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	中古車の国際流通と輸入規制
著者	浅妻，裕; ASAZUMA，Yutaka
引用	季刊北海学園大学経済論集，61(3)：59-80
発行日	2013-12-30

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

《研究ノート》

中古車の国際流通と輸入規制

浅　妻　　裕

目　次

1．中古車の国際流通研究の意義
2．日本からの中古車輸出台数の推移
3．各国の輸入規制と流通量の変化
4．輸入規制と流通の変容
5．World Tariff データベースにみる中古車輸入規制
6．まとめと課題

1．中古車の国際流通研究の意義

現在，中古車や中古部品の国際流通は様々な研究アプローチからの重要な研究対象となっている[1]。以下の 4 つのアプローチをあげることができる（岡本・浅妻・福田，2013）。

一つは港湾経済・政策論からのアプローチである。富山や新潟などの日本海側地域のいくつかの港湾では，1980 年代末期よりロシアからの北洋材輸入，ロシアに向けた中古車輸出が盛んに行われていた。それらの港湾周辺では両輸出入に係わる業者が集積して一定の経済規模となり，雇用を創出し地域経済に貢献してきた。また，港湾においては重要な荷主であり，港湾経済にも大きく寄与してきた。ところが北洋材については 2007 年冬以降，中古車については 2008 年秋以降，ロシア政府の政策変更により大幅に減少した。この結果，環日本海地域の港湾経済は大きな打撃を受けて落ち込み，地域経済にも様々な問題が生じた。少なからぬ業者が撤退する一方で，いくつかの業者は生き残りを賭けて様々な方向で業態変更を模索している。

環日本海地域の港湾にとってみれば，経済成長が期待できるロシアとの近接性や，北洋材輸入業者・中古車輸出業者が築いてきたロシアとの人脈・経験は数少ないアドバンテージであることから，対ロシア貿易の活性化は重要な課題である。彼らには対ロシア貿易や中古車貿易，木材貿易のノウハウの蓄積があり，それを活かすかたちでの業態変更を志向している。この動きを支援し，結実させることが，環日本海地域の港湾を再び活性化させることに繋がる。

また，環日本海地域の港湾は，南アジア系外国人を中心とする中古車輸出業者を通じて，グローバルかつトランスナショナルなムスリムビジネスネットワークや印僑ビジネスネットワーク

1　本稿では，主に輸出入国双方における「出口」と「入口」に研究対象を絞っているが，この間筆者らは一貫して国内の中古車（中古部品含む）流通と仕向地での中古車流通についても研究・調査対象としてきた。そのため「貿易」ではなく「国際流通」を用いている。

にも組み込まれていたことから，彼らのネットワークを活かした港湾活性化の方向性も可能であろう。環日本海地域の港湾発展のため，中古車国際流通量の変化や規制の変化など，経済の実態を把握し，政策の方向性を示すことが期待されている。もちろん他地域の港湾でも適用しうる議論である。

次に，国際社会学もしくは移民研究にとり中古車・中古部品の国際流通は重要な研究対象である。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。そして中古車貿易には，パキスタン人移民企業家が深く関与している。この事例の特徴は，親族や友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。福田・浅妻（2011）では，アラブ首長国連邦やケニア，パキスタンを対象に，実際の流通に関するデータも用いて日本から輸出される中古車を取り扱う外国人企業家の実態を紹介している。さらに福田（2012a）ではそれらの成果を参照しながら，日本における友人・知人関係や国境を跨ぐ移民ネットワークといった「社会関係資本」，日本の輸出制度や輸入国側の制度の変化といった「機会構造」等の条件が存在することで，このビジネスが成立していると整理している。

三つは，環境経済学からのアプローチである。中古車や中古部品の国際流通は環境面から輸出入国双方に様々な影響をもたらす（岡本・浅妻・福田，2013）。例えばDavis and Kahn（2010）では，中古車の使用過程に着目し，NAFTA の下で 2005 年以降アメリカからメキシコへの中古車輸出規制が緩和されたことを事例に，「構造効果」（環境負荷の低い自動車の増加）と「規模効果」（自動車台数の増加）の観点から環境負荷がどのように変化するのかを検討している。一方で中古車の国際リユースは，潜在的な廃棄物としての性質をより強く持つ財の輸出という側面もある。例えば貫（2008），平岩（2007）などでは，輸出中古車が現地で適切に処理・リサイクルされず，環境面での問題を引き起こすことを指摘している。このように仕向国における自動車整備や公共交通の整備など自動車の適正利用，自動車リサイクルに関する諸制度や静脈産業の発展を促す政策に関する検討が必要となっている。寺西編（2007）が流通の実態に基づいた政策提言を行っており，このアプローチでは重要な研究成果といえる。また阿部（2011）では自動車を主たる対象とした中古品の国際流通における政策論の検討課題を整理している。

四つに経済地理学からのアプローチである。まず，国境を超えた移動ではなく国内の「越境移動」を対象とするものであるが，廃車の越境移動と自動車静脈産業の立地の関係を明らかにしようとする研究があげられる。例えば外川（2001）では中古車の地域別の流出入状況から「西送り」「北送り」という現象が見られ，そのことが廃車不法投棄問題の背景となったことを指摘している。浅妻（2011）では廃車の発生地域と解体される地域のギャップを「移動指数」を用いて試論的に明らかにしている。今後国際流通を対象として研究が進められることが期待される。これとは別に，中古車や中古部品の国際流通，そしてその先にあるリユース市場を視野に入れた研究がある。中古部品については国内外の流通拠点で顕著な集積がみられることに着目し，そのメカニズムを明らかにしようとした浅妻・岡本（2012）などがある。中古車については福田（2012b）で日本海沿岸地域の中古車貿易業に従事する移民企業家の集積と分散について論じている。

そしてこれらの 4 つのどのアプローチからの研究にとっても非常に重要になるのが，輸出入規制の動向も含めた中古車・中古部品国際流通の実態を明らかにする研究である。岡本・浅妻・福田（2013）では，国内や海外の中古車流通の量的側面と質的側面の両方から実態を整理し，上記の各アプローチにとってのインプリケーションを見出している。

本稿では，岡本・浅妻・福田（2013）の問題意識と同様，多様なアプローチからの研究にとって重要な基礎情報となる日本を起点とした中古車の国際流通の現状を明らかにする。とりわけ，岡本・浅妻・福田（2013）では十分に扱わなかった各国の中古車輸入規制と，国際流通量の変化・流通ビジネスの変容の関係に言及する。さらに，どのような種類の規制が行われているのか，どのような規制が主として導入されているのか，ということを明らかにする研究も重要となっている。本稿ではこれに関する試論として，関税による輸入規制について World Tariff データベースを用いて整理する。本稿の対象は中古車流通に限定する。

2．日本からの中古車輸出台数の推移

日本からの中古車輸出台数が貿易統計で把握できるようになったのは 2001 年 4 月以降であり，それ以降の推移を図 1 で示した。2001 年以降，2008 年までは一貫して増加していた。この要因については，外川・浅妻・阿部（2010）をはじめとして，様々な研究で言及されているが，例えばロシア向けの中古車輸出が大幅に増加したこと，2005 年に自動車の旅具通関（手荷物としての輸出）ができなくなった（通常の業務通関への移行）ことにより実際に近い数値が統計上示されるようになったこと，などがあげられる。

2009 年に入ると，ロシアにおける中古車輸入関税の大幅な引き上げに，円高，リーマンショックの余波などの複数の要因が重なり，輸出台数が激減した。特にロシア向けは年間約 53,000 台と前年比 9.5％にまで激減した。

それでも，2010 年以降は，仕向各地における日本で使用された中古車への根強い信頼，ミャンマーやパキスタンといった新たな仕向地の拡大，ロシア向けについては後述する新たな輸出方

