

タイトル	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
著者	福田，友子；浅妻，裕；FUKUDA, Tomoko；ASAZUMA, Yutaka
引用	開発論集(87)：163-198
発行日	2011-03-01

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

福田友子*・浅妻 裕**

〈目 次〉

1. はじめに
2. ドバイを経由した中古車流通量
3. UAEにおける中古車・中古部品流通に関する調査
4. パキスタン調査の概要
5. ケニア調査の概要
6. 中古車再輸出システムの解明にむけて

1. はじめに

1.1. 調査の目的

日本の基幹産業が自動車製造業であること、さらに日本が自動車の輸出大国であり、日本経済が自動車輸出に支えられていることは広く知られている。しかしながら、日本が中古車や自動車中古部品の輸出大国であることは、それほど知られていないと思われる。

「日本の自動車産業」と言った場合、それは大抵「新車」を対象としており、「中古車」は後景に退けられている印象がある。確かに、その経済規模では、両者の間には大きな違いがある。一方で、自動車製造業が「動脈」だとすれば、中古車産業は「静脈」であると位置づけることができ(外川, 1998), 両者は決して切り離して考えることはできない。にもかかわらず、この「静脈」たる中古車産業に関する研究蓄積はあまりなく、昨今の「エコ

(ロジー)」ブーム、もしくは自動車「リサイクル」制度の制定を契機に、徐々に研究が蓄積され始めた分野であると言えよう。

中でも本稿が取り上げる中古車輸出、もしくは再輸出というテーマは、ごく限られた専門家や現場の当事者のみが注目してきた分野である。日本は世界有数の「中古車輸出大国」と言えるが、そのシステムについてはまだまだ明らかにされていないことが多い。そこで筆者らは今まで注目されることの少なかった中古車輸出システム、中でも日本を起点とする再輸出システムを明らかにするため、中古車の中継貿易拠点であるアラブ首長国連邦(以下, UAE), および輸出先であるケニア・パキスタンの3カ国で海外現地調査を実施し、データを収集した。

今回の海外調査は、2つの関心から成る。1つは、自動車産業の「静脈」部分としての中古車や中古車部品に注目するアプローチである。言い換えれば、中古車という「商品」、つまり「モノ」の流れに焦点を当てた、環境経済学的アプローチと位置づけられる。もう1つは、中古車輸出に携わるアクターに注目するアプローチである。言い換えれば、中古車貿易業に参入した移民企業家のネットワーク

* (ふくだ ともこ) 千葉大学大学院人文社会科学研究所助教

** (あさづま ゆたか) 開発研究所研究員, 北海学園大学経済学部准教授

ク形成、つまり「ヒト」のつながりに焦点を当てた、社会学的アプローチと位置付けられる。

第1の環境経済学的アプローチでは、中古車や中古部品の潜在的廃棄物としての側面に着目する。それらがどのように流通し、最終的にどこでどのように廃棄されるのか、という実態解明がまずは重要になる。日本国内では廃棄物処理法や2005年に施行された自動車リサイクル法などによって、廃棄やりサイクルプロセスにおける排出者あるいは生産者の責任が制度化されている。しかしながら、それらが国境を越えると、廃棄やりサイクルのプロセスで不適切な処理やりサイクルが行われる可能性がある。例えば再生資源市況が高騰している時には廃車の不法投棄は起こらないが、市況が低迷すると廃車の不法投棄が発生しやすい状況が生まれる。そのためには、国境を越えたりユースやりサイクルについて、関係する日本国内の制度や輸出先国の制度をどうすべきなのか、あるいは国際的な協力関係をどのように形成していくのか、というテーマ設定を行うことができる。そして、このテーマに対して様々な手法で研究が進められている¹。

第2の社会学的アプローチは、国際社会学もしくは移民研究と接合する視角である。近年、日本でも移民の主体的経済活動に関する研究、いわゆるエスニック・ビジネス研究が進んでいる。本稿では、中古車貿易業をニッチとするパキスタン人移民企業家を中心に取り上げている。この事例の特徴は、親族や友

¹ これについては、寺西俊一編(2007)が、まとまった成果を残している。

人関係といった移民ネットワークを媒介としたトランスナショナルな事業展開にある。特に、パキスタン人企業家を中心とした中古車貿易の展開とトランスナショナルな拠点形成メカニズムの解明を目指している。

今回の調査のテーマは、環境経済学的アプローチ、社会学的アプローチのいずれにとっても「再輸出」というシステムの解明である。日本からは後述のように、多くの中古車や中古部品が輸出されているが、いくつかの国・地域向けの中古車・中古部品に関してはさらに第三国に再輸出されていることが知られている。中古車に関して、その代表的な国がUAEである。多くの日本発の中古車が、中継貿易拠点としてのUAEを経由し、アフリカ、アラブ諸国、中央アジア諸国などに再輸出されている。本稿では再輸出先のうち、ケニア、パキスタン向けを扱っている。両国には日本からも一定台数が輸出されているので、UAE経由の再輸出を図示するならば、図1のようになる。

UAEが中継貿易拠点となった経緯およびパキスタン人企業家がその中で果たした役割については、福田(2006, 2007)等、いくつかの文献で明らかにされている。しかしながら、直接ケニアやパキスタンに輸出される中古車がある中で、依然としてUAEが中継貿易拠点として機能している理由が明確になっているとはいえない。また、そのために必要な基礎情報といえる再輸出ビジネスの規模や再輸出先の変化等の情報についても十分整理されているとはいえない。今回、これら全てを把握することは困難であると認識しつつ、この点を意識して調査を行った。

加えて、今回の調査で重要な点は、中古車

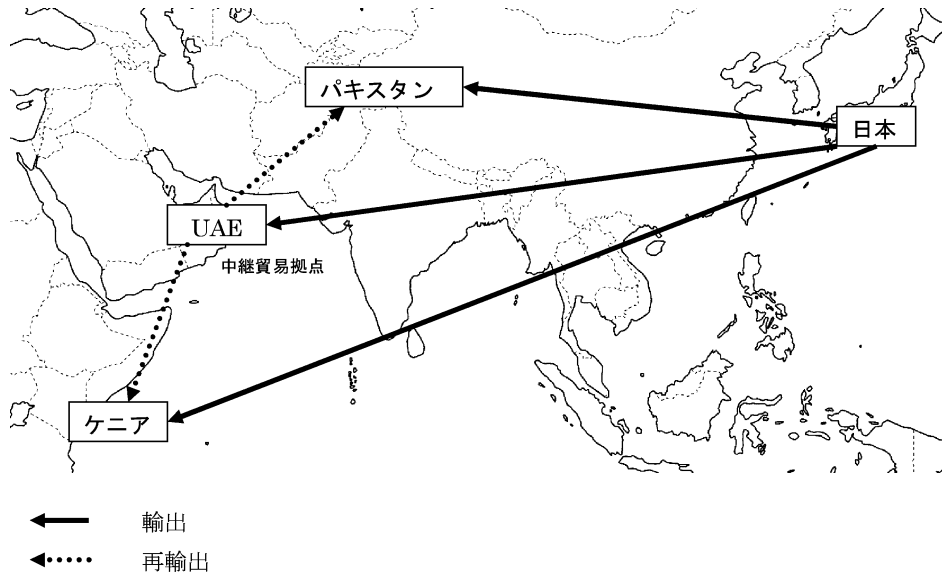


図1 中古車の再輸出システム

貿易市場の興隆とそれに続くリーマン・ショック以降の大不況下における市場収縮といった動向についてである。筆者らはそれぞれ2005年にUAEとパキスタン(福田), 2008年にUAE(浅妻・阿部)で調査を行っている。今回の2010年調査は、各調査地点における定点観測という意味も持つ。調査データから、不況下における中古車貿易市場の動向を捉えると同時に、エスニック・ビジネスの生き残り戦略について考察を加えたい。

1.2. 調査日程・調査場所

2010年の調査日程は表1の通りである。調査場所は図2～図4の通りである。各国地図の●で示した都市が調査地点である。

2. ドバイを経由した中古車流通量

2.1. これまでの研究

日本はこれまで多くの中古車を海外に輸出

してきた。中古車の輸出先やその台数は多様な要因で変化しうる。外川・浅妻・阿部(2010)で指摘されるような輸出先の規制の状況はもちろん、輸出先の自動車市場の動向や為替レートなどがあげられる。これに加えて、再輸出目的で日本から中古車が輸出されている場合がある。したがって、中古車の流通量を考える際、再輸出先の規制の状況等にも注意が必要である。

阿部(2010 a)(2010 b)では、「中継貿易拠点」をキーワードに、日本からの中古車の再輸出量を複数の国を対象にして考察しているが、その中の一つにUAEが含まれている。UAEは浅妻・阿部(2009)で実態調査を紹介しているが、中古車の再輸出先として様々な国があるという結果にとどまり、どの国への再輸出が多いかについては十分に把握できていなかった。また、福田(2009)では、2005年時点の再輸出先の調査結果を公表しているが、右ハンドル中心のDUCAMZ内のみがサ

表1 調査日程表

日程	都市等	内容	調査内容の詳細
2月14日	羽田発	移動	
2月15日	カラチ着		
2月16日	カラチ, 3日間	調査	中古車業者へのアポイント, 資料収集, カラチ市内および中古車市場視察(写真撮影)
2月19日	カラチ発	移動	
2月19日	ドバイ着		
2月20日	ドバイ, シャルジャ, 5日間	調査	JETRO ドバイ訪問, 現地統計の収集, DUCAMZ(中古車市場)調査, 業界団体(中古車ディーラー協会)ヒアリング, インダストリアル・エリア(中古部品市場)調査, アブジャガラ(中古車市場)調査(一部日程で浅妻合流・離脱)
2月25日	ドバイ発	移動	
2月25日	ナイロビ経由, モンバサ着		
2月26日	モンバサ, 6日間	調査	中古車業者・部品業者へのヒアリング, 資料収集, モンバサ市内および中古車市場視察(写真撮影)
3月5日	モンバサ発	移動	
3月5日	ナイロビ着		
3月5日	ナイロビ	調査	JETRO ナイロビ訪問, 中古車業者へのヒアリング, ナイロビ市内および中古車市場視察(写真撮影)
3月6日	ナイロビ発	移動	
3月7日	ドバイ経由, カラチ着		
3月8日	カラチ, 5日間	調査	JETRO カラチ訪問, 業界団体ヒアリング(電話), 中古車業者へのヒアリング, 資料収集
3月13日	カラチ発	移動	
3月14日	羽田着		

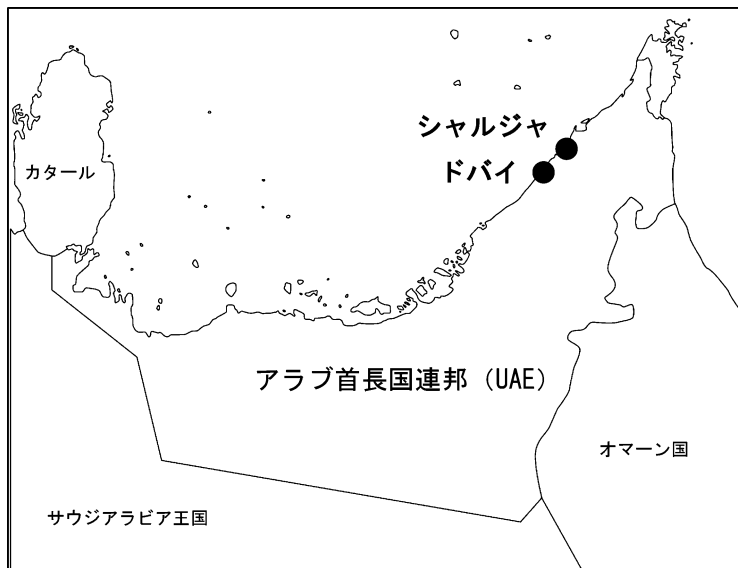


図2 アラブ首長国連邦 (UAE) 概略図



図3 パキスタン概略図

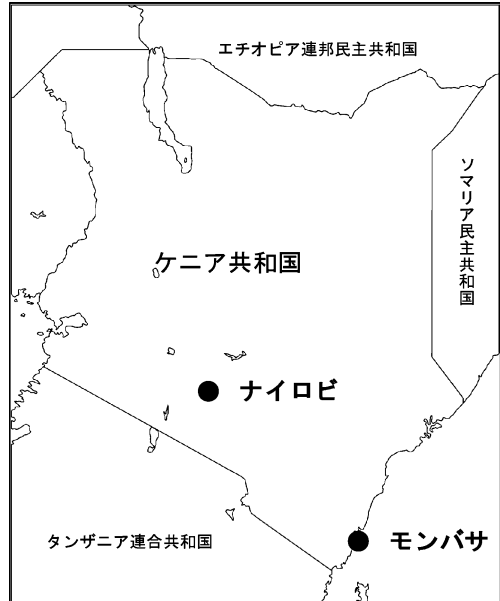


図4 ケニア概略図

ンプル調査であり、調査時期や、その後の輸出相手国における規制の変化の可能性を考えると、これのみでは不十分で、公開されているデータを利用して経年変化も見ながら整理する必要性を感じた。

