

5. 海上荷動き・国際物流

1) 「主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値）」

（日本海事センター2022年4月～2023年3月発表）

研究員 後藤 洋政

2) 「ポストコロナと RCEP 下の東アジア物流の現状と展望—国際複合一貫輸送とサプライチェーン再構築の視点から—」

（日中経協ジャーナル 2022年9月号）

客員研究員 福山 秀夫

3) 「上海市におけるロックダウンの推移と物流に与えた影響」

（日本海事新聞 2022年10月）

研究員 後藤 洋政

専門調査員 王 威

4) 「中国における『ダイナミックゼロコロナ』政策の推移とサプライチェーンに与えた影響」

（日本海事新聞 2022年11月）

研究員 後藤 洋政

専門調査員 王 威

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2022年3月）1,895,064TEU（0.2%減）（2021年3月：1,899,100TEU）

・《中国積みが前年同月比2.3%減、全体では4か月ぶり減少も、前年並みの水準を維持》

復航（2022年1月）436,967TEU（19.9%減）（2021年1月：545,276TEU）

・《全地域向けにおいて、前年同月比の荷動き量が減少》

■ 北米往航（アジアから米国）は、前年比0.2%減で4か月ぶりのマイナス。

2022年3月の北米往航運賃指数は、前年比121.8%増の11,129ドル/40ftで23か月連続のプラス。

■ 北米復航（米国からアジア）は、前年比19.9%減で8か月連続のマイナス。

2022年3月の北米復航運賃指数は、前年比60.8%増の1,817ドル/40ftで23か月連続のプラス。

欧州航路 往航（2022年2月）1,132,032TEU（2.4%減）（2021年2月：1,159,728TEU）

・《5か月振りの減少、東南アジア積は8.5%増》

復航（2022年2月）528,629TEU（17.5%減）（2021年2月：640,919TEU）

・《8か月連続の減少、中華地域向けは前年比-24.2%の大幅減》

■ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比2.4%減で5か月ぶりのマイナス。

2022年3月の欧州往航運賃指数は、前年比58.3%増の12,325ドル/40ftで29か月連続のプラス。

■ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比17.5%減で8か月連続のマイナス。

2022年3月の欧州復航運賃指数は、前年比16.0%増の2,561ドル/40ftで28か月連続のプラス。

日中航路 往航（2022年2月）778,379トン（14.8%増）（2021年2月：677,829トン）

・《上位品目を中心に荷動き量が増加し、全体では前年同月比の輸出が10か月ぶりの増加》

復航（2022年2月）1,420,310トン（11.9%減）（2021年2月：1,611,577トン）

・《上位品目を中心に荷動き量が減少し、全体では前年同月比の輸入が10か月ぶりの減少》

■ 日中往航（日本から中国）は、前年比14.8%増で10か月ぶりのプラス。

金額ベースでは、前年比28.9%増の8,170億円で2か月ぶりのプラス。

2022年3月の横浜-上海間の運賃は、前年比18.8%減の780ドル/40ftで3か月連続のマイナス。

■ 日中復航（中国から日本）は、前年比11.9%減で10か月ぶりのマイナス。

金額ベースでは、前年比4.0%増の1兆630億円で9ヶ月連続のプラス。

2022年3月の上海-横浜間の運賃は、前年比17.9%増の1,840ドル/40ftで17か月連続のプラス。

アジア域内航路（2022年2月）2,985,256TEU（0.7%増）（2021年2月：2,965,858TEU）

■ アジア域内航路は、前年比0.7%増となる298.5万TEUで21か月連続のプラス。

2022年3月のアジア域内コンテナ運賃指数は、前年比20.2%増の1,819ドル/40ftで20か月連続のプラス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データを基に、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2022年4月）1,978,032TEU（12.1%増）（2021年4月：1,764,794TEU）

・《4月単月で過去最高を更新 ※速報値》

復航（2022年2月）467,317TEU（10.2%減）（2021年2月：520,645TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比12.1%増で2か月ぶりのプラス。
2022年4月の北米往航運賃指数は、前年比95.0%増の10,971ドル/40ftで24か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比10.2%減で9か月連続のマイナス。
2022年4月の北米復航運賃指数は、前年比9.5%増の1,845ドル/40ftで24か月連続のプラス。

欧州航路 往航（2022年3月）1,322,943TEU（5.6%減）（2021年3月：1,401,049TEU）

・《2か月連続の減少、中華地域積は5.0%減》

復航（2022年3月）628,947TEU（14.5%減）（2021年3月：960,933TEU）

・《9か月連続の減少、中華地域向けは前年比-23.3%の大幅減》

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比5.6%減で2か月連続のマイナス。
2022年4月の欧州往航運賃指数は、前年比42.0%増の11,486ドル/40ftで30か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比14.5%減で9か月連続のマイナス。
2022年4月の欧州復航運賃指数は、前年比10.5%増の2,552ドル/40ftで29か月連続のプラス。

日中航路 往航（2022年3月）877,107トン（8.7%減）（2021年3月：735,944トン）

復航（2022年3月）1,800,946トン（1.1%減）（2021年3月：1,820,620トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比8.7%減で2か月ぶりのマイナス。
金額ベースでは、前年比0.1%増の9,107億円で2か月連続のプラス。
2022年4月の横浜-上海間の運賃は、前年比12.2%減の790ドル/40ftで4か月連続のマイナス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比1.1%減で2か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比21.2%増の1兆2,998億円で10ヶ月連続のプラス。
2022年4月の上海-横浜間の運賃は、前年比56.8%増の2,180ドル/40ftで18か月連続のプラス。

アジア域内航路 （2022年3月）3,957,223TEU（0.5%増）（2021年3月：3,937,590TEU）

- アジア域内航路は、前年比0.5%増となる395.7万TEUで22か月連続のプラス。
2022年4月のアジア域内コンテナ運賃指数は、前年比35.5%増の1,854ドル/40ftで21か月連続のプラス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路

往航（2022年5月）1,992,015TEU（8.3%増）（2021年5月：1,839,253TEU）

・《5月単月で過去最高を更新 ※速報値》

復航（2022年3月）499,922TEU（20.1%減）（2021年3月：625,309TEU）

・《22年第1四半期累計は、前年同期比16.6%減となる141.1万TEU》

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比8.3%増で2か月連続のプラス。
2022年5月の北米往航運賃指数は、前年比49.4%増の10,512ドル/40ftで25か月連続のプラス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比20.1%減で10か月連続のマイナス。
2022年5月の北米復航運賃指数は、前年比9.8%増の1,820ドル/40ftで25か月連続のプラス。

欧州航路

往航（2022年4月）1,301,265TEU（8.5%減）（2021年4月：1,422,095TEU）

・《3か月連続の減少、中華地域積は9.9%減》

復航（2022年4月）570,924TEU（15.5%減）（2021年4月：675,731TEU）

・《10か月連続の減少、中華地域向けは前年比-24.8%の大幅減》

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比8.5%減で3か月連続のマイナス。
2022年5月の欧州往航運賃指数は、前年比12.7%増の10,523ドル/40ftで31か月連続のプラス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比15.5%減で10か月連続のマイナス。
2022年5月の欧州復航運賃指数は、前年比3.1%減の2,285ドル/40ftで30か月ぶりのマイナス。

日中航路

往航（2022年4月）744,644トン（12.9%減）（2021年4月：854,547トン）

復航（2022年4月）1,622,035トン（16.5%減）（2021年4月：1,941,650トン）

・《上位品目を中心に荷動き量が減少し、貿易額も縮小》

- 日中往航（日本から中国）は、前年比12.9%減で2か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比0.1%増の8,311億円で3か月連続のプラス。
2022年5月の横浜-上海間の運賃は、前年比3.3%減の870ドル/40ftで5か月連続のマイナス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比16.5%減で3か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比3.5%減の1兆1,544億円で11か月ぶりのマイナス。
2022年5月の上海-横浜間の運賃は、前年比48.9%増の2,100ドル/40ftで19か月連続のプラス。

アジア域内航路

（2022年4月）3,787,360TEU（1.5%減）（2021年4月：3,844,982TEU）

・《前年同月と比べ荷動き量が減少するのは、20年5月以来23か月ぶり》

- アジア域内航路は、前年比1.5%減となる378.7万TEUで23か月ぶりのマイナス。
2022年5月のアジア域内コンテナ運賃指数は、前年比26.6%増の1,803ドル/40ftで22か月連続のプラス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*,に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2022年6月）1,911,939TEU（14.6%増）（2021年6月：1,667,823TEU）

・《6月単月で過去最高を更新 ※速報値》

復航（2022年4月）479,447TEU（14.1%減）（2021年4月：557,959TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比14.6%増で7か月連続のプラス。
2022年6月の北米往航運賃指数は、前年比1.2%減の9,855ドル/40ftで26か月ぶりのマイナス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比14.1%減で11か月連続のマイナス。
2022年6月の北米復航運賃指数は、前年比0.3%減の1,784ドル/40ftで26か月ぶりのマイナス。

欧州航路 往航（2022年5月）1,351,383TEU（6.3%減）（2021年5月：1,442,062TEU）

・《4か月連続の減少、中華地域積は4.8%減》

復航（2022年5月）571,977TEU（18.9%減）（2021年5月：705,415TEU）

・《11か月連続の減少、中華地域向けは前年比-27.8%の大幅減》

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比6.3%減で4か月連続のマイナス。
2022年6月の欧州往航運賃指数は、前年比7.7%減の10,495ドル/40ftで32か月ぶりのマイナス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比18.9%減で11か月連続のマイナス。
2022年6月の欧州復航運賃指数は、前年比5.0%減の2,284ドル/40ftで2か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2022年5月）680,336トン（8.4%減）（2021年5月：742,835トン）

