

# 中国寧夏回族自治区における廃車回収解体処理

Motor Vehicle Recycling in Ningxia

平 岩 幸 弘 ・ 関 耕 平

HIRAIWA Yukihiro and SEKI Kohei

## はじめに

本研究ノートの目的は、寧夏回族自治区（以下、寧夏）における静脈システム研究の端緒として、寧夏の廃車回収解体事業や廃車市場の動向について若干の資料を提供することである。

中国における現行の廃車リサイクル政策は、2001年に施行された「廃棄自動車回収管理方法」（以下、307号令）である。この307号令スキームのもとで、廃車の流通や市場の管理、廃車回収解体システムが中国全土に亘って整備されており、国内の約400社の政府認証廃車回収解体企業（以下、認証解体企業）が各地域において事業の中核を担っている<sup>(1)</sup>。ただし、上海や北京などの沿海部大都市の状況は徐々に判明してきたが<sup>(2)</sup>、中国は広く、地域によって状況が大きく異なっていることが予想される。特に内陸中西部や農山村地域の実態は未だに不明な部分が多い。そもそも現状がどのようなになっているのか、さらには、沿海地域の大都市と比較したときにどのような差異があり、どのような課題が存在しているのかといった点も明らかではない。今後これらの点を調査し、この分野における日中協力のあり方などを考察していくうえで、中西部に位置する寧夏は、省級単位としては比較的全体を捉えやすく、ケーススタディの対象地域としては有益であると考えらる。

以下、第1節では寧夏の自動車保有と廃車の統計を、第2節では寧夏の廃車回収解体業をそれぞれ概観し、第3節において寧夏の廃車市場の最近の動向に

ついてサーベイする。

## 1. 寧夏における自動車保有と廃車

まず、寧夏の自動車保有および廃車市場の規模について、2005年時点の統計から概観しておこう。

寧夏が属する中国西部地域は、近年こそ西部大開発などで注目を集めているが、経済水準は中国のなかでも立ち遅れており、発展著しい東部沿海地域と比べると大きな格差が生じている。中国全体の GDP は18兆3081億元で、寧夏の GDP 606億元（対全国比0.3%）は全省市区のなかで下から3番目の水準である。1人当たり GDP をみると、全国では1万5973元であるのに対し、寧夏は1万238元である。西部地域の中では平均に近いものの、東部地域に比べると約3分の1程度にすぎない（『中国統計年鑑』）。

また、所得水準との相関が強い自動車保有についても同様で（表1）、全国の自動車保有台数3159万6629台に対して、寧夏のそれは15万6277台（対全国比0.5%）で、全省市区のなかで下から3番目の水準である（『中国汽車工業年鑑』）。

当然、寧夏において現在発生している廃車台数も中国のなかでは非常に少ない。廃車の公式統計によると、全国の廃車台数は56万2025台であったが、寧夏ではわずかに819台（対全国比0.15%）であった。これは、海南省（242台）、青海省（539台）、チベット自治区（728台）に次ぐ低い水準である。中国では地級市単位で1～数社の認証解体企業が立地しており、彼らの廃車回収範囲は行政区域内に限られているため、ある地域における廃車市場や回収解体業の規模は、

表1 寧夏の自動車関連統計（民用自動車，2005年，単位：台）

|     | 保有台数合計     | (載客車)      | (載貨車)     | (その他)   |
|-----|------------|------------|-----------|---------|
| 全 国 | 31,596,629 | 21,324,553 | 9,555,468 | 716,608 |
| 寧 夏 | 156,277    | 80,384     | 68,956    | 6,937   |
|     | 廃車台数合計     | (載客車)      | (載貨車)     | (その他)   |
| 全 国 | 562,025    | 287,529    | 263,659   | 10,837  |
| 寧 夏 | 819        | 616        | 157       | 46      |

出所)『中国汽車工業年鑑 2006』より筆者作成。

当該地域内で発生・回収される廃車台数に制約される。ゆえに、寧夏の廃車回収解体事業は全国的にみて非常に小さな規模である。

表2は、寧夏における1980年以降のGDPと自動車保有台数の推移である。1980年には保有台数が1万台を突破し、その後はGDPの伸びに比例して保有台数も増加してきている。1990年までは載貨車（トラック）が7割以上を占めていたが、1990年代を通じて載客車（バス、タクシーなど）の比率が増し、2000年代に入ると両者はほぼ半々になっている。

