

論
稿ボリビアにおける日本製中古自動車の輸
入政策

——規制と「合法化」の狭間で——

Import of Japanese Used Cars and Its "Legalization" in Bolivia

岡田 勇

OKADA, Isamu

要 約：

2000年代初頭より、アジアとラテンアメリカ両地域間の経済的結びつきは著しく増加した。そうしたなか、昔から人気のあった日本製中古車への需要も高まり、2000年代後半にボリビアが輸入した日本製中古車は、世界的にも有数のものとなった。そのボリビアは、2008年に一定年数を経過した中古車の輸入を禁止したが、2011年に密輸自動車の「合法化」を認める政策を打ち出した。本稿は、こうした日本製中古車のボリビアへの輸入の急増と、ボリビア政府の政策対応を分析する。アジアとラテンアメリカの経済関係は昨今脚光を浴びつつあるが、中古車貿易のデータは少なく、実情はあまり知られていない。ましてや、グローバル経済の変化に翻弄される自動車非生産国の政府がどのような中古車輸入政策をとってきたかについての研究はほとんどない。本稿の貢献は、ボリビア政府がどのような観点から政策を考え、どのような限界に直面するかを具体例に沿って明らかにする点にある。

キーワード：中古車貿易、国際貿易政策、ボリビア、密輸

はじめに

過去 20 年間、アジアの新興経済の台頭とそれにとまなうラテンアメリカ地域の資源開発ブームにより、太平洋を挟んだ両地域のつながりは著しく増加した。コモディティ輸出によって外貨を獲得したラテンアメリカ地域では、アジア産製品の輸入も増加したが、そのなかで自動車輸入はいっそうの活況を見せてきた。ラテンアメリカ地域において、性能が良く耐久性の高い日本製中古車に対する人気は昔から高かったが、実際に 2000 年代後半にボリビアが輸入した日本製中古車は、世界的にも相当な数に上った。

日本製中古車のボリビアへの輸入は、大衆レベルでのグローバルな経済活動をもたらす様々な影響を物語る。2000 年代後半の好景気にあって、アジアに第一次産品を輸出してきたラテンアメリカ諸国は、アジアから様々な貿易品を輸入してきた。好景気によって一定の収入を得た人々にとって中古車は、家族で使うこともでき、個人タクシーのような副業にも使えるために魅力的な商品であり、その需要が急増した。そうしたなか、自動車製造業が盛んでなく中古車輸入を認めてきたボリビアのような国でも、交通事情の改善や環境保護の観点から、急増する中古車の輸入を規制する動機が強まった。

本稿では、日本をはじめとするアジア産の中古自動車を多く輸入してきたボリビアで、どのように自動車輸入が推移し、政府がどのような対応をとってきたかを分析する。

このテーマに着目したきっかけは、2011 年 6 月 8 日にボリビア政府が公布した自動車登録法 (Ley de saneamiento vehicular, Ley 133) にある。この法律は、国内または国境免税区域に存在する書類不備車両について、同年 11 月 7 日までに税関事務所に出頭して所定の手続きを踏んだ場合には、特別通関・特別登録を許可するというものだった。この法律の奇異さは、「書類不備車両」すなわち密輸自動車を政府が合法化する余地を与えた点にある (以下では、この法律について「合法化」法あるいは「合法化」政策と呼ぶ)。当時の現地紙は、在ボリビアのブラジル大使館が、ブラジルや他国で盗難にあった車両がボリビアに密輸されることを推進するような、不慮の副次的効果が生まれることに懸念を表明したことを報じている [Página Siete, 18 de julio de 2011]¹。この法律は国内外から非難を浴びたが、最終的に 67,197 台の「合法化」が許可された。

一般的に非難される自動車の「合法化」政策は、なぜ実施されたのだろうか。そもそも、日本を含む中古自動車はどのようにボリビアに輸入されてきたのだろうか。本稿では詳細な政策決定の内実を明らかにするものではないが、こうした問いに基づいて、あまり知られてこなかったアジアとラテンアメリカの経済的結びつきの一側面に光をあてる。

以下、次節では、中古車輸入規制についてのラテンアメリカ域内の傾向を概観する。第 2 節では、一般的に中古車輸入を規制することと許可することの主な利点を議論し、規制政策が持つ意味について考える。第 3 節では、日本からボリビアへの自動車輸入の規模と継時的変化を確認す

¹ 2011 年当時のブラジル外務省ウェブサイトには、以下のようなメッセージが公開された (2011 年 6 月 20 日アクセス。2018 年 4 月現在は載っていない)。「ボリビア大統領エボ・モラレスは、組織犯罪に対して人類史上最大の賞を与えようとしている。彼は自らの国を違法に走る車両を合法化することを決定した。盗難車、違法輸入車は、一晩経てば合法車両となる。」

る。第4節では、ポリビア政府が過去にとってきた輸入規制政策を明らかにする。第5節では、そうした規制政策の背後にある密輸の概況について紹介する。最後に結論を述べる。

1. 中古車輸入規制：域内の傾向

そもそも中古車輸入は一般的にどのような理由で成り立っているのだろうか。中古品貿易について、その代表的研究である小島〔2014〕は、国際的リサイクルによって限りある資源の過剰生産・過剰消費を抑制する効果がある一方で、環境規制などが十分でない国での廃棄物処理という国際問題を生む恐れがあることを指摘する²。また、中古品貿易に関する政府の政策は、環境保護だけではなく産業保護にも大きく関わる。

