



中国式現代化で世界の発展に 新たなチャンス

中華人民共和国駐名古屋総領事 楊 嫻

今年10月1日を持ちまして、中華人民共和国は成立75周年を迎えました。この場を借りて、長期にわたり中国の発展と中日関係の改善に関心と支持を寄せてこられた日本中部地区各界の方々に心より感謝を申し上げます。

建国75年以来、中国共産党の強力な指導の下、中国経済は壮大で驚異的な成長を遂げてきました。とりわけ、中国共産党第18回全国代表大会以降、中国は新発展理念を指針とし、質の高い発展を推進し、様々なリスクと挑戦に効果的に対応し、持続的で健全な経済成長を力強く促進してきました。

数字を見ると、2013年から2023年までの年平均経済成長率は6.1%で、世界主要経済体の上位をキープし、世界経済成長への平均寄与率が30%を超えています。同期間、国内総生産(GDP)は2012年の54兆人民元から2023年の126兆人民元に躍り上がり、世界第2位の経済大国の座を守りました。そして、1人当たりのGDPはドル建てで3年連続12,000ドルを超え、徐々に高所得国の閾値に近づき、14億人余りの小康社会を全面的に実現しました。貨物貿易規模は2012年の24.4兆人民元から2023年の41.8兆人民元まで増加し、7年連続で最大の物品貿易国の地位を維持しました。ハイレベルな対外開放をゆるぎなく堅持し、22か所の自由貿易試験区を設置し、海南自由貿易港の建設を着実に推進しています。「一帯一路」共同建設が質の高い発展という新たな段階へと入

り、中国は150以上の国や30以上の国際組織と「一帯一路」共同建設の協力文書に署名しました。その中で、「中欧班列」は現在、欧州25カ国223都市とアジア11カ国100都市余りを結び、産業チェーン・サプライチェーンの安定化に大きく貢献してきました。

改革開放が中国の前途と運命を決定するカギとなる一手であり、中国式現代化の成否を決める肝心な一手でもあります。今年7月、中国共産党第20期中央委員会第3回全体会議(三中全会)が北京で成功裏に開催され、採択された『改革を一層全面的に深化させ、中国式現代化を推進することに関する中共中央の決定』は文書に盛り込まれた約300項目の「改革任務」について、中華人民共和国成立80周年の2029年までに完成させることを打ち出し、改革を最後までやり遂げるという中国の確固たる決意と自信を世界に示しました。新しい国際情勢下で、中国式現代化の新たな成果によって日本を含む世界各国に新たな原動力とチャンスをもたらし続けたいと思います。

三中全会の配置に基づき、中国政府は実効を重んじ、一連の措置はすでに実行に移されつつあります。例を挙げると、9月8日、中国国家發展改革委員会と商務部は「外商投資参入特別管理措置(ネガティブリスト)(2024年版)」を公布し、制限措置を31項目から29項目に削減し、製造業分野における外資参入規制を完全に撤廃しました。つまり、これから内外資企業が完全に同等の待遇を享受することができます。また、医療分野において、北京、上海、広州

目 次

中国式現代化で世界の発展に新たなチャンスを	1
【訪中報告】第29次中国自動車産業視察団 江蘇省のCASEの現状を視察	2
交流記録	7
【中国投資企業部会】中国子会社の人事労務に関する勉強会、懇親会を開催	8
【東海日中運通懇話会】中国港湾物流視察団報告会、懇親会を開催	8
山東省政府駐日本経済貿易事務所 総代表に沈瑜婷氏が着任	8
【密稿】中国新会社法における減資制度の問題点① ～ 実務判例との比較検討を中心として ～	9

滄州デスクNEWS	14
常州デスクNEWS	14
常熟デスクNEWS	15
錫山デスクNEWS	15
江門デスクNEWS	16
10月以降の行事案内	16
中国経済データ	17
中国短信	21

など9か所で外資100%出資の病院を設立することが認められることとなりました。

日本中部地域は製造業の中心であり、3,000社以上の企業が中国に進出しています。中国の製造業の参入規制の全面撤廃は、日本企業に中国市場の新たな発展チャンスを提供します。それと同時に、外商投資は中国国民に豊かで高品質な消費品の選択肢を

提供することもできます。ぜひ日本企業の皆様がチャンスを掴み、中国市場を深く開拓し、ウィンウィンの関係を構築することを望んでいます。

末筆ながら、貴センターの益々のご活躍とご発展、会員の皆様のご健勝とご多幸、並びに中日経済貿易協力の健全な発展を祈念し、私の挨拶とさせていただきます。

訪中報告

第29次中国自動車産業視察団 江蘇省のCASEの現状を視察

当センターは、9月8日(日)～14日(土)にかけ、第29次中国自動車産業視察団を江蘇省に派遣し、CASE(コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化)の現状を理解することを主とする視察を行った。

団長は、当センター副会長(株)デンソー経営役員の横尾英博氏が務め、総勢34名(事務局4名を含む)の視察団となった。

また、今回は大阪に駐在の万二洋・江蘇省駐日本経済貿易代表処代表が本団に合わせて一時帰国し、本団に同行していただいた。

今回の訪問先は江蘇省南京市、常州市、無錫市、蘇州市の4都市で、省全体及び各地の新エネ車(NEV、以下同)産業の現状及びコネクテッドカー産業並びに自動運転分野についての取り組みなどについて説明を受けるとともに、EV生産工場やスタートアップ企業への訪問交流を行い、且つ自動運転のバスやタクシーの試乗体験を複数回行った。

視察の詳細は後日編集する報告書を参照頂き、本誌では主な活動を抜粋して紹介する。

<日程表>

9月	時間	主な活動
8日 (日)	午前 午後	中部国際空港から浦東国際空港へ 虹橋駅から高速鉄道で南京市へ (南京泊)
9日 (月)	午前	江蘇省工業情報化庁、江蘇省外事弁公室合同交流会 自動運転タクシー・バス 試乗

	午後	中汽創智科技有限公司視察 江蘇省商務庁訪問 (南京泊)
10日 (火)	午前 午後	南京から常州へ 常州国家高新区展示館参観 比亞迪汽車有限公司常州分公司(BYD)視察 常州高新区 周慶書記会見 (常州泊)
11日 (水)	午前 午後	理想汽車(リ・オート)視察 常州市 潘冬鈴副市長の招宴 蜂巢能源科技(SVOLT)視察 (常州泊)
12日 (木)	午前 午後	常州から無錫へ 錫山經濟技術開發区との交流会 無錫市自動運転実証実験エリア「車連網小鎮」を視察 自動運転バス試乗 雅迪科技集团有限公司視察 宛山湖生態科技館参観 無錫から蘇州へ (蘇州泊)
13日 (金)	午前 午後	長江デルタ国際研究開発エリア展示センター参観 長江デルタコネクテッドカー産業モデル区 インテリジェントコントロールセンター参観 相城区の招宴 自動運転バスの試乗 魔門塔(蘇州)科技有限公司(Momenta)視察 蘇州欧菲光科技有限公司(OFILM)視察 蘇州から上海へ (上海泊)

14日 (土)	午後	浦東国際空港から中部国際空港へ 帰国 解散
------------	----	--------------------------

◇江蘇省工業情報化庁、江蘇省外事弁公室

合同交流会

本団はまず始めに江蘇省全体のNEV及びコネクテッドカー産業の現状を把握するべく、南京江寧経済技術開発区内の江蘇軟件園(ソフトウェアパーク)にて、江蘇省工業情報化庁、江蘇省外事弁公室との合同交流会を行った。

同庁の喬亦哲・二級巡視員(副庁長級)は冒頭の挨拶で熱烈歓迎の意を表した後、江蘇省の紹介がされ「江蘇省の人口は全国の6%にあたる8,500万人で、GDP寄与率は10%と成長力と潜在力を有している」とし、最後に「本会が日中参加企業間の商機に繋がることを望んでいる」と本会の成果を期待した。

続いて横尾団長から本団及び当センター並びに東海地域の説明があり、「本団で江蘇省には過去5回訪れ、近年は中国のNEVや自動運転システムの分野を勉強することが目的となっている。現在、自動車産業は100年に一度といわれる変革期であり、多くのことを学びたい」と述べた。



合同交流会

次に芻海鵬・設備工業二処より、「省内のNEV産業は集積が進んでおり、昨年の自動車生産台数198.9万台(前年比21.1%増、全国シェア6.6%)のうち、NEVは104.7万台(同52.4%増、全国第4位の10%)だった」と全体の過半をNEVが占める現状を説明した。

何如意・情報インフラ処からは、「省内のコネクテッドカー産業は800社ほどの規模で、最も集積が進んでいる地域が無錫で、次いで南京、蘇州、南通が続く。これら地域間の相互承認によって、地域を跨いだ自動運転テスト走行が実践されている」と紹介があった。

また、倪雷・江寧開發区投資促進局が同区投資環境の説明を行い、同区には4,000社が進出し、日系では長安マツダをはじめ40社が進出していると述べた。

続いて、視察団を代表し、団員の松浦久美子・(株)デンソー広報渉外部渉外推進室担当係長が自社の概要紹介を行い、中国企業側も自動運転技術の南京市德賽西威汽車電子有限公司と、レーダー(RADAR)技術の南京慧爾視智能科技有限公司がそれぞれ自社の概要紹介を行った。



試乗した自動運転タクシー

交流会終了後、江蘇軟件園展示センターで同区の自動運転の取り組みの説明を受けた後、自動運転のタクシーとミニバスの試乗を全員が体験した。自動運転タクシーは定員3名、ミニバスは定員10名で、いずれも運転席に運転手(安全乗務員)が同乗した上で、園内の公道を各10分ほど試乗した。ミニバスには午後1に訪問した中汽創智の自動運転システムが搭載されていると説明があった。

◇中汽創智科技有限公司を視察

同社は、中国の大手国有自動車メーカーである一汽、東風、長安3社の共同出資により誕生し、自動運転技術開発を行っている。

同社の展示場にて概要説明を受け、同社の中核事業である「スマートシャーシ」、「新エネルギー動力システム」、「コネクテッドカー」の3分野の事業について説明があった。また同社の従業員は978人で、うち修士以上は全体の55%(博士号取得者27人、修士号は508人)を占め、研究開発人材は全体の85%、平均年齢は35歳と若い優秀人材が揃っていることの紹介もあった。

◇江蘇省商務庁 表敬訪問

南京市北京東路にある江蘇省商務庁を訪問し、孫

津副庁長等と交流した。孫副庁長から江蘇省の経済状況について、昨年のGDPは国内2位の12.8兆ドルで、新規外資導入が253.4億ドルにのぼったことなど紹介があり、「貿易総額は7,460億ドル(中国全体のシェア12.6%)で、その内対日本は556億ドル(江蘇省全体のシェア17.5%)と緊密な関係を築いている」と紹介があった。その後、同庁による招宴(夕食会)が行われた。

