

Discussion Paper Series A No.531

中古乗用車の貿易量に関する日欧比較
— 国際資源循環の観点から —

阿 部 新

(一橋大学経済研究所非常勤研究員・山口大学教育学部)

2010年3月

Institute of Economic Research
Hitotsubashi University
Kunitachi, Tokyo, 186-8603 Japan

中古乗用車の貿易量に関する日欧比較 －国際資源循環の観点から－

阿部新*

1. はじめに

途上国の経済成長およびモータリゼーションを背景に、ここ数年、日本からの中古乗用車の輸出が増加した。貿易統計上の数値は、2002年の504,556台から、2008年に1,101,128台となっている（トラックやバスは除く）。仕向地は、ロシア、チリ、ニュージーランド、アラブ首長国連邦などと世界中の国々に送られている。

自動車は有害物質を含み、放置や不適正な処理は環境問題を引き起こす。同時に、希少資源を含み、廃棄後の資源の非効率的な回収は本来得られる便益を失う。そのため、社会全体からすると、循環資源の国境移動に関して、何らかの管理が必要となりうる。このような議論は、国際資源循環論と呼ばれ、新興国の経済成長が急速に高まった2000年代前半に大きくクローズアップされ、これに関する研究成果も数多く発表された。中心になったのが、e-wasteと呼ばれる使用済み家電や電子機器類の貿易に関する研究であり（小島，2005；寺園，2006；細田，2008など）、輸出後の分別過程で起こる健康被害が問題視された。同時に、希少資源の確保の問題も懸念されている。

自動車については、筆者も含めた実態調査から、分別目的で輸出されるわけではなく、文字通り車として使用されることがわかった（浅妻・中谷，2007；阿部・浅妻，2007；阿部・木村・外川，2007；寺西編，2007；阿部・浅妻，2008など）。そのため、輸出後まもなく、分別されるわけではなく、使用という過程を経るのだが、いずれにしろ、将来的に廃棄があり、同様の問題が起こりうる。中古車輸入国では、リサイクル産業は立地しているとしても、廃棄物処理制度の整備が十分とはいえず、残余物による環境汚染が懸念される。これらの問題への対応の議論を進めていく際に、どこにどれだけ中古車が流通しているのかを把握しておく必要があり、そのために既存の統計でどの程度わかるのかを明らかにしておく必要がある。

*山口大学教育学部 Faculty of Education, Yamaguchi University.
〒753-8513 山口県山口市吉田 1677-1 TEL&FAX 083-933-5321 E-mail:
a_abe@yamaguchi-u.ac.jp

一方、欧州連合（EU）諸国についてはどうだろうか。同様に、途上国の経済成長を背景に輸出量が増大していると想定されるが、陸続きであることや隣接国とハンドル位置が同一であることは日本以上に中古車が国境を越えて流通していることが想定される。また、EU 加盟国の拡大による中古車輸入規制の撤廃の影響も考えられるが、これらの実態については、日本ではほとんど知られていない。

本稿では、日本からの中古乗用車の貿易量を見るとともに、欧州の中古乗用車の貿易量の状況との比較を行う。貿易統計上の数値は、必ずしも全ての貿易量を反映しているとは限らない。また、輸出先で必ずしも使用されるとは限らず、これを經由して第三国に再輸出される場合もある。統計上の数値を集計するとともに、統計に表れない数値に関して考察する。

2. 貿易統計における中古乗用車の分類

2.1. HS コード

貿易統計においては、品目がコード化されており、それを集計することによって貿易量を知ることができる。国によってコードの桁数、およびそれに対応する品目は様々だが、少なくとも 6 桁までは品目名やその分類が世界で統一されており、この統一された 6 桁のコードを一般に HS（Harmonized System）コードと呼んでいる¹。この 6 桁のコードのうち、最初の 2 桁は「類」、3-4 桁は「項」、5-6 桁は「号」と呼ばれている。また、いくつかの「類」をさらに大分類化したものを「部」としている。

自動車は、「第 17 部 車両、航空機、船舶及び輸送機器関連品」のうち、「第 87 類 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品」に含まれる。「第 87 類」は 15 の項に分けられており、それには、乗用車のほか、トラック、バス、特殊自動車、二輪車、自転車およびこれらの部品が含まれる。乗用車は、「第 8703 項」であり、6 桁の HS コードによって表 1 のように細分化される。

¹ HS コードは、1988 年に発効した HS 条約（商品の名称及び分類についての統一システムに関する国際条約）によって定められており、世界税関機構により管理されている。

表 1 HSコードによる乗用車の区分

HSコード	品名
8703.10	雪上車及びゴルフカー
8703.21	ガソリンエンジン，1,000cc 以下
8703.22	ガソリンエンジン，1,000cc 超 1,500cc 以下
8703.23	ガソリンエンジン，1,500cc 超 3,000cc 以下
8703.24	ガソリンエンジン，3,000cc 超
8703.31	ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン，1,500cc 以下
8703.32	ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン，1,500cc 超 2,500cc 以下
8703.33	ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン，2,500cc 超
8703.90	その他のもの

出所：財務省ホームページ「輸出統計品目表」より作成

注：表中の数値（cc）はシリンダー容積を表す

世界で統一されている 6 桁までの HS コードにおいては、新車と中古車の区分はない。各国が独自に設定する 7 桁以降の国内細分で、「中古」の品目が設けられる。そのため、国によっては、「中古」の品目がない場合もある。浅妻（2008）では、世界の関税率情報データベース World Tariff による調査において、世界 126 カ国・地域のうち、71 カ国・地域において「中古」の区分があると示している。

