

# 第9章 物流

コロナ禍3年目となる2022年は2月の北京冬季オリンピックに始まったがバブル方式による開催となり、3月末から2カ月以上に及ぶ上海ロックダウン、継続するゼロコロナ政策により消費は低迷、国家统计局公表による実質GDP成長率も3.0%と2021年の8.1%と比べて大幅に鈍化した形となった。

物流面では各社BCPプランに基づき試行錯誤しながら上海を迂回する輸送ルートを構築して対応した。12月になると大都市を中心に感染者が拡大し、新型コロナ防疫措置の調整により、検査・隔離措置が大幅に緩和されたこともあって、一気に感染者が急増した。一時的には物流面でも人員不足になる場面が見られたものの、荷主企業も従業員の感染で生産活動が停滞したこともあり、約3週間で8割以上が感染済みとなり収束に向かった。

2023年の年明けからは人の往来制限も緩和され、貨物への消毒作業も撤廃されており、生産活動の復興と貨物輸送スペース供給の回復が期待される。

## 経済環境

表1: 2022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	1,729	4.4	1,845	△10.2	3,574	△3.7
米国	5,818	1.2	1,776	△1.1	7,594	0.6
EU	5,620	8.6	2,854	△7.9	8,473	2.4
ASEAN	5,673	17.7	4,081	3.3	9,753	11.2
アフリカ	1,645	11.2	1,175	11.0	2,820	11.1
対世界合計	35,936	7.0	27,160	1.1	63,096	4.4

出所: 税関総署

2022年の貿易総額は前年比4.4%増加、輸出入別では中国からの輸出が7.0%、中国への輸入が1.1%の増加となった。2021年の輸出入とも50%を超える前年比増加率と比べると鈍化こそしているが、コロナ禍終盤での中国各地におけるロックダウンを経た数字であることを割り引いて見ても一定の取引があったことを知ることができる。

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により、ASEAN、アフリカとの貿易総額の比率が相対的に増える傾向は前年に続いて顕著にみられる。2023年に入り、1月にフィリピンのマルコス大統領、2月にカンボジアのフン・セン首相の訪中など、外交的にもASEANとの関係強化がうかがわれる。

表2: 2022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	49.8	4.4	35,945	8.1
道路	371.2	△5.5	68,958	△1.2
水運	85.5	3.8	121,003	4.7
民間航空	0.06	△17.0	254	△8.7
合計	506.56	△14.3	226,160	2.9

出所: 交通運輸部統計

## 物流情勢

2022年は3月から5月にかけて上海ロックダウンにより中国への輸送ルートに大きな変更を余儀なくされた。

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2022年の貨物取扱量は(11月まで)143億1,000万トンで対前年同期比0.7%の増加にとどまった。月ごとの対前年比増加率では上海ロックダウンの始まりに伴い、3月にマイナスに転じ、9月以降プラスに戻った。同じく国際貨物は46億728万トンで通年の対前年比は1.9%の減少、コンテナ貨物量は通年で2億9,587万TEU、対前年比は4.7%の増加であった。

国際海上コンテナ輸送では特に中国発欧米向け遠洋航路の運賃がアジア向け近海航路と共に下落した。SCFI (Shanghai Container Freight Index=上海発輸出コンテナ運賃の指標)では、2022年1月に5,000超えを記録して以降下落し続けている。米国では流通大手や家具業界など、米国の輸入大手荷主が在庫の積み増しができたことにより発注を止めたことで需給が緩み、米国中西部向け貨物は混雑する西海岸を回避し、東海岸向けに切り替える荷主が増えたことで西海岸の本船沖待ちが解消し、公開定時制が回復したこともスペースをだぶつかせることとなった。欧州向けではロシア・ウクライナ戦争による原油調達懸念から電力価格が高騰したことにより購買力が低下し、海外発の調達需要が減ったことが要因となっている。欧米向けは主要船社がアライアンスを形成し、大型船を投入しているため、本船の他航路への振替など供給面の調整を臨機応変に行うことが困難な状況にある。

航空貨物輸送では、前年に続き、中国を発着する多数の国際旅客便が引き続き運休、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することも行いつつ、貨物専用機による輸送を中心に航空貨物需要に応じて供給スペースを調整しながら運用、航空会社主導でのマーケットが維持された。しかしながら世界各地で感染防止から経済復興へ

のシフトチェンジの動きがみられた2022年第4四半期以降、中国内でもこの動きを先取りするかのように値下げの兆しがみられるようになった。航空運賃も海運市況に追随する形で2021年12月をピークに輸送単価は下がりつつあり、2023年1月以降の旅客往来から始まった緩和を受け、まだまだ2019年以前の運行状況には戻っていないものの、今後の復便の動きを見越した単価下落は継続している。2019年9月に開港した北京第二の空港大興空港はコロナ禍で国際線の運航がなかったものの、2023年に入り再び国際旅客便の就航が予定されている。貨物の運用についても本格的に検討が必要となるが、現時点ではフォワーダー倉庫の開設を予定している業者はなく、今後貨物での活用方法が注目される。

