

日出ずる処の國から ― 右ハンドル車をめぐる諸事情 ―

湯 浅 陽 子

2006年のカザフスタンと日本との関係において、大きな出来事となったのはやはり8月28-29日の小泉総理大臣（当時）のカザフスタン訪問であろう（写真1）。日本の現役総理としては初めてとなる小泉総理のカザフスタン訪問目的について、現地主要紙は、「外交的手段による中国への対抗措置」（8月29日付「リテル（Liter）」紙）、「エネルギー資源確保のための地域プレゼンスの強化」（8月31日付「The Times of Central Asia」紙）などと報じた。カザフスタンとの関係を発展させようという日本の意思に対する受け止められ方は様々であったにせよ、ナザルバエフ大統領は「日出ずる処の國の総理大臣」を温かく丁寧に迎え、首都アスタナの大通りには、日本とカザフスタンの国旗が燦然とはためいた（写真2）。

しかしその後、意外なことから「日出ずる処の國」の国旗に再び注目が集まることになった。11月13日の「安全保障会議」会合において「国内の交通安全」問題が議題となり、施策の一つとして、「2007年1月1日以降右ハンドル車の輸入を禁止し、2009-2010年以降は右ハンドル車の国内走行を禁止する」旨の決定が採択されたと発表されたからである。

記者会見をおこなったトゥスモフ内務省交通警察委員会議長は、同措置導入の根拠として、06年1-10月の右ハンドル車による交通事故件数および犠牲者数の急増¹⁾を例に挙げ、交通安全状況の改善に向けた措置であることを強調したが、この発表は国内社会に反響を呼び起こした。アルマトゥ、アスタナ、カラガンダなどの諸都市においては、数十人から数百人規模の抗議デモが実施され、右ハンドル車輸入業者および右ハンドル車所有者らが日本の旗を掲げつつ抗議の意思を表明した（写真3）。アルマトゥでの抗議集会では、抗議者たちが「MADE IN JAPAN」などと書かれた紙片を自家用車（右ハンドル車）の前後のガラスに貼り付け、共和国広場の周囲を抗議のクラクションを鳴らしながら多くの右ハンドル車が隊列走行した。

カザフスタン政府が輸入を禁じたのは「日本車」ではなく「右ハンドル車」であり、実際、

¹⁾ 05年全体のそれぞれ2.5倍、3倍。

カザフスタンに輸入される右ハンドル車のすべてが日本から輸入されているわけではない。ただ、ハンドルの左右を問わず新車価格が異常に高騰する中で、新興「中産階級」にも購入可能な価格帯の中古日本車を日本から取り寄せる慣行が普及しており、右ハンドル中古車販売業者は「日本からの直輸入を保証！」を売り文句にしている。このため、「右ハンドル車イコール日本」は一般的な認識であり、輸入禁止に抗議するグループは「日の丸」を文字通りの旗印として使用することが多かった。

確かに、日本からカザフスタンに対する輸出全体に自動車占める割合は大きい。カザフスタン財務省関税委員会公表値によれば、2006年1-11月の日本からカザフスタンへの輸入額8億989万ドルのうち、「自動車など」の項目が占める割合は76.3%（6億1805万ドル）であり、カザフスタンの同項目輸入額全体の26%を占める日本は輸入元国としても1位となっている（ちなみに、2位はロシア、3位はドイツ）。

ただし、カザフスタンに向けた中古日本車の輸入台数が驚異的な伸び⁽²⁾を示しているのに対し、新車の輸入台数はむしろここ数年で1/2に減少⁽³⁾しており、当地における日本車の人気は「中古車」に集中していることがわかる。

実際、当地の右ハンドル車所有者の多くにとって中古日本車の一番の魅力は、経年数に比して性能面での劣化度合いが少なく、かつ経年数に相応の価格帯での入手が可能な点であり、「ハンドルの位置」は上記条件を優先した結果ついてきたおまけに過ぎない。また、左折時や追い越しの際には左ハンドル車より注意が必要であるなど、右ハンドル車運転の際にある程度の不便さを感じているドライバーも多いはずである。国内では左ハンドルの中古日本車も販売されているものの、販売台数が少なく、価格相場も右ハンドル中古車より高い。すなわち、中古日本車需要の急速な拡大は、価格と性能のバランスに関して消費者が行った選択の結果であり、現在のカザフスタンの大都市生活者の購買力がまさしくその水準にあることを示している。

⁽²⁾ 日本からカザフスタンへの中古車輸出台数の推移

| 2002年 | 2003年 | 2004年 | 2005年 | 2006年1-10月 |
|-------|--------|--------|---------|------------|
| 243台 | 4,195台 | 6,489台 | 16,968台 | 39,247台 |

