HOKUGA 北海学園学術情報リポジトリ
学校法人北海学園
北海学園大学
北海商科大学

タイトル	DETSからみるアラブ首長国連邦の中古車中継貿易
著者	浅妻，裕；岡本，勝規；福田，友子；ASAZUMA，Yutaka；OKAMOTO，Katsunori；FUKUDA，Tomoko
引用	季刊北海学園大学経済論集，59(4)：139-150
発行日	2012-03-31

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

《研究ノート》

DETS からみるアラブ首長国連邦の中古車中継貿易

浅　妻　　裕・岡　本　勝　規・福　田　友　子

1．本稿の目的と UAE への関心

自動車は新車のみならず中古であっても国際的に流通する商品である。とりわけ日本は中古車の輸出大国として知られている。中古車の国際的な流通は，岡本・浅妻・福田（2011），福田・浅妻（2011），阿部（2010b），外川・浅妻・阿部（2010）などで示されるように，環境経済学，経済地理学，港湾経済学，社会学等多様な研究分野からのアプローチが可能である。国際的な中古車流通について，定量的あるいは定性的に明らかにすることは，これらのアプローチからの研究素材を提供するという重要な意味を有している。この趣旨に沿って，これまで筆者は日本からの輸出とその輸入国を中心に，国際的な中古車流通の現状を紹介してきた（竹内・浅妻，2009，他）。

今回はアラブ首長国連邦（以下 UAE）における中古車中継貿易の状況を紹介する。UAE は，産油国であると同時に，近年は中東における貿易・商業の最大級の中心地として知られている。ドバイの摩天楼はその象徴であり，2010 年には世界一高い超高層ビルである「ブルジュ・ハリファ」も竣工した。流通に関しては，ジュベル・アリ（Jebel Ali）ターミナルとポートラシッド（Port Rashid）ターミナルから成るドバイ（Dubai）港が世界第 10 位のコンテナ取扱量を誇っている（Containerisation International Yearbook 2006）。筆者らは上記の経済状況を背景とした世界的な中古車中継貿易拠点としての UAE に注目しており，これまで 2 回の現地調査を行い，浅妻・阿部（2009）や福田・浅妻（2011）などでその状況を記録してきた。今回，2011 年 10 月 30 日～11 月 5 日かけて再度調査する機会があったので，主に現地で得られた統計資料 Dubai External Trade Statistics（以下，DETS）を利用してその現状を整理し，その結果を今後の研究に活用したい。

2．統計から把握するドバイの中古車流通

2.1．流通量等の把握に際しての注意点

DETS を元に中古車流通の状況を述べる。それに際し，次の 3 点に注意が必要である。

まず，中古車流通量等を各国の貿易統計から把握することの困難性である[1]。現在，一般的には各国の貿易統計は「HS コード」（Harmonized Commodity Description and Coding System）に従って公開されている。それぞれの品目に 6 桁のコードが割り当てられ流通量等が把握できるようになっているが，自動車については新車と中古車の区別がなさ

[1] 一般的には貿易統計からは台数だけでなく重量や価格も把握される。そのため本節では「流通量等」としている。

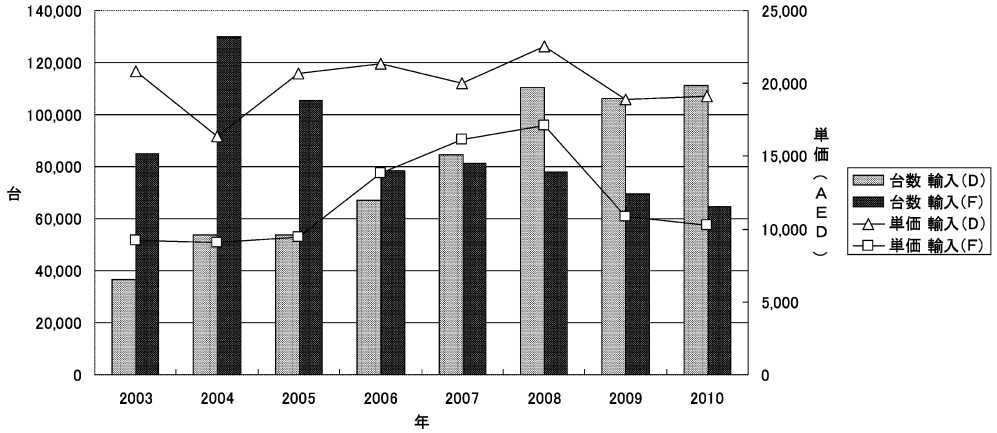

図 1　ドバイにおける中古車輸入台数・単価の推移

出典：DETS 各年版

注：凡例の「D」は DTZ を，「F」は FTZ を指す。

れていない。国によっては，7 桁目以降のコードを設定し，中古車を分類しているケースがあるが，そもそも「中古車」の定義は国によって異なるため，統計から国際的な中古車の流通量等を把握することは難しい。このことを断った上で，本稿では，UAE（ドバイ）の統計については，福田・浅妻（2011）で示される DETS の「中古車」の定義に従ってその流通量等を把握する。また，DETS の制約から，「中古車」についてのデータは乗用車のうちのガソリン車に限定する。

