

第 5 章

中古車・中古部品の国際リユース

浅妻 裕

要約：

本稿では日本からの中古車輸出の動向について貿易統計をもとに分析した。その結果、近年は従来の「御三家」＋チリが上位に来る構図が崩れつつあることがわかった。流通量の変化には様々な要因が考えられるが、各国の輸入規制が頻繁に変更されていることがあげられ、その事例を紹介した。また日本から多くの中古部品が輸出されているが、それらが世界中の中古部品市場で取引されている。本稿ではバンコクの市場の様子と流通の現状について述べた。

キーワード：貿易統計 輸入規制 中古部品市場

はじめに

近年、日本からは大量の中古車が輸出されている。またその輸出先も世界中に広がり 2012 年は 171 か国に及ぶ。このような状況を背景として、流通量の変化について、あるいはその背景に関する分析等の研究成果も多く行われてきた[浅妻ほか 2011；阿部 2012；寺西ほか 2007]。流通量の把握についてはその多くが財務省貿易統計をもとにしたものであるが、この統計で中古車の流通量を把握できるようになったのが 2001 年 4 月からであり、かつ 2005 年までは多くの中古車が貿易統計に計上されない「旅具通関」であったため、より正確な中古車輸出台数についてはようやくデータが蓄積されてきた段階といえる。本稿では、現在の中古車輸出の状況を、この間のデータの蓄積も活用して整理し、また中古車輸出台数に大きく影響する輸入規制について述べる。さらに、中古車輸出入の質的な面にも着目し、対象となる商品の違いやビジネスの特徴に言及する。

また高度成長期後半以降、日本で利用された中古車が世界中に輸出されてきた[阿部・浅妻 2007]。これによって、輸出先国で、日本で発生した自動車中古部品への需要が発生す

る。日本で製造・利用された自動車部品に対する信頼性が高いこともその背景にある。世界的な中古部品の流通量については、各国貿易統計を用いることで、タイヤやエンジンなど部品によっては把握できる場合があるが、多くの部品は流通量の把握が困難であるⁱ。したがって本稿では、流通量に関する検討ではなく、これらの中古部品が流通する世界の市場の状況を紹介するにとどめたい。

I 中古車流通量の近年の動向

2009 年までの中古車流通データについては、浅妻ほか[2011]で紹介されているので、ここでは、2010 年から現在までの流通データを紹介し、近年の中古車輸出に見られる特徴を指摘する(表 1)

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）」が上位を占める状況があり、2005 年以降は南米のチリがその下につける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）ⁱⁱ。ところが、2009 年にはロシア向け輸出が関税の大幅な引き上げ（後述）により激減したこともあり、南アフリカ向けが全体の 2 位になった。2010、2011 年はチリが第三位でニュージーランドを上回っているほかは過去の構図と同様であるが、2012 年はミャンマー向けが第二位、パキスタン向けが第四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。

このように近年は輸出台数が上位に位置する国々で大きな市場の変化が起きているといえる。また、表 1 の下位の国に目を向けると、大きく輸出台数が変動していることがわかる。これは近年に限ったことではなく、[浅妻・阿部 2007]で示される 1970 年代からの中古車輸出も、年によって各国向けの輸出台数が激しく変動していることがわかる。日本からある国への中古車輸出は様々な理由で変動するが、輸出台数の大きな変化をもたらすものとして規制の変化があげられる。いくつかの事例を紹介する。

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、日本製の極めて年式の低い中古車が走行していたようである。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。これに対して政府は 2011 年 8 月から、5 万台の範囲内で、車齢 40 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 6 月には日本円換算で合計 4,000 万円相当のキャッシュを政府指定銀行に預ければ、軽減された税額で自由に車両を輸入できるようになった。結果として 2010~2011 年には 6,000~7,000 台程度にとどまっていたミャンマー向けの輸出が急増した（通商弘報、2011 年 09 月 16 日、日刊自動車新聞 2012 年 6 月 13 日）。その状況を図 1 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。

次にバングラデシュの事例を紹介する。バングラデシュ向けの輸出は 2007 年以降 2 万台程度～4 万台程度の間で推移し（財務省貿易統計による）、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、近年政府の完成車輸入に対する規制政策が強まり、例えば 2750cc～3000cc の乗用車の関税は、2009 年度で 193%であったが、2011 年度には 599%と割高になっている。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]。統計的にも、バングラデシュ向け輸出は、2011 年は前年の半減の約 15,000 台、2012 年は 7,000 台強と急落しており、全輸出先 171 か国中の第 27 位となっている。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。

近年もっとも激しい変化を見せているのがロシア向け輸出である。ロシアは御三家の一角ではあるが、その地理的な近接性や歴史的な背景もあり、2001 年以降のトータルの輸出台数 1062 万台のうち 237 万台、22%を占めニュージーランドや UAE に大きな差をつけている。しかし、その輸出台数の変化は激しい増減を示す。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。関税の変化は以下の表 2 に示すとおりである。

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状況が閑散としたものとなったことが報告されている。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。「分解輸出」もこれに関係していると考えられるが、次節で述べる。

このように、各国での輸入規制が実施・変更されていることにより、当該国への輸出台数が大きく変動していることがわかる。一方で、各国向けの変動があるにも関わらず、ロシア向けの輸出を除けば、2002 年以降、輸出台数はおよそ 60-80 万台の範囲で変動している(図 2)。ロシア向けは上記の輸入規制により国内で廃車となるような年式の低い自動車は中心的な商品とはならないことが想定されるので、日本国内における適当な車齢を迎えた自動車の一定割合が輸出向けとなってきたといえる。この理由は検討が必要であるが、日本から輸出される低年式の中古車と、使用済み自動車の市場の関係性が影響している可能性も考えられるⁱⁱⁱ。

なお、表 1 からわかるように、輸出単価については、南米向け、アフリカ向けが低くなっており、ロシア、東南・南アジアの国々向けが高くなっている。浅妻 [2008] で示されるように、ロシアやアジアの各国は輸入に際し年式規制が導入されている場合が多いことが関係していると思われる [浅妻 2008]。また、浅妻・岡本・福田 [2012] で示されるように、UAE 向けの中古車の多くがアフリカに再輸出されることから、単価が低くなっていると考えられる。もちろん年式規制だけではなく、輸送距離が長くなることで輸送コストの負担