(出典：日本中古車輸出業協同組合)

⁽³⁾ 日本からカザフスタンへの新車輸出台数の推移

| 2004年 | 2005年 | 2006年 |
|--------|--------|--------|
| 4,292台 | 3,249台 | 2,031台 |

(出典：日本自動車工業会)

今回政府が発表した右ハンドル車輸入・走行禁止の方針に反応を示したのは、まさにこの水準の経済力を持つ社会層であり⁽⁴⁾、さらには、この社会層に対して日本での落札価格のほぼ倍額で中古日本車を販売することで利益を上げてきた輸入業者たちである。「パヴロダ州自動車ディーラー協会」のラグリヤ代表は、記者会見に臨み、「法人・企業の多くはすでに中古車代金を支払い済みであり、こうした中古車は日本に戻すことも、さりとてロシアに運んで売ることもできないまま、何千台も極東・沿海州地域に留め置かれている」と、経済的被害の大きさを訴え、同時に、右ハンドル車の輸入・走行禁止は「憲法で保障された国民の「私有権」を侵害するものであり、「私有の不可侵を保証する」ことを規制導入の原則として定めた「民間企業法」第4条に反している」として、禁止措置導入そのものの合法性に異を唱える立場をとった⁽⁵⁾。

これに対し政府側は、あくまで「本決定の趣旨は交通安全に向けた技術的な問題の解決であり、経済その他の背景を持つものではない」⁽⁶⁾ことを強調する立場を維持したが、11月24日、議会（上下院合同会合）においてキセリョフ下院議員が「大きな社会的反響と多くの疑問を呼び起こした」右ハンドル車規制導入に関し、アフメトフ首相（当時）宛の情報開示請求をおこなったことにより、それ以降、禁止措置導入の合法性をめぐる議論が重みを増していった。キセリョフ議員の発言のポイントは以下である。

(1) 「合法的に取得された上で国内を走行している右ハンドル車」の使用を禁ずることは、事実上「所有権の制限」であり、所有権の重要な一部をなす「所有資産の利用権」の制限である。所有権を制限するための法的根拠である憲法第39条1項には、「国民の自由と権利」は、憲法制度を維持し、社会秩序や人間の権利・自由、国民の健康や福祉の保護を目的とする場合にのみ、法により制限することが可能であると規定されている。

(2) 憲法第61条1項、2項及び3項の規定では、国民の権利と自由、所有制度その他の個人的諸権利の行使範囲に関わる法を定める権限は、議会のみが有している。従って、所有権の制限は議会の専従事項であり、「政府が政府決定により所有権を制限することが可能か否か」という論点が浮上する。

(3) 11月13日の安全保障会議で本件決定の根拠とされた、「右ハンドル車と交通事故多発の因果関係を示す統計値」は信憑性に疑問があり、「当該データがどこからどのように取得

⁽⁴⁾ 「カザフスタン企業家連盟」のアクオブ理事長は、右ハンドル車規制により打撃を受ける社会層として、「都市や地方の企業幹部層や中級官僚などおよそ10万人」を挙げている（06年12月8日付「パノラマ」紙）。

⁽⁵⁾ 12月8日付「パノラマ」紙。

⁽⁶⁾ 11月17日配信「インタファクス・カザフスタン」のインタビューに対するパタロフ産業貿易省次官の発言。

されたか」を明らかにする必要がある。

すなわち、問題とされているのは、「政府が議会を経ずに右ハンドル車の輸入・走行禁止令を導入することは合憲か違憲か」、「交通事故の多発とハンドルの位置の関連性は立証できるか」、の2点である。

このうち後者については、トゥスモフ内務省交通警察委員会議長が、12月7日付「カザフスタンスカヤ・プラウダ」紙のインタビュー記事において、「右ハンドル車規制が、その危険性を示す実証的データに基づかぬままに決定されたと主張する者がいるようだが、内務省交通警察委員会はずでに3年にわたり調査を行っており、同決定は国内交通安全状況に右ハンドル車が与える危険性を証明する適切なデータに基づくものである」と反論している⁷⁾。

前者の論点については、右ハンドル車所有者らがトゥスモフ議長をアルマトゥ市アウエゾフ地区裁判所に提訴したことにより、その判断は司法の手に委ねられることになった。訴訟についての説明記者会見において、原告側ウトキン弁護士は当初、「原告側は交通警察委員会議長に対し、本規制導入の違憲性を認めた上で、『規制導入の根拠となるような公式データなど存在しない』ことを政府に報告するよう求める。公式データが存在しないと裁判所が判断を下した場合、虚偽のデータに基づき政府決定を導入することはできず、政府は決定を取り下げざるを得なくなる」と訴訟の狙いを説明した。