◇比亞迪汽車有限公司常州分公司(BYD)を視察

同社常州工場は、深圳、西安、長沙に次ぐ4番目の生産拠点で、「元Plus」(海外名: ATTO 3)、「海豹」(SEAL)、海獅(Sea Lion)の3車種を生産し、生産実績は22年が18万台、23年が30万台(グループ全体の1割)、生産能力は第一期が40万台/年で、第二期(2025年稼働予定)が30万台/年となっている。

今回は、溶接工程と組立工程を視察した。溶接工程はあいにく調整日と重なり稼働していなかったが、溶接機械はKUKA(クカ)、ファナック製が採用され、自動化率は95%で、CO2溶接(シールドガスに二酸化炭素を使ったアーク溶接の一種)を導入しているなどの説明があった。

組立工程では、3車種の混流生産ラインを視察。シャーシ、バッテリーの組付け行程や走行性能テストなどの様子を視察し、最後に展示車の試乗体験を行った。

◇常州高新区 周書記との会見

BYD視察の後、周慶・常州高新区党工委书记との会見を行った。周書記は「NEV分野における昨年の売上高は1,700億元にのぼった。BYDは来年の第2期工場のラインオフにより、現状の40万台から70万台に能増する」と述べ、近年BYDと理想汽車の誘致成功により、同市の自動車産業の好調が続いていることを紹介し、「市内の外資系は約2,000件でうち日系は累計で260社余にのぼる。漢江路(新北区を東西に走る道路)には日本料理店60件が並び日本人駐在者にとって憩いの場になっている」と日本人向けの環境が整っていることを紹介し、同区への誘致を呼びかけた。会見後、常州国家高新区による招宴(夕食会)が行われた。

◇理想汽車有限公司(リ・オート)を視察

理想汽車は、中国新興EVメーカーで、同時期

に設立されたEVメーカーの蔚来汽車(NIO)・小鹏(シャオペン)と合わせて「蔚小理(ウェイシャオリー)」と呼ばれ比較される。NIOやシャオペンが参入当初、生産を外注したのに比べ、理想汽車は当初から自社生産を行う方針を打ち出し常州工場が中国初の工場となった。2023年に新勢力の中で初の30万台の販売を達成し、創業初の黒字化も達成した。レンジエクステンダーEV(REEV)から参入し、今年に入ってBEVも投入している。



理想汽車 常州工場

訪問では、入り口で同社の概要説明を受けた。同社の作業員は全体で1万7千人、うち常州工場は約千人で、2勤交代制。常州工場の生産車種の比率は、L6が全体の50%で、L7～L9が残りの50%を分け合っていると紹介があった。

その後、組立工程(理想L8とL9の2車種混流生産ライン)を視察した。シャーシ、シート、ドア、バンパー、バッテリーの組付け工程から検査エリアの工程を視察し、最後に屋外展示車の試乗体験を行った。

◇常州市 潘副市長の招宴

新北区内の常州中呉賓館にて、潘冬鈴・常州市副市長による招宴(昼食会)が行われた。潘副市長は今年6月に日本の(株)デンソー本社を訪問し交流歴がある。挨拶では、常州が昨年に国内で26都市しかないGDP1兆円都市の仲間入りを果たしたことを紹介し、その原動力となっている自動車産業については「BYDと理想汽車で昨年は68万台生産し、今年は80万台が目標となっている。昨年の都市別完成車生産台数では広州市を抜き6位となった(1位から5位は順に深圳、上海、西安、長沙、合肥)」と述べ、常州市がすでに中国を代表する完成車生産拠点の仲間入りを果たし、それに伴いバッテリーやコア部品など



潘副市长(中央前)

NEVサプライヤーが3,500社まで集積され、サプライヤーチェーンの構築も進んでいることなどが紹介された。

◇蜂巢能源科技(SVOLT)を視察

同社は、中国河北省にある長城汽車(Great Wall Motor)の動力電池事業部から独立する形で、車載バッテリーメーカーとして2018年に常州市に設立された。現在、長城汽車の資本が40%入っているが、IPOに向け長城汽車への依存度を下げるべく「脱長城」をテーマに販売網の拡大を目指しており、ステラテイス、理想汽車をはじめ、多数のNEVメーカーが同社のバッテリーを採用している。車載バッテリー製造以外にも、エネルギー貯蔵システムの生産やバッテリーリサイクル事業などを柱としている。

今回は、展示場での同社概要説明を受けた後、BMW MINI向けの車載バッテリー製造ライン(セルの生産ライン)を視察した。同社では一般的なスタッキング(積層)工法よりも難易度の高い高速スタッキング技術を用いており、正極、負極、セパレータを0.129秒/枚の処理速度で積層を実現していると説明があった。

◇錫山経済技術開発区との交流会

常州市から無錫市へと移動し、錫山経済技術開発区との交流会が行われた。

冒頭、銭斌・錫山経済技術開発区党工委副書記が挨拶し、同区における日本企業の投資状況について説明され、自動車部品、ハイエンド設備、スマート製造などの分野で日本企業が活躍していること、昨年の区内日系企業は76社であること、中日(無錫)精密機械産業園が江蘇省商務庁の認定を受けたことな

どが述べられた。

その後、同区の周沁・招商局プロジェクトマネージャーから投資環境の説明があり、続いて当センターと錫山区との間で「日中自動車産業(無錫)協同イノベーションベース」開設除幕式が行われ、その後、錫山経済技術開発区による招宴(昼食会)が行われた。

◇車連網小鎮を視察

無錫市自動運転実証実験エリア「車連網小鎮(コネクテッドカー・シティ)」の運営本部を訪問した。同エリアは、コネクテッドカーのモデル区として、またスマートシティプラットホームの構築を目指す無錫市が広東省深圳市に本部を置くデベロッパーの中国南山集団との共同出資により建設されたコネクテッドカー試験エリア(計画面積は約1.62km²)で、2023年3月より自動運転ミニバス約50台の試験運用が開始された。



車連網小鎮・コントロールセンター

同エリアを運営する江蘇天安智聯科技股份有限公司の楊雷董事長が本部のコントロールセンターにて業務内容の説明を行った。本部では、エリア内の全車両の運行状況をリアルタイムで把握し、ビッグデータを収集・分析すると共に、公安局にデータを逐次送信することで、渋滞や事故の適切な処理を可能にしている。

その後、ロビー内のボッシュ社の展示場を見学した。同社は無錫市に進出し、自動運転技術の開発を行っており、呉云龍 ETAS (ボッシュの子会社でシステム開発会社)セールスディレクターから同社自動運転システムの紹介を受けた。

続いて、自動運転ミニバス(定員10名)の試乗を行った。運転席に運転手(安全乗務員)が同乗し、エリア内の公道を約10分走行した。自動運転システム



試乗した自動運転ミニバス

は、中国の自動運転ベンチャー WeRide（文遠知行、本社：広州市）と無錫研奇智聯技術有限公司を採用している。

◇雅迪科技集团有限公司を視察

同社は2001年創業の電動アシストによる自転車、オートバイ、スクーターの生産メーカーで、累計販売台数約7,000万台の業界最大手である。製造工場8拠点と研究開発センター2拠点（上海、無錫）を有し、近年はオートボックス、カインズ、コメリなどでも同社製品が購入できるようになっている。

同社では、展示場で会社概要説明及び製品紹介を受け、その後工場を組みつけ工程を視察した。組付けは単一品種組立ラインが9ラインあり、生産ラインの長さは75m、車種にもよるが約60の組付け工程があり、1つの工程の所要時間は25秒で、1台の組付けは20～30分で完成する。能力は1,500台/日で、当日は視察した午後の時点で575台が生産されていた。

◇長江デルタ国際研究開発エリア展示センターを参観

相城区は設立が2001年と比較的新しい行政区であるが、近隣の上海市や南京市、杭州市からは1時間交通圏内で区内中心部の高速鉄道蘇州北駅をハブに、道路・鉄道網の整備が急速に進んでいる。

2020年に同区は「中日（蘇州）地方発展協力モデル区」に承認され、日系企業の誘致にも力を注いでいることなどが説明された。

◇長江デルタコネクテッドカー産業モデル区 インテリジェントコントロールセンターを参観

同コントロールセンターは、相城区にあるコネク

テッドカー産業に関する展示場で、相城区が近年インテリジェント・モビリティ産業集積の分野で蓄積したノウハウとその成果が展示されている。同時にインテリジェント交通産業の戦略と発展方向を見据えた展示内容となっており、同区内のIoT企業の技術力と将来性について紹介がされた。

その後、高鉄金科大酒店で、蘇州市相城区との昼食交流会が催され、張偉・相城区長、羅敏・同副区长等が出席し、交流が行われた。

◇自動運転ミニバスの試乗体験

同区で実際に試験運行がされている自動運転ミニバスの試乗を行った。同区はスマートシティに向けた取り組みが本格化しており、自動運転のタクシーやミニバス、無人配送車、無人清掃車などが公道で導入されている。



試乗した自動運転ミニバス

試乗したミニバス（定員10名）は、自動運転スタートアップの軽舟智航（Qcraft）のシステムが採用されており、実際に運行しているルートを約20分走行した。

◇魔門塔（蘇州）科技有限公司（Momenta）を視察

同社は2016年に北京で設立され、ディープラーニング（深層学習）技術をベースに自動運転関連ソフトウェアの製品化に取り組んでいる。2018年10月に総額10億ドルの資金調達を発表し、ユニコーン企業（時価総額10億ドル以上の非上場企業）の仲間入りを果たした。自動車メーカーでは、トヨタやGM、ダイムラー、上海汽車などから支援を受けている。

同社入口の展示場で概要説明を受けた。自動運転レベル4を実現するソリューション「MSD（Momenta Self Driving）」や、量産車に対応し、高速道路、駐車場、都市部のシナリオをカバーした自動運転ソ

ソフトウェア「Mpilot」などの開発について紹介がされた。Lidar（ライダー）に頼らず、カメラだけで自動運転の実現を目指し、同時に情報インフラに頼らずに自動運転が可能な量産車を目指していると説明があった。

◇蘇州欧菲光科技有限公司 (OFILM) を視察

同社は2006年に設立し、PC・モバイル向けタッチパネルの分野で急成長を遂げ、近年はスマートフォン用のカメラで培った技術を応用し、2020年に自動車分野に正式参入し、現在は車載用カメラなどを開発している。展示場で同社の概要説明を受け、その後の工場では自動車用ボディコントロールモジュール(BCM)の全自動生産ラインを視察した。

