

[経済産業省委託事業]

中国における知的財産権侵害部品のリサイクル
現状に関する調査報告書

2015年2月

日本貿易振興機構上海事務所

知識産権部

JETRO

目 次

はじめに	1
調査目的、範囲、結果概要	2
第一章 知的財産権侵害部品のリサイクルに関する法規定の現状	3
一. 現状調査	3
1. 目的	3
2. 範囲	3
3. 結果概要	3
4. 関連する法制度一覧	4
二. 立法制度から廃棄自動車およびその部品のリサイクルに関する法制度の仕組み	6
1. 中国の立法制度	6
2. 廃棄自動車およびその部品のリサイクルに関する法制度概観	7
三. 法制度における廃棄自動車およびその部品のリサイクルの関連条文の検討	9
1. 廃棄自動車・部品の回収解体における各執行部門の役割	9
2. 廃棄自動車・部品の回収解体企業に対する規定	15
3. 自動車廃棄およびその過程に関する規定	19
4. 重点部品の処理要求	25
5. 廃棄自動車・部品リサイクルに関する規定	28
6. 中国における知的財産権侵害部品リサイクルに関する法制度の特徴	32
第二章 知的財産権侵害部品のリサイクル業者の現状調査	33
一. 現状調査	33
1. 目的	33
2. 範囲	33
3. 結果概要	33
二. 現地調査のまとめ	34
1. 企業の基本情報	34
2. 企業の詳細情報	36
3. 政府機関との関係	39
4. 知的財産権侵害部品の処理	40
5. 解体手順	40
6. 解体コスト	41
7. 重点部品の処置	41
8. その他部品の処置	43
三. 現地調査の代表的な例	43
1. 企業情報	43
2. 企業名刺	43
3. 現場写真	44
第三章 結論	52

はじめに

中国における自動車産業の発展は世界が注目するところである。中国商務部が発表したデータによると、2012 年中国での新車販売台数は 1931 万台となり、同年末の自動車保有台数は 1.2 億台を超えている。自動車保有台数の増加にともない、部品の需要も多くなり、その模倣品も大量に市場に出回っている。

中国各機関は近年になって知的財産権侵害の取締りを強化している。特に自動車部品は消費者の命にかかわる重要な製品であり、侵害部品が市場へ流通した場合には計り知れない生命・財産の損害に繋がる恐れがある。

そこで、中国各地の執行部門は特別キャンペーンを行ない、自動車模倣部品への取締りに力を入れている。その押収品処分に関しては昨年、中国における知的財産権侵害品の廃棄処分の現状調査を行い、押収部品の 50%が廃棄されていることが判明した。

しかし、知的財産権侵害品の環境に優しい処分方法については、引き続き検討する必要がある。

そこで今回の調査は、将来の中国当局への提言を視野に入れ、中国の知的財産権侵害部品リサイクル現状の調査を実施し、有効的な処分方法を探し出すことを目的とする。

しかし、知的財産権侵害部品リサイクルに特化した法制度が欠如していることが調査でわかった。また、昨年の執行部門へのアンケート調査で、リサイクル業者に関する情報を取得するのが非常に難しいことも判明している。

その一方で、使用済自動車の廃棄、解体、リサイクルの一連の過程で、知的財産権侵害部品もそのリサイクルのルートに入っていると考えられる。そこで、今回は使用済自動車の廃棄、解体、リサイクルを素材に、知的財産権侵害部品のリサイクル調査を展開した。

本報告書は、上海博邦知識産権服務有限公司の協力のもと執筆をおこなった。本報告書が日系企業の知的財産権侵害行為対策に役立てば幸いである。

2015 年 2 月
日本貿易振興機構上海事務所
知識産権部

データ出典：

1. 商務部 2013 年 7 月 11 日の記者会見

<http://www.mofcom.gov.cn/article/ae/slfw/201307/20130700196427.shtml>

ここでまず、調査目的、範囲、結果概要を述べる。

【調査目的】

知的財産権侵害部品のリサイクルに関する法制度およびリサイクル業者の現状を調査することにより、侵害部品の有効かつ環境に優しい処分方法を探し出す。

【調査範囲】

知的財産権侵害部品のリサイクルに関する法制度においては、全国範囲に有効な法制度および、広東省、江蘇省、浙江省等、模倣品被害のおおいな地域に有効な法制度を調査範囲にする。知的財産権侵害部品のリサイクル業者に関しては、広東省、江蘇省、浙江省のそれぞれ二つの業者を選んで調査する。

また、エアバッグ、オイルフィルター、エアフィルター、ブレーキパッド、ランプなどは模倣品の多い自動車部品であるため、その処分方法を重点的に調査する。

【調査結果概要】

法制度調査の結果、知的財産権侵害部品のリサイクルに特化した法制度がないことがわかった。

一方、廃棄自動車の回収、解体および部品の再製造、再利用に関する法制度は数多く公布されている。それら法制度は知的財産権侵害の押収部品の処分に参考となるところがあると考ええる。

また、現地調査により、廃棄自動車回収解体企業は執行部門より押収品処分の依頼を受けている。それら押収品および廃棄自動車から解体した部品はほとんど破壊された後、金属回収企業へ転売され、十分なリサイクル作業はされていない。

このような状況を解決するためには、やはり法令の制定から着手すべきと考えられる。なお、執行部門より押収品処分の依頼を受けた場合は、その処分過程は録画しなければならないことが調査でわかり、押収部品を処分される際に再度転売される懸念はない。

第一章 知的財産権侵害部品のリサイクルに関する法規定の現状

一. 現状調査

1. 目的

知的財産権侵害部品のリサイクル方法は法律で明文化されているかどうか、明文化されている場合、どのような規定があるかを調査するため、知的財産権侵害部品のリサイクルに関連する可能性の高い法令を収集・整理した。

2. 範囲

広東省、江蘇省、浙江省は中国各省 GDP ランキングのトップ 5 に入る代表的な省である。また、これらの省は模倣品被害の深刻な地域でもある。そこで、省レベルまでの法制度調査はこれらを中心にした。

3. 調査結果概要

調査の結果、中国における知的財産権侵害部品のリサイクルに直接適用できる法制度は施行されていないことが判明した。

一方、廃棄自動車およびその部品の処理に関する法令は比較的制定されていることがわかった。知的財産権侵害部品の出どころは廃棄自動車と異なるが、最終的な処分は同じルートに入ると考えられることから、廃棄自動車およびその部品のリサイクルに関する法令の収集・整理の切り口とした。

その結果、以下 4 頁に示したような法制度を整理することができた。そのうち、「廃棄自動車回収管理弁法(国務院 307 号令)」と「廃棄自動車回収解体企業技術規範」が核になっている。

4. 関連する法制度一覧

以下は各政府部門の公式サイトやその他サイトで調査した廃棄自動車およびその部品のリサイクルに関係のある法制度の一覧である。

法制度 区分	番 号	法令名(原文)	制定・公布 機関	施行日
行政 法規	1	廃棄自動車回収管理弁法(国务院 307 号令)	国务院	2001/6/16
部門 規章	2	自動車貿易政策	商務部	2005/8/10
	3	自動車強制廃棄標準規定	商務部、国家 発展と改革 委員会、公安 部、環境保護 部	2013/5/1
	4	自動車修理業界、廃棄自動車回収業界治安管 理弁法	公安部	1999/3/25
部門規 範性文 件	5	自動車部品再製造試点管理弁法	国家発展と 改革委員会	2008/3/2
	6	自動車製品回収利用技術政策	国家発展と 改革委員会、 科学技術部、 国家環境保 護総局	2006/2/6
	7	商務部による「廃棄自動車回収解体企業技術 規範」を実行するための通知	商務部	2008/11/7
	8	商務部による「廃棄自動車回収企業総量コン トロールの案」に関する通知	商務部	2001/9/19
	9	商務部、財政部による廃棄自動車回収解体企 業昇級改造モデル工程試点に関する通知	商務部、財政 部	2009/7/17
	10	商務部による廃棄自動車回収解体業界に対 する監督・管理強化に関する通知	商務部	2013/2/2

地方規 范性文 件	11	広東省経済と信息化委員会による、商務部弁 公庁の廃棄自動車回収解体業界に対する監 督・管理を強めることに関する通知の転送	広東省経済 と信息化委 員会	2013/2/18
	12	浙江省廃棄自動車回収証明の管理弁法	浙江省商務 庁	2011/11/2 5
技術 規範	13	廃棄自動車回収解体企業技術規範 (GB22128-2008)	国家質量監 督検査検疫 総局、国家標 準化管理委 員会共同公 布	2009/1/1

二．立法制度から、廃棄自動車およびその部品のリサイクルに関する法制度の仕組み

1. 中国の立法制度

中国の立法法に基づく立法制度は以下のとおり。

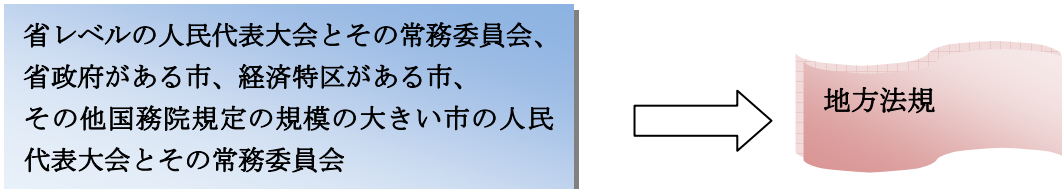
全国人民代表大会とその常務委員会は全国の法律を制定する。



国務院は憲法と法律にしたがい、行政法規を制定する。



省レベルの人民代表大会とその常務委員会は憲法、法律、行政法規にしたがい、地方法規を制定することができる。また、省政府がある市、経済特区のある市、その他国務院規定の大きい市の人民代表大会とその常務委員会は必要に応じて、憲法、法律、行政法規と同省の地方性法規にしたがい地方法規を制定し、省レベルの人民代表大会の承認を得て施行することができる。



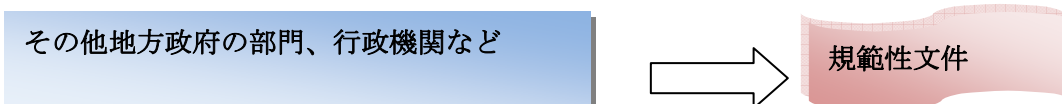
国務院の各部門は法律、国務院の行政法規、決定、命令にしたがい、本部門の権限内で、部門規章を制定することができる。部門規章はこの部門の最高責任者が署名し公布する。



