

第4章

中古車・中古部品の国際流通

浅妻 裕



ウラジオストク商業港の保税倉庫。上階まで中古車で埋まっている。

(ロシア・ウラジオストク, 2011年8月30日 浅妻裕撮影)

はじめに

現在、中古車国際流通や中古部品国際流通はさまざまな研究アプローチからの重要な研究素材となっている。以下の4つのアプローチに整理することができる⁽¹⁾ (浅妻 2013b)。

ひとつめは港湾経済・政策論からのアプローチである。近年の中古車輸出量の増大にともない、富山や新潟などの環日本海地域のいくつかの港湾では中古車輸出への依存度が高くなり、仕向国の中古車輸入規制変更が港湾周辺の地域経済に大きな影響を及ぼすようになった。一方で、大陸との近接性や各国との人脈・経験をアドバンテージとして中古車や中古部品の輸出入ビジネスを展開し、港湾経済を活性化しようという動きもある。各港湾の中古車流通量の変化や輸入規制の変化など経済の実態を把握したうえで、これらの動向を支援するような政策を展望している (岡本 2012)。

ふたつめは国際社会学もしくは移民研究であり、これについては第5章で論じられる。

3つめは環境経済学からのアプローチである。環境経済学では、貿易の自由化を背景とした貿易量の増大が環境にどのような影響を与えるかということが重要な議論となっている。経済活動の増加に伴って環境を悪化させる方向に働くこともあれば、経済発展に伴う技術革新で環境を改善させる方向に働くこともあり、必ずしも一致した結論が得られるわけではない (栗山・馬奈木 2008)。この議論は中古車や中古部品にも当てはめることができ、岡本・浅妻・福田 (2013) ではこれらの国際流通は環境面から輸出入国双方にさまざまな影響をもたらすと整理している。また、Davis and Kahn (2010) では、中古車の使用過程に着目し、北米自由貿易協定 (NAFTA) のもとで2005年以降アメリカからメキシコへの中古車輸出規制が緩和されたことを事例に「構造効果」(環境負荷の低い自動車の増加)と「規模効果」(自動車台数の増加)の観点から環境負荷がどのように変化するかを検討している。潜在的な廃

棄物としての輸出という側面も重要である。たとえば貫（2008）、平岩（2007）などでは、輸出中古車が現地で適切に処理・リサイクルされず、環境面での問題を引き起こすことを指摘している。このように仕向国での自動車整備や公共交通の整備など自動車の適正利用、環境面からの輸出入規制、自動車リサイクルに関する諸制度や静脈産業の発展を促す政策に関する検討が必要となっている。寺西（2007）が流通の実態に基づいた政策提言を行っており、このアプローチでは重要な研究成果といえる。また阿部（2011）では自動車を主たる対象とした中古品の国際流通に関する政策論の検討課題を整理している。

4つめは経済地理学からのアプローチである。まず、国境を越えた移動ではなく国内の「越境移動」を対象とするものであるが、廃車の越境移動と自動車静脈産業の立地の関係を明らかにしようとする研究が挙げられる。たとえば外川（2001）では中古車の地域別の流出入状況から「西送り」「北送り」という現象がみられ、そのことが廃車不法投棄問題の背景となったことを指摘している。浅妻（2011）では廃車の発地域と解体される地域のギャップを「移動指数」を用いて試論的に明らかにしている。今後、国際流通を対象として研究が進められることが求められる。これとは別に、中古車や中古部品の国際流通、そしてその先にあるリユース市場を視野に入れた研究がある。中古部品については国内外の流通拠点で顕著な集積がみられることに着目し、そのメカニズムを明らかにしようとした浅妻・岡本（2012）などがある。中古車については福田（2012a）が日本海沿岸地域の中古車貿易業に従事する移民企業家の集積と分散について論じている。

そしてこれらの4つのどのアプローチからの研究にとっても非常に重要になるのが、輸出入規制の動向も含めた中古車・中古部品国際流通の実態を明らかにする研究である。岡本・浅妻・福田（2013）では、中古車流通の現場の調査記録から、国内や海外の中古車流通の状況を量的側面と質的側面の両方から整理している。そしてその結果が上記の各アプローチにどのようなインプリケーションを与えているかを示唆している。

本章では、岡本・浅妻・福田（2013）の問題意識と同様、多様なアプローチからの研究にとって重要な基礎情報となる日本を起点とした中古車国際流通の現状を明らかにする。第1節では貿易統計を利用して流通量の変化を示す。第2節では中古車輸入規制と流通量の変化の関係を整理する。第3節では、おもに現地調査をもとに、輸入規制により国際流通がさまざまな形態へと変容していることを紹介する。

第1節 中古車・中古部品流通量の推移と現状

近年、日本からは大量の中古車が輸出されている。またその仕向国も世界中に広がり2013年では176カ国・地域に及ぶ。このような状況を背景として、浅妻ほか（2011）、阿部（2010a）、寺西（2007）など、流通統計を利用した流通量の変化の整理、あるいはその背景に関する分析などの研究成果が多数発表された。

日本からの流通量についてはその多くが財務省貿易統計をもとに把握されてきたものであるが、この統計で中古車の流通量を把握できるようになったのが2001年4月からであり、かつ2005年までは貿易統計に計上されない「旅具通関」で輸出される中古車が多く存在したため、より信頼性の高い中古車輸出台数のデータはようやく蓄積されてきた段階といえる。ここでは現在の中古車輸出の状況を、この間のデータの蓄積も活用して整理する。

また高度成長期後半以降、日本で利用された中古車が世界中に輸出されてきた（浅妻 2007）。これによって、仕向地において、日本で発生した自動車中古部品への需要が発生する。日本で製造・利用された自動車部品に対する信頼性が高いこともその背景にある。世界的な中古部品の流通量については、各国貿易統計を用いることで、タイヤやエンジンなど部品によっては統計上の実数を把握できる場合があるが、多くの部品は把握が困難である⁽²⁾。本章では、既存研究の方法を用いて近年の中古部品流通量を推計する。

1. 中古車輸出台数の推移

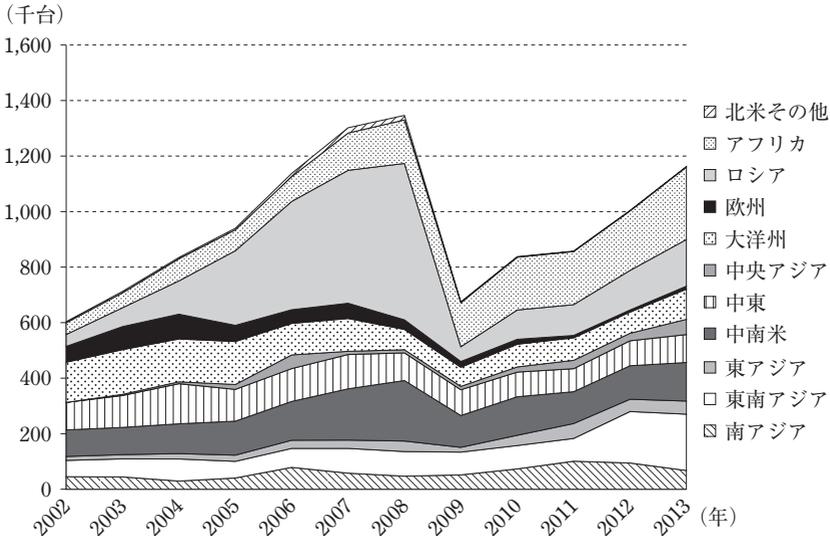
図1では通年で中古車輸出統計が把握できるようになった2002年以降の中古車輸出台数を仕向地域別に示した。

アフリカ向け輸出が長期的に増大傾向にあること、ロシア向け輸出の増減が全体の輸出台数を左右していること、近年東南アジア向けが急増していること、などがわかる。一方中東向けが長期的には減少傾向にあるのは、アフリカ向けのハブ機能としての中東の位置づけが弱まってきたためである（福田・浅妻 2011）。なお、少額貨物と旅具通関分（2005年まで）は統計に含まれていないことに注意が必要である。

