

BTMU

中国月報

第81号(2012年10月)



CONTENTS

■ 経 済

- ◆ 中国の輸出の先行きを考える

■ 産 業

- ◆ 車載向けリチウムイオン電池業界における日中連合の効用

■ 人民元レポート

- ◆ 中国の資産担保証券テストプログラム再開と同国の資産証券化に関する動向

■ スペシャリストの目

- ◆ 税務会計：中国の税務
～化粧品製造、医薬品製造及び飲料製造業に対する企業所得税損金算入限度額の現行優遇政策について
- ◆ 法 務：税関価格評価の実務からみた最近の中国における課税価格の問題

■ MUF G中国ビジネス・ネットワーク



目次

■ 経 済

- ◆ 中国の輸出の先行きを考える
三菱東京UFJリサーチ&コンサルティング 調査部…………… 1

■ 産 業

- ◆ 車載向けリチウムイオン電池業界における日中連合の効用
三菱東京UFJ銀行 企業調査部 香港駐在…………… 6

■ 人民元レポート

- ◆ 中国の資産担保証券テストプログラム再開と同国の資産証券化に関する動向
三菱東京UFJ銀行(中国) 環球金融市場部……………21

■ スペシャリストの目

- ◆ 税務会計：中国の税務
～化粧品製造、医薬品製造及び飲料製造業に対する企業所得税損金
算入限度額の現行優遇政策について
プライスウォーターハウスクーパース中国……………27
- ◆ 法 務：税関価格評価の実務からみた最近の中国における課税価格の問題
北京市金杜法律事務所……………30

■ MUF G中国ビジネス・ネットワーク

エグゼクティブ・サマリー

経 済「中国の輸出の先行きを考える」は、これまで中国経済を牽引してきたものの、昨今不振が続く中国の輸出の先行きについて考察しています。中国の輸出不振の原因は、先進諸国の景気低迷という循環要因にあるとする見方や、賃金上昇に伴う中国製品の価格競争力低下という構造的要因にあるとの見方があります。そこで、輸出不振の要因について、主要輸出先別と主要品目別の輸出に対する寄与度において、大きく不利化しているEUの衣料品輸入に着目して分析してみると、中国製品は、一旦は高いシェアを確立し、「輸出大国」化した後、圧倒的シェアを背景に価格収斂が進んで価格競争力が低下、バングラデシュ製品の品質向上等で競合国がキャッチアップ、などの構造的要因が浮かび上がると指摘しています。このため、今後、先進国の景気が回復したとしても、「輸出強国」を目指す中国が、以前のような輸出の大幅拡大を実現することは難しいものと見ています。

産 業「車載向けリチウムイオン電池業界における日中連合の効用」は、車載向けリチウムイオン電池(Lib)業界が群雄割拠時代を迎える一方、「Lib生産の外資出資比率 50%未満」とする規制が打ち出されるなか、Lib業界における日中連合の効用について纏めています。Lib業界の今後の展望について、競争が激化するなか、参入企業には総合力が問われ、現状優位に立つ日本勢を韓国勢、中国勢が追い上げるとする蓋然性の高いメインシナリオ、小型EVの世界的な普及によって、競争の重心が品質からコストにシフトし、中国勢が優位となる、蓋然性は劣るものの否定できないサブシナリオの2つを整理しています。その上で、先行する日本勢としてはメインシナリオに沿った競争力の強化に努めつつ、サブシナリオも睨んで、有力な中国企業との連携に動いておくことも有効な選択肢の一つと見ています。但し、日中連合の効用の最大化には、他社に先駆けていち早く動くことが得策とも指摘しています。

人民元レポート「中国の資産担保証券テストプログラム再開と同国の資産証券化に関する動向」は、リーマンショック以降停止されていた資産担保証券(ABS)の発行が、2012年に入って再開される中、中国における証券化商品市場拡大の意義と課題について検証しています。中国のABS市場の沿革を振り返った上で、中国における資産証券化推進の意義として、原資産所有者の資産オフバランス化や投資家の投資先多様化等のメリットに加え、政府が主要課題とする市場金利をベースとした政策金利による金融政策への移行に対して必要な金融市場の育成に影響を与えること等が考えられるとしています。一方で、ABS市場の今後の課題として、現行証券化スキームはテスト段階にあり、原資産所有者が大銀行に集中、原資産が規模の大きな案件に留まるなど限定的であること、資産証券化に絡む統一的な法律体系の確立が急務であること、投資家の拡大と市場の育成が求められることなど、解決すべき問題が依然として多いとも指摘しています。

スペシャリストの目

税務会計「中国の税務」は、日系企業から受ける税務に関する質問のうち実用的なテーマを取り上げ、Q&A形式で解説しています。今回は、財政部、国家税務総局が2012年5月30日付で公布した「財税[2012]48号通知」に基づく、化粧品製造、医薬品製造及び飲料製造業に対する企業所得税損金算入限度額の優遇政策に関する解説です。

法務「税関価格評価の実務からみた最近の中国における課税価格の問題」は、近年、外商投資企業の注目を集めている、貨物輸入にあたって中国内の買主が国外の売主に別途支払うロイヤリティなどに起因する税関の課税価格の確定(税関価格評価)と税の追納の問題を取り上げています。具体的な事案を交えながら、税関価格評価における取引価格と取引価格調整項目の定義、特許使用料の定義等、ロイヤリティの税関価格評価に関する法規定を概説し、ロイヤリティを課税価格に算入すべきか否かの判断基準について検討しています。また、実務上の留意点として、納税義務者は税関に対し、指定された期限内に価格設定の根拠等を説明できる資料を提出する義務を負っていること、外商投資企業は準備が整った資料から先に提出することで、税関から税の追納要求を回避できる可能性もあること等を指摘しています。

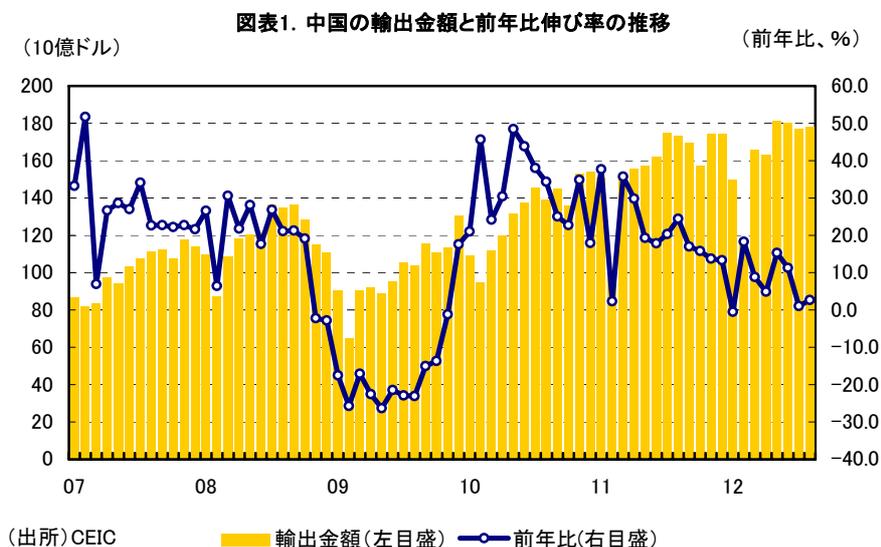


中国の輸出の先行きを考える

三菱UFJリサーチ&コンサルティング
調査部 研究員 野田麻里子

1. 大幅に鈍化する輸出の伸び率

中国の高成長をけん引してきた輸出がこのところ不振である。2012年8月は前年比2.7%増と前月(同1.0%増)に続き、一桁台にとどまった。輸出金額の水準自体は月間1800億ドル前後と高い水準にあるものの、やや頭打ち感がみられる。このまま横ばいで推移した場合、2012年通年の輸出の伸び率は前年比6%程度にとどまる見通しであり、2011年の前年比20.3%増の3分の1以下となる(図表1)。



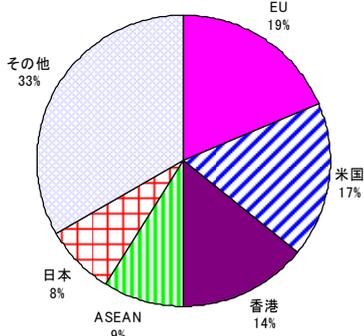
輸出不振の原因は、主要輸出市場である欧米先進国の景気低迷という循環的な要因にあるとみられている。しかし一方で、最近の中国の大幅賃金上昇に伴う中国製品の価格競争力の低下、すなわち構造的要因にあると指摘する向きもある。今後、緩やかに欧米先進国の景気が回復していった場合、中国の輸出は再び前年比2割から3割も拡大するのだろうか。それとも構造的な要因から、たとえ先進国景気が回復しても、もはや以前のような輸出の大幅拡大は難しいと考えるべきなのか、以下、足元の状況とともに検討してみた。

まず、輸出の状況を主要輸出先別の寄与度で確認してみると、2012年に入って総じて鈍化しているが、中でも輸出の約2割を占める対EU向け輸出が財政金融危機の深刻化によるEU景気の一段の落ち込みから2012年1-8月期にマイナス寄与となっていることがわかる(次頁図表2、3)。

また主要品目別の寄与度をみると、こちらも総じて鈍化している中で、輸出の13%を占める繊維・繊維製品がわずかにマイナス寄与(0.2%)となっている(次頁図表4、5)。

ちなみに繊維・繊維製品の中核をなすニット製品(HSコード61類)とニット製品以外の衣料品(HSコード62類)について主要輸出先別の動向をみると、総じて鈍化している中で、EU向けが大幅なマイナス寄与となり、全体を押し下げていることがわかる。EUの景気悪化を反映していると思われるが、中国の賃金上昇にユーロ安も加わり、中国の輸出が不利化し、構造的に落ち込んでいる可能性も考えられる(次頁図表6、7)。

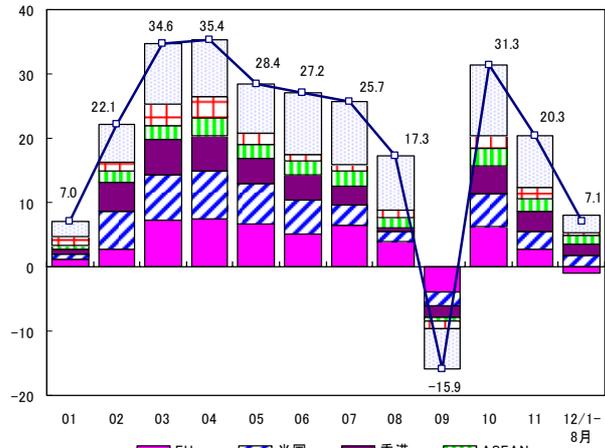
図表2. 中国の主要輸出先別シェア(2011年)



(出所)CEIC

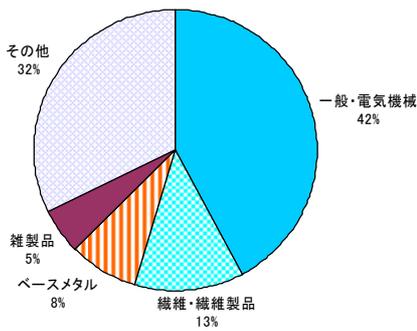
図表3. 中国の輸出主要相手先別寄与度の推移

(前年比(寄与度)、%)



(出所)CEIC

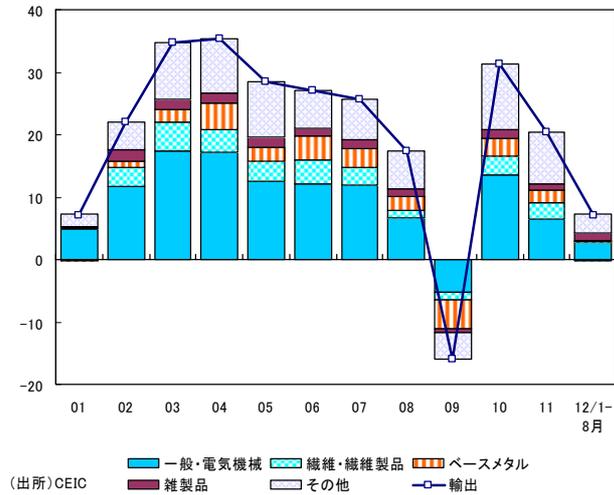
図表4. 中国の輸出主要品目別のシェア(2011年)



(出所)CEIC

図表5. 中国の輸出主要品目別寄与度の推移

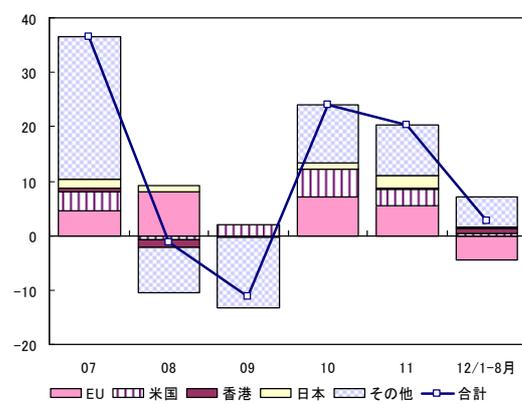
(前年比(寄与度)、%)



(出所)CEIC

図表6. 中国のニット製品(HS61)輸出の動向

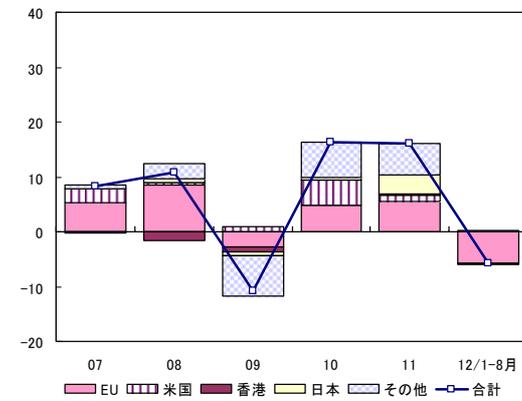
(前年比(寄与度)、%)



(出所)CEIC

図表7. 中国のニット製品以外の衣料品(HS62)の輸出の動向

(前年比(寄与度)、%)

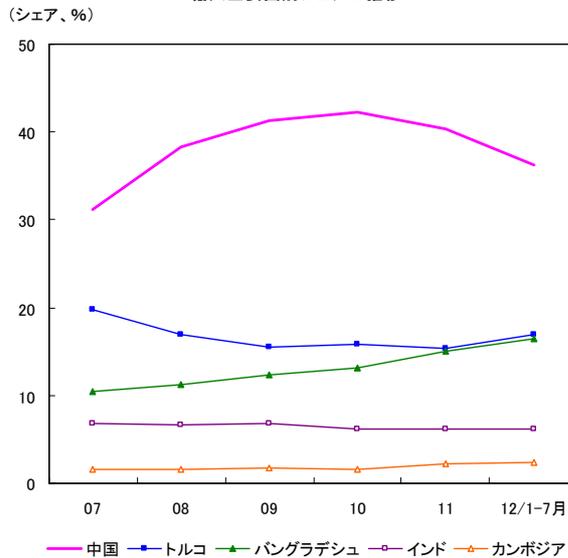


(出所)CEIC

2. 対 EU 衣料品輸出の現状

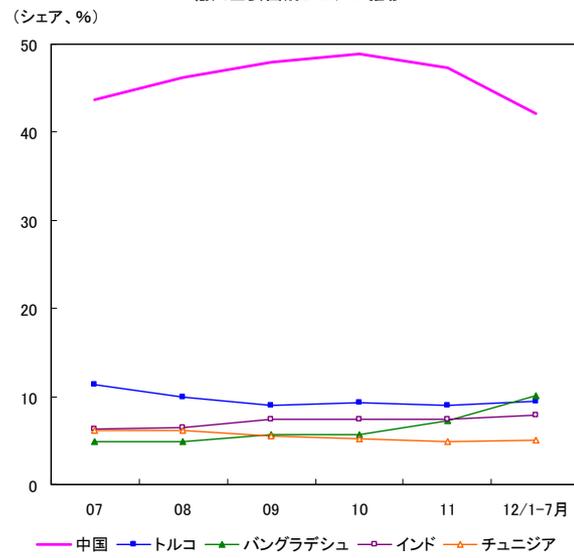
そこで EU の衣料品輸入において足元、中国製品が大きく不利化していないかどうか検証してみた。まず、大括りに EU のニット製品とニット製品以外の衣料品輸入について主要国別のシェアをみると、中国が2位以下の国を大幅に引き離している状況に変化はみられないものの、いずれの場合も中国のシェアにピークアウト感が見える（図表8、9）。

