

日本の輸入車市場

2024

Imported Automobile Market of Japan

目次

日本自動車輸入組合の概要	3
事業の基本方針	5
市場活性化に向けた広報・PRの取り組み	7
JAIAにおける電動車普及等の取り組み	9
輸入車の流通	11
自動車認証制度	13
基準・認証の国際調和の推進	15
車両検査制度・自動車登録制度	16
自動車整備人材の制度とJAIAの取り組み	17
自動車保険・リコール制度	18
自動車関係諸税	19
自動車リサイクルシステム	21
燃費規制・排気規制	23
その他の法制度への適合・遵守	24
統計資料	25
組員名簿	37

統計資料一覧

登録車新規登録台数・軽自動車新規届出台数の推移	25
輸入車新規登録台数の推移	25
車種別輸入車新規登録台数の推移	25
ブランド別輸入車新規登録台数の推移	26
日本メーカー輸入車新規登録台数の推移	27
車名別輸入車新規登録台数トップ10の推移	27
外国メーカー乗用車モデル別新規登録台数トップ10の推移	27
外国メーカー車燃料別新規登録台数の推移とシェア(乗用・貨物・バス合計)	28
外国メーカー乗用車価格帯別新規登録台数の推移とシェア	28
外国メーカー車型式認証区分比率(乗用・貨物・バス合計)	29
地域別外国メーカー車(乗用・貨物・バス合計)	29
外国メーカー乗用車都道府県別新規登録台数の推移	30
国内における保有台数(2023年3月末現在)	31
外国メーカー乗用車都道府県別保有台数(2023年3月末現在)	31
輸入乗用車車名別保有台数(2023年3月末現在)	32
輸入中古乗用車登録台数の推移(新規・移転・変更の合計値)	33
車種別(登録ナンバー別)輸入中古車登録台数の推移	33
主要国の四輪車販売台数	34
原産国別乗用車輸入実績(台数・金額)	34
国産乗用車モデル別新規登録台数トップ10の推移	34
軽乗用車モデル別新規届出台数トップ10の推移	34
輸入小型二輪車新規登録台数の推移	35
排気量別、小型二輪車(251cc以上)の輸入実績(台数・金額)	35
原産国別、小型二輪車(251cc以上)の輸入実績(台数・金額)	35
ブランド別輸入小型二輪車新規登録台数の推移	36

Contents

Brief Profile of JAIA	3
Basic Direction of JAIA	5
Public Relation Activities to Revitalize Market	7
JAIA's Activities for Promoting Imported-brand xEVs	9
Distribution of Imported Vehicles	11
Vehicle Certification System	13
Promoting International Harmonization of Standards and Certification	15
Vehicle Inspection System • Vehicle Registration System	16
Auto Mechanic Human Resources System and JAIA's Activities	17
Automobile Insurance • Recall System	18
Auto-related Taxes	19
Automobile Recycling System	21
Fuel Efficiency Regulations • Emission Regulations	23
Compliance with Other Laws and Regulations	24
Statistics	25
Membership List	37

Statistics List

Trends in Registered Vehicle Initial Registrations and Kei Vehicle Initial Notifications	25
Trends in Newly Registered Imported Vehicles	25
Trends in Newly Registered Imported Vehicles by Type	25
Trends in Newly Registered Imported Vehicles by Brand	26
Trends in Newly Registered Imported Japanese-brand Vehicles	27
Trends in Top 10 Selling Newly Registered Imported Vehicles by Brand	27
Trends in Top 10 Selling Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars	27
Trends and Share of Newly Registered Foreign-brand Vehicles by Fuel Type (Passenger Cars/Trucks/Buses Total) ...	28
Trends and Share of Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars by Price Range	28
Foreign-brand Vehicles TDS/PHP Ratio (Passenger Cars/Trucks/Buses Total)	29
Foreign-brand Vehicles by Region (Passenger Cars/Trucks/Buses Total)	29
Trends in Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars by Prefecture	30
Number of Vehicles in Use in Japan as of the end of March 2023	31
Number of Foreign-brand Passenger Cars in Use by Prefecture as of the end of March 2023	31
Number of Imported Passenger Cars in Use as of the End of March 2023	32
Change in Registered Used Imported Passenger Cars (Total of Initial, Transfer, and Alteration)	33
Trends in Registered Used Imported Vehicles by Type	33
Four-wheeler Sales in Major Countries	34
Units and Total Value of Imported Passenger Cars by Country of Origin	34
Trends in Top 10 Selling Newly Registered Domestic-brand (Registered Vehicles) Passenger Cars	34
Trends in Top 10 Selling Newly Notified Domestic-brand (Kei Vehicles) Passenger Cars	34
Trends in Newly Registered Imported Small-sized Motorcycles (Over 250cc)	35
Units and Total Value of Imported Small-sized Motorcycles (Over 250cc) by Engine Displacement	35
Units and Total Value of Imported Small-sized Motorcycles (Over 250cc) by Country of Origin	35
Trends in Newly Registered Imported Small-sized Motorcycles by Brand	36

日本自動車輸入組合の概要 / Brief Profile of JAIA

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。

The Japan Automobile Importers Association (JAIA) was established in 1965 when automobile import was liberalized, as a non-profit corporation under the Export and Import Transaction Act.

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

沿革

1952(昭和27)年 8月1日	輸入自動車協会設立
1957(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
1962(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
1965(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
2010(平成22)年 7月1日	輸入二輪事業の開始

History of JAIA

August 1, 1952	The Imported Automobile Society (IAS) was established.
May 28, 1957	IAS was split into three societies -the American Automobile Importers' Society, European Automobile Importers' Society, and Automotive Parts Importers' Society.
May 28, 1962	The above-mentioned three societies merged into the Automobile Importers' Association (AIA).
November 1, 1965	With the liberalization of automobile import, the Association has been reorganized into its present form, the Japan Automobile Importers Association.
July 1, 2010	Imported motorcycles services were started.

事務所

〒105-0014 東京都港区芝 3-1-15 芝ボートビル 5F
Phone 03-5765-6811 Fax 03-5765-6847

Office

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

組織図及び委員会

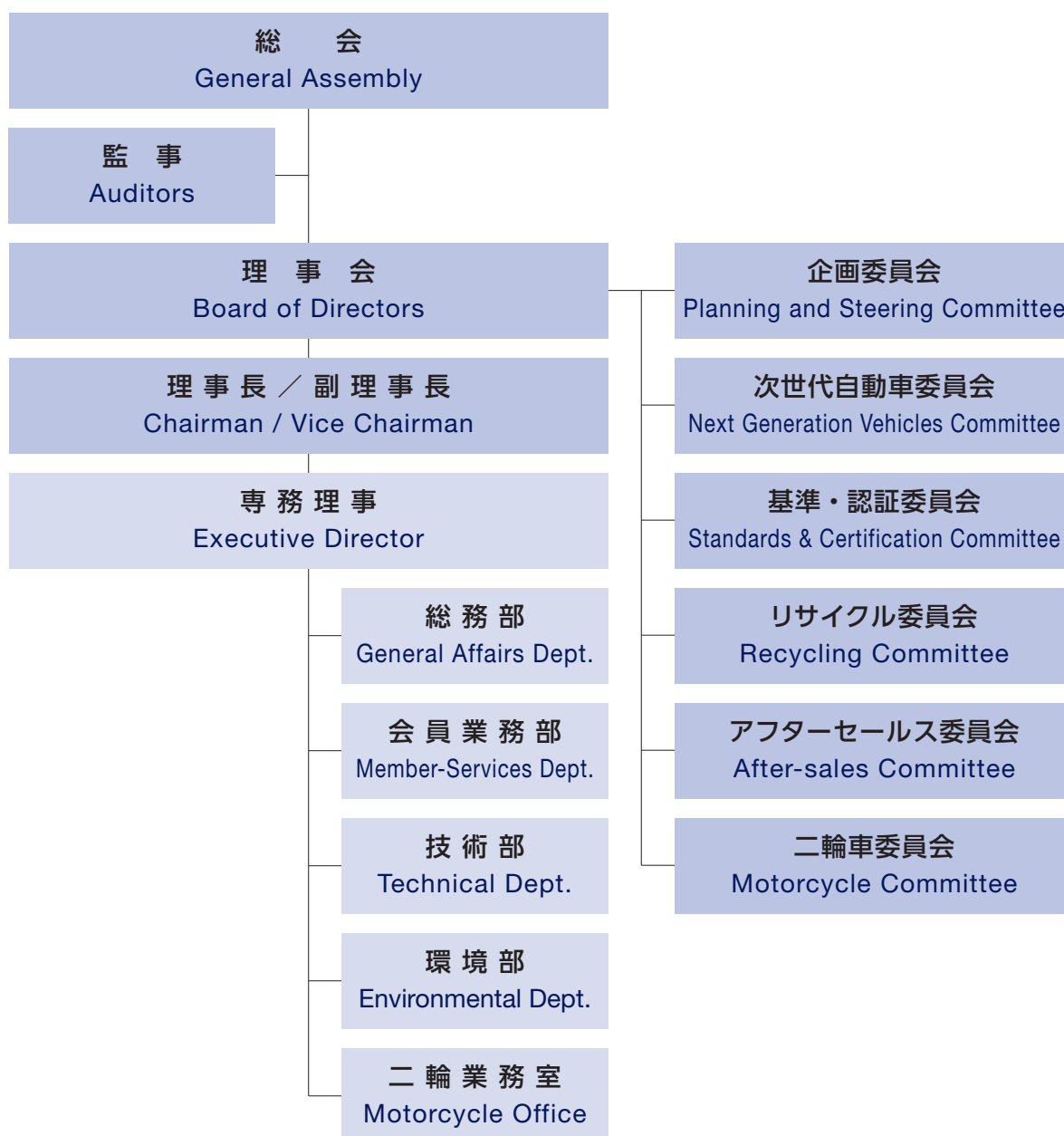
当組合は、事業の執行に関し、理事会の補佐機関として関係組合員で構成する委員会を置いています。

また、委員会の下に、必要に応じて、EV技術タスクフォース、税制・補助金タスクフォース等を設置し、個別の課題に対応しています。

Organization Chart and Committees

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

Also, under the committees, task forces, etc. are launched, as necessary, to deal with specific issues, such as EV technology, tax and subsidies.



事業の基本方針／ Basic Direction of JAIA

JAIA は、会員インポーターとその OEM による日本市場への公正なアクセスを目指し、法的枠組み及び慣例に従い、2024 年度は以下の事業を実施します。

JAIA aims at ensuring fair access to the Japanese market for its members and their OEMs. In order to achieve this aim, JAIA plans to carry out the following activities in compliance with the legal and customary framework of Japan in FY 2024.

<p>I.</p> <p>市場活性化に関する活動</p> <hr/> <p>Activities for Market Revitalization</p>	<ul style="list-style-type: none">・公正な市場環境の確保を目指し、JAIA は、公正かつ合理的で簡素化された自動車関連税制を実現するために、渉外活動をさらに推進します。また、輸入車ユーザーにとって適切な補助金制度となるよう渉外活動を推進します。・最新の統計資料、市場関係及び流通関係の関連法令、規則、技術環境規則の変更 に 則したハンドブックや情報をタイムリーに、そして使いやすいフォーマットで提供します。 <hr/> <ul style="list-style-type: none">・ Aiming at ensuring fair market conditions, JAIA will further carry out its external affairs activities to request for fairer, more reasonable and more simplified automobile-related tax systems and appropriate subsidy system for imported vehicle users.・ Provide reliable statistics as well as updated handbooks/information on changes in distribution-related laws as well as technical and environmental regulations in a timely manner and in the most convenient formats.
<p>II.</p> <p>環境・エネルギー分野 (カーボンニュートラル時代) に関する活動</p> <hr/> <p>Activities in Environment/ Energy Areas (Carbon Neutral Era)</p>	<ul style="list-style-type: none">・カーボン・ニュートラル社会の実現に向け、電動化関連の活動に注力し、会員の共通の利益を促進します。経済産業省、国土交通省、その他の関係省庁、地方自治体、団体に関連政策の見直しを要請します。ユーザーニーズを把握し、電動車両の認知度を高め、必要なインフラ整備に向けて取り組むとともに、充電時間短縮等のための技術的課題を含む諸課題（電圧制限等）に取り組めます。 <p>また、会員が 2020/2030 年度乗用車燃費基準を達成するための支援を行います。</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none">・ Toward “Realization of Carbon Neutral Society”, continue to focus on electrification-related activities by promoting the common interest of the JAIA member companies and requesting METI, MLIT as well as other relevant ministries, regional governments and organizations to review the related policies and work on developing the necessary infrastructure, especially in order to increase the awareness of electrically driven vehicles over grasping the users’ needs while working on challenges (voltage limitation, etc.) including technical issues to shorten charging time, etc. Also, JAIA will support the members to achieve 2020/2030 Fuel Efficiency Standards for Passenger Cars.
<p>III.</p> <p>安全と基準の 調和に関する活動</p> <hr/> <p>Activities for Safety and Harmonization of Regulations</p>	<ul style="list-style-type: none">・経済産業省、国土交通省その他関連省庁及び団体と協力して、安全、環境、使用過程車を含む関連基準や規制及び認証制度の国際調和及び申請手続きの合理化・効率化等を促進するための渉外活動をさらに推進します。 <hr/> <ul style="list-style-type: none">・ JAIA will further carry out its external affairs activities for promoting international harmonization, rationalization and streamlining of vehicle’s safety, environment and other relevant regulations, standards and certification procedures including vehicle in use, in cooperation with METI, MLIT as well as other relevant ministries and organizations.

IV.	<p>自動車の公正取引 / アフターセールス等の活動</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公正な取引の確保を目指し、JAIAは、関連する自動車公正取引協議会(AFTC)の作業部会にさらに積極的に参加します。また、自動車製造物責任相談センター(ADRC)とも連携し、消費者への適切な対応を行います。 ・アフターセールス、リサイクル、自動車整備人材の課題克服の環境整備等の分野において、会員の活動をサポートし、関係機関の活動に参加し、必要に応じて渉外活動を行います。
	<p>Activities for Automobile Fair Trade/After-sales, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ Aiming at ensuring fair trade, JAIA will further participate in relevant working groups of Automobile Fair Trade Council (AFTC). In addition, JAIA will appropriately respond to the consumers in cooperation with Automobile Dispute Resolution Center (ADRC). ・ In the fields of after-sales, recycling, improving environment for overcoming the mechanic human resources issue, etc., JATA will support the activities of members, participate in the activities of related organizations, and engage in external activities as necessary.
V.	<p>モーターサイクルに 関する活動</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・展示試乗会の開催等市場活性化のための活動、国土交通省等への渉外活動等を通じて認証制度効率化、技術基準・環境規制の国際基準調和を図る活動を行います。
	<p>Activities for Motorcycles</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ Continues activities for market revitalization including test drive and exhibition event, etc. streamlining the certification system through external affairs activities to MLIT, etc. and activities for international harmonization of technical standards and environmental regulations.
	<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JAIA は、国外の自動車関係団体 (ACEA など) 等および国内の自動車団体等 (JAMA、ACCJ、EBC など) と、国際的に変革が進む状況を鑑み、様々な問題の意見・情報交換を行い、さらに連携を進めます。 ・また、会員サービスの更なる向上にむけて、追加的な IT システムの導入やインフラの整備等による業務の効率化を行います。
	<p>Others</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JAIA will further collaborate with automobile-related organizations, etc. in other countries (e.g. ACEA) and in Japan (e.g. JAMA, ACCJ, EBC) to exchange views/information on various issues, considering globally changing circumstances. ・ JAIA will further improve member services by deploying additional IT systems, and streamlining business activities by developing infrastructure.

2023年の国内自動車市場について、登録台数は約303万台と6年ぶりに前年を上回りました。外国メーカー車の2023年暦年の登録台数も、対前年比2.5%増の248,329台となり、2021年以来2年ぶりに前年を上回りました。特に、2023年の輸入EVの登録台数は前年比1.6倍の22,890台と2万台を超え、2019年以降5年連続で過去最高の台数を更新しました。

JAIA 主催イベント (四輪車・モーターサイクル)

JAIAは、各社が取扱う各ブランドの最新モデルに報道関係者が試乗し、輸入車の持つ魅力を広く発信していただくことを目的に、報道関係者を対象として、1982年より会員インポーターが合同で出展する試乗会を開催しています。

本試乗会では、各社の最新モデルに試乗できることはもとより、1日に複数のクルマに試乗することで、ブランドの垣根を超え、同じ条件下において、1台1台の特徴を比較・体感いただくことができます。

43回目の開催となった2023年度の輸入車試乗会では、脱炭素化に向け今後さらに増加が見込まれる輸入電動車(BEV:29台、PHEV:9台、HEV:2台、CD:8台)も含め会員インポーター15社から、最新モデル62台が出展されました。世界中でブームが続く、より多様化しているSUVモデルを中心に、コンパクトモデル、ラグジュアリーモデル、スーパースポーツモデルなど多様なラインナップが並んだ本試乗会では、3日間で延べ269名の報道関係者にご参加いただき、合計671回の試乗が行われました。

本試乗会では、輸入電動車の普及に必要な充電インフラの拡充やEVのリサイクルといった課題もご来場の皆様と共有するために、充電関連及びリサイクル関連事業者とコラボレーションを実施し、充電・リサイクル関連事業者11社がブース展示を行いました。

輸入モーターサイクルの試乗会も報道関係者を対象に、2015年から開催しています。2024年4月に第9回輸入二輪車試乗会・展示会を開催し、会員インポーター12社18ブランドより、105台の出展がありました。今後も、世界のさまざまな地域で生産され、それぞれの国の歴史と文化に育まれたサムシング・ディファレントで魅力的な輸入モーターサイクルを取り揃え、試乗会・展示会を継続開催いたします。

また、電動車普及の取り組みの一環として、2023年7月14日から2日間、神戸で「JAIA 輸入電動車普及促進イベント」を開催いたしました。(詳細は9ページをご覧ください。)

Regarding the domestic automobile market in 2023, the number of registered vehicles was approximately 3.03 million, exceeding the previous year for the first time in six years. The number of registered foreign-brands vehicles in calendar year 2023 increased by 2.5% from the previous year to 248,329 units, exceeding the previous year for the first time in two years since 2021. Especially, the number of registered imported EVs in 2023 increased by approximately 60% from the previous year to 22,890 units, exceeding 20,000 units, posting the record high number of units for five consecutive years since 2019.

Events organized by JAIA (Four-wheelers and Motorcycles)

Since 1982, JAIA has been holding test-drive events for the press where member importers jointly participate and bring in their products for test drives. The events are intended to let the participating press members test drive imported-brand products and cover the event in their media, sending out the appeal of imported cars to the audience.

At this test drive event, visitors can not only test drive the latest models of imported brands. But also, by test driving several vehicles in one day, they can compare and experience the features of individual models under the same conditions beyond the boundaries of brand.

For the 43rd Imported Car Test Ride held in FY 2023, 15 member importers brought in 62 latest models for trial runs including BEVs that are expected to increase further in the years to come. There were 29 BEVs, 9 PHEVs, 2 HEVs, and 8 CDs. For three days total, 269 reporters took 671 test rides, making choices from a diverse lineup of imported models, including compact, luxury and sports, in addition to SUVs, which continue to be well received around the world and also continue diversifying.

At this test ride event, in order to share with visitors issues such as the expansion of charging infrastructure necessary for the spread of imported xEV and the recycling of EVs, JAIA collaborated with charging-related and recycling-related businesses, and 11 companies related to charging and recycling exhibited their booths.

In addition, for imported motorcycles, test ride events have been held for the press since 2015. The 9th Imported Motorcycle Test Ride Event was held in April 2024 with 12 member importers bringing in 105 motorcycles of 18 brands. Going forward, the JAIA motorcycle members will continue organizing test rides and exhibitions, offering a full range of attractive motorcycles of their brands that are something different from the products of domestic brands, manufactured in various parts of the world and nurtured by different history and culture of different countries.

