

タイトル	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
著者	竹内，啓介；浅妻，裕
引用	季刊北海学園大学経済論集，57(2)：35-63
発行日	2009-09-25

《論説》

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 —

竹 内 啓 介・浅 妻 裕

〈全体の構成〉

1. はじめに
2. 現代ロシアの政治経済 — フルシチョフからメドベージェフまで —
3. ロシアの自動車産業と市場
4. ロシア向け中古車輸出の現状
5. 中古車輸入ビジネス
6. 自動車解体・自動車部品輸入の状況
7. 鉄・非鉄スクラップの動向
8. 世界の自動車産業の今後と日ロ間中古車・中古部品貿易

1. はじめに

1.1. 本稿のテーマ

北方領土問題をはじめ、日ロ間には依然として難しい問題が横たわっている。しかし、ビジネスを通じた交流は脈々と続いており、近年では特に中古車輸出の増大が注目されてきた。

日本は、新車輸出同様、世界全体の中古車貿易量の25%（世界第一位）を占める中古車輸出大国である¹。また、輸出先は、2008年の実績で、世界196カ国（地域）に上る。歴史的に見ると、日本からの中古車輸出台数の変化には、中古車輸入に関する各国の制度の変更が大きく影響している²。そういった制度の変更が、各国内の政治経済的な利害を背景に実施されているものだとすれば、それらの国の政治経済情勢に無関心であってはならないといえる。例えば、ある国が純国産車の生産に力を入れようとしている場合や、外

資導入によって国内での製造を目指す場合は、一般的にいえば、中古車や新車が国外から流入する状況は当該国政府にとっては好ましくないといえよう。

ところで、周知のように、ロシア向け中古車輸出は、日本の中古車輸出市場の中での位置づけが極めて大きく、この動向を注視し今後を展望していくことは、中古車輸出業界や国内の自動車リサイクル業界の変化、資源政策や環境政策の観点から重要であろう。一方、浅妻（2006）などで述べられているように、近年、ロシア政府は日本からの中古車輸入に対してこれを抑制する政策を採用しているが、これもロシア国内の政治経済的な利害の反映であると考えられる。今後のロシア向け中古車輸出市場を展望するに際し、なぜロシア政府が輸入抑制政策を採用してきたのか、ロシアの新車を含めた自動車市場特有の状況があってそのような政策の採用に至ったのか、などについて考察を深めておく必要がある。このことに着目しつつ、ロシア現地での日本製中古車・中古部品市場の状況を報告することが本稿の目的である。

具体的には、前半（2～3章）で、約20年にわたるロシアの政治・経済の状況について考察し、自動車市場の状況を概観する。そして後半（4～7章）で、その一つの結果としてもたらされた日本からの中古車輸入に関する規制と、これが現地に与えた影響を2009年4月に実施したウラジオストク現地

調査に基づいて述べる。

1.2. 調査の目的とスケジュールについて

筆者らは、4 月 23 日 (木)～26 日 (日)にかけて、ロシア極東地方にあるウラジオストクを調査した。

筆者らが従来から有してきた問題意識は、中古車輸出が増大したことで、中古車・廃車流通に係わる事業所の立地動向やその規模にどのような変化があったのかを経済地理学的観点から把握することであった。その成果の一端は、例えば浅妻・阿部 (2009) などで見ることができる。

今回の調査では、上記の問題意識を念頭に置きつつ、これとは別のテーマを中心に設定した。それは、ロシア向け中古車輸出の激減と、それに伴う現地での社会経済的影響についてである。

阿部 (2009) によれば、2008 年、ロシア

向け中古車輸出は三重の打撃を短期間に受けている。中古車輸入関税の事実上の引き上げ、コンストラクター (後述) 輸入の禁止、為替レートの変動、である。これより、日本からの中古車輸出台数が 2009 年に入ってから対前年比 1 割程度の実績に留まっていることが確認されている。これに伴って、中古車流通ビジネスに携わる業界が大きな影響を受けていると考えられ、ロシア側でのこの状況を把握したい、ということが調査の目的である。また、極東エリアでは、後述するように、中古車の輸入が巨大ビジネスとなっており、中古車流通の変化は単なる一業界の問題に留まらない。地域経済・社会の今後を左右する大きな出来事であったとも考えられ、広く社会経済的影響を見たいと考えたことも訪問目的である。

我々は上記の趣旨で現地を訪問し、表 1 のスケジュールでヒアリング等の調査を行っ

表 1 ウラジオストク調査日程表

月日	日時	場所・訪問先	内 容	備 考
4 月 23 日	12:00 14:00 17:30 22:00	新潟空港 新潟空港 ウラジオストク ウラジオストクホテル	集合 出発 到着 宿泊	XF808
4 月 24 日	8:40 9:30 11:30 13:30 13:50 16:00 17:30 19:00	ウラジオストクホテル ウラジオストク日本センター ポペーダ ピクトリー 沿海州金属再生 ジャパンカー 自動車博物館 ウラジオストクホテル	集合・出発 ヒアリング ヒアリング ヒアリング ヒアリング ヒアリング 視察・ヒアリング 解散	自動車解体工場 自動車解体工場 鉄・非鉄スクラップディーラー 中古車・中古部品販売 web サイト運営
4 月 25 日	9:30 10:00 11:50 14:00 15:30 16:30 22:00	ウラジオストクホテル 商業港周辺の保税倉庫 ゴルノスタイ グリーンコーナー キタイ・ゴラード ボストクアフト ウラジオストクホテル	集合・出発 視察 視察 視察・ヒアリング 視察 視察 ヒアリング 解散	3 箇所を訪問 市ゴミ処分場 中古車販売市場 チャイナタウン、自動車部品も販売する 中古部品輸入・販売業
4 月 26 日	9:00 10:30 13:10 14:20 14:50	ウラジオストクホテル センサイズ ウラジオストク空港 ウラジオストク空港 新潟空港	集合・ミーティング 視察・ヒアリング 到着 出発 到着・解散	中古部品輸入・販売業 XF807

た³。

1.3. ロシアの地勢・人口

ロシアの地勢・人口を確認する。ロシアはウラル山脈以西のバルト海沿岸に至るヨーロッパ地域から、東はウラル山脈以東のアジア・カムチャッカに至る世界最大の国土 1,710 万 km² を有する。その 51% は森林に覆われ、農地が 13%，湖水も 13% を占める土地に 1 億 4,200 万人（2008 年）が住む。人口密度は 8.3 人/km² で、ウラル山脈以西に 1 億 373 万人（中央連邦管区 3,715 万人，北西 1,350 万人，南 2,284 万人，沿ボルガ 3,024 万人）が住み，ウラル山脈以東に 3,828 万人が住む。ウラジオストクからウラル山脈東の 7,400 km 離れたエカテリンブルグまでの間にある主な都市と都市間の距離を表 2 に示す。

ロシアの労働人口は 7,291 万人である⁴。全人口の半分以上を超えており，大きいといえる。海外からの移民（移入）は 28.2 万人，海外への移民（移出）は 4 万人である⁵。都市部

人口は 73%，農村部人口 27% である。平均寿命は 2006 年で 66.4 歳（男性 60.1 歳，女性 73.2 歳），死亡率が 15.2% である⁶。今後の人口は減少すると予測されている（表 3）。

国土は南部国境地帯以外は低地であり，国土の半分は標高が 200 m 以下である。東ヨーロッパ平原や西シベリア低地がそれに該当し，特に西シベリア低地 200 万 km² には標高 200 m 以上の土地は無く，約半分は 100 m 以下の低地である。標高 1,000 m 以上の地域は国土の 10 分の 1 しかなく，広大なシベリア高原は標高 350～700 m の台地になっている。

北極海に面した低地の海岸平野地帯はツンドラと呼ばれ，寒冷多湿である。シベリアの針葉樹林帯はシベリア全体の 70% に及び，カラマツ等のマツ科の樹林に覆われており，タイガと呼ばれている。

領土の長さは東西 11,000 km に及び，その 90% をつなぐシベリア鉄道はモスクワからウラジオストクまで 9,297 km を走り走行に 7 日間かかる。航空網は発達している⁷。

表 2 極東地方からウラル山脈東側にかけての主要都市一覧

	都市人口(人)	州人口(人)	隣接都市との距離
ウラジオストク	578,800	1,995,828	—
ハバロフスク	577,345	1,403,712	ウラジオストクから 750 km
イルクーツク	575,817	2,507,676	ハバロフスクから 3,250 km
クラスノヤルスク	936,445	2,890,350	イルクーツクから 1,050 km
トムスク	496,519	1,034,985	クラスノヤルスクから 600 km
ノボシビルスク	1,390,513	2,635,642	トムスクから 160 km
オムスク	1,131,100	2,017,997	ノボシビルスクから 670 km
エカテリンブルク	1,322,954	4,395,617	オムスクから 900 km

出所：Thomas Brinkhoff: City Population, <http://www.citypopulation.de>,
元資料は ROSSTAT

注：2008 年 1 月 1 日時点の人口を示す。

表 3 ロシアにおける今後の人口予測

単位：1,000 人

年	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
予測人口(高)	140,367	139,292	138,447	137,164	135,368	133,885	133,189	133,208	133,535
予測人口(低)	140,367	136,658	132,263	127,300	122,109	116,813	111,484	106,048	100,477

出所：World Population Prospects: The 2008 Revision

2. 現代ロシアの政治経済——フルシチョフからメドベージェフまで——

第2章では、既存文献を利用し、現代ロシアの政治状況を経済状況も絡めながら整理する。

2.1. スターリン以降の政治・経済

1953年3月、スターリンの死後、フルシチョフが書記長となり、スターリンの権力集中、肅正、恐怖政治を批判し、平和共存を唱えて東西関係の「雪解け」を指導した。1957年10月に人工衛星を飛ばし、1961年にはガガーリンを乗せた人類初の有人宇宙飛行を実現して科学技術でアメリカを追い越したと豪語した。

1964年、フルシチョフの後を継いでブレジネフが書記長に就任したが、彼の治世は停滞の時代と言われる。全てにわたって非能率と非生産性が現れ、労働者の怠惰が目立ち、慢性的欠勤が足を引っ張って社会的混乱が生じた。ノーメンクラトゥーラ（特権階級の優遇）が設けられる一方、消費物資の不足から国民が非人間的な購買行列に日常的に並ぶ事態を招いた。

ブレジネフの後、アンドロポフは経済改革を唱え、特に労働者の規律をただすべきであるとして「労働規律の強化の共同決定」をかけたが、健康に恵まれず未完に終わった。スターリンモデルの改革はゴルバチョフの登場を待たねばならなかった⁸。

2.2. ゴルバチョフ政権

1985年3月、ゴルバチョフが書記長に就任し、前政権が引きずってきたスターリンモデルによる計画経済からの脱却を図った。ゴルバチョフはペレストロイカ（共産党官僚組織による政治・経済運営を改革する）に乗りだし、グラスノスチ（情報公開）政策を採用して次の施策をとることを唱えた⁹。

①共産党支配からの脱却

②複数政党制を認める政治基準

③市場経済の導入

④集団農場の解体と個人農の創設

⑤企業の独立採算制

しかし市場経済が本格的に機能する前に消費財の不足を解決できず、通貨の混乱も加わって国民生活を安定させられなかったことはゴルバチョフにとって不幸であった。

外交面ではアフガニスタンからの撤退や中国との関係修復を果たし、アメリカ合衆国大統領レーガン、ブッシュとの首脳会談を重ね、軍縮や冷戦構造に終止符を打つなど成果を上げたが、国内的には中央統制経済のマヒは解決出来なかった。

1990年、ソ連を経済危機が襲い、1991年、生産高の落ち込みによるモノ不足と失業者の増大を招き、ゴルバチョフの経済政策は失敗に帰した。時間的余裕があればペレストロイカはあるいは成功していたかもしれない。1991年8月、ゴルバチョフは反ゴルバチョフ派のクーデターの前に失脚した。ゴルバチョフは、世界には資本主義や社会主義という社会体制の相違を超えた世界共同体という理念があると考えていたから、これに対峙する軍・軍を支える軍産複合体が支持する反ゴルバチョフ派の抵抗に遭ったのである。「新しい思考」をひっさげて登場し、世界の期待を集めたゴルバチョフであったが、国内問題の解決が果たせず失脚したのは残念なことであった¹⁰。

2.3. エリツィン政権

ゴルバチョフの後、エリツィンが登場し、1992年1月から①財政の引き締め、②商品・サービス価格の市場における決定（国家規定の撤廃）、③外国貿易の自由化、の3点を柱とする経済改革を実施した。これより先、1991年12月、旧ソ連時代の15共和国からバルト3国（エストニア、ラトビア、リトアニア）とグルジアを除く共和国で独立国家共

