

工信部、内燃機関車の販売停止を示唆 ～ダブルクレジット制度の実施で繋ぐか

中国投資銀行部
中国調査室

メインピックス 2

工信部、内燃機関車の販売停止を示唆～ダブルクレジット制度の実施で繋ぐか..... 2

- ▶ 9月9日に天津で行われた中国自動車産業発展国際フォーラムで、工業と信息化部(工信部)の辛国斌副部長は、当局はガソリンや軽油など内燃機関車の生産、販売停止に向けたスケジュールを策定していると明らかにした上、世界の自動車産業は電動化、スマート化に向かって進んでおり、中国としてもこの流れに乗り遅れないように取り組むことは必要との見方を示した。
- ▶ 内燃機関車の販売停止は世界的な傾向であり、短期間に実現できないとはいえ、当局はそれへスムーズに移行するための様々な措置を打出している。その中、最も重要視されているのは「燃費消費クレジット管理弁法」と、「新エネ車クレジット管理弁法」のいわゆる「ダブルクレジット」である。
- ▶ 現段階ダブルクレジット制度、およびその関連基準にまだ明白にしていなくて多いところが多く、企業として相応な経営戦略を立てることもできないなどから、その実施が2019年に延期すべきとの見方が多い。今後、当局はより詳細な実施細則、ガイドラインなどを発表するが、新エネ車技術の進展、企業経営の独立性の妨げとならないことも1つ重要な課題であろう。

プロフェッショナル解説(税務会計)MAZARS/望月会計士 8

グローバルモビリティ..... 8

- ▶ 経済の一層のグローバル化は人材の一層のグローバル化と同義語といえるでしょう。この環境は企業にとって大きなチャレンジをもたらすものとなっています。とりわけ、アジアを中心とした新興国における国際業務の増加に伴い、このような国際的業務に従事する人材にかかわる税金や社会保険への対応のために、企業の担当者は、自国だけでなく相手国における状況についても理解する必要があります。
- ▶ 企業の国際化に伴って海外勤務者の人数は年々増加しており、今後もこの流れは変わらないものといえます。今回は、このように身近な存在となった海外勤務について、制度的観点からその取扱いを解説してみたいと思います。

BTMU の中国調査レポート(2017年9月)..... 11

メインピックス

工信部、内燃機関車の販売停止を示唆～ダブルクレジット制度の実施で繋ぐか

9月9日に天津で行われた中国自動車産業発展国際フォーラムで、工業と信息化部(工信部)の辛国斌副部長は、当局はガソリンや軽油など内燃機関車の生産、販売停止に向けたスケジュールを策定していると明らかにした上、世界の自動車産業は電動化、スマート化に向かって進んでおり、中国としてもこの流れに乗り遅れないように取り組むことが必要との見方を示した。

I. 内燃機関車の販売禁止、世界的な流れか

辛国斌副部長は会議で、世界の多くの国は新エネ車、スマート車に注力しているなど自動車発展戦略を調整し始めており、中では一部の国はすでに内燃機関車の販売停止に関するスケジュールを策定し、中国においても関連政策の制定に取り組んでおり、これらの措置は中国自動車産業の外部環境と内生的成長力に大きな変化をもたらすと述べた。この発言は、内燃機関車の販売禁止に関する当局の初めての意志表明であり、大きな話題を呼んでいる。

辛国斌副部長の発言では、内燃機関車販売禁止のスケジュール策定はまだスタート段階にあり、実施するにはまだ時間がかかるが、ただ全体的な傾向として、技術進歩といった客観的要因からみても、産業政策といった主観的要因からみても、新エネ車はいずれ自動車市場の中心となり、内燃機関車の販売停止も必然的なものと強調された。

また足元インターネットと自動車は深く融合し、自動車産業は低燃費、電氣化、スマート化に向かって進んでおり、自動車は単純な交通手段からスマート端末、データ集積へ変わりつつあり、自動車生産も過去の組立てラインによる大規模生産から、異なる部門間が連携したスマート製造へ転換しつつある。この背景の下、今年4月、工信部は発展改革委員会、科学技術部とともに「自動車産業中長期発展計画」を発表し、新エネ車、スマート車を切り口とし、地場系メーカーの競争力を向上させ、10年間で自動車強国となる目標を打ち出している。

