

第2回 JMC海事振興セミナー
2022年6月15日（水）

東アジア物流に関する国土交通省の取組

国土交通省公共交通・物流政策審議官
寺田 吉道

1 国際物流における東アジアの重要性

2 総合物流施策大綱について

3 日中韓物流大臣会合に基づく取組

4 日ASEAN交通連携に基づく取組

5 東アジア物流における昨今の課題

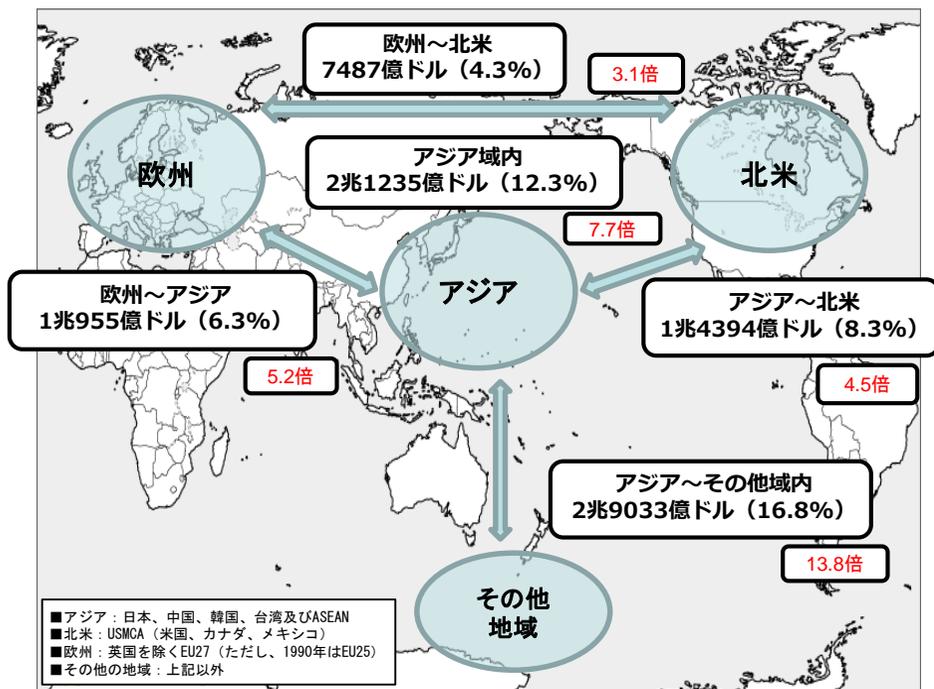
国際物流における東アジアの重要性

アジアを中心とした貿易の拡大及び国際分業の進展

- 世界全体の貿易額が増大する中、特にアジアを中心とした貿易額は急速に拡大。
- アジア域内での国際分業が進展し、サプライチェーンのグローバル化が深化。

世界の貿易額(2020年データと1990年からの伸び)

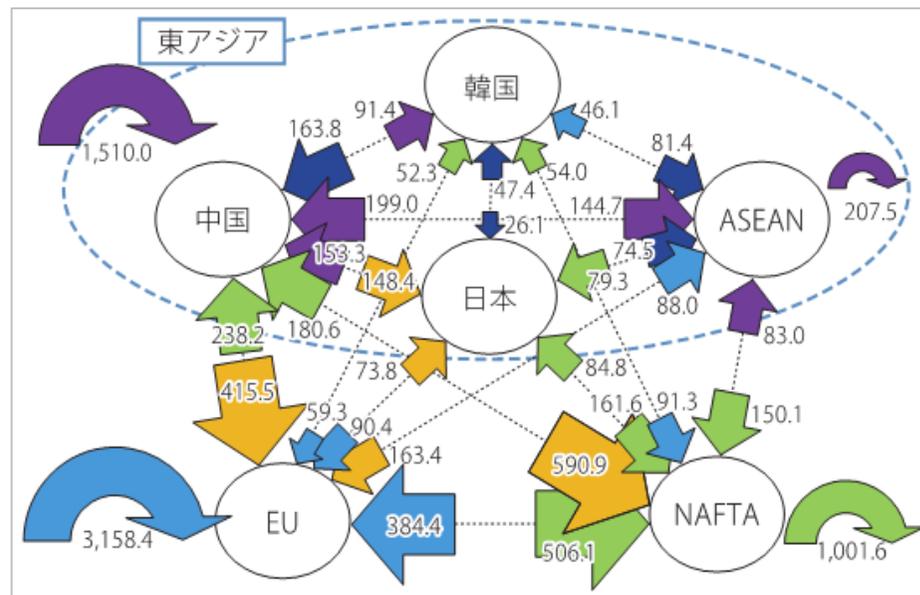
世界全体の貿易額: 17兆3306億ドル(2020年)→1990年比で**5.1倍**
 (※以下の図における(%)は対世界貿易額の割合)



2021年版JETRO統計「世界貿易マトリクス」から国土交通省参事官(国際物流)室作成
 (数値は輸出額ベース)