同体（CIS：Common Wealth of Independent States）を構成し、新体制が発足していた。1993年にグルジアが加盟し、CISは12共和国で構成されるところとなった。

1993年10月、エリツィンは旧議会を武力制圧し、12月新議会の選挙を行って新憲法の是非を問う国民投票を実施、大統領の権限強化を図ったものの、エリツィン派の「ロシアの選択」は延びず、極右の「自由民主党」や保守派の共産党が躍進し、混沌とした政界に陥った。

他方、経済活動も混乱に陥った。社会主義経済では商品は社会全体で必要とする最低限度の量しか生産しない¹¹。従って通貨の発行量に対して常にモノとサービスが不足する傾向が生ずる。そこに価格が自由化されて商品が出回るようになると、物価が急騰する。貿易の自由化によって高品質の商品が輸入されると、品質が低いロシア製品は駆逐される。そのような経緯をたどって操業停止に至る企業が発生し、給料の遅配が起こった。激しいインフレは年金の実質大幅引き下げをもたらした。大統領の権限が強大になったとはいえ、

制度を変えるには基本的に議会の承認（立法）がいる。市場経済制度に移行するといっても、60年間に及ぶ計画経済制度を変更するには多大なエネルギーと強力な指導力を伴う高度な政治手腕を必要とする。ソ連時代のスターリンが振るった権力とは質的に違う権力をロシア連邦の新大統領は保持するよう要請された。

エリツィン政権下では上記の政治的混乱、国有企業の私有化・民営化（株式担保型民営化）の過程での深刻な政治・経済の腐敗、さらに1998年の金融危機も加わり、移行期経済と社会が有する特有の問題を十分に解決することはできなかったといえる¹²。

2.4. プーチン大統領の誕生

ウラジーミル・ウラジーミロビッチ・プーチンの経歴は表4の通りである。

プーチンは1975年にレニングラード大学卒業後、KGB（ソ連国家保安委員会）に入り、1985年に赴任した東ドイツドレスデン支部勤務から1990年帰国し、以後要職を順調に駆け上がり、エリツィン大統領の信任厚

表4 ウラジーミル・プーチンの経歴

1952年10月7日	レニングラード（現在のサンクトペテルブルグ）にて生誕
1975年	レニングラード大学法学部卒業、KGB（ソ連国家保安委員会）に入る
1985年3月	ドイツKGBドレスデン支部に赴任
1990年1月	東ドイツから帰国、レニングラード大学長補佐官、レニングラード市長顧問に就任
1991年6月	サンクトペテルブルク市対外連絡委員会議長に就任
1994年3月	サンクトペテルブルク市第一副市長に就任
1996年6月	サンクトペテルブルク市第一副市長を辞任
1996年8月	モスクワに赴任、大統領総務局次長に就任
1997年3月	大統領府副長官兼管理総局長に就任
1998年5月	大統領府第一副長官に就任
1998年7月	FSB（連邦保安局）長官に就任
1999年3月	安全保障会議書記（FSB長官兼任）に就任
1999年8月	首相就任
2000年2月	大統領代行
2000年3月	大統領選挙に当選
2000年5月	大統領に就任

出所：山内聡彦（2003）pp.293-390、より作成

く 1999 年 8 月首相に就任, 2000 年 2 月には大統領代行に就くまでになった。同年 3 月, 大統領選挙に当選し, 5 月大統領に就任した。

就任時, エリツィン大統領から引き継いだ膨大な負の遺産をどう乗り切るかがプーチン大統領に課せられた最大の難題であった。金融危機と経済立て直しに向けて政権構想をまとめるために, 大統領就任前の 1999 年 12 月, プーチンは「戦略策定センター」を創設し, そこでロシア経済の安定的発展を実現するための長期戦略を検討していた。その内容は今後 10 年間で国民の実質所得を倍増する計画案で 2000 年 6 月 28 日に閣議決定され, 発表された¹³。

その内容は次の通りであった。

- ①魅力的市場を作って内外から投資を呼び込み, 年率 5% を上回る経済成長を目指す。
- ② 2010 年までに GDP を 2.5 倍, 国民の実質所得を倍増する。
- ③国家の資金保有高を今後 10 年間で 3 倍増にする。
- ④ 2004 年以降のインフレ率を 10% 以内に抑える。
- ⑤国民の 4 割を占める低所得者層の所得を倍増し, 貧富の格差を 2005 年には 10 倍以内

に縮小する。

- ⑥規制緩和を進める。海外からの投資を行いやすくするため, 投資環境を整備し, 国内投資を 30% 以上増大させ, 海外への資本逃避を半減させる。

プーチンは 2000 年 7 月 8 日の年次教書で国民に対し, 「経済は順調に回復しているが, それは原油高における対外的要因から生ずるもので, 基盤は脆弱であるから, 国家の莫大な借金の上に築かれた見せ掛けの経済指標に惑わされてはならず, 厳しい金融危機の影響を受けてひとかたまりもなく崩れ去った見せ掛けの幸せを認識すべきである」と訴えた。

当時ロシアの対外債務 1,500 億ドルの内訳は旧ソ連時代のもの 1,000 億ドル, ロシアになってからのもの 500 億ドルであった。政府予算の 4 分の 1 が債務の返済に充てられていた。IMF とパリクラブへの債務の返済がピークになる 2003 年問題は幸いにして石油輸出で稼いだ外貨収入の一部を償還に充て乗りきった。

プーチンが目指した高度経済成長路線は順調に歩み始めた。表 5 には, プーチン二期目以降も含めた主要経済データを記載した。前

表 5 ロシアの基礎的経済指標

年	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	プーチン一期目				プーチン二期目				プーチン首相
人口 (百万人)	147.4	146.3	145.6	145.0	144.2	143.5	142.8	142.2	142.0
実質 GDP 成長率 (%)	10.0	5.1	4.7	7.3	7.2	6.4	7.4	8.1	6
名目 GDP 総額 (百万ドル)	259,702	306,583	345,486	431,429	591,902	764,256	988,557	1,289,540	1,676,590
1人あたりの GDP (名目, ドル)	1,767.9	2,095.6	2,379.4	2,975.4	4,104.7	5,325.8	6,922.7	9,074.7	11,806.9
消費者物価上昇率 (% , 期末比)	20.2	18.6	15.1	12.0	11.7	10.9	9.0	11.9	13.3
失業率 (% , ILO 方式, 期末値)	10.2	9.0	7.1	8.9	8.5	7.7	6.9	6.1	7.7
経常収支 (百万ドル)	46,839	33,935	29,116	35,410	59,512	84,409	94,340	76,241	102,331
外貨準備高 (百万ドル)	24,264	32,542	44,053	73,174	120,809	175,891	295,568	465,878	412,548
為替レート (ルーブルの対ドルレート, 期中平均値)	28.1292	29.1685	31.3485	30.6920	28.8137	28.2844	27.1910	25.5808	24.8529
対日輸出額 (百万ドル)	2,764	2,427	1,803	2,421	3,404	3,740	4,457	7,418	10,429
対日輸入額 (百万ドル)	572	871	980	1,883	3,941	5,834	7,787	12,715	18,584
直接投資受入額 (百万ドル)	4,429	3,980	4,002	6,781	9,402	13,702	13,678	27,797	27,027

出所: 人口は ROSSTAT (ただし 2000 年については UN, Demographic Yearbook 2007, <http://unstats.un.org/unsd/demographic/default.htm>), それ以外は日本貿易振興機構 (JETRO) ホームページより

半の第一期では、GDPは2000年10.0%、2001年5.1%、2002年4.7%と増加した。国民の実質所得は35%上昇、失業者を400万人減らすことができた。

プーチンは世界の軍事的・政治的対峙の時代は終わり、グローバルな市場競争の時代に入っているからロシアはこれに打ち勝つ競争力を持たねば敗北し、世界の政治経済の中で生き残ることは難しいと訴えた。

下院の多数が大統領支持派になったので、エリツィン時代には実現できなかった改革法案（行政・司法・医療・土地・労働・年金・社会保障など）をプーチン大統領は次々に成立させた¹⁴。

上記のように、プーチン大統領が誕生し、

ロシア経済が発展したが、この第一期、そしてそれに続く第二期の過程で、石油輸出が極めて重要な役割を担ったことは間違いない。

表6には、すでに第二期に入っているが2007年のロシアの貿易を品目別に整理した。石油を含む燃料・エネルギー製品がドルベースで64.4%にもなっている。なお、表7では輸出入相手国、表8では日本側から見た貿易品目の状況を整理した。

2.5. プーチン大統領第二期目以降のロシア経済

プーチン大統領の二期目は、経済基盤は依然として不安定ながら表5に示されるように着実に経済成長を達成したといえる。しかし

表6 ロシアの貿易（品目別、2007年）

単位：百万ドル

輸出品目	金額	構成比(%)	輸入品目	金額	構成比(%)
鉱物製品	218,375	65.1	機械・設備・輸送機器	98,069	51.4
燃料・エネルギー製品	216,031	64.4	化学品・ゴム	26,721	14
金属及び同製品	47,621	14.2	食料品・農産物（繊維を除く）	26,146	13.7
化学品・ゴム	19,561	5.8	金属及び同製品	14,817	7.8
機械・設備・輸送機器	17,733	5.3	繊維・同製品・靴	7,874	4.1
木材・パルプ製品	11,928	3.6	木材・パルプ製品	5,037	2.6
食料品・農産物（繊維を除く）	8,256	2.5	鉱物製品	4,543	2.4
貴石・貴金属及び同製品	6,809	2	燃料・エネルギー製品	2,452	1.3
輸出総額	335,381	100	輸入総額	190,833	100

出所：日本貿易振興機構（JETRO）ホームページより
 元資料：ロシア連邦税関局『ロシア連邦外国貿易通関統計年鑑』
 注：総額には「その他」を含む。

表7 ロシアの貿易（国別、2007年）

単位：百万ドル

輸出国	金額	構成比(%)	輸入国	金額	構成比(%)
オランダ	42,870	12.2	ドイツ	26,559	13.3
イタリア	27,521	7.8	中国	24,405	12.2
ドイツ	26,346	7.5	ウクライナ	13,325	6.7
トルコ	18,379	5.2	日本	12,715	6.4
ベラルーシ	17,187	4.9	米国	9,426	4.7
ウクライナ	16,425	4.7	ベラルーシ	8,867	4.4
中国	15,892	4.5	韓国	8,836	4.4
輸出総額	352,568	100	輸入総額	199,720	100

出所：日本貿易振興機構（JETRO）ホームページより
 元資料：表6に同じ

表 8 日口貿易の現状 (2008 年)

項目	商品名	金額(千ドル)	シェア
輸出	自動車	12,498	75.9%
	一般機械	1,816	11.0%
	うち建設・鉱山用機械	888	5.4%
	その他	2,143	13.0%
	合計	16,457	100.0%
輸入	原油及び粗油	5,051	37.9%
	アルミニウム及び同合金	1,875	14.1%
	石炭	1,583	11.9%
	食料品	1,278	9.6%
	石油製品	1,191	8.9%
	木材	160	1.2%
	鉄鋼	530	4.0%
	その他	1,660	12.5%
	合計	13,328	100.0%

出所：遠藤寿一 (2009), p.22-23, 表 5：日本の対ロシア輸出品構成, 表 6：日本の対ロシア輸入品構成, より作成

2008 年 9 月, アメリカのリーマンブラザーズ社の破綻に始まる世界同時不況がロシアを襲い, 2009 年～2010 年は苦しい経済運営とならざるをえない。2009 年はマイナス 6.1% の経済成長, インフレ率はルーブル安に伴う輸入品価格の上昇圧力が根強いことから 12.5% と予測されている。また財政収支の悪化も急ピッチで進むなど, 厳しい条件の下での経済運営となろう¹⁵。

プーチンは, 政治制度の改善, 国家機関の非効率性は正, 経済各部門の競争力強化を実現して GDP を 10 年間で倍増する目標に向けて年率 7% の経済成長は是非とも達成したいと考えてきた。アメリカ合衆国や日本といった経済大国とは依然として大きな GDP

の差がある (表 9)。それには国内の政治勢力や社会の結束が必要であり, 強力な大規模経済を構築していかなければならない。最終目標はあらゆる面において競争力を持った国家を形成することにあるとプーチン大統領は強調している¹⁶。

