

# ニュージーランド向け中古車輸出市場の形成と発展

阿 部 新

Formation and Development of Used Vehicle Export Market to New Zealand

ABE Arata

(Received September 24, 2010)

## 1. はじめに

日本から中古車が国境を越え、海外で使用されている。これは、輸出先その他で便益を生むが、一方で、使用済み後の問題を海外に移転させているとも言える。実際に、輸出先その他では使用済み後の不適正な処理が観察され、この問題をどのように捉えるかが廃棄物政策研究の一つの重要課題となっている。

このような中、日本から渡る中古車の輸出先は多岐にわたっている。ただし、多くが規制や高関税により障壁を設けており、主要国は比較的限定される。貿易統計上で中古車の数量が集計可能となった2001年以降では、ニュージーランド、ロシア、アラブ首長国連邦が常に全体の50%前後のシェアを占めてきた。これらは、自動車の越境リサイクル問題を考えるうえで非常に重要な国である。

1980年代末から主要市場となっているニュージーランドは、旧英国領であり、左側通行で右ハンドル車を使用し、日本の中古車を受け入れやすい土壌にはある。ただし、オーストラリアやマレーシアも右ハンドル車を使用するため、それが輸入の決定的な要因でもない。人口は4,367,700人（2010年6月30日時点の推定、Statistics New Zealandより）であり、自動車に関して大きな市場とは言い難い。同国よりも日本に近接している国は数多く存在し、距離的な要因でもなさそうである。

同国が他国と異なるのは、自動車の輸入障壁が低いことにある。つまり、多くの国が輸入に制限を設けているのに対して、ニュージーランドにはないという事情がある。同国も、もともとは輸入に制限を設けており、1980年代後半にそれを解禁した。その結果、1980年代後半以降、日本からの中古車が大量にニュージーランドに輸出されるようになった経緯がある。

ニュージーランドの中古車貿易については、日本中古自動車販売協会連合会（2000）や阿部・木村・外川（2007）で言及されている。しかし、同国の中古車貿易について体系的に整理するものは筆者の知る限りない。そのような背景から、本稿で同国の中古車貿易について整理し、課題を抽出することとする。

## 2. 統計

日本とニュージーランドの中古車貿易量に関する統計は、いくつかある。まず、日本の貿易統計だが、先にも触れたとおり、中古の区分が設けられたのは2001年4月からであり、それ以前は中古車の数量を特定できない。ただし、完成車（自走できる状態の車）とノックダウン（完成車の状態ではないが、現地で完成車として組み立てられることを前提とした未組み立て車両）の区分は可能である。図1では、ニュージーランド向けの乗用車の輸出货量について完成車とノッ

クダウンを区分している。これを見ると、ニュージーランド向けの輸出は1980年代末までノックダウンのほうが多く、完成車はほとんどなかったことがわかる。

中古の分類のある2001年以降の数値を見ると、全体の輸入量の70～80%の数量が中古車である。その増減は、完成車全体の増減と同様の傾向を示し、新車と中古車が代替関係にあるようには見えない。新車、中古車ともに輸入量の6割前後のシェアを占めるのは、1,500cc超3,000cc以下のガソリン車（HSコード870323）である。この単価（金額を数量で割ったもの）を見てみると、110万～170万円程度の新車に対し、中古車は30万～50万円である。つまり、価格が大幅に異なり、需要する者が異なるのではないかと考えられる。

貿易統計以外のデータとして、図1には、輸出中古車検査実績台数（以下「輸出車検台数」とする）も含めている。日本の中古車輸出は、それが始まった1960年代前半以降、粗悪品の輸出が問題視された（日本自動車査定協会編、1996）。これに対応するため、1965年に輸出貿易管理令に基づく自動車の輸出承認基準が定められ、1970年には日本自動車査定協会自らが輸出される中古車の検査（輸出車検）を実施するようになった。この輸出車検の実績を中古車輸出台数として用いることができる。