中古車の仕向地を詳細にみたのが表1である。

財務省貿易統計により中古車輸出台数がほぼ把握できるようになったのは

図1 中古車輸出台数の仕向地域別推移



(出所) 財務省貿易統計をもとに筆者作成。

(注) 2013年は確報値。

表1 日本からの中古車仕向国上位20カ国の推移(台)

順位	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
1	ロシア 563,296	アラブ首長国連邦 89,948	ロシア 105,476	ロシア 110,762	ロシア 142,407	ロシア 167,822
2	チリ 123,915	ニュージーランド 57,420	アラブ首長国連邦 86,600	アラブ首長国連邦 80,644	ミャンマー 120,805	ミャンマー 134,681
3	アラブ首長国連邦 98,186	南アフリカ共和国 55,291	チリ 79,430	チリ 69,461	アラブ首長国連邦 87,789	アラブ首長国連邦 98,831
4	ニュージーランド 59,088	ロシア 53,170	ニュージーランド 68,950	ニュージーランド 68,088	パキスタン 64,641	ニュージーランド 91,322
5	南アフリカ共和国 47,796	チリ 51,064	南アフリカ共和国 66,569	南アフリカ共和国 67,413	チリ 61,691	チリ 78,000
6	ケニア 40,517	ケニア 44,685	ケニア 50,730	ケニア 39,225	ニュージーランド 61,462	南アフリカ共和国 62,275
7	ペルー 31,786	バンングラデシュ 37,000	バンングラデシュ 29,129	スリランカ 38,420	南アフリカ共和国 59,787	ケニア 61,396
8	バンングラデシュ 29,212	フィリピン 25,717	スリランカ 26,981	パキスタン 37,857	ケニア 44,662	キルギス 36,026
9	モンゴル 26,254	ペルー 22,717	フィリピン 24,294	モンゴル 35,979	モンゴル 30,172	モンゴル 34,919
10	シンガポール 26,071	マレーシア 21,735	マレーシア 23,598	ウガンダ 23,795	ウガンダ 24,827	タンザニア 30,912
11	ウガンダ 22,680	タイ 17,939	ウガンダ 22,414	キルギス 23,542	フィリピン 23,666	パキスタン 28,785
12	マレーシア 21,614	ウガンダ 17,618	タンザニア 20,971	マレーシア 21,789	マレーシア 23,370	マレーシア 27,837
13	フィリピン 19,939	タンザニア 17,605	ペルー 20,368	ミャンマー 19,621	タンザニア 22,941	ウガンダ 27,695
14	タンザニア 16,357	スリナム 14,597	モンゴル 19,638	タンザニア 18,708	キルギス 18,105	フィリピン 25,228
15	スリナム 16,020	香港 8,674	タイ 16,132	フィリピン 18,308	ザンビア 18,071	ザンビア 22,739
16	キプロス 13,879	キプロス 6,724	香港 12,409	バンングラデシュ 15,991	ボツワナ 12,381	ケニア 18,217
17	ドミニカ共和国 13,019	ミャンマー 6,702	スリナム 11,844	タイ 13,529	スリナム 12,314	スリランカ 18,209
18	タイ 12,815	パキスタン 6,593	パキスタン 9,506	香港 10,780	アフガニスタン 11,429	モザンビーク 16,503
19	アメリカ合衆国 10,970	モンゴル 6,285	キルギス 9,242	ボツワナ 10,256	ジャマイカ 11,257	トリニダード・トバゴ 15,310
20	イギリス 10,578	キルギス 6,165	ケニア 8,888	ザンビア 9,811	スリランカ 11,249	スリナム 13,723

(出所) 図1に同じ。

(注) 2013年は確報値。

2001年からであるが、外川・浅妻・阿部（2010）によると、その後2007年までは「御三家」（ロシア、ニュージーランド、アラブ首長国連邦 [UAE]）が上位3位までを占め、2005年以降は南米のチリがその下につけるという構図が続いてきた⁽³⁾。2008年以降、状況はやや流動化している。たとえば、2009年にはロシア向け輸出が関税の大幅な引き上げ（後述）により激減したこともあり、南アフリカ共和国向けが全体の第3位になっている。2012年、2013年はミャンマー向けが第2位、2012年にはパキスタン向けが第4位と大きく躍進した。つまり、近年は御三家+チリの順で上位が占められる構図が崩れてきたといえる。

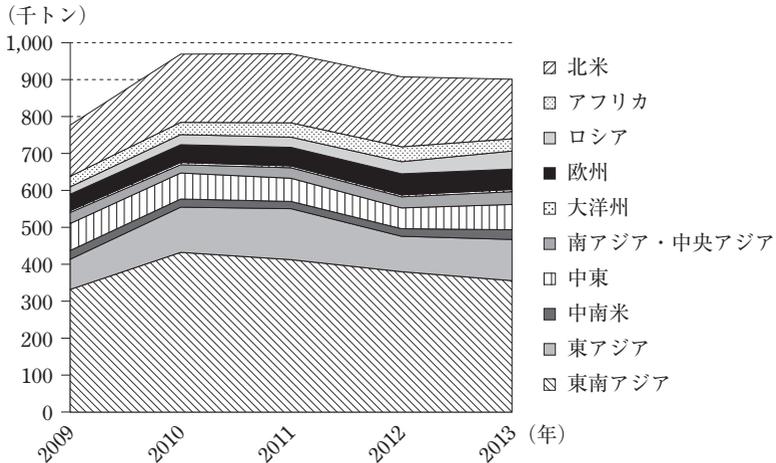
2. 中古部品輸出量の推移

つぎに中古部品の輸出量を把握する。日本から輸出される中古部品は、タイヤを除いて中古品独自のHSコードが割り当てられていないため、貿易統計上の実数が把握できない。そこで、矢野経済研究所（2008）で用いられている方法を応用し、貿易統計から自動車中古部品輸出の推計を試みた。推計方法は、

- ① 港湾ごとに仕向地別の年間中古車輸出台数／（年間新車輸出台数＋年間中古車輸出台数）、を求める⁽⁴⁾。
- ② ①を係数として、港湾ごと各仕向地への部品輸出量に掛け合わせる。部品輸出量は矢野経済研究所（2008）に従って求める⁽⁵⁾。
- ③ ②で求めた数値を仕向地別に集計することで、国別輸出量や全体の輸出量を推計する。

この結果を図2で示す。なお、中古タイヤ（更生タイヤ含む、以下同様）については、貿易統計上、中古／新品の区分があり実数で把握できるため、推計からは除外している。

図2 中古部品輸出量の仕向地域別推移



(出所) 図1に同じ。

(注) 2013年は確報値。

この推計方法を採用した理由は、矢野経済研究所（2008）で、新車輸出が目立つ港湾周辺には自動車部品産業が集積しており、その港湾ではノックダウン用部品や新品部品が多く輸出される傾向があると述べているためである。さらに本推計では各港湾の国別中古車輸出割合も考慮した。海外で年式の古い日本車に適合する新品部品を調達することは困難といえる。したがって、中古車の輸入が厳しく制限されているケースを除けば、中古車輸出が目立つ国で、修理やメンテナンスのための中古部品需要が多くなると考えることは妥当といえよう⁽⁶⁾。

全世界向けの輸出量についてみると、2010年以降、中古車輸出が増加しているにもかかわらず中古部品輸出が減少していることがわかる。近年、海外バイヤーの中古車オークションでの買取り増加、中古車輸出増加を背景に、国内で中古部品生産のための使用済み自動車の確保が難しくなっているといわれており、「使用済み車の輸出を規制すべきだ」との声もある（『日刊自動車新聞』2013年12月26日付け）。このように、中古車輸出と中古部品輸出には

