



# JAIA 50年史 50 Years of JAIA

日本自動車輸入組合  
Japan Automobile Importers Association





日本自動車輸入組合 理事長

ペーター・クロンシュナブル



*Chairman of Japan Automobile Importers Association*  
**Peter Kronschnabl**

日本自動車輸入組合(JAIA)は自動車輸入が自由化された1965年に設立され、2015年11月1日に50周年を迎えました。

この間を振り返ると、多くの方々が力を合わせて道を切り開き、築き上げて来た礎の上に、今日があることを実感致します。

現在、自動車産業では安全・環境問題への対応を軸に、グローバル化やテクノロジーの進展等が広範囲に渡って急速に進んでいます。その中であって世界の自動車と日本の消費者を結ぶJAIAの果たす役割は、ますます重要となっています。

ここに、これまでの先人の業績を踏まえて、さらなる日本の経済発展、国際化の進展、豊かな社会の実現に貢献するため、未来への新たな飛躍に向けた指針とすべく「JAIA 50 年史」を刊行致しました。

改めて長年に渡る皆様のご協力、ご支援に謝意を表しますとともに、引き続きJAIAの事業活動に対し、ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

終わりに、この年史の刊行にあたり、ご祝辞を賜りました経済産業大臣、国土交通大臣、駐日欧州連合(EU)代表部大使、駐日米国大使、ご協力をいただきました関係諸団体の皆様、資料提供や編集にお力添えを頂きました関係各位に心から感謝申し上げ発刊のことばと致します。

The Japan Automobile Importers Association (JAIA), founded in 1965 when automobile imports were liberalized in Japan, celebrated its 50th anniversary on November 1, 2015.

Looking back on the last 50 years, I realize that we owe our presence here today to groundwork performed by numerous visionaries who combined their strength to pave the way.

Presently in the auto industry, globalization, technological improvement and other developments are advancing rapidly and extensively with focus on features relating to safety and environmental issues. Against such a backdrop, the roles of JAIA, which connects vehicle manufacturers worldwide and consumers in Japan, are becoming increasingly important.

In order to contribute more to sustainable development in Japan and to the progress of globalization based on the achievements of our predecessors, “50 Years of JAIA” is being issued as a guide for further progress toward the future.

I would like to express my deepest gratitude for the warm support we have received from everybody involved over the years, and look forward to continued support for JAIA’s activities in the future.

In closing, my heartfelt appreciation goes to the Minister of Economy, Trade and Industry, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, the EU Ambassador to Japan and the U.S. Ambassador to Japan for their congratulatory messages upon the publication of “50 Years of JAIA”. Thanks are also due to the associations concerned for their support and to everybody else involved for the information and support they have provided in the editing of the book.

## 祝辞

## Congratulations

経済産業大臣  
**林 幹雄**



*Minister of Economy,  
Trade and Industry*  
**Motoo Hayashi**

日本自動車輸入組合が設立から50周年を迎えられ、ここに記念誌が刊行されますことを心よりお祝い申し上げます。

50年前に年間販売台数が1万台程度であった輸入車市場は、いまや33万台へと大きく飛躍しました。これもひとえに、貴輸入組合の皆様方が、1965年の設立以来、長きにわたり重ねてこられた、輸入車の浸透や販売に向けた努力の賜物であり、心から敬意を表します。

経済産業省としても、輸入車を含めた自動車市場の更なる発展に向けて、次世代自動車の普及支援や税制改正など、業界の皆様とともに積極的に取り組んでまいります。

貴輸入組合が、魅力的なデザインと優れた性能を兼ね備えた輸入車を自動車ユーザーに提供し、自動車市場の活性化、将来世代にも継承し発展するクルマ文化の形成に重要な役割を一層果たされることを期待いたしますとともに、日本自動車輸入組合及び関係者の方々の益々の御発展を心から祈念して私の挨拶といたします。

I extend my heartfelt congratulations on the 50th anniversary of the Japan Automobile Importers Association and the publication of this special history book.

Japan's imported car market, which had annual sales of only around 10,000 units 50 years ago, has grown significantly. Today, around 330,000 imported vehicles are sold domestically every year. This is without a doubt a product of the efforts of everyone who has been involved with JAIA since its foundation in 1965 in order to promote further market penetration and greater sales of imported motor vehicles. For this, I express my sincere admiration.

In conjunction with the automobile industry, the Ministry of Economy, Trade and Industry actively supports the market penetration of next-generation vehicles and revision of the tax system toward further growth of Japan's motor vehicle market, including the imported car sector.

I expect JAIA to continue providing drivers with imported vehicles characterized by attractive designs and outstanding performance. I also look forward to its development of even more significant roles in the stimulation of the motor vehicle market and the creation of an evolving motor vehicle culture that can be passed on to future generations. Last but not least, I wish for the continued prosperity of JAIA and all related parties.

## 祝辞

## Congratulations

国土交通大臣  
石井 啓一



*Minister of Land, Infrastructure,  
Transport and Tourism*  
**Keiichi Ishii**

日本自動車輸入組合の設立50周年記念誌「JAIA 50 年史」刊行にあたり、一言お祝いを申し上げます。

貴組合におかれましては、自動車輸入自由化の年（昭和40年）に発足されて以来、輸入車の普及・発展のため、さまざまな事業活動を行ってこられました。

これらの事業活動により、外国メーカー車の販売は平成27年に32万台を大きく超えるなど、輸入車業界は確固たる社会的地位を確立されているところです。

国土交通省としても、自動車ユーザーの多様なニーズに応えるため、輸入自動車の基準認証制度をより使いやすくするなどの取り組みを推進しています。

50年の長きに渡り、貴組合の発展にご尽力されました関係各位に対し敬意を表するとともに、今後のさらなる輸入車の普及・発展と貴組合の益々のご発展を心から祈念し、設立50周年記念誌刊行に寄せるお祝いの言葉といたします。

It is a pleasure to send my congratulations upon the publication of 50 Years of JAIA to celebrate the 50th anniversary of the Japan Automobile Importers Association.

Since its foundation in 1965 when automobile imports were liberalized in Japan, JAIA has provided a broad range of services to promote the widespread use of imported motor vehicles and expansion of the market for them.

Thanks to such services, the number of foreign-brand vehicles sold in Japan far exceeded the 320,000 mark in 2015, and the imported car industry has succeeded in establishing a strong position in society.

To meet the diversified needs of drivers in Japan, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism plays its part in streamlining regulations and certification for imported motor vehicles.

In closing, I would like to express my admiration for all contributors who have spared no efforts in helping JAIA progress over the past five decades. I look forward to further market penetration and development of imported motor vehicles as well as continued prosperity for JAIA.

※国土交通大臣の御祝辞の英訳はJAIAの責任で用意されたものです。

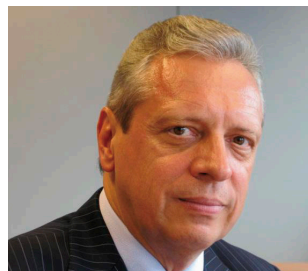
\*The congratulatory message from Minister of Land, Infrastructure, Transportation and Tourism has been translated into English under the responsibility of JAIA.

## 祝辞

## Congratulations

駐日欧州連合(EU)代表部大使

**ヴィオレル・イスティチョアイア＝ブドゥラ**



*Ambassador of the European Union to Japan,  
Head of the Delegation*

***Viorel Isticioaia-Budura***

このたびの日本自動車輸入組合（JAIA）の50周年にあたり心よりお慶び申し上げます。欧州連合（EU）は、日本の自動車輸入促進に専念されているJAIAならびに日本の規制当局との対話を積極的に試みるその活動を高く評価しております。そのおかげで、自動車は今日、日EU貿易関係において重要な役割を果たしております。

EUは、JAIAと緊密に連携することで、欧州車の輸入に影響を及ぼす規制障壁の撤廃に向けて日本と協力しています。EUは、経済連携協定（EPA）/自由貿易協定（FTA）の協議がうまくまとまれば、欧州車の対日輸出強化につながるほか、EUおよび日本双方の自動車業界と消費者に恩恵をもたらすと確信しております。

EUとしてJAIAのこれまでの業績に敬意を表するとともに、会員各社のますますのご成功とご発展をお祈りいたします。

I would like to extend our heartiest congratulations to the Japan Automobile Importers Association on its 50th anniversary. The European Union highly appreciates JAIA's dedication in promoting automobile imports to Japan, and its active engagement in the dialogue with Japanese regulatory authorities. Thanks to the JAIA's contribution, automobiles play a significant role in EU-Japan trade relations today.

In close coordination with JAIA, the European Union is cooperating with Japan to tackle regulatory barriers that affect imports of European motor vehicles in the country. The EU believes that a successful conclusion of the EPA/FTA negotiations should contribute to enhance European automobile exports to Japan and benefit EU and Japanese car industries and consumers alike.

The European Union would like to pay its respects to the JAIA on its achievements, and wish all its members further success and prosperity.

## 祝辞

## Congratulations

駐日米国大使

キャロライン・ブービエ・ケネディ



*United States Ambassador to Japan*

***Caroline Bouvier Kennedy***

日本自動車輸入組合(JAIA)が設立50周年を迎えられたことをお慶び申し上げます。

世界第3位の自動車市場である日本において、常に輸入車の販売促進に取り組むJAIAに感謝いたします。日米を含む12カ国が、各国の労働者と経済に恩恵をもたらす、高水準かつ意欲的な貿易協定である環太平洋戦略的経済連携協定(TPP)について合意に至った2015年は、日本の自動車貿易にとってきわめて重要な年となりました。日米両政府が自動車に関する規制や基準、認証、減税制度や流通において透明性の確保に取り組むなか、JAIAは引き続き重要なパートナーとなります。米国製の四輪車と二輪車は、ほぼ一世紀にわたり日本の自動車部門の一員として歩んでまいりましたが、環境にやさしく、ダイナミックかつ技術的にも進んだ21世紀の自動車市場においてもその一員であり続けるため、我々はJAIAと共に取り組んでまいります。JAIAの今後のますますのご発展を祈念申し上げます。

Congratulations on the 50th anniversary of the Japan Automobile Importers Association.

I wish to thank JAIA for its continuing promotion of imported vehicles in Japan, the world's third largest automotive market. The year 2015 was pivotal for Japan's automobile trade as 12 nations, including Japan and the United States, agreed to the ambitious Trans-Pacific Partnership, a high-standard trade agreement that will benefit our workers and economies. JAIA will continue to be an important partner as our nations seek to ensure transparency in automotive regulations, standards, certification, financial incentives, and distribution. Together, we are ensuring that American cars and motorcycles, which have been part of Japan's automotive sector for nearly a century, will be a part of the environmentally conscious, dynamic, and technologically advanced automotive market of the 21st century. I wish JAIA every success as it prepares for the opportunities ahead.

## 発刊のことば

日本自動車輸入組合 理事長

ペーター・クロンシュナーブル

## 祝辞

経済産業大臣

林 幹雄

国土交通大臣

石井 啓一

駐日欧州連合(EU)代表部大使

ヴィオレル・イスティチョアイア＝ブドゥラ

駐日米国大使

キャロライン・ブービエ・ケネディ

## 目次

### JAIA 50周年メッセージ.....10

【自動車と日本社会】JAIA副理事長兼専務理事 フリーデマン・ブリュール

### 50周年記念事業.....11

祝賀会.....12

輸入車フォト&エッセイコンテスト.....14

輸入車特別展示とJAIA輸入車試乗会.....16

東京モーターショー関連イベントへの協賛・参加.....18

### JAIA 紹介.....19

JAIAについて.....20

団体概要.....21

歴代理事長.....22

役員紹介.....24

委員会の活動と各部の業務.....26

JAIA組織図.....31

JAIA事業の50年.....32

### コラム.....34

【会費制度（経費の賦課）】

### JAIA50年の足跡.....35

幕開 [1965-1969].....36

成長 [1970-1974].....38

転換 [1975-1979].....40

苦難 [1980-1984].....42

浮揚 [1985-1989].....44

共存 [1990-1994].....46

安定 [1995-1999].....48

進化 [2000-2004].....50

波乱 [2005-2009].....52

成熟 [2010-2015].....54

### コラム.....56

【ITSとJAIAの役割】

### 輸入車50年の歴史.....57

1965年～1970年代

アメリカ車の時代と欧州コンパクトの台頭.....58

1980年代

設計思想や性能で輸入車のイメージが定着.....60

1990年代

保有のハードルが下がり輸入車の魅力が浸透.....62

2000年代

活況なブランド戦略で選ぶ楽しみが拡大.....64



テクノロジー	
輸入車の先進安全技術.....	66
輸入車が持ち込んだ先進的な思想は数限りない	
コラム.....	68
【会報の移り変り】	
資料.....	69
輸入車新規登録台数の推移.....	70
地域別輸入乗用車保有台数の推移.....	72
輸入小型二輪車（250cc超）新規登録台数の推移.....	74
会員数の推移.....	75
日本の車両認証制度と輸入自動車特別取扱制度 (PHP) .....	76
安全・環境規制と検査・登録制度.....	78
自動車関連税制.....	80
自動車リサイクル制度.....	82
自動車リサイクル法全体の流れ.....	83
組合員名簿.....	84
JAIA 50年史 編集後記.....	90
JAIA常務理事 小林 健二	
表紙のことば.....	91

## DVD/目次

### ■年史

年史 PDF は、デジタルブック形式でもご覧いただけます。



外車の歩み（10 年史）



JAIA の歩み（1996-2005）



外車の歩みⅡ（20 年史）



輸入車の歩みⅢ（30 年史）



50 年史

### ■動画

設立 50 周年記念事業記録映像（3 分 47 秒）

### ■JAIA 50th スペシャルコンテンツ（JAIA ウェブサイト）

トップインタビュー

JAIA セレクト 50

JAIA フォト&エッセイ



## Foreword

*Chairman of Japan Automobile Importers Association*

***Peter Kronschnabl***

## Congratulations

*Minister of Economy, Trade and Industry*

***Motoo Hayashi***

*Ambassador of the European Union to Japan, Head of the Delegation*

***Viorel Isticioaia-Budura***

*Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism*

***Keiichi Ishii***

*United States Ambassador to Japan*

***Caroline Bouvier Kennedy***

## Contents

<b>JAIA 50 Years Message</b> .....	10	<b>JAIA's 50-Year History</b> .....	35
[Automobiles and Japan Society] Vice-Chairman and Executive Director of JAIA		Beginnings [1965-1969] .....	36
Dr. Friedemann Bruehl		Growth [1970-1974] .....	38
<b>50th Anniversary Projects</b> .....	11	Crossroads [1975-1979] .....	40
Celebratory Party .....	13	Hard Times [1980-1984] .....	42
Imported Car Photo & Essay Contest .....	15	Buoyancy [1985-1989] .....	44
Special Exhibition and JAIA Imported Car Test Ride .....	17	Collaboration [1990-1994] .....	46
Support for and Participation in Tokyo Motor Show-related Events .....	18	Stability [1995-1999] .....	48
<b>Profile of JAIA</b> .....	19	Evolution [2000-2004] .....	50
About JAIA .....	20	Stormy Seas [2005-2009] .....	52
Overview .....	21	Maturity [2010-2015] .....	54
JAIA Chairmen: Past and Present .....	23	<b>Column</b> .....	56
Board of Directors and Auditors .....	25	[ ITS and Roles of JAIA ]	
Committee Activities and Department Operations .....	26	<b>50-year History of Imported Cars</b> .....	57
Organization Chart .....	31	<b>1965 to 1970s</b>	
50 Years of JAIA Activities .....	32	Era of American Cars and Emergence of European Compact Models .....	59
<b>Column</b> .....	34	<b>1980s</b>	
[Membership Fee System (Expense Sharing)]		Establishment of Image of Imported Cars Based on	
		Design and Performance .....	61
		<b>1990s</b>	
		Barriers to Ownership Lowered and Appeal of Imports Highlighted .....	63



<b>2000s</b>	
Thrill of Choosing Enhanced by Brisk Branding Strategies.....	65
<b>Technology: Advanced Safety Technologies in Imported Vehicles</b>	
Wide Variety of Advanced Ideas Brought by Imported Cars .....	67
<b>Column</b> .....	68
[ Development of Newsletters ]	
<b>Data</b> .....	69
Trends in Newly Registered Imported Vehicles .....	70
Trends in Imported Passenger Cars in Use by Region.....	72
Trends in Newly Registered Imported Small-Sized Motorcycles (Over 250cc) .....	74
Change in Number of Member Companies .....	75
Japan's Vehicle Certification System and PHP.....	76
Safety/Environmental Regulations and Inspection/ Registration Systems .....	78
Auto-related Tax System .....	80
Automobile Recycling System.....	82
Overall Scheme under Automobile Recycling Act.....	83
Membership List.....	84
<b>50 Years of JAIA: Editor's Notes</b> .....	90
Managing Director of JAIA, Kenji Kobayashi	
<b>Design Concept</b> .....	91

## DVD/CONTENTS

### ■History

The History PDF can be viewed in a digital book format.



History of Foreign Cars 10 Years  
(in Japanese)



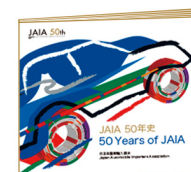
History of JAIA  
(1996-2005)



History of Foreign Cars II 20 Years  
(in Japanese)



History of Imported Vehicles III 30 Years  
(in Japanese)



50 Years

### ■Movie

50th Anniversary Memorial Project Documentary Video (3min. 47sec.)

### ■JAIA Website

Latest information including:  
About JAIA  
Statistics  
References



## 自動車と日本社会

JAIA副理事長兼専務理事 フリーデマン・ブリュール

人間は移動する生き物です。個人の移動ニーズは古代から存在し、それはモビリティあるいはトラフィック（交通・行き来）と呼ばれています。今日、移動の自由は人権のひとつでもあります。

一般的にトラフィックとは、ヒト、モノおよび情報の移動と定義されます。移動手段（車、バス、鉄道、飛行機、船、パイプライン、インターネットなど）は経済状況や個人の好みに基づいて選択されます。現在、自動車業界はヒトとモノの移動に関して世界各国で主要な役割を果たしています。

日本における自動車業界は、個人のモビリティに世界規模で対応すべく先進的な製品を提供しており、消費や職場、研究・開発、教育、レジャー、ファッションなど社会のほぼすべての側面に影響を及ぼす最大規模の経済部門となっています。同時に、自動車輸入は日本社会に不可欠なものとして発展しています。

JAIAは、常に、海外のOEMに対して公平かつ平等な市場アクセスを確保すべく貢献してきました。それにより、個人的モビリティは日本国内において他のあらゆる移動手段と競争できる、最も魅力的かつおしゃれな現代生活の一部となっています。今後は車の自動運転がいつでも、あらゆる地域に暮らすすべての消費者に持続可能でお手頃価格のモビリティを提供するようになり、安全と環境保護のさらなる改善をもたらすでしょう。

その一方で、現在、昔のシルクロードに沿った「アジア・ハイウェイ」が日本とアジア、そして欧州をつないでいます。自動車が中心となって世界がつながることが現実になるのです。

消費者は次の50年もモビリティを自由に選べることを望むでしょう。JAIAは引き続き輸入車市場をさらに魅力的なものにすると同時にその繁栄を構築・維持するための手段を提供することで、日本の消費者が世界中から最適な製品を自由に選択するという長年の消費習慣を継続して享受できるよう努めてまいります！

## Automobiles and Japan Society

Vice-Chairman and Executive Director of JAIA  
Dr. Friedemann Bruehl

Human beings belong to the moving species. The need to move by individuals exists since ancient times and is described as mobility or traffic. Today the freedom to move is part of the human rights.

Traffic in general is defined as the movement of people, goods and information. The traffic mode (auto, bus, train, airplane, ship, pipeline, internet, etc.) is selected according to economic conditions and personal preference. Regarding the movement of people and goods currently the automobile industry plays a major role worldwide.

In Japan the automobile industry provides advanced products for individual mobility worldwide and has become one of the largest economic sectors influencing nearly all parts of society in terms of consumption, working places, R&D, education, leisure, fashion, etc. At the same time, automobile imports are an integral and growing part of this society.

The Japan Automobile Importers Association (JAIA) contributes to provide fair and equal market access to foreign OEMs at all times. Thus JAIA is ensuring that in Japan individual mobility remains one of the most attractive and fashionable part of modern life in competition with all alternative traffic modes. In future, autonomous driving of cars will further improve safety and environmental protection by providing sustainable and affordable mobility to all consumers in all regions at all times.

Currently along the former Silk Road, "Asian Highways" are connecting Japan with Asia and Europe. The globally connected world may become a reality with automobiles at center stage.

To have a choice in mobility is what consumers will prefer also in the next 50 years. JAIA will continue to provide means and ways to make the auto import market even more attractive and prosperous, thus to allow Japanese consumers to continuously enjoy their longtime habit to select freely from the best products available worldwide!



## | 50周年記念事業

## | 50th Anniversary Projects

祝賀会

輸入車フォト&エッセイコンテスト

輸入車特別展示とJAIA輸入車試乗会

東京モーターショー関連イベントへの協賛・参加

Celebratory Party

Imported Car Photo & Essay Contest

Special Exhibition and  
JAIA Imported Car Test Ride

Support for and Participation in  
Tokyo Motor Show-related Events

# 祝賀会

## 【半世紀の節目を盛大に

2015年5月29日、東京プリンスホテル（東京都港区）で開いた「50周年記念祝賀会」には、500人を超す国内外の政府関係者やインポーターと会員各社の代表者や関係者が集って50年の歩みを祝した。

庄司茂理事長（当時フォルクスワーゲングループジャパン社長）はJAIAと輸入車市場の歴史を振り返りながら、「組合員一同は次の100周年に向けて決意を新たにしている。これからも世界の魅力あふれる輸入車をより多くの方々にお届けして、世界と日本の持続的成長にさらに貢献していきたい」と話した。

来賓の経済産業省・関芳弘大臣政務官は「輸入車は魅力的なデザインと優れた性能で自動車ユーザーに彩り豊かなバリエーションを提供し、自動車市場の活性化、我が国のクルマ文化の形成に重要な役割を果たしている」、国土交通省・田端浩自動車局長は「欧米各国から輸入拡大を求められた1980年代、当時の梁瀬次郎理事長のもと各界に輸入促進を働きかけ、市場拡大に向けた各種施策に多大な力添えを賜った」と祝辞を述べた。乾杯の挨拶は外国人で初めて理事長を務めたハンス・テンペル氏が担当。「世界でもトップの自動車メーカーが複数ある日本は、外国メーカーにとっては非常に難しいマーケットであるにもかかわらず、素晴らしい功績を残してきた」とJAIAの活動を称えた。



国内外から多数の関係者が集い、50年の歩みを祝す会話が花が咲いていた  
Attendees from Japan and other countries engage in lively conversation at the half-century celebration



JAIA理事長、副理事長らが参加者を出迎え  
The JAIA chairman and vice-chairman welcome guests



7代目理事長を務めたハンス・テンペル氏が乾杯の挨拶  
7th JAIA chairman Hans Tempel makes a toast



JAIA役員  
JAIA board members





経済産業省 関芳弘大臣政務官  
Parliamentary Vice-Minister  
Yoshihiro Seki of the Ministry of  
Economy, Trade and Industry



国土交通省 田端浩自動車局長  
Director-General Hiroshi Tabata of  
the Land Transport Bureau,  
the Ministry of Land,  
Infrastructure, Transport and Tourism



駐日欧州連合代表部通商部  
ブルーノ・ジュリアン・マルヴィ  
ー等書記官  
Bruno Julien-Malvy, First Secretary at  
the Trade Section of the Delegation  
of the European Union to Japan



駐日米国大使館ジェイソン・P・  
ハイランド臨時代理大使  
Jason P. Hyland, Chargé d'Affaires at  
the U.S. Embassy in Japan



「JAIA 50th」の記念ロゴ  
JAIA 50th Anniversary logo



50年の歩みを振り返ったオープニングイベント  
Opening event looking back on  
the past 50 years



JAIA50周年の歩みをまとめて展示  
50 years of JAIA showcased

# Celebratory Party

## Celebrating JAIA's Half-century in Grand Style

JAIA's 50th anniversary celebration event at the Tokyo Prince Hotel (Minato-ku, Tokyo) on May 29, 2015, was attended by more than 500 people including government officials from Japan and other countries, importer representatives and a variety of others who gathered to mark this major JAIA milestone.

Looking back on the history of the Association and Japan's imported car market, JAIA Chairman Shigeru Shoji (the President of Volkswagen Group Japan at the time) said, "Every member importer now has new motivation toward the 100th anniversary. In order to further contribute to sustained growth both domestically and globally, we remain committed to providing even more people with appealing imported cars from around the world."

In congratulatory speeches, Mr. Yoshihiro Seki, Parliamentary Vice-Minister of the Ministry of Economy, Trade and Industry, said, "By providing Japanese users with appealing designs and outstanding performance with a wide range of variations, imported cars play an important role in stimulating the motor vehicle market and developing motor culture in Japan"; and Mr. Hiroshi Tabata, Director-General of the Road Transport Bureau at the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, said, "In the 1980s when the country was pressured by the US and Europe to expand imports, JAIA, under the leadership of Jiro Yanase, encouraged imports in various quarters and provided significant assistance for numerous related initiatives." A toast was proposed by former chairman Hans Tempel – the first non-Japanese person to hold the position. He praised the activities of JAIA, saying, "Even though the Japanese market poses numerous challenges to foreign manufacturers due to the presence of several world-leading manufacturers, the Association has made some splendid achievements."