次に，UAE の中でもドバイに限定したデータを紹介する。筆者の知る限り，UAE の貿易統計からは「中古車」に該当するカテゴリーの流通量等を把握することができないためである。そのため UAE の中の一首長国にすぎないドバイのみを対象とした DETS を利用せざるを得ない。もっとも，国際的な物流拠点であるドバイの統計は，UAE 全体の動向も相当反映していると考えることもできる。第 3 節で述べるように統計からもこのことを確認できる。

さらに，ドバイにはフリートレードゾーンが設定されており，DETS では Direct Trade Zone（以下 DTZ）と，Free Trade Zone（以下 FTZ）に分けて流通量等を把握できる。前者における取引では一律 5 %の輸入関税がかかるが，後者における取引の場合は関税がかからない（浅妻・阿部，2009）。本稿ではこれらの統計がそれぞれ紹介される。

2.2. ドバイにおける中古車輸入の状況

輸入状況から確認する。図 1 は DTZ，FTZ 両ゾーンにおける中古車輸入台数とその単価の推移を示している。FTZ における台数が長期的に減少し，DTZ における台数が長期傾向としては増加している。双方を合計した台数は増減を繰り返している。それぞれの内訳を見たのが図 2 と図 3 である。いずれの取引も日本・アメリカ・ドイツのいわば「輸入御三家」が上位 3 位までを独占し続けている[2]。DTZ では 2003 年にドイツが首位となっているが，2004 年以降は日本が首位

[2] 「御三家」という表現は，外川・浅妻・阿部（2010）で，日本からの中古車輸出上位国が常にロシア・UAE・ニュージーランドの三カ国である状況を象徴的に表現する用語として利用された。本稿においても，輸出入の状況を端的に表すものとしてこれをアレンジしたものを利用した。

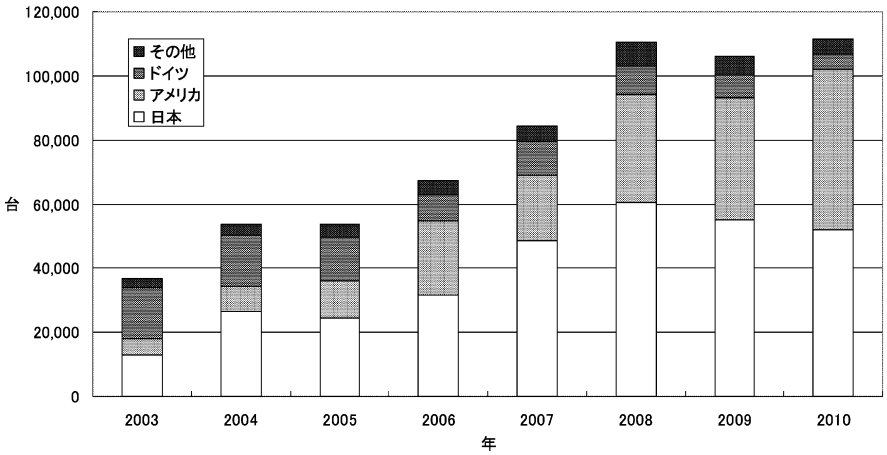

図２　DTZ における国別中古車輸入台数とその推移
出典：DETS 各年版

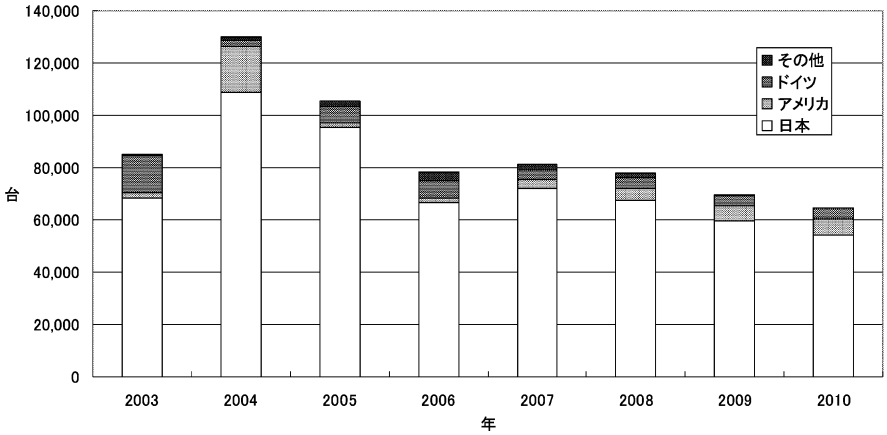

図３　FTZ における国別中古車輸入台数とその推移
出典：DETS 各年版

であり，おおよそ全体の４～６割程度を占めてきた。2008 年以降は台数が減少傾向にあり，それを埋め合わせるようなアメリカからの輸入増加も把握できる。一方，FTZ では日本は常に首位となっており，そのシェアも８割以上であった。しかし日本からの輸入台数が長期的に低落傾向にあるため，FTZ 全体の流通量も同様の傾向を示す。2005 年にいったん大きく落ち込んだアメリカからの輸入が少しずつ増加傾向にあり，FTZ の流通台数の低下を軽減している。