中古車輸入についていえば、各国の規制はまず産業保護の観点から理解できるだろう。ラテンアメリカ地域では、本稿執筆時点でメキシコ、ブラジル、アルゼンチンで自動車製造されており³、北米自由貿易協定（NAFTA）の加盟国であるメキシコは一定の条件下で中古車輸入を認めているものの⁴、ブラジル、アルゼンチンは中古車輸入を全く認めていない⁵。

他方で、上記3か国以外については、国内での自動車製造産業がそれほど盛んではないことから、規制状況は多様である。米国商務部とJETROの情報⁶から筆者が確認できたかぎりでは、輸入に大きな規制がないコスタリカ、グアテマラ、パナマといった国々、新車からある程度以上の年数を経過したものは輸入できないペルー、ポリビアといった国々、全面的に禁止しているウルグアイなどがある。もっとも、これらの情報源や各国官報を詳細に比較検討していくと、しばしば情報の不一致も見られる。また原則可能であっても右ハンドル車や左ハンドルからの改造車は認められなかったり、排気量規制があったり、事故車は認められないなど、細かい規制も各国ごとに存在することには注意が必要である。実際には、中古車輸入規制の動向は、各国ごとに多様であり、また年と共に刻々と変化していると理解するのが適当だろう。

2. 中古車輸入：許可すべきか禁止すべきか

このように中古車輸入規制の現状は多様であるが、規制することと許可することそれぞれの利点については、かなりの程度一般化することが可能である。中古車輸入規制政策は、しばしば相対立する複数の理由を斟酌しながら実施されていると考えられる。具体的事例にふれる前に、一

² この問題は1989年のバーゼル条約で規制されており、2018年4月時点で日本を含め186カ国が批准している。（<http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesSignatories/tabid/4499/Default.aspx#enot1>, 2018年4月22日アクセス。）

³ これら3か国以外に、部品製造以外を現地で行うノックダウン生産を行なっている国がある。

⁴ 米国商務部 Export.gov (<https://www.export.gov/article?id=Mexico-Trade-Barriers>, 2018年4月20日アクセス。)

⁵ JETRO (<https://www.jetro.go.jp/world/qa/04J-101001.html>, 2018年4月20日アクセス。)

⁶ 米国商務部 (<https://www.trade.gov/td/otm/assets/auto/TBR2015Final.pdf>)、およびJETRO (<https://www.jetro.go.jp/world/qa/04J-101001.html>)、いずれも2018年4月20日アクセス。

般的要因を整理しておくことは有効だろう。

(1) 中古車輸入を許可することの利点

まず中古車輸入を許可することの利点は、第一に、消費者にとって、比較的廉価な交通手段を入手できることである。このメリットは、特に低収入層で、かつ農村部などで自動車を移動手段とすることが必要な人々にとって大きい。また、必ずしも中古車を自ら購入する消費者だけでなく、例えば公共交通サービスを利用する消費者も間接的に恩恵を受けることができる⁷。

第二に、一般消費者だけでなく、輸入業者、販売業者、公共交通サービスの提供者にとっても、中古車輸入によって比較的廉価な自動車を入手できることは、経済活動の活発化や雇用の拡大といった利益がある。これが当てはまるのは、独占販売契約を持つ正規ディーラーではなく、むしろ小規模にインフォーマルな商いを行う業者である。国家の規制が不完全で、消費者が何はともあれ廉価な商品を求める社会であれば、インフォーマルに廉価な自動車を輸入・販売する産業が栄えやすい。彼らは、中古車輸入が許可されることで食い扶持を確保することができるし、多くの顧客を獲得できると推測される。また交通サービスについては、中低所得世帯がバスやタクシー業に乗り出すような場合に、中古車が入手可能であれば新規参入の敷居が低くなる⁸。さらに関連して、インフォーマルな中古車市場が栄える場合には、非正規で自動車パーツを扱う業者や修理・整備業者にとってもメリットがある。

第三に、自動車の輸出入を管理する国家にとっても、完全に輸入を禁止して関税や国境管理を取り締まるより、流通を部分的に許可したほうがメリットがあるかもしれない⁹。なぜなら、流通業者が完全に地下にもぐることを避けられるため、取締に関わる取引費用が低いと考えられるためである。

(2) 中古車輸入を禁止することの利点

他方で中古車輸入を禁止することの利点は、第一に、上記でふれたように、自動車製造産業の保護が挙げられる。ただし、現在のラテンアメリカ諸国において自動車製造業を促進しようとする国は一部である。

第二に、交通インフラの整備と比べてより急速に自動車流通量が増えるような場合、交通渋滞が起きることが懸念される。その場合、廉価な中古車を規制することで台数を抑えることができるため、中古車輸入の規制は交通渋滞の緩和につながると考えられる。交通事情の悪化は、近年

⁷ Clerides [2008] は、キプロスの事例から、中古車輸入を許可することで消費者あたり 2000 ドルの節約効果があると推計している。

⁸ バスを開業するためには政府のライセンスを得た同業者組合に加入する必要があるが、タクシーの場合はそうした条件をあまり気にせず開業することができる（ライセンスが厳しい国を除く）。2011 年 9 月 26 日にボリビアのサンタクルス県でタクシー運転手から聞いた話では、中古車市場で見つけた 6000 ドルのトヨタ・カローラ（約 10 年超の中古車）を購入する際、2500 ドルの頭金を払って残りを銀行から資金調達し、タクシー営業によって約 10 年賦で返済するとのことであった。こうした個人タクシーは、ある程度の貯蓄を得た中低所得層にとって有望な収益源となってきたと見られる。

⁹ 国家が十分に密輸などを取り締まる能力がない場合に、どのように規制やその履行を操作することで政策対応するかについて、近年いくつかの研究が出されている [Goodfellow 2015; Holland 2016]。それらは、必ずしも全面規制しないことが国家の正統性 (legitimacy) を保つため、あるいは政治家のサバイバルにとって重要であることを論じている。