# 輸入車フォト&エッセイコンテスト

## 暮らしに彩りを添えた輸入車の思い出を

50周年記念事業の一環として「輸入車フォト&エッセイコンテスト」を実施した。2015年2月9日から4月30日まで、一般ユーザーを対象に「輸入車とあなたの思い出・生活・夢」をテーマに写真やエッセイを募集。応募総数539点のなかから5つの優秀作品を選定し、希望の輸入車1台を貸与するとともに、10万円分の旅行券を贈った。

「JAIA 50th 特設ウェブサイト」を2月に開設して応募作品を募集。作品を随時サイトに掲載した。539点の応募作品は1〜3次審査を経て絞り込み、松任谷正隆さん、タレントの優木まおみさんと岡田圭右さんを交えた最終審査を行って5点の優秀作品を選定。50周年記念式典に招いて表彰式を行った。

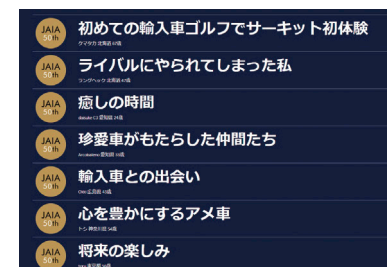
審査の結果、福永祐希さんの「歳をとっても乗りたい愛車」をベストカップル賞、二浦友さんの「妻と娘の“赤いゴルフワゴンバリリントオー”」をハイタッチ・ファミリー賞、あまやんさん（ペンネーム）の「マスタングでアメリカ西部を駆け抜ける」を男のロマン賞、高橋宏和さんの「憧れの途中」をナイス・スマイル賞、山田幸平さんの「運命のなすび色の糸」をニューライフ賞として優秀作品に決定した。



受賞者には最新輸入車50台の中から好きな輸入車を貸与  
Winners are given a free lease on an imported car of their choice from 50 models



多くの来場者が作品に見入った  
Visitors check out the entries



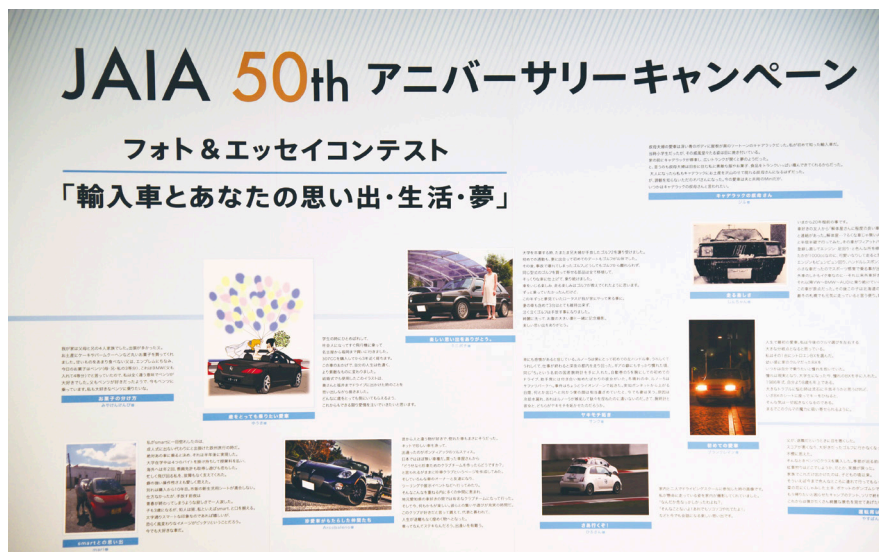
50点の応募作品を  
「JAIA 50th 特設ウェブサイト」で公開  
50 entries are posted on  
the JAIA 50th Anniversary Special Website



# Imported Car Photo & Essay Contest



ゲスト審査員によるトークショーを開催  
Panel discussions by the guest judges



応募作品の中から50点をパネル展示  
50 entries are exhibited

## Memories of Imported Cars Adding a Dash of Beauty to Everyday Life

The Imported Car Photo & Essay Contest was held as part of JAIA's 50th anniversary celebrations. Between February 9 and April 30, 2015, car users were invited to send in photos and essays on the theme of Imported Car Memories/Life/Dreams and You. Of the 539 entrants, five chosen for their outstanding works won a free lease on an imported car of their choice and a 100,000-yen travel voucher.

Numerous entries were posted on the JAIA 50th Anniversary Special Website launched in February 2015. The 539 pieces were narrowed down via three screening processes, and the five winners were chosen at the final selection by a panel that included music producer and motor journalist Masataka Matsutoya, TV personality Maomi Yuki and comedian Keisuke Okada. An award ceremony for the contest was held at JAIA's 50th anniversary celebration event.

The winners included: Mr. Yuki Fukunaga, who won the Best Couple Award with a piece titled "The Car I'll Love until I'm Old"; Mr. Yu Niura, who won the High-five Family Award with "My Volkswagen Golf Variant – Known to my Wife and Daughter as the Red Golf Wagen Vari-rin-to"; Mr. Amayan (pen name), who won the Men's Spirit of Adventure Award with "Running through the Wild West in a Mustang"; Mr. Hirokazu Takahashi, who won the Nice Smile Award with "Halfway to my Adoration"; and Mr. Kohei Yamada, who won the New Life Award with "String in Fateful Color of Eggplant."

# 輸入車特別展示とJAIA輸入車試乗会

## ■歴史を彩った輸入車を特別展示

輸入車試乗会（2015年2月3～5日）にあわせ、50周年記念事業の第1弾として大磯プリンスホテル内に50年の歴史を彩った代表的なモデル13台を展示した。1953年式から2005年式までそろい、40、50歳代のモータージャーナリストには懐かしく、20歳代の若手編集者には新鮮な印象を与えた。会場は人が途絶えることなく賑わった。

また、1982年に神奈川県箱根町で第1回を開催してから35回目となる輸入車試乗会には50年の節目を祝い、19社29ブランド99台が大磯プリンスホテル（神奈川県大磯町）に集結。5,000万円超の高級車やスーパースポーツカー、最新の電気自動車（EV）など、例年以上に多彩な顔ぶれがそろった。今回は特別に女性誌や生活情報誌などを招いて体験試乗会も行い、輸入車の魅力を広くアピールした。3日間の参加者は延べ107媒体594人となり賑わった。

2015年4月7、8日には11ブランド49台がそろい、メディアを対象とした「第1回JAIA輸入二輪車試乗・展示会」を開催した。個性豊かな輸入二輪車の魅力を、媒体を通じて多くの顧客にアピールした。



代表的なモデル13台を展示  
Famous 13 models showcased



シトロエン「DS」はエポックメイキングな1台  
Epoch-making Citroën DS



輸入車をメジャーにしたクルマたち  
Cars that turned imports into mainstream



古きよき時代のアメリカ車とドイツ車  
American and German cars from the good old days



1980年代の輸入車をはじめ、合計13台を展示  
Led by models from the 1980s, a total of 13 vehicles are exhibited



# Special Exhibition and JAIA Imported Car Test Ride



2000年以降はブランド価値が重視された  
Focus on brand value in 2000 onward



日本上陸第1号のフォルクスワーゲンも登場  
The very first Volkswagen to arrive in Japan



ロールス・ロイスも登場。5000万円超の高級車を持ち込んだ  
Rolls Royce hits the scene with a luxury model costing over 50 million yen



大勢で賑わう試乗申し込みの受付  
Huge demand at reception for test rides



19社29ブランド99台が大磯プリンスホテルに集結  
99 vehicles (29 brands from 19 manufacturers) at the Oiso Prince Hotel



第1回JAIA輸入二輪車試乗会（2015年4月7・8日 大磯プリンスホテル）  
1st JAIA Imported Motorcycle Test Ride and Exhibition

## A Special Exhibition Incorporating a Showcase of Historic Imported Cars

As the first event of JAIA's 50th anniversary celebrations, 13 classic models symbolizing the Association's history were showcased inside the Oiso Prince Hotel in conjunction with the JAIA Imported Car Test Ride (February 3-5, 2015). The exhibition's models, with production years ranging from 1953 to 2005, created a sense of nostalgia for automotive journalists in their forties and fifties as well as making a fresh impression on the numerous twenty-something reporters in attendance. The venue was constantly packed, which was a testament to the event's success.

The Imported Car Test Ride event held between February 3 and 5, 2015, was the 35th such gathering since the inaugural 1982 event in Kanagawa Prefecture's Hakone Town. To mark JAIA's 50th anniversary, 99 vehicles (29 brands from 19 companies) were brought together at the event's regular venue – the Oiso Prince Hotel in Kanagawa Prefecture's Oiso Town. The wider-than-usual lineup included a luxury car priced at over 50 million yen, supercars and the latest electric vehicles (EVs). Representatives from women's magazines, lifestyle publications and other media were invited to the event, which gave visitors plenty of opportunities to take test drives and learn all about the appeal of imported models. The gathering was a huge success, attracting a total of 594 representatives from 107 media outlets over its three-day duration.

On April 7 and 8, 2015, the first JAIA Imported Motorcycle Test Ride and Exhibition for the Media was held. The event was a success, featuring 49 vehicles of 11 brands and promoting the appealing characteristics of imported models via various media channels.

# 東京モーターショー関連イベントへの協賛・参加

## Support for and Participation in Tokyo Motor Show-related Events

JAIAは50周年記念事業の一つとして、国内自動車市場のさらなる活性化を目指し、東京モーターショー関連イベントに協賛、参加した。

As part of its 50th anniversary celebrations, JAIA supported and participated in Tokyo Motor Show-related events to help further stimulate the domestic motor vehicle market.

### 60周年記念パレード

「第44回東京モーターショー2015」の開催に先立つ10月24日に行われた「60周年記念パレード」に参加した。1954年の初回開催から60周年を記念したパレードで、主催は日本自動車工業会。JAIAも50周年を祝して参加。パレードを盛り上げた。

初回の開催場所が東京・日比谷公園だったことにちなみ、スタートは日比谷公園近くのみゆき通りから。約70台が隊列を組み、大手町、日本橋、銀座と約6kmをパレードし、沿道に集まった大勢のクルマファンは国内外の名車たちに手を振った。

### カー・デザイン・フォーラム東京

日米欧メーカーのデザインリーダーが集う「カー・デザイン・フォーラム東京」（10月27日）の開催にも協賛。日本では初開催だった。東京モーターショーの開催にあわせて来日した各メーカーのデザイン部門のトップが一堂に会し、ラグジュアリー車の未来トレンドや、自動車デザインがもたらすブランド価値構築の意味などのテーマごとにトークセッションを繰り広げた。



最新モデルをドライブしたベーター・クロンシュナブルJAIA理事長  
JAIA chairman Peter Kronschnabl drives the latest BMW model

### Tokyo Motor Show 60th Anniversary Parade

Celebrating its 50th anniversary, JAIA made a lively contribution to the Tokyo Motor Show 60th Anniversary Parade held by the Japan Automobile Manufacturers Association just before the TMS 2015 on October 24, 2015.

As the first motor show was held in Tokyo's Hibiya Park, the parade was started from the nearby Miyuki Street. A convoy of around 70 vehicles cruised the 6-km distance from Otemachi to Nihonbashi and Ginza, with car enthusiasts along the route waving to the drivers of legendary domestic and foreign brands.

### 2015 Car Design Forum Tokyo

JAIA also supported the 2015 Car Design Forum Tokyo (October 27). This was the first time Japan had hosted the event, which was attended by overseas-manufacturer design heads visiting Japan for the Tokyo Motor Show. Participants discussed themes including future trends of luxury cars and the significance of brand value development based on automotive design.



国産車に続き、1970年代のスーパーカーも登場  
1970s supercars follow domestic models



各メーカーのデザイントップの開発秘話に参加者が聞き入った  
Attendees listen attentively to presentations from manufacturers' chief designers

# | JAIA 紹介 | Profile of JAIA

JAIAについて

団体概要

歴代理事長

役員紹介

JAIA組織図

委員会の活動と各部の業務

JAIA事業の50年

About JAIA

Overview

JAIA Chairmen: Past and Present

Board of Directors and Auditors

Organization Chart

Committee Activities and  
Department Operations

50 Years of JAIA Activities



## JAIAについて

日本自動車輸入組合（JAIA）はこれまで、自動車を通じ、世界のメーカーと日本政府、そして販売会社や消費者をつなぐ役割を果たしてきた。

海外で作られた自動車を日本の環境や規格に合わせ、適正な価格で消費者に届け、販売後もメンテナンスをし続けるのは、実はとても大変なことである。日本の消費者が世界中の自動車を自由に選べるようになったのも、JAIAの組合員が、時には企業の利害を離れ、一丸となって活動してきた成果と言えるだろう。

人々の暮らしや仕事を支える自動車は単なる工業製品ではない。時には時代を超えて受け継がれる美術品であり、人々を熱狂させてくれるスポーツの道具であり、同じ時を過ごした家族のような存在にもなる。

経済や人々が国境を越えて行き交う現代だが、人々は今後も自動車に込められた文化や想いを酌みとろうと、世界中の車に目を凝らすだろう。設立50年を迎えたJAIAはこれからも、今までどおり世界中の自動車と日本の消費者をつなぐ存在であり続ける。

## About JAIA

Through automobiles, the Japan Automobile Importers Association (JAIA) serves as a bridge between the world's vehicle manufacturers and the Japanese government, and between importers/dealers and consumers.

Significant effort is needed for ongoing adjustment of vehicles manufactured overseas to meet the conditions and standards of Japan, deliver them to consumers at reasonable prices and keep them well maintained after sale. Japanese consumers today can freely choose vehicles from all over the world thanks to the concerted efforts of JAIA members, who have sometimes even compromised their own interests for the sake of the customers.

Automobiles are an essential part of people's day-to-day life and work rather than being simply an industrial product. They are sometimes works of art that are passed down to future generations, instruments of competition that stir people's passions, or even families to their devoted owners.

In a world characterized by cross-border economies and interaction, vehicles provide a telling insight of the culture and thought behind them. A full 50 years after the organization's establishment, JAIA maintains its commitment to linking consumers in Japan with automobiles from around the world.

# 団体概要

**名 称：**日本自動車輸入組合

**所在地：**〒105-0014 東京都港区芝3-1-15 芝ボートビル5階

**根拠法：**輸出入取引法

**設 立：**1965年11月1日

**代表者：**理事長 ベーター・クロンシュナーブル

**会員数：**36社（2016年1月1日現在）

## 目的：

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。

## 組織の概要：

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1965年（昭和40年）に、輸出入取引法に基づく非営利法人として設立された。海外の自動車メーカーと直接輸入契約を結ぶインポーターによって構成され、輸入車市場の健全な発展のために、諸統計の作成、共同展示事業、技術情報の提供等の事業を行っている。

近年は環境・安全問題を中心に、我が国自動車市場に関わる諸制度と海外自動車産業諸国との国際的調和を目指して事業活動に取り組み、我が国のモータリゼーションの健全な発展と経済の国際化に寄与するよう努めている。

# Overview

**Name:** Japan Automobile Importers Association

**Address:** 5F, Shiba Boat Bldg., 3-1-15, Shiba, Minato-ku, Tokyo 105-0014

**Base law:** Export and Import Transaction Act

**Foundation:** November 1, 1965

**Representative:** Chairman Peter Kronschnabl

**Number of member companies:** 36 (as of January 1, 2016)

## Purpose

To promote sound development of the automobile import trade by maintaining orderly import transactions and engaging in activities to promote members' common interests.

## Association Outline

The Japan Automobile Importers Association (JAIA) was established in 1965, when automotive imports were liberalized in Japan, as a non-profit corporation under the Export and Import Transaction Act. Composed of operators who sign import contracts directly with overseas vehicle manufacturers, it offers such services as compilation of statistical data, organization of joint exhibition projects and provision of technical information for the sound development of the imported car market.

With focus on environmental and safety issues, JAIA works to achieve international harmonization of various legal frameworks relating to motor vehicle markets between Japan and other countries in order to contribute to the sound progress of motorization in Japan and the globalization of its economy.

# 歴代理事長

2015年11月1日

氏 名	会社名	在 任	期 間
梁瀬 次郎	ヤナセ	2年7ヶ月	1965年11月～1968年5月
新妻 浩	近鉄モータース	8年1ヶ月	1968年5月～1976年5月
梁瀬 次郎	ヤナセ	24年1ヶ月	1976年5月～2000年5月
江頭 啓輔	ダイムラー・クライスラー日本	5年3ヶ月	2000年5月～2005年7月
梅野 勉	フォルクスワーゲン グループ ジャパン	2年11ヶ月	2005年7月～2008年5月
ハンス・テンベル	メルセデス・ベンツ日本	1年10ヶ月	2008年5月～2010年2月
ローランド・クルーガー	ビー・エム・ダブリュー	2年3ヶ月	2010年3月～2012年5月
ニコラス・スピークス	メルセデス・ベンツ日本	9ヶ月	2012年5月～2013年1月
上野 金太郎	メルセデス・ベンツ日本	1年4ヶ月	2013年2月～2014年5月
庄司 茂	フォルクスワーゲン グループ ジャパン	1年3ヶ月	2014年5月～2015年7月
ペーター・クロンシュナーブル	ビー・エム・ダブリュー		2015年9月～



梁瀬 次郎  
Jiro Yanase



新妻 浩  
Hiroshi Niizuma



江頭 啓輔  
Keisuke Egashira



梅野 勉  
Tsutomu Umeno



ハンス・テンベル  
Hans Tempel

# JAIA Chairmen: Past and Present

As of November 1, 2015

Name	Company	Tenure	Period
Jiro Yanase	Yanase & Co.	2 yrs. 7 mos.	Nov 1965-May 1968
Hiroshi Niizuma	Kintetsu Motors	8 yrs. 1 mo.	May 1968-May 1976
Jiro Yanase	Yanase & Co.	24 yrs. 1 mo.	May 1976-May 2000
Keisuke Egashira	Daimler Chrysler Japan	5 yrs. 3 mos.	May 2000-July 2005
Tsutomu Umeno	Volkswagen Group Japan	2 yrs. 11 mos.	July 2005-May 2008
Hans Tempel	Mercedes-Benz Japan	1 yr. 10 mos.	May 2008-Feb 2010
Roland Krueger	BMW	2 yrs. 3 mos.	Mar 2010-May 2012
Nicholas Speeks	Mercedes-Benz Japan	9 mos.	May 2012-Jan 2013
Kintaro Ueno	Mercedes-Benz Japan	1 yr. 4 mos.	Feb 2013-May 2014
Shigeru Shoji	Volkswagen Group Japan	1 yr. 3 mos.	May 2014-July 2015
Peter Kronschnabl	BMW		Sept 2015-present



ローランド・クルーガー  
Roland Krueger



ニコラス・スピークス  
Nicholas Speeks



上野 金太郎  
Kintaro Ueno



庄司 茂  
Shigeru Shoji



ペーター・クロンシュナーブル  
Peter Kronschnabl



# 役員紹介

2015 年 11 月 1 日



理事長  
ペーター・クロンシュナーブル  
Chairman  
Peter Kronschnabl



副理事長  
石井 澄人  
Vice - Chairman  
Sumito Ishii



副理事長  
上野 金太郎  
Vice - Chairman  
Kintaro Ueno

	氏 名	社 名	社内役職
理事長	ペーター・クロンシュナーブル	ビー・エム・ダブリュ株式会社	代表取締役社長
副理事長	石 井 澄 人	ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社	代表取締役社長
副理事長	上 野 金太郎	メルセデス・ベンツ日本株式会社	代表取締役社長 兼最高経営役員 (CEO)
副理事長兼 専務理事	フリーデマン・ブリュール	日本自動車輸入組合	
常務理事	小 林 健 二	日本自動車輸入組合	
理 事	大喜多 寛	アウディジャパン株式会社	代表取締役社長
理 事	ボンタス・ヘグストロム	FCA ジャパン株式会社	代表取締役社長 兼 CEO
理 事	森 田 俊 生	フォード・ジャパン・リミテッド	代表取締役社長
理 事	スチュアート・ファレル	ハーレーダビッドソン ジャパン株式会社	代表取締役社長
理 事	マグナス・ハンソン	ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社	代表取締役社長
理 事	クリストフ・ブレヴォ	プジョー・シトロエン・ジャポン株式会社	代表取締役社長
理 事	黒 坂 登志明	ボルシェ ジャパン株式会社	会長
理 事	早 川 茂	トヨタ自動車株式会社	専務役員
理 事	スヴェン・シュタイン	フォルクスワーゲングループジャパン株式会社	代表取締役副社長
理 事	木 村 隆 之	ボルボ・カー・ジャパン株式会社	代表取締役社長 兼 CEO
監 事	C.H. ニコ・ローレケ	ニコル・レーシング・ジャパン株式会社	代表取締役社長
監 事	大 極 司	ルノー・ジャポン株式会社	代表取締役社長
顧 問	アンソニー・ミリントン	欧州自動車工業会 東京事務所	理事長

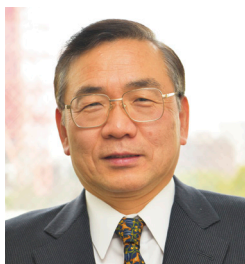


# Board of Directors and Auditors

As of November 1, 2015



副理事長兼専務理事  
フリーデマン・ブリュール  
Vice-Chairman and  
Executive Director  
Dr. Friedemann Bruehl



常務理事  
小林 健二  
Managing Director  
Kenji Kobayashi

	Name	Company	Position
Chairman	Peter Kronschnabl	BMW Japan Corp.	President and CEO
Vice-Chairman	Sumito Ishii	General Motors Japan Limited	Managing Director
Vice-Chairman	Kintaro Ueno	Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	President and CEO
Vice-Chairman and Executive Director	Dr. Friedemann Bruehl	JAIA	
Managing Director	Kenji Kobayashi	JAIA	
Director	Hiroshi Ohkita	Audi Japan K.K.	President and Representative Director
Director	Pontus Häggström	FCA Japan Ltd.	President and CEO
Director	Toshio Morita	Ford Japan Limited	Managing Director
Director	Stuart Farrell	Harley-Davidson Japan K.K.	Managing Director
Director	Magnus Hansson	Jaguar Land Rover Japan Limited	Representative Director, CEO
Director	Christophe Prévost	Peugeot Citroën Japon Co., Ltd.	Representative Director, CEO
Director	Toshiaki Kurosaka	Porsche Japan K.K.	Supreme Adviser
Director	Shigeru Hayakawa	Toyota Motor Corp.	Senior Managing Officer
Director	Sven Stein	Volkswagen Group Japan K.K.	Representative Director & Executive Vice President
Director	Takayuki Kimura	Volvo Car Japan Limited	President & CEO
Auditor	C.H. Nico Roehreke	Nicole Racing Japan Co., Ltd.	President
Auditor	Tsukasa Daigoku	Renault Japon Co., Ltd.	President
Adviser	Anthony Millington	European Automobile Manufacturers Association, Tokyo Office	Director General

# 委員会の活動と各部の業務

## Committee Activities and Department Operations

### ■ 委員会の活動

#### 企画委員会

理事長、副理事長、理事長職輪番会社の理事、専務理事、常務理事を正式メンバーとし、委員長（理事長）が指名した他の役員、相談役および顧問で構成する。理事会提案議題、重要緊急案件等について審議、意見交換を行う。議決は行わず、正式決定は理事会で行う。2005年に理事会で理事長の選任等について合意された「役員選任等に関する協約」に基づき、トップダウン方式による現在のかたちとなった。

#### 次世代自動車委員会

技術・環境関連の各委員会の上部組織として、自動車に係る諸法令の将来動向および輸入車事業の円滑化に障害となる法令について議論を行い、渉外活動に関する項目の決定、それらの優先付けおよび活動の方向付けに係る決定等を行っている。また、各委員会やWGにおける主要な渉外活動の承認も行っており、JAIA渉外活動のステアリング機能を持つ委員会である。

### ■ Committee Activities

#### Planning and Steering Committee

The Committee consists of a chairman, vice chairmen, directors of chairmanship rotation companies, an executive director and a managing director as official members, as well as other officers designated by the committee chairman (i.e., the JAIA chairman) and advisors. Members deliberate and exchange views on agenda items proposed at board meetings and on other urgent issues. It does not pass resolutions, as these are officially made by the board of directors. Based on the Agreement on Appointment, etc. of JAIA Officers passed by the board in 2005 to govern the appointment of the chairman and other representatives, the current form of top-down decisions was adopted.

#### Next Generation Vehicle Committee

As a ruling body for technology and environment-related committees, NGVC conducts discussions on future trends of auto-related laws and regulations to ensure seamless operations in the imported car business. It also makes decisions on matters concerning external-affairs activities and related priority/direction. With the authority to approve key activities of subordinate committees and working groups, it performs the function of steering JAIA's external-affairs activities in technical and environmental fields.

### 基準・認証委員会

JAIAメンバー各社の基準・認証業務担当者をメンバーとし、基準・認証業務の合理化・効率化を目的として直接的に基準・認証渉外活動に係る課題抽出、活動方針作成、基準・認証渉外活動実施等を行う委員会である。現在の名称の委員会となった2003年4月より、2月および8月を除き毎月開催している。

### リサイクル委員会

2005年1月の自動車リサイクル法施行に先立ち、JAIAは2004年にリサイクル委員会を立ち上げ、法令で要求されるインポーターの責務について関連省庁や関連団体との調整や対応に取り組んできた。中でも、自動車リサイクル促進センターで運用する業界共有システムに関するデータ通信および費用負担、自動車再資源化協力機構との業務協力等では、これら団体とインポーターのブリッジ機能を果たしている。

### アフターセールス委員会

自動車及び部品等のアフターセールスに関する事項について、法改正等の関連情報の共有、会員各社の意見集約と要望活動等を実施。特に重要案件であるリコールと排気OBDの情報開示については、リコールWGや排気OBD情報開示TFを設置し、国土交通省による説明会や定期的な意見交換、「ハンドブック」の発行・改訂等を通じて、会員業務が円滑に行えるよう活動している。

### Standards and Certification Committee

The S&C Committee, composed of member representatives in charge of standards and homologation, implements external-affairs activities relating to standards, regulations and certification (including identification of issues and formulation/approval of policies) toward streamlined and efficient operations in the field. Since April 2003, when the Committee took on its current name, it has convened every month except February and August.

### Recycling Committee

Prior to the enforcement of the Auto Recycling Act in January 2005, JAIA created its Recycling Committee in 2004 to coordinate with related ministries and other organizations and work on issues concerning the legal obligations of importers. In particular, the Committee liaises with the Japan Automobile Recycling Promotion Center (JARC) in the areas of data communications and expense sharing regarding the industry's shared system, and with the Japan Auto Recycling Partnership (JARP) in operational collaboration and other areas.

### After-sales Committee

The Committee shares information on regulatory revisions, gathers member feedback and submits requests regarding after-sales of vehicles and parts. For the key issues of recall and emission OBD (On-Board Diagnostic) system information disclosure in particular, the Recall Working Group and the Emission OBD Disclosure Task Force were established to support seamless operations by member importers. Such work is conducted via briefing sessions by the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, regular meetings for exchanges of views with ministry staff, issuance/revision of handbooks, and other initiatives.

## 二輪車委員会

輸入二輪自動車に係る安全・環境、リサイクルへの対応、政府へのロビー活動、情報収集、基準の国際化の推進、規制緩和、認証業務の効率化、公正な競争の推進、市場活性化への取り組み、広報活動、統計情報に関すること等を活動の柱としている。本委員会の補佐機関である各WGの渉外活動、二輪業務全般の承認機能を有している。

## Motorcycle Committee

Key activity areas include: safety, environmental and recycling issues relating to imported motorcycles; governmental lobbying; information gathering; promotion of international harmonization of regulations; deregulation; greater efficiency for certification procedures; facilitation of fair competition; efforts for market stimulation; PR activities; and statistics. The Committee is charged with approving external affairs activities of its supporting working groups and motorcycle-related affairs in general.