◇おわりに

今回の視察では、訪問先の地方政府の協力により、一般には関係部外者の立ち入りが難しいBYDと理想汽車の工場見学、並びに自動運転のタクシー・ミニバスへの試乗体験が実現した。

自動運転バスについては、3都市で試乗できたことにより、異なる独自システムを搭載した各々の

特徴を肌で感じる機会があり、中国が推し進めるCASEの理解を深めることに繋がった。

前回及び今回の視察を通じて、中国では自動運転技術が急速に進化しており、既にレベル4の段階にある。自動運転のシステムは大手の百度(バイドゥ)やファーウェイをはじめ、昨年視察したWeRide(文遠知行)と今回視察した Momenta (魔門塔)などの企業が積極的に展開している。中国全体で統一的に開発していると言うよりも地方で各企業がしのぎを削り開発合戦を繰り広げていると言う状況である。

自動運転の実現には企業単独での開発は難しく、政府の支援が不可欠となる。特に道路インフラの整備、カメラやセンサーからの情報を即時に集約・反映し、道路状況と連携した「車路協同」によるシステム開発が不可欠である事を強く感じた次第である。

故障・事故の対処や雇用の面など課題は多いが既に一部地域では自動運転によるタクシーが運行を開始しており、徐々に範囲が拡大する流れは止まる事が無いと思われる。

今後の視察の中で中国のCASEに連動して都市のスマート化の成熟度合いについても注目して行きたい。

交流記録

＜無錫国家ハイテク産業開発区管理委員会 駐東京経済貿易代表処＞

8月28日(水)、胥平・無錫国家ハイテク産業開発区管理委員会駐東京経済貿易代表処首席代表と周皓凌・同商務代表が来訪され、大野専務理事と中村業務グループ課長が対応した。



大野専務から、無錫新区に進出した会員企業や

無錫新区駐東京事務所との交流について紹介したところ、胥首席代表より、無錫新区をベースにして現在のハイテク産業開発区となり、東京の駐在事務所もコロナ期間は閉鎖状態にあったが、新たにハイテク産業開発区の事務所として場所も変更して再スタートすることになったと説明があり、胥首席代表と周商務代表の2名が現時点では出張ベースで来日しているが、今後は常駐となるとの紹介があった。

無錫には当センター会員はじめ地元企業が複数進出しており、無錫としては、交流会や誘致説明会など無錫の宣伝活動を名古屋では久しく行っていないことから、今後は東京の事務所を中心に交流活動や時には無錫から誘致活動に来るのでセンターに対して協力要請があった。

中国子会社の人事労務に関する勉強会、懇親会を開催

8月30日(金)当センター内部部会の「中国投資企業部会」は游庭華・大成法律事務所パートナー(右写真)を講師に招き、『日中「労働法」の違いから見る中国子会社の人事労務』と題し講演を行った。



講師は日中両国の労働法に精通しており、日本の大学で日本の労働法を専攻した経歴もあり、懲戒解雇など労働問題の事例を挙げながら双方の労働法の違いについて解説があった。

講師からは懲戒解雇の際の日中双方の労働法が重要視するポイントが述べられ、それを踏まえた就業規則の変更が重要と解説があった。その他、懲戒解雇を実施する際の、面談記録、労働契約解除通知書の書き方について、アドバイスがあった。

最後に補足説明として、中国労働法の構成、地域差の事例について紹介があった。

続く懇親会では、部会員が抱える中国子会社の人事労務における課題について、講師からアドバイスがあった。

講義は9名が参加した。

中国港湾物流視察団報告会、懇親会を開催

9月19日(木)、当センター内部部会の「東海日中海運懇話会」が派遣に協力した中国港湾物流視察団(期間:7/28～8/3、行先:広東省広州市、深圳市、佛山市)の報告会、解団懇親会を開催した。本会には



視察団の団員23名、懇話会の各社代表者7名が参加し、視察の成果を共有した。

報告会では、初めに視察団の団長を務めた当懇話会の平松保長会長(名港海運(株)専務執行役員)より挨拶があり、今回の視察目的である港湾のDX(デジタルトランスフォーメーション)、グレーターベイエリア(粤港澳大湾区)内の港湾連携について感想が述べられた。

次に事務局より視察内容の報告があり、最後に報告書で各視察先の所感作成を担当した団員より、視察の感想が述べられ、報告会の後に解団懇親会が開催された。

山東省政府駐日本経済貿易事務所 総代表に沈瑜婷氏が着任



この度、当センターの準会員である「山東省政府駐日本経済貿易事務所」の総代表に沈瑜婷氏が着任された。

住 所: 〒136-0071 東京都江東区亀戸3-2-6 齐鲁ビル
電 話: 03-5628-6336

中国新会社法における 減資制度の問題点①

～ 実務判例との比較検討を中心として ～

株式会社アウトバウンド・マネジメント 代表取締役 日上 正之
北京大成(上海)律師事務所 パートナー弁護士 張 殿士

「中華人民共和国会社法」は18年ぶりに再度大型改正が行われており、法改正で実務での様々な論点が出ており、多く注目されている。2024年7月1日に正式施行された改正後の会社法(以下「新会社法」)では、企業資本制度、コーポレート・ガバナンス制度、株式会社株式の発行制度、及び種類株式制度などの多くの面で重要な改正と制度改革が行われ、小株主や債権者保護が強化されるとともに、コーポレート・ガバナンス、ストックオプション制度、株式発行、資本取引などの面で企業にとって多様な制度設計が可能となる。

新会社法の改正で最も注目されているのは「会社資本制度」にかかわる法改正である。新会社法は、株式会社の「出資引受制度」を廃止したとともに、有限会社の定款で定められる資本金の出資期限が最長でも会社設立してから5年間までとしており、すなわち、有限会社の株主が会社設立日から5年以内に資本金の払い込みを完了しなければならない。さらに、新会社法は「株主権利喪失制度」を新設し株主の出資義務履行に董事の監督責任を増加し、且つ会社が弁済期到来の債務を弁済できない場合、出資義務を履行していない株主に対し出資義務の履行を求める権利を会社債権者に付与した。株主の出資義務が厳格に履行されることは会社の資本充足を確保する前提であり、会社の生産経営に必要な財産の安定性を確保するため、株主が出資義務を履行してから会社から資本金を払い戻すことは会社法で禁じられており、いわゆる「資本維持原則」というものである。ただし、資本金の払戻しなどの違法行為のほか、株主は減資制度を利用して会社から財産を合法的に取り戻すことができ、「資本維持原則」をおびやかすものとして減資制度も深く検討すべき重要な制度である。新会社法は株主の出資にかかわる制度整備を

行ったとともに、減資制度についても大きな修正が行われた。本稿では、実務での検討が比較的にない減資制度について検討し、ご参考に供するものとした。

一、新会社法における減資制度の修正要点

実務では、減資には大きく分けて「実質上の減資」と「名目上の減資」があり、前者とは株主への財産の分配や株主の出資義務の免除を目的とした減資を指し、後者とは会社の損失を補うことを目的とした減資を指す。2018年10月26日に改正し施行された会社法(以下「旧会社法」という。)では、減資制度に関する規定がただの一条のみであり、旧会社法第177条において「会社は、資本金の額を減少する必要があるときは、会社は、貸借対照表および財産目録を作成しなければならない。会社は、登録資本金を減額する決議を行った日から10日以内に債権者に通知し、30日以内に新聞に公告を掲載しなければならない。債権者は通知を受領した日から30日以内に、通知を受領していない場合、公告日から45日以内に、会社に対し債務を返済すること、又は相応の担保を提供することを要求する権利を有する」。旧会社法の規定内容からすると、旧会社法では、「実質上の減資」と「名目上の減資」という具体的区別はしていなかったが、旧会社法第168条に「資本準備金を使用し欠損の補填をしてはならない」との定めがあるので、旧会社法は資本と利益の区別といった会計原則を徹底していたため、「形式的な減資」に対して消極的な態度を示したと言える。

また、株主の出資比率やその保有する株式の比率に応じて資本金が減少されるかどうかにより、「均等比例減資」と「非均等比例減資」といった二種類の減資が存在する。旧会社法第177条の規定からみる

と、この点は規定上明らかになっていないが、「非均等比例減資」を否定することでもないので、実務では、「非均等比例減資」も多く見られた。しかし、減資決議は法的に2/3以上の議決権を有する株主の同意を得て議決することができるため、小株主の反対意見を無視した非均等比例減資の場合には裁判沙汰になるケースが多い。その中に、支配株主が議決権の優位を利用して小株主の権益を損なうような非均等比例減資を株主会決議で無理やりに通らせる問題や、株主会の減資決議をもって小株主を排除する問題もあった。また、ベンチャー企業への投資が失敗した時、投資者が減資を通じて投資対象となったベンチャー企業から投資資金を回収した事例では、投資者とベンチャー企業の間で締結される「投資契約」に関連約定があったとしても、投資資金の回収を目的とする減資の合法性は裁判実務で争われることがよくある。

新会社法は、上記のような実務上の問題点に対応するため、旧会社法の規定を維持した上で減資制度をさらに整備し、「均等比例減資」を一般原則としつつ、例外に一定の法的要件を満たしてから初めて「非均等比例減資」を認めることにした。その一定の法的要件というのは、有限会社の場合は「非均等比例減資」を実施するには株主全員に別途約定があることを必要条件としており、株式会社の場合は定款に別途規定があることを必要条件としている。また旧会社法にあった「資本準備金を使用し欠損の補填をしてはならない」といった規定を撤廃し、欠損の補填を目的とする「名目上の減資制度」を新たに設けた。

さらに、新会社法は、会社法の規定に違反した違法減資について、株主の資金返還義務と免除となった出資義務の回復を定めており、そして違法減資による会社の損失について株主と責任のある役員(董事、監事、高級管理職)が損害賠償責任を負うことを定めた。

二、新会社法における「名目上の減資制度」

新会社法第225条によれば、会社が本法第214条第2項に基づき欠損を補填した後も損失が残る場合には、欠損を補填するために登録資本金を減少することができる。ただし、資本金を減少し欠損を補填する場合、会社は株主に配当を行ってはならず、また

は株主の出資義務を免除してはならない。この規定は、新会社法で新たに設けた規定であり、「名目上の減資」の適法性を明確にしたものである。ただし、新会社法第225条に基づき、「名目上の減資」を実施するには2つの法的要件を満たす必要があり、その1つは、「第214条第2項に基づき欠損を補填した後もまだ欠損が残っていること」で、もう一つは「株主への財産分配、または株主の出資義務への免除をしないこと」である。

