

# 第1章 自動車国際リユースをみる視点

## 1.1 本テーマの意義に関する多様な視点

本書は日本から海外に向けた自動車リユース、別の言い方をすれば、中古車・中古部品の国際リユースについて、おもに流通面を中心にその実態を紹介し、またその背景を検討したものである。また随所に今後想定される展開も盛り込んだ。国際リユースは流通過程も含む概念である。このことから、自動車の国際リユースに関する研究としては、①港湾経済・政策論、②国際社会学・移民研究、③環境経済・政策論、④経済地理学、⑤経営学・自動車流通論、によるアプローチに分けることができ、いずれのアプローチにおいても流通ないしは現地での利用・廃棄の実態把握は欠かせないものと考えている。

自動車の国際リユースあるいは国際流通はそれぞれのアプローチにとって実に興味深い素材である。まず、共通していえるのはその「新しさ」である。社会的な認識という点では、自動車や部品の国際流通といえば、新車や新品、つまり動脈サイドのそれであった。自動車製造・輸出産業が長期にわたり日本経済を支えてきた基幹産業であったことはもちろん、グローバル化が進んだいま、サプライチェーンのマネジメントがメーカーをはじめとした企業利益に直結することなどから当然のことといえよう。一方、日本を起点とした中古車・中古部品の国際流通という現象も新車や自動車新品部品輸出と同様、半世紀を超える古い歴史を有している（浅妻 2015a；浅妻・岡本ほか 2015）。それにもかかわらず、いずれのアプローチでも中古車や中古部品の国際流通が研究対象となったのは近年のことなのである。

さらに各アプローチ独自の意義があり、順番に紹介していこう。

まずは、港湾経済・政策論からのアプローチである。近年の中古車輸出量の増大にともない、富山や新潟などの環日本海地域のいくつかの港湾では中古車輸出への依存度が高くなり、輸出先国の中古車輸入規制変更が港湾周辺の地域経済に大きな影響を及ぼすようになった。一方で、大陸との近接性や各国との人脈・経験をアドバンテージとして中古車や中古部品の輸出入ビジネスを展開し、港湾経済を活性化させようという動きもある。各港湾の中古車流通量の変化や輸入規制の変化など経済の実態を把握したうえで、これらの動向を支援す

るような政策を展望する必要性が出てきている（岡本 2012）。もちろん太平洋側の大規模港湾にとっても中古車・中古部品輸出の存在感は大きい。横浜港（大黒ふ頭）や川崎港の港湾区域では大規模な中古車ヤードが大きな面積を占め、その流通のための事業者、オークション業者の立地も見られる。また、神戸港では1990年代末から中古車オークション業者を誘致して港湾活性化を図った（岡田 2010）。これらのことから、国際リユースの現状や展望に関する知見を整理した本研究は、このアプローチにとって大きな意義を有している。

二つ目は、国際社会学もしくは移民研究からのアプローチである<sup>1</sup>。近年、日本でも移民の主体的経済活動に関する研究、いわゆるエスニック・ビジネス研究が進んでいる。エスニック・ビジネスはビジネスの顧客が誰なのか、取り扱う財はどのような種類なのか、といった観点から4類型に分類される（樋口 2012）。中古車（中古部品）貿易業は非エスニック財を扱い、同胞以外を対象とする「移民企業ニッチ」というカテゴリーに分類される。福田（2012a）はおもに中古車貿易業について述べており、パキスタン人移民企業家がここに深く関与してきたことを明らかにしている。この事例の特徴は、親族や友人関係に基づく移民ネットワークを媒介としたトランスナショナルな事業展開にある。このネットワーク、つまり「社会関係資本」の存在がこのビジネス展開に大きく影響している。このほかにも、事業の展開には日本の輸出制度や輸入国側の制度の変化といった「機会構造」も欠かせないとしている。福田（2014）では中古部品貿易にも対象を広げ、日本や輸出先におけるビジネスの担い手とその形成過程を整理した。このなかで移民企業家は中古車貿易の場合と同様、中古部品貿易でも国境を越えて同一エスニシティ、同一ナショナリティといった「属性原理」で、相互に結びついていることが整理された。ニッチ財を扱うエスニック・ビジネスとはいえ、中古車輸出については日本の2015年輸出総額の1.1%を占める。年間300万台超が処理される日本の自動車解体ビジネスのなかでも移民企業家（外国人バイヤー）の存在感は際立っている。このビジネスの規模から考えると、自動車の国際リユースはエスニック・ビジネス研究（国際社会学・移民研究）にとって見過ごすことのできない対象である。