AED（UAE ディルハム）で示されるそれぞれの単価は常に FTZ での取引が安価であり，より低年式のものが活発に取り引きされていると思われるが，これは後述する FTZ の輸出先が関係している。DTZ，FTZ いずれも 2008 年の単価がピークとなっているが，特に FTZ の単価上昇が目立つ。当時は世界的に鉄スクラップをはじめとした再生資源価格が高騰しており，FTZ で多く流通する低

表 1　DTZ における国別中古車輸出台数とそのシェアの推移（上位 10 カ国）

2007			2008			2009			2010			
国　名	台数	割合	国　名	台数	割合	国　名	台数	割合	国　名	台数	割合	単価(AED)
イラン	25,861	28.0%	イラン	34,864	35.2%	イラク	23,750	27.7%	イラク	25,207	31.0%	34002.8
イラク	14,902	16.1%	イラク	21,196	21.4%	サウジアラビア	19,742	23.0%	イラン	18,058	22.2%	21004.0
トルクメニスタン	7,750	8.4%	サウジアラビア	10,341	10.5%	イラン	15,541	18.1%	サウジアラビア	14,461	17.8%	44651.6
サウジアラビア	7,716	8.4%	オマーン	7,586	7.7%	オマーン	7,347	8.6%	オマーン	5,237	6.4%	20654.8
オマーン	4,310	4.7%	ウクライナ	3,493	3.5%	リビア	4,446	5.2%	ソマリア	3,317	4.1%	11224.1
ソマリア	3,448	3.7%	リビア	2,563	2.6%	ソマリア	2,469	2.9%	リビア	1,873	2.3%	34910.1
ウクライナ	2,859	3.1%	アンゴラ	2,179	2.2%	バーレーン	1,729	2.0%	アンゴラ	1,228	1.5%	57602.0
カザフスタン	2,404	2.6%	ソマリア	1,972	2.0%	アンゴラ	1,275	1.5%	バーレーン	1,122	1.4%	39056.5
スーダン	2,035	2.2%	ナイジェリア	990	1.0%	クウェート	909	1.1%	ナイジェリア	755	0.9%	53004.4
タジキスタン	1,865	2.0%	トルクメニスタン	936	0.9%	ナミビア	702	0.8%	スーダン	658	0.8%	34181.3
その他	19,197	20.8%	その他	12,811	12.9%	その他	7,942	9.3%	その他	9,433	11.6%	―
合　計	92,347	100.0%	合　計	98,931	100.0%	合　計	85,852	100.0%	合　計	81,349	100.0%	36971.3

出典：DETS 各年版

年式の中古車がこれと連動したものと考えられる。つまり，資源価格の高騰が廃車流通価格を引き上げ，さらに中古車市場もその影響を受けたのである。日本の中古車市場でも同様の傾向が見られた。

2.3. ドバイにおける中古車輸出の状況

次に輸出状況を確認する。DTZ の台数は 2008 年までは増加し，その後減少している。FTZ は長期的な減少傾向にある。DTZ の傾向が輸入と一致しないのは，いったん国内に輸入された中古車が国内で使用されたり，国内で使用されていたものが中古車として輸出されたりするケースがあるためである。一方 FTZ は輸出入それぞれの傾向がほぼ一致している。これは，FTZ 内に限定された流通ということと，扱われる中古車の多くが日本で利用された右ハンドル車であるため，現地で利用されるケースは想定しがたいことが関係している。

表 1，表 2 では各年の輸出先上位国を示している。DTZ においては，イラン・イラク・サウジアラビアの，いわば「湾岸御三家」がおおよそ上位三カ国に入っている。また「湾岸御三家」への集中も年々強まっており，2010 年では全体の 7 割を越える。それ以外では中東諸国やソマリア・アンゴラ・リビアなどへの輸出があるが，いずれも全体に占める割合は小さい。2007 年にはトルクメニスタン，ウクライナ，カザフスタンといった旧ソ連邦の諸国にも少なくない台数が輸出されていたが，近年ではそれが見られなくなったことも興味深い。

次に FTZ であるが，2007 年には上位を占めていたイラクやタジキスタンが 10 位以下になったことが大きな変化である。タジキスタン向けは，元々中古右ハンドル車を左ハンドル車に変換（ステアリングチェンジ）して輸出されていた[3]。しかし，信頼性に疑問のある中古車もあるといった理由で輸入が困難になっている可能性がある[4]。一方，同じく

[3] 筆者らはかつて FTZ にあるハンドル変換工場を視察し，そこで改造されたものがタジキスタンや中央アジア諸国に輸出されている状況を確認している。浅妻・阿部（2009）による。

