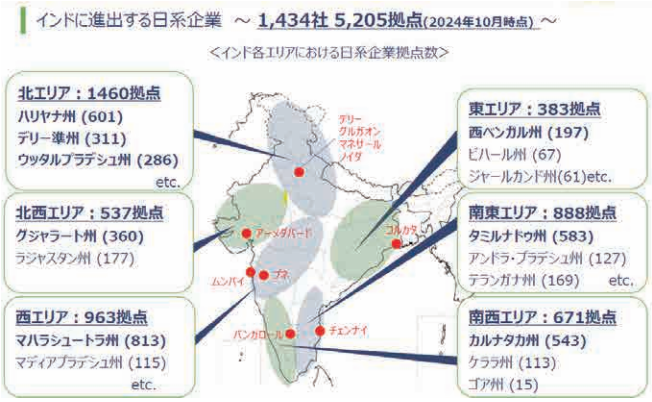
『インド / 中国の貿易及び物流事情に関する講習会』レポート

2025年10月24日（金）SEAJ 貿易専門委員会は、「インド / 中国の貿易及び物流事情に関する講習会」を Web（Zoom）にて開催いたしました。貿易専門委員会参加企業の NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社　グローバル事業本部事業戦略部インド開発グループより丁野様、坂崎様、日本通運株式会社フォワーディングビジネスユニット開発第三課より稲積様を講師にお招きし、SEAJ 会員企業から120名のご参加をいただきました。前半は昨年度の実施でご好評を得ましたインドの貿易及び物流事情の基礎実務編を、後半は実務知見のブラッシュアップを目的とした中国の貿易・物流トラブル事例のご講義をいただきました。

インドの貿易及び物流事情の基礎実務編

【インド産業情報 / 国内半導体マッピング】



インド進出日系企業数：1,434社 /5,205拠点

➡国内の主要都市・工業地帯に拠点を構える

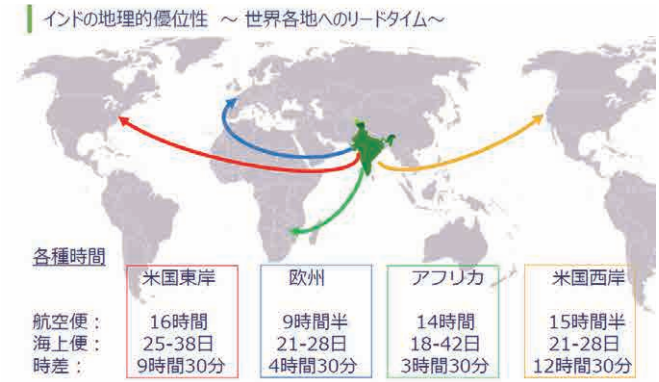
・北エリア：デリー、グルガオン等

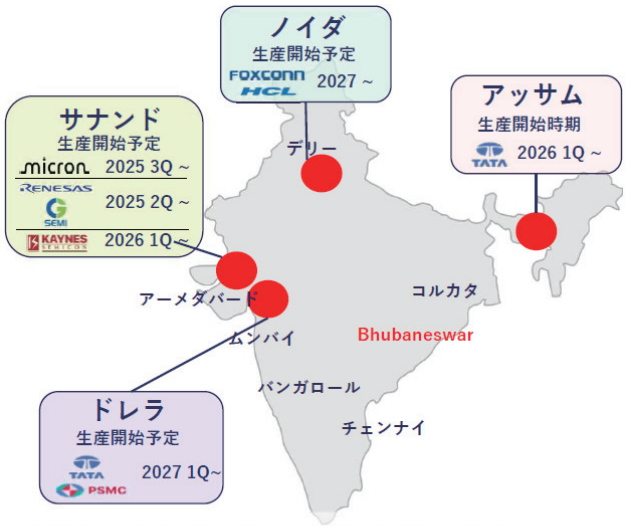
・西エリア：ムンバイ、プネ

・南東・南西エリア：チェンナイ、バンガロール

・北西エリア：アーメダバード

・東エリア：コルカタ





-モディ首相の出身地である**グジャラート州ドレラ・サナンド**を中心に
6つの投資計画を政府が承認済
-TATAドレラ新工場のみが前工程工場であり、その他は後工程工場の新設がメイン

