

# 新潟市におけるロシア船員向け中古車産業の展開

—「環日本海経済交流圏」構想の一例として—

渡辺 正和

## I はじめに

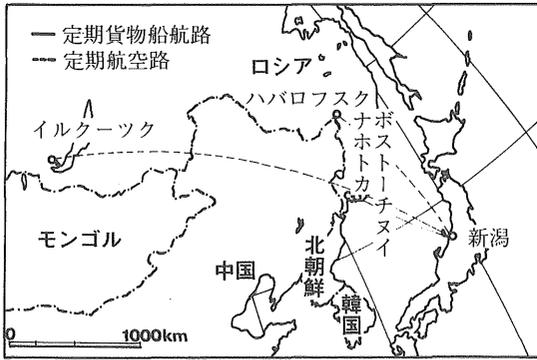
近年、日本と世界各国との相互依存関係は緊密化しており、各国間の相互理解と相互協力が不可欠な課題となっている。それは、政治、経済ばかりでなく、学術、文化などの幅広い分野に及んでいる。しかも、国際化の波は、国家レベルから地方レベルにまで及んでいる。国家レベルでは、1986年の第四次全国総合計画において、政府がいわゆる「環日本海経済交流圏」構想を打ち出したのは、その一貫である。これは、日本海沿岸に位置する日本の諸県と、これまで交流が欧米とのそれに比して遅れていたソ連、韓国、中国などの諸国との間で、文化・学術、教育、産業、経済の部門における交流を進め、ひいては、それぞれの地域の開発を喚起させるものである。地方レベルではこれに対応して、地域特性を生かした積極的な交流が、自治体間、民間企業間、民間団体間、さらには市民間においても行われている。しかも、「環日本海経済交流圏」内でも、それぞれの近接性に起因して、福岡県は中国と、福井県は韓国、そして北海道や新潟県はロシア<sup>1)</sup>とといった交流の地域分化が生じている。

新潟市は、日本の日本海沿岸地帯のほぼ中央に位置する。日本の中心地域である東京とは、上越新幹線、高速道路で結ばれている。また、新潟国際空港、新潟東西両港により、日本国内のみならず、海外との交流の結節点ともなっている。新潟市は、この地理的位置を活用することによって国際都市としての役割を演じ、後背地を独自に発展

させてきた。

江戸時代における新潟港の築設以来、新潟は米を中心とした物資の日本海側の集積地として繁栄した。1858年の安政の条約により、新潟港が開港5港の1つに指定され、それ以降、新潟は日本海側の交易窓口として機能し始めた。特に近接性の高さ起因して、ソ連極東地方との交流が、20世紀初頭から日本の諸都市に先駆けて盛んに行われてきた。その後、この交流は、第二次大戦後などに一時的に下火になったが、日ソ間としては最初にあたる1965年のハバロフスク市との姉妹都市関係締結に結実し、1971年には新潟～ハバロフスク定期航空便が就航した。また、1980年にはナホトカ市に隣接するポストーチヌイ港との間にコンテナ船が就航し、ソ連極東地域からシベリア鉄道を經由してヨーロッパや中近東に至る“シベリア・ランド・ブリッジ・ルート”が形成された。そして、1985年以降のソ連の開放により、「環日本海経済交流圏」の中核都市として、新潟市の国際化は不動のものとなった(第1図)。1991年にはウラジオストク市との姉妹都市関係も締結されている。

この「環日本海経済交流圏」における国際化の進展が具現化した一例として、近年、ロシア船籍の船(以下、ロシア船とする)に乗船した船員による中古車購入が、環日本海諸県に限らず、北海道、茨城県、愛知県などでも報道されている。なかでも、新潟市はその最たるものであり、この中古車の国際的な取引が一つの産業となっている。そして、これは最も民間的な視点をもつ交流で、



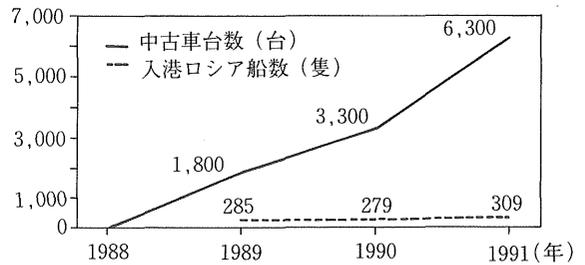
第1図 「環日本海経済交流圏」の地理的位置

視覚的にも景観的にも特徴をとらえやすい日ロ交流である。以上のことを踏まえ、本研究ではこの中古車産業に着目し、その実態を報告することによって、「環日本海」時代における新潟市とロシア極東との交流の一端を明らかにしたい。

