

中継地の中古車貿易量の把握における課題

阿部 新*

Challenges in Understanding the Volume of International Trade in Used Vehicles
at Transit Points

ABE Arata*

(Received September 26, 2025)

本稿では中継地からの中古車の行方に焦点を当て、貿易統計の整備に応じてそれぞれどこまで把握することができるかを議論し、その課題を抽出する。まず、中継地で中古車貿易量を集計できるケースでは、原産地の割合を探る必要がある。また、中継地で中古車貿易量を集計できないケースでは、原産地の割合に加えて新車・中古車の割合を示す必要がある。そして、これらの課題に対しては、原産地からの最終目的地への直接輸出のデータを用いることが有効である。さらに、中継地で中古車貿易量が計上されないケースでは、中継地の貿易統計で示される輸出台数を用いることは適当ではなく、原産地からの最終目的地への直接輸出の数量を用いる必要がある。

1. 本研究の課題

中古品や再生資源が国境を越えて循環する実態がある。それらは制度が十分に整備されていない新興国・途上国に移動することがあり、しばしば使用済み後の汚染や非効率な資源回収の問題が懸念される。その際にどこにどれだけ移動しているかを把握することが重要だが、その把握が困難な場合がある。基本的に貿易量は各国が公表している貿易統計を用いることで集計できるが、とりわけ中古品の場合はその把握が難しいという問題がある。

貿易統計は、品目ごとにコード（統計品目番号）が設定されており、そのコードに貿易量が紐づかれている。このコードのうち、先頭6桁までの分類は国際条約によりHSコードとして統一されており、条約加盟国であれば共通のHSコードに基づいて同じ品目の数量が集計できる。一方で、6桁のHSコードで定められた品目を細分化する場合は、各国が独自にコード（細分番号）を追加する。中古品の場合、衣類やタイヤなど一部の品目を除いて世界共通のHSコードが設定されていないため、多くの中古品は、各国が独自に定める統計細分により設定される。その結果、輸出国で中古品のコードの設定がない国・地域も多く、そのようなところでは新品と中古品を区分して数量を集計することができないという課題がある。中古品のコードを設定している国・地域においても一部の品目のみを設定している場合もあり、完全に

数量を把握できるわけではない。

また、あらゆる製品に関係するが、輸出の場合、貿易統計で示される仕向地に中継貿易拠点（以下「中継地」）が含まれることがある。当然ながら、その行方を追うには中継地以降の移動を捉える必要がある。しかし、中古品の場合、上述のように全ての国・地域の貿易統計で品目として設定されているとは限らず、中継地の貿易統計で中古品の設定がなければ、それ以降の数量を追うのが難しくなる。

これら以外では、入力ミスなどによる数値の誤りや統計にカウントされない数量の存在などの貿易統計そのものの問題のほか、貿易統計データベースが公開されていないため、集計できないといった問題がある。そのため、質的調査などを盛り込むことにより国境を越えた資源循環の構造を把握していくことになる。

このような背景の下、本稿では中継地からの中古車の行方に焦点を当てる。中古車は世界共通の6桁のHSコードが設定されていないため、その行方についてどこまで把握することができるかを議論する。なお、以下では中継地に中古車を輸出する国・地域を「原産地」、中継地から中古車が再輸出される国・地域を「最終目的地」と呼ぶ。

阿部（2010a）（2010b）では、アラブ首長国連邦（以下「UAE」）、チリ、南アフリカ共和国（以下「南アフリカ」）

* 山口大学国際総合科学部, 〒753-8541 山口県山口市吉田1677-1, a_abe@yamaguchi-u.ac.jp

を日本の中古車貿易の中継地であると位置づけている。また、日本貿易振興機構（2025）では、「中古車の輸入が制度上困難な国々」の一覧において、上記の南アフリカ、チリのほかにタイにおいて日本の中古車が再輸出目的で輸入されている可能性があることが言及されている。

中継地の中古車貿易の把握は、先の阿部（2010a）（2010b）で試みられている。ここでは、UAE、チリ、南アフリカのほか、シンガポール、マレーシア、イランを対象としている¹⁾。また、福田・浅妻（2011）、浅妻・岡本・福田（2012）はUAEについて対象年を広げてより丁寧にデータを紹介している。しかし、これらが日本の中古車の行方を捉えるための論点を整理したかという点と十分とは言い難い。また、当時と状況が変わっていることもある。

これら中継地からの中古車の行方を追うには、中継地からどこにどれだけ日本の中古車が輸出されているかを知る必要がある。つまり、仕向地、数量、原産地（日本・他国）の区分、新車・中古車の区分に関する情報が必要である。しかし、中継地によって貿易統計の整備が異なることから状況に応じた課題がある。タイのように貿易統計で中古車の区分が可能などころもあればUAEのようにそれが不可能などころもある。また、南アフリカやチリのようにそもそも貿易統計に日本からの中古車の数量が計上されないところもある。それらのケースで中継地からの行方を把握する際にどのような課題があるかである。

続く第2節では、中継地の貿易統計において中古車の数量を区分して集計できるケースについてタイの事例を用いる。また、第3節では、中継地の貿易統計において中古車の数量を区分して集計できないケースについてUAEの事例を用いる。第4節では、中継地の貿易統計においてそもそも中古車の数量が計上されないケースについて南アフリカの事例を用いる。そして、それぞれにおいて、中古車の再輸出の実態を確認しつつ、日本の中古車の行方と数量を把握する課題を抽出する。

2. 中古車貿易量が集計できるケース

まず、貿易統計上で新車、中古車の区分があり、それに基づいて中古車の貿易量を集計できるケースを考える。ここではタイの事例を用いて数量把握の課題を抽出する。

日本貿易振興機構（2025）において、タイは「中古車ビジネスとしての輸入は事実上不可能」と言及されている。そこでは、「中古車は「輸入許可取得必要品目」（全19品目）の一つとされ、かつ新車と同様、規格基準への適合（車両重量3,500kg以下）が求められ」とある。そして、「関税を含め厳しい輸入条件が課せられており、輸入許可の条件は主に個人用、政府関係、再輸出目的に

