

# インド投資環境レポート

## ~ 物流編 ~

三菱東京UFJ銀行  
国際企画部CIBグループ

今後の成長市場としてインドが注目を集める中、インド国内での物流体制をどのように構築していくかが企業の関心事になっている。

そこで、インドにおける物流の現状について、現地の物流会社の方々からお話を伺った。以下に要旨を記載する。

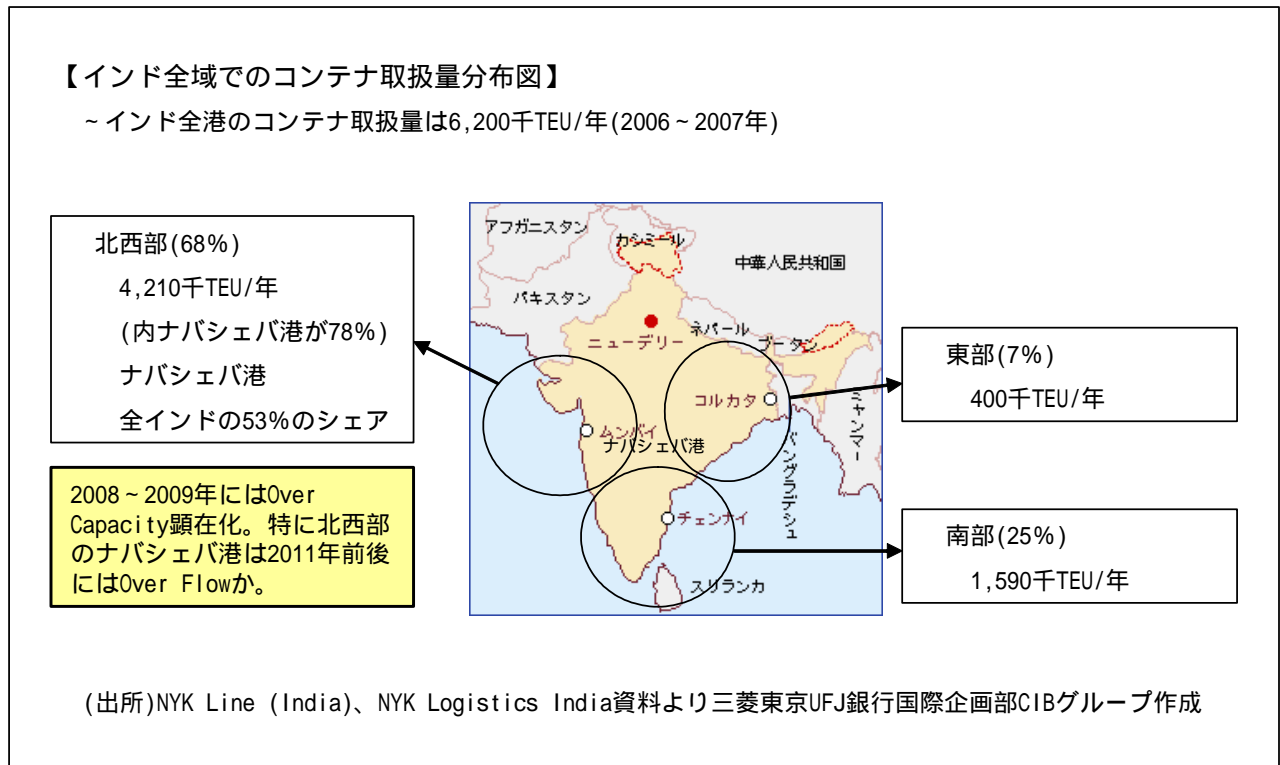
経済成長に見合ったインフラ整備の必要性 ~ 港湾、CFS/ICD(以下ご参照)、高速貨物鉄道、道路