が大きくなることから、販売価格を抑えるために低年式車（低価格車）が多く輸出されていることも考えられる。

Ⅱ 輸入規制による輸出入ビジネスの変化と差異

1. 輸入規制と中古車の部品としての流通

流通量を把握する際には各国貿易統計が有用であるが、そこにおける「中古車」の定義は各国で異なっている[浅妻 2008]。そのため、輸出国側と輸入国側の統計数値が食い違うケースも多い。

例えば日ロ間の中古車流通に関しては、日本側とロシア側で輸出・輸入の数値が大きく異なることが知られている。図3でそれを示した。

2004年はロシアにおける輸入台数が多くカウントされ、2005年は同数となっている。これは、2005年から日本で中古車の「携帯輸出」ができなくなり、自動車については少額貨物としての輸出を除いてはすべて貿易統計にもカウントされるようになったためである。しかし、2006年以降は日ロが逆転し、その差も拡大していった。2009年には関税引き上げのため双方の統計上の台数が大幅に減少したが、ロシアの輸入台数は極めて小さな数値となっており、さらに日本からの輸出台数が増加しつつある近年においても増加する傾向はみられない。

この理由の一つとして、日本から中古車として輸出した自動車を、高額な関税を逃れるためロシアでは自動車の部品（ボディ）として輸入していることがあげられる^{iv}。

たとえば2008年10月27日付の「ダーリニ・ポストーク通信」では以下のように紹介されている。「車体とエンジンを別々にした自動車の輸入は、完成車に対する高い関税支払いから逃れる手法となっている。（中略）極東のいくつかの税関では輸入される自動車の25%近くが「部品」を装って車体の形で輸入されている。（中略）船員が船中でエンジンをバラし、税関で「自動車部品」として申告されている。そして港でバラバラにされた部品が再び組み立てられる」。

すなわち、タイムラグや集計時のミス、違法解体、「中古車」の定義に関する日ロ間の違い^v、など、その他の条件を一切無視すると、日本側からロシアに向けた中古車輸出台数＝ロシア側における中古車輸入台数＋ロシア側におけるボディの輸入台数の関係が成り立つ。

このことからボディの両国の輸出・輸入統計が大きく異なっていることが想定され、表3ではこれを確認した。ボディ（HSコード：870710）流通量について日本からの輸出量がロシア側の輸入量を大きく下回っていることがわかる。日本側では、中古車そのもの、場合によっては自動車として部品が一式揃っていることから中古車として輸出とされたも

のが、ロシアではボディとしてカウントされていたものと考えられる。

ロシア側で自動車部品（ボディ）として輸入する方法は、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]。

「コンストラクトリィ」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^{vi}。

中古車輸入を制限したいロシア政府はこれを防ぐために、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 5,000 ユーロを下回らない額）」と変更した。この規制が導入されたことで、2009 年のロシアにおけるボディ（870710）輸入は激減した。表 3 からこのことが確認できる。

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た。2009 年以降は、ボディの特定部位を切断して輸入する「カルカッスィ」「ラスピールィ」と呼ばれる手法などが広まった。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「コンストラクトリィ」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（2010 年 8 月 2 日付、2011 年 2 月 2 日付月刊ロシア通信）。対象となるのは日本からの SUV 車が多く韓国車では行われぬ。

なお、「カルカッスィ」については、2011 年 12 月から部品ではなく、車体扱いとなり、5,000 ユーロの税金が課されるようになった(2012 年 3 月 2 日付月刊ロシア通信)。また「ラスピールィ」については、複雑な登録を嫌ったためと思われるが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)。このようなことから今後、中古車を部品として輸入する手法が見られなくなる可能性もある。

統計のみからこれらの流通を明確に確認することはできないが、自動車ボディに関する HS コードは 870710 の他に、ボディの一部を対象とする 870899 あるいは 870829 というものがある。ロシアでの輸入関税が 5%であり、ボディ全体 870710 に対する関税よりは大幅に安い。「カルカッスィ」「ラスピールィ」による輸入はこの 2 つのコードのいずれかに該当するものと思われる。表 3 からはボディ全体の流通と同様、日ロ間で大きな差があることが確認できるが、これが中古車の部品としての輸入から生じたものかを、聞き取り調査などで確認する必要がある。

2. 輸入規制による流通車種の変化と差異

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4では2009年以降、1500cc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違いを見たのが図5である。仕向地ごとに大きく車種が違ってくる。すでに見たようにロシア向けは低排気量の輸出が多い。またパキスタン向けはさらに1000cc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2000cc以上の大排気量車が多く輸出されていることがわかる。

仕向地での需要動向の違いは当然背景にあるものの、各国の輸入制度の違いがこのような商品の違いを生み出している場合もある。

例えば、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、800ccを超えないものについては価格の50%の税金がかかるが、1001ccから1500ccについては60%、1801ccから3000ccのものについては100%の関税となっている。このような関税制度によって、パキスタンとの間の中古車流通ビジネスは低排気量車を中心的な商品としており、貿易統計にも反映されていると考えられる^{vii}。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。

また、図5からは把握できないものの、製造年によって関税が異なっているケースでも輸出入ビジネスに質的な変化をもたらす。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[福田・浅妻 2012]、タンザニア向け商材の変化が観察されている^{viii}。

また、福田[2012]で指摘されるように、日本発の中古車の場合、その担い手がパキスタン人であるケースが多い。彼らは世界中に同族のネットワークを保有しており、ある国で輸入規制が行われても、他の国への輸出にシフトさせることが可能であった。

以上のように、輸入規制の導入は、流通量を大きく変化させ中古車輸出入ビジネスに少くない影響を与えるものの、中古車の形態、取り扱い車種や仕向け先の変更を行っているため、依然として多くの中古車が日本から輸出されている。

Ⅲ 中古部品の国際リユース ― バンコクの中古部品市場を事例に ―

世界にはさまざまな自動車中古部品産業（中古部品ディーラー）や自動車解体業者の集積地がみられる。本稿ではこれを「中古部品市場」と呼ぶこととする。浅妻・岡本[2012]で指摘するように、各地域を調査してそれらの産業の集積の原理を明らかにすることは重要である。その前提として、どの国・地域にどの程度の市場が存在しているのかを整理す

