

第6章

自動車中古部品の国際リユースと地域的集積

——バンコクの市場を事例に——

浅妻 裕



バンコク最大の中古部品市場，バンナー。ノーズカットやテールカットも流通する。
(バンコク，2013年2月19日 浅妻裕撮影)

はじめに

日本からは大量の自動車中古部品が輸出されている。筆者らは自動車中古部品の国際リユースにさまざまな観点から関心をもっており、その流通の現場と接点をもってきた。浅妻（2005）ではロシアの中古部品ディーラーが日本の自動車解体業者に従業員を常駐させ、コンテナで輸入している状況を報告している。また、浅妻（2010）は2009年のロシア向け中古車輸出の減少に対し、中古部品輸出市場を維持することが重要であると述べている。福田・浅妻（2011）ではアラブ首長国連邦のシャルジャの中古部品マーケットを紹介しており、民族構成の特徴や市場内部での分業体制について言及している（詳しくは第4章参照）。

これらの流通現場を調査する過程で、仕向国において日本から輸入された中古部品を扱うディーラーが狭域に集積している状況が共通して存在することがわかった⁽¹⁾。そして第5章で述べたように、多くの場合それが移民企業家によって担われている。浅妻・岡本（2012）はこれを中古部品産業の「地域的集積」現象とし、シャルジャ市場を対象にそのメカニズムを論じた。

一方、国内でも、外川（2001）が古くから中古部品産業（自動車解体業）の集積が存在したことを明らかにしている。東京都墨田区の豎川、京都府の八幡市、大阪市の福島区野田阪神・夕風橋周辺が自動車解体業のルーツであるとし、時代の推移とともに江戸川区の篠崎、千葉県北部、大阪市西淀川区の埋立地中島に「再集積」現象がみられるようになったと述べている。浅妻・岡本（2012）では、とくにこの豎川のマーケットについて、単なるローカルマーケットではなく、国内における中古部品流通の拠点であったとしている⁽²⁾。

筆者らは、その国内に存在した地域的集積は近年グローバルな流通のハブとして発展してきたことにも着目した。浅妻（2012a; 2013）では外国人中古部品ディーラーが大阪府和泉市や千葉県四街道市に集積し、そこからさまざま

まな国に部品が輸出されている現状を紹介した。とくに後者については、もともと東京都内に立地していた日本人解体業者の千葉県北部への移転がきっかけとなり、1980年代半ば以降の四街道における外国人ディーラーの地域的集積を発生させたと論じた。現在の四街道は国内各所から中古部品が流入し、それが世界に向けて輸出されている。もはや外国人ディーラーは中古部品の

表1 主要な自動車部品の分類

機能性部品	エンジン部品	エンジン マフラー キャブレター ラジエター など
	駆動・伝導および操縦装置部品	トランスミッション ステアリング プロペラシャフト など
	懸架・制動装置部品	ストラット (サスペンション) ブレーキ など
外装品		ボンネット ドア フェンダー バンパー など
内装品		シート ダッシュボード エアバッグ など
電装品	エンジン関係部品	スターターモーター オルタネーター ディストリビューター バッテリー など
	エアコン部品	コンプレッサー ヒーターコアユニット など
	照明・計器・その他部品	前照灯 標識灯 ワイパーモーター ワイヤーハーネス など
タイヤ		タイヤ ホイール

(出所) 日本自動車部品工業会による区分を参考に筆者作成。

国際リユースに欠かせない存在となっている。

このように、中古部品の国際リユースの輸出側、輸入側双方で移民企業家の中古部品ディーラーの地域的集積がみられている。本章では、バンコクの中古部品市場の特徴を流通面などから整理し、この理由を論じる。

なお、本章で対象とする自動車中古部品には、さまざまなものがある。表1でこれをまとめた。ほぼすべての部品が輸出対象となり得るが、現地での需要がさほど見込めないシートや、日本ではリユースが制度的に禁止されているエアバッグ、バーゼル条約での規制対象となるバッテリーなど、あまり国際リユースがみられないものがある⁽³⁾。また、国の気候や道路環境によって必要とされる部品の種類も異なってくる。ヒーターコアユニットは熱帯地域での需要は少なく、路面状態が劣悪な国ではサスペンションやステアリングなど走行・操舵に関する部品の需要が多くなる。

第1節 財としての中古部品の特徴

中古品は新品と比べて「情報の非対称性」「供給制約」を有する財である(浅妻・岡本 2012)。中古品は売り手と買い手で有する情報が異なり、情報の非対称性が取引に影響している。たとえば、部品がどの程度使用されたものなのか、事故や故障の履歴があるのか、本当に買い手が求める部品なのか(メーカー・年式・型式が適合しているか)といった情報は、売り手が理解していても、買い手に開示されるとは限らない。価格のみからはこれらの情報は判断できないため、買い手はリスクを考え購買行動を控えるかもしれない。しかし、地理的に近接した取引では「評判」を損なうことのリスクが大きくなり機会主義的行動が避けられるため、この問題を回避することができると思われる(加藤 2009)。さらに、それに移民企業家のネットワークなど密度の高い社会関係があれば、さらにこの問題を回避しやすくなる。

中古品の特徴である「供給制約」とは、使用済み自動車の解体の時点で、

自らが取り扱いたい部品のみを大量に確保し供給することが困難であるということである。また、使用済み自動車の廃車の発生にも制約があり、部品の需要があるからといって廃車が増えるわけではない。表1でみた各種部品は1台の使用済み自動車から発生する数が限られている。つまり、ある部品（たとえばエンジン）を目的として使用済み自動車を引取解体した場合に、その他の部品も発生することになる。このような供給の制約があるために、店舗が単独で立地した場合、顧客の需要に応じたある部品の品ぞろえの深度を高めることは困難である。しかし、一定の空間範囲に多数の解体業者（中古部品ディーラー）が立地し（同業種集積）、集積内部での取引を通じた専門化などの分業を行えば、供給制約が緩和され、外部の需要に柔軟に対応することが可能になる。品ぞろえの深度が高まることで、顧客にとっては探索行動が可能になり、それが顧客の増加を招き、さらに集積を進めることになる（田村 2001）。

