

第1章 貿易

中国海関総署によると、2023年の中国の貿易総額は前年比5.0%減の5兆9,368億ドルとなった。うち輸出は4.6%減の3兆3,800億ドル、輸入は5.5%減の2兆5,568億ドルとなり、輸出入ともドルベースでは前年を下回った。他方で、人民元ベースでは、貿易総額は41兆7,568億元の0.2%増、輸出は23兆7,726億元の0.6%増、輸入は17兆9,842億元の0.3%減となり、海関総署は2023年の中国の貿易について、高まる外部圧力や国内における困難な状況を克服し、貿易は年後半にかけて徐々に回復、12月単月では3兆8,100億元の単月過去最高を記録することができたと評価した。2024年については、外部環境の複雑さや厳しさ、不確実性の高まりを受け、さらなる成長のためにはいくつかの困難を克服し、よりいっそうの努力が必要となると指摘した。しかしながら、中国経済は回復傾向にあり長期的トレンドは不変且つ質の高い発展を支える要件は増加しているとし、海関は輸出入の安定成長、品質向上、効率化をさらに強化するとしている。

2023年の貿易については、2022年1月1日に発効したRCEP協定を活用した加盟国との貿易の活発化や、米中間の追加関税賦課等が継続する中でも、米国との貿易額が過去最高となるなどの状況が見られた。2024年の貿易に対し、中国政府がどのような取り組みを進めるか引き続き注目される。

日本と中国の貿易

2023年の日中貿易を日本財務省貿易統計と中国海関統計による双方輸入ベース（注1）でみたところ、総額は前年比10.4%減の3,347億974万ドルとなり、過去最高を更新した2021年から2年連続で減少した。日本から中国への輸出（中国の対日輸入、以下同じ）は前年比13.0%減の1,608億2,283万ドル、日本の中国からの輸入は7.9%減の1,738億8,691万ドルとなった（注2）。日本の中国に対する貿易収支は2年連続で輸入超過となり、130億6,408万ドルの赤字となった。

日本から中国への輸出は1,608億2,283万ドルで前年比13.0%減の2桁減となった。HSコード4桁ベースで品目別にみると、集積回路（8542）は207億7,704万ドルの3.3%増となった。集積回路（8542）は日本から中国への輸出に占める割合（構成比）が12.9%（前年比2.0ポイント上昇）で最大である。輸出構成比2位は半導体、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）であり、114億4,231万ドルの6.6%増、構成比は7.1%（前年比1.3ポイント上昇）となった。このように、構成比上位2位は前年比で増加となった一方、3位以降は前年比で減少が続く。

構成比3位の乗用自動車その他の自動車（8703）は前年比18.1%減の79億4,597万ドル、4位の自動車の部分品および附属品（8708）は前年比31.2%減の38億6,625万ドルと減少した。

日本の中国からの輸入は1,738億8,691万ドルの前年比7.9%減となったものの、過去最高となった2022年（1,887億673万ドル）、過去2番目である2021年（1,855億1,103万ドル）に続く、過去3番目の規模となった。HSコード4桁ベースの品目別では、輸入構成比1位の電話機およびその他の機器（8517）が前年比1.8%減の198億7,547万ドルとなり、輸入に占める割合（構成比）は11.4%（前年比1.3ポイント低下）だった。構成比2位の自動データ処理機械（8471）は16.0%減の113億9,686万ドルとなり、構成比は6.6%（1.2ポイント低下）だった。他方で、構成比3位の自動車の部分品および附属品（8708）は17.1%増の113億9,686万ドルとなり、構成比は2.2%（前年比0.3ポイント上昇）となった。

日本の貿易に占める中国の構成比は、輸出が17.6%で前年比2.5ポイント低下し米国に抜かれ2位となった。輸入は22.1%で1.7ポイント低下したが、2002年以降22年連続で1位を維持している。貿易総額に占める中国の構成比は20.0%と前年比0.2ポイント低下し、2022年に続き2年連続で構成比を下げたが、依然として1位は維持した。

日本外務省の「海外進出日系企業拠点数調査：2022年10月1日時点」では中国の日系企業の「拠点数」は3万1,324拠点（前年比0.9%増）となっている（注3）。日系企業は中国に各種拠点を設置し、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： ジェトロ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： 日本の財務省貿易統計の円ベース（確々報値）では日中貿易総額が42兆1,836億円（前年比3.8%減）、輸出（日本の対中輸出）が17兆7,641億円（6.5%減）、輸入が24兆4,196億円（1.7%減）となった。

注3： 中国側統計である中国貿易外経統計年鑑では、2014年版以降、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。また、同一商品であっても通関担当者によっては異なる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という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

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、3月18日にはマレーシア、2023年1月2日にはインドネシア、2023年6月2日にはフィリピンとの間で同協定が発効した。

ジェトロが2023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（636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、RCEPを活用している企業の割合は36.3%となった。そのうち、利用している理由では「コスト削減のため」が88.1%となった。また、利用していない理由は「今まで利用したことがなく、ノウハウがない」が24.6%、「取り扱い製品が関税撤廃の対象外」が21.1%となった。