域内各国で指摘されてきた [清水 2011]。

第三に、より厳しい環境保護規制に適合する自動車は近年開発・製造されつつあるため、中古車を禁止することは環境保護につながると考えられる。

第四に、自動車盗難やマネー・ロンダリングの防止に貢献できる。盗難車は摘発を避けるために国外に持ち出されることがある。また、自動車は比較的高額な動産であるため、中古車の現金決済はマネー・ロンダリングに用いられやすい。中古車輸入を禁止すれば、そうした国境を越えた犯罪行為の抑制が期待できる。

以上の中には、他の条件と関連付けながら考えた方が良いものもある。例えば、国民の平均収入が高くなると、それに応じて自動車需要も高まっていくだろうが、交通インフラの整備が遅れる場合には自動車登録台数が増えすぎて、交通渋滞のような社会問題になるだろう。また国民の平均収入が高くなる時には、中古車ではなく新車を購入するよう促しても社会的に許容されやすいと考えられる。このように、平均収入が高まり、さらに自動車登録台数が急速に増加する時には、中古車輸入に制限を加えるインセンティブは増すだろうと考えられる。

以上は仮説的考察であって、必ずしも現実にそれらが理由となって政策変化が起きるとは限らない。ちなみに上記の諸要因を列挙するなかで気づかれたかもしれないが、中古車輸入を許可することの利点は、多くの場合、消費者や業者の利益に資するのに対し、中古車輸入を禁止することの利点は、逆に環境保護や犯罪防止、道路交通の改善といった社会の一般利益に資するものが多い。そうすると、もし国家が中古車輸入についての政策改革を実現するために市民の合意を取り付けなければならないとするならば、大多数の市民は中古車輸入を許可することには基本的に抵抗が少なく、むしろ禁止に向けた改革を行うことが難しくなるだろう。そして禁止に向けた改革を可能とする条件（平均収入の増加や社会問題の深刻化など）が、改革の是非について重要な鍵を握る可能性が高いといえるだろう。

3. 日本からボリビアへの中古車輸入

ボリビアは、日本製中古車の隠れた輸入大国だった。ボリビアへの日本製中古車は、そのほとんどが日本からチリを経由してボリビアに輸入される。そのチリであるが、自動車輸入について一風変わったシステムを導入している。実はチリは基本的には中古車輸入を禁止しているのだが、例外として北のイキケ (Iquique) と南のプンタ・アレナス (Punta Arenas) の2箇所に保税区域を設け、そこでのみ輸入を認めている。浅沼 [2013, 67; 2014, 113] によれば、日本からチリへは2000年代後半に毎年約5~10万台が輸出され、2008年に日本からチリに輸出された中古車の台数は全世界での日本の中古車輸出の第2位を占めた。そして、2008年にイキケの保税区域に入った中古車のおよそ77%は、ボリビアに再輸出されているのである¹⁰。19世紀末に太平洋岸の領土を失ったボリビアは、チリから無税通関の権利をこの保税区域で認められており、アジア製の中古車の

¹⁰ 『通商弘報』2008年2月12日、同2008年11月12日より。ちなみに同情報源によれば、2007年のボリビアへの再輸出台数の割合は約54%だった。

ほとんどがここから陸路でボリビアに運ばれてきた。

いったいどの程度の中古車が日本からボリビアに入ってきたのだろうか。中古車貿易についての統計値を把握することは容易ではない。小島 [2014] によれば、日本政府が輸出統計の公式品目として中古車かどうかを設定したのは 2002 年からであり、その一方で世界各国の公式統計では中古車の是非が区別されないことが多い。またある国（チリ）に入ったアジア製中古車が、最終的にその国に留まったのか、それとも別の国（ボリビア）に再輸出されたのかを全て把握することも困難である。その上、後述するように、多くの中古車が密輸される場合もある。したがって、以下で示す統計値は、現実の全てを捉えているわけではないことに注意が必要である。

図 1 は、輸出側である日本の貿易統計からみた、チリとボリビアへの中古車輸出額の推移を示したものである¹¹。ボリビアの中古車輸入業者は、日本の業者から直接購入せず、チリの保税区域で買い付けることが多いため、ボリビアへの輸入を推計するために、便宜上チリへの輸入も合わせて検討する必要がある。一見してわかるように、2002 年から 2008 年にかけて輸出額は 10 倍に拡大した。これはおそらく、これら 2 か国がそれまでの不況から抜け出し、天然ガスや鉱物資源価格の高騰に由来する好景気を謳歌するようになったためと推測できる。他方で、輸出額の急増には日本側の理由もある。2005 年 1 月より日本政府はいわゆる自動車リサイクル法を施行したことで、この時期を境として中古車輸出が急増したと推測できる¹²。

その後、2008 年から 2009 年にかけて、これら 2 か国への日本製中古車の輸出額は顕著な下落を見せている。この背景にはボリビア側の中古車輸入に対する規制が影響していたのだが、それについては次節で詳述する。

図 2 は、輸入側であるボリビアの貿易統計からみた、日韓中 3 か国からの自動車輸入額の推移である¹³。1990 年代後半に一旦ピークを迎えた後、1999～2004 年にかけて自動車輸入額は一旦停滞したことがわかる。そして図 1 と同様に、2002～2008 年にかけて自動車輸入額は急激に増加し¹⁴、2009 年に減少している。こうした増減はやはり、経済の好不況による需要の変化と、輸入規制政策による供給の変化に影響を受けていると推察される。

