

第 160 号 (2019 年 6 月)

読みたい記事のタイトルをクリックしてください。

- エグゼクティブ・サマリー
- 特 集
 - ◆ FTA/EPA のすゝめ
アンダーソン・毛利・友常法律事務所…………… 1
- 経 済
 - ◆ 「中国製造」の二つの羽である「リーン生産方式」と「マーケティング」を考える
三菱 UFJ モルガン・スタンレー証券 インベストメントリサーチ部…………… 8
- 連 載
 - ◆ 華南ビジネス最前線 第 41 回
～香港とグレーターベイエリア（大湾区）を繋ぐインフラの現状とその課題
三菱 UFJ 銀行 アジア法人営業統括部…………… 14
- スペシャリストの目
 - ◆ 税務会計：中国増値税改革の進展について
KPMG 中国…………… 18
 - ◆ 法務：外商投資法の制定に伴う技術輸入に関する法改正とその運用
北京市金杜法律事務所…………… 22
- MUFG 中国ビジネス・ネットワーク

エグゼクティブ・サマリー

特集 「FTA/EPA のすゝめ」

- ◇米中貿易戦争が再燃し、日本企業への影響も深刻さを増しつつあるなか、日本企業の中にはサプライチェーンの再構築を試みる動きも見られ、FTA（自由貿易協定）/EPA（経済連携協定）に注目が集まっている。
- ◇日本企業が貿易戦略を検討する場合、日本との締結相手を見るだけでは不十分であり、例えば中国からの輸出を考える場合、中国がどの国・地域と締結しているかを知る必要があり、中国の代替地として生産拠点が築かれてきた ASEAN と他国の関係についても概観しておく必要がある。
- ◇FTA/EPA の恩恵を受けるには譲許表、原産地規則等の実体的要件や原産地証明、運送要件証明等の手続き上の問題を押さえる必要がある。FTA/EPA には共通の成文ルールがなく、各国とも試行錯誤の中でルールを進化させており、各国間でそうした協定が複層的、重疊的に存在し、適用条件が異なる場合もある為、調査の際には上述のポイントを理解することが有用と言えよう。

経 済 「『中国製造』の二つの羽である『リーン生産方式』と『マーケティング』を考える」

- ◇中国製品がこれまで品質面で敬遠されてきた国に受け入れられている。その背景には、品質向上とマーケティングによるブランドイメージの向上という2つの動きがあると考えられる。
- ◇製造業の品質改善は、米国が日本の「トヨタ生産方式」を研究、一般化した生産管理方式である「リーン生産方式」（顧客目線の価値から無駄を省いて引き締める）がもたらした。また、既にある資源に胡坐をかかずにマーケティングでブランドイメージを引き上げる努力が、品質向上に対する消費者の認知をもたらした。
- ◇現場力向上努力の一環であるキャッチアップとしての「リーン生産方式」は、過去日本の製造業に大きく差を付けられた超大国米国が日本から学んだ生産方式。過去、米国が日本から学んだように、今、日本が中国から学ぶこともあるのではないかと。

連 載 「華南ビジネス最前線 第41回

～香港とグレーターベイエリア（大湾区）を繋ぐインフラの現状とその課題」

- ◇「大湾区構想」は、一国二制度を跨る地域間における人材・貨物・資金の自由流通を通じて、香港、マカオの特別行政区と広東省9都市で構成される「大湾区」が、2030年までに東京、ニューヨーク、サンフランシスコに匹敵する世界トップレベルのベイエリアとなることを目指すもの。
- ◇「大湾区構想」の下、2018年9月に全面開通した広州・深圳・香港を結ぶ高速鉄道や、同年10月に開通した香港・珠海市・マカオを結ぶ大橋は、香港訪問者数の大幅増加に寄与した。一方で、鉄道の利便性の問題、輸送手段の制約、物流施設の未整備等の課題も散見される。
- ◇また、大湾区の一体化政策が進む一方で、香港市民からは一国二制度の在り方に影響を与えかねない制度導入への懸念の声も上がっており、今後は一国二制度の異なる法体系における基本姿勢を、政府が都度市民に正確に発信しつつ、より慎重な大湾区建設の推進が必要であろう。

スペシャリストの目

税務会計 「中国増値税改革の進展について」

◇2019 年 4 月 1 日より増値税率が 16%から 13%、10%から 9%に引き下げられた。また、2019 年 3 月には財政部、国家税務総局、税関総署共同の 39 号公告の公布等で、増値税期末留保税額の還付、仕入税額の追加控除、増値税還付率の調整などを盛り込んだ新規定が公布された。

◇一連の政策は企業に利益をもたらすものであるが、優遇政策を最大限に活用してコンプライアンス・リスクを軽減させるために、企業は新政策を円滑に遂行するべく、契約、会計処理、ビジネス・システム及び社内プロセスのレビュー・調整を短期間のうちに完了しなければならない。

◇現行の 3 税率区分の増値税率 (6%、9%、13%) は、今後徐々に 2 税率区分に簡素化され、2019 年から 2020 年にかけては現行の増値税暫定条例及び営業税から増値税への移行改革に関する試行政策などが増値税法に統合される見込みで、今後の増値税法の立法動向が注目される。

法務 「外商投資法の制定に伴う技術輸入に関する法改正とその運用」

◇米国など諸外国から知的財産権侵害をめぐる批判に対応するものとして、2019 年 3 月に外商投資法の制定 (2020 年 1 月 1 日施行) とそれに伴う技術輸出に関する法改正が行われた。

◇改正では、技術輸出管理条例における第三者権利侵害の責任負担、技術改良の成果帰属、技術受入者に対する制限禁止などの条項が削除され、中外合弁経営企業法実施条例における技術輸入者が契約満了後も技術の使用を可能とする条項が削除された。

◇今次の法改正では、強制的な技術移転が明確に禁止されたほか、技術供与者に対する制限条項の多くが削除され、外国政府・投資者に一定の配慮が示されたが、依然として従来の技術輸入者を保護する規定を定める法令も残るため、今後の実務運用では新規定に細心の注意を払うことが望まれる。

～アンケート実施中～

(回答時間: 10 秒。回答期限: 2019 年 6 月 28 日)

<https://s.bk.mufg.jp/cgi-bin/5/5.pl?uri=0DLbZ7>



FTA/EPA のすゝめ

アンダーソン・毛利・友常法律事務所
パートナー 上海オフィス首席代表
森脇 章

I はじめに

一時は落ち着くかに見えた米中貿易戦争が再燃している。第三弾に続き、5月13日、総額4000億米ドルにも及ぶ第四弾となる制裁関税の発動が米国側より発表され、いまだ着地点を容易に見出せない状況が続いている。すでに、第一弾となる制裁関税の発動(2018年7月)から約1年が過ぎようとしており、当初は限定的ともいわれた日本企業への影響もじわじわと深刻さを増しつつある。米国向け製品に搭載される部品の中国企業からの発注停止、中国企業から受注し生産中の製造機械についての中途解約、など影響の出方は区々であるが、そのような中で、サプライチェーンの再構築を試みる動きも見られ、FTAやEPAに注目が集まっている。

そこで、本稿では、FTA/EPAについて、基礎的な知識と実務上の留意点を簡単にまとめておきたい。

II 基礎編

1. FTA/EPA とは

FTAは、Free Trade Agreement(自由貿易協定)の略であり、二国(地域)間又は複数の国(地域)からなる領域との間で、原則として互に関税を撤廃するほか、貿易の手続きを簡素化することで相互の貿易の拡大を図ることを合意するものである。

EPAは、Economic Partnership Agreement(経済連携協定)の略であり、FTAのように貿易のみならず、投資や経済協力の拡大、人の移動の円滑化、知的財産の保護等幅広い分野での協力拡大を目指すものとされ、一般的には日本はFTAよりEPAを推進していると説明される。このようにEPAはFTAの発展形として日本が考案した概念とされるが、EPAの中心課題も関税の撤廃・削減であることに変わりはなく、また、最近のFTAには、貿易以外の幅広い経済協力を約束するものも少なくない。したがって、FTAとEPAとの差異はさほどない、といっても過言ではない。

以上に対して、Custom Union(関税同盟)という概念がある。これも二つ又はそれ以上の国家(地域)相互間で関税の撤廃等を設けるという点でFTAと共通するが、そのみならず、非加盟国に対して共通の関税を設けるものをいう。域外共通関税を定める点で、FTAよりも結びつきが強固となる。EUは通貨の統合などさらに結びつきが強いが域外共通関税を設けているという意味では、関税同盟の一種といえる。このほか、南米のMERCOSUR(Mercado Comun del Sur, 南米南部共同市場)も関税同盟である。

このFTA/EPAと関税同盟を合わせて、Regional Trade Agreement(RTA、地域貿易協定)という。

たとえば、A国が外国からXという製品を輸入する場合に関税を15%とすることを原則としている場合に、A国とB国との間でFTAを締結して、関税撤廃に合意すると、A国においてB国以外からXを輸入する場合は依然として15%の関税がかかるのに対して、B国からXを輸入する場合には0%となる。これにより、B国からA国に対するXの輸入が促進される。これをB国とC国にX

の生産拠点を有する企業の観点から見ると、A 国に X を輸出するには、C 国からではなく、B 国の生産拠点で生産したものを輸出すれば関税がかからないこととなり有利となる（尤も、実際には、後述するとおり、原産地基準などの問題を考慮する必要がある）。

2. WTO ルールとの関係

ところで、周知のとおり、WTO には最恵国待遇という原則がある。即ち、WTO ルールでは、ある加盟国に与えた最も有利な貿易条件をすべての加盟国に等しく適用しなければならない、とされている。FTA/EPA を含む RTA は、この最恵国待遇の例外として一般協定（GATT）24 条に定められた制度である。

今や FTA/EPA が網の目のように張り巡らされ、原則と例外が逆転し、WTO 上の最恵国待遇があたかもボトムラインかのような様相を呈しているが、本来は最恵国待遇が WTO の原則であり、FTA/EPA はあくまでもその例外として存在するものである。

