

## インド・米国間コンテナ物流の動向

KAIUN 1208

研究員 松田琢磨

### はじめに

インドは1991年、湾岸戦争の勃発に端を発する対外債務危機をきっかけに経済自由化路線へと転換した。規制緩和や外国資本の活用など経済改革の進展によってインドは高い経済成長を実現した。1991年から2011年までの20年間で実質経済成長率は6.8%にのぼる。2005年から2007年には3年連続で9%台の実質経済成長率を達成したほか、2008年から2009年の世界的な景気後退の中でも6%台の成長率を維持し、2010年には10.6%まで回復した。

インドの経済成長の中心はサービス業であり、IT関連などを中心にサービス産業がGDP（国内総生産）に占める割合は半分以上を占め、2010年度では57.8%にのぼる。しかしながら、経済自由化への転換以降、製造業でも様々な業種で外国資本の進出が相次いで、製造業の発展を推し進め、少しずつではあるがシェアを高め、輸出も増加してきている。輸出額は2001年度には438.2億ドルであったが、2010年度には2,544億ドルと5.8倍に伸びている。

本稿では、このような動きを踏まえ、インド米国間のコンテナ荷動きに関して動向をまとめてみた。インドにとって米国はUAEに次いで第2位の輸出相手国、中国、UAE、サウジアラビア、スイスに次いで第5位の輸入相手国でありその動向はインドを巡る物流動向の中でも重要な意味を持っていると考えられる。

### インド・米国間コンテナ荷動き量の推移

図1はTEUベースで見たコンテナ荷動き量の推移である。2000年にはインド積み米国揚げ（以下、往航）のコンテナ荷動き量は17.4万TEUであったが、2011年には41.5万TEUまで増加している。2011年においてアジアの中では中国、韓国、日本、台湾、香港、ベトナムに次いで第7位の水準となっている。米国でサブプライム問題が顕在化し住宅市場にかけりの見えた2007年と世界的な経済危機の直後であった2009年を除けば、対前年比はすべてプラスであり、多くの年で10%を超える大きな成長を見せている。

一方、米国積みインド揚げ（以下、復航）のコンテナ荷動き量は2000年には8.5万TEUであったが、2011年には34.1万TEUと往航よりも大きく増加している。原因はつまびらかではないものの、2002年と2006年にそれぞれ1万TEU弱の荷動き減があり、それ以外は堅調に推移している。2011年において復航ではベトナムを上回り、アジアの中で中国、韓国、日本、台湾、香港に次いで第6位の水準となっている。

平均的に見ると 2000 年から 2011 年までの往航の成長率は 8.2%、復航の成長率は 13.4%と同時期のインドの平均経済成長率を上回っており、定期船による製品や部品の国際物流が経済成長よりも強い勢いで伸びている。

