



## 米中首脳会談が開催 ～戦略的安定の構築へ～

アメリカのドナルド・トランプ大統領が5月13日から中国・北京を訪問し、14日に習近平国家主席と約2時間にわたって会談した。

会談で習主席は「世界は急速な変化を遂げており、国際情勢は複雑に絡み合っている。中国と米国は『トゥキディデスの罠』を克服し大国関係の新たなモデルを構築すべきだ。また両国は協力して地球規模の課題に取り組み、世界にさらなる安定をもたらすことができるのか。両国は国民の幸福と人類の未来に焦点を当て、二国間関係の明るい未来を共に築くことができるのか。これらは歴史からの問いかけであり、世界からの問いかけでもある。そして、これらは大国の指導者が共に時代に向けて答えを書き上げるべき答案でもある。私はトランプ大統領と協力し、米中関係をうまく舵取りし、2026年を米中関係にとって歴史的かつ画期的な年にし、過去を継承し未来を切り開いていきたいと考えている」と語り、両国関係改善への期待を示した。

習主席とトランプ大統領は「米中の建設的な戦略安定関係」の構築を今後3年間とそれ以降の両国関係の指針とすることで一致した。また、習主席は中国が米中関係の安定、健全、持続可能な発展に尽力していること、また米中経済貿易関係の本質は相互利益とウィンウィンの協力にあると指摘。台湾問題に関しては米中関係において最も重要な問題であるとし、適切に対処すれば、二国間関係は全体的な安定を維持できるが、対処を誤れば、両国は衝突、あるいは衝突に至り、米中関係全体を極めて危険な状況



に陥れることになる」と強調した。

一方、中国商務部の報道官は5月16日、米中首脳が14日の会談で、両国の経済・貿易チームが協議で「全体としてバランスの取れた前向きな成果」を上げたと発表し、合意した具体的成果として以下の5点を挙げた。①両国はこれまでの協議の成果を引き続き実行に移すとし、関税の取り決めについて前向きな共通認識を形成した。②両国が互いに課している関税について、同等の規模で引き下げる。③一部農産物の非関税障壁と市場参入問題について、解決または実質的進展を図る。④一定範囲の製品の相互関税引き下げ措置を通じ、農産物を含む分野の双方向貿易の拡大を図る。⑤中国による米国からの航空機購入と米国による中国への航空エンジン・部品の供給保証に関する取り決めを行い、関連分野の協力を引き続き進める。

また、商務部は同日、米国との間で貿易・投資に関する2国間の委員会を設置することで合意したと発表した。

### 目次

米中首脳会談が開催 ～戦略的安定の構築へ～	1
中国実務セミナー 日中関係の変化を踏まえた対中ビジネスの現状と方向性	2
2026年第一四半期中国31省のGRP	2
中国の対日レアアース輸出量の推移	3
第139回広州交易会が開催	3
中国人訪日数の推移と消費動向	4
今の中国 中国シェアリングエコノミーの飛躍 ～国内消費の拡大・共同富裕への基本理念	5
密稿 2026年1月1日から「増値税法実施条例」が施行されています	8

6月以降の行事案内	11
滄州デスクNEWS	12
常州デスクNEWS	12
錫山デスクNEWS	13
江門デスクNEWS	13
中国経済データ	14
中国展覧会レポート 現地で体感した2026年北京国際モーターショーの熱気 ～中国自動車産業トレンドの最前線～	18
中国短信	21

## 日中関係の変化を 踏まえた対中ビジネスの現状と方向性

当センターでは5月21日、名古屋外国語大学の真家陽一教授(写真)を講師に招き、標記セミナーを開催した。



講師はジェトロ(日本貿易振興機構)に長く籍を置き、中国経済を研究し、前職では北京にも駐在。当センターが主催するセミナーではちょうど1年前の25年5月にも登壇し、受講者からの評価が高かったことを受け、今回の講演につながった。

講師は、まず講演日の前週にあたる5月13日と14日に北京で行われた米中首脳会談について評価し、「合意が必要最小限にとどまった印象だ。トランプ大統領が中国訪問中、今年9月24日に習近平国家主席が訪米予定であると述べ、その後11月には米国で中間選挙が控えている。そう考えると、今回の首脳会談は“前哨戦”という位置付けにあり、中国側としては経済カード

を“小出し”にする結果となった。米中で合意した米国産農産品の中国側の輸入拡大については、拡大というよりも“元に戻す”が適切な表現ではないか。中国は直近3年間で米国産農産品の輸入を金額ベースで6割減らしてきた経緯がある。中国としては訪中したトランプ大統領に“お土産”を全く用意しない訳もいかず、かといって中国にとって優先順位が高い台湾問題で米国に歩み寄る姿勢が完全に見られない以上、全面協力を示す訳にはいかなかった」と述べた。

講師はまた「米中では対立しているものの、それでも関係の安定化を模索している。他方、日中間では対話すらできておらず、日本だけが対話の外に置かれてしまうというリスクがあり得る」と懸念を示した。

セミナーではこのほか、中国の安全保障強化、輸出管理規制、第15次5カ年計画、日本企業の対中ビジネスの現状と今後の方向性について取り上げられた。

当日は38名が受講した。

## 2026年第一四半期中国31省のGRP

中国各省の2026年第一四半期の実質域内総生産(GRP)が発表されており、各省の統計局発表のデータより順位表を作成した。

### <1兆元を超える省が13省に>

今回31省のうち13省でGRPが1兆元を突破し、上位3省は引き続き広東省(3兆4,950億元)、江蘇省(3兆4,483億元)、山東省(2兆4,844億元)の順で、これら3省のGRP総額は9兆4,277億元となり、中国全体に占める割合は28.2%となった。

金額別順位は概ね変動はなかったものの、江西省が陝西省を上回り14位に、重慶市が遼寧省を上回り16位に、貴州省が山西省を上回り21位に浮上した。

### <成長率 15省が全国平均上回る>

31省のうち15省が全国平均と同水準、またはそれを上回る成長率で、特に西藏自治区(6.1%)、山東省(6.0%)、浙江省(6.0%)、上海市(5.9%)、安徽

省(5.8%)、北京市(5.9%)、甘肅省(5.9%)、四川省(5.5%)などが全国平均を大きく上回っており、主に東部・中部地域に集中した。

成長率が最も低かったのは遼寧省(2.8%)で、その他湖南省(3.0%)、雲南省(3.0%)、新疆ウイグル自治区(3.5%)、黒竜江省(3.7%)等で、全国平均を下回った16省は西部地域や東北地域が中心となった。

2026年第一四半期の中国31省のGRP (単位: 億元、%)

省名	金額	成長率	16	重慶	7923.49	4.5
全国	334193.00	5.0	17	遼寧	7788.00	2.8
1 広東	34950.34	4.6	18	雲南	7754.30	3.0
2 江蘇	34483.00	5.4	19	広西	7214.64	4.8
3 山東	24844.00	6.0	20	内モンゴ	6070.00	4.6
4 浙江	23684.00	6.0	21	貴州	5867.43	4.7
5 四川	16058.09	5.5	22	山西	5709.49	4.2
6 河南	15914.52	5.2	23	新疆	4826.26	3.5
7 湖北	14294.57	5.4	24	天津	4370.10	5.0
8 福建	13926.08	5.1	25	黒竜江	3480.30	3.7
9 上海	13526.91	5.9	26	吉林	3347.42	4.5
10 湖南	13156.10	3.0	27	甘肅	3344.70	5.9
11 安徽	13014.00	5.8	28	海南	1979.94	3.8
12 北京	12931.50	5.9	29	寧夏	1366.43	4.9
13 河北	11748.30	4.9	30	青海	1052.39	5.4
14 江西	8573.50	5.0	31	西藏	778.07	6.1
15 陝西	8457.62	4.0				

※各地の統計局より抜粋

# 中国の対日レアアース輸出量の推移

2024年10月に中国初の包括的なレアアース管理条例が制定され、同12月には軍民両用品目輸出管理条例が施行された。中国はレアアースに関する輸出管理の強化を継続しており、センター会員企業を含め多くの企業に影響が及んでいる。直近の中国レアアース輸出規制に関する流れを以下の通りまとめてみた。

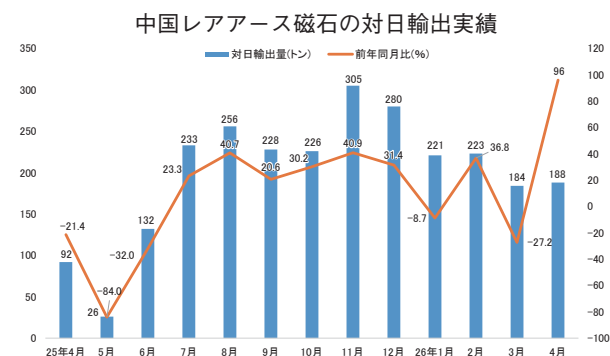
2025年4月4日、商務部・税関総署から公告が発表され、7種類の中重希土類に対し輸出管理強化が実施され、同年10月には対象が12種類に拡大した。また今年1月6日には日本向けの両用品目(民生用と軍事用の両方に使用可能な製品や技術)の輸出管理を強化することが発表され、2月24日には「商務部公告第11号」で20の日本企業・組織を輸出管理コントロールリストに追加すると発表するとともに、同日公告第12号で更に20の企業・組織の注視リストへの追加も発表し、全ての両用品目について日本の軍事ユーザー、軍事用途及び軍事力向上に寄与する最終用途についての輸出が全面的に禁止された。これら一連の措置により、昨年4月からレアアースの対日輸出がどのように変化してきているか中国税関総署の発表したデータを調べてみた。

25年4月から輸出規制が強化されたことから、当初は手続き等の混乱で一旦輸出量が減少したものの、6月以降は回復し、11月には年内最高値の305トンに達した後は減少に転じ、今年に入っても輸出量自体は減少傾向にあるものの、大幅な落ち込みには

至っていない。その原因を中国のアナリストは、中国のレアアース輸出規制を懸念した日本の買い手が先行して調達を強化したことで、ここ数カ月の中国の輸出が大きく落ち込むことが無かったのではと指摘している。この「駆け込み輸出」効果は、2025年11月からすでに顕在化し始めていた。

先に述べたように中国商務部は1月以降、日本向けレアアースおよびその他のレアメタルの輸出審査を厳格化し、販売先企業や生産される製品などのサプライチェーン情報について、企業に対し従来よりも詳細な資料の追加提出を要求している。

中国政府の輸出規制は一律の禁輸ではないということで、最終用途が民生分野であり、軍事用途に関与せず、制裁対象となったエンティティリスト掲載企業に流出しない限り、通常の商業貿易は禁止の対象とはならないようだが、今後どのように推移していくか注目される。



## 第139回広州交易会が開催

中国商務部及び広東省人民政府が主催する「第139回中国輸出入商品交易会(広州交易会)」が4月15日から5月5日に広州市で開始された。今回の出展規模は面積が155万㎡に、7.57万ブースが設置され、3,900社が出展し、過去最大規模となった。

