

2

0

0

1

IMPORTED

CAR

MARKET

OF JAPAN

日 本 の 輸 入 車 市 場

目次

1 . 日本の輸入車市場	1
2 . 政府による自動車輸入拡大政策	3
3 . 輸入車の流通	4
4 . 自動車認証制度	6
5 . 車両検査制度	7
6 . 自動車登録制度	8
7 . 基準・認証の国際化の推進	8
8 . 日本の自動車保険 / 自動車関係諸税	9
9 . 統計資料	11
10 . 日本自動車輸入組合の概要	17
11 . 輸入車ショウ	19
12 . 年表	20

Contents

1 . Japanese Imported Car Market	1
2 . Governmental Policies to Expand Automobile Import	3
3 . Distribution of Imported Car	4
4 . Vehicle Certification System	6
5 . Vehicle Inspection System	7
6 . Automobile Registration System	8
7 . Promoting the Internationalization of Standards and Certification	8
8 . Automobile Insurance in Japan/Taxes Imposed on Car Owners	9
9 . Imported Car Statistics	11
10 . JAIA Brief Profile	17
11 . Imported Automobile Show.....	19
12 . History	20

日本の輸入車市場

輸入車販売の再開

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

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

拡大と凋落に揺れた輸入車市場と輸入自由化

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

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

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

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

輸入車市場の飛躍的な拡大

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

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

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

Japanese Imported Car Market

Resumption of Imported Automobile Sales

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

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

Imported Car Market Shaken by Boom and Bust

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

Imported car sales since 1966 went from a 10,000-unit level (which had been maintained since 1964) to a 20,000-unit level in 1972 and then to a 30,000-unit level in the following year. Despite the impact of the first oil crisis, sales reached to a 40,000-unit level in 1975 and imported car sales peaked temporarily with 60,000 units in 1979.

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

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

Imported Car Market Enjoys Dramatic Expansion

After the severe setback, the imported car market finally began to recover in 1984 when it returned to the 40,000-unit level. Furthermore, from this time Japanese trade imbalances with the United States and Europe became a source of international discord, and “ Action Program to Promote Import ” announced by the government in 1985 was a catalyst for turning imported automobile sales around and marked an advent of a new era for the imported automobile.

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

Many factors contributed to a growth of the imported automobile market including governmental efforts based on the action plan to eliminate “ Non-tariff barriers ” by reforming the standards, certification, and automobile-related tax systems. Other factors that can be cited include aggressive efforts on the part of foreign automobile manufacturers to enter the Japanese market, lower prices and interest rates on automobile loans, the expansion of sales networks, and the participation of domestic automobile manufacturers in the imported car market (i.e., through import of

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

市場環境に変化、8年振りの販売減少

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

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

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

新局面を迎えた輸入車市場

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

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

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

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

99年はわずかながらも前年を上回り、2000年もほぼ前年並み（微減）で推移し、低落傾向に底を打ちました。

overseas manufacturers' products as well as their own foreign-built models).

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

1990 was a watershed year for the imported car market, which grew so rapidly as a result of the factors mentioned above. The changes underway in the market included depreciation of the yen, rising official bank rate, and the Persian Gulf Crisis.

As a result, some imported automobile prices and automobile loan interest rates rose. Furthermore, the Japanese economy as a whole seemed increasingly to head for a slowdown as stock prices crashed and real estate prices continued to slide. Japan closed out its second long-term economic boom since the end of World War . This was a collapse of so-called bubble economy. In addition to it, other factors also contributed to the slowdown in automobile sales such as revising and strengthening the Garage Act in 1991, shortage of parking places, and soaring fees.

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

The Imported Car Market: Facing New Challenges

Under these circumstances, the problem of the international trade imbalance with the emphasis on trade in automobiles arose again, and the need to increase import to Japan was further emphasized. In 1992 and 1993, the government embarked on a new policy to support car import addressing the discriminatory factors against import and improving the industry's backing.

In 1993, appreciation in the yen's value resulted in lowering imported car prices, and this, together with the promotion of import, induced Japanese car makers to boost foreign production for import to Japan. There have also been a host of low interest auto loans and other promotional campaigns as well as an increase in the sales network starting with domestic dealers who handle imported cars. All of these contributed to a recovery of year-on-year growth for the first time in three years.

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

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

In 1999 sales increased a little more than the 1998 record and in 2000 sales remained unchanged from the 1999 record (slight shrinkage). The sluggish imported automobile sales hit bottom.

政府による自動車輸入拡大政策

日本市場における自動車の輸入は、戦後の統制経済時代を経て、昭和40年には乗用車が自由化されました。更に、昭和53年には関税も引き下げられ、先進国唯一の非関税国として完全自由化を達成しております。

昨今、世界の多くの国々で、深刻な失業問題等を背景として、貿易黒字を抱えるわが国に対して、閉鎖的な市場であるとの指摘があり、より一層の市場開放が求められていました。

このためわが国は、国民的な課題として、積極的に輸入拡大に取り組むこととなり、1992年以降、4次にわたる経済対策に輸入拡大政策を盛り込むとともに、1994年には対外経済改革要綱を決定。その中にある輸入拡大行動計画が実施に移されるなど、さらなる輸入拡大が図られています。

自動車の輸入に関する主な輸入拡大政策には次のようなものがあります。

製品輸入促進税制

製品輸入促進税制は1990年に、総合的輸入拡大策の中核として創設されたもので、市場開拓準備金の積立、税額控除、割増償却等の税制上の恩典供与により、輸入拡大に伴うコストの補填を行うことを目的としている。当初、適用期間3年間の予定でスタートしたが、その都度延長され2002年3月まで実施される。また、自動車部品も品目により対象となっている。ただし、市場開拓準備金の積立は1997年3月をもって廃止、1999年度においては税額控除限度額の引き上げ及び割増償却制度の廃止が実施された。

日本開発銀行、日本輸出入銀行による政策金融

輸入拡大に向けての用地、施設の確保・拡充に要する資金への融資としてスタートした「輸入促進基盤強化融資」(日本開発銀行) 製品輸入に必要な資金への融資を目的とした「製品輸入金融」(日本輸出入銀行)が、市中銀行より有利な条件で、政策金融として行われた。

完成車、自動車部品に関する輸入促進事業の推進

特に、市場拡大要請の強い自動車分野について、より一層の輸入促進を図るため、政府では、1993年より日本貿易振興会を通じて、主要都市での輸入車の展示会、輸入車試乗会(以上JAIA共催)、輸入自動車常設展示場の設置、自動車部品ミッションの受入れ、デザイン・イン研修、部品カンファランスへの支援等、具体的な輸入促進事業を積極的に行ってきた。

2000年末には、1995年に締結された「日米自動車、同部品合意」は期限切れとなった。合意の延長を求める米政府と現行協定は役割を終えたとする日本側とで折合いがつかず物別れとなったがブッシュ新政権で改めて対策を協議することとなった。

Governmental Policies to Expand Automobile Import

The Japanese economy was centrally controlled during the postwar period, and passenger car import was not liberalized until 1965. Tariffs lowered in 1978 making Japan the only advanced industrialized nation by abolishing all import restrictions and tariffs.

Foreign countries facing serious employment problems criticized Japan with a reaping trade profit for the closed market, and demanded to open it.

Therefore, the expansion of import became a major national priority in Japan. Import expansion measures included four economic packages that have been introduced since 1992 and that in 1994 the government adopted a foreign economic reform master plan which was called for further efforts to increase import carrying out an import expansion action plan.

The main import expansion measures relating to automobiles are described as below.

Tax System for Promoting Imported Product

This system was introduced as a core of general import promotion measures for the purpose to fill the deficit caused by expansion of import with such systems as accumulation of market development fund, tax deduction and additional depreciation system. Initially, the government planned to implement the system over a three-year period, but it has been extended each time and will continue to be implemented until March 2002. The system also applies to some types of automobile parts. However, the accumulation of market development reserve was abolished in March 1997. In 1999, the system of an increase in the limit amount of tax deduction and of additional depreciation was abolished.

Finance Policy by JDB and JEXIM

The Japan Development Bank established an “Imported Facilities Enhancement” loan to provide funds for the acquisition and improvement of sites and facilities for use in import expansion while the Export-Import Bank of Japan created a system of “Loans to Promote the Import of Manufactured Goods,” under which finance was provided for the importation of manufactured goods. Finance policy under these schemes was provided with favorable interest rates.

Import Promotion Plans Targeted Toward Assembled Vehicles and Parts

The automobile sector is in focus of particularly strong pressure on improved market access. Since 1993, the government has positively intensified implementing concrete import promotion projects through Japan External Trade Organization(JETRO), including imported automobile shows in major cities and test-ride events (held jointly with JAIA) as well as an establishment of permanent imported automobile showrooms, automobile parts missions, provision of training about “design-in” system and support of parts conferences.

The Japan-U.S. Automobile and Parts Agreement concluded in 1995 expired at the end of 2000. While the US government required extending the term of validity of the agreement, the Japanese government insisted that the agreement had accomplished the role. As a result, it didn't come to the conclusion. However, countermeasures will be discussed over again under the Bush administration.

輸入車の流通

輸入形態

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

メーカー契約輸入は新車ですが、並行輸入には中古車も含まれます。

流通経路

輸入車（新車）の流通経路は、(A) 全国的な販売ネットワークを持つディーラーが海外メーカーから直接輸入するか、あるいは (B) インポーター（輸入専門家）を経由して輸入された自動車をディストリビューターを通じて特約店・地区代理店等で販売するか、(C) 全国的な販売ネットワークを持つディーラーの直営拠点（支店・営業所等）または特約店・地区代理店等を通じて販売するのが一般的です。

近年、インポーターとして海外自動車メーカーの日本法人の設立が進んでいます。

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

輸入から登録までの手続き

一般的にメーカー契約輸入の輸入車は、日本の現地法人やインポーターが、年間ベースの仮発注を行って、これに基づいて需要動向を見ながら本国の本社に発注するというシステムを採用しています。

Distribution of Imported Car

Import Flow

Passenger car import is either (1) direct import from the overseas manufacturer (manufacture agreement import) or (2) import through overseas dealers (parallel import).

Manufacture agreement import includes only new cars, but parallel import includes both new and used cars.

Distribution Channel

The most common types of distribution channel for new cars include (A) import of cars directly from the manufacturers by dealers with nationwide sales networks, (B) purchase of cars from the importers, which are then sold by agencies and local representatives through distributors, and (C) car sales through nationwide, directly-managed dealer offices and branches as well as through agencies and local representatives.

In recent years, foreign manufacturers have founded increasingly their affiliated companies as importers in Japan.