会議においても辛国斌副部長は、今まで中国自動車産業のイノベーション能力が弱く、エンジン、ギアボックスといった弱点は改善されないままであり、新エネ車においても、パワーバッテリー、センサー、軽量化材料といった分野で技術をさらに向上する余地は大きくあり、再びチャンスを逃さないようコア技術の把握など実質的な進歩が求められていると強調した。

事実上、中国のみならず、世界的に内燃機関車の販売禁止に取り組む動きが多く見られている。2016年、ノルウェーでは、ノルウェー労働党が2030年までに内燃機関車の販売をすべて停止するとの声明を発表し、その後の6月、保守党を中心とする与党連合も2025年にすべてのガソリン車・軽油車の新車販売を禁止すると発表した。それをきっかけに自動車工業が進んでいるドイツ、フランスや、新興国のインドなども内燃機関車の販売停止に着手すると表明している。現時点でいずれの国もまだ法制化されていないものの、世界的にその方向に向かって動出しているのは確かである。

メーカー別でみると、今年7月、スウェーデンの自動車メーカーボルボ・カーズは2019年以降に発売される全車種に電気モーターを搭載するとともに、2019年から2021年までの3年間で5種類の電気自動車(EV)を発売するとし、電動化を将来の事業の中心に据える方針を示した。ほかには、メルセデス・ベンツは2018年にセダンとSUVをあわせ、一挙4種類のEVを投入する方針が固めており、Audiはコンセプトモデルから派生したEV-Q6 e-tronの市販に向けて着々と開発を進めており、ポルシェも2015年9月のフランクフルト・モーターショーでミッションEコンセプトを展示するなどEV開発を進める意向を示している。その他、EVで先行

しているテスラはすでに市販されたモデル Xに加え、小型セダンなど車種バリエーションの拡充を通じ市場シェアのさらなる拡大を図っている。

図表1 内燃機関車の販売禁止に関する世界各国の動き

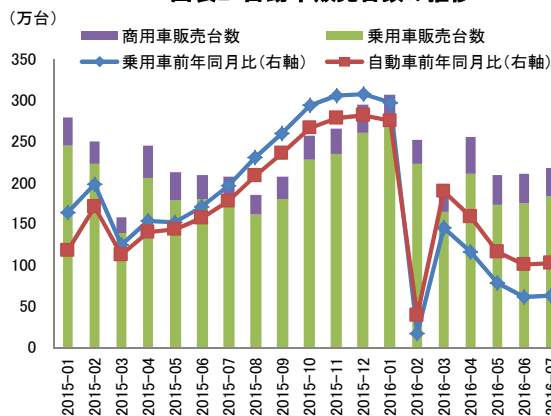
	規制開始年	内燃機関車	PHV	2016年度の新車販売台数(台)	概要
ノルウェー	2025	販売禁止	販売禁止	154,603	保守党を中心とする中道右派と労働党を中心とする中道左派が合意し発表
スウェーデン	2030	販売禁止	販売禁止	372,296	スウェーデン環境大臣、与党である緑の党の新聞官はスウェーデンだけでなく、EU全体で規制すべきと発言
オランダ	2025	販売禁止	販売禁止	382,825	与党である労働党が提出し、オランダ議会下院で可決
ドイツ	2030	販売禁止	販売禁止	3,351,607	ドイツ連邦参議院で可決。実施すれば、EU全域にも影響を与える メルケル首相はインタビューに対し、2030年をめどにガソリン車・ディーゼル車の販売禁止を示唆
フランス	2040	販売禁止	販売禁止	2,015,186	フランスの国務大臣は政府発表としてリリース
イギリス	2040	販売禁止	販売禁止	2,692,786	英国の環境食糧大臣は政府発表としてリリース
中国	2018年以降	規制	規制なし	24,420,700	工信部が2016年9月、「乗用車企業平均燃費消費量と新エネ車クレジット管理弁法」について意見募集を始めた
アメリカ カリフォルニア州	2018年以降	規制	規制なし	7,105,162	乗用車メーカーに対し、350マイル以上走行できるEVの台数比率2018年に約1.1%、2020年に約2.4%、2025年に5.5%に達する
インド	2030	販売禁止	販売禁止	2,062,252	インド新再生エネルギー省大臣は発言

