

タイトル	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
著者	浅妻，裕；阿部，新
引用	開発論集，83：121-143
発行日	2009-03-30

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

浅 妻 裕*・阿 部 新**

〈全体の構成〉

1. はじめに
2. 統計から見る UAE 向け中古車流通
3. 中古車輸入に関する規制
4. DUCAMZ における中古車流通
5. 中古車の中継貿易拠点形成と近年の動向
6. 中古部品流通
7. UAE 研究の論点

1. はじめに

近年、日本からの中古車輸出台数が増加し続け、国際的な廃車流通が活発化している。これらはどこでリユースされ、最終的にリサイクル・廃棄されるのだろうか。リユースやリサイクルに関わる環境負荷を軽減する観点から、日本を中心とした中古車や廃車の流通を明らかにするための研究が進んでいる。筆者らもこの観点から、阿部・浅妻(2008)や浅妻(2006)などの研究を行ってきた。

しかし、依然として不明な部分が多い。日本から輸出される段階までは把握できても、その先、実際に現地で利用されているのか、さらに別の国や地域に移動しているのかなどの疑問もある。特にペルシャ湾岸のアラブ首長国連邦(以下、UAE)は、古くから中古車の中継貿易を行っていることで知られている

が、実際にそれらの中古車が最終的にどこで利用され、そして廃棄されるのか十分な研究は進んでいない。

そこで、2008年11月、我々はUAEを訪問し、中古車・中古部品の流通に関する調査を行った。

日本からUAEには1970年代から中古車が輸出されており、輸出市場にとって古くから重要な国である。貿易統計から中古車輸出台数が把握可能となった2001年以降2007年までは、ニュージーランド、ロシアとともに上位3位を独占してきた。ニュージーランド向け輸出が落ち込みはじめ、ロシア向け輸出が急増期にあった2004年には全体の第一位となっている。若干の増減はあるものの、近年は10万台を越える水準を維持している。そこで筆者らは、このUAE向け輸出について、実際に、現地でどのように扱われ、最終的にどこに向かうのか、流通に関わっている企業は何社くらいあり、どのような形態なのか、いつ頃から始まったビジネスなのか、といったことを中心に調査した。

また、中古車だけでなく中古部品の再輸出ビジネスも活発である。UAEは7つの首長国から構成されているが、特にドバイ首長国

* (あさづま ゆたか) 開発研究所研究員, 北海学園大学経済学部准教授

** (あべ あらた) 山口大学教育学部准教授

に隣接するシャルジャ首長国で中古部品ビジネスが盛んなことが知られている。日本からも中古部品が輸入されているが、これらがどこへ向かっていくのかは不明であった。よって、今回、中古部品の貿易輸出入に関する企業が何社くらいあるのか、どこに再輸出されるのか、ということを中心に調査した。本稿はこれらの調査報告である。

調査の基本日程を表1で示した。

2. 統計から見る UAE 向け中古車流通

まず、関連する統計を見してみる。表2に日本からの主要な輸出先国への中古車輸出台数を示す。これによれば、UAE はロシアに次ぐ主要な輸出先となっており、全体の1割程度のシェアとなっている。また、同じ上位のロシアやニュージーランドと比べるとトラック

の割合が多いことがわかる。

時系列的には、2001 年以降、常に上位3カ国に入っており、2004 年には合計144,090 台を記録して第一位の輸出先国となっている（図1）。なお、この2004 年の輸出台数は、これまでの UAE 向け輸出で最も多い台数である。

UAE 向け輸出をバス・乗用車・トラック別に見たのが図2である。これによれば、乗用車がこの間最も多く輸出されていることがわかる。ただし、2004 年のピーク以降、減少し始める年が現れてきており、それに対して、トラックは2006 年まで増加傾向である。

次に、輸出される中古車一台当たりの価格を見る（図3）。これによれば、UAE 向けの1 台あたり輸出価格は、2004 年以降は高くなってきているものの、他の国に比べて低値で推移している。

UAE 向け輸出はトラックの割合が多いの

表1 調査日程表

日 時		場 所 等		内 容	備 考
11月7日	22:30	大阪	関西国際空港	集合, 出発	EK317
11月8日	5:55	ドバイ	ドバイ国際空港	到着	DUCAMZ 内中古車オークション業者 中古部品販売 カレッジ裏, アルハン, JNP 地区
	7:00		Hotel Ibis World Trade Centre Dubai	休憩	
	9:30		CAAI	調査	
	12:00	シャルジャ	Japan Coast Used Cars & Spare Parts	調査	
	14:00		中古部品街	調査	
11月9日	19:30	ドバイ	Hotel Ibis World Trade Centre Dubai	宿泊	カレッジ裏, アルハン地区 日本貿易振興機構事務所 DUCAMZU 内中古車ディーラー DUCAMZ 内業界団体 DUCAMZ 内中古車ディーラー DUCAMZ 内工場
	8:00	ドバイ	中古部品街	移動	
	9:00	シャルジャ		到着, 調査	
	11:00			移動	
	12:00	ドバイ	JETRO Dubai	調査	
	13:30		HUSSAIN TRADERS	調査	
	14:30		Car Dealers Association	調査	
	16:30		PARADISE Used Cars	調査	
	17:30		ハンドル付け替え工場	調査	
	18:30		ドバイ市内	市内視察, 懇談など	
	23:00		ドバイ国際空港	到着	
11月10日	2:50		ドバイ国際空港	出発	EK316
	16:40	大阪	関西国際空港	到着, 解散	

(注) 時間はすべて現地時間。日本との時差は+5。

表2 日本からの主要国向け中古車輸出台数(2007年)

	台数	シェア	トラックの割合
ロシア	478,802	36.80%	7.80%
アラブ首長国連邦	122,518	9.40%	31.80%
ニュージーランド	101,236	7.80%	8.00%
チリ	96,844	7.40%	20.70%
ケニア	42,341	3.30%	24.40%
南アフリカ共和国	38,679	3.00%	26.00%
ペルー	28,619	2.20%	55.10%
フィリピン	27,400	2.10%	55.60%
シンガポール	24,669	1.90%	12.30%
イギリス	24,253	1.90%	1.50%
合計	1,302,481	100.00%	17.50%

出所：財務省貿易統計より集計・作成

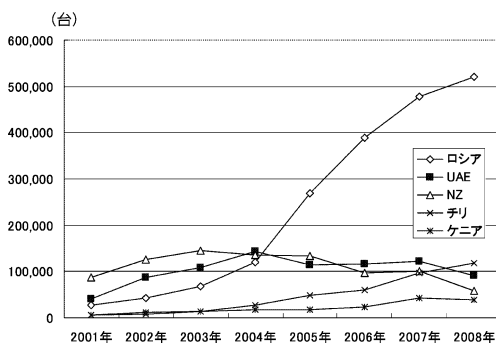


図1 中古車輸出台数の推移 (主要5カ国向け, 単位: 台)

出所：財務省貿易統計より集計・作成

注：2001年は4月～12月、2008年は1月～11月の実績である。また、2008年は確報値である。

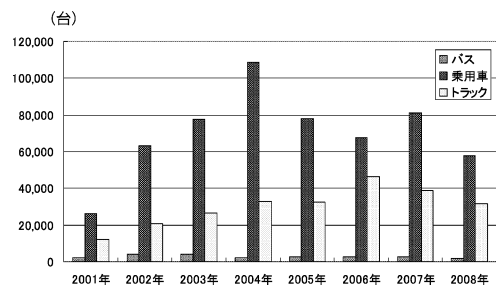


図2 日本からのUAE向け輸出 (車種別)

出所：財務省貿易統計より集計・作成

注：2001年は4月～12月、2008年は1月～11月の実績である。また、2008年は確報値である。

で、乗用車のみの単価も算出してみた(図4)。20万円台前半にとどまっている傾向がわかり、UAE向け輸出は相対的に低年式中古車が多いと推測できる。

一方、UAE側からみた中古車輸入統計が表3である。日本からの輸入台数が他国に比べて非常に多いことがわかる。第2位以下には左ハンドルの国々が並んでいるので、右ハンドルの車の輸入市場を日本車がほぼ独占しているといえる。また、一台当たりの価格は、日本車が他と比べてかなり安いことがわか

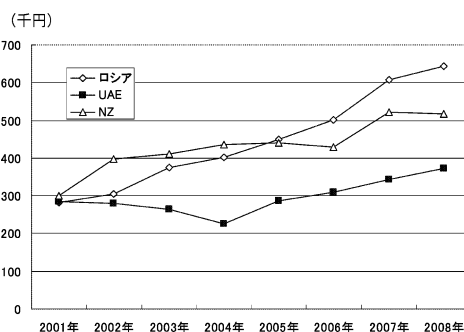


図3 主要3カ国向け輸出中古車1台当たりの価格 (単位: 千円)

