

Imported
Car
Market
of
Japan
日本の輸入車市場

2

0

0

4

目次

1 . 日本の輸入車市場	1
2 . 輸入車の流通	3
3 . 自動車認証制度	5
4 . 車両検査制度	6
5 . 自動車登録制度	7
6 . 基準・認証の国際化の推進	7
7 . 日本の自動車保険	8
8 . 使用済み自動車の適正処理	9
9 . 自動車関係諸税	12
10 . 統計資料	12
11 . 日本自動車輸入組合の概要	19
12 . 年表	20

Contents

1 . Japanese Imported Car Market.....	1
2 . Distribution of Imported Car	3
3 . Vehicle Certification System	5
4 . Vehicle Inspection System	6
5 . Automobile Registration System	7
6 . Promoting Internationalization of Standards and Certification.....	7
7 . Automobile Insurance in Japan.....	8
8 . Recycling of End-of-Life-Vehicles(ELV)	9
9 . Automobile Related Taxes	12
10 . Imported Car Statistics	12
11 . JAIA Brief Profile.....	19
12 . History	20

<http://www.jaia-jp.org>
pr@jaia-jp.org

日本の輸入車市場

輸入車販売の再開

1948年に外貨資金割当制度のもとに、戦後初めて自動車の輸入が再開されました。しかしながら当時の輸入車は、病院、報道、観光といった特別な用途にのみ認められていたもので、その実態も米国軍の払い下げといったものが中心でした。

また、政策的にも経済復興を図るため、再開後もかなりの長期にわたり、公用車の購入制限（公用車は国産車を購入することとなっていた）などにみられるとおり、輸出促進、輸入抑制が行われていた時代であり、輸入車は一部の高額所得者のみが持ち得る、いわゆる特権階級の車であると考えられていました。

拡大と凋落に揺れた輸入車市場と輸入自由化

1965年10月に外貨資金割当制度が撤廃されて完成車の輸入が自由化され本格的な輸入車市場の幕開けを迎えました。

1966年以降の輸入車販売台数をみると、1964年以来続いた1万台ペースも72年には2万台、さらに翌年には3万台市場へと拡大しました。また、第1次オイルショックを挟みながらも、1975年以降は4万台市場へ到達、79年には6万台に達し、一つのピークを迎えました。

当時の輸入車市場の背景としては、1978年の関税の撤廃をはじめ、為替レートの円高等の理由によるものでした。しかしながら、1980年には第2次オイルショックによる景気の後退、および世界的な省エネルギー思想の高まり、さらには急激なドル高への移行、米国車の品質問題等が重なり、再び4万台市場へと後退します。特に、米国車の落ち込みは大きく、ピーク時の10分の1近くまで需要が減少し、輸入業者の撤退が相次ぐ結果となりました。

1980年からの販売台数の減少は長期化の様相を見せ、1984年に前年実績を上回るまで4年連続で前年を下回り、谷底となった1983年は35,286台まで市場が縮小しました。

輸入車市場の飛躍的な拡大

大幅に後退した輸入車市場も、1984年にはようやく前年実績を上回り、再び4万台市場となりました。また、この頃より、欧米との貿易インバランスが再燃し、1985年には「輸入促進のためのアクションプログラム」が政府より発表されたのを機に輸入車販売は上昇傾向に転じ、新時代を迎えることとなります。

すなわち85年50,172台、86年68,357台、87年97,750台、そして88年には133,583台と初めて10万台を突破したのに続いて、89年180,424台、90年が221,706台と飛躍的に拡大しました。

輸入車市場の拡大要因は多くを数えます。政府のアクションプログラムにより、基準・認証制度、自動車関連税制の改善など「非関税障壁」が撤廃されたのをはじめ、海外自動車メーカーの積極的な対日

Japanese Imported Car Market

Resumption of Imported Automobile Sales

After World War , automobile import resumed for the first time in 1948 under the foreign currency allocation system. However, at that time, because only automobiles for special uses such as ambulances, and vehicles for media and tourists were allowed to be imported, most of foreign cars were those disposed by the American military.

Furthermore, to accelerate the economic recovery, the governmental stipulated that only vehicles manufactured in Japan could be procured for official use. The emphasis was on promoting export while restricting import. As a result, imported car owners were virtually limited to a small number of wealthy and privileged people.

Imported Car Market Shaken by Boom and Bust

With elimination of the foreign currency allocation system in October 1965, finished car import was liberalized and the imported car market began to expand.

Imported car sales since 1966 increased from the order of magnitude of 10,000 (which had been maintained since 1964) to 20,000 in 1972 and then to 30,000 in the following year. Despite the impact of the first oil crisis, the sales reached 40,000 in 1975 and peaked temporarily at 60,000 in 1979.

Factors facilitating the imported car sales at that time included elimination of customs in 1978 and appreciation of the yen against foreign currencies. However, as a result of the second oil crisis, the economy suffered from a downturn in 1980, global concern grew about an energy shortage and the dollar appreciated sharply. These factors, combined with the product quality problems of American automobiles, pushed the market back down to the 40,000-unit level. American cars in particular suffered from severe setbacks--the demand fell to one-tenth of the peak. As a result, many importers withdrew from the market.

From 1980, the downturn in imported car sales became chronic. For four consecutive years until 1984, sales were lower than the preceding year. The market hit the bottom in 1983 shrinking to 35,286 vehicles.

Imported Car Market Enjoys Dramatic Expansion

After the severe setback, the imported car market finally began to recover in 1984 when it returned to the 40,000-unit level. Furthermore, from this time Japanese trade imbalances with the United States and Europe caused international frictions, and the "Action Program to Promote Import" announced by the government in 1985 was designed to turn around imported automobile sales and marked the beginning of a new era for the imported automobile.

Following the action program, imported car sales leaped forward, reaching 50,172 vehicles in 1985, 68,357 vehicles in 1986, 97,750 vehicles in 1987, 133,583 vehicles in 1988, 180,424 vehicles in 1989, and 221,706 vehicles in 1990.

Many factors contributed to the growth including government efforts based on the action plan to eliminate "Non-tariff barriers" by reforming the standards, certification procedures, and automobile-related tax systems. Other factors include aggressive efforts by foreign automobile manufacturers to enter the Japanese market, lower prices and interest rates on automobile loans, the expansion of sales networks, and the participation of domestic automobile manufacturers in the importing business (i.e., import of overseas manufacturers' products as well as their own foreign-built models).

輸出政策、価格・オートローン金利の引下げ、販売拠点の拡充、さらには国産自動車メーカーの輸入車市場への参入（外国メーカー製完成車および海外における自社生産拠点からの完成車輸入）などがその要因です。

市場環境に変化、8年振りの販売減少

以上のような要因を背景に急成長した輸入車市場も1990年の後半を境に、市場環境に変化が現れてきました。すなわち為替レートの円安傾向、公定歩合の引き上げ、湾岸危機などです。

この結果、一部輸入車の車両価格およびオートローン金利の引き上げが行われました。また、日本経済全体も、株の暴落や地価の下落など、戦後2番目の長期好景気も終焉を迎えることとなりました。いわゆるバブル経済の崩壊です。加えて、91年には車庫法が改正・強化され、駐車場の不足、料金の高騰を招くなど、自動車の販売に少なからず影響を及ぼしました。

これらの環境変化は輸入車販売に非常に大きな影響を及ぼし、1991年には、1984年以来7年間続いた販売増加に終止符が打たれました。続く92年も前年を下回り2年連続して減少する厳しい結果となっています。

新局面を迎えた輸入車市場

こうした状況の中、自動車をはじめとした貿易収支のインバランスが改めて大きな国際問題となるなど、益々、輸入拡大が重要となり、政府では1992年、93年に輸入車に対する積極的な支援を実施。輸入車市場は、これまでの内外無差別化から、さらに進んで輸入擁護といった新たな局面を迎えました。

また、1993年には円高傾向が一層顕著となり、輸入車の価格が相次いで引き下げられる一方、輸入促進が叫ばれる中、日本の自動車メーカーが海外で生産する車の輸入が年々増加。低利オートローン等の販売促進キャンペーンの実施、国産車ディーラーの輸入車取扱いをはじめとする販売拠点の増加などにより、輸入車の販売台数は3年振りに前年を上回りました。

さらに94年は、これまでの最高であった90年をも大幅に上回る30万台を突破。95年は輸入車総計で約39万台に達し、輸入乗用車の国内シェアが初めて10%を超え、96年には輸入車総計で40万台を超えるとともに3年連続で過去最高を記録しました。

しかし、97年からは、消費税率の引き上げ、所得税特別減税の廃止、金融不安等により、個人消費が低迷、日本メーカー海外生産車の輸入中止、為替レートの円安基調に伴う一部車種の価格引き上げ等もあって、2年連続で前年実績を割り込みました。

99年にはわずかながらも前年を上回りましたが、以降2003年までほぼ前年並み（27万～28万台）で推移しています。

Changing Market Environment , First Drop in Sales in Eight Years Since Resumption of Automobile Import

The year 1990 was a watershed year for the imported car market, which had grown rapidly due to the reasons mentioned above. The changes in the market included depreciation of the yen, the rising official discount rates, and the Persian Gulf Crisis.

As a result, imported automobile prices and automobile loan interest rates rose. Furthermore, the Japanese economy seemed to head for a slowdown as stock prices and real estate prices continued to slide. Such situations put an end to the second long-term economic boom since the end of World War . This was a collapse of the so-called bubble economy. Other factors also contributed to the slowdown in automobile sales such as revising and strengthening of the Garage Act in 1991, shortage of parking places, and their soaring fees.

These external factors had a profound influence on imported car sales with the result that 1991 marked an end to the sustained growth, which had begun in 1984. In 1992, the sales fell again, and a negative growth was recorded for two years consecutively.

The Imported Car Market: Facing New Challenges

Under these circumstances, the friction caused by the international trade imbalance with the emphasis on trade in automobiles became serious again, and the need to increase import was further emphasized. In 1992 and 1993, the government embarked on a new program to support car import addressing the alleged discriminatory practices against import and stepping up import-promoting measures.

In 1993, appreciation in the yen's value resulted in lower imported car prices, and together with the promotion of import, induced Japanese car makers to boost foreign production for import to Japan. Also conducive to active sales were low interest auto loans and other promotional campaigns as well as expanded sales networks, where more domestic dealers started to sell imported cars. All of these contributed to a recovery of year-on-year growth for the first time in three years.

Imported car sales accelerated further in 1994. The total sales of the year were higher than the previous peak in 1990 breaking the 300,000 unit milestone for the first time. In 1995, total sales rose to approximately 390,000 and the imported passenger car sales occupied an unprecedented market share of over 10 percent for the first time. The up-trend continued till 1996 when the total sales surpassed 400,000 units and hit a new record for three consecutive years.

From 1997, however, due to an increase in the consumption tax rate, the suspension of special income tax cuts, and financial uneasiness, consumer spending was stagnant. The import of cars produced overseas by Japanese makers was suspended, and higher prices for some imported vehicles stemmed from the weak yen standing on a foreign exchange market. For two consecutive years, sales were below the previous year's achievements.

The sales in 1999 slightly increased over 1998, but afterwards have remained stable (270,000-280,000) until 2003.

輸入車の流通

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（A）輸入業者が自己の直営店を通じて販売するか、あるいは（B）国内販売ネットワークを持つディストリビューター又はディーラーを通じて販売するのが一般的です。輸入業者としては、近年は米欧韓の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販売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、販売しています。

Distribution of Imported Car

Import Flow

Vehicles are either (1) directly imported from the overseas manufacturer (official import) or (2) imported through overseas dealers (parallel import).

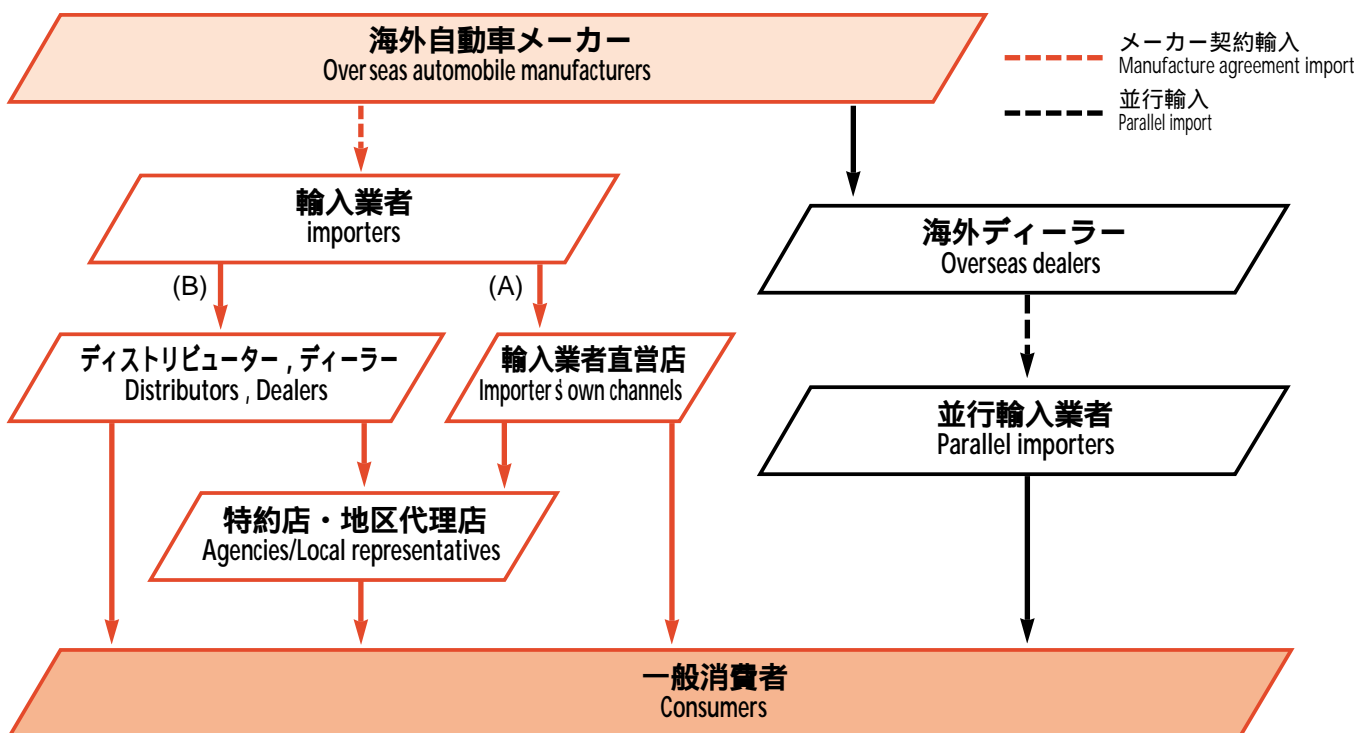
The official import is only for new cars, but parallel import is for both new and used cars.