出所:メディア報道より当行中国調査室作成

II. ダブルクレジット制度は繋ぎ役か

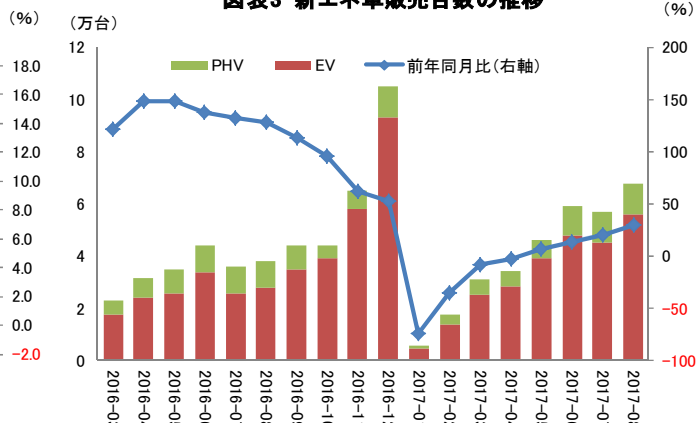
中国における新エネルギー車の生産・販売台数はいずれも世界最大規模を誇っている。自動車連合会によれば、中国の2016年新エネルギー車販売台数は50万7,000台となり、うち乗用車は34万5,000台で前年比60.5%増、商用車は17万2,000台で36.8%増となっている。また今年1~8月、新エネ車の販売台数は前年同期比30.2%増の32万台であり、うち乗用車は46%増の26万3,000台となった。

図表2 自動車販売台数の推移



出所:中国自動車工業協会より当行中国調査室作成

図表3 新エネ車販売台数の推移



出所:中国自動車工業協会より当行中国調査室作成

しかし新エネ車販売が堅調な伸びを維持している一方、2016年の乗用車販売台数の2,400万台に対し、新エネ車が全体に占める割合はまだ低く、販売先も主に購入制限が実施されているいくつかの都市に集中している。販売停止をあまり早急に実施すれば、自動車産業、並びに中国経済にもダメージを与えかねないことを考え、販売禁止の実施が少なくとも2030年以降になる意見が大方であるが、ただ技術進歩、市場拡大など予想以上に発展すれば、相応に政策も加速する可能性はあるとみられる。

内燃機関車の販売停止は世界的な傾向であり、短期間に実現できないとはいえ、当局はスムーズに移行するための様々な措置を打出している。その中、最も重要視されているのはダブルクレジット制度(双積分制度)というものである。

ダブルクレジット制度とは「燃費消耗クレジット管理弁法」と、「新エネ車クレジット管理弁法」のことであり、当初では別々に管理される予定であったが、工信部が2016年9月に意見募集していた「乗用車企業平均燃費消耗量と新エネ車クレジット管理弁法」で初めて統一管理する方針が打出されている。

燃費消耗クレジットは乗用車メーカーの平均燃費の合格値と実質値の差に、メーカーの生産・輸入台数をかけることで算出する。実施値は合格値を上回ればプラスクレジット、下回ればマイナスクレジットが付くこととなる。詳しい算出方法は図表4の通り。

図表4 燃費クレジットの計算方法

燃費クレジット = (合格値 - 実質値) × 生産・輸入台数

実質値 > 合格値 → マイナスクレジット

実質値 ≤ 合格値 → プラスクレジット

実質値 = [Σ(車種別燃費 × 車種販売台数)] / 全車種生産・輸入台数

注: 新エネ車販売台数は下記倍率で拡大して計算

新エネ車拡大倍率			
	2016~2017	2018~2019	2020
新エネ車(EV、PHV、燃料電池車-FCV)	×5	×3	×2
省エネ車(≤2,800cc/100km)	×3.5	×2	×1.5

合格値 = 目標値 × 年間達成燃費指標

目標値 = [Σ(車種別燃費目標値 × 車種販売台数)] / 全車種生産・輸入台数

注①: 車種別燃費目標値、年間達成燃費基準は工信部GB27999-2014「乗用車燃費消耗量評価方法および指標」に従う

注②: ここで新エネ車の倍率拡大はなし

年間達成燃費指標	
年度	企業平均燃費と企業平均燃費目標値の比率
2016年	132%
2017年	124%
2018年	116%
2019年	108%
2020年以降	100%

