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	中古車輸入制度の国際比較
著者	浅妻，裕
引用	季刊北海学園大学経済論集，56(1)：27-43
発行日	2008-06-00

Hokkai-Gakuen Organization of Knowledge Ubiquitous through Gaining Archives.

《研究ノート》

中古車輸入制度の国際比較

浅　妻　　裕

〈全体の構成〉

1．はじめに
2．各国中古車輸入規制の概観
3．各国中古車輸入関税の整理と比較
4．まとめにかえて

1．はじめに

現在，日本から大量の中古車が世界各国に輸出されている。阿部・浅妻（2007）でも述べているように，国際化する廃車（中古車）フローを的確に把握していくことは，環境保全と資源節約を実現する「循環型社会」形成の観点や，国際資源循環の適正管理の観点からは極めて重要である[1]。

筆者は，各国の中古車輸入制度が，日本からの中古車輸出市場に相当程度影響を与えていると考えている。そこで，今回，インターネット上で得られる情報を中心として，日本からの主要輸出国について，輸入に関する制度を整理してみた。各国の情報を掲載している日本貿易振興会（JETRO）ホームページの情報収集・整理に加え，各国の貿易政策を反映していると思われる「HSコード」の各国比較と考察を行った。HSコードとは〝Harmonized Commodity Description and Coding System〟（商品の名称および分類についての統一システム）の略称で，国際貿易商品の名称および分類を世界的に統一したシステムである。このシステムでは，あらゆる貿易対象品目を，まず「部」にわける。さらに「類・項・号」の2桁ずつ3段階，すなわち6桁の数字を用いて順に細分化し分類・配列している。自動車に関するものは，第17部「車両，航空機，船舶及び輸送機器関連品」のうち，上2桁が87類「鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品」，中2桁が02～04項のものが該当するとされる。大まかにいえば，02項がバス，03項が乗用車，04項がトラックである。下2桁では排気量などが区分されている。

ところで，中古車輸出市場には，各国中古車輸入に関する制度だけではなく，多様な要素が影響している。両国間の距離，輸送コストや頻度などロジスティクスに関すること，輸入国側の関税の状況，右ハンドル規制があるか否か，など多数あげられるだろう。これを整理する研究は当然必要である。

このテーマに関する学術文献は限られており，筆者の知る範囲では，塩路洋（2007）やDanilo Pelletiere and Kenneth A. Reinert（2006）がある。

前者では各港湾における木材輸入量が中古車輸出台数の動向に大きな影響を与えるとする「木材決定論」について議論している。後者では，空間経済学における重力モデルを利用し，日本の中古車輸出の変動の重要な説明変数が何であるかを分析している。移動距離や各国の輸入規制よりも輸出先国のハンドルの向きが左であることが極めて重要であるこ

表 1　2007 年の日本からの中古車輸出実績（確定値）

国　名	輸出台数
ロシア	478,802
アラブ首長国連邦	122,518
ニュージーランド	101,236
チリ	96,844
ケニア	42,341
南アフリカ共和国	38,679
ペルー	28,619
フィリピン	27,400
シンガポール	24,669
イギリス	24,253
パキスタン	21,562
バングラディシュ	18,473
マレーシア	18,418
モンゴル	17,802
ウガンダ	16,754
キプロス	15,085
スリランカ	14,208
アメリカ合衆国	13,533
タンザニア	12,970
スリナム	12,511
ジャマイカ	10,734
ドミニカ共和国	10,389
その他	134,681
合計	1,302,481

出所：財務省貿易統計

とを証明している。

いずれにしても，部分的な説明にとどまっており，また，近年の中古車輸出の急激な変化（ロシア向け輸出の急増や輸出形態，輸出台数自体の増加）によって，説得力のある議論とはいえなくなっている。

今回，中古車輸出市場の変動について正確な分析を行うための基礎情報の整理として，上記のように輸入国側の輸入規制や関税に関する状況に着目し，後の研究につなげたいと考えている。

2．各国中古車輸入規制の概観

2.1．各国輸入規制情報の整理

JETRO のホームページ（http://www.jetro.go.jp）には，各国の中古車輸入に関する規制の状況が掲載されている。日本からの主要な輸出国についてはおおよそ網羅されており，また輸出がさほどない国であっても，掲載されている場合もある。合計 39 カ国掲載されており，これらをまとめて整理した結果が表 2 である。この表に掲載されている輸出先国だけで，合計約 111 万台（2007 年の数値）となり，日本からの主要な輸出先国の多くをカバーしていると言える。

まず，この表の見方について左側の項目から順に説明する。最初に，2007 年輸出台数というのは日本の貿易統計から求めた 2007 年の数値である。表 1 と比較すれば，輸出台数上位の国はすべて含まれていることがわかる。

2 番目は，中古車輸入の可否についてである。何をもって輸入が可か否かという線引きは困難であるが，さしあたり，JETRO ホームページ上での記載で，実質的にはともかくとして，中古車輸入が禁止されているという表記がある国については，例外的な措置が存在したとしても輸入が認められないとした。また，禁止されているという記載がない国については輸入が認められるとした。

3 番目は，中古車輸入のための条件等である。中古車輸入が原則認められている国については，輸入のために必要な事項を記載し，認められていない国については，輸入が可能となる例外的な扱いについて記載している。

4 番目はハンドル規制である。3 番目と同様，中古車輸入のための条件ともいえるが，別途項目をもうけた。ハンドル規制というのは，右ハンドルあるいは左ハンドルの輸入は認めない，といった規制である。これが JETRO による輸出規制情報に掲載されてい

