

タイトル	近年の中古車輸出動向
著者	浅妻, 裕; ASAZUMA, Yutaka
引用	季刊北海学園大学経済論集, 66(4): 89-99
発行日	2019-03-31

《資料》

近年の中古車輸出動向

浅 妻 裕

1. 本資料について

近年、2000年代以降の中古車輸出量の増大等に伴って、この実態を、統計や現地調査から把握する研究が行われている。その研究意義については浅妻ほか（2017）でまとめた。これらの研究は、流通量や流通形態それ自体を把握する、という目的もあるが、様々な研究分野からの要請でもあるということがわかる。

これらの研究で、重要な基礎資料となっている財務省貿易統計は、毎年の集計結果が1月末に公表される。そこで、本資料では、2019年1月に公表されたデータを用い、2018年の貿易統計をまとめた。また、今後の研究資料として、2001年以降のデータも掲載した。本資料は、この最新データを示すことと、統計にみられる数値の変動について、背景事情等、若干の解説を行うことを目的とする。

従来の研究でも、統計の数値変動の背景については言及されてきた。本資料では、2017年、2018年の現地調査等の研究成果をふまえた新たな視点も取り入れた。軽自動車輸出、中古「エコカー」輸出¹、トラックの分解輸出、等である。

なお、出典は全て財務省貿易統計による。

2. 中古車輸出台数

2018年の中古車輸出台数は1,328,637台となった。2017年度に比べて3万台程度増加し、これで3年連続の増加となった。2009年のリーマンショック時以降では、最も多い台数を記録した。

図1にこの結果とこれまでの推移を示した。アフリカ向けが2016年のチャイナショック以降順調に回復していることと、ロシア向けが若干の回復傾向にあること、2010年代に急増した東南アジア向けが減少傾向にあることが読み取れる。

次に表1では、2001年からの輸出台数上位20カ国の推移をまとめた。

2014年に輸出台数の首位となったミャンマーの急落傾向が目立つ。これは2017年4月以降、中古右ハンドル車の輸入規制が極めて厳しくなったことによる。但し、2018年7月時点では中