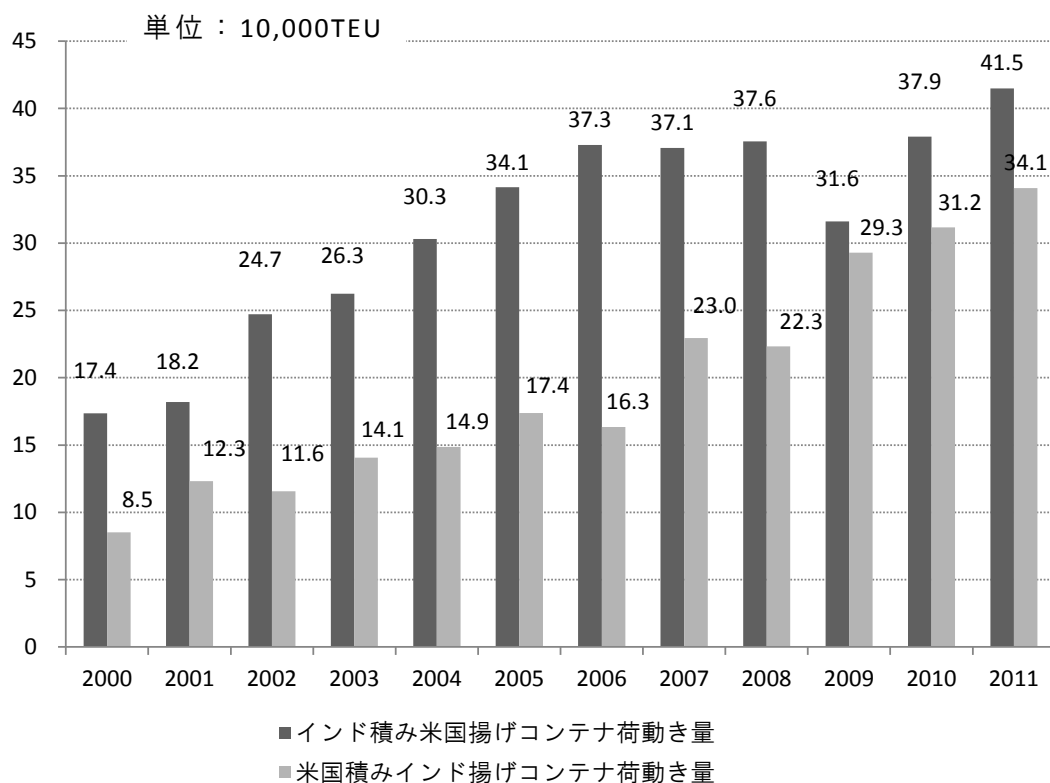


図 1：インド・米国間コンテナ荷動き量の推移（2000-2011 年、単位：10,000TEU）

Data Source: PIERS

### 往航における品目別荷動き

2011 年における往航コンテナ荷動き量（TEU ベース）の品目別の上位 10 品目は「繊維及びその製品（シェア 25.1%）」、「鋼材及びその製品（同 6.7%）」、「セメント・石・砂・粘土など（同 5.1%）」、「香料・染料・化粧品などの原料（同 4.8%）」、「家具及び家財道具（同 3.6%）」、「文房具及び骨董品（同 3.1%）」、「自動車部品（同 2.9%）」、「車両機器及び部品（同 2.9%）」、「糸・布などの織物用繊維（同 2.9%）」、「一般電気機器（同 2.4%）」であった（表 1 参照）。上位 10 品目で荷動きの 59.5%を占めている（表 1 参照）。

第 1 位の「繊維及びその製品」は 4 分の 1 のシェアを占めるが、そのなかで多くを占めるのは綿製のトイレ・キッチン向けリネンと枕カバーやベッドカバーなどのベッドリネンである。トイレ・キッチン向けリネンは重量ベースで 8.0 万トン、ベッドリネンは 5.9 万トンがコンテナによって運ばれている。第 9 位の「糸・布などの織物用繊維」もそうであるが、インドにおいて繊維産業は工業生産額の 1 割強を占め、雇用に与える影響も大きい。第 2

位の「鋼材及びその製品」では鉄鋼製の管用継手や鉄鋼製の管が多い。なかでも鉄鋼製の管の荷動きは 2011 年に大きく伸びており、往航荷動き量の増加に大きく貢献した。

第 3 位の「セメント・石・砂・粘土など」で多いものは花崗岩で、重量ベースではその約半分を占めている。そのほかにスレート（粘板岩）製品も多い。第 4 位の「香料・染料・化粧品などの原料」では、ローカストビーンから作成される増粘剤の輸出が大きく増加しており、重量ベースでみると 2009 年から 2011 年の間で約 4 倍となっている。この品目の製品の荷動きが 2011 年においては往航荷動き量の増加に最も大きく貢献した。第 5 位の「家具及び家財道具」では木製家具が半分近くを占めている。第 6 位の「文房具及び骨董品」の内訳は明らかではないが、近年は荷動きが減少傾向にある。総じて往航では軽工業製品もしくは原材料となる品目が上位品目として多く運ばれていることがわかる。