東アジア地域におけるサプライチェーンの実態

多くの中間財(部品)が東アジア各国を行き来しながら加工され、最終的に完成品が主に中国・ASEANから北米・EU等に輸出されている。



*矢印の大きさは貿易額、色彩は中間財シェアを示す。

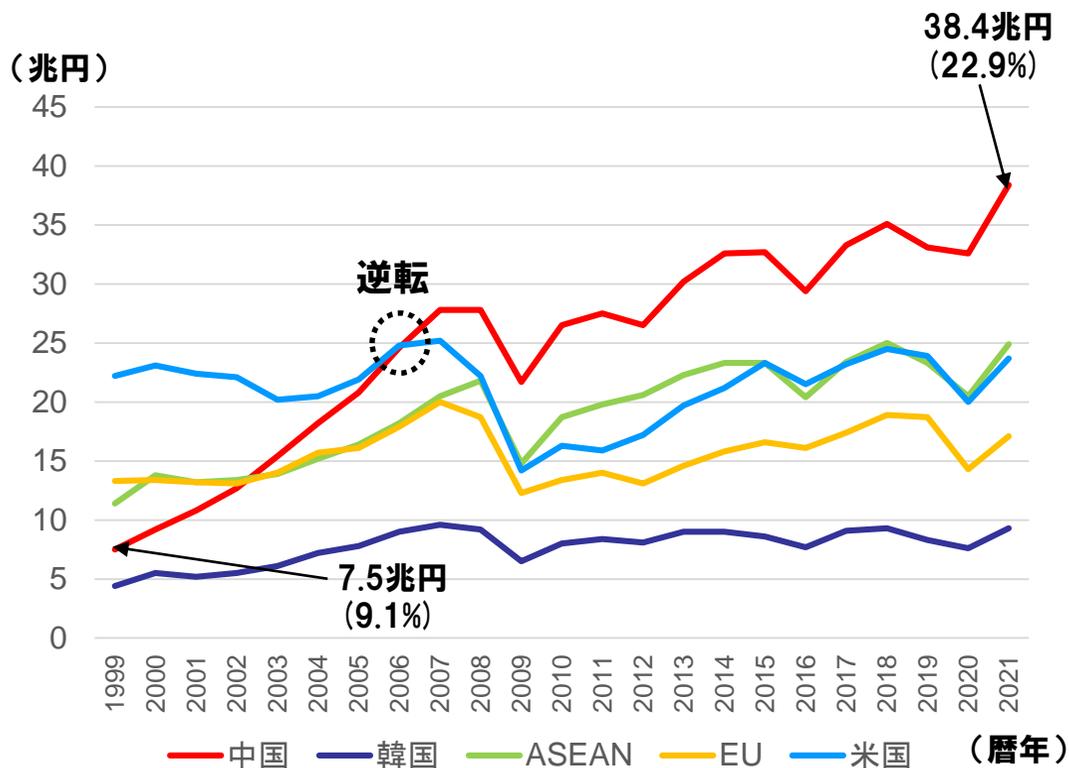
- 70%～
- 60%～
- 50%～
- 40%～
- 30%～

単位: 10億ドル
 貿易額: 2017年
 出所: RIETI-TID
 2017より経済産業省作成

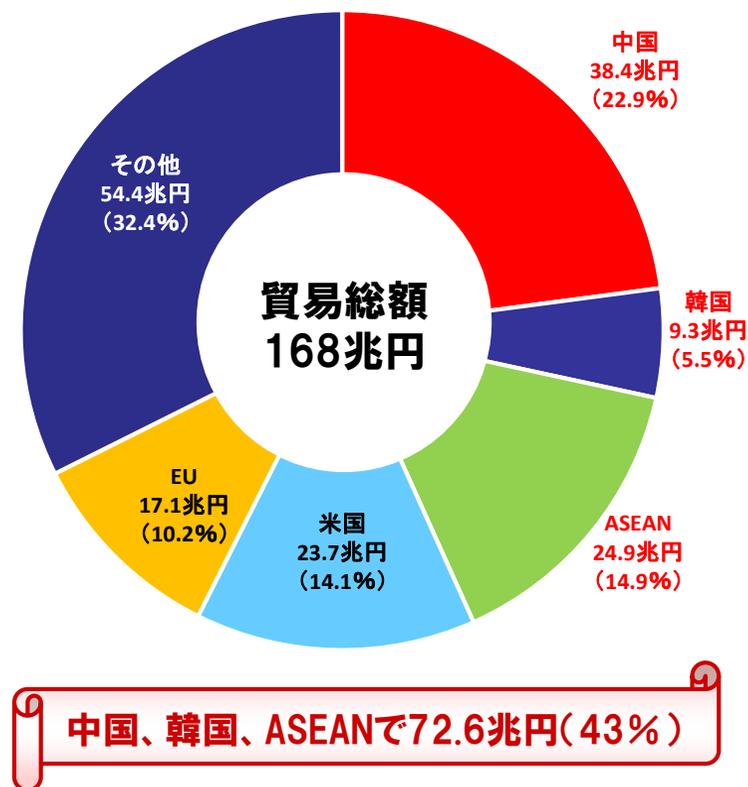
【出典】通商白書2020

- 1999年から2021年で中国との貿易額は5倍以上に増加しており、2007年以降は、米国を逆転し我が国の貿易相手国トップ。
- 現在、貿易額では、中国、韓国、ASEANで4割以上を占めている状況。

