

*IMPORTED  
CAR  
MARKET  
OF  
JAPAN*

日本の輸入車市場

2

0

0

7

# 目次

1. 輸入車の流通	1
2. 自動車認証制度	3
3. 車両検査制度	4
4. 自動車登録制度	5
5. リコール制度	5
6. 基準・認証の国際化の推進	5
7. 日本の自動車保険	6
8. 自動車リサイクルシステム	7
9. 自動車関係諸税	9
10. 自動車関係諸税の国際比較	9
11. 統計資料	10
12. 日本自動車輸入組合の概要	17

# Contents

1. Distribution of Imported Car	1
2. Vehicle Certification System	3
3. Vehicle Inspection System	4
4. Automobile Registration System	5
5. Recall System	5
6. Promoting the Internationalization of Standards and Certification	5
7. Automobile Insurance in Japan	6
8. Automobile Recycling System	7
9. Automobile Related Taxes	9
10. International comparisons of Automobile-related Taxes	9
11. Imported Car Statistics	10
12. JAIA Brief Profile	17

<http://www.jaia-jp.org>  
[pr@jaia-jp.org](mailto:pr@jaia-jp.org)

## 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（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).

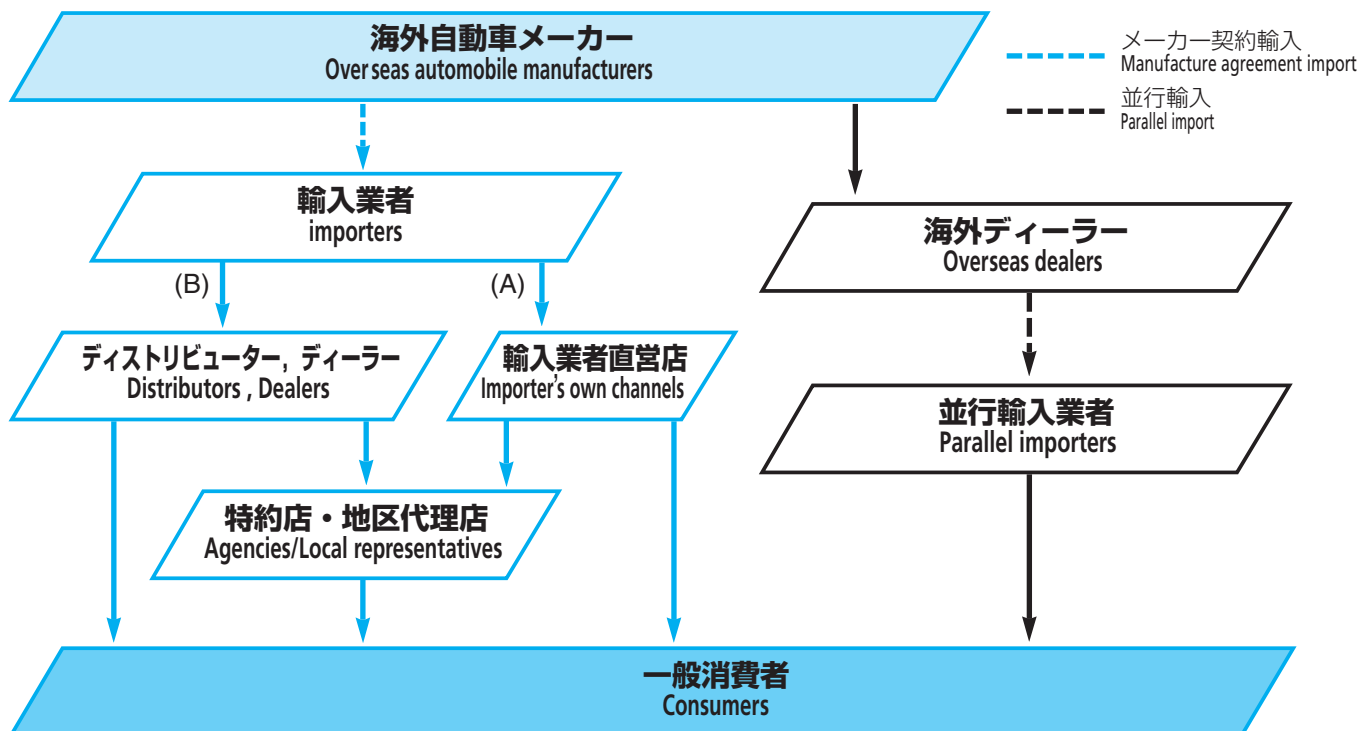
The official import is only for new cars, but parallel import is for both new and used cars.

### ● 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 manufacturers 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た「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、コーティングが施され、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コーティングを落とします。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等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.

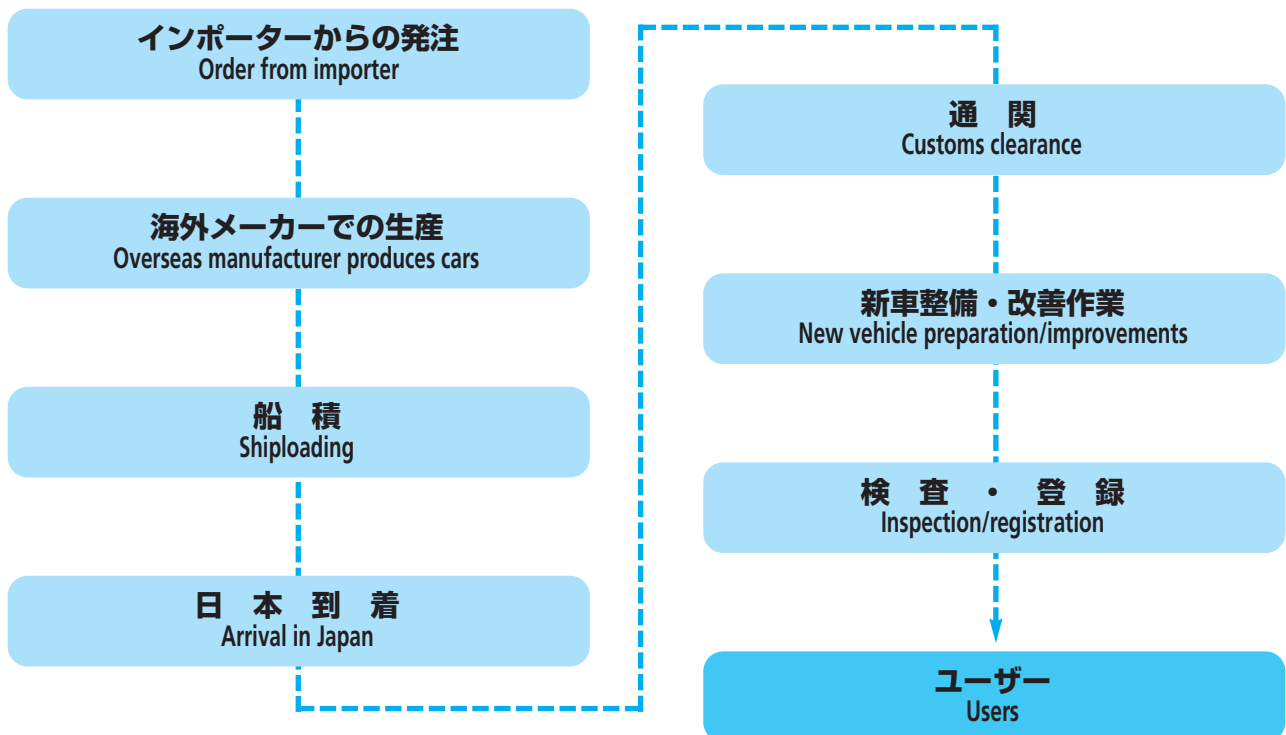
Finished vehicles are transported to a port for shipping with special coating to protect the body from dust and salty breeze during transportation.

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 (protection for seabreeze and dust) while shipping 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