・《上位品目を中心に減少し、統計開始以来5月単月としては最低》

復航（2022年5月）1,882,070トン（6.3%増）（2021年5月：1,770,447トン）

・《荷動き量は4か月ぶりの増加となり、貿易額も増加》

- 日中往航（日本から中国）は、前年比8.4%減で3か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比4.4%増の7,642億円で4か月連続のプラス。
2022年6月の横浜-上海間の運賃は、前年比4.5%減の850ドル/40ftで6か月連続のマイナス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比6.3%増で4か月ぶりのプラス。
金額ベースでは、前年比28.9%減の1兆4,157億円で2か月ぶりのプラス。
2022年6月の上海-横浜間の運賃は、前年比25.9%増の2,040ドル/40ftで20か月連続のプラス。

アジア域内航路（2022年5月）4,369,583TEU（2.5%減）（2021年5月：4,481,550TEU）

- アジア域内航路は、前年比2.5%減となる437.0万TEUで3か月連続のマイナス。
2022年6月のアジア域内コンテナ運賃指数は、前年比22.8%増の1,823ドル/40ftで23か月連続のプラス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2022年7月）1,931,165TEU（6.4%増）（2021年7月：1,814,437TEU）

・《中国積みが前年同月比 12.2%増、ASEAN 積みは微減》

復航（2022年5月）519,184TEU（6.4%減）（2021年5月：554,625TEU）

■ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 6.4%増で 7 か月連続のプラス。

2022年7月の北米往航運賃指数は、前年比 25.4%減の 9,280 ドル/40ft で 2 か月連続のマイナス。

■ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 6.4%減で 12 か月連続のマイナス。

2022年7月の北米復航運賃指数は、前年比 1.7%増の 1,821 ドル/40ft で 2 か月ぶりのプラス。

欧州航路 往航（2022年6月）1,329,626TEU（9.7%減）（2021年6月：1,472,858TEU）

・《22年上半期累計は、前年同期比 4.7%減となる 799.5 万 TEU》

復航（2022年6月）515,506TEU（21.9%減）（2021年6月：660,281TEU）

・《22年上半期累計は、前年同期比 15.7%減となる 340.1 万 TEU》

■ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 9.7%減で 5 か月連続のマイナス。

2022年7月の欧州往航運賃指数は、前年比 25.0%減の 9,821 ドル/40ft で 2 か月連続のマイナス。

■ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 21.9%減で 12 か月連続のマイナス。

2022年7月の欧州復航運賃指数は、前年比 8.8%減の 2,229 ドル/40ft で 3 か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2022年6月）759,447 トン（8.0%減）（2021年6月：825,270 トン）

・《22年上半期累計は、前年同期比 8.1%減となる 433.7 万トン》

復航（2022年6月）2,034,691 トン（9.0%増）（2021年6月：1,866,123 トン）

・《22年上半期累計は、前年同期比 0.7%増となる 1084.1 万トン》

■ 日中往航（日本から中国）は、前年比 8.0%減で 4 か月連続のマイナス。

金額ベースでは、前年比 2.4%増の 8,715 億円で 5 か月連続のプラス。

2022年7月の横浜-上海間の運賃は、前年比 10.0%減の 810 ドル/40ft で 7 か月連続のマイナス。

■ 日中復航（中国から日本）は、前年比 9.0%増で 2 か月連続のプラス。

金額ベースでは、前年比 37.4%増の 1 兆 5,852 億円で 2 か月連続のプラス。

2022年7月の上海-横浜間の運賃は、前年比 14.9%増の 1,930 ドル/40ft で 21 か月連続のプラス。

アジア域内航路 （2022年6月）4,388,168TEU（7.8%増）（2021年6月：4,070,084TEU）

・《22年上半期累計は、前年同期比 1.2%増となる 2,318.1 万 TEU》

■ アジア域内航路は、前年比 7.8%増の 438.8 万 TEU で 4 か月ぶりのプラス。

2022年7月のアジア域内コンテナ運賃指数は、前年比 16.8%増の 1,742 ドル/40ft で 24 か月連続のプラス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight* に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2022年8月）1,989,974TEU（12.9%増）（2021年8月：1,763,122TEU）
・《8月単月で過去最高を更新。中国積が前年同月比13.6%増、ASEAN・南アジア積も増加。》

復航（2022年6月）469,321TEU（2.4%減）（2021年6月：480,673TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比12.9%増で8か月連続のプラス。
2022年8月の北米往航運賃指数は、前年比41.4%減の8,150ドル/40ftで3か月連続のマイナス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比2.4%減で13か月連続のマイナス。
2022年8月の北米復航運賃指数は、前年比3.4%減の1,773ドル/40ftで2か月ぶりのマイナス。

欧州航路 往航（2022年7月）1,416,043TEU（1.4%減）（2021年7月：1,436,079TEU）

復航（2022年7月）540,317TEU（19.2%減）（2021年7月：669,036TEU）

・《13か月連続の減少、中華地域向けは前年比-25.6%の大幅減。》

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比1.4%減で6か月連続のマイナス。
2022年8月の欧州往航運賃指数は、前年比27.5%減の9,882ドル/40ftで3か月連続のマイナス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比19.2%減で13か月連続のマイナス。
2022年8月の欧州復航運賃指数は、前年比9.7%減の2,227ドル/40ftで4か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2022年7月）732,588トン（5.1%減）（2021年7月：771,820トン）

復航（2022年7月）1,894,712トン（4.1%増）（2021年7月：1,819,685トン）

・《荷動き量は3か月連続の増加となり、貿易額も増加。》

- 日中往航（日本から中国）は、前年比5.1%減で5か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比10.5%増の9,031億円で6か月連続のプラス。
2022年8月の横浜-上海間の運賃は、前年比14.1%減の790ドル/40ftで8か月連続のマイナス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比4.1%増で3か月連続のプラス。
金額ベースでは、前年比40.3%増の1兆6,112億円で3か月連続のプラス。
2022年8月の上海-横浜間の運賃は、前年比11.5%減の1,840ドル/40ftで22か月ぶりのマイナス。

アジア域内航路（2022年7月）4,292,986TEU（9.0%増）（2021年7月：3,938,124TEU）

- アジア域内航路は、前年比9.0%増の429.3万TEUで3か月連続のプラス。
2022年8月のアジア域内コンテナ運賃指数は、前年比2.5%増の1,654ドル/40ftで25か月連続のプラス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2022年9月）1,740,927TEU（1.8%増）（2021年9月：1,710,809TEU）

・《中国積みが前年同月比8.2%減、ASEAN・南アジア積みの増加続く》

復航（2022年7月）442,179TEU（2.5%減）（2021年7月：453,622TEU）

■ 北米往航（アジアから米国）は、前年比1.8%増で9か月連続のプラス。

2022年9月の北米往航運賃指数は、前年比53.2%減の6,430ドル/40ftで4か月連続のマイナス。

■ 北米復航（米国からアジア）は、前年比2.5%減で14か月連続のマイナス。

2022年9月の北米復航運賃指数は、前年比6.7%減の1,679ドル/40ftで2か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2022年8月）1,332,721TEU（7.2%減）（2021年8月：1,436,834TEU）

・《7か月連続の減少、中華地域積みは10.9%減》

復航（2022年8月）530,584TEU（12.8%減）（2021年8月：608,124TEU）

・《14か月連続の減少、中華地域向けは18.1%減》

■ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比7.2%減で7か月連続のマイナス。

2022年9月の欧州往航運賃指数は、前年比48.3%減の7,341ドル/40ftで4か月連続のマイナス。

■ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比12.8%減で14か月連続のマイナス。

2022年9月の欧州復航運賃指数は、前年比8.6%減の2,143ドル/40ftで5か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2022年8月）678,349トン（6.2%減）（2021年8月：723,115トン）

復航（2022年8月）1,890,198トン（3.3%増）（2021年8月：1,830,278トン）

・《荷動き量は4か月連続の増加となり、輸入額が大幅増》

■ 日中往航（日本から中国）は、前年比6.2%減で6か月連続のマイナス。

金額ベースでは、前年比10.1%増の8,284億円で7か月連続のプラス。

2022年9月の横浜-上海間の運賃は、前年比17.0%減の780ドル/40ftで9か月連続のマイナス。

■ 日中復航（中国から日本）は、前年比3.3%増で4か月連続のプラス。

金額ベースでは、前年比40.0%増の1兆7,038億円で4か月連続のプラス。

2022年9月の上海-横浜間の運賃は、前年比8.6%減の1,600ドル/40ftで2か月連続のマイナス。

アジア域内航路（2022年8月）4,206,130TEU（1.0%減）（2021年8月：4,248,573TEU）

■ アジア域内航路は、前年比1.0%減の420.6万TEUで4か月ぶりのマイナス。

2022年9月のアジア域内運賃指数は、前年比13.8%減の1,446ドル/40ftで26か月ぶりのマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2022年10月）1,625,097TEU（8.9%減）（2021年10月：1,784,058TEU）

・《中国積みが前年同月比 19.7%減、ASEAN 積みが前年同月比 22.2%増》

復航（2022年8月）453,193TEU（10.9%減）（2021年8月：508,686TEU）

■ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 8.9%減で 2 か月連続のマイナス。

2022年10月の北米往航運賃指数は、前年比 63.8%減の 4,415 ドル/40ft で 5 か月連続のマイナス。

■ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 10.9%減で 15 か月連続のマイナス。

2022年10月の北米復航運賃指数は、前年比 18.0%減の 1,485 ドル/40ft で 3 か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2022年9月）1,096,307TEU（20.3%減）（2021年9月：1,375,673TEU）