1999年～2021年の相手国別貿易額の推移



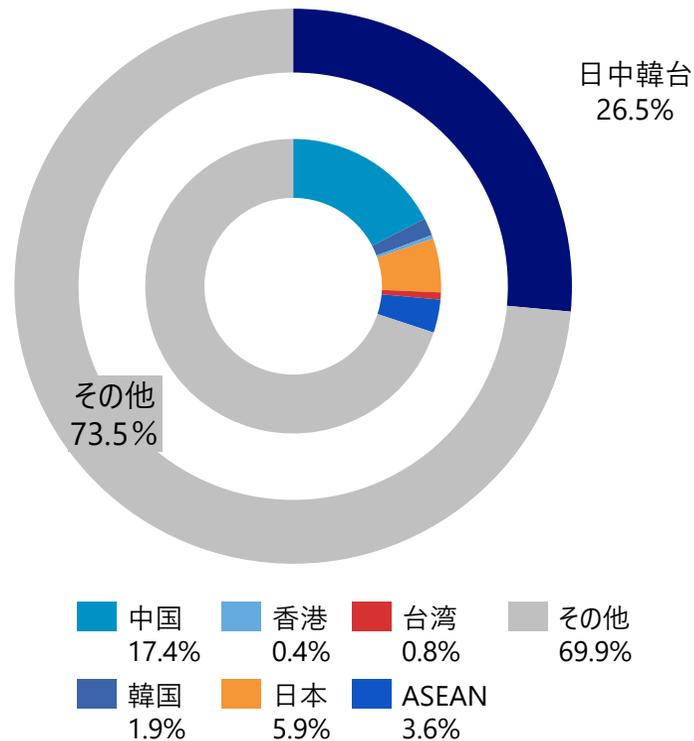
2021年の貿易額内訳



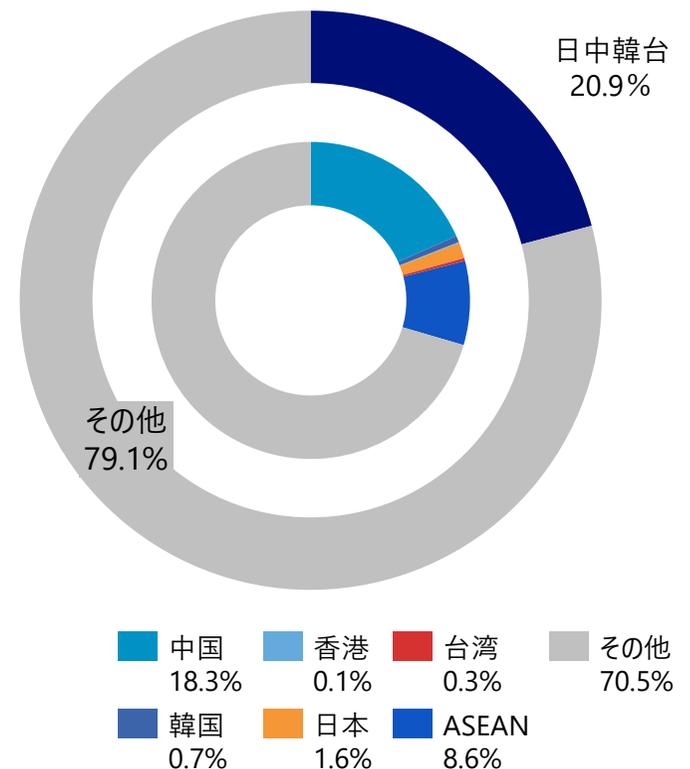
(出典)財務省「貿易統計」

- 日中韓台の東アジア4国の世界に対するGDP割合は26.5%、人口の割合は20.9%である。
- 今後、東アジアの経済成長によって、世界経済における東アジアの重要性はさらに高まっていくと見込まれている。

日中韓台の世界GDPにおける割合（2020、米ドル換算）

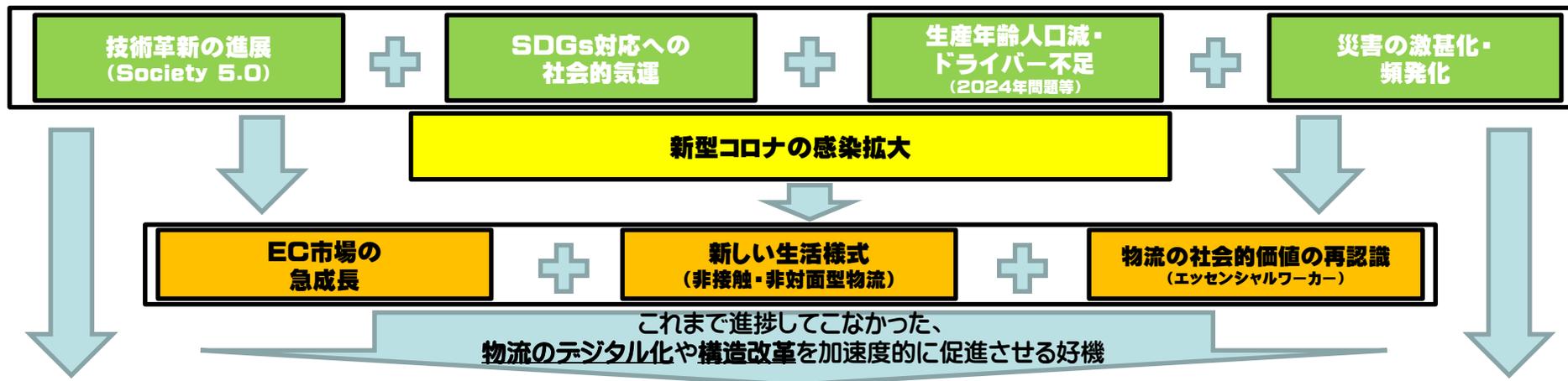


日中韓台の人口割合（2021）



注) 中国にはマカオを含む
出所) IMF、国連、台湾政府よりNRI作成

総合物流施策大綱について



新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

① 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化
(簡素で滑らかな物流)

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進(倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援等)
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等
- (5) 高度物流人材の育成・確保

② 労働力不足対策と物流構造改革の推進
(担い手にやさしい物流)

- (1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
- (5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
- (7) 物流に関する広報の強化

③ 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
(強くてしなやかな物流)

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
- (3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)

日中韓物流大臣会合に基づく取組

- 三国の経済相互依存関係が緊密化し、三国間の物流が重要な役割を担うようになる中、三国間の円滑な物流の実現等に向け、三国が課題を解決し、協力を推進する枠組み。日本からは国土交通大臣、中国からは交通運輸部部長、韓国からは海洋水産部長官が出席し、毎会合において共同声明を発出。
- 新型コロナウイルスの拡大を受け、2020年6月29日に第8回開催に先立つ特別セッション（テレビ会議）を開催し、感染症によるリスクを克服し物流の機能を確保するため、三国が連携して対応することを内容とする共同声明を公表。
- 2021年8月20日に日本の主催で第8回日中韓物流大臣会合（テレビ会議）を開催、共同声明を採択。

共同声明に基づく取組例

1. 強靱な物流ネットワークの確保に向けた協力
2. 物流DXの推進
3. 物流資材（パレット等）の標準化の推進
4. コールドチェーン物流分野の国際標準化に向けた協力
5. 三国で港湾におけるコンテナの位置情報を可視化するための仕組み「北東アジア物流情報サービスネットワーク」（略称：NEAL-NET（ニール・ネット））の対象港湾の拡大等
6. 物流資材のリターナブル利用の促進等による環境にやさしい物流の構築

