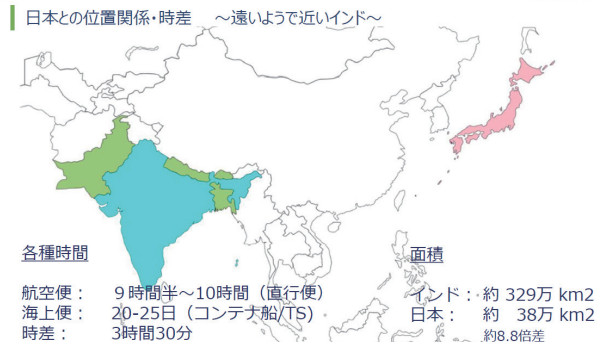


「中国 / インドの貿易及び物流事情に関する講習会」レポート

2024年10月24日（木）SEAJ 貿易専門委員会は、「中国 / インドの貿易及び物流事情に関する講習会」を Web (Zoom) にて開催致しました。貿易専門委員会参加企業の日本通運株式会社 フォワーディングビジネスユニット 国際航空貨物統括部 開発第三課より飯田様、稲積様を講師にお招きし、SEAJ 会員企業から118名のご参加を頂きました。前半は昨今新たな半導体製造拠点として注目度を増すインドの貿易及び物流事情の基礎実務編を、後半は昨年の基礎講座を受けて、トラブル事例に focus した実務対応の講義を頂きました。

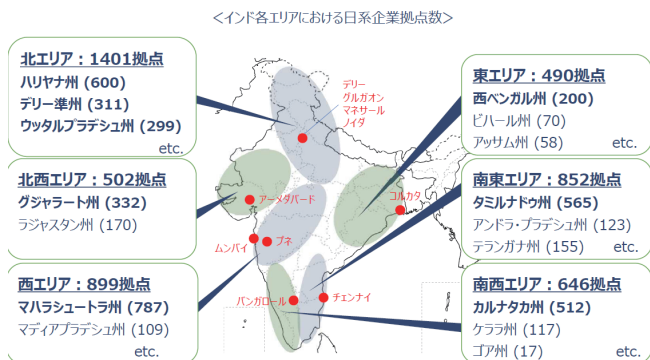
1. インドの貿易及び物流事情の基礎実務編 【インド基本情報】

1. インド基本情報



- ・人口は2023年時点で14億人強
- ➔2023年時点で世界 No.1
- ・面積は約329万㎡
- ➔日本の約8.8倍、中国の約1/3の規模
- ・日本との時差は3時間半
- ➔意外と近い？イメージ

インドに進出する日系企業 ~ 1,439社 4,790拠点(2021年10月時点) ~



1. インド基本情報

中国との比較でみる成長ポテンシャル ~「眠れる巨象」の覚醒!? ~

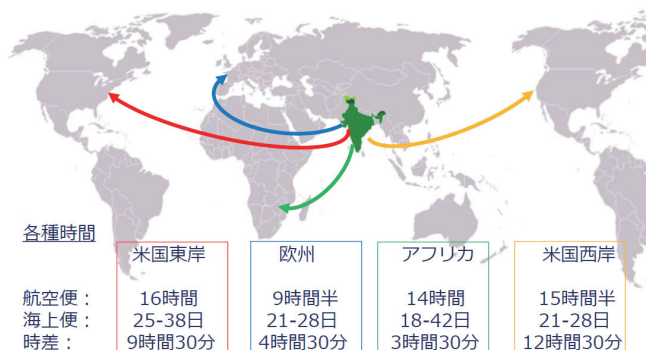
項目	インド	注釈
面積	329万km ²	(面積) 日本の国土の約8倍
人口	14.29億人 ^{※1}	(人口) 2023年世界No. 1に ※ UNFPA予測
首都	デリー (人口1,675万人) ^{※2}	
政治体制	連邦共和制	世界最大の民主主義国家
実質GDP成長率	8.2% ^{※3}	
名目GDP総額	約 3.5兆ドル ^{※4} (世界5位)	(GDP) 2025年日本を抜いて世界No.4に ※ IMF予測
一人当たり名目GDP	2,612ドル ^{※4}	