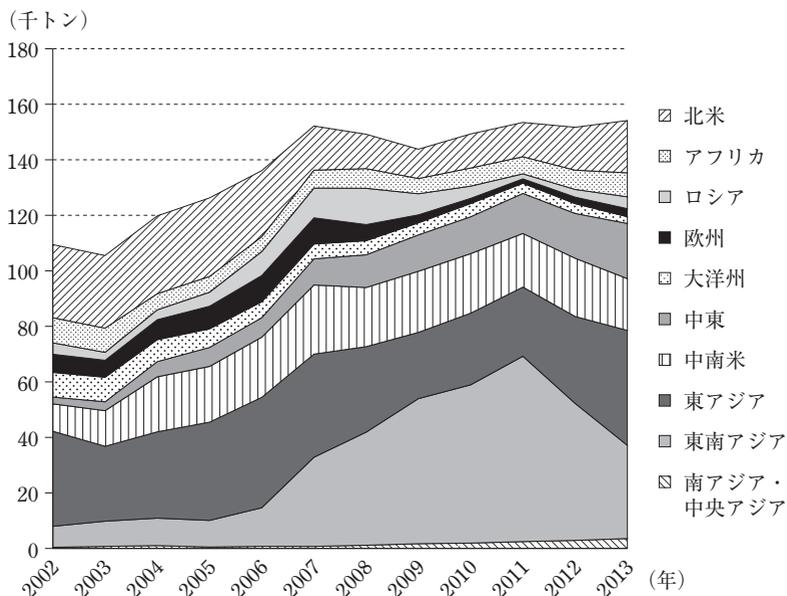
比較的負の相関関係があるとみることができる。もっとも、長期的にみれば中古車輸出が中古部品への需要を生んでいるともいえる。

各地域別の輸出についてみると、まず東南アジア向けの輸出が多いことが目立つ。このうち、タイへの輸出量は年間14万トン弱（2013年）と推計されており、全体の15%程度に相当する。第6章で述べるタイの大規模な中古部品流通拠点もこれらの輸出に支えられている。また、中古車輸出の動向と同様、ロシア向け輸出が増加傾向にあることが興味深い。後述するように中古車輸出から中古部品輸出ビジネスへのシフトが背景にあると考えられる。一方で、東アジア、アフリカ向けなどは中古車輸出とは異なった動向を示す。東アジア向け中古車の割合は約4%（2013年）と限られているが、中古部品輸出では全体の約12%を占める。また、アフリカ向けは中古車輸出とは異なり増加傾向にあるというわけではない。

北米向け輸出が目立つのは推計方法によると考えられる。筆者の知る限り、国内の中古部品輸出業者のうち、アメリカ合衆国など北米に向けた輸出を行っている業者は多いとはいえない。しかし、神戸港や苫小牧港といった新車輸出がほぼみられない港湾から大量の北米向け部品輸出があり、本推計方法ではこれらはほぼすべて中古部品とカウントされる。したがって、2013年の北米向け中古部品輸出のうち、およそ59%が神戸港と苫小牧港からの輸出と推計される。実際には、苫小牧港でいえば、トヨタ系列の部品メーカーが盛んに北米向け輸出を行っており、北米向け部品輸出がほぼすべて中古部品とされる推計結果と実態は異なる。

本推計方法では、ある仕向地に関し、中古車は輸出されるが新車輸出がほぼみられない港湾からその仕向地へ部品が輸出されるケースでは、それらはほぼすべて中古部品として推計される。また、ある仕向地に関し、新車は輸出されるが中古車輸出がほぼみられない港湾からの部品輸出は、ほぼすべてが新品と推計される。北米向けに限らず、推計結果が輸出実態を反映していない可能性は、全世界向けや各地域別の輸出量でも考え得る。結果の妥当性を十分に検証できないことが本推計方法の課題である。

図3 中古タイヤ輸出量の仕向地域別推移



(出所) 図1に同じ。

(注) 2013年は確報値。

なお、仕向国の内訳は上位からタイ、アメリカ合衆国、インドネシア、マレーシア、アラブ首長国連邦、中国、ロシア、韓国と続いている(2013年)。

図3は中古タイヤの輸出量の仕向地域の推移である⁽⁷⁾。2007年まではおおよそ増加傾向を示すが、それ以降はほぼ横ばいとなっている。その他の中古部品同様、東南アジア向けの輸出量が多いが、近年はその輸出量が減っていることがわかる。また、中古部品以上に東アジア向けが目立つことが違いとして指摘できる。なお輸出量は上位からマレーシア、香港、アラブ首長国連邦、アメリカ合衆国、韓国、ロシア、ボリビア、メキシコと並ぶ(2013年)。

各年(2009年以降)の図2と図3の合計がタイヤを含む中古部品輸出货量(一部推計)となり、2013年で105万トン程度である。

第2節 輸入規制と中古車流通量の変化

第1節で指摘したように、近年は輸出台数が上位に位置する国々で大きな市場の変化が起きている。また、表1の下位の国に目を向けると、大きく輸出台数が変動していることがわかる。これは近年に限ったことではなく、日本発の中古車輸出市場が形成された1970年代以降、一貫してみられた傾向である（日本自動車査定協会 1986）。日本からある国への中古車輸出はさまざまな理由で変動するが、輸入規制の変化は輸出台数の増減に大きく影響する（浅妻 2013b）。

2012～2013年にかけて中古車輸出台数が急増しているミャンマー向けは佐々木（2013）で指摘されているように輸入規制の緩和が大きく影響している。

バングラデシュ向けの中古車輸出台数は、統計による把握が可能となった2001年以降2011年まで、2004年を除いて毎年1万台を超えていた。とくに2008年にそれまで禁止されていた1650cc以上の中古車も輸入が可能となったこと、船積み時点の車齢制限が4年未満から6年未満まで拡張されたことによって輸出が増加し（『通商弘報』2008年8月11日付け）、2008年から2010年までのあいだは年間2万～4万台のあいだで推移した（表1）。南アジアのなかでは比較的成長が見込める市場との見方もあった。

しかし、近年は政府の完成車輸入に対する規制政策が強まり、たとえば2750～3000ccの乗用車の関税は、2009年度で193%であったが、2011年度には599%と割高になっている。一方で部品単位に分解された形態で輸入され、現地で完成車とするCKD（Complete Knock Down）輸入の関税は129%にとどまっており、自動車輸入は「輸入中古車から新車の組み立て生産へ」とシフトしたとされる（北見 2011）。

財務省貿易統計からこの政策の影響をみることができる。バングラデシュ向け輸出は、2011年は前年の半減の約1万5991台、2012年は7073台と急減し

て、全171の仕向地のうち第27位となった。このあおりで、同市場に着目していた国内の大手中古車輸出業者が廃業するなどの影響も出た。なお、同国向け輸出は財団法人日本自動車査定協会による輸出前検査に関する証明書が必要である⁽⁸⁾。第1章で小島が述べているように国によって輸出規制が導入されている場合があり、この導入や撤廃が流通量にどのような影響を及ぼすのか検討することも必要であろう。

中古車の「中継貿易拠点」であるチリの事例も興味深い。チリでは原則として中古車輸入は禁止されているが、例外的に第1州にあるイキケ・フリーゾーン（以下、ZOFRI）と、第12州にあるプンタ・アレナスフリーゾーンでは輸入が可能である。ただし、これらの州から国内向けの販売は、一部の州（「拡大フリーゾーン」という）に限定され、かつ環境規制や安全基準はチリのもものが適用される。チリは右側通行（左ハンドル）国なので、チリ国内向けに販売される日本からの中古車は、右ハンドル車から左ハンドル車に改造（ハンドル付け替え）する必要がある。

このような事情から実際にチリ国内で流通するものは一部にとどまっている。2007年のZOFRIにおける中古車輸入台数は8万1136台（うち95%が日本からの輸入）で、同じ期間に7万2142台の中古車が海外へ輸出されている

表2 イキケ・フリーゾーンにおける中古車の輸出入先（台）

	国名	2007年	2010年
輸入	日本	77,191	82,880
	韓国	1,872	4,927
	アメリカ	384	1,639
	その他	1,689	2,416
	合計	81,136	91,862
輸出	ボリビア	58,055	17,469
	パラグアイ	11,801	43,038
	その他	2,286	2,051
	合計	72,142	62,558

（出所）『通商弘報』2008年11月12日、2011年3月11日付けをもとに筆者作成。

(表2)。最多はボリビア向けで5万8055台、つぎにパラグアイ向け1万1801台であった。ボリビアやパラグアイも同じく通行区分は右側通行なのでZOFRIあるいは現地でのハンドル付け替えの必要がある⁽⁹⁾。このようにチリは南米各国への「中継貿易拠点」としての性格を有している⁽¹⁰⁾。