・《8 か月連続の減少、中華地域積みは 24.0%減》

復航（2022年9月）533,096TEU（15.0%減）（2021年9月：626,892TEU）

・《15 か月連続の減少、中華地域向けは前年比 21.7%減》

■ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 20.3%減で 8 か月連続のマイナス。

2022年10月の欧州往航運賃指数は、前年比 63.8%減の 5,107 ドル/40ft で 5 か月連続のマイナス。

■ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 15.0%減で 15 か月連続のマイナス。

2022年10月の欧州復航運賃指数は、前年比 40.1%減の 1,428 ドル/40ft で 6 か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2022年9月）648,334 トン（12.2%減）（2021年9月：738,029 トン）

復航（2022年9月）1,687,532 トン（6.3%減）（2021年9月：1,801,786 トン）

・《荷動き量は 5 か月ぶりに減少した一方、貿易額の増加は続く》

■ 日中往航（日本から中国）は、前年比 12.2%減で 7 か月連続のマイナス。

金額ベースでは、前年比 4.7%増の 8,389 億円で 8 か月連続のプラス。

2022年10月の横浜-上海間の運賃は、前年比 15.2%減の 780 ドル/40ft で 10 か月連続のマイナス。

■ 日中復航（中国から日本）は、前年比 6.3%減で 5 か月ぶりのマイナス。

金額ベースでは、前年比 28.1%増の 1 兆 5,576 億円で 5 か月連続のプラス。

2022年10月の上海-横浜間の運賃は、前年比 5.0 %増の 1,680 ドル/40ft で 3 か月ぶりのプラス。

アジア域内航路（2022年9月）3,697,573TEU（1.0%増）（2021年9月：3,660,986TEU）

■ アジア域内航路は、前年比 1.0%増の 369.8 万 TEU で 2 か月ぶりのプラス。

2022年10月のアジア域内運賃指数は、前年比 10.7%減の 1,420 ドル/40ft で 2 か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight* に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア/米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2022年11月）1,462,527TEU（10.5%減）（2021年11月：1,633,298TEU）

・《中国積みが前年同月比21.6%減、ASEAN積みが前年同月比13.0%増》

復航（2022年9月）442,804TEU（1.9%増）（2021年9月：434,335TEU）

■ 北米往航（アジアから米国）は、前年比10.5%減で3か月連続のマイナス。

2022年11月の北米往航運賃指数は、前年比62.9%減の4,019ドル/40ftで6か月連続のマイナス。

■ 北米復航（米国からアジア）は、前年比1.9%増で16か月ぶりのプラス。

2022年11月の北米復航運賃指数は、前年比15.4%減の1,503ドル/40ftで4か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2022年10月）1,105,497TEU（25.9%減）（2021年10月：1,491,050TEU）

・《9か月連続の減少、中華地域積みは31.2%減》

復航（2022年10月）569,053TEU（10.4%減）（2021年10月：634,987TEU）

・《16か月連続の減少、中華地域向けは前年比16.1%減》

■ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比25.9%減で9か月連続のマイナス。

2022年11月の欧州往航運賃指数は、前年比72.5%減の3,713ドル/40ftで6か月連続のマイナス。

■ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比10.4%減で16か月連続のマイナス。

2022年11月の欧州復航運賃指数は、前年比46.5%減の1,275ドル/40ftで7か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2022年10月）752,498トン（10.7%減）（2021年10月：842,832トン）

・《上位品目を中心に減少し、統計開始以来10月単月としては最低》

復航（2022年10月）1,810,672トン（4.8%増）（2021年10月：1,727,627トン）

■ 日中往航（日本から中国）は、前年比10.7%減で8か月連続のマイナス。

金額ベースでは、前年比3.4%増の9,189億円で9か月連続のプラス。

2022年11月の横浜-上海間の運賃は、前年比7.6%減の850ドル/40ftで11か月連続のマイナス。

■ 日中復航（中国から日本）は、前年比4.8%増で2か月ぶりのプラス。

金額ベースでは、前年比47.1%増の1兆6,808億円で6か月連続のプラス。

2022年11月の上海-横浜間の運賃は、前年比12.4%増の1,720ドル/40ftで2か月連続のプラス。

アジア域内航路（2022年10月）3,963,589TEU（5.1%減）（2021年10月：4,176,880TEU）

■ アジア域内航路は、前年比5.1%減の396.4万TEUで2か月ぶりのマイナス。

2022年11月のアジア域内運賃指数は、前年比10.8%減の1,440ドル/40ftで3か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2022年12月）1,410,464TEU（15.2%減）（2021年12月：1,664,205TEU）

・《22年年計（速報値）は、前年比1.1%増の2,111.6万TEU》

復航（2022年10月）473,134TEU（2.8%減）（2021年10月：486,804TEU）

- 北米往航（アジアから米国）は、前年比15.2%減で4か月連続のマイナス。
2022年12月の北米往航運賃指数は、前年比70.7%減の3,454ドル/40ftで7か月連続のマイナス。
- 北米復航（米国からアジア）は、前年比2.8%減で2か月ぶりのマイナス。
2022年12月の北米復航運賃指数は、前年比18.5%減の1,483ドル/40ftで5か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2022年11月）1,164,896TEU（18.4%減）（2021年11月：1,427,454TEU）

・《10か月連続の減少、中華地域積みは21.4%減》

復航（2022年11月）525,920TEU（13.0%減）（2021年11月：604,829TEU）

- 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比18.4%減で10か月連続のマイナス。
2022年12月の欧州往航運賃指数は、前年比78.2%減の2,916ドル/40ftで7か月連続のマイナス。
- 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比13.0%減で17か月連続のマイナス。
2022年12月の欧州復航運賃指数は、前年比48.9%減の1,223ドル/40ftで8か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2022年11月）731,594トン（9.5%減）（2021年11月：808,532トン）

復航（2022年11月）1,883,143トン（8.0%減）（2021年11月：2,047,396トン）

- 日中往航（日本から中国）は、前年比9.5%減で9か月連続のマイナス。
金額ベースでは、前年比4.5%増の8,685億円で10か月連続のプラス。
2022年12月の横浜-上海間の運賃は、前年比8.6%減の850ドル/40ftで12か月連続のマイナス。
- 日中復航（中国から日本）は、前年比8.0%減で2か月ぶりのマイナス。
金額ベースでは、前年比23.3%増の1兆7,230億円で7か月連続のプラス。
2022年12月の上海-横浜間の運賃は、前年比2.9%増の1,760ドル/40ftで3か月連続のプラス。

アジア域内航路（2022年11月）4,035,247TEU（4.9%減）（2021年11月：4,242,872TEU）

- アジア域内航路は、前年比4.9%減の403.5万TEUで4か月連続のマイナス。
2022年12月のアジア域内運賃指数は、前年比27.6%減の1,438ドル/40ftで4か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア/米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路	<p>往航（2023年1月）1,468,276TEU（20.1%減）（2022年1月：1,837,748TEU） ・《中国積みが前年同月比25.4%減、ASEAN積みが同11.8%減少》</p> <p>復航（2022年11月）494,150TEU（10.0%増）（2021年11月：449,169TEU）</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 北米往航（アジアから米国）は、前年比20.1%減で5か月連続のマイナス。 2023年1月の北米往航運賃指数は、前年比72.0%減の3,303ドル/40ftで8か月連続のマイナス。 ■ 北米復航（米国からアジア）は、前年比10.0%増で2か月ぶりのプラス。 2023年1月の北米復航運賃指数は、前年比20.2%減の1,457ドル/40ftで6か月連続のマイナス。
欧州航路	<p>往航（2022年12月）1,275,123TEU（15.9%減）（2021年12月：1,516,468TEU） ・《2022年累計は、前年比9.8%減の1,539.6万TEU》</p> <p>復航（2022年12月）565,582TEU（1.3%減）（2021年12月：573,098TEU） ・《2022年累計は、前年比13.4%減の671.1万TEU》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比15.9%減で11か月連続のマイナス。 2023年1月の欧州往航運賃指数は、前年比80.7%減の2,687ドル/40ftで8か月連続のマイナス。 ■ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比1.3%減で18か月連続のマイナス。 2023年1月の欧州復航運賃指数は、前年比52.9%減の1,152ドル/40ftで9か月連続のマイナス。
日中航路	<p>往航（2022年12月）718,402トン（13.9%減）（2021年12月：834,481トン） ・《2022年累計は、前年比8.9%減の859.9万トン》</p> <p>復航（2022年12月）1,663,864トン（12.3%減）（2021年12月：1,896,892トン） ・《2022年累計は、前年比1.0%減の2,167.1万トン》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 日中往航（日本から中国）は、前年比13.9%減で10か月連続のマイナス。 金額ベースでは、前年比4.5%減の8,667億円で11か月ぶりのマイナス。 2023年1月の横浜-上海間の運賃は、前年比13.4%減の840ドル/40ftで13か月連続のマイナス。 ■ 日中復航（中国から日本）は、前年比12.3%減で2か月連続のマイナス。 金額ベースでは、前年比13.2%増の1兆4,711億円で8か月連続のプラス。 2023年1月の上海-横浜間の運賃は、前年比16.8%減の1,590ドル/40ftで4か月ぶりのマイナス。
アジア域内航路	<p>（2022年12月）3,796,912TEU（4.5%減）（2021年12月：3,975,556TEU） ・《2022年累計は、前年比1.2%減の4,659.3万TEU》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ アジア域内航路は、前年比4.5%減の379.7万TEUで5か月連続のマイナス。 2023年1月のアジア域内運賃指数は、前年比31.4%減の1,386ドル/40ftで5か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数はDrewry, *Container Freight Rate Insight*に基づく

主要コンテナ航路の荷動き動向（速報値*）

（公財）日本海事センター・企画研究部

（公財）日本海事センター・企画研究部は、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、「日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」を毎月発表しております。それに加えて、欧州航路、日中航路、アジア域内航路の荷動き動向も発表しております。

