第５章　付録１　参考資料　日本港湾協会研究助成金報告書

文責　富山高等専門学校国際ビジネス学科　岡本勝規
北海学園大学経済学部　浅妻裕
千葉大学大学院人文社会科学研究科　福田友子

【研究テーマ】

環日本海地域の港湾活性化に向けた対ロシア輸出入業者の業態転換に関する研究

【研究成果　要旨】

日本海を挟んだ中古車貿易は、日本の日本海沿岸に中古車輸出販売業者、対岸のロシア極東に中古車輸入販売業者が存在し、その両岸の業者が結びつくことで成立している。リーマンショック及びロシア政府による輸入関税率引き上げ後の中古車輸出不振に伴って、業者の業態変更は中古車貿易関連の報告などで若干言及されてきたところであるが、両岸の業者に渡って調査し、それをまとめた例はなかった。今回、一定の期間内に両岸の業者の業態変更を調査し、その傾向が得られたことにより、業態変更の今後の方向性がより正確に把握できたと考える。これは今後の日本海側諸港の物流政策を考える上で有益な情報となろう。

また、日本海沿岸に中古車輸出販売業者、ＵＡＥの中古車中継貿易業者への調査により、アフリカ・中東方面への仕向地の拡大は、パキスタン人業者の全体に共通した傾向であり、ムスリムのビジネス・ネットワークに乗って果たされたことも確認できた。日本海側諸港は現在、このネットワークを活用できる状態にあるが、未だ活用は不十分と言わざるを得ない。とはいえ、彼らのネットワークに従って直行航路を多数開設することは日本海側諸港では難しい。したがって、ネットワークを生かす鍵は釜山トランシップの便宜充実と言うことになろう(国のコンテナハブ戦略港湾構想と相容れないかもしれないが)。

１．調査の概要

本研究では所定の研究期間中において、下記に記すように調査行った。

①伏木富山港及び新潟東港周辺における調査

期間：2011 年６月１日～３日

調査対象：伏木富山港及び新潟東港周辺の中古車輸出業者、税関(伏木、新潟)

②小樽港周辺における調査

期間：2011 年６月 28 日～29 日

調査対象：小樽港周辺の中古車輸出業者、税関(小樽)

③ロシア連邦ウラジオストク及びユジノサハリンスクにおける調査

期間：2011 年８月 29 日～９月２日

調査対象：ウラジオストクの中古車市場（ゼリョーヌィ・ウーゴル)の中古車輸入販売業者及びユジノサハリンスク近郊の中古車業者、中古車売買仲介雑誌発行社(ウラジオストク)、ウラジオストク日本センター、鳥取県ウラジオストクビジネスサポートセンター、北海道銀行ユジノサハリンスク駐在事務所

④アラブ首長国連邦ドバイ及びシャルジャにおける調査

期間：2011 年 10 月 31 日～11 月４日

調査対象：ドバイの中古車中継貿易市場(DUCAMZ)及びドバイフリーゾーンの中古車貿易業者、シャルジャの中古車販売業者集積地域(Abu Shagara)及びの中古部品業者集積地域(インダストリアル・エリア)、税関(ドバイ、シャルジャ)、JETRO(ドバイ)

２．各調査における結果

本研究では中古車業者の業態変化が焦点であるので、その点を中心に述べる。

①富山・新潟における傾向

中古車貿易の担い手に変化が見られ、対ロシア向け輸出業者の主力は、パキスタン人業者からロシア人業者へ移りつつある。最近の輸出台数回復はロシア人業者によるところが大きい。

仕向地については、ロシア人業者は勿論ロシアが主である。パキスタン人業者の多くは主たる仕向地をアフリカ(ケニア、ウガンダ、南アなど)・中東(ＵＡＥなど)へ変更している。その結果、伏木富山港周辺の業者の場合の仕出港は、ロシア向けは伏木富山港から、アフリカ・中東向けは名古屋港か横浜港からと使い分けている。ロシア向けが主力でない以上、伏木富山港を使用する機会は確実に減っている。一方、新潟の業者の場合、ロシア向けは新潟港から、アフリカ・中東向けは横浜港か新潟港(釜山経由)からとの回答であった。アフリカ・中東向けであっても釜山経由(コンテナ)にすることによって新潟港を使い続けている点は興味深い。

