

# INDIA

2020.12



## インフラ・製造業 現地ニーズレポート

経済産業省

令和2年度技術協力活用型・

新興国市場開拓事業補助金

(社会課題解決型国際共同開発事業

(製品・サービス開発等支援事業))

アイ・シー・ネット株式会社



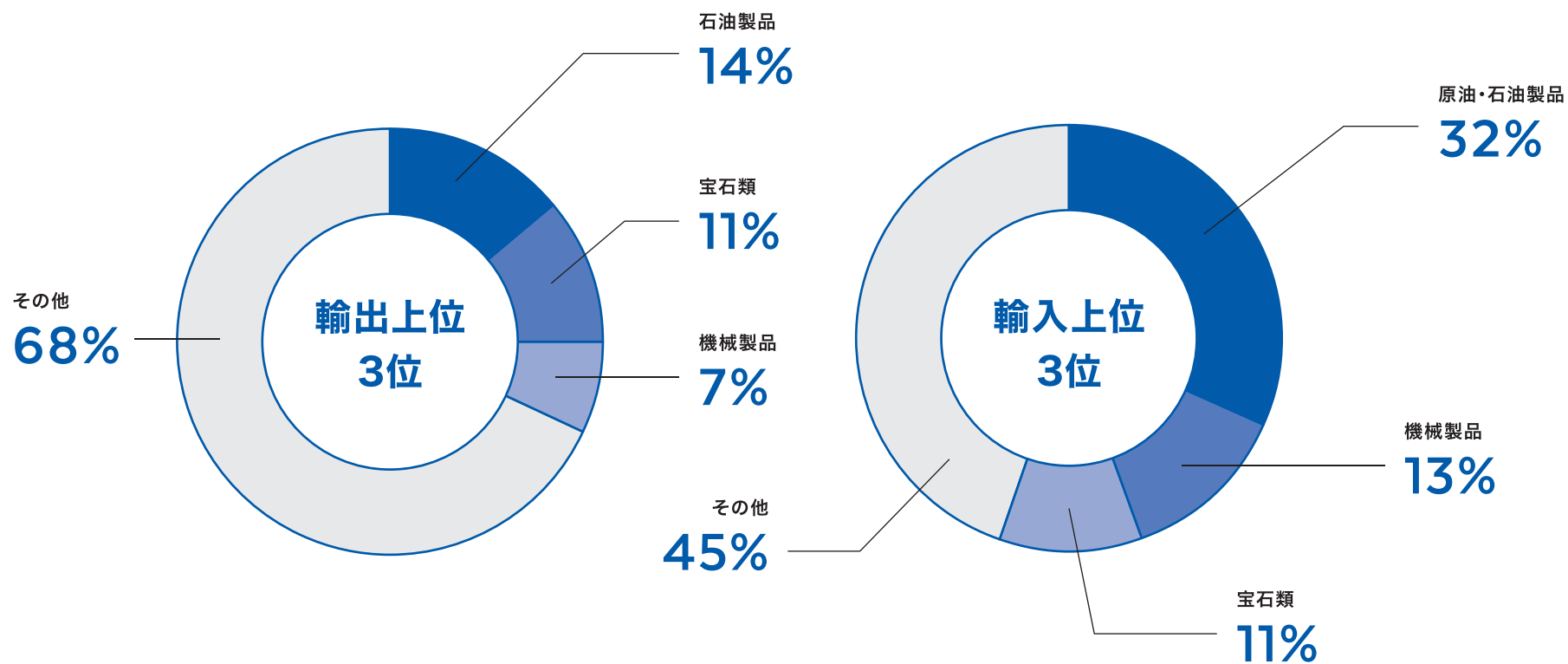
# CONTENTS

	03	概況・特徴
太陽光産業	09	市場環境
	12	市場規模
	14	ニーズが見込まれる製品・サービス
	17	インド・太陽光発電分野の参入可能性
	21	パートナーとすべき現地企業の特徴
	23	参入事例
電気自動車(EV)	27	市場環境
	28	市場規模
	30	業界構造
	32	参入事例
	34	ニーズが見込まれる製品・サービス
	37	現地パートナー候補リスト
物流・運輸ロジスティック	39	市場環境
	41	市場規模
	49	ニーズが見込まれる製品・サービス
	50	業界構造
	53	参入事例
	56	現地パートナー候補リスト



## 概況・特徴

主要港数	港湾処理能力	鉄道網	道路網	国道	州道
13	1,638万TEU (2018年)	67,368km (2019年)	5,600,000km 以上	132,500km (2019年度)	176,166km (2017年度)