三国で実施し、
強靱で円滑かつ環境に
やさしい物流を推進

開催実績

- 第1回開催：2006年9月 場所：韓国（ソウル）
- 第2回開催：2008年5月 場所：日本（岡山）
- 第3回開催：2010年5月 場所：中国（成都）
- 第4回開催：2012年7月 場所：韓国（釜山）
- 第5回開催：2014年8月 場所：日本（横浜）
- 第6回開催：2016年7月 場所：中国（杭州）
- 第7回開催：2018年7月 場所：韓国（ソウル）
- 特別セッション：2020年6月 場所：テレビ会議
- 第8回開催：2021年8月 場所：テレビ会議



第8回会合開催時（2021年8月、テレビ会議）

大臣会合の概要

- 日 程 : 2021年8月20日(金) 14:00-15:30
- 形 式 : オンライン形式(テレビ会議システム: Zoom)
- 参加者 : (日本) 赤羽 一嘉 国土交通大臣
(中国) 李 小鵬(リー・シャオペン) 交通運輸部 部長
(韓国) 文 成赫(ムン・ソンヒョク) 海洋水産部 長官
(TCS※) 道上 尚史 事務局長

※日中韓三国協力事務局とは、日中韓三国の平和、安定及び繁栄を促進するために設立された国際機関であり、三国間の様々な協議を推進し、三国協力事業を促進することを通じ、「未来志向」を基盤とした三国間の協力関係の更なる促進に寄与することを目的としている。



主な内容

- 昨今の新型コロナウイルス感染症の拡大や世界的な気候変動などの物流への影響を踏まえ、今後の三国間の連携の方向性について意見交換を行い、以下の三点を目標とする「共同声明」を採択。
 1. 強靱な物流ネットワークの推進
 2. シームレス物流システムの実現
 3. 環境にやさしい物流の構築
- 新型コロナウイルス感染症等の世界的なリスクの発生時においても途切れることのない「強靱な物流」、物流DX(デジタル・トランスフォーメーション)等を通じた「シームレスな物流」、カーボンニュートラルをはじめとした近年の気候変動問題を踏まえた「環境にやさしい物流」について、三国間で連携し推進していくことを決議。

「共同声明」に盛り込んでいる3大目標

日中韓三国が、以下の目標の達成に向けて、今後協力すべき物流分野における主要な取組を記載。

強靱な物流ネットワークの推進

物流分野の協力の三大目標

シームレス物流システムの実現

環境にやさしい物流の構築

共同声明の付属書「行動計画集」

3大目標の達成に向けた11項目の取組について、これまでの成果と今後の取組を記載。

行動計画	担当国	内容	行動計画	担当国	内容
1	3カ国	強靱な物流ネットワークに向けた協力と調整	7	日本	シームレスな物流システム実現に向けた取組
2	韓国	物流のセキュリティ	8	中国	物流情報ネットワークの構築・他地域への拡大 (例: ニール・ネット)
3	韓国	北極海航路に関する情報交換・協力	9	日本	複合一貫輸送に関する情報交換
4	3カ国	物流DXの推進	10	中国	港湾協力の促進
5	日本	物流資材の標準化 (例: パレットの品質等の国家規格化)	11	日本	環境にやさしい物流 (例: 物流資材のリターナブル利用の促進)
6	韓国	コールドチェーン網の促進			

概要

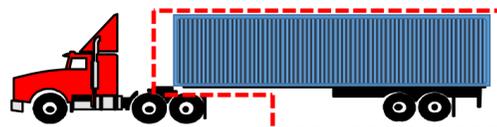
- 外国との間で同一のシャーシを活用して一貫輸送する取組

シャーシとは？



タイプA： コンテナ積載型シャーシ

トレーラーの荷台部分



タイプB： コンテナ一体型シャーシ
(別名：ウイングシャーシ)

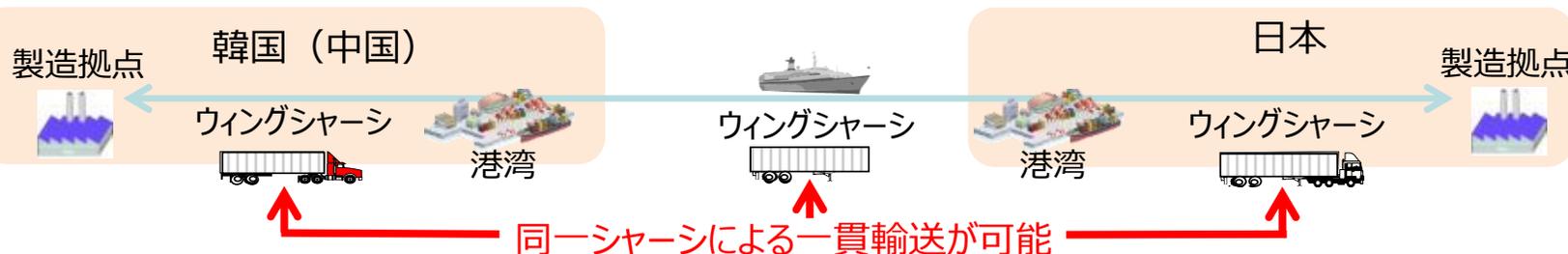


ウイングシャーシ

韓国と日本のナンバープレート
(ダブルナンバー)