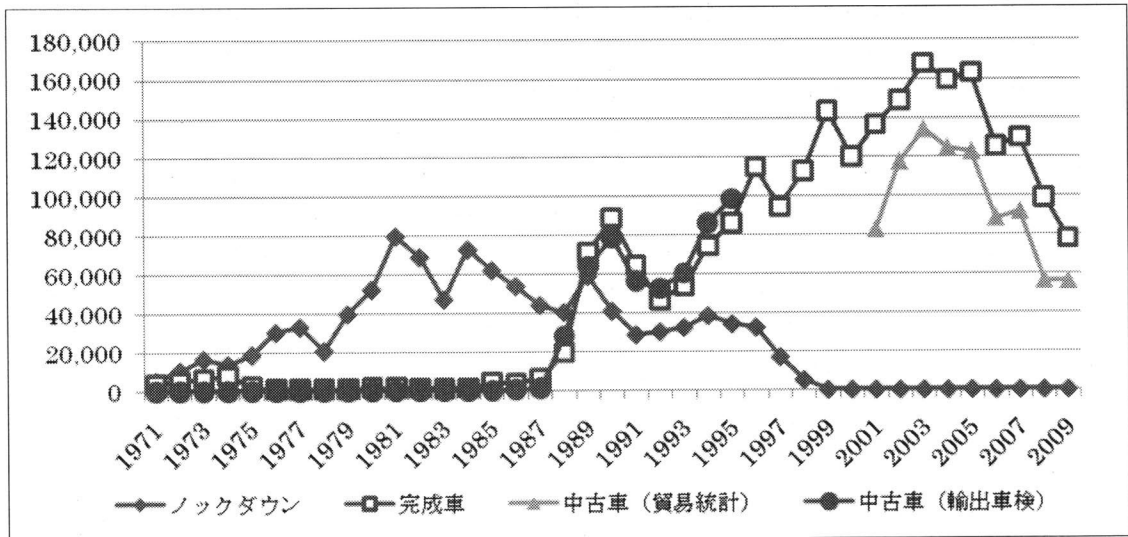


図1 ニュージーランド向け自動車輸出量（単位：台）

出所：日本財務省貿易統計、日本自動車査定協会編（1992）より筆者作成

注：図中の「ノックダウン」「完成車」「中古車（貿易統計）」は貿易統計上の乗用車の数値、「中古車（輸出車検）」は貨物車や特殊車を含む輸出車検台数

輸出車検台数は、乗用車のみならず、貨物車や特殊車も含まれる一方、手荷物としての輸出などに対する免除規定によって統計に載らないものもある。また、貿易統計は完成車の数量のため、新車も含まれる。つまり、図中の貿易統計と輸出車検台数は車種の対象範囲が異なり、厳密には比較に値しない。だが、傾向が概ね同じであるとは言えるだろう。

一方、ニュージーランド側の貿易統計に関しては、日本で入手可能なGlobal Trade Atlasにより、中古車の数量はある程度は拾える。しかし、1990年以降の実績で、中古のコードは1998年を境に異なっており、別途コードの分析をしなければ正確性を失う。また、国際連合の貿易統計UNcomtradeは1989年からの数量がわかるが、6桁のHSコードによるもので、中古や完

成車、ノックダウンを区分できない。そのため、日本の貿易統計のように使えない。

このような中、最も数値が揃っているのは、ニュージーランドの自動車新規登録台数である。これは、ニュージーランドで新規に登録されたものであり、新車と過去に海外で登録された輸入中古車 (ex-overseas) とを区分している<sup>1)</sup>。図2はこれを示したものである。

これを見ると、1980年代前半までは、新車の登録が圧倒的に多く、1970年代以降は6万台から10万台の間を推移しているが、輸入中古車の登録はほとんどなかったことがわかる。同国には現在こそないが新車組立工場がかつてあり、それがこの数値の背景にあるものと言える。その後、1980年代後半から中古車の数量が急激に上昇し、新車を上回った。これは、新車の数量を代替するものではなく、新車の登録台数もある程度コンスタントに6万台から8万台程度で推移している。なお、ここでの輸入中古車の数値は、全世界からのものであり、必ずしも日本からのものではないが、NZ Transport Agency (2006), (2010) を見ると、輸入中古車の95%前後が日本からのものであることがわかる。