Distribution Channel

Imported cars are distributed either (A) through importer's own sales channels or (B) through distributors or dealers with sales networks. Most importers are wholly-owned subsidiaries in Japan of makers in the US, Europe and South Korea.

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

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



輸入から登録までの手続き

アメリカに次ぐ自動車大国である日本は、世界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、日本である程度の台数が見込める車については、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て「日本仕様車」を輸出しています。

完成した車は、輸送中の潮風やホコリからボディを守るため、特殊なコーティング剤が施され、船積みのため港へ運ばれます。

船積み後の日本への到着は、アメリカからが2週間、ヨーロッパからが1ヶ月半程度となっています。通関の作業はほぼ1日で終わり、整備工場へと運ばれます。(船から運び出された車は、通関の後、整備工場に運ばれるまでに搬送方法やスケジュールの都合などでいったん港に保管される場合があります。)

インポーターの整備工場に運ばれた車は、ここで運送中のキズの修理や細かい調整、部品交換、品質のチェックなどが行われます。まずは、輸送中の潮風やホコリから守るために塗ったワックスコーティング剤を特殊スチーム洗浄機で落とします。さらに、ボディのキズ、内外装の仕上げ、ドアやトランクの立て付け状態、ボンネットとフェンダー、フェンダーとドアの段差など、日本の品質基準表に従って、きめ細かくチェックします。点検の結果に従い、調整、補修や磨き作業に入ります。

こうして商品化された車(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で車両検査制度による検査を受け、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

Since the Japanese car market is the second largest to the U.S., it has a great significance for foreign manufacturers. Therefore, manufacturers establish a special production department for models that are likely to be sold substantially in Japan so that they can export vehicles meeting Japanese standards and market requirements.

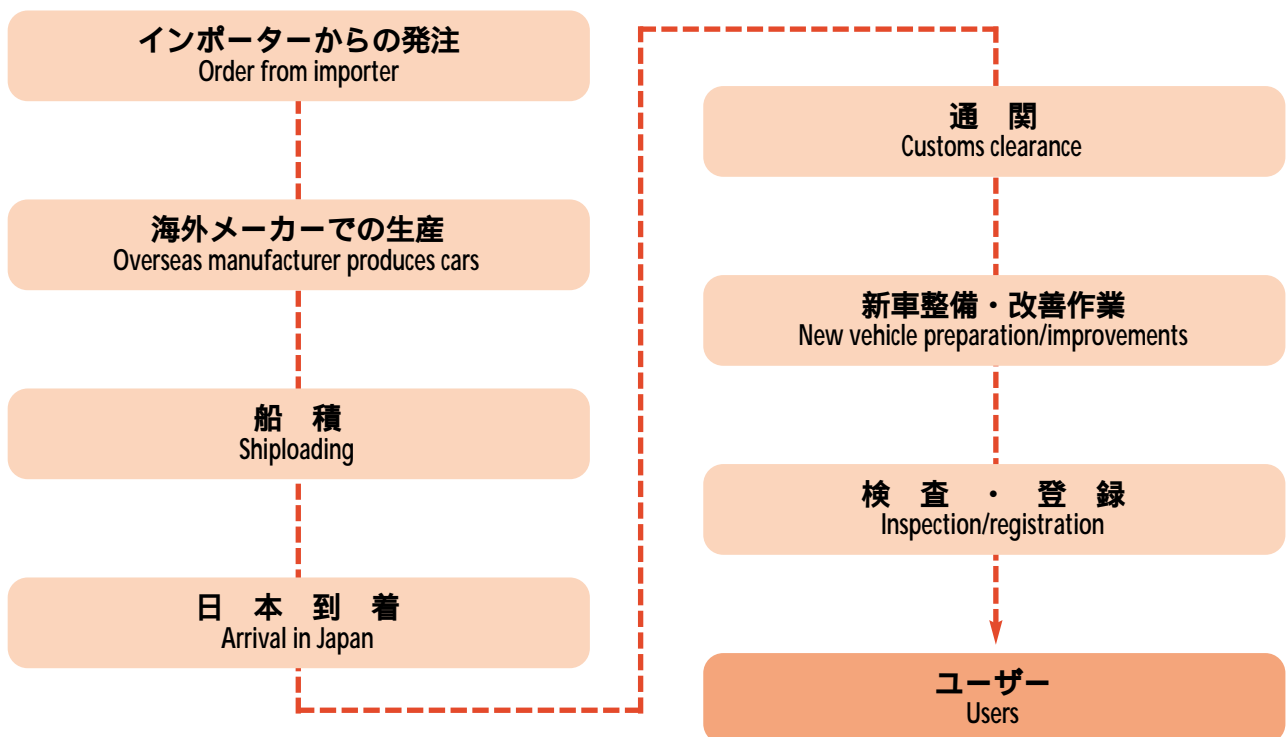
Finished vehicles are transported to a port for shipping with special coating to protect the body from dust and salty breeze during transportation.

It takes about 2 weeks for a ship loaded with vehicles to sail from the U.S. and a month and a half from Europe to Japan. These vehicles are transported to a maintenance workshop after the customs clearance procedures are completed in about a day. (In some cases, after the customs clearance vehicles are left in a port for an arrangement of transportation or due to a change in the schedule.)

After the vehicles are brought in the maintenance workshops of importers, they check and repair scratches made in transit, make minor adjustments, exchange parts and control the quality of the product. First, they remove waxed coating from the vehicles with a steam-washer and then, according to the Japanese quality standards chart, check out scratches, finish their interior and exterior, fit doors and trunks and adjust the protuberant difference between a bonnet and fender, and between a fender and doors. Such adjusting, repairing and polishing are made in accordance with the check-up results.

After a user buys a vehicle, which is merchandised through the above process (certified in accordance with the Vehicle Certification System), the vehicle is inspected at the Transport Branch office according to the Vehicle Inspection System and registered on the license registration file after paying taxes. Then a numberplate is issued and sealed. The vehicle is allowed to run on public roads after all those procedures are completed.

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



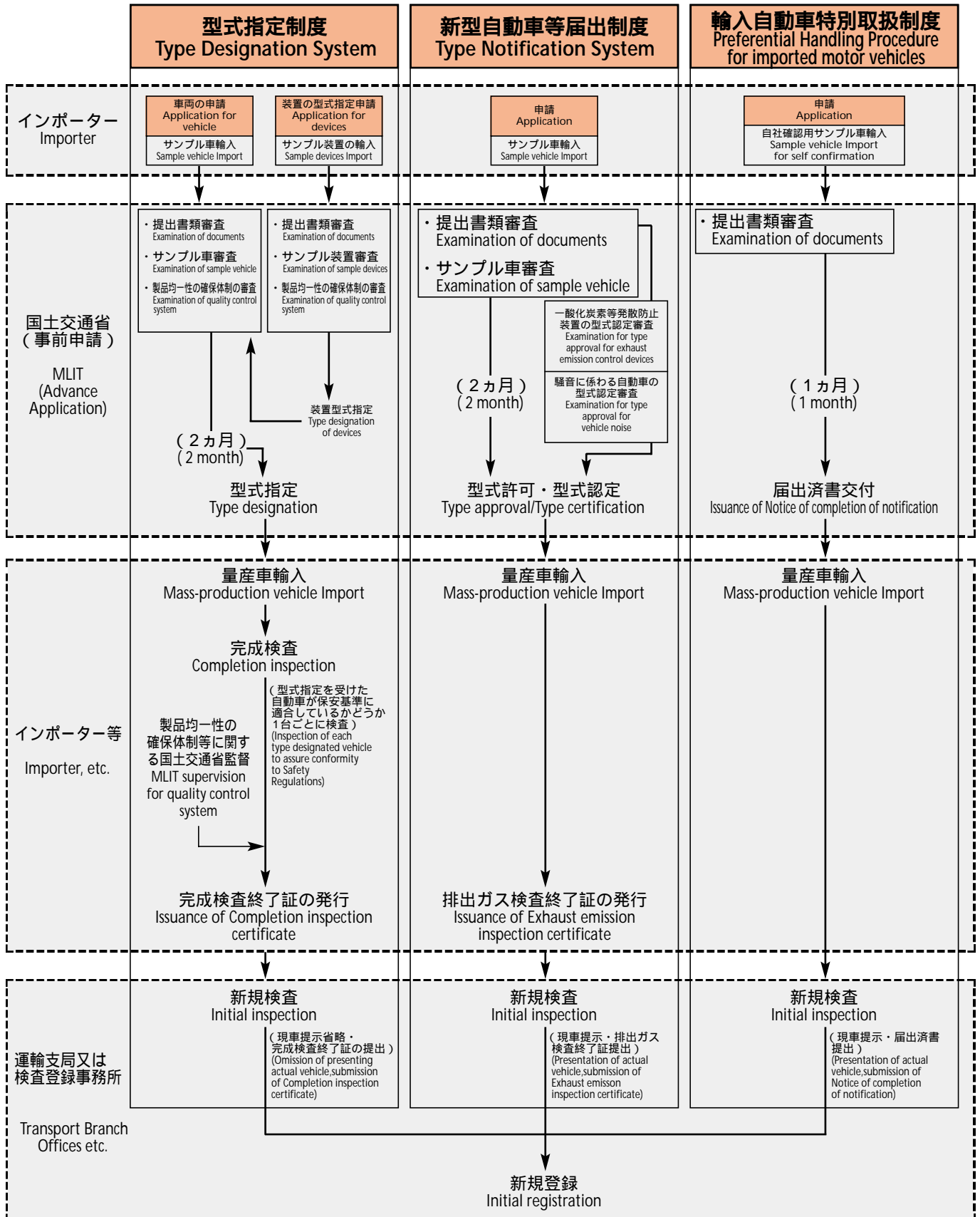
自動車認証制度

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」、「新型自動車等届出制度」、「輸入自動車特別取扱制度」の3つがあります。

Vehicle Certification System

The certification procedures for imported automobiles in Japan have three systems the “Type Designation System,” the “Type Notification 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型式の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、インポーター等による完成検査の実施により新規検査の際の現車提示が省略できることとなっています。

また、欧米からの要求に応じて取扱いの簡素化および迅速化が進められ、海外自動車メーカーへの審査官の派遣や指定外国自動車試験機関で実施している試験項目の追加などが図られています。

なお、1998年11月に、自動車装置の国際流通の増大と国内における装置の共通化の進展に対応するため、装置の基準統一と相互承認を行うことを目的とした国連の相互承認協定へ加入し、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、すでに型式指定を受けた装置の審査は省略されます。

2. 新型自動車等届出制度

主に仕様が多様な大型トラックやバスに利用されています。あらかじめサンプル車を提示し審査することにより、新規検査の際には現車とサンプル車の同一性を確認し、製品均一性の確保体制の審査は省略されます。

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。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単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2,000台までの販売が認められています。なお、この自動車が型式指定への移行を前提としたものであれば、年間3,000台までの販売が認められています。

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(平成14)年7月に国から独立した自動車検査独立行政法人が実施しています。

乗用車の場合、〔新規検査〕(初回)は各検査場で行われ、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、現車を提示しての検査が省略されます。

「新型届出」「輸入自動車特別取扱」による場合は、事前に認証を受けたとおりのものであるかどうか、現車を提示し確認を受けます。

〔継続検査〕(2回目以降)は2年ごとに実施され、各検査場で受検するか、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か、何れでも良いことになっています。

1. Type Designation System

This system applies to vehicles, mainly passenger cars, sold in large quantities. The authorities examine sample vehicles and documents in advance as well as maker's quality control system designed to ensure uniform quality of the vehicles. Because of such advance examinations, the importer's own inspection at the time of completion is enough to waive the presentation of vehicles for further inspections.

The government have further simplified and streamlined the system in response to European and American demands, adopting such measures as dispatching examiners to overseas automobile manufacturers and adding test items that could be conducted at designated foreign vehicle testing organizations.

Moreover, the Japanese government acceded to the 1958 UN/ECE Agreement in November 1998, in response to the increase in the international trade of automotive devices and the progress of standardization in the domestic market. The agreement aims to harmonize and mutually recognize the foreign standards. As a result, the type designation system of devices was introduced. Under this system, inspection of the type designated devices is waived in the examination procedure for the devices that had obtained type designation in Japan.