出所：財務省貿易統計より集計・作成

注：2001年は4月～12月、2008年は1月～11月の実績である。また、2008年は確報値である。

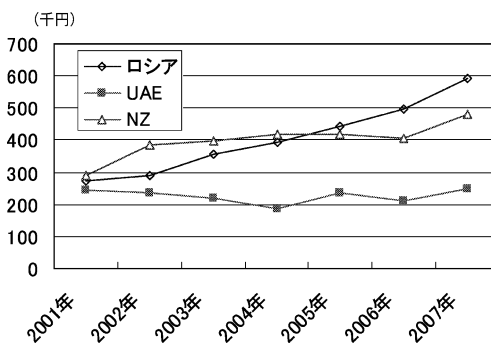


図4 主要3カ国向け輸出中古車 (乗用車) 1台当たりの価格 (単位: 千円)

出所：財務省貿易統計より集計・作成

注：2001年は4月～12月の実績である。

表3 アラブ首長国連邦における中古車輸入台数

国	2005 年			2006 年		
	価格 (AED)	台数(台)	一台あたりの価格	価格 (AED)	台数(台)	一台あたりの価格
日本	1,598,707,581	137,832	11,599	1,851,129,952	121,379	15,251
アメリカ合衆国	323,240,609	13,886	23,278	582,505,394	24,943	23,353
ドイツ	352,400,366	20,197	17,448	307,035,636	14,865	20,655
韓国	63,575,597	3,886	16,360	67,677,930	3,306	20,471
シンガポール	6,771,000	361	18,756	33,385,433	1,804	18,506
イギリス	21,027,969	312	67,397	22,384,764	298	75,117
フランス	14,148,086	370	38,238	8,666,935	262	33,080
その他	45,410,157	1,334	34,041	71,530,884	3,054	23,422
合計	2,425,281,365	178,178	13,612	2,944,316,928	169,911	17,329

出所：ドバイ税関統計を元に JETRO ドバイ事務所作成

る。右ハンドル車の場合は後述するように東アフリカ方面の発展途上国への再輸出が多い、つまりドバイ現地で販売される中古車が少ないためであると考えられる。

なお、ドバイに限っての事情であるが、新車も含めた自動車全体でみると、近年急激に輸入台数が増加している。乗用車（ガソリン車）で見ると、2005 年には 183,523 台であったものが、2006 年には 234,201 台、2007 年には 297,993 台となっている。しかもこれはフリートレードゾーン（後述）に輸入されるものは含まない数値だという。新車マーケットは日本車が強く、毎年 14 万台の自動車新規登録のうち、7 割程度が日本車とのことである¹。

中古車の輸入規制が流通の動向に与える影響は極めて大きい。よって、ここでは UAE における従来からの輸入規制を整理しておきたい²。

UAE の国内市場向け中古車に関しては、イスラエル以外はどの国からでも、またどのようなブランド・モデルでも輸入可能である。もちろん、一定の規格基準を満たす必要はある。ただし、UAE には自動車に関する包括的な規格基準は存在しないので、湾岸標準化機構（GCC Standardization Organization, 略称 GSO）が作成した規定（ガルフ・スタンダード）にしたがっている。

まずは、左ハンドルであることが義務付けられている。これを定めているガルフ・スタンダードが、Motor Vehicle General

3. 中古車輸入に関する規制

3.1. 従来の輸入規制

浅妻裕（2008）でも触れられているように、

¹ 独立行政法人日本貿易振興機構（JETRO）ドバイ事務所へのヒアリングによる。

² 本調査の主要目的は中古車・中古部品の再輸出であるが、ここでいう輸入規制は UAE 国内へ持ち込む場合に適用される規定である。ただし、再輸出であっても、後述するフリーゾーン以外での取引にはこの規定が適用されると考えられるので、ここで整理しておいた。なお、後述のように、この規制は 2008 年 12 月以降変更されている可能性がある。

Requirements (GS42/2003) による自動車の規格基準である。GS42/2003 の 15.1 項目に、ステアリングホイールは左側であることと規定されている。すなわち、日本から現地に中古車として輸入される可能性があるのは、左ハンドル車のみである。現地で把握した情報では、日本などから右ハンドル車を輸入して、左ハンドルに改造してもこの規定を満たしていないと判断されるようで、登録はできない。例外として、後述するように、再輸出を目的としたフリーゾーンでは右ハンドル車の輸入が認められている。

排ガス基準については、同じくガルフ・スタンダードの Motor Vehicles Allowable Limits of Gaseous Pollutants Emitted to the Atmosphere from Unleaded Gasoline Engined Vehicles (無鉛ガソリン車を動力とする自動車から大気中に排出されるガス状汚染物質の許容限度、GSO1680/2003) などにより定められている。排出許容量以外にも、エンジン状態が良好である等の要件が必要になってくるようである。

輸入を行う企業に関する規制もある。輸入が可能なのは、UAE 国内でトレードライセンスを取得し登記されている企業に限られる。この登記が可能な企業は UAE 国民が 51% 以上出資する企業でなければならないという制約がある³。

最後に関税であるが、輸入時に、関税として CIF 価格の 5 % が課税される⁴。

なお、ここで記載した事項は中古車独自のものではなく、新車の輸入と同様の規制である。従来は中古車独自の規制は存在しなかった。

3.2. 自動車登録と中古車輸入規制の変更

2008 年、UAE における中古車輸入規制の導入計画やいくつかの自動車検査・登録に関する規制の変更について各メディアで取り上げられた。

2009 年 1 月から、排ガス中に含まれる二酸化炭素や炭化水素、窒素酸化物の含有率が厳しくなる。これは 2 段階での規制であり、2010 年からは更に厳しくなる。同時に輸入中古車に関する年式規制が導入される。乗用車について製造後 5 年超、トラックについては 7 年超のものが登録できなくなる。

この規制とは別に、2008 年 12 月 1 日からは、経年数が 20 年を超えた自動車については、登録やその更新ができなくなる。この規制によって 2008 年 12 月には 76,000 台の自動車は路上を走れなくなるとのことである⁵。2010 年 1 月からはより厳しくなり、15 年を超えたものに適用される。さらに経年数 10 年を超えた自動車については所有権の移転を目的とした登録が禁止される⁶。

この規制が導入された理由として、古い自動車から排出される排ガスを減少させることによる環境改善、自動車台数増加による交通システムの問題改善、ドライバーや大衆の安

³ 日本貿易振興機構貿易投資相談センター 貿易投資相談課 (2008) による。

⁴ CIF 価格とは商品価格以外に、輸入港までの運賃と保険料を含んだ価格。World Tariff による。
(<http://www.worldtariff.com/>)

⁵ UAE Interact 2008 年 11 月 24 日号記事による。

⁶ UAE Interact 2008 年 11 月 25 日記事, Khaleej Times 2008 年 6 月 18 日記事による。

全確保, といった理由があげられている⁷。自動車台数の増加は近年の急激な経済成長によりもたらされたものであるが, 筆者らが訪問した際もドバイからシャルジャ間, わずか 10 km の移動に 1 時間程を要し, 問題の深刻さを実感した。

この規制の影響はどのように予想されているのだろうか。現地の自動車ディーラーによって, いくつか指摘されている。まずは, 国内で古い自動車の流通がなくなる代わりに, 再輸出ビジネスは活性化するという見方がある。規制対象の自動車保有者は必ずしもスクラップにする必要はなく, アフリカ諸国や近隣中東諸国への再輸出が可能だからである。また, 新車への需要が高まり新車市場に好影響を与えるとの見方がある。ただし, 国の経済発展によって, これまでも新車市場の相場が上昇しており新車価格に影響を及ぼすほどではないようである。さらに, 規制導入の目的どおり, 環境的に良い影響を与えるという見方もある。これらの現地ディーラーの見解を見ると, 現地の自動車業界でもさほど問題視されている様子はなかったといえる⁸。

⁷ アラブ首長国連邦における交通事故の 30% が古い車の様々な欠陥によって発生するとされる。UAE Interact 2008 年 11 月 17 日号記事, Khaleej Times 2008 年 7 月 14 日記事による。

⁸ 現地発行の新聞 bussiness24-7, 2008 年 6 月 22 日号記事による。なお, 規制導入後の状況は現時点 (2009 年 1 月) ではフォローできていない。今後の課題である。

