

中国における自動車リサイクル政策の変遷（上）

— 1980年代から1990年代を中心に —

平 岩 幸 弘

Transition of Automobile Recycling Policies in China: 1980s-1990s, Part 1

HIRAIWA Yukihiro

目次

1. はじめに
2. 1980年代の自動車リサイクル政策：80年弁法から90年通知まで
 - (1) 1980年代前半
 - (2) 1980年代後半
 - (3) 小括：1980年代の特徴
- 〈以上、本号〉
- 〈以下、次号〉
3. 1990年代の自動車リサイクル政策：90年弁法から307号令以前まで
 - (1) 2つの廃車回収弁法
 - (2) 市場と産業の管理
 - (3) 自動車廃棄標準と更新補助制度
 - (4) 小括：1990年代の特徴
4. おわりに

1. はじめに

本稿の目的は、中国における1980年代から1990年代にかけての自動車リサイクル政策の変遷および特徴を考察することである。

中国では1980年代から自動車リサイクル政策が始まり、以来、時代状況に合わせて幾度

となく改正が行われ、幹から枝葉が伸びるが如く全体の枠組みを拡大させ、同時に精緻化が図られてきた。その結果、現在（2012年6月時点）の自動車リサイクル政策は、表1に示したような複数の法規から構成されている。中国におけるリサイクル政策の体系としては、おそらく、数ある使用済製品の中で最も複雑なものといえよう¹。

興味深いのは、中国の自動車リサイクル政策は、日本やEUなどの先進国には見られない独特なものとなっている点である。例えば、『廃棄自動車回収管理弁法』（国務院第307号令、以下、307号令）では、本来リユースやリビルトの優等生であるはずのエンジンやトランスミッションといった5つの主要機能部品（「五大総成」、以下、5大部品）について、リユース・リビルトを厳禁し、破壊処理した上で鉄スクラップにすることを義務づけており、廃車自体のリユースや5大部品を用いた再組立も厳禁としている²。自動車利用においても、『自動車廃棄標準』によってマイカー以外の車種については新車購入時からの使用年限などが定められており、それに達すると強制的に廃車しなければならない。また、計画経済時代の国有企業統治が依然として色濃く残っており、廃車回収解体企業の資格認定条件は厳しく、公安部等による業界への管理・統制も強い。認定を受けた企業（以下、認定企業）でも経営の自由度は低く、事業改善へのモチベーションは必ずしも高くはない³。

しかるに、自然と次のような疑問が湧く。なぜ中国ではこのような自動車リサイクル政策が形成されてきたのだろうか、現在に至るまでにどのような変遷を辿ってきたのだろうか。それを知るためには、過去に遡って、法規・政策文書を丁寧にサーベイする必要がある。

近年では、中国の自動車リサイクルに関する研究も数多く行われるようになり、中には、個別の法規に焦点を当てた研究も見られる⁴。しかし、管見の限り、政策全体の変遷や特徴を詳述したものはほとんど見当たらない。本稿執筆にあたり参考とした数少ない先行研究として、中国物資再生協会（2002）や中国汽车技術研究中心（2003）などがある。特に前者では、1980年代を「建立発展段階」、1990年代を「快速発展段階」、2000年代を「規範発展段階」と整理している。ただし、いずれも1980年代以降の法規等を列挙して、それぞれを簡単に紹介しているにすぎない。

そこで本稿では、307号令が施行される以前の、1980年代から1990年代にかけての自動車リサイクル政策に焦点を当て、その間の主な法規や政策文書をサーベイし、前後と比較する

¹ ただし、中国の自動車リサイクルにおいては、政策が十分に機能している（あるいは法規が遵守されている）わけではないことに留意されたい。現実には、大量の廃車が違法回収業者などのインフォーマルセクターに流出しており、違法な廃車や部品が流通し、利用されている。政府認定の廃車回収解体企業でも適正処理が徹底されているとはいい難い。

² 307号令については、平岩（2010）を参照されたい。

³ 中国の廃車回収解体業の特徴については平岩（2011b）を、直近の業界・市場動向及び関連法規については龍（2011）を参照されたい。

⁴ 例えば、武・黄（2001）は自動車廃棄標準を、蔡（2010）は自動車更新補助政策を、陳（2012）は自動車産品回収利用技術政策等をそれぞれ取り上げている。

ことによって、これまでの自動車リサイクル政策にどのような特徴があり、背景や目的、内容、構成がどのように変化してきたのか、あるいはどのような原則が貫徹されているのかについて検討する。

