

中国における自動車リサイクル政策の変遷（下）

— 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 2

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、前号〉

〈以下、本号〉
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

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

1990年代も五カ年計画による自動車の更新が継続された。七五期の更新計画は合計で50～75万台であったが、1991～1995年までの八五期は年15～25万台、合計で100万台に増加し、さらに1996～2000年までの九五期には年30～45万台、合計200万台へと倍増した。汽更

小組・財政部・交通部では、自動車廃棄標準などに基づいて、各年における地域ごと、車種ごとの詳細な更新計画を策定し、それを『自動車更新実施方案』（以下、更新方案）として毎年公布した。統計によると、八五期の更新台数は105万1227台、九五期のそれは206万6841台で、達成率はいずれも105%であった¹⁸。

1980年代は自動車リサイクルに関する様々な規定が1つの法規に包含されていたが、1990年代になると、いくつかが独立した法規として公布・施行されるようになった。そこで本節では、廃車回収弁法、市場と産業の管理、自動車廃棄標準と更新補助制度という3つの領域に分けて、主な法規を取り上げていくことにする。

表3 1990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
「廃棄自動車回収施行弁法」印刷配布に関する通知 （[1990] 物再字421号）	1990.12.4	物資部、汽更小組
指定した一部の冶金企業が自ら廃車を回収すること に関する返答（[1991] 物函再字68号）	1991	物資部
全国老旧自動車更新改造領導小組及び領導小組弁公 室の調整に関する通知（生委 [1991] 22号）	1991	國務院生産委
老旧自動車廃棄標準の重申に関する通知 （[1992] 物机字109号）	1992.5.26	計画委、國務院生産委、汽更小 組、物資部、公安部、中国汽車 工業總公司
全国老旧汽車更新領導小組會議紀要 （汽更弁字 [1994] 005号）	1994	汽更小組
廢旧金屬收購業治安管理弁法 （公安部令第16号）	1994.1.25	公安部
「老旧自動車更新定額補助暫行弁法」印刷配布に関する通知 （汽更弁字 [1995] 11号）	1995.9.30	汽更小組、交通部、財政部、 計画委
汽更小組、交通部、財政部、計画委「廢棄自動車回 收管理弁法」發布に関する通知 （汽更弁字 [1995] 16号）	1995.11.27	汽更小組、国内貿易部
資源綜合利用の一層の展開に関する意見の通知 （国發 [1996] 36号）	1996.8.31	經濟貿易委、財政部、稅務總局
廢棄自動車回収工作管理の強化に関する通知 （国經貿 [1996] 724号）	1996.10.25	經濟貿易委、国内貿易部
「自動車廢棄標準」發布に関する通知 （国經貿經 [1997] 456号）	1997.7.15	經濟貿易委、計画委、国内貿易部、 機械工業部、公安部、環境保護局

¹⁸ 詳細は平岩（2011a）を参照されたい。

「自動車廃棄標準」実施の関連事項に関する通知 (公交管 [1997] 261号)	1997.11.18	公安部
廃棄自動車回収(解体)企業資格認証実施管理暫行弁法 (内貿再聯字 [1997] 53号)	1997.12.12	国内貿易部、経済貿易委
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、発展計画委、公安部、 環境保護総局
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
廃棄自動車回収(解体)企業管理工作遂行の関連問題に関する通知 (内貿局聯発再字 [1999] 11号)	1999.3.2	国内貿易局、公安部、工商行政 管理局
自動車廃棄標準の若干の規定の調整に関する通知 (国経貿資源 [2000] 1202号)	2000.12.18	経済貿易委、計画委、公安部、 環境保護総局
「自動車廃棄標準の若干の規定の調整に関する通知」 実施の関連問題に関する通知 (公交管 [2001] 2号)	2001.1.6	公安部
解体組立自動車の違法購入行為への厳格な打撃と廃 棄自動車解体組立市場の迅速な取締りに関する通知 (工商公字 [2001] 105号)	2001.4.17	工商行政管理総局
廃棄車両回収解体市場の取締り徹底に関する緊急通知 (工商明電 [2001] 12号)	2001.5.10	工商行政管理総局
廃棄自動車回収解体管理工作の強化に関する通知 (国経貿資源 [2001] 445号)	2001.5.14	経済貿易委
法執行を強化して廃棄自動車解体組立市場の断固と した徹底取締りを継続することに関する通知 (工商公字 [2001] 147号)	2001.6.7	工商行政管理総局