ることも求められる。特にタイのバンコクには複数の中古部品市場が存在することが知られていたが、それらの詳細については不明なままであった。筆者は 2012 年～13 年にかけて 2 度現地を訪問し、中古部品ディーラーに対してアンケート調査を行った。ここでは、そこで得られた情報を元にバンコクの中古部品市場の概要を紹介し、簡単に流通状況についても述べる。なおアンケート結果の分析については別稿で述べることにしたい。

1. バンコクの中古部品市場の位置

まず、筆者がバンコクを訪問した際に確認した市場を図 6 に示す。2 か所に分かれるバンナー市場は、日本との間の便も発着するスワンナプーム国際空港近くに立地する。市の中心から自動車でも 30 分以上はかかる郊外エリアにある。他方、パトゥムワン市場とサムパッタウォン市場は市の中心部にありアクセスは良いが、狭隘である。また、これ以外には矢野経済研究所[2007]で示されるドンムアン空港（旧バンコク国際空港）近くにある中古部品市場、バンコク郊外東北部のウドンタニ地域にあるトラック専門の中古部品市場がある。さらに、バンコク郊外には、アユタヤ方面のワンノイ、チョンブリー県のバンセー港付近などに中古部品ディーラーの集積地があるとされる。

2. バンナー市場の概要

バンコク最大の中古部品市場である。二か所に分かれて立地しており、道路の起点からの距離を利用してそれぞれ「バンナー12km」「バンナー17km」と呼ばれている。現地では中古部品市場のことを「シェンコン」とも呼んでおり「シェンコン 12km」、「シェンコン 17km」という表現もなされる。

筆者はバンナー12km を視察・ヒアリングすることができた。最初に訪問したのは日曜日であり閑散とした雰囲気はあるものの、営業している店舗も多く 5 分の 1 ほどの店舗が営業中であった（写真 1）。また、家族経営が多く、店先には女性の姿も多く見かけた。3 階～4 建てのモルタル外壁のビルが並び、その 1 階を店舗としている。上階にはオーナー家族や従業員が住み込んでいるようである。

バンナーは一見工業団地のように見えなくもないが、全て民間で形成された集積地である。あるタイ人が土地を所有しており、多くのディーラーは店舗をリースしている。リース期間は 30 年が一般的で、後述のようにバンナー市場が成立してから約 20 年が経過しているので賃借期間は残り 10 年というディーラーが多い。7～8 本の並行する通り沿いに中古部品ディーラーのみが並んでいる。合計すると約 1,000 店舗強になるとのことである。それを構成する企業数については 300 社～380 社程度であり、複数の店舗を有するディーラーが非常に多い。経営者は後述の他の市場に比べるとタイ系民族が多く、華人とはほぼ

半々というところである。ただし、華人もタイ系民族人との混血がすすんでいるので、明確な区別をつけることは難しいともいえる。

ハーフカット（自動車を半分に切断したもの）やノーズカット（ボンネット・フェンダーより前の部分だけをカットしたもの）の扱いが多くみられることが後述の他の市場との違いである(写真 1)。自動車のみならず、店舗によっては建設機械の部品も扱っている。

3. パトゥムワン市場の概要

都心部にあり、国立チュラロンコーン大学の裏手に位置する。東西に伸びる 5～6 本の通り沿いにディーラーが集積し至るところで軒を連ねている様子が観察される（図 7）。南北に延びる通り沿いには飲食店など、中古部品以外の店舗が並んでいるケースが多い。2013 年 2 月時点では 119 件のディーラーが立地していた。2 階建てあるいは 3 階建ての古いビルが並ぶが、屋上に瓦葺きの住居を増築している建物も見られる。

ここではハーフカットやノーズカットの扱いがごく一部しか見られない。この理由は場所が狭隘で大型の商品を置くだけのスペースが不足しているためと推測された。スペースが狭いため商品を庇の上に積んでいる店舗もある。また店先でエンジン等の部品をさらに分解している様子も見かけた（写真 2）。服部他[2003]が指摘するように、修理目的での分解の場合もあるが、クリーニングを目的とするケースもある。

この市場の土地は大学（＝国）が保有するものであり、2013 年にはこの土地を国に返す必要がある(2012 年 8 月時点の情報)。BTS（都市型の高架鉄道）という公共交通機関の駅を設置するため周囲をクリアにするためとのことである。ただし、各ディーラーが退去することで一致しているわけではない。筆者が聞き取った範囲でも、今後もずっとここでビジネスを続けていくと言うディーラー、2013 年 4 月以降は未定だとするディーラー、すでにバンナーの移転を決めているディーラー、と様々であった。もちろんすでに移転が終了し、シャッターに連絡先を示しているディーラーも一部にあった。

パトゥムワン市場のディーラーはほとんどが華人による経営であり、店名の看板他、漢字が目立った。タイの華人は比較的漢民族文化を守っていることが多いが、日常会話はタイ語を利用しているので、漢字の読み書きができない人も多い[山下 2008]。自店の看板の漢字すら読めないケースもあるという。

4. サムパッタウォン市場の概要

都心部のチャイナタウンの端に位置し、規模は非常に小さい。狭い路地の両側に間口の狭い 72 のディーラーが並んでいる（図 8）。隣接する建物を倉庫とするなど、間口を連ねているケースも目立つ。乗用車がやっと通れるほどの道路幅であり(写真 3)、物流に困難

が生じている。小さな自動車部品の運搬にはオートバイが多用されている。

ノーズカットやハーフカットは全く見られない。専門分野に特化している店舗が目立ち、例えばデフやトランスミッションの専門店が見られた。また、店頭では中古部品を分解作業する様子が至るところで見られた。部品を細分化して修理工場向けの商品とするケースもあるが、パトゥムワン市場と同様、修理しているケースもある。

市場はサムパッタウォン地区にあるため、この呼称で良いと思われるが、「サムパッタウォン」だけではチャイナタウン全て指すことになってしまうので、中古部品市場のみを指して「タラートノイ」（小さい市場）ということもある。

このエリアの業者は他の市場とは異なり（後述）、日本に部品を買い付けに行くことはないようだ。親族企業などタイの同業者から部品を購入しているとのことである。取り扱う部品の専門化が進んでいることとも整合的といえる。

