,228	0.5%	78.3%
Hyogo	12,975	5.1%	84.3%	13,643	5.3%	105.1%	12,600	5.2%	92.4%	12,895	5.2%	102.3%	12,071	5.4%	93.6%
Tottori	552	0.2%	85.6%	593	0.2%	107.4%	558	0.2%	94.1%	606	0.2%	108.6%	544	0.2%	89.8%
Shimane	632	0.2%	88.4%	680	0.3%	107.6%	651	0.3%	95.7%	683	0.3%	104.9%	617	0.3%	90.3%
Okayama	3,548	1.4%	88.5%	3,616	1.4%	101.9%	3,384	1.4%	93.6%	3,266	1.3%	96.5%	2,800	1.2%	85.7%
Hiroshima	5,047	2.0%	83.4%	5,119	2.0%	101.4%	4,598	1.9%	89.8%	4,671	1.9%	101.6%	4,029	1.8%	86.3%
Yamaguchi	2,084	0.8%	81.7%	2,139	0.8%	102.6%	1,926	0.8%	90.0%	2,043	0.8%	106.1%	1,757	0.8%	86.0%
Tokushima	1,214	0.5%	87.8%	1,250	0.5%	103.0%	1,135	0.5%	90.8%	1,173	0.5%	103.3%	929	0.4%	79.2%
Kagawa	1,595	0.6%	81.5%	1,615	0.6%	101.3%	1,493	0.6%	92.4%	1,554	0.6%	104.1%	1,373	0.6%	88.4%
Ehime	1,888	0.7%	86.4%	1,859	0.7%	98.5%	1,668	0.7%	89.7%	1,750	0.7%	104.9%	1,549	0.7%	88.5%
Kochi	655	0.3%	82.0%	686	0.3%	104.7%	660	0.3%	96.2%	628	0.3%	95.2%	498	0.2%	79.3%
Fukuoka	9,399	3.7%	84.5%	9,481	3.7%	100.9%	9,221	3.8%	97.3%	9,471	3.8%	102.7%	8,880	3.9%	93.8%
Saga	866	0.3%	79.3%	845	0.3%	97.6%	754	0.3%	89.2%	859	0.3%	113.9%	746	0.3%	86.8%
Nagasaki	1,439	0.6%	94.0%	1,489	0.6%	103.5%	1,320	0.5%	88.7%	1,300	0.5%	98.5%	1,146	0.5%	88.2%
Kumamoto	2,309	0.9%	87.2%	2,427	0.9%	105.1%	2,245	0.9%	92.5%	2,262	0.9%	100.8%	1,888	0.8%	83.5%
Oita	1,709	0.7%	86.6%	1,761	0.7%	103.0%	1,653	0.7%	93.9%	1,667	0.7%	100.8%	1,503	0.7%	90.2%
Miyazaki	1,040	0.4%	88.4%	1,117	0.4%	107.4%	1,006	0.4%	90.1%	1,058	0.4%	105.2%	928	0.4%	87.7%
Kagoshima	1,531	0.6%	92.3%	1,517	0.6%	99.1%	1,387	0.6%	91.4%	1,453	0.6%	104.8%	1,332	0.6%	91.7%
Okinawa	573	0.2%	95.0%	618	0.2%	107.9%	618	0.3%	100.0%	697	0.3%	112.8%	859	0.4%	123.2%
Total	254,404	100.0%	85.3%	258,637	100.0%	101.7%	240,758	100.0%	93.1%	246,735	100.0%	102.5%	225,518	100.0%	91.4%

国内における保有台数 (2024 年 3 月末現在) Number of Vehicles in Use in Japan as of the end of March 2024

1. 自動車保有台数 (Number of Vehicles in Use)

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY
Passenger Cars (incl. Kei Vehicles)	61,808,586	100.1%	61,917,112	100.2%	61,867,152	99.9%	61,953,135	100.1%	61,978,954	100.0%
Trucks (incl. Kei Vehicles)	14,367,134	99.9%	14,395,843	100.2%	14,427,520	100.2%	14,676,942	101.7%	14,683,154	100.0%
Buses	231,051	99.2%	222,326	96.2%	216,416	97.3%	212,180	98.0%	210,103	99.0%
Special Moter and Specific Use Vehicles	1,766,102	100.8%	1,780,194	100.8%	1,793,160	100.7%	1,647,775	91.9%	1,661,030	100.8%
Total	78,172,873	100.0%	78,315,475	100.2%	78,304,248	100.0%	78,490,032	100.2%	78,533,241	100.1%

2. 輸入車保有台数 (Number of Imported Vehicles in Use)

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY
Passenger Cars	4,018,839	102.0%	4,127,721	102.7%	4,206,772	101.9%	4,254,866	101.1%	4,249,525	99.9%
Trucks	69,565	108.3%	77,718	111.7%	86,569	111.4%	96,158	111.1%	102,837	106.9%
Buses	973	103.7%	921	94.7%	813	88.3%	868	106.8%	1,063	122.5%
Special Moter and Specific Use Vehicles	40,989	98.3%	40,815	99.6%	40,695	99.7%	40,402	99.3%	40,124	99.3%
Total	4,130,366	102.1%	4,247,175	102.8%	4,334,849	102.1%	4,392,294	101.3%	4,393,549	100.0%

