

# IMPORTED CAR MARKET OF JAPAN

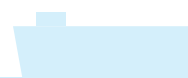
日本の輸入車市場

2

0

0

9



# 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. 統計資料	10
11. 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. Imported Car Statistics	10
11. Brief Profile of JAIA	17

## 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 Vehicles

### ● Import Flow

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

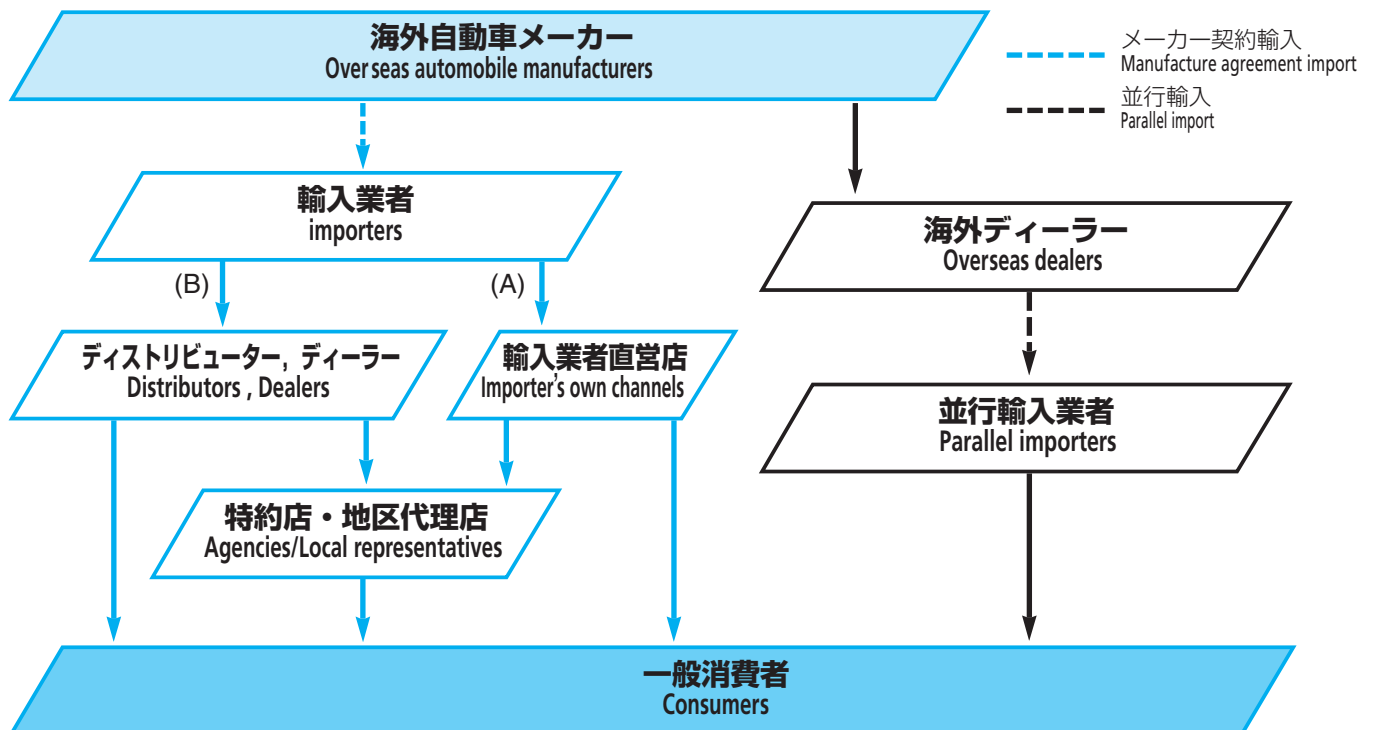
The official import is only for new cars, but parallel import is for both new and used cars.

### ● 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 Vehicles 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。

日本に到着後は、インポーターの整備工場へと運ばれ、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。

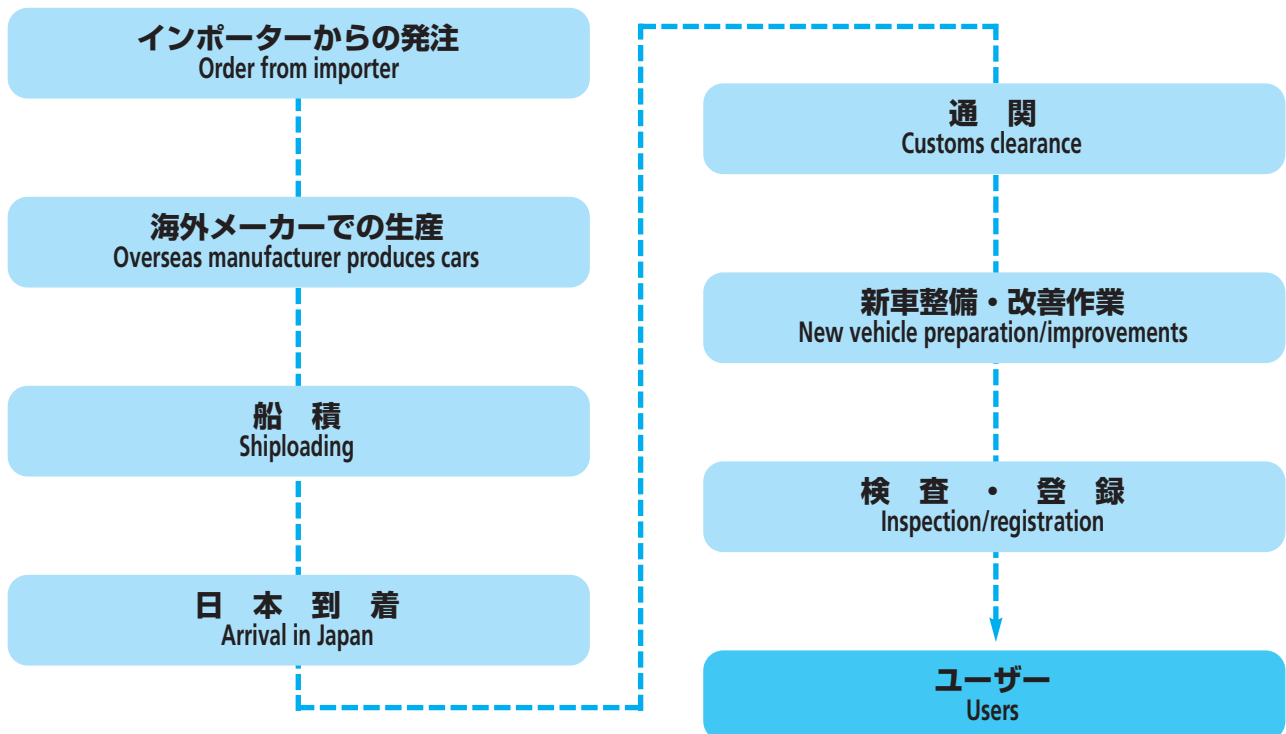
## ● Procedures from Import to Registration

Since the Japanese car market is the second largest to the U.S., it has a great significance for foreign manufacturers. For that reason, the automakers earmark special production lines for those models that are likely to be sold in certain volume in Japan so that they can export vehicles that meet the standards and market requirements of the country.