この機能を背景として2008年には日本からの輸出台数は12万台を超え、ロシアについて仕向国の第2位となった。しかし2008年12月、ボリビアが中古車輸入に年式規制（たとえば5年以上前に製造された乗用車は輸入禁止）を導入したことで日本からチリ向けの輸出は大幅に減少した⁽¹¹⁾。ZOFRIでは行き場を失った中古車が滞留した状況も報告されている（『通商弘報』2009年3月10日付け）。

その後、徐々にボリビア向けも回復しつつあるが、主要な仕向国はパラグアイとなり、2008年以前の水準を回復するには至っていない。

図1からわかるように長期的に大きく輸出量に変化しているのがロシアである。ロシアは御三家の一角ではあるが、その地理的な近接性や歴史的な背景もあり、2001年以降2012年末までのトータルの輸出台数1062万台のうち237万台、22%を占め、ニュージーランドやアラブ首長国連邦に大きな差をつけている（表3）。しかしロシアでは2003年以降、度重なる中古車輸入規制を実施してきている。たとえば実質的な関税引き上げである「ミニ・カタログ」の導入は2006年1月に大幅な輸入台数の減少をもたらした⁽¹²⁾。しかし、これは数カ月のごく短期的な影響にとどまり長期的にはさほど影響があるものではなかった。ロシアの経済成長と日本車への根強い需要を背景として長期的な増加傾向を示し、2008年には年間約50万台の輸出がなされた。しかし、2009年1月に導入された関税引き上げは従来にはみられない非常に大きな影響があった。関税の変化の一例を表4に示した。

竹内・浅妻（2009）では、規制導入の政治経済的背景とともに、この前後の流通量の変化や市場の状況を紹介している。2009年1月の輸出台数は、前月比で5%程度まで落ち込んでおり、ロシア現地の日本製中古車市場が閑散とした状況になったことが報告されている。その後ロシア向け輸出はふたた

表3 日本からの中古車累計輸出台数（2001年4月～2012年末）

国名	台数（台）
ロシア	2,369,440
アラブ首長国連邦	1,177,532
ニュージーランド	1,135,903
チリ	646,703
南アフリカ共和国	480,470
ケニア	352,949
フィリピン	284,209
ペルー	274,400
イギリス	264,967
スリランカ	217,715
パキスタン	204,123
バングラデシュ	201,520
マレーシア	201,152
ミャンマー	172,850
モンゴル	169,153
ウガンダ	164,050
キプロス	139,131
シンガポール	138,030
タンザニア	135,440
スリナム	129,700
その他	1,767,658
合計	10,627,095

（出所）図1に同じ。

表4 ロシアにおける自動車輸入関税引き上げ（2009年1月）

		製造後3年未満	3年以上5年未満	5年以上 7年未満	7年以上
1,800cc ガソリン車	旧	25% (1.25ユーロ以上)	25% (0.45ユーロ以上)	2.9ユーロ	1.6ユーロ
	新	30% (1.5ユーロ以上)	35% (1.5ユーロ以上)		
3,000cc ガソリン車	旧	25% (1.8ユーロ以上)	25% (0.55ユーロ以上)	4ユーロ	2.2ユーロ
	新	30% (2.15ユーロ以上)	35% (2.15ユーロ以上)		

（出所）World Tariffをもとに筆者作成。

（注）輸入価格の一定割合が関税となるが、それが1cc当たり所定の金額（表中ユーロで記載）を超えていない場合は、排気量1ccごとにこの所定額の課税がなされる。

び増加傾向を示し、2010年以降の輸出台数は4年連続で首位となっている。しかし2008年以前の輸出台数は回復できないままであり、2009年1月の輸入規制は日口間の中古車輸出市場に長期にわたる影響を及ぼしている。これに対して、ビジネスの現場では輸出車種を変更したり「分解輸出」を行ったりしてきたが、これについては第3節で述べる。そして、このような各国での輸入規制の導入・撤廃にビジネスの現場が対応を迫られてきた¹³⁾。

一方、中古車輸出の歴史では、規制強化によりある国への輸出が困難になった場合でも、類似したセグメントへの需要がある別の国への輸出が行われることも繰り返されてきた。日本車への高い信頼性を背景としたものといえるが、輸出の重要な担い手がパキスタンの移民企業家であることも重要である。彼らはトランスナショナルなネットワークを世界的に展開しており（福田2012b）、それにより仕向地の変更など輸入規制変化に柔軟に対応してきた。たとえば、ロシア向け中古車輸出の拠点であった富山では、2009年に輸出が激減した際、港周辺に集積していたパキスタン人が、ほかの地域に移転する場合、富山にとどまる場合、いずれにしても別の仕向地への輸出を始めたことが知られている（岡本・浅妻・福田2013）。

第3節 輸入規制と国際流通の変容

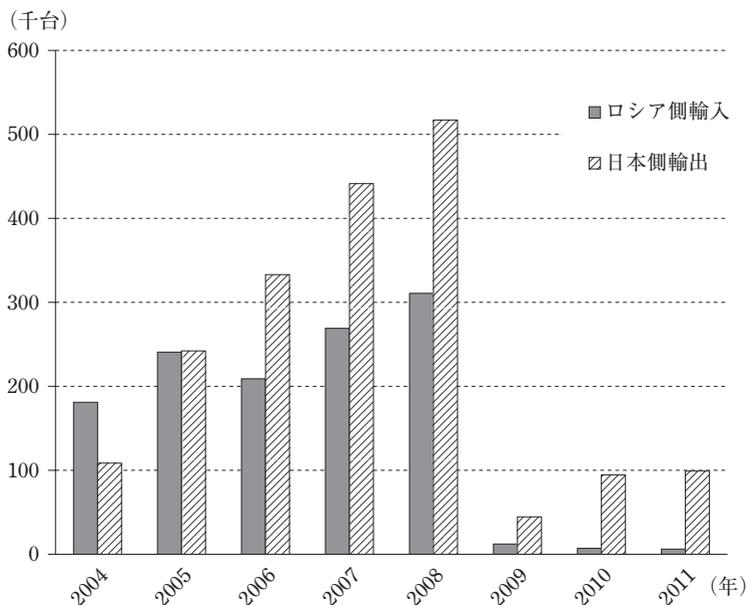
1. 中古車の「部品」としての流通

流通量を把握する際には各国貿易統計が有用であるが、そこにおける「中古車」の定義は各国で異なっている（浅妻2008）。そのため、輸出国側と輸入国側の統計数値が食い違うケースも多い。

たとえば日口間の中古車流通に関しては、日本側とロシア側で輸出・輸入の数値が大きく異なることが知られている。図4でこれを示した。

2004年はロシアの輸出台数が多くカウントされ、2005年はほぼ同数となっ

図4 日本におけるロシアへの輸出台数とロシアにおける日本からの輸入台数



(出所) 財務省貿易統計, Global Trade Atlas をもとに筆者作成。

ている。これは、2005年から日本で中古車の「携帯輸出」ができなくなり、自動車については少額貨物としての輸出を除いてはすべて貿易統計にもカウントされるようになったためである。しかし、2006年以降は日ロが逆転し、その差も拡大していった。2009年には関税引き上げのため双方の統計上の台数が大幅に減少し、ロシアの輸入台数は極めて小さな数値となった。近年、日本からのロシア向け輸出台数が増加しつつあるが、ロシア側の日本からの輸入台数が増加する傾向はみられない。

この理由として、日本から中古車として輸出した自動車を、高額な関税を逃れるためロシアでは自動車の部品（ボディ）として輸入していることが挙げられる。

たとえば2008年10月27日付けの『ダーリニ・ポストーク通信』では以下のように紹介されている。「車体とエンジンを別々にした自動車の輸入は、完

成車に対する高い関税支払いから逃れる手法となっている。(中略) 極東のいくつかの税関では輸入される自動車の25%近くが「部品」を装って車体の形で輸入されている。(中略) 船員が船中でエンジンをバラし、税関で「自動車部品」として申告されている。そして港でバラバラにされた部品がふたたび組み立てられる」。