以上のふたつの特徴を有する財であるため、取引相手や同業ディーラーとの地理的近接性が重要となる。この仮説は流通する「財のタイプ」から集積現象を説明するものである。

浅妻・岡本（2012）では、この仮説の妥当性をアラブ首長国連邦シャルジャ市場の調査から確認し、以下の知見が得られた。シャルジャ市場は自動車中古部品の同業種集積であるため、多くの場合来訪する買い手にとって供給制約の支障なく目的とする部品の調達を行うことができる。このことから多数のバイヤーが来訪するようになり、売り手にとっても需要確保が容易となる。また、集積内部では別のふたつの移民企業家のネットワークに基づく取引が展開されている。このことは両ネットワークで流通する商品の違いから観察することができる。社会的なネットワークの存在が「情報の非対称性」に起因する問題を回避している可能性がある。ただし、地理的近接性が機会主義的行動を防ぐ要因となっているといえるかどうかについては明らかになっていない。

浅妻（2012a; 2013）などでもこのことをテーマとして議論しているが、国

内外に多くの流通拠点があり、その取引関係や担い手がどうなっているか、といった調査が必要である。しかし、日本からの多くの中古部品が輸出され、複数の中古部品市場の存在が断片的に知られていたタイのバンコク市場の実態は不明なままであった。筆者は2012～2013年にかけて二度現地を訪問し、中古部品ディーラーに対してアンケートなどの調査を行った。以下の第2～第4節でこの結果を利用しながら、さらに浅妻（2012b）もふまえてバンコクの中古部品市場の特徴を整理する。

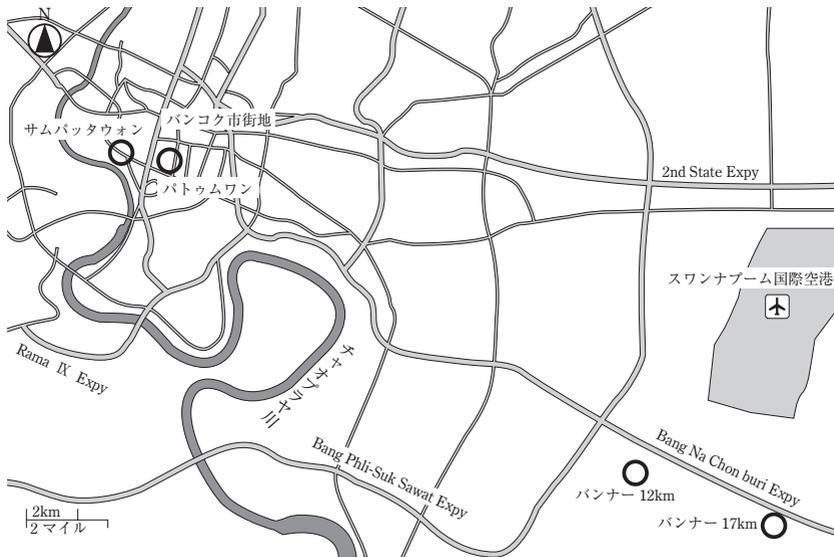
第2節 バンコクの中古部品市場の位置と歴史

1. 市内に点在する中古部品市場

筆者がバンコクを訪問した際に確認した市場を図1に示す。2カ所に分かれるバンナー（bangna）市場は、日本とのあいだの便も発着するスワンナプーム国際空港近くに立地する。市の中心から自動車ですら30分以上はかかる郊外エリアにある。他方、パトゥムワン（Pathum Wan）市場とサムパッタウォン（Samphanthawong）市場は市の中心部にありアクセスはよいが、狭隘である。また、これ以外には矢野経済研究所（2008）で示されるドンムアン空港（旧バンコク国際空港）近くにある中古部品市場（ランシット）⁽⁴⁾、バンコク郊外東北部のウドンタニ地域にあるトラック専門の中古部品市場がある。さらに、筆者の聞き取りからバンコク郊外には、アユタヤ方面のワンノイ、チョンブリー県のバンセーン港付近などに中古部品ディーラーの集積地があることがわかっている⁽⁵⁾。

今回、それぞれの市場に立地する29件のディーラーにビジネス実態などに関するアンケート調査を行った。バンナー11カ所、パトゥムワン10カ所、サムパッタウォン7カ所、その他1カ所（スワンナプーム国際空港近くのフリーゾーン）である。第4節を中心にその結果を紹介する。

図1 中古部品市場の位置



(出所) 2012年8月、2013年2月の筆者現地調査に基づき筆者作成。

(注) ○で囲んだ箇所に本章で取り上げた市場がある。

2. 中古部品市場の歴史

ここではバンコクの中古部品市場の歴史を概観する⁽⁶⁾。

発端は第二次世界大戦後である。日本軍や連合軍の軍用機械スクラップがバンコク市内に放置されていたが、それらが無主物であることに華人が着目し商売を始めたのが起源とされる。ただし、鉄スクラップディーラーとして始まったのか、スクラップからの部品を扱うことから始まったのかは不明である。

最初は小規模なビジネスだったが、時が経つにつれてスピノフして起業するものなどが現れ、同じ地域内に立地することで集積が形成された。それがチャイナタウンに隣接するサムパッタウォン市場である。このような経緯

があり、このビジネスは華人が主要なプレイヤーとなっている。たとえば、あるディーラーはバンコクの中古部品ビジネスの担い手について華人系が60%、タイ系が35~36%、残りがインド系とみていた⁽⁷⁾。今回の調査対象ディーラーのうち、確認できた27件について、国籍はすべてタイであるが、民族は7割強が華人系であった。その他はタイ系諸民族である。

日本からバンコクへの中古部品流通が始まったのが1960年代といわれる。しかし、当時日本車はまだバンコクではみられなかった時期である。1960年代末にサムパッタウォン市場で創業したC社（現在はパトゥムワン市場に移転している）によると、その時代の市場では日本から輸入されたと思われるオート三輪「ミゼット」の部品を売っていたという。トゥクトゥク（オート三輪にキャビンをつけたもの）のアクセルはミゼットの部品を使っていたので、本来の用途以外で中古部品が使われ始めたと考えられる⁽⁸⁾。

その後、1970年代前半には市場の狭隘化が深刻になり、その頃にパトゥムワン地区への移動が行われた。すべてが移動したのではなく、最初に移動を試みたディーラーがほかのディーラーにも移動を呼びかけ、それに応じたディーラーからパトゥムワン市場が形成されたという。

