

第9章 物流

2021年も前年から引続き、繰り返される世界的な新型コロナウイルス感染症の感染の拡大と縮小に、各国の経済・社会活動が大きく影響を受けた。中国は輸入性、市中発生双方の感染を徹底的に抑える施策を継続した。経済活動そのものは生産拠点が概ね正常化し、国家統計局の公表による2021年の実質GDP成長率は8.1%となり、日本(3.2%)、米国(5.7%)、ドイツ(2.7%)など、2020年のマイナス成長から急回復した各国と比較してもなお高い成長率となった。

他方、感染拡大とその統制によって市民生活・生産活動は混乱し、度重なる空港や港湾の封鎖管理により物流の停滞が頻発した。対応を迫られた荷主は物流代替ルートへの選定やサプライチェーンそのもの見直しなどの対策を行いながら、物流の最適化を目指して模索を続けている。

経済環境

表1: 2021年の中国の対世界貿易総額および国・地域別貿易額 (単位: 億ドル)

	輸出		輸入		輸出入合計	
	金額	前年比 (%)	金額	前年比 (%)	金額	前年比 (%)
日本	1,938	35.8	2,398	37.1	4,336	36.6
米国	6,797	50.4	2,097	55.5	8,894	51.6
EU	6,131	56.8	3,592	38.9	9,722	49.7
ASEAN	5,701	48.6	4,632	53.9	10,333	50.9
アフリカ	1,739	52.3	1,224	68.3	2,963	58.5
対世界合計	39,722	53.3	31,298	52.2	71,020	52.8

出所: 税関総署

2021年の貿易総額は前年比52.8%増加した。中国での生産活動が停滞した2020年前半比では当然ながら、回復した2020年央以降の比較においても金額ベースでは輸出入、また対象エリアを問わず顕著に増加している。特にクリスマス商戦に向けて例年貿易が活発となる10月以降は輸出入双方で高い伸びを示した。

米中両国にて2018年7月以降追加関税の応酬を展開してきた米中貿易摩擦は、2020年1月、第1段階合意の署名に至るも、大部分の追加関税措置は依然として改定なしの25%であり、中国政府の約束した大豆等原料の輸入拡大も、2021年は合意したレベルに達しなかった。その一方で上記のように貿易額そのものは2020年比で拡大しており、高額関税による中米貿易への影響は2021年中に一巡した感もある。デジタル・情報通信等先端技術を巡り、欧米を中心とする、我が国を含む自由主義諸国と中国の摩擦は継続してお

り、先端半導体の製造を中心に両陣営による関連製品・部品の生産・調達サプライチェーンの囲い込みの動きも顕在化している。

2020年11月にASEAN10カ国・オーストラリア・ニュージーランド・韓国・日本・中国の15カ国により締結された地域的な包括的経済連携(RCEP)協定は、中国を含む先行10カ国において2022年1月1日より発効した。その後、同協定は2月1日より韓国に対して、3月18日よりマレーシアに対しても発効した。RCEP協定は2022年以降、同地域での貿易拡大に寄与するものと期待される。

表2: 2021年の中国の輸送モード別貨物輸送量

輸送モード	貨物輸送重量 (単位: 億トン)		貨物回転量 (単位: 億トン・キロ)	
	重量	前年比 (%)	回転量	前年比 (%)
鉄道	47.7	4.9	33,238	8.9
道路	391.4	14.2	69,088	14.8
水運	82.4	8.2	115,577	9.2
民間航空	0.07	8.2	278	15.8
合計	521.57	12.1	218,181	10.9

出所: 交通運輸部統計

物流情勢

2021年は新型コロナウイルス感染症に端を発する物流混乱に、通年で対応を強いられた。

海上貨物輸送について、交通運輸部統計による中国主要港湾の2021年の貨物取扱量は155億4,534万トンで対前年比6.8%の増加となった。月ごとの対前年比増加率では2月の26.1%が最高で、以降は徐々に下落し、10月にはマイナス(それぞれ前年同月比1.9%減、同0.5%減)も記録されている。同じく国際貨物は46億9,376万トンで通年の対前年比は4.5%の増加、コンテナ貨物量は通年で2億8,272万TEU、対前年比は7.0%の増加であった。

国際海上コンテナ輸送では特に中国発輸出について通年で需給の締まった状況が継続し、さらに2021年3月に発生したスエズ運河でのコンテナ船の座礁事故により世界的な定期コンテナ船のスケジュール遅延が発生、スペースが逼迫して海上コンテナ運賃の高騰に拍車がかかる状況となった。SCFI (Shanghai Container Freight Index=上海発輸出コンテナ運賃の指標)では、欧米向け運賃は4月以降ほぼ一本調子で上昇を続け、12月末時点では米国西岸向けで前年比191%、2019年比では469%と史上空前の高値を記録した。また、大連、塩田(深圳)、舟山(寧波)といった主要港で作業員あるいは貨物自体からの新型コロナ陽性確認による港湾のクローズ、取扱い規制やそれに伴う深刻な作業遅延