1. 第214条第2項に基づき欠損を補填した後もまだ欠損が残っていることについて

名目上の減資は、株主への財産分配や株主の出資義務への免除が禁じられているため、実質上会社の既存財産が減少することにならない。そのため、名目上の減資は、貸借対照表上の所有者権益項目(=純資産の部)に属する資本金と未分配利益(=利益剰余金)の項目間での計上額の移動のみとなり、すなわち、資本金項目の計上額が減少し、未分配利益項目の計上額がマイナスからゼロになる。しかし、所有者権益項目に属するものは資本金以外に「任意積立金」と「法定積立金」(=利益準備金)、「資本積立金」(=資本準備金)があり、これらの項目を利用し欠損を補填することもできる。新会社法では、欠損の補填に使われる各種積立金項目の欠損補填順序が明確に定められている。新会社法の第214条第2項により、欠損を補填する場合には、任意積立金又は法定積立金を先に使用しなければならず、それで欠損を補てんできない場合に資本積立金を使用することになり、さらに資本積立金で補填しきれない場合に限り、資本金を減少して欠損を補填することが認められる。そのため、新会社法で定められる欠損補填の順序は、任意積立金・法定積立金⇒資本積立金⇒資本金という順になっている。したがって、利益準備金や資本準備金に計上額がある場合には、直接に資本金を減少して欠損を補填することはできない。

2. 株主への財産分配、または株主の出資義務への免除をしないことについて

新会社法の第225条第1項の但し書きに「会社は、資本金を減少し欠損を補填する場合、株主に分配を行ってはならず、又は株主の出資義務を免除してはならない」という定めがあるが、この条文から「欠損

がある場合、財産の分配(出資義務の免除も含む)を伴う減資を行ってはならない」とも解釈できるように見えるが、果たしてそうであろうか。

まず名目上の減資は会社の既存財産が減少することにならないので、債権者の権益に実質的な影響が生じない。そのため、新会社法の第225条第2項は、会社が損失を補填するために資本金を減少する場合、第224条に定める債権者異議手続きを踏む必要はないと定め、会社は、株主会の決議日から30日以内に新聞または国家企業信用情報公示システムに公告を掲示するだけで足りる。名目上の減資の場合、会社の債権者は会社に債務の返済を要求することも担保の提供を求めることもできない。このような簡易の手続きを取れるのは、財産の分配も出資義務の免除も行われなからである。また、第225条は名目上の減資のみを前提とする規定であるので、「欠損がある場合、財産の分配(出資義務の免除も含む)を伴う減資を行ってはならない」という趣旨を持つならば、該当条文は第225条第1項の但し書きに置くべきでない。

そのため、財産の分配(出資義務の免除も含む)を行っていないから「名目上の減資」と言えるので、「株主への財産分配、または株主の出資義務への免除をしないこと」は単なる「名目上の減資」の法的要件に過ぎず、「欠損がある場合、財産の分配(出資義務の免除も含む)を伴う減資を行ってはならない」ということまでに解釈されないと思われる。

3. 欠損がある場合に行われる減資について

実務では、会社に欠損があったとしても減資が行われるケースもあった。この点について、前述のように新会社法でも依然としてそれを禁じる明確規定が定められていない。しかし、これまでの司法判例からしても、欠損状態での減資はその適法性が裁判で争われることが多く、争論が大きいところである。一部の判例では、欠損状態での減資は「資本維持原則」に違反しており債権者の権益を大いに損害するものとしてその適法性が否定されたものの、中国司法実務で判例に法的拘束力がないので、必ずしも統一された判断基準にはなっていない。さらに、欠損がなくても、株主に分配する財産額は会社の未分配利益(=剰余金)の金額を超えるまでに過剰減資を行う場合、やはり「資本維持原則」に違反しており

債権者の権益を大いに損害することとなる。そのため、減資の適法性について、今後もケースバイケースで判断せざるを得ないことになるが、新会社法は減資制度に「財源規制」のようなルールを設けていない点の一つの欠点と言える。

三、減資の比率について

新会社法第224条第3項では、会社が資本金を減少する場合、原則として株主の出資比率又はその保有する株式の比率に応じて出資額又は株式を減少しなければならないが、法律に別途規定がある場合、有限会社の株主全員に別途約定があり、又は株式会社の定款に別途規定がある場合を除くといった規定が定められている。これは「減資の比率」に関する規定であるが、新会社法第224条は二種類の減資を定めており、一つは株主の出資比率やその保有する株式の比率に応じて資本金を減少する「均等比例減資」であり、もう一つはそうでない「非均等比例減資」である。

1. 均等比例減資について

投資や事業創立を促進する政策の下で、旧会社法に資本金引受制度が設けられており、すなわち、株式会社も有限会社もその設立時、株主が会社への出資義務のみを引き受けて資本金を実際に払い込む必要がなく、定款に定める出資期限までにその出資義務を履行すれば足りるという制度である。新会社法は株式会社における資本金引受制度を撤廃したが、有限会社における資本金引受制度は依然として残されている。従い、有限会社の場合、減資が行われる時点、株主が資本金を払い込んでいないことがあるため、「株主の出資比率に応じて……」というのは株主の引き受けた出資比率(=登記上の持分比率)を指しているか、それとも実際に払い込まれた出資比率を意味しているか、といった解釈問題がある。

会社法理論によると、有限会社の株主にも株主平等原則が適用される。新会社法が実施される前、特定株主への財産分配を目的とする減資は一部の少数株主の反対意見を無視して行われたことにより裁判で争われたケースがあった。そこで、少数株主の権益損害が明らかである場合、特定株主への財産分配を目的とする減資は株主平等原則に反するとされることが有力説であった。新会社法は均等比例減資に

2/3以上の議決権を決議要件としていることに対し、後述のように非均等比例減資は実質上株主の全員合意を必要要件としているので、均等比例減資は株主平等原則に反してはならない。そのため、裏返せば、均等比例減資を行ったとしても減資後株主の保有する出資比率が減資前と変わらないことは新会社法第224条第3項の前段規定に定められる法的主旨であり、「株主の出資比率に応じて……」とは株主の引き受けた出資比率(=登記上の持分比率)を指していると解釈すべきである。

なお、前述によれば、均等比例減資で個々の株主に実際に分配される財産額や免除される出資義務が異なることがあるが、あくまでも財産分配の計算問題にすぎない。また、会社は株主の実際に払い込まれた出資比率に応じ資本金を減少することができるが、これは非均等比例減資で検討される問題である。

2. 非均等比例減資について

新会社法の第66条第3項によれば、会社の登録資本金の額を減少する決議は2/3以上議決権を代表する株主の同意が必要となる。ただし、非均等比例減資を実施する場合、新会社法の第224条第3項によれば、「有限会社の株主全員に別途約定があること」、又は「株式会社の定款に別途規定があること」を必要条件としている。しかし、有限会社の株主全員合意は法的に「契約行為」であり、減資決議は会社法上の「決議行為」であるため、両者は必ずしも完全に同等的な法的効果を有するものになるとは限らないので、単純に非均等比例減資に関する減資決議は株主全員の同意が必要であると解釈してはならない。その結果、株主間の「契約行為」と株主会の「決議行為」との間に必然的に衝突が生じる可能性がある。具体的に以下のように分析してみる。

まず、株主全員に別途約定が事前にあり、その後に行われた減資決議は該当約定に抵触することが生じうる。例えば、実務では、投資者がベンチャー企業に投資する場合、投資者は自らの投資回収を確保するため、「会社減資における財産分配を他の株主より優先に受領する優先権」が投資者にあることは予め株主全員との合意を取り「投資契約」に記載することがよくある。しかしながら、その後株主会で決議した減資決議は投資契約の約定に抵触する場合、

該当減資決議の法的効力はどうなるであろうか？私見によれば、その効力は減資決議の内容により判断すべきと思う。減資決議は「均等比例減資」に関する内容であれば、2/3以上議決権を有する株主の同意をもって可決されれば、原則として有効である。この場合、減資決議が投資契約に違反したことになるが、投資者は投資契約に基づき他の株主に違約責任を追及するしかない。また、減資決議は投資者以外の他の株主への財産分配や出資義務の免除を主たる内容とする場合、新会社法の第224条第3項に抵触するものとして該当減資決議が無効であると主張する余地がある。

また、株主全員の別途約定そのものが無効であれば、それに基づき行われる減資決議の効力も否定される可能性がある。例えば、実務では、個別株主の除名を目的とする減資決議が株主会の2/3以上決議で決議されるケースがある。新会社法が実施されるまでに、除名された株主が提起した訴訟では、減資決議の効力が争われるところで、除名事由に関して株主間に事前合意があるか否かと該当合意そのものの効力有無が裁判の争点になる。これまで株主除名を目的にする減資決議の適法性が認められる判例によれば、原則として除名事由に関する株主全員の事前合意があり、かつ該当合意が有効であることが必要である。また事前合意がなくても例外的に認められる判例では、除名される株主に資本金の違法払戻行為や出資期限満了後も資本金の払込みを拒否し続けた行為があった場合に限り、対象株主の除名を目的とする減資決議が認められたケースがある。

なお、株式会社における「非均等比例減資」は「定款に別途規定がある」ことが必要条件とされている。株主全員合意を求めている点からして有限会社における非均等比例減資の法的要件より緩めたように見えるが、株式会社の株主権利平等原則(新会社法第143条)に関する定めがあるため、同種類株式を対象に行われる非均等比例減資は株主権利平等原則に抵触する可能性があるので、無効であると解釈すべきである。そのため、株式会社における非均等比例減資の適用範囲は優先株式や譲渡制限株式などの種類株式に関する定款規定がある場合、又は金庫株を抹消するため資本金を減少する場合に限られると思われる。

四、違法減資に関する法的責任

新会社法に違法減資の法的責任に関する規定が設けられた。新会社法第226条によれば、本法に違反して資本金を減少する場合、株主はその受け取った資金を返還すべき、免除された出資義務も原状回復すべきである。また、会社に損失を与えた場合、株主及び責任を負う董事、監事、高級管理者は損害賠償責任を負わなければならない。この規定により、違法減資の法的責任に「株主責任」と「役員責任」がある。

1. 株主責任について

民事法律行為の効力からして、違法減資行為は無効行為か、取り消せる行為かを新会社法は明確にはしていないが、民法典の第157条によれば、無効行為と取り消せる行為は法的効果が同じであり、行為者に返還義務や原状回復責任などがある。そのため、第226条に「本法に違反して……」との表現があるが、法律違反による無効行為のみでなく、召集手続きに不備があることや定款に違反したことにより減資決議が取り消される場合も第226条の適用になる。