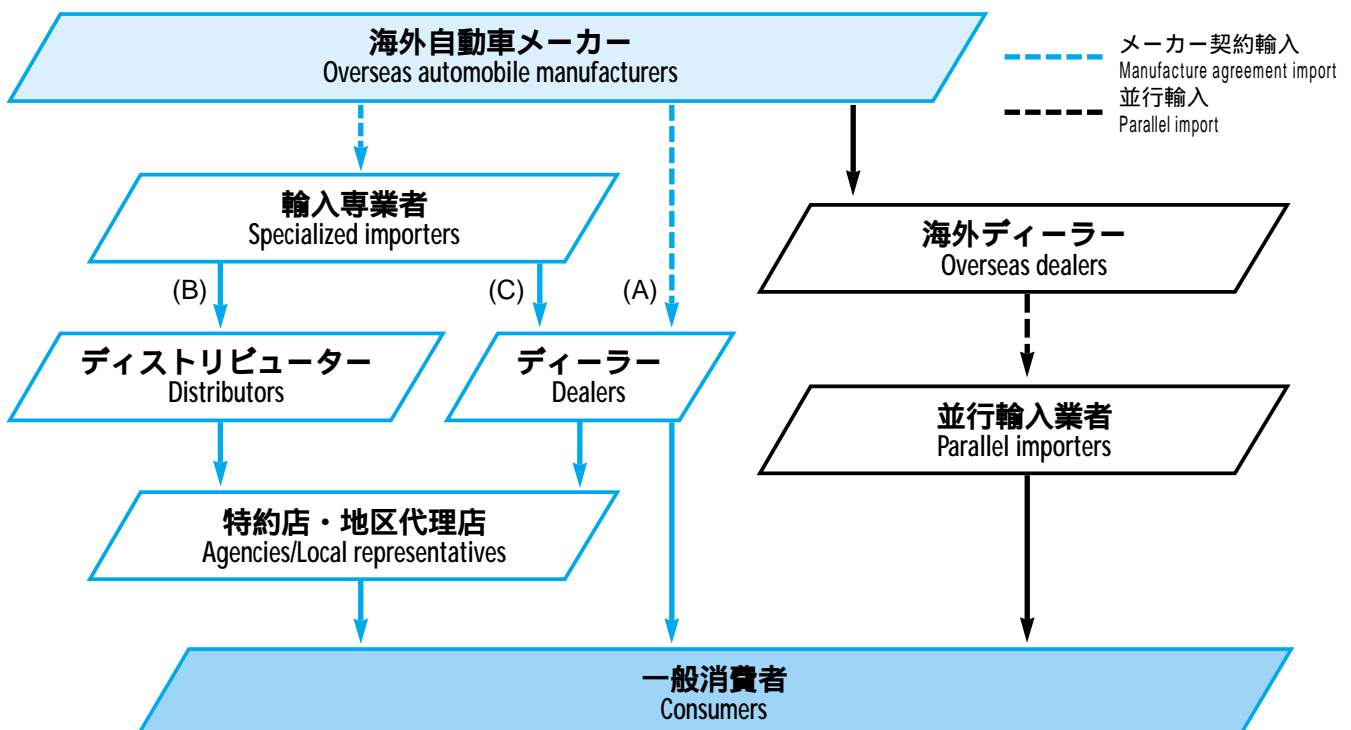
Also, parallel importers have no representative agreements with manufacturers, therefore, they purchase cars for import from overseas dealers, etc.

Procedures from Import to Registration

Generally, affiliated companies and Japanese importers that have a direct contract with manufacturers, firstly place a temporary order for a year, then they place an actual order to the head office depending on the demand in Japan.

Since the Japanese car market is in a second place following the American one, it has a great significance for foreign manufacturers. Therefore, manufacturers establish a special production department for models that have a prospect of large sales in Japan so that they can export vehicles which meet Japanese regulations and suit the actual situation of transportation and Japanese marketing.

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



アメリカに次ぐ自動車大国である日本は、世界各国の自動車メーカーにとって重要なマーケットです。そのため、海外メーカーでは、日本である程度の台数が見込める車については、日本向けの生産ラインを確保し、法規、道路事情、マーケティングにあわせた「日本仕様車」を輸出しています。

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

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

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

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

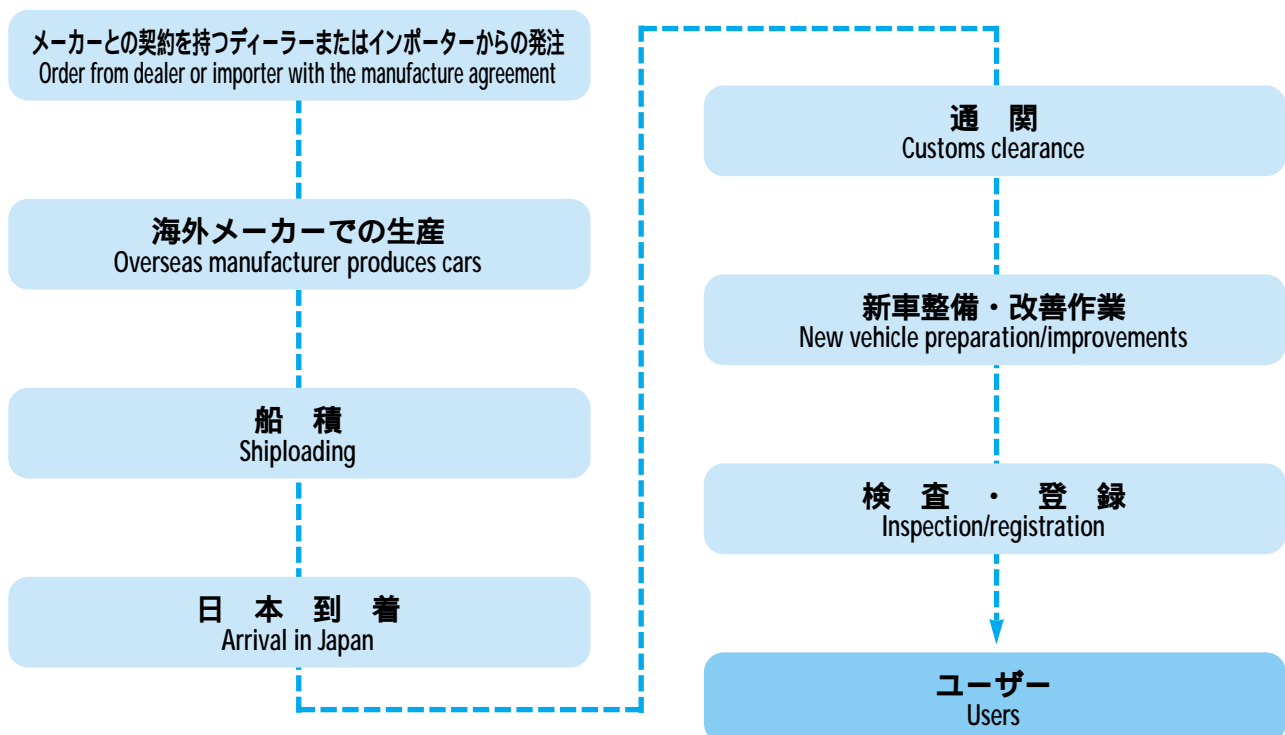
Finished vehicles are transported to a port for shipping with coating to protect the body from dust and salt breeze in transit.

It takes about 2 weeks for a ship loaded with vehicles from the U.S. and a month and a half from Europe to Japan. Those vehicles are transported to a maintenance workshop after the customs clearance procedures are completed, which takes about 1 day. (In some cases, after the customs clearance procedures, vehicles are left in a port due to an arrangement of transportation and some change on the schedule.)

After the vehicles are brought in the maintenance workshops of affiliated companies and importers they check and repair scratches made in transit, make minor adjustments, exchange the parts and control the quality of the product. Firstly, they remove the waxed coating from the vehicles by steam-washer and then, according to the Japanese quality standards chart, check out scratches, finish of the interior and exterior, fitting of the doors and trunks and protuberant difference between bonnet and fender, and fender and doors. Adjusting, repairing and polishing is made in accordance with the above check-up results.

After a user buys a vehicle, which is merchandised through the above process (approved in the Vehicle Certification System), the vehicle is inspected at the Land Transport Bureau according to the Vehicle Inspection System and registered on license registration file after paying taxes. Then a numberplate is issued and sealed. The vehicle can be driven on public roads after all those procedures are completed.

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



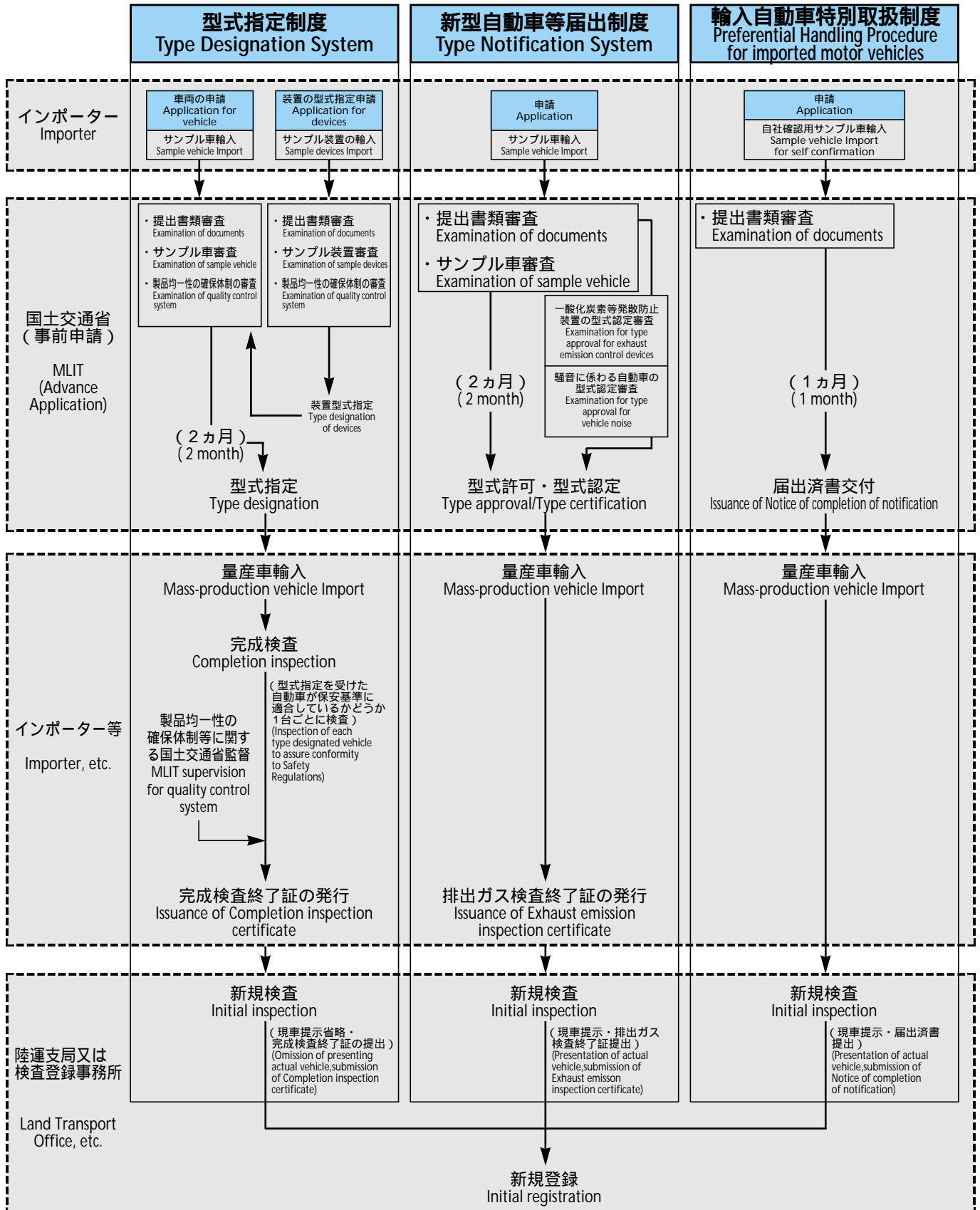
自動車認証制度

Vehicle Certification System

日本における輸入自動車の認証制度は、大きくわけて「型式指定制度」、「新型自動車等届出制度」、「輸入自動車特別取扱制度」の3つがあります。

Certification procedures for imported automobiles in Japan have three systems presently, the "Type Designation System," the "Type Notification System," and the "Preferential Handling Procedure for imported motor vehicles."

