

## 地域的な包括的経済連携 (RCEP)協定

### 解説シリーズ 3 : 自動車業界編

#### 背景

東南アジア諸国連合 (ASEAN) 10 か国に、中国、日本、韓国、オーストラリア及びニュージーランドを加えた計 15 か国は、2020 年 11 月 15 日付で「地域的な包括的経済連携協定」(以下「RCEP」) に正式に署名した。これにより、世界最大規模の自由貿易協定 (FTA) が誕生した。今後、当該協定が各加盟国の国内承認手続きを経て発効される<sup>1</sup>。中国は世界最大の自動車市場であり、生産台数と販売台数が 11 年連続で世界一を記録し、自動車製造業が急速に成長している国でもある。RCEP 加盟国には、日本や韓国などの自動車製造業の先進国のみならず、ASEAN など自動車産業の発展途上国も含まれる。この度、KPMG は、企業のご参考用に、RCEP 及び中国が署名したその他の FTA についても詳細に分析し、RCEP 署名後に中国の自動車業界が直面するチャンスとチャレンジを以下にまとめた。

#### KPMG の所見

##### 1. RCEP が中国自動車業界の生産と輸入にもたらす影響

RCEP の加盟国は 15 か国であり、各国の自動車産業の発展状況及び加盟国との交渉結果に応じて、中国が各加盟国の自動車製品ごとに対する関税削減措置には一定の「税率差異」がある。

##### RCEP 枠組みにおける中国が日本から自動車製品を輸入する際の影響

中国が日本を対象とした関税削減対象品目リストには、プラスチック、ゴム製部品、ベースメタル製品、エンジン、トランスミッション、ボディ・シャーシ、リチウムイオン電池及びその他部品などを含む一般的な自動車部品に係る 8 桁の関税番号 (HS コード) が 700 以上登録されている。2018 年の自動車部品全体に対する関税削減の経緯もあり、上記製品はすでに低関税レベルとなっている。このため、今回の RCEP の関税削減による影響は短期的には比較的小さいものの、長期的には、部品の協定税率の引き下げは、中国の自動車完成車生産業界に大きな利益をもたらすだろう。700 余りの一般的な自動車製品の関税番号 (HS コード) を下表に整理した。

---

<sup>1</sup> RCEP の規定により、発効には、少なくとも 15 か国のうち 9 か国、即ち、ASEAN 加盟国のうち 6 か国及び中国、日本、韓国、オーストラリア、ニュージーランドのうち 3 か国が国内承認手続きを完了する必要がある。

関税削減措置	数量	主な対象製品
MFN 税率が 0%	約 80	少量のベースメタル製品、少量の電気設備
発効時点で 0%	約 30	少量のベースメタル製品、ごく一部の機械設備部品
11 年目に 0%	約 300	一部のプラスチック・ゴム部品、一部の電気設備、一部のベースメタル製品及びごく一部の自動車部品
16 年目に 0%	約 150	一部のプラスチック・ゴム部品、少量のベースメタル製品、エンジン部品、電動機、少量の電気設備部品及び自動車部品
21 年目に 0%	約 40	機械部品及びボディ部品
関税削減措置の対象外	約 140	完成車、リチウムイオン電池、家庭用乗用車エンジン、トランスミッション、ブレーキ