4. DUCAMZ における中古車流通

4.1. ドバイのフリーゾーン

UAE は, 7 つの首長国から成り立っている。原油の生産に関しては, 首都のあるアブダビ首長国が UAE 全体の 9 割を生産している。UAE 最大の都市ドバイを有するドバイ首長国は, 石油以外の産業での発展を目指してきた経緯があり, 不動産部門, IT 部門, 通信部門や観光分野といったところを強みとしてきた。

貿易部門の振興を図ることも可能であるが, UAE では法的な規定により, 現地法人を設置する場合, 海外資本 100% での進出ができないという問題がある。UAE 側で 51% 以上出資していなければならない。また小売が外資に開放されていないなど UAE 全体での規制が多い。ドバイについては, 法人税や所得税が存在しないので, 海外企業にとってこの点は魅力に感じられるであろうが, 上記の制約が障害となってしまう。

そこで, ドバイ政府が行ったのがフリーゾーンの設置である。1985 年に初めてのフリーゾーンとなるジュベル・アリ・フリーゾーンが開設された。このフリーゾーンは, 当初 19 社の立地でスタートしたが, 2008 年時点で 5,600 社が立地し, 中東・湾岸地域の一大企業集積拠点となっている。現在, 建設中や計画中也含めて 19 ものフリーゾーンがあり, ドバイ経済での重要性を増しているといえる⁹。

なお, 世界的な金融危機の中, ドバイにおける不動産部門を中心とした経済成長が行き

⁹ 勸中東協力センター (2008), pp.29-35, を参照した。

詰まり、バブル崩壊といった様相を見せはじめている。サブプライム問題と原油価格急落の影響で、欧米の投資ファンドや通商銀行が一斉に投資資金を引き上げたため、数多くの開発計画が頓挫している状況のようだ¹⁰。フリーゾーンの計画にも影響が出ている可能性がある。

上記のジュベル・アリ・フリーゾーンの傘下に、再輸出される中古車の取り扱いの便宜を図るため中古車中継貿易市場 (Dubai Cars and Automotive Zone, 以下 DUCAMZ) が専門エリアとして設置されている。

DUCAMZ はドバイの中心部から自動車で約 30 分、市郊外に立地する Al Aweer Industrial Area の一角にある。空港や港湾へのアクセスにも恵まれた場所である。Al Aweer Used Car Complex¹¹ とあわせ、ドバイにお

ける中古車取り扱いの拠点となっている。大きさはほぼ 1 km 四方であり、この中に 371 の店舗区画 (現地ではショールームとよばれる) とハンドル付け替え工場 (後述)、事務所などがある。エリアは大きく 4 つにわかれているが、これは開設後、徐々に拡張されてきたためである (写真 1)。DUCAMZ の正門を入ると、規格化された外観の事務所が延々と並び、事務所前のヤードや歩道にまで中古車が展示されている。展示されている中古車の中には砂を被って真っ白になっているものも多く見られた。(写真 2, 3)

このエリアは上記の外資に関わる出資要件が不要で、100%外国資本での進出が可能となっている。また、国外への再輸出が目的であることから、上記のハンドル規制や排ガス・騒音等に関する要件は課されない。さらに、再輸出が目的であれば 5% の輸入関税も免除される。実際の手続きとしては、輸入時、通常の関税と同様に輸入価格の 5% に相当する金額を預託し、その後 180 日以内に再輸出

¹⁰ 例えば、ダイヤモンド・オンライン「やっぱり「砂上の楼閣」だった ドバイ不動産開発バブルの崩壊」(2008 年 12 月 5 日) など。(http://zasshi.news.yahoo.co.jp/article?a=20081205-00000002-diamond-bus_all)

¹¹ DUCAMZ に隣接する施設である。現地の人々の中古車の売買に際し、いわゆるワンストップサービスを可能とするため、行政が設置したエリアであり、DUCAMZ とあわせ、中古車売買の拠点エリアとなっている。幅 460 メートル、長さ 310 メートルと DUCAMZ より小規模であるが、中古車取引をワンストップで行うために必要とされる各種の施設を有する。まずはオークション企業の立地が見られる。ゴールデンベルオークションといい、毎週水曜日の午後 6:00-9:00 の間に開催されている。ヤードも有しており 300 台ほどを留置できる。次に、DUCAMZ と同様、中古車を扱うショールームが 126 ある。さらに車検場もあり、オークション出品前の車両はここでチェックされる。事務所施設には自動車登録を行うための行政の交通部門事務所、保険会社のオフィス、オークション会社事務所、自動車ローンの手続きなどを行う銀行が入居している。以上は The Emirates Network ホーム ページ (http://www.theemiratesnetwork.com / auto / al_aweer.



写真 1 DUCAMZ の案内図。大きく 4 つのエリアに分かれている。

htm), Golden Bell Auction ホーム ページ (http://www.goldenbellauctions.com) より。



写真2 DUCAMZ内の様子。規格化された店舗が並ぶ



写真3 砂にまみれた展示車両

表4 UAEにおける通常エリアとフリーゾーンでの貿易の比較

	通常エリアでの貿易	フリーゾーンでの貿易
貿易の目的	国内販売，再輸出	再輸出のみ
ハンドルの規制	あり	なし
排ガス規制	あり	なし
騒音等に関する要件	あり	なし
輸入関税	5 %	なし（ただし，輸入時に5 %預託）
法人税	あり	50 年間免除
現地法人の設立	UAE 側で51%以上出資していなければならない	100%外国資本での進出が可能

された場合にはこの預託金が返還されるというものである¹²。立地企業には50年間法人税が免除されるという優遇措置もある¹³。

通常エリアとフリーゾーンでの貿易を比較すると表4のようにまとめられる。

4.2. DUCAMZにおけるビジネスの実際

我々は、調査2日目の午前と3日目の午後、2度にわたってDUCAMZ内を調査し、複数

の企業にインタビューを行った。この結果を利用して現地におけるビジネスの状況を紹介する。

まず、DUCAMZ内の業者によると店舗区画を上回る421の中古車販売業者が存在しているようだ。そのほとんどがパキスタン人経営のものであるが、インド系やスーダン系のものも1%程度存在する。同じオーナーが複数の店舗を所有したり、逆に複数の会社が一つの店舗をシェアしたりするケースもある¹⁴。

¹² 日本貿易振興機構貿易投資相談センター 貿易投資相談課（2008）

¹³ 現地の開発組織 Economic Zone World（EZW）のホームページにおけるDUCAMZに関する記載より。（<http://ezw.ae/en/businessunit/daz/dubai-auto-zone.html>）。

¹⁴ DUCAMZ内のみならず、ドバイで日本人が経営する中古車再輸出関係の店舗は存在しない。中古車部門の流通についてはパキスタン人が独占している状況で、彼らの独特のネットワークに入り込

表5 再輸出先国別に見る輸出中古車の特徴

再輸出先	特 徴
アンゴラ	年式規制がなく、93～94年のトヨタ車がよく売れている
ウガンダ	価格帯が非常に広い
ケニア	年式規制（8年未満のものしか輸入できない）のため2001年位の中古車が多い
タンザニア	製造後10年超の中古車には追加課税されるため、1998年～2001年までの中古車が売れている
モザンビーク	年式規制はないが、最近が高年式車が輸出されるようになっている

出所：ヒアリングから筆者作成

現地の関係者の話を総合すると、DUCAMからの輸出先国として主要なところでは、ケニア、タンザニア、ウガンダ、コンゴ、モザンビーク、アンゴラ、スーダン、リビア、南アフリカなどがあげられる。シェアが大きいのはケニア、タンザニア、ウガンダ向けで、ウガンダ向けの伸びに勢いがある。また、ケニアやタンザニアで導入された輸入の際の年式規制も関係して、再輸出される地域ごとに商品に特徴がある（表5）。

DUCAMZは中東やアフリカ諸国が再輸出の対象となっているため、戦争・紛争や経済制裁など社会情勢の変化が仕向け先国の大きな変動をもたらすことも多いようだ。例えば、2004年は復興需要に関連してイラク向けの輸出が活発化した。現地では、翌2005年にかけて「イラクの年」とも呼ばれている。ここ1年、再輸出業者にとって有力な市場となりつつあるアンゴラも同様の状況で、2002年に内戦が終わり、その後武装解除が進む中で治

安が安定してきたことが関係しているといえる。また、2008年の春先に見られたケニア向け輸出の減少も社会情勢と関係がある。2007年に行われた大統領選の結果をめぐり、2008年初頭から暴動・政情不安が起きたこともあり、2008年春にかけて輸出が減少した。

なお、図4で示されるようにUAE向けの中古車（乗用車）平均単価がロシアやニュージーランドに比べると相当安価であり、2001年以降、20万円台前半を中心に価格が小幅に変動していた。したがって、現地での販売価格帯も以前は2,000ドルより安いものが主流だったという。しかし、近年のアフリカ諸国における年式規制の導入やDUCAMZの賃料高騰、さらには2008年まで観察された日本の中古車オークション市場の高騰といった要因と推測されるが、11月時点で平均して3,000～5,000ドル程度と上昇傾向にある。