限られ」とある。このうち、タイの再輸出はミャンマー向けであることがかねてより伝えられており、より遡ればミャンマーよりもカンボジアのほうが多かったという記述もある²⁾。

先に言及した通り、タイは貿易統計を用いて中古車輸出台数を示すことができる。それによりタイからの中古車の仕向地と数量を示すことができるが、そのような場合であっても日本からの中古車の行方を追うとなると課題はある。まず、(1) 中継地で使用された中古車の輸出と混在しているケースであり、それをどう区分するかというものである。また、(2) 仮に中古車の再輸出货量が特定できても他の原産地から輸入されたものも含まれる。日本からの中古車の行方にこだわるのであれば、他国のものとは区分して示す必要がある。

これらについてタイの貿易統計を見ながら検討する。阿部（2025）で示されるように、タイでは中古の品目が設定されているのは乗用車、貨物車である。そこではロックダウンの中古車も品目に含まれており、重量（KG）表示の数量と混在する問題があるが、阿部（2025）では、2021年以降であれば台数のみを捨てることで問題はないことが示唆されている。2025年にタイの貿易統計データベースが刷新されているが、改めてこの新しいデータベースにより2021年以降のタイの中古車の貿易量を集計したところ、数値において阿部（2025）のものとはほぼ変わらなかった³⁾。

輸入された中古車はタイ国内に流通せず、再輸出されると考えると、中古車輸入台数を中古車再輸出台数と考えればよいことになる。この考えの下では、「タイ国内からの中古車輸出台数＝中古車輸出台数－中古車輸入台数」として示すことはできる。ただし、輸入されたものがすぐに再輸出されるとは限らない。また、何らかの事情により輸入から再輸出までの間に滞留することもある。そのため、時間差が生じ、中古車輸入台数が中古車再輸出台数と一致しないことは想定される。この点は何年かのデータを比較する必要がある。

それを考慮して、タイの中古車の輸入と輸出を比べたものが図1になる。これによると、貨物車についてはほぼ同数であるが、乗用車については年によって変動があることがわかる。4年間の合計で見ると、乗用車は輸入のほうが859台多く、貨物車は輸出のほうが119台多いという結果になる。輸入においては、個人輸入の程度にもよるが、これを僅かと捉えればタイ国内からの中古車輸出台数も僅かであると見ることはできる。

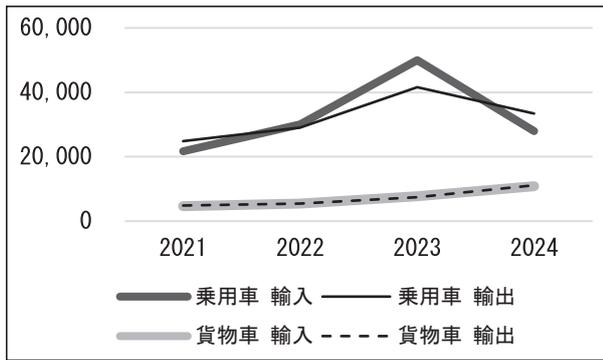


図1 タイの中古車貿易量の推移 (単位: 台)
出典: タイ商務省貿易統計より作成

次に、(2)の他の原産地(アメリカ、ドイツなど)からの輸入中古車との混在の可能性について検討する。タイの事例では輸入については日本からのものが圧倒的に多く、輸出についてもミャンマーへの輸出が圧倒的に多い⁴⁾。そのため、他の原産地の影響を考慮する必要はないが、仮に複数の原産地から中継地に相応数の輸入がされ、複数の最終目的地に分かれて再輸出されている場合は、それらを考慮する必要がある。この場合、中継地の最終目的地向けの再輸出における日本の中古車の割合を知る必要があるが、これは中継地の貿易統計が中古車を区分できて示すことができないことを留意する必要がある。

これについて、中継地の中古車輸入台数における日本由来の割合(①)では不十分である。なぜなら最終目的地によって傾向が異なりうるからである。例えば、ハンドルの位置によって日本の中古車を好む国と他国(アメリカ、ドイツなど)の中古車を好む国とで分かれる。その場合、ある国では日本の中古車の割合が高いが、別の国ではそうでもないということになる。当然ながらこの問題は中継地の貿易統計で中古車を区分できない場合も関わってくる。

日本の中古車を相対的に好む国は、日本など原産地からの直接的な輸入でも、日本の中古車の割合が高いことが想定される。そのため、複数の原産地から特定の最終目的地へ輸出される中古車台数の合計を算出し、それにおける日本からの割合(②)を出すことができれば、①よりも日本の中古車を好む事情を考慮していると見ることはできる。上記の事例では、日本、アメリカ、ドイツなどのミャンマー向けの直接の中古車輸出台数の合計を出し、そのうちの日本からの割合を出す。そして、それをタイからミャンマー向けの中古車輸出台数に掛け合わせることで、ミャンマー向けの日本の中古車の再輸出台数を出す。ミャンマーが日本の中古車を好むのであれば、そのような作業により、日本の割合が高くなる。ただし、そこで出されたタイから各最終目的地(ミャンマー、カンボジアなど)向けの日本の中古車台数の合計が、日本

からタイの輸入台数(=再輸出台数)に一致するとは限らない。この部分は全体を一定数で掛け合わせるなどの調整が必要になり、課題として残される。

また、特定の原産地から複数の最終目的地へ輸出される中古車台数のうち、特定の最終目的地の割合(③)を出して、それを中継地の原産地からの中古車輸入台数に掛け合わせるという方法も考えられる。同じように上記の事例では日本からミャンマー、カンボジアなどの直接の中古車輸出台数を算出し、その割合を示し、日本からタイの中古車輸入台数に掛け合わせる。しかし、例えばミャンマー向けについて他の輸出国(アメリカ、ドイツなど)も算出し、合計すると、今度はタイからミャンマー向けの中古車輸出台数とは合わなくなる恐れがある。そのため、これも一定数を掛け合わせるなどの調整が必要になる。