なお、減資行為が無効とされた場合や取り消された場合、いずれも遡って効力が否定されることにな

るので、減資決議及びその後の減資行為に責任のない株主にも返還義務が生じることになる。

2. 役員責任について

違法減資に責任を負う役員は会社に対し損害賠償責任を負うことになる。「責任を負う」というのは新会社法の関連規定から解釈すれば、違法減資に協力した役員はもちろん、違法減資を黙認した役員も善管注意義務違反で責任を問われることがある。例えば、ある董事が減資案を作り董事会に提案した場合、該当減資が違法減資と判明されてから、提案した董事も董事会決議に賛成した董事も同様に責任を負うことになる。この場合、董事は減資議案に反対意見を述べ議事録にも記録して初めて免責とされる可能性がある。

五、結びに代えて

新会社法はこれまで旧法の下で実施してきた「資本金引受制度」の弊害を防ぐため様々な制度整備を行ったが、減資制度についてまだ様々な問題が残っている。特に減資時点における会社の財務状況を考慮して制度整備を強化すべきところであり、今後の実務上における司法解釈に関して注目してゆきたい。

執筆者プロフィール



株式会社アウトバウンド・マネジメント
代表取締役 日 上 正之

青山監査法人プライスウォーターハウス（現PwCあらた有限責任監査法人）に勤務後、香港事務所、1993年に上海事務所へ「初代の日本部代表」として赴任。日系企業クライアントを二百社レベルにまで立ち上げ、PwC上海日本部拡大に貢献。帰

国後はEY税理士法人で取締役、KPMG税理士法人にてディレクター、その後キャストコンサルティング（株）の取締役・代表取締役社長・上海董事長を経て、現在は（株）アウトバウンド・マネジメントの代表。日中間のM&A買収業務、中国からの撤退・持分譲渡・破産案件等を数多く手がけてきた。税理士登録30年。



北京大成(上海)律師事務所
パートナー弁護士 張 殿士

張弁護士は、大成(上海)律師事務所所属しているパートナー弁護士であり、この約13年間、在中日系企業を相手にリーガルサービスを提供しており、これまで外商投資企業に関わる撤退清算や再編合併、大型リストラや労使集団交渉、民商事訴訟仲裁などの業務を多く取り扱ってきました。特に外商投資企業に関わる事業統合や撤退業務において、張弁護士は豊富な実務経験と即戦力をもって法務、労務、財税、外貨、紛争解決等の面でその交渉力を生かし総合的にクライアントサポートしてきた。



中国初 ゼロカーボン 石炭ターミナルのパイロットPJ

国家能源集团黄驊港有限公司はゼロカーボン港建設計画を発表し、黄驊港石炭港区におけるゼロカーボン港建設が正式に始まり、グリーンかつ低炭素から環境に優しいゼロカーボンへの港湾開発を推進するとした。これは国内初の石炭基地におけるゼロカーボンパイロットプロジェクトである。

建設計画では、黄驊港石炭港区を世界クラスのゼロカーボンエコロジー港に建設するという全体目標を掲げており、効率的なエネルギー利用、港湾車両と船舶の電化、クリーンエネルギー供給、ゼロカーボン化に重点が置かれる。2035年までに、港湾のエネルギー利用効率において世界トップレベルに到達し、すべての港湾車両と船舶をクリーンにし、数百メガワットの「風力および太陽エネルギー貯蔵」グリーン電力システムを使用して2億キロワット以上を発電することを目指す。

第11回中国・滄州国際武術大会が開幕

8月23日、第11回中国滄州国際武術大会が「武術の郷」として有名な滄州体育館で



開幕した。大会にはロシアやパキスタンなど32の国と地域から4,800人の武道愛好家が参加し、過去最大規模の参加となった。

滄州の武術には長い歴史があり、多くのカテゴリーがあり、多くの有名人を輩出しており、国が指定した最初で唯一の県レベルの武術の故郷。中国滄州武術祭は1989年に創設され、国内で最も古い武術の祭典であり、これまでに10回にわたり成功裏に開催された。第11回からは国家スポーツ総局武術スポーツ管理センターの承認を受け、国際武術「祭」から「大会」に改名された



中日恐竜文化交流イベントを開催

8月17日、常州高新区内にある「中華恐竜園」で「恐竜」をテーマとした常州市、熊本県、福井県の文化交流イベントが常州高新区商務局の協力により開催された。

福井県は日本で有名な恐竜の故郷であり、熊本県は日本で初めて肉食恐竜の化石が発見された場所として有名である。同イベントでは、両県の上海事務所スタッフが、約50組の家族を対象に「恐竜文化」をテーマに交流イベントを開催したほか、多彩な行事が用意され、大変有意義な交流が行われ、友情の架け橋が築かれた。



龍湖湖畔で、標記フェスティバルが開催された。会場内には、特設のビアホールで約20種類のビールが提供され、70の屋台が立ち並び、国際色豊かなグルメが味わえた。



また、同時に音楽フェスも開催され、ステージでは様々なジャンルの音楽演奏、レーザーを駆使した光のショーや、DJが乗り込んだ電気バスを利用した移動式クラブ、また突然恐竜が会場内に現れるなど多彩なイベントで大いに盛り上がった。

スイス企業家が高新区を考察

8月30日、常州高新区は約40名のスイス企業家を招いた。先月号でお伝えしたように、常州高新区にスイスセンターを設置する等、常州高新区は長江デルタ地域におけるスイス企業の集積地の一つであり、現在は28社のスイス企業が進出している。

2024新龍湖ビール&ミュージックフェスティバル

8月29日から9月1日にかけて、常州高鉄新城の新



APTIV (APTIV)の研究開発 センターが高新区進出決定

アメリカ自動車部品のメガサプライヤーであるAPTIV社(旧：デルファイ/Delphi Corporation)の電子研究開発センターが常熟高新区に進出することが決定した。同社は30年以上にわたり中国市場に深く関与しており、業界独自の自動車のフルシステムソリューションを備えている。

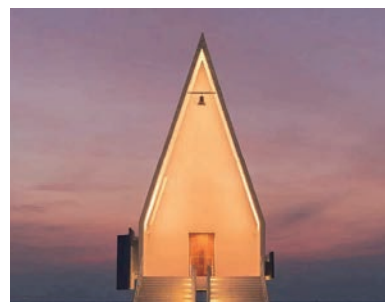
今回、常熟高新区に同社の研究開発センターが設立されることで、同社の市場シェアと競争力が大幅に向上するだけでなく、常熟の自動車・部品産業の欠点も補うこととなる。更に、常熟研究開発センターは、上海と蘇州にある研究開発センターと連携し、自動車産業エコシステムの更なる発展に寄与することが期待されている。

阿那亜(Aranya) PJが常熟高新区に

最近、中国で最も注目されている革新的でアー

ティスティックなデベロッパーである阿那亜(Aranya/アランヤ)の「長江デルタプロジェクト」が常熟高新区で建設されることが決まった。このプロジェクトは、昆承湖の湖畔に、高級住宅とホテルを建設するだけでなく、音楽、文学、芸術などのイベントが行える施設を有する大規模リゾート建設プロジェクト。

アランヤホールディンググループは、写真の河北省北戴河プロジェクトを皮切りに、「人生はもっと美しくなれる」という価値観のもと、美しい自然景観を有する地で文化芸術プロジェクトを創造し続け、更には文化芸術と都市開発を融合させた都市建設を推し進めている。



ちなみに、「アランヤ」はサンスクリット語の「静寂な場所、自分を見つける場所」を意味する言葉に由来している。



ボッシュの水素燃料電池車実証用 アプリケーションが無錫で使用開始

このほど、「無錫製」水素燃料電池実証運転車78台が運用を開始した。ボッシュのドイツ国外初の燃料電池センターは、水素燃料電池パワートレインの主要コンポーネントの研究開発に重点を置いて、2019年に無錫に建設された。2021年にはサンプル試作工場を建設し、2022年には基幹部品の現地生産ラインを段階的に導入している。



現在では、水素燃料電池スタック、電子エアコンプレッサー、水素噴射弁部品、水素循環ポンプなどを含むコア部品の現地での研究開発、生産、納入を徐々に実現している。

越境物流+海外倉庫の新たな展開モデルを模索

無錫米豊国際貿易有限公司は、2016年に錫山開発区で設立された。設立当初は主に二輪および三輪の電気自動車の生産と販売を行っており、主に東南アジア、中東、南米に輸出しており、2023年の輸出額は約2億元となった。

その後同社は新しいビジネスを模索し、「越境物流+海外倉庫」という新たなビジネスモデルを開拓、その越境EC事業は急速に成長し、2021年に広西チワン族自治区のベトナムとの国境の町に子会社を設立し、自社所有の通関用車両15台を備えた税関申告・検査チームを設立、中国とベトナムの越境電子商取引を中心に、速達小包の輸送と海外倉庫・物流サービスを行っており、現在では、TikTokやTEMUなどの有名な越境電子商取引プラットフォームの物流サービスプロバイダーとなっており、広西チワン族自治区を拠点とし、深圳とハノイにオフィスを構え、完全かつ効率的な物流サービスを提供している。

**深圳空港シャトル 利用客が
1.1万人に**

本誌7月号で紹介した深圳空港の江門市サテライトである「深圳空港江門航空港」が運用開催され、また同じく8月号で紹介した「深中通道」が開通したこと

により、江門市と深圳空港を結ぶシャトルバスの利用客が延べ1.1万人を突破し、



江門、さらには広東省西部からの乗客にとって、より快適で便利な旅行の選択肢が提供されている。

8月28日からは、運行便数が1日あたり24往復から32往復に増便しており、江門発のバスの運行は4時半から21時、深圳空港発が7時から23時となっている。

珠江西岸4都市 不動産登記の互対応が可能に

このほど、「江門市、珠海市、中山市、陽江市の都市間不動産登記に関する枠組み協力協定」が締結された。これにより、4都市間の不動産登記機関が利用できる独自の「都市間ユニバーサルサービス」事業プラットフォームが構築され、上記4都市内で不動産を購入または処分したい場合、4都市中の任意の都市で手続きを行う事が可能となった。

1-7月 アフリカとの貿易は10.9%増

江門市は「海のシルクロード」の重要な都市として、アフリカ諸国との貿易関係が緊密になっている。

江門税関の情報によると、今年1-7月の江門市の対アフリカ諸国への輸出入総額は、前年同期比(以下同)10.9%増の58億8,000万元で、そのうち輸出は10.3%増の56億元、輸入は22.7%増の2.8億元だった。アフリカからの主な輸入品は、ショ糖、コーヒー豆、ナッツ類等となっている。

10月以降の行事案内

後援事業**「第六回日中友好錦秋の集い」**

日 時：10月5日(土)～6日(日)

主 催：日中友好錦秋の集い会

会 場：中部国際空港第1ターミナル4階
イベントプラザ

後援事業**「第3回ワールドフェスティバルin愛知」**

日 時：10月12日(土)～14日(月・祝)