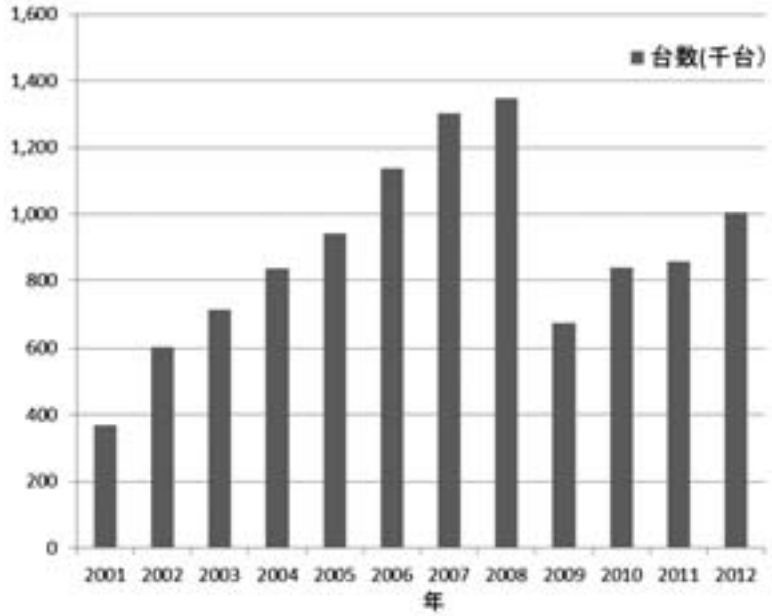

図 1　日本からの中古車輸出台数の推移
出所：財務省貿易統計

表 1　日本からの中古車輸出台数上位 20 か国の推移　　(台数：台，単価：千円)

2010 年			2011 年			2012 年		
仕向地	台数	単価	仕向地	台数	単価	仕向地	台数	単価
ロシア	105,476	573.56	ロシア	110,762	595.25	ロシア	142,407	543.29
アラブ首長国連邦	86,600	314.73	アラブ首長国連邦	80,644	329.15	ミャンマー	120,805	609.24
チリ	79,430	242.55	チリ	69,461	237.63	アラブ首長国連邦	87,789	303.13
ニュージーランド	68,950	363.26	ニュージーランド	68,088	363.50	パキスタン	64,641	513.55
南アフリカ共和国	66,569	228.74	南アフリカ共和国	67,413	236.90	チリ	61,691	217.86
ケニア	50,730	455.65	ケニア	39,225	487.13	ニュージーランド	61,462	438.57
バングラデシュ	29,129	725.07	スリランカ	38,420	1,093.31	南アフリカ共和国	59,787	210.13
スリランカ	26,981	1,010.44	パキスタン	37,857	552.20	ケニア	44,662	470.45
フィリピン	24,294	599.24	モンゴル	35,979	334.83	モンゴル	30,172	344.53
マレーシア	23,598	2,129.82	ウガンダ	23,795	335.70	ウガンダ	24,827	326.35
ウガンダ	22,414	352.83	キルギス	23,542	204.56	フィリピン	23,666	695.22
タンザニア	20,971	390.71	マレーシア	21,789	2,261.51	マレーシア	23,370	2,074.75
ペルー	20,368	431.18	ミャンマー	19,621	676.73	タンザニア	22,941	334.99
モンゴル	19,638	304.59	タンザニア	18,708	376.37	キルギス	18,105	186.86
タイ	16,132	1,013.43	フィリピン	18,308	707.30	ザンビア	18,071	321.19
香港	12,409	1,081.68	バングラデシュ	15,991	878.16	ボツワナ	12,381	203.58
スリナム	11,844	456.56	タイ	13,529	1,036.44	スリナム	12,314	406.43
パキスタン	9,506	832.54	香港	10,780	941.06	アフガニスタン	11,429	215.10
キルギス	9,242	213.43	ボツワナ	10,256	204.17	ジャマイカ	11,257	517.08
グルジア	8,888	246.51	ザンビア	9,811	337.44	スリランカ	11,249	1,026.84
その他	125,004	683.39	その他	124,216	585.43	その他	141,639	664.12
合計	838,173	533.49	合計	858,195	530.70	合計	1,004,665	504.13

出所：財務省貿易統計

法の開発などを背景として輸出が再度増加している。2012 年は 2009 年以降初めて年間 100 万台を超えた。

次に，仕向地の内訳に見られる特徴を把握する。2009 年までのデータについては，浅妻ほか(2011) で紹介されているので，ここでは，2010 年から 2012 年までのデータを示す。

財務省貿易統計により中古車輸出台数がほぼ把握できるようになった 2001 年以降，2007 年までは「御三家（ロシア，ニュージーランド，アラブ首長国連邦（UAE))」で上位を占める状況があり，2005 年以降はそれに南米のチリが続くという構図が続いてきた（ただし，2008 年はチリ向け輸出が第二位)[2]。ところが，2009 年にはロシア向け輸出が大幅に減少したこともあり，南アフリカ向けが全体の 2 位になった。さらに 2010，2011 年はチリが第 3 位でニュージーラン

2 「御三家」の表現は外川・浅妻・阿部（2010)，による

ドを上回り，2012 年はミャンマー向けが第 2 位，パキスタン向けが第 4 位と大きく躍進した。つまり，近年は御三家＋チリの順で上位が占められる構図が崩れてきたといえる。

下位に位置する国ではさらに激しい輸出台数の変動がみられる。例えば，最近の規制緩和により，以前は下位に位置していたミャンマー向け輸出が急増している。また近年比較的上位に位置していたバングラデシュ向けは 2012 年には 2011 年比で半減，2010 年比の約 4 分の 1 にあたる約 7000 台の輸出で，上位 20 位以内にも入っていない。さらに 2012 年のスリランカ向けは 2011 年比で 70％程度減少したのも大きな変化である。

単価については，比較的距離が近いロシアや，ミャンマーなどのアジア諸国向けが高く，距離の遠い南米やアフリカ向け，福田・浅妻（2011）で論じられたようにアフリカ向けなどへの中継地となる UAE 向けの単価が低いことがわかる。

3．各国の輸入規制と流通量の変化

ここでは仕向地として比較的上位に位置する国における近年の規制の変化と流通量の変化（増減）の状況を整理する。

3.1．ロシア

日本からの中古車の仕向地のうち，ロシアはその地理的な近接性や歴史的な背景もあり，2001 年以降 2012 年末までの全世界向け輸出台数 1062 万台のうち 237 万台，22％を占め，「御三家」の他の 2 国（ニュージーランド・UAE）に大きな差をつけている[3]。しかし，その輸出台数は激しい増減を示す（表 2）。とりわけ，2009 年 1 月に導入された関税引き上げは非常に大きな影響があった（表 3）。

表 2　日本からロシア向け中古車輸出台数の推移

年	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
輸出台数	268,584	389,854	344,823	563,296	53,180	105,476	110,762	142,407

出所：財務省貿易統計

表 3　ロシアにおける自動車輸入関税の変遷

	カテゴリー例	製造後 3 年未満	3 年以上 5 年未満	5 年以上 7 年未満	7 年以上
2008 年まで	1,800 cc ガソリン車	25％（1.25 ユーロ以上）	25％（0.45 ユーロ以上）		1.6 ユーロ
	3,000 cc ガソリン車	25％（1.8 ユーロ以上）	25％（0.55 ユーロ以上）		2.2 ユーロ
2009 年～ WTO 加盟まで	1,800 cc ガソリン車	30％（1.5 ユーロ以上）	35％（1.5 ユーロ以上）	2.9 ユーロ	
	3,000 cc ガソリン車	30％（2.15 ユーロ以上）	35％（2.15 ユーロ以上）	4 ユーロ	
WTO 加盟後	1,800 cc ガソリン車	25％（1.25 ユーロ以上）	25％（0.45 ユーロ以上）		1.6 ユーロ
	3,000 cc ガソリン車	25％（1.8 ユーロ以上）	25％（0.55 ユーロ以上）		2.2 ユーロ

注：輸入価格の一定割合が関税となる。ただし排気量 1 cc あたりにかかる税額が所定税額（表中ユーロで記載）を超えていない場合は，排気量 1 cc ごとに所定税額が課される。
出所：World Tariff　各年版