2. Type Notification System

This system has been utilized widely for large trucks and buses, for which a variety of specifications is required. Under this system, sample vehicles are submitted for inspection. When initial inspection is conducted for other vehicles, uniformity of each vehicle with the sample vehicle is verified, and examination of quality control systems is eliminated accordingly.

3. Preferential Handling Procedure for Imported Motor Vehicles(P.H.P.)

The Preferential Handling Procedure for imported motor vehicles is designed to promote imports of vehicles and applies only to imported vehicles which are sold in small quantities in Japan. This system follows an even simpler procedure than the Type Designation System, because the requirement to submit sample vehicles for each imported type has been omitted, and the documentation has been simplified.

The number of vehicles that may be sold according to this procedure is limited to 2,000 per year and per vehicle type. If an early application of the Type Designation System is envisaged in future, the limit is lifted to 3,000.

Vehicle Inspection System

The Vehicle Inspection System is to conduct periodic inspections to determine whether automobiles meet the "Safety Regulations" pursuant to the Road Vehicles Act. Their compliance with the Safety Regulations is examined by the National Agency of Vehicle Inspection that became independent from the government in July, 2002.

In the case of passenger vehicles, an initial inspection is conducted at the Transport Bureau.

The first inspection certificate is valid for three years. The "Type Designation" vehicle does not have to be inspected if the certificate of inspection issued by the manufacturer etc is submitted. In the case of the "Type Notification" or "Preferential Handling Procedure" vehicles, the vehicle must be shown for confirmation whether it actually meets the certification requirements.

Renewal inspections (second and subsequent) are conducted every two years. Vehicles may be inspected at the Transport Bureau or at service shops licensed by the government.

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）しか公道を走れないとする「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、譲渡証明書および輸入車の場合は輸入の事実を証明する書面等を申請書に添えて提出し、かつ、現車を提示します。

ただし、「型式指定」を受けた自動車については、完成検査終了証を提出することにより、現車の提示は省略されます。

新規に登録された車は、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。

なお、現車の提示が不要な型式指定車については、運輸支局長の委託を受けた販売店が「封印」の取り付けを行っています。

Automobile Registration System

The automobile registration system is based on the “Road Vehicles Act” and requires that the vehicles (excluding mini-sized vehicles, special small vehicles and motorbikes) obtain registration number plates and be registered in the vehicle file.

When registering a new vehicle at a Transport Bureau Branch, the applicant must prove his/her ownership and completion of importing procedures, presenting the application forms and the vehicle.

However, the vehicles going through the Type Designation procedures do not have to be inspected if the completion inspection certificate is submitted.

Newly registered vehicles will receive a new registration number plate, sealed by an authorized sealer.

The “Type Designation” vehicles, which do not need to be inspected, may have registration number plates sealed by dealers who have been authorized by the Transport Branch offices.

基準・認証の国際化の推進

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では、1958年に制定された国連の相互承認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、欧州（ECE）基準の国内採用を推進しています。現在、40カ国と1地域が加盟し、各国間の相互承認を実施しています。

さらに1998年には、世界の基準統一を目指した国連の世界的技術規則協定（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、本協定も2000年8月に発効しました。

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。

JASIC

基準の国際調和と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年にはジュネーブに事務所を開設し、さらに1998年にワシントンに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、欧州（ECE）基準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。今後は、ECE基準に対する提案に加え、

Promoting the Internationalization of Standards and Certification

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

The UN/ECE 1958 Agreement is valid in Europe, where the international distribution of automobiles and international transport facilities are well established. In 1998, Japan became the first non-European country to accede to the UN/ECE 1958 Agreement, and since then has facilitated the adoption of ECE standards as Japanese ones. The UN/ECE 1958 Agreement has been signed by 40 countries and one region.

In addition, “The Global Vehicle Technical Agreement” (Global Agreement) for automobile standardization was signed by Japan, the US and Europe in 1998, and Japan acceded to the Agreement in August, 1999. The Agreement became effective in August, 2000.

For the purpose of internationalization in the automobile industry, the Japanese government is appealing to the international community to encourage more countries to join in harmonized standards system.

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 vehicle certification. In 1988, JASIC established an office in Geneva and in 1998 in Washington.

With the help of its foreign offices, JASIC presents the Japanese views at international conferences. Also, JASIC has been studying ways to adopt more ECE standards in collaboration with outside experts.

In future from a viewpoint of establishing global standards, JASIC will study and propose the global harmonization of regulations in addition to the adoption of the ECE standards.

世界基準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、国内外の法規等の翻訳版を発行しています。

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

JASIC translates the national and international regulations in order to facilitate its activities.

日本の自動車保険

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。また、「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は、会員保険会社に対し使用義務が課せられない参考純率の算出のみを行うことになり、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います。

また、車両保険については、1999年1月より、それまで新車価格のみで決定されていた新型式車の料率クラス決定方法を改善することを目的に、「モデル継承」制度が導入されています。（自家用乗用車の型式毎に料率クラスを適用する料率クラス制度は、1988年7月より導入）

尚、2002年より損害保険料率算出機構が業務を行っています。

Automobile Insurance in Japan

The automobile insurance includes the “ compulsory automobile liability insurance (compulsory insurance)” required for all automobiles according to the Automobile Liability Security Law and the “ voluntary insurance ” that covers damages in consequence of possessing and driving vehicles.

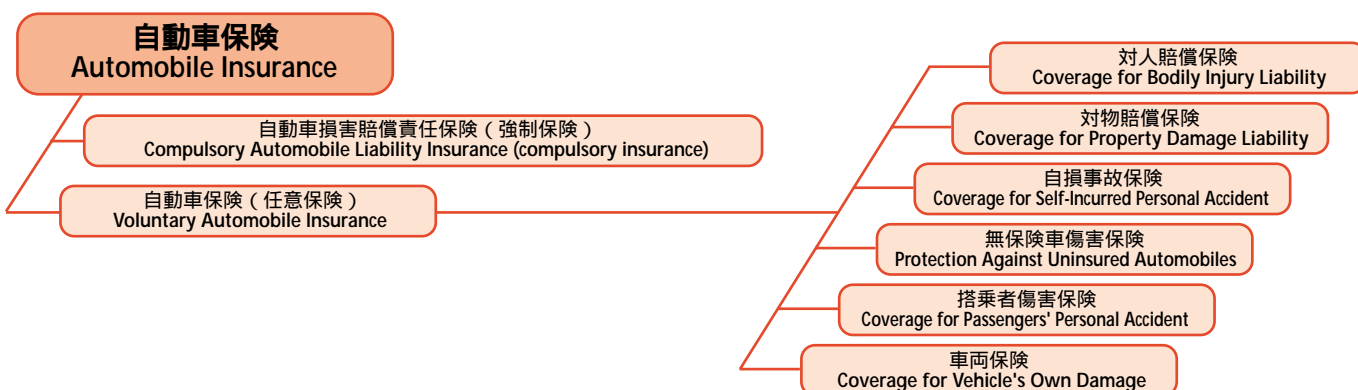
The compulsory automobile liability insurance covers damages for affected people such as a doctor’s fee, compensation and expected profit lost because of a death, injury and after-effect of an injury. The voluntary automobile insurance covers bodily injury liability, property damage liability, self-incurred personal accidents and protection against uninsured automobiles, passengers’ personal accident, and vehicle’s own damage.

Automobile insurance regulations were liberalized in July, 1998. Following the revision of the Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organizations, the Rating Organization shall estimate only the rate for reference that its member insurance corporation is not obligated to use. Since the liberalization, each non-life insurance company sells a variety of insurance.

In January, 1999, a new system was introduced where a premium rate was set up according to a model to simplify the calculation of the premium rate for a new type of vehicle, replacing the previous system where the premium rate used to be set up based on the price of new vehicles.

(The insurance premium classification system, where a specific premium rate is set per vehicle type, has been in place since July, 1988.)

From 2002, the Non-Life Insurance Rating Organization of Japan consolidated the activities of the Rating Organization.



使用済み自動車の適正処理

現在、使用済み自動車は、日本国内で年間約500万台（中古輸出を含む）発生しています。

使用済み自動車のリサイクル率は他の製品に比べて高く、75-85%となっています。

自動車には、有用部品や金属など資源になるものも多く含まれていますが、鉛やカーエアコンのフロンなど環境に負荷を与える物質も含まれており、適正に処理していくことが求められています。

また、鉄くずの価格が下落すると、不法投棄車も増加するので、これを防ぐ必要があります。産業廃棄物処理場が逼迫しており、シュレッダーダストの発生を抑えることも必要となっております。

Recycling of End-of-Life Vehicles (ELV)

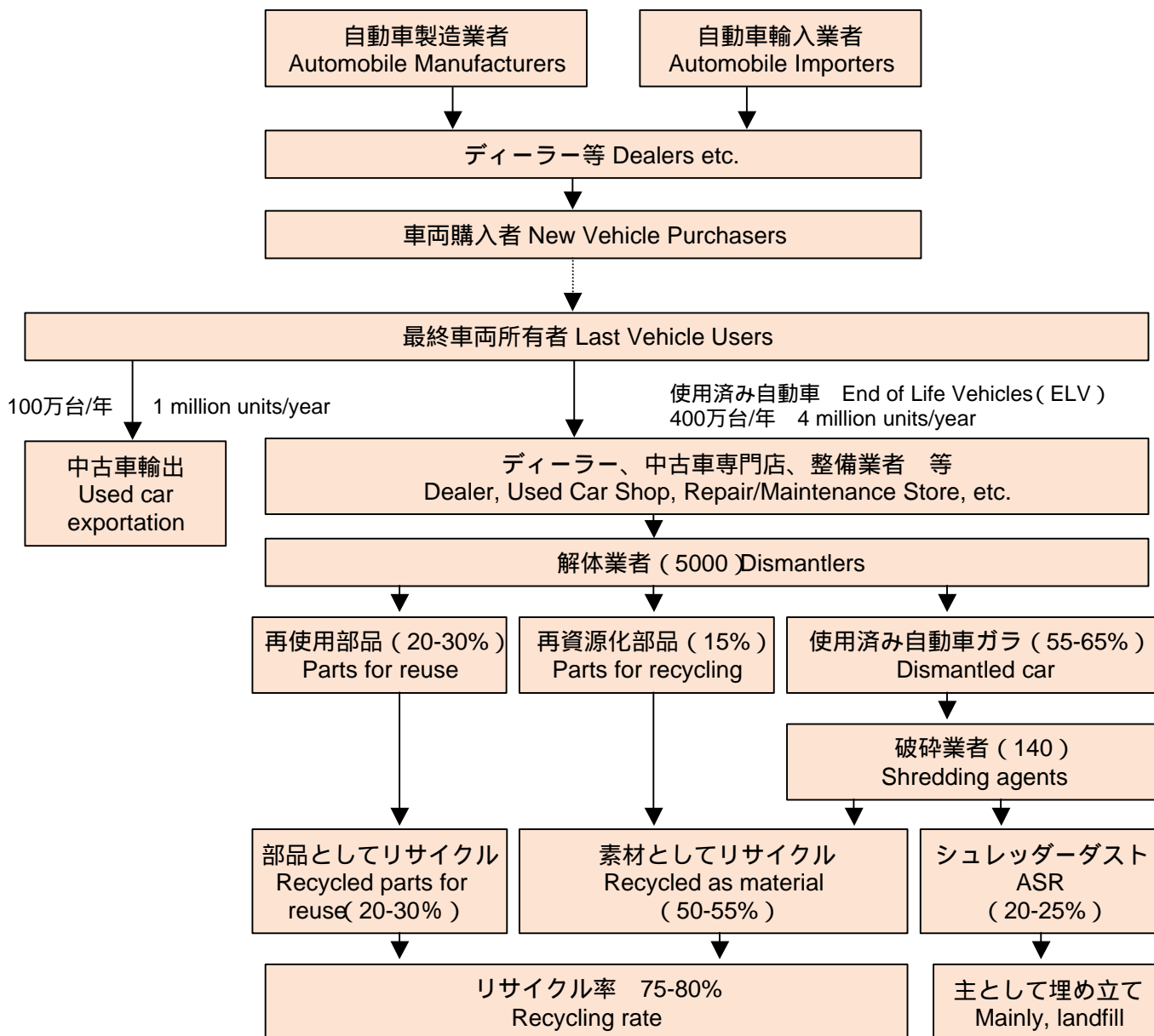
At present, about 5 million ELV's (including exported used cars) are disposed each year.

The recycling rate of ELV's is estimated at 75-80%, rather high compared to other products.

Since an ELV contains not only useful parts/components and reusable metals, but substances with environmentally adverse impacts such as lead or CFC's contained in an air-conditioner, its proper disposal is essential. Moreover, since more ELV's are being dumped due to the deflated scrap iron price, effective measures are necessary to reduce them.

AS landfill sites for industrial wastes have become short, the volume of automobile shredder dust needs be reduced.

現在の車のリサイクルフロー Current Recycling Flow of Vehicles



<自動車リサイクル法に対する取り組み>

このような状況の中、平成14年7月に「自動車リサイクル法」が成立し、平成17年1月より施行されます。

この法律では、自動車ユーザーは、フロン、エアバッグ類、シュレッダダストの適正処理のための費用をあらかじめ支払うことが義務付けられ、メーカー・インポーターはこの費用を活用して適正な処理を行なうことが義務付けられています。

自動車リサイクル法の実施システムの構築は、製造業者・輸入業者の責務であるとされているため、当組合は2002年秋以降、積極的に日本自動車工業会（自工会）のシステム構築活動に参加しています。

このほか、経済産業省、環境省主催の審議会の関係部会に委員として参加して必要な意見を表明しました。

また、当組合としては、2002年9月、環境・技術委員会に、リサイクルワーキンググループを設置し、以来毎月会合を行ない、組合員としての対応を協議しています。

自動車リサイクル法の運用のために設立された法人（指定再資源化機関、自動車再資源化協力機構）に当組合職員の派遣も行なっております。

<Effort toward the Automobile Recycling Law>

Enacted in July 2002, the Automobile Recycling Law (ELV Law) is due to enter into force in January, 2005.

