

●

日本の輸入車市場

●

2003

2

0

0

3

Imported
●
Car
●
Market
●
of Japan
●

目次

1. 日本の輸入車市場	1
2. 輸入車の流通	3
3. 自動車認証制度	5
4. 車両検査制度	6
5. 自動車登録制度	7
6. 基準・認証の国際化の推進	7
7. 日本の自動車保険	8
8. フロン類の回収・破壊への取り組み	9
9. 使用済み自動車の適正処理	10
10. 自動車関係諸税	12
11. 統計資料	12
12. 日本自動車輸入組合の概要	19
13. 年表	20

Contents

1. Japanese Imported Car Market	1
2. Distribution of Imported Car	3
3. Vehicle Certification System	5
4. Vehicle Inspection System	6
5. Automobile Registration System	7
6. Promoting Internationalization of Standards and Certification	7
7. Automobile Insurance in Japan	8
8. Activities to Recovery/Destruction of CFC's	9
9. Recycling of End-of-Life-Vehicles(ELV)	10
10. Automobile Related Taxes	12
11. Imported Car Statistics	12
12. JAIA Brief Profile	19
13. History	20

日本の輸入車市場

● 輸入車販売の再開

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

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

● 拡大と凋落に揺れた輸入車市場と輸入自由化

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

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

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

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

● 輸入車市場の飛躍的な拡大

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

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

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

Japanese Imported Car Market

● Resumption of Imported Automobile Sales

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

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

● Imported Car Market Shaken by Boom and Bust

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

Imported car sales since 1966 increased from the order of magnitude of 10,000 (which had been maintained since 1964) to 20,000 in 1972 and then to 30,000 in the following year. Despite the impact of the first oil crisis, the sales reached 40,000 in 1975 and peaked temporarily at 60,000 in 1979.

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

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

● Imported Car Market Enjoys Dramatic Expansion

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

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

Many factors contributed to the growth including governmental efforts based on the action plan to eliminate "Non-tariff barriers" by reforming the standards, certification procedures, and automobile-related tax systems. Other factors include aggressive efforts by foreign automobile manufacturers to enter the Japanese market, lower prices and interest rates on automobile loans, the expansion of sales networks, and the participation of domestic automobile manufacturers in the importing business (i.e., import of overseas manufacturers' products as well as their own foreign-built models).

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

●市場環境に変化、8年振りの販売減少

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

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

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

●新局面を迎えた輸入車市場

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

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

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

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

99年はわずかながらも前年を上回りましたが、以降2002年までほぼ前年並み(27万~28万台)で推移しています。

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

1990 was a watershed year for the imported car market, which grew rapidly due to the reasons mentioned above. The changes in the market included depreciation of the yen, rising official bank rates, and the Persian Gulf Crisis.

As a result, imported automobile prices and automobile loan interest rates rose. Furthermore, the Japanese economy seemed to head for a slowdown as stock prices crashed and real estate prices continued to slide. Such situations put an end to the second long-term economic boom since the end of World War II. This was a collapse of so-called bubble economy. Other factors also contributed to the slowdown in automobile sales such as revising and strengthening of the Garage Act in 1991, shortage of parking places, and their soaring fees.

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

● The Imported Car Market: Facing New Challenges

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

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

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

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

The sales in 1999 slightly increased over 1998, but afterwards remain stable (270,000-280,000).

輸入車の流通

●輸入形態

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

正規輸入は新車だけですが、並行輸入には中古車も含まれます。

●流通経路

輸入車の流通経路は（A）輸入業者が自己の直営店を通じて販売するか、あるいは（B）国内販売ネットワークを持つディストリビューター又はディーラーを通じて販売するのが一般的です。輸入業者としては、近年は米欧韓の海外メーカーの全額出資日本法人が主流を占めるようになりました。

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

Distribution of Imported Car

●Import Flow

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

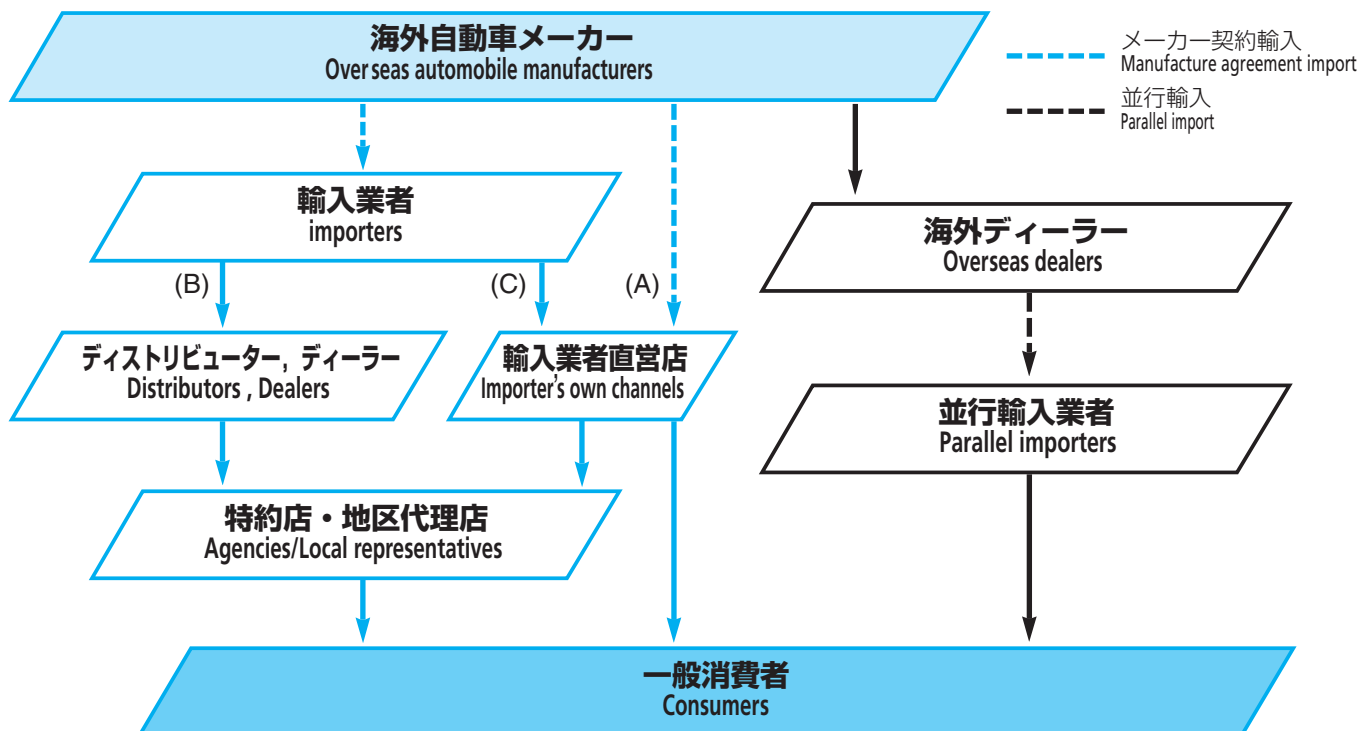
The official import is only for new cars, but parallel import is for both new and used cars.

●Distribution Channel

Imported cars are distributed either (A) through importer's own sales channels or (B) through distributors or dealers with sales networks. The majority of importers is wholly-owned subsidiaries in Japan of makers in the US, Europe and South Korea.

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

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



● 輸入から登録までの手続き

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

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

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

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

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

● Procedures from Import to Registration

Since the Japanese car market is the second largest to the U.S., it has a great significance for foreign manufacturers. Therefore, manufacturers establish a special production department for models that have a prospect of substantial sales in Japan so that they can export vehicles meeting Japanese standards and market requirements.

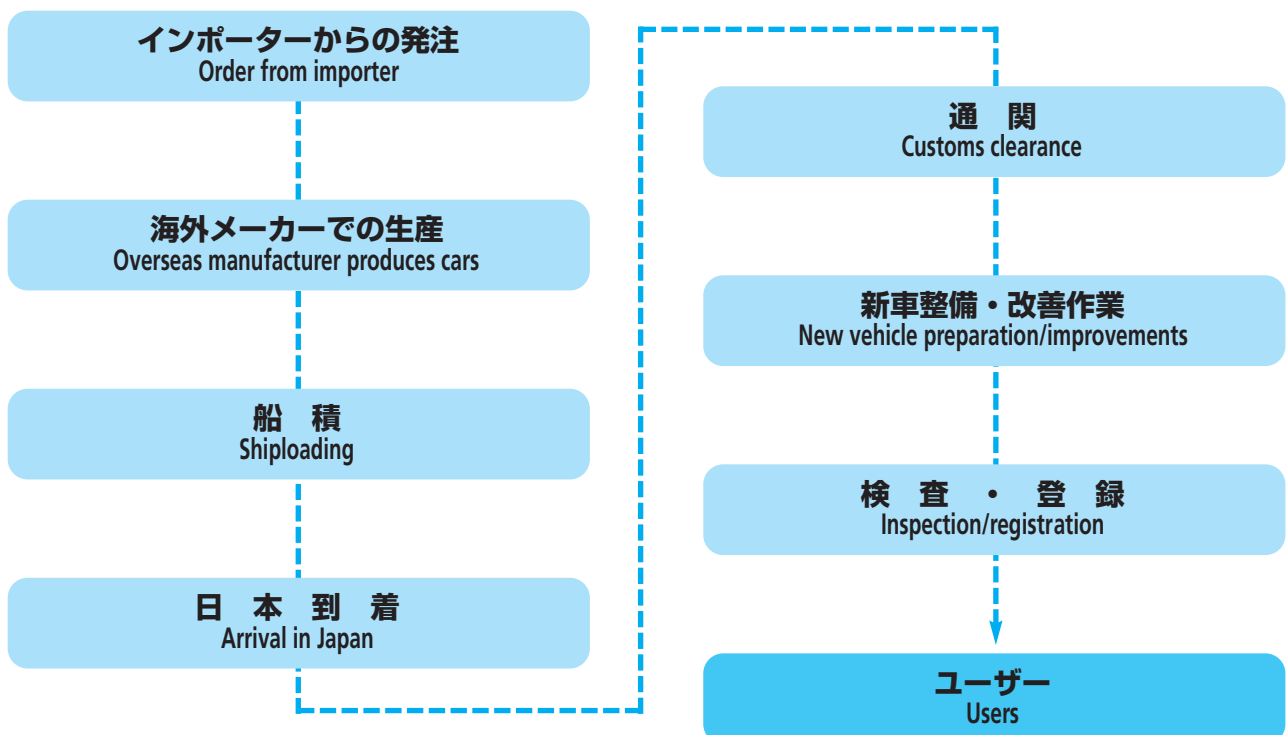
Finished vehicles are transported to a port for shipping with special coating to protect the body from dust and salty breeze during transportation.