3　財務省貿易統計による

竹内・浅妻（2009）ではこの前後の流通量の変化や市場の状況を紹介している。2009 年 1 月の輸出台数は，前月比で 5 %程度まで落ち込んでおり，ロシア現地の日本製中古車市場の閑散とした状況が報告されている。しかし，その後ロシア向け輸出は再び増加傾向を示し，2010 年以降の輸出台数は 3 年連続で首位となっている。ロシア人ディーラーの台頭や，インターネットを使った新たな取引方法の浸透などが理由としてあげられる（岡本，2012）。

ただし，輸出台数には大きな影響は及ぼさなかったものの，2009 年以降も中古車輸入の障壁を高めるいくつかの政策が導入されている。

一つは「自動車リサイクル税」である。ロシアは 2012 年 8 月 22 日に WTO に加盟し，中古車輸入関税も 2008 年以前の水準に戻った（表 3）。しかしながら，同年 9 月 1 日からは実質的に輸入車のみを対象とした自動車リサイクル税が導入されることとなった。ロシア政府は今後の廃車急増に備えたインフラ整備のための財源確保であると説明しているが，輸入中古車に対して格段に高い税額が設定されたことから中古車の輸入量の急増を防ぐことによる国内自動車産業の保護であるとみられていた。税額は基本税額（20,000 ルーブル）に，エンジン排気量や新車・中古車別の分類に応じてそれぞれ定められた係数を乗じて計算される金額となっている。例えば，排気量 1000～2000 cc の乗用車の場合，新車（係数：1.34）のリサイクル税額は 2 万 8600 ルーブル，車齢 3 年以上の中古車（係数：8.26）の税額は 16 万 5200 ルーブルとなる[4]。リサイクル税の導入による新車輸入への影響は相対的に軽微だが，中古車については，輸入車価格の著しい上昇と，それに伴う輸入量の減少が生じる可能性が高いと懸念されていた（NNA：アジア＆EU 国際情報，2012 年 9 月 21 日付）。ただ，実際には個人の資格で中古車を輸入した場合には一律で 1 万 3000 円程度の課税となることもあり，導入直後の 2012 年 9 月には流通が滞る状況が見られたものの，その後の中古車輸出台数の推移からは，この影響は限定的なものにとどまっているように見受けられる（日刊自動車新聞，2012 年 12 月 5 日付）。

もう一つは，中古車の分解輸入に対する制度変更である。分解輸入とは，ロシアにおける中古車輸入関税が引き上げられるに従って普及したもので，2004 年頃から始まった（阿部・浅妻，2008）。「コンストルクトルィ」とよばれ，中古車からエンジン，タイヤ，車軸を取り外して中古車をボディとして輸入することができた。この方法は「グレー輸入」とされ，ロシア政府にとっては税収減をもたらす（ダーリニ・ボストーク通信，2009 年 10 月 27 日付）。そこで，2008 年 11 月から，ボディ輸入に対する関税を「価格の 15%」から「価格の 15%（ただし 5000 ユーロを下回らない額）」と変更し，2009 年のロシアにおけるボディ輸入は激減した。

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

この新たな分解輸入にも改めて規制がかかることとなった。対象は「カルカッスィ」であり，2011 年 12 月から部品ではなく，車体扱いとなり，5000 ユーロの税金が課されるようになった

4　1 ルーブル＝約 3.3 円（2013 年 5 月 17 日のレート）

（月刊ロシア通信，2012 年 3 月 2 日付）。また「ラスピイルィ」については，複雑な登録を嫌って偽造書類が横行しているとされ，沿海地方では取り締まりが強化されているという報道もある（月刊ロシア通信，2012 年 7 月 2 日付）。

このように日本からの中古車輸入規制を維持する動きが依然として見られるが，2009 年以降は一貫して輸出台数が増加していることから，これが 2009 年の関税引き上げ時のように，日ロ間の中古車流通に大きなダメージを与えるものとはなっていないといえる。ただし，2012 年においても 2000 年代半ば～後半にかけての輸出台数には遠く及ばないことは指摘しておかねばならない。

3.2. ミャンマー

ミャンマーでは近年中古車輸入規制の緩和が続いている。日本からの輸出台数は 2010 年には 21 位（7653 台），2011 年には 13 位（1 万 9621 台）だったが，2012 年には 2 位となった。2012 年後半からは，月別輸出台数では首位になるケースもあり，日本にとっても重要なマーケットとなっている。

ミャンマーでは 2011 年以前は中古車輸入を許可制とし，ライセンスの発行を厳しく規制していたことから，極めて年式の低い日本製中古車が走行していた。そのため，渋滞の原因になる事故や故障，排ガス問題が顕在化していた。政府はこれに対し，2011 年 9 月から 5 万台の範囲内で，車齢 20 年以上の自動車の買い替えに伴う中古車輸入については規制を緩和することにした。さらに，2012 年 5 月には外貨預金口座を開設した人に対して 2007 年～2010 年式の中古車一台分の輸入ライセンスが与えられる制度が導入された。車両登録料も 50％と大幅に減免された。結果として日本からのミャンマー向け中古車の輸出が急増した（JETRO ホームページ（中古車の現地輸入規則および留意点：ミャンマー向け輸出）；通商弘報，2011 年 9 月 16 日付；日刊自動車新聞，2012 年 6 月 13 日付）。その状況を図 2 で示した。輸入台数の急増に伴って平均単価が大きく下がっていることもわかる。

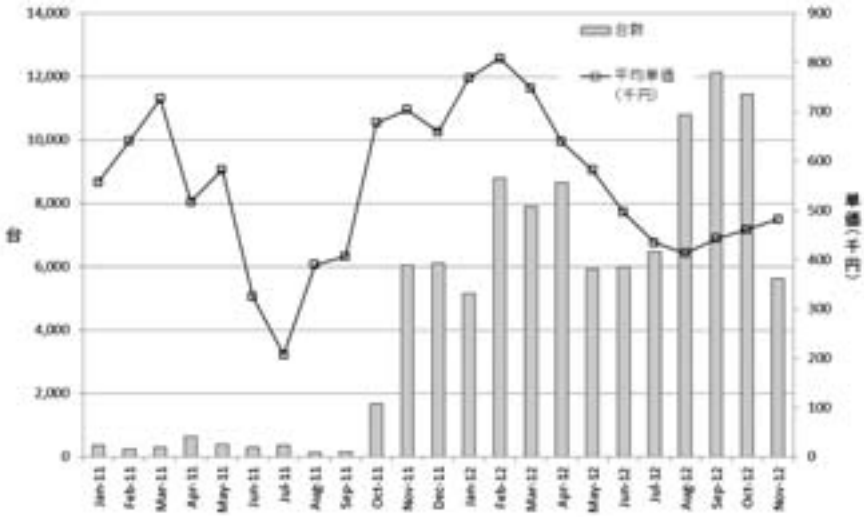

図 2　ミャンマー向け中古乗用車輸出台数と単価の変化
出所：財務省貿易統計

3.3. UAE，アフリカ諸国

日本からは中東やアフリカ向けにも多くの中古車が輸出されている。UAE や南アフリカ共和国向け，ケニア向けの輸出が目立っている（表１）。いずれの国もアフリカ諸国への流通のハブとなっているためである。特に南アフリカ共和国は中古車輸入が禁止されているため，日本からの輸入中古車の大部分が再輸出されていると考えられる。また UAE も右側通行の国であることから相当の割合がアフリカ諸国へ再輸出されている（浅妻・岡本・福田，2012；福田・浅妻，2011；日刊自動車新聞，2010 年 6 月 19 日付)。特に東アフリカ諸国は左側通行（右ハンドル）が多いことから，自動車保有台数の 9 割が日本の中古車とされており（日刊自動車新聞，2012 年 11 月 13 日付）日本から輸入された中古車の需要が大きいことがうかがえる。

アフリカ向けの規制で特徴的なのはケニア・ウガンダ・ザンビア・タンザニア向けについて輸出前検査が導入されていることである。この目的は様々であるが，たとえばケニアでは安全水準の低い自動車の流入を防ぐため，ザンビアでは安全水準に加えて現地の環境保護も考慮して導入されたと報じられている（通商弘報，2008 年 1 月 31 日付；日刊自動車新聞，2009 年 5 月 1 日付)。これらの輸出前検査は浅妻（2007）で述べられた文脈とは異なり，輸入国側の事情で導入されているのである。