[4] 独立行政法人国際協力機構（JICA）による国別生活情報（http://www.jica.go.jp/seikatsu/asia.html）より

表 2　FTZ における国別中古車輸出台数とそのシェアの推移（上位 10 カ国）

2007			2008			2009			2010			
国　名	台数	割合	国　名	台数	割合	国　名	台数	割合	国　名	台数	割合	単価(AED)
イラク	14,847	26.2%	アンゴラ	7,444	15.4%	アンゴラ	10,055	25.2%	アンゴラ	7,150	17.9%	10393.4
タンザニア	5,149	9.1%	タンザニア	5,912	12.2%	トルクメニスタン	5,320	13.3%	トルクメニスタン	6,162	15.4%	18049.9
タジキスタン	4,533	8.0%	トルクメニスタン	5,623	11.6%	タンザニア	4,384	11.0%	タンザニア	4,723	11.8%	12559.0
アンゴラ	4,459	7.9%	イラク	3,590	7.4%	ソマリア	3,077	7.7%	ソマリア	4,140	10.4%	8195.8
トルクメニスタン	3,572	6.3%	コンゴ共和国	3,575	7.4%	コンゴ共和国	1,825	4.6%	コンゴ共和国	2,167	5.4%	11118.2
ザンビア	2,746	4.8%	ザンビア	2,202	4.6%	ブルンジ	1,627	4.1%	ウガンダ	1,386	3.5%	13392.3
コンゴ共和国	2,442	4.3%	ウガンダ	2,137	4.4%	エチオピア	1,568	3.9%	ブルンジ	1,244	3.1%	8848.8
ウガンダ	2,290	4.0%	ソマリア	2,024	4.2%	ウガンダ	1,288	3.2%	アルメニア	1,104	2.8%	11341.6
ケニア	1,906	3.4%	ケニア	1,792	3.7%	ケニア	1,156	2.9%	エチオピア	1,064	2.7%	8969.6
アフガニスタン	1,818	3.2%	アルメニア	1,720	3.6%	ナミビア	942	2.4%	アフガニスタン	831	2.1%	11999.9
その他	12,878	22.7%	その他	12,361	25.5%	その他	8,708	21.8%	その他	9,920	24.9%	—
合　計	56,640	100.0%	合　計	48,380	100.0%	合　計	39,950	100.0%	合　計	39,891	100.0%	13126.0

出典：DETS 各年版

2007 年に上位を占めていたアンゴラ，タンザニア，トルクメニスタンはそれ以降常に上位 3 カ国に入っており，いわば「FTZ 版御三家」ともいえる。FTZ の取引が縮小する中で，トルクメニスタンがシェアを常に伸ばし，台数もコンスタントに増やしている点で目立つ。トルクメニスタンは，2002 年以降 UAE 経由での日本車の輸入が増加し，旧ソ連製の自動車にとって変わった時期もあったが，その後政府は安全性の理由から右ハンドル車の禁止やステアリングチェンジの中古車の禁止を行い，現在ではドイツやアメリカで製造された左ハンドルの日本車が普及している。その他ではコンゴ共和国，ウガンダが安定的に上位に入っていることが目立つ。ただ，特定の国への集中は DTZ に比べると弱い。

図 4 で示される輸出単価についてであるが，DTZ では 2003 年～2009 年までの期間で大

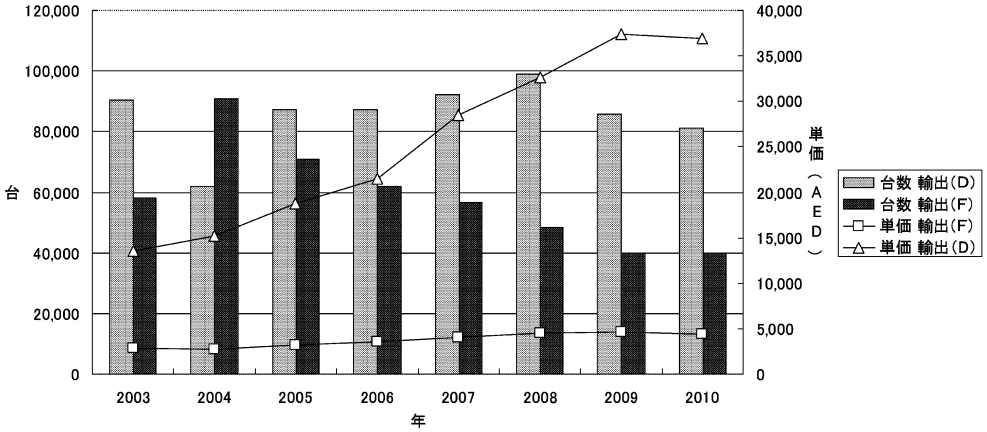

図 4　ドバイにおける中古車輸出台数・単価の推移

出典：DETS 各年版
注：図 1 に同じ

表 3　日本からドバイ・UAE 向けの乗用車輸出統計の比較

年	DETS（千 kg）	国連統計（千 kg）	DETS/国連統計
2008	484,129	490,632	0.99
2009	262,623	240,103	1.09
2010	301,174	301,834	1