ここで注意すべきは、これまでの保有台数（表2）に比べると、2005年時点の廃車台数（表1）があまりに少ないという点である。中国では自動車の使用年限が定められており、商用車は8年で廃車にしなければならない。例えば10

表2 寧夏のGDPと自動車保有台数の推移

| 年    | GDP<br>(億元) | 保有台数合計<br>(台) | 載客車<br>(台) | (構成比) | 載貨車<br>(台) | (構成比) |
|------|-------------|---------------|------------|-------|------------|-------|
| 1980 | 15.96       | 11,212        | 2,345      | 20.9% | 8,867      | 79.1% |
| 1985 | 30.27       | 17,903        | 5,149      | 28.8% | 12,754     | 71.2% |
| 1986 | 34.54       | 20,027        | 5,806      | 29.0% | 14,221     | 71.0% |
| 1987 | 39.63       | 21,784        | 6,419      | 29.5% | 15,365     | 70.5% |
| 1988 | 50.29       | 23,708        | 7,222      | 30.5% | 16,486     | 69.5% |
| 1989 | 59.21       | 26,375        | 8,144      | 30.9% | 18,231     | 69.1% |
| 1990 | 64.84       | 29,215        | 8,744      | 29.9% | 20,471     | 70.1% |
| 1991 | 71.78       | 31,465        | 9,510      | 30.2% | 21,955     | 69.8% |
| 1992 | 83.14       | 35,232        | 11,262     | 32.0% | 23,970     | 68.0% |
| 1993 | 104.49      | 39,179        | 12,864     | 32.8% | 26,315     | 67.2% |
| 1994 | 136.26      | 43,656        | 14,277     | 32.7% | 29,379     | 67.3% |
| 1995 | 175.19      | 47,207        | 16,419     | 34.8% | 30,788     | 65.2% |
| 1996 | 202.90      | 55,054        | 19,464     | 35.4% | 35,590     | 64.6% |
| 1997 | 224.59      | 56,761        | 23,990     | 42.3% | 32,771     | 57.7% |
| 1998 | 245.44      | 63,742        | 27,951     | 43.9% | 35,791     | 56.1% |
| 1999 | 264.58      | 73,848        | 33,628     | 45.5% | 40,220     | 54.5% |
| 2000 | 295.02      | 81,125        | 37,629     | 46.4% | 43,496     | 53.6% |
| 2001 | 337.44      | 86,306        | 41,079     | 47.6% | 45,227     | 52.4% |
| 2002 | 377.16      | 91,925        | 48,874     | 53.2% | 43,051     | 46.8% |
| 2003 | 445.36      | 119,300       | 59,590     | 49.9% | 59,710     | 50.1% |
| 2004 | 537.11      | 118,217       | 60,386     | 51.1% | 57,831     | 48.9% |
| 2005 | 606.10      | 149,340       | 80,384     | 53.8% | 68,956     | 46.2% |

注) GDPは当年価格。保有台数には「その他自動車」は含まない。  
出所)「寧夏統計年鑑 2006」より筆者作成。

年前の1995年でさえ5万台弱の自動車が保有されていたことを考えると、2005年の廃車台数が1000台未満というのは明らかに少ないことがわかる。実はここに示した廃車統計は、認証解体企業を通じて廃車処理されて公安当局で把握されているという意味での“公式”廃車台数である。いわば、廃車市場全体におけるフォーマルセクターの部分に限った廃車統計と解釈してよいだろう<sup>(3)</sup>。それに対して、例えば違法業者によって回収・解体処理されている廃車台数は、この廃車統計には含まれていない。つまり、廃車市場のフォーマルセクターの部分が過小ということは、その一方でインフォーマルセクターの規模が過大になっていることを示唆しているのである<sup>(4)</sup>。

## 2. 寧夏の廃車回収解体システム

次に寧夏における廃車の回収解体処理のシステムについて概観したい。ここで取り上げるのはフォーマルセクターの事業についてである。寧夏でも他の地域と同様に、自治区政府および各地級市政府の公安部門および工商部門が307号令を主管している。2001年の307号令公布時に、寧夏では4社の廃車回収解体企業が認証された。以後、自治区政府によって3社が追加されて、現在は7社の認証解体企業が存在している(表3)。各地級市内に登録されている車両を廃車