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

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

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

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



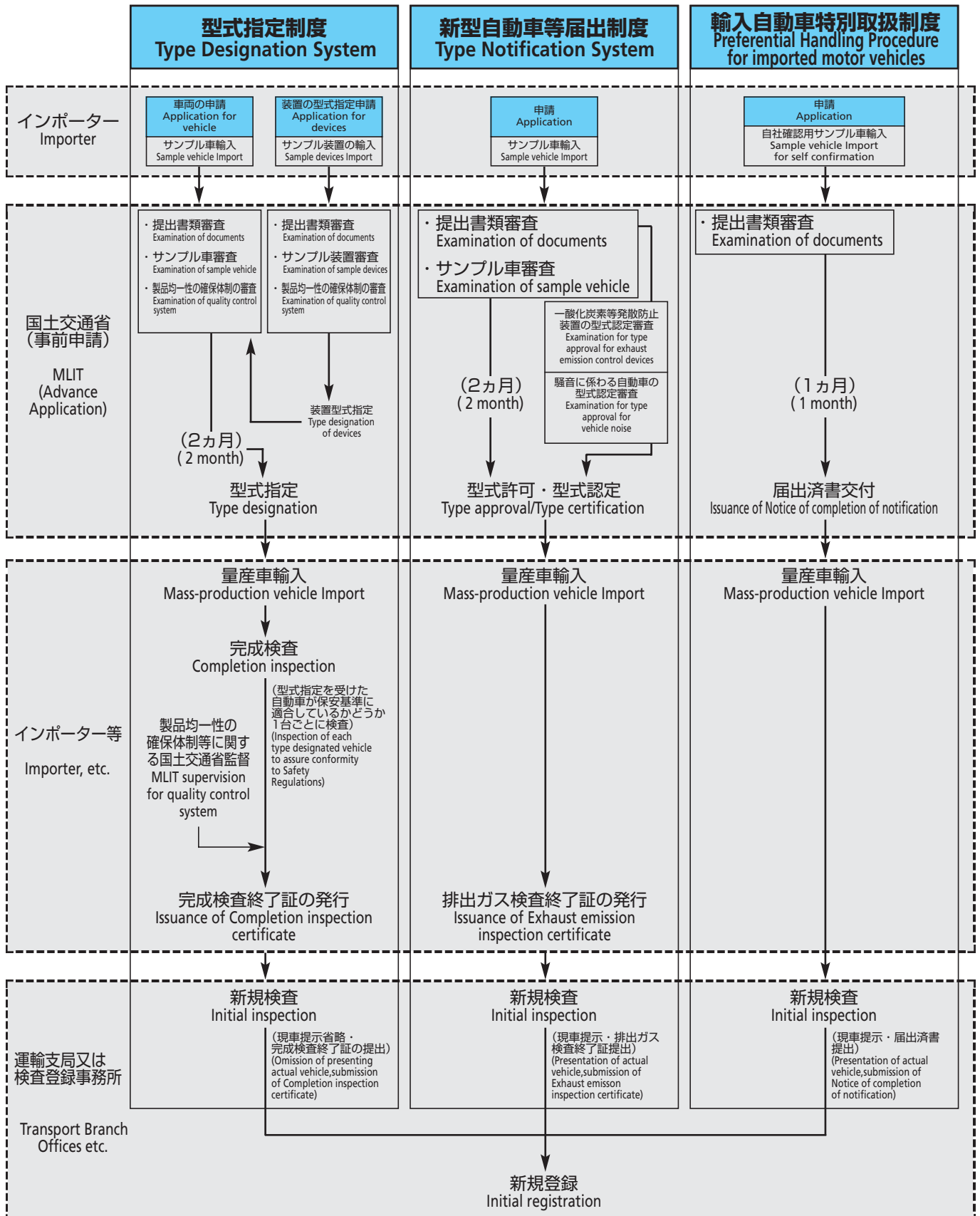
自動車認証制度

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

Vehicle Certification System

The certification procedures for imported automobiles in Japan have three systems presently, the “Type Designation System,” the “Type Notification System,” and the “Preferential Handling Procedure for imported motor vehicles.”

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



1. 型式指定制度

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

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

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

2. 新型自動車等届出制度

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

3. 輸入自動車特別取扱制度

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

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

車両検査制度

車両検査制度は、「道路運送車両法」に定める「保安基準」に当該自動車が適合しているかどうか、定期的に確認する制度です。なお、「保安基準」への適合性の審査については、2002(平成14)年7月に国から独立した自動車検査独立行政法人が実施しています。

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

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

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

1. Type Designation System

This system applies to vehicles, mainly passenger cars, sold in large quantities. The authorities examine sample vehicles and documents in advance as well as maker's quality control system designed to ensure uniform quality of the vehicles. Because of such advance examinations, the importer's own inspection at the time of completion is enough to waive the presentation of vehicles for further inspections.

The government have further simplified and streamlined the system in response to European and American demands, adopting such measures as dispatching examiners to overseas automobile manufacturers and adding test items that could be conducted at designated foreign vehicle testing organizations.

Moreover, the Japanese government acceded to the 1958 UN/ECE Agreement in November 1998, in response to the increase in the international trade of automotive devices and the progress of standardization in the domestic market. The agreement aims to harmonize and mutually recognize the foreign standards. As a result, the type designation system of devices was introduced. Under this system, inspection of the type designated devices is waived in the examination procedure for the devices that had obtained type designation in Japan.

2. Type Notification System

This system has been utilized widely for large trucks and buses, for which a variety of specifications is required. Under this system, sample vehicles are submitted for inspection. When initial inspection is conducted for other vehicles, uniformity of each vehicle with the sample vehicle is verified, and examination of quality control systems is eliminated accordingly.

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

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

The number of vehicles that may be sold according to this procedure is limited to 2,000 per year and per vehicle type. If an early application of the Type Designation System is envisaged in future, the limit is lifted to 3,000.

Vehicle Inspection System

The Vehicle Inspection System is to conduct periodic inspections to determine whether automobiles meet the "Safety Regulations" pursuant to the Road Vehicles Act. Compatibility with the Safety Regulations is examined by National Agency of Vehicle Inspection that became independent from the government in July, 2002.

In the case of passenger vehicles, an initial inspection is conducted at the Transport Bureau.

The first inspection certificate is valid for three years. The "Type Designation" vehicle does not have to be inspected if the certificate of inspection issued by the manufacturer etc is submitted. In the case of the "Type Notification" or "Preferential Handling Procedure" vehicles, the vehicle must be shown for confirmation whether it continues to meet the certification conditions.

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

自動車登録制度

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

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

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

新規に登録された車は、自動車登録番号標の交付を受けると共に、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。

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

Automobile Registration System

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

When registering a new vehicle at a Transport Bureau Branch, the applicant must prove his/her ownership and completion of importing procedures, presenting the application forms and the vehicle.

However, the “Type Designation” vehicles do not have to be shown if the completion inspection certificate is submitted.

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

The “Type Designation” vehicles, which do not need to be shown, may have registration number plates sealed by the dealers who have been authorized by the Transport Branch offices.

基準・認証の国際化の推進

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

自動車の国際流通が多く国際交通も盛んな欧州では、1958年に制定された国連の相互承認協定が締結されています。1998年11月には、日本は欧州地域以外から初めて国連の相互承認協定に加入し、欧州（ECE）基準の国内採用を推進しています。現在、40カ国と1地域が加盟し、各国間の相互承認を実施しています。

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

日本は、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。

Promoting the Internationalization of Standards and Certification

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

The UN/ECE 1958 Agreement is valid in Europe, where the international distribution of automobiles and international transport are well established. In 1998, Japan became the first non-European country to accede to the UN/ECE 1958 Agreement, and since then facilitated the adoption of ECE standards as Japanese ones. The UN/ECE 1958 Agreement has been signed by 40 countries and one region.

In addition, “The global Vehicle Technical Agreement” (Global Agreement) for automobile standardization was agreed by Japan, US and Europe in 1998, and Japan acceded to the Agreement in August, 1999. The Agreement became effective in August, 2000.

For the purpose of internationalization in the automobile industry, the Japanese government is appealing to the international community to encourage more countries to join in harmonized standards system.

JASIC

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

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

JASIC

The Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC) was founded in 1987 as a result of collaboration of the government and industry organizations, to promote activities related to international harmonization of standards and mutual recognition of vehicle certification. In 1988, JASIC established an office in Geneva and in 1998 in Washington.

With the help of its foreign offices, JASIC presents the Japanese views at international conferences. Also, JASIC has been studying ways to adopt more ECE standards in collaboration with outside experts.

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

世界基準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、国内外の法規等の翻訳版を発行しています。

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

JASIC translates the national and international regulations in order to facilitate its activities.

日本の自動車保険

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

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

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

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

Automobile Insurance in Japan

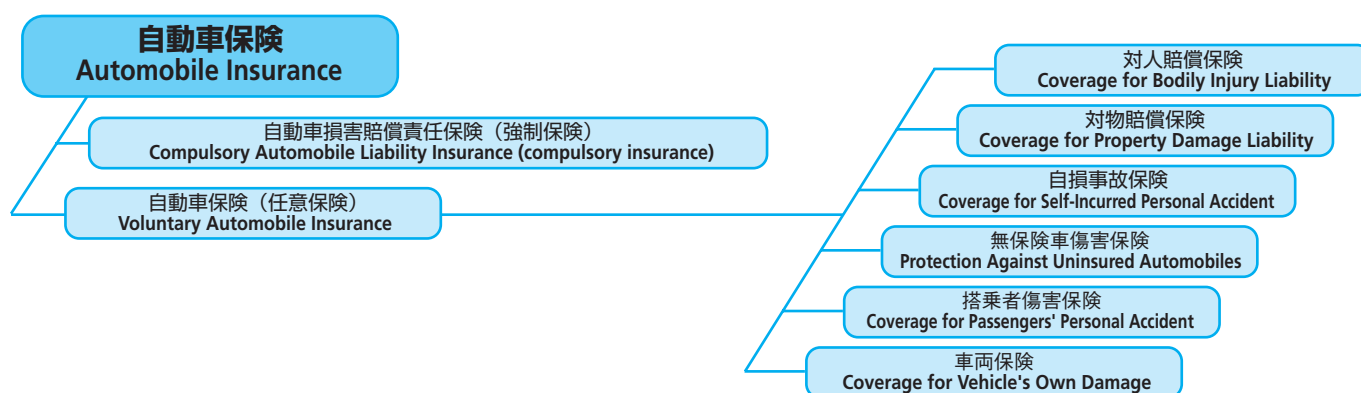
The automobile insurance includes the “compulsory automobile liability insurance (compulsory insurance)” required for all automobiles according to the Automobile Liability Security Law and the “voluntary insurance” that covers damages in consequence of possessing and driving vehicles.

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

Automobile insurance regulations were liberalized in July, 1998. Following the revision of the Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organizations, the Rating Organization shall estimate only the rate for reference that its member insurance corporation is not obligated to use. Since the liberalization, each non-life insurance company sells a variety of insurance.

In January, 1999, a new system was introduced where a premium rate was set up according to a model to simplify the calculation of the premium rate for a new type of vehicle, replacing the previous system where the premium rate used to be set up based on the price of new vehicles.