1991年、タイ中部チョンブリー県にあるレムチャバン港が開港した（バンコク南東約130キロメートル）。チャオプラヤ川左岸にある当時同国最大の港湾バンコク港に代わる港湾として建設されたものである。これとほぼ時を同じくして、バンナーへの中古部品ディーラーの立地が始まった。バンナーはレムチャバンからバンコク市内への経路上にあり、また旧来のバンコク港にもさほど距離がないため、交通の便の点から立地が始まったものと思われる。その後集積が進んで約1200件のディーラーが集積するエリアとなっている。

バンナーへの集積が進む一方で、パトゥムワン市場は空洞化が進んでいる。市場ができた当初は約300件のディーラーが立地していたと話すディーラーもあった。シャッターを下ろしているなど明らかに直近に移転したといえる店舗はあまりみられなかったため、土地の返還問題（後述）を受けて短期的に空洞化が進んだというよりも、長期的に空洞化が進み土地利用転換も進

んだと思われる。

なお、タイでは中古部品市場のことを「シエンゴン」と呼んでいる。このこともディーラー集積地の起源が関係している。サムパッタウォン地区で最初に中古部品ディーラーが集積した場所の近くに仙公 (Siengkong) 廟という施設があった。そのため、「シエンゴン」とは中古部品市場のことを指すようになったのである⁽⁹⁾。この名称にも、もともと中古部品市場が華人によって始められたことの名残を見出すことができる。

なお、調査対象ディーラーの創業は確認ができたものについては1960年代が1件、1970年代が3件、1980年代が8件、1990年代が4件、2000年代が5件となっている⁽¹⁰⁾。

第3節 各市場の概要

1. バンナー市場

バンコク最大の中古部品市場である。二カ所に分かれて立地しており、道路の起点からの距離を利用してそれぞれ「バンナー12キロ (メートル)」「バンナー17キロ (メートル)」と呼ばれている。「シエンゴン12キロ (メートル)」「シエンゴン17キロ (メートル)」といわれるときもある。

筆者はバンナー12キロ (メートル) を視察・ヒアリングすることができた。2012年9月の初回訪問時は日曜日であり閑散とした雰囲気はあるものの、営業している店舗も多く5分の1ほどの店舗が営業中であった。また、家族経営が多く、店先には女性の姿も多くみかけた。3～4階建てのモルタル外壁のビルが並び、その1階を店舗としている。上階にはオーナー家族や従業員が住み込んでいるようである。

バンナーは一見工業団地のようにみえなくもないが、政府が関与してつくられた集積地ではない。民間人が土地を所有しており、多くのディーラーは

店舗をリースしている。リース期間は30年が一般的で、前述のようにバンナー市場が成立してから約20年が経過しているので賃借期間は残り10年というディーラーが多い。7～8本の並行する通り沿いに中古部品ディーラーのみが並んでいる。合計すると約1200店舗強になる。それを構成する企業数については300～380社程度であり、複数の店舗を有するディーラーが非常に多い。経営者は後述のほかの市場に比べるとタイ系民族が多く、華人とはほぼ半々である。ただし、華人もタイ系民族人との混血が進んでいるので、明確な区別をつけることは難しいともいえる。

ハーフカット（自動車を半分に切断したもの）やノーズカット（ボンネット・フェンダーより前の部分だけをカットしたもの）の扱が多くみられることが後述の他の市場との違いである。自動車のみならず、店舗によっては建設機械の部品も扱っている。

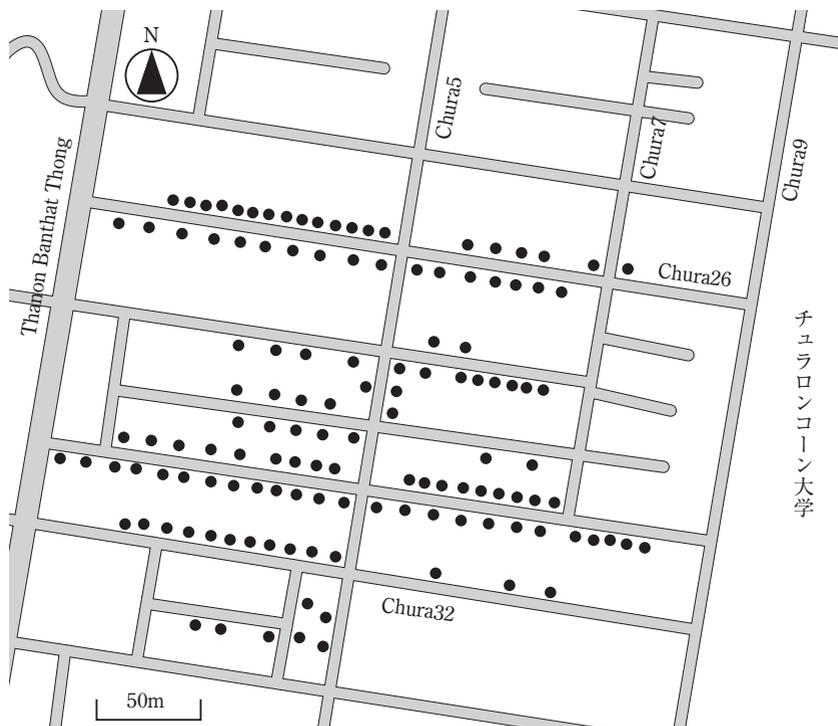
2. パトゥムワン市場

都心部にあり、国立チュラロンコーン大学の裏手に位置する。東西に延びる5～6本の通り沿いにディーラーが集積し、至るところで軒を連ねている（図2）。南北に延びる通り沿いには飲食店など、中古部品以外の店舗が並んでいるケースが多い。2013年2月時点では119件のディーラーが立地していた。2階建てあるいは階建ての古いビルが並ぶが、屋上に瓦葺きの住居を増築している建物もみられる。

ここではハーフカットやノーズカットの扱いがごく一部しかみられない。その理由は場所が狭隘で大型の商品をおくだけのスペースが不足しているためと推測された。庇の上に商品^{ひさし}を積んでいる店舗さえもある。また店先でエンジンなどの部品をさらに分解している様子がみられる。服部・鈴木・黄（2003）が指摘するように、修理目的での分解の場合もあるが、クリーニングを目的とするケースもある。