すなわち、タイムラグや集計時のミス、違法解体、「中古車」の定義に関する日口間の違い⁴⁴⁾、など、上記以外の条件を一切無視すると、

日本側からロシアに向けた中古車輸出台数 = ロシア側での日本からの
中古車輸入台数 + ロシア側での日本からの中古ボディの輸入台数

の関係が成り立つ。

このことからボディの両国の輸出・輸入統計が大きく異なっていることが想定され、表5でこれを確認した。ボディ (HSコード 870710) 流通量について日本からの輸出量がロシア側の輸入量を大きく下回っていることがわかる。日本側では、中古車そのもの、場合によっては自動車として部品が一式

表5 日本=ロシア間のボディ流通量

HS コード	870710 (ボディ, 台数)		870899 (運転室を含むボディー部, t)		870829 (ボディー部, t)	
	日本側輸出	ロシア側輸入	日本側輸出	ロシア側輸入	日本側輸出	ロシア側輸入
年						
2003	121	20,226	1,562	8,473	1,211	2,139
2004	357	43,859	2,310	18,155	1,305	3,070
2005	1,108	51,932	2,899	19,284	1,418	3,400
2006	4,954	69,661	3,812	25,786	2,146	4,233
2007	1,713	77,441	4,372	36,480	2,917	6,660
2008	1,543	103,134	4,898	54,340	3,605	11,801
2009	79	610	7,976	24,895	4,059	13,950
2010	118	5,031	8,615	32,338	4,951	30,728
2011	75	15,772	7,553	25,534	7,169	43,811
2012	4,388	19,016	9,674	29,343	12,551	49,144

(出所) UN Comtrade をもとに筆者作成。

そろっていることから中古車として輸出とされたものが、ロシアではボディとしてカウントされていたものと考えられる。

ロシア側で自動車部品（ボディ）として輸入する方法は、ロシアの中古車輸入関税が引き上げられるに従って普及したもので、2004年頃から始まった（阿部・浅妻 2008）。「コンストラクトルイ」とよばれ、中古車からエンジン、タイヤ、車軸を取り外して中古車をボディとして輸入することができた⁽¹⁵⁾。この流通形態の普及は、ロシア政府にとっては自国産業保護のための中古車輸入の抑制を難しくし、かつ税収減ももたらす。そのため、2008年11月からボディ輸入に対する関税を「価格の15%」から「価格の15%（ただし5000ユーロ [2014年8月21日のレートで約68万円] を下回らない額）」と変更した。この規制が導入されたことで、2009年のロシアにおけるボディ輸入は激減した。表5からもこのことが確認できる。

しかし、中古車の高額な輸入関税を避けるためその後も新たな輸出手法が模索された。2009年以降は、ボディの特定部位を切断して輸入する「ラスピイルイ」「カルカッスイ」と呼ばれる手法などが広まった。前者は、ハーフカットか、あるいは車体後部・エンジン・タイヤを分解・切断して輸入し、現地で組み立て（溶接）するものが該当する。また、後者は切断を行わずにドアを全部はずす方法である。以前は「コンストラクトルイ」を行っていた業者たちがとるようになった方法とされる。現地での車両登録方法が複雑になったが、流通量としては輸入全体の20%程度、2010年で毎月約500台が輸入されていたという（『月刊ロシア通信』2010年8月2日付け、2011年2月2日付け）。

なお、「カルカッスイ」については、2011年12月から部品ではなく、車体扱いとなり、5000ユーロの税金が課されるようになった（『月刊ロシア通信』2012年3月2日付け）。また「ラスピイルイ」については、複雑な登録を避けるため偽造書類が横行しているとされ、沿海地方では取締まりが強化されているという報道もある（『月刊ロシア通信』2012年7月2日付け）。2013年9月時点では「カルカッスイ」の流通はなくなり、「ラスピイルイ」は規制強化

により流通が減少している¹⁶⁾。このようなことから今後、中古車を部品として輸入する手法がみられなくなる可能性もある。

統計のみからこれらの流通の変化を明確に確認することはできないが、自動車ボディに関する HS コードは870710のほかに、ボディの一部を対象とする870899あるいは870829というものがある。ロシアでの輸入関税が5%であり、ボディ全体870710に対する関税よりは大幅に安い。「カルカッスイ」「ラスピルィ」による輸入はこのふたつのコードのいずれかに該当するものと思われる。表5からはボディ全体870710の流通と同様、日口間で大きな差があることが確認できる。この差はこのような流通に起因している可能性がある。

2. 流通ビジネスの輸入規制への対応

ロシア向けの中古車輸出については、2009年の関税引き上げの際に流通する中古車種の変化がみられた。中古車輸入の関税は排気量が高くなるほど高額に設定されるため、低排気量車への課税が相対的に軽くなった。これに合わせて輸出入ビジネスの現場では、その直後から1500cc未満の低排気量車へのシフトがみられている（浅妻 2013a）。このように統計上把握できる変化もあるが、中古車流通の現場からこのことをみていきたい。

筆者は2013年9月にロシアのウラジオストク市、ウスリースク市、ノボシビルスク市で調査を行った。おもにウラジオストク市、ウスリースク市の調査結果から、中古車流通のさまざまな変容を指摘したい。

岡本・浅妻・福田（2013）をはじめとして多くの文献で知られるように、ウラジオストク市内の丘陵地に「グリーンコーナー」と呼ばれる中古車の一大マーケットがある。2008年までの最盛期には1万台を超える中古車が販売されていたが、その後の規制導入により大きく様相を変えた。まず、台数が大幅に減少し、現在は5000台前後である¹⁷⁾。さらに、「drom.ru」「Japancar.ru」といったインターネットを利用した輸入中古車販売が普及したことによ

り、現地で店を構えるディーラーもさほど現地での販売に依存していない。現地ディーラーのヤロスラフ氏は月間10～15台の中古車を販売するが、グリーンコーナーで売れるのはそのわずか2割ほどになっているという¹⁸⁾。

またウラジオストクの北方約100キロメートルのウスリースクにも大きな輸入中古車市場がある。ここではグリーンコーナーに比べてやや単価の低い自動車と並ぶ。グレードの低い自動車が入ることも一因であるが、後述する現地走行車が多いこと、韓国車がより目立つことが理由である。調査時点で、3000～4000台の中古車が並んでいたが、2009～2010年の最盛期には5000～6000台の中古車が並んでいた¹⁹⁾。

双方の市場で営まれるビジネスについて、規制強化前の2008年以前と大きく変わった点は4つある。

ひとつは現地走行車の流通が目立ってきたことである。市場では輸入中古車に加え、ローカルマーケットで流通する日本製中古車をみることができるようになった。ロシアのナンバープレートは日本のものと形状が異なり、プレートのマウントが細長い形状となっていることから判別できる。グリーンコーナーでは一部にみられるという程度であったが、ウスリースクの市場では現地走行車を扱う一帯があり、車齢20年になろうかという中古車もみられた²⁰⁾。一方、輸入直後の中古車は、現地走行車との差別化のため、フロントガラスに自動車の年式やスペックとともに「現地未走行」の記載がなされている。

ふたつめは韓国車（中古車）の流通がみられるようになったことである。極東ロシアにおいて韓国車の流通自体は、2006年頃から始まったとされ²¹⁾、岡本・浅妻・福田（2013）でも2011年に韓国車の流通が増加している状況が紹介されているが、その後さらに2012年にかけて流通が増加した²²⁾。理由は、日本車に比べ同スペックで価格が安いこと、車体の容量に比して排気量が小さいため排気量に応じてかけられる関税が安いこと、日本では排気ガス規制のため稀少な存在となっているディーゼル乗用車（燃費がよくパワーもあるとされる）が流通していること、ロシアの右側通行に適した左ハンドルである