表 2　各国の中古車輸入規制

国名	2007 年輸出台数	(原則として)中古車輸入の可否	中古車輸入のための条件等（抜粋）	ハンドル規制	年式規制（許可されるもの）	調査時点
アメリカ合衆国	13,533	○	排ガスや車両に関する現地規制への適合が条件			2008 年 1 月
アラブ首長国連邦	122,518	○	ライセンスが必要	左ハンドルが条件であるが，再輸出の場合はその限りではない。		2007 年 12 月
アルゼンチン	4	×				2007 年 11 月
イギリス	24,253	○	EU や英国の仕様基準を満たすこと			2007 年 11 月
イタリア	45	×	EU 域内からの輸入は可能。なお走行距離 6,000 km に満たないものは新車として扱われる。			2007 年 12 月
インド	107	○	高額の関税が課される。船積前検査が必要。	右ハンドルが条件	生産日から 3 年以内	2008 年 1 月
インドネシア	4,626	○	一部貨物自動車のみ輸入可。事前の輸入許可必要			2008 年 1 月
エクアドル	0	×				2007 年 11 月
エジプト	221	○		右ハンドル車は輸入できない。	乗用車の場合，製造後 1 年未満	2007 年 12 月
オーストラリア	9,766	○	一台毎に輸入許可書が必要	原則左ハンドル輸入禁止		2007 年 12 月
カナダ	5,684	×	米国及びカナダの自動車安全基準に適合する等の条件で輸入可能。			2007 年 11 月
韓国	1,157	○	安全基準に適合することの認証等が条件			2007 年 2 月
ケニア	42,341	○	JEVIC による船積み前検査等が条件	左ハンドル禁止	製造後 8 年未満	2007 年 11 月
コスタリカ	2	○		右ハンドル車の通行禁止。ハンドル転換も極めて困難。		2007 年 11 月
コロンビア	5	×				2007 年 11 月
シンガポール	24,669	○	貿易業者としての登録が必要で，現地品質基準への適合が条件	登録には右ハンドルが条件		2007 年 12 月
スペイン	17	○	EU・スペインの型式認証の取得が条件			2007 年 12 月
スリランカ	14,208	○	JAAI による輸出前検査が条件		乗用者の場合，新車登録後 3 年半以内	2008 年 1 月
タイ	9,638	○	関税も含め厳しい輸入条件あり			2007 年 11 月
中国	1,077	×		右ハンドル車輸入禁止		2007 年 11 月
チリ	96,844	×	フリーゾーンでは，右ハンドルから左ハンドルに改造することを条件に，自由に扱うことができる。			2007 年 12 月
ナイジェリア	299	○	輸入のためのライセンス取得が条件	左ハンドル車のみ輸入可能。	製造後 8 年未満	2007 年 11 月

国名	2007 年輸出台数	(原則として)中古車輸入の可否	中古車輸入のための条件等(抜粋)	ハンドル規制	年式規制(許可されるもの)	調査時点
ニュージーランド	101,236	○	一定の品質基準・規格を満たすことが条件	左ハンドル車登録禁止		2008 年 3 月
パキスタン	21,562	×	商業ベース以外の輸入は条件つきで可能。		商業ベース以外でも製造後 3 年以内	2008 年 1 月
バングラデシュ	18,473	○	ライセンス必要。日本からの輸入の場合，JAAI 検査証明取得が条件		製造後 4 年以内。	2007 年 12 月
フィリピン	27,400	×	トラック及びバスは例外的に輸入が認められる。	右ハンドル車輸入禁止		2008 年 3 月
ブラジル	4	×				2007 年 12 月
フランス	28	○	EU の自動車型式認証の取得が条件			2007 年 11 月
ベトナム	48	○		右ハンドル車輸入禁止	製造後 5 年以内	2007 年 12 月
ベネズエラ	0	×				2007 年 11 月
ペルー	28,619	○	輸出加工区などの特別な地域での陸揚げの場合，ハンドル改造等の規制が緩和される	右ハンドル禁止(改造含め)	製造後 5 年以内(バス・トラックは 2 年以内)	2007 年 12 月
香港	7,988	○	排ガス及び騒音の現地規制への適合，ライセンスの取得が条件	右ハンドルが条件		2008 年 1 月
マレーシア	18,418	○	輸入許可を得ることが条件		製造後 2 ～ 5 年の中古車に限る	2007 年 12 月
南アフリカ共和国	38,679	×	第三国への輸出目的での扱いに限り，認められている			2007 年 12 月
ミャンマー	3,396	○	政府による輸入許可が条件			2007 年 12 月
メキシコ	17	×	ピックアップトラックと，米国・カナダ・メキシコ製の中古車に限って，一定の条件で許可等		許可の場合，10～15 年前の年式のもの	2007 年 12 月
ラオス	648	○	輸入のためのライセンス取得が条件	右ハンドル禁止	製造後 3 ～ 4 年以内に限る	2007 年 11 月
ルーマニア	15	○	輸入ライセンス取得等が条件。輸入中古車の車両登録に高額の税金がかかる。			2008 年 2 月
ロシア	478,802	○	国家による車両規格への適合が条件			2008 年 1 月

出所：JETRO ホームページ，財務省貿易統計
注：この表は JETRO ホームページに記載されている情報を，比較のために著者なりにまとめたものである。正確な情報は直接 JETRO ホームページや各国関係機関の web サイト等参照のこと。

る。もちろん，記載されていないケースもあろう。

5 番目に年式規制である。年式規制とは，主に製造年からの経過年数で輸入を認めるか否かを規定しているものである。これも 3 番目の中古車輸入のための条件に含まれるが，別途項目を設けた。自動車産業の振興等の事情で，どの程度の年式の輸入禁止が望ましいのかというのは各国で異なっている。低年式の中古車輸入を禁止する傾向が強いとはいえ，10 年超の低年式のもののみ輸入可，といった措置をとっている国もある。