表3 寧夏の認証廃車回収解体企業

| 地級市(行政区)   | 認証企業名称(認証年)  |
|--|--|
| 银川市(興慶区, 西夏区, 金鳳区, 永寧県, 賀蘭県, 靈武市)                  | 1. 寧夏物資産業(集団)公司 物資配送回収公司 (2001年)<br>2. 寧夏供銷社再生資源有限公司 (2001年)<br>3. 靈武市興捷報廢汽車回收公司 (2001年) |
| 石嘴山市(大武口区, 惠農区, 平羅県)                               | 4. 石嘴山市恒大回收有限公司 (2001年)  |
| 吳忠市(利通区, 紅寺堡開發区, 青銅峽市, 鹽池県, 同心県)                   | 5. 吳忠市金属回收公司 (2006年)   |
| 固原市(原州区, 西吉県, 隆徳県, 涇源県, 彭陽県)                       | 6. 固原市物資總公司 (2006年)  |
| 中衛市(中衛城区, 中寧県, 海原県)                                | 7. 中衛市物恒金属回收有限公司 (2006年)   |
| 出所)『中国報廢汽車回收折解企業名單(第一批)』, 寧夏回族自治区商務庁(2007a)より筆者作成。 |  |

する際には、ユーザーは所定の手続きにしたがって廃車処理を行い、これらの認証解体企業に廃車を持参しなくてはならない。認証解体企業では、廃車の解体処理を行なう際、5大品目（エンジン、ステアリング装置、トランスミッション、車軸、フレーム）の破壊処理を行なわなくてはならない。

また寧夏では今後、「寧夏廃棄自動車回収管理条例」、「寧夏再生資源回收利用管理条例」などが制定されることになっている（寧夏回族自治区商務庁（2007b））。

**参観の記録** 筆者らは2007年10月15日に、銀川市郊外にある「寧夏物資産業（集団）公司物資配送回収公司」の廃車回収所（銀川市鳳凰北街3号）を訪問した。現在、銀川市には同社を含めて3社の認証解体企業が立地しているが、その中では最大規模の工場を有する。同社は国営企業で、計画経済時代の約20年前に設立された。敷地面積は約2万㎡と広く、従業員数は約20名（うち経営管理陣が5名）、2007年の年間解体処理台数は軍用車両を含めて約1000台である<sup>(5)</sup>。解体処理能力について伺うと、同社社長は「労働者を雇用することで処理能力はいくらでも拡大することができる。年間2～3万台でも可能だろう」と述べていた。売上高は非公表だったが、売上構成の大半が金属屑などの再生資源売上で、（5大品目以外の）中古部品売上は僅かなようである。

同社は国営企業ということもあり、社長は、国の307号令を忠実に遵守し、5大品目の破壊処理も徹底していることを強調していた。とはいえ、筆者がこれまで他の地域で参観してきたのと同様に、工場は屋根無し・未舗装で、フォークリフトを数台使用していたほかは特に目だった設備や装置があるわけではない。

解体後の再生資源はそれぞれ専門回収業者と取引しており、廃車ガラや破壊済みの5大品目などの鉄屑は石嘴山市の製鉄工場に、非鉄屑は河北省の精錬工場にそれぞれ運ばれているようである。廃タイヤ・廃油等も、専門業者において（熱回収されることなく）全てマテリアル・リサイクルされており、さらに廃ガラスや廃プラスチック類も専門の回収業者がいるため、同社では最終的に発生する廃棄物はほとんど無いとのことだった。工場からは出入りの業者がト

ラックや荷車に大量の再生資源を積んで運び出していた。

また、今後は高級車の廃車も徐々に増えてくることが予想され、フロンガス回収の必要性も指摘していた。この点について、社長は近々、西安において解体処理技術の研修を受けてくるという<sup>(6)</sup>。中西部地域の研修機関が西安にあり、フロンガスの回収技術についても学んでくるとのことだった。

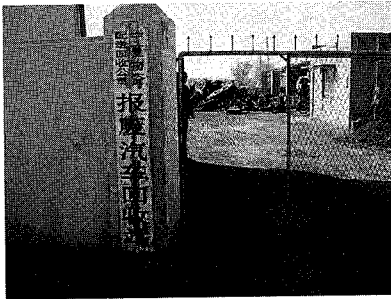


写真1 同社工場入口。すぐ隣に車検場と交通警察のオフィスがあり、ユーザーは自動車関係の手続きをまとめて済ませることができる。(撮影：平岩幸弘)