バイヤーも220ヵ国及び地域から前回(秋季)比1.1%増の31.4万人が来場し、過去最多を記録。主催者の発表によると、会期中の成約高は257億ドルに及んだ。

今大会では、「専精特新(専門性、精細性、特色性、斬新性)についての基準を満たすと認められた新興中

小企業)」や「単項冠軍(特定の製品分野で世界トップシェアである企業)」などの称号を持つ優良企業1.1万社が出展し、展示専門エリアでは貿易の新たな潮流や特徴に応じて179エリアに拡大。またスマートウェアラブル機器やディスプレイ技術、ドローンなど9つの専門エリアが新設され、会場では465万点以上の展示品が展示され、「新製品」「グリーン製品」「インテリジェント製品」がそれぞれ20%以上を占め、中国製造業のハイエンド化、インテリジェント化、グリーン化への転換がもたらした成果が示された。

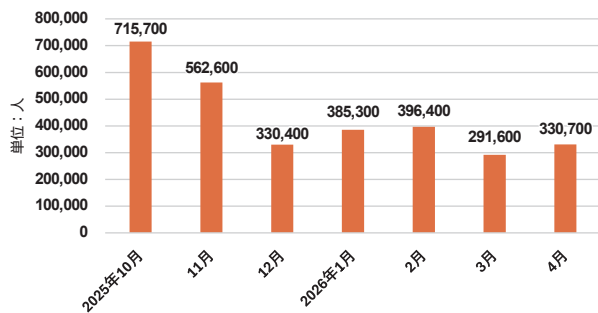
# 中国人訪日数の推移と消費動向

## <訪日数>

日本政府観光局(JNTO)が5月20日に発表した4月の訪日外国人数(推計値)は、前年同月比5.5%減の369万2,200人と減少となったが、2026年の単月としては最高を記録し、2年連続で4月までの累計で1,400万人を突破した。

中国人訪日数は56.8%減の33万700人と減少傾向が続いている。1-4月の累計では前年同期比55.1%減の140万4,300人だった。

中国人訪日数の推移



出入国在留管理庁が公表している「港別入国外国人の国籍・地域」が発表した今年3月のデータで、東海地区の国際空港別に中国人入国者数を見てみると、中部国際空港(セントレア)からの中国人入国者数は前年同期比62.8%減の11,668人、富士山静岡空港の状況は、なんと95.2%減の68人と大幅に減少している。現在静岡空港の中国線(上海、青島)はいずれも運休であり、この68名は既存の韓国、或いはベトナム線を利用し入国したものと思われる。

ちなみに、成田空港では34.9%減の110,674人、羽田空港は13.2%減の92,551人、関西空港は63.2%減の92,273人となっており、中国政府が渡航自粛の呼び掛けを継続していることや、航空会社による運休・減便が影響し、減少傾向が止まらない。

## <消費動向>

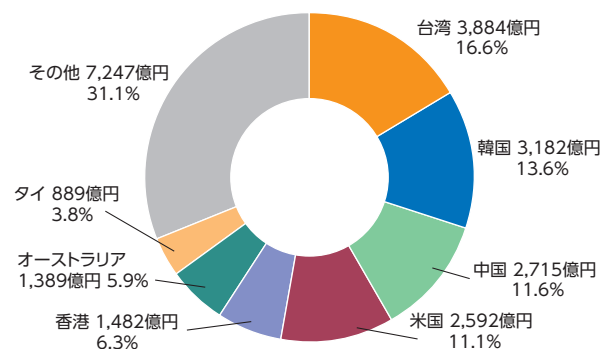
国土交通省観光庁が四半期ごとに発表している1-3月期のインバウンド消費動向調査(1次速報)の結果では、訪日外国人旅行消費額は前年同期比2.5%増の2兆3,378億円と堅調に増加。費目別に前年同期と比較すると、宿泊費は12.1%増(8,571億円)と伸びたほか、娯楽

等サービス費も12.2%増(1,195億円)と大きく増加した。

国・地域別の旅行消費額では、台湾が3,884億円(構成比16.6%)でトップとなり、次いで韓国が3,182億円(同13.6%)と続いたが、これまで8期連続で首位だった中国は前年同期比50.4%減の2,715億円と大きく落ち込み、全体に占める構成比は昨年同期の24%から11.6%と縮小し、3位へ後退した。

中国が3位に後退した主な要因は、やはり第一四半期の中国からの訪日客数自体が前年同期から54.6%減の29万1,600人と大幅に減少が続いていることが大きく影響している。

国・地域別訪日外国人消費額と構成比



中国(全体)の費目別旅行消費額構成は、宿泊費が866億円(前年同期比42.1%減)、飲食費は598億円(45.2%減)、交通費211億円(54.4%減)、娯楽等サービス費150億円(24.2%減)、買物代890億円(60%減)と全てが大きく減少しており、特に買物代の減少幅が最も大きかった。

1人当たりの旅行支出ではフランスが第1位で前年同期比21.6%増の407,759円、第2位はオーストラリア9.7%増の404,298円、第3位はドイツ29.6%増の398,753円、中国は0.5%増の259,120円で第13位と前年の11位からランクダウンした。

中国人一人当たりの費目別旅行支出構成は、宿泊費が前年同期比16.2%増の82,845円、飲食費は10.3%増の57,134円、交通費が8.1%増の20,147円、娯楽等サービス費が51.7%増の14,314円、買物代が17.9%減の84,621円と、これまでの爆買いから、観光・娯楽への支出が増加している。

# 中国シェアリングエコノミーの飛躍

## ～国内消費の拡大・共同富裕への基本理念

東海日中貿易センター中国連絡処

「シェアリングエコノミー」(以下、「シェアエコ」と略す)とは、専門機関の解釈によると、『インターネット上のプラットフォームを介して、個人や企業が保有する「モノ・場所・スキル・移動・金」などの遊休資産を、必要な人と貸し借り・共有する新しい経済活動である』。

2022年12月、中国国務院が発表した「国内需要拡大戦略計画(2022年～2035年)」では、シェアエコの消費形態を発展させることが提案された。同政策では、「共同生活のための空間を拡大し、シェアエコの消費形態を発展させるために、シェアモビリティ、シェア宿泊、シェア観光の分野における製品のスマート化とビジネスモデルの革新を奨励し、公共サービス特性を有するシェア製品の関連基準を完備させること」が指摘された。この政策を受けて、オンライン・プラットフォームに依存するシェア・モビリティ、シェア宿泊、シェア・フードデリバリーなどの発展が中国各地で加速され、シェアエコの新しい消費形態が構築されている。

ここでは、中国におけるシェアエコの現状を概観

することにした。

### ①シェア・モビリティ

シェア・モビリティにおいては、二輪車と四輪車に分かれる。尚、二輪車は、シェア自転車、シェア電気自転車に分類され、四輪車は、乗合車(費用が割安)、タクシー、オンライン配車、個人間カーシェアなどに分類される。今後、自動運転ロボタクシーがシェア・モビリティ分野に進出することが予想される。

シェア・モビリティにおけるアプリは数多く打ち出されている中で、「滴滴出行(モビリティ)」、「哈囉出行」、「高德打车」、「T3出行」、「曹操出行」(図1)などがユーザー規模、サービスカバレッジ、コンプライアンスなどの面で認知度が高いのである。



図1

シェアモビリティの利用はアプリで完結する。目的地を入力して車種を選び、支払いを済ませるだけ

で、スムーズに使い始めることができる。

四輪車の場合、アプリに目的地を入力して車を呼び出すと、必要時間と路線及び異なる会社の車及び所要金額が現れる(図2)。「今すぐ呼び出す」をクリックすると、同オーダーの受注車両番号がアプリ画面に浮上し、



図2

且つその車両の位置及びユーザーの出発地までの残り時間と距離が示される。早い場合1分以内に、一般的には2～4分以内に乗車可能である。

尚、自家用車を活用した新たな動きとして、「オンライン配車」及び「個人間カーシェア」が普及している。「オンライン配車」を見ると、オーナーはシェアモビリティ・プラットフォームに自動車関連情報を登録後、マイカーを運営して収益を得ることが出来る。つまり、アプリ経由でタクシーのように客を運んで稼げる仕組みである。これは、タクシー不足の地域課題の解決と、ユーザーへの収益機会の提供を同時に実現し、輸送サービスの需給適正化に大きく寄与している。

「個人間カーシェア」は、自家用車の関連情報を「凹凸租车」、「悟空租车」(図3)のようなカーシェアリングプラットフォームに登録後、個



図3

人の顧客に貸し出して収益を得る仕組みである。つまり、眠っているマイカーをレンタル専用のプラットフォームに活用し、オーナーと利用者のニーズをマッチングさせるものである。オーナーはマイカーを貸し出して収益化でき、借りたい人は好みの車を時間・日単位で手頃に利用できる。車の「所有」から「共有」へとシフトすることで、資源の有効活用と経済的メリットを両立させている。

## ②シェア宿泊

シェア宿泊において、宿泊施設は大きくホテルと民泊に分類される。今の中国において、シェア宿泊は、従来の「携程旅行(Ctrip)」及び「去哪儿旅行」などの総合観光モビリティアプリ以外に、民泊アプリの「木鳥民宿」、「途家民宿」、「美团民宿」、「小猪民宿」などが人気度が高いのである(図4)。



図4

ユーザーは、宿泊先の検索から予約、決済、宿泊後のレビュー投稿まで、アプリ一つで完結できる。宿泊後の口コミが他者の宿選びを左右するため、多くの施設が顧客体験を最優先するようになった。そ

の結果、業界全体のサービス意識は以前よりも格段に向上している。

シェア宿泊市場の拡大に伴い、農村部でも自宅の余剰スペースを民泊として活用する動きが広がっている。図5は、蘇州市・太湖・西山風景エリア内のある農家が、自分の空き部屋と庭を「携程旅行(Ctrip)」に宿泊施設として掲載した写真であ



図5

る。価格は610元だが、大人4人に一人の子供、合計5人が泊まれる庭付きの宿泊施設なので、一人当たりで見ると値ごろ感が出るのである。尚、観光シーズンに連動して、価格が変動する場合がある。

これにより、農家の収入向上と宿泊者のニーズが一致し、双方にとってメリットのある相互補完的な関係が築かれている。

## ③シェア・フードデリバリー

シェア・フード・デリバリーは、中国ですでに一般市民の生活に染み込んでいる。フード・デリバリーは、大きく2種類に分かれる。一種は、フード・デリバリー(中国語で「外卖」と言う)を中心に周辺商品を網羅した総合デリバリーアプリ、例えば「美团外卖」、「淘宝闪购・饿了么」、「京东外卖」、「口碑外卖」、「抖音外卖」、「到家美食会」などである。もう一種は、各大手飲食企業のデリバリーアプリである。例えば、「KFC宅急送」(ケンタッキー・フライド・チキン)、「必胜客宅急送」(ピザハット)、「麦乐送」(マクドナルド)、「海底捞外送」(火鍋)などである(図6)。