検査の導入が中古車流通量に影響を及ぼす可能性も考えられるが，たとえば 2009 年 5 月に規制が導入されたザンビアについては 2009 年の 2687 台→ 2010 年の 4752 台，2009 年 11 月に導入されたウガンダについては，2009 年の 17,618 台→ 2010 年の 22414 台となっており大きな影響は認められない。検査料金が車体価格に比べて低くおさえられているとも考えられる[5]。

なお，日本の中古車輸出業者の中には，中古車の中継貿易機能を有する国に着目して，ケニアからウガンダ，南アフリカ共和国のダーバンからジンバブエ，ボツワナといった国への中継貿易を陸送サービスに組み込んでいるケースも見られる（日刊自動車新聞，2011 年 6 月 29 日付)。

3.4. パキスタン

パキスタンでは商業ベースの中古車輸入が禁止されているが，同時に，中古車の年式による輸入規制も導入されている。この輸入規制の背景には，海外に居住しているパキスタン人に対する特例措置（ギフトとしてのパキスタン国内への輸入など）として認められている中古車輸入が，実際には商業ベースで行われていることがあるとされる（通商弘報，2011 年 1 月 5 日付)。

近年，この年式規制が頻繁に変更されている。2008/2009 年度（７月～６月の期間）には，それまで製造後 5 年未満の中古車の輸入が認められていたが，３年未満に規制された。リーマンショックやルピー安の影響で国内の自動車販売市場が大幅に縮小したためである（通商弘報，2011 年 1 月 5 日付)。ところが 2010 年 12 月以降（2011 年 1 月を除く)，規制を再び緩和し，５年未満のものであれば輸入できるようになった。2011 年，2012 年はパキスタン向けの輸出台数が増加し，特に 2012 年には 6 万台を超え，日本からの中古車仕向地の第 4 位となった。そして，再度 2012 年 12 月からは 3 年未満の中古車に限定され，中古車輸入業者はこの規制に反対している（通商弘報，2012 年 12 月 28 日付)。一連の規制の頻繁な変更には，国内の自動車産業と中古車輸入業者の利害の違い，さらには政府内部でも税収の確保か自動車産業の育成かでの意見の違

5　例えば輸出前検査を実施する JEVIC 社（http://www.jevic.co.jp/jp/）によれば，検査料金はウガンダ・ザンビア向けが 1 万 3625 円，ケニア向けが 1 万 6660 円となっている。(2013 年 8 月時点)

い，等が背景にあると考えられる。

3.5. チリ・ボリビア・パラグアイ

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

このような事情から日本からの輸入中古車のうち実際にチリで流通するものは一部にとどまっている。やや古いデータであるが，2007年のイキケ・フリーゾーンにおける中古車輸入台数は8万1136台（うち95%が日本からの輸入）で，同じ期間に7万413台の中古車が海外へ輸出されている（表4）。最多はボリビア向けで5万8055台，次にパラグアイ向け1万1801台であった。ボリビアやパラグアイも同じく通行区分は右側通行なのでZOFRIあるいは現地でのハンドル付け替えの必要がある[6]。このようにチリは自国への輸入というよりも南米各国への「中継貿易拠点」としての性格を有している[7]。

このことを背景として2008年には日本からの輸出台数は12万台を超え，ロシアについで第2位の仕向地となった。しかし2008年12月にボリビアが中古車輸入に年式規制（たとえば5年以上前に製造された乗用車は輸入禁止）を導入したことで流通量は大幅に減少した[8]。イキケには行き場を失った中古車が滞留したという状況も報告されている（通商弘報，2009年3月10日付）。

その後，徐々にボリビア向けも回復しつつあるが，主要な輸出先はパラグアイとなり，2008

表4　イキケ・フリーゾーンにおける中古車の輸出入先

（台）

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

出所：通商弘報（2008年11月12日付，2011年3月11日付）

6　パラグアイでは輸入時のハンドルについては規制がないが，路上を走行する際には左ハンドルでなければならず，パラグアイ国内でハンドル付け替えを行っている可能性も考えられる。また中島（2007）では，ボリビア向けについてはイキケでハンドル付け替えを済ませたものが陸路で輸送されていたが，2007年時点ではすでにボリビア国内でのハンドル付け替え作業も見られていることが報告されている。

7　阿部（2010）では「中継貿易拠点」としてチリの事例を紹介している。

8　2009年1月は前年同月比96.4%減の265台であった。

年以前の水準を回復するには至っていない。

3.6. ニュージーランド

ニュージーランドでは環境や安全，不正防止の観点から中古車輸入に様々な障壁があり，通関検査が厳しくなっている。走行距離メーターの改ざん歴のないことや，事故歴や車両状態を正しく申請していること，車体のひどい錆びが発生していないことなどを同政府が認定した検査機関が確認し，合格しなければ通関できない（外川・浅妻・阿部：2010；日刊自動車新聞，2012 年 8 月 4 日付）[9]。

排出ガス規制については 2004 年に導入されて以降，段階的に強化されてきた[10]。その中でも 2008 年 1 月に導入された規制は日本の平成 10 年（1998 年）排出ガス規制の検査をクリアしなければ車両登録ができないというものであった（通商弘報，2007 年 12 月 12 日付）。この影響は大きく，2008 年の日本からの輸出台数は前年比約 6 割の 5 万 9088 台にとどまった。

2012 年からは「平成 17 年排出ガス基準」（またはユーロ 5）適合車しか輸入できなくなるなど，段階的な排出ガス規制強化の方向性は変わってはないものの，2012 年の日本からの輸出台数が前年比約 9 割の 6 万 1465 台とこの規制の大きな影響は見られていない。

ニュージーランド向けは，2001 年～2003 年の間，日本からの中古車輸出台数の首位であり，また 2007 年までは 10 万台を超える年も多く，常に上位 3 か国の一角を占めていた。現在は当時のような活況にはないが，2008 年以降，毎年ほぼ 6 万台前後の輸出台数となっており，輸入規制が強化されつつも安定・成熟した市場となっているといえる。

3.7. バングラデシュ

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

しかし，近年は政府の完成車輸入に対する規制政策が強まり，例えば 2750 cc～3000 cc の乗用車の関税について，2009 年度の 193％から 2011 年度の 599％へと大きく引き上げられた。一方で CKD 輸入の関税は 129％にとどまっており，自動車輸入は「輸入中古車から新車の組み立て生産へ」とシフトしたとされる（北見，2011）。

財務省貿易統計からこの政策の影響を見ることができる。バングラデシュ向け輸出は，2011

9　例えば 2006 年 2 月 23 日付通商弘報「厳しい輸入中古車検査，さびと溶接部分が問題」という記事では「消費者保護のため，輸入中古車に対し厳しい各種検査が義務付けられている。特に事故歴のある中古車の場合は，2003 年 12 月施行の『新自動車販売法』によってシールの貼り付けが義務付けられているが，輸入時の検査で初めて事故歴が判明し，予定外解体・修理費がかかるケースがある。特に，溶接修理の状態やさびについてのチェックが厳しいため，事前の入念なチェックが必要である」と報じられている。

10　年式規制は 2002 年 4 月に導入されたが，安全面を考慮した前部耐衝撃基準に基づく規制であり，環境基準を目的としたものではない。この規制により，1994 年～96 年以前に製造された日本車の多くが輸入できなくなった。（通商弘報，2001 年 12 月 26 日付）

年は前年の半減の約1万5991台，2012年は7073台と急減して，全仕向地171か国中の第27位となった。このあおりで，同市場に着目していた国内の大手中古車輸出業者が廃業するなどの影響も出た。

なお，同国向け輸出は，（財）日本自動車査定協会による輸出前検査に関する証明書が必要である[11]。

4．輸入規制と流通の変容

4.1．規制と流通商品

3．でみたように，各国の規制の変化が流通量の変化を引き起こしている。一方で当然ながら，規制の内容に応じて流通商品が選択されたり，変化したりする。

ロシア向けの輸出では，関税がたびたび引上げられてきたことから，この関税を避けるために，日本からは「中古車輸出」となっても，輸入時には「中古車」と判断されないよう，様々な工夫が行われてきた。3．で触れた「コンストルクトルィ」のように車両に物理的な変化を加えて，規制を避ける流通形態が広まった。この流通形態の変容に加え，中古車の定義が日ロ間で違うこと，輸出途上の船上解体が存在していることによって統計上把握される日ロ間の中古車流通量に大きな差を生んだ（浅妻，2013）。