¹ 本稿では、「エコカー」を、ハイブリッド車（HV）、プラグインハイブリッド車（PHV）、電気自動車（EV）を対象として用いる。

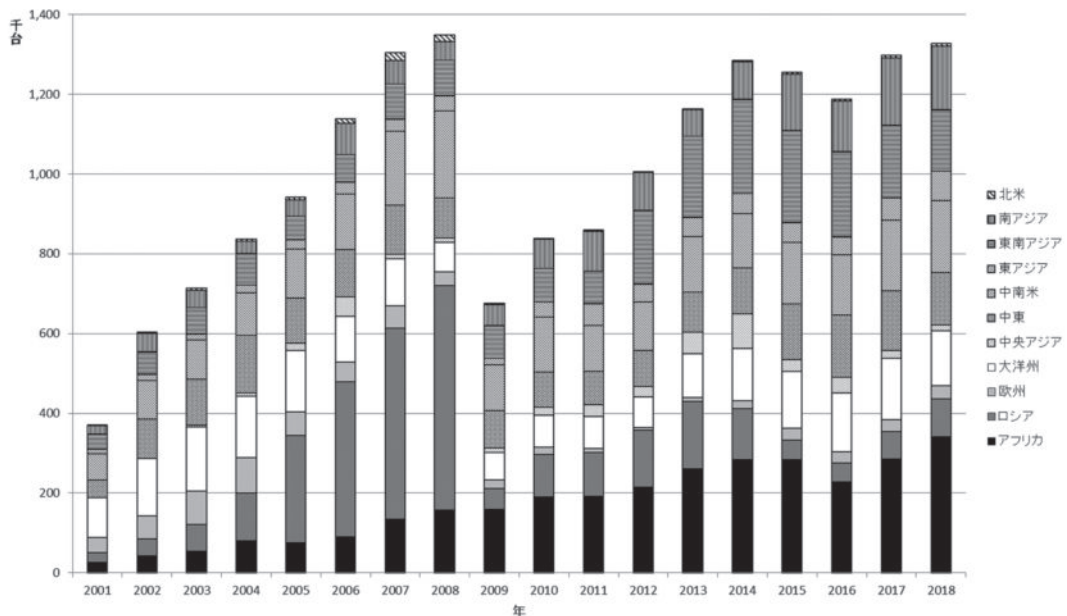


図1 地域別中古車輸出台数の推移

中古車輸入ディーラーは、在庫をさばくのみという状況に陥っていたが、統計上は少なくない中古車が依然として輸出されており興味深い²。また、スリランカ向けが急増している。これは同国が大気汚染改善の観点から、中古ハイブリッド車の関税を低くし、これらの輸入を促進していることが背景にある³。安定した市場であるニュージーランド向けが大幅に減少しているが、2018年2月に自動車運搬船内で「クサギカメムシ」がみつかり、日本で行う船積み前検査が同国政府の要請で厳格化されたこと、ニュージーランド向けが多い関西地域を襲った台風の影響で輸出前車両に被害が発生し、輸出が滞ったことが背景にある（日刊自動車新聞、2019年2月6日付）。

上位に位置する国のうち、チリ、UAE、ケニア、RSAなどは浅妻・福田（2010）などで指摘してきた中継貿易拠点の機能を有している。これまで中継貿易地の空洞化の可能性が指摘されてきたが、依然として重要な機能を有し続けていることがわかる⁴。

2001年以降の中古車輸出累計台数上位10カ国について、輸出単価の推移を見たものが図2である。フィリピン向けが突出して高いが、これは輸出台数に占めるトラックの割合が高いためである（浅妻、2014）。下位に位置するのはRSA、UAE、チリ、といった中継貿易地である。アフリカや南米の低所得国向けの再輸出が盛んに行われている状況がうかがえる。

ミャンマー向けの変動が大きいのは、2011年以前の中古車輸入解禁前は、需要に対して輸入台数が極端に少なく価格が高かったためである。その後、規制緩和により、輸入台数の増加とともに競争が激化し、輸出単価が下落している状況がわかる。