Also, JAIA held the “JAIA Imported-brand xEV Promotion Event” in Kobe for two days from July 14, 2023. (More details are on page 9.)

JAPAN MOBILITY SHOW、 地方モビリティショー、輸入車ショー

2023年10月26日から11月5日まで開催された「JAPAN MOBILITY SHOW」に、JAIAは共催として参加しました。JAIAメンバー各社からも個別の参加がありましたが、JAIAとしてもブースを設置しました（詳細は9ページをご覧ください）。また、11月に開催された名古屋、12月に開催された大阪と福岡、1月に開催された札幌のモビリティショーにJAIAは主催・後援をしました。

また、2023年度、全国20か所の輸入車ショー等に対し、JAIAは後援名義を付与するなどの支援をしています。今後も各地域との連携を強化してまいります。

モーターサイクルについても市場活性化を目的に各種展示会（主催・共催等）を通じ、多くのモーターサイクルファンの方々に個性ある輸入二輪車の魅力をご体感いただいています。2024年4月、愛知国際展示場（Aichi Sky Expo）にて開催された「第3回名古屋モーターサイクルショー」へ市場活性化の一環としてJAIA二輪として協力名義を付与しました。

Japan Mobility Show/ Local Mobility Shows/Imported Car Shows

JAIA co-organized the JAPAN MOBILITY SHOW held from October 26 to November 5, 2023. JAIA member companies participated individually. Also, JAIA secretaries participated and set up a booth (more details are on page 9). Moreover, JAIA organized or gave nominal support the Mobility Show in Nagoya in November, in Osaka and Fukuoka in December, and in Sapporo in January.

Also, JAIA provides assistance to the imported car shows, etc. held in FY 2023 at twenty venues nationwide by, for example, granting the use of its name as a supporter. We will continue to strengthen cooperation with various regions.

Meanwhile, for the purpose of stimulating the market, JAIA has been organizing and co-sponsoring various exhibitions for motorcycles also, allowing a number of motorcycle fans to touch and feel attractiveness of unique imported motorcycles. Also, as part of JAIA's activities for market stimulation, the JAIA motorcycle arms provided a nominal support for the "3rd Nagoya Motorcycle Show" held at the Aichi Sky Expo in April 2024.



JAIA 輸入電動車普及促進イベント in 神戸 (2023年7月14日～15日)
オープニングセレモニーでのテープカット
JAIA Imported-brand xEV Promotion Event in Kobe (July 14-15, 2023)
Ribbon cutting at the Opening ceremony



JAPAN MOBILITY SHOW 2023 (2023年10月26日～11月5日)
JAIA ブースにて電動化関連の動画を眺める来場者
JAPAN MOBILITY SHOW 2023 (Oct. 26-Nov. 5, 2023)
Visitors watching an electrification-related video at the JAIA booth



第43回 JAIA 輸入車試乗会 (2024年1月30日～2月1日)
試乗前の会場 (全試乗車両がそろった風景)
The 43rd Imported Car Test Ride Event (Jan. 30-Feb. 1, 2024)
Venue before the event (Scenery of all the vehicles for test ride)



第9回 JAIA 輸入二輪車試乗会・展示会 (2024年4月10日～11日)
試乗会・展示会の風景
The 9th Imported Motorcycle Test Ride Event (Apr. 10-11, 2024)
Scenery of the event

JAIAにおける電動車普及等の取り組み／JAIA's Activities for Promoting

2023年の輸入EVの登録台数は前年比1.6倍の22,890台と2万台を超え、2019年以降5年連続で過去最高の台数を更新しました。これは、補助金施策やメンバー各社がお客様のニーズにこたえられるようBEVのラインナップを2020年10月時点での10ブランド、20モデルから17ブランド・118モデルまで拡充したこと(2023年末時点)も理由の一つです。

政府等に対する要望(補助金等)

電動化に関する補助金等については、国内外の電動化に関連する情報も収集しつつ、電動車の普及につながる支援・制度等を経済産業省及び関係省庁、東京都をはじめとする地方公共団体、関係機関に対して要望しています。具体的には、電動車購入補助金が切れ目なくかつ継続していくことなど、成果を収めました。GX関連等の新しい補助金システムについても情報収集を行い、会員のサポートを行います。

輸入電動車普及促進イベント

JAIAは2021年より輸入電動車普及促進のプラットフォームとして活動し、輸入電動車の認知向上に向けたイベントを開催しています。

2023年7月14日から2日間、関西有数のモード発信地である神戸で「JAIA輸入電動車普及促進イベント」を開催し、四輪インポーターから10社28台、二輪インポーターから1社3台を展示しました。前年度の主催イベントと異なり、政府関係者、メディアのみならずだけでなく一般の方にも直接輸入電動車の魅力を知っていただく機会といたしました。さらに、電動化においてJAIAが直面する課題をご来場のみならずと共有すべく、自動車整備士を育てる自動車大学校とJAIA会員・販売店の懇談会や充電インフラ関連事業者8社、リサイクル関連事業者2社の展示ブースも設けました。

また、10月26日～11月5日に開催されたJAPAN MOBILITY SHOW内で、JAIAは1997年以来26年ぶりにブースを設置し、JAIAブース内に展示希望があったJAIA会員のHEVを3台展示したほか、JAIA電動車イベント等の電動車事業の説明パネル、電動化関連の動画放映コーナー(神戸イベントの映像、JAIAメンバーの電動車PR映像等)、および充電・バッテリーリサイクル関連事業者12社のカタログコーナーを設けました。輸入電動車のプレゼンスの向上だけでなく、充電インフラやバッテリーリサイクルといった電動車の課題を意識した展示を通して、電動車のまわりにある環境について多くの方に知っていただくよい機会になったと考えています。

The number of registered imported EVs in 2023 increased by approximately 60% from the previous year to 22,890 units, exceeding 20,000 units, posting the record high number of units for five consecutive years since 2019. This is partially due to subsidy measures and our member companies expanding their lineup of BEVs to 118 models of 17 brands (as of December 31, 2023) from 20 models of 10 brands as of October, 2020.

Requests to Government, etc. (Subsidies, etc.)

For subsidies related to electrification, etc., while collecting information related to electrification both at home and abroad, JAIA will request METI, relevant ministries, local governments including the Tokyo Metropolitan Government, and related organizations for support and systems that will lead to the spread of xEVs, and expand them. Achieved results include continuous implementation of vehicle purchase subsidies for EVs, PHEVs, and FCVs. JAIA will also collect information on new subsidy systems related to GX, etc. to provide support to members.

Imported-brand xEV Promotion Event

JAIA has been working as a platform for promoting the spread of imported xEVs since 2021 and organizes cross-industrial events that visitors can not only get to know of imported xEVs, but also share solutions to the challenges we face.

In July 2023, we held the “JAIA Imported-brand xEV Promotion Event” in Kobe, which is one of the leading fashion epicenters in Kansai. 10 four-wheeler importers exhibited 28 vehicles and 1 two-wheeler importer showcased 3 motorcycles. Making it different from our last year’s event, it was an opportunity for not only government officials and media people, but also the general public to directly learn about the appeal of imported electrified vehicles. Furthermore, in an attempt to share with visitors the issues that JAIA faces in electrification, we also set up exhibition booths for 8 charging infrastructure related companies and 2 recycling related companies, in addition to organizing a social gathering for our members and dealers with automobile vocational schools that train auto mechanics.

And, at the Japan Mobility Show in October, JAIA secretaries participated and set up a booth. And, at the JAPAN MOBILITY SHOW held from October 26 to November 5, JAIA secretaries participated and ran a booth for the first time in 26 years since 1997. We set up explanatory panels for JAIA electric vehicle events and other electric vehicle projects, a video corner which showed electrification-related contents (including images of the Kobe event and JAIA members’ electric vehicle PR videos), and a catalog corner for 12 charging and battery recycling-related businesses, as well as exhibited three HEVs from one JAIA member. Through exhibits that are conscious of xEV issues such as charging infrastructure and battery recycling as well as increased presence of imported XEVs, we successfully provided an opportunity for many people to learn about the conditions surrounding xEV.

充電インフラに関する取り組み

充電インフラ補助金の継続および拡充に加え、充電時間の短縮などユーザーの利便性を高めるという観点で、会員企業のニーズを把握した上で、諸外国の動向も踏まえ、関係機関との意見交換を実施し、基礎充電・経路充電・目的地充電の量的、質的拡充（特に高出力化に向けた規制緩和等）といった課題解決に取り組んでまいります。また、2023年度に経済産業省が公表した「充電インフラ整備促進に向けた指針」を着実にフォローアップしていくとともに、引き続き以下の7本柱を念頭に状況に応じて対応いたします。

- 1) 現状の基礎充電がまだ十分であるとは言えないことから、集合住宅を含む基礎充電設備とそれを補うための住宅地周辺の公共充電施設を充実
- 2) 郊外では戸建てユーザーが主体となるものの、現状普通充電器設置にあたっての補助が無いことから、一戸建て住宅を含む基礎充電設備への補助を充実
- 3) 6kWを超える（まずは10kWを目指す）普通充電器などへの補助金の拡充等
- 4) 商業施設に設置する充電器の補助金制度の充実及び高出力化に向けた制度的な規制緩和（例：自家用電気工作物の高電圧化の実現及び一般用電気工作物の高電圧化（まずはDC450V規制）に向けた規制緩和の検討）
- 5) 公道への充電器の設置促進を支援
- 6) 経路充電としての高速道路等における充電渋滞等解消（例：インターチェンジ付近の高速道路外の充電器の積極的活用）
- 7) 依然喫緊の課題である都心におけるタワーパーキングを含む機械式駐車場等駐車場への充電インフラの整備

ライフサイクルアセスメント (リサイクル・リユース)

最後に、リサイクル分野では、会員各社が適切に車載用蓄電池の回収に対応できるようサポートしています。JAIAではリチウムイオン電池関係のリサイクル・リユースについてのタスクフォースを2023年に立ち上げ、欧州電池規則などの海外情報や、日本政府の動きなどの国内情報を収集するだけでなく、電池リサイクル事業者やリサイクル業界団体と意見交換を実施し、リサイクル技術の実態も理解しながら適切な蓄電池リサイクル・リユースに向けた検討を進めます。

Activities related to Charging Infrastructure

In addition to continuing and expanding charging infrastructure subsidies, after understanding the needs of member companies from the perspective of improving user convenience such as shortening charging time, considering trends in other countries, exchange of opinions with relevant organizations, JAIA will work to resolve issues such as quantitative and qualitative expansion of basic charging, en-route charging, and destination charging (particularly deregulation for high-power output). Also, JAIA will steadily follow up on METI's "Guidelines for Promoting Charging Infrastructure Development" issued in FY 2023, and continue to carry out activities as the situation demands, keeping in mind the following seven pillars:

- (a) The current basic charging is still not sufficient. Enhancement of basic charging facilities including apartment houses and public charging facilities around residential areas to supplement them.
- (b) Although the majority of users in suburban areas live in detached houses, there is currently no subsidy for installing ordinary chargers. Enhancement of subsidies for basic charging equipment including detached houses.
- (c) Expansion of subsidies for ordinary chargers of over 6kW, etc. (Aiming for 10kW first)
- (d) Enhancement of the subsidy system for chargers installed in commercial facilities and institutional deregulation for high-power output. (e.g. Considering deregulation to realize high-voltage for private electrical facilities and general electrical facilities [starting with DC450V regulation])
- (e) Supporting the installation of chargers on public roads
- (f) Elimination of congestion in expressways, etc. for en-route charging (e.g. Active use of chargers located off the expressway near interchanges)
- (g) The development of charging infrastructure for parking lots such as mechanical parking lots, including tower parking in city centers, which remains an urgent issue.

Life Cycle Assessment (Recycle and Reuse)

Lastly, in the field of auto recycling, we support our member companies in appropriately performing the recovery of onboard batteries. JAIA launched a task force on recycling and reuse of lithium-ion batteries in 2023, gathering overseas information such as the European battery regulations and domestic information such as Japanese government moves, in addition to exchanging views with battery recycling businesses and recycling industry organizations for appropriate battery recycling and reuse, while understanding the actual situation of recycling technology.

輸入車の流通 / Distribution of Imported Vehicles

輸入形態

自動車の輸入形態は、①海外自動車メーカーから直接輸入するもの（正規輸入）と②海外のディーラー等を経て輸入するもの（並行輸入）の二つに分けることができます。

正規輸入は新車だけですが、並行輸入には中古車も含まれます。

流通経路

輸入車の流通経路は、インポーターが自己の直営販売店あるいは代理店契約を結ぶ特約店、地区代理店を通じて販売するのが一般的です。インポーターとしては、近年は海外メーカーの全額出資日本法人が主流を占めるようになりました。

また、並行輸入業者の場合は、メーカーとの輸入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、販売を行っています。

Import Flow

Vehicles are either directly imported from overseas manufacturers (official import) or imported through overseas dealers (parallel import).

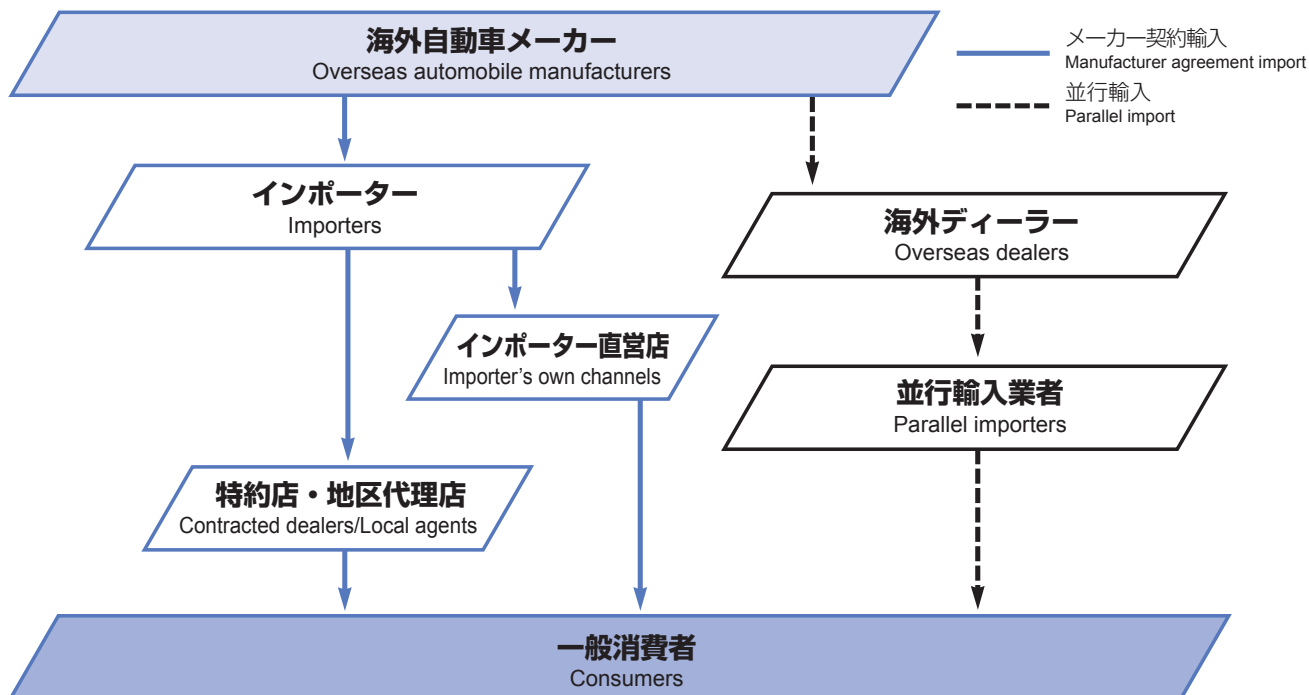
The official import is only for new vehicles, but parallel import is for both new and used cars.

Distribution Channel

Imported vehicles are distributed through importers' own sales channels or through dealers/local agents under distribution contracts. Most of the importers are wholly-owned subsidiaries in Japan of overseas manufacturers.

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

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



輸入から登録までの手続き

世界有数の自動車大国である日本は、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、日本で一定以上の台数が見込める車種については、日本向けの生産ラインを確保し、基準や市場の要求にあわせた「日本仕様車」を輸出しています。

日本に到着後は、インポーターの新車整備センターへと運ばれ、日本の品質基準に従って、きめ細かくチェックを受けます。点検の結果に従い、調整、補修や磨き作業に入ります。なお、近年はメーカーの日本市場に合わせた出荷品質の著しい向上により、インポーターによるこれらの作業は大幅に軽減されてきています。

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

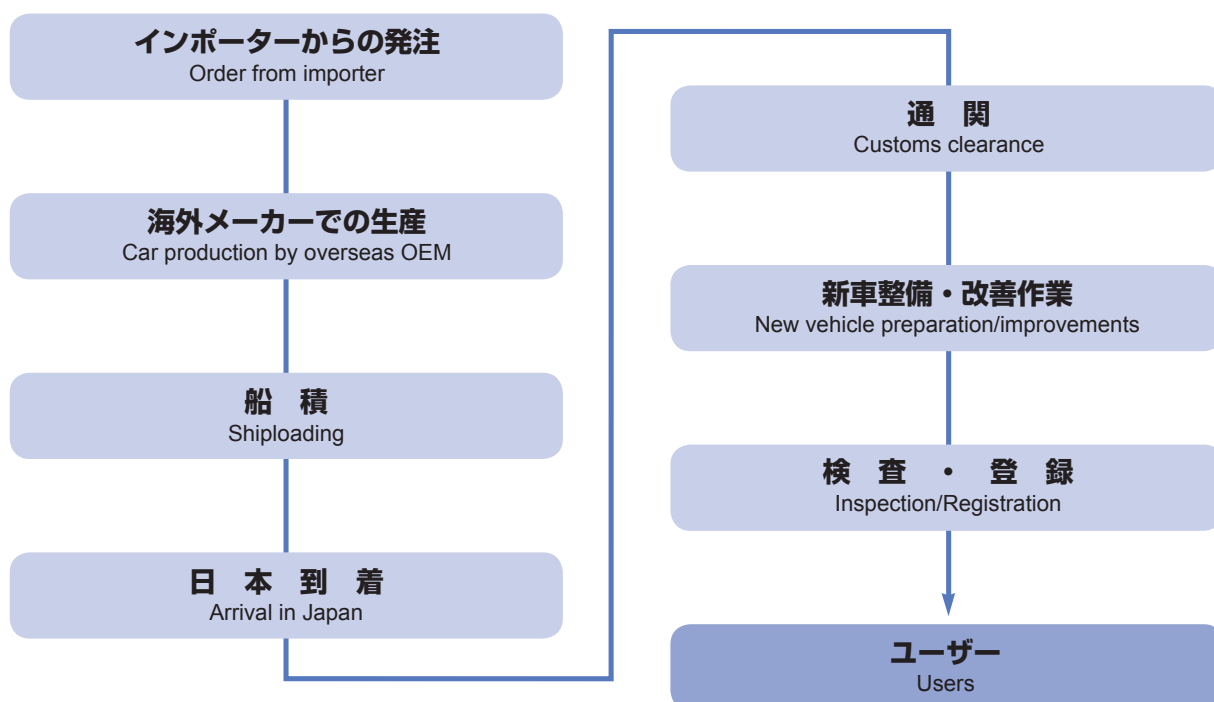
Procedures from Import to Registration

Being one of the largest automobile industry in the world, the Japanese market has great significance for overseas manufacturers. For that reason, the automakers earmark special production lines for those models that are likely to be sold in certain volume in Japan so that they can export vehicles that meet the standards and market requirements of the country.

After arriving in Japan, vehicles are transported to importers' pre-delivery inspection (PDI) centers where their quality is closely examined based on the Japanese standards. Then, depending on the result of quality check, adjusting, repair and polishing are done as needed. Further, thanks to greatly-improved product qualities tailored to the Japanese market that are assured at manufacturers, burdens on importers to achieve the above have been cut significantly in recent years.

