

海を渡る中古車*

—ロシアにおける日本製中古車をめぐる現状—

中 谷 勇 介

目次

1. はじめに
2. 統計から概観する
3. 中古車取引の実態
4. アフターマーケットから見えるもの
5. いくつかの問題点とまとめ

1. はじめに

2005年1月より、日本では自動車リサイクル法（使用済自動車の再資源化に関する法律）が本格的に施行された。この法制化により日本国内で発生する廃車（使用済自動車）の処理ルールが確立され、自動車ユーザーと完成車メーカーの負担による適正な処理をめざす枠組みが動き出した。この法律はあくまでも、日本国内で発生した廃車を日本国内で処理するという前提のもとに作られている。自動車は耐久消費財ということもあり、日本では市場価値がなくなり「廃車」となってしまったものでも、国外に輸出すれば「中古車」として価値を有するケースが存在する。このため、近年では日本から輸出される中古車の数は年々大幅な伸びを示している。

経済のグローバル化の進展とともに、ヒト、モノ、カネ、情報などさまざまなものが世界中で取引されている。その取引されるものの1つとして中古車の存在がある。古くは宇澤 [1974] が指摘したように、自動車は利用過程においてさまざまな環境汚染をひきおこし、我々は大きな「社会的費用」を負っている。そして、市場価値あるいは利用価値のなくなった自動車は廃車として処理が行われる。廃車処理の過程においても「社会的費用」を我々に認識させることとなったのが香川県の豊島（てしま）で発生した「豊島事件」である。1978年から産廃業者が有価物と偽り、ASRと呼ばれる廃車の破砕くずを大量に引き取り、豊島で野焼きや不法埋め立てなどの不適正処理をおこないつづけた事件である。産廃業者は操業を停止したものの、現在も島では深刻な環境汚染が続いている。この環境汚染が自動車をリサイクルする過程で発生したASRであったことから、「豊島事件」の反省は自動車リサイクル法の制定における1つの契機となった¹⁾。

さて、これら多くの外国に輸出されている中古車は、現地でどのように利用され、そして処理、リサイクルされているのであろうか。もっといえば日本の自動車リサイクル法の枠組みから外れてしまった自動

* 本調査研究にあたっては、トヨタ財団2005年度研究助成（『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的制度設計に関する政策研究』研究代表・寺西俊一）より補助を受けた。心より感謝申し上げる。本稿は拙稿 [2006a] を大幅に加筆修正したものである。

1) 自動車リサイクル法が施行される以前の問題についてまとめられた文献には外川 [2001]、寺西、外川編著 [2004]がある。自動車リサイクル法における拡大生産者責任の議論についてはこれらを参照されたい。

車はどのように終末を迎えるのか。これまでの調査研究の蓄積は多くはない。そこで、筆者は共同研究者とともに2006年6月と11月の2回にわたり、日本から最も多くの中古車が輸出されているロシアに渡った。日本からの中古車がどのように取引され、そして利用されるのかという流通と利用実態に関する調査を行った。本稿では本調査で得られた情報をもとに、中古車を取り巻く現在の状況を中心に国際資源循環、国際リサイクルの問題を明らかにする。最初に統計面から中古車が日本からどれくらい輸出されるのかを概観し、またその特徴などを指摘する。次に、ロシアにおける中古車流通の実態とアフターマーケットについて考察したのち、これらの問題点について指摘したい。

2. 統計から概観する

まず、各種公式統計から中古車輸出の実態についてとらえることにしよう。日本から中古車がどのくらい輸出されているかは、日本の財務省貿易統計をみることでおおよそのイメージをつかむことが可能である。日本からの輸出が多い国の上位には、ロシア、ニュージーランド、アラブ首長国連邦（UAE）、チリ、イギリスが並んでいる。上位3カ国について表にしたものが表1である。

表1 日本からの中古車輸出台数

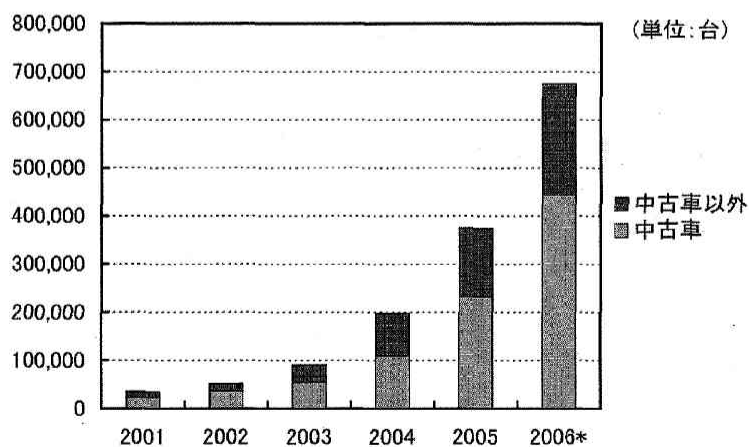
	ロシア		NZ		UAE		総数
2001	26,143	7%	86,373	23%	40,749	11%	371,010
2002	42,771	7%	125,112	21%	87,957	15%	603,866
2003	68,123	10%	144,349	20%	108,236	15%	712,968
2004	122,184	15%	135,052	16%	144,122	17%	837,780
2005	268,685	29%	132,645	14%	113,823	12%	940,552