輸出される中古車は、(1)「中古」の品目として貿易統計上に計上されるもの、(2)貿易統計上に計上されるが「中古」の品目として計上されないもの、(3)貿易統計上に計上されないもの、に分けられる。以下で見る日本と EU は、貿易統計上で「中古」の区分を設けているが、全てではなく、また貿易統計そのものに含まれないものもある。つまり、(1)～(3)の全てを考慮しなければならない。

2.2. 日本における国内細分

日本では、2001 年 4 月より、「中古」の国内細分（統計品目番号）が設けられた。乗用車に関する「中古」の統計品目番号は表 2 のとおりであり、貿易統計のデータベースからそれを拾うことで貿易統計上の「中古」乗用車の貿易量を把握することができる。これに対して、新車は中古以外の「その他のもの」に含まれる。そのため、「中古」として区分がある品目に関して、「その他のもの」は新車と見てよい。しかし、「中古」の区分がないものもあり、これについては、新車と中古車の車両台数が混在していることになる。この区分がないのは、雪上車、ゴルフカー（HS8703.10）、ロックダウン車の大多数である。

表 2 日本の貿易統計における中古乗用車の区分

HSコード	統計細分	種類	中古の区分	
8703.10	000	完成車, ノックダウン	×	—
8703.21	100	ノックダウン	×	—
	915	完成車, 550cc 以下	○	中古
	919			新車
	925	完成車, 550cc 超	○	中古
	929			新車
8703.22	100	ノックダウン	×	—
	910	完成車	○	中古
	920			新車
8703.23	100	ノックダウン	×	—
	915	完成車, 2000cc 以下	○	中古
	919			新車
	925	完成車, 2000cc 超	○	中古
	929			新車
8703.24	100	ノックダウン	×	—
	910	完成車	○	中古
	920			新車
8703.31	100	完成車, ノックダウン	○	中古
	900			新車
8703.32	100	ノックダウン	×	—
	915	完成車, 2000cc 以下	○	中古
	919			新車
	925	完成車, 2000cc 超	○	中古
	929			新車
8703.33	100	ノックダウン	×	—
	910	完成車	○	中古
	920			新車
8703.90	100	完成車, ノックダウン	○	中古
	900			新車

出所：財務省ホームページ「輸出統計品目表」より作成

注：表中の数値（cc）はシリンダー容積を表す

これらの区分による乗用車輸出台数が図 1 である。これを見ると、中古車輸出が増えているとはいえ、新車の輸出が圧倒していることがわかる。

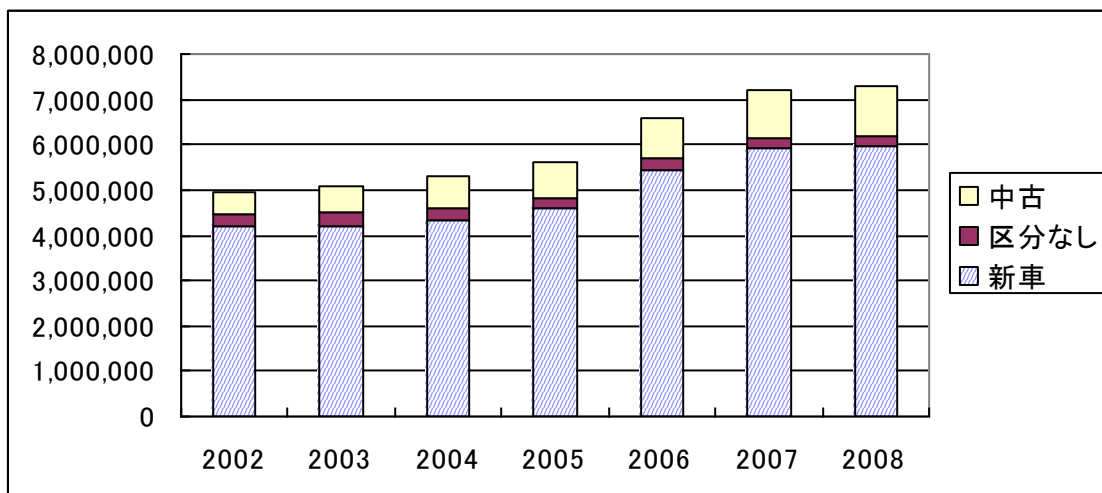


図 1 日本の乗用車輸出量の推移
出所：財務省貿易統計より集計

2.3. EU における国内細分

EU における物品には、欧州委員会の規則（Council Regulation (EEC) No 2658/87）の下、「合同関税品目分類表」（Combined Nomenclature-CN）と呼ばれる 8 桁のコードが設定されている。その目的は、「共通関税（Common Custom Tariff-CCT）」および EU 対外貿易のためである。8 桁のコードのうち、はじめの 6 桁は、HS 品目分類を基礎とし、残りの 2 桁は CN 下位品目分類表（CN subheadings）と呼ばれる細分類によって補足される。

日本で言う統計品目番号は、規則の Annex I（Commission Regulation (EC) No 1031/2008）に記されている。6 桁の HS コードは日本と同等だが、7-8 桁の統計細分については、EU 独自で設定されるため、日本と異なる。また、日本と同様、「中古」の品目を置いているが、ノックダウンなどの区分はない。主に細分は新車と中古を区分するために設けられているため、日本のように厳密に中古として区分できないものは少ない。以下は、乗用車についての統計品目番号と品目である。