² 2018年7月12日、ヤンゴンの中古車輸入業者A社による。

³ JETRO コロンボ事務所での聞き取りによる（2018年12月17日）。

⁴ 本稿では、アラブ首長国連邦をUAE、南アフリカ共和国をRSA、アメリカ合衆国をUSAと表記する。

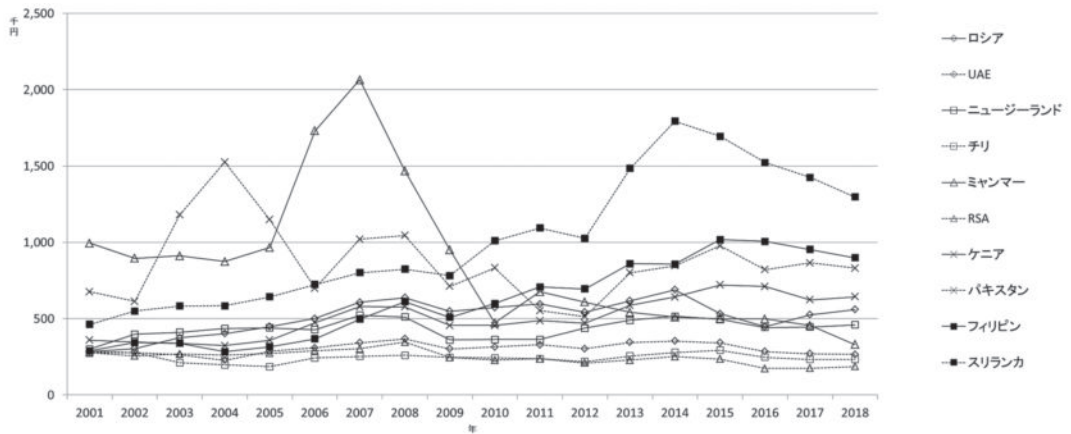


図2 主要国向けの輸出単価の推移

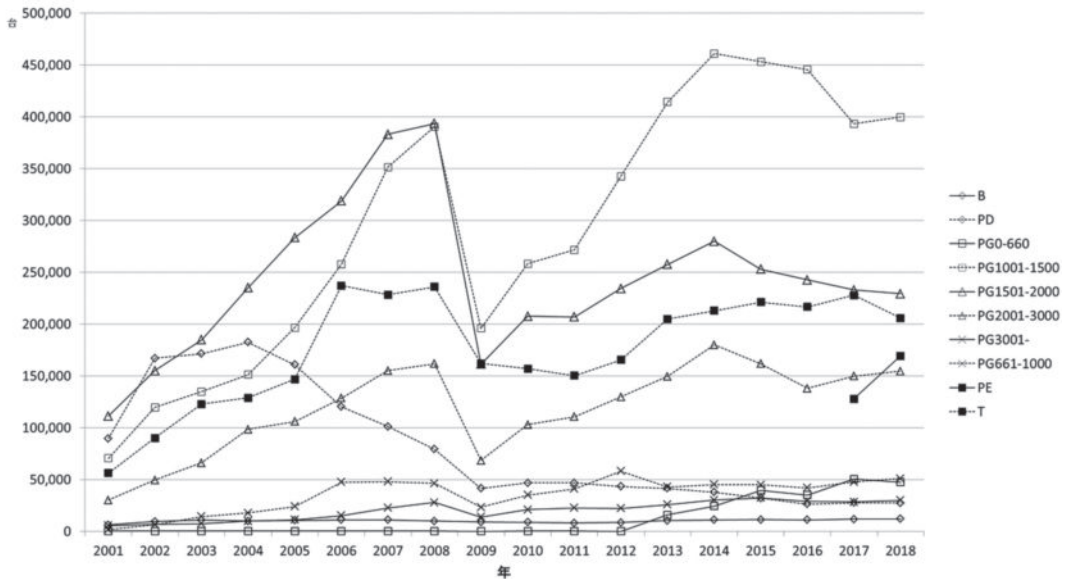


図3 カテゴリー別輸出台数の推移

注：凡例の記号，数値は次のことを意味する。B：バス，P：乗用車，D：ディーゼルエンジン，G：ガソリンエンジン，E：エコカー，T：トラック，数値：排気量

図3ではカテゴリー別に輸出台数の推移を見た。統計上，トラックの排気量別統計など，より細かく見ることもできるが，台数の少ないデータは適宜集約して示した。2018年の動向の特徴として，エコカーの輸出台数が急増していることが目立つ。日本国内の保有動向もあるだろうが，各国の環境対策を背景として，これらの需要が増大していることも想定される。低排気量車へのシフト傾向も引き続きみられる。2000年代初頭はディーゼル車が，2000年代は1500ccクラスの中古車が盛んに輸出されていたが，リーマンショックを機に状況が変わり，近年は「コンパクトカー」クラスの輸出台数が突出している。2018年は約40万台が輸出された。示した統計から