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



フロン類の回収・破壊への取り組み

オゾン層保護や地球温暖化防止の観点から、フロン回収破壊法が2001年6月に成立しました。フロン回収・破壊法では、回収業者が使用済み自動車から回収したフロンの引き取りをメーカー・インポーターに義務付けており、引き取ったフロン類は確実に破壊処理することが義務付けられています。

フロン回収・破壊法は、2002年10月より施行されましたが、当組合は、組合員ほぼ全社が(財)自動車リサイクル促進センター(JARC)に業務を委託して、法律上の義務を履行しているほか、法施行前には、政府または同センターが主催する各界関係者への全国説明会に当組合から説明員を派遣しました。

なお、フロン法実施のシステム構築は、自動車製造業者および輸入業者の責務とされており、当組合は、その作業に参画すると共にJARCの理事会および関係委員会に参画しております。

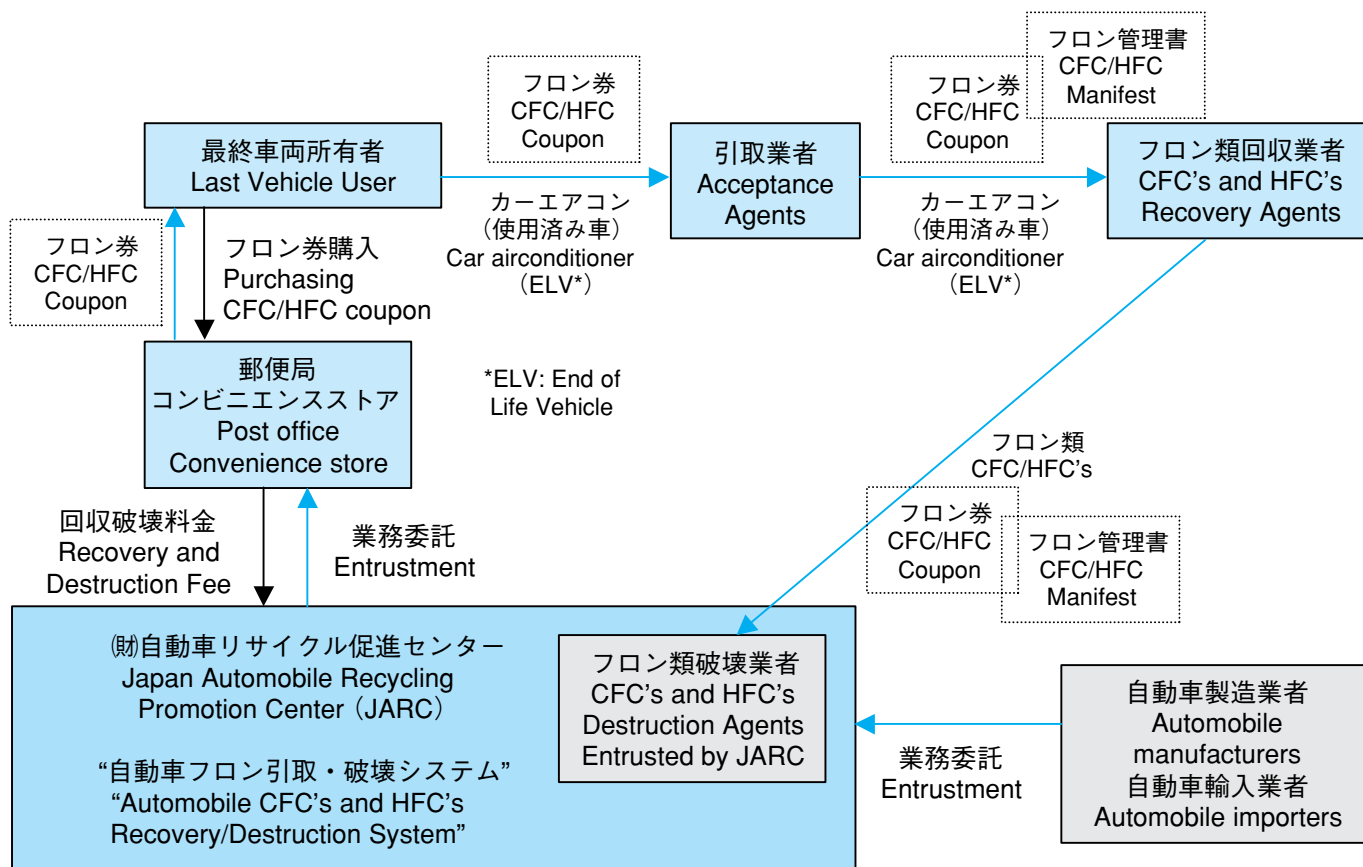
フロン回収・破壊の仕組みを下図に示します。

Activities for Recovery/Destruction of CFC's

As a measure for the protection of the ozone layer and prevention of global warming, the Law for CFC's/HFC's Recovery and Destruction was enacted in June, 2001. The Law obligates the maker or importer of vehicles to take delivery of CFC's/HFC's recovered by a recovery agent from "End-of-Life-vehicles" and to destroy the CFC's/HFC's properly.

As the Law for CFC's/HFC's Recovery and Destruction was made effective in October 2002, most of the JAIA members made contractual arrangements with the Japan Automobile Recycling Promotion Center (JARC), asking it to perform the Law-prescribed duties on their behalf. The JAIA secretariat sent lecturers to explanatory sessions organized by the government and the Center in every prefecture. Because the maker and importer were made responsible for building the system for the Law execution, JAIA participated in the exercise, as well as in meetings of the Board, Advisory Committee and other committees of the Center.

フロン回収・破壊 運用の仕組み Scheme for Recovery / Destruction of CFC's and HFC's



使用済み自動車の適正処理

現在、使用済み自動車は、日本国内で年間約500万台(中古輸出を含む)発生しています。

使用済み自動車のリサイクル率は他の製品に比べて高く、75-80%となっています。

自動車には、有用部品や金属など資源になるものも多く含まれていますが、鉛やカーエアコンのフロンなど環境に負荷を与える物質も含まれており、適正に処理していくことが求められています。

また、鉄くずの価格下落等のため、不法投棄車も増加しているため、これを防ぐ必要があります。産業廃棄物処理場が不足しており、シュレッダーダストの発生を抑えることも必要となっています。

Recycling of End-of-Life Vehicles (ELV)

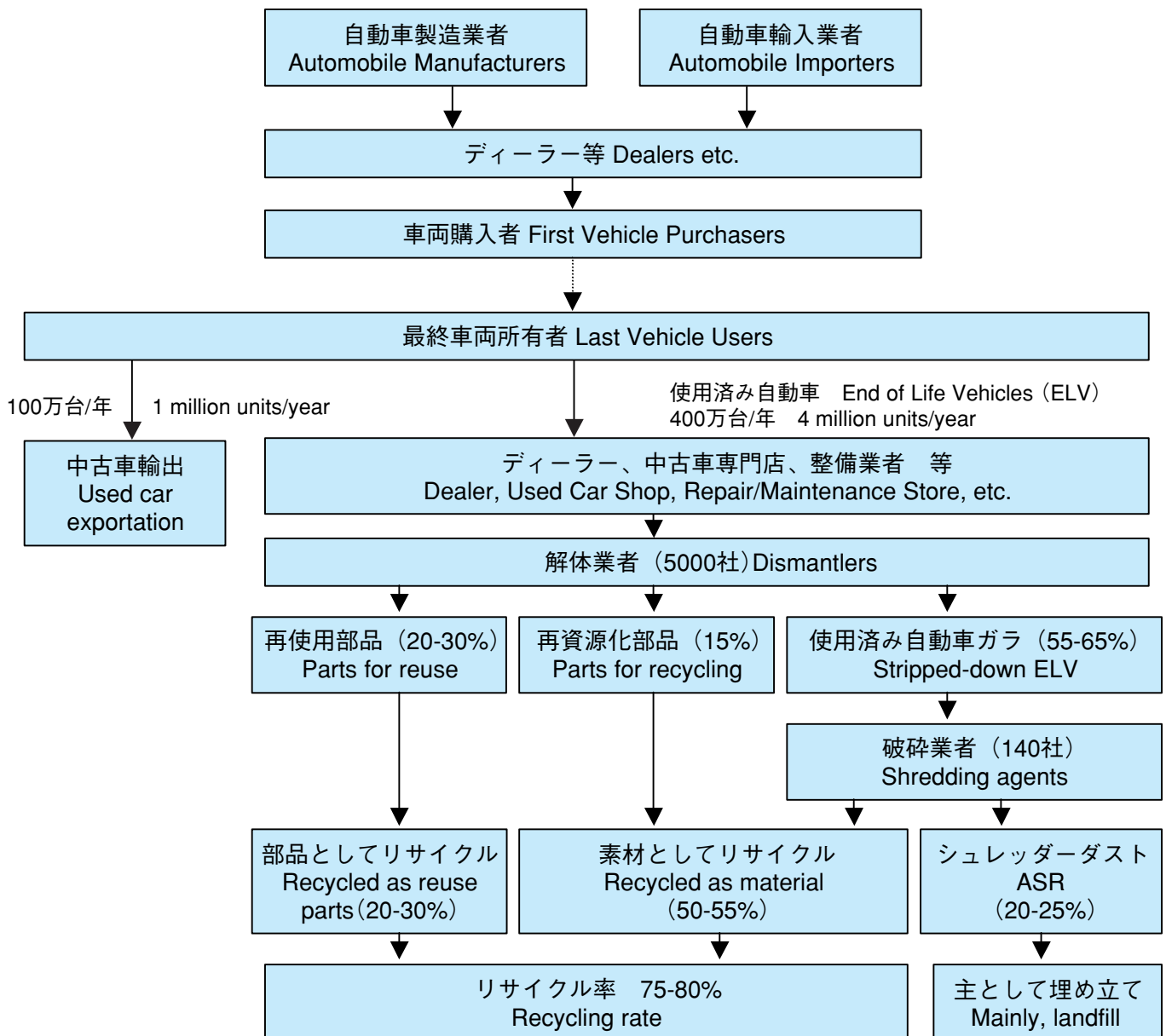
At present, about 5 million units of ELV's(including exported used cars) are disposed each year.

The recycling rate of ELV's is 75-80%, rather high compared to other products.

Since an ELV contains not only useful parts/components and reusable metals, but substances with environmentally adverse impacts such as lead or CFC's contained in an air conditioner, its proper disposal is essential.

Moreover, since more ELV's are being dumped due to the deflation in scrap iron price, preventive measures are necessary. As landfill sites for industrial wastes have become short, the volume of automobile shredder dust needs to be reduced.

現在の車のリサイクルフロー Current Recycling Flow of Vehicles



このような状況の中、平成14年7月に「自動車リサイクル法」が成立し、早ければ、平成16年10月に施行される予定です。

この法律では、自動車ユーザーは、フロン、エアバッグ類、シュレッダーダストの適正処理のための費用をあらかじめ支払うことが義務付けられ、メーカー・インポーターはこの費用を活用して適正な処理を行うことが義務付けられています。

自動車リサイクル法の実施システムの構築は、製造業者・輸入業者の責務であるとされているため、当組合は積極的に(社)日本自動車工業会（自工会）のシステム構築活動に参加しています。

このほか、経済産業省、環境省主催の審議会の関係部会に委員として参加して必要な意見を表明しました。

また、当組合としては、2002年9月、環境技術委員会に、リサイクルワーキンググループを設置し、以来毎月会合を行い、組合員としての対応を協議しています。

Enacted in July 2002, the Automobile Recycling Law (ELV Law) is due to enter into force in October,2004 at the earliest.

