

スリランカにおける自動車リユース市場の現状と課題

福田 友子¹⁾・浅妻 裕²⁾・佐々木 創³⁾

¹⁾千葉大学大学院国際学術研究院 ²⁾北海学園大学経済学部 ³⁾中央大学経済学部

Current Situation and Issues in the Used Vehicle Market in Sri Lanka

FUKUDA Tomoko ASAZUMA Yutaka SASAKI So

要旨

中古品の国際リユースは、社会の表舞台には登場しづらい産業であるが、資源循環による環境面への影響だけでなく、移民企業家が活躍するマイノリティの産業という側面も重要である。近年、中古車や中古部品といった自動車リユースに関する研究が徐々に蓄積されつつあるが、その中でスリランカ向け貿易については、ほとんど研究されてこなかった。その理由の一端は、長年続いたスリランカ内戦により、現地調査が制限されてきたことにあるだろう。本研究は、2018年12月の現地調査データを基に、スリランカの経済概況やモータリゼーションを概観する。中古車輸入規制の頻繁な変更の影響から、スリランカの中古車市場は、他国では類を見ない「新古車」かつハイブリッド車等の電動車の巨大市場となっている。また、中古部品市場については他国と同様、都市部の市場の狭隘化により、郊外集積地へのシフトが進んだ。資本規模の大きい郊外立地店舗が、輸入・販売業者、兼ディストリビュータの役割を果たしてきた構図が見られる。スリランカの自動車リユース市場は、低所得者向けに1980～90年代の車両と部品を残しつつ、高所得者向けに2010年代の電動車を積極的に導入したアンバランスな構造になっている。スリランカ市場の考察を通じて、途上国の中古車・中古部品貿易が抱える課題を明らかにした。

キーワード

中古車輸入規制、ハイブリッド車、中古部品、ディストリビュータ、集積

1. 問題の所在

中古品の国際リユースは、社会の表舞台には登場しづらい産業である。しかしながら、資源循環による環境面への影響はもちろんのこと、移民企業家が活躍するマイノリティの産業という特徴が見られることもまた学術的には重要である。筆者らの共同調査グループは、これまで日本国内外の自動車リユース市場の流通研究を続けてきた¹。この中で、自動車リユースの歴史が長いスリランカについては、学術的な研究蓄積がほとんどないと言える²。近年、日本からスリランカ向けの中古車輸出台数は急増と急減を繰り返し、極端に変動しているが、それはどのような背景に基づくものなのだろうか。さらに、日本国内で発生したハイブリッド車（Hybrid Vehicle：以下HV）や電気自動車（Electric Vehicle：以下EV）が海外に流出していることが、レアメタルの資源確保という観点から社会的課題として注目される中、スリランカがこの主たる輸出先となった理由はどこにあるのだろうか。またこれら高価格帯の高級車は、現地でどのように使用されているのだろうか。こうした問題関心は尽きない。

スリランカ向け貿易に関する学術調査が不足している理由はいくつか考えられる。たとえば先発のパキスタン向け貿易に比べて業者数が少なかったこと、後発のニュージーランド向け貿易に比べて、輸出台数が少なかったこと、といった特徴から業界内でのインパクトが弱く、さほど注目されてこなかった（福田2014）³。しかしながら最大の理由は、1983年7月から2009年5月まで続いたスリランカ内戦により、現地調査が制限されてきたことにあるだろう。

そこで、①スリランカ向け中古車輸出におけるHV車輸入増の背景、現地でのメンテナンス等の状況確認、②スリランカ向け中古車輸出の増大を支える日本側の輸出業者および現地の輸入・販売業者やディストリビュータ⁴の現状と歴史、企業等の基礎情報収集、またそれを左右する関連規制の動向の把握、③中古部品市場の立地と部品流通構造、を把握すべく、2018年12月に、コロンボ市近郊にて現地調査を実施した。またその直前の2018年10月には、日本国内でスリランカ向け貿易を取り扱う主要業者を訪問し、インタビュー調査を実施した。

本稿では、第2節でスリランカ経済概況、中古車輸入業の成り立ち、モータリゼーションの様子を概観する。次いで第3節において、中古車輸入規制による中古車輸入量の変化を把握した上で、2018年末時点での中古車・中古輸入部品市場の現状を考察する。最後にスリランカの自動車リユース市場の課題を検討する。

2. スリランカ経済概況とモータリゼーション

2.1 スリランカ経済概況

スリランカは、1942年にイギリス植民地支配からセイロン自治領として独立した（中村

1994、杉本他編 2013)。その後、1972年にスリランカ共和国として正式に独立し、1978年に現在のスリランカ民主社会主義共和国へと国名を改めた。東アジアと中東・欧州を結ぶ海路の要衝にあり、「海のシルクロード」と呼ばれる交易路上に位置する島国である(図1)。北海道の8割ほどの面積に、2,180万人強の人口を抱える⁵。民族構成は複雑である。マジョリティ(全人口の75%)は、紀元前6世紀に北インドから移住したとされるシンハラ人であり、仏教徒が多い。2番目に多い(15%)のは、インド南部からスリランカ北東部に移住したタミル人で、ヒンドゥー教徒が多い。3番目に多い(9%)のは、アラブに起源を持つとされるスリランカ・ムーア人(マラッカラム人)であり、ムスリム(イスラーム信徒)である(中村1994、杉本他編 2013)。宗教的には、仏教徒(70%)が多いが、ヒンドゥー教(13%)、イスラーム(10%)、キリスト教(6%)の存在感も大きい⁶。1983年から2009年まで、国内の民族対立を背景とした内戦が26年続いたが、内戦終結から約10年が経

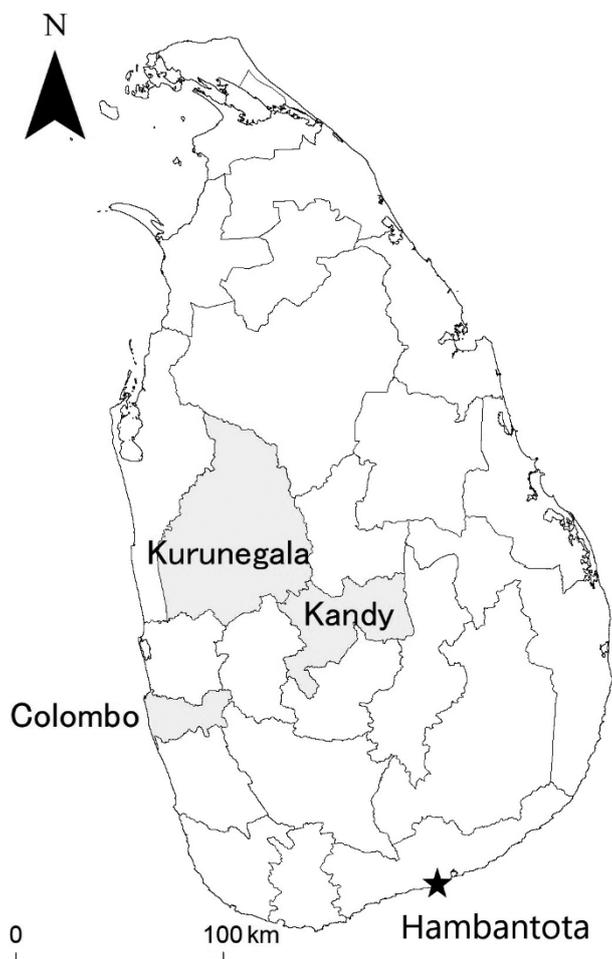


図1 スリランカ全土

出典：筆者作成

注：本文ではColomboはコロンボ、Kandyはキャンディ、Kurunegalaはクルネーガラ、Hambantotaはハンバントタ港とカタカナ表記する。

過し、経済発展が進んだ。2018年の一人当たりの名目GDPは4,099ドルであり、これはモルディブに次いで南アジア第2位である。

スリランカには約130社の日系企業が進出している⁷。日系製造業がスリランカに進出する背景は、内需を見越したものではなく、インド向けの再輸出拠点であることが多い。スリランカはインドよりも良好な深海港があり、スリランカで加工して再輸出、またはインドで製造してスリランカで大型船に乗せ換えて再輸出するなど海運の拠点となっている。地政学的優位性から、製造業や物流業は、インド、中東、アフリカ向け輸出を見据えてスリランカに進出する傾向が見られる。

また地政学上の重要拠点ゆえ、中国・インド両大国との微妙なバランスの上に国内政治が成立している⁸。2015年に連立政権が発足して以降、政権内で中印両国との関係をめぐる政治的混乱が続き、ルピー安が進んでいる。2017年には中国から多額の融資を受けて整備したハンバントタ港の債務返済に窮し、運営権を中国企業に譲渡した。これは「債務のワナ」の典型例と注目を集めた。

