

タイトル	中国黒龍江省の中古車流通と廃車処理に関する調査： ロシアとの関係に着目して
著者	阿部，新；平岩，幸弘；張，晶；浅妻，裕
引用	季刊北海学園大学経済論集，57(1)：169-199
発行日	2009-06-25

《研究ノート》

中国黒龍江省の中古車流通と廃車処理に関する調査

— ロシアとの関係に着目して —

阿 部 新・平 岩 幸 弘・張 晶・浅 妻 裕

〈全体の構成〉

1. はじめに
2. 調査の概要
3. ロシアから中国への流入
4. 使用済み後の素材流入
5. 中国からロシアへの流出
6. 黒龍江省における中古車流通
7. 廃車の回収・解体
8. 調査成果

1. はじめに

筆者らは、2008年8月28日～9月1日にかけ、中国黒龍江省にて中古車・廃車流通に関する現地調査を行った。今回の調査には3つの目的があった。

1つ目は、黒龍江省とロシアとの間の廃車や中古部品流通の状況である。

よく知られているように、これまで日本からロシア極東地域向けに多くの中古車が輸出されている。2008年の輸出台数は年間で50万台を超える。これらは利用された後、いずれは廃棄される。この際、問題となるのは廃棄されるものが一体どこに行っているかということである。考えられるのは、ロシア国内でそのまま放置される状況である。これは、資源需要が小さい状況で、解体する旨みがない場合に起こりうる。あるいは、資源需要があっても、それを回収する費用、運搬する費用が割高な場合にも起こる。

一方、資源需要が十分にある状況では、車

両は放置されずに解体され、資源として再利用される。また、モータリゼーションが進む中で、部品としての需要の増大も解体を促進すると考えられる。この作業は、ロシア国内でなされると考えられるが、国外でなされる可能性もなくもない。また、解体されてから国境を越えることもありうる。阿部・浅妻(2008)ではロシアから中国への中古車流入は見られなかったとしているが、今回はこの立場からの調査を行った。また、中国車の信頼性が上がっているのであれば、中国からロシアへ輸入したり、中国へ買い付けにいったりするケースがあるかもしれない、この確認も調査の目的であった。

2つ目は中国黒龍江省における中古車流通市場の動向である。中国の中古車市場は急速に拡大しており、2008年の取引は日本の中古車販売台数を超えるともいわれている(表1)。中国における中古車取引の歴史は比較的浅く、1998年以前はトラックや公用車を中心として取引されていた。1998年に中古車取引管理弁法が公布され、中古車流通に関する政策が明確化された。これにより中古車交易市场という国家や省、市といった公的機関に認められた場所で中古車取引ができるようになった。2005年に中古車流通管理弁法が公布されてからは、交易市场外での取引が認められただけでなく、外資系企業が中古車業界に参入できるようになり、緩和の方向にある。政策が変化するなかで、中古車市場も

表 1 中国における車種別中古車販売（取引）台数の推移

単位：千台（下段は前年比）

（ ）内前年比	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
乗用車	337.1 (—)	459.2 (136.2%)	531.9 (115.8%)	819.3 (154.0%)	1,295.3 (158.1%)
トラック	196.0 (—)	285.0 (145.4%)	332.7 (116.7%)	360.0 (108.2%)	455.4 (126.5%)
バス	233.8 (—)	344.8 (147.5%)	398.0 (114.8%)	453.3 (114.5%)	644.5 (142.2%)
4WD 車	14.6 (—)	21.8 (149.3%)	26.0 (119.3%)	34.5 (132.7%)	53.8 (155.9%)
四輪車計	781.5 (—)	1,110.7 (142.1%)	1,286.6 (115.8%)	1,667.1 (129.6%)	2,449.0 (146.9%)

出所：矢野経済研究所（2008），p.51.

拡大していったと考えられる。中国は広大な国土を有するので、中古車流通の実態も地域によって異なることが予想されるが、さしあたり黒龍江省における中古車市流通の実態（参加している業者、流通の範囲など）を調査し、どの程度リユースが浸透しているのか調査することを目的とした。なお、日本の中古車市場では、ロシア向け輸出需要が大きな影響を及ぼしてきたことが良く知られているが、中国製自動車の信頼性如何では、同様の状況が起こっている可能性がある。これを確認することも念頭においた。

3 つ目は中国黒龍江省における自動車解体企業の状況である。中国東北地方の自動車解体企業に関する研究は平岩（2007）や平岩・龍（2007）などで行われているが、これまで中国黒龍江省の企業を実際に調査した研究は筆者らの知る限りでは存在しない。中国では自動車解体に関する国内制度は存在するが、各地の比較研究を進めていけば、日本と同様、地域ごとに特徴がわかる可能性が高い。この観点から現地での廃車解体企業を調査した。1 つ目の調査目的と関連して、実際にロシアからの廃車が現地企業に入っているのかどうかの確認も念頭においた。

以上の関心から、筆者らは、ハルビン、牡丹江（ぼたんこう）、綏芬河（すいふんが）

を訪れた。本稿ではこの調査結果を紹介する。

2. 調査の概要

2.1. 訪問地

(1) 哈爾濱（ハルビン, Harbin）

ハルビン市は、黒龍江省の省都である。総面積は 53,068 平方キロメートル（うち市区面積 7,086 平方キロメートル）、人口は 2006 年のデータで 975 万人（うち市区人口 464 万人）である。同市は 8 区 10 県（市）を管轄している。また、ハルビンを起点として、鉄道が走っており、ロシアへ向かう国際列車も通過する。市内を流れる松花江もアムール川に繋がってロシアと通じる。

産業は工業が発達している。その構成としては、機械電気工業を主体に軽工業、紡績、医薬、食品、乗用車、冶金、電子、建材、化学工業など 4,000 種近くにわたっている。特に、発電所用プラント、飛行機、トラック、精密機器、工具計器、継電器保護装置、アルミニウム・マグネシウム合金などの生産が盛んである。1991 年に設立されたハルビン経済技術開発区にはロシア向けの輸出加工園区があり、ロシアとの関係は深いといえる¹。



図1 訪問各都市の位置関係

出所：筆者作成（FLand-Ale 日本世界地図を利用）

(2) 牡丹江 (Mudanjiang)

黒龍江省南東部の地級市であり、総面積は40,600平方キロメートルである。人口は268万人であり、これは黒龍江省内では、ハルビン・チチハルに次いで第三位である。後述の綏芬河市など3市と林口県など2県を管轄する。牡佳（ぼか）、牡図（ぼと）、浜綏（ひんすい）の各鉄道が市内で交わる要衝である。周辺では小麦、大豆、米、木材を産出する。市内では、ゴム、機械、油脂、木材加工、紡織、セメント、化学肥料、紙、食料品などの工業が行われる^{2,3}。

(3) 綏芬河 (Suifenhe)

黒龍江省南東端のロシア連邦との国境にある県級市であり、総面積は460平方キロメートル、人口は5万人（2000年）となっている。現在の浜綏（ひんすい）鉄道の終点で、

鉄道は国境の低い峠を越えてロシアのグロデコボに通じる。ロシア方面へは毎日1便の旅客列車が走る。なお、浜綏鉄道はかつて東清鉄道と呼ばれたシベリア鉄道創始期のメインルートである。綏芬河―ウスリースク間が1903年に開通したことでモスクワからウラジオストクまで鉄道で行くことが可能となった⁴。当時、日欧間鉄道連絡にも利用された⁵。

綏芬河には税関、ロシア風の建物、新興の工場がある。1992年に国境経済開放地域となり、最近でも「北方の深セン」と呼び、総合保税區を設立するなどの動きがある。ロシアからの輸入貨物のうち80%以上が木材で、市内には400社余りの木材加工企業があるとされるが、一方で日用品を買い付けにくるロシアからの「担ぎ屋貿易」の拠点となっているなど国境貿易都市として繁栄している⁶。



図2 ハルビン市概略図

出所：筆者作成

2.2. 調査の流れ

(1) 調査 1 日目 (2008 年 8 月 28 日, 木曜日) ハルビンの中古車交易市场, 新車ディーラー

われわれは, まず調査初日の午前中にハルビンの中古車交易市场, 新車ディーラーを訪問した。これらは, ハルビンの中心街から西の方向のハルビン太平空港へ向かう道路沿いにある。まず, われわれは中古車交易市场に向かった。住所としてはハルビン市道里区であり, 机场高速の出口付近にある。われわれがハルビン中心街の宿泊地から出発したのが, 午前 8 時半発ごろであり, 20 分ほどで中古車交易市场に着いた。それまでに, 民間の中古車販売店や整備工場, タイヤや潤滑油などの販売店が集積しているのを目にした。また, 数多くの新車ディーラーもあった。

この中古車交易市场は, 売り手と買い手の交易を提供する場という位置づけであり, 通

常, 土曜日・日曜日に活況となる。売り手は, 車を出品するために 1 日あたり手数料が取られる。何日も出品すると手数料がかさむため, 買い手が集中しない平日よりも, 週末に車を出品したほうがよいというわけである。われわれが訪れたのは木曜日だったため, 販売されている車両は少なかった。

その後, 中古車交易市场から中心街方面に位置する新車ディーラーの集積エリアに向かった。所要時間は車で 5 分程度である。そこには, 日産, 奇瑞, 三菱, スバル, シトロエン, プジョー, トヨタ, メルセデス, スズキ, ホンダ, フォルクスワーゲンなどのあらゆる新車ディーラーの看板を目にした。街道沿いは, これらの新車ディーラーが連なり, あでやかではあったが, 街道から少し奥に入ると, 貧しい家々が立ち並び, 道路も舗装されていない状況だった。午後には牡丹江行きの列車に乗らなければならない, 時間が限られ

ていたため、ここでは、いくつかの新車ディーラーにロシア人の買い付けの状況や価格帯などを聞いた。

同日の午後は、鉄道で牡丹江に向かった。13時過ぎの列車であり、ノンストップでおおよそ4時間半で牡丹江に着く。駅は大勢の人でごった返し、通勤列車のようであった。また手荷物検査などもあり、異様な雰囲気であった。

(2)調査2日目(2008年8月29日、金曜日) 綏芬河

われわれは、牡丹江から車でロシアとの国境都市である綏芬河に向かった。午前8時に牡丹江駅前の宿泊地を出発した。綏芬河へは、牡丹江駅前を東西に走る光華街という道路を東に向かう。この道を駅から車で5分も走らないうちに、左右に新車ディーラーを目にした。トヨタや北京現代、日産、フォルクス

ワーゲン、BMWなどの看板を目にした。これらの新車ディーラーの近辺には修理工場やタイヤ、潤滑油などの販売店があり、ここからさらに川(牡丹江)を越えると、手書きの看板の小規模で零細と思われる修理工場や販売店があった。ここには、廃品回収所もあった。このようなエリアあたりから、道路状況が悪くなった。

牡丹江から綏芬河へ向かう道は高速道路となっていた。車で約2時間半で綏芬河出口の料金所に着いた。その間、道路状況は悪く、ひび割れた道路が続き、車は大きく揺れた。景色は、トウモロコシやひまわりの畑が続いており、急なカーブなどはなかった。

綏芬河を経由した交易として重要なのが木材である。同地はロシアから輸入された木材の加工基地となっている。筆者らも牡丹江から綏芬河に向かう高速道路の綏芬河料金所出口あたりから、多くの木材置場を目にした。