シャーシ相互通行の効果

シャーシの相互通行



- ・ リードタイムの短縮
- ・ 積み替えの削減による荷物へのダメージ軽減

現状と今後の取組

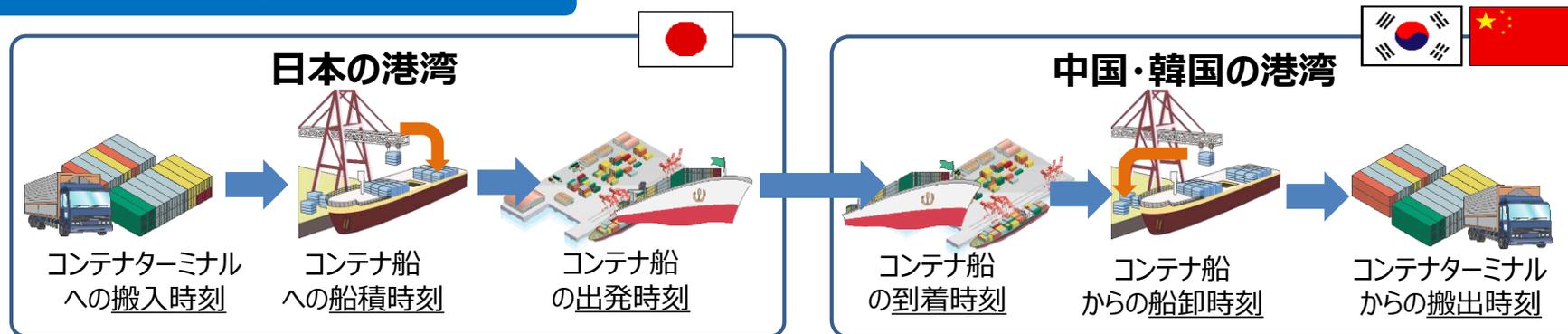
<現状> 日韓ダブルナンバーシャーシは2013年3月に走行開始し、現在合計32台が運用されている

<今後> 日中ダブルナンバーシャーシを活用した実証輸送を実施し、運用上の課題を検証することを検討中

概要

- コンテナや船舶の動きを可視化し、日中韓の港湾物流関係者がタイムリーに共有する仕組み

NEAL-NETで可視化される情報



今後の取組

- 日中韓三カ国における対象港湾の拡大

現在の対象港湾

【日本】東京・横浜・川崎・大阪・神戸・新潟・四日市・伏木富山 計 8 港

【中国】寧波・大連・天津・青島等 計 16 港

【韓国】釜山・仁川・光陽・蔚山・平沢・浦項・木浦※ 計 7 港

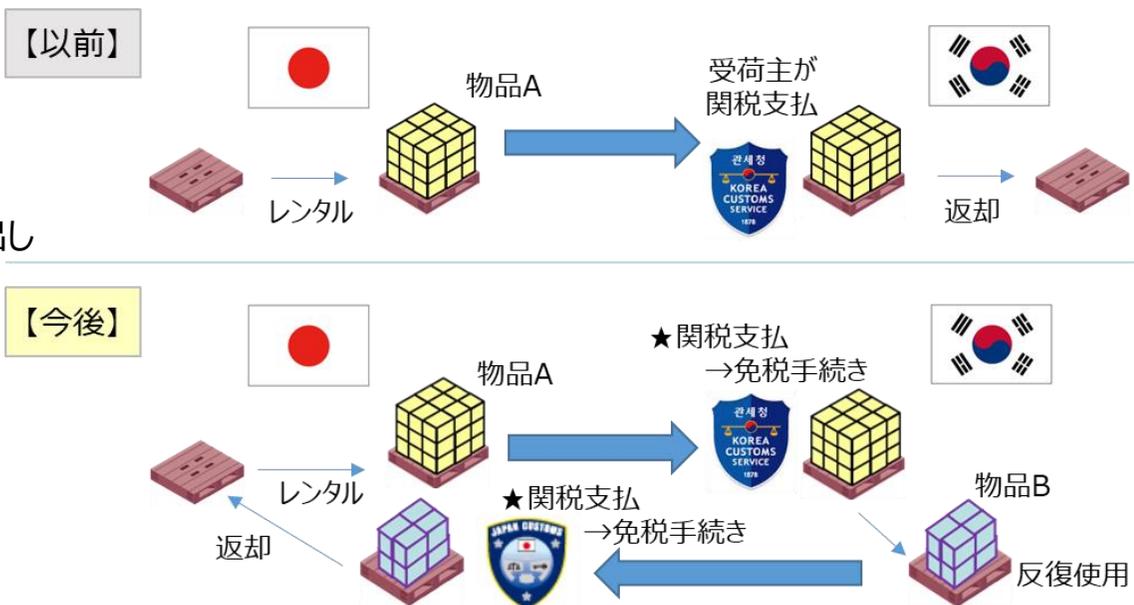
※2020.8に、韓国の木浦港が新たに追加。

- ASEAN諸国、EU等への対象港湾の拡大
- 船舶以外の輸送モード（鉄道等）への拡大の長期的検討

- 第8回日中韓物流大臣会合の共同声明では、主要目標の一つとして「環境にやさしい物流の構築」を掲げている。
- リターナブル物流資材（RTI）の普及促進は、物流資材のワンウェイ利用による破棄を減らすことで環境負荷を低減するとともに、物流コストの削減にも貢献する。
- 現在、RTIは国内では普及しているものの、国際間では利用が広がっていないため、2021年度、調査事業として、荷主企業や物流事業者に対してアンケート及びヒアリングを行い、国際間におけるRTIの現状と課題を検証した。

□ 2021年度調査事業の項目について

- 日中韓におけるRTI利用の現状
- 日中韓におけるRTI利用のための制度の現状
- 日中韓におけるRTIの普及促進のための課題の洗い出し
 - RTIの普及促進のための課題のまとめ
 - RTIの普及促進のための方策の提案
 - 荷主企業に向けた情報集の作成
(国際間RTI利用の手引き等) ← 国交省HPへ掲載