主要航路の荷動きのポイント

北米航路 往航（2023年2月）1,254,827TEU（29.2%減）（2022年2月：1,772,646TEU）

・《中国積みが前年同月比 35.8%減、ASEAN 積みと同 21.8%減少》

復航（2022年12月）454,559TEU（9.4%増）（2021年12月：415,645TEU）

・《2022年累計は、前年比 5.4%減の 570.6 万 TEU》

■ 北米往航（アジアから米国）は、前年比 29.2%減で 6 か月連続のマイナス。

2023年2月の北米往航運賃指数は、前年比 74.1%減の 3,141 ドル/40ft で 9 か月連続のマイナス。

■ 北米復航（米国からアジア）は、前年比 9.4%増で 2 か月連続のプラス。

2023年2月の北米復航運賃指数は、前年比 20.3%減の 1,451 ドル/40ft で 7 か月連続のマイナス。

欧州航路 往航（2023年1月）1,382,672TEU（10.8%減）（2022年1月：1,549,689TEU）

復航（2023年1月）467,942TEU（16.6%減）（2022年1月：561,182TEU）

■ 欧州往航（アジアから欧州）は、前年比 10.8%減で 12 か月連続のマイナス。

2023年2月の欧州往航運賃指数は、前年比 81.7%減の 2,512 ドル/40ft で 9 か月連続のマイナス。

■ 欧州復航（欧州からアジア）は、前年比 16.6%減で 19 か月連続のマイナス。

2023年2月の欧州復航運賃指数は、前年比 57.2%減の 1,019 ドル/40ft で 10 か月連続のマイナス。

日中航路 往航（2023年1月）415,593トン（15.7%減）（2022年1月：493,099トン）

・《2007年以降において、単月としての最低値を記録》

復航（2023年1月）1,913,589トン（6.3%減）（2022年1月：2,041,796トン）

■ 日中往航（日本から中国）は、前年比 15.7%減で 11 か月連続のマイナス。

金額ベースでは、前年比 17.6%減の 4,665 億円で 2 か月連続のマイナス。

2023年2月の横浜-上海間の運賃は、前年比 8.9%減の 720 ドル/40ft で 14 か月連続のマイナス。

■ 日中復航（中国から日本）は、前年比 6.3%減で 3 か月連続のマイナス。

金額ベースでは、前年比 15.5%増の 1 兆 6,622 億円で 9 か月連続のプラス。

2023年2月の上海-横浜間の運賃は、前年比 18.2%減の 1,480 ドル/40ft で 2 か月連続のマイナス。

アジア域内航路 （2023年1月）3,446,939TEU（9.8%減）（2022年1月：3,821,485TEU）

■ アジア域内航路は、前年比 9.8%減の 344.7 万 TEU で 6 か月連続のマイナス。

2023年2月のアジア域内運賃指数は、前年比 28.2%減の 1,341 ドル/40ft で 6 か月連続のマイナス。

*速報値ベースでの発表のため、後に修正が加わる場合がある。

*日中航路荷動き量は財務省「貿易統計」をもとにした（公財）日本海事センターによるトンベースでの推計。

*運賃指数は Drewry, *Container Freight Rate Insight* に基づく

「ポストコロナとRCEP下の東アジア物流の現状と展望－国際複合一貫輸送とサプライチェーンの再構築の視点から－」

客員研究員 福山 秀夫

コロナ禍は、海上コンテナ輸送の混乱をもたらし、SLBや中欧班列というユーラシア大陸横断鉄道輸送の急成長をもたらした。今年1月1日発効したRCEPは、貿易拡大をもたらし、北東アジア物流の活性化、アジア域内航路の活性化、中国アセアンクロスボーダー輸送と中欧班列の連携による活性化をもたらすと期待されている。これらの諸条件下、輸送ルートやモードの再構築を中心したサプライチェーンの再構築が展望される。その実現のためには、日中韓アセアンの官民の協力が必要であり、「物流をスムーズに流す」ことが、今、求められている。

1. コロナ禍がもたらしたもの

2020年初頭から始まった新型コロナの感染拡大により引き起こされた、グローバルな海上コンテナ輸送の混乱と運賃の暴騰は、それと比較すると運賃の割安感があり、リードタイムでもかなり有利なユーラシア大陸横断鉄道の代替輸送モードとしての利用を促進させ、急速に成長させると同時に、港湾の混雑・渋滞も引き起こしたが、港湾取扱量が過去最高になるコンテナターミナルも続出するなど港湾の急成長も引き起こした。

ユーラシア大陸横断鉄道には、シベリア鉄道(TSR)と中欧班列(CRE)があるが、日韓の国際物流の視点から見ると、それらは、それぞれシベリアランドブリッジ(SLB)とチャイナランドブリッジ(CLB)と呼ばれる。ここでは、東アジア物流をグローバルな視点から説明するために便利なSLBと中欧班列という言葉を用いる。

まず、SLBの急成長についてであるが、コロナ前の2019年の貨物取扱量は、約113万TEUで、2020年には約142万TEUと約26%と大幅に増加した。中欧班列についてみると、2019年8,225便725,000TEUから2021年15,183便1,464,000TEUと倍増し、SLBと比べると成長が著しい。

この成長に水を差したのが、ウクライナ情勢である。ロシアへの経済制裁により、ロシア鉄道も制裁を受けている。シベリア鉄道は稼働してはいるものの、日系物流業者は、日本貨物の引き受けを停止した。韓国も貨物によって引き受けを停止している。欧州側では、欧州船社や物流業者は、ベラルーシーポーランドルートへの引き受けを原則停止しており、サンクトペテルブルグ港からのバルト海フィーダーサービスは、欧州船社によって貨物引き受けが停止している状況である。一方、中欧班列には、シベリア鉄道を利用しない西2通道というサブルートがあり、カスピ海ルートとも呼ばれる。カザフスタン(アクタウ港)－カスピ海－アゼルバイジャン(バクー港)－ジョージア(ポチ港)－黒海－ルーマニア(コンスタンツァ港)というルートとジョージ

ア～トルコを經由して欧州へ向かうルートがある。現在、欧州の船社やフォワーダー及び中国が、このルートに着目し、サービスの拡充を推進している。

2. RCEP がもたらすもの：

2022年1月1日に RCEP (地域的包括的経済連携協定) が発効した。世界人口 22.7 億人、世界 GDP 25.8 兆ドル、世界輸出額 5.5 兆ドル (2019 年) という対世界割合 3 割を占める、現時点では世界最大の FTA である。締約国は、東アジア 13 か国、オセアニア 2 か国の合計 15 か国となり、貿易の活性化が期待されている。

国際物流の分野では、大きく 3 つの活性化が期待される。

- ① 日中韓 3 国の初めての FTA として、北東アジア物流の活性化
- ② 日中韓とアセアン間のアジア域内航路の活性化
- ③ 中国アセアンのクロスボーダー輸送と一帯一路の連携による活性化

3. 東アジア国際物流の現況と RCEP による活性化

(図 1) 東アジア国際物流の現況



東アジア国際物流の現況は（図1）の通りである。この地域の荷動き量は、1億TEUを越えている。2021年の数字であるが、アジア域内航路（北東アジア航路＋東南アジア航路）の荷動きは、約4,700万TEU、欧州航路（含む地中海航路）のアジア－欧州往復は、約2,500万TEU、北米航路のアジア－北米往復は、約2,700万TEU、中欧班列約146万TEU（2021年）、SLB約142万TEU（2020年）、その他中東航路・中南米航路・オセアニア航路などがあり、巨大な荷動き量となっている。欧州航路は、三大アライアンス9船社が、船腹量8割を保有する寡占航路となっている。また、この地域にはコンテナ取扱量世界トップ10の港湾のうち9港があり、シンガポール港と釜山港を除く7港が、上海港を筆頭とする中国港湾である。さらに、RCEPを睨んで、アセアン主要七大港（シンガポール港、ポートクラン港、タンジュンペレパス港、レムチャバン港、ホーチミン港、タンジュンプリオク港、マニラ港）が、港湾間競争を展開しコンテナ処理能力を高めようと急ピッチで拡張を進めている。中欧班列とSLB合計約288万TEUのユーラシア大陸横断鉄道輸送量は、アジア－欧州航路往復約2,500万TEUの1割強に相当する。約300万TEUという数字は、列車輸送としては、かなり大きい数字である。

第1の活性化である北東アジア物流の活性化については、コンテナ船ネットワークと国際高速船（RORO船やフェリータイプの船のこと）ネットワークの2つがあるが、前者は、日本、中国、アセアンからのトランシップを中心とした釜山港をハブ港としたフィーダー航路を構成しており、後者は、日韓・韓中・日中・極東ロシア港などを2点間輸送する国際高速船サービスとなっている。国際高速船はシャーシにコンテナを載せたまま積卸をする（オンシャーシ）方式の輸送が、メインの輸送方式となっており、シャーシの相互通行（各国のシャーシが他国でも使用可能）によるシームレス物流の展開が期待されている。韓国政府は、2017年朝鮮半島とTCR（Trans China Railway：CLBの韓国での呼び方）とTSRとの連結や利用促進などを盛り込んだ「ナインブリッジ戦略」を公表し、ロシア鉄道や中国鉄道当局から韓国企業専用枠を交渉して獲得するなど、大陸横断鉄道の積極的な活用構想を打ち出し、韓国の大陸横断鉄道輸送の輸送量の安定化に貢献しており、民間企業に任せている日本との違いが鮮明になっている。

第2の活性化であるアジア域内航路の活性化については、事例としてSITCを取り上げる。SITCは、アジア地域における効率的で高品質な物流サービスのファーストチョイスとなることを標榜しており、発展方向として「自営を主とし、海陸が一体化したネットワークで構成する高頻度・高密度な定期船サービスを提供する総合物流施設を構築する。」としている。中国本土に19港・週181便寄港、日本国内14港・週103便寄港、韓国に6港・週27便、ASEAN諸国27港・週117便、中国・台湾4港、週16便寄港、中国・香港、週11便寄港、バングラデッシュに1便週1便寄港などのサービスを提供している。SITCは、欽州港をハブとする西部陸海新通道（後述）を