図3 綏芬河市概略図
出所：筆者作成

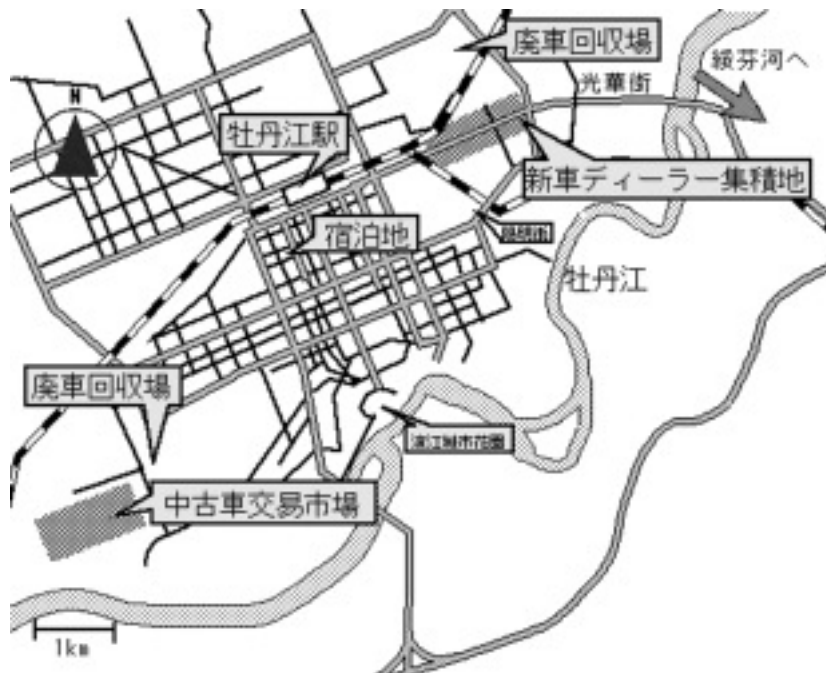


図 4 牡丹江市概略図

出所：筆者作成

すれ違うトラックも大量の木材を積載しているものが多かった。綏芬河の料金所を過ぎたのは午前 10 時半頃であり、その後 10 分ほどして中心街に着いた。その間に見た光景は道路やマンションなどの建設ラッシュであった。安価な土地代を求めて、綏芬河に移住するロシア人もいるという。

綏芬河は、木材のほかロシア人向けの衣料その他日用品も重要な交易品となっている。中心街では、ロシアから日用品の買い付けで来たロシア人向けの店がほとんどである。実際に、市街地で多くのロシア人を目にし、また各店舗は、中国語とロシア語が併記されている。国境地点に行くと、ロシアナンバーのバスがいくつか止まっており、その乗客と思われる多くのロシア人が入国手続きを済ませて出てきていた。

綏芬河の中心街では、国境の物流を確認するとともに、市街地におけるロシア人との交

易状況や自動車関連の店舗を観察した。そのうちの青雲市場というデパートのような建物に入ったが、そこにジーンズや毛皮の帽子、シャツ、靴などありとあらゆる日用品の小規模専門店が集積していた。幾度か店員とロシア人客の会話に耳を傾けてみたが、皆、ロシア人客とはロシア語で会話をしていた。青雲市場の外では、両替商がたくさんおり、ロシアの通貨であるルーブルと人民元を交換している姿を目にした。

青雲市場のような百貨店は、綏芬河市街地の至るところにあった。また、細長い地下街もあり、店舗がぎっしり詰まっていた。日本人からすると同じように見える店舗がずっと連なっていた。販売されているものは、あくまでも衣料や靴などであり、ハルビンの朝市で見られたような食料品はここではほとんど見かけなかった。

これらの調査後、中心街から 5 分程度の綏

芬河市の廃車回収場を訪問し、再び車で2時間半をかけて宿泊地である牡丹江市に戻った。

(3)調査3日目(2008年8月30日、土曜日)牡丹江の中古車交易市场、新車ディーラー、解体工場

午前9時に宿泊地を出発し、牡丹江市の中古車交易市场、新車ディーラー、解体工場を回った。中心街から車で20分程度のところに、中古車交易市场があった。その付近には、廃車回収場、整備工場などが立地していた。この中古車交易市场は、1992年に開設された。

2007年の延吉市の調査で、土曜日が中古車交易日であることを聞いた。予想通り、牡丹江の中古車交易市场も土日が中心であり、朝9時台にもかかわらず、多くの人がいた。ただし、この日に取引されていたのは、二輪車、トラック(大型、小型)、農用車が中心で、乗用車はわずかであった。主たる取引日は翌日の日曜日なのかもしれない。

ここでは、ロシア人が買い付けに来るかどうかを確認することが一つの目的であった。また、中国の中古車流通の範囲についても確認した。つまり、中国のどの地域から車が来ているのか、また、それを誰が買い付けるのかを確認した。

その後、市街地に戻り、光華街の新車ディーラーを回った後、線路を越え、北部の自動車解体工場に立ち寄った。ここでは、牡丹江付近で発生した鉄スクラップがどの地域に運ばれるのかをヒアリングした。調査終了後、鉄道で4時間半程度をかけて、ハルビンに戻った。

(4)調査4日目(2008年8月31日、日曜日)ハルビンの中古車交易市场

午前9:30頃、ホテルを出発し、中古車交易市场に向かった。初日訪問時と異なり、多くの車両が販売されていた。ざっと計算した

ところ、出品台数は1,500台ほどであった。車両のナンバープレートを記録し、どのプレートが何台あるかで、ハルビンを中心とした流通エリアがどの程度の規模なのかを考察する手がかりとした。午後1時頃まで、大規模な調査を実施することができた。

その後、我々のガイドの知人、L氏が経営するディーラーを訪問した。市内最大手とされる中古車ディーラーである。ちょうど新しい店舗を建設中でその現場を訪問した。新店舗は建物面積2,500平米、土地3,500平米で、2階部分に100台もの中古車を展示できる。エレベーターで中古車を2階に上げるという、日本では考えられないものであった。一通り、店舗工事現場を視察した後、近隣の飲食店でL氏や他のスタッフらと情報交換を行った。この会社の事業内容だけでなく、中古車市場の動向についても聞くことができた。ハルビンは中古車市場での平均価格が他地域よりも安いらしく、ハルビンで購入したものを南方へ送り販売するというビジネスが存在するとの情報が興味深かった。

(5)調査5日目(2008年9月1日、月曜日)ハルビンの解体工場

事前にアポイントをいれていなかったが、午前9:30～、タクシーに乗りし、手元の名簿を元に、自動車解体工場を探した。午前10時頃、事業継続中の解体工場を見つけ、そこでヒアリングを行った。内容については本文で紹介する。複数の解体工場が存在するはずで、午後1時近くまで他の工場も探したが、あるはずの住所に存在しないなど、いずれも空振りであった。その後市内の書店で関係資料を購入した。

以上を表2にまとめた。

3. ロシアから中国への流入

ロシアに輸出された日本の中古車が中国に

表 2 調査日程表

月日	時間	場所	訪問先	内容	備考
8 月 27 日	15:00	成田		集合・出発	CA926
	17:00	北京		経由	
	20:30	北京		経由	CA1639
	22:05	ハルビン		到着, 泊	
8 月 28 日	8:30	ハルビン	中古車交易市场	調査	
	10:00	ハルビン	新車ディーラー各社	ヒアリング	
	13:10	ハルビン		出発	鉄道
	17:48	牡丹江		到着, 泊	
8 月 29 日	8:00	牡丹江		出発	
	10:40	綏芬河	ロシアとの国境ゲート	到着	
	13:30	綏芬河	部品商	調査	
	15:20	綏芬河	綏芬河富欣東経貿有限公司 報廢汽車回收場	調査	解体工場
	16:00	綏芬河		出発	
	18:00	牡丹江		到着, 泊	
8 月 30 日	9:00	牡丹江	中古車交易市场	調査	
	10:45	牡丹江	新車ディーラー (トヨタ, 北京現代)	調査	
	11:10	牡丹江	牡丹江市報廢汽車回收有限責任公司	調査	解体工場
	13:29	牡丹江		出発	鉄道
	18:30	ハルビン		到着, 泊	
8 月 31 日	9:30	ハルビン	中古車交易市场	調査	
	13:30	ハルビン	中古車ディーラー	ヒアリング	
9 月 1 日	9:30	ハルビン	哈爾濱市金回報廢汽車回收有限公司 第一接收場	調査	解体工場
	13:00	ハルビン	市内各所	視察	
9 月 2 日	11:50	ハルビン		出発	CA1644
	13:40	北京		経由	
	16:40	北京		経由	CA421
	21:00	成田		到着	

(注 1) 時間はすべて現地時間。日本との時差は - 1 時間 (ハルビンの方が遅れている)

(注 2) 航空便は一部参加者のものを記載した。

渡りうるのかという調査は、使用済みとなる地域はどこなのか、どこになりうるのかを探る意味で重要である。もちろん、国内で処理される場合や、中央アジアほか中国以外の国への流入も考えられるが、仮に中国への越境がないのであれば、地域が絞られる。

確認のため、日本からの中古車輸出の現状を見てみる。図 5 に見るように、ロシア向けの中古車輸出は急激に伸びている。そのうち、乗用車が圧倒的な割合を占める。一方で、中国向けの中古車はほとんど輸出されない。

中国では、中古車の輸入は原則的に禁止さ

れている。これは、「自動車貿易政策」(商務部 2005 年 16 号令, 2005 年 8 月公布) の第 37 条に規定されている。ただし、例外もあるとされ、外国籍駐在員の個人使用目的の持ち込みは認められているようである⁷⁾。

また、この「自動車貿易政策」では、右ハンドル車の輸入も禁止している。周知の通り、右ハンドルの車は、中国では走行できない。これまでの中国での調査でも右ハンドル車は全くと言っていいほど見なかった⁸⁾。今回調査に協力を依頼した S 氏やドライバーなども、右ハンドル車に乗れば逮捕されてしまうと述

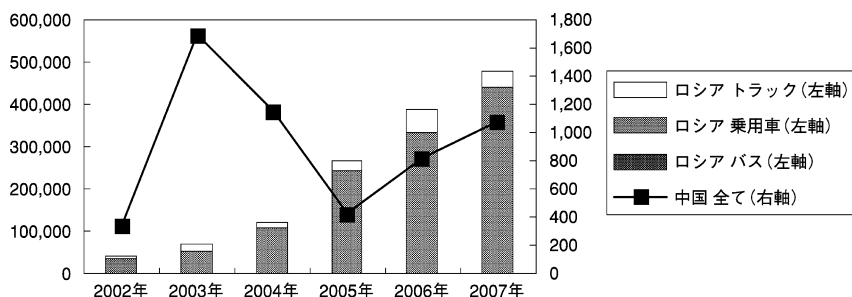


図5 日本からのロシア、中国向け中古車輸出台数 (単位: 台)

出所: 財務省貿易統計

べており、市民レベルでは罰則のリスクを冒してまで右ハンドル走行は考えられない印象を持つ。そもそも中国国内で低価格の新車も流通しており、ビジネスとして日本から中古車を輸入するインセンティブは起こりにくいと思われる。実際に、日本からの中古車は、年間1,000台前後の水準である(図5)。

とはいえ、中国でもモータリゼーションが急速に進んでいる。陸続きの中国とロシア極東地方で、自動車の交易が起こっているかどうかに興味を覚える。つまり、「日本からロシア向けに輸出された中古車が中国に入ることあるのか」という点である。当然ながら、ロシアからの中古車および右ハンドル車の輸入は禁止されていることになるのだが、それが中ロ国境地域で徹底されているかどうかである。

貿易における統計品目番号には、中古車を

区分する統計品目番号を設けている国もあるが、中国ではその区分はない。そのため、貿易統計において、中古車の輸出入量を算出することは難しい。一方、ロシアでは区分がある。図6は、ロシアの貿易統計上で示されるロシアから中国への中古車輸出台数である。これを見ると台数はやはりごくわずかであり、しかもトラックがほとんどである。

今回、筆者らがロシアの国境付近の綏芬河市を訪れた際、ロシア製の車両が中古車として路上売りされているのを目にした(写真1)。これには、黒龍江省の牡丹江市のナンバーがついていたが、もともとはロシアから中古車として渡ってきたものかもしれない。つまり、中古車輸出は、わずかにあったとしても日本起因のものとは限らない。中古車輸入の禁止規定とともに、右ハンドル禁止規定があることを再認識する必要がある。実際に、