Passenger Cars: 乗用車

Trucks: トラック

incl. Kei Vehicles: 「自動車保有台数」の乗用車、トラックの台数にはそれぞれ軽自動車を含む

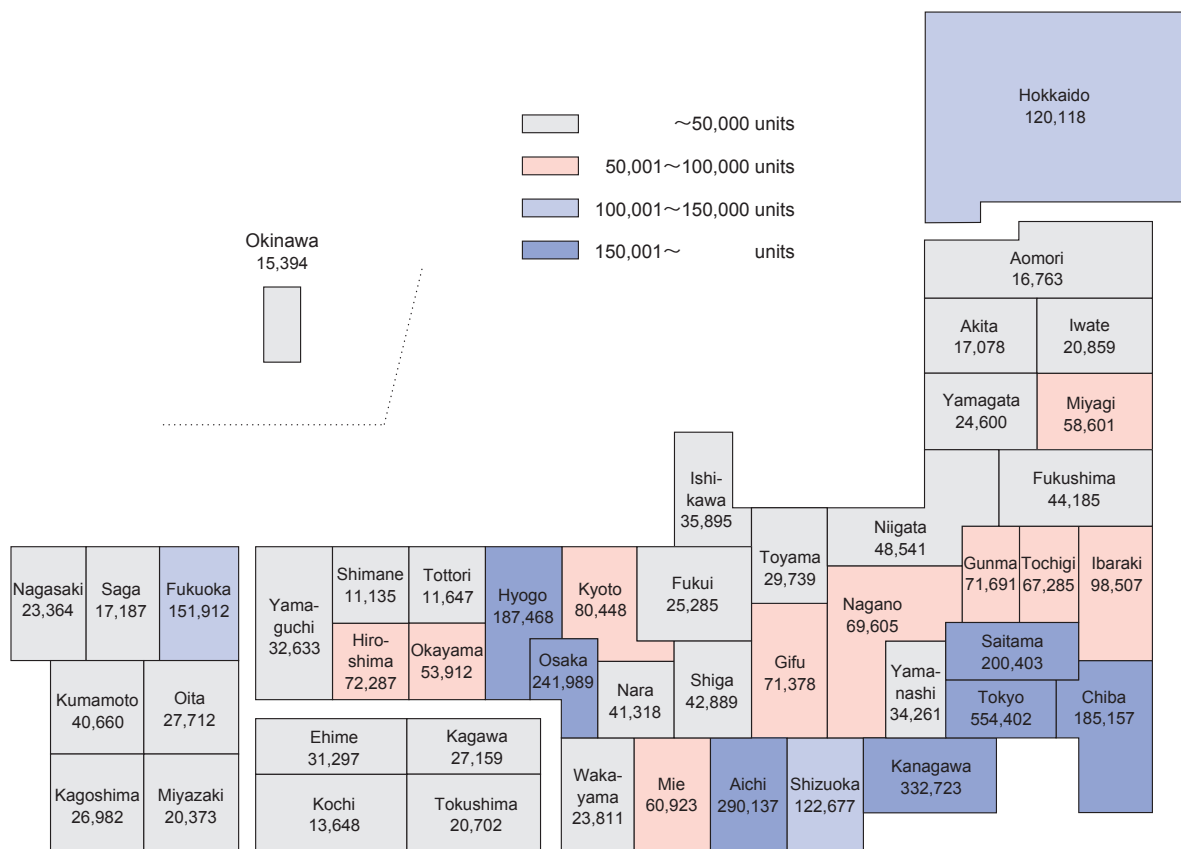
Buses: バス

Special Moter and Specific Use Vehicles: 特種（殊）用途車

出典：自動車検査登録情報協会

Source: Automobile Inspection & Registration Information Association

外国メーカー乗用車都道府県別保有台数 (2024 年 3 月末現在) Number of Foreign-brand Passenger Cars in Use by Prefecture as of the end of March 2024



出典：自動車検査登録情報協会

Source: Automobile Inspection & Registration Information Association

輸入車車名別保有台数 (2024 年 3 月末現在) Number of Imported Vehicles in Use as of the End of March 2024