現地では夏季は酷暑のため、中古車流通量が減少するそうだ。6月～9月の時期がそれにあたる。例年だと、10月以降は再び流通が活発となるようだが、2008年は例年と異なり、活発化する動向はみられていない。このことから2008年10月以降、ドバイの中古車流通が落ち込んでいるという話も聞いた¹⁵。

むのが難しい。この参入障壁が日本人にとっては高いようだ。かつてジュベル・アリ・フリーゾーンには日本人中古車輸入業者がいたそうだが、すでに撤退している。なお、建機については、再輸出ビジネスを行っている日本人業者が存在する。現地での建機レンタル業を営んでいる日本人もいるとのことである。（JETROドバイ事務所への聞き取りから）

¹⁵ 特にハイエンドの高級車の売れ行きが落ち込んで

これには次のような原因があると考えられる。第一に、ドバイへの中古車の輸入段階で、為替レートの変動を受けていることがあげられる。現地通貨の ADH (ディルハム) はドルと連動しているため、この間の円高ドル安傾向によって、日本車を購入することが現地のディーラーにとっては厳しくなっていると考えられる。第二に、2008 年夏以降、アフリカ通貨の下落が激しく、ドルに対しても非常に弱くなっていることがあげられる。アフリカの主要通貨の一つであるケニアシリングの場合、2008 年 8 月までは 1 ドル=60 シリング台だったが、我々の訪問時、11 月には 1 ドル=80 シリングほどに変動した。第三に、アフリカ各国から UAE への入国のために必要となるビザの価格が上昇していることである。以前は 4,500 円ほどだったのが、我々の訪問時には 30,000 円へと変更されていた。

時間帯も関係あったと思われるが、我々の訪問時 DUCAMZ 内にはバイヤーの姿はほとんどなかった。アフリカからのバイヤーもよく見られると聞いていたのでいささか拍子抜けであった。我々が訪問した業者の一人は、日本から輸入するのは難しくないが、再輸出するのが大変であるといっていた。DUCAMZ で主流となっていたビジネススタイルは、アフリカからのバイヤーが、中古車とその他雑貨（靴や洋服など）を購入して持ち帰るというものである。アフリカからバイヤーが来訪することが事業成立の前提条件となっているため、現状には相当の危機意識をもっているようにも思われた。

いることと、顧客が特定のブランドにこだわらずに購入する傾向が出てきているという。(Gulf News, 2008 年 12 月 8 日付け記事による)

4.3. 左ハンドル市場の存在

現地の複数の事業者を確認したところ、DUCMAZ では実はかなりの数の左ハンドル車を扱っていることがわかった¹⁶。しかも、ほぼすべての店舗にあたる 400 社ほどが扱っている。輸入元としては、日本、アメリカ、韓国、台湾、シンガポールであるが、特にアメリカが多い。中国からは輸入されていないが、韓国からの中古車は 2,000 cc クラスの性能が向上したため流通量が増えているのが現状だ。UAE や周辺諸国全体が経済成長しているので左ハンドル中古車へのニーズは高いようである。

現地の関係者からの聞き取り結果を総合すると、再輸出先は近隣中東諸国や CIS 諸国、アフリカ諸国（西海岸）である。サウジアラビア、イラン、イラクといった湾岸地域の国の人々の場合、購入後そのまま乗って帰ってしまうケースも多い。日本からの中古左ハンドルの流通に関しては、流通過程における不確実性を嫌い 2004 年以降減少傾向にあるとのことだ¹⁷。アメリカ車の人気が低いイランでは、日本車への需要が高いが主に新車が対象で中古車はさほど流通していない。左ハ

¹⁶ web 上でもこのことが確認できる。例えば、RIZVI トレーディング (<http://www.ebiz.co.jp/cgi-bin/out1.cgi?name=comp&value=s0-hail1>) では、左右量ハンドル車を扱っていると記載されている。なお、この会社では建機なども扱っているようだ。

¹⁷ 流通過程の不確実性の原因はいくつか考えられるが、例えば絶対的な発生台数の少なさがあげられる。また現地のヒアリングでは、日本から中東向けの船舶が新車優先であるため、中古車のスペースが確保できないことが不確実性としてあげられた。半年も港で待たされたケースもあったそうである。逆に言えば、右ハンドル車はその不確実性を補って余りある需要があったといえる。

ハンドル車を販売台数全体の半数くらい扱っている業者によれば、イエメンは中古車輸入規制がないため輸出しやすいとの声もきいた。

なお、DUCAMZ も含めた UAE のフリーゾーン全体の中古車再輸出に関連するデータが表 6 である。フリーゾーンからの輸出統計であることから、再輸出であると思われる。これによれば、第 1 位のイラク、第 3 位のアンゴラ、第 7 位のアフガニスタンなど、上位に位置する国では左ハンドルが多い。日本側からの視点で調査をすると、中古右ハンドルの流通への関心が高くなるが、実際には左

ハンドル車の流通が相当多いことに留意する必要がある。一方、日本の貿易統計によれば、2007 年には、日本から UAE 向けに左ハンドル車も含めてであるが 12 万台超の中古車が輸出されており、表 6 に示される数値で再輸出される中古車がカバーできているのかどうか疑問が残る。今後、この資料の確実性について確認を行う必要がある。

4.4. ドバイを経由したケニア向け輸出について

日本からケニアへは 2007 年で 42,341 台の中古車が輸出されている(表 2)。しかし実際の日本からケニア向け輸出台数はもっと多い。なぜならドバイ経由の再輸出が多いとみられているからである。

日本からのケニア向け輸出については 1980 年代半ば以降、年 1,000 台を超える数値が記録されている。その際信頼性の問題が懸念されたため、1998 年、財団法人日本自動車査定協会 (JAAI) の要請により、ケニア政府が日本国内で JAAI による船積み前輸出検査を義務付けた。この検査をクリアすることでケニア政府の定める運行用件を満たすことが証明される。隣国のタンザニア、モーリシャスでも同様の検査が始まった。

その後、この検査を避ける目的と思われるが、ケニア、タンザニア、ウガンダといった国で日本から UAE を経由して輸入される中古車が見られたようで、各国で再び中古車に対する品質への懸念が生まれた。そこで各国は JAAI に対してドバイでの検査場開設を要求した。その結果、2004 年 12 月から JAAI が Cars Auto Appraisal Centre (CAAC) に業務委託する形でドバイ検査場での検査実務が

表 6 UAE におけるフリーゾーンからの中古車輸出実績 (2007 年)

順位	国 名	輸出台数(台)	ハンドル
1	イラク	17,627	左
2	タンザニア	7,372	右
3	アンゴラ	6,282	左
4	タジキスタン	5,250	不明
5	イラン	4,275	左
6	ケニア	4,053	右
7	アフガニスタン	3,939	左
8	ウガンダ	3,905	右
9	トルクメニスタン	3,885	左(一部右)
10	コンゴ共和国	3,846	右
11	ソマリア	3,835	両方
12	ザンビア	3,466	右
13	イエメン	2,443	左
14	コンゴ民主共和国	1,921	不明
15	カザフスタン	1,836	左
16	スーダン	1,725	左
17	エチオピア	1,606	左
18	グルジア	1,462	不明
19	アルメニア	1,439	左
20	マラウイ	1,421	不明

出所：国際自動車流通協議会 (iATA) による。(国際自動車流通新聞, 2009 年 1 月号, 掲載)

注：ハンドルの左右は湊 (2008), P.171, 現地でのヒアリングに基づいて記載した。

開始された¹⁸。開設当時、月間 200－300 台の輸出検査が期待されたが、シンガポールからの輸入が増えたことと、この時点でケニアにおけるドバイ経由の輸入の信頼性が落ちてしまっていたため、月間 100 台前後の検査と低迷した¹⁹。

2008 年 2 月には検査機関が JAAI から㈱日本輸出自動車検査センター (JEVIC) へと変わった。これについては、JEVIC のホームページ (http://www.jevic.co.jp/jevic_japanese/news/index.html) にも書かれている。具体的には、ケニア基準局 (The Kenya Bureau of Standard, 略称 KEBS) が、ケニア国内での使用を目的とする日本ならびにドバイからの輸出中古自動車に関して、輸出前検査機関として JEVIC を指名したとある。そして、2008 年 2 月 1 日よりこれまで JAAI が実施してきた輸出前検査を、JEVIC が代わって行うことになった、という趣旨のことが記載されている。これは、日本、ドバイとも共通の変更である。

