

第9章 物流

2023年は、経済活動の本格再開によって企業の生産活動が回復することが期待された。また2022年末のゼロコロナ政策終了により国内および海外との移動制限も徐々に緩和され、港湾・空港の操業が正常化し、海上・航空輸送のスペース供給が元に戻ることで、サプライチェーンの緊張も緩和され、海外との貿易が再び拡大することが期待された。しかし、不動産不況の長期化による景気減速、米中対立による対中貿易規制強化、福島原発処理水の海洋排出による日本産水産物の輸入禁止措置など、国内外のさまざまな要因により、日本、米国、EU、ASEANなど従来中国の上位貿易相手であった国・地域の対中貿易は抑制され、前年を下回る結果となった。

経済環境

表1：2023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	1,575	△8.4	1,605	△12.9	3,180	△10.7
米国	5,003	△13.1	1,642	△6.8	6,645	△11.6
EU	5,012	△10.2	2,818	△0.9	7,830	△7.1
ASEAN	5,237	△5.0	3,880	△4.8	9,117	△4.9
アフリカ	1,728	7.5	1,093	△6.7	2,821	1.5
ロシア	1,110	46.9	1,291	12.7	2,401	26.3
対世界合計	33,800	△4.6	25,568	△5.5	59,368	△5.0

出所：海関総署

2023年の中国の貿易総額は5兆9,368億ドル（前年比5.0%減）、中国からの輸出3兆3,800億ドル（4.6%減）、中国への輸入が2兆5,568億ドル（5.5%減）であった。人民元建てでは、貿易総額41兆7,568億元（0.2%増）、輸出23兆7,726億元（0.6%増）、輸入17兆9,842億元（0.3%減）であった。

貿易相手国別では、日本との貿易総額は前年比10.7%減、以下、米国11.6%減、EU7.1%減、ASEAN4.9%減であった。一方、近年関係を深めているロシアとの貿易総額は前年比26.3%増で大幅に増加した。その他、中央アジア、アフリカ、ラテンアメリカなどの新興市場との貿易総額も中国の対外貿易全体の伸び率を上回っている。

存在感を増す私営企業

企業形態別では、2023年の外国投資企業の輸出入総額は1兆7,932億ドルで前年比13.6%減と大きく落ち込んだが、私営企業は3兆1,097億ドル、国営企業は9,500億ドル

で、それぞれ前年比0.7%減と6.5%減に留まった。コロナ禍前の2019年と比較した場合、外国投資企業の輸出入総額は2019年1兆8,239億ドルから1.7%減であるのに対し、私営企業は2019年1兆8,788億ドルから65.5%増、国営企業は2019年7,725億ドルから23.0%増でコロナ禍前の水準を大きく上回っており、特に私営企業が貿易活動を活性化させていることがわかる。

貿易額全体に占める割合も、10年前の2014年は輸出入総額4兆3,030億ドルのうち、外国投資企業が1兆9,840億ドルで46%、私営企業が1兆4,022億ドルで33%をそれぞれ占めていたが、2023年には外国投資企業30%に対し私営企業52%で、すでに両者の立場が逆転し、私営企業の存在感が増している。

表2：2023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			貨物回転量		
	単位	重量	前年比	単位	回転量	前年比
鉄道	億トン	50.1	1.5%	億トン・キロ	36,437.6	1.5%
道路	億トン	403.4	8.7%	億トン・キロ	73,950.2	6.9%
水運	億トン	93.7	9.5%	億トン・キロ	129,951.5	7.4%
民間航空	万トン	735.4	21.0%	億トン・キロ	283.6	11.6%
パイプライン	億トン	9.5	7.5%	億トン・キロ	7,089.8	3.8%
合計	億トン	556.8	8.1%	億トン・キロ	247,712.7	6.3%

出所：国家統計局「2023年国民経済和社会发展統計公報」

物流情勢

中国税関総署の統計によれば、2023年中国から海外への輸出貨物は18億3,498万8,000トン（前年比6.7%増）、海外から中国への輸入貨物は34億9,891万トン（同13.0%増）であった。

海上貨物輸送

海上貨物輸送について、国家統計局の公報によれば、中国主要港湾の2023年の貨物取扱量は170億トン（前年比8.2%増）、そのうち国際貿易貨物は50億トン（同9.5%増）であった。またコンテナ貨物量は3億1,034万TEU（同4.9%増）であった。