いずれにしろ、②または③は①よりもまだ良い程度であり、実態を正確に示しているわけではない。必ずしも日本から直接輸出される状態と中継地を経由して再輸出される状態が一致するとは限らない。中継貿易には直接輸出できない何らかの理由があり、国境通過のコストの節約のほか、制度的な理由による非正規輸入の動機も生まれうる。ある国で右ハンドルを正規に輸入できないことから直接輸出において日本の中古車の輸入の割合が低いとしても、中継貿易により非正規の輸入をした場合、日本の中古車の割合が高いということもあるだろう。それらを考慮した分析はさらなる議論を要する。

3. 中古車貿易量が集計できないケース

次に、貿易統計上で新車、中古車を区分して数量を集計することができないケースを考える。ここでは、UAEの事例を用いて再輸出の課題を抽出する。

阿部(2010b)や福田・浅妻(2011)、浅妻・岡本・福田(2012)の時点では、UAEは前節の対象、すなわち中古車台数が集計できるケースの対象だった。確かに、ワールドタリフを見ると、今でもUAEの貿易統計では乗用車の一部において中古車の設定がされている⁵⁾。しかし、現在(2025年9月時点)は、新車、中古車を区分する貿易統計データベースを利用することができないという問題に直面している⁶⁾。よって、新車、中古車の区分があっても数量を集計できない状況になっている。

そこで同国の貿易量は国際連合が提供する貿易統計データベースのUN Comtrade(以下「国連統計」)から見ていくことになる。国連統計は、HSコード6桁までの品目の数量でしか集計できないため、中古車の数量を示すことができない。各国の貿易統計を提供する有料のグローバルトレードアトラスでも、UAEのデータは国連統計の数値を用いている。

タイと同様、UAEでは日本の中古車は使用されず、再輸出される。その背景には自動車登録の規制がある。浅妻・阿部（2009）では、自動車のステアリングホイールは左側であることを定めた湾岸協力会議標準化機構の規格「自動車一般要件」（Motor Vehicles - General Requirements）があり、UAEはそれに従っていると言及する。そのスタンスは現在でも同じである⁷⁾。

問題は国連統計の精度である。2025年9月現在、国連統計におけるUAEの自動車の貿易量は2023年の数字が最も新しいものとして表示される。このうち、台数は「Qty」（quantity）と表示されるものだが、ダウンロードすると数値が小数点を含むものとなっており、重量に何らかの係数を掛け合わせて算出された推計値であることが想定される。また、品目別に見ると、数量的に多くはないが、一部の品目において台数が示されていないことがあり、限られた品目、期間などで少量を扱うような分析の際には入念な調整が必要になる。

国連統計を見ると、UAEの自動車貿易は、基本的に輸出よりも輸入のほうが多い。当然ながら左ハンドル車は自国で登録・使用することのできるため、自国内の流通が相応にあることが想定される。また、国連統計では輸出のほかに再輸出というデータもある。再輸出量と輸出量を相手国・地域別に比較すると、一部の国・地域で輸出が再輸出をわずかに上回っており、残り大多数の国・地域は同数である。UN Comtradeのヘルプセンターのホームページを見ると、輸出は再輸出を含むものであること、再輸出は輸入されたものをそのまま輸出するものであることが示されている。これにより、輸出と再輸出の差は国内品の輸出であることはできる。

2023年のUAEの自動車の輸出台数と再輸出台数を比べると、その差は5,162台であり、輸出台数の1.4%でしかない。同国は自動車の生産はほぼないと言えるため⁸⁾、この輸出は中古車と考えることはできる。これより、日本の中古車の中継地からの輸出を示すことを目的とするのであれば、中継地で使用された中古車を考慮する必要はなく、単純に再輸出台数を用いればよいということになる。

同国の輸入においては、2023年の自動車輸入台数（855,995台）のうち、日本（25%）、中国（15%）、アメリカ（14%）、タイ（9%）、ドイツ（8%）、イギリス（5%）、インド（4%）、韓国（3%）、インドネシア（3%）、スロバキア（2%）の順で多く（カッコ内は全体におけるシェア）、この10か国で88%を占める。これにメキシコ、イタリア、カナダ、トルコ、その他アジア、フランス、オーストリア、チェコ、スペイン、南アフリカを加えた上位20か国で98%になる。当然ながら年によって相手国とそのシェアは変わってくる。上記では中国のシェアは

2番目に位置するが、2019年はわずか1%であり、2020年、2021年、2022年はそれぞれ2%、4%、13%と変動している。

上記に示した20か国のうち、日本、アメリカ、EU各国、イギリス、韓国、カナダについては、各国の貿易統計を用いて、自動車輸出台数（またはその一部）を新車、中古車に区分して示すことができる。これに対して、中国、インド、インドネシアなどでは、新車、中古車を区分することができない。後者について、2025年9月時点では、国内の自動車市場の成長段階にあり、中古車輸出市場は小さいと考え、中古車の集計の対象としないとはできる⁹⁾。また、タイ、メキシコにおいては貿易統計において新車、中古車の区分ができるが、同じく中古車輸出市場は小さいと考え、集計の対象から外すことはできる。それらを踏まえて、各輸出国の貿易統計から新車、中古車の割合を算出し、それを国連統計によって集計されたUAEの輸入台数に相手国別にかけて合わせ、合計することで同国の中古車輸入台数を推計することはできる。

問題はUAEからの再輸出である。同じように新車、中古車の区分の問題があるが、輸入のように相手国の貿易統計を用いることはできず、より難解である。輸入台数から新車、中古車の割合を算出し、一律に相手国別の再輸出台数に掛け合わせることもできるが、再輸出の相手国によって新車を好む国、中古車を好む国など様々であり、新車・中古車の傾向を考慮しないものとなる。加えて、日本の中古車を好む国、アメリカの中古車を好む国など原産地の傾向も考慮しなければならない。