出所: 工信部より当行中国調査室作成

新エネクレジット制度とは、自動車メーカーが中国で生産・輸入している乗用車のうちに新エネ車が占める比率を指したものであり、比率の達成度合はクレジットとして管理され、各メーカーは規定比率に応じたクレジットの納付を求められ、達成できなかったメーカーは罰金を支払うか、他のメーカーから余剰したクレジットを購入することになる。

クレジット売買に参加可能な企業には、政府が認めた機関、一定規模の内燃機関車の生産・輸入を手掛ける企業に加え、一定規模の新エネ車の生産・輸入を手掛けている企業も含まれており、比較的小規模な新エネ車企業にもクレジット売却による収益機会を与える意図が読み取れる。その算出方法などは図表5の通り。

図表5 新エネクレジットの計算方法

新エネクレジット=実質値-目標値

実質値=Σ(車種別クレジット×該当車種生産・輸入台数)

目標値=内燃機関車生産台数×新エネクレジット比率

2018~2020年の新エネクレジット比率はそれぞれ8%、10%、12%

新エネ乗用車クレジット算出方法		
車種	算出基準	注
EV	$0.012 \times R + 0.8$	R: 純電気駆動方式下の走行距離 単一車種のクレジット上限は5とする
PHV	2	
FCV	$250 \leq R < 350$	4クレジット
	$R \geq 350$	5クレジット

EVの場合、以下の条件に基づき計算する、m:空車重量、Y:電力消費量

条件①:	$m \leq 1,000\text{kg}$ の場合、 $Y \leq 0.014 \times m + 0.5$ $1,000\text{kg} < m \leq 1,600\text{kg}$ の場合、 $Y \leq 0.012 \times m + 2.5$ $m > 1,600\text{kg}$ の場合、 $Y \leq 0.005 \times m + 13.7$	条件①に満たさない場合、クレジットは半減して計算し、かつクレジットの取引を禁止
条件②:	$m \leq 1,000\text{kg}$ の場合、 $Y \leq 0.0098 \times m + 0.35$ $1,000\text{kg} < m \leq 1,600\text{kg}$ の場合、 $Y \leq 0.0084 \times m + 1.75$ $m > 1,600\text{kg}$ の場合、 $Y \leq 0.0035 \times m + 9.59$	条件②を満たす場合、クレジットは1.2倍で計算する

その他の場合は通常通り、1倍で計算する

出所: 工信部より当行中国調査室作成

なお、両クレジット制度には、次年度への繰越し、取引、譲渡方式といった点で相違があるが、新エネ車超過達成分のクレジットを燃費規制の未達成分に補填できることはダブルクレジットの統一管理における最大なポイントと言われ、より簡単に言うと、新エネ車を十分に生産すれば、燃費クレジット規制もクリアすることとなる。

図表6 比較: 燃費クレジットと新エネクレジット

	燃費クレジット	新エネクレジット
次年度への繰越し	可能	不可
取引・譲渡	関連企業間での譲渡が可能	企業間の取引が可能
補てん方式	①前年度繰越しの燃費クレジット ②関連企業から譲渡された燃費クレジット ③自社が生産した新エネ車で獲得した新エネクレジット ④他社から購入した新エネクレジット	他社から購入した新エネクレジットのみ

出所: 工信部より当行中国調査室作成

このように、メーカーとしては他社からの購入でマイナスクレジットを補てんすることができるが、しかしそれはあくまでも一時的な対策に過ぎず、燃費クレジットも補てんできる点から、外国メーカーとしては合弁企業の設立などで新エネ車の生産拡大に取り組むことは最も合理的な選択肢とみられている。

最近では、ダイムラー・ベンツは北京汽車と新たに新エネ車合弁企業を設立することに合意したほか、フォルクスワーゲン(VW)は江淮汽車との合弁、日産は東風汽車と新エネ車における協力を進める意向を示している。その他、BMW、ジェネラルモーターズ(GM)、現代といった外資メーカーはまだ様子見しているとはいえ、今後新エネ分野における地場系メーカーとの協力拡大がうわさされており、その対象として、広州汽車、上海汽車、BYDなど新エネ車に比較的長けているメーカーが有力と言われている。