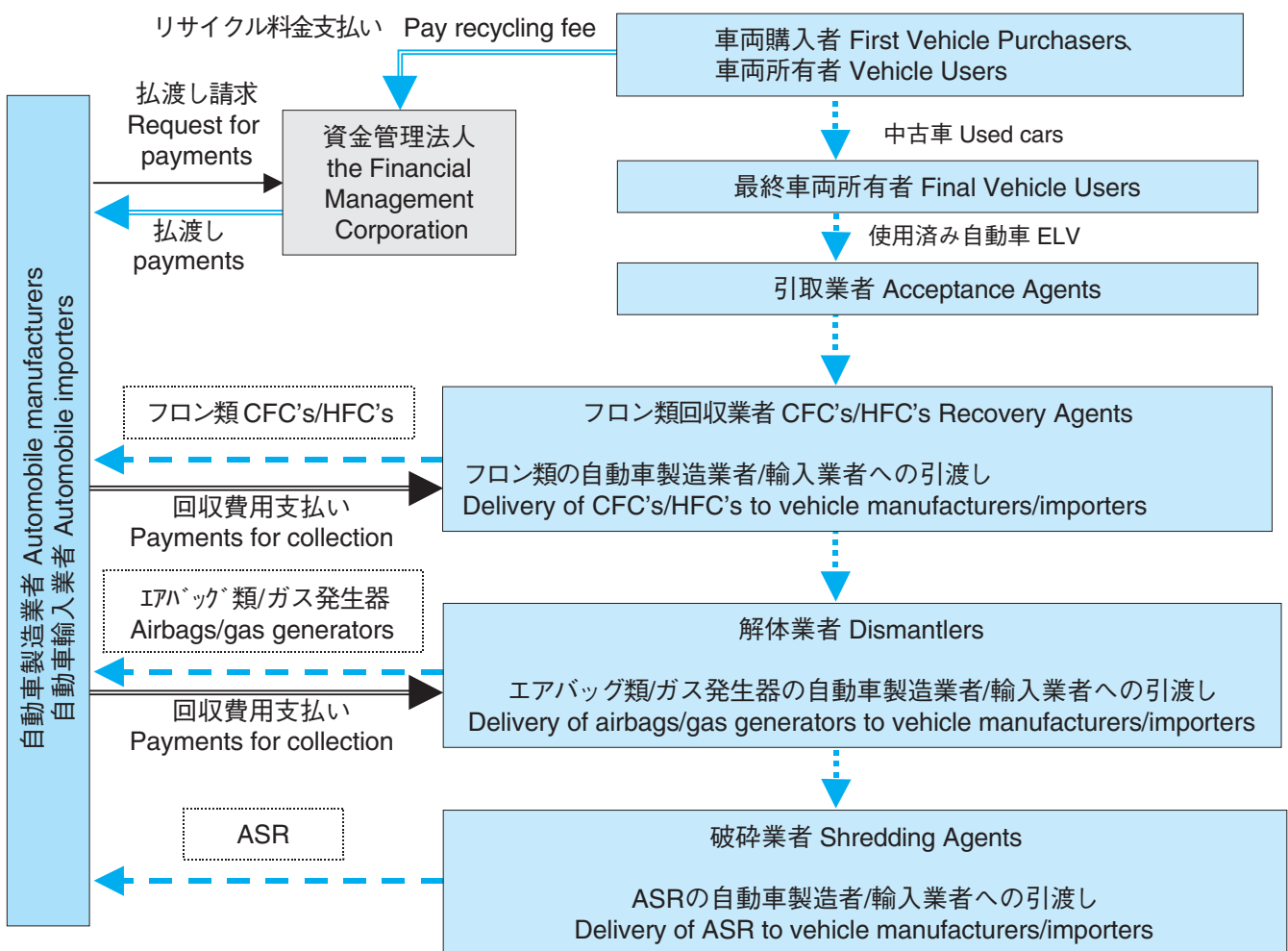
According to the Law, every user of vehicles is required to pay in advance the cost for recycling of CFC's, an airbag and shredder dust, while a maker or importer is required to dispose these goods properly drawing on the prepaid funds.

Since the maker and importer are made responsible for the system building for the implementation, JAMA organized a number of working groups last year, in which JAIA has actively participated.

In addition, JAIA sent a representative to the advisory group meetings organized by METI and MOE to express opinions on behalf of the members.

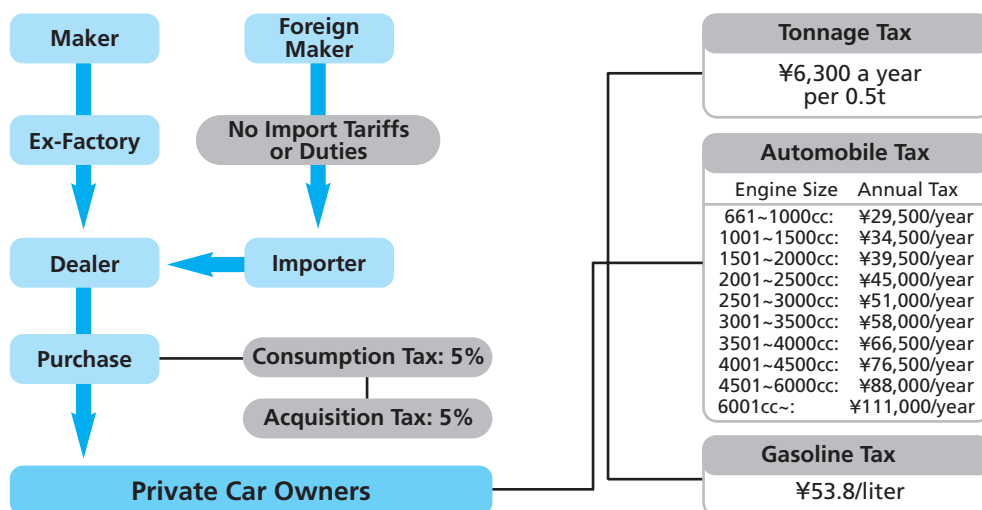
JAIA set up the recycling working groups in September 2002 under the Environment & Technologies Committee, which met monthly to discuss JAIA's positions respecting the ELV Law.

自動車リサイクル法の枠組み Main Scheme of the Automobile Recycling Law



自動車関係諸税

平成 14 年度末で期限を迎えた自動車関係諸税（取得税、自動車税、重量税、燃料税）の暫定税率は 5 年延長され、低燃費車・低排出ガス認定車に対する優遇措置は平成 15 年度から低排出ガス認定車（☆☆☆：最新排出ガス規制値を 75%以上低減）に限定されました。



●自動車税制のグリーン化

排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい新規登録自動車は、その排出ガス性能に応じて税率を軽減し、新車登録から一定年数（ディーゼル＝11年、ガソリン＝13年）を経過した環境負荷の大きい自動車については税を重くする特別措置。

●What is “Greening of the Automobile Tax System”?

Greening of the automobile tax system is a special measure that reduces the tax rate of the newly registered environmentally-friendly low emission and fuel-efficient vehicles according to its emission performance and imposes a heavy tax on environmentally-unfriendly vehicles used for many years (diesel-powered vehicles: 11 years or longer, gasoline-powered vehicles: 13 years or longer) .

車種別輸入車新規登録台数の推移

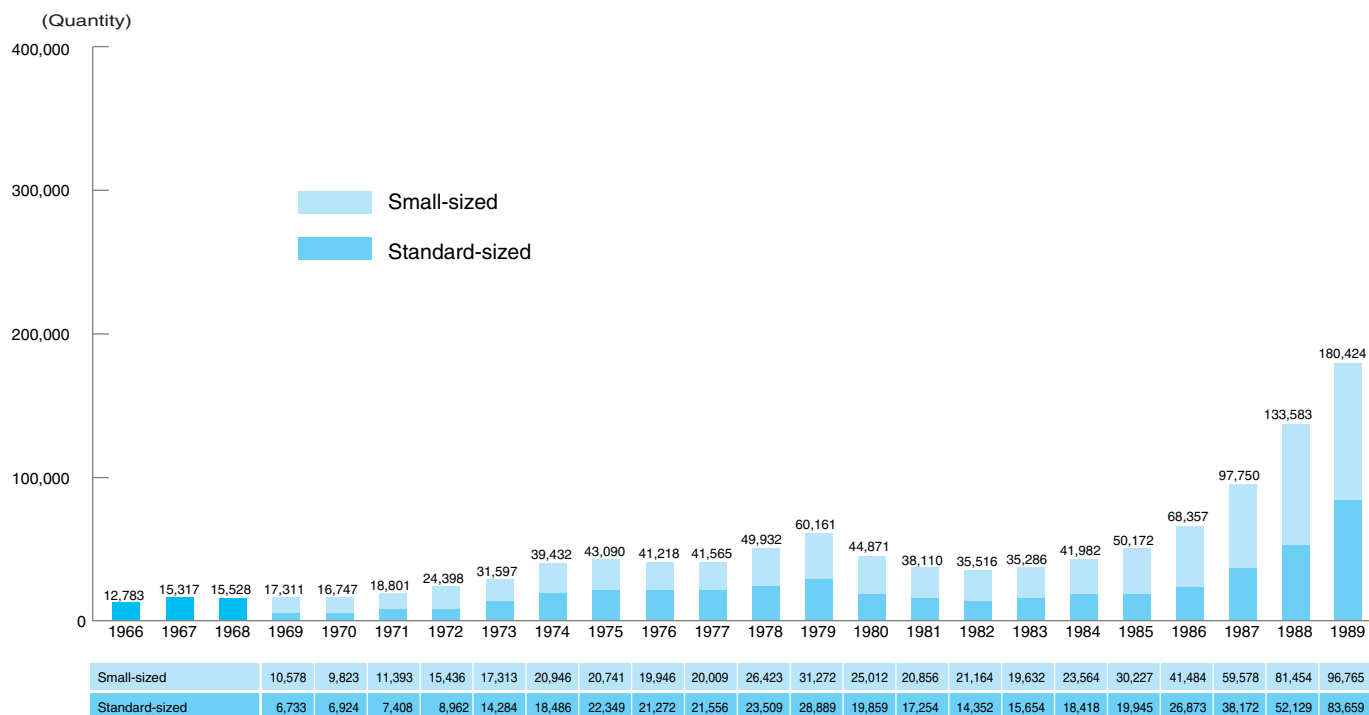
	2000		2001		2002		
	unit	Chg(%)	unit	Chg(%)	unit	Chg(%)	
Total registration of foreign manufacturers vehicles	Passenger Cars	247,799	100.9	254,558	102.7	256,528	100.8
	Trucks	7,673	115.3	6,710	87.4	4,069	60.6
	Buses	10	58.8	9	90.0	2	22.2
		255,482	101.3	261,277	102.3	260,599	99.7
Total registration of Japanese manufacturers overseas-made vehicles	Passenger Cars	19,968	77.0	14,002	70.1	16,466	117.6
	Trucks	2	1.7				
	Buses						
		19,970	76.7	14,002	70.1	16,466	117.6
Grand Total	Total Passenger Cars	267,767	98.6	268,560	100.3	272,994	101.7
	Total Trucks	7,675	113.3	6,710	87.4	4,069	60.6
	Total Buses	10	58.8	9	90.0	2	22.2
		275,452	99.0	275,279	99.9	277,065	100.6
Mini Vehicles (smart)				528		3,525	667.6