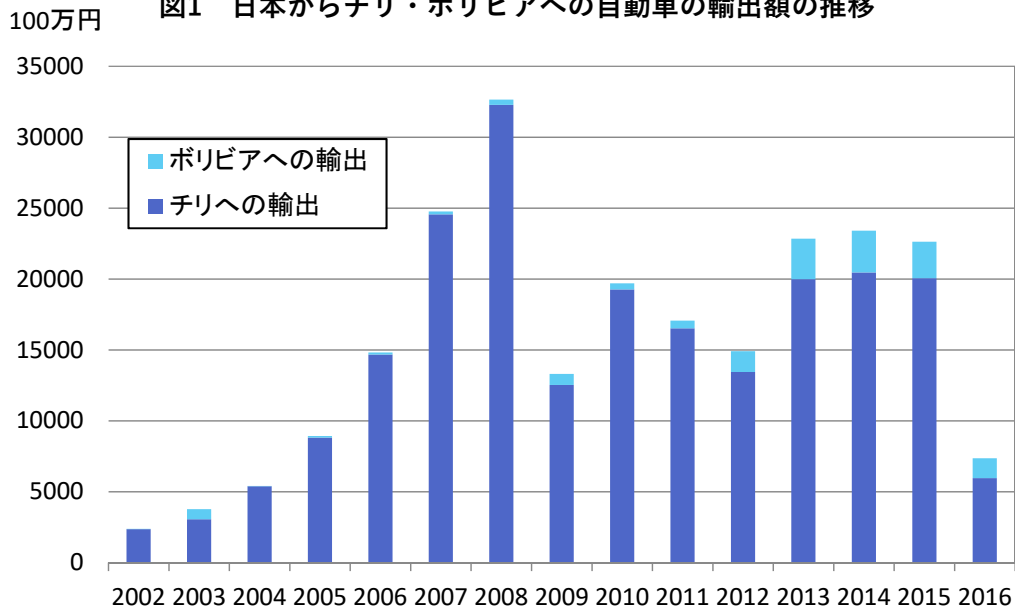
¹¹ ここでは、車種によって異なる質量や台数ではなく、輸出額を指標として用いる。また以下では、ボリビアに輸入された中古車のうち、チリを経由したもの、あるいは当初からボリビアへの輸出が決められていたものだけを調べる。財務省貿易統計に表れている割合を見ると、南米大陸の近隣諸国と比べてチリとボリビアに輸出された日本製中古車の割合が圧倒的に大きい。アルゼンチンやブラジル、ペルーを経由したものはここでは割愛する。

¹² 具体的には、中古車輸出によってリサイクル料金の返還が受けられること、また環境配慮設計を行っていない従来の中古車が同法の適用を受ける日本国内の消費者の間で魅力を減じたことが、中古車輸出増加の理由として考えられる[『通商弘報』2008 年 2 月 12 日]。