図表8. EUのニット製品(HS61)
輸入主要国別シェアの推移



(出所) Global Trade Atlas

図表9. EUのニット製品以外の衣料品(HS62)
輸入主要国別シェアの推移



(出所) Global Trade Atlas

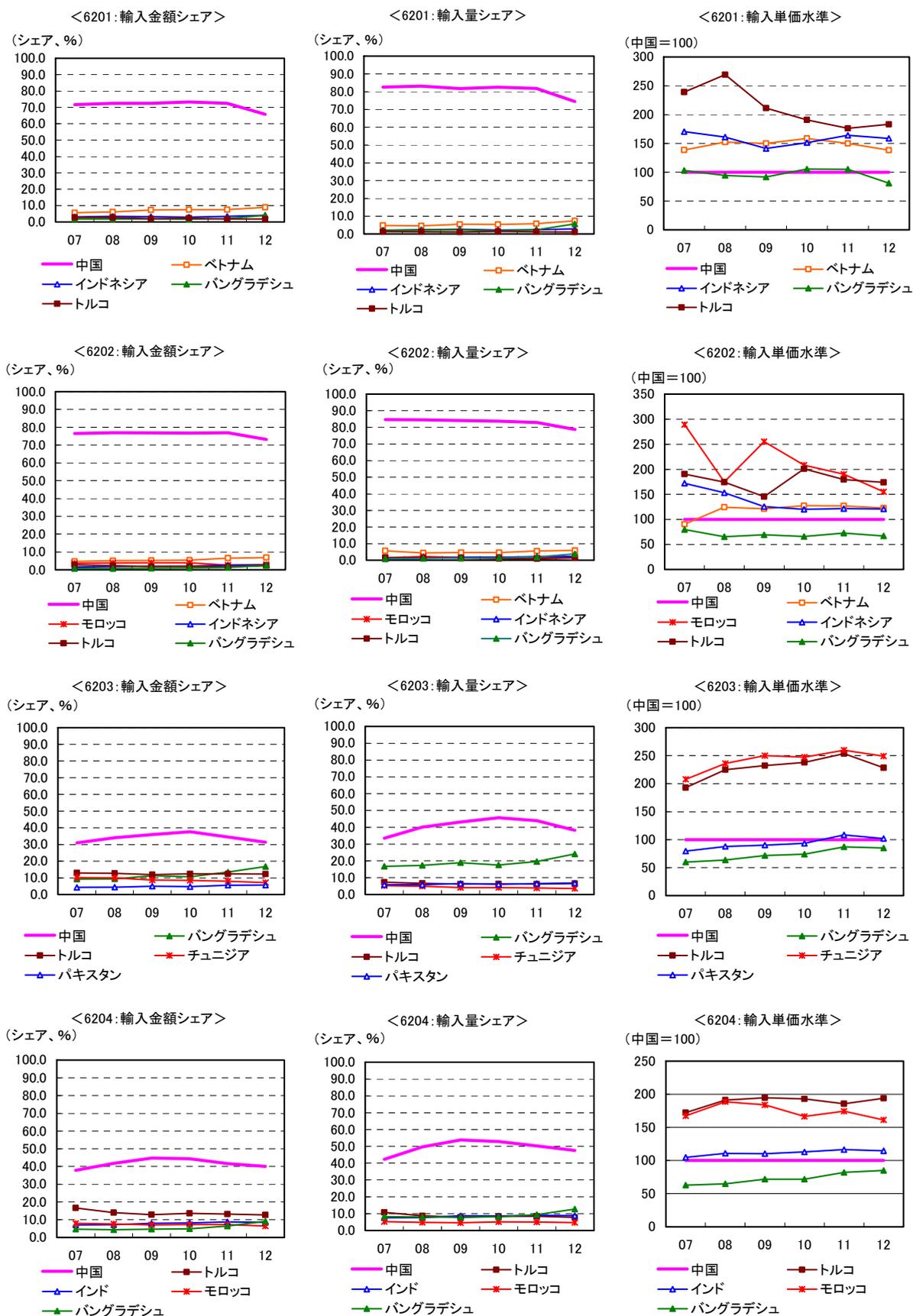
次に価格面の影響を見るために HS コード 62 類（ニット製品以外の衣料品）の代表的な品目について4桁分類にまでおりて、輸入金額・量・輸入単価の動向をみてみた（次頁図表10）。

これをみると、男子用コート類（HS コード 6201）や女子用コート類（HS コード 6202）の輸入における中国のシェアは総輸入量の8割前後と圧倒的であり、競合相手は他の輸出国ではなく、EUの地場企業ではないかとさえ思われる状況である。ただし、2012年1-7月期になっていずれもシェアの低下がみられる。なお、中国製品の輸入単価は主要輸入先の中では相対的に低い水準にあるが、中国製品の圧倒的なシェアを背景に中国製品の価格水準に価格の収斂が進んでいるようであり、その分、中国製品の価格競争力は低下していると考えられる。

一方、男子用スーツ・アンサンブル（HS コード 6203）や女子用スーツ・アンサンブル（HS コード 6204）をみると、中国のシェアは金額でも量でも4割前後とコート類に比べれば、相対的に低いものの、依然として他の主要国に比べて高いシェアを維持している。ただし、コート類と同様、近年、ピークアウト感がみられる。中国製品の輸入単価は主要国の中では低価格帯のグループに入り、相対的にマス・マーケット向けの製品に特化していることがうかがわれる。なお、足元、バングラデシュのシェアが拡大傾向にあることが注目される。バングラデシュは中国との価格差が縮まる中でシェアを拡大しており、中国の製品が価格の上昇により不利化したというよりは、バングラデシュ製品が技術移転による品質の向上など価格に表れない部分で競争力を向上させている可能性が示唆されている。

以上の観察から、中国が価格競争力の低下や競合国の何らかのキャッチアップなど構造的な要因からシェアを高めることが難しくなっている、ということはいえそうである。

図表10. EUのニット製品以外の衣料品(HS6201~6204)輸入の推移



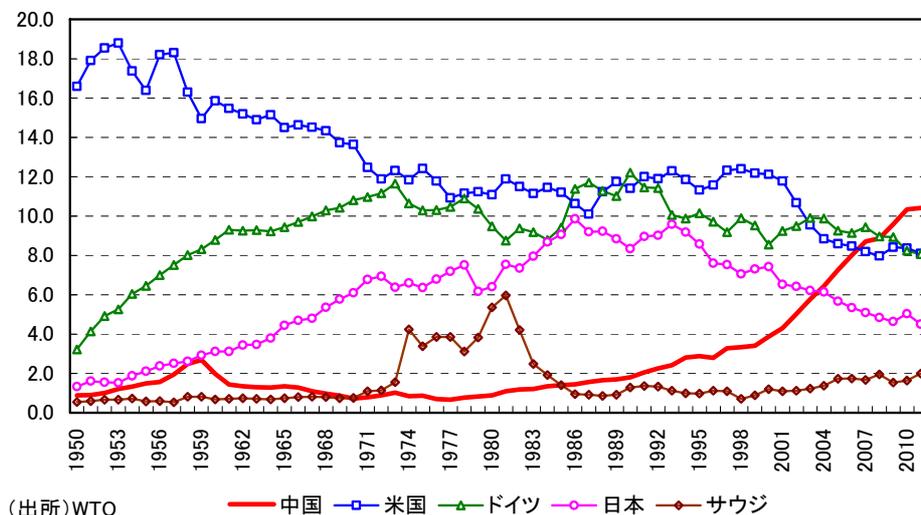
(出所) Global Trade Atlas (注)2012年は1-7月実績。

3. 「輸出大国」であるが故の難しさ

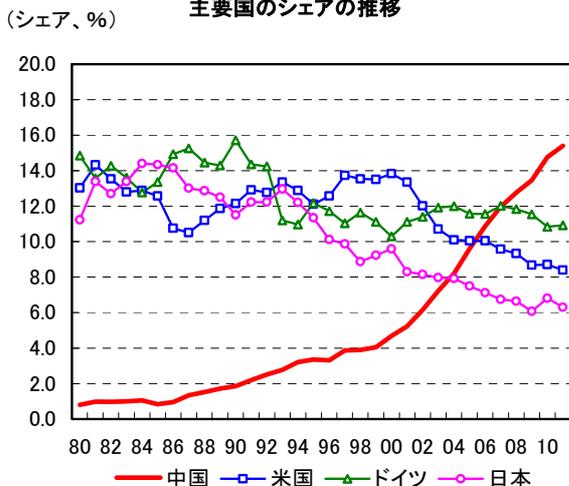
同じようなことが中国の対世界輸出についても言えないだろうか。中国は2009年にドイツを抜き世界最大の輸出国となった。しかし、そのシェアは直近でも約10%に過ぎないし、80年代の米国やドイツのシェアを下回っている。ただし、製品に限れば、中国のシェアは2011年には15.4%に達し、米国やドイツ、日本の実績を上回っている。また、特定の製品に限れば、中国製品のシェアが4割近くに達しているものもある(図表11、12、13)。しかし、前述の通り、対EU衣料品輸出のケースでは、高いシェアを確立し、「輸出大国」化した後に、構造的な要因から次第にシェアが低下している。

「輸出強国」を目指す中国は、今後も市場の多角化、品目の高度化などを通じて一段の輸出シェアの拡大を実現するかもしれない。しかし、多角化や高度化を進めることは容易なことではない。とすれば、今後、先進国の景気が回復したとしても以前のような輸出の拡大は難しいのではないだろうか。「中国の輸出は難しい状況にある」とはまさにそうした状況を指しているのだろう。

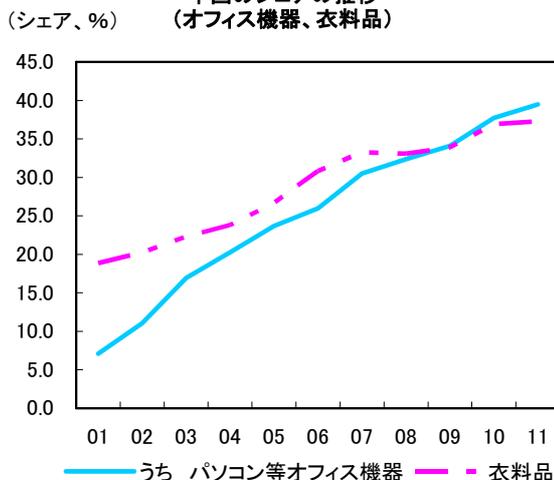
図表11. 世界輸出に占める主要国のシェアの推移



図表12. 世界の製品輸出に占める主要国のシェアの推移



図表13. 世界の製造業輸出に占める中国のシェアの推移 (オフィス機器、衣料品)



(執筆連絡先) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング

E-mail: mariko.noda@murc.jp



車載向けリチウムイオン電池業界における日中連合の効用

三菱東京UFJ銀行
企業調査部 香港駐在
調査役 池田 大輔

車載向けリチウムイオン電池（以下、LiB）業界が群雄割拠の時代を迎えるなか、中国政府は2011年末、自国産業の発展を狙って「車載向けLiBの中国内生産については外資比率50%以下」とする外資出資比率規制を打ち出した。

これに対して日本勢は、技術流出の懸念もあって総じて慎重な姿勢を採っている様子^(注)。ただし、先行する日本勢は、中国企業と連携することで勝ち残る可能性を高められるとも考えられる。本稿では、業界の先行きに関する2つのシナリオを整理したうえで、日中連合の効用について簡単に纏めてみた。

(注) 実際、現段階では日系メーカーが車載向けLiB生産を目的に中国へ進出した例はみられない。

1. 車載向けリチウムイオン電池業界の現状

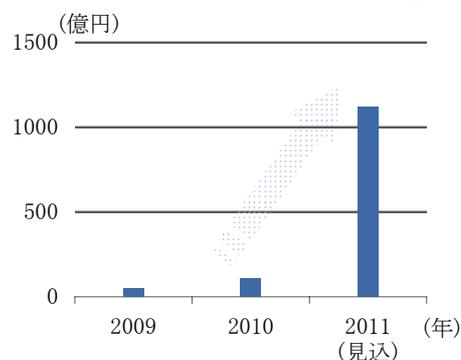
現状、車載向けリチウムイオン電池業界は、市場が立ち上がる段階にあり、多くの有力企業が参入する群雄割拠の時代を迎えている。

(1) 離陸した車載向けLiB市場

車載向けLiB市場は、離陸期に入った(図表1)。

当市場(世界ベース)は、これまで期待先行の色彩が強く、低空飛行が続いてきたが、2011年の市場は前年比10倍の約1,100億円に急拡大。三菱自動車工業のEV「i-MiEV」および2010年末に発売された日産自動車のEV「LEAF」が牽引し、遂に市場が立ち上がった。

図表1：車載向けLiB市場の動向



(資料)富士経済「2011/2012電池関連市場実態総調査」
をもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

(2) 群雄割拠の車載向けLiB業界

当業界は、群雄割拠の様相を呈している。参入企業としては、日韓のLiB大手や、バッテリー大手のGSユアサ、中国有力メーカー等が上位に並び、このほかにも多数の企業が名乗りを上げている(次頁図表2)。

足元の世界シェアをみると、日本勢のプレゼンスが高い(次頁図表3)。これは、自動車メーカーと共にEV開発を主導してきた長年の努力が実を結び、既述の主要EV向けの受注を獲得した結果といえる。

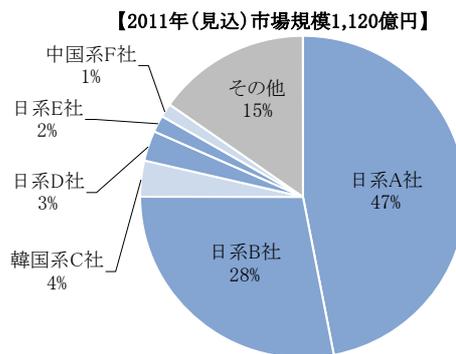
図表 2：主な参入企業の概要

国籍	社名	出資企業(出資比率)／補足説明
日本	オートモーティブエナジーサプライ	日産自動車(51)、NEC Gr.(49)
	リチウムエナジージャパン	GSユアサGr.(51)、三菱商事(40.7)、三菱自工(8.3)
	プライムアースEVエナジー	トヨタ自動車(80.5)、パナソニック Gr.(旧パナソニック)(19.5)
	パナソニック(旧三洋電機)	—
	ブルーエナジー	GSユアサ Gr.(51)、本田技研工業(49)
	日立ビークルエナジー	日立製作所Gr.(75)、新神戸電機(25)
韓国	東芝	—
	LG化学	—
	SB リモータイブ	サムスンSDI(50)、ロバート・ボッシュ(ドイツ)(50)
中国	BYD	中国最大手
	天津力神(Lishen)	民生向け大手
	新能源(ATL)	AmpereX Technology(注)、民生向け大手
	中航鋰電(CALB)	軍事産業大手中国航空工業集団の傘下企業
	浙江万向エナワン・パワーシステム	万向電動汽車(60)、米エナワン(40)

(注)TDKが過半出資の親会社。香港企業であるが、ここでは中国勢に分類した。

(資料)各社Webサイト、富士経済「2012電池関連市場実態総調査」をもとに
三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

図表 3：市場シェア（金額ベース）



(資料)富士経済「2012電池関連市場実態総調査」をもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

2. 今後の展望 ~ メインシナリオ

次に、当業界の展望について、一般的なメインシナリオを整理した。結論を先取りすれば、競争が激化するなか、参入企業には総合力が問われる見通しであり、現状、優位に立つ日本勢を韓国勢・中国勢が追い上げる展開が想定される。

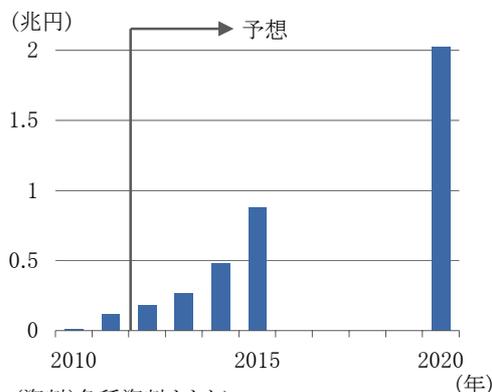
(1) 市場拡大の一方で激化する競争環境

拡大しつつ、多様化する市場

市場は今後、拡大基調を辿ろう(図表4)。EV最大手の日産が生産量を現行比4倍に拡大するほか、他の自動車メーカーもEV/PHEVを投入してくるため。世界最大の中国市場において、EV等の普及策が打ち出されていることも追い風となる。