## II ロシア船員による中古車購入とその要因

### II-1 新潟県におけるロシア船員による中古車購入の動向

ロシア船員が日本で購入し、新潟県内の港<sup>2)</sup>からロシアへ持ち出した中古車台数は、1988年まではほぼ皆無であった。しかし、その数は1989年より急増し、1991年には6,300台に達した(第2図)。これらの中古車は、日本では廃車となった自動車であり、価格もスクラップ同様50,000円以下のものである。1991年に新潟県内の港に入港したロシア船が309隻、その船員数が10,682人であったことから、ロシア船1隻当たりの平均船員数は35人で、平均20台の中古車がロシアへ持ち出された計算になる。一方、ロシアでは個人による自動車持ち込み台数の急増や道路の整備事情の悪さから、それまで無制限であった船員一人当たりの持ち込み可能な自動車の台数が、1991年に船員パス1冊につき1台に制限されたという。そこで、1991年には、新潟県内においてロシア船員の60%以上が中古車を購入したことになるが、この比率が1992年にはさらに増加しているという。これは、1992年7月1～3日に調査を行った4隻のロシア船



第2図 ロシア船員による中古車購入台数および入港ロシア船数

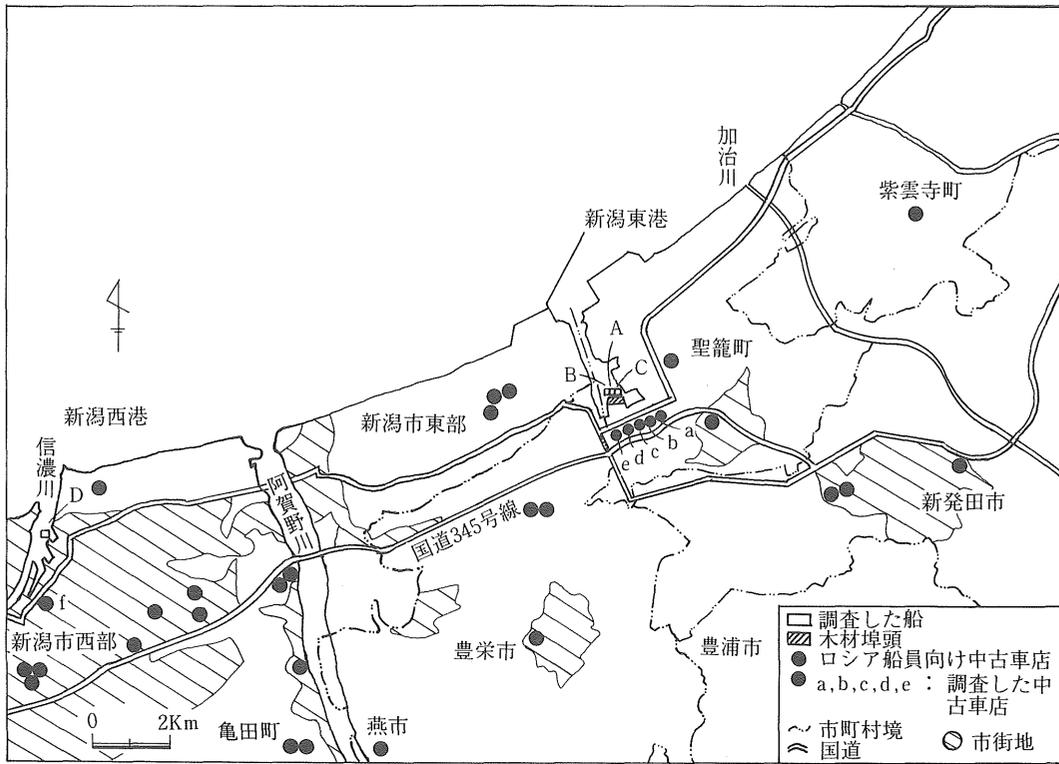
(新潟税関および新潟港湾事務所資料より作成)

(第3図)のほぼ全船員が中古車を購入済みまたは購入途中であったことによって、確認された。新潟県および他の環日本海諸県において購入される中古車台数は、今後もロシア船員数とほぼ同数のままで推移すると考えられる<sup>3)</sup>。なお、船の規模とロシアへ持ち出される中古車台数との相関は低い(第1表)。

### II-2 中古車を購入するロシア船員およびロシア船の特徴

新潟市で中古車を購入するのは、ほとんどがロシアから新潟東港の木材埠頭に入港する木材輸送船の船員である。第2表は、1992年7月に新潟東港に入港したロシア船を示した。この時期には、16隻のロシア船が、1隻を除いてロシア極東の港から入港し、約2日滞在した後にロシア極東の港へ出港している。このうちの14隻が木材輸送船で、木材埠頭に入港している。ここで、ロシア船1隻当たりの平均船員数を35人とすると、1992年7月だけで、東港の木材埠頭から490台の中古車が船員によってロシアへ持ち出されたことになる。なお、釜山から入港したロシア船⑤に中古車が積まれていたことから、船員が、日本の諸都市のみでなく、釜山においても中古車を購入していることが分かる。