## 各部の業務

### 総務部

総務部は、JAIA事務局における「総務・人事」「経理」「事務局全体に係る調整」に関する業務を行っている。これらの定常業務に加えて、法令改正やコンプライアンスの観点から、社会的要請や会員ニーズへの対応、業務の効率化と経費の節減に向けて、総務・人事関連の制度や規程類の創設、改定、事務所の移転や設備の更新、事務機器の導入などに関する業務を行っている。

## Department Operations

### General Affairs Department

The General Affairs Department carries out operations in the areas of general affairs and personnel, accounting and organization-wide coordination of the JAIA secretariat. In addition to these routine tasks, it is also involved in responding to social demand and member needs relating to regulatory changes and compliance, creating and revising general affairs and personnel schemes and rules, managing office relocation, upgrading office facilities and introducing business equipment for greater efficiency and reduced cost.



## 会員業務部

会員会社に対する「基本サービス分野」「輸入車市場関係」「情報システム利用」に関する業務を行っている。具体的には、会員の入退会、会員への情報提供や連絡業務などの会員サービス、輸入車統計情報（新車・中古車）をはじめとする各種情報提供等の定常業務に加えて、輸入車市場の活性化に向けた関連法規制や諸制度への対応、各種制約条件の軽減・撤廃、輸入車の魅力をメディアや一般消費者にアピールするための広報活動、会員の自動車流通関連分野、消費者関連業務のサポートを行っている。

## 二輪業務室

JAIAは2010年7月の二輪業務の開始に伴い、二輪業務室を立ち上げた。会員各社への小型二輪車登録情報の日報、月報での提供、輸入二輪車の普及促進活動等の基盤業務に加え、代表者会議、二輪車委員会、認証・登録WG、情報・広報WG、リコール勉強会等の事務局を担っている。このほか、インポーターの代表として、騒音・排出ガスの認証に関する法令改正等で外部機関が主催する委員会等へ参画し、二輪車に係る基準・認証制度について海外との国際調和を目指す活動等を行っている。

## Member Services Department

The Member Services Department carries out operations in the areas of basic services, the imported car market and the use of IT systems for member companies. Its duties cover membership administration, information provision and communications, and distribution of imported-vehicle statistics (both new and used) and other data. The department also handles issues relating to regulatory frameworks for imported car market stimulation, works to ease/eliminate various restrictions, conducts PR activities to promote imported models to the media and consumers, and supports members in areas relating to auto distribution and consumer affairs.

## Motorcycle Office

The Motorcycle Office was established in July 2010, when JAIA began providing motorcycle services. It performs basic operations, including the provision of motorcycle registration information to members in daily and monthly reports and engagement in activities relating to imported motorcycle promotion. The office is also tasked with handling the Motorcycle Committee, the Certification and Registration Working Group (WG), the Information and PR WG and the Recall Cases Study Session. As a representative of importers, it also serves on committees and other panels organized by external organizations for regulatory revisions relating to noise/exhaust emissions and engages in activities for international harmonization of motorcycle regulations and certification systems.

## 技術部

道路運送車両法等に基づく基準認証問題（排出ガス・燃費を除く）に対応するための業務を担当している。委員会活動としては「基準認証委員会」「審査業務連絡会」「J-NCAP対応WG」「リコールWG」「排気OBD情報開示TF」「HFCV対応WG」等の事務局を担っている。コンプライアンス活動としては、委員会活動が会員会社の社内コンプライアンス規程や国の法令に抵触しないよう「JAIA技術渉外活動に係る委員会活動および情報取扱ガイドライン」を作成・管理。毎年3回の車両法関連省令および告示等の改正と付随する調査等の窓口機能を担っている。

## 環境部

JAIAは環境問題への対応を強化すべく、2003年に環境・技術部から環境部を独立させた。委員会活動では「次世代自動車委員会」「リサイクル委員会」「燃費・排気WG」「安全・部品WG」等の事務局を担っている。JAIA Policy Paperの編集においては事務局内の総括業務を担当している。コンプライアンス活動では、環境関連法令の改正や付随する調査等の窓口機能として会員への周知に努めている。自動車リサイクルや排出ガス・燃費等について外部機関等が主催する委員会にインポーター代表として参画し、将来の法令改正における国際調和や最適運用を目指す活動を行っている。

## Technical Department

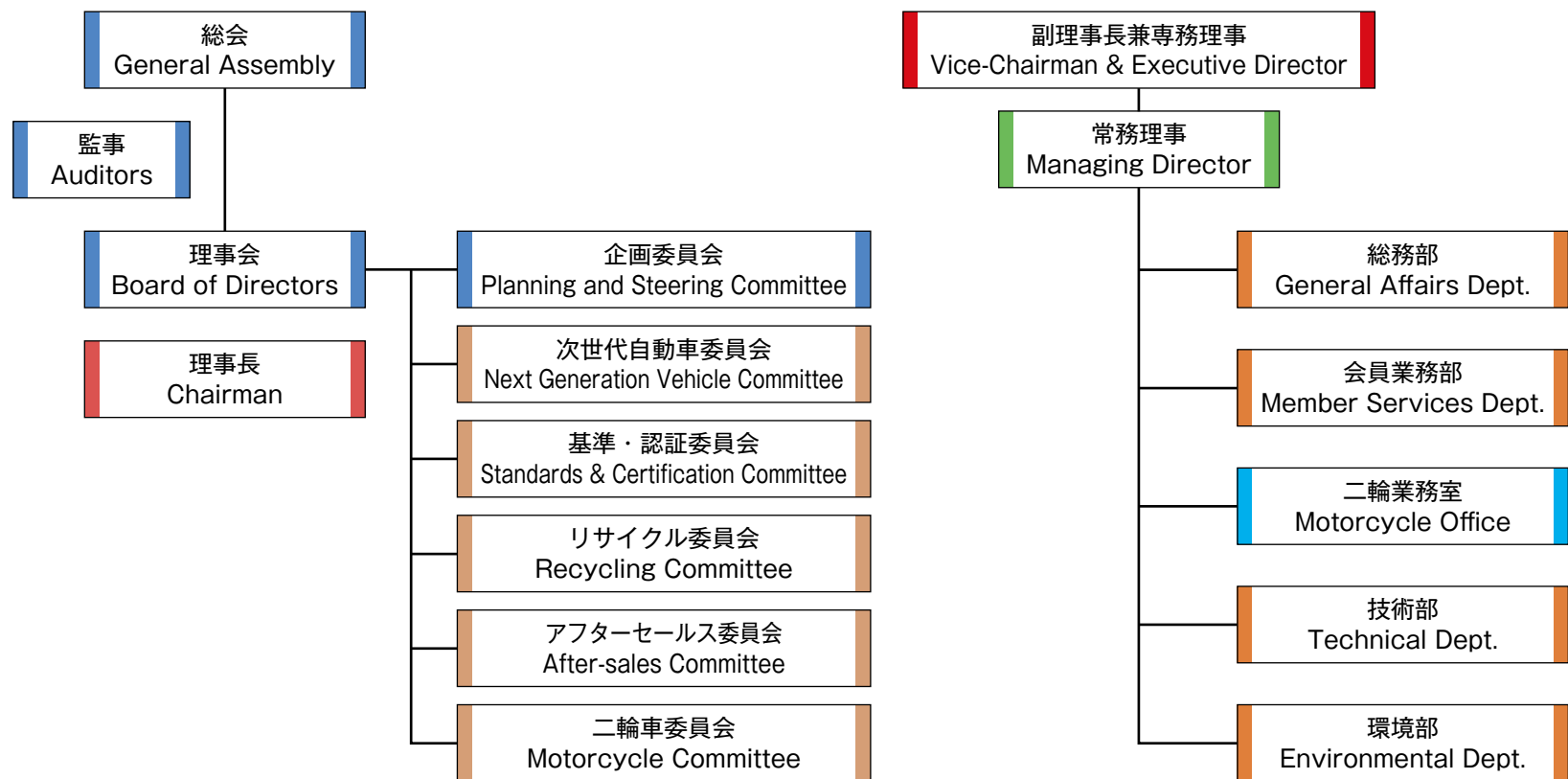
The Technical Department works on issues relating to regulations and vehicle certification pursuant to the Road Vehicles Act and other regulations (excluding exhaust emissions and fuel efficiency). It serves as the secretariat for the Standards and Certification Committee, the Preliminary Type Approval Test Liaison Meeting, the J-NCAP Working Group (WG), the Recall WG, the Emission OBD Disclosure Task Force, the HFCV WG and other organizations. It has also compiled and manages the JAIA Guideline for Committee Activities and Information Handling relating to External Affairs Activities on Technical Issues to ensure that committee activities do not run counter to members' internal compliance rules or governmental laws/regulations. The department also functions as a contact point in regard to revisions to ministerial ordinances and announcements relating to the Road Vehicles Act (which are issued three times a year), associated surveys and other considerations.

## Environmental Department

In order to enhance activities relating to environmental issues, JAIA separated the Environmental Department from the Technical/Environmental Department in 2003. The section serves as the secretariat for the Next Generation Vehicle Committee, the Recycling Committee, the Fuel Efficiency and Exhaust Emission Working Group (WG) and the Safety and Parts WG. The department coordinates execution within the JAIA secretariat in relation to the editing of the JAIA Policy Paper. It also provides pertinent information to members and acts as a contact point for revisions to environment-related laws/regulations, associated surveys and other considerations. It serves on committees of external organizations in areas including auto recycling, exhaust emissions and fuel efficiency, aiming for international harmonization and optimized application of regulatory changes in the future.

# JAIA組織図 Organization Chart

2015年11月1日現在  
As of November 1, 2015



# JAIA事業の50年

# 50 Years of JAIA Activities

1965年に完成車の輸入自由化と共に発足したJAIAだが、当初の中心事業は輸入制限が行われてきた中で構築された税制、各種制度を、高度経済成長を背景に拡大する自由化に合わせるよう求めて行くところからスタートした。

その後、1970年代にはオイルショック、環境問題、排気ガス規制などへの対応に追われる事態となり苦戦するなかで、1980年代から1990年代には日米貿易摩擦が政治課題となり、輸入促進の追い風が吹き、輸入車ショウ等を中心とする輸入促進事業が中心となった。

自動車貿易問題が解決し21世紀に入ると、自動車は環境・エネルギー、安全問題の解決に向け、従来の内燃機関からモーター、エレクトロニクス技術、IT化による自動運転など次世代自動車の開発に動き始めた。

これに対応して、新技術に関する基準、試験法などの国際調和が大きな課題となって取り組む時代を迎え、他方、少子高齢化の進む日本市場での自動車需要の掘り起こし、活性化に向けて、税制、規制緩和、インフラ整備、補助金等の様々な面での涉外活動にも取り組んでいる。

JAIA was established when imports of complete vehicles were liberalized in 1965. The organization initially focused on lobbying to have import taxes and other legal systems of the import-restriction era changed to suit the new free market that had formed against a backdrop of rapid economic growth.

In the 1970s, the industry faced an uphill battle against oil crises, environmental issues and emission regulations, while the 1980s and 1990s saw trade friction between Japan and the US become a serious political issue. As import promotion gained momentum, focus shifted to support for vehicle imports.

As the sector entered the 21st century after the resolution of the trade issues, manufacturers began developing next generation vehicles with electric motors (rather than internal combustion engines), electronic technologies and IT to address issues relating to the environment, energy and safety.

Based on this history, the time has now come to work on the international harmonization of regulations and test procedures toward the major challenge of innovation. There is also a need for external affairs activities in a wide range of areas including taxation, deregulation, infrastructure and subsidies to stimulate demand for automobiles in the Japanese market, which is characterized by a declining birthrate and an aging society.



## ■輸入車市場活性化に向けた事業

1960年代から今日に至るまで、JAIAは一貫して輸入車の共同展示事業を手掛け、様々な形で係ってきた。

JAIAはこれらのイベントを後援するほか、2011年以降、独フランクフルトモーターショーや北米国際オートショーなどと並ぶ世界5大モーターショーのひとつ、東京モーターショーの共催団体として、組合員の意見を反映させている。

また、JAIAは大阪モーターショーの主催団体であり、札幌、東北、名古屋、福岡モーターショーの後援団体にもなっている。加えてJAIAは1982年以来、メディアを対象とした「輸入車試乗会（四輪車）」を継続開催し、映像や記事を通じて消費者に輸入車の魅力をアピールしている。二輪車事業においても2014年に「インポートバイクショー in 浜松」を主催し、2015年にはJAIA輸入二輪車試乗会を開催している。

## ■Activities to Stimulate the Imported Car Market

JAIA has held regular joint exhibitions of imported vehicles in various forms since the 1960s.

Since 2011, the organization has also served as a co-organizer of the Tokyo Motor Show (one of the world's five major auto exhibitions along with the Frankfurt Motor Show and the North American International Auto Show), reflecting the views of its members in the event's planning.

JAIA is also an organizer of the Osaka Motor Show, and supports other local exhibitions in Sapporo, Tohoku, Nagoya and Fukuoka. Since 1982, the organization has additionally held the annual Imported Car Test Ride event for the media to promote the appeal of imported vehicles to consumers through visual and written content. JAIA also organized the 2014 Imported Motorbike Show in Hamamatsu and the 2015 JAIA Imported Motorcycle Test Ride event.



2015年12月4日 大阪モーターショー開会式・テープカット  
December 4, 2015: Opening ceremony and tape cutting at the Osaka Motor Show



2014年8月22-23日 インポートバイクショー in 浜松  
August 22-23, 2014: Imported Motorbike Show in Hamamatsu

## 会費制度(経費の賦課)

第2次世界大戦後、本格的な自動車輸入はGHQの監督下から離れた1952年、政府による外貨割当制度のもとで、輸入自動車協会の創立からスタートした。会費は固定会費が月額5,000円、賦課金が輸入金額1ドル当り1円。

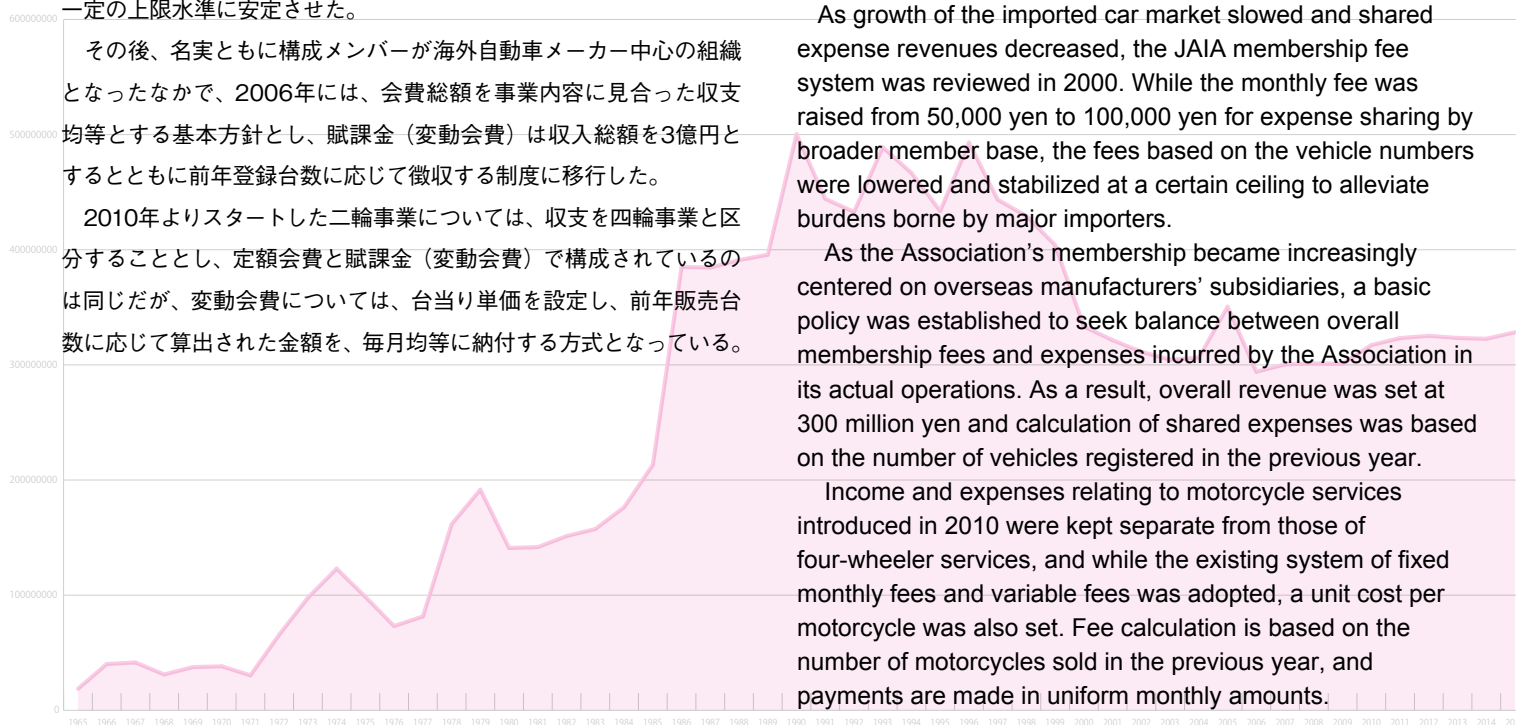
1965年に自動車の輸入が自由化され日本自動車輸入組合が設立された。直前の輸入割当制度体制における固定会費が月額5万円、賦課金が50万ドルまで1ドル当たり0.5円、100万ドルまで0.4円、100万ドル以上0.3円であった。

1995年には、賦課金の算出方法について、30年間続いた輸入金額ベースから登録台数ベースに改定した。

2000年には、輸入車市場の伸びが停滞し、賦課金収入が減少するなかで、定額会費を月額5万円から10万円に引き上げ、会員全体に薄く広く負担を求める一方で、台当り単価を引き下げ大手会員の負担を一定の上限水準に安定させた。

その後、名実ともに構成メンバーが海外自動車メーカー中心の組織となったなかで、2006年には、会費総額を事業内容に見合った収支均等とする基本方針とし、賦課金(変動会費)は収入総額を3億円とするとともに前年登録台数に応じて徴収する制度に移行した。

2010年よりスタートした二輪事業については、収支を四輪事業と区分することとし、定額会費と賦課金(変動会費)で構成されているのは同じだが、変動会費については、台当り単価を設定し、前年販売台数に応じて算出された金額を、毎月均等に納付する方式となっている。



## Membership Fee System (Expense Sharing)

After WWII, full-scale auto imports began when controls imposed by the General Headquarters of the Allied Forces were lifted in 1952 with the foundation of the Automobile Importers' Association under governmental foreign exchange allocation. Monthly membership fees were fixed at 5,000 yen plus a variable fee of 1 yen for every dollar of imports.

In 1965, auto imports were liberalized and the Japan Automobile Importers Association was founded. Monthly membership fees based on the latest foreign exchange allocation at the time were 50,000 yen plus variable fees of 0.5 yen for every dollar of imports up to \$50,000, 0.4 yen for every dollar from \$50,001 to \$1,000,000, and 0.3 yen for every dollar from \$1,000,001 upward.

In 1995, the basis of calculation for shared expenses was changed from import value (which had been the norm for the preceding 30 years) to the number of vehicle registrations.

As growth of the imported car market slowed and shared expense revenues decreased, the JAIA membership fee system was reviewed in 2000. While the monthly fee was raised from 50,000 yen to 100,000 yen for expense sharing by broader member base, the fees based on the vehicle numbers were lowered and stabilized at a certain ceiling to alleviate burdens borne by major importers.

As the Association's membership became increasingly centered on overseas manufacturers' subsidiaries, a basic policy was established to seek balance between overall membership fees and expenses incurred by the Association in its actual operations. As a result, overall revenue was set at 300 million yen and calculation of shared expenses was based on the number of vehicles registered in the previous year.

Income and expenses relating to motorcycle services introduced in 2010 were kept separate from those of four-wheeler services, and while the existing system of fixed monthly fees and variable fees was adopted, a unit cost per motorcycle was also set. Fee calculation is based on the number of motorcycles sold in the previous year, and payments are made in uniform monthly amounts.

# | JAIA50年の足跡

# | JAIA's 50-Year History

幕開	[1965-1969]
成長	[1970-1974]
転換	[1975-1979]
苦難	[1980-1984]
浮揚	[1985-1989]
共存	[1990-1994]
安定	[1995-1999]
進化	[2000-2004]
波乱	[2005-2009]
成熟	[2010-2015]

Beginnings
Growth
Crossroads
Hard Times
Buoyancy
Collaboration
Stability
Evolution
Stormy Seas
Maturity



# 幕開

# Beginnings

日本自動車輸入組合（JAIA）が設立総会を開いたのが1965年11月のこと。当時の会員は57社。初代理事長には梁瀬次郎氏を選ばれた。同年の10月には完成車の輸入が自由化された。ただし、最大40%の輸入関税は残ったままだった。

The Japan Automobile Importers Association (JAIA) held its first general assembly in November 1965. At the time there were 57 member companies, and Jiro Yanase was appointed as the first chairman. In October of the same year, imports of complete vehicles were liberalized, but an import tariff of up to 40 percent remained applicable.

(台数 / Units)  
20,000

15,000

10,000

Nov. 1965  
組合設立総会を開催  
General Assembly for  
the foundation of JAIA

Jun. 1967  
中東戦争  
Arab-Israeli War

Apr. 1967  
JAIA 関西支部事務所を開設  
JAIA Kansai Branch Office opened

Oct. 1967  
東南アジア諸国連合  
(ASEAN) 発足  
Association of South-East Asian  
Nations (ASEAN) established

May 1969  
東名高速道路が全線開通  
Tomei Expressway fully opened

May 1969  
三菱重工、クライスラー  
合併覚書に調印  
Mitsubishi Heavy Industries and  
Chrysler sign a merger memorandum

Jul. 1969  
アポロ11号、月面着陸  
Apollo 11 lands on the moon

## [1965-1969]

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

1966

1967

1968

1969

## [1965-1969]

この時代から日本の景気が拡大し始める。日本企業の競争力も高まり、日本は当時の西ドイツを抜いて世界第2位の自動車生産国になった。一方で国際経済は先進国の通貨不安で動揺。アメリカはドル防衛策を打ち出すとともに日本政府に対し、自動車の資本自由化を要求。日米自動車交渉の結果、日本政府は1969年10月、自動車資本の一部自由化を1970年10月から行うことを決めた。ただし、外資の出資比率は最大50%、既存自動車メーカーへの資本参加は国が個別に審査することになった。

自動車の排ガス規制もこの時代が最初だ。アメリカではカリフォルニア州で1965年に排気規制がスタート。1970年にはマスキー法が成立し、5年後に厳しい排ガス規制が実施されることになった。日本では1966年、政府が一酸化炭素（CO）の規制に踏み切る。JAIAでも政府の説明会に参加するなどし、情報収集に努めた。

Japan's economy began to grow during this era. With its rising corporate competitiveness, the nation overtook the former West Germany and became the second-largest auto-producing country in the world. Meanwhile, the global economy wobbled due to the currency turmoil of advanced nations. In its formulation of a dollar-defense policy, the US demanded that Japan allow direct investment of foreign capital in the auto sector. As a result of Japan-US auto trade talks, the Japanese government agreed in October 1969 to liberalize part of the industry's capital in October 1970. However, the ratio of foreign capital investment was restricted to 50 percent, and state investigation of capital participation in existing auto manufacturers was mandated.

Motor vehicle emissions were also regulated for the first time during this period. Regulations were applied in California in 1965, and the passing of the Muskie Act in 1970 led to the introduction of stringent regulations on exhaust emissions in five years. Japan's government launched regulations on carbon monoxide (CO) in 1966, and JAIA moved to gather related information through such means as participation in government briefing sessions.



第4回東京オートショー (1963)  
4th Tokyo Auto show



東名高速道路が全線開通 (1969)  
Tomei Expressway fully opened

# 成長

# Growth

景気が拡大し、カラーテレビ、クーラー、自動車が「三種の神器」として一気に普及し始めた半面、国際通貨制度の急変や石油ショックに振り回された時代でもあった。また、1970年の第17回東京モーターショーには、輸入車と国産車が初めて合同で展示された。三菱自動車工業とクライスラー社の提携を国が許可し、外資参入の第1号となったのも1971年のことだ。

Against a backdrop of economic growth, color TVs, air-conditioners and cars (which came to be seen as the three essential status symbols) proliferated during this period. Meanwhile, Japan was tossed around by rapid changes in the international currency system and the oil crisis. At the 17th Tokyo Motor Show in 1970, imported cars were exhibited alongside domestic models for the first time. In 1971, a tie-up between Mitsubishi Motors and Chrysler was approved by the Japanese government as the first case of direct foreign investment in the sector.

(台数 / Units)  
40,000

30,000

20,000

10,000

## [1970-1974]

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

1970

1971

1972

1973

1974

Oct. 1970  
第17回東京モーターショーで、  
国産車と輸入車が初の合同展示  
First joint exhibition of domestic  
and imported models held at  
the 17th Tokyo Motor Show

Jul. 1971  
いすゞ、  
ゼネラル・モーターズ資本提携  
Capital tie-up between  
Isuzu and General Motors

Mar. 1972  
JAIA事務所を四ッ谷から  
千代田区永田町へ移転  
JAIA Office moves from  
Yotsuya to Nagata-cho in  
Chiyoda-ku, Tokyo

Jan. 1973  
ベトナム和平協定調印  
Vietnam Peace  
Accords signed

Apr. 1973  
米環境保護庁 (EPA)、  
マスキー法の延期を発表  
US Environmental  
Protection Agency (EPA)  
announces an extension of  
the Muskie Act

Oct. 1973  
第4次中東戦争、  
石油ショック  
4th Arab-Israeli War  
and Oil Crisis

May 1974  
JAIA他団体と廃棄車回収協力を設立  
JAIA with other associations  
establish End-of-life  
Vehicle Recovery Cooperative in  
conjunction

May 1974  
フォルクスワーゲン、  
初代「ゴルフ」を発表  
Volkswagen announces  
the first Golf



## [1970-1974]

ガソリンに含まれていた鉛分が社会問題化したのもこの頃。鉛はエンジンのノッキング（異常燃焼）を防ぐために用いられていたが、当局は無鉛化に向けて動き出す。JAIAは主要国の実情を政府に説明するとともに、ハイオクガソリンが必要な高出力エンジンの輸入車ユーザーのため有鉛プレミアムガソリンの十分な供給や、無鉛レギュラーの性能維持などを求める活動を行い、輸入車ユーザーに大きな混乱は見られなかった。結果として日本は世界で初めてガソリンや軽油の全面無鉛化を実現した。

いわゆるニクソンショックにより主要国が為替変動相場制へ移行した後、ドル安・円高傾向になったにも関わらず、日本の輸出依存体質は変わらなかったため、主要国は日本への風当たりを強めた。日本政府は輸入拡大に奔走。1972年には輸入消費財の調査結果を公表したが、自動車は「値下げが行われた」と一定の評価を得た。

It was also during this time that the lead content of gasoline came to be recognized as a social problem. Lead was used to prevent knocking (detonation) of engines, but the authorities took action toward the widespread introduction of lead-free fuel. In response, JAIA highlighted the actual situations of other key nations to the government while seeking to maintain a sufficient supply of leaded premium gasoline for imported cars and ensuring the performance of unleaded gasoline. As a result, Japan became the world's first country to make completely unleaded gasoline and diesel fuel available, and drivers of imported vehicles suffered no major consequences.