After a user buys a vehicle, which is geared up through the above process (in the case of those models certified under the Vehicle Certification System), the vehicle is examined under the Vehicle Inspection System at a transport branch office and recorded on the license registration file after paying taxes and insurance premiums. Then a registration (license) plate is issued and sealed. The vehicle then is allowed to run on public roads.

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

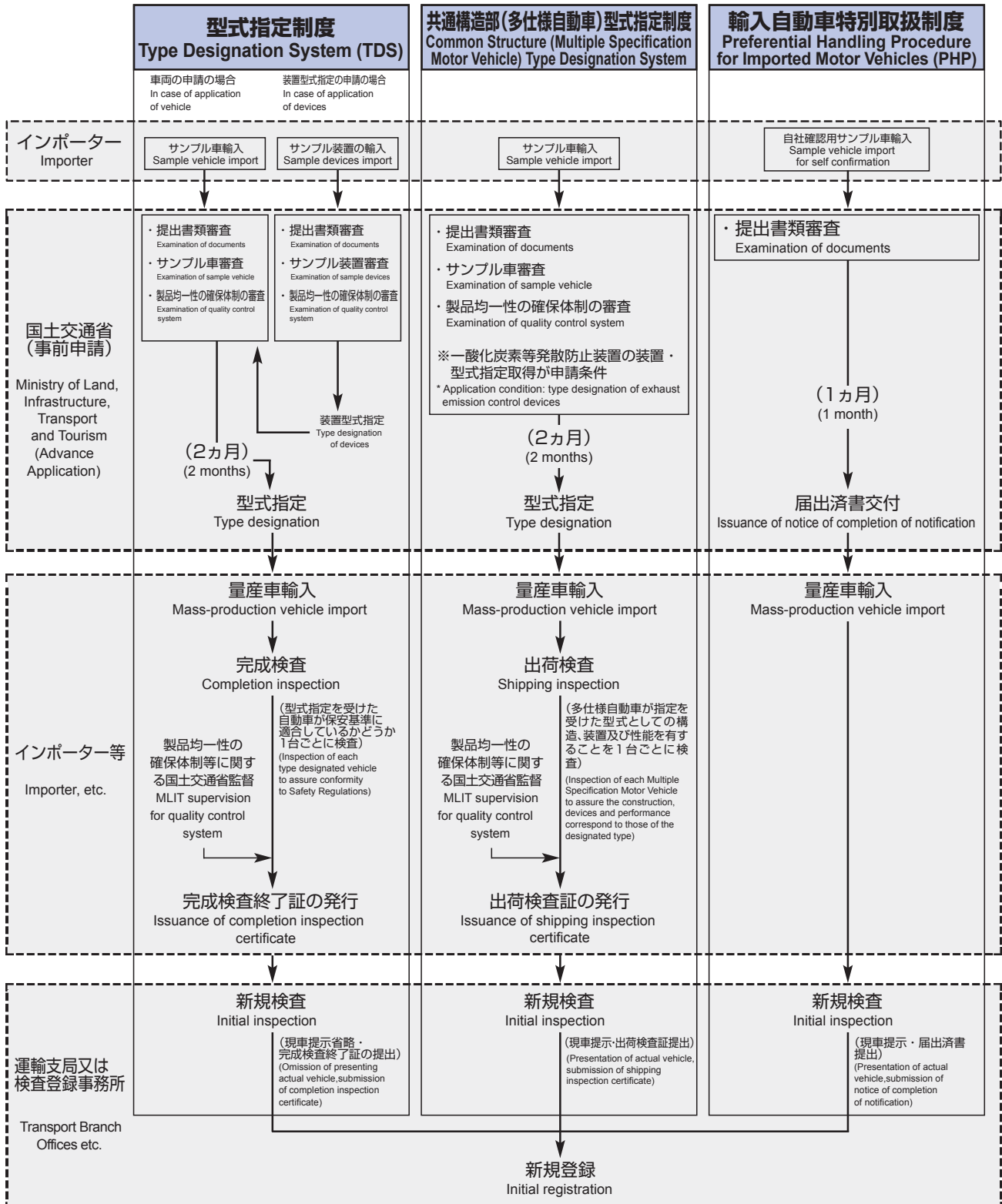


自動車認証制度 / Vehicle Certification System

日本における輸入自動車の認証制度は、大きく分けて「型式指定制度」、「共通構造部（多仕様自動車）型式指定制度」、「輸入自動車特別取扱制度」の3つがあります。

The certification procedures for imported motor vehicles in Japan are divided into three systems: the “Type Designation System,” the “Common Structure (Multiple Specification Motor Vehicle) Type Designation 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乗用車等を輸入する場合に利用されています。あらかじめサンプル車と提出書類の審査を行うと共に、製品均一性の確保体制について審査を行います。このため、型式指定を受けた自動車については、自動車メーカーや自動車インポーター(以下、自動車メーカー等とします)による完成検査の実施により新規検査の際に現車提示が省略できることとなっています。

また、日本は1998年11月に、自動車の国際流通の増大と基準の共通化の進展に対応するため、車及び装置の基準統一と型式認可の相互承認を行うことを目的とした国連の相互承認協定(1958年協定)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、すでに型式認可を受けた構造装置等の審査は省略されます。

2 共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度

これまで仕様が多様な大型トラックやバスには「新型自動車等届出制度」が利用されていましたが、2018年4月より国連の相互承認協定を活用した自動車の相互認証制度(IWVTA: International Whole Vehicle Type Approval)を前提に追加された共通構造部型式指定制度を活用した新制度「共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度」が導入され、「新型自動車届出制度」は2021年3月をもって廃止されました。新規検査の際は、自動車メーカー等が発行する出荷検査証の提出により、共通構造部についての検査が合理化され、用途に合わせ制作された荷台等の架装部分が主な検査の対象となります。

3 輸入自動車特別取扱制度

自動車の輸入を促進するため、日本国内で少数販売される輸入自動車のみ適用されます。新規検査・登録の際に現車の提示が必要ですが、審査用の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便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5,000台までの販売が認められています。

1 Type Designation System (TDS)

This system applies to vehicles, mainly passenger cars, sold in large quantities. The authorities examine sample vehicles and documents in advance as well as manufacturers' quality control systems to ensure uniform quality of vehicles. Because of such preliminary examinations, the completion inspections conducted by motor vehicle manufacturers and importers are deemed enough to waive presentation of actual vehicles for initial inspections.

Furthermore, in response to the increase in international trade of automobiles and progress on the adoption of unified standards and regulations, Japan acceded, in November 1998, to the 1958 UN/ECE Agreement, which aims at harmonizing standards and mutually recognizing approvals. As a result, a type designation system for devices was introduced. Under this system, inspection of the type approved constructions and devices is waived during examinations on completed vehicles for type designation.

2 Common Structure (Multiple Specification Motor Vehicle) Type Designation System

The Type Notification System (TNS) had been utilized for large trucks and buses, specifications of which vary widely; however, in April 2018, the Common Structure (Multiple Specification Motor Vehicle) Type Designation System using the International Whole Vehicle Type Approval (IWVTA) based on the 1958 Agreement was introduced, and TNS was abolished as of March 2021. Mainly covering body structures manufactured for specific use such as truck beds, during an initial inspection, tests on common structures are simplified by submitting shipment inspection certificates issued by the vehicle manufacturer or importer.

3 Preferential Handling Procedure for Imported Motor Vehicles (PHP)

The Preferential Handling Procedure for Imported Motor Vehicles is designed to promote imports of vehicles and applies only to those vehicles sold in small quantities in Japan. This system follows an even simpler procedure than TDS, because the requirement to submit sample vehicles for each imported type is omitted and documentation simplified, although it is required to present actual vehicles for the initial inspection and registration.

The number of vehicles that may be sold according to this procedure is up to 5,000 per year per vehicle type.

自動車の安全・環境基準の国際調和のために、自動車基準調和世界フォーラム (WP29) で基準統一化の努力がなされています。

自動車の国際流通が多く国際交通も盛んな欧州地域を中心に、1958年に制定された国連の相互承認協定 (1958年協定) 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、基準・認証の国際調和を推進しています。現在、61の国と1地域が加盟し、各国等が採択しているUN規則に基づく相互承認を実施しています。

さらに1998年には、世界的な基準統一を目指した国連の世界技術基準協定 (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、同協定は2000年8月に発効し、これまで24の世界技術基準 (GTR) が制定されています。

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

2017年9月に国際的な車両全体の型式認可 (IWVTA) 創設のため1958年協定が改正され、2017年11月には、IWVTAに関する規則 UN R0がWP29で合意され、2019年4月からは同規則に基づくIWVTA認可の相互承認ができるようになりました。今後は、IWVTAをより完全なものに発展させ、輸入車両の認証手続きを大幅に合理化していくことが期待されています。

JASIC

基準の国際調和と型式認可の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年にはジュネーブ事務所を、1998年にワシントン事務所を、2013年にジャカルタ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、UN規則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。また、UN規則に対する提案に加え、世界技術基準 (GTR) を作成する視点から基準調和の検討、提案を行っています。

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

また、これらの活動を円滑に進めるため、日本の保安基準の英語版、UN規則・EC指令・規則、米国のFMVSS等の海外法規の和訳等を発行しています。

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

The UN/ECE 1958 Agreement is valid mainly in Europe, where motor vehicle distribution and traffic across borders are well established. In November 1998, Japan became the first non-European country to accede to the Agreement, and, since then, has facilitated international harmonization of regulations and certification. As of the present, 61 countries and a region become contracting parties of the 1958 Agreement, where mutual recognition of approvals is conducted based on the specific UN Regulations each country or region has adopted.

In 1998, an accord was reached on the "Agreement on Global Technical Regulations (GTR)" among Japan, the U.S. and the EU. In August 1999, Japan accepted the Agreement, which became effective in August 2000. Based on the Agreement, 24 GTRs have been instituted so far.

In light of progress in globalization of the auto industry, the Japanese government is vigorously encouraging other countries to join to achieve international harmonization of standards and regulations.

The 1958 Agreement was revised in September 2017 for the creation of IWVTA (International Whole Vehicle Type Approval) and WP29 approved in November 2017 the UN R0, which allows mutual recognition of IWVTA from April 2019. In the years to come, development of IWVTA into its completed form is expected to significantly streamline vehicle approval procedures.

JASIC

The Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC) was founded in 1987, as a result of collaboration of the government and industry organizations, to promote activities related to international harmonization of standards and mutual recognition of type approvals. JASIC established offices in Geneva in 1988, in Washington, D.C. in 1998 and in Jakarta in 2013.

With the help of its overseas offices, JASIC presents views of the country at international conferences. Also, JASIC has been studying ways to adopt more UN Regulations in collaboration with outside experts. In addition to proposals for UN Regulations, JASIC studies and proposes international harmonization of regulations from a viewpoint of establishing Global Technical Regulation (GTR).

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

To facilitate these activities, JASIC issues English translations of Japan's Safety Regulations and Japanese translations of overseas regulations including UN Regulations, EC Directives and Regulations, and the U.S. FMVSS, etc.

車両検査制度

車両検査制度は、「道路運送車両法」に定める「保安基準」に当該自動車適合しているかどうか定期的に確認する制度です。なお、「保安基準」への適合性の検査については、2002年7月に国から独立した独立行政法人自動車技術総合機構が運輸支局等で実施しています。

乗用車の場合、[新規検査] (初回) は各運輸支局等の検査場で行われ、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、現車提示による検査が省略されます。

「輸入自動車特別取扱」による場合は、事前に届出された通りの車両であるかどうか、現車を提示し検査を受けます。

また、乗用車の[継続検査] は、初回は3年後、2回目以降は2年ごとに実施され、運輸支局等の検査場、または、国に代わって検査を行うことができる指定整備工場で検査を受けることになります。

自動車登録制度

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

自動車を新規に登録する際には、所轄の運輸支局等において、譲渡証明書等を申請書に添えて提出し、かつ、現車を提示します。

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

但し、検査時に完成検査終了証の提出により、現車の提示が省略される「型式指定」を受けた自動車については、交付を受けた自動車登録番号票の取付に際して運輸支局長の委託を受けた販売店が「封印」を行うことができます。

国土交通省は2005年12月よりワンストップサービスを開始し、現在、新車新規登録、継続検査等について、全都道府県で稼働しています。このサービスにより自動車を保有するために必要な多くの手続(検査・登録、保管場所証明、自動車諸税の納税等)を、オンラインにより一括して行うことができようになり、申請者の負担が軽減されました。

Vehicle Inspection System

The Vehicle Inspection System is a scheme for periodic inspections to determine whether motor vehicles meet the Safety Regulations pursuant to the Road Vehicles Act. Compliance with the Regulations is examined by the National Agency for Automobile and Land Transport Technology, which became independent from the government in July 2002, at transport branch offices.

In the case of passenger vehicles, an initial inspection is conducted at examination sites of transport branch offices, etc. and the first inspection certificate is valid for three years. A “type-designated” vehicle does not have to go through physical inspection, if a certificate of completion inspection issued by the vehicle manufacturer, etc. is submitted.

In the case of “PHP-certified”, actual vehicles must be shown for inspection to see whether the vehicles are the same as previously notified.

Renewal inspections for passenger cars (second and subsequent) are conducted three years after the initial registration and once in two years thereafter. Vehicles may be inspected at the transport branch offices or service shops designated by the government.

Vehicle Registration System

The automobile registration system is based on the “Road Vehicles Act” and requires that the vehicles (excluding Kei-cars, small special vehicles and motorcycles) obtain registration (license) plates, i.e. registered in the vehicle registration file.

When registering a new vehicle at a transport branch office, the applicant must submit a certificate of title holder transfer together with an application form and present the vehicle.

A newly registered vehicle will receive a new registration (license) plate, sealed by an authorized sealer.

However, a type-designated vehicle, which is exempted from physical inspections with presentation of the Completion Inspection Certificate, may have the registration number plate sealed by a dealer who has been authorized by the transport branch office chief.

The Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) launched a One-Stop Service (OSS) in December 2005, which is in operation in all prefectures for new vehicle registrations and renewal inspections, etc. now. This service allows various procedures required of vehicle owners (inspection and registration, parking location certificate, auto-related tax payment, etc.) to be performed online, reducing burdens on applicants.

自動車整備士には多岐にわたる知識・技能が求められますが、求められる整備技術のレベルとガソリン/ディーゼル等の整備対象によって、自動車整備士資格は細かく分類されており、現在は三級から一級の自動車整備士と、車体整備士等の特殊整備士が規定されています。しかし、近年は自動ブレーキなど自動車技術の高度化・実用化や電気自動車の普及が急速に進展していることや整備士不足への対応を行う必要性があることなどを受け、国土交通省にて、受験資格の要件である実務経験を短縮できる対象学科等の範囲拡大等を含め自動車整備士資格制度の見直しが検討され、2027年1月より新たな自動車整備士制度が施行される予定です。

新たな制度では、これまで細分されていた整備士資格の種類を統合し、二輪自動車を含めた自動車全般に係る知識や技能を総合的に有する資格となり、「自動車整備士(総合)」とすることとなりました(大きな区分は従来通り、「三級から一級」の自動車整備士資格と自動車の特種な装置を対象とする特殊整備士資格に大別されます)。また、二輪自動車は、四輪自動車と比較して構造が簡易であり、必要な知識や技能が異なるため、二輪車のみを対象とする整備士資格は存置し、「自動車整備士(二輪)」とすることとなりました。

また、自動車整備人材を含む構造的な人材不足への対応として、現行の技能実習制度が見直され、人材確保と人材育成を目的とする新たな制度への改正が行われる予定です。

さらに、自動車の技術進化や、自動車整備士の重要性の増加などの変化が生じていますが、少子化の影響などから、自動車整備士を志す若者が減少しており、近年は自動車整備士の有効求人倍率は増加が続き、その解消を図ることが喫緊の課題となっています。国土交通省は「自動車整備の高度化に対応する人材確保に係る検討WG」を設置し、自動車整備業に必要な人材の確保や整備士等の能力向上のための対策の検討を行い、自動車整備にかかる人材の募集策や定着策、育成策の方向性や対策内容をまとめた「自動車整備の高度化に対応する人材確保の対策」の中間とりまとめを2023年3月に公表しました。

自動車整備人材関連情報連絡会

上記の通り、昨今、自動車産業共有の課題として、整備人材の不足がさらに喫緊の課題となっています。そこで、JAIAは2022年9月、自動車整備人材関連情報連絡会を設置し、「①国への制度面における働きかけ」、「②JAIA会員・販売店と自動車専門学校・大学校との連携」、「③販売店等におけるベストプラクティスの共有」、「④外国人材の活用検討」、「⑤整備工場関連等の補助金などの制度活用や各種セミナーなどの情報提供など」、という5つの活動領域を設け活動しています。

具体的には、①MLITの自動車整備の高度化に対応する人材確保に係る検討WGへの参加並びにフォローアップ活動、②会員等と学校関係者の懇談会の開催、③ベストプラクティス集の作成・共有、各社の輸入車整備の魅力を紹介するWEBページの創設、④外国人材活用ガイドラインの作成・共有、外国人の整備人材を取扱う企業等の業務概要説明会の開催、⑤補助金・税制優遇制度等の情報提供等を実施しています。

Auto mechanics are required to have a wide range of knowledge and skills. Depending on the required level of skills and the vehicle such as gasoline or diesel, etc., auto mechanic qualifications are classified finely, currently from Class 3 to Class 1 (ascending order) in addition to Specialized Mechanic, such as auto body mechanic. In recent years, sophistication of automobile technologies is progressing rapidly such as automatic braking and so are their practical application and the spread of electric vehicles. Combined with the need to address the shortage of mechanics, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) reviewed the mechanic qualification system, and a revised system will be enforced as of January 2027.

Under the new system, the finely divided qualifications are integrated into the "Automobile Mechanic-Comprehensive", as a qualification of overall automotive knowledge and skills including two wheelers. (Major classification remains the same as in the past; Class 3 to Class 1 auto mechanics and Specialized Mechanics.) As for two-wheelers, as the construction is less complicated than four-wheelers and required knowledge and skills differ, the qualification for motorcycle only is retained as "Automobile Mechanic-Motorcycle".

Further, as a way to address structural shortage of human resources including auto mechanics, the current technical training system will be revised for the purposes of securing and developing HR.

Furthermore, there are recently such changes as progress of automotive technologies and increasing importance of auto mechanics. Partly due to the impact of declining birthrate, young people wanting to be auto mechanics are on the decline, and recent years saw the effective job opening ratio for auto mechanics increasing. Resolving this problem has become an urgent issue. MLIT established the Study WG on Securing Human Resources to address the Sophistication of Automobile Maintenance, to consider measures to secure the human resources necessary for the automobile maintenance industry and improve the skills of mechanics, etc. In March 2023, an interim report was published on "Measures to secure human resources in response to the increasing sophistication of automobile maintenance," which summarizes the direction and details of recruitment, retention and training measures for human resources related to automobile maintenance.

Liaison Meeting for Auto Mechanic Human Resources

As mentioned above, the shortage of auto mechanic personnel has become an even more pressing issue shared by the auto industry. In September 2022, JAIA set up an information liaison meeting for auto mechanic human resources, proceeding five specific activity areas, which are namely: "1. working with the government on systems"; "2. coordinating with JAIA members and dealers and automobile vocational schools and colleges"; "3. sharing best practices among members, affiliate dealers, etc."; "4. considering the use of foreign human resources"; and, "5. Providing information on the use of systems such as subsidies related to maintenance shops, etc. and various seminars".

Specifically, JAIA conducted activities which are (1) participating in the MLIT Study Group on the Advancement of Automotive Maintenance Technology and follow up, (2) holding meetings between JAIA members and school officials, (3) compiling and share best practices and create website (website) which introduces attractiveness of imported vehicles' maintenance, (4) preparing and sharing guidelines for utilization of foreigners and hold business outline, briefing sessions of companies which utilize foreign auto mechanics, (5) providing information on subsidies and tax incentive programs, etc.

