

第1章 貿易

2021年の中国の貿易総額は前年比30.0%増の6兆515億ドルとなった。うち輸出は29.9%増の3兆3,640億ドル、輸入は30.1%増の2兆6,875億ドルとなり、輸出入ともに過去最高となった。海関総署は2021年の中国の貿易について、新型コロナウイルスの感染拡大がもたらす深刻なショックに直面しながらも強いレジリエンスを示したと評価した。他方、2022年については、外部環境の不確実性や外需の回復鈍化、比較対象となる前年同期の数値が高いことなどを挙げて貿易は一定の下押し圧力を受けるとの見通しを示した。このほか、2022年1月1日より発効したRCEP協定を活用した加盟国との貿易の活発化や、ロシア・ウクライナ情勢などの影響も見込まれる。米中間における一部品目の追加関税賦課も継続しており予断を許さない。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引き続き注目される。

2021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15.1%増の3,914億4,049万ドルとなり、2018年以来3年ぶりに前年比で増加し、2011年（3,784億2,490万ドル）以来10年ぶりに過去最高を更新した。日本から中国への輸出（中国の対日輸入、以下同じ）は17.1%増の2,061億5,312万ドル、中国からの輸入は12.9%増の1,852億8,736万ドルとなった（注2）。その結果、輸出の伸びが輸入を上回る状況の中で、日本の中国に対する貿易収支は208億6,576万ドルと、5年連続の黒字になった。黒字幅は前年から7割超拡大し、過去最高の2010年（228億37万ドル）に次ぐ水準となった。

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15.0%増だった。そのうち、主要品目である集積回路（8542）が20.0%増となった。機械類（第84類）は前年比20.3%増となり、同品目全体の29.3%を占める半導体、集積回路またはフラットパネルディスプレイの製造用機器（8486）が33.9%増と大幅に増加した。3位は精密機器（第90類）で11.7%増、4位は車両（第87類）で2.9%減となった。

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18.1%増で1位となった。同品目全体の40.3%を占める、スマートフォンを含む電話機が20.9%増となった。2位の機械類（第84類）は品目全体の42.7%を占める自動データ処理機械（8471）が前年の2ケタ増から減少に転じたものの、品目全体では7.1%増となった。3位は衣類・同付属品（メリヤス編みまたはクロセ編みのものに限る、第61類）で7.4%増、4位は衣類・同付属品（メリヤス編みまたはクロセ編みのものを除く、第62類）で0.3%増となった。

日本の貿易に占める中国の構成比は、輸出が21.6%で前年比0.5ポイント低下、輸入も24.1%で1.7ポイント低下した。その結果、貿易総額に占める中国の構成比は22.9%と、前年より1.0ポイント低下した。また、日本の2021年の対世界貿易において、中国は輸出額で前年に引き続き第1位となった。また、貿易総額は2007年以降15年連続、輸入額は2002年以降20年連続で第1位となった。

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・輸入速報、2022年1月28日）では、日中貿易総額が38兆3,379億円（前年比17.6%増）、輸出（日本の対中輸出）が17兆9,845億円（19.2%増）、輸入が20兆3,534億円（16.3%増）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。他方で、通関手続やその運用において依然としてトラブル事例など問題がみられることもある。

例えば、政府が発行している通関オペレーションマニュアルに誤植があったために通関手続が滞るといった事例があった。こうした問題が発生しないよう、また、発生した際にはすみやかな情報の周知と改善を求めたい。

さらなる貿易自由化への期待

ジェトロが2021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39.8%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。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（41.7%）」「（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（34.7%）」などが挙げられており、より多くの企業のFTA・EPA利用を促す上では制度や手続の利用に関する情報の周知が重要であることがうかがえる。

また、2022年1月1日より、RCEP協定が、中国のほか、日本、ブルネイ、カンボジア、ラオス、シンガポール、タイ、ベトナム、オーストラリアおよびニュージーランドの10カ国について発効した。その後、2022年2月1日には韓国について、3月18日にはマレーシアについても発効した。中国は中央政府部門がRCEP関連規定を相次いで公布・施行したのをはじめ、商務部などが中心となって政府関係者や企業への研修を多数実施している。こうした取り組みにより、日系企業を含む多くの企業においてRCEPの利活用に関する情報が認知されることが期待される。他方、実際に協定の活用が始まる中で問題となる事例も発生している。