	2023				2024				Total YOY
	Passenger Cars	Trucks	Buses	Total	Passenger Cars	Trucks	Buses	Total	
ABARTH	18,744			18,744	19,975			19,975	106.6%
Alfa Romeo	46,475			46,475	45,256			45,256	97.4%
Aston Martin	4,003			4,003	4,313			4,313	107.7%
Audi	324,126			324,126	323,850			323,850	99.9%
Autobianchi	692			692	694			694	100.3%
Bentley	6,369			6,369	6,608			6,608	103.8%
BMW	798,344			798,344	779,466			779,466	97.6%
BMW Alpina	4,643			4,643	4,923			4,923	106.0%
BMW MINI	81,824			81,824	97,847			97,847	119.6%
Bugatti	69			69	68			68	98.6%
Buick	1,603			1,603	1,582			1,582	98.7%
BYD	217		38	255	2,097		141	2,238	877.6%
Cadillac	15,262	3,761		19,023	15,170	3,576		18,746	98.5%
Chevrolet	23,272	15,007		38,279	23,135	14,740		37,875	98.9%
Chrysler	53,274	8,022		61,296	49,764	7,802		57,566	93.9%
Citroen	52,267			52,267	53,566			53,566	102.5%
DS	3,714			3,714	4,563			4,563	122.9%
Ferrari	18,172			18,172	19,291			19,291	106.2%
Fiat	86,584			86,584	87,780			87,780	101.4%
Ford	37,135	6,844		43,979	34,708	6,522		39,084	88.9%
GMC	732	2,997		3,729	724	2,898		3,622	97.1%
Honda	69,027			69,027	65,701			65,701	95.2%
Hummer	2,467	960		3,427	2,316	944		3,260	95.1%
Hyundai	1,503		505	2,008	1,942		578	2,520	125.5%
Isuzu	557			557					
Jaguar	36,985			36,985	35,648			35,648	96.4%
JEEP	88,773	691		89,464	98,179	832		99,011	110.7%
Lamborghini	6,238			6,238	6,706			6,706	107.5%
Lancia	3,140			3,140	3,045			3,045	97.0%
Land Rover	43,611	983		44,594	50,676	990		51,666	115.9%
Lotus	9,684			9,684	9,894			9,894	102.2%
Maserati	15,523			15,523	16,770			16,770	108.0%
Maybach	120			120	112			112	93.3%
Mazda	5,007			5,007	12,974			12,974	259.1%
McLaren	1,709			1,709	1,841			1,841	107.7%
Mercedes-Benz	773,994	1,239	80	775,313	770,869	1,208	80	772,157	99.6%
MG	2,276			2,276	2,290			2,290	100.6%
Mini	7,216	259		7,475	7,174	258		7,432	99.4%
Mitsubishi	43,305	875		44,180	39,764	1,305		41,069	93.0%
Morgan	936			936	950			950	101.5%
Nissan	255,021	1,485		256,506	252,097	1,405		253,502	98.8%
Opel	7,495			7,495	7,014			7,014	93.6%
Peugeot	107,135			107,135	106,792			106,792	99.7%
Pontiac	2,345			2,345	2,337			2,337	99.7%
Porsche	112,448			112,448	116,967			116,967	104.0%
PROTON	6			6	6			6	100.0%
Renault	78,681	126		78,807	82,375	125		82,500	104.7%
Rolls Royce	3,368			3,368	3,469			3,469	103.0%
Rover	34,150			34,150	33,451			33,451	98.0%
RUF	7			7	8			8	114.3%
Saab	2,859			2,859	2,661			2,661	93.1%
Saturn	232			232	218			218	94.0%
Scania		1,555	96	1,651		1,885	103	1,988	120.4%
smart	21,414			21,414	20,323			20,323	94.9%
Street Scooter		481		481		478		478	99.4%
Subaru	606			606					
Suzuki	36,872			36,872	35,633			35,633	96.6%
Toyota	28,042	44,471		72,513	26,616	51,086		77,702	107.2%
Unimog		154		154		156		156	101.3%
Volvo	218,132			218,132	218,103			218,103	100.0%
Volvo Truck		4,124		4,124		4,366		4,366	105.9%
Volkswagen	634,942	414		635,356	611,621	406		612,027	96.3%
Others	21,519	1,591	149	23,175	27,603	1,683	161	29,302	126.4%
Total	4,254,866	96,039	868	4,351,773	4,249,525	102,665	1,063	4,353,253	100.0%

出典：自動車検査登録情報協会

Source: Automobile Inspection & Registration Information Association

輸入中古乗用車登録台数の推移 (新規・移転・変更の合計値) Change in Registered Used Imported Passenger Cars (Total of Initial, Transfer, and Alteration)

	2020	2021	2022	2023	2024
Standard-sized	489,834	477,089	458,155	465,275	475,658
Small-sized	88,135	82,350	75,818	68,454	63,682
Total	577,969	559,439	533,973	533,729	539,340