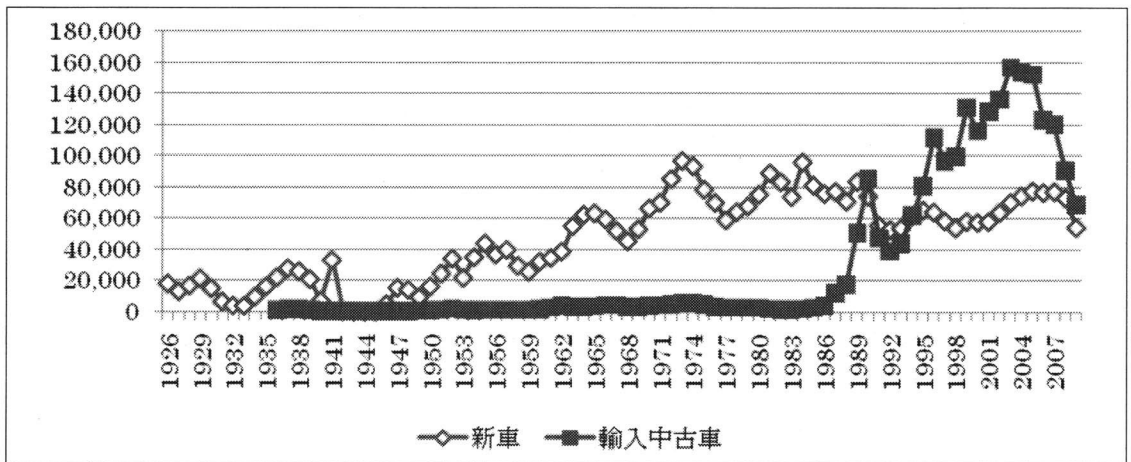


図2 ニュージーランドにおける乗用車新規登録台数

出所：NZ Transport Agency (2010) より作成

急激な変化が観察された1985年からの10年間について、日本の貿易統計上の完成車台数、輸出車検台数、ニュージーランドの登録台数を整理すると、表1のようになる。

表1 日本とニュージーランドの自動車貿易関連数量の比較

	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年
貿易統計	4,010	3,723	6,154	19,472	70,706	88,697	64,165	46,445	53,339	74,051
	-	92.8%	165.3%	316.4%	363.1%	125.4%	72.3%	72.4%	114.8%	138.8%
輸出車検	25	415	1,168	27,988	63,828	78,157	56,055	52,203	60,138	85,961
	-	1660.0%	281.4%	2396.2%	228.1%	122.4%	71.7%	93.1%	115.2%	142.9%
新規登録	2,918	3,946	12,129	17,372	50,965	85,324	47,351	39,146	43,841	62,088
	-	135.2%	307.4%	143.2%	293.4%	167.4%	55.5%	82.7%	112.0%	141.6%

出所：日本財務省貿易統計、日本自動車査定協会 (1992)、NZ Transport Agency (2010)

注：「貿易統計」は日本側の完成乗用車輸出台数、「輸出車検」は輸出車検台数、「新規登録」はNZ側の輸入中古車。各統計の上段は台数、下段は前年比を示す。

まず、1986年から87年の動きを見てみると、ニュージーランドの輸入中古車の新規登録台数は3倍に増加し、1万台を越えているのに対し、日本の貿易統計ではその半分程度となっている。輸出車検台数は、同じく3倍近くの増加であるが、ニュージーランドの統計の10分の1の数量で、わずか1000台程度である。

次に、その翌年の87年から88年の数値は、貿易統計、輸出車検ともに急増している。新規登録は落ち着いており、タイムラグがあったかのように見える。だが、統計の計上は、貿易統計や輸出車検が新規登録よりも先であり、タイムラグとは言えないことが容易にわかる。その後は、3つの統計ともに、概ね同じ傾向となっている。まとめると、ニュージーランド側の統計では、1986年から87年にかけて市場が拡大し、日本側の統計では、87年から88年に市場が拡大したと読むことができる。このような変化をどのように説明すればよいだろうか。

