

第1章 貿易

2020年の中国の貿易総額は前年比1.5%増の4兆6,463億ドルとなった。うち輸出は3.6%増の2兆5,907億ドル、輸入は1.1%減の2兆556億ドルとなり、輸出は4年連続の増加、輸入は小幅減となった。海関総署は2020年の貿易について、世界経済の成長や世界の貿易が大きな打撃を受け、外部環境が複雑で厳しい困難な状況の下でも貿易の急速な回復を成し遂げたとしたほか、安定成長だけでなく質の向上も実現したと評価した。2021年については、世界における新型コロナウイルス感染症の感染状況や継続する米中の経済貿易摩擦により不確実性が大きい一方、地域的な包括的経済連携(RCEP)協定の発効も見込まれる。こうした状況を受けて中国政府が貿易面でどのような取り組みを進めるか注目される。

2020年の日中貿易を双方輸入ベース(注1)でみたところ、総額は前年比0.2%減の3,400億ドルとなり、2年連続で前年比減少となった。日本から中国への輸出(中国の対日輸入、以下同じ)は2.7%増の1,760億ドル、中国からの輸入は3.2%減の1,639億ドルとなった(注2)。その結果、日本の中国に対する貿易収支は121億ドルとなり、前年から黒字幅が大きく拡大した。

日本からの輸出を品目別にみると、電気機器およびその部品(第85類)は前年比9.0%増だった。そのうち、主要品目の集積回路やダイオード、コンデンサーなどが好調だった。機械類(第84類)は前年比0.7%増だった。そのうち、主要品目の半導体・フラットパネルディスプレイ用の製造機器が特に好調だった。車両(第87類)は前年比7.7%減だった。完成車および部品ともにマイナスの伸びとなった。化粧品(第33類)は、前年比31.6%増となった。前年の伸び(34.7%増)からは3.1ポイント縮小したものの、依然として好調であった。

日本の中国からの輸入を品目別にみると、電気機器(第85類)が前年比1.2%減となった。特に主要品目である、スマートフォンを含む電話機が0.8%減となり全体の伸びを押し下げた。機械類(第84類)は主要品目であるパソコン(自動データ処理機械)が20.8%増と好調であったことから、3.2%増となった。繊維用繊維のその他の製品(第63類)は、主要品目である不織布マスクが大きく伸びたことから、126.9%増となった。このように、中国からの輸入については、日本の新型コロナ対策下における感染予防のためのマスクや、テレワークの推進によるパソコンの需要の高まりに応じた品目が大幅に増加した形となった。

日本の貿易に占める中国の構成比は、輸出が22.1%で前年比3.0ポイント拡大、輸入も25.8%で2.3ポイント拡大した。その結果、貿易総額に占める中国の構成比は23.9%と、前年比2.6ポイント拡大した。また、日本の2020年の対世界貿易において、中国は輸出額で前年1位であった米国を上回り第1位となった。一方、貿易総額と輸入額では引き続き第1位となった。それぞれ2007年以降14年連続、2002年以降19年連続で第1位となっている。

中国の統計によると、2012年末の在中国日系企業数は2万3,094社(中国貿易外経統計年鑑2013:注3)と2万社を超えている(なお、日本外務省の「海外在留邦人数調査統計 令和元年版:2018年10月1日時点」では中国の日系企業の「拠点数」は3万3,050拠点となっている)。日系企業は中国に生産・販売拠点を設置し、中国での競争力強化と内需開拓に向け経営資源を配分しつつ、積極的に事業を展開し、グローバルなサプライチェーンの中で日々貿易に従事している。

注1:JETROが財務省貿易統計と中国海関統計を基に分析したもの。貿易統計は輸出を仕向地主義、輸入を原産地主義で計上しており、香港経由の対中輸出(仕向地を香港としている財)が、日本の統計では対中輸出に計上されない。一方で、中国の輸入統計には日本を原産地とする財がすべて計上されることから、両国間の貿易は双方の輸入統計のデータがより実態に近いと考える。なお、中国の輸入統計はドルベース発表値、日本の輸入統計はGlobal Trade Atlasによるドル換算値を用いている。