が発生し、その都度、輸送リードタイムの大幅な増加や代替ルートへの起用などの対応に追われる格好になった。海外でも特に欧米の主要港において作業員の不足や本船遅延がさらなるコンテナの滞留を起す悪循環により、港湾作業の大幅な遅延が半ば常態化する状況が2021年を通して見受けられた。こうした輸送期間の増大はサプライチェーンのボトルネックとして各国の経済回復の足かせともなっている。

航空貨物輸送では、中国を発着する多数の国際線が引続き運休していることから旅客便の貨物室（ベリー）を利用したスペースは制約を受けたものの、旅客便ダイヤを利用して旅客を乗せずに貨物のみを搭載したり、フォワード・航空会社が積極的に貨物チャーター便を設定したことなどから供給スペースは徐々に回復し、また船便のスケジュールの乱れにより大量の貨物が航空輸送にシフトされたこともあり国際線の空運貨物量は前年比で大幅な増加（19.6%増）となった。コロナ禍においても主要消費マーケットである欧米の消費者の購買意欲は衰えず、むしろ「巣ごもり」需要という新たな要素も加わり、生産地であるアジアから欧米への航空貨物輸送も常に高い需要に支えられた。結果として中国発の航空運賃マーケットは多少の変動はありつつも総体としてコロナ禍前よりも高いレベルを維持している。

一方で港湾同様、コロナ感染による人手不足や貨物の集中により主に欧米の主要空港において貨物オペレーションが停滞し、特に輸入貨物の取扱リードタイムが各地で増加した。中国においても輸入貨物から新型コロナウイルスが検出されるケースが発生したことから空港での防疫態勢が強化され、ひとたび感染が確認されると直ちに貨物オペレーションが停止したり、特定の発地空港からの輸入貨物の受け入れを中止するなどの措置が導入され、上海や大連といった主要空港で大量の滞貨が発生する事態となった。

トラック輸送では、散発的に発生したコロナ市中感染によりその対策としての大なり小なりの地域封鎖とそれに伴う交通規制に影響を受けたものの、総体としては国内の経済活動が正常化したことを受け、自動車貨物の取扱量は2021年通年で堅調に増加した。運輸交通部の統計から、2021年の自動車貨物輸送量は391億3,889万トンで対前年比14.2%の増加であった。

2020年に大量の買い替え需要を生んだトラックの環境規制対策（国3基準トラックの淘汰）は2021年には一旦落ち着いたものの、深圳や北京等の一線級都市を中心に環境規制は厳しさを増しており、小型商用車などの貨物輸送車のEVへの代替も積極的に進められている。

鉄道輸送は、2021年も堅調に推移し、交通運輸部統計による通年の貨物総量は47億7,099万トンで対前年比4.9%の増加となった。輸送モードとして市場に定着しつつあることに加え、環境に配慮したグリーンロジ対応の有効策としてトラック代替の受け皿となり、また新型コロナウイルス感染への対策となる非接触の安定した輸送モードとして、コンテナ鉄道輸送の役割が再定義されている。

「一帯一路」政策の象徴である「陸のシルクロード」の国際鉄道輸送ルートである中国～欧州間の「中欧班列」は、

海上・航空輸送のスペース難と運賃高騰により相対的にこれまでの割高感が減少したこともあり、前年に引続き輸送量実績を大幅に増加させた。同統計によれば2021年通年の運行本数は概算約1万5,000本で対前年比22%の増加、輸送コンテナ本数は146万TEUで29%の増加となった。輸送ルートも着実に増加しており、新たに西安～アゼルバイジャンや昆明～ラオス（ビエンチャン）等も運行を開始し、さらに海外から海上輸送されたコンテナを、大連等を接続港として中欧班列に繋ぐSea & Railサービスも各プロバイダにより提供されている。

一方で海上・航空輸送の代替モードとして認知が広まるにつれ中欧班列自体のスペース難、運賃高騰も見受けられるようになり、また国境での新型コロナ対策としての防疫対策の厳格化や混雑により中継地での滞留日数が大幅に増加する（新疆ウイグル自治区阿拉山口、カリーニングラードといった中継地では最長10日間以上）ケースも散見された。中欧国際輸送の一翼としてより広く荷主に受け入れられるためには輸送量（運行本数やコンテナ編成数）の増加に加え、中継地での円滑かつ迅速な作業の実現が課題となる。