Standard-sized: 普通乗用車
Small-sized: 小型乗用車

車種別 (登録ナンバー別) 輸入中古車登録台数の推移 Trends in Registered Used Imported Vehicles by Type

Year	Standard-sized Trucks	Buses	Standard-sized Passenger Cars	Small-sized Four-wheeled Trucks	Light Passenger cars	Light Three-wheeled Trucks	Special Use Vehicles	Heavy Special Vehicles	Total
	普通貨物車 (1)	バス (2)	普通乗用車 (3)	小型四輪貨物車 (4)	小型乗用車 (5, 7)	小型三輪貨物車 (6)	特種用途車 (8)	大型特殊車 (0, 9)	計
2020	17,015	139	817,528	18,844	176,088		4,441	165	1,034,280
Initial	2,918	5	93,889	2,878	23,357		577	9	123,633
Transfer	8,212	36	383,890	3,280	61,092		1,986	56	458,552
Alteration	389	36	12,055	642	3,686		75	13	16,896
Permanent Deregistration	149	3	10,867	143	4,173		319	1	15,655
Temporary Deregistration	4,496	53	246,024	8,016	64,735		1,259	86	324,669
Export Deregistration	911	6	70,803	3,885	19,045		225		94,875
2021	17,464	232	823,603	19,016	168,685		4,149	218	1,033,367
Initial	2,758	7	94,334	2,683	21,439		556	5	121,782
Transfer	8,694	27	372,687	3,006	57,585		1,969	86	444,054
Alteration	385	23	10,068	479	3,326		82	11	14,374
Permanent Deregistration	137	1	9,943	156	4,157		201	1	14,596
Temporary Deregistration	4,569	168	258,318	8,311	64,240		1,124	115	336,845
Export Deregistration	921	6	78,253	4,381	17,938		217		101,716
2022	19,473	285	816,035	18,671	159,782		4,020	205	1,018,471
Initial	2,721	43	94,583	2,682	20,107		514	4	120,654
Transfer	9,396	60	353,486	2,919	53,066		1,934	91	420,952
Alteration	503	68	10,086	434	2,645		52	10	13,798
Permanent Deregistration	136	3	9,698	130	3,954		261		14,182
Temporary Deregistration	5,524	107	263,119	8,362	61,540		1,041	100	339,793
Export Deregistration	1,193	4	85,063	4,144	18,470		218		109,092
2023	22,382	213	876,620	20,034	159,507		3,927	181	1,082,864
Initial	2,976	104	93,030	2,735	16,732		495	4	116,076
Transfer	10,089	19	362,972	3,144	49,331		1,862	65	427,482
Alteration	478	56	9,273	368	2,391		68	6	12,640
Permanent Deregistration	145		9,725	164	4,585		235		14,854
Temporary Deregistration	6,742	32	301,321	9,149	66,175		1,053	106	384,578
Export Deregistration	1,952	2	100,299	4,474	20,293		214		127,234
2024	25,140	197	947,102	17,825	152,521		3,814	174	1,146,773
Initial	3,110	68	97,492	2,644	16,431		496	7	120,248
Transfer	9,517	25	369,110	3,088	45,255		1,888	71	428,954
Alteration	587	47	9,056	361	1,996		53	2	12,102
Permanent Deregistration	163		9,562	166	4,632		252	2	14,777
Temporary Deregistration	8,461	55	323,812	7,818	63,241		965	92	404,444
Export Deregistration	3,302	2	138,070	3,748	20,966		160		166,248

Initial: 新規、Transfer: 移転、Alteration: 変更、Permanent Deregistration: 永久抹消、Temporary Deregistration: 一時抹消、Export Deregistration: 輸出抹消

新規: 一時抹消登録した自動車を新規に再登録したもの
移転: 所有者に変更のあったもの
変更: 使用者に変更のあったもの
永久抹消: 解体を目的とした抹消登録
一時抹消: 一時的に使用を中止したもの
輸出抹消: 輸出を目的とした抹消登録

Initial: Initial re-registration of vehicles that have been deregistered temporarily
Transfer: Change in vehicle owner
Alteration: Change in vehicle user
Permanent Deregistration: Deregistration for dismantling
Temporary Deregistration: Temporary suspension of vehicle use
Export Deregistration: Deregistration for export

主要国の四輪車販売台数 Four-wheeler Sales in Major Countries

	2022			2023			2024		
	Passenger Cars	Trucks and Buses	Total	Passenger Cars	Trucks and Buses	Total	Passenger Cars	Trucks and Buses	Total
USA	2,858,575	11,371,749	14,230,324	3,116,647	12,892,621	16,009,268	2,984,039	13,356,433	16,340,472
UK	1,614,063	329,509	1,943,572	1,903,054	404,384	2,307,438	1,952,778	415,796	2,368,574
FRG	2,651,357	312,391	2,963,748	2,844,609	359,689	3,204,298	2,817,331	374,700	3,192,031
France	1,529,035	397,519	1,926,554	1,774,723	433,778	2,208,501	1,718,412	436,640	2,155,052
Italy	1,316,919	188,133	1,505,052	1,567,151	230,826	1,797,977	1,559,229	233,809	1,793,038
China	23,563,287	3,300,458	26,863,745	26,062,824	4,030,874	30,093,698	27,562,989	3,873,204	31,436,193
ROK	1,420,486	263,171	1,683,657	1,489,363	260,366	1,749,729	1,439,773	192,978	1,632,751
Japan	3,448,297	753,023	4,201,320	3,992,727	786,359	4,779,086	3,725,200	696,294	4,421,494
Total	38,402,019	16,915,953	55,317,972	42,751,098	19,398,897	62,149,995	43,759,751	19,579,854	63,339,605

出典：国際自動車工業連合会、日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会

Source: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, Japan Automobile Manufacturers Association, Japan Automobile Dealers Association, Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association

原産国別乗用車輸入実績（台数・金額） Units and Total Value of Imported Passenger Cars by Country of Origin

金額：百万円 (Total Value in million yen)

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value
U.S.A.	19,686	106,647	17,357	102,869	16,439	113,739	22,577	176,644	14,724	149,104
Europe Total	196,728	816,125	202,486	951,201	194,413	1,026,844	215,981	1,258,318	158,052	1,130,898
UK	24,457	99,187	20,366	99,025	19,205	99,577	19,514	140,221	16,549	146,360
FRG	73,943	349,653	82,831	442,807	83,228	480,559	98,183	597,219	86,913	567,909
France	10,746	27,218	6,222	18,894	5,460	18,008	8,820	28,320	1,302	6,389
Italy	10,482	82,589	10,209	91,398	9,058	109,820	13,038	132,170	5,564	116,221
Sweden	5,284	25,054	7,366	37,267	6,984	35,878	4,979	29,795	817	6,923
Europe Others	71,816	232,424	75,492	261,810	70,478	283,002	71,447	330,593	46,907	287,097
Others	68,796	161,429	86,976	216,337	68,671	250,369	88,544	327,279	134,883	438,523
Total	285,210	1,084,201	306,819	1,270,407	279,523	1,390,952	327,102	1,762,241	307,659	1,718,525