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



1. 型式指定制度

日本国内で多数販売される型式の乗用車等を輸入する場合に利用されています。あらかじめサンプル車の提示と提出書類により車両の審査を行うとともに、製品均一性の確保体制について審査を行います。このため、型式指定を受けた自動車については、インポーター等による完成検査の実施により新規検査の際の現車提示が省略できることとなっています。

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

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

2. 新型自動車等届出制度

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

3. 輸入自動車特別取扱制度

自動車の輸入を促進するため、日本国内で少数販売される輸入自動車のみにも適用されます。サンプル車の提示の省略、提出書類の簡素化などにより、型式指定制度よりもかなり簡単なものとなっています。

この制度の適用は、1型式につき年間2,000台までの販売が認められています。なお、この自動車が型式指定への移行を前提としたものであれば、年間3,000台までの販売が認められています。

車両検査制度

車両検査制度は、「道路運送車両法」に定める「保安基準」に当該自動車が適合しているかどうか、定期的に確認する制度です。

乗用車の場合、〔新規検査〕(初回)は各検査場で行われ、有効期限は3年。この場合、型式指定車は、自動車メーカー等が発行する完成検査終了証の提出のみで、現車を提示しての検査が省略されます。

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

〔継続検査〕(2回目以降)は2年ごとに実施され、各検査場で受検するか、または国に代って検査を行うことができる指定整備工場で検査を受けるか、何れでも良いことになっています。

1. Type Designation System

This system applies to passenger vehicles, etc. sold in large quantities in Japan. It suffices for the type designated vehicles to be inspected by the importer, etc. at the time of completion, eliminating the need to submit actual vehicles for the subsequent inspections. Under the current system, examining sample vehicles and documents as well as manufacturer's quality control system for uniformity of products at the time of applying for Type Designation beforehand allows such simplified procedures as described above.

We have further simplified and streamlined the system in response to European and American demands, adopting such measures as dispatching examiners to overseas automobile manufacturers and supplementing test items at designated foreign vehicle testing organizations.

Moreover, the Japanese government acceded to the UN/ECE 1958 Agreement in November 1998, in response to the increase in the international trade of automotive devices and the standardization of devices in the domestic market. The agreement is aimed at the harmonization and mutual recognition of the standards, which entailed an introduction of the type designation system of devices in Japan. Under this system, inspection of the type designated devices is waived in the examination procedure for obtaining vehicle type designation in Japan.

2. Type Notification System

This system has been utilized widely for large-sized trucks and buses in which a wide variety of specifications is required. Under this system, sample vehicles are submitted for inspection. When initial inspection is conducted at a later date, equivalence of each actual vehicle with the sample vehicle is verified, and examination of quality control system is eliminated accordingly.

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

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

The number of vehicles that may be sold according to this procedure is limited to 2,000 per year and vehicle type. On condition of an early transfer to the Type Designation System, the limit is widened to 3,000 per year and vehicle type.

Vehicle Inspection System

The Vehicle Inspection System is a system for conducting periodic inspections to determine whether automobiles meet the "Safety Regulations" stipulated in the Road Vehicles Act.

In the case of passenger vehicles, initial inspection is conducted at Land Transport Offices, etc.

First inspection certification is valid for three years. For "Type Designation" vehicles, the vehicle does not have to be presented for actual inspection by submitting the certificate of inspection issued by the manufacturer etc. In the case of "Type Notification" or the "Preferential Handling Procedure" vehicles, it is necessary to present the vehicle to confirm whether or not it meets the prior certification.

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

自動車登録制度

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

自動車を新規に登録する際には、所轄の陸運支局等において、譲渡証明書および輸入車の場合は輸入の事実を証明する書面等を申請書に添えて提出し、かつ、現車を提示します。

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

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

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

Automobile Registration System

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

When registering a new vehicle at a Land Transport Office, the applicant must provide proof of ownership and proof of import for the vehicle together with the application forms, and show the vehicle.

However, “ Type Designation ” vehicles are exempt from the requirement of showing the actual vehicle by submitting the completion inspection certificate.

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

“ Type Designation ” vehicles, which need not be shown, may have registration number plates sealed by the dealers who have been so authorized by the Land Transport Office.

基準・認証の国際化の推進

自動車の安全・環境基準の国際調和のために、自動車基準調和世界フォーラム（WP29）で基準統一の努力がなされています。

自動車の国際流通が多く国際交通も盛んな欧州では、1958年に制定された国連の相互承認協定が締結されています。1998年11月には、日本は欧州地域以外から初めて国連の相互承認協定に加入し、欧州（ECE）基準の国内採用を推進しています。現在、37カ国と1地域が加盟し、各国間の相互承認を実施しています。

さらに1998年には、世界の基準統一を目指した国連の世界的技術規則協定（グローバル協定）が日米欧で合意されました。日本は1999年8月に加入し、本協定も2000年8月に発効しました。

日本は、21世紀に向けた自動車の国際化の進展を考慮し、より多くの国の参画による基準調和が実現するよう積極的に世界に働きかけています。

JASIC

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

JASICはこれら海外事務所の協力のもとに、関連する国際会議で日本の意見を反映させるための活動を行い、また、欧州（ECE）基準を国内に採用することについて、関連する専門家を中心に検討、協力しています。今後は、ECE基準に対する提案に加え、

Promoting the Internationalization of Standards and Certification

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

The UN/ECE 1958 Agreement is valid in Europe, where the international distribution of automobiles and international transport are well established. In 1998, Japan became the first non-European country to accede to the UN/ECE 1958 Agreement, and facilitates the adoption of ECE standards as Japanese ones. Currently, the UN/ECE 1958 Agreement comprises 37 countries and one region.

In addition, “ Global Vehicle Technical Agreement ” (Global Agreement) for automobile standardization was agreed among Japan, US and Europe in 1998, and Japan acceded to “ Global Agreement ” in August 1999. The Agreement was expected to take effect in August 2000.

In consideration of the development of internationalization in the automobile industry toward the 21st century, the Japanese government is appealing to the international community to realize a standards harmonization system comprising even more countries.

JASIC

The Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC) was founded in 1987 by the government and related organizations in the private sector, for the purpose of assisting the activities related to international harmonization of standards and mutual recognition of vehicle certification which the Japanese government promotes. In 1988, JASIC established an Office in Geneva and Washington Office in 1998.

With the help of its foreign offices, JASIC carries out the activities to present the Japanese views at the concerning international assembly. Also, JASIC has been examining and cooperating, with the relating experts, regarding the adoption of ECE standards.

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

世界基準を作成する視点から基準調和の検討、提案を行なっています。

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

また、これらの活動を円滑に進めるため、国内外の法規等の翻訳版を発行しています。

the proposals for ECE standards.

Furthermore, JASIC participates in the conferences in Asia on the theme of international harmonization, with a view to strengthening the cooperation with various governments.

JASIC issues translations of the national and international regulations in order to facilitate the above-mentioned activities smoothly.

日本の自動車保険

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

「自動車損害賠償責任保険（強制保険）」は事故の際の死亡・傷害・後遺障害に係る治療費、慰謝料、逸失利益などの人身損害を補償します。また、「任意自動車保険（任意保険）」には、対人賠償保険、対物賠償保険、自損事故保険、無保険車傷害保険、搭乗者傷害保険、車両保険等があります。

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

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

Automobile Insurance in Japan

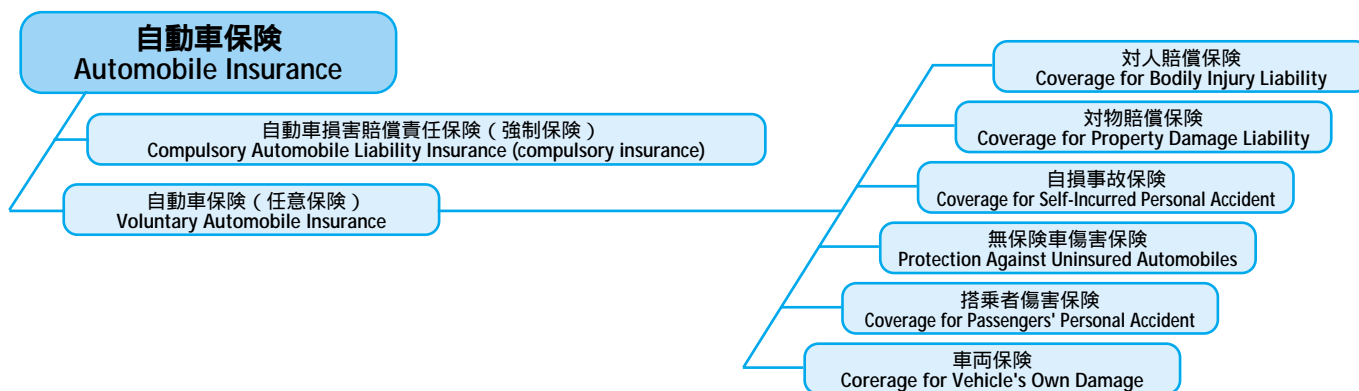
Automobile insurance includes “ Compulsory automobile liability insurance (compulsory insurance) ” required for all automobiles according to Automobile Liability Security Law and “ Voluntary insurance ” that covers damages caused by possessing and driving vehicles.