表 1：インド積み米国揚げ（往航）の品目別荷動き量（単位：10,000TEU）、シェア（単位：%）

品目名(※)	2009		2010		2011	
	荷動き量	シェア	荷動き量	シェア	荷動き量	シェア
繊維及びその製品	9.9	31.3%	11.0	29.0%	10.4	25.1%
鋼材及びその製品	1.4	4.4%	2.2	5.8%	2.8	6.7%
セメント・石・砂・粘土など	1.7	5.4%	2.1	5.5%	2.1	5.1%
香料・染料・化粧品などの原料	0.8	2.5%	1.2	3.2%	2.0	4.8%
家具及び家財道具	1.3	4.1%	1.4	3.7%	1.5	3.6%
文房具及び骨董品	1.0	3.2%	1.2	3.2%	1.3	3.1%
自動車部品	0.5	1.6%	0.9	2.4%	1.2	2.9%
車両機器及び部品	0.8	2.5%	1.0	2.6%	1.2	2.9%
糸・布などの織物用繊維	0.8	2.5%	1.0	2.6%	1.2	2.9%
一般電気機器	0.9	2.8%	1.0	2.6%	1.0	2.4%
その他	12.5	39.6%	14.9	39.3%	16.8	40.5%
合計	31.6	100.0%	37.9	100.0%	41.5	100.0%

Data Source: PIERs

注) 品目分類は (公財) 日本海事センターによる 64 分類を使用

### 復航における品目別荷動き

2011 年における復航コンテナ荷動き量 (TEU ベース) の品目別の上位 10 品目は「紙・板紙類及びその製品 (シェア 35.2%)」、「鋼材及びその製品 (同 8.2%)」、「レジンなどの合成樹脂 (同 5.6%)」、「繊維及びその製品 (同 5.0%)」、「金属スクラップ (同 5.0%)」、「果物類 (同 4.1%)」、「家具及び家財道具 (同 4.1%)」、「ピッチ・タールなどの鉱物性残留物 (同 2.3%)」、「木材及びその製品 (同 1.8%)」、「テレビ・ビデオなどの映像・音響製品 (同 1.8%)」であった。上位 10 品目で荷動きの 73.0% を占めている (表 2 参照)。

第 1 位の「紙・板紙類及びその製品」は復航の 3 分の 1 程度のシェアを

占めるが、そのほとんどが古紙である。2011年の復航では最も荷動きの増えた品目となっている。「紙・板紙類及びその製品」はインド揚げに限らず、米国積みコンテナ荷動き量の2割以上（137.0万TEU）を占める品目となっている。第2位の「鋼材及びその製品」は鋳造された鉄製品などが多い。2011年は前年比で荷動きが減少したが、2009年以降大きく荷動きの伸びた品目である。第3位の「レジンなどの合成樹脂」ではエチレンポリマーや廃プラスチック、塩化ビニルなどが多くを占める。とくに塩化ビニルは2009年以降輸入量が急増している。

第4位の「繊維及びその製品」の多くは綿が占めており、衣類や繊維製品の原料として用いられる。第5位の「金属スクラップ」は9割以上が鉄くずで、近年大きく荷動きを伸ばしている。第6位の「果物類」は前年比で52.9%という大幅な増加となっているが、その大半は2011年にリンゴ輸入が急増したことによって起こっている。重量ベースでみるとリンゴの輸入は2012年4月の時点で2011年通年の水準に近づいている。第7位の「家具及び家財道具」ではプレハブ建築物の荷動きが多い。第8位の「ピッチ・タールなどの鉱物性残留物」も2009年を除いて増加傾向にある。第9位の「木材及びその製品」は2011年になって針葉樹木材の輸入が急増し、全体のコンテナ荷動き量を押し上げた。第10位の「テレビ・ビデオなどの映像・音響製品」は荷動き量に大きな変動は見られていないが、モニターやプロジェクターの荷動き量は近年減少している。総じて復航では原材料となる品目が上位品目として多く運ばれていることがわかる。

表2：米国積みインド揚げ（復航）の品目別荷動き量（単位：10,000TEU）、シェア（単位：%）

品目名(※)	2009		2010		2011	
	荷動き量	シェア	荷動き量	シェア	荷動き量	シェア
紙・板紙類及びその製品	9.4	32.1%	10.5	33.7%	12.0	35.2%
鋼材及びその製品	2.9	9.9%	3.1	9.9%	2.8	8.2%
レジンなどの合成樹脂	2.5	8.5%	2.7	8.7%	1.9	5.6%
繊維及びその製品	2.5	8.5%	1.9	6.1%	1.7	5.0%
金属スクラップ	2.6	8.9%	1.7	5.4%	1.7	5.0%
果物類	1.0	3.4%	0.9	2.9%	1.4	4.1%
家具及び家財道具	0.7	2.4%	1.0	3.2%	1.4	4.1%
ピッチ・タールなどの鉱物性残留物	0.6	2.0%	0.8	2.6%	0.8	2.3%
木材及びその製品	0.1	0.3%	0.2	0.6%	0.6	1.8%
テレビ・ビデオなどの映像・音響製品	0.5	1.7%	0.6	1.9%	0.6	1.8%
その他	6.5	22.2%	7.8	25.0%	9.2	27.0%
合計	29.3	100.0%	31.2	100.0%	34.1	100.0%