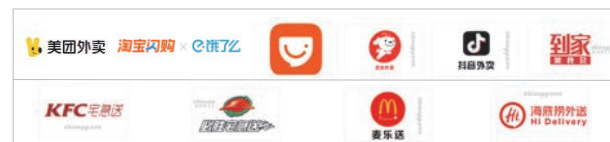


図6

上記の総合プラットフォームは、食事のデリバリーから始まり、徐々に食事以外の商品デリバリーに拡大されている。中国最大のデリバリー・プラットフォームに成長した「美团外卖」は、各飲食店の食事のデリバリー以外に、食材や果物やデザートや日用品や薬までデリバリー販売している。

「美团外卖」のアプリを例に見ると、図7の通りである。まずアプリを開いて、「美食」をクリックすると、注文者の所在付近の飲食店が現れる。人気の高い店が真っ先に表れる。気に入った店をクリックすると、その店の全部の料理が分類別に表示されるので、食べたいものを選び、住所を記入し、支払いを終えると、飲食店がその注文ずみの料理を包装して置く。付近の配達員がアプリで同オーダーの運送ニーズを確認・受注して、店に行き料理袋を受取り、ユーザーの指定住所に配送する。注文から配送までの所要時間は、通常30分以内である。配送完了後、ユーザーが支払った料金は、プラットフォームを介して飲食店への売上、配達員への報酬、そして運営側の手数料として振り分けられる。ユーザーは移動の手間なく好みの料理を味わえ、プラットフォーム運営側・店舗・配達員、すべてがメリットを享受できる。

#### ④その他

シェアリングエコノミーの一環として、モバイルバッテリーや傘、ベビーカー、車椅子などの一時的なニーズに応えるシェアサービスが、特定のエリア

で商業展開されている。また、事務所スペースをシェアするサービスが、特定の都市では既にビジネスとして定着している。

尚、農村経済の発展を図る上で、農村地区では、地方政府及び現地の幹部が提携して、作物の栽培、収穫、販売、アフターサービスを網羅した産業チェーンに向けて、シェアエコの理念で「共同富裕」を目指している事例も報道されている。

従来のビジネスモデルと比較して、シェアエコにおいては、所有権より利用権のシェアが重要視されている。この新しい仕組みでは、すべてのステークホルダーが利益をシェアできる。つまり、デジタルプラットフォームに遊休資源が統合されて、供給側と需要側のニーズがマッチングされる。供給側にとっては、様々なステークホルダーを統合するコストが削減され、資源の利用率が大幅に引き上げられる。需要側にとっては、自己ニーズが満たされ、ステークホルダーの所得格差が縮小される。このように、「共に豊かになること(共同富裕)」を目指すのが、シェアエコ発展の基本理念である。

「所有から利用へ」と価値観が移り変わる中、コスト抑制や資源の有効活用、環境保護に寄与するシェアエコは、人口密度が高く一人あたりの資源が限られる中国において、今後さらなる拡大が見込まれる。

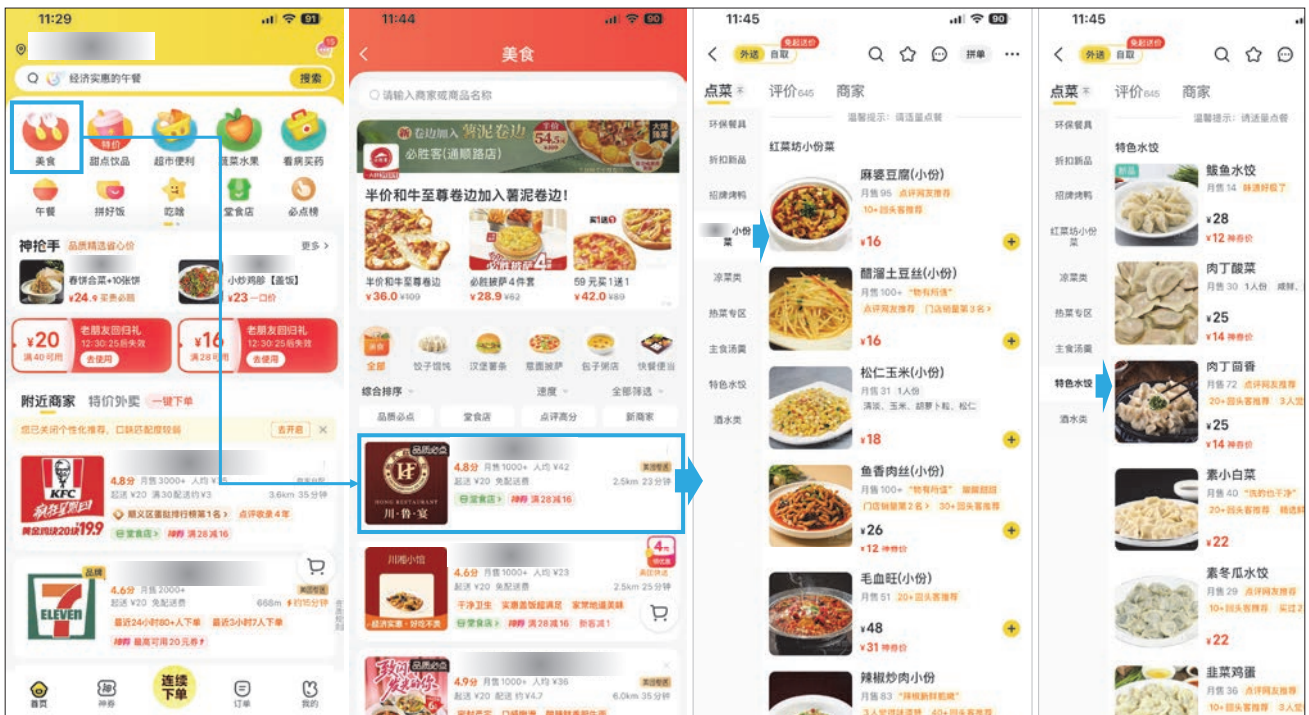


図7

# 2026年1月1日から 「増値税法実施条例」が施行されています

キャストグローバルコンサルティング(上海)有限公司

董事長・税理士 永野 弘子

中国登録会計士 秦 小鎖

2025年1月1日に「増値税法」が施行されてから1年が経過し、ようやくその具体的な取扱いを定めた「実施条例」が施行されるに至りました。

ちなみに、増値税の基本法である「増値税法」自体が施行されるまでには、非常に長い年月がかかっています。

増値税は、かつて法律ではなく行政法規である「増値税暫定施行条例」として位置付けられていました。これは1993年12月13日に国務院令第134号により制定され、2008年11月5日に第1回、2017年11月19日に第2回の改正が行われています。

2019年11月27日には「増値税法(意見募集稿)」が公表され、意見募集を経て、「増値税法(草案)」が2022年12月27日に第13期全国人民代表大会常務委員会第38回会議で審議入りし、2023年1月28日まで意見募集が行われました。その後、2023年8月28日に第14期全国人民代表大会常務委員会第5回会議で再審議され、2023年9月1日に意見募集稿(募集期間30日間)が公表されました。そして2024年12月25日、第14期全国人民代表大会常務委員会第13回会議において「増値税法」がようやく採択され、2026年1月1日から施行されることとなりました。同時に「増値税暫定施行条例」は廃止されています。

中国では、上述のとおり1993年に増値税(付加価値税)が導入されました。通常、付加価値税は、日本の消費税やEU型の付加価値税と同様に、財貨の販売だけでなく役務の提供も課税対象としています。しかし中国では、増値税の施行前から存在していた営業税を維持し、非工業的役務の提供や無形資産の譲渡については、増値税の対象とせず、営業税の課税対象としました。営業税は取引高税であり、取引の都度課税される上、仕入税額控除が認められていなかったため、取引が複雑になるほど税負担が

累積する仕組みでした。

その後、中国の増値税を国際的に整合的な付加価値税とするため、2012年1月より上海市を皮切りに「増値税改革」の試行が開始されました。この改革では、①試行地区、②試行業種、③試行期間を定め、従来営業税の課税対象であった業種を順次増値税に変更していきました。そして2016年5月1日、最後まで営業税の対象として残っていた項目もすべて増値税に移行され、営業税は完全に廃止され、増値税に一本化されました。

なお、営業税が廃止され増値税へ一本化される過程において、増値税の基本法令である「増値税暫定施行条例」は改正されず、行政法規や部門規定の制定によって対応してきたため、基本法規が散在する状況が続いていました。このことが、増値税法及びその実施条例の施行までに長い時間を要した一因ではないかと推察されます。

以上の経緯を経て、現行の増値税法及び増値税法実施条例が施行されたことにより、従来よりも増値税関連法規が整理され、関連規定を探しやすくなっています。

## 最近の注目事例：食用油大手「金龍魚」の税務紛争

本稿では、最近、増値税に関連して注目を集めた事案を紹介します。

2026年初頭、食用油大手・益海嘉里金龍魚(以下「金龍魚」)の業績速報が市場に大きな波紋を広げました。発表によると、同社の子会社である東莞市富之源飼料蛋白開発有限公司(以下「東莞富之源」)が、10年間にわたる税務紛争に関連し、4.72億元(約94億円)の引当金を一時的に計上した結果、親会社の2025年当期純利益が従来の38.86億元から31.53億元へと、約19%減少することになりました。

このニュースを受け、市場では「金龍魚が脱税を指摘された」との誤解が広がり、一部の投資家からは過去の著名人の脱税事件と同列に語られる事態となりました。株価は発表後の2営業日で約6%下落し、時価総額は1,000億元以上も減少しました。

しかし、この事件の本質は「脱税」ではなく、「増値税政策に対する解釈の違い」に起因する税務当局との見解の相違によるものです。東莞富之源は、収入を隠蔽したり、架空の請求書を発行したり、二重帳簿を作成していたわけではありません。

以下、事案の概要を説明します。

## 一、事件の全体像：10年にわたる経緯

### 1.1 当事者と事業の背景：油糧加工の併産モデル

東莞富之源は、金龍魚の完全子会社であり、菜種の压榨加工を主事業としています。菜種からは以下の2つの主要製品が生産されます。

1. 菜種油：食用油。増値税の課税対象(税率9%)
  2. 菜粕：搾油後の残渣で、飼料原料。2001年以降、豆粕以外の飼料製品は増値税が免除されている
- この「併産モデル」では、課税対象と非課税対象の両方の製品を生産するために、同じ原材料・設備・費用が使われるため、どちらの製品にどれだけの仕入税額が対応するかを明確に区別できません。非課税売上に対応する仕入税額は控除できないため、税法は、共通の仕入税額を売上高の比率に応じて按分し、控除できない部分を計算するよう定めています。これが全ての議論の出発点です。

### 1.2 事案経緯

#### (1) 潜在リスク期(2012年～2022年)

2012年7月から、東莞富之源は業界慣行に従い、課税対象と非課税対象の売上の仕入税額を按分計算していました。財務担当者は、業者間の増値税が外税方式であることを根拠に、免税売上についても価格と税額を区分した上で按分計算を行いました。

東莞富之源は、仕入税額が常に売上税額を大きく上回っており、長期間にわたり「売上税額から控除しきれない仕入税額(控除未済留保仕入税額)」が発生していました。このため、会計処理の違いは帳簿上の控除未済留保仕入税額が税務当局の計算より多く計上されるだけであり、直接的な税収減にはつながらなかったことから、長期間問題として認識されませんでした。