出所) 筆者作成。

(1) 2つの廃車回収弁法

90年弁法 1990年12月、物資部より全15条から成る『廃棄自動車回収施行弁法』(以下、90年弁法)が公布された。「廃車の回収管理工作を強化するために制定する」(第1条)とあり、90年通知の廃車回収解体に関する規定を概ね踏襲した内容になっている。廃車の回収解体に特化した初の法規なので、詳述しておこう。

第2～4条では、廃車回収解体の管理部門および事業主体について規定している。廃車回収事業はこれまで通り物資部が統一的に管理し、その実務は物資再生利用弁公室が管理する(第2条)。原則としてその傘下の中央・地方の物資再生利用(金属回収)会社が廃車回収の責任を負うとしながらも、その能力がない場合には、物資部門の承認を得た上で、回収解体能力を有する当地の事業主体に委託することができる。委託側は、回収主体の事業活動を監督・検査する責任を負い、他の部門や他の事業主体、個人は廃車を購入してはならない(以上、第3条)。また、回収主体は物資部門の承認を得て、当地の工商行政管理部門に登録し、公安の車両管理部門および汽更小組へ報告しなければならない(第4条)。

第5～10条では、廃車の回収手続きのプロセス、および廃車を引き渡す主体(以下、引

渡主体)と回収主体の行為義務を規定している。まず、引渡主体は車両管理部門にて「廃車技術鑑定表(証明)」を発行してもらい、次に、回収主体に廃車を売り渡して「廃棄車両回収証明」を発行してもらう。最後に、引渡主体は鑑定表および回収証明を持って汽更小組もしくは指定機関に行き、「自動車更新優遇証」を受け取る(以上、第5条)¹⁹。回収証明は物資再生利用弁公室が印刷し、各地に交付を委託する。回収証明は4枚綴りになっており、回収主体、引渡主体、更新優遇証受取専用、車両管理部門がそれぞれ保持する(以上、第6条)。つまり、廃車の流通管理において、回収証明は“マニフェスト伝票”として機能したのである。

また、廃車買取価格は、物資部の規定に基づき²⁰、当地の鉄スクラップ価格と廃車の金属含有量によって確定させる。取引の際、車両が完全な状態で、部品が全て揃っていれば、買取価格を10%値上げすることができる(以上、第7条)。なお、当時の政府による価格管理方式は、政府決定価格、政府指導価格、市場調整価格という3つに分けられていた。石原(1988)のケース分けにしたがうならば、廃車取引価格は、政府指導価格の中の「変動価格」(上限・下限・上下限などの変動幅を設定する)に該当すると考えられる²¹。

さらに、各主体が廃車を取引する際、エンジンなどの主要機能部品が完全に揃っていないと認められない。引渡主体は使用価値のあるその他の部品を取り外して利用することは許可するが、販売してはならない(以上、第8条)。回収主体は、廃車解体の後、主要機能部品は必ず鉄スクラップとして処理し、廃車と主要機能部品、および組立車両の販売は厳禁とする。その他の使用可能な部品は、新品価格以下という原則のもとで販売してもよいが、各主体が何らかの違反をした場合は、工商行政管理部门が審査のうえ、責任が追及される(第9条)。工商行政管理部门が没収した廃車は、当地の物資再生利用(金属回収)会社が廃車買取価格に基づいて購入し、回収証明を提出する(第10条)。これらはいずれも、廃車と機能部品の1R原則を規定した条文であり、回収主体のもとには、第5条の手続きによって“正規の廃車”が、第10条の手続きによって“違法な廃車”が、それぞれ引き渡されることになった。

その他、各地の物資再生利用(金属回収)会社は、「廃棄車両回収・解体量季報」を物資部および汽更小組に提出しなければならない(第11条)。つまり、物資部・汽更小組ではこ