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、各地税関などの担当部門において協定内容の理解の深化や実施の徹底が図られることや、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、実際に協定を活用する中で問題となる事例も発生している。このようなRCEP協定の利活用における問題の発生については、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で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。また、2024年3月に開催された全人代で行われた政府活動報告には、2024年の取り組みとして、「多国間および地域的な経済協力を深化させ、発効済み自由貿易協定の着地を推し進め、より多くの国・地域と高水準自由貿易協定・投

資協定を締結するよう交渉を行う。中国ASEAN自由貿易協定（ACFTA3.0）の交渉を進め、DEPAとCPTPPへの加入交渉を行う。WTOの改革に全面的に深くかわり、開かれた世界経済の形成を推し進め、より多くの協力・ウィンウィンの成果が各国の人々に恩恵をもたらすようにする」と示された。

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、条文との矛盾や、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。

<建議>

① 輸出管理法の関連細則や管理品目の公表および国際標準に則した運用

2020年12月1日より輸出管理法が施行されているが、同法については依然として不明確な規制対象があり、日系企業にとって事業運営上の不透明性が存在する。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。

② ガリウム・ゲルマニウム、黒鉛に対する輸出許可申請の円滑化・迅速化

2023年より順次実施された、ガリウム・ゲルマニウム関連品目ならびに一部黒鉛品目の輸出許可申請において、申請が停滞するケースが発生している。これら資源は中国が世界における主要生産・輸出国であり、サプライチェーンの構築において重要な役割を担っている。申請手続の円滑化ならびに認可所用時間の短縮を要望する。

③ 関連規制・制度の情報開示時期および具体的実施方法の事前通知化

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。

④ 税関規則・規定に対する解釈の統一および統一的運用の強化

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、規定に対する解釈が、地域や担当者により異なるケースがある。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。

⑤ 税関による事前裁定決定書交付までの期間短縮やルールを簡素化、事前教示制度の改善

税関総署262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。また、2019年に新たな分類申請規定が公布され、税関へのHSコードの事前教示は輸入3カ月前に申請を提出しなければならない、加えて売買契約の締結が前提となっている。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ルールの簡素化を要望するとともに、税関に対して簡易的かつ短期間で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。

⑥ HSコード修正時提出資料確認の迅速化および提出時に回答期限目安の提示

税関の事後調査でHSコードの違いを指摘され、関連資料・説明書を提出したものの、2カ月以上回答を得られないケースが発生している。できるだけ早いタイミングで回答をいただくよう要望する。また、提出後の回答期限の目安を示していただくよう要望する。

⑦ 通関所要時間の調査およびその公表、商品検査リードタイムの短縮

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）を定期的を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、商品検査にかかわるリードタイムの短縮に取り組むよう要望する。

⑧ 通関申告地と検査検疫組織間の連携強化、通関申告地での法定検査受検の取り扱い

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疫検疫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。

⑨ HS番号対象品目の詳細解釈資料の公開

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った事例があった。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。

⑩ 通関後の輸出入申告事項の修正の可否明確化、自主的な修正申告が認められる事例の提示

「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るとともに、FAQ等にて自主的な修正申告が認められる事例の提示を要望する。

⑪ 貨物貿易の外貨支払業務における規制緩和の継続

2012年貨物貿易改革が行われ、対外支払時に通関データとの照合作業が不要となり、貿易決済の利便性が高まった。一方、貨物貿易にかかる外貨支払業務を行う際には、原則、輸入通関情報を照会する運用がなされており、その結果通関手続が終了するまで外貨支払ができず、支払が遅れる事象が起きている。また三国間貿易決済に関する規制は緩和されているものの、適用対象は限定的なものにとどまる。規制緩和の継続、会社規模にかかわらず信用良好な企業に対する運用のさらなる緩和を要望する。

⑫ サービス貿易における課税要否や課税価格判断根拠の明確な提示

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。

⑬ 原産地証明書発給機関に対するFTA条文の遵守指導

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の条文との矛盾や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。

⑭ RCEP協定利用におけるHSコード分類判断相違時の協調体制の構築

RCEP協定の利用にあたって、中日両国のHSコード分類判断が相違する場合、両国税関がコミュニケーション、協調体制を構築し、企業の実務における困難を解決し、企業がRCEP協定による減税の優遇を真に享受できるように要望する。

⑮ 税関高級認証企業標準における認証企業の判断基準について実態に則した対応

2022年10月より施行された税関総署公告2022年第106号「税関高級認証企業標準」によって、共通して適用される1つの基準が制定されたとともに、企業の種類と経営範囲の違いに基づいて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。

⑯ AEO制度運用方法の改善ならびに再認証申請不可期間の短縮

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。また、日本では製造業、通関業者それぞれ業種カテゴリーごとに審査基準があるが、中国では全て同じ括りにされているため、自社の業務に関係の無い部分まで審査項目となっていることが多くなる原因となっているため、業種カテゴリー毎の審査基準の設定を要望する。

⑰ 保税工場間にてHSコードが異なる際の内陸輸送取り扱い

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。

⑱ 保税工場から中国国内への輸入に対する運用条件の明確化とルール整備

国内保税工場から物流園區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。

⑲ 米中貿易摩擦の早期解消

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。