最後に，6 番目の項目には，JETRO による調査年月日を記載した。各国の貿易政策は

頻繁に変更されるものであり，中古車輸入も例外ではない。実際，今回の調査の最中に，記載事項の変更がみられたケースもあった。その意味では，月日単位でいつの時点の調査かということが重要である。一方で，この表に記載した事項が最新のものであるとは言い切れないので，注意が必要である。

これらの整理を通じてわかったことを，2.2.以降で述べる。

2.2. 中古車輸入の許可について

表2からわかるように，輸入が許可されている国が26カ国であり，禁止されている国が13カ国である。輸入が許可されている国が多いのは，日本から輸出が多い国を中心として，規制の状況が掲載されているためであり，これをもって一般的に中古車輸入が許可されている国が多いとは言い切れない。また，許可されていても，輸入の条件が厳しく制限されているケースや，高額の関税が課されているケースもあり，実際の状況は様々である。

一例としてオーストラリアの規制を紹介する。以下JETROホームページからの引用である。

「Motor Vehicle Standard Act 1989により，オーストラリア国内を走行する自動車は，車種毎にThe Australian Design Rules (ADR) に定める安全および環境基準等に合致しなければならず，連邦運輸地方サービス省自動車安全基準部の輸入許可がなければ自動車の輸入は出来ません。中古車については，ADRへの合致を車種（バルク）により承認するのは不適当であり，一台毎の検査と承認が安全および環境基準等の確保に必要との観点から，Motor Vehicle Standards Act Amendment Act 2001（2002年4月施行）により，Specialist and Enthusiast Vehicles Scheme (SEVS) 適格基準に合致する中古車種のみが輸入許可を受け，Registered Automotive Workshop (RAW) により自動車毎に承認されます。なお，ADRに適合した形で生産され，オーストラリアで販売された実績のある車種の中古車については，ADR適合書（Letter of Compliance）をCPA（Compliance Plate Approval）保有会社から取付けることにより輸入許可申請を行うことができます。1988年末までに製造された中古車は制限なく輸入できますが，輸入許可取得は必要です。」

要するに，輸入は許可するが，その許可は自動車一台ごとに基準を満たしていることが必要であること，ただし，特別の書類（この場合はADRの適合証）の添付で厳しい条件が緩和されるということが記載されている。この規制があるために，同じく右ハンドル国であるニュージーランドには，日本から2007年の数値で10万台を超える中古車が輸出されているのに対して，オーストラリア向け中古車輸出は9,766台にとどまっている。

これは一例であるが，このように，輸入が許可されていても実際には困難を伴うケースがある。

なお，EU加盟国では基本的に輸入が認められているようだ。統一された中古車輸入に関する規定があるわけではないが，輸入可能な車両の条件に関する各国の規定はEUの指令に沿っているため，共通点が多い。表には複数のEU加盟国が記載されており，許可されている国の数を増加させている。ただし，イタリアのみ，EU域外からの輸入が原則認められていない。

2.3. 中古車輸入が禁止されている国への輸出

表から明らかなように，輸入が認められていなくても，多くの国で日本からの輸出がカウントされている。例外的な措置を適用するための条件を満たしたケースであるが，「例外」といえない程の相当の輸出がみられるケースもある。具体的にはチリ，パキスタン，フィリピン，南アフリカ共和国，である。

チリについては，最北端にあるイキケ市，最南端にあるプンタアレーナス市にあるフリートレードゾーン等で中古車の扱いが認められている。イキケは南米大陸最大の自由貿易区域である。とりわけ，日本からの中古車供給がイキケのフリーゾーン拡大を牽引しているとされる。

2007年における日本からの現地への輸入額は，3億6,120万ドルで対前年比29.5%増，品目別では自動車が実に全体の80.2%を占め，さらにその大半が中古車であるとされる。また，日本からの輸入品がどの国に再輸出されるかということを見ると，ボリビア向けが2007年の総輸出額のうち68%，次いでパラグアイ向けが17%となっている。その他，チリ国内やペルーにも移出・輸出されている（日刊通商弘報，2008年2月12日)。つまり，統計上はチリ向けの輸出とされても，実際は南米諸国で利用されているということである。

パキスタンでは，パキスタン国籍を有するものについて，ギフト，別送貨物，あるいは(外国からの）住居移転のために個人が輸入するケースと，外国籍のものがパキスタン国内で雇用契約を結んだ上で，住居移転のために輸入するケースしか認められていない。パキスタン人は同族ネットワークが強く，これを活かして，日本から世界各国に中古車輸出をしていることはよく知られているところである。事実上のビジネスではあっても，同族ネットワークを活用して，手続きとしては個人が輸入した形態をとっている可能性もある。詳細は不明であり，別の機会の論ずることとしたい。

フィリピンについても，厳しい輸入規制があり，右ハンドルの輸入もできない状況であるが，なぜ大量の輸出が行われているのか，詳しくはよくわからない。フィリピン向け輸出は現地日本人業者によって古くから行われており，歴史的な背景も含めて今後の調査課題である。

南アフリカでも中古車輸入が禁止されているが，西アフリカ諸国を中心とした第三国向けに輸出されており，この関係で相当の数字が計上されている。

なお，中古車輸入が許可されているが，日本からの輸出台数がさほど計上されていない場合も多い。これは，そもそも日本製中古車への需要が少ないこと，右ハンドル規制のために輸入ができないこと，高額の関税が課されていること，などが原因として考えられる。

2.4. ハンドル規制と輸入の関係

ハンドル規制と輸入台数は相当の関係があるといってよい。表からわかるように，コスタリカやエジプト，ナイジェリアといった右ハンドル車の輸入や改造，使用が制限されている国々では，中古車輸入が認められているにも関わらず，日本からの輸出台数が少ない。表には掲載されていないが，カザフスタンでの右ハンドル車輸入規制の導入はこの関係を顕著に表しており，経緯を紹介しておきたい[2]。