表 3 EU の貿易統計における中古乗用車の区分

HS コード	統計細分 (CN7-8 桁)	中古の区分
8703.10	11	—
	18	×
8703.21	10	新車
	90	○ 中古
8703.22	10	新車
	90	○ 中古
8703.23	11	新車
	19	○
	90	中古
8703.24	10	新車
	90	○ 中古
8703.31	10	新車
	90	○ 中古
8703.32	11	新車
	19	○
	90	中古
8703.33	11	新車
	19	○
	90	中古
8703.90	10	—
	90	×

出所：COMMISSION REGULATION (EC) No 1031/2008 より作成

EU の貿易統計は、欧州委員会統計局（Eurostat）のウェブサイトで入手できる。ここで示されるデータベースから、上記のコードを拾うことで、EU 各国からの輸出量を把握することができる。

このうち、ドイツについて上記のコードを拾い、合計すると以下の通りになる。中古車は、50 万台前後で推移しており、日本のように増加傾向にあるとは言いがたい。また、日本と同様に、中古と比べると新車のほうが圧倒的に多い。一方、中古と区分できないものについては、2000 年～2002 年は 100 万台前後であり、2005 年以降は 4000～5000 台となっている。

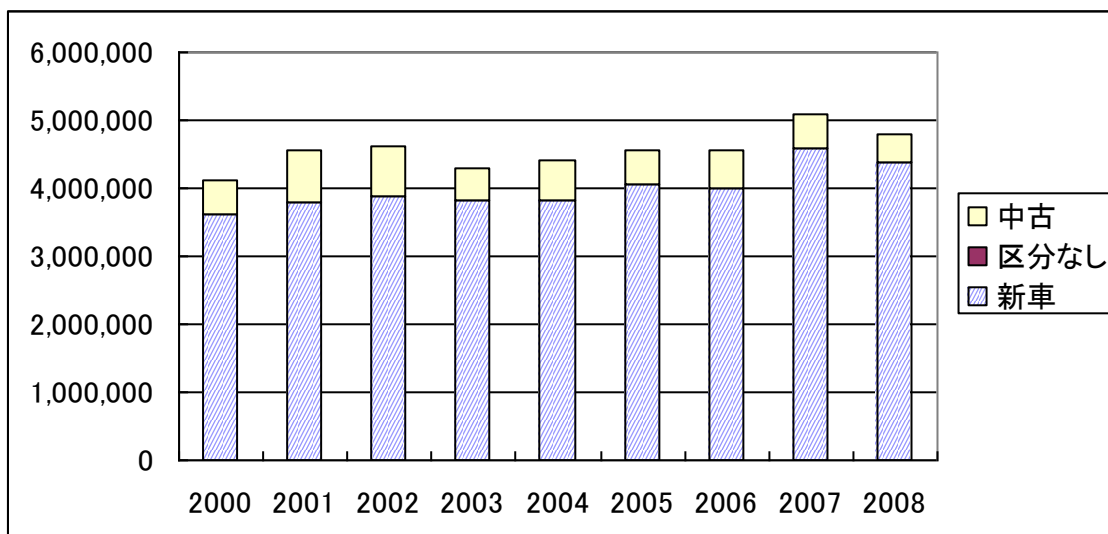


図 2 ドイツの乗用車輸出量の推移 (単位：台)

出所：EUROSTAT より集計

3. 区分のない車両の扱い

中古と新車の区分がない乗用車は、日本では、25万台前後で推移している。これには、雪上車、ゴルフカーのほか、日本の国内細分では、ロックダウン車が含まれる。往々にして、ロックダウン車は、新車として輸出されがちだが、最近ではロシア向けの中古車が日本で分解され、輸出されるというケースがあった。これが統計上「ロックダウン車」の扱いであれば、「中古」で区分・集計される中古車輸出台数に「ロックダウン車」の一部を加える必要がある。

表 4 は、「新車」「中古」の区分のない車両の輸出について、上位 10 カ国を並べたものである。これによると、中古車輸入国は少ない。例えば、アメリカ合衆国や中国は、圧倒的に新車の割合が高い。これらの国には、ロックダウン車や雪上車など区分のないものも、新車として輸出されている可能性が高い。ただし、中古車を多く受け入れる国もあるため、個々の事情を調査する必要がある。

表 4 「中古」区分のない車両の輸出台数（上位 10 カ国，2008 年）

国	区分なし	新車(a)	中古車(b)	(b/a)
アメリカ合衆国	33,394	2,128,325	1,041	0.0%
中国	28,700	130,457	360	0.3%
インドネシア	27,240	2,635	4,012	152.3%
イラン	21,524	2,716	327	12.0%
マレーシア	16,907	9,171	20,464	223.1%
エクアドル	15,720	6,764	1	0.0%
ロシア	15,023	450,430	517,456	114.9%
エジプト	13,887	30,922	180	0.6%
アルゼンチン	10,368	12,368	2	0.0%
カナダ	9,841	261,108	3,348	1.3%
その他	40,149	2,913,570	553,710	19.0%
合計	232,753	5,948,466	1,100,901	18.5%

出所：財務省貿易統計より集計

ロシアについては、表 5 にあるように、名古屋港から輸出される車が圧倒的に多い。富山や伏木、福井、舞鶴などの日本海沿岸の港から分解された中古車が輸出されていたが、これらの港からの「ノックダウン車」の輸出が少ないことを考えると、分解中古車は「ノックダウン車」という区分では輸出されていないといえる。また、雪上車やゴルフカーについては、清水港からの輸出が多いが、清水港からのロシア向けの中古乗用車の実績は、2001 年、2005 年、2007 年であったとしても各 1 台ずつであり、その他の年の実績はなかった。そのため、雪上車やゴルフカーについても、「中古」とは言いがたい²。