After the shift by major countries to a floating exchange rate system in the aftermath of the Watergate scandal, the trend of a cheaper dollar and a stronger yen continued. As its dependency on exports continued, Japan came under intense pressure from other key countries. The government scrambled for import expansion. The results of a survey on consumer imports in 1972 indicated achievement of price cuts in Japan's automobile market.



高度経済成長時代  
Rapid economic growth period



第17回東京モーターショー (1970)  
17th Tokyo Motor Show

世界経済は石油ショックの後遺症に悩まされる。日本も例外ではなかったが、自動車や家電の輸出は好調で貿易黒字が積み上がり、欧米諸国から非難を受け始めた。JAIAは自動車の輸入審査手続きが円滑に進まない項目をまとめ「自動車の輸入促進に関する要望書」を政府や報道各社などに配付し、改善を求める。こうした働きかけもあり、政府は外国試験機関の結果を活用したり、海外に出向いて輸入のための予備審査を行うようになった。新型車の認可に必要な技術基準について、主な海外基準を日本基準と同等に扱うようになったのもこの頃からだ。

The world economy suffered from the aftereffects of the oil crisis. Japan was also affected, but additionally came under fire from European and American countries for an increasing trade surplus associated with growing exports of automobiles and electrical appliances. JAIA compiled its Written Request for Motor Vehicle Import Promotion (a document describing areas of no seamless growth in imports) and distributed it to the government and the media. Due in part to such moves, the Japanese government began referencing reports from overseas testing institutes and conducting preliminary approval tests abroad. During this period, key regulations from overseas first came to be treated as equivalent to the technical standards of the country.

(台数 / Units)  
70,000

60,000

50,000

40,000

30,000

20,000

10,000

1975

1976

1977

1978

1979

May 1975  
排ガス規制による熱害対策説明会  
Briefing session on measures against heat damage caused by observance of emissions regulations

Nov. 1975  
第1回先進国首脳会議 (サミット)  
1st Summit Conference

Oct. 1976  
初のF1日本GPが富士スピードウェイで開催  
1st F1 Grand Prix in Japan held at Fuji Speedway

Jul. 1976  
JAIA「自動車の輸入促進に関する要望書」を発表  
JAIA Written Request for Motor Vehicle Import Promotion announced

Apr. 1977  
JAIAキーマーク制定、商標登録  
JAIA logo registered as a trademark

Mar. 1978  
輸入関税撤廃  
Import tariff abolished

Nov. 1978  
JAIA第1回東京外車オークション  
JAIA 1st Tokyo Foreign Car Auction

May 1979  
東洋工業、米フォード社との提携を発表  
Tie-up between Toyo Kogyo (now Mazda) and US Ford announced

Jun. 1979  
JAIA、日本貿易振興機構 (JETRO) と共同でニューヨーク事務所に自動車部設置  
Japan External Trade Organization (JETRO) established its Automobile Division at New York Office in conjunction with JAIA

## [1975-1979]

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



## [1975-1979]

当時の梁瀬次郎理事長は「『輸入車は悪だ』という政府の考え方が変わってきた」と振り返っている。

1978年は輸入車市場にとって画期的な年だった。すでに6.4%にまで引き下げられていたとは言え、輸入車への関税がついに撤廃されたのだ。円高基調もあり、JAIA会員各社は需要喚起のため相次ぎ値下げに踏み切る。この結果、1978年の輸入車市場は年間5万台、翌年は年間6万台へと急成長を見せた。ただこの後、再び世界を襲った石油ショックなどにより、日本の輸入車市場は厳しい“冬の時代”を迎えることになる。

Jiro Yanase, the JAIA chairman at the time, reflected, “The government’s opinion that imported car are fundamentally bad is changing.”

The year 1978 was revolutionary for the imported car market. Tariffs on imported vehicles, which had already been reduced to 6.4 percent, were finally abolished. Combined with the trend of a strong yen, JAIA members began cutting prices one after another in an attempt to stimulate demand. As a result, the imported car market grew rapidly to 50,000 units in 1978 and more than 60,000 units the following year. However, due to the global effects of another oil crisis and other influences, Japan’s imported car market subsequently faced a period of severe depression.



JAIAキーマーク制定 (1977)  
JAIA logo



'77 東京外車ショウ (1977)  
'77 Tokyo International Automobile Show



2度目の石油ショックを受け、主要国はインフレや失業問題に直面し、貿易赤字も次第に深刻化していく。日本は国内消費こそ振るわなかったものの、輸出は好調ぶりを持続。この結果として各国との貿易摩擦がピークに達し、日本は輸入促進の一方で、自動車輸出の自主規制、そして海外での生産へと向かっていくことになる。

In response to the second oil crisis, key nations faced inflation and unemployment problems, and trade deficits became increasingly serious. Despite sluggish domestic consumption, Japan continued performing well in exports. As a result, trade friction with other countries hit a peak and Japan was forced to move toward voluntary restraint on auto exports and production overseas.

(台数 / Units)  
60,000

50,000

40,000

30,000

## [1980-1984]

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

Sep. 1980  
イラン・イラク戦争  
Iran-Iraq War

Dec. 1980  
日本の生産台数、1104万台で世界1位に  
Vehicle production in Japan reaches  
11.04 million units (the world's highest)

Nov. 1982  
JAIA 第1回輸入車試乗会  
JAIA 1st Imported Car  
Test Ride

Jun. 1982  
少数台数自動車に対する取扱制度  
Handling Procedure for  
Small-volume Imported Vehicles

Aug. 1981  
鈴木、いすゞ、ゼネラルモーターズが資本提携  
Capital tie-up between  
Suzuki, Isuzu and General Motors

Aug. 1982  
日本が3年車検に  
Period up to the first renewal  
inspection extended to three years in Japan

Mar. 1983  
中国自動車道が全線開通  
Chugoku Expressway  
fully opened

Apr. 1983  
東京ディズニーランドが開園  
Tokyo Disneyland  
opened

Aug. 1983  
エアスポイラー等が認可  
Installation of spoilers and  
other accessories permitted

Sep. 1983  
官民合同対日市場アクセス促進ミッションが  
米国、次いで欧州へ  
Mission for Improved Access  
to the Japanese Market  
visits the US and Europe

1980

1981

1982

1983

1984



## [1980-1984]

1979年に年間6万台を達成した輸入車市場だが、翌年には減少に転じ、1983年まで4年連続で減り続けた。国産車の販売も確かに伸び悩んだが、輸入車は海外メーカーの原価高騰に円安が重なったうえ、燃費面でも小型車が多い日本車より不利で苦戦を強いられた。

とは言え、輸入車に対する門戸は確実に開いていく。例えば、1982年に実施された「少数台数自動車に対する取扱制度」。1型式当たり100台未満の輸入車について、審査手続きを簡素化するものだ。当時は、この制度に該当する車種が輸入車全体の4分の3を占めていたこともあり、多くのインポーター（輸入業者）が制度を活用した。この制度は「輸入自動車特別取扱制度」となり、今では1型式当たり5,000台まで適用されている。

またJAIAは、現在まで続くメディアを対象とした輸入車試乗会を1982年からスタートさせた。

The imported car market reached 60,000 units per year in 1979, but took a downward turn the following year; annual sales continued to decline until 1983. Sales of domestic models were also sluggish, but imported brands faced the further challenges of rising prices and a weaker yen. On top of this was the disadvantage of lower fuel efficiency as compared with Japanese brands, which led to higher ratios of compact models.

Nevertheless, the door for imported cars came to be opened in no uncertain manner. An example of this change was seen with the 1982 introduction of the Handling Procedure for Small-volume Vehicles, which streamlined the inspection process for such vehicles imported in quantities of fewer than 100 units per vehicle type. At the time, imported models in this category accounted for three quarters of the total. Importers embraced the system, which later became the Preferential Handling Procedure for Imported Vehicles (now applicable to quantities of up to 5,000 units per type).

In 1982, JAIA also started the Imported Car Test Ride for the Media event, which continues today.



中国自動車道開通 (1983)  
Chugoku Expressway opened



東京ディズニーランド開園 (1983)  
Tokyo Disneyland opened

# 浮揚

# Buoyancy

円高不況の克服からバブル経済へと続くこの時期に、輸入車市場は本格的な成長期へと突入する。日系メーカーや商社などが輸入車を扱い始めたのもこの頃。三菱自動車工業がメルセデス・ベンツ車、スズキはゼネラル・モーターズ車、富士重工はボルボ車、いすゞ自動車はオペル車、マツダはシトロエン車を相次ぎ国内で扱い始めた。日本市場の購買力に気づいた海外メーカー側も相次ぎ、全額出資による日本法人の設立に動く。

During this era Japan managed to overcome the recession caused by the strong yen. The nation went on to experience a bubble economy, entering a stage of full-scale growth in the imported car market. Numerous Japanese auto manufacturers and trading companies began handling imported vehicles: Mitsubishi Motors sold the Mercedes-Benz brand, Suzuki the GM brand, Fuji Heavy Industries the Volvo brand, Isuzu the Opel brand and Mazda the Citroën brand. Recognizing the buying power of the Japanese market, overseas manufacturers moved to establish 100%-owned Japanese subsidiaries.

(台数 / Units)  
250,000

200,000

150,000

100,000

50,000

## [1985-1989]

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

Dec. 1985  
円高ドル安、1ドル200円突破  
A stronger yen and a weaker dollar  
(below 200 yen to the dollar)

Dec. 1985  
輸入車特別取扱制度  
Preferential Handling Procedure  
for Imported Vehicles

May 1987  
JAIA梁瀬理事長、勲2等瑞宝章  
JAIA chairman Jiro Yanase  
awarded the Order of the Sacred  
Treasure, Gold and Silver Star

Jan. 1988  
日本で高級車ブーム、  
「シーマ現象」  
Luxury car boom in Japan;  
the "Cima phenomenon"  
(Luxurious Nissan Cima  
accepted by ordinary people)

Jul. 1988  
自動車保険、国産車外車区分廃止  
Domestic/imported segmentation  
of auto insurance abolished

Jan. 1989  
「平成」へ元号変更  
New Japanese imperial era  
(called the Heisei period) begins

Apr. 1989  
日本で消費税(3%)スタート  
Consumption tax introduced  
in Japan (3%)

Oct. 1989  
「外車ショウ」から  
「輸入車ショウ」へ名称変更  
Title changed from  
"International  
Automobile Show"  
to "Imported Car Show"

1985

1986

1987

1988

1989



## [1985-1989]

このころ行われた制度改革も輸入車には追い風となった。1989年には消費税3%と引き換えに普通乗用車に23%もかかっていた物品税が廃止され、寸法や排気量によって決まる自動車税の格差も是正された。「3ナンバー車」と呼ばれていた車種区分の需要が富裕層から一般消費者まで広がり、輸入車は「高嶺の花」から「少し手を伸ばせば購入できる身近な存在」へと変わった。

日本政府の輸入促進政策と制度改革、円高、海外メーカーの日本市場重視、そしてJAIA会員による販売ネットワークの整備により、この頃の輸入車販売は年率20~40%の勢いで増えていった。

Revisions to legal systems during this period provided a boost for imports. In 1989, the 23-percent commodity tax levied on standard-sized cars was abolished and replaced with consumption tax of just 3 percent, and the gaps in bands for automobile tax, which was based on body size and engine displacement, were corrected. Demand for what were known as “3-number cars” (i.e., those in the number 3 registration license category) widened from the wealthy class to general consumers, thereby shifting the status of imported cars from something beyond the reach of ordinary people to something familiar that could be purchased with only a little self-extension.

Due to the Import promotion policy and the legal changes made by the Japanese government along with a strong yen, Japan's increased profile among overseas manufacturers, and the development of sales networks by JAIA members, imported car sales grew at an annual rate of 20 to 40 percent during this period.



'89東京外車ショウ (1989)  
Tokyo International Automobile Show



バブル経済 (株価上昇)  
Bubble Economy



「昭和」から「平成」へ (1989)  
“Heisei” period begins

# 共存

# Collaboration

世界経済の拡大に陰りが見え始め、日本もバブル景気後の処理に翻弄される。輸入車販売も1990年をピークに一服した。消費の冷え込みに加え、車庫法の改正や駐車場代の高騰、R V（SW、MPV、SUV）ブームに乗り遅れたことが原因だ。

Clouds began gathering over the world economy and Japan was hampered by the need to take care of the mess left after its bubble economy burst. Sales of imported vehicles began to decline after peaking in 1990. This was attributable not only to reduced consumption in general, but also to amended garage regulations, a steep rise in parking lot rents and the industry missing the RV (SW, MPV, SUV) boom.

(台数 / Units)  
300,000

250,000

200,000

150,000

100,000

Feb. 1990  
ルノーとボルボが提携  
Renault and Volvo  
forms an alliance

Oct. 1990  
東西ドイツが統一  
East and  
West Germany unified

Jan. 1991  
湾岸戦争始まる  
Gulf War breaks out

Nov. 1990  
JAIA 25周年記念事業  
JAIA 25th  
Anniversary Projects

Aug. 1991  
JAIA 関西支部が移転  
JAIA Kansai Branch Office  
relocated

Nov. 1992  
梁瀬理事長、日本外国特派員協会で講演  
JAIA Chairman Jiro Yanase  
makes a speech at the Foreign  
Correspondents' Club of Japan

Jan. 1993  
欧州共同体 (EU)  
市場発足  
European Union (EU)  
market established

Jul. 1993  
三菱自動車工業、  
クライスラーとの資本関係を解消  
Mitsubishi Motors and  
Chrysler ends capital ties

Sep. 1994  
JAIAと日本貿易振興会  
(JETRO)との  
輸入促進事業スタート  
Japan External Trade  
Organization (JETRO)  
Import Promotion  
Program with JAIA started

## [1990-1994]

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

1990

1991

1992

1993

1994



## [1990-1994]

一方で、輸入車流通にとってはニュースが相次いだ。1991年には国内最大手のトヨタ自動車がフォルクスワーゲン（VW）車を専門の販売網で扱うと発表。ホンダやマツダなども自社販売網で輸入車を扱い始めた。翌年にはインポーター最大手のヤナセがVW車の販売を打ち切り、オペル車の輸入販売に乗り出す。トヨタはまた、ゼネラル・モーターズ車を輸入し、トヨタブランドで販売し始める。こうした動きは、再び激しくなった欧米との貿易摩擦を緩和する狙いも込められていた。日系メーカーの海外生産車が国内に増え始めるのもこの頃だ。

実際、日本車の輸出の増加に対し、欧米政府は自動車貿易摩擦の解消を日本に迫る。1992年にはブッシュ米大統領がビッグスリー首脳を引き連れて来日し、日本政府に輸入拡大や米国製部品の購入を迫った。日米協議はその後も断続的に開かれ、1995年に決着するまで2年以上かかった。

Meanwhile, the situation of imported car distribution continued to improve. In 1991, Japan's leading auto manufacturer, Toyota, announced plans to sell Volkswagen models through an exclusive sales channel, and Honda and Mazda also began marketing imported cars via their own sales networks. The following year, the leading importer, Yanase, ended its handling of the VW brand and began importing and selling Opel cars. Toyota also imported vehicles manufactured by General Motors for distribution under the Toyota brand. These moves were partly intended to ease re-intensified trade friction with Europe and the US. Vehicles manufactured overseas by Japanese auto manufacturers were increasingly imported to Japan during this period.

The governments of individual nations demanded that Japan take action to alleviate the situation of trade friction. In 1992, US President Bush visited Japan with executives from the Big Three, pressing the Japanese government to expand imports and purchase US-made products. Japan-US talks continued on and off thereafter, with the nations taking more than two years to reach a settlement in 1995.



湾岸戦争（1991）  
Gulf War



欧州共同体市場発足（1993）  
EU market established



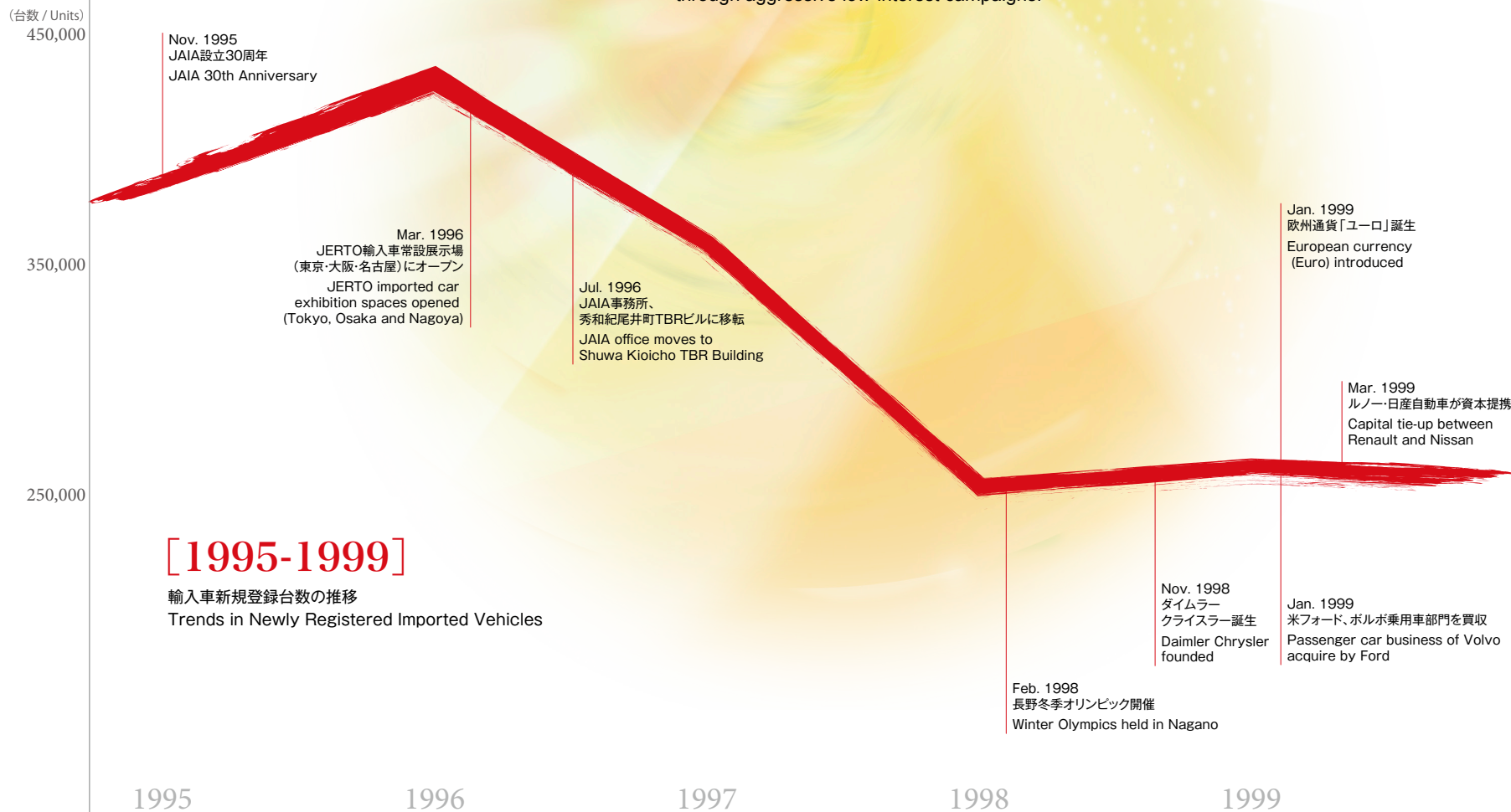
JETRO・JAIA輸入促進事業（1994）  
JETRO and JAIA Import Promotion Project

# 安定

# Stability

世界経済は米国を中心に緩やかな成長を維持する一方で、日本は懸命の景気対策にもかかわらず「失われた10年」と呼ばれる不況から抜け出せずにいた。ただ、輸入車販売は再び増え始め、1996年には過去最高の43万台近くを販売した。日系メーカー車を除いても約32万5,000台だ。このころ海外メーカー各社は中・大型車から小型車までラインナップを充実させるとともに、積極的な低金利キャンペーンを展開し、国産車ユーザーの取り込みに成功した。

While the world economy continued to grow steadily with focus on the US, Japan failed to pull out of its recession (the "lost decade") despite a series of economic pump-priming measures. However, sales of imported cars began increasing again, reaching a record high in 1996 at slightly below 430,000 units. The figure excluding Japanese brands was about 325,000 units. Around this time, overseas manufacturers began upgrading their product lineups (which ranged from medium-size/large cars to compact models) after managing to capture drivers of domestic-brand vehicles through aggressive low-interest campaigns.





## [1995-1999]

ただ、翌1997年には消費税が3%から5%へ引き上げられ、国内の自動車市場は前年から100万台以上、落ち込んでしまう。輸入車販売も増税の影響からは逃れられず、苦戦を強いられた。販売網の充実度で勝敗が分かれたことも特徴で、ヤナセ、トヨタ自動車をそれぞれパートナーに持つメルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン（VW）がBMWとともに3強の地位を固めた。その他の輸入車勢も体制の立て直しを急ぎ、サブ車やボルシェ車などの輸入権が移された。米ゼネラル・モーターズは1997年に専売網でサターン車を発売したが、4年後に撤退することになる。

However, in the following year (1997), a consumption tax hike from 3 to 5 percent caused motor vehicle sales in Japan to decrease by more than a million units from a year earlier. The tax increase also had adverse impacts on imported cars, and the industry faced an uphill battle. Success in this market depended on sales network enhancement, and Mercedes-Benz and Volkswagen (which had partnerships with Yanase & Co. and Toyota, respectively), and BMW, became the top three. Other imported brands made quick moves to rebuild their internal structures, and import agreements were transferred for the Saab and Porsche brands. In 1997, GM began selling the Saturn brand via an exclusive dealer network, but was forced to withdraw after four years.



JAIA設立30周年 (1995)  
JAIA 30th Anniversary



ダイムラー・クライスラー (1998)  
Daimler Chrysler

# 進化

# Evolution

世界経済は原油価格の上昇や導入2年目となるユーロ安に見舞われつつも堅調な推移を見せ、日本経済にもようやく回復の兆しが見え始めた。とは言え、国内の新車販売は年間600万台を上回ることなく、輸入車も27万台前後で推移した。

As the global economy remained strong despite the impacts of rising oil prices and weakness in the Euro a year after its introduction, the Japanese economy finally saw signs of recovery. Nevertheless, new vehicle sales in Japan remained below six million units per year, and those of imported cars hovered around 270,000 units.

(台数 / Units)  
350,000

300,000

250,000

200,000

50

Sep. 2000  
JAIA新運営方針を制定  
New JAIA administrative  
policy instituted

Sep. 2001  
アメリカ同時多発テロ  
Attack on America

Jan. 2002  
「ユーロ」通貨が流通開始  
Euro put into circulation

Jul. 2002  
自動車リサイクル法成立  
Auto Recycling  
Act passed in Japan

May 2003  
米がイラク戦闘終了を宣言  
End of fighting in Iraq  
declared by the US

Apr. 2004  
梁瀬次郎、JAIA元理事長、  
米自動車殿堂入り  
Former JAIA Chairman  
Jiro Yanase elected to  
US Automotive Hall of Fame

## [2000-2004]

輸入車新規登録台数の推移

Trends in Newly Registered Imported Vehicles

2000

2001

2002

2003

2004



## [2000-2004]

こうした中、1998年のダイムラー・クライスラーを契機に川上で進んだ国際再編のうねりが国内市場にも押し寄せる。マツダやジャガーに続き、ボルボ（乗用車）を傘下に収めたフォードは、日本で20年近く続いたマツダ車とフォード車の併売を打ち切り、専売網の構築に乗り出す。1999年に日産自動車へ資本参加したルノーは日産系ディーラー網を活用した拡販に動き始めた。アウディが本国の高級路線に沿い、専売網を作り始めたのもこの頃だ。

韓国メーカーも日本市場に食指を動かし始めた。大宇自動車（現 現代自動車）が日本法人を設立し、小型車「マティス」を販売。最大手の現代自動車も2001年から専売網を募り、ミニバン「トラジェ」など3車種を売り出した。ただ、日本車との差別化が難しく、撤退した。

2000年5月に梁瀬次郎理事長が退任し、JAIAの組織運営がひとつの節目を迎えたのもこの頃だ。

Against such a backdrop, the surge of international car manufacturer realignment triggered by Daimler Chrysler in 1998 also swept the Japanese market. Ford, which secured control of Volvo passenger cars following that of Mazda and Jaguar, ended its concurrent Japan sales of the Mazda and Ford brands, which had continued for almost two decades, and began developing an exclusive sales channel. Renault, which acquired an equity stake in Nissan in 1999, attempted to expand sales utilizing Nissan's dealer network. In line with its policy of focusing on luxury segments in its home country, Audi began constructing a dedicated sales network during this time.

South Korean auto manufacturers were also eager to tap the Japanese market. While Daewoo Motor established a Japanese subsidiary and sold the Matiz compact car, Hyundai Motor, South Korea's largest car manufacturer, began looking for dealers for an exclusive network in 2001 and launched three models including the Traget minivan. However, both companies were later forced to withdraw from passenger car business in Japan after failing to differentiate from Japanese models.

JAIA chairman Jiro Yanase stepped down in March 2000, marking the end of an era for the organization.



東京輸入車ショウ（2001）  
Tokyo Imported Automobile Show



梁瀬JAIA元理事長米国自動車殿堂入り（2004）  
Former JAIA Chairman Mr. Yanase elected to US Automobile Hall of Fame

# 波乱

# Stormy Seas

BRICsに代表される新興国が存在感を増し始める一方、リーマンショックや原油価格の急騰など世界経済は波乱含みの展開を見せる。デフレから脱却しつつあった日本経済も新興国向け輸出が堅調に推移する一方、リーマンショックなどに翻弄され、国内消費や雇用は一進一退が続いた。

As the presence of emerging countries led by the BRICs increased, the international economy was thrown into turmoil by issues including the Lehman Crisis and rising crude oil prices. Exports to developing nations brought earnings, but the Japanese economy, which was growing out of its deflationary period, was tossed about by these issues. Domestic consumption and employment seesawed.