### 3. ニュージーランドの制度改革

まず1980年代後半以前の中古車の輸入が少なかった理由だが、それは、ニュージーランド政府が実施していた新車の製造・販売を優遇する政策の影響と考えられる。ニュージーランドには、現在こそ自動車メーカーの工場はないが、1926年にジェネラル・モーターズがペトネ（Petone）に初めて組み立て工場を開いてから、優遇策の影響で、工場の立地が相次いだと言われる。この優遇策とは、現地生産と英国製の自動車に優遇する関税政策、組み立てが必要なロックダウン車と完成車双方に与える輸入ライセンスであった。輸入ライセンスという制度では、ライセンス保持者に輸入量が割り当てられ、輸入量の総数はコントロールされていた。そして、一般に、ロックダウン車のほうを優遇し、その量を多く割り当てていたという。

このような優遇策の結果、1970年代には16もの工場が存在し、同国の市場で使用される新車の大多数は、国内で組み立てられたものとなった。輸入台数も、現地組み立てを要するロックダウン車の割合が完成車を圧倒し、1984年までは9対1の割合だったという。（New Zealand Institute of Economic Research, 1998）

完成車の輸入が少ないということは、当然ながら、中古車の輸入も少ないことを意味する。当時は、個人が自ら利用する目的で輸入するものであり、ビジネスとして売買するものではなかった。国内で登録される輸入中古車の数は、1965年から1986年の間、全登録台数のわずか2%から8%であった。筆者のヒアリングでも、かつては外交官やビジネスマンなど日本で働いている個人がサイドビジネスとして日本の中古車店を回り、買い付けをしていたとのことだった<sup>2)</sup>。

同国は、そもそもイギリス向けの特定農産物の輸出に依存した貿易構造となっており、1970年代の世界経済の数々のショック（ニクソンショックとドルの切り上げ、オイルショック）により、経済は打撃を受けたとされる。また、イギリスの欧州共同体（EC）加盟により農産物市場での優位性の喪失というショックもあった。そのような背景があり、同国は、貿易に関して、相手国と商品の多様化を進め、各種産業を保護、統制し、補助金を給付するという国家主導の経済体制を構築した（岡田、1999）。

1980年代初頭には、ほぼ全ての基幹産業に国有企業が存在し、国内総生産の4割を政府支出が、雇用の3割を政府部門が占めていた（日本ニュージーランド学会編、1999）。さらに、経済再生の最後の砦として、発電や天然ガス、重化学工業などのプロジェクトを含む「シンク・ビッグ計画」を行った。しかし、国際通貨基金（IMF）や国際金融市場に資金を求めたものの、効果はなく、財政再建計画の策定を迫られた。1984年発足のロンギ労働党政権後、規制緩和、民営化、税制改革といった経済政策が積極的に行なわれ、その中で貿易政策は、効率化・競争化

という質的転換を目指した（岡田、1999）。新車保護の色合いが濃かった自動車政策も、1980年代に劇的に変わった。

政府は、自動車組み立てメーカーの競争力と経営効率性を向上させることを目的として、自動車産業を調査し、これが最終的には、1984年12月の自動車産業プランの発表に至った。そのプランから、(1)輸入ライセンスレジームの廃止、(2)関税の削減、(3)部品輸入の許可という3項目が導かれた。

ノックダウン車の輸入ライセンスは完全に廃止され、一方で、完成車の輸入について、ライセンスの新たな入札スキームが設置された。輸入ライセンスは、新車と中古車の区別がなかったが、マージンは一般に新車のほうが高く、ライセンス取得者の大部分が新車を輸入した。輸入される車の量は、依然として国内組み立てマーケットの与えられた割合に制限されていたが、その割合は、1985年の5%から1988年には17.5%に上昇し、完成車輸入の道が徐々に開かれた。その後、1988年には、翌年1月1日より、ニュージーランドへの完成車の輸入ライセンスが不要となることが発表された。New Zealand Institute of Economic Research (1998) では、この1989年の輸入ライセンス規制の撤廃が、中古車の大規模輸入の開始と見ている。しかし、前節の統計だと、それよりも前に数量は伸びていることがわかる。