国際海上コンテナ輸送では、コロナ禍期に異常高騰した海上運賃は、スペース供給が回復しコンテナ市況が正常化することで下落に転じた。上海航運取引所が発表した中国輸出コンテナ総合運賃指数の2023年12月の平均値は

874.88ポイントで、年初より27%下落した。また2023年通年の平均値は942ポイントで前年2022年の平均値2,807ポイントより66%下落した。

日中航路のコンテナ貨物の荷動きは、2023年（1～12月累計）中国から日本への輸出量は2,045万6,000トン（前年比5.6%減）、日本からの輸入量は770万7,000トン（同10.4%減）であった。運賃指数の2023年通年の平均値は865ポイント（前年比26%減）であった。

北米航路のコンテナ貨物の荷動きは、2023年中国から米国への輸出量は1,023万TEU（前年比14.7%減）の大幅減少となった。米国からの輸入量（1～12月累計）は165万TEU（前年比6.8%増）であった。運賃指数の2023年通年の平均値は、米西基本港向けが738ポイント（前年比66%減）、東海岸向けが944ポイント（同63%減）であった。

欧州航路のコンテナ貨物の荷動きは、2023年（1～12月累計）中国からEU27カ国への輸出量は5,342万7,000トン（前年比5.7%減）、EU27カ国からの輸入量は3,204万5,000トン（同8.5%減）であった。運賃指数の2023年通年の平均値は1,158ポイント（前年比74%減）であった。

2023年の輸出コンテナ運賃は総じて安定して推移した。しかし11～12月は紅海危機によるスエズ運河回避、またパナマ運河の干ばつによる通航制限によって、欧州航路・北米航路の運賃が急騰した。

（※輸出量・輸入量は日本海事センター「海上荷動きの動向一覧」に基づく）

航空貨物輸送

航空貨物輸送では、コロナ禍で運休していた国際線が徐々に運航を再開し、中国税関総署の統計によれば、2023年に中国を発着した航空機は53万6,000機（前年比104%増）で、コロナ禍前2019年の108万5,000機の約半分にまで回復した。

2023年の航空貨物輸送量は735万4,000トン（前年比21%増）、そのうち国際線は279万トン（同5.8%増）であった。国際航空輸送は、海上コンテナ市況の正常化で海上シフトが進んだことや、コロナ禍期に荷主が在庫を積み増していたこともあり、上半期は需要が低迷して貨物量は前年を下回ったが、下半期になって需要が高まり、貨物量は5カ月連続で2019年同期水準を超えた。特に11月に入ると紅海危機による海上輸送の制限で航空輸送へ切り替える動きも生じた。

北京大興空港

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が、2023年より順次再開している。2024年2月現在、大興空港を発着する航空会社は中国・海外を合わせて90社近くに上っている。日本とは、北京-東京（羽田、成田）間、北京-大阪間で直行便が毎日運航されている。

トラック輸送

トラック輸送では、ゼロコロナ政策終了により国内各地の都市封鎖や交通規制が解除され、貨物量は回復した。自動車貨物の取扱量は国家統計局の公報によれば2023年は403億4,000万トン（前年比8.7%増）であった。

中国はまた陸続きの国々との間での道路インフラ整備を進めている。特にゼロコロナ政策終了後、中国と中央アジア諸国との経済活動が活発化することで、国境を接する中央アジア3カ国との道路整備が進んでいる。カザフスタンでは道路整備と鉄道路線建設が進み、キルギスとタジキスタンでも中国との物流ルート整備が進んでいる。中央アジアからパキスタンへの南方ルート構築も注目されている。

鉄道輸送

鉄道輸送は、交通運輸部統計による2023年通年の貨物総輸送量は50億3,535万トン（前年比1.0%増）であった。

中国税関総署の統計によれば、2023年に中国を発着した国際鉄道貨車は411万両（前年比38%増）に上り、この数はコロナ禍前2019年の317万両の30%増であり、他の輸送手段（トラック、船舶、航空機）の発着数がコロナ禍前を下回る中で、唯一コロナ禍前を上回っている。

中国～欧州間の国際鉄道輸送ルートである「中欧班列」は、中国国鉄の発表によれば、2023年は1万7,523本（前年比6%増）が運行され、190万1,949TEU（同18%増）を輸送した。また「西部陸海新通路班列」（重慶、成都など西部地域を起点として広州、深圳など沿岸都市へ輸送後、海上輸送で欧州へ至るルート）の輸送量も86万TEU（同14%増）となった。