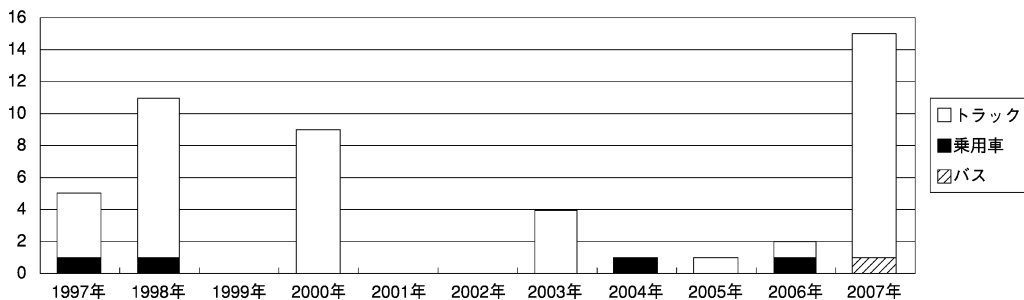


図6 ロシアから中国への中古車輸出台数 (単位: 台)

出所: ロシア貿易統計 (Global Trade Atlas) より作成

注: 中古車として区分されるコードを集計した。



写真 1 綏芬河市内で見られたロシア製中古車の販売

ハルビンや牡丹江どころか、国境都市である綏芬河に至っても右ハンドル車は全く見なかった。

日本の中古車販売店やオートオークション会場では、ナンバー付きの車両と同時に、ナンバーのない一時抹消状態の車両も目にする。一方、中国では、牡丹江やハルビンの中古車交易市场を見る限り、ほとんどがナンバーのついている車両であった⁹。つまり、中国で登録されている車両である。それらは、牡丹江であれば牡丹江市内、ハルビンであればハルビン市内または近郊のナンバーであり、より遠方から来た車両はわずかである。その点から見ても、さらに遠方になるロシアから中古車が来るということは考えにくいのではないかと感じた。

一方、ロシアから中国への新車の流通についてはどうだろうか。同様に、ロシアの貿易統計で見たのが図 7 である。これを見ても 50 台前後であり、その多くはトラックである。中国はロシアからの車を必要としないということである。

4. 使用済み後の素材流入

ロシアに輸出された中古車がどこで使用済みとなるかというテーマに関して、中国に中古車が入ることはないという情報は、使用済みとなる地域を限定する意味で重要である。仮に使用済みとなる地域がロシアに限定されれば、ロシア国内のリサイクル産業および制度に焦点を置くことができる。

ただし、ロシア国内で解体されたとしても、部品または再生資源として中国と関わりがある場合がある。周知のとおり、使用済自動車の価格は、部品または再生資源の市場の影響を受ける。それらの需要がなければ、使用済自動車を解体するインセンティブが弱くなり、逆有償となる場合もある。つまり、放置車両の原因になる。中国との交易があれば、その需要の動向しだいで、ロシアの使用済自動車の価格は変動しうる。

筆者らは 2007 年のウラジオストク、延吉にて今回の調査における第一の目的と同様の趣旨で調査を行ったが、ウラジオストクの解

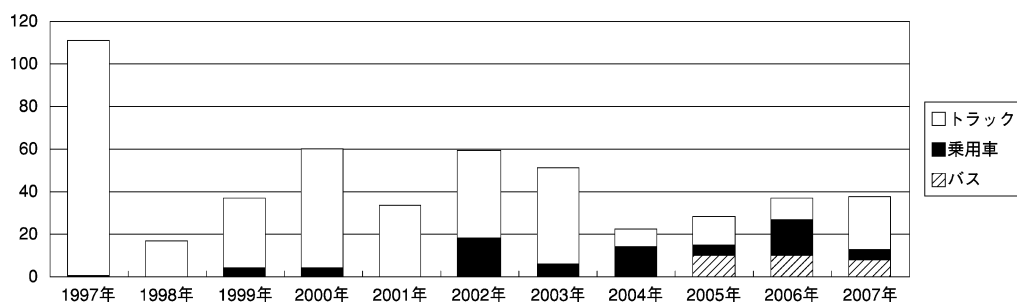


図 7 ロシアから中国への新車輸出台数 (単位: 台)
出所: ロシア貿易統計 (Global Trade Atlas) より集計
注: 新車として区分されるコードを集計した。

表3 ロシアからの鉄スクラップの輸出量 (2007年)

	国	輸出量 (トン)	シェア (%)
1	トルコ	3,226,608	40.6%
2	スペイン	1,203,902	15.2%
3	韓国	858,300	10.8%
4	台湾	433,317	5.5%
5	モルドヴァ	352,061	4.4%
6	エジプト	285,537	3.6%
7	ギリシャ	267,385	3.4%
8	タイ	208,195	2.6%
9	フィンランド	140,987	1.8%
10	ノルウェー	128,669	1.6%
11	ベルギー	127,747	1.6%
12	フランス	110,452	1.4%
13	ドイツ	104,772	1.3%
14	オランダ	81,376	1.0%
15	中国	66,262	0.8%
16	アメリカ合衆国	56,727	0.7%
17	イタリア	53,013	0.7%
18	スウェーデン	42,804	0.5%
19	インド	31,157	0.4%
20	エストニア	29,860	0.4%
	全世界合計	7,944,582	100.0%

出所：ロシア貿易統計 (Global Trade Atlas)

体工場において発生した使用済自動車起因の鉄スクラップは、韓国または中国に運ばれているとのことだった¹⁰。その他銅や鉛なども中国に運ばれているとのことだった。その点、

中国との関わりがあることが垣間見られたが、中国側に入ってみると、国境地域では、その地理的な利点を生かしていたとは言いがたく、ロシアのロの字も聞かれなかった。ロシアから排出された金属くずは、より広域に運ばれているのではないかという印象を持った。

ロシアからの鉄スクラップの輸出は、貿易統計上で把握できる。表3は、2007年の鉄スクラップの輸出先について上位20カ国を表したものである。

これを見る限り、中国は必ずしも上位というわけではなく、またシェアも1%にも満たない。ロシアから中国の鉄スクラップの輸出に限定して、ロシアの輸出データ、中国の輸入データ双方を用いて時系列的に見てみると、図8の通りになる。

これを見る限り、誤差はあるが、傾向としては、まず2002年に急減し、その後、増加傾向となっている¹¹。そして、再び2004年以降減少傾向となっており、2007年は、この10年でも最低水準にある。

この動きは、中国とロシアの取引市場が縮小し、トルコなど他の市場にシフトしたことを意味するのだろうか。そこで、ロシアの全輸出先向けの輸出量の合計（総輸出量）および中国の全輸入先からの輸入量の合計（総輸入量）を見てみると、双方とも減少傾向にある（図9）。つまり、ロシアが中国から他の国にシフトしたことでもなさそうである。

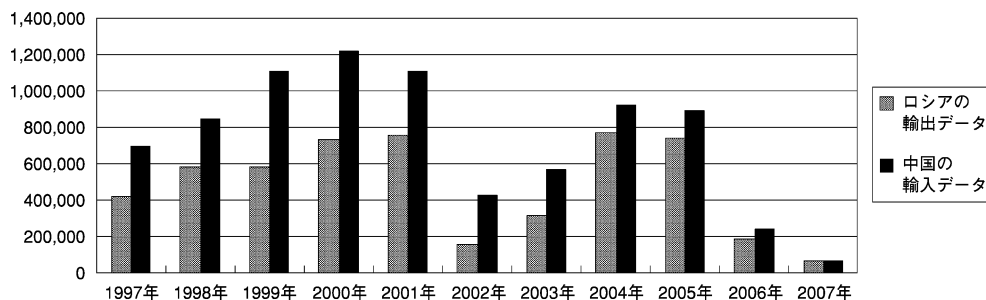


図8 ロシアから中国への鉄スクラップの輸出量 (単位：トン)

出所：ロシア貿易統計、中国海関統計 (Global Trade Atlas)

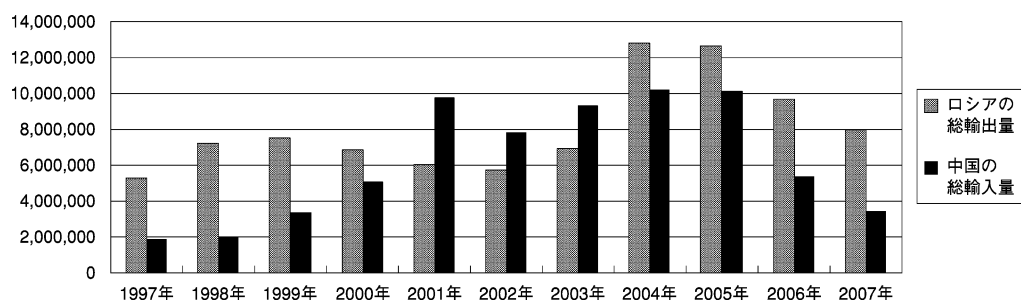


図 9 ロシアの鉄スクラップ総輸出力および中国の総輸入量 (単位: トン)

出所: ロシア貿易統計, 中国海関統計 (Global Trade Atlas)

ロシア極東では鉄スクラップの輸出ビジネスが多く、利潤を生むとされており、鉄や非鉄金属を含む物資の盗難の規模と件数が増加しているという。極東の製鉄業は、コムソリスク・ナ・アムール市にあるアムールメタルが唯一とされる¹²。製鉄原料である鉄スクラップは、極東からは、日本や中国、韓国に輸出されている。アムールメタルは、鉄スクラップ入手難の問題を抱えており、鉄スクラップのかなりの部分をシベリア地域から取り寄せざるを得なくなっている。

ロシアでは、鉄スクラップ輸出に対して、15 パーセントの税が課されている (ただし、トンあたり 15 ユーロを下限としている)。この輸出を制限しようとする動きは、昨今、さらに強まっており、2008 年に、産業省 (Ministry of Industry) で見直しのための議論があったという。要因は、金属スクラップの原料不足および金属製品の価格の安定化にあるというが、結局、見送りとなった。

また、地方レベルでも、輸出を制限しようとする動きはある。ハバロフスク地方議会では、鉄スクラップの輸出制限をズプコフ首相 (当時) に申し入れるための論議があった。その根拠は、鉄スクラップの国外流出が極東の金属製造業と地域の経済全体の利益を損ねているという点である。連邦反独占庁も従来から政府に対して輸出関税の引き上げを提起していた。結果的に、原料供給に関する長期

契約を締結することで、価格安定を図るという方向となった¹³。

鉄スクラップは、建築物など様々な発生源から排出される。そのため、全般的な鉄スクラップの流れを把握したとしても、自動車起因のものが同じルートで流れているとは必ずしも言えない。筆者らの 2007 年の調査では、延吉市で発生した鉄スクラップは瀋陽などより内陸の大都市に運ばれるとのことだった。延吉市の鉄スクラップ回収所は線路沿いに立地し、直接工場から列車に鉄スクラップを荷積みしている光景を目にした。

中国の鉄鋼業には、全国にいくつか巨大企業があるとされる。それらは、宝鋼 (上海市)、鞍鋼 (遼寧省鞍山市)、武鋼柳鋼 (広西チワン族自治区柳州市、湖北省武漢)、首鋼 (北京市) などであるが¹⁴、黒龍江省の企業は巨大企業に含まれない。

黒龍江省には、ハルビンから約 300 キロメートル北東の伊春市に西林鋼鉄 (1966 年設立) がある。この付近は鉱物資源が豊富であり、西林鋼鉄は省全体の 7 割の鉄鋼を生産している¹⁵。1959 年から 1979 年のうちに、黒龍江省は 3 社の骨幹の鋼鉄企業 (西林鋼鉄、牡丹江鋼鉄、会龍山鋼鉄) を建設したとされるが、西林鋼鉄のみが残されているようだ¹⁶。また、特殊鋼としては、チチハル市に北満特殊鋼がある。同社は、チチハル製鋼所として第一次五カ年計画の期間に開始された特殊鋼