出典：ドバイにおける輸入統計は DETS，UAE における輸入統計は国連商品貿易統計データベース（UN comtrade，http://comtrade.un.org）による。
注：国連商品貿易統計データベースでは中古車のみを対象とした貿易コードが存在しないため，HS コードの上 4 桁が 8703 となる乗用車で DETS との比較を行った。また，これらのデータの制約上，それぞれを重量ベースで比較した。

幅に上昇しているのに対し，FTZ の輸出単価は同じ期間を通じて微増傾向となっている[5]。また，双方の単価の差が輸入の場合に比べて非常に大きい。表 1 と表 2 からわかるように DTZ は「湾岸御三家」をはじめ，中東諸国への輸出が多いが，FTZ はアフリカ向けの輸出が多いためである。表 1 と表 2 では 2010 年について各国向けの中古車輸出単価を掲載している。DTZ ではソマリアやイラン向けの単価がやや安いが，大きなシェアを占めるサウジアラビアやイラクの単価が高いため，全体の単価が FTZ に比べると非常に高くなっている。FTZ では，ソマリア，ブルンジ，エチオピアといった国で 10,000 AED を下回る単価となっており，平均価格を引き下げている。なお，中東向けとアフリカ向けでの単価の差違については，現地の中古車市場の状況，所得水準の差違などの理由が考えられる。またこれらの数値は日本やアメリカの中古車価格や為替レートの変化と連動していると考えられる。

[5] FTZ においては，輸入単価が輸出単価を常に上回っている。また，輸出単価があまりあがらない中での輸入単価の上昇となっている。FTZ の輸出入単価については今後の検討課題である。

3．UAE と日本の中古車貿易統計の比較

次に UAE（ドバイ）と日本の関係に着目して中古車輸出に関する統計を整理してみる。ある 2 国間の貿易について，同じ期間の輸出側と輸入側の統計を比較すると同じ数値となるようにも思われるが，実際には「中古車」の定義の違い，各国の貿易統計の取り方，タイムラグ，非合法的な流通等によってそれぞれが異なった数値を示す場合がある。一方，この差違から中古車の国際的な流通の特徴を読みとることも可能である。例えば阿部（2010a）では中古車の中継貿易拠点の統計を整理し，その差違から輸出入の関係が 2 国間では完結せず，別の国に再輸出されている可能性など様々なことを読みとっている。UAE（ドバイ）については 2006～2007 年の統計で考察している。今回の調査で DETS の歴年データを入手することができたので，改めて日本と UAE（ドバイ）双方の統計を比較してみたい。

ところで，DETS のデータは当然ドバイに限定されたものである。しかし，日本からはドバイ向けのみを対象とした貿易統計は存在せず，UAE 向けのものとなる。このため双方のデータの比較が困難とも思われるが，表 3 に示すように，乗用車のカテゴリーにおいては，UAE の貿易統計とドバイの貿易統

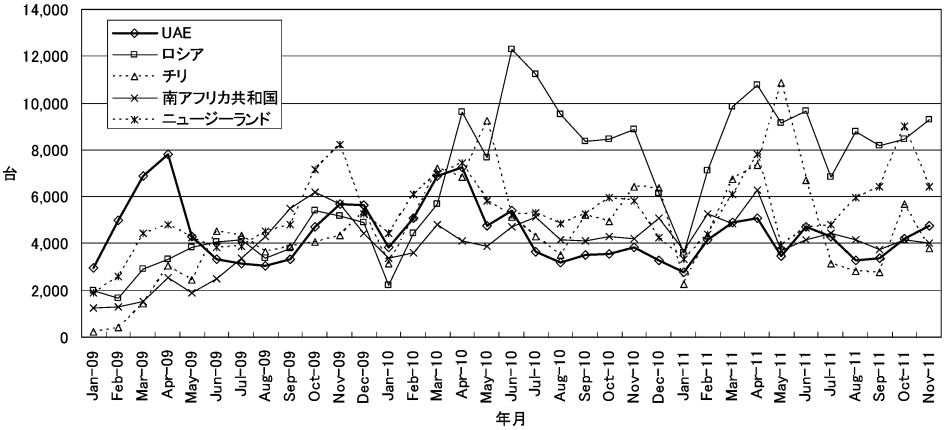

図 5　主要五カ国向けの月別中古車輸出台数推移

出典：財務省貿易統計
注：データは乗用車のみのものである。

計には大差がないことがわかる。もっとも，2009 年の統計では，ドバイの輸入量が UAE の輸入量を上回っていることには留意すべきである。

従って，少なくとも乗用車（新車・中古車）については，UAE の貿易統計とドバイの貿易統計がほぼ一致するという前提で日本側の統計と UAE（ドバイ）側の統計を比較してみたい。

