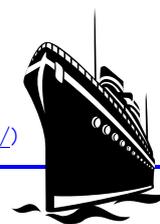


## MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINE@vi** もぜひ、ご覧ください。 ([http://www.ms-ins.com/marine\\_navi/](http://www.ms-ins.com/marine_navi/))



## 日本企業の進出が加速するチェンナイ - 現状と課題

堅調な経済成長が続き世界の注目を浴びているインドですが、中でも南部タミル・ナドゥ州は目覚ましい成長の途上にあり、現在では日系企業が最も集積している地域へと発展を遂げています（2008年時点 77 拠点であった日系進出企業が 2012 年には 344 拠点まで増加）。また、同州の州都チェンナイは、国内企業は勿論のこと、製造業（特に自動車関連産業）を中心に海外企業の進出が続き、近年ますます盛り上がりを見せています。そこで今回は、物流拠点・製造拠点としてのチェンナイの魅力と、今後の展望、更なる発展を実現する上での物流上の課題についてご紹介いたします。

## 1. チェンナイ（南インド）の3つの魅力

## 1) 州政府による積極的な開発

州政府は外資企業の誘致に極めて積極的であり、工業団地の港湾、道路、電力をはじめとしたインフラの増強を積極的に進めています。また日本・インド両政府も南インドへの日本企業の進出を積極的に支援する意向を示しており、『チェンナイ・バンガロール間包括的統合マスタープラン』を準備し、インフラを始めとした各種課題に対し、重点的に取り組んでいることから、政府主導によるインフラの発展が強く期待できる地域です。

## 2) 豊富な人的資源

中国を始めとするライバル国では高齢化が徐々に進む一方、インドでは依然として山型の人口ピラミッドを維持しており、豊富な若い労働力を有しています。中でもタミル・ナドゥ州は教育水準が高く技術力のある人材が多いこと、勤勉な日本人と近い気質を持つと言われていることから、極めて優秀な人的資源に恵まれていると言えます。

## 3) 好立地条件

インドは上記の通り若い労働人口も多く、内需の市場ポテンシャルが大きいことに加え、アフリカ・中東・ヨーロッパへのアクセスも良いことから、これらの国々への輸出製造拠点としての役割が期待できます。特にアフリカは今後経済成長が見込まれる地域であり、多くの日系企業が、インドをアフリカ市場攻略の拠点と目しています。また、中でもチェンナイは港湾が東海岸沿いに位置していることから、日本を始めとするアジア諸国へのアクセスも良く、有利な立地条件を有していると評価できます。



## 2. 物流拠点・製造拠点としてのチェンナイが抱える課題と対策

## 1) チェンナイ港のキャパシティ

チェンナイ港は、西部ムンバイ港付近に位置する JNPT (Jawaharlal Nehru Port Trust) 港に続きコンテナの取扱量はインドで第2位を誇る主要港ですが、近年の物流量の増加に伴い、キャパシティ不足による、荷役所要日数の増加傾向が見られます。港湾内のスペースが不足していることから、貨物の通関は港湾外の CFS で行うことを余儀なくされており、通関に1週間以上を要するケースも

多いようです。これに加え港湾周辺のアクセス道路の未整備が混雑を拍車にかけて、貨物の滞留が深刻化しています。

チェンナイ港の代替港として、チェンナイ近郊にあるクリシュナパトナム港（年間取扱量 600 万 TEU（※）規模まで開発される予定）や、2013 年より段階的に使用が開始されているカトゥパリ港の開発がすすめられています。また、現在多くの日系自動車メーカーでは、チェンナイ港に代わる自動車の輸出（輸入）港として、エンノール港を利用するようになっています。代替港の拡充に加え港湾道路の開発も進められていることから、今後上記のような問題は徐々に解消していくことが予想されますが、改善状況については引き続き注視していく必要があります。

※TEU: Twenty-foot Equivalent Units の略。20 フィートコンテナを 1 単位とした、貨物量を表す単位。



チェンナイ近郊各港湾の位置関係



チェンナイ港上空図

## 2) 道路の整備状態

インド全体の問題として、未舗装道路が多く、路面状況は日本と比較すると劣悪であると言われています。劣悪な路面は、輸送中の貨物の振動を誘発するだけでなく、雨が続くことにより道路が冠水することも多いようです。また、深刻な渋滞、ドライバーの運転マナーが悪いことも加わり、国内の陸上輸送事情は決して良好とは言えません。しかしながら、道路整備は決して早いとは言えないものの、少しずつ着実に進められており、今後徐々に改善して行くことが期待されます。また、チェンナイのあるタミル・ナドゥ州では、上述の通り政府が主体となった港湾・道路・水・電力等のインフラの重点改善取組が進められているため、同国他地域と比較すると、今後より早い段階での発展が期待できると考えられます。

## 3) 貨物の安全輸送

上記 1) および 2) の問題は、輸送遅延だけではなく、貨物の安全輸送にも重大な影響を及ぼします。港湾での滞留期間が長期化すれば、これに比例して貨物に水濡れ・盗難等の損害が発生するリスクは高まる上、劣悪な路面での陸上輸送では、輸送中の振動による貨物への物理的損害が懸念されます。特に、当社の分析結果では、同国は『破損損害』の発生率が他国と比して極めて高いことが確認できており、物流の各工程の随所において、乱暴な荷扱いや、未整備道路走行時の振動等に起因した破損リスクが内在していると考えられます。貨物の安全輸送を実現するためには、梱包の強化、コンテナ内の固縛の強化等を推進することが推奨されます。

## 4) 電力不足

タミル・ナドゥ州は、需要 12,000MW に対し、8,000MW の電力供給能力しか有しておらず、恒常的に深刻な電力不足が続いています。対策として、州政府は 2013 年末までに電力問題を解決することを発表していますが、実現可能性については今後の動向を注視する必要があります。度重なる停電に備え安定した生産を実現するためには自家発電に頼らざるを得ないのが現状です。

なお、上述の課題を踏まえたチェンナイにおける物流の実態、諸課題に対する各取組の進捗状況をテーマに、当社では近く現地調査を敢行し、調査結果をもとにセミナーを開催することを予定しております。

(参考)

在インド日本国大使館ホームページ <http://www.in.emb-japan.go.jp/index-j.html>

以上