事業所の減少は確かに生じており、これは販売のしくみの変化によるところが大きいようだ。すなわち、ロシアの金融システムが安定したことにより、決済手段として銀行振込が取り得るようになった(従前は金融システムへの不安から現金決済が主流)。その結果、ロシア人顧客が日本国内のオークション動向を観察した上で、インターネットや FAX で日本の中古車業者へ発注するようになり、ロシア人が買い付けのために来日することは希になった。ロシア人が来ない以上、事業所のヤードに中古車を展示する必要がなくなり、ヤードを備えた事業所は不要となって撤退するとのことである。但し、ヤードから切り離されて身軽となった事業所は、アパートやビルの一室をオフィスとして構えて営業を継続するので、立地が目立たなくなっただけで見た目ほど事業所は減っていない点に注意が必要である。

中古部品貿易の取り扱いが一つの打開策であるが、解体免状を所持している業者だけに取り得る策である。

②小樽における傾向

小樽港では担い手の変化はあまり見られない。ただし、従前よりパキスタン人の業者が主と言うわけではなく、日本人やロシア人の業者も少なからず存在する。その構成がそのまま保持されているとのことである。これは元々の中古車貿易の取扱規模が富山・新潟ほど多くはないことと、主たる仕向地であるサハリンの業者の取引方針によると思われる。

一部のパキスタン人業者が主たる仕向地をアフリカ(ケニアなど)や南アジア(パキスタンなど)へ変更しており、その場合は小樽港を利用せずに苫小牧港を利用して横浜経由で海外へ出している。ただ、業者全体で見ればサハリン向け輸出が主力であることに変わりはない。

部品や重機、中古タイヤなどに取引品目を拡大することは、日本人業者・ロシア人業者で良く見られる傾向である。特に日本人業者であれば解体免状の得やすさから、部品取りのためのハーフカットも行いやすい。但し、部品化した自動車はコンテナ詰めされて、小樽港からではなく石狩湾新港から輸出される。また重機類は、その重さ故に荷役の際のクレーン使用料がかさむことから、そのコストをさけるために Ro-Ro 船での輸送が好まれる。その結果、輸出にあたっては小樽港からではなく、フェリーが就航している稚内港が利用される。

販売のしくみの変化は富山・新潟と同様であり、ロシア人が買い付けのために来日することは希になった。

③-1　ウラジオストクにおける中古車市場の動向

ゼリョーヌィ・ウーゴル(中古車市場)における中古車業者数は、2009 年以降減少した。

韓国車(新車)については 2009 年以降扱う業者が出始めた。米国からの中古車(日本車メーカーが米国で生産した左ハンドル車の中古車)の取り扱いも同時期に始まっている。日本車を輸入する場合、各業者は、ダメージカー(事故車)を部品扱いで輸入したり、丸車にラスピィルイと呼ばれる処置を施したりして、丸車でない形での輸入を工夫することで関税の低減を図っている(通関した後は再度組み立てなおして丸車に戻す)。但し、ラスピィルイは 2011 年８月に当局から規制されるようになったため、その後は更に分解度を高めたカルカースィと呼ばれる手法も取り始めている。

日本からの輸入にあたっては、Ro-Ro 船によるものが多い。コンテナ利用はほぼ聞かなかった。仕出港について、現在主流となっているのは、横浜、大阪、神戸、名古屋である。伏木富山や新潟はすでに主たる仕出港ではない。この背景としては、次のようなことが考えられよう。かつて、ロシアの中古車業者はロシアの金融システムに対する不安を抱え(従って現金取引を志向する)、またオークション動向に関する情報も得ていなかったことから、

直接来日して買い付け、その場でロシアへの輸送を手配していく必要があった。その結果、空路や航路などで極東ロシアからの来日がたやすく、木材輸送によって極東ロシアへの海上貨物輸送の利便が高い、伏木富山や新潟が着目され、主たる仕出港となった。しかしながら銀行決済が可能となり、オークションの動向をロシアにいながらにして把握し、FAXやメール等で発注を行えば事足りる状況となった現在では、伏木富山や新潟の優位性は失われてしまう。一方で、中古車供給量が多く、より大規模なオークションが開かれる横浜等の大都市圏へ、主たる仕出港が移っていった可能性が考えられる。なお、米国からの輸入にシフトした業者は当然日本の港湾は使っていない。米国からの輸入の場合は、釜山または大連経由でウラジオストク港へ運び込む。

③-2　ユジノサハリンスクにおける中古車市場の動向

現在、ユジノサハリンスクにおける中古車市場では、流通する中古車における輸入車の割合が大きく低下している。すでに十数年にわたって日本から中古車を輸入し続けた結果、サハリン内の小さな市場で中古車台数が飽和状態となった。その結果、日本から輸入された中古車がしばらくサハリン内で使用され、再び中古車として売られるという形で新たな流通が生じ、輸入への依存が低いローカルな市場が形成されたのである。いくつかの業者では輸入中古車が占める割合は取扱台数の１～２割程度にまで下がっている。