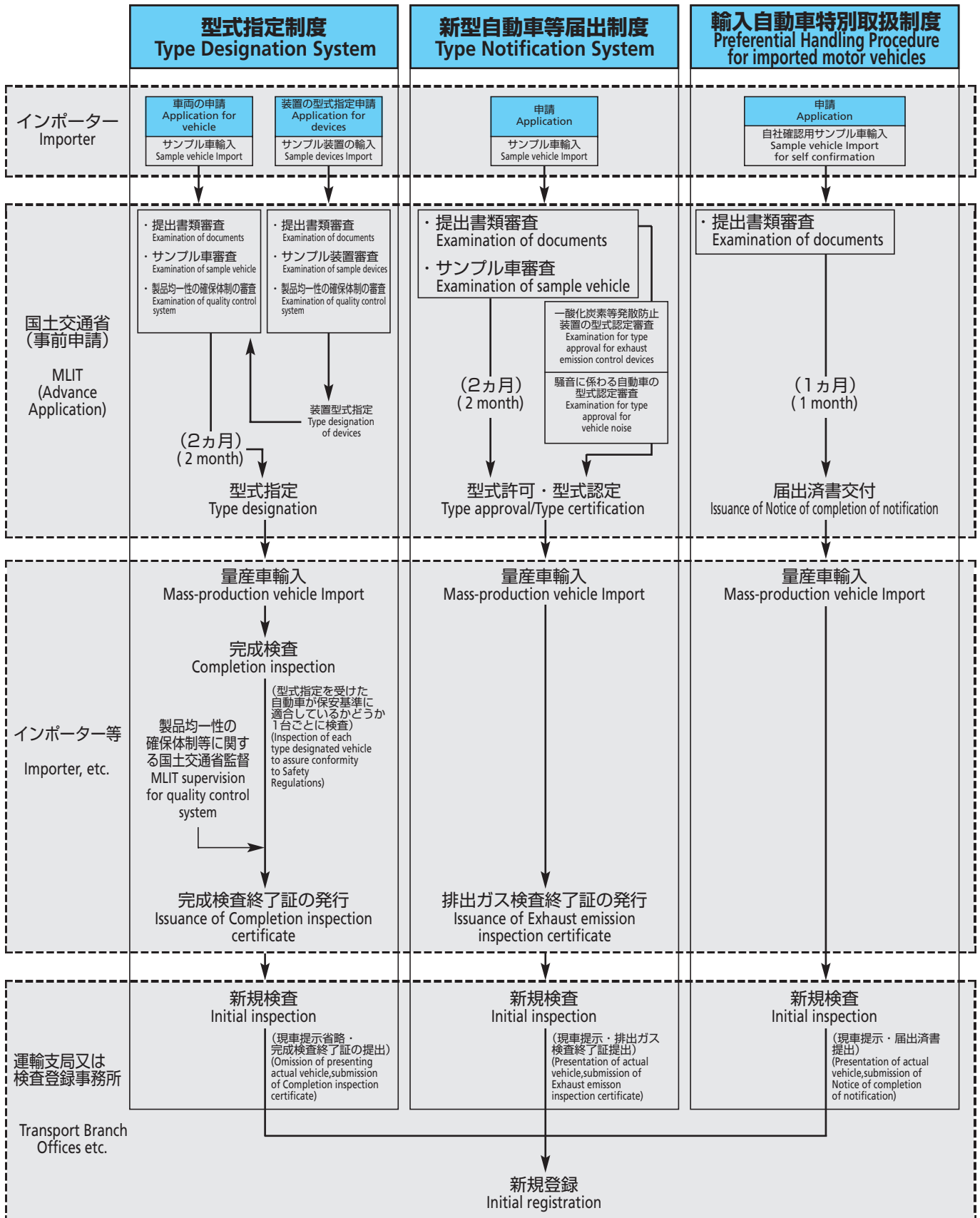
# 自動車認証制度

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との同一性を確認し、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 UNECE 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。

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。

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、運輸支局長の委託を受けた販売店が「封印」の取り付けを行います。

また、国土交通省は2005年12月より新しいワンストップサービスを開始し2008年までに全国拡大を目指しています。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）が、オンラインにより一括して行うことができ、申請者の負担が軽減されます。

## 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」に当該自動車が適応しなくなるおそれがある状態、又は適応していない状態で、原因が設計又は製作の過程にある場合に、自動車メーカー・インポーターは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）の新設・罰金（最高限度額2億円）の加重等を新たに追加するとともに、重大な不正行為を行った自動車メーカー等に対する審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を対象に適用されている。

## 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、43

## 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.

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

However, the automobile which received “the Type-Designation” under which the vehicle is exempted from the physical inspection through the presentation of the “Completion Inspection Certificate,” may have the registration number plate sealed by the dealers who have been authorized by the Transport Branch Officer.

The Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT) launched a new One-Stop Service (OSS) in December 2005, aiming to extend it across the country by 2008. This service allows all the procedures required of car owners (vehicle inspection and registration, storage location certificate, and automobile-related tax payment, etc.) to be performed online, reducing the burden on the applicants.

## Recall System

The recall system aims to protect automobile users by preventing accidents caused by defective vehicles. It is a system that requires the manufacturers and importers to notify MLIT of the defect, collect and repair the defective vehicle free of charge, if the vehicle in question may fail or has failed to comply with Safety Regulations pursuant to the Road Vehicle Act and the defect was caused in the design or manufacturing process.

In order to ensure prompt recalls, MLIT has strengthened its oversight mechanism over the automobile manufacturers, etc. that committed serious misconduct, established a system to issue a recall order, and newly imposed a prison term (1 year or less) and a heavier fine (maximum fine of 200 million yen).

MLIT put a new system in place effective as of April 2005 requiring quarterly reporting of malfunctions. This system was made applicable in January 2007 to importers with 10,000 new registrations or more annually by brand.

## 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

方国と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、世界基準（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、ECE基準・EU指令、米国MVSSの和訳等を発行しています。

43 countries and one region.

In addition, AgThe Global Vehicle Technical AgreementAh(Global Agreement) for automobile standardization was signed by Japan, the US and Eurpoe 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" [Global Technical Regulation (gtr)], JASIC will study and propose the global harmonization of regulations in addition to the adoption of the ECE standards.

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

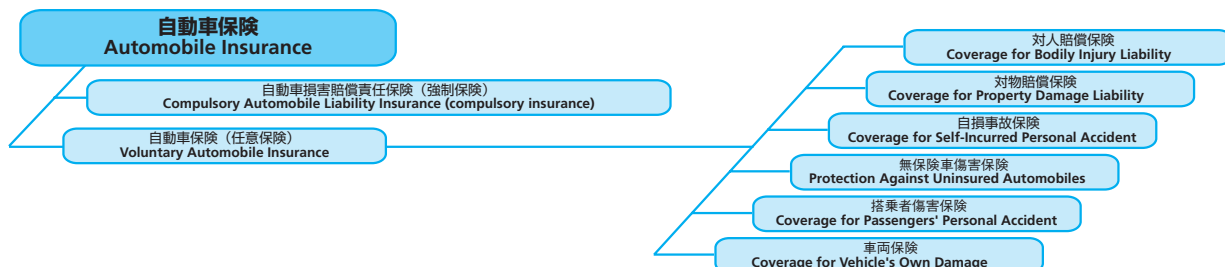
In order to facilitate these activities, JASIC issues English translations of Japan's safety regulations and Japanese translations of ECE Regulation, EU Directive, and US MVSS.

## 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。



## 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.



## 自動車リサイクルシステム

自動車の適正処理・再資源化の確保を図るため、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た。

インポーターは、自らが市場に導入した車が使用済車となった時に、「フロン」「エアバッグ類」「シュレッダーダスト」を引き取り、適正処理・再資源化を行うことが義務付けられた。

### 【仕組みと関係者が要求される事項の概要】

◎自動車メーカー・インポーターは、自動車リサイクルシステム構築の人的・経済的負担を負う。

◎車のユーザーは適正処理・再資源化にかかる費用を支払い、資金管理法人（JARC）が預かる

・自動車メーカー・インポーターは、(i)「フロン」「エアバッグ類」「シュレッダーダスト」のリサイクル料金を設定する。(ii) リサイクル料金をホームページとカタログ等で表示する。(iii) リサイクル券を発行する。(iv) 出荷時と預託時に一台毎の情報を資金管理法人に送信する。

・ユーザーは、車を購入する時にリサイクル料金を支払い、リサイクル券を受け取る。

・資金管理法人は、(i) 出荷情報、預託情報、車両登録情報を突合確認する。(ii) リサイクル料金をその車が使用済車になるまで預かる。

・料金を集金できない場合は、車検時もしくは使用済車となった時に、ユーザーはリサイクル料金を支払う。

◎使用済車は電子マニフェストで管理される。

・引取業者、フロン回収業者、解体業者、破砕業者は、都道府県の登録もしくは許可を得る。

・上記の各業者は、正当な理由がない限り、使用済車/解体自動車を引き取り、次工程に送らねばならない。また、電子マニフェスト上で引き取り/引渡し報告をせねばならない。

・引取業者が使用済車を引き取った時点でその車の電子マニフェストが発行され、資金管理法人より自動車メーカー・インポーターへリサイクル料金が払い渡される。

・情報管理センターが電子マニフェストを管理する。

・フロン回収業、解体業者、破砕業者は、指定回収場所まで「フロン」「エアバッグ類」「シュレッダーダスト」を持ち込まねばならない。

・自動車メーカー・インポーターは、フロンとエアバッグ類の回収費用・指定引き取り場所までの運搬費を業者に支払わねばならない。また、業者に支払う金額をあらかじめ公表せねばならない。

◎自動車メーカー・インポーターは、引き取った「フロン」「エアバッグ類」「シュレッダーダスト」を適正処理・再資源化をせねばならない。

・自動車メーカー・インポーターは、(i) エアバッグ類の取り外し/車上作動に関する情報を解体業者に提供せねばならない。(ii) 「フロン」「エアバッグ類」「シュレッダーダスト」を引き取らねばならない。(iii) 別長の再資源化率を達成せねばならない。(iv) 引き取り量、再資源化率、経済的収支を公表せねばならない。

## Automobile Recycling System

The Automobile Recycling Law was enacted in July 2002 to govern appropriate treatment and recycling of end-of-life vehicles (ELVs) and was enforced in January 2005.

Under this law, vehicle importers are required to recover or collect 'fluorocarbons,' 'airbags, etc. (airbag inflators and seatbelt pretensioners)' and 'shredder dusts' from their ELVs for appropriate recycling purposes.