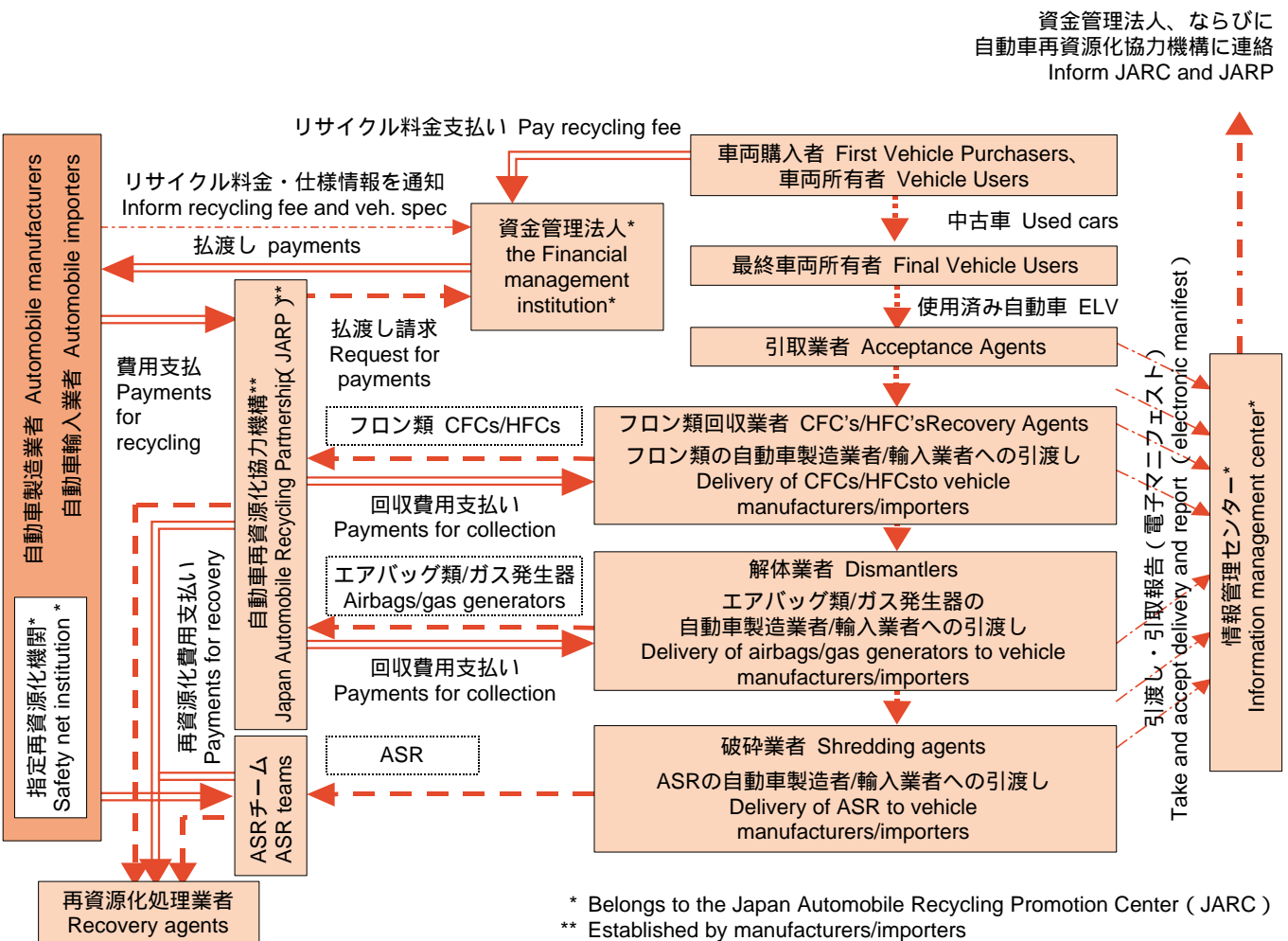
According to the Law, every user of vehicles is required to pay in advance the cost for recycling CFC's, an airbag and shredder dust, while a maker or importer is required to dispose these goods properly drawing on the prepaid funds.

Since the maker and importer are made responsible for the system building for the implementation, JAMA organized a number of working groups in 2002, in which JAIA has actively participated. In addition, JAIA sent a representative to the advisory group meetings organized by METI and MOE to express opinions on behalf of the members.

JAIA set up the recycling working groups in September, 2002 under the Environment / Technology Committee, which met monthly to discuss JAIA's positions respecting the ELV Law.

JAIA has also sent its staff to the recycling-related organizations (the Japan Automobile Recycling Center-JARC and the Japan Automobile Recycling Partnership-JARP), which was established in 2004 for successful operation of the Law.

自動車リサイクル法の枠組み Main Scheme of the Automobile Recycling Law



<リサイクル料金の徴収>

自動車メーカー・インポーターが行なう再資源化に必要な費用は、リサイクル料金として自動車の所有者に負担を求める制度になっています。

リサイクル料金は、予め自動車メーカー・インポーターが設定・公表することになっています。不適正な料金設定に対しては、国が是正を勧告・命令できる仕組みにもなっています。

リサイクル料金の集め方は、

2005年1月以降に販売される車は、新車販売/登録時に購入者が支払います。

2004年末までに販売された車は、継続検査時に所有者が支払います。なお、中古新規登録の車も検査/登録時に支払います。

2004年末までに販売され、継続検査を受けずに使用済みとなる車は、所有者が廃棄時に支払います。

なお、車の購入者/所有者が料金を支払う（預託する）とリサイクル券が発行され、このリサイクル券がないと、車の登録ができない仕組みになっています。

<Collection of the recycling fee>

The costs required for recycling by the vehicle manufacturers and importers will be borne by the owners of the automobiles as a "recycling fee".

The recycling fees must be set and announced by the vehicle manufacturers and importers in advance. The government is empowered to recommend or order to correct any inappropriate fees.

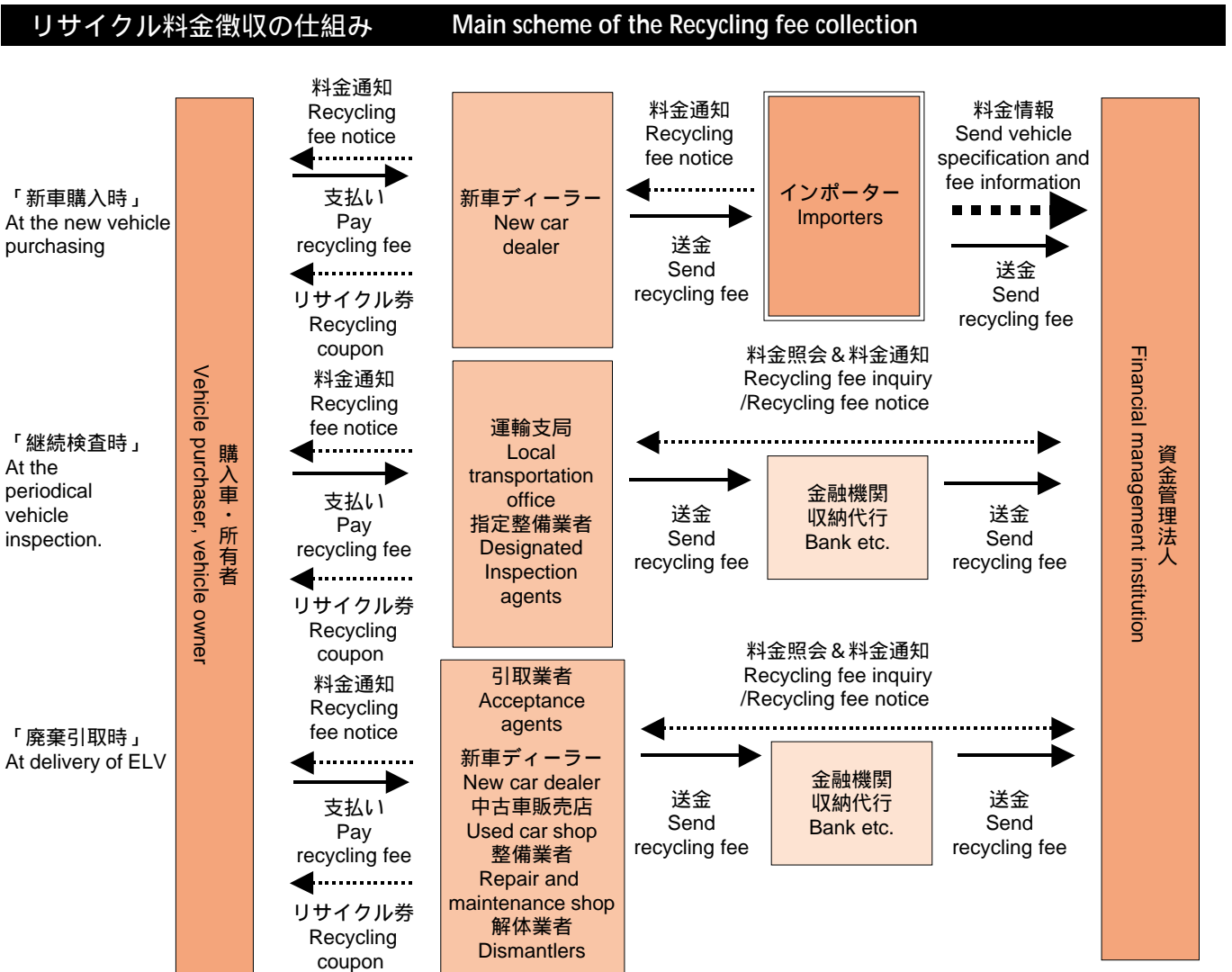
The recycling fees will be collected in the following ways:

(1) For vehicles to be sold after January, 2005, the vehicle purchasers will pay the fee at the time of new vehicle purchase.

(2) For vehicles sold by the end of 2004, the vehicle owners will pay the fee at the time of vehicle inspection. The fee for re-registered used vehicles will be collected at the time of the vehicle inspection or of the re-registration.

(3) For vehicles sold by the end of 2004 and disposed before undergoing the vehicle inspection, the last owner will pay the fee at the time of disposal of the vehicle.

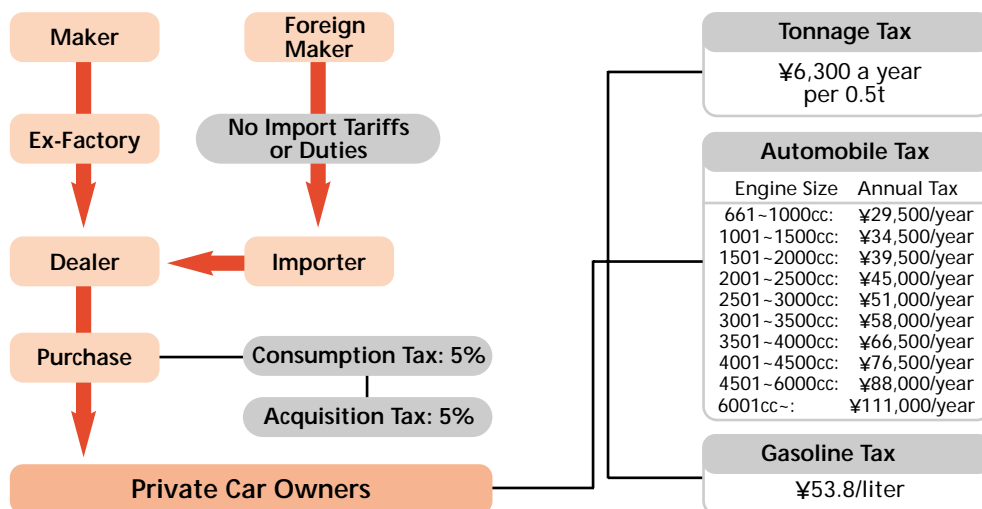
After the vehicle purchaser or owner pays (deposits) the fee, a recycling coupon will be issued, and must be presented for the vehicle registration.



自動車関係諸税

平成 14 年度末で期限を迎えた自動車関係諸税（取得税、自動車税、重量税、燃料税）の暫定税率は 5 年延長されました。低燃費車・低排出ガス認定車に対する優遇措置は平成 16 年度から 2 年間、「平成 22 年度燃費基準達成車」で「平成 17 年度排出ガス基準 75% 低減（新車）」及び「同燃費基準 + 5 % 達成車」で「同排出ガス基準 50% 低減（新車）」または「（新車）」が対象になり、新規登録される対象車にはステッカーが貼付されます。

自動車税のグリーン化とは、排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい新規登録自動車は、その排出ガス性能に応じて税率を軽減し、新車登録から一定年数（ディーゼル = 11 年、ガソリン = 13 年）を経過した環境負荷の大きい自動車については税を重くする特別措置です。



The application of the temporary tax rates for automobile related taxes (acquisition tax, automobile tax, tonnage tax and fuel tax) scheduled to be terminated at the end of FY 2002 was extended for 5 more years. For 2 years from FY 2004, the tax incentive for fuel-efficient vehicles and low emission vehicles will be granted to: (a) 4-star fuel-efficient vehicles that meet the FY 2010 standards, (b) those vehicles that reduce emissions below the FY2005 standards by 75 percent, (c) 3 or 4 star fuel-efficient vehicles that over-satisfy the FY 2010 standards by 5%, and (d) those vehicles that reduce emissions below the FY 2005 standards by 50 percent. A sticker is to be put on the newly registered vehicles eligible for the tax reduction.