次に、関税だが、自動車産業プランは、完成車ではなく、まずノックダウン車の関税を下げることにした。先に着手されたのは、オーストラリア並びに英国製のノックダウン車であり、もともと優遇されていた6.25%だった関税が、1985年にさらに下がり、ゼロになった。その他のノックダウン車は、45%だったが、1988年に15%に下げられることとなった（1990年1月にゼロとなった）。これに対して、完成車については、引き続き55%（オーストラリア、英国については20%）のままであった。

完成車の輸入関税が変更されたのは、1989年1月1日である。オーストラリア、英国以外の関税は、55%から45%と削減され、その後の1年間で段階的に下げられ、1990年1月に35%までになった。また、オーストラリア、英国からの輸入関税は、1990年1月にゼロになった。残された完成車に対する35%の関税は、1993年6月から段階的に削減されていったという。

この自動車政策は、自動車に適用される売上税（sales tax）にも手を加えた。まず、財・サービス税（Goods and Services Tax, GST）が1986年10月に導入され、このとき、自動車に関わる売上税は廃止された。同時に、25%の物品税（excise tax）が与えられたが、この物品税は、1987年から1990年9月の間で段階的に廃止された。

この売上税や財・サービス税については、Cassells(2004)にも言及されている。これによると、1986年10月に新車への30%の売上税が撤廃され、10%の財・サービス税に代えられたとある。25%の物品税（excise tax）についての言及はなく、この点は、より正確な情報収集、確認作業が求められる。いずれにしろ、税制度改革により新車価格が1987年を通して下降し続け、中古車価格はこの動きに呼応して、6-9ヶ月のタイムラグ後に下降したという。

このような規制緩和の流れの一方で、輸入中古車の過小評価の問題に対応するために、1991年8月に、特別税（special duty）というものが課された。1000cc未満の車には、1300ドルの特別税、それ以上のものについては、1500ドルの特別税が課された。輸入業者は、特別税か従価関税のいずれか高いほうを支払った。これは、支払うべき税の最低水準を確保した。以上を整理すると、表2のようになる。

残された完成車の関税は、1990年代に入り、さらに下げられた。これについて、New Zealand Institute of Economic Research (1998) では、1993年1月から段階的に下げられたと

ある。そして、政府は、1998年に、2000年12月1日に全ての自動車関税は廃止する、というアナウンスをしたとされる。Statistics New Zealand の記述によると、正確には、1998年に、2000年12月1日に、もしくはニュージーランドの組み立て工場が閉鎖されるならばすぐに15%の関税をゼロにする、ということアナウンスしたという。そして、このアナウンスを受け、三菱、日産、ホンダ、トヨタの4社は、1998年に現地生産を止めたという。そして、政府は、1998年の5月14日に、モーターホームと救急車を除く、全ての乗用車と軽商用車にかかる関税を撤廃した。以下をまとめると表2のようになる。

表2 自動車産業政策の変遷

年	内 容
1984	自動車産業プランの発表 ノックダウン車の輸入ライセンスの廃止 完成車の輸入ライセンス入札スキーム導入
1985	ノックダウン車（オーストラリア並びに英国製）の関税6.25%→0%
1986	自動車に関わる売上税の廃止 財・サービス税の導入 物品税（1987年から1990年9月の間で段階的に廃止）の導入
1987	—
1988	ノックダウン車の関税が45%→15% 輸入台数の割合制限が5%→17.5%
1989	完成車の輸入ライセンスが撤廃 完成車の関税が55%→45%、1990年1月までに段階的に減少し、35%までに。 ノックダウン車の関税が15%→0%
1990	—
1991	特別税の導入（1000cc未満には1300ドル、それ以上には1500ドル）
1992	—

