

2018年10月12日

新興国における日本の中古車事情

ロシア、ジョージア、ミャンマーに見る輸入規制の影響

アジア事業開発グループ
シニアコンサルタント 葛西英昭

「ジョージア（旧グルジア）に行ってみよう」と思い立ち、ジョージアのことを調べていたところ、同国は中央アジア諸国向け中古車輸入のハブとなっていることを知った。海上輸送の関係で、沿海部のないカスピ海周辺諸国（アルメニア、アゼルバイジャン、カザフスタンなど）への再輸出は黒海に面する同国経由となるのがハブとなった大きな理由のようだ。このジョージアで昨年、右ハンドル中古車の物品税が大幅に引き上げられるとのニュース¹に接し、「日本の中古車は状態が良い上に安価で他国の中古車では競争にならない」と嘆く輸入中古車販売業者のコメントが紹介されていた。もちろんジョージアに限らず、新興国で日本の中古車が多く走っている様子がテレビニュースなどで紹介されることも多いから、日本の中古車輸入に関連する政策変更は業者にとって大きな関心事に違いない。

日本からの中古車輸出（中古乗用車輸出の意、以下同じ）状況を調べると²、過去15年間に日本から中古車の輸出台数は激しく増減していることが分かる。具体的には2003年の約58万台から2008年の約110万台まで急増したのち、2009年には前年の半分以下の水準までに急減、またその後は回復して、2013年以降は年間100万台前後での推移が続いている。

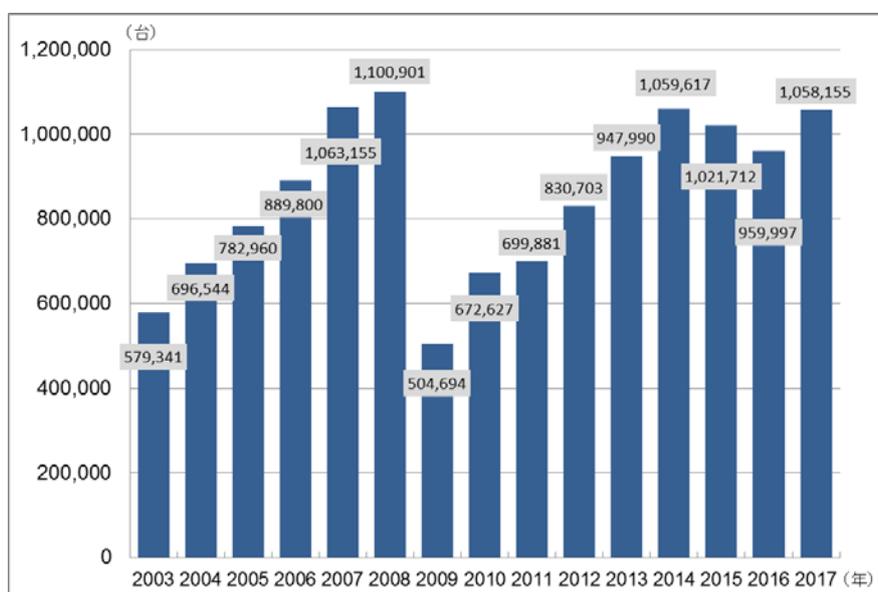
この日本の中古車輸出台数が激しく動いた理由、特に2011年頃までの乱高下の原因はロシアだった。というのも、対ロシア輸出台数は2003年の約5万台から2008年の約52万台まで5年間でおおよそ10倍にまで急拡大し、2009年には前年の12分の1の約4万台まで一気に縮小した。この期間、ロシアを除く全世界向け輸出総台数は50~60万台程度で推移しておおむね横ばいの状況だから、いかにロシア向け中古車輸出のインパクトが大きかったかがよく分かる（ちなみに日本の中古車輸出総数に占めるロシア向け比率は、2003年に9%

¹ OC Media “Georgia no longer a regional hub for re-exporting used cars”, 21 MARCH 2017 BY SULKHAN BORDZIKASHVILI

² 財務省貿易統計より。数値は、「品別国別表」の「輸出」から、HSコード87.03「乗用自動車その他の自動車（ステーションワゴン及びレーシングカーを含み、主として人員の輸送用に設計したものに限定したものとし、第87.02項のものを除く）」の「中古のもの」。要は、バスなどの運転手を含めて10人乗り以上の自動車を除いた乗用自動車（ステーションワゴン、レーシングカー含む）の中古車に関するもの。