3. 主な FTA/EPA

<日本の状況>

現在日本が締結しかつ発効している FTA/EPA は 20 弱ある。日本は、FTA/EPA 交渉の開始が若干遅れ、第一号はシンガポール EPA（2002 年）である。その後、順調に締結国・地域を増やし、発効しているもので、メキシコ（2005 年 4 月）、マレーシア（2006 年 7 月）、チリ（2007 年 9 月）、タイ（2007 年 11 月）、インドネシア（2008 年 7 月）、ブルネイ（2008 年 7 月）、ASEAN（2008 年 12 月）、フィリピン（2008 年 12 月）、スイス（2009 年 9 月）、ベトナム（2009 年 10 月）、インド（2011 年 8 月）、ペルー（2012 年 3 月）、オーストラリア（2015 年 1 月）、モンゴル（2016 年 6 月）などがある。そのほか、TPP が米国抜きで発効することとなり（TPP11、CPTTP（Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership（環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定））などと呼ばれる）、EU との EPA（JEEPA）が 2018 年 7 月に署名され、本年 2 月から発効していることは周知のとおりである。

貿易戦略を検討する場合には、日本との締結相手を見るだけでは不十分である。今や生産拠点のグローバル化により日本企業の生産拠点は世界各国に存在する。たとえば、ある製品を中国に輸出したいと考えた場合には、中国がどの国・地域と FTA/EPA を締結しているかを知る必要がある。

<中国の状況>

中国は 2001 年の WTO 加盟後まもなく FTA 等の締結を始めた。2002 年には APTA（Asia Pacific Trade Agreement, アジア太平洋貿易協定）に新たに加盟し、加盟国（中国、韓国、インド、スリランカ、バングラデシュ及びラオスの 6 ヶ国）との間で特惠関税率の適用が始まった。その後も、チリ（2005 年調印、サービス貿易につき 2008 年調印、2017 年アップグレード協定書締結）、パキスタン（2006 年 1 月から関税引き下げ開始、同年 11 月 FTA 締結、2008 年 10 月補充協定を調印、2009 年サービス貿易協定調印）、ニュージーランド（2008 年締結）、シンガポール（2008 年調印、2011 年改正議定書調印）、ペルー（2009 年調印）、コスタリカ（2010 年調印）、アイスランド（2013 年調印）、スイス（2013 年調印）、オーストラリア（2015 年調印）、韓国（2015 年調印）、モルデイク（2017 年調印）、ジョージア（2017 年調印）などと FTA が結ばれている。さらに特筆すべきは、アセアン（ASEAN、東南アジア諸国連合）との FTA（ACFTA）である。ACFTA については、早くは 2002 年に「全面的経済協力枠組協定」として物品貿易に関する協定が調印されており、サービス貿易については 2007 年に協定が調印されている。譲許のスケジュールについては、概ね 6

ヶ国（ブルネイ、フィリピン、インドネシア、マレーシア、タイ、シンガポール）と新規加盟国 4 ヶ国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）に分けて規定されている。また、2015 年には、修正協定が締結されている。

以上のほか、中国については、いわゆる一国二制度により、香港・マカオについて、CEPA（経済・貿易関係緊密化協定）が地域間 FTA に相当するものとしてそれぞれ締結され、たびたび修正協定が締結されている。また、台湾との間でも、ECFA（海峽兩岸経済協力枠組み協定）が締結されている。

さらに、日系企業にとっては、生産コスト上昇等に基づく中国の代替地として生産拠点が築かれてきた ASEAN と他国の関係についても概観しておく必要がある。ASEAN はそれ自身が自由貿易地域となっており、その ASEAN が他国（地域）と FTA を締結する関係となっている。

<ASEAN の状況>

ASEAN が ASEAN と呼ばれるようになったのは、1967 年のバンコク宣言の採択にさかのぼる。この当初のメンバー国（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）に 1984 年に加わったブルネイを含めて、先行加盟の 6 ヶ国（ASEAN 6）と分類されることが多く、1993 年にまずこのメンバーで ASEAN 域内の関税、その他の貿易障壁を撤廃する AFTA（ASEAN Free Trade Area, 東南アジア諸国連合自由貿易地域）が発足し、域内において共通有効特惠関税制度（Common Effective Preferences Tariff, CEPT）が創設された。その後、新規加盟 4 ヶ国（ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア、CLMV）が相次いで加わり、CEPT が見直され、2010 年により包括的な ASEAN 物品貿易協定（ASEAN Trade in Goods Agreement, ATIGA）が発効する。ASEAN はその後 2015 年に ASEAN 経済共同体（ASEAN Economic Community, AEC）としてさらに連携を強化している。

このようにそれ自身が自由貿易地域である ASEAN が、中国（ACFTA、2005 年）、韓国（AKFTA、2007 年）、日本（日本 ASEAN 包括的経済連携協定、AJCEP、2008 年）、インド（AIFTA、2010 年）、オーストラリア・ニュージーランド（AANZFTA、2010 年）などと更なる FTA ないし EPA を締結しているのである。これらの中には、ASEAN の構成国と別途バイラテラル（二国間）で FTA ないし EPA を締結しているところもあり、関係はいささか複雑である。

以上のほか、いうまでもなく北米、南米、EU などにおいても FTA の網が張り巡らされているほか、新たな FTA/EPA についての交渉が現在も世界中で行われている。

III 実務編

以上のように、FTA/EPA は極めて多くの国（地域）の間で締結されている。もし、これらの FTA が即時にあらゆる産品について関税を無条件に撤廃するものであれば明快でよいが、実際には、FTA/EPA の恩恵を受けるには、さまざまな条件が満たされる必要がある。以下では、主な条件等について、その実務的な問題を含めまとめておきたい。

1. 適用要件

冒頭で、FTA/EPA は、「原則として互いに関税を撤廃する」と述べた。しかし、現実には、すべての産品について即時に関税を撤廃することはできず、いずれの国も、それぞれの国の安全保障、産業政策などの観点から、産品を限定したり、関税率を低減するにとどめたり、撤廃・削減の時期をずらしたりしている。また、いわゆる FTA のただ乗りを防止する措置が必要にもなる。以下

では、譲許表、原産地規則、積送基準といった実体的要件と原産地証明、運送要件証明という手続上の問題について概説する。

2. 譲許表

FTA/EPA において、関税の撤廃・削減の内容・スケジュール等を品目ごとに定めた表を譲許表という。

この譲許表の中で、関税撤廃・削減の対象となる品目（または引き下げを認めない品目）が詳細に列挙され、即時撤廃するもの、徐々に時間をかけて引き下げるもの（その場合の時間的スケジュール）などが細かく記載される。一般的に、国（地域）により、その世界における立場、産業構造などから、撤廃しがたい品目は概ね決まっているはずであるが、各 FTA/EPA 交渉における当事者間の交渉上の立場やその時々々の政治的状況等により、撤廃・削減の対象となる品目や時間的スケジュールが異なってくるため、各 FTA/EPA により、譲許表の内容は異なる。また、FTA の中には、相互保証ないし互惠関係 (Reciprocity) を規定しているものがある (ACFTA など)。この場合、輸入国の Normal Track にある品目（即ち通常関税撤廃品目）でも輸出国の Sensitive List にある品目（即ち関税を一定程度までしか低減しない品目）に対しては、MFN（最恵国対遇）税率を超えない範囲で、Normal Track と Sensitive Track のどちらか高いほうの税率が適用されるといった調整が行われることとなり、結果として特惠関税は必ずしも各国の譲許スケジュールどおりに適用されないこととなるので注意が必要である。

FTA/EPA の恩典を受けようとする企業としては、まずこの譲許表の内容を正確に理解し、自身の扱う産品が撤廃・削減の対象であることを確認する必要がある。

3. 原産地規則

次に、原産地規則に適合していることを確認する必要がある。原産地規則とは、貨物の原産地を決める規則であり、いわば物品の国籍を決める規則といえる。該当国（地域）から輸入したものをすべて削減・撤廃の対象としてしまうと、第三国で生産された産品も削減・撤廃の対象となり、いわゆる FTA/EPA の「ただ乗り」となってしまう。そこで、原産地規則が必要となることは容易に想像がつく。しかし、そう単純ではない。該当国（地域）で伐採した木材をそのまま輸出するのであれば原産地性は明確であるが、ある程度の加工をする場合には、伐採地と加工地が異なる場合の問題や、その際に使用する化学品等の原産地の問題の処理などが必要になる。また、単純に海洋で捕獲する魚類を輸出する場合でも、船籍など原産地性を認める基準が必要となる。さらに、このような問題もある。即ち、単に基準を定める必要があるだけであれば、いくつかある基準に優先順位をつけたり、それらを選択的にしたりすればよいが、多数の部品を用いて製造される高付加価値品などについては、いずれの基準を用いるかで該当性に大きな違いを生じ、時としてある品目を譲許表の掲載から外すのと同等の効果を持つことになる。そこで、どの品目についてどの原産地基準を用いるか、という問題は、譲許表にどの品目を記載するかという問題と同程度に交渉上重要な事項と認識されており、実際には品目ごとに適用される原産地認定基準が細かく規定されるのが通例である。

したがって、FTA/EPA による免税措置を受けようとする企業としては、譲許表とともに、原産地規則にも留意が必要となる。

ちなみに、近時の FTA/EPA において用いられる原産地認定基準は概ね以下のとおりである。

(i) 完全生産品 (Wholly Obtained) 又は原産材料のみによる生産品 (Produced Entirely)

農産品、動植物、鉱物資源などのように締約国の領域において完全に獲得又は製造される産品や、生産に直接使用される一次材料のすべてが当該締約国の原産材料（ただし、非原産の原材料

を使用して生産された原産材料を含む) である産品を原産品とする認定基準。

(ii) 実質的変更 (Substantial Transformation) 基準を満たす産品

物品の生産に複数の国(地域)が関与している場合に、当該物品に最後の実質的変更を加えた国を原産地とする基準。何をもちて実質的変更とするかにつき、主として、さらに三つの基準がある。これも通常、FTA/EPAにおいて品目ごとに定められる。

a 関税番号変更基準 (Change in Tariff Classification: CTC)

関税番号 (HS コード) の変更をもちて実質的変更とする基準。この基準による場合にも、6桁(号)のレベルの変更があればよいとする場合、4桁(項)の変更を必要とする場合、2桁(類)の変更まで必要とする場合などがある。

b 付加価値基準 (Regional Value Content: RVC)

物品の調達、生産、加工等の作業に伴って付加された価値を価額換算し、当該付加価値が一定の閾値を超えた場合に、実質的に変更があったとする基準。付加価値基準には、さらに、原産材料の総額に直接労務費、直接諸経費、一般販管費、利益などを加算して物品の FOB 価格で除した割合を見る方法(直接(積み上げ)方式)と物品の FOB 価格から非原産材料の総額を減じて物品の FOB 価格で除した割合を見る方法(間接(控除)方式)などがある。

c 加工工程基準 (Specific Process rule: SP rule)