活用した海陸一体化サービスを展開しており、RCEP 下の中国アセアン関係をビジネスチャンスとして生かす工夫により、拡大戦略を取っている。

第 3 の活性化である中国アセアНКロスボーダー輸送と中欧班列の連携による活性化については、SEA&RAIL 輸送と鉄道輸送の 2 つの輸送モードがある。前者は、西部陸海新通道 (New Land & SEA Corridor) という重慶・成都と北部湾港特に欽州港を鉄道と道路で結び、欽州港から海路でアセアンにつなぐ RAIL&SEA (鉄海連運) 輸送 (2017 年開始) であり、後者は、中越班列 (重慶ーハノイ、ホーチミン : 2009 年 1 月開始)、中老班列 (重慶ービエンチャン : 2021 年 12 月開始)、中緬班列 (重慶ーマンダレー : 2022 年 5 月開始) などの一連の中国アセアНКロスボーダー鉄道輸送である。

4. 中国アセアНКロスボーダー輸送と一帯一路との連携サービス

西部陸海新通道について簡単に説明する (図 2)。新通道は、北のシルクロード経済ベルト (陸のシルクロード : 中欧班列) と長江経済ベルト (長江水運) と海のシルクロード (欧州航路・アジア域内航路) の 3 つを接続する役割を果たす。この新通道が必要な理由は、従来重慶からアセアンへ海上輸送する場合、長江 2000 km を下り、上海港で積み替えてアセアンに向かうとリードタイム 20 日程度かかるのに対し、新通道を利用すれば 10 日程度で輸送できるからである。これにより、小さな地方港だった欽州港が、2020 年港湾取扱量で約 395 万 TEU、世界第 47 位という、東京港に匹敵するほどの巨大港に短時日で成長した。

(図 2) 西部陸海新通道

西部陸海新通道 (New Land & SEA Corridor)

西部陸海新通道表示図



以上述べた輸送モード・輸送ルートサービスの展開するのは、広西省・重慶市・貴州省・新疆ウイグル自治区・寧夏回族自治区の各政府が指定した大型国有企業と専門物流企業の合弁会社である陸海新通道運営有限公司（NLS）（NEW LAND & SEA CORRIDOR CO., LTD.）というプラットフォーム会社である。この会社は、2017年に新通道が開始して以来、わずか48便の取扱量を、2021年には2059便と40数倍に急成長させた。欽州港～アセアンに向かうRAIL&SEA（鉄海連運）サービス、欽州港～欧州航路ハブ港～欧州に向かう鉄海連運サービス、欽州港～ベトナム港湾（ハノイ、ホーチミン等）への鉄海連運サービス、中越班列（重慶～ハノイ・ホーチミン）、中老班列（重慶～ビエンチャン）、中緬班列（重慶～マンダレー）等の鉄道輸送サービス、重慶～ベトナム・ラオス・タイ・カンボジア・ミャンマーへのクロスボーダートラックサービスなどを提供し、グローバルサプライチェーンを左右する中国アセアンクロスボーダー輸送と中欧班列を重慶（又は成都）を基点として接続する中欧班列接続サービスを展開する（図3）。

（図3）により、中国南方のアセアン地域の海上に展開する東南アジア航路・欧州航路・北米航路及び日中韓の3か国の海上エリアに展開する北東アジア航路等の「海の物流」が、中国の東北から西域にかけて展開する中欧班列やシベリア鉄道等のユーラシア大陸横断鉄道という「陸の物流」を西部陸海新通道によって、重慶（または成

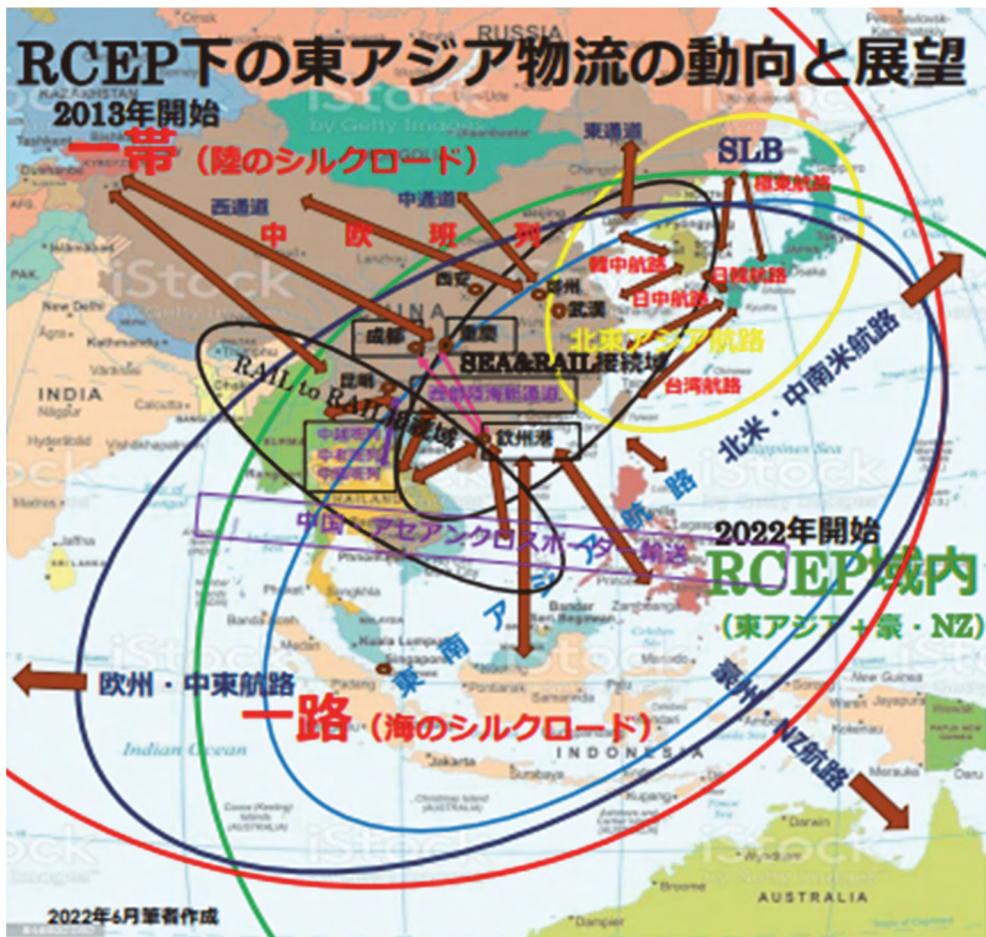
都) を基点にして接続されていることがわかる。

(図 3) 中国アセアंकロスボーダー輸送と中欧班列の接続



5. 国際複合一貫輸送とサプライチェーンの再構築の展望

(図 4) RCEP 下の東アジア物流の動向と展望



(図 4) を参照いただきたい。2013 年から開始された一帯一路のエリア (赤い円) と 2022 年 1 月から開始された RCEP エリア (緑の円) の重なる部分が本テーマの東アジアである。アジア域内航路・欧州航路・北米航路等の海の物流が、中欧班列や SLB のユーラシア横断鉄道と中国の長大な沿岸部を中心として韓国沿岸部、ベトナム沿岸部を併せた **SEA&RAIL 接続域** によって接続され、さらに、中欧班列とインドシナ半島を中心とした中国アセアングロスボーダー輸送が、**SEA&RAIL 接続域** と **RAIL to RAIL 接続域** とによって、広域にわたって接続され、アジア域内は、中欧班列と海上輸送と中国アセアングロスボーダー輸送が、自由に接続可能な物流エリアへと成長しつつある。

この状況下で、現在のコンテナ輸送の混乱を解決するためのサプライチェーンの再構築を展望する。以下、私見が含まれることにご留意願いたい。

まず、海上コンテナ輸送の持続可能性と物流の輸送バランス及び海上輸送の混乱リスク回避を考慮する必要がある。それは、中欧班列・SLB を欧州航路の相互補完的ルートと見なし、3 ルート輸送のバランスの取れた組み合わせを構築することである。次に、北東アジア貨と東南アジア貨と中国貨を重慶・成都で集約し、中欧班列で欧州や中央アジアに輸送することが可能になるため、この活用可能性に注目する必要がある。

る。さらに、欽州港ハブ港化の下での東南アジア・北東アジアの港湾、釜山港・日本の五大港、北部九州港の接続性向上により多種多様なルートの構築が可能になることに注目する必要がある。これを北東アジア物流と東南アジア物流の融合と呼びたいと思う。また、欽州港とシンガポール港との強力な提携関係を活用することによる海上輸送と鉄道輸送の選択をベースとした多様なルート構築が、可能になることに注目すべきである。日本においては、欽州港と最も近い沖縄との接続性も高まると予想される。

ポストコロナでは、欽州港のハブ港化により、上海港等の他の中国港湾との競争は激化し、それらの港湾と鉄道コンテナセンター駅・国際陸港との提携競争もさらに激化し、中国アセアンクロスボーダー輸送は発展し、中国西部とアセアンの同一経済圏化が進むと思われる。これは、国際分業を行う日中韓の製造企業にとっては、一つの大きなビジネスチャンスとなるだろう。

この中で、日中韓アセアン及び欧米の船社を含む物流業者はどのように対応すればよいのだろうか。中欧班列と日中韓航路・東南アジア航路・欧州航路のバランスの取れた効率的活用が必要となり、その際には、鉄道輸送コストやブロックトレイン編成のための輸送量の飛躍的な改善が必要となる。

これらを、民間企業だけで実現することは不可能である。「東アジアの国際複合一貫輸送を支える日中韓アセアンの官民の相互協力が必要となる。そのためには、最低限、次の4つの複合一貫輸送体制の整備が必要になる。