¹⁹ この優遇証は、自動車更新に伴う補助を受ける際に必要となる。本節(3)も参照されたい。

²⁰ 物資部、『再製錬する廃鋼・廃雑鋼の買取価格の制定に関する通知』([1989]物再字408号)、1989年11月18日公布。同通知では、廃鋼鉄・廃雑鋼の購入価格は各省級の物価部門が査定するとし、合理的な購入価格を制定し、廃金属のリサイクルを促進するために、次の三項目を定めている。一、廃鋼・廃雑鋼は重要な生産資料であり、物資部門が主導して物価部門と協議し、購入価格を制定する。二、廃鋼・廃雑鋼価格制定し、回収にとって有利となる原則に基づき、販売限界価格を基礎とし、合理的な費用と利潤を差し引き、各地の物資局が物価部門に報告し、査定する。物資再生利用公司直属の各会社が、制定された当地の購入価格を執行する。三、各地が制定した購入価格は、物資部と物価局に報告し、記録する。

²¹ 「政府決定価格は監督官庁と企業との行政的隷属関係を通じて法的強制力を持つ。それに対し、政府指導価格は最終的には企業に決定権があるが、政府指導の枠を超えてはならない点で拘束力を持つ」(石原[1988])。

の季報によって、車両管理部門では回収証明によって、それぞれ全国で実際に回収解体された廃車の量が集計されたことになる。最後に、軍部の廃車は軍と物資部が連合して制定した弁法を執行するとし（第12条）、各省級の物資部門は、当地の状況に応じて細則を定めることができる（第13条）と規定した。

95年弁法 1995年9月には、全16条から成る『廃棄自動車回収管理弁法』（以下、95年弁法）が新たに公布された²²。これは90年弁法を改定したもので、内容や仕組み自体は概ね同じであるが、いくつかの違いがある。

1つ目として、全体的に廃車取引の適正化を強調した表現が目立つ。たとえば、「廃車回収ルート」の規律を正し、廃車、組立車、主要機能部品等が市場に流入するのを防ぐため」（第1条）といった文章や²³、「廃車、組立車と主要機能部品が旧車市場に流入することを固く禁ずる」（第10条）、「違法取引された廃車、組立車、主要機能部品および違法収入を没収する」（第11条）といった規定が追加されている。当時、違法回収業者・組立業者によってそれらが違法に回収・流通され、そういった“インフォーマルセクター”が自動車の適正なリサイクルや交通安全を大きく妨げていたことを当局も認識しており²⁴、その問題意識が反映されたと解釈できる。

2つ目に、関与する政府部門が若干異なっている。まず、主管部門がこれまでの物資部から国内貿易部に変更された（第2条）。これは、1993年3月の国家機構改革により物資部が廃止され、再編されて国内貿易部になったためである。とはいえ、実質的には（汽更小組を含め）これまでと同様の体制で、廃車回収解体事業も物資再生利用会社が担当している（第3条）。次に、違法行為を取締る部門として、これまでの工商行政管理部门に加え、公安部門も明記された（第10条）。これは、次項で紹介する公安部令第16号・第38号を受けたものであろう。

そして3つ目に、1991年の『返答』に基づき、新たな廃車回収解体企業として、冶金工業部が管轄する冶金業国家重点企業41社が加わった（第4条）。この41社の“冶金系”では、自社が所有する廃車に限って、所定の廃車手続きを経た上で自社工場において解体し、金属原料としてリサイクルすることが可能となった。さらに1996年からは新たに供銷社も事業に加わり、その結果、廃車回収解体業のフォーマルセクターが、従来までの物資系の独占業界から、そこに冶金系、供銷社を加えた3系統による業界へと変化していった。

以上の2つの廃車回収弁法は、1990年代の自動車リサイクル政策の中核に位置づくものであったといえる。特に1994年以降は、95年弁法を補完するかたちで、次項で紹介するよう

²² 95年弁法は同年12月15日から施行され、それに伴い90年弁法は廃止された。

²³ 第1条には「『全国老旧汽車更新領導小組會議紀要』（汽更弁字〔1994〕005号）の精神に基づき」とあるが、同紀要の内容は未確認である。

²⁴ インフォーマルセクターに関しては、平岩（2011b）を参照されたい。

な関連法規が相次いで公布された。

(2) 市場と産業の管理

廃車回収解体企業に対する認証と総量抑制 経済発展による自動車更新の加速に伴って廃車が年々増加するようになり、廃車回収解体企業に対する管理をより強化することを目的として、1996年10月に『廃棄自動車回収工作管理の強化に関する通知』（以下、96年通知）が公布された²⁵。業界の状況を把握するために、企業に対して「登記表」の提出を義務付け、物資系・冶金系・供銷社系の廃車回収解体企業に資格認証制度を実行することになった（一～二）。また、当時の年30～40万台という更新台数に対して現有の処理能力が過剰であるとして、企業の整理を徹底し、資金・用地・組織と人員が無い“三無”経営主体の営業許可証を没収し、廃車や5大部品の転売を行うなどの違法行為に対しても厳しく罰するとしている（三～四）²⁶。