#### (2) リスク顕在化期(2022年)

2022年、新型コロナ対策の一環として、企業が控除未済留保仕入税額を現金で還付する政策が導入されました。東莞富之源もこの還付を申請したところ、還付には国庫からの実際の資金流出を伴うため、税務当局による厳格な調査が行われました。その結果、過去10年間のデータを精査した税務当局は、企業が免税売上を税抜き方式で計算したため、本来控除できない仕入税額が過少に見積もられ、控除未済留保仕入税額が過大に計上されていたことを突き止めました。

#### (3) 係争期(2023年～2026年)

- ・2023年11月：税務当局は東莞富之源に対し、2012年7月から2022年6月までの間、控除できない仕入税額の計算に誤りがあり、約3.93億元の仕入税額過大計上、1.21億元の本税・延滞税の追徴が必要であるとする処分通知を発行。
  - ・東莞富之源はこの処分を不服とし、以下の法的手続きを開始。
1. 2023年11月：行政不服審査の前提条件として、1.21億元を仮納付。
  2. 2024年1月：行政不服審査を請求するも棄却。
  3. 2024年4月：行政訴訟を提起。
  4. 2025年6月：第一審判決で敗訴。
  5. 2025年7月：仮納付としてさらに0.86億元を追加納付。
  6. 2025年10月：控訴。
  7. 2026年2月：金龍魚は慎重な会計処理として、この争議に関連し4.72億元の引当金を計上(決算短信で公表)。
- ・※2026年4月現在、控訴審は継続中であり、最終結論は未定。

## 二、争点

### 2.1 税法の基本計算式と争点

税法の按分計算式は以下のとおりであり、この式自体に争いはありません。

$$\begin{aligned} & \text{控除できない仕入税額} \\ & = \text{当期按分すべき全仕入税額} \\ & \quad \times (\text{当期の免税売上高} \div \text{当期の全売上高}) \end{aligned}$$

争点は、この「売上高」を税込みで計算するか、税抜きで計算するかという点です。

## 2.2 企業と税務当局の計算方法の違い

以下のデータを用いて、両者の計算方法の違いを説明します。

- ・按分すべき全仕入税額：1,000万円
- ・課税売上(菜種油)：1億円(税抜き、税率9%)
- ・免税売上(菜粕)：1億円(企業の帳簿上の売上高)

### (1) 企業の計算方法

企業は、増値税が外税方式であることを理由に、免税売上も税抜きに換算すべきと主張。

- ・免税売上(税抜) = 1億円 ÷ (1 + 9%)  
= 9,174.31万円
- ・全売上高(税抜) = 1億円 + 9,174.31万円  
= 1.917431億円
- ・免税売上割合 = 9,174.31万円 ÷ 1.917431億円 = 47.85%
- ・控除できない仕入税額 = 1,000万円 × 47.85%  
= 478.5万円

### (2) 税務当局の計算方法

税務当局は、1997年の国家税務総局の個別回答(国税函[1997]529号)に基づき、免税売上は税込みのまま計算すべきと主張。

- ・免税売上(税込み) = 1億円
- ・全売上高 = 1億円(課税売上・税抜) + 1億円(免税売上・税込) = 2億円
- ・免税売上割合 = 1億円 ÷ 2億円 = 50%
- ・控除できない仕入税額 = 1,000万円 × 50%  
= 500万円

この結果、企業の計算よりも税務当局の計算の方が、21.5万円多く仕入税額が控除不可となります。この小さな差異が、長年の複利効果(延滞税を含む)によって拡大し、最終的に4.72億円の損失に至りました。

## 三、法的検討

本事案の争点は、(1)免税売上高の計算方法、および(2)税務時効の2点です。

### (1) 免税売上高の計算方法

旧規定(増値税暫定施行条例実施細則(廃止))および新規定(増値税法実施条例)ともに、計算式は以下のとおりです。

$$\begin{aligned} & \text{控除できない仕入税額} \\ & = \text{当期按分すべき全仕入税額} \\ & \times (\text{当期の免税売上高} \div \text{当期の全売上高}) \end{aligned}$$

企業は、免税売上を税込みとみなし、税抜きに換算した上で計算していました。これに対し税務当局は、免税売上はそのままの金額を用いるべきとして、計算誤りを指摘し、約3.93億円の仕入税額控除過少、1.21億円の本来・延滞税の追徴が必要と判断しました。

### ▶税務当局が根拠とする規定

《国家税務総局による、控除不能な仕入税額を按分する際の免税プロジェクトの売上高の確定方法に関する返答》(国税函[1997]529号 1997年9月24日)  
納税者が控除不能な仕入税額を計算する際、免税貨物の販売による売上収入および非課税応税役務の営業収入については、税込収入を税抜収入に換算してはならない。

これに対し企業側は、「国税函[1997]529号は特定事例への回答であり全国一律の効力はない。また、2016年の財税[2016]36号第23条では、売上額には売上税額を含まず、税込売上額を(1+税率)で除すると規定されている」と反論しているようです。ただし、免税は税率ゼロと考えるべきであり、その場合、税務当局の計算結果と一致します。したがって、進行中の控訴審において企業側の主張が認められる可能性は低いと考えられます。

### (2) 税務時効(遡及期間)

本事案では、企業が免税売上を税抜き計算した当初の2012年まで遡及されています。これについて「租税徴収管理法」第52条は以下のとおり定めています

- ▶税務当局の過失：3年(延滞税なし)
- ▶納税者の計算ミス等の過失：3年～5年(延滞税あり)
- ▶故意の脱税等：無期限(延滞税あり)

本事案が「納税者の計算ミス等の過失」に該当する場合、遡及期間は最長5年となるため、この点については企業側に抗弁の余地があります。

なお、本事案では10年以上遡及されたことにより、本税よりも多額の延滞税が課されています。中国の延滞税率は「1日につき滞納税金の1万分の5」、すなわち年率18.25%という高率です。

#### 四、実務上の留意点

日系企業では、本事案のような増値税非課税取引を行うケースは多くないかもしれませんが、しかし、中国の増値税法では、以下のとおり仕入税額控除が認められない項目が定められています(増値税法実施条例第19条～第25条も参照)。

第22条 納税者の次に掲げる仕入税額は、その売上税額から控除してはならない。

- (一) 簡易税額計算方法を適用する税額計算項目に対応する仕入税額
- (二) 増値税の徴収を免除する項目に対応する仕入税額
- (三) 異常損失項目に対応する仕入税額
- (四) 購入し、かつ、集団福利又は個人消費に用いる財貨、役務、無形資産又は不動産に対応する仕入税額
- (五) 購入し、かつ、消費に直接用いる飲食役務、居住者の日常役務及び娯楽役務に対応する仕入税額
- (六) 国務院が定めるその他の仕入税額

また、最近では税務当局が企業の受領した増値税インボイスを厳しく監視しています。不審と判断されたインボイスを受け取り、仕入税額控除を行っている企業に対しては、自主調査の通知が来ることがあります。たとえば、インボイス発行企業が売上税額を申告していないケースなどです。本来であれば発行企業に問題があるため、そちらを調査・追及す

べきですが、中国では受領した企業に責任が転嫁され、仕入税額控除を否認されることがあります。

中国の税務システムは日々進化しており、増値税インボイスの発行・受領はすべて税務当局の管理下にあるため、異常がすぐに発見できる仕組みとなっています。

#### <執筆者プロフィール>

キャストグローバル  
コンサルティング(上海)有限公司  
日本国税理士

永野 弘子(Nagano Hiroko)

中国滞在歴は20年近くに及び、中国への投資、撤退、不正対応等の税務会計、労務を含めた全般的なコンサル業務に従事している。



キャストグローバル  
コンサルティング(上海)有限公司  
(加施徳環球諮詢(上海)有限公司)  
中国登録会計師

秦 小鎖(Qin Xiaosuo)

2004年 中国登録会計師試験合格、2005年中国登録会計師登録。

1998年 上海財經大学資産評価学部卒業後、1998年上海上会会計事務所、2007年香港梁学濂会計事務所(PKF HK)上海分所を経て、2008年キャストコンサルティング(上海)有限公司入社。

主として中国でのM&A案件におけるDD、評価業務に従事、特に中国での企業評価については深い知見を有する。

また、日系企業への税務アドバイス、税務税関紛争案件処理も得意とする。



## 6月以降の行事案内

### 総会

#### 「2026年度(第13回)定時会員総会・懇親会」

日時：2026年6月24日(水)

総会 10:30～11:15

懇親会 11:30～13:00

会場：総会 名古屋商工会議所ビル 5階 会議室D

懇親会 名古屋商工会議所ビル 2階 名商グリル

### 部会総会

#### 「中国投資企業部会 2026年度総会・懇親会」

日時：2026年6月12日(金)17:00～19:00

会場：木曾路 名駅IMAIビル店

### 懇話会総会

#### 「東海日中海運懇話会 2026年度総会・懇親会」

日時：2026年6月16日(火)17:00～19:00

会場：浩養園



活気と温かさに満ちた都市 滄州

梅デーの連休中、滄州市の文化観光市場は引き続き活況を呈し、大運河沿いの主要観光地や商業地区は多くの観光客で賑わった。全国各地から訪れた観光客は、滄州ならではの料理を味わい、活気あふれる街の雰囲気を楽しんだ。一方、滄州市民は積極的に観光客に対し温かいもてなしをした。

滄州の南川老街では、食、武術、無形文化遺産、国民的トレンド、没入型パフォーマンスなど、様々なテーマのイベントが開催され、地元住民はもちろん、北京、天津、河北省からの観光客も多数訪れ、その魅力を堪能しました。



第16回中国・東光国際段ボール包装機械博覧会が開催

本誌3月号で「中国段ボール機械の郷」と紹介した滄州市東光県で標記博覧会が開催された。同博覧会には378社が出展し、印刷・型抜きから接着、パレタイジング、産業用ロボットに至るまで、業界チェーン全体にわたる先進的な包装機械・設備等約1,560アイテムが展示され、世界50カ国以上からバイヤーが訪れ商談を行ったほか、中国における包装機械分野の上流・下流企業間の的確なマッチングが促進された。



「東光の知恵が包装業界をリードする」をテーマとする本博覧会では、生産と展示を融合させた革新的なモデルを採用し、2つの会場を同時運営し、段ボール包装機械分野における東光の最新の「共有型インテリジェント製造」の成果を紹介した。



世界最大級の無人貨物機が初飛行間近

常州国家高新区に拠点を置く「白鯨航線」社が開発・製造する、世界最大級の無人貨物輸送機「W5000」が、各種試験などの主要工程が完了し、初飛行間近となっている。同機は翼幅22.7m、最大積載量5トン、航続距離2,600km、貨物室容積65㎡を誇る。機体には炭素繊維複合材が採用されており、アルミニウム合金に比べて約30%の軽量化を実現し、強度も大幅に向上している。現在までに、530機の受注意向が寄せられている。