また、市場は多様化が進む見通し。足元の市場は僅か数車種が牽引しているが、今後は多くの車種によって構成されることが確実。加えて、需要地の構成も足元の日本主体から分散する傾向が強まり、特に中国の存在感が高まると予想される。

図表 4：車載向けLiBの市場予想



(資料)各種資料をもとに
三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

激化する競争環境

一方、以下の2点を踏まえると、競争環境は今後、激化する公算が大きい。

強まる供給過剰の傾向

第一は、供給過剰の傾向が強まるとみられる点。

本来、自動車部品は、自動車メーカーの長期計画に基づいて能力拡張や生産がなされるため、需給が大幅に悪化する事態は起こりにくい。しかしながら、車載向けLiBは、市場の大幅な拡大を期待して先行投資に走る企業が存在するため、構造的に供給能力が過剰となりやすいといえる。

実際、現状の大手3社だけで2015年にEV142万台分の能力が確保される計画であり(図表5)これは需要(=EV換算約110万台(注))を3割も上回る。さらにBYDやSBリモーターを加えると、その能力は需要の2倍に達する。

(注)2015年時点でEV約43万台、PHEV約89万台、HEV約410万台の需要前提。それぞれの平均搭載容量を用いて、EVベースに換算している。

図表5：主な車載向けLiBメーカーの投資計画

社名	2015年の年産能力(EV換算)	
	(万台)	補足説明
オートモーティブ・エナジー・サプライ	50	日・英・仏・米などで工場新設
リチウムエナジー・ジャパン	50	日本国内主体
LG化学	42	2013年までの総投資額は約1,300億円
SBリモーター	18	5億ドルを投じ、2015年までに量産体制構築
BYD	60	2014年までに100億元を投じて工場新設
合計	220	

(資料)各社Webページ、報道資料、富士経済「2012電池関連市場実態総調査」などをもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

自動車メーカーによるLiBの複数社購買の動き

第二は、自動車メーカーがLiBの複数社購買に動いている点。

車載向けLiBは、品質・コストの両面で発展途上。このため、自動車メーカーの立場としては、複数のLiBメーカー(の技術開発力)を頼る方が有利(注)。また、LiBメーカーの生産能力や技術者の人数の観点から、複数車種を単独のLiBメーカーに任せることが困難といった事情もある。

実際、欧州自動車メーカーは調達ルートを複雑化している。さらに、LiBの合併企業を抱える日系自動車メーカーも複数社購買に舵を切っている(図表6)。

(注)LiBメーカーも、多くの自動車メーカー・車種向けに納入しておくことで、売れ筋モデルに納入できる可能性を少しでも高めたいという意向がある模様。

図表6：供給調達関係

自動車メーカー LiBメーカー	日系			米系		欧州系		その他
	トヨタ	ホンダ	日産ルノー	GM	フォード	VW	ダイムラー	
オートモーティブ・エナジー・サプライ			○					○/富士重、△/マツダ
リチウムエナジー・ジャパン								○/三菱自、PSA、マグナ
プライムアースEVエナジー	○							
パナソニック(旧三洋電機)	△				△	○	○/△	△/スズキ
ブルーエナジー		△						
日立ビークルエナジー				△		△		△/いすゞ、三菱ふそう
東芝		○			○	○		○/三菱自、PSA、いすゞ
LG化学			○	○	○	○	○	○/三菱自、△/クライスラー・フィアット、長安
SBリモーター						○	△	○/BMW、△/クライスラー・フィアット
BYD						○	○	○/BMW、BYD、スズキ

(注)記号の意味は以下の通り。○:EV向けに納入、△:PHEV/HEV向けに納入

(資料)報道資料、富士経済「2012電池関連市場実態総調査」などをもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

(2) 問われる総合力

したがって、今後は、車種毎に激しい受注競争が繰り広げられる公算が大きく、車載向けLiBメーカーには、以下に見る総合力が問われることになる。

高い技術開発力

まず、高い技術開発力が重要。これは、車載向けLiBの品質・性能がユーザーの求める水準に届いていないため。

たとえば、EVの航続距離が約200kmと内燃機関自動車の同500kmに比べて大幅に短い理由は、LiBの品質の不十分さ(電池容量の小ささ)にある。この解決には電池容量の引き上げが不可欠であり、それに向けては、多くの技術開発が必要となる。

強いコスト競争力

次に、強いコスト競争力も不可欠。EV/PHEV 普及の課題の一つに高い価格があり、その製造コストの半分を LiB が占めるからである。

実際、主なEV/PHEVの価格帯をみると、車格に対して割高感が強い(図表7)。燃料価格との兼ね合いもあるが、ユーザーの割高感を払拭するため、イニシャルコスト=車体価格の低減は必須であろう。

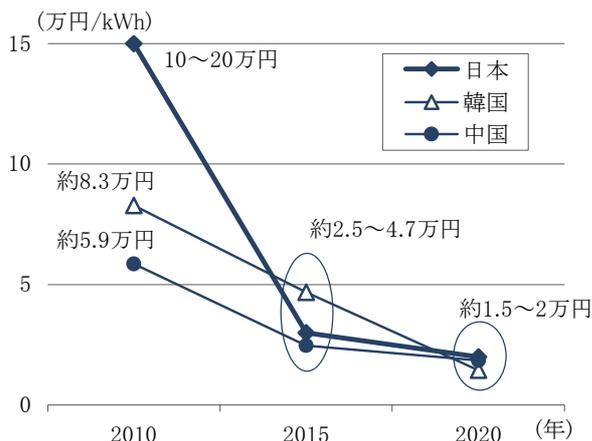
この点、各国は、車載向け LiB のコスト低減ロードマップを策定。現状の 1kWh あたり 5~15 万円というコストを、2015 年に同 3 万円前後、2020 年には同 2 万円程度まで低減する計画となっている(図表8)。

図表7：主な EV/PHEV の車格と販売価格

車種	メーカー	モデル名	セグメント/タイプ	価格帯(万円)
EV	三菱自	i-MiEV M	A/コンパクト	260
	日産	LEAF	C/ハッチバック	376~406
	BYD	E6	C/SUV	3.5万USD
PHEV	GM	ボルト	C/ハッチバック	3.2万USD
	トヨタ	プリウスPHEV	C/ハッチバック	320~420
内燃機関自動車	トヨタ	カローラアクシオ	C/セダン	140~200
	日産	ブルーバードシルフィ	C/セダン	184~236
	スズキ	アルト	A/コンパクト	80~110

(資料)富士経済「2012年版HEV、EV関連市場徹底分析調査」、価格.com をもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

図表8：車載向け LiB のコスト低減計画



(注)1.コストに幅がある場合は上下限の平均値、当該年の値がない場合は前後の年の平均値としている。
2.2011年の平均レートにて換算した。具体的には、1韓国ウォン=0.072円、1中国人民元=12.33円。
3.各国において、前倒してコスト削減が進んでいる模様。

(資料)NEDO「二次電池技術開発ロードマップ(Battery RM2010)」、韓国知識経済部他「二次電池の競争力強化に向けた統合ロードマップ」、日経BP社「中国次世代自動車市場への参入戦略(2011年6月発行)」などをもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

時機を捉えた能力拡張

さらに、時機を捉えた能力拡張も外せないポイント。

この点、第一に、工場の新設・拡張の投資が必要。ただし、車載向けLiBは、「開発途上であり量産段階の製品とは言いがたい」(大手自動車メーカー談)ため、資金力にとどまらず(注)、ニーズと技術動向を見極めたうえで、適切な時期と規模で能力を拡張できる、“投資力(投資の目利き力)”が求められる。

第二に、技術者の増強も不可欠。これは、多くの受注をこなすには相応の技術者が必要となるため。実際、車載向け LiB の開発には「1 車種あたり 30 名程度の技術者が継続的に対応する必要がある」(大手 LiB メーカー談)という。

(注) 先行する各社の投資計画をみる限り、年間数百億円程度の投資は必要と思われる。ただし、LiB は、先端投資によって飛躍的に生産効率が高まるわけではないことから、半導体メモリや大型液晶パネルのように 1 ロット 3~4 千億円という超大規模投資は要さない。

(3) 優位に立つ日本勢を韓国勢・中国勢が追いつける展開に

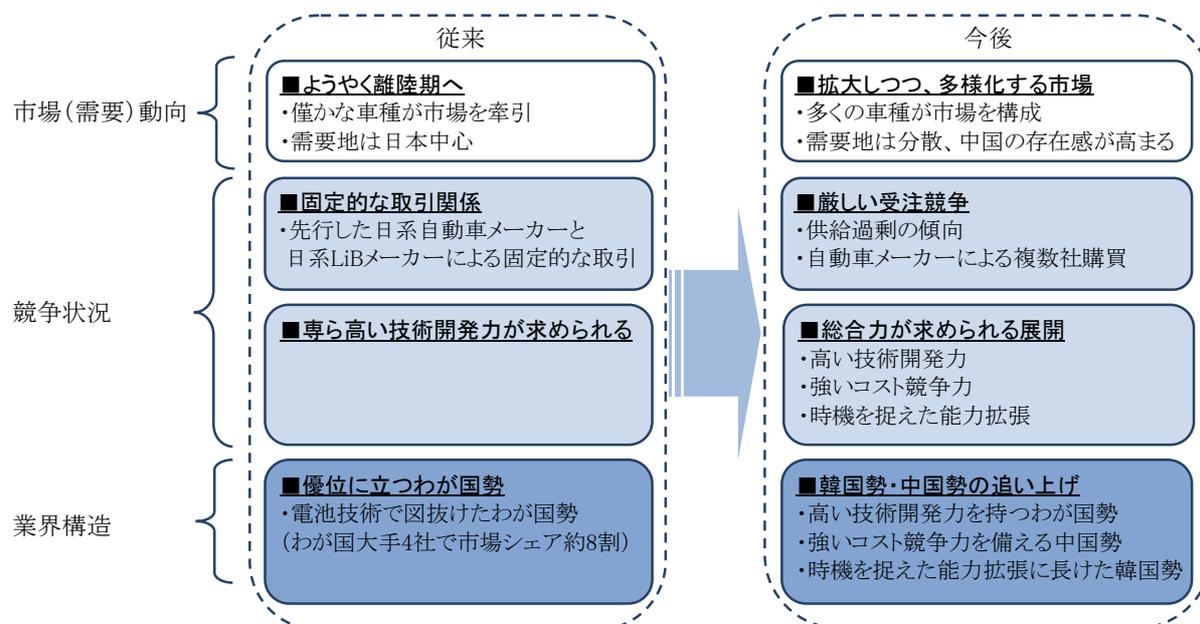
このように総合力が問われる点に照らすと、今後は、現状優位に立っている日本勢を韓国勢・中国勢が追いつける展開を辿るとみられる(図表9)。

たしかに、日本勢は現状、高い技術開発力を梃子に当業界を主導してきた結果、日産「LEAF」などEVの売れ筋モデルの受注を獲得できている。また、今後についても、日本勢は技術開発の先端を走り、業界の主導的役割を果たすとみられる。

しかしながら、日本勢が全ての売れ筋モデルの受注を獲得できるとみることは現実的ではない。今後、市場の多様化が進むとみられるなか、韓国勢が時機を捉えた能力拡張に長けており(注)、中国勢が強いコスト競争力を備えていること(後述)を踏まえると、韓国勢・中国勢の追いつきは不可避であろう。

(注)たとえばサムスン電子は、意思決定のスピードと資金力で他を圧倒しており、“投資力”が競争力に直結する半導体メモリ業界を席巻した。このほか、LG化学や現代自動車等なども、一気呵成の大規模な投資がニーズを捉えた結果、業界地位を高めたと評価されている。

図表9：業界構造の展望



(資料)各種資料をもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

3. 今後の展望 ~ サブシナリオ

次に、メインシナリオに比べて蓋然性は低いものの、可能性を否定できないサブシナリオを整理した。要すれば、「小型EV」の世界的な普及によって、競争の重心が品質からコストにシフトし、中国勢が優位となる展開である。

(1) 品質の要求水準が想定より高まらない展開

小型EV向けLiBに求められる品質は低くとどまる

小型EVとは、一般に、1~2人乗り、家庭用電源で充電可能、航続距離100Km程度、最高時速50~80km程度などの簡易なEVをいう(本稿でも、これを小型EVの定義とする)。

車載向けLiBに対する高い品質要求の背景には、EVが既存の内燃機関自動車の代替品に位置付けられていることがある。しかしながら、EVの意味するところが“近場の乗り物”である小型EVになるのであれば、車載向けLiBに求められる品質は必然的に低くとどまることになる(図表10)。

図表10：求められるLiBの品質比較 (EV vs 小型EV)

	EV	小型EV
位置付け・求められる機能	<p>■従来の自動車の代替</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長い航続距離 ・早いスピード・加速 ・高い安全性 	<p>■近場の乗り物</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相応の航続距離 ・相応のスピード・加速 ・高い安全性
車載向けLiBに求められる品質	<p>■極めて高い品質</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大きな容量 ・高い出力 ・高い安全性 	<p>■相応に高い品質</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相応の容量 ・相応の出力 ・高い安全性

(資料)各種資料をもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

中国において小型EVが普及する可能性が否定できない

実際の動向をみると、中国において、EVの代わりに小型EVが普及する可能性を否定できない状況。

具体的には、中国では、山東省などを中心に政府認可のない小型EV(注1)の需要が存在。政府認可を機に急速に普及した電動二輪車の例もあって(注2)、小型EVも認可を得れば一気に普及が進むと予想されている。

そして、この認可が得られる可能性がゼロではない。なぜなら、中国政府の打ち出したEV等の普及目標「2020年までの累計製販台数500万台」が「相当強気」(各社談)であり、「達成に向けて政府がEV等の認定基準を緩和する可能性がある」(大手自動車メーカー談)ため(注3)。

(注1) 低速EVとも呼ばれる。低速EV向けの電池は現状、主に鉛酸バッテリーであるが、今後、環境保護のためにLiBへのシフトが進められる見通し。

(注2) 電動二輪車(Eバイク、電動自転車)の需要(生産台数)は、2004年に676万台だったが、同年の政府認可を受けて、2006年には1,950万台に急増した。

(注3) なお、2015年までの普及目標同50万台については、「政府公用車や警察車両、タクシー等のEV化を強制することで達成可能」(大手自動車メーカー談)とみられている。

他の国々で小型 EV が普及する可能性も有り得る

さらに、他の国々でも小型EVが普及する可能性も有り得る。具体的には、ここに来て小型EVの投入・開発事例が増加（図表 11）。先進国を中心とする小型車ニーズの高まりや大都市での渋滞・駐車場不足等を踏まえると（注）、小型EVがユーザーニーズを捉える展開も想定されよう（図表 12）。

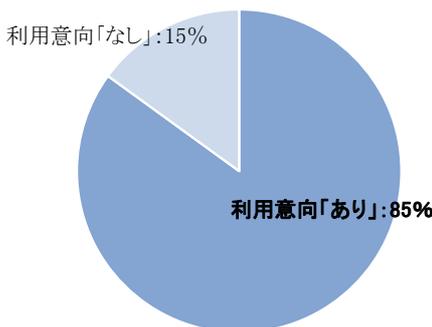
（注）このほか、日本の地方行政は、高齢者に適した乗り物として、小型 EV に期待を掛けている。

図表 11：小型 EV の投入・開発事例

国籍・企業名	車名	備考
日本	トヨタ自動車 (含むトヨタ車体)	コムス 2012年7月2日発売、約70万円 Camatte (カマッテ) 2012年発表
	日産自動車	ニューモビリティ コンセプト 青森・横浜にて実証実験中
		PIVO3 2011年発表
	本田技研工業	マイクロコンピューター コンセプト 2011年発表
欧米	VW	NILS 2011年発表
	ダイムラー	Smart 2012年夏発売予定、1.6万ユーロ
	ルノー	Twizy 2011年末発売、約7千ユーロ
	GM	EN-V 2011年発表
中国	山東時風集団	時風 発売済み、2.2～2.8万元
	山東宝雅新能源汽车	雅貝 発売済み、約4万元
	山東唐駿欧鈴汽車製造	LJ-EV01 発売済み
	山東中融電動汽車	嘉年華 発売済み、約2.6万元