表 5 ロシア向けの港別乗用車輸出台数（中古区分のない車両，2008 年，単位：台）

港／統計品目番号	'870310000'	'870323100'	'870324100'	'870332100'	総計
名古屋	26	6,710	1,100	0	7,836
清水	6,980	0	0	0	6,980
横浜	15	22	18	0	55
小樽	53	0	0	0	53
伏木	26	0	0	0	26
その他（14 港）	49	12	0	12	73
総計	7,149	6,744	1,118	12	15,023

出所：財務省貿易統計より集計

² なお、ヤマハ発動機の 1997 年 8 月 6 日の公式発表資料では、スノーモビルの国内生産は、同社が唯一であり、国内のシェアは 70%で推移しているとある。また、2001 年 2 月 23 日の公式発表資料では、ゴルフカーのシェアは約 57%を確保しているとある。スノーモビルは磐田、ゴルフカーは掛川であり、ともに静岡県であることから、清水港から輸出は自然である。いずれにしろ、この点を考慮してヒアリング等によるフォローが課題である。

仮に、表 4 の区分で、中古車のほうが多い国のみピックアップし、中古の区分のないノックダウン車などの台数の合計からロシア分を差し引いてみる。そうすると、5.8 万台程度でしかない。しかも、ここにはインドネシアやマレーシアも含まれ、これらの国向けの新車のノックダウン車が含まれる。そのため、全体からすると、無視できる範囲とされる。

次に、ドイツにおいてはどうか。図 2 に見るように、新車、中古車に対して、区分のない車両の数量は少ない。その中身を見ると（表 6）、雪上車やゴルフカーの輸出量が増加していることがわかるが、全体からすると、無視できる範囲にあると言える。

表 6 ドイツにおける「新」「中古」区分のない車両の輸出台数の推移（コード別）

車種，統計コード（8桁）	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
雪上車（内燃機関），87031011	24	32	2	3	15	2,412	3,595	2,536	1,980
雪上車（非内燃機関）・ゴルフカー，87031018	14	10	7	220	623	1,511	1,779	3,139	5,581
電気自動車，87039010	75	18	23	110	72	28	109	72	501
その他の自動車，87039090	11	25	22	19	61	86	58	144	92
総計	124	85	54	352	771	4,037	5,541	5,891	8,154

出所：Eurostat より筆者集計

4. 統計に計上されない中古車流通量

4.1. 日本

次に、貿易統計上で計上されない車両を見てみよう。このような車両として、手荷物としての輸出がある。日本では、2005 年 6 月末までは、手荷物としての輸出（旅具通関）については、統計に計上されなかった。中古車輸出の実態として、ロシア向けの車両が船員の手荷物として輸出される実態があった。これに対して、2005 年 7 月より、手荷物としての輸出についても統計に計上されるようになり、日本ではこの貿易量も把握できるようになった。

ただし、少額貨物については依然として統計に計上されない。これは、「外国貿易等に関する統計基本通達」に規定されているもので、輸出申告書及び輸入申告書等における 1 品目の価格（統計品目表の細分番号に対応する価格をいい、2 欄以上にわたる場合は各欄の価格）が 20 万円以下の貨物と定義されている³。

³ 外国貿易等に関する統計基本通達 21-2 「次に掲げる貨物は、前記 21-1（普通貿易統計計上貨物）の規定にかかわらず、普通貿易統計に計上しない。(1) 少

そのため、貿易統計上の輸出台数は、実際の輸出台数と比べると、この少額貨物分過少になる。

阿部（2007）でも言及されているように、2006年より公表されている輸出抹消登録台数は、少額貨物を含んでおり、この統計との差が少額貨物の数量の参考となる。ただし、輸出抹消登録は輸出の事実の確認後になされるため、記録のタイミングが遅れる。また、図3のように、出港日において記録される貿易統計と比べると、輸出抹消登録台数にばらつきが多い。つまり、記録の遅れがあるだけではなく、事務処理の度合いに左右される。加えて、軽自動車が含まれないなどの問題もあり、これらを考慮した分析が必要になる。データの蓄積は十分ではないが、年間台数で比較すると、貿易統計上の数値に対する輸出抹消登録台数は、110パーセント程度である。