財務省貿易統計より作成
(単位は台、パーセントは総輸出台数に占める割合)

ニュージーランドは左側通行のため日本車の需要は高い。またニュージーランドには国産車メーカーも存在していないため、新車を含め日本から多くの自動車輸出されてきた。次に、UAE（アラブ首長国連邦）は中継貿易として栄え、特にUAEのドバイからアフリカや中東をはじめ世界各地へ輸出されている。ドバイでは右ハンドルを左ハンドルに改造する工場も存在し、「右ハンドル規制」が存在する国へも輸出が可能であるといわれる。さて、ロシアであるが、表1を見るとわかるように台数の大幅な増加が見られ、2005年には日本から中古車が最も輸出される

次に、中古の乗用車とトラックの輸出に関して全体との関連を見てみたい。図1はロシアへの乗用車輸出全体に占める中古車の状況について2001年から2006年までを集計したものである。ロシアへの中古車輸出が急増してきたことは最初に触れたが、特に乗用車に関してはそれが顕著に現れている。一方で、中古車だけでなく新車に対する需要も拡大していることが伺える。同様のデータでトラックについてグラフで表したものが図2である。日本から輸出されるトラックのほとんどが中古車であることがわかる。ちなみにバスに関していえば、右

図1 日本からロシアへの乗用車輸出



財務省通関統計より作成
*2006年は推定値

ハンドルの中古バスの輸出は活発ではない。というのも、バスの場合は乗降口が左側になるため乗降に不便を生じる。実際の運用では乗降口の改造が必要となることが多く、このことがトラックに比べて中古バスのロシアへの輸出が活発でない理由の1つとしてあげられる。

このように日本の財務省が発表する貿易統計から、日本から何が輸出されているか把握をするのは比較的簡単である。しかし、ロシアが何を輸入しているかを把握するには統計上の困難が生ずる。この点について簡単に指摘しておきたい。ロシア側の公式統計として“Tamozhennaya statistika

vneshey torgovli Rossiyskoy Federatsii” (『通関統計集』) が毎年発行されている。そこでの商品分類は日本と同じく国際的な基準である、Harmonized Commodity Description and Coding System (商品の名称および分類についての統一システム) に従っている。しかしながら、日本においてはいわゆる統計品目番号とされるものが9桁であるのに対し、ロシアの通関統計集では6桁までとなっている²⁾。したがって、ロシア側統計では下3桁の有する情報、たとえば中古であるがそうでないかなどの情報が欠落する。中古車のみの輸入台数を調べることは現段階では困難に近い。

このような困難性を踏まえた上で、ロシアによる日本からの自動車の輸入について集計を試みると以下のようなになる。なお、前述の通り中古かそうでないかという情報がロシア側からの公式統計ではわからないため、以下の数値には中古車および新車を含んでいる。

表2 ロシア側統計による日本車の輸入台数 (新車を含む)

	2002	2003	2004	2005
乗 用 車	22,115	62,529	273,009	391,485
トラック	9,132	16,625	8,576	6,895
バ ス	1,193	1,354	2,517	2,572

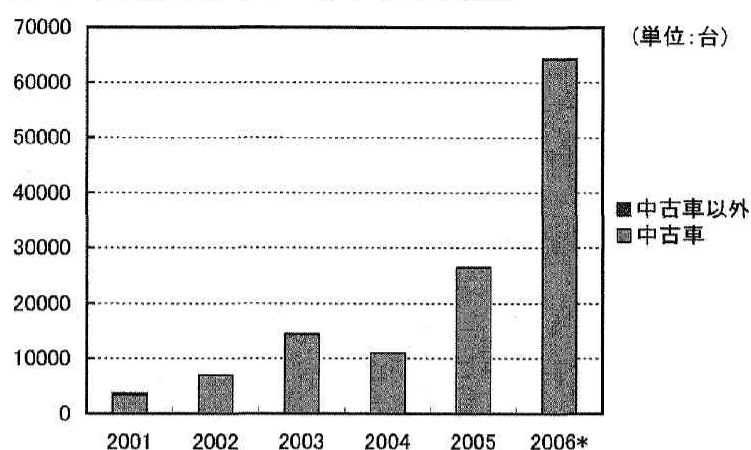
Tamozhennaya statistika vneshney torgovli Rossiyskoy Federatsii 2002, 2003, 2004, 2005 より作成 (単位は台)

表3 日本側統計による輸出台数 (新車を含む)