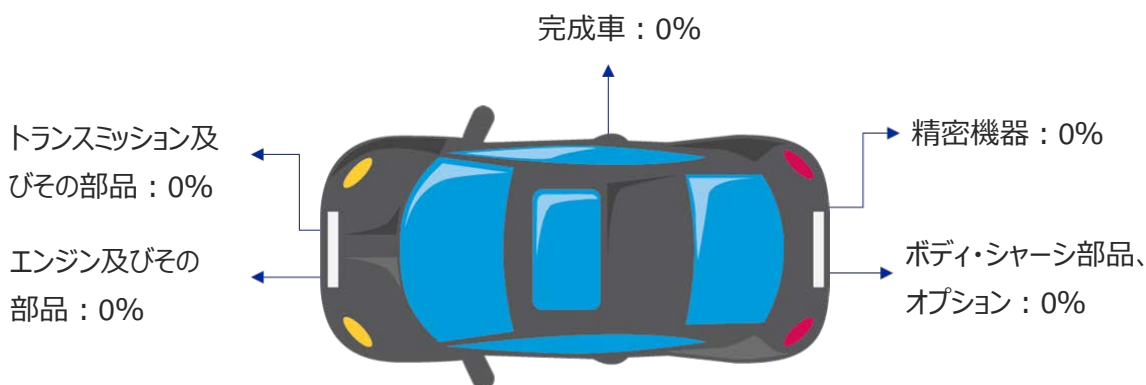
各加盟国の異なる自動車部品品目に対し、中国の関税削減措置は大きな差異がある。完成車の輸入に関しては、一部の大排気量車を除き、中国は完成車を関税削減の対象から除外した。また、一部の大排気量車の最終関税率が中国の現時点における輸入最恵国税率に相当する 15%まで引き下げられた。一方、自動車部品に関しては、中国は加盟国のエンジンとトランスミッションなどいかなるコア技術製品に対しても関税削減措置を実施していない。しかし、ボディ・シャーシ及び一部の自動車用センサーなどの製品を対象に 10-20 年の関税削減期間を設定した。

全体的に見て、中国が他の加盟国、とりわけ日本と韓国に対して設定した自動車製品の関税削減は、主に技術水準が比較的に低く、または中国の関連産業が比較的に成熟し、かつ進歩している分野に集中している。技術水準が比較的に高く、中国の関連産業に衝撃を与え得る製品分野は、関税削減措置の対象外となっているか、または比較的に長い関税削減期間を設定している。これには、自動車産業に対する関税の保護効果を図るとともに、締約国の利益にも配慮している背景がある。

## 2. RCEP が中国自動車業界の生産と輸出にもたらす影響

### RCEP 枠組みにおける日本へ輸出される自動車製品

現在、日本はすべての加盟国から輸出される完成車及び部品に対してゼロ関税を設定している。主なコア製品の税率設定は下記のとおりである。



### RCEP 枠組みにおけるその他の加盟国へ輸出される自動車製品

RCEP の締結が、中国の自主ブランドまたは合弁ブランドの完成車輸出にもたらす影響は小さい。これは、日本、韓国と一部の ASEAN 諸国の消費者は、中国の自動車製品に対して慎重な態度を示している。一方、オーストラリアとニュージーランドなど、自動車産業が比較的に発達していない加盟国は、中国と二国間自由貿易協定 (FTA) を締結した際に、中国の完成車に対してすでにゼロ関税を設定し、最恵国税率がすでにゼロになっている。

しかし、中国の自動車部品製造業界にとって、RCEP の締結は新たな輸出の機会をもたらすだろう。これまでの中国-ASEAN 自由貿易協定と比較すると、RCEP において ASEAN 諸国は中国産のエンジンとその部品（1 年目は 9%まで引き下げ、以降年度ごとに削減し、10 年目から 0%まで引き下げる）及びトランスミッションとその部品（11 年目から関税を削減し、10 年以内で 9.8%から 8.5%まで引き下げる）を対象に関税削減措置を新たに設定した。日本や韓国などの完成車メーカーが ASEAN 諸国への投資を増加している中、ASEAN が中国の一部の自動車製品に対する関税削減措置は、ある程度までに中国企業の ASEAN 市場における展開を保証し、中国の部品企業が「海外進出」の戦略を実行する機会にもつながっている。税率の軽減に加えて、原産地の付加価値累積基準も部品の「海外進出」にチャンスを与えている。

### 3. 中国が締結した一部の FTA における自動車製品の関税削減措置の比較

中国は日本以外の国とすでに FTA を締結した。自動車製品に関して、中国は各 FTA において、国・地域、製品カテゴリー、関税削減期間などについてそれぞれに異なった特徴を呈している。オーストラリアやニュージーランドなどの国と比較すると、日本や韓国など自動車産業が比較的発達している加盟国との FTA において、中国は自国の自主ブランド自動車業界を保護するために、上記 2 か国の自動車製品の関税削減に対して慎重な態度を示しており、締約国間の交渉を巡る動きの激しさを反映している。また、同一国から輸出される同一製品について、RCEP における関税削減率も中国がすでに締結したその国との FTA と異なっている。例えば、RCEP では中国は韓国産のエンジンを関税削減対象から除外したが、中国-韓国 FTA では韓国産の主なエンジン製品を対象に 15 年の関税削減期間を設定し、最終的にゼロ関税を達成する。