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・管理等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。

「自動車損害賠償責任保険（強制保険）」の額は、金融庁の審議会により決定されます。最近では交通事故死傷者数の減少等による保険収支の改善を背景に引き下げ傾向となっています。

「任意自動車保険（任意保険）」には、対人賠償保険、対物賠償保険、自損事故保険、無保険車傷害保険、搭乗者傷害保険、車両保険等があります。

1998年7月より自動車保険の自由化が実施されました。「損害保険料率算出団体に関する法律」が改正され、任意自動車保険について自動車保険料率算定会（当時。現「損害保険料率算出機構」）は、会員保険会社に使用義務が課せられない参考純率の算出を行うことになり、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おり、エアバッグ、ABS、横滑り防止装置、イモビライザー等が装着された車両に対する割引を行っている会社もあります。

また、損害保険料率算出機構は2018年1月より、交通事故軽減効果が大きい衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）を装備している車両に対し、参考純率の割引（9%、発売後3年以内の型式にのみ適用）を実施しています。

リコール制度

リコール制度は、欠陥車による事故を未然に防止し、自動車ユーザー等を保護することを目的としたものです。「道路運送車両法」に定める「保安基準」に当該自動車が適合しなくなるおそれがある状態、または適合していない状態で、原因が設計または製作の過程にある場合に、自動車メーカー等が国土交通省に届け出て自動車を回収し無料で修理する制度です。

国土交通省は、リコールの迅速、確実な実施を図るため、リコール命令制度の創設、懲役刑（1年以下）の設定・罰金（最高限度額2億円）の加重等を追加するとともに、重大な不正行為を行った自動車メーカー等に対する調査・監査体制の強化を実施しています。

また、国土交通省は、2005年4月より市場における不具合情報について4半期毎に報告を求め、輸入車には2007年1月からブランド別で年間新規登録台数1万台以上のインポーターに、2009年4月から全インポーターに適用されています。

更に、国土交通省は、自動車メーカー等に対し、2009年1月から自動車の不具合による事故・火災情報の報告を義務付け、国土交通省のホームページで公表を行っています。

Automobile Insurance

The automobile insurance is divided into the “automobile liability insurance (compulsory insurance)” required for all vehicles pursuant to the Automobile Liability Security Act and the “voluntary automobile insurance” that covers damages arising out of ownership, use, maintenance, etc. of vehicles.

The compulsory automobile liability insurance covers damages for affected people including doctor’s fees, consolation money and loss of earnings.

The premiums for the liability insurance are determined by a Financial Services Agency council. Recently, against the background of improved balance of payment of insurance policies stemming from decreases in the number of traffic accident fatalities, etc., premiums tend to be lowered.

The voluntary automobile insurance covers bodily injury liability, property damage liability, single-car accidents and protection against uninsured automobiles, passengers’ casualty and damage to own vehicle.

Automobile insurance was liberalized in July 1998. Following revisions to the Act concerning Non-Life Insurance Rating Organizations, the then Automobile Insurance Rating Organization of Japan (currently General Insurance Rating Organization of Japan; GIROJ) was assigned to calculate reference loss cost rates (advisory pure risk premium rates), which do not have to be used by its member insurance companies. Since this liberalization, non-life insurance companies started to offer varieties of new products, including discounts for those vehicles equipped with airbags, ABS, ESC, immobilizers, etc.

Moreover, since January 2018, GIROJ started applying a discount on the reference loss cost rates (9 percent, only on those types of up to three years after the launch) is applicable to those vehicles equipped with Advanced Emergency Brake Systems (AEBS), which are effective in alleviating damage of traffic accidents.

Recall System

The recall system aims at protecting vehicle users by preventing accidents caused by defects. It is a system that requires the vehicle manufacturers and importers to notify the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), and recover and repair defects free of charge, when the vehicles in question may fail or have failed to comply with the Safety Regulations pursuant to the Road Vehicles Act and the defect is caused by design or manufacturing process.

In order to ensure prompt and reliable implementation of recalls, MLIT has established a recall order system, imposed imprisonment sentences (up to one year), increased the amount of aggravated fines (up to 200 million yen), and strengthened the structure for investigation and audit of automobile manufactures and others that have engaged in serious misconduct.

MLIT put a new system in place, effective as of April 2005, requiring quarterly reporting of defects. For imported vehicles, it is applicable to those importers with annual new registrations of 10,000 units or more since January 2007 and all others from April 2009.

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

自動車関係諸税 / Auto-related Taxes

自動車には、現在、取得、保有、走行の各段階において合計9種類もの税が課せられており、2023年度の当初予算において自動車ユーザーが負担する税金の総額は国の租税総収入の約7.4%にあたる約9兆円にのぼります。課税バランスを著しく欠いており、極めて過重な税負担といえます。

このように複雑かつ過重な自動車関連税制は、速やかに見直す必要があり、JAIAは税体系の簡素化・公平化と自動車ユーザー負担の軽減を強く求めています。

1 取得

(1) 環境性能割 (自動車税・軽自動車税)

環境性能割は、自動車(登録車)・軽自動車の取得に対して課される税金で、取得価額が50万円以下の自動車・軽自動車・二輪車を除き、取得価額に応じた課税が行われます。

税率は、燃費などの環境性能に応じて自家用自動車は非課税・1%・2%・3%のいずれかの税率が、営業用自動車は、非課税・0.5%・1%・2%のいずれかの税率が適用されます。

また、同じく自家用軽自動車は非課税・1%・2%のいずれかの税率が、営業用軽自動車は非課税・0.5%・1%・2%のいずれかの税率が適用されます。

車いすを使用したまま乗り込むことができるタクシー・バス、ノンステップバス、対象となる先進安全技術を搭載したトラック・バスも特例措置を受けることができます。

(2) 消費税

購入価格の10%の消費税が課されます。

2 保有

(1) 自動車重量税

自動車の重量等に応じて課される税金で、運輸支局等で行う検査の際に、車検証の有効期間に応じた額が課されます。例えば、自家用乗用車の新車を購入した場合は、購入時に3年分の自動車重量税の負担が必要になります。

自家用乗用車の税率は、4,100円/0.5t/年ですが、環境対応要件を満たす自動車については、2,500円/0.5t/年の税率が適用され、エコカー減税制度により、減免が行われます。

車いすを使用したまま乗り込むことができるタクシー・バス、ノンステップバス、対象となる先進安全技術を搭載したトラック・バスも特例措置を受けることができます。

環境対応要件を満たす自動車を除き、車齢13年を超えた自動車は、自動車重量税が重課され、車齢が13年を超えた自家用乗用車は、5,700円/0.5t/年、

In Japan, nine different taxes are currently levied on motor vehicles in each stage of acquisition, ownership and use. According to the FY 2023 initial budget of the government, the total amount of taxes paid by car users stood at about 9 trillion yen, roughly accounting for 7.4% of the country's total tax revenues. These taxes, materially lacking levying balance, are grossly excessive.

These complex and overloaded taxes on automobiles must be immediately reviewed and JAIA is strongly calling for streamlining, ensuring fairness of the tax system and reductions in the burdens of vehicle users.

1 Acquisition

(1) Environmental Performance Levy (Automobile Tax, Light Motor Vehicle Tax)

The Automobile Tax Environmental Performance Levy is assessed on the acquisition of registered vehicles and light motor vehicles, except for those priced at 500,000 yen or less, and the amount levied varies depending on the acquisition value.

The applicable rate of the Levy changes on the basis of such environmental performance as fuel efficiency and is either no tax, 1, 2 or 3 percent for private-use vehicles and no tax, 0.5, 1 or 2 percent for business-use vehicles.

Also, for the light motor vehicles of private use, the applicable rate is either no tax, 1 or 2 percent and the same rate as above is applicable to the business-use vehicles of the light motor vehicle category.

In addition, those taxis and buses that can accommodate people sitting in wheelchairs qualify for preferential taxes together with low-floor buses, and the trucks/buses equipped with specified advanced safety technologies/features.

(2) Consumption Tax

The Consumption Tax of 10 percent of vehicle price is levied.

2 Ownership

(1) Tonnage Tax

This tax is levied depending on weight, etc. of vehicles and the length of the effective period of motor vehicle inspection certificates, and paid upon inspections at transport branch offices, etc. When purchasing a new private-use passenger car, for example, the Tonnage Tax must be paid for three years at purchase.

The tax rate for private-use vehicles is ¥4,100/0.5t/year, but the rate of ¥2,500/0.5t/year is applied to those vehicles meeting certain environmental requirements, in addition to the exemption or tax cut by the Eco-car Tax Incentives.

Incentives are granted also to those taxis and buses that can accommodate people in wheelchairs, low-floor buses, and the large trucks and buses equipped with specified advanced safety technologies/features.

Except those vehicles satisfying certain environmental requirements, heavier levy of the Tonnage Tax is applied to old vehicles, and for private-use passenger cars, ¥5,700/0.5t/year is assessed on those

車齢が 18 年を超えた場合は 6,300 円 / 0.5 t / 年が適用されます。

(2) 自動車税 種別割

毎年 4 月 1 日時点の所有者に対し課される税金で、排気量に応じた額を 5 月までに翌年 3 月までの 1 年分を前払いで納付します。年度途中で新車を購入した場合は、登録の翌月から翌年 3 月分を月割りで納付します。

環境対応要件を満たす自動車については、グリーン税制により、新車購入翌年度の税額が環境性能に応じて減税されます。車齢 13 年を超えた自動車(ディーゼルの場合は 11 年)は、電気自動車等を除き自動車税が重課されます。

(3) 軽自動車税 種別割

毎年 4 月 1 日時点の所有者に対し課される税金で、5 月までに翌年 3 月までの 1 年分を前払いで納付します。新車購入初年度は課税されません。

環境対応要件を満たす軽自動車については、自動車税同様、グリーン税制により、新車購入翌年度の税額が環境性能に応じて減税されます。

車齢 13 年を超えた三輪以上の軽自動車は、電気自動車等を除き軽自動車税が重課されます。

3 走行

(1) 揮発油税・地方揮発油税 (ガソリン)

ガソリンの製造者に課せられる税金で、国と地方の財政が厳しいことを理由に当分の間の税率が維持され、ガソリン 1 リッターあたり 53.8 円が課税されていますが、これらは小売価格として転嫁され、消費者が最終的に負担しています。小売価格に転嫁されることから、消費税との二重課税も問題視されています。

(2) 石油ガス税

自動車に搭載されている LP ガス容器に充てんする LP ガスに対して課税されます。1kg あたり 17.5 円が自動車 LP ガスに充てんするスタンド業者等に課税され、結果的に小売価格に転嫁されます。

(3) 軽油引取税

特約業者または元売業者から軽油を引き取った者に対し課せられる税金で、国と地方の財政が厳しいことを理由に当分の間の税率が維持され、軽油 1 リッターあたり 32.1 円課税されていますが、これらは小売価格として転嫁され、消費者が最終的に負担しています。小売価格に転嫁されることから、消費税との二重課税も問題視されています。

vehicles aged 13 or over and ¥6,300/0.5t/year for those aged 18 or over.

(2) Automobile Tax: Engine Displacement Levy

This tax is assessed on the vehicle owners as of April 1 of each year, and the amount depending on engine displacement for one year until March of the following year is paid in advance by May. In the case of purchasing a new vehicle in mid-year, a prorated monthly amount from the following month of vehicle registration until next March is paid.

For those vehicles meeting certain environmental requirements, under the green taxation, taxes for the following year of new car purchase are cut depending on the vehicle's environmental performance. For the vehicles aged 13 years or over (11 years or over for diesel vehicles), for Automobile Tax, heavier levy is applied except for battery electric vehicles, etc.

(3) Light Vehicle Tax: Engine Displacement Levy

This tax is levied on the vehicle owners as of April 1 of each year, and the amount for one year until next March is paid in advance by May. It is not levied in the initial year of new vehicle purchase.

For those light motor vehicles meeting certain environmental requirements, as with Automobile Tax, thanks to the greening taxation, the amount of tax for the following fiscal year of vehicle purchase is cut depending on the environmental performance.

For the light motor vehicles with three or more wheels aged 13 years or over, heavier levy of the Light Vehicle Tax is applied except for battery electric vehicles, etc.

3 Use

(1) Gasoline Tax/Local Gasoline Tax

This tax is assessed on gasoline producers, and the tax rate for the time being is maintained in the face of severe fiscal conditions of the central and local governments. ¥53.8 is levied per liter of gasoline, which is passed on to retail price and borne by consumers in the end. Since it is passed on to retail price, double taxation with the Consumption Tax is also seen as a problem.

(2) Liquefied Petroleum Gas Tax

This tax is applicable to the LP gas filled in the LP gas tanks of motor vehicles. The tax rate is ¥17.5 per 1 kg, which is levied to the gas stations and passed on to the retail price in the end.

(3) Diesel Handling Tax

This tax is levied on the parties who take light oil from exclusive agents or primary distributors, and the tax rate for the time being is maintained in the face of severe fiscal conditions of the central and local governments. ¥32.1 is levied per liter of light oil, which is passed on to retail price and borne by consumers in the end. Since it is passed on to retail price, double taxation with the Consumption Tax is also seen as a problem.

自動車リサイクルシステム / Automobile Recycling System

日本国内では、年間約 200 ～ 300 万台の自動車が廃車されています。鉄などの有用金属は資源としてリサイクルされますが、残りのシュレッダーダスト（自動車の解体・破碎後に残るプラスチックくずなど）は、自動車リサイクル法が施行されるまでは主に最終処分場で埋立処分されてきました。

この最終処分場の容量不足や鉄スクラップ価格の低下などにより、処分費用が高騰したこと、カーエアコンに冷媒として充填されているフロン類を回収処理しないとオゾン層破壊や地球温暖化問題を引き起こす要因となること、エアバッグ類の適正処理には専門的知識が必要なことなどから、2002 年 7 月に自動車リサイクル法が制定され、2005 年 1 月より本格施行されました。

関係者の取組みにより、使用済自動車のリサイクル率は車両重量ベースで約 99%に向上し、不法投棄などの台数も大幅に減少しました。

経済産業省と環境省の審議会は、5 年おきに自動車リサイクル制度の在り方について評価・検討を行っており、2021 年 7 月に 3 回目（施行 15 年目）の評価・検討の結果がまとめられました。

自動車リサイクルシステムの運用開始から約 15 年間経過したことから、2026 年 1 月を目標に、業務・システム全体の抜本的見直し（大改造）を実施する方向で準備が進められています。

In Japan, about two to three million vehicles are scrapped every year. While iron and other valuable metals are recycled and used as resources, remaining shredder residue (plastic waste after dismantling and shredding of vehicles) used to be landfilled in large part at final disposal sites until the Automobile Recycling Act was introduced.

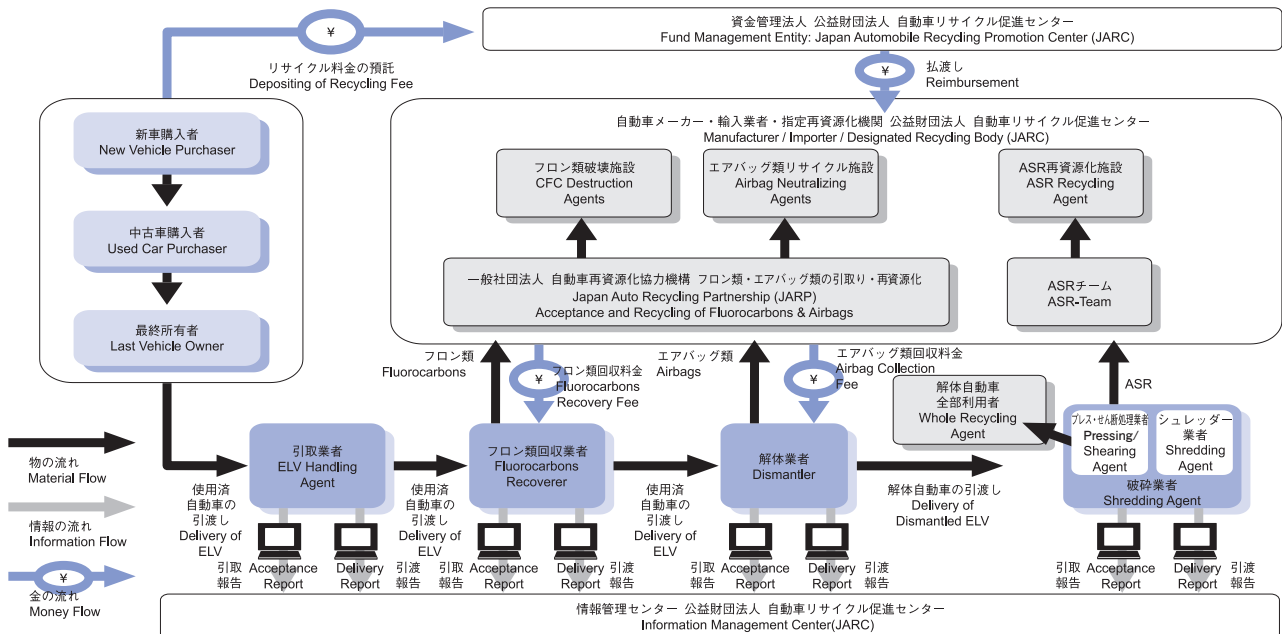
Due to such factors as rising cost of disposal stemming from the lack of capacity at final disposal sites, declining prices of iron and steel scrap, chlorofluorocarbons (CFCs) filled in car air-conditioning as refrigerant potentially destroying ozone layer and causing global warming unless properly recovered, and appropriate disposal of airbags requiring expertise, the Automobile Recycling Act was enacted in July 2002 to ensure suitable disposal and recycling of end-of-life vehicles (ELV) and was fully enforced as of January 2005.

Thanks to the efforts of the parties concerned, the ELV recycling rate based on vehicle weight has reached approximately 99 percent and the number of vehicles illegally dumped has declined significantly.

A joint council of METI and MOE reviews and discusses how the auto recycling system should be once in every five years, and a report on the third review (in the 15th year after the enforcement of the Auto Recycling Act) were issued in July 2021.

In roughly 15 years since the inauguration of the auto recycling IT system, preparations are now under way for a drastic review of operations and the whole system (major modification), targeting at launch in January 2026.

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



1 自動車リサイクル法の概要

- ・自動車メーカー等に「フロン類」「エアバッグ類」「シュレッダーダスト」(3 物品) の引取・リサイクルを義務付け
- ・3 物品のリサイクルに係る費用は、自動車メーカー等が設定したリサイクル料金を自動車所有者が負担(新車購入時に預託する前払い方式を採用)
- ・リサイクル料金は、資金管理人(公益財団法人自動車リサイクル促進センター) で管理され、その自動車を使用済みとなり、3 物品を自動車メーカー等が引き取った時点で自動車メーカー等に払い渡される(自動車メーカー等は、一般社団法人自動車再資源化協力機構と ASR チームを通じてリサイクル施設に費用を支払う)
- ・使用済車および 3 物品のリサイクル実施状況は、専用の電子マニフェストシステムで一元管理され、1 台毎の情報をリアルタイムに把握することができる
- ・二輪車は本法の対象外のため、自主対応にてリサイクルに対応

2 自動車メーカー等の義務

- ・リサイクル料金の設定、ホームページでの公表
- ・3 物品の引取り・リサイクルの実施
- ・リサイクル率の遵守(エアバッグ類= 85% 以上、シュレッダーダスト= 70% 以上)
- ・リサイクル実績および収支の公表
- ・エアバッグ類の取外し / 車上作動方法、車載のリチウムイオン電池とニッケル水素電池の処理方法等の情報提供
- ・自動車リサイクルシステム運用の経済的負担など

1 Outline of Automobile Recycling Act

- ・Vehicle manufacturers and importers are required to recover and recycle “CFCs”, “airbags” and “shredder residue” (three designated items).
- ・Cost to recycle the three designated items is paid by car owners as the “recycling fees” set by vehicle manufacturers or importers (in a form of advanced payment by making deposit as of new vehicle purchase).
- ・The recycling fees are managed by a fund management corporation (Japan Automobile Recycling Promotion Center), which pays out the deposits to the vehicle manufacturer or importer after recovery of the three designated items from ELVs. (The manufacturer or importer then pays the costs to recycling facilities via the Japan Auto Recycling Partnership and the ASR teams.)
- ・The status of ELVs and recycling of the three designated items are managed in an integrated manner by a dedicated electronic manifesto system, providing real-time information on individual vehicles.
- ・Since motorcycles are not covered by the Act, recycling is done by the industry on a voluntary basis.