### [Outline of Recycling Mechanism & Relevant Parties' Requirements]

◎Automobile manufacturers and importers must bear the human and economic burden involved in the building of an automobile recycling scheme.

◎Automobile users must pay costs associated with appropriate treatment and recycling of ELVs and the funds collected from the users are deposited to Japan Automobile Recycling Promotion Center (JARC).

・ Individual automobile manufacturers and importers (i) set recycling fees for 'fluorocarbons,' 'airbags' and 'shredder dusts,' (ii) have the recycling fees indicated on their websites and in their brochures, (iii) issue recycling coupons, and, (iv) deliver information on a per vehicle basis to JARC when a vehicle is shipped to their customer and when recycling fees are deposited for a vehicle.

・ Automobile users pay recycling fees when they purchase vehicles and receive recycling coupons.

・ JARC collates (i) chunks of information evidencing the shipment, recycling fee deposit and registration of the vehicle and (ii) keeps the recycling fees until the vehicle reaches its end of life.

・ In the event that recycling fees are uncollectible from a user, the fees will be collected when the vehicle undergoes an automobile inspection or when the vehicle reaches the end-of-life status.

◎Data on ELVs are in the electronic manifest system.

・ ELV handling agents, fluorocarbons recoverers and shredding agents must be registered with or licensed by local government agencies.

・ Individual agents listed above must accept ELVs and send them ahead to the next step in the process unless they have justifiable reasons for not doing so. In addition, the agents must do reporting on acceptance and delivery of ELVs in the electronic manifest system.

・ Upon acceptance of an ELV by an ELV handling agent, data on the vehicle in the form of an electronic manifest will be available in the system and the applicable recycling fees will be reimbursed by JARC to the automobile manufacturer or importer.

・ The Information Management Center is responsible for electronic manifests for ELVs.

・ Fluorocarbons recoverers, dismantlers and shredding agents must deliver 'fluorocarbons,' 'airbags' and 'shredder dusts' to designated collection sites.

・ Automobile manufacturers and importers must pay the agents the amounts of fees for having fluorocarbons and airbags recovered and delivered to designated areas and must make public the amounts to be paid to the agents in advance.

◎Automobile manufacturers and importers must ensure that the 'fluorocarbons,' 'airbags' and 'shredder dusts' they have recovered will be appropriately treated or recycled.

・ Individual automobile manufacturers and importers must (i) provide information about removal and deployment of airbags to the dismantling agent, (ii) accept 'fluorocarbons,' 'airbags' and 'shredder dusts,' (iii) achieve their recycling quotas (on next page) below, and, (iv) disclose the amounts of recoveries accepted, recycling rates achieved as well as incomings and outgoings recorded.

エアバッグ類	85w%以上
Airbags	85%w% or over

シュレッダーダスト	2005年度以降、30% 2015年度以降、70%	2010年度以降、50%
Shredder Dusts	30 % for FY2005 onward 70 % for FY2015 onward	50 % for FY2010 onward

◎小規模インポーターの扱い

・直近の5年度間において、新車登録台数が1万台未満の年度があるインポーターは、フロン・エアバッグ類・シュレッダーダストの引取りと再資源化を指定再資源化機関に委託することができる。再資源化率達成の義務は免除される。但し、その他の責務(預託に関する責務、適正処理情報提供、収支公表等)は、自動車メーカー/大規模インポーターと同じである。

◎Small-scale Importers

・ Small-scale importers, of which the number of newly registered vehicles on an annual basis fell below 10,000 in any of the five preceding fiscal years, are entitled to entrust the practice of the handling and recycling of 'fluorocarbons,' 'airbags' and 'shredder dusts' to the Designated Recycling Institute, while exempted from the mandatory achievement of the recycling quota. Nevertheless, the other legal requirements as per recycling fee deposit, provision of recycling information and the disclosure of recycling incomings and outgoings, etc. still lie with those small-scale importers, just as in the case of Japanese vehicle manufacturers and the larger-scale vehicle importers.

◎指定3法人

◎3 Designated Recycling Institutions

資金管理法人 Fund Management Institution	JARC 資金管理センター Fund Management Division/JARC
情報管理センター Information Management Center	JARC 情報管理部 Information Management Division/JARC
指定再資源化機関 Designated Recycling Institution	JARC 再資源化支援部 Recycling Support Division/JARC

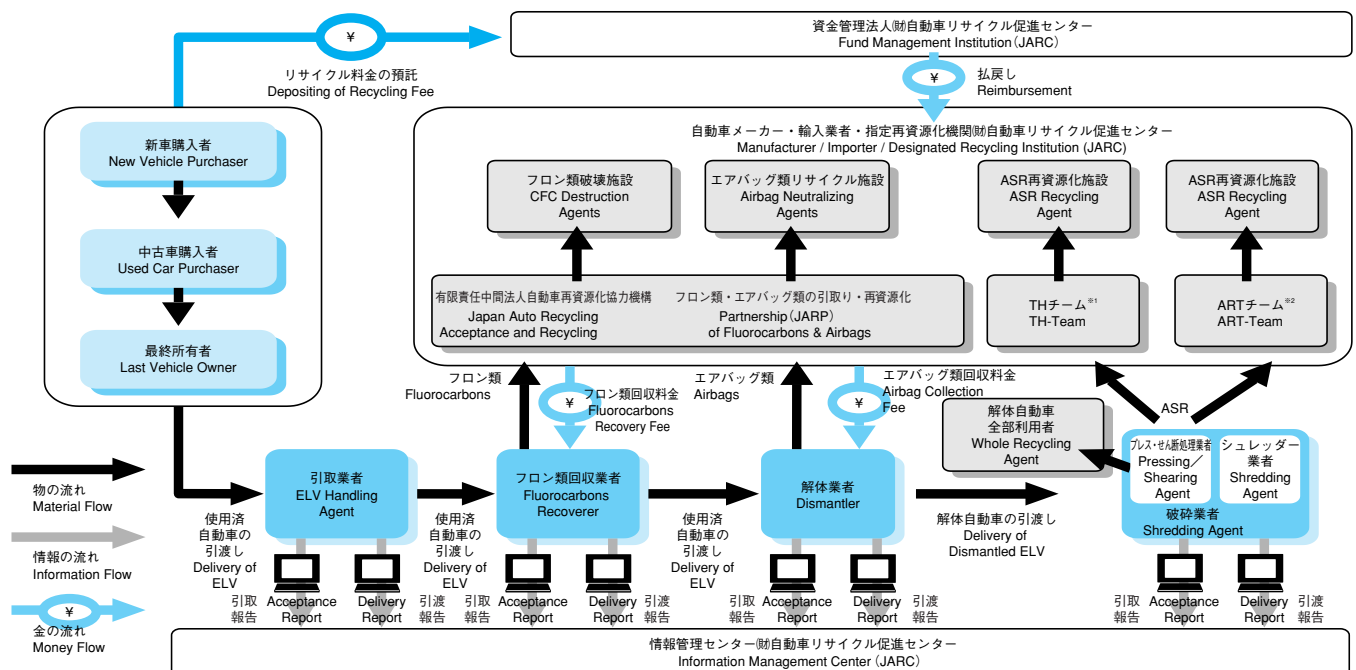
【日本自動車輸入組合 (JAIA) の貢献】

- ・ JAIAはリサイクル委員会を組織し、諸課題への対応を検討している。
- ・ 自動車リサイクルシステムの構築に参画して役割を果たした。
- ・ 自動車リサイクル法施行後は、自動車リサイクルの社会的信用の獲得と安定化のための活動を行ない、更には適正かつ効率的な運用を目指した活動を行なっている。
- ・ インポーターの代行として、職員の出向派遣の人的貢献を行なっている。

[Contribution of Japan Automobile Importers Association (JAIA)]

- ・ JAIA has the Recycling Committee therewithin to discuss approaches to address challenges.
- ・ JAIA fulfilled its role by participating in the formation of the automobile recycling scheme.
- ・ Since the Automobile Recycling Law was enforced, JAIA has conducted activities for enhanced public credibility in automobile recycling and smoother operation of the scheme.
- ・ JAIA sends its personnel on loan on behalf of automobile importers to made its contribution in human resource allocation.