¹³ ここでは、ボリビアへの自動車輸入のほとんどがチリを経由すると想定しているが、注 11 で述べたとおり、この想定は現実的なものであるだろう。

¹⁴ 2003 年の輸入額データは欠損値である。

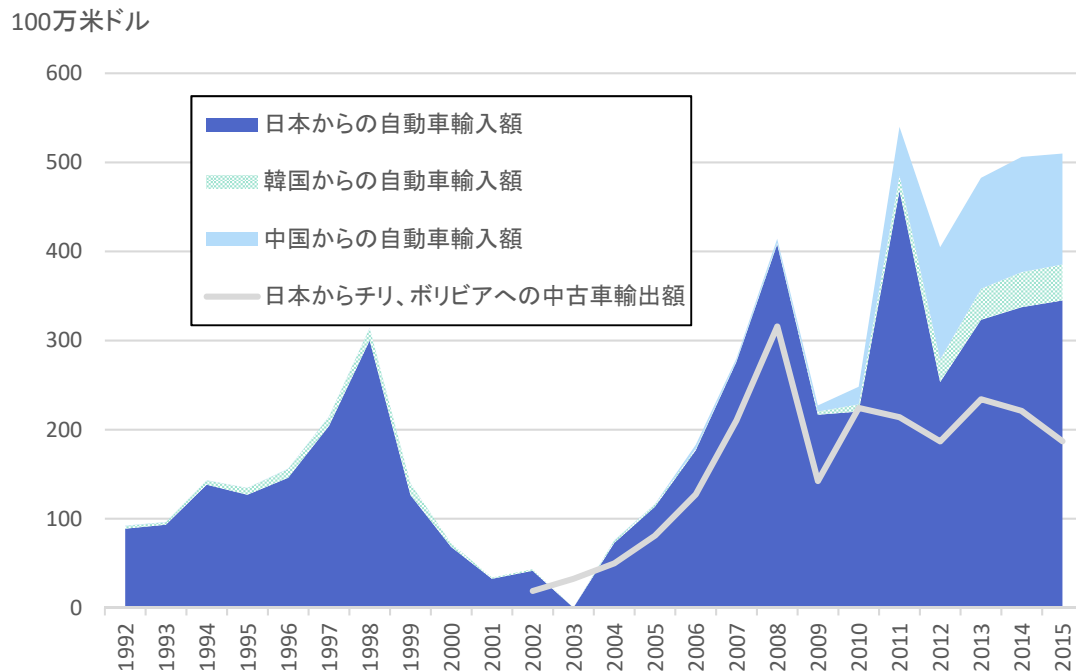
図1 日本からチリ・ボリビアへの自動車の輸出額の推移



(出所) 財務省貿易統計より著者作成。

(注) 自動車の品目8701、8702、8703、8704、8705の合計額。

図2 ボリビアの日韓中からの自動車輸入額の推移

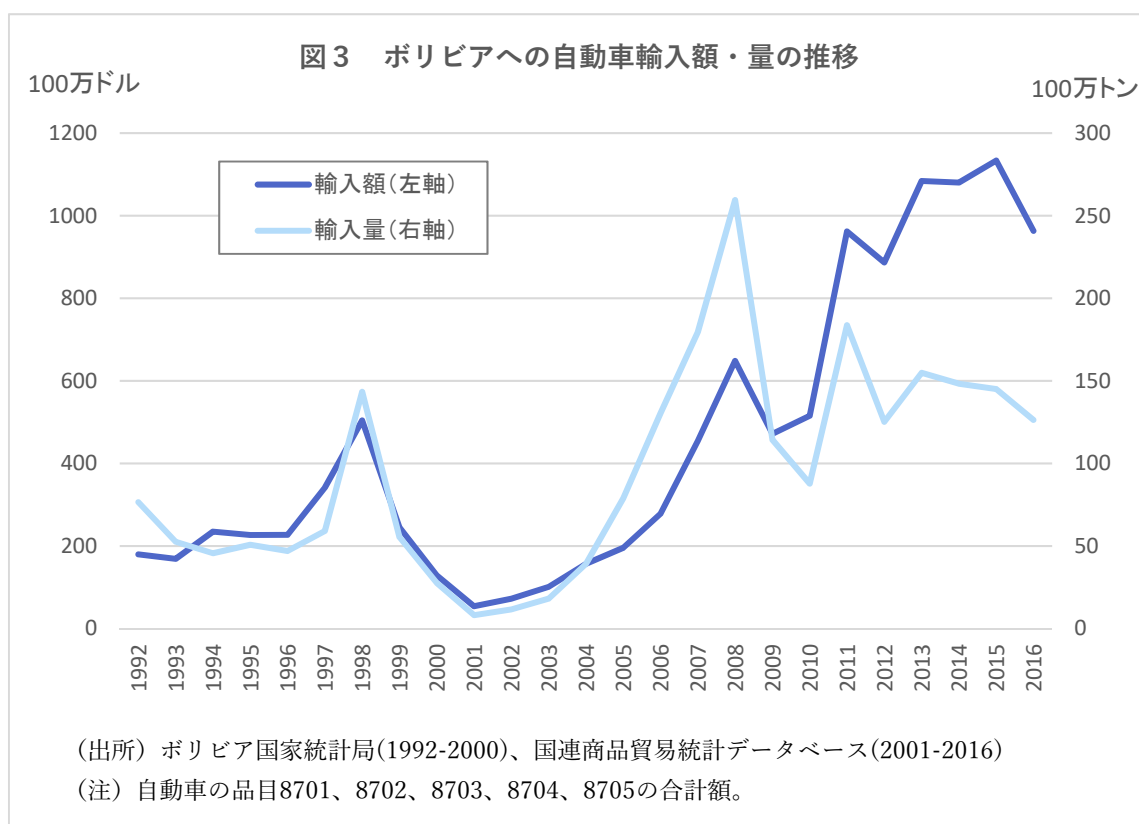


(出所) 自動車輸入額は国連商品貿易統計データベース(UN Comtrade)、中古車輸出額は財務省貿易統計より著者作成。

(注) 自動車の品目8701、8702、8703、8704、8705の合計額。2003年の輸入額は欠損値。

輸入側には中古車かどうかのデータは存在しない。そこで対照比較のため、日本からチリ・ボリビアへの中古車輸出額を線グラフで重ねている。2002～2008年の輸入額については、日本からの中古車輸出額とほぼ正確に比例しているため、ほぼ中古車であったと想像できる。2009年までのボリビア側の自動車輸入額のデータと日本側の中古輸出額のデータが相関しているのに対して、2010年以降にはそうした相関は見られなくなっている。この年以降、ボリビアの自動車輸入には2つの現象が見られた。1つは図2からわかるように日本製だけでなく韓国製および特に中国製の自動車に需要が移ったこと、もう1つは中古車から新車に需要が移ったこと、である。後者は図2からはわかりにくいので、別のデータで確認しよう。

図3は、ボリビアへの自動車輸入額（単位：百万米ドル）と輸入量（単位：百万トン）を比較したものである。この図では、2009年を前後して、輸入額と輸入量の相対的なバランスに顕著な変化が見られる。2009年までは輸入額に対して比較的多くの量が輸入されていたのに対して、2010年以降は輸入量は減少したにも関わらず輸入額は上昇の一途を続けている。端的にこのデータから、同じ量の自動車に対してボリビアの消費者が支払う金額が増えたことがわかる。これは図2の解釈と整合的であり、次節で述べる中古車輸入規制の影響であると推測できる。2008年後半にボリビア政府が導入した中古車輸入規制により、廉価な中古車の入手が難しくなり、人々は新車もしくは比較的新しい中古車を購入しなければならなくなった。そうしたなか、図2にも示されるように比較的安い中国製自動車への関心も高まったと想像できる。



4. ボリビアの自動車輸入についての政策史

さて、2008 年までグローバルな中古車市場のなかで日本製中古車の多くがボリビアに流入し、その後減少したことを先に確認した。本節では、ボリビア政府がこれまでとってきた自動車輸入政策史を確認する。

表 1 は、1989 年から現在までの自動車輸入に関連する法令を一覧にしたものである。この表から、主に 3 つのことが明らかになる。第一に、中古車輸入は当初は自由に輸入されてきたが次第に規制されるようになり、1998 年に 5 年を超える中古車の輸入が全面禁止されたことである。第二に、この禁止措置は 2004 年に一度撤廃され、2008 年に再び同様の形で導入されたことがわかる。そしてその後は漸進的に規制が強まっていき、結果として今日では、新車から 1 年を超える中古車の輸入は禁止されている。第三に、こうした法制史のなかで、合計 6 回の「合法化」すなわち書類不備車両の登録措置が取られてきたことである。以下、より詳しく考察していこう。