2 Obligations of Vehicle Manufacturers/Importers

- ・Setup of recycling fees and announcement in websites
- ・Recovery/recycling of the three designated items
- ・Compliance with prescribed recycling rates (85% or more for airbags and 70% or more for shredder residue)
- ・Disclosure of recycling results and balance of payments
- ・Provision of information on the methods of airbag dismantling and onboard activation, and the same for disposal of onboard lithium-ion and nickel-hydride batteries
- ・Bearing economic burdens for the operation of the automobile recycling system

燃費規制

省エネ法では、自動車メーカー等に対し、各社の平均燃費値を目標年度までに基準値以下とすることを求めています。乗用車については、2010年度、2015年度、2020年度を目標年度とする燃費基準が設定されていましたが、2020年3月、2030年度を目標年度とする新たな燃費基準値が制定されました。2016年度実績比で32.4%の改善を求めるもので、新たに電気自動車とプラグインハイブリッド車が対象に加わります。自動車メーカー等は、従来車の更なる燃費改善に加え、電動車導入にも取り組みながら、基準達成を目指すことが必要となります。

乗用車の燃費や排ガスの測定モードは、日本独自のJC08モードが2008年から導入されていましたが、2018年10月以降の新型車から世界統一試験法であるWLTCモードが導入されました。

WLTCモードで燃費を測定した車両は、WLTCモード燃費値に加え、市街地モード燃費値、郊外モード燃費値、高速道路モード燃費値をカタログや展示車に表示することが求められています。

2030年度燃費基準に、電気自動車、プラグインハイブリッド車が対象に追加されたことに伴い、2020年9月以降の新型車から電動車のWLTC電費測定が、さらに2021年4月以降の新型車から、電費表示が義務付けとなっています。

排気規制

環境省の中央環境審議会、自動車排出ガス専門委員会が国内の将来の自動車排出ガス低減対策のあり方を定期的に検討しています。自動車排出ガス専門委員会は、基準調和の観点から、欧州の将来排出規制(EURO7)の動向を注視しており、今後行われる第16次答申では、その内容を踏まえた検討が行われる見込みです。

Fuel Efficiency Regulations

Under the Energy Saving Act, vehicle manufacturers and importers are required to achieve the average fuel efficiency (FE) standard values by the target years. For passenger cars, FE standards have been set for the target years of FY 2010, 2015 and 2020, and in March 2020, new FE standards for the target year of FY 2030 were instituted. These call for improvement of 32.4 percent from the FY 2016 levels, and BEV and PHEV will be added as the subject vehicles. In addition to further FE improvement of conventional models, vehicle manufacturers, etc. are now required to achieve the FE standards, while working on the introduction of xEV.

For the test cycles of passenger car FE and exhaust emissions, the Japan-unique JC08 mode had been used since 2008; however, from October 2018, a globally-harmonized test procedure, WLTC (Worldwide harmonized Light vehicle Test Cycles), is applied to new types.

For those vehicles on which FE is measured using WLTC, it is required to show, in product catalogs and vehicles on display, city, suburban and highway FE values, in addition to the WLTC FE.

Under the 2030 fuel efficiency standards included also EVs and PHEVs, WLTC electricity power consumption measurements for electrified vehicles are mandatory starting with new models from September 2020 onwards. Furthermore, starting with new models starting in April 2023, it is mandatory to display power consumption.

Emission Regulations

The Vehicle Emissions Expert Committee of the Central Environment Council of the Ministry of the Environment regularly reviews how future measures to reduce vehicle emissions in Japan should be. Closely monitoring the developments in Europe's future emission regulations (EURO7), from the perspective of international harmonization of regulations, the Expert Committee is expected to take it into consideration for its 16th report.

その他の法制度への適合・遵守 / Compliance with Other Laws and Regulations

自動車認証制度（道路運送車両法に基づく制度）以外にも各種法令の遵守が求められます。近年、自動車の安全性や利便性の向上を図るため、様々な先進技術が導入されており、これらの技術については部品メーカーのみならず、インポーターが自動車を取り巻く環境を含めて対応を行う必要があります。JAIA は、こうしたインポーターによる関係法令への適合をサポートしています。

In addition to the motor vehicle certification system (based on the Road Vehicles Act), vehicles are required to comply with various laws and regulations. Recently, leading-edge technologies are increasingly adopted to improve safety and user-friendliness of vehicles, which need to be addressed by the importers, in addition to parts suppliers, including conditions surrounding motor vehicles. JAIA provides its members with necessary assistance to ensure compliance.

法令(例) Law (example)	対象装備・機器の例 Subject systems/devices	必要な対応 Requirement
火薬類取締法 Explosive Control Act	エアバッグ用及びシートベルトプリテンショナー用の点火具、アクティブボンネット、アクティブヘッドレスト等 Igniter for airbags and seatbelt pretensioners, active bonnets, active head restraint, etc.	法律適用除外要件への適合、安全性評価試験の実施など Compliance with exemption requirements, implementation of safety evaluation tests, etc.
計量法 Measurement Act	EV 用 AC/DC 充電設備 AC/DC chargers for BEV/PHEV	制度改正の効果、影響など Effects and impacts of regulation revisions, etc.
高圧ガス保安法 High Pressure Gas Safety Act	エアバッグ、圧縮水素燃料タンク（燃料電池等）、圧縮天然ガスタンク Airbags, compressed hydrogen fuel tanks (fuel cell, etc.) and compressed natural gas tanks	各種検査への合格、技術基準への適合など Acceptance in various inspections, compliance with technical standards, etc.
電波法 Radio Act	キーレスエントリー、タイヤ空気圧モニター、衝突防止用レーダー、車両搭載通信端末、ETC 車載器、車載通信端末、非接触充電器 Keyless entry, tire air pressure monitor, collision prevention radars, on-board telecommunication equipment, ETC on-board equipment, on-board communication device, and non-contact charger	技術基準への適合、制度への適合など Compliance with technical standards and regulations, etc.
電気事業法 Electricity Business Act	EV 用 DC 急速充電設備、AC 普通充電設備、非接触充電設備、充電プラグ・コネクタ DC quick chargers, AC chargers, wireless power transmitters, charge plug and connectors for BEV/PHEV	技術基準への適合など Compliance with technical standards, etc.
電気工事士法、電気工事業の業務の適正化に関する法律 Electricians Act, Act on Ensuring Fair Electric Business Practices	EV 用 DC 急速充電設備、AC 普通充電設備、非接触充電設備、充電プラグ・コネクタ DC quick chargers, AC chargers, wireless power transmitters, charge plug and connectors for BEV/PHEV	電気自動車用設備の安全な設置など Safely, etc. of electric vehicle charger installations, etc.
電気用品安全法 Electrical Appliances and Materials Safety Act	EV 用 DC 急速充電設備、AC 普通充電設備、非接触充電設備、充電プラグ・コネクタ DC quick chargers, AC chargers, wireless power transmitters, charge plug and connectors for BEV/PHEV	電気自動車用設備の技術基準への適合、電気的安全の確保など Compliance with technical standards and regulations, ensuring electrical safety, etc.
電気通信事業法 Telecommunications Business Act	情報通信端末、カーナビ、ITS・自動運転を取り巻く通信インフラ Information communication device, Satnav, Telecommunication infrastructures surrounding ITS and automated driving vehicles	技術基準への適合、制度への適合など Compliance with technical standards and regulations, etc.
労働安全衛生法 Industrial Safety and Health Act	EV 用 DC 急速充電設備 DC quick chargers for BEV/PHEV	制度への適合など Compliance with regulations, etc.
消防法 Fire Service Act	EV 用 DC 急速充電設備 DC quick chargers for BEV/PHEV	制度、地方条例への適合など Compliance with regulations and local government ordinances, etc.

登録車新規登録台数・軽自動車新規届出数推移 Trends in Registered Vehicle Initial Registrations and Kei Vehicle Initial Notifications

	2019	2020	2021	2022	2023
Registered Vehicle Initial Registrations	3,284,870	2,880,527	2,795,818	2,563,184	3,034,167
Kei Vehicle Initial Notifications	1,910,346	1,718,088	1,652,522	1,638,136	1,744,919
Total	5,195,216	4,598,615	4,448,340	4,201,320	4,779,086
Share of Kei Vehicles to Sum of the Registered Vehicles and Kei Vehicles	36.8%	37.4%	37.1%	39.0%	36.5%

Registered Vehicle Initial Registrations: 登録車新規登録台数

Kei Vehicle Initial Notifications: 軽自動車新規届出数

Share of Kei Vehicles to Sum of the Registered Vehicles and Kei Vehicles: 登録車新規登録台数と軽自動車新規届出数合計における軽自動車新規届出数のシェア

出典: 全国軽自動車協会連合会、日本自動車販売協会連合会

Source: Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association, Japan Automobile Dealers Association

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

	2019	2020	2021	2022	2023
Japanese-brand Vehicles	48,877	61,837	84,800	67,533	63,038
Foreign-brand Vehicles	299,439	256,096	259,752	242,226	248,329
Total	348,316	317,933	344,552	309,759	311,367
Change from previous year	95.1%	91.3%	108.4%	89.9%	100.5%
Share of Foreign-brand Vehicles to Total Registered Vehicles	9.1%	8.9%	9.3%	9.5%	8.2%
Share of Foreign-brand Vehicles to Sum of the Registered Vehicles and Kei Vehicles	5.8%	5.6%	5.8%	5.8%	5.2%

Japanese-brand Vehicles: 日本メーカー車

Foreign-brand Vehicles: 外国メーカー車

Share of Foreign-brand Vehicles to Total Registered Vehicles: 登録車新規登録台数における外国メーカー車のシェア

Share of Foreign-brand Vehicles to Sum of the Registered Vehicles and Kei vehicles: 登録車新規登録台数と軽自動車新規届出数合計における外国メーカー車のシェア

車種別輸入車新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Imported Vehicles by Type

	2019		2020		2021		2022		2023		
	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	
Foreign-brand Vehicles	Passenger Cars	298,378	96.8%	254,404	85.3%	258,637	101.7%	240,758	93.1%	246,735	102.5%
	Trucks	985	101.3%	1,649	167.4%	1,080	65.5%	1,428	132.2%	1,522	106.6%
	Buses	76	172.7%	43	56.6%	35	81.4%	40	114.3%	72	180.0%
Foreign-brand Vehicles		299,439	96.8%	256,096	85.5%	259,752	101.4%	242,226	93.3%	248,329	102.5%
Japanese-brand Vehicles	Passenger Cars	27,883	81.1%	42,909	153.9%	56,352	131.3%	37,289	66.2%	30,741	82.4%
	Trucks	20,994	93.4%	18,928	90.2%	28,448	150.3%	30,244	106.3%	32,297	106.8%
	Japanese-brand Vehicles		48,877	86.0%	61,837	126.5%	84,800	137.1%	67,533	79.6%	63,038
Total Passenger Cars		326,261	95.2%	297,313	91.1%	314,989	105.9%	278,047	88.3%	277,476	99.8%
Total Trucks		21,979	93.7%	20,577	93.6%	29,528	143.5%	31,672	107.3%	33,819	106.8%
Total Buses		76	172.7%	43	56.6%	35	81.4%	40	114.3%	72	180.0%
Grand Total		348,316	95.1%	317,933	91.3%	344,552	108.4%	309,759	89.9%	311,367	100.5%

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

To be consistent with the Brand Statistics in the domestic sales (agreed among Japan Automobile Manufacturers Association, Japan Automobile Dealers Association, Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association and Japan Automobile Importers Association), the method of compiling the data on "Japanese manufacturers' overseas-made vehicles" has been changed, and the figures are provided under a new category, "Japanese-brand Vehicles".

詳細な統計情報はJAIA Webサイトからご覧いただけます。More statistics information is also available on the JAIA Website.



<https://www.jaia-jp.org/ja/stats/>

(日本語)



<https://www.jaia-jp.org/en/statistics/>

(English)

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

	2019		2020		2021		2022		2023	
	Units	Share	Units	Share	Units	Share	Units	Share	Units	Share
ABARTH	2,628	0.8%	2,571	0.8%	2,489	0.7%	2,646	0.9%	1,466	0.5%
Alfa Romeo	2,370	0.7%	1,674	0.5%	2,341	0.7%	1,627	0.5%	1,671	0.5%
Aston Martin	314	0.1%	196	0.1%	388	0.1%	349	0.1%	457	0.1%
Audi	24,222	7.0%	22,304	7.0%	22,535	6.5%	20,750	6.7%	24,632	7.9%
Autobianchi	63	0.02%	74	0.02%	82	0.02%	77	0.02%	47	0.02%
Bentley	526	0.2%	463	0.1%	601	0.2%	651	0.2%	727	0.2%
BMW	46,814	13.4%	35,712	11.2%	35,905	10.4%	30,887	10.0%	34,501	11.1%
BMW Alpina	209	0.1%	164	0.1%	355	0.1%	304	0.1%	320	0.1%
BMW MINI	23,813	6.8%	20,196	6.4%	18,211	5.3%	19,208	6.2%	17,796	5.7%
Bugatti	1	0.0003%	2	0.001%	4	0.001%	4	0.001%	1	0.0003%
Buick	12	0.003%	10	0.003%	11	0.003%	8	0.003%	8	0.003%
BYD							31	0.01%	1,511	0.5%
Cadillac	479	0.1%	479	0.2%	809	0.2%	832	0.3%	576	0.2%
Chevrolet	585	0.2%	444	0.1%	812	0.2%	782	0.3%	781	0.3%
Chrysler	27	0.01%	24	0.01%	23	0.01%	22	0.01%	11	0.004%
Citroen	4,115	1.2%	5,031	1.6%	5,894	1.7%	4,878	1.6%	5,109	1.6%
Daihatsu			70	0.02%	327	0.1%	286	0.1%	488	0.2%
Detomaso			2	0.001%			1	0.0003%		
Dodge	419	0.1%	444	0.1%	608	0.2%	433	0.1%	217	0.1%
DS	904	0.3%	908	0.3%	889	0.3%	790	0.3%	951	0.3%
Ferrari	870	0.2%	1,085	0.3%	1,237	0.4%	1,424	0.5%	1,395	0.4%
Fiat	5,988	1.7%	5,891	1.9%	6,995	2.0%	5,768	1.9%	4,825	1.5%
Ford	512	0.1%	546	0.2%	633	0.2%	421	0.1%	299	0.1%
GMC	37	0.01%	53	0.02%	97	0.03%	44	0.01%	27	0.01%
Honda	9,181	2.6%	10,026	3.2%	6,188	1.8%	2,139	0.7%	2,072	0.7%
Hummer	3	0.001%	1	0.0003%	2	0.001%			1	0.0003%
Hyundai	50	0.01%	18	0.01%	34	0.01%	526	0.2%	492	0.2%
Innocenti			1	0.0003%	1	0.0003%	1	0.0003%	1	0.0003%
Jaguar	3,259	0.9%	1,423	0.4%	1,059	0.3%	1,015	0.3%	697	0.2%
Jeep	13,360	3.8%	13,588	4.3%	14,294	4.1%	9,871	3.2%	11,535	3.7%
Kia	1	0.0003%							1	0.0003%
Lamborghini	678	0.2%	631	0.2%	457	0.1%	571	0.2%	628	0.2%
Lancia	9	0.003%	11	0.003%	12	0.003%	17	0.01%	9	0.003%
Land Rover	4,560	1.3%	3,959	1.2%	4,784	1.4%	4,496	1.5%	9,102	2.9%
Lotus	203	0.1%	275	0.1%	305	0.1%	179	0.1%	198	0.1%
Maserati	1,260	0.4%	898	0.3%	1,085	0.3%	1,240	0.4%	1,734	0.6%
Maybach	1	0.0003%	1	0.0003%	1	0.0003%			2	0.0006%
Mazda	445	0.1%	886	0.3%	2,860	0.8%	5,820	1.9%	10,179	3.3%
McLaren	353	0.1%	205	0.1%	189	0.1%	136	0.04%	177	0.1%
Mercedes-Benz	66,553	19.1%	57,041	17.9%	51,722	15.0%	52,391	16.9%	51,238	16.5%
MG	12	0.003%	15	0.005%	10	0.003%	11	0.004%	13	0.004%
Mini	3	0.001%	5	0.002%	2	0.001%	1	0.0003%	2	0.0006%
Mitsubishi	3,182	0.9%	2,216	0.7%	2,619	0.8%	2,607	0.8%	1,059	0.3%
Morgan	25	0.01%	36	0.01%	29	0.01%	29	0.01%	22	0.01%
Nissan	9,394	2.7%	24,147	7.6%	43,872	12.7%	26,901	8.7%	16,559	5.3%
Opel	1	0.0003%			3	0.001%	33	0.01%		
Peugeot	10,626	3.1%	10,752	3.4%	12,072	3.5%	8,552	2.8%	8,126	2.6%
Pontiac	8	0.002%	9	0.003%	7	0.002%	17	0.01%	16	0.01%
Porsche	7,192	2.1%	7,284	2.3%	7,009	2.0%	7,193	2.3%	8,002	2.6%
Renault	6,805	2.0%	5,964	1.9%	7,666	2.2%	8,618	2.8%	7,098	2.3%
Rolls Royce	239	0.1%	226	0.1%	240	0.1%	240	0.1%	236	0.1%
Rover	41	0.01%	38	0.01%	42	0.01%	53	0.02%	39	0.01%
RUF									1	0.0003%
Saab	1	0.0003%			1	0.0003%				
Saturn										
Scania	289	0.1%	359	0.1%	317	0.1%	315	0.1%	402	0.1%
smart	1,990	0.6%	124	0.04%	3	0.001%	3	0.001%	1	0.0003%
StreetScooter			456	0.1%	38	0.01%				
Suzuki	4,744	1.4%	3,235	1.0%	1,594	0.5%	1,173	0.4%	1,577	0.5%
Toyota	21,931	6.3%	21,257	6.7%	27,340	7.9%	28,607	9.2%	31,104	10.0%
Unimog	9	0.003%	26	0.01%	5	0.001%	1	0.0003%	9	0.003%
Volvo	18,583	5.3%	15,547	4.9%	16,638	4.8%	16,166	5.2%	13,376	4.3%
Volvo Truck	424	0.1%	469	0.1%	359	0.1%	462	0.1%	506	0.2%
VW	46,794	13.4%	36,576	11.5%	35,215	10.2%	32,229	10.4%	31,815	10.2%
Others	1,199	0.3%	1,885	0.6%	5,232	1.5%	5,923	1.9%	5,522	1.8%
Total	348,316	100.0%	317,933	100.0%	344,552	100.0%	309,759	100.0%	311,367	100.0%

日本メーカー輸入車新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Imported Japanese-brand Vehicles

		2019	2020	2021	2022	2023
Passenger Cars	Honda	9,181	10,026	6,188	2,139	2,072
	Isuzu					
	Mazda	445	589	822	3,778	7,966
	Mitsubishi	3,182	2,215	2,617	2,606	1,059
	Nissan	9,374	24,217	43,871	26,901	16,559
	Subaru					
	Suzuki	4,744	3,235	1,594	1,173	1,577
	Toyota	957	2,717	1,260	692	1,508
	Total	27,883	42,909	56,352	37,289	30,741
	Change from previous year	81.1%	153.9%	131.3%	66.2%	82.4%
Share in the Imported Passenger Car Market	8.5%	14.4%	17.9%	13.4%	11.1%	
Trucks	Daihatsu		70	327	286	488
	Honda					
	Mazda		297	2,038	2,042	2,213
	Mitsubishi		1	2	1	
	Nissan	20	20	1		
	Toyota	20,974	18,540	26,080	27,915	29,596
	Total	20,994	18,928	28,448	30,244	32,297
	Change from previous year	93.4%	90.2%	150.3%	106.3%	106.8%
Grand Total	48,877	61,837	84,800	67,533	63,038	
Change from previous year	86.0%	126.5%	137.1%	79.6%	93.3%	
Share in the Total Imported Vehicle Market	14.0%	19.4%	24.6%	21.8%	20.2%	