2019年11月のスリランカ大統領選挙では、ゴタバヤ・ラージャパクサが治安強化を掲げ、サジット・プレマダーサとの一騎打ちを制して第8代大統領に就任した（荒井2020）。ゴタバヤの兄で元大統領のマヒンダは首相に就任した。経済は、通年のGDP成長率が4年連続して前年を下回り、2.3%となった。特に2019年4月のテロを受け、5月の観光客数は70%減と大幅に落ち込んだ。観光業以外のセクターにもテコ入れが必要なことから、中央銀行は5月と8月に政策金利を引き下げ、さらに9月にはすべての民間銀行に貸出金利の引き下げを求めるなど経済は低迷している（荒井2020）。

2.2 スリランカにおける中古車輸入業の成り立ち

日本からスリランカ向けの中古車貿易ビジネスの始まりは、約40年前にさかのぼる。しかしながら、自動車リユースの歴史が長いスリランカに関する学術的な研究蓄積はほとんどないと言ってよい。そこで、2018年10月の日本国内調査と同年12月のスリランカ現地調査で得たインタビュー・データを基に、その概要を紹介する。

日本からスリランカ向けの新車輸出が始まったのは、スリランカ政府の要請により、三菱自動車は1978年1月に「ジープ」400台を受注した時とされる（石川2020）。そして、中古車輸出が始まったのも、同じく1978年である。スリランカでは1978年に自由貿易が始まり、それまでイギリス製しか輸入できなかった自動車を世界中から輸入できるようになった⁹。同年、パキスタン向けの中古車運搬船が突然の輸入規制強化の影響で入港禁止となった際、その積み荷をコロombo港に降ろしたのがビジネスの始まりである、という噂話も業界内に残されている¹⁰。

日本で古くから中古車輸出業を営む日本企業A社の話によると、1980年代初頭に従業員5～6名を連れてスリランカを訪れ、中古車輸入業に関心を持つ業者と商談したという。現地ホテルに5～6部屋の商談拠点を構えると、取引を希望する現地業者が次々と来訪し

た時代だった¹¹。1980年代の人気の車種は、三菱の「デリカ」や「ランサー」だった。現地で三菱の代理店が新車を扱っていたので、これらの車種は名前が知られており、中古車も人気があった。またその後は他国同様、トヨタ車の人気が高まったという¹²。

スリランカ向け中古車貿易の特徴は、政府が規則として信用状（L/C）¹³取引のみしか認めていない点であり、これは昔からずっと変わっていない。資金回収に時間のかかる信用状を使わなければいけないこともあり、取引台数は少なかったが、スリランカ向けは利益率が高く儲かったという¹⁴。信用状取引は、信用リスクを軽減できる仕組みであることから、現地事情に精通していない日本企業もスリランカ向け取引には参入しやすかったものと推察される¹⁵。

日本からスリランカ向けの中古車輸出前検査台数の推移（図2）を見ると、1977年までは年に数百台だったものが、1978年に2,666台に跳ね上がった。その後も増え続け、1982年には12,787台を記録する。1983年に内戦が始まったにもかかわらず、この時期のスリランカ向けは世界で首位を占め、1982～1986年の5年間のうち1984年を除く4年は首位にあった（日本自動車査定協会1996）。



図2 日本からスリランカ向け及び全世界向けの中古車輸出前検査台数の推移

出典：日本自動車査定協会資料より筆者作成

注：1978年頃、スリランカ側の市場自由化を契機としてスリランカ向け中古車輸出が始まった。1995年以降、日本側の規制緩和措置として、日本自動車査定協会による中古車輸出前検査が不要になったため、同年までの数値を掲載する。

スリランカ人企業家の中でも初期参入組のB社社長は、1988年来日した留学生だった。来日当時、スリランカ内戦はすでに始まっていたが、内戦激化の前だったので留学も起業も特に問題なかったという。B社社長は、日本で日本語学校に1年半、大学の学部で4年、大学院に2年通った後、中古車輸出業を本格化させた¹⁶。元々は父親が現地で中古車輸入業に携わっていたので、同じく中古車を取り扱うことにした。2018年現在は、中古車以外に、観光業や不動産業など手広くビジネスを展開している。他のスリランカ人企業家のインタビューでも、同様の語りが聞かれたことから、複数業種を手掛けるのがスリランカ人企業家の特徴と思われる。

日本企業であるA社のスリランカ向け取引は1980年代に10年くらい続いたが、1990年代にスリランカ国内の内戦が激化すると取引は中断し、その後2009年の内戦終結まで取引が無かったという。一方、スリランカ人企業家B社社長によると、内戦が激化した後も中古車貿易ビジネス自体は続いていた。内戦の主戦場は北部だったので、南部のコロンボを拠点とする中古車貿易ビジネスにはさほど影響はなかったという。さらにスリランカ人企業家C社社長によると、内戦中も中古車貿易は続いていたが、貿易量が減少した時期はあり、それは内戦が原因ではなく、政府の税率変更といった輸入規制によるものであった¹⁷。

再び中古車輸出前検査台数の推移（図2）を見ると、1987～1989年は、年5,000～8,000台に減少している。中村（1994）によると、これはスリランカ政府が、走行距離が長く年式の古い中古車の輸入を規制したからだという。1990～1994年の5年間は、年10,000台以上まで増加し、1994年には13,893台を記録する。なお、1995年以降は、規制緩和措置として、日本自動車査定協会による中古車輸出前検査が不要になったため、図2にはその時点までの数値を掲載した。

B社をはじめとするスリランカ人企業家は、1995年に設立された日本中古車輸出業協同組合（以下、JUMVEA）の活動に積極的かつ継続的にかかわっている。パキスタン人やバングラデシュ人といった他の国籍の移民企業家が同業組合の活動にはあまりかかわりたがらないことは対照的である。同業組合への積極的参加もまた、スリランカ人企業家の特徴と言える。B社の話によると、JUMVEAの会議やイベントは2か月に1回のペースで開催されるが、仲間や日本人同業者にも会えるので、積極的に参加しているという。

この特徴について、かつてJUMVEA側は、ムスリムが大半を占めるパキスタン人やバングラデシュ人に比べ、スリランカ人企業家は仏教徒が多いので、日本企業と協力関係を築きやすいのではないかと説明していた。しかしながら、その数年後には、ムスリムのスリランカ人もJUMVEAの活動に参加し始めたことから、スリランカ人企業家の特徴を宗教だけで説明することはできない。

2.3 スリランカのモータリゼーション

スリランカ自動車交通局（Department of Motor Traffic）の資料によれば、乗用車（表1ではMotor Cars（自動車）と表記されている）の新規登録台数は2015年に10万台を初め

表1 スリランカの自動車新規登録台数

Year	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Motor Cars	22,603	20,237	5,762	23,072	57,886	31,546	28,380	38,780	105,628	45,172	39,182	80,742
Motor Tricycle	43,068	44,804	37,364	85,648	138,426	98,815	83,673	79,038	129,547	56,945	23,537	20,003
Motor Cycles	182,508	155,952	135,421	204,811	253,331	192,284	169,280	272,885	370,889	340,129	344,380	338,433
Buses	2,637	1,180	739	2,491	4,248	3,095	1,805	3,851	4,140	2,685	3,331	2,963
Dual purpose vehicles	5,193	2,856	1,280	11,712	33,518	37,397	24,603	20,799	39,456	26,887	16,742	17,116
Motor Lorries	18,408	14,038	8,225	11,845	14,818	12,266	5,872	5,121	6,602	7,229	11,432	8,914
Land Vehicles-Tractors	21,346	24,357	13,951	17,363	20,073	18,450	10,772	7,070	10,517	10,285	8,821	7,459
Land Vehicles-Trailers	2,129	1,775	1,333	2,301	3,121	3,442	2,266	2,012	2,128	3,996	4,228	3,063
Quadricycle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	645
Motor Home	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Total	297,892	265,199	204,075	359,243	525,421	397,295	326,651	429,566	668,907	493,328	451,653	479,340

出典：Sri Lanka Department of Motor Traffic(スリランカ自動車交通局)より筆者作成

注：車種を和訳すると理解しづらくなるので、英語のまま掲載した。日本貿易振興機構貿易投資相談課コロンボ事務所(2016)は、1～8項目までを以下のよう
に和訳している。上から順に、自動車、三輪自動車、二輪自動車、バス、二重目的車、大型トラック、陸上車-トラクター、陸上車-トレーラー。9
と10項目については、四輪車、キャンピングカーと和訳できる。