Trends in Newly Registered Imported Cars by Vehicle Type

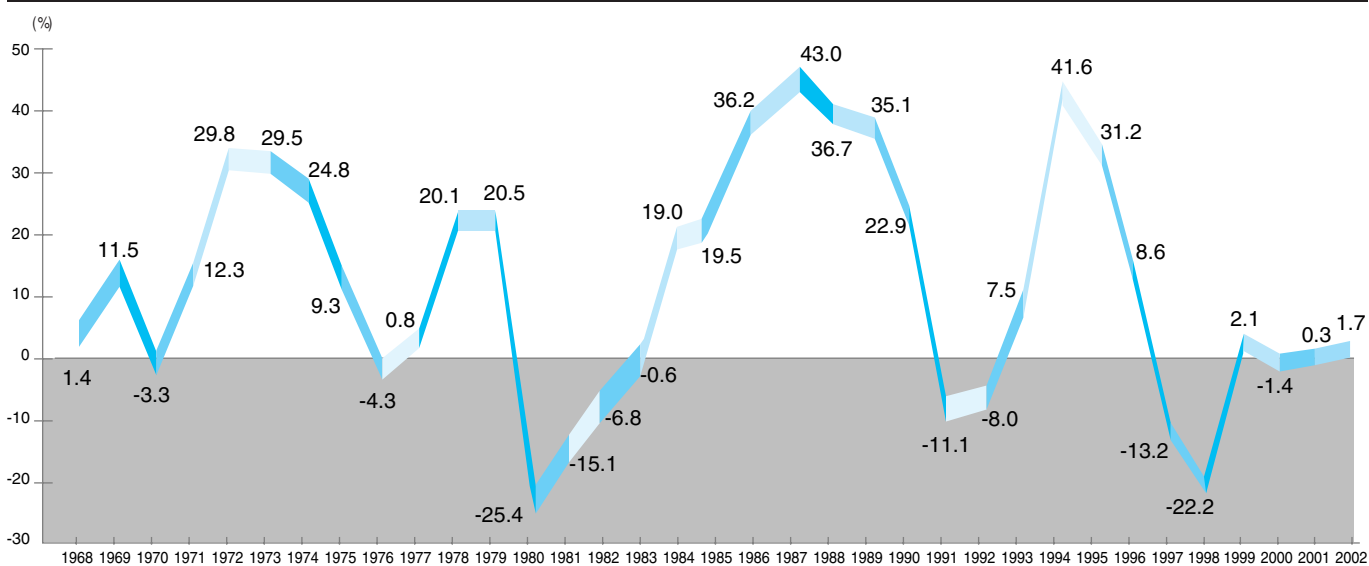
ブランド別輸入車新規登録台数の推移 Newly Registered Imported Passenger Vehicle by Brand

Brand	1998		1999		2000		2001		2002	
	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)	Quantity	share(%)
Alfa Romeo	3,859	1.45	4,925	1.81	4,443	1.66	4,977	1.85	7,426	2.72
Aston Martin	17	0.01	14	0.01	17	0.01	29	0.01	37	0.01
Audi	8,882	3.34	6,429	2.37	6,972	2.60	8,127	3.03	11,747	4.30
Autobianchi	10	0.00	4	0.00	10	0.00	5	0.00	9	0.00
Bentley	57	0.02	49	0.02	65	0.02	85	0.03	61	0.02
Bertone			2	0.00						
BMW	33,309	12.53	35,281	13.00	36,079	13.47	36,068	13.43	35,728	13.09
BMW Alpina	167	0.06	118	0.04	178	0.07	185	0.07	196	0.07
BMW MINI							13	0.00	10,024	3.67
Buick	18	0.01	10	0.00	11	0.00	20	0.01	25	0.01
Cadillac	4,384	1.65	3,584	1.32	2,547	0.95	1,733	0.65	1,121	0.41
Chevrolet	6,369	2.40	6,001	2.21	4,901	1.83	4,606	1.72	4,696	1.72
Chrysler	8,318	3.13	6,377	2.35	7,469	2.79	7,646	2.85	5,908	2.16
Citroen	1,685	0.63	1,116	0.41	1,149	0.43	1,136	0.42	1,202	0.44
DAEWOO			25	0.01	813	0.30	534	0.20	298	0.11
Detomaso	8	0.00	2	0.00	1	0.00	3	0.00	4	0.00
Ferrari	455	0.17	499	0.18	621	0.23	460	0.17	410	0.15
Fiat	3,361	1.26	1,601	0.59	1,802	0.67	3,329	1.24	2,199	0.81
Ford	6,997	2.63	5,379	1.98	7,661	2.86	6,186	2.30	5,399	1.98
GMC	1	0.00	1	0.00	7	0.00	21	0.01	28	0.01
Honda	8,754	3.29	18,511	6.82	10,619	3.97	9,107	3.39	9,841	3.60
Hyundai							1,113	0.41	2,423	0.89
Isuzu	4,204	1.58	4,686	1.73	4,098	1.53	2,520	0.94	1,332	0.49
Jaguar	2,064	0.78	2,413	0.89	2,944	1.10	3,706	1.38	5,238	1.92
Kia	30	0.01	16	0.01	4	0.00	3	0.00	1	0.00
Lamborghini	29	0.01	52	0.02	71	0.03	93	0.03	66	0.02
Lancia	201	0.08	87	0.03	133	0.05	127	0.05	63	0.02
Land Rover	2	0.00			1	0.00	2,950	1.10	2,209	0.81
Lotus	249	0.09	194	0.07	277	0.10	255	0.09	272	0.10
Maserati	123	0.05	197	0.07	177	0.07	199	0.07	183	0.07
Mercedes-Benz	42,338	15.93	53,239	19.61	51,342	19.17	53,207	19.81	47,752	17.49
Mini	38	0.01	36	0.01	25	0.01	421	0.16	51	0.02
Mitsubishi	4,105	1.54	1,422	0.52	519	0.19	483	0.18	1	0.00
Morgan	19	0.01	10	0.00	11	0.00	18	0.01	17	0.01
Nissan	2,388	0.90	97	0.04	35	0.01	48	0.02	30	0.01
Opel	24,223	9.11	19,433	7.16	15,318	5.72	12,626	4.70	7,846	2.87
Peugeot	6,341	2.39	7,145	2.63	10,767	4.02	12,295	4.58	15,162	5.55
Pontiac	22	0.01	26	0.01	26	0.01	19	0.01	16	0.01
Porsche	1,487	0.56	1,414	0.52	1,767	0.66	2,166	0.81	2,044	0.75
Renault	2,128	0.80	3,077	1.13	2,175	0.81	2,774	1.03	2,412	0.88
Rolls Royce	68	0.03	43	0.02	42	0.02	39	0.01	27	0.01
Rover	16,184	6.09	14,230	5.24	5,998	2.24	733	0.27	250	0.09
Saab	2,328	0.88	2,463	0.91	2,825	1.06	2,129	0.79	1,149	0.42
Saturn	1,375	0.52	1,345	0.50	1,002	0.37	543	0.20	9	0.00
smart					336	0.13	3,523	1.31	2,222	1.81
Ssangyong	52	0.02	37	0.01	22	0.01	15	0.01	25	0.01
Subaru							2,359	0.88	5,007	1.83
Toyota	10,881	4.09	7,842	2.89	8,030	3.00	1,926	0.72	5,292	1.94
Volvo	16,306	6.13	14,198	5.23	15,566	5.81	16,437	6.12	15,321	5.61
VW	41,515	15.62	47,179	17.38	58,481	21.84	61,121	22.76	59,834	21.92
Others	497	0.19	627	0.23	410	0.15	442	0.16	381	0.14
Passenger Vehicle Total	265,848	100.00	271,436	100.00	267,767	100.00	268,560	100.00	272,994	100.00
Truck	9,982		6,772		7,675		6,710		4,069	
Bus	39		17		10		9		2	
Grand Total	275,869		278,225		275,452		275,279		277,065	
Mini Vehicles (smart)							528		3,525	

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



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

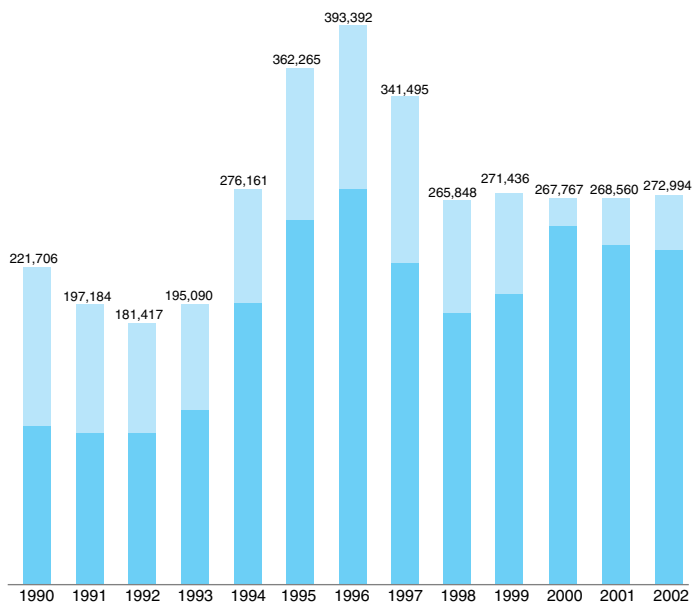


原産国別乗用車輸入実績 (台数・金額) Quantity and Total Value of Imported Passenger Car by Country of Origin

(Unit: one million yen)

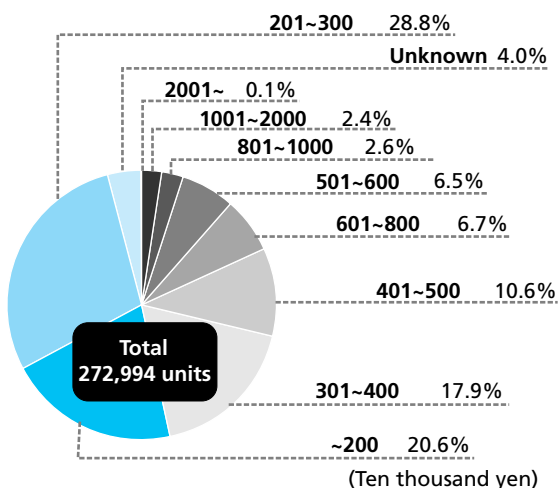
	1998		1999		2000		2001		2002	
	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value	Quantity	Total Value
U.S.A.	58,198	149,034	50,924	110,729	43,073	98,775	29,673	75,790	28,253	72,853
U.K.	21,141	45,825	15,063	37,701	14,695	35,397	18,104	45,018	27,145	57,043
F.R.G.	131,187	405,683	121,141	403,391	132,493	418,402	119,809	403,228	108,281	400,900
FRANCE	6,529	11,451	7,386	11,245	10,432	15,009	14,189	19,290	21,643	30,823
ITALY	6,083	15,691	8,327	24,739	8,389	23,797	9,795	22,473	10,396	24,260
SWEDEN	5,394	18,091	3,833	12,533	6,641	21,825	11,734	36,578	9,512	31,177
EU	205,209	566,368	196,455	570,228	199,803	577,333	199,223	574,151	198,694	586,513
OTHERS	5,388	10,061	12,357	26,051	40,706	73,029	58,220	107,352	61,710	123,504
TOTAL	268,795	725,463	259,736	707,008	283,582	749,137	287,116	757,293	288,657	782,870

Source: Ministry of Finance Customhouse Statistics

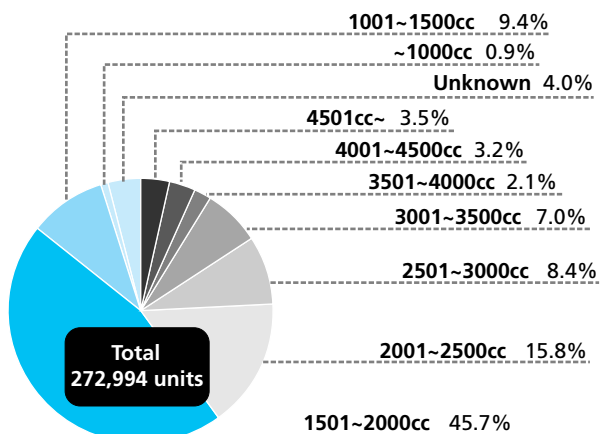


Note: The figure for 1966 shows the period from March to December. The figure for 1966 through 1968 is not classified into small and standard sizes due to incomplete data for that period.