	2002	2003	2004	2005
乗 用 車	50,848	90,156	197,733	374,619
トラック	6,946	14,486	11,072	26,506
バ ス	1,276	1,213	2,097	3,432

財務省貿易統計より作成 (単位は台)

図2. 日本からロシアへのトラック輸出



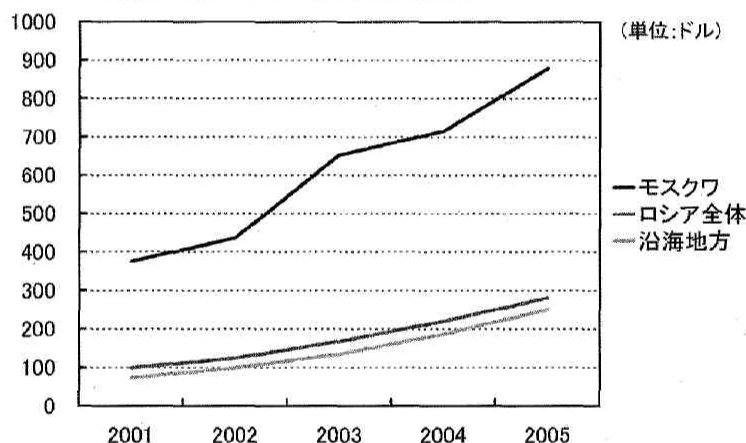
財務省貿易統計より作成
*2006年は推定値

2) 統計品目番号では自動車はバス (87.02)、乗用車 (87.03)、トラック (87.04) の3つに分けられる。その中で乗用車とトラックはそれぞれシリンダー容量により10種類に分けられる。

さて、これらの統計データから興味深い点が見えてくる。ロシア側統計と日本側統計との間に差が生じているということである。表2と表3を比べるとわかるが、2003年の乗用車は日本からの輸出が9万台程度であるのに対して、ロシアにおける輸入は27万台を超えている。ロシア側の資料では1,500cc～3,000ccのガソリン乗用車（コード87.03.23）の台数がすでに187,779台と日本側の2倍を示しており、統計の取り方について疑問が残る³⁾。この点に関しては本題から外れるので、稿をあらためて議論したい。

次に、ロシアの生活水準について同じくロシア側の統計データから見ておきたい。ロシアは東西に広く領土を有し、89の連邦構成主体によって構成されている。このため地域による経済格差が大きく、大都市のモスクワやサンクトペテルブルクと、それ以外の都市や州などでは所得水準が異なる。今回筆者らが調査のために訪問したウラジオストクは、極東連邦管区沿海地方（プリモルスキー）に存在する都市である。図3はロシアの生活水準の向上について一人あたり月平均貨幣収入のデータから見たものである⁴⁾。大都市のモスクワはロシア全体の平均を大幅に上回っているが、極東地域に存在する沿海地方は全体の水準を下回っている。とはいっても、その水準は徐々に上昇しており、ロシア全体のトレンドと同じ方向で推移していることがわかる。この点から、所得水準の向上が、新車を含めた日本製自動車の需要に影響を与えていることが推測できる。

図3. 一人あたり月平均貨幣収入の推移



Goskomstat "Rossia v Tsifrah 2002, 2003, 2004, 2005, 2006" のデータ（ルーブル表示）をもとに、IMF International Financial Statistics (IFS) の平均為替レートデータを用いてドル表示に換算（単位はドル）

以上が、日本とロシアの通関統計などからみたロシアへの中古車輸出の現状である。ロシアは資源価格の高騰による恩恵を現在十二分に受けており経済状況が年々改善している。所得水準の向上も日本製中古車への需要を高める理由の1つとして考えられる⁵⁾。

3) 筆者らがおこなったロシア極東税関との面談調査では、統計関連の質問に対し「統計数値に関しては我々の関するところではない」との答えを担当者から受けた。統計に関する作業は、モスクワにある統計部門が行っているからとのことである。

4) ここでは、ルーブル表示ではイメージがつかみにくいと思われるので、IMF International Financial Statistics (IFS) の平均為替レートデータに基づいてドル換算表示をおこなった。

5) 我々が入手可能なGOSKOMSTATなどの公式統計から正確にロシアの所得水準を推し量るのは難しい。統計に捕捉されない収入をロシア人は手にしているからである。むしろそれらがないとロシアで生活するのは困難である。日本製の中古車は輸送費や仲介手数料、税金なども加味されているため、日本の相場よりも数十万円～百万円以上のマージンがついている。このような自動車を購入するためにはかなりの収入が必要である。

3. 中古車取引の実態

前節では数字から中古車輸出の状況について明らかにしたが、実際に現地ロシアではどのような流通過程を経るのであろうか。中古車が日本から運ばれ、そしてロシアで取引され、各地に運ばれるのかについて簡単に紹介したい。日本からロシアに輸出される中古車の多くが、極東地域のウラジオストクやナホトカの港から流入する。そこからシベリア鉄道を通じてロシア各地に運ばれる。まずは極東のウラジオストク、そしてシベリアのノボシビルスクの様子を紹介したい。

