

# MUFG BK 中国月報

三菱 UFJ 銀行 トランザクションバンキング部

2023 年 12 月号(第 214 号)

※ 読みたい記事のタイトルをクリックしてください。

## ■ 特集

- ◆ 中国の「一带一路」構想——始動から 10 年、その実績と日中協力の見通しに迫る  
MUFG バンク(中国)有限公司 リサーチ&アドバイザリー部中国調査室  
室長 シニアエコノミスト 李博 ..... 1
- ◆ 変わる中国経済、変わる対中ビジネス戦略  
AIS CAPITAL 株式会社 首席エコノミスト 肖敏捷 ..... 10

## ■ 経済

- ◆ 米中関係改善の背景を、その対立の理由とともに改めて考える  
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 ..... 16

## ■ 人民元レポート

- ◆ 「期待外れ」だった相場は、緩やかな上昇へ  
三菱 UFJ 銀行 グローバルマーケットリサーチ アナリスト 横尾明彦 ..... 26

## ■ 連載

- ◆ 「華南ビジネス最前線」第 60 回 ~港珠澳大橋における最新動向と展望  
三菱 UFJ 銀行 香港法人営業部 アドバイザリー室 ..... 31

## ■ スペシャリストの目

- ◆ 税務会計:違反行為に対する企業の自主開示税関制度はさらに緩和へ  
KPMG 中国 日系企業サービス 税務パートナー 陳蔚 ..... 38
- ◆ 日系企業のための中国法令・政策の動き  
三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング  
国際アドバイザリー事業部 シニアアドバイザー 池上隆介 ..... 41

## ■ 主要経済指標

- 三菱 UFJ 銀行 トランザクションバンキング部 ..... 44

## ■ MUFG 中国ビジネス・ネットワーク

世界が進むチカラになる。

三菱UFJ銀行



## 特集

## 中国の「一带一路」構想——始動から10年、その実績と日中協力の見通しに迫る

MUFG バンク（中国）有限公司  
リサーチ&アドバイザリー部中国調査室  
室長 シニアエコノミスト 李博

## 1. はじめに

2023年10月17、18日、第3回「一带一路」国際協力サミットフォーラムが北京で開催された。同フォーラムでは、習近平国家主席が基調演説を行い、「一带一路」の質の高い共同建設を支えるために中国が取る8つの行動を発表した<sup>1</sup>。

2023年は「一带一路」構想が提起されてから10周年に当たる。今回のフォーラムでは、延べ151カ国・地域の代表が参加し、開催期間中に延べ458項目の成果が紹介された。また、中国系企業と外資系企業の間には、延べ972億ドル相当の事業提携で合意した。

本稿は、「一带一路」構想の定義や影響範囲、近年の実績、さらには今後の日中協力の見通しについて紹介する。

## 2. 「一带一路」構想の定義と目的

### (1) 「一带一路」構想の定義

「一带一路」構想の定義は、狭義と広義の2種類がある。狭義について国家発展改革委員会は、2013年に習近平国家主席が提唱した中国西部—中央アジア—欧州を結ぶ「シルクロード経済帯」（一帯）と、中国沿岸部—東南アジア—南アジア—アフリカ—中東—欧州と連なる「21世紀海上シルクロード」（一路）からなるアジア・アフリカ・欧州をまたがる主として経済圏の形成を目指す構想としている。

一方、近年では、徐々に構想範囲が拡大され、中南米や北極圏まで含んだ形でも使用されており、日系や欧米系企業との協力も関連事業として包含してきている。こうしたことから、広義では、「グローバル化に適した広範囲な国際協力圏の構築を目指す構想」（2018年4月10日、ボアオアジアフォーラムでの習近平国家主席の講演）となっている。

現状、後者の広義的定義が利用されることが多く、中国政府が公表した「一带一路」構想関連の協議書をサインした国や地域は、既に計152カ国・地域に上る（図表1）。

<sup>1</sup> 8つの行動の具体的な内容は、次のURLをご参照ください。  
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0TUIAUIT.html>

【図表1 「一带一路」構想参加国・地域(2023年10月末現在)】

地域(計151カ国・地域)	国・地域名
アジア (40カ国・地域)	アフガニスタン、アラブ首長国連邦(UAE)、ヨルダン、アゼルバイジャン、パキスタン、パレスティナ、バーレーン、東ティモール、フィリピン、グルジア、カザフスタン、韓国、キルギスタン、カンボジア、カタール、クウェート、ラオス、レバノン、モルディブ、マレーシア、モンゴル、バングラデシュ、ミャンマー、ネパール、サウジアラビア、スリランカ、タジキスタン、タイ、トルコ、トルクメニスタン、ブルネイ、ウズベキスタン、シンガポール、シリア、アルメニア、イエメン、イラク、イラン、インドネシア、ベトナム
ヨーロッパ (26カ国・地域)	アルバニア、エストニア、オーストリア、ベラルーシ、ブルガリア、北マケドニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ポーランド、ロシア、モンテネグロ、チェコ、クロアチア、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルク、ルーマニア、マルタ、モルドバ、ポルトガル、セルビア、スロバキア、スロベニア、ウクライナ、ギリシャ、ハンガリー、イタリア
オセアニア (11カ国・地域)	パプアニューギニア、フィジー、キリバス、クック諸島、ミクロネシア、ニウエ、サモア、ソロモン諸島、トンガ、バヌアツ、ニュージーランド
アフリカ (52カ国・地域)	アルジェリア、エジプト、エチオピア、アンゴラ、ベニン、ボツワナ、ブルキナファソ、ブルンジ、赤道ギニア、トーゴ、エリトリア、カーボベルデ、ガンビア、コンゴ(ブ)、コンゴ(ジブチ)、ギニア、ギニアビサウ、ガーナ、ガボン、ジンバブエ、カメルーン、コモロ連合、コートジボワール、ケニア、レソト、リベリア、リビア、ルワンダ、マダガスカル、マラウイ、マリ、モーリタニア、モロッコ、モザンビーク、ナミビア、南アフリカ、南スーダン、ニジェール、ナイジェリア、シエラレオネ、セネガル、セーシェル、サントメ・プリンシペ、スーダン、ソマリア、タンザニア、チュニジア、ウガンダ、ザンビア、チャド、中央アフリカ
北アメリカ (13カ国・地域)	アンティグア・バブダ、バルバドス、パナマ、ドミニカ共和国、ドミニカ、グレナダ、コスタリカ、キューバ、ホンジュラス、ニカラグア、エルサルバドル、トリニダード・トバゴ、ジャマイカ
南アメリカ (9カ国・地域)	アルゼンチン、ペルー、ボリビア、エクアドル、ガイアナ、スリナム、ベネズエラ、ウルグアイ、チリ

出所：中国一带一路網より MUFG バンク（中国）作成

(2) 「一带一路」構想の目的

「一带一路」構想の目的は、中国及び沿線国を中心とした新たな経済圏の確立や、沿線国間での外交上・国際関係上の協力と結束である。具体的には、6つの経済回廊(既存の経済協力エリア)を基に、国内経済戦略を踏まえながら、国際金融機関と共同で、沿線国とのインフラ整備をはじめとする5つの分野での協力(「五通」)を進めるとしている。2015年に国家発展改革委員会、外交部、商務部が共同で「シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの共同建設推進のビジョンと行動」を発表したことを契機に、構想が正式に動きはじめた。今回発表した「8つの行動」を加えた、「一带一路」構想の全体像は図表2の通りである。

【図表2 「一带一路」構想の全体像】

8つの行動 (2023年)	(1) 「一带一路」立体的コネクティビティネットワークの構築	5つの 連携	(1) 政策面での相互意思疎通
	(2) 開放型世界経済構築への支援		(2) インフラの相互連結
	(3) 実務的協力の展開		(3) 円滑な貿易
	(4) グリーン発展の促進		(4) 資金の融通
	(5) 科学技術革新の推進		(5) 民心の意思疎通
	(6) 民間交流の支援	関連国際 金融機関	(1) アジアインフラ投資銀行(AIIB)
	(7) インテグリティ構築の推進		(2) シルクロード基金
	(8) 「一带一路」国際協力体制の整備		(3) 新開発銀行(BRICS 銀行)
6つの 経済回廊	(1) 中国・モンゴル・ロシア経済回廊	主要な 経済戦略	(1) 国際競争力の向上
	(2) 新ユーラシア・ランドブリッジ		(2) 中部西部地域の発展
	(3) 中国・中央アジア・西アジア経済回廊		(3) 人民元の国際化の加速
	(4) 中国・インド半島経済回廊		(4) 外貨準備の運用先の多角化
	(5) 中国・パキスタン経済回廊		(5) エネルギー確保の多様化
	(6) 中国・ミャンマー・バングラデシュ・インド経済回廊		(6) 過剰生産の移転先確保

出所：中国一带一路網より MUFG バンク（中国）作成

### 3. 「一带一路」構想の背景

#### (1) 内的背景

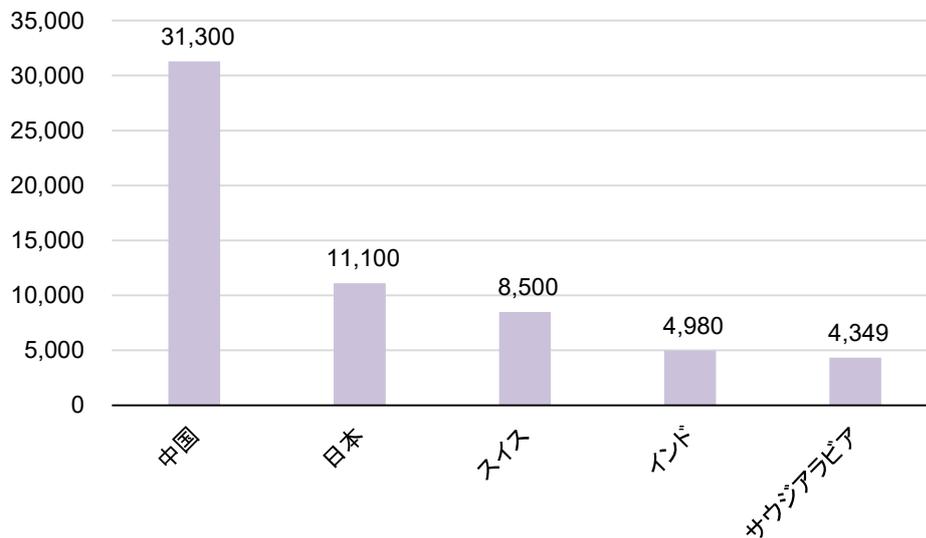
##### ①新たな成長エンジンの獲得と地方開発の推進

中国経済は投資主導で成長してきたが、鉄鋼や化学関連の一部分野では過剰供給問題が長い間存在しているため、投資効率の低下が問題視されている。また、「西部大開発」や「中部崛起」等の地方開発戦略を推進してきたが、顕著な成果を得られていない。経済活性化の新たな手段として、供給側構造改革、経済構造高度化、地方開発などの面で起爆剤を求めている。

##### ②潤沢な外貨準備の有効活用

潤沢に積み上がった外貨準備（図表 3）を海外に再投資し、中国主導の新たな経済圏建設に有効活用することを目指している。

【図表 3 外貨準備高上位 5 カ国（億ドル、2022 年）】



出所：各種報道より MUFG バンク（中国）作成

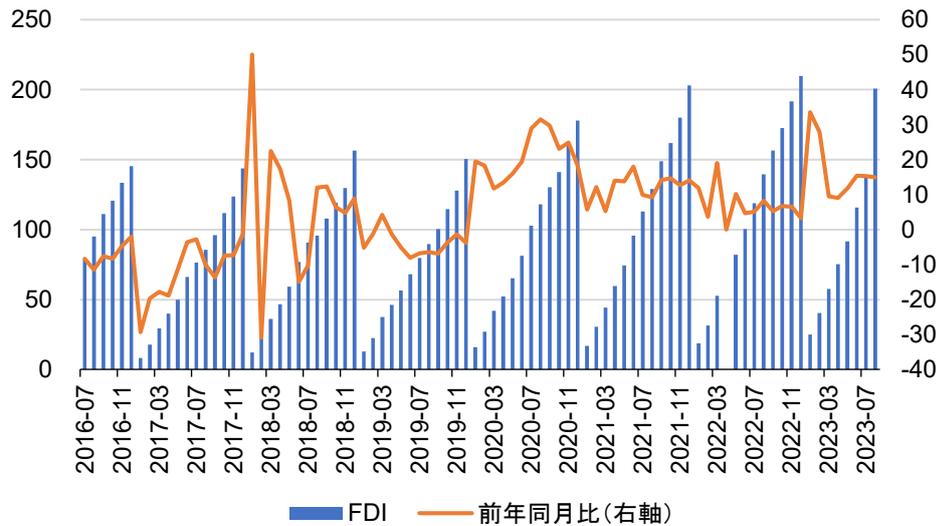
#### (2) 外的背景

##### ①アジアにおけるインフラ需要の増大

アジアにおけるインフラ需要は一層高まってきており、アジア開発銀行（ADB）は 2030 年まで年間 1 兆 7000 億ドルの投資が必要と試算している。既存の国際開発金融機関（MDBs）だけでは対応しきれない中、新たな枠組みが求められている。

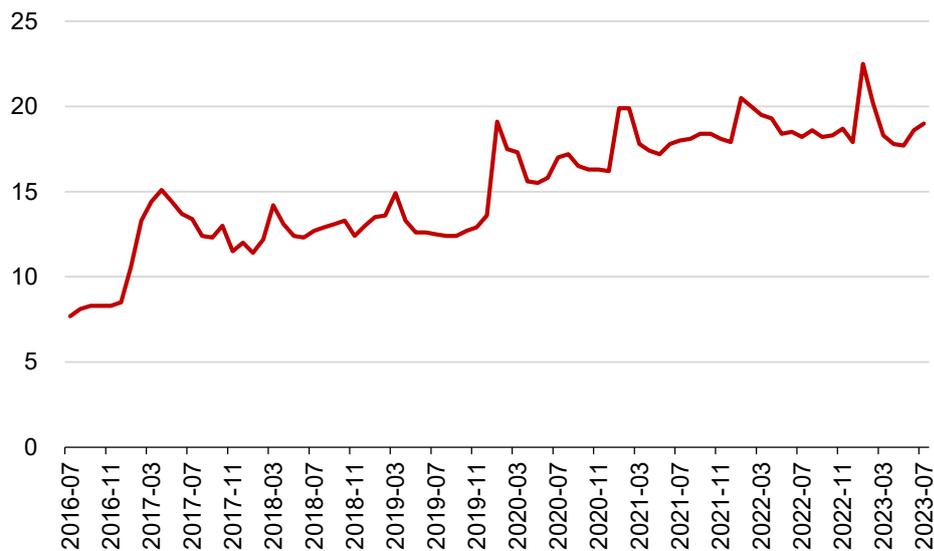
実際、中国による「一带一路」構想沿線国向け直接投資について、年間 200 億ドル前後で推移しており、前年同月比は上下するが、金額ベースでは年々拡大している（図表 4）。さらに、中国の海外直接投資（FDI）のうち、「一带一路」構想沿線国向け構成比は、2016 年 7 月の前年同月比 7.7% から 2023 年 1 月の同 22.5% まで拡大し、その後小幅に減少したが、2023 年 7 月現在は同 17% と高い水準を維持している（図表 5）。

【図表4 「一带一路」構想沿線国向け FDI の推移 (億ドル、%、累計)】



出所：中国商務部より MUFG バンク（中国）作成

【図表5 中国 FDI 総額に占める「一带一路」構想沿線国向け FDI の構成比 (%、累計)】



出所：中国商務部より MUFG バンク（中国）作成

②周辺国際環境の安定化

近年、中国と近隣諸国との関係はおおむね安定しており、「一带一路」構想のような広域協力プロジェクトを展開する好機となっている。

4. 有望な分野

「一帯一路」構想関連の有望な分野として、基幹物流分野とグリーン関連分野が挙げられる。

(1) 基幹物流分野

習近平国家主席が2023年10月18日に発表した「8つの行動」の1つ目は、「一帯一路」立体的コネクティビティネットワークの構築である。具体的には、「中国は国際定期貨物列車『中欧班列(CHINA RAILWAY Express)』の質の高い交通を発展させ、カスピ海横断国際輸送路の建設に参加し、『中欧班列』国際協力フォーラムを成功させる。そして、各方面と共に、鉄道と道路による直通輸送が支えるユーラシア大陸物流の新たなルートを構築する」と強調している。