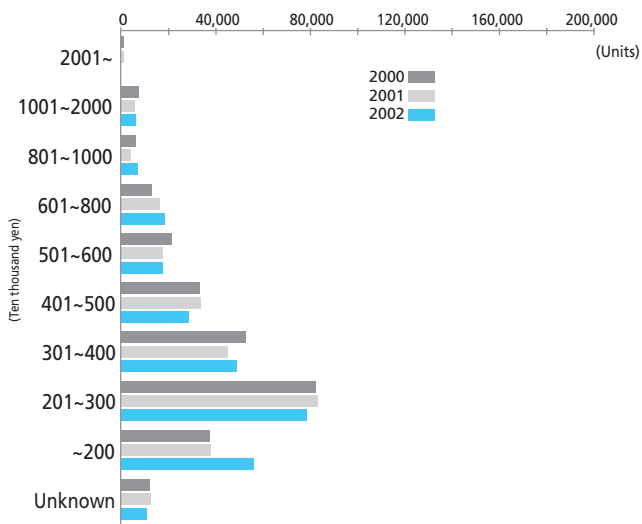
価格帯別シェア Market Share by Price Range (2002)



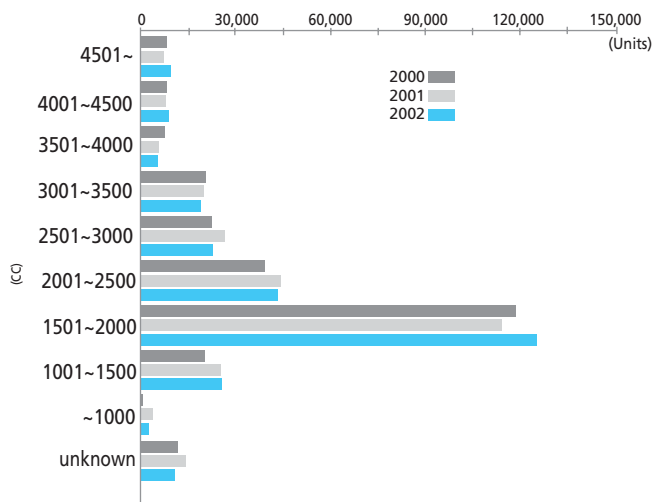
排気量別シェア Market Share by Engine Displacement (2002)



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



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



日本メーカー海外生産車新規登録台数の推移 Newly Registered Japanese Manufacturers Overseas-Made Vehicles

Brand	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Passenger vehicles								
Honda	50,694	47,893	29,968	8,750	18,511	10,618	9,106	9,841
Isuzu	0	0	0	4,204	4,686	4,098	2,520	1,332
Mitsubishi	3,295	4,129	5,429	4,105	1,422	519	483	1
Nissan	14,988	9,939	5,642	2,297	40	3	2	0
Toyota	32,899	20,152	5,566	4,085	1,267	4,730	1,891	5,292
Total	101,876	82,113	46,605	23,441	25,926	19,968	14,002	16,466
Change from previous year (%)	145.5	80.6	56.8	50.3	110.6	77.0	70.1	117.6
Share (%) in the imported market	28.12	20.87	13.65	8.82	9.55	7.46	5.21	6.03
Trucks	4,951	8,569	3,996	363	118	2	0	0
Grand Total	106,827	90,682	50,601	23,804	26,044	19,970	14,002	16,466
Change from previous year(%)	127.5	84.9	55.8	47.0	109.4	76.7	70.1	117.6
Share (%) in the imported market	27.52	21.21	13.87	8.63	9.36	7.25	5.09	5.94

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

	2000	2001	2002		2000	2001	2002
Hokkaido	7,689	7,412	7,782	Osaka	17,848	17,526	17,081
Miyagi	4,143	3,989	3,708	Kyoto	5,822	5,939	5,852
Fukushima	2,954	2,790	2,737	Hyogo	13,079	13,080	12,809
Iwate	1,257	1,208	1,259	Shiga	2,553	2,579	2,610
Aomori	1,242	1,237	1,252	Nara	2,819	2,851	2,952
Niigata	3,250	3,222	3,573	Wakayama	1,486	1,607	1,529
Nagano	3,958	4,065	4,015	Hiroshima	5,073	5,175	5,250
Yamagata	1,460	1,495	1,612	Tottori	810	782	806
Akita	1,192	1,177	1,135	Shimane	730	711	657
Tokyo	43,275	43,724	44,925	Okayama	3,065	3,454	3,409
Kanagawa	26,410	26,730	27,227	Yamaguchi	2,328	2,327	2,463
Chiba	12,919	12,875	13,821	Kagawa	1,660	1,611	1,808
Saitama	13,620	13,808	14,140	Tokushima	1,457	1,482	1,568
Ibaraki	5,429	5,511	5,651	Ehime	1,807	1,866	1,951
Gunma	5,048	4,923	4,851	Kochi	883	948	938
Tochigi	4,437	4,511	4,587	Fukuoka	8,943	8,836	9,120
Yamanashi	1,975	1,925	1,989	Saga	977	942	1,023
Aichi	22,481	22,257	22,403	Nagasaki	1,729	1,698	1,694
Shizuoka	9,502	9,750	9,969	Kumamoto	2,328	2,235	2,203
Gifu	4,408	4,415	4,516	Oita	1,611	1,617	1,657
Mie	3,694	3,829	4,224	Miyazaki	1,326	1,295	1,347
Fukui	2,051	1,942	1,902	Kagoshima	1,964	1,866	1,889
Ishikawa	2,572	2,499	2,549	Okinawa	501	851	632
Toyama	2,002	1,988	1,919	TOTAL	267,767	268,560	272,994

ブランド別輸入乗用車保有台数 (2002年3月末現在) Imported Passenger Car in Operation by Brand As of the End of March 2002

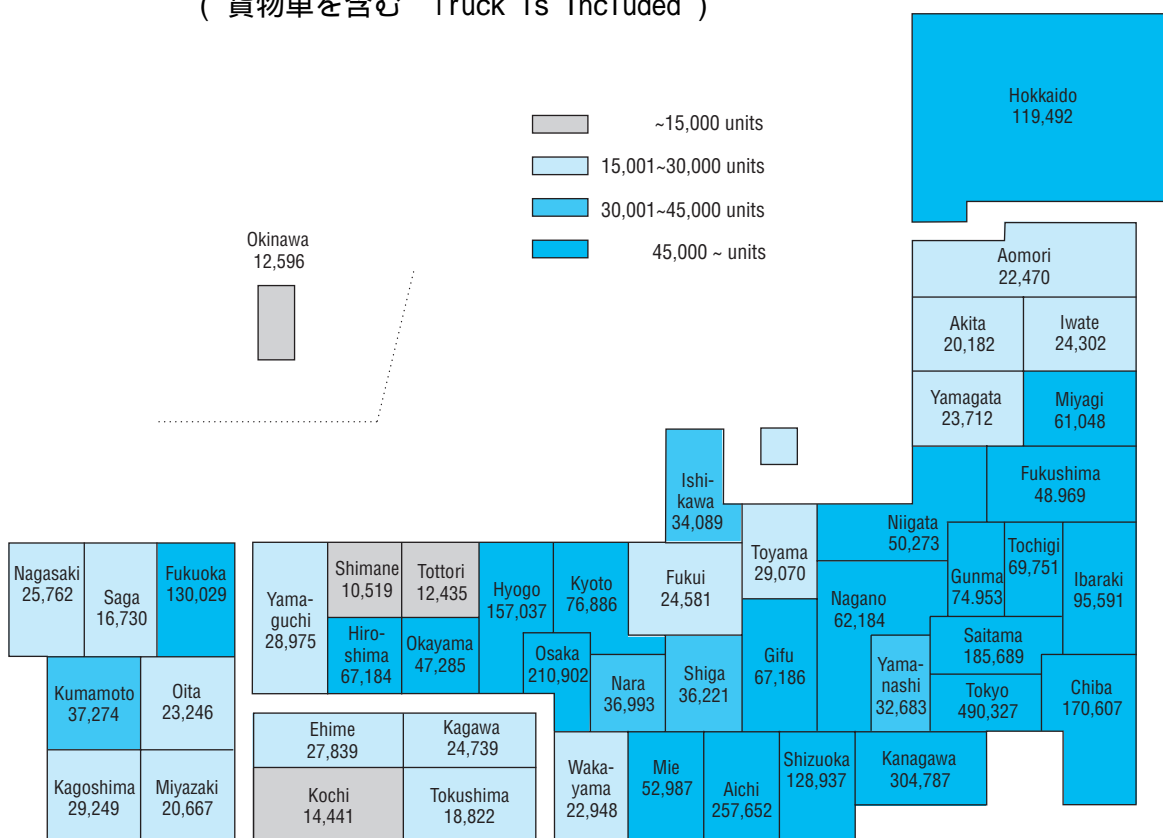
Brand	Standard	Small	Total	Manufacturer	Standard	Small	Total
Alfa Romeo	28,730	6,554	35,284	Land Rover	2,782	25,437	28,219
Aston Martin	373		373	Lotus	1,250	3,772	5,022
Audi	73,968	31,394	105,362	Maserati	2,512		2,512
Autobianchi		1,690	1,690	Mercedes-Benz	517,327	22,287	539,614
Bentley	1,801		1,801	Mini		28,913	28,913
BMW	305,595	116,842	422,437	Mitsubishi	11,418	9,429	20,847
BMW Alpina	1,900		1,900	Morgan	209	439	648
BMW MINI		1,050	1,050	Nissan	31,931	6,676	38,607
Buick	7,355		7,355	Opel	67,669	133,166	200,835
Cadillac	24,732		24,732	Peugeot	12,606	50,270	62,876
Chevrolet	44,391	293	44,684	Pontiac	9,163		9,163
Chrysler	84,603		84,603	Porsche	35,698	1,445	37,143
Citroen	12,567	13,800	26,367	Renault	5,702	16,303	22,005
DAEWOO		1,314	1,314	Rolls Royce	2,453		2,453
Ferrari	7,116		7,116	Rover	48,764	92,638	141,402
Fiat	2,025	21,459	23,484	Saab	15,700	6,036	21,736
Ford	98,388	4,847	103,235	Saturn	1,763	2,917	4,680
GMC	363		363	Smart		4,597	4,597
Honda	238,423		238,423	Ssangyong	227		227
Hyundai	1,411		1,411	Subaru	3,838		3,838
Isuzu	13,821		13,821	Toyota	111,291		111,291
Jaguar	35,654		35,654	Volvo	187,745	781	188,526
Kia	67		67	VW	177,849	321,404	499,253
Lamborghini	715		715	Others	1,665	3,997	5,662
Lancia	4,729	2,462	7,191	Grand Total	2,238,289	932,212	3,170,501