表 1 自動車輸入に関する過去の法令

年	法令	概要
1989	DS 22126	密輸に対する法的取締体制の整備。
1990	DS 22631	自動車登記簿の設立。第 1 回目の「合法化」。
1994	DS 23860	書類不備車両の摘発命令。第 2 回目の「合法化」。
1997	DS 24604	単一自動車登記簿の設立。第 3 回目の「合法化」。
1998	DS 25093	新車から 6 年を超える中古車および右ハンドル車等の輸入を禁止。第 4 回目の「合法化」。
1998	DS 25248	新車から 5 年を超える中古車の輸入禁止。
2000	DS 25932	全国農民組合 (CSUTCB) のために、5 年を超えた中古車 1,000 台の輸入を許可。
2004	DS 27322	軍、警察、外交官のため、あるいは寄付による中古車輸入を禁止の対象外とする。
2004	DS 27341	5 年を超えた中古車および右ハンドル車等の輸入禁止を撤廃。
2004	DS27627	第 5 回目の「合法化」。
2006	Ley 3467	密輸商品に対する税関の摘発に先立つ自首 (el arrepentimiento eficaz) に対する取り決めに整備。
2008	DS 29836	新車から 5 年を超える中古車やディーゼル車、事故車などの輸入を禁止。経年制限の段階的規制強化を規定。
2011	Ley 133	第 6 回目の「合法化」。
2014	DS 2232	新車から 2 年を超える中古車の輸入を禁止。2016 年 1 月 1 日より新車から 1 年を超える中古車の輸入を禁止する旨規定。

(出所) 官報より著者作成

(注) DS は大統領令、Ley は法律。

ボリビアにおける自動車関連政策は1980年代末に始まった。ボリビアでは一般的に知られた話であるが、1985年に経済危機のなかで鉱山公社の労働者の多くが解雇された時、政府は彼らに対して1人あたり数千ドルほどの退職金を与えた。都市郊外に移住したものは、その資金を元に、中古車を購入してタクシーやバスを開業した。そうした都市の公共交通は、雨後の筍のように増加し、やがて1990年代後半には一定の規制が必要とされるようになった。1990年に各県に設立された自動車登記制度は、自由に県境を越える自動車を管理できなかったことから、1997年には全国単一の自動車登記制度へと発展的に再整備された。ちなみに、この頃から自賠責保険が義務化されるようになった。

第2節で述べたように自動車輸入政策は、規制の緩和を求める市民と、規制の導入を求める政府との間で展開されてきたと考えられる。1990年代半ば、および2000年代後半に見られた経済成長にともない、国内に流通する自動車台数が増加したのに対して、政府はそれぞれ1998年と2008年に中古車の輸入規制を導入した。しかし、そうした輸入規制には市民との交渉が必要だったようだ。2000年と2004年に政府は、強固な圧力団体であった農民組合や、重要な政治アクターである軍・警察に対して禁止措置の一部解除を許している。また天然ガスの輸出問題などをめぐる大規模な抗議運動によってサンチェス・デ・ロサーダ政権（Sánchez de Lozada）が退陣した直後の2004年には、経済不況が続く中であつたことから、市民に対する譲歩としてそれまでの輸入禁止措置が全面的に撤廃されている。

「合法化」政策もまた、こうした市民と政府の交渉のプロセスの一部と考えることができる。法制史を見ると、本稿の冒頭でふれた2011年の「合法化」政策は、それ以前に5度も実現されていたことがわかる。第1回～第4回の「合法化」政策は、常に新たな規制と抱き合わせで導入された。自動車登録制度が導入される以前、多くの自動車は政府の管理が及ばない状態にあつた。そのため自動車の売買契約に関する書類が適切に保存されていないケースも多々あつたことだろう。他方で、自動車の登録は、徴税行為と密接に結びつき、自賠責のような継続的な追加支出を強いるものでもあつたため、市民の間に抵抗感があつたことは想像に難くない。そうしたなか、政府は新たな規制と同時に、市民が規制に適合させられるよう柔軟に対応する余地を与えてきたと考えられる。

こうした初期の「合法化」政策と異なり、2004年に行われた第5回目と2011年に行われた第6回目の「合法化」政策は、新たな規制と同時に実施されたものではない。むしろ、これらの政策は、一定の年数以上の中古車輸入が禁止されてから数年経った後で、いずれも導入されている。どうもこれらの「合法化」政策には異なった理由があるようだ。2004年の「合法化」の背景については、先述の規制撤廃と同様に、政治動乱と経済不況のなかでの市民や利益団体に対する譲歩であつたと推測される。

他方で、2011年の「合法化」については、中古車密輸の横行が指摘されている。2008年に禁止措置がとられた後、かなりの数の中古車が密輸されるようになり、書類不備車両でありながら市場に出回っていた。政府は、密輸に対する十分な取締りを行うことができず、しかし施行されている輸入規制に事実を一致させるために「合法化」政策をとらなければならなくなつたと解釈できる。この点について、次節で簡潔に紹介したい。

5. ボリビアへの中古車密輸

ボリビアに流入する自動車の多くは日本製の中古車で、そのほとんどがチリから陸路で輸入されることは既に述べた。また、過去に取られた自動車輸入規制が、書類不備車両に対する「合法化」政策と抱き合わせで実施されてきたことを明らかにした。本節では、そうした政策の背景にある中古車密輸の実態について簡潔に紹介したい。以下は主に、このテーマを取材したアドリアーナ・グティエレス (Adriana Gutiérrez)、PAT (テレビ局) 記者に対して、2011年7月22日に筆者が行ったインタビューおよび2011年以降の各紙報道に基づく。