であり、1952年に建設、1957年に本格的に竣工した。国家重点企業として、経済発展と軍のため大量の冶金を生産した歴史のある企業である¹⁷。

黒龍江省または東北地方の鉄鋼業については、筆者らは残念ながら情報の蓄積がない。上記の西林鋼鉄、北満特殊鋼は、あくまでもホームページなどで得られる情報であり、黒龍江省にはそのほかにも大規模な鉄鋼業が立地している可能性はある。また、吉林省や遼寧省などの地域により広域的に鉄スクラップが流通している場合も想定される。もちろん、各都市に中小規模の電炉工場が立地していることもある。そのため、これらを含めて、地域の鉄スクラップの流通を見ていく必要がある。

今回は、情報の蓄積のための一つの手がかりとして、解体工場にて発生する鉄スクラップは一体どこに行っているのかについて聞き取りを行った。つまり、鉄スクラップが、市内で流通するのか、黒龍江省内で流通するのか、あるいは他の省に流通するのかという点を確認したのである。

牡丹江の解体工場では、ハルビンやチチハルのほか牡丹江市内にある製鉄所にも運ばれるとのことだった。牡丹江に電炉工場があるのかはわからなかったが、いずれにしろ、黒龍江省内あるいは市内で循環していることがわかった。

一方、ハルビンの解体工場でも、チチハルの製鉄所に運ばれるとのことであった。ハルビンの他の廃車回収所からのものもチチハルに行っているとのことである。チチハルの工場は定かではないが、北満特殊鋼である可能性がある。同じ黒龍江省内とはいえ、大都市のハルビンや第三の都市である牡丹江から、広域的に鉄スクラップを集めていることから、ロシアからの鉄スクラップも投入している期待を生む。しかし、ヒアリングによると、チチハルの製鉄所にはロシアからのものは投入

されていないとのことだった。なお、これらの工場から排出された鉄スクラップがロシアに輸出される動向は確認されなかった。

いずれにしろ、チチハルの製鉄所が黒龍江省の自動車リサイクルにおいて重要な鍵である印象を持つ。この点は今後の課題になるだろう。

5. 中国からロシアへの流出

ロシアから中国への中古車流入、再生資源の流入については、前年および今回の調査を見る限り、国境付近ではほとんど垣間見られなかった。しかし、よく知られているように、中国とロシアとの経済的な関係は、より緊密になりつつある。今回訪れた国境都市の綏芬河市はその象徴であり、ロシアとの交易で栄えている街である。

筆者らのテーマは、このような綏芬河を経由して越境のリユースやリサイクルがあるのか、というものである。前節までの視点は、日本から輸出された中古車が何らかの形で中国に流れてくることはあるのか、というものだった。それは、使用済みとなる地域はどこなのかを探るものである。一方で、新たな視点として、反対の流れとして中国からロシアに自動車は流入するかというものもある。これは、一見、日本とは関係ないようにも思えるが、日本の中古車や中古部品が、ロシアにおいて、中国から流入した自動車（新車、中古車）や部品と競合するという点で関係がある。仮に、中国の自動車や部品に対して需要が芽生えているのであれば、日本の輸出市場にも影響するのである。

5.1. データ

まず、ロシア側のデータを見てみると、中国からの中古車輸入台数は図10の通りである。

先に見たように中国への中古車輸出は10

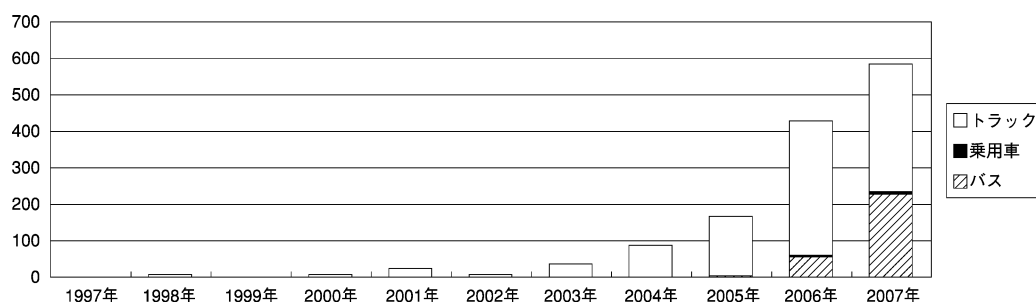


図 10 ロシアの中古車輸入台数 (輸入元: 中国, 単位: 台)

出所: ロシア貿易統計 (Global Trade Atlas)

注: 中古車として区分されたコードを集計した。

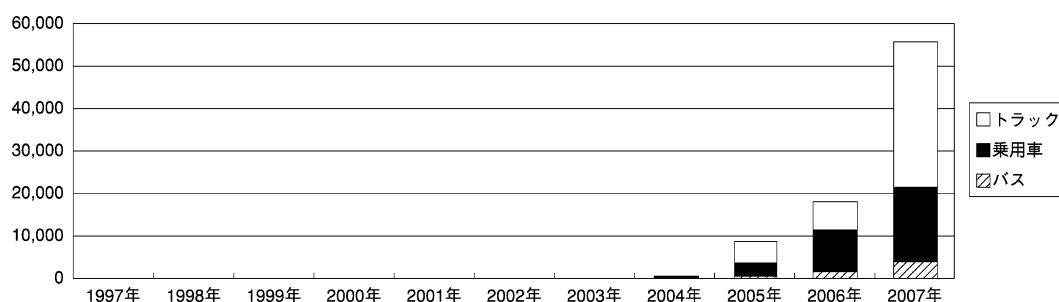


図 11 ロシアの新車輸入台数 (輸入元: 中国, 単位: 台)

出所: ロシア貿易統計 (Global Trade Atlas)

注: 新車として区分されたコードを集計した。

台程度と微少であったが、中国からの輸入は 600 台程度であり、また増加傾向にあることはわかる。ただし、トラックとバスがほとんどで乗用車はわずかである。同様に、新車についても、図 11 のとおり、トラックを中心に伸びており、全体で 5 万台を越えている。これを見る限り、新車、中古車ともに、中国からロシアへの流通が伸びていることがわかる。

5.2. 綏芬河

綏芬河でまず探したのは、新車ディーラーであった。3 軒あるとのことだったが、1 軒しか見つからず、しかもそこも担当者が不在であった。そこは起亜自動車の看板を掲げていたが、新車ディーラーのショールームではなく、修理工場のような店構えであった。聞くところによると、ロシア側にも支店があり、

ロシア人は綏芬河に渡らずにロシア側で商品を受け取るようだ。それまでの貿易の手続きは、中国側の担当者が請け負うようであるが、ビジネスが成立しているのか疑うほど閑散としていた。他の 2 軒はどういうものなのかわからないが、街を歩いている限り、上記と同様のように感じた。

また、新車同様、中古車の買い付けの様子も見られなかった。そもそも綏芬河には中古車交易市场はなかった。正確にはかつて市場は存在したが閉鎖され、牡丹江市の交易市场と統合したとのことだ。ただし、綏芬河で、中古車交易市场がないとしても、整備工場の前や廃車回収場で路上売りの中古車は見かけた。個人レベルでの売買はあるように思える¹⁸。

いずれにしろ、これを見る限り、国境地域においてロシア人を取り込むほどの自動車

の市場はないように思える。日本では、富山県などに、ロシア人の船員が日本の中古車を買付けに来るという光景が見られたが、中国の国境において同様の状況は見られなかった。

ただし、全く自動車関連の交易がないわけではない。綏芬河の中心街には、自動車の用品店が多くあり、筆者が数えた限りでは15店舗あった。これらの店舗ではロシア人向けにも商品を販売しており、店の看板にはロシア語が併記されている。顧客は、個人の観光客であり、販売業者や整備業者などの事業者ではないようだ。

また、自動車部品の販売店は小規模だが2軒あった。この2軒の販売店は、青雲路という通り沿いにあり、新開街という通りとの交差点近くにある。そのうちの1軒を見ると、フロントバンパーやマフラー、サスペンションなどが売られていた。純正部品や優良部品であり、中古部品ではなかった。顧客はロシア人もいるが、やはり個人客だという。ただし、大量に注文するケースもあり、その場合はこの販売店が手続きをするとのことだった。そういうところを見ると、事業者が買付けに来ているようにも思える。

もう1軒の部品販売店は、トヨタの看板を掲げていた。ハルビン市にあるトヨタのディーラーの出張所であり、スパークプラグなどのトヨタの純正部品（日本製）が売られていた。ここでは、やはりロシア人が買付けに来るという。固定客がいるとのことであるから、事業者が定期的に買付けているものと思われるが、ウラジオストクにも純正部品を扱う販売店はあり、わざわざ国境を渡って中国経由の日本製の純正部品を買付けに来る理由がわからなかった。同じ製品でも中国経由のほうが安く仕入れることができたり、距離的に近かったりするなどの理由があるかもしれない。

その他ロシア人向けのホイール専門店やレ

ジャー用カートの店などもあった。このような動きを見ると、自動車そのものの流通は現在ないにしろ、今後芽生えるのではないとも思える。用品店や販売店が得たニーズが中古車や新車へ広がっていくこともなくもない。

5.3. ハルビン、牡丹江

中国とロシアの自動車の交易は、国境付近の綏芬河ではあまり見かけられないが、より大都市のハルビンや牡丹江には、新車ディーラーのショールームが多く立地している。これらにロシアとの交易がある可能性も否定できない。筆者らは、ロシアとの取引について、牡丹江、ハルビンの新車ディーラーに聞き取りを行った。関心事項としては、(1)何が売れているのか、(2)それはいくらぐらいなのか、という点である。中国の自動車が他と同等の機能で価格が圧倒的に低ければ、ロシア人が自動車を購入するときに選択肢となりうる。また、実際にロシア人が来るかどうかを確認した。調査結果は表4のとおりである。

これらを見ると、売れ筋の車の価格帯は様々である。また、ロシア人は来ることもあるが、必ずしも観光客とは限らない。むしろ、トヨタの販売店で聞いたように、中国に在住しているロシア人が購入することが多いのではないと思われる。

一方、中古車市場については、どうだろうか。牡丹江では、トラックの売り手や交易市場の担当者に聞いたが、皆、ロシアへの輸出はないだろうとのことだった。ハルビンでもロシア人の購入はほとんどないとのことだった。もちろん、我々の訪問中、市場でロシア人の姿を見かけることはなかった。日本のようにロシアとの取引が中古車市場全体に大きな影響を及ぼすといった状況にはなっていないようだ。

データとしては、年間400台強の中古トラックが輸出されており、それは増加傾向にある。この数値上の取引は、国境という立地

表 4 ハルビン、牡丹江の新車ディーラーの聞き取り結果

都市	ブランド	人気車種	価格	ロシア人の買い付けについて
ハルビン	日産	TEANA	22.48 万元 (357.432 万円)	買うこともあるが、200 人に 1 人もいない
ハルビン	奇瑞	A 113	5 万元 (79.5 万円)	来ることは来るが、全く買わない
		QQ	4 万元 (63.6 万円)	
ハルビン	シトロエン	C-ELYSEE	9 万元 (143.1 万円)	ロシア人は全くいない
ハルビン	三菱	LANCER	9.5 万元 (151.05 万円)	—
ハルビン	スバル	OUTBACK	36 万元 (572.4 万円)	年間 1 名～2 名のロシア人が買う
		IMPREZA	23 万元 (365.7 万円)	
		LEGACY	25 万元 (397.5 万円)	
牡丹江	トヨタ	カローラ	10 万元 (159 万円)	ロシア人は来ることは来るが、買わない。また、来るのは綏芬河に住んでいるロシア人で観光客ではない。
		クラウン	35 万元 (556.5 万円)	
		PRADO	63 万元 (1001.7 万円)	
牡丹江	ヒュンダイ	エラントラ	10.9 万元 (173.31 万円)	ロシア人は来ることは来るがあまりいない。
		ACCENT	7 万元 (111.3 万円)	