UAEの2023年の自動車再輸出台数（360,326台）の内訳を見てみると、相手国はイラク（25%）、カザフスタン（9%）、サウジアラビア（5%）、ヨルダン（4%）、中国（3%）、オマーン（3%）、エジプト（3%）、タイ（2%）、アルメニア（2%）、日本（2%）の順で多い（カッコ内は再輸出台数におけるシェア）。これにベナン、キルギス、トルコ、トルクメニスタン、ナイジェリア、アゼルバイジャン、アンゴラ、ジブチ、ウズベキスタン、アルジェリアを加えた上位20か国のシェアは76%である。これを見ると、再輸出の相手国は主として周辺国であり、輸入よりも多様であることがわかる。同時に新興国・途上国が多いことから貿易統計の整備が十分ではない可能性が高く、相手国の貿易統計で新車、中古車を区分できないことがやはり想定される。

この問題について最大の再輸出先のイラクを事例に考えてみる。本稿の関心は日本の中古車の行方になるため、UAEからイラクへの自動車再輸出台数（90,778台）のうち、日本の中古車の台数を示すことができればよい。

国連統計を用いて2023年の世界各国からイラクへの直接の自動車輸出台数を算出すると、215,835台と出る¹⁰⁾。

このうち、UAEからの輸出が最も多く、同国を差し引けば125,038台になる。この年の日本のイラク向けの中古車輸出台数はわずか31台である。そのため、UAEを除いた世界のイラク向けの自動車輸出台数のうち、日本の中古車の割合は0.02%になる。つまり、イラクにおいては、世界中の新車、中古車のうち日本の中古車の需要は0.02%という解釈になる。この割合がUAEのイラク向けの自動車輸出台数（90,778台）でも同じと仮定し、これを掛け合わせると日本由来の中古車はわずか23台ということになる。

同じような作業を他の国にも行うことで課題は解決するかどうかである。イラクを除いた他の最終目的地について、日本の自動車輸出台数における中古車の割合を出してみると、カザフスタン、サウジアラビア、ヨルダン、中国、オマーンは1%未満であり、続くエジプトも1.1%である。タイも中古車はミャンマーに再輸出されることを考えると日本の中古車はゼロに近い。これらの国向けの日本の中古車台数の割合は、他国からの新車、中古車輸出台数を加えるとさらに低くなる。

上位10か国で唯一、日本の中古車の割合が高いのはアルメニアであり、その実績は100%である。ただし、その台数は154台と少ない。そのため、世界（UAEを除く）のアルメニア向けの自動車輸出台数において日本の中古車の割合は0.6%にしかならない。これを用いて、2023年のUAEからアルメニア向けの自動車輸出台数（8,372台）のうち、日本の中古車台数を推計すると48台となる。

UAEからの再輸出先の全て（日本を除く）について同じような作業を行った結果、同国からの日本の中古車の再輸出台数は7,111台となった。2023年の日本のUAE向けの中古車輸出台数は204,501台であり、それが全て再輸出されているとすると大きく乖離がある。各国の割合を算出し、合計が204,501台となるように各国の推計値を掛け合わせるなどの調整が必要である。

先に示したように、2023年の日本からイラクへの中古車輸出台数はわずか31台である。これに対して同年のアメリカ、EUのイラク向けの中古車輸出台数は14,030台、675台である。これを見ると、やはり相手国によって日本など原産地の中古車に好みはある。しかし、新車を見ると、2023年の日本、アメリカ、EUのイラク向け輸出台数は、それぞれ18,175台、270台、10,994台であり、中古車とはまた異なる傾向がある。第2節でも言及したように、直接輸出ではなく、中継地を経由する理由も考える必要がある。イラクからさらに他国へ再輸出されている可能性もあり、UAEの再輸出台数の推計はさらなる議論が必要である。

4. 貿易統計に計上されないケース

阿部（2010b）において、南アフリカやチリでは、それぞれの貿易統計に日本からの中古車の輸入台数が計上されていない可能性について言及している。そのため、これらの国の輸出における貿易統計上の相手国は必ずしも日本の中古車の最終目的地になるとは限らない。このような最終目的地の特定がさらに難しいケースについて、南アフリカの事例を用いて検討し、課題を抽出する。

日本貿易振興機構（2025）において、南アフリカも「中古車の輸入が制度上困難な国々」に含まれている。ここでは、商業目的の中古車は実質輸入禁止であり、日本から相当数の中古車が同国向けに輸出されているが、これらは同国を経由して第三国へ再輸出されているようであると¹⁰⁾。

この事情は阿部（2010b）の時点と変わっていない。阿部（2010b）においては、日本貿易振興機構や南アフリカ共和国貿易管理委員会のホームページの記述などから、同国が右ハンドル車市場への輸出拠点として、トヨタや日産などの日系メーカーのほか、フォルクスワーゲンやBMWなどが現地生産を行っていること、中古車の輸入を禁止する目的は、同国の経済活動および雇用の促進であることなどが言及されている。

また、阿部（2010b）では、過去の調査から同国を通じて第三国へ再輸出されていることは認識しつつも、「どこに再輸出されているのかについては明確ではない」として、日本と南アフリカの貿易統計を比較するなどしてその行方について検討している。

タイやチリ、UAEと比べて、南アフリカの中古車再輸出の実態を記述するものは少ない印象を持つ。記事では、Masson（2012）において、南アフリカの港湾都市ダーバンのカーターミナルについて飛躍的な成長の言及をする中で、南アフリカでは国内使用を目的とした中古車の輸入が禁止されており、ダーバンのカーターミナルはアフリカの他の目的地向けの大量の中古輸入車の積み替え港としての機能を果たしていると言及されている。また、南アフリカの隣国のボツワナの地元紙The Business Weekly and Reviewの2021年6月10日の記事では、ボツワナの中古車輸入の急増を報じる中で、南アフリカのダーバンを日本の中古車輸出の4番目に大きな市場と位置付け、そこから中古車がアフリカ市場、特にボツワナ、スワジランド（現・エスワティニ）、ナミビア、レソトといった南部アフリカ関税同盟（SACU）に加盟する小規模国に輸出していると記述されている（Data Collection & Analysis, 2021）。また、同記事では、2020年第3四半期の新規登録台数のうち80.1%が中古車（乗用車は96.2%が中古車）でその大部分（69.4%）が日本製であること、日本からはほとんどが中古車で南