UAE は日本側から見ると非常に大きな中古車市場である。浅妻他（2011）によれば，中古車輸出統計を通年でとることが可能となった 2003 年以降，バス・トラックを含めた中古車の年統計で常に上位 3 カ国に入っており，また 2004 年と 2009 年には全体の首位となっている。ただし，2004 年以降，長期的には輸出台数は減少傾向にある。

図 5 では 2009 年から 2011 年にかけて年輸出台数では常に上位第 5 位までを占めている国について月別の変動を示した[6]。月によっての変動はあるものの，UAE が主要な中古車輸出国となっている状況がわかる。

なお，UAE 向けの月別の変動を詳しく見ると春から夏にかけて流通が停滞しているように見えるが，これは冬の流通が停滞するロシア向けとは対称的ともいえる。日本の輸出中古車市場にとって両国間で代替性があるのかどうかも興味深い。

次に日本からの輸出統計とドバイでの輸入統計の比較を行う。表 4 は 2005 年以降の双方のデータを並べたものである。阿部（2010a）で，2006 年～2007 年のデータから指摘されているのと同様，それ以外の年でも双方の数値が大きく異なっている。2010 年では倍以上の差がついている。またその単価もドバイでの輸入が大きく上回っている。

日本からドバイに輸入された中古車は DTZ あるいは FTZ のいずれかで流通すると考えられるので，その内訳を見てみる（表 5）。DTZ 向けと FTZ 向けの割合は一定しないが，2010 年にはほぼ同数を輸入している。ただし輸入単価は毎年大きく乖離しており，2010 年の DTZ での単価は FTZ での単価の約 1.8 倍である。

表 5 を表 4 と比較してみると，その数値や増減傾向については FTZ，DTZ のどちらが

[6] 2009～2011 年の輸出台数上位 5 カ国は浅妻他（2011），2012 年 2 月 2 日付け日刊自動車新聞で示されている。

表 4　日本からの中古車輸出統計とドバイでの中古車輸入統計の比較

年	日本からの輸出		ドバイでの輸入	
	台数	単価（千円）	台数	単価（千円）
2005	40,368	197	119,846	349
2006	50,163	178	98,488	483
2007	65,747	210	120,665	475
2008	50,988	238	127,823	429
2009	46,842	173	114,727	291
2010	47,188	188	105,976	265

出典：財務省貿易統計，DETS
注 1：ドバイでの輸入単価は，UAE ディルハム（AED）を円に換算したものである。為替レートは毎年 12 月末日のものを利用した。為替レートの出所は oanda（http://www.oanda.com/）。
注 2：日本からの輸出は中古乗用車の輸出台数からディーゼル・セミディーゼル車の台数を差し引いたもの。

表 5　ドバイの DTZ と FTZ における日本からの中古車輸入

年	DTZ		FTZ	
	台数	単価（千円）	台数	単価（千円）
2005	24,382	610	95,464	282
2006	31,644	637	66,844	410
2007	48,580	498	72,085	459
2008	60,447	467	67,376	394
2009	54,952	367	59,775	220
2010	51,949	346	54,027	188

出典：DETS
注：表 4 に同じ

日本からの輸出台数に近いかは判然としない。しかし，日本からの輸出単価と DTZ の輸入単価の乖離が大きいことから DTZ で流通する日本からの「中古車」が，日本側の貿易統計で中古車としてカウントされないケースが多いことは推測できよう。さらにはそれらが日本側で「新車」として輸出されている可能性もあり，表 6 でこのことを確認する。

表 6　日本からの乗用車輸出統計とドバイの乗用車輸入統計の比較（2010 年）

	中古以外	中古車	合計
日本の輸出統計	144,491	54,225	198,716
ドバイの輸入統計	88,694	105,976	194,670

出典：表 4 に同じ
注：両国とも「中古以外」には新車の他，浅妻（2008）でいう「中古車コード」を有しないカテゴリーを含む。例えば DETS ではディーゼル車の「中古車コード」がないため，「中古以外」の区分に「新車」のみならず「中古車」も含まれている。

この表からは，新車・中古車両方を含めた乗用車の統計では日本側とドバイ側に大きな差はなく，新車と中古車の内訳が大きく異なっていることがわかる。つまり，日本側とドバイ側で「中古車」の定義が大きく異なっている可能性が考えられる。日本からは「新車」として輸出統計に計上され，ドバイでは「中古車」として輸入統計にカウントされる自動車については，DTZにおける流通が主流となり，現地で利用されるか，主に中東諸国への再輸出となっていると思われる。また，中東諸国では左ハンドル車が普及しているので，DTZで流通する「中古車」には日本から「新車」として輸出された左ハンドル車が一定割合を占めるものと考えられる。もちろん日本から左ハンドルの中古車がDTZ向けに輸出されている可能性もある。

4．現地調査からの知見

UAEの中でもドバイ首長国のフリートレードゾーンと，シャルジャ首長国のアブシャガラ地区が中古車中継貿易拠点となっているが，今回，両方の地域で多数の聞き取りを実施した。両地域は自動車で約1時間の距離にある。聞き取り結果の詳細は別稿に譲るが，ここでは主にDETSとの整合性に留意しつつそれぞれのヒアリング結果を簡単に示したい。