主 催：ワールドフェスティバルin愛知実行
委員会

会 場：久屋大通公園エンゼル広場

後援事業**「第136回中国輸出入商品交易会」**

日 時：10月15日(火)～11月4日(月)

主 催：中華人民共和國商務部、広東省人民政府

会 場：中国輸出入商品交易会コンプレックス
(広州)

共催事業**「第12回日中友好杯ゴルフコンペ」**

日 時：10月19日(土)

会 場：緑ヶ丘カンツリークラブ

主 催：(一社)東海日中貿易センター、
(NPO)愛知県日中友好協会、日本中部華僑
華人日中友好杯ゴルフコンペ実行委員会

後援事業**「第42回全日本中国語スピーチコンテスト愛知県大会」**

日 時：11月2日(土)

主 催：(NPO)愛知県日中友好協会、
江蘇省人民対外友好協会

会 場：愛知工業大学 自由ヶ丘キャンパス別館

後援事業**「江蘇杯中国語スピーチコンテスト」**

日 時：11月30日(土)

主 催：南京大学、江蘇国際文化経済センター、
愛知大学

会 場：愛知大学名古屋キャンパス

中国経済データ

＜ご注意＞

伸率は前年同期比を％で表示。減少は▲または－で表示。速報値と確定値が混在しているため、不確定なデータが含まれている。

日本の対中貿易（日本側統計）

単位：億円、％

年月	輸 出		輸 入		差 引	
	金 額	伸 率	金 額	伸 率	金 額	備 考
2017年	148,910	20.5	184,387	8.4	▲35,477	赤字縮小
2018年	159,010	6.8	191,871	3.9	▲32,861	赤字縮小
2019年	146,814	▲7.7	184,337	▲3.9	▲37,523	赤字拡大
2020年	150,811	2.7	174,684	▲5.2	▲23,873	赤字縮小
2021年	179,852	19.2	203,416	16.4	▲23,564	赤字縮小
2022年	190,221	5.8	248,190	22.0	▲57,969	赤字拡大
2023年	175,863	▲7.5	248,190	▲0.7	▲70,473	赤字拡大
2024年8月	15,088	5.2	18,860	▲2.3	▲3,771	赤字縮小
2024年1-8月	123,056	10.7	159,621	2.2	▲36,565	赤字縮小

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

8月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

		金 額	構成比
輸出	総額	84,419	100.0
	内訳		
	アメリカ	16,066	19.0
	E U	7,477	8.9
	アジア	46,620	55.2
	うち中国	15,088	17.9
輸入	総額	91,372	100.0
	内訳		
	アメリカ	9,491	10.4
	E U	11,013	12.1
	アジア	42,201	46.2
	うち中国	18,860	20.6

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

8月の主な増減品目

単位：％、ポイント

		概況品名	伸率	寄与度
輸出	増加	1 半導体等製造装置	61.6	4.8
		2 科学光学機器	24.4	0.8
		3 プラスチック	12.3	0.8
輸入	減少	1 自動車	▲30.9	▲1.9
		2 電算機類(含周辺機器)	23.1	1.5
		3 通信機	9.9	0.7
	増加	1 石油製品	682.3	0.5
		2 衣類・同付属品	▲15.0	▲1.6
		3 音響映像機器(含部品)	▲9.7	▲0.4
		半導体等電子部品	▲16.6	▲0.4

出所：日本・財務省

名古屋税関管内の対中貿易

単位：億円、％

年月	輸 出			輸 入			差 引	
	金 額	伸 率	全国比	金 額	伸 率	全国比	金 額	備 考
2017年	28,271	19.7	19.0	21,863	5.8	11.9	6,408	黒字拡大
2018年	30,687	8.6	19.3	23,639	8.1	12.3	7,048	黒字拡大
2019年	28,217	▲8.0	19.2	22,086	▲6.6	12.0	6,131	黒字縮小
2020年	29,531	4.6	19.6	19,043	▲13.8	10.9	10,488	黒字拡大
2021年	33,864	14.7	18.8	23,223	21.9	11.4	10,641	黒字拡大
2022年	33,604	▲0.8	17.7	28,963	24.7	11.7	4,641	黒字縮小
2023年	28,720	▲14.5	16.2	30,030	3.6	12.3	▲1,310	赤字転換
2024年8月	2,423	5.9	16.1	2,356	▲8.2	12.5	67	黒字転換
2024年1-8月	17,754	0.2	14.4	20,209	5.1	12.7	▲2,455	赤字拡大

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

※名古屋税関管内 国際貿易港：名古屋港、三河港、衣浦港、清水港、田子の浦港、御前崎港、四日市港、尾鷲港、津港

国際空港：中部空港、静岡空港

8月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

		金 額	構成比
輸出	総額	19,593	100.0
	内訳		
	アメリカ	5,286	27.0
	E U	2,420	12.4
	アジア	6,878	35.1
	うち中国	2,423	12.4
輸入	総額	11,667	100.0
	内訳		
	アメリカ	989	8.5
	E U	1,088	9.3
	アジア	5,912	50.7
	うち中国	2,356	20.2

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

8月の主な増減品目

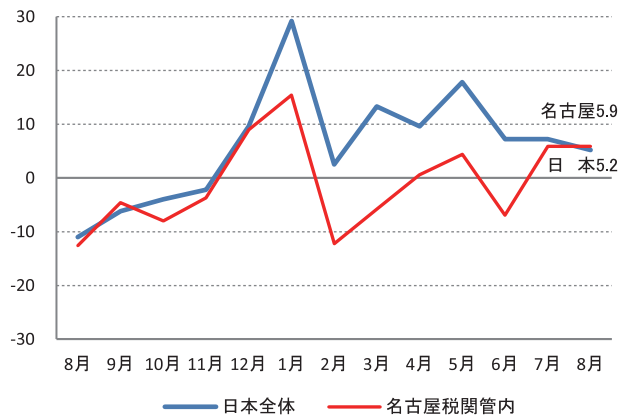
単位：％、ポイント

		概況品名	伸率	寄与度
輸出	増加	1 半導体等製造装置	144.0	3.8
		2 石油及び同製品	328.0	1.9
	減少	1 自動車	▲66.8	▲5.2
輸入	増加	1 がん具及び遊戯用具	▲89.0	▲4.8
		2 衣類及び同附属品	▲19.1	▲2.1

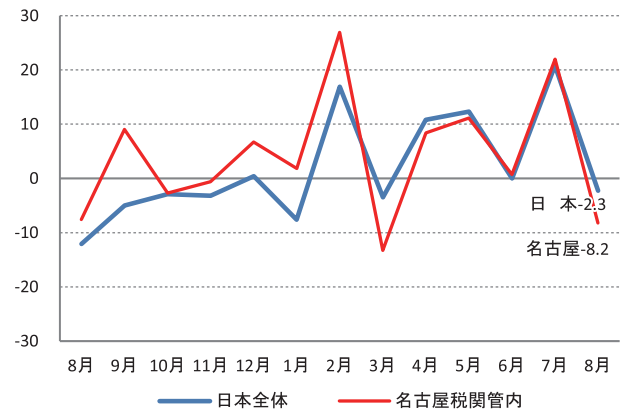
出所：名古屋税関

日本と名古屋税関管内の対中貿易の比較

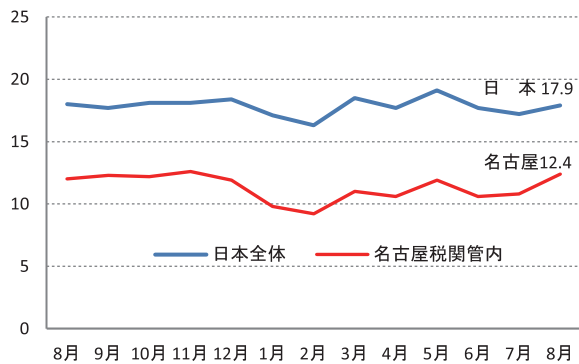
中国への輸出額の月別伸率(%)



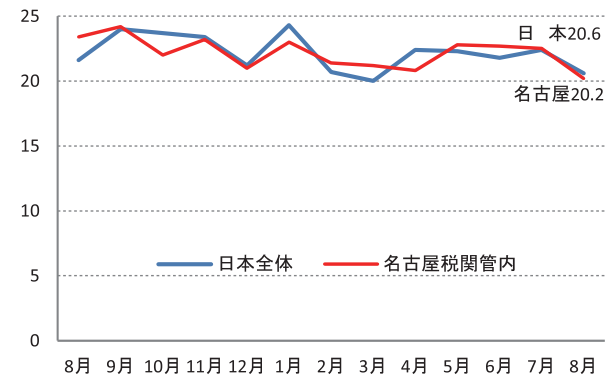
中国からの輸入額の月別伸率(%)



日本の輸出における中国構成比の推移(%)



日本の輸入における中国構成比の推移(%)



中国の貿易

単位：億ドル(金額)、% (伸率)

年月	輸 出		輸 入	
	金 額	伸 率	金 額	伸 率
2018年	24,874	9.9	21,356	15.8
2019年	24,984	0.5	20,769	▲2.8
2020年	25,907	3.6	20,556	▲1.1
2021年	33,640	29.9	26,875	30.1
2022年	35,936	7.0	27,160	1.1
2023年	33,800	▲4.6	25,568	▲5.5
2024年8月	3,086	8.7	2,176	0.5
2024年1-8月	23,147	4.6	17,062	2.5

出所：中国税関総署

中国の外資導入

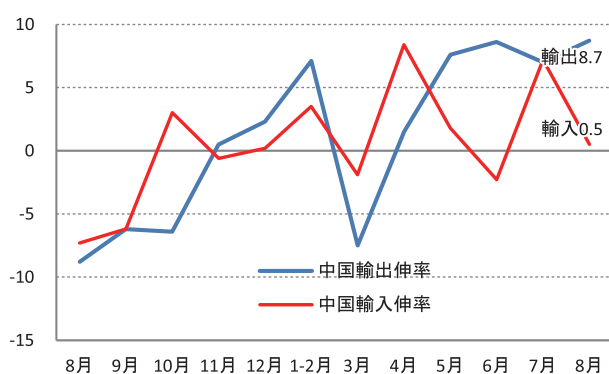
単位：件(件数)、億ドル(金額)、% (伸率)

年 月	件 数		実行ベース金額	
	件数	伸率	金額	伸率
2018年	60,533	69.8	1,349.7	3.0
2019年	40,888	▲32.5	1,381.4	2.4
2020年	38,570	▲5.7	1,443.7	4.5
2021年	N/A	N/A	1,734.8	20.2
2022年	N/A	N/A	1,891.3	8.0
2023年	53,766	39.7	1,609.1	▲14.9
2024年1-8月	36,968	11.5	816.0	▲33.0