公開されているデータを利用したものでは阿部(2010b)があり、Dubai World²が提供するDubai External Trade Statistics(以下、DETSとする)を用いて、UAE(ドバイ)からの輸出量を分析している。この結果からは、UAE(ドバイ)ではイランやイラク向けの(再)輸出台数が目立って多いことがわかっている。ただし、データは2006年、2007年のものに限られる。

ここでは、財務省貿易統計やDETSを利用

して、経年変化にも目配りしつつUAEの中古車中継貿易に関する統計を整理する。

2.2. 貿易統計によるUAE向け輸出

まず、日本からUAE向けの中古車に関する統計を紹介する。

図5は、日本からUAE向けの中古車輸出台数の推移を示したものである。バス・乗用車・トラックのカテゴリーに分けたが、常に乗用車の輸出台数がもっとも多い。全体の台数は2004年以降、長期的には減少しているといえるが、トラックは2006年をピークとして減少傾向にある。全体の輸出台数は、近年では10万台を割り込んでおり、2010年についても、11月末時点の状況から同様の結果が予想される。

日本から世界全体に向けた中古車輸出台数は、ロシア向け輸出の大幅な増加もあり、2008年には130万台を超えていた(図6)。その後、

² Dubai Worldとは、ドバイ政府を株主とする政府系の持ち株会社である。傘下には港湾管理会社、造船会社、都市開発会社などを含む。(Dubai Worldホームページより)

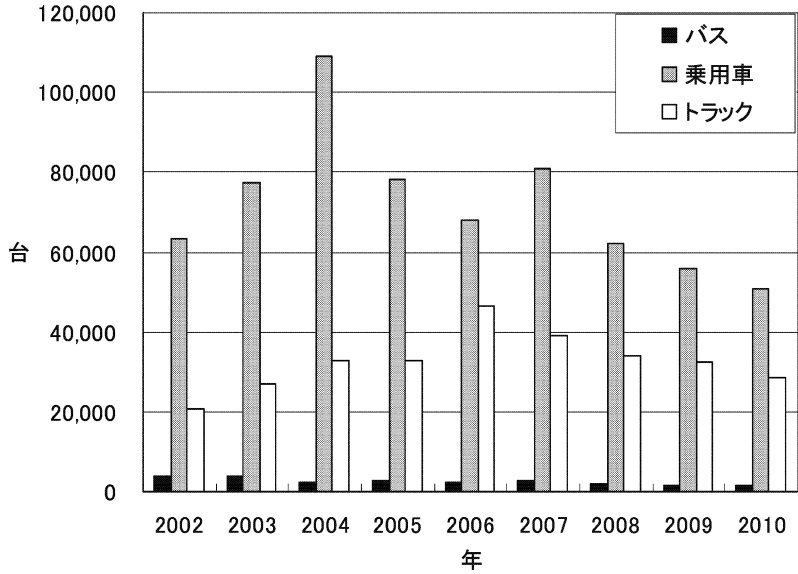


図5 日本から UAE 向けの中古車輸出台数の推移 (バス・乗用車・トラック別)
 出所：財務省貿易統計
 注：2010年は11月までの確報値である。

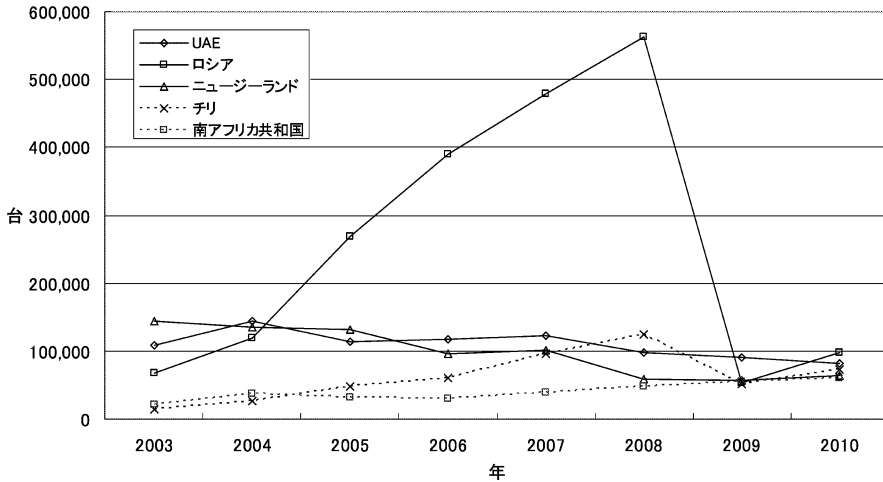


図6 主要5カ国向け中古車輸出台数の推移
 出所：財務省貿易統計
 注：2010年は11月までの確報値である。

世界的な景気後退やロシアの中古車輸入規制強化で輸出量が大幅に減少した結果、2009年(約70万台)や2010年(11月末で約80万台)は輸出台数が大きく落ち込んでいる(竹

内・浅妻, 2009)。UAE 向けの輸出は、この時期の減少が相対的に軽微にとどまったため、2009年には中古車仕向先の第1位となっている。

表2 中古車輸出台数等の世界と UAE の比較 (2010 年)

	世 界			UAE		
	台 数		台あたり単価 (千円)	台 数		台あたり単価 (千円)
		全体に占める 割合			全体に占める 割合	
バス	7,843	1.0%	949.3	1,512	1.9%	705.0
乗用車	619,487	80.3%	516.9	50,981	62.8%	206.7
トラック	144,168	18.7%	596.5	28,707	35.4%	481.6
合 計	771,498	100.0%	536.2	81,200	100.0%	313.2

出所：財務省貿易統計

注：2010 年 11 月までの確報値を利用した比較である。

UAE 向け中古車の特徴として、浅妻・阿部 (2009) でも指摘されているように、全体に占めるトラックの割合が高いことと輸出単価の低さがあげられる。ここではその後の状況を確認する。表2は、カテゴリー別に、世界全体の中古車輸出台数・単価と、UAE のそれとを比較したものである。UAE 向けは、トラックの台数が全体の35%と非常に高くなっており、状況は変わっていない。単価についても、乗用車については、全世界向けの4割程度にとどまっている。いずれも、その理由を説明するだけの材料は揃っていないが、後者については、後述するように、UAE が、アフリカや中央アジアの低所得国に向けた中古車の中継貿易拠点であることと関係があると推測される。UAE 向けに限らず、仕向先によって中古車の平均価格が大きく異なるのは頻繁に見られる現象であり、このことについては様々な手法を用いて検証していく必要がある。

2.3. UAE・ドバイの中古車コード

貿易関係の統計資料から中古車の輸出入量を把握するためには、中古車と特定する事が可能な貿易コードを有している必要がある。

浅妻 (2008) にしたがって、これを「中古車コード」と呼ぼう。また、浅妻 (2008) では、World Tariff³ を利用して、126 カ国を対象としてこのことを調査し、結果として、例えば乗用車については71 カ国で中古車コードが存在することを明らかにしている。

World Tariff からは、UAE では、乗用車について、新車と新車以外のコードが分かれていることがわかる。例えば、1500 cc を超え、3000 cc を超えない乗用車 (ガソリン車) については、[8703.23.11] のコードを New models とし、[8703.23.12] のコードを One year old models としている。中古車は新車でないものと考えられるので、このクラスでは、[8703.23.12] が中古車に類する自動車のコードであると推測できる。他のクラスの乗用車 (ガソリン車) についても、この下一桁が [2] で終わっているものが、One year old models とされているので、中古車の流通量を把握するためには、この下一桁が [2] で終わっているものを集計すればよい。

ところが、UAE については、この8桁の

³ FedEx Trade Networks 社が提供している世界の関税率情報データベース

表3 ドバイにおける中古車コード一覧

コード	コードの内容
87032112	Private vehicles, with spark-ignition internal combustion reciprocating piston engine, of a cylinder capacity not exceeding 1,000 cc, model of the first year of before clearing.
87032132	Four wheels drive vehicles, with spark-ignition internal combustion reciprocating piston engine, of a cylinder capacity not exceeding 1,000 cc, model of the first year of before clearing.
87032212	Private vehicles, with spark-ignition internal combustion reciprocating piston engine, of a cylinder capacity exceeding 1,000 cc but not exceeding 1,500 cc, model of the first year of before clearing.
87032232	Four wheels drive vehicles, with spark-ignition internal combustion reciprocating piston engine, of a cylinder capacity exceeding 1,000 cc but not exceeding 1,500 cc, model of the first year of before clearing.
87032312	Private vehicles, with spark-ignition internal combustion reciprocating piston engine, of a cylinder capacity exceeding 1,500 cc but not exceeding 3,000 cc, model of the first year of before clearing.
87032332	Four wheels drive vehicles, with spark-ignition internal combustion reciprocating piston engine, of a cylinder capacity exceeding 1,500 cc but not exceeding 3,000 cc, model of the first year of before clearing.
87032412	Private vehicles, with spark-ignition internal combustion reciprocating piston engine, of a cylinder capacity exceeding 3,000 cc, model of the first year of before clearing.
87032432	Four wheels drive vehicles, with spark-ignition internal combustion reciprocating piston engine, of a cylinder capacity exceeding 3,000 cc, model of the first year of before clearing.

出所：DETS

コード別に輸出台数を扱ったデータが筆者の知る限りでは存在しない⁴。そこで、阿部（2010 b）と同様、UAEの一部（ドバイ）に限られるが、DETSのデータを利用することとした。DETSの各コードの説明はやや複雑で、上記の[87032311]については、“Private vehicles (中略) exceeding 1,500 cc but not exceeding 3,000 cc, model of the year clearing or subsequent of the year.”とされ、[87032312]については、“Private vehicles (中略) exceeding 1,500 cc but not exceeding 3,000 cc, model of the first year of

before clearing.”とされている（下線は筆者による）。すなわち、UAEとドバイの中古車コードが全く同じであるとすれば、[87032312]“model of the first year of before clearing”が新車以外（中古車に類する乗用車）を意味するものと考えられる⁵。

この点を断った上で、乗用車(ガソリン車)を対象として、DETSにおける下一桁が[2]のものをドバイにおける「中古車コード」とみなしてデータを抽出し、中古車の輸出入量を把握してみたい。表3は、DETSの中古車

⁴ 世界各国を扱う貿易統計資料（グローバルトレードアトラス）のUAE版では、6桁の区分しかない。

⁵ World TariffとDETSを比較すると、UAEにあり、ドバイにはないコードがあることがわかる。障がい者用の自動車、モーターホームなどである。ただし、両方にあるコードのそれぞれの内容は、おおむね一致している。

表4 ドバイにおける新車 (New) と中古車 (Used) の輸出入台数の比較 (2007年)

	Import		Export	
	Direct Trade	New	213,571	New
	Used	84,397	Used	92,347
Free Trade	New	29,673	New	8,899
	Used	81,276	Used	56,640

出所：DETS

コード一覧である。

この中古車コードで興味深いのは、排気量のみならず、駆動輪数でコードを分けていることである。また、表3には自動車のうち、乗用車(ガソリン車)しか掲載していないが、それは他のカテゴリーには中古車コードが存在しないためである。

2.4. Direct Trade Zone と Free Trade Zone における輸出入量

DETSは大きくDirect Trade Zoneと、Free Trade Zoneの統計に分かれている。この両者の大きな違いは、Direct Tradeでは輸入関税がかかり、Free Tradeでは関税は免除されるということである。また現地法人の設立要件がFree Trade Zoneでは緩和されているなど、貿易部門の振興をはかるドバイ政府にとって重要な政策となっている(福田, 2009; 浅妻・阿部, 2009)。

表4は2007年のDirect TradeとFree Tradeにおける乗用車(ガソリン車)流通台数を見たものである⁶。

新車については、Direct Tradeでの輸出入台数の差が大きいことから、国内での使用を

目的としての輸入が中心であることが想定される。また、輸出入とも、Direct Tradeが多くを占めている⁷。

一方、中古車については、輸出入いずれもDirect TradeとFree Tradeの差が新車ほど大きくないことがわかる。また、輸出入台数の差については、Free Tradeで約25,000台の差があることが目立つものの、新車におけるDirect Tradeのような大きな差ではなく、再輸出目的で輸入されている傾向が強いと考えられる。さらに、Direct Tradeについては、輸出台数が輸入台数を上回っていることも注目される。Direct Tradeが再輸出のみ、ということであれば、輸入→輸出に要する時間を無視すれば、これは発生しえない状況である。しかし、Direct Tradeについて、再輸出目的ではない流通、つまり国内で利用された後、輸出される中古車が一定存在していれば、輸出台数が輸入台数を上回る状況が発生する可能性がある。

次に、中古車の輸出入量の推移を見てみる(図7, 図8)。これによれば、Direct Tradeでの輸出入が常に一定割合あり、特に輸入については2007年まで増加傾向にあったこと