Greening of the automobile tax is a special measure that reduces the tax rate of the newly registered environmentally-friendly low emission and fuel-efficient vehicles according to its emission performance and imposes a heavy tax on environmentally-unfriendly vehicles used for many years (diesel-powered vehicles: 11 years or longer, gasoline-powered vehicles: 13 years or longer).

車種別輸入車新規登録台数の推移

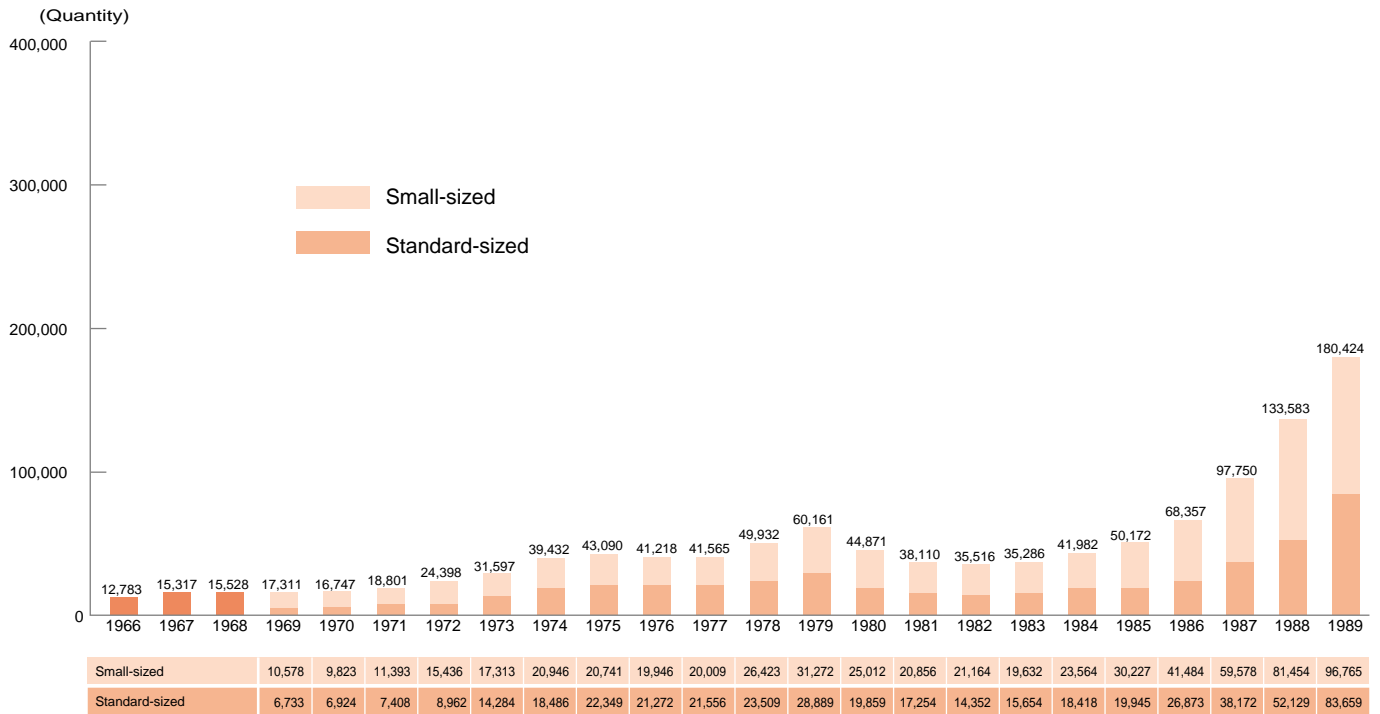
Trends in Newly Registered Imported Cars by Vehicle Type

	2001		2002		2003	
	unit	Chg(%)	unit	Chg(%)	unit	Chg(%)
Passenger Cars	254,558	102.7	256,528	100.8	243,996	95.1
Trucks	6,710	87.4	4,069	60.6	3,565	87.6
Buses	9	90.0	2	22.2	45	2250.0
Total registration of foreign manufacturers vehicles	261,277	102.3	260,599	99.7	247,606	95.0
Passenger Cars	14,002	70.1	16,466	117.6	31,198	189.5
Trucks						
Buses						
Total registration of Japanese manufacturers overseas-made vehicles	14,002	70.1	16,466	117.6	31,198	189.5
Total Passenger Cars	268,560	100.3	272,994	101.7	275,194	100.8
Total Trucks	6,710	87.4	4,069	60.6	3,565	87.6
Total Buses	9	90.0	2	22.2	45	2250.0
Grand Total	275,279	99.9	277,065	100.6	278,804	100.6
Mini Vehicles (smart)	528		3,524	667.6	2,124	60.3

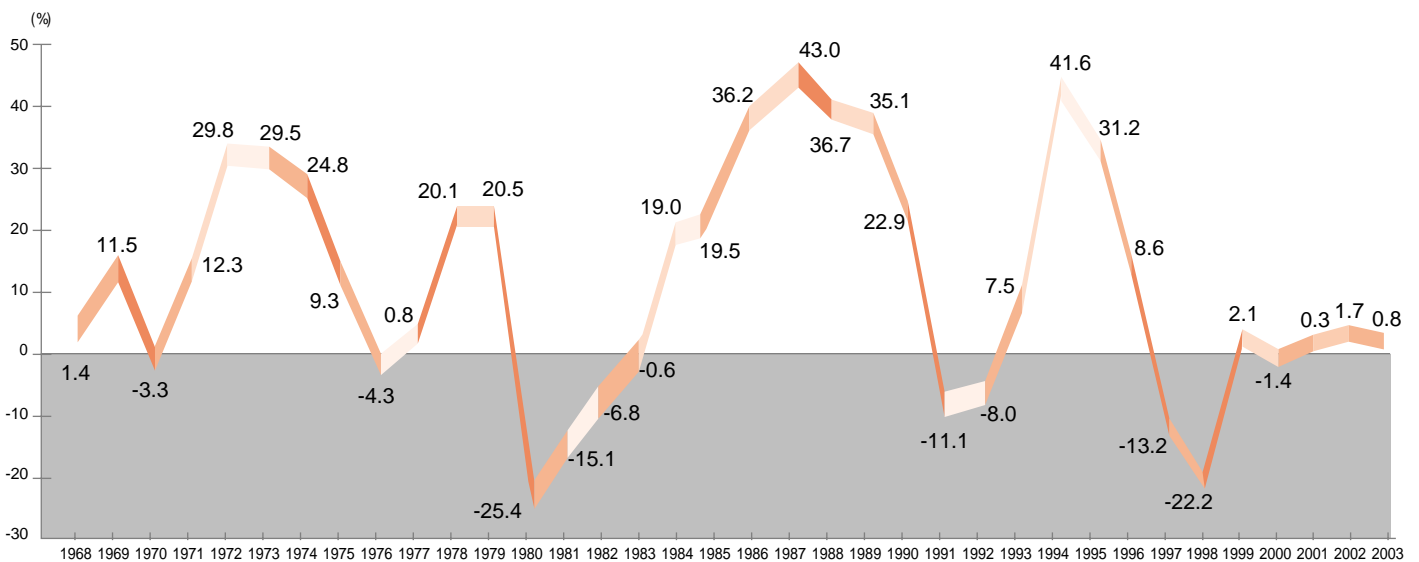
ブランド別輸入車新規登録台数の推移 Newly Registered Imported Passenger Vehicle by Brand

Brand	1999		2000		2001		2002		2003	
	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)
Alfa Romeo	4,925	1.81	4,443	1.66	4,977	1.85	7,426	2.72	6,139	2.23
Aston Martin	14	0.01	17	0.01	29	0.01	37	0.01	55	0.02
Audi	6,429	2.37	6,972	2.60	8,127	3.03	11,747	4.30	13,261	4.82
Autobianchi	4	0.00	10	0.00	5	0.00	9	0.00	10	0.00
Bentley	49	0.02	65	0.02	85	0.03	61	0.02	72	0.03
Bertone	2	0.00								
BMW	35,281	13.00	36,079	13.47	36,068	13.43	35,728	13.09	36,388	13.22
BMW Alpina	118	0.04	178	0.07	185	0.07	196	0.07	151	0.05
BMW MINI					13	0.00	10,024	3.67	12,535	4.55
Buick	10	0.00	11	0.00	20	0.01	25	0.01	21	0.01
Cadillac	3,584	1.32	2,547	0.95	1,733	0.65	1,121	0.41	790	0.29
Chevrolet	6,001	2.21	4,901	1.83	4,606	1.72	4,696	1.72	3,023	1.10
Chrysler	6,377	2.35	7,469	2.79	7,646	2.85	5,908	2.16	6,153	2.24
Citroen	1,116	0.41	1,149	0.43	1,136	0.42	1,202	0.44	1,736	0.63
DAEWOO	25	0.01	813	0.30	534	0.20	298	0.11	85	0.03
Detomaso	2	0.00	1	0.00	3	0.00	4	0.00		
Ferrari	499	0.18	621	0.23	460	0.17	410	0.15	418	0.15
Fiat	1,601	0.59	1,802	0.67	3,329	1.24	2,199	0.81	1,796	0.65
Ford	5,379	1.98	7,661	2.86	6,186	2.30	5,399	1.98	4,667	1.70
GMC	1	0.00	7	0.00	21	0.01	28	0.01	101	0.04
GMDAT									10	0.00
Honda	18,511	6.82	10,619	3.97	9,107	3.39	9,841	3.60	19,931	7.24
Hyundai					1,113	0.41	2,423	0.89	2,426	0.88
Isuzu	4,686	1.73	4,098	1.53	2,520	0.94	1,332	0.49	3	0.00
Jaguar	2,413	0.89	2,944	1.10	3,706	1.38	5,238	1.92	5,146	1.87
Kia	16	0.01	4	0.00	3	0.00	1	0.00	1	0.00
Lamborghini	52	0.02	71	0.03	93	0.03	66	0.02	77	0.03
Lancia	87	0.03	133	0.05	127	0.05	63	0.02	54	0.02
Land Rover			1	0.00	2,950	1.10	2,209	0.81	2,307	0.84
Lotus	194	0.07	277	0.10	255	0.09	272	0.10	292	0.11
Maserati	197	0.07	177	0.07	199	0.07	183	0.07	134	0.05
Maybach									27	0.01
Mercedes-Benz	53,239	19.61	51,342	19.17	53,207	19.81	47,752	17.49	45,341	16.48
MG									46	0.02
Mini	36	0.01	25	0.01	421	0.16	51	0.02	34	0.01
Mitsubishi	1,422	0.52	519	0.19	483	0.18	1	0.00		
Morgan	10	0.00	11	0.00	18	0.01	17	0.01	14	0.01
Nissan	97	0.04	35	0.01	48	0.02	30	0.01	31	0.01
Opel	19,433	7.16	15,318	5.72	12,626	4.70	7,846	2.87	3,890	1.41
Peugeot	7,145	2.63	10,767	4.02	12,295	4.58	15,162	5.55	15,330	5.57
Pontiac	26	0.01	26	0.01	19	0.01	16	0.01	10	0.00
Porsche	1,414	0.52	1,767	0.66	2,166	0.81	2,044	0.75	2,533	0.92
Renault	3,077	1.13	2,175	0.81	2,774	1.03	2,412	0.88	2,273	0.83
Rolls Royce	43	0.02	42	0.02	39	0.01	27	0.01	11	0.00
Rover	14,230	5.24	5,998	2.24	733	0.27	250	0.09	166	0.06
Saab	2,463	0.91	2,825	1.06	2,129	0.79	1,149	0.42	782	0.28
Saturn	1,345	0.50	1,002	0.37	543	0.20	9	0.00	10	0.00
smart			336	0.13	3,523	1.31	2,222	0.81	1,342	0.49
Ssangyong	37	0.01	22	0.01	15	0.01	25	0.01	61	0.02
Subaru					2,359	0.88	5,007	1.83	2,892	1.05
Toyota	7,842	2.89	8,030	3.00	1,926	0.72	5,292	1.94	11,264	4.09
Volvo	14,198	5.23	15,566	5.81	16,437	6.12	15,321	5.61	14,794	5.38
VW	47,179	17.38	58,481	21.84	61,121	22.76	59,834	21.92	56,050	20.37
Others	627	0.23	410	0.15	442	0.16	381	0.14	511	0.19
Passenger Vehicle Total	271,436	100.00	267,767	100.00	268,560	100.00	272,994	100.00	275,194	100.00
Truck	6,772		7,675		6,710		4,069		3,565	
Bus	17		10		9		2		45	
Grand Total	278,225		275,452		275,279		277,065		278,804	
Mini Vehicles (smart)					528		3,524		2,124	

輸入乗用車新規登録台数の推移 Newly Registered Imported Passenger Car



輸入乗用車新規登録台数伸び率の推移 Growth Rate of Registered Imported Passenger Car Compared to Previous Year