三つめは、環境経済学からのアプローチである。経済学の分析の枠組みで中古品の国際リユース（越境移動）が分析されるようになった背景として、経済

---

<sup>1</sup> このアプローチの説明で用いる「移民」等の専門用語については第7章で定義する。

が「静脈」部と「動脈」部から形成されるという捉え方が、環境経済学の発展によって広まってきたことがある。植田（1992）は、モノを生産する、使うという活動を指すのが「動脈」の系統で、廃棄物を適正に処理・リサイクルするという活動を「静脈」の系統としている。これは単なる機能的な区分ではない。リサイクルが進まず処分場が不足するなどの廃棄物に関わるさまざまな環境問題は、動脈系統が発展する一方で静脈系統の発展が不十分であるために発生するという問題意識が含まれている。「モノの流れとしては生産から消費、廃棄、処理と一連のものであるにも関わらず、個々の意思決定は分断された状態で行われている。このことを筆者は分断型社会システムと呼んでいる」と植田は言う。

外川（2001）では、この「動脈」と「静脈」のメカニズムを産業界に置き換えた「動脈産業」「静脈産業」という用語の広まりを指摘している。さらに静脈産業の範囲に言及し「中古品小売業」をその対象とし、実際に中古車の広域的な流通を素材とした分析も行っている。このような産業の「静脈」部に焦点を当てた研究は外川の研究で体系化されるまでは非常に乏しかったが、近年は盛んに行われるようになった。

これに関連する研究をいくつか紹介する。浅妻・中谷（2007）、貫（2007）、平岩（2007）などでは、輸出中古車が現地で適切に処理・リサイクルされず、環境面で問題を引き起こすこと、あるいはその可能性を指摘している。自動車整備や公共交通の整備など現地における自動車の適正利用、環境面からの輸出入規制のあり方、自動車リサイクルに関する諸制度や静脈産業の発展を促す政策の検討、といった課題が導かれる。寺西編（2007）はアジア諸国の自動車リサイクルの実態に基づいた政策提言を行っており<sup>2</sup>、このアプローチでは重要な研究成果といえる。また阿部（2011a）では自動車を主たる対象とした中古品の国際流通における政策論の検討課題を整理している。

また「ライフサイクルアセスメント（LCA）」を国際リユースに適用した研究もこのカテゴリーに位置付けてよいだろう。LCAとは、その製品に関わる資源の採取から製造、使用、廃棄、輸送などすべての段階を通して、投入資源あるいは排出環境負荷およびそれらによる地球や生態系への環境影響を定量

---

<sup>2</sup> 同書では明示的に「国際リユース」が用いられているわけではないが、日本からの中古車や中古部品の主要輸出国を主たる研究対象としており、重要な研究業績として取り上げた。

的、客観的に評価する手法である。この手法は1980年代の終わり頃提唱されたものであるが(古林 2005)、産業の「静脈」部へも焦点が当てられていることが重要である。LCAは製品の素材や設計、使用過程での環境負荷などが関わるため工学からのアプローチであるといえるが、その環境影響の貨幣価値への換算のための題材を提供しているという点で、環境経済学的アプローチに寄与する。この分野の研究ではたとえば、船崎ほか(2007)がある。アジア諸国、とりわけインドネシアを対象として日本からの中古車輸入後の10年の期間における環境負荷を、現地生産(新車)のケースとの比較も取り入れながら分析しており、このような研究結果の貨幣価値化の試みなどを通じて研究の学際性が深まっていくであろう。