注2:財務省貿易統計の円ベース(輸出確報、輸入9ヶケタ速報)では、総額が32兆5,596億円(前年比1.7%減)、輸出が15兆829億円(2.7%増)、輸入が17兆4,766億円(5.3%減)となった。

注3:中国貿易外経統計年鑑では、2014年版以降は国別の企業数の統計が発表されていない。

貿易における具体的問題点

法制度・運用の不透明性

中国には通関拠点数が4,000近くある。これだけ多くの拠点があるためか、依然として各税関において税関審査や法制度の解釈に違いがみられるなどの問題が発生している。同一商品が通関担当者によって異なるHS番号区分と判定され、関税や輸出増値税還付率が異なるケースも発生している。

通関手続および運用に関する問題

中国政府は通関の効率化やサービス向上のため、各種の努力を行っており、以前に比べると状況は大きく改善している。通関のペーパーレス化などの進展を評価する日系企業の声も聞かれる。

海関総署が2017年12月26日に公布した「海関予裁定管理暫定弁法」(以下「管理暫定弁法」、海関総署令第236号)は、事前裁定について、その申請や認可範囲と手続等について規定しており、2018年2月1日から施行された。同法の施行により輸出入貨物の商品分類や原産地等資格ならびに課税価格にかかわる要素等について事前の裁定が認められることになった。また、2018年10月には「税関事前分類決定後の関連事項に関する公告」(海関総署公告[2018]138号)が公布され、「管理暫定弁法」実施後の措置の詳細が明らかとなった。今後、企業が税関商品分類の事前裁定を申請する必要がある場合、「管理暫定弁法」および「税関事前裁定管理暫定弁法」の実施に関する事項についての公告(税関総署公告[2018]14号)の関連規定に従うことになる。

さらなる貿易自由化への期待

ジェットロが2020年8月から9月にかけて在中国日系企業に対して実施したアンケート調査（886社が回答）によると、貿易を行っている中国進出日系企業のうち、FTA・EPAを活用している企業の割合は44.1%と前年より2.0ポイント下落した。他の在アジア・オセアニア日系企業に比べると、その活用率は依然として低い。企業規模別に活用率をみると、大企業が49.1%、中小企業が36.0%となった。業種別では、商社・卸売業が56.0%で最も多かった。輸出・輸入ともASEANとのFTA（ACFTA）の活用率が相対的に高くなっている。他方、FTA・EPAを利用できていない理由としては、「制度や手続を知らない（45.2%）」「（輸出・輸入する品目が）適用対象の品目かどうか分からない（41.5%）」などが挙げられており、制度や手続の利用に関する情報の周知が、より多くの企業のFTA・EPA利用を促す上で重要であることがうかがえる。

また、中国商務部は2021年4月16日、中国がASEAN事務総長に地域的な包括的経済連携（RCEP）協定の批准書を寄託したと発表した。これにより、中国はRCEP協定の国内批准手続を完了したことになる。

中国政府が貿易のさらなる自由化のため、近年諸外国・地域とFTA締結に向けた取り組みを積極的に進めていることを歓迎する。今後も引き続き貿易自由化に向けた取り組みの進展が期待される。他方、FTAを実際に利用するにあたっては、条文と矛盾したり、記載のない要求が行われている事例もあるため、運用面の改善が期待される。

米中貿易摩擦による影響

ジェットロが2020年8月から9月にかけて在中国日系企業に対して実施したアンケート調査（886社が回答）では、「通商環境の変化が2020年の業績に与える影響」について、38.4%が「全体としてマイナスの影響がある」と回答した（「プラスとマイナスの影響が同程度」という回答は3.7%）。「通商環境の変化が今後2～3年の業績に与える影響」については、34.6%が「全体としてマイナスの影響がある」、34.1%が「分からない」と回答した。また、業種別では、「全体としてマイナスの影響がある」との回答は、電気・電子機器が60.0%で最も高く、運輸業（58.2%）、電気・電子機器部品（56.4%）も回答率が5割を超えた。

今後も新型コロナウイルス感染症の海外における感染状況によっては外需の動向が影響を受ける可能性もある。加えて、米中貿易摩擦による関税の引き上げ措置等も継続しており、2021年の中国の貿易は引き続きこうした動向に大きく左右される可能性が高い。このような状況の下、2021年3月に開催された全人代では、ハイレベルの対外開放を実行し、対外貿易と外資の安定の中での質的向上を促すことが重要な取り組みの1つとして挙げられた。外資系企業にとって将来の不確実性が高まる中、中国政府が今後貿易に関してどのような取り組みを進めていくかが注目される。