として、データセンター向け電源設備分野に注力している。同社が生産する大出力ディーゼル発電機ユニットは、インダストリアルIoT、人工知能(AI)、ブロックチェーンなどの新技術を支える重要な「動力の心臓」となっている。同社は2025年に発電機ユニット650台を生産し、そのうち550台をデータセンター向けに供給。海外向け輸出台数は500台に達し、主に東南アジア市場へ輸出されている。2026年の年間生産量は前年比15%増となる見通しだという。

常州高新区 中国の代表としてスイスでPR

中瑞経済貿易合同委員会第27回会合がスイス・ベルンで開催され、中国スイス間の双方向投資、FTA(自由貿易協定)の高度化、市場参入などをテーマに意見交換を行った。

常州高新区は、中国側の地方対外開放プラットフォーム代表として会議に出席し、「中瑞(常州)国際産業イノベーションパーク」についてPRを行った。現在常州市内にはスイス企業48社が進出しており、そのうち31社が常州国家高新区に拠点を構えている。

常州高新区の対外型経済は好調を維持

常州高新区は、常州市の対外開放における主要な窓口であり、対外型経済は良好な成長を維持している。

その1例として挙げられるのが、「菱動電力設備有限公司」の経営状況。同社は三菱重工業(株)傘下企業



### 4,000万ドルの利益が再投資 外資企業に初の税額控除

江蘇省商務庁は、錫山経済技術開発区に拠点を設けている「鷹普流体科技有限公司」に対し、正式に「利益

再投資状況証明書」を発行した。これは、外国投資家が分配利益を錫山に直接投資するための税額控除政策が成功裏に実施されたことを示すもの。同時に、無錫市の利益再投資税額控除事業において「ゼロ突破」を達成し、外資系企業が錫山に根付き、増資し、生産を拡大するための質の高い基準を確立した。



同会社は、香港に本社を構える「鷹普国際有限公司」の完全子会社で、2025年、内部留保利益のうち約4,000万ドルを再投資した。関連政策に基づき、この再投資により、海外投資家の当該年度の納税額に対して約400万ドルの税額控除が認められ、不足

分は翌年度以降に繰り越すことができる。再投資された利益は、主に子会社である同公司の研究開発と製品開発の強化に充てられ、同公司のブランド構築と産業高度化の段階的な実現に貢献した。

### 区内企業が上場

錫山開発区に設立された「無錫理奇智能設備股份有限公司」（自動材料計量、自動バッチ、自動送料、分散乳化、混合・混合などの自動材料処理設備）が、深圳証券取引所の新興企業向けベンチャーボードの「創業板(ChiNext)」に正式に上場した。

同社は高度な技術力により、ニッチ市場において圧倒的なトップの地位を確立しており、同社のインテリジェントリチウム電池マテリアルハンドリングシステム分野における市場シェアは、2023年の27%から2024年には43%に増加し、業界トップの座を維持しており、海外展開も行っており。ハンガリー、ドイツ、米国、シンガポールに生産・研究開発、アフターサービス拠点を設立している。



### 江門 通関時間は国内最速クラス

江門税関によると、江門における輸入通関の所要時間は7時間以内、輸出通関は30分以内に短縮され、6年連続で国内トップクラスの成績を取った。江門市では、通関手続きのスピーディーさ

が多く企業にとって、具体的かつ実感できるビジネス環境の特徴となりつつある。

江門税関では、企業が登録申請を行う前に積極的に連携し、事前承認を実施。同時に、貿易処理のための電子台帳のオンライン監視を推進し、登録や変更の「いつでも効率的な承認」を可能にしている。

### 江門発の野菜が初めて香港に到着

江門から香港に向けた最初の野菜の出荷分が、港珠澳(香港・珠海・マカオ)大橋を經由して3時間以内で香港市場に無事到着した。

通関する新会税関では、野菜の鮮度を確保し、香港の厳格な検疫基準を満たすため、輸出通関手続きを最適化し、野菜の腐敗しやすさに対応するととも

に、書類確認、品質検査、トレーサビリティチェックを迅速化した。同時に、輸出企業に対し、農業資材管理、病害予防、品質トレーサビリティシステムの改善を指導す



るとともに、残留農薬や有害物質の厳格な監視を実施し、香港への安全で安定した野菜供給と効率的な通関手続きとの調和のとれたバランスが実現した。

### メーデー連休中の観光客 16%増加

江門政府によると、江門市は今年のメーデー連休中に前年比16%増の300万人以上の観光客を迎える見込みで、その観光収入は16.9%増の19億7,600万元に達すると見込まれている。江門市では、期間中にイベントを開催し、同時に世界遺産、海岸、温泉、生態系、グルメという5つの主要ブランドを活用した観光客のワンストップで質の高い観光ニーズを満たす様々なサービスを提供している。

# 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。中国側統計は中国国家統計局が公表した数値を原則引用し、同局以外から発表され引用した数値については出所を記載している。

## 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
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	188,651	6.2	253,009	3.6	▲64,357	赤字縮小
2025年	187,795	▲0.4	266,942	5.5	▲79,147	赤字拡大
2026年4月	18,299	15.5	25,949	14.9	▲7,720	赤字拡大
2026年1-4月	67,006	12.5	98,680	17.3	▲31,674	赤字拡大

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

### 4月の国・地域別の貿易

単位：億円、%

		金額		構成比
		金額	伸率	
輸出	総額	105,073		100.0
	内訳	アメリカ	19,318	18.4
		EU	10,622	10.1
		アジア	57,981	55.2
		うち中国	18,229	17.3
輸入	総額	102,054		100.0
	内訳	アメリカ	12,343	12.1
		EU	10,385	10.2
		アジア	55,250	54.1
		うち中国	25,949	25.4

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

### 4月の主な増減品目

単位：%、ポイント

			概況品名		伸率	寄与度
			伸率	寄与度		
輸出	増加	1	半導体等電子部品	88.6	5.5	
		2	非鉄金属	47.8	1.8	
		3	原料品	44.2	1.7	
輸入	減少	1	半導体等製造装置	▲26.3	▲2.5	
		2	半導体等電子部品	97.5	1.4	
		3	電算機器(含周辺機器)	15.6	1.3	
輸入	増加	1	半導体等電子部品	97.5	1.4	
		2	電算機器(含周辺機器)	15.6	1.3	
		3	通信機	9.0	1.1	

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
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	27,764	▲3.3	14.7	30,905	2.9	12.2	▲3,141	赤字拡大
2025年	27,788	0.1	14.8	32,850	6.2	12.3	▲5,062	赤字拡大
2026年4月	2,575	8.6	14.1	3,423	24.7	13.2	▲849	赤字転換
2026年1-4月	9,433	8.3	14.1	12,509	15.7	12.7	▲3,076	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

### 4月の国・地域別の貿易

単位：億円、%

		金額		構成比
		金額	伸率	
輸出	総額	23,846		100.0
	内訳	アメリカ	6,942	29.1
		EU	3,330	14.0
		アジア	8,354	35.0
		うち中国	2,575	10.8
輸入	総額	13,172		100.0
	内訳	アメリカ	1,543	11.7
		EU	1,066	8.1
		アジア	7,625	57.9
		うち中国	3,423	26.0

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

### 4月の主な増減品目

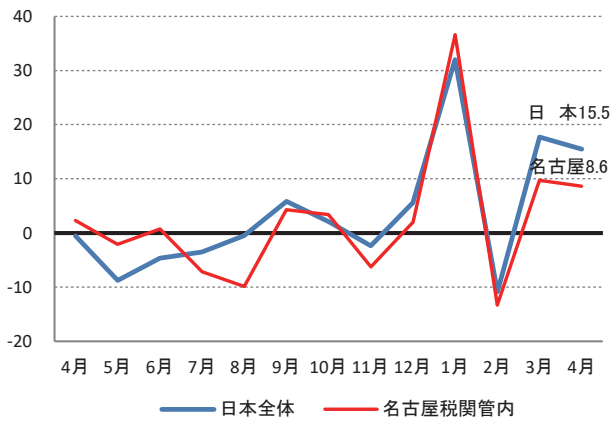
単位：%、ポイント

			概況品名		伸率	寄与度
			伸率	寄与度		
輸出	増加	1	繊維機械	66.8	1.8	
		2	電気継続機器	39.5	1.1	
		3	金属加工機械	30.3	1.1	
輸出	減少	1	自動車	▲40.1	▲1.5	
		2	鉱物性タール及び粗製品	全減	▲1.3	
		3	半導体等製造装置	▲30.3	▲1.2	
輸入	増加	1	重電機器	51.9	2.2	
		2	自動車	85.4	1.6	
		3	アルミニウム及び同合金	85.4	1.2	

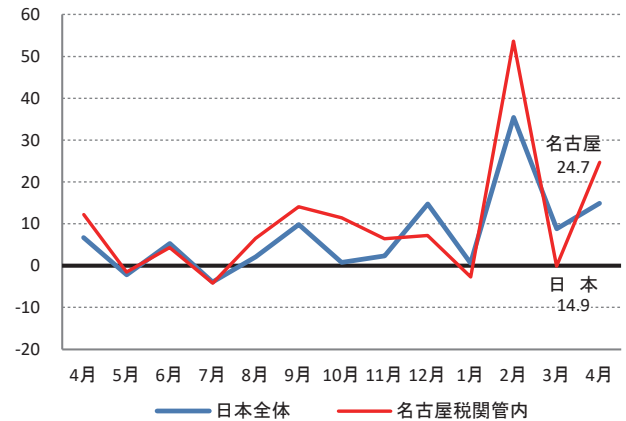
出所：名古屋税関

## 日本と名古屋税関管内の対中貿易の比較

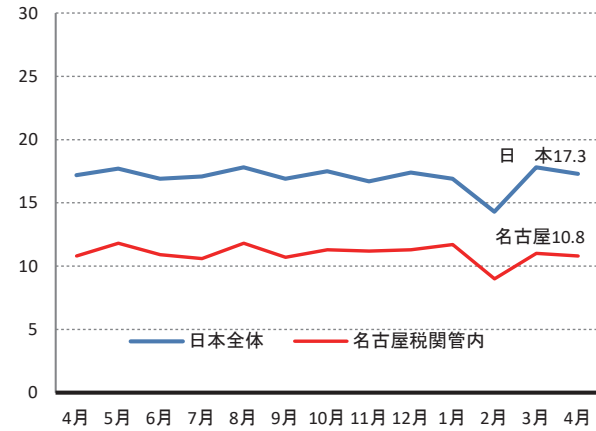
中国への輸出額の月別伸率(%)



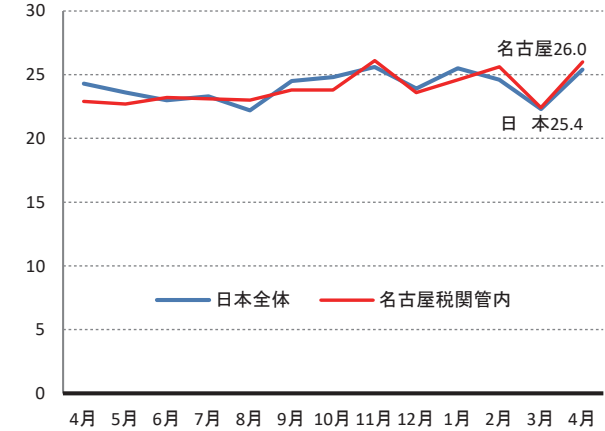
中国からの輸入額の月別伸率(%)