以下、第1節では1980年代（一部1990年代を含む）、第2節では1990年代（一部2000年代を含む）をそれぞれ取り上げ、第3節においてむすびとする。なお、本稿では中央政府によって公布された法規のみを対象とし、それらの特定にあたっては、國務院弁公室『中華人民共和國國務院広報』各号のほか、『中国汽車工業年鑑』および『中国汽車市場年鑑』（旧『中国汽車貿易年鑑』）の各年版、さらにインターネット検索などを利用した。文中で用いる政府部局名は当時のものである。

表1 自動車リサイクルに関する主な現行法規（公布順、2012年6月時点）

政策法規	公布日	主たる公布機関
【自動車の更新に関する規定】		
「自動車廃棄標準」発布に関する通知 (国経貿経 [1997] 456 号)	1997.7.15	経済貿易委、計画委、国内貿易部、機械工業部、公安部、環境保護総局
軽型トラック廃棄標準の調整に関する通知 (国経貿経 [1998] 407 号)	1998.7.7	経済貿易委、計画委、公安部、環境保護総局、汽更小組
【廃車回収解体業の管理に関する規定】		
機動車修理業、廃棄機動車回収業治安管理办法 (公安部令第 38 号)	1999.3.25	公安部
【廃車の回収解体に関する規定】		
廃棄自動車回収管理办法 (國務院令第 307 号)	2001.6.16	國務院
【自動車更新時の補助制度に関する規定】		
老旧自動車廃棄更新補助資金管理暫行办法 (財建 [2002] 742 号)	2002.12.20	財政部、経済貿易委
【自動車リサイクル全般に関する指針】		
自動車産品回收利用技術政策 (国家発改委・科技部・国家環保総局公告 2006 年第 6 号)	2006.2.6	發展改革委、科技部、環境保護総局
【解体処理における環境保全・処理方法に関する規定】		
廃棄機動車解体環境保護技術規範 (HJ348-2007)	2007.4.9	環境保護総局
廃棄自動車回収解体企業技術規範 (GB22128-2008)	2008.7.1	質量監督檢驗檢疫総局、標準化管理委
【部品再製造に関する規定】		
自動車部品再製造モデル拠点プロジェクトの 組織展開に関する通知 (発改弁環資 [2008] 523 号)	2008.3.2	發展改革委

注) 機関名に「国家」が付くものはその部分を省略した。「委」は委員会の略。汽更小組＝全国老旧汽車更新改造領導小組。（以下の表も同様）

出所) 筆者作成。

2. 1980年代の自動車リサイクル政策：80年弁法から90年通知まで⁵

表2 1980年代の主な政策法規（公布順）

政策法規	公布日	主たる公布機関
「トラック更新試行弁法」印刷・配布に関する通知 (計綜 [1980] 666 号)	1980.12.18	計画委、経済委、能源委、交通部、 物資総局
老旧自動車の更新改造報告に関する通知 (国発 [1981] 173 号)	1981.12.26	計画委、経済委、機械委、能源委
老旧自動車更新改造の加速に関する通知 (計機 [1983] 605 号)	1983.5.3	計画委、経済貿易委
老旧自動車廃棄更新の加速に関する暫行規定 (経機 [1986] 560 号)	1986.9.17	経済委、計画委、財政部、物資部、 交通部、公安部、工商行政管理局、 中国人民銀行、中国石化総公司、 中国汽車工業総公司
老旧自動車の廃棄更新における車両購入附加費徴 収の関連問題に関する通知 ([83] 交財字 795 号)	1986.10.20	交通部、財政部
老旧自動車の廃棄更新における車両購入附加費徴 収の関連問題に関する補足通知 ([87] 交財字 127 号)	1987.3.24	
「老旧自動車廃棄更新工作の加速に関する通知」印 刷配布の通知 (計工二 [1990] 767 号)	1990.6.25	計画委、国务院生産委、物資部、 中国汽車工業総公司