1 人民元=15.90 円（三菱東京 UFJ 銀行参考為替相場，2008 年 9 月 1 日）

が生み出しているものではなく、取引しやすい地域でなされているようにも思われる¹⁹。

6. 黒龍江省における中古車流通

筆者らは黒龍江省内での中国国内における廃車・中古車流通に関しても調査を行った。

中国の中古車流通において中古車交易市场は中核的位置を占めている。中古車交易市场（現地では「二手车交易市场」）とは、各省・市政府の工商行政管理部门等の認可及び管轄下に設置されている中古車売買の集積地であり、現時点において中国全土で約 500—600

か所存在すると言われている。それぞれの中古車交易市场においては、通常、「二手车交易市场公司」等という名の管理運営会社が交易市场施設の設置や管理、運営に当たっている。こうした管理運営会社は、大規模な場合には、数万平米もの敷地を確保して多数の店舗を設置し、そこに業者を審査選定し、經紀公司（經紀とは仲介の意）という資格を与えて入居させている。こうした中古車交易市场には、多い場合には数百社の經紀公司が入居し、そこで在庫車を展示し、中古車の下取り、小売り、仲介を行っている²⁰。

こうした中古車交易市场が設置されたのは、

1985年に工商行政管理局が自動車取引市場の管理に関する暫定規定において、「中古車は、各省・市政府が指定する市場で取引し、交易市场取引し、交易市场取引証書で名義変更の手続きを行わなければならない」としたためである。その時以来、2005年に「中古車流通管理弁法」²¹が設定されるまで、中古車取引は、この中古車交易市场においてのみ許可され、それ以外の場所で行うことが禁止された。こうした中古車交易市场が中古車取引の中核的位置を占めることとなった²²。結果として中国では業販が一般化されておらず、日本における中古車流通とはまったく異なった様相を見せている。

筆者らは黒龍江省の省都であるハルビン市、黒龍江省の地級市である牡丹江市にある中古車交易市场をそれぞれ訪問した。

6.1. ハルビン中古車交易市场

ハルビンの中古車交易市场（哈爾濱市二手車交易市场）は、ハルビンの中心街から西の方向のハルビン太平空港へ向かう道路沿いにある。沿路に数多くの新車ディーラーもある。この中古車交易市场は、売り手と買い手の交易を提供する場という位置づけである。1984年に設立された時、100平米の面積で、10台程度の車両しか置けなかった。現在、50,000平米に拡大され、各車種の車両が2,000台以上収容できるようになった。現在は45社の中古車經紀公司が入っている。業務内容としては中古車の下取り、小売、仲介、名義変更の手続きの代行などが挙げられているが、実際に中古車の売買を行っていることが少ない。また、こうした中古車經紀公司や中古車ブローカーを通じて車両を購入した場合も、中古車売買企業から購入した場合も、上海や北京など異なり、ハルビンではそもそも品質の保証やアフターサービスが提供されていないようだ。車両の査定料金も中古車經紀公司によって異なる。

入場料については平日が無料であり、一晩市場に留置した場合の料金が一台につき5元である（約79.5円、2008年9月1日現在）。土曜日、日曜日の入場料はかなり上がって一台につき40元（約636円）であるが、活況を呈している。ハルビン市商務局が出したデータによると、2007年1月から10月にわたる取引台数は、19,881台に上った。交易内容は乗用車が中心であった。

われわれが一回目に訪れたのは、木曜日（8月28日）であったため、買い手はほとんどいなかった。入口のところにある中古車市場を管理する事務所の方によると、同市場には、毎年30,000台程度の取引量があり、まだワンストップ・ショッピング式が導入されていなかったため、名義変更などの手続きは主にこの事務所と中古車市場内にある45社の中古車經紀公司を通じて行われていた。

二回目に訪れたのは、日曜日であった。中古車交易市场に向かう道路沿いに中古車ブローカーが看板を持って立っていた姿が見えた（写真2）。交易市场の入口まで1,500メートルのところから車両などが道路沿いに停まっており、入口の付近は渋滞を起こしていた（写真3）。中古車交易市场に入ったとき、我々の手元にはすでに中古車ブローカーから渡された名刺が何枚かあった。これは、中古車經紀公司が自社を宣伝する手法の一種として行われている。手渡しのほかに、停まっている車両のガラスに挟むこともある。

中国において自動車のナンバープレートには、各省の略字が書いてある。例えば、黒龍江省は「黒」と記されている。また、省の略字の隣に省内の市を表す記号がアルファベットで書かれてある。さらに車両の用途によってナンバープレートの色や大きさ、文字の色が異なる。これらを整理したのが表5である。今回の調査は主にこのナンバープレートを手がかりとして行ったので、本稿ではナンバープレートを中心に記す。



写真2 道路沿いに中古車ブローカーが看板を持って立つ

われわれが二回目に訪れた日は、交易市場におよそ 1,500 台の車両があった。その一部をカウントしてみた。表 6 に示した結果から、黒龍江省のナンバープレートは 739 台で約 97%、ハルビン市ナンバープレートの車両は 661 台で約 87%を占めると求められる。



写真3 ハルビン市中古車交易市场正面の様子

以上の結果から、ハルビン市中古車交易市場に取引されている車両はほとんど省内のものだと考えてもよいだろう。ただし、上海などの中古車交易市场と異なり、すべての車両に写真 4 のようなプライスボードが貼られているわけではなく、あるとしても全項目を記入されていないかったり、隠されていたりする

表 5 自動車のナンバープレートに関する規定

分類	サイズ (単位: mm)	色	適用範囲
大型自動車	前 440×140 後 440×220	黒いフレーム黄色い下地に黒文字	総重量は 4.5 トン以下、乗車定員は 20 人以下、車両の長さは 6 メートル以下の自動車、モノレール、トロリーバス
小型自動車	440×140	白いフレーム青い下地に白文字	大型車以外の自動車
大使館用		白いフレーム黒い下地に白文字、赤文字で「使」「領」	中国にある大使館の自動車
領事館用			中国にある領事館の自動車
外国籍自動車		白いフレーム黒い下地に白文字	入国する外国籍の自動車
外国籍所有自動車		赤いフレーム黒い下地に赤文字	運転禁止地域に走る外国籍自動車
教習用		白いフレーム黒い下地に白文字	大使館・領事館以外の商社、外資企業及び外国人
実験用			教習用の自動車
臨時入国	300×165	黒いフレーム黄色い下地に黒文字	実験用の自動車
臨時用	220×140	赤いフレーム白い下地に赤文字、黒文字で「臨時入国」(黒文字に金色のフレーム)	旅行やレースのために臨時に入国する自動車
		黒いフレーム白い下地(青い薄模様がある)に黒文字	ナンバープレートがなし短期間に走る必要がある自動車

出所: 魯 (2007) pp.108-109 から作成

表6 ハルビン中古車市場の出品車に関する統計 (単位: 台)

略称	所属都市	乗用車 ミニバン含む	セダン車	トラック	タクシー
黒A	ハルビン市	197	210	57	50
黒B	チチハル市	1			
黒C	牡丹江市	1			
黒D	佳木斯市	2	2		
黒E	大慶市	5	2		
黒F	伊春市		3		
黒H	鶴岡市	1			
黒J	双鴨山市	2			
黒K	七台河市	1	2		
黒L	松花江地区*	101	29	17	
黒M	綏化市	33	6	7	
黒R	農墾系統	7	1	2	
蒙E	内モンゴル ホロンバイル市	1			
津A	天津市タクシー用	1			
吉A	吉林省 長春市			2	
晋L	山西省 臨汾市			1	
晋M	運城市			3	
浙A	浙江省 杭州市			3	
浙D	紹興市			1	
遼A	遼寧省 瀋陽市		1		
遼N	朝陽市			1	
魯B	山東省 青島市		1		
冀D	河北省 邯鄲市		1		
なし			6		
	(合計)	353	264	94	50

出所: 筆者作成

注: 松花江地区は現在ではハルビン市に合併されている。

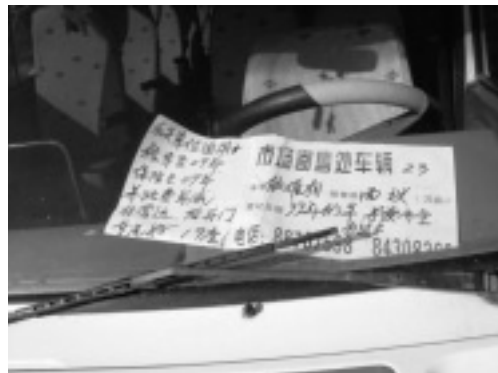


写真4 様々なプライスボード (2008年11月7日 張撮影)

場合が多かった。全車両の年式を確認するのは困難であった。しかし、中古車交易市场を管理する担当者によると、手続きが不十分な車両や廃棄期限を迎える車両などは入場が禁止されているので、構内で取引されているものはすべて合法的な手続きがなされているとのことだった。その一方、車両が中古車交易市场の入り口を通るとき、運転手が入場料を払って領収書をもらう以外に、車両に関する書類を出している様子は全く見かけなかった。

中古車交易市场で取引されている車両について、中古車取引を 8 年間も行ってきた M 氏に聞いた。M 氏によると、中古車交易市场に入っているのは、ほとんど手続きがなされている車両で、手続きが不十分な車両や廃棄期限を迎える車両などは、そもそも中古車交易市场の構内で取引するのではなく、その道路沿いで行われたり、直接中古車ブローカーや中古車經紀会社と連絡したりすることが多いとのことだった。それらの名義変更や車検などについては、中古車ディーラーが取る手数料が通常より少し高額となるが、不可能というわけではないそうである。

では、黒龍江省にはほかの省からの車両は流入していないのだろうか。中古車売買企業社長 M 氏、副社長 L 氏、中古車ディーラー L 氏によると、ハルビン市においては、ほかの省へ車両を買い付けに行く中古車売買企業もある。また、ほかの地域の中古車ディーラーと連絡を取り合っている中古車売買企業もある。それらの中古車売買企業は主に地域間の価格差を利益にしている。車両に関する書類があれば、黒龍江省で車両を登録するには問題がない。また、旧暦のお正月前後に農村部から買いに来る人が多く、需要は低価格の車種に集中しているそうである。

6.2. 牡丹江中古車交易市场

牡丹江にも交易市场があり、取引台数は年間約 2,000 台、広さは 16,000 平米である。

以前は 3 分の 1 の面積であったが、毎年拡張を続けている。買い手は圧倒的に黒龍江省内の人が多く、ハルビンからのバイヤーも見られる。延吉など近隣省からの買いつけはあるが、ロシアへの輸出は見られない。客はほとんどが個人や会社の事業のための利用であり、大口での購入はタクシー業者くらいである。一方、出品は個人で行う比率が高いものの、部分的に法人の出品も存在する。

中国には「自動車廃棄標準」という制度が存在する。1986 年に公布された法令で、新車購入後、車種や用途によって定められた年数・走行距離に達すると、いかに使用可能であっても強制的に廃車されるという制度である²³。例えば「微型トラック」と呼ばれるカテゴリーでは 8 年、大型トラックは 10 年、9 座席以下の乗用車であれば 15 年となっている。したがって、市場で取引されるトラックのうち、1990 年代に生産されたものは極めて限られているはずである。

しかし、実際牡丹江の市場を見てみると 1990 年代に生産された車両も散見された。一定の手数料を払うことによって、期間を延長することができるという仕組みがあるためのものである²⁴。我々は 1999 年式の車両が 23,000 円で販売されているのを見たが (写真 5)、オーナーに確認したところ、上記の