アフリカからは新車が多いことが記されている。他には、かなり前になるが、南アフリカの地元紙Freight Newsの1998年6月5日の記事において、ボツワナ、ナミビア、スワジランド、ザンビア、ジンバブエ、モザンビークに日本の中古車の有力な市場が生まれており、ダーバンがその配送拠点となっていることが示されている。これらを見ると、日本の中古車が南アフリカとりわけダーバンを経由して周辺国に再輸出されている実態がより鮮明になってくる¹²⁾。

阿部(2010b)は、南アフリカの貿易統計において、新車、中古車を区分する統計品目番号はなく、中古車の数量を把握することはできないとする。そして、日本と南アフリカの貿易統計上の数量を比較しているが、集計の結果、日本側の新車台数相当分が南アフリカ側で計上されているとし、「中古車は計上されていない可能性がある」と述べている。

今回、改めてワールドタリフで南アフリカの統計品目番号を確認したところ、乗用車においては阿部(2010b)と同様に新車、中古車を区分する統計品目番号の設定はなかった。貨物車、バスについても確認したところ、貨物車も新車、中古車の区分はなかったが、バスの一部で「新車」の統計品目番号があることがわかった。その品目は、ディーゼルエンジンのバス(HSコード:870210)とディーゼルエンジン搭載ハイブリッドのバス(HSコード:870220)であり、いずれも「新車(New)」と「その他(Other)」で区分している。新車以外のものは中古車と考えるのが自然だが、果たしてどうだろうか。これを考慮して南アフリカの貿易統計を集計してみる。

まず、輸入だが、日本からのバス、乗用車、貨物車の自動車輸入台数を集計すると、阿部(2010b)が指摘した状況と変わっていないことがわかる。つまり、南アフリカの日本からの自動車輸入台数は少なく、日本の南アフリカ向け自動車輸出台数のうち、新車相当分の数量でしかない。そのため、南アフリカの統計では再輸出目的の中古車を計上していない可能性がある。

この事情はバスも同様の可能性がある。先に示したように南アフリカではバスの一部の品目で「新車」と「その他」で区分することができる。しかし、南アフリカ側のデータでは、該当する品目は「新車」として計上されていないことがわかった。つまり、全て「その他」として輸入されていたのである。より具体的には、該当する品目はディーゼルエンジンのバスだが、2024年の日本側の統計で南アフリカ向けの完成車の輸出台数は2,304台で、そのうち新車が1,928台、中古車が376台となっている(ノックダウンを除いている)。これに対して南アフリカ側の統計で日本からの同じ品目の輸入台数は2,035台であり、全て「その他」で計上されている。2015年か

ら2024年の10年間を確認したが、全て「その他」で計上されており、「新車」での計上はなかった。

これを見ると、南アフリカ側の統計の「その他」に新車が含まれている可能性が高い。該当する品目について金額を台数で割った平均単価を見てみると、日本側のデータで2024年の新車は3,575千円、中古車は1,475千円である一方、南アフリカ側のデータで「その他」は484,607ランドである。1ランドの2024年の平均は9.78円(三菱UFJ銀行、TTS)とされ、それから計算すると、この品目の平均単価は4,739千円になる。これを見ても南アフリカで計上される「その他」には新車が含まれる、あるいは大多数が新車であることが窺える。問題は中古車が含まれるかどうかだが、金額が新車並みであることや新車相当分が南アフリカ側で計上されていることなどを考えると、ここでも中古車を計上していないと考えるのが自然である。しかも、乗用車では個人使用やビンテージ・カーなどで中古車輸入の例外が認められているが、中古バスは例外なく輸入禁止となっており、そのような中で輸入を計上する状況は考えにくい。

次に、輸出であるが、同じく南アフリカの貿易統計から集計すると、毎年、年間40万台前後の自動車(バス、乗用車、貨物車)が輸出されており、その相手国の内訳は、2024年ではドイツ(39%)、イギリス(12%)、ベルギー(10%)、アメリカ(10%)、スペイン(5%)、オーストラリア(3%)と続き、この6か国で80%を占める。それにジンバブエ(2%)、ナミビア(2%)、日本(2%)、ボツワナ(1%)が続いており、この10か国で87%を占める。さらに、ザンビア、メキシコ、UAE、フランス、エスワティニ、台湾、ケニア、サウジアラビア、ナイジェリア、ガーナが続く。これを見てもわかるように、遠方の先進国を中心に輸出されている。その多くが新車であることが想定されるが、ジンバブエなど近隣諸国も上位にいるため、輸出に中古車が含まれる可能性は拭えない。

品目別にみると、5トン以下のディーゼルエンジン貨物車の一部車両(統計品目番号:87042181)の輸出台数が最も多い。これは先進国にも多く輸出されているが、ジンバブエ、ナミビア、ボツワナ、ザンビア、エスワティニなどの周辺国でも最も台数の多い品目となっている。そこでこの品目について2024年の数量上位10か国の平均単価を算出してみると、先進国と周辺国でさほど変わらないことがわかる(図2)。つまり、周辺国向けも新車の可能性がある。

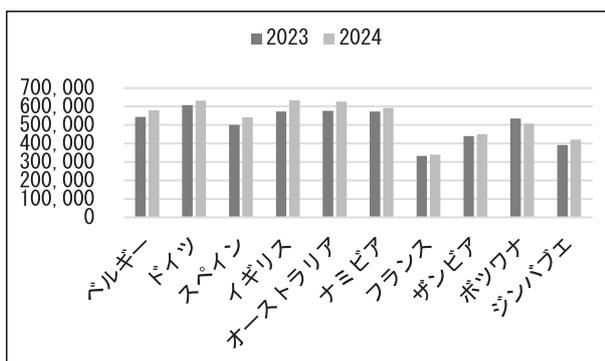


図2 南アフリカの中古貨物車（ディーゼルエンジン、5トン以下、統計品目番号：87042181）の平均単価
 出典：南アフリカ共和国歳入庁貿易統計より作成
 注：単位は南アフリカランド