ところで CAAC は総合建設業を中心とする ETA スターグループ (<http://www.etaascon.com/Nascon/index.asp>) の傘下企業であり、主要な業務はタクシー運行業である²⁰。現在は JEVIC の下請けとしての位置づけとなっており、検査水準も日本と同等となるように配慮されている。ケニア向けについては床面

のサビの規制が厳しいので、ドバイ現地でサビの上から塗装するなどの軽作業も行っているようだ。

なお、当初の検査機関であった JAAI はケニア向け以外にも輸出前検査事業を行っており、同協会の「平成 19 年度事業報告書」によれば、タンザニア、モーリシャス、バングラデシュ向け等に対して JAAI による輸出前検査が実施されているとのことである²¹。

4.5. ハンドル付け替え工場

先述の通り、DUCAMZ は、日本を中心とした中古車の再輸出市場であるが、この敷地内の片隅に“Workshop”と名づけられたエリアがある。ここには、主として右ハンドルを左ハンドルに付け替える工場があった (写真 4, 5)。

この“Workshop”にある工場数は、現地でのヒアリング先企業からは 14 社から 15 社ほどあると聞かされていたが、我々が見た限りでは 6 社だった。ハンドルを付け替える理由は、輸入国でハンドル規制があるからにほかならない。そのため、右ハンドル車が輸出されるような国とは必然的に異なってくると思われる。

そこで、我々は、6 社のうち、5 社を訪問し (1 社は代表者が不在だった)、ハンドル付け替え後の行方に焦点を置いて聞いた。主として若いアフガニスタン人が切り盛りしており、多くの従業員が一生懸命ハンドルを付け替える作業を行っていた。表 7 が付け替えられた中古車の行き先である。

¹⁸ khaleej times, 2005 年 2 月 13 日記事による。

¹⁹ 日本からケニア向け中古車輸出の動向については財団法人日本自動車査定協会 (2007) を参考にした。

²⁰ 具体的には、エムシー・トレード・ミドルイースト (三菱商事㈱の 100% 子会社)、現地 ETA スターグループの一員であるカートレードとのジョイントベンチャーである。(Khaleej Times, 2005 年 2 月 13 日記事による)

²¹ 同報告書は JAAI のウェブサイトに掲載されている。
(<http://www.jaai.or.jp/pdf/42jigyohoukoku.pdf>)



写真4 DUCAMZ内のハンドル付け換え工場。
STEERING CHANGEの文字が見える。



写真5 ステアリングホイールがはずされている。

表7 ハンドルが付け替え後の中古車の輸出先

A社	アンゴラ, エチオピア, コンゴ, ジブチ, グルジア, その他右ハンドル国 (ケニア, マラウイ)
B社	アフガニスタン, カザフスタン, タジキスタン, グルジア, ウクライナ
C社	中央アジア諸国, アフリカ
D社	コンゴ, ケニア, ガボン, アンゴラ, シエラレオネ, アゼルバイジャン, タジキスタン
E社	コンゴ, アンゴラ, ナイジェリア, カザフスタン, タジキスタン, ロシア

出所：現地ヒアリングより著者作成

注：コンゴはコンゴ民主共和国, コンゴ共和国のどちらを指すかは確認していない。

これらを見ると、コンゴ、タジキスタン、カザフスタンなどの名前が目につく。また、ナイジェリアのように西アフリカの国もある。しかし、様々な国の名前があることがわかえる。これは、右ハンドル車の貿易と同じである。

特定国ではなく、様々な国に輸出されているということは、輸出会社が自ら特定の販路を開拓したというよりは、仕向け地のバイヤーが中古車を求めて UAE に集まってきた結果のように思える。実際に DUCAMZ を訪れたバイヤーが、同地の販売店で購入した中

古車のハンドル付け替えを依頼するようである。

先述の通り、筆者らが DUCAMZ を訪れたときは、敷地内の店舗を見ても、バイヤーはあまり目にせず、極めて閑散としていた。対照的に、ハンドル付け替え工場は、多くのアフガニスタン人が次から次へと車を改造しており、活気に満ち溢れていた。バイヤーからの注文はあることはあるのだが、そのギャップは一体何だろうか。本当にバイヤーは DUCAMZ 現地を訪れ、購入しているのだろうか。あるいは、販売会社との信頼関係で、現車を見ずに車を注文しているのだろうか。

このようなハンドル付け替えビジネスは、ハンドル規制がなければ生まれない。また、同じ規制でも安全の観点からのハンドル付け替え車の使用制限もこのビジネスのネガティブ要因である。さらに、現在は、部品の費用や手間をかけても、その中古車が生む便益のほうが大きいのだが、安価な新車が流通することにより、相対的な価値は下がる。いずれにしろ、ハンドル付け替えビジネスは、中長期的に成立するとは言いがたいものがある。

4.6. 中継貿易拠点としての DUCAMZ とドバイの今後

DUCAMZ は UAE における中古車中継貿易の拠点であるが、4.2. で述べたように現在厳しい状況に直面している。このような状況下で、DUCAMZ から撤退するケースもあると見られ、現地のディーラーによるとショールーム全体の 5% ほどが空き店舗になっている状況だ。これまでは見られなかった事態である。

4.2. で取り上げた為替レートの問題、入国ビザの問題のほかに、世界金融危機の余波を受けている、といった見方もあるかもしれないが、これらを原因とするのであれば、DUCAMZ における流通量の減少は短期的なものとも見ることもできなくはない。しかし、次に述べるように、DUCAMZ における中古車流通量の減少はより構造的な問題を含んでいる。

それは、ドバイを経由しない直接輸入の流通ルートが広まりつつあるということである。これまで再輸出先であったアフリカ諸国、中央アジア諸国へドバイを経由せずに輸出される傾向が出てきている。アフリカについては、港湾の開発やその設備の充実などによって、輸送ルートが使いやすくなってきていることが一つの理由とされる。現地バイヤーはわざわざドバイに中古車を買いに来る必要はない。アメリカや日本に直接アプローチすれば中古車を輸入できるのである。同様に、ドバイにおける中央アジア圏への向けた中古車取り扱いも一時期は好調であったものの、現在は急減速している²²。

²² Gulf News, 2008 年 12 月 8 日付け記事による。な

ケニアについては、中古車ディーラー協会 (Car Dealers Association) でのヒアリングで、日本からの直接輸入が普及する個別の理由を確認している。ケニアにおいて日本からの直接輸入が盛んになったのは 2 年前からとされる。当時、ケニア政府が日本からの直接輸入を関税政策によって奨励し始めたためである。

通常、関税は CIF 価格に対する課税なので運賃にもかかってくるが、ケニア政府は、ドバイからの再輸入の場合、日本からドバイの運賃、ドバイからケニアの運賃いずれにも課税した。一方、日本からの直接輸入であれば、当然運賃にかかる関税は安くなる。これが日本からの直接輸出を促進しているようだ²³。ケニア政府がこのような政策を実施している理由は、環境政策として現地で導入された輸入中古車の年式規制が、ドバイを経由した高年式中古車の市場価格高騰を促し、中古車輸入・販売ビジネスが落ち込むことを懸念したのではないかと考えられる。実際、DUCAMZ の中古車ディーラー協会からも、ケニア政府は、ケニアのビジネスの発展にとって直接輸入が望ましいと考えている、との説明を受けた。

なお、日本にも支店を持つある現地ディー

お、この記事では、中央ヨーロッパ向けについてドバイを経由せずに輸出されるようになったとの趣旨がみられるが、同記事内で中央アジア向け輸出に言及していることに加え、表 6 からはもともと中央ヨーロッパ向け輸出は盛んではなく中央アジア向け輸出が盛んであると把握できるため、誤植と思われる。

²³ 中古車ディーラー協会によると、日本からケニアにドバイを経由すると、トータルの輸送料にも課税される関係で、直接輸出する場合に比べて 15% 関税が高くなるとのことである。

ラーは、2001年にケニア（モンバサ）に事務所を立ち上げ、ケニア向け輸出の3割を日本から直接輸出するようになった。また、当然ながら、4.4で述べたように1980年代からケニア向けにまとまった台数が輸出されているので、新規に日本からケニア向け直接輸出のルートが開拓されたというよりは、直接輸出が相対的に有利な状況になったということである。

いずれにしろ、今後DUCAMZ内のディーラーの中には、店舗を内部に留めるのではなく、再輸出先国にも店舗を設け、現地における直接輸入をはじめとした新たな流通ルートを開拓するなどの動向が活発になってくるであろう。これにより輸送コストの削減が可能になる。