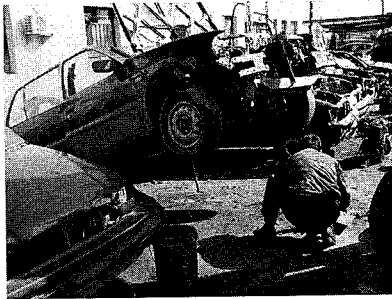


写真2 解体車両(いずれもタクシー)。フォークリフトで持ち上げられて廃油などが抜き取られる。取り外されたエンジンは破壊処理の確認のために当該車両の前に並べられる。左側の建物は事務棟。(撮影：平岩幸弘)



写真3 工場概観。降水量が少ないこともあって、屋根はない。敷地は野晒しで、廃油廃液の漏出が懸念される。(撮影：平岩幸弘)



写真4 再生資源回収業者のトラック。  
両側をボンネット等で囲い、そこに大量  
の金属スクラップを搭載していた。

(撮影：平岩幸弘)

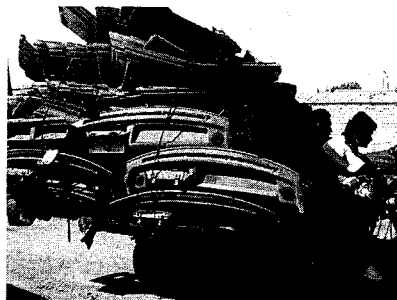


写真5 業者が三輪車に大量の樹脂製部  
品を積んでいる。これらが中古部品と  
して販売されているのか、マテリアルリ  
サイクルされているのかは不明。

(撮影：平岩幸弘)



写真6 大型車（バス）の解体作業。

(撮影：平岩幸弘)

ここで、筆者（平岩）が過去に訪問した沿海部大都市地域との比較の観点から、寧夏・銀川市の特徴について2点ほど述べておきたい。

第1に、廃車買取価格についてである。銀川市では、再生資源価格が沿海部地域に比べて若干低く、そのために廃車買取価格も低く設定されている。厳密な市況は把握していないのだが、例えば北京周辺の鉄屑価格がトン当たり約2000元程度であったのに対し、銀川周辺では1000元程度とのことである。そのため廃車買取価格も、前者ではトン当たり400元程度で算定されているが、後者では

200元程度で算定されていた。同社の場合、例えば、小型のタクシーであれば、様々な費用分を差し引いた後の廃車価格は僅かに数十元程度になってしまうこともあるという。

中国の場合、フォーマルセクターでは、主たる機能部品である5大品目が破壊処理されるため、廃車買取価格には中古部品価格は全く反映されずに、もっぱら地域の再生資源価格に基づいて政府の物価局によって決定されている<sup>(7)</sup>。これは考えてみれば当然のことで、廃車解体処理の地域比較をしていく上では、中国国内での再生資源価格の差異にも注目していかなければならない。

第2に、違法な回収・解体業者の存在や廃車等の違法売買といったインフォーマルセクターについてである。事前の予想では、統計資料(表1)を見る限り、銀川市にも相当数の違法業者や闇市場が存在しているだろうと考えていた。しかも前述の通り廃車価格が低いために、よりインフォーマルセクターへと流出する傾向が強いのではないかと予想していた。しかし、社長によると「銀川市では、廃車を違法業者に売り渡しているケースはほとんどなく、少なくとも私は聞いたことがない。銀川では車両の管理が非常に厳しい」とのことだった。その主な理由として、①沿海部大都市に比べると車両保有台数自体がまだまだ少なく、車両管理が比較的容易であり、②自動車関係の市場規模も小さく、③近年になり廃車の管理が厳しくなった、といった点が考えられる。また、寧夏の人々の気質も多いに関係しているようである。聞くところによると、寧夏の人々は純朴で素直な農民気質であるため、法規を比較的眞面目に守る傾向が強いようである。