一方、南アフリカの貿易統計を見ていると興味深い項目があることがわかる。それは「原産国名」(Country of Origin Name) というものである。データを見ると、「原産国名」の98%から99%が南アフリカと表示されている。つまり、貿易統計上の自動車輸出台数の大多数が南アフリカ産の新車あるいは中古車である。これに対して、わずかだが、「原産国名」に日本と書かれてあるものもあり、年間千台程度がこの項目に引っかかっている。その主な輸出先は、ナミビア、ボツワナ、エスワティニ、ザンビア、レソト、ジンバブエなど周辺国である。「原産国名」の定義を調べる必要があるが、日本から南アフリカを経由して輸出される数量であることが窺える。年間千台程度のうち、先の品目（統計品目番号：87042181）が比較的多いため、「原産国名」が日本となっているデータを用いて平均単価を出してみると、ボツワナ向けが68万ランド程度、ナミビア向けが63万ランド程度となった。これらの金額は先に図で示したものよりも高い。よって、これはやはり中古車ではないことが想定される。仮にこれが中古車であれば、最終目的地を探る手掛かりになり得たが、それを用いる根拠としては弱い。それを以ってしても、再輸出目的の日本の中古車は統計に計上されない可能性が高い。

「新車」「その他」の品目区分のあるディーゼルエンジンのバスについて輸出台数を見てみると、2024年の仕向地の上位はエスワティニ、ジンバブエ、ナミビア、ボツワナ、ザンビア、レソト、モザンビークと南アフリカの周辺国となっており、この上位7か国で93%を占める。その全仕向地の合計がわずか837台であり、そのうち「新車」が9台、「その他」が828台である。このうち、上記の「原産国名」が日本だったのはわずか15台であり、96%を占める803台が南アフリカである。日本の再輸出目的の輸入は南アフリカの貿易統計に計上されない可能性が高いこともあり、この品目の数量も日本由来のものとは言い難い。とはいえ、周辺国に移動している点から

南アフリカ産の中古車の可能性はあり得る。

中継地の貿易統計がこのような状況でどのように日本の中古車の行方を追うかである。前節のUAEの事例のように世界から最終目的地への直接の自動車輸出台数を算出し、そのうちの日本の中古車台数の割合を出し、南アフリカの相手国別自動車輸出台数に掛け合わせるという方法があるが、ここではその妥当性に疑問がある。南アフリカの自動車輸出台数に日本由来の中古車が含まれないと考えられるからである。また、UAEと異なり、南アフリカが自動車生産国で欧州など先進国に多く輸出しており、欧州への再輸出台数の推計値が過多となる恐れもある。さらに先に紹介したボツワナの記事のように、日本からは大多数が中古車で、南アフリカからは大多数が新車であるという事情もこの方法で南アフリカの数値を用いる妥当性を歪める¹³⁾。

問題は、日本由来の中古車の再輸出先の特定とその分配の程度である。日本由来の中古車再輸出台数は、日本の南アフリカ向け中古車輸出台数に一致するとすることはできる。周辺国に分配されるにしてもどの国を選定し、どのような割合にするかである。

方向の1つとしては、いささか恣意的になるが、再輸出先を周辺国に限定してその貿易統計を用いるという方向はある。例えば日本とジンバブエの中古車貿易量について、双方の貿易統計の差を出し、その分を南アフリカ経由とする。そして、その作業を他の周辺国でも行い、そこで出された割合を南アフリカからの再輸出台数（日本の南アフリカ向け輸出台数）に掛け合わせるというものである。ただし、この方法は周辺国の貿易統計の整備の水準による。国連統計を見ると、現時点ではいくつかの国で外れ値と思われるような極端な数値が現れてしまい、そのまま割合を算出すると全体の構造を歪めてしまいかねない。そのため、周辺国の貿易統計の数値の妥当性を丁寧に確認し、調整する必要がある。それが難しいのであれば、単純に日本の貿易統計から南アフリカの周辺国向けの中古車輸出台数の割合を出し、それを南アフリカの再輸出台数にかけかわすという方法が考えられる。これらを実践しつつ、再輸出先をより一層明らかにしていく作業が求められる¹⁴⁾。

5. 結論と課題

本稿は中古車の中継地からの輸出量について、その把握のための課題を検討した。まず、中古車台数を集計できる中継地においては、原産地（日本、アメリカなど）の割合を探る必要がある。また、中古車台数を集計できない中継地においては、これに加えて新車・中古車を区分する必要がある。さらに、中古車台数が計上されない中継地においてはその貿易統計を用いることが適当では

なく、原産地の貿易統計を用いる必要がある。本稿ではこれらの課題を整理するとともに、それに対応するための方向とそれに向けたさらなる課題を示した。これにより、過去の研究を進展させたと言えるが、まだ発展途上であることは否めない。これらを実践し、さらなる課題を示すことが求められる。もちろん、その作業の段階で質的調査も求められる。

サーキュラーエコノミーの考えが広まり、それに対応する制度が生まれつつある中、グローバルに広がる中古品、再生資源の取引構造はどうかである。その動きを正確に捉えるためにも引き続きデータによる実態把握が求められる。

謝辞

本研究はJSPS科研費JP24K15414の助成を受けたものです。

脚注

1) 阿部 (2010a) (2010b) では、シンガポール、マレーシア、イランについては中継地であるという位置づけをしていない。その理由としてシンガポールについては貿易統計で輸入・輸出ともに中古として計上される台数が少ないこと、マレーシアについても200台程度と少ないことが言及されている。イランについては、UAEの中古車輸出先としてイランが多いこと、UAEでの現地調査では仕向地としてイランの名前が出てこなかったことから議論を進めたが、データからイランが日本の中古車の中継地であることは判断されていない。