2.6. プーチンとメドベージェフ

— 双頭政治 —¹⁷

メドベージェフが大統領に就任し, プーチン首相との双頭体制がスタートしてから 2009 年 5 月 7 日でちょうど 1 年が経過した。双頭体制に対しては, 世上色々と危惧の念が交差していたが, メドベージェフ大統領が存在感を高め, プーチン首相との良好な関係を見せて安定感を生んでいる。プーチン首相は 2009 年 5 月の来日時, 日ロ間領土問題の折衝に関しては, 外交方針の決定など対外関係は大統領の権限であり, メドベージェフ大統領が 7 月にイタリアで開かれる G 8 サミットの折に麻生総理と話し合うだろうとし, 首相である自分は政府の先頭に立って難しい国内問題の解決を図る役割を負っているのだと述べた。

そして日ロ経済協力プロジェクトとしてエネルギー・省エネ・運輸などの分野に関する約 180 件の案件を日本側に提示し, 技術ならびに投資協力を求めた。両国の協力の一つにサハリンや極東・シベリアの開発計画がある。中でも同地域には世界最大の天然ガスと世界第七位の原油の埋蔵量があるので, エネルギー分野の開発には日本側の関心も高い。エ

表 9 日米ロの国民総所得比較 (名目 GNI)

単位：百万米ドル (国民総所得), 米ドル (一人当たり所得)

年	2005		2006		2007	
	国民総所得	一人当たり所得	国民総所得	一人当たり所得	国民総所得	一人当たり所得
ロシア	745,270	5,177	956,557	6,679	1,252,437	8,789
米国	12,439,300	41,486	13,209,000	43,617	13,891,143	45,422
日本	4,665,410	36,520	4,486,036	35,116	4,531,659	35,470

出所：『世界の統計 2009』総務省統計局, より作成

エネルギー以外でも木材、宇宙、機械、通信、化学、鉄鋼などの有望な産業分野に日本企業が投資に興味を持つことにロシア側は期待している。特にプーチン首相が日本メーカーによる極東・シベリアでの自動車組み立て工場建設に期待すると表明したことは注目される¹⁸。

2009年1月からロシア政府は自動車輸入関税を大幅に引き上げたため、日本からの中古車輸出はほとんどストップしているが、経済危機を契機にバイアメリカン、バイチャイニーズにならって、ロシアもバイロシアン政策を採用したことは自由貿易体制の崩壊に繋がっていくのではないかと心配されている。

プーチン首相の滞日中に締結調印された協定に、日ロ原子力協定がある。これは原子力の平和利用を前提に、二国間で核物質や関連技術、資材の移転などに関する協定である。今後原子力発電需要の急拡大が見込まれることを背景に、原発施設建設やウラン濃縮、使用済み核燃料の再処理などに互いに協力を約束する内容になっている¹⁹。

他方メドベージェフ大統領の方は、新たな独創的で型にはまらないアプローチにより、我々世代で領土問題を解決したいと述べているものの、先送りされた感がしないでもない。

メドベージェフ・プーチン政権が2008－2020年の長期的基本課題として提起している問題には次の3つのテーマがある²⁰。

- ①長期にわたって年率6%以上の成長を維持し、GDP規模でロシアを米・日・中・印に次ぐ世界第5位の大国とする。
- ②油価高止まりを活用して資源依存経済を多様化する。
- ③多様化は技術開発によりハイテク部門の育成を図り、そのGDP比率を倍増し、石油・ガス部門のGDP比率を大幅に下げる。多様化については、自動車産業、特に乗用車産業の成長部門に力を入れて実現を図る。

2.7. ロシアを襲った世界同時不況

1999年以降原油価格の高騰を背景に、高成長を続けてきたロシア経済は、他国と同様、米国発のサブプライムローンに起因する世界同時不況に翻弄され大きな問題を抱えている。

金野(2009)にこの世界同時不況、金融危機のロシアへの影響が整理されているので、本節ではそれを要約的に紹介したい。

2008年は年初からウラル油価が記録的に高値をつけた。2007年平均70ドル(1バレル)だった原油価格が2008年7月には129ドルまで跳ね上がった。その翌8月にはグルジア紛争が勃発して急速な資本の海外流出が始まった。2008年9月15日のリーマンブラザーズの倒産によって、ロシアにも世界同時不況の波が押し寄せる結果となった。

2008年第4四半期に民間部門に生じた純資本流出額は約1,300億ドルに達し、原油価格高騰により過去最高を記録した2008年の経常収支黒字額約900億ドルを大きく上回った。この2008年の資本流出はロシア資本の国外逃避に他ならない。

2006年7月の資本取引自由化により、ロシアには外資の流入がしやすくする一方、流出も容易な制度になっていたため、このような資本の一方的海外流出が起こったのである。また、2008年11月11日以降のルーブル変動幅の断続的な拡大がルーブルの切り下げ予想を一気に高め、巨額の資本流出を引き起こす原因ともなった。

2008年9月から5ヶ月間にロシア連邦中央銀行・ロシア政府から銀行部門に対して約4兆ルーブル(1,140億ドル)の資金供給が行われたのに対し、銀行部門の対外資産がほぼ同額増加しており、危機対策として投入された公的資金が資本逃避に転用された可能性があるといわれている。ロシア連邦中央銀行・ロシア政府が豊富な外貨準備金と黒字財政収入・財政基金を取り崩すことによって、ルーブル安と信用収縮の急進の防衛に乗り出

しているが、先行きは原油価格の動向如何にかかっている。国際市況の変動から受ける影響を最小化するためにも、ロシア経済の多様化が要請されている。

3. ロシアの自動車産業と市場

第三章ではロシア自動車市場の現状と自動車産業に関する政策の動向を、ソ連時代の計画経済・産業政策にも立ち返りながら整理する。

3.1. プーチン首相の自動車産業育成策

まず、プーチン政権下でのロシアの自動車市場に関する基本データを整理する。

表 10、表 11 の 2 表から、急速に保有台数が増えモータリゼーションが進展しているこ

とがわかるが、その保有台数の増加が、国内での生産台数増加よりも、輸入台数の急増に拠っていることが目立つ。また、表 11 から、自動車販売については、2007 年から 2008 年にかけて、国内製の自動車であってもロシア製外国車の販売台数が増加し、純国産車は減少していることがわかる。なお、日本などすでにモータリゼーションが進んでいる国に比べ、保有台数に対する廃棄台数の割合は低位に留まってきたと考えられる。

プーチン首相の自動車産業に対する考え方を報道記事等からまとめると次のようになる²¹。

①経年 7 年超の輸入中古車に課せられる禁止的関税を経年 5 年超の自動車に適用する。

表 10 ロシアの自動車市場の動向

単位：1,000 台

	2005			2006			2007		
	乗用車	商用車	計	乗用車	商用車	計	乗用車	商用車	計
生産	1,068	286	1,354	1,176	327	1,503	1,288	372	1,660
輸入	774	55	829	1,052	68	1,120	1,601	141	1,742
輸出	127	55	182	122	57	179	127	60	187
販売	1,520	286	1,806	1,918	333	2,225	2,480	383	2,864
保有	25,285	5,705	30,990	26,800	5,890	32,690	28,300	5,805	34,105
廃棄 (推計)	638	117	755	591	153	744	1,262	538	1,800

出所：生産、保有台数は日本自動車工業会『世界自動車年報 2009』、販売台数はフォーイン『世界自動車統計年鑑 2008』、輸出台数は Uncomtrade データベースによる

注 1：ここでは、商用車とはバスとトラックを指す。

注 2：廃棄台数は前年末保有台数＋生産台数＋輸出台数－当年末保有台数－輸出台数により算出した。

表 11 ロシア乗用車市場の規模

	販売台数 (1,000 台)			販売額 (10 億ドル)		
	2007	2008	増減率 (%)	2007	2008	増減率 (%)
ロシア純国産車	765	700	-9	6.5	6.5	0
ロシア製外国車	440	580	32	6.7	10.5	57
輸入新車	1,205	1,500	24	34.1	45	32
輸入中古車	380	395	4	6.1	7	15
合計	2,790	3,175	14	53.4	69	29

出所：坂口泉 (2009) p.66

元資料：Pricewaterhouse Coopers

②国内保有自動車に課される保険料と運輸税を車齢によって差別化し、古い車ほど高額な保険料と運輸税を課し、買い替えを促進する。それによって保有車の平均車齢を引き下げるべきだ。

③自動車産業はGDPの約3%を占め、数百万人の雇用を生んでいる。2007年の販売台数300万台のうち、純国産車は4分の1を占めたに過ぎない。これは深刻なロシア自動車産業の敗北である。2007年の国内生産台数は外資系メーカー分を含めて販売台数の40%であった。2012年までにはこれを80%まで引き上げるべきだ。

何れも純国産メーカーに強力なテコ入れを行い、自動車産業をロシアの戦略産業として育成していこうとする強い姿勢が見られる。

3.2. スターリンモデルの功罪

上記からも推察されるように、ロシアの自動車産業は日米欧の先進自動車メーカーに大幅に遅れをとっているのが現状である。この原因は、旧ソ連時代のスターリンモデルが目指した急速な重化学工業化政策にあった。宮下(2001)によって、このモデルの功罪が簡潔にまとめられているので以下で紹介する。

スターリンは1917年10月革命後、実質的なソ連最高指導者になった1922年からスターリンモデルといわれる①急速な重化学工業化、②農業集団化、③専制政治システム、④全般的計画化、の構築に着手した。欧米先進資本主義諸国の敵意に囲まれた環境の中で一国ではあっても社会主義国は建設できるはずだという一国社会主義論を主張し、その実現のためには対抗的軍勢力を保持すべきであり、それに必要な軍備は重化学工業化政策以外にはないとして、ロシア人の愛国精神に訴え、スターリンモデルの構築に取り組んだ。

その政策実現を目指して、第一次五ヵ年計画(1928~1932年)が策定された。

①資本財部門の鉄鋼・エネルギー・機械製造

に力を入れる

②ウラル東部に新規に工場コンビナートを建設する

③新工場の機械・設備を資本集約的最新鋭技術によるものとする。

④欧州先進資本主義国の技術を積極的に導入する

そして工業化の資金を農民への課税と強制貯蓄に求め、それによって集めたファンドを積極的に工業部門に投資する政策を展開した。それを実行するため農業集団化(コルホーズという統制組織化)を推進した。今1つの工業化資金の調達には、賃金統制を実施して工業労働者を低賃金で働かせ、生産性上昇があってもそれに十分応えず、剰余分を工業部門に再投資する政策を採用した。すなわち、農民と都市工業労働者に過酷な犠牲を強いる選択をしたのである。

このスターリンモデルの実現には、強大な国家権力による専制政治システムと、それによってすべての経済主体を意のままに動かすことができる全般的計画化が必要であった。そのためにスターリンはソ連共産党を唯一の政権政党とし、計画経済を運営する一党独裁体制を築いた。党の政策に反対する者には厳しい粛清が行われ、信じがたい数字であるが、四千万人が処刑されたという人もいる²²。そのため国民は息を潜めた生活に閉じこもり、社会は活力を失い、沈滞する結果となった²³。

3.3. 計画経済のひずみ

宮下(2001)では、ソ連型の計画経済によって、様々なひずみが社会に発生したことを整理しており、紹介したい。

ソ連の計画経済は当初ゴスプラン(国家計画委員会)で作られ、中央からの命令で数十万の経営単位に対し、生産計画が伝達された。小さなピンから巨大なコンバインまで、中央の計画立案者によって、すべて固定価格が設定され、生産・流通が指示された。プレジネ

70 年代には約 30 億の経済指標があり、それを計画・指令する中央官僚が 1,800 万人も居たという²⁴。計画で企業や労働者が要求されたものは、ノルマの達成であった。未達成は法律違反として処罰の対象となった。生産量の達成を目的とするシステムでは生産コストを下げたり、生産物の質を向上させたりすることは難しかった。

その上、企業は国有ないし公営で倒産の心配はなく、各分野に配置された独占企業であった。生き残り戦略を検討する必要はなく、競争のための新製品の開発や技術開発、品質向上に注力する必要も無かった。60 年にわたって中央の計画と指令をフォローした無競争社会では企業も労働者も自ら創意工夫する意欲を失ってしまった。

ソ連の科学研究費は 1988 年当時、GDP の 6.0% だったという。この比率は米国の 3.2%、日本の 3.5% より大きい。しかし、現実のソ連科学技術は国民の福祉向上や経済の発展に結びついておらず、研究成果は軍事工業や宇宙工業を除いた一般分野の生産活動には十分活かしきれなかった。軍事力拡大のために豊富な資源と労働力を計画的に軍事産業につぎ込み、中央からの指令に基づいて軍事統制的に工業化を図ったこのシステムが旧ソ連を短期的に巨大な工業国にのし上げる要因となった。しかし、コストを無視し、競争を排除し、技術的に孤立した軍需産業のシステムは、ソ連工業に非経済性と非効率性をもたらし、日用品や耐久消費財の品質や性能の劣悪と種類の乏しさ、構造や組み立て、金属材料など多岐にわたり欠陥や故障の多い製品しか製造できない工業になってしまった。