出所) 筆者作成。

(1) 1980年代前半

80年弁法 最初に登場したのは、1980年12月に施行された『トラック更新試行弁法』（以下、80年弁法）である。これは、当時の保有台数のうち9割近くを占めるトラックを対象とした法規である。文書の冒頭では「エネルギー浪費が大きい動力機具を徐々に更新する。一部を更新し、一部を保存し、一部を淘汰することにより、油類を節約する」という国务院からの指示が引用されており、本文冒頭でも「我が国が保有するトラックは燃費が悪く、車型が複雑で、老旧車両の比重が大きい。エネルギー資源を節約し、自動車状況を改善し、運輸効率を高めるために、本弁法を制定する」とある⁶。ここでいうエネルギーとはガソリンや軽油などの自動車燃料を指す。つまり、80年弁法は省エネという当時の国策に沿って施行され、その主たる目的は、燃費効率の悪くなった利用中の老旧トラックを廃車し、新しいトラックへの買い替えを進めるというものであった。

⁵ 本節の内容は、平岩（2012）を大幅に加筆・修正したものである。

⁶ 日本語の表記に従えば「老旧」は「老朽」とすべきだが、原文のままでも文意は十分に通じると判断し、本稿では「老旧」を用いた。

80年弁法は全体で3つの節から構成されている。まず、「一、老旧トラックの更新条件」では、走行距離や修理費等の4つの条件が示され⁷、それらに1つでも該当するトラックは更新できると定めている。次に、「二、更新車両の配分方法」では、中央政府が更新台数を策定し、各地域ではそれに応じて政府保有車を優先的に更新することを規定している⁸。すなわち、使用中の車両と使用済にすべき車両の境界を示した上で、更新車両の総量を国家が計画的にコントロールすることになったのである。

トラックを更新すれば当然廃車が発生し、それらを回収解体しなければならないため、最後に、「三、老旧車の更新と回収の手続き」が定められている。更新する場合は、所定の機関において当該車両に関する技術鑑定書を作成し、公安車両管理部門の審査を受けなければならない。また、更新主体による老旧車の転売や継続使用を禁止した上で、中央政府およびその直属企業の老旧車は国家物資総局金属回収局が回収を手配し⁹、各地域においては物資金属回収部門が指定する拠点が回収しなければならないとしている。回収の際、更新主体は、エンジン・トランスミッション・車軸・シャーシ等の主要部品が完全に装備された状態で引き渡さなければならない。回収主体では、老旧車の買取価格を鉄スクラップ相場に基づいて算定した上で¹⁰、回収後直ちに解体して鉄スクラップとして処理しなければならない、中古部品を用いて車両を組立てることを禁止している（以上、三の3～5）¹¹。

このように、80年弁法では、省エネ問題を背景とした自動車更新に力点が置かれ、その一部として廃車回収解体の規定が設けられた。更新後の廃車および主要機能部品のリユース・再製造を厳禁し、廃車を鉄スクラップとしてリサイクルすることを規定した。以下本稿では、これを「廃車と機能部品の1R原則」と呼称しておこう。そして、その原則を貫徹することにより、老旧車更新の徹底を図ろうとしたのである。いずれも、現行の307号令に至るまでの全ての法規において貫徹されている項目である。

81年通知 翌1981年12月には『老旧自動車の更新改造報告に関する通知』（以下、81年通知）が公布された。序文では、「我が国は1980年に各種自動車を208万台保有しており、毎年、ガソリン・軽油を共に1千万トン消費している。これは全国のガソリン・軽油の総消

⁷ 4つの条件は次のとおり。(1) 燃費が生産工場規定よりも20%以上高い。(2) 走行距離50万kmあるいは3回以上のオーバーホール（「大修」）を経たもの。(3) 一度のオーバーホール費用が工場出荷価格の半額に達したもの。(4) 車型が古く交換部品がないもの。

⁸ 軍用車両は軍部が定める規定に従って手続きするとしており、実質的には対象外となっている。その後の法規でも同様である。

⁹ 国家物資総局は生産財の流通・分配を管轄していた部門である。その後、国家物資局（1982年5月～）、物資部（1985年4月～）と名称を変更し、1993年7月に商業部と統合されて国内貿易部となった。同部は1998年3月に廃止されて国家経済貿易委員会（国家国内貿易局）になり、さらに同委員会は2003年8月に国家発展改革委員会および商務部へと再編されている。