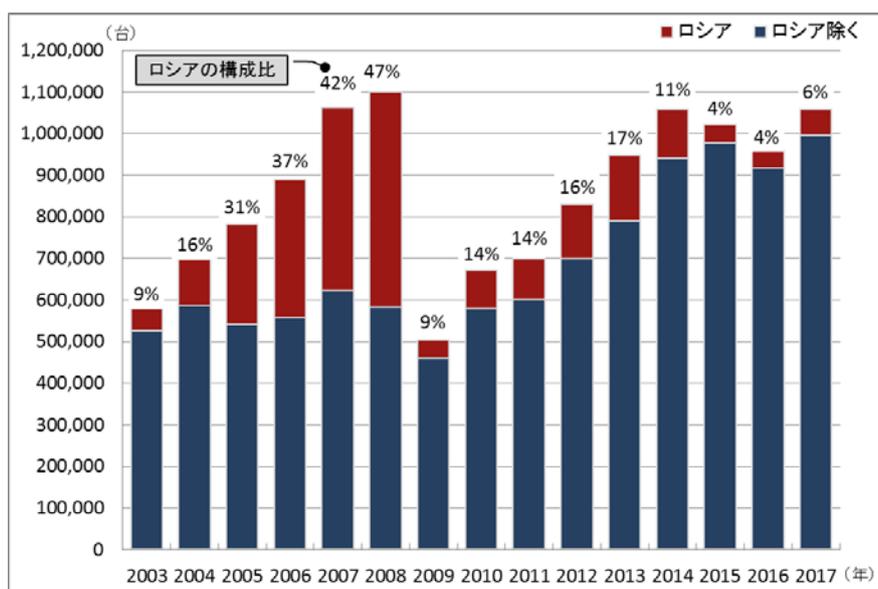
であったものが、2008年には47%とほぼ半分のシェアとなった後、翌2009年に再び9%まで低下している。

(図表1) 日本の中古乗用車輸出推移(台数)



出所：財務省貿易統計より大和総研作成

(図表2) 日本の中古乗用車輸出に占める対ロシア輸出

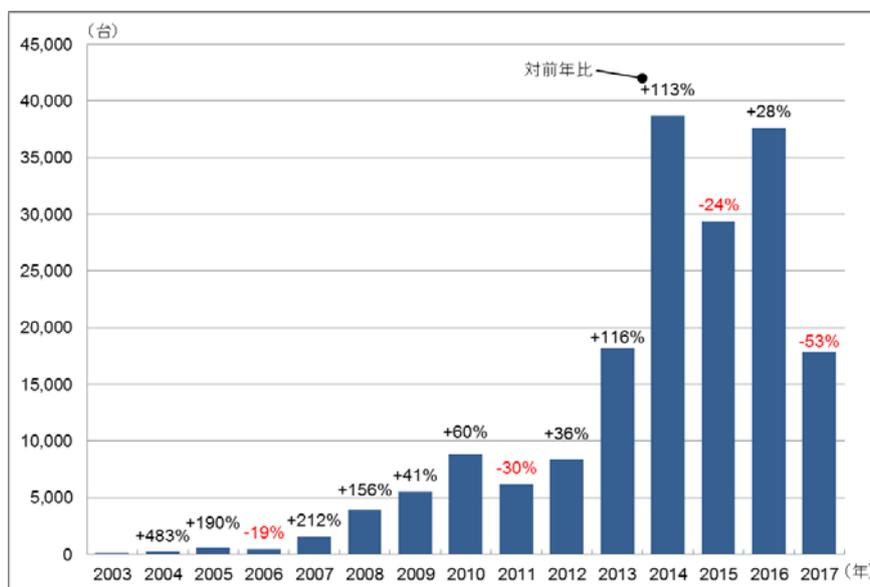


出所：財務省貿易統計より大和総研作成

総じて言えば、原油価格の高騰などから 2000 年代に経済成長を謳歌していたロシア向けの中古車輸出は、2009 年にロシアで輸入中古車に対する関税が大幅に引き上げられたことが主因で急速な縮小を余儀なくされた（無論、少なからず世界金融危機の影響も受けた）。その後、2010 年から 2013 年にかけて回復に向かったが、クリミア問題勃発による経済制裁、資源価格下落やルーブル下落などによる経済の低迷で再び縮小し、2017 年には 9 万台弱の水準にとどまっている。2010 年以降はロシアを除く他の国・地域への輸出台数が増加傾向を示しており、今や中古車輸出におけるロシアの存在感は相当小さくなったと云ってよい³。

既出のジョージアはどうだろうか。対ジョージアの中古車輸出動向を見ると、台数ベースで 2013 年からの増加が目を引く。しかしこのところ、中古車再輸出先としてお得意だった中央アジアのカザフスタンやアゼルバイジャン、アルメニアで次々と輸入関税引き上げや排ガス規制強化による輸入制限などが導入され、また既述の通り自国で右ハンドル中古車の物品税が引き上げられたため、直近の日本からの対ジョージア輸出台数は前年比で 53%減少して約 17,000 台と 2013 年の水準まで減少している。