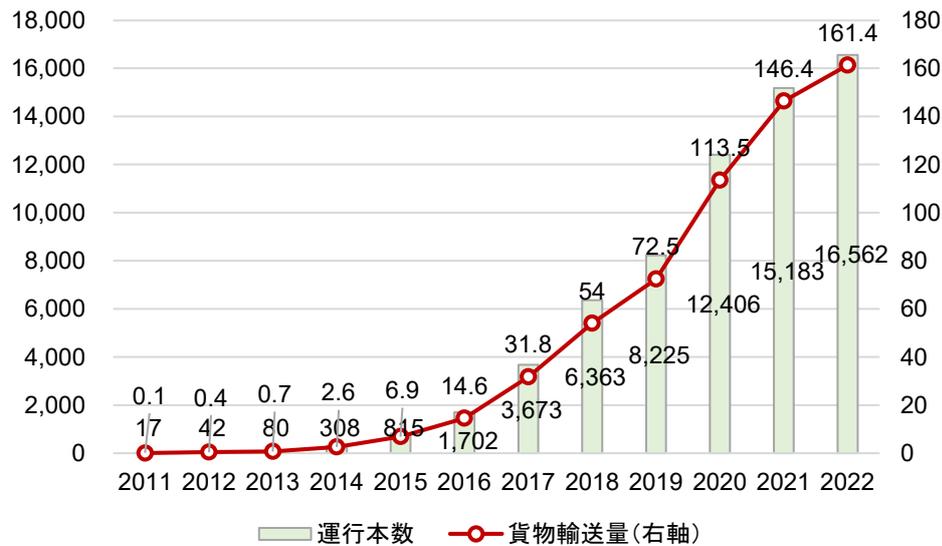
中国の「一帯一路」構想におけるプロジェクトの重要な取り組みの一環として、中国と同構想沿線国を結ぶ国際貨物列車の「中欧班列」が注目を集めている。「中欧班列」は、2011年3月に重慶市からドイツ・デュイスブルクまで運行した国際貨物便を発端として、2021年末時点で累計運行本数4万9000本を突破、輸送されたコンテナ数は延べ443万2000TEUと、現在も年々増加している。中国各主要都市と欧州23カ国180都市を結んでいる幹線物流ルートは、新型コロナウイルス感染症の国際的蔓延で水運や航空輸送が大きくダメージを受ける中、安全、安定的に運行し続けており、国際輸送ルートならびにグローバルサプライチェーンを維持する有力な手段となっている。現在運行中のルートは以下の通りである。

【図表6 中欧班列の現在運行中のルート】

<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 阿拉山口経由で重慶ードイツ・デュイスブルク</li> <li>▶ 鄭州／蘭州ードイツ・ハンブルク</li> <li>▶ 鄭州ードイツ・デュイスブルク</li> <li>▶ 成都・アモイーポーランド・ウッチ</li> <li>▶ 銀川ーイラン・テヘラン</li> <li>▶ 武漢ーチェコ・パルドウビツェ</li> <li>▶ 武漢ーロシア・トムスク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 義烏ースペイン・マドリード</li> <li>▶ 青島／連雲港／西安／東莞／合肥ーカザフスタン・アルマトイ</li> <li>▶ 長沙・瀋陽ー満洲里経由でドイツ・デュイスブルク</li> <li>▶ 営口ーロシア・ザバイカリスク</li> <li>▶ 蘇州ーポーランド・ワルシャワ／ベラルーシ・ブレスト</li> <li>▶ 北京・天津ーエレンホト経由でモンゴル・ウランバートル</li> <li>▶ 昆明ーオランダ・ロッテルダム</li> </ul>
--	---

出所：各種報道より MUFG バンク（中国）作成

【図表7 中欧班列の運行本数と貨物輸送量(本、万TEU)】



出所：中国鉄道より MUFG バンク（中国）作成

もちろん、過激な運賃競争がゆえに中国の国内（地方政府）の補助金に頼る体質、中国と沿線国のレール幅の相違による積み替え作業の発生、中欧貿易構造上の中国側の常時黒字による欧州発復路列車の集貨不足など、いくつかの課題も残されているが、重要な有望分野として今後も期待できる。

## (2) グリーン関連分野

グリーン関連については、2023年に発表された「8つの行動」のうち、4つ目に「グリーン発展の促進」が掲げられており、「中国はグリーンインフラ、グリーンエネルギー、グリーン交通の分野で協力を深め、『一带一路国際グリーン開発連合 (BRIGC)』への支援を強化し、太陽電池産業の対話・交流メカニズムとグリーン・低炭素技術の専門家ネットワークを構築する」と強調している。

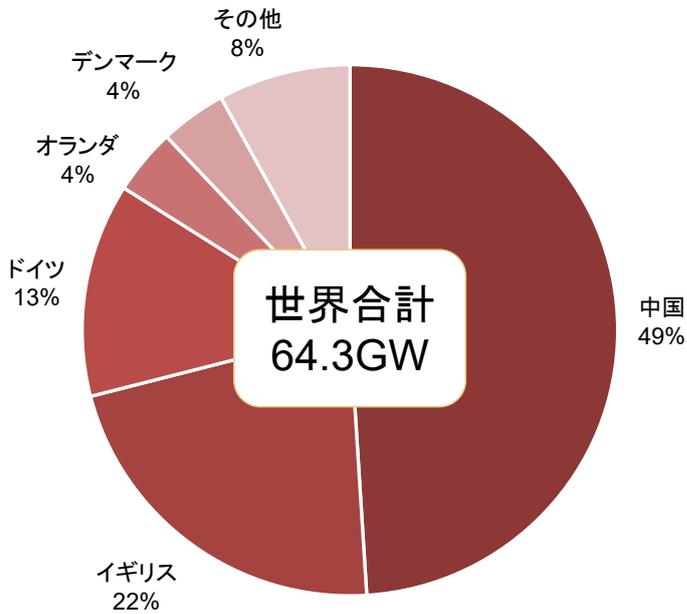
現状、「一带一路」構想沿線国の多くは発展途上国であるため、カーボンニュートラルやカーボンピークアウトといったグリーン発展の目標を達成するためには、経済発展と温室効果ガス (GHG) 排出量削減という「ダブルの圧力」に対応しなければならない。また、上記の目標を達成するためには多額の投資が必要となり、これもまた同構想沿線国にとって大きな負担になる。

2018年時点の同構想沿線国の発電容量のうち、化石燃料由来の部分が全体の70%を占め、一方の再生可能エネルギーはわずか8%のみで、同時期の世界平均の化石燃料由来構成比の61%と再生可能エネルギー由来構成比の15%とは大きく差がある。

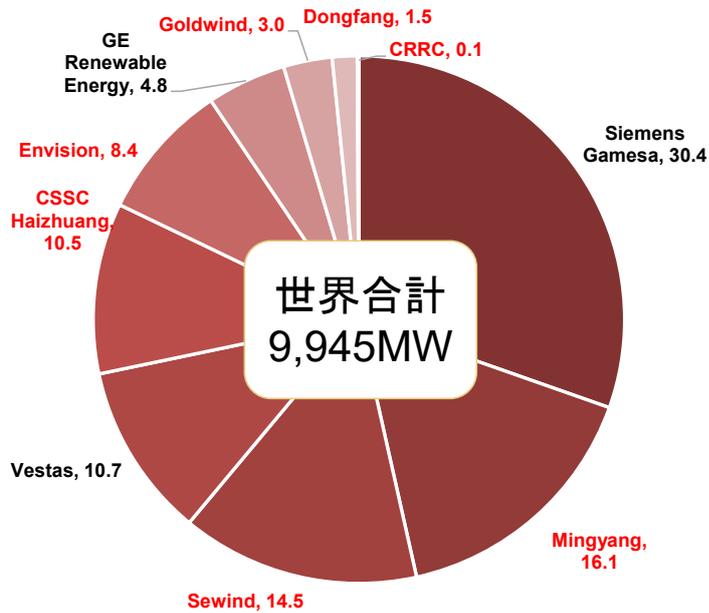
中国国内では近年、再生可能エネルギーを普及させるために、「第14次5カ年再生可能エネルギー発展計画」をはじめとする政策・制度面での整備を推進するとともに、産業政策として、再生可能エネルギー関連のメーカーの育成にも注力している。その結果、多くの中国系再生可能エネルギー設備メーカーが、グローバル市場シェアを拡大している。洋上風力を一例として挙げると、発電容量では中国は世界の約半分、メーカーの世界市場シェアでは54.1%を占めている (図表8)。今後もさらなる再生可能エネルギー設備の対外輸出、同構想沿線国のグリーン改造や新規建設の規模の拡大が予想される。

【図表8 中国の洋上風力発電容量構成比とメーカーの世界市場シェア(%)】

a. 洋上風力発電容量構成比



b. メーカーの世界市場シェア



出所：各社ホームページより MUFG バンク（中国）作成

## 5. 「一带一路」構想に関する日中協力の可能性

### (1) 日中関係

2022年は日中国交正常化50周年、2023年は日中平和友好条約締結45周年ということもあり、日中関係は段階的に改善している時期といえよう。「一带一路」構想に関連するものとして、2017年5月の「一带一路国際協力サミットフォーラム」には日本も官民代表団を派遣し、2023年10月に開催された先述の第3回「一带一路」国際協力サミットフォーラムでも、数社の日系企業が参加するなど、少なくとも企業レベルでは同構想へ前向きな姿勢がみられる。一方、政府レベルでは、第三国への共同進出について官民協議会を設立する噂もあったが、今回のフォーラムには日本政府の派遣団の参加はなかった。

### (2) 「一带一路」構想への参入基準

日系企業が「一带一路」に関連するプロジェクトへの参加に興味を示す中、企業からは「どのようなプロジェクト形態が一带一路への参加としてカウントされるのか」、「どうしたら一带一路プロジェクトに参画できるのか」といった声が多く挙がっている。実際、日本以外の沿線国はほとんど中国との二国間・多国間協定を結んでおり、それをもって同構想参加(国)の証とみなされている。

しかし、最近の専門家のコメントと関連記事をまとめると、国家間協定がなくても一带一路関連事業に分類されたプロジェクトもある。すなわち、中国から一带一路に参加しているとみなされるケースは、①中国を含む二国間・多国間での協定調印、②中国企業が参入した共同事業への参加、③外資先行事業に中国企業の参加を受け入れる、④中国企業と共同で第三国への進出、のいずれかを満たせば充足するといえる。

### (3) 第三国進出を後押しする「民間経済協力のガイドライン」

2017年11月、故安倍元首相が習近平国家主席と会談し、「第三国でも日中のビジネスを展開していくことが、両国のみならず沿線国の発展にも有益」との認識で一致した。2017年12月、日本政府は日系企業の一帯一路プロジェクトへの参加を後押しする目的で、「一带一路」に関する「民間経済協力のガイドライン」を策定した。また、政府系金融機関による融資等の支援をすると発表し、2018年5月の故李克強前首相による公式訪日の際にも、一带一路に対する日本の協力について言及した。しかし、コロナの影響や、米中競争の影響もあり、現在、日中間では同構想についての議論の進展はほとんど認識されていない。

### (4) 「一带一路」構想における日中企業間協業のパターン

日中企業レベルの構想に向けた協業は、以下のパターンが挙げられる。

#### パターン1：日系企業の単独受注に中国企業を参入させる

報道によると、総合商社の三井物産は2015年3月、サウジアラビア発電事業大手のACWAパワー等とオマーンで火力発電事業を受注した際、中国の山東電力建設第三工程公司(SEPCOⅢ)をEPC(設計・調達・建設)事業者を選定している。日系企業が、プロジェクトの最適化と合理性の観点から有力な中国企業をパートナーとして選定したものといえ、今後も日中協業の主なパターンと考えられる。

パターン2：中国企業をパートナーとして共同受注

報道によると、総合商社の丸紅、中国ソーラーパネルメーカー大手の晶科能源、アブダビ国営エネルギー会社 (TAQA) が共同で受注したアラブ首長国連邦 (UAE) の太陽光発電事業 Noor Abu Dhabi は2019年4月に運営開始しており、同事業の特別目的会社である Sweihan PV Power に丸紅と晶科能源がそれぞれ20%を出資した (プロジェクトの発電容量は1,177MW、投資総額は8億7200万ドル)<sup>2</sup>。中国メーカーのコストパフォーマンスと日系企業の競争力といったそれぞれの優位性をうまく活用した例といえる。

6. まとめ

中国企業 (以下、「中資系企業」) は、建設工事や設備製造におけるコスト競争力で圧倒的な優位性を持っているが、エンジニアリングノウハウやプロジェクト管理能力、ソリューション提案力といった点では日系企業に一日の長がある。そのため日系企業は、中資系企業の弱みを補完できる分野で協業できる領域が広い (図表9、赤字の部分が相互補完可能な要素)。

【図表9 日系企業と中資系企業の強みと弱み】

	日系企業	中資系企業
強み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・技術力と品質</li> <li>・ソリューション提案力</li> <li>・プロジェクト管理能力</li> <li>・資金調達面等での信用力</li> <li>・市場リサーチ能力</li> <li>・豊富な海外ビジネス経験</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・製造と建設のコスト競争力</li> <li>・意思決定の速さ</li> <li>・潤沢な資金と政府保証</li> <li>・リスクテイクにおける政府の強力なコミットメント</li> <li>・対外発信能力 (自己PR)</li> <li>・途上国と後進国からの根強い支持</li> </ul>
弱み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・割高なコスト</li> <li>・意思決定の速さ</li> <li>・リスクテイク能力</li> <li>・米中関係に過度な注意</li> <li>・資金規模と政府保証</li> <li>・対外発信能力 (自己PR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リスク予見能力</li> <li>・プロジェクト管理能力</li> <li>・海外ビジネスの経験</li> <li>・国際的な信用力</li> <li>・新規事業における事前調査</li> </ul>
日系企業の強みを発揮することにより、中資系企業の弱みを補完できる分野で協働の可能性		

出所：筆者作成

コロナショックが終わり、世界経済の回復や日中関係の改善も徐々に進む中、日系企業と中資系企業の第三国への共同進出は、今後増える可能性もある。関連動向を継続的に注目していただきたい。

(執筆者連絡先)

MUFG バンク (中国) 有限公司・リサーチ&アドバイザー一部中国調査室・李博  
 中国北京市朝陽区東三環北路5号北京発展ビル2階  
 Tel: +86-10-6590-8888 E-mail: li\_bo@cn.mufg.jp

<sup>2</sup> <https://www.163.com/dy/article/IA4B6HII05199NPP.html>

特集

変わる中国经济、変わる対中ビジネス戦略

AIS CAPITAL 株式会社  
 首席エコノミスト 肖敏捷

1. 景気減速より懸念すべき成長環境の異変

中国の景気減速に対する懸念が高まっている中、2023年の中国の実質 GDP 成長率が前年比 5%増加するかどうかの一つの注目点となっている。2023年3月に開催された全国人民代表大会では、中国政府は2023年の成長率目標を5%前後と定めていた。中国国家统计局によると、2023年1~9月期の実質 GDP 成長率が前年同期比 5.2%増に達したことから、10月~12月の間、内外で想定外のリスク要因が浮上しない限り、この成長率目標の達成を懸念する必要はなさそうだ。

過去の高成長から見れば、5%前後の成長率は中国にとって低成長かもしれない。しかし、額面通りにこの5%成長を受け取ることになれば、本来は、中国经济の低成長や減速を懸念するどころか、グローバル経済にとって大きな朗報であるはずだ。図表1は、国際通貨基金 (IMF) による先進7カ国 (G7) メンバー国と中国の2023年と2024年の実質 GDP 成長率の見通し、および2022年の名目 GDP 規模だ。前者について、中国は2023年に5.0%、2024年に4.2%と減速の見通しとなっているが、米国を除くG6は2023年の成長率見通しの合計値でやっと5%に達する。後者については、米国を下回ったものの、中国の名目 GDP 規模は米国を除くG6の合計に匹敵する水準に達した。

【図表1 G7メンバー国と中国の経済見通し】

	実質GDP成長率見通し		名目GDP規模
	2023年	2024年	2022年 (兆ドル)
米国	2.1	1.5	25.5
ドイツ	-0.5	0.9	4.1
フランス	1.0	1.3	2.8
イタリア	0.7	0.7	2.0
日本	2.0	1.0	4.2
イギリス	0.5	0.6	3.1
カナダ	1.3	1.6	2.1
中国	5.0	4.2	17.8

(注) 成長率見通しは2023年10月10日、国際通貨基金 (IMF) が公表した予測。同年11月7日、IMFは中国の成長率見通しについて、2023年が5.4%、2024年が4.6%と上方修正。

(出所) IMF より AIS CAPITAL 作成

では、なぜ、中国经济の先行きに対する懸念が払拭できないのか？ GDP 成長率の信ぴょう性に疑問を呈する「李克強指数」(GDP より電力消費量、鉄道貨物輸送量、銀行融資残高を重視)を持ち出すまでもないが、大卒者などの就職事情が著しく悪化したり、設備投資が冷え込んだりしている

