

タイトル	中古車輸出市場の形成と発展に関する予備的考察
著者	阿部，新；浅妻，裕
引用	季刊北海学園大学経済論集，55(3)：59-84
発行日	2007-12-00

《論説》

中古車輸出市場の形成と発展に関する予備的考察

阿 部 新・浅 妻 裕

〈全体の構成〉

1. はじめに
2. 貿易統計を利用した中古車輸出の現状把握
3. ロシア向け中古車輸出の現状 — 北陸地域を中心として —
4. 中古車輸出事業の開始と拡大
5. 中古車輸出事業の転機 — 1990年代の動向を中心に —
6. まとめにかえて

1. はじめに

現在、日本で使用されなくなった多数の自動車は、ロシア極東、アラブ首長国連邦などに中古車として輸出されている。それらは、現地で文字通り車として使用された後、廃車および部品、資源として中国を始めとした様々な国・地域に流通している。その際、廃車処理リサイクルに関わる静脈産業の育成や、関連制度の確立がなければ、不適正な処理による環境汚染の可能性が懸念される。とりわけ、現在上昇傾向にある再生資源市況が低迷した場合、費用負担を避けた不適正処理行為のみならず、廃タイヤ、廃バッテリーのような部品の投棄や、廃車そのものの投棄が起こる懸念さえ生まれる。このような問題に対し、対応する制度や産業が整っていれば、それを未然に防ぐことも可能である。しかしながら、浅妻裕（2006）などで明らかにされたように、これまでの筆者らの現地調査によれば、中古

車輸入国において、廃棄物処理やリサイクルのための産業化・制度化は十分ではなく、将来的な問題が懸念される。これは環境保全と資源節約を可能にする「循環型社会」形成の観点からは重大な問題である。1990年代の日本では、実際にこの問題を経験し、2005年からの自動車リサイクル法（使用済自動車の再資源化等に関する法律）施行の背景となった。

こういった問題意識に基づけば、国際化する廃車フローを的確に把握し、それに対応する制度設計や産業化のための政策を指向する研究の進展が期待される。

さらに、日本から輸出される廃家電・廃電子機器類が輸出先で汚染をもたらすいわゆる e-waste 問題や、国内の資源政策に対応するため、国際資源循環論の研究分野が確立し、その政策研究が進んでいる。経済産業省の産業構造審議会において専門委員会も設けられるなど重要な課題となっている。また、環境経済・政策学会をはじめとした環境研究の学会で独立のセッションが設けられ、研究報告も非常に増えている¹。自動車リサイクルについても、国際資源循環論の一分野として確立しているといつてよい。我々自身も国内の自動車リサイクルの実態調査を経て、中古車として輸出された後の各国のリサイクルの実態調査を行い、国際リサイクルの制度設計論を議論してきた²。これらの研究の背景には、国際資源循環論の研究の進展により、国際的

な廃棄物や中古品のフロー、関連する諸制度の整合性や、国際協力のあり方についての議論が深まってきたことが関係している。しかし依然として多くの研究課題が積み残されているといえよう。

その中で、本稿では、特に「出口」に当たる日本側からの中古車輸出の現状とその歴史について整理したい。この分野の先行研究としては、布施正暁・八木田浩史(2007)がある。各国の限られた情報から日本発の使用済自動車の輸出量を推計するという貴重な成果である。このような研究によって示された数量的な動きを見つつ、本稿では、中古車輸出という産業の実態がこれまでどのように変化してきたのかを議論する。

中古車輸出の動向は、様々な要因によって左右される。具体的には為替相場や国内における新車販売の動向、日本からの輸出に関する規制、輸出先国の政策、輸出先国での需要の大きさ等である。また、いわゆるカスケード利用としての中古車輸出（スクラップ寸前の中古車が輸出されるケース）と、解体により発生する再生資源の市況や処理費の状況とに関連があるかどうかにも興味深い³。いつも同じ要因が輸出動向を決めるのではなく、それは常に変化している。廃車フローを把握し、適切な制度設計を考える上では、どのような要因が国際的なフローの変化を引き起こすのかを明らかにする必要性があり、今回の整理はこの意味でも重要性を有する。

2. 貿易統計を利用した中古車輸出の現状把握

まず日本全体における中古車輸出の現状を見てみよう。日本では、2001年4月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、新車と区別が可能になり、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。また、貿易統計は国別や税関別に分類することもある。表1は、バス(8702項)、乗用車(8703項)、トラック(8704項)について、2001年からの貿易統計上の中古車輸出台数の推移を見たものである⁴。

国別で見るとどうだろうか。2006年における上位20カ国の推移を示したのが表2である。

これによると、ロシア、ニュージーランド、アラブ首長国連邦が常に上位を占めてきたことがわかる。また、最近の動きとして、アフリカ諸国（ケニア、ウガンダ、スリナム）や南米諸国（チリ、ペルー）のように比較的遠い国への輸出台数が増加傾向にある。一方、日本と距離の近い東アジア（中国、韓国など）は上位に位置しない。東南アジアもフィリピンやシンガポールが上位に位置するが、昨今経済が急成長しているタイやインドネシア、ベトナムの名前はない。これらは中古車に関する貿易政策（輸入規制、高額関税）の

表1 中古車輸出台数の推移（車種別）

	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
バス	6,191	9,341	10,892	9,918	10,615	10,898	8,328
乗用車	308,805	504,556	579,341	696,544	782,960	889,800	771,603
トラック	56,094	89,969	122,735	128,771	146,723	237,022	162,543
総計	371,090	603,866	712,968	835,233	940,298	1,137,720	942,474

出所：財務省貿易統計

注：2007年の値は確報値、他は確定値である。2001年は4月～12月、2007年は1月～9月の実績である。

表2 中古車輸出台数の推移(2006年の上位20カ国)

	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
ロシア	26,143	42,771	68,123	120,052	268,584	389,854	344,823
アラブ首長国連邦	40,749	87,957	108,236	144,090	113,818	116,997	89,820
ニュージーランド	86,373	125,112	144,349	135,006	132,600	96,219	75,078
チリ	5,984	8,461	14,410	27,400	47,487	60,556	71,405
カザフスタン	35	243	4,195	6,489	16,970	47,067	474
パキスタン	324	1,944	1,952	2,370	11,776	37,511	16,494
南アフリカ共和国	8,273	14,105	22,207	37,896	31,405	31,049	26,875
ペルー	23,865	33,870	29,463	21,834	19,510	28,880	18,221
スリランカ	8,643	20,866	26,921	18,892	17,539	25,767	11,733
イギリス	18,143	29,761	55,484	57,006	31,962	24,357	19,086
ケニア	6,593	11,358	13,408	16,929	18,317	24,184	30,173
フィリピン	14,326	25,027	28,177	32,942	21,497	22,916	20,686
シンガポール	7,982	10,810	9,976	12,500	11,495	19,030	18,585
バングラデシュ	10,083	13,072	9,073	7,573	10,559	14,282	11,534
モンゴル	988	1,609	3,486	6,248	7,206	13,486	12,936
マレーシア	7,312	10,840	11,023	11,586	17,531	12,336	13,510
キプロス	12,858	18,914	15,788	20,127	12,706	12,324	10,427
ウガンダ	1,967	3,592	4,079	7,019	8,412	10,893	13,161
ジャマイカ	13,463	18,214	15,312	15,917	9,493	10,330	8,215
スリナム	4,219	7,856	9,399	10,599	11,274	9,755	8,729
その他	72,767	117,484	117,907	122,758	120,157	129,927	120,509
総計	371,090	603,866	712,968	835,233	940,298	1,137,720	942,474

出所：財務省貿易統計

注：2007年の値は確報値，他は確定値である。2001年は4月～12月，2007年は1月～9月の実績である。

表3 東アジア，東南アジア各国向け中古車輸出台数

国	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
韓国	1,681	813	555	252	293	544	711
北朝鮮	4,911	6,868	3,991	5,890	5,219	4,878	261
中国	48	339	1,697	1,158	430	817	879
台湾	20	42	51	130	72	90	26
モンゴル	988	1,609	3,486	6,248	7,206	13,486	12,936
ホンコン	4,312	4,384	5,015	5,169	8,529	8,666	5,856
ベトナム	8	25	53	374	158	104	45
タイ	2,957	6,438	9,513	14,886	4,169	9,388	6,856
シンガポール	7,982	10,810	9,976	12,500	11,495	19,030	18,585
マレーシア	7,312	10,840	11,023	11,586	17,531	12,336	13,510
ブルネイ	886	469	478	265	191	83	175
フィリピン	14,326	25,027	28,177	32,942	21,497	22,916	20,686
インドネシア	1,917	2,320	4,099	4,023	2,685	2,683	3,586
カンボジア	32	191	43	222	106	61	5
ラオス	28	93	126	132	235	276	454
ミャンマー	2,034	2,375	1,435	2,703	1,788	1,488	2,510

出所：財務省貿易統計

注：2007年の値は確報値，他は確定値である。2001年は4月～12月，2007年は1月～9月の実績である。

影響と考えられる。表3が東アジア、東南アジア各国向けの中古車輸出台数の現状である。

なお、全輸出国は、150～180カ国である(表4)。これには、島嶼国も多数含まれる。

市場におけるシェアはどうなっているのだろうか。ロシア、ニュージーランド、アラブ首長国連邦の輸出台数のシェアを見てみると、図1のようになる。

貿易統計上の数値を見る限り、かつては、ニュージーランドが圧倒的なシェアを占めていたことがわかるが、2004年にアラブ首長国連邦がシェア第1位となり、さらに2005年には、ロシア向けの中古車輸出が第1位の数量となっている。図1よりロシア向けの中

古車輸出は年々増加傾向にあるだけでなく、中古車輸出市場におけるシェアも増加していることがわかるだろう⁵。

3. ロシア向け中古車輸出の現状 ——北陸地域を中心として——

3.1. ロシア向け輸出港

上記のように、現在、日本の中古車輸出市場においてロシア向けのものは、全体の3分の1を占める規模になっている。このロシア向けの中古車輸出事業はどのような地域で発展しているのだろうか。全輸出先の合計台数上位20位を確認した上で(表5)、上位3カ

表4 日本からの中古車輸出国数

年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
国数	158	167	180	180	173	178	176

出所：財務省貿易統計

注：2007年の値は確報値、他は確定値である。2001年は4月～12月、2007年は1月～9月の実績である。

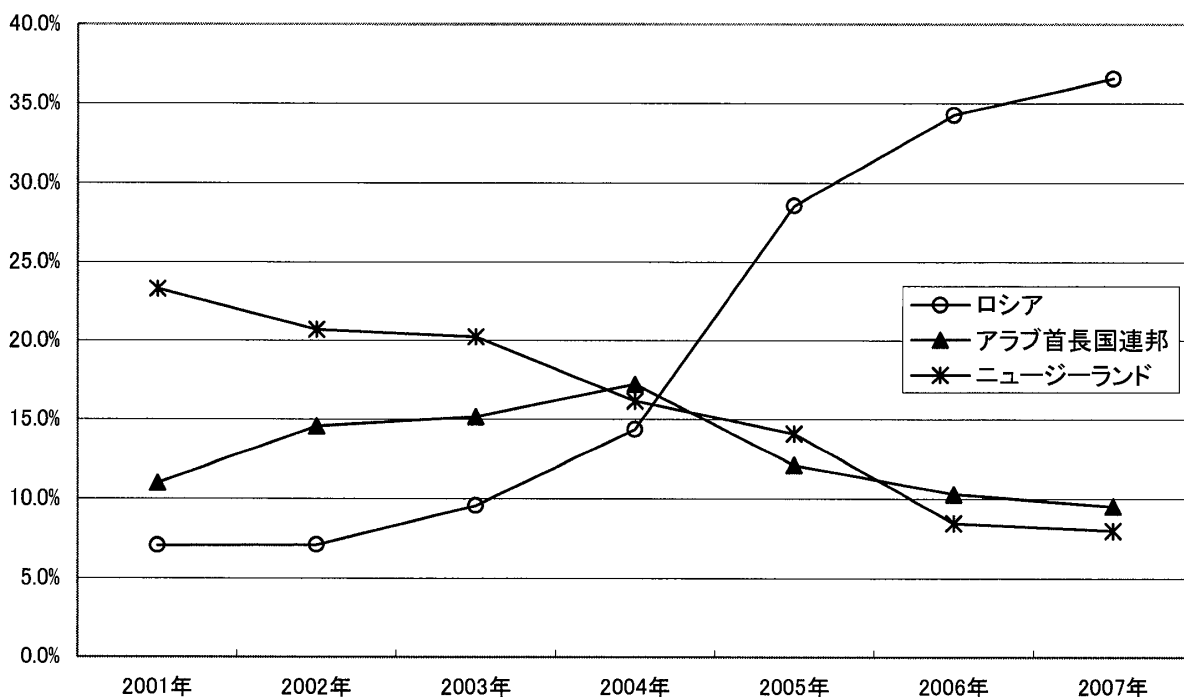


図1 ロシア、アラブ首長国連邦、ニュージーランドの全体に対するシェア

出所：財務省貿易統計

注：2007年の値は確報値、他は確定値である。2001年は4月～12月、2007年は1月～9月の実績である。

表5 港別中古車輸出台数(2006年)