自動車リサイクル法全体の流れ Overall Scheme under Automobile Recycling Law



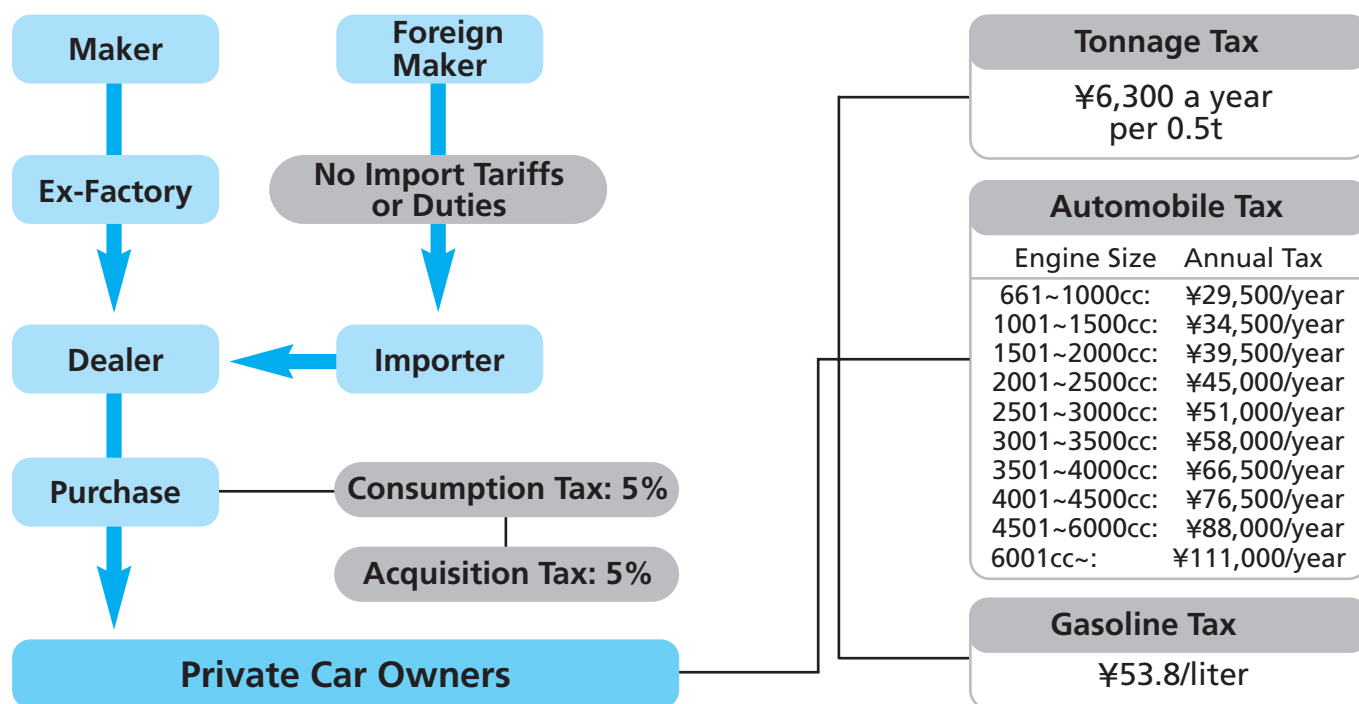
※ 1...TH-Team Audi Japan, BMW Japan, Daihatsu, Hino, Honda, Peugeot Japon, Toyota, Volkswagen Group Japan  
 ※ 2...ART-Team DaimlerChrysler Japan, Ford Japan, Isuzu, JARC, Mazda, Mitsubishi, Mitsubishi Fuso, Nissan, Nissan Diesel, PAG Import, Subaru, Suzuki

## 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。

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、その排出ガス性能と燃費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。

低公害車に関する自動車関係諸税の優遇措置については、①電気自動車（燃料電池車を含む）、圧縮天然ガス（CNG）自動車、ハイブリット自動車（トラック・バス）は、排ガス性能等で対象車種を絞り込み、平成18年度末の期限が2年間の延長 ②ハイブリット乗用車は、軽減幅を縮小し排ガス性能等で対象を絞り込み同じく2年間の延長となりました。



## 自動車関係諸税の国際比較

所得・保有段階での自動車固有の課税（車体課税）は、欧米諸国に比べ複雑かつ、極めて過重な負担（欧米諸国の約2～38倍）である（消費税・付加価値税を除いた自動車固有の税にて比較）。

## Automobile Related Taxes

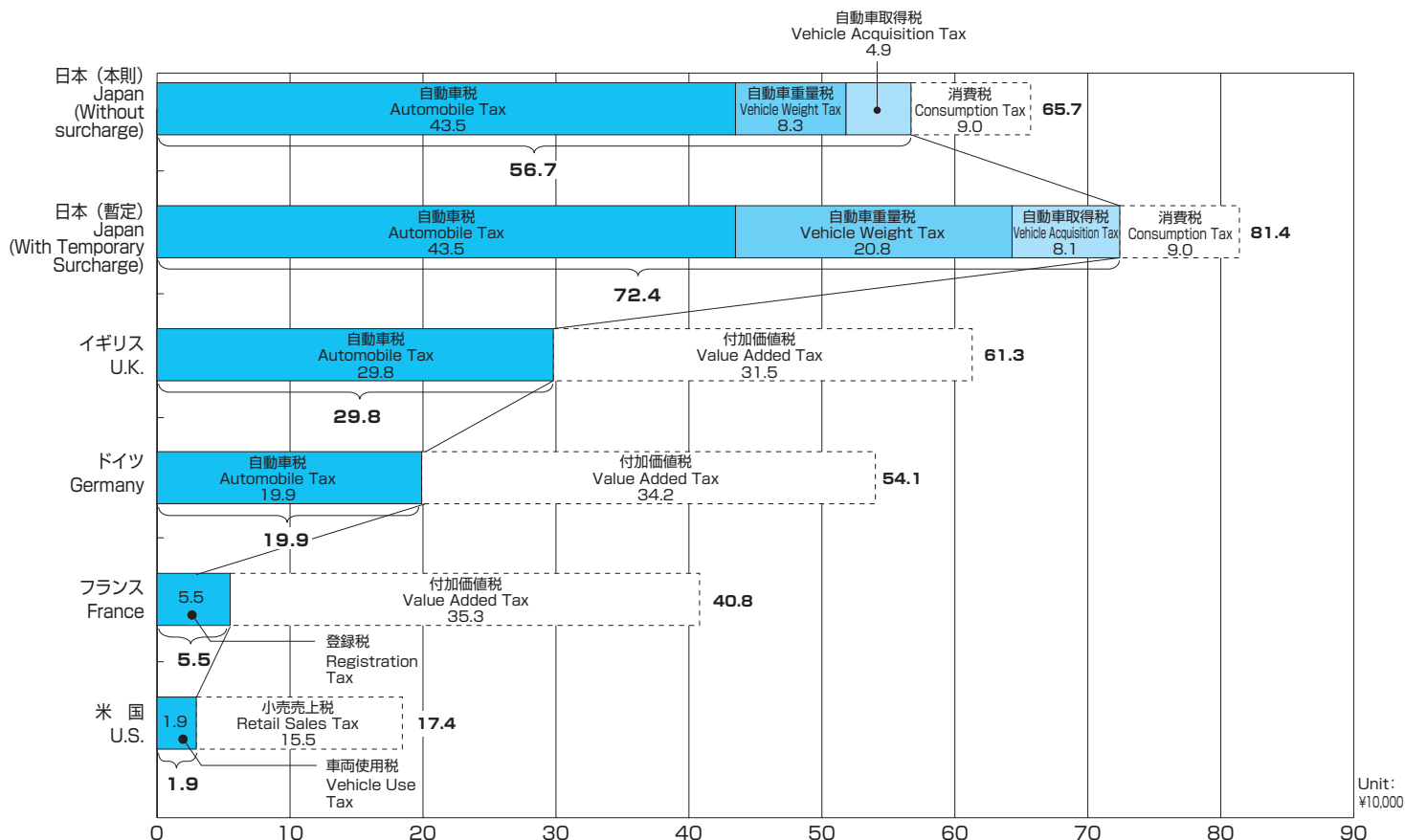
The application of the temporary tax rates for automobile related taxes (acquisition tax, automobile tax, tonnage tax and fuel tax) due to expire at the end of FY 2002 was extended for five more years.

The greening of the automobile tax system is a special measure that allows reduction of the tax rates for environmentally-friendly low emission and fuel-efficient vehicles newly registered according to their emission performance and fuel performance while imposing heavier taxes on old vehicles that have been used for a given period of time since registration which are environmentally unfriendly (diesel-powered vehicles: 11 years or longer, gasoline-powered vehicles: 13 years or longer).

The effective period of automobile tax incentives for low emission vehicles due to expire at the end of FY 2006 has been extended (i) for two years for electric vehicles (including fuel cell powered vehicles), CNG-powered (compressed natural gas) vehicles and hybrid vehicles (trucks and buses) targeted based on emission performance, and, (ii) for two years for hybrid passenger vehicles targeted based on emission performance for lower incentive percentages.

## International comparisons of Automobile-related Taxes

The imposition of the automobile-related taxes in Japan for the "Acquisition" and "Sustained Ownership" the vehicle "per se" is conducted under very complicated systems and at inflicting extremely higher tax burdens to the vehicle owners compared to their counterparts in European countries. (approximately 200% to 3,800% of the taxes imposed in European Nations). (1. These statements are made on the basis of the automobile-specific taxes excluding Consumption Tax and Value-added Tax. 2. Vehicle Weight Tax does not exist in other countries.)



前提：①排気量1800cc、②車両重量1.5t未満、③車体価格180万円、④フランスはパリ市、米国はニューヨーク市、⑤ドイツの排出ガス規制はEuro4  
 ⑥フランスは課税馬力8、⑦11年間使用（平均寿命）、⑧為替レートは1ユーロ149円、1ポンド217円、1ドル116円（2006/4～2007/3の平均）

※各国の環境対策としての税制政策(軽減措置)は加味していない。  
 ※各国の登録手数料は除く。  
 ※CO<sub>2</sub>排出量は1800ccの新車代表車種の平均値を採用（約160g/km）

Assumptions

(1) Engine capacity: 1800cc, (2) GVW: Under 1.5 tons, (3) Purchase price: ¥1.8 million, (4) France indicates Paris while the U.S. indicates New York City, (5) Germany's emission standards: EURO 4, (6) France's taxable horsepower: 8, (7) Service life: 11 years, and, (8) Exchange rates: ¥149 to the euro, ¥217 to the pound & ¥116 to the U.S. dollar (average exchange rates for the period from April 2006 to March 2007).