日本側の貿易統計によると，2005年のカザフスタン向け中古車輸出台数は16,970台，2006年は47,067台と急増していた。

ところが，2006年11月13日，内務省より，2007年1月から中古車輸入が禁止されるということが発表された。さらに右ハンドル車の走行規制も2009年に導入される。これは右ハンドル車が引き起こす事故の急増を受けての対応である。カザフスタンを含めたCIS諸国では右側通行（左ハンドル車）が通行規則となっているが，旧首都のアルマトイでは，日本からの輸入中古車が路上の車の半数以上を占めるという。

一方，実際には，道路交通上の安全対策は建前であるとの見方もある。2005年6月以降，東カザフスタン州ウスチ・カメノゴルスク市に立地する自動車組み立て工場「アジ

ア・オート」が，チェコ・シュコダのセダン「オクタヴィア」と「スペルブ」を生産している。しかし，2006年の組み立て台数はそれぞれ1,500台と300台であり，極めて少ない台数にとどまっているとされる。よって今回の対策を機に，生産台数を増加させる狙いがあるとも考えられる。

輸入ビジネスにも深刻な影響が出たようである。当時，カザフスタン向けの中古車のかなりの部分が中国の連雲港（江蘇省）から陸揚げされ，中国内を通る鉄道によって輸送されていた。しかし，この措置をうけて，ある日系現地輸入法人では，2006年中の商品の到着が不確実なので全車両の輸入をキャンセルしたという（日刊通商弘報，2006年11月17日）。また，もう一つの主要ルートであった，ウラジオストクからシベリア鉄道経由での輸入に関しても，規制が導入されたことで，カザフスタン向け中古車がロシア国内に半年間も滞留したといった報道や，カザフスタンへの鉄道輸送のための運送会社が倒産したという報道もみられた。

結果として，2007年の日本からカザフスタン向けの中古車輸出台数は916台へと激減した。

以上が，カザフスタンにおける右ハンドル車輸入規制の経緯であるが，2007年にも日本からの輸出台数が計上されているということは，これらの車両が右ハンドル車だとすれば規制の適用を受けない車両があったことになる。これはカザフスタンに限ったことではない。例外的な措置がどのようなケースで実施されるのか個別事情ということもあり，不明である。

右ハンドル車の輸入規制がかかっている国のうち，ペルーについては注意が必要である。「輸出加工区」または「タクナ・フリーゾーン」といった特別の地域に搬入される中古車については，ハンドル変換の作業が認められている。ペルーへ輸入が許可される中古乗用車には選択消費税（ISC）30%が賦課されるが，上記の特別の地域において，右ハンドルから左ハンドルへの変換作業が行われる場合は，ISCが免除される。つまり，ペルーの中古車市場では，日本からの輸出が非常に有利な状況となっている。なお，新車の輸入であっても，ISCが10%かかってくるケースがあるため，税制が中古車に有利で公平性を欠いているとの指摘もある[3]。

2.5. 現地基準への適合の問題

中古車輸出の場合，現地で適正に利用されるための基準に適合しているかどうかが問題になる。この観点から，あらかじめ船積み国での検査証明書やそれに類する書類を求めている国もある。今回調査した範囲では，インド，インドネシア，ケニア，スリランカ，バングラデシュがこれに該当する。日本の場合，これらの検査を行っている機関は㈶日本自動車査定協会（JAAI），㈱日本輸出自動車検査センター（JEVIC），㈳日本海事検定協会，セイフティテック㈲である。これらの要件が科された場合，日本国内における輸出前の費用が相当かかってくるために，中古車輸出市場の動向に少なくない影響を与えているであろう。一方で，輸出国側の責任という観点からは，船積み前の検査をより広く普及させるべきである，という考え方もあり得る。

3．各国中古車輸入関税の整理と比較

3.1. World Tariffを利用した関税制度の整理

中古車の輸入規制には，2．で述べたような非関税の障壁に加え，関税を利用した障壁がある。各国の中古車輸入に関する関税の状況を見るには，米国FedEx Trade Networks社が提供している世界126カ国・地域の関税率情報データベース〝World Tariff〟が便利である[4]。現在は，日本からのアクセスであれば，ユーザー登録のみで利用できるよう

になっている。

このデータベースは HS コードによる商品の分類を行っている。自動車の HS コードは，上 4 桁 8702 がバス，8703 が乗用車，8704 がトラックに該当する。このコードが今回の調査対象となる。なお，HS コードは 6 桁で構成されており，それぞれの下 2 桁では排気量などを区分している。

しかしながら，これだけでは，例えば新車や中古車の違いが表示できない。そこで各国は，7 桁以下に独自のコードを設け，中古車か新車か，ノックダウンか完成車か，重量がどの程度か，といった区分を設けている。この 7 桁以下に各国の貿易政策や関税政策が反映されているともいえる。例示すると，ロシアでのコード番号〝8703.22.901.0″は，1,001 cc から 1,500 cc の中古車（ガソリン車）を示す。また日本でのコード番号〝8704.21.000″は，未整地走行用のダンプカー以外のトラックのうち，ディーゼルかセミディーゼル車の 5 トン未満のものを指す。

このように各国の事情を反映して 7 桁以下で独自のコードが割り当てられている。その上で，各コードに該当する関税額を決め，データベース上に記載している[5]。中古車に関しては，中古車独自のコードを設けているケースとそうでないケースがある。表 3 は，World Tariff 掲載の 126 カ国・地域について，バス・乗用車・トラックそれぞれの関連情報を整理したものである。各項目は次のこ