て超えた。同年はその他のカテゴリーでも最多を記録しており、合計で約67万台が新規登録された(表1)。

また、スリランカの自動車保有台数は、2018年に乗用車(Motor Cars)が約84万台となり、その他のカテゴリーを合計すると約773万台になっている(表2)。

表2 スリランカの自動車保有台数

Year	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Motor Cars	361,211	381,448	387,210	410,282	468,168	499,714	528,094	566,874	672,502	717,674	756,856	837,636
Motor Tricycle	361,727	406,531	443,895	529,543	667,969	766,784	850,457	929,495	1,059,042	1,115,987	1,139,524	1,159,158
Motor Cycles	1,604,648	1,760,600	1,896,021	2,100,832	2,354,163	2,546,447	2,715,727	2,988,612	3,359,501	3,699,630	4,044,010	4,383,182
Buses	79,870	81,050	81,789	84,280	88,528	91,623	93,428	97,279	101,419	104,104	107,435	110,392
Dual purpose vehicles	193,380	196,236	197,516	209,228	242,746	280,143	304,746	325,545	365,001	391,888	408,630	425,895
Motor Lorries	262,584	276,622	284,847	296,692	311,510	323,776	329,648	334,769	341,911	349,474	352,275	361,294
Land Vehicles-Tractors	221,326	245,683	259,683	276,997	297,070	315,520	326,292	333,362	343,339	353,624	362,445	369,948
Land Vehicles-Trailers	41,048	42,823	44,156	46,457	49,578	53,020	55,286	57,298	59,426	63,088	75,947	78,841
Quadricycle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	645
Motor Home	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Total	3,125,794	3,390,993	3,595,117	3,954,311	4,479,732	4,877,027	5,203,678	5,633,234	6,302,141	6,795,469	7,247,122	7,727,411

出典：Sri Lanka Department of Motor Traffic(スリランカ自動車交通局)より筆者作成

注：車種を和訳すると理解しづらくなるので、英語のまま掲載した。日本貿易振興機構貿易投資相談課コロンボ事務所(2016)は、1～8項目までを以下のよう
に和訳している。上から順に、自動車、三輪自動車、二輪自動車、バス、二重目的車、大型トラック、陸上車-トラクター、陸上車-トレーラー。9
と10項目については、四輪車、キャンピングカーと和訳できる。

1人当たりGDPが3,000ドルを超えるとモータリゼーションが起こり始める、と経験的に言われる(塩地2016)。世界銀行のデータベースによると、スリランカにおける1人当たりGDPは、2010～2011年の間に3,000ドルを超えた¹⁸。表2を見ると、この2010～2011年の間で、スリランカの自動車保有台数は高い前年比増加率を示している。したがって、スリランカにおいても、この時点でモータリゼーションが到来したと捉えることができよう。

他方で、2014～2015年の間にも、高い前年比増加率が見て取れる。スリランカの自動車保有台数は逡増しているが、自動車新規登録台数は変動が大きい。結論を先取りして言えば、この背景にあるのが第3節で取り上げる中古車輸入規制である。

3. 中古車・中古輸入部品市場の現状

3.1 中古車輸入規制の変遷と中古車輸入量

中村（1994）は、当時のスリランカの自動車の9割以上が日本車であり、かつその大半が中古車であると指摘していた。スリランカでは、現地企業が中国車などのノックダウン生産をわずかにしているのみである（日本貿易振興機構貿易投資相談課コロボ事務所2016）。自動車メーカーや生産工場を持たないため、自動車は輸入するしかない。自動車の販売構成は、新車3割、中古車7割であり、中古車の大半は日本からの輸入と言われる（『日刊自動車新聞』2014年10月22日）。スリランカで日本製中古車が多い理由については、旧英領植民地であり、日本と同じ左車線・右ハンドル車を使用しているうえ、政府が輸入車を右ハンドルに限定しているからであると説明される¹⁹。

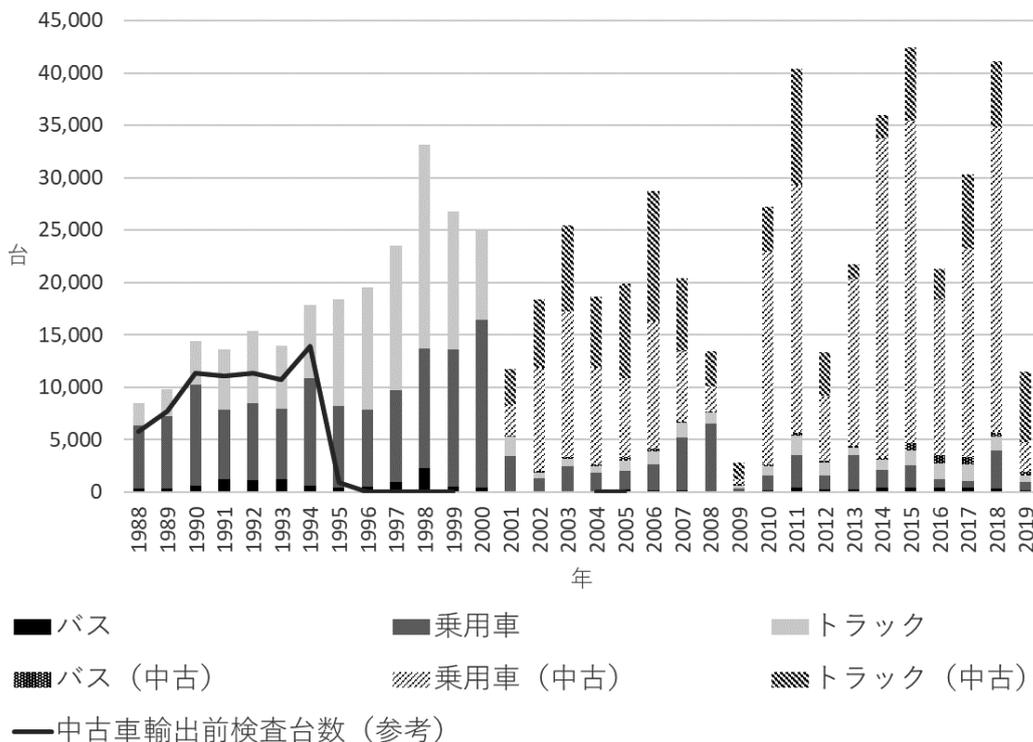


図3 日本からスリランカ向けの自動車（新車および中古車）輸出台数の推移

出典：財務省貿易統計および日本自動車査定協会資料より筆者作成

注：日本の貿易統計では2001年4月から中古車区分が始まったので、2000年までは新車および中古車の合計台数を、2001年以降は新車台数と中古車台数を別に示す。2001年については、3月までの新車および中古車の合計台数と、4月以降の新車台数を合算している。

日本からスリランカ向けの自動車（新車および中古車）輸出台数の推移（図3）を見てみよう。日本の貿易統計では2001年4月から中古車区分が始まったので、2000年までは新車および中古車の合計台数を、2001年以降は新車台数と中古車台数を別に示す。

図3を見ると、中古車輸出前検査が実施されていた1994年までは、自動車輸出台数と輸出前検査台数の推移がほぼ一致している。このことから、1995～2001年の自動車輸出台数の大部分も中古車であった可能性が高いと推測される。1990年代の自動車輸出台数の頂点は1998年であり、内戦期間中も中古車貿易取引が継続されていたことが分かる。2000年代は、2001年に1度目の大きな落ち込みが見られるが、2006年にかけて持ち直す。そして2009年には、2度目の大きな落ち込みが見られる。リーマンショックおよび内戦終結後の2010年代は、輸出台数の急増（2011、2015、2018年）と急減（2012、2016、2019年）を3度繰り返す。これは市場の需給バランスではなく、スリランカ政府の中古車輸入規制によるものと理解されている。

スリランカの法律や規制は、旧宗主国のイギリス慣習法を踏襲しているため、毎年のように変更が行われる。この変更は毎年11月中旬に公表されることが多いので、中古車市場の動向も毎年11月に大きく変わるといえる²⁰。ここでは、リーマンショックおよび内戦終結後である2010年以降の中古車輸入規制の動向を整理する（表3）。

表3 スリランカ中古車輸入規制の変遷

西暦	主な中古車輸入規制の変更
2010年	自動車輸入に課す物品税の引き下げ
2012年	自動車輸入に課す物品税の引き上げ、輸入可能な中古車の車齢変更
2014年	小型車の自動車輸入に課す物品税の引き下げ
2015年	優遇税率が適用されていたHVを中心に2度の関税引き上げ
2016年	税率を改定し中型以上のHVの税率を引き上げ、小型HVやEV税率を一時的に引き下げ
2017年	従価税を廃止して排気量別に統一、小型車を実質減税
2018年	国会議員および上級公務員の自動車個人輸入を対象とした優遇税率輸入スキームの一時停止と小型HVに対する増税
2019年	新税でHVを一律20%の増税、EVの税率は据え置き
2020年	中央銀行が自動車等の輸入に関する信用状の開設を停止