船員によって購入された中古車は、木材を積み降ろすクレーンを流用して船上に運び上げられ、船倉や甲板にロープや針金で水平的・垂直的に固定される。ロシア船Bには、商社が仲介した輸出



第3図 ロシア船員向け中古車の分布および調査したロシア船、中古車店の位置  
(新潟税関資料および聞き取りより作成)

第1表 新潟港におけるロシア船 (1992年7月1日～3日)

入港地	船名	総トン数 (t)	乗員数 (人)	中古車数 (台)	仕出港－仕入港 <sup>1)</sup>	その他の積み荷 <sup>2)</sup> (台)
A 東港	ウラジオストカ	3,601	43	13 <sup>3)</sup>	ナホトカー－直江津(－ナホトカ)	自転車12, 原付 <sup>4)</sup> 1
B 東港	スラビヤンスカヤ	745	15	44 <sup>5)</sup>	ポストーチヌイ－ポストーチヌイ	自転車5, 原付1, 冷蔵庫5, テレビ1
C 東港	ウランウデ	4,531	36	36	ワニノー富山(－ホルムスク)	自転車5, 原付1, 冷蔵庫5, 洗濯機3
D 西港	不明	3,019	19	19 <sup>6)</sup>	(ハバロフスク)金沢－ハバロフスク	原付2, 冷蔵庫4

- 1) ( )内は、第一仕出港および最終仕出港を指す。 (現地調査により作成)
- 2) 確認されたもののみを示す。
- 3) 調査時点で、全船員が購入を終了していなかった。
- 4) 原動機付き自転車を指す。
- 5) 輸出用19台を含む。
- 6) すべて金沢市において購入されたもの。

用の中古車も積まれていた<sup>4)</sup>。輸出用の中古車は、ロシア船員が購入するものよりも、年式、外見、装備などにおいて品質が高い。

また、それぞれの船の甲板には、タイヤ<sup>5)</sup>、原動機付き自転車、自転車、冷蔵庫、洗濯機、テレ

ビなどが積まれている (第1表参照)。中古車にはカーステレオとヒーターがほぼ確実に据付けられ、トランクや後席には予備のタイヤが積まれている。これらは、船員が粗大ゴミなどから拾ってくるものの他に、船員が中古車を購入した際に中

第2表 1992年7月に新潟東港<sup>1)</sup>に入港したロシア船<sup>2)</sup>

船	3)	接岸 <sup>4)</sup>	離岸 <sup>5)</sup>	仕出港	仕入港	総トン数	揚荷	積荷
①	A	30/07:50	2/18:20	ナホトカ	直江津	3,601	木 材	
②	B	30/09:00	2/13:10	ポストーチヌイ	ポストーチヌイ	745	木 材	
③	C	1/ 8:15	3/10:00	ワニノ	富山	4,531	木 材	
④		6/ 7:45	9/19:40	オリガ	ワニノ	3,019	木 材	
⑤		6/10:10	7/18:40	釜山	ハバロフスク	4,911	中古車	
⑥		6/13:40	8/ 5:30	ポストーチヌイ	東埠頭	725	-	
⑦		6/13:40	8/ 5:30	ポストーチヌイ	東埠頭	675	木 材	
⑧		10/ 8:15	13/15:30	ナホトカ	ナホトカ	4,497	木 材	
⑨		13/ 8:00	16/ 6:30	ワニノ	新潟西港	3,030	木 材	
⑩		13/12:00	14/18:00	プラスタン	プラスタン	745	木 材	
⑪		14/ 7:50	17/ 8:30	ナホトカ	ナホトカ	3,601	木 材	
⑫		15/ 9:30	17/13:30	コルサコフ	ワニノ	2,079	木 材	
⑬		17/10:00	18/18:00	ナホトカ	ナホトカ	380	木 材	
⑭		27/ 8:00	30/ 9:30	ポストーチヌイ	ナホトカ	3,179	木 材	
⑮		27/10:00	29/ 6:30	ナホトカ	留萌	3,601	木 材	
⑯		29/ 7:45	29/16:00	ポストーチヌイ	富山新港	6,478	実コンテナ	空コンテナ

1) 木材を輸送してきた貨物船は、すべて木材埠頭に入港する。

(港湾事務所資料より作成)