(台数 / Units)  
300,000

250,000

200,000

150,000

Jan. 2005  
自動車リサイクル制度  
Auto Recycling System  
introduced in Japan

Dec. 2005  
自動車保有関係手続きの  
ワンストップサービス  
(OSS) 開始  
One-stop service for  
vehicle ownership  
(OSS) introduced

Aug. 2005  
日本に「レクサス」導入  
Lexus introduced  
in Japan

Jul. 2006  
JAIA事務所、芝ボートビルに移転  
JAIA office moves to the  
Shiba Boat Building

Jul. 2008  
原油、1バレル147ドルの最高値  
Crude oil peaks at  
\$147 per barrel

Apr. 2009  
エコカー減税、補助金スタート  
Eco-car tax incentives and  
other subsidies introduced  
in Japan

Jun. 2007  
道路交通法改正により  
「中型自動車免許」創設  
Road Traffic Act amended to add  
the Medium-sized Vehicle driver's  
license category

Sep. 2008  
米リーマンブラザーズ経営破綻  
Failure of Lehman Brothers

Jun. 2009  
米ゼネラル・モーターズ、  
連邦破産法の適用を申請  
General Motors files  
for federal bankruptcy

## [2005-2009]

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

2005

2006

2007

2008

2009



## [2005-2009]

輸入車販売も国産車と同じように低調だったなか、各社はミニバンやSUV、エントリーカーなど多彩な車種を投入して販売台数を維持した。それでもリーマンショックやガソリン価格の高騰には抗えず、2009年の販売は17年前の水準にまで落ち込んだ。同年春には政府の経済対策としてエコカー減税や補助金がスタートしたが、当初は大半の輸入車が適合せず、輸入各社は独自の販売促進策を強いられた。JAIAは輸入車のリードタイムや燃費基準などを考慮するよう経済産業省に要望した。

ただ、こうしたなかで健闘を見せたのは高級車。2007年の輸入車販売では半分以上を400万円以上が占め、1,000万円を超える高級車の販売も堅調だった。従来の富裕層をはじめ、ITなどの起業家が需要を押し上げた。また、2006年にはメルセデス・ベンツがクリーンディーゼル車を他社に先駆けて国内発売し、話題を集めた。

As with domestic brands, sales of imported cars were sluggish. Despite JAIA members' efforts to maintain sales by launching a range of vehicle classes including minivans, SUVs and low-end models, the sector was unable to combat the effects of the Lehman Crisis and rising gasoline prices. Sales in 2009 dropped to levels seen 17 years before. In spring of the same year, the government began granting eco-car tax incentives and other subsidies as economic policy measures. However, since the majority of imported models were initially not eligible, importers were forced to offer sales promotions of their own. Meanwhile, JAIA asked the Ministry of Economy, Trade and Industry to give special consideration to imported cars in terms of lead time and fuel efficiency criteria.

Unexpectedly, high-priced models performed well in this environment. Models priced at 4 million yen and over accounted for more than half of all imported cars sold in 2007, and high-end luxury models priced over 10 million yen also sold well. Such demand was boosted by entrepreneurs in IT and other sectors in addition to conventional purchases by the wealthy class. In 2006, Mercedes-Benz also launched a clean diesel model ahead of others, attracting public attention.



ワンストップサービス開始 (2005)  
One-stop service for vehicle ownership



高級車販売好調 (2007)  
High-end luxury models priced over 10 million yen sell well



原油価格高騰 (2008)  
Soaring crude oil price

# 成熟

# Maturity

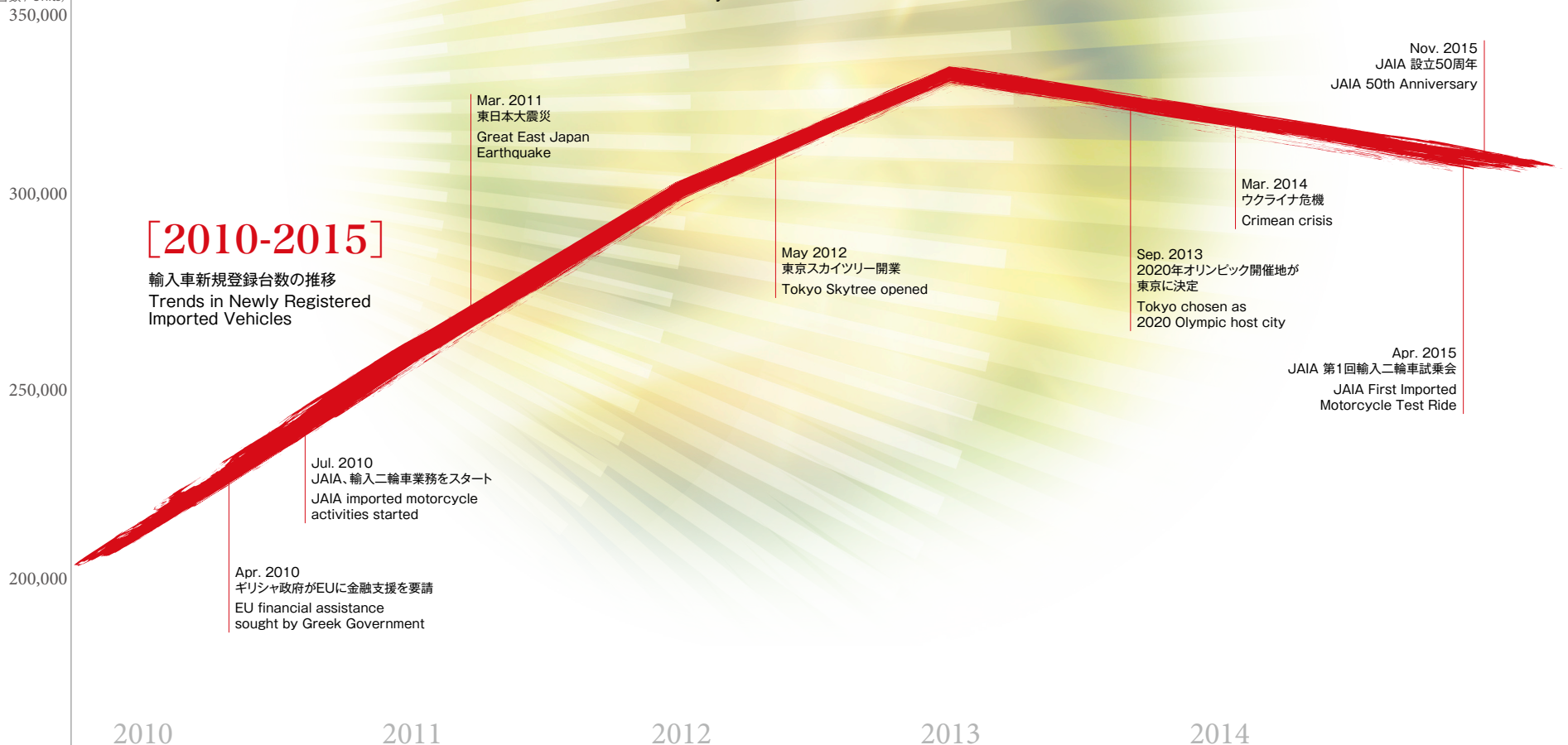
リーマンショック後に各国が取った財政出動や金融緩和策により、ギリシャ債務危機などのリスクを残しつつも世界経済は緩やかに回復し始めた。日本では2011年に東日本大震災が発生。輸入車各社は新車発表会を延期する一方で、ダイムラーグループがベンツの軍用車両20台を空輸して被災地に送り込むなど、復旧・復興支援に取り組んだ。JAIAも被災者への税減免や車検有効期間の延長、被災車両の一括処理などを政府に要望した。

The global economy began to recover moderately thanks to the fiscal action and monetary easing policies of Japan and other countries after the Lehman Crisis, although threats such as the Greek debt crisis remained. In Japan, the Great East Japan Earthquake struck in 2011. While postponing new model rollouts, importers extended support for recovery and reconstruction. By way of example, the Daimler Group airlifted 20 trucks and off-road vehicles from Germany to quake-hit areas. JAIA also called on the government to introduce measures including tax exemptions or cuts for those affected, extension of vehicle inspection deadlines, and support for collective disposal of destroyed vehicles.

## [2010-2015]

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

(台数 / Units)  
350,000





## [2010-2015]

2009年を底に輸入車販売も回復する。エコカー減税対象車が市場をけん引したほか、所有感やステイタスを満たす400万円以下の「プレミアム・コンパクトカー」が安定した販売を見せるようになる。2011年には東日本大震災によるサプライチェーンの破綻で国産車の供給が滞ったこともあるが、輸入車シェアが初めて10%を突破。翌2012年には15年ぶりに年間30万台を超えた。日本は乗用車メーカーだけでも8社を抱える自動車王国だが、消費者にとって輸入車と国産車の垣根はもはや薄れた。量的に輸入車販売が伸びる余地はあるが、すでに世界中のブランドのクルマが行き交う成熟したマーケットとなった。

2010年にスタートした二輪事業も四輪と同様に、基準の国際化や市場活性化など、各種事業活動を展開している。

こうした中で、日本仕様の検討からアフターサービス、リサイクルなどを担うJAIA会員である輸入事業者による不断的努力が、クルマ社会のダイバーシティ（多様性）を支え続けていることは言うまでもない。

Imported car sales recovered after bottoming out in 2009. In addition market drive provided by models eligible for eco-car tax incentives, sales of premium compact models priced at 4 million yen or lower, which gave a sense of ownership and status despite their low price, began showing stable results. Due in part to occasional delays in the supply of domestic models after the earthquake and tsunami of 2011, the share of imported cars exceeded 10 percent for the first time ever, and annual sales in 2012 surpassed 300,000 units for the first time in 15 years. Although Japan is seen as a motor vehicle superpower with eight passenger car manufacturers in addition to six truck and motorcycle manufacturers, the barrier between imported and domestic models is no longer high from a consumer standpoint. Quantitatively there is room for improvement in sales of imported cars, but Japan is now a mature market in which vehicles of worldwide brands come and go.

JAIA introduced services for motorcycles in addition to its car-related activities in 2010. These include efforts toward the internal harmonization of regulations and market stimulation.

The tireless contribution of JAIA member importers in the study of Japanese specifications, after-sales service and vehicle recycling provide ongoing support for the diversity of motorized society in this regard.



JAIA 輸入二輪車事業スタート (2010)  
JAIA imported motorcycle activities started



東日本大震災 (2011)  
Great East Japan Earthquake



2020年東京オリンピック開催決定 (2013)  
Tokyo-2020 Olympic host city

## ITSとJAIAの役割

人、車、道路を通信で結び、事故や渋滞といった社会的課題の解決を目指す高度道路交通システム（ITS）。近年は日本やEU、アメリカなど主要国で自動運転技術に関連する官民プロジェクトが進む。ゼネラル・モーターズが自動追従機能を搭載した「キャデラック」を、アウディが渋滞時の自動運転機能と自動駐車機能を搭載した「A8」を2017年までに実用化するとそれぞれ発表するなど、自動車メーカー間の開発競争も激しくなっている。

ただ、自動車は国際商品だけに競争と協調のバランスが問われるところだ。JAIAは、国土交通省によるASV（先進安全自動車）検討会など様々な会議に参加し、インポーター経由で各国のメーカーと日本政府との橋渡し役を務めている。「ITSセーフティ2010」など、過去の官民デモンストレーションには、フォルクスワーゲンやアウディ、メルセデス・ベンツも参加し、最先端技術を搭載した車両を来場者に披露した。

2020年から2025年にかけて実用化が見込まれる自動運転技術は、交通事故やドライバーの負担を減らす効果が期待される半面、外部からのハッキング対策など新たな課題も浮上しつつある。テクノロジーが持つメリットを最大限に引き出し、負の側面を最小限に抑えるには、開発から流通、アフターサービスまで一丸となった取り組みが欠かせない。JAIAの果たす役割はますます重要となる。

## ITS and Roles of JAIA

The Intelligent Transport System (ITS) is intended to address social issues such as traffic accidents and congestion by connecting people, vehicles and road infrastructure via communication systems. In recent years, public and/or private projects have progressed in key countries like Japan, EU nations and the US. Competition among automakers has also increased as a result of GM's plans for the practical application of an automatic following system in its Cadillac by 2017 and Audi's plans for an A8 with the capacity for autonomous driving on congested streets and automated parking.

However, careful consideration of the balance between competition and cooperation is required because automobiles are an international commodity. Through its participation in the Advanced Safety Vehicle (ASV) Study Group of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and other discussion forums, JAIA acts as a bridge between OEMs (via importers) and the Japanese government. Volkswagen, Audi and Mercedes-Benz have all taken part in related public-private initiatives such as ITS Safety 2010 to showcase vehicles equipped with cutting-edge technologies.

While the expected practical application of autonomous driving technologies between 2020 and 2025 will likely reduce traffic accident numbers and burdens on drivers, new challenges such as the development of anti-hacking measures have also arisen. In order to maximize technological benefits while minimizing negative impacts, a process that integrates development, distribution and after-sales service is required. Against such a background, JAIA's roles are expected to become more significant than ever.



# 輸入車50年の歴史

## 50-year History of Imported Cars

1965年～1970年代

アメリカ車の時代と欧州コンパクトの台頭

1965 to 1970s

Era of American Cars and Emergence of European Compact Models

1980年代

設計思想や性能で輸入車のイメージが定着

1980s

Establishment of Image of Imported Cars Based on Design and Performance

1990年代

保有のハードルが下がり輸入車の魅力が浸透

1990s

Barriers to Ownership Lowered and Appeal of Imports Highlighted

2000年代

活況なブランド戦略で選ぶ楽しみが拡大

2000s

Thrill of Choosing Enhanced by Brisk Branding Strategies

輸入車の先進安全技術 テクノロジー

輸入車が持ち込んだ先進的な思想は数限りない

Technology: Advanced Safety Technologies in Imported Vehicles  
Wide Variety of Advanced Ideas Brought by Imported Cars

## 輸入車50年の歴史

### アメリカ車の時代と欧州コンパクトの台頭

1965年～1970年代

JAIA発足当時のインポーター数は57社。はるばる日本へと海を渡ってきたクルマの多くは戦前から輸入が始まっていたアメリカ車をはじめ、品質の向上が著しかったドイツ車、格式あるイギリス車、先進的デザインのフランス車などだった。1950～60年代に大きく華麗なボディスタイルで栄華を極めたアメリカ車はフルサイズセダンからスポーツカーまで多士済々。当時の日本では社用車として使われることが多く、黒塗りの大型セダンが幅を利かせた。半面、1973年に勃発した第1次オイルショックにより、アメリカ車は方向転換を強いられる。1970年代には「インターミディエイト」と呼ばれる少し小型で使い勝手に優れるモデルも登場した。

欧州車は1950年代からフォルクスワーゲン「ビートル」やブリティッシュ・モーター・カンパニー「ミニ」、シトロエン「2CV」などに代表される庶民の足が第二次世界大戦後の復興期を支え、やがて世界にも広がった。それに代わる小型車開発も進み、1970年代にはフォルクスワーゲン「ゴルフ」が登場。横置きの前エンジン・フロントドライブ（FF）による現代的な2ボックス車レイアウトの先駆けとなり、いまなお世界で親しまれるFFコンパクトカーの礎を築いた。また、1970年代初頭にはアメリカのスペシャルティカーによるアメ車ブーム、1970年代半ばにはイタリア車を中心としたスーパーカーブームが日本で巻き起こった。



フォルクスワーゲン「ビートル」  
Volkswagen Beetle



キャデラック「フリートウッド・エルドラド」  
Cadillac Fleetwood El Dorado



先進的なデザインのシトロエン「DS」は1955年にデビュー  
Innovatively designed Citroën DS (launched in 1955)



## 50-year History of Imported Cars

*1965 to 1970s*

## Era of American Cars and Emergence of European Compact Models



フォルクスワーゲン「ゴルフ」  
Volkswagen Golf



ポルシェ「911」  
Porsche 911



フォード「マスタング・マッハ1」  
Ford Mustang Mach 1



ランボルギーニ「カウンタック」  
Lamborghini Countach



BMC「ミニ」  
BMC Mini

JAIA had 57 member importers when it was founded. The cars that came from far overseas at that time were mainly US brands (which had also been imported before WWII), German brands (whose quality was significantly improving), high-class British brands and innovatively designed French brand. American cars flourished in the 1950s and 1960s thanks to their sheer size and fancy styles, and were available across the whole range from full-sized sedans to sports cars. Large black sedans were often used as company cars, and held the field against other models. However, the first oil crisis in 1973 forced a change; in the 1970s, slightly smaller models that were easier to handle (known as intermediate types) appeared on the scene.

Among European brands, models designed for the masses (such as the Volkswagen Beetle, the Mini and the Citroën 2CV) supported Japan's period of post-WWII reconstruction from the 1950s onward, and subsequently became popular worldwide. However, these were gradually replaced by newly developed compact models in the 1970s, and the first VW Golf was introduced. With its transverse-mounted front engine and front-wheel drive (known as an FF layout), the model set a precedent for modern hatchbacks and served as a foundation for the compact FF models that remain globally popular today. American specialty cars were also in fashion in the early 1970s, with supercars from Italy and elsewhere becoming popular later in the decade.



## 輸入車50年の歴史

1980年代

### 設計思想や性能で輸入車のイメージが定着

1980年代に入ると世界の自動車産業の勢力図が変わってきた。日本が1,000万台以上を生産し、アメリカを抜いて自動車生産台数世界一になったのが1980年。日本に輸入されるクルマもドイツ、イギリス、フランス、イタリアといった欧州車が中心になってきた。とくにドイツ車は高い品質と動力性能で人気を集め、世界一の自動車大国となった日本の国産車との違いが少しずつ知られるようになってきた。欧州メーカーが日本法人を設立し始めたのもこの頃。80年代後半に入るとバブル景気に沸き、「メルセデス・ベンツ」や「BMW」といった高級車に人気を集まり、400万円超の小型セダンが当時最先端のプレイスポット・六本木では大衆車のように見かけられた。

1980年代初頭にメルセデス・ベンツは自社の技術力を集結した小型セダン「190E」を発売。BMW「3シリーズ」などとあわせ、ドイツ車＝高性能セダンをイメージづけた。アウディも3代目の中型セダン「100」を投入。「Cd値0.30」を打ち出し、「空力性能」という新たな価値観を持ち込んだ。フォルクスワーゲンは2代目のゴルフⅡを発売。初代の使いやすさをさらに磨き上げ、輸入車ファンのすそ野を広げるのに貢献した。

イタリアからは合理的な設計思想に基づくフィアット「パンダ」が登場。フランスからしなやかな乗り味で猫足と称されたプジョー「205」やルノー「5（サンク）」が人気を集めた。一方で、北欧スウェーデンのボルボは「240」などで安全性の高さを証明し、サーブ「900」はターボ技術をアピール。生産国による設計思想、メーカーによる特徴が色濃くクルマに映し出され、日本における輸入車のイメージを形づくった時代だった。



メルセデス・ベンツ「190E」  
Mercedes-Benz 190E



フェラーリ「テストロッサ」  
Ferrari Testarossa



アウディ「100」  
Audi 100



### Establishment of Image of Imported Cars Based on Design and Performance



BMW 「3シリーズ」 (E30)  
BMW 3 Series (E30)



フィアット 「パンダ」  
Fiat Panda



ボルボ 「240ステーションワゴン」  
Volvo 240 Station Wagon



プジョー 「205」  
Peugeot 205

The 1980s saw a shift in the power dynamics of the global auto industry. Japan manufactured more than ten million vehicles in 1980, thereby surpassing the US to become the world's largest auto-producing nation. Imported vehicles were increasingly from Germany, the UK, France and Italy. German brands in particular gained popularity for their quality and performance, which gradually set them apart from domestic models.

It was around this time that European manufacturers began establishing Japanese subsidiaries. In the late 1980s when the country was at the height of its bubble economy, luxury brands such as Mercedes-Benz and BMW gained popularity, and a small sedan costing over 4 million yen (around 35,000 USD at early-2016 exchange rates) was ubiquitous in the prestigious Roppongi area of Tokyo like a popular car.

In the early 1980s, Mercedes-Benz launched its 190E compact sedan – a model that showcased the company's technological strengths. Together with the BMW 3-Series, this helped to link German cars with high-performance sedans in people's minds. Audi also launched its third mid-sized sedan, the 100, which achieved a new level of aerodynamic performance with a 0.3 coefficient of drag (Cd). Volkswagen released its second-generation Golf II featuring improved ease of use over the first generation, thereby helping to make imported cars even more popular.

From Italy came the Fiat Panda, which was built on a rational design concept. Among French brands, the Peugeot 205 (compared to a cat's paw pads for its flexible riding comfort) and the Renault 5 gained popularity. From northern Europe, the Volvo 240 featured high levels of safety and the Saab 900 highlighted turbo technology. In this way, cars from overseas clearly reflected the various design concepts and characteristics of manufacturers from different countries, and an image of imported cars was formed in Japan during this era.



## 輸入車50年の歴史

# 保有のハードルが下がり輸入車の魅力が浸透

1990年代

1989年4月、消費税の導入と引き換えに物品税が廃止され、自動車税も軽減された。高嶺の花だった輸入車はバブル景気の余韻もあり、好調なセールスを記録した。

1994年にはローバー・ジャパンが「フェアプレー政策」を展開。残価設定型ローンを持ち込み、大幅な値下げを断行。他社も追随した。「BMWサービス・フリーウェイ」といったインポーターによるメンテナンスプログラムが導入され、輸入車の保有に対する不安も軽減され、1996年には過去最高となる40万台超の輸入車販売を記録した。

そのなかで存在感を増したのが、国産メーカーによる輸入車販売と、海外生産車の輸入販売。マツダは「シトロエン」や「ランチア」、スズキは「ブジョー」を取り扱った。当時、SUVを持たなかったホンダはジープ「チェロキー」、さらにランドローバー「ディスカバリー」を「ホンダ・クロスロード」として販売。ホンダはアメリカで生産した「U.S.アコードワゴン」を日本に導入。2代目の「アコードワゴン」は大人気となり、輸入車No.1をうたった。トヨタはGMのシボレー「キャバリエ」を右ハンドル化した「トヨタ・キャバリエ」を輸入したほか、イギリスから「アベンシス」を導入。日産、三菱自などの輸入も含めて、1995、1996年には日本メーカーの海外生産車が年間10万台以上も販売された。国産ディーラーで気軽にアフターサービスが受けられることを背景に、異国の雰囲気身を付けた個性ある国産車として消費者に支持された。



ランドローバー「ディスカバリー」  
Land Rover Discovery



フォード「エクスポローラー」  
Ford Explorer



「トーラス」や「アストロ」などのRVがアメ車ブームをけん引した  
The Ford Taurus and the Chevrolet Astro lead the American RV car boom



1990s

## 50-year History of Imported Cars

### Barriers to Ownership Lowered and Appeal of Imports Highlighted



オペル「アストラ」  
Opel Astra



プジョー「206」  
Peugeot 206



トヨタ「キャバリエ」  
Toyota Cavalier



ホンダ「アコードワゴン」  
Honda Accord Wagon

Japan's Commodity Tax was replaced by Consumption Tax in April 1989, and Automobile Tax was reduced. Imported cars, which had previously been seen by many people as beyond their means, sold well in the afterglow of the bubble economy.

In 1994, Rover Japan rolled out a fair play policy under which residual payments were introduced and prices were cut significantly. Importers also began offering vehicle maintenance packages (as exemplified by the BMW Service Freeway plan), which helped to lift concerns about ownership of imported cars. As a result, a record 400,000+ units were sold in 1996.

Against this background, sales of imported cars (both those sold as-is via domestic manufacturers' networks and those given Japanese branding based on OEM arrangements) increased. Mazda carried Citroën and Lancia, and Suzuki handled Peugeot. Honda, which did not have an SUV model, marketed the Jeep Cherokee and sold the Land Rover Discovery under the Honda Crossroad name. It also introduced the Honda of America-manufactured U.S. Accord Wagon to Japan. The second-generation Accord Wagon gained great popularity and became the most imported model. Toyota imported the right-hand drive Chevrolet Cavalier (Toyota Cavalier) and brought the Avenis over from the UK. Nissan imported the Mistral from Spain and Mitsubishi Motors the Eclipse from the US. In 1995 and 1996, over 100,000 Japanese-brand imports were sold. As after-sales service provided by domestic-brand dealer outlets (as opposed to the less-common outlets of imported brands) was easier and more convenient, these vehicles were well received by consumers, who saw them as unique domestic models with a hint of exoticism.



## 輸入車50年の歴史

# 活況なブランド戦略で選ぶ楽しみが拡大

2000年代

21世紀を目前に世界の自動車産業は大きく揺れ動き、結果として歴史ある自動車ブランドが新生として歩み出した。

2001年にはBMWのもとで開発された「ニューミニ」が登場。フォルクスワーゲンがベントレー「コンチネンタルGT」を、BMWはロールス・ロイス「ファントム」を発売してイギリスの高級車ブランドが再生。アストンマーティンも「V12ヴァンキッシュ」などで復活。ジャガーとランドローバーはインドのタタ傘下で新モデルを送り出している。

ドイツからはダイムラー・クライスラー時代に「マイバッハ」を投入。メルセデスとクライスラーの産物としてはクライスラー「300C」が人気に。フォルクスワーゲングループはブガッティ「ヴェイロン」を送り出し、また、アウディ傘下のランボルギーニの商品力を引き上げた。半面、日本市場ではGM系列の「オペル」が撤退し、「サーブ」は本国で経営破たんをきたし、韓国の「ヒュンダイ」も乗用車部門は撤退を余儀なくされた。

2010年以降はイギリスのマクラーレンが市販スポーツカーの販売を本格化。アメリカのテスラモーターズがEV（電気自動車）「モデルS」の発売を開始。2014年にはフィアットとクライスラーの経営統合でFCAが誕生。日本ではアルファ ロメオ／フィアット、クライスラー／ジープ、アバルトの5ブランドを展開。マセラティも最新の「ギブリ」が人気を博している。プジョー・シトロエンは新ブランド「DS」を立ち上げた。いわゆる次世代自動車として、クリーンディーゼル、PHV、EVなど環境性能にも優れた輸入車が続々と登場してきた。



新たなパートナーを得て英国ブランドが活性化した (BMW MINI)  
Traditional British brands were reborn with new partners (BMW MINI)



ベントレー「コンチネンタルGT」  
Bentley Continental GT



アストンマーティン「V12ヴァンキッシュ」  
Aston Martin V12 Vanquish



メルセデスベンツ「S300h」  
Mercedes-Benz S300h



### Thrill of Choosing Enhanced by Brisk Branding Strategies



BMW [i3]  
BMW i3



マクラーレン [P1]  
McLaren P1



クライスラー [300C]  
Chrysler 300C



テスラ [モデルS]  
Tesla Model S

When economic woes shook the global auto industry hard at the end of the 20th century, many manufacturers adopted a policy of rebirth for established brands.

In 2001, the New Mini developed by BMW was launched. Volkswagen began marketing the Bentley Continental GT and BMW the Rolls Royce Phantom, giving new life to these British luxury brands. Aston Martin also saw a resurgence of its fortunes with the V12 Vanquish and the V8 Vantage. Jaguar and Land Rover introduced new models under the Tata brand. This was an era in which British prestige brands made significant progress.

From Germany, Daimler-Chrysler released the Maybach, and as a product of the Mercedes and Chrysler tie-up, the Chrysler 300C gained popularity. Volkswagen Group launched the Bugatti Veyron and upgraded the appeal of the Lamborghini brand under Audi. Meanwhile in the Japanese market, the GM-affiliated Opel withdrew, Saab faced failure in its home country, and the South Korean Hyundai was forced to pull out of the passenger car business.