出典：現地にて収集したデータおよび本稿の参考文献に記載した各種資料より筆者作成

表3を図3と照らし合わせると、中古車輸入規制の動向（表3）に影響を受け、スリランカ向け中古車輸出台数（図3）が大きく変動していることが明白である。

また、2010～2019年の中古車輸出単価（表4）を見ると、スリランカ向けの単価が相当高いことも分かる。中古車輸出金額の推移（表5）を見ると、2015年と2018年は輸出金額で世界トップだった。中古車輸出台数の推移（表6）と併せてみると、やはり輸出単価が高いことがわかる。これは、単価が高く高級車であるHVやEVの輸出が多いこと、年式規制が2年以内と厳しいため、結果的に高額な「新古車²¹」の流通が多くを占めることを反

表4 2010～2019年の中古車輸出台数上位30カ国の輸出単価

順位	国名	単価（千円）	輸出台数（台）
1	マレーシア	2,439	228,963
2	シンガポール	2,208	103,422
3	香港	1,458	101,425
4	スリランカ	1,382	355,665
5	タイ	1,286	111,310
6	バングラデシュ	1,117	225,783
7	モーリシャス	924	62,624
8	フィリピン	856	307,297
9	パキスタン	779	437,191
10	トリニダード・トバゴ	697	105,875
11	ジャマイカ	611	177,641
12	ケニア	611	627,249
13	ロシア	577	1,038,846
14	キプロス	556	69,485
15	ガイアナ	512	65,997
16	ミャンマー	486	939,586
17	スリナム	467	109,599
18	ニュージーランド	449	1,004,408
19	ウガンダ	395	252,031
20	モンゴル	378	385,079
21	モザンビーク	348	134,925
22	ザンビア	345	118,500
23	タンザニア	339	375,009
24	アラブ首長国連邦	301	1,196,419
25	チリ	244	765,291
26	アフガニスタン	228	67,417
27	グルジア	214	209,655
28	南アフリカ共和国	212	617,283
29	キルギス	209	135,495
30	ボツワナ	207	101,951

出典：財務省貿易統計より筆者作成

表5 2010~2019年の主要輸出国向け中古車輸出金額の推移 (単位: 億円)

国名	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
ロシア	605.0	659.3	773.7	1036.6	883.6	261.6	215.2	362.7	531.9	668.5
ケニア	231.2	191.1	210.1	360.3	430.4	558.1	405.6	460.8	496.5	490.4
ニュージーランド	250.5	247.5	269.6	446.8	569.3	586.0	541.6	603.2	534.2	465.4
アラブ首長国連邦	272.6	265.4	266.1	341.0	399.0	465.4	429.6	390.4	336.7	433.1
スリランカ	272.6	420.0	115.5	270.0	614.2	1005.4	370.4	558.0	918.9	368.9
モンゴル	59.8	120.5	104.0	142.5	153.0	144.9	110.7	160.5	237.9	220.3
タンザニア	81.9	70.4	76.8	109.6	141.3	158.6	132.7	142.2	179.2	179.3
チリ	192.7	165.1	134.4	199.9	204.5	189.4	183.5	213.6	216.0	169.8
ミャンマー	36.2	132.8	736.0	728.9	818.2	705.1	619.4	456.9	222.8	111.0
南アフリカ共和国	152.3	159.7	125.6	142.7	134.4	109.8	83.8	125.2	167.1	106.1
パキスタン	79.1	209.0	332.0	230.6	323.7	483.7	467.7	747.5	454.3	78.9

出典: 財務省貿易統計より筆者作成

注: 2010~2019年までの合計輸出台数上位11カ国について集計。2019年の輸出金額順で並べている。

表6 2010~2019年の主要輸出国向け中古車輸出台数の推移 (単位: 台)

国名	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
アラブ首長国連邦	86,600	80,644	87,789	98,820	112,826	136,212	150,999	144,320	126,704	171,505
ロシア	105,476	110,762	142,407	167,816	128,304	49,142	48,244	69,038	95,066	122,591
ニュージーランド	68,950	68,088	61,462	91,315	110,329	118,424	122,324	135,475	116,244	111,797
チリ	79,430	69,461	61,691	77,970	73,362	64,656	74,061	91,461	92,549	80,650
ケニア	50,730	39,225	44,662	61,386	67,050	77,449	57,126	73,914	77,262	78,445
ミャンマー	7,653	19,621	120,805	134,659	160,421	141,058	124,207	100,318	67,575	63,269
モンゴル	19,638	35,979	30,172	34,916	35,367	31,684	32,179	44,056	60,956	60,132
タンザニア	20,971	18,708	22,941	30,903	37,337	42,737	39,406	47,556	58,573	55,877
南アフリカ共和国	66,569	67,413	59,787	62,273	53,539	46,475	48,100	71,625	89,510	51,992
スリランカ	26,981	38,420	11,249	18,200	34,231	59,294	24,330	39,172	70,855	32,933
パキスタン	9,506	37,857	64,641	28,785	38,225	49,486	56,944	86,302	54,695	10,750

出典: 財務省貿易統計より筆者作成

注: 2010年~2019年までの合計輸出台数上位11カ国について集計。2019年の輸出金額順で並べている。

映している。

再び、表3を見てみよう。スリランカでは2009年5月の内戦終結後、2010年6月1日に自動車輸入に課す物品税が引き下げられた。それまで輸入抑制をしていた反動もあり、スリランカの中古車輸入が一気に増加した²²。これによって生じる交通渋滞や高まる燃料の需要を懸念した政府は、歳出削減にもつながる自動車輸入の抑制を目的に、2012年に自動車輸入にかかる物品税を引き上げた。1000cc以下のガソリン車の場合、物品税は38%から85%へと引き上げられた。さらに、VAT(付加価値税)、NBT(国家建設税)の課税額も増加させたため、結果として課税額の合計は、CIF(運賃保険料込み条件)価格²³の120%から200%にまで増えた。一方、同じ2012年に、HV車に対する関税優遇措置が導入された。同じく2012年に、中古車の車齢制限も何度か変更され、「HSコード87.03の自動車」(主に

乗用車)は、車齢制限が2年から1年に短縮された後、陳情を経て2年に戻った²⁴。

2014年の大統領選挙前には、商業車両と低排気量車(1000cc以下のガソリン車)について、200%から173%へ減税が行われ、両車種の輸入台数は再び増加した²⁵。2015年には、優遇税率が適用されていたHV中心に関税引き上げを2度実施した。さらに2016年にも税率を改定し、中型以上のHVの税率を引き上げた一方、小型HVとEVの税率を一時的に引き下げた²⁶。その結果、中古車輸入量は減少に転じる。

ところが、2017年には、過少申告が絶えなかった従価税を廃止し、排気量別に統一した。具体的には、排気量1300cc以下の車両の物品税は据え置く一方で、1301cc以上は引き上げた。さらに国会議員および上級公務員の自動車個人輸入を対象とした優遇税率輸入スキームを導入した。この結果、2018年は日本からの中古車輸入が再び急増する²⁷。特に、軽自動車が税制面で有利になったことから、需要が増えた。日本から輸出される軽自動車の実に3割弱がスリランカ向けであった。

ただし、優遇税率輸入スキームの対象者は約5,000人に上り、輸入後の転売・譲渡も可能だったことから、高関税が課せられる自動車輸入の抜け道とされ批判も多かった。さらに、IMF(国際通貨基金)の調査団がスリランカを訪問した際に、外貨準備高と税収入が当初目標を下回っている点を指摘したため、優遇税率輸入スキームは停止された。この停止措置はIMFの指摘に応える形で2018年9月末に発表された²⁸。スリランカ政府はIMF等に多額の債務を負っており、自動車貿易が安定的な税収であることも明白なため、政府はIMFの指摘を無視することができなかった。さらに2019年3月には新税が導入され、HVを一律20%の増税とする一方で、EVは据え置いた²⁹。

2020年に入り、新型コロナウイルスの影響により、この方向性はさらに推し進められた。2020年3月19日、スリランカ中央銀行は、自動車等の輸入に関する信用状(L/C)の開設を停止すると発表した。スリランカ政府は信用状以外での自動車貿易取引を認めていないため、信用状開設停止は、事実上の中古車輸入禁止を示す。当初は3ヶ月の予定だったが、その後延長され、さら商用車、二輪バイク、補修部品にまで適用対象が拡大している³⁰。