2) ロシア船籍の貨物船。

3) 第1表に対応する。

4), 5) 日/時刻を示す。

古車店で2,000~3,000円で販売されたり、サービスとして付加される場合もある。これは、ロシアにおける消費財の不足を反映している。

### II-3 ロシア船員による中古車購入の背景とその要因

このような中古車取引が増加した背景には、以下の要因が考えられる。すなわち、第一に、ロシアは大国であるが、自動車生産量は世界の4.1%にすぎない上、その大部分が貨物輸送用のトラックであり、乗用車の所有は一部の市民にのみ許された特権であった<sup>6)</sup>。加えて、ロシアにおける技術水準の低さにより、自動車の品質が先進諸国のものと比べて非常に劣る。したがって、市民には、日本製の乗用車が安価で高品質、耐久性のあるものとして歓迎されており、日本車に対する羨望、すなわち潜在的需要が存在するのである。第二に、ソ連では、自動車を個人で持ち込むことは、船長や船員として長期勤続した者のみに法律で認められた特権であったが、ペレストロイカ後にこの法律が撤廃され、一般の船員にもそれが可能になったことである。

ロシア船員は、購入した中古車をロシアでの自家用にするほか、販売する場合が多い。これは、

自動車取引をする受け皿とその供給者、すなわち船員に対して中古車購入を依頼し、市民と船員との間の中古車売買を仲介する組織がロシアに存在することを意味するであろう。船員の中には、これまでに日本に寄港した度に中古車を購入し、ロシアで10回以上販売した者も多数存在する。船員が、日本で購入した中古車をロシアで販売した場合、自身の所得の1年分に匹敵する利益が得られるという。例えば、第1表と第2表により、仕出入港や総トン数との関係からロシア船①、⑪、⑮は同一と考えられる。この全船員がそれぞれ中古車を購入したとすると、1992年7月の1カ月の間だけで1人当たり3台の中古車をロシアに持ち込んで販売し、3年分に当たる所得を得たことになる。

さらに、ロシア船員による中古車購入が増大したのは、直接的には以下の理由が考えられる。第一に、日本では、50,000円未満の物品を海外に持ち出す際に、それは携行品扱いとなるため、中古車の持ち出しに税関での煩雑な輸出申告および関税の支払いが不要であることである<sup>7)</sup>。第二に、日本に木材を運んできたロシア船の帰り荷がないため、中古車を船に積んでソ連へ持ち帰ることが可能であり、その入港船数も増加していることが

挙げられよう。

これらの事情が重なり、近年、ロシア船員が日本に寄港した際に、日本車の耐久性に着目して、日本では廃車にされた自動車を安価で購入していくのである。

### Ⅲ 中古車取扱い店の特徴

#### Ⅲ-1 中古車店の分布と取引手順

船員向けの中古車を扱う中古車取扱い店は（以下、中古車店とする）、1991年7月頃までは東港の木材埠頭沿いの中古車店eの1軒のみであったが、船員の中古車購入台数の急増に対応して、1年後の1992年7月までに35軒に急増した（第3図）。中古車店の分布には、東港の木材埠頭沿い、東港から離れた国道沿い、および既成市街地の3つの傾向がみられる。内陸に行くにつれて、また、交通機関の利便性のない地域へ行くにつれ、中古車店は減少している。そこで、東港の木材埠頭沿いに立地する中古車店a～e、および東港から離れた既成市街地の国道沿いに立地する中古車店fの計6軒で聞き取り調査を行った。

東港の木材埠頭沿いに立地する中古車店は、東港に寄港し、徒歩または自転車で行動するロシア船員の中古車購入に対応させたものである。これらの中古車店のすべてが新規に立地したものであり、日本人は販売の対象とされていない。中古車店は、砂丘の松林を応急に開発して造成されたもので、敷地にはプレハブ小屋の事務所と中古車が杭と鉄条網による柵によって囲まれたなかに置かれただけの簡素なものである。一般的に中古車数は40台程度であるが、規模が最大の中古車店eでは401台であった。中古車店aでは、トラクターも2台販売されていた。

これらの中古車店においては、装飾はほとんどなされていない。しかし、船員に理解できるように、看板に記された店名をロシア文字表記のアルファベット表記に変換した中古車店a、店名を英語にし、背景にソ連国旗をあしらった中古車店e、ロシア語で自動車を意味する машина を店名の一部につけている中古車店a、cなどの事例がみら

れた。販売される中古車の品質は、日本人向け中古車店同様、入り口の近くに展示されているものほど高い。

ロシア船員は、情報伝達により特定の中古車店のみで中古車を購入するため、中古車店の淘汰がなされている。中古車店dなどの既に廃業された中古車店では、中古車そのまま放置されている。営業している中古車店との差異は、販売にあたる従業員や経営者の有無によってのみ確認される。