なお、チャイナタウンに隣接することと、近隣に外国人のゲストハウスがあるため、外国人観光客が物珍しそうに写真を撮る姿が目立った。

5. バンコク中古部品市場の歴史

ここではバンコクの中古部品市場の歴史を概観する。

発端は第二次世界大戦後である。日本軍や連合軍の軍用機械スクラップがバンコク市内に放置されていたが、それらが無主物であることに華人が着目し商売を始めたのが起源とされる。ただし、鉄スクラップディーラーとして始まったのか、スクラップからの部品を扱うことから始まったのかは不明である。

最初は小規模なビジネスだったが、時間の経過とともにスピノフして起業するものなどが現れ、同じ地域内に立地することで集積が形成された。それが上記のサムパッタウォン市場であり、そのためチャイナタウンに隣接しているのである。

日本からバンコクへの中古部品流通が始まったのが 1960 年代といわれる。しかし、当時日本車はまだバンコクでは見られなかった時期である。1960 年代末にサムパッタウォン市場で創業した業者（現在はパトゥムワン市場に移転している）によると、その時代の市場では日本から輸入されたと思われるオート三輪「ミゼット」の部品を売っていたという。トゥクトゥク（オート三輪にキャビンをつけたもの）のアクセルはミゼットの部品を使っていたようなので、本来の用途以外で中古部品が使われ始めたと考えられる。こういった日本からの輸入開始の経緯も興味深い。

その後、1970 年代前半には市場の狭隘化が深刻になった。そのため約 40 年前にパトゥムワン地区への移動が行われた。全てが移動したのではなく、最初に移動を試みたディーラーが他のディーラーにも移動を呼びかけ、それに応じたディーラーからパトゥムワン市場が形成されたという。

1991 年、タイ中部チョンブリー県にあるレムチャバン港が開港した（バンコク南東約 130km）。チャオプラヤ川左岸にある当時同国最大の港湾バンコク港に代わる港湾として建設されたものである。これとほぼ時を同じくして、バンナーへの中古部品ディーラーの立地が始まった。バンナーはレムチャバンからバンコク市内への経路上にあり、また旧来のバンコク港にもさほど距離がないため、交通の便の点から立地が始まったものと思われる。その後集積が進んで上記のとおり現状となっている。

バンナーへの集積が進む一方で、パトゥムワン市場は空洞化が進んでいる。市場が出来た当初は約 300 件ものディーラーが立地していたとのことである。シャッターを下しているなど明らかに直近に移転したといえる店舗はあまり見られなかったため、土地の返還問題を受けて短期的に空洞化が進んだというよりも、長期的に空洞化が進み土地利用転換も進んだと思われる。

6. 商材と流通

バンコクの中古部品市場では日本で利用されていた中古部品が目立つ。バンコクの中古部品業界団体によると、バンコクで流通する中古部品について、日本からの輸入の割合は 95%程度であり、残りは欧州からのものである。一方で、市場のディーラーからは、香港やマレーシアからのものが流通している（パトゥムワン）、中国や韓国のもをを購入している（サムパッタウォン）、台湾・韓国・シンガポールからも輸入している（バンナー）という声も聞いた。しかし、筆者の聞き取りの範囲では、多くのディーラーが日本からの輸入に依存している。

この流通量は現在では減少傾向にある。15 年前がピークであったという。理由は日本からの部品が現地のニーズと合わなくなっているためである。現地では、とりわけ乗用車については多くが日本車であり、中古部品自体は国内の新品部品より値段が安く品質が良いので需要が高そうにも思われる。しかし、日本車であっても日本の工場で生産された場合とタイの工場で生産された場合とでは、モデルが同じでも細かな部品の仕様が異なっているという理由で需要が低迷しているとのことである。それでもトランスミッションやラックアンドピニオンといった機能性部品については根強い人気がある。

現地の中古部品流通ではエンジンが重要な商材である。他にも機能性部品を主要商品とするディーラーが多く、トランスミッション、ショックアブソーバーなどの足周り、ステアリングなどが店頭が目立った。一方でボディパーツは、台湾製の新品が入ってきているため（特にフェンダーやドア、ボンネットが当てはまるという）、店頭を見る限りでは、中心商材として扱っている店舗は比較的少ない。それでもボディパーツに特化している店舗はあり、2012 年 8 月に筆者が聞き取りをした店舗の 2 割弱がそのような店であった。

またいくつかのディーラーではかごに満載された小さな部品（ウィンドウ操作パネルや

ヒューズ、スイッチ、リレー類) が安価で売られていた。例えば下の写真 4, 写真 5 のウィンドウ操作パネルは一つ 100 バーツ (約 250 円) である。コンテナ空きスペースを有効に活用するためにこれらの部品が輸入されているとのことである。

中古部品のニーズはあるが、入手が困難なため国内のメーカーに作ってもらっている部品もある。筆者がヒアリングしたディーラーではスパークプラグのワイヤーや足周りのロアアームがそのような商品であった。どちらも 4A 系、5A 系といった古いエンジンを搭載するカローラ向けのものであった (写真 6)

バンナーではハーフカット、ノーズカットの流通が目立ったが (写真 1)、それらはニイチとなるのではなく、部品生産用のものである。個人や保険業者と契約している修理工場が購入する。中古部品ディーラーは解体しての販売は管理が手間となるため、このような販売方法をとっているとのことである。そもそもタイ国内ではこれらを再度組み立てて走行することはできないとされる。

それでも、写真 7 にみられるように、キャビンが残っているものは再組み立て用となると聞いた。これらがタイ国内で販売されるのか、外国のバイヤーに販売されるのかは不明である。なお、サムパッタウォンではハーフカットやノーズカットを含め、ボディパーツをほとんど見ることができない。ほぼ機能性部品に特化している市場である。また、特定の部品に特化した店舗も目立っており、海外からの輸入ではなく、現地のディーラーから必要に応じて部品を調達していることが伺える。