４都市、6つの投資計画が推進中

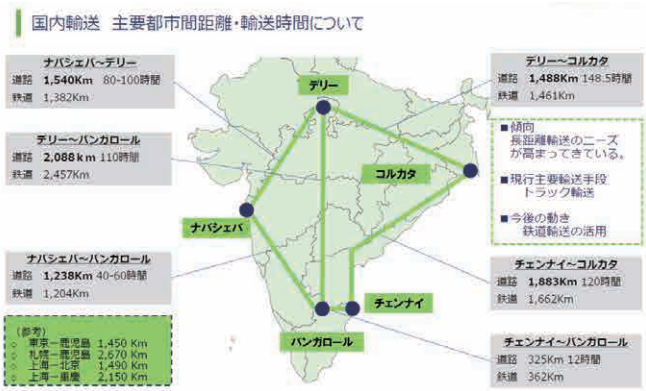
➡2030年の印半導体市場は、現行規模の約2.3倍の U$1,020億に成長予測

➡グジャラート州ドレラ・サナンドを中心に6つ都市計画を印政府が承認済

➡ TATA ドレラ新工場は、前工程工場

サナンド、ノイダ、アッサムでは後工程工場が新設・稼働する計画

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、安定した長期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（物流インフラ整備計画）を推進する。また北米、欧州、アフリカからアクセスしやすい



地理的優位性から、航空・海上輸送での主要輸送網にも組み込まれた結果、輸送上のリードタイムとコストメリットを享受する。

【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の常時発生。熱帯期（3～6月）、雨季（6～9月）の高温多雨、道路冠水の影響で、輸送計画の安定実施は困難。これは、都市輸送時の平均時速は24km（日本：59km /h）の指標からも容易に想像出来る。納期管理の観点からは、事前の入念な物流計画の策定と物流会社との協業による物流品質の確保が重要となる。

デリー市内一般道の渋滞

郊外の一般道路

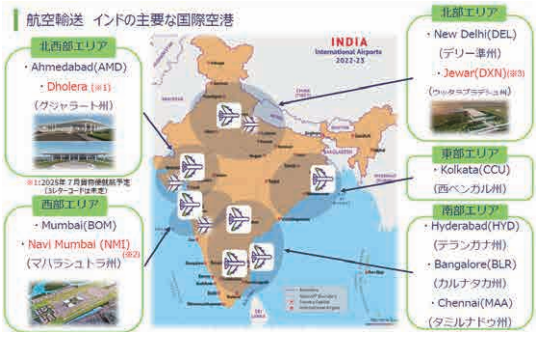
郊外の一般道路（冠水）

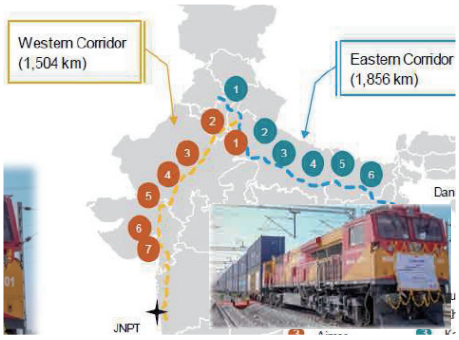
牛や羊が縦横無尽に横断

【空港・陸路（鉄道）・港湾輸送事情】

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過ごせない。渋滞緩和策として印東西部を結ぶ貨物専用鉄道は既に一部路線を除き開通済み。空港・港湾設備は、インド半島を周回して拡張、運営されているが、一部の施設の老朽化や整備不足は否めない。輸送管理上の注意点は、空港内ではフォワーダーが自社 CFS を運営出来ない、また空港構内作業の品質確保が困難であることや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、空港施設内での写真撮影は不可等がある。