もちろん新たな再輸出先を開拓することも方向性としてありうる。これまでもUAEからの中古車再輸出先は大きく変動してきた。今回聞き取った中ではウガンダを筆頭にまだまだ有望な市場はあり、中にはソマリア向け中古車輸出も有望である、との返答もあった。

日本製中古車の再輸出拠点としてなおも中継地としての役割を果たしていくのか、直接日本と最終需要地を結ぶ流通にシフトしていくのか、ドバイの再輸出市場が世界的な経済危機の中で今後どうなっていくのか、注視していく必要がある。

5. 中古車の中継貿易拠点形成と近年の動向

4.で述べたようにドバイ（あるいは後述するシャルジャ）は中古車の中継貿易の拠点となっているが、これが形成されたのはいつ

たいどのような経緯で、その後どういった変遷をたどってきたのだろうか。福田（2008）にDUCAMZ開設に至る経緯が記されている。

UAEは1971年にイギリスから独立した国であるが、1960年代からインド人やパキスタン人など南アジア各国から労働者や技術者を大量に受け入れていた。その中で1970年代にはパキスタン人移民の一部がシャルジャ首長国のAbu Shagara地区に自然発生的な中古車販売業者の集積地を形成した。その後、1993年から1994年にかけて、当時日本から多くの中古車が輸出されていたパキスタンで輸入規制が強化された。これによって現地での中古車輸入ビジネスを失ったパキスタン人企業家たちが、新たな市場としてAbu Shagara地区に移住してきた²⁴。約700件とされる²⁵。従来からパキスタン人の集積が見られたAbu Shagara地区ですでに中古車販売が行われているという資源を活用して、右ハンドル市場専門の中継貿易拠点を形成していったのである。

その後、集積が進んだことにより駐車ス

²⁴ 日本自動車査定協会（2007）によると、1978年、当時年間25,000台の輸出を記録していたパキスタン向け輸出中古車がカラチ港で滞貨した。これにより錆が発生するもの、部品盗難に遭うものが多発し、外貨の損失につながるとして同年12月に中古車輸入が禁止された。ただし、個人の持ち帰り貨物としての中古車輸入のみが認められていたため、ドバイ経由での輸入にシフトしていったとある。要するに、1970年代末期からUAEにおける中継貿易が始まっていたとみることもできる。

²⁵ この数値に、国内向けの中古車販売店と輸出向けの中古車販売店両方を含むのかそうでないのか不明である。ただし、この時期、左ハンドルの輸出専門の中古車販売業者はほとんど存在しなかったと思われる。（Gulf News, 2001年5月20日付け記事より）

ペースが不足する問題などが発生したためと思われるが、現地の中古車ディーラー協会²⁶の要請を受けたドバイ首長国政府が貿易拡大による財政安定化を目指して1997年にDUCAMZを建設開始し、2000年に開設されたという経緯である²⁷。

DUCAMZ開設後、取引量は順調に増加したようだ。入居企業、取引台数とも順調に伸び、2000年から2001年にかけてDUCAMZ経由の中古右ハンドル車再輸出が39,271台から46,338台へと増加した。2001年ではショールームが235箇所、400–500台/日の取引であり、2002年には、400社、500–600台の取引があった。年間では10万台超の取引となった。この急成長は、4割を占めるアフリカマーケットが大きく貢献しているが、アフガニスタン、イラク向けの輸出の増加も影響している²⁸。

2003年に入っても取引量は順調に増加し、上四半期でみると、前年の17,000台から29,000台となった²⁹。ところが、イラク戦争開

始後の時期、UAEでの中古車販売が2割も減ったという報道も見られ、DUCAMZも少ない影響を受けたようだ。イラクからの需要も多くあったためその分が目減りしたことが影響しているのであろう。この結果、2004年6月時点はショールームの数は342箇所と減少している³⁰。

ただ、開戦当初の激しい戦闘を経て、連合国の占領下におかれるようになるとマーケット回復基調が見られてはいる。2003年も夏季に入るとイラクとヨルダンの顧客が急増し、UAE中古車マーケットの価格を短期間で20%も引き上げたという状況が見られた。彼らは左ハンドル車（日本から輸入されたBMW等の外車）を購入しに来たため、BMWは市場から消失し、左ハンドルの在庫が極端に減った。そこで、バイヤーは購入した日本車（右ハンドル車）を左ハンドルに付け替えるようになった。費用は変わらなかったとされる。多くのイラク人がハンドル交換用の部品を購入するという状況もみられた³¹。

再びシャルジャについて述べる。すでに述べたように、シャルジャにおける中古車輸出ビジネスはDUCAMZよりも古い歴史を持ち、1990年代半ばにはAbu Shagara地区において中古車輸出業者が集積していた。2000年のDUCAMZ開設の影響は大きく、それまで中古車貿易の中心であったシャルジャから多くの業者が移転し、空洞化といえるような状況となった。当時右ハンドルを扱っていた約185の業者のうち、175がDUCAMZへ移

²⁶ この組織について、福田（2008）では「パキスタン人中古車販売組合」としているが、本稿では中古車ディーラー協会に統一している。

²⁷ 以上、福田（2008）による。DUCAMZ開設の時期は資料によって異なっており、例えば中本健一（2003）によれば、1999年から本格的に運営が始まったとされている。なお、これによれば、この市場にはパキスタン人ばかりでなくイエメン、UAE、アフガニスタン、インド、バングラディッシュ、タンザニア、スーダン、ケニア、エチオピア、カナダ、といった様々な国籍の企業が入居していたようであり、我々が中古車ディーラー協会で確認した「DUCAMZ内の店舗経営者は99%パキスタン系」という状況とはかなり異なっている。この間パキスタン系以外の企業が撤退した可能性も考えられる。

²⁸ 中本（2003）と、Gulf News、2002年2月12日号、2002年6月15日号、2003年3月28日付け記事より。

²⁹ Khaleej Times、2003年6月15日付け記事より。

³⁰ Khaleej Times、2004年6月14日、Gulf News 2003年3月28日付け記事より。

³¹ Gulf News、2003年6月10日付け記事より。

転したという³²。しかし、2001 年に入るところから、シャルジャにも回復傾向が見られ、5 月時点では 200 以上の業者が店舗を構えるまでに回復したようだ。ドバイに進出した業者の中にも再びシャルジャに出店する業者もある。

シャルジャ復活の要因は、海外からの顧客がスクラップマーケットからの中古部品を購入するようになった（市場ができた）ことと、左ハンドル車も扱う業者が出始めたことである。右ハンドル車については、アフリカ諸国からのバイヤーが目立つドバイと異なり、アフガニスタン人が多く見られる³³。ドバイ（DUCAMZ）とのすみわけにより、シャルジャが存続・発展してきたものと思われる。

シャルジャは 2001 年のアメリカ合衆国によるアフガニスタン侵攻でも大きな影響を受けた。ある業者によれば顧客の 3－4 割はアフガニスタン人であり、かれらは自国の他、近隣の例えばパキスタンへの輸出もしていたとのことである³⁴。同時期にはアフリカからシャルジャ（ドバイ）への客も減少し、ソマリアやイエメンからの客で細々とビジネスをする状況であった³⁵。

DUCAMZ 開設による空洞化やアメリカ合衆国のアフガニスタン侵攻による影響から回復後のシャルジャでは面白い現象が見られている。左ハンドルの車市場について、パキス

タン人に加えインド人やアラブ諸国など非常に多くの国からバイヤーがやってくるようになったのである。ただし、一店舗当たりの売り上げ台数は、1993－1994 年のピーク時に比べ半減している。当時と比べると店舗数が 5 倍であり、競争が激しいためである。2002 年 4 月時点で、シャルジャとドバイあわせて 500 もの輸出業者があり、これはその 2 年前には 200 以下であったのに比べ大きく増えている³⁶。いずれにしろ DUCAMZ 開設が UAE における中古車貿易を大きく成長させたのは疑う余地がないだろう。

シャルジャの中古車市場が長く抱える問題として駐車スペースの問題がある。Abu Shagara 地区については、元々の居住地域に中古車貿易業者が進出してきたので、駐車スペースの問題が深刻であった。1994 年時点では右ハンドル車専門の中古車貿易業者はわずか 35 しかなく、その時点であれば業者も駐車場問題に対応可能であっただろうが、1996 年の終わりには 80、1998 年には 200 まで増加したようだ。2000 年には中古車市場の DUCAMZ 移転でこの問題が解決したという見方もあったようだが、2001 年時点では、増加する企業と住居用のビルのため、行政によるこの問題の解決は依然困難な状況であった³⁷。

こういった問題の深刻化をうけて、近年は Abu Shagara からのマーケット移転が計画されている。2010 年までにシャルジャ国際空港近くの Riqqa Al Hamara 地区にある敷地