※1: 2023年 UNFPA予測 ※2: 2011年人口センサス ※3: 2023年 インド政府 ※4: 2023年 IMF

- ・名目 GDP 総額は約3.5兆ドル
- ➔世界第5位。2027年には世界第3位に？
- ・若年労働者人口層が厚く、理想的な人口ピラミッドを形成。中産階級の消費欲求の増加、中長期的な経済発展が大いに期待される環境
- ➔日系企業、海外企業のインド市場進出への要素の1つ

2020年にモディ首相が提唱した「自立したインド」のスローガンの元、安定した政権を背景に国内生産及び輸出振興に注力し、PLI 制度（国内製造業への投資促進施策）や GATI SHAKTI 国家 plan（経済特区に接続する物流インフラ整備計画）を推進する。また北米、欧州、アフリカとの位置関係ではアクセスしやすい地理的な優位性を持ち、航空・海上輸送に主要輸送網にも組み込まれた結果、リードタイムとコストメリットにも恵まれている。

インドの地理的優位性 ~ 世界各地へのリードタイム ~



【インド物流事情】

国内輸送の特徴は、主要幹線道路は比較的整備されており、都市間トラック輸送のインフラ自体には大きな問題は無い。その一方で、各都市エリアに存在する独自の輸送規制（通行時間帯規制）、重厚長大貨物の走行制限、ドライバーやバイク、歩行者の交通ルール無視や家畜・動物の徘徊に

起因する交通事故と甚大な渋滞。熱帯期（3～6月）、雨季（6～9月）の高温多雨、道路冠水に見る輸送環境から、輸送時間は日本での同距離の約2倍は見積らねばならず、輸送計画やサービスレベルの維持に大きな課題を抱えた状況。

デリー市内一般道の渋滞



郊外の一般道路



郊外の一般道路



牛や羊が縦横無尽に横断



【陸路（鉄道）・空港・港湾事情】

渋滞以外にも路面の整備不良によるダメージリスクも見逃せない。渋滞緩和策として貨物専用高速鉄道建設も進行中。空港・港湾設備は、インド半島を周回して設営されるが、施設の整備不足は否めない。他の注意すべき特徴の一部挙げると、空港ではフォワーダーが自社 CFS を運営出

来ない、温調倉庫の設定温度帯は要確認、保管フリータイムは ATD 後48時間、施設内での写真撮影不可。港湾はCYが無く、コンテナは港後背地の CFS へ移送保管される。内陸地では ICD が設営され、陸送・鉄道でコンテナを輸送する等がある。

航空輸送 インドの主要な国際空港

北西部エリア

・ Ahmedabad (AMD)

・ Dholera (※1)

(グジャラート州)



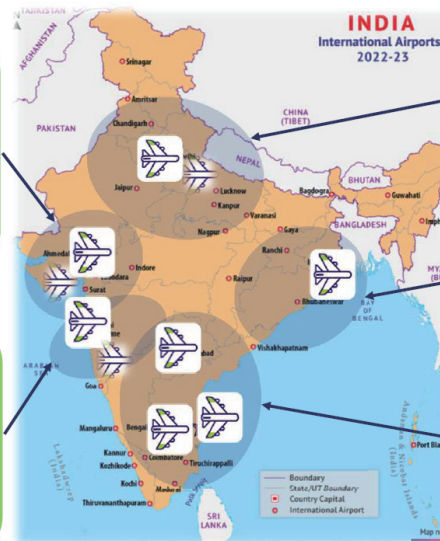
※1: 2025年7月貨物便就航予定 (3レターコードは未定)

西部エリア

・ Mumbai (BOM)

・ Navi Mumbai (NMI)

(マハラシュトラ州) (※2)



海上輸送 インドの国際港

■ インド全土で大小合わせて200を超える港湾があるが、主要:

