

# 第9章 物流

世界的な新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、各国の経済・社会活動に多大なる影響を及ぼした。その中で、中国は、いち早く感染を抑え、感染から脱却し、経済・社会活動を回復させたとし、国家統計局は2020年の実質GDP成長率を2.3%と公表した。他国は、日本がマイナス4.8%、米国がマイナス3.5%、ドイツがマイナス5.0%など軒並みマイナス成長であった。

中国経済が減速傾向にある中での新型コロナウイルス感染症の感染拡大による経済・社会活動低迷のダメージは甚大ではあったが、新常态の物流各分野での新たな思考・手段（IT・AI・デジタル技術）を利用した対策を検討する機会にもつながったとも言える。

## 経済環境

表1: 2020年の国際貿易総額および国・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	1,427	△0.4	1,749	1.8	3,175	0.8
米国	4,518	7.9	1,349	9.8	5,867	8.3
EU	3,910	6.7	2,585	2.3	6,495	4.9
ASEAN	3,837	6.7	3,009	6.6	6,846	6.7
アフリカ	1,142	0.9	727	△24.1	1,869	△10.5
対世界合計	25,906	3.6	20,556	△1.1	46,462	1.5

出所：税関総署

2020年の貿易総額は前年比1.5%増加した。年初は新型コロナウイルス感染症の蔓延により生産活動が停滞、輸出は大幅に減少するも、第2四半期の早い時点で生産が回復、新型コロナウイルス感染症の蔓延で生産が停滞している世界各地からは、医療関連品等の緊急物資や日常生活物資等の受注が急増したこともあり、下半期以降の輸出は大幅に増加した。

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無しの25%であり、併せて、米国政府は、通信・アプリ、半導体関連の中国企業に対する取引・輸出規制を強化したことで、デジタル・情報通信等先端技術を巡ってのいっそうの対立が顕在化した。米国政府のその輸出規制の影響を考慮すると、関連製品・部品の生産・調達のサプライチェーンの在り方の再検討が迫られる。

また、2020年11月、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カ国は、自由貿易協定である地域的な包括的経済連携（RCEP）協定に署名した。

表2: 2020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	46	3.2	30,515	1.0
道路	343	△0.3	60,172	△0.9
水運	76	1.3	105,834	1.8
民間航空	0.07	△10.2	240	△8.7
合計	465.07	△12.8	196,761	△6.0

出所：交通運輸部統計

## 物流情勢

新型コロナウイルス感染症により、各輸送モードでは大きな打撃を被ると共に、例年にない物流対応を強いられた。

海上コンテナ輸送では、6月頃より北米航路で輸出用空コンテナおよびスペースの確保が難しくなり海上運賃が上昇し始め、年末には2~3倍に高騰した。欧米航路では多少遅れて、9月頃より同様に運賃が上昇、年末には4倍に高騰し、11月頃よりはほぼ全航路で同様に狂乱的な運賃高騰となり（5~8倍の航路もあり）、最大の輸出量を抱える中国（東南アジア）発の海上輸送の大動脈で異常な市況混乱が発生した。年初は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による生産低迷で輸出量減少を見越し、各船会社がスペース・配船スケジュールを調整、船便を減便とした。中国が早期に生産の回復を果たすも、主要輸出相手先が感染の蔓延により、コンテナ物流インフラが正常稼働できず（港湾、ドレー、鉄道等での対応要員不足）、空コンテナが滞留し、中国への返却が滞ったことによる。相手国で新型コロナウイルス感染症が終息し、コンテナ物流インフラが正常に稼働することがコンテナ市況の回復となるが、回復時期の見通しはなかなか推測が難しく、最悪、2021年半ばまで続くものと思われる。

航空貨物輸送では、人の移動が規制され旅客便が大幅に減便、旅客機貨物室ベリースペース利用ができず、航空貨物輸送力が相当落ち込んだ（空運貨物量は前年比10.2%減）。医療物資等の緊急物資、サプライチェーン関連物資等への対応として、航空貨物専用機の増便および旅客機の貨物便への転用利用が増えている。

