

# 第1章 貿易

2015年の中国の貿易総額は前年比8.0%減の3兆9,586億ドルとなり、金融危機の影響を受けた2009年（13.9%減）以来6年ぶりに減少に転じた。政府目標（6.0%前後）の達成はならなかったが、海関総署は世界経済が全体的に回復力を欠き、国内経済の押し下げ圧力が大きい中、貿易も「新常态（ニューノーマル）」に入ったと指摘した。輸出入ともに減少という厳しい状況のなかではあるが、貿易全体に占める一般貿易や民営企業の比率が高まり、貿易相手が多角化するなどの変化を踏まえた評価になっている。輸出は2.8%減の2兆2,766億ドル、輸入は14.1%減の1兆6,821億ドルで、輸入の減少幅が大きかったこともあり、貿易収支は5,945億ドルの黒字と、初めて5,000億ドルを超え過去最高を更新した。

ジェトロが財務省貿易統計と中国海関統計を基に、2015年の日中貿易を双方輸入ベースでみたところ、総額は前年比11.8%減の3,032億8,609万ドルで、リーマン・ショック直後の2009年以来6年ぶりの2ケタ減少に転じた。2015年は主に円がドルに対して14.5%下落したことから、日本からの輸出（中国の対日輸入、以下同じ）は12.3%減の1,427億1,566万ドル、輸入は11.3%減の1,605億7,043万ドルとなった。ただし円換算では、総額が0.8%増の36兆7,033億円、輸出が0.2%増の17兆2,810億円、輸入が1.3%増の19兆4,223億円となっている。日中貿易額はドルベースで2ケタ減となったものの、日本の貿易総額に占める中国の構成比は21.2%と2014年比0.7ポイント上昇しており、2位の米国を6.1ポイント引き離している。

中国の統計（注1）では2012年末の在中国日系企業数は2万3,094社と2万社を超えている。日系企業は中国に生産拠点を設置し、中国での競争力強化と内需開拓に向け経営資源を傾斜しつつ、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。

中国政府はWTO加盟後、貿易・通関面において、制度面の効率化、透明度・サービスの向上など、各種の努力を行っており、以前に比べると環境は大きく改善している。しかしながら、日系企業からは2015年版白書に引き続き改善要望が寄せられており、さらなる法制度整備および運用統一化、通関手続の簡素化などを期待する声大きい。ジェトロが在中国日系企業に行った調査（注2）でも、回答した企業（874社）の39.1%が「通関等諸手続が煩雑」、37.3%が「通関に時間を要する」を経営上の問題点として挙げている。前者回答は前年度調査より4.1ポイント低下したが、後者は0.5ポイント上昇した。それぞれ依然高い数字であり、さらなる取り組みの展開をお願いしたい。

注1：「中国貿易外経統計年鑑2013」

注2：「アジア・オセアニア進出日系企業活動実態調査（2015年度調査）」。調査時期は2015年10～11月。

## 貿易・通関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。トレーニングの強化やより詳細なマニュアルの整備などで、全国で統一的な運用がなされるよう要望する。

また、HS番号の事前教示制度について、全国で統一的に実施し、企業が活用しやすいよう制度の整備を行うことや、併せてHS番号の対象品目を詳細に解釈した資料を公開することで、企業の利便性が高まると共に、政府担当者の負担軽減にも繋がると考えられる。

さらに、危険品に関しては、数多くの法令が公布されており所管機関も多いことに加えて、天津の爆発事故以降、危険品に対して規制運用の強化がみられることに鑑み、運用方針の明確化と統一的な相談窓口の設置を要望する。併せて天津における早期取扱い再開を要望する。

なお、日本企業から依然として強い声があるが、通関に伴う規制・制度の変更を実施する場合は、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および具体的な実施方法の周知徹底を再度お願いしたい。

### 通関手続の複雑（煩雑）性

中国政府は通関の効率化やサービス向上のため、各種努力を行っており、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。国務院が2015年7月に「輸出入安定成長の促進に関する若干の意見」を公布し、さらに貿易の利便性を高めることを示し、関連部署がその実現に向けて取り組んでいることは歓迎できる。

しかしながら、生産機械の中古品の輸入にあたり、「輸入中古機電製品検査監督管理弁法」に基づき積載前の事前検査（該当した場合）、貨物到着検査を受けるが、輸入手続が煩雑で時間がかかるとの声や、通関、商品検査にかかわる窓口の一本化や手続の簡素化を望む声も寄せられている。引き続き、申請窓口の1本化、優良企業に対する優遇な

どにより、通関、商品検査にかかわる手続の簡素化、リードタイムの短縮を要望したい。

そういう意味で、税関部門と質検部門で協力して推進中の「3つの一」（一括申請、一括審査、一括認可）の進展に期待しており、今後全国での実施を要望する。また、京津冀地域などで進める区域通関一体化の加速も期待したい。これらにより、企業の利便性を引き続き高めていただきたい。

その他、依然として分公司は法人格が認められておらず、分公司名義で通関ができない状況も続いている。そのため本社名義での通関書類作成、捺印などが必要となっており、手続が煩雑で、時間を必要するとともに、突発的な通関に対応できないなど問題がある。

### さらなる自由化への期待

中国政府は貿易のさらなる自由化のため、近年諸外国・地域との積極的なFTA締結に向けた取り組みを進めており歓迎できる。日中韓三カ国で日中韓FTA、ASEANと日中韓三カ国、インド、オーストラリア、ニュージーランドの16カ国で進める東アジア地域包括的経済連携協定（RCEP）の交渉も進めている。これらの締結により、関税・非関税措置の撤廃および段階的な削減がもたらされ、貿易の自由化・円滑化がこれまで以上に進むことが期待されるため、早期締結を要望したい。