輸入中古車のほとんどは北海道、それも小樽港を仕出港として輸入している。横浜から直接、と言った輸入は見られない。この理由について中古車業者は、「取引先が小樽にあるため」と答えた。サハリン向け中古車輸出についていまだに小樽が拠点となっている背景には、このような取引関係が背景にあると考えられる。

しかしながら日本からの中古車輸入に関しては、右ハンドル車規制への不安に常にさらされている。その結果、日本車メーカーが米国において生産した左ハンドル車の中古車に人気が集まりつつある。「性能のよい日本車」かつ「将来的にも規制に抵触しない左ハンドル車」という顧客の希望を満たしているからである。

一方、最近の円高傾向によって更なる変化が生じている。日本からの輸入中古車の価格帯と、韓国車メーカーの新車の価格帯が接近したことから、後者へ顧客の注目が移っている。また、ローンの組みやすさとインフレ率などを勘案して、ロシア国内で生産される日本車メーカーの左ハンドルの新車に移行する富裕層もいる。

④-1　ドバイにおける中古車市場の動向

ドバイの DUCAMZ には、横浜、東京、埼玉や富山に拠点を持つパキスタン人中古車業者が多く、自らの地縁・血縁などによって支店を構えている。また、パキスタン人以外でも日本国内の業者と取引関係を持つ業者がほとんどで、多国籍なムスリムによるビジネス・ネットワークの一端があらわれていた。DUCAMZ の業者のほとんどが、主たる顧客をアフリカ方面(ケニア、ウガンダ、タンザニアなど)に抱えていることから、富山や新潟のパ

キスタン人業者の多くが新たな輸出先をアフリカ方面に求めた際に、情報伝達の拠点となったと考えられる。とはいえ、かつては日本からアフリカ向け中古車輸出の中継地点として賑わった DUCAMZ も、日本から直接アフリカ方面へ輸出される傾向が強まったことから、かつてほどの中継機能を発揮していない。但し業者によれば、DUCAMZ ではアフリカ方面以外にも、ウズベキスタンなどの中央アジア方面、グルジアなどのコーカサス方面への中継貿易が依然として行われていることから、西アジア一帯で見ればそれなりの中継機能を未だ維持している。また、アフリカ、西アジアの業者が買い付けのためにまず訪れるのは DUCAMZ であり、市場動向のアンテナとしてこの地に拠点を構える意味もあろう。

日本からの輸送はコンテナを使用する業者が主流になりつつあるが、Ro-Ro 船を使用する業者も混在していた。どちらを使うかはフリクエンシー（船のスケジュール）と自走可否の点が判断基準であるが、コンテナ詰めの際のラッシングに不満があるとして Ro-Ro 船を好む業者も見られた。日本からの仕出港は、基本的に横浜、神戸であり、釜山などを経由して日本海側諸港へ繋がるルートは挙がらなかった。新潟の業者の一部に、釜山経由でアフリカ方面へコンテナ出すこともあるとの回答があったが、DUCAMZ を経由しないパターンなのかも知れない。ほとんどの場合、陸揚げはジュベイル＝アリ港(コンテナ港)で行われる。

いずれの業者も口を揃えて困難を訴えたのは、円高の影響により、日本からの中古車の仕入れ価格がドルベース(UAE ディルハムも連動)で高騰している点である。DUCAMZ の業者は本来、右ハンドル中古車の輸入販売を専業としていたはずであったが、売れ行き不振のため左ハンドル車を求める顧客も取り込もうと、日本車メーカーが米国において生産した自動車の中古車を取り扱いし始めている。韓国車も非常にわずかだが散見した。しかしながら、DUCAMZ が(ハンドルの左右には多少大目に見られるとしても)中古車専門の市場とされている以上、その中の業者が中古部品にまで取扱品目を拡大することは難しい。

④-2　シャルジャにおける中古車市場の動向

中古部品の取り扱いが特に盛んなのは、シャルジャのインダストリアル・エリアである。業者はコンテナによって横浜などを仕出港とし、ジュベイル＝アリ港経由でシャルジャの事業所に運び込む。デバンニングの際に業者が集まって、その場で取引(場合によっては特設オークションなど)が行われるとのことである。特筆すべきはその業者の多くがアフガニスタン出身のハザラ人もしくはパシュトゥーン人であり、特にハザラ人は中古部品貿易業界の先駆者として世界的にも有名であるとの情報を得たことである。ここでもムスリムのビジネス・ネットワークの一端が伺えた。部品は彼らの手で、アフガニスタンや、アフリカ方面へと転売される。