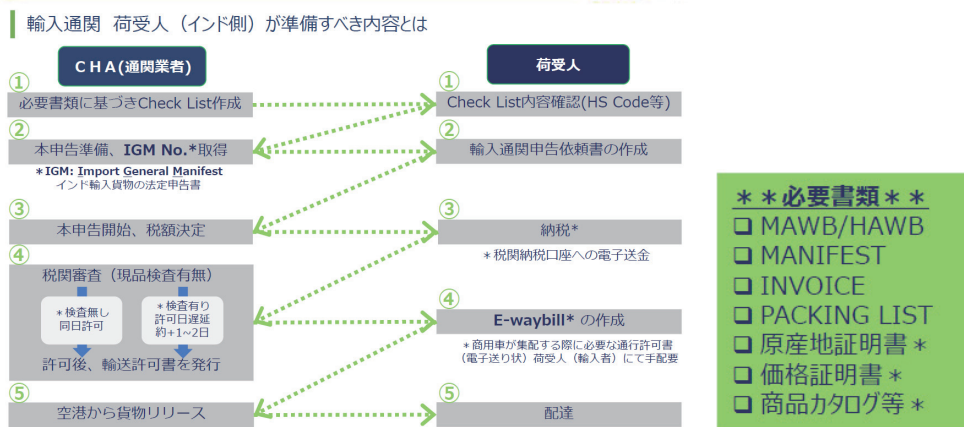


ICD での蔵置風景



【通関フロー】

航空輸送、海上輸送共に基本フローは同じ。輸入者（荷受人）は、CHA（通関業者）との密接な業務連携が早期納入実現の要素となる。



- ① 貨物到着時前に通関書類を完備し、マニフェスト登録（IGM）を完了すること
 ➡航空：到着12時間前 / 海上：入港5日前
- ② フライト・船到着日中に輸入申告（BOE）を完了しなければ罰金発生
- ③ 中古設備（船積前検査必須）、輸入ライセンス適用貨物は通関日数（航空：到着後2～3営業日 / 海上：入港後5～7営業日）が増加（長期化）する
- ④ 国内配送には e-Waybill（荷送状）が必要

【事前アンケートの質疑への回答】

Q1. インドでの中古品の輸入手続きの注意点について

A1. 中古品の輸入に際し、CEC（Chartered Engineer's Certificate）制度に則り、輸出地でインド政府が指定した検査会社による船積前検査を受け、その検査証明書（CEC：中古品の機能・耐用年数・価格等が適正であるかの証明書）を輸入通関時に提出しなければならない。また税関検査が必須であり、申告価格を審査後、関税額が決定される。なお、船積前検査未実施の場合はインド国内で実施する。審査次第では、CEC 取得していても輸入許可まで2週間から1カ月も要する場合もあり、保管料の交渉と並行して実費分を予算化しておくことも重要である。

Q2. インドでの無償貨物の輸入手続きについて

A2. インドに無償貨物（No Commercial Value）を輸入する場合、輸出者の Value Confirmation が必要。Value Confirmation とは、輸入申告された無償貨物の Invoice 価格が関税額を抑える為に不当に設定されていないことを証明する書面であり、輸入申告時に税関へ提出する必須書類となる。なお定型フォーマットは無いが、スムーズな輸入通関には不可欠の書類であると理解の事。

2. 中国の貿易及び物流事情（トラブル事例等）編

昨年は【中国の貿易及び物流事情 基礎実務編】として、中国物流の基本知識をご教示頂きました。今年は具体的に9種の事例を元にした応用実務編の講義となりました。

その内の2例をご紹介します。

Q1. 上海に航空貨物で温調装置を出荷する場合、温度管理をどのように手配すれば良いか。またその際に想定されるトラブル事例では、どのようなことが考えられるか。

A1. 日本側では、出荷元からエンドユーザーまでシームレスな温調管理輸送が求められ、温調エアサス車両に貨物を積載した状態で車上通関を行い、輸出許可を取得する。また、