ただ自由化の一方で、FTA利用に必要な原産地証明について、例えば、中国・ASEANのFTAで、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が、輸入国と輸出国（中国）のHSコードが異なる品目につき、中国各地の商検局が、自国（中国）のHSコードを記載する様に要求するケースがある。各地商検局に対して、条文と矛盾する、または条文に記載のない要求を企業に対して行わないように指導の徹底を要望する。

さらに、企業と税関の相互の業務効率化、スムーズな通関の実現に繋がるため、企業が所轄税関に事前相談できる制度の構築を要望する。加えて、物流の効率化をさらに図る観点から、休日、祝祭日、時間外においても、通関対応が可能な地域の拡大を要望する。

### ＜建議＞

- ① 通関に伴う規制・制度の変更を実施する場合は、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の配慮を要望する。
- 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區の運用や規則、規定に対する解釈が、地域や担当者により異なる。トレーニングの強化やより詳細なマニュアルの整備などで全国統一的運用を要望する。HS番号の事前教示制度についても、全国で統一的に実施し、企業が活用しやすいよう制度の完備を要望する。併せ

て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。入港、接岸、荷役にかかわる許可時の必要書類、所要時間も可能な限りの統一を要望する。

- ③ 危険品に関しては、数多くの法令が公布されており所管機関も多い。実際の運用にあたり、各地の税関、CIQが対応に苦慮している。運用の明確化・手続の簡素化を要望する。また、天津の爆発事故以降、危険品に対して規制運用の強化がみられるが、運用方針の明確化と統一的な相談窓口の設置を要望する。併せて天津における早期取扱い再開を要望する。
- ④ 税関のシステムトラブルやソフトウェアアップグレードによる不具合発生時、輸出入通関が停止または大幅に遅延する場合がある。物流企業や荷主企業への不必要なコスト負担や生産活動への影響があるため、トラブルに対するバックアップなど、正常な通関業務の維持に向けた体制の構築を要望する。また、システムが使用できない場合は、暫定的に手作業で対応するなど、通関が滞ることがないように要望する。
- ⑤ 自動車の輸入通関前に、輸出者が国家質量監督検査総局（AQSIQ）の輸入車識別コード（VIN）管理システムにアクセスして、車両1台毎データ入力を行う必要があるが、通関後、さらに環境保護部（MEP）の自動車排ガス目標達成管理申請システムに、同様のデータを再入力する必要がある。また、いずれのシステムも中国語のみの対応となっている。入力済みのデータの再入力を不要とするワンストップ化を要望する。当該システムへの入力は、通常、輸出者である中国国外のメーカーが行うことが想定されるため、少なくとも英語対応を要望する。
- ⑥ 福島第一原子力発電所の事故に起因する輸入規制について、現在10都県産の食品および飼料の全面的な輸入禁止という厳しい措置がとられているが、日本政府と継続中の協議を進め、科学的なデータに基づき、合理的な範囲まで規制を緩和するよう要望する。
- ⑦ 申請窓口の1本化、優良企業に対するさらなる優遇などにより、通関、商品検査にかかわる手続の簡素化、リードタイムの短縮を要望する。現在推進中の「3つの一」（一括申請、一括審査、一括認可）の全国での実施を要望する。京津冀地域などで進める区域通関一体化の加速も要望する。
- ⑧ 生産機械の中古品の輸入にあたり、「輸入中古機電製品検査監督管理弁法」に基づき積載前の事前検査（該当した場合）、貨物到着検査を受けるが、輸入手続が煩雑で時間がかかるとの声が寄せられており、簡素化、リードタイムの短縮を要望する。
- ⑨ 本社間との書類の送付等で時間を要する、突発的な通関に対応できないなどの問題があるの

で、分公司名義（分公司印）での通関を可能とするよう要望する。

- ⑩工場建設などの場合、企業は実際の通関前に余裕を持って物流計画を検討するが、スムーズな通関の実現のためにも、企業が所轄税関に事前相談できる制度の構築を要望する。
- ⑪休日、祝祭日、時間外においても、通関対応が可能な地域の拡大を要望する。
- ⑫企業が単独で開催する展示会用の一時輸入品について、ATAカルネの使用を可能とするよう要望する。
- ⑬中国の子会社が日本の親会社から輸入する部材価格に、親会社に支払っている製造技術ライセンスのロイヤルティを加算するケースがある。製造技術ライセンスが輸入部材ではなく、完成品製造に関するものである場合は、加算することがないよう要望する。価格審査について申告価格に対する疑義が呈され、客先への納入時期の遅延などの問題が発生しているが、税関からの指摘の際に可能な範囲でどのような根拠・基準に基づいて価格の妥当性を判断しているか情報開示を要望する。
- ⑭原産地証明について、各地商検局に対して、条文と矛盾する、または条文に記載のない要求を企業に対して行わないように指導の徹底を要望する。例えば、中国ASEAN自由貿易協定（FTA）では、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。しかしながら、輸入国と輸出国（中国）のHSコードが異なる品目につき、中国各地の商検局が、自国（中国）のHSコードを記載する様要求している。商検局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、或いは商検局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。
- ⑮日中韓自由貿易協定（FTA）、東アジア地域包括的経済連携（RCEP）の早期締結を要望する。