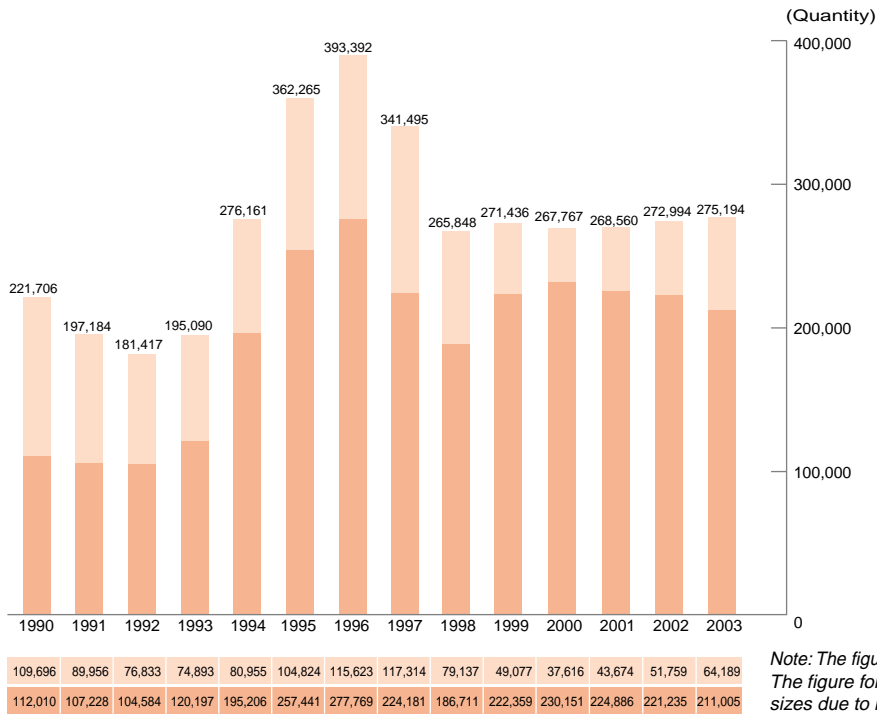


原産国別乗用車輸入実績(台数・金額) Quantity and Total Value of Imported Passenger Car by Country of Origin

(Unit: one million yen)

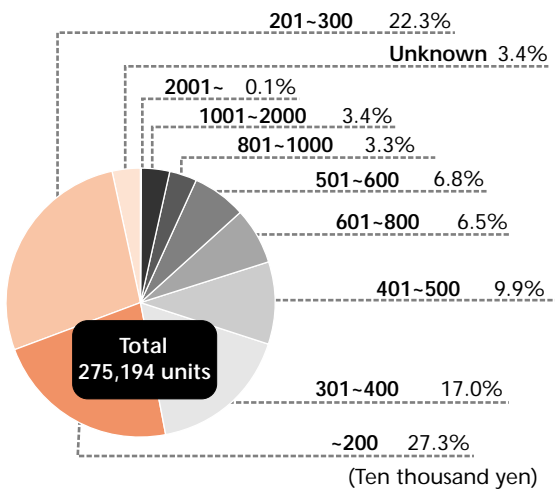
	1999		2000		2001		2002		2003	
	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value
U.S.A.	50,924	110,729	43,073	98,775	29,673	75,790	28,253	72,853	23,344	68,178
U.K.	15,063	37,701	14,695	35,397	18,104	45,018	27,145	57,043	38,882	86,294
F.R.G.	121,141	403,391	132,493	418,402	119,809	403,228	108,281	400,900	90,153	376,397
FRANCE	7,386	11,245	10,432	15,009	14,189	19,290	21,643	30,823	15,578	24,100
ITALY	8,327	24,739	8,389	23,797	9,795	22,473	10,396	24,260	8,334	25,283
SWEDEN	3,833	12,533	6,641	21,825	11,734	36,578	9,512	31,177	4,703	17,097
EU	196,455	570,228	199,803	577,333	199,223	574,151	198,694	586,513	177,151	580,978
OTHERS	12,357	26,051	40,706	73,029	58,220	107,352	61,710	123,504	81,031	158,158
TOTAL	259,736	707,008	283,582	749,137	287,116	757,293	288,657	782,870	281,526	807,314

Source: Ministry of Finance Customhouse Statistics

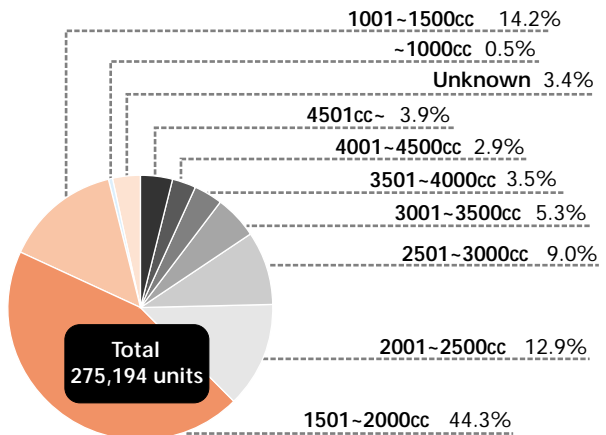


Note: The figure for 1966 corresponds to the period from March to December. The figure for 1966 through 1968 is not classified into small and standard sizes due to incomplete data for that period.

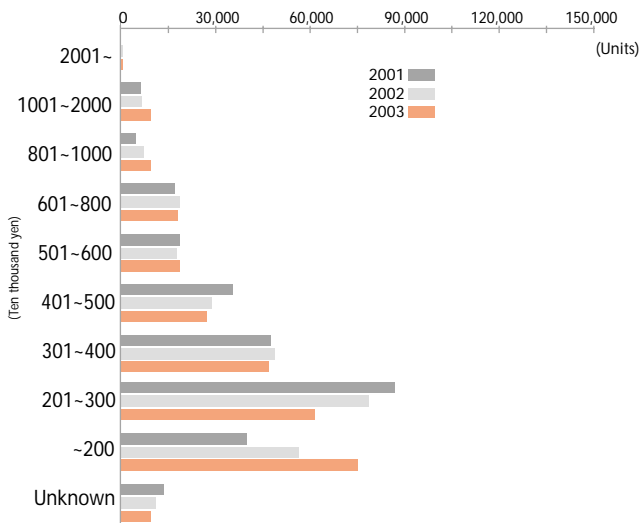
価格帯別シェア Market Share by Price Range (2003)



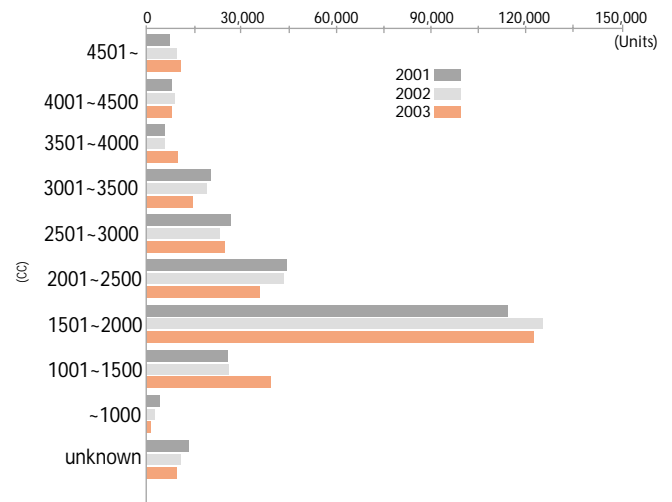
排気量別シェア Market Share by Engine Displacement (2003)



価格帯別新規登録台数の推移 Newly Registered Vehicles by Price Range



排気量別新規登録台数の推移 Newly Registered Vehicles by Engine Displacement



日本メーカー海外生産車新規登録台数の推移 Imported Vehicles Made Overseas by Japanese Makers

Brand	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Passenger vehicles								
Honda	47,893	29,968	8,750	18,511	10,618	9,106	9,841	19,931
Isuzu			4,204	4,686	4,098	2,520	1,332	3
Mitsubishi	4,129	5,429	4,105	1,422	519	483	1	
Nissan	9,939	5,642	2,297	40	3	2		
Toyota	20,152	5,566	4,085	1,267	4,730	1,891	5,292	11,264
Total	82,113	46,605	23,441	25,926	19,968	14,002	16,466	31,198
Change from previous year (%)	80.6	56.8	50.3	110.6	77.0	70.1	117.6	189.5
Share(%) in the imported market	20.87	13.65	8.82	9.55	7.46	5.21	6.03	11.34
Trucks								
Nissan	8,346	3,303	5	2	1			
Mazda	223	307						
Mitsubishi		386	358	116	1			
Total	8,569	3,996	363	118	2			
Change from previous year (%)	173.1	46.6	9.1	32.5	1.7			
Grand Total	90,682	50,601	23,804	26,044	19,970	14,002	16,466	31,198
Change from previous year (%)	84.9	55.8	47.0	109.4	76.7	70.1	117.6	189.5
Share (%) in the imported market	21.21	13.87	8.63	9.36	7.25	5.09	5.94	11.19

都道府県別輸入乗用車新規登録台数の推移 Newly Registered Passenger Car by Prefecture

	2001	2002	2003		2001	2002	2003
Hokkaido	7,412	7,782	8,665	Shiga	2,579	2,610	2,783
Aomori	1,237	1,252	1,304	Kyoto	5,939	5,852	5,920
Iwate	1,208	1,259	1,342	Osaka	17,526	17,081	17,158
Miyagi	3,989	3,708	3,721	Nara	2,851	2,952	2,808
Akita	1,177	1,135	1,253	Wakayama	1,607	1,529	1,558
Yamagata	1,495	1,612	1,627	Hyogo	13,080	12,809	13,542
Fukushima	2,790	2,737	2,841	Tottori	782	806	826
Ibaraki	5,511	5,651	5,586	Shimane	711	657	729
Tochigi	4,511	4,587	4,607	Okayama	3,454	3,409	3,774
Gunma	4,923	4,851	4,600	Hiroshima	5,175	5,250	5,339
Saitama	13,808	14,140	14,135	Yamaguchi	2,327	2,463	2,422
Chiba	12,875	13,821	13,652	Tokushima	1,484	1,568	1,506
Tokyo	43,724	44,925	44,876	Kagawa	1,611	1,808	1,874
Kanagawa	26,730	27,227	26,658	Ehime	1,866	1,951	2,112
Yamanashi	1,925	1,989	1,941	Kochi	946	938	883
Niigata	3,222	3,573	3,582	Fukuoka	8,836	9,120	9,409
Toyama	1,988	1,919	1,892	Saga	942	1,023	910
Ishikawa	2,499	2,549	2,563	Nagasaki	1,698	1,694	1,772
Nagano	4,065	4,015	4,088	Kumamoto	2,235	2,203	2,265
Fukui	1,942	1,902	1,870	Oita	1,617	1,657	1,784
Gifu	4,415	4,516	4,350	Miyazaki	1,295	1,347	1,412
Shizuoka	9,750	9,969	9,887	Kagoshima	1,866	1,889	1,929
Aichi	22,257	22,403	22,405	Okinawa	851	632	802
Mie	3,829	4,224	4,232	Grand Total	268,560	272,994	275,194

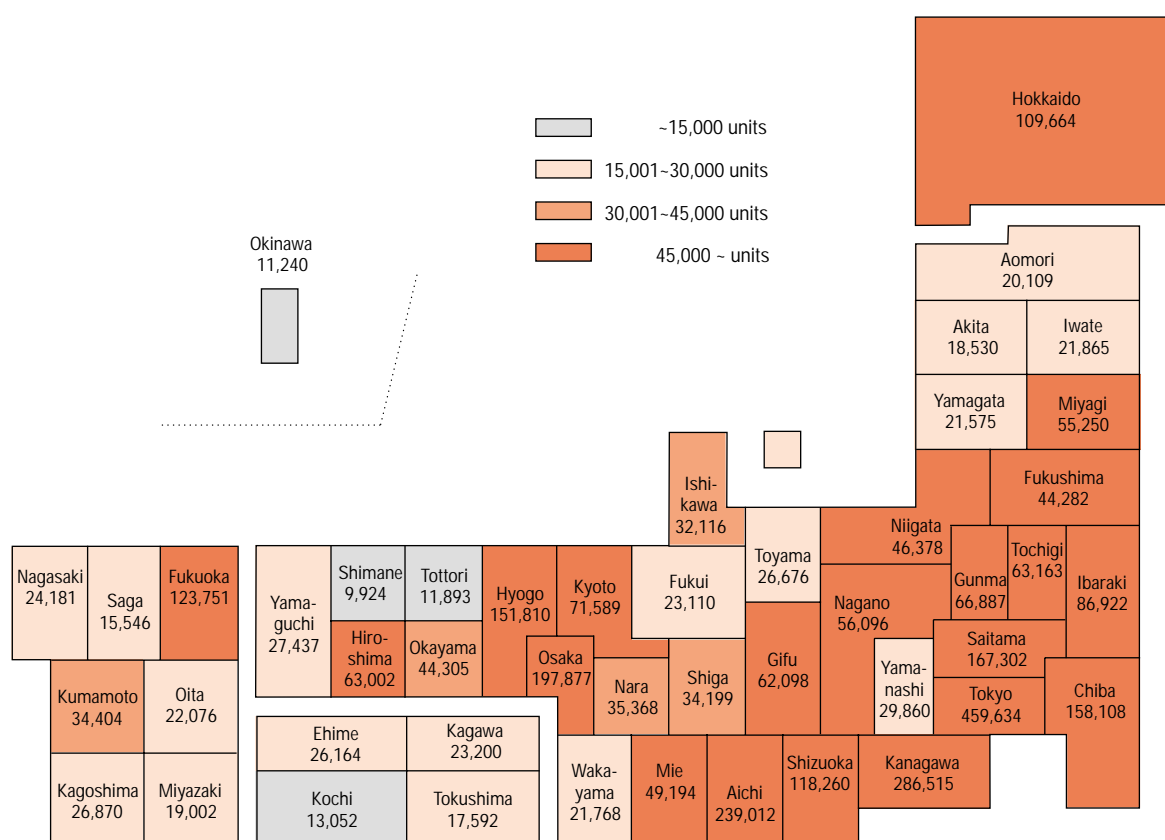
ブランド別輸入乗用車保有台数 (2003年3月末現在) Imported Passenger Car in Operation by Brand at the End of March 2003