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
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	35,772	5.9	25,851	1.1
2025年	37,719	5.5	25,890	0.0
2026年4月	3,594	14.1	2,746	25.3
2026年1-4月	13,369	14.5	9,892	23.6

出所：中国税関総署

## 中国の外資導入

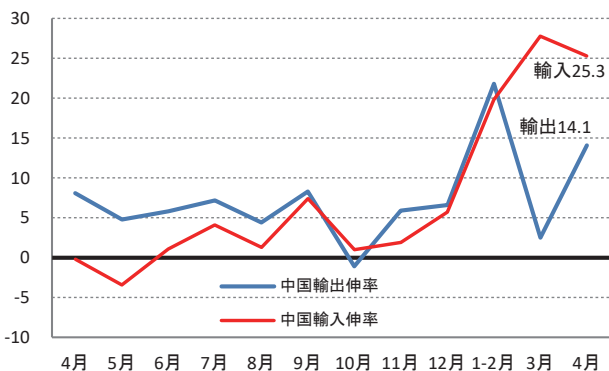
単位：件(件数)、億ドル(金額)、% (伸率)

年月	件数		実行ベース金額	
	件数	伸率	金額	伸率
2020年	38,570	▲5.7	1,443.7	4.5
2021年	47,647	23.5	1,734.8	20.2
2022年	38,497	▲19.2	1,891.3	8.0
2023年	53,766	39.7	1,609.1	▲14.9
2024年	59,080	9.9	1,150.8	▲28.0
2025年	70,392	19.1	1,044.3	▲10.0
2026年1-4月	20,113	6.8	411	▲8.0

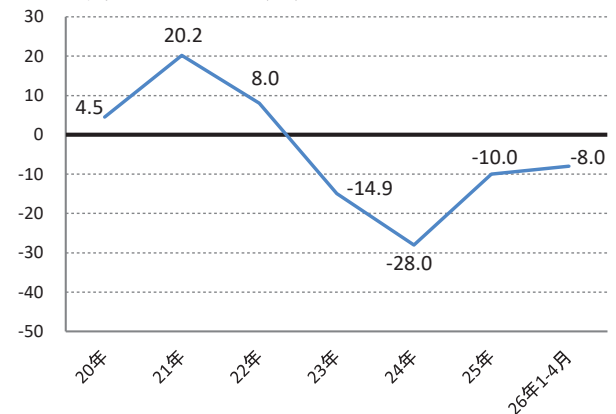
出所：中国商務部

※26年1-4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=7.0人民币)を基に元からドルに換算。

中国対外貿易の月別伸率(%)



中国外資導入額の伸率(%)



### 中国の物価動向

#### 消費者物価指数CPI (%)

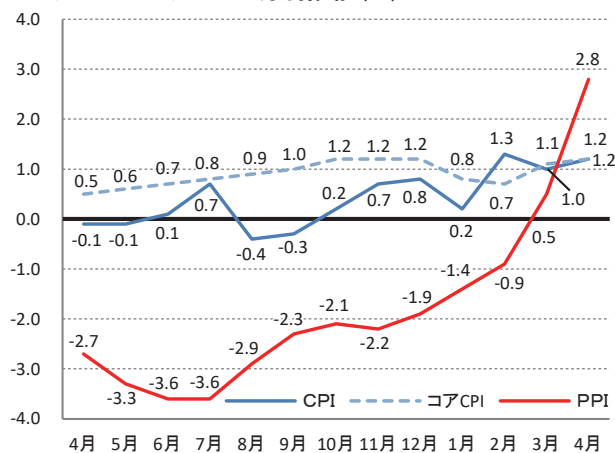
	4月	1-4月
消費者物価指数	1.2	0.9
うち都市	1.2	1.0
農村	1.0	0.7
うち食品	▲1.6	▲0.1
食品以外	1.8	1.1
うち消費財	1.4	1.0
サービス	0.9	0.8

#### 工業生産者物価指数PPI (%)

	4月	1-4月
工業生産者物価指数(PPI)	2.8	0.2
うち生産資材	3.8	0.7
うち採掘	10.6	▲0.4
原材料	7.1	1.1
加工	1.5	0.6
生活資材	▲1.0	▲1.4
うち食品	▲1.9	▲1.8
衣類	▲1.1	▲1.0
一般日用品	▲1.1	▲1.5
耐久消費財	▲0.3	▲1.2
工業生産者仕入物価指数	3.5	0.5
うち燃料、動力類	4.4	▲3.8

※工業生産者物価指数(PPI) = 出荷価格指数=卸売指数

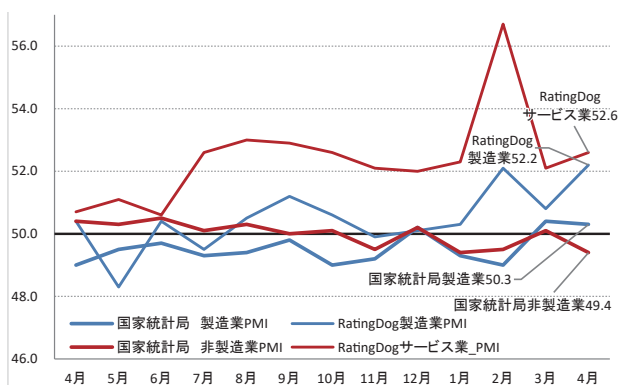
#### CPI、コアCPI、PPIの月別推移(%)



※コアCPIとは食品とエネルギーを除いたもの。

出所:中国国家統計局

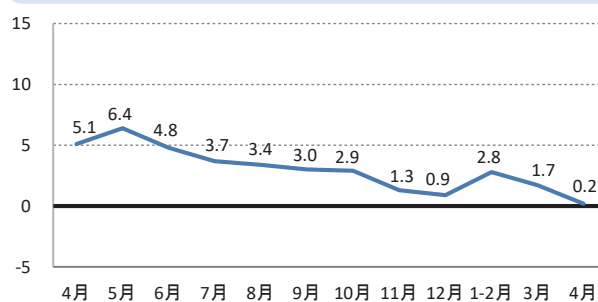
#### 中国のPMI (購買担当者景気動向指数)



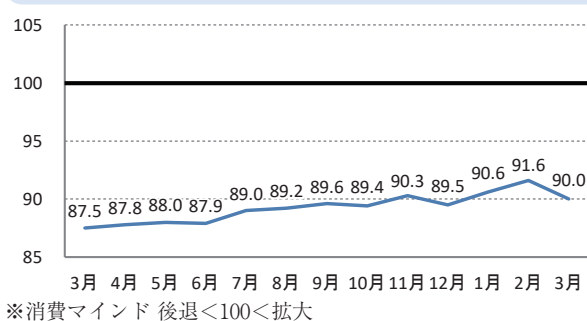
※景気後退<50<景気拡大

出所:中国国家統計局 中国RatingDog

#### 中国の消費財小売総額の伸率(%)



#### 中国の消費者信頼感指数



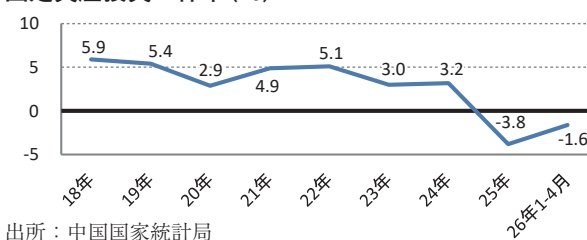
※消費マインド 後退<100<拡大

#### 中国の固定資産投資

##### 1-4月の固定資産投資

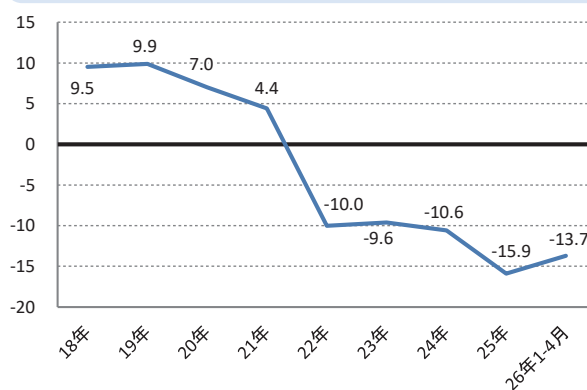
		投資額(億元)	伸率(%)
固定資産投資		141,293	▲1.6
産業別	第一次	3,150	10.1
	第二次	51,065	2.5
	第三次	87,077	▲4.2
地域別	東部	N/A	▲2.6
	中部	N/A	▲1.2
	西部	N/A	▲3.2
	東北	N/A	▲15.0

#### 固定資産投資の伸率(%)



出所:中国国家統計局

#### 中国の不動産開発投資の伸率(%)

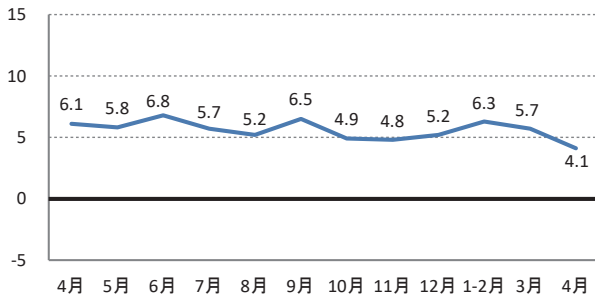


## 中国の工業

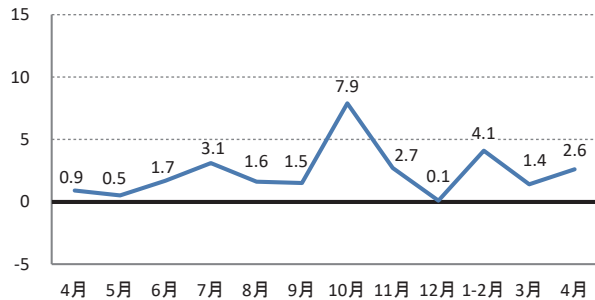
### 工業付加価値の伸率(%)

	4月	1-4月
一定規模以上の工業生産	4.1	5.6
内訳 鉱業	3.8	5.5
製造業	4.0	5.8
電気・ガス・熱・水生産供給業	5.3	4.5
内訳 国有企業	3.0	4.4
株式制企業	4.2	6.0
外資系企業	4.1	3.9
私営企業	2.8	5.2

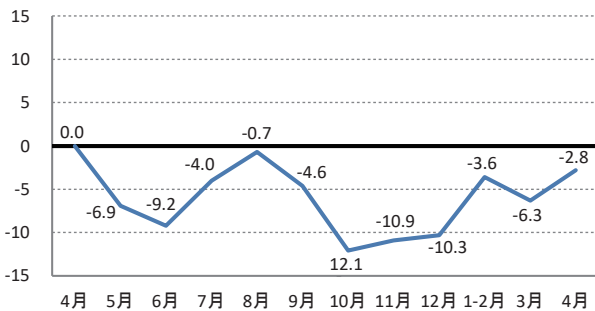
### 一定規模以上の工業付加価値の月別伸率(%)