また内燃機関車の販売停止までの繋ぎ役のほか、ダブルクレジット制度は同様に中国自動車産業の高度化を促す役割も担っている。前述したように中国政府は10年間で中国が自動車強国となる目標を掲げているが、しかし現状から、内燃機関車で外資系企業に追いつくことは容易ではないと捉える見方が多く、その中、中国政府は新エネ車の普及を切り口とし、中資系メーカーの競争力を底上げ、特にEVの場合、参入障壁が比較的安く、国籍を問わずほぼ全てのメーカーが同じスタートラインに立っていることから、政策面の後押しを通じ、いち早く競争力を引き上げようとする意図が読取れる。

さらに、中国政府は、世界自動車需要の約3割を占める中国をEV主体の市場へと変容させれば、先進諸国でもEVへという流れに乗り、中国市場でいち早く競争力をつけた地場系メーカーの海外進出を拡大させる効果も期待されている。それが実現できれば、今まで続けてきた完成車メーカー間の勢力図が大きく変化し、世界の自動車産業の構造を根本的に変わる可能性も考えられる。

その他、ダブルクレジット制度はある程度、新エネ車向けの財政補助を代替する効果も期待されている。新エネ車補助政策を長期的に実施すれば、政府の財政負担が膨らむだけでなく、メーカーとしても政府補助へ依存しがちで生産を闇雲に拡大しかねないことから、財政部はすでに新エネ車向けの財政補助を削減することを明示している。今後、新エネクレジットの売買を通じ、より多くの新エネ車を生産したメーカーはより多くのクレジット収入が得られるようになり、すなわち、クレジット売却収入が政府の財政補助にとってかわることとなる。その点から、財政当局にもダブルクレジット制度を進めるインセンティブはあると見られる。

II. 「双積分」政策の課題

8月30日、第一財經新聞などは、新エネクレジット制度の実施が一年先送りし、2019年から開始することとなり、2019、2020年の新エネ車クレジットの割合は10%、12%と変わらない。一方、燃費クレジット制度が予定通り2018年に実施すると報じている。当局の公式的な発表はないものの、先送りする理由として、多くの自動車メーカー、特に外資メーカーは2018年に8%の新エネ車クレジット規制をクリアするのは困難であることが最も多く挙げられているほかにも、①クレジット取引価格の制定、②取引に対する監督・管理、③未達成企業に対する罰則といった3つの課題も注目されており、これらの課題を明確にしてからこそ、ダブルクレジット制度は奏功できるとも見られている。

▶ クレジットの取引価格

メディア報道では、各自動車メーカーは1クレジット価格の適正水準に対する見方が5,000元から数万元までと様々である。

例えば、1つの案として、前述したようにクレジット制度は財政補助を代替する役割も担っていることから、クレジットの取引価格が足元の新エネ車補助金をカバーするように設定する、すなわち、新エネ車補助金額からクレジット価格を逆算する考えがある。その考えに従い、2017年の「新エネ車補助弁法」、および新エネ車乗用車の車種別クレジットに基づき計算すれば、国・地方の補助金をすべてカバーする場合、クレジット価格は13,000～21,000元となり、中央政府の補助金のみカバーする場合、クレジットは8,800～13,800元となる。

図表7 補助金額から換算したクレジット価格

走行距離(km)	EV乗用車補助金/クレジット換算				PHV >50km
	100	150	250	350	
中央政府補助金(万元)	2	3.6	4.4	4.4	2.4
地方政府補助金(万元)	1	1.8	2.2	2.2	1.2
与えられるクレジット(ポイント)	2	2.6	3.8	5	2
1クレジット当たりの価格(万元)	1.5	2.1	1.7	1.3	1.8

注: 電力消費量などを考慮せず

出所: 当行中国調査室作成

このようにクレジット価格が高価となれば、ダブルクレジット制度は自動車メーカーにとって単なる鞭撻ではなく、より多くの新エネ車を生産しようとする「動機」にもなる。各車種の中では、特に小型化EVは新エネクレジット基準をクリアする1つの近道とみられており、BYDの王伝福総裁は今後小型EVを重点に置くと強調していることや、フォードは小型EVに長けている衆泰汽車と業務提携するなど、クレジット制度の実施に伴い、その生産規模も大きくなる見込みである。