ただし、実際のインフォーマルセクターの状況は不明な部分が大きく、調査するにも困難が伴う。そこで次節ではインフォーマルセクターの状況に注目してみる。

### 3. 廃車市場におけるインフォーマルセクターの管理

寧夏における廃車市場の実態はどのようになっているのだろうか。廃車市場におけるインフォーマルセクターの状況やその管理・取締りに関して、インター



ネット検索による政府発表文書や地元紙記事などをサーベイしつつ、その一端を垣間見たい。現時点で、廃車市場のインフォーマルセクターの状況を知る上では、これらの記事のサーベイに頼らざるをえない。なお資料の制約から、対象期間は2003年から2007年末までとした。

**違法行為に対する罰則規定** 307号令の第17、18条にあるように、廃車市場（廃車回収解体事業および廃車の流通など）を管理監督するのは各政府の公安機関と工商行政部門である。廃車市場における違法行為に対する罰則規定は、307号令の第20～28条に準じている。廃車の違法な回収・解体、5大品目の販売などを行った場合には、廃車や中古部品、および違法収入が全て没収され、さらに数万元の罰金が課される。認証解体企業がそれらの違法行為を行った場合には、「資格認証」、「特殊行業許可証」、「営業許可証」などが没収される。また、個人あるいは企業が、廃車年限に達した車両や違法改造車両（廃車あるいは5大品目を用いて再組立された車両）で走行した場合には、当該車両とナンバープレートなどが没収され、2000～5000元の罰金が課される。

**インフォーマルセクターの取締り** 2003年3月、自治区人民政府は「道路交通安全の強化に関する通告」を公布した。これは、自治区における車両や道路の管理、交通安全を徹底させるための包括的な通告だが、その中に廃車市場での違法行為に対する条文も含まれている。これを機に、自治区あるいは各市人民政府の公安及び工商局によって、違法業者の摘発や違法行為の取締り、違法車両や中古部品の押収なども度々行われ、自動車整備や回収解体などの静脈市場を中心に規範化が進められてきた。しかし、地元紙の報道などを参照する限り、その後も廃車市場の混乱は続いていたようである。

2004年10月には、自治区道路交通事故予防総合指導グループが、交通安全管理の立場から、銀川市や呉忠市などの廃車市場の状況を調査している。例えば靈武市では、5ヶ所の違法解体拠点を取締り、3トンの廃車部品、2台の違法解体車両を没収した。また、公安部門によって廃車年限車両1563台が整理され、そのうち389台が解体企業に引き渡された。呉忠市でも、自動車販売企業や整備修理業者、中古部品業者など約430業者において検査がなされた。それにより5

つの案件で処分がなされ、合わせて4万円の罰金を徴収し、多数の違法部品が押収されている（『寧夏日報』2004/10/17）。

2005年4月5日の『寧夏日報』では、一部の地域において違法な廃車解体や車両改造などの活動が再燃してきていると報じている。営業資格のない業者や個人が廃車を違法に回収・解体したり、まれに資格を有する企業が1つの資格で多数を経営する（“一頂帽子大家戴”）というかたちで事業を行っていたりして、市場が混乱していると伝えている。

2005年8月には、銀川市工商局が「2005年度整頓和規範市場經濟秩序的工作重点」の1つとして、廃車市場の整理を掲げた。違法解体・改造車両の利用、違法な転籍、隠蔽活動、廃車の個人的取引、廃車の違法解体、廃車・5大品目の販売などのあらゆる違法行為を取締りの対象としている。同年5月から廃車市場の整理活動を開始し、集中的な検査を6度、関係する法学者による座談会を3度行った。また、公安部、国家工商行政管理総局の『機動車交易、修理及び廃棄機動車回収・解体に対する監督管理の強化に関する公告』を100余枚張り出し、“廃車リサイクル部品”のステッカーを2万枚余り添付したとのことである（『寧夏紅盾信息网』2005/8/26）。さらに工商局では、廃車台数や回収解体事業による廃鉄鋼量、中古部品点数などの詳細な台帳の作成を開始した（『新消息報』2005/8/30）。

その後も廃車市場の整理活動が継続され、いくつかの摘発記事が紙面に出ている。2006年3月に寧夏工商局などは、違法改造が疑わしい車両35台をはじめ、違法部品を多数押収し、9ヶ所の違法拠点を摘発した。特に靈武市での取締りに重点を置いている（『法治新報』2006/3/10）。固原市でも、廃車による交通事故が頻発していることを問題視し、廃車年限に達した約1000台の車両を押収し、解体処理に出している（『新消息報』2006/6/8）。2007年8月には石嘴山市において、市民からの通報により、違法解体を行っていた農民4人を逮捕している（『法治新報』2007/8/27）。