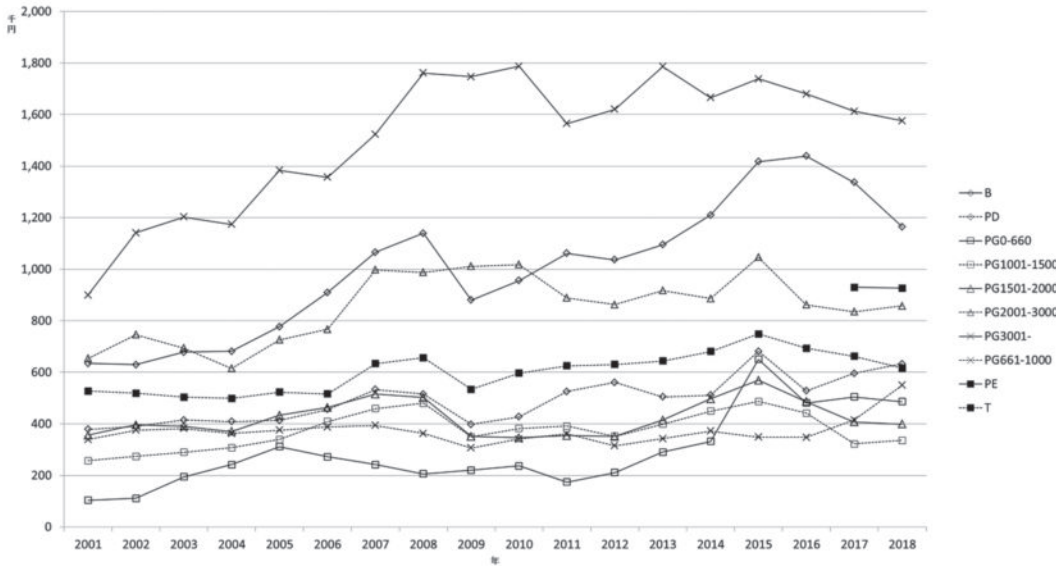


図4 カテゴリー別輸出単価の推移

注：図3に同じ

は読み取れないが、このカテゴリーの仕向け先上位3カ国は中継貿易地であるRSA、UAE、チリである（RSA：47,265台、チリ：45,265台、UAE：39,800台）。図2で示した輸出単価の低さは、年式のみならず、輸出のカテゴリーにも影響されているものと思われる。

図4では、カテゴリー別の輸出単価の推移を示した。2018年については、輸出台数が多いカテゴリーの価格変動はさほど大きくない。排気量が大きいかほど単価が高くなっていることも読み取れる。但し、従来と同様、軽自動車の単価が、それよりも排気量大きいカテゴリーよりも高くなっていることも分かる。これは後述するように、仕向け先国が特定の国に偏っており、それらの国では単価が高い自動車が高められることが背景にあるものと思われる。また、トラックの輸出単価が比較的低位であることも興味深い。このことから、中古軽トラックが盛んに輸出されていることが想定される。但し、現時点では軽トラック台数を把握するための貿易コードが設定されていないため、はっきりとしたことはわからない。

3. 中古トラック輸出動向について

図5で、中古トラックの仕向け地域別の台数を掲載した。2018年は約21万台の中古トラックが世界に輸出された。乗用車の動向と同じく、リーマンショック後に大きく減少し、その後回復基調にあること、東南アジア向けが2010年代に大きく増加していること、などが把握できる。

表2では上位20カ国の推移を示した。2018年は例年上位に位置するフィリピン向けが首位となった。フィリピンは中古車輸入規制が厳しい国の一つであるが、産業用の需要があるトラックについては輸入許可証を取得することで輸入ができるようになっている（浅妻、2013）。中古車輸出台数全体では上位に来るロシア、ニュージーランド、チリ、スリランカが中位にランクしていることも興味深い。中古乗用車市場と中古トラック市場は、同じ自動車ではあるが、全く別の