▶ クレジット取引に対する監督管理の取引プラットフォーム

クレジット取引は完全な自由取引にするか、それとも政府の管理下で行うかについても議論されている。大方の意見としては、完全な自由取引は短期的に需給の不均衡、および大企業と中小企業間の格差拡大につながり、市場に混乱をもたらしかねないと見られている。ただ政府が管理する場合、特にクレジット価格を制定する際、あまりに高価格なら企業の負担を増やし、低価格なら新エネ車産業の発展を促進する効果が弱まってしまうため、企業の受容能力を十分に考えた上での価格制定が不可欠とみられている。

1つの案として、例えば当局は毎年の新エネ車生産・販売台数、生産コストといった要因をベースにクレジット取引の指導価格を制定し、企業は指導価格をベースに取引を行う。その際、市中のクレジットが足りない場合企業は政府に購入を申し入れ、余った場合政府に売却し、すなわち、政府はクレジットの過剰供給・需要を調整することとなる。この方法はクレジット取引による市場の混乱を避けるとともに、企業が新エネ車により注力するインセンティブを与え、長期的にクレジット売却収入で財政補助を代替することも可能である。ほかにも、市場取引が不十分な場合に対し、新エネ車クレジットは当局が統一して購入・販売し、価格は市場状況をもとに調整するとの意見もある。

なお、参考として米カリフォルニア州の燃費規制(CAFE)を見てみると、カリフォルニア州当局はクレジット取引のプラットフォームを設けておらず、すべての取引は企業が自主的に行われているが、当局は各企業の燃費クレジットアカウントを管理し、企業の取引報告をもとにクレジットの査定、決算を行われたことを公示することとなっている。

このように、企業の意見や他国の経験などから考え、クレジット取引には政府の監督・管理が不可欠であるが、取引価格など一部機能は市場に任せることが可能と考えられる。

▶ 罰則の多元化

管理弁法によれば、クレジット規制をクリアできない企業に対し、一部内燃機関車の生産、輸入を一時停止するなどの罰則を打出している。これらの罰則は企業に一定の督促効果があると思われるが、しかしもし市中のクレジットが不足した場合、企業がクレジットを購入することができなくなり、罰則を受けるほかないという状況も考えられる。そのため、基準未達成の企業に対する罰則をより多元化するなど、罰則を改善する余地があるとの見方もある。

また足元、江淮-VW、北汽-ベンツ、衆泰-フォード、東風-日産などは新たな合弁企業を設立する予定で、地場系メーカーでも長城汽車は御捷汽車と業務提携を進めており、それらの目的はいずれも新エネクレジット制度に対応するためだと思われる。しかし仮に各メーカーは基準通りに生産することになれば、市場は一気に拡大した新エネ車供給を吸収・消化できるかも疑問視されており、クレジットを獲得するために赤字を容認するまで新エネ車を売ろうとすることも考えられるため、今後の政策は生産面にとどまるだけでなく、生産販売のバランス化も必要とされている。

このように現段階では、ダブルクレジット制度、およびその関連基準にはまだ明白にされていないところが多く、企業が相応な経営戦略を立てることもできないなどから、その実施が2019年に延期すべきとの見方が多い。ただいずれにしろ、新エネ車の発展、および内燃機関車の販売停止は逆らえない傾向であり、各メーカーはこの流れに乗遅れないように、早急に取組むことが不可欠と思われる。

三菱東京UFJ銀行(中国) 中国投資銀行部
中国調査室 余兴

プロフェッショナル解説(税務会計)MAZARS/望月会計士

グローバルモビリティ

経済の一層のグローバル化は人材の一層のグローバル化と同義語といえるでしょう。

この環境は企業にとって大きなチャレンジをもたらすものとなっています。

とりわけ、アジアを中心とした新興国における国際業務の増加に伴い、このような国際的業務に従事する人材にかかわる税金や社会保険への対応のために、企業の担当者は、自国だけでなく相手国における状況についても理解する必要が発生しています。