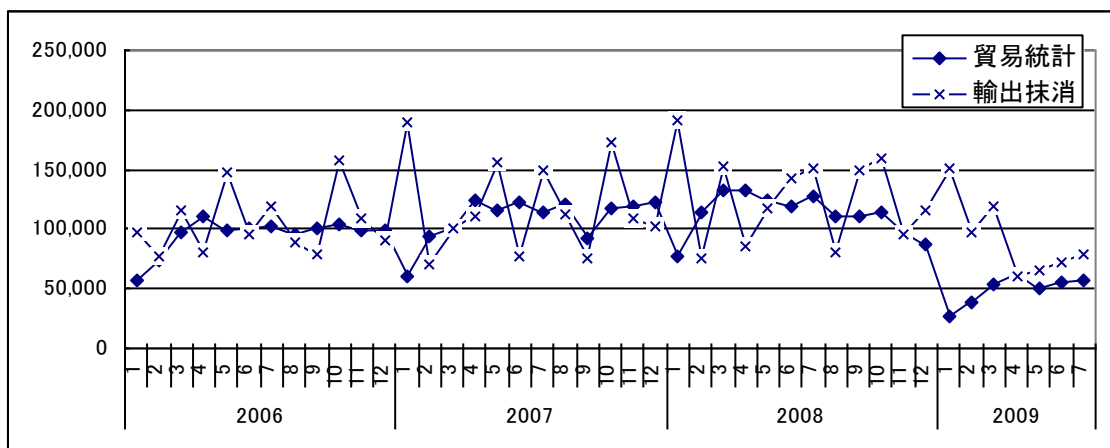


図3 中古車輸出台数の比較（貿易統計と輸出抹消登録統計）

出所：財務省貿易統計，日本自動車販売協会連合会資料から筆者作成

4.2. EU

EUでも日本のように統計上に表れない数値がある。Eurostat (2006)によると、取引当事者の負担を軽減させるという理由で、取引主体や貿易量、金額によっては計上されないという。それは、EU域内と域外とで分けられており、EU域内では、個人による輸出入、および定期的な付加価値税の申告を免除さ

額貨物（輸出申告書及び輸入申告書等における1品目の価格（統計品目表の細分番号に対応する価格をいい、2欄以上にわたる場合は各欄の価格による。以下、第2章において同じ。）が20万円以下の貨物）（以下省略）」

れている小企業による輸出入については、統計の対象外である⁴。また、EU域外については、1000ユーロを超えないでかつ1トンを超えない輸出入については記録の必要はないとされる。

このようなことを考慮すると、ドイツからの中古車輸出について、申告を必要としない者がEU域内に中古車を輸出している場合が考えられる。つまり、EU域内における個人または小企業による貿易である。ただし、筆者の知る限りでは、日本のような輸出抹消登録台数はEUにはなく、貿易統計に表れない数値を出すことは現状は難しい。

ここで、ドイツからの輸出先を国別に見てみる(表7)。ドイツからの輸出は、2000年から2002年にかけてはポーランドやリトアニアのシェアが高かったが、これらの国のシェアはそれ以降減少している。また、ルーマニア向けは2004年から急増したが、2007年に減少している。2007年に最も多かったのはイタリア向けであったが、イタリア向けはここ数年6万台程度と安定的に輸出されている。

表7 ドイツからの統計上の中古乗用車の輸出先(上位5カ国、数値はシェア)

2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
ポーランド 20%	ポーランド 17%	ポーランド 13%	イタリア 14%	イタリア 11%	イタリア 12%	ルーマニア 15%	イタリア 12%	ロシア 10%
イタリア 7%	リトアニア 8%	リトアニア 10%	ロシア 10%	シリア 6%	ルーマニア 12%	イタリア 11%	ロシア 9%	イタリア 9%
ヨルダン 5%	ロシア 7%	ロシア 9%	チェコ 7%	ルーマニア 5%	スペイン 7%	ロシア 8%	スペイン 6%	ベラルーシ 6%
ベニン 5%	イタリア 6%	イタリア 7%	リトアニア 6%	スペイン 5%	ロシア 6%	スペイン 6%	ノルウェー 6%	ベニン 5%
リトアニア 4%	ナイジェリア 5%	チェコ 7%	スペイン 5%	ロシア 5%	ニジェール 5%	ノルウェー 4%	ベラルーシ 4%	グルジア 5%

出所：Eurostatより筆者集計

ポーランドやリトアニアは、2004年5月に、ルーマニアは2007年1月にEUに加盟した。EUの加盟により、貿易障壁がなくなり、中古車の貿易はむしろ増加しそうだが、数字上は減少している。これは、上述のような統計に計上されない範囲が広がることで、数値上では減少しているということなのだろうか。仮にそうであれば、中古車輸出は、個人や小企業によってなされるという傾向が見えてくる。

⁴ その他にも基準が設定され、各基準に沿って手続きが簡素化される場合がある。

先のドイツのデータでは、年間 50 万台程度だが、実際のところ、無視できない数値が説明できず、その中に中古車輸出も含まれているのではないかとされる。この点は、Buchert et al.(2007)でも言及されている。同報告によると、ドイツでは、2004 年に抹消登録となった車両が約 300 万台であり、国内で使用済みとしてリサイクルされた車両が 53 万 8765 台、中古車輸出台数が 58 万 0531 台であったという。そして、約 200 万台が数値により説明できないとされ、EU 域内の中古車貿易が記録されない点が指摘されている。

連邦環境省のホームページでも、抹消登録車両 320 万台のうち、およそ 45 万台が国内でリサイクルされ、275 万台が中古車として輸出されていると示されている。この 275 万台は、単純に抹消登録台数から使用済自動車台数を引いたものと考えられるが、連邦環境省は、この数値を輸出と認識しているということである。これを見ても、貿易統計上の中古車輸出台数である約 50 万台は過少であることが垣間見られる。陸続きであることもあり、日本以上に数値の把握は難しいことがわかる。



図 4 ドイツにおける抹消登録車両の行方

出所：ドイツ連邦環境省ホームページ

(<http://www.bmu.de/abfallwirtschaft/doc/35994.php>, 2010 年 3 月確認)

主な考えられる行方をあげると、(1)ドイツ国内で不適正に処理、(2)EU 域内で流通、(3)EU 他国経由で域外へ流通が考えられる。(1)については、ドイツでは廃棄物法制が存在しており、200 万台規模のものとは考えにくい。以下では、(2)(3)について考えてみる。