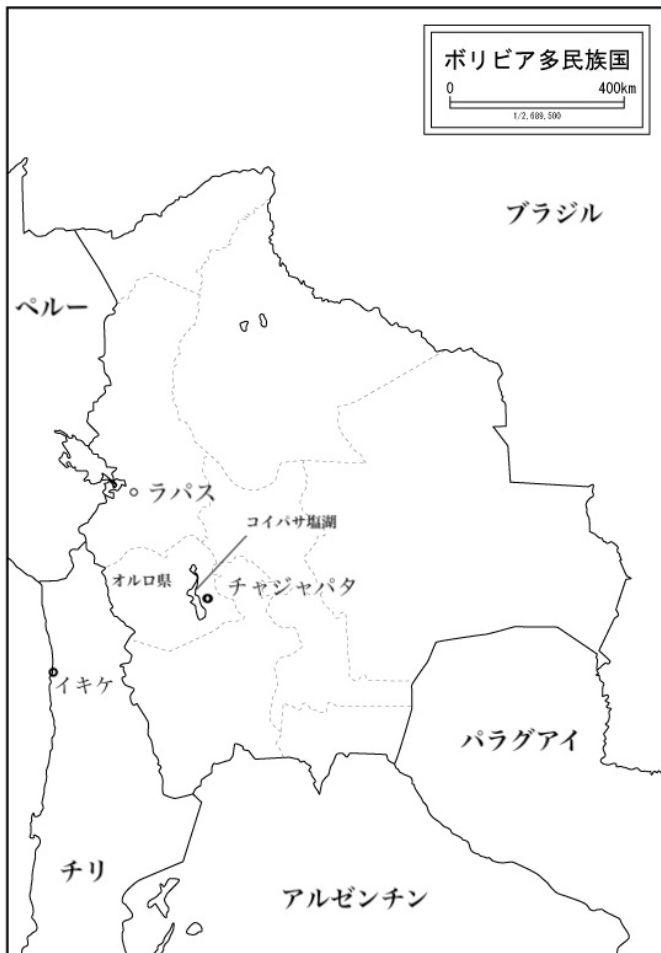
ボリビアへのアジア製中古車は、主にチリのイキケ保税区域に陸揚げされる。そうした中古車は、既にインターネットなどを通じてボリビアの業者に買われている場合もあるが、ボリビアの

業者がイキケ保税区域でチリ人の業者などから直接買い付けることも多い¹⁵。

イキケで中古車を買ったボリビア人は、陸路で国境越えを行う。チリーボリビア間の正規通関ルールでは、1人につき輸入できるのは3台までだが、警官に賄賂を払えば制限はない¹⁶。それでも通関費用を払いたくない場合は、輸入車輛を自走して深夜に国境を超える。チリ側にもボリビア側にも国境警備隊や警察が存在するが、長大な国境を常時警備するには圧倒的に人員が不足する [La Razón, 29 de julio de 2012]。こうして中古車はしばしば、ほぼ無人のチリ・ボリビア国境を密輸される。その多くは、乾燥した荒野や水のほとんどないコイバサ塩湖を走り抜いて、コイバサ塩湖の東岸に位置するオルロ県チャジャパタ (Challapata) に辿り着く。

チャジャパタはアンデス高地にある小さな町であり、土曜日の午後から日曜にかけて自動車市が立つ。チャジャパタでは、ハンドル位置の変更、ナンバープレートの偽

図4 ボリビア略地図



(出所) 筆者作成

¹⁵ アドリアーナ・グティエレス記者とのインタビュー (2011年7月22日、ラパス市にて)。筆者は、2012年にボリビアのエルアルト市 (首都ラパス市郊外) の保税区域で開催された、日本のインターネット中古車販売会社の説明会に出席したことがある。その場には、ボリビアの零細中古車輸入業者が30名ほど出席していた。

¹⁶ アドリアーナ・グティエレス記者とのインタビュー。

造等が行われる。ちなみに、ナンバープレートを偽造するためには、車両盗難防止局 (Diprove) のウェブサイト類似の型の車を探し、それと同じ番号で作成する。仮に盗難車を検挙しても、その時点の持ち主が窃盗犯であると立件するのは難しく、立件しても裁判官が買収されることもある¹⁷。

2011年の「合法化」政策当時、チャジャパタで自動車密輸に関わる人々は、よく組織されており、警察や税関職員もチャジャパタでの取締りは容易ではないと言われていた¹⁸。自動車密輸に手を染める集団は警察よりも優れた武装をしており、他方で警察の給料は命を賭けるほど良くないとも言われた¹⁹ [La Razón, 11 de marzo de 2012]。豪腕で知られたマルリン・アルダヤ税関庁長官 (Marlene Ardaya) でさえも、チャジャパタへの介入には武力衝突が懸念されるため「介入不能 (impenetrable)」と述べたことがある [La Razón, 29 de julio de 2012]。

2011年の「合法化」政策の後、チャジャパタなどで密輸が横行していることが大きく報じられると、政府は税関と警察だけでなく軍も動員して摘発に動いた。2012年10月に実施されたチャジャパタでの摘発では400台以上が摘発された [La Razón, 11 de octubre de 2012]。軍も動員した摘発の結果、ある程度の改善が見られると言われるが、2018年4月現在でも密輸自動車は偽造プレートなどをつけて走り続けているようである²⁰。2018年現在の実態の把握は容易ではないが、報道からは、政府の中古車輸入規制の影で依然として密輸が横行していると推察される。