たとえば、繊維製品に関し、紡績用繊維の糸からの製造を行った地を原産地とするなど、ある特定の加工工程(基本的特徴を与えた主要な工程)を行ったところを原産地とする基準。

(iii) 実質的変更基準の例外・救済等のルール

実質的変更基準については、上記の原則に対して下記のような例外、救済等のルールが設けられることがある。

a 実質的変更にはあたらない作業

上記の各基準とは関係なく、下記のような行為を除外することが規定されることもある。たとえば、輸送又は保存のための乾燥、冷凍、塩水漬けなど/単なる切断/選別/瓶、箱その他これらに類する包装容器に詰めること/改装/仕分け/マーク、ラベル等の貼付/非原産品の単なる混合/単なる部分品の組み立て/セット化などの作業が除外されることがある。

b 僅少の非原産材料

前述 CTC 基準の適用にあたり、CTC を満たさない非原産材料の総額又は総重量が特定の割合以下の場合には、当該非原産材料については、当該産品が原産品であるか否かを決定する際に考慮しないことを規定することがある。これを僅少の非原産材料 (De Minimis) 規定という。

c 累積

ASEAN のような複数の国(地域)からなる地域連合と締結される FTA/EPA の場合には、RVC の判断をする際に、その作業が行われた締約国とは別の締約国の原産材料も当該作業が行われた締約国の原産材料とみなすことができるといった規定が設けられることがある (AJCEP や ACFTA など)。これを累積 (Accumulation) 規定という。

4. 原産地証明

以上のように、さまざまな基準により品目ごとに詳細に原産性が判断されることとなるが、この原産性を輸入国側は如何に確認すべきかが問題となる。そこで、従来から最も普遍的に行われているのが、原産地において有効な原産地証明書の発給を受け、その原本を輸入国税関に提出させる制度である。

このルールに基づく FTA/EPA の特惠関税を受けるためには、生産者として、その原産地において原産地証明書の発給を受ける必要がある。日本では、この目的のために発給される原産地証明書を、特定原産地証明書と呼び、日本商工会議所がその発給を行っている。

日系企業が他国（地域）の生産拠点において製造した製品について、その国（地域）が締結する FTA 等の相手先国（地域）において特惠関税を受ける場合に、その FTA 等が原産地証明書の提出を要求している場合には、当該生産拠点の所在国（地域）において当該 FTA 等が要求する原産地証明書の発給を受ける必要があるが、発給機関が国（地域）により異なり、またそれに要する期間も異なり、この点の煩雑さが特惠関税を受ける事実上の障碍となることがありうるので、企業としては留意と十分な準備が必要となる。

尤も、このような状況を受け、手続きを緩和する動きも見られる。たとえば、ASEAN 域内においては、ATIGA（ASEAN 物品貿易協定）に関し、2010 年から試験的に、域内の一部の国において、政府により認定された企業に対して原産地証明書の提出を免除し、自己証明により特惠関税を認めることを開始し、順次適用が拡大されている。また、日本が締結する EPA 等についても、たとえば、2015 年に発効した日本・オーストラリアの EPA においては、自己申告（証明）制度が導入され、第三者機関による原産地証明書又は特定書式による自己申告のどちらかを選択して提出すればよいこととされ、さらに、2018 年に発効した TPP11 や 2019 年 2 月に発効した日 EU・EPA では、自己証明のみで行えばよいこととされた。以上のほか、日本・メキシコ、日本・スイス、日本・ペルーの EPA においては、政府又は指定された第三者機関により認定された輸出者について、上記の自己証明制度より更に簡易な申請方法を適用する制度を認めている。

5. 積送基準

原産地証明とならんで留意が必要なのは、積送基準である。原産地基準をいかに精緻に規定し、原産地証明制度を整えたとしても、原産性の維持を確認できなければ骨抜きになってしまうおそれがある。そこで、多くの FTA/EPA においては、特惠関税を受けるためには、締約国間において物品を輸出国から輸入国に直送することが原則とされ、第三国を経由する場合には、通し船荷証券（Through B/L）の写し又は経由地の権限を有する官公署が加工等が行われなかったことを証明して発給した証明書（非加工証明書）等の運送要件証明書を輸入国の税関に提示すべきこととされている。

この点も、制度が硬直化すれば、利便性を損ね、締約国内の貿易促進の趣旨に悖ることとなる。そこで、これを補完する制度として、AJCEP などでは、連続する原産地証明書（Back to Back CO（Certificate of Origin））の発給が認められている。即ち、輸出国において最初の原産地証明書が発給された原産品が一旦ある締約国に輸入され、その後更に他の締約国に輸出される場合に、輸入が行われた締約国の権限ある政府機関等がこの Back to Back CO を発給すると、当該産品が最初の原産地証明書が発給された締約国の原産品とみなされることとなる。

IV まとめ

以上、FTA/EPA について概観した。もともと WTO の最恵国待遇の例外として発展してきた制度であり、共通の成文ルールが存在するわけではない。多くの経験の中から帰納的に生まれた共通認識をまとめるように努めたが、各国ともその運用の試行錯誤の中で、不断にルールを進化させており、一つの FTA/EPA が改定を重ねているケースもあれば、試験的運用の名の下に制度が修正されていることもある。また、そのように締結時期に違いがある複数の FTA/EPA が複層的ないし重疊的に存在する国家間もあり（たとえば、日本とシンガポールとの間には、二国間経済連携協定が存在するが、そのほかに両国を含む AJCEP と TPP11 が存在する）、それぞれの FTA/EPA は、適用品目に違いがあるほか、原産地証明ルールが異なる場合もある。更に、将来に向けて締結交渉が行われている FTA/EPA も多数存在する。

これらを、すべて正確に認識することはいささか困難かもしれないが、本稿に記載したポイントを理解することにより、実際に問題に直面した場合の調査の勘どころをつかむことができるのではないかと思う。

(執筆者連絡先)

アンダーソン・毛利・友常法律事務所
パートナー 上海オフィス首席代表
森脇 章
Tel : 03-6775-1043 (東京)
+86-21-6160-2311 (上海)
E-Mail : akira.moriwaki@amt-law.com

9 ページから 13 ページは、三菱 UFJ モルガン・スタンレー証券インベストメントリサーチ部による寄稿レポートとなり、三菱 UFJ 銀行国際業務部の見解、意見などを示すものではありません。

三菱 UFJ 銀行国際業務部と三菱 UFJ モルガン・スタンレー証券インベストメントリサーチ部では、本寄稿レポートに関し見通し・シナリオのすり合わせや意見調整などは行っておりません。

三菱 UFJ 銀行国際業務部は、本寄稿レポートに掲載された情報の正確性・信頼性・完全性・妥当性・適合性について、いかなる表明又は保証をするものではなく、一切の責任又は義務を負うものではありません。



「中国製造」の二つの羽である「リーン生産方式」と「マーケティング」を考える

三菱UFJモルガン・スタンレー証券
 インベストメントリサーチ部
 チーフエコノミスト 李智雄

ドイツの製造業と言え、質実剛健な「マイスター（高等職業能力資格）」、気難しい職人が小難しい技術を継承しているかのような印象がある。たとえばマイケル・ポーターは著書『国の競争優位』にてドイツの競争力の要因を特定分野への差異化、技術重視、充実した職業教育、大学と企業の協力などに求めている。そういえば、ハイブリッド車も元はドイツで開発されたものだ（フェルディナント・ポルシェ博士が1900年に開発）。もちろん、ハイブリッド車を商業化できるまで技術を引き上げたのは日本の会社である（THS トヨタ・ハイブリッド・システムの発表は1997年3月）。

そのドイツは19世紀後半、自ら製造した物を、イギリス製と称して売っていたことがある。ドイツ製の類似品に危機感を覚えたイギリス政府は1887年、商品トレードマーク法（Merchandise Marks Act）にて産地を偽ることを禁じた。本来の趣旨は、イギリス製の製造品（たとえばシェフィールドのナイフ）のブランド力を守るためのものであったが、徐々に製品力をつけていたドイツ製の「Made in Germany」が逆にその高品質をアピールするきっかけになってしまった。

*

同じことを「Made in China（中国製造）」に対して考えている。

筆者の韓国の友人が掃除機のコスパ（価格帯性能比）をネット上で自慢していた。「チャイソン、最高！」というエントリーである。「ダイソン」ではなく、チャイナ（中国）のダイソンという意味で「チャイソン」という名称が韓国で通用しているらしい。

調べてみると、韓国においてネット通販による個人輸入が大きく上昇していた。具体的には、2018年の中国からのネット通販による輸入件数は前年比107%増、金額は71%増となっている。何をそんなに買ったのかと商品別に見てみると、韓国で人気の越境中国商品は空気清浄機とコードレス掃除機、いわゆる「チャイソン」の二つである。

まず空気清浄機に関しては、中国から韓国へのPM2.5の飛来問題があったため、中国からの問題に対しては本場の製品が良いだろう、ということで空気清浄機が売れているとのことらしい（中国企業の小米製が人気）。コードレス掃除機に関しては、コードレス掃除機で別名「チャイソン」と呼ばれている「Dibea」というブランド。英国製の製品に外見が似ている、ということよりも興味深いのは「Dibea D17」から「D18」（149ドル）にかけての性能上昇である。様々なレビューによれば、英国製の類似品にかなり性能が追いついてきたようである。

この話の肝は、これまで中国製品を「安かろう、悪かろう」と言っていた韓国消費者（従来の日本の消費者と同じだ）が、中国製品の品質を評価して買い始めたことにある。PM2.5対策として韓国大企業や日本の空気清浄機を買ってきたあの韓国消費者が、である。

中国製品がそれまで品質面で敬遠されてきた国に受け入れられ始めた背景には、(1) 品質向上と、(2) マーケティングによるブランドイメージの向上、という二つの動きがあると考えられる。

既に中国製品の品質はこれまでに大きく改善してきた。背景にあるのは、完全競争に近い環境と、

消費者によるフィードバック効果であると考えている。中国において、国有企業が支配的な産業以外では、完全競争に近い市場が醸成されている。品質を改善させているのは、当然ながらすべての中国企業ではなく、その中のごく一部、競争に勝ち抜くために死に物狂いで努力をしている企業のみである。生き残っているからにはそれなりの理由があるのだ。

消費者によるフィードバックについても説明が必要である。まだ世界の平均的所得（一人当たりGDP11,355ドル、2018年IMF、以下同）からすれば低所得である中国（9,608ドル、韓国は31,346ドル、日本は39,306ドル）においては、購入している財の価格が相対的に高いため、不平不満が出やすいようだ。その声は大きく、製造業の現場に届きやすい。そしてその中には商品力につながるものがある。その結果、消費者目線の改善がなされやすくなる。そのような事が中国の製造業では起こっているようだ。