（注）網掛けは発売済みの車種。薄い網掛けは、発売予定、実証実験中など。
（資料）各社Webサイト、FOURIN資料などをもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

図表 12：利用意向（モニター調査）



（注）1. 実証実験に参加した322名に対して今後の利用意向をアンケートしたもの。
2. 2人乗り車両に関する結果。1人乗りを含めた利用意向「あり」は77%である（n=440）。
（資料）国土交通省自動車局「超小型モビリティ導入に向けたガイドライン」をもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

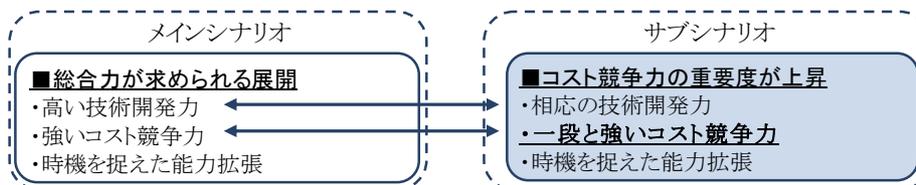
このように、中国にとどまらず、世界においてもEVの代わりに小型EVが普及する可能性があり得る。その場合、車載向けLiBに求められる品質は想定より高まらないことになる。

(2) 重要度が増すコスト競争力

仮に、本シナリオに沿って、品質の要求水準が想定より高まらない展開となれば、LiBメーカーにとって技術開発力の重要度は低下し、コスト競争力の重要度が格段に上昇する公算が大きい（図表 13）。

具体的には、機能を絞る小型EVでは価格が大きな訴求ポイントになるため、部品に過ぎないLiBには強い値下げ圧力が掛かる可能性が高い。また、技術難度の低下によって参入企業の増加が見込まれることも考え合わせると、受注獲得に向けた価格競争は相当厳しいものとなる。

図表 13：LiB メーカーに求められる競争力

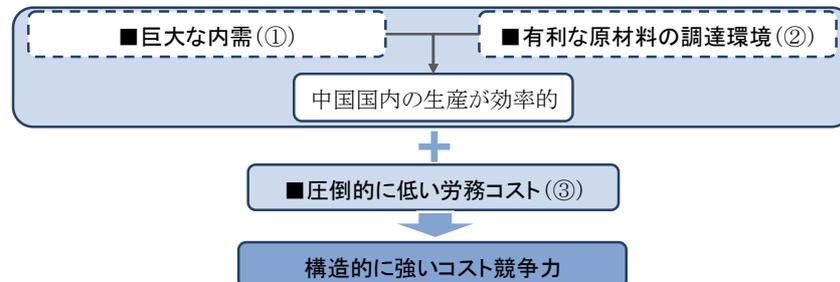


（資料）各種資料をもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

(3) 中国勢が優位となる公算

以上を踏まえると、サブシナリオにおいては、中国勢が優位となる公算が大きい。以下の通り、中国勢は、本シナリオで重要度の増すコスト競争力が構造的に強い（図表14）。

図表14：構造的に強い中国勢のコスト競争力



(資料)三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

巨大な内需の存在

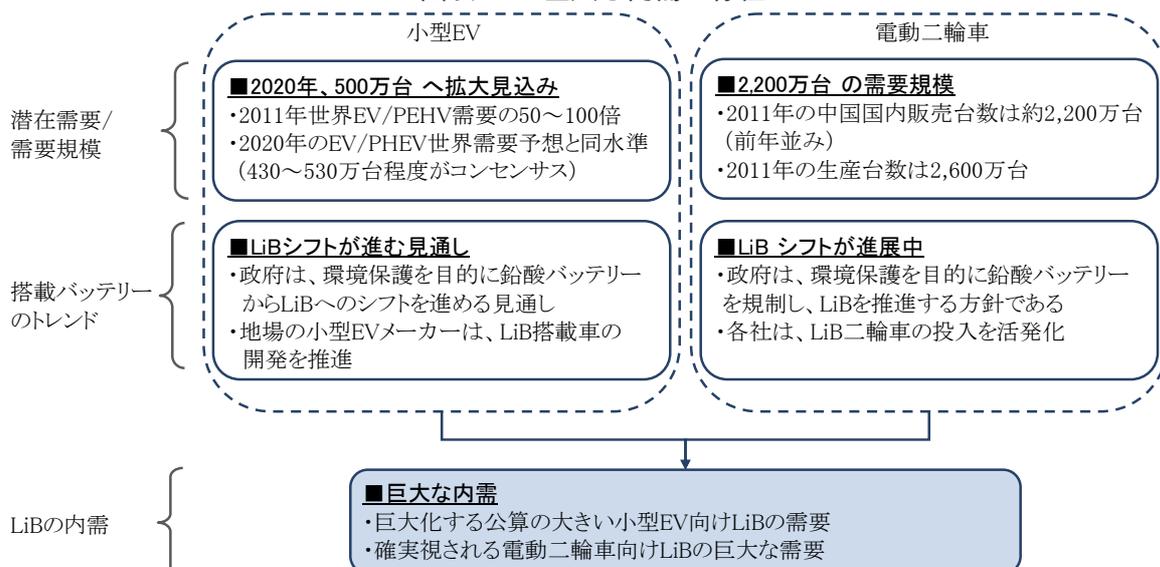
まず、中国には巨大な内需が存在する。

具体的には、これまで述べてきた小型EV向けのほか、電動二輪車向けの大きな需要が存在（図表15）。電動二輪車は2011年の需要が約2,200万台に上り、そのバッテリーに関しては、政府が環境保護を目的に、鉛酸電池からLiBへのシフトを推進している。このため、LiB需要の拡大が確実視されている。

むろん、かかる内需の取り込みは中国企業に利があろう。人脈等を活かせるうえ、故障対応等が重視される中国では、国内生産の訴求力が小さくないからである（注）。

（注）大手自動車メーカーによると、「中国のユーザーの間では“自動車や二輪車は故障するもの”という意識が強くあり、購入の際に故障時のサポート体制を重視する傾向が強い。このため、車両はもちろん、主要部品についても、中国国内で生産されることは訴求ポイントとなりうる」という。

図表15：巨大な内需の存在



(資料)三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

有利な原材料の調達環境

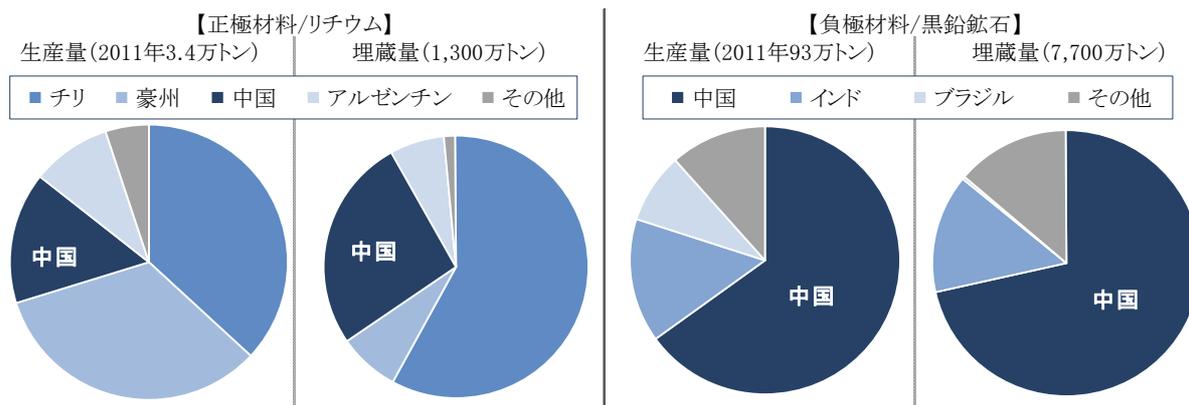
次に、中国では原材料の調達環境が有利。

車載向けLiBは現状、材料費が最大のウェイトを占める^(注)。この点、中国には正極・負極の材料が豊富にあるため(図表16) 調達コストや輸送コストなどが明らかに優位といえる。

実際、かかる好立地を活かして多くの中国企業が正極・負極を手掛けており、中国ではLiB関連産業の集積も進展。また、日系LiB部材メーカーも、調達メリットの享受を狙って中国にJV進出する動きがみられる。

(注) 各種調査によると、現状、総コスト(含むパック)の3~4割程度を材料費が占めている模様。

図表16：正極・負極材料の生産量・埋蔵量



(資料)米国内務省「U.S. Geological Survey, Mineral Commodity Summaries, January 2012」
をもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

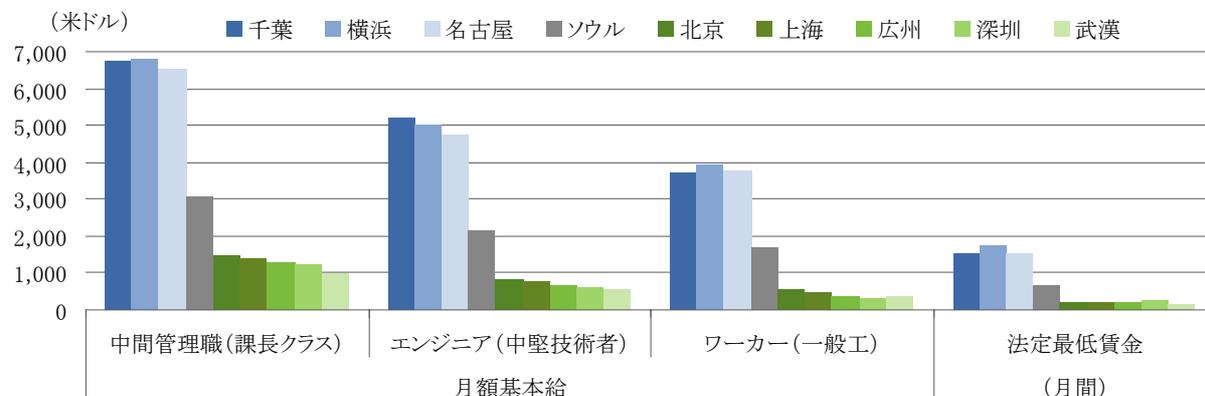
圧倒的に低い労務コスト

さらに、労務コストも圧倒的に低い^(注)(図表17)。

内需と資源が豊富にある中国での生産はそもそも効率的。こうしたなか、中国の人件費は、上昇基調にあるものの、日本・韓国の大手LiBメーカーの自国生産比率が高いこともあって、なおもコストメリットが大きいといえる。

(注) 総コストに占める人件費の割合は、現状、約1割程度にとどまるが、今後、材料費等のコスト削減が進むため、2015年頃には同約2割程度まで上昇すると予想される。

図表17：日本・韓国・中国の主要都市の労務コスト比較



(注)JETRO「第22回アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較(2012年4月)」をもとに
三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

4. 日中連合の効用の考察

以上を踏まえ、先行する日本勢からみた日中連合の効用を考察してみた。具体的には、(1)・(2)にて各シナリオのメリット・デメリットを整理したうえで、(3)にて各選択肢の合理性の数値化を試みた。

(1) メインシナリオ～日中連合のメリット・デメリットは拮抗

メインシナリオでは、日中連合の効用は長短が拮抗している（図表 18）。

図表 18：メインシナリオにおける日中連合のメリット・デメリット

	デメリット	メリット	
単独展開	① 中国市場を取り込めない :△	② 技術流出リスク小 (単独展開による成長余地大) :○	} 単独展開と日中連合 のいずれにも合理性 がある
日中連合	③ 技術流出リスク大 (成長余地が限られる恐れ) :△	④ 中国市場の取り込み 競争力の強化 :○	

(注)1.記号は、事業へのプラス効果とマイナス効果の程度を表す。ここでは、△、○のみだが、以下の通り、－を基準(プラス・マイナスがいずれもゼロ)として、5段階の相対評価とした。
×<△<－<○<◎

2.①～④の表示は、本文中の説明に対応。

(資料)三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

まず、単独展開の場合、外資出資比率規制があるため、中国市場を取り込めないというデメリットがある（図表 18- ）。中国は、世界最大の自動車需要を有し、車載向けLiB市場の牽引役と目されるだけに（注¹）、競合比高い成長を狙うには無視できない市場。その攻略には、コスト競争力を高める中国内生産が最低条件といえよう（注²）。

換言すれば、日中連合には、中国市場の取り込みというメリットがあるといえる。これに加えて、競争力の強化も可能（同 ）。既述の通り中国生産はコスト面に掛かる構造的な優位性を持つため、技術開発力に勝る日本勢がこれを活かせば競争力は飛躍的に高まろう。また、相手企業次第では、投資負担の分担、政策情報の入手など時機を捉えた能力拡張のサポートも期待し得る。

しかしながら、日中連合が技術流出リスクを高めることも事実（同 ）。特にメインシナリオでは、技術開発力の重要度が高いため、中国勢の実力を不用意に引き上げれば、日本勢にとっては中国以外の地域における自らの成長余地を狭めることになる（注³）。反面、単独展開とすれば、そうした成長余地が大きく残ることになる（同 ）。

(注1) 中国の2020年の政府目標500万台は巨大。具体的には、2011年の世界EV/PHEV需要の50～100倍の規模であり、2020年の世界需要のコンセンサス予想の全量に匹敵する。

(注2) 仮に、短期的に輸入対応が奏功したケースでも、中国政府が車載向けLiB産業の育成に本腰を入れてくれれば関税の引き上げ等によって、結局、中国生産の優位性が高まると予想される。

(注3) 車載向けLiBは、“新たな技術革新”に多くの実証実験と膨大な時間を要するため、品質の要求水準が上昇する限り、先行企業の優位性が維持されやすい。

(2) サブシナリオ ~ 日中連合の効用は相当大きい

一方、実現可能性は低いものの、サブシナリオを前提とすれば、日中連合によって、単独展開の場合に想定される事業基盤が揺らぐというリスクをヘッジできることから、その効用は大きいと考えられる(図表19)

図表19: サブシナリオにおける日中連合のメリット・デメリット

	デメリット	メリット	
単独展開	① 中国市場を取り込めない 事業基盤が揺らぐ可能性 : ×	② 技術流出リスク小 (但し、技術の重要度低い) : -	} 日中連合に踏み切らない リスクがあまりに大きい ⇒このリスクをヘッジできる 日中連合の効用は大
日中連合	③ 技術流出リスク大 (但し、技術の重要度低い) : -	④ 中国市場の取り込み 競争力の強化 事業基盤の安定化 : ◎	

(注)1.記号は、事業へのプラス効果とマイナス効果の程度を表す。ここでは、×、-、◎のみだが、以下の通り、-を基準(プラス・マイナスがいずれもゼロ)として、5段階の相対評価とした。
× < △ < - < ○ < ◎
2.①~④の表示は、本文中の説明に対応。
(資料)三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

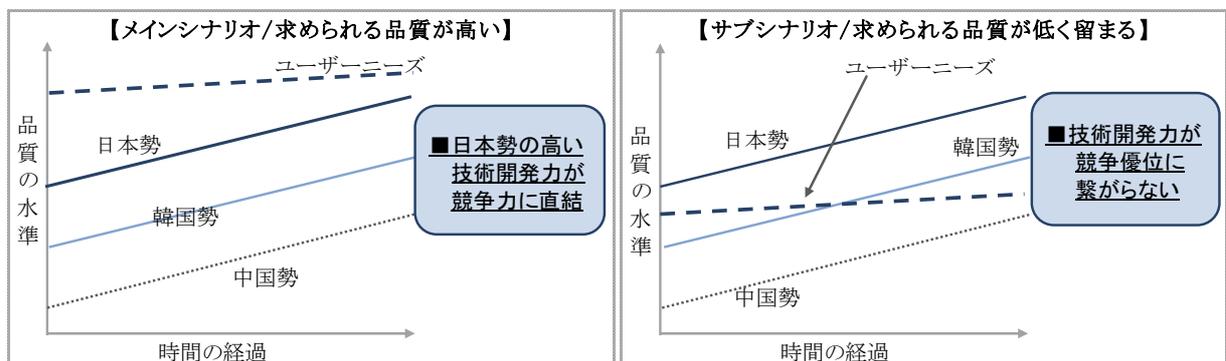
サブシナリオでは、品質の要求水準が低いことから、日本勢の持つ技術開発力の高さが活きず、中韓勢が台頭するリスクがある(図表20)。特に、コスト競争力に勝る中国勢が独自の技術開発によって十分な品質レベルに達すれば、中国勢に市場の席巻を許す可能性もある。すなわち、単独展開の場合、日本勢の事業基盤が揺らぐ事態すら想定される(図表19-)。