96年通知を受け、1997年12月に『廃棄自動車回収（拆解）企業資格認証実施管理暫行弁法』（以下、97年資格認証弁法）が公布された。汽更小組と国内貿易部が資格認証を実施し、3系統の企業に対して認証を与えることとなった（第3条）。廃車回収解体企業は一般納税人の資格を備えた独立法人企業でなければならないとし、資格認証の条件として、資本金50万元以上、加工・解体用地が3000平米以上、必要な解体・消防設備の完備、年回収解体能力が500台以上、正規就業の作業員が最低でも10人（うち専門技術員が3人以上）といった項目を挙げている（第5条）。例外として、冶金系の41社の重点企業に対しては自社の車両に限って解体・再資源化することを認めた（第6条）。その他、“三廢”の処理や騒音対策については国の制度に従い、これまで同様、廃車や組立車、5大部品の販売を厳禁とした（第7～9条）。第10～15条では認証の手順が規定された。各地域の企業数は、汽更小組および国内貿易部が自動車保有台数の分布などを参照したうえで確定する（第10条）。各地の政府は、定められた企業数にしたがって当地の廃車回収解体企業に初歩段階の認証を与え（第11条）、冶金系の41社についてはその主管部門が初歩段階の認証を与え（第12条）、それを中央に報告したうえで国内貿易部と汽更小組が審査し、当該企業に対して資格認証書を与え（第13条）、その後、認証を得た企業は公安部門と工商行政管理部门に登録する（第14条）。認証を受けていない企業が廃車を回収解体することを禁止し（第15条）、認証企業に対しては毎年審査を行い、不合格であれば資格を没収する（第16、17条）。違反行為に対しては、汽更小組、国内貿易部、公安部門、工商行政管理部门が共同で取締りを行う（第18条）としている。

また、中国物資再生協会（2002）によると、1997年には「全国の廃車回収（解体）企業を400社に統制し、企業の年間回収（解体）量を最低でも900台とする業界計画が規定され

²⁵ こうした企業管理の強化には、90年代後半の国有企業改革の動きも影響していると思われる。

²⁶ それまでの法規では「主要部品（主要総成）」だったが、96年通知からは「5大部品（五大総成）」という表記が用いられるようになった。再掲しておく、発動機、前後橋、変速器、車架、方向機の5つである。

た」とのことである²⁷。つまり、当時はそれ以上の企業が立地しており、その状態を過剰であると判断して、97年弁法による企業整理や認証制度を通じて、約400社という産業構造を目指すことになったのである。

なお、96年通知と97年資格認証弁法は、95年弁法と同じく国内貿易部によるもので、内容面でも95年弁法を補強するものであった。そのため、2000年代になるとこれらの法規が合体して、2001年6月公布の307号令へと引き継がれていった。

公安部による特殊業種指定 公安部でも、法規を別途に公布し、廃車回収解体業界の管理監督を行うようになった。まず1994年1月には、『廃旧金属收購業治安管理办法』（公安部令第16号）が公布された。同法において、生産性廃旧金属を買い取る企業は²⁸、それぞれの主管部門の審査を経た後に、各地において公安部門に「特殊業種許可証」の発給を申請し、工商行政管理部门に（営業許可の）登記を申請したうえで、その両方を取得しなければならないと規定している（第4条）。その結果、フォーマルな廃車回収解体企業として事業を行うためには、①国内貿易部による資格認証（97年資格認証弁法）、②公安部門による特殊業種許可、③工商行政管理部门による営業許可という3つのライセンスが必要になった。また同法においては、企業の行為義務に関する規定（第5～12条）のほか、違法行為に対する罰則についても罰金（5000元以上1万元以下）や事業停止、特殊業種許可証の没収等が明記された（第13条）。