ソ連製純国産車には、一部を除いてオートマチック装置、パワーブレーキ、排ガス浄化装置、ABS が装着されていない。車体が重いのは良質の薄板鋼生産がなされていないからで、すでに開発段階では薄板製造技術に成功しているのに、実用化されていなかったの

である。自動車産業には環境保全・人命保護・省エネなどの対策が不可欠であるのにそれが十分には考えられてはこなかったといえる²⁵。

ソ連工業技術は技術そのものより、技術を使いこなす、技術が本来持っている力を発揮させる周辺技術の弱さが決定的な欠陥として目立つ。そこには人間的要素が絡んでおり、技術を臨機応変に適正に活かす機能的で柔軟な組織と人材が必要である。労働者の作業動作が緩慢で責任感と熱意が欠乏しているため、機械設備のメンテナンスが悪く、工場内の整理整頓と工程の合理的編成を欠いている。そうってしまった原因は色々あるが、一口でいえばソ連における情報の国家管理と操作がマイナスに働いたといえる。ソ連の工業化は情報の自由な流通—研究所と現場企業、研究者相互間、国内と国外、軍事部門と民生部門の情報流通—を拒むシステムであったといえよう。

経済危機の克服と市場経済化を進めるためには軍需生産を民生生産に転換させる経済構造の改革が必要であるが、それは容易なことではない。ロシアのモータリゼーションが純国産車でなく、輸入車やロシア製外国車によって進展している背景には、上記のようなソ連時代の計画経済のひずみの影響がいまなお残っているからと考えられないだろうか²⁶。

3.4. 多様化政策の中での自動車産業

2008 年の世界的な経済危機の中で、2007 年に 9.5% であった製造業の鉱工業生産指数の増加率が 2008 年には 3.2% へと急減した。その中で好調であった業種にはゴム・プラスチック製品の 12.5%、輸送機器の 9.5% 増加があげられる。しかし、輸送機器の中の乗用車については、2008 年 11 月以降は販売台数が減少したので、主要メーカーは生産調整を余儀なくされている²⁷。

乗用車の生産実績と予測は次のようになっ

表 12 ロシアの乗用車生産実績と予測

単位：1,000 台

2007 年実績	2008 年見込	2011 年予測	2008 年見込増加率	2007 年～11 年平均増加率予測
1,290	1,486	2,342	15.2%	16.1%

出所：久保庭真彰（2009）p.9，表 7「機械工業の実績と予測」による

ている（表 12）。

輸送機器の高成長は強力な外資系メーカーの乗用車生産増によって支えられてきた。外資や輸入に依拠した多様化ではあるが、それによって自動車、特に乗用車産業の近代化と成長が著しく達成されたのである。しかしプーチン首相は同時に純国産メーカーへの補助金政策を採用することにより、純国産車の育成も図っている。

直接的な補助以外の政策もある。後述する 2009 年 1 月からの中古車輸入関税の引き上げが念頭にあったと考えられるが、2008 年 12 月にプーチン首相が極東への国産車輸送料金をゼロにすると自動車産業発展に関する評議会の中で提案した。この提案を受けて 2009 年 3 月の政府幹部会で次のことが決定された。極東への国産車輸送を担うロシア鉄道に対し政府が 20 億ルーブルを拠出し、1 台につき 8 万ルーブル²⁸（筆者ら訪問時のレートで約 24 万円）の輸送料に充てられるというものである。従来、ロシア・ヨーロッパ部で生産された国産新車が極東地域で販売・購入される際、輸送コストが上乗せされるので、極東地域では、ロシアの他地域と比べ新車購入料金が高くなっていた。この政策により、極東の住民がロシアの他地域の住民と同じ条件で国産車を購入できることが目指された²⁹。

さらに、2008 年 12 月、ロシアで生産された 35 万ルーブル以下の自動車（外国メーカーも含む）をローンで購入する際、国が利率の一部を負担するとプーチン首相が発表している。2008 年 12 月時点のロシア連邦中央銀行の利率 13%の内、国が 3 分の 2（8%強）負担することになる³⁰。

さて、2005 年以降、自動車の国内生産台数は顕著に増加してきたが、この増産は外資系メーカーとロシア系メーカーによる外国ブランド車の組み立て生産によるものであった。現在、伝統的ロシアメーカー車の生産は伸び悩んでおり、坂口（2009）によれば、2007 年から 2008 年にかけて、最大手の AvtoVAZ は生産台数を増加させたものの、他メーカーは減少させている。また、2009 年初頭時点で、AvtoVAZ も大量の在庫を抱え、ボルガ工場の稼動を一時停止するなど苦しい状況が続いている。一方、ロシア国内の海外ブランド車の組み立て生産以上に伸びているのが輸入車の急増である。表 10 によれば、2007 年には輸入車台数は 150 万台を超えた。ただし、リーマンブラザーズ社の破綻の影響は、金融機関の消費者向けクレジットの収縮を招き、加えて所得増加率の低迷及び、輸入関税の大幅引き上げは、輸入台数の大幅減少をもたらしている。

メドベージェフ・プーチン政権の AvtoVAZ 等ロシアメーカーの育成は、ロシアメーカー車が外国ブランド車との競争において価格・品質・性能の何れの面をとっても劣るため、成功には至っていない。しかし、ロシアメーカー車を戦略的見地から輸出可能車に育て上げたいという強い希望を持っている。

例えば、2009 年 6 月には、カナダの部品メーカーマグナインターナショナル社とのロシア最大国営銀行ズベルバンクとの共同出資により買収しようとしている GM の子会社、独オペルの案件が本決まりになり、同社がロシアに進出してくることが期待されている³¹。これにより、独オペルの優れた技術が AvtoVAZ に導入され、主力車種であるラー

ダ車のレベルアップが図られる可能性がある
ので、この動向は政府のロシアメーカー育成
の方向性に合致しているとの見方も可能であ
る。

今一つ注目される自動車産業育成策は、生
産開始後 4～5 年で部品現地調達率を約
30%引き上げるというローカルコンテンツを
認めれば、それまでの期間の部品輸入関税を
免除ないし優遇する「工業組立制度」を施行
し、外資系部品メーカーの誘致に力を入れた
ことである。部品の現地調達率向上は、部品
生産の裾野の拡張と技術伝播とを狙う有効な
政策である。それはコスト削減を目指す外資
系メーカーとロシア進出を目指す外資系部品
メーカーとの共同目標を成立させるものであ
る³²。

自動車産業はグローバル競争にさらされて
いるとはいえ、大量の雇用を吸収した上、裾
野産業を幅広く構築し、国家のインフラ形成
に貢献する戦略産業として、石油産業や軍産
複合体などの国際競争力のある軍需産業と同

様育成保護の対象とされた。このように国益
確保のために、プーチン政権によって自動車
産業は、国家資本主義モデルの枠組みの中に
組み込まれて優遇されているのである³³。

4. ロシア向け中古車輸出の現状

4.1. 統計からみるロシア向け中古車輸出

日本からは、世界各国に中古車が輸出され
ている。この台数を把握してみる。日本では
2001 年 4 月 1 日より貿易統計における中古
車の統計品目番号が設けられた。それにより、
新車と中古車を区別することが可能になり、
中古車輸出台数の統計を集計することができ
るようになった。自動車関連の統計品目番号
のうち、「中古のもの」をピックアップする
ことにより、中古車輸出台数が集計できる³⁴。

全世界向けの中古車輸出とロシア向けの中
古車輸出を示したのが、次の図 1 である³⁵。
図からは、2001 年以降、2008 年まで毎年
中古車輸出台数が急増していることがわかる。

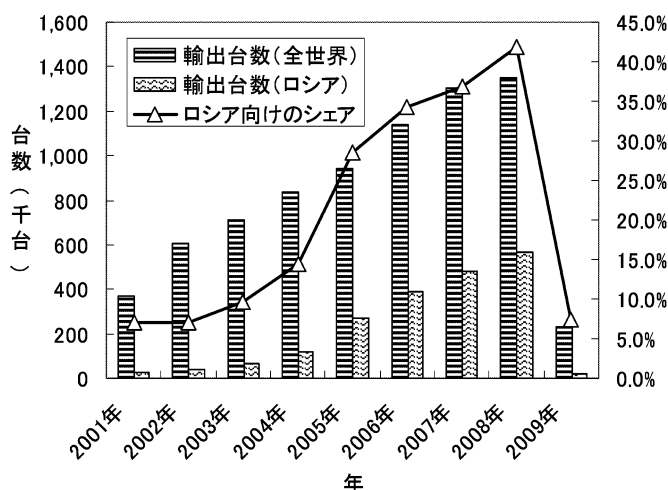


図 1 全世界とロシア向け中古車輸出台数の推移

出所：財務省貿易統計より作成

注 1：2001 年は 4 月～12 月、2009 年は 1 月～5 月の実績である。また、2009 年は確報値である。

注 2：中古車輸出には乗用車、バス、トラックが含まれる。図 2 以降も同様である。

最多となったのは、2008 年で、1,346,742 台を記録した。

ロシア向けについてであるが、2001 年時点では、そのシェアは 10%未満と全体の中では大きなシェアではなかった。しかし、その後急速に輸出台数が増え、2008 年には日本からの中古車輸出の 40%以上がロシア向けという状況になった。台数は 563,296 台であった。

ただし、これには若干の注意が必要である。ロシア向け輸出の多くは木材輸入船の入港時、船員が手荷物として新潟や富山で中古車を買付けける流通形態が普及していた。これらは、あくまで手荷物であり、貿易統計には計上されない。しかし、2005 年 7 月、自動車リサイクル法に対応した輸出貿易管理令の改正により、中古車を手荷物として輸出することができなくなり、それが統計上の数値として現れたと考えられる³⁶。よって、2005 年 6 月以前については、図 1 のデータよりも、ロシア向け輸出のシェアは高かったと考えることが妥当である。

さらに、注目しなければならないのは、2009 年の動向であろう。2009 年は 5 月まで

の集計であるが、輸出台数と、輸出全体に占めるシェアも大きく減少している。この要因については、後述する。

図 2 と図 3 は、全世界向けと、ロシア向けの 2007 年以降の月別輸出台数と単価を見たものである。図 1 に示した通り、中古車輸出は増加傾向が続いてきたが、図 2 から 2008 年前半については、前年同月を上回っている状況が確認できる。しかし、世界向け輸出については、2008 年夏期を境に、対前年比マイナスの月が発生し始めている。一方ロシア向けでは、2008 年 11 月のみが対前年比マイナスとなっており、やや状況が異なっている。2009 年からの動向については、全世界、ロシア向けとも大きくマイナスになっているが、ロシア向けの減少が顕著であることが図からわかる。

輸出単価は、中古車輸出の統計が開始されて以降、急激に上昇してきた。ロシア向けについては、2001 年に 30 万円弱であったのが、2007 年には 50 万円台半ばまで倍近くとなっている。また、ニュージーランドやアラブ首長国連邦といった当時の大口輸出先についても、2001 年の 30 万円弱から、ニュージーラ