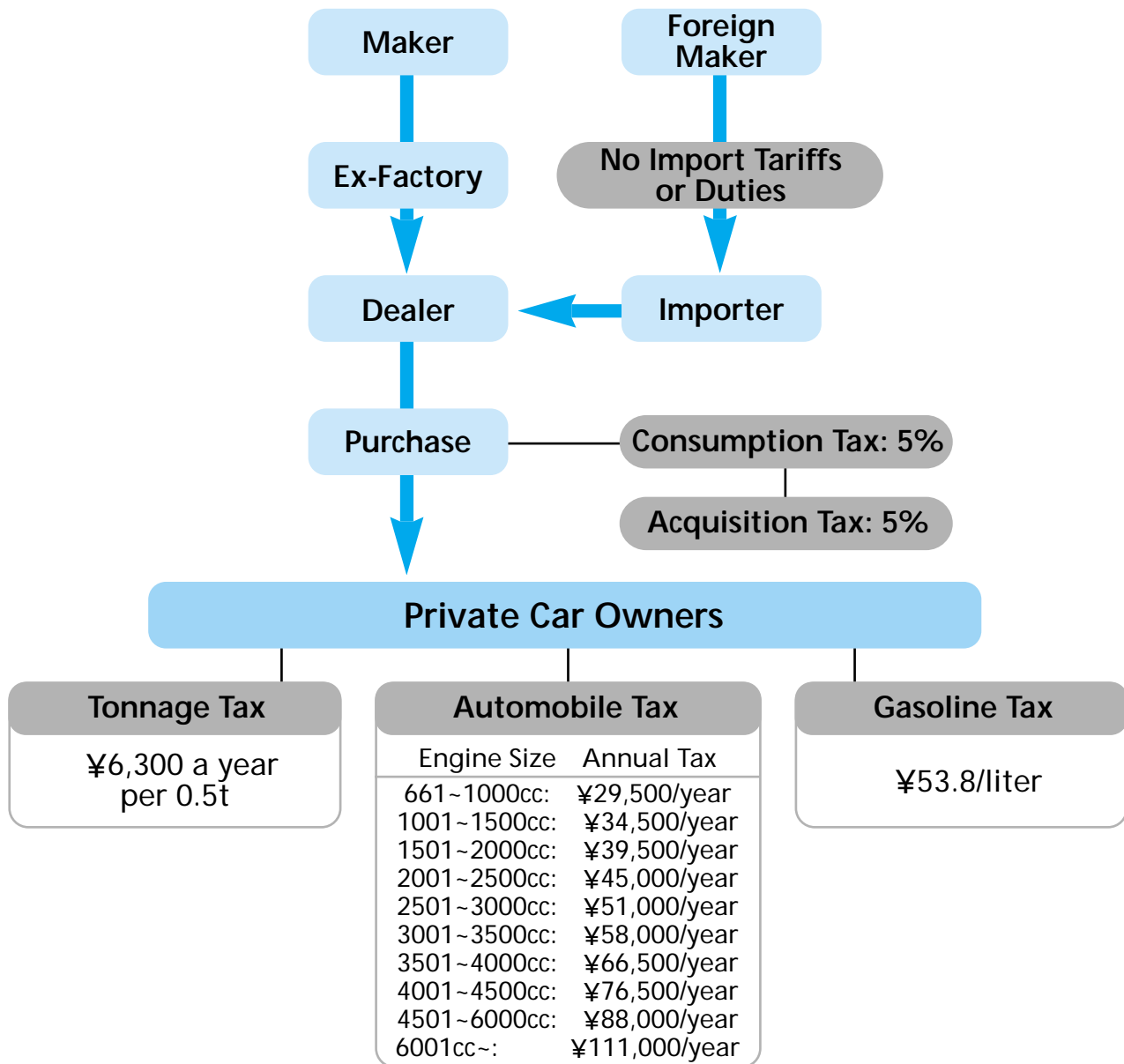
The compulsory automobile liability insurance covers damages for people such as a doctor’s fee, compensation and expected profit lost by a death, injury and after-effect of an injury. The voluntary automobile insurance includes coverage for bodily injury liability, for property damage liability, for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

Automobile insurance was liberalized in July 1998. Following the revision of the Low Concerning Non-Life Insurance Rating Organizations, the Automobile Insurance Rating Organization of Japan shall estimate only the rate for reference that its member’s insurance corporation has no duty to observe. Since the liberalization, non-life insurance companies sell various kinds of insurance.

In January 1999, vehicle insurance followed a system which a premium rate was set up by a model, regardless of the model year, for the purpose of simplifying the calculation of the premium rate for a new type of vehicle, which premium rate used to be set up based on its price.

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





自動車税のグリーン化

平成13年、14年度について排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい新規登録自動車はその排出ガス性能に応じて税率を軽減し、新規登録から一定年数（ディーゼル車＝11年、ガソリン車＝13年）を経過した環境負荷の大きい自動車は税を重くする特別措置を税制中立を前提に講じました。

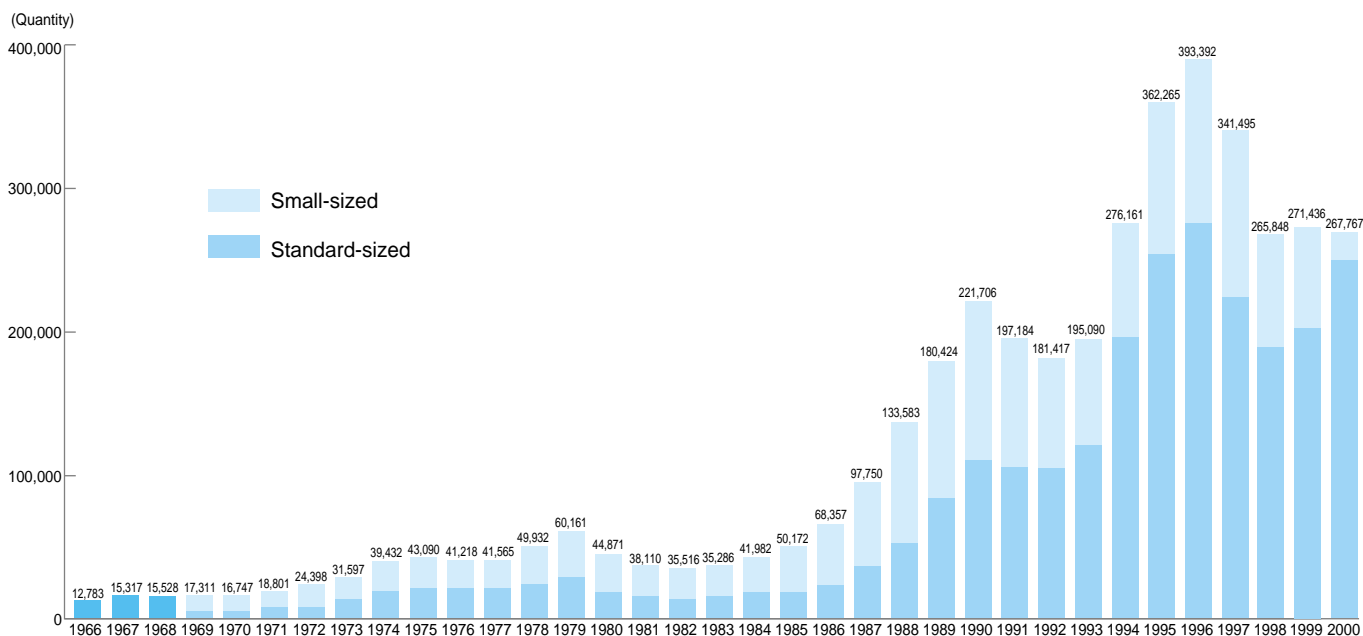
Greening of the Automobile Tax System

For FY 2000 and 2001, the special measure stated below started to implement on the assumption of tax balance. The tax rate will be reduced for such environmentally friendly newly registered vehicles as low emission vehicles and fuel-efficient vehicles, according to the emission standard. On the other hand, the tax rate will be imposed heavily on environmentally unfriendly vehicles, which have been used the fixed period (11years for diesel engine vehicles and 13 years for gasoline engine vehicles) since the initial registration.

輸入車新規登録台数の推移 Transition of Newly Registered Imported Vehicle

Country	Manufacturer	1996		1997		1998		1999		2000		
		Quantity	Share(%)	Quantity	Share(%)	Quantity	Share(%)	Quantity	Share(%)	Quantity	Share(%)	
U.S.A.	General Motors Total	22,101	5.62	19,692	5.77	17,596	6.62	16,201	5.97	10,796	4.03	
	Cadillac	3,563		4,179		4,384		3,584		2,547		
	Buick	748		38		18		10		11		
	Pontiac	474		180		22		26		26		
	Chevrolet	5,845		5,875		6,369		6,001		4,901		
	Toyota	11,467		9,406		6,796		6,575		3,300		
	Other	4		14		7		5		11		
	Ford	14,713	3.74	8,853	2.59	4,426	1.66	2,689	0.99	2,536	0.95	
	Chrysler	16,170	4.11	14,432	4.23	8,318	3.13	6,377	2.35	7,469	2.79	
	Saturn			602	0.18	1,375	0.52	1,345	0.50	1,002	0.37	
	BMW			3,362	0.98	3,291	1.24	3,047	1.12	2,713	1.01	
	Mercedes-Benz					788	0.30	2,239	0.82	2,112	0.79	
	Honda U.S.A.	47,893	12.17	29,968	8.78	8,750	3.29	15,596	5.75	6,669	2.49	
	Mitsubishi	1,272	0.32	672	0.20	534	0.20	131	0.05	37	0.01	
	Toyota	20,152	5.12	5,566	1.63	4,085	1.54	1,267	0.47	4,730	1.77	
	Nissan	217	0.06	167	0.05	91	0.03	57	0.02	32	0.01	
	Isuzu					4,204	1.58	4,686	1.73	4,098	1.53	
	U.S.A. Others	41	0.01	30	0.01	4		1		2		
		Total	122,559	31.15	83,344	24.41	53,462	20.11	53,636	19.76	42,196	15.76
Canada	Canada Honda							2,915	1.07	3,949	1.47	
U.K.	Rover Total	27,254	6.93	27,508	8.06	16,277	6.10	14,266	5.26	6,025	2.25	
	Rover	26,595		27,149		15,995		14,108		5,864		
	Honda	186		6		3				1		
	Other	473		353		229		158		160		
	Rolls-Royce Total	156	0.04	127	0.04	125	0.05	92	0.03	107	0.04	
	Rolls-Royce	62		51		68		43		42		
	Bentley	94		76		57		49		65		
	Jaguar Total	2,686	0.68	2,529	0.74	2,064	0.78	2,413	0.89	2,944	1.10	
	Jaguar	2,451		2,378		1,927		2,341		2,852		
	Daimler	235		151		137		72		92		
	Lotus	322	0.08	364	0.11	249	0.09	194	0.07	277	0.10	
	Morgan	41	0.01	23	0.01	19	0.01	10		11		
	Aston Martin	58	0.01	25	0.01	17	0.01	14	0.01	17	0.01	
	Nissan	124	0.03	1,188	0.35	611	0.23	20	0.01			
	U.K. Others	192	0.05	182	0.05	101	0.04	58	0.02	47	0.02	
		Total	30,833	7.84	31,946	9.35	19,413	7.30	17,067	6.29	9,428	3.52
	F.R.G.	VW Total	60,306	15.33	60,130	17.61	50,397	18.96	53,608	19.75	65,453	24.44
VW		50,290		49,340		41,515		47,179		58,481		
Audi		10,016		10,790		8,882		6,429		6,972		
BMW		36,196	9.20	32,936	9.64	30,018	11.29	32,234	11.88	33,366	12.46	
BMW Alpina		121	0.03	191	0.06	167	0.06	118	0.04	178	0.07	
Mercedes-Benz		40,975	10.42	41,905	12.27	39,745	14.95	48,149	17.74	46,267	17.28	
Porsche		1,900	0.48	2,386	0.70	1,487	0.56	1,414	0.52	1,767	0.66	
Opel		38,339	9.75	34,397	10.07	24,223	9.11	19,433	7.16	15,318	5.72	
Ford		6,296	1.60	5,130	1.50	2,570	0.97	2,689	0.99	5,123	1.91	
smart										336	0.13	
		Total	184,133	46.81	177,075	51.85	148,607	55.90	157,645	58.08	167,808	62.67
France		PSA Total	7,852	2.00	8,295	2.43	8,026	3.02	8,261	3.04	11,916	4.45
		Peugeot	4,750		5,760		6,341		7,145		10,767	
	Citroen	3,102		2,535		1,685		1,116		1,149		
	Renault	2,648	0.67	1,964	0.58	2,128	0.80	3,077	1.13	2,175	0.81	
	France Others	2		3		3		1		1		
		Total	10,502	2.67	10,262	3.01	10,157	3.82	11,339	4.18	14,092	5.26
Italy	Fiat Total	6,739	1.71	7,850	2.30	7,886	2.97	7,118	2.62	7,009	2.62	
	Fiat	2,832		3,293		3,361		1,601		1,802		
	Lancia	351		204		201		87		133		
	Alfa Romeo	2,970		3,738		3,859		4,925		4,443		
	Ferrari	578		605		455		499		621		
	Autobianchi	7		9		10		4		10		
	Bertone	1		1				2				
	Maserati	238	0.06	162	0.05	123	0.05	197	0.07	177	0.07	
	Lamborghini	56	0.01	47	0.01	29	0.01	52	0.02	71	0.03	
	Zagato			2		2						
	Italy Others	26	0.01	14		12		2		1		
		Total	7,059	1.79	8,075	2.36	8,052	3.03	7,369	2.71	7,258	2.71
Sweden	Saab	901	0.23	1,010	0.30	2,328	0.88	2,463	0.91	2,825	1.06	
	Volvo	24,037	6.11	19,072	5.58	11,020	4.15	10,370	3.82	11,638	4.35	
		Total	24,938	6.34	20,082	5.88	13,348	5.02	12,833	4.73	14,463	5.40
Australia	Mitsubishi	1,434	0.36	968	0.28	1,037	0.39	707	0.26	482	0.18	
	Nissan	2						2				
	Australia Others							3				
	Total	1,436	0.37	968	0.28	1,037	0.39	712	0.26	482	0.18	
Netherlands	Mitsubishi	1,423	0.36	3,789	1.11	2,534	0.95	584	0.22			
	Volvo			803	0.24	5,286	1.99	3,828	1.41	3,928	1.47	
		Total	1,423	0.36	4,592	1.34	7,820	2.94	4,412	1.63	3,928	1.47
R.O.K	Ford					1						
	Ssangyong	78	0.02	91	0.03	52	0.02	37	0.01	22	0.01	
	Kia			14		30	0.01	16	0.01	4		
	DAEWOO							25	0.01	813	0.30	
	Total	78	0.02	105	0.03	83	0.03	78	0.03	839	0.31	
Spain	Nissan	9,812	2.49	4,453	1.30	1,686	0.63	18	0.01	3		
	Mercedes-Benz					1,805	0.68	2,851	1.05	2,963	1.11	
		Total			4,453	1.30	3,491	1.31	2,869	1.06	2,966	1.11
Mexico	Nissan	1		1								
Other Imports		618	0.16	592	0.17	378	0.14	561	0.21	358	0.13	
Passenger Car Total		393,392	100.00	341,495	100.00	265,848	100.00	271,436	100.00	267,767	100.00	
Truck		34,104		23,378		9,982		6,772		7,675		
Bus		29		9		39		17		10		
Grand Total		427,525		364,882		275,869		278,225		275,452		