Note : As of the end of March, 2002

Source: Automobile Inspection & Registration Association

都道府県別輸入車保有台数 (2002年3月末現在) Imported Car in Operation by Prefecture As of the End of March 2002

(貨物車を含む Truck is Included)



Note: As of the end of March, 2002

Source: Automobile Inspection & Registration Association

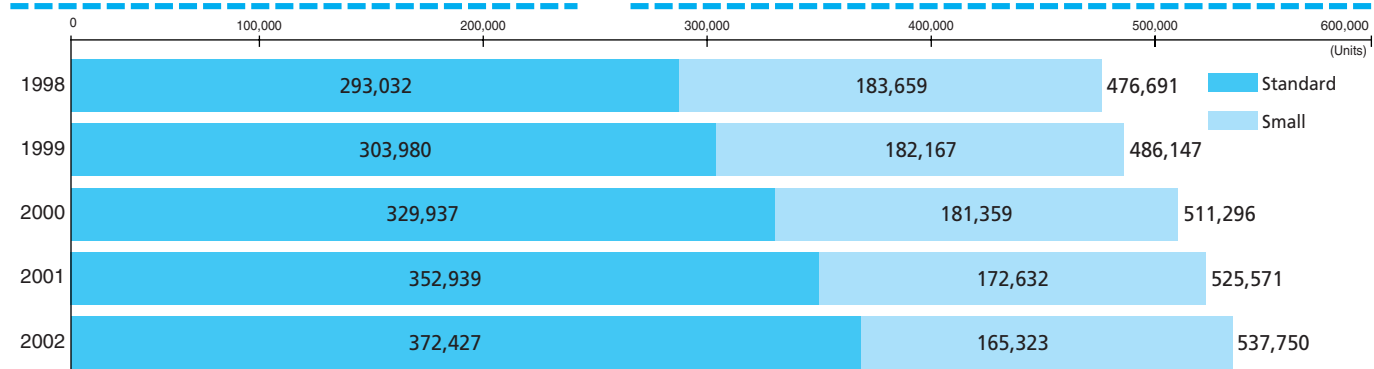
主要国の乗用車販売台数に占める輸入車のシェア Share of the Imported Vehicles in the Sales of Major Countries

	2000		2001		2002			2000		2001		2002	
	unit	share	unit	share	unit	share		unit	share	unit	share	unit	share
U.S.A.							Italy						
Total	8,846,966	100.0	8,422,625	100.0	8,103,223	100.0	Total	2,423,084	100.0	2,413,378	100.0	2,269,535	100.0
Domestic Cars	6,830,505	77.2	6,324,996	75.1	5,877,647	72.5	Domestic Cars	858,893	35.4	835,822	34.6	686,876	30.3
Imported Cars	2,016,461	22.8	2,097,629	24.9	2,225,576	27.5	Imported Cars	1,564,191	64.6	1,577,556	65.4	1,582,659	69.7
Japanese Brand Cars	2,807,751	31.7	2,819,262	33.5	2,879,391	35.5	Japanese Brand Cars	199,068	8.2	210,344	8.7	224,120	9.9
U.K.							Sweden						
Total	2,221,647	100.0	2,458,769	100.0	2,563,631	100.0	Total	290,529	100.0	246,581	100.0	254,589	100.0
Domestic Cars	629,210	28.3	594,029	24.2	582,659	22.7	Domestic Cars	81,986	28.2	73,390	29.8	76,208	29.9
Imported Cars	1,592,437	71.7	1,864,740	75.8	1,980,972	77.3	Imported Cars	208,543	71.8	173,191	70.2	178,381	70.1
Japanese Brand Cars	321,118	14.5	343,991	14.0	384,168	15.0	Japanese Brand Cars	46,638	16.1	34,229	13.9	34,263	13.5
F.R.G.							Japan						
Total	3,378,343	100.0	3,341,718	100.0	3,252,898	100.0	Total	2,978,610	100.0	3,016,485	100.0	3,134,197	100.0
Domestic Cars	2,196,486	65.0	2,229,592	66.7	2,135,844	65.7	Domestic Cars	2,710,843	91.0	2,747,925	91.1	2,861,203	91.3
Imported Cars	1,181,857	35.0	1,112,126	33.3	1,117,054	34.3	Imported Cars	267,767	9.0	268,560	8.9	272,994	8.7
Japanese Brand Cars	365,344	10.8	325,334	9.7	343,659	10.6							
France													
Total	2,133,884	100.0	2,254,732	100.0	2,145,071	100.0							
Domestic Cars	1,261,533	59.1	1,361,861	60.4	1,299,911	60.6							
Imported Cars	872,351	40.9	892,871	39.6	845,160	39.4							
Japanese Brand Cars	114,658	5.4	116,178	5.2	128,517	6.0							

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

輸入車中古車(乗用車)登録台数の推移(新規・移転・変更)

Registered Used Imported Passenger Vehicle (Initial, Transfer, and Alteration)



車種別(登録ナンバー別)中古車登録台数の推移 Registered Used Imported Vehicle by Type (Registration Number)

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
2000		1,973	102	433,742	6,810	277,071	2	53,818	239	773,757
	Initial	256	18	43,245	991	29,854	0	7,229	12	81,605
	Transfer	1,101	40	265,153	1,394	139,276	0	37,561	72	444,597
	Alteration	115	6	21,539	642	12,229	0	2,232	31	36,794
	Permanent deregistration	38	1	4,464	37	4,834	2	81	47	9,504
	Temporary deregistration	463	37	99,341	3,746	90,878	0	6,715	77	201,257
2001		2,331	136	471,340	7,391	270,480	2	56,773	239	808,692
	Initial	437	23	47,354	903	29,260	0	5,778	8	83,763
	Transfer	1,165	59	284,601	1,505	132,988	1	39,548	103	459,970
	Alteration	155	17	20,984	517	10,384	0	1,964	46	34,067
	Permanent deregistration	72	1	4,024	38	5,696	0	125	15	9,971
	Temporary deregistration	502	36	114,377	4,428	92,152	1	9,358	67	220,921
2002		3,411	101	508,512	6,543	266,363	1	54,937	356	840,224
	Initial	1,065	17	53,727	736	29,452	0	3,564	10	88,571
	Transfer	1,554	44	297,867	1,192	126,826	0	37,248	163	464,894
	Alteration	165	13	20,833	457	9,045	0	1,857	68	32,438
	Permanent deregistration	66	4	4,447	47	6,163	1	188	19	10,935
	Temporary deregistration	561	23	131,638	4,111	94,877	0	12,080	96	243,386

Initial: 新規, Transfer: 移転, Alteration: 変更, Permanent deregistration: 15条抹消, Temporary deregistration: 16条抹消

日本自動車輸入組合の概要

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

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

●公益法人設立までの沿革

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

●事業

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

●事務所

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

●組織

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

●委員会

企画委員会

広報・流通委員会

市場調査委員会

環境・技術委員会

基準・認証委員会

[特定登録情報管理部会]

JAIA Brief Profile

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

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

●History before Establishment of JAIA

August 1, 1952	The Imported Automobile Society (IAS) was established.
May 28, 1957	IAS was separated into three societies — American Automobile Importers' Society, European Automobile Importers' Society, and Automotive Parts Importers' Society.
May 28, 1962	The above-mentioned three societies merged into 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.

●JAIA Activities

- ・ Survey conditions in Japan and overseas related to the import of foreign automobiles
- ・ Compile statistics on automobile import
- ・ Gather information on the import of foreign automobiles and provide the information to members
- ・ Joint sponsoring of shows / exhibitions and other promotional activities related to the import of foreign automobiles
- ・ Cooperate and contact with government agencies on matters related to the import of foreign automobiles
- ・ Consult with users for resolutions of complaints and disputes related to the import of foreign automobiles
- ・ Other activities to promote sound development of the business of its members

●Office

Shuwa Kioicho TBR Bldg. 5-7, Kojimachi, Chiyoda-ku, Tokyo
102-0083
Phone: +81-(3) 3222-5421 Fax: +81-(3) 3222-1730

●Organization

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

●Committees

Planning Committee

Public Relations/Distribution Committee

Market Analysis Committee

Environment / Technology Committee

Standards and Certification Committee

[Task Force for Specific Registration]
[Information Management]

JAIAおよび輸入車関係

昭和25年 1月	輸入貿易管理令施行。
昭和27年 8月	輸入自動車協会設立。
昭和32年 5月	米国自動車輸入協会、欧州自動車輸入協会、自動車部品輸入協会に分離。
昭和35年 5月	第1回外国自動車ショー開催。
昭和36年 7月	輸入車の一般に対する入札実施。
昭和37年 5月	自動車輸入協会設立。
昭和40年10月	完成車の輸入自由化。
昭和40年11月	日本自動車輸入組合設立。
昭和41年12月	JAIA中部連絡事務所の設置を決定。
昭和42年12月	JAIA関西支部設置。
昭和45年 2月	中古車の輸入自由化発表。
昭和45年10月	第17回東京モーターショー開催（初の国産車と輸入車の合同展示）。
昭和47年10月	商標権に係る真正商品の並行輸入について大蔵省関税局長通達実施。（これにより輸入差止め制度を廃止、並行輸入を認めることとなる。）
昭和48年12月	自動車排出ガス48年規制が輸入車に適用。
昭和51年 4月	自動車排出ガス50年規制が輸入車に適用。
昭和51年 7月	「自動車の輸入促進に関する要望書」を関係各省、団体、報道機関等に配布。
昭和53年 3月	輸入車の継続生産車に対し、排出ガス51年規制が適用。 自動車の輸入関税0%実施（乗用車、バス、トラック、特殊車等）。
昭和53年 7月	公用車に輸入車採用方要望書を通産省に提出。
昭和53年 9月	通産省で輸入車の購入再開。
昭和54年10月	JETRO・ニューヨーク事務所に自動車部を設置、専門担当官を派遣する。
昭和55年 7月	札幌、福岡支部設置。
昭和56年 4月	自動車排出ガス53年規制が輸入車に適用。
昭和57年 5月	少数台数制度が創設。
昭和58年 9月	「対日市場アクセス促進ミッション」が米国へ出発。 梁瀬理事長が団員として参加。
昭和58年10月	貿易表彰制度が発足。
昭和60年 5月	内外無差別化実現のために「輸入促進等に関する輸入業界の提言と要請」（JAIA提言）を発表。
昭和60年 7月	政府「市場アクセス改善に関する行動計画」を発表。
昭和60年12月	輸入車特別取扱制度創設。
昭和63年12月	輸入乗用車新規登録台数10万台を突破（133,583台）。
平成 2年12月	輸入乗用車新規登録台数20万台を突破（221,706台）。
平成 3年 3月	輸入乗用車保有台数100万台を突破。
平成 4年11月	JETROと共催で'93輸入車ショウ（大阪、東京、名古屋、北海道、九州）実施。
平成 6年12月	輸入車新規登録台数30万台を突破（301,391台）。
平成 7年12月	輸入乗用車新規登録台数シェア10%を突破（10.2%）。
平成 8年 3月	JETRO輸入車常設展示場（大阪、名古屋、東京）オープン。
平成 8年 9月	「自動車取得税の廃止を求める総決起大会」日比谷公会堂で開催（自動車関係15団体）。
平成 8年12月	輸入車新規登録台数40万台を突破（427,525台）。
平成 9年12月	輸入車新規登録台数5年振りに前年割れ（364,882台）。
平成10年11月	日本が国連の車両等の型式認定相互承認協定（58年協定）に加入。
平成10年12月	輸入車新規登録台数2年連続前年割れ（275,869台）。
平成11年 9月	日本が国連の車両等の世界的技術規則協定（グローバル協定）に加入。
平成12年 7月	5つの支部を7月以降順次閉鎖。平成13年3月末をもって閉鎖完了。
平成14年 1月	日本自動車殿堂に梁瀬次郎氏ら6名が殿堂入り。