しかしその後、「国内への右ハンドル車輸入」を禁止する政府決定第1301号「交通安全の確保に係る追加的措置」が2006年12月28日付で公布されたことにより、30日後の2007年1月29日には同禁止措置が法的に発効することが決定的となった。これを受け、政府による右ハンドル車輸入禁止措置導入の合法性をめぐる議論は、最高裁にまで持ち込まれることになる。

1月24日、最高裁判所に本件審理を申請した原告団は、最高裁が本件を審理対象として承認・受理し、第一回公判日を政府決定第1301号発効直前の1月26日に指定した、と公表

⁷⁾ この際、トゥスモフ議長が根拠として示した交通警察委員会統計データは、以下である。

- (1) 国内走行車両数全体に経年数10年以上の車両が占める割合は48%であり、このうち76%が右ハンドル車である。
- (2) 右ハンドル車が関係する交通事故の犠牲者数は、2004年に17人であったのに対し、2005年には100人以上、2006年には200人以上、と急激な増加を示している。

またトゥスモフ議長は、「カザフスタンにおいて右ハンドル車の輸入禁止が検討され始めた1993年当時、国内の右ハンドル車走行台数は1,000台ほどに過ぎず、右ハンドル車が関係する事故数も年間6件であったため、政府は大きな関心を向けることなく問題を据え置いた。しかしその後状況は一変し、2004年末時点で国内を走行する右ハンドル車数はおよそ3万6,000台、2006年初頭にはおよそ7万台に達し、現在ではその数は12万台に迫ろうとしている」と述べ、国内右ハンドル車台数の激増が輸入禁止措置の導入に直接的なきっかけを与えたことを示した。

した。記者会見において原告側は、政府決定第1301号が「日本のオークションを利用して右ハンドル車を取得・転売する事業に従事してきた全国の民間企業家の権利・利益を侵害し、取引契約の破棄や、右ハンドル車価格相場の暴落・収益激減といった直接・間接的な被害を与えた」と主張して、同措置導入の違憲性を訴えた。

また、最高裁が審理を受諾したその日、再び下院において右ハンドル車規制問題が取り上げられ、アブドラフマノフ国際問題・国防安全保障委員会議長が、「右ハンドル車の国内走行禁止措置は、全国20万人以上の右ハンドル所有者とその家族にとっての死活問題であり、国内社会に不安を引き起こす恐れがある」⁽⁸⁾として、政府に同方針を撤回するよう求めた。

こうした動きがマスコミで報じられ、右ハンドル車規制をめぐる動向に国内の注目が集まる中、1月26日に最高裁訴訟の初公判がおこなわれ、政府を代表してパタロフ産業貿易省次官、アビシェフ財務省関税委員会副議長、トゥスモフ内務省交通警察委員会議長らが法廷に出席した。本件の政府代理人を務めるパーブシュキン弁護士は弁論において、「いまだ発効すらしていない政府決定第1301号が、いかなる権利を侵害し得るといえるのか？本政府決定はいかなる権利の侵害ももたらすことはなく、このため本件訴訟は何ら根拠を持たない」と述べ、「本件原告側要求を却下する決定」を最高裁に求めた。

一方の原告側は、この初公判後、一転して審理請求を取り下げた。原告側ウトキン弁護士はこの経緯につき、「我々は政府に対して多くの照会をおこない、情報提示を要求してきたが、政府が我々に提示したのは4頁の書類に過ぎず、政府担当者は多くの点につき回答を拒否した。また、右ハンドル車輸入禁止決定の採択根拠となったすべての文書の提示を政府に求めた原告側の請求は、最高裁により拒否された。これにともない、今後の公判プロセスは実施不可能となり、我々が自らの立場を主張することもまた不可能となった」⁽⁹⁾と述べ、「我々は、本件に関する実証論拠の収集を独自におこなうため、本件を審理なく留め置くよう最高裁に要請した」と説明した⁽¹⁰⁾。

こうした経緯をみると、本件審理を受理した上でわざわざ初公判を発効日の直前に設定し、原告側の情報提示要請を拒否した最高裁側の対応にも疑問が残るが、結果として、訴訟としての本件には決着がついたことになり、「司法の最高位である最高裁判所」にて正式な訴訟手続きに則って公判がおこなわれた本件は、「原告側の要請を受けて」今後の審理を