先に見たドイツの輸出統計によると、年間 50 万台程度ドイツから輸出されている。これには EU 域内も含まれているが、既述の通り、域内では集計されない数値がある。一方、EU 域内の輸入国の数値はどうなっているのだろうか。表 8 は、ドイツからの EU 諸国向けの貿易について、ドイツ側の輸出統計と EU 各国側の輸入統計の差を出したものである。この合計を見ると、ドイツ側の統計よりも輸入側の統計のほうが圧倒的に多く、同じ基準であるはずの EU 域内でも統計は不整合であることがわかる。しかも、差は、ある国では一貫してドイツ側の統計のほうが多い（ブルガリア、エストニア、ギリシャ、リトアニア）が、別の国では一貫して輸入側の統計のほうが多い傾向にある（イタリア、ポルトガル、ルーマニア、スウェーデン）。その他でも、これらに近い国もあり、これを見ると、タイムラグなどによるものではないことがわかる。

表 8 中古乗用車貿易における輸出国側統計と輸入国側統計の差

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
オーストリア	3,021	3,858	4,061	4,633	1,899	-169	434	1,100	3,975
ベルギー	3,284	4,391	2,737	3,072	1,949	-355	-60	-1,608	1,377
ブルガリア	54,262	68,766	64,122	87,333	63,318	67,722	64,113	5,895	3,844
キプロス	-615	-1	403	822	-239	-981	-845	-181	-62
チェコ	13,132	-7,196	-17,822	4,464	4,513	104,424	27,712	10,740	10,781
デンマーク	7,451	9,060	4,071	4,217	165	207	59,284	-2,785	202
エストニア	2,384	563	3,048	17,188	4,102	3,517	3,416	1,664	829
フィンランド	18	-266	-778	-1,362	-599	-999	-140	-901	116
フランス	8,539	11,989	4,228	1,759	3,972	4,218	36,525	15,915	-919
ギリシャ	1,459	1,159,187	4,215	23,404	136,702	569,542	194,534	144,181	49,846
ハンガリー	1,217	15,634	15,249	15,663	2,057	-5,532	-5,426	-9,060	-5,905
アイルランド	-175	-287	19	144	1,342	27	224	517	92
イタリア	-1,521	-14,529	-23,716	-37,416	-37,601	-31,573	-13,089	-15,984	-15,365
ラトビア	-4,207	-9,176	-4,319	441	-2,134	1,610	1,494	1,171	805
リトアニア	78,927	94,937	124,015	122,287	153,779	186,195	226,999	190,621	102,576
ルクセンブルグ	-187	-1,070	-641	-420	-305	5,166	-1,261	-854	1,575
マルタ	10	32	7	17	0	-17	-46	-91	-15
オランダ	-5,605	-5,037	-2,953	-3,637	-4,445	-4,632	-5,799	-9,575	-6,295
ポーランド	-99,653	-130,488	-91,247	-14,310	13,223	2,581	-2,886	-7,866	-3,312
ポルトガル	-2,760	-2,314	-2,697	-2,822	-2,544	-2,825	-3,138	-2,851	-2,600
ルーマニア	-10,669	-39,571	-5,411	-12,079	-19,346	-39,513	-49,545	-6,674	-8,080
スロバキア	-496	-1,240	-1,830	-1,905	55	-415	2,396	3,634	-511
スロベニア	2,134	456	3,621	11,861	13,669	-506	-1,471	-1,928	-583
スペイン	1,916	-3,493	-6,028	-3,688	35,041	48,235	37,428	6,888	1,548
スウェーデン	-2,758	-1,084	-1,213	-1,984	-1,193	-1,302	-1,271	-1,654	-713
イギリス	-3,695	-6,067	-5,995	-5,452	-3,918	-1,736	-1,437	-711	636
総計	45,413	1,147,054	65,146	212,230	363,462	902,889	568,145	319,603	133,842

出所：Eurostat から作成（ドイツ側の輸出台数から輸入国側の輸出台数を引いた）

輸出統計において、EU域外のものは2006年、2007年、2008年で262,076台、255,944台、243,042台である。これらと、(より数値の大きい)輸入側の数値を足してみても200万台には到底及ばない。同じEUでありながら、輸出側と輸入側で運用面での定義の差などがあれば、国によって計上されない数値もあるのではないだろうか。この点はヒアリング等によるフォローが必要である。

これらの統計で目に付いた国は、リトアニアとギリシャである。中継貿易拠点とされるリトアニアについて、輸入と輸出を比べたものは表9である。これを見ると、主要な輸出先はEU域外であり、個人や小企業による貿易であっても統計には表れるはずである。輸入はEU域内からのものであり、個人や小企業による貿易が計上されていない可能性がある。表9を見るとわかるように、輸入は輸出よりも多い。仮に、統計に計上されない数値があるのであれば、輸入が少なくなってもおかしくはない。この点を見ても、リトアニアなどの一部の国の輸入統計は、個人や小企業によるものも計上しているかもしれない。

表9 リトアニアの中古乗用車貿易台数

輸入	2006年	2007年	2008年	輸出	2006年	2007年	2008年
ドイツ	229,776	198,233	104,705	ベラルーシ	55,375	64,859	68,620
フランス	43,345	61,111	54,436	カザフスタン	139,243	159,459	58,086
アメリカ	20,096	33,642	33,347	ロシア	48,919	46,966	41,189
イタリア	21,892	40,149	28,342	タジキスタン	19,270	30,246	39,309
ベルギー	27,806	25,142	15,460	キルギス	17,624	30,053	29,962
その他	52,345	64,902	45,975	その他	17,704	17,313	10,369
合計	395,260	423,179	282,265	合計	298,135	348,896	247,535