- ① 輸送ルートと輸送モードのハードとソフトの整備
- ② 海運と港湾と鉄道の接続ネットワークの構築。特に、内陸鉄道駅・鉄道港の整備が重要。
日本でも重要になることは論を待たない。
- ③ 貿易手続き、税関手続きの効率化等のDXの推進は、これなくして、現代的なサプライチェーンの再構築は不可能である。
- ④ 海運（自律運航船）・港湾（自動化ターミナル）・鉄道（自動化ターミナル）の自動化の推進。

ポストコロナでは、「物流を止めない」だけでは不十分である。「物流をスムーズに流す」ことが重要であり、積極的にビジネスチャンスを捉えることが大事である。

上海市におけるロックダウンの推移と物流に与えた影響

専門調査員 王 威

研究員 後藤 洋政

- ・上海市での新型コロナウイルスの感染拡大は、大規模な都市封鎖（ロックダウン）を招いた
- ・物流への影響は一定程度みられ、輸送モードによってその影響の差異は大きい
- ・関連企業において、物流のレジリエンスを高める取り組みは依然として重要である

1. はじめに

新型コロナウイルスは2019年に発生してから、様々な変異株が生まれている。2021年11月には、新たにオミクロン株が発見され、特徴としてそれまで流行していたデルタ株と比べ、伝播性と再感染リスクが高く、ワクチンの効果が弱いことがあげられる。

上海市は中国における経済の中心として、多くの国との間に直行便が就航しており、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）のパンデミック以来、半数近くの入国者は上海市を經由して入国している。膨大な人口（約2,487万人：2020年11月）を有する上海市において高い伝播力をもつオミクロン株は広がり、市中感染を防ぐことは不可能になった。そして、オミクロン株の感染拡大は大規模な都市封鎖（ロックダウン）を招いた。

本稿では、上海市におけるロックダウンについて、その推移と状況を紹介したうえで、各種統計をもとに物流に与えた影響を明らかにする。

2. 上海市ロックダウンの推移

図1の感染者数の推移をみると、移動制限が発表された翌日の3月13日に新規感染者数は169人（うち確定症例41人、無症状感染者128人）になり、100人を初めて超えた。その後、移動制限政策の効果はあまりなく、新型コロナウイルスの市中感染は急速に拡大した。こうした状況をふまえ、上海市政府は3月27日にロックダウン政策を発表した。

具体的には、黄浦江を境として、第1段階では3月28日午前5時から4月1日午前5時まで浦東・浦南地区および周辺地域、第2段階では4月1日午前3時から4月5日午前3時まで浦西地区および周辺地域を封鎖管理にし、市民全員を対象にPCR検査を行うという内容である。封鎖管理期間中には、公共交通機関は停止され、オフ

イスビルと工場も封鎖され、すべての経済活動は停止された。

しかし、本来の封鎖解除期限の前日の4月4日の新規感染者数は13,354人（うち確定症例268人、無症状感染者13,086人）まで増加し、10,000人を初めて超えた。結局、封鎖は解除されず、上海市政府はロックダウンを5月1日まで延長することを発表した。その後再度延長され、多くの地域は2か月後の6月1日までロックダウンが継続された。

今回の感染拡大のピークは4月13日の27,719人（うち確定症例2,573人、無症状感染者25,146人）であり、その後感染者数は徐々に減少した。5月15日には確定症例数は100人以下に減り、6月1日にロックダウンは解除された。

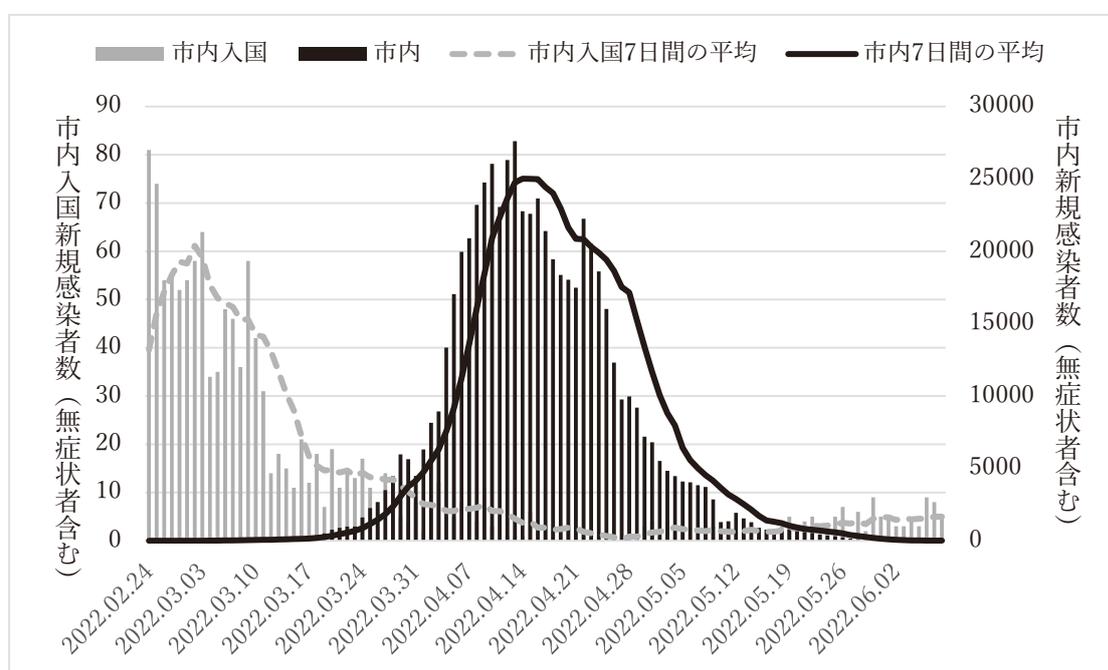


図1 上海市における COVID-19 新規感染者数（無症状含む）

Data source: 上海市衛生健康委員会の新規感染日報により筆者整理

3. ロックダウン政策の状況

(1) 封鎖管理

最初のロックダウンは黄浦江を境として東西に分けて実施された。一方の地域がロックダウンをしていた期間中、もう一方の地域では自由に移動が可能であった。このような封鎖管理下では市中感染の拡大を抑えられず、当初1週間の予定であったロックダウンは、最終的に約2か月間にわたり延長された。さらに、今回のロックダウンは突然発表され、当初予定された期間をはるかに超えたため、多くの市民は十分な生活用品と食料を準備できず、期間中の生活用品と食料の調達をめぐる混乱が大きい状況となった。

(2)「高リスク地区」

今回の感染拡大のピーク時の4月は、毎日数万人の感染者の発生が報告されていたにもかかわらず、上海市では「高リスク地区」¹に認定された小区が一切なかった。総感染者数の多さから判断しても上海市において「高リスク地区」が一切出なかったことは注目すべきことである。理由のひとつとして、各省・市政府における「地区」の最小単位の基準が違うこと、つまり上海市の「地区」の範囲は小さいので、「地区」範囲内の累積確定症例数は少なかったことがある²。二つ目の理由としては、無症状感染者は確定症例とは区別されることである。次に述べることだが、上海市の無症状感染者の割合は非常に高かったため、総感染者数は多くても「地区」内の累積確定症例数は少なかったことが要因として考えられる。

(3)無症状感染者の割合

3月中旬から5月下旬に至るまで、上海市の無症状感染者の割合は9割前後で推移しており、5月下旬から8割を下回るようになった。同時期の上海市を除く中国全土の無症状感染者の割合は6割前後で推移していた。上海市の無症状感染者の割合は、一般的な比率から乖離しているように見受けられる。オミクロン株は上気道感染症の症状が中心であり、軽症患者は肺炎まで悪化するケースが少なく、短期で症状が収まった軽症患者は無症状感染者として報告される可能性があった。上述したように確定症例の報告に混乱が生じた可能性があったため、確定症例総数による「地区」のリスク度の認定に影響を与えたと考えられる。

4. 物流に与えた影響

(1)物流の混乱

今回のロックダウンにおける物流の混乱は、主に市内の一般道と高速道路のICにおいて発生した。ロックダウン期間中、市内の一般道においては、緊急車両や防疫・生活用品を運ぶ「臨時通行証」を持つトラックに限り利用可能な状態であった。高速道路のICにおいては、「臨時通行証」以外にトラック運転手の48時間以内の「PCR検査陰性証明書」、「健康コード」と「行程カード³」が必要となり、荷主側も事前に政府に報告することが求められた。荷主側（特に中小企業）の不備による報告漏れ、

¹ 直近14日間の累積確定症例数を指標とし、50人以下の地区を「中リスク地区」、50人超の地区を「高リスク地区」に認定する。

² 一般的に、「地区」の最小単位は街道・郷鎮（町・村相当）であり、その下に「小区」（マンション群、団地）がある。上海市一部地域の「地区」単位は実際に「小区」であった。

³ 2週間以内の滞在歴を記録したQRコード。

「臨時通行証」が発行できないといった理由で、トラックはICから出られず、高速道路の渋滞が発生した。

具体的な状況は表1の宅配便の荷物量の推移で示されるように、本格的なロックダウンが施行された4月と5月の荷物量は大幅に落ち込んだことがわかる。市外荷物量の前年同期比の値は、高速道路の渋滞などにより4月は93.6%減の1,369.7万件まで急減したが、5月は渋滞が緩和したことで75.4%減の5,647.5万件となり、6月になると27.8%減の18,879万件まで回復した。市内荷物量に関しては同様に、4月は90.9%減の593.6万件と大きく落ち込んだが、5月は81.7%減の1,308.4万件となり、6月になると31.0%減の6,120.6万件まで回復した。ロックダウンの影響は大きかったが、封鎖解除後は急速に回復した。