³² Gulf News, 2001 年 5 月 20 日, 2002 年 4 月 25 日付け記事より。

³³ Gulf News, 2001 年 5 月 20 日付け記事より。

³⁴ 日本のあるパキスタン人業者の話によれば、パキスタン北部出身のパシュトゥーン人（アフガニスタンで最大の人口を持つ民族）たちがアフガニスタン経由で中古部品輸入規制よく変更される（＝厳しい）パキスタンへの輸入を行っているとのことであった。コンテナ積みにして持ち込んでいる。

³⁵ Gulf News, 2001 年 10 月 2 日付け記事より。

³⁶ Gulf News, 2001 年 5 月 20 日, 2002 年 4 月 25 日付け記事より。

³⁷ Gulf News, 2001 年 5 月 20 日, 2002 年 4 月 25 日付け記事による。

面積 877,495 平方メートルの Auto Zone Market に移転する予定である。シャルジャ地区には、従来からの集積がある Abu Shagara に別の集積地である Bu Danig も加えると 440 の中古車販売店があり年間 186,000 台の取引を数える。中東で最大の中古車マーケットとも言われる。そういった集積状況を背景として顧客やディーラーからの行政に対する苦情が大きくなったのである。また、中古車販売業者の集積は住民にとっても安全性の面から深刻な地域問題となっており、このこともマーケットの移転の原因となっている可能性がある。

マーケット建設の第一フェーズでは、400 店舗を準備し、従来から Abu Shagara で店舗を経営している業者が優先的に入居する。第二フェーズでは 800 店舗まで拡張し、その他の業者も入居する予定である³⁸。

なお、3. で述べた 20 年超の乗用車の登録禁止については、シャルジャには大きな影響がでるとの見方がある。現地で販売されている大多数の中古車は経年数が 10-15 年と低年式のものが多いためである。それに対してドバイでの主要な扱いは 5-10 年と比較的高年式だ。現地での登録に限った規制のため、シャルジャにおける特に左ハンドル車の中古車販売には影響がでてくるであろう³⁹。

6. 中古部品流通⁴⁰

前節で述べたシャルジャは、中古車よりも

自動車の中古部品の販売店が圧倒的に多い。その多くは日本から輸入された中古部品であり、中古車と同様に、アフリカや中央アジアに再輸出されている。ドバイのフリーゾーンは、自動車本体のみを扱い、部品はない。そのため、UAE における中古部品貿易の拠点は、筆者の知る限り、シャルジャである。

日本から輸出される中古車は、輸出先または第三国で車として使用されることがわかってきた。つまり、解体・部品取りされる目的で車が輸出されることはあまりない。中古部品を調達する場合は、車そのものが国境を越えるのではなく、往々にしてバイヤーが日本を訪れ、解体された使用済自動車から必要な部品を輸入するという形態をとる。

このような形態は、シャルジャの中古部品貿易も同様である。店舗を見るとノーズカットなどのものも目にするが、解体工場が並んでいるわけではない。多くが日本で解体され、部品として輸入されていることがわかる（写真 6）。

筆者らが今回のシャルジャの調査で絞ったテーマは、(1)中古部品販売業者は何社ほどなのか、(2)どこに再輸出されているかであった。(1)については、歩いて地道にカウントすることを想定しており、(2)についても可能な限り歩き回り聞き取るつもりでいた。

しかし、予想が大幅に外れ、(1)(2)ともに十分な調査ができなかった。まず、シャルジャの集積地に着いたときに、その地域の広さに驚いた。灼熱の中、半日で回れるほどの広さではなく、業者数を一つ一つ数えることはできなかった。(2)についても、15 社ほどは回れ

のである。

³⁸ Gulf News, 2008 年 4 月 9 日, 9 月 12 日付け記事による。

³⁹ Khaleej Times, 2008 年 6 月 17 日付記事より。

⁴⁰ 本章の内容は、阿部 (2009) を加筆・修正したも

表8 シャルジャの中古部品の輸出先

会社の規模		輸 出 先 国
大規模会社	A社	アフリカ諸国, ロシア, オマーン
	B社	タンザニア, ウガンダ, マルタ, アフガニスタン, イラク
	C社	ルワンダ, ケニア, タンザニア, コンゴ
小規模会社	D社	全ての国
	E社	アフリカ諸国
	F社	ケニア・タンザニア・エジプトを始めとしたアフリカ諸国, サウジアラビア, 国内同業者
	G社	国内同業者
	H社	サウジアラビア, イラク, レバノン, タジキスタン, ウズベキスタン, ナイジェリア
	I社	アフリカ諸国, ロシア, ウズベキスタン, タジキスタン, カザフスタン, イラク, イラン
	J社	マリ, コンゴ, タンザニア
	K社	国内同業者
	L社	パキスタン, アフガニスタン
	M社	ロシア, 時々アフリカ諸国
	N社	ナイジェリア, ケニア, コンゴ, エジプト, ヨルダン, アフガニスタン, パキスタン
	O社	ナイジェリア, ケニア, アンゴラ, マリ, セネガル

出所：現地ヒアリングより著者作成

注1：店舗正面にヤードを有するものを大規模会社，店舗のみのものを小規模会社とした。

注2：コンゴについてはコンゴ共和国，コンゴ民主共和国のどちらを指すか確認していない。



写真6 日本から到着した中古部品コンテナに集まるバイヤー

たものの、輸出先はどこかという質問にまず出てきたのは、「All countries」という回答ばかりであった。さらに具体的な国名をあげるように求めてもありとあらゆる国名が出てきた(表8)。日本の富山県の中古車輸出業者がロシアに特化しているように、特定国の名前が出てくるわけでもなく、シャルジャからの

流通について、どの国が重要なのが見えてこなかった。

このようなシャルジャの集積地には、パキスタン人やアフガニスタン人に囲まれて、日本人が一人で切り盛りしている中古部品販売会社があった。この会社は、名古屋に本社を置く3WM（スリー・ダブリュ・エム）の現地法人であり、現地ではジャパンコーストという看板を掲げている。筆者は、以前ニュージーランドに拠点を持つ日本企業について調査したことがあるが⁴¹、日本の自動車リサイクル会社が国外に店舗を持つことは少ない。

この3WMによると、シャルジャの集積エリアは、大きく3つに分けられているという。それらは、カレッジ裏(写真7)、アルハン(写真8)、JNPと呼ばれており、カレッジ裏、ア

⁴¹ 阿部（2006）に記述がある。



写真7 中古部品街の様子。ノーズカットが見える。
(カレッジ裏)



写真8 中古部品街の様子。(アルハン)

アルハンにはアフガニスタン人が、JNP にはパキスタン人が集積している。3 WM の独自の調査によると、シャルジャの中古部品販売会社の数はおよそ 600 社（カレッジ裏 150 社，アルハン 150 社，JNP 300 社）とのことだった。

また、3 WM によると、このエリア内には、同じように見える中古部品販売業者が無数にあるが、彼らには役割分担があるという。大きく分けて 4 つあり、(a)輸入会社、(b)大規模会社、(c)小規模会社、(d)ブローカーに分けられる。輸入会社は、コンテナで中古部品を輸入し、ブローカーや小規模会社がこれを買取る。輸入会社のコンテナ前には、ブローカー

や小規模会社の従業員が集まり、簡単な競売が行われる。ブローカーは、調達した部品をシャルジャ内の販売会社に販売する。小規模会社は、それぞれ扱う部品を特化しており、それをアフリカや中央アジアなどの顧客に販売するほか、シャルジャ内の同業他社に売る。大規模会社は日本から輸入もするし、自ら輸出もする。輸出の際には、シャルジャ内のブローカーや小規模会社から部品を買取って品を揃えることも多々ある（図 5）。

実際に、カレッジ裏の大規模業者を訪れると、日本（千葉や名古屋の名前を聞いた）に買い付けに行き、部品を調達していると述べていた。彼らの敷地は広く、部品だけではなく、中古トラックや建設機械も並んでいた。さらに、解体も行っているとのことだった⁴²。経営は、アフガニスタン人であり、この地に来て 15 年から 20 年とのことである。聞き取

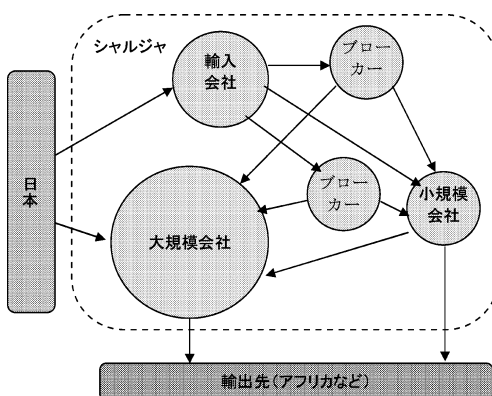


図5 シャルジャの中古部品市場における経済主体の関係

出所：3 WM とのディスカッションより筆者作成

⁴² これは、部品取り目的で輸入された車、使用目的で輸入されたが販売できず解体される車、UAE で使用された後に解体される車などが考えられるが、どの割合が多いのかは定かではない。なお、スクラップディーラーも集積しているとされる。