	全輸出先合計		
	港	輸出台数	シェア
1	横 浜	216,778	19.1%
2	名 古 屋	160,934	14.1%
3	神 戸	132,189	11.6%
4	川 崎	131,030	11.5%
5	堺 泉 北	98,603	8.7%
6	富 山	70,245	6.2%
7	新 潟	60,301	5.3%
8	伏 木	42,813	3.8%
9	大 阪	29,275	2.6%
10	博 多	23,004	2.0%
11	小 樽	21,422	1.9%
12	門 司	19,386	1.7%
13	舞 鶴	19,229	1.7%
14	千 葉	15,842	1.4%
15	浜 田	13,988	1.2%
16	石 巻	12,184	1.1%
17	福 井	11,761	1.0%
18	荻 田	9,146	0.8%
19	伊 万 里	4,614	0.4%
20	七 尾	4,612	0.4%
	そ の 他	40,364	3.5%
	合 計	1,137,720	100.0%

出所：財務省貿易統計

国であるロシア、アラブ首長国連邦、ニュージーランドについて、港別の輸出台数を見ると、全輸出先合計台数の順位とは異なっていることがわかる(表6)。

特に、ロシア向けの中古車輸出は、全輸出

先の上位に占める横浜、名古屋、神戸よりも、富山、新潟、伏木といった日本海沿岸にある貿易港から多く輸出されている。しかも、これらのロシア向け輸出の貿易港は、ロシア以外の国への輸出が少なく、ロシア向けのシェアが100パーセントに近い。対照的に、ニュージーランドやUAEは、多くが名古屋や大阪、横浜、神戸、川崎などから輸出されており、日本海沿岸の港からは少量である。ロシア向けの中古車輸出が他とは異なった状況であることがうかがえる。

3.2. 伏木富山港の状況

ロシア向けの中古車輸出において、最も多いのが、富山県である。2006年の貿易統計上の富山港、伏木港における中古車輸出台数は、全ロシア向けの輸出台数の29パーセントを占める。図2、図3は、伏木港、富山港について2001年からの貿易統計上のロシア向け中古車(バス、乗用車、トラック)輸出台数の推移である。興味深いのは、富山港における輸出台数が、毎年、徐々に増加しているのに対して、伏木港における輸出台数は、2005年後半から急上昇している点である。表7からもこのことがわかる。また、ここ数年は、5月から6月にかけて、輸出台数が急上昇しており、その点は、伏木も富山も同じ

表6 ロシア、ニュージーランド、UAE 向け港別中古車輸出台数(上位10港, 2006年)

	ロシア		アラブ首長国連邦		ニュージーランド		全輸出先	
	港	台数	港	台数	港	台数	港	台数
1	富 山	70,245	神 戸	33,941	名古屋	29,512	横 浜	216,778
2	新 潟	56,509	横 浜	31,977	堺泉北	24,440	名古屋	160,934
3	伏 木	42,812	川 崎	16,344	横 浜	12,780	神 戸	132,189
4	神 戸	32,637	名古屋	15,926	川 崎	10,299	川 崎	131,030
5	小 樽	21,102	堺泉北	5,396	千 葉	8,447	堺泉北	98,603
6	横 浜	20,981	門 司	4,555	神 戸	6,701	富 山	70,245
7	舞 鶴	16,708	博 多	2,623	荻 田	2,173	新 潟	60,301
8	堺泉北	15,757	大 阪	1,903	広 島	929	伏 木	42,813
9	博 多	15,264	苫小牧	1,359	木更津	547	大 阪	29,275
10	浜 田	13,976	荻 田	983	大 阪	198	博 多	23,004

出所：財務省貿易統計より作成

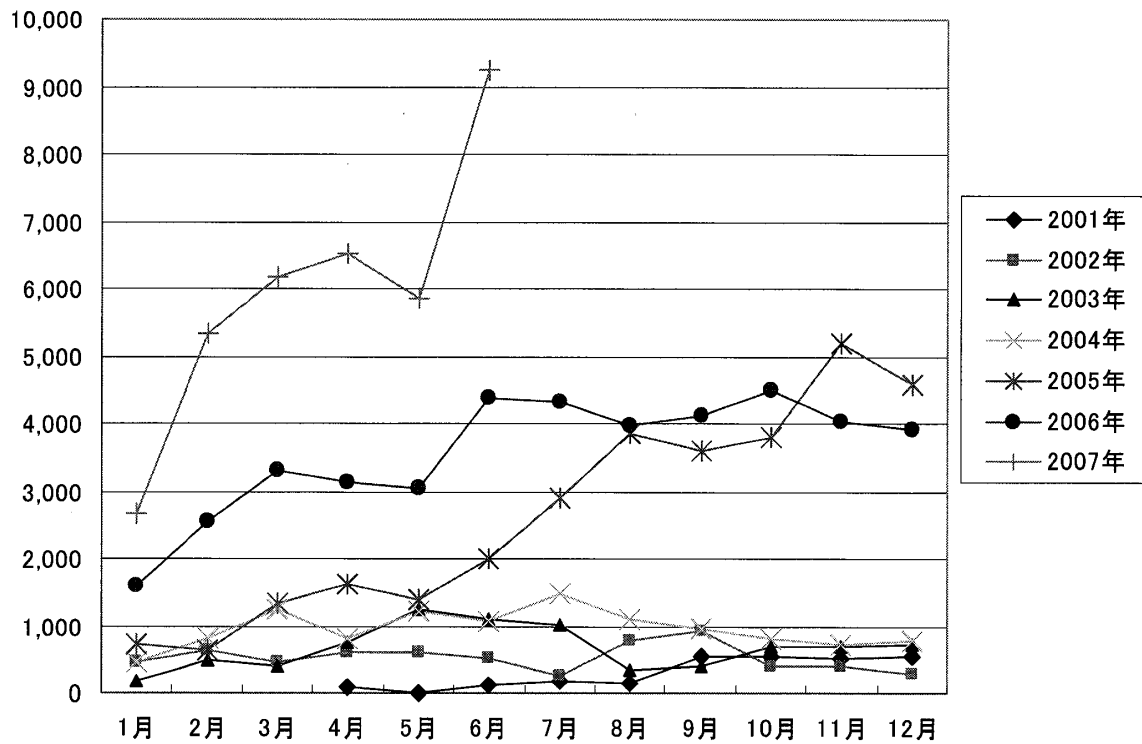


図2 伏木港におけるロシア向け中古車輸出台数の推移 (2001年4月～2007年6月)

出所：財務省貿易統計 (2007年は確報値)

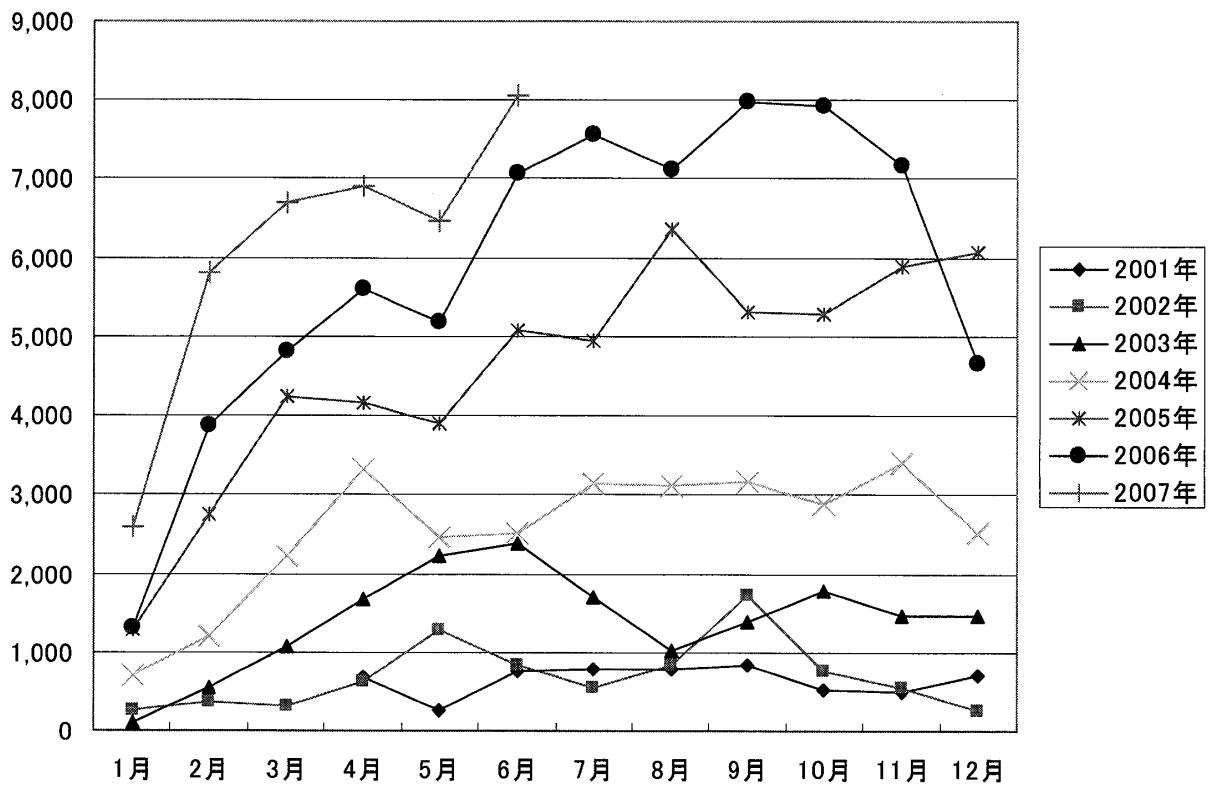


図3 富山港におけるロシア向け中古車輸出台数の推移 (2001年4月～2007年6月)

出所：財務省貿易統計 (2007年は確報値)

表7 伏木・富山港における年間中古車輸出台数

	伏木港		富山港	
	台数	前年比	台数	前年比
2001年	2,706	—	5,804	—
2002年	6,374	235.6%	8,334	143.6%
2003年	8,077	126.7%	16,854	202.2%
2004年	11,445	141.7%	30,678	182.0%
2005年	31,645	276.5%	55,292	180.2%
2006年	42,812	135.3%	70,245	127.0%
2007年	35,762	—	36,540	—