出所：New Zealand Institute of Economic Research (1998) より筆者作成

#### 4. 統計に表れない輸出

日本からの中古車輸出は、1980年代後半のニュージーランド向け市場が活発化するまでは、スリランカやマレーシア、香港向けが多かった。日本自動車査定協会が発表するデータは、ほぼ毎月、日刊自動車新聞に掲載されたが、発表データの記事でニュージーランドの名前が出てきたのは、1987年10月になってからである。1987年度の輸出検査台数では、全輸出先の28,071台に対し、マレーシア(8,189台)、スリランカ(6,026台)、ミャンマー(4,332台)が上位に位置し、ニュージーランド(1,168台)は7位であった。1988年度の同国向けは27,988台となり、2位の香港(7,575)を大きく上回った。これを見ると、ニュージーランド向けの輸出は、1987年から88年に急増したと見える。

しかし、実際に急増したのは、1986年末から1987年初めのものである。日本経済新聞の1987年11月7日付の記事によると、1986年後半から87年前半にかけて、「ニュージーランドからツアーを組んで中古車を買いに來る客が多くなった」とある。また、朝日新聞の1987年6月27日

付の記事では、当時「中古車の秋葉原」と呼ばれていた千葉県南行徳一帯に、ニュージーランドの買い物ツアー客が1987年3月頃から目立ち始めたと書かれてある。当初は「旅行のついで」という客が多かったが、しだいに30人ぐらいの団体が乗りつけるようになったという。日刊自動車新聞の1987年8月1日付けの記事でも、1986年暮れあたりから、浦安市周辺の中古車街に、外国人旅行者が現れ出したとある。

日本経済新聞の1987年10月12日付け記事では、「日本からの中古車輸入が急増したきっかけは八六年十月の法律改正。個人が一人につき一年に一台なら許可なしで輸入できることになった」としている。つまり、ニュージーランド側で手荷物管理などの何らかの制度改正があったことが窺えるが、先のNew Zealand Institute of Economic Research (1998) に示されていない制度改革であり、果たして本当なのか疑われる。

ヒアリングによると、1989年に撤廃された輸入ライセンス制度が手荷物としての輸出に大きく影響していたことが見えてくる<sup>3)</sup>。輸入ライセンス枠を取るには多大の費用がかかり、枠を取れない業者は、旅行者が一人一台持ち帰られるという当時の制度を利用し、輸入をしていたとのことだった。これは2～3年の間、行われたという。当時の輸出貿易管理令では、中古車の輸出には、定められた水準の検査が必要だったが、例外があり、旅行者など個人が使用に使うことを目的として、一人一台を持ち帰る場合に検査が不要とされた。本人の旅券のほか、航空券、車両の譲渡証明などの書類を提出すればよく、代理人が手続きをすることも可能であった。これを利用することによって、ライセンス枠を取れなくても輸入でき、かつ検査費用を節約できる利点もあったのである。

ニュージーランド向け市場が急拡大した時期について、関係者へのヒアリングによると、「1986年まではスリランカ向けの車両を探していたが、1987年1月になって急にニュージーランド向けの仕事が忙しくなった」とのことだった<sup>4)</sup>。当時は、成田空港にニュージーランドからの旅行者を10人乗りのハイエースなどのバンで迎えに行き、「ライセンス・ストリート」などと呼ばれていた浦安のほか、埼玉や横浜、多摩地区などの国道沿いの中古車集積エリアに案内したようである。その後、20人から30人来るようになり、観光バスで連れて行った。顧客は、年配の夫婦など普通の旅行者で、それぞれが好みで買っていたとのことだった<sup>5)</sup>。

上述の通り、旅行者は、当初は本人が中古車販売店を回り、買い付けをしていたが、その後、本人が販売店を回らなくても、買い付けしたことにする方法が取られるようになった。具体的には、日本を観光しているニュージーランドの旅行者から旅券を借り受け、手続きだけはその人の名前を出し、買い付けは代行者が行っていた。本人が車を買っているかどうかさえ知らない状態で、買い付けが行われていたのである。