Change from previous year: 前年比

Share in the Imported Passenger Car Market: 輸入乗用車に占める割合

Share in the Total Imported Vehicle Market: 輸入車に占める割合

車名別輸入車新規登録台数トップ10の推移 Trends in Top 10 Selling Newly Registered Imported Vehicles by Brand

	2019			2020			2021			2022			2023		
	Brand	Units	YOY	Brand	Units	YOY	Brand	Units	YOY	Brand	Units	YOY	Brand	Units	YOY
1	Mercedes-Benz	66,553	98.5%	Mercedes-Benz	57,041	85.7%	Mercedes-Benz	51,722	90.7%	Mercedes-Benz	52,391	101.3%	Mercedes-Benz	51,238	97.8%
2	BMW	46,814	91.8%	Volkswagen	36,576	78.2%	Nissan	43,872	181.7%	Volkswagen	32,229	91.5%	BMW	34,501	111.7%
3	Volkswagen	46,794	90.1%	BMW	35,712	76.3%	BMW	35,905	100.5%	BMW	30,887	86.0%	VW	31,815	98.7%
4	Audi	24,222	91.5%	Nissan	24,147	257.0%	Volkswagen	35,215	96.3%	Toyota	28,607	104.6%	Toyota	31,104	108.7%
5	BMW MINI	23,813	91.6%	Audi	22,304	92.1%	Toyota	27,340	128.6%	Nissan	26,901	61.3%	Audi	24,632	118.7%
6	Toyota	21,931	95.4%	Toyota	21,257	96.9%	Audi	22,535	101.0%	Audi	20,750	92.1%	BMW MINI	17,796	92.6%
7	Volvo	18,583	104.4%	BMW MINI	20,196	84.8%	BMW MINI	18,211	90.2%	BMW MINI	19,208	105.5%	Nissan	16,559	61.6%
8	Jeep	13,360	116.8%	Volvo	15,547	83.7%	Volvo	16,638	107.0%	Volvo	16,166	97.2%	Volvo	13,376	82.7%
9	Peugeot	10,626	107.5%	Jeep	13,588	101.7%	Jeep	14,294	105.2%	Jeep	9,871	69.1%	Jeep	11,535	116.9%
10	Nissan	9,394	77.0%	Peugeot	10,752	101.2%	Peugeot	12,072	112.3%	Renault	8,618	112.4%	Mazda	10,179	174.9%

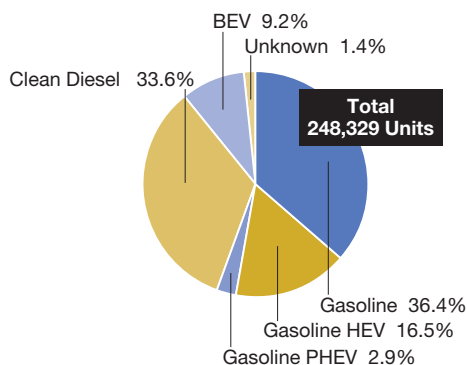
外国メーカー乗用車モデル別新規登録台数トップ10の推移 Trends in Top 10 Selling Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars

	2019		2020		2021		2022		2023	
	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units
1	BMW MINI	23,813	BMW MINI	20,195	BMW MINI	18,208	BMW MINI	19,207	BMW MINI	17,796
2	VW Golf	19,524	MB A-Class	10,673	VW T-Cross	9,159	MB C-Class	14,111	VW Golf	10,723
3	MB C-Class	17,210	VW Golf	10,264	BMW 3 Series	8,663	VW Golf	9,241	MB C-Class	9,240
4	MB A-Class	11,197	VW T-Cross	8,930	Volvo 60 Series	8,016	Volvo 60 Series	7,569	VW T-Roc	6,596
5	VW Polo	10,765	BMW 3 Series	8,505	VW Golf	7,631	VW T-Cross	6,570	VW T-Cross	6,179
6	BMW 3 Series	10,235	Volvo 60 Series	7,112	VW T-Roc	7,241	VW Polo	6,368	BMW 3 Series	6,046
7	Volvo 40 Series	8,833	VW Polo	6,806	VW Polo	7,075	Volvo 40 Series	6,343	Volvo 60 Series	5,992
8	Volvo 60 Series	7,560	Volvo 40 Series	6,739	Jeep Wrangler	6,931	VW T-Roc	5,123	MB GLB	5,741
9	MB E-Class	7,285	MB C-Class	6,689	Volvo 40 Series	6,452	BMW 3 Series	5,117	Audi A3 Series	5,736
10	MB GLC	5,636	MB CLA	6,233	MB A-Class	5,990	MB G-Class	4,807	Volvo 40 Series	5,617

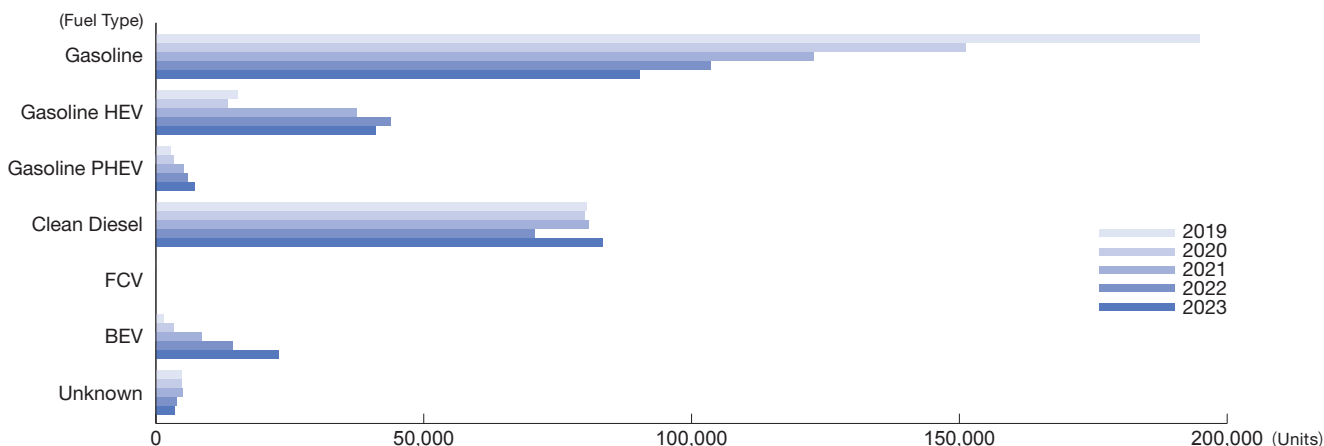
外国メーカー車燃料別新規登録台数の推移とシェア(乗用・貨物・バス合計) Trends and Share of Newly Registered Foreign-brand Vehicles by Fuel Type (Passenger Cars/Trucks/Buses Total)

		2019	2020	2021	2022	2023
Gasoline	Units	194,878	151,148	122,760	103,542	90,288
	YOY	87.6%	77.6%	81.2%	84.3%	87.2%
	Share	65.1%	59.0%	47.3%	42.7%	36.4%
Gasoline HEV	Units	15,261	13,465	37,530	43,822	40,960
	YOY	232.2%	88.2%	278.7%	116.8%	93.5%
	Share	5.1%	5.3%	14.4%	18.1%	16.5%
Gasoline PHEV	Units	2,685	3,374	5,124	5,985	7,295
	YOY	76.7%	125.7%	151.9%	116.8%	121.9%
	Share	0.9%	1.3%	2.0%	2.5%	2.9%
Clean Diesel **	Units	80,430	80,016	80,738	70,600	83,379
	YOY	112.3%	99.5%	100.9%	87.4%	118.1%
	Share	26.9%	31.2%	31.1%	29.1%	33.6%
FCV	Units		35	14	15	
	YOY			40.0%	107.1%	
	Share		0.01%	0.01%	0.01%	
BEV	Units	1,378	3,238	8,610	14,341	22,890
	YOY	201.5%	235.0%	265.9%	166.6%	159.6%
	Share	0.5%	1.3%	3.3%	5.9%	9.2%
Unknown	Units	4,807	4,820	4,976	3,921	3,517
	YOY	108.1%	100.3%	103.2%	78.8%	89.7%
	Share	1.6%	1.9%	1.9%	1.6%	1.4%
Foreign-brand Vehicles Total		299,439	256,096	259,752	242,226	248,329

Share of 2023



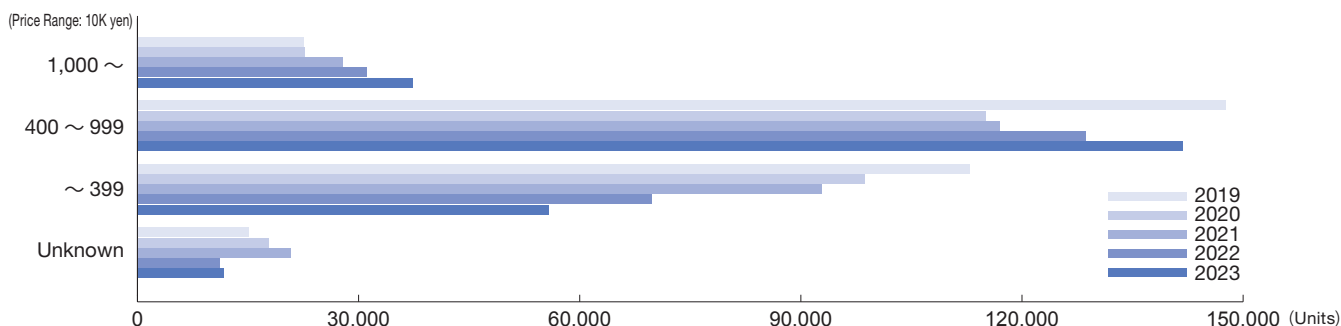
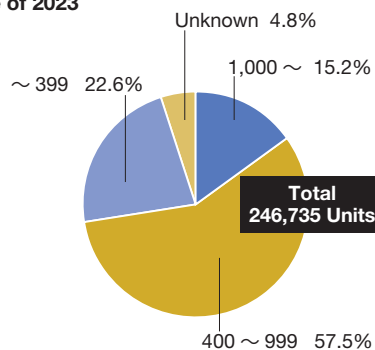
Gasoline: ガソリン車
 Gasoline HEV: ガソリンハイブリッド車
 Gasoline PHEV: ガソリンプラグインハイブリッド車
 Clean Diesel: クリーンディーゼル車
 ※クリーンディーゼル HEV・クリーンディーゼル PHEV の台数を含む
 FCV: 燃料電池車
 BEV: 電気自動車
 Foreign-brand Vehicles Total: 外国メーカー車総計



外国メーカー乗用車価格帯別新規登録台数の推移とシェア Trends and Share of Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars by Price Range

		2019	2020	2021	2022	2023	
1,000 ~	Units	22,601	22,712	27,928	31,087	37,429	
	YOY	106.0%	100.5%	123.0%	111.3%	120.4%	
	Share	7.6%	8.9%	10.8%	12.9%	15.2%	
400 ~ 999	Units	147,675	115,074	116,980	128,689	141,783	
	YOY	101.7%	77.9%	101.7%	110.0%	110.2%	
	Share	49.5%	45.2%	45.2%	53.5%	57.5%	
~ 399	Units	112,966	98,746	92,874	69,779	55,765	
	YOY	88.6%	87.4%	94.1%	75.1%	79.9%	
	Share	37.9%	38.8%	35.9%	29.0%	22.6%	
Unknown	Units	15,136	17,872	20,855	11,203	11,758	
	YOY	105.8%	118.1%	116.7%	53.7%	105.0%	
	Share	5.1%	7.0%	8.1%	4.7%	4.8%	
Foreign-brand Passenger Cars Total		298,378	254,404	258,637	240,758	246,735	
		YOY	96.8%	85.3%	101.7%	93.1%	102.5%

Share of 2023



外国メーカー車型式認証区分比率（乗用・貨物・バス合計） Foreign-brand Vehicles TDS/PHP Ratio (Passenger Cars/Trucks/Buses Total)

		2019	2020	2021	2022	2023
TDS	Units	283,695	239,527	236,771	221,791	223,468
	YOY	97.1%	84.4%	98.8%	93.7%	100.8%
	Share	94.7%	93.5%	91.2%	91.6%	90.0%
PHP	Units	11,057	11,469	18,381	16,697	21,379
	YOY	89.1%	103.7%	160.3%	90.8%	128.0%
	Share	3.7%	4.5%	7.1%	6.9%	8.6%
TNS/Common Structure (Multiple Specification Vehicle) TDS	Units	8	459	83	385	512
	YOY	3.2%	5737.5%	18.1%	463.9%	133.0%
	Share	0.003%	0.2%	0.03%	0.2%	0.2%
Others including Parallel Imports	Units	4,679	4,641	4,517	3,353	2,970
	YOY	100.0%	99.2%	97.3%	74.2%	88.6%
	Share	1.6%	1.8%	1.7%	1.4%	1.2%
Foreign-brand Vehicles Total	Units	299,439	256,096	259,752	242,226	248,329
	YOY	96.8%	85.5%	101.4%	93.3%	102.5%

TDS: 型式指定制度

PHP: 輸入自動車特別取扱制度

TNS/Common Structure (Multiple Specification Vehicle) TDS: 新型届出/共通構造部 (多仕様自動車) 型式指定

Others including Parallel Imports: 並行輸入他

地域別外国メーカー車（乗用・貨物・バス合計） Foreign-brand Vehicles by Region (Passenger Cars/Trucks/Buses Total)

		2019	2020	2021	2022	2023
European Brand	Units	282,747	238,595	237,190	223,316	227,332
	YOY	95.9%	84.4%	99.4%	94.2%	101.8%
	Share	94.4%	93.2%	91.3%	92.2%	91.5%
American Brand	Units	16,611	17,439	22,480	18,263	18,958
	YOY	114.2%	105.0%	128.9%	81.2%	103.8%
	Share	5.5%	6.8%	8.7%	7.5%	7.6%
Korean Brand	Units	51	18	34	526	493
	YOY	300.0%	35.3%	188.9%	1547.1%	93.7%
	Share	0.02%	0.01%	0.01%	0.2%	0.2%
Chinese Brand	Units				31	1,511
	YOY					4874.2%
	Share				0.01%	0.6%
Other Area's Brand	Units	30	44	48	90	35
	YOY	85.7%	146.7%	109.1%	187.5%	38.9%
	Share	0.01%	0.02%	0.02%	0.04%	0.01%
Foreign-brand Vehicles Total	Units	299,439	256,096	259,752	242,226	248,329
	YOY	96.8%	85.5%	101.4%	93.3%	102.5%

外国メーカー乗用車都道府県別新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Foreign-brand Passenger Cars by Prefecture

	2019			2020			2021			2022			2023		
	Units	Share	YOY	Units	Share	YOY	Units	Share	YOY	Units	Share	YOY	Units	Share	YOY
Hokkaido	7,499	2.5%	98.6%	6,500	2.6%	86.7%	6,384	2.5%	98.2%	5,883	2.4%	92.2%	6,111	2.5%	103.9%
Aomori	972	0.3%	110.0%	869	0.3%	89.4%	840	0.3%	96.7%	667	0.3%	79.4%	692	0.3%	103.7%
Iwate	1,129	0.4%	94.6%	1,049	0.4%	92.9%	1,009	0.4%	96.2%	862	0.4%	85.4%	878	0.4%	101.9%
Miyagi	4,193	1.4%	97.8%	3,664	1.4%	87.4%	3,669	1.4%	100.1%	3,396	1.4%	92.6%	3,369	1.4%	99.2%
Akita	957	0.3%	88.7%	868	0.3%	90.7%	867	0.3%	99.9%	803	0.3%	92.6%	782	0.3%	97.4%
Yamagata	1,427	0.5%	90.3%	1,314	0.5%	92.1%	1,235	0.5%	94.0%	1,196	0.5%	96.8%	1,109	0.4%	92.7%
Fukushima	2,735	0.9%	98.1%	2,236	0.9%	81.8%	2,206	0.9%	98.7%	2,046	0.8%	92.7%	1,995	0.8%	97.5%
Ibaraki	9,168	3.1%	103.4%	6,036	2.4%	65.8%	5,737	2.2%	95.0%	5,168	2.1%	90.1%	5,876	2.4%	113.7%
Tochigi	3,965	1.3%	92.3%	3,453	1.4%	87.1%	3,535	1.4%	102.4%	3,213	1.3%	90.9%	3,185	1.3%	99.1%
Gunma	4,582	1.5%	92.7%	4,178	1.6%	91.2%	4,209	1.6%	100.7%	4,030	1.7%	95.7%	4,301	1.7%	106.7%
Saitama	14,143	4.7%	95.5%	12,217	4.8%	86.4%	12,465	4.8%	102.0%	11,979	5.0%	96.1%	12,367	5.0%	103.2%
Chiba	13,803	4.6%	89.6%	11,912	4.7%	86.3%	11,727	4.5%	98.4%	10,788	4.5%	92.0%	11,181	4.5%	103.6%
Tokyo	50,945	17.1%	95.9%	43,163	17.0%	84.7%	43,272	16.7%	100.3%	41,121	17.1%	95.0%	43,649	17.7%	106.1%
Kanagawa	27,071	9.1%	96.4%	23,451	9.2%	86.6%	23,677	9.2%	101.0%	22,473	9.3%	94.9%	22,136	9.0%	98.5%
Yamanashi	1,985	0.7%	95.5%	1,807	0.7%	91.0%	1,961	0.8%	108.5%	1,709	0.7%	87.1%	1,750	0.7%	102.4%
Niigata	3,403	1.1%	94.3%	2,514	1.0%	73.9%	2,776	1.1%	110.4%	2,642	1.1%	95.2%	2,667	1.1%	100.9%
Toyama	1,915	0.6%	92.2%	1,619	0.6%	84.5%	1,656	0.6%	102.3%	1,548	0.6%	93.5%	1,647	0.7%	106.4%
Ishikawa	2,522	0.8%	99.4%	2,057	0.8%	81.6%	2,098	0.8%	102.0%	1,966	0.8%	93.7%	2,023	0.8%	102.9%
Nagano	4,154	1.4%	94.0%	3,597	1.4%	86.6%	3,717	1.4%	103.3%	3,446	1.4%	92.7%	3,478	1.4%	100.9%
Fukui	2,043	0.7%	99.1%	1,657	0.7%	81.1%	1,655	0.6%	99.9%	1,427	0.6%	86.2%	1,580	0.6%	110.7%
Gifu	5,385	1.8%	105.6%	4,653	1.8%	86.4%	4,731	1.8%	101.7%	4,217	1.8%	89.1%	4,442	1.8%	105.3%
Shizuoka	10,371	3.5%	97.1%	8,619	3.4%	83.1%	8,876	3.4%	103.0%	8,249	3.4%	92.9%	7,658	3.1%	92.8%
Aichi	26,764	9.0%	97.6%	22,667	8.9%	84.7%	23,671	9.2%	104.4%	21,615	9.0%	91.3%	21,995	8.9%	101.8%
Mie	4,612	1.5%	102.0%	3,969	1.6%	86.1%	3,946	1.5%	99.4%	3,813	1.6%	96.6%	3,741	1.5%	98.1%
Shiga	2,892	1.0%	98.0%	2,455	1.0%	84.9%	2,597	1.0%	105.8%	2,433	1.0%	93.7%	2,370	1.0%	97.4%
Kyoto	6,379	2.1%	97.4%	5,691	2.2%	89.2%	5,727	2.2%	100.6%	5,395	2.2%	94.2%	5,431	2.2%	100.7%
Osaka	20,848	7.0%	96.4%	18,551	7.3%	89.0%	19,458	7.5%	104.9%	17,735	7.4%	91.1%	18,065	7.3%	101.9%
Nara	3,174	1.1%	95.7%	2,950	1.2%	92.9%	2,937	1.1%	99.6%	2,629	1.1%	89.5%	2,652	1.1%	100.9%
Wakayama	1,854	0.6%	96.8%	1,632	0.6%	88.0%	1,544	0.6%	94.6%	1,432	0.6%	92.7%	1,569	0.6%	109.6%
Hyogo	15,385	5.2%	96.9%	12,975	5.1%	84.3%	13,643	5.3%	105.1%	12,600	5.2%	92.4%	12,895	5.2%	102.3%
Tottori	645	0.2%	96.7%	552	0.2%	85.6%	593	0.2%	107.4%	558	0.2%	94.1%	606	0.2%	108.6%
Shimane	715	0.2%	99.9%	632	0.2%	88.4%	680	0.3%	107.6%	651	0.3%	95.7%	683	0.3%	104.9%
Okayama	4,010	1.3%	94.4%	3,548	1.4%	88.5%	3,616	1.4%	101.9%	3,384	1.4%	93.6%	3,266	1.3%	96.5%
Hiroshima	6,050	2.0%	99.0%	5,047	2.0%	83.4%	5,119	2.0%	101.4%	4,598	1.9%	89.8%	4,671	1.9%	101.6%
Yamaguchi	2,550	0.9%	97.7%	2,084	0.8%	81.7%	2,139	0.8%	102.6%	1,926	0.8%	90.0%	2,043	0.8%	106.1%
Tokushima	1,383	0.5%	94.5%	1,214	0.5%	87.8%	1,250	0.5%	103.0%	1,135	0.5%	90.8%	1,173	0.5%	103.3%
Kagawa	1,957	0.7%	99.8%	1,595	0.6%	81.5%	1,615	0.6%	101.3%	1,493	0.6%	92.4%	1,554	0.6%	104.1%
Ehime	2,184	0.7%	102.0%	1,888	0.7%	86.4%	1,859	0.7%	98.5%	1,668	0.7%	89.7%	1,750	0.7%	104.9%
Kochi	799	0.3%	102.6%	655	0.3%	82.0%	686	0.3%	104.7%	660	0.3%	96.2%	628	0.3%	95.2%
Fukuoka	11,127	3.7%	100.3%	9,399	3.7%	84.5%	9,481	3.7%	100.9%	9,221	3.8%	97.3%	9,471	3.8%	102.7%
Saga	1,092	0.4%	102.1%	866	0.3%	79.3%	845	0.3%	97.6%	754	0.3%	89.2%	859	0.3%	113.9%
Nagasaki	1,531	0.5%	99.0%	1,439	0.6%	94.0%	1,489	0.6%	103.5%	1,320	0.5%	88.7%	1,300	0.5%	98.5%
Kumamoto	2,647	0.9%	95.3%	2,309	0.9%	87.2%	2,427	0.9%	105.1%	2,245	0.9%	92.5%	2,262	0.9%	100.8%
Oita	1,974	0.7%	100.3%	1,709	0.7%	86.6%	1,761	0.7%	103.0%	1,653	0.7%	93.9%	1,667	0.7%	100.8%
Miyazaki	1,177	0.4%	103.7%	1,040	0.4%	88.4%	1,117	0.4%	107.4%	1,006	0.4%	90.1%	1,058	0.4%	105.2%
Kagoshima	1,659	0.6%	91.9%	1,531	0.6%	92.3%	1,517	0.6%	99.1%	1,387	0.6%	91.4%	1,453	0.6%	104.8%
Okinawa	603	0.2%	95.1%	573	0.2%	95.0%	618	0.2%	107.9%	618	0.3%	100.0%	697	0.3%	112.8%
Total	298,378	100.0%	96.8%	254,404	100.0%	85.3%	258,637	100.0%	101.7%	240,758	100.0%	93.1%	246,735	100.0%	102.5%