*

それでは中国において(1)製造業の品質改善は本当に起こっているのか。筆者が製造業の現場から聞いている限りでは、たとえばある日系自動車部品のメーカーは、中国の完成車メーカーが要求する自動車部品の開発リードタイムが日本よりも短いだけではなく、中国の地場部品メーカーの製造改善スピードが速いため、ついていくのがやっとだと言う。

特に見逃されているのが顧客に寄り添う営業力であろう。日本企業は自社の製品力に自信があるため、中国地場の販売代理店などに任せっきりになるケースが散見される。だが中国地場企業は安い人件費を最大限活用し、顧客を回り足で稼ぐ。稼ぎながら、現場で顧客に寄り添うことで要求事項や潜在需要の発掘を行い、さらに製品力に繋げていく。過去に日本の製造業が得意だったこの足で稼ぐ現場力の強みは、販売代理店に任せただけでは決して生まれえない。中国語も出来ないからと現場の声を聞きに行かないのでは、日系メーカーが商品改善競争に勝てないのは至極当然である。

興味深いのは「リーン生産方式」の広がりである。中国の中小企業向けのコンサル業を営む友人から、中国地場の企業で「リーン生産方式」の学習意欲が高まっていることを聞いた。教え込むのは大変だが、学ぶ意欲は日系企業の社員より、中国地場企業の社員の方が高く、業務改良も早いという。

「リーン生産方式」は米国のMITが日本の「トヨタ生産方式」を研究、一般化した生産管理手法で、内容は同じと考えてよい。顧客目線の「価値」から無駄を省いて引き締める(=Leanにする)というものである。大野耐一氏や鈴木喜久雄氏が中心となった「ジャスト・イン・タイム」と「ニンベンのついた自動化」に代表される「トヨタ生産方式」はサプライヤーまで含めてグループ全体にいきわたる必要があり、そう簡単に導入できるものではない。あれだけ多くの「トヨタ生産方式」の本が世に出回っているにも関わらず、すべての企業が導入できているわけではないのには相応の理由がある。だが、「リーン生産方式」が1990年代以降の米国製造業の復活の一助となったことも否定できない。まだ中国製造業の「キャッチアップ」は終わっていない。大企業から中小企業への広がりを続けていると考えるべきなのだろう。

*

実際、中国の製品の品質が上昇してきていることは長らくわかっていた。改革開放初期より様々な外資系企業から品質管理を受けてきた現場では既にそのノウハウが蓄積されている。それが地場企業を強くしてきた。品質に追いついていなかったのは、受け手側である消費者のイメージである。そこに一役買ったのがマーケティングである。

良い製品やサービスを作り出しても、それだけでは不十分だ。そもそもの買い手側への認知に加えて、売り手と買い手相互の理解があってはじめて売れる商品となる。シュンペーターがイノベーションを分類するにあたって「新しい生産物または新しい品質の創出と実現」や「新しい生産方式

の導入」に加えて、「新しい販売市場の開拓」をあげていることもそのような考え方に基づくものだと解釈することができよう（ほかには「新しい組織の創出」「新しい買い付け先の開拓」と合計5つ）。

*

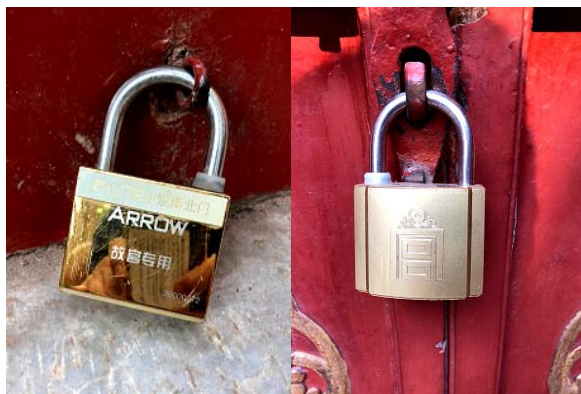
マーケティングの興味深い例が、北京にある故宮博物院の成功である。故宮博物院のノベルティグッズ売上高が2017年に15億元と2013年の6億元から大幅に上昇した。成功の理由のひとつは7年間院長を務めて4月に退任した第6代院長の単霽翔（ダン・ジシャン）氏の功績も大きい。その在任期間中、故宮は一般公開のエリア面積を全体の30%（2012年時点）から2018年末には80%に拡大（問題点の指摘とその改善）、CCTVのドキュメンタリー「故宮で文化財を修復する私（我在故宮修文物）」を通じて文化財修復師の王津氏などのネット上の人気者を生み出したほか（メディア戦略）、故宮の文化デザインを用いた口紅などの販売（商品戦略）、さらに初めての夜間開放実施「紫禁城の上元の夜」（イベント戦略）などを通じて故宮博物院の認知度改善に努めてきた。

さらに、木の下で休む観光客を見て座り心地のよい椅子を研究開発したり、「石渠宝笈特展」開催中に長蛇の列に並ぶ人々に夜間にインスタントラーメンを配ったりしたことも話題に上った。

要するに、もともとあった186万2,690点にのぼる文化財（うち国家トップレベルの貴重文化財は93.2%）を所有する故宮博物院が、価値の高い文化財を既に所有しているという事実に甘んじずに、地道な努力を続けた結果、大成功を収めたというわけだ。中国では「IP」つまり知的財産（Intellectual Property）という言葉が常用されているが、故宮博物院の成功は「IP」を用いた経済的成功の有名な例として知られている。

故宮博物院グッズである「故宮口紅」や、「奉旨旅行」と書いたスーツケースのネームタグなどは有名でネットで調べればすぐ見つかるだろう。ここでは故宮博物院の一部のガイドですら知らなかった、閉館中や工事中に用いられる扉の錠前が故宮オリジナルにデザインされて使われていることを指摘しておこう。

故宮博物院内の錠前はオリジナル



撮影：筆者

トランプ大統領夫妻も訪問した故宮博物院



撮影：筆者

なお、中国における「IP」知的財産の活用として文化振興が政府によって主導されていることも注記しておく。習近平国家主席は2013年以来「伝統的な文化資源を体系的に整理し、紫禁城の収蔵品を、広大な土地に残されている遺産を、古代の書籍に書かれている文字を復活させよ」と文化財の保護を強調してきた。その流れの中心にいるのが故宮博物院（紫禁城）である。但し国のサポートがすべてではない。退任した単霽翔氏によれば「故宮は均衡配分を採用する機関で、国が年間経

費の 54%を提供し、残りの 46%は自身でまかなっている」とのことだ。

*

足で稼ぐ営業によって顧客から情報を得て製品力につなげることで引き上げられている現場力と、既にある資源に胡坐をかかずにマーケティングでブランドイメージを引き上げる努力から、日本企業が学ぶこともあるのではないか。

特に現場力向上努力の一環であるキャッチアップとしての「リーン生産方式」は、過去日本の製造業に大きく差をつけられた超大国米国が、日本から学んだ生産方式である。製造業の世界では、一部のコア技術など、まだ中国に追いつかれていない技術も多いが、そうでない分野も散見されている。中国企業による日本企業の買収はその現われの一つであると捉えることもできよう。

特に IT 関連の分野での中国の躍進は目を見張るものがある。その結果、日本が中国の技術を借りるようなケースも増えてきている。たとえば公益財団法人日本英語検定協会（英検）が「人の手を介した通常採点と遜色無い成果」が出たことから、中国 iFlytek 社などからの評価エンジンをを用いた AI による自動採点を導入することがそうだ。

*

以上、「中国製造」の二つの羽である「リーン生産方式」と「マーケティング」について考え、筆を進めてきたことでわかった結論は極めて単純である。過去、米国が日本から学んだように、日本が中国から学ぶこともあるのではないか。「青は藍より出でて藍より青し」との言葉もある。その言葉も実は、中国の《「荀子」勸学》から出てきたものなのだが。

< 参考リンク (4 月 24 日閲覧) >

国立環境研究所：ハイブリッド車 (HV)

<http://tenbou.nies.go.jp/science/description/detail.php?id=19>

Porsche：Prof. Ferdinand Porsche Created the First Functional Hybrid Car

https://press.porsche.com/prod/presse_pag/PressResources.nsf/Content?ReadForm&languageversionid=857388&hl=de-museum-porschemuseum&LevelIID=8

Harvard Business Review：ドイツ製造業の強さのカギはどこにあるか

<https://www.dhbr.net/articles/-/2546>

WIPO：Merchandise Marks Act - WIPO

<https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/en/dm/dm016en.pdf>

対外経済貿易大学 (UIBE)：

<http://news.uibe.edu.cn/info/1394/37111.htm>

人民網：故宮の院長を 7 年間務めた単霽翔氏の人気の秘密とは？

<http://j.people.com.cn/n3/2019/0409/c94689-9564964.html>

人民網：故宮博物院の単霽翔院長、初の夜間開放を実施を明らかに

<http://j.people.com.cn/n3/2019/0218/c94475-9547324.html>

人民網：故宮が中国テイストの「口紅」発売　クリムゾンレッドが一番人気

<http://j.people.com.cn/n3/2018/1211/c206603-9527461.html>

中国網：故宮ノベルティグッズ売上高 15 億元の背景　越境+IP+ネット人気

http://japanese.china.org.cn/life/2019-02/20/content_74484474.htm

人民網：

http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2018-03/02/nw.D110000renmrb_20180302_1-13.htm

英検：

https://www.eiken.or.jp/eiken/info/2018/pdf/20181017_pressrelease_aisaiten.pdf

(執筆者連絡先)

三菱 UFJ モルガン・スタンレー証券

インベストメントリサーチ部

李智雄

住 所：東京都千代田区大手町 1-9-2 大手町フィナンシャルシティ グランキューブ

E-Mail：lee-chiwoong@sc.mufg.jp TEL：03-6627-5234



「華南ビジネス最前線」
第41回 ～香港とグレーターベイエリア(大湾区)を繋ぐインフラの現状とその課題

三菱UFJ銀行 アジア法人営業統括部
 アドバイザリー室
 吉盛 正麗

2018年の香港訪問者数は、前年比11.4%増の6,514万7,555人と、それまで最高の6,084万人(2014年)の記録を大幅に更新した。こうした訪問者数大幅増加には、2018年9月に全面開通した広州・深圳・香港を結ぶ「広深港高速鉄道(以下、高速鉄道)」や、同年10月に開通した香港・広東省珠海市・マカオを結ぶ「港珠澳大橋(以下、大橋)」といった、香港とグレーターベイエリア(以下、「大湾区」)各都市を繋ぐ主要インフラの整備が大きく寄与したとみられる。