ビジネス現場の肌感覚と、5%という決して低いとは言えない実質 GDP 成長率との乖離をどう解釈すればよいのか、エコノミストらにとっては難題だろう。ただし、統計の信ぴょう性に関する論争は今に始まったわけではないが、この不毛の議論に与するつもりはない。G6 と肩を並べる経済規模である以上、プラス成長さえ達成すれば、十分立派なことだ。

問題は成長のスピードではなく、今後、中国経済がどのような成長経路をたどっていくのか、その見通しがますます難しくなっていることであろう。言い換えれば、これまで中国の経済成長を取り込んできた内外の環境が激変し、今後の政策の対応次第で中国経済が長期的な調整期に入る可能性が排除できない。この成長環境の激変こそ、短期の景気減速より、グローバル経済にとって最大の懸念要因と言っても過言ではない。

## 2. 「改革開放」の逆戻りを象徴する政府機能の萎縮

まず、中国経済に高成長の契機を与えたのが、1978年から始まった「改革開放」だったのは周知の事実だ。しかし、「改革開放」はスローガンとして時に最高指導者に言及されるものの、ここ10年来、すっかり形骸化しているだけでなく、後戻りの現象がいろいろな分野で起きている。例えば、経済活動に対する政治の介入を減らし、専門家集団による政策の策定や実施を促すため、1980年8月に鄧小平氏が共産党機能と政府機能を切り離す「党政分離」という大改革を断行した。その後には始まった市場経済体制への移行、それに伴う財政、金融システムの改革、株式制の導入など、中国経済の高成長の礎を築いたこれらの経済改革は、国務院主導で実現したものだ。

しかし、「党政分離」は「党政一体化」に逆戻りし、国務院が果たしてきた経済の司令塔としての役割はほとんど共産党中央委員会に集約された。経済活動に関する主導権を国務院が握った場合には、経済発展の優先順位は絶対的なものだった。一方、政治、外交、国防などすべての決定権を握っている共産党中央委員会にとっては、経済の優先順位が必ずしも絶対的なものではなく、政治を優先するために経済の問題を後回しにすることもありうる。長年、国有企業の解体、民営企業への市場開放など、さまざまな改革を試みてきたにも関わらず、国有企業が再び経済の中で最重要な位置を占め、民間企業がどんどん萎縮してしまうことは、経済改革の終焉を象徴していると言える。

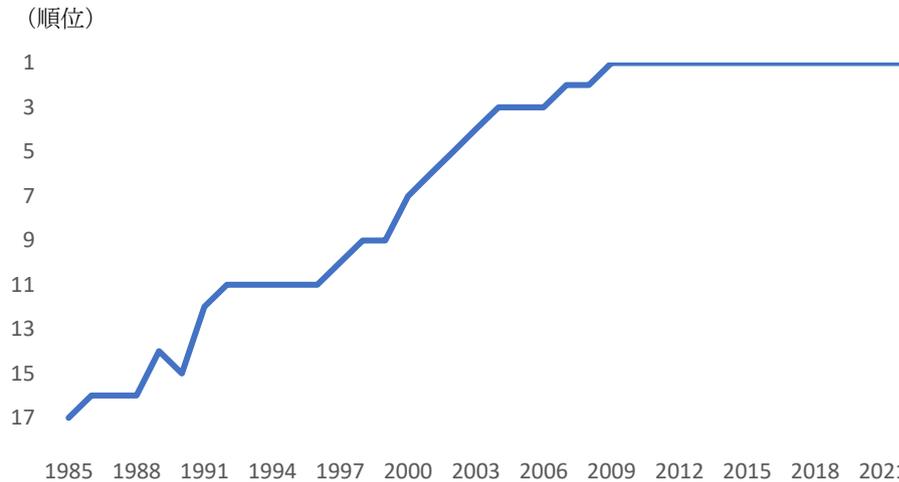
## 3. 米中対立の長期化で揺らぐ世界最大輸出国の地位

対外開放については、かつて鄧小平氏が「中国の対外開放はすなわち米国への開放」だと喝破したとおり、中国はみずから対外開放を推進してきた。そこにはグローバル経済の一員になる決意があり、米国が中国の世界貿易機関（WTO）加盟を承認するなど、米中関係が大きく改善したことも、中国の対外開放の成功に寄与したと言える。

しかし、前述した「党政一体化」の実現に伴い、社会主義体制への先祖返りが加速すると同時に、米中関係も冷戦時代に逆戻りしようとしている。現状では、米中対立が先鋭化、長期化、全面化の様相を呈しており、半導体をはじめとするハイテク産業や米国市場における中国企業の資金調達など、既にさまざまな影響が広がっている。また、これを受け、中国に進出している海外企業がリス

ク回避の観点からサプライチェーンの再構築に動いたり、中国への新規投資を控えたりする動きが加速している。2001年末のWTO加盟実現を契機に、中国は世界最大の輸出国にまで成長し、その地位を長年守り続けてきた(図表2)。だが、米中関係がさらに悪化するとすれば、中国経済は外需という成長のけん引役を失いかねず、グローバル経済も深刻なダメージを受けるだろう。

【図表2 輸出国ランキングにおける中国の位置づけ】



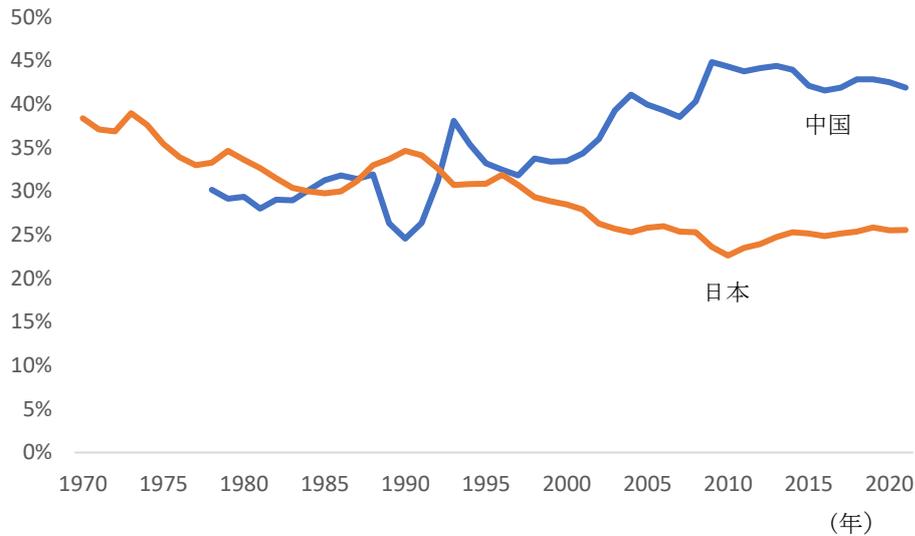
(出所) 国連貿易開発会議 (UNCTAD) より AIS CAPITAL 作成

#### 4. 「経済より政治」への路線転換が行われた背景

一方、改革開放路線の修正、あるいは逆戻りを促したのは、集団指導体制から集権政治への転換がもたらした結果であるのは確かだ。同時に、所得格差、環境破壊、汚職腐敗など、過去40年間の高成長がもたらした「影」の部分がますます深刻化し、それを解決するためには経済手段はもはや限界で、政治手段に訴えるしかないという判断も働いたかもしれない。不動産開発をはじめ、過剰投資、およびそれに伴う過剰債務の問題がその典型だ。

図表3は名目GDPに占める固定資本形成額の割合を示すものだが、中国のこの割合は1970年代の高成長期の日本をはるかに上回ったことが見て取れる。固定資本形成額には、設備投資、インフラ投資、不動産投資が含まれている。鉄鋼業界の過剰投資が一時的に話題を呼んだが、不動産投資の過剰感は一段と深刻化している。2000年以降、大都市のみならず中小都市にまで不動産開発ブームが広がり、中央政府が度重なる引き締め措置を打ち出したものの、一向に沈静化してこなかったのが、その根拠だ。

【図表3 名目GDPに占める固定資本形成額の割合】



(出所) 国連統計部 (UNSD) より AIS CAPITAL 作成

この過剰投資と過剰債務の問題を解決するため、指導部はデレバレッジ（過剰債務の削減）という対策を打ち出した。しかし、ほとんど効果がなかったため、汚職腐敗の摘発強化という政治手段に訴えざるを得なかった。いうまでもなく、汚職腐敗の摘発強化は権力闘争の一環だとの指摘もあるが、インフラ整備や不動産開発はレントシーキング（企業が政府官庁に働きかけて法規制や政策を変更させ、利益を得ようとする活動）の温床になりやすいのが実情だ。実際、ここ5年来、固定資産投資の伸び率が大きく鈍化してきたことを見れば、この政治手段による過剰投資の抑制はかなり効果的だったと言える。半面、最近、中国を代表する不動産デベロッパーが相次いで経営破綻に陥ったことから、行き過ぎる政治手段はハードランディングを招き、実体経済および金融市場への影響が今後、本格化する可能性が高い。

## 5. 「政治至上」で迫られる対中ビジネス戦略の再構築

このように、中国経済が直面しているのは、短期的な景気循環の問題というより、構造的な問題と言える。過去40年間の高成長がもたらした資金と技術の蓄積や潜在成長性などから見れば、純粋な景気循環の問題なら、いずれ改善に向かうだろう。グローバル経済にとって一番大きな懸念は、中国が「経済より政治」、「開放より鎖国」へと一段と傾いていくことだ。もちろん、どちらの選択をするのか、それは中国の指導者が決断することなので、海外からはその変化を静観するしかない。だが、こうした環境変化への対応として、今後、対中ビジネス戦略の再構築は必要不可欠となる。

まず、「政治至上」は中国の内政問題であるのは言うまでもない。しかし、市場開拓に欠かせない市場調査や情報収集など、どこからが触れてはいけないレッドラインなのか、まったく読めない。正常な経営リスクではないため、海外企業にとって最も神経を尖らせる難しい課題だ。最近、欧米企業の間では中国事業を本体から切り離す事例が増えつつある。今後、中国市場の開拓に当たって、技術は提供しても、ヒト・モノ・カネなどについては現地化を徹底させることは、一つの方向性が

もしれない。

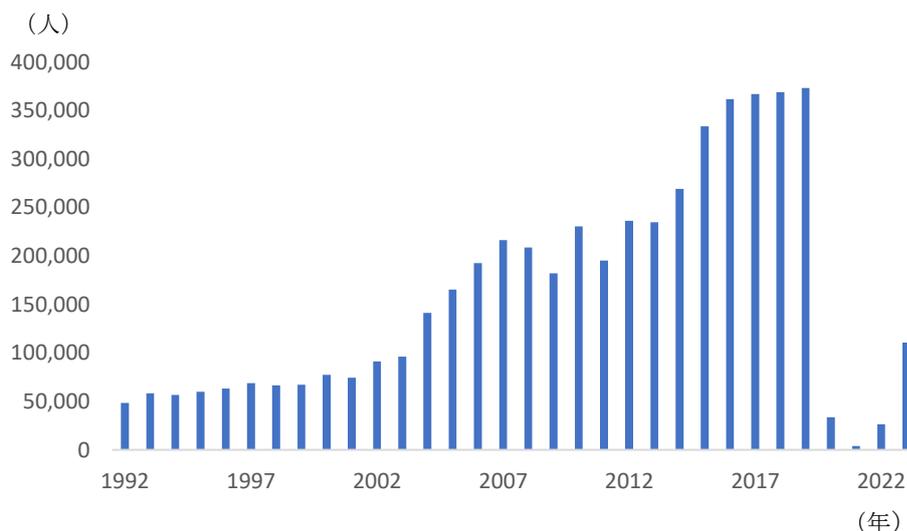
## 6. 日本国内で増大する「中国需要」が新たなビジネスチャンス

それでも、現地化の推進が困難な場合、中国向け輸出を強化する、言い換えれば、1990年以前の対中ビジネスモデルに回帰する選択肢も考えられる。人件費や土地代など中国における生産コストの高騰を受け、中国での現地生産を諦め、第三国や日本へ移転する動きはいまさら始まったわけではない。結果として、中国の投資環境の激変や日本のコスト競争力の復活を受け、Made in Japan が加速するだろう。また、1990年代に比べて関税障壁が低下したり、IT技術が飛躍的に発展したりするなど、「日本が工場、中国が市場」といった棲み分けはより実現しやすくなるのではなかろうか。

最後に、日本の中の「中国需要」が増大しつつあることは、とりわけ中小企業や零細企業にとって対中ビジネスの新たなチャンスだと言える。インバウンド需要で潤っている地方自治体や企業が少なくないが、インバウンドを呼び水にその需要を深掘りする環境が整いつつある。

具体的には、最初は観光や爆買の目的で日本を訪れた中国人の中で、その後、健康診断や不動産購入など来日のニーズが多様化し、再訪する人が増加している。さらに、観光で日本への理解を深めるにつれ、電気自動車や家電、家具、化粧品、飲食など、日本市場に進出する中国資本の会社も急増している。商用目的で訪日する中国人に関する統計(図表4)を見ると、こういった動きは新型コロナウイルスが蔓延する前から加速していた。コロナ禍で落ち込んだものの、2023年の中国の「ゼロコロナ」政策終了後には回復に向かっていることが確認できる。もちろん、教育や就職などの目的で生活拠点を日本に移す中国人も増えているのが実情だ。

【図表4 商用目的での訪日中国人数の推移】



(注) 2023年は9月まで

(出所) 日本政府観光局 (JNTO) より AIS CAPITAL 作成

日本の中で盛り上がりを見せ始めている「中国需要」をめぐって、日本の世論は賛否両論である。しかし、人材確保による雇用刺激効果に加え、原材料の調達から商品開発、マーケティングまで、日本企業との取引が増えるのは自然の成り行きだろう。日本という土俵の上で日本の法律に基づくビジネス活動なら、中国国内に比べて、日本国内における中国関連ビジネスのリスクはコントロールしやすいのではないかと考えられる。

振り返れば、1978年以前、中国が鎖国状態だった頃には、対中ビジネスは日中覚書貿易を通じて限定的に行われるものだった。その後、中国の改革開放の加速とともに、合弁や独資などの形で中国に進出する日本企業がどんどん増えてきたように、中国の変化に合わせて対中ビジネスの戦略も変化し続けてきた。足元では減速感が強まっているとはいえ、過去40年間続いてきた高成長が築き上げた巨大市場の、その魅力を完全に否定する必要はない。しかし、米中対立の長期化、中国の改革開放の逆戻りなど、経済発展を取り囲む環境が激変している現状下、さまざまなリスク回避の選択肢を吟味しながら対中ビジネス戦略を再構築するのは、適者生存の鉄則が求めるものかもしれない。

(執筆者連絡先)

AIS CAPITAL 株式会社

E-mail: [xiao.minjie@ais-cap.com](mailto:xiao.minjie@ais-cap.com) ホームページ: <https://www.aiscapgroup.com>

17 ページから 25 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 銀行トランザクションバンキング部の見解、意見などを示すものではありません。

三菱 UFJ 銀行トランザクションバンキング部と三菱 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 銀行トランザクションバンキング部は、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。

## 経済

**米中関係改善の背景を、その対立の理由とともに改めて考える**

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

米中関係は経済、技術、軍事、基軸通貨などの点で対立構造が基本であり、中国側のパワーが拡大すればするほど、その対立構造は深まる。その一方で、米国にとって中国は重要な貿易パートナーであり、相対的にパワーバランスの劣位にある中国は、米国の助力を得たいというインセンティブが存在する。それにより、米国大統領選挙や台湾総統選挙などの政治イベントを前に関係が改善する必要性が高まったと考えられる。もちろん、両者の互いの利用価値が崩れるリスクもゼロとはいえない。だが短期的に、技術や軍事などの分野で、中国が米国を追い抜くようなことは考えにくい。

**米中首脳会談で紅旗を褒めたバイデン大統領と笑顔の習近平国家主席****軍事対話の再開、麻薬取り締まり協力チーム設立、ホットラインの確認など合意事項は多数**

米中関係の改善は、2023年5月に米国のブリンケン国務長官が「われわれは皆、中国との貿易や投資から利益を得ている。デカップリングとは対照的に、われわれはデリスクングに重点を置いている」という発言をした時から目立って進んできた。6月にブリンケン国務長官が中国を訪問した際には、米中の航空便数の増加に合意している。

2023年11月15日、上記のような地ならしの後で、米国のバイデン大統領と中国の習近平国家主席は米国にて会談を行い、(1) 途絶えていた軍事対話の再開、(2) 麻薬取り締まり協力チームの設立、(3) 人工知能(AI)のリスクや安全に関する政府間対話の立ち上げ、などに合意した。