国内における保有台数 (2023年3月末現在) Number of Vehicles in Use in Japan as of the end of March 2023

1. 自動車保有台数 (Number of Vehicles in Use)

	2019		2020		2021		2022		2023	
	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY
Passenger Cars (incl. Kei Vehicles)	61,770,573	100.3%	61,808,586	100.1%	61,917,112	100.2%	61,867,152	99.9%	61,953,135	100.1%
Trucks (incl. Kei Vehicles)	14,384,930	100.0%	14,367,134	99.9%	14,395,843	100.2%	14,427,520	100.2%	14,676,942	101.7%
Buses	232,992	99.8%	231,051	99.2%	222,326	96.2%	216,416	97.3%	212,180	98.0%
Special Motor and Specific Use Vehicles	1,751,502	100.8%	1,766,102	100.8%	1,780,194	100.8%	1,793,160	100.7%	1,647,775	91.9%
Total	78,139,997	100.3%	78,172,873	100.0%	78,315,475	100.2%	78,304,248	100.0%	78,490,032	100.2%

2. 輸入車保有台数 (Number of Imported Vehicles in Use)

	2019		2020		2021		2022		2023	
	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY	Units	YOY
Passenger Cars	3,940,335	102.4%	4,018,839	102.0%	4,127,721	102.7%	4,206,772	101.9%	4,254,866	101.1%
Trucks	64,244	111.6%	69,565	108.3%	77,718	111.7%	86,569	111.4%	96,158	111.1%
Buses	938	104.6%	973	103.7%	921	94.7%	813	88.3%	868	106.8%
Special Motor and Specific Use Vehicles	41,707	97.7%	40,989	98.3%	40,815	99.6%	40,695	99.7%	40,402	99.3%
Total	4,047,224	102.4%	4,130,366	102.1%	4,247,175	102.8%	4,334,849	102.1%	4,392,294	101.3%

Passenger Cars: 乗用車

Trucks: トラック

incl. Kei Vehicles: 「自動車保有台数」の乗用車、トラックの台数にはそれぞれ軽自動車を含む

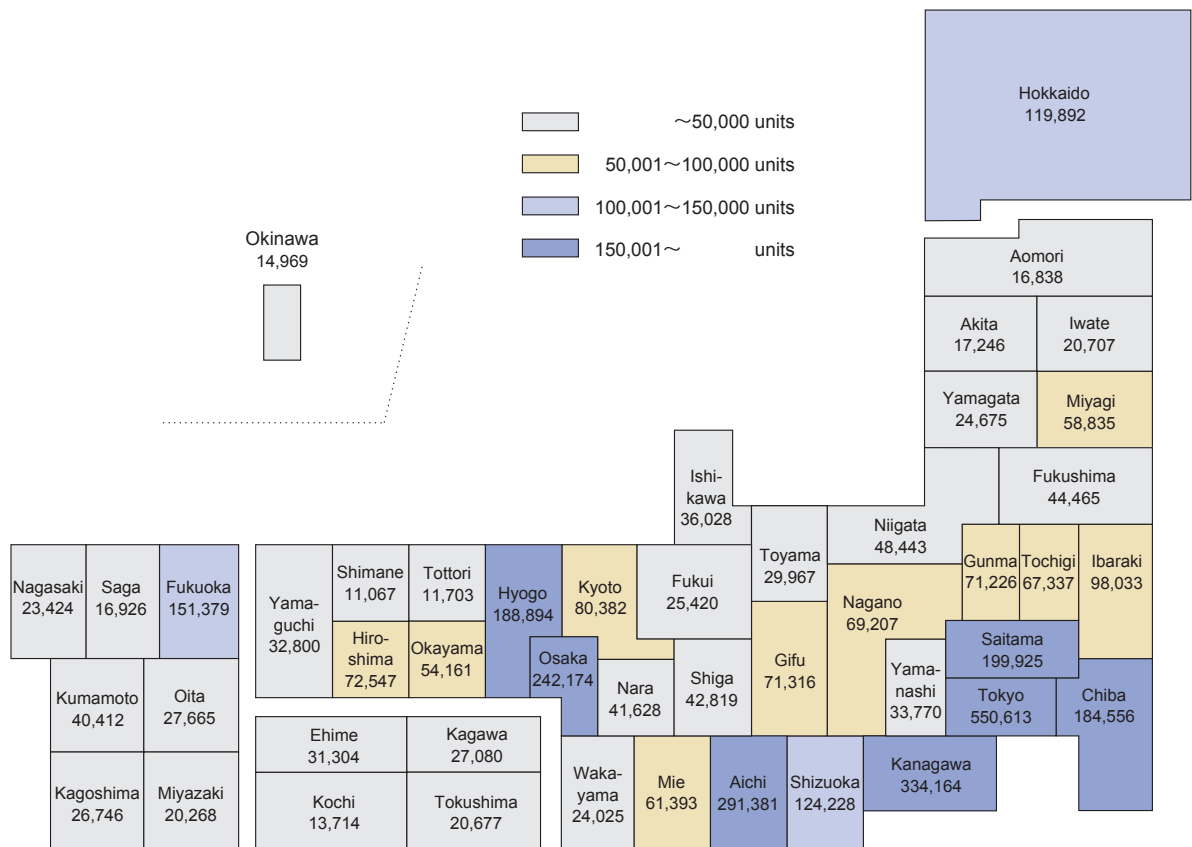
Buses: バス

Special Motor and Specific Use Vehicles: 特種(殊)用途車

出典: 自動車検査登録情報協会

Source: Automobile Inspection & Registration Information Association

外国メーカー乗用車都道府県別保有台数 (2023年3月末現在) Number of Foreign-brand Passenger Cars in Use by Prefecture as of the end of March 2023



輸入乗用車車名別保有台数 (2023年3月末現在) Number of Imported Passenger Cars in Use as of the End of March 2023

	2022				2023				Total YOY
	Passenger Cars	Trucks	Buses	Total	Passenger Cars	Trucks	Buses	Total	
ABARTH	16,691			16,691	18,744			18,744	112.3%
Alfa Romeo	47,001			47,001	46,475			46,475	98.9%
Aston Martin	3,649			3,649	4,003			4,003	109.7%
Audi	319,156			319,156	324,126			324,126	101.6%
Autobianchi	690			690	692			692	100.3%
Bentley	6,108			6,108	6,369			6,369	104.3%
BMW	810,375			810,375	798,344			798,344	98.5%
BMW Alpina	4,469			4,469	4,643			4,643	103.9%
BMW MINI	63,700			63,700	81,824			81,824	128.5%
Bugatti	65			65	69			69	106.2%
Buick	1,621			1,621	1,603			1,603	98.9%
BYD					217		38	255	—
Cadillac	14,950	3,921		18,871	15,262	3,761		19,023	100.8%
Chevrolet	23,353	15,148		38,501	23,272	15,007		38,279	99.4%
Chrysler	55,711	8,173		63,884	53,274	8,022		61,296	95.9%
Citroen	49,122			49,122	52,267			52,267	106.4%
DS	2,918			2,918	3,714			3,714	127.3%
Ferrari	16,884			16,884	18,172			18,172	107.6%
Fiat	84,047			84,047	86,584			86,584	103.0%
Ford	39,299	7,082		46,381	37,135	6,844		43,979	94.8%
GMC	755	3,085		3,840	732	2,997		3,729	97.1%
Honda	71,366			71,366	69,027			69,027	96.7%
Hummer	2,552	950		3,502	2,467	960		3,427	97.9%
Hyundai	994		519	1,513	1,503		505	2,008	132.7%
Isuzu	647			647	557			557	86.1%
Jaguar	37,888			37,888	36,985			36,985	97.6%
JEEP	79,480	96		79,576	88,773	691		89,464	112.4%
Kia	26			26					
Lamborghini	5,725			5,725	6,238			6,238	109.0%
Lancia	3,227			3,227	3,140			3,140	97.3%
Land Rover	39,734	981		40,715	43,611	983		44,594	109.5%
Lotus	9,681			9,681	9,684			9,684	100.0%
Maserati	14,756			14,756	15,523			15,523	105.2%
Maybach	128			128	120			120	93.8%
Mazda					5,007			5,007	—
McLaren	1,580			1,580	1,709			1,709	108.2%
Mercedes-Benz	766,291	1,290	79	767,660	773,994	1,239	80	775,313	101.0%
MG	2,315			2,315	2,276			2,276	98.3%
Mini	7,281	255		7,536	7,216	259		7,475	99.2%
Mitsubishi	43,853	927		44,780	43,305	875		44,180	98.7%
Morgan	922			922	936			936	101.5%
Nissan	251,972	1,583		253,555	255,021	1,485		256,506	101.2%
Opel	8,054			8,054	7,495			7,495	93.1%
Peugeot	104,645			104,645	107,135			107,135	102.4%
Pontiac	2,344			2,344	2,345			2,345	100.0%
Porsche	108,159			108,159	112,448			112,448	104.0%
PROTON	7			7	6			6	85.7%
Renault	71,888	126		72,014	78,681	126		78,807	109.4%
Rolls Royce	3,252			3,252	3,368			3,368	103.6%
Rover	34,765			34,765	34,150			34,150	98.2%
RUF	8			8	7			7	87.5%
Saab	3,030			3,030	2,859			2,859	94.4%
Saturn	243			243	232			232	95.5%
Scania		1,289	90	1,379		1,555	96	1,651	119.7%
smart	22,236			22,236	21,414			21,414	96.3%
Street Scooter		488		488		481		481	98.6%
Subaru	730			730	606			606	83.0%
Suzuki	37,468			37,468	36,872			36,872	98.4%
Toyota	30,737	35,051		65,788	28,042	44,471		72,513	110.2%
Unimog		162		162		154		154	95.1%
Volvo	212,075			212,075	218,132			218,132	102.9%
Volvo Bus			9	9					
Volvo Truck		3,821		3,821		4,124		4,124	107.9%
VW	650,035	421		650,456	634,942	414		635,356	97.7%
Others	16,114	1,605	116	17,835	21,519	1,591	65	23,175	129.9%
Total	4,206,772	86,454	813	4,294,039	4,254,866	96,039	784	4,351,689	101.3%

出典：自動車検査登録情報協会

Source: Automobile Inspection & Registration Information Association

輸入中古乗用車登録台数の推移 (新規・移転・変更の合計値) Change in Registered Used Imported Passenger Cars (Total of Initial, Transfer, and Alteration)

	2019	2020	2021	2022	2023
Standard-sized	469,352	489,834	477,089	458,155	465,275
Small-sized	89,129	88,135	82,350	75,818	68,454
Total	558,481	577,969	559,439	533,973	533,729

Standard-sized: 普通乗用車
Small-sized: 小型乗用車

車種別 (登録ナンバー別) 輸入中古車登録台数の推移 Trends in Registered Used Imported Vehicles by Type

Year	Vehicle Type	Standard-sized Trucks	Buses	Standard-sized Passenger Cars	Small-sized Four-wheeled Trucks	Light Passenger cars	Light Three-wheeled Trucks	Special Use Vehicles	Heavy Special Vehicles	Total
		普通貨物車 (1)	バス (2)	普通乗用車 (3)	小型四輪貨物車 (4)	小型乗用車 (5, 7)	小型三輪貨物車 (6)	特種用途車 (8)	大型特殊車 (0, 9)	計
2019		16,511	153	834,047	17,380	184,629		4,753	205	1,057,678
Initial		2,691	8	84,426	2,666	21,859		544	13	112,207
Transfer		7,648	34	372,411	2,567	63,694		1,957	56	448,367
Alteration		384	68	12,515	477	3,576		61	16	17,097
Permanent Deregistration		175	4	10,676	153	4,163		321		15,492
Temporary Deregistration		4,661	37	263,933	7,741	69,817		1,556	120	347,865
Export Deregistration		952	2	90,086	3,776	21,520		314		116,650
2020		17,015	139	817,528	18,844	176,088		4,441	165	1,034,280
Initial		2,918	5	93,889	2,878	23,357		577	9	123,633
Transfer		8,212	36	383,890	3,280	61,092		1,986	56	458,552
Alteration		389	36	12,055	642	3,686		75	13	16,896
Permanent Deregistration		149	3	10,867	143	4,173		319	1	15,655
Temporary Deregistration		4,496	53	246,024	8,016	64,735		1,259	86	324,669
Export Deregistration		911	6	70,803	3,885	19,045		225		94,875
2021		17,464	232	823,603	19,016	168,685		4,149	218	1,033,367
Initial		2,758	7	94,334	2,683	21,439		556	5	121,782
Transfer		8,694	27	372,687	3,006	57,585		1,969	86	444,054
Alteration		385	23	10,068	479	3,326		82	11	14,374
Permanent Deregistration		137	1	9,943	156	4,157		201	1	14,596
Temporary Deregistration		4,569	168	258,318	8,311	64,240		1,124	115	336,845
Export Deregistration		921	6	78,253	4,381	17,938		217		101,716
2022		19,473	285	816,035	18,671	159,782		4,020	205	1,018,471
Initial		2,721	43	94,583	2,682	20,107		514	4	120,654
Transfer		9,396	60	353,486	2,919	53,066		1,934	91	420,952
Alteration		503	68	10,086	434	2,645		52	10	13,798
Permanent Deregistration		136	3	9,698	130	3,954		261		14,182
Temporary Deregistration		5,524	107	263,119	8,362	61,540		1,041	100	339,793
Export Deregistration		1,193	4	85,063	4,144	18,470		218		109,092
2023		22,382	213	876,620	20,034	159,507		3,927	181	1,082,864
Initial		2,976	104	93,030	2,735	16,732		495	4	116,076
Transfer		10,089	19	362,972	3,144	49,331		1,862	65	427,482
Alteration		478	56	9,273	368	2,391		68	6	12,640
Permanent Deregistration		145		9,725	164	4,585		235		14,854
Temporary Deregistration		6,742	32	301,321	9,149	66,175		1,053	106	384,578
Export Deregistration		1,952	2	100,299	4,474	20,293		214		127,234

Initial: 新規、Transfer: 移転、Alteration: 変更、Permanent Deregistration: 永久抹消、Temporary Deregistration: 一時抹消、Export Deregistration: 輸出抹消

新規: 一時抹消登録した自動車を新規に再登録したもの
移転: 所有者に変更のあったもの
変更: 使用者に変更のあったもの
永久抹消: 解体を目的とした抹消登録
一時抹消: 一時的に使用を中止したもの
輸出抹消: 輸出を目的とした抹消登録

Initial: Initial re-registration of vehicles that have been deregistered temporarily
Transfer: Change in vehicle owner
Alteration: Change in vehicle user
Permanent Deregistration: Deregistration for dismantling
Temporary Deregistration: Temporary suspension of vehicle use
Export Deregistration: Deregistration for export

主要国の四輪車販売台数 Four-wheeler Sales in Major Countries

	2021			2022			2023		
	Passenger Cars	Trucks and Buses	Total	Passenger Cars	Trucks and Buses	Total	Passenger Cars	Trucks and Buses	Total
U.S.A.	3,350,050	12,058,515	15,408,565	2,858,575	11,371,749	14,230,324	3,116,647	12,892,621	16,009,268
U.K.	1,647,181	401,824	2,049,005	1,614,063	329,509	1,943,572	1,903,054	360,612	2,263,666
Germany	2,622,132	351,187	2,973,319	2,651,357	312,391	2,963,748	2,844,609	359,689	3,204,298
France	1,659,005	483,279	2,142,284	1,529,035	397,519	1,926,554	1,774,723	434,379	2,209,102
Italy	1,458,030	211,825	1,669,855	1,316,919	188,133	1,505,052	1,565,331	229,324	1,794,655
China	21,518,324	4,795,939	26,314,263	23,563,287	3,300,458	26,863,745	26,062,824	4,030,874	30,093,698
Korea	1,468,873	265,708	1,734,581	1,420,486	263,171	1,683,657	1,489,363	260,366	1,749,729
Japan	3,675,698	772,642	4,448,340	3,448,297	753,023	4,201,320	3,992,727	786,359	4,779,086
Total	37,399,293	19,340,919	56,740,212	38,402,019	16,915,953	55,317,972	42,749,278	19,354,224	62,103,502