また，規制の内容によって流通する車種が選択されるケースもある。

ロシア向けの中古車輸出については，2009年の関税引き上げの際に流通する中古車種の変化が見られた。中古車輸入の関税は排気量が高くなるほど高額に設定されるため，低排気量車への課税が相対的に軽くなった。これに合わせて輸出入ビジネスの現場では直後から低排気量車へのシフトがみられている。図3では2009年以降，1500 cc未満の乗用車がシェアを拡大し，それ以上の乗用車のシェアが小さくなっていることが示されている。

次に各国向けの輸出車種の差異を示したのが図4である。すでに見たようにロシア向けは低排気量車の輸出が多い。またパキスタン向けは1000 cc以下の低排気量車，フィリピン向けはほとんどがトラックで，マレーシア向けは2000 cc以上の大排気量車が多く輸出されていることがわかる。

パキスタンでは，乗用車の関税は排気量が高くなるほどその課税率が高くなる仕組みである。乗用車について，1800 cc～2500 ccのガソリン車には100％の関税がかかるが，800 ccに満たないものは50％，1000 ccに満たないものは55％の関税であるため，国内の輸入自動車市場では低排気量車が相対的に価格競争力を持ちうる[12]。なお，パキスタンの貿易コードには新車と中古車の区別がなく，排気量が同じであれば税率も等しい。

フィリピン向けについてはトラックの輸出台数が多いことが目立つ。フィリピンは中古車の輸入が禁止されているが，トラックについては貿易産業省から「輸入許可証」を取得することで輸入が可能となるという規制が導入されているためである[13]。左ハンドル車についてはフリーゾー

11　輸出前検査（輸出車検）については浅妻（2007）参照のこと

12　World Tariff データベースによる

13　JETROホームページ「中古車の現地輸入規則及び注意点：フィリピン向け輸出」（http://www.jetro.go.jp/world/asia/ph/qa/01/04A-041107，2013/05/14参照）より

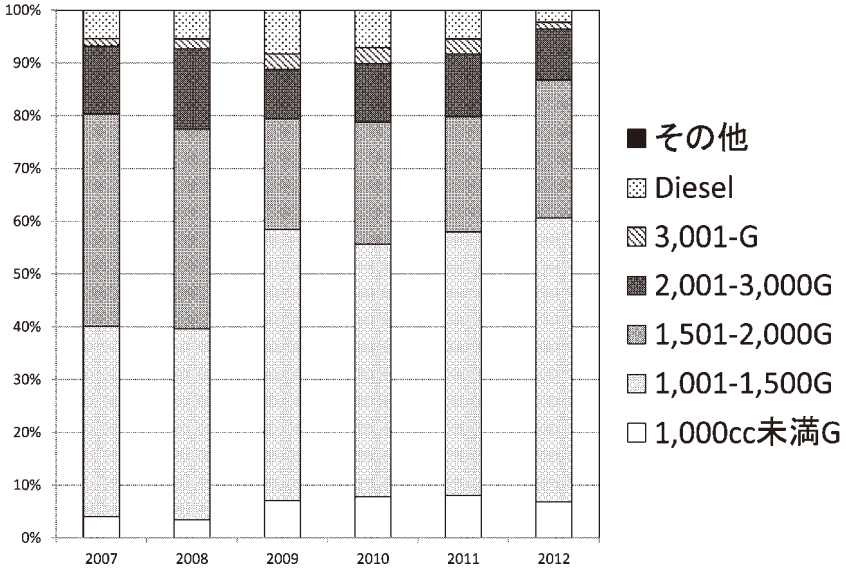

図 3　ロシア向け中古乗用車の排気量別シェアの推移
出所：財務省貿易統計

ンを除いて輸入が禁止されているので，ハンドルの付け替えが行われているものと思われる。

マレーシアでは，厳しい中古車輸入規制が実施されており，ブミプトラ系のディーラーに限り商業輸入が許可されている。車種や年式，排気量によって異なる標準課税額がマレーシア税関 web サイトで公開されているが，輸入関税は排気量に関わらず一律である[14]。このことに加え，上記の商業輸入にも総台数の上限があり，マレーシア国内で調達の難しい高いグレードの中古車でその枠が埋まってしまうためともいわれている[15]。

図 4 は排気量から見た輸入車種の区分にとどまるが，製造年によって関税（税金）が変更されるケースもあり流通する商品に大きな影響を及ぼす。例えばタンザニアでは 2012 年 7 月に製造後 8 年経過した中古車に対しては物品税が 20%課税されるようになった。これによって，日本からタンザニア向け中古車輸出の中継拠点となっているドバイでは，タンザニア向け商品の変化が観察されている[16]（福田・浅妻，2011）。また，表 3 で示したようにロシアでは時期によって各年式の関税額が異なっており，新税体系への移行のプロセスでは特定の年式の中古車流通がみられなくなるなど，市場に大きな影響を与えている。浅妻（2005）などでその一端が紹介されている。

このように規制の内容に応じた商品が流通しており，これが流通量の減少を緩和している場合もある。

14　JETRO ホームページ「中古車，中古建機の現地輸入規則および輸入手続き：マレーシア向け輸出」（http://www.jetro.go.jp/world/asia/my/qa/01/04J-101103）による。また，関税率はマレーシア自動車協会（http://www.maa.org.my/info_duty.htm）による。ただし，Local Tax は排気量別に税率が異なっている。

15　国内の中古車輸出ディーラーからの聞き取りに基づく（2014 年 2 月 12 日）。

16　筆者のドバイでの聞き取り調査から。2013 年 2 月 16 日にドバイの DUCAMZ（この詳細については福田・浅妻（2011）などを参照）にて。

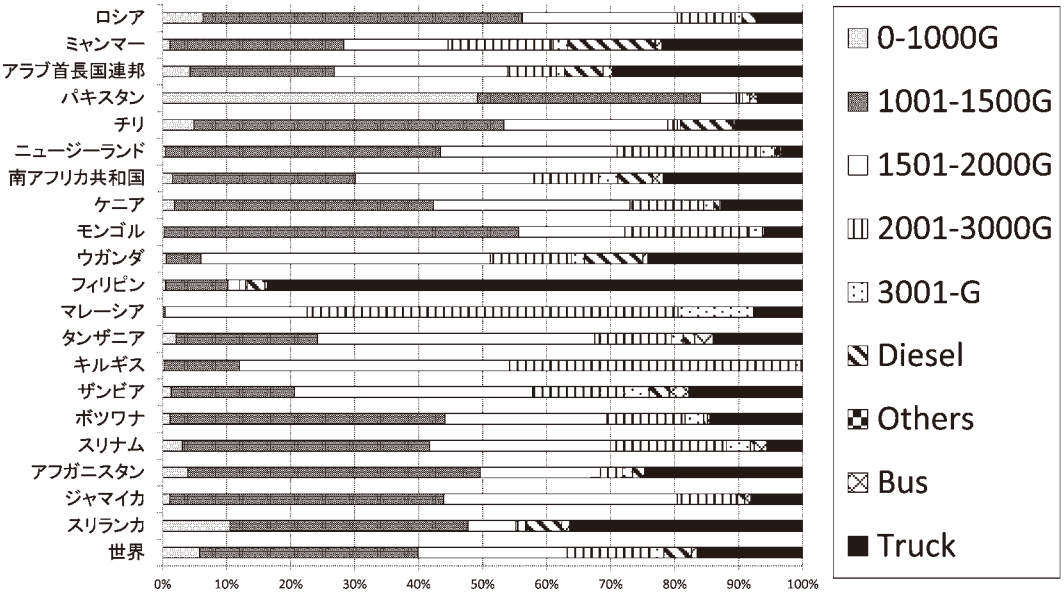

図 4　2012 年の仕向地上位 20 か国における車種の内訳
注：凡例の G はガソリン車を示す
出所：財務省貿易統計

4.2. 仕向地の変化

中古車の輸入規制が導入された際，輸出業者は仕向地を変更してビジネスを継続するケースもある。例えば，富山ではロシア向けの中古車を輸出するために多くの輸出業者が港湾周辺に集積していたが，2009 年のロシアにおける輸入関税引き上げの際，その多くが仕向地を変更した。以下はやや長くなるが，岡本（2012）からの引用である。