Notes: No tax incentives for the alleviation of tax burdens are taken into consideration.

No registration fees are taken into consideration.

The mean value among typical new model vehicles with an engine capacity of 1800cc is used in the calculation of CO<sub>2</sub> emissions (approx. 160 g/km).

Source : Japan Automobile Manufacturers Association

## 車種別輸入車新規登録台数の推移

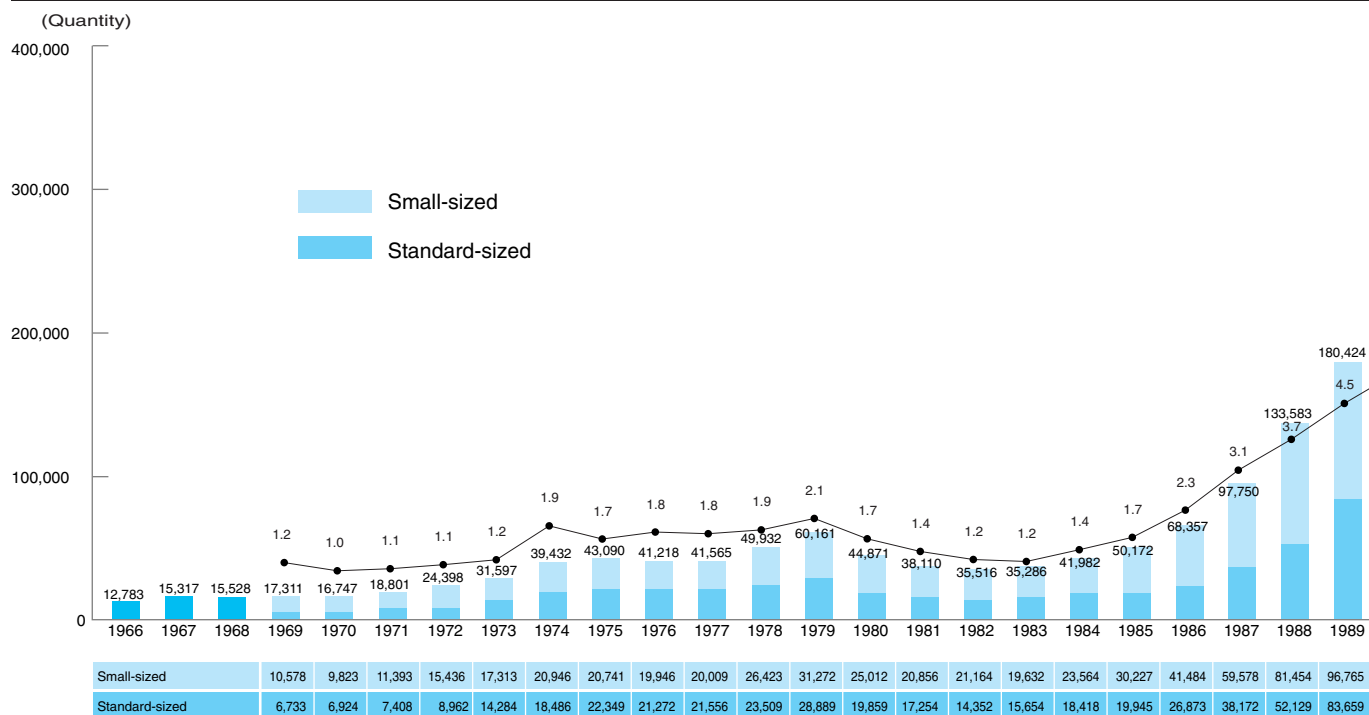
## Trends in Newly Registered Imported Cars by Vehicle Type

	2004		2005		2006		
	unit	Chg(%)	unit	Chg(%)	unit	Chg(%)	
Total registration of foreign manufacturers vehicles	Passenger Cars	240,209	98.4	245,610	102.2	243,892	99.3
	Trucks	3,657	102.6	3,346	91.5	2,679	80.1
	Buses	25	55.6	37	148.0	33	89.2
		243,891	98.5	248,993	102.1	246,604	99.0
Total registration of Japanese manufacturers overseas-made vehicles	Passenger Cars	28,989	92.9	19,119	66.0	15,670	82.0
	Trucks						
	Buses						
		28,989	92.9	19,119	66.0	15,670	82.0
Grand Total	Total Passenger Cars	269,198	97.8	264,729	98.3	259,562	98.0
	Total Trucks	3,657	102.6	3,346	91.5	2,679	80.1
	Total Buses	25	55.6	37	148.0	33	89.2
		272,880	97.9	268,112	98.3	262,274	97.8
Mini Vehicles (smart)	1,293	60.9	409	31.6	5	1.2	

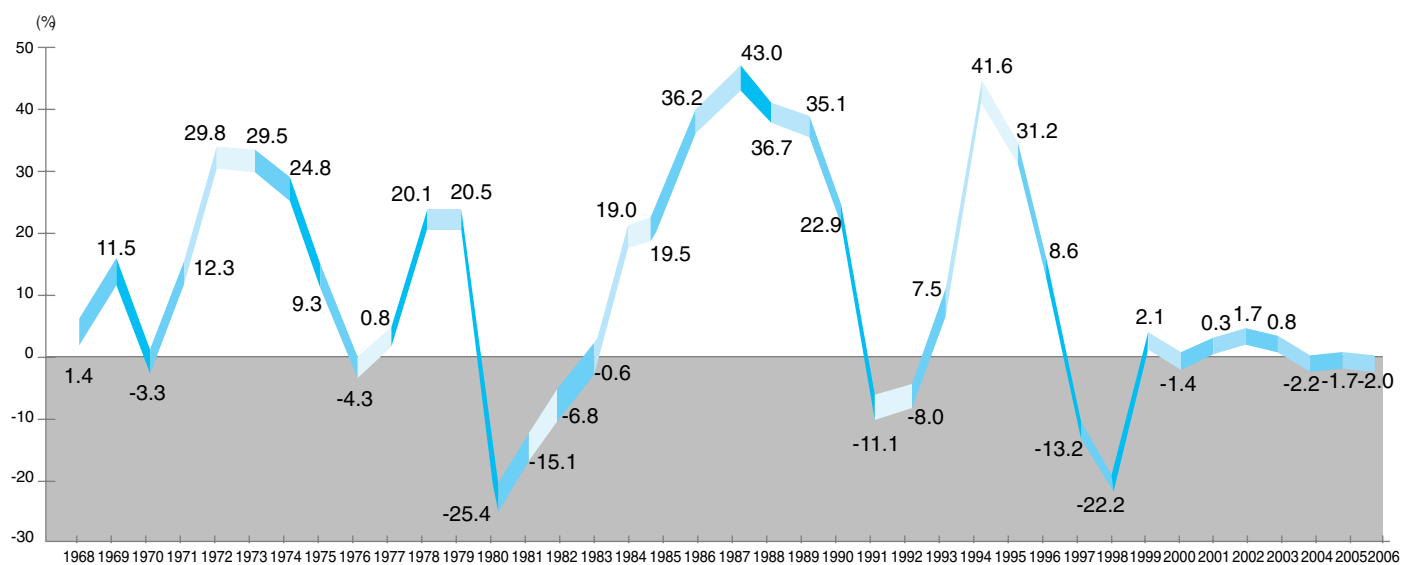
ブランド別輸入車新規登録台数の推移 Newly Registered Imported Passenger Vehicle by Brand