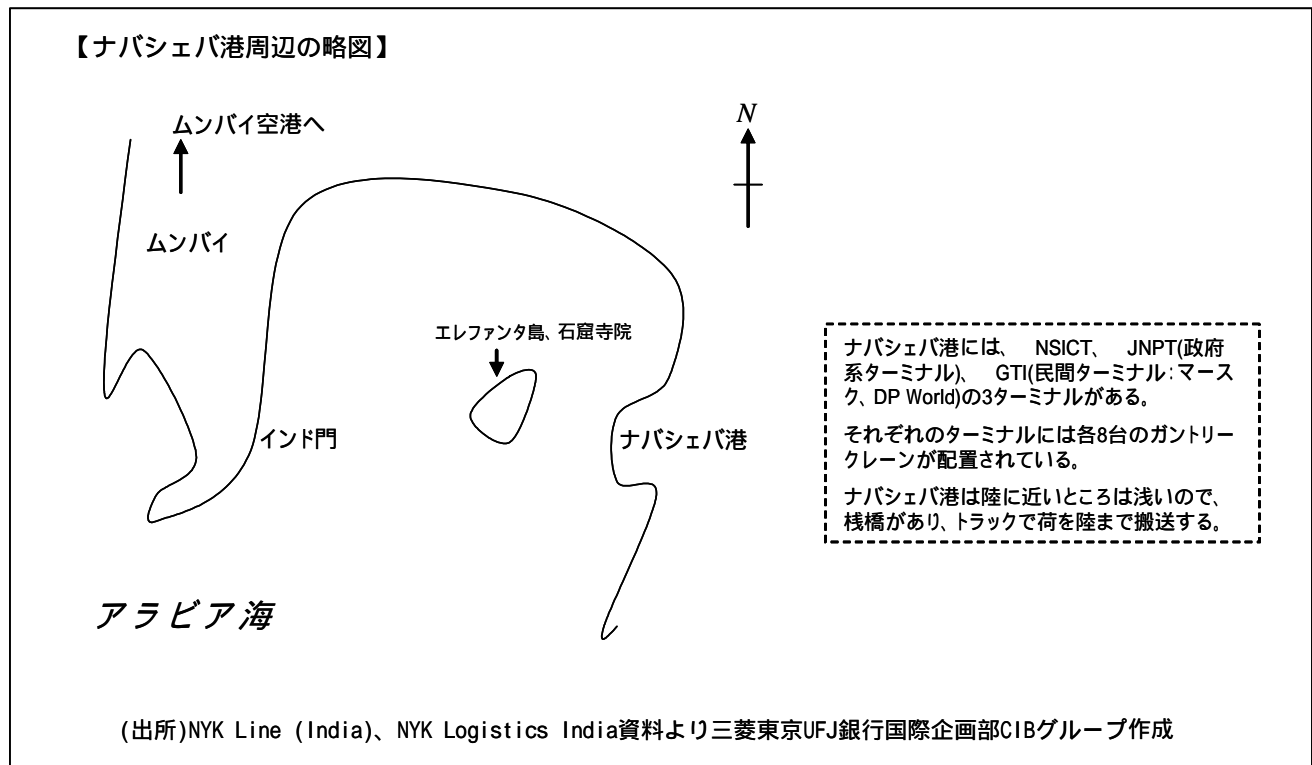
- ・インドでは経済成長にインフラ整備が追いついていない。港湾、道路、鉄道、空港、電力、通信などの整備が必要である。物流に関連する分野では、港湾、CFS/ICD(=コンテナ・フレート・ステーション[Container Freight Station]/インランド・コンテナ・デポ[Inland Container Depot])、高速貨物鉄道、道路インフラ、の整備が必要である。
- ・ の「港湾整備」については、インド国内のコンテナの取扱いの約50%強がムンバイ、25%がチェナイに集中している。特にムンバイの港においては、コンテナ取り扱いのキャパシティーは既に一杯になりつつある。ムンバイでは、これまで、モンスーン期に荷が滞ることはあったが、今では港に荷が着いた後に鉄道貨車に積載されるまでに3日から1週間以上かかることが常態化している。ストや暴動だけでなく、デワリなどのフェスティバルシーズン・帰省シーズンに入れば、更に時間を要することとなり、この点は、新しくインドに進出する日系企業の盲点となっている。この物流のための時間に気付かず在庫を減らしてしまうと、在庫不足で商品を航空便で輸送する必要が生じるので、かえってコスト増要因となる。常時2,000TEUの荷が鉄道貨車の積載待ちでムンバイ港内に残っている。
- ・ の「CFS/ICD整備」については、鉄道サービスのコンテナ取扱能力と合わせ、その量に見合ったCFS/ICDの整備が課題となっている。