写真 5 牡丹江市の中古車交易市场で販売されるトラック

延長の手法を使って2年間取引の期間を延期しているとのことであった²⁵。

7. 廃車の回収・解体²⁶

7.1. 黒龍江省の概要

(1)政府認証廃車回収解体企業

中国における廃車流通には、フォーマルセクターとインフォーマルセクターの2つのルートが存在する。前者は、2001年に施行された国務院307号令「報廢汽車回收管理弁法」(以下、307号令)によって規定されたもので、政府が認証する廃車回収解体企業(以下、認証企業)において廃車の回収解体処理が行われている²⁷。中央政府の政策では、原則として各地級市ごとに認証企業は1社(大都市の場合は数社)である。後者は、認証企業以外の回収解体業者(以下、違法業者)によって違法に回収解体処理されるルートである。

フォーマルセクターについては、黒龍江省の場合、2002年に発表された中央政府の認証企業リストには11社が掲載されているが、省商務庁が2008年5月に公布した認証企業のリスト「全省通過2007年度年検報廢汽車回收企業名單」には省全体で103拠点(法人格のない出先機関も含む)が記載されている。地級市単位では、ハルビン:16、チチハル:12、牡丹江:8、佳木斯:10、大慶:5、鶏西:4、双鴨山:5、伊春:7、七台河:2、鶴崗:4、綏化:10、黒河市:8、大興安嶺地区:4となっており、その他に黒龍江省農墾総局:8がある。以下の表7は、省商務庁リストから今回の調査で訪問したハルビンと牡丹江の部分を抜粋したものである。

たとえばハルビン市について見ると、天華報廢汽車回收有限公司と金回報廢汽車回收有限公司の2社は、中央政府が発表したリストに掲載されている企業である。このことから、表中の拠点名称の末尾に(00 X)が記され

ているものは中央政府から認証を受けている企業であることを示し、(00 X-x)の付いたものは(00 X)企業の出先機関、あるいは(00 X)企業を親とする何らかの下請け・提携的關係にある企業ではないかと推察される。省商務庁リストによると省全体で(00 X)企業は15社で、(00 X)企業が2社あるのはハルビン市だけであった。別の地域で調査した際、(中央政府からは地級市内に1社しか認められないので)市内の既存企業が存続を図るために便宜的に合併(あるいはゆるやかな連合・提携を形成)して1社に集約するという事例を確認している²⁸。黒龍江省の各市でもそのような状況になっている可能性がある。なお、(00 X)企業の2社の設立基準は307号令第7条に準拠していると考えられる。非法人の出先機関については、2008年7月にハルビン市商務局から出された「關於明確設立報廢汽車非法人分支機構審核弁理程序的通知」において規定されている(表8)。

一方、インフォーマルセクターについては、現地でのヒヤリングや新聞報道などから違法業者の存在は確認できるものの、その事業や取引の実態は不明である。今回の調査でも、違法回収解体や廃車・中古エンジンなどの違法流通の現場を訪問することはできなかった²⁹。

(2)廃車回収の状況

表9は近年の黒龍江省における公式廃車台数を示したものである。公安局が集計・発表している統計であることから、これらは認証企業によって回収された廃車台数と見なしてよい。ただし、違法なルートで廃車されたものはこの統計には含まれていない。それによると、ここ3年間は1万台前後で推移しており、2007年は省全体で10,411台であった³⁰。しかしそれ以前の2003年は84,530台、2004年はわずかに1,007台と極端に変動しており、この6年間を通じて、載客車(バス・乗用

表 7 ハルビン市および牡丹江市の認証廃車回収企業

ハルビン市 16 拠点	
1	天華報廢汽車回収有限公司 (001)
2	尚志市天華報廢汽車回收站 (001-1)
3	延寿县天華報廢汽車回收站 (001-2)
4	巴彦県天華報廢汽車回收站 (001-3)
5	木蘭県天華報廢汽車回收站 (001-4)
6	依蘭県天華報廢汽車回收站 (001-5)
7	通河県東興天華報廢汽車回收站 (001-6)
8	哈爾濱市天華報廢汽車回収有限公司 一分公司 (001-7)
9	哈爾濱市天華報廢汽車回収有限公司 二分公司 (001-8)
10	黒龍江省機電設備更新有限公司 (001-9)
11	哈爾濱中順物資回收有限責任公司 (001-10)
12	巴彦県興隆天華報廢汽車回收站 (001-11)
13	金回報廢汽車回収有限公司 (002-1)
14	阿城市金回報廢汽車回收站 (002-2)
15	双城市金回報廢汽車回收站 (002-3)
16	五常市金回物資再生利用有限公司 五常金回報廢汽車回收站 (002-4)
牡丹江市 8 拠点	
1	牡丹江市報廢汽車回収有限責任公司 (004)
2	綏芬河市富欣東経貿有限公司 報廢汽車回收站 (004-1)
3	海林市報廢汽車回收站 (004-2)
4	寧安市宏鑫廢旧金属回収有限公司 寧安報廢汽車回收站 (004-3)
5	東寧銀豐報廢汽車回收站 (004-4)
6	林口県報廢汽車回收站 (004-5)
7	牡丹江市報廢汽車回収有限責任公司 穆稜市報廢汽車回收站 (004-6)
8	牡丹江市龍富廢金属回収有限公司 報廢汽車回收站 (004-7)

(出所) 省商務庁のリストから抜粋。

車)と載貨車(トラック)の割合も一定ではない。この統計が黒龍江省の廃車回収の実態をどれくらい反映したものなのか、あるいは、なぜこのような大きな変動が生じているのかについては、現時点で明確な答えは用意できていない。

そこで以下では、省内で廃車台数が最も多いと考えられるハルビン市について、近年の政府関連文書や主な報道記事から廃車市場の状況や政策動向を確認しておきたい³¹。

2005 年 7 月の黒龍江日報では、ハルビン市商務局調査として、使用年限に達した車両のうち、毎年 3,000~4,000 台の車両が廃車

されずに違法に走行し、2,000 台前後が違法に回収解体されていると伝えている³²。その主なルートとして、①中古車業者が廃車を格安で購入し、リフォームした上で中古車として販売する、②他の地域へ転籍した上でハルビン市内で走行する、③5 大部品などの違法中古部品を補修に用いて改造車を製造する、という 3 つを挙げている。そして、廃車が違法に流通し走行する最大の問題として、それらの違法車両による交通事故の多発を挙げている。また、同記事によると、1 台の普通乗用車(サンタナ)であれば、正規の廃車手続きによって認証企業に持ち込んだ場合、ユー

表 8 国家認証企業(307 号令) および非法人出先機関(ハルビン市商務局)の設立基準

	307 号令第 7 条	ハルビン市商務局
資本金等	資本金 50 万元以上で、税法規定に基づく一般納税人であること	—
解体場面積	5,000 m ² 以上	3,000 m ² 以上
設備	必要な解体設備および消防設備を備えていること	
年回収解体能力	500 台以上	200 台以上
正式従業員数 (うち専門技術員)	20 人以上(5 人以上)	10 人以上(2 人以上)
経営の適法性	廃車、5 大部品、改造車両などの違法経営行為記録がないこと	
環境保護	国家が規定する環境保護基準に合致していること	

(出所) 307 号令および市商務局「關於明確設立報廢汽車非法人分支機構審核弁理程序的通知」より筆者作成。

表 9 黒龍江省の公式廃車台数(2002～2007 年)

	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
乗客車	14,991	25,164	499	7,360	7,301	4,066
乗貨車	6,581	56,739	495	2,592	1,547	6,331
その他車	0	2,627	13	85	77	14
合計	21,572	84,530	1,007	10,037	8,925	10,411

(出所) 『中国汽車市場年鑑』、『中国汽車工業年鑑』より筆者作成。

ザーは 500 元前後を得ることができるが、廃車をブラックマーケットで売却すれば 2,500～3,000 元が得られ、さらに他の農山村地域で中古車として違法販売すれば 5,000～1 万元ほど得られるという。

また 2006 年 6 月末の黒龍江晨報によると、公安が 2006 年 1 月～5 月にかけて 15,000 台余りの車両に対して廃車督促通知を出して、そのうち実際に廃車手続きされたのはわずか 13%の 2,020 台で、残りの 13,000 万台が“見えざる暗殺者(隠形殺手)”として市内を走行していると伝えている³³。

2006 年 11 月 1 日には、ハルビン市商務局が「哈爾濱市報廢汽車回收管理工作的調查報告」を発表している。それによると 2002～2005 年の 4 年間の市内の回収台数は 9,785 台で、2006 年 1～9 月の回収台数は 1,592 台であった³⁴。ハルビン市の廃車市場

の主要問題として、次の 5 点を指摘している。

①廃車の流出が重大で、毎年廃車されるのは 10%である。②廃車の違法な流通や走行、5 大部品の販売や利用が横行している。③違法車両や違法業者の取締りが不十分である。④老朽車両の更新政策が不十分で、更新の優遇政策が乏しい³⁵。⑤政府各部門での連携や情報伝達が不完全である。また、その対策として、①認識を高め、思想を統一し、法の執行を厳格にする、②「哈爾濱市報廢汽車回收管理實施細則」の制定、③廃車情報公告制度の導入、の 3 点を挙げている³⁶。

それを受けて、2006 年 11 月 22 日にハルビン市汽車更新領導小組から、市内の廃車回収管理の規範化、廃車回収市場の良好な経営秩序の確立などを目的とした「哈爾濱市報廢汽車回收市場整治工作方

の内容は、同小組の指揮のもと、市の商務・公安・交通・環境保護の部局が合同で、認証企業の経営資格の検査や経営行為の規範化、違法な廃車流通・解体・改装を行っている業者の取締り、走行中の廃車の強制廃棄など行うというものである。第1段階（同年11月25～30日）では方案の宣伝・普及および認証企業における自主的検査、第2段階（12月1～20日）では市内での取締り・統治が行われ、第3段階（12月21～25日）において総括報告がなされた。

その後、同年12月22日に発表された「我市報廢汽車回收管理工作情況」によると、2001年から現在までの廃車台数は3万台前後で、毎年6,000～7,000台の速度で増加しているのだが、そのうち認証企業によって回収されているのは4分の1に過ぎず、残り4分の3は違法に流通していると述べている。また、11月末から年末にかけての上記の活動によって、市内の違法業者の拠点を一カ所取り締り、廃車12台、解体された廃車20台、違法中古部品などを没収し、検問などによって走行中の使用期限切れ車両220台を差し押さえている。2007年1月には、市内の認証企業の解体工場において、副市長や商務局長が立ち会いのもと、70台の廃車が公開解体処理された³⁷。

翌2007年にも市当局は取締り活動を積極的に行っている。同年3月から4月にかけて、交通警察からのべ9,000人を動員してのべ75,000台の車両を検問し、その結果、違法車両320台（うち123台が廃車）を差し押さえている³⁸。また4月から5月にかけては、『哈爾濱市清理整頓報廢汽車回收企業的工作實施方案』に基づき、認証企業に対しても指導や検査が行われた³⁹。こうした取り組みにより、2007年のハルビン市の廃車回収台数は前年比49%増の3,555台に達している。しかし同時に、廃車市場の監督管理をより一層強化していく方針も示されている⁴⁰。

以上のサーベイから、ハルビン市では正規ルートで回収された台数以上の廃車が違法業者によって取り引きされていることがうかがえる。市当局でも違法行為の取り締まりを頻繁に行っているようだが、廃車回収の状況が劇的に改善したというわけではなく、2007年時点でも半分近くの廃車が違法に流通していると考えられる。

7.2. 参観の記録

(1)ハルビン市の解体工場

ハルビンの市街地から幹線道路を東へ行くと、哈爾濱市金回報廢汽車回收有限公司の第一廃車回収接收場（写真6）がある⁴¹。

同社は1990年代から政府の指定を受けて廃車回収・解体を行っている。市内に解体企業は2社あるが、同工場はハルビンで最大の解体工場で、面積は1万2,000m²ほどである。正社員は8人で、作業員はその時々廃車量に応じて雇用を調整している。給料は廃車1台あたりで支払っているという。通常、数台程度では解体作業は行わず、工場内に20～30台がストックされた段階で作業員を雇用して解体作業を行っている。大量に鉄屑を販売することで一度に大きな現金収入を得ることができ、その収入で作業員にすぐに給与を支払うことができるため、資金繰りの効率が良いとのことであった。中古部品を生