この市場の土地は大学（＝国）が保有するものであり、2012年時点では、

図2 パトゥムワン市場の立地店舗



(出所) 2013年2月18日の筆者現地調査から筆者作成。

(注) ●が中古部品ディーラーの店舗を示す。

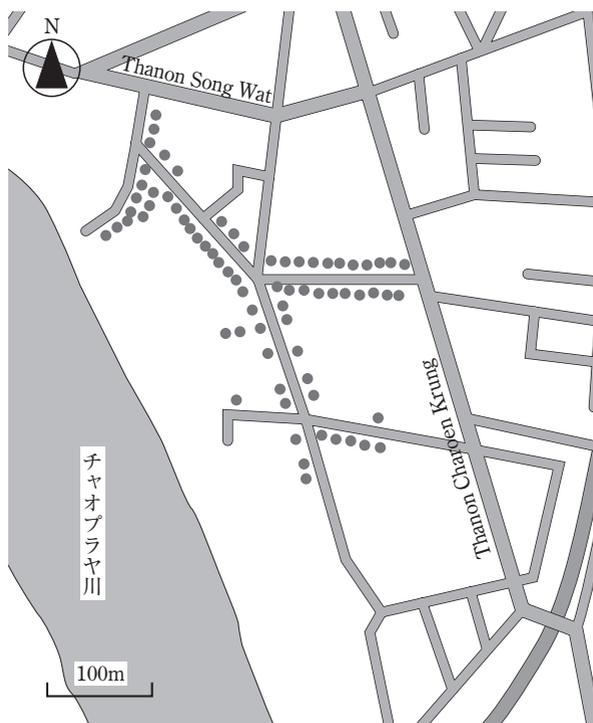
2013年にこの土地を国に返す必要があるとされていたが、2013年2月の現地調査時点では2014年まで返還が延期されていた⁽¹⁾。土地の返還は、BTS（バンコク・スカイトレイン：都市型の高架鉄道）という公共交通機関の駅を設置するため、周囲をクリアにすることが目的である。ただし、各ディーラーが退去することで一致しているわけではない。筆者が聞き取った範囲でも、今後もずっとここでビジネスを続けていくというディーラー、今後は未定だとするディーラー、すでにバンナーの移転を決めているディーラー、とさまざまであった。もちろんすでに移転が終了し、シャッターに移転連絡先を示しているディーラーも一部にあった。

パトゥムワン市場のディーラーはほとんどが華人による経営であり、店名の看板ほか、漢字が非常に目立った。タイの華人は比較的漢民族文化を守っていることが多いが¹²⁾、日常会話はタイ語を利用しているので、漢字の読み書きができない人も多い（山下 2008）。自店の看板の漢字すら読めないケースもあるという。

3. サムパッタウォン市場

都心部のチャイナタウンの端に位置し、規模は非常に小さい。狭い路地の

図3 サムパッタウォン市場の立地店舗



(出所) 2012年8月30日の筆者現地調査から筆者作成。

(注) ●が中古部品ディーラーの店舗を示す。

両側に間口の狭い72のディーラーが並んでいる(図3)。隣接する建物を倉庫とするなど、間口を連ねているケースも目立つ。乗用車がやっと通れるほどの道路幅であり、物流に困難が生じている。小さな自動車部品の運搬にはオートバイが多用されている。

ノーズカットやハーフカットはまったくみられない。専門分野に特化している店舗が目立ち、たとえばデフやトランスミッションの専門店がみられた。また、店頭では中古部品の分解作業を行っている。パトゥムワン市場と同様、部品を修理あるいはクリーニングしたり、部品を細分化したりして修理工場向けの商品としているのである。市場の呼称はサムパッタウォン地区にあることからきているが、「サムパッタウォン」だけではチャイナタウンすべて指すことになってしまうので、中古部品市場のみを指してタラートノイ(Talat Noi: 日本語で「小さい市場」という意味)とも呼ばれている。

このエリアの業者はほかの市場とは異なり(後述)、自ら日本に部品を買い付けに行くことはない。親族企業などタイの同業者や修理工場・解体工場から部品を購入している。必要な部品に特化して在庫をもつためには大量に国外から輸入するよりもそちらの方が適している。

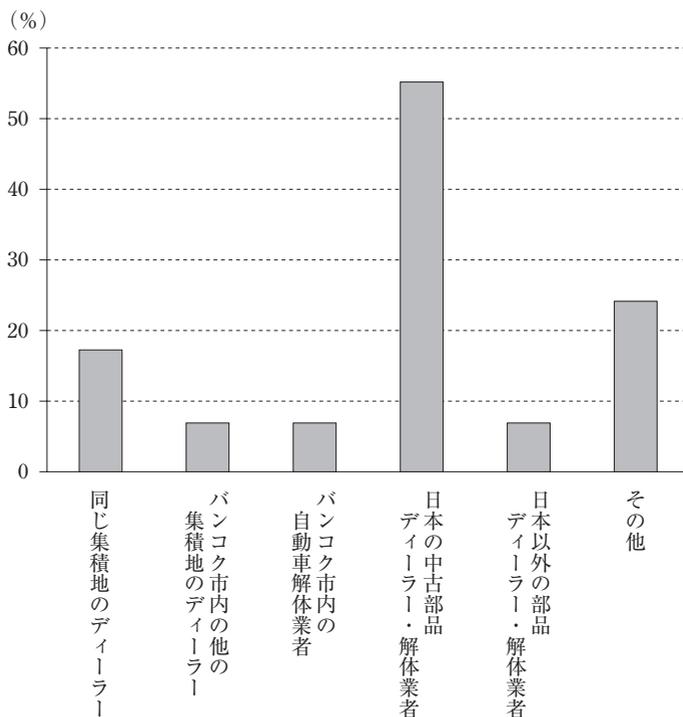
第4節 中古部品市場における流通の実態

1. アンケート調査による流通構造の把握

バンコクの中古部品市場では日本で利用されていたものが目立つ。バンコクの中古部品業界団体によると、バンコクで流通する中古部品について、日本からの輸入の割合は95%程度であり、残りは欧州からのものであるという。筆者が行った仕入れ先に関するアンケートでも日本からの輸入に依存していることがわかる(図4)。