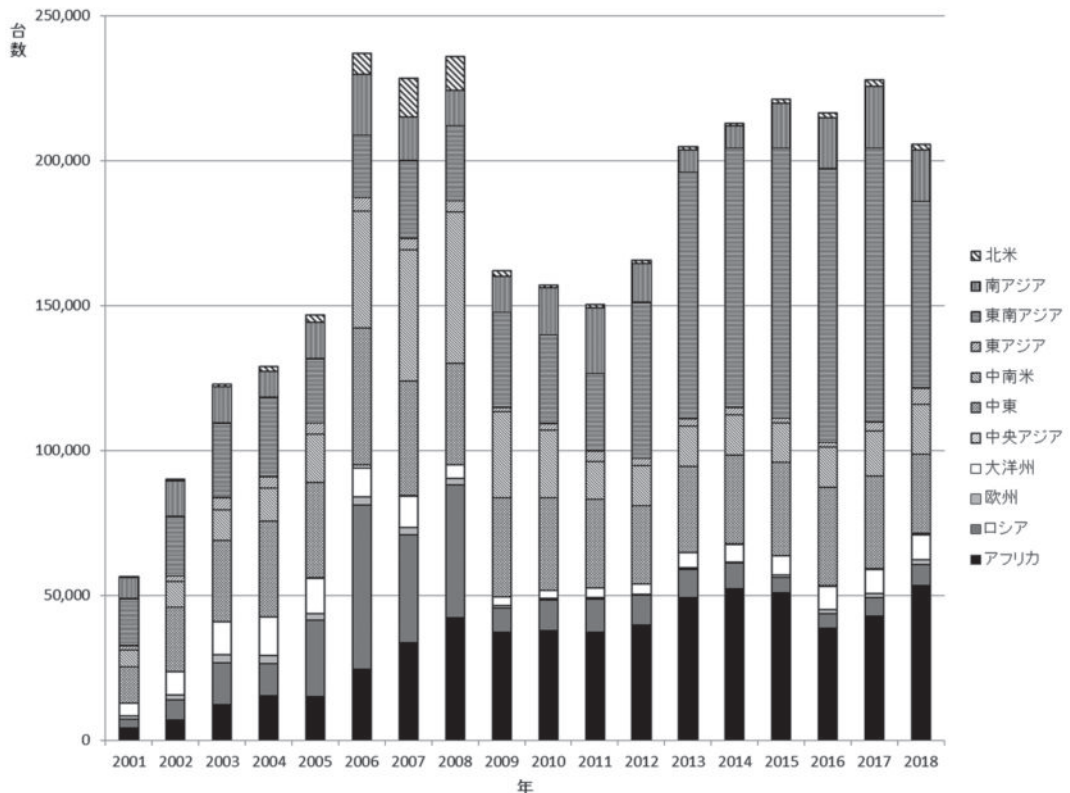


図5 地域別中古トラック輸出台数の推移

市場であるという見方もある。図2との比較で、仕向け先地域が比較的特定のエリアに偏っていることからこのことが指摘できる。

4. 新たな統計の視点

4.1. トラックの分解輸出

中古車は必ずしも自動車の形態で輸出されるわけではない。浅妻(2014)ではロシア向けの分解輸出の歴史やカテゴリーなどを紹介した。輸入国側の関税制度などにより、有利な条件での輸入を模索する中で発生する貿易形態である。

2017年～2018年にかけて、マレーシアでのトラックリサイクルの調査を行った際⁵、日本から中古シャシと中古キャビン分割して輸入し、現地で組み立てる(現地では「リビルトトラック」と呼ぶ)するビジネス形態があることを把握した。この裏付けとして、表3、表4を作成した。

表3は、貿易統計コード8706.00 200(貨物自動車用の原動機付きシャシ)、表4は8707.90 000(運転室を含むバス・トラック用の車体)、である。これは自動車部品のコードであるから、

⁵ 2017年2月・11月、2018年2月・9月の4度にわたり調査を行った。

現地でノックダウン生産のために用いられるものか、補修用部品として輸出されるものか、いずれかが想定される。中古と新品の区別はされていない。いずれもマレーシアが上位に位置しているが、そもそもマレーシアではトラックの生産台数は多くない(2017年で全てのメーカーを併せて13,697台、FOURIN『世界自動車統計年鑑2018』による)⁶。このすべてが新車ノックダウン用とは考えにくい。また、補修用部品としてこれらが輸出される可能性はさほど大きくないよ