⁶ リーマン・ショック以前のものであるが、筆者らの手元にある最新データとして2007年版を利用した。

⁷ 筆者らの知る限り、ドバイには新車メーカーが存在していないので、新車の輸出は再輸出である可能性が大きいと考えられる。

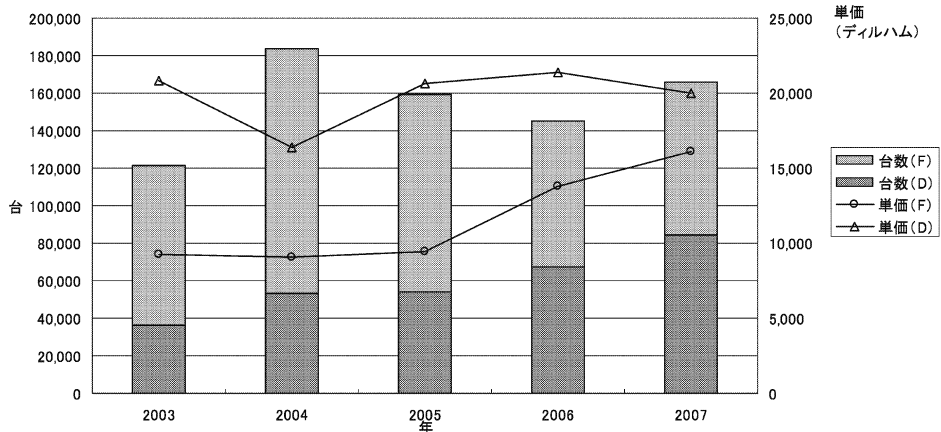


図7 ドバイにおける中古車輸入台数・単価の推移

出所：DETS

注1：1ディルハム（UAEの通貨）が約22.3円である（2011年1月）。

注2：凡例のDはDirect Tradeを，FはFree Tradeを意味する。

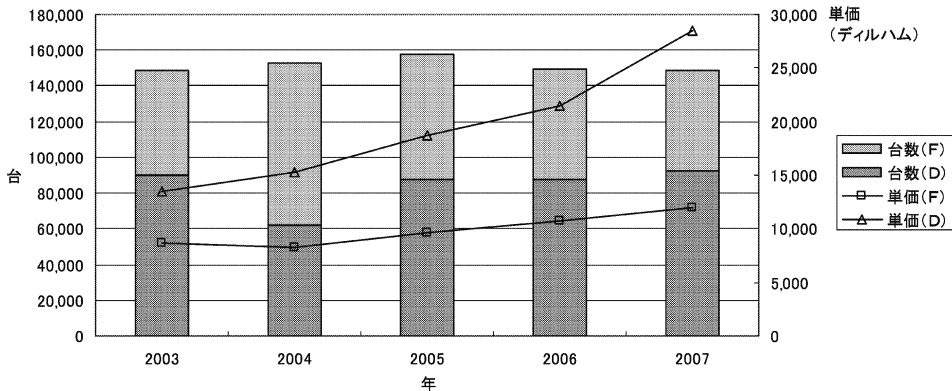


図8 ドバイにおける中古車輸出台数・単価の推移

出所・注：図7に同じ

がわかる。また、単価はDirect TradeがFree Tradeを大きく上回っている。流通量全体の推移については、増減の傾向は明確ではなく、特に輸出についてはほぼ一定の規模で推移しており、後述の国別輸出台数の変化が激しいことと対照的である。

2.5. 中古車輸入元と輸出先

DETSでは、Direct TradeとFree Trade

のそれぞれで輸入元と輸出先を把握することができる。

表5は、2007年における輸入元の台数上位国をFree Trade, Direct Tradeそれぞれで並べたものである。いずれの形態でも、日本、ドイツ、アメリカが上位に並んでいる。また、その台数も上位国に集中していることもわかる。

表6は2007年における輸出先の台数上位

表5 ドバイにおける中古車輸入元の台数上位国（2007年）

Free Trade			Direct Trade		
国名	台数	割合	国名	台数	割合
JAPAN	72,085	88.7%	JAPAN	48,580	57.6%
GERMANY	4,065	5.0%	USA	20,409	24.2%
USA	3,212	4.0%	GERMANY	10,613	12.6%
SOUTH AFRICA	643	0.8%	SOUTH KOREA	3,045	3.6%
SINGAPORE	420	0.5%	UK (UNITED KINGDOM)	376	0.4%
CANADA	240	0.3%	AUSTRALIA	311	0.4%
TAIWAN	217	0.3%	CHINA	282	0.3%
UK (UNITED KINGDOM)	124	0.2%	CANADA	164	0.2%
THAILAND	53	0.1%	SPAIN	134	0.2%
MALAYSIA	51	0.1%	NETHERLANDS	91	0.1%
OTHERS	166	0.2%	OTHERS	392	0.5%
TOTAL	81,276	100.0%	TOTAL	84,397	100.0%

出所：DETS

注：網掛けは右ハンドルの国を示す

国を Free Trade, Direct Trade それぞれで並べたものである。両方の貿易形態で輸出台数が10位以内に入っている国はイラク、タジキスタン、トルクメニスタンのみで、その他は貿易形態により、相当順位が異なっている。ここでは、貿易形態によって上位に位置する国が異なるケースが多い理由の一つとして、輸出先のエリアに注目したい。湊（2008）によれば、右ハンドルの国はイギリスの影響を受けた国が多い。表6のFree Tradeでは比較的上位にこれらの国が並んでいる。アフリカの東海岸の国々である。一方、Direct Tradeはアフリカにも一定の台数が輸出されてはいるものの、東海岸の国については、Free Tradeほど、上位の国としては目立たない。Free Tradeの輸入元が右ハンドル国である日本が9割近くを占める一方で、Direct Tradeでは、日本の割合は6割程度にとどまっていることと関係していると考えられる。

次に、輸出台数の経年変化を見てみる。図9、図10で、2007年の輸出先の上位6カ国について、貿易形態毎に2003年以降の推移を示した。各国向け輸出台数の変動が激しいことがわかる。2007年に上位国であっても、年によっては全く実績がないケースもある。この理由として、浅妻・阿部（2009）で述べられているような、戦争・紛争や経済制裁などの社会情勢の変化も考えられるだろう。図8からは輸出台数全体が大きく変動しているとはいえないので、ドバイでは、各国の社会情勢の変化に対応して、様々な国に輸出をシフトさせていると考えられる。

なお、いずれの貿易形態にしろ、日本からの中古車が左ハンドルの国に輸出される場合、次のケースが考えられる。①日本から左ハンドルの中古車を輸入し再輸出、②浅妻・阿部（2009）で紹介されるようなハンドル付け替えによる輸出、③右ハンドルのまま輸出（現地でそのまま使われるか、ハンドルを付

表6 ドバイにおける中古車輸出先の台数上位国（2007年）

Free Trade			Direct Trade		
国名	台数	割合	国名	台数	割合
IRAQ	14,847	26.2%	IRAN	25,861	28.0%
TANZANIA	5,149	9.1%	IRAQ	14,902	16.1%
TADZHIKISTAN	4,533	8.0%	TURKMENISTAN	7,750	8.4%
ANGOLA	4,459	7.9%	SAUDI ARABIA	7,716	8.4%
TURKMENISTAN	3,572	6.3%	OMAN	4,310	4.7%
ZAMBIA	2,746	4.8%	SOMALIA	3,448	3.7%
CONGO REPUBLIC	2,442	4.3%	UKRAINE	2,859	3.1%
UGANDA	2,290	4.0%	KAZAKHSTAN	2,404	2.6%
KENYA	1,906	3.4%	SUDAN	2,035	2.2%
AFGHANISTAN	1,818	3.2%	TADZHIKISTAN	1,865	2.0%
SOMALIA	1,719	3.0%	AFGHANISTAN	1,832	2.0%
DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO	1,100	1.9%	ANGOLA	1,830	2.0%
MALAWI	1,068	1.9%	LIBYA	1,652	1.8%
BURUNDI	1,063	1.9%	ARMENIA	946	1.0%
KAZAKHSTAN	1,010	1.8%	BAHRAIN	865	0.9%
AZERBAIJAN	952	1.7%	TANZANIA	864	0.9%
RWANDA	565	1.0%	KUWAIT	736	0.8%
SAUDI ARABIA	559	1.0%	RUSSIA	645	0.7%
YEMEN	497	0.9%	KENYA	589	0.6%
IRAN	486	0.9%	CONGO REPUBLIC	501	0.5%
GEORGIA	458	0.8%	NAMIBIA	492	0.5%
OTHERS	3,401	6.0%	OTHERS	8,245	8.9%
TOTAL	56,640	100.0%	TOTAL	92,347	100.0%

出所：DETS

注：網掛けは右ハンドルの国を示す

け替えるか、さらに別の国に輸出される)、である。

2.6. 今後の検討課題

DETSは、中継貿易拠点における中古車流通量の変化やその要因把握を目的とする研究にとって貴重なデータである。今回紹介したのはその極一部であるが、様々な観点からデータを整理・分析することで、関連する多くの研究に活用可能と思われる。さしあたり、2008年版が発行されていると思われるので、

その入手に努めたい。

また、浅妻（2008）では中古車コードが存在する国の数を明らかにしつつ、制度上、「中古車」とは何か、という定義の難しさにも言及している。日本の場合は、一度ナンバー登録された自動車は、制度上、製造年に関わらず全て中古車となる。しかし、国によっては、貿易コードで「中古車」が割り当てられていたとしても、そのコードには、製造後数年経過したものを含み、そうでないものを含まないケースもある。このことを上記の分析にあ

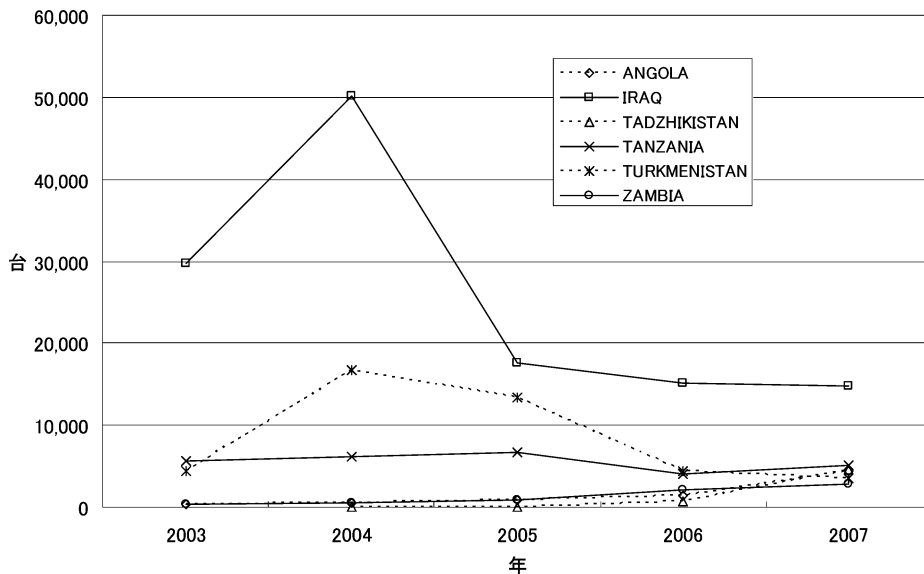


図9 2007年における中古車輸出先上位6カ国の輸出台数推移 (Free Trade)
出所：DETS

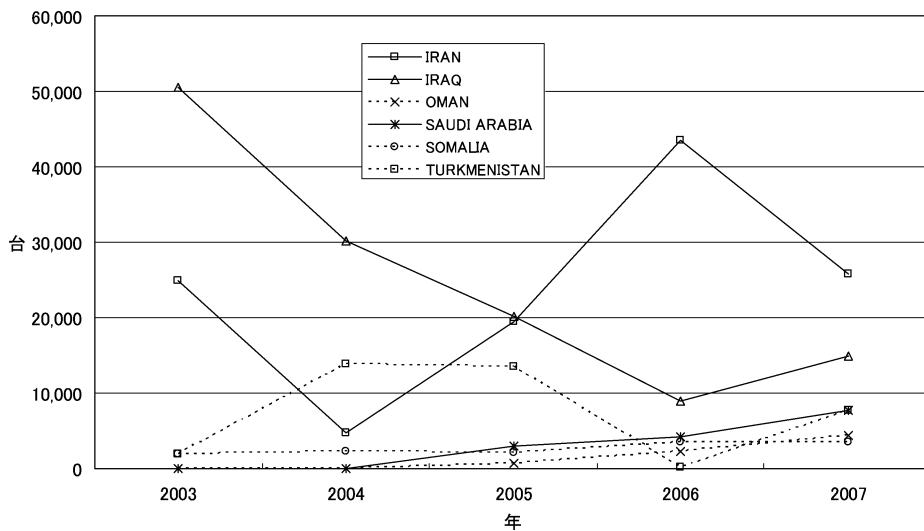


図10 2007年における中古車輸出上位6カ国の輸出台数推移 (Direct Trade)
出所：DETS

てはめれば、ある自動車について、日本からは中古車として輸出されても、ドバイからは新車として再輸出される可能性もある。このような中古車定義の困難性をよく認識した上で、ここまで紹介したデータを見ていく必要がある。