FTA	完成車 <sup>2</sup>	コア部品 <sup>3</sup>	その他部品 <sup>4</sup>
RCEP	一部の大排気量車を除き、関税削減措置がない	関税削減措置がない	一部に対して関税削減を実施
中国-ASEAN	一部の大排気量オフロード車とセダンを除き、関税削減措置がない	一部に対して関税削減を実施	一部に対して関税削減を実施
中国-韓国	一部の排気量車を除き、関税削減措置がない	一部に対して関税削減を実施	一部に対して関税削減を実施
中国-シンガポール	一部の大排気量オフロード車とセダンを除き、関税削減措置がない	一部に対して関税削減を実施	一部に対して関税削減を実施
中国-オーストラリア	主な排気量車の関税はすでに 0%	主なコア部品の関税はすでに 0%	主なその他の部品の関税はすでに 0%
中国-ニュージーランド	主な排気量車の関税はすでに 0%	主なコア部品の関税はすでに 0%	主なその他の部品の関税はすでに 0%

### 4. RCEP 枠組みにおける中国輸出入の新エネルギー車の完成車及びコア部品の関税削減状況

新エネルギー車は、中国の自動車産業において急成長を遂げている分野である。中国は、新エネルギー車産業を保護するため、日本、韓国の新エネルギー車の完成車及びコア部品であるリチウムイオン電池を関税削減対象から除外したものの、上記二か国の AC モーターに対して 16 年でゼロ関税まで引き下げる協定税率の取決めに合意した。

<sup>2</sup> 主に 8703 における排気量が 1 リッターを上回る乗用車を含む。

<sup>3</sup> 主に 84 章と 87 章における一部の自動車エンジンとトランスミッション及びその部品を含む。

<sup>4</sup> 主に 87 章における一部のボディ、シャーシ及び 90 章における一部の自動車用精密機器などのその他の部品、オプションを含む。

加盟国・地域	新エネルギー車	リチウムイオン電池	モーター
日本	×	×	√
韓国	×	×	√
ASEAN	×	√	√
オーストラリア	√	√	√
ニュージーランド	√	√	√

RCEP の締結が、中国の新エネルギー車輸出業界に与える影響は小さい。日本の場合、新エネルギー車の完成車及びコア部品<sup>5</sup>の最恵国税率はすでに 0%であるため、RCEP が税率面でとりわけ輸出を促進する効果はない。その他の RCEP 加盟国の場合、RCEP での中国の新エネルギー車の完成車及びコア部品に対する関税削減率も、各国がすでに中国と締結した二国間自由貿易協定における関税削減率を下回っている。

## KPMG の観察

近年、中国の自動車産業の発展は世界の注目を集め、徐々に業界の発展を牽引している。RCEP の締結は、各国が協力して地域内の自動車産業サプライチェーンの発展を促進し、長期的に見て、中国の自動車産業の発展に大きな影響を与える。これを受けて、KPMG は企業が以下の内容に焦点を当てるよう提案する。

### 原産地規則の把握と産業サプライチェーンの最適化

自動車業界に関しては、RCEP 各加盟国間でそれぞれに異なった発展特徴と傾向を示しているため、関連分野の国内企業は最適な協定税率を選択することにより、輸入コストを削減し、製品の競争力を高めるよう推奨する。また、RCEP に伴う「税率差異<sup>6</sup>」に特にご留意ください。中国が各締約国に対して異なった関税削減対象と削減率を設定しているため、税率差異が存在する前提で、RCEP はこの状況下でいかに最終原産国を確定するかに関する初めてのガイダンスを提供し、かつ「僅少の加工以上」を原産国の判定基準に導入し、一部の貨物が最適協定税率を適用できるようにした。当該規則に基づき原産国を認定する柔軟性は、自動車業界の展開にチャレンジをもたらすとともに、最適化の余地も提供した。