出所：Eurostat より作成

ギリシャについては、輸入が多いものの、輸出についてはほとんどない。そのため、リトアニアとは異なり、輸入された中古車が国内で使用されている可能性はある。ただし、年によってばらつきがあるため、統計に正確に計上していない可能性も考えられる。

一方、ポーランドについては、先の輸入統計を見ても、非常に少ない。対ドイツ以外を含めた輸入全体でも、2005年～2008年でそれぞれ38,734台、29,213台、46,397台、73,430台である。しかし、Warsaw Business Journalによると、実際はその10倍以上のものが輸入され、2008年は110万台、2007年は99万台であるとされる⁵。この点についても、今後検討していく必要があるだ

⁵ Warsaw Business Journal, 2009年1月19日記事, “Foreign clunkers

ろう。

5. 輸入側の統計との比較：ロシア

上記の考察から，日本でも EU でも統計上の中古車輸出台数は過少に計上されていることが考えられる．一方で，前節で EU 域内に関して見たように，輸入側の統計と比較することで何かが見えてこないだろうか．以下では，日本とドイツともに主要な輸出先であるロシアについて見てみる．

表 10 は，新車，中古車の区分で日本側の輸出統計，ロシア側の輸入統計を比較したものである．表 11 は，同様の区分でドイツ側，ロシア側の統計を比較したものである．これらを見ると，中古車は，輸出国である日本側，ドイツ側の統計が一貫して多く，タイムラグの問題とは言いがたい．ここでは省略しているが，車種（ガソリン車／ディーゼル車の別，排気量の別）で見てもほぼ一貫して輸出側の数値が多い．

一方，新車のほうは，ロシア側のほうが多い傾向にある．とりわけ，1,500cc 超 3,000cc 以下のガソリン車（HS コード：870323）の 2007 年，2008 年の数値は，いずれも 2.7 万台となっている．この点から，日本側で中古車として輸出されたものが，ロシア側で新車として扱われているものと思われる．浅妻（2008）でも言及されているように，ロシアでは，トラクター，バス，乗用車，トラック，トレーラーなどの車両について，「中古」は，走行距離に関係なく，製造日から 3 年を越える車齢に適用される⁶。

popular in Poland” ，

(<http://finanse.wp.pl/kat,47674,title,Foreign-clunkers-popular-in-Poland,wid,10765633,wiadomosc.html>)．なお，この記事では，110 万台もの輸入中古車のうち，44 パーセント超が 10 年以上の年式ものであり，2005 年以降製造されたものはわずか 12%であったという．

⁶ World Tariff の「Chapter Notes for Chapter 87」の「Country Notes」において，「For the purposes of headings 8701, 8702, 8703, 8704 and 8716, the term "used" applies to vehicles of an age exceeding 3 years from the date of manufacture, regardless of a mileage.」と記述されている．なお，製造日が特定できないものについては，車両認識コード（vehicle identification code）によって製造年を特定するとされる．

表 10 中古車貿易台数の比較（日本とロシア）

	2006年			2007年			2008年		
	日本 (a)	ロシア (b)	差 (b-a)	日本 (a)	ロシア (b)	差 (b-a)	日本 (a)	ロシア (b)	差 (b-a)
新車	214,077	216,825	2,748	330,880	366,912	36,032	450,431	478,420	27,989
区分なし	6,136	4,304	-1,832	5,035	5,282	247	15,023	7,183	-7,840
中古車	333,016	209,041	-123,975	441,487	269,009	-172,478	517,527	310,695	-206,832
総計	553,229	430,170	-123,059	777,402	641,203	-136,199	982,981	796,298	-186,683

出所：財務省貿易統計，ロシア貿易統計（Global Trade Atlas）より作成

表 11 中古車貿易の比較（ドイツとロシア）

	2006年			2007年			2008年		
	ドイツ (a)	ロシア (b)	差 (b-a)	ドイツ (a)	ロシア (b)	差 (b-a)	ドイツ (a)	ロシア (b)	差 (b-a)
新車	57,442	82,595	25,153	100,265	154,964	54,699	105,741	145,149	39,408
区分なし	20	0	-20	48	0	-48	7	35	28
中古車	42,330	15,941	-26,389	44,105	9,539	-34,566	40,755	7,243	-33,512
総計	99,792	98,536	-1,256	144,418	164,503	20,085	146,503	152,427	5,924

出所：Eurostat，ロシア貿易統計（Global Trade Atlas）より作成

このような新車と中古車の取り扱いの違いを考慮してもなお，ロシア側の数値は少ない．この点は，中古車の分解・再組み立て（コンストラクター）の影響があると考えられる．これは，浅妻（2006），阿部・浅妻（2008），阿部（2008）などで言及されているものであり，中古車を車体，エンジンなどに分解し，部品として輸入したうえで，現地で再組み立てするというものである．日本側では，車両として扱われる場合があり，その場合に上記のような統計上の差が生まれる．なお，この方式は，分解や再組み立ての手間はかかるものの，車として輸入するよりも関税負担が軽減されることで，2007年から2008年にかけて急増した．一方で，2008年11月より車体に対する関税が強化されたことで，その旨みがなくなり，貿易量も急減したと言われる（阿部，2009；浅妻，2009）．