3. UAEにおける中古車・中古部品流通に関する調査

3.1. DUCAMZ 調査結果の概要

我々は、2010年2月22日に、DUCAMZ (Dubai Cars and Automotive Zone) を訪問した。今回の訪問は、2005年調査(福田)および2008年調査(浅妻・阿部)の追加調査という側面を持つ。訪問時にいくつかの企業に対して、おおよその現状把握のためのヒアリングを行った他、2005年調査(福田, 2009)と同様の手法で、DUCAMZ 入居企業に対し電話アンケートを実施している。今回はその結果の一部を掲載し、より詳細な調査結果は別稿に譲ることとする。

DUCAMZ とは、ドバイにおける中古車中継貿易拠点であり、関税が免除されるフリーゾーンとなっている。UAE では右ハンドルの利用ができないことから、日本からの中古車はこの DUCAMZ を経由してアフリカや中央アジアなどに再輸出されている。0.82 km² の面積を有するエリアに 390 の店舗が立地し、一店舗あたり、70-100 台程度の在庫がある。2008年11月時点では、30,000 台~40,000 台の中古右ハンドル車が展示されていたという(浅妻・阿部, 2009; 日本オートオークション協議会, 2008)。

3.1.1. ヒアリングの結果

今回は中古車ディーラー協会 (Car Dealers Association, CDA) や入居するディーラーへの聞き取りを行った。

DUCAMZ は、2008年11月のリーマン・ショックの影響や、浅妻・阿部 (2009) で指摘するような中継貿易拠点としての役割の低下により、厳しい局面が予想されていたが、CDA によれば 2010年2月の訪問時点では、空き店舗はないとのことである。現在、仕向先として多いのは、タンザニア・ケニア・ザンビア・マラウイ・コンゴ共和国・コンゴ民主共和国、アンゴラ向けであるが、この2年程度の期間に限っては、アンゴラ向けが一番売れているとのことである。これらのうち、左ハンドルの国は両コンゴとアンゴラで、その他は右ハンドルの国である。浅妻・阿部 (2009) で紹介されているように、右ハンドルから左ハンドルへの改造を施されて輸出されているのか、それとも元々左ハンドルの車が取引されているのかは不明である。現在抱えている問題としては、仕入れ値が上がっていることと、DUCAMZ の賃料が高くなっていることがあげられた。賃料は年間で 14,000 ドルから、18,000 ドルになったとのことであった。

次に各社ヒアリングの結果を記す。

A 社について。カラチ出身の経営者で、社員は 12 名である。友人と一緒に会社を立ち上げ、2002 年に DUCAMZ に進出した。

輸出先はその時々で異なるので特定はできないということだったが、強いていえば、最盛期ほどではないものの、以前はアフガニスタン向けやリビア向け、現在はイエメン向けが多いという。イラク向けもかつては盛んで、

2007年夏期頃まで続いたが、その頃から2008年にかけては韓国車の輸出にシフトした。さらにその後はアメリカ車の輸出へと変わっている。アフリカ向けに関しては、2008年秋以降は厳しい状況である。イラン向け輸出は一台もないとのことだ。

売れ筋の車種・年式はトヨタのハイラックスサーフ、カローラ（バンタイプ）、RAV4、プラド、そしてハイエースである。年式は、2000年以前のもが多く、特に1997-1999年のものが目立つ。仕向先との関係であろう。これらの中古車は1日2～3台売れていて、年間では1,000台以上を販売している。

B社について。2000年にDUCAMZに進出した会社で、それ以前はシャルジャに店舗を構えていた。現在は4名体制で営業を行っている。

仕向先の一つとしてサウジアラビア向けがあげられた。サウジアラビアは左ハンドルの国であるが、右ハンドルである日本車を輸出している。DUCAMZ内には、右ハンドル車を左ハンドルにするための工場が10軒あり、そこでハンドルチェンジを行ってサウジアラビア現地で登録されているのである。ただし、2008年のリーマンショック以前と比較して取り扱い台数が少なくなってきており、状況はよくない。なお、この店舗では左ハンドルの扱いもあり、ドバイ現地での販売となっているようである。売れている車種はトヨタのハイエースである。

C社について。2002年DUCAMZに進出した業者で、オーナーはパキスタンのハイデラバード出身である。スタッフは5名である。仕向先上位国は、ケニア・ウガンダ・ザンビア・タンザニア・マラウイ・ブルンジ・ルワ

ンダである。取り扱い台数は以前は月間60-70台程度あったが、現在はそれよりも減少している。我々の訪問時は2月で、2008年以前は例年忙しい時期であったが現在はそうではない。

D社について。仕向先として、上位からエチオピア、アンゴラ、アラブ諸国と並ぶ。トルクメニスタン向けも出している。扱っている自動車は左ハンドル車であり、右ハンドルの国に出す場合にはハンドルを転換して輸出している。ハイエースとカローラに対して相当な需要があり、1991年～2004年式のものを中心に輸出しているが、さらに高年式（より新しい自動車）のものも扱っている。ピークには月間50-60台を扱ったが現在は半分程度である。この落ち込みの原因は、①トルクメニスタン向けの輸出について、右ハンドル車から左ハンドル車への改造が禁止されたこと、②イラク戦争の影響で右ハンドル車の輸出ができなくなったこと、があげられる。2003年から2006年はトルクメニスタンとイラク向け再輸出が盛んな年であった。左ハンドル車はBMWやOPEL等、日本から輸入する高級車もある。

現在、イラク向けは通常の中古車輸出が難しくなっているようで、解体車の輸出がみられる。イラクからのバイヤーが中古車を購入し分解してからイラクに輸出しているという状況である。

これらの4社の聞き取りを通じ、DUCAMZは厳しい局面にあることがわかったが、他方で中古車中継貿易拠点としての機能は失われていないことも確認できた。また、もともと右ハンドルの日本製中古車の中継貿易拠点として発展したDUCAMZでも、少し

ずつ左ハンドル車の扱いが増えつつあるとも考えられた。今後の動向が注目される。

なお、DUCAMZ の経営者はパキスタン人がほとんどであるが、日本での勤務経験がある人も多く、日本の中古車流通市場にも相当詳しい知識を有している。これらの経営者は海外（ケニア・ウガンダ・タンザニアなど）に店舗を展開し、貿易の円滑化を図っている。ただし、支店を第三国に置くと、ドバイを経由する必然性が失われ、日本からの直行貿易へのシフトが起ってしまうため、必ずしもDUCAMZ にとって好ましいことであるとは言い切れない。

3.1.2. アンケート調査

今回、2010年2～3月にかけてDUCAMZ 入居企業40社への電話アンケート調査を行った。輸出先、取り扱い台数、取り扱い車種、日本との関係などである。この調査は2005年7～9月(41件)にも実施している(福田, 2009)。この結果のうちの輸出先について比較してみる(図11, 図12)。全体に対する

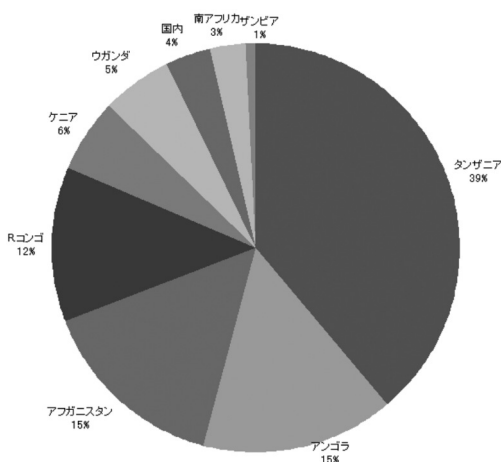


図11 2010年におけるDUCAMZ 入居企業の販売先出所：2010年DUCAMZ 調査結果より筆者が作成

割合のデータであり絶対量ではないことに注意しつつ、図からわかることのうち、重要なものとして以下の4点をあげておく。

①UAE 国内向けの割合が減少している。現時点でその理由はわからない。

②アフガニスタン向けの割合が低下する一方で、アンゴラ向けが割合を高めている。戦争や内戦との関連が推測される。

③2005年は右ハンドル国への輸出が現在よりも目立たない。ハンドルチェンジを行って左ハンドル国へ輸出していた可能性も考えられるが、むしろ、アフガニスタンやイラクの場合、右ハンドル車のままの輸出が目立っていたので、このような結果が出たと思われる。

④第2節のDETS(2007年)と比較すると、とりわけ2010年については旧ソ連諸国への輸出やイラク向けの輸出が目立たないことが興味深い。3年という時期の違いによるものなのか、サンプリングの違いによるものなのか、今後の検証課題となる。

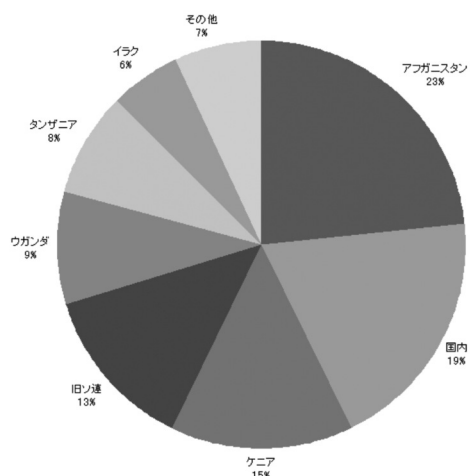


図12 2005年におけるDUCAMZ 入居企業の販売先出所：2005年DUCAMZ 調査結果より筆者が作成

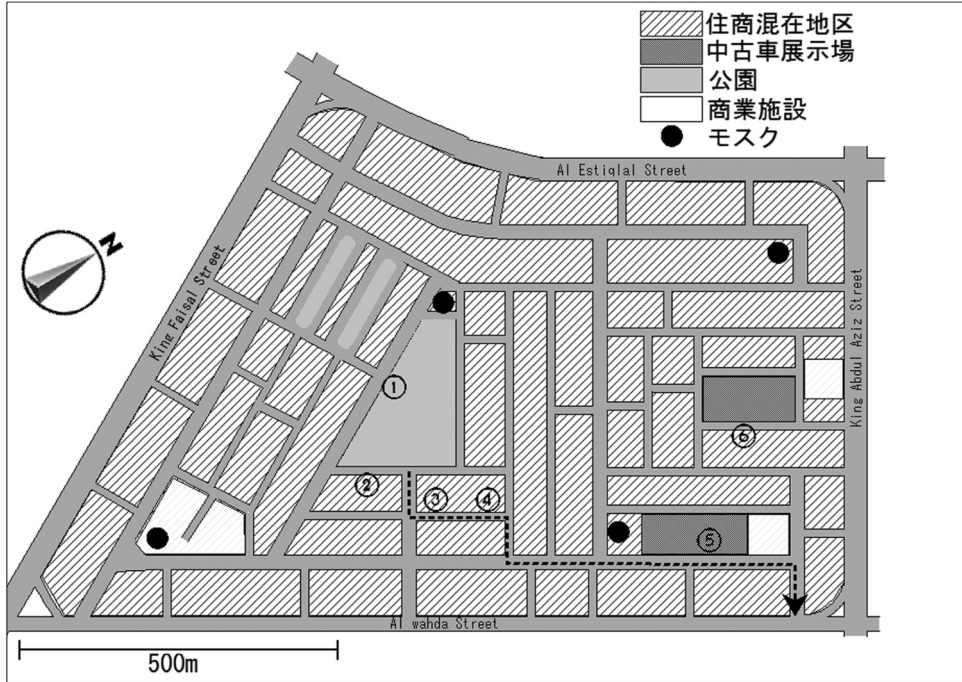


図 13：アブジャガラの概略図

注 1：岡本勝規氏（富山高専講師）提供の現地案内図を参考に著者作成

注 2：図中の○囲み番号は写真番号と対応する。

3.2. アブジャガラの中古車市場

2月23日にはシャルジャ首長国のアブジャガラを訪問した。ここは、ドバイのDUCAMZと並ぶ巨大な中古車マーケットであるが⁸、筆者らの知る限りでは、日本の学術誌や業界誌で、ほとんど実態が紹介されていなかった。そこで、筆者らは、現地を訪問して現状を視察した。

アブジャガラは4本の大きな通りに囲まれた約0.83 km²のエリアである(図13)。筆者らは、ほぼ中心部に位置するアブジャガラ公園から主に南東方面を視察した。後述するように、現地報道等で渋滞問題がひどいといわ

れる通り、車道の半分ほどを中古車販売店の自動車と思われるナンバープレートがない自動車占拠している状況であった。当初、我々は、自動車で中古車販売店の集積エリアに入ったが、多くの自動車を通るにはあまりにも狭いという印象であった(写真4)。また一方通行も多く、自動車での移動には不便な印象を持った。