ウラジオストクは、ロシア北部の沿海州（プリモルスキー）に属し、ロシア（ソ連）海軍太平洋艦隊の基地として栄えてきた。閉鎖都市のため外国人の立ち入りが制限され、日本との貿易は長らくナホトカにて行われてきたが、1991年のソ連崩壊によりこの制限がなくなると、貿易は徐々にウラジオストクに取って代わられるようになった。日本からの中古自動車もウラジオストクを通じて多くが輸入されるようになっている。現地を走る自動車の多くは日本製中古車である。当然ながら右側通行なのだが、左ハンドルの車両はごくわずかである。中央アジアや他地域で多く見られるような韓国車は、バスを除くとほとんど見かけない。また、かつては至る所で見かけたロシア製国産車であるが、せいぜい公用車プラスアルファ程度のレベルであった。

所得水準の高い階層に最も好まれているのは、四輪駆動車のトヨタ・ランドクルーザーである。現地に住商系トヨタ車ディーラーがあるため、左ハンドルのレクサスも少なからず見かける。多くの日本人が持つような、日本でほとんど商品価値のない中古車がロシアに輸出されているというイメージは誤解に近い。というのも、自家用車レベルでいえば、日本での現行モデルをかなりの頻度で見かける上に、初期型のプリウスまでもが走行しているからである。近年の石油、天然ガスをはじめとした資源価格の上昇による、ロシア経済の急速な回復によって、多くの層で購買力が上昇している一端が伺える。

しかしながら、富裕層が拡大する一方で、インフラの整備という観点から見るとあまり恵まれていないことに気づく。市内中心部では慢性的に渋滞が発生しており、地域によっては大気汚染の水準は相当深刻なレベルであると感じられる。また、旧ソ連時代から道路整備は進んでいたようであるが、補修についてはあまり手が回っていない。路面が凸凹になったまま放置されている箇所も多く、通過する車両が徐行するために、渋滞が発生するというケースもあった。あるいは、車道のマンホールが蓋が外れたまま放置されているケースもあり、行政府としても道路の管理には頭を痛めているようである。このような事情を考えると、四輪駆動車に対する需要が高くなるのは頷ける。実際に、現地では相当数の日本製中古四輪駆動車が走行していることからわかる。

ノボシビルスクはロシア中部シベリア地方に存在するロシア第3の都市である。大学や研究機関が多く存在し、日本の筑波学園都市のモデルにもなった。日本からの中古車はウラジオストクで陸揚げされ、そこからシベリア鉄道で西へと運ばれる。当然、ロシア国内でも自動車は生産されており、またEU方面からも自動車が運ばれている。現地の中古車業者に尋ねたところ、ノボシビルスクでの日本製中古車のシェアは四十数パーセント程度であろうという答えが返ってきた。実際に筆者らが簡単な交通量調査をおこなったところ約46パーセントが日本製中古車であることがわかった⁶⁾。あくまでも簡単な調査であるのでどこまで信頼できる数字かどうかはわからないが、我々が現地で抱いた「半分に満たない程度で日本製中古車が走っている」という感覚を再確認することとなった。このように日本車は多いものの、ノボシビルスクを走行する自動車の半数以上は左ハンドル車であり、またウラジオストクではあまり見ることのなかったロシア国産車も多く見ることもできた。同時に、左ハンドルのヨーロッパ車や日本車も多いようである。左

6) 11月23日の9:25から9:45までノボシビルスク市内ボルシェビツカヤ通りの郊外に向かう交通量について、そのうち右ハンドルの日本製中古車の台数を調査した。短時間の調査である理由は、屋外の気温がマイナス15度と非常に寒く筆者らの体力的限界が来てしまったためである。

ハンドルの日本車ではやはりトヨタが人気であり、レクサスブランドやトヨタブランドの双方の車を比較的多く見かける。中古車も同様にトヨタが人気であり、日本車信仰とあわせてトヨタ信仰をいくつかの訪問先で聞くことができた。

参考までにモスクワの状況についても触れておきたい。地理的關係からいえば西から、モスクワ、ノボシビルスク、ウラジオストクということになる。さきほど見たように、日本から輸出される中古車はウラジオストクから西へと鉄道輸送される。一方でモスクワはヨーロッパに近く、また大都市でもあることから日本からの中古車に対する需要があまり高くない。実際に、モスクワの市街地で右ハンドルの日本車を見かけることはほとんどない。これはハンドル位置が逆であるということが、なかなか消費者に受け入れられないからであるという。しかし、筆者らが訪問した日本車を専門に扱うモスクワの中古車業者では、それなりに成功しているとのことであり、必ずしも消費者の需要がないわけではない⁷⁾。とはいえ、モスクワ市街地の様子は我々がイメージするロシア製国産車と、ヨーロッパ車でほとんどが占められていたのである。