省レベル政府は法律、行政法規と同省の地方法規にしたがい、地方政府規章を制定することができる。地方政府規章は省長が署名し公布する。

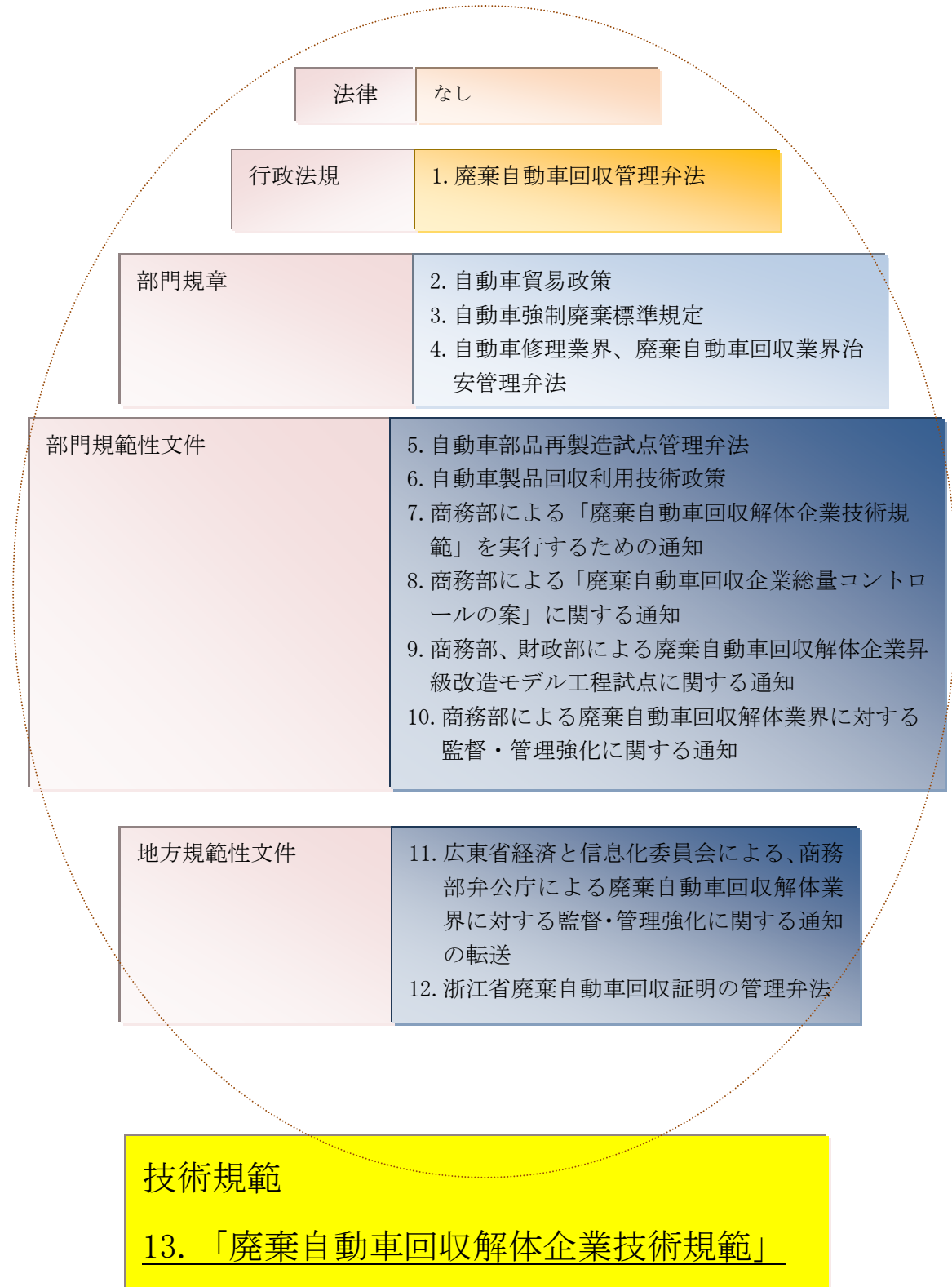


規範性文件は行政機関が公布する、ある特定の領域に拘束力を持つ準立法行為である。地方政府や地方政府部門は法にしたがい、規範性文件を制定することができる。



2. 廃棄自動車およびその部品のリサイクルに関する法制度概観

中国の立法制度に基づき制定され、4頁に列挙した法制度を以下の図で示してみる。



上記の図から、廃棄自動車およびその部品のリサイクルに関する法制度には以下の特徴があるといえる。

①. 法律の規定はないが、核となっている行政法規はある

関係する法律はなく、行政法規は1件のみである。それ以外はほとんど部門規章と部門規範性文件であり、地方規範性文件の件数も少ない。特に、江蘇省の地方規範性文件は検索できなかった。

立法制度の視点から見ると、全国をカバーしている指導性・統一性のある法律が欠けている。しかし、行政法規があり、部門規範性文件も多く、ある程度その不足を補足できている。つまり、1件の行政法規の下で国務院の関連部門は多くの規範性文件を作成し、地方の関連部門を指導している。その結果、地方の関連部門の規範性文件も必要がなくなり、その数は当然少ない。

また、廃棄自動車の回収解体は特殊業種であり、国家により管理されている。そのため、国務院の関連部門が多くの規範性文件を公布し、地方政府が関連の法制度を作成する必要がなくなっている。

②. 商務部が核心の部門となっている

数多くの部門規範性文件の制定・公布部門は商務部となっていることから、廃棄自動車および部品のリサイクル管理において商務部が核心の部門となっていることがわかる。

③. 廃棄自動車回収解体の技術規範が存在している

それは「廃棄自動車回収解体企業技術規範(GB22128-2008)」なる規範である。この技術規範は2009年1月1日から施行されている。この規範が公布された目的は廃車の回収解体企業の経営行為を管理し、道路交通安全を保障し、廃車回収解体業種の環境保護とリサイクル率を向上させることとしている。

この規範は法制度レベルのものではなく、廃棄自動車の回収解体企業の作業を管理するものである。内容は主に廃棄自動車解体企業の要求、企業の作業手順、経営管理の3点である。この中に、エアバッグなど一部の自動車部品の解体に対する専門的な規定があり、以下で詳細内容を説明する。

三．法制度における廃棄自動車およびその部品のリサイクルの関連条文の検討

ここからは前掲図で示した各法令の中から廃棄自動車および部品のリサイクルに関する条文をとりあげ、いくつかの角度からその内容を検討する。

1. 廃棄自動車・部品の回収解体において各執行部門の役割

知的財産権侵害品を取り締まる主要部門は工商部門、質量監督部門、公安部門などがある。これら部門が廃棄自動車、部品の回収解体においてどのような役割を果たしているかを検討してみたい。そのためにはまず、廃棄自動車、部品の回収解体における執行部門の役割を明らかにする必要がある。

行政法規	廃棄自動車回収管理弁法
条文	3 条 国家経済貿易委員会が廃車回収解体の監督・管理の責任を負い、公安、国家工商行政管理局などの関連部門も各々の職責の範囲内で監督・管理を行なう。 県級以上の地方政府の経済貿易委員の部門が管轄地域の廃車回収解体の監督・管理を担当する。県級以上の地方政府、公安、工商行政管理局などの関連部門も各々の職責の範囲内で監督・管理を行なう。 8 条 廃棄自動車の回収に従事するものは、省、自治区、直轄市人民政府の経済貿易委員の部門に開業申請を提出する。審査を経て、設立条件を満たす場合は、「資格認定書」を交付する。 …。 申請者は「資格認定書」を取得した後、「廃旧金属收購業治安管理条例」の規定に従い、公安機関に「特殊業界許可証」を申請する。 申請者は「資格認定書」及び「特殊業界許可証」を持って工商行政管理局にて登録手続きを行い、営業許可書をもらえた後、廃棄自動車の回収に従事することができる。 …。

検討	上述 3 条より、以下の関連部門の役割がわかる。つまり、商務部は中核な部門であり、公安部門と工商行政管理部门は各自の役割範囲で補足的な役割を担当する。 <table border="0"> <tr> <td>商務部</td><td>全国における廃棄自動車回収、解体を管理・監督する</td></tr> <tr> <td>公安部門</td><td>公安部門の役割範囲内で廃棄自動車回収、解体を管理・監督する</td></tr> <tr> <td>工商行政管理部门</td><td>工商行政管理部门の役割範囲内で廃棄自動車回収、解体を管理・監督する</td></tr> </table> また、8 条は商務部、公安、工商は具体的にどのような役割があるかを示している。 <table border="0"> <tr> <td>商務部</td><td>廃棄自動車回収解体に従事したい主体から申請を受け、資格を審査し、資格認定書を発行する</td></tr> <tr> <td>公安部門</td><td>廃棄自動車回収解体に従事したい主体から申請を受け、「特殊業種許可証明書」を発行する</td></tr> <tr> <td>工商行政管理部门</td><td>廃棄自動車回収解体に従事したい主体から申請を受け、営業免許を発行する</td></tr> </table> 上記のとおり、ここで公安部門と工商部門は廃棄自動車回収解体に従事したい主体へ許可証明書または営業免許を発行する役割のみであり、知的財産侵害の管理に関連する役割はない。 なお、2003 年より国家経済貿易委員会が商務部となっている。	商務部	全国における廃棄自動車回収、解体を管理・監督する	公安部門	公安部門の役割範囲内で廃棄自動車回収、解体を管理・監督する	工商行政管理部门	工商行政管理部门の役割範囲内で廃棄自動車回収、解体を管理・監督する	商務部	廃棄自動車回収解体に従事したい主体から申請を受け、資格を審査し、資格認定書を発行する	公安部門	廃棄自動車回収解体に従事したい主体から申請を受け、「特殊業種許可証明書」を発行する	工商行政管理部门	廃棄自動車回収解体に従事したい主体から申請を受け、営業免許を発行する
商務部	全国における廃棄自動車回収、解体を管理・監督する												
公安部門	公安部門の役割範囲内で廃棄自動車回収、解体を管理・監督する												
工商行政管理部门	工商行政管理部门の役割範囲内で廃棄自動車回収、解体を管理・監督する												
商務部	廃棄自動車回収解体に従事したい主体から申請を受け、資格を審査し、資格認定書を発行する												
公安部門	廃棄自動車回収解体に従事したい主体から申請を受け、「特殊業種許可証明書」を発行する												
工商行政管理部门	廃棄自動車回収解体に従事したい主体から申請を受け、営業免許を発行する												

部門規章	自動車修理業界、廃棄自動車回収業界治安管理法
条文	3 条 自動車修理企業、個人事業者、そして廃棄自動車企業の治安管理は、所轄地の市、県の公安局、城市公安局による行う。 …。 13 条 廃棄自動車回収業者は以下の活動に従事してはならない。 1) 窃盗車、強奪車であることを知りながら、解体、改造、組立、転売。 2) 公安交通管理部門の発行した自動車廃車証明の有しない自動車を回収。 3) 廃棄自動車を利用し完成自動車の組立。
検討	上記条文に基づき、公安部門は廃棄自動車回収解体企業にたいして以下を管理している。 1) 治安 2) 窃盗、強盗など犯罪による取得した自動車を解体・改装・販売しているか 3) 公安交通管理部門の廃棄証明書がない自動車を回収しているか 4) 廃棄自動車を利用し新車を組み立てているか

部門規章	自動車強制廃棄標準規定
条文	3 条 商務部、公安部、環境保護部、発展改革委員会などの関連部門は、それぞれの職責の範囲内で自廃棄自動車の回収・分解および、自動車強制廃車標準の執行を監督・管理する。
検討	これは商務部、発展改革委員会、公安部、環境保護部が共同で公布した法規定である。3 条に 4 部門が各自の役割範囲で、廃棄自動車回収解体を管理・監督すると規定している。

部門規章	自動車貿易政策
条文	8 条 本政策の実施を通じて、・・・自動車部品の提供元、品質および価格を公開、透明化し、偽物、悪質部品を有効に抑制し、廃棄自動車の回収分解率を大きく向上させ、良好な自動車取引の市場秩序を形成する。
検討	商務部による公布の部門規章であり、模倣・悪質の自動車部品を抑制し、廃棄自動車の回収解体率を高めることが主な目的である。

部門規範性文件	自動車部品再製造試点管理法
条文	6 条 国家発展改革委は自動車部品の再製造実験拠点企業への指導、協調、監督・管理を行う。 23 条 工商などの関連部門は各々の職責範囲内で、自動車部品再製造企業の経営活