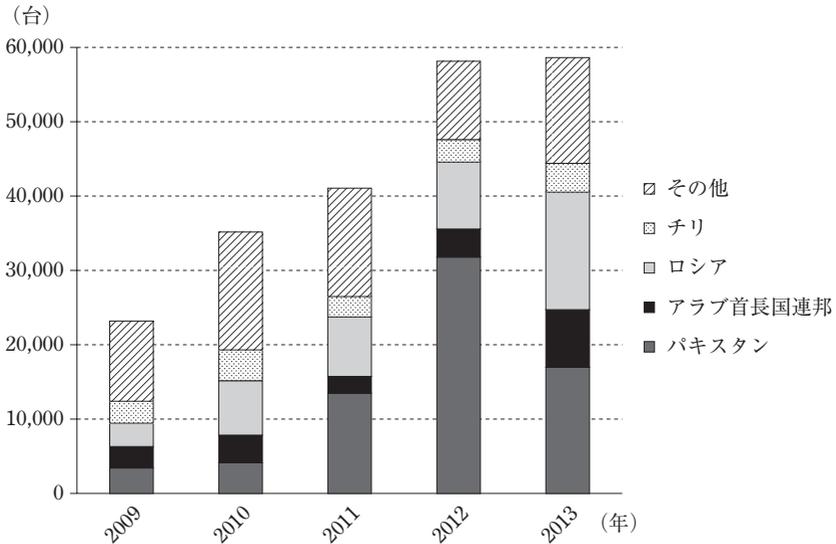
こと、デザイン性、品質の向上などが挙げられる。従来日本車を輸入してきた現地ディーラーは韓国車の輸入も手掛けるようになり、市場には韓国車のコーナーもみられるようになった。とくにウスリースクの市場は2～3割が韓国車で占められる。

ただし、2013年に入ると、その流通はやや滞っているとされる。韓国車の流通が市場で広く観察されるようになったのは2009年以降と見てよいが、その後数年が経過し不具合が出る場合が多いとの評判が現地で広まったことで流通が滞っていると指摘するディーラーもあった²³。それ以上に、2013年に円安が進んだことにより日本車と韓国車での価格差が小さくなったことが大きな要因であると思われる。

3つめは軽自動車の増加である。阿部・浅妻（2008）で述べているように、従来、ロシアでは軽自動車の輸入は極めて少数にとどまっていた²⁴。そもそも軽自動車という規格は日本の自動車税制に起因する特殊なものであり、海外ディーラーが輸入する必然性がなかったのである。しかし、今回グリーンコーナーやウスリースクの市場では、前回筆者が訪問した2011年までと様子が異なり、軽自動車が多くみられた。先に示したようにロシアでは排気量ごとに関税がかかる。たとえば、現在は製造後5年以上経過した中古車については1cc当たり4ユーロ（2014年8月21日のレートで約550円）の課税となり、低排気量車が輸入に有利となる。2009年の関税引き上げ幅が大きかったため、それ以降、軽自動車のマーケットが形成されたのである。とくに2012年の秋頃からはその流通量も急速に伸び、2013年は1万5000台ほどの軽自動車を含む低排気量車がロシアへ輸出された（図5）。ロシア人にとって、軽自動車はサイズが小さいため、男性ユーザーはこれを好んで買うという状況にはないが、極東でも自動車普及し女性が自動車に乗る機会が増えたことで、たとえばセカンドカーとしての需要が軽自動車に向いている²⁵。

ただし、軽自動車であればどのようなものでもよいというわけではない。軽自動車はタイヤ径が小さいことから普通乗用車に比べると車高が低い。ロシアでは道路の路面状況が悪い部分が多く残っており、この点からはスズキ

図5 日本からの中古低排気量車（1,000cc未満）の輸出台数推移



(出所) 図1に同じ。

(注) 2013年は確報値。

「ジムニー」、三菱自動車「パジェロミニ」、ダイハツ「テリオスキッド」といった車高の高いものが好まれる。

なお図5からわかるように、日本からの軽自動車を含む低排気量車の輸出はパキスタン向けとロシア向けが半数以上を占めている。

4つめは中古車から中古部品流通へのシフトである。このことは、2009年のロシア向けの関税引き上げ時に日本でも観察されていたが、ロシア側でも一部に同様の状況がみられる。ノボシビルスクのディーラー、ヴィクトル氏は2003年から日本とロシア両国で中古車輸出入に携わっていたが、5年前(2009年)から中古部品輸出入(サイドビジネスとして中古車輸出入も継続)に転じた。輸入中古車流通量は当時に比べると大きく減っており、最盛期の8分の1ほどになっている。一方で中古部品市場は拡大しており、ヴィクトル氏の場合、多い時では月間120台分の中古部品を日本で調達するという。ヴィクトル氏に限らず、業界全体としても2009年1月を境に中古車から中古部

品流通のヘシフトが盛んにみられた²⁶⁾。ただ、それによって現在は市場が飽和状態になっているという見方もある。ヴィクトル氏によると、彼の参入初期の4年前と比べると、同じスペックの部品で4割程度の価格になり競争は激しさを増している。

インターネットを通じた中古部品販売がそれをさらに激しいものになっている。QX9というウェブサイトでは、日本製の中古部品を中心に800万点近い部品をサイトに掲載している(2014年1月5日時点、注20参照)。検索により容易に価格情報にアクセスすることができる。日本でも「NGP」といった中古部品ネットワークに加盟している整備工場などの会員企業はオンラインで部品を検索できるようになっているが、会員限定のものであり、インターネットのオークションサイト以外では、一般ユーザーが中古部品の標準的な価格を知ることは簡単ではない²⁷⁾。

ロシアには2001年以降2013年までで、財務省貿易統計上、約254万台の日本製中古車が輸入された。同時に現地のリユース市場が拡大することで日本製の極低年式車も依然として多くみられる。このことを背景として旺盛な中古部品需要が発生しており、加えて輸入関税が高くなったことから、中古車流通ビジネスから中古部品流通ビジネスへと、ビジネスの質の変化がみられたのが、この間のロシアのリユース市場の動向である。

3. 輸入規制と流通車種・年式の変化

ロシア以外でも輸入規制が流通の変容をもたらしているケースは多々みられる。まず、浅妻(2013a)で示されるように、日本から輸出される中古車は仕向地により車種が大きく異なっている。仕向地ごとの需要動向の違いは背景にあるものの、各国の輸入制度の違いがこのような商品の違いを生み出している場合も多い。

パキスタンでは、1000cc以下の低排気量車の輸入が目立っている。排気量が大きくなるほどその課税率が高くなる仕組みがあるためである。乗用車

について、800ccを超えないものについては価格の50%の税金がかかるが、1001ccから1500ccについては60%、1801ccから3000ccのものについては100%の関税となっている。このような関税制度によって、パキスタン向け流通は低排気量車が中心的な商品となっており、浅妻（2013a）で示されるように貿易統計からもこのことが把握できる。なお、パキスタンの貿易コードには新車と中古車の区別がなく、排気量が同じであれば税率も等しい。

フィリピン向け輸出はそのほとんどがトラックである。フィリピンは中古車の輸入が禁止されているが、トラックについては貿易産業省から「輸入許可証」を取得することで輸入が可能となるという規制が導入されているためである²⁸⁾。右ハンドル車についてはフリーゾーンを除いて輸入が禁止されているので、ハンドルの付け替えが行われているものと思われる。

マレーシア向けは2000cc以上の大排気量車が多く輸出されている。ここでは厳しい中古車輸入規制が実施されており、ブミプトラ系のディーラーにかぎり商業輸入が許可されている。車種や年式、排気量によって異なる標準課税額がマレーシア税関ウェブサイトで公開されているが、輸入関税は排気量にかかわらず一律である²⁹⁾。このことに加え、この商業輸入にも総台数の上限があり、マレーシア国内で調達の難しいグレードが高の大排気量の中古車でその枠が埋まってしまうためともいわれている³⁰⁾。このような制度的背景により、大排気量車の流通が多くなっていると考えられる。

製造年によって関税（税金）が変更されるケースもあり、その場合は流通する中古車の年式が大きく変わる。たとえばタンザニアでは2012年7月に製造後8年経過した中古車に対しては物品税が20%課税されるようになった。これによって、日本からタンザニア向け中古車輸出の中継拠点となっているドバイでは、タンザニア向け商品の変化が観察されている³¹⁾（福田・浅妻2011）。また、ロシアでは時期によって各年式の関税額（率）が異なっており、新税体系への移行のプロセスでは特定の年式の中古車流通がみられなくなるなど、輸入中古車市場に大きな影響を与えている（浅妻2005）。