表 3　World Tariff の各国情報整理

	8702（バス）			8703（乗用車）			8704（トラック）			1,800 cc ガソリン車関税率（額）（セダン，中古車）
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
アイルランド	○			○			○			10%
アゼルバイジャン	◎	○		◎	○		◎	○		1 cc あたり 0.7 USD
アメリカ合衆国				○						25%
アラブ首長国連邦				○						5%
アルジェリア			◎			◎			◎	30%
アルゼンチン										35%
アルメニア	○			○			○			10%
アンゴラ	◎			◎			◎			20%
イギリス	○			○			○			10%
イスラエル										7%
イタリア	○			○			○			10%
イラン										0%
インド						◎				100%
インドネシア			◎			◎			◎	55%
ウクライナ	○			○			○			25%
ウズベキスタン	◎	○		◎	○		◎	○		30%＋1 cc あたり 1.2 USD
ウルグアイ										23%
エクアドル			◎			◎			◎	35%
エジプト										135%

	8702（バス）			8703（乗用車）			8704（トラック）			1,800 cc ガソリン車関税率（額）（セダン，中古車）
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
エストニア	○			○			○			10%
エルサルバドル										25%
オーストラリア				◎			○		○	10%＋12,000 AUD
オーストリア	○			○			○			10%
オマーン										5%
オランダ	○			○			○			10%
ガーナ	○			○			○			5%
カザフスタン	○	○		○	○		○			10%
カタール										5%
カナダ				○						6.1%
ガボン										30%
韓国	○			○			○			8%
カンボジア			○			○			○	35%
キプロス	○			○			○			10%
ギヤナ			◎			◎			◎	45%
キューバ										15%
ギリシャ	○			○			○			10%
キルギスタン	◎			○			○			10%
グアテマラ										20%
クウェート				○						5%
グルジア	○			○			○			0%
クロアチア	◎			◎			○			12%
ケニヤ			◎			◎			◎	25%
コートジボワール	○			○			○			20%
コスタリカ	○			○			○			0%
コロンビア										35%
サウジアラビア				○						5%
ジャマイカ			◎			◎			◎	40%
シンガポール			○			○			○	0%
スイス										100 kg につき 12 CHF
スウェーデン	○			○			○			10%
スペイン	○			○			○			10%
スリランカ	○		◎	○			○			28%
スロバキア	○			○			○			10%
スロベニア	○			○			○			10%
セネガル	○			○			○			20%
セルビア	◎			◎		◎	◎		◎	20%
セントルシア			◎			◎			◎	35%

	8702 (バス)			8703 (乗用車)			8704 (トラック)			1,800 cc ガソリン車関税率（額）(セダン，中古車)
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
タイ			○			○			○	80%
台湾										30%
タジキスタン	◎	○		◎			◎			7%
タンザニア			◎			◎			◎	25%
チェコ	○			○			○			10%
中国										25%
チュニジア	○			—	—	—	○			—
チリ										6%
デンマーク	○			○			○			10%
ドイツ	○			○			○			10%
ドミニカ共和国										20%
トリニダードトバゴ			◎			◎			◎	35%
トルクメニスタン	○			○			○			5%
トルコ	○			○			○			10%
ナイジェリア			◎			◎			◎	50%
ニカラグア				—	—	—				—
日本										0%
ニュージーランド	○			○		○	○		◎	15%
ノルウェー				○			○			0%
バーレーン										5%
ハイチ	○			○			○			10%
パキスタン			○			○			○	90%
パナマ	○			○			○			18%
バハマ				○						50%
パプアニューギニア										0%
バミューダ										75%
パラグアイ										20%
バルバドス			◎	—	—	—			◎	—
ハンガリー	○			○			○			10%
バングラデシュ			◎			○			◎	25%
フィジー	◎			◎			◎			27%または 11,150 FJD のいずれか大きい方
フィリピン	—	—	—	○		○	○		○	30%
フィンランド	○			○			○			10%
ブラジル										35%
フランス	○			○			○			10%
ブルガリア	○			○			○			10%
ブルネイ・ダルサラーム			○			○			○	0%
ベトナム			◎			◎			◎	83%

	8702（バス）			8703（乗用車）			8704（トラック）			1,800 cc ガソリン車関税率（額）（セダン，中古車）
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
ベネズエラ				−	−	−				−
ベラルーシ	−	−	−	−	−	−	−	−	−	−
ベリーズ			◎			◎			◎	45%
ペルー										9%
ベルギー	○			○			○			10%
ポーランド	○			○			○			10%
ボスニア・ヘルツェゴビナ	◎			◎		◎	○			15%
ボリビア										10%
ポルトガル	○			○			○			10%
香港				○			○			0%
ホンジュラス										20%
マケドニア	◎			◎			◎			10%
マルタ	○			○			○			10%
マレーシア	○		◎	○		◎	○		◎	30%
南アフリカ共和国										29%
メキシコ							◎			50%
モーリシャス	○			○			○		◎	0%
モーリタニア	◎			◎			◎			20%
モザンビーク										20%
モルドバ	○			○			○			3%
モロッコ	○		◎	○		◎	○		◎	32.5%
モンテネグロ	○			○			○			0%
ヨルダン										5%
ラオス			○			○			○	40%
ラトビア	○			○			○			10%
リトアニア	○			○			○			10%
リビア									○	0%
ルーマニア	○			○			○			10%
ルクセンブルグ	○			○			○			10%
レバノン				○						500,000 LBP/unit
ロシア	◎	○		◎	○		◎	○		25%

（出所）World Tariff データベースより著者作成。2008 年 4 月時点の情報による。

とを区別している。

A：空欄→新車・中古車区分がない。
　○→データベース上，新車・中古車区分があるが，関税率（額）は変わらない[6]。
　◎→データベース上，新車・中古車区分あり，関税率（額）が異なる場合がある。