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

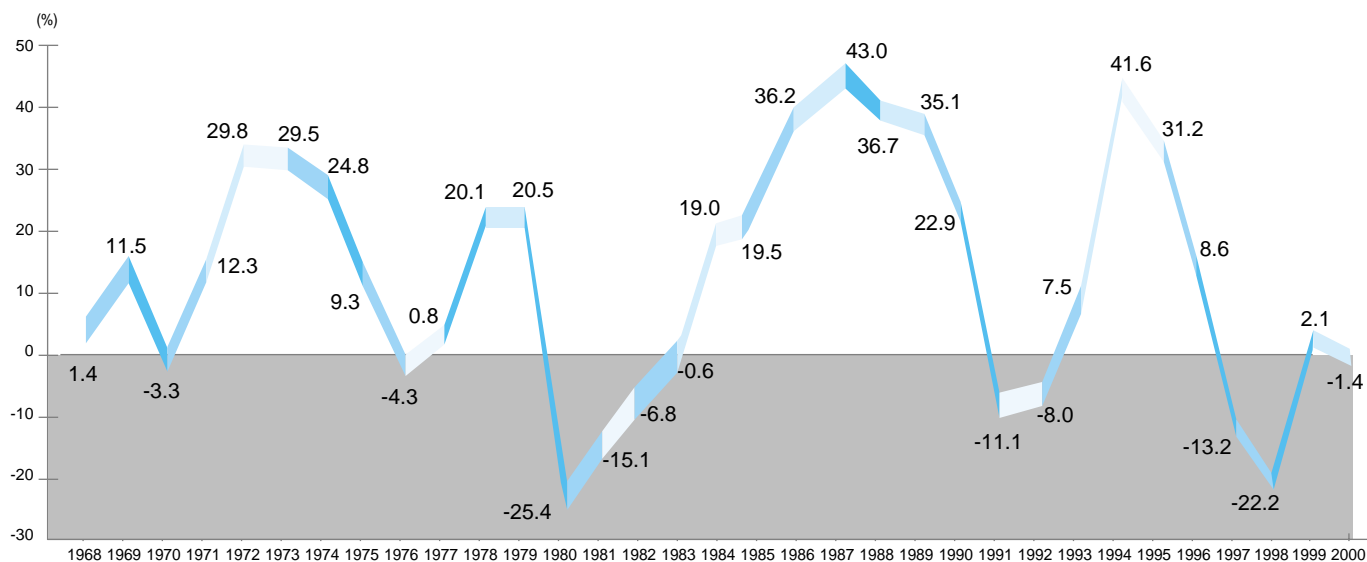


Small-sized	10,578	9,823	11,393	15,436	17,313	20,946	20,741	19,946	20,009	26,423	31,272	25,012	20,866	21,164	19,632	23,564	30,227	41,484	59,578	81,454	96,765	109,696	89,956	76,833	74,893	80,955	104,824	115,623	117,314	79,137	49,077	37,616
Standard-sized	6,733	6,924	7,408	8,962	14,284	18,486	22,349	21,272	21,556	23,509	28,889	19,859	17,254	14,352	15,654	18,418	19,945	26,873	38,172	52,129	83,659	112,010	107,228	104,584	120,197	195,206	257,441	277,769	224,181	186,711	222,359	230,151

Note: The figure for 1966 shows the period from March to December.

The figure for 1966 through 1968 is not classified into small and standard sizes due to incomplete data for that period.

輸入乗用車登録台数前年比伸び率 Growth Rate in Registered Imported Passenger Car Compared to Previous Year



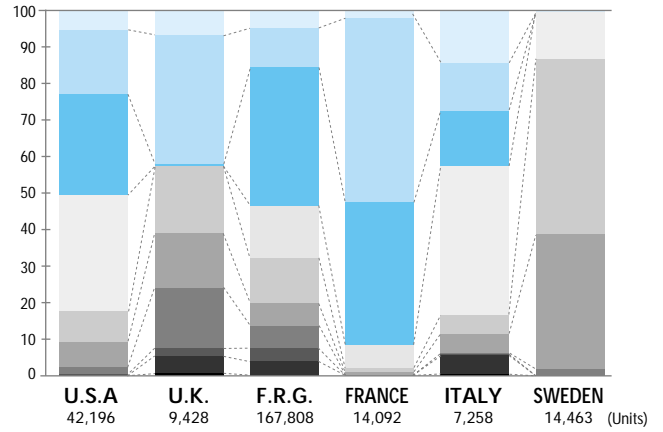
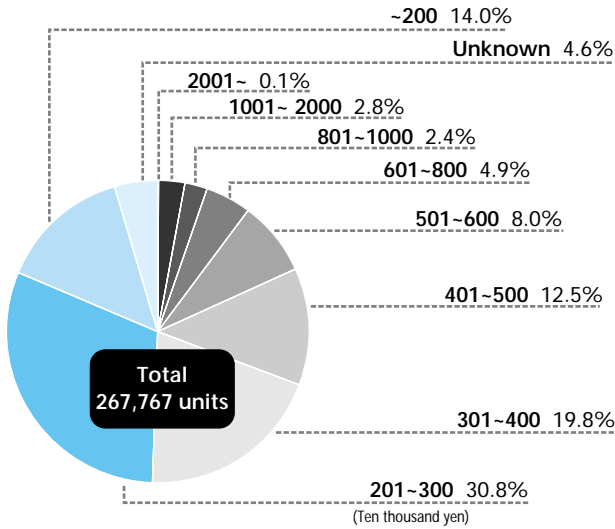
乗用車輸入実績（台数・金額） Quantity and Total Value of Imported Passenger Car

(Unit: one million yen)

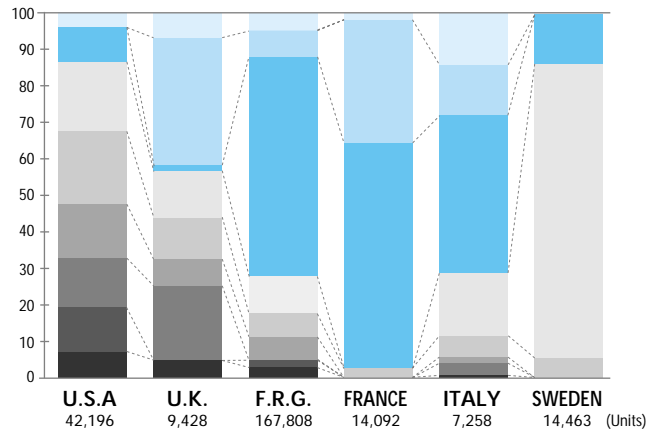
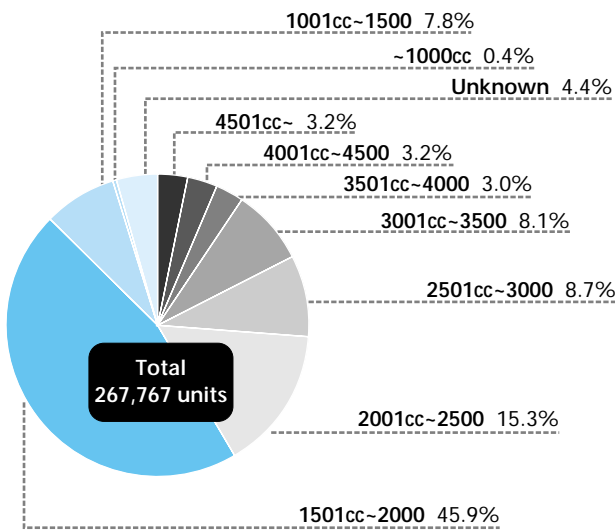
	1996		1997		1998		1999		2000	
	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value
U.S.A.	142,351	292,951	91,442	197,260	58,198	149,034	50,924	110,729	43,073	98,775
U.K.	40,704	82,777	47,295	95,374	21,141	45,825	15,063	37,701	14,695	35,397
F.R.G.	163,859	544,140	151,987	485,931	131,187	405,683	121,141	403,391	132,493	418,402
FRANCE	7,381	11,508	6,957	11,696	6,529	11,451	7,386	11,245	10,432	15,009
ITALY	7,871	19,106	10,399	23,839	6,083	15,691	8,327	24,739	8,389	23,797
SWEDEN	8,975	26,549	7,557	21,614	5,394	18,091	3,833	12,533	6,641	21,825
EU	288,420	804,669	272,781	736,172	205,209	566,368	196,455	570,228	199,803	577,333
OTHERS	8,867	17,118	6,291	13,377	5,388	10,061	12,357	26,051	40,706	73,029
TOTAL	439,638	1,114,738	370,514	946,809	268,795	725,463	259,736	707,008	283,582	749,137