ビジネスの現場では、中古車輸入規制の変化に対して中古車の形態・取扱

い車種の変更や、特定の車種に経営資源を注ぐなどの対応を行っており、依然として多くの中古車が日本から輸出されている。

おわりに

本章では、「はじめに」で述べた研究の意義に基づき、第1節で日本から大量の中古車・中古部品が輸出され、そしてその流通量は各国・地域ごとに激しく変動していることを明らかにした。第2節ではその大きな原因となっている中古車輸入規制をいくつかの国について取り上げ、流通量の変化がどの程度発生しているのかを整理した。第3節では規制の導入は流通量の変化にとどまらず、中古車の国際流通にかかわるビジネスをさまざまなかたちで変容させていることを事例に基づいて明らかにした。

本章での分析対象は一部を除き、日本からの国際流通の事例に限定されている。ウラジオストク市の中古車市場でもみられたように、近年韓国からの中古車輸出が増大しており³²、今後日本発の流通に限らず、世界的な流通を視野に入れた研究を行う必要がある。また日本からの流通についても、貿易統計をさらに活用し、排気量ごとの変化や価格の変化をみることで、規制による国際流通への影響をより具体的に把握することができる。

また、多くの中古車輸入規制の整理を行う必要がある。国際的な中古車流通に対する規制は、輸出側からは品質を維持するために設けられる「輸出車検制度」がある（浅妻 2007）。一方、輸入側ではさまざまな理由・方法で規制が行われる。通行区分に応じたハンドル規制などの安全基準（浅妻 2008）、排気ガス規制などの環境規制、ニュージーランドにみられるような防疫を根拠とした規制³³、フィリピンにみられるような自動車製造産業を育成するための中古車輸入規制³⁴、などである。これらが複合的に用いられるケースもある。カザフスタンでは自国の自動車製造産業を保護する目的で安全基準が導入されたといわれる（中谷 2007）。また、排ガス規制はミャンマ

一の事例でもみられるように規制を緩和する際の理由ともなり得る。規制の方法については、排ガス基準や安全基準に関する規制は直接規制となるが、関税による中古車輸入規制が自国産業を保護する目的で利用されることもある（浅妻 2013b；竹内・浅妻 2009）。

中古車は新車と異なり、一台ごとに品質や価格が異なるという特徴があり、規制の状況に応じて仕向地の変更も含めて多様な流通形態をとる。あらかじめ仕向地に合わせて仕様が決定されており、かつ基本的な品質に差異がない新車の国際流通と比べるとその特徴は際立っている。仕向国の保護貿易政策などを背景として頻繁に規制の変更が行われることに加え、規制の導入が単純に流通量の減少をもたらすとはいえないところにこの研究の難しさがある。統計から把握される流通量の増減、流通の変容と規制の動向をみながら、中古車国際流通の実態をより明らかにしていく必要がある。

追記：本章の第3節の2項は岡本勝規富山高等専門学校准教授との共同調査の成果である。また、本章の社名や氏名はすべて仮名である。

[注] _____

- (1) 本章では「貿易」ではなく、「国際流通」を用いている。国際リユースされる財の仕向国現地での流通も視野に入れているためである。
- (2) 布施・八木田（2008）では、「貿易統計分割法」あるいは「貿易統計抽出法」などの手法を用いて中古部品流通量の推計が行われている。
- (3) 「御三家」の表現は外川・浅妻・阿部（2010）による。
- (4) 近年、中古車輸出はコンテナ利用が顕著な傾向となっている（中古自動車等の輸出に関する検討会 2012）。そのため、コンテナ船の寄港地には、コンテナ船が寄港しない港湾（地域）の中古車も集まってくる。本推計方法は新車輸出が多くみられる地域からは部品輸出に占める新品部品輸出の割合が大きい（中古車輸出が多くみられる地域からは部品輸出に占める中古部品輸出の割合が大きい）との前提に立っているが、コンテナ寄港地であるか否かによって、この割合にゆがみが生じてしまう。この点は本推計方法の課題である。
- (5) 各自動車部品にはHSコードが割り当てられており、ここでは矢野経済研究

所（2008）で対象とされたコードから部品輸出量を求めた。

- (6) 本推計方法では、中古部品の輸送方法として選択される可能性が極めて小さい空輸による輸出（空港税関分）は省いた。輸送コストの割に中古部品の単価が低いためである。また、ある港湾において特定の仕向地への自動車輸出がない場合は、部品に掛け合わせる係数として、その港湾から輸出される自動車全体のなかでの中古車の割合を適用した。またある港湾において、どの仕向地へも自動車輸出がない場合、部品輸出に掛け合わせる係数として、その仕向地への自動車輸出全体における中古車輸出の割合を係数とした。さらに上記のいずれも適用できない場合は、日本からの自動車輸出に占める中古車輸出台数の割合を、部品輸出への係数とした。
- (7) 矢野経済研究所（2008）の対象には、HSコード401220000（中古タイヤ）が含まれていなかった。
- (8) 輸出前検査（輸出車検）については浅妻（2007）参照のこと。
- (9) パラグアイでは輸入時のハンドルについては規制がないが、路上を走行する際には左ハンドルでなければならず、パラグアイ国内でハンドル付け替えを行っている可能性も考えられる。また中島（2007）では、ボリビア向けについてはZOFRIでハンドル付け替えを済ませたものが輸送されていたが、2007年時点ではすでにボリビア国内でのハンドル付け替え作業もみられていることが報告されている。
- (10) 阿部（2010b）では3カ国の貿易統計を比較している。
- (11) 2009年1月は前年同月比96.4%減の265台であった。
- (12) ミニ・カタログとは、車種、モデル、仕様変更、エンジン形式、排気量、ボディタイプおよび製造年の7つの項目に従って、輸入中古車の価格を算定し、リストにしたものである。輸入業者が通関価格を過小に申告し、関税の支払いを逃れることを防ぐ目的がある（浅妻2006）。
- (13) このような事例は数多い。たとえば、スリランカでは2012年4月1日からの輸入規制（年式規制）を前日の3月31日に発表するといったことも行われている。なお、この規制については、日本の業界団体と現地事業者の要望により一部撤回された（『日刊自動車新聞』2012年5月8日付け）。
- (14) たとえばロシアの輸入統計では製造後3年以下の自動車は新車に相当するものとして扱われている（World Tariffデータベースより）。
- (15) この輸出プロセスでの解体は近年でも行われている。たとえば、「輸出先ロシアで「放射線」宙に浮く返品中古車」（『北海道新聞』2011年6月21日付け）の記事からわかる。この記事では、小樽港からロシア向けに輸出された中古車が、ロシア側で放射線が検出されたことにより日本に送り返されたが、車両がふたつに切断されていたため、日本側の輸出業者が引き取りを拒否したという事例が紹介されている。

- (16) 2013年9月5日, ウスリースク市場のディーラー, セミョーン氏へのヒアリング。
- (17) 2013年9月6日, ウラジオストクのディーラー, ウラジーミル氏へのヒアリング, 2013年9月7日, ノボシビルスクのディーラー, アントン氏へのヒアリングによる。
- (18) 2013年9月6日, グリーンコーナーでのヤロスラフ氏へのヒアリング。
- (19) 2013年9月5日, ウスリースク市場のディーラー, セミョーン氏へのヒアリング。
- (20) インターネットの輸入中古車販売サイトでも, 国内流通の中古車が顕著にみられるようになってきた。たとえば, 現地で知られている QX9 というサイト (<http://www.qx9.ru/>) で日産の AD バンをサンプルとして確認したところ, 出品70件中40件が現地走行車であった。このケースでは現地走行車は1991年以降のものが販売されており, 毎年日本から大量の中古車が輸出されたことにより, ストックが増加し現地の中古車流通市場が形成されてきた (2014年1月5日確認)。
- (21) 前掲ヤロスラフ氏へのヒアリング。
- (22) Korea Used Car Export Association 資料 (富山高等専門学校岡本勝規氏提供) による。
- (23) 前掲セミョーン氏へのヒアリング。
- (24) 2013年9月4日, ウラジオストクの中古車ディーラー, ローマン氏へのヒアリング。
- (25) 2013年9月6日, ウラジオストクの中古部品マーケット (カムスカヤ通り) で中古部品ディーラー, エフゲニー氏へのヒアリング。
- (26) 2013年9月3日, ウラジオストク市のディーラー, ヴァレリー氏による。
- (27) 中古部品ネットワークグループについて詳しくは寺西・外川 (2004) 参照。
- (28) JETRO ホームページ「中古車の現地輸入規則および注意点: フィリピン向け輸出」 (<http://www.jetro.go.jp/world/asia/ph/qa/01/04A-041107>) より。
- (29) JETRO ホームページ「中古車, 中古建機の現地輸入規則および輸入手続き: マレーシア向け輸出」 (<http://www.jetro.go.jp/world/asia/my/qa/01/04J-101103>) による。また, 関税率はマレーシア自動車協会 (http://www.maa.org.my/info_duty.htm) による。ただし, Local Tax は排気量別に税率が異なっている。
- (30) 2014年2月12日, 国内の中古車輸出ディーラー, A社への聞き取りに基づく。
- (31) 2013年2月16日, ドバイの中古車市場 DUCAMZ での聞き取りによる。なお, DUCAMZ は福田・浅妻 (2011) などで紹介されている。
- (32) 注(21)と同様。