（図表 3）対ジョージア中古車輸出推移（台数）



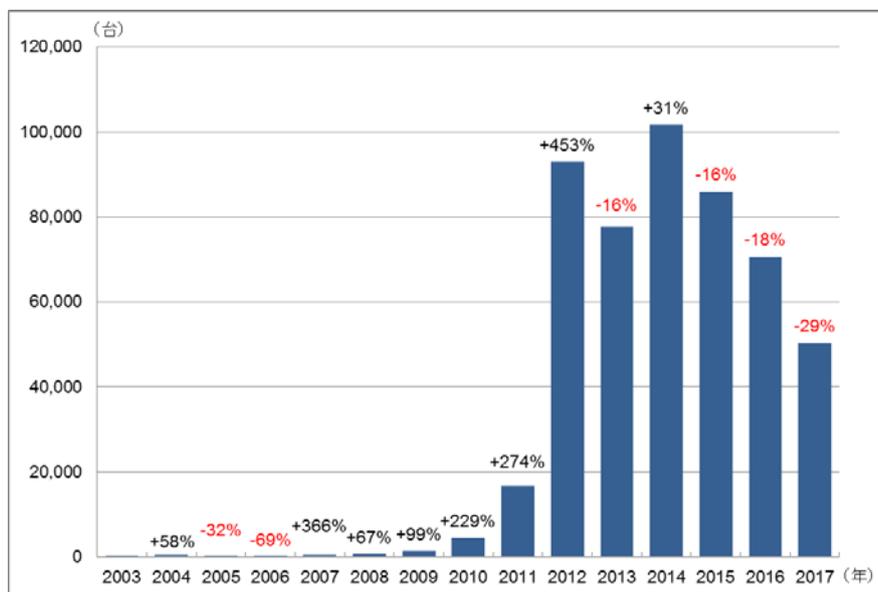
出所：財務省貿易統計より大和総研作成

³ それでも 2014 年まで日本からの中古車輸出はロシア向けのシェアが最も高かった。直近の 2017 年は全外国・地域向けのうち第 6 位。

日本の中古車と言えば、2011年頃からの民政移管、国際社会への復帰で何かと話題のミャンマーへの輸出動向も興味深い。軍事政権下で自動車の輸入に厳しい制限のあったミャンマーでは、民主化の流れの中で自動車輸入制限が緩和（2012年）され、日本からの中古車輸入が飛躍的に増大した。実際、緩和の数年前は数千台にすぎなかった日本からのミャンマー向け中古車輸出台数は、2012年には10万台弱（全外国・地域のうち第2位）まで急増、2013年～16年にかけても7～10万台程度と急増後の水準をほぼ維持していた（この間は全外国・地域のうち第3位）。

しかし、ヤンゴン市内で走る車の激増とそれによる渋滞の悪化を受けて、こうした事情も変化を余儀なくされる。具体的には、渋滞の緩和や交通の安全性などを理由として右ハンドル車輸入が規制されることとなり、これまでミャンマーで圧倒的な人気を獲得していた日本の中古車は右ハンドルであるため、輸入が難しくなった。こうした政策変更を受けて、2017年の日本からの対ミャンマー中古車輸出台数は、既に2014年の約半分の水準にまで落ち込んでいる。

（図表4）対ミャンマー中古車輸出推移（台数）



出所：財務省貿易統計より大和総研作成

日本からの中古車輸出は、（当然のことだが）仕向け地の産業政策や交通規制によって大

きな影響を受けやすい。特に右側通行の国では安全面から、また渋滞緩和など環境面の理由から中古車輸入に制限をかける政策は実際にいくつかの国で採用されてきたのは従前見てきた通りである。特定の国で日本からの中古乗用車の輸入が突如大幅に減少する、という事態は今後も発生する可能性が十分あるだろう。どの国がどのような段階で中古乗用車輸入に制限をかけるのか、詳細に調べてみると興味深い結果が見つかるのではないだろうか。

(図表5) 日本の中古乗用車輸出先上位30カ国・地域：2017年

順位	国・地域	輸出台数	順位	国・地域	輸出台数
1	ニュージーランド	127,797	16	マレーシア	17,739
2	アラブ首長国連邦	113,194	17	キプロス	10,886
3	チリ	84,381	18	シンガポール	10,419
4	パキスタン	76,838	19	香港	9,465
5	ケニア	65,870	20	アフガニスタン	9,266
6	ロシア	62,696	21	モザンビーク	8,037
7	南アフリカ共和国	61,756	22	ボツワナ	8,026
8	ミャンマー	50,323	23	トリニダード・トバゴ	7,887
9	モンゴル	41,270	24	モーリシャス	7,568
10	タンザニア	38,816	25	スリナム	7,347
11	スリランカ	31,333	26	バハマ	6,463
12	ジャマイカ	28,505	27	タイ	6,339
13	バングラデシュ	27,037	28	英国	6,267
14	ウガンダ	19,735	29	ザンビア	5,820
15	ジョージア	17,826	30	オーストラリア	5,446

出所：財務省貿易統計より作成

－（本文）以上