Brand	2002		2003		2004		2005		2006	
	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)
Alfa Romeo	7,426	2.72	6,139	2.23	5,986	2.22	4,541	1.72	3,781	1.46
Aston Martin	37	0.01	55	0.02	69	0.03	110	0.04	229	0.09
Audi	11,747	4.30	13,261	4.82	13,815	5.13	15,420	5.82	15,018	5.79
Autobianchi	9	0.00	10	0.00	5	0.00	5	0.00	6	0.00
Bentley	61	0.02	72	0.03	231	0.09	355	0.13	537	0.21
BMW	35,728	13.09	36,388	13.22	38,715	14.38	44,980	16.99	49,014	18.88
BMW Alpina	196	0.07	151	0.05	146	0.05	123	0.05	125	0.05
BMW MINI	10,024	3.67	12,535	4.55	13,042	4.84	13,602	5.14	13,184	5.08
Buick	25	0.01	21	0.01	13	0.00	10	0.00	12	0.00
Cadillac	1,121	0.41	790	0.29	939	0.35	972	0.37	751	0.29
Chevrolet	4,696	1.72	3,023	1.10	2,458	0.91	3,386	1.28	1,628	0.63
Chrysler	5,908	2.16	6,153	2.24	5,914	2.20	4,195	1.58	3,826	1.47
Citroen	1,202	0.44	1,736	0.63	2,072	0.77	2,299	0.87	2,388	0.92
DAEWOO	298	0.11	85	0.03	32	0.01	12	0.00	6	0.00
Detomaso	4	0.00			1	0.00	1	0.00	1	0.00
Ferrari	410	0.15	418	0.15	471	0.17	391	0.15	380	0.15
Fiat	2,199	0.81	1,796	0.65	1,585	0.59	1,453	0.55	1,544	0.59
Ford	5,399	1.98	4,667	1.70	5,233	1.94	5,958	2.25	5,034	1.94
GMC	28	0.01	101	0.04	141	0.05	224	0.08	110	0.04
GMDAT			10	0.00	142	0.05	111	0.04	41	0.02
Honda	9,841	3.60	19,931	7.24	9,064	3.37	6,596	2.49	5,438	2.10
Hummer									1,270	0.49
Hyundai	2,423	0.89	2,426	0.88	2,524	0.94	2,295	0.87	1,651	0.64
Isuzu	1,332	0.49	3	0.00			1	0.00	1	0.00
Jaguar	5,238	1.92	5,146	1.87	4,335	1.61	3,461	1.31	2,892	1.11
Jeep							2,136	0.81	2,234	0.86
Kia	1	0.00	1	0.00					4	0.00
Lamborghini	66	0.02	77	0.03	176	0.07	150	0.06	174	0.07
Lancia	63	0.02	54	0.02	117	0.04	179	0.07	163	0.06
Land Rover	2,209	0.81	2,307	0.84	2,164	0.80	2,069	0.78	1,676	0.65
Lotus	272	0.10	292	0.11	381	0.14	411	0.16	449	0.17
Maserati	183	0.07	134	0.05	311	0.12	402	0.15	380	0.15
Maybach			27	0.01	37	0.01	26	0.01	18	0.01
Mercedes-Benz	47,752	17.49	45,341	16.48	43,743	16.25	45,852	17.32	49,681	19.14
MG			46	0.02	124	0.05	67	0.03	46	0.02
Mini	51	0.02	34	0.01	3	0.00	4	0.00	3	0.00
Mitsubishi	1	0.00			174	0.06	278	0.11	57	0.02
Morgan	17	0.01	14	0.01	16	0.01	12	0.00	8	0.00
Nissan	30	0.01	31	0.01	57	0.02	49	0.02	52	0.02
Opel	7,846	2.87	3,890	1.41	1,694	0.63	1,800	0.68	803	0.31
Peugeot	15,162	5.55	15,330	5.57	12,693	4.72	10,354	3.91	10,283	3.96
Pontiac	16	0.01	10	0.00	6	0.00	12	0.00	11	0.00
Porsche	2,044	0.75	2,533	0.92	3,005	1.12	3,572	1.35	3,647	1.41
Renault	2,412	0.88	2,273	0.83	3,253	1.21	3,532	1.33	3,042	1.17
Rolls Royce	27	0.01	11	0.00	46	0.02	50	0.02	54	0.02
Rover	250	0.09	166	0.06	303	0.11	181	0.07	133	0.05
Saab	1,149	0.42	782	0.28	869	0.32	556	0.21	430	0.17
Saturn	9	0.00	10	0.00			1	0.00		
smart	2,222	0.81	1,342	0.49	1,921	0.71	2,812	1.06	1,979	0.76
Ssangyong	25	0.01	61	0.02	18	0.01	8	0.00	5	0.00
Subaru	5,007	1.83	2,892	1.05	1,847	0.69	243	0.09		
Toyota	5,292	1.94	11,264	4.09	19,924	7.40	12,523	4.73	10,232	3.94
Volvo	15,321	5.61	14,794	5.38	13,953	5.18	13,447	5.08	10,693	4.12
VW	59,834	21.92	56,050	20.37	55,380	20.57	53,441	20.19	54,384	20.95
Others	381	0.14	511	0.19	50	0.02	61	0.02	54	0.02
Passenger Vehicle Total	272,994	100.00	275,194	100.00	269,198	100.00	264,729	100.00	259,562	100.00
Truck	4,069		3,565		3,657		3,346		2,679	
Bus	2		45		25		37		33	
Grand Total	277,065		278,804		272,880		268,112		262,274	
Mini Vehicles (smart)	3,524		2,124		1,293		409		5	

## 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

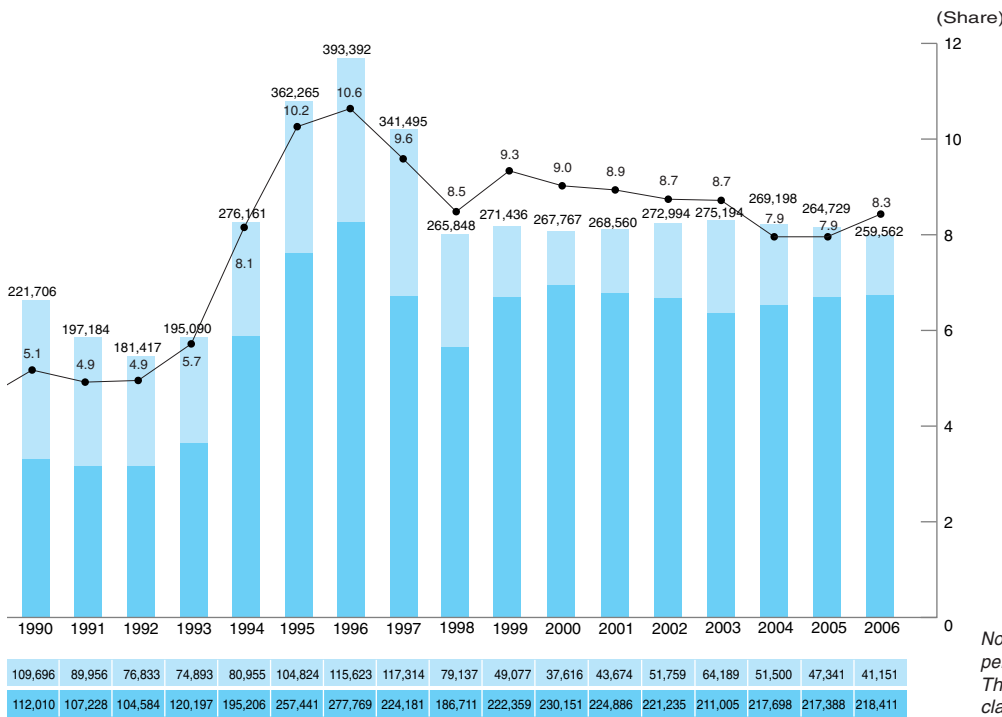


## 原産国別乗用車輸入実績 (台数・金額) Quantity and Total Value of Imported Passenger Car by Country of Origin

(Unit: one million yen)

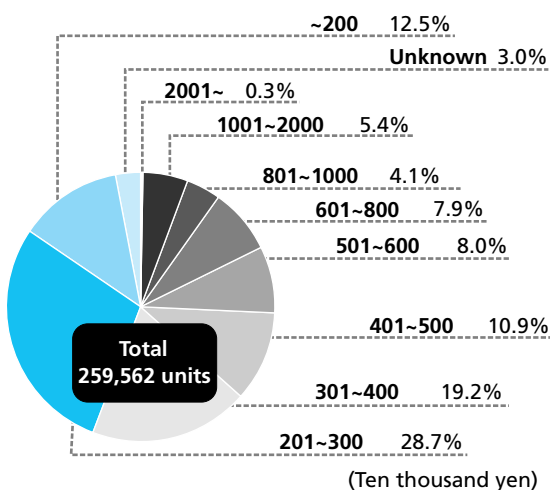
	2002		2003		2004		2005		2006	
	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value
U.S.A.	28,253	72,853	23,344	68,178	22,521	62,138	19,130	64,582	16,290	65,631
U.K.	27,145	57,043	38,882	86,294	42,313	100,405	35,307	92,330	28,166	82,205
F.R.G.	108,281	400,900	90,153	376,397	104,436	447,772	109,969	461,596	100,957	463,543
FRANCE	21,643	30,823	15,578	24,100	16,030	24,769	13,674	23,094	14,549	21,916
ITALY	10,396	24,260	8,334	25,283	9,587	34,941	7,071	26,286	5,925	26,186
SWEDEN	9,512	31,177	4,703	17,097	4,329	16,298	4,846	20,010	3,561	15,435
EU	198,694	586,513	177,151	580,978	199,641	687,254	185,817	668,761	174,395	673,198
OTHERS	61,710	123,504	81,031	158,158	64,636	135,192	77,707	160,006	88,041	149,406
TOTAL	288,657	782,870	281,526	807,314	286,798	884,584	282,654	893,349	278,726	888,235

Source: Ministry of Finance Customhouse Statistics

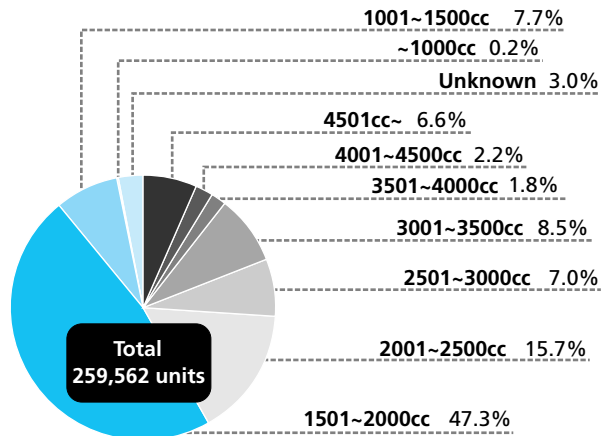


Note: The figure for 1966 corresponds to the period from March to December. The figure for 1966 through 1968 is not classified into small and standard sizes due to incomplete data for that period.