ここでも円高の影響は深刻に受け止められている。日本車が売れなくなる一方、韓国車が売れ始める兆しがあるため、今後日本車の部品需要が減ることを危惧する業者もいる。また、中国製のコピー部品(新品)が安く出回り始めていることも、大きな脅威となっている。

３．研究成果の公表について

本研究で得られた成果については、下記のように学会発表を行った。

①岡本勝規他、「北陸地域における対露中古車輸出の動向」、日本港湾経済学会第 50 回全国大会、2011 年 9 月

②岡本勝規他、「対ロシア中古車輸出の変容と業者対応－小樽港周辺を事例に－」、北東アジア学会第 17 回学術研究大会、2011 年 10 月

また本研究の成果の一部については、下記の原稿や論文でも取り上げた。

①浅妻裕、2011、「第 9 回　UAE における中古車流通の現状」『月刊自動車リサイクル』（せいび広報社）9 号、2011 年 12 月、pp.60-65。

②浅妻裕、2011、「アラブ首長国連邦における中古車流通の現在」、『USED CAR REPORT』（日本自動車査定協会）、2011 年 12 月、pp.1-2。

③福田友子,2012(近刊)、「第 6 章　パキスタン人－－可視的マイノリティの社会的上昇」『日本のエスニック・ビジネス（仮)』世界思想社。

第５章　付録２　参考資料　千葉大学研究プロジェクト研究会および調査記録

「国際自動車リサイクルに関する学際的研究」プロジェクト研究会（第１回）

日程：2012 年 6 月 4 日（火）
場所：千葉大学西千葉キャンパス　人社研棟 2 階　グラジュエイトラウンジ 1

研究会内容
１．研究動向等、各自の報告
２．研究成果報告書の構成について