注：2001年は4月～12月の合計，2007年は1月～6月の合計

出所：財務省貿易統計（2007年は確報値）

である。

上記に見たように、これまで貿易統計上のロシア向けの中古車輸出台数は、ニュージーランド向けと比べると少なかったが、手荷物扱いの輸出は、貿易統計上には含まれなかったことから、実際の輸出台数はわからなかった。また、富山や伏木などから輸出される中古車に関しては、多くが輸入木材船の入港時に、船員が富山県や新潟県などで手荷物として買い付けされることが多いとされた。最近のロシアの経済発展による日本車需要のさらなる拡大は周知の通りであるが、ロシア国内で中古車販売ビジネスも拡大し、業務通関による輸出も増大し、貿易統計上の数値は上昇した。加えて、2005年7月、手荷物扱いの輸出を廃止することで、これらの輸出台数が貿易統計上に表れ、ロシア向けの中古車輸出の実態が明るみに出てきた。伏木港において、2005年後半に台数が伸びているのは、そういった事情があるかもしれない。

中古車輸出業者は、富山県の射水市の国道8号線沿いに立地している傾向がある。ここに立地している輸出業者によると、過去は解体されるような車も5万円や10万円で船員が買い付けに来たという。そのため、携帯輸出の割合が多く、貿易統計に表れない数値がかなりあるという。およそその傾向については第5節の図7で示されるが、正確な数値が

どうなっているのか、それはいつからなのかについては、十分に聞き取ることはできていない。また、6月に急上昇している点についても、需要側の季節的な影響が強い点は想像できるが、なぜ5月ではなく、6月なのかについてはまだわからない。なお、8月は夏のバカンスで一時的に輸出台数は落ち込み、再び9月、10月で増えるということは言われている。

3.3. 貿易統計による輸出価格の考察

輸出される中古車は、どの程度の価格なのだろうか。貿易統計上に含まれる中古車輸出台数について、1台あたりの金額を見たのが図4と図5である。これを見る限り、ロシア向けの中古車の価格が上昇していることが予想される。

中古車輸出台数を見るうえで、実は、この価格帯は重要になってくる。具体的には、輸出申告書に記載される1品目の価格が20万円以下の少額貨物については、貿易統計に含まれない。上記のグラフの数値は、貿易統計上に含まれる数値であり、当然ながら、20万円よりも大きい車であり、20万円以下のものを含めると、下方にシフトする。

富山県の射水市の輸出業者に対する聞き取りでは、平均価格が65万円とのことだった。その幅は、40万円から100万円であり、20万円や30万円の中古車の輸出はほとんどないとのことだった。仮にあったとしても、1台ではなく、同じ品目番号のものを複数台同時に輸出し、20万円を越えるようであれば、少額貨物とされない。上記で見てもわかるように、少額貨物については、伏木富山港からの輸出は少ないと思われる。

3.4. 業者数

このようなビジネスに携わる事業者は一体どのくらい存在するのだろうか。中古車輸出業には業界団体が存在する。日本中古車輸出

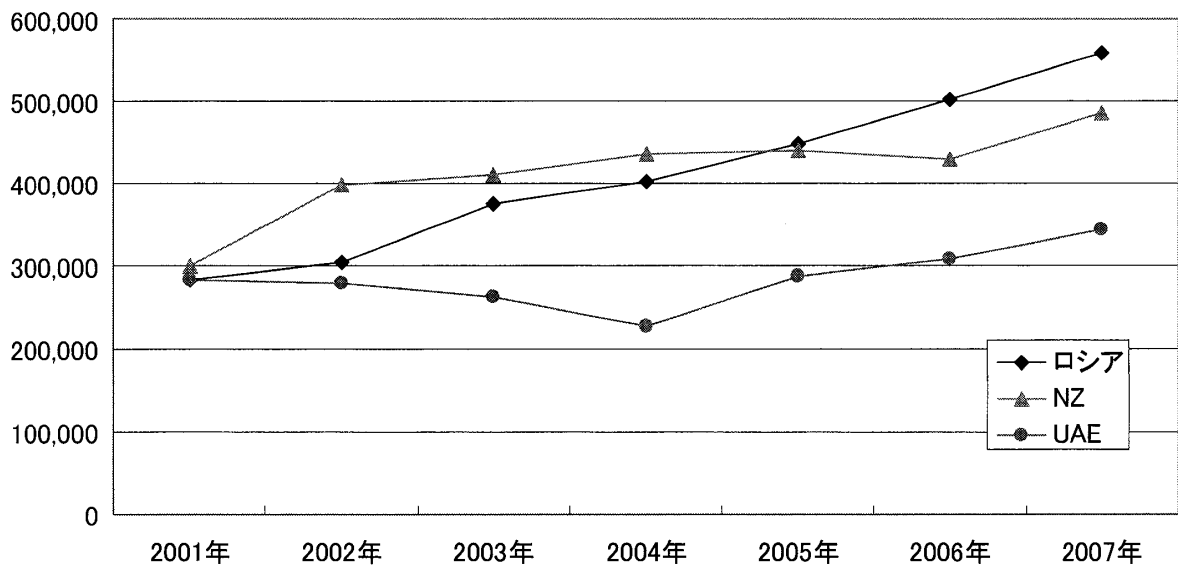


図4 主要3ヶ国向け輸出中古車1台あたりの金額(単位:円)

出所:財務省貿易統計

注:2001年は4月~12月の合計,2007年は1月~6月の合計

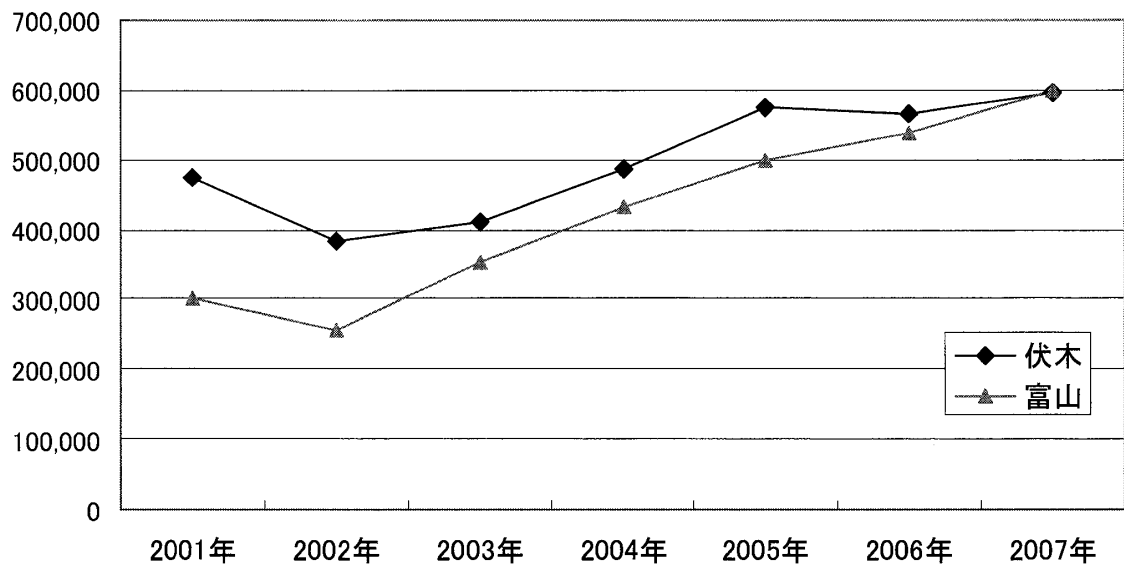


図5 伏木富山港におけるロシア向け輸出中古車1台あたりの金額(単位:円)

出所:財務省貿易統計

注:2001年は4月~12月の合計,2007年は1月~6月の合計

業協同組合 (Japan Used Motor Vehicle Exporters Association) のホームページに会員一覧が載せられている。これを地域別に整理すると表8のようになる。

ここで興味深いのが、多くの中古車輸出業者の店舗が立地している北陸において、登録

数が少ないことである。これは、多くが東京ほか関東地域に本店を持っていることが一つ考えられ、また、そもそも組合に加盟していない状況も考えられる。

そこで、インターネットタウンページを利用して富山県射水市における「中古車販売

表8 日本中古車輸出業協同組合の会員一覧に登録されている事業者数

地 域	北海道	東北	関東	甲信越	北陸	東海	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
登録業者数	0	3	107	4	3	19	31	6	3	11	0	187

出所：日本中古車輸出業協同組合ホームページより（2007年11月10日時点）

店」,「中古車買取」の категория に属する事業者を検索した⁶。この中で, (1)双方の categoria で登録されている会社（下表で「中古車販売店&買取」）, (2)「中古車販売店」の categoria のみで登録されている会社（下表で「中古車販売店」）, (3)「中古車買取」の categoria のみで登録されている会社（下表で「中古車買取」）, に分けられる。また, このうち,「自動車整備」または「自動車修理」の categoria でも登録されているものも数えている。「自動車整備」または「自動車修理」の categoria に含まれるものは, 国内向けの中古車販売を行っていると考え, これを除けば, 84 社になる。

また, インターネットタウンページに加え, Yahoo! 電話帳でも検索した。これによると, 「中古車販売」の categoria に属する会社数は 79 社であった。うち 78 社がインターネットタウンページにも掲載されており, 1 社が Yahoo! 電話帳にのみ掲載されていた。この 1 社を上で求めた 84 社に加えた合計 85 社が, 富山県射水市における中古車販売関連業者数である（表 9）。

また, インターネットタウンページには,

「自動車販売」という categoria もある。この categoria に含まれる事業者について, 上記「中古車販売店」「中古車買取」「自動車整備」「自動車修理」の categoria に含まれないものを抽出すると, 36 社ある。ただし, フランチャイズ店や新車ディーラーの名前がいくつか見られるため, 中古車輸出業者はさらに少なく 20 社~30 社程度と予想される。以上から, 合計は 120 社程度であり, 日本国内の販売業者を除くと 100 社~110 社程度と予想される。当然ながら, この数値は射水市のみのものであり, 周辺の市町村を含めれば更に多いといえる⁷。

なお, 射水市の中古車輸出業者のヒアリングでは, わからないとしながら, その数は 100 社~200 社という幅広い回答から, 30~40 社という回答もあった。後者は, 継続的にビジネスとして行っている事業者という注釈つきだった。また, ロシア人事業者も最近が増えてきているが, その数は 10 社程度とのことだという。日本人業者は, 伝統的にこの地でビジネスを行ってきたが, 5.6.でもふれるように, 最近パキスタン人との競争に敗れ, 減ってきているようだ。

表9 富山県射水市の中古車販売関連業者数

インターネットタウンページの categoria	事業者数
(1)中古車販売店&買取	27
(2)中古車販売店	78
(3)中古車買取	8
合計(1)+(2)+(3)	113
(4)うち「自動車整備」または「自動車修理」の categoria に含まれないもの	84
(5)上記(4)以外で Yahoo! 電話帳「中古車ディーラー」に含まれるもの	1
合計(4)+(5)	85

出所：筆者作成

4. 中古車輸出事業の開始と拡大

上記で見たように、現在、中古車輸出市場はロシアを中心に動いている。また、日本海沿岸とりわけ北陸地域を中心として輸出事業が発展していることがわかる。このような中古車輸出市場は、かつて同じような状況だったのだろうか。以下では、新聞報道から中古車輸出事業の開始と拡大の状況を整理する。

4.1. 初期の中古車輸出とそれに対する施策

現在、新聞各社が過去記事のデータベース化を進めており、これを利用すれば、縮刷版等の記事目録を利用せずとも、中古車輸出の歴史の概観を把握する作業は比較的容易である。大手新聞社の中では1945年以降の見出しをデータベース化しているところもある。

中古車輸出に関して最古の記事は、今回把握した限りでは、1965年(昭和40年)3月12日である。その内容は、中古車輸出を輸出検査品目に指定するというものである。

当時、国内で発生した中古車の輸出先は、香港・タイ・マレーシアであった。価格帯としては1台5万円～8万円のものばかりだが、一方で、中古車を新車と偽って販売している業者もあり、日本車の評判を落としていた。このような販売形態から、現地の在外公館に苦情が殺到したという。そして記事当日の1965年3月12日、外国為替管理法に基づく輸出貿易管理令の輸出検査品目に中古車が指定され、通産大臣の承認がなければ輸出を認めないという方針が打ち出された(当日の日本経済新聞、朝日新聞記事より)。結果として、同1965年の7月から中古車輸出が輸出検査品目とされたようである。

