

# 第1章 貿易

## 中国の貿易

中国海関総署によると、2024年の中国の貿易総額は前年比3.8%増の6兆1,623億ドルとなった。うち輸出は5.9%増の3兆5,772億ドル、輸入は1.1%増の2兆5,851億ドルとなり、輸出入とも前年を上回った。なお、人民元ベースでは貿易総額は43兆8,468億元の5.0%増、うち輸出は25兆4,545億元の7.1%増、輸入は18兆3,923億元の2.3%増となった。

海関総署は2024年の中国の貿易について、質、量、成長率ともに向上したと評価したうえで、特に「質」については、ハイテク製品の貿易が順調に成長し自主ブランドの輸出が過去最高を記録したことや、越境EC（電子商取引）などの新たな貿易形態が盛んになっていると振り返った。また、2025年の見通しについて、輸入は中国市場の大きさのみならず、中国政府が積極的に輸入を拡大することを強調していることから、依然として伸び代があると示した。輸出は外部環境もあり不透明感が続くとしているが、輸出品目の豊富さを基にした柔軟性と多様性で安定化を図るとした。

## 日本と中国の貿易

2024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）でみると、総額は前年比3.3%減の3,235億7,468万ドルとなり、過去最高を更新した2021年から3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2.7%減の1,564億5,525万ドル、日本の中国からの輸入は3.9%減の1,671億1,943万ドルとなった（注2）。日本の中国に対する貿易収支は106億6,419万ドルの赤字にて、3年連続で輸入超過となった。

日本から中国への輸出をHSコード4桁ベースで品目別に見ると、集積回路（8542）は193億9,239万ドルの6.7%減となった。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）が前年比0.5ポイント低下となったものの、12.4%にて引き続き最大である。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、142億9,611万ドルの24.94%増と高い伸びを示し、構成比は9.1%（前年比2.0ポイント上昇）となった。構成比3位の乗用自動車その他の自動車（8703）は前年比4.6%減の75億8,318万ドルと前年に続き減少した。自動車関連では、自動車の部分品および附属品（8708）も前年比15.5%減の32億6,752万ドルと減少した。

日本の中国からの輸入は1,671億1,943万ドルの前年比3.9%減となり、前年に続き減少となった。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）は193億6,578万ドルで前年比2.6%減となったが、輸入全体の減少により構成比は11.6%（前年比0.2ポイント上昇）だった。構成比2位の自動データ処理機械（8471）は4.9%増の119億5,555万ドルとなり、構成比は7.2%（0.6ポイント上昇）だった。

日本の貿易に占める中国の構成比は、輸出が17.6%で前年に続き2位だった（1位は米国の19.9%）。輸入は22.5%で0.4ポイント上昇、2002年以降23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20.1%と前年比0.2ポイント上昇し、1位を維持した。

日本外務省の「海外進出日系企業拠点数調査：2023年10月1日時点」では中国の日系企業の「拠点数」は3万1,060拠点となっている（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44兆1,680億円（前年比4.7%増）、輸出（日本の対中輸出）が18兆8,625億円（6.2%増）、輸入が25兆3,055億円（3.6%増）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、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日に環太平洋パートナーシップに関する包括的および先進的な協定（CPTPP）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、2025年3月に開催された全人代で行われた政府活動報告では、多国間・二国間の経済協力を深化させるとして、「グローバル志向のハイスタンダードな自由貿易協定網を引き続き拡大させ、中国ASEAN自由貿易協定（ACFTA3.0）の調印を推進し、DEPAとCPTPPへの加入交渉を積極的に推進する。WTOを中核とする多角的貿易体制を揺るぐことなく擁護し、各国との共通利益を拡大し共同発展を促す」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、2024年9月より実施された一部のアンチモンと超硬材料の関連品目、2025年2月・4月より実施された各種レアメタルに対する輸出許可申請において、申請が遅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要時間の短縮を強く要望する。

### ② 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

「輸出管理法」が2020年12月1日より施行された。2024年10月に「両用品目輸出管理条例」が公布され、同12月1日に「輸出管理法」および「両用品目輸出管理条例」に付随する「両用品目輸出管理リスト」が施行された。輸出管理関連法令について整備が進められているが、日系企業にとって依然として事業運営上の不透明性が存在する。管理品目等の関連細則の整備、解釈の統一の運用を進め、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。さらに、順次公表した情報は整理のうえ解説を要望する。また、同法における輸出許可の可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。許可の可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。

また、「輸出管理法」では「再輸出」「みなし輸出」「法の域外適用による責任追及」などが定められているが、これらがどのように運用されるかが不透明である。これらは、運用の如何により、業界や企業のサプライチェーンを含めた既存のビジネスモデルへ大きな影響を与えるものであり、既存ビジネスの予見性の著しい低下および、新規投資を抑制する大きな要因となりえる。これらについて、早急に下位法令で明確化するとともに、その運用にあたっては日系企業を含む外資企業の意見も十分に踏まえるよう要望する。

### ③ 塩化チオニルを一定量含むリチウム電池の輸入許可制度の撤廃

化学物質である塩化チオニルを一定量含むリチウム電池の中国への輸入が、「輸出管理法」および「両用品目輸出管理条例」を根拠に許可制となっていることが判明した。税関によっては過去に遡り輸入実績を報告させ、許可有無に基づき処罰を科す事例もある。当該許可制度に関しては、情報の公開が乏しく、企業は輸入許可取得のため多くの負担を強いられている。電池に係る国際安全規格（国連勧告テスト：UN Manual of Tests and Criteria 7th Revised Edition, Part III, sub-section 38.3）に準拠していること、輸入品目は「電池」であり化学品本体を規制するような運用を当てはめるケースは国際的に見て本件以外にないことを鑑み、本輸入規制の撤廃を要望する。

### ④ 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。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。

### ⑤ 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区、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、税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、税関内での情報共有が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。

### ⑥ 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、これらに関連する政府発行のオペレーションマニュアルの適時適切な更新を要望する。

### ⑦ HSコード修正時の提出資料確認の迅速化、および適切な修正期間の設定

税関調査で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あった。また、税関担当者の交代により、従来用いていたHSコードではなく別のHSコードへの修正指摘が入り、修正機会なく即時処罰が課されたケースもあった。その他には、HSコードの違いを過去数10年に遡り処罰を行うとした指摘も発生している。HSコードの修正に関しては、提出資料の確認の迅速化ならびにその回答期限の提示、適切な修正機会の設定を要望する。

### ⑧ 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に、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。

### ⑨ 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。

### ⑩ 通関申告地と検査検査組織間の連携強化、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査検査機構へ検査申請することになっており、且つ同条例第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。

### ⑪ 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。

### ⑫ 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依然として起きている。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。

### ⑬ 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。

#### ⑭ 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や中南米各国向けにFTAを利用する際、原産地証明書を発給機関から取得するにあたり、発給機関がFTAの条文とは異なる、または条文に記載の無い要求を行うことにより、FTAが利用できない或いはFTAの利用に遅れが生ずる状況が発生している。例えば、中国ASEAN自由貿易協定(ACFTA)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、輸入国と輸出国である中国の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、すなわち中国のHSコードを記載する要求がある。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が利用できない或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。各地の原産地証明書発給機関に対し、条文に記載のない要求を行わないよう要望する。

#### ⑮ 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。

#### ⑯ 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」により、共通して適用される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然るべきである。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。

#### ⑰ 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、中国ではすべ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。

#### 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。