

# 第8章 物流

2024年の経済動向は、各指標にて前年比プラスの成長が見られたものの、回復感に乏しい状況は変わらず、景気減速が続いた。主な理由として①消費マインドの低迷、②輸出の低迷、③不動産不況の3点が挙げられた。中国政府は2023年12月の中央経済工作会議で決定した経済運営方針に基づき、緩和的な財政・金融政策を実施した。2024年秋口からの深刻な内需低迷を受け、中国政府は9月下旬以降、金融・財政の両面で景気刺激策を相次いで発表した。一部では回復が見られ、工業生産と輸出は堅調な水準を維持した。工業生産は買い替え促進策の効果で新エネルギー車を中心に拡大し、パソコン、家電、衣料などの輸出も堅調に増加した。製造業の景況感も改善している一方、内需は回復の勢いが鈍化し、景気回復の重石になっている。個人消費は新エネルギー車などを除き、総じて弱い動きとなっている。固定資産投資もインフラ投資の伸び悩みなどで増勢が鈍化している。

## 経済環境

表1：2024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	1,520	△3.5	1,563	△2.6	3,083	△3.0
米国	5,247	4.9	1,636	△0.1	6,883	3.7
EU	5,165	3.0	2,694	△4.4	7,858	0.4
ASEAN	5,865	12.0	3,958	2.0	9,823	7.8
アフリカ	1,788	3.5	1,168	6.9	2,956	4.8
ロシア	1,155	4.1	1,293	0.0	2,448	1.9
対世界合計	35,772	5.9	25,851	1.1	61,623	3.8

出所：海関総署

2024年の中国の貿易総額は6兆1,623億ドル（前年比3.8%増）、中国からの輸出3兆5,772億ドル（5.9%増）、中国への輸入が2兆5,851億ドル（1.1%増）であった。人民元建てでは、貿易総額43兆8,468億元（5.0%増）、輸出25兆4,545億元（7.1%増）、輸入18兆3,922億元（2.3%増）であった。

貿易相手国別では、日本との貿易総額は前年比3.0%減、以下、米国3.7%増、EU0.4%増、ASEAN7.8%増であった。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1.9%増で小幅に増加した。その他、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。

## 存在感を増すグローバル・サウスと私営企業

国・地域別では米国向けやEU向けがともに伸びが加速するなど景気低迷底入れの動きが進むとともに、世界経済が分断の様相を強めるなかで、中国やロシアはいわゆる「グローバル・サウス」と呼ばれる新興国への影響力拡大を目指していることを反映して、アフリカ、ASEAN、中南米向けの伸びもいずれも加速するなど、輸出を活性化させている様子がうかがえる。品目別でも、パソコンやスマートフォンといった電気製品関連で堅調に推移するとともに、代表的な中国製品である縫製品も高い伸びをみせるなど駆け込みの動きが確認されているほか、中国における過剰生産が警戒される鉄鋼製品やアルミなども堅調な伸びをみせており、中国による「デフレの輸出」を警戒した動きに先んじるかたちで輸出に駆け込みの動きが出ている様子もうかがえる。企業形態別では、2024年の外商投資企業の輸出入総額は1兆7,990億ドルでほぼ横ばいだが、私営企業は3兆3,585億ドル、国営企業は9,297億ドルで、それぞれ前年比8.0%増と2.1%減となった。コロナ禍前の2019年と比較した場合、外商投資企業の輸出入総額は2019年1兆8,239億ドルから1.4%減であるのに対し、私営企業は2019年1兆8,788億ドルから78.8%増、国営企業は2019年7,725億ドルから20.4%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、2024年には外国投資企業29%に対し私営企業55%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

交通運輸部の統計によれば、2024年1～11月中国全国港の貨物取扱量は160億4,130万トン（前年比3.4%増）、年間で175億トンを見込み、コンテナ取扱量は、1～11月3億45万TEU（前年度比7.3%増）、増加の要因は特に国際海上貨物増加が寄与している。

### 海上貨物輸送

国際海上コンテナ輸送はコロナ禍後、スペース供給回復に伴い下落した海上運賃は紅海情勢の不安定化による喜望峰経由の迂回や新アライアンスの開始、サプライチェーンの変化、アメリカの好景気を受けてスペースが逼迫し、年初から夏場に大きく上昇に転じた。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（CCFI）の2024年12月の平均値は1,489.39ポイントで、年初より70%以上上昇した。

日中航路のコンテナ貨物の荷動きは、2024年（1～10月累計）中国から日本への輸出量は1,731万8,003トン（前年比2.1%増）、日本からの輸入量は620万3,633トン（同1.8%減）であった。運賃指数の2024年通年の平均値は797.89ポイント（前年比7.2%減）であった。

北米航路のコンテナ貨物の荷動きは、2024年（1～11月累計）中国から米国への輸出量は1,078万TEU（前年比16.1%増）の大幅増加となった。米国からの輸入量2024年（1～9月累計）は101万TEU（前年比9.8%減）であった。運賃指数の2024年1～11月の平均値は、米西基本港向けが1,200ポイント（前年比63%増）、東海岸向けが1,326ポイント（同40%増）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。