本稿では、大湾区とその構想を簡単に説明しつつ、香港—大湾区を繋ぐ2つのインフラの現状およびその課題について考察したい。

1. 「大湾区構想とは」

大湾区は、香港、マカオの2つの特別行政区と、広州、深圳、珠海、仏山、中山、東莞、惠州、江門、肇慶の広東省9都市で構成され、全体面積約5.6万キロ平米、常住人口7,000万人弱、GDP1兆6,433億米ドル(2018年)と、中国全体GDPの8分の1に相当する経済圏である。うち、香港、深圳、広州の三大都市のGDPはそれぞれ3千億米ドルを超え、大湾区全体GDPの6割以上を占めている。

大湾区構想は、2013年に中国が国家戦略として提唱した「一帯一路」計画における〈シルクロード経済ベルトと21世紀海洋シルクロードの推進に関する展望及び行動計画(2015)〉に初めて登場し、2030年までに、東京、ニューヨーク、サンフランシスコに匹敵する世界トップレベルのベイエリアを構築する目標を掲げている。

(図表1) グレーターベイエリアのインフラ全体像



(出所)三菱UFJ銀行アジア法人営業統括部アドバイザリー室作成

2. 香港—大湾区を繋ぐインフラの整備状況

大湾区構想を成功に導く鍵の一つは、一国二制度を跨る地域間における人材・貨物・資金の自由流通にある。2018年下半期には、香港と大湾区都市を結ぶ交通インフラが相次いで完成した。

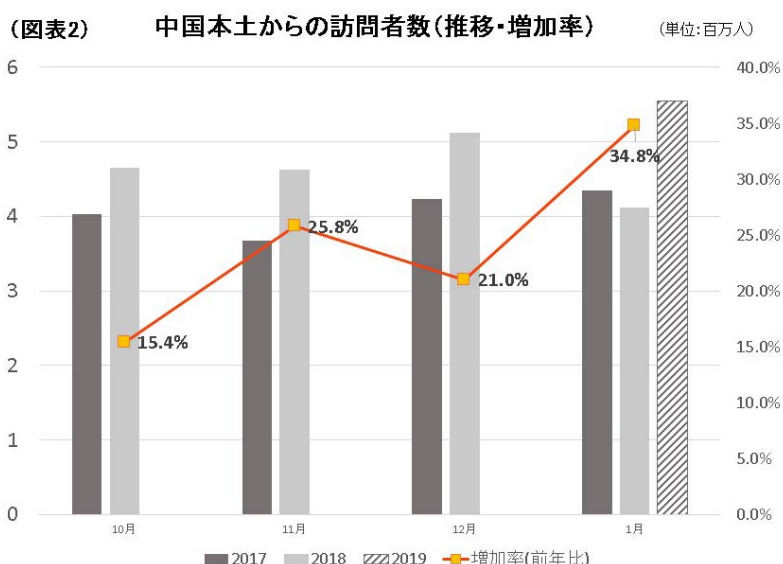
香港と広東省を繋ぐ高速鉄道は、深圳のビジネスセンターである福田を抜け、高速鉄道ハブ駅の深圳北駅から広州南駅までを結ぶ。2009年に着工し、広州南駅—深圳北駅間116kmは2011年12月に開通、7年後の2018年9月23日に、当初の計

画より2年遅れで香港西九龍駅－深圳北駅間26kmが開通し、全長142kmが正式開通した。従来、香港（ホンナム駅）－広州東駅間は直通電車で約2時間を要していたが、高速鉄道の開通により、西九龍駅－広州南駅までの移動時間が最短47分と大幅に短縮された。さらに、西九龍駅－深圳福田駅は最短14分、高速鉄道ターミナル駅である深圳北駅までは最短18分で到達できるようになるなど、香港から中国本土各地への鉄道移動の利便性は大きく向上した。

大橋は、全長55km、海域部分29.6km（海底トンネル6.7km）からなる世界最長の海上橋で、香港と珠海・マカオをそれぞれ海上で繋ぐ。1980年代後半に香港出身の実業家、ゴードン・ウー氏によって提案された。高速鉄道と同じく2009年に着工し、総工費1,000億元（約1兆6,000億円）を投じ2018年10月に完成、開通した。従来、香港からマカオ、珠海への移動時間はフェリーで約1時間～1.5時間かかっていたが、大橋の開通によりわずか30分程度に短縮された。

3. 中国本土からの観光客は増加傾向に。一方で課題も・・・

中国本土から香港への来訪者数は、中国の経済発展とともに過去10年以上にわたり増加基調を続けている。これにより、中国本土からの訪問者の全体への割合は、2000年の3割から、2018年には約8割に達した。こうした中、上述のインフラ整備の影響で、2018年10月以降、前年比大幅増となり、今年1月には訪問者数550万人（前年比34.8%増）に達した（図表2）。



(出所)香港観光統計局より三菱UFJ銀行アジア法人営業統括部アドバイザー室作成

しかしながら、西九龍駅の高速度鉄道利用者数は休日や連休を除き、当初想定していた一日あたり8万人の目標を開通以来一度も到達しておらず、2019年2月の一日あたりの平均利用者数は6万人程度に止まっているのが現状だ（図表3）。

(図表3) 高速鉄道乗降客数推移 (単位:千人)

年/月	月間	一日平均
2018年9月	369	46.1
2018年10月	1,629	52.5
2018年11月	1,477	49.2
2018年12月	1,827	58.9
2019年1月	1,713	55.3
2019年2月	1,740	62.1

(出所)香港MTR

高速鉄道のコネクトは、中国内の長距離移動の利便性向上であり、飛行機の代替手段の提供である。実際には、香港からの直通長距離ルートは北京・上海・アモイ・桂林等の一部都市に限られ、本数も少なく利便性は乏しい。更に、外国人がチケットを購入する際の手続きが煩雑で非効率であるほか、購入後の変更や取消手続きが難しい等、飛行機代替として課題が多い。

また、高速鉄道の開通により、香港居住者の深圳への通勤はより便利になったはずであるが、購入したチケット以外の列車に機動的に乗車することができないため、既存の交通手段から切り替えて通勤に利用するだけの利便性を実現できていないといえる。

こうしたことが利用低調の原因と言えそうだ。

大橋の利用状況で見ると、社用／自家用車、観光バス、シャトルバス、トラックいずれを見ても、出入境台数は既に伸び悩みの傾向が見て取れる（図表4）。

(図表4) 大橋の香港への車両別出入境台 (単位:台)

年/月	社用/自家用車		観光バス		シャトルバス		トラック	
	入	出	入	出	入	出	入	出
2018/10	2,581	3,173	1,167	1,171	4,656	4,632	88	202
2018/11	15,804	16,793	12,285	12,303	21,970	21,901	1,401	1,970
2018/12	22,263	22,810	11,568	11,574	22,757	22,728	2,493	2,809
2019/01	22,172	22,691	8,414	8,389	18,497	18,484	3,240	3,780

(出所)香港運輸署

社用／自家用車については、香港⇄珠海間では、香港側 10,000、中国側 1,000 のライセンスを大橋開通前に配布したその後の追加配布がないほか、香港⇄マカオ間の通行ライセンスの個人/法人向け配布数も香港側で各 150、マカオ側で各 300 に限定されていたため、2019年1月に入り、通行量が早くも伸び悩んだ。

また、観光バスやシャトルバスについては、開通直後のブームが一巡した2019年1月の通行量は、過去2ヶ月と比較し大きく落ちこんだ。トラックは徐々に利用が増えているものの、利用台数は月間わずか数千台に止まり、期待されていたモノの移動がここ数ヶ月では思うように進んでいない¹ことが窺える。

大橋のトラック輸送が伸び悩む要因はいくつかあるが、香港⇄マカオ間の貨物越境が、物流施設が未だ計画のため実現していないこと²や、香港⇄珠海間でも、珠海側で通関業者用施設の整備が遅れており、万一中国側で税関検査が入った場合の緊急対応に不安を抱く荷主が大橋を敬遠するケースが多いことが挙げられる。また、香港⇄珠海間については、越境のためのダブルライセンスを取得済みのトラックであれば、追加手続きや追加ライセンス申請なしで大橋を利用可能とされているが、福田保税区往來の貨物車はその対象とならないことも大きな要因だ。³

¹ 2019年1月の大橋のトラック利用が出入境合わせて7,020台であるのに対し、香港からの道路輸送のハブである皇崗(福田)の出入境台数は約47倍の330,017台

² マカオ側の物流施設が計画中であるため、ライセンスに関する情報は現時点で未発表

³ 一方、各種報道によると、空のトラックは通関検査リスクが低いことや、復路のルートに荷主の意向を汲む必要が無いことから、地理的利便性を鑑みつつも、コストの低い大橋を利用する傾向があるようだ

4. 大湾区一体化に向けた今後の期待

このように、大湾区の地域間を繋ぐインフラ（ハード面）は徐々に整いつつある一方で、今後は利用実態と利用者の意見を取り入れる形で、制度（ソフト面）の調整を機動的に進めていくことが必要なのは明らかである。

実際に、高速鉄道では、香港⇄深圳間の「シャトル化」即ち「乗車券さえあれば時間に左右されず自由に乗車ができる」制度の導入を検討中であるほか、香港・マカオ・台湾籍の市民に対するチケット購入の利便性を高める制度が導入済みだ。

大橋では、皇崗（落馬洲）、文錦渡、沙頭角出入国検査場の社用/家用ライセンス保持者は 2 月 25 日から、深圳湾ライセンス保持者は 4 月 29 日からそれぞれ大橋の利用が可能となっているほか、2019 年 1 月から珠海税関と香港税関の通関システムを融合し、通関の効率化を図る取り組みがなされている。また、今後、マカオや珠海での通関業者用施設が設置され正式に稼働すれば、企業側の活用ニーズも高まり、よりモノの流通が増えることが期待される。

広東省大湾区エリアの交通インフラ整備では、従来、深刻かつ慢性的な交通渋滞が発生していた虎門大橋の第二大橋（南沙大橋）が 4 月に開通したほか、2024 年には深圳市と中山市を繋ぐ海上道路（深中通道）が開通する予定で、こうした大湾区全体に広がる交通インフラ整備が今後の人材・貨物・資金流通の活発化に繋がることが期待できよう。