From 2010 onward the British McLaren shifted its development and manufacture of commercial sports cars into high gear, and America's Tesla Motors introduced the Model S. The 2014 merger of Fiat and Chrysler created Fiat Chrysler Automobiles (FCA), which offers five brands in Japan (Alpha Romeo/Fiat, Chrysler/Jeep and Abarth). Maserati's latest model, the Ghibli, is also enjoying popularity, and France's Peugeot Citroën launched the new DS brand. Eco-friendly imported models including Clean Diesels, PHEV and EV are introduced one after another as the so-called Next Generation Vehicles.



## 輸入車の先進安全技術

# 輸入車が持ち込んだ先進的な思想は数限りない

## テクノロジー

100年以上におよぶクルマづくりの歴史を持つ欧米の自動車メーカーは、技術面でも安全面でも世界をリードしてきた。先進的な思想に基づいて開発された機能を備えるがゆえに、欧米ではごく当たり前の装備が日本に輸入する際の障壁になることもあった。

とくに安全装備の採用はパッシブセーフティ、アクティブセーフティの両面で輸入車は積極的だった。現在では当たり前の衝撃吸収式ステアリングコラムは1950年代に、3点式シートベルトはボルボが1959年に市販車に採用。衝突時に車体をつぶしながら車内空間を確保して乗員のダメージを和らげる衝撃吸収ボディはメルセデス・ベンツが先駆者といわれる。アクティブセーフティの代表ともいえるABSがドイツ車に採用されたのは1978年。同時期に運転席用エアバッグも話題となり、アメリカ車が採用を先行。メルセデス・ベンツは1980年に登場した「Sクラス」にオプションとして用意した。1990年代の輸入コンパクトカーには、運転席・助手席・両サイドで計6個のエアバッグを装備することが珍しくなくなった。

ほかにもプリテンショナー式シートベルトやアクティブヘッドレストなどがパッシブ面から装備が進み、現在は衝突時の歩行者保護を目的にボンネットとエンジンの間に隙間を設けるようポップアップするエンジンフードも採用。アクティブ面では横滑り防止装置やトラクションコントロールの採用も輸入車が先行した。

近年は多数のセンサーと電子制御を用いた先進安全装備の採用が加速している。レーダーや赤外線による自動ブレーキや車間制御付きクルーズコントロール、車線逸脱防止装置などは部品メーカーの協力もあって採用が進む。死角検知システムやレーンチェンジ機能などの搭載車は半自動運転を可能とし、今後は完全自動運転の実用化を視野に入れる。安心・安全な交通社会の実現に向けて輸入車の挑戦は続く。



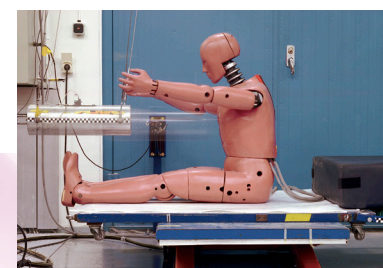
事故発生時には現場に向いて車両検証を行うメーカーも  
On-site vehicle inspections by manufacturers after traffic accidents



クラッシュ・セーフティ・テストによる受動安全対策も輸入車が先行  
Passive safety measures based on crash-safety tests also led by imported car manufacturers



乳幼児が使うベビーシートに対する知見も豊富  
Expertise on infant car seats



衝突実験のダミー人形の開発も早かった  
Early development of crash-test dummies

## Technology: Advanced Safety Technologies in Imported Vehicles

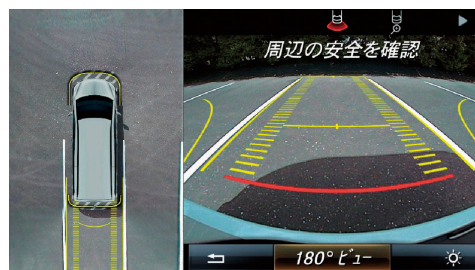
### Wide Variety of Advanced Ideas Brought by Imported Cars



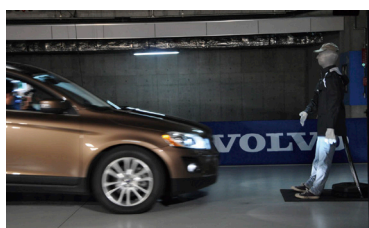
ACC（アダプティブ・クルーズ・コントロール）などの採用も積極的  
Proactive adoption of ACC (Adaptive Cruise Control) along with other technologies



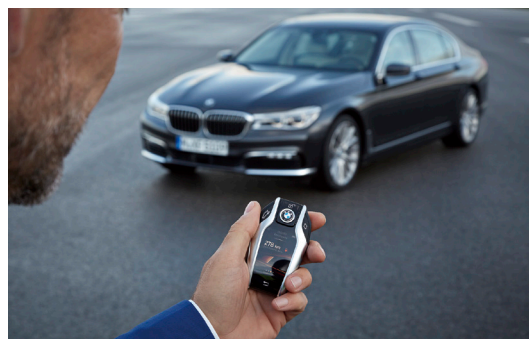
歩行者保護を目的とした安全技術の開発も進む  
Development of pedestrian safety technologies



後方視界を確認するリアビューカメラの搭載車も増えた  
Increasing adoption of rear-view cameras in vehicles



試乗会で自動ブレーキに対するユーザーへの理解も促す  
Promotion of user awareness regarding auto-brake systems at test-drive events



車庫に自動駐車する技術も先行  
Pioneering technologies for automatic parking in garages

US and European car manufacturers with a history of more than 100 years in the business have continued to lead the world in terms of technology and safety. Features developed on the basis of advanced ideas that had become standard overseas were initially not approved in Japan, creating a barrier to imports.

Manufacturers of imported cars tend to be particularly proactive in consideration of both passive and active safety. The shock-absorbing steering column introduced in the 1950s and the three-point seatbelt introduced by Volvo in 1959 are standard features today. Impact-absorbing bodies capable of mitigating damage to the passenger compartment by crumpling upon collision are attributed to the pioneering efforts of Mercedes-Benz. Anti-lock brake systems (ABSs) – a typical safety feature – were first installed in German vehicles in 1978. Around the same time, driver-side airbags that began to appear in US-brand vehicles were also in the news, and were offered as an option in the 1980 Mercedes-Benz S Class. By the 1990s, it was no longer rare to find six airbags – driver's seat, front passenger seat, and front/back sides – even in compact models.

Passive safety features were also developed, including seatbelts with pre-tensioners and active head restraints. Today, some cars even feature active hoods that pop up in a collision to protect passengers by creating space between the hood and engine. In terms of active safety, imported cars led the introduction of electronic stability control (ESC) and traction control systems (TCSs).

More recent years have seen accelerated adoption of advanced safety systems involving the use of sensors and electronic control technologies. Thanks to the efforts of parts suppliers, vehicles increasingly feature automatic brakes, adoptive cruise control and lane departure warning systems involving the use of radar and infrared. Blind-area detection systems and lane-change functions are also expected to allow semi-automated driving with an eye to practical application of full autonomous driving in the future. Imported-cars remain committed to their efforts to create a world in which traffic safety is the norm.



## 会報の移り変り

最初の会報「JAIA News」は前身である自動車輸入協会時代から毎月1回、発行されていた。現在では考えられない手書きの謄写版印刷でB5版袋とじ、10ページ程度で、内容は行政からの法改正や通達、輸入台数や金額等の統計などであった。

このスタイルは、さすがに印刷は活版で活字になったが、2000年まで続いた。

この間、海外メーカー等に情報を伝えようと英語版も発行されたが、タイミングや情報の内容などもあって定着するまでには至らなかった。

こうしたなかで、パソコン、インターネットの普及により画期的な変貌を遂げた。

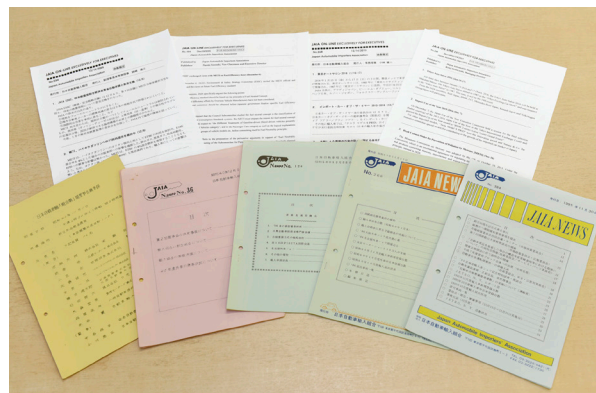
これは、いわば全世界共通の情報革命と言ってもよいものだが、まず、2001年から印刷物はなくなり、HP/Eメールによる配信に変わり、その後、現在の隔週、日英同時発行のスタイルは2004年からスタートした。

## Development of Newsletters

The first newsletter, the JAIA News, was issued once a month during the era of JAIA's predecessor, the Automobile Importers' Association. Inconceivably by today's standards, the publication was hand-stenciled onto 10 or so B5-size pages and produced in dual-page print. It contained governmental notifications on regulatory changes and statistics, including the number of vehicles imported and values of imports. Although the advent of DTP removed the need to hand-stencil the publication, this format continued until 2000.

In the course of development, attempts were made to issue an English version that would convey information to OEMs overseas, but the initiative failed due to the timing of publication and the nature of the information.

Computerization and the growth of the Internet brought about a revolution in information provision from 2001 onward, and printed matter was increasingly replaced worldwide with distribution online and via email. Against this background, the current JAIA Online resource, published simultaneously in Japanese and English, was launched in 2004.





## 資料

輸入車新規登録台数の推移

地域別輸入乗用車保有台数の推移

輸入小型二輪車(250cc超)  
新規登録台数の推移

会員数の推移

日本の車両認証制度と  
輸入自動車特別取扱制度(PHP)

安全・環境規制と検査・登録制度

自動車関連税制

自動車リサイクル制度

自動車リサイクル法全体の流れ

組合員名簿

## Data

Trends in Newly Registered Imported Vehicles

Trends in Imported Passenger Cars in  
Use by Region

Trends in Newly Registered Imported  
Small-Sized Motorcycles(Over 250cc)

Change in Number of Member Companies

Japan's Vehicle Certification System and PHP  
(Preferential Handling Procedure for Imported Motor Vehicles)

Safety/Environmental Regulations and  
Inspection/Registration Systems

Auto-related Tax System

Automobile Recycling System

Overall Scheme under Automobile Recycling Act

Membership List

# 輸入車新規登録台数の推移

## Trends in Newly Registered Imported Vehicles



(台数 / Units)

400000

300000

200000

100000

0

地域別のシェア (%)

Share of US, European and Other Brands

1966  
18.1%  
26.7%  
55.2%

12,783

1975  
1.7%  
38.0%  
60.3%

43,090

1985  
0.3%  
3.6%  
96.1%

50,172

1995  
2.1%  
36.9%  
61.0%

388,162

2005  
8.4%  
7.2%  
84.5%

268,112

2015  
4.6%  
13.2%  
82.3%

328,622

米国ブランド車のシェア

US brand

欧州ブランド車のシェア

European brand

その他ブランド車のシェア

Other brand

12,783

15,317

15,528

17,311

16,747

18,801

24,398

31,597

39,432

43,090

41,218

41,565

49,932

60,161

44,871

38,110

35,516

35,286

41,982

50,172

68,357

97,750

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

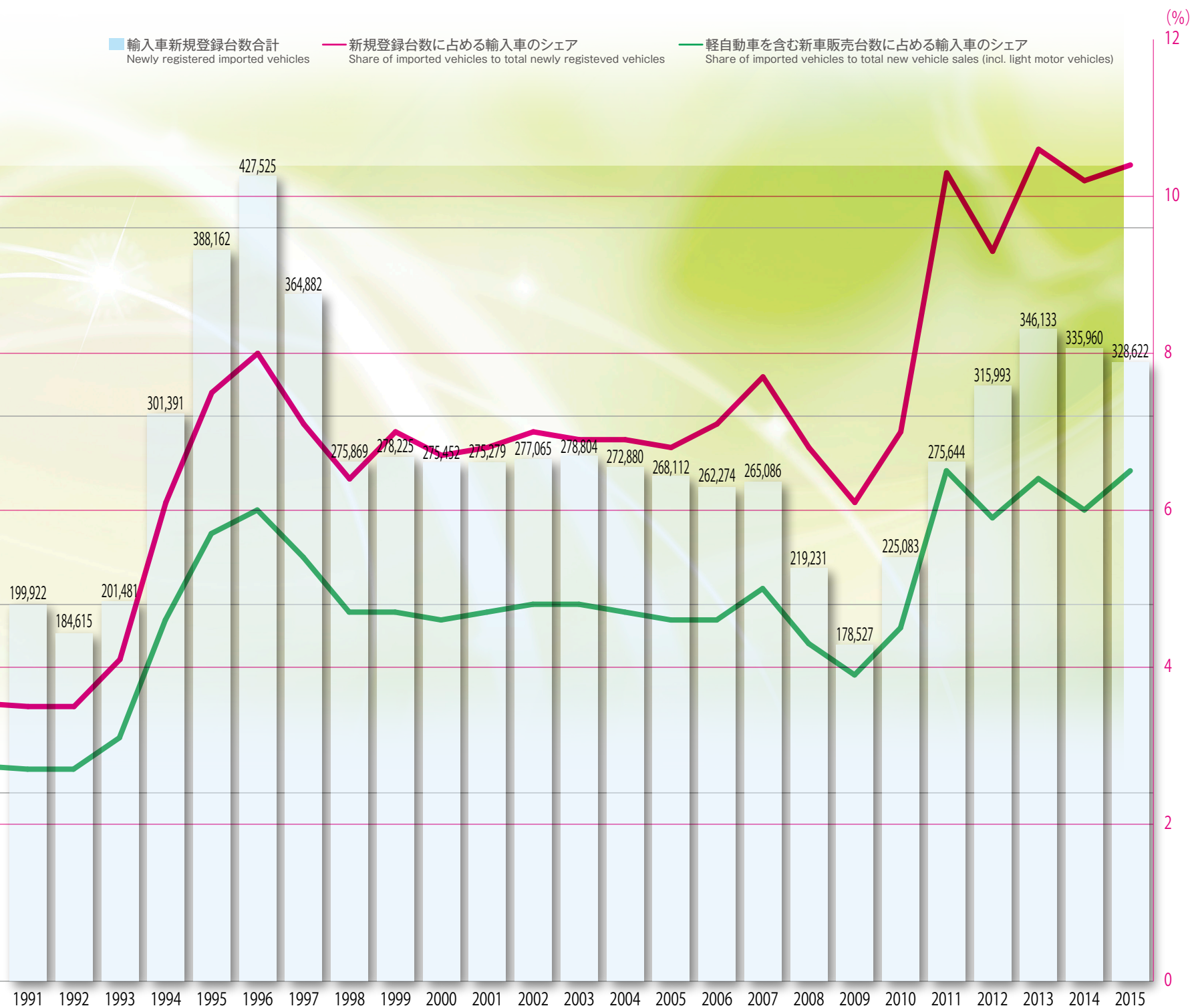
1984

1985

■ 輸入車新規登録台数合計  
Newly registered imported vehicles

— 新規登録台数に占める輸入車のシェア  
Share of imported vehicles to total newly registered vehicles

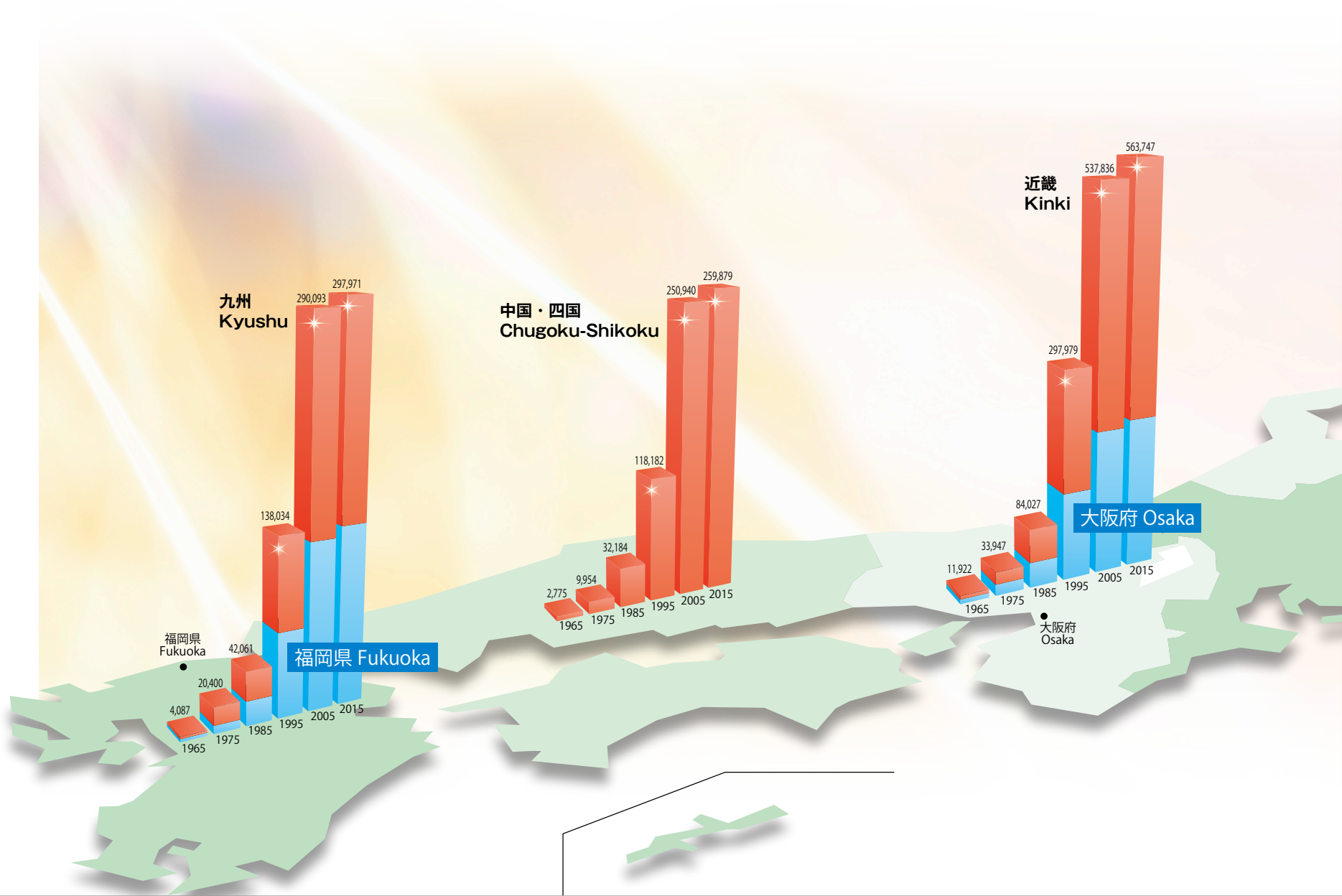
— 軽自動車を含む新車販売台数に占める輸入車のシェア  
Share of imported vehicles to total new vehicle sales (incl. light motor vehicles)

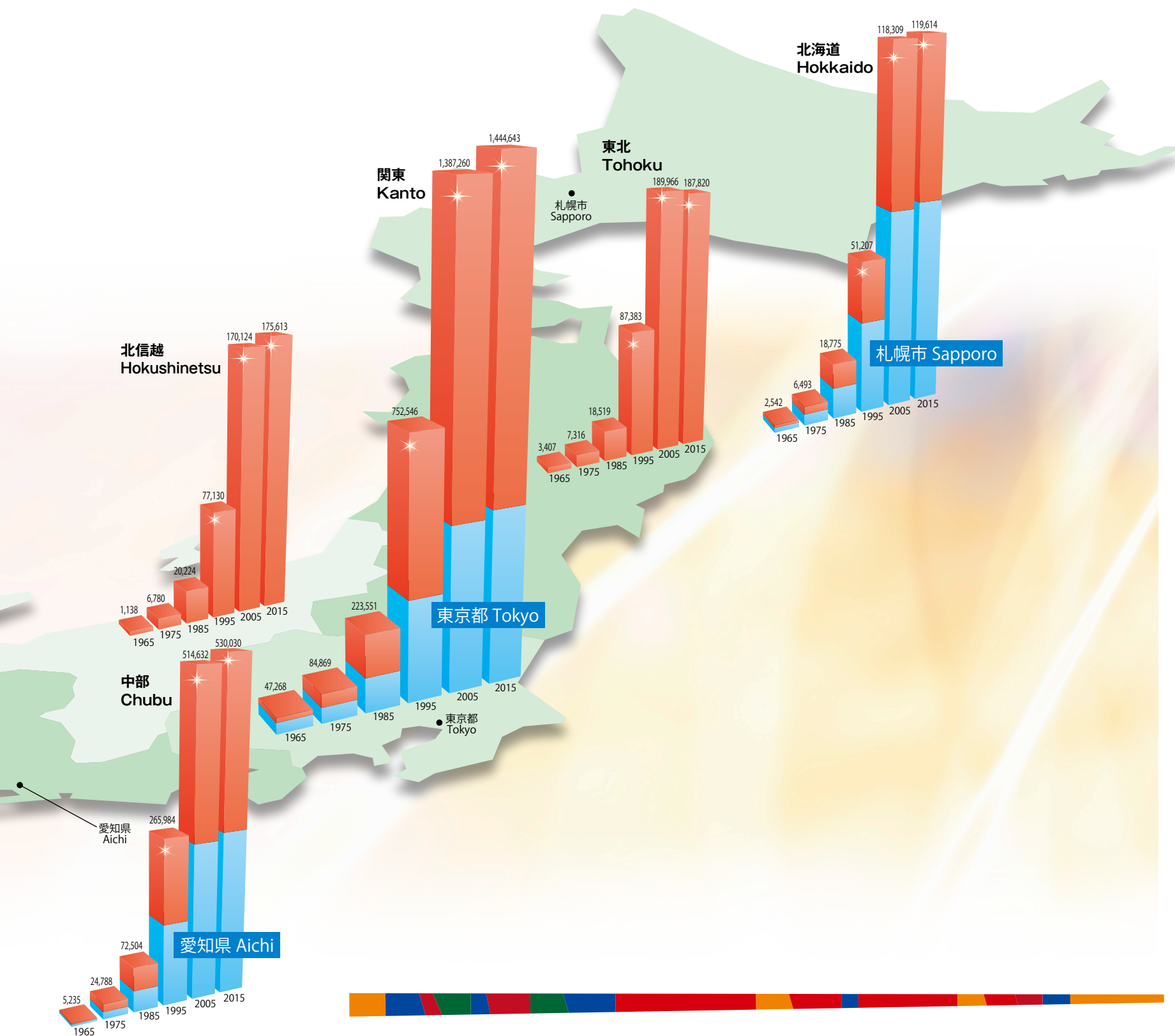




# 地域別輸入乗用車保有台数の推移

## Trends in Imported Passenger Cars in Use by Region





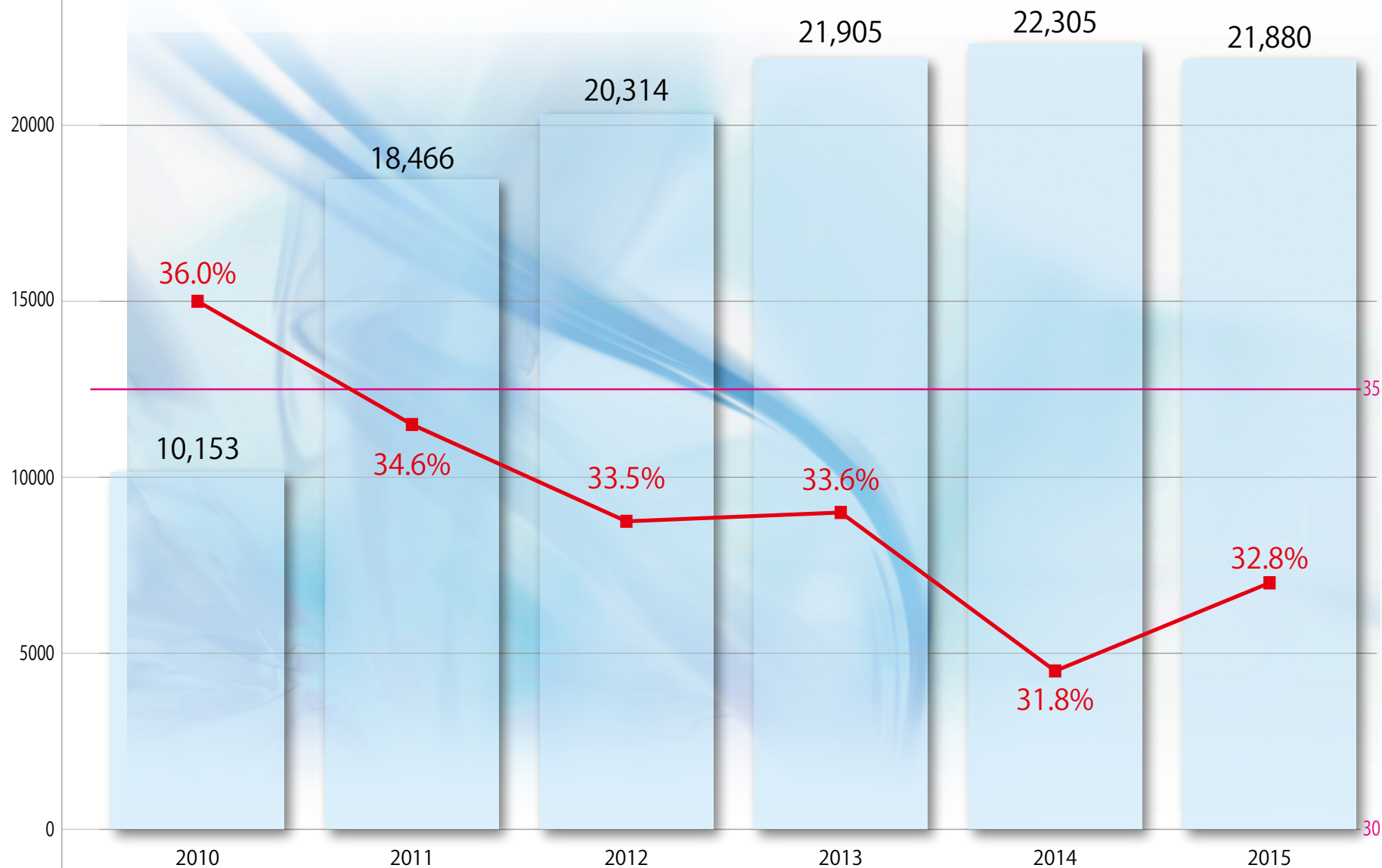
# 輸入小型二輪車(250cc超)新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Imported Small-Sized Motorcycles (Over 250cc)



(台数 / Units)  
25000

■ 輸入車合計  
Imported small-sized  
motorcycles' Total

— 輸入車のシェア  
Share of imported  
small-sized motorcycles' (%)





## 会員数の推移

# Change in Number of Member Companies

1965年に自動車の輸入が自由化され、会員57社の参加を得て日本自動車輸入組合が設立された。当然のことながら、会員は外貨割当制度時代の1952年に設立されたJAIAの前身である自動車輸入協会のメンバーが中心であった。

その後1970年代は、戦後の高度経済成長によるモータリゼーションの発展とともに、小規模事業者が廃業して行く中で、輸入関税撤廃、円高等により総合商社や大手企業が参入し、会員数は60社前後で推移した。

転換期は1980年代。第2次オイルショックに伴う燃費問題、排気ガス規制、安全規制の導入が始まり輸入車市場が縮小し、会員の退会がおこる中で、海外メーカーの日本法人設立がはじまった。

そして1990年代。日米自動車貿易摩擦が大きな課題になり、政府の輸入促進政策とともに日本メーカー/ディーラーの参入が相次ぎ会員構成も変わった。日本メーカーの海外生産車の輸入はピーク時には10万台に達した。

21世紀に入ると、環境・エネルギー問題へ対応するため自動車産業のグローバル化が急速に進み、日米欧のメーカー合併（統合・提携）が行われて、輸入権を返上/喪失したディーラー/インポーターの退会により会員数が減少し、構成メンバーは内外自動車メーカーが中心となり、2005年の会員数は28社となった。

二輪自動車に対する安全・環境基準が厳しくなっていく中で、2010年に二輪車インポーター5社の参加を得て二輪事業がスタート。2015年の会員数は四輪28社、二輪8社で、合計36社となり、輸入自動車事業団体としてのポジションを確固たるものとした。

In 1965, auto imports were liberalized and the Japan Automobile Importers Association (JAIA) was established with 57 member companies. As a matter of course, the Association was centered on members from the time of the foreign exchange allocation.