例えば、RCEP協定において、現状では2012年版のHSコード（HS2012）に基づく品目分類番号を原産地証明書に記載することとされているが、通関システムでは2022年版のHSコード（HS2022）が運用されている。その中で、中国への輸入通関時、HS2012に基づく品目分類番号が記載された原産地証明書をういて輸入通関しようとする、HS2022上の分類番号と一致しない場合、中国の通関システム上では手続できないという事案が発生した。このように、通関申告で使用されているHSコード（HS2022）と原産地証明書上におけるHSコード（HS2012）が異なる場合、輸入者は中国の輸入通関システム上では入力できず、紙ベースで通関手続を行う必要がある。このようなRCEP協定に関するトラブルの発生については、日系企業も強く関心を持っているところであり、こうした事例が発生した場合にはすみやかに周知するとともに、対応について各地税関の運用が異なることがないよう徹底いただきたい。

このほか、中国は2021年9月16日にCPTPP（TPP11）への加入を、11月1日にはデジタル経済連携協定（DEPA）への加入を申請するなど、物品・サービス貿易における二国間・多国間の協定参加へ向けた取り組みを進めている。

中国政府が貿易のさらなる自由化のため、RCEP協定をはじめ、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

ジェトロが2021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2021年の業績に与える影響」について、「マイナスの影響がある」との回答は25.1%と、前回2020年度調査（38.4%）から13.3ポイント低下した。一方、「影響はない」との回答が49.5%と最大となり、前回2020年度調査（35.3%）から14.2ポイント上昇した。また、今後2～3年の業績に与える影響を見ると、「影響はない」と回答した割合が、2020年度調査（26.7%）から12.4ポイント上昇し39.1%と最も高かった。次いで「分からない」が36.2%、「マイナスの影響がある」は19.3%にとどまった。

2022年も引き続き新型コロナウイルス感染症の影響によって中国の輸出入が影響を受ける可能性がある。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、2022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、2022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拡大し、貿易・外資の安定成長を推し進める」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引き続き注目される。

<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。については、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、物流園区または保税港区の運用や規則、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的な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 税関総署236号「税関事前裁定管理暫定弁法」により事前教示制度が明確化されているが、申告を行う企業と税関との認識の不一致をいっそう低減させ、通関の円滑化をさらに進めるためにも、税関による事前裁定決定書交付までの期間短縮や税関に対して参考意見を求められるように事前教示制度を改善いただくよう要望する。
- ④ 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、商品検査にかかわるリードタイムの短縮に取り組むよう要望する。

- ⑤ 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閲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疫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。併せて商品検査検疫の迅速化、手続の簡素化、通関・検疫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疫一体化を実施するよう要望する。
- ⑥ 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。また、政府から発行されているオペレーションマニュアルに誤植があったために通関手続が滞るといふ事例があった。こうしたマニュアルは実務上非常に重要であるため誤植等が発生しないよう改善を要望する。また、誤植や誤記載等が明らかになった場合には、実務上のトラブルが生じないようにすみやかにその旨を公表し、かつ現場の通関担当者にも伝達することを要望する。
- ⑦ 「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。
- ⑧ 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の取扱いを可能とするよう改善を要望する。
- ⑨ 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、課税の可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。

- ⑩ 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。
- ⑪ 日中韓自由貿易協定（FTA）の早期締結および東アジア地域包括的経済連携（RCEP）協定の協定内容の実施徹底に向けた取り組みを要望する。
- ⑫ 「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。
- ⑬ 2021年11月より施行された「税関高級企業認証標準」によって、輸出入者、輸送会社、通関業者、外国貿易総合サービス業者、越境ECプラットフォーム企業、輸出入宅配運営者、海運物流輸送企業、道路物流輸送企業、航空物流輸送企業に共通して適用される1つの基準が制定されたとともに、個別に独立した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、発生の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。
- ⑭ AEO（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。さらに、「認証に通らなかった企業は、1年以内は税関に認証の再申請をしてはならない」とされているが、問題点を改善した企業については、再認証の申請を早期に可能にするよう要望する。

- ⑮ 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。
- ⑯ 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。
- ⑰ 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。
- ⑱ 2020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。また、同法における輸出許可の要否に関する基準が明確となっておらず、許可が必要な場合は申請から許可取得まで最大45日間を要する。許可の要否に関する基準を明確化するとともに、許可申請から許可取得までに要する時間の短縮を要望する。