さらに、より直接的に廃車回収解体業に関係するものとして、1999年3月に『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）が公布された。同法では、各地の公安部門が修理業や廃車回収解体業に関する治安状況の検査や治安問題の処理に当たっている（第2条）。廃車回収解体企業に関する規定を見ると、回収した個々の廃車に関する持ち主、ナンバープレート、車型、エンジン・車体番号等の情報を登記し（第8条）、回収する廃車については、必ず交通管理部门が発行した機動車廃棄証明をチェックしなければならない（第9条）。もし、回収した車両に書類の偽造や不備、エンジン・車体番号や車両の違法な改造等が見つかった場合には、速やかに公安部門に報告しなければならない（第10条）。企業に対しては、窃盗・略奪車両の解体・組立、廃棄証明のない車両の回収、廃車を利用した車両組立といった行為を禁じている（第13条）。また、違法行為に対する罰則も明記されており、廃車の登記内容に誤りがあった場合は2000元以上5000元以下の罰金（第14条）、廃棄証明のない車両を解体した場合は5000元以上3万元以下の罰金とし（第15条）、いずれの場合も、責任者に対して2000元以下の罰金が科せられ、事業の停止あるいは特殊業種許可証が没収される。特殊業種許可証を有していない企業が事業を行った場合は違法回収

²⁷ そのことを明確に規定した政策文書は未確認である。

²⁸ 同法でいう廃旧金属には、「生産性廃旧金属」と「非生産性廃旧金属」の2つがある。生産性廃旧金属とは、建設、鉄道、通信、電力、水利、油田、国防、その他の生産分野に用いられ、全てまたは一部の価値を失った金属材料・金属製品を指し、廃車もこれに含まれる。

車および違法所得の没収、および5000元以上1万元以下の罰金とし、違法組立等を行った場合は別途定める規定に準ずるとしている（第19条）²⁹。

この2つの法規を通じて、廃車回収解体に関する公安部門の関与が一層強力なものとなった。

産業と市場に対する管理強化 95年弁法からも分かるように、90年代後半になると政府は廃車や中古機能部品、それらを流用した組立車などの違法流通・使用を高度に問題視するようになった。たとえば、1996年8月に国务院が公布した『資源综合利用の一層の展開に関する意見』では、「五、廃旧物資の回収と再生利用を厳格に管理し、良好にする」において、廃車等が農村や郷鎮企業に流入するのを厳禁するとしたうえで、国家が廃車の回収を許可していない全ての主体は、廃車を回収してはならないと明記している。

1999年3月から2001年6月にかけても、工商行政管理総局、国内貿易部、公安部などから、廃車回収解体業および廃車関連市場に対する管理・取締りを強化する旨の文書が相次いで公布された。いずれも共通して述べられていることは、全国各地において廃車の窃盗や違法な回収・購入が行われ、廃車の解体や組立車の製造が横行し、それらの違法製品が市場に大量に流入しており、その結果、市場が混乱し、国民の生命や安全に直接的な危険が及んでいるため、各地の関連当局に対して公布された関連法規の徹底を要求しているという点である。実際、違法市場に対しては工商行政管理部门が集中的な取締りを行っており、違法業者や違法車両などを摘発している。たとえば2001年6月の『通知』では、全国で徹底した取締りを行った結果、23の省・自治区・直轄市において、自発形成あるいは当該地方政府が同意した廃車解体市場が202ヶ所あり、違法な廃車解体改造市場142ヶ所を摘発した。ただしそれでも不十分として、一層の管理強化を呼びかけている。

こうしたインフォーマルセクターの取締り強化、とりわけ1999年以降の活発な動きは、明らかに、2001年6月施行の307号令を念頭に置いたものといえよう。新たな廃車回収弁法が始まる前に、できるだけインフォーマルセクターを排除し、市場環境を整備しておきたいという当局の意図が垣間見える。

(3) 自動車廃棄標準と更新補助制度

自動車廃棄標準の改定 90年代になり、自動車の廃棄標準も別立ての法規として公布されるようになった。まず1992年5月の『老旧自動車廃棄標準の重申に関する通知』において廃棄標準の修正が行われた。そして1997年7月に公布された『自動車廃棄標準』によって全面的な改定作業が行われ、車種ごとに使用年限と累計走行距離が定められた。さらに1998年7月には軽型トラックについて、2000年12月には乗用車やバスに関してそれぞれ修