2022年12月の感染拡大局面では中国内でPCR検査体制が維持できなくなったことを受け、急速に抗原検査キットと解熱剤、風邪薬の需要が高まることとなった。本来検査キットは医療機器、対処療法用の医薬品も正規の輸入手続には指定された輸入者による登録番号の取得を必要とするが、多くの日本企業においては2020年春のマスク不足の時と同様に中国現地従業員支援の目的で緊急輸送の引き合いが急増することとなった。個人向けギフトとしては一定の金額、容量の範囲内で輸入できる行郵税という制度があるものの、この期間中国国際宅配便や国際郵便によるこれらの支援物資輸入も止められ、必要な時期に必要な人に支援物資を届けることができなかったことは今後も起こりうる感染症の拡大への備えとして課題となる。

トラック輸送では、各地で発生したコロナ市中感染によりその対策として地域封鎖とそれに伴う交通規制に影響を受け、国内の経済活動にも大きく影響が出た。自動車貨物の取扱量は2022年交通運輸部の統計から、371億1,928万トンで対前年比5.5%の減少であった。

鉄道輸送は、2022年も21年に引き続き増加しており、交通運輸部統計による通年の貨物総量は49億8,424万トンで対前年比4.4%の増加となった。都市のロックダウンにおいても比較的安定して決められた運航スケジュールで輸送できることが、環境への関心の高まりとともに認知されたことによって増加したと考えられる。

「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、2011年の運行開始以来2022年1月には累計運行本数が5万本に達したとされている。2022年8月21日には前年より10日速いペースで年初からの運行本数が1万本を超えたとされ、2022年末までに1万6,000本が運行され、2021年の1万5,500本に比べ、3.2%増加となっている。

2022年2月末から始まったロシアによるウクライナ侵攻により、欧州各国や日本の企業はロシアを経由する中欧班列の利用を回避することとなり、利用していないにもかかわらず、運行本数が増えている背景には中国とロシア間の輸送で利用されているものとみられる。ロシアを回避する鉄道輸送ルートとしてカザフスタン、一部カスピ海を船舶に利用して再度鉄道でイスタンブールを経由するルートの開発に日本の国土交通省も補正予算を計上し、支援する動きもみられ

るが、2022年は海上輸送運賃の下落もあり、安定した輸送ルートに日系企業の貨物は流れ、鉄道離れが進んだ。

一方で中国のASEANとの貿易が増えるにつれ、タイからラオスを経由して中国への鉄道輸送が注目され始めている。現時点ではまだ一部トラックへの積替えが必要な部分もあり、リースコンテナの管理など、課題も多いが、中欧班列に加えて新たな鉄道輸送ルートとして今後の開発が期待される。

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。他方、HSコードに紐づく他法令確認を示すコードについて、現場運用レベルでは依然として地域による対応の差があり、さらなる統一運用が望まれる。

2008年4月に施行された税関企業分類管理弁法で始まったAEO制度であるが、これまで政府より積極的導入推進が求められてきており、2011年以降3回にわたる見直しが行われている。直近の趨勢を見ると認証基準に対して得られるメリットが限られることから2018年の認証企業3万6,976社に対し、2020年は2万8,860社に、21.7%減少しており、コロナ禍で防疫の観点から更新時の監査も行われない状況が続いていた。今後、税関による各企業への定期監査が再開されるにつれ、各企業の動向が注目される。

日本においては、物流DX（デジタルトランスフォーメーション）が総合物流施策大綱（2021年～2025年度）で提起されているが、中国に比べ、日本の対応は出遅れている状況にある。2015年以降拡大し続けている越境ECの分野でも日本発中国、中国発日本向けのサービスでは共に元々物流企业ではない、中国系プラットフォーム企業主導によるサービスが構築されている。日本の宅配コストの上昇は中国企業にとっても関心事となっており、日本の宅配各社も置き配の推進で再配達頻度を下げるなどの企業努力は行っているが、長年の商習慣を変えていくには時間がかかり、日中間で使用される宅配ラベルの共通化、商品DBの通関における相互利用など、新たなアイデアで省力化することが今後のカギとなる。

## <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コロナ禍において抗原検査キット、解熱剤といったOTCのニーズが2022年12月に一時的に高まった。本来個人輸入として行郵税方式による輸入では医療機器、医薬品の通常の手続による手順は省略できるものと理解しているが、政府指示により行郵税による輸入ルートが断たれた経緯がある。今回の事例は日本企業が自社現地法人の従業員を守るために緊急措置として輸送しようとしたものであり、緊迫した状況下で転売目的に輸送しようとしたものではないことは明らか。個人使用として認められる範囲のものは、人道的な観点からも、行郵税方式での輸入ルートを当局が恣意的に開け閉めすることが無いよう、安定的な運用を要望する。
- ③通関一体化により検疫部門と税関が統合され、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。HSコード表に付随する規制管理コードは同じでも実際には異なる説明資料を要求される事例がみられる。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もあり、冷蔵・冷凍品の輸入食品の実務運用に混乱が見られた。今後も季節性インフルエンザ同様の感染対策が必要になる事態は想定されるが、取扱いについては科学的根拠に基づく、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危険品の輸送梱包に関する基準が国際海上輸送と中国国内輸送で求められる条件が異なるため企業側のコスト増の負担になっている。制度運用面での中国各港湾の運用も異なるため、統一される形での規制緩和を要望する。
- ⑦単一窓口プラットフォーム（通関申告システム）は、情報の提供元である「通関業者」に対して、データの統計ダウンロード機能を制限しているが、再開放を検討することを要望する（輸出入企業は自社貨物の申告データのダウンロード機能がある）。