この政策の結果、直近の日本からスリランカ向け中古車輸出は図4に示すように、ほぼ止まっている。全世界向けにおいてもコロナ禍の影響が見られるが、スリランカの場合は、上記の政策による影響が大きい。なお、車両の輸入を制限した結果、車両輸入額は前年比48.2%減となり、輸入額全体も10.3%減となった。一方、輸出が0.4%増とわずかながら増えたことで、貿易赤字額は前年の103億4000万ドルから80億ドルに減少するといった効果が見られた(荒井2020)。

在日スリランカ自動車組合(Sri Lanka Automobile Association in Japan、SLAAJ)は、この輸入規制の背景には外貨準備高を減少させないよう強く求めるIMFの意向があると捉えており、スリランカ政府に一刻も早く規制を緩和するよう訴え続けている³¹。

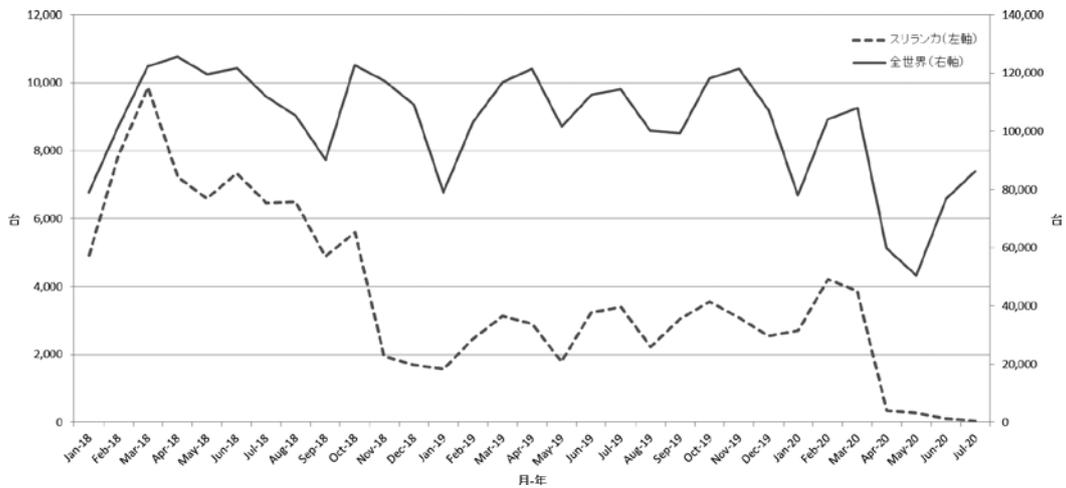


図4 日本からスリランカ向けおよび全世界向けの中古車輸出台数の推移 (月別、2018年1月～2020年7月)

出典：財務省貿易統計より筆者作成

3.2 中古車販売店の現状

前項の通り、スリランカのモータリゼーションの根幹を担う日本からスリランカ向けの中古車輸出や同国の中古車輸入は、毎年のように促進策と抑制策が入れ替わる中古車輸入規制の動向に多大な影響を受けている。こうした中で輸入・販売の担い手である中古車販売店や中古部品市場の現状について、2018年12月の現地調査から考察していく。

スリランカ全土には約600社のディーラーが展開している。業界団体も、The Automobile Association of Ceylon (AAC) とThe Vehicle Importers Association of Sri Lanka (VIASL) という2つが存在する。前者は約50社、後者は約400社から構成される。

AACにおける古参のディーラーはD社である。創業は1977年であり、この時点では輸入中古車販売のみであったが、その後、事業範囲を広げ、現在は、日本製新車やメルセデスベンツを扱っている。もっとも、現在でも、自社をスリランカにおける中古車輸入業者のリーディングカンパニーと位置付けており、中古車輸入・販売がメインビジネスである。地方も含めた全土7カ所に支店を持ち、月間約100台の中古車を販売している。顧客は同社ストックから買うことができるが、日本のオークションを利用した受注販売もしている。

支店ごとにストックする商品が異なっており、筆者らが訪問したコロombo市内ユニオンプレイスの店舗では高級車のみを扱っていた。トヨタのアジア戦略車「フォーチュナー」(インドネシア製)などの新車も並んでいたが、同社は正規代理店ではないため現地ディストリビュータからの調達となる。古都キャンディにも支店があるが、そこでは三菱を中心としたトラックを扱っている。他業種への展開も行っており、金融業にも参入している。

VIASLではE社が著名な古参企業である。創業は1978年、キャンディにヘッドオフィスを持ち、全土に16の支店を展開する。元々は補修部品(スペアパーツ)の輸入業者として創業したが、その後中古車輸入も始めた。インターネットの動画サイトYouTube上では

1980年代初頭、大量の中古車をストックする同社のヤードの様子が見られ、当時から、日本の中古車が現地で多く流通していたことがわかる³²。2018年12月現在、月間約400台を輸入・販売しており、これはスリランカ輸入中古車市場の10%に相当する。D社同様、E社も金融業への展開を行っている。顧客の3/4がローンでの購入であり、中古車販売業と金融業の信和性の高さがうかがえる。輸入中古車は日本製のみを取り扱っているが、中国メーカーの正規代理店ともなっており、事業範囲を拡大している。

日本車は「中古車」とはいつても、「新古車」販売が多い。これは前項で示した中古車輸入規制や税制上の理由のほかに、日系メーカーが正規代理店以外で新車を販売させない仕組み（商習慣）を作り、それを世界的に維持し続けてきたことが背景にある。スリランカでは、日系メーカーの新車も販売されているが、その大半はタイを中心とする東南アジアで生産された車である。一方、スリランカの消費者の間には「日本で生産され、日本を走った車」の方が、東南アジアの同系列工場で生産された新車よりも品質が高いという認識があるため、日本発の「新古車」が好まれる傾向にある。その結果、「新車3割、中古車7割」という構成につながったと考えられる（『日刊自動車新聞』2014年10月22日）。

スリランカ市場に入ってくる日本製中古車は、スペースが手狭なことからコロombo港には入らない。直線距離で約170km南東に位置するハンバントタ港が中古車輸入の拠点となっており、そこからキャリアカーで国内各地に輸送する³³。また、中古車であっても、機能性部品は品質保証の対象になり、スリランカ政府は3年または10万kmの保証を義務付けている。そのため、日本での輸出前検査に加えて、ディーラーによっては機能性部品となるエンジン・ギア、HVシステムなどを検査した後に、顧客に販売するところもある。

3.3 自動車整備工場におけるHV車バッテリーの補修・修理

最近の中古車市場の課題として、HV車の普及に伴うバッテリーの補修・修理需要への対応が挙げられる。正規ディーラーに修理を持ち込むことは可能であるが、極めて高額になる。そのため、独自にHVバッテリーやモジュール、セルの修理・交換を行っている企業が5社程度ある。これらの企業では、一例として、車両からHVバッテリーの取り外し、バッテリークーリングブローの清掃、バスパーモジュールのカーボン除去、電圧検査、不備があればモジュール交換、プログラミング検査を実施している。トヨタ「アクア」の場合、バッテリーのモジュール交換を5,000円弱でできるという。交換したモジュールは保管され、補修して再使用する。ただし、プログラミング等、補修技術の詳細は公開されていないため、現地エンジニアは自ら追究するしかない。訪問調査したF社を例にすると、修理できる台数は月間でも数台とのことである。このように、HV車が輸出されても、アフターサービス需要に十分応えることができないという限界がみられる。

3.4 中古部品市場の現状

日本製中古車市場の拡大を追いかけるように、日本製中古部品市場もまた1970年代末期

から発達してきた。中古部品は「供給制約」や「情報の非対称性」を有する財であり、市場では、「品揃えの深度」を上げ、顧客が求める中古部品の「ヒット率」（適切な部品が見つかる確率）を上げること、相対での取引の重要性が高いこと、等の理由によって、集積利益が発生する（浅妻2014）。そのため、日本やアジア各国で多くの「中古部品商店街」が存在する。スリランカのコロンボ市近郊においても「パンチカワッタ（Panchikawatta）」と「ヌゲゴダ（Nugegoda）」の2つの大きな「商店街」がある（図5）。

パンチカワッタ市場は都心に近く、中古・新品部品が混在した小規模店舗が密集する市場であり、現地最古とされる。3階建てのビルが、メインストリート沿い、約600mにわたって並んでいる（図6）。正確な数値は不明であるが、約500～1,000店舗が入居しており、更にそのうちの1/5ほどが中古部品を扱っているとされる。