この点、中国勢が技術開発に苦しむ現段階(注)から自陣営に引き込んでおけば、日本勢にとって事業基盤が揺らぐという最大のリスクをヘッジできることになる。すなわち、日中連合には、“将来の脅威の芽を摘む”という事業基盤を安定化させるメリットがあるといえる(同)。

なお、本シナリオでは技術の重要度が低下するため、技術流出のリスクに関しては、単独展開のメリット、日中連合のデメリットが共に小さくとどまると考えられる(同、)。

(注)日経BP社「中国次世代自動車市場への参入戦略(2011年6月発行)」によれば、「中国LiBメーカーは、電解質・セパレータなどの部品・部材、およびLiB全体の制御技術やバック技術等に関しては、技術力向上に取り組んでいる段階」という。

図表20: 品質の要求水準と技術開発力の関係(イメージ)



(資料)各種資料をもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

(3) サブシナリオの可能性があると、日中連合は合理的な選択

シナリオ別に整理したメリット・デメリットを踏まえて、ややラフな試算であるが、日中連合と単独展開の合理性を数値にて検証してみた(図表21)。

具体的には、メインシナリオの実現可能性を仮に90%、サブシナリオを同10%と置き、各選択肢のメリット・デメリットを図表18・19の「x~」に応じて「10~+10」に指数化。これをもとに、日系LiBメーカーが、単独展開・日中連合それぞれの選択をした場合に、将来的に得られるメリット・デメリットの期待値を試算した。

これによると、サブシナリオの可能性がある場合においては、単独展開よりも日中連合の方に合理性があることが分かる(注)。

(注) なお、サブシナリオの可能性を1%とした場合でも、単独展開の期待値は0.1、日中連合の期待値は+0.1となり、日中連合に合理性がある計算となる。

図表21：日中連合による期待値の試算

【前提条件】					
■各シナリオの実現可能性(仮に設定) ・蓋然性の高いメインシナリオは、90% ・サブシナリオは、10%			■各シナリオのメリット・デメリットの指数化 ・図表18、19で付与した × < △ - < ○ < ◎ に応じて以下の通り指数化 ×: ▲10、△: ▲5、-: ±0、○: +5、◎: +10		
合理性の判断	選択肢:期待値 (期待値=算出式)	シナリオ:可能性 (期待値=算出式)	効用	指数	内容説明(図表18、19の再掲)
日中連合に 合理性がある	単独展開: ▲1 (▲1 = 0 + ▲1)	メインシナリオ : 90% (0 = 90% × +5 + 90% × ▲5)	メリット	: +5	・技術流出リスク小 (単独展開による成長余地大) (図表18-②)
			デメリット	: ▲5	・中国市場を取り込めない (図表18-①)
	サブシナリオ : 10% (▲1 = 10% × ±0 + 10% × ▲10)	メリット	: ±0	・技術流出リスク小 (但し、技術の重要度低い) (図表19-②)	
		デメリット	: ▲10	・中国市場を取り込めない ・事業基盤が揺らぐ可能性 (図表19-①)	
	日中連合: +1 (+1 = 0 + [+1])	メインシナリオ : 90% (0 = 90% × +5 + 90% × ▲5)	メリット	: +5	・中国市場の取り込み ・競争力の強化 (図表18-④)
			デメリット	: ▲5	・技術流出リスク大 (成長余地が限られる恐れ) (図表18-③)
		サブシナリオ : 10% (+1 = 10% × +10 + 10% × ±0)	メリット	: +10	・中国市場の取り込み ・競争力の強化 ・事業基盤の安定化 (図表19-④)
			デメリット	: ±0	・技術流出リスク大 (但し、技術の重要度低い) (図表19-③)

(資料)三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

(4) 日中連合の効用の最大化には早い動き出しが必要

もっとも、日中連合の効用を最大限享受するには、以下の理由から、早い動き出しが求められるよう。

限られる中国の有力企業

まず、日本勢にとって、連合に値する有力企業が限られる可能性がある。

中国には約2千社ものLiBメーカーが存在する模様であるが、そのうち有力といえそうな中国LiBメーカーは限られる(図表22)。さらに、中国政府が「将来的に大手LiBメーカー2~3社を育成する」という目標を掲げていることを踏まえると、今後、その数はさらに絞られていくとみられる。

図表22：主要な中国LiBメーカーの概要

企業名(中国語) 企業名(英文、含む略称)	設立年 本社拠点 資本形態	企業概要(株主、提携関係、実績など)
天津力神電池 Lishen	1997 天津 国有	<ul style="list-style-type: none"> 民生向けLiBの大手であり、大手ブランドメーカーへの納入実績が豊富 株主は、中海油新能源投資、国投高科技投資など5社 EV向けでは、天津汽車、長安哈飛、米MilesEV、Coda等の自動車メーカーと連携
天津市捷威動力工業 Tianjin EV Energies	2009 天津 民営	<ul style="list-style-type: none"> 北京建竜重工業集団(民営)傘下、三井物産が20.98%の株式を保有 総裁兼董事長の郭氏は、中国TCLの電池事業の元トップであり、国産LiBの実用化に貢献
中信国安盟固動力科技 CITIC Guoan MGL	2002 北京 国有	<ul style="list-style-type: none"> 中信集団傘下の中信国安(北京)傘下 中国最大級の正極材メーカー-中信固利電源技術と同グループ EV向けでは、北汽福田と提携関係にあり、EVバス向けの納入実績あり
星恒電源 Phylion Battery	1999 蘇州 -	<ul style="list-style-type: none"> 中国科学院物理研究所、成都地奥集団、レノボによる共同設立企業 中国企業初のEV向けLiBシステムの一貫メーカー-上海恒動汽車電池を共同設立
万向電動汽車 Wanxiang	2002 杭州 民営	<ul style="list-style-type: none"> 大手自動車部品企業グループ万向集団の子会社 2011年1月には米エナーワン社と車載向けLiBの合弁生産で合意 EV向けでは、東風、衆泰などに納入実績あり、上海汽車、広州汽車なども供給予定 張北国家風力太陽光発電プロジェクト(注)にLiBを納入する4社のうちの1社
中航鋰電(洛陽) CALB	2007 洛陽 国有	<ul style="list-style-type: none"> 軍事産業大手の中国航空工業集団の傘下 多数の欧米大手自動車メーカーとパートナー関係を有する模様(当社Webサイト) 杭州市当局の実施するEV2万台の貸し出しサービス事業にLiBを提供することで合意 張北国家風力太陽光発電プロジェクト(注)にLiBを納入する4社のうちの1社
中国比克電池 China BAK Battery	2001 深圳 -	<ul style="list-style-type: none"> 民生向けの中堅メーカー、ただし大手ブランドメーカーへの納入実績は少 EV向けでは、奇瑞汽車、東風汽車、華晨汽車などに納入実績あり NASDAQ上場、2011年9月期売上高219百万USD、営業利益▲14百万USD
比亞迪 BYD	1995 深圳 民営	<ul style="list-style-type: none"> LiBメーカー兼EV/PHEVメーカー(買収により2003年にEV/PHEVに進出) EV開発ではダイムラーと提携、リチウム鉱山へも出資 張北国家風力太陽光発電プロジェクト(注)にLiBを納入する4社のうちの1社 香港上場(H株)、2011年12月期の売上高は46,312百万円、純利益は1,384百万円
新能源 ATL	1999 香港 民営	<ul style="list-style-type: none"> 民生向けLiBの大手の一角で米アップルに納入、車載向けは2011年8月より生産開始 2005年より大手電子部品メーカーTDKの子会社 張北国家風力太陽光発電プロジェクト(注)にLiBを納入する4社のうちの1社

(注)1.表中の-は、判明しなかったものおよび、判別できなかったもの。

2.中国初かつ世界最大規模の新エネルギー総合利用に掛かるモデル事業。中国の河北省張北県で実施中。

(資料)各社Webページ、各種報道記事、日経BP社「中国次世代自動車市場への参入戦略(2011年6月発行)」、富士経済「2012電池関連市場実態総調査」などをもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

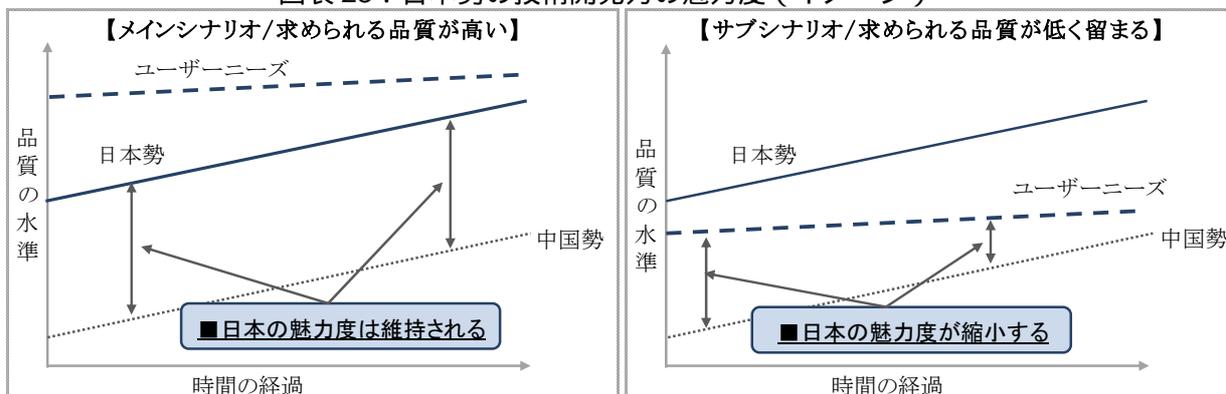
サブシナリオでは日本勢の魅力が徐々に薄れる

また、サブシナリオにおいては、中国勢にとって日本勢の魅力が徐々に薄れていくことを想定しておく必要がある。

もちろん、中国勢の技術開発力が日本勢を凌ぐ展開は想定しづらい。しかしながら、既述の通り、サブシナリオでは品質の要求水準が低くとどまるため、中国勢の品質が徐々に向上し、要求水準との格差が縮小すれば^(注)、その分、日本勢の技術開発力の魅力が徐々に薄れることになる(図表 23)。

(注) 車載向け LiB 産業の振興は中国政府の肝煎りであるため、多くの大学や研究機関においても、盛んに研究開発されており、こうした機関と主要な中国 LiB メーカーは連携している。

図表 23：日本勢の技術開発力の魅力度(イメージ)



(資料)各種資料をもとに三菱東京UFJ銀行企業調査部作成

既に動き出している中国 LiB メーカーも存在

さらに、既に一部の中国 LiB メーカーが他国との連合に動き出していることにも留意すべき。

具体的には、中国の万向電動汽車が米エナワン社と LiB の合弁生産企業を設立。現段階では目立った実績は見られないが、有効な成果がみられれば、それが呼び水となってアライアンスの動きが加速する展開も想定されよう。

こうした諸点に加えて、中国政府の意向に応じて早期に中国進出に踏み切った企業には相応の見返りがあった先例^(注)をみると、本件についても、中国政府と中国LiBメーカーの意向が強くなるうちに動く方が得策と思われる。

(注) VW が好例。大手自動車メーカーによれば、「VW は、中国政府の求めに応じる格好で、1985年に他社に先駆けて中国に進出。黎明期から同市場の成長に貢献してきたこともあって、中国市場では排ガス規制が欧州と同内容となり、また左ハンドル(右側通行)が定着することとなった。従って、中国は、VW にとって攻略しやすい市場となっている」という。

5. まとめ

日中連合は、むしろ検討に値する有効な選択肢といえる

車載向けリチウムイオン電池業界は、現状、市場が離陸期を迎えるなか、多くの有力企業が参入する群雄割拠の時代を迎えている。

今後を展望すると、蓋然性の高いメインシナリオでは、市場拡大の一方で競争激化が予想されるため、参入企業には、高い技術開発力、強いコスト競争力、時機を捉えた能力拡張といった総合力が問われる公算大。これに照らすと、優位に立つ日本勢を韓国勢・中国勢が追い上げる展開を辿るとみられる。

一方、メインシナリオに比べて蓋然性は劣るものの、可能性を否定できないサブシナリオでは、小型EVの世界的な普及を受けて、車載向けLiBに求められる品質が想定より高まらない結果、コスト競争力の重要度が増し、中国勢の優位性が高まる展開が予想される。

こうしたなか、日中連合の効用をみると、メインシナリオでは中国市場の取り込みと技術流出に伴う成長余地の縮小という長短が拮抗。一方、サブシナリオでは、単独展開の場合に事業基盤が揺らぐリスクが想定されるため、これをヘッジし事業基盤の安定化を図ることができる日中連合の効用は大きい。

したがって、メインシナリオに沿った競争力の強化を地道に進めると同時に、サブシナリオの可能性も睨んで、技術優位性のあるうちに有力な中国企業との連携に動いておくということは、先行する日本勢にとってみると、群雄割拠の車載向けLiB業界で勝ち残る可能性を高めるうえで、検討に値する有効な選択肢の一つといえよう。

もっとも、日中連合の効用を最大化するためには早い動き出しが求められることを踏まると、日中連合に踏み切るのであれば、先例を待つのではなく、他社に先駆けていち早く動くことが得策と思われる。

以 上

(執筆連絡先)

(株)三菱東京UFJ銀行 企業調査部 香港駐在 池田 大輔

住所：6F AIA Central, 1 Connaught Road, Central, Hong Kong

TEL：852-2249-3033 FAX：852-2521-8541 Email：Daisuke_Ikeda@hk.mufg.jp



中国の資産担保証券テストプログラム再開と同国の資産証券化に関する動向

三菱東京UFJ銀行(中国)
環球金融市場部
資金証券グループ 山本啓介

中国政府は、リーマンショック以降停止していた資産担保証券(Asset Backed Securities: 以下ABS)¹の発行プログラムを再開し、2008年以來初となる銀行信用貸付資産証券化商品が9月7日に発行された。本証券は「2012年第1期開元信用貸付資産担保証券」として国家開発銀行が銀行間市場において発行した、約102億元の融資債権を原資産とするABSである。メディアの報道等では、テストプログラム再開は、商業銀行業のリスク資産のオフバランス化を促進し、また間接金融偏重の現状から直接金融へのシフトを進めるための一歩であるなど、この試みを歓迎する声が多く見られる。本稿では中国におけるABS導入の歴史を振り返りつつ、同国における証券化商品市場拡大の意義、課題を検証する。

1. 中国 ABS 市場の沿革

(1) 準拠法の成立

中国におけるABSの歴史はまだ浅く、その起点は2005年4月に中国銀行業監督管理委員会(銀監会)及び中国人民銀行による「貸出資産証券化テスト管理弁法」(以下、証券化テスト弁法)の施行に伴い、銀行貸出債権の証券化に法的根拠が与えられたことにあるとの認識が一般的である。証券化商品市場の育成に関する議論は、2005年の立法に先立ち、関連当局の間でも盛んに行われてきた。例えば、2003年初頭に中国人民銀行が貨幣政策執行報告の中で住宅ローン貸出債権の証券化について言及した他、國務院も2004年1月に資本市場改革開放の一環として資産証券化商品の研究・開発を行う必要性について意見を提出している。

そうした議論を受け、従前全国人民代表大会常務委員会にて定められた上位法律である信託法に関して、銀行貸出債権証券化分野への適応指針を定める目的で導入されたのが当該証券化テスト弁法である。本件証券化テスト弁法の成立後、矢継ぎ早に会計、税務等の関連法令も施行されている【図1】。