また、交通インフラ整備以外では、3 月に大湾区の広東省 9 都市で就業する海外からのハイスペック人材（香港・マカオ・台湾を含む）に対し、個人所得税面での優遇制度が設けられる等、大湾区全域における優秀な人材の移動促進に向けた革新的な政策も導入されている⁴。

こうした大湾区の一体化政策の導入が進む一方で、香港市民からは、一国二制度の在り方に影響を与えかねない制度の導入に対する懸念の声も挙がっている⁵。今後は、一国二制度の異なる法体系における基本姿勢や考え方を、政府が都度市民に正確に発信しつつ、より慎重に大湾区の建設を推進することが必要であろう。

当室では、引き続き大湾区内におけるさまざまな動向に注目していきたい。

以上

三菱 UFJ 銀行 アジア法人営業統括部 アドバイザリー室
住所：6F AIA Central, 1 Connaught Road, Central, Hong Kong
Email：masashi_yoshimori@hk.mufg.jp
TEL：852-2249-3002

日本語・中国語・英語対応が可能なメンバーにより、東アジアのお客様向けに事業スキームの構築から各種規制への実務対応まで、日本・香港・中国の制度を有効に活用したオーダーメイドのアドバイスを実施しています。

香港・華南への新規展開や既存グループ会社の事業再編など、幅広くご相談を承っておりますので、お気軽に弊行営業担当者までお問い合わせください。

⁴ 本土と香港の個人所得税の差額を政府が補填する政策。なお、同様の制度は広東自由貿易区の深圳前海地区と珠海横琴地区で以前より導入済みであったが、今回、大湾区の広東省 9 市全域で新たに導入される

⁵ 高速鉄道開通に伴い、香港側に中国側のイミグレーションが設けられたこと等を指す



税務会計: 中国増値税改革の進展について

KPMG 中国

華中地区日系企業サービス

税務パートナー 徐潔 (Xu Jie)

国務院、財政部、国家税務総局、税関総署が公表した新たな増値税政策及び実施細則は、中国の増値税政策を OECD の原則により適合させた。これらの動向は企業に利益をもたらし、企業全体の税負担を軽減し、政府が業界の経済活力を高めるための着実な一歩となった。

政策発表の経緯を振り返ると、2019年3月5日の政府活動報告で現行適用されている16%の増値税税率を13%に、10%の増値税税率を9%に引き下げることを公布した。また、李克強首相は、上述の税率が4月1日から発効することを明らかにした。

国務院が2019年3月20日に実施した常務会議決議に基づき、財政部、国家税務総局及び税関総署は共同で2019年3月21日に39号公告を公布し、また、国家税務総局は14号公告と15号公告を公布した。これらの新政策は、中国が長年にわたって国際的な増値税の先進的実務経験を実践する過程で獲得した重要な進歩と言える。また、増値税税率の引き下げに加えて、新たな仕入税額控除範囲、留保税額増額の還付、発票発行の引継ぎ、確定申告などのコンプライアンス問題について明確にした。具体的には以下のとおりである。

- 増値税期末留保税額還付の試行。
- 特定業界に対する10%の仕入税額追加控除。
- 税率変動に応じた輸出増値税還付率と農産品控除率の調整。
- 不動産の取得又は不動産に係る建設仮勘定の仕入税額の一括控除。
- 中国国内旅客運送サービスを控除範囲に含める。

具体的な措置について以下に検討する。

1. 増値税期末留保税額還付

長年にわたって、中国増値税制度の主な特徴として、増値税仕入税額の期末留保税額の還付が申請できなかった（ゼロ税率を適用する輸出業務を除く）。このため、増値税期末留保税額はただ翌期に繰り越して将来の申告期間に増値税売上税額を控除するしかなかった。本店又は支店における多額の使用不能な増値税仕入税の留保税額を避けるため、複雑なタックスプランニングが必要であった。これにより、企業の設立初期と発展段階においてキャッシュ・フロー問題も発生する可能性があった。

2019年第39号公告によると、2019年4月1日より増値税期末留保税額還付制度を試行する。主な留保税額増額の還付に関する制限は下記のとおりである。

- 2019年4月の申告期間から6か月連続（四半期ごとに申告納税する場合、2四半期連続）で留保税額増額がプラスで、且つ6か月目の留保税額増加額が50万元を下回らない場合（留保税額増額とは、2019年3月末と比べて新たに増加する期末留保税額をいう）。
- 納税信用格付けがA又はBである場合。
- 税金の還付申請前の36か月の間で留保税額還付金と輸出還付金の詐取、増値税専用発票の虚偽

発行、又は脱税によって税務機関に 2 回以上処罰されたことがない場合。

- 2019 年 4 月 1 日から即徴即退、先徴後返（退）政策（「即徴即退」とは徴収したものを即時返還すること、「先徴後返（退）」とは、先に規定通り納税し、後で払い戻すことをいう。）を享受しない場合。
- 税金の還付は 2019 年 4 月 1 日から増加した留保税額についてのみを対象とする。したがって、2019 年 4 月 1 日以前の増値税留保税額は事実上還付されない。
- 納税者の当期還付可能な留保税額増額は、「留保税額増額×当期仕入税額の構成比率×60%」とする。仕入税額の構成比率は、2019 年 4 月から税金還付申請前までの申告期間の間に控除済み増値税専用発票（自動車販売統一発票を含む）、税関輸入増値税専用納付書、源泉徴収納税証明書に明記された増値税額が同期間の控除済み仕入税額に占める割合である。

これは中国政府が初めて出した増値税留保税額還付の「試行」案ではない。

また、中国は他の諸国と異なり、現在外国企業の増値税納税者の登録を許可しておらず、発生した原価費用に対応する仕入税額の控除又は還付も許可していない。したがって、中国の増値税制度と OECD の原則は依然として一定の差異がある。

2. 仕入税額の追加控除

現在、他の諸国に増値税仕入税額追加控除政策の先例はないが、39 号公告によると、2019 年 4 月 1 日から 2021 年 12 月 31 日まで、生産・生活サービス業の納税者は当期控除可能な仕入税額を 10%加算して追加控除することが認められる。生産・生活サービスには下記が含まれる。

- 郵政サービス
- 電気通信サービス
- 現代サービス（研究開発と技術サービス、情報技術サービス、文化創意サービス、物流支援サービス、賃貸サービス、認証コンサルティングサービス、放送映像サービス及びビジネス支援サービスなどを含む）
- 生活サービス（文化スポーツサービス、教育医療サービス、旅行娯楽サービス、飲食宿泊サービス及び住民日常サービスなどを含む）

なお、仕入税額の追加控除政策は、生産業者、卸売及び小売業者、加工修理補修役務提供者、交通運送サービス業者、建築サービス業者、金融サービス業者、不動産販売及び無形資産販売業者には適用されない。

また、39 号公告は、追加控除政策の適用方法について下記一連の規定を設けた。

- 納税者が生産・生活サービス業で得た売上高は売上高総額の 50%以上を占めなければならない。
- 2019 年 3 月 31 日以前に設立した納税者は、2018 年 4 月から 2019 年 3 月までの期間の売上高（経営期間が 12 か月未満の場合は、実経営期間における売上高とする）について判断する。また、2019 年 4 月 1 日以降に設立した納税者は、設立日からの 3 か月間の売上高について判断する。
- 追加控除額の具体的な計上方法及び繰越方法。
- 納税者の商品・サービス輸出、越境課税対象行為は追加控除政策を適用しない。

追加控除政策の関連業界への影響は、利益水準と仕入構造によって決まる。理論的に言えば、仮に税率 6%を適用した場合、企業の仕入活動の半分が増値税課税対象となり、追加控除により当該企業の増値税実効税率が 0.5%低下する可能性がある。管理を容易にするため、納税者は専門帳簿を設置して追加控除額の計上と繰越を記録する必要がある。

3. 増値税還付率の調整

中国増値税制度独自の特徴は、商品輸出について増値税はゼロ税率が適用されるが、「ゼロ税率」の概念が国際的に用いられる増値税用語の意味と異なる。特に商品の輸出においては売上税額を支払う必要がないが、輸出業者は関連コスト（例えば、輸出商品の生産に必要な原材料とその他消耗品）について仕入税額全額控除を申請できない可能性がある。還付率は、商品に適用される HS コードに基づいて決定される。

還付率は、広範な原則を反映している。つまり、政府は、生産過程で汚染物質を生成する輸出商品に比べて、輸出を奨励する製品に全額での又はより高い還付率を得る資格を与えている。

増値税率の引き下げに伴い、政府は関連の増値税還付率を調整した。2019 年 4 月 1 日以前及び以降の増値税還付率は下記のとおりである。

期間	増値税還付率					
2019 年 4 月 1 日以前	0%	5%	6%	10%	13%	16%
2019 年 4 月 1 日以降	0%	5%	6%	9%	13%	13%

移行期間の問題を解消するため、2019 年 6 月 30 日までは具体的な状況に基づき購入時に適用される（より高い）増値税率によって増値税還付率を決定することができる。

4. 不動産又は不動産に係る建設仮勘定の仕入税額の一括控除

39 号公告によると、増値税一般納税者が取得した不動産又は不動産に係る建設仮勘定の仕入税額を、2 年に分けて売上税額から控除する制度は廃止される。その代わりに、増値税課税行為のために取得した不動産又は不動産に係る建設仮勘定の仕入税額は一括控除できる。また、移行期間に関する規定として、新政策の発効時の当該未控除の仕入税額残高は 2019 年 4 月の申告期間より売上税額から控除することができる。

また、14 号公告は、不動産の「用途変更」について規定し不動産の実際の用途と予定されていた用途が異なる場合、必要に応じて仕入税額を調整しなければならないことを規定している。

5. 中国国内旅客運送サービスを控除範囲に含めることの企業に対する影響

39 号公告によると、納税者が購入した国内旅客運送サービスに関する仕入税額は、売上税額から控除することができる。つまり、2019 年 4 月 1 日より、企業が国内の航空、鉄道及び道路、水路輸送サービス（増値税専用発票、増値税電子普通発票、旅客者情報を含む証憑の取得）を利用した場合にも、その費用に関連した仕入税額を控除することができる。

これらの変更は出張旅費に大きな影響を与えるであろう。特に、増値税一般納税者として登録している企業は、従業員の出張の際に旅客運送に関する増値税専用発票及びその他の仕入税額を計算・控除できる証憑を取得しなければならない。