**互いに譲れない部分も：人権、南シナ海、台湾海峡、技術規制など**

合意には至らず、互いの主張が繰り返された部分ももちろんある。米国側は、人権問題、南シナ海での是正・強制活動への懸念を上げたほか、台湾海峡の平和と安定の重要性や、北京の非市場的な経済慣行などに言及したようだ。

ただ、質疑応答の中で「1つの中国」政策という合意を維持していることを改めて確認している。また会談後の質疑応答の中で、バイデン大統領は、互いが何らかの懸念があれば電話を直接かけて受けることに完全に同意した、と話している。

一方で中国外務省によると、習近平国家主席は台湾について「必ず統一する」と強調するとともに、米国による台湾への軍事支援を停止するよう求めたとのことだ。

技術規制に関して、習近平国家主席は、米国側が輸出管理、投資審査、単独制裁などで中国に対抗する動きを続けており、中国の合法的利益を深刻に損ねていると指摘。一方的な制裁を解除し、中国企業に公平、公正、無差別な環境を提供することが望まれると主張したが、米国側は譲歩しなかった。

**改めて考える米中対立の根本的原因**

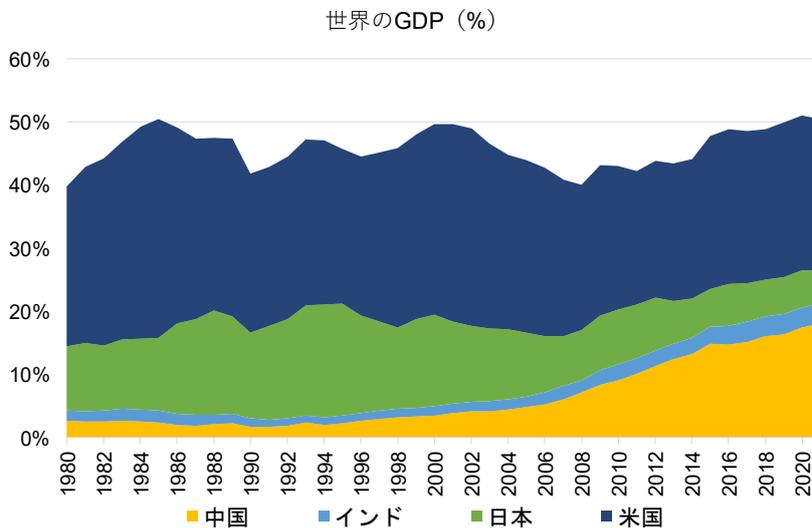
米国が全てを許容するか、中国の成長が止まるか、技術開発を諦めるようなことがない限り、両国の対立構造が根本的に変わることはないだろう。だが、合意に至らなかった点は多数あるにせよ、両国の関係が一段改善したことは間違いないようだ。そこで改めて、米中が抱えるそもそもの対立の背景と、そこからの改善の理由を振り返っておきたい。米中は様々な分野で対立している。

**対立の背景 (1) 経済規模：購買力は交渉力につながる**

まずは (1) 経済規模だ。なぜ経済規模が重要なのか。それは経済の持つ購買力が、取引通貨やデファクト・スタンダード (事実上の標準)、価格交渉といった様々な形における交渉力の強化につながるからである。

なお、経済規模の大きさは脅威でもあると同時に、市場としての大きさ、つまり機会の大きさでもある。この点は後ほど触れよう。

**【図表 1. 世界の GDP の推移】**



出所：国際通貨基金 (IMF) より三菱 UFJ モルガン・スタンレー証券 (MUMSS) 作成

【図表 2. 実質 GDP 成長率、インフレ率、為替レート目安】

	米国	中国
実質GDP成長率	2.0%前後	4.5%前後
インフレ目標	2% (連銀)	3% (政府活動報告)
為替	(なし)	ドル元 PPP=4.096 (IMF、2022)

注：実質 GDP 成長率は MUMSS 想定。  
出所：米国連銀、IMF より MUMSS 作成

**対立の背景 (2) 技術：安全保障、貿易の源泉、半導体だけではない規制の可能性**

2つ目の米中対立の背景は (2) 技術である。技術は、安全保障はもちろんのこと、貿易や海外所得を取得するための原資につながるという意味で非常に重要である。旺盛な経済成長とそれを支える活発な設備投資、競争的な市場環境などが可能にした中国の技術革新は、米国にけん制されるまでになったことは周知の通りである。

現在は、半導体が技術規制の焦点であるが、米国商務省産業安全保障局 (BIS) が 2018 年輸出管理改革法 (ECRA) に基づき輸出規制対象とする新興技術 (Emerging Technologies) には、14 の先端産業があり、半導体はその一部にすぎない。今後も何らかの脅威であると考えられる産業には、規制強化の可能性があると指摘しておこう。

なお、14 の先端産業は次の通りである。(1) バイオテクノロジー、(2) AI・機械学習技術、(3) 測位技術 (Positioning, Navigation, and Timing)、(4) マイクロプロセッサ技術、(5) 先端コンピューティング技術、(6) データ分析技術、(7) 量子情報・センシング技術、(8) 輸送技術、(9) 付加製造技術 (3D プリントなど)、(10) ロボット工学、(11) ブレイン・コンピュータ・インターフェース、(12) 極超音速、(13) 先端素材、(14) 先端監視技術。

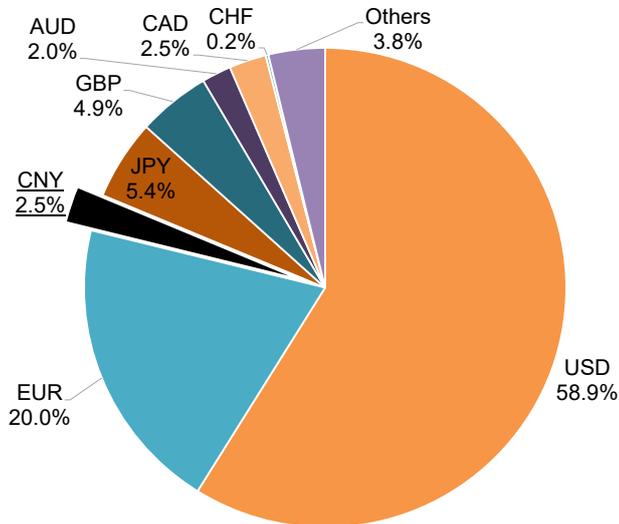
**対立の背景 (3) 基軸通貨：膨大な通貨発行益を脅かす存在は許容されず**

3つ目の米中対立の背景は (3) 基軸通貨である。中国人民元の割合は、例えば IMF による外貨準備に占める割合でも 2.5% (2023 年 Q2、以下同) と日本円 (5.4%) の半分にも満たず、米ドル (58.9%) には遠く及ばない。しかし、中国の世界の輸入に占める割合は高く (2022 年時点でトップの米国の 12.9% に次いで高い 10.8%)、その購買力が交渉力となり、今後、人民元の取引が徐々に拡大する可能性は高いといえよう。

それでは、なぜ基軸通貨化が重要なのか。例えば、米国が膨大な対外純負債 (GDP の 63.3% の負債、2022 年) を抱えつつも、米国の投資収益収支が黒字であることが関係している。対外純負債を抱えつつも収支が黒字 (GDP の 0.8% 分の黒字、2022 年) なのは、簿価評価の対外資産価値が実際はもっと大きいとみられる。ことのほか、基軸通貨である米ドルでのファイナンスが可能であることが大きく、そのために米ドルの通貨価値を維持しながらの対外負債拡大が可能になっている。逆にい

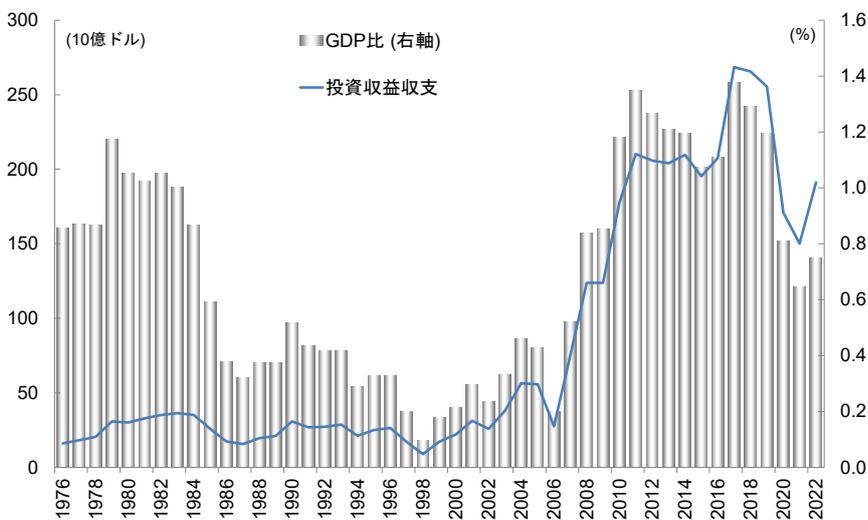
えば、基軸通貨の位置から転落すれば、大きな対外負債は通貨価値を損ないかねない。

【図表 3. 外貨準備に占める各通貨の割合 (2023年Q2)】



出所：IMF Currency Composition of Official Foreign Exchange Reserves (COFER) より MUMSS 作成

【図表 4. 米国投資収益収支】



出所：米国商務省経済分析局 (BEA) より MUMSS 作成

**対立の背景 (4) 軍事：米国が依然圧倒的優位か**

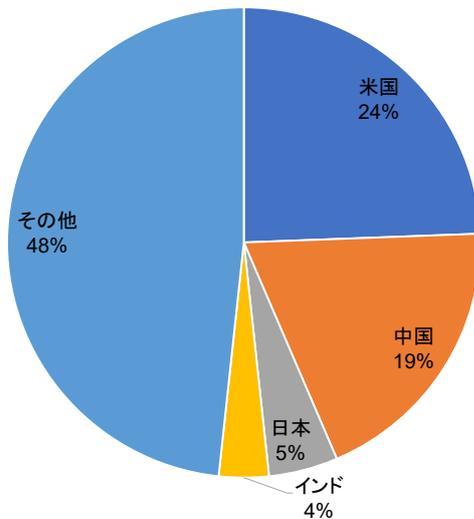
そして米中対立の背景の最後として (4) 軍事があげられよう。ただし、前述した技術や基軸通貨と同じく軍事の面でも、中国は米国と比べてその地位はまだ低い。例えば世界の GDP の 24.4% (2022年、以下同) を占める米国は、世界の防衛費の 39.7% を占めている。だが世界の GDP の 19.2% を占める中国は、世界の防衛費の 13.2% を占めているにすぎない。

さらにいえば、防衛費はあくまで2022年に使用された金額という「フロー」のデータである。米国は大規模な防衛費をこれまで積み上げた「ストック」が武器ストックという形で多く存在する。よって現在、中国が直ちに米国に比肩するほどの防衛力を持っているとはいえない。

だが、中国ほど米国に防衛費の支出額で迫っている国はいないことも確かである。米国が警戒するに足る理由は、十分にあるといえよう。

【図表 5. GDP の国別割合 (2022年)】

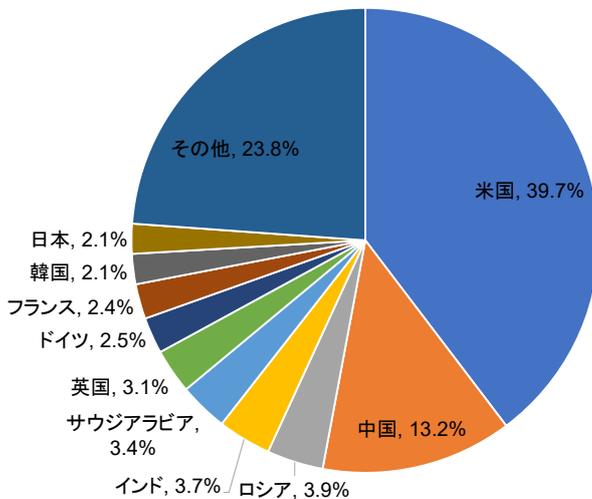
2022年GDPの割合



注：上記グラフの数値は概算のため本文の数値とは若干異なる。  
出所：IMF より MUMSS 作成

【図表 6. 防衛費の国別割合 (2022年)】

2022年防衛費の割合



出所：ストックホルム国際平和研究所 (SIPRI) より MUMSS 作成

**米中関係が改善に動いている理由を考える**

**米国側の事情が大きいですが、中国側はそもそも対立したいわけではないのでは**

米中の対立の背景に、経済、技術、基軸通貨、防衛という4つの軸があり、そのどれもが今後、対立構造を深めていく可能性が高いことは分かった。だが、その両国が模索しているのは関係の改善である。これはなぜか。

**米国側の事情（短期）：大統領選挙、台湾総統選挙に向けた不確実性**

まず米国側の事情がある。バイデン大統領が記者会見で、最初に口にした成果が麻薬取り締まり協力チーム設立の合意であったことを考えれば、2024年の大統領選挙に向けたプラス材料としての意味合いがあったことは間違いないだろう。

さらに、2022年8月に米国のペロシ下院議長（当時）が台湾を訪問して以来滞っていた軍事対話の再開がなされたことは、2024年1月に予定されている台湾総統選挙において、できる限りの不確実性を取り除いておきたいという米国側の側面があったと考えられる。

**米国側の事情（構造）：貿易パートナーとしての中国の重要性は変わっていない**

米国にとっての中国は、対立する競争相手という以外に、重要な貿易パートナーという側面がある。

1つは米国の「工場」あるいはサプライチェーンとしての位置付けである。米中の貿易摩擦の出発点となったのは、米国の対中貿易赤字であったわけだが、度重なる関税や様々な規制にもかかわらず、米国のトップ貿易赤字国としての中国の位置付けは変わっていない。

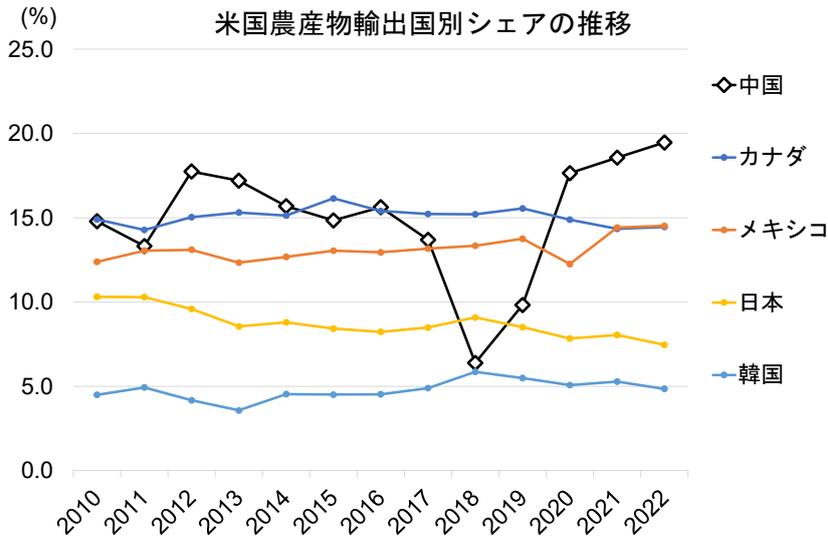
忘れてはならないもう1つが「市場」としての中国である。特に米国大統領選挙が迫る中、票田確保のためにも、農産物の輸出相手国として中国に代わる国は現在のところ見当たらない。

**【図表 7. 米国貿易収支国・地域別ランキング】**

米国の貿易収支ランキング（百万ドル）				
2022年：1,181,895百万ドルの貿易赤字		2021年：1,076,810百万ドルの貿易赤字		
	赤字トップ10	貿易収支	赤字トップ10	貿易収支
1	中国	-382,917	中国	-354,403
2	メキシコ	-130,552	メキシコ	-108,370
3	ベトナム	-116,123	ベトナム	-90,895
4	カナダ	-82,735	ドイツ	-70,032
5	ドイツ	-73,686	日本	-60,156
6	日本	-68,013	アイルランド	-60,049
7	アイルランド	-66,066	カナダ	-49,895
8	台湾	-48,132	マレーシア	-40,952
9	韓国	-43,868	台湾	-40,134
10	タイ	-43,143	スイス	-39,451

出所：米国商務省センサス局より MUMSS 作成

【図表 8. 米国農産物輸出国別シェアの推移】



出所：米国商務省センサス局より MUMSS 作成

もちろん選挙対策という意味では、対中政策をこれまで以上に強硬に行うという手段も米国の選択肢にあるはずだ。だがインフレ率がなかなか低下しない中、中国への関税やサプライチェーンの規制が米国のインフレをもたらした可能性があるとの議論もあり、現在では融和論の方が有権者にとっては受け入れやすいという考えもあると想定される。