- (33) JETRO ホームページ「中古車の現地輸入規則および留意点：ニュージーランド向け輸出」による (<http://www.jetro.go.jp/world/oceania/nz/qa/01/04A-001225>)。
- (34) JETRO ホームページ「中古車の現地輸入規則および留意点：フィリピン向け輸出」による (<https://www.jetro.go.jp/world/asia/ph/qa/01/04A-041107>)。

〔参考文献〕

<日本語文献>

- 浅妻裕 2005. 「ELV 処理・リサイクル産業の再編に関する検討 ——自動車リサイクル法施行の影響を中心に——」『開発論集』(75) 3月 65-81.
- 2006. 「国際化する自動車リサイクルとその管理のあり方について」『開発論集』(78) 8月 63-82.
- 2007. 「新聞報道に見る中古車輸出の歴史 (前)」『月刊整備界』38(12) 11月 36-40.
- 2008. 「中古車輸入制度の国際比較」『北海学園大学経済論集』56 (1) 6月 27-43.
- 2011. 「廃車流通と自動車静脈産業の立地変容に関する経済地理学的研究序説」『北海学園大学経済論集』58 (4) 3月 215-223.
- 2013a. 「中古車・中古部品の国際リユース」(小島道一編「国際リユースと発展途上国」調査研究報告書 アジア経済研究所 73-96 http://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Report/2012/2012_C35.html).
- 2013b. 「中古車の国際流通と輸入規制」『北海学園大学経済論集』61 (3) 12月 59-80.
- 浅妻裕・岡本勝規 2012. 「自動車中古部品産業の地域的集積に関する考察 ——シヤルジャ首長国を事例として——」『開発論集』(90) 9月 69-83.
- 浅妻裕・外川健一・阿部新・福田友子・平岩幸弘 2011. 『廃車フローの国際化とリサイクルネットワークの形成に関する経済地理学的研究』(H20～22年度科学研究費補助金 基盤研究 (C)・H22年北海学園大学学術研究助成 [共同研究]).
- 阿部新 2010a. 「中古乗用車の貿易量に関する日欧比較——国際資源循環の観点から——」(Discussion Paper Series A 531) 一橋大学経済研究所.
- 2010b. 「中継貿易拠点における中古車貿易量 (前)」『月刊整備界』41 (1) 1月 74-77.
- 2011. 「中古品貿易を考慮した廃棄物処理制度に関する政策研究の課題」『研究論叢 (第1部・第2部, 人文科学・社会科学・自然科学)』61 15-

24.

- 阿部新・浅妻裕 2008. 「中ロ国境地域における廃車リサイクルと資源循環の実態調査」『開発論集』(81) 3月 89-117.
- 岡本勝規 2012. 「ロシア向け中古車輸出動向と輸出業者の業態変容——伏木富山港周辺を事例に——」『砺波散村地域研究所研究紀要』 3月 39-45.
- 岡本勝規・浅妻裕・福田友子 2013. 「第2部 環日本海地域の港湾活性化に向けた対ロシア輸出入業者の業態転換に関する研究」福田友子編『国際的な自動車リユース・リサイクルに関する学際的研究』千葉大学大学院人文社会科学研究科 36-115.
- 北見創 2011. 「バングラデシュ 輸入中古車から国産新車へ(エリアレポート)」『ジェットロセンサー』2011年12月号 60-61.
- 栗山浩一・馬奈木俊介 2008. 『環境経済学をつかむ』有斐閣.
- 佐々木創 2013. 「中進国における国際リユース——中継地としてタイと周辺国の諸相——」(小島道一編「国際リユースと発展途上国」調査研究報告書 アジア経済研究所55-71 http://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Report/2012/2012_C35.html).
- 竹内啓介・浅妻裕 2009. 「急変する日ロ間中古車・中古部品流通——ロシアの政治経済情勢に着目して——」『北海学園大学経済論集』57(2) 9月 35-63.
- 寺西俊一編 2007. 「アジアにおける自動車リサイクルの実態調査および国際的制度化設計に関する政策研究」トヨタ財団2005年度研究助成報告書.
- 寺西俊一・外川健一編 2004. 『自動車リサイクル——静脈産業の現状と未来——』東洋経済新報社.
- 中古自動車等の輸出に関する検討会 2012. 「中古自動車等の輸出をめぐる現状及び課題への対応について」(http://www.meti.go.jp/committee/kenkyukai/seisan/export_car/pdf/report01_01_00.pdf).
- 外川健一 2001. 『自動車とリサイクル——自動車産業の静脈部に関する経済地理学的研究——』日刊自動車新聞社.
- 外川健一・浅妻裕・阿部新 2010. 「『潜在的廃棄物』としての日本からの中古車輸出の展開」『経済地理学年報』56(4) 12月 262-279.
- 中島伸浩 2007. 「チリ 内陸国に向けたゲートウエーをめざす」『ジェットロセンサー』2007年6月号 19-20.
- 中谷勇介 2007. 「ロシア内陸地域における中古車をめぐる動き」『月刊整備界』38(4) 4月 42-45.
- 日本自動車査定協会 1986. 『二十年の歩み 日査協二十周年記念』日本自動車査定協会.
- 貫真英 2008. 「ミクロネシア連邦共和国ポンベイ州における放棄車両の状況と経済要因」『政経研究』(90) 5月 88-97.

- 福田友子 2012a. 「日本海沿岸地域におけるパキスタン人企業家の集積」(第37回 地域社会学会大会 共生・エスニシティ部会, 2012年5月3日, 慶應義塾大学三田キャンパス).
- 2012b. 『トランスナショナルなパキスタン人移民の社会的世界——移住労働者から移民企業家へ——』 福村出版.
- 福田友子・浅妻裕 2011. 「日本を起点とする中古車再輸出システムに関する実態調査」『開発論集』(87) 3月 163-198.
- 平岩幸弘 2007. 「パラオ共和国における自動車リサイクルの現状——輸出された日本製中古車の末路——」『桜美林エコノミックス』(54) 3月 85-105.
- 布施正暁・八木田浩史 2008. 「中古車の国際フロー分析」外川健一編『アジア地域における自動車リサイクルシステムの比較研究』平成19年度廃棄物処理等科学研究 研究報告書 13-37.
- 矢野経済研究所 2008. 『平成19年度アジア産業基盤強化等事業(自動車リサイクル等調査)』 矢野経済研究所.

<英語文献>

- Davis, Lucas W. and Matthew E. Kahn 2010. International Trade in Used Vehicles: The Environmental Consequence of NAFTA, *American Economic Journal: Economic Policy* 2 (4) Nov.: 58-82.

<ウェブサイト>

- 財務省貿易統計 (<http://www.customs.go.jp/toukei/>).
- Global Trade Atlas (Global Trade Information Services 社提供, <http://www.gtis.com/>).
- UN Comtrade (国連提供, <http://comtrade.un.org/>).
- World Tariff (アメリカ FedEx Trade Networks 社提供, <http://www.worldtariff.com/>).