出典：財務省

Source: Ministry of Finance

国産乗用車モデル別新規登録台数トップ10の推移 Trends in Top 10 Selling Newly Registered Domestic-brand (Registered Vehicles) Passenger Cars

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units
1	Toyota YARIS	151,766	Toyota YARIS	212,927	Toyota YARIS	168,557	Toyota YARIS	194,364	Toyota Corolla	166,956
2	Toyota RAIZE	126,038	Toyota ROOMY	134,801	Toyota Corolla	131,548	Toyota Corolla	154,870	Toyota YARIS	166,162
3	Toyota Corolla	118,276	Toyota Corolla	110,865	Nissan NOTE	110,113	Toyota Sienta	132,332	Toyota Sienta	111,090
4	Honda Fit	98,210	Toyota Alphard	95,049	Toyota ROOMY	109,236	Nissan NOTE	102,508	Nissan NOTE	101,766
5	Toyota Alphard	90,748	Nissan NOTE	90,177	Toyota RAIZE	83,620	Toyota ROOMY	100,800	Honda FREED	85,368
6	Toyota ROOMY	87,242	Toyota RAIZE	81,880	Honda FREED	79,525	Toyota PRIUS	99,149	Toyota PRIUS	83,485
7	Honda FREED	76,283	Toyota HARRIER	74,575	Toyota AQUA	72,084	Toyota Noah	95,181	Nissan SERENA	80,899
8	Toyota Sienta	72,689	Toyota AQUA	72,495	Toyota Sienta	68,922	Toyota Voxy	89,080	Toyota Alphard	79,374
9	Nissan NOTE	72,205	Toyota Voxy	70,085	Honda Fit	60,271	Toyota AQUA	80,268	Honda VEZEL	75,424
10	Toyota Voxy	66,517	Honda FREED	69,577	Toyota Alphard	60,225	Honda FREED	77,562	Toyota Voxy	70,636

出典：日本自動車販売協会連合会

Source: Japan Automobile Dealers Association

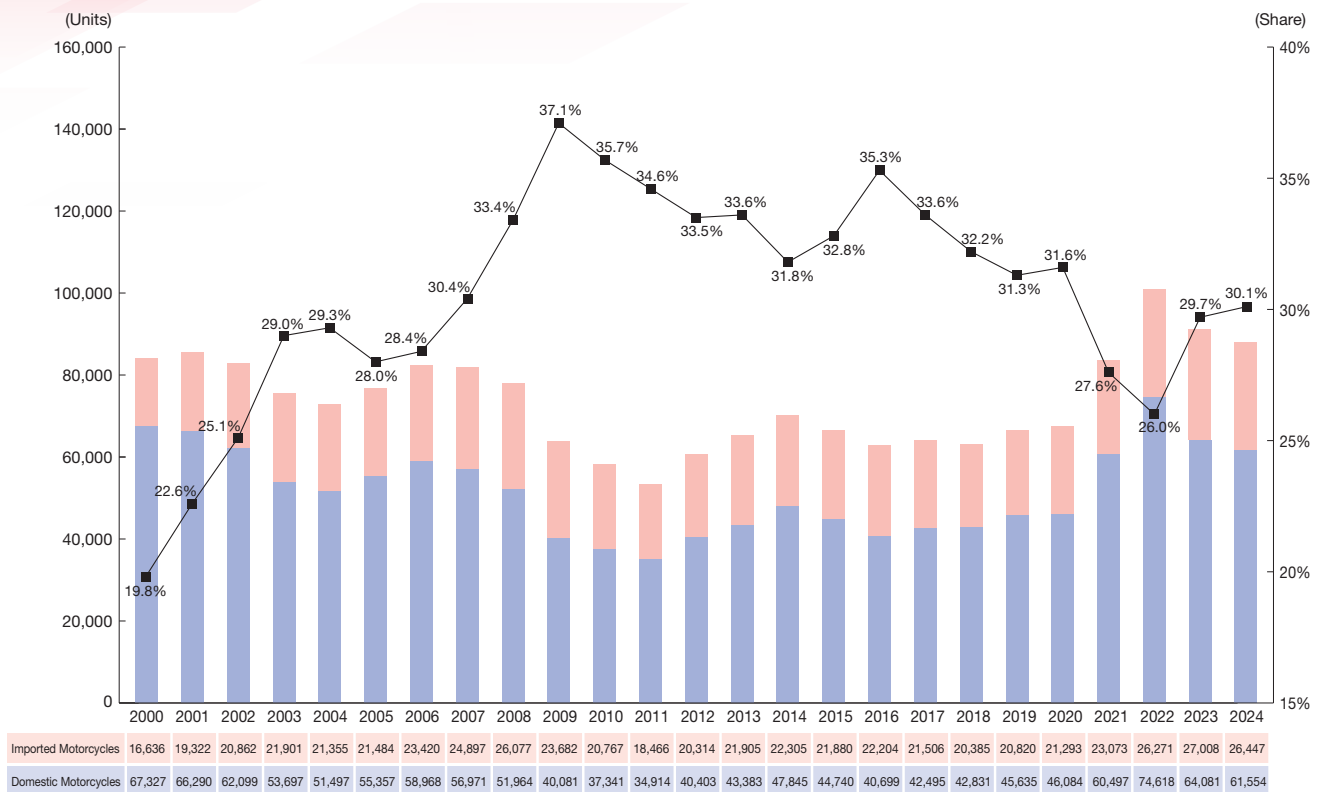
軽乗用車モデル別新規届出台数トップ10の推移 Trends in Top 10 Selling Newly Notified Domestic-brand (Kei Vehicles) Passenger Cars