Brand	Standard	Small	Total	Brand	Standard	Small	Total
Alfa Romeo	35,314	6,321	41,635	Land Rover	5,007		5,007
Aston Martin	412		412	Lotus	1,433	3,720	5,153
Audi	82,564	25,423	107,987	Maserati	2,556		2,556
Autobianchi		1,445	1,445	Mercedes-Benz	546,626	18,939	565,565
Bentley	1,798		1,798	MG		2,757	2,757
BMW	326,304	107,766	434,070	Mini		25,589	25,589
BMW Alpina	2,067		2,067	Mitsubishi	10,721	8,606	19,327
BMW MINI		12,865	12,865	Morgan	210	440	650
Buick	6,835		6,835	Nissan	28,740	5,991	34,731
Cadillac	25,001		25,001	Opel	68,621	126,981	195,602
Chevrolet	47,203	81	47,284	Peugeot	18,120	57,510	75,630
Chrysler	88,479		88,479	Pontiac	7,812		7,812
Citroen	12,748	12,551	25,299	Porsche	36,711	1,387	38,098
DAEWOO		1,514	1,514	Renault	5,978	17,056	23,034
Ferrari	7,414		7,414	Rolls Royce	2,392		2,392
Fiat	2,001	22,401	24,402	Rover	46,617	85,409	132,026
Ford	99,003	4,408	103,411	Saab	16,048	5,118	21,166
GMC	556		556	Saturn	1,738	2,840	4,578
Honda	234,159	29,442	263,601	Smart		6,299	6,299
Hyundai	3,535	571	4,106	Ssangyong	250		250
Isuzu	13,795		13,795	Subaru	8,286		8,286
Jaguar	39,585		39,585	Toyota	111,909		111,909
Kia	69		69	Volvo	198,172	678	198,850
Lamborghini	794		794	VW	216,618	318,264	534,882
Lancia	4,475	2,300	6,775	Others	1,645	3,863	5,508
				Total	2,370,321	918,535	3,288,856

Note : As of the end of March, 2003

Source: Automobile Inspection & Registration Association

都道府県別輸入乗用車保有台数 (2003年3月末現在) Imported Passenger Car in Operation by Prefecture at the End of March 2003



Note: As of the end of March, 2003

Source: Automobile Inspection & Registration Association

主要国の乗用車販売台数に占める輸入車のシェア Share in Sales Imported Vehicles by Major Countries of Origin

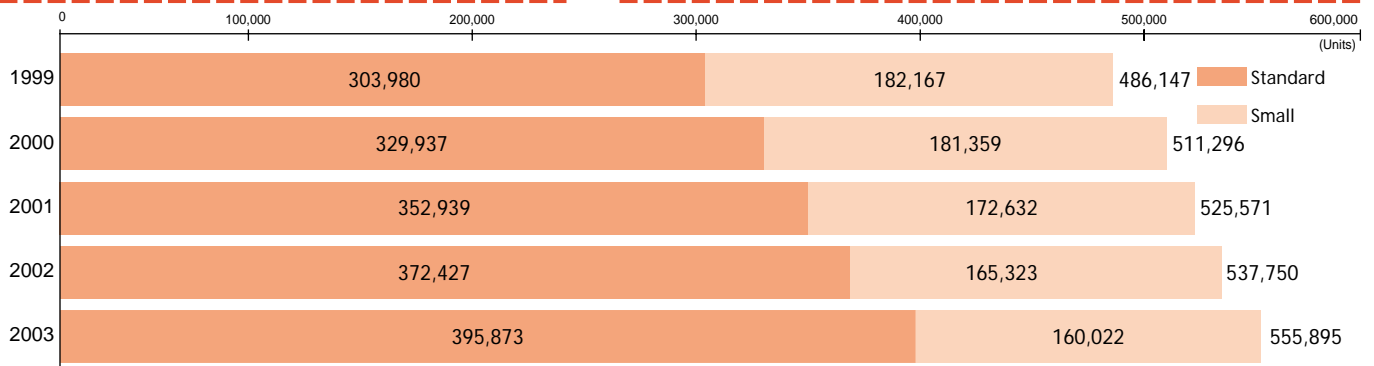
	2001		2002		2003			2001		2002		2003	
	unit	share	unit	share	unit	share		unit	share	unit	share	unit	share
U.S.A.							Italy						
Total	8,422,625	100.0	8,103,229	100.0	7,610,468	100.0	Total	2,413,378	100.00	2,279,612	100.0	2,251,307	100.0
Domestic Cars	6,324,996	75.1	5,877,645	72.5	5,527,430	72.6	Domestic Cars	835,822	34.6	688,434	30.2	630,501	28.0
Imported Cars	2,097,629	24.9	2,225,584	27.5	2,083,038	27.4	Imported Cars	1,577,556	65.4	1,591,178	69.8	1,620,806	72.0
Japanese Brand Cars	2,819,262	33.5	2,879,391	35.5	2,785,615	36.6	Japanese Brand Cars	210,344	8.7	225,220	9.9	257,124	11.4
U.K.							Sweden						
Total	2,458,769	100.0	2,563,631	100.0	2,579,050	100.0	Total	246,581	100.0	254,589	100.0	261,206	100.0
Domestic Cars	594,029	24.2	582,659	22.7	520,808	20.2	Domestic Cars	73,390	29.8	76,208	29.9	76,691	29.4
Imported Cars	1,864,740	75.8	1,980,972	77.3	2,058,242	79.8	Imported Cars	173,191	70.2	178,381	70.1	184,515	70.6
Japanese Brand Cars	343,991	14.0	384,168	15.0	419,614	16.3	Japanese Brand Cars	34,229	13.9	34,263	13.5	39,953	15.3
F.R.G.							Japan						
Total	3,341,718	100.0	3,252,898	100.0	3,236,938	100.0	Total	3,016,485	100.0	3,134,197	100.0	3,168,195	100.0
Domestic Cars	2,229,592	66.7	2,135,844	65.7	2,081,139	64.3	Domestic Cars	2,747,925	91.1	2,861,203	91.3	2,893,001	91.3
Imported Cars	1,112,126	33.3	1,117,054	34.3	1,155,799	35.7	Imported Cars	268,560	8.9	272,994	8.7	275,194	8.7
Japanese Brand Cars	325,334	9.7	343,673	10.6	366,656	11.3							
France													
Total	2,254,732	100.0	2,145,071	100.0	2,009,246	100.0							
Domestic Cars	1,361,861	60.4	1,299,911	60.6	1,196,780	59.6							
Imported Cars	892,871	39.6	845,160	39.4	812,466	40.4							
Japanese Brand Cars	116,178	5.2	130,447	6.1	151,102	7.5							

Source: Automobile Manufacturers Associations of major countries

Note: "Japanese Brand Cars" are Japanese manufacturers' brand-name cars, including cars produced overseas.

輸入車中古車(乗用車)登録台数の推移(新規・移転・変更)

Registered Used Imported Passenger Vehicle (Initial, Transfer, and Alteration)



車種別(登録ナンバー別)中古車登録台数の推移 Registered Used Imported Vehicle by Type

Year	Vehicle type	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
2001		2,331	136	471,340	7,391	270,480	2	56,773	239	808,692
	Initial	437	23	47,354	903	29,260		5,778	8	83,763
	Transfer	1,165	59	284,601	1,505	132,988	1	39,548	103	459,970
	Alteration	155	17	20,984	517	10,384		1,964	46	34,067
	Permanent deregistration	72	1	4,024	38	5,696		125	15	9,971
	Temporary deregistration	502	36	114,377	4,428	92,152	1	9,358	67	220,921
2002		3,411	101	508,512	6,543	266,363	1	54,937	356	840,224
	Initial	1,065	17	53,727	736	29,452		3,564	10	88,571
	Transfer	1,554	44	297,867	1,192	126,826		37,248	163	464,894
	Alteration	165	13	20,833	457	9,045		1,857	68	32,438
	Permanent deregistration	66	4	4,447	47	6,163	1	188	19	10,935
	Temporary deregistration	561	23	131,638	4,111	94,877		12,080	96	243,386
2003		5,270	90	562,186	5,201	269,617	1	52,406	365	895,136
	Initial	1,773	3	58,591	508	28,564		3,103	9	92,551
	Transfer	2,334	45	316,160	1,039	123,113	1	33,440	136	476,268
	Alteration	227	14	21,122	267	8,345		1,482	100	31,557
	Permanent deregistration	116	7	12,258	72	10,653		557	6	23,669
	Temporary deregistration	820	21	154,055	3,315	98,942		13,824	114	271,091

Initial: 新規, Transfer: 移転, Alteration: 変更, Permanent deregistration: 15 条抹消, Temporary deregistration: 16 条抹消

日本自動車輸入組合の概要

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昭和40年に、輸出入取引法に基づく公益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。

公益法人設立までの沿革

昭和27年8月1日	輸入自動車協会設立。
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。
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。
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。

事業

- ・自動車の輸入に関する内外事情の調査
- ・自動車の輸入に関する諸統計の作成
- ・自動車の輸入に関する情報および資料の収集ならびにこれらの組合員への提供
- ・輸入する自動車に関する共同の展示その他の宣伝
- ・輸入する自動車に関する諸官庁との連絡および協調
- ・自動車の輸入に関する苦情および紛争の解決の斡旋
- ・その他組合員の事業の健全な発展を図るための事業

事務所

〒102-0083
東京都千代田区麹町5-7 秀和紀尾井町TBRビル9F
Phone 03-3222-5421 Fax 03-3222-1730

組織

本組合は、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。

委員会

企画委員会

広報・流通委員会

市場調査委員会

環境・技術委員会

基準・認証委員会

[特定登録情報管理部会]

JAIA Brief Profile

The Japan Automobile Importers Association (JAIA) was established in 1965 when automobile import was liberalized, as a corporation for public interest under the Export-Import Trade Law.

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

History before Establishment 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.

JAIA Activities

- ・ Survey conditions in Japan and overseas related to the import of foreign automobiles
- ・ Compile statistics on automobile import
- ・ Gather information on the import of foreign automobiles and provide the information to members
- ・ Joint sponsoring of shows / exhibitions and other promotional activities related to the import of foreign automobiles
- ・ Cooperate and contact with government agencies on matters related to the import of foreign automobiles
- ・ Consult with users for resolutions of complaints and disputes related to the import of foreign automobiles
- ・ Other activities to promote sound development of the business of its members

Office

Shuwa Kioicho TBR Bldg. 5-7 9F, Kojimachi, Chiyoda-ku, Tokyo
102-0083
Phone: +81-(3) 3222-5421 Fax: +81-(3) 3222-1730

Organization

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

Committees

Planning Committee

Public Relations/Distribution Committee

Market Analysis Committee

Environment / Technology Committee

Standards and Certification Committee

[Task Force for Specific Registration]
[Information Management]

JAIAおよび輸入車関係

昭和25年 1月	輸入貿易管理令施行。
昭和27年 8月	輸入自動車協会設立。
昭和32年 5月	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に分離。
昭和35年 5月	第1回外国自動車ショー開催。
昭和36年 7月	輸入車の一般に対する入札実施。
昭和37年 5月	自動車輸入協会設立。
昭和40年10月	完成車の輸入自由化。
昭和40年11月	日本自動車輸入組合設立。
昭和41年12月	JAIA中部連絡事務所の設置を決定。
昭和42年12月	JAIA関西支部設置。
昭和45年 2月	中古車の輸入自由化発表。
昭和45年10月	第17回東京モーターショー開催(初の国産車と輸入車の合同展示)。
昭和47年10月	商標権に係る真正商品の並行輸入について大蔵省関税局長通達実施。(これにより輸入差止め制度を廃止、並行輸入を認めることとなる。)
昭和48年12月	自動車排出ガス48年規制が輸入車に適用。
昭和51年 4月	自動車排出ガス50年規制が輸入車に適用。
昭和51年 7月	「自動車の輸入促進に関する要望書」を関係各省、団体、報道機関等に配布。
昭和53年 3月	輸入車の継続生産車に対し、排出ガス51年規制が適用。 自動車の輸入関税0%実施(乗用車、バス、トラック、特殊車等)。
昭和53年 7月	公用車に輸入車採用方要望書を通産省に提出。
昭和53年 9月	通産省で輸入車の購入再開。
昭和54年10月	JETRO・ニューヨーク事務所に自動車部を設置、専門担当官を派遣する。
昭和55年 7月	札幌、福岡支部設置。
昭和56年 4月	自動車排出ガス53年規制が輸入車に適用。
昭和57年 5月	少数台数制度が創設。
昭和58年 9月	「対日市場アクセス促進ミッション」が米国へ出発。 梁瀬理事長が団員として参加。
昭和58年10月	貿易表彰制度が発足。
昭和60年 5月	内外無差別化実現のために「輸入促進等に関する輸入業界の提言と要請」(JAIA提言)を発表。
昭和60年 7月	政府「市場アクセス改善に関する行動計画」を発表。
昭和60年12月	輸入車特別取扱制度創設。
昭和63年12月	輸入乗用車新規登録台数10万台を突破(133,583台)。
平成 2年12月	輸入乗用車新規登録台数20万台を突破(221,706台)。
平成 3年 3月	輸入乗用車保有台数100万台を突破。
平成 4年11月	JETROと共催で93輸入車ショウ(大阪、東京、名古屋、北海道、九州)実施。
平成 6年12月	輸入車新規登録台数30万台を突破(301,391台)。
平成 7年12月	輸入乗用車新規登録台数シェア10%を突破(10.2%)。
平成 8年 3月	JETRO輸入車常設展示場(大阪、名古屋、東京)オープン。
平成 8年 9月	「自動車取得税の廃止を求める総決起大会」日比谷公会堂で開催(自動車関係15団体)。
平成 8年12月	輸入車新規登録台数40万台を突破(427,525台)。
平成 9年12月	輸入車新規登録台数5年振りに前年割れ(364,882台)。
平成10年11月	日本が国連の車両等の型式認定相互承認協定(58年協定)に加入。
平成10年12月	輸入車新規登録台数2年連続前年割れ(275,869台)。
平成11年 9月	日本が国連の車両等の世界的技術規則協定(グローバル協定)に加入。
平成12年 7月	5つの支部を7月以降順次閉鎖。平成13年3月末をもって閉鎖完了。
平成14年 1月	日本自動車殿堂に梁瀬次郎氏ら6名が殿堂入り。