B：空欄→排気量が課税ベースとはならない。
　○→排気量が課税ベースとなるケースがある。

C：空欄→ノックダウン輸入の区分なし。
　○→ノックダウン区分があるが，関税額（率）は変わらない。
　◎→ノックダウン区分と，独自関税あり

Cの項目は，本稿の趣旨とはやや異なるのだが，参考までに記載した。これを設けた理由は，この項目に国家の自動車産業政策がよく反映されているためである。ノックダウン生産は，他国から自動車の主要部品を輸入し，現地では組み立てを中心とした加工を行い販売する形態である。自動車部品産業が十分発達していないが，自動車産業の振興を図りたい途上国で用いられることが多い。中古車輸入を規制することで自国の自動車産業を発展させる方法もあれば，CKD輸入の促進の方法もある。なお，ここではノックダウンは，CKD（コンプリートノックダウン）を指している。

さらに，補足情報として，1,800 cc乗用車（セダン，中古車）の関税額を記載した。8703乗用車コードにおけるB欄とも関連するが，多くは通関価格に対する税率で課税される中で，排気量に対して課税されるケースがある。2カ国がそのような記載になっている。この項目を見れば自動車（中古車）に対する関税障壁がどの程度なのかを推測することができる。

3.2. 新車・中古車の区分について

自動車を輸入する際，通関統計として中古車が把握されるためには中古車専用のコードを持つ必要がある。また，国家の政策として中古車輸入を関税障壁によって抑制したいと考えている場合，このコード区分はほとんど必須である[7]。ここでは中古車専用のコードのことを「中古車コード」と呼ぼう。

この観点から，表3をまとめなおしたものが表4である。この表から以下のことがわかる。

表4　中古車コードの有無と関税

	バス	乗用車	トラック
新車・中古車区分なし	63	50	60
新車・中古車区分があり，かつ税率（額）が異なる場合がある	13	13	10
新車・中古車区分があるが，税率（額）は同じ	48	58	55
データなし	2	5	1
合計	126	126	126

①126カ国のうち，バス，乗用車，トラックいずれも，半数程度が中古車コードを保有している
②バス，乗用車，トラックのうち，乗用車に対する中古車コードの適用がもっとも多い。
③中古車コードを利用して関税障壁を設けている国は全体から見れば極一部である。バスで13カ国，乗用車で13カ国，トラックで10カ国である。他の大多数の国では通関統計整備上の都合で設置されているところが多いといえる。

次に，表2と表3を比較して，中古車コードを有することと，中古車の輸入規制が関係あるかを見てみた。両方の表に掲載されている国は38カ国である[8]。

原則的に輸入が禁止されている13カ国において，バス・乗用車・トラック全てで中古車コードを有する国はイタリアのみである。フィリピンは乗用車とトラック，カナダは乗用車，メキシコはトラックについて，中古車コードを有するがいずれも部分的なものである。さらに上記のイタリアについては，EU域内からの輸入は禁止されていない。これらのことから，中古車輸入が禁止されている国では，中古車コードが存在しないケースが極めて多いといえる。輸入が禁止されている以上，コードが意味を成さないためであると思われる。

一方，輸入が許可されている25カ国につ

いて，バス，乗用車，トラック全てで中古車コードを有する国が9カ国，部分的な適用が4カ国，コードが存在しない国が12カ国である。中古車輸入が認められていることと，中古車コードを有することは深い関係がないといえる。中古車輸入に対して関税障壁を設ける場合にはコード導入が必須であるが，これは上記③でみたように少数派である。関税障壁がない場合には，コードを導入するか否かはそれぞれの国の通関統計整備上の事情にすぎないため，このような結果となると思われる。ちなみに，日本は中古車輸入が認められているが，中古車コードは存在しない[9]。

3.3. 中古車輸入に対する関税障壁

表3からは，中古車輸入に対する関税障壁の導入状況がわかる。中古車輸入に対する関税は，基本的には通関価格に対する一定の割合で課税されている。この割合が同じスペックの新車よりも中古車の方が高くなっているケースは中古車輸入に対する関税障壁といえる。また，新車であれ中古車であれ同じスペックの自動車に定額で課税されるケースも中古車に対する関税障壁といえるかもしれない。中古車は相対的に輸入価格が安価であると想定されるため，実際の負担率としては大きくなるためである。あるいは排気量，例えば1ccあたりに対して課税される場合も同様のことがいえる。

表3を元に，この関税障壁に絞って整理したのが表5である[10]。

バス，乗用車，トラック少なくともひとつで関税障壁を導入している国をリストアップし，該当するところに○を記載した。

この表から明らかなように，実は中古車輸入に対する関税障壁が一般的でないことがわかる。リストアップした14カ国のうち，5カ国がCIS諸国，4カ国が旧ユーゴスラビア諸国である。

別の表現をすれば，新車であろうと中古車であろうと同様の関税率となっている国が多数である。もちろん，自動車そのものに対して高い関税率をかけて輸入を抑制するケースは多くあるが，中古車独自の関税ではないことに注意が必要である。

表5　中古車輸入に対する関税障壁がある国々

国名	バス	乗用車	トラック
アゼルバイジャン	○	○	○
アンゴラ	○	○	○
ウズベキスタン	○	○	○
オーストラリア		○	
キルギスタン	○		
クロアチア	○	○	
セルビア	○	○	○
タジキスタン	○	○	○
フィジー	○	○	○
ボスニア・ヘルツェゴビナ	○	○	
マケドニア	○	○	○
メキシコ	○	○	○
モーリタニア	○	○	○
ロシア	○	○	○
合計	13カ国	13カ国	10カ国

表6　排気量が課税ベースとなるケースがある国々

	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	○		
ロシア	○	○	○

3.4. 輸入自動車の排気量に対する課税

排気量が課税ベースとなるケースは多くはない。表6は，表3のB欄に○が記載されている国を整理しなおしたものである。バスは5カ国，乗用車は4カ国，トラックは3カ国のみである。排気量に対して課税されているケースがある国では，表3のA欄に関し，ほぼデータベース上で新車と中古車に対する関税の違いがわかるようになっている[11]。例え