この時期の中古車輸出の背景には、国内における新車販売の過当競争がある。1965年2月の『エコノミスト』誌(43巻6号)によれば、当時、新車販売において、(1)過度の

割賦販売の浸透、(2)引取率の増加・引取価格(下取り価格)の高騰が、国内における中古車市場を圧迫したという。その結果、中古車の在庫の増加が問題となった。中古車の販売台数は増えてはいたものの、引取台数がそれ以上に増加し、価格も高いため、在庫が増加したと思われる。当時、日本自動車販売協会連合会の推計では、年間50万台から60万台の中古車が、下取りに伴って、中古車市場へ流入していたようであるが、その価格の平均は小型乗用車で28万円、普通トラックで44万円とのことである(上記『エコノミスト』誌による)。これらが国内で捌けなければ、新車販売に伴う下取りや割賦利用のための資金(販売資金需要量)負担ができなくなるため、価格帯の低いものを中心に、輸出へのシフトが始まったのではないかと考えられる。

上記のように現地からの苦情等もあり、当時の通産省は、自動車メーカーに対して中古車輸出を控えるよう行政指導していた。しかし、自動車部品輸出業者や一般貿易業者などによる輸出が続いたことから、政府は、中古車を輸出検査品目とすることで管理することにした(朝日新聞、1965年6月11日)。そこには、増大する中古車の輸出が、日本車の評判を落とすことになれば、新車輸出にも悪影響が及ぶという判断もあったであろう。

4.2. 輸出車検の開始

このような輸出検査品目の指定という施策実施後、中古車は一定の基準に適合した完全整備車しか輸出ができなくなった。その結果、1968年に輸出実績がゼロに近くなったという記事がみられる(朝日新聞、1968年6月6日)。一方、その後すぐ、タイでは1969年4月、シンガポールでは1970年10月から、日本製中古車の輸入が禁止されたという記事がある。そこでは、規制によって輸出量がそれ以前の月間2,000台から、月間650～700台に減少したとある(日本経済新聞、1971

年6月20日)。これを見ると、1968年以降、品質の劣る中古車も含め、再び輸出が増加したとも捉えられる。

その後、通産省は、1971年7月、輸出前の検査基準をさらに厳格化する改正を行った。タイやシンガポールなどの輸入規制の動きを放置すれば、この2カ国以外でも輸入規制が実施される恐れがあり、また日本の自動車業界の信用にもかかわるという通産省の判断とされる。

従来の検査手続きは、指定自動車修理工場の発行した「保安基準適合証」を添付すれば輸出が承認される仕組みになっていた。しかし、制度が運用される中で、適合証が乱発されるなど十分な検査が行われなくなってきたようである。そこで、制度の改正によって、財団法人日本自動車査定協会(JAAI)に全面的に検定業務を委託し、同協会の検査により、機能面だけではなく、塗装状態など外観も検査し、輸出商品としての確かかどうかを見るようになった。そして、それをパスし、「輸出中古自動車検査基準適合証」を交付されたもののみ、中古車として輸出できることとなった(日本経済新聞、1971年6月20日、朝日新聞、1971年6月20日)。これが、いわゆる輸出車検制度であり、1995年に輸管理貿易令が緩和されるまで続くことになる。また、この「適合証」の交付枚数が、実際の中古車輸出台数に近いと考えられる⁸。

4.3. 中古車輸出業界の多様化

上記の規制導入が、中古車輸出にどのように影響したかは定かではないが、表10によれば、1970年代は、輸出車検を受けた中古車が中国や東南アジアへ輸出されていたようだ。1960年代は関連報道には全く見られなかった中国向け輸出(ただし香港向け輸出は行われていた)が発生しているのが興味深い。1972年の日中国交回復に伴い、輸出ビジネスが発生したと思われる。

ところで、輸出の担い手は、1970年代までは、中小の輸出業者であった。1980年時点で、100社前後の輸出業者が存在していたそうである(日経産業新聞、1980年5月19日)。しかし、1970年代の半ば以降、整備業者やメーカー系ディーラー、さらには国内の中古車販売業者が中古車輸出事業を開始するという動向が見られ始めた。

例えば、1975年11月13日付日経産業新聞「阪神モータードック、商社経由は利益が薄いと、独自に東南アジア市場を開拓」という記事がある。自動車整備業者である同社は、商社(輸出業者)経由では薄利のため粗製乱造につながり、日本の国際信用を傷つける恐れがあると判断し、1974年から、自社で更生車、更生エンジンを生産し、自社製造の部品も含めてタイ、フィリピンなど東南アジア4カ国に輸出を開始した。事業開始後1年余りで、約2億5000万円分を輸出し、うち3割が粗利益となっている状況であった。

メーカー系ディーラーでは、名豊トヨベツトが1977年から、同社のマレーシア現地法人であるMAJA社を通じて、現地の自動車販売業者への卸売りを始めたという記事がある。月間50台強が目標とされていたようである(日経産業新聞、1976年11月10日)。日産プリンス大阪販売も1970年代から月間30台ほど東南アジア向けに輸出を行っていたが、1980年に入ると、中古車輸出市場を有望視し、現地の市場調査を行って、同社独自の販売ルートを開拓するなど、輸出に本格的に取り組むようになった(日経産業新聞1980年5月15日)。

メーカー系ディーラーがこの事業に進出する理由としては、現地におけるブランド力の形成があげられる。1980年から東南アジア4カ国向けに輸出を開始した日産トレーディングの狙いは「ニッサンブランドを浸透させ、将来の新車販売につなげることと、過剰な中古車在庫の解消」であった(日経産業新聞、

1983年12月6日)。

さらに、既存の国内中古車販売業者も輸出事業に着目し始めた。1980年6月17日付日経産業新聞「中販連（日本中古自動車販売協会連合会）、中古車輸出に取り組む一窓口会社設立を構想」という記事では、東南アジア諸国や中国向けに中古車輸出が当時伸び始めたのに伴って、同組合も中古車輸出に積極的に取り組む方針を固めたと報じられている。

4.4. 世界的な広がりを見せる「ユーズド・イン・ジャパン」

このような動向の背景には、中古車輸出市場そのものの拡大がある。図6で示されるように、1970年代の後半から輸出台数が急増し、増減はあるものの、1980年代に入り、コンスタントに年間50,000台近くが輸出されるようになってきた。中東やアフリカ向けが目立ってきたのもこのころからである。輸出先国別の輸出台数変化を整理した表10では、1980年前後から、多くの国にまとまった台数が輸出され始めている状況が確認でき

る。

中国向け輸出については、1980年には5,189台、9割以上が中国に流れるといわれた香港向けも12,308台を記録し、中国への中古車輸出ブームの様相を呈した。当時の中国は、中古車輸入の条件が他の主要な輸出国に比べて緩かったようであり、上記の日産トレーディングも、1981年以降、中国向けの中古車輸出に的を絞る経営方針を立てた。比較的緩やかな輸入条件により、将来の大口輸出先となる見込んだためである（日経産業新聞、1981年3月21日、ほか）。また、豊田通商も、1980年の半ばに中国と中古車580台分の輸出契約を結んだ。これは、トヨタ中古車初の中国への大量輸出であると報じられている（日本経済新聞、1980年9月5日）

ただし、その後すぐに、中国政府が「外人観光用バスなど外貨を稼げる車の輸入は認めるが、国内使用目的だけのためなら認めない」という方針を示した（日本経済新聞、1982年11月20日、ほか）。そのため、輸出のための商談にも支障が出るなどして、以降、

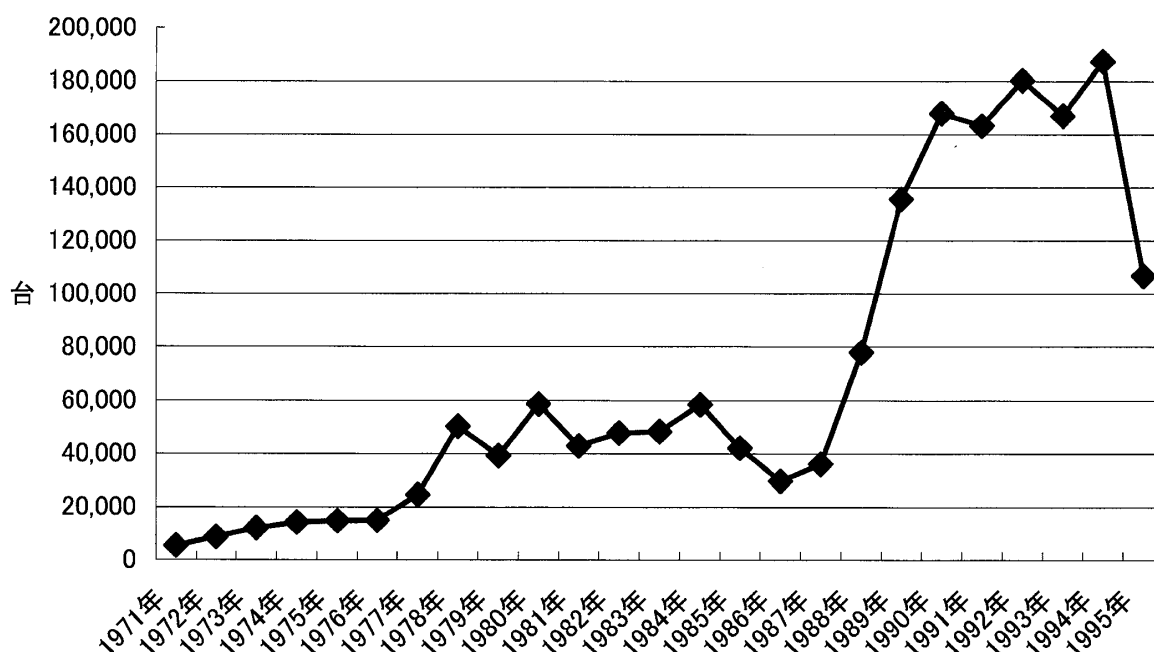


図6 輸出車検台数の推移

出所：日本自動車査定協会資料

中国向けは実績がほとんどなくなり、香港向けも、1982年～1983年にかけて輸出台数を大きく減らしている。

1984年になると、再度、香港経由の中国向け輸出が活発化した。例えば、1984年の香港への輸出台数は14,428台、また、中国向け輸出が960台となっている。(日本経済新聞、1984年12月21日、ほか)。いずれにしても、1970年代後半から1980年代前半にかけ、中古車輸出市場において、香港も含めた中国が確実にそのプレゼンスを高めてきたと言える。

また、1984年9月30日付けの日本経済新聞では、アラブ首長国連邦(UAE)向けの輸出(経由してパキスタンへ)、アフリカ向けの輸出がここ2～3年急増しているという記事が見られる。アフリカ向け輸出を中心的に担っていたのは、中古車輸出大手の「オートレックスエンタープライズ」である。1978年創業の同社はアフリカ向け輸出のパイオニアといわれており、1983年で3,044台を輸出している。

このように、1960年代に東南アジア向けに始まったとされる中古車輸出事業は、1970年代の輸出車検の導入を経て、1980年前後から、中国、中東、アフリカも含めた世界全土に広がった。以下の1983年12月6日付日経産業新聞記事「気を吐く中古車輸出(車激戦レポート)」を見れば、「ユーズド・イン・ジャパン」が世界中に輸出されはじめた当時の中古車輸出の状況を垣間見ることができるだろう。

「鶴見・大黒ふ頭、名古屋・金城ふ頭、大阪南港一ピカピカに磨き上げられた自動車次々と専用船に積み込まれていく。メーカーの輸出と違うのは車種が千差万別であることだ。ちょっと見には新車のようだ。輸出専門業者の間では、日本から輸出される中古車をユーズドカーとは