筆者が聞き取りを行ったディーラーの多くは市内あるいは国内に親族経営の店を有していた。日本から輸入したコンテナをそれらの店舗でシェアするようである。また、家族経営であるため、日本に家族が行き商品を輸入しているケースもあり、部品流通は親族のネットワークを基盤として成立している。コンテナはバンナーまでは輸送されず、レムチャバンなどの港湾でデバンニングされているので、親族のものを含めて複数の店舗を有する場合はそこで商品が店舗毎に分けられるケースが見られた。服部・鈴木・黄[2003]でも日本から輸入した部品を分配するシステムの存在が指摘されている。

日本から部品を輸入しているディーラーは基本的に日本に従業員を 3 ヶ月以内のビザで派遣し、交代で輸出を行っている。日本にも店舗を有するディーラーは非常に少なくバンナーのディーラーでは 1, 2 社程度だという。浅妻・岡本[2012]で紹介される UAE のシャルジャではより多くのディーラーが日本で店舗を有しており、違いがある。

バンコクの市場では全てのディーラーが日本や海外からコンテナを輸入しているのではなく、例えばバンナー市場では、海外から輸入しているのは 3 割程度のディーラーで、残りの 7 割は輸入を行っているディーラーから部品を購入している。ただし、筆者が視察したあるディーラーではちょうど国内発生の中古部品 (エンジン+トランスミッション) が入荷中であり、国内発生の中古部品の流通も一部で見られている。

販売先についてはほぼローカルマーケットといってよい。タイ国内への販売が中心でカ

ンボジア、ミャンマー、バングラデシュなどにも流通ルートがある。この 10 年ほどでラオスやカンボジア、アフガニスタンやパキスタンといった国のバイヤーも見られるようになった。主要な買い手は個人や保険会社と契約している修理工場、板金工場などである。

なお、タイ国内には中古部品ディーラーは 3 万社ほどであるとされる。組織化は十分に進んでおらず 400 社ほどが組合を結成している。

IV まとめと課題

本稿では、前半部で日本からの各国向けの中古車輸出量に関する特徴を過去からのデータの蓄積も活用して整理し、さらに量的な面だけではなく質的な側面にも着目し、輸出入を担うビジネスの実態を紹介した。輸出先は輸入国における規制の変化もあり、激しく変動している。一方で、ビジネスの現場は、中古車の流通形態や取り扱い車種、仕向先の変更など、輸入規制の変化に柔軟に対応している。質的な変化が中古車の国際リユースを持続的なものとしていることを部分的に明らかにした。限られた事例にとどまっていることが課題である。

後半ではバンコクの中古部品市場を素材として、日本製の中古部品が他国で盛んに流通している状況や親族ネットワークを基盤とした流通が見られることを確認した。今後は他国の中古部品市場の調査も進めながら、日本からの中古部品の国際リユースが現地の経済や環境にどのような影響をもたらしているのか、など多面的に考察を深めていく必要がある。

追記：本稿の第三節は[浅妻 2012b]に大幅に加筆・修正を加えたものである。

ⁱ 布施[2007]では、「貿易統計分割法」あるいは「貿易統計抽出法」などの統計学的手法を用いて中古部品流通量の推計が行われている。

ⁱⁱ 「御三家」の表現は[外川・浅妻・阿部 2010]による。

ⁱⁱⁱ たとえば国内の中古車オークション会場には、海外への輸出を専門とする外国人バイヤーの姿を多数みることができる。また使用済み自動車の入手ルートとしてはオークション経由が重要となっている。

^{iv} 阿部[2008]ではこのようなビジネスが行われる経済的な理由について詳細に検討している。

^v 例えばロシアの輸入統計では製造後 3 年以下の自動車は新車に相当するものとして扱われている。World Tariff データベースより。

^{vi} この輸出プロセスでの解体は近年でも行われているようである。例えば、2011 年 6 月 21 日付け北海道新聞「輸出先ロシアで「放射線」 宙に浮く返品中古車」の記事からわかる。この記事では、小樽港からロシア向け輸出された中古車が、ロシア側で放射線が検出されたことにより日本に送り返されたが、車両が 2 つに切断されていたため、日本側の輸出業者が引き取りを拒否したという事例が紹介されている。

^{vii} World Tariff データベースによる。

^{viii} 筆者のドバイでの聞き取り調査による。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。

<参考文献>

- 浅妻裕, 2012a. 「外国人中古部品ディーラーの地域的集積 (連載 自動車リサイクルの潮流第 19 回)」『月刊自動車リサイクル』 19(10 月) 57-61.
- , 2012b. 「バンコクの中古部品市場 (連載 自動車リサイクルの潮流第 20 回)」『月刊自動車リサイクル』 20(11 月) 58-63.
- , 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)(6 月)27-43.
- 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(9 月) 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)(3 月) 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』(H20~22 年度科学研究費補助金基盤研究(C)・H22 年北海学園大学学術研究助成(共同研究)).
- 阿部新, 2012. 「最近の中古車輸出市場の動きについて (連載 自動車リサイクルの潮流第 12 回)」『月刊自動車リサイクル』 12(3 月) 56-65.
- 阿部新, 2008. 「ロシア向け分解中古車の輸出について (連載 自動車リサイクルの現実と課題第 51 回)」『月刊整備界』 39(9)(9 月)30-33.
- 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』 55(3)(12 月) 59-84.
- 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(3 月)89-117.
- 北見創, 2011. 「バングラデシュ 輸入中古車から国産新車へ (エリアレポート)」『ジェットロセンサー』 2011 年 12 月号、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』 57(2)(9 月)35-63.
- 寺西俊一編, 2007 『アジアにおける自動車リサイクルの実態調査および国際的制度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〕
- 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)(12 月)66-83.
- 服部幸廣・鈴木規文・黄新民, 2002. 「東アジア諸国における使用済み自動車の現状」『平成 14 年度研究助成論文』(財団法人 東京自動車技術普及協会) 39-42.
- 福田友子, 2012. 『トランスナショナルなパキスタン人移民の社会的世界—移住労働者から移民企業家へ』 福村出版.
- 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(3 月)163-198.

- 布施正暁・八木田浩史, 2008. 「中古車の国際フロー分析」外川健一編著『アジア地域における自動車リサイクルシステムの比較研究』平成 19 年度廃棄物処理等科学研究 研究報告書.
- 矢野経済研究所, 2007. 『平成 19 年度アジア産業基盤強化等事業（自動車リサイクル等調査）』矢野経済研究所.
- 山下清海, 2008. 『エスニック・ワールドー世界と日本のエスニック社会ー』明石書店.