さらにいえば、半導体をはじめとした技術規制に関して、米国側の規制（デリスキング）が一定程度機能しているという自信がついてきた、ということも影響しているのではないだろうか。

**中国側の事情 (1)：相対的な力関係は変わっていない**

一方で、中国側のインセンティブはどうか。最も単純に考えれば、(1) 相対的な力関係がある。中国が米国を必要以上に敵対視するインセンティブは乏しい。先にみたように、経済、技術、基軸通貨、防衛など様々な面で米国は中国と比べて上位に位置する。例えば1人当たり GDP だけみても、中国は12,670米ドル（2022年、IMF、以下同）と米国の76,343米ドルに遠く及ばない。

**中国側の事情 (2)：低迷する経済活動、特に民営企業**

次に、(2) 低迷する経済活動があるといえよう。特に顕著なのは、民営企業の低迷である。中国政府は2022年12月の中央経済工作会議以来、民間経済の活発化の必要性を唱えてきた。だが過去のように、民間経済に対する何らかの管理監督（経営管理）が生じる可能性があるからか、民営企業の活動は低迷したままである。

しかし、これまで厳しい市場の競争環境において成長をけん引してきたのは民間部門である。そこで、内資の反応が鈍いことを受け、外資主導の経済成長を活性化させたい意図も強いようにみえる。米国メディアは、中国側が当初、米中首脳会談よりも企業幹部との夕食会を先に行いたいと希望し

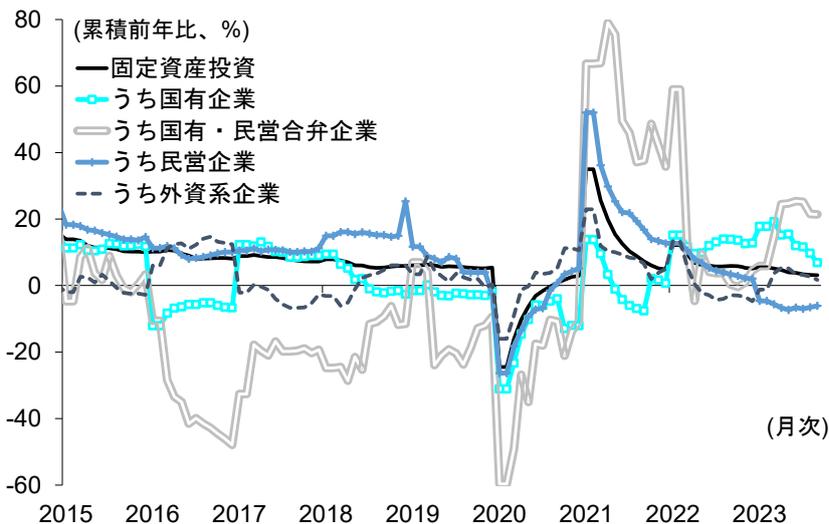
た、と報じていた。

**中国側の事情 (3) : 中長期的な成長のけん引役としてのイノベーション**

さらに、(3) 中長期的な成長のけん引役の渴望もあると考えられる。習近平国家主席は、米国側の規制に抗議する中で、「中国の発展はイノベーションが原動力であり、中国の科学技術を抑圧することは、中国の質の高い発展を抑制し、中国人民の発展の権利を奪うことだ」と発言したと報道されている。

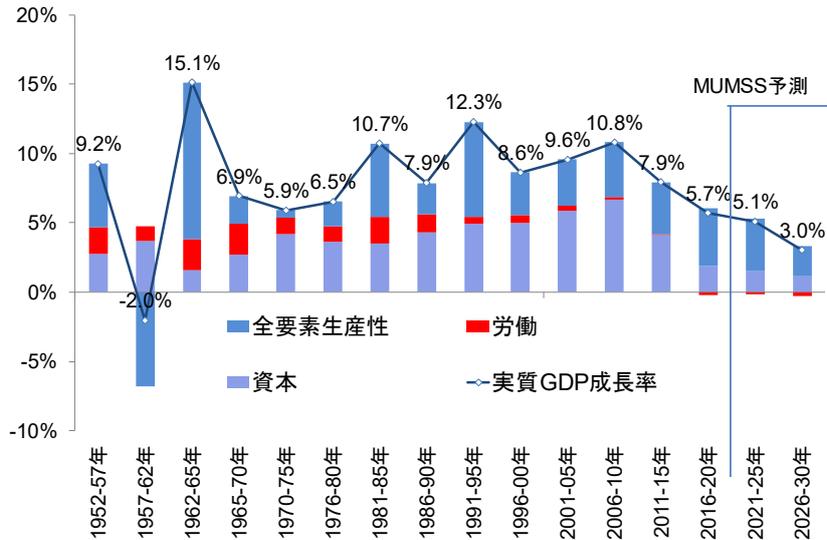
中国の経済成長率を成長会計に基づいて、労働、資本、技術進歩率に分解して概観すれば、労働は人口減少や労働環境強化による労働時間の縮小から、伸び率は鈍化するであろう。資本に関しては過剰設備の解消が依然として問題であり、過去ほど加速するとは考えにくい。そうなれば、頼りになるのは技術進歩率であるが、そのイノベーションが、米国の巧みな規制によって阻害されている、というのが中国側の認識であるようだ。

**【図表 9. 企業形態別固定資産投資の推移】**



出所：中国国家统计局より MUMSS 作成

【図表 10. 成長会計分析による成長率見通し】



注：2010年までは丸川知雄（2013年）『現代中国経済』表1-1より。2010年以降は同著を参照に『中国統計年鑑』よりMUMSS作成。見通しはMUMSS。  
 出所：国家统计局国民经济核算司編『中国国内生産総値核算歴史資料1952-2004』、丸川知雄（2013年）『現代中国経済』よりMUMSS作成

あえて付け加えれば、外資企業がより中国に進出することによって、民間経済の活発化やイノベーションを促進することとなる。さらに、米国経済の中国経済への依存度を高めることによって、米国側が中国に対して規制を積極的にかけにくくするという狙いもないとはいえないだろう。

**まとめ：米中是对立構造にあるが米国にとって中国は重要な貿易パートナー  
 デカップリングは求めていることを理解しておく必要がある**

まとめれば、米中関係は、経済、技術など、多くの点で対立構造が基本であり、中国側のパワーが拡大すればするほど、その対立構造は深まる。しかしその一方で、米国にとって中国は重要な貿易パートナーであり、相対的にパワーバランスの劣位にある中国は、米国の助力を得たいというインセンティブが存在する。そのため短期的には、米国大統領選挙や台湾総統選挙などの政治イベントを前に関係を改善させる必要性が高まったと考えられる。

もちろん、両者の互いの利益構造が崩れるリスクもゼロとはいえない。それは例えば、半導体などの分野で中国の技術開発力が米国を大きく上回ることや、中国の軍事力が米国を凌ぐこと、あるいは人民元が米ドルほど世界での流通量を持つことなどであろうが、どれも短期的には生じる可能性は低いといえそうだ。

(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

## 人民元レポート

## 「期待外れ」だった相場は、緩やかな上昇へ

三菱UFJ銀行  
グローバルマーケットリサーチ  
アナリスト 横尾明彦

## 2023年のレビュー

中国人民元（以下、「人民元」）の対ドル相場は6.92台で取引開始。ゼロコロナ政策の撤廃によって景気回復への期待が高まったことで、1月16日にはここまでの年間高値6.68台に上昇した。翌17日発表の主要経済指標が弱く、下落に転じると、2月には、米利上げ見通しが台頭したことも相まって中米金利差が拡大し、人民元は6.97台まで続落した。3月初の全国人民代表大会（全人代）では、2023年のGDP成長率目標が「5.0%前後」と控えめな設定となったことで、景気回復期待が後退。4月にかけて6.90台を挟んで上値の重い展開が続いた。5月には、米国発の金融不安などを背景に、金融市場でのリスク回避姿勢が強まったことでドル高が進行し、人民元は7.00大台まで下落。6月には若年層の失業率が20%超となるなど景気悪化が意識されたこと、中国人民銀行（以下、「人民銀」）が中期貸出ファシリティ（MLF）金利などの諸政策金利の引き下げを決定したこと、FRBが追加利上げを示唆したことなどが重なり、7.27台まで人民元安が加速した。さらに、7月末には、共産党が不動産バブルの再燃や地方政府債務の膨張など「重大リスク」の抑制を重視する方針を固めたと報じられ、下半期の景気対策が「期待外れ」なものになるとの見方が台頭したことや、8月15日に再びMLF金利が引き下げられたこともあって、翌16日には7.3大台を突破。9月8日には、16年ぶりの安値圏となる7.34台まで下げ幅を拡大した。だが、11日に人民銀が「全国外国為替市場自主機構」の会議において、人民元安を牽制する声明を発表すると、直後に7.26台まで急騰。その後、FRBがタカ派姿勢を強めたことで、再び7.3大台を超えて下落したが、人民銀が連日、対ドル基準値を前日終値比で2%近く人民元高方向に設定したほか、各種規制強化を通じて人民元安抑制に努めたこともあり、人民元は10月末にかけて7.32台を挟んで推移した。11月には、10月の米消費者物価指数（CPI）など市場予想比で弱い指標が続いたことでドル高圧力が和らぎ、人民元は上昇に転じた。20日、人民銀が最優遇貸出金利（LPR）の据え置きを決定したことで人民元高が加速し、本稿執筆時点では、7.14台まで上伸して推移する。

対円相場は18.9台で取引開始後、年間を通じて人民元高が進行した。1月には18.8台まで下落したが、日銀が金融緩和を継続すると決定したことで円安が進行。人民元は2月末に19.6台まで上昇した。3月には米銀の破綻、7月には日銀の金融政策修正が要因となって、円高が進む場面があったものの、8月以降、人民元は対円で再び上昇。10月末の日銀会合で金融緩和方針の維持が決定されると、20.5台まで急上昇した。11月には、円安地合いが継続するなか、20日に人民銀がLPRの据え置きを決定したことを受けて人民元高が進行。23日には年初来高値20.9台まで上値を伸ばした。本稿執筆時点では同水準で推移する。

**2024年の見通し：中米金利差の縮小で、ドル安人民元高に転じる**

2023年の人民元の対ドル相場は、米金利の上昇を背景とした「ドル高」と、人民銀の利下げに伴う「人民元安」が同時に進んだ。9月には2007年以来、約16年ぶりの安値まで下落しているが、9月以降は人民銀が人民元安抑制の姿勢を強化したことにより、対ドル以外での「人民元安」は抑制されている。

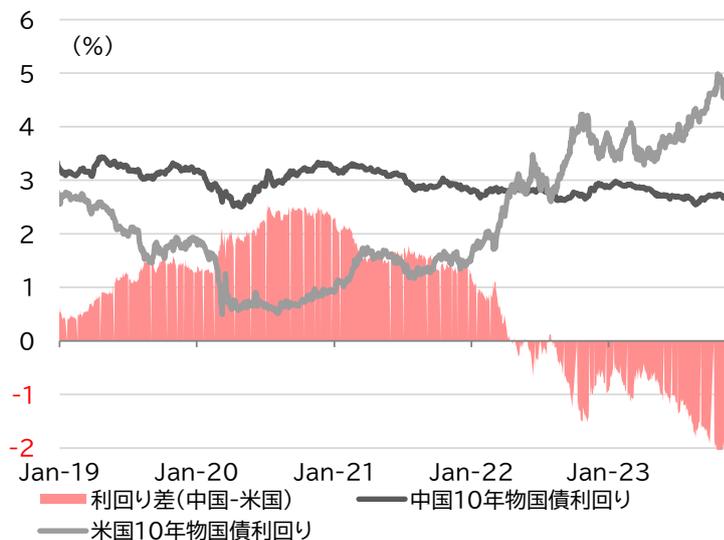
2024年は、米国が利上げ停止から利下げに転じると予想される一方、中国も利下げは打ち止めるものとみられ、中米金利差が縮小することで、ドル安人民元高が進むと予想する（第1図）。

**ただし、人民元の上昇は、緩やかなペースで進むだろう**

共産党や政府は足もと、景気刺激よりも不動産バブルや地方政府債務の膨張、金融機関の破綻といった「重大リスク」の抑制を重視する。そのなかで人民銀は、金融緩和の強化には慎重な姿勢を維持している。この先、2024年2月の春節休暇（10～17日）が明けたあと、1～2月の主要経済指標がまとめて発表され、例年、全人代が開催される3月までは、諸政策金利の引き下げには踏み切らず、中米金融政策格差の拡大は生じにくいと予想する。もっとも、当面の間、米金利は高止まりが見込まれることから、中米金利差（中国－米国）そのものは、米国有利の形が続くとみられ、対ドルでの急上昇も考えにくい。

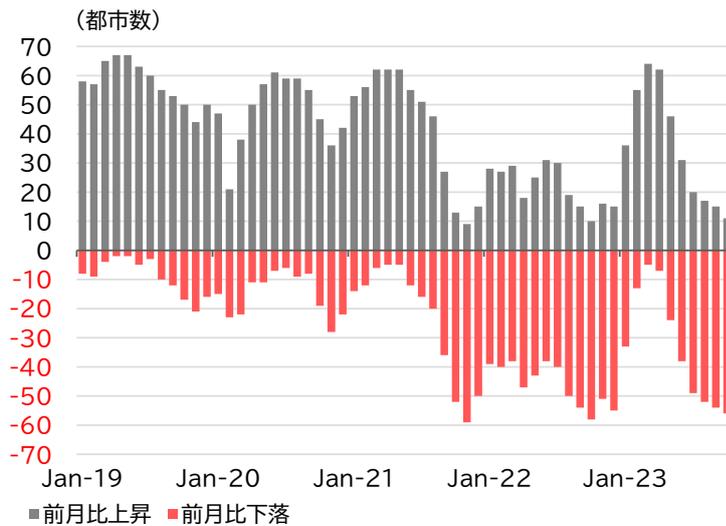
また、当局が金融リスクへの警戒姿勢を続けるなかにあっては、GDPの約3割を占めるとされる不動産市場の低迷が長引きそうだ（第2図）。景気回復の加速は見込めず、対内証券投資の流入が活発化することは期待しづらい。なお、3月に開催が見込まれる全人代では、GDP成長率の目標などが設定され、それを受けて政府は経済政策を本格化させる。人民銀も、その頃には春節休暇を挟んだ時期の経済データを入手していると考えられる。不動産市場の回復遅延が確認されれば、4月以降に追加利下げに踏み切る可能性がありそうだ。中米金利差は、中国主導では縮小しづらいとみておくべきだろう。

**【第1図：中米10年物国債利回り格差（＝中国－米国）】**



(資料) Refinitiv より三菱 UFJ 銀行グローバルマーケットリサーチ作成

【第2図：70都市の不動産販売価格の騰落（10月まで）】

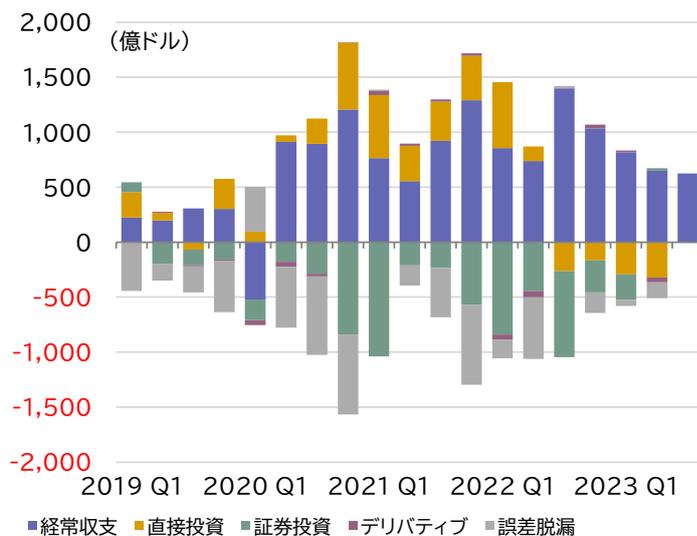


(資料) 中国国家统计局より三菱UFJ銀行グローバルマーケットリサーチ作成

経常収支の黒字は縮小に向かうだろう

翻って、国際収支に目を向けると、総じて中国への資金流入の規模は縮小しそうだ（第3図）。まず、経常収支は黒字が縮小しよう。米国、欧州の景気は累積的な利上げの結果、減速する見通しだ。アジアの周辺国も自国の利上げの影響に加えて、輸出製品の最終需要地である欧米の景気減速により、景気には下押し圧力がかかりそうだ。こうした、主要貿易相手国の需要減を受け、中国の輸出はさらに減少する可能性がある。一方、内需の回復を受けて輸入は増加し、貿易黒字は縮小するとみられる。さらに、サービス収支は、受け入れ国側の入国規制緩和により、中国人の海外旅行客が増加し続けるものと予想され、旅行サービスの輸入拡大が続きそうだ。また、輸入増加に伴う輸送費用の高止まりも、サービス収支の悪化を促すだろう（第4図）。