呼ばず、リコンディションドビークル(再生車)と呼ぶ。日本から輸出される中古車は年間ざっと5万台、仕向け地は100カ国を超えるまでになった。中古車輸出を扱うのは兼業の貿易業者も含めると全国で500社以上と推定されており、競争は激しい。日本自動車査定協会によれば、輸出中古車は国内の車検以上に厳しい検査を実施しているため、外見上新車と区別がつかないほどという。ディーラーや専門業者が集めた中古車は仕向け地が決まっても、同協会が発行するアプライザル(査定)を表す「a」マークステッカーを張っていないと通産省の輸出承認を受けられない。ボディーの再塗装、車室内、エンジンルームのクリーニングはもちろん、タイヤ、バッテリーも新品に交換する。板金の凸凹、車体のさび、シートのタバコの焦げ目などがあるだけで検査をパスできない。(中略)地域は東南アジア向けが76%、中近東向け12%、中南米、アフリカ向け4%ずつ、大洋州向け3%などである。国別ではスリランカ、マレーシア、UAE(アラブ首長国連邦)、パキスタン、フィリピンがベスト5である。」

その後、中古車輸出事業は、1980年代後半のソ連崩壊により、ロシア向け輸出が本格的に始まったことで大きな転機を迎える。また、ニュージーランド市場の開放や、パキスタン人中古車販売業者の台頭など国内からの輸出地図の大きな変化も経験することになる。1990年前後以降の中古車輸出の歴史については、次節で紹介したい。

表10 仕向国別輸出中古車検査実績表

年 度仕向国	1971年	1972年	1973年	1974年	1975年	1976年	1977年	1978年	1979年	1980年	1981年	1982年	1983年	1984年	1985年	1986年	1987年
スリランカ		7	15	14	29	146	379	2,666	5,336	8,921	7,103	12,787	9,650	12,195	11,590	7,777	6,026
マレーシア	1,442	1,794	626	905	1,710	3,956	8,173	8,969	9,513	14,440	9,967	7,932	9,402	8,646	4,990	3,873	8,189
ホンコン	438	1,100	126	34	135	1,814	2,320	2,497	5,399	12,308	5,437	1,901	2,939	14,428	6,017	1,240	2,906
ミャンマー			2	11	46	106	241	701	658	1,147	1,344	1,917	1,919	3,210	2,784	3,489	4,332
バングラディシュ			1	13	40	83	175	507	1,900	2,578	2,883	701	1,355	2,566	1,697	1,821	1,108
シンガポール	500	1,616	711	118	159	268	519	957	3,734	4,383	2,874	3,152	2,862	2,649	1,228	729	952
ネパール		4	2		38			3	5	131	10	25	367	422	299	49	331
パキスタン		3			55	352	5,479	25,058	50	170	1,277	3,584	2,295	194	126	156	41
フィリピン	1,200	3,253	2,508	4,073	5,987	2,849	4,583	3,859	4,085	4,788	2,354	3,214	2,203	73	126	448	959
タイ	887		2	106	89	9	7	45	104	257	364	707	191	112	68	11	54
ベトナム						2		2			31	45	12	99	147	31	80
中国		53	6,612	7,745	5,334	3,836	865	3,483	4,722	5,189	1,083	86	146	960	2,749	640	526
北朝鮮		1	4	68	201	62	10	3	27	44	115	155	132	151	245	321	622
アラブ首長国連邦			28	7	15	37	17	26	160	857	4,251	4,942	7,656	5,322	1,460	737	533
イエメン		3	181	337	325	283	125	23	45	69	298	739	93	21	12	2	
ブルネイ																	
インドネシア	613	287	45	52	44	44	158	136	137	39	97	108	74	35	10	10	7
ミクロネシア連邦		2		1		1	3		2	2	81	554	759	665	514	264	478
ニュージーランド		1			3			2	2		3	3	4	10	25	415	1,168
オーストリア			1	9	4	16	2	1		4	2	5	81	383	203	248	55
フィジー							1			9	70	332	348	429	272	127	30
バプアニューギニア		1	3	2	2	1	6	2		227	96	133	101	149	180	239	555
タンザニア					2		5	1	143	167	223	253	366	1,201	2,097	1,623	1,789
ケニア					1	45	26		4	19	48	291	1,394	1,010	1,115	734	879
ウガンダ								1	1	94	240	679	1,477	1,269	1,315	1,491	1,184
ザンビア										20	95	407	334	246	183	164	147
モーリシャス					40	409	259	7	4	2	2		1	1		290	631
ジンバブエ											2	1	13	12	21	24	49
ジャマイカ											35	28	5	8	12	18	31
ガイアナ			3					1		2		10	26	82	544	1,532	749
チリ									4	1	5	10	1		1	1	7
スリナム						2	16	136	710	909	1,164	1,642	543	1		2	2
ペルー																	3
ボリビア									8	17		205	1		2	7	60
キプロス		6	5			164	748	497	1,172	369	225	36	269	282	843	102	166
ロシア		1	1				1	1		1	1				1	1	
アイルランド																	
その他	365	589	1,093	575	346	317	478	680	1,318	1,502	1,186	1,168	1,285	1,658	1,351	1,083	1,611
合計	5,445	8,721	11,969	14,070	14,605	14,802	24,596	50,264	39,243	58,666	42,966	47,752	48,304	58,489	42,227	29,699	36,260

出所：日本自動車査定協会資料

注：輸出車検制度が廃止された1995年以降は、JAAIが任意検査として継続している。

1988年	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
5,747	7,685	11,368	11,049	11,332	10,693	13,893	872	2	3	12	4		1			3	1
6,919	7,916	7,991	7,272	6,130	6,701	6,070	504										
7,575	258	717	1,208	2,092	2,504	2,074	113	8					1		1		
4,230	6,953	6,738	10,555	13,182	8,937	5,517	317				11	1					
1,940	3,102	2,378	2,364	3,011	4,398	5,710	571		3	35	3	4	1	1,452	808	243	307
1,453	2,628	6,840	6,893	5,536	3,172	2,359	196										
393	297	300	591	405	401	270	32	2									
159	2,305	4,840	1,762	1,191	679	376	16										
1,708	5,079	6,999	7,533	7,157	3,473	2,607	1,502	2,247	1,439	342	647	15	9	10			1
222	682	884	713	836	230	174	19					1					1
250	647	47	25	314	454	36	6	9				6			2		
667	428	313	328	747	873	390	7										
1,272	974	656	988	2,334	7,937	823	210					5					
2,983	5,027	6,856	6,590	7,381	3,120	2,843	156							2			
	2	25	30		4												
								97	94	4		531	479	164	19		
15	34	46	107	100	84	201	7	35	9		5						
765	648	439	451	416	484	380	21				8						
27,988	63,828	78,157	56,055	52,203	60,138	85,961	98,130	103,886	46,952	14,171	74	2	1	1	1	2	
3,588	6,236	130	469	805	754	993	41		2							2	
186	2,226	1,319	1,340	1,112	802	855	59		2								
454	178	108	146	180	215	184	4						2				1
2,348	2,546	2,477	2,314	2,974	3,100	3,041	98			7	4	4	804	3,628	4,774	5,773	7,743
589	487	728	1,202	2,411	2,630	3,736	345	5	2	7,318	7,300	7,070	11,871	14,138	17,349	19,761	17,409
2,042	981	1,384	1,498	2,274	2,500	3,323	148						3	153	31	19	17
395	670	598	512	612	1,156	461	37							2			
490	929	1,477	1,505	2,092	1,781	1,726	607	321	109	66	179	1,003	2,596	2,971	2,282	1,624	1,527
59	92	157	366	507	358	594	28	3					1			1	1
1		11	20	81	1,137	3,246	487	4		3							
1,003	859	789	989	1,599	3,060	1,079	68										
684	1,080	1,886	9,068	22,681	17,609	20,820	774									1	
183	90	108	135	204	81	50	3			3		2	2	2			
	2	2	410	1,491	2,548	6,431	531	68		3			1			2	
51	27	27	169	315	421	552	52						9				
125	421	337	132	176	347	1,096	94					6				2	
7	1,302	11,477	20,936	17,781	7,641	3,611	42					1					
4	6,813	6,939	4,451	4,842	2,727	1,876	198		4								
1,489	2,118	2,432	3,117	3,858	3,811	4,138	420	365	103	394	359	66	69	20	25	33	20
77,984	135,550	167,980	163,293	180,362	166,960	187,496	106,715	107,052	48,722	22,358	8,594	8,717	15,850	22,543	25,292	27,466	27,028

5. 中古車輸出事業の転機

—— 1990年代の動向を中心に ——

5.1. 「後発組」のロシア向け輸出

すでに述べたように、日本の中古車輸出事業は40年を超える歴史を持っているが、現在大半を占めるロシア向け輸出は、初期の段階ではほとんど見られない。ニュージーランド向けと並んで、いわば「後発組」にあたる。それに関わらず、これほどロシア向け輸出が増大し、今なお増加傾向にあるのはどのような理由なのだろうか。これを明らかにするために、日本から旧ソ連・ロシア向け輸出の歴史を見てみたい。

前節でみたように、中古車輸出台数の把握がある程度できるようになったのは、1971年の輸出車検導入以降である。この制度は、1995年まで継続したものであり、5万円を上回る価格の中古車が輸出される場合に義務付けられた。輸出車検を受けないと通産大臣の輸出許可が下りないというものである。図6からわかるように、1980年代半ばに輸出車検台数が減少傾向となった時期があった。1985年のプラザ合意に伴って、円高が進展する中で、中古車輸出事業は海外での競争力を失い、停滞しつつあったのである。

しかし、1988年以降は次の2点の変化があり、状況が変わった。一つ目はニュージーランド向け輸出が急増したことである。ニュージーランド向け輸出はアジア地域向けとは異なって、1980年代以前はほとんど輸出車検の実績がなかった国である。1986年には415台、1987年も増加はしたものの1,168台の輸出車検台数にすぎなかった。ところが、1988年には27,988台、1989年63,828台、1990年78,157台と、劇的に増加した。1988年以降は、輸出車検台数の実績第一位となり、1990年には、全輸出車検台数の47%を占めるにいたっている。これが急増したことが、それ以降の、継続的な輸出

台数増加の始まりであった。

2つ目は、やや遅れて、ペレストロイカの進展によるソ連向け輸出の増加し始めたことである。ソ連向けは1988年まではほとんど輸出車検実績がなく、年により、実績があるかないかという水準であった。これが突如、1989年1,302台、1990年11,477台、1991年20,936台と急増し、このころには、ニュージーランドにつぐ第2の輸出先国となった。

周知のように、現在では、中古車輸出業界においてロシア向け輸出は全輸出台数の3分の1を占めるなど、極めて重要となっている。このことから、ここでは、後者のソ連・ロシア向け輸出の開始の経緯と、その後の状況についてみていく。

5.2. ソ連向け中古車輸出の開始

中古車輸出の方法としては、輸出車検による正規の輸出のほか、手荷物扱いでの輸出（携帯輸出）がある。これは、船員などが手荷物として中古車を日本から現地に持ち帰る場合、5万円以下のものであれば、輸出車検を受けずとも、自動車の抹消登録証明書と領収書を税関に提出するなどの簡易な手続きだけで持ち帰ることができる仕組みである。ソ連向け輸出についてはこの携帯輸出が非常に大きな部分を占めていたとされている。

新聞報道で、ソ連向け中古車輸出開始について触れられているのが、1992年1月17日付北海道新聞記事「旧ソ連への本道中古車、最高の9,000台輸出」である。この記事によれば、函館税関からの情報として、同税関の扱いの範囲では、1987年頃からソ連に向けた輸出が始まり、徐々に増加していったとのことである。道内の中小業者が5万円以下の携帯輸出可能な商品に力をいれて、輸出が増加傾向になったとある。