⁽⁸⁾ 1月24日配信「インタファクス・カザフスタン」。

⁽⁹⁾ 1月26日配信「インタファクス・カザフスタン」。

⁽¹⁰⁾ ただしウトキン弁護士は、「我々は今後もすべての政府関係機関に対して必要な情報の提示を求める要請書の送付を継続する。新たな情報を得たのち、我々は再び最高裁に提訴することを考えている」と述べ、今後も本件の違憲性立証に向けた努力を継続する原告側の方針を提示した。

行わないことが決定された、という事実が残った。

確かに、カザフスタンではここ数年、都市における走行車両数がハンドルの左右を問わず激増し、アルマトゥやアスタナでは慢性的な交通渋滞と、交通事故件数の激増が社会問題となっている。11月の安全保障会議における右ハンドル車規制の決定も、交通事故発生率を引き下げするための施策として公表されたものであり、同会合では他にも、「交通規則違反者・飲酒運転者への罰則強化」や「運転技術の向上に向けた訓練制度の確立」などが併せて決定されている。にもかかわらず、諸決定のうち「右ハンドル車」問題だけが大きな社会的反響を引き起こしたことに関しては、当のトゥスモフ内務省交通警察委員会議長自身も「なぜこのような騒ぎになっているのか理解できない」（12月7日付「カザフスタンスカヤ・ブラウダ」紙）と述べているが、実際に、「右ハンドル車」規制方針は国内輸入業者の商業取引の機会を奪うものであり、そうした業者に対する対応や、中古日本車を日本から取り寄せる慣行が普及した社会的背景に対する配慮が不足していることは否めない。

さらに、1月29日に発効した輸入禁止規定の内容（禁止対象項目）に関連して、国内には新たな不信の種も生まれている。同規定によれば、右ハンドル車は基本的に国内への輸入を禁じられるが、「左ハンドルへの改造や外国への転売を前提とした国内への持ち込み」には禁止規定が適用されない。最高裁判官において記者の質問に答えた原告側ウトキン弁護士は、この適用外項目の設定が「改造事業に携わる諸企業の利益をあからさまに代表」しており、「政府が新たな産業部門を興そうとしている」との見解を隠そうとせず、前述のアブドラフマノフ下院委員会議長も、「右ハンドル車の危険性に関して信頼に足る情報が現時点まで公開されていないことは、今回の「戦争」の背景に「左の」思惑（左ハンドル車製造・改造企業の利害関係を指すと思われる）があることを徐々に明らかにしている」⁽¹¹⁾と述べている。

論点の一つである「情報の開示（実証データの提供）」を行わないまま政府が輸入禁止措置を導入したことで、国内には当初から「交通当局への批判をかわすために右ハンドル車をスクープゴートにしたに過ぎない」、「左ハンドル車製造・販売業者によるロビー活動の結果である」といった見方があったが、これに加えて最近では、「左ハンドルへの改造事業」を新たに興すことで利益を独占しようとする「某有力者」が今回の規制導入を後押ししている、「某閣僚」の息子が改造工場のマネージャーに就任したらしい、などといった噂も聞かれ始め、規制の導入が純粋に交通安全問題であるとする政府の公式な立場はもはや、「権力者が私腹を肥やすために国民を再び犠牲にしたに過ぎない」というあきらめ交じりの皮肉に凌駕されようとしている。

⁽¹¹⁾ 1月24日下院会合における発言。



写真1
小泉首相訪問を伝える写真記事

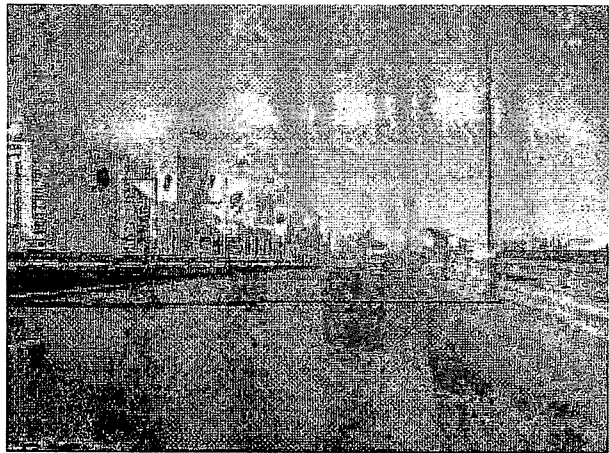


写真2
沿道の日本国旗



写真3
デモで掲げられた日本国旗

(在カザフスタン日本国大使館専門調査員)