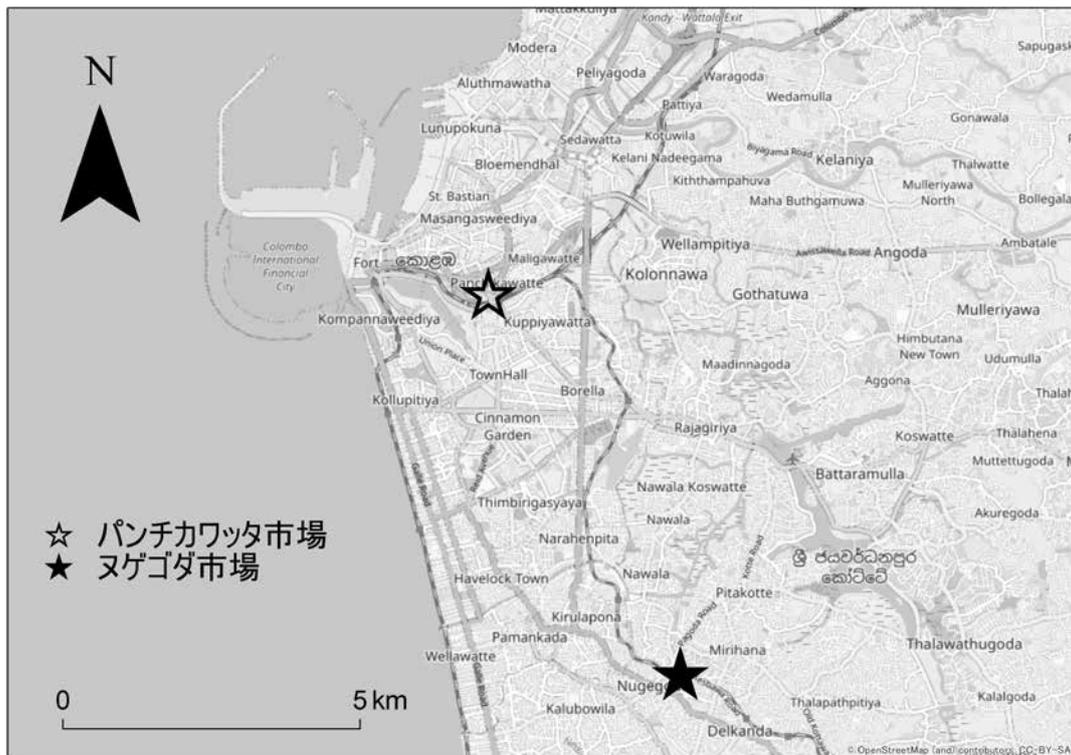


図5 コロンボ市と中古部品市場の位置

出典：筆者作成

店舗の規模は、幅が数メートル、奥行きも短く、極めて小さいものが多い。日本国内との比較では、「自動車部品店」としては、到底成立しえない規模のようにも思われる。しかし、中古部品市場は往々にして専門分野に特化することで、特定部品の分厚い在庫を用意し、「品揃えの深度」によりヒット率を高めることが一つのビジネスモデルとなっている。現地でも、ブレーキ関係のみに特化したディーラー、ミラーとインパネ関係の部品に特化したディーラー、などと棲み分けがなされている。あらゆるメーカーの部品を扱うため、

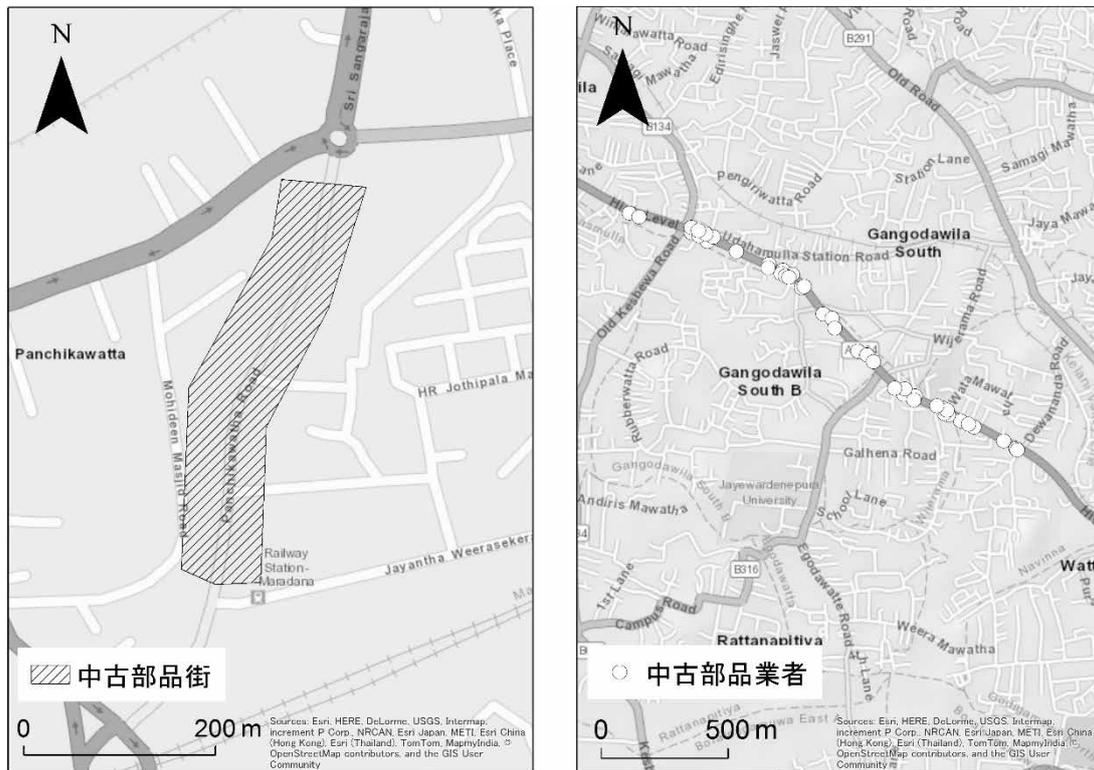


図6 パンチカワッタ市場（左）とヌゲゴダ市場（右）における業者の立地状況
 出典：筆者作成

メーカーごとに整理してストックすることも重要である。そのような形態で、集積利益が顕在化している地域では、自らが必要とする部品を調達するために当該地域での取引が選択され、一定の需要が形成される。もっとも中古部品街を形成するこれらの業者は、海外の業者とのつながり、輸入ノウハウ、それに伴う人員、リードタイム³⁴に伴う資金力などを有しておらず、自ら輸入販売することはできない。そのため、現地ディストリビュータから中古部品を購入し、顧客である整備業者に販売している。

ここに立地する企業であるG社の事業実態を紹介する。1993年に開業し、狭い路地に面するビルの1階で社長夫妻が経営している。中古部品のうち、特にミラー、インパネ関係等ボディパーツを扱っている。店舗は間口が目視で4～5メートル、奥行きもなく、こぢんまりとしているが、棚はメーカーごとに整理されている。ディストリビュータから商品を仕入れており、主たる顧客は自動車修理業者である。狭隘な地区ということもあり、商品の発送には自動三輪車（Motor Tricycle）を利用している。現状では、小規模な店舗であるが、社長の父親は中古部品の輸入・販売業者兼ディストリビュータであった。その会社から独立し、その際に一部の顧客も父の会社から引き継いだ。店舗は小さいながら、修理事業を別店舗で行っており、むしろそちらの方が主要事業なのではないかと推測される。

もう一カ所のヌゲゴダ市場にはディストリビュータとしての機能を持つ業者が集積している（図6）。コロombo市の都心から10km弱、南に位置している（図5）。2000年代半ば

には成立していたとされる。約100件の大規模な店舗が並んでおり、流通量という点では、同国の最大拠点である。市場全体として相当の「品揃えの深度」を有しているといつてよい。

ここでは大手輸入業者2件に訪問調査を行った。そのうちのH社を紹介する。同社は、スリランカに9つ、うちコロombo市内に5つの支店を持つ企業である。40フィートコンテナを月5～6本輸入している。輸入元は、茨城県坂東市である。中古部品は自動車解体業者から発生するが、日本では、外国人が解体業者を経営したり、日系の解体業者に外国人バイヤーが駐在したりすることによって、中古部品を調達している(浅妻他2017)。同社も、茨城に親族が駐在し、中古部品の調達、輸出業務を行っている。解体業の許可も得ており、自ら部品を生産していると思われる。

同社は、店舗によって商材を変えている。特定部品について相当の在庫量を持つことにより「ヒット率」を高めている。顧客は修理工場、保険会社、一般のドライバーである。修理工場や保険会社は修理のために安価な部品を調達でき、負担を軽減することができる。一方で、スリランカでは、国内での事故発生時には、バンパーなどの外装部品とは異なり、サスペンションなどの足回り部品は保険の対象外になるという。一般のドライバーは、保険が利かないこれらの部品を買いに来るときに、この市場を利用するようだ。