（※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

中国民航局の統計によれば、2024年に中国を発着した民間航空便は58万5,000便（前年比93.4%増）で、コロナ禍前2019年の84%まで回復した。

2024年の航空貨物輸送量は898万2,000トン（前年比22%増、2019年比19%増）そのうち1～11月国際線は328万トン（前年比31%増）であった。国際航空輸送は、従来主に電子部品、自動車部品、機械設備、医薬品等高価値商品の割合が多かったが、現在は衣料品、雑貨等、家庭用、個人用消費財の越境EC（電子商取引）の貨物輸送量が急速に増加している。個人用消費財は出荷サイクルが早く、航空輸送需要が高く、またロシア・ウクライナ紛争による中国-ヨーロッパ間の飛行時間の増加により、欧州の航空会社は

フライト頻度を減らし、スペースが逼迫している。旅客便の回復の遅れから、貨物専用便が望まれ、航空運賃が上昇している。

### トラック輸送

交通運輸部の公報によれば、2024年1～11月の自動車貨物の取扱量は381億661万トン（前年比3.3%増）であった。トラック輸送は2018年の中国全国の貨物量に比べると減少しているが、中国全国の貨物量の70%以上を占めており、主要な物流手段である。トラック輸送はコストパフォーマンスが悪い物流手段であり、社会物流総費用のGDPに占める割合が先進国に比べて高い中国は、「物流コストのさらなる提言に関する実施意見」（2020年5月）、「国家物流ハブネットワーク建設実施方案2021-2025年」（2021年7月）、「『十四五』コールドチェーン発展計画」（2021年11月）でトラック輸送単一ではなく、インフラ建設の改善から物流業界全体（道路・鉄道・船舶）の有機的な統一を通じて最適な物流構築と物流コスト低減を目指している。また、「3060ダブルカーボン」目標達成のために、EV・FCV車両導入推奨、モデル地区設置、輸送インフラ整備を行っている。

### 鉄道輸送

交通運輸部の統計によると、2024年通年の貨物総輸送量は51億7,477万トン（前年比2.8%増）であった。

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、2024年は1万9,392本（前年比10.7%増）が運行され、207万7,216TEU（同9.2%増）を輸送した。中国発欧州向けは1万546本、欧州発中国向けは8,846本であった。西安、成都、重慶、鄭州、義烏、長沙、広州、武漢、瀋陽、済南が主要な出発駅である。

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、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まだ散見される。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**  
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開放**  
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 **道路運輸許可取得に関する規制緩和**  
北京市や上海市などの大都市内に登記している物流企業は、道路運輸許可の新規発行、許可範囲拡大が認められていない場合がある。他の地域と同じく平等な条件となるよう規制緩和を要望する。
- ⑧ **新しい船舶燃料の安定供給**  
環境規制が進む中で、LNGやアンモニアなど新しい船舶燃料に対する需要が高まっている。中国は重要な寄港地であり、国際航海に従事する船舶が中国寄港中に、港湾でこれらの新しい船舶燃料を安定して補給可能なネットワークの構築および法的整備を促進するよう要望する。
- ⑨ **完成車輸出入税関手続の一体化促進および「沿岸輸送特許」の制度化実現**  
自動車輸出需要の急激な高まりで、自動車運搬船の供給スペースがひっ迫している。船舶の運航効率を向上させ中国自動車輸出需要を満足させるために、完成車輸出入税関手続の一体化促進（特に広東省黄埔税関と広州税関の一体化運営）および、中国籍船以外の船舶が中国沿岸各港の間において輸出貨物の輸送を行う「沿岸輸送特許」の制度化を実現するよう要望する。
- ⑩ **サンプル品や中古品輸入の際、輸入許可の要否、中古品の認定の統一**  
輸入許可の要否基準および中古品の認定基準の統一化とそれらの税関官署への周知徹底を要望する。判定基準を開示することにより、輸入者が輸入許可の要否、中古品の認定が可能となり、スムーズな輸入プロセスや輸入者の負担

軽減につながる。また、税関の担当者によって運用、解釈が異なる場合があり、輸入者と認識を合わせる機会の構築を要望する。今後新たに関連規制が追加される場合は、十分な猶予期間を持った通知を要望する。

**⑪ 関連規制・制度の情報開示時期および具体的実施方法の事前通知化**

通関貨物に対し、中国側に到着してから表示の修正や写真の要求があり、連絡を受けてからの手配は困難且つ対応に時間を要してしまうため、項目別に提示が必要な方法があれば、事前通知を要望する。

**⑫ 貿易上の制限、海運および港湾関連の規則の変更等における事前の明示**

中央・地方政府、港湾諸官庁から示される貿易上の制限、海運および港湾関連の規則の変更について、円滑に対応するためには一定の準備期間が必要となるため、具体的な規則・要領等をできるだけ事前に明示していただけるよう要望する。