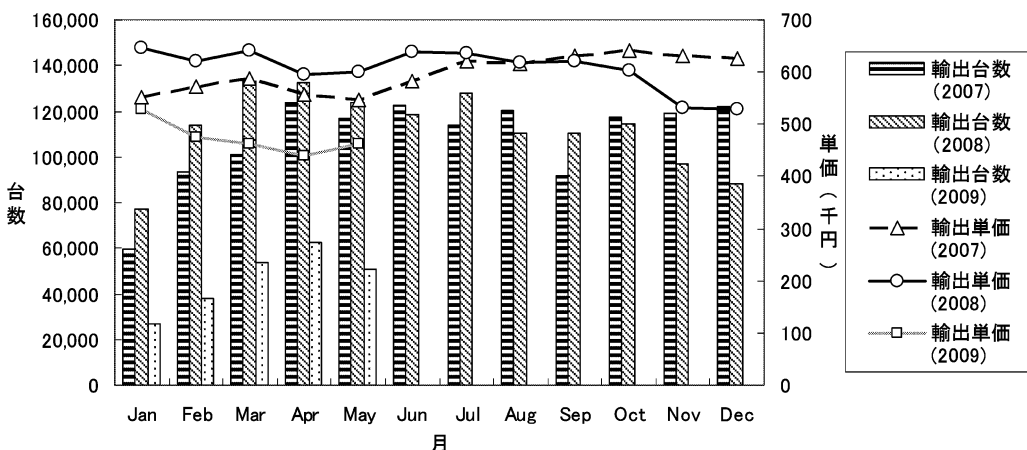


図 2 全世界向け中古車輸出台数と単価

出所：財務省貿易統計より作成

注：2001 年は 4 月～12 月、2009 年は 1 月～5 月の実績である。また、2009 年は確報値である。

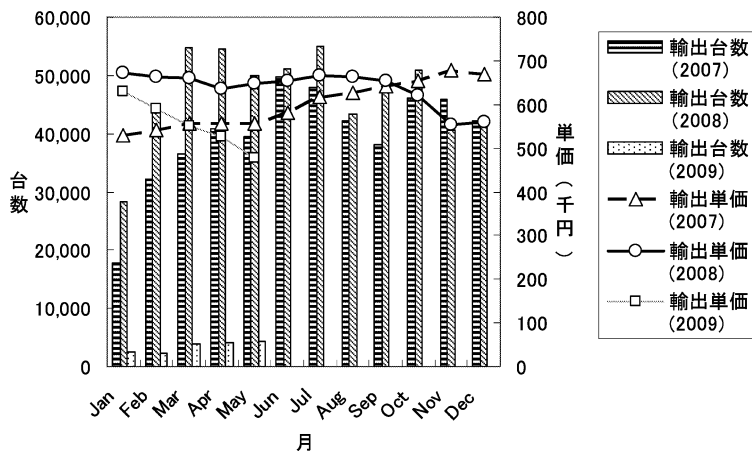


図3 ロシア向け中古車輸出台数と単価

出所：財務省貿易統計より作成

注：2001 年は 4 月～12 月、2009 年は 1 月～5 月の実績である。また、2009 年は確報値である。

ンドについては 50 万円弱、アラブ首長国連邦向けはやや低年式が多いためか、30 万台半ばとなっている³⁷。いずれにしても、ロシアを筆頭に、世界的に、2008 年夏季までは中古車輸出単価は高騰し、高止まりしていたといえる。しかし、同年秋以降は、全世界向け、ロシア向けとも低落傾向となっている。

中古車輸出単価は様々な要因で決まってくる。直接的な要因としては、中古車オークションに代表される国内の中古車マーケットの動向、輸出先の自動車市場の動向、関税や為替レート、等がある。間接的なものでいえば、鉄スクラップマーケットの動向、国内新車市場の動向、輸送費など、多様なものが考えられる。これが複合的に作用して、2008 年夏季までの状況を招いたと考えられる。

図 3 からわかるように、一転して単価が落ち込んでいるのも、同様に複合的な要因が考えられるが、後述するロシア向け中古車輸出環境の激変が大きく影響していることは疑う余地がない。

4.2. ロシア向け輸出減少の背景

ここでは、ロシア向け輸出について、4.1.

で紹介した状況の背景について述べる。阿部 (2009) がこの背景について考察しており、これを参考にして紹介する³⁸。

一つ目の背景は、2008 年 11 月 14 日より車体に対する最低課税額 (5,000 ユーロ) を設定したことで、コンストラクターの輸入費用が増大したことである。コンストラクターとは、中古車を分解して部品として輸入し、現地で再組み立てする方式である。2003 年の自動車輸入関税引き上げで、製造後 7 年超の低年式車の輸入が難しくなったことから、日本側で自動車を一旦、ボディ・エンジン・ミッションなどに分解し、ロシア側での輸入手続き後に再度自動車として組み立てる。これにより、関税は部品に対するものとなり、そのまま中古車として輸入する場合よりも大幅に安くなる³⁹。上記の最低課税額の設定が、コンストラクターのインセンティブを弱め、輸出台数を減少させたと考えられる。2008 年 12 月に富山県でおこなった聞き取り調査では、設定前の 11 月上旬にコンストラクターの駆け込み輸出があったというが、その後、コンストラクターは無くなったとのことであった⁴⁰。

二つ目は、2009年1月12日にロシアが自動車輸入に対する関税政策を強化したことである。ロシアの保護貿易主義の象徴として世界的に報道された。排気量、年式によって、どの程度の課税強化となったかは差があるが、ここでは2,000 ccのケースで見てみる(表13)。これによれば、中古車に対しては①関税率の引き上げ、②排気量に対する関税額の大幅な増額、③年式規制の強化(7年→5年へ)と大幅な強化となっている⁴¹。

三つ目は、2008年の8月以降、急速に深刻さを増した世界経済危機と、それに伴う自動車市場の縮小である。現地での需要が減退したことにより、輸出が減少したと考えられる。とりわけ、ロシア経済は一次エネルギーへの輸出依存が顕著となっていたため、資源市況の急落が、ルーブル安を引き起こし、日本からの輸出環境が悪化したと考えられる。図4は為替レートと輸出台数の関係を示している。ルーブル安の進行が必ずしもロシア向け中古車輸出台数の減少につながっていないとも見えるが、これは上記の二つの規制が導入されたことによる駆け込み需要の存在で相殺されたためであると考えられる。

4.3. 新車輸出との関連

図5は新車輸出と中古車輸出の対前年での増減率を見たものである。いずれも2008年

末まで前年同月比で増加しているが、2009年は極端に減少していることがわかる。中古車輸出台数の減少は先にも述べた通りだが、新車も大幅な輸出台数の減少に直面している。

新車輸出が減少した理由は、表12からわかるとおり、5%ではあるが関税が上がったこと、排気量に対する課税が強化されたことが挙げられる。また中古車同様、為替レートの影響も無視できないであろう。

注意したいのは、2008年12月に新車輸出が急激に落ち込んでいるが、中古車は2009年1月から急激に落ち込んでいることである。この差はどのように説明できるのだろうか。一つは表12ですでにみたように、中古車に対する関税引き上げがより厳しいものであったことが挙げられる。このため、規制導入直前の12月には相当の中古車駆け込み需要が発生したと考えられる。今一つは、新車輸出の場合、中古車のように国内マーケットでの滞留がないので、関税引き上げ直前の駆け込み需要が発生しにくかったことが考えられる。もちろん、現地の販売需要の落ち込みによって輸出を削減、停止するということはありうるが、その逆は難しいということである⁴²。

5. 中古車輸入ビジネス

沿海地方には日本からの中古車輸入がなさ

表13 ロシアにおける自動車輸入関税の変化

	旧関税 (2008年5月調査)	新関税 (2009年5月調査)
2,000 cc 乗用車 (新車)	25% ただし、1 cc あたり 1.8 ユーロ を下回らない額	30% ただし 1 cc あたり 2.15 ユーロを 下回らない額
2,000 cc 乗用車 (中古車, 5年まで)	25% ただし、1 cc あたり 0.55 ユーロ を下回らない額	35% ただし 1 cc あたり 2.15 ユーロを 下回らない額
2,000 cc 乗用車 (中古車, 5年超)	25% ただし、1 cc あたり 0.55 ユーロ を下回らない額	1 cc あたり 4 ユーロ
2,000 cc 乗用車 (中古車, 7年超)	1 cc あたり 2.2 ユーロ	1 cc あたり 4 ユーロ

出所：ワールドタリフデータベースより著者作成

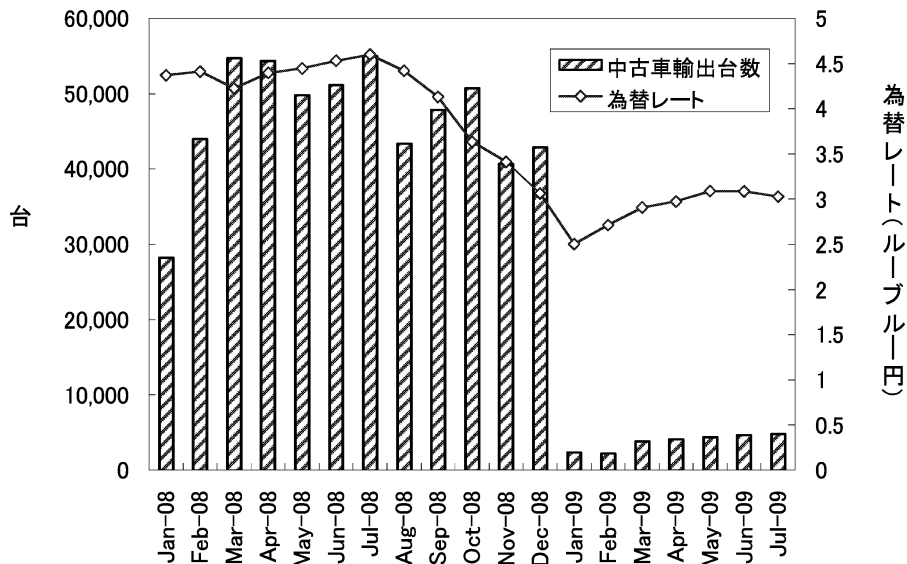


図4 為替レートとロシア向け中古車輸出台数の変化

出所：為替レート検索サイトから作成 (<http://www.fxstreet.jp/>, <http://www.oanda.com/>)

注：レートは各月末日のものを掲載。

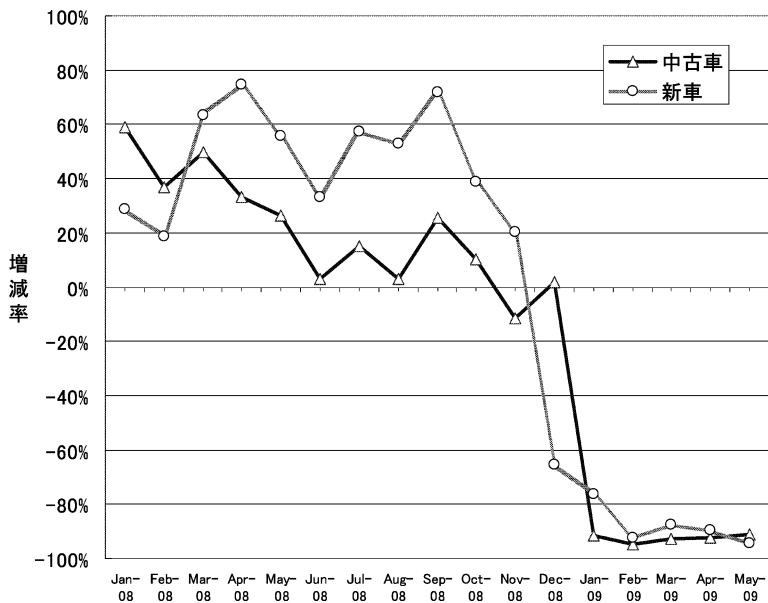


図5 ロシア向け中古車と新車輸出の増減率（前年同月比）

出所：財務省貿易統計

れている港湾がいくつかあるが、ウラジオストク商業港は中でも最も輸入台数が多く拠点となっている港湾である⁴³。我々は港湾周辺の様子を視察した。ちょうど FESCO 社のフェリー（ニコライ II 世号）が接岸しており、自動車が船腹から走り出てくるところであった⁴⁴。日本製中古車かどうかは確認できなかったが、輸入が全く止まっているわけではないということを実感するには十分であった。

しかし、周辺の保税倉庫を見て厳しい現実も認識した。関係者によると、保税倉庫はウラジオストク商業港周辺に 6 カ所あり、そのうち 1 カ所は輸入台数の増加のため 2008 年に建てられたものだという。我々はウラジオストク駅にほど近い 10 層式の巨大な立体式の保税倉庫の近くまで行ってみた。このような立体式の保税倉庫は、従来は遠目にも倉庫いっぱいには中古車が留置されていたことがわかったものだが、今回は上階には自動車が見られず、下層階にのみ留置されている状況だった。しかも、それらの自動車は関税引き上げ実施前に輸入されたもので、税金が払えないなどの理由でそのまま留置されているという。通常、輸入後 2 ヶ月経過して所定の手続きが行われなければ極東税関が対象車両をオークションにかけようのだが、4 月時点でもそのような車両がそれなりの数残っているということは、相当数の中古車の輸入手続きがなされないままだったのだろうと想像できた。そのほかにも 2 カ所の保税ヤードを訪問したが、そこでも自動車が全く見あたらず、厳しい状況を認識した⁴⁵。

輸入中古車の取引現場はどうなっているのだろうか。市中心部から北東方面約 3 km の丘陵地に「ゼリョーヌィ・ウーゴル」（緑の区画、グリーンコーナー）と呼ばれる巨大な中古車市場があり訪問してみた。ここでは乗用車のみならず、トラックやクレーン車、フォークリフトなども展示される。現地関係

者によれば市場に並ぶ中古車台数は 11,000 台～12,000 台とのことだ。中古車は 2007 年の前回訪問時と同様丘陵地に広く並べられていたが、客は非常に少なく、いつから増えたのだろうか野犬の群ばかりが目立った。構内の交通も、以前は狭い通路を行き交う自動車で大混雑であったが、今回は極めてスムーズに入構できたほどだ。