After arriving Japan, vehicles are transported to importers' maintenance workshops where their quality is closely examined based on the Japanese standards chart. Then, depending on the result of quality check, adjusting, repair and polishing are done as needed.

After a user buys a vehicle, which is merchandised through the above process (in case of those models certified under the Vehicle Certification System), the vehicle is examined under the Vehicle Inspection System at the Transport Branch Office and recorded on the license registration file after paying taxes. Then a license number plate is issued and sealed. The vehicle is allowed to run on public roads upon completion of the above procedures.

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



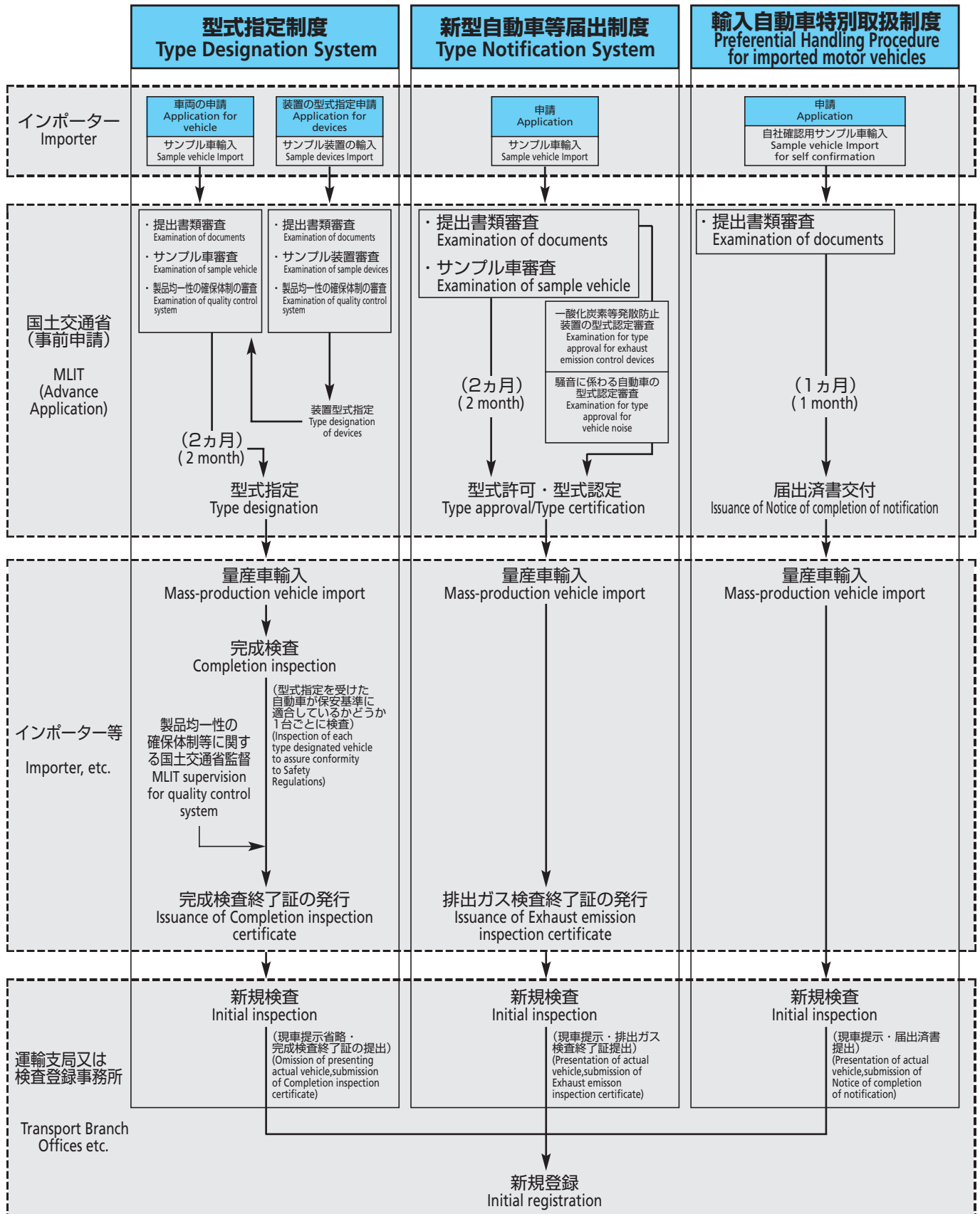
# 自動車認証制度

# Vehicle Certification System

日本における輸入自動車の認証制度は、大きく分けて「型式指定制度」、「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。

The certification procedures for imported automobiles in Japan are divided into 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 has 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 omitted 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 those 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 as to 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）のみ公道走行を可能とする「道路運送車両法」に定められた制度です。

自動車を新規に登録する際には、所轄の運輸支局等において、譲渡証明書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年末で10都府県で稼働しています。このサービスにより自動車を保有するために必要な多くの手続（検査・登録、保管場所証明、自動車諸税の納税等）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」に当該自動車に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に、2009年4月から全インポーターに適用されている。

更に、国土交通省は、2009年1月から自動車の不具合による事故・火災情報のメーカー、インポーターへの報告義務付け、及びホームページへの公表を行っています。

## 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、ECE基準の国内採用を推進しています。現在、46カ国と1地域が加盟し、各国間の相互承認を実施してい

## 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.

A newly registered vehicle 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, which is in operation in ten prefectures as of the end of 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 the Safety Regulations pursuant to the Road Vehicle Act and the defect was caused by 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 is applicable to importers with 10,000 new registrations or more annually by brand since January 2007 and all others from April 2009.

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

## 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 and 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

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。

また、国土交通省は2007年に、2015年を目処に自動車の相互認証制度を構築することを公表しました。本制度が構築されれば、生産国での自動車の認証が可能となり、輸入車にとっての効果は多大となります。

## 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、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、世界統一基準（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。

46 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.

Furthermore, MLIT announced in 2007 its intention to develop a scheme for mutual recognition of motor vehicle certification in around 2015. If implemented successfully, vehicles can be certified in the country of production, which means substantial benefits to imported vehicles.

## 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。

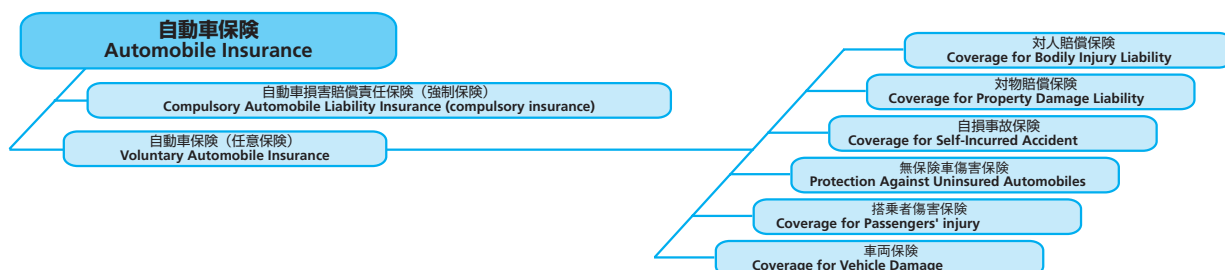
1998年7月より自動車保険の自由化が実施されました。「損害保険料算出団体に関する法律」が改正され、任意自動車保険について自動車保険料率算定会は、会員保険会社に対し使用義務が課せられない参考純率の算出のみを行うことになり、この自由化以降、損害保険会社ごとに数多くの新商品が発売されています。

## 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 accidents and protection against uninsured automobiles, passengers' injury, and vehicle damage.