表3 原動機付きシャシ輸出個数の推移

2001年		2002年		2003年		2004年		2005年		2006年	
フィリピン	2,177	インドネシア	4,537	インドネシア	13,111	インドネシア	19,022	インドネシア	15,638	フィリピン	11,836
タイ	2,059	タイ	4,414	タイ	7,218	タイ	10,718	タイ	11,280	タイ	8,741
中国	622	フィリピン	1,580	フィリピン	1,655	フィリピン	2,112	フィリピン	3,208	インドネシア	5,662
RSA	196	ドミニカ共和国	516	マレーシア	413	マレーシア	1,033	マレーシア	1,958	マレーシア	3,907
シンガポール	182	中国	354	香港	287	中国	235	アルジェリア	990	ドミニカ共和国	736
その他	813	その他	1,192	その他	740	その他	1,181	その他	2,713	その他	2,727
合計	6,049	合計	12,593	合計	23,424	合計	34,301	合計	35,787	合計	33,609
2007年		2008年		2009年		2010年		2011年		2012年	
タイ	10,868	フィリピン	7,337	フィリピン	10,293	フィリピン	18,163	フィリピン	16,721	タイ	22,217
フィリピン	10,203	タイ	6,775	タイ	6,444	タイ	12,233	タイ	11,549	フィリピン	18,798
マレーシア	8,716	マレーシア	6,182	マレーシア	6,417	マレーシア	7,606	マレーシア	7,000	マレーシア	11,614
ドミニカ共和国	628	UAE	627	イラン	1,094	イラン	873	UAE	702	USA	589
UAE	619	ドミニカ共和国	526	UAE	569	UAE	594	アフガニスタン	665	ナイジェリア	445
その他	3,209	その他	2,422	その他	1,802	その他	2,258	その他	1,191	その他	953
合計	34,243	合計	23,869	合計	26,619	合計	41,727	合計	37,828	合計	54,616
2013年		2014年		2015年		2016年		2017年		2018年	
タイ	19,912	フィリピン	19,209	フィリピン	20,647	フィリピン	25,514	フィリピン	29,618	フィリピン	20,348
フィリピン	19,676	マレーシア	10,951	マレーシア	8,901	マレーシア	8,338	マレーシア	8,621	マレーシア	9,134
マレーシア	11,301	ナイジェリア	1,291	ナイジェリア	1,487	USA	1,661	ナイジェリア	1,494	ナイジェリア	6,477
USA	2,124	タイ	720	USA	576	ナイジェリア	1,351	USA	1,169	USA	2,386
ナイジェリア	909	USA	619	UAE	464	UAE	292	UAE	403	UAE	333
その他	837	その他	709	その他	436	その他	577	その他	383	その他	458
合計	54,759	合計	33,499	合計	32,511	合計	37,733	合計	41,688	合計	39,136

表4 車体輸出個数の推移(乗用車除く)

2001年		2002年		2003年		2004年		2005年		2006年	
フィリピン	34,278	フィリピン	30,040	フィリピン	25,718	フィリピン	24,913	フィリピン	19,271	フィリピン	17,331
USA	10,767	USA	6,421	USA	8,998	USA	6,374	USA	7,299	英国	16,408
タイ	1,895	タイ	3,144	タイ	6,208	タイ	8,047	タイ	8,817	USA	9,074
マレーシア	1,457	マレーシア	1,994	マレーシア	3,354	マレーシア	4,742	マレーシア	5,086	タイ	8,972
RSA	1,141	香港	861	香港	1,852	香港	1,015	香港	816	トルコ	6,926
その他	6,122	その他	5,506	その他	7,578	その他	11,625	その他	16,004	その他	20,315
合計	55,660	合計	47,966	合計	53,708	合計	56,716	合計	57,293	合計	79,026
2007年		2008年		2009年		2010年		2011年		2012年	
フィリピン	16,351	フィリピン	15,725	フィリピン	15,694	フィリピン	16,102	フィリピン	11,991	タイ	11,196
マレーシア	11,857	マレーシア	9,970	マレーシア	11,447	マレーシア	10,923	タイ	8,825	フィリピン	10,553
タイ	8,275	トルコ	8,257	トルコ	134	タイ	9,537	マレーシア	7,931	マレーシア	8,333
USA	8,071	タイ	7,490	タイ	8,298	UAE	2,111	USA	3,721	USA	3,652
トルコ	6,886	USA	3,807	USA	1,387	アフガニスタン	1,727	ホルトガル	3,114	ロシア	1,810
その他	13,834	その他	15,268	その他	11,103	その他	10,801	その他	10,832	その他	8,721
合計	65,274	合計	60,517	合計	48,063	合計	51,201	合計	46,414	合計	44,265
2013年		2014年		2015年		2016年		2017年		2018年	
フィリピン	9,702	フィリピン	9,658	フィリピン	11,485	USA	14,042	USA	18,363	USA	26,514
マレーシア	7,586	USA	7,224	USA	7,859	フィリピン	13,613	フィリピン	13,141	フィリピン	12,015
タイ	7,320	マレーシア	6,110	マレーシア	4,857	タイ	5,101	タイ	4,903	タイ	5,677
USA	5,294	タイ	4,642	タイ	4,781	マレーシア	3,932	マレーシア	4,880	マレーシア	5,167
パキスタン	2,804	UAE	3,121	トルコ	2,878	パキスタン	3,459	UAE	2,908	UAE	4,264
その他	9,569	その他	6,280	その他	8,899	その他	8,607	その他	10,615	その他	9,855
合計	42,275	合計	37,035	合計	40,759	合計	48,754	合計	54,810	合計	63,492