¹⁰ 中国では、現在に至るまで、廃車は有償で取引されている。

¹¹ 三の4には「これまでの旧自動車回収弁法を更新する」とあるが、管見の限りでは、80年弁法以前に、それに該当する法規や文章は見当たらない。

費量の約40%を占める。我が国に現有する自動車の大部分が50年代に設計された製品であるため、技術的性能は未熟で、海外の70年代の製品と比べると100km当たりの燃費は15～20%悪い。したがって、現有の自動車の更新改造は、自動車用燃料の節約のための1つの重要な措置である。初期段階の計画として、1982年から10年前後の期間をかけて、徐々に50万台の老旧自動車と80万台の利用中の自動車を更新していく。この計画が実現されれば、1年間に4億元に相当するガソリン60万トン前後を節約することができ、同時に、自動車産業と自動車を組み立てるための原材料、化学、ゴムなどの工業発展を力強く促進することができ、経済効果は顕著である」と述べている。このように、81年通知でも政策の主眼は省エネのための老旧車更新に置かれているものの、同時に、自動車産業や関連する素材産業への経済効果にも言及している。

81年通知は5節から構成されている。80年弁法からの主な変更点として、更新の対象がトラックからバス、乗用車など全車種へと拡大し、具体的な車型が列挙され、該当する車両は全て更新することとなった（(一)）。また、更新資金が不足しているときは、現地の人民銀行に設備貸付金を申請できることになった（(三)）。さらに、更新計画に背いて老旧車を継続使用した場合、給油停止やナンバープレート没収などのペナルティが科されることが明記された（(五)）。

83年通知 さらに1983年5月の『老旧自動車更新改造の加速に関する通知』（以下、83年通知）でも、いくつかの追加対策がとられた¹²。主なものを挙げると、1つ目は、全国老旧汽車更新改造領導小組（以下、汽更小組）の設立である。汽更小組は経済委員会が主導し、計画委、公安部、財政部、交通部、商業部、機械工業部、物資局、汽車工業公司、軍部などの機関も参加して組織された。汽更小組では、自動車の更新改造に関する方針や諸政策、国内外の研究、年度計画の策定、事後の総括などを担当することが定められた（以上、一）。いわば、政府の関連部門から横断的にスタッフを集約して結成された専門のワーキンググループである。これにより、計画・政策立案を汽更小組が集約・調整し、廃車回収解体の実務は物資部門が管轄するという体制になった。2つ目として、廃車の買取価格について、物資局と物価局が新たに規定を作ることになった（三の3）。3つ目は、廃車の回収解体拠点の拡大である。更新を促進させるために、物資部門は回収解体ネットワークを増設し、物資部門の承認を得た上で、自動車販売拠点および必要な条件を備えた製鉄所・铸造所でも廃車の回収解体業務を行うことができるようになった（四の1）。4つ目に、更新車両はただちに廃車すべきとし、いかなる理由があろうとも使用延期してはならず、遅くとも1983年内に廃車回収を完了させるとしている（四の3）。

¹² なお、詳細は未確認ながら、前年の1982年に国家物資総局から、廃車の解体プロセスや手続き、買取価格等に関する政策文書（[1982]物回字210号）が公布されている。83年通知はその内容も踏襲していると考えられる。

（2）1980年代後半

86年規定 1986年9月には国家経済委員会等10部門の連名で『老旧自動車廃棄更新の加速に関する暫行規定』（以下、86年規定）が公布された。序文において、1980年以降の各政策によって老旧車の更新が促進され、その結果、エネルギー資源の節約、運輸の効果・利益の向上、鉄スクラップ回収量の増加等、一定の成果が得られたとしつつも、同時に「自動車の老齢化問題が依然深刻である」と認識しており、「調査によると、全国の保有自動車中、約5分の1の自動車は淘汰されるべきである」とした上で、燃費が悪く、性能が低く、交通安全に影響のある老旧車の更新を強化していくと述べている。