Automobile insurance regulations were liberalized in July 1998. Following the revision of the Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organizations, the Rating Organization estimates 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ました。

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ました。

### 【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。  
・料金が支払われていない車は、使用済車となった時に、最終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、次行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。

・フロン回収業者、解体業者、破砕業者は、指定引取場所まで「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・指定引取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) 別表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 ensure 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 pretentioners)' 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 the fees will be collected from a final user 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.

(別表：再資源化率)

エアバッグ類	85%以上
Airbags	85% 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

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

◎3 Designated Recycling Institutions

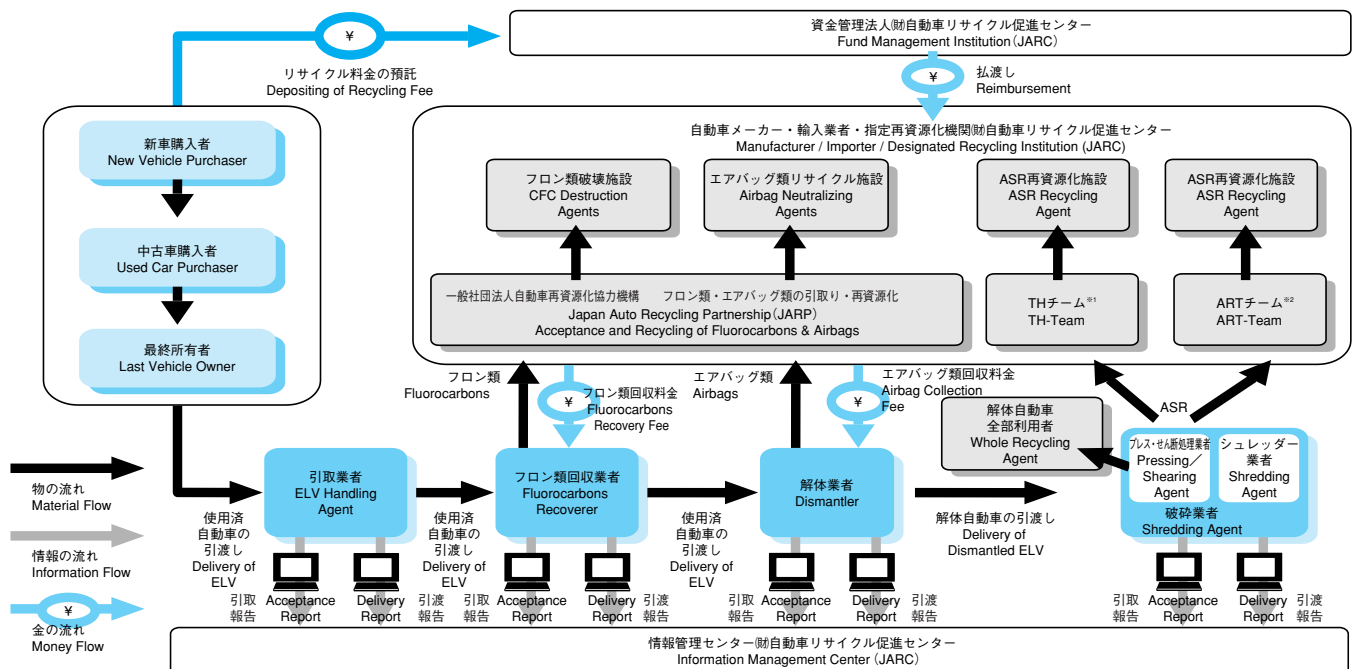
[日本自動車輸入組合 (JAIA) の貢献]

・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ました。  
・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ます。  
・インポーターの代表として、職員のJARCへの出向派遣による人的貢献を行なってきました。  
・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ます。

[Contribution of Japan Automobile Importers Association (JAIA)]

・ 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 make its contribution in human resource allocation.  
・ JAIA has the Recycling Committee therewithin to discuss approaches to address challenges.

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 Citroen Japon, Toyota, Volkswagen Group Japan  
 ※ 2…ART-Team Chrysler Japan, Ford Japan, Isuzu, Jaguar Land Rover Japan, JARC, Mazda, Mercedes-Benz Japan, Mitsubishi, Mitsubishi Fuso, Nissan, Nissan Diesel, Subaru, Suzuki, Volvo Cars Japan

# 自動車関係諸税

# Automobile Related Taxes

## 1. 現行税制

自動車ユーザーには、自動車の取得・保有・走行の各段階で9種類の税金が課せられており、極めて複雑です。

## 1. Ongoing taxes

In Japan, nine different taxes are levied on auto users in a very complicated fashion in each stage of vehicle purchase, ownership and use.

			本来の税率（本則税率） Original Tax Rate	現在の税率（暫定税率） Current Tax Rate (Temporary)	本来の税率との比較（増税率） Rate of Increase (Current/Original Tax Rate)
車体課税 Taxes on Automobiles	取得段階 On Acquisition	自動車取得税 Acquisition tax	3%	5%（営業用、軽自動車除く） (Excluding commercial/mini vehicles)	1.7倍 170%
		消費税（車体） Consumption tax (on automobiles)	5%	—	—
	保有段階 During Ownership	自動車重量税 Tonnage tax	¥2,500/0.5t（自家用登録車） (Registered vehicles for private use)	¥6,300/0.5t（自家用登録車） (Registered vehicles for private use)	2.5倍 250%
		自動車税 Automobile tax	排気量に応じ課税 Based on engine displacement	適用なし No Application	—
		軽自動車税 Mini-vehicle tax	¥7,200/year（自家用乗用車） (Passenger cars for private use)	適用なし No Application	—
燃料課税 Taxes on Fuels	走行段階 While in Use	揮発油税 Gasoline tax	¥24.3/ℓ	¥48.6/ℓ	2.0倍 200%
		地方道路税 Regional road tax	¥4.4/ℓ	¥5.2/ℓ	1.2倍 120%
		軽油引取税 Diesel handling tax	¥15.0/ℓ	¥32.1/ℓ	2.1倍 210%
		石油ガス税 LPG tax	¥17.5/kg	適用なし No Application	—
		消費税（燃料） Consumption tax (on fuels)	5%	—	—

目的税（道路特定財源） Earmarked Tax (Road revenue source)  
 普通税（使途の制限なし） General Tax (General revenue source)

## 2. 自動車関係諸税の国際比較

自動車にかかる自動車固有の税負担は、自動車固有の税負担は欧米諸国の2～38倍にもなり、このような過重な税負担を強いているのは、我が国だけです。更に、自動車購入時に、消費税の他に自動車取得税も課税されています。

## 2. International comparison of auto-related taxes

Taxes specific to automobiles in Japan run as high as two to 38 times those of the Western nations, and there is no other country that imposes such an excessive tax burden. In addition to the acquisition tax, the consumption tax is levied separately upon vehicle purchases.