(写真1) 日本から戻った貨物船



さて、ロシアでの様子を簡単に紹介したが、これら日本製中古車はどのように運ばれ、そして取引されるのであろうか。簡単に中古車流通について説明したい。まず、仕入れの段階から追っていこう。近年日本の中古車流通の主役となっているのは、大手のUSSやJU、日産やトヨタをはじめとしたディーラー系などのオークション会場である。それまで中古車は、新車ディーラーや整備業者や修理工場などから発生したものを、業者間の転売を通じて中古車専門店などで販売するようなケースが多かった。しかし、近年では中古車を専門に売買するオークション会場に、新車・中古車ディーラーが中古車を持ち寄って売買する形式が非常

に多くなっている。そのようなオークション会場では日本の業者に混じって、外国に輸出することを目的としたパキスタン人の中古車業者を多数見かけることができる。彼らは日本人に向けて中古車を販売するのではなく、ロシアやニュージーランドなどに輸出するための仕入れを行っているのである。彼らのようなパキスタン人業者が集中する地域が日本海側にいくつか存在する。それは新潟と富山である。

なぜ新潟や富山に輸出専門のパキスタン人業者が集中しているのだろうか。これはロシアへの中古車輸出と密接に関わっている。もともと、ロシアへの中古車の輸出は北洋材運搬船の船員がおこなうサイドビジネスであった。行きに極東地域から北洋材を満載した船舶が、新潟や富山の港で荷下ろしおしたあと、そこで中古車を仕入れて携帯品輸出をする(手みやげとして持ち帰る)ことによって利益を得ていた。2000年を過ぎたあたりから独自のビジネスとして確立するようになり、船員だけでなくロシア人のブローカーや、彼らに中古車を販売するパキスタン人業者など、さまざまな人間が関わるビジネスとなった。このよ

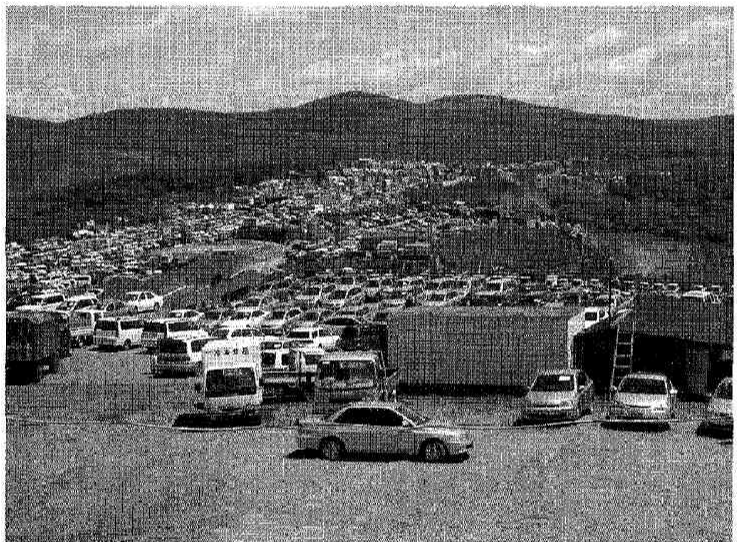
7) ロシアにおいて中古車ビジネスを展開することは相当ハードルが高いようである。日本の中古車業者もかなり興味を持っており進出しようと試みている。相当な利益が見込めたとしてもマフィアや闇社会との「ロシア的ビジネス」が障害となりうまく事業を運営できないため諦めているようだ、といくつかのロシア人業者から聞くことができた。最近のモスクワの中古車ビジネスの状況については坂口[2006]にリポートされている。

うな歴史的経緯もあり、日本からロシアに輸出される中古車は基本的に北洋材運搬船が入港する港を中心に運ばれる。基本的なケースでは、このような帰りの貨物船に、中古車を船倉や甲板などありとあらゆる所に積載してウラジオストクやナホトカの港へ帰る。しかし、すでに前節でみたように統計面からも数多くの中古車がロシアに輸出されている。貨物船だけではなく最近では自動車専用船を利用してロシアに運ぶケースも多く見られるようになった。かつては過走行や低年式といった品質のそれほどよくない中古車が主流であったが、すでにウラジオストクの様子で紹介したように最近では日本でも中古車として高値がつく中古車も多く輸出されている。このため、ロシアにいるユーザーの希望で、積載や運搬時に傷の付く貨物船ではなく自動車運搬船による輸送が行われているケースも多いという（齋藤 [2006]）。