EC貨物需要の増大に伴い、小口宅配貨物の3大インテグ

レーターであるFEDEX・UPS・DHLに対抗すべく、順豊エクスプレス・圓通エクスプレス等の中国系大手宅配企業が、自社専用貨物機の増強、自社専用ハブ空港(順豊:湖北鄂州空港、圓通:浙江省嘉興空港)を確保、海外への拠点を展開する等、政府支援の下、中国系国際インテグレーターとして勢力を伸ばしてきている。

トラック輸送では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、外地車輻ドライバーとの接触が敬遠され、ことに、長距離輸送で、外地車両の市内運航規制および2020年より開始の第5弾排ガス規制とも相まって、鉄道輸送への切り替え(モーダルシフト)にも拍車がかかった(陸運量は前年比0.3%減)。

新型コロナウイルス感染症は巣ごもり需要と非接触の対応需要にとって、ある面では一つの追い風となり、従来からの好調なEC需要対応の宅配の年間取扱量は800億個を超え、集配送の「ラストワンマイル」における無人配送車・ドローン配送の実証実験も加速され、早々の商業化が期待される。ちなみに、2020年の宅配取扱量は833億個(前年比31.2%増)であった。

なお、大気汚染対策としてのNEV(新エネルギー車)化は生産助成(2022年まで延長)、あるいは車輻ナンバープレート取得面での優遇により推進されているが、技術面・充電インフラ・価格が課題とされている。環境対応の推進を加速させるため、従来、推進優遇の対象外であったハイブリッド車も対象とされた。技術力のある日系カーメーカーにとっては追い風となるであろう。

鉄道輸送は、経済下支えの重要な輸送モードであり、かつ、環境に配慮したグリーンロジ対応の有効な輸送モードとして、コンテナ鉄道輸送、特に、コンテナ・ブロック・トレインのインフラおよび関連サービスの整備が着実に進展しているが、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大する中で非接触の安定した輸送モードとして力量を発揮、改めてコンテナ鉄道輸送の役割が認識されてきている(鉄道輸送量は前年比3.2%増)。

「一帯一路」政策の象徴的な「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、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による航空旅客便の減便、海上輸送の運賃市況高騰・スペース確保難による航空貨物および海上貨物からの代替需要もあり、2020年の運航実績では1万2,400便で前年比50.8%増と大幅増となった。往荷・復荷の割合は55:45、実入り率は98.4%と確実に運航改善が進んでいる。また、「中欧班列」発着の各都市単位(中国61都市と欧州21カ国92都市)でのブロックトレイン編成を5つのハブターミナル(重慶・成都・鄭州・西安・ウルムチ)に集約させ、さらに運航効率を向上させようとする案も打ち出されている。採算性が向上してきており、これまで問題視されていた補助金制度も撤廃の方向にある。また、日本・東南アジア～中国内地間のSea&Rail(海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた物流)サービス、あるいは、「中欧班列」「中亜(中央アジア)班列」と連動させた日本・東南アジア～欧州・中央アジア間のSea&Railの一貫サービスも今後増便・拡充が期待される。ちなみに、東南アジア～

広西欽州港～重慶・成都間の「西部海陸新通路」の実績は3,600便(前年比73%増)となっている。

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。2018年には全国統一の「通関一体化」システムが導入され、各プロセスの業務効率・迅速性・低廉化を実現させている。システムは導入されて間もない時期であり、現場運用レベルでは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基本的に解消された。

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。その要綱を基調として、2020年8月、交通運輸部は「交通運輸分野における新インフラ建設推進に関する指導意見」を公表した。鉄道・道路・空港・港湾等のハコモノの従来型インフラ投資とは異なり、今後の成長が期待される新技術やイノベーションの源泉となりうる分野において「新インフラ」建設への積極投資の重点施策を示し、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による景気後退の打開策としても注目される。重点投資の3分野は、(1)高度道路交通システム(ITS)・スマートエネルギー関連設備・超高压送電網(UHV)等の新技術を融合させたインフラ分野、(2)5G・AI・IoT・ビッグデータ技術・北斗衛星測位システム(中国版GPS)等の個々の技術応用の情報インフラ分野、(3)産業革新を促す重要科学技術研究センター・教育機関設立・拡充のイノベーションインフラ分野、である。