²⁹ 1996年に工商行政管理局や公安部、海関総署等7部門が公布した『自動車・バイクの違法改造の禁止に関する通告』、『自動車・バイクの違法組立の禁止に関する通告』貫徹実施の関連問題に関する通知（工商公字〔1996〕241号）では、自動車部品を使った違法組立行為について、取締りの強化や罰則等を規定している。同法は、主に輸入部品による違法組立を念頭に置いたものである。

正が加えられた。一連の廃棄標準を整理したものが表4である。

表4 自動車廃棄標準（2001年時点）

車 種			使用年限 (年)	延期上限 (年)	累計走行 距離 (km)	根拠
載客車	営業用タクシー	19座席以下	8	なし	45	[1・3]
		20座席以上	8	4	45	
	営業用バス	旅客バス	10	10 (注1)	45	[4・5]
		市内バス等	10	5	45	[1・3]
	非営業用車両	9座席以下	15	(注2)	50	[4・5]
		10座席以上	10	10 (注3)	45	
載貨車	微型		8	なし	30	[1・3]
	大・中・軽型		10	5	40	
専用車	鉱山作業車		8	(注4)	30	[1]
	クレーン車、消防車等		10		45	[1]
	トレーラー		10	5	45	[2]
その他			10	5	45	[1]

根拠 [1] 自動車廃棄標準

[2] 「自動車廃棄標準」実施の関連事項に関する通知

[3] 軽型トラック廃棄標準の調整に関する通知

[4] 自動車廃棄標準の若干の規定の調整に関する通知

[5] 「自動車廃棄標準の若干の規定の調整に関する通知」実施の関連問題に関する通知

注1) 廃棄年限を超えて使用する場合は（以下同様）、毎年4度の定期検査を受けること。

注2) 20年までは年2度、21年以上は年4度の定期検査を受けること。

注3) 15年までは年2度、16年以上は年4度の定期検査を受けること。

注4) 定期検査に合格すること。

注5) 注1～3について、定期検査時に3回連続で不合格となった場合は、公安交通管理部門によってナンバープレート、「機動車通行証」が没収される。

出所) [1] ～ [5] をもとに筆者作成。

表中の使用年限と延期上限を足した年数が“強制”の廃車年限となり、それ以上は使用することができない。マイカー（載客車・非営業用・9座席以下）については上限が設定されていないが、廃棄年限の15年を超過して継続使用する場合は、年間に受けるべき定期検査の回数が増えるなどの措置が取られていた。

おおよその傾向として、法規の修正や改正を経るにつれて、使用年限も走行距離も徐々に上限が緩和されている。これは、自動車のモデルが新しくなるにつれて、燃費性能などが改善されていったためであろう。

更新補助金の導入 老旧自動車の更新を促進する目的で、1995年9月に『老旧自動車更新定額補助暫行弁法』（以下、95年更新補助弁法）が公布された。これは、一定の条件を満たした国産の運輸車両（バス・トラック等）を更新するときに補助金を給付するという制度である³⁰。その補助金は、新車購入時に徴収した車両購入附加費の一部から拠出される。1台当たりの更新補助金は、一類（8トン以上の重型トラック）が3000元、二類（8トン未満の中・軽型トラック）が2300元、三類（大・中・小型バス、乗用車以外のジープ）が2000元で、タクシーや乗用車などは含まれていなかった。

仕組みのおおまかな流れは次のとおり。まず、汽更小组は、財政部・交通部の同意を得た上で全国老旧自動車廃棄更新年度補助計画を通達し、更新主体が補助金を受ける際に必要となる自動車更新優遇証を印刷し、各地の担当部門に配布する。次に、その補助計画数に基づいて、交通部は各地の車両購入附加費徴収管理部门に補助資金を割り当てる。更新主体が、それまで使用していた車両を廃車し、その際に発行される回収証明を持参して交通管理部門にて手続きすると、更新優遇証が発行される。続いて、新車を購入した後に、新車購入の書類および更新優遇証を所定の期間内に担当窓口に提出することで、更新主体は補助金を受け取ることができる。