シャルジャ市場に立地するディーラーは、多くの場合オーナー自らあるい

図4 中古部品ディーラーの商品仕入れ先（複数回答可）



（出所）2012年8月、2013年2月に現地で実施したアンケート結果より筆者作成。

は親族が日本に滞在して部品を輸入していたが（浅妻・岡本 2012）、バンコクでも同様の事例がみられる。ただし調査対象29件中7件と多くはない。実際にブランチ（支店）を日本に有するのは2件にとどまった。自ら輸入するのではなく、代理のディーラーを通す場合を含めると、日本の中古部品ディーラー・解体業者から購入するとしたディーラーは16件である。バンナーに立地するE社によれば、バンナーに限っては海外から輸入しているのは6割程度のディーラーということであり、上記のアンケート結果ともおおよそ整合的である¹³⁾。

バンコクでは多くのディーラーが兄弟や親戚が経営する複数の店舗を有しており、そのような場合、日本から輸入したコンテナをそれらの店舗でシェ

アしている。また、上記のように親族が日本を訪問し商品を買付けしているケースもみられ、部品流通は親族のネットワークを主たる基盤として成立している⁽¹⁴⁾。複数の店舗で商品を仕分ける場合、コンテナはバンナーまで輸送されない。コンテナが輸入されるレムチャバンなどの港湾が、デバンニング（開梱）、分配のための重要な拠点となっている⁽¹⁵⁾。しかし、このシステムは親族ネットワークを基盤としたもののみではない。バンコクには中古部品専門の輸入業者が20社程度あるといい、彼らを介して日本に従業員や親族を送ることなく中古部品を輸入できるようにもなっている。大手のディーラーがこの役割を果たしているケースもある。この日本からの部品の分配システムについては、服部・鈴木・黄（2003）でも言及されている。

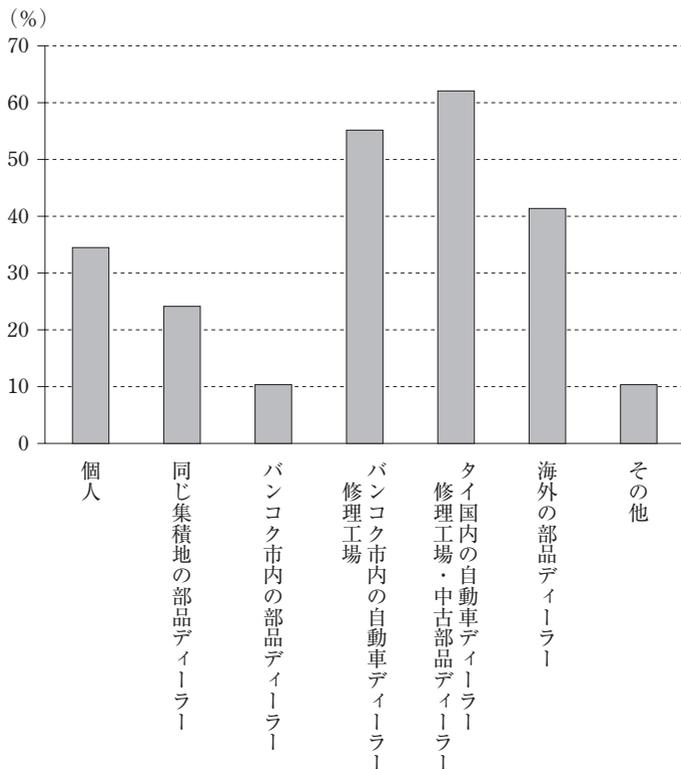
図4で示されるように集積地域内での中古部品取引も行われている。浅妻・岡本（2012）では、アラブ首長国連邦のシャルジャを事例に集積内での取引を通じてディーラーの特定部品への専門化が進んでいることに言及しているが、バンコクの市場でもこのプロセスを経て、ある程度、機能性部品、外装品などの専門化が進んでいる（佐々木 2013）。バンナーでは、部品の種類ではなく欧州車（日本から輸入した中古部品を販売する）へ特化した店舗もみられた。

専門分野への特化という点では、最も古いサムパッタウォンが顕著である。ここでは日本から輸入した部品以外に現地で発生した部品も多数流通している。ただし、外装品はみられず、市場全体が機能性部品にほぼ特化している。また、そのなかでもデファレンシャルギヤ、トランスミッションといった特定の部品に特化したディーラーが目立っており、海外からのさまざまな部品を輸入するのではなく、市内のほかのディーラーから必要に応じて部品を調達している。現地で発生する部品は、修理工場や現地の解体工場からのものであるが、サムパッタウォンには一週間に一度、それらの現地発生した部品を集めトラックで売りにくるディーラーがあるという。現地に立地するディーラーにとっては彼らからの調達が重要になっている。前述のようにサムパッタウォンでは、部品の修理あるいはクリーニングの様子がみられているが、

これはそもそも古い部品や故障品が多く流通しているためである。日本からの輸入依存度が比較的高いバンナーではみられない光景である。矢野経済研究所（2008）でもドンムアン空港近くの中古部品市場で、インテリアやエクステリアなど特定部品への専門化がみられることを述べている。

図5からは、バンコクの中古部品市場はローカルマーケットであることがわかる。筆者が聞き取りしたディーラーで海外が主たる販売先のは1件のみであった。ただし、海外バイヤーは多数の国から訪れており、カンボジア、ミャンマー、バングラデシュといった東南アジア諸国のほか、アフガニ

図5 中古部品ディーラーの販売先（複数回答可）

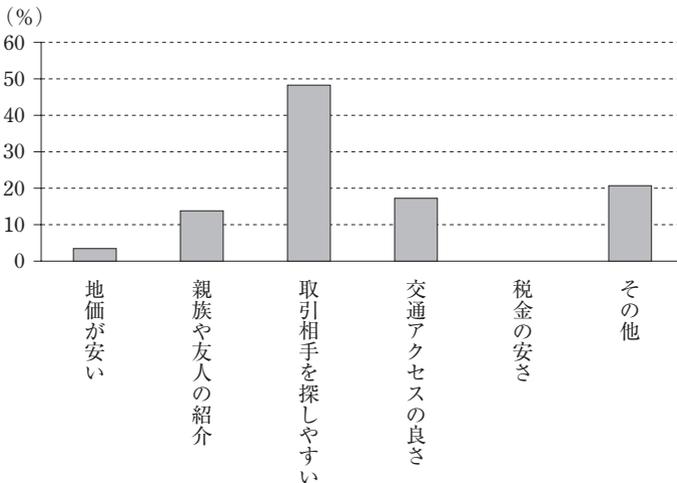


（出所）図4に同じ。

スタンやパキスタン、スリランカといった南アジア地域、遠くはアフリカ、ドバイといった国のバイヤーもみられる。主要な買い手はローカルの修理工場、板金工場、同業の中古部品ディーラーなどである。サムパッタウォンの複数ディーラーの調査からは、部品の用途は自動車に限定されないことも判明した。自動車で使えない部品でも、船舶の部品、脱穀機の部品などへの需要があるという¹⁶⁾。