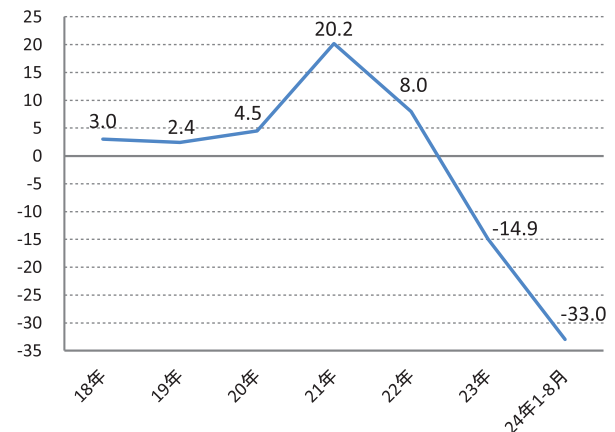
出所：中国商務部

※24年1-8月の実行ベース金額は、中国税関総署発表の同時期の貿易総額の平均為替レート(1ドル=7.11人民元)を基に元からドルに換算。

中国対外貿易の月別伸率(%)



中国外資導入の伸率(%)



中国の物価動向

消費者物価指数CPI (%)

	8月	1-8月
消費者物価指数	0.6	0.2
うち都市	0.6	0.2
農村	0.8	0.3
うち食品	2.8	▲1.7
食品以外	0.2	0.7
うち消費財	0.7	▲0.1
サービス	0.5	0.8

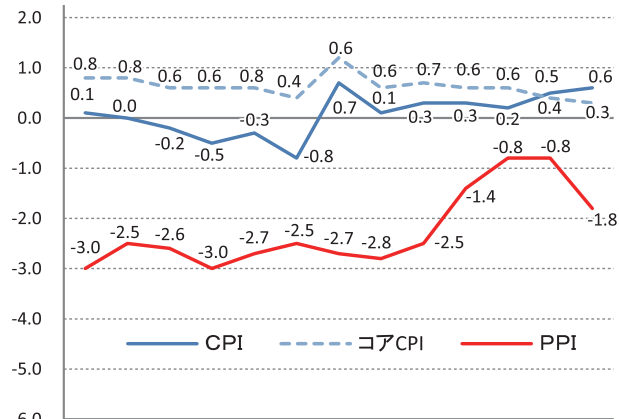
出所：中国国家统计局

工業生産者物価指数PPI (%)

	8月	1-8月
工業生産者物価指数(P P I)	▲1.8	▲1.9
うち生産資材	▲2.0	▲2.3
うち採掘	0.9	▲2.2
原材料	▲0.8	▲0.9
加工	▲2.7	▲2.8
生活資材	▲1.1	▲0.9
うち食品	▲1.3	▲0.9
衣類	▲0.4	0.1
一般日用品	0.0	0.0
耐久消費財	▲1.9	▲2.0
工業生産者仕入物価指数	▲0.8	▲2.1
うち燃料、動力類	▲1.0	▲3.3

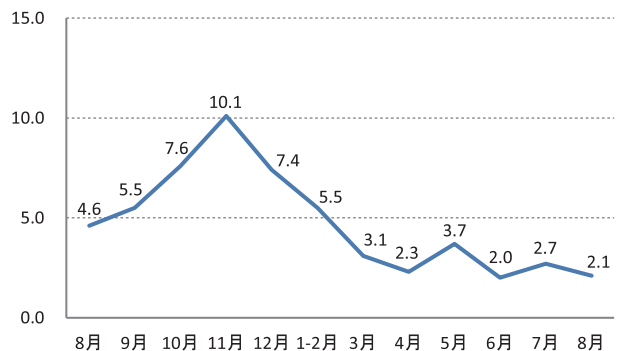
※工業生産者物価指数(P P I) = 出荷価格指数 = 卸売指数
出所：中国国家统计局

CPI、コアCPI、PPIの月別推移(%)



8月 9月 10月 11月 12月 1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月
※コアCPIとは食品とエネルギーを除いたもの。

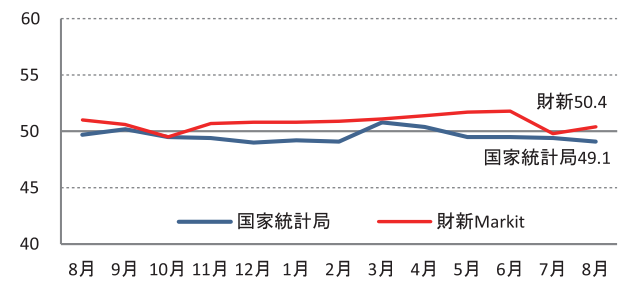
中国の消費財小売総額の伸率(%)



出所：中国国家统计局

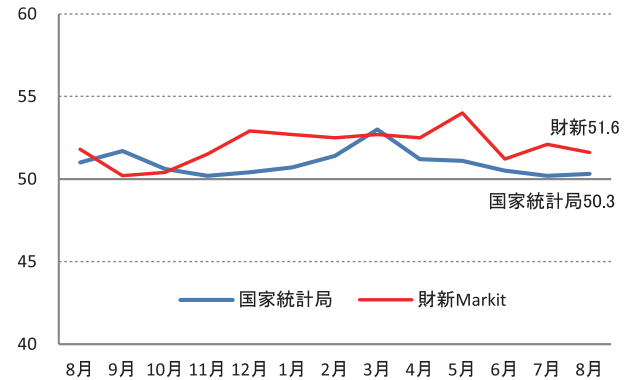
中国の景気先行指数

製造業PMI



※製造業PMI = 製造業購買担当者景気動向指数
景気後退<50<景気拡大

非製造業(サービス業) PMI

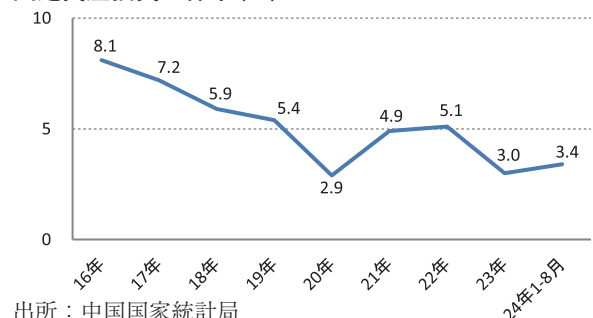


中国の固定資産投資

24年1-8月の固定資産投資

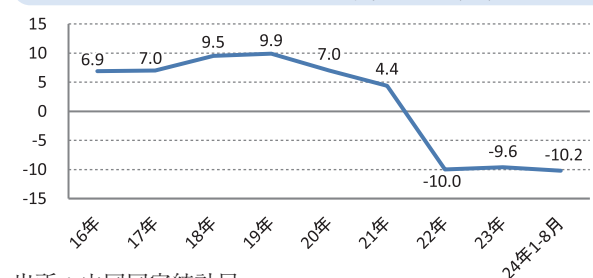
		投資額(億元)	伸率(%)
固定資産投資		329,385	3.4
産業別	第一次	6,146	2.9
	第二次	112,778	12.1
	第三次	210,461	▲0.8
地域別	東 部	N/A	2.7
	中 部	N/A	4.6
	西 部	N/A	▲0.2
	東 北	N/A	2.5

固定資産投資の伸率(%)



出所：中国国家统计局

中国の不動産開発投資の伸率(%)



出所：中国国家统计局

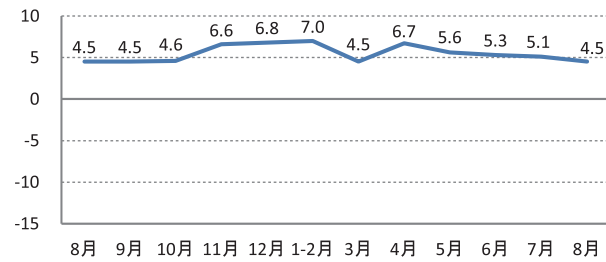
中国の工業

工業付加価値の伸率(%)

	8月	1-8月
一定規模以上の工業生産	4.5	5.8
内訳 鉱業	3.7	2.9
製造業	4.3	6.1
電気・ガス・熱・水生産供給業	6.8	5.8
内訳 国有企業	3.6	4.3
株式制企業	5.0	6.1
外資系企業	2.8	4.1
私営企業	4.5	5.5

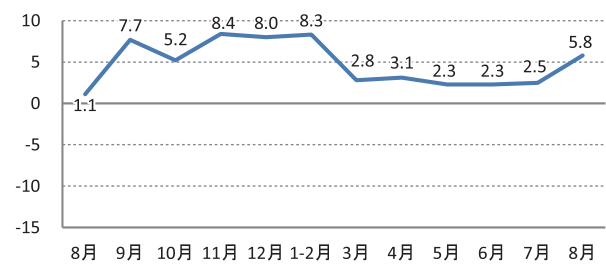
出所：中国国家統計局

一定規模以上の工業付加価値の月別伸率(%)



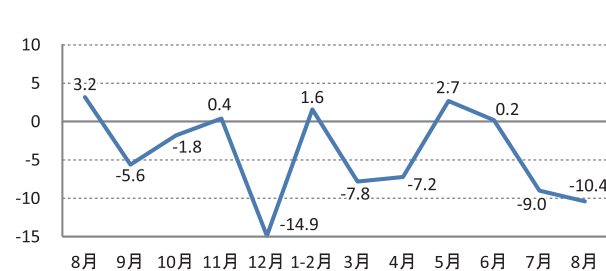
出所：中国国家統計局

一日当たりの発電量の月別伸率(%)



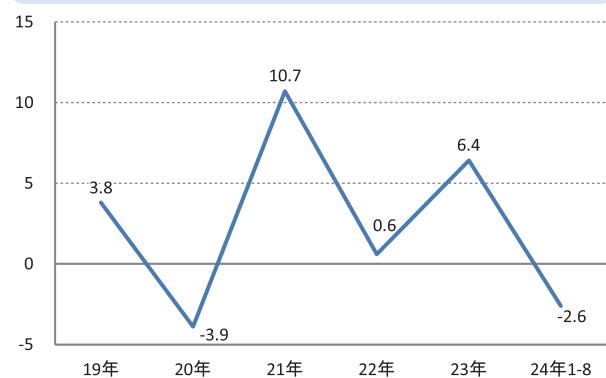
出所：中国国家統計局

粗鋼生産量の月別伸率(%)



出所：中国国家統計局

中国の財政収入の伸率(歳入、%)