表1 日本からの中古車輸出上位 20 か国（台数、単価（千円））

2010			2011			2012		
仕向け先	台数	単価	仕向け先	台数	単価	仕向け先	台数	単価
ロシア	105,476	573.56	ロシア	110,762	595.25	ロシア	142,412	543.31
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	120,836	609.28
チリ	79,430	242.55	チリ	69,461	237.63	アラブ首長国連邦	87,793	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	64,644	513.54
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	61,701	217.94
ケニア	50,730	455.65	ケニア	39,225	487.13	ニュージーランド	61,465	438.59
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	59,789	210.13
スリランカ	26,981	1,010.44	パキスタン	37,857	552.20	ケニア	44,659	470.51
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	24,837	326.48
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	22,949	335.09
モンゴル	19,638	304.59	タンザニア	18,708	376.37	キルギス	18,122	186.88
タイ	16,132	1,013.43	フィリピン	18,308	707.30	ザンビア	18,077	321.21
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	12,315	406.50
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	スリランカ	11,274	1,026.99
グルジア	8,888	246.51	ザンビア	9,811	337.44	ジャマイカ	11,271	517.03
その他	125,004	683.39	その他	124,216	585.43	その他	141,683	664.34
合計	838,173	533.49	合計	858,195	530.70	合計	1,004,845	504.19

出所：財務省貿易統計

表2 ロシアにおける自動車輸入関税引き上げ（2009年1月）

	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
1,800ccガソリン車(旧)	25%(1.25ユーロ以上)	25%(0.45ユーロ以上)		1.6ユーロ
1,800ccガソリン車(新)	30%(1.5ユーロ以上)	35%(1.5ユーロ以上)	2.9ユーロ	
3,000ccガソリン車(旧)	25%(1.8ユーロ以上)	25%(0.55ユーロ以上)		2.2ユーロ
3,000ccガソリン車(新)	30%(2.15ユーロ以上)	35%(2.15ユーロ以上)	4ユーロ	

注：輸入価格の一定割合が関税となるが、それが 1cc あたり所定の金額（表中ユーロで記載）を超えていない場合は、排気量 1cc ごとに所定の金額が課税される。

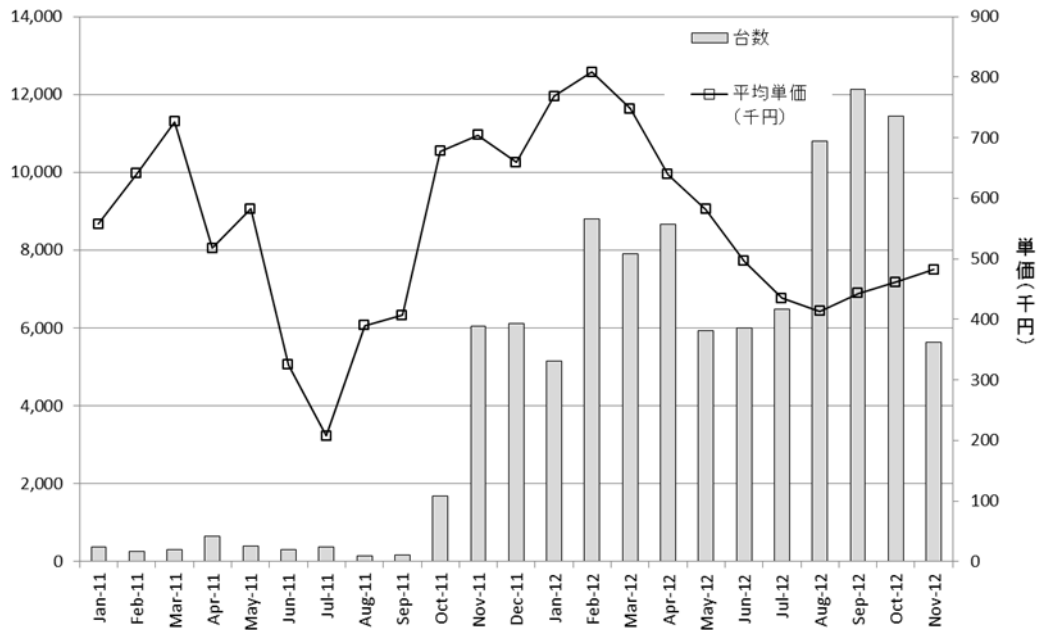
出所：World Tariff

表3 日ロ間のボディ流通量

HSコード	870710(ボディ、個数)		870899(運転室を含むボディー部、t)		870829(ボディー部、t)	
年	日本側輸出	ロシア側輸入	日本側輸出	ロシア側輸入	日本側輸出	ロシア側輸入
2003	121	20,226	1,562	8,473	1,211	2,139
2004	357	43,859	2,310	18,155	1,305	3,070
2005	1,108	51,932	2,899	19,284	1,418	3,400
2006	4,954	69,661	3,812	25,786	2,146	4,233
2007	1,713	77,441	4,372	36,480	2,917	6,660
2008	1,543	103,134	4,898	54,340	3,605	11,801
2009	79	610	7,976	24,895	4,059	13,950
2010	118	5,031	8,615	32,338	4,951	30,728
2011	75	15,772	7,553	25,534	7,169	43,811