このように北洋材運搬船をはじめとした貨物船や自動車運搬船などで極東のウラジオストク港やナホトカ港に中古車は運ばれる。ウラジオストク港では構内にシベリア鉄道に直結する線路が引き込まれており、構内に自動車運搬のための貨車が入線している。通関を済ませればすぐにロシア各地に運ぶことが可能である⁸⁾。ここからイルクーツクやノボシビルスク、モスクワ、またカザフスタンへと運ばれていく⁹⁾。

現在はインターネットの発達により、ロシアから日本の業者に直接注文、あるいは日本のオークションに参加することによって仕入れをおこなうロシアの業者も多い。一方で、内陸部の業者の中にはウラジオストクの青空市場に買い付けに来るという形態を取る者もいる。ウラジオストクには市街地から少し離れた場所に、グリーンコーナーと呼ばれる巨大な青空中古車市場が存在する。ここはもともと軍の所有地であったようだが少なくとも2000年には存在したようである。現在では乗用車だけでなくトラックや建設機械など多くの車両が展示されており、補修部品や洗車場など一大オートモールと化している。中古車業者はこのスペースを借りて自動車を陳列し、購入したい人間と相対で取引をおこなう。ウラジオストクではすでに日本製中古車市場は飽和状態にある。多くの車を購入できる層はすでに日本車を購入しており、これ以上の市場の拡大は見込めない。このため、このグリーンコーナーで購入する人間はウラジオストク以外の個人や業者であることが多い。

(写真2) グリーンコーナー



4. アフターマーケットから見えるもの

日本製中古車が流通すればするほど、その使用過程においてメンテナンスの問題が発生する。少なくともタイヤやバッテリーなどの消耗品の類に関しては適切な交換が必要となってくる。また、駆動系などの機能部品、あるいはバンパーやドアなどの外装品についても故障や事故だけに限らず需要は大きくなる。このため、補修用部品として廃車から取り外した中古部品が重宝されている。日本国内であれば新品の補

8) ちなみに輸送コストであるが、モスクワの業者によれば、モスクワまで運搬するケースでは約2000ドル程度であり、うち300ドルが船賃とのことである。

9) 日本製中古車はロシアを通じて中央アジアのカザフスタンへも輸出されている（いた）。しかし、カザフスタンでは2007年1月より急速右ハンドル車の輸入が禁止されることとなったため、日本製中古車の輸入は不可能である。理由は自国産業の保護など様々な憶測が流れているが詳細は不明である。

修用部品が主流であり、これは純正部品の流通経路の確立やトラブルが発生した場合の保険など様々な要因があるが、一方でロシアにおいては中古部品の引き合いが大きい。というのも、日本のようなディーラー網が存在しないため、メーカー指定の純正品が流通する経路がほとんどないことや、比較的高価であるため、類似品や安価な模造品が多く流通しているということが指摘できる。このため、日本から多くの中古部品がロシアに輸出されている。日本の解体業者でもロシアへの中古部品の輸出を重要な経営の柱として位置づけている所もあり、また直接に外国人バイヤーが日本に出向いて中古部品を仕入れるというケースも見られる。そこで、中古部品がロシアでどのように扱われているのかについて、ウラジオストクの大手部品販売業者を例に見てみたい。そして次に、解体と部品販売をおこなう零細事業者についても見てみることにする。

筆者らはウラジオストク市内にある、大手中古部品販売業者の一つを訪問した。ここでは外装部品、機能部品にかかわらず、多くの中古部品がストックされており、すべてが電子データによって管理されている。部品にはそれぞれバーコードが付与されており、車名、年式、型などが一目でわかるようになっている。また、部品がストックされている棚にもバーコードと数字が記されており、完全に電子化されている。出荷時にはバーコードを読み取り機で読み取って、在庫とデータのリアルタイムでの一致を図っている。日本と比較してもかなり高水準のシステム化が行われているのではないかと推測できる。電子データ化の必要性は、日本においても見て取れる。自動車解体のビジネスモデルでは、いかに市場価値の高い中古部品を販売することができるかが重視される。すなわち、労働コストの高い日本で利潤を獲得するためには、作業当たりの付加価値を高める必要がある¹⁰⁾。付加価値を高めるためには中古部品のヒット率を高めることが必要である。そこで、ヒット率を高め、在庫の効率化を図る鍵として在庫データの電子化が用いられている。

同社のインターネット上のウェブサイトを見てみると、在庫データがウェブ上で検索して注文することができる。多くの中古部品には写真も掲載されており、顧客にとっては安心感がある。このウェブサイトは同社が独自で運営しているわけではない。ロシアにおいて有力な日本製中古車の情報サイトである、Japancar.ru社によるものである。Japancar.ru社は2001年に設立され、日本車や中古部品などを販売したい業者に対して、ウェブサイトのホスティングサービスを行っている。同社と年間契約を結ぶことで、個別にウェブサイトの開設ができ、同社のウェブ上からも在庫の検索などが可能になる。日本の15社の業者とも契約しているが、実際にアクティブなのは9社程度であるという。中古部品に関しても、同じようにオンライン検索が可能であり、ウラジオストクの約8割の解体業者を網羅していると説明を受けた。