JAIA Milestones and Related Events

Jan. 1950	Import Trade Control Law goes into effect.
Aug. 1952	Imported Automobile Society (IAS) established.
May. 1957	IAS separated into three societies - American Automobile Importers' Society, European Automobile Importers' Society, and Automotive Parts Importers' Society.
May. 1960	First Foreign Automobile Show held.
Jul. 1961	Consumer bidding for imported automobiles put into effect.
May. 1962	Above-mentioned three societies merged into Automobile Importers' Association (AIA).
Oct. 1965	Liberalization of finished vehicle imports.
Nov. 1965	Japan Automobile Importers Association (JAIA) established by reforming AIA.
Dec. 1966	JAIA Chubu Contact Office plans decided.
Dec. 1967	JAIA Kansai Branch opened.
Feb. 1970	Liberalization of used car imports announced.
Oct. 1970	17th Tokyo Motor Show held. (First joint showing of domestic and foreign-made cars)
Oct. 1972	The Director of the Customs and Tariff Bureau of Ministry of Finance circulates a notice on the trademark rights and parallel imports, resulting in an end to the bar on parallel imports.
Dec. 1973	1973 exhaust emissions standards applied to imports.
Apr. 1976	1975 exhaust emissions standards applied to imports.
Jul. 1976	"Petitions for promotion of vehicle imports" circulated among concerned ministries, groups, and publishers.
Mar. 1978	1976 exhaust emissions standards applied to imports under continuing production. Import duty on automobiles (passenger cars, buses, trucks, special vehicles, etc.) eliminated.
Jul. 1978	Proposal for use of imports as public vehicles submitted to Ministry of International Trade and Industry (MITI).
Sep. 1978	The Ministry of International Trade and Industry (MITI) resumes the purchase of imported vehicles.
Oct. 1979	Automobile Department established in JETRO New York Office; specialist dispatched.
Jul. 1980	JAIA Branches established in Sapporo and Fukuoka.
Apr. 1981	1978 exhaust emissions standards applied to imports.
May. 1982	Procedure for small-quantity motor vehicles established.
Sep. 1983	"Mission for promotion of access to Japanese market" departs for U.S., joined by Chairman Yanase.
Oct. 1983	Trade commendation system launched.
May. 1985	"Statements and demands of automobile importing industry for promotion of imports" (JAIA statement) made in effort to accord equal opportunities to imported cars.
Jul. 1985	Government announces action program for further liberalizing the market.
Dec. 1985	Preferential handling procedure for imported motor vehicles (PHP) established.
Dec. 1988	Number of new imported passenger car registration is over 100,000 (133,583 units).
Dec. 1990	Number of new imported passenger car registration is over 200,000 (221,706 units).
Mar. 1991	Number of imported passenger cars in operation surpasses 1,000,000.
Nov. 1992	Imported Automobile Shows, '93 held jointly with JETRO (in Osaka, Tokyo, Nagoya, Hokkaido, and Kyushu).
Dec. 1994	Number of new imported car registrations is over 300,000 (301,391 units).
Dec. 1995	Imported passenger car accounted for over one-tenth (10.2%) of new car registrations.
Mar. 1996	JETRO opens permanent imported automobile showrooms in Osaka, Nagoya, and Tokyo.
Sep. 1996	Fifteen automobile-related organizations hold a rally at the Hibiya Kokaido Hall in Tokyo to demand the abolition of the automobile acquisition tax.
Dec. 1996	New imported automobile registrations exceed 400,000 (427,525 units).
Dec. 1997	Number of the vehicles newly registered during the year fell below the previous year (364,882 vehicles).
Nov. 1998	Japan acceded to the UN/ECE/1958 Agreement (Reciprocal recognition agreement for vehicle equipment type approval).
Dec. 1998	Number of the vehicles newly registered during the year fell below the previous year for 2 consecutive years (275,869 vehicles).
Sep. 1999	Japan accedes to the Global Vehicle Technical Agreement of UN (Global Agreement).
Jul. 2000	JAIA started to close its 5 branches in July and completed it at the end of March 2001.
Jan. 2002	Mr. Jiro Yanase with five others was recognized in the Japan Automobile Hall of Fame.

自動車産業一般

昭和20年 9月	物品税法の一部改正。乗用自動車は120%から100%に引き下げ。
昭和23年10月	商工省が自動車工業基本対策を発表。国産工業の確立方針を示す。
昭和25年 7月	地方税法公布。自動車税を創設。
昭和29年 3月	政府関係官庁等の国産車愛用決定（官庁使用の外国車121台分を国産車に切替えるため予算6,300万円を計上）。
昭和29年 4月	第1回全日本自動車ショー（国産車）開催。
昭和30年 7月	地方道路税法公布。
昭和38年12月	予算決算および会計令臨時特例の第14条15, 16項制定（自動車など14品目の輸入品について政府は購入しないこととした）。
昭和42年 9月	日本の総人口が1億人を超え、自動車保有台数が1000万台を突破。
昭和43年 7月	自動車取得税実施。
昭和44年 5月	東名高速道路が全通。
昭和46年 5月	自動車重量税法成立。
昭和46年 8月	円が変動相場制へ移行。
昭和48年 4月	自動車排出ガス48年規制実施。
昭和48年10月	第1次オイルショック。
昭和49年 1月	自動車排出ガス50年規制（日本版マスキー法）告示。
昭和49年 9月	臨時特例第14条15, 16項（官公庁の国産車愛用の条文）を全面削除。
昭和50年 2月	自動車排出ガス51年規制告示。
昭和51年12月	自動車排出ガス53年規制告示。
昭和55年10月	交通遺児育英基金制度がスタート。
昭和56年 5月	対米乗用車輸出自主規制発表。
昭和58年 7月	新車の3年車検実施。
昭和59年 9月	自動車運転免許保有者数が5,000万人を突破。
昭和62年10月	自動車基準認証国際化研究センター発足。
平成 元年 4月	物品税廃止。消費税導入。
平成 元年 7月	自動車保険料率の改定（外国車・国産車区分の廃止）。
平成 3年 7月	改正車庫法施行。
平成 4年 3月	普通車に対する消費税の暫定税率が4.5%となる。
平成 6年 3月	普通車に対する消費税が本則税率3%となる。
平成 7年 7月	「道路運送車両法」改正（検査および点検整備関係）施行。 「製造物責任法」（PL法）施行。
平成 8年 5月	景品規制の告示改正に伴う自動車公正競争規約の改定。
平成 9年 4月	消費税率5%に引き上げ。
平成10年 9月	ガソリン乗用車の排ガス規制強化告示（2000年10月～）。
平成11年 5月	希望ナンバー制及び分類番号の3桁化の全国スタート。
平成12年11月	当組合を含む自動車9団体により（財）自動車リサイクル促進センター設立。
平成13年 6月	フロン回収・破壊法成立（平成14年10月本格施行）。
平成13年12月 〃	日本GM、（社）日本自動車工業会に加盟 与党3党の税制改正大綱、重量税還付盛り。
平成14年 7月 〃	自動車関連団体、税制改正フォーラム結成。 自動車リサイクル法成立。

Japanese Automobile Industry Milestones

Sep. 1945	Partial revision of the commodity tax law. Tax rate on passenger car reduced from 120% to 100%.
Oct. 1948	Ministry of Commerce and Industry announces basic policies for auto manufacturing industry, indicating the goal of self-sufficiency in domestic automobile production.
Jul. 1950	Announcement of local tax law. Automobile tax established.
Mar. 1954	The government decides that government agencies should use domestically made vehicles and allocates ¥63 million for the replacement of 121 foreign vehicles currently in use.
Apr. 1954	First Tokyo Motor Show (of domestic models) held.
Jul. 1955	Announcement of local road tax.
Dec. 1963	The government adopts the budget settlement and Article 14, Paragraphs 15 and 16 of a temporary special exception to the Accounting Decree, which prohibits the government from purchasing 14 imported items, including automobiles.
Sep. 1967	Japan's total population exceeds 100 million; car ownership tops 10 million.
Jul. 1968	Enactment of the automobile acquisition tax.
May. 1969	Tomei Expressway opened.
May. 1971	Approval of automobile tonnage tax law.
Aug. 1971	The yen moves onto the floating exchange market.
Apr. 1973	Enforcement of 1973 exhaust emissions standards.
Oct. 1973	First Oil Shock.
Jan. 1974	Announcement of 1975 exhaust emissions standards.
Sep. 1974	The government abolishes Article 14, Paragraphs 15 and 16 of the temporary special exception requiring government agencies to use Japanese automobiles.
Feb. 1975	Announcement of 1976 exhaust emissions standards.
Dec. 1976	Announcement of 1978 exhaust emissions standards.
Oct. 1980	Establishment of the Fund for orphans of traffic accidents.
May. 1981	Announcement of self-imposed limit on auto exports to the U.S.
Jul. 1983	Commencement of three-year grace period on inspections for new vehicles.
Sep. 1984	Number of drivers license holders tops 50 million mark.
Oct. 1987	Establishment of Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC).
Apr. 1989	Commodity tax abolished. Consumption tax introduced.
Jul. 1989	Auto insurance rate revised (separation of foreign and domestic abolished).
Jul. 1991	Revision and strengthening of the Garage Act.
Mar. 1992	Consumption tax on ordinary vehicles set at a provisional rate of 4.5%.
Mar. 1994	Consumption tax on ordinary vehicles set at a basic rate of 3%.
Jul. 1995	Reforms to the Road Transport Vehicle Law (regarding vehicle inspection and maintenance). Product Liability Law enacted.
May. 1996	The automobile fair competition rules are revised following the amendment to the gift regulation notification.
Apr. 1997	Consumption tax rate raised to 5%.
Sep. 1998	Announcement of strengthened exhaust emission control for gasoline-fuelled passenger cars (Enforced in October 2000).
May. 1999	Open numberplate system starts and the classified number is made into 3 digits nationwide.
Nov. 2000	The Japan Automobile Recycling Promotion Center was founded by 9 related automotive organizations including JAIA.
Jun. 2001	Enactment of the Law for CFC's Recovery and Destruction (Enforced in October, 2002).
Dec. 2001 〃	General Motors Japan Ltd. joined JAMA. Tonnage tax refund is included in the Outline of the Taxation System Revision of the three ruling parties.
Jul. 2002 〃	Automobile related organizations formed Taxation System Forum. The Automobile Recycling Law is enacted.



2003年版 Imported Car Market of Japan
日本自動車輸入組合

〒102-0083東京都千代田区麹町5-7秀和紀尾井町TBRビル9F
本冊子に関する問い合わせ先:企画・広報・流通部 TEL:03-3222-5424
ホームページアドレス <http://www.jaia-jp.org>

禁無断転載 All rights reserved