これに対して、東港から離れた国道沿いおよび既成市街地に立地した中古車店のほとんどは、以前から日本人向けの中古車販売を行っており、ロシア船員向けの中古車販売には新規に参入したものである。このことは、これらの中古車店と一般的な日本人向け中古車店との間に店名および景観的な差異がないことから明らかである。しかし、これらの中古車店には、中古車販売の対象を船員に広げた際に、別の場所に船員向けの中古車を置くための専用中古車用地を確保している事例が、中古車店fを含めてみられた。このような場合、貨物船の船員数に相当する平均約30台の中古車が置かれている。

これらの中古車店では、ロシア船員をその場所まで連れてきて、中古車を販売している。販売される中古車の品質は、やはり入り口の近くに展示されているものほど高い。なお、これらの中古車店においては、現在でも日本人向けの中古車販売が優先されている場合が多く、船員向けに並べられている中古車台数およびその販売台数も少ない。

#### Ⅲ-2 中古車の取引と仕入れ先

##### (1) 中古車店の経営

ここではまず、東港の木材埠頭沿いに立地する中古車店の経営者についてみよう。中古車店aの経営主は20才代の男性で、34才のロシア人を販売員として一人雇っている。中古車店bは、建設会社を営む60才代の男性の副業として行われている。この中古車店は、副業であるためか、並べられている中古車の品質も低いものが多く、長

期間放置されていると思われる非常に古い中古車も見られた。中古車店cを経営するのは、以前は自動車教習所を経営していた40才台の男性である。彼は、半年にわたる他店の視察や研究により、先行投資的な意味合いを込めて、1991年7月に5000万円を投資して、中古車店舗用に430坪の土地を購入し、整備した。現在彼は教習所の経営を兄弟に任せ、この中古車店の経営に専念している。

中古車店aとeはワゴンを1台、中古車店cはトレーラーを2台所有している。ワゴンは港湾までの船員の送迎に、トレーラーは中古車の仕入れ、税関申告所や埠頭までの中古車の運搬に使用される。他の中古車店においても同様にトレーラーやワゴンが所有されていると考えられる。

## (2) 中古車の取引手順

ロシア船員は、積んできた木材を降ろした後、中古車を集団で購入する。数隻の船が埠頭に停泊している場合、必ず先着のロシア船の船員による購入が終了してから、次の船の船員が購入する。これに対して、東港の木材埠頭沿いの中古車店では、船員が徒歩や自転車で購入に来るのを待つ。東港から離れた中古車店や東港の木材埠頭沿いの中古車店aなどでは、ロシア船の到着を確認したのち、ワゴン車で港へ出向いて船員を乗せ、自分の店へつれて行く。この場合、船員数によって一度に十台以上の中古車が取引されることがある。また、個人で1～2台の中古車を直接埠頭に持ち込み、販売する事例も見られた。

中古車の取引に際しては、言語的能力が必要とされず、通訳はそれほど必要でない<sup>8)</sup>。取引は、ドルか円建ての現金で行われる<sup>9)</sup>。契約成立後、中古車店の店員と中古車を購入した船員とが、税関申告所にトレーラーで取引された中古車を持ち込み、抹消登録証明書と売買証明書を提示して、中古車の持ち出し手続きをする。そのため、ロシア船が入港していない日および税関が閉鎖される土曜日と日曜日には、中古車店も開店休業状態になる。

## (3) 中古車の仕入れ先

中古車の仕入れ先は、ディーラーや解体屋であ

る。しかし、その販売価格が50,000円以下に設定されるため、仕入れられる中古車は日本では車検切れした廃車に限られる。そのため、販売される中古車は、年式は1985年以降が中心であるが、走行距離が10万km以上に達したスクラップ状態に近いものから、完動するものまでさまざまである。前者の場合は、中古車は走る程度にまでのみ整備されて販売されるが、船員がロシアで乗車してまもなく故障してしまうことがあるという。後者の場合は、中古車は日本人向けに販売できるほど状態の良いものもあり、中古車店ではほとんど未整備で販売される。

最近、ロシア船員の中古車の年式や色などに対する求度も次第に高まってきていることに加え、船員による購入台数の急増により、中古車店にとって仕入れは一層困難になってきた。中古車の仕入れ先は新潟県内に限らず、隣接する首都圏にまで拡大している。中古車店cにおいては、廃車を1台当たり20,000～30,000円で仕入れ、1台当たり20,000円前後の利益が得られるような価格設定がなされている。売れ残った中古車は、新潟県における自動車廃車費用に当たる5,000円でも販売される。販売台数は、時期よりも入港船数によって変化し、平均して月30～40台である。一般的に中古車店の宣伝はなされていないが、中古車店aと中古車店fを含めた3店など、中古車店同士が販売を促進させるためにグループを結成し、情報の交換、ロシア語版のパンフレットの作成、在庫車の交換などを行っている。