<建議>

- ① 通関に関する規制・制度の変更が直前に周知されるケースがある。WCO（世界税関機構）改正京都規約の一般付属書第9章では、税関はすべての利害関係者が関連情報を容易に入手できるようにすること、変更が発生した際には事前に十分な余裕を持って情報を入手できるようにすることを規定している。ついで、海関総署などの関連部門に対し、通関に伴う規制・制度の変更を実施する場合には、十分な準備期間を確保するとともに、文書で事前に税関ホームページに掲載するなど情報開示時期および具体的実施方法について配慮するよう要望する。
- ② 同一製品のHS番号や原産地証明など輸出入申告に関する税関審査および保税區、物流園區または保税港區の運用や規則、規定に対する解釈も、地域や担当者により異なる。通関一体化の推進に伴い改善が見られる部分もあるが、海関総署等の関連部門に対して、窓口人員等への研修の強化やより詳細なマニュアルの整備などにより全国で統一した運用を行うよう要望する。また、全国統一的な運用の実効性を高めるため、税関間の調整機能の強化を要望する。
- ③ WTO貿易円滑化協定第7条では努力規定として所要時間調査（TRS）を定期的実施し公表するように求めている。各税関の通関所要時間を可視化することにより、通関効率化への取り組み向上にもつながるため、税関ごとの通関所要時間を調査し公表するよう要望する。また、上記で収集したデータに基づき、引き続き通関、商品検査に係るリードタイムの短縮に取り組むよう要望する。
- ④ 輸入商品の法定検査について、「輸出入商品検査法実施条例」第16条に基づき通関申告地の出入境検査検査機構へ検査申請することになっており、かつ同条例第18条により目的地での検査を受けなければならないが、通関申告地と目的地の検査検査組織間で申請情報の連絡がうまくできておらず、検査まで非常に時間を要したケースがあった。海関総署等の関連部門に対して、通関申告地においても法定検査を受検できるよう要望する。併せて商品検査検査の迅速化、手続の簡素化、通関・検査のペーパーレス化を早期に実現し、同一港湾のみならず全国で検査一体化を実施するよう要望する。
- ⑤ HS番号の対象品目を詳細に解釈した資料の公開を要望する。また、入港、接岸、荷役許可時の必要書類、所要時間も可能な限りの統一を要望する。
- ⑥ 「税関輸出入貨物通関申告書修正および取消管理弁法」第7条により、修正事由が通関業者に起因する場合は申告事項を修正できるが、それ以外の中国輸入者や海外輸出者等に起因する場合については修正の可否が規定されておらず、修正が認められない場合が多い。海関総署等の関連部門に対して、通関後の輸出入申告事項の修正の可否を明確にするとともに、FAQ等において自主的な修正申告が認められる事例を例示するよう要望する。