これらの事実から踏まえると、「ネットワーク外部性」が発生していると理解することができる。いわゆるネットワーク外部性は広範な意味で用いられることが多い。簡単に言えば、IT技術の発達により、ユーザーが増えれば増えるほど、その製品を所有する、あるいはサービスを受けるメリットが高まる、という効果である。電話機やFAX、ゲーム機などがこれにあたる。このケースでは、Japancar.ruのネットワーク化を通じたビジネスは、ユーザーが増えれば増えるほど、検索可能な中古部品や車両が増え、ユーザーが増えるという相乗効果を発生させる。同社にもメリットは発生するし、ユーザーにもメリットが同様に発生する。ロシアは国土が広大な上、ここで取引される中古車も日本から運ばれるものであり、この地理的距離をIT技術によって縮小させることが可能である。中古車や中古部品の取引においてネットワーク化が必要不可欠なものとなっている現代においては先行者としての利点は大きい。今後、この分野での新たな参入や展開などが考えられるが、同社の先行者としての地位を揺るがすことは難しいであろう。

10) 自動車解体ビジネスにおける付加価値の源泉は、中古部品の「生産」と鉄スクラップの「生産」である。鉄スクラップは資源価格に日々左右されるのに対し、中古部品ははるかに収益性が高い。このためいかに中古部品のヒット率を高めるかがビジネスの成功において重要である。この点に関しては拙稿[2006b]を参照されたい。

話を中古部品に戻してみたい。現地を車で移動していると目立つのが、中古のタイヤを販売する路面店である。店頭飾られているホイールはスポーティなものや、デザイン性のあるものも多く、これらへの需要が大きいことをうかがわせる。また、外装品のドレスアップパーツに対しても関心が高く、多くの車で社外品のホイールや外装品を装着している。ただ、日本製であると謳われているが、よく見ると日本製ではない部品も多い。我々が実際に発見したのは自動車用バッテリーであったが、おそらく多くの部品でこのようなケースは存在していると考えられる。

次に筆者らは同じくウラジオストク市内で、零細な自動車解体業者を訪問することができた。市内には中小の解体業者が数多く存在しているようである。何台かの車両が解体されていたが、日本でいくつか見た零細事業者に比べても、お世辞にもビジネスという観点からはうまくいっているとは見えなかった。流れとしては次のようになる。解体する車両を仕入れ、それを部品取りしながら解体する。そして、中古部品を探す客が工場を訪問し、価格交渉をして引き取っていくという形である。実際に解体されているスペースは屋根もなく、また地表がむき出しの状態であった。当然ながら、オイルや廃液類は地下に染み込んでいる。以前に解体した機能部品などの様々な中古部品が野晒しにされており、商品価値を考えるとあまり好ましい状態ではない。

とはいえ、これらを鉄スクラップにしてしまうわけでもなく、また、解体途中の車両も結局のところ野外に放置している状況である。解体の過程では樹脂やウレタン類など再資源化が困難なものが発生するはずであるが、それらの処理は気にしている様子はない。ロシアでは基本的にゴミの分別収集をおこなう習慣が存在せず、処分場も可燃不燃にかかわらず一緒である。このため「産業廃棄物」として発生する、廃車からの再資源化困難物の「処理」もおざなりになっていることは容易に推測できる。旧来の自動車解体業のスタイルであれば、これでもよかったのかもしれない。しかし、現代の自動車は部品点数の増加と、電子化の進展により、中古部品の活用という点においては年々ハードルが高くなっている¹¹⁾。日本でいえば、ヒット率の向上が収益性向上のための至上命題となっているのだが、ロシアにおいても今後この点を意識せざるをえないだろう。結果的にこのような零細解体業者が淘汰の波に飲まれるかもしれない。

5. いくつかの問題点とまとめ

本稿では、ロシアの中古車をめぐる現状と題して、ロシアに向かった中古車がどのように取引され、どのように利用され、どのように処理されているのか、これらについて中古車流通とアフターマーケットという2つの点からその実態を明らかにしてきた。最後に2点の問題点を指摘しておきたい。

まず、コンストラクトカー（構造車）問題である。2節で見たようにロシアでは所得水準の向上が見られるものの、それでも日本製中古車は非常に高価である。かつては低年式の車両を輸入していたが、製造後6年以上の自動車の輸入には大幅に関税が引き上げられることとなった。このため比較的高年式でかつ価格の低いものが求められるようになった。彼らの需要を満たすものは事故車などの日本の市場でも出回りにくいものとなっているため入手は難しい。そこで関税を「節約」するために、考え出されたのがコンストラクトカーである。これはエンジンやステアリングなどの部分を車両から取り外し、キャビンの部分とともに「部品」として輸入するやり方である。かつてはハーフカットという、車体を文字通り半分に切断して「部品」として輸入するケースがあったが現在では下火であるといわれる。その代わりに考案されたのがコンストラクトカーの方式である。基本的に、日本で買い付けた中古車を日本で「解体」（前工程）し、それを部品ということで輸入する。その部品をウラジオストクにある専門の工場に再組み立てするの