⁶ 乗用車については、1980年代から日本の三菱自動車やダイハツとの資本・技術関係のもとで、プロトン社、プロドゥア社による輸入代替型の自動車製造を盛んに行ってきた。2017年の保有台数に占める国産車の割合は、プロトンが40%、プロドゥアが30%である。

表5 軽自動車の輸出台数推移

2013年		2014年		2015年		2016年		2017年		2018年		(参考:単価 (2018年,千円))
パキスタン	7,021	パキスタン	12,904	パキスタン	17,973	パキスタン	21,879	パキスタン	36,825	パキスタン	20,550	444.2
ロシア	6,449	ロシア	5,662	スリランカ	13,822	スリランカ	5,388	スリランカ	4,787	スリランカ	13,607	817.8
UAE	667	ミャンマー	1,944	ロシア	2,320	UAE	2,640	ミャンマー	2,272	ロシア	3,193	274.6
ミャンマー	430	UAE	1,495	UAE	1,317	ロシア	1,241	UAE	2,087	UAE	2,240	70.5
アフガニスタン	129	ナイジェリア	412	大韓民国	724	大韓民国	448	ロシア	1,043	ナイジェリア	1,764	84.7
その他	1,071	その他	1,951	その他	3,493	その他	3,269	その他	3,482	その他	6,099	265.1
合計	15,767	合計	24,368	合計	39,649	合計	34,865	合計	50,496	合計	47,453	485.9

うに思われる。

このことから、この統計で示されるマレーシア向け輸出個数は、中古シャシや中古キャブの輸出も含めて示しており、ノックダウン(リビルトトラック製造)に用いられている状況を反映しているものと想定される⁷。これらについての詳しいビジネス実態やその経緯については別途言及する。

4.2. 軽自動車輸出

2013年に貿易統計コードが改定され、軽自動車の輸出台数が把握できるようになった。1990年以降、原動機総排出量に関する軽自動車規格が従来の550cc以下から660cc以下に改定されたが、軽自動車を示す貿易統計コード(8703.21915)がこの変化に対応していなかった。2013年にこれが660cc以下に改められた。

軽自動車は日本国内の独自規格であることから、広く世界中に需要がある、というわけではなく、特定の国に集中して輸出される傾向がある。2018年に関しては、パキスタンとスリランカの2国で全体の7割以上を占めている。

これらの国はいずれも、輸入関税が排気量ベースとなっているために(浅妻, 2013)、買い手にとっては、総額に占める関税の割合が低くなる軽自動車の輸入が相対的に有利になる。また、パキスタンでは1980年にスズキの現地工場の展開が決定し(福田, 2012)、軽自動車サイズの乗用車が従来から普及していたことも背景にあるだろう。

第2位のスリランカ向けの輸出単価の高さが顕著である。スリランカは中古車・新車とも輸入関税率が同じであり、相対的に税負担率が低くなる新車に対する需要が高い。しかし日本メーカーは正規代理店での販売を重視しており、一般の自動車販売店で新車を入手することが困難である。そこで、日本からいったん車両登録を行った「新古車」を輸入している。現地の中古車ディーラーでは、日本から輸出された新古車を多く見ることができ(2018年12月18日、コロombo市内のディーラーB社からのヒアリングによる)。