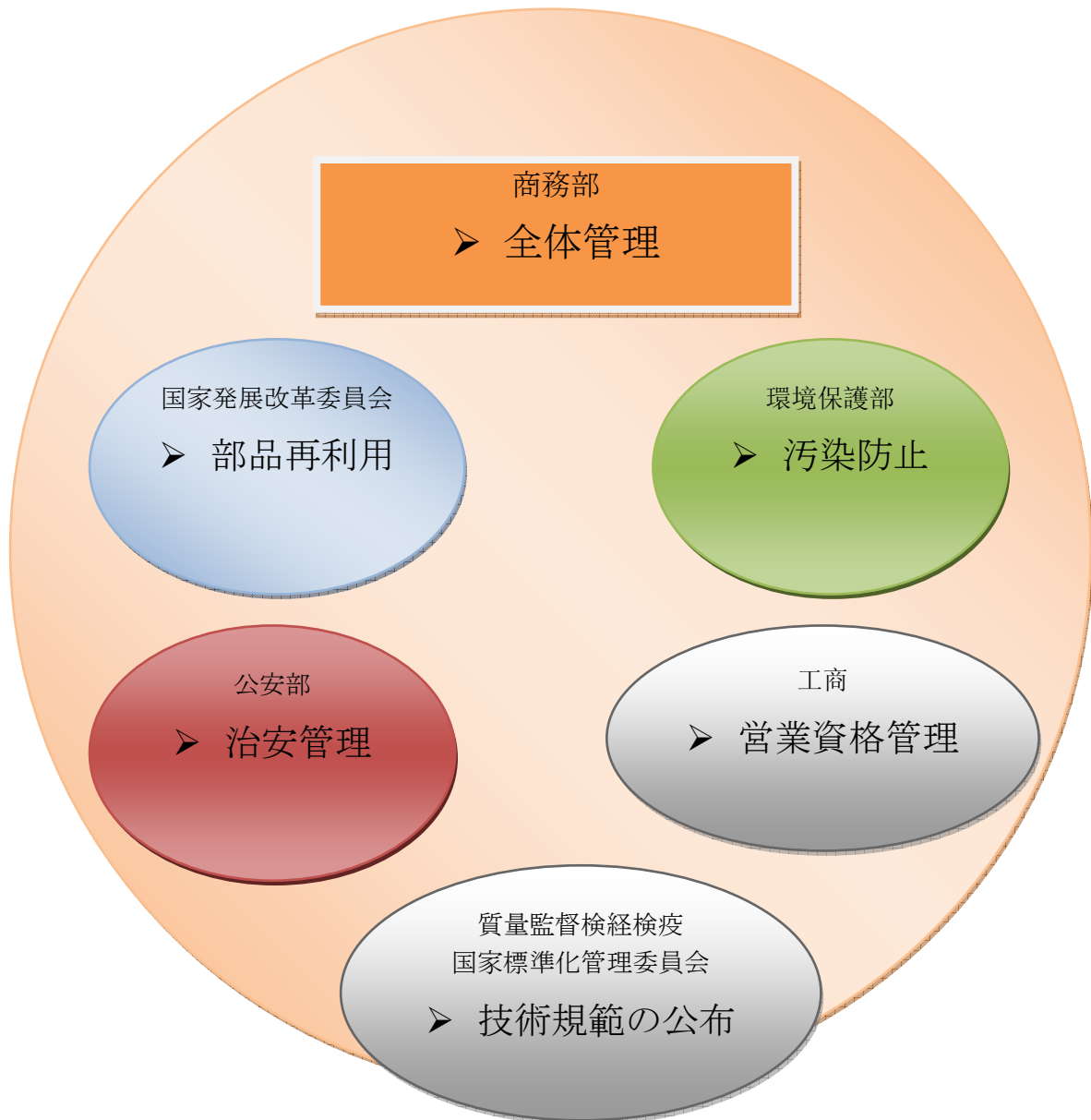
	動を監督・管理し、自動車部品再製造企業認定資格を有しない業者の関連営業活動を取り締まる。 24 条 環境保護などの関連部門は各々の職責範囲内で自動車部品再製造企業による営業活動を監督・管理し、環境汚染を防ぐ。
検討	国家発展改革委員会による公布の部門規章である。この規定に、関連部門の役割を以下とおり規定している。 1) 国家発展改革委員会は自動車部品の再製造を管理 2) 工商部門は自動車部品再製造企業の資格許可を管理 3) 環境保護部門は汚染防止の面で管理

部門規範性文件	自動車製品回收利用技術政策
条文	1 条 …… 本技術政策はわが国自動車部品の廃棄・回収制度の構築における指導性文書であり、自動車製造・販売及び関連企業による自動車の廃棄・回収の展開、発展を促進することを目的とする。 ……
検討	国家発展と改革委員会、科学技術部、国家環境保護総局が共同で公布した部門規範性文件である。その目的は自動車製品の再利用率を高め、資源を節約し、有効活用することにある。

技術規範	廃棄自動車回収解体企業技術規範（GB22128-2008）
条文	内容が多いためここでの記録を省略する
検討	廃棄自動車回収解体企業技術規範は商務部が主体となり制作した技術規範である。また、この技術規範は国家質量監督検経検疫総局、国家標準化管理委員会による共同で公布した国家標準でもある。GB22128-2008 の GB は国家標準のピンインの略であり、22128 は国家標準の番号であり、2008 は国家標準公布の年である。 したがって、廃棄自動車回収解体企業の作業にかんしては国家標準が存在している。国家標準は法規定レベルの効力はない。しかし、中華人民共和國標準化法によると国家標準は強制標準と推奨標準があり、強制標準である場合、かならず執行しなければならない。強制標準に符合せずに、製品を生産・販売・輸入する場合、関連の部門により罰則が科せられる。 中華人民共和國標準化法 7 条 国家の基準は強制基準と推奨基準がある。強制基準とは人身健康、財産安全を保障する基準および法律、行政法規に規定される強制的な基準であり、その他基準はすべて推奨基準となっている。 14 条 強制基準が執行必須である。強制基準に該当しない製品の生産・販売・輸入を禁止する。国家は企業が推薦基準を自主的に採用することを提唱する。 20 条 強制基準に該当しない製品を生産・販売・輸入する行為に対し、法律、行政法規に規定される行政主管部門が法律によって処理する。関連法律、行政法規に規定されていない場合、工商行政管理部门より製品と違法所得を没収した上に、罰金を科す。犯罪に至るまでの重大な結果を引き起こした場合、法律によりその責任者に刑事責任を追究する。

上記のとおり、関連法規定・技術規範の検討により、廃棄自動車回収解体にかかわる部門およびその役割は以下の図表でまとめることができる。

番号	部門	役割
1	商務部	中核部門、全体管理
2	国家發展と改革委員会	自動車部品の再製造、再利用の管理
3	工商行政管理	営業免許の管理
4	公安部	治安管理
5	国家質量監督検経検疫	技術規範の公布
6	国家標準化管理委員会	技術規範の公布
7	環境保護部	汚染防止の管理



上記検討のとおり、廃棄自動車回収解体においては商務部が中核の部門になっている。知的財産権侵害品の取締部門である工商部門、質量監督部門、公安部門は廃棄自動車回収解体においては中心な部門ではなく、補足的な役割しかない。

2. 廃棄自動車・部品の回収解体企業に対する規定

ここまでは廃棄自動車・部品の回収解体に関する各執行部門の役割を検討した。ここでは、廃棄自動車回収解体企業の角度から法規定を考えてみたい。

まず、廃棄自動車回収管理法7条は、廃棄自動車回収解体企業の数是国家経済貿易委員会(現商務部)が計画した数字内に抑えるべきとしている。つまり、全国の廃棄自動車回収解体企業数は商務部によりコントロールされている。

商務部が2001年に公布した廃棄自動車回収企業総量規制案の中には、地級市ごとに1社の企業を設置し、直轄市では2～4の企業を設置し、省都では1社の企業を設置すると規定している。また、各省の明細も以下とおり作成され、全国では367社以内の企業に限定されている。現在、全国でどのくらいの企業数があるかは公布されていないが、廃棄自動車回収解体は特殊の業種として管理されていることがわかる。

省	地級市	規制社数
全国統計	333	367
北京	－	4
天津	－	2
河北	11	12
山西	11	12
内モンゴル	12	13
遼寧	14	16
吉林	9	10
黒龍江	13	14
上海	－	4
江蘇	13	14
浙江	11	13
安徽	17	18
福建	9	11
江西	11	12
山東	17	19
河南	17	18
湖北	13	14
湖南	14	15
広東	21	23
広西	14	15
海南	2	2
重慶	－	2
四川	21	22

省	地級市	規制社数
貴州	9	10
雲南	16	17
チベット	7	1
陝西	10	11
甘肅	14	15
青海	8	8
寧夏	4	4
新疆	15	16
建設兵団	-	5

データ出典：商務部市場体系建設司 2003 年 7 月 28 日

<http://scjss.mofcom.gov.cn/aarticle/cf/zcfb/200307/20030700112842.html>

つぎに、廃棄自動車の回収解体に従事する場合、企業はどのような条件を満たさなければならないかを法制度から検討する。この検討は第二章の現状調査につながる。

廃棄自動車回収管理法と廃棄自動車回収解体企業技術規範といった二つの文書が廃棄自動車回収解体企業の資格条件を規定している。

行政法規	廃棄自動車回収管理法
条文	6 条 国は廃棄自動車回収企業に対して特殊業界管理を実施し、廃棄自動車企業資格認定制度を設ける。 廃棄自動車企業資格認定資格を有する企業のほかに、如何なる団体及び個人も廃棄自動車の回収活動に従事してはならない。 廃棄自動車回収企業認定資格取得条件を有しない企業、あるいは廃棄自動車回収企業認定資格を取得していない企業が廃棄自動車回収活動に従事する場合は、如何なる団体および個人も告発することができる。 7 条 廃棄自動車回収企業は関連法規、行政法規に規定されている企業設立条件を満たすほかに、以下の条件を満たされなければならない。 1) 資本金は 50 万人民元以上で、税法規定により一般納税者となる。 2) 経営解体場所面積が 5000 m²以上 3) 必要な解体設備および消防設備を有すること 4) 年間解体能力は 500 台以上

	5) 従業員数は20名以上で、うち専門技術者は5名以上 6) 廃棄自動車、5大アッセンブリー¹、組立車を販売した違法行為がないこと 7) 国家の規定している環境保護基準に符合していること 廃棄自動車回収企業の設立が国家経済貿易委員会の廃棄自動車回収業界の企画、構想に合致していること。
--	---

検討	上記条文から、以下の要点をまとめることができる。 ● 廃棄自動車回収解体は特殊業界であり、国家により管理されていること ● 廃棄自動車回収解体企業は条文に規定される条件を充たさなければならない。条件を充たさずに資格を得た企業に対し、何人も告発することができること。 ● 資格条件は資本金、解体場所の面積、解体設備、消防設備、人員などの面がある。かつ、廃棄自動車、5大アッセンブリー、再組立自動車の転売記録がないこと。
----	---

技術規範	廃棄自動車回収解体企業技術規範(GB22128-2008)
条文	4 廃棄自動車回収解体企業の設立条件 4.1 敷地 4.1.1 営業敷地面積は10000 m²以上で、うち作業場（保存場所と解体作業場を含む）面積は6000 m²以上 4.1.2 廃棄自動車の保存場所（一時保存を含む）の地面は硬化され漏れ防止機能を有すること 4.1.3 解体敷地は密封又は半密封の作業場でなければならず、地面は漏れ防止機能が必要。解体作業場は風通しや日当たりが良く、安全措置が完備、居民区から離れていること 4.1.4 旧部品の保管倉庫を設置すること 4.1.5 保存場所と解体作業場の総排水口には水と油の分離装置及び接続するパイプを設置すること 4.2 施設設備 4.2.1 車両の重さをはかる設備 4.2.2 室内解体予備処理プラットフォームおよび、専用の廃液回収装置と廃液の分類・保存密封容器があること 4.2.3 エアバッグの直接起爆装置または解除、保存、起爆装置があること 4.2.4 空調冷却剤の回収装置があること 4.2.5 ポリ塩化ビフェニル又はポリ塩化ナフタレンの蓄電器、オイルフィルター、バッテリーを保存する容器があること

¹ 5大アッセンブリーとは発動機、変速機、方向機、前後車軸、フレームの一式セットのことである。

	4. 2. 6 フレーム断設備、車体切断或いは潰す設備があること。 4. 2. 7 クレーン運輸設備があること 4. 2. 8 アセンブリー分解、精細分解プラットフォームがあること 4. 3 人員 専門技術者は5人以上で、専門技術は規範分解、環境作業、安全作業（危険物回収保存、運輸を含む）などの要求を充たすこと。国家の関連法に従業資格が必要と規定されている場合は、関連職場の従業員は規定に従い従業資格を持たなければならない。 4. 4 その他 4. 4. 1 パソコンなどの事務設備があること。 4. 4. 2 国家规定の消防設備があること。 4. 4. 3 各種の廃棄物の保存措置は国家環境保護の関連基準を充たしていること。
検討	この技術規範も場所、設備、人員などの面を規定している。また、その内容は廃棄自動車回収管理弁法より詳しくなっている。ただし、同技術規範の前書きには以下の内容があるので、上記要求はすべて充たされなければならないというわけではない。 前書き摘録 本標準の 4. 1. 2、4. 1. 3、4. 1. 5、4. 2. 2、4. 2. 3、4. 2. 4、4. 2. 5、 4. 4. 2、 4. 4. 3、5. 1. 1、5. 2、5. 3. 3、5. 5. 3、5. 5. 5、5. 6. 1、5. 6. 3、5. 6. 4、5. 6. 5、5. 6. 6、5. 6. 8、5. 6. 9 は強制性条文で、その他は推奨条文化である。 中華人民共和国標準化法の 14 条により、強制性条文はかならず実施しなければならないが、推奨条文化は企業が自発的に実施すればよい。そのため、ハイライトしている項目は強制的な条件であり、それ以外は強制的な条件ではない。