2) タイの現地紙Irrawaddyの2004年3月18日の記事によると、タイ側の国境の町サンクラブリ近郊にあるスリーバゴダ峠の国境検問所を毎日約40台の車が通過し、ミャンマーのモラミヤインに密輸されている様子が示されており、その車は日本から輸入された中古車であると言及されている (Kyaw, 2004)。また、Pholphirul (2007) によると、2002年に日本からタイに輸入された中古車は乗用車が2台、商用車が1台のみであったのに対し、整備・再輸出を目的とした中古車の輸入は9,055台であり、そのうちの約95%は日本からのもので、カンボジア (61%)、中国 (25.7%)、ラオス (8.3%)、ミャンマー (4.7%)、その他 (0.3%) に輸出されていると述べられている。日本語でもNNA ASIAアジア経済情報の2005年10月25日の記事で「タイ市場に輸入される中古車の多くが日本製で、改造後に東南アジアや中国、中東諸国に輸出される。再輸出先はミャンマー向けが最も多く70%を占め、昨年は1万台が出荷された。」と記されている。最近では、浅妻・佐々木・岡本 (2020) で現地調査の様子を記録している。記事も上記のNNA ASIAアジ

ア経済情報のほか、英文記事でも豊富に情報が提供されている。ウェブサイト上にはさらに多くの記述が見られる。筆者もタイ側の国境メーソートの現地調査において大量の日本由来の中古車が置かれている様子は確認している。

3) 2024年の数値のみが微修正されていたが、直近のデータの修正についてはデータベースの刷新に関係なく、日本を含む様々な国で頻繁に起こりうるものである。

4) 具体的な数値を見ると、2021年、2022年、2023年、2024年の中古車輸入における日本の割合はそれぞれ99%、98%、91%、98%、中古車輸出におけるミャンマーの割合はそれぞれ98%、99%、100%、99%である。2023年の輸入について、比較的日本の割合は低いが、2000cc超2500cc以下ディーゼル車 (統計品目番号: 87033273800) においてタイから (タイへの) の輸入が3,402台計上されており、その金額は72,309.73USDである。これは1台あたりでは21USD程度であり、誤って入力された可能性はある。いずれにしろ自国からの輸入であり、イレギュラーなものとも見ることができる。タイからの中古車輸入台数の合計 (3,418台) を全体から差し引くと、日本の割合は97%になる。残りは1,738台になるが、このうちの1,167台はドイツからの輸入になる。

5) 具体的には、ガソリンエンジン車4品目 (1000cc以下、1000cc超1500cc以下、1500cc超3000cc以下、3000cc超) において新車と中古車の細分番号が設定されている。一方で、バスや貨物車の全ておよび乗用車のディーゼルエンジン車やハイブリッド車、電気自動車などでは新車、中古車の細分番号が設定されていない。

6) かつて阿部 (2010b) の時点では、ドバイワールドよりドバイの貿易統計データのCD-ROMが販売されており、日本貿易振興機構のジェトロライブラリーで閲覧できるようになっていた。福田・浅妻 (2011) なども現地で入手したものとされる。その後、販売されなくなり、同機構でこのデータを利用することができなくなった。阿部 (2024) でも言及されているように、現地関係者に問い合わせをしてもその存在について十分な回答は得られていない。

7) 浅妻・阿部 (2009) の時点では、規格名は「GSO 42:2003」だが、湾岸協力会議標準化機構のホームページを見ると、2025年9月時点で「Current Edition」(最新版) の規格名は「GSO 42:2015」となっている (GCC Standardization Organization, 2015)。それによると15.2に「The steering wheel shall be on the left side.」と書かれてある。

8) 記事を見ると、同国が輸入に依存しているという言葉がされており (例えば、Shah and Nakarmi, 2019)、また近年になって韓国や中国の自動車メーカーの新規

立地の期待について報じられている (Nair, 2025)。一方で、国際自動車工業連合会 (OICA) の世界自動車生産台数において自動車生産国としてUAEが含まれておらず、データもないことから2025年9月時点で同国の自動車生産はほとんどないことが窺える。

9) 中国の中古車輸出市場は近年になって急拡大している。中国汽车流通協会のホームページに示される講演、フォーラムの記録において、中国の中古車輸出台数は2021年が1.5万台、2022年が6.9万台程度、2024年は「前年比46.5%増」で43.6万台と言及されている。これから2023年に27.5万台程度と推測される。一方で、走行距離ゼロの「中古車」が輸出されているという報道が多くされ、日本語の記事でも見られる (ロイター, 2025; 余聡, 2025など)。この点で急増している中古車の多くが新車またはそれに近いものであり、中古車輸出市場が急速に広がっているとすかどうかは慎重な検討が必要である。

10) ここでの数値は、バス、乗用車、貨物車について品目をHSコード6桁で設定した結果になる。HSコード4桁で設定すると若干数値が異なり、合計数は217,327台となる。

11) 日本貿易振興機構 (2015) でも、南アフリカの中古車貿易について「統計上では日本から中古車が同国向けに輸出されていますが、これらは同国を通じて第3国へ再輸出されている事が考えられます。」とあり、再輸出の実態があることは明確にしている。なお、商用・再販目的の中古車輸入が実質禁止であることは日本貿易振興機構 (2015) およびその引用元の南アフリカ共和国貿易管理委員会の輸入管理ガイドライン (International Trade Administration Commission of South Africa, 2019) に詳しく書かれてある。

12) なお、Google Mapで南アフリカのダーバンを見ると、社名に「Japan」「Japanese」「Jap」「Tokyo」などを含む中古車関連会社が多く存在することがわかる。これからも中古車輸入が禁止されている南アフリカで日本の中古車を取り扱われている状況は確認できる。