### 一日当たりの発電量の月別伸率(%)

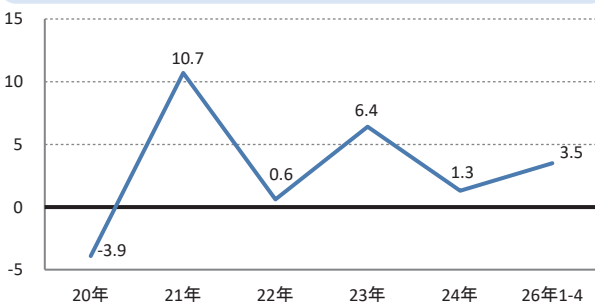


### 粗鋼生産量の月別伸率(%)



出所：中国国家统计局

### 中国の財政収入の伸率(歳入、%)



出所：中国财政部

## 中国の自動車販売台数

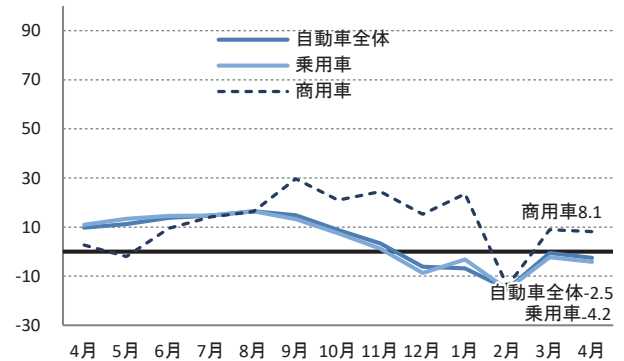
万台

年月	自動車(うち輸出)	
	乗用車	商用車
2020年	2,531(108)	2,018
2021年	2,627(201)	2,148
2022年	2,686(311)	2,356
2023年	3,009(491)	2,606
2024年	3,144(586)	2,756
2025年	3,440(710)	3,010
2026年4月	253(90)	213
2026年1-4月	957(313)	806
		151

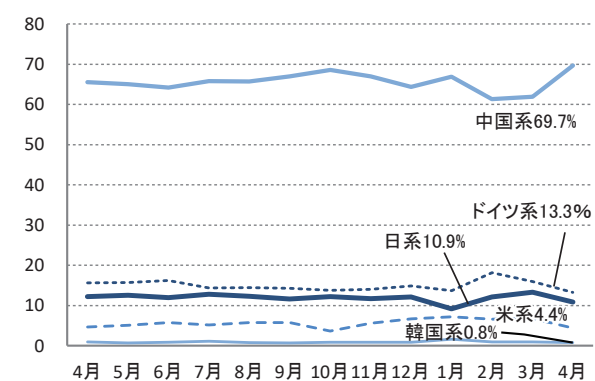
出所：中国汽车工业协会

※中国国産車のみ。輸出車を含み、輸入車を含まず。

### 自動車販売台数の月別伸率(%)



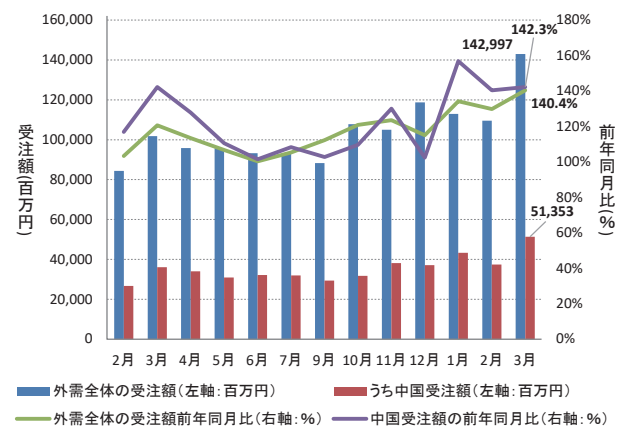
### 日系乗用車のシェア推移(%)



出所：乗用車市場情報联席会

## 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

# 現地で体感した 2026年北京モーターショーの熱気 ～中国自動車産業トレンドの最前線～

東海日中貿易センター中国連絡処

4月24日から5月3日にかけて開催された「2026年北京国際モーターショー」(中国語:「北京国際汽車博覧会」)では、自動車の電動化、スマート化、コネクテッド化が統合された最新の成果が一堂に会した。車載AI、次世代電池、自動運転などの最新技術がクルマに搭載され、普及が間近であることを実感させられた。



写真1

今回初めて、2会場(写真1、中国国際展覧センター・順義館と新中国国際展覧センター第2期)で開催された。展示面積は38万㎡、展示は17ホールにのぼり、過去最大のスケールとなった。

本稿では、カーメーカの展示構成、システムサプライヤ[自動運転(AD)・先進運転支援システム(ADAS)、スマートコックピット等の開発会社]、来場者の注目点の3つの視点から総括したい。

## 1. カーメーカの展示構成

今年のショーでは、中国ブランドが主役の座を占めていた。従来のガソリン車は展示の中心から退き、代わりにスマート化・新エネ車(NEV)が圧倒的な主流として来場者の注目を集めていた。海外ブランドや合弁企業も、現地化戦略の一環として、スマート化や電動化に対応したクルマを展示した。中国、日本及びドイツ系のカーメーカの展覧を鳥瞰すると、以下の通りであった。

### ①中国系カーメーカ

従来のショーと明確に異なるのは、北京汽車(BAIC)、吉利汽車(Geely)、奇瑞汽車(Chery)、BYD(比亞迪)、長城汽車(GWM)(写真2)といっ

た中国主要ブランドが、それぞれ単独の専用パビリオンを構えて出展していた点である。そして、ブランドのエコシステム(生態系)全体を体感させるアプローチをとっていた。



写真2

来場者は、エントリーモデルからフラッグシップの高級車まで、さらには最先端テクノロジーから自動車を取り巻くエコシステムに至るまで、一つのパビリオン内で体系的に見ることができた。このようなアプローチは、中国系カーメーカの自信と確かな実力を世に示すだけでなく、来場者が各社の製品や技術をより深く理解し、体感することを可能にした。

報道によると、今回のショーで展示された車両の5割以上がSUVだと言う。各社の出展ラインナップを見ると、6～7人乗りの中大型SUVが主力を占め、各ブランドがハイエンドのフラッグシップSUVを大々的にアピールしていた。

技術面では、高電圧プラットフォーム、高性能ライダー(LiDAR)、フル電動シャシー制御などが、フラッグシップモデルに標準装備されていた。パワートレインの選択肢では、大型SUVはレンジエクステンダーEV(EREV、注:ガソリンエンジンで発電し、モータの力で走るEV)とバッテリー式EV(BEV)の両方をラインナップしたモデルが主流で、BEVのみをラインナップしたモデルはごく少数にとどまっていた。

中国の古参のカーメーカである吉利汽車、BYD、

長城汽車、そして新興カーメーカーである蔚来汽車(NIO)、小鹏汽車(XPeng)、理想汽車(Li Auto)など、いずれも全長5メートル以上、ホイールベース3メートル以上の大型SUVを新たに発売していた。これらのモデルに共通するのは、広い車内空間、電動化、スマート化機能、AI搭載モデルを基本構成に統合している点である。スマート化機能が同質化している中で、各社の競争の焦点は、主に運転支援システムの先端化及びコックピットのインテリジェンスレベルの向上に注力されており、高度にスマートされた運転の実現を目指していた。

自動運転技術は、今年のショーにおける最大の目玉であった。北京汽車(BAIC)、広州汽車(GAC)、長安汽車(CCAG)などの国有カーメーカーはもとより、文遠知行(WeRide)、小馬智行(Pony.ai)、軽舟智航(QCraft)、カル動力(Karl Dynamics)をはじめとする自動運転システム企業が、ロボタクシー、ロボバス、無人配送車、自動運転トラックなどを披露し(写真3)、レベル4(L4)自動運転の最新成果をアピールするとともに、来場者に未来のモビリティを体感する機会を提供していた。



写真3

## ②ドイツ系カーメーカー

海外ブランドの展示で印象的だったのは、各社が中国市場向けの現地化をさらに推し進めていたことである。

ベンツ、BMW、VWといったドイツのカーメーカーは、多様なモデルのラインナップを披露した。従来のガソリンエンジン搭載モデルを刷新・再設計する一方で、変化する中国市場に対応するため、自動運転システムやAIモデルも組み込んだ。特に注目すべきところは、アウディ(Audi)がガソリンエンジン搭載の「A6L」モデルにファーウェイの運転支援システム「乾崑(QianKun)」を初めて搭載したことである。「ガソリン車+ファーウェイ開発の運転支援

システム」という組み合わせは、アウディがスマート化への転換期を乗り切るにあたり、既存のガソリン車シェアを維持しつつ進化させる基本戦略を明確に示している。

電動化に関して言えば、ドイツメーカーは電動化への変革に本格的に着手し、どこもEVの新モデルを発売していた。各社は、中国市場向けにホイールベース、運転支援機能、キャビン体験を最適化し、現地で開発された運転支援システムやAIを組み込んでいた。BMWとVWは、中国の道路状況と運転習慣に基づいた運転支援ソリューションを披露していた。VWもまた、同社初となる3列シート(6人乗り)の中型～大型のレンジエクステンダーEV(EREV)を投入していた。中国現地の運転支援システムを積極的に採用し、自動運転スタートアップ・モメンタ(Momenta)社の運転支援システムとの深い統合を実現していた。これは、VWが中国市場における競争力を維持・強化する上での大きなマイルストーンと言える。

## ③日系カーメーカー

トヨタ、ホンダ、日産に代表される日本のカーメーカーは、今回のショーで従来型のガソリン車の割合を減らしていた。ドイツのカーメーカーとは異なり、日本のカーメーカーはハイブリッドモデルに重点を置いた電動化戦略を展開し、ハイブリッド技術の改良を加速させながら、バッテリー式EV(BEV)の数を徐々に増やしていた。電動化および運転支援システムの領域において、これまで以上に緊密な現地アライアンスや、市場に即した戦略的舵取りを本格化させている。

今回のショーで、トヨタは「TO YOU」という新しいブランド理念、そして「with China, for China」というローカライゼーションの行動指針を発表した。ここには、中国主導の研究・製品開発を、従来の「中国市場への適応」から「中国による市場の定義」へと転換する姿勢が示されている。合弁会社である广汽トヨタは、既にファーウェイ、モメンタ(Momenta)、シャオミ(小米)と技術提携を結び、これらの企業が開発したシステムを搭載したモデルを発表・発売している。广汽トヨタが自動運転システム会社「小馬智行(Pony.ai)」と共同開発した「Platinum 4X」モデルをベースにしたレベル

4(L4)ロボタクシーも展示された。報道によると、このモデルは北京などで間もなく商用運行を開始すると言う。更に、レクサスは「LFA (Lexus Future Advance)」というBEVのコンセプトスポーツカーを披露した。これは、海外ブランド展示エリアの大きな見どころとなった。(写真4)。