一方、国際貨物量も減少したが、ロックダウンから受けた影響は相対的に小さかった。その理由として国内の貨物は主に陸上輸送を使用する一方、国際貨物は主に海運・空運を利用し、取扱量が多い海運が受けた影響が限定的だったため、ロックダウンの直接的な影響が限られていたと考えられる。

表1 2022年上半期の上海市における宅配便荷物の取扱量（単位：万件）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月
市内	6,352.5	4,574.9	4,372.4	593.6	1,308.4	6,120.6
市外	22,191.3	20,132.8	19,696.1	1,369.7	5,647.5	18,879.0
国際	1,215.3	1,080.7	1,244.1	911.4	1,099.4	1,416.8

Data source: 上海市郵政管理局

(2) 上海市における部門別荷動き量

今回のロックダウンは、宅配便の荷物量に大きな影響を与えたが、物流全体が大きな影響を受けたわけではなく、部門によってその影響は様々であった。表2に示すように、4月の荷動き量の合計は約8,695万トンと大幅に下落したが、5月に入ると、企業（特に宅配便など運送会社）の経済活動の再開によって荷動き量の合計は約1億144万トンに回復し、6月には約1億2,230万トンまで回復した。上半期における荷動き量の変動は部門によって大きく異なり、特に陸上（鉄道を除く）と空運の下落幅が大きかった。5月に入ると物流は回復したが、鉄道以外の陸上輸送と空運は依然として低い水準であった。これらは、ロックダウン解除後の6月に入っても3割減ほどの水準であり、他の部門と比べ回復が遅かった。

表 2 2022 年上半期における上海市の荷動き量

	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
総荷物輸送量(万トン)	12,843.05	10,538.89	11,889.23	8,694.71	10,144.12	12,229.59
鉄道輸送量	42.89	32.76	36.97	26.53	41.12	47.66
水運輸送量	8,134.13	7,193.52	7,908.25	7,368.82	8,093.78	8,180.68
陸上輸送量(鉄道以外)	4,630.79	3,283.94	3,911.05	1,288.16	1,989.36	3,974.47
空運輸送量	35.23	28.67	32.96	11.20	19.86	26.77
上海港荷動き量(万トン)	6,714.33	5,434.16	6,198.21	4,321.54	4,809.66	6,053.09
輸入・移入	3,774.28	2,994.52	3,465.99	2,485.65	2,531.52	3,496.64
輸出・移出	2,940.05	2,439.64	2,732.22	1,835.88	2,278.14	2,556.45
上海港コンテナ量(万 TEU)	435.13	380.76	410.46	308.49	340.38	379.26
輸入・移入	212.39	190.70	207.16	155.63	165.51	184.04
輸出・移出	222.74	190.06	203.30	152.85	174.87	195.22

Data source: 上海市統計局

ロックダウンは特に人員の移動を厳しく制限したため、トラック運転手の移動制限に伴い、鉄道以外の陸上輸送は大きく影響を受けた。空運に関して、空港まで貨物を輸送するためにはトラックが必要であるため、陸上輸送と同程度の影響を受けた。一方、鉄道運転士と船員は比較的管理が容易であったため、鉄道と水運への影響は限定的だったと考えられる。

(3) 海運に与えた影響

海運に関して、上海港の輸出・移出荷動き量（図 2）をみると、輸出・移出は 3 月の約 203 万 TEU から 4 月の約 153 万 TEU（2021 年の約 80%）まで下落したが、6 月には、約 195 万 TEU（2021 年の約 99%）と大きく回復した。陸上輸送の制限によって港湾への貨物の搬入等が停滞したものの、海運が受けた影響は限定的であったといえる。

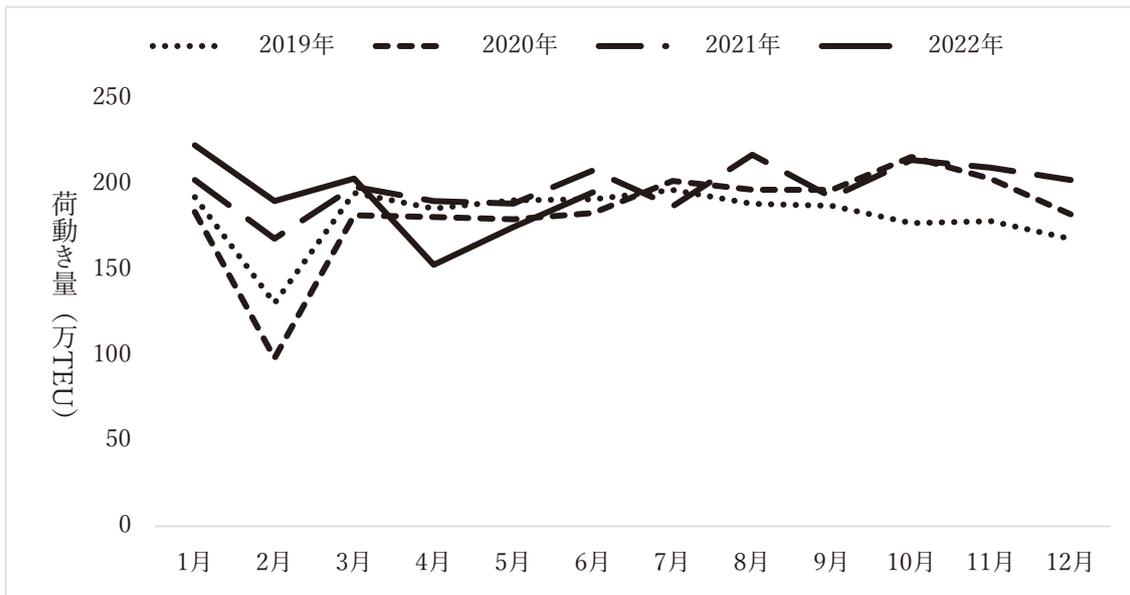


図2 上海港の輸出・移出荷動き量 (単位：万 TEU)

Data source: 上海市統計局

船員の防疫管理は比較的容易であったことが要因だと考えられるが、上海港がとった早期防疫政策も大きく貢献した。3月12日の移動制限が発表された時点では、上海港は外国から入港する船員・貨物の量が多く、コロナウイルスとの接触機会が多いため、普段から作業員はN95マスク、防護服などを着用していた。また、上海市のロックダウンより早く、上海港では3月14日から人員の接触を減らすために作業員の臨時住宅を建設し始め、テレワークを積極的に採用し、PCR検査の頻度も上げており、こうした対策も海運への影響の軽減につながったと考えられる。

5. おわりに

総体的に見れば、今回のロックダウンが上海市の物流に与えた影響は限定的であった。最も大きな要因として、シェアが高い(約65%：2021年度)水運が受けた影響が比較的小さかったことがあげられる。船員は船を単位として封鎖管理が比較的容易であったため、ロックダウンから直接的な影響を大きく受けなかった。

一方、二番目のシェアを占める(約34%：2021年度)陸上運送(鉄道を除く)はロックダウンから大きな影響を受けた。トラック運転手は外部の人員と頻りに接触するため、ロックダウン期間中の移動は厳しく制限された。それ以外に、「臨時通行証」の数が限定されていたため、トラックの不足は大きな課題であった。

今回上海市におけるロックダウンの経験をふまえ、中国政府は防疫政策を更新し、人員の隔離期間を減らし、各地域で異なっていた防疫政策を統一した。その後、複数

の都市においてロックダウンが発生したが、その期間は短くなり、物流に与えた影響も抑えられた。しかし、企業にとってトラックの確保にはリスクが存在することは変わらず、これまでのようなトラックに依存する輸送方法を鉄道・水運を含めて複合的に再構築することも対策のひとつとして考えられる。

中国における「ダイナミックゼロコロナ」政策の推移とサプライチェーンに与えた影響

専門調査員 王 威

研究員 後藤 洋政

- ・中国における「ダイナミックゼロコロナ」政策が要因となり、上海市の日系企業のサプライチェーンに大きな影響が及んだ
- ・防疫政策は緩和方向へシフトするものの、正常化にはまだ時間を要する
- ・日系企業にとって、物流の多元化などサプライチェーンの強靱化が今後の課題である

1. はじめに

2020年2月以降、新型コロナウイルス感染症のパンデミックにより、その感染拡大防止策として各国政府は経済・社会活動における人の移動・接触を厳しく制限した。しかし、2021年ごろから欧米諸国を中心に行動制限措置が段階的に緩和され、経済活動が再開されている。そして、新型コロナウイルス感染症に対する施策は大きく「ウィズコロナ」と「ゼロコロナ」の2つに分けられ、そのなかでも中国の「ダイナミックゼロコロナ」政策は、「ゼロコロナ」政策の代表として取り上げられている。

中国の「ダイナミックゼロコロナ」政策により、2022年3月下旬から6月1日まで続いた上海市のロックダウンは物流とサプライチェーンに大きな影響を与えた。その後、7月に甘粛省蘭州市、8月に海南省三亜市、9月に四川省成都市などにおいても短時間の都市封鎖が行われた。

本稿では、中国の「ダイナミックゼロコロナ」政策の推移と最新情報を紹介したうえで、上海市のロックダウンの経験をふまえ、サプライチェーンにおいて日系企業が直面する課題を整理し、今後の見通しについて述べる。

2. 中国の「ダイナミックゼロコロナ」政策

中国の「ダイナミックゼロコロナ」政策は、日本では「ゼロコロナ」政策といわれているが、文字通り感染者数が常に0の状態を保つということを意味するわけではない。感染者・濃厚接触者を隔離・医学管理にする方法は、「ウィズコロナ」政策をとる前の日本をはじめ各国の水際対策において採用されていた。中国の「ダイナミックゼロコロナ」政策はさらに厳格化し、感染者が一切存在しないことは実現不可能なことを承知した上で、そうした状態を目標にし、新規感染者が現れたときには速やかに接触者を隔離・医学管理にし、さらなる感染拡大を防ぐ政策を指す。