ば，ロシアにおいては，データベース上，1,001～1,500 cc の乗用車であれば，新車に対しては通関価格の25%の関税であるのに対し，中古車（ただし製造後7年を越えるもの）に対しては1 cc あたり1.5 EUR の関税が適用されている。よってA欄が◎となり，B欄が○となる。

関税障壁のケースと同様，排気量が課税ベースとなる国は地域的に極限られ，全てがCIS 諸国となっている。

3.5. 中古車の定義について

新車と中古車でコードが区別されていても，その基準は世界各国で統一されているわけではない。World Tariff データベース上の表記では，Used が最も一般的だが Old や Secondhand, Reconditioned といった表記が見られる。他に，Manufactured at least 10 model years ago（メキシコ）や，More than X years old but not more than Y years old（ガーナ）といったように，データベース上に具体的な経過年数が記載されているケースもある。

さらに，データベースに付属する注釈にて，Used 等の用語について詳しく説明している場合がある。例えば，ロシア，ウズベキスタン，キルギスタン，グルジア，タジキスタンでは製造後3年以上経過したものを中古車として定義している[12]。これらの国では3年に満たないものは新車の扱いになっているようだ。表7では，データベース上の126カ国のうち，注釈欄にて Used 等中古車を表す用語に説明を加え，定義づけを行っている国の数を掲載した。

この結果からは，具体的な製造後の経過年数（X Years Old など）が World Tariff データベース上にそのまま記載されている場合を除いて，多くの国で「中古車とは何か」ということが不明であることがわかる。別途各国独自の定義がある可能性もある[13]。これについては今後の検討課題としたい[14]。

表7　中古車定義を有する国と有しない国の数

	バス	乗用車	トラック
中古車の定義あり	6	7	6
中古車の定義なし	118	116	120
データなし	2	3	0
合計	126	126	126

中古車に限らず，世界の通関統計を調べると，輸出元国と輸出先国の数量データが食い違う，といった問題は多々あるようだ。中古車においても同様の問題が発生している。統計の差異の発生には様々な要因が絡んでいるが，商品の定義の違いはこの差異を説明する際には重要になってくると思われる[15]。

3.6. 経過年数による中古車コードの区分

3.5.とも関連するが，中古車の定義は，一国で1種類というわけではない。経過年数で何段階にも中古車を定義し，細かくコードを分けているケースがある。

まずは，CIS 諸国でこのような状況がある。ロシア，カザフスタン，キルギスタン，タジキスタンでは，乗用車の場合，製造後7年超の中古車に別コードを作成しており，さらに独自の関税をかけている[16]。例えばロシアの場合，1,799 cc の乗用車に対し，製造後7年以下の中古車であれば，通関価格の25%か0.45 EUR/cc のいずれか大きい方の課税であるが，製造後7年を超えると，1 cc あたり1.6 EUR の関税がかかってくる。このケースでは7年超の中古車の輸入を制限する目的で，中古車コードを複数設けている。

同じ CIS 諸国のウクライナでは，乗用車の経年数が5年を超えているかどうかで Used のコードを細分化している。

アフリカのモーリタニアやガーナでは，中古車コードをさらに細分化し，三段階となっている。

ユニークなのが，オーストラリアである。

乗用車の中古車コードは5年を区切りに細分化されるケースがある。加えて，データベース欄外の注釈にて，乗用車やある条件を満たしたトラックで車齢製造後30年経過しているものは関税がかからない，と記載されている。これまで見たCIS諸国などでは，自動車が古くなれば関税が高くなっているが，オーストラリアは逆である。珍しい事例であるといえる。

4．まとめにかえて

今回の調査ではいくつかの点が明らかになった。

①中古車の輸入規制は，安全基準や環境基準，輸入ライセンスの導入といった非関税的な障壁で実施される場合がほとんどであることがわかった。CIS諸国と旧ユーゴスラビア諸国を中心に実施されている中古車輸入に対する関税障壁は珍しい事例である。

②輸入が許可されていても日本からの輸入台数が少ない国がある一方で，輸入が禁止されていても，日本から大量の中古車が輸入されるケースがある。前者についてはハンドル規制，許可のための要件が厳格であること，本稿では詳しく触れていないが日本製中古車に対する需要が少ないことがあげられる。後者については，それを可能とする例外的な措置の存在について言及した。

③中古車独自の通関コードを有する国は多くはない。このことは，今や国際資源循環を巡る議論で重要な位置を占める自動車の国際フローの把握を困難なものとしている。

④通関コードが各国で異なる理由として，中古車の輸入規制やCKD輸入の促進により，国内関連産業の育成を図るという各国の政策的な意図が働いているケースがあると推測される。

⑤中古車の定義が多様であり，自動車の国際フローの把握に困難をもたらす可能性がある。中古車の定義にも各国の政策的な意図が働いているケースがあると思われる。

次に，今後の課題をあげておく。

①中古車輸入の際にかかってくる関税はその相手国によって異なっている。今回はこの点は一切無視した。特に日本との関係で，各国でどのような関税が適用されているのか，改めて整理する必要がある。

②日本からの中古車輸出が日本国内の使用済自動車市場を混乱させているという見方もある。国内的な要因についてはこれまで様々なところで論じられているが，輸出先国の事情を踏まえた考察はほとんどなされていない。今回の研究をきっかけとして，この点も考慮しつつ，適切な資源循環のあり方を考えていく必要がある。

③自動車に対する排ガス規制が強化されてきていることと，自動車の電子化が進んでいることなどの理由で，単純なカスケード利用が困難になりつつあるのではないか。各国におけるこれらの規制の動向をより詳細に把握し，整理していく必要がある。

④中古車輸入制度と，貿易統計による数量データを比較分析する。重力モデルの適用など，その方法も含めて，どのような規制が世界的な中古車フローに影響を及ぼしているのかを把握する必要がある。

〈付記〉

本稿は浅妻裕（2008）に大幅に加筆・修正したものである。

〈参考文献〉

浅妻裕（2008）「各国の中古車輸入規制と関税の状況について」『月刊整備界』第39巻5号，pp 34-38.