中欧班列は海上・航空輸送の代替手段として近年認知度が高まっている。2023年末の紅海危機による海上輸送の混乱では中欧班列の輸送需要が急増した。

またASEANとの間でも、中国～ベトナム間、中国～ラオス間の国際鉄道によるクロスボーダー輸送が行われている。特にコロナ禍期の海上コンテナ不足、トラックの国境通過時の渋滞などの事態を経てからはBCP対策の一環として注目されている。

通関、港対応、その他

貿易・通関分野ではデジタル化が進み、通関制度改革とともに貿易・通関業務のペーパーレス化やEDI化、データ連動が段階的に進んでいる。全国統一の通関一体化システムにより、通関プロセスの効率化・迅速化・低廉化が実現している。一方で、HSコードに基づく他法令確認の説明資料の要求に一貫性を欠くなど、現場運用では依然として地域差が存在する。通関手続の統一運用や規定変更の事前通知など、さらなる改善が望まれる。

空港・港の対応について、貨物施設の整備不良やハンドリングの問題により輸出入貨物にダメージが生じることが見受けられる。一部の空港貨物施設では貨物荷受けエリアの混雑や雨天時の対策、X線検査施設やULD組上作業

の品質が課題であり、これにより航空輸出貨物の信頼性低下が懸念される。検査品質の改善や施設整備、物流業者の立ち入り・立ち合いの規制緩和が望まれる。

通関・検疫について、新型コロナ禍時には過度な消毒でダメージが生じた事例があり、今後も季節性インフルエンザなどにおいて同様の事態が懸念される。またALPS処理水放出に因る日本産水産物輸入停止措置では、水産物以外についても輸入が規制される事例があった。円滑な物流環境を構築し、効率的な国際貿易を支えるためにも、科学的根拠に基づく標準化・統一された運用が望まれる。

<建議>

① 検査時の荷役品質の改善、貨物施設の整備、物流業者による立ち入り・立ち合い規制の緩和

空港や港のCFSにおいて取り扱われる輸出入貨物は、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である。さらにターミナルのX線検査施設の不備やULD組上作業の低品質によって輸出貨物にダメージが生じるケースもあり、航空輸出貨物に対する信頼性を損ねている。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 通関一体化のいっそうの推進と規制変更の事前通知

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。

③ 検疫対策と食品輸入規制の標準化および統一的運用

新型コロナ禍の際には検疫が厳格化されたが、過度な消毒液散布によって輸入貨物における水濡れなどのダメージが生じる等の混乱が見られた。今後も季節性インフルエンザなどにおいて同様のことが起きるのが懸念される。また、ALPS処理水の海洋放出に関連して日本産水産物輸入が停止されたが、停止措置の実施直後には、水産物以外の食品についても輸入許可を否認するケースや、日本における流通経路の

証明書を唐突に要求されるなどがあった。このような臨時措置については、科学的根拠に基づく、標準化、統一された運用が行われるのと同時に、前広な説明がなされることを要望する。

④ 化学品輸入手続の効率化と柔軟対応

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。化学品成分の100%開示が要求されるが、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。またMSDSも中国語版を要求されるが、単発・小口で輸入されるものについては取得に時間を要する。MSDSの英語版を認めるなど、手続の簡素化と柔軟な対応を要望する。

⑤ 危険品輸送の規制緩和

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、統一されるかたちでの規制緩和を要望する。

⑥ 単一窓口プラットフォームのデータ統計ダウンロード機能の再解放

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）。

⑦ 政策変更時における関係部署間の連携と事前周知の徹底

北京税関は2023年11月2日、「北京在住の外国人および中国人帰国者が船便で輸入する別送品」について、従来の「天津で保税転送申請、北京で輸入通関」の2ステップから、「天津で輸入通関」の1ステップへ変更すると発表した。当初2023年11月6日から実施の予定であったが、天津税関との調整が遅れたため何度か変更され、最終的に中国人帰国者は天津で通関を行うが、外国人は従来通りとなっている（2024年1月現在）。このような重要な政策の変更の際は、関係部署と綿密な連携・協議を経たうえで、十分な周知期間をもって施行することを要望する。