３．研究成果報告書作成への準備
４．千葉港見学（エクスカーション）

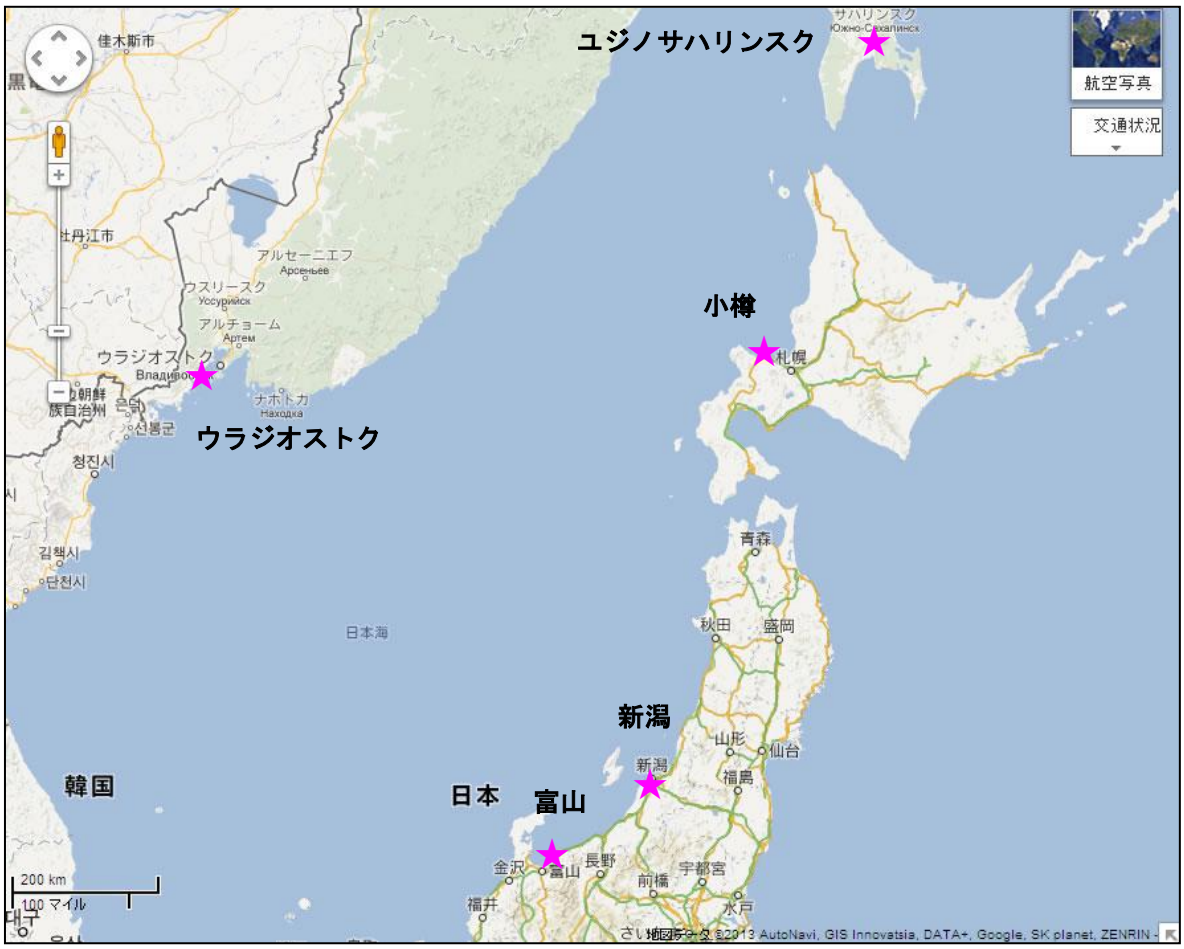
「国際自動車リサイクルに関する学際的研究」プロジェクト研究会（第２回）

日程：2012 年 12 月 11 日（水）
場所：千葉大学西千葉キャンパス　人社研棟 2 階　グラジュエイトラウンジ 1

研究会内容
１．研究動向等、各自の報告
２．研究成果報告書の進捗状況
３．研究成果報告書のタイトル、頁数・部数の相談
４．2013 年 2 月の富山調査の計画立案

「国際自動車リサイクルに関する学際的研究」研究プロジェクト 共同調査および勉強会

日程：2013 年 2 月 21 日（木）～25 日（月）
場所：富山県（射水市、富山市）、石川県（金沢市、白山市）
21 日（木）　移動日、予備日（打ち合わせ等）
22 日（金）　富山県調査（射水市、富山市）
23 日（土）　浅妻氏主催の勉強会（貿易統計の処理方法に関するレクチャー）
　　福永由佳氏（国立国語研究所）主催の研究会への参加
24 日（日）　福永由佳氏（国立国語研究所）主催のエクスカーション、移動日
25 日（月）　石川県調査（白山市、金沢市）、移動日

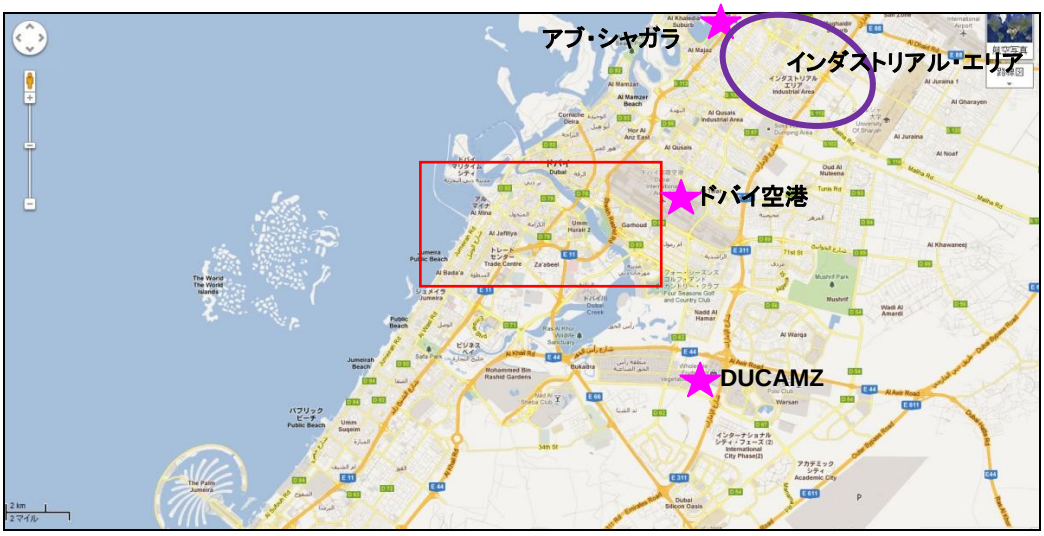


地図　環日本海地域　　©Google

出典：筆者らが Google Map を使用して作成

地図１　アラブ首長国連邦　©Google

出典：筆者らが Google Map を使用して作成（地図 2,3 も同様）



地図２　ドバイ首長国とシャルジャ首長国　©Google

地図３　ドバイ首長国市街地　©Google