港湾は北西部ムンドラ港、ナバシェバ港の主要2港で約65％貨物量を取り扱う。特徴としては一般的な CY が無く、コンテナは港後背地の CFS へ移送保管される。内陸地のコンテナ蔵置場である ICD へは陸送・鉄道での輸送となるが、鉄道・陸送の混雑によりリードタイム管理が難しい。なお、インド AEO を取得した荷受人には、例外的に CY 通関（Direct Port Delivery）が認められており、納期リードタイムの短縮に寄与する。





【通関フロー】

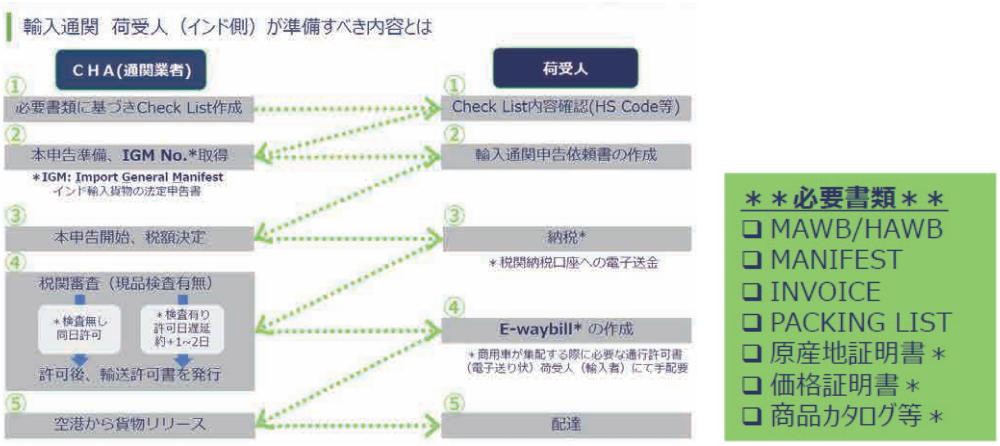
航空輸送、海上輸送共に基本フローは同じ。輸入者（荷受人）は、CHA（通関業者）との密接な業務連携が早期納入実現には必須。

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 / 事前 IGM 登録漏れには罰金有り

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の抜粋】

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）制度にのっとり、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）を輸入通関時に必ず提出する。また税関検査も必須であり、申告価格を審査後、関税額が決定される。なお、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カ月程度要する場合もあり、保管料の交渉に加え実費分につき予算化しておく必要がある。

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 Letter の提示が必要。当該書面は、輸入申告された無償貨物の Invoice 価格が関税額を抑えるため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ため、荷主側で任意の書式を準備する必要がある。

中国の貿易及び物流事情について（トラブル事例等）編

昨年度より、実務知見の更なるブラッシュアップを主眼とした【中国の貿易及び物流事情　（トラブル事例等）】として実務重視の内容で講義が再構成されました。今年は11種の事例を元にした応用実務編の講義を実施いただきました。その内の２例をご紹介します。

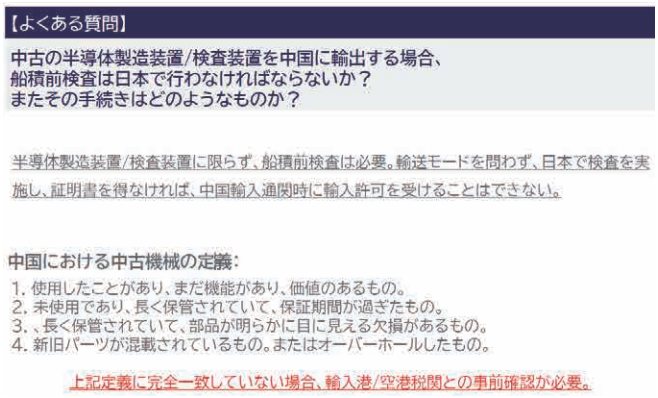
Q1. 上海に航空貨物で温調装置を出荷する場合、温度管理をどのように手配すれば良いか。またその際に想定されるトラブル事例では、どのようなことが考えられるか。