上記ふたつの書類で決められている条件をまとめてみると、廃棄自動車回収解体企業は以下の強制的な要点を充たさなければならない。

番号	項目	詳細
1	資本金	✧ 50 万元以上
2	解体作業現場	✧ 5,000 m ² 以上 ✧ 密閉な空間があること ✧ 地面は滲み防止であること ✧ 油水分離設備があること ✧ 排水設備があること ✧ 民間の住居から離れていること
3	保存場所	✧ 地面は硬化かつ滲み防止 ✧ 油水分離設備があること ✧ 排水設備があること

4	作業用設備	- 事前処理用のプラットフォームがあること - 廃液を収集する設備があること - エアバッグを爆発させる設備があること - エアコン冷却材を収集する設備があること - コンデンサー、オイルフィルター、蓄電池を保管する容器があること
5	消防設備	国家の関連規定を守ること
6	人員	従業員 20 名以上で、専門技術を有している人材が 5 人以上であること
7	キャパシティ	年間の回収・解体能力が 500 台以上であること
8	その他	- 違法記録がないこと - 環境保護標準を充たすこと

3. 自動車廃棄およびその流れに関する規定

以上のとおり、廃棄自動車回収解体の主管部門と企業の資格条件がわかった、ここでは、自動車がどのように廃棄されるか、またその過程をまとめておく。

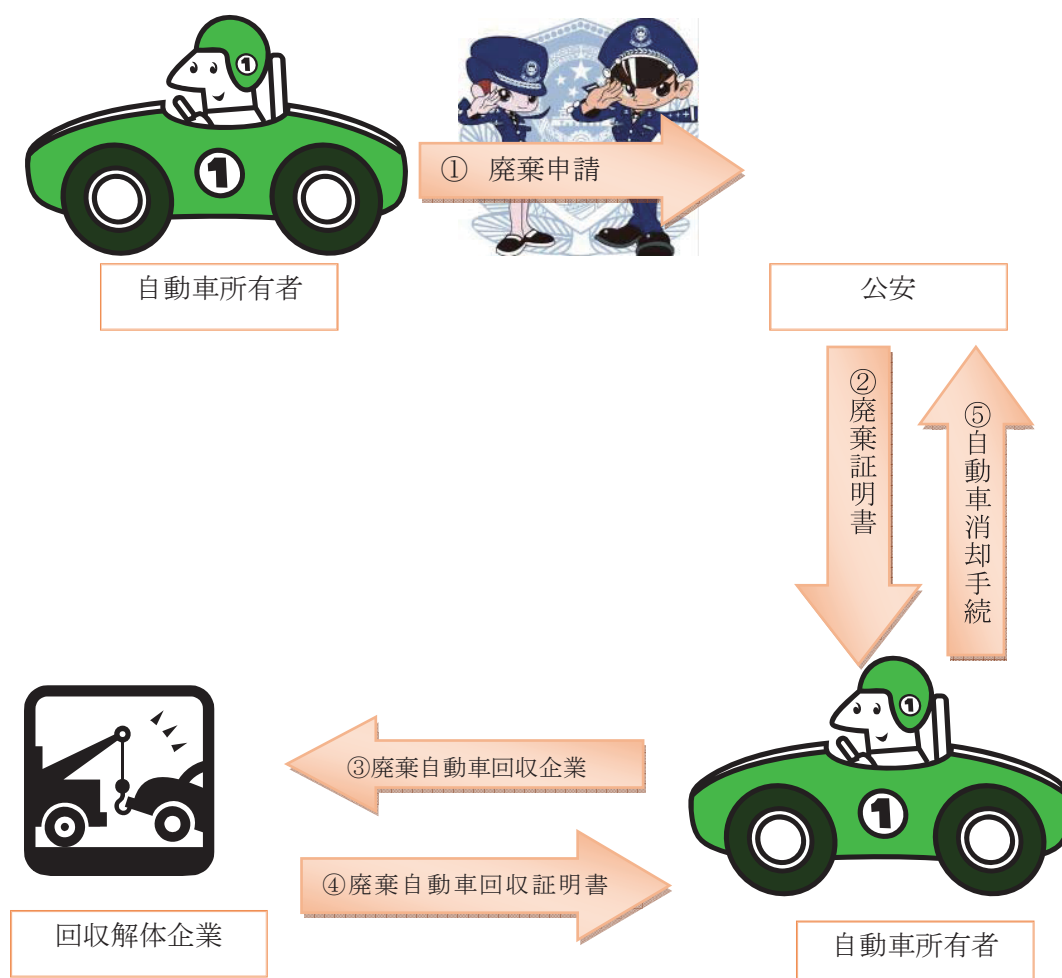
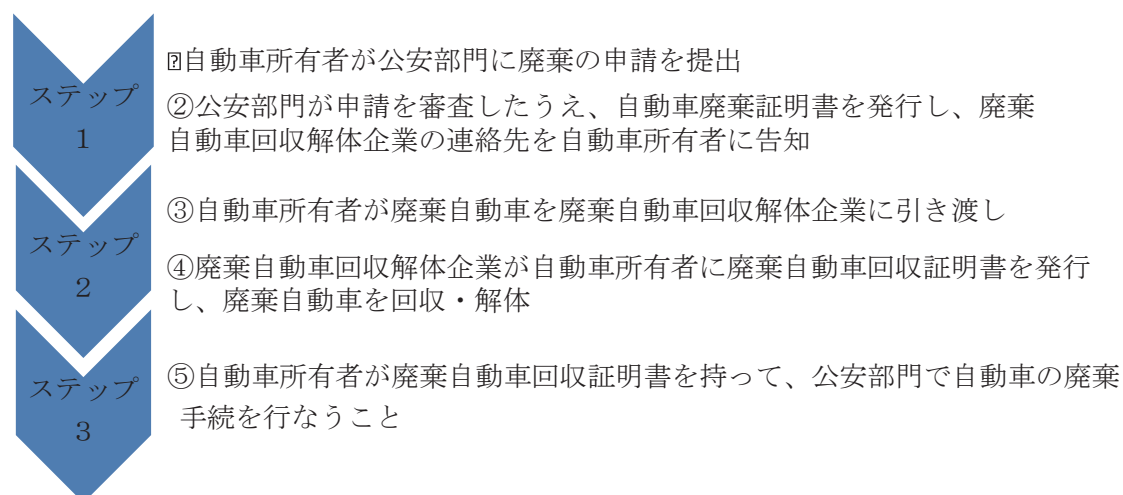
1) 自動車廃棄に関する規定

自動車廃棄とは車両が一定の使用年限になり、国が規定した廃棄基準に達した場合、または国が規定した廃棄基準には達していないが、車両が嚴重なダメージを受けているか技術状況が粗悪であり修理不可である場合に、強制的に廃棄されることを意味する。自動車強制廃棄標準規定の 4 条、5 条、7 条はその基準を規定している。4 条は自動車の強制廃棄の条件を規定し、5 条は具体的な廃棄年限を規定し、7 条は具体的な廃棄の走行距離を規定している。年限または走行距離のいずれが達した場合、自動車は廃棄されなければならない。まとめてみると以下のとおりである。

車種	廃棄条件(年限)	廃棄条件(走行距離)
自家用車	なし	60 万 km
レンタル載客車(小型)	8 年	60 万 km
レンタル載客車(中型)	10 年	50 万 km
レンタル載客車(大型)	12 年	60 万 km
タクシー	15 年	60 万 km
教習車(小型)	10 年	50 万 km
教習車(中型)	12 年	50 万 km
教習車(大型)	15 年	60 万 km
バス	13 年	40 万 km
運送営業用載客車(小型)	10 年	60 万 km
運送営業用載客車(中型)	15 年	50 万 km
運送営業用載客車(大型)	15 年	80 万 km
通学車	15 年	40 万 km
非運送営業用載客車(中型)	20 年	50 万 km
非運送営業用載客車(大型)	20 年	60 万 km

2) 自動車所有者が自動車を廃棄する流れに関する規定

自動車強制廃棄標準規定が規定している基準に達した場合、自動車所有者はどのように廃棄手続を行うかについては、廃棄自動車回収管理法の10条、11条が規定している。まとめれば、以下ステップがある。



なお、現地調査により、一部の公安部門は上記①②のステップを省略していることがわかった。自動車所有者は直接回収解体企業へ自動車を引き渡し、廃棄自動車回収証明書を取得し、公安部門へ消却手続を行えばよい。

また、ここで自動車所有者にとって大切なのは廃棄自動車回収証明書である。その証明書により公安部門から自動車廃棄手当を取得することができるからである。

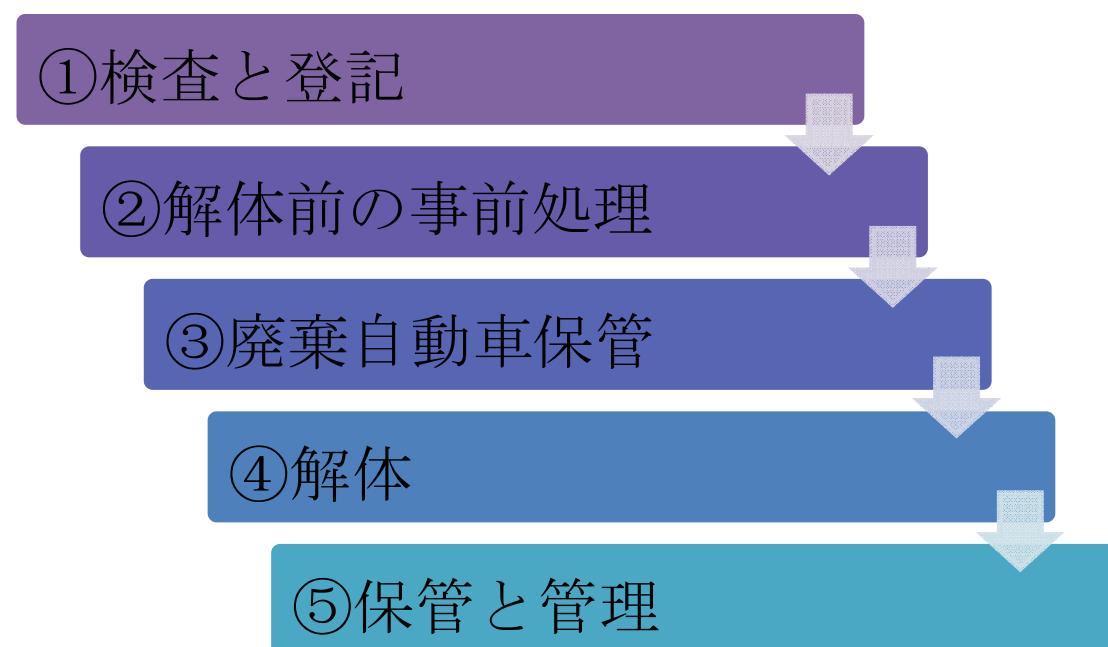
手当の金額は地方により異なるが、現地調査で江蘇省では1,000～3,000 元でもらえることがわかった。

一方、廃棄自動車回収解体企業にとっては廃棄自動車回収証明書の発行が重要な権限である。それを管理するよう、地方の商務庁は法規定を公布している。たとえば、浙江省商務庁は廃棄自動車回収証明の管理弁法を公布している。

3) 廃棄自動車回収解体企業の作業流れに関する規定

廃棄自動車回収解体企業が廃棄自動車を受け入れた後、どのように自動車を解体するかが重要なところである。廃棄自動車を解体する同時に、自動車部品の処分も行なうからである。ここで詳細を検討する。

まず全体的な流れをまとめておく。廃棄自動車回収解体企業技術規範の5条により、廃棄自動車回収解体企業は以下の流れで作業すべきである。



①. 検査と登記

廃棄自動車回収解体企業技術規範の 5.1 条により、検査と登記段階ではおもに以下の作業項目がある。

作業項目	要点
検査	廃液の漏れがないか発動機、ラジエター、変速機、デフギア、燃料タンクを検査
登記	廃棄自動車を撮影し、関連情報をデータベースに記入 関連情報は以下のとおり ● 廃棄自動車所有者の名前、身分証明書番号 ● 自動車ナンバー ● 車種、ブランド名 ● 自動車の色、重量 ● 発動機番号 ● 車両識別番号 ● 自動車工場よりの出荷日 ● 受取日
消却	以下書類を公安部門の交通管理部に交付し消却手続を行うこと ● 廃棄自動車の登記証明書 ● ナンバープレート ● 走行証明書
回収証明書発行	回収証明書発行を発行し、廃棄自動車所有者に配布