翌1996年には、95更新補助弁法に関する補足通知が出され、1997年からは上記車種に対して補助金が一律3500元へと増額された。その後毎年公布された『自動車更新補助に関する通知』によると、1997・1998年および2000年の各年の補助金対象車合計は8万5710台で、補助金総額は毎年約3億元に達した（1999年のみ、4万7300台、1.66億元と半減している）。

このように、従来までの更新補助は車両購入附加費の半減という措置だったが、95年更新補助弁法からは補助金の給付というかたちになった。いわゆるデポジット・リファンド的な仕組みであり、更新に対するインセンティブの強化を狙ったものである。ただし、更新補助金の給付が自動車更新において実際にどの程度の効果があったのかは不明である。

(4) 小括：1990年代の特徴

この時期の自動車リサイクル政策の特徴を整理しておこう。第1に、80年代には1つの法規の中に廃車回収解体に関する規定が包含されていたが、90年代には、更新方案や廃棄標準、更新補助金制度といった自動車更新に関する法規のほか、独立した廃車回収弁法が公布されて廃車回収解体に関する基本的な仕組みが策定され、それを補完、あるいは付随するかたちで認証制度や公安部による業界管理、市場の取締りなどの関連法規が公布されていっ

³⁰ もちろん、これは更新促進のための制度なので、それまで利用していた車両を廃車して新車を購入しなければ補助金を受け取ることができない。また、廃車した車両と新規に購入する車両が同種でなければならない（たとえば、国産トラックを廃車したら国産トラックを購入しなければならない）という条件付きである。国産車の市場を確保するための措置であろう。また、法規上では、更新された車両を廃車することを要求しているので、“スクラップインセンティブ”と言っても差し支えないだろう。

た。いわば、80年代は“自動車の更新”が主軸であったのに対して、90年代は、2つの廃車回収弁法を中核とした“廃車の適正な回収解体”という軸が確立され、自動車リサイクルシステムの全体の枠組みが形成されてきた時期だったといえよう。

第2に、一連の政策を主導してきたのは、従前からの旧経済委・物資部系統の部門（経済貿易委、国内貿易部等）であり、それらに加えて、業界や市場の管理、取締りを担う部門として、公安部や工商行政管理局の関与も強まってきた。この後、2000年代になると環境保護総局も307号令等に加わってくるが、90年代においては、環境保護総局の影響力はまだまだ小さかったと考えられる。

第3に、廃車回収解体業のフォーマルセクターが、物資系・冶金系・供銷社系という3系統の企業によって形成された。大半は物資系であったものの、後者の2系統が新規に加わったことで、相対的に物資部系統の影響力が低下したと考えられる。なお、前節の小括でも述べたように、これらの企業の多くは現在も存続している。

第4に、フォーマル・インフォーマルの両セクターに関して、政府による管理・統制、取締りが一層厳しくなってきた。フォーマルセクターにおいては、認証制度の導入や特殊業種の指定、全国の企業数を（約400社に）抑制するといった取り組みが行われた。80年代は物資再生利用会社が独占的に担ってきたが、90年代になると物資系以外の企業も加わり、小規模の回収拠点や解体工場が乱立するようになり、さらには後述のとおり、認証を受けた企業でも違法行為が少なからず行われていたと考えられる。したがって、フォーマルセクターの管理を強化することで、廃車回収解体事業の秩序を整える必要があったのである。同時に、それらの取り組みには、“静脈産業政策”的な側面もあったといえよう。厳しい条件を設定して参入を制限しつつ、企業を一定数に抑制（あるいは集約）することで、大規模かつ集中的な廃車回収解体産業を形成しようという意図があったと考えられる。

一方では、廃車の違法回収や違法組立車の製造、廃車・組立車・5大部品の違法流通といったインフォーマルセクターの存在が大きな社会問題になってきて、それに対する取締りが本格化した。その根本的な背景として、自動車市場自体が拡大し、自動車利用に対する人々の欲求が高まってきたことが挙げられる。急速に拡大する自動車利用のニーズは、廃車や組立車、5大部品等にも及び、違法廃車回収業者の数も違法市場の規模も急激に拡大していったと思われる。ただし、それらに対する取締りが十分な成果をあげたのかどうかは疑わしい。関連する文書が90年代後半に何度も公布されたということは、裏を返せば、相次ぐ取締りや摘発にも関わらず、違法行為やインフォーマルセクターを根絶することができていなかったと解釈できよう。しかも、認証企業も対象に含まれていたことから、認証企業においてすら、違法行為が少なからず横行していたと考えられる。