11) 中古部品の活用とともに、整備という観点からも電子化の進展が今後問題になることが予想される。ロシアの整備業組合との面談の中で、日本車の電子制御エンジンの整備技術がロシアの整備業では不足しており、今後電子制御エンジンを搭載する車両が増加するにつれ問題となるかもしれない、という懸念が聞かれた。

である（後工程）。

一見すると安全性という点を除けばそれほど問題ではないように思えるのであるが、日本の自動車リサイクル法とあわせて考えた場合、さまざまな問題をはらんでいる。「違法解体」の問題である。自動車解体をおこなう場合には自動車リサイクル法により「業の許可」が必要となる。しかし、外国人がこの前工程を業の許可なしに堂々とおこなっているというケースも日本海側の解体業者から聞かれる。それだけでなく、ロシアに向かう船上でこの前工程をおこなう、いわゆる船上解体がおこなわれていることがまことしやかにささやかれている。自動車リサイクル法の枠組みを外れて操業する外国人業者は、いわば“hit and away”というやり方で操業するためにほとんど摘発されることはない。また、「シャドウ・エコノミー」であるので都道府県による行政指導も及び腰である。このため事実上野放しとなっている。日本の自動車リサイクル法は成功したと言われるものの、中古車をめぐる国際資源循環という観点からは依然として改善の余地が存在しているといえよう。

一方で、すでに指摘したようにロシア国内での廃棄物処理行政という点からも問題点を指摘することができる。筆者らは沿海州およびウラジオストク市行政の担当者との面談の中で、環境規制に関して意見交換を行ったが、自動車のもたらし環境問題という観点ではまだ取り組みは始まったばかりであるのがわかった¹²⁾。大気汚染や、解体により発生する残渣の問題など、自動車のもたらし「社会的費用」問題に関して、いずれ行政も取り組む必要が出てくるはずである。そのときに日本の経験が生かされるのか、それとも広大な世界のゴミ捨て場となってしまうのか。

また、環境規制には産業政策と不可分という側面がある。今後ロシア政府によって行われるであろう中古車への規制は、完成車の存在を抜きにして考えることはできない。すでに、欧米のいくつかの完成車メーカーはロシア進出を果たしており、日本勢ではトヨタが2007年12月、日産が2009年を目処に操業を始めようとしている。また、2006年にはロシア最大の国産車メーカーであるAvtoVAZに対し、政府は経営陣を送り込むなど、国有化を目指そうとする動きも見られた。プーチン政権としても、自動車産業を基幹産業として育成するという方針を内外にアピールしているようである。その過程で中古車の存在が障害となりうることから、現在もロシア国内では右ハンドル車の規制をおこなう法律が定期的に話題となっている。カザフスタンでは規制が実施されたことから事態は流動的であるものの、ロシアの好景気が続く限り日本からの中古車輸出はこれからも続くであろう。

参考文献

- [1] Goskomstat [2002, 2003, 2004, 2005, 2006] “Rossia v Tsifrakh 2002, 2003, 2004, 2005, 2006.”
- [2] Goskomstat [2002, 2003, 2004, 2005] “Tamozhennaya statistika vneshney trgovli Rossiyskoy Federatsii.”
- [3] 宇澤弘文 [1974] 『自動車の社会的費用』 岩波新書。
- [4] 齋藤大輔 [2006] 「極東中古車ビジネス最前線」 ロシアNIS調査月報 2006年11月号, pp.26-37。
- [5] 坂口泉 [2006] 「自動車産業時評 モスクワの中古市場」 ロシアNIS調査月報2006年12月号, pp.112-113。
- [6] 寺西俊一, 外川健一編著 [2004] 『自動車リサイクルー静脈産業の現状と未来ー』 東洋経済新報社。
- [7] 外川健一 [2001] 『自動車とリサイクルー自動車産業の静脈部に関する経済地理学的考察ー』 日刊自動車新聞社。
- [8] 中谷勇介 [2006a] 「自動車リサイクルの現状と課題 (27) ロシア極東地域での中古車をめぐる動き」『月刊整備界』 37巻10号, pp.38-41。
- [9] 中谷勇介 [2006b] 「静脈ビジネスの産業化ー自動車解体の生産組織に関する一考察ー」 工学院大学共通課程研究論集 第43-2号, pp57-64。

12) ロシア政府は将来の廃車大量発生に対して自動車リサイクルシステムの構築を検討しているようである。すでに自動車排出ガスの環境規制としてユーロⅡの義務づけが進められようとしている。