その後、徒歩で調査を行った。筆者らが歩いた範囲では、中層ビルが多く建っており、その1階部分が中古車ディーラーであるというケースが多い(写真3)。また、エリアによっては、中古車ディーラーではなく、レストランや修理・塗装関係の工場(写真2)が入っているなど渾然としたエリアもある。中古車ディーラーが何件立地しているのかはつきり

⁸ シャルジャの中古車市場は、世界的にも大きなものに位置づけられる、との見方もある。(gulf news, 2001年5月20日付け記事)



写真1 アブシャガラ公園前



写真4 店舗前に並ぶ中古車。通りを塞いでいる。



写真2 中古車販売店のみならず自動車アフターマーケット等に関する諸店舗も並ぶ(写真の左手から運送関係の会社, 塗装関係の工場, 中古車販売店が並ぶ)



写真5 地図で中古車展示場とされる場所は広い駐車スペースを確保している



写真3 一階が店舗で上層階は住居になっている。



写真6 日本の地名を冠した店舗もある。手前の店舗の看板にはYOKOHAMAの文字が見える。

しないが、460店舗という情報がある（Khaleej Times, 2011年1月12日）。また、図13の矢印の経路に沿って店舗数を数えてみたところ、沿道には合計47の中古車ディーラーが立地していた。

また、図13で「中古車展示場」と示されているエリアでは、中古車展示のためのスペースが広がっており、写真5のエリアには、ヤード付きの大きなディーラーが4件ほどあった。ただし、大きなディーラーといっても事務所は小さくプレハブのようであった。また写真6のエリアは複数の店舗が共同して入居する平屋建ての建物が2棟あり、合計16件が入居していた。さらに、この建物の北西側に隣接する形で中古車のオークションセンターがある。

現地では、若干の聞き取りを行ったが、アブジャガラはやはり中古車の国外への輸出拠点になっていることが確認できた。中古車輸出は、一般的に現地からバイヤーが買い付けに来るケースと、商品のみを現地に送る方法がある。アブジャガラで、どのような商取引が一般的なのかは確認できなかったが、ロシア、アフリカからの買い付けが多いという話や、UAE国内以外では湾岸諸国（サウジアラビアなど）からの客が多いという話を聞いた⁹。また、ある業者は主要な輸出先を話してくれたが、ロシアとイエメンがもっとも重要な輸出先で、他の輸出先としては、タジキスタン、アフガニスタン、湾岸諸国、アフリカ（各国）もあがった。

⁹ 湾岸諸国とは、一般的に湾岸協力会議（Gulf Cooperation Council, GCC）に加盟しているサウジアラビア、クウェート、バーレーン、カタール、UAE、オマーンの6カ国を指している。

アブジャガラで流通する中古車のうち、約65%が日本車と教えてくれた業者があった。開業後、25-30年経っている老舗ともいえる業者であることから、根拠のない数字とはいえないだろう。また、筆者らが見た限りでは、中古車は全て左ハンドル車であったので、日本国内で使用されたものではないと考えられる。この業者の場合、商品の7割～8割をアメリカから輸入しており、ちょうどヤードに展示していたハイラックスサーフのバンパー部分を指し、不具合があったが、それを修理して売っているとのことであった。

筆者らが見たところ、中古車販売店の集積エリアでは、様々な民族が流入しているようであった。具体的には、筆者らが聞き取りを行ったディーラーのうちの一人はイラン人であり、また近隣にアルメニア料理店があることから、アルメニア人も一定人数が就業しているのではないかと推測できた。また、別のヒアリングではアラブ諸国出身者が多いという話を聞いた。

中古車市場が何故ここに立地したのかは不明であるが、いつからか、ということについては、福田（2006, 2007）などで紹介されている。

シャルジャ首長国を含むUAEは1971年にイギリスから独立した国であるが、それ以前からインド人やパキスタン人など南アジア各国から労働者や技術者を大量に受け入れていた。1970年代になると、パキスタン人移民の一部がシャルジャ首長国のアブジャガラ地区に自然発生的な中古車販売業者の集積地を形成した。当初から中継貿易を目的としていたのかは不明であるが、1978年に日本からパキスタン向け中古車貿易が規制され、シャル

ジャに隣接するドバイ経由での輸入にシフトしていった点から考えると（日本自動車査定協会，2007），シャルジャはその頃から中継貿易拠点としての性格を強めたのではないかと推測される¹⁰。さらに，1993年から1994年にかけて，再度パキスタンで日本からの中古車輸入規制が強化されたため，現地での中古車輸入ビジネスの機会を失ったパキスタン人企業家たちが，アブジャガラ地区に移住し，中古車ディーラーとなった。このような経過で，アブジャガラの中古車中継貿易拠点としての位置づけが確固たるものとなったと考えられる。

その後，浅妻・阿部（2009）で整理されているように，2000年にドバイのDUCAMZが開業し，多くのディーラーがDUCAMZに移転した。その一方で，左ハンドル車を扱うディーラーが発生し，右ハンドル車市場についても，アフガニスタンからのバイヤーを主に相手にすることでDUCAMZとの棲み分けがなされた。さらにその後，アメリカ合衆国がアフガニスタンに侵攻するといった影響を受けて，左ハンドル車市場がインドやアラブ諸国などからのバイヤーを相手にするようになり，右ハンドル車市場に代わって発展していったものと考えられる。筆者らの今回の調査で，右ハンドル車を扱っているディー

ラーを把握できなかったことを併せて考えると，アブジャガラは2000年以降現在までの期間で，右ハンドル車市場から左ハンドル車市場に変化したと考えられる。これに関してはさらなる調査が必要である。

なお，このアブジャガラ地区の中古車ディーラーがこの地域の駐車スペースを占拠し，現地の交通問題を引き起こしていたため，2010年までにマーケットを移転するとしていた（浅妻・阿部，2009）。その後の現地報道によれば，建設コストの問題で計画はいったん撤回されたようだが，再度移転計画が持ち上がっているという状況である（Khaleej times, 2010年5月25日）。

3.3. JETRO ドバイでのヒアリング

JETRO ドバイでは，2005年調査（福田），2008年調査（浅妻・阿部）でヒアリングをしたこともあり，2010年調査ではドバイの経年的な経済情勢の変化を中心に確認した。以下は，JETRO ドバイで聞き取った内容に適宜情報を加えたものである。

ドバイでは，2008年9月のリーマン・ショックや，世界経済にも大きな影響を与えた2009年11月25日の「ドバイ・ショック」の影響でバブル経済が崩壊した。2005年調査時点のドバイでは地価が上がり続けており，結果的に2008年の夏頃がそのピークだった。リーマン・ショック以降の金融不安によって世界各地の不動産開発ブームが停滞すると，ドバイの地価は下がり続け，2010年2月現在の地価は2007年レベルにまで落ちている。この間にドバイでは1～2万軒の住宅供給をしてきたので，今後もさらに不動産価格が下がることは必至である。

¹⁰ 日本自動車査定協会（2007）に，1978年にドバイで中古車中継貿易が行われていた，と書かれているが，それは当時からドバイに中古車市場があったということの意味するものではない。むしろ，筆者らのこれまでの聞き取りで，当時シャルジャを拠点としていた中古車貿易業者の存在を確認しているので，シャルジャに中古車中継貿易市場が形成され，ドバイがその貿易港として利用されていたのではないかと推測できる。

価格が下落したのは不動産だけでなく、自動車や家具なども2008年末から2009年3月頃までは全く売れない状態だった。これらの新品が在庫過剰となっているので、中古車や中古家具も飽和状態となった。とはいえ、ドバイの新車市場（左ハンドル車）で、日本車が7割程度のシェアを占めている状況には変化がないようだ。

プラスの側面としては、新規ショッピング・モールの開店と鉄道の開通が挙げられる。2008年10月にドバイ・モールという噴水が目印の最新ショッピング・モールが開店した。またモール・オブ・エミレーツという、室内スキー場が売りのショッピング・モールもあり、こちらは2009年9月の鉄道（ドバイ・メトロ）開通を契機として、中所得者層の客層が増加したと言われている。ただし、ショッピングモールが増えたことで競争が激化しているという側面もある。

開通したばかりのドバイ・メトロは混雑が続いていて、現時点では入場制限もあり、まだまだアトラクション感覚である。駅や一部の区間がまだ完成していないが、幹線道路を渡るための陸橋が駅に併設されているため、それはインフラとして評価できるという。当初予算が日本円で3,600億円だったものが、1兆円まで膨らんだと言われており、それが全線開通の遅れの原因となっている。とはいえ、ドバイの人口は、実態として180万人程度と言われているため、鉄道があってもおかしくない規模の大都市である。鉄道利用者は労働者ばかりではなく、専門職の人も使っている。日本と異なりタクシー代が安いので、そちらと競合する可能性は残る。2005年調査時点で、すでに悪化の一途をたどっていたドバイ

の交通渋滞は、2008年調査時にはかなり深刻なレベルに達していたが、バブル崩壊後に緩和された。たとえば2007～2008年頃には、タクシーの乗車拒否が頻発していたが、そういう問題は解消された。

ドバイ経済を支える移住労働者については、政府は公式的には人口が増加し続けていると言っているが、明らかに人口は減少している。リーマン・ショック以降、借金を踏み倒して逃げる外国人が急増した。彼らの中には欧米系の投資家や法律事務所の書類作成業者など、かつての高給取りで、レイオフ（クビ切り）となったものも含まれていた。高級車を乗り捨てて帰った人々もいた。建設関係の労働者も、大量のクビ切りが発生した。UAEのインド人学校は4～5月頃に長期休暇に入るのので、その時期にはゴーストタウン化も懸念されていたが、学校再開時には移民の家族たちもUAEに戻ったので、かろうじて人口を保っている状況にあるといえよう。

中古車貿易については、飽和状態のDUCAMZから外に中古車があふれているという3.1.の調査結果からは流通が停滞している可能性も考えられる。2005年調査時に建設計画があったDubai Auto Zoneという中古車再輸出のための施設は、そもそもドバイ政府が、パキスタン人が独占しているDUCAMZに対抗して、ローカル(UAE国民)がコントロールできる市場の建設を目論んだものであったが、計画は未だ具体化していない。

また、近年、現地での中古車貿易業への日本人業者の新規参入の話は聞かないという。DUCAMZには、日本のオークション会社CAAの子会社、CAAI(CAAインターナシヨ

ナル)¹¹が立地しており、ここは軌道に乗っているが、社長はパキスタン人である。また、2005年調査時にDUCAMZに参入していた日本人業者も、その後すぐに撤退した。その後もJETROに問い合わせは来るものの、日本人業者の新規参入は実現していない。

自動車中古部品については、後述の3WMを含めて、シャルジャ首長国に日本人業者が2件参入している。中古部品市場は、UAE国内ではなく、湾岸諸国、北アフリカ、イランなどを取引相手と考えている。一方でクレーンなどの建設機械の市場はかなり厳しい。ドバイの不動産バブル時には、建設機械のレンタル業が流行ったが、今は機械が余っており、資金回収も滞っているという。

中古車の仕向け地としては、ウガンダは今も多いと思われる。ケニア向け中古車輸出については、ドバイ経由の再輸出は減り、ケニア向けの直接輸出が増えている。第2節で扱ったDETSには、シャルジャ港の分は含まれていないが、そもそもシャルジャ港の貿易量は少ない。また、ドバイにあるラシッド港は、昨年から貨物の取り扱いを止めて、客船のみに変更している。現在は、ドバイのジュベール・アリ港が、コンテナを平積みして中古車等の輸出入を行うメインの港となっている。

3.4. 3WMでのヒアリング

日本(名古屋)の中古部品輸入・販売会社である3WMはシャルジャに進出しており、現地ではJAPAN COAST USED CARS

¹¹ UAE現地の顧客の要望に応じて日本で中古車を入札・落札し、輸送してくることを主要業務としている企業である。

AND SPARE PARTS TRADINGという看板を掲げている。2008年調査(浅妻・阿部)でヒアリングを行っているため、2010年調査ではシャルジャの市場動向を中心に確認した。以下はヒアリングで聞き取った内容に適宜情報を加えたものである。

3WMの店舗はシャルジャのインダストリアル・エリアにある。スタッフは合計6名で、日本人2名とアフガニスタン出身のハザラ人4名からなる。UAE側が発信する情報をもとに、日本側ではJAPAN COAST向け商材を仕入れている。3WMは、2007年に設立された会社で、日本各地で発生した中古車や自動車中古部品を海外に流通させることを主な目的としている。2010年2月現在、UAEに2名、チリに2名の現地駐在員を派遣している。コンテナはシャルジャに月15本程度到着する。中古自動車部品としてもっとも需要の高いエンジンは、金属リサイクル資源としての価値もあるため、金属資源の価格と一部エンジンの販売価格は連動する場合がある。