Source: Ministry of Finance Customhouse Statistics

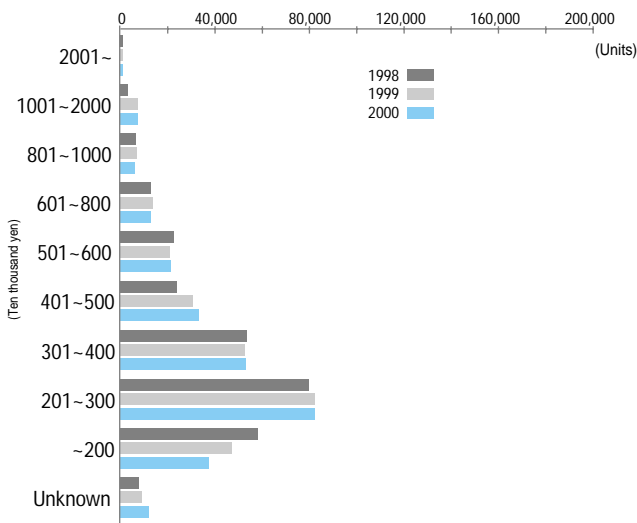
価格帯別シェア Market Share by Price Range



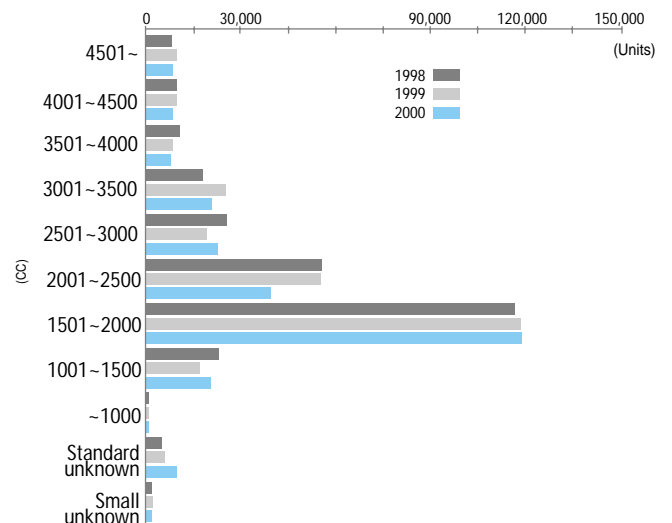
排気量別シェア Market Share by Engine Displacement



価格帯別新規登録台数 Newly Registered Car by Price Range



排気量別新規登録台数 Newly Registered Car by Engine Displacement



日本メーカー海外生産車新規登録台数 The number of Newly Registered Japanese vehicle manufactured overseas

Country	Manufacturer	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
U.S.A.	Honda	26,880	47,296	50,694	47,893	29,968	8,750	15,596	6,669
	Mitsubishi	248	76	1,014	1,272	672	534	131	37
	Toyota	7,955	9,918	32,899	20,152	5,566	4,085	1,267	4,730
	Isuzu	—	—	—	—	—	4,204	4,686	4,098
	Total	35,083	57,290	84,607	69,317	36,206	17,573	21,680	15,534
Canada	Honda	—	—	—	—	—	—	2,915	3,949
U.K.	Nissan	868	1,731	1,420	124	1,188	611	20	—
Australia	Mitsubishi	966	1,228	2,281	1,434	968	1,037	707	482
	Nissan	46	1	—	2	—	—	2	—
	Total	1,012	1,229	2,281	1,436	968	1,037	709	482
Spain	Nissan	—	9,777	13,568	9,812	4,453	1,686	18	3
Mexico	Nissan	—	—	—	1	1	—	—	—
Netherlands	Mitsubishi	—	—	—	1,423	3,789	2,534	584	—
Total		36,963	70,027	101,876	82,113	46,605	23,441	25,926	19,968
Change from Previous Year (%)		147.8	189.5	145.5	80.6	56.8	50.3	110.6	77.0
Share(%) in the import market		18.95	25.36	28.12	20.87	13.65	8.82	9.55	7.46

Mexico	Nissan	15	13,753	4,951	8,569	3,610	5	2	1
Thailand	Mitsubishi	—	—	—	—	386	358	116	1

Grand Total		36,978	83,780	106,827	90,682	50,601	23,804	26,044	19,970
Change from Previous Year (%)		147.8	226.6	127.5	84.9	55.8	47.0	109.4	76.7
Share(%) in the import market		18.35	27.80	27.52	21.21	13.87	8.63	9.36	7.25

都道府県別輸入乗用車新規登録台数 The number of Newly Registered Passenger Car by Prefecture

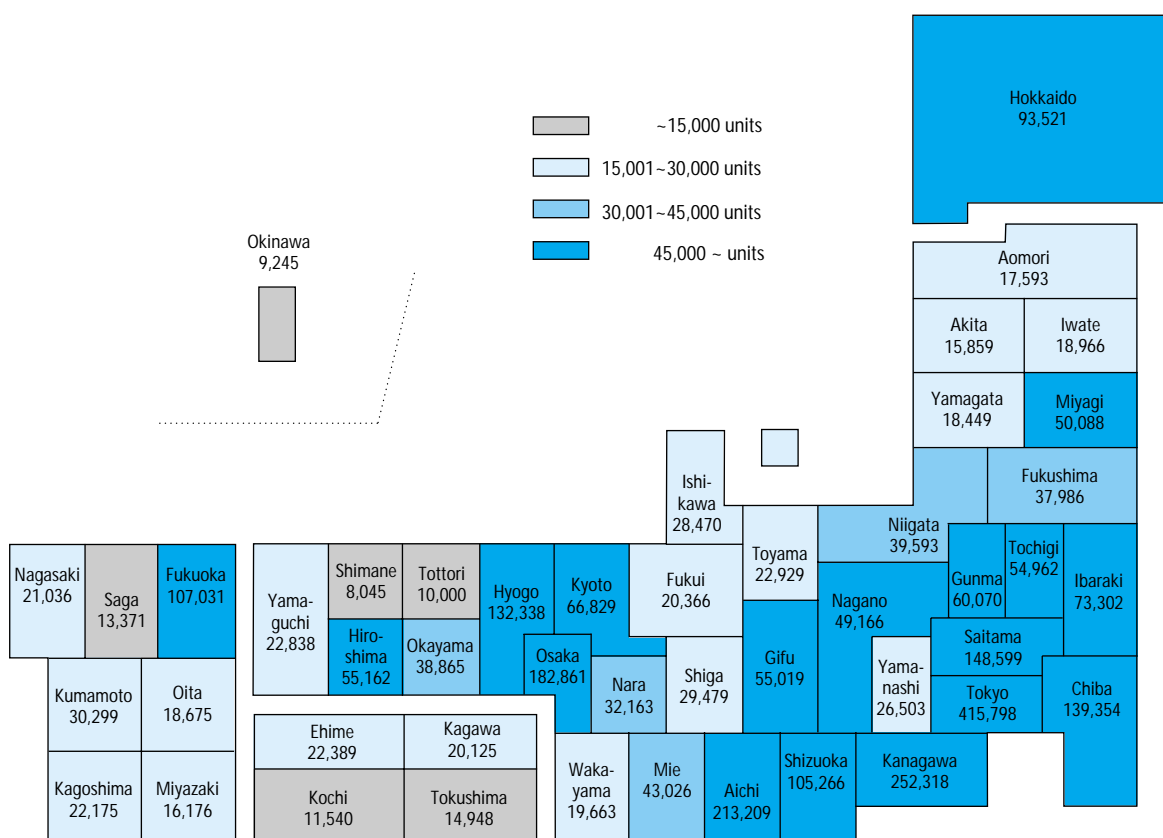
	1998	1999	2000		1998	1999	2000
Hokkaido	7,890	7,936	7,689	Osaka	17,657	18,298	17,848
Miyagi	4,657	4,434	4,143	Kyoto	5,709	5,648	5,822
Fukushima	2,821	3,028	2,954	Hyogo	12,195	13,023	13,079
Iwate	1,499	1,379	1,257	Shiga	2,479	2,552	2,553
Aomori	1,310	1,423	1,242	Nara	2,910	3,198	2,819
Niigata	3,358	3,376	3,250	Wakayama	1,626	1,675	1,486
Nagano	3,677	3,726	3,958	Hiroshima	5,086	5,112	5,073
Yamagata	1,378	1,557	1,460	Tottori	774	836	810
Akita	1,339	1,219	1,192	Shimane	664	760	730
Tokyo	42,206	43,768	43,275	Okayama	3,216	3,473	3,065
Kanagawa	28,141	26,453	26,410	Yamaguchi	2,197	2,401	2,328
Chiba	13,027	13,326	12,919	Kagawa	1,609	1,673	1,660
Saitama	13,222	13,816	13,620	Tokushima	1,326	1,376	1,457
Ibaraki	5,299	5,400	5,429	Ehime	1,620	1,757	1,807
Gunma	4,892	4,873	5,048	Kochi	891	884	883
Tochigi	4,548	4,278	4,437	Fukuoka	8,733	9,255	8,943
Yamanashi	1,975	2,089	1,975	Saga	934	947	977
Aichi	22,080	22,630	22,481	Nagasaki	1,758	1,801	1,729
Shizuoka	8,981	9,442	9,502	Kumamoto	2,141	2,384	2,328
Gifu	4,728	4,450	4,408	Oita	1,515	1,555	1,611
Mie	3,510	3,862	3,694	Miyazaki	1,195	1,274	1,326
Fukui	2,117	2,009	2,051	Kagoshima	1,688	1,913	1,964
Ishikawa	2,641	2,628	2,572	Okinawa	564	542	501
Toyama	2,065	1,997	2,002	TOTAL	265,848	271,436	267,767

輸入乗用車保有台数 (2000年3月現在) The number of Imported Passenger Car in Operation as of March 2000