日ASEAN交通連携に基づく取組

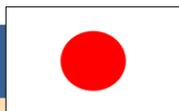
背景

日ASEAN包括的経済連携構想（2002年）

- ・政府全体による日本とASEANの広範囲にわたる経済連携を模索
- ・目的：「日ASEAN関係の深化」、「日本、ASEAN双方の国際社会における競争力強化」



交通分野でも連携が不可欠



「日ASEAN交通連携」（2003年10月創設）



- ・「日ASEAN交通大臣会合」、「日ASEAN交通次官級会合」など、日本とASEAN諸国の交通分野の様々なレベルでの会合を毎年開催し、交通を取り巻く情勢に関する認識の共有、制度等のノウハウの交換、諸課題の検討を行うことでASEAN地域内ならびに日本とASEANとの間で交通分野に関する協力関係を強化。
- ・「交通円滑化」、「交通インフラ」、「質の高い、持続可能な交通」、「人材育成」を4つの政策の柱とし、陸・海・空の交通モード全般について様々な取組を実施。

パクサー・アクションプラン（2013年12月）



交通円滑化

■ 日ASEANコールドチェーン物流プロジェクト

- ガイドラインの策定
- 物流機器の普及促進
- 人材育成
- パイロット事業 等

■ 物流人材育成

■ グリーン物流の推進

■ ASEAN諸国は、コールドチェーン物流の有望な市場。

⇒ 我が国の物流事業者の海外展開や農林水産物・食品等の輸出を促進。食品ロスや健康被害の削減にも貢献。

■ 我が国の物流事業者の国際競争力強化を図るため、日本式コールドチェーン物流の規格化に注力。

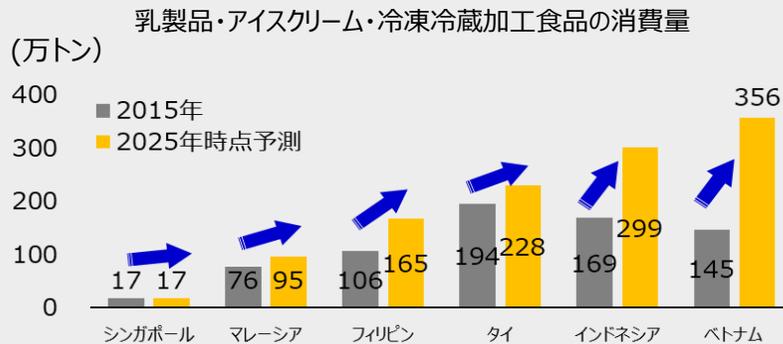
⇒ BtoCは国際規格（ISO23412）を策定済み。

⇒ BtoBは日本規格（JSA-S1004）を策定済み。

■ 両規格のASEAN等での普及に向けた働きかけを実施するとともに、JSA-S1004の早期の国際規格化を目指す。

ASEANにおけるコールドチェーン物流の需要増

冷蔵・冷凍食品の消費量（2015 vs 2025）



- ・所得・生活水準の向上に伴う冷蔵冷凍食品の消費増
- ・一方で、食料品の輸送途上での廃棄や健康被害が発生

小口保冷配送サービス (BtoC)



ISO23412 ※2020年5月発行

【国際規格の採用を働きかけ】 ※経済産業省と連携

- ASEAN各国における国家規格化及び普及に向けた取組を働きかけ
→タイで2021年6月に国家規格化。他ASEAN諸国にも働きかけ中。

コールドチェーン物流サービス (BtoB)



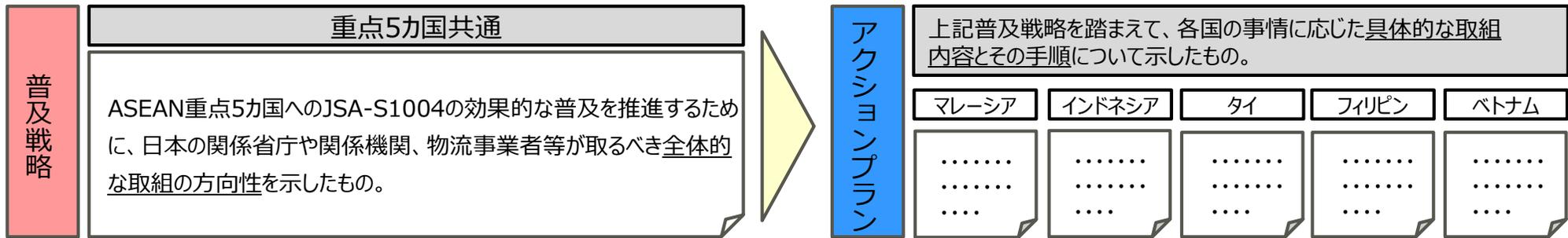
JSA-S1004 ※2020年6月発行

【国際規格化 + 日本規格の採用を働きかけ】

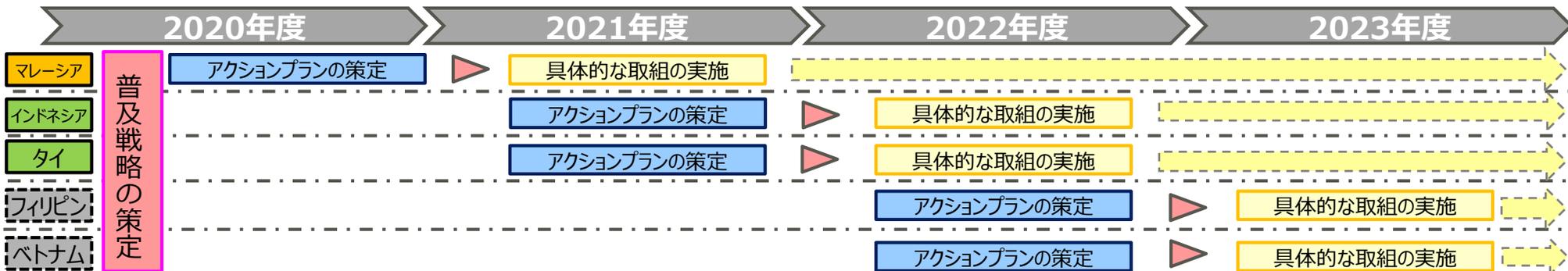
- ISOでJSA-S1004をベースに国際規格を検討することが決議
- ASEAN重点5カ国（マレーシア、インドネシア、タイ、フィリピン、ベトナム）でのJSA-S1004の普及に向けたアクションプランを順次策定