②. 解体前の事前処理

廃棄自動車回収解体企業技術規範の 5.2 条により、事前処理段階では、おもに以下の作業項目がある。

作業項目	作業要求
蓄電池、ガスタンク	取り除く
エアバッグ	直接爆発させるまたは、取り除いたあと爆発させる
廃液	車内の廃液を収集する
エアコン冷却剤	専門の設備で回収する

ここでは、エアバックを爆発させる要件が明確に規定されている。廃棄自動車を解体する前の事前作業項目として、車内のエアバッグを直接に爆発させるか車両から取り除いたあと爆発させる必要がある。

また、廃棄自動車回収解体企業技術規範の前書きに 5.2 条は強制的な項目と明記している。しかし、6 軒の廃棄自動車回収解体企業を現地調査した結果、いずれもこの作業を実施していないことがわかった。爆発させる作業が面倒であるのが主な理由のようである。また、爆発させずに解体後の廃車を金属回収の企業へ転売してもとくに問題ないようである。

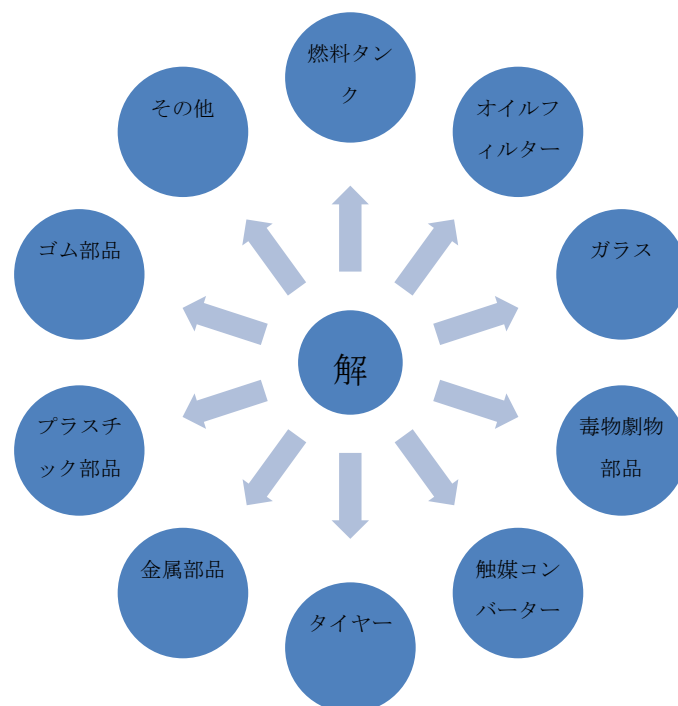
③. 廃棄自動車保管

廃棄自動車回収解体企業技術規範の 5.3 条により、廃棄自動車保管段階ではほかの廃物を分けて保管すればよい。保管期間は 3 ヶ月以内と規定しているが、強制的ではない。

④. 解体

廃棄自動車回収解体企業技術規範の 5.4 条により、解体段階では以下の部品を取り除く必要がある。

番号	部品
a)	燃料タンク
b)	オイルフィルター
c)	ガラス
d)	鉛、水銀、カドミウム、6 価クロムなど毒物劇物がある部品
e)	触媒コンバーター、マフラー、ステアリングロック、駐車装置、リバースレーダー、電子制御モジュール
f)	車輪、タイヤ
g)	銅、アルミニウム、マグネシウムを含み、かつ有効的に回収できる部品
h)	バンパー、インパネ、液体容器などプラスチックを有効的に回収できる部品
i)	ゴムを含む部品
j)	法制度を守った上にその他部品を取り除く



上記は資源再利用と環境汚染防止の意図がうかがえる。資源再利用の面では、ガラス、ゴム、金属などの有効的な利用を規定し、環境汚染防止の面では廃液、毒物劇物などの処理を規定している。

⑤. 保管と管理

解体したあとの部品・材質をどのように保管し、どのように処置すべきかは、廃棄自動車回収解体企業技術規範の 5.6 条でわかる。まとめれば以下のとおりである。

部品・材質	保管注意点	処置方法・禁止事項
廃液	● 密閉の容器で保管	● 廃液回収企業より回収
エアバッグ	● 取り除くかそのまま爆発させること ● 爆発させた場合は取り除かなくてよい ● 取り除いたがまだ爆発させていない場合は防爆の容器に保管	規定なし
ガラス	規定なし	● フロントガラスがプラスチックの部分と分離できない場合は、固体廃棄物として埋立処分
タイヤ	● 安全と環境に関する法規定を守った上で保管	● 資格のある企業より回収
プラスチック	規定なし	● 材質を分けて関連企業より回収
鉛酸電池	● まだ使える電池と使えない電池を区別し保管	● 埋立禁止
鉛を含めたスイッチ	● 自動車から完全に取り除くこと ● 密閉容器で保管	● 金属または電池として資格のある企業により回収
水銀を含めた部品	● 密閉容器で保管	● 資格のある企業により回収
冷却材	● 環境部門が規定した容器で保管	● 専門の冷却材回収企業により回収
その他		
● 解体した再利用できる部品は室内で保管 ● 部品、材質、容器には識別用のラベルをつけること ● 固体廃棄物の焼却や投棄は禁止され、資格のある企業により回収 ● 危険廃棄物は資格のある企業により回収		

上記のとおり、解体した部品は基本的には関連企業により回収されなければならない。また、エアバッグ、ガラス、タイヤなどの部品についての処置方法もより詳しく規定されている。

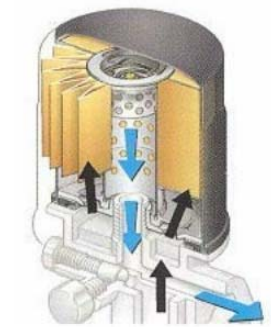
4. 重点部品の処理要求

知的財産侵害部品の中では、エアバッグ、オイルフィルター、エアフィルター、ブレーキパッド、ランプ、ガラス、ショックアブソーバー、5大アセンブリーなどの処理方法について権利者の関心が高い。廃棄自動車回収管理法と廃棄自動車回収解体企業技術規範に規定されている関連内容をここであらためてまとめた上で検討したい。

エアバッグ

部品	処理方法
	● 廃棄自動車から取り除くか車内で爆発させること ● 爆発させた場合は取り除かなくてよい ● 取り除いたがまだ爆発させていない場合は防爆の容器に保管
検討	爆発させるのが要点になる。それは安全への配慮だと考えられる。たとえば執行部門が侵害部品のエアバッグを押収し業者へ廃棄を依頼する場合も、爆発作業を求めるべきである。しかし、現地調査では廃棄自動車回収解体企業はエアバッグを爆発させない場合が多いことがわかった。この点を今後、執行部門へ提言すべきである。

オイルフィルター

部品	処理方法
	解体前の事前処理として、自動車より取り除く必要がある。ただし、その後の処理はとくに規定されていない。
検討	自動車より取り除く作業はおもに汚染防止の角度からの配慮と考える。長期に使用したオイルフィルターの中にはオイルがたくさん残っているので、廃棄自動車より取り除く必要がある。しかし、取り除いた後に部品をどのように処理するはとくに規定されていないため、企業の自由である。廃液は収集し廃液の回収企業より回収し、オイルフィルターのカバーなどの部分は廃棄物として処理することが現地調査でわかった。 そこで、たとえば執行部門が侵害部品のオイルフィルターを押収し業者へ廃棄を依頼する場合は、廃液の処理はないので、そのまま廃棄物として金属回収企業より回収される可能性が高いと考える。

エアフィルター

部品	処理方法
	規定なし
検討	法制度から処理方法についての規定はない。廃棄物として処理すると現地調査でわかった。そこで、たとえば執行部門が侵害部品のエアフィルターを押収し業者へ廃棄を依頼する場合は、そのまま廃棄物として処理する可能性が高いと考える。

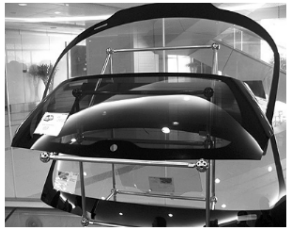
ブレーキパッド

部品	処理方法
	規定なし
検討	法制度から処理方法についての規定はない。解体せず、廃車と一緒に処理することが現地調査でわかった。そこで、たとえば執行部門が侵害部品のブレーキパッドを押収し業者へ廃棄を依頼する場合は、そのまま破壊し廃棄物として処理する可能性が高いと考える。

ランプ

部品	処理方法
	規定なし
検討	法制度には処理方法についての規定はない。ただし、ランプ類の部品はプラスチックの材質が多いことから、プラスチック再利用の価値がある。そこで、たとえば執行部門が侵害部品のランプを押収し業者へ廃棄を依頼する場合は、破壊したうえプラスチックの再利用になる可能性が高いと考える。

ガラス

部品	処理方法
	フロントガラスがプラスチックの部分を分離できない場合は、固体廃棄物として埋立処分する。
検討	廃棄自動車回収解体企業技術規範には上記の規定がある。つまり、ガラスとプラスチックの分離が難しい場合は、そのまま廃棄物として処理する。ガラスは再利用できる資源であるが、中国では再利用率が低いのが現状である。再利用のコストが高いのがその理由である。再利用できるように手作業のコスト、運送コストなどが高いことから、再利用できるものの実施率は低い。

ショックアブソーバー

部品	処理方法
	規定なし
検討	法制度には処理方法についての規定はない。しかし、ショックアブソーバーは金属製なので、金属の再利用の価値がある。破壊した上廃車と一緒に金属回収企業より回収されることが現地調査でわかった。

5 大アセンブリー

部品	処理方法
 発動機、変速機、方向機、前後車軸、フレームの一式セット	廃棄金属として処理すべきである。
検討	中国では廃棄自動車の5大アセンブリーの転売禁止は厳しく管理されている。廃棄自動車回収管理法により、廃棄自動車の5大アセンブリーを転売する場合、また廃棄自動車の5大アセンブリーを利用し自動車を組み立てた場合は、10 万元の罰金かつ営業資格取消しの処罰が可能である。

上記の検討により、廃棄自動車および部品の処理について以下の特徴がある。

1) 廃棄自動車回収解体企業の自由処理が多い

一部の部品の処理方法についてはより詳細な規定があるが、それ以外はとくに規定がない。そのため、廃棄自動車回収解体企業の自由処理が依然多い。5 大アセンブリーでなければ、購入者がいれば転売することが現地調査でわかった。また、その転売先は個人経営の業者が多く、転売先の詳細情報を入手することは難しい。

2) 部品の再利用率は材質に関わっている

タイヤのようなひとつの材質で生産された部品は再利用率が高い。いくつかの材質で構成され、分離するのに作業時間がかかる部品の再利用率は低く、廃棄物として処理されてしまうことが多い。たとえば、フロントガラスはプラスチック部分と分離されなければ廃棄物として埋め立てされる。そのため、部品の再利用率を高めるためには、各材質の分離がしやすいように設計するのが重要になる。

5. 廃棄自動車・部品リサイクルに関する規定

これまでは廃棄自動車の回収・解体について検討した。ここでは、自動車部品のリサイクルについて検討したい。知的財産侵害部品が押収されたあと、約 50%が廃棄されていることが昨年調査で判明した。しかし、環境に優しい処分方法がないか、それも権利者の関心の高いところであり、引き続き検討する必要がある。

リサイクルの意味についてふたつの角度から解釈できると考える。ひとつは自動車部品自体の再利用であり、もうひとつは自動車部品の材質の再利用である。

前者の場合、国家発展と改革委員会が 2008 年 2 月に公布した自動車部品再製造試点管理弁法から中国の政策を理解でき、後者の場合、国家発展と改革委員会・科学技術部・国家環境保護部が共同で公布した自動車製品回收利用技術政策から中国の政策がわかる。ここで、このふたつの法制度を検討する。