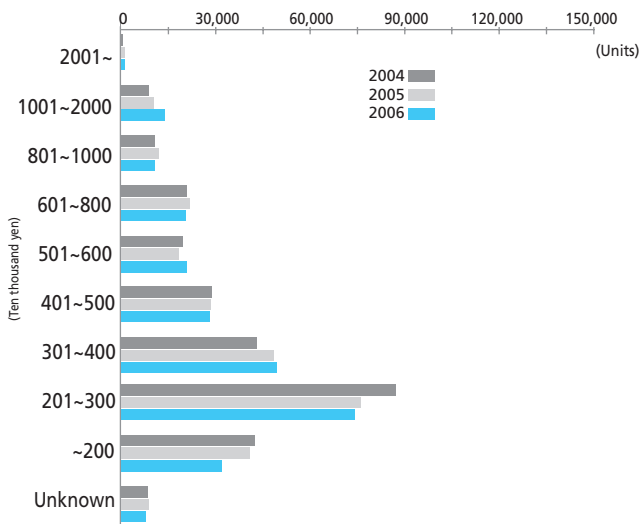
### 価格帯別シェア Market Share by Price Range (2006)



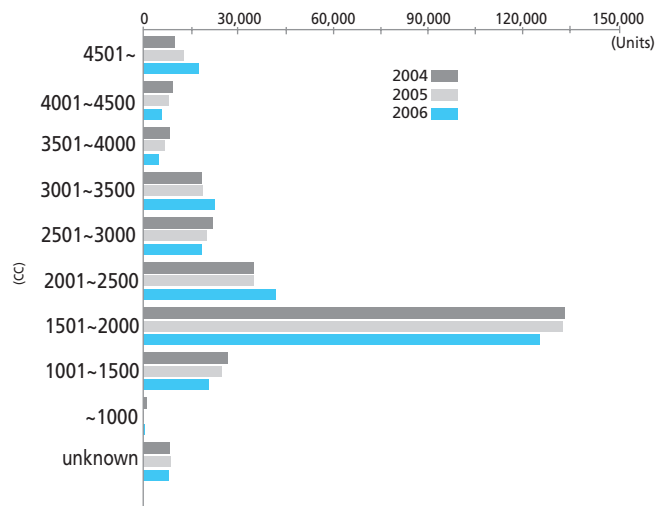
### 排気量別シェア Market Share by Engine Displacement (2006)



### 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	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Passenger vehicles								
Honda	18,511	10,618	9,106	9,841	19,931	9,064	6,596	5,438
Isuzu	4,686	4,098	2,520	1,332	3			
Mitsubishi	1,422	519	483	1		1		
Nissan	40	3	2					
Toyota	1,267	4,730	1,891	5,292	11,264	19,924	12,523	10,232
Total	25,926	19,968	14,002	16,466	31,198	28,989	19,119	15,670
Change from previous year (%)	110.6	77.0	70.1	117.6	189.5	92.9	66.0	82.0
Share (%) in the imported market	9.55	7.46	5.21	6.03	11.34	10.77	7.22	6.04
Trucks								
Nissan	2	1						
Mitsubishi	116	1						
Total	118	2						
Change from previous year (%)	32.5	1.7						
Grand Total	26,044	19,970	14,002	16,466	31,198	28,989	19,119	15,670
Change from previous year (%)	109.4	76.7	70.1	117.6	189.5	92.9	66.0	82.0
Share (%) in the imported market	9.36	7.25	5.09	5.94	11.19	10.62	7.13	5.97

## 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

	2004	2005	2006		2004	2005	2006
Hokkaido	8,147	7,810	6,667	Shiga	2,697	2,561	2,398
Aomori	1,178	1,029	910	Kyoto	5,732	5,469	5,361
Iwate	1,206	1,067	1,013	Osaka	16,952	16,965	17,527
Miyagi	3,668	3,404	3,460	Nara	2,754	2,701	2,643
Akita	1,321	1,185	1,041	Wakayama	1,351	1,266	1,269
Yamagata	1,471	1,388	1,363	Hyogo	13,367	13,498	12,873
Fukushima	2,654	2,429	2,338	Tottori	701	684	615
Ibaraki	5,408	5,303	5,015	Shimane	665	591	519
Tochigi	4,519	4,346	4,082	Okayama	3,859	3,645	3,277
Gunma	4,779	4,466	4,402	Hiroshima	5,248	5,295	4,992
Saitama	13,169	13,380	13,181	Yamaguchi	2,323	2,299	2,069
Chiba	13,157	12,705	12,090	Tokushima	1,446	1,401	1,379
Tokyo	45,112	46,756	46,917	Kagawa	2,158	1,772	1,780
Kanagawa	26,273	25,828	26,572	Ehime	2,107	1,889	1,847
Yamanashi	1,919	1,865	1,738	Kochi	901	857	799
Niigata	3,626	3,468	3,304	Fukuoka	8,826	8,935	8,858
Toyama	1,908	1,656	1,710	Saga	889	874	820
Ishikawa	2,407	2,125	2,133	Nagasaki	1,508	1,486	1,320
Nagano	3,988	3,574	3,462	Kumamoto	2,160	2,024	2,091
Fukui	1,907	1,681	1,654	Oita	1,660	1,592	1,560
Gifu	4,226	4,237	4,082	Miyazaki	1,238	1,205	1,147
Shizuoka	9,412	8,977	8,501	Kagoshima	1,897	1,608	1,489
Aichi	22,090	22,328	22,383	Okinawa	1,072	1,029	897
Mie	4,142	4,076	4,014	Grand Total	269,198	264,729	259,562



ブランド別輸入乗用車保有台数 (2006年3月末現在) Imported Passenger Car in Operation by Brand at the End of March 2006

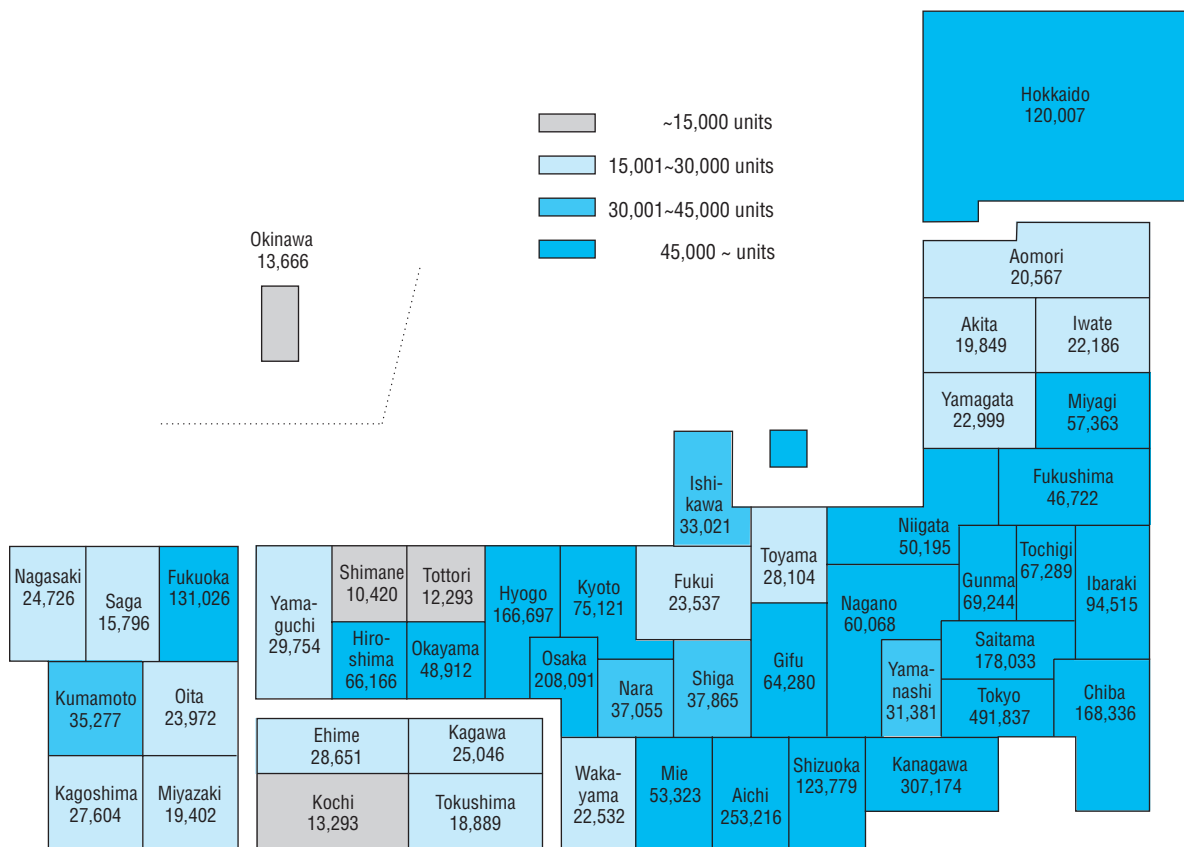
Brand	Standard	Small	Total
Alfa Romeo	48,589	5,449	54,038
Aston Martin	644		644
Audi	112,192	12,423	124,615
Autobianchi		1,108	1,108
Bentley	2,340		2,340
BMW	395,060	79,460	474,520
BMW Alpina	2,357		2,357
BMW MINI		51,655	51,655
Buick	5,527		5,527
Cadillac	25,059		25,059
Chevrolet	52,420	84	52,504
Chrysler	96,108		96,108
Citroen	13,087	11,366	24,453
DAEWOO		1,311	1,311
Ferrari	8,489		8,489
Fiat	2,613	22,757	25,370
Ford	93,305	5,753	99,058
GMC	1,645		1,645
GMDAT	1	266	267
Honda	185,307	45,727	231,034
Hyundai	7,273	3,343	10,616
Isuzu	11,875		11,875
Jaguar	48,175	0	48,175
Kia	63	4	67
Lamborghini	1,198		1,198
Lancia	4,014	1,916	5,930