企業の国際化に伴って海外勤務者の人数は年々増加しており、今後もこの流れは変わらないものといえます。今回は、このように身近な存在となった海外勤務について、制度的観点からその取扱いを解説してみたいと思います。

海外勤務及び人事異動にかかわる概念

1. 世界的に見た海外勤務の類型

世界的に見た場合には、海外勤務契約形態について、一般的に以下のように区分されるといえます。

①Secondment

日本語においても一般にセコンドメントと呼ばれることがありますが、ここでは、派遣を意味します。

Secondment は最もシンプルで安定性の高い海外勤務の形態といわれ、ここでは本国における契約形態のまま海外における業務に従事することとなります。また、この場合には、一般的に本国における書面による労働契約の内容に必要な応じた修正を加えることにより、相手国における業務に従事することとなります。

従って、従業員は本国における法令の保護を受けつつ、有給休暇や各種フレンジベネフィット等を享受することが可能となります。

また、ここでは、従業員は本国における企業との契約に基づき相手国における企業等に対してサービスを提供することになることから、相手国における企業から本国の企業に対して対価が支払われることが一般的です。

②Transfer

Transfer は日本語における転籍を意味することになります。

多くの国において法令により外国人就業が制限されており、この場合には、当該国に設立された企業等と労働契約を締結することが外国人就業の要件とされることが一般的といえます。

この場合には本国の企業が相手国に設立した支店または現地法人等と労働契約を締結することが一般的です。また、税制メリットを有する国に設立された派遣会社が利用される場合もあります。

ここでは、本国における労働契約は解消されることになることから、退職に伴う給付が発生することに注意を要するものといわれています。

③Dual employment

Dual employment は日本語における二重雇用(出向)を意味することになります。

Dual employment は同時に2つの労働契約関係を有することになり、一般的に従業員は相手国企業及び本国企業双方に対してサービスを提供することになります。

従って、双方の契約関係、税務、給与、福利等について必要以上に複雑な状況が発生させることになります。ここでは契約にかかわる紛争が発生する場合には、本国及び相手国における双方の企業が責任を負わなければならない可能性があります。

また、企業は従業員の享受する福利について、本国または相手国のいずれの制度に基づくかについて明確にしなければならないといわれています。

2. 日本における海外勤務の類型

上述のような世界的に見た場合の海外勤務の類型に対して、日本においては、一般に以下のような分類がなされます。

①海外長期出張及び応援、派遣

「長期出張」とは、一時的に従業員の勤務場所を変更し、その場所で自己の通常の業務を行わせることをいいます。また、「応援」とは、一時的に勤務場所を変更して、その場所で自己の業務以外の業務を行わせることをいいます。ここでは、従業員の所属事業所は従来と同じものとなります。

一方で、派遣とは社外派遣（業務提携先等）または社内の他事業所への派遣のことをいい、他社の事業所、または自社の他事業所等に従業員の勤務場所を長期的に変更して勤務させることをいいます。

②海外転勤

「転勤」とは、継続的に従業員の勤務場所を変更することをいいます。

③海外出向

「出向（在籍出向）」とは、自社の従業員として雇用を継続したままで他社の雇用となり、他社の事業所で他社の業務に従事させることをいいます。

④海外転籍

「転籍（移籍出向）」とは、自社を退職して他社の雇用となり、他社の事業所で他社の上司の指揮命令に従い、他社の業務に従事させることをいいます。

このように、①海外長期出張及び応援、派遣及び②海外転勤は世界的に見た場合の **Secondment** に、③海外出向は **Dual employment**、④海外転籍が **Transfer** に該当するものとえます。

これらの関係は、日本におけるいわゆる終身雇用（「期間の定めのない雇用」）制度を背景として、日本においては、④海外転籍があまり一般的ではなく、むしろ、世界的にみて「必要以上に複雑な状況が発生させる」といわれる **Dual employment** 形態である③海外出向が一般的な形態となっているといえます。

このように出向が一般的な形態として採用されることとともに、出向について人事権の行使の観点から、会社の就業規則や慣例を根拠とした人事異動であっても、従業員の私生活面をほとんど配慮せず、従業員の被る不利益が甘受すべき程度を著しく超えると判断される異動命令や、合理性のない異動命令などについて判断される人事権の濫用が考慮に加えられることから、日本における海外勤務については、より複雑な状況が産みだされるものとなっています。