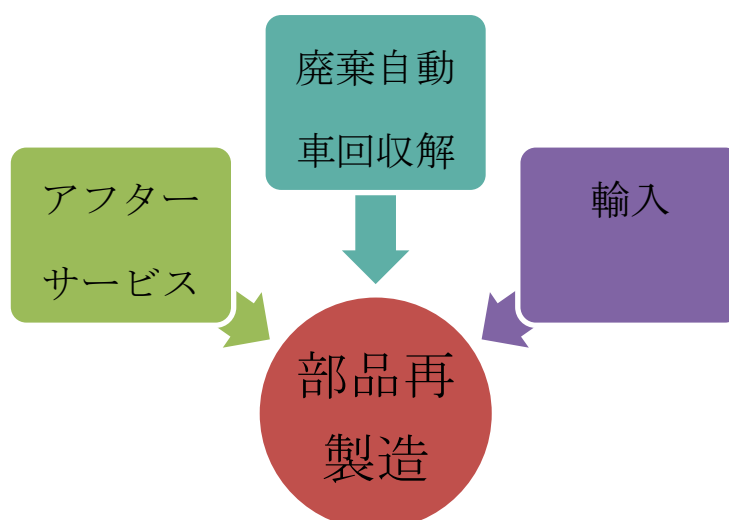
1) 自動車部品再製造試点管理弁法

自動車部品再製造試点管理弁法の 1 条により、この弁法を公布する目的のひとつは廃棄自動車回収に関する法制度との接続であることがわかる。また、再製造の意味については 2 条よりわかる。すなわち、中古の自動車部品を解体・洗浄・分類・再製造加工・組立、検品など一連の工程で原製品と同じような技術性能と品質に回復させる生産過程である。

部門規範 性文件	自動車部品再製造試点管理弁法
条文	1 条 廃棄自動車の回収・利用に繋ぐ自動車部品再製造管理制度を促ために、本弁法を制定した。 2 条 本弁法の中に記載されている自動車部品再製造とは、旧自動車部品を分解し、洗浄、検査分類、再製造、加工、改良、組立、再検査などの工程を通じて、元製品同じ性能と品質を保つ量産化製造過程のことである。

まず、この弁法は対象となる中古部品の出ところについて以下とおりに規定している。すなわち、自動車アフターサービスでの回収、廃棄自動車回収解体企業による回収、海外からの輸入である。

部門規範 性文件	自動車部品再製造試点管理弁法
条文	9 条 部品再製造実験拠点企業は自らあるいは受託元の商品の販売、アフターサービスの拠点を通じて旧自動車部品を回収し再製造を行う。 10 条 部品再製造実験拠点企業は認証資格を有する廃棄自動車回収・解体企業により旧自動車部品を回収し再製造を行う場合は、「廃棄自動車回収管理弁法」の規定を遵守しなければならない。 11 条 部品再製造実験拠点企業は国際貿易の輸入旧自動車部品を利用し再製造を行う場合は、国家の関連産業政策、輸入廃棄物環境保護抑制基準、税関、質検などの関連規定を遵守し、自動車の有毒・有害廃物の輸入を防ぐ。



つぎに、この弁法は再製造の部品について以下とおり規定している。すなわち、再製造の部品は発動機、変速機、発電機、ステアリング、起動機の五つと限定している。

部門規範 性文件	自動車部品再製造試点管理弁法
条文	12 条 実験期間に再製造できると規定されている自動車部品は、エンジン、変速機、 発電機、ステアリング、スターターモーターの 5 種類である。

最後に、再製造製品の品質責任は再製造企業が担うことを 15 条は規定している。

部門規範 性文件	自動車部品再製造試点管理弁法
条文	15 条 再製造企業及び委託元は再製造部品の品質管理における責任を負い、相応の 保証責任及びアフターサービスを担う。

自動車部品再製造が中古自動車部品の有効利用、資源節約、環境汚染防止において重要な意義を持っている。データによると、再製造の場合は、消費エネルギーは 60%節約し、材料の再利用率は 70%に達し、廃棄ガスは 80%減少することができる。現在のところ、再製造部品は、エンジン、変速機、発電機、ステアリング、スターターモーターの 5 種類に限られている。もし、再製造価値のある知的財産侵害押収品も再製造部品の材料にすれば、知的財産侵害押収品のリサイクルに良い効果をもたらすのではないかと考える。また規定の中に、再製造部品は新車の製造に使用してはいけない、それに再製造部品の品質およびアフターサービスは再製造企業が責任を負うと規定されているので、権利者が懸念している品質問題はなくなるだろう。そこで、知的財産侵害押収品の利用価値を高めるのに、当局に「自動車部品再製造試点管理弁法」に以下の 2 点を加えることを提言すべきではないかと考える。

- a) 知的財産侵害押収部品を再製造部品の対象に加えること
- b) 再製造部品の範囲を適宜に拡大すること



自動車部品再製造試点管理弁法

知的財産侵害押収
部品を範囲内に

再製造部品の範囲
を拡大

2) 自動車製品回収利用技術政策

自動車製品回収利用技術政策の1条により、この政策を公布する目的のひとつは廃棄自動車回収を働きかけることである。

部門規範性文件	自動車製品回収利用技術政策
条文	1 条 ... 本技術政策はわが国の自動車部品の廃棄・回収制度の構築における指導性文書であり、自動車の製造・販売及びその他の関連企業による自動車部品の廃棄・回収活動の展開・発展を促進させることを目的とする。 ...

この文件の全体から、おもに以下の内容を読み取れる。

- a) 自動車を設計・生産する時には、できるだけ再生できる材質を使用すること
- b) 自動車を修理する時には、できるだけ再利用の部品を使用すること
- c) 法制度が許す前提で、解体した部品を再利用・再製造を行うこと

知的財産権押収部品の処理に関する内容ではないが、もしこの文件を改正する場合、知的財産侵害押収部品の処理に関する内容を加えれば、知的財産権押収部品のリサイクルに有意義である。当局へ提言すべきではないかと考える。



6. 中国における知的財産権侵害部品リサイクルに関する法制度の特徴

以上、法制度の調査から以下の特徴があることがわかった。

1) 知的財産権侵害部品リサイクルに特化した法制度が欠如している

知的財産権侵害部品リサイクルに特化した法制度が公布されていない。知的財産権および資源再利用を重視している中国は、できるだけ早くこれらに特化した法制度を定めるべきである。現在、自動車部品再利用に関する法制度はあるが、知的財産権に関する内容はない。そのため、執行部門が押収品を処理する時に参照しかね、雑駁な処理になり、リサイクルは不十分である。一方、権利者は侵害品の行方に対する懸念を抱き続ける。

2) 法制度の関連性が不足

自動車部品の処理は商務部、国家発展改革委員会、環境保護部、公安部など複数の部門にまたがっている。各部門はが部門規章、規範性文件を公布しているが、法制度の間の関連性が考えられていない。

3) 法制度の実施レベル低い

現地調査でほとんどのエアバッグを爆発させないまま廃棄自動車が処理されていることがわかった。また、5大アッセンブリーが売買されるニュースもよく聞く。このような法制度に違反する事例が多くあるので、執行部門の監督が十分でないといえる。

第二章 知的財産権侵害部品のリサイクル業者の現状調査

一. 現地調査

1. 目的

現地調査は、知的財産権侵害部品が当初の推察のとおり自動車廃車リサイクル業者によって処理されたのかを確認すると共に、リサイクル業者が実際に第一章に掲載されている法規定に従い、廃車および部品の処理をしているのかを検証することを目的とする。また、権利者の関心の高い重点部品がどのように処置されるかも確認したい。