4.3. エコカー輸出

2017年から、バス、乗用車についてはエコカーの貿易統計コードが導入された。これにより、ハイブリッド、プラグインハイブリッド、電気自動車の輸出台数が把握できるようになった。表6ではその結果を示した。

⁷ エンジン付シャシ(中古品)がこのコードに該当することは、税関でも確認した(2018年5月25日の横浜税関へのヒアリングによる)。

表6 エコカー輸出台数の推移

2017年		2018年		参考：単価(2018年、千円)
モンゴル	29,467	モンゴル	37,136	395
パキスタン	20,235	スリランカ	29,160	1,380
スリランカ	19,858	ロシア	21,073	775
ロシア	14,608	パキスタン	16,243	1,022
ニュージーランド	7,799	ニュージーランド	14,075	735
シンガポール	7,201	シンガポール	8,568	2,286
ミャンマー	4,132	バングラデシュ	7,003	1,302
トリニダード・トバゴ	3,962	フィジー	6,450	461
フィジー	3,766	グルジア	5,210	363
グルジア	3,400	トリニダード・トバゴ	4,197	1,132
その他	13,340	その他	20,272	1,006
合計	127,768	合計	169,387	926

仕向け地について、中古車全体の輸出台傾向との違いは明らかである。モンゴルや上記のスリランカといった国は、環境対策としてハイブリッド車に対する税制優遇措置、輸入課税減免措置を導入している。スリランカ向け輸出は4.2.と同様、新古車の流通により、輸出単価が高くなっている。低排気量、かつエコカーによる関税低減のメリットが享受できる「ワゴンRハイブリッド」の流通量が突出して多いようである(2018年12月18日、コロombo市内C社の聞き取りによる)。

なお、統計には示していないが、電気自動車の輸出台数は2018年で7,705台である。うち8割超を首位のニュージーランドと第2位のロシアが占める。既に自動車普及している上記の国で、セカンドカーとしての需要の高まりを反映している。中古の電気自動車のため、長距離を走るユーザーには適していないと考えられる。

5. ま と め

本資料では、2018年の貿易統計が発表されたことを受け、中古車輸出に関する最新のデータを示した。世界的に日本で使用された中古車需要が依然として高く、旺盛な輸出が続いていることが分かった。2000年代、輸出上位3カ国であったニュージーランド、ロシア、UAEは、リーマンショック後その浮沈があったものの、再度、上位3カ国となった。またその下位につける国々もRSA、ケニア、チリなど、2000年代と類似した様相である。とはいえ、その内実は大きく異なっている。コンパクトカーなど、低排気量車が中心の輸出へと変わっている。

貿易統計コードの発展や、研究の進展により、本資料では、統計を新たな観点から捉えることを試みた。軽自動車、エコカーの貿易量の増大の様子や、その仕向け地の偏向が明らかになった。リビルトトラック輸出についても、マレーシアについては、貿易統計が少なからずその実態を反映していることが確認できた。

今後の展開ないしは課題を挙げる。浅妻ほか(2017)で、輸入規制の現状をまとめて以降、大きく変化している規制もある。これをふまえて本資料で示した速報を分析する必要がある。また、2016年のチャイナショックに連動したアフリカ向け輸出の急減に典型的にみられるように、輸出動向と、為替レート・各国のマクロ経済との連動性についても追究する必要がある。

【参考文献】

浅妻裕 (2014) : 中古車・中古部品の国際流通, 小島道一編『国際リユースと発展途上国 —越境する中古品取引—』アジア経済研究所.

浅妻裕 (2013) : 中古車の国際流通と輸入規制, 『北海学園大学経済論集』61(3) : 59-80.

浅妻裕・福田友子・外川健一・岡本勝規 (2017) : 『自動車リユースとグローバル市場 —中古車・中古部品の国際流通—』成山堂書店.

福田友子 (2012) : 『トランスナショナルなパキスタン人移民の社会的世界 移住労働者から移民企業家へ』福村出版.

追記 : 本資料は, 北海学園大学学術研究助成 (総合研究), 科学研究費補助金 (16H05687・16H0568701) の研究成果の一部である。