86年規定は全体で9節構成になっている。主な点を挙げておこう。1つ目に、五カ年計画によって更新を長期に亘って計画的に推進することになった。81年通知で示された「82年からの10年間で50万台を更新する」という計画では不十分として、更新のペースを加速し、七五（第七次五カ年計画）期間において毎年10～15万台を廃棄更新すると定めた（以上、一）¹³。2つ目に、老旧車の廃棄標準が改正され、6つの条件が示された（二の1～6）¹⁴。新たに車種・用途別に新車購入後からの年数が条件に加えられたのが特徴で、この使用年限の部分が後の『自動車廃棄標準』の原型となる。3つ目に、廃棄標準に違反する車両およびそのナンバープレートについては車両管理部門が強制的に没収する（三）とし、車両管理を一層厳格にしている。4つ目に、更新に伴う費用負担に関して、補助措置が強化されている。銀行への貸付金申請に加え、車両購入附加費の半減（四の1）や、更新による新車購入時の優遇価格の適用（四の5）などが盛り込まれた。5つ目として、廃車回収解体に関しては、全ての廃車は物質部門が指定した拠点が回収するとし、廃車やエンジン等の主要機能部品のリユース・再製造・転売はこれまで通り厳禁とし、鉄スクラップとしてリサイクルすることを規定しつつも、それら以外の使用可能な中古部品については各回収拠点が販売することを許可している。また、廃車の買取においては、物価局の『廃鉄鋼価格の調整に関する通知』に規定された鉄スクラップ価格を下回ってはならず、それをベースとして20～30%上乗せすると規定しており、廃車手続きにおいては、回収主体が「廃棄車両回収証明」を発行することになった（以上、六の1～5）。さらに6つ目として、中古車市場における管理強化と罰則についても規定している（八）。中古車といっても廃棄標準は適用されるわけだが、当時、中古車市場において、廃棄標準に違反した車両の取引が少なからず行なわれていたことが背

¹³ 1980年代から現在に至るまでの中国の廃車台数の変遷については、平岩（2011a）を参照されたい。

¹⁴ 6つの条件を要約しておくと、（1）累計走行距離に達した車両（トラック：50万km、鉱山用特殊車：40万km、大型バス：70万km、その他の車両：55万km）。（2）使用年限に達した車両（トラック：12年、鉱山用特殊車：10年、大型バス：14年、その他の車両：13年）、または、年限未満でも2度のオーバーホールを経て機能が低下し、修理する価値がない車両。（3）ガソリン消費量が工場出荷時の規定値の15%以上の車両。（4）各種原因により重大な損傷が生じ、修復することができない車両、あるいは1度のオーバーホール費用が新車価格の50%以上になる車両。（5）部品の供給がなく、機能が粗悪で修復に適さない車両。（6）排気ガス量と騒音のいずれもが国家基準を超えている車両。

景にあったと推察される。

なお末尾には、汽更小組の公告として¹⁵、1986・87年に更新しなければならない全メーカーの全車種の型番が掲載された。

90年通知 1990年6月に公布された『老旧自動車廃棄更新工作の加速に関する通知』（以下、90年通知）は、本節で取り上げた80年代の一連の法規を総括するような内容・構成になっている。序文では、自動車の更新改造を「国民経済の技術改造の重要な内容の一つ」としたうえで、その効果として、自動車工業の発展、省エネ、交通運輸事業の発展、交通事故原因の減少、鉄スクラップ回収の増加、環境汚染の軽減を挙げ、「社会経済の効果・利益を高める重要な意義を有している」と述べている。このことから、自動車リサイクル政策の射程が、それまでの省エネ・省資源に加えて、自動車産業育成、交通安全、環境保全といった領域にまで拡大したことが分かる。逆にいうと、当時、自動車更新あるいは廃車回収による影響がそれら多様な領域にまで及んでいたと解釈できよう。

90年通知は5節から成る。第一節では、汽更小組の責務と役割を再確認した上で、国家機構改編により解体された各地域の汽更小組を復活させ、政策をさらに推進していくことが示された。第二節では、自動車廃棄標準を調整し、厳格に適用するとした。第三節では、86、87年に公布された『老旧自動車の廃棄更新における車両購入附加費徴収の関連問題に関する通知』を受け、更新後に所定の手続きを完了すれば、新規購入に伴う車両購入附加費の徴収を半減するという補助制度について規定している。第四節の廃車回収に関する部分では、物資部が統一的に管理し、回収と解体は傘下の物資再生利用総公司および各地の物資再生（金属回収）会社が担うことを改めて明確に規定した。また、廃車買取価格についても、前年に物資部が公布した『再精錬する廢鋼鉄・雜鋼の買取價格の制定に関する通知』に基づくとした。第五節では、中古車市場に対する管理監督の強化や、中古車取引における行為義務が規定されている。

(3) 小括：1980年代の特徴

この時期の自動車リサイクル政策の特徴として、以下の点が挙げられよう。

第1に、各法規の名称を見ても明らかなように、そもそもは省エネの促進や老旧車による燃料浪費問題の解決が背景にあり、計画経済に基づく“老旧車の更新”を軸として政策が展開されてきた。その後、自動車産業や素材産業の育成、交通安全の確保、さらには環境保全といった役割が付与されていったが、何よりも優先されたのは自動車の更新であった。その意味では、この時期の政策は“自動車更新政策”と呼ぶのが適切かもしれない。