今回の調査で明らかになった第1の知見は、シャルジャの中古部品市場における移住労働者の民族構成の特徴である。具体的には、シャルジャの自動車中古部品市場であるインダストリアル・エリアで、アフガニスタン出身のハザラ人コミュニティの親戚関係で市場が成り立っている。ハザラ人の特徴は、日本人と似た顔立ちであることと、民族衣装を着ていない人が多いということであり、いずれも見た目で見分けることができるという。そして顧客として訪れる買い付け業者は、アフガニスタン人やパキスタン人が多く、その民族構成は様々だが、パシュトゥーン人が特に目立つという。パシュトゥーン人の特徴は、民族衣装

(シャルワール・カミーズ)を着て長い髭を生やしている人が多いという外見と、電卓を使って交渉するという商習慣である。

第2の知見は、シャルジャの自動車中古部品市場のブローカーには2つのタイプがあるという事である。このブローカーについては、浅妻・阿部(2009)ですでに紹介しているが、今回の調査ではさらにその詳細について確認することができた。1つ目のタイプは、市場内の店舗間で商品をやり取りするためのブローカーで、アフガニスタン人の場合はいわゆる「おつかい」といった感じである。各店舗それぞれ品ぞろえの得手不得手があるので、それを補うために店舗間で商品を取引することがあり、そこで「おつかい」が活躍する。

もう1つは、Shipping Companyのスタッフで、ビザ発給手続きなども行う。主にアフリカ出身のブローカーで、国籍はナイジェリア、タンザニア、ウガンダ、ケニア、マラウイ等多様である。各店舗は、ブローカーに顧客を連れてきてもらうかわりに手数料を払う。店舗とブローカーが事前に価格を打ち合わせしておくケースもある。DUCAMZにもブローカーはいるが、シャルジャのインダスト



写真7 アフリカ系の買い付け業者

リアル・エリアのブローカーとは同一人物ではないようだ。

アフリカ人の買い付け業者の場合、20フィート・コンテナを準備し、商品になりそうなものは何でも入れていく。コンテナの隙間につめる物も商品である。コンテナ作りはシャルジャで行い、隙間が無くなるまで詰め込む。たとえばラジエーターを1個ずつ自転車で運び、1つのコンテナにどんどん詰めていく(写真7, 写真8)。一つのコンテナのスペースは複数人で分けている。一方、アフガニスタン人とパキスタン人の買い付け業者の場合、アフリカ人に比べて大規模業者が多く、輸入・業務販売・輸出の兼業であることが多い。

中古車部品市場の規模と分布は、3WMが2008年夏に独自にカウントした時の3カ所の集積地域(アルハン地区150件、カレッジ裏地区150件、JNP地区300件)からそれほど変化はない(図14)。現地では、「10年前は景気が良かったが現在は厳しくなっている」という声を聞くが、新規参入の業者もあるため状況の善し悪しの判断は困難である。



写真8 トラックの荷台にボディを載せてある。このままコンテナの中に入れて、周りのスペースに部品を詰め込むと再輸出用コンテナができる。

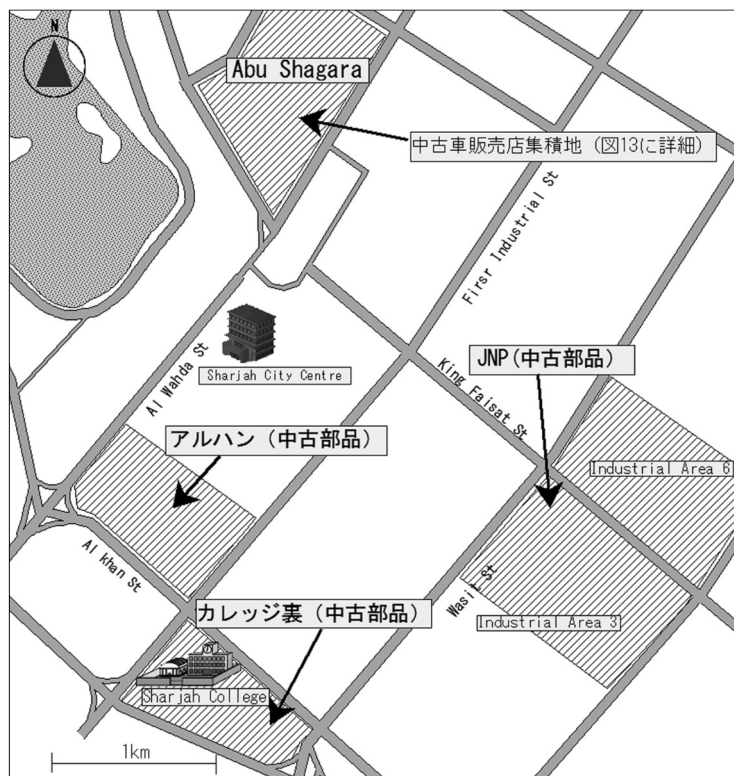


図 14 シャルジャにおける中古部品・中古車販売店の集積地域 (概略図)

注：3WM への聞き取りから作成

3WM のような現地で中古部品輸入・販売に関わる日本人業者は、他の業者に比べると、信用の度合いが違うと思われる。何をもち「日本人業者」と定義するのは難しいが、「日本人駐在員のいる会社」というのが一つの基準になるだろう。この定義を採用した場合、シャルジャの中古部品市場における日本人業者は、1社目がブルー・レッド・グリーンという業者で、以前は常時駐在員がいたが、すでに撤退した。2社目が3WMで、現在も常時駐在員がいる。

中古トラックについては、アフガニスタン、ソマリア、アフリカ諸国から買い付けに来る。アフガニスタン向けは中古部品も買い付ける。ソマリアは車だけを買いつける。カレッ

ジ裏地区は、トラック販売が主流なので、ソマリアの顧客が多い。トラック輸出には、40フィート・コンテナが必要である。コンテナ詰め技術は難しくはないが、トラックの重量との兼ね合いがあり危険を伴う。

3WM にとってのリーマン・ショックの影響は、金属資源価格の急落や対ドル円相場の急騰などで、商品価格と需要の急変動に見舞われたことである。コンテナ輸入本数は、リーマン・ショック後に月7本まで減少したが現在は回復している。さらに、2009年6月から実施された「エコカー補助金」の制度の結果、製造から13年経った廃車が大量に発生し、日本からの中古部品の供給が増えたため、3か月前(2009年12月)頃からコンテナも月20

本以上出ている。ただし、この現象はあくまでも将来発生する中古部品の先取りなので、今後の供給が先細ることが懸念されるとのことである。

4. パキスタン調査の概要

パキスタンでの調査目的は、2005年調査（福田）の追加調査という側面を持つ。しかしながら、パキスタン国内の政情不安で外出が思うようにできず調査は難航した。2005年調査協力者の内、ごく一部の方々への挨拶はできたものの、ほとんどのアポイントメントはキャンセルせざるをえず、電話インタビューなどで代用することになった。

4.1. JETRO カラチでのヒアリング（訪問）

以下はJETROカラチでのヒアリングを元に、適宜情報を加えたものである。

パキスタンの貿易の特徴として、海路のほかに“Inland”（陸路経由）という経路がある。これは、アフガニスタン国境などから出入りする、貿易統計にのらない物流を指す言葉である。したがって貿易統計のみを見ても経済の実態が分からないという問題点がある。中古車輸入について言えば、高関税がネックとなっている。とはいえ、パキスタンでは「すべてにおいて2割は密輸」という経済的な特殊事情があるので、中古車もほぼ同じ状況にあると考えた方が実態に近いかもしれないという。

民族の特徴に関連した話として、パシュトゥーン人は車に強い、という印象が一般的にあるようだ。“Transportation Mafia”というパシュトゥーン人のバス、トラック、タク

シー、リキシャの運転手による圧力団体も存在するほどである。

4.2. 中古車販売組合へのヒアリング（電話）

以下は中古車販売組合へのヒアリングを元に、適宜情報を加えたものである。

パキスタンでは、2008年6月までは中古車輸入ができたが、2008年7月にザルダリ政権が本格的にスタートして輸入ができなくなった。銀行の利子割引率が減り、関税が増え、輸入可能な中古車の年式がどんどん厳しくなったのである。具体的には、2005/06年度は「10年以内」の車が輸入でき、輸入台数は6万台あった。2006/07年度には、新車業界の圧力を受け、「5年以内」に厳格化されたため、輸入台数は4万台に減少した。さらに2007/08年度には、「3年以内」にさらに厳格化され、輸入台数も2万1千台に減少した。

カラチの輸入港は、カラチ港75%に対しカシム港とあちらこちらのドライポートを合計して25%になる。陸路によるアフガニスタンからの輸入は現在はないということになっている。UAEからイランのバンダルアッパース港向けに中古車が輸出される場合は、アフガニスタンに運ばれるのではないかと推測される。

中古車販売組合の会員数については、2005年調査当時は仕事が多かったことで、板金やメカニックも含めて、会員がたくさん増えた。その後、会員は減っていないので、会員数は変わっていないが、店舗数を見れば2009年以降に400件程度は閉店したようだ。内訳は、日本に帰国したり営業をやめたりした業者が200~250件、ドバイに移動した業者が100店、イギリスに移動した業者が20~25件、ケ

ニアや南アフリカに移動した業者が50件と推計されており、タイやシンガポールに移動した業者もいるようだ。

新車生産のための自動車部品に関して言えば、2005年まではすべての部品を日本から輸入して組み立てていたが、2005年以降は6カ国(中国、タイ、マレーシア、インドネシア、シンガポール、フィリピン)から部品を輸入して組み立てているので、ますます品質が悪くなったと受け止められている。日本製中古車の人気が高い理由は、部品もすべて日本製だからである。

日本製の自動車中古部品は、日本製だからこそ人気がある。タイやシンガポール製の新品パーツもあるが、品質が良くないので安い。古いパーツでも日本製の方が、高くても長く使える。日本から直接来るものもあるが、シャルジャから来るものが大多数であるという。

カラチにおける自動車中古部品業者の集積地域はシェールシャー (Sher Shah) 地区で、新品・中古両方扱う業者の集積地域はサダル (Sadar) 隣のプラザ (Plaza) 地区である。「中古部品輸入組合」という組織があるが、取り扱いが自動車部品だけではないため、中古車販売組合との連携はない。

中古車販売組合の現在の会員数は、カラチに600件、パキスタン全土で2,200件である。業者の分布の変化を挙げれば、5年前、カラチには1,100件の店舗が存在していたが、現在は600件に減少した。中古車販売店の集積地域は、2005年調査当時の五カ所と変わらない。①Jamshed Road (卸売集積)、②Khalid Bin Walid Road (小売集積)、③University Road (小売分散)、④F.B. Area (小売分散)、⑤Sadar & Clifton Akbar Market (小売分

散)である。図15ではこのうち①と②の場所を示した。

5. ケニア調査の概要

ケニアといえば、日本人にとっては「サファリ・ツアー」のイメージが強いかもしれない。一方でケニアは旧イギリス領の右ハンドル国であるため、日本側の中古車輸出業者にとっては、1990年代以降、重要な貿易相手国であり続けている。日本からケニアへ飛行機で渡航する場合、UAEのドバイを経由するのが便利なルートとなっている。東アフリカ諸国とアラビア半島は地理的に近いだけでなく経済的つながりも深く、ドバイは日本と東アフリカ諸国の中継地点としての役割を果たしている。

ケニアには、数千年前から遊牧民が移り住んでいたが、7～8世紀頃にアラブ人の貿易商人が海岸地域に移住し始めた(伊谷編, 1989; 吉田編, 1997; 富永, 2009)。ケニアの港湾都市であるモンバサは、この時期に交易拠点として建設された。15世紀末から、ポルトガル人が海岸地域に進出して植民地化したが、17世紀末にアラブ人が再び実権を握った。18世紀以降はオマーン帝国がモンバサを実質的に支配してきた。19世紀にヨーロッパ諸国によるアフリカの植民地化が進むと、ケニアはイギリスの植民地となる。1905年にイギリスは、交易都市であるモンバサから内陸の中心地であるナイロビに首都を移した。第二次世界大戦後、イギリスへの抵抗運動が始まると独立の機運が高まり、1963年に独立した。初代大統領はケニヤッタ(就任1963～78年)、2代目はモイ(就任1978～2002年)、3

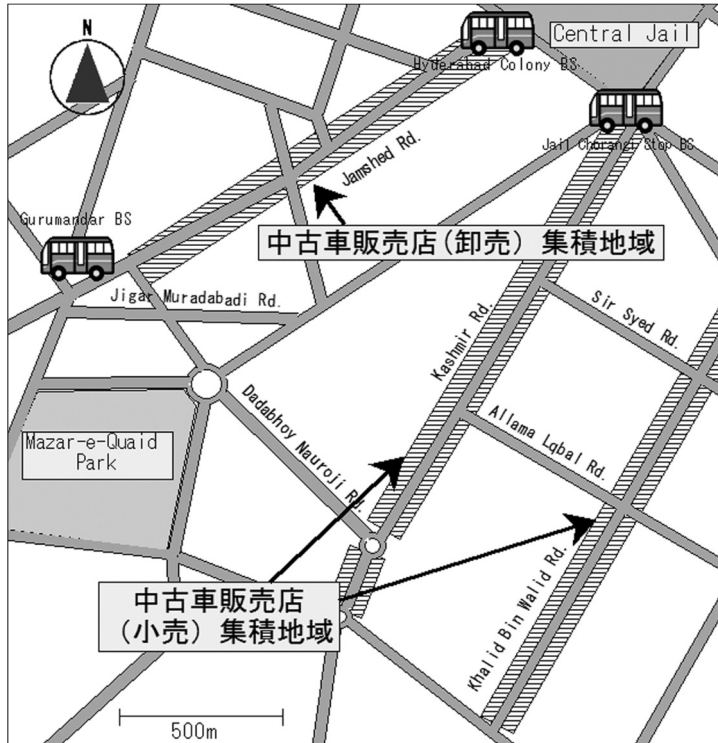


図 15 カラチにおける中古車・中古部品販売店の集積地域 (概略図)

