要　旨

中国の循環型社会形成における静脈産業の発展

－自動車廃棄制度における解体業のフォーマル化の事例－

呂　　苑溪

研究の目的

自動車の生産と普及が急速に拡大するなか、自動車の解体、最終処分における大気及び土壌汚染や不法投棄などが深刻な環境問題を引き起こしている。中国にも自動車廃棄制度の法規があり、政府が認可した廃棄車輌解体企業がある。しかし、これまで廃自動車解体産業を主導してきたのは、インフォーマル部門であった。環境保全に対する適切なコストを払わない彼らは競争力が強く、コストが高くて競争力の弱いフォーマル部門に仕事が回らないという側面がある。そのため前者が後者の健全な発展を阻害していると考えられている。これは発展途上国で共通する問題である。一方、中国においては、政府の監督の下にあるはずのフォーマル部門であっても、経営の内実を見ると、実際には強いインフォーマル性を持っている。この研究は、まず、中国でフォーマルな部門に属するリサイクル企業がどの程度インフォーマルな経営を行っているのかを探る。そしてフォーマル部門の企業がなぜインフォーマルな性質を持つのかを、地方政府がこの問題に関与する制度と取り組みの方法を理解することで、考察しようとしている。

本論文は、吉林省と北京市において、自動車廃棄制度が実際どの程度機能しているか、またはそれが機能していない原因を、主に廃棄自動車解体企業と彼らを監督する地方政府をヒアリング調査することによって明らかにする。

現地調査

2015年２月～３月に中国の主に吉林省で現地調査を行い、中央政府（国家環境保護局）、地方政府（吉林省政府環境保護局、長春市公安局車両管理局、吉林市環境保護局）、廃棄自動車解体企業２社（長春市億北自動車廃棄回収解体有限会社、吉林市聖亜自動車廃棄回収解体有限会社）、自動車メーカー１社（中国第一汽車集団）でヒアリングを行った。2015年６月には日本でも自動車解体企業１社（八幡市坂田商店）にヒアリングを行った。本研究で使うのは中国での結果だけであるが、日本での調査も参考にしている。日本との比較を意識しながら、自動車リサイクル産業を、解体業社とそれを監督する地方政府の関係という視点から、法律、各業者の役割分担、廃棄プロセス、問題点を考察してゆく。

研究の意義

この研究により、循環型社会の形成という世界的な課題が、世界最大で急速に廃棄車輌が発生しつつある中国でどのように行われているのかを知ることができる。特に地方政府とリサイクル企業がどのように結びついているのかを総合的に考察することは意義がある。拡大生産者責任のような普遍的な潮流が発展途上国で普及する際の課題を考えるために、本研究は大きく貢献する。本研究は自動車解体産業における「フォーマル部門のインフォーマル性」の実態とそれを生み出す背景について考察

しているが、それは中国の他の産業で一般的に見られる現象である。その点についても本研究は意義がある。

研究結果のまとめ

調査した廃自動車解体企業は政府に営業許可を得た「フォーマル部門」の企業であった。しかし経営の実態においては強い「インフォーマル性」が観察できた。小さい規模（従業員数、処理能力と実績)、労働集約性、専門施設を持たず作業員が簡単な工具を使って手作業で解体していること、価格競争が激しく解体車両を奪い合っていること、低価格化、低利益、等の各種の性質である。

しかし最も重要な「インフォーマル性」は、企業が環境保護に関する基準を守っていない点である。舗装されていない作業現場、廃油廃液の吸引装置を使わない、廃油. 廃液がそのまま流れる。黒いオイルが染み込んだ地面には廃車の部品、ごみなどが散乱していた。有害液体の土壌への吸収で地下水の汚染リスクが高まっている。そして、監督も適切にされておらず、フロンガスの回収も実現していない。また、処理設備があっても使用されていない、あるいはそれらの設備を廃棄してしまった場合もある。

企業の環境保護規制の徹底に対する認識は薄く、利益が少なく、自社の経済力で高価な専門処理設備を導入する余裕がない。安い人件費を活用して手作業で廃車処理をし、なんとか現状の経営を維持しようとしていた。地方政府からの設備導入、技術革新の補償金もなく、資金不足による過少投資が要因の一つにもなっている。

このインフォーマル性の非常に重要な原因は、政府の役割の小ささである。現在の法律の下では、自動車廃棄処理業者の実際の運営を直接監督指導する部門がきまっていない。商務系統（許可証の発行)、公安（自動車登録監督)、環境保護系統（技術的な監督）が関与することになっているが、実際は最終的な責任感を感じて力を入れて実施しようとしていない。そもそもシステムの適切な運営に対して最終的な責任感を持って監督する部門がきまっていない。環境保護部門は法律で責任を持たされている家電等に対しては責任を感じているが、廃棄自動車についてはそれを感じていない。特に中央、省レベルの政府は、末端の実態に興味と理解が不足している。人数的にも手一杯でそれを行うような人材がいない。

ただし、公安の自動車登録（廃車）は廃棄車両管理の強力な武器である。オンラインで廃車手続きを行うと、地域独占も可能であり、正規の手続きによる廃車手続きをしないと税金、車検の負担から逃れることができない。オンライン化以前は各地域の公安と財政部門で廃車車両情報が共有されず、インフォーマル部門に解体車輌が回ってもその情報を把握できなかったはずである。オンラインで全国的に個別の自動車の情報を統一して把握できるようになれば、廃棄自動車の管理水準が大きく向上するだろう。唯一、公安部門のインターネットを活用した廃車登録手続きがあることが、この業界の最低限の秩序の重要な源であるようだ。

自動車メーカー（中国第一汽車集団）はリサイクル分野に対して関心が非常に薄いことが判明した。政府だけでなく、生産側の大企業のリサイクル分野への無関心は、先進国との大きな違いである。

今回の調査では、法的に不正に廃棄するインフォーマル部門の自動車廃棄の現場については調査ができず、またインフォーマル部門がフォーマル部門をどの程度経営的に圧迫しているかはわからない。しかし、フォーマルな解体業者の間でも決して独占はなく、むしろ激しい競争があり、新規参入もあった。それが各社の利益を圧迫し、環境保護への適切なコストを支払わせないような圧力になっている。フォーマル部門での主な廃棄自動車の供給源はバス、トラック、タクシー会社、その他の公的機関であったが、それらの車輌も奪い合っている。解体業社の収入源である鉄等の資源価格が下落している中、このままではますますインフォーマル性が強まる可能性もあるだろう。

車輌不足が続いている現在では、より有効な競争制限をしてフォーマル部門の経営を改善することが必要であろう。

以上の問題は、中国のフォーマルな自動車リサイクルシステムの基本的な目的から生じたものと考えることができる。中国の廃自動車の処理システムは、法律の体系が環境保護の観点から整備されたのではなく、不正改造車の製造と流通を防ぐという観点に主に基づいている。それは「五大部品」の廃棄処理を徹底させることに重点が置かれていることに明確である。交通システムの安全面を確実にし、自動車産業の生産面を健全にしようという考え方に基づいている。これは家電製品で拡大生産者責任の原則に基づいて環境保護を行う法律体系がとられていることと大きな違いがある。自動車廃棄処理でも拡大生産者責任に基づいた環境保護の法律が制定する必要がある。