但し、実際には証券化テスト弁法制定以前にも中国では資産証券

図1:中国の資産証券化関連法案、通知等

施行時期	施行主体	法令名
2001年4月	全人大常務委員会會議	中華人民共和國信託法
2004年2月	中国証監会	証券会社の顧客資産管理業務試行弁法
2005年4月	中国人民銀行 中国銀監会	貸付資産証券化テスト管理弁法
2005年5月	中国建設部	個人住宅ローン証券化による抵当権変更登記関連問題に係る試行の通知
2005年5月	中国財政部	貸出債権証券化テストに係る会計処理規定
2005年6月	中国人民銀行	資産担保証券の情報開示に係る規則
2005年6月	中国人民銀行	中国人民銀行公告〔2005〕第15号 資産担保証券の銀行間債券市場における登記、カストディ、取引、決済に係る事項 資産担保証券取引における取引操作規則
2005年8月	全国銀行間同業拆借中心	資産担保証券発行登記、カストディ、及び決算業務操作にかかる規則
2005年8月	中央国債登記決算有限責任公司	金融機関貸出資産証券化テスト監督管理弁法
2005年11月	中国銀監会	証券投資ファンドの投資資産資産担保証券に係る通知
2006年2月	中国財政部 国家稅務總局	貸出資産証券化に係る稅收政策問題に関する通知
2006年5月	中国証監会	公開発行証券の会社情報公開に係る規則 財務報告一般規定
2007年2月	中国証監会	中国人民銀行公告〔2007〕第16号 貸出資産証券化における基礎的な資産プールの公開に関する告知
2007年8月	中国人民銀行	貸出資産証券化業務管理業務の一層強化にかかる通知
2008年2月	中国銀監会	証券会社企業資産証券化業務テストの手引
2009年5月	中国証監会	中国銀監会 銀行業金融機関の貸出債権譲渡の規範にかかる通知
2010年12月	中国銀監会	中国銀監会 銀行業金融機関の貸出債権譲渡の規範にかかる通知
2012年5月	中国人民銀行 中国銀監会 中国財政部	貸出資産証券化テストの一層の拡大にかかる通知

各種報道より三菱東京UFJ銀行(中国)作成

¹ ABSは企業が保有する債権や不動産などの資産を企業から分離し、その資産から生じるキャッシュフローを原資として発行される有価証券の総称である。企業は保有する特定資産を、証券化商品の発行体として設立された特定目的会社(SPC)等に売却、SPCはその資産を裏付けにして証券を発行し、投資家に販売して資金調達を行う。この仕組みを利用することで、企業は資産をオフバランス化し、自身の信用力とは無関係に対象資産の信用力に応じたコストで資金調達が可能になる。

化に関する取り組みは見られており、銀行貸出債権証券化の準拠法成立前の 2003 - 4 年にも、一部の商業銀行では不良債権の証券化等が行われていた。また、中国海南省の三亜市で 1992 年に不動産開発にかかる投資受益証券の販売が行われていたことから、広義にこれを中国初の証券化商品販売と認識する見方もある【図 2】。

加えて、銀行貸出債権の証券化とは別に、中国証券監督管理委員会が施行した「証券会社の顧客資産の管理業務試行弁法」に基づき、事業会社が保有するキャッシュフローを生む特定資産を裏付けに証券化商品（専項資産管理計画：以下 SAMP (Special Purpose Selective Asset Management Plan)）を発行することが認められているが、同法の導入は 2004 年 2 月と、証券化テスト弁法に先行していることが分かる【図 1】。

図2:2005年以前に見られた証券化商品発行事例

時期	概要	金額(億元)
1992年	三亜市開発建設総会社が海南省三亜市丹州小区に保有する土地、約79,300平米の開発に際して、開発完了後の物件売却益を裏付けとする不動産投資証券を発行。	2.0
2003年6月	中国工商銀行系列の華融資産管理会社が同社の不良債権証券を裏付けに優先受益証券を発行。	132.5
2004年4月	中国工商銀行の寧波分行が同行の不良債権を裏付けとした証券を発行。	26.0

各種報道より三菱東京 UFJ 銀行(中国)作成

(2) ABS の発行実績

準拠法成立以降の中国における ABS 発行事例を【図 3】に列記した。2005 年 8 月、中国の携帯電話事業会社である中国联通が同社の CDMA ネットワークのリースから生まれるキャッシュフローを担保に、95 億元の証券化商品を発行し、上述の SAMP 第 1 号となる ABS が誕生した。また、2005 年 12 月、資産証券化テストにかかる新法案に依拠し、中国建設銀行と国家開発銀行がそれぞれ住宅ローンを裏付けとした ABS を発行した。発行金額はそれぞれ中国建設銀行が 30.2 億元、国家開発銀行が 99.1 億元であった。監督当局は当初より市場の反応や証券化商品の取引制度に対し非常に慎重な態度を取っており、テスト開始当初、金融機関各社が不良債権、商業用不動産、プロジェクトローン等の証券化に興味を示していたものの、これを厳しく制限した。

図3:2005年以降の証券化商品発行事例

時期	オリジネーター	原資産/キャッシュフロー	発行総額(億元)	
			貸出債権証券化	SAMP
2005年8月	中国联通	CDMAネットワークリース収益	95.0	
2005年12月	莞深高速公路	高速道路料金収益		5.8
2005年12月	中国建設銀行	住宅ローン債権	30.2	
2005年12月	国家開発銀行	住宅ローン債権	99.1	
2006年2月	中国网通	企業買収資金の繰延支払		103.2
2006年4月	遠東首期租賃	設備リース収益	4.8	
2006年5月	華能瀾滄江水電	電気料金収益	20.0	
2006年6月	浦東建設	インフラ建設BTプロジェクトの回収代金	4.1	
2006年7月	南京城建	汚水処理料金	7.2	
2006年8月	南通天電	電気料金収益	8.0	
2006年8月	江蘇吳中集團	インフラ建設BTプロジェクトの回収代金	15.9	
2006年12月	中国信達資産管理公司	不良債権	30.0	
2006年12月	中国東方資産管理公司	不良債権	7.0	
2007年9月	浦發銀行	住宅ローン以外のローン債権	42.3	
2007年10月	中国工商銀行	銀行貸出債権	38.0	
2007年12月	中国建設銀行	住宅ローン債権	40.2	
2007年12月	興業銀行	銀行貸出債権	48.7	
2008年1月	由上汽通用汽車金融	自動車ローン	19.0	
2008年1月	中国建設銀行	銀行貸出債権	21.5	
2008年3月	中国工商銀行	銀行貸出債権	80.1	
2008年4月	国家開発銀行	銀行貸出債権	35.5	
2008年10月	中信銀行	銀行貸出債権	40.8	
2008年10月	招商銀行	銀行貸出債権	22.9	
2008年12月	浙商银行	中小企業ローン債権	6.2	
2008年12月	中国信達資産管理公司	銀行貸出債権	20.0	
2011年4月	遠東二期租賃	設備リース収益		11.7
2011年12月	南京公用控股	汚水処理料金		13.1
2012年9月	国家開発銀行	銀行貸出債権	101.7	
合計			683.1	288.7

China Bond, 中国証監会ウェブサイトより三菱東京 UFJ 銀行(中国)作成

2006 年に入ると、SAMP の発行量が大きく増加し、年末までに合計事業会社 9 社の ABS 263.45 億元が販売された。銀行貸出債権の証券化についても、2006 年 12 月、中国信達資産管理公司及中国東方資産管理公司が不良債権の証券化に動き、銀行間債券市場でそれぞれ 30 億元、7 億元の ABS を発行した。

2007 年には、国家開発銀行の同年第一期 ABS は入札が札割れとなり、発行は失敗に終わったものの、通年では 169 億元の ABS が国内で発行され、発行額は前年から大きく増加した。更に翌 2008 年にはそれを上回る 246 億元が発行されたが、その後は米国のモーゲージ証券を裏付けとし

たデリバティブが金融危機を招いたとの見方から銀行貸出債権証券化のテストプログラムは停止され、既に発行されたABSもセカンダリーマーケットにおける流動性が著しく低下し、取引量も大きく減少するなど多大な影響を受けた。

(3) ABS 発行プログラムの再開

銀行貸出債権証券化テストプログラムの停止以降、2009-10年にはABSの新規発行は見られず、2011年もSAMPが僅か2件発行されるのみに留まったが、2012年に入ると過去3年間に渡り停止されていたテストプログラムは再稼働を開始した。以前より中国の銀行やアナリストの間で、融資の伸びを促すため資産の証券化を求める声が見られたことを受け、人民銀行は2月に、「資産証券化を再開し、「安全でシンプルかつ適切な」金融デリバティブの発展を促す方針」を示した。3月には同行の周小川総裁が、「中国国内11の銀行が一部の信用資産を証券化する予備計画に参加する」と述べ、テストプログラムの再開を確認した。その後の5月、中国人民銀行、銀監会、財政部が発行プログラム再開に向けた共同通知を出し【図1】、合計500億元の当初発行枠が設定された。同プログラムでは発行体の範囲も拡大されており、報道によると、これまでに監督・管理部門は信託会社10社ほどのABS発行の申請を批准しており、複数の融資会社、自動車ローン会社が発行計画を報告している。

今回、国家開発銀行がその中で先陣を切り発行に踏み切ったことについては、同行は中長期の信用貸付が占める割合が大きく、国家のインフラ施設の建設や保障性住宅プロジェクト建設を支援していることなどから貸出債権証券化の需要が高いためと見られている。また、今後の発行については、時価総額で世界最大の銀行、中国工商银行が200億元規模の新規発行を検討している。加えて、中国5位の銀行である交通銀行に対し、政府から30億元相当のABS発行が認められる見込みであり、このほか、中国建設銀行、中国銀行、招商銀行も認可を受けると見られている。

2. 新規発行ABSについて

国家開発銀行の公表によると「2012年第1期開元信用貸付資産担保証券」は2018年1月12日が満期となっており、発行債券は「優先Aランク」「優先Bランク」「劣後ランク」の3ランクに切り分けられている【図4】。証券はそれぞれ中誠信国際信用評級有限責任会社と中債資信評価有限責任会社の2社により格付けされており、AAA格付けの「優先Aランク」が8億6,800元、AA格付けの「優先Bランク」が12億元、無格付け私募発行の「劣後ランク」が8億9,844元となっている。また、発行に際してはSPV(特殊目的事業体)の受託機関は中信信託投資有限責任会社で、国開証券が主幹事引受会社、国泰君安証券が引受共同主幹事会社となる。

ABSの資産プールは43名の借主による49口の貸付金。発行目論見書によると、資産プールのうち19口の貸付金は電力・熱力・供給業界向けの貸出債権であり、金額は全体の30%を占める。次いで鉄道運送業向けの貸出債権が21%と、当該2業種向け貸出が原資産債権の半数を占める【図5】。信用貸付資産はいずれも変動金利、四半期で利息を計上する通常債権。公表によると原資産の信用格付け(加重平均)はAAとなっている。

図4: 国開銀2012年第1期開元信用貸付資産担保証券 概要

トランシェ	金額(百万元)	割合	金利	予定償還日	格付
シニアA-1	1,330	13%	4.10%	2013-1-12	AAA
シニアA-2	1,550	15%	4.40%	2013-7-12	AAA
シニアA-3	2,280	22%	4.53%	2014-1-12	AAA
シニアA-4	2,908	29%	4.70%	2015-1-12	AAA
シニアB	1,200	12%	5.68%	2015-1-12	AA
ジュニア	898	9%	N/A	2016-1-12	無格付*
	10,166	100%	4.65%**		

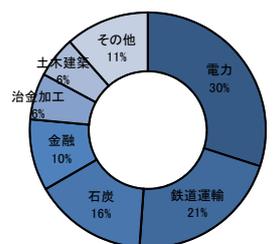
*私募発行につき情報無し

**シニア債加重平均金利

図5: 原資産銀行貸出債権の概要

基本情報	数値
資産プール総額	1,016,644 万元
ローン総数	49
借入人数	43
裏付ローン最高残高	100,000 万元
裏付ローン平均金額	20,748 万元
加重平均ローン金利	6.27%
最高ローン金利	7.32%
加重平均ローン貸出期間	7.69 年
加重平均ローン経過期間	5.8 年
加重平均ローン残存期間	1.89 年

資産プール貸出債権: 貸出先業界の割合



3. 中国における資産証券化推進の意義

(1) 原資産所有者のメリット

一般に資産証券化が原資産所有者に与えるメリットとしては、保有する資産をバランスシートから切り離す「オフバランス化」を通じてリスクの移転を可能とし、バランスシートの圧縮が可能となること、原資産所有者の信用如何に関らず、原資産の質に応じたコストで資金調達が可能となること、自己資本比率等の安全性比率や ROE 等の収益性比率といった財務指標の改善機会になりえること、等が挙げられる。特に、銀行業新資本管理弁法や新 BIS 規制により自己資本比率の維持向上等が求められている商業銀行にとってこの恩恵は大きく、リスク移転により貸倒引当金を減らすことで、自己資本比率の不足による経営圧力を効率よく軽減することができることは、貸出債権証券化による最大のメリットと考えられる。

(2) 投資家のメリット

商業銀行による ABS 発行、事業会社による SAMP 発行は投資家に対し、新たな投資先の選択肢をもたらし、現在中国経済で問題視されている住宅価格の高騰については、国内個人投資家にとって、銀行預金や株式市場、不動産市場以外に資金の運用先がなく、資金が過度に集中した結果であるとも言われており、金融商品の開発は投資マネーの偏りを緩和するためにも有益であると考えられる。また、流動性リスクや、原資産のリスク等様々な要因があるが、これまでの証券化商品の高い利回りは投資家の人気を呼ぶと見るアナリストが散見されている。

(3) 金融市場育成に与える影響

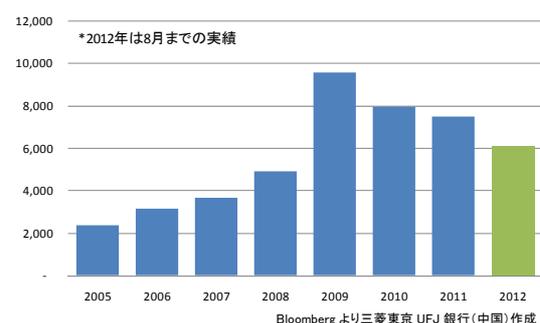
中国においては将来的な金利・為替の自由化を念頭に、金融市場の拡大、増強を進めることが昨今の主要課題として位置づけられている。人民元レポート第 74 号でも指摘した通り、中国内では従来の間接融資中心であった企業の資金調達手段が、直接投資の発達と共に多様化しつつあり、現在同国の金融政策の中心に据えられている「金融機関向け窓口指導」の経済効果は今後低減してゆくことが予見される。かかる状況下、中国においても将来的には、貸出残高や対象業種を直接指導する金融政策から、金利や為替政策の自由化を通じて市場に価格決定機能を委ね、市場金利をベースとした政策金利による金融政策へ移行してゆくものと考えられる。但し、国内の金融市場が未整備・未発達の現段階でこうした自由化を進めても、金融政策は有効に機能しない。逆に言えば、厚い流動性、価格発見機能、価格移転機能が有効に働く金融市場を育成することが、自由化を進めても金融政策を有効に保つための条件となる。

中国人民銀行の劉士余・副総裁は今年 4 月 28 日、「中国の ABS と住宅ローン担保証券（MBS）の規模は向こう 5 年間で 3 兆元に拡大し、現在の 45 倍近くになる可能性がある。」と指摘し、50 兆元にのぼる現在の銀行融資残高の 5% を証券化できれば、市場は大きく成長するとの見解を示した。今回の ABS テスト計画の再開は、正に将来的な金融市場のボリューム増強を視野に入れた取り組みであると判断できる。

(4) マクロ経済的意義

過去、金融危機が発生した際、中国政府は総額 4 兆元にのぼる景気刺激策を打ち出し、緩和的金融政策を取って経済危機を乗り越えたことは記憶に新しい。この計画の中で、大規模インフラプロジェクトの資金供給源として非常に重要な役割を果たしたのが銀行融資

図6: 中国年間銀行融資総額(10億元)



である。中国の新規銀行融資残高の推移を見ると、2009年は9.6兆元と、前年の4.9兆元から大幅に増加した【図6】。政府は後に不良債権の増加懸念から地方融資プラットフォームや不動産業者向け融資を制限し、2010年以降の新規融資は減少に転じたものの、同年の融資大幅増加が償還期限到来に伴う多大なリファイナンス需要を生じさせることが予見されている。かかる環境下、証券化スキームを活用して既往貸出債権にかかるリスクの移転を可能とすることは、銀行が再融資ニーズに応じ、経済の流動性を確保し、金融体系を整備してゆく上でも有益であると考えられる。