- JSA-S1004のASEAN各国への普及を推進するため、2020年度より、**国内検討委員会**を設置し、**包括的な普及戦略**及び**国別のアクションプラン**の策定に向けた議論を開始。
- 策定した戦略及びアクションプランに基づき、**ASEAN重点5か国（マレーシア・インドネシア・タイ・フィリピン・ベトナム）**へ本規格の普及に向けた具体的な取組を実施。
- ASEANコールドチェーン物流市場における**現地物流事業者のサービス品質の向上**に加え、**我が国物流事業者の競争優位性の確保・海外展開の促進**が期待。

目指すアウトプット



スケジュール



- 国土交通省は、日本式コールドチェーン物流サービス規格（JSA-S1004）のASEAN地域への普及に向けて、2021年3月に普及戦略を策定するとともに、最初の重点国としてマレーシアを選定し、同国における具体的な取組内容を示したアクションプランを策定。
- 同アクションプランに基づく取組の一環として、2022年2月に、マレーシア運輸省及び一般財団法人運輸総合研究所との共催により、現地の物流事業者・認証機関・荷主等を対象に、「マレーシアにおけるコールドチェーン普及啓発セミナー」をオンライン形式で開催。

開催日時及び形式

- 2022年2月7日（月）（WEB）



開催者

- 国土交通省、マレーシア運輸省、一般財団法人運輸総合研究所（協力：一般財団法人運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所）

参加者

- 日本及びマレーシアをはじめASEAN各国の政府機関、物流事業者、認証機関、荷主等 約500名

プログラム

1	開会挨拶	1) 国土交通省 2) 運輸総合研究所
2	基調講演	流通科学大学 森 名誉教授
3	現地の物流事業者からみたコールドチェーン物流サービス規格普及の意義	1) TYGC（郵船ロジスティクス） 2) NLCCN（ニチレイロジグループ）
4	国土交通省によるコールドチェーン物流サービス規格の普及に向けた取組	国土交通省
5	コールドチェーン物流サービス規格の認証体制整備に向けた取組	日本海事協会
6	マレーシア運輸省によるコールドチェーン物流サービスに関する国家規格化の現状と見通し	マレーシア運輸省
7	パネルディスカッション・質疑応答	モデレーター：森 名誉教授 パネリスト：TYGC、NLCCN、国土交通省、日本海事協会、マレーシア運輸省、運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所
8	閉会挨拶	マレーシア運輸省

主な内容

（各講演の主な内容）

- TYGCより、食の安全性の向上や食品廃棄の削減、標準的なサービス品質の確立等、JSA-S1004がもたらす恩恵について説明があった。また、**JSA-S1004の認証の取得に向けて、昨年8月より日本海事協会の書面審査を受けており、本年2月中には同審査が完了する予定**であるとの見通しが示めされた。
- NLCCNより、**コールドチェーンを維持する上での課題として、温度管理を挙げ、その解決策として日々の温度記録に加え、現場巡回による監視を徹底する**など、自社の取組事例を交えながらコールドチェーン物流サービスの重要性について強調した。
- 日本海事協会より、認証機関がJSA-S1004を審査する際に確認すべき項目をまとめた「JSA-S1004認証審査ガイドライン」について紹介し、特に、**作業手順を示したマニュアルが整備されていることに加え、貨物の積み替え時等の温度管理がしっかり行われていることを審査で確認することが重要**であるとの認識が示された。
- マレーシア運輸省から、コールドチェーン物流サービスに関する国家規格化の現状について説明があり、**2025年には国家規格を策定する見通しであるとの認識が示された**ほか、日本提案によりISOに設置されたTC315における**JSA-S1004の国際標準化の議論に積極的に関与する意向**が示された。

（パネルディスカッションの主な内容）

- マレーシアの参加者から、TYGCに対して、JSA-S1004と既存のハラルに関する規格の両方を導入するにあたっての同社の対応に関する質問があり、TYGCより、ハラル規格はハラル食品の取り扱いに限定した規格である一方で、JSA-S1004は食品全般にかかる保管と輸送の取り扱いに関する規格であり、取り扱う貨物に応じて両規格を効率よく取り入れているとの説明があった。
- 日本の参加者から、マレーシアにおける規格の普及に向けた今後の方向性について質問があり、**マレーシア運輸省からは、物流事業者は規格を導入するコストとメリットをしっかりと見極める必要があること、また、認証体制の整備も重要であり、日本の協力に対する期待**が示された。

- 日ASEAN交通連携の枠組みの下、ASEAN各国との間で、二国間による「**物流政策対話**」を2009年より定期的に開催し、**両国の物流政策に関する情報交換**や**我が国の物流システムのプロモーション**等を通じて**物流事業者の海外展開を支援**。
- 2021年度は、2022年1月にマレーシアとの間で物流政策対話をWEB会議形式で実施した。

開催日程

- 2022年1月27日（木）

開催形式

- Web会議



出席者

【日本側】

国土交通省、在マレーシア日本大使館、（一財）日本海事協会

【マレーシア側】

運輸省、国際貿易産業省、国内取引・消費者庁、投資開発庁等

議 題

- 両国における物流施策
- マレーシアにおける物流課題
- 両国におけるコールドチェーン物流の促進に関する取組

主な議事内容

（外資規制について）

- 日本から、物流関係業種に係る外資規制の緩和の見直し等について確認。マレーシアより、**現在首相府において、物流分野のみならず包括的な見直しを検討している**旨の説明があった。

（指定通関者制度について）

- 日本から、「**1 輸出入者につき事前登録できる通関業者は原則 3 者まで**」とする同制度が、通関業者の新規参入を阻害している旨説明し、改善を要請。マレーシアから、同制限は税関側の管理の便宜を目的としたものであるが、**4者目以降も申請すれば登録は可能であり、もし具体的な問題が生じた場合には教えてほしい**との説明があった。