この点は、記事にもなっている。日刊自動車新聞の1988年7月22日付記事では、輸出車検の免除規定につけこんだ「不正輸出」と表現し、これは、「輸出業者が実際に行うのではなく、外人旅行者と輸出業者との間に何らかの形で存在する“あつ旋屋”を通じて取引が行われているとみられている」と記録されている。そして、この「あつ旋屋」は、旅行代理店の説が有力とし、ブローカー的な商社の存在もかなりあるとしている。彼らは旅行者から旅券や航空券を預かり、使用目的を明かさずに輸出しているとし、問題視している。

通商産業省(当時)は、この「不正輸出」を「違法とは断定できないまでも非道徳的行為」とし、防止策を検討した。ただし、実際に使用目的のために持ち帰る者もいるため、免除規定をなくすことはできなかった。1988年12月6日付け日刊自動車新聞によると、①当該一時入国者が所持する旅券を発行した国・地域を仕向地とする、②原則として一時入国者本人が旅券を

提示しなければならない、という規定を設けた。この通達は1988年9月になされたという（日刊自動車新聞1988年12月12日記事）。いずれにしろ、1988年12月になっても、掲載されているところを見ると、旅行者を利用した輸出は、2～3年続いたという関係者の話は確かなように思える。

## 5. まとめと課題

ニュージーランドの旅行者向けのビジネスが拡大した1987年と88年は、統計に表れない「空白の2年間」ではあるが、同国向け中古車輸出市場の形成を見るうえで、重要な期間であったことがわかる。その背景には、ニュージーランド側の輸入ライセンス制度があり、その枠を取れない輸入業者による制度の網をくぐる行為があった。また、手荷物扱いをし、日本側の検査費用を逃れ、安価に輸出しようという要因もこのビジネスの拡大に寄与した。もちろん、1986年10月の売上税の廃止や財・サービス税、物品税の導入が車両の価格を低下させ、需要を拡大させたことも要因として重要である。これに対して、1988年9月の日本側の通商産業省の通達と1989年1月のニュージーランド側の輸入ライセンスの廃止により、旅行者を利用したビジネスは減少したと考えられる。その分、「適正」な輸出が広がり、1989年以降、各種統計でも同じような傾向になったものを見ることができる。

本稿では、ニュージーランド向けの中古車貿易に関係する各種制度改正を整理した。ただし、わからないことはまだある。例えば、1986年10月に改正されたとあるニュージーランド側の手荷物としての輸入に関係する制度だが、今回は同国の資料では確認できなかった。この時期は多くの法改正がされており、どの法律がどのように変わったのかという条文までは見つけられていない。また、1988年9月にされたという通産省の通達についても、新聞記事の情報であり、現物を入手することはできなかった。

また、本稿では、なぜ新車の輸入ではなく、中古車なのかという点も議論していない。関係者との議論では、やはり中古車の低価格性が指摘され、そのような記述も見受けられるが、この時期の消費者の選好については別途議論が必要であろう。当然ながら、政府は、中古車輸入を促進したわけではない。昨今もそうだが、安全性などの観点から、中古車輸入は促進というよりも規制するという動きが目につく。1980年代末に拡大しつつあった中古車貿易は、その後、1991年、92年に失速したが、それは91年9月に発効したとされる制限が背景にある<sup>6)</sup>。2000年以降も輸入検査が徐々に強化されるなど中古車貿易の障壁となるような動きもある。今回のように貿易自由化の歴史を丁寧に整理しつつ、こうした最近の規制強化の動きが中古車の貿易量にどう影響しているのかについても、検討する必要があるだろう。