前節では、2004年と2011年の「合法化」政策が、輸入規制導入からそれぞれ数年後に行われてきたことを指摘した。2008年に5年を超える中古車の輸入が禁止された際、事前に同禁止措置がアナウンスされなかったため、イキケ保税区域や国境の検問で大量の中古車がボリビアに輸入できず、混乱が生まれたと言われる [『通商弘報』2009年3月10日]。2011年にボリビア国内で「合法化」された67,197台に、その3年前に入国できなかったはずの中古車の何割かが含まれていることは想像に難くない。

むすび

2011年にボリビア政府が行った「合法化」政策は、2000年代後半のアジア・ラテンアメリカ両地域での好景気に後押しされ、ボリビアで自動車需要が急増したことに影響を受けている。そうしたグローバル経済のダイナミズムに直面して、中古車輸入大国であったボリビアは輸入規制を導入するのにふさわしい条件を得たため、2008年に輸入規制を導入した。人々の平均収入が増加

¹⁷ アドリアーナ・グティエレス記者とのインタビュー。

¹⁸ 2011年の「合法化」政策直後に、チャジャパタで違法車両を接収しようとした税関の取締担当官を住民がリンチする事件が発生した [Página Siete, 5 de noviembre de 2011]。

¹⁹ 2011年の「合法化」政策では、約31%にあたる20,755台がコチャバンバ県で登録されており [La Razón, 12 de febrero de 2012]、同県チャバレのコカ栽培農民の間で密輸自動車が広く用いられてきたとの噂がある。中古車密輸が、コカ栽培でえた現金収入のマナー・ロンダリングに使われているとの噂は広く聞かれる。

²⁰ 例えば、2018年3月に、コチャバンバ県サバヤ (Sabaya) で密輸自動車を摘発した税関職員2名が殺害されており、コチャバンバ市では依然として密輸車が売買されているとの報道がある [Los Tiempos, 1 de abril de 2018] (<http://www.lostiempos.com/actualidad/pais/20180401/negocio-chutos-auge-ofertan-combos-traslado-soat-placa>, 2018年4月23日アクセス)。

したことや交通渋滞が社会問題となったことも、規制導入の追い風となったことだろう。しかし、一旦規制を導入したものの、密輸を取り締まる能力がともなわないために、密輸が横行するようになった。農村部では中古車需要が依然として強く、また密輸自動車を受け入れるマーケットが存在したことも、密輸が可能となる背景だといえるかもしれない。これらに対処するため、政府は仕方なく、2011年に「合法化」政策を実施したと解釈できる。

書類不備車両の「合法化」というボリビア独特の政策が、どのような政策決定過程によって作られたかは完全には明らかにできていないが、政策史を紐解くと、過去にも法を現実に適合させようとしてきた様子が伺える。国家の能力に限界があり、密輸も横行するなかでの政策対応は、興味深い研究テーマの1つとなりうるだろう。

経済統合など国家間の経済活動が着目される一方で、中古車の国際流通のような陽の当たりにくい大衆レベルでのグローバルな結びつきについては、十分に実態は解明されていない印象がある。これまで様々な研究分野から取り組まれてきたものの [小島 2014; 浅妻 2013 など]、各国ごとの規制や流通実態についての詳細な情報が必要なことが、研究蓄積が薄い理由ではないかと推測される。大衆レベルでの国境を超えた経済的結びつきについて、スペイン語での研究はわずかにあるが [Blanes 2017; Luis Ribeiro 2012; Okada 2018; Tassi et al. 2012]、日本製中古車もたらしたインパクトについての研究は管見ではほぼ存在しない。こうした大衆レベルのグローバリゼーションとその影響について、さらに研究や理解が深まることを願っている。

[謝辞]

本研究に協力してくれたアドリアーナ・グティエレス PAT 記者に感謝を申し上げたい。本稿は、2011年当時、著者が在ボリビア日本大使館の専門調査員として勤務していた時の情報を一部用いているが、あくまでも個人的な研究であることを申し添える。

参考文献

〈日本語文献〉

- 浅妻裕 2014. 「中古車中古部品の国際流通」小島編『国際リユースと発展途上国』アジア経済研究所 101-131.
 ——2013. 「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) 59-80.
 小島道一編 2014. 『国際リユースと発展途上国—越境する中古品取引』アジア経済研究所.
 清水達也 2011. 「ペルー リマの通勤事情」『ラテンアメリカ・レポート』28(2) 82-87.

〈外国語文献〉

- Blanes, José 2017. *El subsistema fronterizo boliviano en la globalización de los mercados ilegales*. La Paz: CEBEM, FLACSO-Ecuador.
 Clerides, Sofronis 2008. "Gains from trade in used goods: Evidence from automobiles." *Journal of International Economics* 76: 322-336.
 Goodfellow, Tom 2015. "Taming the "Rogue" Sector: Studying State Effectiveness in Africa through Informal Transport Politics." *Comparative Politics* 47 (2): 127-147.
 Holland, Alisha C. 2016. "Forbearance" *American Political Science Review* 110 (2): 232-246
 Luis Ribeiro, Gustavo 2012. "La globalización popular y el sistema mundial no-hegemónico." *Nueva Sociedad* 241: 36-62.
 Okada, Isamu 2018. "Importación de vehículos usados asiáticos en Bolivia: Reforma de la política reguladora y sus

significados" *Umbrales* 33: 39-58.

Tassi, Nico, Juan Manuel Arbona, Giovanna Ferrufino y Antonio Rodríguez-Carmona 2012. "El desborde económico popular en Bolivia." *Nueva Sociedad* 241: 93-105.

(おかだ・いさむ／名古屋大学)