**廃車市場の動向** 以上のサーベイから、寧夏の廃車市場についていくつかの動向を読み取ることができる。

第1に、公安部門は車両管理や交通安全対策という目的から、工商局は市場の規範化という目的から、それぞれ廃車市場を管理監督しているのだが、相対的には前者のほうにより重点が置かれているという印象を受ける。インフォーマルセクターによる社会的費用としてより大きいのは、違法行為自体に起因するものよりも、むしろ廃車や違法部品を用いた違法改造車による交通事故であろう。実際に違法改造車によってどれくらいの事故や被害が生じているのかは不明だが、違法車両数と事故件数との間に有意な相関があるかもしれない。

第2に、2001年に307号令が公布されて以降、2003年、2005年に現地政府による廃車市場の管理強化がなされている。特に銀川市における2005年からの整理活動はその主たる規制で、これは前節のヒヤリングでの指摘を裏付けるものである。

第3に、ここで取り上げたものがインフォーマルセクターの全てかどうかは定かではないが、違法業者の摘発や押収の記事がこれだけ頻繁に出され、かつ政府当局も廃車市場の管理を強めていることを勧案するに、やはり依然として都市郊外や農村部においてはインフォーマルセクターが健在である可能性がある。

## おわりに

本研究ノートでは、関連する統計資料や記事などのサーベイ、および筆者らが実施した現地調査に基づき、今後の調査のための資料を提供した。今後はとくに南部山区における実態調査などを実施し、都市部以外の地域でどのような解体処理が行われているのかを明らかにする必要がある。残された論点や疑問点は膨大だが、今後の研究課題としたい。

[付記] 本稿は、平岩(2008)を大幅に加筆・修正したものである。銀川市での現地調査にあたり、銀川市外事弁公室の陳放主任、寧夏物資産業(集団)公司物資配送回収公司の方々、寧夏大学・島根大学国際共同研究所の郭迎麗女史に大変お世話になった。記して感謝申し上げる。なお残された誤りはすべて筆

者らによるものである。

## 注

- (1) 中国の廃車リサイクル政策の概要や動向、問題点については、平岩（2007a；2007b）を参照。
- (2) 上海、北京、大連、瀋陽の解体企業の状況については、平岩（2007c）を参照。
- (3) 中国の“推定”廃車台数は以下のような式により算出される。  

$$\text{当年末推定廃車台数} = \text{前年末保有台数} + \text{当年新增台数} - \text{当年末保有台数}$$
 ここで右辺第2項は以下の式で計算される。  

$$\text{当年新增台数} = \text{当年新車生産台数} + \text{当年輸入台数} - \text{当年輸出台数}$$
 ただし、この推定式は中国全体でのみ適用が可能で、各省市区単位を推定することは、データの制約上、困難である。
- (4) これは寧夏に限ったことではない。中国全体で見ても、推定廃車台数（約104万台）に対して公式廃車台数（約56万台）は過小で、相当規模のインフォーマルセクターが存在している可能性がある。平岩（2007d）を参照。
- (5) 他の2社は2001年の認証指定の際に参入してきた有限会社である。ヒヤリングの際には、他の2社について「処理台数はそれぞれ100～200台程度」と述べていたが、寧夏供銷社再生資源有限公司では2006年に660台を解体処理しているようである（『中広網』2007/1/29）。
- (6) 具体的な施設名や場所は不明である。研修の際にテキストの1つとして劉編（2006）が用いられているようである。
- (7) このことは307号令の第19条において規定されている。ただし実際に物価局が廃車価格を決定する際には、単純に金属含有量や再生資源相場だけから決定しているわけではなく、認証解体企業の利潤最大化（あるいは、十分に採算が取れること）も念頭に置いているようである。この点についての定式化やモデル分析については稿を改めて論じる予定である。