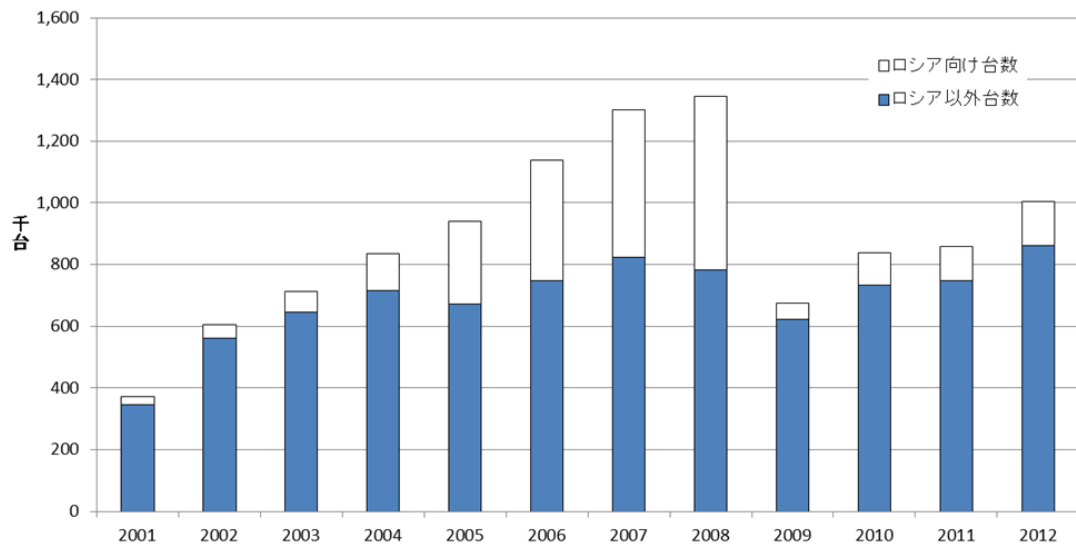
出所：UNCOMTRADE

図1 ミャンマー向け中古車（乗用車）輸出台数・単価の推移



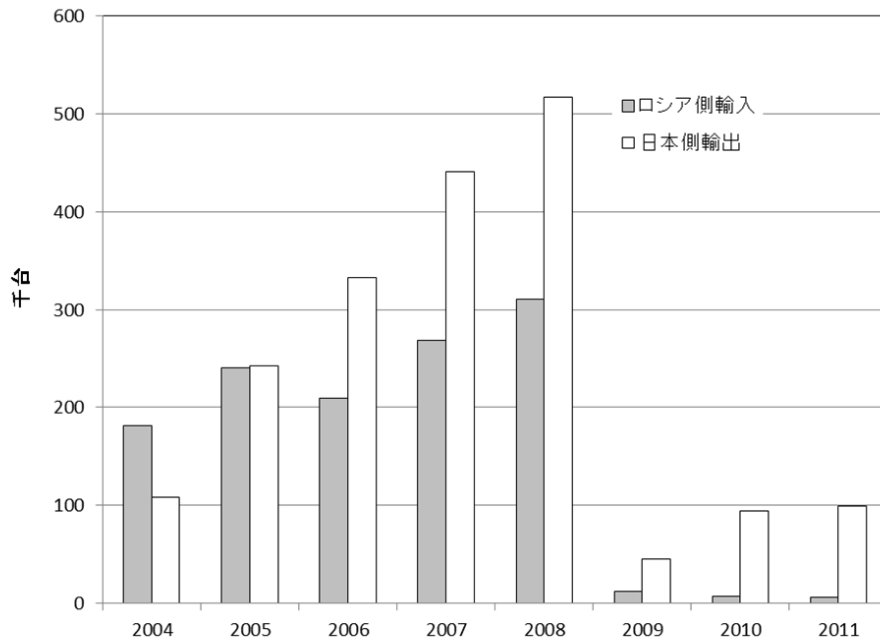
出所：財務省貿易統計

図2 ロシア向け中古車輸出台数とロシアを除いた中古車輸出台数



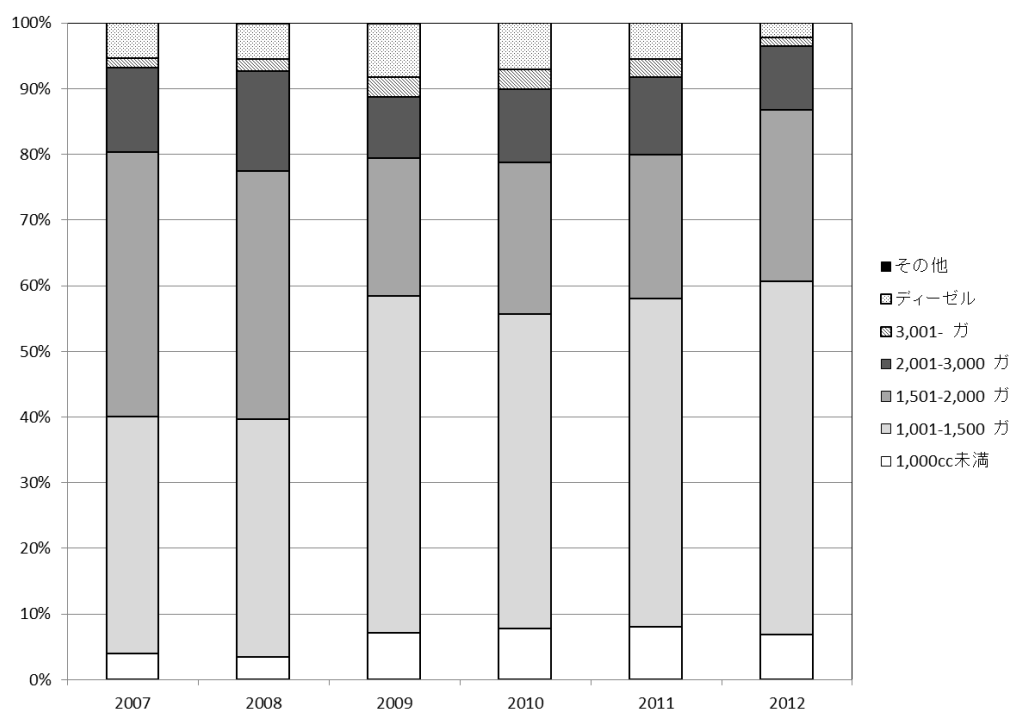
出所：財務省貿易統計

図3 日本からロシアへの輸出台数とロシアにおける日本からの輸出台数



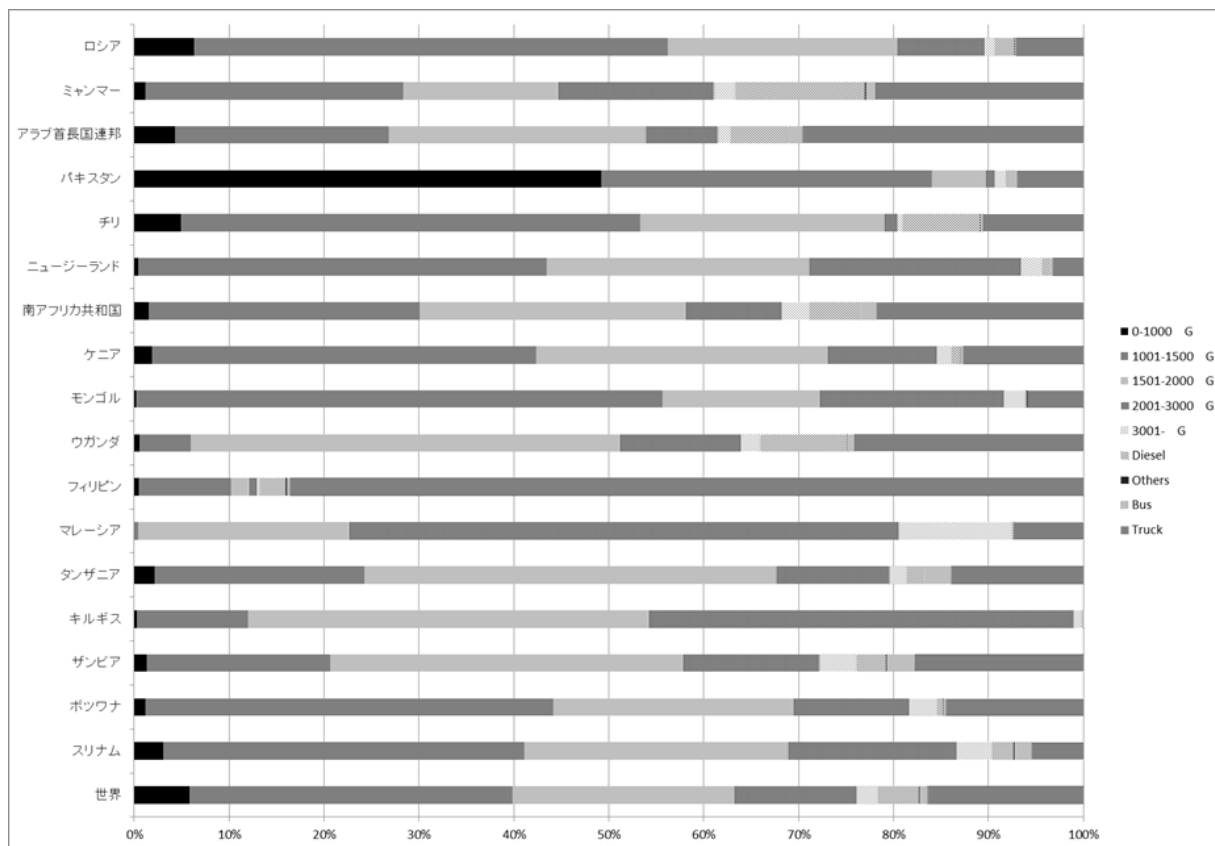
出所：財務省貿易統計、GTA

図4 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

図5 各国向けの中古車種の違い