四つめに経済地理学からのアプローチである。まず、国内の「越境移動」を対象とするものであるが、廃車の越境移動と自動車静脈産業の立地の関係を明らかにしようとする研究があげられる。たとえば外川(2001)は中古車の国内地域別の流出入状況から「西送り」「北送り」という現象がみられ、そのことが廃車不法投棄問題の背景となったことを指摘している。浅妻(2011)では廃車の発生地域と解体される地域のギャップを「移動指数」<sup>3</sup>を用いて試論的に明らかにしている。本書は、中古車や中古部品の国際リユースを対象としたこのような産業立地研究への示唆を与えよう。これとは別に、中古車や中古部品の国際流通、そしてその先にあるリユース市場を視野に入れた研究がある。中古部品については国内外の流通拠点で顕著な集積がみられることに着目し、そのメカニズムを明らかにしようとした浅妻・岡本(2012)、浅妻(2014b)などがある。中古車については福田(2012b)が日本海沿岸地域の中古車貿易業に従事する移民企業家の集積と分散について論じている。これらは中古品独自の集積原理を追求しようというものといえるが、松原(2006)などで整理されるような、経済地理学の立地論の体系に位置付けられる産業集積論との関連をより深めていく必要がある。

五つ目に経営学・自動車流通論からのアプローチがある。自動車流通のあり方は自動車メーカーにとって重要である。そもそもフランチャイズディーラー

---

<sup>3</sup> 移動指数とは、各都道府県の廃車発生台数の全国に占めるシェアと、解体工程件数の全国に占めるシェアを比較した数値である。A県における移動指数は、A県の解体工程件数の対全国シェアを、A県の廃車台数の対全国シェアで除して求める。移動指数が1より明らかに大きい都道府県では、廃車が流入していると考えられる。

網が整備されたのは20世紀初頭のアメリカであり、それは1908年にT型フォードが販売される前に大量流通を見越して構築されたものであった（吉川 2012）。現在に至るアメリカや日本で見られるディーラーの系列化もこの延長線上にある。自動車メーカーがいかに大量に自動車を販売するかという現実的要請が背景にあり、この分野の研究が活発に行われてきた。近年のものでは、塩地（2002）、吉川（2012）などがある。

従来は新車のみを対象としていた自動車流通研究であるが、中古車輸出量の増大にともない、これを対象とした研究も見られるようになった。それが塩地（2010）や塩地（2011）である。塩地（2010）では多数の外国人がビジネスに参入しているなど、業界の非寡占的構造を説明したうえで、新車ディーラー・メーカーの同業界への展開可能性にも触れながら、非寡占的構造が将来的にどうなるのかを展望している。塩地（2011）では日本からの輸出中古車流通について類型化を行っている。また既存研究ではほとんど触れられていない収益性の観点から中古車輸出業を論じていることも特徴的である。この研究の視点は、新車ディーラーの中古車ビジネスへの展開可能性に置かれており、アカデミズムの世界にとどまらないところがこのアプローチから際立った特徴と言えるだろう。

なお、小島編（2014）は、自動車のみを対象とするものではないが、これらの複数のアプローチを採用した学際的研究であり「国際リユース」研究の画期的なものであるといえる。

以上、5つのアプローチにとって、自動車の国際リユースは重要な研究対象となっており、国際流通や現地での利用の実態を明らかにする研究の重要性は明らかである。岡本・浅妻・福田（2013）では中古車流通の現場の調査記録から、国内や海外の中古車流通の状況を量的側面と質的側面の両方から整理しており、その結果が上記のいくつかのアプローチにどのようなインプリケーションを与えるかを示したが<sup>4</sup>、このような研究は限られたものである。筆者らはこのことは、流通を中心とした国際リユースのこれまでの経過や現状が十分に整理されてこなかったことに起因すると考えており、本書の役割として中古車および中古部品の国際リユースの実態とこれまでの発展プロセスを明らかにするところに重点を置いている。今後各研究分野においてこの成果が活用されていくことを期待している。