- ・ の「(デリー・ムンバイ間の)高速貨物鉄道」の必要性については、現在の鉄道線は貨物と旅客の併用であり、インド国鉄の基本方針は「旅客優先」「農作物の国内輸送優先」であり、デワリ(=ヒンズー教の新年)などの帰省シーズンや4月~6月のマンゴーの収穫期になると貨車を引く機関車が極端に不足してくるので、この時期特有の問題の解消が課題である。「デリー・ムンバイ間産業大動脈構想」プロジェクトの主軸の1つである高速貨物鉄道の完成が待たれる。
- ・ の「道路インフラの整備」については、インドの4大都市を結ぶ道路整備計画「黄金の四角形計画」があるが、こういった幹線の完成のみならず地方道路の整備、路面コンディションの改善等も同時に行われる必要がある。

### インドにおけるコンテナ取扱の現状

- ・ インド全土におけるコンテナ取扱量の分布をみると、全体の68%が北西部に集中しており、特にムンバイから車で2時間の距離に位置するナバシェバ港(Nhava Sheva)が全インドの53%のシェアと圧倒的に重要な港になっている。ナバシェバ港に到着する荷の約半分は列車でインド北部に輸送されている。ナバシェバ港では第四期の拡張工事が計画されているが完成は2013年頃であり、今後、オーバー・キャパシティーが顕在化するとみられる。





- ・なお、インド全体の輸出入バランスを見ると、若干の輸入超過である。インドからの輸出のメインはアジア向けでなく欧州向け（約 34%）と最も多く、ついで北米、アジアとなっている。

#### ムンバイからデリーへの鉄道輸送について

- ・ムンバイのナバシェバ港からデリー地区までの距離は約 1,400km ある。デリー地区には、ICD(インランド・コンテナ・デポ)と呼ばれる輸出入通関ができるポイントが 3 ヶ所ある。ダドリ(Dadri、ウッタル・プラデーシュ州)、トゥグラカバド(Tughlakabad[=TKD]、デリー市内)、ガリハルサル(Garhi Harsaru、グルガオン)である。このうち最大の ICD が のトゥグラカバドである。トゥグラカバドまで鉄道で物品を輸送すると、ムンバイ港で鉄道貨車に積載されてから約 72 時間程度で到着する。但し、6~10 月はモンスーンの季節となり、ムンバイの港への荷物の到着から列車に積み込むまでに時間がかかる事は前述の通りである。よって、この時期には、頻繁に荷物の輸送の遅延が生じるので、企業は安全在庫量の確保に留意する必要がある。チェナイからニューデリーへの輸送については、鉄道ルートは現時点では安定的なルートとは言えない。
- ・一方で、ムンバイからデリーの輸送の大部分は鉄道輸送となっている。トラックの輸送コストは鉄道のほぼ 7 割増であるが、鉄道輸送にはトラックで輸送する場合のように事故・遅延が発生するリスクが少ないというメリットがある。