本州に目を向けてみると、1988年9月28日付日本経済新聞記事「日本の中古車ソ連で

人気、新潟港から個人輸入—格安 5 万円以下、車検切れ車が大半」がある。この記事では、新潟港からソ連に向かう貨物船に、日本の中古車が頻繁に船積みされるようになったということ、ほとんどが 5 万円以下の車検切れの車で、買い手の大半はソ連人船員であるということが紹介されている。また、新潟市内のある中古車販売店では、1987 年 10 月頃からソ連船員が購入に来るようになった、当初は月に 1～2 台程度の販売台数だったが、1988 年 8 月には 20 台も売れるようになった、ということが紹介されている。なお、日本経済新聞の上記の記事は、国内で初めてソ連向け中古車輸出を扱った報道であると思われる。

さらに、1989 年 6 月 15 日付朝日新聞記事「中古日本車を買収込むソ連船員 売る側も本音は大歓迎」という記事では、当時の小名浜港（福島県）におけるソ連船員の中古車購入・輸出の状況が紹介されている。横浜税関小名浜支所による情報として、ソ連船員による中古車購入が目立ち始めたのは 1988 年秋頃からである。当初は月に数台の販売台数だったが、1989 年に入り、台数が急増の傾向にある。携帯輸出可能な 1 台 5 万円以下の車の人気があるが、もっとも売れ筋の価格帯が 15,000 円～20,000 円の中古車とのことである。

新聞報道で見る限りでは、北海道や新潟か

らは 1987 年から、小名浜では 1988 年から輸出が始まったようであり、その後、報道各誌でソ連向けの中古車輸出に関する記事が見られるようになった（表 11）。

5.3. ソ連向け輸出が開始された要因

上記のようにソ連向け輸出が開始され、またその後急速にした理由であるが、何点かあげられる。

一点目に、当時のゴルバチョフ書記長が推進するペレストロイカ（改革）のなかで自由化が進み、乗用車に対する需要が高まったが、国産乗用車は価格が高く生産量も少ない状況が続いていたことがあげられる。ソ連の国産車は小型のモスコビッチが約 6,000 ルーブル（当時のレートで約 130 万円）、ボルガ、ジグリーが 8,000 ルーブル（約 172 万円）という高価なものであったが、それでも乗用車の需要の高まりに生産が追いつかず、注文から 1 年待つケースも多かったという（日本経済新聞、新潟地方経済面、1989 年 6 月 2 日）。船員が購入した中古車を自由に現地で売買することが容易になったことも関係しているだろう。

二点目に、ソ連国内での関税制度の変更がある。外国の車をソ連国内に持ち込む場合、従来は排気量 1 cc 当たり 5 ルーブル（約 1,100 円）の関税がかかった。1,500 cc の車

表 11 新聞各紙のソ連向け中古車輸出に関する初出記事一覧

新聞名	年月日	記 事 タ イ ト ル
日本経済新聞	1988 年 9 月 28 日	日本の中古車ソ連で人気、新潟港から個人輸入 — 格安 5 万円以下、車検切れ車が大半
朝日新聞	1989 年 6 月 15 日	中古日本車を買収込むソ連船員 売る側も本音は大歓迎
日経流通新聞	1989 年 9 月 2 日	第 31 回消費者調査、国境を越えて — 旅行規制緩和の波
北海道新聞	1990 年 7 月 10 日	買った中古車試運転中、ソ連人 2 船員が転落死—函館港
読売新聞	1990 年 8 月 19 日	ソ連経済特区の沿海地方 日本資本に強い期待 生産設備 10 年遅れ
北日本新聞	1991 年 1 月 19 日	ソ連で日本製中古車ブーム 人気高い 1 台 5 万円

出所：報道各紙

だと7,500ルーブル(約161万円)の税がかかる。それが1988年から従来の2割に引き下げられ、1,500cc車の場合、1,500ルーブル(約32万円)で済むようになった。(日本経済新聞, 同上)

三点目に日本国内の中古車・廃車市場の変化があげられる。上記のように、1985年以降、円高の影響で中古車輸出台数が一時的に減少傾向となっていた。その際、新しい販路としてソ連向け輸出が注目されたということが考えられる。また、バブル経済を背景とした新車販売の増大による下取り車発生増も大きな要因であろう。1989年～1991年の3年間で廃車発生台数が15%も増加し、結果として1991年の廃車発生台数は、1990年代前半までのピークである年間530万台に達した。さらに、1991年11月18日付日本経済新聞「良い会社とは何か一廃棄物大国最前線廃車リサイクル」という記事では、当時の廃車の廃棄処理コストの増大と鉄スクラップ相場下落によって、放置自動車が増える中で中古車輸出が増加しているという関係を的確に指摘している。なお同記事内で「資源の有効活用という観点で見ると日本で廃車され、ゴミになるのに比べ、中古車輸出ははるかに合理的な手段だろう。しかし、幾ら有効に活用しても、中古車もいつかは動かなくなる。廃棄物大国・日本からゴミと中古車輸出が増える」と結んでおり、現代にも通ずる課題が提起されている。

5.4. ソ連・ロシア向け輸出に見られる特徴

ソ連・ロシア向け中古車輸出に当初から見られる特徴は、輸出される地域との関連での携帯輸出が盛んであったことである¹⁰。もちろん、ソ連向けに限らず、それ以前から携帯輸出は行われていた。しかし、ソ連・ロシア向けについては、以下の事情で、輸出される地域との関連での携帯輸出が特徴である、ということができる。

日本は、ソ連・ロシアから大量の北洋材や水産資源を輸入してきた。地理的には太平洋側の港湾を利用するよりも、日本海に面した小樽・新潟・富山などの港湾利用の利便性が高い。加えて、ソ連解体後、環日本海経済圏に位置する各地域がポートセールスを積極的に展開したことにより、日本海側各都市とロシア間の海上物流のパイプは太くなった。しかし、相対的にソ連・ロシアからの輸入が多く、空荷のまま戻るケースが多かったという(朝日新聞, 1989年6月15日)。ちょうど、上記に述べた3つの要因があり、その帰り荷として、中古車の携帯輸出が注目されたのである。

中古車輸出台数が港湾別にわかれば、ソ連からの木材等の輸入データとつぎ合わせて、これをより説得的に説明できるが、残念ながらそのような資料を作成するための公式の基礎データは存在しない。

そこで、既存研究でソ連・ロシア向け中古車輸出に見られる特徴を把握できるものを紹介しておきたい。なお、これらの研究はソ連・ロシア向け輸出が始まった当初のみを対象としているものではないことを断っておく。

青森港国際化推進協議会(2005)によれば、当時、携帯輸出も含め、年間約16万台のロシア向け中古車が輸出されていたが、うち5割強を富山県が占めているとしている¹¹。その要因として同報告書では、4点にまとめている。要点を紹介する。

①対口海上輸送ルートの開設

ロシア極東地域とは、1975年に伏木富山港～ナホトカ・ワニノ間に在来船による準定期航路が開設され、さらに、1984年、富山新港～ボストーチヌイ港にコンテナ定期航路が実現したこと。

②北洋材の帰り荷船の利用

対口海上航路開設当初から帰り荷の有無が富山県(富山港)にとっての課題となっており、1990年前後から中古車輸出が始められ

たこと。

③買付車用船の運航

1990年代半ば以降の動向であるが、北洋材などを積まずに入港し、中古車を積んでいく船舶が増加したこと。

④旅客船の定期運行

1992年から伏木富山港～ナホトカ港（その後ウラジオストク港へ変更）間に12,000トン級の貨客船が毎週1往復運航を開始したこと。

同報告書の趣旨は、何故富山から対口中古車輸出が多いのかを明らかにすることだが、③以外の要因からは、手荷物扱いによる中古車輸出が富山で促進された、との理解も可能である。よって、対口中古車輸出が携帯輸出中心であることの説明となりうる。

また、塩地洋（2006）では、木材輸入量が中古車輸出量を定める、という議論が紹介されている。これは「木材決定論」と呼ばれる。これにより、例えば舞鶴港より富山港の中古車輸出台数が多いことを説明でき、塩地もこの考えに一定の合理性があると認めている¹²。

また、塩路は対口中古車輸出の場合、日本海側の港湾が太平洋側に比べて有利であるとしている。船舶確保が日本海側の港湾の方が有利であること、ロシア直行の航空便が富山・新潟の便数が多いこと、新潟・富山には大型の客船便の寄港があること、をあげている¹³。そして、ロシアから買いに来たバイヤーが、わざわざ日本海側の都市から関東・関西・名古屋方面へ買い付けに向かい現地から輸出するのはコストに見合わない、との趣旨の説明が記載されている。これについても、ロシア人バイヤーが直接買い付けに来て、直接持ち帰ることを想定した議論である。やはり、ロシア向け輸出は、輸出される地域との関連での携帯輸出が特徴であったとすることが可能である。

さて、手荷物扱いで輸出される中古車は、5万円以下の、国内ではいわば廃車同然と

なったものであった。携帯輸出がメインであるソ連・ロシア向け輸出の増加は、それ以前の中古車輸出台数の増加とは異なる側面を有した。それは、自動車解体業者に対する影響である。ソ連向け輸出が盛んになった当初から、関係業界で懸念されていた。

これについて触れられているのが、1990年5月19日付日本経済新聞（北海道地方経済面）「廃車に近い中古車、対ソ輸出活発、解体処理業者に危機感—仕入れ費増、再販困難へ—」という記事である。廃車に近い中古車の北海道からの対ソ輸出が活発化していることを、道内の自動車解体処理業者が懸念している状況が報道されている。日本自動車解体処理工業会（当時）の南可昭北海道ブロック長は「業界の存亡にかかわる問題」と危機感を募らせ、具体的な対策として、業界が一体となって中古部品の対ソ輸出に取り組むことも視野にいられたようである。ソ連・ロシア向け輸出の増加が自動車解体業界にもたらす影響は無視できないものであったとわかる。

5.5. 石川県におけるソ連向け中古車輸出

1990年前後、日本海側の各県でソ連向け輸出が開始されたが、石川県における取り組みは極めて特徴的であるのでその経緯を紹介しておきたい。

石川県の地方紙「北國新聞」で、ソ連向け中古車輸出に関するもっとも古い記事は1991年11月2日「石中販 5,000台のあっせん契約」というものである。その中で、石川県中古自動車販売商工組合（石中販）がソ連のブラーツク市に中古車計5,400台の販売・あっせん業務を行うこととなった。同時に、現地の合弁企業を立ち上げて、板金・塗装・錆止め作業についても協議・契約することとなった。

このような契約が行われた理由が、1992年1月18日付北國新聞「3月に第一便100台、ブラーツク市 車輸入で石中販と合意」

で紹介されている。記事によれば、「石中販では、日本から輸出された中古車が部品不足から大量に放置されている現状について『産業廃棄物を隣国に捨てているようなもので、信用問題にかかわる』(石中販貿易委員会)として、車販売、部品供給、技術協力を「3点セット」にして商談を進めており、県などではこのことが今後の日ロ貿易のひとつのモデルケースとなる意味は大きいとみている」とある。

さらに、1992年5月15日付北國新聞「石中販 ロシアの整備士受け入れ」という記事では、ブラーツク市から4名の自動車整備士を受け入れ。車の分解・組立を指導すると紹介されている。石中販のコメントとして「売るだけでなく、メンテナンスにも責任を持ち、石川県の業界の善意を理解してもらいたい」とある。

加えて、我々が2006年9月に、石中販関係者に聞き取りを行ったところ、石中販自ら輸出した中古車についてステッカーを貼り、品質保証をし、さらに中古部品にも無償交換をするという事業を行っていたそうである