## 1.2 本書の構成と用語の定義

本書は大きく分けてテーマ編と各国事情編からなる。テーマ編では日本国内の（輸出用商品の）流通状況や各国に共通して言及可能なテーマについて論じる。たとえば、第3章は中古車の輸入制度について扱う。制度は各国で大きく異なっており、ここでは浅妻（2013a）などを利用しながら、規制の特徴とそれによる流通への影響についてまとめている。言うまでもなく規制は質量ともに自動車の国際リユースの重要なパラメータであり、本書で扱う意義は大きい。また第7章では各国事情編では体系的には触れられないパキスタン人やアフガニスタン人移民企業家の世界的な展開について言及する。輸入規制と同様、これら市場の担い手の属性も重要なパラメータである。日本国内での商品の発生と流通のあり方も同様である。このように中古車・中古部品の国際リユースのあり方を規定する事項を中心にテーマ編を組んだ。

各国事情編は、近年の日本からの中古車輸出先上位国を並べた。現地調査の時期や、流通に関する統計資料の有無などの条件が異なっているとはいえ、それぞれの国の市場になるべく共通の要素が入るように整理した。

ここで、本書で用いた用語の定義を行う。まず本書のタイトルである「自動車リユース」の対象や内容を示す。この用語は、再利用される自動車本体（中古車）と自動車部品（自動車中古部品）を対象とし、さらに本書の趣旨からそれらは主として輸出されるものとなる。ただし、自動車部品については、その形状や機能を残したまま自動車以外の用途に利用される場合も対象としている。さらに、すべての商品が例外なく国内流通を経るが、その流通プロセスは国内リユース向けと国際リユース向けに分かれているわけではないことから、国内流通について述べる箇所では、結果的に輸出されない商品も含んだ議論となる。たとえば国内流通（リユースもしくは使用済自動車として解体）も含む中古車オークションや、中古部品流通ネットワークグループについて言及する

---

<sup>4</sup> 環境経済学、国際社会学、港湾経済学の分野にとってのインプリケーションを、試論的なものも含めて提示している。たとえば国際社会学からの見地のものに関していえば、富山県でロシア向け中古車輸出業に従事していたパキスタン人企業家が、ロシア向け輸出が激減した2009年以降も依然としてこの地にとどまった理由について、ハラール・ショップやパキスタン・レストランなどによる移民コミュニティの完成度の高さが移民にとって魅力的であったから、としている。社会学研究で理論化されている「移民の制度的完成」(Breton 1964)の文脈に位置付けている。

箇所がある。なお、中古部品流通ネットワークグループは基本的には国内市場向けに利用されるものではあるが、輸出先国と連動しているケースもある<sup>5</sup>。

現地で明らかに（当初からそのようなことが意図されて）リサイクル目的で輸出される商品、たとえば自動車バッテリーなどは対象としない。また使用済自動車の非認定全部利用のうち、廃車プレス輸出は資源（鉄）として利用されることが想定される<sup>6</sup>。このように明らかに再生資源利用目的での輸出は本書の対象としない。

次に、「日本車」についてである。基本的には日系メーカーが製造した自動車を指す。たとえばタイで製造されたトヨタ車は日本車である。一方、「日本製中古車」は日系メーカーが製造し、日本で使用された右ハンドル車を指す。海外でも、日本からの中古車はその信頼性を背景に多く流通しているが、それは日本車であるから、というよりも日本で使用されたから、という要因が大きいに思われる。