ヌゲゴダ市場には、このようなディーラーが集まることによって、修理業者などの顧客が集中し、このことが、H社のような輸入・販売業者兼ディストリビュータにとっての立地のメリットとなっている。この場所から、各ディーラーが有する支店や、パンチカワッタ市場等のディーラーに部品を卸すというのが現地での中古部品の基本商流である。

なお、訪問した同社店舗は、主に1990年代、古いものでは1980年代と思しき部品で占められており、スリランカ社会では1980～1990年代当時の日本車がまだ大量に保有されていることが推測された。スリランカの自動車リユース市場は、低所得者向けに1980～90年代の車両と部品を残しつつ、高所得者向けに2010年代の電動車を集中的に導入したアンバランスな構造となっている可能性が高い。

また、他国においては、中古部品商店街が中継貿易市場の機能を持ち、外国人バイヤーが来訪するケースも多々見られるが(たとえば浅妻・岡本2012)、コロombo市近郊の2つの市場はそのような機能を果たしていないことが確認された。スリランカの地政学的優位性を前提とすれば、やや意外な結果であったが、26年間続いた内戦の歴史を考えれば、致し方ないことも知れない。

4. 結論と課題

本稿の結論と課題として、以下の3点を示す。第一に、中古車輸入規制の帰結として形成されたスリランカの中古車市場に関する知見である。本研究では、自動車リユースの歴史が長いにもかかわらず、学術的な研究蓄積がほとんどないスリランカについて、まず経済概況とモータリゼーションを概観した。スリランカにおいてはモータリゼーションが到

来し自動車保有台数は逡増しているが、自動車新規登録台数は変動が大きいことを明らかにした。この要因である中古車輸入規制について考察し、頻繁に変更される中古車輸入規制の動向に中古車輸入が多大な影響を受けていることを確認した。輸入規制の主要な構成要素である①車齢2年以内という厳しい年式制限、②HVやEVといった電動車の優遇政策、③排気量ベースの税制に起因した低排気量車優遇政策を反映し、スリランカは他国では類を見ない高価格帯の高級車である「新古車」流通の巨大市場となった。

とりわけ、HVやEVといった電動車の優遇政策は注目すべき特徴であると言えよう。日本では、2020年12月に経済産業省が、2030年代半ばまでに日本国内の新車販売を全てHVやEVなどの電動車に切り替え、ガソリン車の販売をなくす方針を示した（『日本経済新聞』2020年12月3日）³⁵。日本の環境政策が先進諸国におくれを取っていると指摘されてきたことを鑑みると、途上国にもかかわらずHVやEVを優遇し続けてきたスリランカ政府の姿勢は、環境に配慮した（environmentally conscious）先端的事例のようにも見える。

事実、国連環境計画（UNEP2020）は、ヨーロッパ、米国、日本から中古車を輸入する146カ国対象に調査した結果、一人当たりのHVとEVの数が世界で最も多い国としてスリランカを取り上げ、環境に配慮した中古車輸入規制を取ってきたことを高く評価している。また、非正規ディーラーが輸入するHVとEVの中古車の占める割合が高い点についても、今後の途上国の中古車貿易の手本になるだろうと指摘する。

しかしながら、現実はいくら甘くないだろう。EVやHVの環境性能がいくら高くても、その車をメンテナンスできる技術と部品供給網のそろった状況が整わなければ意味が無いからである。EVやHVといった電動車の普及と、その環境性能が発揮される条件が整うことは別問題である。本来、電動車はメンテナンスの技術や部品供給網とセットで送り出されるべきであるが、現地調査では、HVシステムについて、正規ディーラーを通じた補修用純正部品の供給は価格面で難しく、より安価なサービス提供が求められていた。特に、サードパーティ³⁶による現地でのバッテリー回収、補修、リコンディションでの販売が行われていた。HV用の診断装置（スキャンツール）など、整備業向けの需要が今度も増加することは明らかなので、それに対応できるメンテナンスや技術を整えることが急務である。

日本の業界誌では、HVやEVといった電動車が日本から海外へ流出する現象を、レアメタルの資源確保という観点から社会問題化する論調もある。しかしながら、スリランカ政府のように「環境への配慮」を掲げて貿易をコントロールする事例は、モンゴルやフィジーなど他の国でもすでに確認されており、今後もこの事象は続くと思われる。そうであるならば、次の課題は、HVやEVが輸出先の現地社会でどのように使用され、どこに課題があるのかを具体的に検証することであろう。スリランカの事例では、電動車ばかり輸入しても、現地の整備業者がアフターサービス需要に十分応えることができないという限界がみられた。故障後に廃棄されるHVバッテリーの回収問題も未解明のままであることから、継続的な現地調査が求められる。

第二にスリランカの中古部品市場に関する知見である。スリランカの現地調査では、

1980～1990年代当時の日本車がまだ大量に保有されていることが推測された。スリランカの自動車リユース市場は、低所得者向けに1980～90年代の車両と部品を残しつつ、高所得者向けに2010年代の電動車を積極的に導入したアンバランスな構造となっている可能性が高い。

中古部品のローカル市場については、他国と同様、都市部の市場の狭隘化により、郊外へのシフトが進んだと推察される。資本規模の大きい郊外立地店舗が輸入・販売業者兼ディストリビュータとしての役割を果たしている。現地調査では、大手輸入業者は2件とも日本に支店を有していた。スリランカにおいても、中古車への需要が増大する限り、中古部品市場も拡大していくことが想定される。ただし、高年式の部品は日本国内で取り扱われるケースが多いため、スリランカ向けの部品供給が追い付かなくなる可能性が高い。スリランカ側では、サードパーティへの需要がさらに高まる可能性がある。中古部品のローカル市場の状況は、中古車のメンテナンスや技術と直結する問題であるため、今後もその動向を追う必要がある。

次に中古部品のグローバル市場という点から見ると、スリランカは、地理的には、世界市場をもにらんだビジネスを展開しうる好立地にある。しかしながら2018年現在、中古車、中古部品とも、現地ユーザー、現地整備業者が対象のローカル市場にとどまっている。2018年の現地調査は、地域的にも件数的にも限定的なものであったため、中古車、中古部品とも市場の成り立ち、内戦の影響や現在の流通構造について未解明な部分が多い。今後の課題としては、コロンボ港やハンバントタ港にすでに整備されているフリートレードゾーンの活用、港湾の24時間利用のような運用面の効率化、貿易手続きの簡略化といった港湾のソフト面の改善など、港湾整備の動向について調査を継続する必要がある。スリランカ市場は、中古部品供給地点である日本にとって更に重要な市場ともなり得ることから、今後も注視していきたい。

第三にスリランカの中古車・中古部品市場の担い手に関する知見である。筆者らは、これまで南アジア系（パキスタン人、アフガニスタン人）、東南アジアの華人（マレーシア人、ミャンマー人、タイ人）、ロシア人などの中古車・中古部品貿易業の担い手に関する調査を続けてきた。そうした先行研究と比較すると、スリランカ人企業家にはいくつかの特徴が見られた。一つ目は、金融業、観光業、不動産業等の他業種に多角的に展開する点である。この経営の多角化は、市場がスリランカ国内に限定されてきたことにも起因すると推測される。スリランカは地理的にインドに近いこともあり、他の製品では中継貿易が盛んに行われている。しかしながら、中古車や中古部品に関しては中継貿易とはなっていないからである。また、先行研究で取り上げた他国の企業家は、自国が政治的にも経済的にも不安定なため、グローバル市場への投資でリスク分散することが多かった。それに対し、スリランカ人企業家は、自国が順調に経済発展を遂げていることから、自国内で経営を多角化させる方法でもリスク分散できた。これは、スリランカ人企業家の比較的恵まれた側面とも言えるだろう。二つ目は、日本企業との取引を長年継続してきたスリランカ人企業

家が多いことである。これは、スリランカ政府が自動車貿易を信用状取引に限定してきた結果と推察される。スリランカ人企業家が、日本中古車輸出業協同組合の活動に積極的に参加してきたのも、そうした事情があったからかも知れない。三つ目に、駐日スリランカ大使館が、「在日スリランカ協会」という官製の同郷団体を内部で組織化し、さらに中古車貿易業においても「在日スリランカ自動車組合」という同業者団体を組織化した点である。とりわけ「在日スリランカ自動車組合」は、スリランカ人企業家のコミュニティにおいて大きな力を発揮しており、輸入規制強化を推し進めるスリランカ政府に対抗するロビイング活動でも注目される。