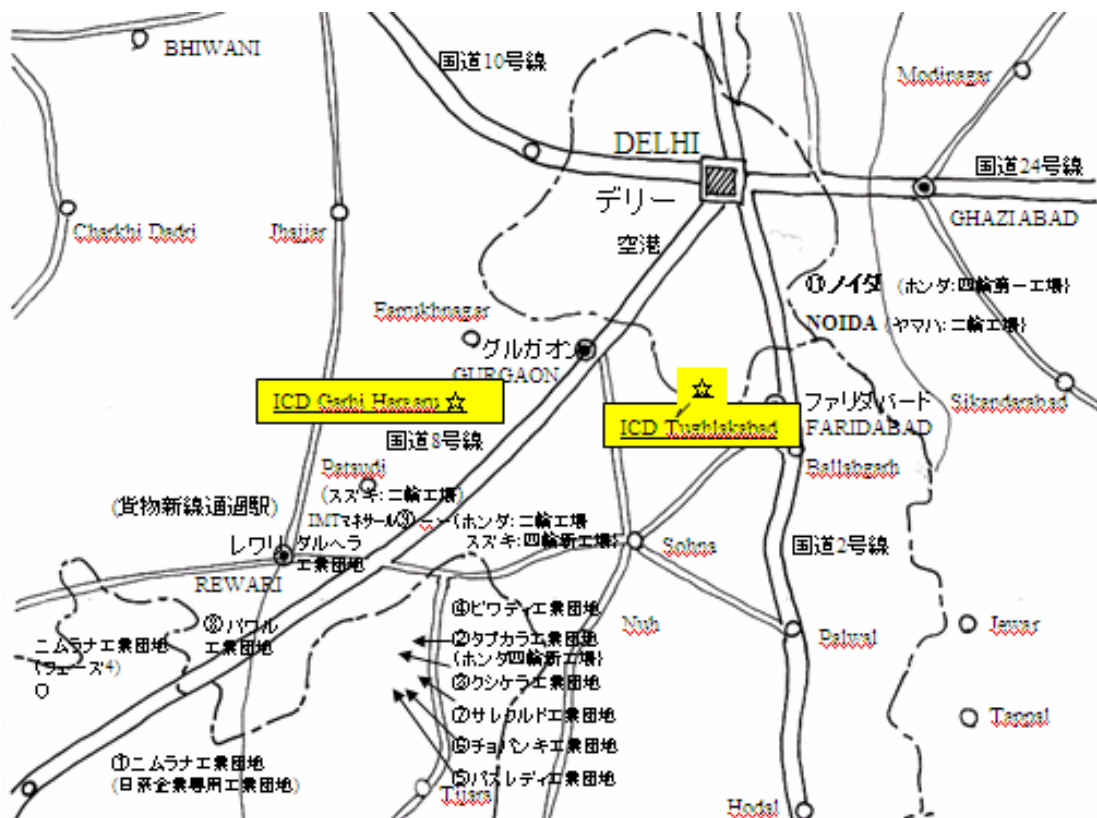
#### インドの国内トラック輸送の現状

- ・インドの道路舗装率は 63% と低い。また、国道の車線数の比率は、4 車線が 9%、2 車線

が56%、1車線が35%となっており、4車線の道路比率は低い。その上、州をまたぐと入国税の支払いや書類の審査の為に停車する必要があるし、道の舗装状況も悪い。このため、トラックの1日当たりの走行距離は、約350~400kmとなっている。

- ・インドのトラック会社は大半がトラックを5台以下しか保有していない小規模なトラック会社である。積荷がどこを移動しているかを追跡する「Track & Trace」のシステムは導入されていないケースが殆どで、また荷主もこのような付加価値サービスにはお金を払わない風土がある。
- ・インドのトラック業界では、昔と同じ型のトラックが好まれる。最新型のトラックは好まれない。これは、普及している車種であれば補修部品の入手が容易で、修理に便利なためである。
- ・トラックの運転手の給与は、助手の給与込みで、月10,000~13,000ルピー程度(=約23,000~30,000円[1ルピー=約2.3円で計算])である。