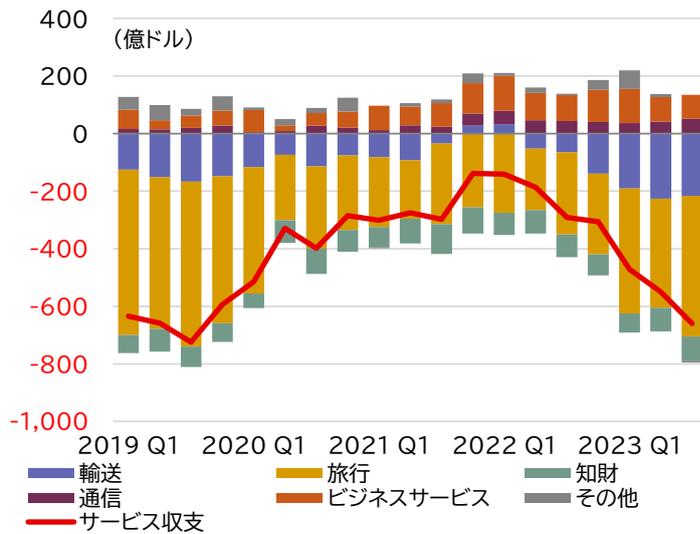
【第3図：経常収支と金融収支（2023年第3四半期まで）】



(注) 経常収支以外のデータは、2023年第2四半期まで

(資料) 中国国海外貨管理局より三菱UFJ銀行グローバルマーケットリサーチ作成

【第4図：サービス収支（2023年第3四半期まで）】

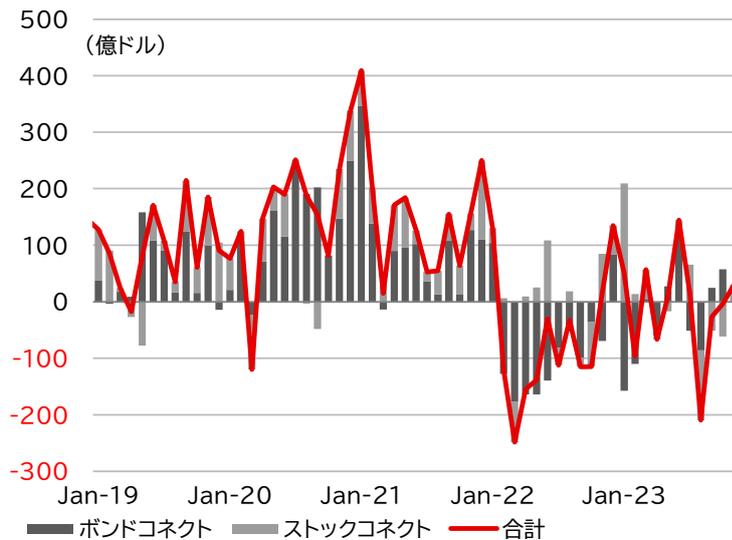


(資料) 中国国家外貨管理局より三菱UFJ銀行グローバルマーケットリサーチ作成

金融収支の改善は、まちまちなものになりそうだ

一方で、金融収支に目を転じると、すでに、足もとでは香港を経由した対内証券投資の流出は一巡したと言えそうだ(第5図)。中国の景気回復がはっきりすれば、株式や債券など、対内証券投資は流入超に転じると予想する。ただし、第3四半期に対内直接投資が流出超に転じたことは、あらたな懸念材料と言える(第6図)。米中関係の悪化や、安全保障を理由とした当局による外資企業への規制強化を受け、外資企業がサプライチェーン再編を加速させている可能性もある。この点、中国政府は、米中首脳会談の実施などを通じて投資環境の改善を図る動きをみせ始めている。資本流出が止まるか、再び流入に転じるか、注視したいところだ。

【第5図：香港経由の資金流出入（債券/ストックコネクト）】

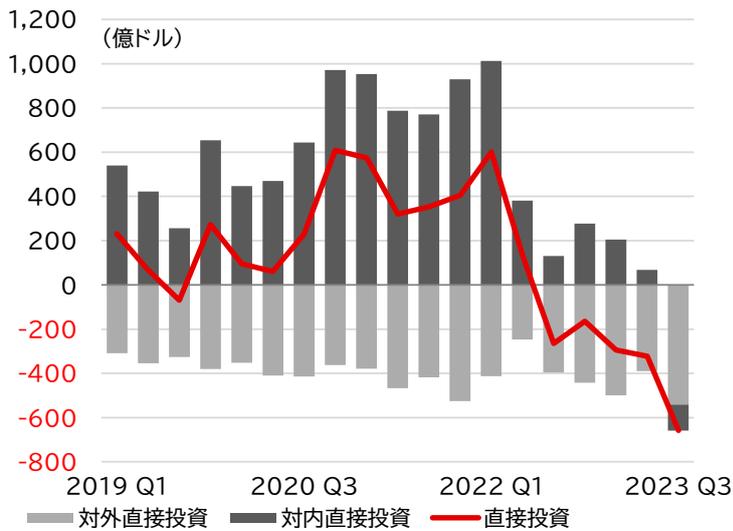


(注) ボンド/ストックコネクトは、香港経由で中国本土の債券/株式を購入できる取引形態。

ボンドコネクトのデータは10月末まで、ストックコネクトのデータは11月20日まで

(資料) 債券通、滬港通、深港通より三菱UFJ銀行グローバルマーケットリサーチ作成

【第6図：対外／対内直接投資（2023年第3四半期まで）】



(資料) 中国国家外貨管理局より三菱UFJ銀行グローバルマーケットリサーチ作成

アップサイドのリスクシナリオにも目を配っておきたい

目先は、例年12月半ばに開催される中央経済工作会議に注目したい。同会議では翌年1年間の経済政策の基本方針が決定されるが、10月の「1兆元の国債」増発にみられるように、政府は景気刺激にも配慮する姿勢もみせ始めていることを踏まえると、「重大リスク」の抑制よりも景気回復を重視するという方針を固める可能性があるためだ。景気刺激の手段は、投機的な不動産取引など、当局が注視している金融リスクを高めることがないように、金融緩和の加速ではなく、地方政府のインフラ投資拡充などの財政出動が中心になると考えられる。その場合、3月全人代で審議される2024年度予算では、地方政府向けの景気対策費が積み増されることになるだろう。そうなれば、景気回復が加速するとの期待が高まることで、対内証券投資の流入が加速し、人民元が対ドルで一段と上昇する、というシナリオが有力になるだろう。

【第1表：2024年の予想レンジ】

	24年1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月
対ドル	6.850～7.250	6.750～7.150	6.650～7.050	6.600～7.000
対円	19.1～20.5	19.0～20.4	18.9～20.3	18.8～20.2

予想レンジは四半期中を通じた高値と安値の予想

(2023年11月24日脱稿)

(執筆者連絡先)

三菱UFJ銀行 グローバルマーケットリサーチ

アナリスト 横尾明彦

Tel: 050-3842-8809 E-mail: akihiko\_yokoo@mufg.jp

## 連載

**「華南ビジネス最前線」  
第60回 ～港珠澳大橋における最新動向と展望**

三菱UFJ銀行  
香港法人営業部  
アドバイザー室

2023年6月28日、珠海市にて「大橋経済貿易新ルートの共同建設大会」（共建港珠澳大橋經貿新通道大會；以下、「本大会」）が開催され、「港珠澳大橋」（Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge；以下、「大橋」）を物流ルートとして活用する新たな推進策が発表された。

香港とマカオ・珠海市を陸路で繋ぐ大橋は、2018年10月の開通以来、当初の見込みを大きく下回る利用状況が続いている。全長55kmと世界最長の海上橋である大橋は、投資総額が1,269億人民元を超え、2009年12月の着工から2017年12月の竣工まで約8年がかりの超大型プロジェクトであった。そのため、さらなる活用を促すための対策が求められている。本稿では、大橋の利用現状およびその課題を踏まえて、新政策の概要について紹介したい。

### 1. 大橋の利用現状およびその課題

大橋の建設着工前の2008年、香港政府は開通直後の大橋の交通量を1日当たり9,200～1万4000台と予測した<sup>1</sup>。しかし、香港税関の統計データによると（図表1）、開通直後である2019年の利用実績は1日当たり4,099台にとどまった。続く2020～2022年は、新型コロナウイルス流行に伴う香港－中国本土間の境界閉鎖の影響で、同1,000台未満と大幅に減少した。2023年2月に香港－中国本土間の通行が再開され、公共交通機関や自家用車の利用台数は回復するも、2023年6月までの1日当たり利用台数は2,650台にとどまった。8月に入り、1日当たり9,600台にまで通行量は増加しているが、夏休み期間中の一時的な現象とみられ、大橋への需要が底上げされたとはまでは言えないようだ。

【図表1 車両別の大橋年間利用台数（単位：千台）】

	貨物トラック	公共交通機関	自家用車	合計	1日当たり 利用台数
2018年（10～12月）	9	131	84	224	2.48
2019年	91	582	823	1,496	4.09
2020年	112	65	126	303	0.83
2021年	142	13	1	156	0.42
2022年	212	9	2	223	0.61
2023年（1～6月）	72	105	300	477	2.65

（出所）香港税関統計より三菱UFJ銀行 香港法人営業部 アドバイザー室が作成

<sup>1</sup> 香港立法会交通事務委員会討論書（2008年5月）

これまで大橋の利用状況が低調にとどまっている要因を、旅客数と物流の2つの観点からそれぞれ考えてみたい。

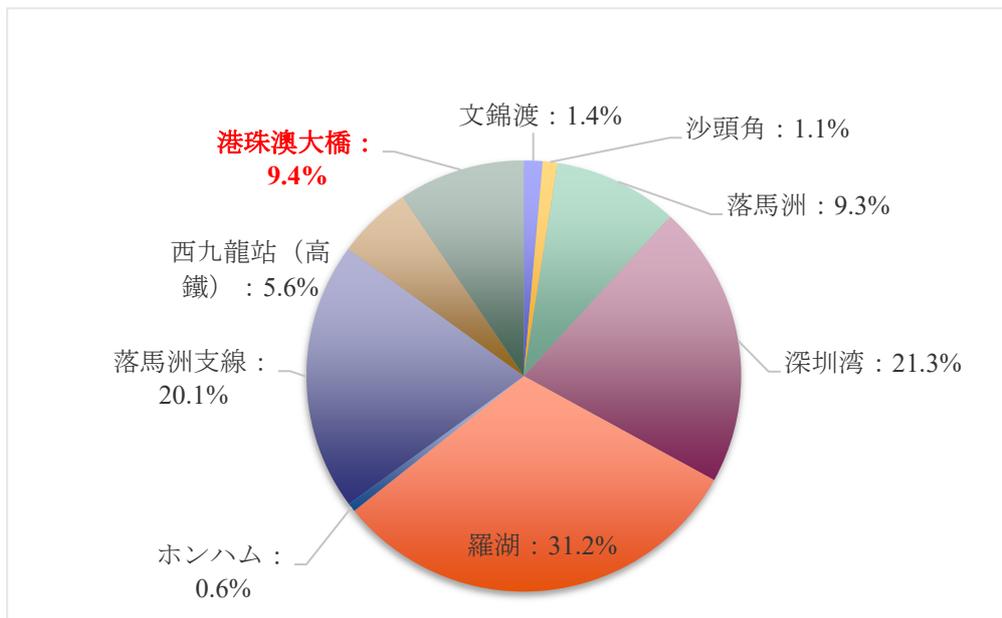
まず、中国本土からの香港への訪問者は、2022年を除き、主に陸路を利用している(図表2)。また、深圳経由(羅湖、深圳湾、落馬洲支線、落馬洲、文錦渡、沙頭角)での出入国が全体の8割を占め(図表3)、大橋を利用する旅客数は1割弱にとどまる。大橋を利用する旅客数が少ない理由は、旅客の出発地点、滞在目的、滞在期間のほかに、広東・香港・マカオ大湾区(Greater Bay Area: 以下、「GBA」)における各都市それぞれの経済発展状況と背景が大きく関係している。

【図表2 交通手段別の中国本土からの訪問者数 (単位:千人)】

	陸路	空路	海路
2016年	35,906	5,033	1,839
2017年	37,376	5,156	1,913
2018年	43,182	5,759	2,098
2019年	37,947	4,661	1,167
2020年	2,295	353	58
2021年	56	7	3
2022年	76	296	3

(出所) 香港統計局

【図表3 陸路検問所別の旅客利用状況 (2020年)】



(出所) 香港税関

深圳、広州、東莞と佛山は、香港へのアクセスのしやすさから、1980~90年代に多くの香港投資家あるいは海外投資家が香港を通じて製造拠点を設立し、香港との強固な結びつきを伴う産業構造が発展した。そのため、これらの各市は香港と多くの人的・経済的交流を持つ。一方、珠海をはじめ

とする GBA 西部<sup>2</sup> は、地理的条件（以前は香港とのアクセスがフェリーに限られた）から香港投資家の投資対象になりにくかったうえ、珠海に隣接するマカオはカジノ産業に強く依存し、投資家層の厚みが薄かった。

すなわち GBA 西部は、深圳や広州など GBA 東部に恩恵をもたらした外国投資という産業発展の起爆剤を欠いており、その経済発展は相対的に緩やかであった。こうしたことが香港との人的・経済的交流が高まらない背景であったと考えられる。

続いて、物流における大橋の利用が少ない要因として、GBA 西部と広東省西部<sup>3</sup> の産業構造が挙げられる。大橋開通以前は、香港と GBA 西部間の物流は河川輸送が主流であり、リードタイムは比較的長かった。大橋が開通し、リードタイムを大幅に短縮できるようになったものの、運賃などのコストは従来の河川輸送より高い。そのため、大橋のアドバンテージを享受できるのは、コールドチェーン、越境の電子商取引（EC）などといった、付加価値が高く、リードタイムが短い貨物に限定される。しかし、現状ではこの地域におけるそうした貨物への需要は限られる。

大橋の物流利用の根本的な拡大のためには、相対的に発展が遅れている GBA 西部と広東省西部の消費市場の発展を促すことが不可欠である。本大会で発表された新しい推進策は、GBA 西部と広東省西部の産業改革に新たな糸口を与え、地域経済の発展を後押しすることも企図されているとみられる。

## 2. 大橋における新たな政策措置の概要

2018年10月23日、習近平国家主席は大橋の開通式典における演説で、「大橋をしっかりと管理し、有効活用することで、GBA の建設に重要な役割を果たす」<sup>4</sup> と述べた。また、広東省政府は、東部に一極集中する傾向が強かった広東省における対外貿易の物流を、今後は東西に二分するとした。これに関連し、輸出入管理の効率化と地域経済を促進すべく「東入東出、西入西出」<sup>5</sup> という新しい対外貿易のコンセプトを提唱した。

大橋のフル活用には上述のように課題が多く残っているが、習主席の演説内容の実践および広東省政府の施策方針の実現に向け、本大会において新たな推進策「GBA 経済貿易新ルート」の建設が打ち出された。以下がその概要となる。

<sup>2</sup> GBA 西部とは、広東省の珠海市、江門市、肇慶市、3つの都市を指す

<sup>3</sup> 広東省西部とは、広東省の湛江市、茂名市と陽江市、3つの都市を指す

<sup>4</sup> 中国語の原文は「要用好管好港珠澳大橋，為粵港澳大灣區建設發揮重要作用（一部抜粋）」

<sup>5</sup> 「東入東出、西入西出（中国語原文：東進東出、西進西出）」とは、従来、広東省における対外貿易の物流が広東省東部に一極集中していたことを解消するために、貨物の発着地によって物流ルートを広東省の東西二極に仕分けするという概念

1. GBA 経済貿易新ルートにおける大橋の戦略的なポジション

- 珠海をクロスボーダー物流の中心地とし、香港経由で外国との輸出・輸入貿易を増やす
- 珠海と香港の間の貿易を増やすことで、両地区の物流、資金の流れ、データ情報流通のさらなる融合を図る
- 香港国際空港が空輸における物流ハブとしてのグローバルな地位を維持する
- GBA の需要に対応しつつ、広東省西部から中国本土の南西地区における経済発展を促す