In the 1970s, with the growth of motorization against a backdrop of rapid post-war economic growth, small businesses closed while general trading companies and large enterprises came in to take advantage of the effects of import tariff abolition, a strong yen and other influences. The number of member companies hovered around 60.

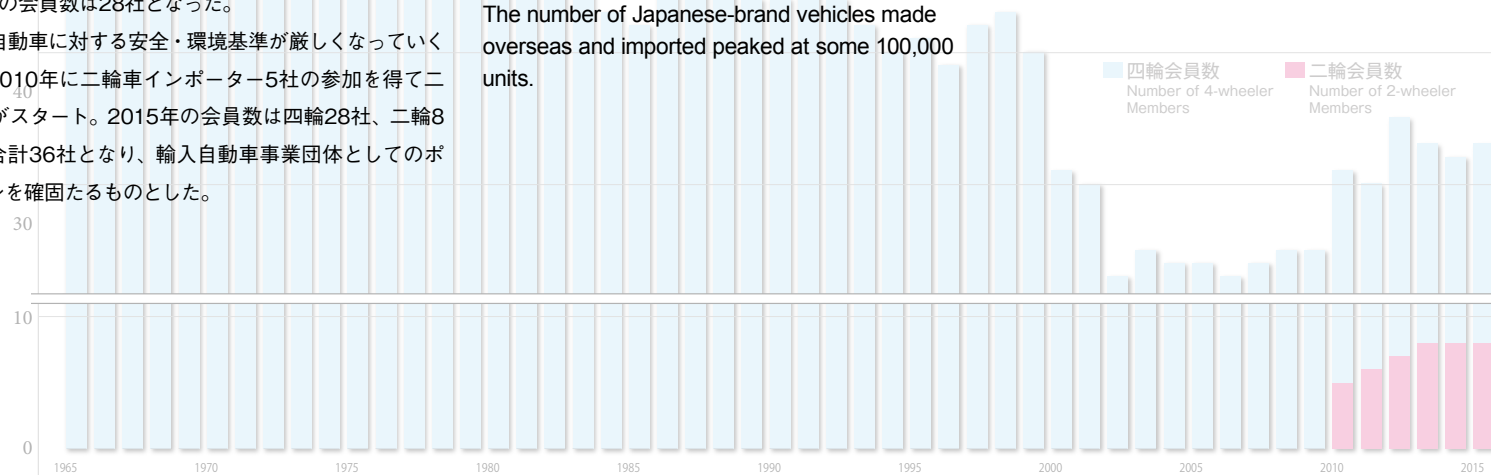
A transition came in the 1980s when the imported car market began to contract due to issues of fuel economy after the second oil crisis and the introduction of exhaust emissions and safety regulations. While some members withdrew, overseas OEMs began establishing Japanese subsidiaries.

In the 1990s, auto trade friction between Japan and the US became a major issue. In conjunction with governmental import promotion policies, Japanese car manufacturers and dealers poured into the sector, altering JAIA's membership composition. The number of Japanese-brand vehicles made overseas and imported peaked at some 100,000 units.

At the beginning of the 21st century, auto industry globalization aimed at addressing environmental and energy issues progressed rapidly. After mergers, consolidations and tie-ups involving Japanese, American and European manufacturers, the number of JAIA members declined due to the withdrawal of dealers and importers who returned or lost the right to import. Membership as of 2005 stood at 28 companies, the majority of which were manufacturers of domestic and overseas brands.

As more stringent regulations for safety and the environment were adopted for motorcycles, the provision of JAIA services for two-wheelers was begun in 2010 with five importers of overseas brands.

As of 2015 there were 28 four-wheeler and 8 tow-wheeler members for a total of 36, underlining JAIA's firm position as an organization for importers of a variety of motor vehicles.



# 日本の車両認証制度と輸入自動車特別取扱制度(PHP)

## Japan's Vehicle Certification System and PHP (Preferential Handling Procedure for Imported Motor Vehicles)

### 日本の車両認証制度

国別では中国、アメリカに次ぐ世界3位のマーケットである日本。海外メーカーは、一定以上の販売が見込める車種について、日本向けの生産ラインを確保し「日本仕様車」を輸出している。日本に到着後は、インボーターの新車整備センター（PDI）に運び込まれ、車両の点検やオプションパーツの装着を済ませた後、当局の検査手続きを経てユーザーへと渡る。

日本の自動車認証制度は「型式指定」「新型自動車等届け出制度」「輸入自動車特別取扱制度（PHP）」の3つがある。基本は型式指定制度で、この指定を受けた車両は新規検査時の現車提示が不要になる。日本は、1998年11月に国連の相互承認協定（1958年協定）にも加入。協定加盟国で型式指定を受けた装置（部品）の審査が省略されるようになった。「車両単位の相互認証制度（IWVTA）」に備えて、2016年4月からは共通構造部の型式指定制度が導入され、認証取得にかかる手間がさらに減りそうだ。

PHPは、1982年に創設された「少数台数自動車に対する取扱制度」がルーツだ。1型式につき年間5,000台以下の販売車両に限り、サンプル車の提示を省略したり、提出書類を簡素化するなどの措置が認められている。



インボーターの新車整備センター（PDI）  
Importer's Pre-Delivery Inspection (PDI) center

### Japan's Vehicle Certification System

Japan is the world's third-largest motor vehicle market after China and the US. OEMs overseas set up production lines to produce and export Japan-destined models expected to sell in certain volumes. After arriving in Japan, the vehicles are taken to importers' Pre-Delivery Inspection (PDI) centers for checking and installation of optional parts. This is followed by inspection by the relevant authorities and delivery to users.

Government inspections involve the procedures of Type Designation, Type Notification and Preferential Handling Procedures for Imported Motor Vehicles (PHP). Vehicles designated under the mainstream Type Designation system do not need to be physically presented for an initial inspection. Japan also acceded to the 1958 Agreement (known in full as the Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts Which Can Be Fitted and/or Be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions) in November 1998, thereby eliminating the need for inspections of devices/parts designated in signatory countries. The implementation of International Whole Vehicle Type Approval (IWVTA) in January 2018 is expected to further streamline vehicle certification procedures.

PHP is based on the 1982 Handling Procedure for Small-volume Imported Vehicles. Under these stipulations, conditions for vehicles sold in volumes of 5,000 units or less per year per vehicle type are simplified to a certain extent; by way of example, sample vehicles do not need to be presented, and the paperwork process is streamlined.



## PHP 騒音試験

JAIAは、1982年に「少数台数自動車に対する取扱制度」が創設された際に、当時の運輸省から、試験を行うのに必要な組織、及び能力を有する機関として承認されて以来、JAIAメンバーを対象に当該車両がPHP認証を取得するために必要な騒音試験を実施し成績書を発行している。

少数台数自動車制度は、1986年に「輸入自動車特別取扱制度（PHP）」に制度が変わり、年間の販売可能台数も当初の100台から5,000台に飛躍的に拡大したが、JAIAはこれに対応し、認証を取得する車両の新規届出時、及び生産された車両性能の均一性を証するため300台ごとに必要となる騒音試験を実施し、「自動車騒音試験成績表」を発行している。

試験は日本自動車研究所（JARI）及び交通安全環境研究所自動車審査部のテストコースを利用して実施している。

2015年度は、四輪車の試験を18回97台、二輪車の試験は11回61台実施した。



四輪車  
Four-wheeler

騒音試験の様相  
Noise testing scene

## Noise Testing Under Preferential Handling Procedures for Imported Motor Vehicles (PHP)

When the Handling Procedure for Small-volume Imported Vehicles was created in 1982, JAIA was certified by the then-Ministry of Transport as a competent testing organization. The Association has since conducted noise tests and issued test reports as required for certification under the PHP system.

The procedure for small-volume imported vehicles was replaced with PHP in 1986, and the number of vehicles sold per year under the system has been raised from 100 to 5,000. JAIA conducts noise testing on 1 in every 300 vehicles to demonstrate uniformity of performance as required in conjunction with submissions of notifications on new vehicles to be certified, and issues Motor Vehicle Noise Test Reports.

JAIA carries out testing at proving grounds of the Japan Automobile Research Institute (JARI) and the National Traffic Safety and Environment Laboratory (NTSEL) Type Approval Test Department. In FY 2015, 18 tests were conducted on 97 four-wheelers and 11 were conducted on 61 two-wheelers.



二輪車  
Motorcycle



安全・環境規制と  
検査・登録制度

Safety/Environmental Regulations and  
Inspection/Registration Systems

自動車や自動車販売業が遵守すべき法律は道路運送車両法をはじめ、特定商取引法、割賦販売法、独占禁止法、自動車リサイクル法など、民法や商法をのぞいて10本以上。こうした法律に基づく細部ルールは毎年のように改正される。JAIAは説明会や会報などを通じ、こうした法改正の動向を会員に周知する一方で、日本車と輸入車の競争条件が等しくなるよう、政府に働きかけている。

In addition to the relevant Civil and Criminal Codes, more than ten laws apply to automobiles and car dealers. These include the Road Vehicles Act, the Act on Specified Commercial Transactions, the Installment Sales Act, the Antimonopoly Act and the Auto Recycling Act, and the masses of rules based on these acts are revised almost every year. JAIA holds briefing sessions and issues newsletters to inform its members of developments relating to legal amendments and liaises with the government to ensure equal competition between domestic and imported vehicles.

排ガス規制／Exhaust Emission Regulations

CO規制  
※CO=一酸化炭素  
CO Regulations  
\*CO: Carbon monoxide

全車種CO、HC、NOx規制  
※HC=炭化水素  
※NOx=窒素酸化物  
All-Category CO,  
HC, NOx Regulations  
\*HC: Hydrocarbon  
\*NOx: Nitrogen oxide

日本版マスキー法  
(昭和53年規制)  
Japanese version of  
the Muskie Act  
(1978 Regulations)

10モードから10・15モードへ  
Switch from 10-mode to 10/15-mode

燃費規制／Fuel Efficiency Regulations

省エネルギー法制定  
Energy Saving Act enacted  
1985年度燃費基準  
FY 1985 Fuel Efficiency  
Standards

省エネ法改正、トップランナー制導入  
Amendment to Energy Saving Act,  
leading runner approach adopted

検査登録制度／Inspection/Registration Systems

乗用車、初回車検3年に  
Initial inspection validity  
period extended to  
three years for passenger cars

輸入自動車特別取扱制度 (PHP)  
Preferential Handling  
Procedures for Imported  
Motor Vehicles (PHP)

その他／Others

リコール(回収・無償修理)  
制度創設  
Recall (recovery and  
free repair) system created

自動車保険料率改定  
(輸入車・国産車区分の廃止)  
Auto insurance premium  
rates revised  
(abolition of import/  
domestic categories)

1965 ~

1970 ~

1975 ~

1980 ~

1985 ~

1990 ~



二輪車排ガス規制  
Motorcycle Exhaust Emission Regulations

2010年度燃費基準  
FY 2010 Fuel Efficiency Standards

点検整備項目を簡素化  
Streamlining of check and maintenance items  
前整備・後検査が可能に  
Maintenance before checking permitted  
指定部品の変更申請が不要に  
Change applications of designated parts no longer required

製造物責任法 (PL法)  
Product Liability Act (PL Act)

自動車検査独立行政法人が発足  
National Agency of Vehicle Inspection inaugurated

プラグインハイブリッド車の  
燃費測定法を導入  
Fuel efficiency measurement  
procedures for PHEV introduced  
2015年度燃費基準  
FY 2015 Fuel Efficiency Standards

二輪車、初回車検3年に  
Initial inspection validity period  
extended to three years for motorcycles  
自動車関係手続きの  
ワンストップサービス (OSS) スタート  
One-stop service (OSS) for  
vehicle registration procedures started

自動車リサイクル法  
Auto Recycling Act

E10 (エタノール10%) 燃料規格  
E10 (ethanol 10%) Fuel Standards  
10・15モードからJC08モードへ  
Switch from 10/15-mode to JC08-mode  
WLTCモード導入決定  
Adoption of Worldwide Light-duty  
Test Cycles (WLTC) decided

2020年度燃費基準  
FY 2020 Fuel Efficiency Standards

自動車総合技術機構が発足  
National Agency for Automobile and  
Land Transport Technology  
inaugurated

1995 ~

2000 ~

2005 ~

2010 ~

2015

# 自動車関連税制

# Auto-related Tax System

税は企業や個人の活動に大きな影響を及ぼす。日本は自動車の輸入関税こそ1978年に撤廃したが、自動車を購入したり、所有することに対する税金は世界的に見ても重い。購入時には、消費税に加え、自動車取得税が、所有時には、自動車税（軽自動車税）と自動車重量税が課されている。この背景にはモータリゼーションの急速な進展に合わせて道路網を整える狙いがあった。道路整備が一段落した今、政府はエコカーの開発や普及へと税制度をシフトしつつある。JAIAは日本自動車工業会など他団体と足並みをそろえ、時代に適応した税制改正を要望している。

Taxes have huge impacts on the activities of businesses and individuals. In Japan, tariffs on automobiles were abolished in 1978, but the taxes imposed on vehicle purchases and ownership are high compared to those of other countries. When a vehicle is purchased, Automobile Acquisition Tax is levied on top of Consumption Tax, and for ownership, Automobile Tax (Light Motor Vehicle Tax) is collected in addition to Tonnage Tax. A further consideration was the need to develop a road network suited to the rapid progress of motorization in the country. Now that road construction is settled for the time being, Japan's government is increasingly using the tax system to promote the development and widespread use of eco-friendly cars. In conjunction with the Japan Automobile Manufacturers Association and other related organizations, JAIA lobbies the government for taxation laws to meet the needs of the times.

<p>自動車税創設 Automobile Tax introduced</p> <p>軽自動車税創設 Light Motor Vehicle Tax introduced</p>	<p>自動車取得税創設 Automobile Acquisition Tax introduced</p>	<p>自動車重量税創設 Tonnage Tax introduced</p> <p>自動車税、排気量区分に Automobile Tax levied based on engine displacement</p> <p>車両輸入関税撤廃 Tariff on complete vehicles abolished</p>	<p>普通自動車(3ナンバー) 税率引き下げ Automobile Tax rates applicable to standard-sized vehicles lowered</p> <p>物品税廃止、消費税3% (自動車:暫定税率6%) Commodity Tax abolished, Consumption Tax 3% (provisional rate of 6% for automobiles)</p>	
1950 ~	1960 ~	1970 ~	1980 ~	1990 ~



### (1) 輸入関税

JAIA設立当時は普通乗用車（3ナンバー）に35%、小型乗用車（5ナンバー）に40%の輸入関税が課せられていたが、1978年3月に廃止された。

### (2) 物品税と消費税

消費税が導入されるまでは、贅沢品に課税する物品税が存在し、乗用車が課税対象となっていた。JAIA設立当時の税率は普通乗用車が40%、小型乗用車が30%、廃止直前の税率は普通乗用車が23%、小型乗用車が17.5%だった。

1989年4月の消費税導入時の消費税率は3%であったが、乗用車については経過措置として暫定的に6%が課せられた。それでも、物品税の廃止は大きく、普通乗用車の自動車税の税率引き下げと相まって、自動車市場の活性化につながった。

乗用車の消費税率は、1992年からは4.5%、1994年からは他品目と同じ3%に引き下げられ、その後、1997年の5%への引き上げ、2014年の8%引き上げを経て、現在に至っている。

### (3) 道路特定財源

道路特定財源制度は、道路整備の財源確保のために、1954年に創設された。当初は揮発油税が対象であったが、対象の税目を増やすとともに、税率の引き上げが行われた。

道路整備水準が高まったことと、国・地方の財政が厳しいことから、道路特定財源は2009年度から一般財源化された。

### (4) 自動車税

総排気量（乗用車）や最大積載量（トラック）を課税基準とする税で、1950年に創設された。

2001年度からグリーン化特例が導入され、環境負荷に応じた重課・軽課の仕組みが採用された。

### (5) 自動車取得税

自動車の取得に対して課される税であり、1968年に創設された。

環境の観点から、1999年から低燃費車特例、2009年からエコカー減税制度が導入された。

自動車取得税は、消費税が10%になった時点で廃止され、環境性能課税が導入される。

### (6) 自動車重量税

自動車の重量に応じて課される税で、1971年に創設された。

自動車取得税同様に2009年からエコカー減税制度が導入された。

### (1) Import Duties

When JAIA was established, import duty was 35 percent for standard-sized passenger cars and 40 percent for small passenger cars. This duty was eliminated in March 1978.

### (2) Commodity Tax and Consumption Tax

Until the introduction of Consumption Tax, Commodity Tax was levied on passenger cars and other luxury items. Tax rates applicable at the time of JAIA's foundation were 40 percent for standard passenger cars and 30 percent for small passenger cars. These were subsequently reduced to 23 percent and 17.5 percent, respectively, before being abolished.

Consumption Tax was 3 percent upon its introduction in April 1989, but a provisional rate of 6 percent was applied to passenger cars as a transitional measure. However, the motor vehicle market was stimulated by the huge impact resulting from the elimination of Commodity Tax combined with reduced rates of Automobile Tax applicable to standard passenger cars.

Consumption Tax on passenger cars was reduced to 4.5 percent in 1992 and to 3.0 percent in 1994 (as with other items). Subsequently, however, the rate applicable to all items was raised to 5 percent in 1997 and then to 8 percent in 2014.

### (3) Specific Funds for Road Construction

The system of Specific Funds for Road Construction was adopted in 1954 to secure funding for road infrastructure. Originally it leveraged Gasoline Tax, but was extended to include other taxes together with hikes in applicable rates.

As road construction progressed and central/local governments came to face financial difficulties, Specific Funds for Road Construction were included in general revenues as of FY 2009.

### (4) Automobile Tax

Automobile Tax, introduced in 1950, is based on engine displacement for passenger cars and on maximum payload for trucks.

Under the Greening Exceptions system adopted in FY 2001, heavier or lighter levies are applied in line with the environmental impacts of vehicles.

### (5) Automobile Acquisition Tax

Automobile Acquisition Tax was introduced in 1968. In consideration of the environment, the Exceptions for Fuel-Efficient Vehicles system was introduced in 1999 and the Eco-Car Tax Incentives system in 2009.

Automobile Acquisition Tax will be abolished and replaced with an Automobile Tax environmental levy when Consumption Tax is hiked to 10 percent.

### (6) Tonnage Tax

Tonnage Tax based on vehicle weight was introduced in 1971. As with Automobile Acquisition Tax, the Eco-Car Tax Incentives system was introduced in conjunction with this levy in 2009.

消費税5%  
Consumption Tax 5%  
製品輸入促進税制  
Tax Incentive to Promote  
Manufactured Imports

自動車税のグリーン化特例創設  
Automobile Tax Greening  
Exceptions introduced

エコカー減税スタート  
Eco-car Tax Incentives started

軽自動車税率引き上げ  
Light Motor Vehicle Tax hiked  
消費税8%  
Consumption Tax 8%

1995 ~

2000 ~

2005 ~

2010 ~

2015

# 自動車リサイクル制度

# Automobile Recycling System

自動車リサイクル法は、近年の最終処分場のひっ迫によるシュレッダーダスト（自動車を破砕処理し、金属などを回収した後に残るゴミ）の処理費用の高騰と、不安定な鉄スクラップ相場による使用済自動車の不法投棄や不適正処理への懸念、新たな環境問題であるフロン類、エアバッグ類を適切に処理するため、2005年1月から本格施行された。

同法は自動車メーカーとインポーター（輸入業者）に対し、製造または輸入した車両を処理して発生するシュレッダーダスト、フロン類およびエアバッグ類（以下、法定3品目）について、責任を持ってリサイクル（フロン類は破壊）することを義務付けている。法定3品目のリサイクル費用は「自動車リサイクル預託金」として新車購入時に自動車の所有者が支払う仕組みだ。施行から約10年が経過したが、経済産業省と環境省の審議会は一定の評価を与えた。

不安定な資源相場の影響を受けず、安定した回収・再資源化スキームを築いたという意味で、同法の意義は大きい。世界最先端の再資源化技術や行政施策など、この分野で日本が世界に貢献する機会もこれから増えそうだ。

JAIAは、こうしたリサイクル業務を組合員が円滑に行えるよう、リサイクル委員会等を通じサポートしている。

The Auto Recycling Act was fully introduced in January 2015 to address recent issues such as a steep rise in processing costs for shredder residues (i.e., waste left after recovery of ferrous and other materials) resulting from emerging environmental problems such as a lack of space at final disposal sites, concerns over illegal dumping and improper recycling of end-of-life vehicles (ELVs) due to instability in the scrap iron market, and appropriate recycling of CFCs and airbags.

The Act makes vehicle manufacturers and importers responsible for recycling shredder residues, CFCs and airbags from vehicles they manufacture or import. To cover the cost of such recycling, an auto recycling deposit system (under which the buyer pays a fee upon purchasing a new vehicle) has been established. In the ten or so years since the enforcement of the Act, the joint council of the Ministry of Economy, Trade and Industry and the Ministry of the Environment has provided positive assessment for the initiative.

The Act is of major significance in terms of developing a mechanism for stable recovery and recycling independent of resource market instability. With its cutting-edge recycling technologies and administrative initiatives, Japan is expected to be able to contribute even more to the world in this area.

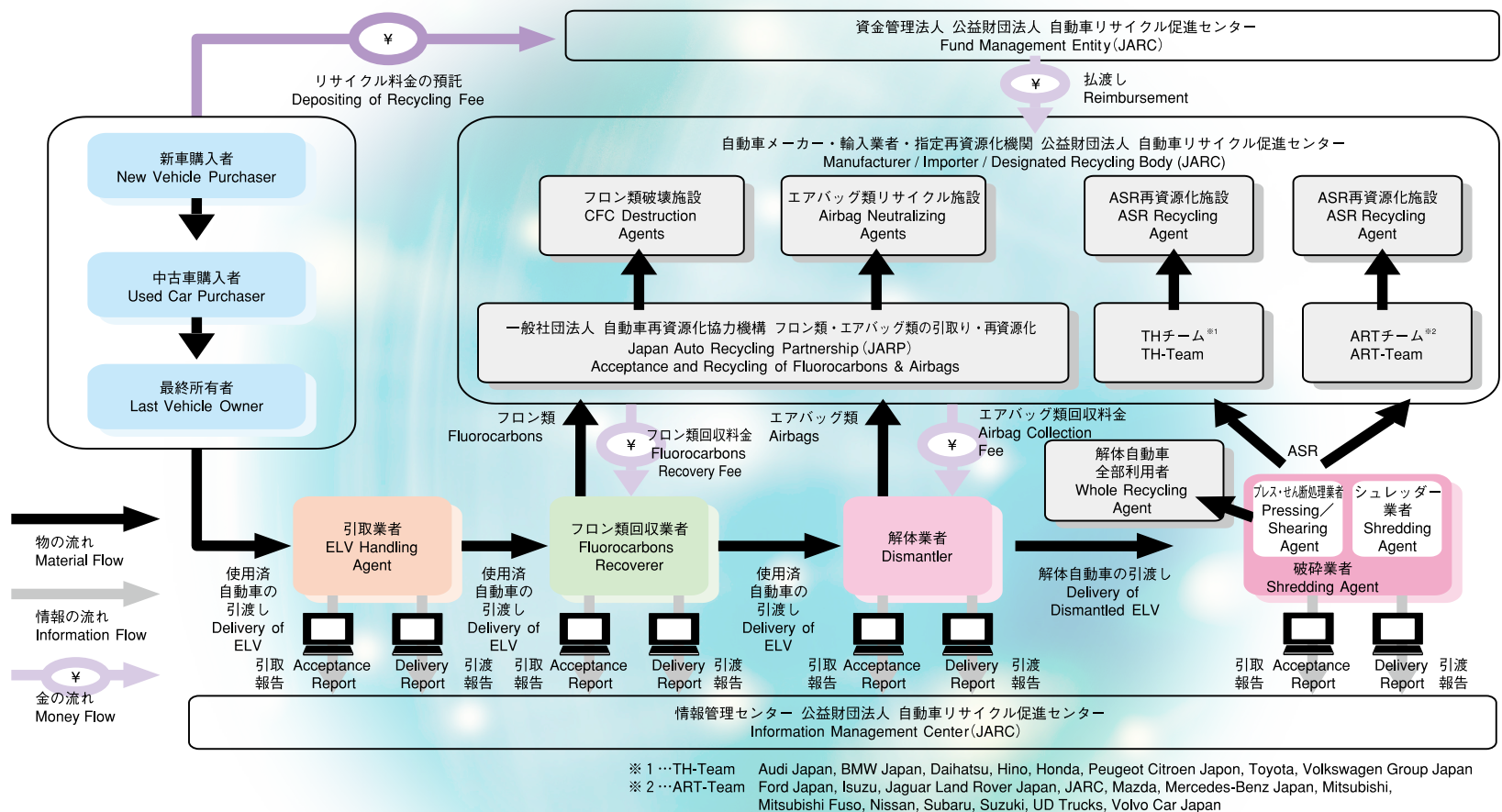
JAIA provides assistance via its Recycling Committee and other channels to support seamless recycling operations among its members.