## 3. JAIAの主張

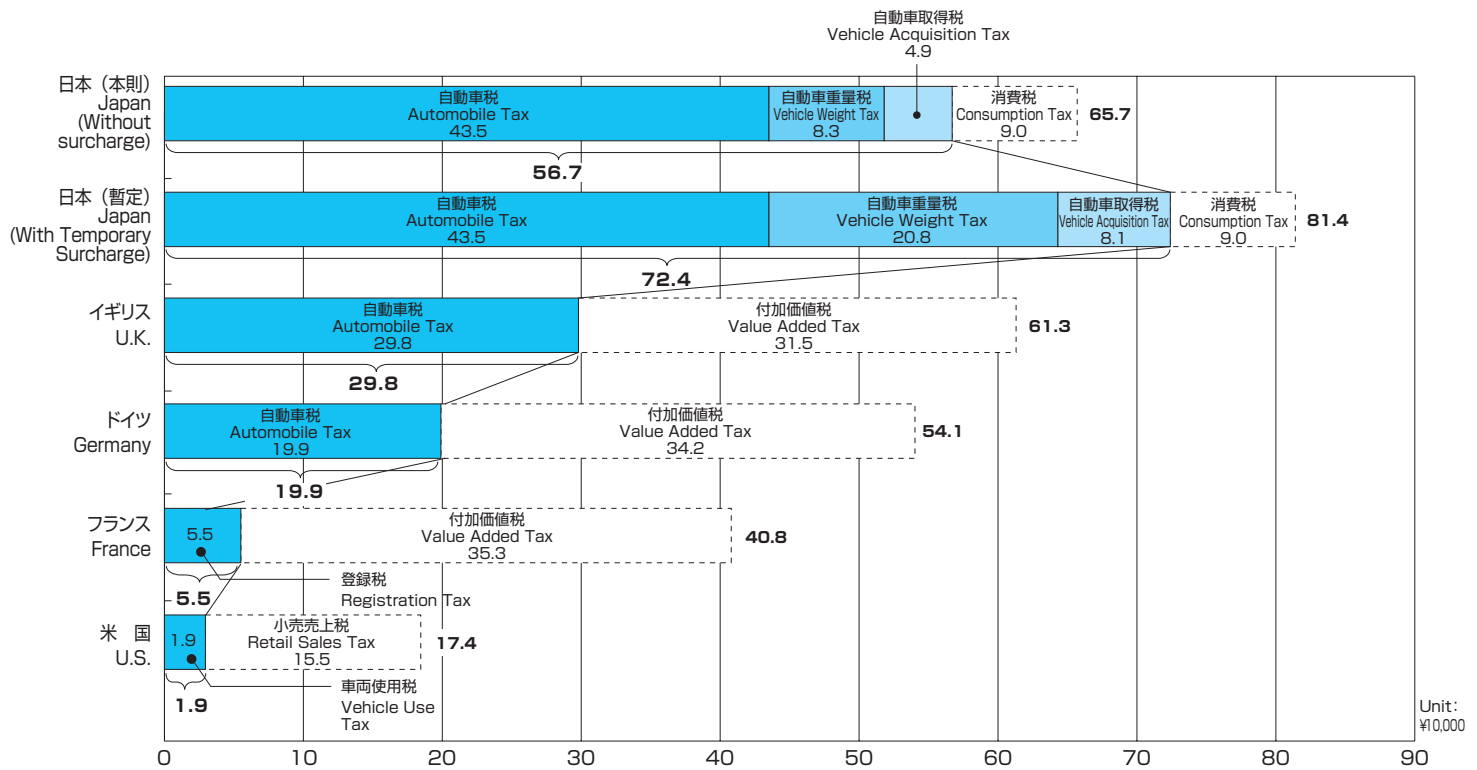
日本の自動車関連税制は欧米諸外国と比べ、複雑（9種類）かつ過重（約2～38倍）であり、ユーザーの視点に立った国際調和が必要です。

JAIAは、自動車市場の国際化と活性化に向けて自動車税制の簡素化とユーザー負担の軽減を推進するよう関係各方面へ理解を求める活動を続けています。

## 3. Assertion by JAIA

Cross-country comparison reveals that automobile-related taxes in Japan are complex (nine different taxes) and excessive (approximately two to 38 times), and international harmonization is called for from the viewpoint of vehicle users.

JAIA continues to seek understanding of the parties involved to streamline auto taxes and reduce burdens on users toward globalization and stimulation of the motor vehicle market.



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。

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.

Source : Japan Automobile Manufacturers Association  
2007年4月1日現在

## 車種別輸入車新規登録台数の推移

## Trends in Newly Registered Imported Cars by Vehicle Type

	2006		2007		2008		
	unit	Chg(%)	unit	Chg(%)	unit	Chg(%)	
Foreign Manufacturers	Passenger Cars	243,782	99.5	230,078	94.4	192,317	83.6%
	Trucks	2,166	69.2	1,508	69.6	1,583	105.0%
	Buses	33	89.2	7	21.2	2	28.6%
	<b>Total</b>	<b>245,981</b>	<b>99.1</b>	<b>231,593</b>	<b>94.2</b>	<b>193,902</b>	<b>83.7%</b>
Japanese Manufacturers	Passenger Cars	15,780	80.1	32,918	208.6	13,961	42.4%
	Trucks	513	238.6	575	112.1	11,368	1977.0%
	Buses	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>16,293</b>	<b>81.9</b>	<b>33,493</b>	<b>205.6</b>	<b>25,329</b>	<b>75.6%</b>	
Grand Total	Total Passenger Cars	259,562	98.0	262,996	101.3	206,278	78.4%
	Total Trucks	2,679	80.1	2,083	77.8	12,951	621.7%
	Total Buses	33	89.2	7	21.2	2	28.6%
<b>Grand Total</b>	<b>262,274</b>	<b>97.8</b>	<b>265,086</b>	<b>101.1</b>	<b>219,231</b>	<b>82.7%</b>	
Mini Vehicles (smart)	5	1.2	-	-	-	-	