物流分野でのデジタル化は、国の支援も受けて比較的先行しており、さらに拡充していくと思われ、中国モデルが世界を牽引していく可能性も考えられる。

## <建議>

- ① 空港や港のCFSにおいて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、物流業者の立ち入り・立ち合

い規制の緩和を要望する。

- ②税関特殊監督管理区域で2019年から新しい税関システム（金関二期）が導入された。システムは同区域の搬出入貨物が、複数インボイスに1台のトラックあるいは1インボイスに複数台のトラックは対応できるが、複数インボイスを複数台のトラックに積み込む混載に対応できない。また、1申告で日を跨ぐ分割の搬入が認められず、午前・午後も跨ぐことが許されない地域もある。この結果、滞車の問題や、車両待機場所の問題が発生するため、システムの改善を要望する。
- ③税関検査業務は「オンライン検査4システム（上線査四系統）」が導入されており、検査管理要件が厳しく、貨物損傷やリリースの遅れが発生している。H986方式といった機械化による外観検査のさらなる向上や、デリケートな商品の検査は、税関指定の検査場でなく、納入後工場で実施していただくような対応を要望する。
- ④保税エリアに入庫した貨物内容と、保税エリアに入区した申告した書類の内容が異なった際、書類の変更は認められず、倉庫側に数量の差等の責任を負わされるケースが有る。入庫時数量が異なった事が分かった時点で、税関は現物と書類の確認を行うべく現場に来ていただき、申告内容の容易な変更が叶うよう要望する。
- ⑤通関一体化により通関手続の処理スピードが短縮されている傾向が認められる。しかしながら、各地域での習慣や見解の違いで運用上統一されていない状況も依然として見受けられる。また、税関による規定変更通知が以前と変わらず遅く、適用当日、あるいは、適用後に内容が判明することがある。加えて税関職員による不明瞭な説明や、税関内の壁に突然張り出し（わかりにくい場所＝職員側の事務所スペース内等）されることもあり、気付かないこともある。事前に書面による判り易い内容で通知していただくよう要望する。
- ⑥新型コロナウイルス感染症の影響が特に大きかった2020年2月から4月の時期、車両の緊急手配要求が多く、また、運転手が納入先で隔離拘束される等厳しい状況であった。輸送業者として、通常時と異なる苦労とコストが多く発生している中、政府の高速代免除は大変ありがたかったが、高速代を返金するよう一部客先から要求され、返金しないと作業を委託しない暗黙の圧力を受けた。物流業者に対するこの種の優遇措置に対し、荷主が優遇分を搾取することがないような規制を設けていただくよう要望する。
- ⑦危険品、化学品の製造・蔵置中による事故の影響を受けて、危険品の倉庫・輸送手配は不便を強いられる状況が続いている。これまで危険品の取り扱いが可能であった地域で突然取り扱い禁止の通知が出されるという状況も発生してお

り、規制内容や運用ルールが不明確な上に地域によって運用が異なる状況である。また、危険品ライセンスを有する業者や蔵置スペースにも限りがあるため、非効率な輸送手段につながっている。適度な規制緩和のほか、透明性のある運用ルールとインフラ面の整備を早期に進めるよう要望する。

- ⑧香港でのコロナ患者の状況により、越境トラックドライバーへの検疫対応や運用が度々変更になっている。通知の内容と実際の運用内容が異なり、現場が混乱する状況もあるため、前広の通知や公告内容と実運用の整合性向上を要望する。
- ⑨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（省）として統一した規制が徹底されること、地方政府が独自の規制を設けることを規制することを要望する。
- ⑩物流業者が自社倉庫の建設を検討するが、地元政府から一般の工場と異なり投資密度が低いことを理由に拒絶される。物流は人間で言う血管であり、製造を支える重要インフラである。箱モノの倉庫建設に対する理解を地方政府に求め、我々物流業者が土地所有権の取得を承認できる環境を構築願いたい。
- ⑪国家・地方政府が奨励する鉄道輸送は、顧客のコスト削減、環境面においてメリットが多くあり時代の流れに沿った施策である。しかし、40フィートコンテナのみ対応というケースが多い。20フィートコンテナも受け入れていただくよう要望する。