2. GBA 経済貿易新ルートの建設における主要な政策措置

貿易物流の キャパシティ強化	<p><u>越境 EC 総合試験区の専門税関窓口を設置</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2022 年、大橋を利用して珠海から香港・マカオに運ぶ越境 EC 貨物の貿易総額は 324 億人民元に上り、前年比約 139% 増加</li> <li>▪ GBA または中国本土発着の越境貨物に対して、新たに設置される珠海の越境 EC 総合試験区の専門税関窓口で通関後、大橋と香港・マカオ国際空港を活用し、海外へ輸出入することを推奨</li> </ul>
	<p><u>珠海高欄港総合保税區</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 珠海高欄港に隣接し、土地面積は約 2.514km<sup>2</sup></li> <li>▪ 珠海金湾空港と大橋珠海ゲートよりそれぞれ車で 45 分と 60 分の距離に位置</li> <li>▪ 付加価値の高い商品の修理・メンテナンスサービス、スマート製造、国際物流センター、越境 EC、リース・先物取引のプラットフォームおよび研究開発 (R&amp;D) ・イノベーションセンターを重点的に整備</li> <li>▪ 加工製造業、R&amp;D、国際物流、メンテナンス・修理、卸売およびサービス業を重点的に誘致</li> </ul>
	<p><u>粵港澳物流園 (以下、「GBA 物流園」)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 土地面積約 12.8 万 m<sup>2</sup>、倉庫総面積約 3.9 万 m<sup>2</sup> を有し、大橋珠海ゲートより車で約 10 分に位置する GBA 物流園を「西入西出」の主要ルートとする。それにより、GBA 西部および広東省西部と香港・マカオとの貿易を強化</li> <li>▪ 園内にはスマート設備を導入し、貨物の仕分けから通関までのプロセスを一元管理</li> <li>▪ 国際貨物専門のスピード通関窓口や、越境 EC 専用の通関窓口を設置</li> <li>▪ コールドチェーン倉庫および専用通関窓口を設置し、肉類、果物、水産品等、生鮮食品の物流・通関の効率を向上</li> <li>▪ テクノロジー製品および部品、高級消費財等、付加価値の高い貨物の配送センター、ストレージサービスを提供</li> <li>▪ 倉庫、輸送、通関の効率向上のため、物流データのスマート管理ポータルと 24 時間運営体制を採用</li> </ul>
	<p><u>国際航空スマート物流園 (建設中)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 珠海金湾空港に隣接し、土地面積約 7.18 万 m<sup>2</sup>、ターミナル面積は 9.18 万</li> </ul>

	<p>m<sup>2</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>年間の航空貨物の処理能力は50万トンに上り、完成後は中国本土最大の航空貨物処理センターに</li> <li>事業者の輸送コスト削減のため、検疫前と検疫後の貨物倉庫を接続</li> <li>事業者のストレージコスト削減と混雑回避を可能にするため、香港・マカオの空港発着貨物のストレージとパレット荷積み作業に対応</li> <li>カバーするビジネスセクターは、越境 EC 通関、クロスボーダートラック・フライト、コールドチェーン、貨物航空便、倉庫・クラウド型倉庫、市内配送</li> </ul>
<p>通関効率のさらなる向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大橋を通過するクロスボーダートラックに「シングル・E ロック」<sup>6</sup>を導入し、通関効率を向上</li> <li>「シングル・E ロック」スキームは今後、マカオにも導入する予定</li> <li>大橋の珠海検問所は、香港・マカオの貨物が同時に処理可能な全国で唯一の検問所となり、その通関効率は全国2位</li> </ul>

3. GBA 経済貿易新ルート建設における主要内容

<p>「港車北上」<sup>7</sup> (Northbound Travel for Hong Kong Vehicles)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「港車北上」の許可が下りた香港の自家用車が港珠澳大橋経由で香港－広東省間を走行する場合、従来は申請が必要であった通行許可枠の申請を不要に</li> <li>香港居住者の広東省への短期出張、家族・親戚訪問や旅行の際、自らの運転による移動を容易に</li> <li>「港車北上」の許可が下りた香港の自家用車は、中国本土の税関への申告、関税支払い、担保手続きが不要となる。手続きがよりシンプルになり、手数料も軽減</li> <li>「港車北上」の許可が下りた車両は、香港の中国検閲有限公司による検査を受ける必要があるが、中国本土での別途の車検は不要に</li> </ul> <p>申請資格</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>有効な香港の本人証明書 (HKID) および港澳居民来往内地通行证 (通称「回郷証」)<sup>8</sup>を所持する香港居住者に限る</li> <li>申請者は、申請する自家用車の登録所有者である必要がある</li> <li>両地の車両関連ライセンス、自家用車運転免許証／運転許可証が必要</li> <li>申請者は中国本土で自家用車の「自動車交通事故責任強制保険」に加入</li> </ul>
--	---

<sup>6</sup> 「シングル・E ロック」 (Single E-Lock、中国語では「跨境一鎖」) とは、電子ロックと GPS 装置をクロスボーダートラックに設置し、輸送中の貨物の改ざんを防ぐためのスキーム。これにより、中国本土と香港の税関は同じ貨物の検査作業の繰り返しを軽減させ、越境通関業務を効率化できる。香港には13カ所、広東省には63カ所の検問所に当スキームを導入。詳細は[こちら](#)をご参照

<sup>7</sup> 「港車北上」 (Northbound Travel for Hong Kong Vehicles) の詳細および申請手続きは[香港政府運輸署の関連ページ](#)をご参照

<sup>8</sup> 港澳居民来往内地通行证 (回郷証) とは、中国国籍を持つ香港、マカオ永住者が中国本土との間を往来する際に使用される査証

	<p>するなど、両地の保険に関する法律規定を遵守する必要がある</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪非営業用の自家用車で、定員8人以下、車体の長さが6mを超えないこと</li> </ul> <p><u>滞在可能期間</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪対象利用者は中国本土に入国するたびに最大連続30日までの滞在が可能。中国本土での累積滞在期間は年間180日を超えないものとする</li> </ul>
<p>コールドチェーン専用通関ルートの構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪海外から香港国際空港に輸入したコールドチェーン貨物は、今後、大橋の珠海検問所経由でGBA・中国本土へ輸入可能に</li> <li>▪大橋を活用したコールドチェーン貨物の輸入は、専用通関ルートを利用することで通関時間を短縮可能に</li> <li>▪珠海市に「粵港澳大湾区水産品国際取引所」を建設し、付加価値の高い輸入水産品は取引所を通じてGBAへの商的流通拡大が可能に</li> <li>▪「粵港澳大湾区水産品国際取引所」のアプリを開発し、オンライン取引にも対応可能に</li> <li>▪本スキームは2023年中に実施される予定</li> </ul>
<p>中国本土生鮮食品の陸上輸送ルートの新設</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪生鮮食品を中国本土から香港にトラック輸送する際、従来は深圳文錦渡検問所の1カ所に集約していたが、規制緩和により、今後、大橋経由での輸入が可能に</li> <li>▪大橋経由の食品輸送における検疫手続きと品目は、文錦渡検問所と同一とする</li> <li>▪利用可能な食品品目は、冷凍または冷蔵の肉類、食用の野生動物、卵類、乳類、野菜、果物</li> <li>▪大橋経由で生鮮食品を輸入する際の通関効率向上のため、「グリーン・ルート」を設置し、通関手続きは専属チームで24時間対応可能に</li> <li>▪事業者の物流ルート変更によるコストとリードタイムの大幅短縮で、より安く、新鮮な生鮮食品を提供可能に</li> <li>▪大橋利用による広東省西部の農産品の香港輸出拡大を目指し、広東省西部の経済発展を図る</li> <li>▪生鮮食品輸入ルートの新設により、深圳文錦渡検問所の混雑回避と通関効率向上を図る</li> </ul>
<p>「経珠港飛」 (Fly-Via-Zhuhai-HK)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪中国本土発着の旅行客は、珠海金湾空港と大橋経由で香港国際空港の利用が可能に</li> <li>▪出国の場合：中国国内出発地⇒珠海金湾空港⇒大橋⇒香港国際空港⇒海外目的地</li> <li>▪入国の場合：海外出発地⇒香港国際空港⇒大橋⇒珠海金湾空港⇒中国国内目的地</li> </ul>

### 3. まとめ

本大会で発表された推進策のうち、「港車北上」の正式施行と「コールドチェーン専用通関ルート」の構築が目玉政策となる。これまで香港の自家用車が中国本土に入るには、自動車本体よりも高値

で取引されている「ダブルナンバー」が必要だったが、「港車北上」により申請が容易になった。この点では、大湾区の相互接続が一步前進したと言える。ただし、香港では公共交通機関が発達し、自家用車の台数は相対的に少ない。そのため、「港車北上」の実施による大橋利用の底上げ効果や、香港旅客が現地消費にもたらす経済効果は限定的とみられる。珠海をはじめとする GBA 西部と広東省西部が抱える課題の解決策としては力不足であろう。

一方、「コールドチェーン専用通関ルート」が構築されることで、海外から香港国際空港に輸入されたコールドチェーンが、大橋の珠海検問所経由で GBA・中国本土に輸入可能となった。これにより、物流における大橋の利用は増加が見込まれる。これまで中国向けの海外からの生鮮食品は、通関手続きが比較的スムーズな上海を経由することが多かった。華南地域では食品の通関にややばらつきがみられ、実務上の煩雑さや通関時間の不確実性により生鮮食品の流通が難しいためである。今回、「コールドチェーン専用通関ルート」が構築されることによって、香港市場と大橋経由による華南市場への輸入手続きの円滑化が期待される。日系食品事業者にとって、GBA における商的流通拡大のビジネスチャンスになろう。

今回発表された一連の推進策は、大橋の利用を増やす狙いだけでなく、珠海市を GBA の国際物流センターとして物流業を強化し、物流業の発展に付随した対外貿易企業を誘致するという意図も見受けられる。しかしながら、大橋の利用が少ない根本的な要因は、GBA 西部と広東省西部の経済と産業構造にある。この解決策としては、短期的にはこれまで華南向けでありながら上海を経由していた貨物や内陸向けの貨物を大橋が取り込み、対外貿易の物流センターとしての地位を確立することである。中長期的には、ASEAN を含むアジア市場の一体化を見据えて産業構成を変革し、大橋を活用した ASEAN 地域との貿易を増やす必要があるだろう。

大橋が開通した後、新型コロナ禍により香港と中国の間の人的往来が一時期停滞し、大橋の利用台数に大きな打撃を与えた。ポストコロナの今、往来は正常化したものの、中国経済の下振れが新たな減少の要因となっている。本大会で発表された推進策が、大橋の利用をどの程度後押しするかは見通しがたいが、大橋をさらに活用するためには、根本的課題に向けた解決策も求められよう。今後の大橋に関わる動向および GBA 西部、広東省西部の発展について、当室は引き続き注視しながら関連情報を提供していきたい。

(本稿はニュースフォーカス 2023 年 8 月 25 日発行分を一部修正したレポートです)

(執筆者連絡先)

三菱 UFJ 銀行 香港法人営業部 アドバイザリー室  
住所：9F AIA Central, 1 Connaught Road, Central, Hong Kong  
Email: Carrie\_NC\_Au@hk.mufg.jp  
TEL: 852-2823-6091

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。

## スペシャリストの目

### 税務会計:違反行為に対する企業の自主開示税関制度はさらに緩和へ

KPMG 中国

日系企業サービス

税務パートナー 陳蔚 (Vivian Chen)

#### 概要

2023年10月8日、税関総署は、「違反行為の自主開示への対処法に関する公告」(税関総署公告2023年第127号、以下「127号公告」)を公布した。127号公告は2023年10月11日から2025年10月10日までの期間で行われる企業の自主開示申請に適用され、旧ルールである税関総署公告2022年第54号公告(以下「54号公告」)は同時に廃止された。

127号公告では、自主開示により延滞金、罰金の免除優遇措置を適用できる税関規定違反行為の適用範囲である加工貿易、輸出還付、検疫関連などのさらなる拡大、自主開示申告の適用対象期間を1年から2年に延長、税関へのロイヤリティ納税において連続的に自主開示制度を適用できるなど、納税者に有利な内容が新しく規定された。

中国税関は、既存の自主開示制度をより最適化し、企業の自主開示・自主申告行為を通じて企業自身の内部税関管理の規範化とコンプライアンスレベルの向上を図り、より良い中国ビジネス環境づくりに取り組んでいることが分かる。

#### 背景

税関の「自主開示」制度は、輸出入企業が税関規定違反行為を税関に発見される前に自主的に税関に書面で開示し、税関の承認を経て、自主申告により過小納付税金を納付する。それによって、延滞金と罰金の減免など寛大な取り扱いを受けられる、税関管理モデルである。当該制度は、グローバルで適用される税関徴収管理慣行に沿ったものであり、企業に対して「信義誠実・遵法行為に利便を図り、信用喪失・違法行為を懲戒する」という中国税関の管理理念が表れている。

今回、中国ビジネス環境をより改善し、対外貿易の良質な発展を促進するために、税関総署は、127号公告を公布し、税関自主開示制度の内容をさらに調整した。

#### 新旧政策の主な変更点

127号公告の主な変更点(廃止済みの54号公告と比較)は、下表のとおりである。

主な変更点	127号公告	54号公告(廃止済み)
<p><b>変更点1:</b> 自主開示制度の適用範囲の拡大</p>	<p>自主開示制度の適用範囲は、54号公告で規定された課税項目に関わる法規の違反行為から、輸出還付、加工貿易（保税品消耗量の申告値と実際値の差異問題）、税関統計、税関検疫管理などを含む7項目の税関管理に影響する行為にまで拡大された。</p>	<p>課税項目に関わる法規の違反行為のみが適用範囲</p>
<p><b>変更点2:</b> 自主開示制度の適用期間の延長</p>	<p>輸出入企業は以下のいずれかの場合に該当し、税関規定に違反した行為に対して税関に自主開示を行う場合、行政処罰を免除される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>違反行為の発生日から6カ月以内に税関に自主開示を行う場合。</li> <li>違反行為の発生日から6カ月を超えて2年以内に税関に自主開示し、かつ過小納付税額が納付すべき税額の30%以下、または過小納付税額が100万元以下の場合。</li> <li>国の輸出税還付管理に影響する違反行為に対して、発生日から6カ月以内に税関に自主開示を行う場合。または6カ月を超えて2年以内に税関に自主開示するが、過大還付税額が還付すべき税額の30%以下であるか、もしくは過大還付税額が100万元以下の場合。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>課税項目に関わる法規違反行為の発生日から6カ月以内。</li> <li>課税項目に関わる法規違反行為の発生日から6カ月を超えて1年以内に税関に自主開示を行い、かつ過小納付税額が納付すべき税額の30%以下、または過小納付税額が100万元以下の場合。</li> </ul>
<p><b>変更点3:</b> 延滞金免除の適用条件の緩和</p>	<p>輸出入企業による自主開示申請が税関に認められる場合、過小納付税金に関連する延滞金の減免を申請できる。</p>	<p>自主開示による延滞金の減免申請ができるものの、税関行政処罰対象外の違反行為のみに適用される。</p>
<p><b>変更点4:</b> 同一違反行為に関する自主開示制度の適用のさらなる緩和</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>127号公告では、1年（連続12カ月）経過後、同一の税関規則違反行為に対する税関への2回目以降の自主開示が認められる。なお、同一の違反行為とは、同一性質、同一法規、同一項目に関わる違反行為のことを指す。</li> <li>同一貨物に基づいて権利者が被許諾者に付与された1回または数回の権利許可行為に対し、輸出入企業は税関に再度自主開示制度を適用できない。すなわち、同一貨物ではない場合、ロイヤリティ課税に関する自主開示制度の連続的な適用ができるようになった。</li> </ul>	<p>同一税関法規違反行為に対し、輸出入企業の2回目以降の自主開示申請は、54号公告の関連優遇規定を適用できない。</p>

**KPMG のコメント**

127号公告の公布によって、税関自主開示制度の適用範囲、適用期間などがさらに緩和された。輸出入企業にとっては自主開示制度をより適用しやすくなり、関連の税関リスク低減、法令順守に伴うコスト削減などのメリットがより効果的に享受できると考えられる。

輸出入企業は、潜在的な違反行為を早期に発見するためにも、企業内部の税関コンプライアンス状況について定期的に自己検査を実施することを推奨する。特定した違反行為に対し、仮に自主開示・自主申告を実施する場合、発生しうる影響とリスクを見極めることが必要である。その上で、127号公告に定められた延滞金と罰金などの行政罰の免除を適用できる条件を把握し、税関への自主開示と自主申告制度の運用を検討する必要がある。

税関自主開示・自主申告制度に関する詳細な内容と実務上の運用方法については、必要があれば関連の外部専門家に問い合わせください。

(執筆者連絡先)