筆者らは販売業者にインタビューしてみた。現在の厳しい経済情勢の中でビジネスの状況は思わしくないようだ。現在かろうじて利益が出るのは 1,500 cc の中古車で、おおよそ 200—300 ドル程度の利益が出る⁴⁶。それ以上の排気量では適正な利益が得られないという。しかし、昨年からの在庫が多くあり、販売業者もそれらを早く売りさばき現金化せねばならない。在庫のうち、実に 95% が昨年からのものだと教えてくれた⁴⁷。毎日 80 ルーブル（筆者ら訪問時レートで約 240 円）程度の駐車料金もかかってくる⁴⁸。

このような状況なので、多くの中古車がディスカウントで取り引きされている。以前と比較して平均して 2,000 ドル程度取引価格が下がっているという。すでに収益があがるビジネスとはなっておらず、原価割れで販売されている自動車も多いようだ。筆者らが確認したごく少数の自動車もほとんどが原価割れであった。例えばエスティマ（2001 年式、2400 cc）が 12,000 ドルで 2,000 ドルの原価割れ、ハリアー（2002 年式、2400 cc）が 31,500 ドルで 3,500 ドルの原価割れといった状況である。

ディスカウントでの販売が一般化する中で、ささやかながら地元の個人ユーザーによる購入が見られている。訪問中にも、中古車を購入した個人ユーザーを目にした。以前はシベリア方面から多くのバイヤーが訪れ、卸売り市場としての機能が大きかったが、現在は 95% が小売りという。シベリア方面では、この間のロシア政府の日本製中古車への厳しい

対応から右ハンドル車への規制を懸念して左ハンドル車へ切り替える動きも見られるそう
だ。シベリアの業者への転売が難しいため、
ウラジオストクの販売業者が自ら車をシベリ
アまで運んで販売するケースもある。

販売業者達は、在庫を処分した後このビジ
ネスを続けるのか気になった。小さなディー
ラーはすでに在庫を処分し、現地から去って
いる。大手のディーラーも在庫が捌け次第撤
退するようで、業者の 9 割が撤退するのでは
と話す業者もいた。この業者自身は 17 年間
もこの事業を続けてきたが、見切りをつけて
おり、在庫の処分が終わればカナダに移住す
るかモスクワで仕事をするといっていた。遠
目にはさほどかわらなかったが、在庫処分期
に入っていることを考えると、市場にある中
古車台数も実際には相当減っているのかもしれ
ない。

なお、この市場の厳しい状況は 2009 年 1
月の関税引き上げ時からではなく、2008 年
秋から顕在化していたものでもある。報道に
よれば、10 月の時点で中古車需要が従来の
30%に落ち込み、在庫が捌けない状況が発生
していた。価格はドルベースで 8~10%下落
している。価格の引き下げを余儀なくされた
のは、2008 年 10 月からウラジオストクの銀
行が自動車ローンの貸し付け条件を厳しくし、
また融資利率を引き上げたためである⁴⁹。世
界的な金融危機の影響が広がる最中、2009
年 1 月からの関税の引き上げがさらに大きな
影響を与えたということである。

中古車販売業者や関連するビジネスを行っ
ていた業者は今回の危機をどの時期から感じ
始めたのだろうか。インターネット上での中
古車の電子市場を管理しビジネスを行っている
現地のある業者（以下、A 社とする）にイン
タビューしてみたところ、9 月までは全く
そのような危機感を感じなかったということ
だ。2008 年秋にかけては、世界的な不況を
受けて、銀行が自動車ローンに対する審査を

非常に厳しくしたり、そもそも自動車ローン
のサービスをやめてしまったりするという状
況もあったが、それはシベリアやモスクワの
方面での影響に留まったという⁵⁰。極東地方
に関しては、10 月に入ってからコンストラ
クター（自動車を分解し、部品として輸入し
て関税を軽減する輸入方法）の輸入関税が大
幅に引き上げられることが分かってからこの
ビジネスの先行きに不安を感じ始めたとのこ
とである⁵¹。なお、今回の聞き取り時点では、
そのサイトを利用していた現地の中古車販売
業者の多くが中古部品や建設機械の輸入・販
売に業態をシフトした模様だ。9 割もの会社
が中古車販売から撤退したという。

6. 自動車解体・自動車部品輸入の状 況

6.1. ハーフカット車輸入の再開

今回、現地の中古車雑誌「アフトイズルカ
プリュク」誌（沿海地方版、2009 年 4 月
15-22 日号）の内容を見て驚いた。乗用車
の掲載は以前と比べて非常に少なくなり、ト
ラック・建設機械が多くを占めていた。また、
自動車の中古部品、ハーフカットの部品取り
車などのリストも掲載されている。さらに上
記の A 社も 2009 年 3 月末からハーフカット
車の電子市場を開始したり、上記のようにサ
イトの利用業者が中古部品輸入販売にシフト
したりという状況がある⁵²。ハーフカット車
が部品取り車であると考えれば、中古車輸入
ビジネスと比較して中古部品輸入ビジネスは、
相対的にはあるが堅調であるといえよう。

現地の自動車解体業者のヒアリングからも
この傾向を明確に感じ取ることができた。自
動車解体業者も中古部品輸入へとシフトして
いるのである。

浅妻（2005）で指摘したように、現地の解
体業者は 3 つのタイプに分けられる。①現地
で廃車を仕入れ解体する業者、②（解体業者

とは厳密には言えないが)日本の解体業者から中古パーツを購入し輸入する業者⁵³, ③日本からハーフカット車両を輸入し現地で解体する業者, である。阿部・浅妻(2008)では, ①と②の競合関係を指摘している。わざわざ現地で解体部品を生産する必要があるということなどから, どちらかといえばパーツ輸入の業者が優勢であると読みとることができる。しかし, 今回訪問して従来の①に属する業者が③の形態のビジネスを始めている状況を目の当たりにした。筆者らが以前にも訪問したことのある①に属する解体業者2社が, いずれも③のタイプの事業も並行して行っていた⁵⁴。自動車解体業者D社の経営者によれば, 主に1998~2003年製, 彼ら曰く高年式自動車のハーフカットを輸入するそうである⁵⁵。筆者が知る限り, 極東地域の解体工場で輸入ハーフカット車を見たのは2005年が最後(ナホトカ市にて)であり, またその時点で現地関係者からはハーフカットはあまり見られなくなっているという話を聞いていた。これが約4年ぶりに復活したことになる⁵⁶。

これは3月末から4月にかけての極めて直近の動向であり, ビジネスとして成功するかどうかはわからない。しかし, ①に属する業者が③の事業も並行して行い始めたことが意味するのは, 中古車輸入が激減している中で, 極東地域において相対的な高年式車を中心としたパーツへの需要が高まっているということではないかと推測された。実際に筆者らが訪問した解体工場の経営者もそのようなニュアンスのコメントをしていた。

今回, 従来から中古部品の輸入・販売を行っている業者にもインタビューを行ったが, 現在日本からの部品輸入を積極的に行いたいと考えており, 部品毎の買い取り価格のリストを日本の解体業者に送るなどしている。2008年9月頃には中古車オークション価格の上昇が影響し, 中古部品輸入を維持するのが困難となったが, 2009年1月から風向き

が変わったようだ⁵⁷。部品にもよるが, 価格が非常に下がっている。自動車解体業者E社での聞き取りによれば, アブソーバーは中国から輸入する新品が安いためリユース品は人気が低いが, ドライブシャフトはリユース品の需要も高い⁵⁸。こういった状況にはリユース部品の価格下落も関係しているだろう。

6.2. ロシア国内の自動車部品市場

第5章で述べたように, 日ロ間の中古車貿易が停滞しているが, 自動車部品市場の拡大には注目すべきであろう。

2008年のロシア自動車部品市場は前年比42%増の成長を遂げ, 売り上げ460億ドルの規模になったと報道されている。金融危機の影響を受けて, 自動車市場は販売不振を余儀なくされているが, 部品市場の方は, ユーザーの保有車両長期使用とメンテナンスの必要性から補修部品の需要が増え, 活況を呈するものと期待される。460億ドルの売り上げは整備工場向けが115億ドル, 一般ユーザー向けが345億ドルであったと全国自動車部品生産者協会は発表している。同協会の予測では, ロシア部品市場規模は当初予定よりは遅れるとしても2012年には550億ドルに達するだろうという。

第4章で述べたように, 2009年1月から輸入自動車に対する関税が大幅に引き上げられ, また, ルーブルの下落で輸入自動車への買い替え需要は弱まるだろうと予測されている。輸入自動車の販売シェアが5割に近づこうかという勢いの中で, 長期使用が定着することは海外の補修部品業者(含む中古部品業者)にとっては歓迎すべきことであろう。加えてロシアは悪路が多く, その整備も遅れているので, 補修部品への需要は一層強くなると期待される。

またロシア部品メーカーの最近の生産技術向上とルーブル安から, ロシア国内の外資系自動車メーカーのロシア国内での部品調達率

が上昇してきた。これも部品市場の拡大をもたらそう。更には、純国産車メーカーばかりでなく、外資系メーカーの生産台数の増加及び新規生産開始が計画されており、この面から外資系部品メーカーの新規工場進出が実現すると部品市場は一気に拡大すると考えられる⁵⁹。

7. 鉄・非鉄スクラップの動向

従来、廃車から発生する鉄スクラップは中国に輸出されていた。ウラジオストク周辺には電炉がなく、中国向けの価格が高かったため⁶⁰。この状況が大きく変わっている。

2009 年 3 月 30 日、ロシア連邦税関庁の決定により、鉄くずの輸出が可能な税関ポイントが削減された。極東では唯一ペトロパブロフスクカムチャッキーの税関ポイントが輸出税関検査の権限を持つようになった。これによって沿海地方やハバロフスクの輸出業者にとって近隣の港湾を使った輸出が不可能になり、鉄くずの輸出が大幅に規制されることとなった。極東の輸出業者は危機感を募らせているが、国内冶金業者や製鉄業者は原料の海外流出に歯止めがかかると歓迎している⁶¹。これはロシアの保護主義的な貿易政策の一つであるとも考えられる。政府は鉄リサイクルを国内で行いたいと考えているが、問題は、極東地方には一箇所しか鉄リサイクルを行う事業者がないことである⁶²。

筆者らは、ウラジオストク商業港を視察した際、大量の鉄スクラップが滞留しているのを見た。自動車解体業者 D 社⁶³や鉄スクラップディーラー F 社によれば、鉄は中国や韓国に出荷されていたが、現在、これらのスクラップはカムチャッカまで運ばずに、ウラジオストクから輸出できる手立てが整うまで留置する予定とのことであった。

筆者らの訪問時、鉄の価格が下落した状態が続いており、自動車解体業者 D 社によれば、

以前は高品質の鉄スクラップが 6 ルーブル/キロで取引されたが、現在はその 4 分の 1、1.5 ルーブルに下落していた。そもそも、鉄の引取り手がないため、下落に拍車をかけていると考えられる。上記の F 社はすでに鉄スクラップの引取りを行っていないという。ウラジオストク港の滞留分があるため、新規に購入できないのである。当然ながら、カムチャッカに一度運んで、そこから中国に輸出しても収益が得られる状況にはならないとのことだ。

なお、鉄スクラップディーラー F 社は現在、アルミや鉛は引き取っている。銅は 80 ルーブル/kg、アルミ 12 ルーブル/kg、鉛 10 ルーブル/kg、廃バッテリー 6 ルーブル/kg といった買取価格となっている。これらは従来どおり引き取っている。鉄については基本的には引き取らないが、ニッケルを含む防錆使用の鉄については買い取りを行っているようだ。10 ルーブル/kg である。

自動車解体業者 D 社によれば、銅や鉛は中国に輸出されるとのことである。銅や鉛・アルミにも鉄と同じような輸出規制が導入される可能性もある。アルミスクラップも価格は 4 分の 1 程度に下落しているようだ。

ロシアのこの動向は日本の鉄スクラップ市場にも影響を及ぼした。実施前から、東アジアの鉄スクラップ供給について、「ロシア玉の代替として日本玉への引き合いが強まる」と予測されたが、4 月以降、国内のスクラップ消費が低迷する中で、この動向が鉄スクラップ市況を下支えしているという見方も出ている⁶⁴。