第3章のタイトルで用いられる国境を越えたりユース、「国際リユース」についてはさまざまな形態があるとされる。小島編（2014）では、単純に同様の形態・機能でリユースされる場合だけでなく、リユースするための準備作業として「再製造、リファービッシュ、修理、アップグレード」の4種類が行われる場合があると整理している。要するに「リユース」といってもどこまで製品に手を加えるかということから差別化が行われるとしている。手を加えることで、現地でどのように利用されるかが決まってくる。「国際リユース」は現地でどのように利用されるか、という点を含んだ概念であるといつてよいだろう。本書の主たる関心は流通過程にあるとはいえ、各章では随所で現地での利用方法に触れている。たとえばタイでの農機具への転用、ロシアでは実際に利用されている（リユースされている）日本発中古車のストックに起因した中古

<sup>5</sup> たとえば大手中古部品流通グループのビッグウェーブは中古車輸出販売のビー・フォワード社と2015年に提携し、同社のwebサイトを通じて海外から購入が可能となる体制をとっている。

<sup>6</sup> 使用済自動車の再資源化に関する法律（以下、自動車リサイクル法）では、第31条で、破砕業者を経ずに直接廃車ガラ（使用済自動車から法令上定められた部品や素材、商品としての中古部品を取り外したものを）を国内の電炉や転炉に投入することに対してインセンティブを与えている。このインセンティブを受けるためには、メーカーや解体業者、電炉等がコンソーシアムを組み、それが国に認定される必要がある（認定全部利用）。認定を受けないまま廃車ガラを鉄鋼原料として利用したり、製品の原料として輸出したりする場合は「非認定全部利用」となる。

部品需要の発生、日本製中古車利用に対する信頼性などである。もちろん国際リユースの際の流通は輸出入（貿易）局面だけにとどまらない。輸出を目的とした国内流通（集荷、生産、取引）、現地市場での輸入品の流通までも含んで国際リユースとする。

次に、これらに関わる産業の担い手について定義する。本書では外国にルーツがあるビジネスの担い手を「移民企業家」と呼ぶ。「移民」ということかわかるように、これを用いるときにはその担い手の「属性」に着目している。同時に、個人や集団を対象として「外国人バイヤー/ディーラー」という用語も用いている。輸出入やそれにかかわる売買を行う主体を指しているが、重点は業務内容におかれている。なお、バイヤーは買い付けのみを行う主体を指し、ディーラーは売買にかかわる業務を行う主体を指す。この呼称は流通の現場では頻繁に利用されているが、「移民企業家」に比べると彼らの属性を明確に表すことができない。たとえば、このビジネスでよく見られる日本国籍を取得した移民企業家は、中古車の買い付けの場面で「外国人バイヤー」と呼ばれるが、在日コリアンの移民企業家はこの対象に入らないことが多い。このようなことをふまえ、本書では、そのビジネスを行う主体に着目した文脈の場合は主として「移民企業家」を用い、その業務内容に着目した文脈の場合は「外国人バイヤー/ディーラー」を使用する。

本書では、「貿易業（者）」と「輸出業（者）」の両方を用いており、その違いについて述べる。日本から他国に輸出される局面では確かに輸出業であるが、第7章を中心として述べるように、そのビジネスは必ずしも日本からの輸出のみを対象としたものではない。たとえば、ドバイではアフリカや中央アジアへの輸出を、日本と同一の会社組織が行っているケースがある。このようなことから、輸出に限らない業務範囲を持つといえる主体については「貿易業者」を用いている。

なお、本書では「(中古車輸出・中古車貿易)業者」と「(中古車)バイヤー/ディーラー」の両方を用いている。意味に大きな違いはないが、文脈に応じて前者と後者を使い分けた。後者の用語は、具体的な商取引の場面において、購入する側と、販売する側をより明確に分けることができるということと、必ずしも貿易を行わない業者を含む文脈においても利用できることから用いており、それ以外は前者を用いている。ただし厳密な区別は困難でケースバイケースで表記した。