2. 範囲

広東省、江蘇省、浙江省が模倣品被害の深刻な地域であるため、この三つの省から廃車解体業者を2社ずつ選び実態調査を実施した。

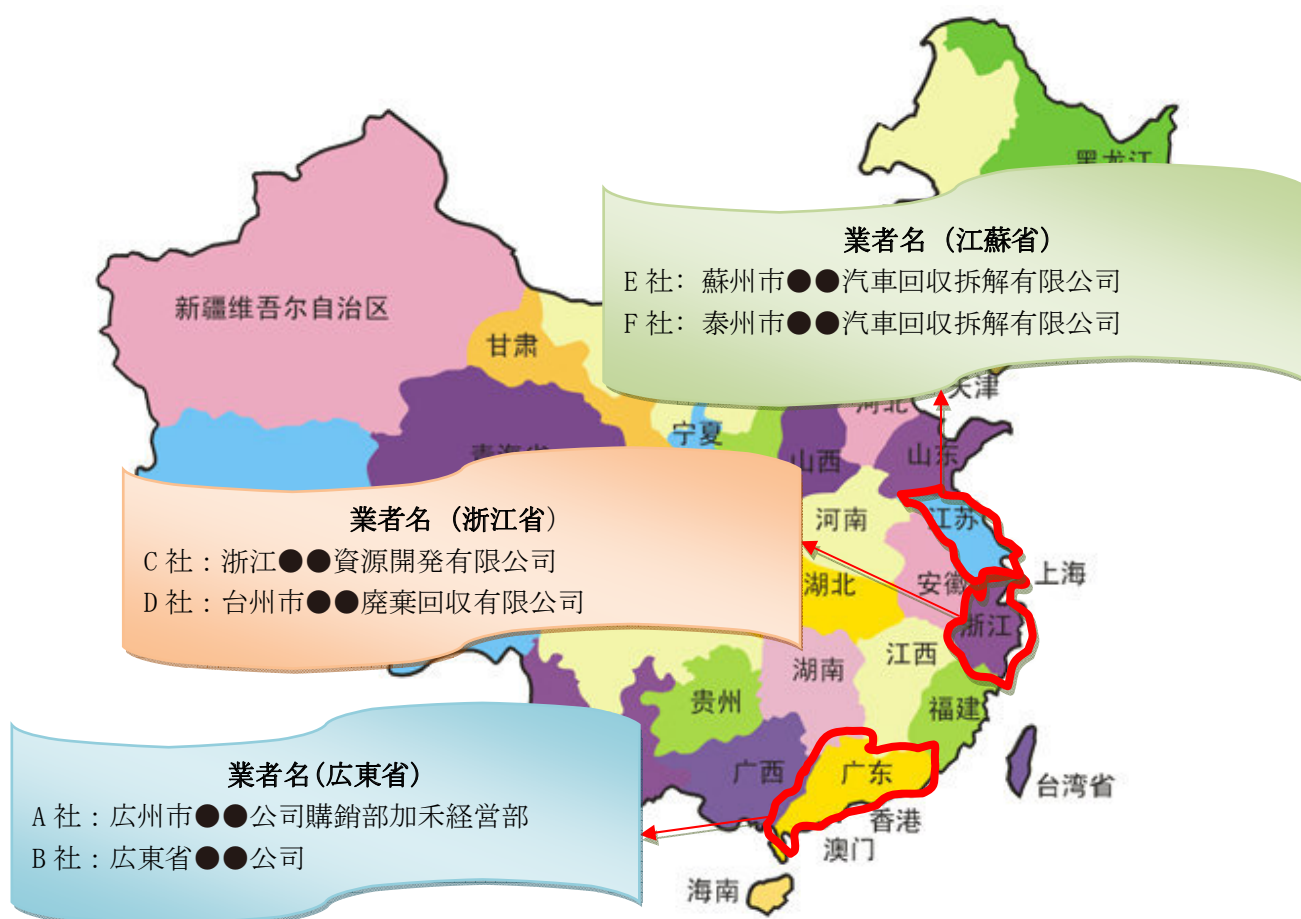
3. 結果概要

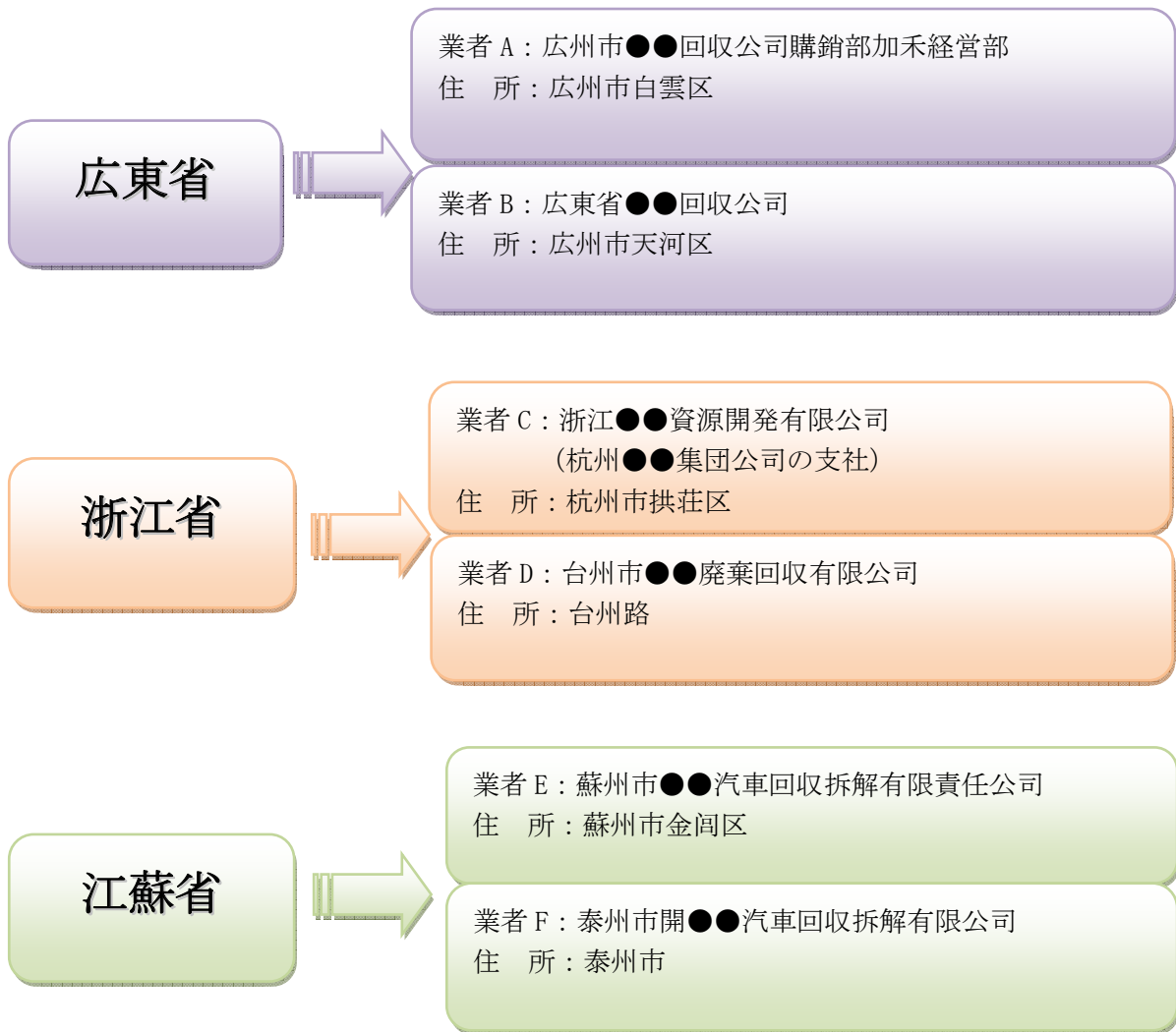
一部の自動車廃車リサイクル業者が当局の依頼を受け、知的財産権侵害部品を処置していることが現地調査によりわかった。しかし、リサイクル業者のなかには法規定の守っていないところもあることが聞き取りによりわかった。また、権利者の関心の高い重点部品の処置方法も一部調査できた。

二. 現地調査のまとめ

1. 企業の基本情報

広東省、江蘇省、浙江省から、省ごとに2社ずつ計6社を選定し調査を実施した。企業の基本情報は以下のとおり。





業者名	地域	資本金	年間解体台数	政府関係	部品回収ルート	対応できる部品
A 社	広東省 広州市	21.3 万	約 1 万台	あり	1. 廃棄自動車 2. 執行部門よりの依頼	自動車部品全体
B 社	広東省 広州市	5,000 万	約 4,000 台	なし	廃棄自動車	
C 社	浙江省 杭州市	1.25 億	2,500～ 3,000 台			
D 社	浙江省 台州市	300 万	約 2,500 台			
E 社	江蘇省 蘇州市	200 万	約 2,000 台			
F 社	江蘇省 泰興市	50 万	約 2,000 台			

2. 企業の詳細情報

各企業の詳細情報は以下のとおり。

広東省広州市 A 社

項目	広州市 A 社	国の強制的な基準に達しているか
資本金	21.3 万元	○ 設立条件として資本金が 50 万元以上と規定されている。この会社はある大手企業の営業拠点であるため、資本金は 20 万元ほど。母体企業の資本金は数千万元であるため、基準に達しているとする。
解体場所面積	約 20,000 m ²	○
従業員人数	20 名	○
専門職の人数	4～8 名	○
解体設備	クレーン フォークリフト 酸素切断機など	△ 詳細な調査不可
消防設備	粉末消火器	○

広東省広州市 B 社

項目	広州市 B 社	国の強制的な基準に達しているか
資本金	5,000 万元	○
解体場所面積	約 30,000 m ²	○
従業員人数	20 名	○
専門職の人数	5～10 名	○
解体設備	クレーン フォークリフト 酸素切断機など	△ 詳細な調査不可
消防設備	粉末消火器	○

浙江省杭州市 C 社

項目	杭州市 C 社	国の強制的な基準に達しているか
資本金	12,500 万元	○
解体場所面積	約 10,000 m ²	○
従業員人数	20 名	○
専門職の人数	0 名	×
解体設備	クレーン フォークリフト 酸素切断機など	△ 詳細な調査不可
消防設備	粉末消火器	○

浙江省台州市 D 社

項目	台州市 D 社	国の強制的な基準に達しているか
資本金	300 万元	○
解体場所面積	約 5,000 m ²	○
従業員人数	24名	○
専門職の人数	0名	×
解体設備	クレーン フォークリフト 酸素切断機など	△ 詳細な調査不可
消防設備	粉末消火器	○

江蘇省蘇州市 E 社

項目	蘇州市 E 社	国の強制的な基準に達しているか
資本金	200万元	○
解体場所面積	約 7,000 m ²	○
従業員人数	20 名	○
専門職の人数	2 名	×
解体設備	クレーン フォークリフト 酸素切断機など	△ 詳細な調査不可
消防設備	粉末消火器	○

江蘇省泰州市 F 社

項目	泰州市 F 社	国の強制的な基準に達しているか
資本金	50万元	○
解体場所面積	約 3,000 m ²	×
従業員人数	約 15 名	×
専門職の人数	2 名	×
解体設備	クレーン フォークリフト 酸素切断機など	△ 詳細な調査不可
消防設備	粉末消火器	○

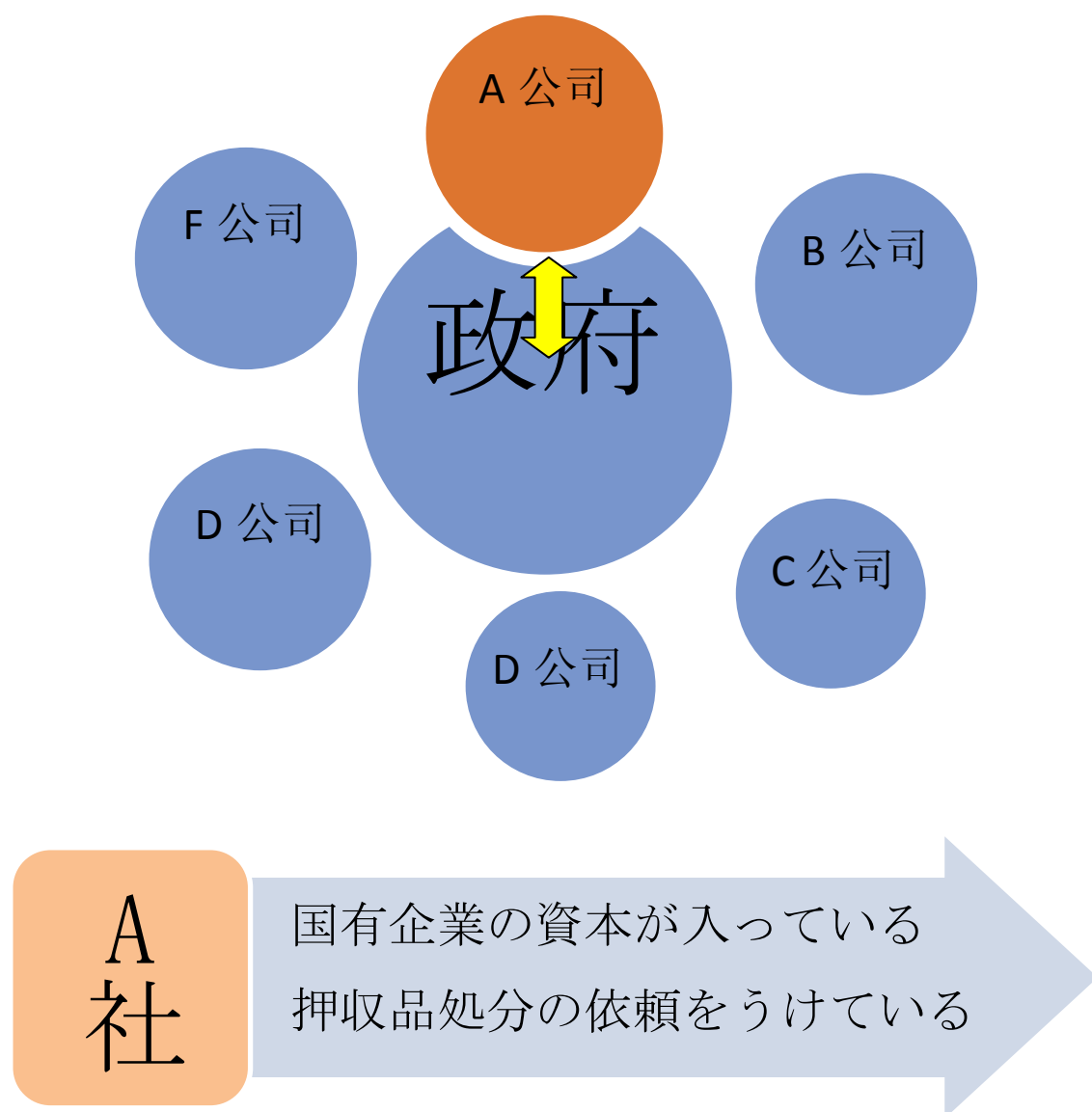
第一章で述べたとおり、中国は廃棄自動車回収解体企業の設立条件について詳細な規定を設けている。しかし、今回調査 6 軒の企業はそれら規定をすべて守っているわけではない。資本金、解体場所面積、従業員人数、専門職の人数、消防設備などの面から見ると、以下とおりの達成率になっている。

項目	国の強制基準	強制基準に達した	強制基準に達していない	達成率
資本金	50 万元	6 社	0 社	100%
解体場所面積	5,000 m ²	5 社	1 社	83%
従業員人数	20 名以上	5 社	1 社	83%
専門職の人数	5 名以上	2 社	4 社	33%
消防設備	国家の関連規定を守ること	6 社	0 社	100%

資本金においては、6 社すべて強制基準を満たしている。解体場所面積については 1 社のみの達成で、達成率は 83%となっている。従業員人数は 1 社のみ達しておらず、達成率は 83%となっている。しかし、専門職の人数においては、2 社のみ強制基準に達し、達成率は 33%しかなく、5 項目の中に達成率が一番低い項目である。また、現地調査での聞き取りで、自動車解体および部品の処置は専門的な技術がなくても作業できるとのことである。消防設備については企業設立時に公安の消防部門より検収を受けなければならない。また 6 社とも消火器はありと現地調査で確認したので、強制基準に達しているとする。