## <外語文献>

- 寧夏回族自治区商務庁（2007a）「自治区商務庁対報廢汽車回收企業進行檢查」。
- 寧夏回族自治区商務庁（2007b）「寧夏回族自治区流通及服務業“十一五”發展規劃」。
- 寧夏回族自治区人民政府（2003）「關於大力加強道路交通安全管理的通告」。
- 「寧夏供銷社再生資源有限公司 簡介」。
- 『寧夏統計年鑑2006』中国統計出版社。
- 全区循環經濟工作會議（2005）「做好再生資源回收利用工作為我區循環經濟發展做出積極貢獻」。
- 劉堅民主編（2006）『報廢汽車回收拆解技術』化学工業出版社。
- 『中国統計年鑑2006』中国統計出版社。
- 『中国汽車工業年鑑2006』中国汽車技術研究中心・中国汽車工業協會。
- 「中華人民共和國報廢汽車回收管理方法」（國務院令 第307号）

## <中文資料（日付順）>

- 『新消息報』（2004/4/1）「諸多問題不容忽視 銀川整治汽車市場」

- (www.nxnews.net/1/2004/4-1/7@29018.htm (寧夏新聞網)、2008年1月31日)。  
【人民網寧夏視窓】(2004/8/27)「寧夏將出台多個管理弁法 加強交通安全源頭監管」  
(unn.people.com.cn/GB/14786/21757/2744364.html、2008年1月31日)。  
【寧夏日報】(2004/10/17)「我区全面整頓汽車回收維修市場」  
(news.sina.com.cn/s/2004-10-17/12193947007s.shtml (sina.com)、2008年1月31日)。  
【寧夏日報】(2005/4/5)「拼裝報廢汽車復活工商狠招力堵風頭」  
(www.nxnews.net/923/2005-4-5/28@80860.htm (寧夏新聞網)、2008年1月31日)。  
【寧夏紅盾信息網】(2005/8/26)「銀川市工商局全面整頓報廢汽車回收拆解市場秩序」  
(www.ngsh.gov.cn/hdxx/gzdt/200712/20071229113104\_664.shtml、2008年1月31日)。  
【新消息報】(2005/8/30)「銀川工商將肅清報廢車黑市」  
(www.nxnews.net/923/2005-8-30/16@102799.htm (寧夏新聞網)、2008年1月31日)。  
【新華網寧夏頻道】(2006/3/10)「寧夏工商局公平交易局打擊非法回收 拆解 拼裝報廢  
汽車專項執法行動」  
(www.nx.xinhuanet.com/special/no1/2006-03/10/content\_\_6439238、2007年10月10  
日)。  
【新消息報】(2006/6/8)「報廢車上路事故頻發 固原近千輛車納入拆解範圍」  
(www.nxnews.net/923/2006-6-8/25@159971.htm (寧夏新聞網)、2008年1月31日)。  
【中広網】(2007/1/29)「寧夏再生資源公司一年回收一個億」  
(www.cnr.cn/nx/xwzx/xw/200701/t20070129\_504387924.html、2008年1月31日)。  
【法治新報】(2007/7/17)「我区取締9家作坊式“汽車製造廠”」  
(szb.nxnet.cn/fzxb/20070717/index.htm、2008年1月31日)。  
【法治新報】(2007/8/27)「靈武4農民非法收購報廢汽車被查」  
(szb.nxnet.cn/fzxb/20070827/index.htm、2008年1月31日)。  
【法治新報】(2007/11/30)「800多輛報廢出租車汽瓶去向不明」  
(szb.nxnet.cn/fzxb/20071130/index.htm、2008年1月31日)。

## <邦語文献>

- 21世紀中国総研編(2007)『中国情報ハンドブック 2007年版』蒼蒼社。  
平岩幸弘(2007a)「中国における廃車リサイクルの現状」『環境と公害』(岩波書店)36巻  
4号、pp.31-37。  
平岩幸弘(2007b)「中国における廃車リサイクル」『アジア研ワールド・トレンド』(JETRO  
アジア経済研究所)No.145、pp.8-11。  
平岩幸弘(2007c)「第5章 中国」『アジアにおける自動車リサイクルの実態調査および  
国際的制度設計に関する政策研究』(トヨタ財団2005年度研究助成報告書)、pp.99-128。  
平岩幸弘(2007d)「中国における廃車回収解体業の操業規模と立地について」未定稿。  
平岩幸弘(2008)「寧夏回族自治区・銀川市の廃車処理」『月刊整備界』(せいび広報社)  
39巻1号、pp.39-41。