13) 例えば、南アフリカの新車の輸入が少なく、日本由来の中古車の輸入が多いところがあったとすると、この方法では南アフリカの少ない自動車輸出台数をベースに中古車の数量を推計することになり、実態から乖離してしまう可能性がある。

14) なお、本稿ではチリは検討しなかったが、阿部 (2010a) で言及されるようにチリも南アフリカと同様に日本由来の中古車を貿易統計に計上しない可能性がある。よって、合わせて検討していく必要がある。また、本稿では検討できなかったが、UAEは日本の貿易統計よりも過少に計上している傾向があり、この構造も確認しておく必要がある。

参考文献

- 浅妻裕・阿部新 (2009), 「アラブ首長国連邦の中古車・中古部品流通に関する実態調査」『開発論集』(83), 121-143
- 浅妻裕・岡本勝規・福田友子 (2012) 「DETSからみるアラブ首長国連邦の中古車中継貿易」『季刊北海学園大学経済論集』, 59(4), 139-150
- 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」『季刊北海学園大学経済論集』67(4), 27-53
- 阿部新 (2010a) 「中継貿易拠点における中古車貿易量 (前編)」『月刊整備界』41(1), 74-77
- 阿部新 (2010b) 「中継貿易拠点における中古車貿易量 (後編)」『月刊整備界』41(2), 58-62
- 阿部新 (2024) 「アラブ首長国連邦の中古車貿易の現在」『速報自動車リサイクル』(106), 60-71
- 阿部新 (2025) 「タイの中古車輸入量の算出とその課題」『速報自動車リサイクル』(109), 60-69
- 日本貿易振興機構 (2025) 「貿易・投資相談Q&A 中古車の輸入が制度上困難な国々」, <https://www.jetro.go.jp/world/qa/04J-101001.html>, (参照2025-09-25)
- 日本貿易振興機構 (2015) 「貿易・投資相談Q&A 中古自動車の現地輸入規則および留意点: 南アフリカ共和国向け輸出」(調査時点: 2015年7月、記事番号: J-040003), <https://www.jetro.go.jp/world/qa/04J-040003.html>, (参照2025-09-25)
- 福田友子・浅妻裕 (2011) 「日本を起点とする中古車再輸出システムに関する実態調査」『開発論集』(87), 163-198
- 余聡 (2025) 「中国自動車市場で「走行距離ゼロの中古車」が急増」, 東洋経済・オンライン, 2025年6月16日, <https://toyokeizai.net/articles/-/883201?page=2>, (参照2025-09-24)
- ロイター (2025) 「アングル: 中国、走行距離ゼロの「中古車」輸出で販売水増し 地方政府が支援」, 2025年6月24日, <https://jp.reuters.com/business/autos/QV7PUHP3ORL7DC5LEQIYJBYHYA-2025-06-24/>, (参照2025-09-24)
- 中国汽车流通协会 「肖政三: 中国二手车出口正处于一个新的历史节点」, 2024-04-09, https://www.cada.cn/Trends/info_91_9929.html, (参照2025-09-24)
- 中国汽车流通协会 「2025二手车出口发展论坛圆满闭幕」, <https://cada-info.com/p/20250521/1925123980197236736.html>,

- (参照2025-09-24)
- Data Collection & Analysis (2021), "Importation of second-hand vehicles hampers local markets", *The Business Weekly and Review*, June 10, 2021, <https://businessweekly.co.bw/columns/importation-of-second-hand-vehicles-hampers-local-markets>, (accessed 2025-09-23)
- Freight News, "Durban company sets up hub for used Japanese cars", *Freight News*, 5 Jun 1998, <https://www.freightnews.co.za/article/durban-company-sets-up-hub-for-used-japanese-cars>, (accessed 2025-09-23)
- GCC Standardization Organization (2015), "GSO 42:2015. Motor Vehicles - General Requirements. Gulf Technical Regulation. Edition 3", Approved on 21 May 2015
- International Trade Administration Commission of South Africa (2019), "Import Control Guidelines Pertaining to the Importation of Used or Second-Hand Vehicles, Trucks, Buses, Taxis, Coaches, Motorcycles, Engines, Gearboxes, Differentials and Used or Second-Hand Spares for Heavy Duty Trucks." https://www.itac.org.za/upload/amended%20guidelines%20for%20importation%20of%20used%20or%20second%20hand%20vehicles_.pdf, (accessed 2025-09-23)
- Kyaw Zwa Moe (2004), "Dozens of Used Cars Smuggled into Burma Everyday", *The Irrawaddy*, March 18, 2004, https://www2.irrawaddy.com/article.php?art_id=3986, (accessed 2025-09-24)
- Beverly Masson (2012), "Durban's Car Terminal meets the challenges of a growing motor vehicle industry", *Port Technology International*, January 30, 2012, https://www.porttechnology.org/technical-papers/durbans_car_terminal_meets_the_challenges_of_a_growing_motor_vehicle_indust/, (accessed 2025-09-23)
- Manoj Nair (2015), "Cars to be built in Abu Dhabi, creating 7,000 jobs", *Gulf News*, May 19, 2015, <https://gulfnews.com/business/economy/abu-dhabi-to-be-car-manufacturing-hub-targets-7000-jobs-1.50132406>, (accessed 2025-09-23)
- NNA ASIA アジア経済情報「中古車再輸出が不振、官民で打開策検討」2005年10月25日
- Piriya Pholphirul (2007), "Second Hand Car Trading in Thailand: Policies and Well-Being", *NIDA Economic Review Journal*, 2(2), 20-46
- Imtiaz Shah and Robbie Nakarmi (2019), "Automotive industry disputes in United Arab Emirates" *Lexology*, June 28 2019, <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=1a6656d7-04ef-44a1-95c3-7c7745b43ff3>, (accessed 2025-09-23)
- UN Comtrade Help Center, "Distinction between Exports and Re-exports / Imports and Re-imports", <https://uncomtrade.org/docs/distinction-between-exports-and-re-exports-imports-and-re-imports/>, (accessed 2025-09-22)