アンケート調査から、この海外バイヤーも含めた買い手との接触が、各ディーラーが現在地に立地し続けている重要な理由であることがわかった。図6がその結果であるが、約半数のディーラーが取引相手を探すことの容易さを指摘し、そのなかの多くのディーラーでは市場には多数の買い手が訪問することを強調した。顧客は求める部品が必ずあると確信して来訪している、と話したディーラーもあった。一方、浅妻・岡本(2012)では、シャルジャ市場の集積内部では同業者取引が多数あり、集積が競争力を有するひとつの理由と理解できるが、バンコクでは集積内部の同業者取引のメリットを明確

図6 現在の市場に立地している理由（複数回答可）



(出所) 図4に同じ。

に指摘するディーラーはほぼ皆無であった。図4や図5からは集積内部の取引も活発に行われ、結果として専門化が進んでいる状況がわかるが、この点は検討課題である。なお、それ以外では「交通の便がよい」という回答が多い。サムパッタウォンやパトゥムワンでは市場の狭隘性を指摘する声もあったが、交通網の発達した都心部に位置しており、バンナー市場もバンセーン港からバンコク市内への経路上にあることから、そのような回答が比較的多くあったと考えられる。

2. 流通する商品の特徴

これらの市場における中古部品流通量は現在では減少傾向にある。1990年代末頃がピークであったという¹⁷⁾。減少の理由は現在日本からの部品が現地のニーズと合わなくなっているためである。現地では、とりわけ乗用車については多くが日本車であり、中古部品自体は国内の新品部品より値段が安く品質がよいので需要が高そうにも思われる。しかし、日本車であっても日本の工場で生産された場合とタイの工場で生産された場合とでは、モデルが同じでも細かな部品の仕様が異なっているといい、中古部品への需要を多くは生み出さない。それでもトランスミッションやラックアンドピニオンといった機能性部品については根強い人気がある。

現地の中古部品流通ではエンジンが重要な商品である。ほかにも機能性部品を主要商品とするディーラーが多く、トランスミッション、ショックアブソーバーなどの足回り、ステアリングなどが店頭が目立った。調査対象ディーラー中、パトゥムワンで10件中6件、サムパッタウォンの7件中5件が機能性部品のみの扱いであった¹⁸⁾。一方で外装品は、台湾製の新品が入ってきているため（とくにフェンダーやドア、ボンネットが当てはまる）、中心商品として扱っている店舗は比較的少ない。また、外装品は必然的に自動車に特化したリユースとなるが、機能性部品は船舶などの多用途にリユース可能なことも機能性部品が中心的な商品となることの理由といえる。それでも前述の

ように、専門化が進んでいるため、外装品専門店も一部みられた。

いくつかのディーラーではかごに満載された小さな部品（ウィンドウ操作パネルやヒューズ、スイッチ、リレー類）が安価で売られていた。たとえばウィンドウ操作パネルはひとつ100パーツ（約250円）である。コンテナ空きスペースを有効に活用するためにこれらの部品が輸入されている。

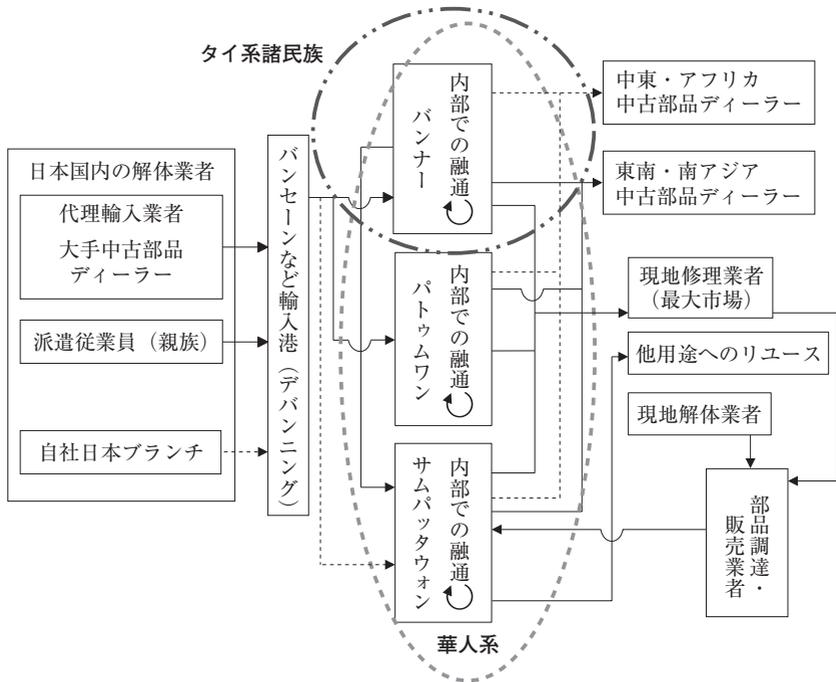
中古部品のニーズはあるが、入手が困難なため国内のメーカーに製造を依頼している部品もある。F社ではスパークプラグのワイヤーや足回りのロアアームがそのような商品であった¹⁹⁾。どちらも4A系、5A系といった古いエンジンを搭載するトヨタ「カローラ」向けのものであるため、中古部品の調達が困難なのである。このように品ぞろえの点から中古部品のみならず新品を扱っているディーラーもある。