阿部新・浅妻裕（2007）「中古車輸出市場の形成と発展に関する予備的考察」『北海学園大学経済論

集』第 55 巻 3 号，pp 59-84.
浅妻裕・阿部新（2007）「北海道における使用済自動車市場と流通量に関する研究」『北海学園大学経済論集』第 55 巻 1 号，pp.55-88.
塩路洋（2006）「舞鶴港からの中古車輸出の拡大に向けて」日本海対岸貿易研究会・京都大学経済学研究科上海研究センター『日本海対岸貿易の可能性について』，pp 17-25.
Danilo Pelletiere and Kenneth A. Reinert, World Trade in Used Automobiles: A Gravity Analysis of Japanese and US Exports, Asian Economic Journal, Vol. 20 No. 2, 161-172, 2006.

【注】

[1] 新車輸出や日本のメーカーによる海外現地生産ではなく，中古車（廃車）の輸出動向のみを研究対象とするのは，新車が輸出・販売されるケースと，中古車が輸出・販売されるケースとでは，メーカーやディーラーの自動車の適正利用・廃棄に関する責任に根本的な差異があるためである。さらに，現実的な問題として，新車輸出や海外現地生産の場合，いわゆる先進国向けが多数を占める。一般的には，それらの国では適正な利用や廃棄に関する制度があり，運用もされている。しかし，中古車や廃車の場合は，カスケード利用のため，そういった制度が未発達の国に輸出されるケースが多い。この問題については改めて整理してみたい。

[2] JETRO 通商弘報（2006 年 11 月 17 日）による

[3] 貿易・投資円滑化ビジネス協議会（http://www.jmcti.org/mondai/）等による。

[4] URL は http://www.worldtariff.com である。

[5] 本稿でいう「関税」とは基本関税のことを指す。付加価値税，物品税，通関手数料，中古車登録料などは含まない。なお，課税ベースは輸入の際の通関価格であり，基本的に運賃・保険料込みの価格（CIF, Cost Insurance and Freight）となっている。

[6] 税率には，World Tariff 記載の MFN 税率（WTO 協定に基づく最恵国待遇）を記載している。これらのほかに基本税率，開発途上国に対する特恵税率，二国間あるいは多国間経済協定に基づく税率（例えば日タイ EPA 協定に基づく税率）などがあり，取引する相手国によって税率が異なってくる。

[7] 筆者が調べた範囲では，唯一の例外がメキシコである。3,400 kg を超えるピックアップトラックのみ中古コードが存在するが，その他のバス，乗用車，トラックいずれも特定のスペックの自動車に対して，コードの一覧に付属する注釈にて関税障壁が設られている。次のように記載されている。
The duty rate for used vehicles of this classification is calculated, based on the age of the vehicle, as follows:
5 years old - 1% plus US$300
6 years old - 1% plus US$250
7 years old - 1% plus US$200
8 years old - 1% plus US$150
9 years old - 1% plus US$100
10 years old or older - 1% plus US$ 50

[8] 表 2 に掲載されている国のうち，ミャンマーのみ World Tariff のサービスに含まれていない。

[9] 輸出用の HS コードでは，2001 年から中古車区分を設けている。

[10] 表 5 で整理しているのは，あくまでも表 3 の A 欄で◎がついている国であり，注意が必要である。この◎の記載がなくとも，B 欄に○がついている，つまり排気量に対する関税が導入されている場合は中古車輸入に対する関税障壁がかかっているとの理解もできる。ただし，このようなケースはカザフスタンのみである。カザフスタンは乗用車に対してデータベース上新車・中古車問わず一律 10%の課税となっているが，その 10%の数値に対し，「関税額が 1 cc あたり 0.1 EUR を下回らないように」旨注意書きがある。価格の安い中古車であれば，実際には 1 cc あたり 0.1 EUR 課税されるケースも出てくると考えられ，表 5 には記載していないが，カザフスタンは中古車輸入に対する関税障壁のある国ともいえる。

[11] 筆者の調べた範囲では，唯一の例外が，注 10 に記載しているカザフスタンの事例である。

[12] "The term "used" applies to vehicles more than 3 years old, regardless of mileage" と記載されている。

[13] JETRO ホームページの中古車輸入規制に関するページにも，中古車の定義に相当する内容が記載されている場合がある。例えば，イタリアでは，

走行距離6,000 km未満の自動車はHSコード上新車と扱われる。つまり，製造年如何に関わらず，走行距離6,000 km以上の自動車は，輸入時にUsedのコードが割り当てられるということである。

[14]「中古車とは何か」という問いに答えるのは簡単ではない。日本でも使用済自動車と中古車のジャッジをめぐって，中古車取引の現場で混乱が起きているケースがあったり（詳しくは浅妻・阿部（2007）参照），業界では「新古車」というカテゴリーも存在したりする。

[15] 調査時点のタイムラグ，「少額貨物」のように国によっては統計上の数値として表面化しないものの存在，などがあげられる。中古車の各国輸出入統計の比較とその差異の発生要因の分析は重要な研究領域であり，今後の課題としたい。

[16] 同じCIS諸国のモルドバも，中古乗用車について製造後7年を区切りとして関税を変えている。ただし，コードは単なるUsedで同一であり，各Usedコードの注釈にて，このことが記載されている。