KPMG 中国 日系企業サービス

税務パートナー

陳蔚 (Vivian Chen)

中国深圳市南山区科苑南路 2666 号中国華潤ビル 15 F

Tel: +86-755-2547-1198 E-mail: vivian.w.chen@kpmg.com

スペシャリストの目

日系企業のための中国法令・政策の動き

三菱UFJ リサーチ&コンサルティング  
 国際アドバイザー事業部  
 シニアアドバイザー 池上隆介

今月号では10月中旬から11月中旬にかけて公布された政策・法令を取りあげました。一部それ以前に公布され、公表が遅れていたものを含んでいます。

[ 政策 ]

【自由貿易試験区】

○「国務院の『中国（新疆）自由貿易試験区全体計画』の印刷・発布に関する通知」（国発〔2023〕17号、2023年10月31日発布・実施）

新疆ウイグル自治区における自由貿易試験区の基本計画。2020年の北京市、湖南省、安徽省での設置に続き、22番目の自由貿易試験区となった。

■新疆ウイグル自治区の自由貿易試験区は、3つの区域（片区）に分かれる。それぞれの立地と経済・産業の特徴に基づく発展目標は以下の通り。

1. ウルムチ片区

- ・ 区域面積：134.6平方キロメートル（新疆生産建設兵団第12師団、ウルムチ総合保税區を含む）。
- ・ 発展目標：土地と空港の共同開発という立地の優位性を活かし、物流ハブの建設を強化する。国際貿易、現代物流、先進製造、繊維・衣料、バイオ医薬、新エネルギー、新素材、ソフトウェア・情報技術サービスなどの新興産業に重点を置き、科学技術教育、文化創造、金融革新、展示経済などの現代サービス産業の発展を図る。中央アジア周辺国との交流・協力のプラットフォームを構築する。

2. カシュガル片区

- ・ 区域面積：28.48平方キロメートル（新疆生産建設兵団第3師団、カシュガル総合保税區を含む）。
- ・ 発展目標：国際貿易・物流チャネルの優位性を活かし、輸出指向型経済を拡大する。農産物・副産物の集約加工、繊維・衣料製造、電子製品などの労働集約型産業の発展に重点を置き、輸入資源の加工を推進し、国際物流、越境電子商取引（EC）などの現代サービス産業を育成する。中央・南アジアの市場を結ぶ商品加工・流通基地とする。

3. コルガス片区

- ・ 区域面積：16.58平方キロメートル（新疆生産建設兵団第4師団、コルガス総合保税區を含む）。
- ・ 発展目標：陸上国境港湾型の国際物流ハブの優位性を活かし、国境を越える物流・観光、

	<p>金融サービス、展示・展覧などの現代サービス産業に重点を置き、専門医薬、電子情報、新素材などの産業の拡大を図る。国境を越えた経済・貿易投資協力の新たなモデルを創出する。</p> <p>■原文は中央人民政府ポータルの下記サイトをご参照。  <a href="https://www.gov.cn/zhengce/content/202310/content_6912936.htm">https://www.gov.cn/zhengce/content/202310/content_6912936.htm</a></p>
<b>【税】</b>	
<p>○「国家税務総局による“非接触型”納税事項のリスト更新の発布」(国家税務総局、2023年11月15日)</p>	
	<p>納税者の各種税務手続きをオンライン、電子メール、郵送などの“接触しない”、“対面しない”方法で行う税務・納税事項のリストを更新したもの。2021年に国務院が発布した徴税管理体制改革に関する文書に基づいて国家税務総局が2021年に制定し、以後、毎年更新している。</p> <p>■今回のリストには233項目が記載されているが、ほとんどの税務・納税事項がカバーされている。企業設立時の税務登記や税務変更登記は含まれていないが、納税者情報の確認、税務抹消登記、休業・復業登記、増値税の納税者登記、輸出税額還付の申告、企業の合併・分割に関する申告、移転申告などのほか、全ての税務申告が対象となっている。ただし、地方によっては受付の体制が整っていないことがあるため、事前に確認を要する。</p> <p>■原文は国家税務総局の下記サイトをご参照。  <a href="https://fgk.chinatax.gov.cn/zcfgk/c102424/c5216392/content.html">https://fgk.chinatax.gov.cn/zcfgk/c102424/c5216392/content.html</a></p>

[ 規則 ]

<b>【税関】</b>	
<p>○「規則違反行為の自主開示申告の取り扱いに関する公告」(税関総署公告2023年第127号、2023年10月8日公布・施行)</p>	
	<p>税関が企業に規則違反行為があっても行政処罰を行わないとする条件を示した公告。ビジネス環境の改善と質の高い対外貿易の発展が、目的とされている。同様の措置は2019年から時限的に行われているが、今回は2023年10月11日から2025年10月10日までの2年間実施される。</p> <p>■今回の公告では、前回よりも行政処罰を行わないとする条件が大幅に拡大されている。その条件は、以下の通り。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 税関係規則の違反行為が発生した日から6カ月以内に税関に自主的に開示した場合。</li> <li>② 税関係規則の違反行為が発生した日から6カ月を超えて2年以内に税関に自主的に開示し、かつ納付漏れ、納付不足の税額が30%以下、または100万元以下の場合。</li> <li>③ 増値税輸出税額還付で、上記①の状況である場合。または上記②の状況で過大に還付された税額が還付すべき税額の30%以下または100万元以下の場合。</li> <li>④ 加工貿易で、材料・部品の実際の損耗率が税関に申告した損耗率より低く、かつ余剰材</li> </ol>

料・部品、半製品、製品を処理していない場合。または既に加工貿易として再輸出した場合。

- ⑤ 税関統計の正確性に影響を与える法規・規則に対する違反行為で、警告または 1,000 元以上 1 万元以下の罰金が科せられる状況であるが、それを速やかに是正し、危害をもたらさない場合（具体的には、違反行為が発生した当月末日の 24 時よりも前に税関に自主的に開示し、かつ統計への影響が 1,000 万元以下の場合。または当月末日の 24 時から 3 カ月以内に税関に自主的に開示し、かつ統計への影響が 500 万元以下の場合）。
- ⑥ 税関の監督管理秩序に影響を与える法規・規則に対する違反行為で、警告または 1,000 元以上 3 万元以下の罰金が科される状況である場合。
- ⑦ 税関の監督管理貨物の取り扱いなどで、税関法規により貨物価値の 5%以上 30%以下の罰金、違法所得の没収が科される状況であるが、国家の輸出入極管理、輸出税額還付、税額徴収、輸出入許可証管理に影響しない場合。
- ⑧ 税関の検査・検疫規定に対する違反行為で、速やかに手続きを行い、危害をもたらさない場合。ただし、検疫に関わる事項、安全・環境保護・衛生に関わる事項を除く。

なお、税関が認める場合には延滞税の減免申請ができ、また、企業が自主的に税関に開示した上で税関から警告または 100 万元以下の罰金の処罰を受けた場合は、税関の企業信用状況への記録を行わないものとする。

■原文は税関総署の以下のサイトをご参照。

<http://www.customs.gov.cn/customs/302249/2480148/5417968/index.html>

(執筆者連絡先)

三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング

E-mail: r-ikegami@murc.jp ホームページ : <https://www.murc.jp>

主要経済指標

主要経済指標の推移

三菱UFJ銀行

トランザクションバンキング部

項目	単位	2022年				2023年									
		1~3月	1~6月	1~9月	1~12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
国内総生産(GDP)	前年同期比%	4.8	2.5	3.0	3.0	(1-3月) 4.5			(4-6月) 6.3			(7-9月) 4.9			
固定資産投資*	前年同期比%	9.3	6.1	5.9	5.1	-	5.5	5.1	4.7	4.0	3.8	3.4	3.2	3.1	2.9
第一次産業	前年同期比%	6.8	4.0	1.6	0.2	-	1.5	0.5	0.3	0.1	0.1	▲ 0.9	▲ 1.3	▲ 1.0	▲ 1.3
第二次産業	前年同期比%	16.1	10.9	11.0	10.3	-	10.1	8.7	8.4	8.8	8.9	8.5	8.8	9.0	9.0
第三次産業	前年同期比%	6.4	4.0	3.9	3.0	-	3.8	3.6	3.1	2.0	1.6	1.2	0.9	0.7	0.4
工業生産(付加価値ベース)**	前年同月比%	6.5	3.4	3.9	3.6	-	2.4	3.9	5.6	3.5	4.4	3.7	4.5	4.5	4.6
社会消費財小売総額***	前年同月比%	3.3	▲ 0.7	0.7	▲ 0.2	-	3.5	10.6	18.4	12.7	3.1	2.5	4.6	5.5	7.6
消費者物価上昇率(CPI)	前年同月比%	1.1	1.7	2.0	2.0	2.1	1.0	0.7	0.1	0.2	0.0	▲ 0.3	0.1	0.0	▲ 0.2
工業生産者出荷価格(PPI)	前年同月比%	8.7	7.7	5.9	4.1	▲ 0.8	▲ 1.4	▲ 2.5	▲ 3.6	▲ 4.6	▲ 5.4	▲ 4.4	▲ 3.0	▲ 2.5	▲ 2.6
輸出***	億ドル	8,209.2	17,322.8	26,985.9	35,936.0	-	5,063.0	3,155.9	2,954.2	2,835.0	2,853.2	2,817.6	2,848.7	2,991.3	2,748.3
前年同月比%		15.8	14.2	12.5	7.0	-	▲ 6.8	14.8	8.5	▲ 7.5	▲ 12.4	▲ 14.5	▲ 8.8	▲ 6.2	▲ 6.4
輸入***	億ドル	6,579.8	13,468.4	20,534.4	27,160.0	-	3,894.2	2,274.0	2,052.1	2,176.9	2,147.0	2,011.6	2,165.1	2,214.2	2,183.0
前年同月比%		9.6	5.7	4.1	1.1	-	▲ 10.2	▲ 1.4	▲ 7.9	▲ 4.5	▲ 6.8	▲ 12.4	▲ 7.3	▲ 6.2	3.0
貿易収支***	億ドル	1,629.4	3,854.4	6,451.5	8,776.0	-	1,168.9	881.9	902.1	658.1	706.2	806.0	683.6	777.1	565.3
対内直接投資(実行ベース)*(注)	億元	-	7,233.1	10,037.6	12,326.8	1,276.9	2,684.4	4,084.5	4,994.6	5,748.1	7,036.5	7,667.1	8,471.7	9,199.7	9,870.1
前年同期比%		-	17.4	15.6	6.3	14.5	6.1	4.9	2.2	0.1	▲ 2.7	▲ 4.0	▲ 5.1	▲ 8.4	▲ 9.4
外貨準備高	億ドル	31,880	30,713	30,290	31,277	31,845	31,332	31,839	32,048	31,765	31,930	32,043	31,601	31,151	31,012
都市部調査失業率	%	5.5	5.7	5.9	5.6	5.5	5.6	5.3	5.2	5.2	5.2	5.3	5.2	5.0	5.0
国内自動車販売台数	万台	650.9	1,205.7	1,947.0	2,686.4	164.9	197.6	245.1	215.9	238.2	262.2	238.7	258.2	285.8	285.3
前年同月比%		0.2	▲ 6.6	4.4	2.1	▲ 35.0	13.5	9.7	82.7	27.9	4.8	▲ 1.4	8.4	9.5	13.8
購買担当者指数(PMI)	製造業	-	-	-	-	50.1	52.6	51.9	49.2	48.8	49.0	49.3	49.7	50.2	49.5
非製造業	-	-	-	-	-	54.4	56.3	58.2	56.4	54.5	53.2	51.5	51.0	51.7	50.6

\* : 年初からの累計ベース。

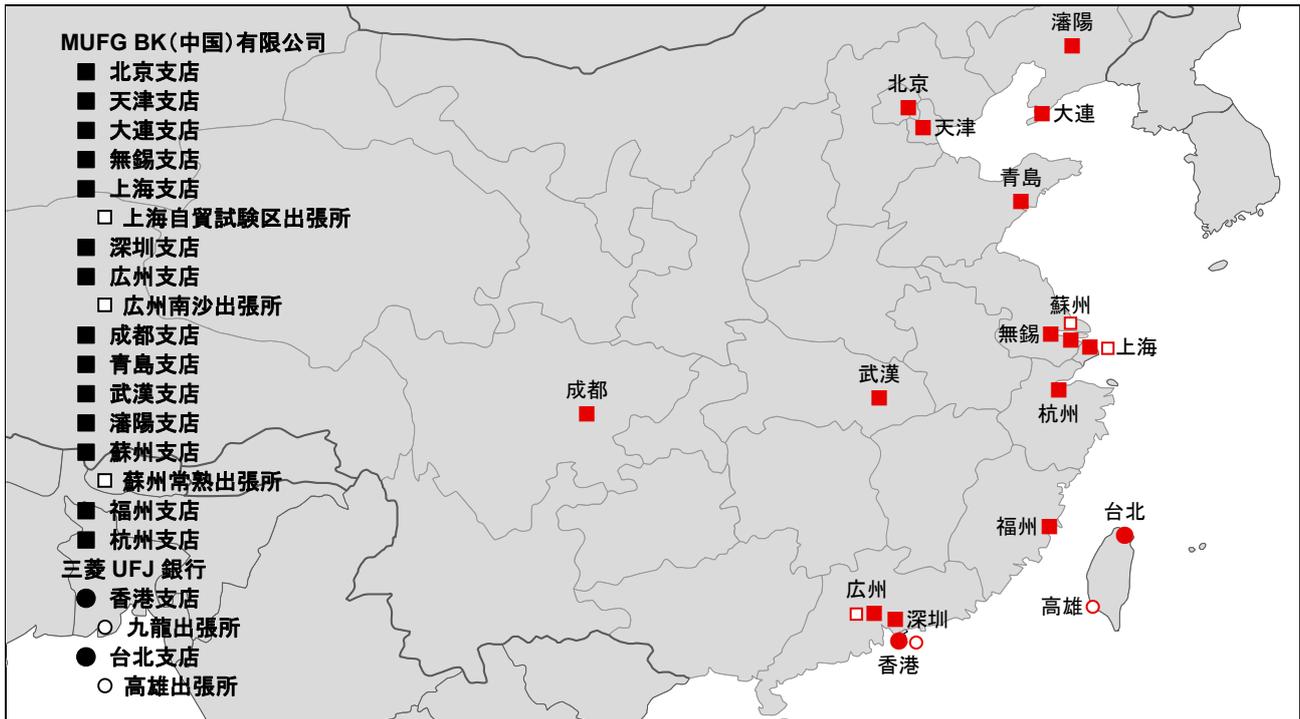
\*\* : 2月 は 1-2月の累計ベース。独立会計の国有企業と年間販売額 2,000 万元以上の非国有企業を対象。

\*\*\* : 2月 は 1-2月の累計ベース。

(注) 商務部の 2022/7/29 の発表によると、2022年6月以降は金融業を含む数値となる。但し、2022年6月から2023年5月までの「前年同期比」は金融業を含まない数値となる。

(出所) 国家統計局等の公表データを基に三菱UFJ銀行 トランザクションバンキング部作成。

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 天津国際大廈21階	86-22-2311-0088
大連支店	大連市西崗区中山路147号 申貿大廈11階	86-411-8360-6000
無錫支店	無錫市梁溪区人民中路139号無錫恒隆広場オフィス2座33層 3301-3308ユニット	86-510-8521-1818
上海支店 上海自貿試験区出張所	上海市浦東新区海陽西路399号前灘時代広場16階 上海市浦東新区海陽西路399号前灘時代広場16階	86-21-6888-1666 86-21-6888-1666
深圳支店	深圳市前海深港現代サービス業協力区7-01 前海嘉里商務中心T2 18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 合景国際金融広場24階 広州市南沙区港前大道南162号広州南沙香港中華総商会大廈 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 中環広場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 蘇州常熟出張所	江蘇省蘇州市蘇州工業園区蘇州大道東289号広融大廈15階 江蘇省常熟市常熟高新技术産業開發区東南大道333号科創大廈12階C区、D区	86-512-3333-3030 86-512-5151-3030
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 九龍出張所	8F AIA Central, 1 Connaught Road, Central, Hong Kong 18/F & 19/F, Airside, No.2 Concorde Road, Kai Tak, Kowloon, Hong Kong	852-2823-6666 852-2823-6666
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8階・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】

トランザクションバンキング部

東京:050-3612-0891(代表) 大阪:06-6206-8434(代表) 名古屋:052-211-0650(代表)

発行:三菱UFJ銀行 トランザクションバンキング部

編集:三菱UFJリサーチ&コンサルティング 国際情報営業部

2023年12月15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思わ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。