- ⑦天津爆発事故以降、各港によりIMDG（国際海上危険物）の取扱いCLASSが制限され、全CLASSの取扱いが可能な港は上海港のみとなった。その結果、上海での輸入を余儀なくされコスト上昇を招いている。他港でも従来通り全CLASSの取扱を可能とするよう改善を要望する。
- ⑧近年、税関によるロイヤルティ支払いや特殊関係間の取引価格にかかわる調査が強化されている。しかし、個々の案件について、税関からどのような根拠・基準に基づいて課税の必要性や価格の妥当性を判断しているかの情報が企業に十分に開示されていない。また、企業の主張および説明に対して、税関が同意しない場合、その理由を明確にせず、企業に主張を立証するように一方的に求める事例がある。企業の対応負担を減らすため、海関総署から各地税関に対して、課税の要否や課税価格の判断根拠を明確に提示するよう、指導することを要望する。
- ⑨中国からASEANや中南米向けに自由貿易協定（FTA）を利用する際、その施行細則上に、原産地証明書に記載するHSコードを輸入国のHSコードとする旨の規定がある。しかし、輸入国と輸出国（中国）のHSコードが異なる品目について、中国各地の原産地証明書発給機関が自国（中国）のHSコードを記載するよう要求している。発給機関の要求通りに発給された原産地証明書は、輸入国では条文違反となることから、FTAが利用できない、あるいは発給機関との交渉に時間を要しFTAの利用に遅れが生じる場合がある。この問題は2016年以降毎年の白書で提起しており、その後も解消しておらず、最近においても同様な問題が発生しているため、中央政府から各地の原産地証明書発給機関に対して、FTAの条文と矛盾したり条文に記載のない要求を行わないよう、指導徹底いただく事を強く要望する。
- ⑩日中韓自由貿易協定（FTA）の早期締結および地域的な包括的経済連携（RCEP）協定の早期発効に向けた取り組みを要望する。
- ⑪「輸出監督管理倉庫および所蔵貨物の管理規定」によれば、中国の輸出監督管理倉庫のうち、国内結節点型倉庫は最低申請面積が1,000平方メートルとなっているために保有が困難となっている。海関総署等の関連部門に対して、最低申請面積の縮小を要望する。
- ⑫2019年1月より施行された「税関認証企業標準」によって、これまで輸出入者、輸送会社、通関業者がすべて1つの基準であったものが、個別に基準が定められた点は評価できる。しかしながら、基準を満たすための条件が画一的であり柔軟性に欠けている。例えば、二段階申告への変更や事前申告への対応等については、発生都度総経理等に報告をしており、総経理も内容を認識しているが、輸出入認証企業の基準では、総経理等に対する定期的な研修が求められており、別途改めて研修を開催しなければならない。また、同じ輸出入者でも、自社工場で貨物を生産しているメーカーと生産工場を持たない貿易会社では、安全上の問題が発生する可能性が異なるため、求められるセキュリティレベルは異なってしかるべきである。したがって、海関総署においては、認証企業の判断基準を細分化するなど実態に合った対応を行うよう要望する。
- ⑬AEO（Authorized Economic Operator）制度は、貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された事業者に対し、税関が承認・認定し、税関手続の緩和・簡素化措置を提供する制度であるが、2018年の法改正以降、再認定作業が優先される傾向にあると思われるため、新規受付・承認・認定に時間を要しており、改善を要望する。また、再認定に伴う提出書類が多いことから、その簡素化も要望する。
- ⑭自社中国工場と中国顧客が登録している同一製品（部品）に対するHSコードが異なる場合、中国国内で同製品（部品）の保税工場間の移動ができないため、一度香港・日本等へ輸出し、再輸入している。EU内やマレーシアと同様、保税工場間は双方のHSコードが異なる場合でも、内陸輸送ができるよう改善を要望する。
- ⑮国内保税工場から物流園区等の保税地域を利用し中国国内へ貨物を輸入する場合の運用条件が厳しく、活用できない事態が発生しやすい。具体的には入区（輸出）と出区（輸入）の両者間で「HSコードが同一であること」「申告価格がマイナスではないこと」の両者を満たさない限り、貨物を出区（輸入）させることができないとされている。法令上の根拠が必ずしも明確とは言えない中で、長年そのような運用が続いていると理解しているが、法令根拠を含めた活用条件の明確化と、条件を満たさない場合に例外的に活用を行うためのルール整備を要望する。
- ⑯米中貿易摩擦の継続により、関税率の複数回にわたる引き上げが事前に十分な周知期間なく実施されていることにより、関税の引き上げに伴う負担の増加が継続している。このことにより、収益の悪化など深刻な影響を受けている企業もあり、早期の問題解決が望まれる。両国政府間で摩擦解消に向けた協議を加速することを要望する。また、昨今の香港をめぐる米中間の問題は、中国に拠点を置きグローバルでの活動を展開する企業各社にとって深刻な問題であり、香港がグローバル貿易におけるハブ機能をしっかり堅持し、安定的で予測可能な位置づけを堅持することを要望する。
- ⑰2020年12月1日より輸出管理法が施行されているが、同法については施行後も具体的な規制対象が明確となっておらず、日系企業にとって事業運営上の不透明性が高まっている。関連細則や管理品目等を早期に整備し公表すること、その内容や運用が国際標準から乖離しないよう要望する。