写真6 工場正面



写真7 当局によって押収された廃車

産・販売しながら解体作業を行い、中古部品を販売し終えた後で鉄屑として販売している。

同工場の現在の年間処理量は400～500台ほどである。大都市ハルビンの最大の工場にしてはかなり少ないと言えるだろう。残念ながら廃車の価格については詳細を教えてくださいることができなかった。以前は国家の政策で100～200円で回収していたが、現在は比較的自由に価格を設定することができるという。廃車は、個人と企業からの持ち込みと、公安が取締りした際に押収した違法車両である。工場内には公安が押収してきた車両が数多く並んでいた(写真7)。ロシアからの輸入廃車があるとは聞いておらず、またヤードを見渡す限りやはりそうなのだろう、と感じられた。

現在の粗利益は300万元程度である。鉄屑と中古部品の両方を販売しており、収入に占める割合は鉄屑の方が大きい。1990年代はタクシーが大量に廃車になった時期で、処理量が多かったため、粗利益は年間500万元、年間処理台数も1,000台ほどあったという。

鉄屑はすべてチチハルの製鉄所に送っている。同社は国から認証を受けた解体工場なので、製鉄所に送る鉄屑の量が国によって定められている。ただし、同社が回収している廃車だけではその量に達していないため、不足分については鉄屑を他の業者から購入するこ

とで補っている。もし余ったら自由に販売することができるが、これまで余ったことはないという。つまり、慢性的に廃車が不足しているのである。

最近鉄の価格が下がっており、訪問当時の現地での鉄屑価格は2,800～3,000元/t程度であった。たとえば鉄屑が3,000元であれば、チチハルの製鉄所へは、運搬費などの諸費用込みで、3,500元/tで納入しているという。

中古部品については、5大部品の違法販売の状況についても話を聞くことができた。たとえば、中古エンジンの値段は車種や状態、買い手との交渉などによって違ってくるが、日本車の状態が良いエンジンであれば1台2,000元くらいで闇市場で取引されているようである。

また、最終的に廃棄物はほとんど発生しないと話していた。工場の方によれば「廃車はすべて有価物である。廃棄物は所有者が廃車の中に入れたゴミくらい」のことであった。工場内の隅のほうには様々なゴミや解体屑が散乱していたが、これらが所有者が廃車の中に入れたゴミなのか、あるいは再資源化されるものなのかどうかは不明である。

(2)牡丹江市の解体工場

牡丹江市では2つの解体企業を訪問した。休日だったのでいずれも正社員は出勤していなかった。ここで紹介するのは牡丹江市報廃汽車回収有限責任公司である⁴²。作業員が3～4名ほどおり、解体作業をしていた(以下、作業員の方のお話である)。同社は金属物資回収公司で、その業務の一環として廃車の回収解体処理を行っている。面積は約4万m²と広く、道沿いの平坦な場所で解体作業をしている。処理量はわずかに月間10台程度で、今月はまだ1台も回収していないと話していた。今は鉄の価格が下がっているために、廃車所有者はここに廃車を持ってこないという。



写真 8 工場概観



写真 9 工場内に広がる解体屑

同社では中古部品は販売していない。時折タイヤなどが売れるが、車両自体が旧型のもので、部品はほとんど売れず、全て鉄屑として販売している。以前は鉄屑は全てチハルと瀋陽の製鉄所に送っていたが、現在は市場経済なので、鉄屑価格がより高いところへ売っているようである。

作業員がタガネとハンマーで、「ポン・コツン」と解体している作業が印象的だった。中国の解体工場へ来ると、昔の日本の廃車解体の様子を見ることができる。

(3) 綏芬河市の解体工場

綏芬河市の市街地から車で 15 分ほど北へ行った山裾に、綏芬河市富欣東経貿有限公司の廃車回収場がある⁴³。同工場は 20 年前に事業を開始した。綏芬河には解体工場がもう 1 か所あったのだが、1 年ほど前からこの工場に集約しているという。そのためか、敷地を見渡しても解体設備や作業小屋などはあまり整備されていなかった。

処理台数は月間 10 台で、年間でも 100 台程度である。大型車と小型車の割合は半々くらいで、廃車以外にも二輪車を年間 200 台処理している。廃車の大半は公安が押収してきた放置車両・違反車両で、あとは個人による持ち込みが少々とのことであった。ロシアからの輸入廃車があるとは聞かなかった。廃車

の価格は鉄の 60~70% で設定しており、タクシー（小型のサンタナ）であれば 600~700 元程度で買い取っているという。正社員は 5 人で、この工場でも処理台数が少ないため、運び込まれる廃車量に応じて作業員を日雇いしている。社員の一人が廃車処理の資格証明を見せてくれた⁴⁴。これは国家労働局が認証した資格で、その試験に合格しなければならない。綏芬河では資格を有しているのはこの社員だけで、ハルビン市でも 2 人しかいないという。

敷地面積は 5,000 m² 程度である。筆者がこれまで見てきた中国の解体工場と違って、敷地内には廃車のストックや廃車ガラなどはほとんどなく閑散としており、訪問した時には解体作業も行われていなかった（写真 8, 9）。同工場では中古部品は販売しておらず、もっぱら金属スクラップを販売している。敷地内には、窃盗対策のためか、十数匹の犬が飼われていた。

工場長の話によると、現在、綏芬河政府では日本や韓国のような廃車リサイクル政策を勉強しており、例えばサイクル料金の先払いなどを導入することを考えているようである。

(4) 若干の所見

今回、黒龍江省のいくつかの都市で認証企

業を訪問することができた。筆者がこれまで他の地域で訪問した多くの認証企業と同様、適正処理や安全面での配慮はほとんどなされていなかった。表7にあるような設立基準も徹底されているとはいいがたい。解体工場での火災事故なども起きているようである⁴⁵。

また、いずれの工場でも先方が口を揃えて強調していたのは、「市当局（公安局，商務局など）が頻繁に市場取締りや摘発を行っているので，市内に違法業者は存在しない」ということだった。確かに，前節で紹介した政府文書や報道記事によると，毎年1回は大規模な取締り活動が行われており，そのたびに多くの違法廃車が押収されている。これは黒龍江省に限ったことではなく，全国レベルの政策として行われており，毎年，全国で数万～数十万台が押収され解体処理されているようである。しかし，そのような精力的な取締り活動の一方で，前節でも述べたように，やはり違法業者などのインフォーマルセクターが存在している可能性を感じずにはいられない。実際，今回訪問したどの認証企業でも，廃車回収量の少なさに悩んでおり，厳しい経営を強いられていた。いずれにしても，廃車の回収を正規ルートに乗せることが極めて重要な廃車政策となっていることを再確認した。

8. 調査成果

今回の調査成果は以下にまとめられる。

一つは，鉄スクラップ等の資源としてのロシアから中国への流入は相当見られる一方で，国境を越えた廃車（中古車）や中古部品流通は黒龍江省内を見る限りは盛んであるとはいえないことである。中古車については阿部・浅妻（2008）で指摘したものと同様の状況である。やはり中古車輸入の禁止規定，右ハンドル禁止規定が決定的であるといえる。本稿でも紹介した貿易統計のデータが裏付けられた形である。中古部品については，阿部・浅

妻（2008）で，ロシア側では中国向けに，資源としてはあるが中古エンジンの輸出が見られると紹介しているが，今回，各種事業所を訪問する中で，それらのエンジンがどのようになるのかといった類の話を聞くことはなかった。

中国側からロシア側への自動車流通に関しても，大きな動きとしては確認できなかった。日本からロシア向け中古車流通が増大し，巨大な産業となり，それらを調査している筆者らにとっては，中国からロシアへ多少の流通はあっても双方の市場に大きな影響を及ぼすような流通とは感じられなかった。ただし，本文でも指摘したとおり，ロシア人が国境を超え，綏芬河まで自動車部品を購入しに来ていることを考えると，このニーズが自動車や中古車にまで広がっていく可能性もなくはない。近接性があることは，潜在的には流通に関するビジネスを生むといえ，これが顕在化していく可能性は否定できない。中ロ国境の物流インフラは改善される傾向にある。新しい国際輸送回廊「ハサン～豆満江～図們」も2009年に開通し，ロシア側からは鉄スクラップの輸出なども計画されている。道路事情や，かねてから指摘されている国境通過手続き問題⁴⁶などソフト面の問題も改善されていくとすれば，その可能性はより大きいものになるといえよう⁴⁷。

二つ目は黒龍江省内の中古車流通の動向を把握できたことである。調査からは省をまたいだ流通が限られることがわかった。ただ，一部企業では地域をまたいだ価格差を利用したビジネスを行っており，筆者らが訪れた市場でも，他省ナンバーの自動車を少数ではあるが確認しているので，これがまったくないわけではない。また，農村部から低年式車を買求めにくる動向があることがわかり，自動車がどこでどのように廃棄されるのか，という筆者らの問題関心からは興味深いものであった。

三つ目は黒龍江省の自動車解体工場の現場を視察できたことである。とりわけ印象的であったのは、ハルビンや牡丹江は大都市であるにも関わらず、自動車解体工場の規模が小さく、廃車回収量も都市規模の割には非常に少ないことであった。モータリゼーションが急速に進んでいる途上であることも関係しているのだろうが、違和感を覚えた。本文でも指摘したように、インフォーマルセクターでの処理が行われているのか、あるいは、低年式中古車の農村部への流通が見られることから、多くの大規模解体工場を必要とする規模では廃車が発生しないのか、などが考えられる。

付記

本調査の参加者（執筆者 4 名）は、日本学術振興会科学研究費補助金基盤（C）「廃車フローの国際化とリサイクルネットワークの再編に関する経済地理学的研究」（研究代表：浅妻裕）、高橋産業経済研究財団「廃車フローの国際化とリサイクルネットワークの再編に関する研究」（研究代表：外川健一）、いずれかから調査経費の支給を受けた。

注

- 1 ハルビン市 (<http://www.harbin.gov.cn/>), 新潟・ハルビン経済技術交流促進協会 (<http://www.ncipd.jp/harbin/index.html>), (財) 環日本海経済研究所 (<http://www.erina.or.jp>) web サイトより。
- 2 今回の調査の一つの訪問先となった「綏芬河富欣東経貿有限公司 報廢汽車回收場」は、牡丹江市の管轄地域となる綏芬河市にある。
- 3 牡丹江市ホームページ (<http://www.mudanjiang.gov.cn/>), 『日本大百科全書』より。
- 4 同年同月にカリムスカヤー満州里が開通し、双方の開通により可能となった。
- 5 辻 (2007), p.2-p.6.
- 6 『日本大百科全書』, NNA 2009 年 4 月 30 日付