第5節 バンコクの中古部品市場にみられる地域的集積の特徴と研究課題

ここでは、浅妻・岡本（2012）で行ったシャルジャの地域的集積と比較しながら、ここまで述べた内容を整理する（図7）。

バンコクの中古部品市場で流通する中古部品の多くが日本から輸入されたものである。それらは筆者が調査した3つの市場（ランシットなど、ほかにも市場があることにも注意が必要である）に分配されている。ただし最古のサムパッタウォン市場には直接輸入されている商品は比較的少ない。同じ集積地域やほかの集積地域に親族の店舗があることが多く、日本からの商品は彼らのあいだで分配されている。必ずしも親族を介した分配でだけではなく、代理輸入業者などからバンセーンなどで調達するケースもある。バンナーは最大の市場であり、サムパッタウォンのディーラーが買い付けに行くこともある。各市場の内部では商品の融通が行われており、シャルジャ市場と同様、各店舗の専門化のための重要な役割を果たしている。

図7 バンコクの中古部品流通の模式図



(出所) 2012年8月, 2013年2月の筆者現地調査より筆者作成。

(注) 実線/破線は相対的な流通の多寡を示す。

販売先はほぼローカルマーケットで現地修理業者向けが目立つ。多様な国からバイヤーが来訪するがその数は多くはない。市場に立地するディーラーは集積内部の取引を行いつつも、顧客が集積地域に集まってくることを重視して当該地域への立地を選択している。

後発のバンナー市場にはタイ系諸族が経営するディーラーも増えているが、シャルジャ市場と同様、古くからの集積地域にはほかの民族の参入がみられない。またバンナーの華人系企業のなかには「社長が華人の企業と(のみ)取引を行う」とするところもある。しかし、取り扱う商品に双方で明確な差異があるわけではなく、シャルジャ市場のように流通がそれぞれで異なる状況は観察されなかった。また、日本からタイ向けに部品輸出を行うのは、や

はり華人ディーラーである（浅妻 2013）。親族を超えた華人のネットワークも機能しており、バンコクの集積地での日本からの中古部品調達を容易にしているといえる。

なお、取引において「親族関係や同郷者のネットワークが活用されているか」ということを各ディーラーに聞いたところ、約半数のディーラーが「活用している」と返答した。具体的な活用方法として、複数店舗を共同で経営して輸入された部品を仕分けする場合、日本に親族を派遣して中古部品を輸入する場合、のふたつが示された。シャルジャ市場のように、市場内部での取引においてそれらのネットワークが活用されているかどうかは判断できなかったが、親族あるいは華人ネットワークが、日本での調達、輸入から集積地域に至る流通プロセスで活用されている。日本からバンコク市場に向けての安定的な供給と、信頼性の高い取引の両面でこのネットワークが機能しているといえる。

以上のことから、バンコクの集積地域の特徴は次のように整理できる。

シャルジャの集積地域と同様、狭域に多数の中古部品ディーラーが立地することにより中古品であることによる「供給制約」が回避されている。大量の中古部品の品ぞろえは年式や車種など細かなニーズを有する自動車関連業者にとっての商品調達可能性を飛躍的に向上させ、顧客の増加をもたらす。とりわけ、サムパッタウォン市場では自動車のみならず、ほかの機械類にも応用可能な部品が多くみられ、より多くの顧客を引き寄せている。このことは商業集積論における「同業種集積」の場合の集積利益といえる。品ぞろえの深度が深く、探索行動が可能になる。バンコクでの集積はこのような志向を有する顧客を増加させている。

また、シャルジャ市場では集積内部で同民族の移民企業家のネットワークを利用した取引とそれによる専門化が頻繁にみられ、結果として信頼性が担保されることが集積利益といえたが、それに比べるとバンコクの集積地域での取引は活発とはいえない。むしろ専門化が最も進んでいるサムパッタウォンでは集積外部の部品調達・販売業者からの調達が細かな専門に特化した品

ぞろえを可能としている。一方で、どの市場内部でも少なからず取引がみられることが示唆するのは、どの業者がどの部品を保有しているのかという情報取得コストが集積により回避されている可能性である。とくにパトゥムワンやサムパッタウォンは古い市場であり、集積内部では他店の概要や商品に関する情報も広く知られている。これが分散立地である場合には、より多くの情報取得コストが発生する。

シャルジャ市場と同様、バンコク市場も主たる担い手は移民企業家によるものである。市場内部での相互の取引は、シャルジャ市場ほどは活発とはいえないが、市場外部（日本）から市場までの流通プロセスではこのネットワークが極めて重要な役割を果たす。供給制約がある中古部品を安定的に市場内部まで流通させ、また商品属性に関する情報が不完全となりがちな中古部品の取引に信頼性を与えている。市場に至るまでの流通の量的側面、質的側面両方において、このネットワークが重要な役割を担っている。移民企業家は古くから日本からの中古部品の国際流通を担ってきたが（浅妻 2013）、中古部品がネットワークを生かせる財であったことがこの背景にあるのではないかと考えられる。

中古部品ディーラーの地域的集積に関する研究は十分な蓄積がなく明らかにすべき課題も多く残されている。まずは動態的な視点からの研究が必要である。流通量は減少傾向にあるとはいえ、このバンコクの市場は古い歴史をもっており、現在までこの場所に立地し続けている。東南アジアにはほかにもマレーシア（ポートケラン）やシンガポールなど、バンコクの市場の役割を担い得る地域もある。また、ローカルマーケット向けの販売についてはバンセーン市場が同様の役割を担うこともできよう。あるいは日本企業が直接現地エンドユーザー（修理業者、自動車ユーザー）と取引する可能性も考えられなくはない。しかしそれでもこれらの市場が流通のハブとして存在し続けている理由を明らかにせねばならない。産業組織論の分野では、伊丹・松島・橘川（1998）では集積外部から需要を持ち込む企業の存在と、外部環境の変化に対応して分業を基盤にした集積群の柔軟な対応（分業の組み合わせ

の多様性)が集積を持続させると議論している。商業集積論からは「依存関係」に基づいた集積内部の競争が消費者を最大限にひきつけるような品ぞろえを実現し、かつ買い手とのあいだで整理された「コード」が発生し、それが集積の魅力を高めているという議論がある(石原 2000)²⁰⁾。このような議論も参照しつつ、動態的な視点からこの問題を論じていく必要がある。