4.1．ドバイにおける中古車流通

ドバイ現地にはDUCAMZという400店舗ほどのディーラーが集う中古車中継貿易拠点があり，フリートレードゾーンとなっている。上記のFTZの統計に計上される中古車は主にここで流通しているといえる。従って，日本からの輸入車が中心となり，右ハンドル車中心の市場を形成してきた。今回ここで聞き取りを行った。

全般的な事業の状況については，今回聞き取りを行ったどの業者も口を揃えて「悪化している」とのニュアンスの返答であった。筆者らは現地を3日間に渡り訪問したが，時間帯の影響もあったのか，バイヤーの姿はあまり見えず市場は閑散としておりその返答に納得した。図1や図4で示される流通台数だけでみれば，2008年の世界金融危機も含めた経済事情を背景とした長期的な動向といえるが，直近の「超」円高の影響も相当強く出ているために業者がビジネスの状況に関して厳しく判断しているのだと思われる。

このことに関連して，筆者の前回訪問時（2010年2月，結果は福田・浅妻（2011）に記載）との違いが何点かみられた。

一つは空き店舗の発生である。DUCAMZでは賃料の高さが以前から指摘されてはきたが，前回訪問時には「更に賃料が値上げされた」という業者の怒りの声を聞いた。つまり，賃料を上げても空き店舗が発生しないだけのビジネスを行いえたとも考えられる。しかし，今回，筆者らが市場を少々歩いただけでもいくつかの空き店舗が目に入った。ある業者は「今は15%の店舗が閉鎖している」といい，別の業者は「円高の影響で半数の業者が撤退した」（業者の入れ替わりもあると思われる）と述べた。隣り合う店舗がいずれも撤退したところなど，広大な遊休地が発生しておりDUCAMZの現状を象徴しているかのようだった。

2つ目に左ハンドル車を扱う業者が急増していることである。UAEの通貨AEDはドルペッグ制を採用しているため，相対的にアメリカからの中古車輸入が価格競争力を有してきている。FTZの統計上もアメリカからの輸入が少しずつ増えていることが確認できる。現在ではDUCAMZ全体の半分のディーラーが左ハンドル車を扱い，DUCAMZで取り扱う台数の25%が左ハンドル車だ，という業者もいた。市場全体としてはこの2年くらいの動向といい，筆者が聞

き取りした業者の中には 2010 年から左ハンドル車を取り扱い始めたものもあった。また左ハンドル車に特化している業者も見られた。

3 点目は，事故車を輸入，修理して販売していると話す業者の存在を確認したことである。浅妻・阿部（2009）等で紹介したシャルジャインダストリアルエリアには豊富な日本車用の中古部品が揃っており，このことが事故車輸入を促進する材料になっている可能性もある。また，筆者らは 2011 年 9 月にロシア極東地域を訪問し中古車市場を調査したが，その際にも同様な動きがみられた。中古車価格の上昇や円高への対応で，UAE に限らずより安価に中古車を入手できるこのビジネスへの参入が盛んになっている可能性がある。

さて，筆者が初めて DUCAMZ を訪問したのが 2008 年であるが，その頃から，アフリカ諸国向けについてはドバイでの中継貿易からケニアや南アフリカに直接輸出する形態が主流になってくるという話があった。今回も同様の話を耳にし，さらに南アフリカのダーバンの中古車市場にはアフリカからバイヤーが集まっているとも聞いた。そこで，図 5 で南アフリカ向けと UAE 向けの中古車輸出台数を確認すると，2010 年夏以前は一時期を除いて毎月 2,000-4,000 台程度 UAE 向けが多いのに対し，2010 年 8 月以降，南アフリカ向けと UAE 向けがほぼ毎月同じ動きをしているといえそうである。従って，DUCAMZ の流通機能が南アフリカ等への直接輸出で代替されているとも考えられる。ただ DUCAMZ には南アフリカやケニアに店舗を進出させた業者も多く，彼らの行動がこの結果をもたらしているともいえる。いずれにしろ，データからの推測であり，今後詳しく検討する必要がある。

4.2. アブシャガラにおける中古車流通

アブシャガラ地区の中古車市場は先行研究でその成立経緯が整理されている。福田・浅妻（2011）では，既存研究に触れながら，1970 年代からパキスタン人移民がアブシャガラに中古車販売市場を形成し，1978 年頃からは中古車中継貿易拠点としての性格を強めていったとしている。さらに 1990 年代前半に日本からパキスタン向けの中古車輸出の規制が強化されたため，日本にいたパキスタン人ディーラーがアブシャガラに移住し，アブシャガラの流通拠点化が進んだとしている。また，その結果として，浅妻・阿部（2009）で説明されるように，一種の迷惑施設として，中古車市場と近所住民との軋轢が高まっている。