第5に、自動車の更新に関する規定も大幅に改定された。五カ年計画による更新台数は増加し、廃棄標準は使用年限の上限が徐々に緩和されつつ、車種ごとに基準が細かく設定された。更新促進の補助制度は、従来までの減税的措置から補助金給付というかたちに変更され

た。しかし、インフォーマルセクターが活発だったことを鑑みると、本文中でも述べたとおり、これらが実質的にどの程度遵守され、どの程度機能していたのかは定かではない。

4. おわりに

以上、1980年代から1990年代までの自動車リサイクル政策の変遷を概観してきた。各年代の特徴はすでに小括で述べたので、最後に、この20年間の動きについて簡単に整理しておきたい。

第1に、中国において自動車が普及するのに合わせて、政府は自動車リサイクルに関する関与を強めていった。つまり、廃車に関する事業や取引を“市場”に委ねることはなく、“計画”と“管理・統制”によって政府のコントロール下に置こうとしてきたのである。しかし90年代になると、徐々にインフォーマルセクターという“市場”が台頭し、その影響がフォーマルセクターにも及ぶようになってしまった。誤解を恐れずに言えば、計画経済的にフォーマルセクターを形成しようとしてきた政府の行動とは裏腹に、(無法で粗放な)市場経済的なインフォーマルセクターが拡大してしまったため、それに対処するために、業界と市場に対する管理・統制を一層強化するに至ったのである。その結果、自動車リサイクル政策は、計画経済的な色合いがますます濃くなってしまったと考えられる。

第2に、80年弁法以来、自動車リサイクルに関連する全ての法規において、「廃車と機能部品の1R原則」が強固に貫徹されており、政府の行動原理となっていた。品質に劣る老旧車を更新し、自動車関連産業を育成し、交通安全や環境保全を図るためには、妥当な原則であったといえよう。しかし皮肉なことに、廃車および主要な機能部品、それらを用いた組立車は、一方では巨大なインフォーマルセクターを生み出すことになってしまった。その意味では、数多くの法規が公布されたにも関わらず、この原則を具現化するための措置や仕組みは不十分だった可能性があると評価せざるを得ない。

本稿のむすびとして、残された主な課題について述べておこう。まず、90年代に実施された自動車リサイクル政策が、後の2000年代以降にどのように引き継がれたのかという点である。2001年からの十五期には更新方案は公布されず、計画的な更新は行われなくなった。しかし2001年6月に公布された307号令をはじめとして、その他の法規は概ね受け継がれた。さらに2006年2月には『自動車製品回収利用技術政策』が公布され、現在、自動車リサイクル政策は新たな段階へと入っている。5大部品の再製造が部分的に可能になり、様々な静脈産業政策が打ち出され、近々、307号令に代わる新たな法規として『廃棄機動車回収解体管理条例』が公布される見通しとなっている。こうした2000年代以降の政策を評価するうえで、過去の政策との共通性や差異を明確にすることは必要不可欠な作業である。次に、他の国・地域と比較したとき、中国あるいは比較対象の国・地域にどのような特徴があ

るのかという点である。政策が異なれば、自動車リサイクルの産業構造や市場、経営、技術等も自ずと異なってくるし、その逆も然りである。筆者としては、具体的には、日中の自動車リサイクルの比較を念頭に置いている。両国の政策の形成過程や特徴を明らかにし、比較することによって、両国の自動車リサイクルの差異をより鮮明に描くことができると考えている。これらの課題については、稿を改めて議論することとしたい。

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』、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。
- 中国汽车技術研究中心（2003）、「国内報廢汽車回收拆解的現状及存在的問題」、『中国汽車報廢制度研究』。
- 中国汽车技術研究中心（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。
- 石原享一（1988）、「価格改革」、小島麗逸編著『中国の經濟改革』、勁草書房、163-197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年代の中国の廢車回收解体政策」、『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）