温調車両は航空会社が指定した搬入時間まで待機し、空港上屋で荷下ろしを実施。航空輸送中は、機内温調が可能な貨物専用機のメインデッキへの搭載手配をします。

ここでの注意点は次の4点。①温調貨物、非温調貨物の分割搬入を想定し、積載車両を分割した（または分割可能とする）車両の手配②搬入時間の遅延やフライトキャンセルを想定した待機時間を加味した車両の手配③上海側でのシップサイドリリースを手配し、常温環境となる空港上屋での荷役時間（荷下ろし後、約4時間）をミニマイズする④シップサイドリリースは、書類不備や税関からの指摘事項等、不測の事態を想定して少なくとも10営業日前に上海側

で事前申請を行うこと。また、事前申請と本申告で内容の不一致が発生した場合、通関手続きが停止する虞がある為、申請・本申告の内容確認は入念に行うこと。

なお、Air Waybill 番号、個数や重量等の申告内容の訂正は、混載輸送の場合は、マスター BL 単位での税関手続きの為、他の荷主の貨物情報とも相互に連携する。つまり自社起因のミスでなくとも、予期せず通関事故に巻き込まれ、貨物のリリースが遅れるリスクもある。

Q2. 輸入通関時の罰則事例について

・ 輸入申告価格の誤申告のケース

通関業者が申告価格を1桁間違った過少申告を行い、納付漏れ税額63万円が発生した。通関業者は、納付漏れになった税額の2倍の罰金を納付し、貨物は税関当局に差し押さえとなった。通関業者の確認漏れに加え、輸入者側の納付税

額の確認漏れの2重のミスが原因と言える。

・ 税番選定ミス又は税関見解との相違のケース

半導体製造装置の輸入に際して、輸入者は関税率0%の税番を選定し輸入申告を行ったが、税関検査の結果、関税率10%の税番の適用が妥当であるとの最終判断となった。結果として7.6万円の納付漏れ税額が発生した為、輸入者に4.3万円の罰金処分が科された。半導体関連装置は、機能や構造が複雑且つ規格も多岐に亘る為、輸入者と税関当局の間で見解の相違が往々にして発生する。この種のトラブルを回避する手段として、税関への事前教示を活用する。税関申告システムを通じて無料で申請出来、最短では半月で書面での回答を入手出来、その有効期限は3年間である。

なお、管理法である海関法では厳格な罰則が規定されている為、十分に注意しなければならない。

海関法に違反した場合

① 企業の違反行為が軽微な場合：

- ・税関は是正を命じるのみ。
- ・関税や増値税の納付額が過少であれば、税関は納税額の訂正を命じる。
- ・輸入通関許可後に不足分の納税を命じる（通関許可後1年間）
- ・納税義務者に責がある場合は、不足分の納税だけでなく加算税等の支払も命じられる。

② 税関の監督管理規定に違反して密輸行為とみなされた場合：

- ・納税不足額が3千元以上となる場合、密輸行為と税関にみなされる恐れがある。
- ・違反の程度・性質に応じ、税関は罰金や警告等の行政処分を下す。
- ・罰金は不足納税額の30%以上2倍以下

③ 故意に脱税を行った場合：

- ・故意に脱税を行い、脱税額が20万円に達する場合は、刑事罰の対象となる。
- ・企業関係者には取り調べ、拘留、逮捕等の強制措置が取られる。
- ・その後、裁判で罰金、禁固、懲役等の刑罰が言い渡される。

※原因、輸入者の対応、税関方針により、同様の事例であっても税関の措置、処分が異なることがあります。

最後に事前アンケート及び当日受けた質問へのご回答を頂きました。本講義では実務に根差した具体的な対応方法、作業時の注意点等を示して頂き、一筋縄にはいかない中国での物流・通関トラブル事例から多くを学べる大変有意義な内容でした。

今回は初のインドの貿易及び物流事情の講義を企画実施し、参加企業にとって極めて有意義な情報を学ぶ機会となり

ました。最後に講師をお引き受け頂きました日本通運(株)の飯田様、稲積様におかれましては、事前アンケートを踏まえた充実した講義資料のご準備、ご講義、質疑応答に丁寧にご対応を頂きましたこと、この場をお借りしまして御礼申し上げます。

(貿易専門委員会 堀江 教弘)