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

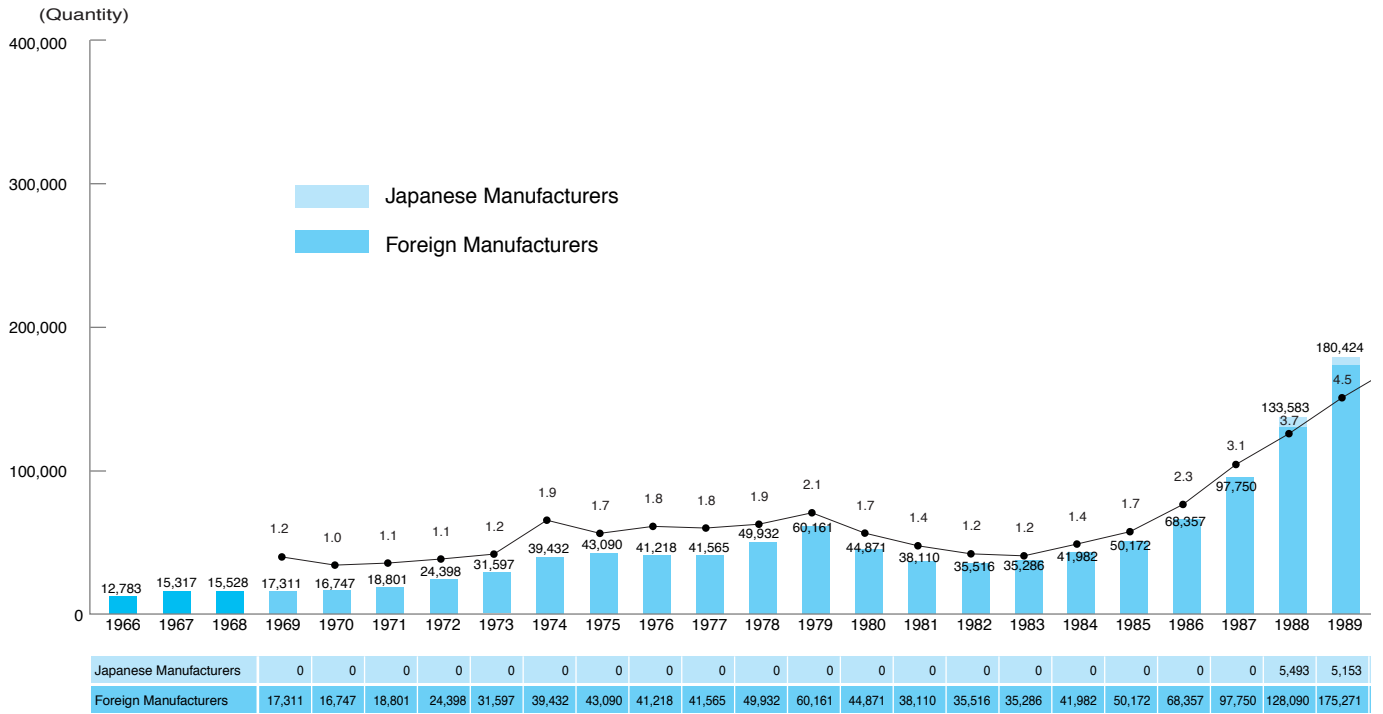
To be consistent with the Domestic Vehicles Sales / Brand Statistics (agreed among Japan Automobile Manufacturers Association, Japan Automobile Dealers Association, Japan Mini Vehicles Association and Japan Automobile Importers Association), the method of compiling the data on "Japanese manufacturers' overseas-made vehicles" has been changed, and the figures are provided under a new category, "Japanese Manufacturers Total".

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

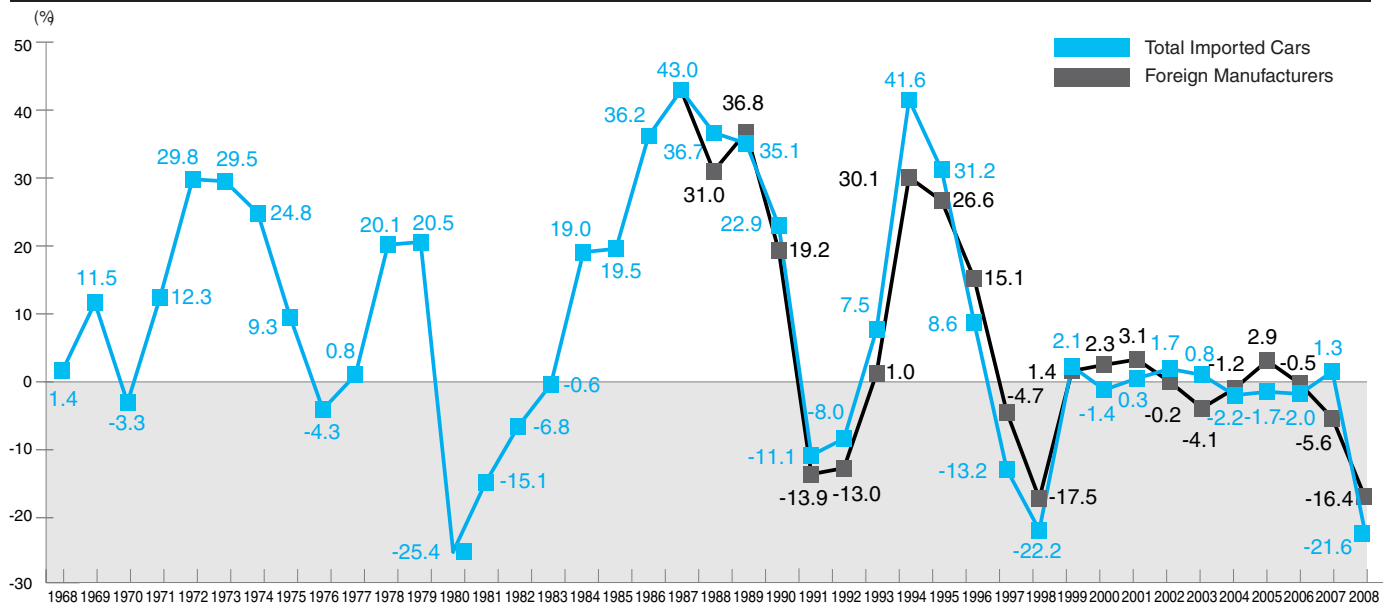
Brand	2004		2005		2006		2007		2008	
	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)
Alfa Romeo	5,986	2.22	4,541	1.72	3,781	1.46	3,841	1.46	2,205	1.07
Aston Martin	69	0.03	110	0.04	229	0.09	268	0.10	201	0.10
Audi	13,815	5.13	15,420	5.82	15,018	5.79	15,224	5.79	16,040	7.78
Autobianchi	5	0.00	5	0.00	6	0.00	3	0.00	2	0.00
Bentley	231	0.09	355	0.13	537	0.21	423	0.16	292	0.14
BMW	38,715	14.38	44,980	16.99	49,014	18.88	47,103	17.91	35,945	17.43
BMW Alpina	146	0.05	123	0.05	125	0.05	55	0.02	191	0.09
BMW MINI	13,042	4.84	13,602	5.14	13,184	5.08	14,013	5.33	12,744	6.18
Bugatti							3	0.00	1	0.00
Buick	13	0.00	10	0.00	12	0.00	2	0.00	11	0.01
Cadillac	939	0.35	972	0.37	751	0.29	602	0.23	834	0.40
Chevrolet	2,458	0.91	3,386	1.28	1,628	0.63	998	0.38	683	0.33
Chrysler	5,914	2.20	4,195	1.58	3,826	1.47	2,334	0.89	1,588	0.77
Citroen	2,072	0.77	2,299	0.87	2,388	0.92	2,336	0.89	1,496	0.73
DAEWOO	32	0.01	12	0.00	6	0.00	5	0.00	3	0.00
Detomaso	1	0.00	1	0.00	1	0.00			1	0.00
Dodge							1,170	0.44	1,378	0.67
Ferrari	471	0.17	391	0.15	380	0.15	412	0.16	450	0.22
Fiat	1,585	0.59	1,453	0.55	1,544	0.59	1,750	0.67	3,381	1.64
Ford	5,233	1.94	5,958	2.25	5,034	1.94	4,589	1.74	3,139	1.52
GMC	141	0.05	224	0.08	110	0.04	87	0.03	79	0.04
GMDAT	142	0.05	111	0.04	41	0.02	23	0.01	17	0.01
Honda	9,064	3.37	6,596	2.49	5,438	2.10	4,320	1.64	2,575	1.25
Hummer					1,270	0.49	695	0.26	695	0.34
Hyundai	2,524	0.94	2,295	0.87	1,651	0.64	1,223	0.47	501	0.24
Isuzu			1	0.00	1	0.00				
Jaguar	4,335	1.61	3,461	1.31	2,892	1.11	2,319	0.88	2,143	1.04
Jeep			2,136	0.81	2,234	0.86	2,532	0.96	2,352	1.14
Kia					4	0.00			1	0.00
Lamborghini	176	0.07	150	0.06	174	0.07	151	0.06	142	0.07
Lancia	117	0.04	179	0.07	163	0.06	115	0.04	65	0.03
Land Rover	2,164	0.80	2,069	0.78	1,676	0.65	1,436	0.55	957	0.46
Lotus	381	0.14	411	0.16	449	0.17	427	0.16	348	0.17
Maserati	311	0.12	402	0.15	380	0.15	463	0.18	580	0.28
Maybach	37	0.01	26	0.01	18	0.01	19	0.01	12	0.01
Mercedes-Benz	43,743	16.25	45,852	17.32	49,681	19.14	46,802	17.80	37,001	17.94
MG	124	0.05	67	0.03	46	0.02	29	0.01	10	0.00
Mini	3	0.00	4	0.00	3	0.00	4	0.00	2	0.00
Mitsubishi	174	0.06	278	0.11	57	0.02	11	0.00	8	0.00
Morgan	16	0.01	12	0.00	8	0.00	22	0.01	11	0.01
Nissan	57	0.02	49	0.02	52	0.02	21,234	8.07	5,516	2.67
Opel	1,694	0.63	1,800	0.68	803	0.31	14	0.01		
Peugeot	12,693	4.72	10,354	3.91	10,283	3.96	8,284	3.15	6,171	2.99
Pontiac	6	0.00	12	0.00	11	0.00	8	0.00	10	0.00
Porsche	3,005	1.12	3,572	1.35	3,647	1.41	4,204	1.60	3,864	1.87
Renault	3,253	1.21	3,532	1.33	3,042	1.17	2,470	0.94	2,251	1.09
Rolls Royce	46	0.02	50	0.02	54	0.02	57	0.02	33	0.02
Rover	303	0.11	181	0.07	133	0.05	70	0.03	45	0.02
Saab	869	0.32	556	0.21	430	0.17	343	0.13	237	0.11
Saturn			1	0.00			3	0.00		
smart	1,921	0.71	2,812	1.06	1,979	0.76	175	0.07	1,111	0.54
Ssangyong	18	0.01	8	0.00	5	0.00	2	0.00	2	0.00
Subaru	1,847	0.69	243	0.09						
Suzuki									1,835	0.89
Toyota	19,924	7.40	12,523	4.73	10,232	3.94	7,353	2.80	4,027	1.95
Volvo	13,953	5.18	13,447	5.08	10,693	4.12	10,960	4.17	7,531	3.65
VW	55,380	20.57	53,441	20.19	54,384	20.95	51,971	19.76	45,522	22.07
Others	50	0.02	61	0.02	54	0.02	39	0.01	39	0.02
Passenger Vehicle Total	269,198	100.00	264,729	100.00	259,562	100.00	262,996	100.00	206,278	100.00
Truck	3,657		3,346		2,679		2,083		12,951	
Bus	25		37		33		7		2	
Grand Total	272,880		268,112		262,274		265,086		219,231	
Mini Vehicles (smart)	1,293		409		5					