2020年1月に、中国政府は第1版「新型コロナウイルス肺炎感染対策方案」（以下「方案」）を公表し、これ以降、コロナウイルスに関する研究の進展と各種変異株の発生に応じて「方案」は逐次更新されている。2021年5月に第8版「方案」が公表さ

れ、1年以上更新されなかったが、上海市のロックダウンの経験をふまえて、2022年6月に第9版「方案」が公表された。10月の中国共産党第20回全国代表大会以後、11月11日に「感染対策をさらなる発展する20条措置」（以下「20条」）が公表され、中国の「ダイナミックゼロコロナ」政策はさらに変化している。

表1 中国の「ダイナミックゼロコロナ」政策

対象項目	第8版「方案」	第9版「方案」	「20条」
公表日	2021年5月11日	2022年6月27日	2022年11月11日
感染者、濃厚接触者、および入国者の隔離方案			
確定症例	療養終了後14日間集中隔離	療養終了後7日間自宅健康管理（注1）	第9版「方案」と同じ
無症状感染者	14日間集中隔離+14日間自宅健康管理	7日間集中隔離+7日間自宅健康管理	第9版「方案」と同じ
濃厚接触者	14日間集中隔離+7日間自宅健康管理	7日間集中隔離+3日間自宅健康管理	5日間集中隔離+3日間自宅隔離（注2）
濃厚接触者の濃厚接触者	7日間集中隔離	7日間自宅隔離	認定を廃止
入国者	14日間集中隔離、または7日間集中隔離+7日間自宅健康管理	7日間集中隔離+3日間自宅健康管理	5日間集中隔離+3日間自宅隔離
リスク地区の判定基準			
リスク地区の単位	街道・郷鎮（町・村相当）	小区（マンション群）・村	建物
高リスク地区	直近14日間で、累積確定症例が50人超、またはクラスターが発生した地区	感染者の居住地、および頻繁に活動する地区	第9版「方案」と同じ
中リスク地区	直近14日間で、累積確定症例が50人以下、およびクラスターがない地区	感染者の滞在歴がある地区。	判定を廃止
低リスク地区	直近14日間で、新たな確定症例が確認されない地区	高・中リスク地区がある県・市のほかの地域	高リスク地区がある県・市のほかの地域
中・高リスク地区滞在歴がある者	該当なし	7日間集中隔離	7日間自宅隔離

注：1. 自宅健康管理期間は、外出は可能だが、毎日の検温、外出時のマスク等感染予防措置、人が集まる場所を避けること、他県・市への移動制限などが求められる。

2. 自宅隔離は、外出が禁止される。

出所：中国国務院が公表した第8版、第9版「方案」と「20条」に基づき筆者作成

表1は中国の「ダイナミックゼロコロナ」政策における感染者の隔離方案と感染が拡大する地域の判定に関する最新情報を簡単に整理したものである。感染者や入国者の隔離期間の推移を見ると、集中隔離期間は14日間から5日間に短縮され、一部の隔離期間を自宅で行うことが可能になった。特に、入国の場合、隔離期間は8日間（5日間集中隔離+3日間自宅隔離）まで短縮され、「航班熔断」制度（一定数以上陽性者が出た場合、中国への国際便の運航が停止される）も廃止されたため、今後帰任・赴任を含む中国への入国は容易になることが考えられる。

リスク地区について、第9版「方案」から各地域の基準が全国で統一された。高リスク地区では全住民の外出は禁止される。中リスク地区では地区内の外出は許可されるが、生活物資等を入手する際に外出人数は制限される。低リスク地区では外出は自由だが、マスク着用等感染予防措置や人が集まる場所を避けることなどが求められる。このような感染者および中・高リスク地区の住民を対象に求められる移動制限が原因となり、サプライチェーンに大きな影響が及んだ。

3. 上海市の日系企業のサプライチェーンに与えた影響

上海市は中国における経済の中心として、その域内または周辺地域では、国内外の企業を問わず、多くの工場が生産活動を行っている。今回のロックダウンが採用した「ダイナミックゼロコロナ」政策はサプライチェーンに大きな影響を与えた。

本章では、ロックダウン期間中に上海日本商工クラブが実施したアンケート調査「上海市封鎖管理による事業への影響等に関する実態把握」の結果を参考に、「人員の移動」、「物流」ならびに「工場の稼働率」の3つの視点から日系企業のサプライチェーンに与えた影響を分析する。計3回のアンケート内の調査項目には変更があり、この3つの視点に関する共通項目の回答結果を整理して表2に示す。

表2 上海日本商工クラブアンケート調査の結果

	第2回	第3回
実施時期	2022年4月27日～30日	2022年5月27日～31日
回答企業数	125社のうち100社	173社のうち129社
人員の移動		
従業員の出勤	在宅勤務：79% 泊まり込み勤務：20%	在宅勤務：64% 泊まり込み勤務：44%
物流		
市外	全く手配できない：35%	全く手配できない：12%

	3割以下：42% 半分以上：21%	3割以下：28% 半分以上：57%
市内	全く手配できない：56% 3割以下：30% 半分以上：14%	全く手配できない：16% 3割以下：30% 半分以上：49%
国際	全く手配できない：43% 3割以下：27% 半分以上：28%	全く手配できない：14% 3割以下：26% 半分以上：52%
工場の稼働率		
稼働状況	全く稼働していない：63% 3割以下：28% 半分以上：5%	全く稼働していない：14% 3割以下：38% 半分以上：41%
稼働率回復の課題	物流の回復：89% 従業員の確保：81% 宿泊設備確保：70% 当局の操業許可：61% サプライヤーの操業回復：59% PCR検査体制：43% 納品先の操業回復：30%	物流の回復：73% 宿泊設備確保：63% 従業員の確保：55% サプライヤーの操業回復：52% 当局の操業許可：27% 納品先の操業回復：16% PCR検査体制：13%

注：1. 第1回の実施時期は4月9日～12日であり、その調査項目が少ないため省略した。

2. 一部項目は複数回答。

出所：上海日本商工クラブが実施したアンケート調査の回答結果に基づき筆者作成

感染者数が増加し始めた3月には、小区の封鎖によって従業員が出勤できないという問題が発生し、工場の生産活動に影響し始めた。ロックダウン開始後の4月には、すべての人員が封鎖管理され、工場の生産活動もすべて停止された。4月下旬から、工場の生産活動が一部再開されたものの、生産再開のホワイトリストに入るための規制が厳しく、そのハードルはかなり高い状態であった。

人員移動について、企業は在宅勤務によって業務をカバーできるが、多くの日系企業は業務のクラウド化の導入に遅れがみられ、一部の業務が停止していた。工場において、従業員を確保するため、工場の区域内で寮を作り、簡易宿泊設備の整備をすることが課題となった。また、人員移動の規制は市・区・街道・小区でそれぞれ異なり、混乱を防ぐために当局との情報共有は重要であった。

物流について、鉄道と水運はロックダウンの影響が限定的であったため、市外と国際物流の回復も早かった。一方、トラック運転手の不足は終始問題となった。上海以外の地域から来た運転手の「行程カード」に“*”マーク（直近14日間に「中・高

リスク地区」が出た都市に4時間以上滞在歴があった)が付いた場合、上海市内の入
境が拒否され、入境するためにはサービスエリアで“*”マークが消えるまで自主隔
離する必要があった。上海市市内の物流について、貨物ターミナルから工場までの輸
送はトラックに大きく依存している。そして、感染状況が悪化するにつれて“*”マ
ークが付いた運転手が徐々に増え、運行できるトラックの数が徐々に減っていった。
これによって、トラック運転手の不足はサプライチェーンに大きなダメージを与えた。

工場の稼働率について、半分以上の工場はロックダウン解除時に3割以下の低水準
に留まっていた。そのため、物流の回復と従業員の確保は解除後も問題となっていた。
物流が回復しない限り、サプライチェーンが機能しない。そして、サプライチェーン
を維持するには、仕入先の供給と受注先の受け入れが必須条件だった。物流は徐々に
回復したが、トラック運転手の不足で必要な量が調達できない、もしくは運賃の高騰
によって工場のフル稼働が難しいという状況がみられた。同じ上海市にある企業でも
活動再開のスピードにはかなりの差があり、関連する上流と下流の企業が活動を再開
しない限り、工場の稼働率は低い水準に留まっていた。

4. おわりに

上海市のロックダウンなどにより、中国の2022年の成長率は予想より大幅に落ち
込んでいる。個人消費の状況を表す小売売上高は、上海市のロックダウン解除後にマ
イナスから回復したが、10月には前年比0.5%減に転じた。「ダイナミックゼロコロ
ナ」政策による各地域における小規模なロックダウンは、中国における経済成長の下
押し圧力となっていることが示唆される。

10月に開かれた中国共産党第20回全国代表大会以降、経済分野を中心に中国中央
政府はいくつかの政策を打ち出した。直近では、北京市をはじめ河南省鄭州市と広東
省広州市など中国全域でコロナウイルス感染者の数が急増している。しかし、新しい
「20条」に基づき、河北省石家庄市を代表に、一部の地方政府はこれまでとは反対に
防疫政策を緩和方向へと修正している。そのため、今後は隔離期間の短期化とリスク
地区の小規模化などといった、防疫政策が緩和される方針へと向かうことが予想され
る。

以上のことから、中国の「ダイナミックゼロコロナ」政策はより「ウィズコロナ」
政策の方向へシフトすることが考えられるものの、こうした転換は急速に実現するの
ではなく、時間をかけて徐々に緩和することが見込まれる。このような状況の下では、
物流とサプライチェーンに及ぶ影響も次第に小さくなるとみられるが、日系企業にと
って、業務のクラウド化の導入、社員寮の整備、物流の多元化とジャストインタイム
生産方式を見直すといったことによりサプライチェーンの強靱化に取り組むことが
重要であるといえよう。