8. 世界の自動車産業の今後と日中間中古車・中古部品貿易

2009 年、世界自動車産業に発生した一大事件は、80 年間世界の自動車生産・販売のトップの座にたってきた GM が倒産の危機

に陥り、オバマ政権の資本注入救済策によってアメリカ政府による一時国有化を選択して生き延びざるを得なくなったことである⁶⁵。世界の産業資本主義の第一人者が倒産するかも知れないという事態は自動車文明が曲がり角にきたことを意味する。現在、世界の自動車生産能力は一億台に達しており、それに対比する需要はおよそ5～6千万台に留まり、需給ギャップが4～5千万台あることが世界経済の波乱要因となっている⁶⁶。産業資本主義の優勝劣敗が行き着くところまで来てしまった結果である。

これをいかに解決するかが大きな問題であるが、エネルギーの枯渇と地球環境保全対策から自動車産業は次世代自動車の開発に取り組んでいる。それがハイブリッド車であるのか、電気自動車か、リチウム電池車か、あるいはその他の燃料電池車であるのか、未だ答えは出ていないが、2009年は中国の自動車生産が世界一になるとの見方が有力で、遅れて自動車産業に参入したのに、次世代自動車の開発では先進国と肩を並べるまでに成長している。今後の自動車産業は生産国別・メーカー別にどこが世界をリードするのか、まったく予断を許さない状況にある。

しかも開発主流が自動車メーカーに代わって電機産業になるのか、エネルギー産業になるのか、あるいはまたまったく別の産業になるのか分からない。自動車メーカーが開発主流産業に従属させられるかもしれない。また資源の制約から総量規制の壁にぶつかるかもしれない。世界経済社会のシステムが大変革を起こすかもしれない。近未来の世界自動車産業がグローバル市場の中でどのように変革・編成・発展していくかは注目する外ない。

そして、今後の世界の自動車産業の変化が、本稿で対象とした市場にも大きな変化をもたらすだろう。

ロシアは軍需産業大国であるから、長期的に見れば、自動車生産技術でロシアが優位性

を発揮する場面が出てくる可能性もあるが、短期的には難しいだろう。本稿で見てきたように、近年モータリゼーションが進む中で、純国産自動車、とりわけ乗用車の市場が拡大しない状況は否定のしようがない。これに対し、2章、3章で述べてきたように、プーチン・メドベージェフ政権の経済成長政策、そして現在の世界的な経済危機の中で、国家戦略として純国産車を育成していく方向性がより明確になってきている。そのような政策をとらざるを得なかったのは、ソ連時代の計画経済のひずみが今なお自動車産業の、特に技術面において劣性を生み出していること、ルーブル危機からの回復の過程で資源輸出への依存が著しかったことが挙げられよう。これらの政治経済情勢を背景として、日本製中古車に対する輸入規制は当面は続いていく可能性が高い。

しかし、当座、日ロ双方の関係業界にとってどこに展望が見出せるのかを考えることも重要である。これまでもロシアでは中古車の輸入関税が引き上げられたことはあったが、今回の関税引き上げは相当厳しいものであったといえる。中古車輸入が地域産業として大規模化していたことから、その影響も広範囲に渡る結果となった。現地のウラジオストク日本センター（外務省の関係機関）によれば、人口が約60万人の現地で、実に約4万人もの人々がこの中古車輸入ビジネスに従事しているという。今回の措置に対して、彼らが大規模な抗議活動を行っているのは日本のマスコミでも広く報道されたところである。

関税引き上げ実施後も、ロシア政府に対して毎月14日に組織的な抗議デモを行っていた他、筆者らの訪問中も小規模には見えたが関係業者らによるデモが行われていた。彼らを取り巻く圧倒的な人数の警察官が威圧感を感じさせた。ロシア政府は国産車をヨーロッパから極東に輸送する際の運賃を無料化するなどの措置を取り、この地域における

国産車の普及を狙っているようだが、同センターによれば、現地を走る乗用車は 96% が右ハンドルの日本車であり、市民も日本車への高い信頼を置いているので簡単には国産車の普及は進まないだろう。

このことを考えると、少なくない中古パーツ需要が今後も継続して発生すると思われるので、日本側の解体工場に対する従業員派遣や、ネットワークを利用したパーツの注文は一定の規模で存続してくであろう。また、関税引き上げが恒久的に続くかどうかは未定で、当然景気動向も変化していくので、再度中古車輸入ビジネスの環境が変わる可能性はある⁶⁷。さらに、表 13 からわかるように、中古車の多くが排気量に対する課税となるため、本稿でもその兆候を紹介したが、日本からの中古車輸入は、低排気量の車を中心としたものへと変わっていく可能性が高い。

日本の自動車リサイクル産業に対する影響であるが、中古車輸出が減少すると、国内でリサイクルされる自動車が増加するという可能性がある。ただし、ロシア向け中古車輸出は、車齢が 7 年以下の低年式とはいえないものが中心であったので、輸入規制により即自動車の国内廃棄が増えることを意味しない。この点は注意が必要である。もちろん、国内に残存する自動車が増えることは、中期的には国内リサイクルされる自動車が増えるという見方もできるが、中古車輸出先は世界中に広がっているので、これも断言できない。

最後に、ここまで述べてきたことは、ロシアの極東地方にとっては、非常に重要な地域問題である。ロシア政府がこれをどのように考えているのかについて、更なる考察が必要である。中古車輸入の規制強化は、現地では日本製中古車の流通に関わる人口が多いため、雇用の場の喪失になっており、あまりにも経済的影響が大きい。それに代わる産業をロシア政府が現地で育成できるかどうかである。一方、個人ユーザーが右ハンドル車を購入し

たくともこれまでのように購入できないといった、いわば社会的な問題についてであるが、今後、日本製中古車輸入の減少傾向が続けば、いずれ外資系メーカーも含めた国内製の左ハンドル車を選択せざるを得なくなる状況が生まれる。自動車の保有年数からいって、急激な変化はないだろうが、緩やかに変化してくものと思われる。

〈追 記〉

本稿の第 4 章～第 6 章は浅妻裕 (2009) を大幅に加筆・修正したものである。今回の調査は、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再編に関する経済地理学的研究」を利用して実施した。ウラジオストク日本センター山本博志所長からは、現地の情勢に関する貴重なご意見と各種資料を頂き、本稿に反映した。また、現地では株式会社コマゼン駒屋禮子氏より多大なご支援をいただいた。記して感謝申し上げる。

注

- 1 布施 (2009), p.27.
- 2 日本からの中古車輸出の歴史については、阿部・浅妻 (2007) に詳しく書かれている。
- 3 参加者は竹内啓介 (竹内環境リサイクル研究所, NPO 法人 JARA (Japan Automobile Recyclers Association) 顧問), 駒屋禮子 (株式会社コマゼン), 浅妻裕 (北海学園大学経済学部) の 3 名である。
- 4 2004 年の数値。『世界国勢図会』による。
- 5 Institute for Demographic Studies web サイトより (<http://www.demographia.ru>)
- 6 いずれも 2006 年の数値。『データブック オブ・ザ・ワールド』による。
- 7 本節は山本他 (1994) を参照し執筆した。
- 8 本節は横手 (2005), p.29-32, 藤本・松原 (1999) などを参照し、執筆した。

- 9 山本他(1994) p.132-142, 宮下(2001) p.131-169, による。
- 10 本節は注9の文献の他, 横手(2005) pp.33-36, ゲルト・ルーゲ(1991) pp.313-326, 和田(2002), 和田(1993), 木村(1992)を参照し, 執筆した。
- 11 横手(2005), p.50 による。
- 12 ロデリック・ライン他(2006)によれば, エリツィン政権への肯定的な評価としては, 国民が言論・表現・移動・情報の自由を享受できるようになり, 全国メディアでも多様な見解が展開されたこと, 非ロシア系の民族共和国に最大限の自治権を持つことを奨励したことなどがあげられている。
なお, 本節は横手(2005) pp.50-59, ゲルト・ルーゲ(1991) pp.328-336, 宮下(2001) pp.227-257, 山本他(1994) pp.143-150, 和田(2002) pp.418-436, を参照し, 執筆した。
- 13 山内(2003), p.160 による。なお, プーチンは, 2004年5月の大統領就任演説(朝日新聞, 2004年5月8日), 2008年2月の国家評議会の演説(産経新聞MSN, 2008年2月9日, <http://sankei.jp.msn.com/world/america/080209/amr0802091827017-n1.htm>)にて類似した所得倍増計画の方針を示している。
- 14 本節は山内(2003) p.164-167を参照し執筆した。
- 15 三菱東京UFJ銀行(2009) p.1-4.
- 16 山内(2003), pp.176-177.
- 17 本節は2009年5月のプーチン大統領来日の際の日本経済新聞を中心とした各種報道を元に作成した。
- 18 日本経済新聞(2009年5月29日, 2009年6月25日)などによる。
- 19 日本経済新聞(2009年5月13日)による。
- 20 久保庭(2009) p.1.
- 21 『ダリーニポストーク通信』(2008年6月9日)等による。
- 22 木村(1992), p.117 による。1989年から利用されたロシアの高校の教科書で犠牲者の総数が4,000万人と記載されていることに基づく。
- 23 本節は宮下(2001), pp.33-68を参照し, 執筆した。
- 24 山本他(1994) p.147.
- 25 社団法人ソ連東欧貿易会(1988)によれば, ソ連の乗用車生産技術は, 西側に全面的に依存しているが, これらの技術吸収・技術拡散の力も大きなものでなく, 日本車との比較などで技術的に劣った乗用車が生産されているとしている。一例として, 1970年に操業開始したボルガ自動車工場が17年間も同一のモデル(VAZ-2101)を製造し続けていることがあげられている。
- 26 宮下(2001), pp.105-130, を参照した。
- 27 金野(2009) p.83, 坂口(2009) p.63-66.
- 28 ウラジオストク日本センター山本所長の説明による。
- 29 『ダリーニポストーク通信』(2008年12月22日, 2009年3月9日)による。なお, 2009年4月20日付けの同誌では, この極東への自動車の鉄道輸送料金の優遇措置は, その後, 効果が見られないと報じられている。ロシア鉄道は, 政府から助成を受けた20億ルーブルを使う必要はまだ出てきていないとコメントしている。極東にはそもそもメーカーの販売・アフターサービスのネットワークが存在しないため国産車の需要が少なく, さらに金融危機で自動車の販売台数が激減していることも関係しているだろう。
- 30 『ダリーニポストーク通信』(2008年12月29日)による。
- 31 日本経済新聞(2009年6月28日)による。
- 32 ただし, これには難問も立ちはだかる。ウラジオストク日本センター山本所長によれば, 2004年にサントペテルブルグに進出していたある外資系自動車メーカーでは, ロシア製部品はほとんど使われていなかった。現地調達しているのは, ウォッシャータンク, タイヤ(ミシュランとノキアの合弁企業), ガラス(旭硝子とベルギーのメーカーとの合弁会社)である。地場のプレスメーカーによるサスペンションの補助板, 泥よけマット, シートのみがサントペテルブルグ地場企業であり, 安全に関わるような部品は現地調達できなかったようだ。日本の自動車メーカーもロシアでの現地生産にあたって, 部品の精度に関して懸念を抱いている。例えば100万分の1の確立で部品の穴の位置がずれていても, 自動車は何万点も部品が組み合わさるため, エラーが相当の確立になる。確かに, コスト競争とは無縁のロケット技術といったものは発達しているが, 市場競争力が必要な民生品は, 海外メーカーに重要保安部