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



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

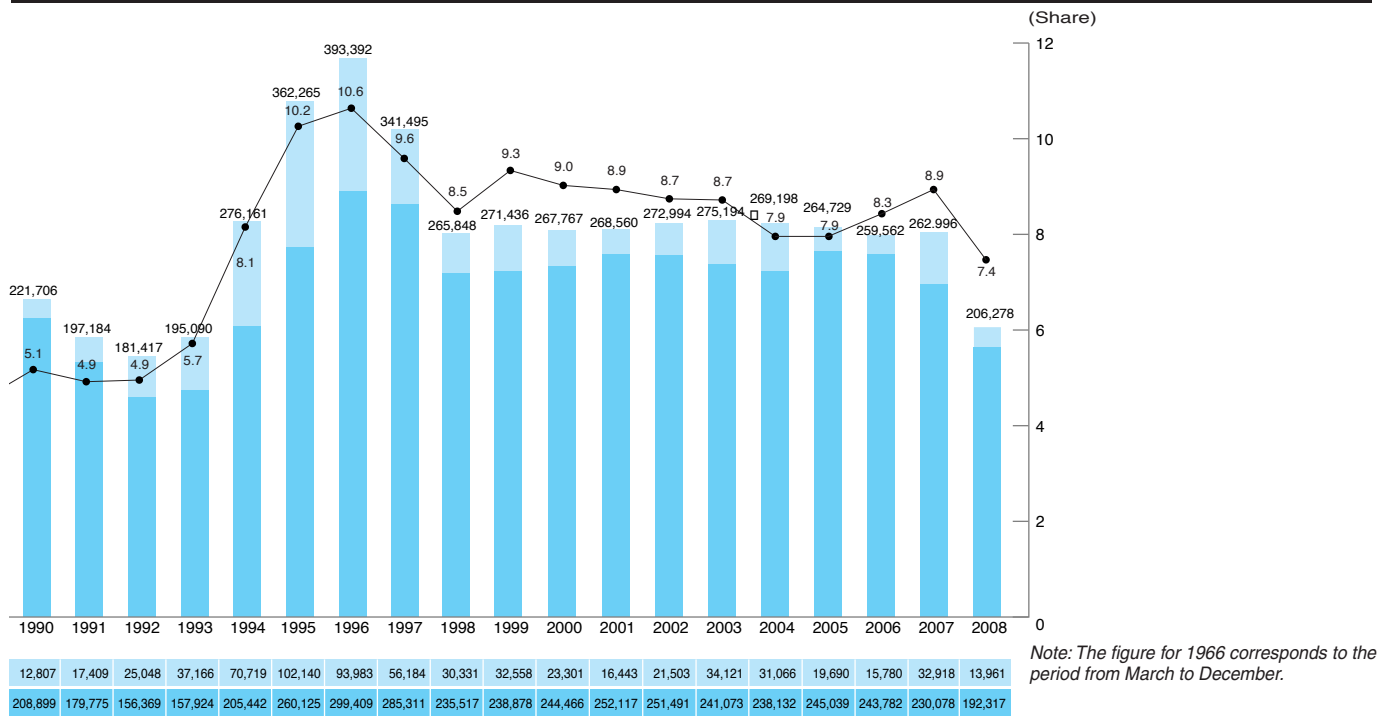


## 原産国別乗用車輸入実績 (台数・金額) Quantity and Total Value of Imported Passenger Vehicles by Country of Origin

(Unit: one million yen)