Country	Manufacturer	Standard	Small	Total	Country	Manufacturer	Standard	Small	Total
U.S.A.	General Motors	87,003	17	87,020	France	Citroen	11,511	17,699	29,210
	Ford	73,798	209	74,007		Renault	4,883	14,467	19,350
	Chrysler	74,543	30	74,573		Others	15	37	52
	Saturn	1,273	2,410	3,683		Total	26,374	65,861	92,235
	Honda	226,974	31,305	258,279	Italy	FIAT	1,958	18,384	20,342
	Isuzu U.S.A	8,542	—	8,542		Lancia	5,296	2,741	8,037
	Mitsubishi	2,746	2,902	5,648		Alfa Romeo	19,744	7,052	26,796
	Toyota	109,775	—	109,775		Ferrari	6,297	—	6,297
	BMW U.S.A	2,400	7,819	10,219		Autobianchi	1	2,344	2,345
	M-Benz U.S.A	3,135	—	3,135		Others	3,087	977	4,064
	Others	392	468	860		Total	36,383	31,498	67,881
Total	590,581	45,160	635,741	Sweden	Saab	12,165	8,199	20,364	
					Volvo	153,381	1,075	154,456	
U.K.	Rover Group	49,320	128,679	177,999		Total	165,546	9,274	174,820
	Rolls Royce	4,330	—	4,330	Australia	Mitsubishi	8,745	—	8,745
	Jaguar	25,043	—	25,043		Others	22	804	826
	Lotus	980	3,721	4,701		Total	8,767	804	9,571
	Ford	7	145	152	R.O.K.	Kia	62	1,934	1,996
	Nissan	—	7,127	7,127		Others	219	103	322
	Others	6,691	5,946	12,637		Total	281	2,037	2,318
	Total	86,371	145,618	231,989	Spain	M-Benz Spain	2,447	—	2,447
				Nissan Spain		35,455	—	35,455	
				Total		37,902	—	37,902	
F.R.G.	Volkswagen	87,846	337,975	425,821	Netherlands	Volvo	10,776	—	10,776
	Audi	65,026	44,679	109,705		Mitsubishi	—	8,082	8,082
	BMW	257,300	124,872	382,172		Total	10,776	8,082	18,858
	Mercedes-Benz	438,837	28,559	467,396	Others	4,410	247	4,657	
	Porsche	32,316	1,487	33,803	Grand Total	1,923,130	982,535	2,905,665	
	Opel	54,592	133,780	188,372					
	Ford	19,784	2,457	22,241					
	Others	38	145	183					
Total	955,739	673,954	1,629,693						
France	Peugeot	9,965	33,658	43,623					

Source: Automobile Inspection & Registration Association

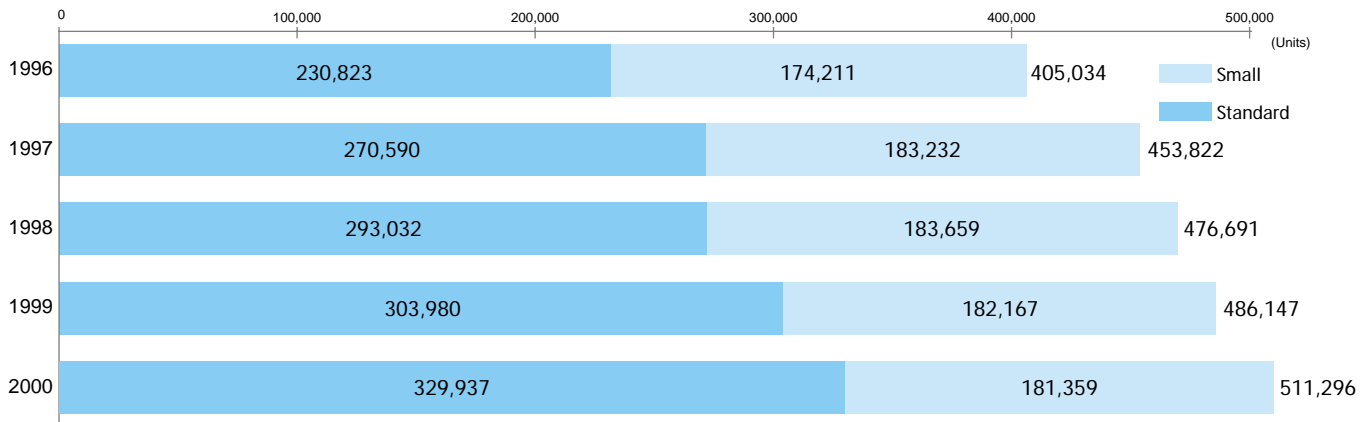
都道府県別輸入乗用車保有台数 The number of Imported Passenger Car in Operation by Prefecture



Note: As of the end of March, 2000

Source: Automobile Inspection & Registration Association

輸入車中古車登録台数（新規・移転・変更） The number of Registered Used Imported Vehicle (Initial, Transfer, and Alteration)



主要国の乗用車登録台数 The number of Newly Registered Passenger Car in Major Countries

	1998		1999		2000			1998		1999		2000	
	unit	share	unit	share	unit	share		unit	share	unit	share	unit	share
U.S.A.							Italy						
Total	8,141,721	100.0	8,698,284	100.0	8,846,966	100.0	Total	2,378,592	100.0	2,338,464	100.0	2,415,600	100.0
Domestic Cars	6,761,940	83.1	6,979,357	80.2	6,830,505	77.2	Domestic Cars	927,704	39.0	830,835	35.5	859,603	35.6
Imported Cars	1,379,781	16.9	1,718,927	19.8	2,016,461	22.8	Imported Cars	1,450,888	61.0	1,507,629	64.5	1,555,997	64.4
Japanese Brand Cars	2,597,987	31.9	2,654,402	30.5	2,807,751	31.7	Japanese Brand Cars	145,950	6.1	170,148	7.3	197,260	8.2
U.K.							Sweden						
Total	2,247,402	100.0	2,197,615	100.0	2,221,647	100.0	Total	253,430	100.0	295,249	100.0	290,529	100.0
Domestic Cars	718,903	32.0	624,151	28.4	629,210	28.3	Domestic Cars	38,398	15.2	90,407	30.6	81,986	28.2
Imported Cars	1,528,499	68.0	1,573,464	71.6	1,592,437	71.7	Imported Cars	215,032	84.8	204,842	69.4	208,543	71.8
Japanese Brand Cars	337,405	15.0	332,650	15.1	321,118	14.5	Japanese Brand Cars	40,300	15.9	45,032	15.3	46,640	16.1
F.R.G.							Japan						
Total	3,735,987	100.0	3,802,176	100.0	3,378,343	100.0	Total	3,145,788	100.0	2,917,919	100.0	2,978,610	100.0
Domestic Cars	2,432,028	65.1	2,465,284	64.8	2,196,486	65.0	Domestic Cars	2,879,940	91.5	2,646,483	90.7	2,710,843	91.0
Imported Cars	1,303,959	34.9	1,336,892	35.2	1,181,857	35.0	Imported Cars	265,848	8.5	271,436	9.3	267,767	9.0
Japanese Brand Cars	426,569	11.4	408,405	10.7	365,344	10.8							
France													
Total	1,943,553	100.0	2,148,423	100.0	2,133,884	100.0							
Domestic Cars	1,112,148	57.2	1,227,964	57.2	1,261,533	59.1							
Imported Cars	831,405	42.8	920,459	42.8	872,351	40.9							
Japanese Brand Cars	96,484	5.0	116,401	5.4	114,658	5.4							

Source: Automobile Manufacturers Associations of major countries
 Note: "Japanese Brand Cars" are Japanese manufacturers' brand-name cars, including cars produced overseas.

日本自動車輸入組合の概要

日本自動車輸入組合は、日本で自動車の輸入が自由化された昭和40年に、輸出入取引法に基づく公益法人として設立されました。

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

公益法人設立までの沿革

昭和27年8月1日	輸入自動車協会設立。
昭和32年5月28日	米国自動車輸入協会・欧州自動車輸入協会・自動車部品輸入協会の3協会に分離。
昭和37年5月28日	上記3協会を合併し自動車輸入協会となる。
昭和40年11月1日	自動車の輸入自由化と共に日本自動車輸入組合に改組し、現在に至る。

事業

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

事務所

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

JAIA Brief Profile

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

JAIA's activities aim at a healthy development of the automobile importing trade by maintaining orderly import-export trade and carrying on business to increase JAIA members' common profits.

JAIA History up-to Public Corporation Establishment

August 1, 1952	Imported Automobile Society (IAS) was established.
May 28, 1957	IAS was separated into three societies - American Automobile Importers' Society, European Automobile Importers' Society, and Automotive Parts Importers' Society.
May 28, 1962	The above-mentioned three societies merged into Automobile Importers' Association (AIA).
November 1, 1965	With the liberalization of automobile import, the Association has been reorganized to its present form, Japan Automobile Importers Association.

JAIA Activities

- ・ Survey conditions in Japan and overseas related to the import of foreign automobiles
- ・ Compile statistics on automobile import
- ・ Gather information on the import of foreign automobiles and provide the information to members
- ・ Joint sponsoring of shows / exhibitions and other promotional activities related to the import of foreign automobiles
- ・ Improve the price and trade conditions of imported automobiles
- ・ Cooperate and contact with government agencies on matters related to the import of foreign automobiles
- ・ Consult with users for resolutions of complaints and disputes related to the import of foreign automobiles
- ・ Promote a healthy development of JAIA members

Office

Shuwa Kioicho TBR Bldg. 5-7, Kojimachi, Chiyoda-ku, Tokyo
102-0083
Phone: (03) 3222-5421 Fax: (03) 3222-1730