注：現地調査より作成

代目はキバキ (2002 年以降) である。2007 年 12 月の大統領選挙を機に各地で暴動が多発し、2008 年は政治的・経済的に停滞したが、2009 年以降は安定している。

5.1. モンバサ調査——会宝産業でのヒアリング

石川県金沢市の大手解体業者である会宝産業が、ケニアの港湾都市モンバサに支店を開いている。「マエジ・カイホウ」という合弁会社で、日本人駐在員 1 名が常駐している¹²。以下は同社へのヒアリングを元に、適宜情報を加えたものである。

ケニアには同社の系列会社が 3 店舗あり、1 つ目はモンバサを拠点とする「マエジ・カイホウ」(同社)、2 つ目はナイロビを拠点とする「マエジ・インターナショナル」、3 つ目はモンバサを拠点とする「マエジ・オート・パーツ」である。

最も古いのは、「マエジ・インターナショナル」で、1990 年代後半にケニア人企業家が設立した中古車貿易業者である。ケニア側拠点は首都ナイロビにあり、日本側拠点は埼玉県にある。以前は中古車のみを扱っていたが、ケニア政府関係者の仲介で会宝産業と業務提携して以降、自動車中古部品取引を始めた。ナイロビ側には、現在 2 名のケニア人スタッフがいる。

「マエジ・カイホウ」は 2009 年 6 月にケニ

¹² 2011 年 2 月現在、ケニア側に日本人社員はいない。



写真9 中古車業者集積地域の1つ Khalid Bin Walid Road の中古車販売店 (小売)。パキスタン国内生産の日本車なので、商品車に既にナンバープレートが付いている。



写真10 中古車販売店の集積地の一つ, Jamshed Road の中古車販売店 (卸売)。日本から輸入した中古車を並べている。

アのモンバサに進出し、その時から日本人駐在員を置いている。スタッフは3名で、日本人1名、ケニア人2名である。店舗兼倉庫は、港湾地区のドークスにある。日本側でコンテナ詰めされた自動車中古部品を、ケニア側で中古車部品の専門業者（卸売）やエンドユーザー（小売）に販売している。

同じくモンバサに位置する「マエジ・オート・パーツ」は、2009年2月に開設した自動車中古部品専門の販売店で、モンバサの中心地にある。スタッフはケニア人2名で、モンバサの2店舗は、特に協力関係が強い。

ケニアには多くの中古部品販売業者があり、特にナイロビにはモンバサよりも多くの業者がいる。モンバサの場合、自動車中古部品業者の集積地域は2カ所あり、1つはモンバサ駅近くの自動車修理工場密集エリア、もう1つはサバサバ交差点付近である(図16)。

モンバサの民族的特徴は、アフリカ系、アラブ系、インド系のケニア人が混在していることにあるが、皆スワヒリ語でコミュニケーションを取っている。アラブ系とインド系に、店舗のオーナーが多いという傾向がある。ま

た、中古車を扱うのはパキスタン人が多く、中古部品を扱うのはアラブ系ケニア人が多いという印象がある。アラブ系の中古部品業者は、シャルジャから輸入しているようだが、部品自体はヨルダンなど周辺国から流れてくると聞く。

「マエジ・カイホウ」は、日本から中古部品を輸入しているが、こうした直接輸入は珍しく、買い付け業者にも重宝がられている。価格的に見ても、シャルジャ経由よりも優位である。

モンバサはブローカーが多く、様々な局面で手数料を取られるのが悩みである。ブローカーが顧客（エンドユーザー）を連れてくるが、顧客側もブローカー側の方を信用する傾向が見られる。モンバサと異なり、ナイロビには、それほどブローカーは多くないようだ。基本的に「信用しない文化」があるため、日本人業者にとっては難しいものがある。

現地で販売する中古部品の価格は、エンジンは資源価格の影響を受けて変動するが、それ以外の部品は資源価格の影響をさほど受けていない。

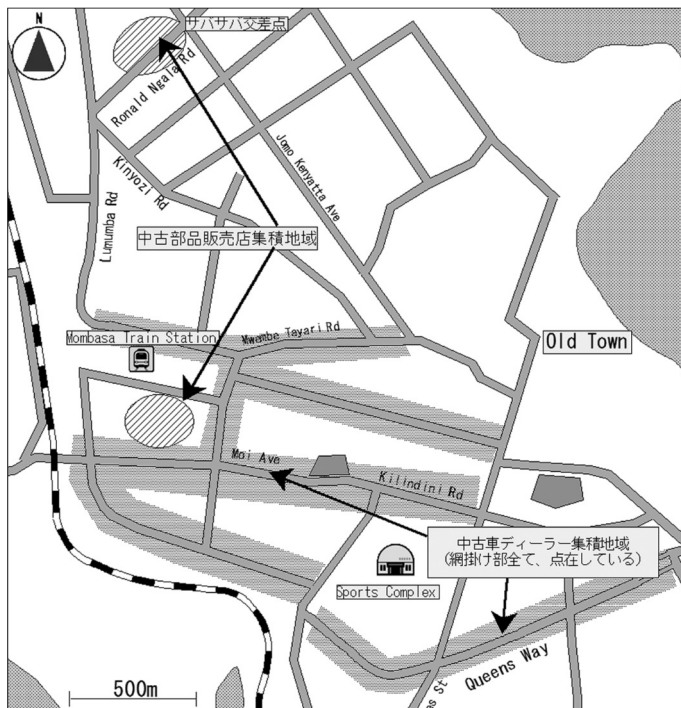


図 16 モンバサにおける中古車・中古部品販売店の集積地域 (概略図)

注：現地調査より作成

ケニアの中古部品販売店には、ウガンダ、タンザニアやスーダンの客が来ることもある。特に内陸部は海が遠いので、陸路でケニアに買い付けに来る。「マエジ・カイホウ」としても、モンバサを東アフリカの港の入り口と位置付けており、モンバサをアフリカの中心的な市場にしたいと考えている。景気後退については、アフリカにはあまり関係がないと捉えている。

マエジ・カイホウの日本人駐在員は、以前、会宝産業の千葉営業所（千葉県四街道市）で働いていたことがあり、自動車中古部品業界において四街道は「世界の中心」である、と捉えている。なぜならば、四街道での自動車中古部品価格が世界の価格を決めているからである。四街道は成田が近いので外国人業者

（マレーシアの会社など）が多いし、広い土地も確保できる。

なお、会宝産業は、ケニアで解体工場建設を計画中であり（日経産業新聞、2009年5月12日）、さらに、すでに営業しているケニアやタイを含め、部品販売の拠点を世界10カ国に拡大する計画である（富山新聞、2010年2月23日（同紙webサイトに掲載））。日本発の中古部品市場拡大における同社の役割はますます大きくなっている。

5.2. ナイロビ調査——JETRO ナイロビでのヒアリング

3月5日、JETRO ナイロビを訪問することができた。以下はJETROでのヒアリング記録に適宜情報を加えて作成した。



写真 11 モンバサの自動車中古部品業者の集積地域。閉店時間だったので店舗はシャッターが閉まっている。

ケニアにおける自動車はほぼすべて日本製である。ケニアでは右ハンドルが必須なので、日本車は99%位のシェアがある。右ハンドルのベンツなども時々見かけるがその台数は少ない。2007年のデータを見ると、自動車全体の登録台数は6万数千台で、内訳は新車登録台数1万数千台、中古車登録台数は5万台となっている。現在、ケニア向け中古車の検査機関は株式会社日本輸出自動車検査センター（JEVIC）が担当している。これはケニア政府側の基準局（Kenya Bureau of Standards）が入札を経て指定するもので、2年間の指定が決まっている。

中古車販売業者の民族的特徴は、パキスタン人とインド系ケニア人が多いことにある。日本企業もナイロビで参入しているが、モンバサに参入しようとする他の業者から「シマを荒らすな」といった横やりが入るので難しいようだ。自動車中古部品業界について言えば、日本の解体業者の参入に関する問い合わせが増えているほか、自動車修理・点検業者の参入もある。

中古車輸入は15～16年くらい前（1990年



写真 12 モンバサのモイ・アベニューの中古車販売業者（小売）。経営者はアラブ系ケニア人。商品車はすべて日本からの輸入車で、柵の中に商品車を並べている。

代半ば）から増加し始めた。ケニア側の経済力がついたからではないかと推測している。輸入は図17のように行われており、再・再輸出もみられている。

ケニア国内での自動車産業としては、トヨタの委託生産を受けた自動車工場で、ミニバス、ランドクルーザー、ピックアップ・トラックのみ生産している。乗用車に関しては、輸入が基本である。トヨタの新車も多数輸入されており、特に1700mの高地にあるナイロビのために、高地仕様の自動車が輸入されている。リーマン・ショックの影響で、為替は円が強くなったので、ケニア側の小売価格が上がって、売れ行きが落ちたという傾向がみられる。海外出稼ぎケニア人の本国送金も減って、外貨収入が減少した。

ケニアは、リーマン・ショックの影響をあまり受けなかったと言われているが、それはアフリカ経済の好調が理由ではないので、正しい表現ではない。実は、ケニアでは2007年末の選挙後に、政治的な混乱があり、経済的に大きな落ち込みがあったので、2008～09年のリーマン・ショックの影響があまり目立た

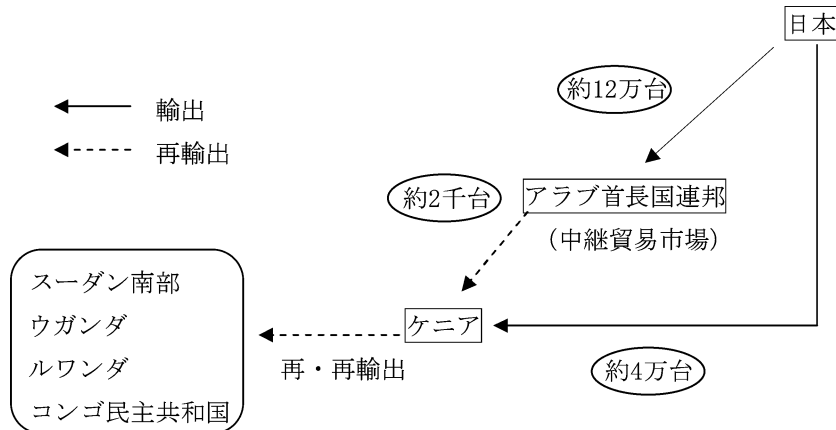


図17 ケニアにおける再・再輸出システムの図解

注：JETRO ナイロビの説明に，貿易統計・DETS（2007年）のデータを加えて作成

なかったのである。2007年末以降，農民の国内避難民が多数出たのだが，特にケニアの輸出産品であるコーヒーや紅茶の生産者が減り，輸出額がダウンした。またケニアの主食の原材料であるメイズ（トウモロコシ）の生産量が減り，国内では食糧不足となった。当然，観光客も減ったため，この時期の経済は大きく落ち込んだ。実際，リーマン・ショック以降に資源価格が下がったので，コンゴ民主共和国などの資源国は大きな影響を受け，開発スピードが落ちた。

ケニア経済の民族的背景を見ると，インド系ケニア人は，非常に大きな経済力を持っているといえよう（関，2010）。インド系は，人口の10～15%にもかかわらず，経済活動の30～40%を占めている。南アフリカでは黒人や白人別の統計を出しているが，ケニアは民族別統計を出さないのが，根拠となる統計データはない。上記は推計値である。特にインド系は小売に強く，ショッピング・センターのレジ係や店舗のオーナーが多い。ケニアの大型スーパーである「ナクマット」もインド

系で，14～15年前には無かったが，その後急成長し，今では周辺国にも出店している。加えて製造業，中でも繊維産業はインド系が中心となっている。

5.3. ナイロビ調査——新規参入の大手業者でのヒアリング

社長はアフリカ系のケニア人男性（30歳代くらい）。ナイロビ大学で経済学と社会学を専攻した後，2006年に同社を設立した。設立当時は，ナイロビの中古車販売店は60件くらいだったが，その後急増した。看板も店舗も立派で，商品車を美しく陳列しており，メンテナンス用の専用スペースと事務所用の建物も設置している。