3. 政府機関との関係

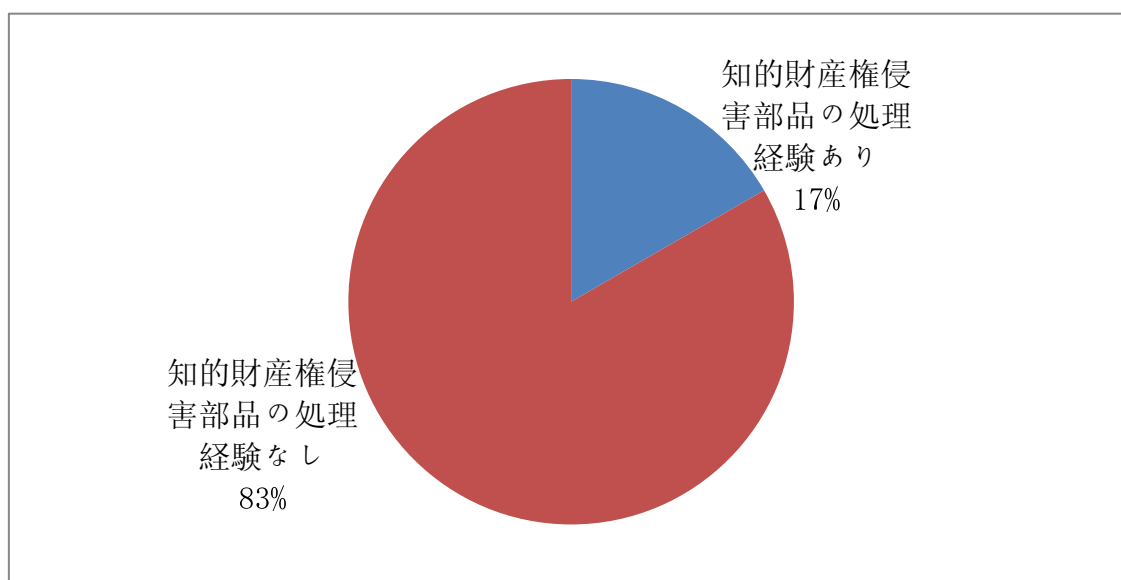
調査の結果、A社は国有企業の資本が入り、当局の依頼を受けて知的財産権侵害部品を処理したことがある。今回は調査社数が限られているので、6つの企業のうち、1社のみは当局の依頼を受け知的財産権侵害部品を処理した経験がある。調査社数を増やせば、より多くの押収品処分企業を調査できると考える。



4. 知的財産権侵害部品の処理

調査の結果、A社は当局の依頼を受けて知的財産権侵害部品を処理したことがあるとわかった。その頻度は年に1回ほどである。方法は基本的に廃棄金属としての処理である。また、処理過程を録画し当局へ提供しなければならない。すなわち、当局は押収部品が処理される際にそのまま転売されることのないよう対策を取っている。

企業	知的財産権侵害部品の処理経験	シェア率
A社	あり	17%
B社	なし	83%
C社		
D社		
E社		
F社		



5. 解体手順

6つの企業とももっぱら手作業であり、解体手順は以下のとおり。詳細な写真などは三、実例に掲載している。

ステップ1	蓄電池、ガスタンク、タイヤを外す
ステップ2	廃油、廃液を収集する
ステップ3	ドア、シート、フロントガラスなどを取り外すが、決まった順序はない
ステップ4	エンジン、排気管、エンジン冷却装置などその他部品を取り外すが、決まった順序はない
ステップ5	車体フレームを酸素切断機で切断する

6. 解体コスト

現地調査の聞き取りにより、一台の廃棄自動車を解体するための所要時間とコストは以下のとおり。

企業	所要時間(h)	コスト(元)
A 社	3～5h	500～600 元
B 社	3～5h	500～600 元
C 社	3～5h	300～500 元
D 社	3～5h	300～400 元
E 社	3～5h	500～1,100 元 光熱費、家賃などの費用も含む
F 社	3～5h	約 1,000 元 光熱費、家賃などの費用も含む

自動車 1 台を解体するには 3～5 時間が必要である。所要コストはおもに解体作業員の人件費と酸素切断機などの燃料費などがある。E 社と F 社は光熱費、家賃などの費用も加えているコストを提供したので、その費用が高くなっている。

7. 重点部品の処理

エアバッグ、オイルフィルター、エアフィルター、ブレーキパッド、ランプ、ガラス、ショックアブソーバーはの処理は権利者の関心の高いところである。現地調査により、6 社の処理方法は大体同じであり、その内容は以下のとおりである。

エアバッグ 	● 買い手があれば外して販売。販売価格は100～300元/個。ただし、買い手は自分で外す必要があり ● 買い手がなければ、爆発させずに解体後のスクラップと一緒に業者に販売
オイルフィルター 	● 液を収集し廃液の回収企業より回収し、カバーなどの部分は廃棄物として処理
エアフィルター 	● 廃棄物として処理

ブレーキパッド



- 棄物として処理



ランプ



- 壊したうえ廃棄物として処理

ガラス



- けるだけ
- けた破片は作業現場で散っていること



	
ショックアブソーバー 	● 壊したうえ廃金属として金属回収企業へ転売 

8. その他部品の処理

重点部品以外に、以下の部品の処理方法も調査でわかった。

部品	処理方法
5大アッセンブリー	部品としての再販売は行わず、鉄鋼原料として製鉄所に販売
廃油	自社内で処理実施せず、製油所に販売
非鉄金属	非鉄金属製錬所に販売
廃タイヤ	専門業者に販売
バッテリー	再利用できるものは充電し再販売 再利用できないものは製錬事業者に販売
プラスチック	材質を分けて関連企業が回収

また、5大アッセンブリー以外の部品は買い手があれば部品として再販することが調査でわかった。すなわち、回収解体企業は利益を最大化するように部品を処置している。5大アッセンブリーの再販売はしてはならないと法律が規定しているので、再販売りはしない。しかし、その他部品については、買い手がいなければ、廃棄物として金属企業などへ

販売するしかない。部品の買い手がいれば部品として販売し、利益をできるかぎり獲得している。

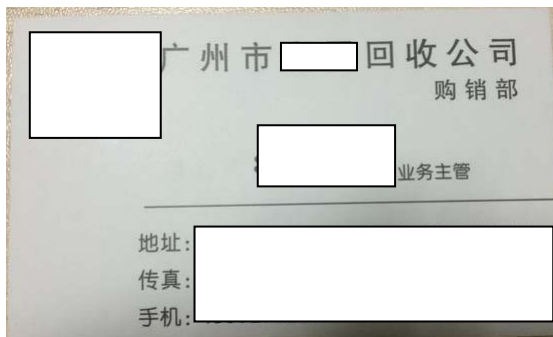
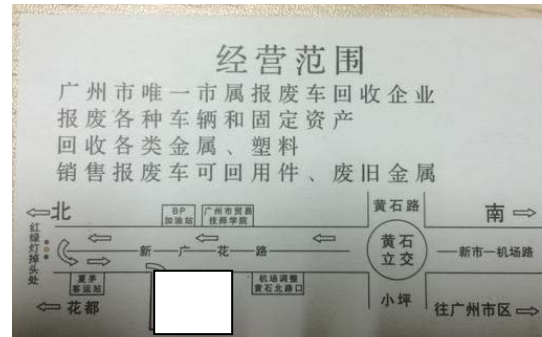
三．現地調査の代表的な例

ここでは、代表的な例として A 社の調査詳細をまとめる。

1. 企業情報

調査日付	2014 年 11 月 27 日、12 月 23 日
業者名	広州市●●回収公司銷部加禾經營部
住 所	広東省広州市白雲区
資本金	21.3 万元 この会社はある大手業者の営業拠点であるため、資本金は 20 万元ほど。母体企業の資本金は数千万元である。
解体場所面積	約 20,000 m ²
従業員数	約 20 名。有資格者 4～8 名。
解体設備	クレーン、フォークリフト、酸素切断機など
消防設備	粉末消火器
キャパシティ	年間解体台数約 1 万台

2. 企業名刺

 廣州市●●回收公司 購銷部 業務主管 地址: 傳真: 手机:	 经营范围 廣州市唯一市屬報廢車回收企業 報廢各種車輛和固定資產 回收各類金屬、塑料 銷售報廢車可回用件、廢舊金屬 北 → 南 紅綠燈路口 新—花—路 黃石立交 往廣州市區 小坪
--	---

3. 現場写真

一部の写真はほかの企業を調査する際に撮った写真を利用している。

1) 外観



2) 内部

①. 解体待ちの廃棄自動車



②. 廃棄自動車の解体



廃液の収集



ガラスの破壊



ドアの解体



シートの解体



解体作業中



解体作業中



解体作業中



解体作業中



解体作業中



解体作業中



解体作業中



解体作業中

③. 解体した部品



蓄電池



蓄電池



タイヤ



タイヤ



5 大アセンブリー



5 大アセンブリー



5 大アセンブリー



5 大アセンブリー



ショックアブソーバー



ショックアブソーバー



ショックアブソーバー



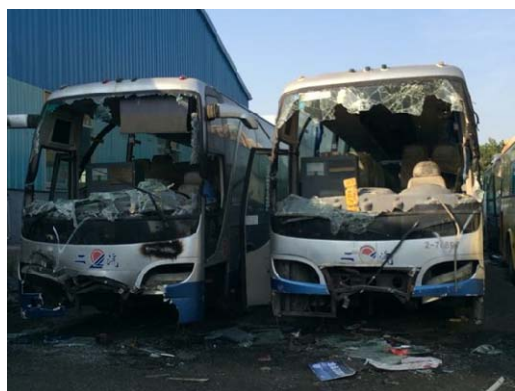
ショックアブソーバー



ガラス



ガラス



ガラス

ガラス



解体後の金属・スクラップ



押しつぶした車体フレーム



押しつぶした車体フレーム

第三章 結論

法制度の現状調査、廃棄自動車回収解体企業の現地調査により、中国における知的財産権侵害部品のリサイクルの現状を検討してきた。

まず、法制度の現状調査からは、中国では知的財産権侵害部品のリサイクルに直接適用できる法制度は存在しないことがわかった。廃棄自動車の回収解体に関する法制度から参考となるところはあるものの、直接に適用できるわけではない。

そこで、立法論の視点で知的財産権侵害部品のリサイクルの可能性を高めるためには、以下の対策が考えられる。

1. 知的財産権侵害部品を部品として再利用する場合は、「自動車部品再製造試点管理弁法」なる法規定に以下の2点を加える。
 - a) 知的財産侵害押収部品を再製造部品の対象源に加えること
 - b) 再製造部品の範囲を適宜に拡大すること
2. 知的財産権侵害部品の材質を再利用する場合には、自動車製品回收利用技術政策に、知的財産侵害権侵害部品の処理も再利用率を高めるべきである内容を加える。

つぎに、今回は知的財産侵害権侵害部品のリサイクル業者に対する調査であったことから、廃棄自動車回収解体企業の調査を切り口にした。6社を調査した結果、1社は当局の依頼を受け、知的財産侵害権侵害部品を処分したことがある。

昨年、執行部門へのアンケート調査を実施したが、押収部品の処分企業に関する情報はなかなか取得できなかった。そこで、今年の調査から廃棄自動車回収解体企業が押収部品の処分も行っていることが判明したので、今後は引き続きこの方向で調査を展開できると考える。

法規定がまだ不健全である現状の中で、自動車部品の再利用について企業は、5大アセンブリーの再販売はしないと最低限は守っているが、その他の部品は企業が自由に処分しており、買い手がいれば転売する。さらに、それら部品の行方を調査することは非常に難しい。

一方で、部品材質の再利用については、金属、タイヤなどは関連の有資格企業より回収されるが、ガラスなどの再利用率はまだ非常に低い。全体的に言えば、処分は雑で、資源のリサイクルへの配慮は少なく、もっぱら経済的な利益を重視している。したがって、中国における自動車部品のリサイクルはまだ低いレベルにあると言える。このような現状の中、知的財産権侵害部品のリサイクルが高いレベルで行われることはまだ期待できない。

このような状況を改善するには、やはり法制度の制作と公布から着手すべきである。今後は中国当局の政策動向を引き続き観察し、知的財産権侵害部品の処分およびリサイクルにおいて明瞭な法制度の公布を期待したい。

[経済産業省委託事業]

中国における知的財産権侵害部品のリサイクル現状に関する調査報告書

[発行]

日本貿易振興機構上海事務所 知識産権部

T E L : 021-6270-0489

F A X : 021-6270-0499

2015年2月発行 禁無断転載

本冊子は、日本貿易振興機構上海事務所知識産権部が2015年2月現在入手している情報に基づくものであり、その後の法律改正等によって変わる場合があります。また、掲載した情報・コメントは執筆協力者および当機構の判断によるものですが、一般的な情報・解釈がこのとおりであることを保証するものでないことを予めお断りします。