ここでは、その複雑な状況の一つの例である **2重雇用（就業）** について、日本と中国間で制度的にどのように解釈されるのかについて簡単に見てみたいと思います。

➤ 在籍出向と二重就業

在籍出向においては、自社の従業員として雇用を継続したままで、他社に雇用されることから、二重就業の間

題が発生することになるといわれています。

日本の制度上は、以下のような考え方にに基づき、二重就業は認められるものとされています。

(1) 労働者は、労働契約によって定められた労働時間のみ労務に服するのが原則であり、就業時間外は本来労働者の自由な時間であることから、就業規則で兼業・二重就業を全面的に禁止することは、特別な場合を除き許されない。

(2) 労働者の兼業・二重就業は、その程度や態様によっては、会社に対する労務提供に支障が生じることや、会社の対外的信用や体面を傷つける場合があり得るので、労働者の兼業について会社の承諾を必要とする就業規則の規定を設けることは不当ではない。

(3) 就業規則において兼業・二重就業を許可制としている場合、無許可の兼業それ自体が企業秩序を阻害する行為として懲戒事由となり得るが、基本的には、労務提供や事業運営、または会社の信用・評価に実質的に支障が生じるおそれのある場合に限り、懲戒の対象となる。

従って、二重就業を全面的に制限することはできないものといえますが、他方で企業の立場からは、会社の承諾を求める等の就業規則上の規定を設けることは認められるとされています。

これを海外出向との関係で捉えた場合には、会社命令による在籍出向は、制度上及び就業規則上は問題にならないとして判断されることとなりますが、形式上は会社側が承諾したものであるものとする書面等を整備しておくことが望ましいものといわれています。

一方の中国においては、中国の労働法令上、原則的に二重雇用は禁止されていないものの、中国合弁企業の総経理、副総経理職については、他の経済組織における総経理、副総経理の兼務が禁止されています。

従って、日中間における海外出向については、双方の労働法制上問題にならないものといえますが、中国合弁企業以外の一般の有限責任会社の董事、(総)経理については、同業種の業務を行う企業の経営に従事することは、競業避止の観点から認められないとされていることから、同一企業グループ内の複数の企業等において兼務を行う場合は、その旨につき董事会決議または定款記載等を行なうことが望ましいものと考えられています。

以上のように、今後ますます身近なものとなることが予想されるグローバルモビリティについては、同時に非常に複雑な状況を生むものといわれていることから、国際ビジネスに従事するビジネスパーソンの方々については、その背景及び状況について正確な理解を持つことが必要であると考えられます。

望月一央(公認会計士) MAZARS JAPAN/CHINA パートナー

東京公認会計士協会租税委員会委員

IBFD Japan Chapter Author(Transfer Pricing, Investment Funds)

MAZARS は、世界数十カ国、数万人のスタッフを有する、監査、会計、税務およびアドバイザリーサービスに特化したワンファーム型の国際会計事務所です。このたび、中国拠点・スタッフを増大した新体制により、日本企業にとってもますます重要となる中国企業関連分野での、最先端の業務を提供させていただきます。また、中国以外にもインド、シンガポール、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、ミャンマーなどのアジア地域におけるワンファームならではの緊密な連携により、複合的なサービスを提供させていただきます。



当資料は情報提供のみを目的として、MAZARS によって作成されたものであり、当行はその正確性を保証するものではありません。また当該機関との取引等、何らかの行動を当行が勧誘するものではありません。

BTMU の中国調査レポート(2017年9月)

- BTMU 中国月報第140号(2017年9月)

<https://count.bk.mufig.jp/c/Ccl0j7qyl08p8pHc5262eb0Iid0j7qync29wj>

国際業務部

以上

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては全て顧客御自身でご判断くださいますよう、宜しくお願い申し上げます。当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、当店はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

三菱東京 UFJ 銀行(中国)有限公司 中国投資銀行部 中国調査室

北京市朝陽区東三環北路5号北京發展大廈4階 照会先:石洪 TEL 010-6590-8888ext. 214