「（輸出業者の）仕向地に変化が生じている。以前はほとんどロシア向け一辺倒であった中古車輸出業者であるが，パキスタン人業者の多くがアフリカ・中東方面との取引関係を開拓し，新たな仕向地としている。中東向けはほぼアラブ首長国連邦に向かっており，中古車の中継貿易が比較的盛んなドバイ，中古自動車部品の世界的な市場があるシャルジャへ輸出されている。アフリカ向けはケニアやウガンダ，南アフリカ共和国などが主たる輸出先である。これら東アフリカから南アフリカにかけての国々は，いずれも右ハンドル自動車が流通する地域であり，日本の中古車に対する需要は高い。なお，これらの国々への中古車輸出は，数年前までドバイ経由が主要なルートであったが，近年では直接取引へ主軸を移しつつある。日本人業者については，南アジア方面（バングラデシュなど）を新たな仕向地としている業者がある一方，ロシア人業者については，主たる仕向地はロシアのままであり変化はない。

（中略）仕向地の変化についてみれば，中東・アフリカ方面への展開は，パキスタン人中古車輸出業者が持つエスニック・ビジネスのネットワークに依っていることは明らかである。パキスタン人業者は，華僑・印僑のように自らの血縁・地縁に基づくグローバルなビジネスネットワークを持っている。実際，筆者がアラブ首長国連邦のドバイ（2011 年 11 月）とシャルジャ（2012 年 3 月）で行った，パキスタン人中古車輸出入業者に対する聞き取りでは，日本に親族等が経営する事業所を持つ業者が少なくなかった。彼らは日本とアフリカを結ぶ中古車中継貿易の担い手

であり，彼らのような存在を通じた情報のやりとりと，取引先開拓の便宜によって，新たな仕向地を確保したと考えられる。そのことは，中東・アフリカ方面への展開がパキスタン人業者に特徴的であることでも伺える。」

この事例は，主としてパキスタン人中古車輸出業者について述べられている。彼らは世界的に展開するネットワークを有しており，規制の変更に対応して柔軟に仕向地を変化させることができたのである。とはいえ，日本人中古車輸出業者が仕向地を変えているケースも多々見られる。規制に対応して仕向地を変える際，このグローバルなネットワークが具体的にどの程度（どのように）機能しているのか検討することも重要である。

5．World Tariff データベースにみる中古車輸入規制

第 3 節，第 4 節では，中古車の国際流通量の増減や仕向地の変更など流通の変容をもたらす輸入規制についていくつかの事例を述べた。しかし，中古車輸入規制が導入される理由や方法は様々である。このような規制を整理・類型化したり，どのような規制が主として用いられているのか明らかにすることは重要である。例えば環境経済学の観点からのアプローチでは，中古車輸入規制が行われている国のうち，どの程度の国（どのような国で）で環境保全を目的とした規制が行われているのかを把握することは意義深い。港湾経済・政策論の観点からのアプローチにとっては，類型化に基づいて各国の規制の変遷を明らかにすることで，どのような規制の場合に，流通実態がどう変化するのかということを把握することができる。この知見から，第 2 節・第 3 節の議論をさらに進め，港湾活性化のため，ある規制に対する流通ビジネスへの政策的対応を指し示すことができる。移民ビジネスを研究する国際社会学の観点からのアプローチにとっては，ある種類の規制に対して移民集団がどのような対応を行うのか一般化した議論が可能となる。しかし，従来の中古車の国際流通に関する研究では，これらの整理（類型化）やどのような規制が主として用いられてきたのかということを十分進めてきたとはいえない。第 5 節では，この議論を進めるための試論として，浅妻（2008）に続いて輸入規制の方法，具体的には関税による輸入規制に焦点を当てる。

中古車輸入規制のうち関税によるものについては World Tariff データベースから把握できる（浅妻，2008）。ここではデータベースから把握可能なすべての国について，関税による輸入規制の実施状況を明らかにし浅妻（2008）の結果との比較も行う。

まず，関税による輸入規制の分析のためには，各国の輸入対象品目に「中古車コード」が導入されている必要がある。つまり，6 桁から構成される「HS コード」だけでは不十分ということになる[17]。関税による中古車輸入規制を行っている国を特定するためにはこの中古車コードは重要な意味を持っている。ただ，注意が必要なのは，中古車コードが導入されていない国も目立つことである。すなわち，そのような国では関税による中古車輸入規制が実施されていたとしてもデータベースからは把握ができない。この前提で，World Tariff データベースを分析する。

本研究では，2013 年 5 月時点のデータを収集した。浅妻（2008）と同様，一覧表で結果を示した（表 5）。A 欄は中古車コードの有無を示す。B 欄は中古車独自の課税の有無を示す。C 欄は排気量が課税対象となっているかどうかを示す。D 欄はノックダウン区分の有無を示し，ノッ

17　HS コード，中古車コードの定義は浅妻（2008）による。

表 5　各国の中古車コード

国・地域名	バス				乗用車				トラック				5 年経過した中古車（100 万円相当, 1800 cc, 1.2 トン程度を想定）の関税率（額）	中古車表記方法の一例
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D		
アイスランド	○				○				○				free	Used
アイルランド	○				○				○				10%	Used
アゼルバイジャン	○	○	○		○	○	○		○	○	○		0.7 USD/cc	Used
アフガニスタン					○	○							5%	exceeding five years old
アメリカ合衆国					○								2.5%	Used
アラブ首長国連邦					○								5%	One year old model
アリジェリア								◎				◎	15%	
アルゼンチン													35%	
アルバ													40%	
アルバニア	○				○				○				free	Used
アルメニア	○				○				○				10%	Used
アンゴラ	○	○			○	○			○	○			20%	more than X years old
アンティグア・バーブーダ	○			◎	○			◎	○			◎	35%	from X years old to Y years old
イエメン													5%	
イギリス	○				○				○				10%	Used
イスラエル													7%	
イタリア	○				○				○				10%	Used
インド													125%	
インドネシア				◎				◎				◎	40%	
ウガンダ				◎				◎				◎	25%	
ウクライナ	○				○	○			○				10%	Used
ウズベキスタン	○	○	○		○	○	○		○	○	○		40%＋3 USD/cc	Used: vehicles older than X years from date of manufacture
ウルグアイ													23%	
エクアドル				◎				◎				◎	40%	
エジプト													135%	
エストニア	○				○				○				10%	Used
エチオピア													35%	
エルサルバドル													25%	
オーストラリア				○	○	○		○		○		○	5%＋12,000 AUD	Used or Secondhand Vehicles: Less than 5 Years of age
オーストリア	○				○				○				10%	Used
オマーン					○								5%	One year old model
オランダ	○				○				○				10%	Used
ガーナ	○	○			○				○			○	5%	Used
カーボベルデ	○				○				○				40%	Used
カザフスタン	○	○	○		○	○	○		○	○	○		35%（1.5 EUR/cc を下回らない）	Used: Vehicle older than X years from manufacture
カタール					○								5%	One year old model
カナダ					○								6.1%	Used
ガボン													30.0%	
カメルーン													30%	
韓国	○				○				○				8%	Used

表 5　(つづき)