Data Source: PIERs

注) 品目分類は(公財)日本海事センターによる64分類を使用

#### 機械、自動車関連の往航コンテナ荷動き動向

2010年度時点で、インドの製造業がGDPに占める割合は15.9%である。

同年における製造業の GDP に占める割合は中国で 40.1%、経済が発展して経済の中心がサービス業へ移り変わった日本でも 21.2%であり、インドの製造業は決して大きな存在とは言えない。2011 年 11 月、インド商工省は国家製造業政策（National Manufacturing Policy）を公表し、2022 年までに製造業が GDP に占める割合を 25%以上に向上させること、1 億人以上の雇用を創出することを目標に据えた。

これに対してたとえばインド日本商工会（JCCII）は、日本企業のインド進出に際してのビジネス環境改善を求めるため、対インド政府建議書を 2009 年から提出している<sup>1</sup>。2011 年 2 月に提出された建議書は、税制やインフラ、物流、金融などについて取り上げられている。製造業の発展に際しては海外直接投資を呼び込むことも重要であり、そのためのビジネス環境の整備は海上輸送量を増やすうえでも重要な課題として残っている。

現時点での製造業の状況を反映して、製造業による製品の中でコンテナ荷動き量が多いのは先にも述べた通り繊維製品である。機械類などのコンテナ荷動き量は大きなシェアを占めているとは言い難い。機械類（HS コード 84、85）を見ると、個別品目では 2007 年以降発電機、エンジン、液体ポンプ、工作機械用の部品、光学メディア、炉に使うための炭素電極など大きく荷動きを伸ばした製品はあるものの、全体的に見れば 2008 年から 2009 年に行った荷動きが減少した後、やっと 2011 年に 2007 年の水準まで回復したというのが実情である。

自動車関連産業では、生産・販売拠点としてだけでなく輸出拠点とする動きも見え始めている。自動車関連産業は 1990 年代初めまで国産化政策に基づきインド国内の数社による寡占状態であったが、現在では、多くの海外主要メーカーがインドで生産を行うようになり、インドを生産・販売拠点としてだけでなく輸出拠点とする動きも活発化している。乗用車、商用車の輸出台数は 2005 年ごろには約 20 万台、2008 年に 37.2 万台であったが、2011 年には 58.8 万台まで増加した。

自動車関連産業の進出が進むとともに自動車関連品の輸出货量も増加している。2006 年には合わせて 1.5 万 TEU であった「自動車部品」と「車両機器及び部品」の荷動き量は 2.4 万 TEU に増加した。なかでもブレーキ、ギアボックスといった部品の荷動きが伸びている。

## おわりに

現在、インド米国間のコンテナ航路は、往航によって繊維製品、家具、文房具などの軽工業品が米国に輸出され、これらの品物を造るための素材を米国から輸入する構造となっている。機械類の輸出は、自動車関連品など個別品目では荷動きの増加がみられる品目もあるが、インド経済における製造業

---

<sup>1</sup>インドのビジネス環境や物流に関する問題点に関しては、たとえば国土交通政策研究 第 101 号「インドの物流事情に関する調査研究」を参照されたい。

の存在感の小ささを反映して、まだ大きくは伸びていない。

また、インドにおいては海上コンテナ輸送に必要なインフラの整備やビジネス環境の整備も課題として残っている。主要港では平均稼働率が 90%を超え、6 港は取扱能力を超える貨物量を取り扱っているうえに主要港でも 6,000TEU級のコンテナ船に対応できないという問題が指摘されている<sup>2</sup>。さらにインドの港湾においてはコンテナ貨物の滞留時間は 2~4 日かかりほかの国の港に比べて遅いとのことである。荷動きが増加するまでには港湾における施設の拡充、運用面における課題の解決も重要になるだろう。

---

<sup>2</sup> 上記文献を参照。