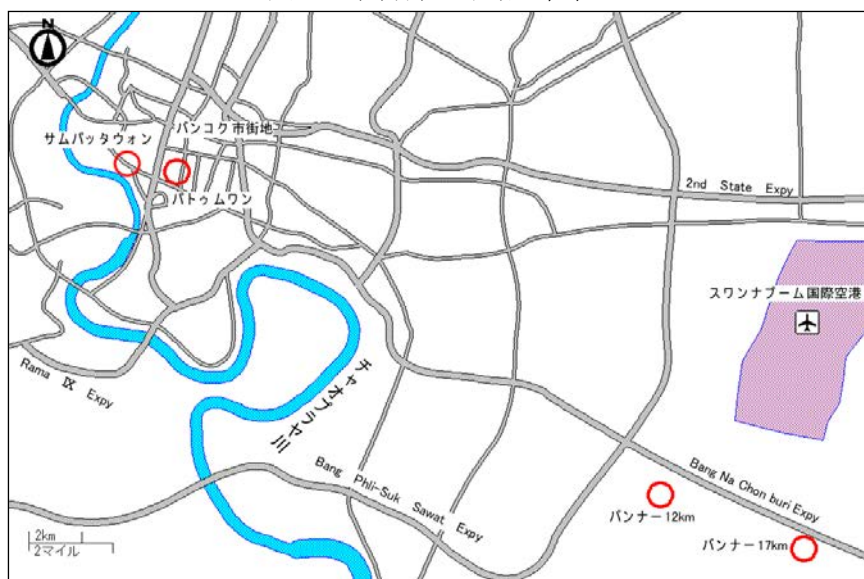


出所：財務省貿易統計

注1：凡例中、Gはガソリン車、数値は排気量を示す。

中2：凡例中、Othersは貿易統計のコード上4桁が8703（乗用車）のうちの「その他のもの」を示す。

図6 中古部品市場の位置



注：○で囲まれた箇所に市場が立地する

図7 パトゥムワン市場。●が店舗を示す。



図8 サムパッタウォン市場の立地店舗（●で示される）

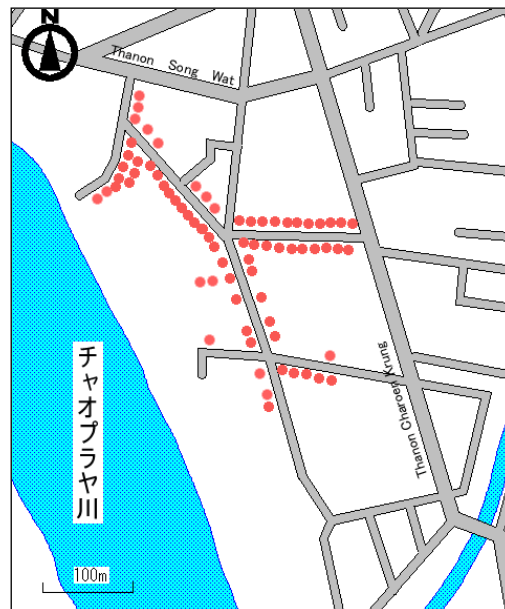


写真1 バンナー市場。ハーフカット・ノーズカットが流通



写真2 エンジンの分解作業中



写真3 極めて狭隘な場所に立地する



写真4 バンナーのディーラーにて



写真5 パトゥムワンのディーラーにて



写真6 新品のロアアーム



写真7 再組立される見込みの商品。HIJET。