各分野で情報のデジタル化が推進されてきているが、貿易・通関分野では「金関1期」「金関2期」プロジェクトで段階的に貿易・通関業務のペーパーレス・EDI化・貿易関係行政部門とのデータ連動等のデジタル化が通関制度改革と一体で進展している。全国統一の「通関一体化」システムは、各通関プロセスの業務効率化・迅速化・低廉化を実現させている。現場運用レベルでは依然として対応の差はあるものの、従来型の人的要因による通関問題は解消されつつある。

保税貨物の取り扱いにおいては、データによる荷受け・荷渡しの貨物照合とする「消込照合リスト」システムも運用開始され、さらに、輸入貨物申告の先引き取り、2週間以内の後納税を可とする「2段階申告制」が一部地区でテストが開始されている。貿易・通関、生産・消費と物流のデータ連動は今後さらに加速されるものと思われる。

2019年9月公表の国務院「交通強国建設要綱」および交通運輸部「総合立体交通網計画要綱」にて、2035年をメドとする「交通強国」の地位確立の目標と、今後30年間の交通インフラ整備・拡充および各輸送モードの連動を重点志向とする新たな輸送体系確立の方針が示された。他方、第14次5カ年計画においても、交通分野の具体的な数値目標として、2025年度までに鉄道営業総延長16万5,000km（14万6,000km＝2020年時点、以下同）、うち高速鉄道5万km（3万8,000km）、高速道路総延長19万km（16万1,000km）、全国の空港数270（241）、コンテナによるSea & Rail輸送の年率15%の拡大、都市交通バスのNEV（新エネルギー車）シェア72%（66.2%）などが示された。

2021年12月には上記諸要綱および第14次5カ年計画に基づいて国務院が策定した「現代総合交通運輸開発計画」が示され、今後の課題として総合交通ネットワークの深化、貨物輸送のマルチモーダル化、ITの交通への応用、交通安全の追求、交通産業サプライチェーンの構築、グリーンエネルギーの普及などが挙げられ、各課題に呼応して、より具体的には「8縦8横」を骨格とした高速鉄道ネットワークの

拡充、国内トラック輸送の水運・鉄道への転換（「公転水・鉄」）、各輸送モードをつなぐ総合貨物ハブの整備、中国独自のGPSである北斗システムの活用、二階建てコンテナや高速鉄道の貨物利用といった新技術の開発・推進等が必要であるとされた。

⑦水際防疫対策として輸入貨物への消毒（具体的には貨物への消毒液の噴霧）が行われているがこの作業による水濡れダメージが頻発している。貨物の梱包形態や特性（精密機械製品など）を考慮したきめ細かな感染対策の実施を要望する。

<建議>

- ①空港や港のCFSにおいて取扱される輸出入貨物は、施設置き場の汚濁、雨漏り等の整備不良や指定業者の手荒なハンドリングによるダメージのほか、税関検査時での商品の汚損・紛失、検査後の梱包不良などの問題が依然として頻発している。また、一部の空港貨物施設では、貨物荷受けエリアにおける搬入混雑に加え、雨天時のウェットダメージ対策も課題としてあることから、検査時の荷役品質の改善と貨物施設および周辺の整備、また、物流業者による立ち入り・立ち合い規制の緩和を要望する。
- ②コロナ禍におけるワクチンおよび医薬品の低温輸送需要の増加により、空港の冷蔵（冷凍）倉庫のキャパシティ、関連ファシリティの不足が発生しており、結果として冷蔵・冷凍品の国際輸送の受託停止など、輸送そのものに支障を来している。空港での保冷倉庫施設の拡充と消毒等防疫強化策への円滑な対応を要望する。
- ③通関一体化により通関手続の迅速化が認められるも、全国的には運用が統一されていないケースも未だ散見される。また、税関の規定変更等の通知が事前ではなく、適用当日、あるいは適用後に内容が判明することがある。規定変更等の重要な通知は事前に、書面あるいはウェブ告知による判り易い内容でいただけるよう要望する。
- ④新型コロナウイルス感染症の影響により、地方政府がトラックの通行や冷蔵・冷凍品の輸入取扱対応について個別規制を設け、管轄管内の企業に順守を求めることが報告されており、その対応に苦慮した事例がある。国として標準化、統一された規制が全国で適用されることを要望する。
- ⑤化学品、危険品の輸入通関に時間を要するケースが多々ある。ビジネス上、成分詳細を明らかにできないケースもあり、そのような場合には特に貨物検査に要する時間が膨大になる。手続の簡素化と柔軟な対応を要望する。
- ⑥空港や港湾の作業員にコロナ感染が発覚するたびに、施設の一時閉鎖や作業員の隔離（封鎖管理）、貨物の受託制限といった極端な対策が取られ、輸出入貨物の物流が著しく停滞する。結果として企業の生産・出荷・販売計画に重大な影響を及ぼしている。感染対策の重要性は十分に認識するも、物流もまた企業活動に欠かせないインフラであり、感染対策と空港・港湾施設の円滑な業務遂行を両立させる施策の実行を要望する。