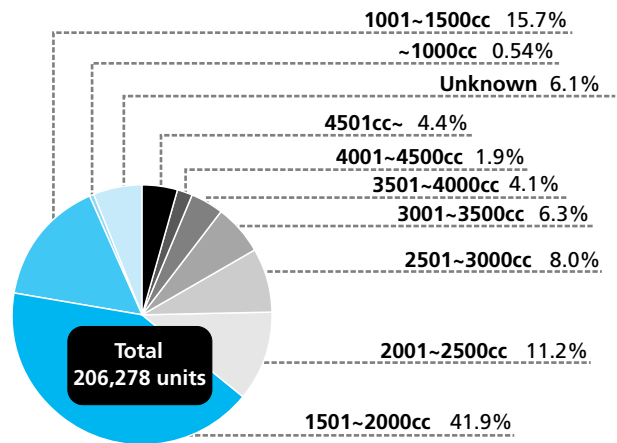
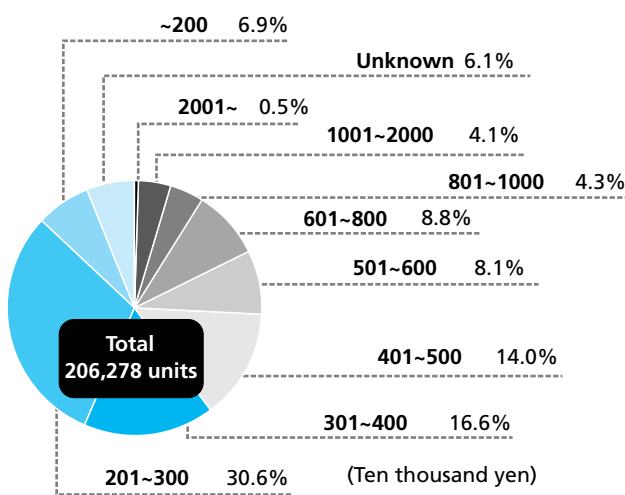
	2004		2005		2006		2007		2008	
	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value
U.S.A.	22,521	62,138	19,130	64,582	16,290	65,631	15,341	59,220	13,987	54,046
U.K.	42,313	100,405	35,307	92,330	28,166	82,205	57,066	132,928	20,338	60,187
F.R.G.	104,436	447,772	109,969	461,596	100,957	463,543	97,953	442,944	91,366	380,205
FRANCE	16,030	24,769	13,674	23,094	14,549	21,916	12,370	21,883	11,368	19,272
ITALY	9,587	34,941	7,071	26,286	5,925	26,186	6,967	33,597	7,261	35,095
SWEDEN	4,329	16,298	4,846	20,010	3,561	15,435	4,549	20,353	3,596	14,446
EU	199,641	687,254	185,817	668,761	174,395	673,198	196,139	709,063	148,255	550,885
OTHERS	64,636	135,192	77,707	160,006	88,041	149,406	79,912	134,493	66,013	96,824
TOTAL	286,798	884,584	282,654	893,349	278,726	888,235	291,392	902,776	228,255	701,755

Source: Ministry of Finance Customhouse Statistics



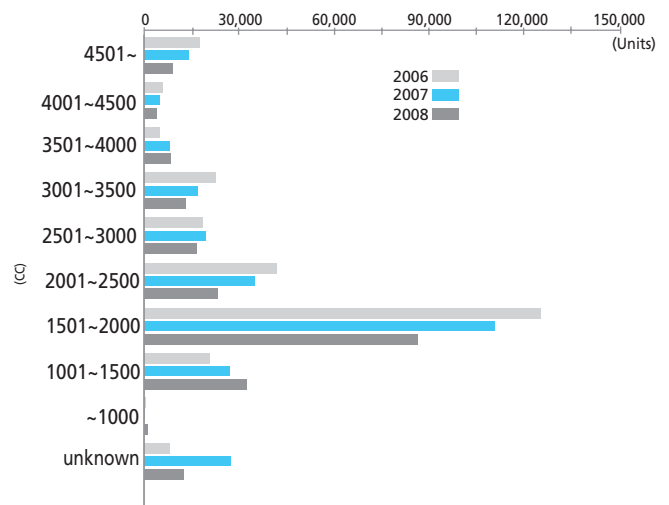
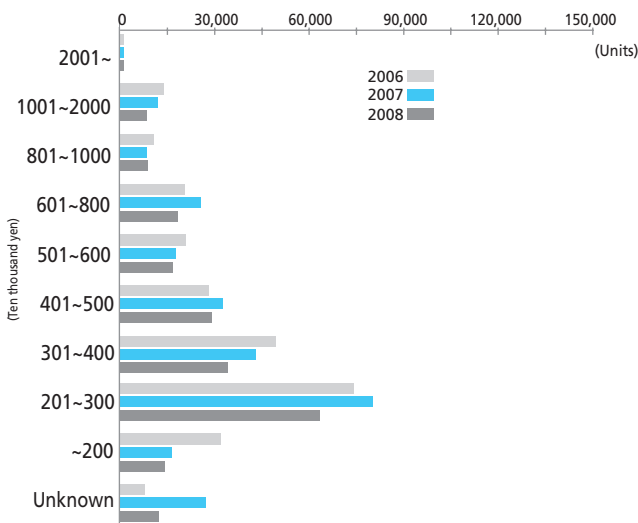
### 価格帯別シェア Market Share by Price Range (2008)

### 排気量別シェア Market Share by Engine Displacement (2008)



### 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



## 日本メーカー車新規登録台数の推移 The number of newly registered Imported Japanese manufacturers Vehicles

Brand	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Passenger vehicles								
Honda	9,107	9,841	19,931	9,064	6,596	5,438	4,320	2,575
Isuzu	2,520	1,332	3		1	1		
Mitsubishi	483	1		174	278	57	11	8
Nissan	48	30	31	57	49	52	21,234	5,516
Subaru	2,359	5,007	2,892	1,847	243			
Suzuki								1835
Toyota	1,926	5,292	11,264	19,924	12,523	10,232	7,353	4,027
Total	16,443	21,503	34,121	31,066	19,690	15,780	32,918	13,961
Change from previous year (%)	70.6	130.8	158.7	91.0	63.4	80.1	208.6	42.4
Share (%) in the imported passenger vehicle market	6.1	7.9	12.4	11.5	7.4	6.1	12.5	6.8
Trucks								
Honda					4	7	6	3
Mitsubishi						323	373	249
Nissan						1	1	1
Toyota				111	211	182	195	11,115
Total				111	215	513	575	11,368
Change from previous year (%)					193.7	238.6	112.1	1977.0
Grand Total	16,443	21,503	34,121	31,177	19,905	16,293	33,493	25,329
Change from previous year(%)	70.6	130.8	158.7	91.4	63.8	81.9	205.6	75.6
Share (%) in the imported passenger vehicle market	6.0	7.8	12.2	11.4	7.4	6.2	12.6	11.6

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

	2006	2007	2008		2006	2007	2008
Hokkaido	6,667	7,112	5,275	Shiga	2,398	2,421	1,947
Aomori	910	975	668	Kyoto	5,361	5,247	4,335
Iwate	1,013	1,056	771	Osaka	17,527	17,719	14,600
Miyagi	3,460	3,408	2,538	Nara	2,643	2,710	2,219
Akita	1,041	1,133	787	Wakayama	1,269	1,273	1,084
Yamagata	1,363	1,434	1,115	Hyogo	12,873	12,487	10,415
Fukushima	2,338	2,642	1,947	Tottori	615	621	502
Ibaraki	5,015	6,029	4,297	Shimane	519	577	450
Tochigi	4,082	4,328	3,230	Okayama	3,277	3,184	2,501
Gunma	4,402	4,641	3,251	Hiroshima	4,992	5,038	3,675
Saitama	13,181	13,366	9,900	Yamaguchi	2,069	2,116	1,530
Chiba	12,090	12,598	9,389	Tokushima	1,379	1,248	873
Tokyo	46,917	45,414	37,259	Kagawa	1,780	1,789	1,338
Kanagawa	26,572	27,181	21,385	Ehime	1,847	1,835	1,477
Yamanashi	1,738	1,848	1,377	Kochi	799	847	547
Niigata	3,304	3,430	2,529	Fukuoka	8,858	8,780	6,320
Toyama	1,710	1,675	1,312	Saga	820	819	558
Ishikawa	2,133	2,123	1,512	Nagasaki	1,320	1,197	918
Nagano	3,462	4,109	2,862	Kumamoto	2,091	2,018	1,501
Fukui	1,654	1,687	1,328	Oita	1,560	1,567	1,140
Gifu	4,082	4,067	3,314	Miyazaki	1,147	1,068	810
Shizuoka	8,501	8,854	7,254	Kagoshima	1,489	1,445	1,229
Aichi	22,383	23,070	19,261	Okinawa	897	910	647
Mie	4,014	3,900	3,101	Grand Total	259,562	262,996	206,278