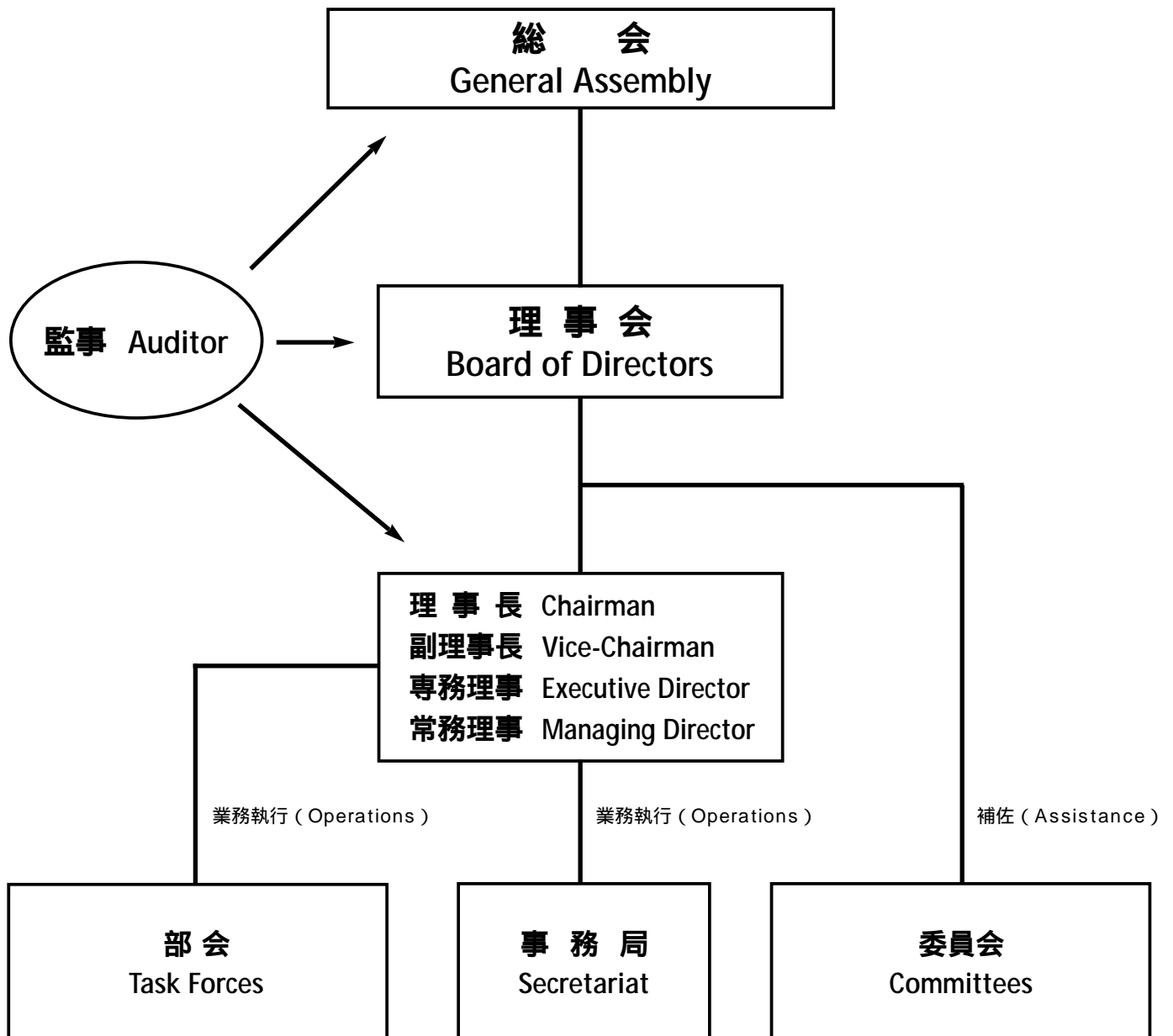
組織

本組合は、事業の執行に関し、理事会の補佐機関として委員会を置いています。また、事業の執行に関し、関係組合員をもって構成する部会を置いています。

Organization

JAIA established Committees as assistant organs of the Board to manage its business and Task Forces composed of related member corporations to carry out the activities.

日本自動車輸入組合 組織図 JAIA Organization Chart



輸入車ショウ

輸入自動車だけの展示会、「輸入車ショウ」は1960年に神奈川県・江ノ島東急レストハウスにおいて初めて開催されました。

日本自動車輸入組合では全国の主要都市で日本貿易振興会（JETRO）との共催で輸入車ショウを開催しており、平成12年度は「2001輸入車ショウ」のタイトルのもと大阪、名古屋、北海道（札幌）、福岡の4都市で開催しました。

また、その他の地域では、各地の輸入自動車販売店協会や実行委員会等が主催する輸入車ショウが16ヶ所で開催され、当組合はそれらの輸入車ショウに対して後援を行いました。

輸入自動車の販売店協会

輸入車ショウや中古車セールの実施をはじめ、地域の輸入車市場の発展のため、ディーラーを中心として輸入自動車の販売店協会および連合会が設立されています。

輸入自動車の販売店協会がある地域

秋田・横浜・千葉・長野・富山・中部（連合会）・愛知・静岡・三重・岐阜・石川・福井・関西（奈良、大阪、京都、兵庫）・和歌山・岡山・広島・福岡・大分

Imported Automobile Show

An exclusive exhibition of imported car, "Imported Automobile Show," was held for the first time at Enoshima Tokyu Rest House, Kanagawa in 1960.

Japan Automobile Importers Association holds an "Imported Automobile Show" in major cities under joint sponsorship of JETRO. In FY 2000, "Imported Automobile Show 2001" was held in 4 cities, Osaka, Nagoya, Hokkaido (Sapporo), and Fukuoka.

In addition, hosted by Dealers Association for Imported Automobile and Operating Committee for Imported Automobile Shows etc., Imported Automobile Shows were held in 16 other areas. JAIA provided sponsorship for those shows.

Dealers Association for Imported Automobile

Dealers Associations for Imported Automobile and those joint Associations have been founded in order to develop the imported automobile market in each region as well as to operate Imported Automobile Shows and Used Imported Car Sale Events.

Areas where the Dealers Associations for Imported Automobile are located.

Akita, Yokohama, Chiba, Nagano, Toyama, Chubu(joint associations), Aichi, Shizuoka, Mie, Gifu, Ishikawa, Fukui, Kansai (Nara, Osaka, Kyoto, Hyogo),Wakayama, Okayama, Hiroshima, Fukuoka and Oita

輸入車ショウ開催地域 Locations of Imported Automobile Show (held from December 2000 to April 2001)



JAIAおよび輸入車関係

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

自動車産業一般

昭和20年 9月	物品税法の一部改正。乗用自動車は120%から100%に引下げ。
昭和23年10月	商工省が自動車工業基本対策を発表。国産工業の確立方針を示す。
昭和25年 7月	地方税法公布。自動車税を創設。
昭和29年 3月	政府関係官庁等の国産車愛用決定（官庁使用の外国車121台分を国産車に切替えるため予算6,300万円を計上）。
昭和29年 4月	第1回全日本自動車ショー（国産車）開催。
昭和30年 7月	地方道路税法公布。
昭和38年12月	予算決算および会計令臨時特例の第14条15、16項制定（自動車など14品目の輸入品について政府は購入しないこととした）。
昭和42年 9月	日本の総人口が1億人を超え、自動車保有台数が1000万台を突破。
昭和43年 7月	自動車取得税実施。
昭和44年 5月	東名高速道路が全通。
昭和46年 5月	自動車重量税法成立。
昭和46年 8月	円が変動相場制へ移行。
昭和48年 4月	自動車排出ガス48年規制実施。
昭和48年10月	第1次オイルショック。
昭和49年 1月	自動車排出ガス50年規制（日本版マスクー法）告示。
昭和49年 9月	臨時特例第14条15、16項（官公庁の国産車愛用の条文）を全面削除。
昭和50年 2月	自動車排出ガス51年規制告示。
昭和51年12月	自動車排出ガス53年規制告示。
昭和55年10月	交通遺児育英基金制度がスタート。
昭和56年 5月	対米乗用車輸出自主規制発表。
昭和58年 7月	新車の3年車検実施。
昭和59年 9月	自動車運転免許保有者数が5,000万人を突破。
昭和62年10月	自動車基準認証国際化研究センター発足
平成 元年 4月	物品税廃止。消費税導入。
平成 元年 7月	自動車保険料率の改定（外国車・国産車区分の廃止）。
平成 3年 7月	改正車庫法施行。
平成 4年 3月	普通車に対する消費税の暫定税率が4.5%となる。
平成 6年 3月	普通車に対する消費税が本則税率3%となる。
平成 7年 7月	「道路運送車両法」改正（検査および点検整備関係）施行。 「製造物責任法」（PL法）施行。
平成 8年 5月	景品規制の告示改正に伴う自動車公正競争規約の改定。
平成 9年 4月	消費税率5%に引き上げ。
平成10年 9月	ガソリン乗用車の排ガス規制強化告示（2000年10月～）。
平成11年 5月	希望ナンバー制及び分類番号の3桁化の全国スタート。
平成12年11月	当組合を含む自動車9団体により 自動車リサイクル促進センター設立。

JAIA Milestones and Related Events

Jan. 1950	Import trade control law goes into effect.
Aug. 1952	Imported Automobile Society (IAS) established.
May 1957	IAS separated into three societies - American Automobile Importers ' Society, European Automobile Importers ' Society, and Automotive Parts Importers ' Society.
May 1960	First Foreign Automobile Show held.
Jul. 1961	Consumer bidding for imported automobiles put into effect.
May 1962	Above-mentioned three societies merged into Automobile Importers ' Association (AIA).
Oct. 1965	Liberalization of finished vehicle imports.
Nov. 1965	Japan Automobile Importers Association (JAIA) established by reforming AIA.
Dec. 1966	JAIA Chubu Contact Office plans finalized.
Dec. 1967	JAIA Kansai Branch opened.
Feb. 1970	Liberalization of used car imports announced.
Oct. 1970	17th Tokyo Motor Show held. (First joint showing of domestic and foreign-made cars)
Oct. 1972	The Director of the Customs and Tariff Bureau of Ministry of Finance circulates a notice on the subject of trademark rights and parallel imports of genuine articles, resulting in an end to the bar on paralleled imports.
Dec. 1973	1973 exhaust emissions standards applied to imports.
Apr. 1976	1975 exhaust emissions standards applied to imports.
Jul. 1976	" Expectations for promotion of vehicle imports " paper circulated among concerned ministries, groups, and publishers.
Mar. 1978	1976 exhaust emissions standards applied to imports under continuing production. Import duty on automobiles (passenger cars, buses, trucks, special vehicles, etc.) reduced to 0%.
Jul. 1978	Proposal for use of imports as public vehicles submitted to Ministry of International Trade and Industry (MITI).
Sep. 1978	The Ministry of International Trade and Industry (MITI) resumes the purchase of imported vehicles.
Oct. 1979	Automobile Department established in JETRO New York Office; specialist dispatched.
Jul. 1980	JAIA Branches established in Sapporo and Fukuoka.
Apr. 1981	1978 exhaust emissions standards applied to imports.
May 1982	Handling procedure for small-quantity motor vehicles established.
Sep. 1983	" Promotion of access to Japanese market mission " departs for U.S.; JAIA Chairman Yanase joins mission.
Oct. 1983	Trade commendation system launched.
May 1985	" Statements and demands of automobile importing industry for promotion of imports " (JAIA statement) made in effort to realize equal market opportunities.
Jul. 1985	Government announces action program for opening up the market.
Dec. 1985	Preferential handling procedure for imported motor vehicles (PHP) established.
Dec. 1988	Number of new imported passenger car registration breaks 100,000 (133,583 units).
Dec. 1990	Number of new imported passenger car registration breaks 200,000 (221,706 units).
Mar. 1991	Number of imported passenger cars in operation surpasses 1,000,000 marks.
Nov. 1992	Imported Automobile Shows '93 held jointly with JETRO (in Osaka, Tokyo, Nagoya, Hokkaido, and Kyushu).
Dec. 1994	Number of new imported car registrations breaks 300,000 (301,391 units).
Dec. 1995	Imported passenger car accounted for over one-tenth (10.2%) of new car registrations.
Mar. 1996	JETRO opens permanent imported automobile showrooms in Osaka, Nagoya, and Tokyo.
Sep. 1996	Fifteen automobile-related organizations hold a rally at the Hibiya Kokaido Hall in Tokyo to demand the abolition of the automobile acquisition tax.
Dec. 1996	New imported automobile registrations exceed 400,000 (427,525 units).
Dec. 1997	Number of the vehicles newly registered during the year marked less than the previous year (364,882 vehicles)
Nov. 1998	Japan acceded to the UN/ECE/1958 Agreement (Reciprocal recognition agreement for vehicle equipment type approval)
Dec. 1998	Number of the vehicles newly registered during the year marked less than the previous year for 2 consecutive years (275,869 vehicles)
Sep. 1999	Japan accedes to the Global Vehicle Technical Agreement of UN (Global Agreement).
Jul. 2000	JAIA launched the closure of 5 branches in July and completed it at the end of March 2001.

Japanese Automobile Industry Milestones

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