# 自動車リサイクル法全体の流れ

## Overall Scheme under Automobile Recycling Act



JARC: Japan Automobile Recycling Promotion Center



## 組合員名簿 Membership List

2016年1月1現在  
As of January 1, 2016

### 四輪車 Four-wheeler

会 社 名	Aston Martin Japan 合同会社	JAIA 加入年月	2015年2月
Company	Aston Martin Japan Limited	Joined JAIA in	February 2015
代 表 者	マネージングダイレクター 寺嶋 正一	取 扱 車	アストンマーティン
Representative	Managing Director Shoichi Terashima	Brand(s) Handled	Aston Martin
住 所	〒106-0032 東京都港区六本木 1-9-10 アークヒルズ仙石山森タワー 33 階		
Address	ARK Hills Sengokuyama Mori Tower, 33F, 1-9-10, Roppongi, Minato-ku, Tokyo 106-0032		

会 社 名	アウディジャパン株式会社	JAIA 加入年月	1998年9月
Company	Audi Japan K.K.	Joined JAIA in	September 1988
代 表 者	代表取締役社長 斎藤 徹	取 扱 車	アウディ、ランボルギーニ
Representative	President Toru Saito	Brand(s) Handled	Audi, Lamborghini
住 所	〒140-0001 東京都品川区北品川 4-7-35 御殿山トラストタワー 16 階		
Address	Gotenyama Trust Tower, 16F, 4-7-35, Kita-Shinagawa, Shinagawa-ku, Tokyo 140-0001		

会 社 名	ビー・エム・ダブリュー株式会社	JAIA 加入年月	1981年10月
Company	BMW Japan Corp.	Joined JAIA in	October 1981
代 表 者	代表取締役社長 ベーター・クロンシュナーブル	取 扱 車	BMW、ミニ
Representative	President and CEO Peter Kronschnabl	Brand(s) Handled	BMW, MINI
住 所	〒100-6622 東京都千代田区丸の内 1-9-2 グラントウキョウ サウスタワー		
Address	GranTokyo South Tower, 1-9-2, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo 100-6622		

会 社 名	株式会社キャロッセ	JAIA 加入年月	2012年3月
Company	CARROSSER Co., Ltd.	Joined JAIA in	March 2012
代 表 者	代表取締役社長 長瀬 努	取 扱 車	プロトン
Representative	President and CEO Tsutomu Nagase	Brand(s) Handled	PROTON
住 所	〒370-0018 群馬県高崎市新保町 1664-1		
Address	1664-1, Shinbo, Takasaki, Gunma 370-0018		

会 社 名	FCA ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2007年11月 (クライスラー日本：継承)
Company	FCA Japan Ltd.	Joined JAIA in	November 2007
代 表 者	代表取締役社長 兼 CEO ポンタス ヘグストロム	取 扱 車	アルファ ロメオ、クライスラー、フィアット、ジープ、アバルト
Representative	President and CEO Pontus Häggström	Brand(s) Handled	Alfa Romeo, CHRYSLER, FIAT, Jeep, ABARTH
住 所	〒108-0014 東京都港区芝 5-36-7 三田ベルジュビル		
Address	Mita Bellju Bldg., 5-36-7, Shiba, Minato-ku, Tokyo 108-0014		

会 社 名	Ferrari Japan 株式会社	JAIA 加入年月	2008年7月
Company	Ferrari Japan Ltd.	Joined JAIA in	July 2008
代 表 者	代表取締役 リノ・デパオリ	取 扱 車	フェラーリ
Representative	General Manager Reno De Paoli	Brand(s) Handled	Ferrari
住 所	〒106-6137 東京都港区六本木 6-10-1 六本木ヒルズ森タワー 37F		
Address	Roppongi Hills Mori Tower, 37F, 6-10-1, Roppongi, Minato-ku, Tokyo 106-6137		

会 社 名	フォード・ジャパン・リミテッド	JAIA 加入年月	1974 年 10 月
Company	Ford Japan Limited	Joined JAIA in	October 1974
代 表 者	代表取締役社長 森田 俊生	取 扱 車	フォード、リンカーン
Representative	Managing Director Toshio Morita	Brand(s) Handled	Ford, Lincoln
住 所	〒105-0001 東京都港区虎ノ門 4-3-13 ヒューリック神谷町ビル 8 階		
Address	Hulic Kamiyacho Bldg, 8F, 4-3-13, Toranomom, Minato-ku, Tokyo 105-0001		

会 社 名	ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	1996 年 9 月
Company	General Motors Japan Limited	Joined JAIA in	September 1996
代 表 者	代表取締役社長 石井 澄人	取 扱 車	キャデラック、シボレー
Representative	Managing Director Sumito Ishii	Brand(s) Handled	Cadillac, Chevrolet
住 所	〒140-8687 東京都品川区東品川 4-12-8 品川シーサイドイーストタワー 8 階		
Address	Shinagawa Seaside East Tower, 8F, 4-12-8, Higashi-shinagawa, Shinagawa-ku,Tokyo 140-8687		

会 社 名	本田技研工業株式会社	JAIA 加入年月	1987 年 12 月
Company	Honda Motor Co., Ltd.	Joined JAIA in	December 1987
代 表 者	代表取締役社長 八郷 隆弘	取 扱 車	ホンダ海外生産車
Representative	President and Representative Director Takahiro Hachigo	Brand(s) Handled	Honda overseas product
住 所	〒107-8556 東京都港区南青山 2-1-1		
Address	1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556		

会 社 名	現代自動車ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2000 年 1 月
Company	Hyundai Motor Japan Co., Ltd.	Joined JAIA in	January 2000
代 表 者	代表取締役社長 李 星燦	取 扱 車	ヒュンダイ
Representative	President Lee Sung Chan	Brand(s) Handled	HYUNDAI
住 所	〒107-0052 東京都港区赤坂 1 丁目 11-30 赤坂 1 丁目センタービル 12 階		
Address	Akasaka 1-chome Center Bldg, 12F, 1-11-30, Akasaka, Minato-ku, Tokyo 107-0052		

会 社 名	ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2008 年 10 月
Company	Jaguar Land Rover Japan Limited	Joined JAIA in	October 2008
代 表 者	代表取締役社長 マグナス・ハンソン	取 扱 車	ジャガー、ランドローバー
Representative	Representative Director, CEO Magnus Hansson	Brand(s) Handled	Jaguar, LAND ROVER
住 所	〒105-0001 東京都港区虎ノ門 4-3-13 ヒューリック神谷町ビル 6 階		
Address	Hulic Kamiyacho Bldg, 6F, 4-3-13, Toranomom, Minato-ku, Tokyo 105-0001		

会 社 名	エルシーアイ株式会社	JAIA 加入年月	2003 年 4 月
Company	LCI Limited	Joined JAIA in	April 2003
代 表 者	代表取締役社長 高橋 一穂	取 扱 車	ロータス
Representative	President Kazuho Takahashi	Brand(s) Handled	Lotus
住 所	〒145-0061 東京都大田区石川町 2-1-1		
Address	2-1-1, Ishikawacho, Ota-ku, Tokyo 145-0061		

会 社 名	マセラティ ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2010 年 9 月
Company	Maserati Japan Ltd.	Joined JAIA in	September 2010
代 表 者	代表取締役社長 牧野 一夫	取 扱 車	マセラティ
Representative	President & CEO Kazuo Makino	Brand(s) Handled	Maserati
住 所	〒107-6022 東京都港区赤坂 1-12-32 アーク森ビル 22 階 私書箱 526 号		
Address	ARK Mori Bldg, 22F, 1-12-32, Akasaka, Minato-ku, Tokyo 107-6022		

会 社 名	マクラーレンオートモーティブアジア Pte Ltd	JAIA 加入年月	2012 年 3 月
Company	McLaren Automotive Asia Pte Ltd	Joined JAIA in	March 2012
代 表 者	リージョナル ディレクター デイビット・マッキンタイヤー	取 扱 車	マクラーレン
Representative	Regional Director David McIntyre	Brand(s) Handled	McLaren
住 所	〒106-0032 東京都港区六本木 1-9-10 アークヒルズ仙石山森タワー 25 階		
Address	ARK Hills Sengokuyama Mori Tower, 25F, 1-9-10, Roppongi, Minato-ku, Tokyo 106-0032		

会 社 名	メルセデス・ベンツ日本株式会社	JAIA 加入年月	1986 年 11 月
Company	Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Joined JAIA in	November 1986
代 表 者	代表取締役社長兼最高経営役員（CEO） 上野 金太郎	取 扱 車	メルセデス - ベンツ、スマート
Representative	President and CEO Kintaro Ueno	Brand(s) Handled	Mercedes-Benz, Smart
住 所	〒106-8506 東京都港区六本木 1-9-9 六本木ファーストビル		
Address	Roppongi First Bldg., 1-9-9, Roppongi, Minato-ku, Tokyo 106-8506		

会 社 名	ニコル・レーシング・ジャパン合同会社	JAIA 加入年月	1983 年 2 月
Company	NICOLE RACING JAPAN LLC	Joined JAIA in	February 1983
代 表 者	最高経営責任者 C.H. ニコ・ローレケ	取 扱 車	BMW アルピナ
Representative	CEO C.H. Nico Roehreke	Brand(s) Handled	BMW ALPINA
住 所	〒212-0005 神奈川県川崎市幸区戸手 2-5-7		
Address	5-7, Tode 2-chome, Saiwai-ku, Kawasaki City, Kanagawa 212-0005		

会 社 名	ルノー・ジャポン株式会社	JAIA 加入年月	2000 年 7 月
Company	RENAULT JAPON CO., LTD.	Joined JAIA in	July 2000
代 表 者	代表取締役社長 大極 司	取 扱 車	ルノー
Representative	President Tsukasa Daigoku	Brand(s) Handled	Renault
住 所	〒220-8686 神奈川県横浜市西区高島 1-1-1		
Address	1-1, Takashima 1-chome, Nishi-ku, Yokohama-shi, Kanagawa, 220-8686		

会 社 名	ピーシーアイ株式会社	JAIA 加入年月	2010 年 9 月
Company	PCI Co., Ltd.	Joined JAIA in	September 2010
代 表 者	代表取締役 伊藤 誠英	取 扱 車	サーブ
Representative	President Masahide Ito	Brand(s) Handled	Saab
住 所	〒150-0012 東京都渋谷区広尾 5-8-11 バルビゾン 22 番館 4F		
Address	Barbizon 22, 4F, 5-8-11 Hiroo, Shibuya-ku, Tokyo 150-0012		



会 社 名	プジョー・シトロエン・ジャポン株式会社	JAIA 加入年月	1989 年 10 月（プジョージャポン：継承）
Company	Peugeot Citroën Japon Co., Ltd.	Joined JAIA in	October 1989
代 表 者	代表取締役社長 クリストフ プレヴォ	取 扱 車	プジョー、シトロエン、D S
Representative	Representative Director& CEO Christophe Prévost	Brand(s) Handled	Peugeot, Citroën, DS
住 所	〒150-0011 東京都渋谷区東 3-16-3 エフ・ニッセイ恵比寿ビル 4F		
Address	F Nissei Ebisu Bldg., 4F, 3-16-3, Higashi, Shibuya-ku, Tokyo 150-0011		

会 社 名	ボルシェ ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	1997 年 10 月
Company	Porsche Japan K.K.	Joined JAIA in	October 1997
代 表 者	代表取締役社長 七五三木 敏幸	取 扱 車	ボルシェ
Representative	President Toshiyuki Shimegi	Brand(s) Handled	Porsche
住 所	〒153-0064 東京都目黒区下目黒 1-8-1 アルコタワー 16 階		
Address	Arco Tower, 16F, 1-8-1, Shimo-meguro, Meguro-ku, Tokyo 153-0064		

会 社 名	ロールス・ロイス モーターカーズ リミテッド 日本駐在事務所	JAIA 加入年月	2004 年 10 月
Company	Japan Representative Office, Rolls-Royce Motor Cars Limited	Joined JAIA in	October 2004
代 表 者	代表取締役社長（CEO） トーステン ミュラー オトヴェス	取 扱 車	ロールスロイス
Representative	President CEO Torsten Müller Ötvös	Brand(s) Handled	Rolls-Royce
住 所	〒100-6622 東京都千代田区丸の内 1-9-2 グラントウキョウ サウスタワー 21F		
Address	GranTokyo South Tower, 21F, 1-9-2, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo 100-6622		

会 社 名	株式会社 RTC	JAIA 加入年月	2009 年 5 月
Company	RTC Corp.	Joined JAIA in	May 2009
代 表 者	代表取締役社長 石田 健次郎	取 扱 車	ルーフ
Representative	President CEO Kenjiro Ishida	Brand(s) Handled	RUF
住 所	〒618-0091 京都府乙訓郡大山崎町円明時金蔵 12-1		
Address	12-1, Kanagura, Enmyoji, Ohyamazaki-cho, Otokuni-gun, Kyoto 618-0091		

会 社 名	スカニアジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2012 年 6 月
Company	SCANIA Japan Ltd.	Joined JAIA in	June 2012
代 表 者	代表取締役社長 ヨハン ルンデン	取 扱 車	スカニア
Representative	Managing Director Johan Lundén	Brand(s) Handled	SCANIA
住 所	〒108-0014 東京都港区芝 4-4-20 グーゴルプレックスミレニアムビル 7F		
Address	Googolplex Millennium Bldg., 7F, 4-4-20, Shiba, Minato-ku, Tokyo 108-0014		

会 社 名	テスラモーターズジャパン合同会社	JAIA 加入年月	2010 年 7 月
Company	Tesla Motors Inc.	Joined JAIA in	July 2010
代 表 者	代表取締役社長 ニコラ ヴィレジェ	取 扱 車	テスラ
Representative	Vice President, Japan & North Asia Nicolas Villeger	Brand(s) Handled	Tesla
住 所	〒107-0062 東京都港区南青山 2-23-8		
Address	2-23-8, Minamiaoyama, Minato-ku, Tokyo 107-0062		

会 社 名	トヨタ自動車株式会社	JAIA 加入年月	1992 年 7 月
Company	Toyota Motor Corp.	Joined JAIA in	July 1992
代 表 者	取締役社長 豊田 章男	取 扱 車	トヨタ海外生産車
Representative	President, Member of the Board of Directors Akio Toyoda	Brand(s) Handled	Toyota overseas products
住 所	〒471-8571 愛知県豊田市トヨタ町 1 番地 (本社)		
Address	1, Toyotacho, Toyota City, Aichi 471-8571		

会 社 名	UD トラックス株式会社	JAIA 加入年月	2001 年 8 月 (日本ボルボ：継承)
Company	UD Trucks Corporation	Joined JAIA in	August 2001
代 表 者	代表取締役社長 村上 吉弘	取 扱 車	ボルボトラック
Representative	President Yoshihiro Murakami	Brand(s) Handled	Volvo Truck
住 所	〒362-8523 埼玉県上尾市大字壺丁目 1 番地		
Address	1-1, Ageo-shi, Saitama 362-8523		

会 社 名	フォルクスワーゲン グループ ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	1991 年 3 月
Company	Volkswagen Group Japan K.K.	Joined JAIA in	March 1991
代 表 者	代表取締役副社長 スヴェン・シュタイン	取 扱 車	フォルクスワーゲン、ベントレー
Representative	Representative Director & Executive Vice President Sven Stein	Brand(s) Handled	Volkswagen, Bentley
住 所	〒441-8550 愛知県豊橋市明海町 5-10		
Address	5-10, Akemicho, Toyohashi City, Aichi 441-8550		

会 社 名	ボルボ・カー・ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2001 年 12 月 (ピーエージーインポート：継承)
Company	Volvo Car Japan Limited	Joined JAIA in	December 2001
代 表 者	代表取締役社長 木村 隆之	取 扱 車	ボルボ
Representative	President & CEO Takayuki Kimura	Brand(s) Handled	Volvo
住 所	〒105-0011 東京都港区芝公園 2-6-3 芝公園フロントタワー 21 階		
Address	Shiba-Koen Front Tower, 21F, 2-6-3, Shiba-koen, Minato-ku, Tokyo 105-0011		

## 二輪車 Tow-wheeler

会 社 名	ビー・エム・ダブリュ株式会社	JAIA 加入年月	2010 年 7 月
Company	BMW Japan Corp.	Joined JAIA in	July 2010
代 表 者	代表取締役社長 ベーター・クロンシュナーブル	取 扱 車	BMW
Representative	President and CEO Peter Kronschnabl	Brand(s) Handled	BMW
住 所	〒100-6622 東京都千代田区丸の内 1-9-2 グラントウキョウ サウスタワー		
Address	GranTokyo South Tower, 1-9-2, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo 100-6622		

会 社 名	BRP ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2013 年 6 月
Company	BRP Japan Ltd.	Joined JAIA in	June 2013
代 表 者	代表取締役 日本代表 高山 浩史	取 扱 車	カンナム スパイダー
Representative	Country Manager Hiroshi Takayama	Brand(s) Handled	Can-Am Spyder
住 所	〒210-0005 神奈川県川崎市川崎区東田町 8 パレール三井ビル 15F		
Address	Parale Mitsui Bldg, 15F, Higashida-cho 8, Kawasaki-ku, Kawasaki City 210-0005		

会 社 名	ドゥカティ ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2010 年 7 月
Company	Ducati Japan Ltd.	Joined JAIA in	July 2010
代 表 者	代表取締役社長 加藤 稔	取 扱 車	ドゥカティ (ドカティ)
Representative	President Minoru Kato	Brand(s) Handled	Ducati
住 所	〒153-0051 東京都目黒区上目黒 1-26-9 中目黒オークラビル		
Address	Nakameguro Okura Bldg., 1-26-9, Kamimeguro, Meguro-ku, Tokyo 153-0051		

会 社 名	ハーレーダビッドソン ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2010 年 7 月
Company	Harley-Davidson Japan K.K.	Joined JAIA in	July 2010
代 表 者	代表取締役 スチュアート・ファレル	取 扱 車	ハーレーダビッドソン
Representative	Managing Director Stuart Farrell	Brand(s) Handled	Harley-Davidson
住 所	〒160-0022 東京都新宿区新宿 6-27-30 新宿イーストサイドスクエア		
Address	Shinjuku Eastside Square, 6-27-30, Shinjuku, Shinjuku-ku, Tokyo 160-0022		

会 社 名	KTM Japan 株式会社	JAIA 加入年月	2010 年 7 月
Company	KTM Japan K.K.	Joined JAIA in	July 2010
代 表 者	代表取締役 社長 野口 英康	取 扱 車	KTM
Representative	President & Representative Director Hideyasu Noguchi	Brand(s) Handled	KTM
住 所	〒135-0063 東京都江東区有明 3-5-7 TOC 有明ウエストタワー 2 階		
Address	TOC Ariake West Tower, 2F, 3-5-7, Ariake, Koto-ku, Tokyo 135-0063		

会 社 名	ピアaggio グループ ジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2010 年 7 月
Company	Piaggio Group Japan Corporation	Joined JAIA in	July 2010
代 表 者	代表取締役社長 フランチェスコ・ファビアーニ	取 扱 車	アブリリア、モト・グッツィ、ピアaggio、ベスパ
Representative	President Francesco Fabbiani	Brand(s) Handled	Aprilia, MOTO GUZZI, PIAGGIO, Vespa
住 所	〒108-0073 東京都港区三田 1-4-28 三田国際ビル 2211 区		
Address	Mita Kokusai Bldg., 2211, 1-4-28, Mita, Minato-ku, Tokyo 108-0073		

会 社 名	トライアンフモーターサイクルズジャパン株式会社	JAIA 加入年月	2011 年 1 月
Company	Triumph Motorcycles Japan K.K.	Joined JAIA in	January 2011
代 表 者	代表取締役社長 野田 一夫	取 扱 車	トライアンフモーターサイクル
Representative	President, Representative Director Kazuo Noda	Brand(s) Handled	Triumph Motorcycle
住 所	〒108-0022 東京都港区海岸 3-18-1 ピアシティ芝浦ビル 3 階		
Address	Pear City Shibaura Bldg., 3F, 3-18-1, Kaigan, Minato-ku, Tokyo 108-0022		

会 社 名	株式会社ホワイトハウスオートモービル	JAIA 加入年月	2012 年 6 月
Company	White House Automobile Co., Ltd.	Joined JAIA in	June 2012
代 表 者	代表取締役 木村 文夫	取 扱 車	インディアン モーターサイクル、ベクトリックス
Representative	President Fumio Kimura	Brand(s) Handled	Indian Motorcycle, Vectrix
住 所	〒465-0024 愛知県名古屋市中東区本郷 3-139 ホワイトハウスビル 2F		
Address	White House Bldg., 2F, 3-139 Hongo, Meito-ku, Nagoya, Aichi 465-0024		



## JAIA 50年史 編集後記 JAIA常務理事 小林 健二

本年史は、戦後30年間の自動車輸入の歴史を記録した1976年発刊の「外車のあゆみ」、それに続く1976年から1985年を中心に戦前まで遡って集成・記録した「外車の歩みⅡ」、その続編となる1996年刊行の「輸入車の歩みⅢ」を踏まえて、その後の20年を追記すると共に、設立から50年の歴史を俯瞰できるよう自動車輸入を取り巻く内外の情勢や業界の変遷、輸入自動車とそのテクノロジーにも焦点を当て編集しました。

過去の年史を見ると必ず「輸入車業界は激動の10年間であった」旨が記されていますが、2015年までの20年間は時系列のみならずグローバル化の視点から世界の自動車産業が合併、買収、提携を繰り返し、自動車が安全、環境、資源エネルギー問題に対して大きく舵を取った時代でありました。

この歴史から将来の教訓を得る趣旨で、本年史は設立50周年記念事業の一つとして、理事会の下に組織されたタスクフォー

ス(TF)において、その基本企画案が策定され、理事会の承認を経て、担当TFメンバー、事務局が、編集を委託した日刊自動車新聞社と共に制作したものです。

本年史は過去の記録との整合性を確保しつつ、自動車輸入ビジネスのグローバル化を考慮し、日英併記、写真、図表を多用したビジュアル化、公募による表紙デザイン、詳細なデータや臨場感ある映像を含むDVD版作成など、「JAIA 50年史」を21世紀初めの集大成とすべく創意を加えたもので、国内のみならず海外の皆様にもご高覧いただければ望外の喜びとするところです。

終わりに、「JAIA 50年史」が刊行できましたのは、関係官庁、駐日大使館、諸団体、会員各社の皆様のご協力、そして執筆、制作に携わった日刊自動車新聞社をはじめとする関係者のご尽力の賜物と、ここに深謝申し上げます。

## 50 Years of JAIA: Editor's Notes Managing Director of JAIA, Kenji Kobayashi

This history book provides an update for the most recent 20 years following on from the 1976 publication of History of Foreign Cars (containing historical records of motor vehicle imports to Japan for the 30-year period after WWII), the 1986 publication of History of Foreign Cars: Volume II (a compilation of records centered on the period from 1976 to 1985 with additional information stretching back to before WWII) and the 1996 publication of History of Imported Vehicles: Volume III. In the editing process, focus was placed on providing an overview of the 50 years since JAIA's foundation in 1965. The book is intended to highlight the state of affairs surrounding automobiles both domestically and internationally, detail changes that have taken place within the industry, and provide descriptions of imported models and adopted technologies.

Existing history books generally argue that the last decade has been turbulent for the imported car sector. However, the 20-year period up to 2015 saw repeated mergers, acquisitions and an era in which the auto industry took globally major steps to tackle issues relating to safety, the environment, resources and energy.

This book is produced as part of JAIA's 50th anniversary celebrations with the intent of extracting lessons for the future

from history. Originally planned by a task force (TF) created under the Board of Directors and approved by the Board, it was produced by TF members and the secretariat with the Nikkan Jidosha Shimbun (a publication known in English as the Daily Automotive News) providing outsourced editing services.

To maintain consistency with past records and in consideration of the motor vehicle import industry's globalization, this publication is provided both in Japanese and in English with photographs, charts and other visual aids. Combined with a cover design produced as a result of a public competition and the output of a DVD version containing more detailed data and video images, 50 Years of JAIA represents an early 21st-century compilation highlighting the history and updated status of the industry. It is hoped that domestic and international readers alike will find it useful.

In closing, I would like to express my deepest gratitude for the support of the relevant Japanese ministries, embassies in Japan and other related associations. My thanks also go to the representatives of member companies and to all others who have contributed to the compilation and editing of the publication, including those from the Nikkan Jidosha Shimbun.

## 表紙のことば

## Design Concept



日本自動車輸入組合は2015年8月から2か月間、「JAIA50年史 表紙デザイン」を募集した。

応募総数62点の中から、石山憲明さんの作品が選ばれた。

### (表紙のことば)

「輸入車」という言葉を原泉に、海を渡り日本にやって来た自動車のボディに富士山が写り込んだ様子を作成。

特にホイール・タイヤの部分に多色を用い、多種多様な外国車や1960年代当時の人達が、輸入車を見た時の新鮮な嬉しさやトキメキ等を色で表現。

—未来への希望と発展を乗せたクルマのイラストは、快晴の空の下、右上前方に向かって走ろうとしている。—

The proposals on cover design of “50 Years of JAIA” had been invited in two months from August 2015.

Mr. Noriaki Ishiyama's work had been selected from 62 entries.

### (Design Concept)

An “imported car” is coming over to Japan from across the ocean. Mt. Fuji is reflected on the body of the vehicle.

Many different colors are used for the wheels in particular, representing a great variety of imported cars, as well as the people in the world freshly feeling amused.

Designed to indicate growth toward the future, the car is heading toward upper right under a bright and clear sky.

## JAIA 50年史

## 50 Years of JAIA

発行人 フリーデマン・ブリュール

Issuer: Dr. Friedemann Bruehl

発行日 2016年4月21日

Date of issue: April 21, 2016

発行所 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5階  
<http://www.jaia-jp.org/>

Publisher: Japan Automobile Importers Association  
Address: 5F, Shiba Boat Bldg., 3-1-15, Shiba,  
Minato-ku, Tokyo 105-0014 Japan  
<http://www.jaia-jp.org/english/>

製 作 日刊自動車新聞社

Production: The Nikkan Jidosha Shimbun

印刷・製本 共同印刷株式会社

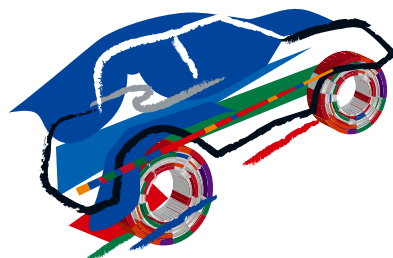
Printing & Bookbinding: Kyodo Printing Co., Ltd.

禁無断転載

All rights reserved







**JAIA 50th**  
Japan Automobile Importers Association