## Ⅲ-3 中古車の特徴

ロシア船に積まれていた中古車は、その船に乗船していた船員を含めたロシア人全体としての嗜好、その貨物船の仕入地の状況、その中古車を購入された中古車店で展示販売されている全中古車の特徴などを反映していると考えられる。そこで、調査したロシア船(A, B, C, D, 第2表と同じ)に積まれていた中古車および中古車店a, b, c, dにおいて展示販売されていた中古車を、排気量、車体形態、メーカー、色別に調査したものをまと

めた<sup>1)</sup>。

車体形態では、セダンが中心で、平均して全体の54.6%を占める(第3表)。ロシアにおいては、道路の整備状況の悪さと絶対的な自動車数の少なさから、4輪駆動のワゴン車に人気があるという。このことは、ロシア船A、B、Dにおいて、ワゴンの比率がハッチバックの比率を越え、特にロシア船Aにおいては46.2%とセダンと同じ比率を示していることから明らかである。中古車店において、ワゴンの比率が低いのは、日本ではこれらの車種の実売台数が少ないことに加え、ロシア船員に対する人気が高く、すぐ売り切れてしまうためである。なお、ハッチバックは、ロシア船員に小型でパワーがあると評価され、全体の約24.2%を占める。

車体色では、白が平均して全体の56.2%を占める。これは、日本で販売される自動車の色において圧倒的に白が多いことに起因している。船員には赤、黄色などの派手めの色が人気であるが、日本における黄色の自動車の販売台数が極端に少ないため、船員に対する販売比率にも日本車の製造台数が影響しているといえる。

排気量をみると、ロシア人の体軀の大きさや、道路の整備状況の悪さにより、1991年までは2,000cc以上の中型車が中心であったという。しかし、現在では1,000cc~2,000ccが、平均して全体の92.3%を占めている(第4図-a)。これは、ロシア国内における登録費用の急騰に起因する。

ロシアにおいて、自動車の新規登録料が約半年ごとに倍増され、1992年7月の改訂で、日本円にして、1,000ccまでが約10,000円、2,000ccまでが約20,000円、3,000ccまでが約30,000円になったという。その結果、以前は全く人気のなかった軽自動車の販売率が上昇している。なお、中古車店b、dにおける調査により、エンジン形式ではガソリン車がほとんどである。これは、ロシアでは、ガソリンが軽油よりも入手しやすいことやガソリン自体が非常に廉価であることに起因すると考えられる。

メーカー別では、中古車店dを除いて、トヨタが平均して全体の42.7%を占めて最も人気があり、以下、日産、ホンダ、マツダが続く(第4図-b)。これも、日本における新車販売比率と同様の傾向を示す。中古車店dでは、日産が最も多く販売されているが、これは中古車の仕入れ先の傾向が異なるためと考えられる。デザインではホンダが人気があるという。なお、ロシア船ごとの船員間の情報伝達によって、メーカーごとや車種ごとの優劣や耐久性に対する意識に違いがあり、同一車種で評価が正反対の場合もみられた。これに対応し、メーカー別だけではなく、現在では車名においても指名買いが行われている。

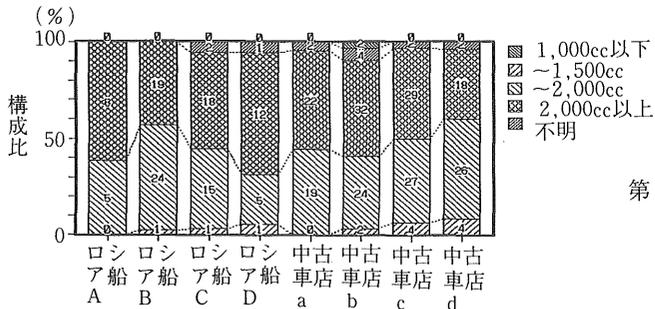
さらに、中古車店b、dにおける調査により、AT車の比率は約30%と低かった。これは、これらの中古車がまだAT車の比率が低い時代に生産されたものであることや、故障した際の修理や部