(平岩幸弘, 2006)。

この考え方は、自動車の国際リサイクルにおける輸出国側の責任のあり方について重要な示唆を含むものとして意義深いものといえる¹⁴。

5.6. その後のソ連・ロシア向け中古車輸出の推移

1990年代初頭以降、中古車輸出はどのように変化したのだろうか。中古車の携帯輸出台数の全国データ、あるいは港湾別に整理されたデータは存在しない。しかし、特定港湾については、報道記事に掲載されている数値をその都度拾って、データを作成することは可能である。そのような方法などにより作成したのが図7である。富山港(富山新港、伏木港も含む)と小樽港における携帯輸出と業務輸出台数の推移を作成した。

これを元に、5点言及しておきたい¹⁵。

①富山の拠点性の高まりと北海道からの輸出の低迷

1点目は、ソ連向け輸出が本格化してしばらくは、富山や新潟といった北陸地方が輸出

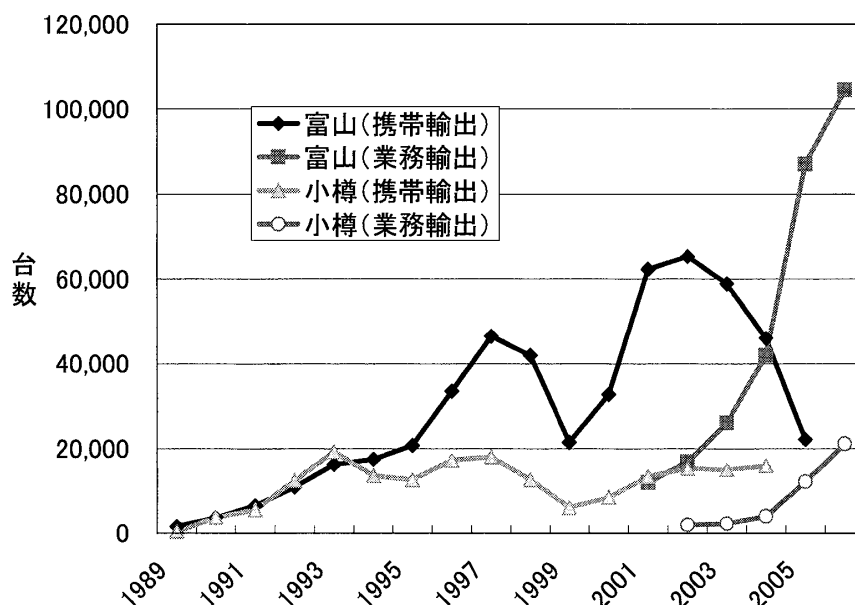


図7 富山と小樽に見るソ連・ロシア向け中古車輸出台数推移

出所：報道資料と関係行政資料により作成

が盛んである一方、それと並んで、北海道からの輸出が非常に多かった。図からは、1993年までは小樽からの携帯輸出台数が富山からの携帯輸出台数と拮抗していることがわかる。また、この図には掲載していないが、北海道からの携帯輸出台数は、1993年に38,693台を記録するなど、1995年までは富山からの携帯輸出台数を上回っていた。

この理由は、サハリンから北海道の各地に向けて中古車購入ツアーが実施されていたためである。例えば、1991年6月7日付北海道新聞「ついに貨物船同伴—釧路、一挙に130台」という記事で、サハリン州ホルムスク市からのツアーについての記事が掲載されている。同記事では、ソ連客船が貨物船を伴って釧路港に入港し、ロシア人観光客が市内の中古車センターに殺到している状況がレポートされている。この時期、函館などでも貨物船を伴ってのツアーが見られていたようだ。携帯輸出可能な5万円以下での取引が行われるが、実際には税関検査用に領収書だけ書き替えた10万円前後の車もかなりあったと報じられている。

北海道からの対ロ中古車輸出において、サハリンをはじめとしたロシアからのツアーが如何に重要であったかは、皮肉ではあるが、1994年のロシアにおける輸入関税の引き上げに関する報道から推測可能である。これは、上記のようなツアー客がロシアに中古車を輸入する際の関税が大幅に引き上げられ、1ccあたり従来は日本円で13円程度だったものが、657円になったというものである¹⁶。

1994年1月15日付北海道新聞「ロシアの関税50倍に。中古車買えぬ小樽なんて…“お土産輸出” 昨年19,000台。観光ツアーに影響？」という記事では、小樽港に入るロシア人観光ツアーへの影響を懸念する声が広がっている様子が紹介されている。ツアーの目的が日本製中古車の持ち帰りであり、関税が高くなる影響を受けるためである。この記

事によれば、小樽には1993年、過去最高のロシア観光船が35隻入港し、観光客2,941名が上陸している。携帯輸出された中古車は約19,000台とされ、観光客は一人ほぼ1台ずつ持ち帰り、残りの大半は船員が購入していったとのことである。仮に観光客が一人1台持ち帰ったとすれば、彼らによる携帯輸出の割合は15%となる。純粋な観光客がいるとも考えられるので、実際にはもう少し小さな数値となろう。いずれにしても、2004年に入ると、観光客による携帯輸出の部分がほぼそのまま失われることになったと思われる。実際、同年6月の函館税関による統計では、北海道内の港に入るロシア船は増え続けているものの、船員や旅客が手荷物として道内からロシアへ持ち帰る中古車は、2004年1月～6月で前年同期比1割減と減少に転じたそうである(日経産業新聞、1994年7月29日)。小樽を最大の中古車輸出港としてきた函館税関で、中古車輸出が1割も減少したというのは観光客による携帯輸出分が減少したためであろう。

もちろん、中古車購入ツアーは北海道だけに来ていたのではない。例えば、1994年1月29日付北日本新聞「中古車輸出急ブレーキ？」という記事では、船舶代理店が中古車購入目的のツアー客をロシア現地で十分集められなかったため、2隻の入港がキャンセルされたと報じられている。しかし同紙では、この記事以降、1994年中には輸出台数減少に関する記事を扱っておらず、また実際の携帯輸出台数も図7に見るように増加していることから、観光客による携帯輸出への依存度は低かったと推測される。

1994年9月20日付朝日新聞(大阪)「中古車目当てのロシア船激減 日本の業者廃業相次ぐ」という記事でも、中古車携帯輸出の減少の状況が報じられている。ロシアの船員や乗客が日本の中古車を買付け、デッキを満載にして帰るいわば「買い物ツアー」の客

船が大きく減少している状況を、神戸・横浜・新潟を事例として明らかにしている。特に、神戸では、ロシアの中古車ブームを当て込み、ポートアイランドと六甲アイランドの中古車専門展示販売場（1991年開業）において14社が数百台を並べて営業していたが、1994年に入って3社が廃業したという深刻な状況が報告されている。「買い物ツアー」に依存していた港湾は、深刻な輸出の減少に直面したものと思われる¹⁷。

このように、1994年のロシア国内における関税の引き上げ以降、富山がいつそうロシア向け中古車輸出の拠点としての位置づけを高めたといえる。実際、2003年当時、全国からの中古車の携帯輸出（ただしロシア向け以外も含むと思われる）のうち、実に3～4割が富山での扱いという報道もみられる（北国新聞、2003年4月4日）。富山の中古車輸出における拠点性が感じられる。

この記事を裏付けるとすれば、次のように説明できる。2002年におけるロシア向け中古車輸出は、貿易統計によれば、59,452台である。当然、この数値には携帯輸出は含まれない。一方、極東税関資料によれば、輸送機械の輸入が182,858台である。極東税関における輸送機械の輸入の多くが日本からの中古車輸出とさしあたり考え、両者の差を求めると、123,406台である。これが日本からの携帯輸出台数に近いと考えられる。一方、伏木富山港からのロシア向け中古車の携帯輸出台数は62,300台とされる（関係行政提供の数値）。ちょうど、全体の50%程度が富山からの携帯輸出台数と算出できる。仮に、極東税関における輸送機械の輸入のうち、日本からの中古車以外の輸入が相当程度あるとすれば、この割合はむしろ高まる。

以上、北国新聞に掲載された数値よりも若干多目には算出されるものの、対口中古車輸出の富山の拠点性はゆるぎないものであったといえる。

なお、新潟でも富山と類似した状況が発生したと思われるが、本稿では言及しない。

②輸出貿易管理令の緩和による輸出台数の増加

2点目が1995年の輸出貿易管理令の緩和である。当時、政府の規制緩和推進5カ年計画の下で情報・通信、流通、基準・認証・輸入の分野で大幅な規制緩和が検討されていた。中古車輸出に関して2点変更があった（北日本新聞、1996年12月10日。また、北海道新聞（夕刊）、2000年11月17日）。

- ・業務輸出において、4.2. で述べた輸出車検の制度が撤廃された。
- ・携帯輸出において、従来は一人1台5万円まで、輸出時には廃車のための抹消登録証明書と、ナンバープレートを返却する手続きが必要であったが、改正後は合計30万円までで台数上限なし、登録事項等証明書（または抹消登録証明書）、購入時の領収証とそれに記載されている台数が一致しているかを口頭で確認するだけとなった¹⁸。

1995年5月にこの規制が緩和されて以降、図7に見られるように、富山からの携帯輸出台数が大幅に増加し、小樽でも、若干の回復を見せている。また、この改正は、後に述べる④パキスタン人業者の台頭、⑤盗難車輸出の問題、を発生させる重大な要因となったと考えられる。

③1998年のルーブル危機による影響

3点目が、1998年のルーブル危機後の状況である。富山県では1998年3月頃からルーブル切り下げの影響が出始め、9月以降は、深刻な輸出台数の減少に直面した。前年同月比で10%程度にとどまっていたそうである（北日本新聞、1998年10月31日、1999年3月19日）。同県の中古車輸出業者数は、ルーブル危機直前の最盛期に180件であったが、1999年には70件程度になった（北日本新聞、1999年2月28日）。現地におけるロシア向け中古車を扱う業者の団体であ

る「富山県対露車輛管理協会」の会員も1997年の56社から2000年には42社へ減少した。小樽でも、最盛期100件程度の輸出業者が20件ほどに減少したという記事が見られる(北海道新聞, 1999年8月12日)。しかし、図7からわかるように、2001年頃にはルーブル危機による影響はなくなったと見ることができる。

④富山や新潟におけるパキスタン人業者の台頭

4点目が、富山や新潟におけるパキスタン人輸出業者の台頭である。現在、富山港や新潟港周辺にはパキスタン人業者の店舗を多数見かける。富山県に関して言えば、1995年からパキスタン人輸出業者が増え始めたそうであるが(読売新聞, 2005年7月9日)、ルーブル危機から回復した2000年には、富山の中古車輸出業者の約半数がパキスタン人業者という状況になった(北日本新聞, 2000年4月23日)。その後もパキスタン人業者は増加し、2006年時点で、富山、射水、高岡3市合計約260のパキスタン人(一部バンングラディッシュ人も含む)輸出業者が存在しているとされる(読売新聞, 2007年2月17日)¹⁹。

⑤盗難車輸出の問題

輸出貿易管理令の緩和による弊害の一つが盗難車輸出の増加である。1996年頃から関連報道が増加している。

1996年12月10日付北日本新聞「県内主要港 盗難車輸出が相次ぐ 規制緩和が裏目に」では、1995年を境に、他の港に比べて顕著にロシア向け輸出が増加する中で、盗難車の輸出が増加し、富山県警が県内の2グループを摘発したと報じられている。大規模な組織的犯行として最初のものは、1997年に摘発されたもので、対ロ密輸として1,023台、28億円に上る被害を生み出している。警視庁や富山県警など9府県警の合同捜査により、日露合わせて55名の逮捕者を出し、

国際的な犯罪の実態が明らかになってきた。その後も組織的な盗難車密輸犯罪が頻発した。大規模なものでは、2000年の関東を中心とした高級車窃盗グループの犯罪がある。500台、15億円に上る被害が発生したが、富山県警と神奈川県警の合同捜査により、合計40名の日本人、ロシア人、パキスタン人が逮捕、摘発されている(北日本新聞, 2000年12月8日)。1990年代後半を通じて、国際的な組織ぐるみの犯罪の構図が現れてきたといえよう。