企業は、交通輸送サービスプロバイダと契約を直接締結する（増値税専用発票の発行を容易にするため）などの対応策を講じることもできる。

新政策は、その他の仕入税額を計算・控除できる証憑（増値税電子普通発票、旅客注文確認書、鉄道乗車券或いは他の類似したチケットなど）の使用を認めている。もし、交通輸送サービスプロバイダが発票システムをアップグレードさせて増値税専用発票の発行をサポートできれば、上述の証憑に依存するというような状況は少なくなるであろう。

企業は、下記の項目を区別するため、システムとプロセスをアップグレードする必要がある。

- 国際輸送（増値税免除）と国内輸送
- 業務目的による出張旅費と福祉に該当する個人旅費

これらの変更は、旅行会社や交通輸送サービスプロバイダに影響を与えるであろう。特に、多くの旅行会社は、顧客のニーズに応じて「旅行会社の差額」方法又は「転売」方法を選定して増値税を計算して増値税発票を発行する。新政策では今後、輸送サービスの調達や手配において「旅行会社の差額」の方法を採用した場合、旅行会社にとっての優位性が得られなくなる。また、交通輸送サービスプロバイダは、顧客に発票を発行するためにシステムとプロセスをアップグレードする必要があるが、顧客にその他の仕入税額を計算・控除できる証憑を提供する場合、当該証憑に旅客者情報が含まれていることを保証しなければならない。

まとめと今後の展望

政府活動報告で言及された措置及び 39 号公告は、中国企業に大きな利益をもたらす。39 号公告に加えて、企業の準備作業を順調に完了させるために移行期間における増値税の発票発行及び確定申告に関する政策も公布された。優遇政策を最大限に活用してコンプライアンス・リスクを軽減させるため、企業は新政策の円滑な遂行を図るために契約、会計処理、ビジネス・システム及び社内プロセスのレビュー・調整を短期間のうちに完了しなければならない。

今回の税率引下げは、中国の増値税改革の新たな一歩となるだろう。政府活動報告によると、現行の 3 税率区分の増値税率（即ち、今回改正後の増値税率 6%、9%、13%）は、今後徐々に 2 税率区分の増値税率に簡素化される予定である。2019 年から 2020 年にかけて、現行の増値税暫定条例及び営業税から増値税への移行改革に関する試行政策などは増値税法に統合される。中国政府は、増値税法の立法において、どの程度まで増値税改革を推進し、かつ OECD の増値税基本原則に歩み寄るかが注目される。

以上

(執筆者連絡先)

KPMG 中国

華中地区日系企業サービス

税務パートナー

徐潔 (Xu Jie)

中国上海市静安区南京西路 1266 号 恒隆広場ビル 2 25F

Tel : +86-21-2212-3678

E-mail : jie.xu@kpmg.com



法務:外商投資法の制定に伴う技術輸入に関する法改正とその運用

北京市金杜法律事務所
パートナー弁護士 劉新宇

I はじめに

中国外商投資法は、2019年3月15日に可決され、現在、2020年1月1日の施行日を待つ状態にある。これまでは、約40年にわたり、いわゆる「外資三法」(中外合弁経営企業法、中外合作経営企業法、外資企業法)が外資系企業に関する中心的な法令として機能してきたが、新法の施行に伴い、その役割を終えることとなる。新時代の中国における外商投資法は、更なる市場開放に向け外商投資を促進・保護するための基本法と位置付けられ、国内外から多大な関心が寄せられている。

既に2015年、「外国投資法」の名で公布された草案との比較において、今回の新法は外商投資の保護について専門の章を設け、これに関する多数の規定を新たに追加した点が注目に値する。特に、技術輸入については、新法22条2項が、行政手段による強制的な技術移転を明確に禁止するとともに、公平の原則に基づき平等な立場での協議によって技術提携の条件を確定しなければならないものと定めた。この規定に追随し、2019年3月18日には国務院が「一部行政法規の改正に関する国務院の決定」¹(国務院令第709号)を公布して技術輸入に関する法改正(以下、「今次法改正」という)を行った。そこで、本稿では、今次法改正の背景、概要、課題などについて論ずるものとした。

II 今次法改正の背景と概要

1 従来の技術移転をめぐる問題

これまでの中国企業は、技術開発力が不足し多くの先進技術を外国に頼っていた一方、中国政府が技術輸出入管理条例などを通じて中国企業への保護政策を強化していたことから、外国企業からは、技術受入者たる中国企業に対し過保護であるとの批判がしばしばなされた。また、2018年に米国が中国に対して実施した「301調査」でも、技術移転、知的財産権に関する中国の法令・政策には差別的な側面があるとの批判がなされた。このような批判や不満に応じるものとして盛り込まれたのが外商投資法22条2項、そして今次法改正であったといわれている。

2 今次法改正の概要

今次法改正では、第三者権利侵害の責任負担について定める技術輸出入管理条例24条3項、技術改良の成果帰属に関する同条例27条、技術受入者に対する制限を禁止していた同条例29条のほか(これらの詳細については次章の表を参照)、技術移転契約の期間を10年以下に制限するとともに、技術輸入者は技術移転契約の期間満了後も当該技術の使用を継続しうるものと定めていた中外合弁経営企業法实施条例43条2項が削除された²。技術輸入に関するこれらの規定は、中国国外から国内への特許権譲渡、特許実施許諾、技術サービス提供も適用対象としていたが、今回の削除はこれらにも及び、技術を受け入れる中国企業に対する過保護といわれるような状況は一定程度において緩和された。

¹ 当該決定に関する国務院令の日付は3月2日であったが、社会一般に公布されたのは3月18日であった。

² 2020年1月1日における外商投資法の施行に伴い中外合弁企業法が廃止されるため、その実施条例も同時に廃止される。

Ⅲ 関連法規制の適用

今次法改正後における外国企業から中国国内への技術移転については、中国法を準拠法とする場合、中国契約法、さらに「技術契約紛争事件の審理における法律適用の若干の問題に関する最高人民法院の解釈」（以下、「技術契約司法解釈」という）が適用されるものと考えられるが、これらの法令は、かつて技術輸出入管理条例に定められ既に削除された規定と類似する内容も定めており（下表参照）、この点に注意が必要である。

項目	技術輸出入管理条例の旧規定	契約法又は技術契約司法解釈
第三者の権利侵害の責任負担	旧 24 条 3 項 技術輸入契約の受入者が契約の約定に従って供与者から提供された技術を使用した結果、第三者の合法的権益を侵害した場合には、供与者がその責任を負う。	契約法 353 条 譲受人が契約の定めに従って特許を実施し、ノウハウを用いることにより、第三者の合法的権益を侵害した場合には、譲渡人が責任を負う。 <u>ただし、当事者間に別途約定があるときは、その限りでない。</u>
技術改良成果の帰属	旧 27 条 技術輸入契約の有効期間に改良した技術は、改良を行った側に帰属する。	契約法 354 条 当事者は、互惠の原則に基づき、技術譲渡契約において、特許の実施又はノウハウの使用の後に改良した技術成果の分配方法について定めることができる。契約に定めがなく又は契約の定めが不明確で、本法 61 条の規定によっても確定しえない場合、一方の当事者が改良した技術成果について、その他の当事者は、その分配を受ける権利を有しない。
技術受入者に対する制限の禁止	旧 29 条 技術輸入契約においては、次に掲げる制限的な条項を定めてはならない。 ①不可欠ではない技術、原材料、製品、設備又は役務の購入を含む、技術輸入に不可欠ではない付帯条件の受入れを受入者に要求するもの	技術契約司法解釈 10 条 以下に定める事情は、契約法 329 条にいう「技術の違法な独占、技術の進歩の妨害」に該当する。 4 項 受入者に対し、技術の実施に不可欠ではない付帯条件を受け入れるよう要求すること。これは、必要性を欠く技術、原材料、製品、設備、サービスの購入及び不必要な人員の受入れを含む。
	②特許権の有効期間が満了し、又は特許権の無効が宣告された技術について、使用料の支払又は関連する義務の負担を受入者に要求するもの	契約法 344 条 特許実施許諾契約は、当該特許権の存続期間においてのみ有効とする。特許権の有効期間が満了し又は特許権の無効が宣告された場合、特許権者は、当該特許につき第三者と特許実施許諾契約を締結してはならない。
	③受入者が供与者の供与した技術を改良することを制限し、又は受入者がその改良した技術を用いることを制限するもの	技術契約司法解釈 10 条 1 項 当事者の一方が契約目的の技術に基づいて新たな研究開発を行うことを制限し、若しくは改良された技術の使用を制限する場合、又は双方の改良技術交換の条件が不平等であ

項目	技術輸出入管理条例の旧規定	契約法又は技術契約司法解釈
		る場合。これは、一方が自ら改良した技術を相手方に無償で提供することを要求すること、相互に利益とならない技術を譲渡すること、当該改良技術の知的財産権を無償で独占し又は共有することを含む。
	④ 供与者の供与した技術と類似の技術又はこれと競合する技術を受入者が他の供給源から入手することを制限するもの	技術契約司法解釈 10 条 2 項 当事者の一方がその他の経路から技術供与者に類似した技術又はそれと競争関係にある技術の取得を制限する場合。
	⑤ 受入者が原材料、部品、製品又は設備を購入する経路又は供給源を不合理に制限するもの	技術契約司法解釈 10 条 5 項 技術受入者の原材料、部品、製品又は設備等の購入経路又は購入先を不合理に制限する場合。
	⑥ 受入者の製品の生産数量、品種又は販売価格を不合理に制限するもの ⑦ 受入者が輸入した技術を利用して生産した製品の輸出経路を不合理に制限するもの	技術契約司法解釈 10 条 3 項 当事者の一方が、市場の需要に基づき合理的な方法によって契約の目的たる技術を十分に実施することを妨げる場合。これは、受入者が契約の目的となっている技術を実施して生産する製品又は提供するサービスの数量、種類、価格、販売経路若しくは輸出先を明らかに不合理に制限することを含む。

上表のとおり定める契約法、技術契約司法解釈の適用により、「違法に技術を独占し、技術の進歩を妨げる」ものとして契約が無効となる事態が懸念される。この点は、技術輸入契約の準拠法を中国法とする場合に注意を要するが、契約に涉外的要素（例えば、当事者の一方が外国企業）があれば、当事者間の合意により外国法を準拠法としうると解される。