第3表 購入される中古車の車種形態、車体色の特徴

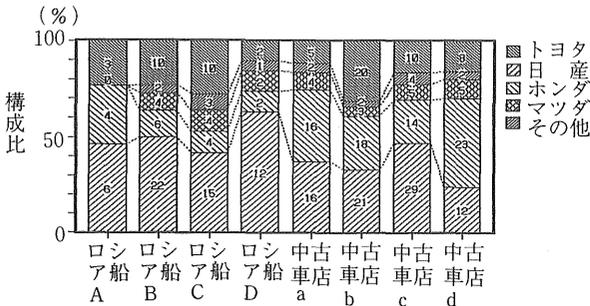
	全台数 (台)	車種形態(%)				車体色(%)				
		セダン	1)	ワゴン	他	白	銀	赤	青	他
ロシア船A	13	46.2	7.7	46.2	0	69.2	7.7	0	23.1	0
ロシア船B	44	54.5	34.1	11.4	0	56.8	13.6	13.6	2.3	13.6
ロシア船C	36	47.2	19.4	22.2	11.1	41.7	30.6	13.9	8.3	5.6
ロシア船D	19	57.9	15.8	26.3	0	52.6	21.1	15.8	10.5	0
中古車店a	43	60.5	27.9	11.6	0	51.2	16.3	18.6	7.0	7.0
中古車店b	64	60.9	18.8	14.1	6.2	60.9	17.2	7.8	4.7	9.4
中古車店c	62	51.6	33.9	12.9	1.6	58.1	3.2	11.3	14.5	12.9
中古車店d	50	58.0	36.0	4.0	2.0	60.0	18.0	6.0	0	16.0
平均	41.4	54.6	24.2	18.6	2.6	56.2	15.4	11.2	7.3	9.9

1)ハッチバックを指す。

(現地調査により作成)



第4図-a 購入・販売される中古車のメーカー別比率  
(現地調査により作成)



第4図-b 購入・販売される中古車のメーカー別比率  
(現地調査により作成)

品の入手の困難さに起因すると考えられる。

結果として、この中古車販売の特徴には、日本車を購入した後に廃車にする日本人の嗜好が大きく影響しており、それにロシアにおける自動車事情、道路事情、ロシア人の嗜好が混合していると言える。なお、ロシア船Cにおいてみられた傾向の違いは、19台の輸出用の中古車が積み込まれたことに起因すると考えられる。

#### IV むすび

本研究は、近接性の高さから、「環日本海経済交流圏」内においても特に交流の盛んな新潟市とロシアとの交流の一端を明らかにする目的で、特に中古車産業に着目し、その実態を報告したものである。その結果、以下のことが明らかになった。

ロシア船員によってロシアへ持ち出された中古車台数は、新潟市では1989年より急増している。1992年には、ほぼ全船員が中古車を購入していることが確認された。中古車を購入するのは、新潟東港の木村埠頭に入港する木材輸送船の船員である。中古車は、クレーンで船上に運ばれ、船倉や甲板に固定される。この他に、粗大ゴミなどから拾われたり、中古車からサービスされたタイヤ、

自転車、冷蔵庫などが積まれている。中古車のほとんどにはカーステレオとヒーターが設置されており、ロシアにおける消費財の不足を反映している。

船員向けの中古車を扱う中古車店は、992年7月までに35件に急増した。その立地には、東港の木村埠頭付近と東港から離れた国道沿い、および既成市街地の3つの傾向がみられる。このうち、東港の木村埠頭付近に立地した中古車店は、東港の木村埠頭に入港し、徒歩または自転車で行動するロシア船員の中古車購入に対応させたものである。中古車店は、砂丘の松林を応急に開発して造成されたもので、敷地にはプレハブ小屋の事務所と中古車が、杭と鉄条網による柵によって囲まれたなかに置かれただけの簡素なものである。ロシア船員向けに、看板に示された店名をロシア語表記にしたり、ロシア単語を店名につけている事例がいくつか確認された。

販売される中古車の仕入れ先は、ディーラーや解体屋である。しかし、その販売価格が50,000円以下に設定されるため、仕入れられる中古車は日本では車検切れした廃車に限られる。しかし、ロシア船員による販売台数の急増により、中古車店

にとって廃車の仕入れは困難になっており、その仕入れ先は隣接する首都圏にまで拡大している。中古車の販売価格は、1台当たり20,000円程度が利益を得られるように設定されている。

販売される中古車は、車体形態ではセダン、車体色では白、排気量では1,000cc~2,000cc、エンジン形式ではガソリン車、メーカー別ではトヨタ、デザインではホンダに人気がある。この中古車販売の特徴には、日本の新車販売における日本人の嗜好が影響しており、それにロシア人の嗜好が混合していると考えられる。

以上のような日本とロシア間での中古車取引が

増加した背景には、ロシアの自動車生産量の低さおよびその品質の悪さ、船員に対して中古車購入を依頼する組織の存在がある。ロシア船員は、中古車を自家用にするほか、ロシアで販売する目的で購入するケースが多い。ロシア人には日本製の中古車に対する需要が高い。そして、これら中古車の取引が可能になったのは、日本では50,000円以下の物品を持ち出す際には携行品扱いになること、ロシア船員が自動車を個人でロシアに持ち込むことが許可されたこと、木材輸送船の帰り荷がないことなどが挙げられる。