Brand	Standard	Small	Total
Land Rover	11,253	0	11,253
Lotus	2,425	3,635	6,060
Maserati	3,208		3,208
Maybach	94		94
Mercedes-Benz	611,684	10,618	622,302
MG	124	2,607	2,731
Mini	0	17,956	17,956
Mitsubishi	8,146	5,826	13,972
Morgan	213	473	686
Nissan	15,461	3,624	19,085
Opel	60,515	85,020	145,535
Peugeot	33,849	69,191	103,040
Pontiac	5,250		5,250
Porsche	43,641	1,345	44,986
Renault	8,967	18,763	27,730
Rolls Royce	2,230		2,230
Rover	36,949	69,481	106,430
Saab	15,899	3,181	19,080
Saturn	1,485	2,220	3,705
Smart		10,931	10,931
Ssangyong	265		265
Subaru	12,207		12,207
Toyota	125,311	8	125,319
Volvo	219,211	524	219,735
VW	322,835	287,359	610,194
Others	1,902	3,430	5,332
Total	2,660,465	838,814	3,499,279

Note : As of the end of March, 2006

Source: Automobile Inspection & Registration Association

都道府県別輸入乗用車保有台数 (2006年3月末現在) Imported Passenger Car in Operation by Prefecture at the End of March 2006



Note: As of the end of March, 2006

Source: Automobile Inspection & Registration Association

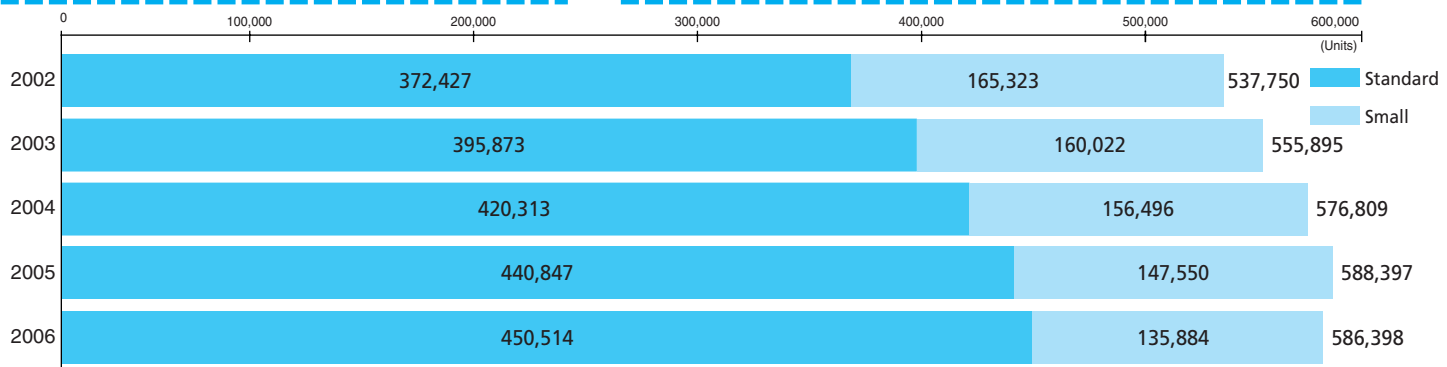
## 主要国の乗用車販売台数に占める輸入車のシェア Share in Sales Imported Vehicles by Major Countries of Origin

	2004		2005		2006			2004		2005		2006	
	unit	share	unit	share	unit	share		unit	share	unit	share	unit	share
U.S.A.							Italy						
Total	7,505,932	100.0	7,667,066	100.0	7,780,708	100.0	Total	2,264,869	100.0	2,237,444	100.0	2,321,099	100.0
Domestic Cars	5,356,873	71.4	5,480,533	71.5	5,435,944	69.9	Domestic Cars	635,819	28.1	627,149	28.0	714,669	30.8
Imported Cars	2,149,059	28.6	2,186,533	28.5	2,344,764	30.1	Imported Cars	1,628,870	71.9	1,610,295	72.0	1,606,430	69.2
Japanese Brand Cars	2,946,653	39.3	3,158,622	41.2	3,315,120	42.6	Japanese Brand Cars	264,635	11.7	257,327	11.5	266,622	11.5
U.K.							Sweden						
Total	2,567,269	100.0	2,439,717	100.0	2,344,864	100.0	Total	264,246	100.0	274,301	100.0	282,766	100.0
Domestic Cars	463,918	18.1	415,648	17.0	343,267	14.6	Domestic Cars	78,285	29.6	75,446	27.5	81,456	28.8
Imported Cars	2,103,351	81.9	2,024,069	83.0	2,001,597	85.4	Imported Cars	185,961	70.4	198,855	72.5	201,310	71.2
Japanese Brand Cars	430,274	16.8	434,352	17.8	410,572	17.5	Japanese Brand Cars	40,274	15.2	43,080	15.7	45,417	16.1
F.R.G.							Japan						
Total	3,266,826	100.0	3,342,122	100.0	3,164,545	100.0	Total	3,396,048	100.0	3,361,341	100.0	3,134,134	100.0
Domestic Cars	2,115,469	64.8	2,159,502	64.6	2,023,889	64.0	Domestic Cars	3,126,850	92.1	3,096,612	92.1	2,874,573	91.7
Imported Cars	1,151,357	35.2	1,182,620	35.4	1,140,656	36.0	Imported Cars	269,198	7.9	264,729	7.9	259,561	8.3
Japanese Brand Cars	378,920	11.6	387,972	11.6	380,107	12.0							
France													
Total	2,013,709	100.0	2,067,789	100.0	2,000,549	100.0							
Domestic Cars	1,169,672	58.1	1,157,993	56.0	1,086,918	54.3							
Imported Cars	844,037	41.9	909,796	44.0	913,631	45.7							
Japanese Brand Cars	163,805	8.1	179,390	8.7	185,723	9.3							

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(9)	計
2004		7,618	92	605,562	4,545	265,310		46,640	336	930,103
	Initial	2,631	7	64,120	386	28,238		2,760	12	98,154
	Transfer	3,589	36	334,708	832	120,128		27,890	161	487,344
	Alteration	293	14	21,485	230	8,130		1,206	51	31,409
	Permanent deregistration	6	2	770	16	519		37		1,350
	Temporary deregistration	1,099	33	184,479	3,081	108,295		14,747	112	311,846
2005		9,878	90	637,209	3,584	248,837	1	40,648	279	940,526
	Initial	3,371	11	66,010	211	25,875		2,361	9	97,848
	Transfer	4,642	34	352,824	772	114,682	1	24,068	118	497,141
	Alteration	353	9	22,013	119	6,993		840	46	30,373
	Permanent deregistration	26	1	7,086	457	5,404		339		13,313
	Temporary deregistration	1,486	35	189,276	2,025	95,883		13,040	106	301,851
2006		12,783	119	746,218	3,068	270,557	3	38,886	391	1,072,025
	Initial	4,027	9	70,033	173	24,421		1,927	4	100,594
	Transfer	5,855	36	358,833	600	105,018		20,007	206	490,555
	Alteration	372	23	21,648	94	6,445		706	25	29,313
	Permanent deregistration	69	3	28,700	571	15,532	1	646	23	45,545
	Temporary deregistration	2,230	42	217,232	1,619	103,397	2	13,454	133	338,109
	Export deregistration	230	6	49,772	11	15,744		2,146		67,909

Initial: 新規, Transfer: 移転, Alteration: 変更, Permanent deregistration: 永久抹消, Temporary deregistration: 一時条抹消, Export deregistration: 輸出抹消

## 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

〒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

### ●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  
広報委員会  
市場委員会  
環境・安全戦略会議  
基準・認証委員会  
リサイクル委員会

[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 presentform, 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

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

### ●Organization

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

### ●Committees

Planning Committee  
Public Relations Committee  
Market Committee  
Environmental & Safety Strategy Committee  
Standards & Certification Committee  
Recycling Committee

[Task Force for Specific Registration]  
[Information Management]



2007年版 Imported Car Market of Japan  
日本自動車輸入組合

〒105-0014 東京都港区芝3-1-15 芝ボートビル5F  
本冊子に関する問い合わせ先:市場関係部 TEL:03-5765-6813  
ホームページアドレス <http://www.jaia-jp.org>

禁無断転載 All rights reserved