第2に、各法規の内容を大きく分けると、自動車の更新を規定する部分と、廃車の回収解

¹⁵ 当時の汽更小組長は、後に首相となる朱鎔基国家経済委副主任である。その後、朱鎔基氏は首相在任中の2001年6月に、現行の307号令を公布している。

体を規定する部分から構成されていた。前者については、五カ年計画における更新改造の車両数の設定、自動車廃棄標準、更新補助制度という3つが導入され、老旧車の淘汰が計画的に進められてきた。後者については、廃車手続き、政府（物資部門）による回収解体事業の管理、廃車と機能部品の1R原則、政府による廃車価格管理などが確立されてきた。また、80年弁法から90年通知までは、1つの法規の中にそれらがパッケージされており、新たな法規が公布されるたびに個々の規定が徐々に詳細なものとなっていった。その後、1990年代以降は、いくつかの規定が別立ての法規として公布・施行されたり、あるいは廃止されたりしていくことになる。

第3に、政策に関与した部門は多岐に亘っていた。その中でも、政策立案を一貫して主導してきたのは経済委や計画委で、廃車回収解体の実務面を独占的に担ってきたのは物資部門であった¹⁶。そして、各部門間での意見集約・調整する機関として汽更小組が組織された。次節で述べるように、1990年代も基本的にはこの体制が継続されることになる。

第4に、国家物資総局（物資部）および各地の物資部門が廃車回収解体事業を独占的に管理することになったため、その直属もしくは傘下の国有企業を中心として、中国の廃車回収解体業の“フォーマルセクター”が形成されてきた。これらの拠点の多くは、現在でも認定企業として事業を継続している¹⁷。

（以下、次号）

参考文献

- 劉堅民主編（2006）、『報廢汽車回收拆解技術』、化学工業出版社。
- 龍少海（2011）、「汽車報廢汽車市場」、『中国汽車市場年鑑』2011年版、191-202頁。
- 藏広州主編（2007）、『報廢車回收估价拆解及相關政策法規文件実用手冊』、中国交通出版社。
- 中国汽車技術研究中心（2003）、「国内報廢汽車回收拆解の現状及存在的問題」、『中国汽車報廢制度研究』。
- 中国汽車技術研究中心（2006）、『汽車再利用工作实施方案研究』。
- 中国物資再生協會（2002）、『中国報廢汽車回收拆解業現状与展望』。
- 武雲亮・黄少鵬（2001）、「我国汽車報廢標準化問題的探討」、『中国資源綜合利用』2001年7月号（頁不明）。
- 蔡勇（2010）、「我国汽車報廢更新補貼政策研究」、『中国資源綜合利用』2010年9月号、20-23頁。
- 陳艷（2011）、「中国における循環經濟關係法令並びに自動車製品回收利用技術政策をめぐる動向」、『環境研究』（日立環境財団）No.162、139-164頁。
- 平岩幸弘（2010）、「廢棄自動車回收管理弁法（307号令）について」、『月刊整備界』（せいび広報社）2010年7月号、40-44頁。
- 平岩幸弘（2011a）、「中国の廢車台数に関する検討」、久保庭眞彰編「環境經濟論の最近の展開 2011」*Discussion Paper Series B.40*、一橋大学經濟研究所、73-90頁。
- 平岩幸弘（2011b）、「モータリゼーション：中国の自動車リサイクル産業」、中国環境問題研究会編『中国

¹⁶ 本稿では詳述しないが、当然、道路交通安全の面では公安部も密接に関与しており、関連の法規においても廃棄標準や廃車の扱いについて規定されている。

¹⁷ 物資部門系の認定企業の大半は、中国最大のリサイクル事業団体である物資再生協會に加盟している。なお、同協會の劉堅民会長は物資部出身である。

環境ハンドブック』2011-2012年版、蒼蒼社、145-157頁。

平岩幸弘（2012）、「1980年代の中国の廃車回収解体政策」、『月刊自動車リサイクル』（せいび広報社）2012年4月号、58-65頁。

本間正道・鈴木賢・高見澤磨・宇田川幸則（2009）、『現代中国法入門』第5版、有斐閣。

（ひらいわ ゆきひろ 本学非常勤講師）