また、独禁法の観点からすると、同法のほか、旧国家工商行政管理総局（現国家市場監督管理総局）の「知的財産権濫用、競争行為制限の禁止に関する規定」、国务院独禁委員会が現在制定準備中の「知的財産権の濫用に関する独禁法ガイドライン」は、市場支配的地位を有する事業者が行う抱合せ販売や不合理な条件付加など、知的財産権を通じた市場支配的地位の濫用行為を禁ずる規定を定めている。例えば今年 4 月、大手通信機器メーカーの北京法人が国家市場監督管理総局の立入り検査を受けたが、その理由は、3G、4G の標準必須特許（SEP）の許可における独禁法違反行為であるといわれている。中国法の下では、契約の準拠法を問わず、強行規定として中国の独占禁止関連法令が適用される可能性が高いため、市場支配地位を有する事業者においては、一般的な技術移転のリスクのみならず、独禁法関連のリスクにも注意を払うべきである。

IV 今次法改正の課題

今次法改正は、米国など諸外国からの知的財産権侵害をめぐる批判の一部を解消し、外国投資者による対中投資に安全性と安全感を与え、外国企業との今後のクロスボーダー技術取引において、当事者の考えに沿ったアレンジの幅が広がる点で有意義であるほか、技術移転分野の「内資・外資の一致」実現に向けて重要な一歩を踏み出したと評価できる。

その一方で、技術供与者の立場からすると、今次法改正でいくつかの規定が削除された技術輸出入管理条例には、なお不合理と思われる条項が残されているといえよう。例えば、同条例 24 条 1 項、25 条は、技術供与者に対し、自己が提供した技術の法的所有者であることのほか、その技術が完全で、誤りがなく、かつ有効であり、約定した目標を達成しうることを保証するよう求めている。しかし、その供与する技術が特許である場合には、契約締結後に第三者が無効審判請求を行う事態も考えられ、それゆえに、競業者間においては相互に訴訟を提起しないものと合意することにより、当事者間では当該技術の有効性を維持する対応がとられることも少なくない。

また、供与された技術による目標達成に関しては、技術受入者の人的、物的その他の条件に依拠する部分も大きいゆえ、画一的かつ無条件に有効性や目標達成の保証を求めるのは酷だと考えられる。これを回避するため、実務においては、まず技術供与者からその中国現地法人にライセンスを行い、さらに当該現地法人から技術受入者へのサブライセンスを行うことにより技術輸出入管理条例の適用を免れる方法、損害賠償責任の範囲・金額、保証期間を限定する方法、技術目標を達成する条件を詳細に定める方法などがとられているが、このうちサブライセンスの方法を採用するためには、一部の利益を中国現地法人に残すこと、現地法人の技術管理能力を整備することなどが必要となり、決して容易なスキームとはいえない。

このように、技術輸出入管理条例には更なる改善の余地が残されているものの、その 24 条 1 項、25 条は契約法 349 条とほぼ一致する内容であることから、契約法が現行のまま存続する限り、同条例に定めるこれらの条項の改正は難しいであろう。

他方、供与者の協力責任について、技術輸出入管理条例 24 条 2 項は、技術の受入者が契約に従って供与された技術を使用したところ、第三者によって権利侵害を理由とする告訴がなされた場合、供与者に対し、受入者と協力して受入者の不利益を排除することを求めている。この点、契約法 353 条は、当事者間で別途約定がある場合を除き、譲受人が契約の定めに従い特許を実施し、ノウハウを用いたことにより、第三者の合法的權益を侵害した場合、譲渡人が責任を負うものと定めているが、供与者の協力責任については定めていない。したがって、技術輸入に際しては、技術輸出入管理条例 24 条 2 項の適用に注意を要する。

V おわりに

外国投資者にとって、知的財産権の保護は多大な関心事となり、外商投資法の公布後の今次法改正によって強制的な技術移転が明確に禁止されたほか、技術供与者に対する制限条項の多くが削除され、外国政府、外国投資者に一定の配慮を示したものと評されている。しかし依然として、類似する制限規定を定める法令も存在し、今後の実務運用では、これらの規定に細心の注意を払うことが望まれる。

(執筆者連絡先)

北京市金杜法律事務所

パートナー弁護士 劉新宇

※2015年6月、北京市金杜法律事務所コンプライアンスチーム編著の『中国商業賄賂規制コンプライアンスの実務』が商事法務より出版。

〒100020 中国北京市朝陽区東三環中路1号環球金融中心A座東樓18階

Tel : 86-10-5878-5091 Fax : 86-10-5661-2666

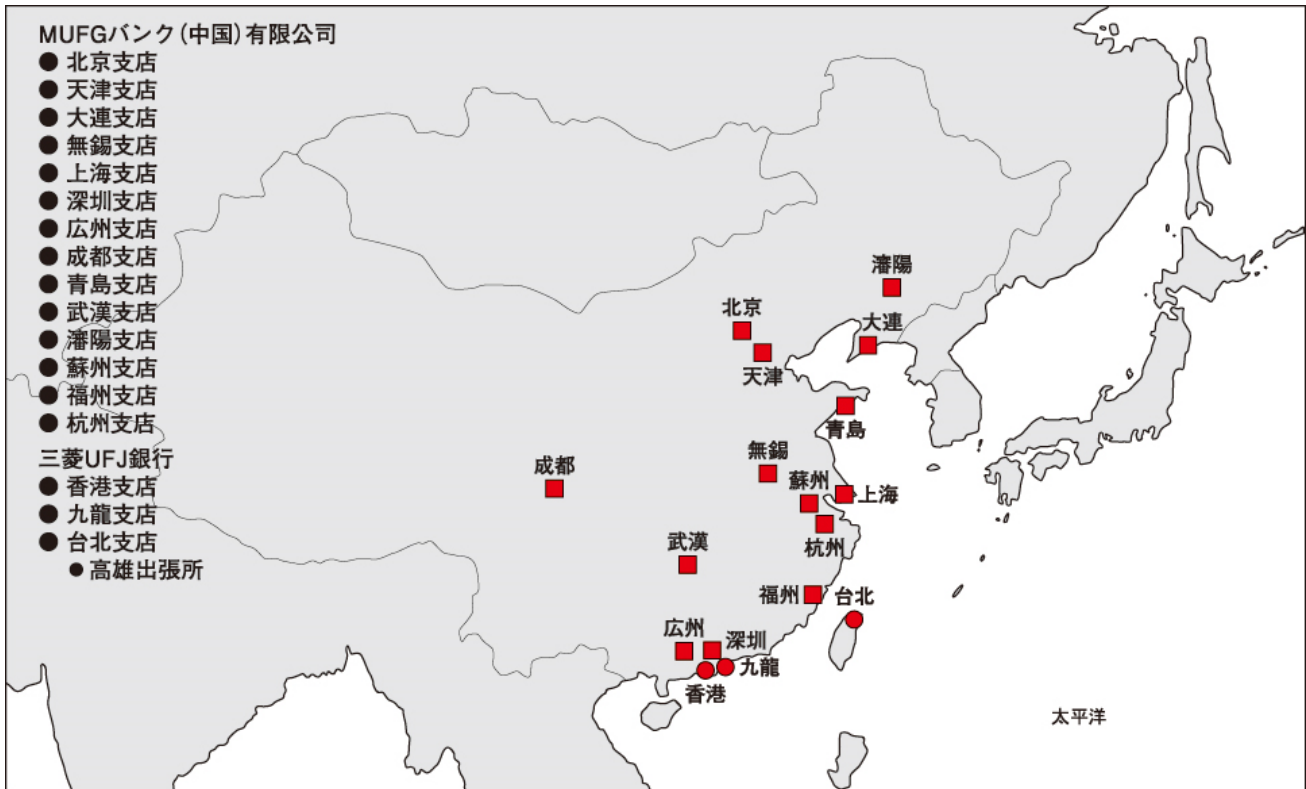
Mail: liuxinyu@cn.kwm.com

金杜法律事務所国際ネットワーク所属事務所:

北京・成都・広州・杭州・香港・済南・南京・青島・三亜・上海・深圳・蘇州・ブリスベン・キャンベラ・メルボルン・パース・シドニー・ドバイ・東京・シンガポール・ブリュッセル・フランクフルト・ロンドン・マドリード・ミラノ・ニューヨーク・シリコンバレー



MUFG中国ビジネス・ネットワーク



MUFGバンク(中国)有限公司

拠 点	住 所	電 話
北 京 支 店	北京市朝陽区東三環北路5号 北京發展大廈2階	86-10-6590-8888
天 津 支 店	天津市南京路75号 天津國際大廈21階	86-22-2311-0088
大 連 支 店	大連市西崗区中山路147号 森茂大廈11階	86-411-8360-6000
無 錫 支 店	無錫市新区長江路16号 無錫軟件園10階	86-510-8521-1818
上 海 支 店	上海市浦東新区陸家嘴環路1233号 匯亞大廈20階	86-21-6888-1666
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	広州市珠江新城華夏路8号 合景國際金融廣場24階	86-20-8550-6688
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
蘇 州 支 店	江蘇省蘇州市蘇州工業園区蘇州大道東289号 広融大廈15、16階	86-512-3333-3030
福 州 支 店	福建省福州市台江区江濱中大道363号 華班大廈5階01、02、03、10、11、12号	86-591-3810-3777
杭 州 支 店	浙江省杭州市下城区延安路385号 杭州嘉里中心2幢10階1002、1003、1004号	86-571-8792-8080

三菱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 高 雄 出 張 所	台湾台北市民生東路3段109号 聯邦企業大樓9階 台湾高雄市前鎮区成功二路88号4階	886-2-2514-0598 886-7-332-1881

【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：052-211-0544（代表）

発行：三菱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 国際情報営業部

2019年5月27日発行

- ・本資料は情報提供を唯一の目的としたものであり、金融商品の売買や投資などの勧誘を目的としたものではありません。本資料の中に銀行取引や同取引に関連する記載がある場合、弊行がそれらの取引を応諾したこと、またそれらの取引の実行を推奨することを意味するものではなく、それらの取引の妥当性や、適法性等について保証するものでもありません。
- ・本資料の記述は弊行内で作成したものを含め弊行の統一された考えを表明したものではありません。
- ・本資料は信頼できるとされる情報に基づいて作成されていますが、その正確性、信頼性、完全性を保証するものではありません。最終判断はご自身で行っていただきますようお願いいたします。本資料に基づく投資決定、経営上の判断、その他全ての行為によって如何なる損害を受けた場合にも、弊行ならびに原資料提供者は一切の責任を負いません。実際の適用につきましては、別途、公認会計士、税理士、弁護士にご確認いただきますようお願いいたします。
- ・本資料の知的財産権は全て原資料提供者または株式会社三菱UFJ銀行に帰属します。本資料の本文の一部または全部について、第三者への開示および、複製、販売、その他如何なる方法においても、第三者への提供を禁じます。
- ・本資料の内容は予告なく変更される場合があります。