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units
1	Honda N-BOX	195,984	Honda N-BOX	188,940	Honda N-BOX	202,197	Honda N-BOX	231,385	Honda N-BOX	206,272
2	Suzuki Spacia	139,851	Suzuki Spacia	128,881	Daihatsu TANTO	107,810	Daihatsu TANTO	159,392	Suzuki Spacia	165,679
3	Daihatsu TANTO	129,680	Daihatsu TANTO	116,912	Suzuki Spacia	100,206	Suzuki Spacia	122,275	Daihatsu TANTO	93,759
4	Daihatsu MOVE	104,133	Daihatsu MOVE	95,840	Daihatsu MOVE	94,837	Daihatsu MOVE	104,557	Suzuki HUSTLER	92,818
5	Nissan DAYS	87,029	Nissan ROOX	84,748	Suzuki WAGON R	82,213	Suzuki HUSTLER	82,720	Suzuki WAGON R	79,718
6	Suzuki HUSTLER	80,114	Suzuki HUSTLER	82,486	Nissan ROOX	72,600	Suzuki WAGON R	72,235	Nissan ROOX	70,697
7	Daihatsu Mira	73,642	Suzuki WAGON R	68,970	Suzuki HUSTLER	70,373	Nissan ROOX	70,536	Suzuki ALTO	68,139
8	Nissan ROOX	72,820	Daihatsu Mira	65,803	Suzuki ALTO	67,204	Suzuki ALTO	67,719	Mitsubishi DELICA MINI/eK	60,001
9	Honda N-WGN	69,353	Daihatsu TAFT	62,278	Daihatsu Mira	65,317	Daihatsu Mira	64,080	Nissan DAYZ	50,432
10	Suzuki WAGON R	66,061	Suzuki ALTO	60,919	Daihatsu TAFT	56,861	Daihatsu TAFT	59,330	Daihatsu Mira	42,758

出典：全国軽自動車協会連合会

Source: Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association

輸入小型二輪車新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Imported Small-sized Motorcycles (Over 250cc)



排気量別、小型二輪車（251cc以上）の輸入実績（台数・金額） Quantity and Total Value of Imported Small-Sized Motorcycles (Over 250cc) by Engine Displacement

	251～500cc		501～800cc		801cc～		Total	
	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value
2020	7,666	3,068,544	3,064	2,245,449	15,769	20,045,705	26,499	25,359,698
2021	10,650	4,330,667	3,099	2,139,090	19,650	25,791,903	33,399	32,261,660
2022	13,176	5,784,143	3,877	2,877,705	24,080	34,909,088	41,133	43,570,936
2023	20,937	10,906,911	4,986	3,831,321	25,312	41,505,704	51,235	56,243,936
2024	16,669	8,954,661	3,584	2,876,539	18,164	30,489,433	38,417	42,320,633

出典：財務省
Source: Ministry of Finance

原産国別、小型二輪車（251cc以上）の輸入実績（台数・金額） Quantity and Total Value of Imported Small-sized Motorcycles (Over 250cc) by Country of Origin

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value
Austria	1,017	964,996	1,155	1,040,420	1,333	1,389,121	1,581	1,886,463	1,037	1,152,004
Belgium										
Germany	4,501	5,863,365	3,844	5,202,489	4,973	6,990,411	4,692	6,866,161	5,698	9,071,375
France	23	26,303	29	22,166	18	39,246	39	44,516	38	35,331
Italy	2,023	2,890,813	2,737	3,979,705	2,785	3,651,178	2,447	3,924,918	1,492	3,201,744
Netherlands	9	7,455	3	2,688	14	16,718	1	9,109	5	9,987
U.K.	298	376,268	107	83,307	154	137,909	140	142,718	136	158,298
Spain	128	94,350	130	96,925	221	191,167	537	470,434	54	45,269
Russia	77	101,026	87	109,971	54	80,593				
U.S.A.	7,190	8,713,933	10,335	13,233,055	3,789	4,479,612	2,981	5,104,867	2,008	3,185,436
Republic of Korea										
Australia			3	1,182	12	7,699	2	817		
Brazil	1		3	3,585	29	41,327	7	9,851	32	59,512
China	339	184,079	331	227,885	578	322,217	2,022	1,006,432	1,816	890,549
Thailand	6,556	4,306,995	10,176	6,318,370	20,642	23,104,535	29,993	33,127,881	21,054	22,010,242
Taiwan	3	947	6	1,251					1	1,660
India	1,921	720,299	2,312	879,595	4,708	1,770,165	3,614	1,565,404	4,247	1,753,331
Others	2,413	1,108,869	2,141	1,059,066	1,823	1,349,038	3,179	2,084,365	799	745,895
Total	26,499	25,359,698	33,399	32,261,660	41,133	43,570,936	51,235	56,243,936	38,417	42,320,633

出典：財務省
Source: Ministry of Finance

ブランド別輸入小型二輪車新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Imported Small-sized Motorcycles by Brand