け記事, 倉嶋 (2007), (財) 環日本海経済研究所 (2008) 参照。

- 7 これについては、ジェットロホームページ「中国向け中古車輸出の際の現地輸入規則および留意点について」(http://www.jetro.go.jp/world/asia/cn/qa_01/04A-041105) に詳しく書かれている。ただし、この例外規定については、別途検討すべき課題である。その理由として、2007 年の中古車輸入台数 1,077 台のうち、個人使用目的とすることができる乗用車は 316 台であり、その他バスが 19 台、トラックが 742 台であったことがあげられる。トラックが乗用車よりも多いのは 2007 年からであり、現在 (2008 年) でも同様の傾向となっている。
- 8 例外的に珥春で 1 台、シンセンで 1 台見た。うち、後者は路上売りされていた。
- 9 ハルビン市の中古車交易市场の一部エリアにある 264 台についてナンバーの有無をチェックしたところ、ナンバーのないものはわずか 6 台であった。
- 10 阿部・浅妻 (2008) に詳細が掲載されている。
- 11 輸出入国双方の通関統計において、ある品番において誤差が発生するのはよく知られるところである。中口間の鉄鋼関係の製品 (HS 72) 輸出入に関しては封 (2008) で次のように推測されている。ロシアからの輸出業者は、関税支払額を引き下げるために通関に数量と価格を低く申告する傾向がある。一方で中国の場合は、鉄鋼については契約あるいは通関の評価によって税金が徴収され記録される。たとえば、契約が 1 トン当たり 85 ドル以上の場合には、契約に従って税金が徴収され記録される。契約が 85 ドル未満の場合には、契約に従うのではなく通関の評価によって税金が徴収され記録される。つまり、中国側では、1 トン当たり 85 ドル未満の申告は、そのとおりに認められず、通関によって高めに評価されるのである。ロシアから輸入される鉄鋼については 85 ドル未満の契約がかなりあり、これが対口輸入貿易統計食い違いの原因の 1 つであると考えられる。
- 12 コムソモリスク・ナ・アムール市は、ロシア極東地域のハバロフスク地方 (Хабаровский край) にあり、ハバロフスク市の北東 350 km のところにある。人口は 2002 年のセンサスでは、281,035 名 (1998 年 316,224 名)。

- 13 グーリニ・ポストーク通信 2008 年 2 月 25 日付け記事
- 14 朝鮮日報 2007 年 6 月 24 日記事「鉄鋼・自動車大国」目指し疾走する中国(下)」(<http://www.chosunonline.com/article/20070624000007>), 川端望「中国鉄鋼業 その階層性と多様性」(<http://www.econ.tohoku.ac.jp/~kawabata/paper/chinasymp.ppt>) ほか参照した。
- 15 西林鋼鉄集団 ホーム ページ (http://www.xlsteel.com.cn/gyxg_gk.htm) を参照した。
- 16 「黒龍江鋼鉄冶金工業志」(<http://www.steelman.cn/dispbbs.asp?BoardID=39&replyID=41045&id=35670&skin=1>) を参照した。
- 17 北満特殊鋼 ホーム ページ (<http://www.bmsteel.com/about.jsp>) より。なお、2004 年 9 月に北満特殊鋼は、遼寧特鋼と共同で東北特鋼集団を設立している。
- 18 牡丹江へは車で 2 時間半から 3 時間はかかり、綏芬河の住民同士が牡丹江まで行き中古車を売買しているかどうかは疑問である。2007 年の延吉の調査では、土曜日の午前中に特定の道路が中古車の青空市場になるという話を聞いたが、そのような状況も考えられる。なお、筆者らが訪れたのは金曜日である。
- 19 なお、ロシアへの中古車輸出は、新車よりも手続きが厳しいという。この点も中古車輸出の障壁となる。この手続きについては、日本からロシアへ輸出する際の手続きと同等なのか、あるいはより厳しいのかについては今後の調査課題である。
- 20 塩地他 (2007) pp.173-174.
- 21 この法律によって、自動車ブランド販売会社などにも中古車業務取り扱いが可能になった。またこれまでは交易市场でも仲介しか認められていなかったが、売買、競売、査定という新たに 3 つの経営行為が認められるようになった。中古車オークションもこの時点から開設が可能になったのではないかと推測される。(矢野経済研究所, 2008, p. 58.)
- 22 前掲, p.174.
- 23 平岩・呉 (2008), pp.8-9 (抜刷)。
- 24 現地でのヒアリングによる。「手数料」が何に対するものなのか不明であるが、使用年限の延期には規定の車検をパスする必要があり、それに対する手数料とも考えられる。なお、使用年限を延期したとしても、規定の「強制廃車年限」を迎えると廃車となる。
- 25 これが 8 年を使用年限とした微型トラックであった場合、微型トラックの使用年限は、延期が認められていないので、ヒアリング内容と実際の規定とが矛盾する。他のカテゴリーのトラックである可能性もあるが、その場合、使用年限が 10 年とされる(ただしトレーラー除く)ので、そもそも使用年限の延長の必要がない。実際の取引の現場においてこの自動車廃棄標準の仕組みがどの程度徹底されているのか、確認しておく必要がある。
- 26 本章の内容は平岩 (2008) を大幅に加筆・修正したものである。
- 27 詳細は平岩・呉 (2006) を参照されたい。
- 28 大連市における「連合方式」については、平岩・龍 (2008) を参照されたい。
- 29 市内を巡っていると、零細な自動車修理工場が集積している通りが散見された。表通りからは廃車が集積している様子は見られなかったが、通りから見えないところに違法な廃車や中古機能部品がストックされている、という話も聞いた。
- 30 他方、省商務庁 2007 年 11 月 29 日「加強報廢汽車監管工作」では、省全体の 2006 年の廃車の実際回収台数が 16,359 台、2007 年 1~10 月の実際回収台数が 15,624 台、未回収台数が 18,700 台と報告されている。これらの数値と表 9 の数値の差異については不明である。
- 31 インターネットで検索したところ、2008 年 12 月末の時点で、2004 年 11 月から 2008 年 8 月までの期間に黒龍江省の廃車関連だけでも 18 件の政府文書、64 件の報道記事(重複記事含む)が確認された。
- 32 2005 年 7 月 8 日記事「哈爾濱毎年 6000 輛報廢車繼續上路」。
- 33 2006 年 6 月 30 日記事「1.5 萬輛車報廢 僅 2020 輛注銷 哈爾濱市集中銷毀報廢車」。他の記事でも、「通りの暗殺者(馬路殺手)」, 「移動する時限爆弾(移動的定時炸彈)」といった表現が使われている。
- 34 生活報 2007 年 3 月 8 日記事「報廢車一年流出五千輛 哈市交警部門集中整頓報廢車」によると、2006 年の年間の廃車台数は約 7,000 台で、正規

- ルートで回収されたのが 2,175 台、残り約 5,000 台が違法ルートに流出している。
- 35 中央政府の政策に基づき、大型のトラック・バスについては廃車補助金が出されている。ハルビン市でも 2008 年 1 月に次の通知が出されている。「2006 年に廃車・解体、あるいは使用年限の 7～9 年にある以下の車両について補助金の交付を開始する。総重量 12t 以上のトラック及び 12t 以上のトレーラー、30 座席以上かつ全長 9m 以上のバス：1 台につき 4,000 元。全長 9m 以上かつ排ガス基準 (EURO II) を満たさないバス：1 台につき 15,000 元」。補助金を受け取るには、指定の金融機関に廃車回収証明、自動車登記証明などを持参して手続きしなければならない (以上、市商務局 2008 年 1 月 16 日「關於發放報廢汽車補貼資金的通知」)。
- 36 2007 年には、『哈爾濱市報廢汽車回收管理實施細則』、『哈爾濱市報廢汽車信息公告制度』および『哈爾濱市報廢汽車回收信息交換制度』が相次いで制定された。ただしこれらの詳細な内容はまだ確認できていない。
- 37 市商務局 2007 年 1 月 17 日「哈爾濱市集中公開銷毀報廢汽車 70 台」。この解体処理については地元テレビ局のニュースでも放映され、ほぼ全ての主要地元紙において報道された。2006 年 11 月から 2007 年 1 月にかけては、政府の取締り活動を反映して、廃車に関連する特集記事や報道が非常に多くなされている。また、公開解体処理はハルビン市だけでなく省内の各地域でも行われている。
- 38 東北網 2007 年 4 月 11 日記事「哈爾濱市清查整治無路權車輛 核實把握鉤留 320 台」(<http://heilongjiang.northeast.cn/system/2007/04/11/050772770.shtml>)。
- 39 市商務局 2007 年 6 月 6 日「哈爾濱市商務局牽頭對全市報廢汽車回收企業開展專項清理整頓」。同文書では基準違反工場の実名が出されている。特に出先機関の違反が顕著で、同年 7 月 16 日に「關於進一步加強對報廢汽車回收企業分支機構管理的通知」が出され、出先機関に対するさらなる監督強化が図られた。また同年 12 月には、省内の全ての認証企業への立入り検査や指導を実施する旨の通知が出された (省商務庁 2007 年 12 月 20 日「關於對報廢汽車回收拆解企業進行年度檢查的通知」)。同通知に基づき 2008 年からは毎年 1 回立入り検査が行われている。
- 40 市商務局 2008 年 6 月 10 日「市商務局召開全市報廢汽車回收管理工作會議」。
- 41 ハルビン市道里区城郷区 256 号。今回はもう一方の天華報廢汽車回收有限公司は訪問できなかった。なお 2006 年 12 月のハルビン市商務局の「工作情況」によると、天華・金回の 2 社について、廃車解体処理場 16 万 m²、解体設備 38 台、正式従業員 200 人以上、専門技術人員 70 人以上、年間解体処理能力 9,000 台となっている。
- 42 牡丹江市愛民区東新榮街米華路 45-3。もう 1 つは牡丹江市龍富廢金屬回收有限公司 報廢汽車回收場で、牡丹江市中古車市場の向い側にある。
- 43 綏芬河市長山路長山水庫。
- 44 資格を得ると、「中華人民共和國 職業資格證書」(パスポートサイズの青い手帳)の中に「処理対象：報廢汽車」というスタンプが押される。
- 45 たとえば、東北網 2006 年 10 月 20 日記事「哈爾濱香坊區一汽車報廢廠發生火災」(<http://heilongjiang.dbw.cn/system/2006/10/20/050582858.shtml>)。
- 46 辻 (2003), p.105-106.
- 47 ハバロフスク版コメルサント・デイリー 4 月 22 日 (<http://archive.mag2.com/0000143721/index.html>)。

〈参考文献〉

- 阿部新・浅妻裕 (2008) 「中ロ国境地域における廃車リサイクルと資源循環の実態調査」『開発論集』第 81 号, pp.89-117.
- 倉嶋清吾 (2007) 「黒龍江省綏芬河市・東寧県一ロシア国境・対日関係の進展に向けて」『環日本海ジャーナル』第 76 号
- (財) 環日本海経済研究所 (2008) 『北東アジア情報ファイル』(2008 年 9 月号)
- 塩路洋・孫飛舟・西川純平 (2007) 『転換期の中国自動車流通』蒼蒼社
- 張晶 (2009) 「中国における自動車静脈物流に関する一考察—黒龍江省を例として—」一橋大学大学院経済学研究科修士論文
- 辻久子 (2007) 『シベリア・ランドブリッジ——日ロビジネスの大動脈——』成山堂
- 辻久子 (2003) 「北東アジア国際物流における経済

- 競争力」『立命館国際地域研究』第21号, 2003年3月, pp.99-118.
- 平岩幸弘(2007)中国における自動車リサイクルの現状」『環境と公害』第36巻第4号, pp.31-37.
- 平岩幸弘(2008)「黒龍江省の廃車解体工場」『月刊整備界 カーメンテナンスマネジメント』第39巻第13号, pp.38-41.
- 平岩幸弘・呉 威(2006)「中国および上海市における自動車リサイクルの動向」『中国研究月報』第60巻第9号, pp.17-29.
- 平岩幸弘・呉 保寧(2008)「廃車台数の推移, 廃車回収解体政策の変遷」(第1章第4節), 『中国における自動車流通管理体制に関する調査研究』現代文化研究所
- 平岩幸弘・龍世祥(2007)「中国大連市の廃車回収・解体処理事情」『富大経済論集』第53巻第2号, pp.267-283.
- 封安全(2008)「中ロ貿易統計の分析——両国統計の食い違いを中心に——」『比較経済研究』第45巻第2号, pp.31-40.
- 魯植雄(2007)『二手車鑑定評価実用手冊』江蘇科学技術出版社
- 矢野経済研究所(2008)『自動車アフターマーケット総覧: 中国のアフターマーケット8分野の業界動向と事業実態』