4. ABS市場の課題と今後の展望

(1) 証券化メリットの波及と制限

これまで、資産証券化によるメリットについて述べてきたように、証券化スキームの発展はリスク移転を可能とし、銀行の資本圧力を軽減させ、新たな資金の流れを生み出すものとして期待されている。しかしながら、現状の資産証券化はテスト段階ということもあり、発行は依然小規模なものに留まっており、また再開されたプログラムも優良資産のみを原資産とした保守的な内容に留まっている。加えて目論見書等の情報開示においても強化・改善すべき点が多く、リスクの高い資産を証券化できる状態には至っていない。テスト再開を歓迎する報道が多い一方、「現在銀行が真に売り出したいと考えているのは、地方政府融資プラットフォームの貸付であるが、債務不履行のリスクなどの問題があるため、手をつけるのは難しく、この類の資産の証券化作業は困難が多い。」との分析も見られている。

こうした制限は地方融資プラットフォームへの貸付に留まらず、中小企業向け融資に関しても同様に当てはまる。2008年以降の国際的信用危機は、中国において沿海地区の労働集約型中小企業に特に大きなダメージを与え、足元でも景気が減速する中、中小企業に対する融資の細りが問題視されて久しい。かかる状況の解決策の一つとして証券化スキームの拡大には相応の期待が寄せられている。しかしながら、現状のテスト環境においては、銀行融資の証券化に際して人民銀行・銀監会が個別の案件を非常に慎重に審査を行ってきた経緯もあり、必然的に原資産所有者が大銀行に集中し、原資産も比較的規模の大きな案件のみが証券化されるといった流れが作られてきた。また、プログラム再開後の証券化については、より一層慎重で保守的なスタンスが採られるものと予想される。リスクの高い中小企業向け融資については証券化の進展はまだ当面先のこととなるだろう。

(2) 法整備上の課題

中国においては、資産証券化に絡む統一的法律体系の確立は急務であると言われている。もともと、資産証券化を推進するに当たっては、特定目的事業体（SPV：Special Purpose Vehicle）の設立、資産譲渡に係る倒産隔離や真正売買の要件設定等、そのプロセスにおいて高度かつ複雑な法制度の適用が求められる。同国のABS市場の沿革で紹介した通り、中国の融資債権の証券化に関しては、これまでに銀監会、中央銀行、財政部等が資産の登記、会計決算、情報開示、税収管理にかかる個々の法令整備を進めてきた。但し、同国の司法制度の枠組み上、このような中央銀行、銀監会、各省庁の定めた規定は、全人代により公布された民法や証券法、信託法等の適用に劣後する。武漢大学経営学院博士の王元璋氏によると、「資産担保証券発行にかかる一本化された法律が不在であるため、法的地位の低い銀行貸出債権の証券化に関連する個々の法律は適応範囲も狭く、他の法令と解釈が異なった場合、現在の法体系の下では投資家は高い司法リスクに晒されることとなり、法律的救済が受けられないケースも予見される」と著書で述べている。今後、規制の緩和や資産証券化のための法整備の進展は、投資家保護や市場発展のため必須となるものと考

えられる。

(3) 投資家と市場の育成

証券化商品市場の成長においては、健全なセカンダリーマーケットにおいてその流動性を保証することが必須である。先進国においては年金、保険等を含む機関投資家がそうした市場のプレーヤーとして重要な役割を担っている。しかしながら中国のセカンダリーマーケットは、依然行政色を色濃く残しており、一部機関投資家による投資は制限された状況にある。将来的に ABS の発行ペースが速まり、発行する主体が多様化すれば、信託会社、ローン会社などの機関についても ABS への投資インセンティブが高まってゆくと考えられるが、実際にそうした投資家の参加を実現し、本格的な市場育成に動き出すに当たっては、規制の緩和、上述した法整備による投資家保護、資産の質確保、証券発行時における情報開示の質向上、それに付随する企業のコーポレートガバナンスの継続的強化等、解決を求められる問題は依然多いと考えられる。

以 上

(2012年9月28日)

(執筆者連絡先)

三菱東京UFJ銀行(中国)環球金融市場部

E-mail:shinya_ueno@cn.mufg.jp

TEL:+86-(21)-6888-1666 (内線)2950



税務会計: 中国の税務

プライスウォーターハウスクーパース中国

税務について、日頃日系企業の皆様からご質問を受ける内容の内、実用的なものについて、Q&A形式で解説致します。

税務 (担当: 山崎 学)

Question :

化粧品製造、医薬品製造及び飲料製造業に対する企業所得税損金算入限度額の現行優遇政策について説明して下さい。

Answer :

中国企業所得税法においては、広告費及び業務宣伝費支出の企業所得税の損金算入（以下「損金算入」）について、企業の年度売上高（営業収入）の15%という上限が設けられています。この限度額を超える部分は、無期限で将来年度に繰り越して控除することが認められていますが、マーケティング活動が必要となる消費者向けの一部産業については、当該上限額の設定がマーケティング活動に深刻な影響を与えていました。

2009年、財政部及び国家税務総局は財税 [2009] 72号（以下「72号通達」）を公布し、化粧品製造、医薬品製造及び飲料製造（酒類は除く）の三業界の広告費及び業務宣伝費支出の損金算入限度額を15%から30%に引き上げました。しかしながら、72号通達は2010年12月31日に失効しました。

2012年5月30日、財政部及び国家税務総局は財税 [2012]48号（以下「48号通達」）を公布し、72号通達の損金算入優遇政策を5年間延長するとともに、72号通達の一部政策を調整しました。

下記において、48号通達の要点及び72号通達からの主な変更点並びに私共の見解をご紹介します。

➤48号通達の要点

48号通達は特定産業の広告費及び業務宣伝費の企業所得税の損金算入限度額について、主に以下の点を規定しています。

- 化粧品製造及び販売業、医薬品製造企業及び飲料製造企業（酒類を除く）の広告費及び業務宣伝費支出については引き続き、当年度の売上高（営業収入）の30%を控除限度額とする。
- 関連企業間で締結されている広告費及び業務宣伝費支出の分担契約に基づき、一方の関連企業にて負担している広告費及び業務宣伝費支出について、当該一方の関連企業の控除限度額を上

限として損金算入が可能、あるいは当該分担契約に基づいて広告費及び業務宣伝費支出の一部又は全額を他方の関連企業に配分し、当該他方の関連企業にて損金算入することも可能。この場合、他方の関連企業においては、当該配分される費用は当該他方の関連企業の広告費及び業務宣伝費支出としては取り扱わない。

48号通達の有効期限は2011年1月1日から 2015年12月31日までとする。

私共の見解：

1) 適用対象となる企業

- 48号通達においては、化粧品産業の適用範囲が「製造企業」から「製造及び販売業」に拡大されています。医薬品製造企業及び飲料製造企業（酒類は除く）の適用範囲についての変更はありません。医薬品及び飲料産業に所属する一部の製造企業以外の企業で過去72号通達に基づいて30%の損金算入限度額を適用してきた企業の場合には、中国税務当局が48号通達に基づいて改めて72号通達に規定する「製造企業」という適用範囲を再検討し、上記の企業にその適用の可否について質疑する可能性があると考えられます。

2) 関連企業間における広告費及び業務宣伝費支出の分担協議

- 48号通達の「広告費及び業務宣伝費支出の分担協議」は企業所得税法の特別納税調整規定で記載されている国家税務総局の承認が必要となる「コストシェアリング契約」とは別のものであり、フランチャイズ事業モデルでよく見られる広告費及び業務宣伝費支出の分担協議のことを指していると考えられます。
- また、前述の配分される費用が損金算入限度額のある広告費及び業務宣伝費としては取り扱わないということは、72号通達で規定されていたように損金算入限度額の設定のない販売費で処理が可能であると考えられます。
- 主に飲料産業におけるフランチャイズ事業モデルを対象として規定された72号通達とは異なり、48号通達の第2条では対象産業の明記がないため、以下の条件を全て満たす場合には、どの産業に属していても適用されると考えられます。
 1. 「広告費及び業務宣伝費支出の分担協議」が企業間で締結されていること
 2. それらの企業は関連企業（一方の企業の仕入または販売活動が他方により支配されている場合も含まれる）であること
- 従いまして、48号通達の規定は、条件を満たす事業モデルを採用するアパレルやファストフード等の他の産業に所属する企業にも適用されると考えられます。しかしながら、なぜ中国税務当局は事前に予告することなく当該政策を全産業へ適用したのかは不明です。従いまして、実際の適用を行うに当たっては当該新規規定についての国家及び地方レベルでどのように明確化するのかにつき注目する必要があります。さらに、「広告費及び業務宣伝費支出の分担協議」が独立企業間取引原則に合致するか否かについては関連税務当局による審査が必要です。

3)経過措置

- 48号通達は2011年1月1日より遡及的に適用されますが、当該通達は2011年度企業所得税の実務上の申告期限後に正式に公布されました。上述の3つの産業に属する多くの企業が2011年度の企業所得税申告に際して、申告時には明確な規定がなかったため、所轄税務局により年度売上高（営業収入）の15%を上限として広告費及び業務宣伝費支出の損金算入を行なうよう指導した可能性があります。
- その結果48号通達の公布により、上記の指導を受けた企業は結果として2011年度企業所得税が過大納付となった可能性があります。最近の国家税務総局公告 [2012] 15号「企業所得税課税所得にかかる若干の税務処理問題に関する公告」によれば、企業が本来損金算入できる費用金額を不算入として、2011年度企業所得税が過大納付となった場合、過大納付税額は2012年度の企業所得税納付額と相殺することができます（予定納税、確定申告のいずれでも可）。過大納付額が相殺金額を上回る場合、企業は税金還付の申請を行なうこともできます。

4)結論

- 税務政策機関が3つの特定産業に対する広告費及び業務宣伝費の損金算入上限額についての優遇政策を5年間延長したことは非常に歓迎すべきことです。48号通達公表のタイミングが遅れて2011年度所得税申告で優遇された損金算入限度額を適用できなかった企業に関しては、所轄税務当局と直ちに協議し、48号通達に基づく税務処理が確実に行われるようにすることをお勧めします。
- また前述のとおり48号通達には依然として不明な点があり、特に「広告費及び業務宣伝費支出の分担協議」にかかる企業所得税の取扱いについては取り扱いが不明な部分が多く見られます。この点について税務当局による更なる明確化が期待されます。

私共は当該問題について今後も継続的に注目し、更なる詳細及び見解についてお伝えしていきます。

（執筆者連絡先）

プライスウォーターハウスクーパース中国
日本企業部統括責任パートナー 高橋忠利
中国上海市湖濱路 202 号普華永道中心 11 楼
Tel : 86 + 21 - 23233804
Fax : 86 + 21 - 23238800

法務: 税関価格評価の実務からみた最近の中国における課税価格の問題

北京市金杜法律事務所 パートナー弁護士
中国政法大学大学院 特任教授
劉 新宇

. はじめに

近年、企業が申告した輸出入貨物の取引価格につき、現行法令に適合せず、その合理性や信憑性等が欠けるとして税関が価格評価を行ったうえ、企業に対し税の追納を要求するケースが多く見受けられる¹。この傾向は、特に2010年以降において顕著となっている。

税関価格評価とは、税関が輸出入貨物の取引価格をベースとし、一定の法規範及び判定基準に従って、輸出入貨物の税関課税価格を確定することをいう。この税関価格評価は、税関が日常的な徴税職務を行うにあたって極めて重要な意義を有しており、国家の関税徴収に直接的な影響を及ぼすことから、すべての税関より特別な関心が払われている。

他方、企業の利益とも密接に関わるこの税関価格評価は、多くの外商投資企業の注目を集めるようにもなっており、特に最近では、税関が税関価格評価を厳格化させ続けるにつれ、価格評価をめぐる企業と税関との争いがますます増加しつつある。これに関し、最も多く見られるのは、中国内の買主が国外の売主から貨物を輸入するにあたり、売主に別途支払うロイヤリティなどに起因する税関価格評価、税追納の問題である。

そこで、本稿では、税関価格評価のうち取引価格の関連規定において、具体的な事案も列挙しつつ、ノウハウ、特許の使用に伴うロイヤリティに対する税関価格評価について論じるものとした。

. 取引価格調整項目に関する基本的な規定

現在の中国において、税関価格評価に関する主な法規定として挙げられるのは、税関法²55条、輸出入関税条例³第3章の諸規定、税関輸出入貨物課税価格査定弁法⁴(以下「査定弁法」という)である。

(1) 税関価格評価の意義における取引価格

税関価格評価の意義における取引価格は、通常の輸出入において売買を行う当事者が定める取

¹ 2010年1月12日付け税関総署「2009年全国税関価格評価による税追納が百億を超過、過去最高額に」の報道 (<http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab506/info207488.htm>) によると、2009年に中国全土の税関において税関価格評価による税追納を要すると判断された取引は28.01万件、追納額は105.15億元に上り、前年より44.48%の増加をみせ、史上最高値となったとのことである。

² 1987年1月22日公布、2000年7月8日改正・施行。

³ 2003年11月23日公布、2004年1月1日施行、2011年1月8日改正。

⁴ 2006年3月28日公布、2006年5月1日施行。

引価格と完全に一致しているわけではない。輸出入関税条例 18 条 2 項、「査定弁法」7 条は、「輸入貨物の取引価格とは、売主が中国内に対し当該貨物を販売する際に、買主が当該貨物の輸入のために売主に現に支払い又は支払うべきものであって、取引価格の調整項目(いわゆる加算要素)に照らして調整した後の価格の総額をいい、直接的に支払う代金と間接的に支払う代金を含む」と定めている。このように、税関価格評価の意義における取引価格には、売主が現に支払い又は支払うべき価格、取引価格の調整項目という 2 つの部分が含まれるが、本稿で論じるロイヤリティの問題は、その使用料が税関価格評価における「取引価格調整項目」を構成するか否かの判断と主に関連する。

(2) 取引価格調整項目

これに関し、まずここで注意しておかなければならないのは、税関価格評価の意義における取引価格調整項目について論じるにあたり、取引価格に基づく価格評価の方法(以下、「取引価格による評価方法」という)を用いる場合であることがその前提になるということである。すなわち、税関は、取引価格による評価方法を用いて輸入貨物の課税価格を査定する場合に初めて、取引価格調整項目の関連規定に基づき、売買当事者の取引価格を調整する必要の有無を審査するが、その他の価格評価方法⁵を用いるときは、売主が発したインボイスに記載の取引価格に基づくことなく、その他の価格評価方法が定める具体的な審査基準に基づき課税価格を確定する必要がある。

次に、取引価格調整項目とは、貿易取引の過程において、輸入貨物自体を除き、売買の当事者双方が行う輸入貨物取引自体と関連するその他の処理をいい、例えば、買主が負担する手数料、容器、包装の費用、買主が無償又は値引き提供した材料、工具、金型、消耗品等の物品及び技術・設計等の役務の費用、買主が売主に支払う輸入貨物と関連するロイヤリティの使用料等がこれにあたり、これらの処理は、販売行為とは独立して存在するため、輸入貨物のほか、独立の取引形式がとられ、独立の契約、独立のインボイスによりその対価が表れるのが通常である。しかし、税関価格評価の意義においては、独立してはいるが輸入貨物の取引自体と密接に係る取引の処理は、一定の法定要件を充足するとき、取引価格調整項目として輸入貨物の課税価格に算入のうえ関税徴収⁶がなされる。当然ながら、税関から疑われた場合、外商投資企業が税関に対し、インボイスの金額に基づき税関に申告した取引価格に取引価格調整項目が既に含まれていることを証拠をもって説明することができれば、これにつき税関が誤りのないことを確認した後、当該申

⁵ 輸出入関税条例 21 条 1 項：輸入貨物の取引価格がこの条例第 18 条 3 項に定める条件と適合しないとき、又は取引価格を確定しえないときは、税関は、関連する事情を了解し、納税義務者と価格交渉を行った後、次の順序に従って当該貨物の課税価格を評価決定することができる。