JAIA Milestones and Related Events

Jan. 1950	Import Trade Control Law goes into effect.
Aug. 1952	Imported Automobile Society (IAS) established.
May. 1957	IAS separated into three societies - American Automobile Importers' Society, European Automobile Importers' Society, and Automotive Parts Importers' Society.
May. 1960	First Foreign Automobile Show held.
Jul. 1961	Consumer bidding for imported automobiles put into effect.
May. 1962	Above-mentioned three societies merged into Automobile Importers' Association (AIA).
Oct. 1965	Liberalization of finished vehicle imports.
Nov. 1965	Japan Automobile Importers Association (JAIA) established by reforming AIA.
Dec. 1966	JAIA Chubu Contact Office plans decided.
Dec. 1967	JAIA Kansai Branch opened.
Feb. 1970	Liberalization of used car imports announced.
Oct. 1970	17th Tokyo Motor Show held. (First joint showing of domestic and foreign-made cars)
Oct. 1972	The Director of the Customs and Tariff Bureau of Ministry of Finance circulates a notice on the trademark rights and parallel imports, resulting in an end to the bar on parallel imports.
Dec. 1973	1973 exhaust emissions standards applied to imports.
Apr. 1976	1975 exhaust emissions standards applied to imports.
Jul. 1976	"Petitions for promotion of vehicle imports" circulated among concerned ministries, groups, and publishers.
Mar. 1978	1976 exhaust emissions standards applied to imports under continuing production. Import duty on automobiles (passenger cars, buses, trucks, special vehicles, etc.) eliminated.
Jul. 1978	Proposal for use of imports as public vehicles submitted to Ministry of International Trade and Industry (MITI).
Sep. 1978	The Ministry of International Trade and Industry (MITI) resumes the purchase of imported vehicles.
Oct. 1979	Automobile Department established in JETRO New York Office; specialist dispatched.
Jul. 1980	JAIA Branches established in Sapporo and Fukuoka.
Apr. 1981	1978 exhaust emissions standards applied to imports.
May. 1982	Procedure for small-quantity motor vehicles established.
Sep. 1983	"Mission for promotion of access to Japanese market" departs for U.S., joined by Chairman Yanase.
Oct. 1983	Trade commendation system launched.
May. 1985	"Statements and demands of automobile importing industry for promotion of imports" (JAIA statement) made in effort to accord equal opportunities to imported cars.
Jul. 1985	Government announces action program for further liberalizing the market.
Dec. 1985	Preferential handling procedure for imported motor vehicles (PHP) established.
Dec. 1988	Number of new imported passenger car registration is over 100,000 (133,583 units).
Dec. 1990	Number of new imported passenger car registration is over 200,000 (221,706 units).
Mar. 1991	Number of imported passenger cars in operation surpasses 1,000,000.
Nov. 1992	Imported Automobile Shows, 93 held jointly with JETRO (in Osaka, Tokyo, Nagoya, Hokkaido, and Kyushu).
Dec. 1994	Number of new imported car registrations is over 300,000 (301,391 units).
Dec. 1995	Imported passenger car accounted for over one-tenth (10.2%) of new car registrations.
Mar. 1996	JETRO opens permanent imported automobile showrooms in Osaka, Nagoya, and Tokyo.
Sep. 1996	Fifteen automobile-related organizations hold a rally at the Hibiya Kokaido Hall in Tokyo to demand the abolition of the automobile acquisition tax.
Dec. 1996	New imported automobile registrations exceed 400,000 (427,525 units).
Dec. 1997	Number of the vehicles newly registered during the year fell below the previous year (364,882 vehicles).
Nov. 1998	Japan acceded to the UN/ECE/1958 Agreement (Reciprocal recognition agreement for vehicle equipment type approval).
Dec. 1998	Number of the vehicles newly registered during the year fell below the previous year for 2 consecutive years (275,869 vehicles).
Sep. 1999	Japan accedes to the Global Vehicle Technical Agreement of UN (Global Agreement).
Jul. 2000	JAIA started to close its 5 branches in July and completed it at the end of March 2001.
Jan. 2002	Mr. Jiro Yanase with five others was recognized in the Japan Automobile Hall of Fame.

自動車産業一般

昭和20年 9月	物品税法の一部改正。乗用自動車は120%から100%に引き下げ。
昭和23年10月	商工省が自動車工業基本対策を発表。国産工業の確立方針を示す。
昭和25年 7月	地方税法公布。自動車税を創設。
昭和29年 3月	政府関係官庁等の国産車愛用決定（官庁使用の外国車121台分を国産車に切替えるため予算6,300万円を計上）。
昭和29年 4月	第1回全日本自動車ショー（国産車）開催。
昭和30年 7月	地方道路税法公布。
昭和38年12月	予算決算および会計令臨時特例の第14条15,16項制定（自動車など14品目の輸入品について政府は購入しないこととした）。
昭和42年 9月	日本の総人口が1億人を超え、自動車保有台数が1000万台を突破。
昭和43年 7月	自動車取得税実施。
昭和44年 5月	東名高速道路が全通。
昭和46年 5月	自動車重量税法成立。
昭和46年 8月	円が変動相場制へ移行。
昭和48年 4月	自動車排出ガス48年規制実施。
昭和48年10月	第1次オイルショック。
昭和49年 1月	自動車排出ガス50年規制（日本版マスキー法）告示。
昭和49年 9月	臨時特例第14条15,16項（官公庁の国産車愛用の条文）を全面削除。
昭和50年 2月	自動車排出ガス51年規制告示。
昭和51年12月	自動車排出ガス53年規制告示。
昭和55年10月	交通遺児育英基金制度がスタート。
昭和56年 5月	対米乗用車輸出自主規制発表。
昭和58年 7月	新車の3年車検実施。
昭和59年 9月	自動車運転免許保有者数が5,000万人を突破。
昭和62年10月	自動車基準認証国際化研究センター発足。
平成 元年 4月	物品税廃止。消費税導入。
平成 元年 7月	自動車保険料率の改定（外国車・国産車区分の廃止）。
平成 3年 7月	改正車庫法施行。
平成 4年 3月	普通車に対する消費税の暫定税率が4.5%となる。
平成 6年 3月	普通車に対する消費税が本則税率3%となる。
平成 7年 7月	「道路運送車両法」改正（検査および点検整備関係）施行。 「製造物責任法」（PL法）施行。
平成 8年 5月	景品規制の告示改正に伴う自動車公正競争規約の改定。
平成 9年 4月	消費税率5%に引き上げ。
平成10年 9月	ガソリン乗用車の排ガス規制強化告示（2000年10月～）。
平成11年 5月	希望ナンバー制及びび分類番号の3桁化の全国スタート。
平成12年11月	当組合を含む自動車9団体により 自動車リサイクル促進センター設立。
平成13年 6月	フロン回収・破壊法成立（平成14年10月本格施行）。
平成13年12月	日本GM、日本自動車工業会に加盟
"	与党3党の税制改正大綱、重量税還付盛る。
平成14年 7月	自動車関連団体、税制改正フォーラム結成。
"	自動車リサイクル法成立。
"	自動車リコール制度の規制強化等を盛り込んだ改正車庫法成立
平成14年10月	フロン回収・破壊法、一部施行
平成14年11月	自動車税制改革推進フォーラム 道路特定財源の暫定税率廃止を要望
平成14年12月	与党3党 03年度税制改正大綱で道路特定財源は道路整備と明記
平成15年 7月	国土交通省 自動車検査証に検査時の走行距離表示値を記載する方針を決定
平成16年 1月	特定後付装置としてチャイルドシート及びタイヤのリコール制度が施行
"	当組合を含む自動車メーカー12社により有限責任中間法人 自動車再資源化協力機構を設立
平成16年 3月	日本自動車会館 開設

Japanese Automobile Industry Milestones

Sep. 1945	Partial revision of the commodity tax law. Tax rate on passenger car reduced from 120% to 100%.
Oct. 1948	Ministry of Commerce and Industry announces basic policies for auto manufacturing industry, indicating the goal of self-sufficiency in domestic automobile production.
Jul. 1950	Announcement of local tax law. Automobile tax established.
Mar. 1954	The government decides that government agencies should use domestically made vehicles and allocates ¥63 million for the replacement of 121 foreign vehicles currently in use.
Apr. 1954	First Tokyo Motor Show (of domestic models) held.
Jul. 1955	Announcement of local road tax.
Dec. 1963	The government adopts the budget settlement and Article 14, Paragraphs 15 and 16 of a temporary special exception to the Accounting Decree, which prohibits the government from purchasing 14 imported items, including automobiles.
Sep. 1967	Japan's total population exceeds 100 million; car ownership tops 10 million.
Jul. 1968	Enactment of the automobile acquisition tax.
May. 1969	Tomei Expressway opened.
May. 1971	Approval of automobile tonnage tax law.
Aug. 1971	The yen moves onto the floating exchange market.
Apr. 1973	Enforcement of 1973 exhaust emissions standards.
Oct. 1973	First Oil Shock.
Jan. 1974	Announcement of 1975 exhaust emissions standards.
Sep. 1974	The government abolishes Article 14, Paragraphs 15 and 16 of the temporary special exception requiring government agencies to use Japanese automobiles.
Feb. 1975	Announcement of 1976 exhaust emissions standards.
Dec. 1976	Announcement of 1978 exhaust emissions standards.
Oct. 1980	Establishment of the Fund for orphans of traffic accidents.
May. 1981	Announcement of self-imposed limit on auto exports to the U.S.
Jul. 1983	Commencement of three-year grace period on inspections for new vehicles.
Sep. 1984	Number of drivers license holders tops 50 million mark.
Oct. 1987	Establishment of Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC).
Apr. 1989	Commodity tax abolished. Consumption tax introduced.
Jul. 1989	Auto insurance rate revised (separation of foreign and domestic abolished).
Jul. 1991	Revision and strengthening of the Garage Act.
Mar. 1992	Consumption tax on ordinary vehicles set at a provisional rate of 4.5%.
Mar. 1994	Consumption tax on ordinary vehicles set at a basic rate of 3%.
Jul. 1995	Reforms to the Road Transport Vehicle Law (regarding vehicle inspection and maintenance). Product Liability Law enacted.
May. 1996	The automobile fair competition rules are revised following the amendment to the gift regulation notification.
Apr. 1997	Consumption tax rate raised to 5%.
Sep. 1998	Announcement of strengthened exhaust emission control for gasoline-fuelled passenger cars (Enforced in October 2000).
May. 1999	Open numberplate system starts and the classified number is made into 3 digits nationwide.
Nov. 2000	The Japan Automobile Recycling Promotion Center was founded by 9 related automotive organizations including JAIA.
Jun. 2001	Enactment of the Law for CFC's Recovery and Destruction (Enforced in October, 2002).
Dec. 2001	General Motors Japan Ltd. joined JAMA.
"	Tonnage tax refund is included in the Outline of the Taxation System Revision of the three ruling parties.
Jul. 2002	Automobile related organizations formed Taxation System Forum.
"	The Automobile Recycling Law is enacted. Revised Road Vehicle Act including tighter vehicle recall system was enacted.
Oct. 2002	The Law for CFC's Recovery and Destruction was partially enacted.
Nov. 2002	Automobile Taxation System Reform Promotion Forum petitioned for abolition of the temporary tax rate for raising revenues earmarked for road construction
Dec. 2002	The three ruling parties stipulated in the Revised Taxation Outline for FY 2003 that the revenues earmarked for road construction should be spent on road construction.
Jul. 2003	MLIT established a policy to specify the travel distance on the inspection certificate.
Jan. 2004	The Recall System for Retro-fit Equipments (child safety seats and tires) was introduced.
"	The Japan Automobile Recycling Partnership was founded by 12 automotive organizations including JAIA.
Mar. 2004	Jidousha Kaikan (Japan Automobile Hall) was opened.



2004年版 Imported Car Market of Japan
日本自動車輸入組合

〒102-0083東京都千代田区麹町5-7秀和紀尾井町TBRビル9F
本冊子に関する問い合わせ先:企画・広報・流通部 TEL:03-3222-5424
ホームページアドレス <http://www.jaia-jp.org>

禁無断転載 All rights reserved