- 品といったものを供給するまでの信頼を勝ち取れていないように思われる。
- 33 加藤 (2008) にて紹介されている内容によれば、国家資本主義とは一般的には資本主義諸国において国家が「市場の失敗」を補完するような体制を意味するものである。また、一部ではソ連の経済体制について国家が総資本の役割を果たしているという意味で「国家資本主義」と呼ばれることもあった。2000 年代初頭以降、プーチン政権下でも国家企業活動が著しく広範囲に行われるなど、国家資本主義への接近傾向が指摘されてきている。ただしいくつかの点で従来の国家資本主義とは異なるものであるとしている。
- 34 阿部・浅妻 (2007), p.60.
- 35 ここでいう中古車は、バス・乗用車・トラックを含むものである。以下では特に断りがない限り、同様の意味である。
- 36 阿部・浅妻 (2007), p.65.
- 37 阿部・浅妻 (2007), p.66, 掲載の輸出単価に関するデータから把握される。
- 38 阿部 (2009), p.30-31.
- 39 なぜこのような輸入が成立するのか、阿部・浅妻 (2008) p.98 で詳しく述べられている。
- 40 阿部 (2009), p.30-31.
- 41 これらの規制について、駆け込み需要が相当発生したと考えられている。実際に各種メディアでもこれについて取り上げており、北国新聞 (2009 年 4 月 14 日) では七尾港の状況が (<http://www.hokkoku.co.jp/subpage/H20090414101.htm>), 中日新聞 (2009 年 2 月 10 日) では、伏木富山港の状況に関して駆け込み需要があったと記載されている。 (<http://www.chunichi.co.jp/hokuriku/article/economy/news/CK2009021002000190.html>)
- 42 例えば、三菱自動車は、2008 年 12 月にロシア向けの新車輸出を停止した。金融危機の深刻化と、経済悪化により、2008 年 11 月には前年比 51% の販売と大きく落ち込み、在庫の増加を防ぐための措置である。2009 年 3 月からは商品ラインアップの見直しを行い輸出を再開した。(日刊自動車新聞, 2009 年 4 月 15 日)
- 43 やや古い資料であるが、極東税関ホームページより。 (<http://dvtu.customs.ru/ru/statistics/detail.php?i=9&i695=3019&i695=31>)
- 44 現地の元中古車輸入業者によれば、中古車の流通台数が激減したため、調査時点で中古車を運んでいるのは FESCO 社のフェリー (RORO 船) のみだという。日本から中古車を運ぶ際の運賃は 250 ドルであり、北洋材帰り荷のバラ積み船 (450 ドル) に比べて安価なためである。RORO 船は、ほぼ一ヶ月かけて日本の各港湾を周り、集荷するといったことが可能であるが、バラ積み船は一カ所のみであり、こういったところが運賃に差が出る原因になっている。中古車輸出が激減した現在、もはやバラ積み船による輸出入は行われていないとのことである。
- 45 ウラジオストク税関が一日に扱う中古車台数が以前は 900-1,000 台/日、であったのが、調査時点では、20-30 台/日、と聞いた。元中古車輸入業者 (我々のガイドでもある) によれば、税関の職員も激減しており、半数に減らされたとのことである。なお、調査時点で日本からロシアに輸入されている中古車は、以前のようにグリーンコーナーに出品して販売するケースは減り、個別注文によって発注されたものが主流となっており、流通構造が変わってきている。
- 46 調査時点で売れているのは、3-5 年式のトヨタ車、1500 cc クラスということだった。
- 47 売れ残りが多いため、市場に目立つのは 2001 年~2005 年式と幅が広がった。輸入関税がとりわけ厳しくなったのは調査時点では 2001-2003 年式が該当し、それらの輸入は難しいと考えられるので、この年式で市場に在庫している自動車は売れ残りだと判断できる。コンストラクター車も残っているだろう。なお、市場で現車を確認することはできなかったが、フレーム付きのジープやトラックは依然コンストラクターの方が安価に輸入可能だという話も聞いた。ただし、ジープはすでにコンストラクターを製造するための書類が不足していて輸入ができないとのことだった。2009 年 3 月までは、書類の年式・モデルが合致していなくても車種が同じであればよかったそうだが、今はエンジン、車体を交換する際に、年式やモデルの合致も求められるようになってしまったため、当該車種の書類がそもそも発生しにくくなったということが関係しているようだ。
- 48 訪問直前の 3 月までは 170 ルーブル/日、であったが、4 月から大幅に値下げされたようだ。

- それでも駐車料金は高いと認識されており、展示車両と類似した車両は別の場所に置かれているという。筆者らの見たものでは、2004年式マツダMPV (2,300 cc)、4WDで15,000ドルであったが、フロントガラスに他のMPVのリストが貼り付けられており、それらは2WDで14,000ドルであった。
- 49 『ダーリニ・ポストーク通信』(2008年10月20日、2008年11月10日)による。
- 50 『ダーリニ・ポストーク通信』(2008年10月14日)による。
- 51 なお、コンストラクター(A社ではこれを構造車という)については、調査時点ではサイト上には扱いがあったが、在庫が捌け次第、構造車コーナーを閉鎖する方針であった。
- 52 A社も中古部品輸入の扱いを始めている。A社と提携する中古部品販売団体ネットワークの代表者がウラジオストクにあり、A社加入の中古部品販売業者は、A社サイトを見てオーダーしたい部品があれば、その代表者に電話で発注するという手順である。
- 53 今回、我々はこの業態の企業を2社訪問した(B社、C社)。B社は非常に新しい会社で開業後3年である。スタッフは9名で、仙台、鹿児島にも従業員を派遣していた。現在は佐賀に派遣しているのみという。倉庫は飛行機を保管していた工場を自らの手で改装したことが印象的であった。一方C社はかなりの規模で多角的に経営を行っている。スタッフは現地に32名、日本にも4名おり、部門はオーディオ、在庫部品管理、日本から部品調達部門、ヘッドライトやラジエター(台湾製新品)調達部門である。中古部品販売のみならず、台湾やアメリカからの輸入、タイヤやホイールの販売も行っている。台湾の社外品パーツは日本製の半値で十分事業として成り立つようだ。なお、こういった業者が解体業に進出する可能性はあるのか気になったが、ロシアは中古部品が生産できるような廃車がなかなか流通しないので、C社ではそのような計画はないとのことだった。阿部・浅妻(2008)でも指摘されているが、自動車台数が増加する中で、自動車解体業が成立しないというのはいささか気がかりである。なお、C社によれば、ウラジオストクにはこの業態の企業が約150社程度存在する。業界団体はなく、正式な数値は不明であるが、4社程度でグループ化しているところはあるという。
- 54 うち一社(D社)は筆者らの訪問直前にこの事業を開始している。富山からハーフカットを運ぶ計画で、すでに18台分のハーフカットが輸出待ちになっている。タネ車は国内でオークションから調達したもので、事故車ではないようだ。別の解体業者(E社)も、4月に入ってからハーフカット車の輸入を開始した。我々の訪問時にすでにヤードに在庫があった。ハーフカットされている当該年式車種を通常通り輸入した場合に比べて関税が6分の1になる。もっとも、以前から、部品取りを目的として自動車が丸車のまま輸入されるという状況は発生していない。両社とも、中古車が入ってこなくなった分、中古パーツの市場がよくなるだろうとの想定で事業を拡大したということであった。
- 55 もっとも、低年式で平成10年のもの、高年式では平成15年のものである。2009年1月12日の輸入関税の引き上げ、2008年11月14日に実施されたコンストラクター輸入規制の実施により輸入が困難となった自動車の年式と重複する。ハーフカットの輸入業者によれば、これらの自動車のオークション価格は30-50%も下落しているとのこと。例えば、平成12年式の三菱デリカ(排気量・型式不明)は5万円で落札可能な状況で、これは中古車オークション高騰時は40-50万円であった。ハーフカット輸入・部品生産ビジネスが十分に事業として成立する状況が生まれつつあるとも考えられる。
- 56 上記A社でも3月末からハーフカット車のコーナーを設けた。部品扱いで300ドルの輸入関税で済むそうである。
- 57 40フィートコンテナ1本の価格は2008年夏季の最高値で350万円にもなっていたそうだが、訪問時点では、一本約160万円となっており(中古部品輸入・販売業者B社のケース)、為替レート変動の影響もあるが、相当価格が下落していることがわかった。
- 58 中古部品輸入・販売業者B社への聞き取りによれば、多くの部品が鉄の重量に基づいて価格が決められる。希望価格を提示し、日本側と交渉する。ただし、エンジンについては、車種・モデル・排気量に基づき個別に交渉している。エンジン価格

もある型式のものについては、昨年に比べて4分の3程度の価格に下がっており、逆に新品に対して価格競争力を持ちうる状況が発生していると考えられる。

- 59 『月刊ロシア通信』2009年4月2日号掲載、「ロシアの自動車部品市場は有望」を参照した。
- 60 C社による。また、これまでの筆者らの聞き取り調査の結果明らかになっている。阿部・浅妻(2008)など。
- 61 『ダークニボストーク通信』(2009年4月6日)による。
- 62 コムソモリスク・ナ・アムール市にあるアムールメタルである。鉄スクラップの海外流出により、入荷難の問題を抱えており、かなりの部分をシベリアから取り寄せざるを得なくなっているという。阿部他(2009), p.180, による。
- 63 自動車解体業者D社は月間入庫台数が2008年までが20台程度、現在はいっと少ないという。従業員は8名で、他に警備担当者が5名いる。ウラジオストクには自動車解体業が10社程度あるが、業界関係者によれば、この規模でウラジオストクの最大手の工場とのことである。
- 64 メタルリサイクルマンスリー(2009年4月1日), Scrap Trading News(2009年4月16日)による。
- 65 日本経済新聞(2009年7月11日)による。
- 66 米CSMワールドワイドによる。(日本経済新聞, 2009年2月3日掲載記事)
- 67 日本経済新聞(2009年9月3日)によれば、産業貿易省アレクセイ・ラフマノフ局長が中古車輸入関税の恒久化の方針を示しており、これが実現すれば、日本車の流通業者がさらに大きなダメージを受けると考えられる。

＜参考文献＞

- 浅妻裕「ロシア極東地域における中古車・中古部品輸入の現状」『月刊整備界カーメンテナンスマネジメント』第40巻4号, 2009年6月, pp.24-28.
- 浅妻裕「中古車輸入制度の国際比較」『北海学園大学経済論集』(北海学園大学)第56巻第1号, 2008年6月, pp.27-43.
- 浅妻裕「国際化する自動車リサイクルとその管理のあり方について」『開発論集』(北海学園大学)第

- 78号, 2006年8月, pp.63-82.
- 浅妻裕「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』(北海学園大学)第75号, 2005年3月, pp.65-81.
- 浅妻裕・阿部新「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』(北海学園大学)第83号, 2009年3月, pp.121-143.
- 阿部新「貿易統計から見る中古車輸出市場の動き」『月刊整備界カーメンテナンスマネジメント』第40巻4号, 2009年4月, pp.28-32.
- 阿部新・浅妻裕「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』(北海学園大学開発研究所)第81号, 2008年3月, pp.89-117.
- 阿部新・浅妻裕「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』(北海学園大学)第55巻第3号, 2007年12月, pp.59-84.
- 阿部新・平岩幸弘・張晶・浅妻裕「中国黒龍江省の中古車流通と廃車処理に関する調査——ロシアとの関係に着目して——」『北海学園大学経済論集』(北海学園大学)第57巻第1号, 2009年6月, pp.169-199.
- ウラジオストク日本センター「ロシアの主な経済指標」(内部資料), 2009年4月9日.
- 遠藤寿一「最近5年間の日ロ貿易の急拡大と今後の展望」『ロシアNIS調査月報』第54巻第5号, pp.18-29, 2009年5月.
- 加藤志津子「ロシアにおける企業と国家——プーチン政権2期目の諸特徴——」『明治大学社会科学研究所紀要』第46巻2号, pp.115-124, 2008年3月.
- 木村英亮『ソ連の歴史——ロシア革命からベレストロイカまで』山川出版社, 1992年3月.
- 金野雄吾「金融危機下のロシア経済」『みずほ総研論集』2009年II号, 2009年5月.
- 久保庭真彰「ロシア経済の成長と多様化」『経済研究』第60巻第1号, pp.1-15, 2009年1月.
- ゲルト・ルーゲ(鈴木直・深沢雅子訳)『ゴルバチョフ』平凡社, 1991年2月.
- 坂口泉「2008年ロシア自動車市場の総括——金融危機の影響を中心に——」『ロシアNIS調査月報』2009年4月, pp.63-82.

社団法人ソ連東欧貿易会『ソ連・東欧諸国の自動車産業』1988年3月.

藤本和貴夫・松原広志編著『ロシア近現代史——ビョートル大帝から現代まで——』ミネルヴァ書房, 1999年6月.

布施正暁「中古車の国際フロー分析」『平成20年度廃棄物処理等科学研究費補助金総合研究報告書(研究代表者:熊本大学外川健一)』pp.23-30, 2009年4月.

三菱東京UFJ銀行『ロシア・中東欧経済の見通し』(<http://www.bk.mufg.jp/report/ecolook2009/>) 2009年5月.

宮下誠一郎『ソ連・ロシア, 東欧の政治と経済』専修大学出版局, 2001年7月.

山本茂・松本智明・宮田省一編著『地球を旅する地理の本(第5巻)』大月書店, 1994年3月.

山内聡彦『ドキュメント・プーチンのロシア』日本放送出版協会, 2003年8月.

横手慎二『現代ロシア政治入門』慶応義塾大学出版会, 2005年5月.

ロデリック・ライン, ストローブ・タルボット, 渡辺浩治著(長縄忠訳)『プーチンのロシア——21世紀を左右する地政学リスク』日本経済新聞社, 2006年11月.

和田春樹編『ロシア史』山川出版社, 2002年8月.

和田春樹『地域からの世界史——ロシア・ソ連』毎日新聞社, 1993年7月.