一 当該貨物と同時に又はほぼ同時に中国内に販売された同一貨物の取引価格
二 当該貨物と同時に又はほぼ同時に中国内に販売された類似貨物の取引価格
三 当該貨物の輸入と同時に又はほぼ同時に、当該貨物又はこれと同一若しくは類似の輸入貨物を第一級販売段階において特別な関係のない買主に販売した最大販売総量の単価。ただし、この条例第 22 条に定める項目は控除しなければならない。

四 次の各項の総和に照らし計算した価格。当該貨物の生産に用いられた材料部品の原価及び加工の費用、中国内に販売した同等又は同種の貨物にかかる通常の利潤及び一般費用、当該貨物が中国内の輸入地点に到達し荷卸しするまでの輸送及びこれに関連する費用、保険料。

五 合理的な方法により評価した価格

2 項：納税義務者は、税関に関連する費用を提供した後、前項三号及び四号の適用順序を逆にすることを申請することができる。

⁶ 輸入段階で税関が代理徴収する増値税も税追納の対象とされるが、追納したこの増値税は、国内の経営活動において所定のルールに従って相殺を行うことが可能である。

告価格を調整する必要はない。

・特許権使用料への課税の根拠

まず、「査定弁法」56条は、「特許権使用料」の概念を定め、「輸入貨物の買主が知的財産権の権利者又はこの権利者が有効に授権した者から特許権、商標権、ノウハウ、著作権、代理販売権又は販売権に関する許諾又は譲渡を受けるため支払う費用をいう」と定義している。

次に、輸出入関税条例19条1項5号⁷、「査定弁法」11条1項3号⁸は、「買主が売主又は関係者に対して直接又は間接に支払わなければならない特許権使用料」を、取引価格調整項目として定めている。

そして、外商投資企業が海外の売主に対し特許権使用料を支払うにあたって次の要件を充足するとき、理論上、税関が取引価格の調整項目に該当するものと認定して税の追納を要求してくることがある。

税関に申告した輸入貨物の取引価格に、買主が売主又は関係者に対し直接又は間接に支払わなければならない特許権使用料が含まれていなかったこと（この支払いが実際に行われたか否かは問わない）

特許権使用料と当該輸入貨物との間に関係があること

特許権使用料の支払が当該輸入貨物を中国内に販売する条件を構成すること

これらの規定により、輸入貨物の買主がノウハウ、特許を使用するために海外の売主に支払うロイヤリティは、税関価格評価の意義における特許権使用料の一種に属する。次の . においては、最近争議が頻発するこのロイヤリティに重点を置き、取引価格の調整項目として課税価格に算入し税を追納すべきか否かについて検討する。

・ロイヤリティ

事例 某有名農業機械製造企業 R 社は、その全額出資により中国において生産型外商投資企業 S 社を設立した。S 社の主要業務は、農業機械の生産組立、中国市場への販売であった。S 社が農業機械の生産組立のために用いた部品は、R 社が国外の第三者メーカーから調達したうえ、R 社において梱包し S 社に輸出していたものであった。これらの輸入部品には、その国外第三者メーカーが R 社の指定する規格に基づいて加工したのも一部含まれていたが、そのほとんどは同メーカーが独自の技術で生産した汎用性部品であった。また、S 社が用いる農業機械の組立技

⁷ 第19条1項：輸入貨物の次に定める費用は、これを課税価格に算入しなければならない。

… 五 当該貨物の中国内への販売を条件として買主が支払わなければならない当該貨物に関連する特許権使用料

⁸ 第11条1項：取引価格に基づいて輸入貨物の課税価格を審査、決定するときは、当該貨物の現に支払い又は支払うべき価格に含まれない次の費用又は価格を課税価格に計上しなければならない。

… 三 買主が直接又は間接に売主又は関係者に支払わなければならない特許権使用料。ただし、次の状況のいずれかに該当する場合を除く。

イ 特許権使用料が当該貨物と無関係の場合

ロ 特許権使用料の支払を当該貨物の中国への販売の条件としていない場合

術は、R社のノウハウであった。それゆえ、S社は、農業用機械組立のノウハウに関する「技術使用許可契約」をR社と締結した。同契約においては、農業用機械の純売上高の3%という基準に照らしてS社がR社にロイヤリティを毎年支払うことが定められていた。

所管の税関は、当該ロイヤリティは輸入部品と関連するゆえ取引価格の調整項目として課税価格に算入しなければならず、過去3年間に支払われたロイヤリティにつき税の追納が必要になるものと判断した。しかし、S社は、これと異なる見解に立ち、直ちに税関との交渉を始めその期間は約半年にも及んだ。

(1) ロイヤリティと輸入貨物との関連性

法律的根拠からみると、ロイヤリティが輸入貨物と関連するか否かの問題をどのように判断するかについては、「査定弁法」13条1項1号に基づき、ロイヤリティが特許権又はノウハウ使用权の支払いに用いられ、かつ輸入貨物が次の状況のいずれかに該当する場合には、輸入貨物と関連するとみなされる。

特許又はノウハウを含むもの

特許方法又はノウハウを使用して生産されたもの

特許又はノウハウを実施するため特に設計又は製造されたもの

先の事例において、輸入部品自体は農業用機械組立のノウハウを含んでいないほか、当該ノウハウに基づき生産されたものではないことから、同規定の 〇〇 に定める判定基準は適用されない。それゆえ、税関と企業との争いは、残る 〇〇 の判定基準の適用可能性をめぐって展開されることとなる。これは、外商投資企業が税関との関係において最も遭遇しやすい問題の1つといえる。

この 〇〇 の判定基準について、税関総署関税征管司は次のような解釈⁹をしている。「第3号は輸入された機器、設備等の生産性貨物が専門的に設計、製造されたものであることを強調しているが、輸入された機器、設備等の生産性貨物が汎用設備であるならば、輸入貨物の特許権使用料とが無関係であると認定しうる。しかし、輸入された機器、設備の各部品が汎用設備であっても、各部品の組立形式が特許もしくはノウハウと関わり、又は機器、設備の一式が特許、ノウハウの基準に適合するのであれば、輸入貨物の特許権使用料との関連性を認定することができる。」

以上の検討からすると、前出事例においてS社がR社を通じ国外の第三者メーカーから調達した大部分の輸入部品(国外第三者部品メーカーがR社指定の規格に基づき加工した輸入部品を除く)は、いずれも汎用性部品であって、注文生産された部品ではないゆえ、この 〇〇 の判定基準は適用されないといえよう。

他方、国外第三者部品メーカーがR社指定の規格に基づき加工した一部の輸入部品の判定については、S社が税関に対し、その注文生産部品の加工に必要な取引価格調整項目に該当するすべての関連費用が申告した取引価格に既に含まれていることを十分な証拠(例えば輸入部品の価格構成、価格設定の根拠など)をもって説明しうる場合であれば、 〇〇 の判定基準に定める事情にも該当しないものと考えられる。

⁹ 税関総署関税征管司『税関輸出入貨物課税価格査定弁法とその解釈』(2006年、中国税関出版社)92頁。

(2) 中国内への販売という条件の構成

税関が前出事例においてロイヤリティを取引価格調整項目として課税価格に算入し関税を徴収しようとするのであれば、支払ったロイヤリティが輸入貨物と関連するという要件に加えて、その支払行為が輸入部品の中国内への販売の条件を構成するという要件も同時に充足しなければならない。

この第2の要件の判断基準について、「査定弁法」14条は、「買主が特許権使用料を支払わないと輸入貨物を購入することができない場合、又は買主が特許権使用料を支払わないと当該貨物を契約に定める条件で取引することができない場合は、特許権使用料の支払を輸入貨物の中国内への販売の条件としているとみなす」というように2つの事情があることを明らかに定めている。

このように、売買の当事者双方が輸入を行うにあたり買主によるロイヤリティの支払を売買の成立条件として約定していた場合、税関は、この14条を根拠に、ロイヤリティの支払が輸入貨物の中国内への販売の条件を構成していると認定することができる。

先の事例についていえば、輸入部品の売買取引において、ロイヤリティの支払いを輸入部品取引の成立条件とした事実は完全に存在しないこと、例えば、買主であるS社が必要な部品の調達先をR社とするか、国内外の第三者メーカーをはじめとする他の供給者とするかを完全に自主的に選択しうることを、S社が税関に対し十分な証拠（例えば技術使用許諾契約書及びこれと関連する協議書）をもって説明しうる場合であれば、少なくとも理論上、当該ロイヤリティは、取引価格の調整項目として課税価格に算入されるべきではない。

・ 税関価格評価実務における注意点

(1) 税関への説明義務

「査定弁法」11条2項によると、納税義務者は、税関の価格評価において、税関に対して関連する証明資料を提出し説明を行う挙証責任を負い、この義務を果たさないときは、税関は、職権により法定の方法で輸入貨物の課税価格を確定することができる。

税関の価格評価の実務においては、自社の営業秘密を守ろうと考えるあまり、あるいは社内の管理、意思決定手続にかかる制限により、指定された期限内に税関に説明資料（例えば輸入部品の価格構成、価格設定の根拠など）を提出せず、申告価格に対する税関の合理的な疑いを解消しえないまま、最終的に不利な価格評価を受ける外商投資企業も多い。

これに関し、税関が行う価格評価に協力することは輸入を行う企業の法定義務である以上、外商投資企業は、積極的な協力の態度をもって、弁護士その他専門家の支援を仰ぎつつ、税関に対し自社の考えを十分に説明すると同時に、可能な範囲で相応の説明資料を積極的に提出することが望まれる。

(2) 税関との交渉方法

以上検討してきたように、ロイヤリティを課税価格に算入すべきか否かの判定にあたっては、複数の要件への該当性につきすべて検証する必要がある。それゆえ、外商投資企業が社内の事情や管理手続上の必要により説明資料のすべてを直ちに提出しえない場合であっても、準備が整った資料を先に提出して、これに基づき問題の有無を検討可能な一部の構成要件から先に税関と討論することも考えられる。このようにすれば、一部の構成要件について企業から提示された見解に税関が納得し、取引価格調整項目の判断に必要な複数の要件が同時充足されないことを理由として、残りの説明資料を提出しないまま、ロイヤリティにつき税の追納が不要と判断される可能性も排除されない。

他方、税関の価格評価実務の最新動向においては、輸入を行った企業が税関の価格部門とは異なる別の部署（例えば、審単処や企業風険管理科等）からロイヤリティにかかる税の追納を要求され、この部署と企業が協議を行うケースも多く見受けられる。このような場合において、その部署と企業が交渉しても見解の一致になかなか到らないときは、その一件を税関の価格部門に移送して同部門の権威ある認定に委ねることを税関に申し立てることも考えられる。

(3) 法的責任

現在、多くの外商投資企業には、税関による価格評価は税関法規に反する違法な行為を対象とし、違法行為や取引価格申告の異常があつて初めて価格評価が行われるという誤った認識が見受けられる。その原因は、税関による価格評価と処罰との関係が正確に把握されていない点に求められる。

ほとんどの場合、税関の通関部門、価格部門による輸入貨物の価格評価は、外商投資企業の申告価格が税関価格評価の意義における取引価格の定義あるいは取引価格の条件と適合しないため税関においてこれを認めることができず、法定の価格評価方法をもって課税価格を確定しなければならないことを表明するものにすぎない。税関が重ねて行う価格評価の決定は、必ずしも外商投資企業が税関法規に違反したことを意味するものではない。

しかし、税関が外商投資企業の故意による不実の価格申告のほか、貿易処理の隠匿、過少報告、報告遺漏、課税項目・取引処理の虚偽報告といった違法な事実を認めるときは、税関密輸取締部門に移送され捜査が開始される。これにより税関監督管理規定違反の故意の存在が明らかになれば、企業は密輸行為を理由とする行政処罰に処せられるほか、税通脱額が一定の程度に達すると、当該企業とその責任者は密輸犯罪として刑事責任を追及されることとなりうる。

.おわりに

以上、ロイヤリティを取引価格の調整項目として課税価格に算入する際の判断基準を中心に中国の税関価格評価問題について論じてきたが、近年、税関をめぐる外商投資企業が遭遇する問題は、その数が増えているだけでなく、質的にもますます複雑多様化しつつある。例えば、既述のロイヤリティに対する課税問題のほか、輸出入貨物の商品分類（HSコード）に対する企業の認識と税関のそれとが食い違っていたことに起因して普通貨物密輸罪に問われ、当該企業、その日本

人従業員いずれも刑事訴追されたケースなど、幾多の類似トラブルが見受けられる¹⁰。

このような背景の下、本稿をきっかけとして、税関価格評価の問題のみならず、税関をめぐるあらゆる問題に対する外商投資企業、対中輸出業務に従事する外国企業の関心が高まり、税関法弁護士など専門家の援助の下、社内の予防体制、事後対応策などを早期に確立されることが望まれる。

(執筆連絡先)

北京市金杜法律事務所

パートナー弁護士 劉新宇

〒100020 中国北京市朝陽区東三環中路1号環球金融中心办公楼東楼20階

Tel: 86 - 10 - 5878 - 5091

Fax: 86 - 10 - 5878 - 5533

Mail: liuxinyu@cn.kwm.com

金杜法律事務所国際ネットワーク所属事務所:

北京・ブリスベン・キャンベラ・成都・重慶・広州・杭州・香港・済南・ロンドン・メルボルン・ニューヨーク・パース・青島・上海・深圳・シリコンバレー・蘇州・シドニー・天津・東京

¹⁰ 輸出入貨物の商品分類に関する問題や税関法上の法的責任については、拙稿「中国における輸出入貨物の商品分類に関する税関上の問題」NBL 931(2010年)、「複雑化・多様化する中国の税関業務違反行為に対しては厳しい行政罰・刑事罰が」The Lawyers 2009.6、「中国における輸出入規制の早急な確認を～税関管理をめぐる日系企業のトラブル事例を中心に～」中国ビジネスクラブ86号(2010年)等参照。



MUFG中国ビジネス・ネットワーク



三菱東京UFJ銀行(中国)有限公司

拠 点	住 所	電 話
北京支店 北京経済技術開発区出張所	北京市朝陽区東三環北路5号 北京發展大廈2樓 北京市北京經濟技術開發區榮華中路10号 亦城國際中心1号樓16階1603	86-10-6590-8888 86-10-5957-8000
天津支店 天津濱海出張所	天津市南京路75号 天津國際大廈21樓 天津市天津經濟技術開發區第三大街51号 濱海金融街西区2号樓A座3階	86-22-2311-0088 86-22-5982-8855
大連支店 大連經濟技術開發区出張所	大連市西崗区中山路147号 森茂大廈11樓 大連市大連經濟技術開發区金馬路138号 古耕國際商務大廈18階	86-411-8360-6000 86-411-8793-5300
無錫支店	無錫市新区長江路16号 無錫軟件園10樓	86-510-8521-1818
上海支店 上海虹橋出張所	上海市浦東新区陸家嘴環路1233号 匯豐大廈20階 上海市長寧区紅寶石路500号 東銀中心B棟22階	86-21-6888-1666 86-21-3209-2333
深圳支店	深圳市福田区中心4路1号嘉里建設廣場 第一座9階・10階	86-755-8256-0808
広州支店 広州南沙出張所	広州市珠江新城華夏路8号 合景國際金融廣場24階 広州市南沙区港前大道南162号広州南沙香港中華總商會大廈 805、806号	86-20-8550-6688 86-20-3909-9088
成都支店	成都市錦江区順城大街8号 中環廣場2座18階	86-28-8671-7666
青島支店	青島市市南区香港中路61号乙 遠洋大廈20階	86-532-8092-9888
武漢支店	湖北省武漢市江岸区中山大道1628号 企業中心5号2008室	86-27-8220-0888
瀋陽支店	遼寧省瀋陽市和平区青年大街286号 華潤大廈20階2002室	86-24-8398-7888

三菱東京UFJ銀行

香港支店	9F AIA Central, 1 Connaught Road, Central, Hong Kong	852-2823-6666
九龍支店	15F Peninsula Office Tower, 18 Middle Road, Kowloon, Hong Kong	852-2315-4333
台北支店	台湾台北市民生東路3段109号 聯邦企業大樓9階	886-2-2514-0598

【本邦におけるご照会先】

国際業務部

東京：03-6259-6695（代表） 大阪：06-6206-8434（代表） 名古屋：052-211-0944（代表）

発行：三菱東京UFJ銀行 国際業務部

編集：三菱UFJリサーチ&コンサルティング 国際事業本部 貿易投資相談部

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さい。宜しく申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。