表 1-1 主要な自動車部品の分類

機能性部品	エンジン部品	エンジン マフラー キャブレター ラジエター など
	駆動・伝導および操縦装置部品	トランスミッション ステアリング デファレンシャル プロペラシャフト ドライブシャフト など
	懸架・制動装置部品	ストラット (サスペンション) 各種アーム ブレーキ など
外装品		ボンネット ドア フェンダー バンパー など
内装品		シート ダッシュボード エアバッグ など
電装品	エンジン関係部品	スターターモーター オルタネーター ディストリビューター など
	エアコン部品	コンプレッサー ヒーターコアユニット など
	照明・計器・その他部品	前照灯 標識灯 ワイパーモーター ワイヤーハーネス など
タイヤ		タイヤ ホイール

(出所：日本自動車部品工業会による区分を参考に浅妻作成)

本書では自動車部品の名称が多々用いられる。表 1-1 で主要な部品の名称を種類ごとにまとめた。また図 1-1、図 1-2 で、一部の部品について、それが自動車のどこに位置するのかを示した。ただし、自動車の機能は年々進化しており、必ずしも同じような部品だけで自動車が構成されたり、部品が配置されたりするわけではないことも断っておく。

最後に、本書のタイトルには「グローバル市場」とある。当然ながらアメリカや欧州からも多くの中古車や中古部品が輸出されており、輸入国も全世界に

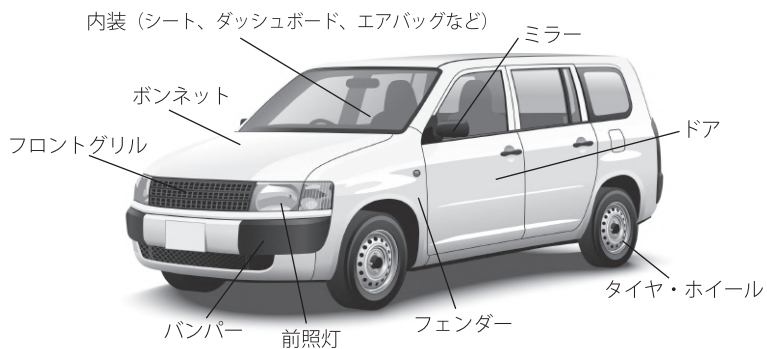


図 1-1 自動車の外装品等 (一部)

エンジンおよび関係部品 (ラジエター、キャブレター、スターターモーター、オルタネーター、ディストリビューターなど)

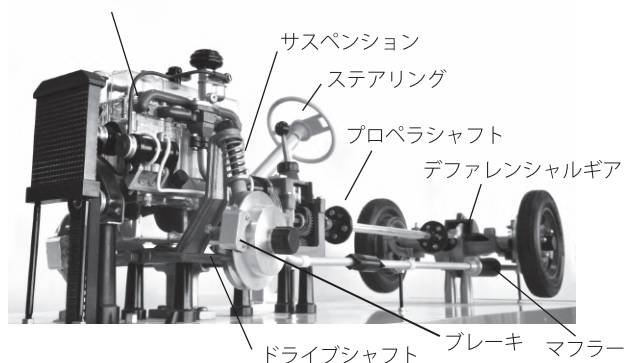


図 1-2 自動車の機能性部品 (一部)

広がるだろう。ここにも筆者らの関心はあるが、これまでの研究フィールドは日本発のものが流通する場所に限定されてきた。このことから本書の直接的な対象は、日本からの流通量が多い国に限定される。とはいえ、各国事情編や日本国内の流通の箇所では、世界中から中古車・中古部品ディーラーが集まり輸入国側の市場や規制に対応した商品調達のために、世界をまたにかけて実にダイナミックな動きを見せていることが描写される。またマレーシアやシャル

ジャからはアフリカや中東へ、チリからは南米の多様な国へ、といったように各中継貿易拠点から日本発の中古車・中古部品が輸出されていることも明らかにされる。本書が「グローバル市場」という語を用いたのは全世界にまたがる人やモノの動きを伝えたかったためである。

(浅妻・福田・岡本)