同社社長がケニアの中古車販売業界史として知っていることは，以下の通りである。

1990年代半ば：為替自由化で中古車輸入がスタート

2002年：政権交代で市場成長（2代目大統領モイ（就任1978～2002年）から，3代目キバキ大統領（2002年以降）へ交代）

2006年：同社が市場参入した時期、ナイロビ業者数60件ほど、この年からドバイ経由の車に対し原産国証明書類の要求スタート（盗難車対策として）

2007年：同社の最高益

2008～9年：業績ダウン（←ケニア政情不安、リーマン・ショックの影響）

2010年現在、ナイロビの業者数は80～100件に増加している。景気が悪いにも関わらず業者数が増加した理由は、政府が移民政策を転換したのでパキスタンをはじめとする外国人業者が急増したからである。上記の中古車販売店の数は、店舗を持つ業者を推計した数だが、店舗を持たない卸売りの仲介業者がかなり多いので、それを入れるとすれば数えきれない。日本人業者も5店舗くらいがあるが、日本人駐在員はおらず、パキスタン人やケニア人と提携している。

ナイロビの中古車業者（店舗あり）の民族構成は、パキスタン人6割、ネイティブ（アフリカ系）のケニア人2割、インド系ケニア人2割と推計している。2006年当時は、パキスタン人の販売店はなかったため、アフリカ

系5割、インド系5割だった。パキスタン人は、2006年当時から2010年現在まで、卸売（業務販売）が多い。

ナイロビの中古部品市場も大きく、中古部品業者の民族構成はネイティブ（アフリカ系）5割、インド系5割といった状況である。新品の部品業者の民族構成は、ネイティブ3割、インド系7割となっている。ケニアの中古部品市場には、パキスタン人やアフガニスタン人がほとんどいないことが注目すべき点である。自動車部品販売店は、新品と中古品をミックスで取り扱っていることが多い。中古部品販売店の集積地域は、インダストリアル・エリア（Industrial Area）で、新品・中古ミックスの販売店の集積地域は、キリンヤガ・ロード（Kirinyaga Road）である（図18）。

6. 中古車再輸出システムの解明にむけて

ここまで我々は、UAE、パキスタン、ケニアにおける中古車・中古部品の再輸出に関するモノの流れ、アクターについて実態を述べてきた。



図18 ナイロビの中古部品・中古車販売店の集積地域（概略図）

注：現地調査より作成

以上のことから、日本を起点とする中古車再輸出システムを、各国の中古車市場の特徴から整理し直す以下ようになる。

UAE では、1970 年代末以降、長年にわたってシャルジャのアブシャガラ地区において中古車の中継貿易が営まれてきた歴史がある。しかしながら、2000 年にドバイに DUCAMZ が建設されると、右ハンドル車を扱う業者は DUCAMZ へ移り、左ハンドル車を扱う業者はアブシャガラに残った。その結果、2005 年および 2008 年調査時点には、右ハンドル車を得意とするパキスタン人業者は DUCAMZ へ集積し、左ハンドル車を得意とする主にアラブ系の業者はアブシャガラに集積するという民族別の棲み分けが常態化していた。2010 年現在も、その大まかな役割分担は変化していないことが確認された。中古車中継貿易拠点である DUCAMZ のパキスタン人たちは、日本からの中古車を輸入・販売している。それ以外の主にアラブ系の外国人はアブシャガラにて、左ハンドルの中古車取引を行っており、こちらは日本を起点とする中古車の再輸出とは言い切れない。

また中古部品は、中古車とは異なるアクターによって再輸出システムが構築されることが明らかとなった。中古部品の場合は、シャルジャのインダストリアル・エリアが中継貿易拠点となっている。日本の他、世界各国から中古部品を集めて取引されており、こちらも日本を起点としたモノの流れとは言い切れない。現地で店舗を設置しているのは主にアフガニスタン出身のハズラ人であり、親族経営が特徴である。日本から輸出される中古部品の一定割合は彼らが扱っている。これらの店舗にはアフガニスタン／パキスタン出

身のパシュトゥーン人のバイヤーが多く訪れ、中古部品を買い付け、出身国へ輸出している。またアフリカ諸国からのバイヤーも多く、ブローカーを通じて買い付けを行い、複数人で 1 つのコンテナ詰めを行うなど、かなりシステム化されている。日本人は一部に中古部品の輸入・販売を行っている業者が参入している¹³。以上のように、中古車同様、中古部品の流通の諸局面でも民族ごとの棲み分けができていくことが明らかになった。

一方でリーマン・ショック以降の変化も見られた。2005 年や 2008 年に筆者らが調査した時と比較して、UAE の DUCAMZ 市場は目に見えて縮小している。パキスタン人業者が DUCAMZ 市場から多数撤退する中で、パキスタン人同士が団結する傾向が弱まり、業者も多国籍化が進んでいる。また左ハンドル化の傾向が見られ、日本車の重要性が低下しつつある。一方で、アブシャガラの左ハンドル車市場は、今もまだエリアの拡大が続いており、その存在感は薄れていないようだ。

別の言い方をすれば、DUCAMZ の機能は、他国でも代替できる可能性がある。例えば、阿部 (2010 b) は、南アフリカ共和国が中古車の中継貿易拠点として新たに台頭してきたことに言及している。我々の聞き取りでも、南アフリカやケニアへ業者が流出したといった証言もあり、DUCAMZ の地盤沈下につながっていることが推測された。

とはいえ、統計を見るかぎり、UAE はリー

¹³ 紹介した 3WM 社以外にも、北海道の中古部品販売会社である石上車輛もシャルジャへ合併企業として進出している (2010 年 2 月 17 日付け日刊自動車新聞)。

マン・ショック以降の不況下においても一定数の貿易高を維持している。その理由がどこにあるのか、一言では説明できないが、我々は輸出相手国の選択肢の多さにその答えがあると考えている。UAEはその地の利を生かして、中継貿易のノウハウを長年蓄積してきた。商品買い付けのため、先進国へ容易に渡航できない低所得国の業者にとって、UAEは手頃な価格の商品を近場で入手できる場として機能している。南アフリカに新たな中継貿易市場が形成されたり、ケニアが直接貿易を促進するような規制を導入したり、トルクメニスタンが輸入規制を強化したりすることによって、それぞれ流れは鈍化するが、同時に別の選択肢が次々と登場するという状況が続いている。DUCAMZに残った業者も、今は我慢の時と考えていて、パキスタン人同胞を利用して新たな市場を開拓したり、左ハンドル市場へ参入して Direct Trade を増やしたり、DUCAMZ 内部での業販に力を入れ始めたりと、さまざまな生き残り戦略を取りつつ、次の商機に備えている。

ケニアについては、東アフリカの入り口として、存在感を示している。1990年代半ばの経済自由化以降、日本からの中古車輸入の流れはあったが、その多くがUAEのDUCAMZを経由したものであった。ところが2006年頃の原因証明の義務化と移民政策緩和を受けて、パキスタン人をはじめとする外国人業者がケニア国内の市場に参入すると、モンバサ港は東アフリカ域内の中古車貿易市場として台頭してきた。日本からの直接輸入が増えて、不況でだぶついた商品車も多数入ってきているのが現状である。モンバサでは、アフリカ系・インド系・アラブ系のケ

ニア人が中古車や中古部品のディーラーとなっているが、特に中古車に関しては、外国人であるパキスタン人が輸入・販売業務を行っており、卸売りブローカーとしての側面も有している。ケニアでも緩やかな民族別の役割分担が見られることが明らかになった。このパキスタン人業者の新規参入の動きもまた、生き残り戦略の一つである。

加えて重要なのは、ケニアに輸入された中古車が、ケニア国内で消費される他、近隣の内陸国にも再・再輸出される点である。これまでUAEを中継貿易拠点と捉えてきたが、実際にはその先にも国境を越えた中古車の流れが続いており、日本を起点とする中古車再輸出システムの終点はいまだに見えていない。ケニアやその先の輸出先で廃車となった後の処理状況についても、今回の調査では明らかにできなかったため、今後の課題として残る。

パキスタンについては、1970年末以降の中古車貿易規制との闘いが再開した。中古車販売組合は、政府を相手取り輸入規制を緩和するよう長年に渡って交渉を続けてきた。2005年調査時点は、まさにその念願が叶ったごくわずかな期間の最中であり、市場も活況を呈していた。しかしながら、新車業界の圧力を受けて規制は徐々に元に戻り、2008年には規制緩和も終わった。中古車輸入業者は、元通り国内での中古車取引にシフトした。さらに追い打ちとなったリーマン・ショック以降は、多数の業者が別の国へと移動した。2010年現在、カラチの中古車市場は規制緩和以前の状態に落ち込んでいる。残っている業者はここでも、今は我慢の時と考えていて、次の商機に備えている。



写真 13 自動車中古部品業者の集積地域にある店舗中古。トラックのボディがディスプレイされている



写真 14 ヒアリングした中古車販売業者（小売）の外観。日本からの輸入車が整然と陳列されている。

付け加えて重要なのは、パキスタン国内では中古車業界における民族別の棲み分けがはっきりと見えない点である。中古車販売組合は、民族別の棲み分けはないと断言していた。また、運転手という職業にパシュトゥーン人が多いことまでは確認できたが、それが中古部品の取引につながるとまでは言えない。シャルジャのインダストリアル・エリアでコンテナ詰めされた中古部品がどこに向かっているのか、その先でどのように利用され、最終的には廃棄物としてどのように処分されるのか、再輸出システムの終点はここでも見えなかった。

今回の調査で設定したテーマに対し、いくつかの課題は残るものの、日本を起点とする中古車再輸出システムについては、その概要を示すことは出来たのではないかと考えている。以上をもって本稿のまとめにかえる。

本稿の作成に当たっては、外川健一氏（熊本大学）、阿部新氏（山口大学）、平岩幸弘氏（一橋大学）、胡紓寒氏（千葉大学大学院）より有益なコメントや資料をいただいた。また、

川田侑佳氏（千葉大学大学院）にはデータを作成していただいた。記して感謝申し上げます。

本調査は平成 21 年度科学研究費補助金基盤研究(C)「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」(研究代表者：浅妻裕)により実施した。また、調査の一部は、国際交流基金知的交流フェローシップによる研究助成によっている。調査にあたって協力していただいた方々に深く感謝したい。

〈参考文献〉

- 浅妻 裕 (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)：27-43。
浅妻裕・阿部新 (2009)：アラブ首長国連邦の中古車・中古部品流通に関する実態調査、『開発論集』83：121-143。
阿部新 (2010 a)：中継貿易拠点における中古車貿易量(前編)、『月刊整備界』2010(1)：74-77。
阿部新 (2010 b)：中継貿易拠点における中古車貿易量(後編)、『月刊整備界』2010(2)：58-62。
伊谷純一郎 (1989)：『アフリカを知る事典』平凡社。
財団法人 日本自動車査定協会 (2007)：『四十

- 年のあゆみ』。
- 関 隆夫(2010)：ケニア：インド人は地場情報
の宝庫!? (特集 在外インド人ネットワーク
を徹底活用する), 『ジェトロセンサー』60
(712)：20.
- 竹内啓介・浅妻 裕 (2009)：急変する日中間中
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』(北
海学園大学) 57(2)：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
冠する政策研究(トヨタ財団 2005 年度研究助
成報告書)』。
- 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)：66-83.
- 外川健一 (1998)：『自動車産業の静脈部 自動
車リサイクルに関する経済地理学的研究』大
明堂.
- 富永智津子 (2009)：東アフリカ沿岸部・スワヒ
リの世界, (所収 川田順造編『アフリカ史』
山川出版社：106-151).
- 日本オートオークション協議会 (2008)：「中東
中古自動車流通事情視察団」がドバイへ フ
リーゾーン「DUCAMZ」を見学, 『月刊ユー
ストカー』36(12)：5-8.
- 福田友子(2006)：滞日パキスタン人のエスニッ
ク・ビジネス, (所収 桜井厚『コミュニティ
形成におけるメディア経験と語り (千葉大学
大学院社会文化科学研究科研究プロジェクト
成果報告書)』：117-129).
- 福田友子(2007)：トランスナショナルな企業家
たち, (所収 樋口直人・稲葉奈々子・丹野清
人・福田友子・岡井宏文『国境を越える 滞
日ムスリム移民の社会学』青弓社：142-177).
- 福田友子(2008)：中古車貿易業とパキスタン人
企業家の拠点形成, (所収 外川健一研究代表
『平成 19 年度廃棄物処理等科学研究 研究
報告書 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 (K1955)』：150-163).
- 福田友子 (2009)：『パキスタン人移民の社会的
世界 (東京都立大学提出 博士論文)』。
- 湊清之(2008)：自動車の通行区分 左ハンドル
車と右ハンドル車, (所収 外川健一研究代表
『平成 19 年度廃棄物処理等科学研究 研究
報告書 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 (K1955)』：170-174).
- 吉田寅 (1997)：『アジア・アフリカ事典』教育
出版センター.