さらに、現在日本国内で普及しているオンラインで結ばれた中古部品流通ネットワークが世界的に展開する可能性を見据える必要がある²¹⁾。実際、第4章で述べたようにロシアでは日本の中古部品の品質・価格情報の取得が飛躍的に容易になっている。中古部品のエンドユーザーが直接このようなネットワークにアクセスできるようになると、本章で述べてきたような流通形態は変化を迫られるであろう。この場合にこのような狭域に集積した市場の優位性はどこに求められるのか、その主たる担い手であった移民企業家のネットワークはどうなるのか、といった点についても検討していく必要があるだろう。

〔注〕 _____

- (1) 平岩 (2011; 2014) では中国やカンボジアの中古部品マーケット (集積地域) の様子が紹介されている。このように世界各地に同様のマーケットがあることが考えられる。
- (2) 浅妻・岡本 (2012) では、国内における中古部品産業の地域的集積は、1980年代のFAXを利用した全国的な中古部品流通の発達、1990年代後半以降に普及したコンピュータによる在庫管理のネットワークシステムが普及したことにより分散型の立地形態にシフトしたという仮説を述べている。流通形態と、集積・分散といった立地形態の関連については明らかにされているとはいえず、今後研究が求められている。
- (3) 筆者はこれまで多数の自動車解体業者を訪問しているが、筆者の知るかぎり中古バッテリーを直接輸出している事業者は皆無である。
- (4) 森田 (2012) でも、ランシットの中古部品市場の存在が示唆されている。
- (5) A社への聞き取りなどによる (2012年8月27日, パンナー市場にて)。
- (6) 本節はおもにA社への聞き取りによる (2012年8月27日, パンナー市場にて)。それ以外の情報は別途注で示した。
- (7) B社への聞き取りによる (2012年8月25日, パンナー市場にて)。

- (8) 1960年代からタイ向け中古部品輸出を行っている大阪府内 C 社による (2012 年 8 月 8 日, 大阪府内にて聞き取り)。
- (9) 2013年12月 9 日「国際リユースと発展途上国」研究会における森田敦郎氏 (大阪大学人間科学研究科) からの報告「タイにおける中小機械工業の発展と中古部品輸入」より。
- (10) オーナーが不在時など, 明確な創業年が確認できないケースもあった。
- (11) D 社への聞き取りによる (2013年 2 月18日, パトゥムワン市場にて)。
- (12) たとえば華人系ディーラーの店内には多くのケースで宗教的なモニュメントが配置されている。
- (13) E 社への聞き取りによる (2013年 2 月19日, バンナー市場にて)。
- (14) 日本に従業員を派遣して部品を輸入する場合, 3 カ月以内のビザで派遣し, 交代で輸出を行っている。おおよそ派遣人数 1 人について, 3 カ月で 2~3 本の40フィートコンテナを輸出する。日本では取引のある自動車解体業者にアパートの家賃や自動車借り上げ代を支払い, 滞在している。
- (15) いずれの集積地域でもコンテナが直接搬入されている様子は観察されなかった。一方, 岡本・浅妻・福田 (2013) で示されるように, アラブ首長国連邦の中古部品ディーラー集積地域であるシャルジャには, 集積地まで直接コンテナが輸送されている。ヤードを利用した分配も集積地域で行われる。
- (16) 実は日本の自動車部品を他の用途に用いるビジネスは古くから行われている。NHK (1990) ではその一端が紹介されている。
- (17) A 社への聞き取りによる (2012年 8 月27日, バンナー市場にて)。
- (18) なお, バンナーでは店舗面積が広いこともあり, 機能性部品を中心としながらも外装品や電装品など幅広い商品を扱っている。機能性部品に特化したディーラーは調査対象11件中 1 件のみであった。
- (19) F 社への聞き取りによる (2012年 8 月29日, バンナー市場にて)。
- (20) ここでいう「コード」というのは買い手と店舗のあいだに発生する私的なものである。具体的には A 店にいけば, B 社製のエンジンが多い, C 店にいけば多様なデファレンシャルギヤの在庫がある, といったことである。商業集積は雑多な商品の集合ではなく, 個々の買い手にとってコードで整理されていると理解されている。
- (21) 中古部品流通ネットワークについては日本自動車リサイクル部品販売団体協議会 (2010) に詳しい。

〔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.
- 2010. 「日口中古車貿易を振り返る」『HEERO REPORT』(社団法人北海道雇用経済研究機構) (105) 6月 3-4.
- 2012a. 「外国人中古部品ディーラーの地域的集積」『月刊自動車リサイクル』(19) 10月 57-61.
- 2012b. 「バンコクの中古部品市場」『月刊自動車リサイクル』(20) 11月 58-63.
- 2013. 「四街道における外国人ディーラーの地域的集積」『月刊自動車リサイクル』(32) 11月 56-60.
- 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——シャルジャ首長国を事例として——」『開発論集』(90) 9月 69-83.
- 石原武政 2000. 『商業組織の内部編成』千倉書房.
- 伊丹敬之・松島茂・橘川武郎編 1998. 『産業集積の本質——柔軟な分業・集積の条件——』有斐閣.
- NHK 編 1990. 『ニッポン中古品——大阪・アジアルート——』NHK サービスセンター (映像資料).
- 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所 36-115.
- 加藤厚海 2009. 『需要変動と産業集積の力学——仲間型取引ネットワークの研究——』白桃書房.
- 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).
- 田村正紀 2001. 『流通原理』千倉書房.
- 外川健一 2001. 『自動車とりサイクル——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.
- 日本自動車リサイクル部品販売団体協議会 2010. 『「リサイクル部品」とともに15年——日本自動車リサイクル部品販売団体協議会15年史——』日本自動車

リサイクル部品販売団体協議会.

服部幸廣・鈴木規文・黄新民 2003. 「東アジア諸国における日本製使用済み自動車の現状」(全国自動車短期大学協会 第35回研究発表会, http://zaidantj.hiho.jp/ron/ron_14.html).

平岩幸弘 2011. 「広州市の廃車回収解体と中古部品市場」『月刊自動車リサイクル』(8) 11月 56-63.

—— 2014. 「プノンペンの中古部品街」『月刊自動車リサイクル』(34) 1月 48-55.

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.

森田敦郎 2012. 『野生のエンジニアリング——タイ中小工業における人とモノの人類学——』世界思想社.

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.

山下清海編 2008. 『エスニック・ワールド——世界と日本のエスニック社会——』明石書店.