（クラン港周辺の交通渋滞について）

- 日本から、クラン港周辺等の交通渋滞の状況を説明し、改善に向けたインフラ整備計画等について確認。マレーシアより、**現在、クラン港の南港と西港を結ぶ道路の拡張工事を実施中であり、コロナの影響により時期が後ろにずれる可能性はあるが、2022年4月には工事が完了する予定**である旨の説明があった。

（コールドチェーン物流の促進に関する取組について）

- マレーシア運輸省から、**コールドチェーン物流サービスに関する国家規格化**の現状について説明があり、**2025年には国家規格を策定する見直し**であるとの認識が示された。
- マレーシア国内取引・消費者省より、「**フードバンク・プロジェクト※**」について説明があり、日本から、コールドチェーン物流サービス規格の普及施策として、同プロジェクトとの連携の可能性について質問したところ、**日本の協力に対する期待**が示された。

※品質には問題ないものの、包装の破損や過剰在庫、印字ミスなどの理由で、流通に出すことができない食品を企業などから譲り受け、必要としている施設や団体、困窮世帯に無償で提供する活動。

- 2018年に、国際標準化機構(ISO)において日本提案によるプロジェクト委員会(PC315)が設立され、2020年5月に**小口保冷配送サービスに関する国際規格ISO23412**が発行された。また、同年6月には、**BtoB分野におけるコールドチェーン物流サービス規格であるJSA-S1004**が日本規格協会より発行された。
- 引き続きコールドチェーン物流サービスの国際標準化を推進するため、日本は同年8月に**新たな技術委員会(TC: Technical Committee)の設置をISOへ提案し、2021年1月に正式に承認**された。
- 2021年12月、日本が提案した**JSA-S1004をベースとした国際規格の開発**が、TC315参加国による投票により**可決**された。2022年2月にTC315内に設置されたワーキンググループにおいて、**規格発行に向けた議論を進めている**ところ。

TC315について

- ◆ **委員会名: Cold Chain Logistics**
幹事国: 日本
議長: 根本 敏則 (敬愛大学経済学部教授)
- ◆ **参加国:** Pメンバー-19か国、Oメンバー-13か国

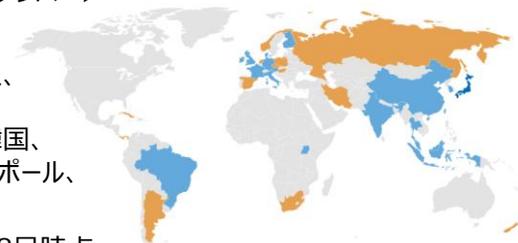
※Pメンバー: 投票権あり、Oメンバー: 投票権なし (オブザーバー)

国内体制について

- ◆ **国内審議委員会:**
委員長: 森 隆行 (流通科学大学名誉教授)
委員: 国交省、経産省、農水省、厚労省、物流連、JILS、日本倉庫協会、日本冷蔵倉庫協会、日本物流システム機器協会、日本海事協会、日本冷凍空調工業会、日本通信販売協会、物流事業者、物流機器メーカー等
- ◆ **戦略委員会(コアメンバー):**
国交省、経産省、物流連、日本海事協会、ニチレイロジグループ本社、郵船ロジスティクス、ヤマト運輸、日新
- ◆ **事務局:** 日本規格協会

<TC315 Pメンバー>

オーストリア、ブラジル、中国、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、インド、インドネシア、アイルランド、イタリア、日本、韓国、マレーシア、モーリシャス、シンガポール、タイ、ウガンダ、イギリス



※2022年2月8日時点

各国による規格開発提案

- 日本:**
BtoB分野におけるコールドチェーン物流サービス(JSA-S1004)
- 中国:**
非接触物流、用語と定義、分類、公衆衛生、トレーサビリティ
- 韓国:**
温度管理のための包装・車両・保管に関する評価・管理、用語と定義

<今後の予定>

- 2022年秋 第3回国内審議委員会
第3回総会、WG
- 2024年12月 (想定) JSA-S1004をベースとするISO規格の発行

東アジア物流における昨今の課題

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫について

- 2020年後半以降、アジア発北米向けコンテナ荷動き量の大幅な増加や、北米西岸を中心とする港湾混雑等により、国際海上コンテナの世界的な需給逼迫が発生し、海上運賃の高騰や船舶の運航スケジュールの乱れが生じている。
- LA/LB港の長期滞留コンテナや滞船数の減少など一部改善の兆しが見られるが、LA/LB港の労使交渉の影響を懸念する声もあり、全体の状況は当面それほど改善しないと予想する関係者が多い。
- 国土交通省では、関係省庁と連携して、荷主団体等に対し、現状や見通しに関する情報共有を行うとともに、米国側に対し、改善に向けた働きかけなどを行っている。

ウクライナ情勢悪化に伴う影響について

- 2022年2月にロシアがウクライナへ軍事侵攻を開始。欧米諸国による経済制裁やロシア領空の飛行禁止措置が実施され、物流面においても影響が出ている。
- 本邦航空会社の欧州便については、ロシア上空を通過しないルートで運航しており、これにより、運航時間が2時間～4時間程度増加、運航経費が増加する等の影響が出ている。
- ウクライナ情勢の悪化に伴い、原油の国際価格は高い水準で推移。物流コストの上昇に繋がっている。
- 日本の物流事業者においては、一部貨物の停滞や引受停止等の影響が生じている。また、一部の事業者では、シベリア鉄道を利用した輸送において、欧州向け貨物の引受けを停止している。

中国・上海市のロックダウンに伴う影響について

- 中国・上海市において、新型コロナウイルス感染症への対応として、中国側当局がロックダウン(都市封鎖)を実施。これに伴い、生産の停止・減少や、サプライチェーンの混乱など、経済活動にも影響が出ている。
- 物流については、中国国内での集配への影響や、現地における一部倉庫の搬入停止などが生じているほか、海上コンテナヤードや航空貨物上屋でも輸入貨物の滞留が生じている。