今後の課題としては、担い手の民族的・宗教的特徴の問題が残されている。他国の例では、中古車と中古部品を取り扱う民族集団が異なることや市場の棲み分けが確認されている。スリランカにおいては、そうした民族集団による違いは見られないと説明を受けた³⁷。一方、1980～1990年代の京都府八幡市の中古部品貿易業においては、シンハラ人とムスリムが多く、タミル人はいないという民族的偏りが指摘されており、その出身地もクルネーガラ地方とその周辺に限られていたという（中村1994）。2018年の国内及び現地調査においても、インタビュー調査対象者は、シンハラ人とムスリムのみであったが、その出身地や宗教まで深く質問することはできなかった。担い手の特徴についても、今後も調査を継続していく必要があるだろう。

2020年にはCOVID-19の影響を受け、世界中で人やモノの流れが遮断された。スリランカ人企業家を例として挙げるまでもないが、中古車や中古部品貿易に従事することで日本とスリランカの間には人の往来が生まれ、貿易を通じて両国の関係が維持されてきた側面があることを改めて確認しておきたい。COVID-19の感染拡大が終息し、人やモノの流れが再開した暁には、本研究において残された諸課題に改めて取り組みたいと考えている。

※本研究は、日本学術振興会科学研究費15K03837、16H05687、19H01385、アジア経済研究所「中古品の国際貿易」研究会研究費による研究成果の一部である。日本国内及びスリランカでの現地調査においては、多数の方からお話を伺った。また、現地調査の実施に当たっては、日本中古車輸出業協同組合（JUMVEA、佐藤博理事長）から、Wasana Trading Lanka社・マネージャーLalith Mendis氏を現地コーディネーターとして紹介して頂いた。ここに記して、感謝の意を表す。

参考文献

- 浅妻裕、2014「自動車中古部品の国際リユースと地域的集積——バンコクの市場を事例に」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、pp173-198
- 浅妻裕・岡本勝規、2012「自動車中古部品産業の地域的集積に関する考察——シャルジャ首長国を事例として」『開発論集（北海学園大学開発研究所）』90、pp 69-83
- 浅妻裕・佐々木創・岡本勝規、2020「ミャンマーにおける自動車リユース市場の形成と展開」『経済論集

- (北海学園大学経済学部)』67(4)、pp27-53
- 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
- 荒井悦代、2020「同時多発テロ後の大統領選挙でゴタバヤが当選——2019年のスリランカ」『アジア動向年報 2020年版』日本貿易振興機構アジア経済研究所、pp521-544
- 石川和男、2020「スリランカ社会の変容と自動車社会の到来——内戦終結後の自動車社会への透視図」『アジア市場経済学会年報』23、pp1-11
- 岡本勝規、2017「中古車の仕入れと輸出」浅妻裕・福田友子・外川健一・岡本勝規『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
- 小島道一編、2014『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
- 塩地洋、2016「新興国におけるモータリゼーションの析出方法——標準保有台数とSカーブを指標として」『アジア経営研究』22、pp45-58
- 杉本良男・高桑史子・鈴木晋介編、2013『スリランカを知るための58章』明石書店
- 中村尚司、1994「自動車解体業とスリランカの出稼ぎ労働者」中村尚司・河村能夫編『アジアからみるアジアをみる——外国人労働者と海外投資』阿吽社
- 日本自動車査定協会、1992『中古車輸出参考資料集——主要仕向国の自動車事情と中古車輸出手続案内』
- 日本自動車査定協会、1996『三十年の歩み』クリエイティブファイブ
- 日本貿易振興機構貿易投資相談課コロombo事務所、2016『スリランカにおける自動車輸入制度、手続きおよび関連事項に関する調査(2015年度海外制度調査)』
- 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』福村出版
- 福田友子、2014「国際リユースとエスニック・ビジネス——中古車・中古部品貿易における南アジア系移民企業家」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
- United Nations Environment Programme(UNEP), 2020, "Global Trade in Used Vehicles Report," UNEP

注)

- 1 主な関連業績として、浅妻・佐々木・岡本(2020)、浅妻・福田・外川・岡本(2017)、小島編(2014)、浅妻・岡本(2012)、福田(2012)などがある。
- 2 わずかな例外として、学術論文に中村(1994)がある。また業界関連資料として、日本自動車査定協会(1992)等がある。
- 3 2013年12月4日のB社聞き取り。
- 4 「ディストリビュータ」とは、卸売業者や販売代理店を指す。本稿においては、現地(スリランカ側)に比較的規模の大きな拠点を持ち、日本から輸入した中古車や中古部品を現地の小売業者に卸売販売する業者を指す。
- 5 https://www.jetro.go.jp/world/asia/lk/basic_01.html(2020年10月14日取得)
- 6 https://www.jetro.go.jp/world/asia/lk/basic_01.html(2020年10月14日取得)
- 7 2018年12月17日のJETROコロombo事務所への聞き取り。
- 8 日本経済新聞、2018年12月17日。
- 9 2018年10月29日のB社聞き取り。
- 10 2018年10月29日のA社聞き取り。日本自動車査定協会(1996)によると、パキスタン向けの中古車検査台数は、1978年の25,058台から1979年に50台へと激減している。これは、パキスタン側の突然の

スリランカにおける自動車リユース市場の現状と課題

輸入規制強化によるものであった（福田2012）。

- 11 当時のA社は、仕向先の取引相手を開拓するため、中古車輸入の需要のある国に積極的に出張していた。南米チリのイキケ港など、他の地域でもこの商談スタイルを踏襲していたという（2018年10月29日のA社聞き取り）。
- 12 日本自動車査定協会（1992）もまた、スリランカではトヨタ車の人気が高いと記している。
- 13 「信用状」（L/C）とは、輸入側と輸出側の双方が銀行を介して決済する取引のことであり、業者間が直接決済を行う方法に比べてリスクを軽減できる仕組みである。輸入業者が現地銀行に信用状の開設を依頼するところから手続きが始まる。なお、中古車貿易の信用状決済については、岡本（2017）が詳しい。
- 14 2018年10月29日のA社聞き取り。中古車輸入に関して、政府が信用状取引のみしか認めていないのは、バングラデシュも同様である。
- 15 2018年10月30日のX社聞き取り。
- 16 元々はイギリスに留学したかったが、父親が日本人と商取引をしていたので、子どもの頃から日本に馴染みがあり、留学先も日本に決めたという（2018年10月29日のB社聞き取り）。
- 17 2018年10月30日のC社聞き取り。
- 18 世界銀行のデータベース“World Development Indicators”を使ってデータを入手した。
- 19 <https://response.jp/article/2015/12/29/266971.html> (2020年10月14日取得)
- 20 2018年10月29日のY社聞き取り。
- 21 「新古車」とは、自動車業界用語であり、中古車と新車の中間の「未使用車」を指す。たとえば、試乗車や展示車として新車登録され、走行距離も少ない車を指すことが多い。
- 22 <https://response.jp/article/2015/12/29/266971.html> (2020年10月14日取得)
- 23 CIF(運賃保険料込み条件) 価格とは、車両価格に加えて、運賃や保険料も含めた金額を指す貿易用語。
- 24 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2012/05/4fab14ded5610.html> (2020年10月14日取得)
- 25 <https://response.jp/article/2015/12/29/266971.html> (2020年10月14日取得)
- 26 NNA ASIA「電動化の波、新興国にもじわり 日本からの中古車輸出」2017年8月30日配信記事。
- 27 NNA ASIA「トヨタ中古店で『新車』販売 スリランカ、日本製が人気」2019年2月22日配信記事。
- 28 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/10/2c9de73c1e17fae9.html> (2020年10月14日取得)
- 29 NNA ASIA「パキスタンが中古車輸入規制 スリランカは増税、日本に影響も」2019年3月26日配信記事。
- 30 JETROビジネス短信、2020年4月30日、6月30日、8月31日。
- 31 2020年12月10日、B社社長がFacebook上で紹介した現地ニュース動画（ADA Derana News）より。
- 32 “Sri lankan old tv commercials Indra traders”と検索すると見られる。
- 33 スリランカ政府は、2012年に自動車輸入をハンバントタ港に限定した（『日刊自動車新聞』2014年10月29日）。
- 34 「リードタイム」とは、物流業界の専門用語。一般的に商品の発注から納品に至るまでの生産や輸送などにかかる時間のことを指す。
- 35 https://www.nikkei.com/article/DGXMZO66935550T01C20A2MM0000?n_cid=
- 36 「サードパーティ」とは、日本のビジネス用語であり、メーカーと消費者以外の第三者を指す。メーカー系列の製品が「純正品」と呼ばれるのに対し、それ以外の企業の製品は「サードパーティ製品」と呼ばれる。
- 37 たとえば、2018年10月29日のB社聞き取り。