2000年以降は手口が巧妙化し、別の車体番号使い通関する事例が報道されはじめている(北海道新聞(夕刊), 2000年11月17日)。これは盗難車の車体番号を削り、不正に取得した現在証明書記載の別の車の車体番号を、特殊なドリルを利用して車台に刻む手法である。税関検査では現在証明書に記載されている車体番号と車に刻まれている番号が一致すれば通関させているため、その場では盗難車かどうかの判別がつかない。車のナンバーさえわかれば現在証明書を取得できることを悪用した手口である。

これらの深刻化する盗難車輸出の問題に対し、港湾サイドでも対応しなかったわけではない。富山の場合、以前は輸出される中古車の積み込みバースの制限が存在せず、どのバースからでも積み込みが可能であった。また、夜間でも船に搭載されているクレーンを利用しての輸出が可能であった。盗難車輸出問題が深刻化したため、2002年8月1日からは、「中古車積み込みバース指定制度」が導入され、伏木富山港各港(富山港、富山新港、伏木港)1箇所ずつの中古車積み込みバース指定を行った(青森港国際化推進協議会, 2005)。また、小樽の勝納ふ頭にも専用のゲートを設け、深夜などに盗難車が輸出されるのを防止する対策もとってきた。

このような対策に関わらず、その後も盗難車輸出の問題はなくならず、むしろ社会的

な認知度が高まってきたとさえいえる。特に、2004年5月18日にはNHK「クローズアップ現代」で「暗躍するロシアマフィア」という特集が組まれ、日本の暴力団とロシアマフィアが協力関係を結び、海産物や麻薬と盗難車を交換していた、と放送されたことはかなり大きな社会的インパクトを与えたことだろう。

その後、2005年に携帯輸出による通関の制度が廃止され、手続きがより厳格な業務通関に一本化されたこと、盗難車輸出対策として、国土交通省が全ての自動車の車体番号を検査する方針を打ち出したこと（北海道新聞、2005年7月17日）等により、2005年以降は大規模かつ組織的な盗難車輸出に関する報道はほとんど見られなくなったようだ。

6. まとめにかえて

以上、本稿では、ロシア向け輸出を中心に、統計資料と若干のヒアリング調査、報道資料を用い、中古車輸出の現状と歴史をまとめた。これらによると、中古車輸出市場自体は、もともとは東南アジアや中国を中心として市場が形成されてきた。そして、現在、圧倒的なシェアを持つロシア向けの中古車輸出市場は後発組であり、ソ連、ロシアの社会変化とともに発展してきたことがわかる。そのビジネスも時代とともに変わってきており、現在のようにパキスタン人を始めとした外国人輸出業者が台頭したのもつい最近のことであることがわかる。

ソ連・ロシア向け中古車輸出は、日本とロシアの地理的な関係と、ソ連・ロシア国内の事情、ロシアからの一次産品輸入という経済的な条件が重なって、今日にいたる増加傾向を生み出したと考えられる。中古車輸出事業は、どの国に向けたものであってもロジスティクスが極めて重要な要素である。現状ではコンテナやRORO船を利用した輸送方法も多くなっているが、確実に空荷の船舶

が確保できたために、同国向け輸出が増加してきたと理解できる。しかし、日本に対して一次産品を輸出している他の国で、同様の事態がなぜ顕著には見られていないのかという点については、それぞれの国の輸入規制の影響も含めて、十分に解明できていない。また、国内の中古車や使用済み自動車市場の動向と、中古車輸出の推移の関係を十分に解明できておらず、この点も今後の課題である。

当然ながら、今回整理した新聞報道だけでは情報が確かであるとは限らない。今後、これらの整理を元に税関や関係業者へのヒアリング調査をさらに行い、正確性を担保する作業を行う必要があるだろう。

※なお、本稿のうち、第4節、第5節は、浅妻裕（2007a）（2007b）を大幅に加筆・修正したものである。

〈参考文献〉

- 青森港国際化推進協議会（2005）『平成15、16年度 青森港国際化物流調査について』
- 浅妻裕（2007a）「自動車リサイクルの現実と課題：新聞報道に見る中古車輸出業の歴史（前編）」『月刊整備界』38巻12号、pp.36-40
- 浅妻裕（2007b）「自動車リサイクルの現実と課題：新聞報道に見る中古車輸出業の歴史（後編）」『月刊整備界』38巻13号、pp.68-72
- 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（2007）「政策の可能性」寺西俊一編『トヨタ財団2005年度研究助成報告書 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』第8章、pp.165-180
- 阿部新・木村真実・外川健一（2007a）「ニュージーランドの自動車リサイクル事情」『環境と公害』36(4)、pp.45-48
- 阿部新・木村真実・外川健一（2007b）「ニュージーランド」寺西俊一編『トヨタ財団2005年度研究助成報告書 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』第3章, pp.35-74
- 岡本勝規 (2007) 「パキスタン人によるロシア人向け中古車輸出業者の集積と港湾経済」『アジア太平洋の中の北東アジア (環日本海学会第13回学術研究大会予稿集)』 pp.95-96
- 小島道一 (2005) 『アジアにおける循環資源貿易』アジア経済研究所
- 塩地洋 (2006) 「舞鶴港からの中古車輸出の拡大に向けて」日本海対岸貿易研究会・京都大学経済学研究科上海研究センター『日本海対岸貿易の可能性について』, pp.17-25
- 寺西俊一・外川健一編著 (2004) 『自動車リサイクル 静脈産業の現状と未来』東洋経済新報社
- 平岩幸弘 (2006) 「自動車リサイクルの現実と課題：中古車・中古部品輸出ビジネスの先駆け」『月刊整備界』37巻13号, pp.46-48
- 福田友子 (2006) 「滞日パキスタン人のエスニック・ビジネス—中古車輸出業者とトランスナショナルな親族配置—」桜井厚編『コミュニティ形成におけるメディア経験と語り (社会文化科学研究科研究プロジェクト報告集第34集)』千葉大学大学院社会文化科学研究所, pp.117-129
- 布施正暁・八木田浩史 (2007) 「日本を中心としたELVに関わる国際フローの現状」外川健一 (研究代表) 『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18年度廃棄物処理等科学研究費報告書)』, pp.16-45

【注】

- ¹ 例えば、小島道一編著 (2005) はこの分野の代表的文献である。
- ² 国内については、寺西俊一・外川健一編著 (2004) のほか『月刊整備界』(せいび広報社)などの雑誌に自動車リサイクル産業の実態が示されている。輸出後の実態については『環境と公害』第36巻第4号のほか、上記『月刊整備界』においても多数記述されている。
- ³ この問題については、稿を改めて詳細に検討することとしたい。
- ⁴ これには、クレーン車などの特殊自動車は含まれていない。
- ⁵ 後述するように、手荷物としての輸出については、貿易統計の数値に含まれないという事情があった。2005年7月よりこれに含まれるようになったが、ロシア向けの中古車は携帯輸出が多いとされ、2005年7月以前の貿易統計上の実績値は大幅に少ないとされた。
- ⁶ タウンページに複数の電話番号やファックス番号を登録している会社は、検索では、その登録した番号の数だけヒットする。たとえば、「中古車販売店」のカテゴリーでは150件、「中古車買取」のカテゴリーでは53件ヒットした。当然ながら、複数の番号を登録している会社は、1社として数え、調整している。そのため、ヒット件数よりは少ない。
- ⁷ 調査日は2007年8月2日である。
- ⁸ ただし、「輸出車検」を通さずに輸出されている中古車もある。個人が私的利用のための手荷物として持ち帰る場合は、1台に限り、適用除外だった。しかし、1985年前後から、輸出業者の中に、「輸出車検」の費用負担を避けるために来日外国人の旅券、航空チケット、車の譲渡証明等 (いずれも税関への提出書類) を利用して、書類上個人が持ち帰ったように見せかけ、この制度を悪用する動向が広まってきたようである。同時に、それは「輸出車検」統計と実際の輸出台数の差が発生する原因ともなる。(読売新聞, 1988年7月12日)
- ⁹ ニュージーランドでは、1980年代まで、国内の自動車製造を優遇するために完成車の輸入にはライセンスによる総量規制や高関税が設けられていた。その後、1984年のロンギ労働党政権後、規制緩和や民営化が積極的に行なわれ、自動車についても1980年代後半から90年代にかけて規制緩和、関税の (段階的) 撤廃がなされた。それによって中古車輸入が飛躍的に伸びたとされる。これらについては、阿部・木村・外川 (2007a) (2007b) に詳しく書かれてある。
- ¹⁰ なお、(財)日本自動車査定協会の資料によれば、ソ連・ロシア向けの輸出車検実績は1991年の20,936台をピークとして、その後減少に転じ、1992年17,781台、1993年7,641台、1994年3,611台、1995年では、わずか42台にまで減少した。この数値からも、ソ連・ロシア向け輸出について論じる際には、携帯輸出に着目することが重要であると判断できる。

- ¹¹ 同報告書では、具体的なデータは示していないものの、対口中古車輸出のうち、携帯輸出が8割を占める状態が長期的に続いてきたとしている。
- ¹² ただし、2004年や2005年の輸出入動向によれば、伏木富山港や新潟港では、木材輸入量は増大しないが、中古車輸出台数は増加している、あるいは、木材を積んでこないローロー船による中古車輸出が見られるなど、必ずしも「木材決定論」だけでは説明できない、ともしている。
- ¹³ 2007年12月現在、ロシア極東地域と日本を結ぶ定期航空路線は、富山が週3便（全便ウラジオストク）、新潟が週4便（ウラジオストクとハバロフスク各2便）、函館が週1便（ユジノサハリンスク）、千歳が週1便（ユジノサハリンスク）である。太平洋側に位置する国際空港からの定期便はない。
- ¹⁴ これについては、阿部（2007）に詳しく書かれている。
- ¹⁵ この図については、いくつか注意が必要である。
1つ目に、1996年の小樽からの携帯輸出台数は、報道資料では不明のため、著者が北海道全体の携帯輸出台数を利用して独自に推計したものである。
2つ目に、2005年以降の携帯輸出台数が記載されていないのは、2005年7月から、輸出貿易管理令の改定により、中古車の携帯輸出ができなくなったためである。その分、業務輸出が増加している様子もわかるだろう。3つ目に、この図における業務輸出台数は報道資料を基にしたものであるが、貿易統計における輸出台数とほぼ一致するものと思われる。
- ¹⁶ なお、船員は、年に一度、1,800 cc以下の車を持ち帰る場合に限り、ロシア国内で2年間の転売禁止を条件に輸入関税を免除された。
- ¹⁷ 1994年のロシアにおける輸入関税の改正は、国内の港湾に様々な影響をもたらしている。本稿では北海道への影響が大きかったとしたが、逆に九州の博多港について、「ロシア向け中古車急増 今年は1,500台を突破」との記事がみられる（朝日新聞、西部版、1994年11月1日）。ロシア向け中古車輸出台数が1993年は1,098台であったが、1994年は9月末までで1,587台と急増したというものである。この記事では、新潟など東日本で求めていたものが、徐々に博多にも広がってきたためであるとしているが、博多港に1994年（9月まで）に入港したロシア船70隻中、8割以上が中古車を帰り荷としたとの記載も見られ、船員による携帯輸出台数増加であったと考えることもできる。
- ¹⁸ 筆者は、携帯輸出が禁止される2005年直前の時点では、携帯輸出は一人当たり合計3台、上限金額30万円とされていたと理解しており、輸出貿易管理令を当時の運用も含めて確認する必要がある。また携帯輸出に必要とされていた書類についても改正前と後でどのように変わったのか確認する必要がある。今後の課題としたい。
- ¹⁹ パキスタン人業者が国内の中古車輸出業界で重要な役割を担っている理由、また彼らが富山や新潟に集中して事業を行う理由について、十分に説明することは容易ではない。福田友子（2006）や岡本勝則（2007）など、他分野の研究者もこの問題に着目しており、国際資源循環論の議論からはやや離れるが、稿を改めて検討したい。