## 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 of Imported Vehicles by Major Countries

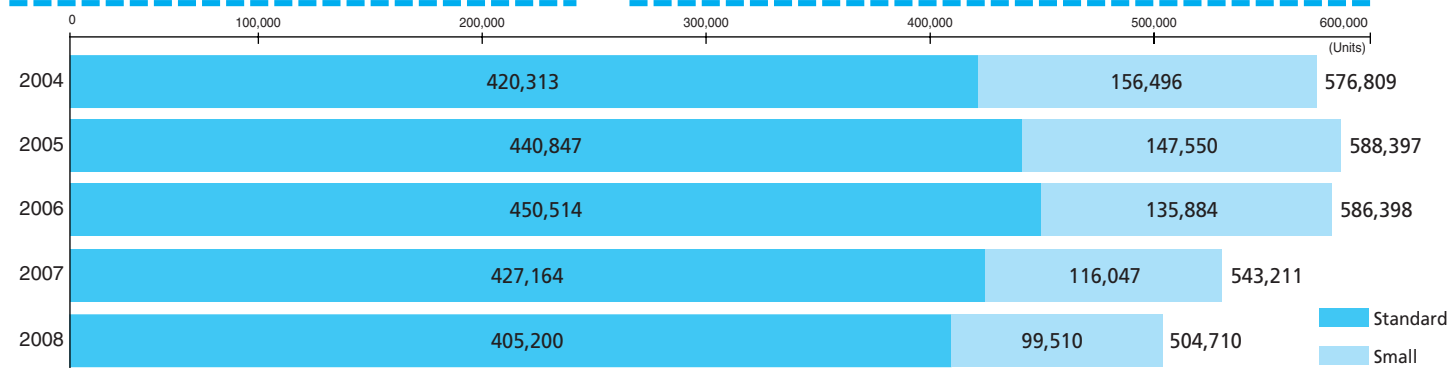
	2006		2007		2008			2006		2007		2008	
	unit	share	unit	share	unit	share		unit	share	unit	share	unit	share
U.S.A.							Italy						
Total	7,820,854	100.0	7,618,412	100.0	6,813,369	100.0	Total	2,326,049	100.0	2,490,570	100.0	2,161,302	100.0
Domestic Cars	5,476,090	70.0	5,251,083	68.9	4,353,098	63.9	Domestic Cars	715,707	30.8	781,648	31.4	692,157	32.0
Imported Cars	2,344,764	30.0	2,367,329	31.1	2,278,271	33.4	Imported Cars	1,610,342	69.2	1,708,922	68.6	1,469,145	68.0
Japanese Brand Cars	3,315,140	42.4	3,442,445	45.2	3,196,245	46.9	Japanese Brand Cars	277,068	11.9	294,758	11.8	253,776	11.7
U.K.							Sweden						
Total	2,344,864	100.0	2,404,007	100.0	2,131,795	100.0	Total	282,766	100.0	306,799	100.0	253,982	100.0
Domestic Cars	343,112	14.6	338,893	14.1	290,894	13.6	Domestic Cars	81,456	28.8	88,847	29.0	67,705	26.7
Imported Cars	2,001,752	85.4	2,065,114	85.9	1,840,901	86.4	Imported Cars	201,310	71.2	217,952	71.0	186,277	73.3
Japanese Brand Cars	410,572	17.5	419,997	17.5	366,994	17.2	Japanese Brand Cars	45,417	16.1	46,224	15.1	40,606	16.0
F.R.G.							Japan						
Total	3,467,961	100.0	3,148,163	100.0	3,090,040	100.0	Total	3,134,134	100.0	2,953,193	100.0	2,800,664	100.0
Domestic Cars	2,217,797	64.0	2,019,533	64.1	2,004,959	64.9	Domestic Cars	2,874,573	91.7	2,690,197	91.1	2,594,386	92.6
Imported Cars	1,250,164	36.0	1,128,630	35.9	1,085,081	35.1	Imported Cars	259,562	8.3	262,996	8.9	206,278	7.4
Japanese Brand Cars	419,035	12.1	371,362	11.8	324,670	10.5							
France													
Total	2,000,549	100.0	2,064,543	100.0	2,050,283	100.0							
Domestic Cars	1,086,918	54.3	1,070,342	51.8	1,082,670	52.8							
Imported Cars	913,631	45.7	994,201	48.2	967,613	47.2							
Japanese Brand Cars	185,723	9.3	230,701	11.2	208,935	10.2							

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 Cars (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 Vehicles 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
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
2007		15,439	124	756,277	2,410	248,725		33,795	257	1,057,027
	Initial	4,374	10	65,464	160	21,393		1,707	8	93,116
	Transfer	7,088	39	339,819	430	89,214		15,313	100	452,003
	Alteration	377	23	21,881	89	5,440		554	24	28,388
	Permanent deregistration	97	3	26,833	356	17,149		617		45,055
	Temporary deregistration	3,133	44	235,435	1,370	97,107		12,718	125	349,932
	Export deregistration	370	5	66,845	5	18,422		2,886		88,533
2008		16,997	118	732,949	2,193	215,305		32,745	463	1,000,770
	Initial	4,147	11	59,402	91	18,343		1,359	14	83,367
	Transfer	7,398	20	325,130	366	76,352		11,548	237	421,051
	Alteration	356	30	20,668	83	4,815		385	43	26,380
	Permanent deregistration	577		15,008	602	8,585		5,868		30,640
	Temporary deregistration	3,944	53	237,973	1,031	89,732		11,102	169	344,004
	Export deregistration	575	4	74,768	20	17,478		2,483		95,328



## 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非営利法人として設立されました。

当組合の活動は、輸入取引の秩序を確立し、かつ組合員の共通の利益を増進するための事業を行い、もって自動車の輸入貿易の健全な発展を図ることを目的としています。

### ●日本自動車輸入組合設立までの沿革

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  
環境安全戦略会議  
基準認証委員会  
リサイクル委員会

## Brief Profile of JAIA

The Japan Automobile Importers Association (JAIA) was established in 1965 when automobile import was liberalized, as a non-profit corporation 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.

### ●Activities of JAIA

- ・ 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 of Directors to execute its tasks.

### ●Committees

Planning & Steering Committee  
Environmental & Safety Strategy Committee  
Standards & Certification Committee  
Recycling Committee



**2009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 芝ポートビル5F  
本冊子に関するお問い合わせ先: 会員業務部 TEL: 03-5765-6812  
ホームページアドレス <http://www.jaia-jp.org>

禁無断転載 All rights reserved