写真4

日産は新型Nシリーズラインナップ初の中大型SUVとなる「NX8」と、2種類の新型プラグイン・ハイブリッドSUVコンセプトモデルを発表した。

対照的に、ホンダは新モデルを投入せず、既存のハイブリッド車(HEV)を展示した。この点からは、中国の急激なEVシフトのなかで慎重に次の一手を模索している様子が推察される。

## 2. システムサプライヤ

今回のショーで最も目立った見どころは、システムサプライヤとしてのファーウェイの存在である。同社は自動車そのものを製造していないが、すべての展示ホールにブースを構えていた。技術から製品、コラボレーションから自社開発ソリューションまで、運転支援システム、コックピット、パワートレイン技術を披露し、自動車分野における戦略を示した。ファーウェイは明らかにインテリジェント・カーにおいて、独自の生態系を構築している。

ブランド	モデル	技術	ブランド名	車メーカー名
五界	鴻蒙智行 (HIMA1) モデル	ファーウェイ 主導	問界 智界 享界 尊界 尚界	賽力斯 奇瑞 北汽 江淮 上汽
	HarmonySpace (鴻蒙座艙) システム	ファーウェイ 主導		
三境	ファーウェイ乾崑 (HI Plus2) モデル	ファーウェイ 技術担当	華境 啓境 奕境	五菱 東風 北汽
	Harmony Space (鴻蒙座艙) システム or 自動車メーカーによるシステム	自動車メーカー 主導		

表1

注①HIMA: Intelligent Mobility Alliance ②HI Plus: Huawei Inside Plus

ファーウェイは「五界」及び「三境」というインテリジェントカーシリーズ・ブランドを構築(表1)して、技術及び生態系を集中的にアピールした。展示された自動車の価格帯は15万元から100万元と広範囲に及ぶ。業界では、ファーウェイが参画した自動車ブ

ランドを「ファーウェイ系自動車」と呼んでいる。

「五界」シリーズとは、ファーウェイとカーメーカ5社、賽力斯(Seres)、奇瑞(Chery)、北京汽車(BAIC)、江淮(JAC)、上汽(SAIC)が共同で設立した「スマート化車両技術エコシステム(生態系)アライアンス」を指す。これらカーメーカ5社は、「鴻蒙(HIMA: HarmonyOS Intelligent Mobility Alliance)」という枠組みの下で、それぞれ「問界(Wenjie)」「智界(Zhijie)」「享界(Xiangjie)」「尊界(Zunjie)」「尚界(Shangjie)」という5ブランドを形成している。基本的にファーウェイが製品の定義を主導し、且つ車両設計、研究開発、マーケティング、販売チャネルの全プロセスに参画し、スマートコックピット「鴻蒙(HIMA)」及び運転支援システム「乾崑(Qiankun)」を深く統合している。カーメーカは主に自動車のハード部分の製造を担当する。

「三境」ブランドとは、ファーウェイとカーメーカ3社、五菱汽車(Wuling)、広州汽車(GAC)、「東風汽車(DFAC)のコラボレーションによって誕生したもので、それぞれ「華境(Huajing)」「啓境(Qijing)」「奕境(Yijing)」と呼ばれ、ファーウェイ「乾崑(Qiankun)」インテリジェントカー・シリーズに位置付けられている。このシリーズにおいては、ファーウェイが「システムサプライヤ」として、システムと品質管理のみを担当し、カーメーカがブランドの運営、製造、販売を担当する。

今回、ファーウェイが展示したモデルは主に中大型SUVで、パワートレインは、レンジエクステンダー及びBEVの両方をラインナップ。高級車セグメントでは、「尊界(Zunjie) S800」(写真5)も展示された。



写真5

ショー全体を見渡すと、50台以上の展示車にファーウェイのシステムが搭載されていた。ファーウェイは単なる部品サプライヤの枠にとどまらず、車両開発からソフトウェア、エネルギー(充電インフラ)に至るまで、自動車全体のエコシステムを一

貫して網羅する存在となっている。

なお、ファーウェイのほかにも、モメンタ(Momenta)、元戎啓行(DeepRoute.AI)、卓馭科技(ClixPilot)といったシステム会社が自社のシステムを展示していた。

### 3. 来場者の注目点

ショーでは、来場者の大半が自動運転技術の展示エリアに集中していた。自動運転が最大の関心事となったことは明白であり、次いで車両のエクステリアおよびインテリアのデザインに注目が集まった。

来場者からは、自動運転の使いやすさ、車両システムのレスポンス、スマートシートの具体的な機能、といった実用面に関する質問が相次いだ。ユーザーの関心は、従来のブランドの知名度・評判から自動運転機能の体験へと明確にシフトしており、パワートレインを最優先の購入選択要素とする傾向は薄れていた。

現場で最も注目されたのは6～7人乗りの中大型SUVだった。これは中国の自動車消費構造の変化、つまり多子世帯が増える中で、5人乗りセダンでは一家で移動するというニーズを満たせなくなり、広く快適な中大型3列シートSUVが不可欠になっているものと分析される。

なお、レンジエクステンダーやプラグインハイブリッド(PHEV)の技術の成熟に伴い、中大型SUVは日常の通勤にEVモーターのみで走行できる一方、長距離走行時には給油できるという利便性も維持できる

ようになった。ガソリンと電気の併用で、中大型SUVのランニングコストは大幅に軽減されている。

こうした背景から、今回のショーはまさに中大型SUVの祭典となり、各メーカーが熾烈な競争を展開する主戦場となった。

### まとめ

最後にショーの感想をまとめたい。

#### ①中国自動車ブランド、「スマート化」へシフト

自動車は、スマート化(AIエージェント)へ進化しており、AIモデルが車両のエコシステムに深く融合しつつある。

#### ②主役は新エネ車、パワートレインは多極化へ

原油価格の高騰を背景に、実用的なHV、BEV、PHEV、レンジエクステンダーが併売されている。

#### ③海外カーメーカ、現地戦略を加速

海外カーメーカが現地の運転支援システム企業から成熟したソリューションを調達するケースが増えつつある。

#### ④中大型SUVの需要が堅調に推移

中大型SUVが、広い車内空間、快適なシート、知能化なコックピット、自動運転機能などによって、マーケットニーズが急速に高まっている。

今回のショーは、激変する自動車市場の現状を如実に物語っている。単なる新型車の披露宴にとどまらず、自動車産業の未来を見据える上での重要な羅針盤となっている。

## 〈中国短信〉

### ◆中国、サプライチェーンの安全を法制化

中国国務院は「産業チェーン・サプライチェーンの安全に関する国務院の規定」を3月31日付で公布し、即日施行した。安全保障に関する法令が整備されてきた中国だが、サプライチェーンの安全に関する法制化は今回が初めて。規定では次の制度を整備するとし、整備と運用の動向を注視していく必要がある。

1. リスクモニタリング早期警戒制度(风险监控预警制度)…原材料、技術、設備、製品等の供給ル-

ートの安定状況、安全保障を評価し、警戒情報を発信する制度。

2. リスク防止制度(风险防范制度)…備蓄、技術、設備、製品開発力、リスクヘッジの強化に関する制度。
3. 緊急マネジメント制度(应急管理制度)…緊急時の割当、徴用に関する事前対策制度。

### ◆外国の不当な域外管轄に法で対応

中国国務院は、4月7日付で「反外国不当域外管轄条例」を公布し、即日施行した。同条例は、既に施行されている「反外国制裁法」などの関連法令と制度的に連携し、中国政府による対抗措置を法制化した

もの。外交・外事、出入国、貿易、投資、国際協力、対外援助の各分野で制限措置を講じるもののほか、エンティティリストの制度創設が盛り込まれている。

#### ◆AI擬人サービスを厳格規制

中国国家インターネット情報弁公室などは4月10日、「AI擬人化インタラクティブサービス管理暫定弁法」を公布した。7月15日から施行される。同弁法は、文化発信、幼児ケア、高齢者見守り、身体障害者支援などの分野における応用を奨励する一方、サービス提供者に対しては、管理体制の整備と確立が求められ、偽装(なりすまし)、違法コンテンツの生成、個人情報不正収集といったAIの悪用を禁じる。

#### ◆自動運転車の新規許可を一時停止

3月末に武漢でバイドゥ(百度)が運行するロボタクシー(自動運転車)が数十台同時に緊急停止した問題を受け、中国の関係当局は自動運転車の新規許可を全国的に見送っている模様だ。武漢では問題発生から40日を経ても再開の目途が立っていないが、他の都市では既存車両による運行が継続されているという。

#### ◆3月、日本向けレアアース輸出が大幅減

中国税関総署によると、3月の中国のレアアース類磁石輸出量は前年同月比1.6%減の5,238トンだった。

その一方、同月の日本向け輸出量は前年同月比27.2%減(前月比17.3%減)の184トンと、大幅減となった。輸出量が200トンを超えたのは9カ月ぶり。なお、米国向けも減り、前年同月比30.6%減の405トンだった。減少が一時的なものか当面注視する必要があるようだ。

#### ◆北京でドローンの販売・飛行禁止

北京市では5月1日よりドローンの販売、飛行が原則禁止された。違反者には機器の没収に加え、個人には最高5,000元、法人には最高1万円の罰金が科される。市内全域では屋外でドローンを飛行させる場合、事前に許可を受ける必要があり、実名登録されていないドローンの北京市内への持ち込みも禁止さ

れる。

中国全土では現在、ドローンを飛行させる場合、身分証情報、製品識別コードなどの実名登録をしなければならない。規制エリアで飛行させる場合も許可が必要となる。政府はドローンなどの「低空経済」を育成する一方で、規制を強化している。

#### ◆第1四半期 外資導入

商務部によると、第1四半期における外資系企業の新規設立は前年同期比11%増の1万3,987社だった。実行ベースの外資導入額は7.3%減の2,496億元だった。

産業別に見ると、製造業の外資導入額は714億元、サービス業は1,746億元となった。

ハイテク産業は前年同期比30.7%増の1,027億元で、全体41.2%を占めた。特に伸びたハイテク産業は、研究開発・設計サービス業127.8%増、コンピュータ・事務用機器製造業88.1%増、電子・通信機器製造業23.8%増となっている。

#### ◆メーデーの国内観光収入2.9%増

中国文化観光部によると、今年の労働節(メーデー、5月1日～5日)連休の国内旅行者数は前年同期比3.6%増の延べ3億2,500万人で、国内観光収入は同2.9%増の1,854億9,200万元だった。一方、旅行者一人当たりの平均消費額は571元と、昨年の574.1元を若干下回り、節約志向の傾向が浮き彫りとなった。

#### ◆中国初、10万世帯へ水素混合ガス供給

4月19日、山東省濰坊(いほう)市で、10万世帯に天然ガスと水素を混ぜたガスを都市ガスとして供給するプロジェクトが開まった。一般家庭のガス機器をそのまま使えるうえ、水素エネルギー(水素混合率0～10%)の活用を工業から家庭用へと大きく前進させた試みとして注目されている。

#### ◆4月のNEVの生産・販売は好調

中国自動車工業協会は5月11日、4月の中国の新エネルギー車(NEV)の生産台数が前年同月比5.5%増の132万台、販売台数が同9.7%増の134.4万台だったと発表。NEVの新車販売台数は全体の53.2%を占めた。