本稿を作成するにあたり、奥野隆史先生、齋藤 功先生をはじめとする筑波大学地球科学系の先生方に終始御指導賜りました。現地調査および資料収集に際しては、中古車店「青木マシーナ」の青木氏、新潟県庁、新潟市役所、新潟税関支所、そしてロシア船の船員の皆様に多大なご協力をいただきました。以上、記して厚く御礼申し上げます。

#### [注]

- 1) 本稿では、旧ソ連の呼称に関して、1991年のソ連解体以前の事例に関してはソ連、それ以後の事例に関してはロシアを用いる。
- 2) 新潟県内において、ロシア船が入港するのは、新潟東西両港、柏崎港、直江津港の4港である。
- 3) 富山県内の新聞報道では、1992年度上半期の貿易概況によると、船員によってロシアへ持ち出された中古車は5,338台で、前年同期比50%増であったという。
- 4) 新潟港からは、元来、小規模ではあるが中古車の輸出も行われている。しかし、本研究の対象からは除かれている。
- 5) ロシアに持ち出されるタイヤは、日本では廃棄された普通タイヤやスノータイヤ、それらの溝を彫り直したもの、使用が禁止されつつあるスパイクタイヤである。ウラジオストクには、1991年には、秋田市から100,000本、札幌市から25,000本のタイヤが寄贈されているという。
- 6) ベレストロイカが開始されるまでのロシアにおいて、共産党の幹部と勤続年数の長い労働者のみが乗用車を所有できた。現在では、乗用車の所有に関する規制はないものの、乗用車は非常に高価な物品であり、所有できるのは裕福な市民のみである。
- 7) 外国為替および外国貿易管理法の輸出貿易管理令のうち、第2条・輸出の承認、第4条・輸出に関する特例による。
- 8) ロシア船員の中に、英語を多少話すがいたり、中古車店の経営者で自動車関係のロシア単語を多少知っている場合が多く、それと電卓だけで商談が成立する。
- 9) 中古車店にとっては、両替の際に手数料がかかるため、ドルでは損である。また、中古車Hでは、偽造ドル紙幣が使用されたことがあり、対応に苦慮している。
- 10) 調査時点で既に船倉に運び込まれていたものなど、確認のできなかったものは除く。

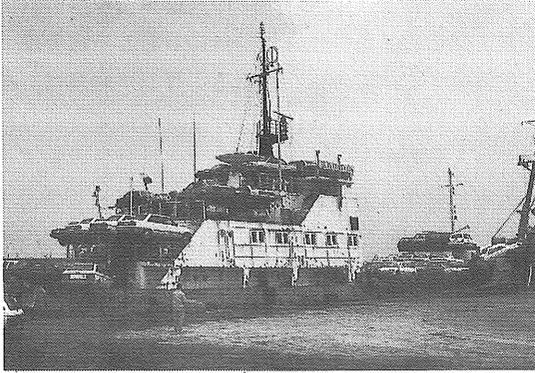


写真1 スラピンスカヤ号の船上景観（1992年7月3日撮影）  
ナホトカへの出港当日で、44台の中古車が積まれている。そのうち、19台は、東京丸一商事による輸出用の中古車である。

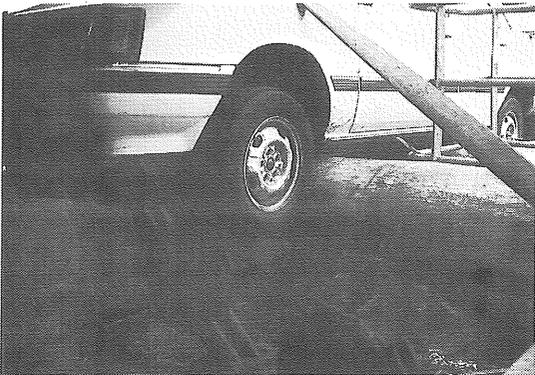


写真2 スラピンスカヤ号に積まれた中古車（1992年7月3日撮影）  
船倉に丸太を渡して、クレーンでその上に中古車が隙間なく配置されている。中古車はワイヤーでしっかりと縛ってある。写真はロシア船員に最も人気の高い白のトヨタ・カムリである。



写真3 ロシア向け中古車店Fの景観（1992年7月4日撮影）  
新潟東港に隣接した国道沿いに立地するロシア向け中古車店。看板より、ロシア船員向けであることが分かる。401台の中古車が展示販売されている。