	2020		2021		2022		2023		2024	
	Quantity	Share	Quantity	Share	Quantity	Share	Quantity	Share	Quantity	Share
aprilia	48	0.2%	229	1.0%	275	1.0%	145	0.5%	108	0.4%
Benelli					114	0.4%	129	0.5%	98	0.4%
Bimota					20	0.1%	6	0.02%	4	0.02%
BMW	5,562	26.1%	5,866	25.4%	5,387	20.5%	5,838	21.6%	5,986	22.6%
BRP	335	1.6%	314	1.4%	261	1.0%	171	0.6%	91	0.3%
Ducati	1,689	7.9%	2,217	9.6%	1,978	7.5%	2,215	8.2%	2,044	7.7%
GASGAS							1	0.004%	19	0.07%
Harley-Davidson	7,913	37.2%	7,682	33.3%	10,199	38.8%	9,931	36.8%	8,798	33.3%
Honda of America	1	0.005%	3	0.01%	5	0.02%			1	0.004%
Husqvarna-M	610	2.9%	608	2.6%	709	2.7%	697	2.6%	639	2.4%
Indian Motorcycle	201	0.9%	376	1.6%	461	1.8%	410	1.5%	451	1.7%
KTM	1,716	8.1%	1,688	7.3%	1,358	5.2%	1,395	5.2%	1,175	4.4%
KYMCO	8	0.04%	3	0.01%	6	0.02%				
MOTO GUZZI	303	1.4%	351	1.5%	464	1.8%	339	1.3%	301	1.1%
MV AGUSTA	225	1.1%	225	1.0%	220	0.8%	79	0.3%	60	0.2%
PIAGGIO	174	0.8%	227	1.0%	173	0.7%	126	0.5%	136	0.5%
ROYAL ENFIELD							1,348	5.0%	1,599	6.0%
Triumph	2,389	11.2%	3,183	13.8%	3,397	12.9%	4,108	15.2%	4,898	18.5%
Others	119	0.6%	101	0.4%	1,244	4.7%	70	0.3%	39	0.15%
Total	21,293	100.0%	23,073	100.0%	26,271	100.0%	27,008	100.0%	26,447	100.0%

会員名簿／Membership List

【四輪車 Four-wheelers】 (27社)

2025年5月現在 As of May, 2025

会社名 Company	取扱車 Vehicle Model
ASF 株式会社 ASF Inc.	ASF 2.0 ASF 2.0
Aston Martin Japan 合同会社 Aston Martin Japan Limited	アストンマーティン Aston Martin
ビー・エム・ダブリュー株式会社 BMW Japan Corp.	BMW、ミニ、ロールス・ロイス BMW, MINI, Rolls-Royce
BYD Auto Japan 株式会社 BYD Auto Japan Inc.	BYD ブランドの乗用車 Passenger Cars of BYD Brand
ビーワイディージャパン株式会社 BYD JAPAN Co., Ltd.	BYD ブランドの電気バス Electric Buses of BYD Brand
株式会社キャロッセ CARROSSER Co., Ltd.	プロトン PROTON
Ferrari Japan 株式会社 Ferrari Japan K.K.	フェラーリ Ferrari
ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社 General Motors Japan Ltd.	キャデラック、シボレー Cadillac, Chevrolet
本田技研工業株式会社 Honda Motor Co., Ltd.	ホンダ海外生産車 Honda overseas products
Hyundai Mobility Japan 株式会社 Hyundai Mobility Japan Co., Ltd.	ヒョンデ HYUNDAI
ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社 Jaguar Land Rover Japan Limited	ジャガー、ランドローバー Jaguar, LAND ROVER
エルシーアイ株式会社 LCI Limited	ロータス Lotus
マセラティ ジャパン株式会社 Maserati Japan Ltd.	マセラティ Maserati
マクラーレンオートモーティブアジア Pte Ltd. McLaren Automotive Asia Pte Ltd.	マクラーレン McLaren
メルセデス・ベンツ日本合同会社 Mercedes-Benz Japan G.K.	メルセデス・ベンツ、スマート Mercedes-Benz, smart
ニコル・レーシング・ジャパン合同会社 NICOLE RACING JAPAN LLC	BMW アルピナ BMW ALPINA
ピーシーアイ株式会社 PCI Co., Ltd.	サーブ Saab
ポルシェジャパン株式会社 Porsche Japan K.K.	ポルシェ Porsche
ルノー・ジャポン株式会社 RENAULT JAPON CO., LTD.	ルノー、アルピーヌ Renault, Alpine
株式会社 RTC RTC Corp.	ルーフ RUF
スカニアジャパン株式会社 Scania Japan Ltd.	スカニア SCANIA
Stellantis ジャパン株式会社 Stellantis Japan Ltd.	ジープ、フィアット、アバルト、アルファ ロメオ、プジョー、シトロエン、 DS オートモビル、フィアット プロフェッショナル Jeep, FIAT, ABARTH, Alfa Romeo, Peugeot, Citroën, DS Automobiles, FIAT Professional
Tesla Japan 合同会社 Tesla Japan G.K.	テスラ Tesla
トヨタ自動車株式会社 Toyota Motor Corp.	トヨタ海外生産車 Toyota overseas products
UD トラックス株式会社 UD Trucks Corporation	ボルボ・トラック Volvo Trucks
フォルクスワーゲン グループ ジャパン株式会社 VOLKSWAGEN Group Japan K.K.	フォルクスワーゲン、アウディ、ベントレー、ランボルギーニ Volkswagen, Audi, Bentley, Lamborghini
ボルボ・カー・ジャパン株式会社 Volvo Car Japan Limited	ボルボ Volvo