【デリー近郊のインランド・コンテナ・デポ(ICD)のロケーション図】  
~デリー市内のICDに取り扱いが集中~



(出所)三菱東京UFJ銀行国際企画部CIBグループ作成

図中では、ICD Garhi Harsaru (グルガオン)、ICD Tughlakabad (デリー市内)の2カ所を図示している。

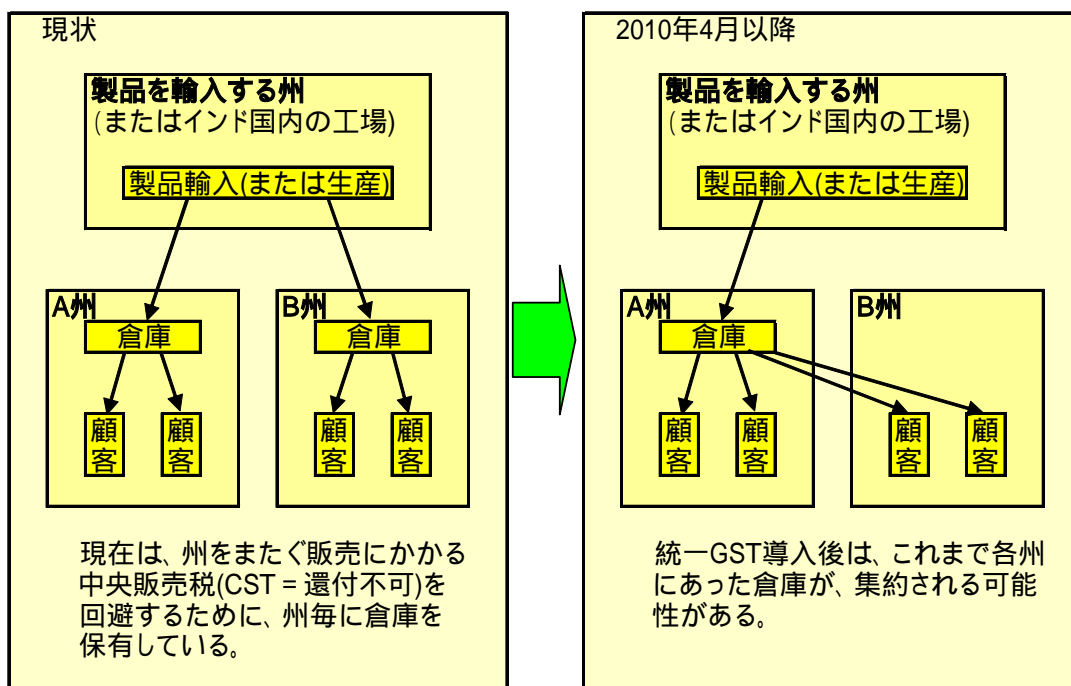
- ・ 運転手は、より安価に長い距離を走りやすい夜間の走行を好むが、夜間の走行には、停車している車への衝突、人身事故や牛・ラクダなどの動物との衝突、といったリスクがあり、事故は夜間に発生することが多い。
- ・ インドへの輸出の際には、梱包強度を十分検討しておく方がよい。路面コンディションが悪いので、製品が揺れて痛むケースがある。

### 物流に関わる税制変更の留意点

- ・ インドには間接税が多く、特に物流に関する間接税については「相殺できるのか、費用になるのか」などの詳細検討は、個々の商流に応じた税務コンサルティング・マターの事項である。
- ・ 企業の物流戦略に影響を与える税制変更として、「中央販売税 (CST = Central Sales Tax)」が今後段階的に引き下げられ、それに替わり「統一 GST (= Good & Services Tax)」が導入されることがある。CST は還付されないが、統一 GST は還付されると考えられるため、統一 GST 導入後は、これまで「自社で各州に設けていた倉庫」が、「いくつかの州をカバーするハブになる州の倉庫」に集約される見込みである。

インドでは、州内における物品の販売には州付加価値税 (州 VAT) がかかるがこれは還付される。一方、州をまたぐ物品の販売にかかる中央売上税 (CST) は還付されない。インド政府は CST を引き下げて、州 VAT に統一していき、2010年4月に統一 GST を導入する方針で、既に CST は、2008年度予算において、従来の3%から2%に引き下げられている。

【税制変更に伴う、企業のインド国内物流ルートの変化(一般モデル)】



(出所)NYK Line (India)、NYK Logistics India資料より三菱東京UFJ銀行国際企画部CIBグループ作成

## 〈ご参考： インド投資環境関連レポート〉

- 「AREA Report 124 インド工業団地事情 ~タミル・ナドゥ州チェナイ編：パート1~ 2007年1月31日」
- 「AREA Report 128 インド工業団地事情 ~北部編：パート1~ 2007年4月2日」
- 「AREA Report 173 インド投資環境レポート ~タミル・ナドゥ州チェナイ編：パート2~ 2008年9月8日」
- 「AREA Report 174 インド投資環境レポート ~バンガロール編：パート1~ 2008年9月10日」
- 「AREA Report 177 インド投資環境レポート ~北部編：パート2~ 2008年10月6日」
- 「AREA Report 178 インド投資環境レポート ~デリー・ムンバイ間産業大動脈構想(DMIC)編 2008年10月14日」

本レポートに関するお問い合わせ先  
国際企画部C I Bグループ 北村広明

E-mail:hiroaki\_2\_kitamura@mufg.jp

TEL: (東京)03-3240-7864

本レポートは情報の提供を目的に作成しておりますが、お取引の最終判断はお客様ご自身でお願いいたします。資料は信頼できると思われるソースを基に作成しておりますが完全性を保証するものではありません。