出典：国際自動車工業連合会、日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会

Source: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, Japan Automobile Manufacturers Association, Japan Automobile Dealers Association, Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association

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

金額：百万円 (Total Value in million yen)

	2019		2020		2021		2022		2023	
	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value
U.S.A.	26,194	125,783	19,686	106,647	17,357	102,869	16,439	113,739	22,577	176,644
Europe Total	260,672	1,082,030	196,728	816,125	202,486	951,201	194,413	1,026,844	215,981	1,258,318
U.K.	34,427	145,560	24,457	99,187	20,366	99,025	19,205	99,577	19,514	140,221
Germany	140,424	597,117	73,943	349,653	82,831	442,807	83,228	480,559	98,183	597,219
France	15,854	39,043	10,746	27,218	6,222	18,894	5,460	18,008	8,820	28,320
Italy	9,626	84,008	10,482	82,589	10,209	91,398	9,058	109,820	13,038	132,170
Sweden	7,538	34,550	5,284	25,054	7,366	37,267	6,984	35,878	4,979	29,795
Europe Others	52,803	181,752	71,816	232,424	75,492	261,810	70,478	283,002	71,447	330,593
Others	48,908	113,434	68,796	161,429	86,976	216,337	68,671	250,369	88,544	327,279
Total	335,774	1,321,247	285,210	1,084,201	306,819	1,270,407	279,523	1,390,952	327,102	1,762,242

出典：財務省

Source: Ministry of Finance

国産乗用車モデル別新規登録台数トップ10の推移 Trends in Top 10 Selling Newly Registered Domestic-brand (Registered Vehicles) Passenger Cars

	2019		2020		2021		2022		2023	
	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units
1	Toyota PRIUS	125,587	Toyota YARIS	151,766	Toyota YARIS	212,927	Toyota YARIS	168,557	Toyota YARIS	194,364
2	Nissan NOTE	118,472	Toyota RAIZE	126,038	Toyota ROOMY	134,801	Toyota Corolla	131,548	Toyota Corolla	154,870
3	Toyota Sienta	110,880	Toyota Corolla	118,276	Toyota Corolla	110,865	Nissan NOTE	110,113	Toyota Sienta	132,332
4	Toyota Corolla	104,406	Honda Fit	98,210	Toyota Alphard	95,049	Toyota ROOMY	109,236	Nissan NOTE	102,508
5	Toyota AQUA	103,803	Toyota Alphard	90,748	Nissan NOTE	90,177	Toyota RAIZE	83,620	Toyota ROOMY	100,800
6	Nissan SERENA	92,956	Toyota ROOMY	87,242	Toyota RAIZE	81,880	Honda FREED	79,525	Toyota PRIUS	99,149
7	Toyota ROOMY	91,650	Honda FREED	76,283	Toyota HARRIER	74,575	Toyota AQUA	72,084	Toyota Noah	95,181
8	Toyota Voxy	88,012	Toyota Sienta	72,689	Toyota AQUA	72,495	Toyota Sienta	68,922	Toyota Voxy	89,080
9	Honda FREED	85,596	Nissan NOTE	72,205	Toyota Voxy	70,085	Honda Fit	60,271	Toyota AQUA	80,268
10	Toyota Vitz	81,554	Toyota Voxy	69,517	Honda FREED	69,577	Toyota Alphard	60,225	Honda FREED	77,562

出典：日本自動車販売協会連合会

Source: Japan Automobile Dealers Association

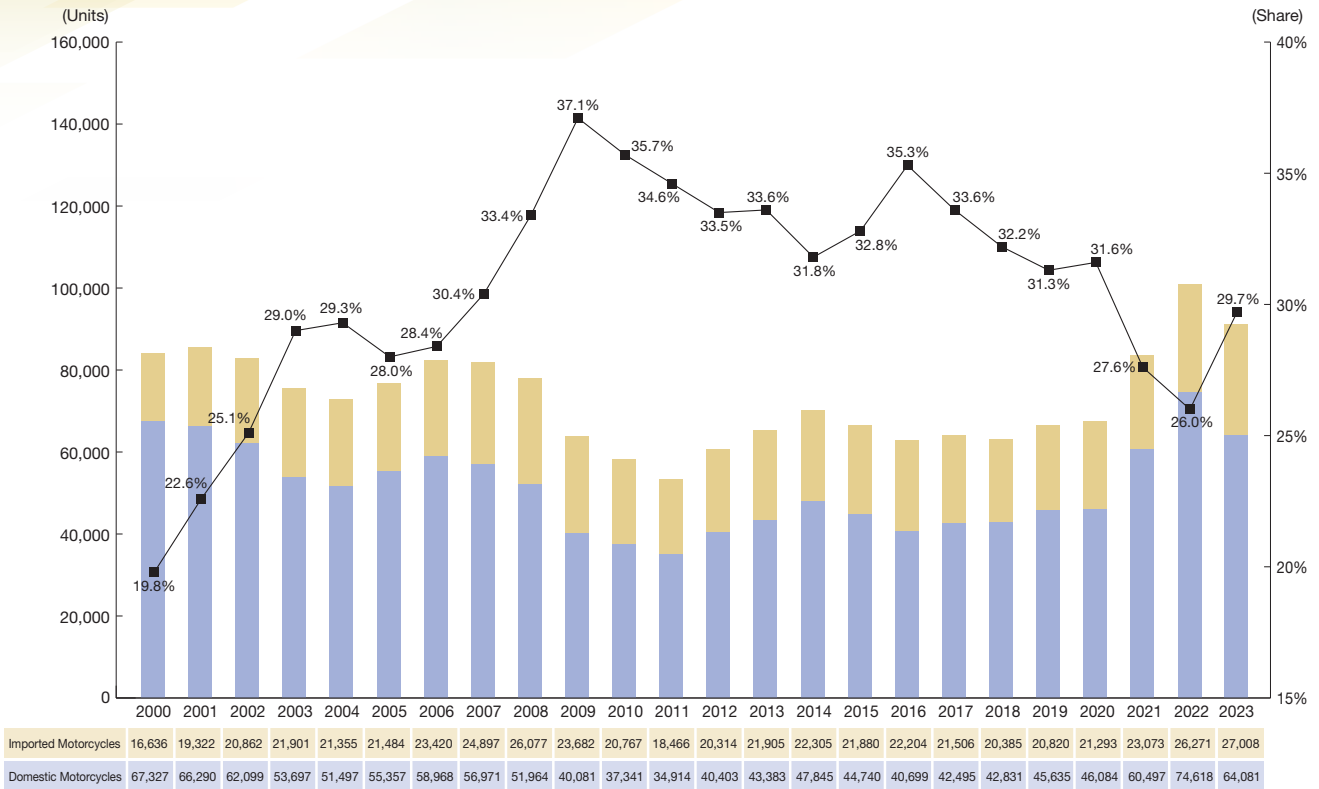
軽乗用車モデル別新規届出台数トップ10の推移 Trends in Top 10 Selling Newly Notified Domestic-brand (Kei Vehicles) Passenger Cars

	2019		2020		2021		2022		2022	
	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units	Model	Units
1	Honda N-BOX	253,500	Honda N-BOX	195,984	Honda N-BOX	188,940	Honda N-BOX	202,197	Honda N-BOX	231,385
2	Daihatsu TANTO	175,292	Suzuki Spacia	139,851	Suzuki Spacia	128,881	Daihatsu TANTO	107,810	Daihatsu TANTO	159,392
3	Suzuki Spacia	166,389	Daihatsu TANTO	129,680	Daihatsu TANTO	116,912	Suzuki Spacia	100,206	Suzuki Spacia	122,275
4	Nissan DAYZ	157,439	Daihatsu MOVE	104,133	Daihatsu MOVE	95,840	Daihatsu MOVE	94,837	Daihatsu MOVE	104,557
5	Daihatsu MOVE	122,835	Nissan DAYS	87,029	Nissan ROOX	84,748	Suzuki WAGON R	82,213	Suzuki HUSTLER	82,720
6	Daihatsu Mira	94,527	Suzuki HUSTLER	80,114	Suzuki HUSTLER	82,486	Nissan ROOX	72,600	Suzuki WAGON R	72,235
7	Suzuki WAGON R	90,046	Daihatsu Mira	73,642	Suzuki WAGON R	68,970	Suzuki HUSTLER	70,373	Nissan ROOX	70,536
8	Suzuki ALTO	72,033	Nissan ROOX	72,820	Daihatsu Mira	65,803	Suzuki ALTO	67,204	Suzuki ALTO	67,719
9	Suzuki HUSTLER	57,840	Honda N-WGN	69,353	Daihatsu TAFT	62,278	Daihatsu Mira	65,317	Daihatsu Mira	64,080
10	Mitsubishi eK	44,883	Suzuki WAGON R	66,061	Suzuki ALTO	60,919	Daihatsu TAFT	56,861	Daihatsu TAFT	59,330

出典：全国軽自動車協会連合会

Source: Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association

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



排気量別、小型二輪車 (251cc以上) の輸入実績 (台数・金額) Units and Total Value of Imported Small-sized Motorcycles (Over 250cc) by Engine Displacement

金額：千円 (Total Value in thousand yen)

	251 ~ 500cc		501 ~ 800cc		801cc ~		Total	
	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value
2019	9,710	3,863,864	3,265	2,421,917	16,126	20,790,476	29,101	27,076,257
2020	7,666	3,068,544	3,064	2,245,449	15,769	20,045,705	26,499	25,359,698
2021	10,650	4,330,667	3,099	2,139,090	19,650	25,791,903	33,399	32,261,660
2022	13,176	5,784,143	3,877	2,877,705	24,080	34,909,088	41,133	43,570,936
2023	20,937	10,905,190	4,986	3,829,942	25,312	41,505,704	51,235	56,240,836

出典：財務省
Source: Ministry of Finance

原産国別、小型二輪車 (251cc以上) の輸入実績 (台数・金額) Units and Total Value of Imported Small-sized Motorcycles (Over 250cc) by Country of Origin

金額：千円 (Total Value in thousand yen)

	2019		2020		2021		2022		2023	
	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value	Units	Total Value
Austria	1,909	1,651,013	1,017	964,996	1,155	1,040,420	1,333	1,389,121	1,581	1,886,463
Germany	3,935	5,086,825	4,501	5,863,365	3,844	5,202,489	4,973	6,990,411	4,692	6,866,161
France	25	30,350	23	26,303	29	22,166	18	39,246	39	44,516
Italy	1,806	2,522,810	2,023	2,890,813	2,737	3,979,705	2,785	3,651,178	2,447	3,924,918
Netherlands	18	24,218	9	7,455	3	2,688	14	16,718	1	9,109
U.K.	226	276,254	298	376,268	107	83,307	154	137,909	140	142,718
Spain	231	164,031	128	94,350	130	96,925	221	191,167	537	470,434
Russia	92	111,346	77	101,026	87	109,971	54	80,593		
U.S.A.	8,660	11,091,346	7,190	8,713,933	10,335	13,233,055	3,789	4,479,612	2,981	5,104,867
Australia					3	1,182	12	7,699	2	817
Brazil	5	0	1	0	3	3,585	29	41,327	7	9,851
China	857	479,244	339	184,079	331	227,885	578	322,217	2,022	1,006,432
Thailand	6,932	4,147,394	6,556	4,306,995	10,176	6,318,370	20,642	23,104,535	29,993	33,124,781
Taiwan	5	3,564	3	947	6	1,251				
India	1,902	631,276	1,921	720,299	2,312	879,595	4,708	1,770,165	3,614	1,565,404
Others	2,498	856,586	2,413	1,108,869	2,141	1,059,066	1,823	1,349,038	3,179	2,084,365
Total	29,101	27,076,257	26,499	25,359,698	33,399	32,261,660	41,133	43,570,936	51,235	56,240,836

出典：財務省
Source: Ministry of Finance

ブランド別輸入小型二輪車新規登録台数の推移 Trends in Newly Registered Imported Small-sized Motorcycles by Brand

	2019		2020		2021		2022		2023	
	Units	Share	Units	Share	Units	Share	Units	Share	Units	Share
aprilia	45	0.2%	48	0.2%	229	1.0%	275	1.0%	145	0.5%
Benelli							114	0.4%	129	0.5%
Bimota							20	0.1%	6	0.02%
BMW	5,007	24.0%	5,562	26.1%	5,866	25.4%	5,387	20.5%	5,838	21.6%
BRP	318	1.5%	335	1.6%	314	1.4%	261	1.0%	171	0.6%
Ducati	1,877	9.0%	1,689	7.9%	2,217	9.6%	1,978	7.5%	2,215	8.2%
GASGAS									1	0.004%
Harley-Davidson	8,790	42.2%	7,913	37.2%	7,682	33.3%	10,199	38.8%	9,931	36.8%
Honda of America	4	0.02%	1	0.005%	3	0.01%	5	0.02%		
Husqvarna-M	483	2.3%	610	2.9%	608	2.6%	709	2.7%	697	2.6%
Indian Motorcycle			201	0.9%	376	1.6%	461	1.8%	410	1.5%
KTM	1,568	7.5%	1,716	8.1%	1,688	7.3%	1,358	5.2%	1,395	5.2%
KYMCO	13	0.1%	8	0.04%	3	0.01%	6	0.02%		
MOTO GUZZI	314	1.5%	303	1.4%	351	1.5%	464	1.8%	339	1.3%
MV AGUSTA	222	1.1%	225	1.1%	225	1.0%	220	0.8%	79	0.3%
PIAGGIO	134	0.6%	174	0.8%	227	1.0%	173	0.7%	126	0.5%
ROYAL ENFIELD									1,348	5.0%
Triumph	1,958	9.4%	2,389	11.2%	3,183	13.8%	3,397	12.9%	4,108	15.2%
Others	87	0.4%	119	0.6%	101	0.4%	1,244	4.7%	70	0.3%
Total	20,820	100.0%	21,293	100.0%	23,073	100.0%	26,271	100.0%	27,008	100.0%

組合員名簿 / Membership List

【四輪車 Four-wheelers】

2024年4月1日現在 As of April 1, 2024

会社名 Company	取扱車 Vehicle Model
ASF 株式会社 ASF Inc.	ASF 2.0 ASF2.0
Aston Martin Japan 合同会社 Aston Martin Japan Limited	アストンマーティン Aston Martin
ビー・エム・ダブリュー株式会社 BMW Japan Corp.	BMW、ミニ、ロールス・ロイス BMW, MINI, Rolls-Royce
B-ON 株式会社 B-ON K.K.	ストリートスクーター StreetScooter
BYD Auto Japan 株式会社 BYD Auto Japan Inc.	BYD ブランドの乗用車 Passenger Cars of BYD Brand
ビーワイディージャパン株式会社 BYD JAPAN Co., Ltd.	BYD ブランドの電気バス Electric Buses of BYD Brand
株式会社キャロッセ CARROSSER Co., Ltd.	プロトン PROTON
Ferrari Japan 株式会社 Ferrari Japan K.K.	フェラーリ Ferrari
ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社 General Motors Japan Ltd.	キャデラック、シボレー Cadillac, Chevrolet
本田技研工業株式会社 Honda Motor Co., Ltd.	ホンダ海外生産車 Honda overseas products
Hyundai Mobility Japan 株式会社 Hyundai Mobility Japan Co., Ltd.	ヒョンデ HYUNDAI
ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社 Jaguar Land Rover Japan Limited	ジャガー、ランドローバー Jaguar, LAND ROVER
エルシーアイ株式会社 LCI Limited	ロータス Lotus
マセラティ ジャパン株式会社 Maserati Japan Ltd.	マセラティ Maserati
マクラーレンオートモーティブアジア Pte Ltd. McLaren Automotive Asia Pte Ltd.	マクラーレン McLaren
メルセデス・ベンツ日本合同会社 Mercedes-Benz Japan G.K.	メルセデス・ベンツ、スマート Mercedes-Benz, smart
ニコル・レーシング・ジャパン合同会社 NICOLE RACING JAPAN LLC	BMW アルピナ BMW ALPINA
ピーシーアイ株式会社 PCI Co., Ltd.	サーブ Saab
ボルシェジャパン株式会社 Porsche Japan K.K.	ボルシェ Porsche
ルノー・ジャポン株式会社 RENAULT JAPON CO., LTD.	ルノー、アルピーヌ Renault, Alpine
株式会社 RTC RTC Corp.	ルーフ RUF
スカニアジャパン株式会社 Scania Japan Ltd.	スカニア SCANIA
Stellantis ジャパン株式会社 Stellantis Japan Ltd.	アルファ ロメオ、アバルト、シトロエン、フィアット、 フィアット プロフェッショナル、DS オートモビル、ジープ、プジョー Alfa Romeo, ABARTH, Citroën, FIAT, FIAT Professional, DS Automobiles, Jeep, Peugeot
テスラモーターズジャパン合同会社 Tesla Motors Japan G.K.	テスラ Tesla
トヨタ自動車株式会社 Toyota Motor Corp.	トヨタ海外生産車 Toyota overseas products
UD トラックス株式会社 UD Trucks Corporation	ボルボ・トラック Volvo Trucks
フォルクスワーゲン グループ ジャパン株式会社 Volkswagen Group Japan K.K.	フォルクスワーゲン、アウディ、ベントレー、ブガッティ、ランボルギーニ Volkswagen, Audi, Bentley, BUGATTI, Lamborghini
ボルボ・カー・ジャパン株式会社 Volvo Car Japan Limited	ボルボ Volvo

【二輪車 Motorcycles】

2024年4月1日現在 As of April 1, 2024

会社名 Company	取扱車 Vehicle Model
ビー・エム・ダブリュー株式会社 BMW Japan Corp.	ビー・エム・ダブリュー モトラッド BMW Motorrad
BRP ジャパン株式会社 BRP Japan Ltd.	カンナム スパイダー、カンナム ライカー Can-Am Spyder, Can-Am Ryker
ドゥカティジャパン株式会社 Ducati Japan Ltd.	ドゥカティ (ドカティ) Ducati
ハーレーダビッドソン ジャパン株式会社 Harley-Davidson Japan K.K.	ハーレーダビッドソン Harley-Davidson
株式会社カワサキモーターズジャパン Kawasaki Motors Corporation Japan	ビモータ Bimota
KTM Japan 株式会社 KTM Japan K.K.	KTM、ハスクバーナ・モーターサイクルズ、ガスガス、MV AGUSTA KTM, Husqvarna Motorcycles, GASGAS, MV AGUSTA
キムコジャパン株式会社 KYMCO Japan Inc.	キムコ KYMCO
ピーシーアイ株式会社 PCI Co., Ltd.	ロイヤルエンフィールド Royal Enfield
ピアaggio グループ ジャパン株式会社 Piaggio Group Japan Corporation	アプリリア、モト・グッツィ、ピアaggio、ベスパ Aprilia, MOTO GUZZI, PIAGGIO, Vespa
株式会社プロト PLOT Inc.	ZERO ENGINEERING、ベネリ ZERO ENGINEERING, Benelli
ポラリス ジャパン株式会社 Polaris Japan Inc.	インディアンモーターサイクル Indian Motorcycle
トライアンフモーターサイクルズ ジャパン株式会社 Triumph Motorcycles Japan K.K.	トライアンフモーターサイクル Triumph Motorcycle



2024年版 Imported Automobile Market of Japan

日本自動車輸入組合

<https://www.jaia-jp.org>

<https://www.facebook.com/jaia.official>

〒105-0014 東京都港区芝 3-1-15 芝ポートビル 5F

本冊子に関するお問い合わせ先：会員業務部 TEL 03-5765-6811

禁無断転載 All rights reserved



本冊子は、環境にやさしい non-VOCインキを用い
“水なし印刷方式”にて印刷しています。