出所：中国財政部

中国の自動車販売台数

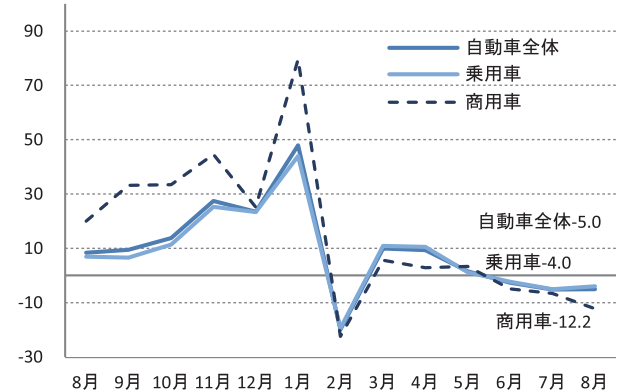
台数：万台

年月	自動車	
	乗用車	商用車
2018年	2,808	437
2019年	2,576	432
2020年	2,531	513
2021年	2,627	479
2022年	2,686	330
2023年	3,009	403
2024年8月	245	27
2024年1-8月	1,877	261

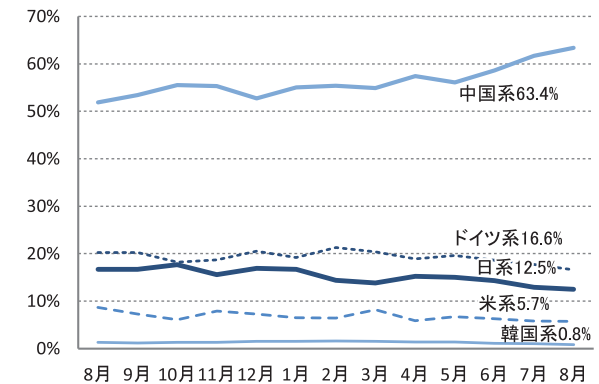
出所：中国汽车工業協会

※中国国産車のみ。輸入車を含まず。

自動車販売台数の月別伸率(%)



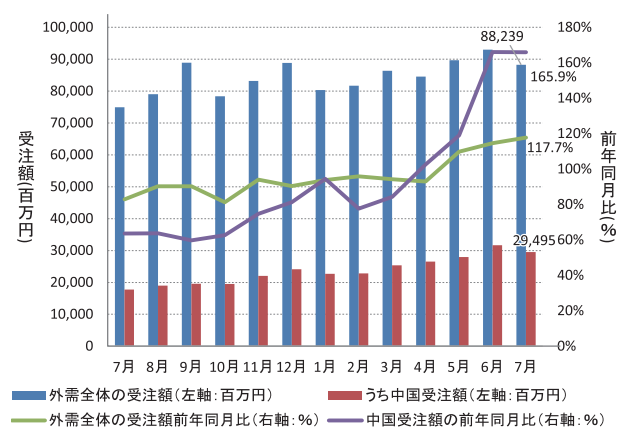
日系乗用車のシェア推移(%)



出所：乗用車市場情報協会の

日本の工作機械外需統計

外需全体の受注額と中国からの受注額



出所：日本工作機械工業会

〈中国短信〉

◆新エネ車がガソリン車を上回る

7月の乗用車販売

7月の乗用車販売台数(小売ベース)で、新エネ車(EV、PHEV)がガソリン車を上回ったことがわかった。単月では初めて。全国乗用車市場情報聯合会が発表したもので、新エネ車の販売台数87万8千台(前年同月比36.9%増)に対し、ガソリン車は84万台(同26%減)だった。

7月の乗用車全体の販売台数は172万台で前年同期を2.8%下回った。市場全体が縮小するなか、新エネ車はガソリン車からシェアを奪う形で急増を続けている。ガソリン車の1-7月までの累計販売台数は657万台(15%減)。一方、同期間の新エネ車の販売は499万台で、今後は通年でも新エネ車の販売がガソリン車を上回るかが注目される。また中国政府が7月24日付で打ち出した経済対策の一環として、乗用車の買い替えに対する補助金を倍増させており、その効果が8月以降に現れるものと予想される。

＜倍増された乗用車買い替えの補助金＞
(7月24日以降)

①新エネ車(EV、PHEV)：

1万元(約20万円)から2万元(約40万円)に

②2L以下のガソリン車：

7千元(約14万円)から1万5千元(約30万円)に

◆上海市 27年までにバスとタクシーを全てEVに

上海市は27年までにバスとタクシーを新エネ車(ほぼEV)に全て切り替える方針を明らかにした。

上海市が7月25日付で発表した方針によると、2027年末までに路線バスとタクシーについては、保有台数全体の9%を毎年切り替えることで、27年までの累計で、路線バス6,200台、タクシー1万1千台がEVに切り替わるという。バスの新エネ車にはFCV(燃料電池車)を含むが、実証実験に留まるため、大部分がEVとなる。

◆外国人入国者が倍増

中国当局が外国人の訪中を促進する一連政策を打ち出して以来、外国人観光客が大幅に増加してい

る。今年1～7月に、1,725万人以上の外国人が入国し、前年同期比129.9%増となった。

また、中国国家移民管理局によると、1～7月の出入国者数(中国人と外国人の総数)は、前年同期比62.34%増の3億4,100万人だった。ポートビザ(口岸ビザ)※の発行数は同182.9%増の84万6千件だった。

現在、中国の144時間のトランジットビザ免除政策は37のポートと54ヵ国に適用されている。更に、広西チワン族自治区・桂林市に入国するASEAN観光客団体に対する144時間のビザ免除や、海南省に入国する59ヵ国の入国者に対する30日間のビザ免除などが導入されている。

※出入国検査場(国境や国境をまたぐ鉄道駅、空港、港といった国家間の出入りをする場所に設けられた施設)で発給されるビザを指す

◆中国 EUの中国製EV関税に対抗へ

EUの執行機関である欧州委員会は8月20日、中国製の電気自動車(EV)に対する最終的な追加関税案を発表した。BYDは7月時点の17.4%から17%に、吉利は19.9%から19.3%に、上海汽車は37.6%から36.3%と当初より微調整がなされ、テスラに対しては20.8%から9%と大幅な引き下げとなった。

中国商務部は23日、大型ガソリン車の輸入関税の引き上げに関する業界、専門家、学者を対象に意見聴取会を開催した。中国メディアによると、中国側は大型ガソリン車やブランドの分野で報復関税を検討しており、その動向が注視される。またEU産輸入ブランドに対する反ダンピング調査の暫定結果は8月末までに発表するとしていたが、8月29日の時点で暫定的に反ダンピング措置の適用を見送った。他にも21日からEU産の乳製品に対する反補助金調査を開始すると発表がされた。

◆カナダ、対中関税引き上げ

カナダ政府は、中国製の電気自動車(EV)に対し、10月1日から100%の追加関税を課し、更に鉄鋼、アルミニウムには10月15日から25%の追加関税を課すと発表した。カナダ政府は更に、バッテリー、バッテリー部品、半導体、ソーラー製品、重要鉱物等の分野において、更なる措置を検討するため、30日間の意見公募(パブリックコメント)を行うとした。

◆上海市 低空経済産業の発展を促進

上海市はこのほど、「上海市低空経済産業における質の高い発展行動案(2024～2027年)」を発表した。低空経済とは、低空域飛行活動における経済形態を指し、新たな質の生産力として注目されている。「行動案」では、27年までに、低空向けの新型航空機の研究開発と設計から組立・製造、耐空性審査、商業応用までの完全な産業システムを構築し、コア産業の規模は500億元以上を目指し、更に長江デルタ地域の都市と連携して中国初の省間低空通航都市を作ると提出した。

今年3月、工業情報化部、科学技術部、財政部、民間航空局は共同で「一般航空装備の革新的応用実施計画(2024～2030年)」を発表し、一般航空製造業を発展させ、低空域における経済成長の促進を提案した。これまで、北京市、山東省、河南省、安徽省、湖北省、湖南省、福建省のほか、深圳、広州、蘇州、無錫、合肥、蕪湖、成都、武漢、福州などの都市が、低空域の経済発展に向けた具体的な実施政策を積極的に打ち出している。

◆電動自転車の買い替え推進策

商務部や工業情報化部など5部門は8月30日、「旧式電動自転車の買い替え促進に関する实施方案」(文書は8月24日付)を発表した。方案は今年4月に国務院から発表された「電動自転車の潜在的な安全上のリスク改善のための行動案」、7月に国家発展改革、財政部から発表された「大規模設備の更新と消費財の買い替え支援強化に関する若干の措置」を受け制定された。

方案では、各地方政府が個別で買い替えに関する具体的な実施細則を策定し、補助金の金額・支給方式を決定するとし、中央政府が拠出するまでには至っていない。旧式の電動自転車を個人名義で廃棄し、新しい電動自転車を買う消費者に補助金を支給することを提案している。

補助金支給対象は、「電動自転車規範条件」に適合するメーカーが生産した電動自転車の新車で、蓄電池は鉛蓄電池、もしくは「電動自転車がリチウムイオン蓄電池を搭載する際の安全技術規範」(GB43854)に適合したリチウムイオン電池が搭載されている必要がある。鉛蓄電池はリチウムイオン電池に比べ安全性が高く、旧式のリチウムイオン電池から新しい

鉛電池電動自転車に買い替えた場合、補助金の増額対象になるとした。

◆外商投資参入特別管理措置 (ネガティブリスト) 2024年版

中国の国家発展改革委員会と商務部は9月8日、外商企業の投資を制限・禁止する分野を示した「外商投資参入特別管理措置(ネガティブリスト) (2024年版)」を発表した(11月1日施行)。本リストでは2021年版の31項目から「出版物の印刷は中国側の持分支配とする」、「漢方素材における蒸す、煎る、炙る、焼くなどの加工処理技術の応用および漢方薬剤の秘伝処方製品の製造への投資を禁止とする」の2項目が削除され29項目となり、製造業分野での外資参入制限措置が完全に撤廃された。

◆退職年齢の引き上げを審議

中国第14期全国人民代表大会(全人代)常務委員会第11回会議で、法定退職年齢の引き上げ実施に関する議案が審議された。

中国の現行の法定退職年齢は男性職員・労働者が満60歳、女性幹部が満55歳、女性労働者が満50歳。

今後15年間で、男性の法定退職年齢を60歳から63歳に、女性は50歳(幹部職55歳)から55歳(同58歳)に引き上げる。

◆北京 外国人はクレジットカードで地下鉄 乗車可能に

北京市を訪れた外国人は今後、地下鉄に乗車する際に切符を買わなくても、海外で発行されたクレジットカード機能付き銀行カードを改札口で直接タッチすれば、地下鉄に乗車することができるようになった。北京市全市の地下鉄27路線、490駅の全ての改札口で、海外クレジットカードで改札を通過して乗車できる。9月13日0時から、外国人は申請の必要なく、海外で発行されたマスターカードやビザカードを使用して、自動支払いで、北京都市軌道交通の全路線、全時間帯で、全改札口を通過することができるようになった。