【二輪車 Motorcycles】(12社)

2025年5月現在 As of May, 2025

会社名 Company	取扱車 Vehicle Model
ビー・エム・ダブリュー株式会社 BMW Japan Corp.	ビー・エム・ダブリュー モトラッド BMW Motorrad
BRP ジャパン株式会社 BRP Japan Ltd.	カンナム スパイダー、カンナム ライカー Can-Am Spyder, Can-Am Ryker
ドゥカティジャパン株式会社 Ducati Japan Ltd.	ドゥカティ (ドカティ) Ducati
ハーレーダビッドソン ジャパン株式会社 Harley-Davidson Japan K.K.	ハーレーダビッドソン Harley-Davidson
株式会社カワサキモータースジャパン Kawasaki Motors Corporation Japan	ビモータ bimota
KTM Japan 株式会社 KTM Japan K.K.	KTM、ハスクバーナ・モーターサイクルズ、ガスガス、MV AGUSTA KTM, Husqvarna Motorcycles, GASGAS, MV AGUSTA
キムコジャパン株式会社 KYMCO Japan Inc.	キムコ KYMCO
ピーシーアイ株式会社 PCI Co., Ltd.	ロイヤルエンフィールド Royal Enfield
ピアジッジョ グループ ジャパン株式会社 Piaggio Group Japan Corporation	アプリリア、モト・グッツィ、ピアジッジョ、ベスパ Aprilia, MOTO GUZZI, PIAGGIO, Vespa
株式会社プロト PLOT Inc.	ベネリ Benelli
ポラリス ジャパン株式会社 Polaris Japan Inc.	インディアンモーターサイクル Indian Motorcycle
トライアンフモーターサイクルズ ジャパン株式会社 Triumph Motorcycles Japan K.K.	トライアンフモーターサイクル Triumph Motorcycle

【賛助会員 Supporting Members】(18社)

2025年5月現在 As of May, 2025

会社名 Company	取扱製品または事業 Product or Service
ABB 株式会社 ABB K.K.	EV 用急速及び普通充電ソリューション DC and AC Charging Solutions for Evs
ベルエナジー株式会社 Bell Energy K.K.	EV 用急速充電器、EV 用パワーコンディショナー Quick Charger for EV, Power Conditioner for EV
株式会社 e-Mobility Power e-Mobility Power Co., Inc.	EV 向け充電サービス Charging Services for EV
株式会社エネゲート Enegate Co., Ltd.	電気自動車充電器の認証・課金システム Certification and Billing System for Electric Vehicle Chargers
ENEOS 株式会社 ENEOS Corporation	エネルギー資源事業、EV 向け充電事業 Energy Resources Business, Charging Business for EV
株式会社ファミ Famm Co.,Ltd	機械式駐車装置への電気自動車充電設備設置サービス Electric vehicle charging equipment installation service for mechanical parking facilities
ニチコン株式会社 NICHICON CORPORATION	EV 用急速充電器、EV 用パワーコンディショナー (V2G/V2H/V2L) Quick Charger for EV, Power Conditioner for EV(V2G/V2H/V2L)
日東工業株式会社 NITTO KOGYO CORPORATION	EV 用普通充電器 EV ordinary charger
株式会社プラグ PLUGO Inc.	EV 充電サービス運営、EV 充電ビジネス支援ソリューション Operation of EV charging stations, The solution for EV charging Business
株式会社パワーエックス PowerX, Inc.	EV 用急速充電器、EV 用パワーコンディショナー Quick Charger for EV, Power Conditioner for EV
株式会社東光高岳 TAKAOKA TOKO CO., LTD.	EV 用急速充電器、EV 用パワーコンディショナー Quick Charger for EV, Power Conditioner for EV
Terra Charge 株式会社 Terra Charge Corporation	EV 用急速充電器、EV 用パワーコンディショナー Quick Charger for EV, Power Conditioner for EV
ユビ電株式会社 Ubiden, Inc.	スマート EV 充電サービス [WeCharge] Smart EV Charging Service ""WeCharge""
DOWA エコシステム株式会社 DOWA ECO-SYSTEM CO., LTD.	バッテリーリサイクル、金属リサイクル Battery Recycling, Metal Recycling
JFE エンジニアリング株式会社 JFE Engineering Corporation	バッテリーリサイクル、金属リサイクル Battery Recycling, Metal Recycling
株式会社 JOH JOH CO.,LTD.	バッテリーリサイクル、金属リサイクル Battery Recycling, Metal Recycling
オオノ開発株式会社 OONO DEVELOPMENT CO., LTD.	バッテリーリサイクル、金属リサイクル Battery Recycling, Metal Recycling
在日ドイツ商工会議所 German Chamber of Commerce and Industry in Japan	貿易投資促進、自動車整備士を含むドイツ式職業訓練プログラム提供等 Trade and investment promotion, German-based vocational training, including automotive mechatronics



2025 年版 Imported Automobile Market of Japan

日本自動車輸入組合

<https://www.jaia-jp.org>

<https://www.facebook.com/jaia.official>

〒105-0014 東京都港区芝 3-1-15 芝ポートビル 5F

本冊子に関するお問い合わせ先：会員業務部 TEL 03-5765-6811

禁無断転載 All rights reserved



本冊子は、環境にやさしい non-VOC インキを用い
“水なし印刷方式”にて印刷しています。