国・地域名	バス				乗用車				トラック				5 年経過した中古車(100 万円相当, 1800 cc, 1.2 トン程度を想定)の関税率(額)	中古車表記方法の一例
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D		
カンボジア				○				○				○	35%	
ギアナ				◎				◎				◎	45%	
キプロス	○				○				○				10%	Used
ギリシャ	○				○				○				10%	Used
キルギスタン	○				○				○				10%	Used: Vehicles older than X years old
グアテマラ													free	
クウェート					○								5%	Used
クック島	○	○			○	○			○	○			20%もしくは 4000 NZD	Exceeding one year
グルジア	○				○								Free	Used
グレナダ	○			◎	○			◎	○			○	15%	Used
クロアチア	○	○			○	○			○				12%	Used
ケニア				◎				◎				◎	25%	
コートジボワール	○				○				○				20%	Used
コスタリカ	○				○				○				free	Used
コロンビア													35%	
コンゴ共和国													30%	
コンゴ民主共和国													20%	
サウジアラビア					○								5%	One year old model
サンタルチア				◎				◎				◎	35%	
ザンビア													25%	
ジブチ	○				○				○				free	Used
ジャマイカ				◎				◎					20%	
シンガポール				○				○				○	free	
ジンバブエ													60%	
スイス													14 CHF/100 kg grs	
スウェーデン	○				○				○				10%	Used
スペイン	○				○				○				10%	Used
スリナム				◎				◎					35%	
スリランカ	○				○				○	○			30%	More than X years old
スロバキア	○				○				○				10%	Used
スロベニア	○				○				○				10%	Used
スワジランド	○	○											20%	Used
セイシェル													175%	
赤道ギニア													30%	
セネガル	○				○				○				20%	Used
セルビア	○	○			○	○		◎	○	○		◎	12.50%	Used
セントキッツアンドネイビス				◎				◎				◎	45%	
セントビンセント・グレナディーン				◎				◎				◎	35%	
タイ				○				○				○	80%	
台湾													17.50%	
タジキスタン	○	○	○		○	○			○	○			5%	Used: Vehicles older than X years old
タンザニア				◎				◎				◎	25%	
チェコ	○				○				○				10%	Used
チャド													20%	

表 5　（つづき）

国・地域名	バス				乗用車				トラック				5 年経過した中古車（100 万円相当, 1800 cc, 1.2 トン程度を想定）の関税率（額）	中古車表記方法の一例
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D		
中央アフリカ													30%	
中国													25%	
チュニジア	○				○				○				free	Used
チリ													6%	
デンマーク	○				○				○				10%	Used
ドイツ	○				○				○				10%	Used
トーゴ	○				○				○				20%	Used
ドミニカ				◎	○	○		◎	○	○		◎	40%	motor vehicles manufactured less than 5 years
ドミニカ共和国													20%	
トリニダートトバゴ				◎				◎				◎	35%	
トルクメニスタン	○				○				○				2%	Used
トルコ	○				○				○				10%	Used
トンガ	○				○				○				free	Used
ナイジェリア	○	○		◎	○			◎	○			◎	20%	Used
ナミビア	○												25%	バス新車のみ New で区分
ニカラグア													10%	
ニジェール	○				○				○				20%	Used
日本													free	
ニュージーランド	○				○			○	○			○	free	Used
ネパール													80%	
ノルウェー					○				○				free	Used
バーレーン					○								5%	Used
ハイチ					○				○				10%	
パキスタン							○	○				○	75%	
パナマ	○				○				○				free	Used
バヌアツ													25%	
バハマ					○								free	Used
パプアニューギニア													free	
バミューダ													150%	
パラオ	○				○				○				5%＋250 USD	Used
パラグアイ													15%	
バルバトス				◎	○			◎				◎	45%	Used
ハンガリー	○				○				○				10%	
バングラデシュ				◎	○			○				◎	25%	Reconditiond vehicle
フィジー	○	○			○	○			○	○			32%	Used or Reconditioned Motor Vehicle
フィリピン				◎				◎				◎	30%	
フィンランド	○				○				○				10%	Used
ブータン													25%	
ブラジル				◎				◎					45%	
ブラジル													35%	
フランス	○				○				○				10%	Used
ブルガリア	○				○				○				10%	Used
ブルキナファソ	○				○				○				20%	
ブルネイ・ダルサラーム				○				○				○	free	
ブルンジ				◎				◎				◎	25%	
ベトナム				○				○				○	74%	

表 5　(つづき)

国・地域名	バス				乗用車				トラック				5 年経過した中古車(100 万円相当, 1800 cc, 1.2 トン程度を想定)の関税率(額)	中古車表記方法の一例
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D		
ベニン	○				○				○				20%	Used
ベネズエラ													40%	
ベラルーシ	○	○	○		○	○	○		○	○	○		2.9 EUR/cc	Used, older than X years from date of manufacture
ペルー													6%	
ベルギー	○				○				○				10%	Used
ポーランド	○				○				○				10%	Used
ボスニアヘルツェゴビナ	○				○	○			○				15%	Used
ボツワナ	○												25%	バス新車のみ New で区分
ボリビア													10%	
ポルトガル	○				○				○				10%	Used
香港	○				○				○				free	Used
ホンジュラス													15%	
マカオ													free	
マケドニア	○				○				○	○			5%	Used
マダガスカル	○				○				○				20%	Used
マラウイ	○	○			○				○				25%	Vehicles which have been used for a period exceeding X years
マリ	○				○				○				20%	Used
マルタ	○				○				○				10%	Used
マレーシア	○			◎	○			◎	○			◎	30%	old
南アフリカ共和国	○												25%	バス新車のみ New で区分
メキシコ	○	○			○	○			○	○			50%	Used
モーリシャス	○				○				○				free	Used
モーリタニア	○	○			○	○			○	○			20%	Used: between 2 and 10 years pld
モザンビーク													20%	
モルディブ													100%	
モルドバ	○	○			○	○			○	○			free	Used
モロッコ	○			◎	○			◎	○			◎	17.50%	Used
モンゴル													5%	
モンテネグロ	○	○			○									Used
モントセラト				○				◎				○	35%	
ヨルダン													free	
ラオス				○				○				○	40%	
ラトビア	○				○				○				10%	Used
リトアニア	○				○				○				10%	Used
リビア				○									free	
ルーマニア	○				○				○				10%	Used
ルクセンブルグ	○				○				○				10%	Used
ルワンダ				◎				◎				◎	25%	
レソト	○												25%	Used
レバノン					○	○							50 万 LBP/unit	Used
ロシア	○	○	○		○	○	○		○	○	○		25%(0.45 €/cc を下回らない)	Used

出所：World Tariff データベース

表 6　中古車コードの有無

	バス	乗用車	トラック
中古車コード有り	84	96	80
中古車コード無し	87	75	91

出所：World Tariff データベース

クダウン独自関税がない場合は○，独自関税がある場合は◎を記入した。ノックダウンを示したのは分解された中古車が流通する場合に，ノックダウンで集計される可能性が考えられるためであり，参考として記載した。

この 171 か国についていくつかの観点から再集計する[18]。中古車コードの有無は表 6 で示される。これによれば，必ずしも中古車コードを有する国は多くない。乗用車向けのものが最も中古車コードが多い。浅妻（2008）ではいずれの区分も中古車コードを有する国が 5 割を超えていたが，バスやトラックについて，中古車コードを有する国が 5 割未満となっていることが大きな変化である。なお，表 5 の右端の列で示すとおり，中古車コードの表現方法は様々である。

次に，中古車コードがある国に限定されるが，中古車独自の関税を有する国を表 7 で示した。

オーストラリア以外の全ての国では中古車に対する関税障壁となっている[19]。この表からわかるように，実は中古車輸入に対する関税障壁は一般的なものではない。またその地域も旧ソ連や旧ユーゴスラビア諸国が目立っており，偏っている。中古車の輸入を禁止している国は多いが，ロシアにおける 7 年超の中古車に対する高額な関税のように，禁止的な関税をかける場合は希なケースで，中古車輸入に限定した直接規制の場合が多いと考えられる。もちろん新車を含む自動車全体に対して高い関税をかけて輸入を規制するケースもあるが，中古車独自のものでないため，中古車に対する関税障壁とはいえないことに注意が必要である。