## 脚注

- 1) NZ Transport Agency (2010) の用語集 (Glossary of terms, p.61) において、「An ex-overseas vehicle is one which has been previously registered in another country before arrival in New Zealand (ex-overseas vehicles are also referred to as used imports).」とある。
- 2) IMVDA (輸入自動車産業協会) 元会長のジョン・ニコルズ氏へのヒアリング (2006年2月)
- 3) 日本中古車輸出業協同組合理事長、山銀通商社長の佐藤博氏へのヒアリング (2010年8月)
- 4) 大東亜物産社長の横泰智氏へのヒアリング (2010年8月)
- 5) 人気があったのは、マツダRX7、フェアレディZ2800cc、セリカ・ダブルエックス、ホン



ダブルリユードなどのスポーツタイプとのことだった。

- 6) 日本貿易振興会情報 (1993) によると、関税、安全基準、消費者保護に関する以下の制限が課された (1991年9月発効)。「1. シートベルト, シートベルト取り付け, 前方スクリーン, 停止ライトの安全基準適用。2. 基本文書の添付義務 3. 裁判件及び距離計記録に関する認可自動車取扱店法の修正。4. 関税修正代替従量税の適用 (1000ccまでで \$ 1,300, 他の自動車 \$ 1500)」

## 参考文献

- [1] Cassells, Sue (2004), *Toward Sound Management of End-of-Life Vehicles in New Zealand*, A thesis presented in partial fulfillment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy in Economics, Massey University, New Zealand.
- [2] Featherstone, Kathryn (1994), "Demand for new motor vehicles", *Working paper (New Zealand Institute of Economic Research)*, No. 94/12.
- [3] Ministry of Economic Development and Ministry of Consumer Affairs (2001), *Motor Vehicle Sales: A Proposed Regulatory Regime*, [http://www.med.govt.nz/templates/MultipageDocumentPage\\_\\_\\_\\_3758.aspx](http://www.med.govt.nz/templates/MultipageDocumentPage____3758.aspx), (accessed 2010-12-13)
- [4] NZ Institute of Economic Research (1998), "Parallel Importing: A Theoretical and Empirical Investigation", *Working paper (New Zealand Institute of Economic Research)*, No. 98/4.
- [5] NZ Transport Agency (2006), *New Zealand motor vehicle registration statistics 2005*
- [6] NZ Transport Agency (2010), *New Zealand motor vehicle registration statistics 2009*
- [7] Witt, Daniel A. (1986), "The New Zealand motor vehicle industry after the plan", *Working paper (New Zealand Institute of Economic Research)*, No. 85/47.
- [8] 阿部新 (2007) 「自動車リサイクルの現実と課題：ニュージーランドの自動車リサイクルの動向」『月刊整備界』38 (2), pp. 26-29
- [9] 阿部新・浅妻裕 (2007) 「中古車輸出市場の形成と発展に関する予備的考察」『北海学園大学経済論集』, 55 (3), pp.59-84
- [10] 阿部新・木村真実・外川健一 (2007) 「ニュージーランドの自動車リサイクル事情」『環境と公害』, 36 (4), pp.45-48
- [11] 岡田良徳 (1988) 『ニュージーランドの貿易多様化と経済発展』大東文化大学経営研究所
- [12] 岡田良徳 (1999) 「ニュージーランドの貿易改革と対日貿易:対日ビジネス多様化の課題と展望」『日本ニュージーランド学会誌』5, 30-41
- [13] 日本自動車工業会 (2008) 「より確かな海外生産台数の把握に向けて」『自動車工業』42 (492), 2-4
- [14] 日本自動車査定協会編 (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
- [15] 日本自動車査定協会編 (1996) 『三十年の歩み』日本自動車査定協会
- [16] 日本自動車査定協会編 (2007) 『四十年の歩み』日本自動車査定協会
- [17] 日本中古自動車販売協会連合会 (2000) 『平成12年度ニュージーランド国における日本

製中古自動車流通実態調査』日本中古自動車販売協会連合会

[18] 日本ニュージーランド学会編（1998）『ニュージーランド入門』慶応義塾大学出版会

[19] 日本貿易振興会（1993）『平成4年度海外情報照会サービス（50ドル調査）中古自動車の輸入規制等に係る報告書』