このような分解中古車は，Asazuma（2008）で検討されているように，車両として輸入されておらず，車体として輸入されていると考えられる．国連統計（Uncomtrade）において，乗用車の車体（HSコード870710）の輸出統計と輸入統計を比較すると，以下の通りになる．

表 12 ロシア向けの乗用車車体貿易台数（2008年）

輸出側統計		輸入側統計	
相手国	台数	相手国	台数
チェコ	38,646	日本	103,134
ポーランド	38,252	韓国	75,829
中国	19,851	スロバキア	55,711
リトアニア	1,174	チェコ	38,478
ベラルーシ	49	ポーランド	31,280
ベルギー	43	中国	27,153
イギリス	42	ドイツ	8,533
イタリア	38	アメリカ	6,906
スウェーデン	31	南アフリカ	183
フィンランド	25	スウェーデン	126
その他	64	その他	245
合計	98,215	合計	347,578

出所：国連統計（Uncomtrade）より筆者作成

注：870710を集計。相手国はロシア向けの輸出国をさす

これを見ると、まず全体の合計数値が大幅に異なる。そのため、車両として輸出され、車体として輸入される可能性が考えられる。また、相手国の名前が異なる。これらを見ると、日本、韓国、ドイツ、アメリカあたりでは、車両として輸出され、車体として輸入されている可能性が想定できる。

6. 今後の課題

本稿では、貿易統計を用いて、中古乗用車の貿易量を集計し、日本と欧州の状況を比較してきた。日本側では、ノックダウンなどの中古の区分のないものについて、中古車が含まれている可能性は少ないことが確認された。ただし、少額貨物が正確な数値の妨げになっていることがわかった。また、輸入側のロシアとの比較をしていくと、中古車の分解・再組み立ての影響もありうることがわかった。加えて、中古車を新車として計上していることが確認された。

一方、ドイツ側では、EU 域内の個人や小企業による貿易が統計に表れないことが重要であることがわかった。しかも、EU 域内の輸入国のデータと比較していくと、大幅に異なるところもあれば、同等に推移しているところもあった。

このように徐々にわかりつつあるが、課題は多い。今後の課題として以下の点があげられる。

- ・ 輸出側の少額貨物の推計
- ・ 輸入国での集計しない範囲の確認
- ・ 分解中古車の貿易量の再検討
- ・ EU 域内での集計方法の違いの確認
- ・ 貿易統計以外の統計の確認
- ・ 第三国経由の情報収集，整理

ロシア向けの車両については，2008年11月以降に分解中古車の輸出がなくなったことから，それ以降のデータを用い，分解中古車の貿易量のある程度把握することができるだろう．これに，中古車貿易量を照らし合わせることで，さらに統計に表れない数値が絞られると思われる．また，EU に関しては，ポーランドのように，貿易統計以外のデータがある場合があり，そのデータとの照らし合わせをすることで，EU 域内の流通を確認することができる．さらに，EU の場合は，陸路で様々な国に運ばれた後に中央アジアや西アフリカに輸出されるとは聞くが，それをデータによって明らかにしていく必要があるだろう．2008年から2009年にかけては自動車の販売不振と各国の販売促進政策の影響もあり，流通の大幅な変化が予測される．その状況を見ながら，中長期的な視点で分析していく必要がある．

以上

参考文献

- [1] 浅妻裕（2006）「ロシアの乗用車市場と関税政策の動向」『月刊整備界』 37 巻 9 号， pp. 42-45
- [2] 浅妻裕（2008）「中古車輸入制度の国際比較」『季刊北海学園大学経済論集』 56(1)， pp.27-43
- [3] 浅妻裕（2009）「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』， 40 巻 6 号， pp. 24-28.
- [4] 阿部新（2007）「使用済自動車の流通フロー--100 万台は「消えた」のか」『環境と公害』 36(4)， pp.24-30.
- [5] 阿部新（2008）「自動車リサイクルの現実と課題：ロシア向け分解中古車の輸出について」『月刊整備界』 39(9)， pp.30-33
- [6] 阿部新（2009）「貿易統計から見る中古車輸出市場の動き」『月刊整備界』 40 巻 4 号， pp. 28-32.
- [7] 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」『北海学園大学開発論集』第 81 号, 89-117 ページ
- [8] 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, 45-48 ページ
- [9] 小島道一編著 (2005) 『アジアにおける循環資源貿易』アジア経済研究所
- [10] 寺園淳 (2006) 「アジアにおける E-waste 問題」『廃棄物学会誌』17(2), pp.69-77
- [11] 寺西俊一編著 (2007) 『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』
- [12] 細田衛士 (2008) 『資源循環型社会—制度設計と政策展望』慶應義塾大学出版会
- [13] ASAZUMA, Y., (2008), "The Relation between Japan and Russia about Automobile Recycling", Proceeding of The 3rd East Asian Symposium on Environmental and Natural Resource Economics, Hitotsubashi University, Feb.2008.
- [14] Buchert, M., A. Hermann, W. Jenseit, H. Stahl, B. Osyguß and C. Hagelüken (2007), Verbesserung der Edelmetallkreisläufe: Analyse der Exportströme von Gebrauch-Pkw und – Elektro(nik)geräten am Hamburger Hafen, Forschungsprojekt im Auftrag des Umweltbundesamtes FuE-Vorhaben Förderkennzeichen 363 01 133
- [15] Eurostat (2006), Statistics on the trading of goods - User guide: 2006 edition, European Communities