りの最中には、オマーンから来た客や、欧州のマルタから調達に来た客にも会った。

このような役割分担の中、3 WM は(a)の輸入会社の位置づけである。たまたまわれわれが訪れたときに、同社の前には日本から送られてきたコンテナが置かれており、税関当局の立会いのもと、そのコンテナが開かれる状況だった。コンテナの前には、ブローカーや小規模会社の従業員が多く待っていた（写真6）。アフガニスタン人とも思えたが、皆若く、10代のように見えた。

ところで、このような地になぜ日本企業が立地するのか。3 WM によると、「情報」であるという。マーケットの状況などの日本では入らない情報が入ってくるし、それを瞬時に把握することが可能であるという。また、日本人が経営していることは、行政側にとっても信用があるようで、特別な優遇はないにしても、日本人ということで対応が変わることも多々あったという。同様に、現地では、日本企業というブランドが作用し、取引上の信用を得やすいというメリットもあるという。

ただし、そのような状況になるまでには多大な労力を要する。店舗を設けるにしろ、まず、行政との折衝がある。どのようにして土地を借りるのか、どのようにして顧客とのネットワークを築いていくのかなどの多国籍企業が向き合わなければならない課題がある。それを克服することによって、他の企業にはない優位性が生まれる。

7. UAE 研究の論点

今回、我々は UAE を訪問し、中古車・中古部品の流通の実態を調査した。既述の通り、

同国は、ロシアやニュージーランドとともに、日本の中古車の主要輸出先である。ただし、ロシアやニュージーランドと比べると、UAE は異なった特徴を持っている⁴³。まず、中古車または中古部品が再輸出目的で輸入され、自国では使われない点（中継貿易拠点）があげられる。これについては、同国の国内市場に流入しないという事情、顧客がアクセスしやすく市場が形成されやすいという事情があげられる。また、貿易を担っているのはほとんどが外国人である点も他国と比べた重要な特徴である。これについては、外国人を受け入れる土壌があったこと、移住者の本国での戦火・貧困問題が考えられる。

これらの特徴を考慮し、我々は、今後、どのような視点で同国の市場を見ていく必要があるだろうか。以下では、その論点をまとめておく。

(1) 再輸出先の経済事情や為替

中古車貿易には、相手国の経済事情や為替の影響を強く受けるが、中継貿易国の場合、対輸入国のみならず、対輸出国の経済事情や為替の影響を大きく受ける。つまり、日本の立場から見れば、アフリカや中央アジアなどの再輸出先の経済事情や為替を考慮して、UAE 向けの中古車市場のトレンドを分析しなければならない。再輸出先で自動車需要があるとしても、為替の影響で日本からの輸出中古車市場が縮小する可能性はある。

⁴³ ロシア、ニュージーランドについては、寺西編（2007）のほか、浅妻・中谷（2007）、阿部・浅妻（2008）、阿部・木村・外川（2007）などでまとめられている。

(2) 再輸出先の中古車貿易政策

同様に、UAEのみならず、再輸出先のアフリカや中央アジアなどの貿易政策の動向をフォローしていく必要があるだろう。中古車輸入の貿易障壁は、ハンドルの規制、年式規制、関税、登録規制など様々である。しかも、突然、障壁が設定されることもあるし、政策が頻繁に変わることもある。常に最新事情を追うことは簡単ではないが、事後的にその動きを整理しておくことは重要である⁴⁴。

(3) UAEの政策の動向

具体的には、フリーゾーンに対する経済政策がある。現在は、再輸出されるということで、関税は免除されているが、それがどう変わるかわからない。また、DUCAMZで営業するために、賃料、手数料がかかっているが、その負担の大きさにもよる。さらに、外国人に対する対応も重要である。国の労働を担っている外国人が去るようなことがあれば、集積の利益もなくなってくる。外国人の入国管理政策や住環境、ビジネス環境に対する政策の動向を見ていく必要があるだろう。

(4) 他の中継貿易拠点の存在

カタールやバーレーンなど周辺国でも同じようなフリーゾーンを建設しないとは限らない。また、シンガポールや香港、マレーシアのような別の地域の中継貿易国・地域もある。ドバイやシャルジャの市場での売買が高コストであるならば、外国人のフットワークの相対的な軽さを考えれば移転する可能性はな

はない。

(5) 中継貿易を経由しない状況

再輸出先の住環境やビジネス環境の影響も受ける。現在は、ドバイやシャルジャを中継地として輸出されているが、輸送効率、時間効率、マージンに関しては、再輸出先にとっては、日本から直接輸入したほうが良い。昨今では、インターネットにより、日本の輸出業者と直接コンタクトを取ることができるようになっている。そのため、中継貿易拠点を經由せず、直接アフリカや中央アジアに輸出される状況がある。信頼関係が重要な貿易において、日本の輸出業者が発信する情報の信頼性が増すことによって、このような状況が広がる可能性はある。

(6) 得意先を限定した取引

今回の筆者らの調査では、UAEに立地している輸出業者にとって、顧客は不特定多数であり、得意先を定めている様子はなかった。引き合いがあれば輸出するという受動的な印象だが、今後、得意先を求めて開拓する状況も考えられる。その際に、ドバイやシャルジャに立地する便益はあるのかという課題が生まれる。

このように、UAE向けの中古車市場には、他の国とは異なる様々な論点が見えてくる。中継貿易拠点としての同国の状況は、今後変わってくるのか興味深い。それを見る上で、マレーシアやシンガポールなどの他の中継貿易拠点との比較も重要である。また、日本でも東京都墨田区の立川のように自動車解体業者が集積し、分散した歴史がある。集積と分

⁴⁴ 中古車貿易政策については、浅妻（2008）でまとめられている。

散という視点で日本の歴史と比較することも重要であろう。

〈参考文献・参考資料〉

- 浅妻裕(2009)「アラブ首長国連邦における中古車流通」『月刊整備界』第40巻第2号, pp. 20-23
- 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』第56巻第1号, pp. 27-43
- 浅妻裕・中谷勇介(2007)「ロシアにおける自動車リサイクルの現状——利用・廃棄段階の日ロ間協力に向けて」『環境と公害』第36巻第4号, pp.38-44
- 浅妻裕(2006)「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』通巻78号, pp.63-82
- 阿部新(2009)「アラブ首長国連邦における中古品貿易」『月刊整備界』第40巻第1号, pp. 44-47
- 阿部新・浅妻裕(2008)「中ロ国境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』通巻81号, pp.89-117
- 阿部新・木村真実・外川健一(2007)「ニュージーランドの自動車リサイクル事情」,『環境と公害』第36巻第4号, pp.45-48
- 阿部新(2006)「ニュージーランドの自動車リサイクル事情(後編):現地販売と部品流通グループ」『月刊整備界』第37巻第6号, pp. 34-37
- 財団法人日本自動車査定協会(2007)『40年の歩み』
- 勸中東協力センター(2008)『平成19年度報告書 UAE(ドバイ, アブダビ)の投資環境調査』
- 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)』

- 中本健一(2003)「アラブ首長国連邦(UAE)の中古車市場の研究——タンザニアとの日本車の中継貿易を中心に」(www2.pf-x.net/~informant/uae/uaeusedcarmarket.htm)
- 日本貿易振興機構貿易投資相談センター 貿易投資相談課(2008)『中古車・中古建機の市場(輸入)制度』
- 福田友子(2008)「中古車貿易とパキスタン人企業家の拠点形成」『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報告書)』, pp.150-163
- 湊清之(2008)「自動車の通行区分 左ハンドル車と右ハンドル車」『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報告書)』, pp. 170-174
- Business 24-7 各号 (<http://www.business24-7.ae/>)
- Gulf News 各号 (<http://www.gulf-news.com/>)
- Khaleej Times Online 各号 (<http://www.khaleejtimes.com/>)
- UAE Interact ニュース記事各号 (<http://www.uaeinteract.com/>)

〈付記〉

- ・本稿は浅妻裕(2009), 阿部新(2009)に大幅に加筆・修正したものである。
- ・本調査は, 高橋産業経済研究財団助成「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研究」(代表・外川健一), 日本学術振興会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形成に関する経済地理学的研究」(代表・浅妻裕)より補助を受けた。