今回のヒアリングで，現地ディーラーにこの市場の成立の経緯を確認したところ，アブシャガラ市場はもともとアラブ人が始めたものだという。パキスタン人が流入したのはその後で 1983 年～85 年くらいのことである。また，中古車市場としてのアブシャガラのピークは 1990 年頃であるともいい，そのころは周辺に道路も建物も無かったという[7]。すなわち，浅妻・阿部（2009）で指摘するような住民との軋轢はそもそも中古車ディーラーの集積によって発生したのではなく，市場の成立後に住民が増加したことで発生した問題なのかもしれない[8]。

ビジネスの状況については，上記の DUCAMZ とは大きく異なり，「悪化している」という声は聞かなかった。むしろ，トルクメニスタンや，市場が開いたリビア，チリやペルー向けが好調との声を聞いた。

---

[7] 現在では住商混在地区として都市化が進んでいるが，1990 年頃は都市化が進んでいなかったという趣旨の発言であると理解できる。

[8] この問題は依然として深刻だといわれている。実際筆者らが現地を訪問すると店舗の前に中古車を並べているため道幅が狭くなっており，歩行が困難なケースもあった。現地報道でも以前と同様にアブシャガラの混雑の問題を取り上げているものが見受けられる（2011 年 10 月 13 日付け Gulf News など）。

扱われる中古車は，DUCAMZとは異なりほとんどがアメリカから輸入された中古車である。つまり左ハンドル車である。これが市場全体の95%を占めるという。ただ中には100%UAEローカルのマーケットから調達する業者もある。販売先としてはサウジアラビア，イラクの「湾岸御三家」を始めとした中東諸国がよく聞かれたが，ロシア，中央アジア諸国，アフリカ，南米へ向けた輸出も一般的である。隣接する首長国であるドバイの港湾を利用している業者もあり，ここで流通している中古車は統計上DETSのDTZに含まれている可能性がありそうだ。

アブシャガラエリアには約500の店舗があり「世界一の中古車市場だ」という業者もいる。また各ディーラーの経営者もパキスタン人が最も多いようだが，レバノンやイラク，さらにはUAEローカルのアラブ人経営者もおり，そのビジネスの実態は非常に多様である。依然としてこの市場の全貌はつかめていないが，今後も継続的に調査を続けていきたいと考えている。

5．結論と今後の課題

以上，UAEにおける中古車中継貿易の状況を，現地での聞き取りから若干の裏付けを行いつつ，DETSを中心として紹介した。UAEと日本は中古車流通においては依然として重要な関係にあるが，流通台数は減少しており，そのため日本車の流通が中心であったFTZは相対的にその位置づけを低下させている。そして，FTZでの流通を担う業者は新しいビジネスへの転換を模索している。一方でDTZでは統計から流通台数の増加傾向がみられ，その流通を担うアブシャガラ地区の中古車ディーラーのビジネスが堅調であることを確認できた。DUCAMZとは対照的な状況である。しかし，我々日本側からの視点では，DTZでは日本から新車として輸出された自動車が「中古車」として流通するケースがある可能性が高い，ということもあり，中古車中継貿易拠点としてのUAEの象徴はやはりFTZのDUCAMZであると考えている。引き続きDUCAMZの今後に注目していきたい。

今回，筆者らは，上記のDUCAMZ，アブシャガラの他に，中古部品販売業者の巨大な集積地域であるシャルジャ首長国のインダストリアルエリアやダメージカーの輸出入ビジネスを行っている日本企業など，5日間の日程で多数の現場を調査している。DUCAMZ，アブシャガラの調査内容の詳細のみならず，その他も含めた調査結果について，さらに今回の調査結果は冒頭で示したそれぞれの研究分野にとってどのようなインプリケーションがあったのか，という点については別稿で検討することにしたい。

付記：今回の調査は，社団法人日本港湾協会平成22年度港湾関係研究奨励助成「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」，財団法人国土地理協会平成23年度学術研究助成「グローバルな中古品取引にみられる商業集積の構造とその特徴に関する経済地理学的研究」による研究の一部として実施した。また，本稿は浅妻裕（2011）に大幅に加筆・修正したものである。

参考文献

浅妻　裕（2011）：UAEにおける中古車流通の現状（自動車リサイクルの潮流　第9回），『月刊自動車リサイクル』9：60-65.

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.

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（H 20～22 年度科学研究費補助金　基盤研究（C）・H 22 年北海学園大学学術研究助成（共同研究））』，北海学園大学.

阿部　新（2010a）：中継貿易拠点における中古車貿易量（後）（自動車リサイクルの現実と課題第 68 回）：『月刊整備界』41(2)：58-62.

阿部　新（2010b）：中古車輸入国における使用済自動車の回収インセンティブ（自動車リサイクルの現実と課題第 74 回）：『月刊整備界』41(8)：52-55.

岡本勝規・浅妻裕・福田友子（2011）：『対ロシア中古車輸出の変容と業者対応 ── 小樽港周辺を事例に ──（北東アジア学会第 17 回学術研究大会（於：北海商科大学，2011 年 10 月 2 日）報告資料）』.

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』87：163-198.

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)：35-63.

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.