表 8 では，中古車輸入関税の課税対象として排気量が採用されるケースを整理した。表 5 で例として挙げた「5 年経過した中古車（100 万円相当，1800 cc，1.2 トン程度）の関税率（額）」からもある程度のことがわかるが，これ以外のカテゴリーについて課税対象として排気量が採用されているケースもあるため，改めてデータベースから集計した。排気量が課税対象となるのは CIS 諸国に限られており，表 5 からわかるように通常は定率で関税がかけられている。浅妻（2008）と同様の結果であり，排気量が課税対象となるのはごく限られたケースであるといってよい。なお，第 4 節で紹介したパキスタンのような排気量別に関税が導入されている場合であっても，中古車独自の輸入規制ではないため，ここでの検討対象とはならない。

6．まとめと課題

本稿では，第 1 節で日本からの中古車の国際流通の実態を把握することが多様な研究アプローチにとって重要であることを明らかにしたうえで，第 2 節～ 4 節でその流通量の増減と流通の変容について，仕向地の輸入規制との関係に触れながら明らかにしてきた。ここでは輸入規制の導入は，単純に流通量の増減を招くだけでなく，取扱商品の変化や仕向地の変更など流通の変容を

18　2008 年時点では 126 か国であったので大幅に増加した。
19　オーストラリアでは，30 年以上経過した輸入中古乗用車に対する関税を免除することができる。

表 7　中古車独自の関税を有する国

国名	バス	乗用車	トラック
アゼルバイジャン	○	○	○
アフガニスタン		○	
アンゴラ	○	○	○
オーストラリア		○	○
ウクライナ		○	
ウズベキスタン	○	○	○
ガーナ	○		
カザフスタン	○	○	○
クック島	○	○	○
クロアチア	○	○	
スリランカ			○
スワジランド	○		
セルビア	○	○	○
タジキスタン	○	○	○
ドミニカ		○	○
ナイジェリア	○		
フィジー	○	○	○
ベラルーシ	○	○	○
ボスニア・ヘルツェゴビナ		○	
マケドニア			○
マラウイ	○		
メキシコ	○	○	○
モーリタニア	○	○	○
モルドバ	○	○	○
モンテネグロ	○		
レバノン		○	
ロシア	○	○	○
合計	18	19	16

出所：World Tariff データベース

表 8　排気量が課税対象となるケースがある国

国名	バス	乗用車	トラック
アゼルバイジャン	○	○	○
ウズベキスタン	○	○	○
カザフスタン	○	○	○
タジキスタン	○		
ベラルーシ	○	○	○
ロシア	○	○	○
合計	6	6	5

出所：World Tariff データベース

引き起こしていることを，いくつかの事例を通して述べた。

さらに，第5節では輸入規制の整理・類型化が重要であるということを述べた上で，その一つの手法である関税による中古車輸入規制をピックアップし，この輸入規制の手法が限定的にしか適用されていないことを明らかにした。

残された課題も多い。第2節～4節は日本からの流通に限定したものである。近年韓国からの中古車輸出が増大するといった動向も見られており[20]，今後日本発の流通に限らず，世界的な流通を視野に入れた研究を行う必要がある。また日本からの流通についても，貿易統計をさらに活用し，排気量ごとの変化や価格の変化を見ることで，規制による流通への影響をより具体的に把握することができる。

また，第5節での試論に始まり，他の多くの中古車輸入規制の整理を行う必要がある。国際的な中古車流通に対する規制は，輸出国側からは品質を維持するために設けられる「輸出車検制度」がある（浅妻，2007）。一方，輸入国側では様々な理由・方法で規制が行われる。通行区分に応じたハンドル規制などの安全基準（浅妻，2008），排気ガス規制などの環境規制，ニュージーランドに見られるような防疫を根拠とした規制[21]，フィリピンに見られるような自動車製造産業を育成するための中古車輸入規制[22]，等である。これらが複合的に用いられるケースもある。カザフスタンでは自国の自動車製造産業を保護する目的で安全基準が導入されたといわれる（中谷，2007）。また，排ガス規制はミャンマーの事例でも見られるように規制を緩和する際の理由ともなり得る。規制の方法については，排ガス基準や安全基準に関する規制は直接規制となるが，第5節で明らかにしたような関税による中古車輸入規制が自国産業を保護する目的で利用されることもある（竹内・浅妻，2009）。

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

【参考文献】

浅妻裕（2013）：中古車・中古部品の国際リユース，（所収　小島道一編『国際リユースと発展途上国』（調査研究報告書）アジア経済研究所：73-96）。

浅妻裕（2011）：廃車流通と自動車静脈産業の立地変容に関する経済地理学的研究序説，『北海学園大学経済論集』58(4)：215-223。

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)：27-44。

浅妻裕（2007）：新聞報道に見る中古車輸出の歴史（前）（連載　自動車リサイクルの現実と課題41），『月刊整

20　韓国中古車輸出業協会資料（富山高等専門学校岡本勝規准教授提供）による。

21　JETROホームページ「中古車の現地輸入規則および留意点：ニュージーランド向け輸出」による（http://www.jetro.go.jp/world/oceania/nz/qa/01/04A-001225）。

22　JETROホームページ「中古車の現地輸入規則および留意点：フィリピン向け輸出」による（https://www.jetro.go.jp/world/asia/ph/qa/01/04A-041107）。

備界』38(12)：36-40。
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』75，65-81。
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』90：69-83。
浅妻裕・岡本勝規・福田友子（2012)：DETS からみるアラブ首長国連邦の中古車中継貿易,『北海学園大学経済論集』59(4)：139-150。
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))』。
阿部新（2011)：中古品貿易を考慮した廃棄物処理制度に関する政策研究の課題,『研究論叢（第 1 部・第 2 部，人文科学・社会科学・自然科学)』61：15-24。
阿部新（2010)：中継貿易拠点における中古車貿易量（前)（連載　自動車リサイクルの現実と課題　第 67 回),『月刊整備界』41(1)：74-77。
阿部新・浅妻裕（2008)：中ロ国境地域における廃車リサイクルと資源循環の実態調査,『開発論集』81：89-117。
岡本勝規（2012)：ロシア向け中古車輸出動向と輸出業者の業態変容 ── 伏木富山港周辺を事例に,『砺波散村地域研究所研究紀要』29：39-45。
岡本勝規・浅妻裕・福田友子（2013)：第 2 部　環日本海地域の港湾活性化に向けた対ロシア輸出入業者の業態転換に関する研究,（所収　福田友子編『国際的な自動車リユース・リサイクルに関する学際的研究』千葉大学大学院人文社会科学研究科)。
北見創（2011)：バングラデシュ　輸入中古車から国産新車へ（エリアリポート　世界のビジネス潮流を読む),『ジェトロセンサー』61(727)：60-61。
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』(北海学園大学）57(2)：35-63，2009 年 9 月。
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設計に関する政策研究（トヨタ財団 2005 年度研究助成報告書（助成番号 D05-R-0460))』。
外川健一（2001)：『自動車とリサイクル：自動車産業の静脈部に関する経済地理学的研究』日刊自動車新聞社。
外川健一・浅妻　裕・阿部　新（2010)：潜在的廃棄物としての日本からの中古車輸出の展開,『経済地理学年報』56(4)：66-83。
中島伸浩（2007)：内陸国に向けたゲートウエーをめざす,『ジェトロセンサー』2007 年 6 月号：19-20。
中谷勇介（2007)：ロシア内陸地域における中古車をめぐる動き（連載　自動車リサイクルの現実と課題 34),『月刊整備界』38(4)：42-45。
貫　真英（2008)：ミクロネシア連邦共和国ポンペイ州における放棄車両の状況と経済要因,『政経研究』90：88-97。
平岩幸弘（2007)：パラオ共和国における自動車リサイクルの現状 ── 輸出された日本製中古車の末路 ──,『桜美林エコノミックス』54：85-105。
福田友子（2012a)：パキスタン人 ── 可視的マイノリティの社会的上昇,（所収　樋口直人編『日本のエスニック・ビジネス』世界思想社)。
福田友子（2012b)：日本海沿岸地域におけるパキスタン人企業家の集積（第 37 回　地域社会学会大会　共生・エスニシティ部会，2012 年 5 月 3 日，慶應義塾大学三田キャンパスにて),
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。
Lucas W. Davis and Matthew E. Kahn, 2010, International Trade in Used Vehicles: The Environmental Consequence of NAFTA, *American Economic Journal: Economic Policy2*: 58-82.