### 輸出入自動車製品の HS コード管理のコンプライアンス向上

自動車業界の輸出入製品は、大量の HS コードにかかわっており、かつその判定が複雑であるため、企業は輸出入製品の HS コードの正確性に対するレビューを重視し、川上サプライヤーの製品管理を強化し、HS コードに特化した内部承認と第三者専門機関による外部審査を組み合わせた体制を整備し、コンプライアンス管理を向上されるよう推奨する。

### サプライチェーン構造の最適化、安全なサプライチェーンシステム構築の確保

新型コロナウイルス感染症の流行は、自動車産業サプライチェーンの安全性に課題をもたらし、各大手多国籍自動車メーカーは、より安全かつ信頼性できるサプライチェーンの構築を今後の発展目標の一つとして掲げている。RCEP は、アジア太平洋地域ないし世界におけるサプライチェーン構造の最適化に対して、企業により多くの機会と選択肢を与えているため、企業は更に多くの可能性を積極的に模索し、サプライチェーンの配置を見直し、協定がもたらすプラス効果を十分に発揮できるよう推奨する。

### 輸出入租税政策調整の提案募集への積極的な参加

<sup>5</sup> 主に 85 章における一部のリチウムイオン電池及びモーターを含む。

<sup>6</sup> 同じ輸入締約国が同一原産地の貨物に対して異なる関税を適用することをいう。

自動車業界の一部の輸入製品が関税削減対象品目リストから除外されていること、または関税削減率が小さいことを考慮し、関連する企業が輸出入租税政策調整に係る提案募集の重要性を十分に認識されるよう提案する。輸出入租税政策調整に係る提案・意見募集に積極的に参加し、企業自身、業界団体、第三者機関などを通じて企業の要望を提出し、協定税率の交渉、暫定税率の増設、輸出還付税率の引き上げなどの提案を行うことで、コスト削減及び産業全体の発展・成長を促進することが実現できると考えられる。

## KPMG の支援サービス

KPMG は、常に RCEP の交渉及び締結の進展に関する最新動向にフォーカスしながら、適時にその内容を解説いたします。また、KPMG の貿易・税関実務チームは長年にわたり、顧客に専門アドバイザーサービスを提供しており、特に FTA について、KPMG は複数の多国籍企業に原産地管理システムの開発と導入支援、原産地規則関連アドバイザーサービス、自由貿易協定に基づくサプライチェーンの最適化に関する提案などのサービスを提供してきました。KPMG は、専門家チームの深い知見及び豊富な実務経験を十分に活かして、以下のサービスを提供いたします。

### 1. HS コードのレビューサービス

KPMG が独自に開発した KCCP システム（KPMG の関税分類プラットフォーム）を活用して、日常及び特定 HS コードのレビューサービスを提供し、顧客の HS コード管理の専門性、正確性及び規範性向上のお手伝いします。

### 2. FTA 管理システムの導入支援サービス

顧客の実状及びニーズに即して、FTA 管理システムに係わるアドバイザーサービス、開発・導入・運用支援サービスを提供し、顧客の原産地管理のコンプライアンス向上と管理コストの削減を両立させるお手伝いします。

### 3. サプライチェーン・プランニングに係わるアドバイザーサービス

顧客の実態を踏まえながら、RCEP 及びその他の FTA の規定に基づき、サプライチェーンの設計、最適化に係わるアドバイザーサービスを提供し、かつ KPMG のグローバルネットワークも活用しながら、付加価値ある支援サービスを提供します。

### 4. 輸出入租税政策調整支援

顧客の輸出入業務に係わる納税状況を分析・評価し、輸出入品目を整理したうえで、節税効果を期待できる項目を洗い出し、政府部門への申請提出、交渉などをご支援します。

Wechat でも日々情報発信をしておりますので、是非ご登録頂けると幸いです。



### Contact us お問い合わせ先

GJP China Markets: [gjpmarkets.china@kpmg.com](mailto:gjpmarkets.china@kpmg.com)  
Tel: [+86 \(21\) 2212 2247](tel:+862122122247) (日本語)