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。

ここでは次の4点を注意する。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。

ここでの必要情報は、Invoice、Packing List、個数、Gross Weight、Net Weight、MAWB, HAWB となる。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リスクがあるため、事前申請と本申告の内容確認は入念に行うこと。

Q2. 中古設備の輸出について


【よくある質問】

中古の半導体製造装置/検査装置を中国に輸出する場合、
船積前検査は日本で行わなければならないか？
またその手続きはどのようなものか？

半導体製造装置/検査装置に限らず、船積前検査は必要。輸送モードを問わず、日本で検査を実施し、証明書を得なければ、中国輸入通関時に輸入許可を受けることはできない。

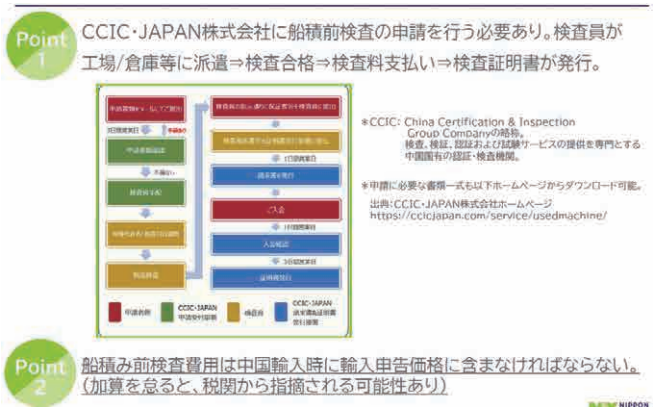
中国における中古機械の定義：
1. 使用したことがあり、まだ機能があり、価値のあるもの。
2. 未使用であり、長く保管されていて、保証期間が過ぎたもの。
3. 、長く保管されていて、部品が明らかに目に見える欠損があるもの。
4. 新旧パーツが混載されているもの。またはオーバーホールしたもの。

上記定義に完全一致していない場合、輸入港/空港税関との事前確認が必要。

A2. 以下の手続きとなる。
基本ルール：輸送モードを問わず、中古設備・機械の輸出時は、船積前検査は必須。日本での検査実施、証明書を取得することが、中国輸入通関時に輸入許可条件となる。

中国における中古機械の定義：
1. 使用実績有り。まだ機能と価値を有するもの
2. 長期保管で、保証期間が経過した未使用品
3. 長期保管で、部品に明確な欠損があるもの
4. 新旧パーツが混載されているもの
　またはオーバーホールしたもの

船積前検査について



ポイント１：
CCIC・JAPAN 株式会社に船積前検査の申請を行う。
手順は、同社検査員が工場・倉庫等に派遣⇒検査合格⇒検査料支払い⇒検査証明書が発行
ポイント２：
船積み前検査費用は中国輸入時の加算要素。輸入申告価格に含まなければならない。加算漏れは、税関からの指摘を受ける可能性ある。

最後に事前アンケートで受領した質問にご回答いただきました。本講義では実務に根差した11の具体的な事例より対応方法、作業時の注意点等を丁寧に示していただき、容易で無い中国での物流・通関トラブル事例から多く知見を習得出来る大変有意義な内容でした。

今回は昨年に続き、2度目となるインドの貿易及び物流事情の講義を実施しました。中国に続く期待の市場と目されるだけでなく、米中半導体摩擦の影響からの代替製造拠点としても注目されるインドの現況をアップデートいただくことは、参加企業にとって非常に有意義な学びの機会となりました。またご提供いただいた資料の Appendix にはインド基礎情報以外にも製品規格制度や通関制度など多岐に亘る情報を盛り込んでいただきました。
後半の中国のトラブル対応講義では、冒頭に中国の半導体市場の総括に加え、複数の新たな事例を入れ替えて再構成いただき、大変参考となる内容でした。最後に講師をご快諾頂きました NIPPON EXPRESS ホールディングスの丁野様、坂崎様、日本通運㈱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、事前質問へのご回答にと大変ご丁寧なご対応をいただきましたこと、この場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。

（貿易専門委員会　堀江（ほりえ）　教弘（のりひろ））