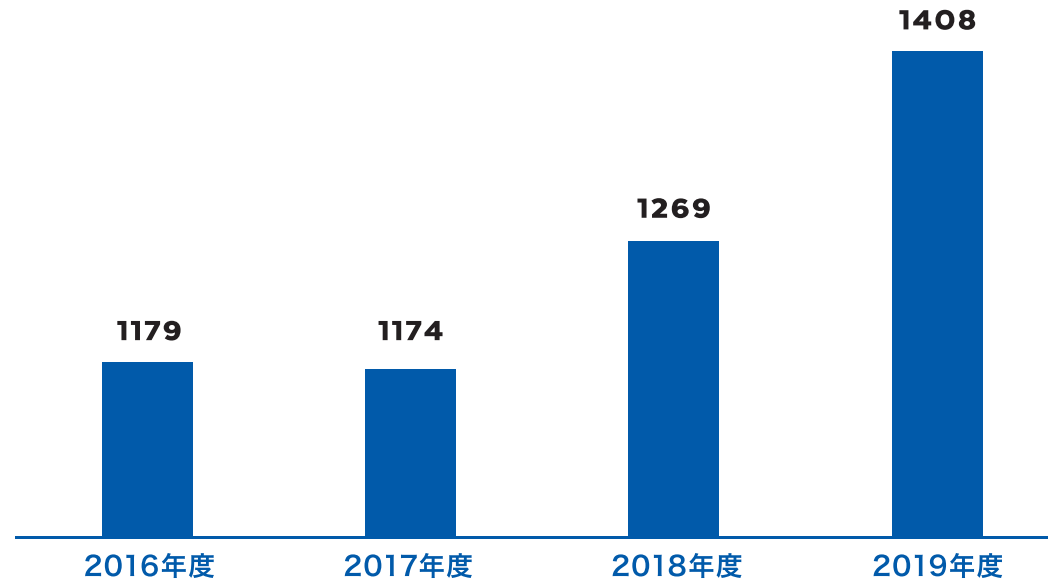




## 概況・特徴

- 輸入依存から国内生産へのシフト  
Make in India政策：2014年にモディ政権が発表。高い経済成長と雇用創出のため、サービス業から製造業へ成長の軸足を転換。製造業のGDPシェアを2022年までに25%とする目標を掲げている
- 製造業分野には約200万の中小零細企業が存在
- インドに参入する外資系のターゲットは国内市場

総固定資本形成の推移(USD億)

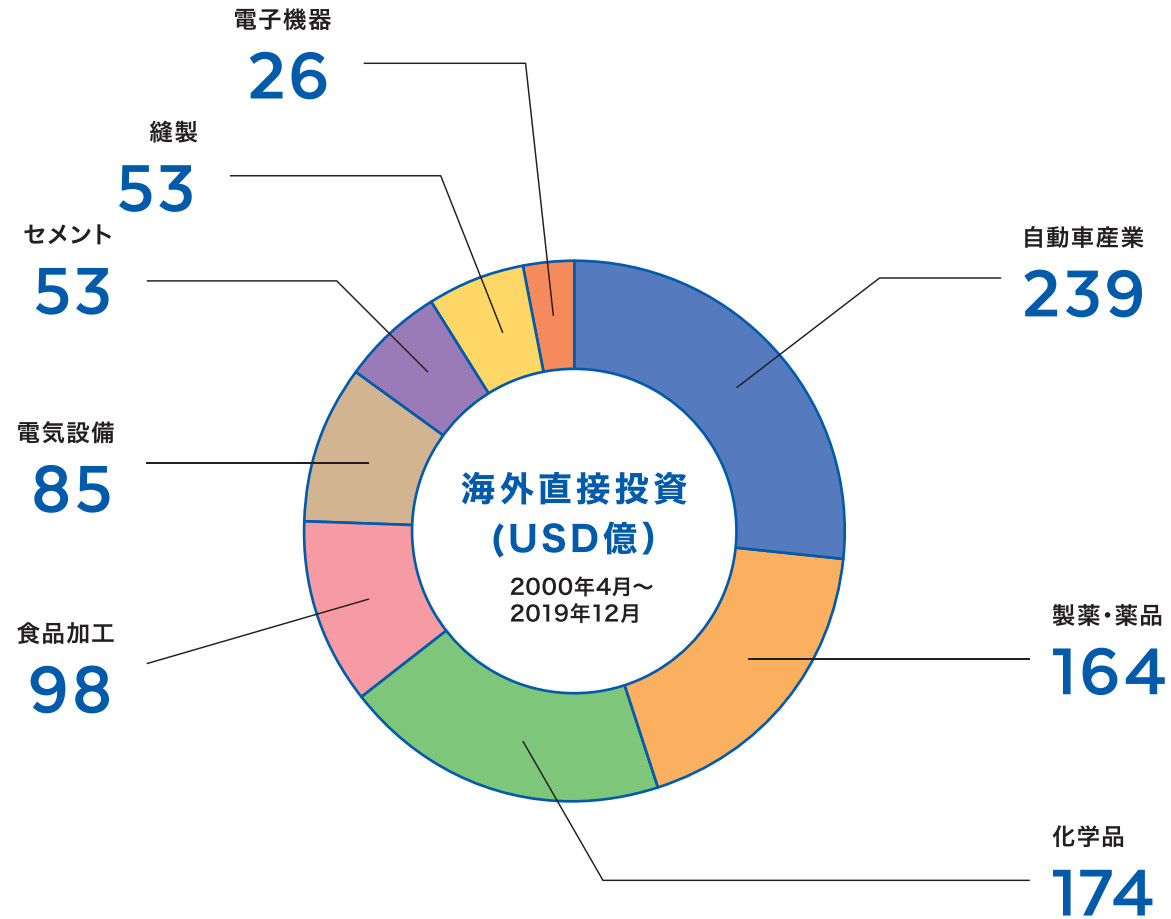


(出所) Indian Brand Equity Foundation



## 概況・特徴

- これまでの海外直接投資は自動車産業に集中



(出所) Indian Brand Equity Foundation

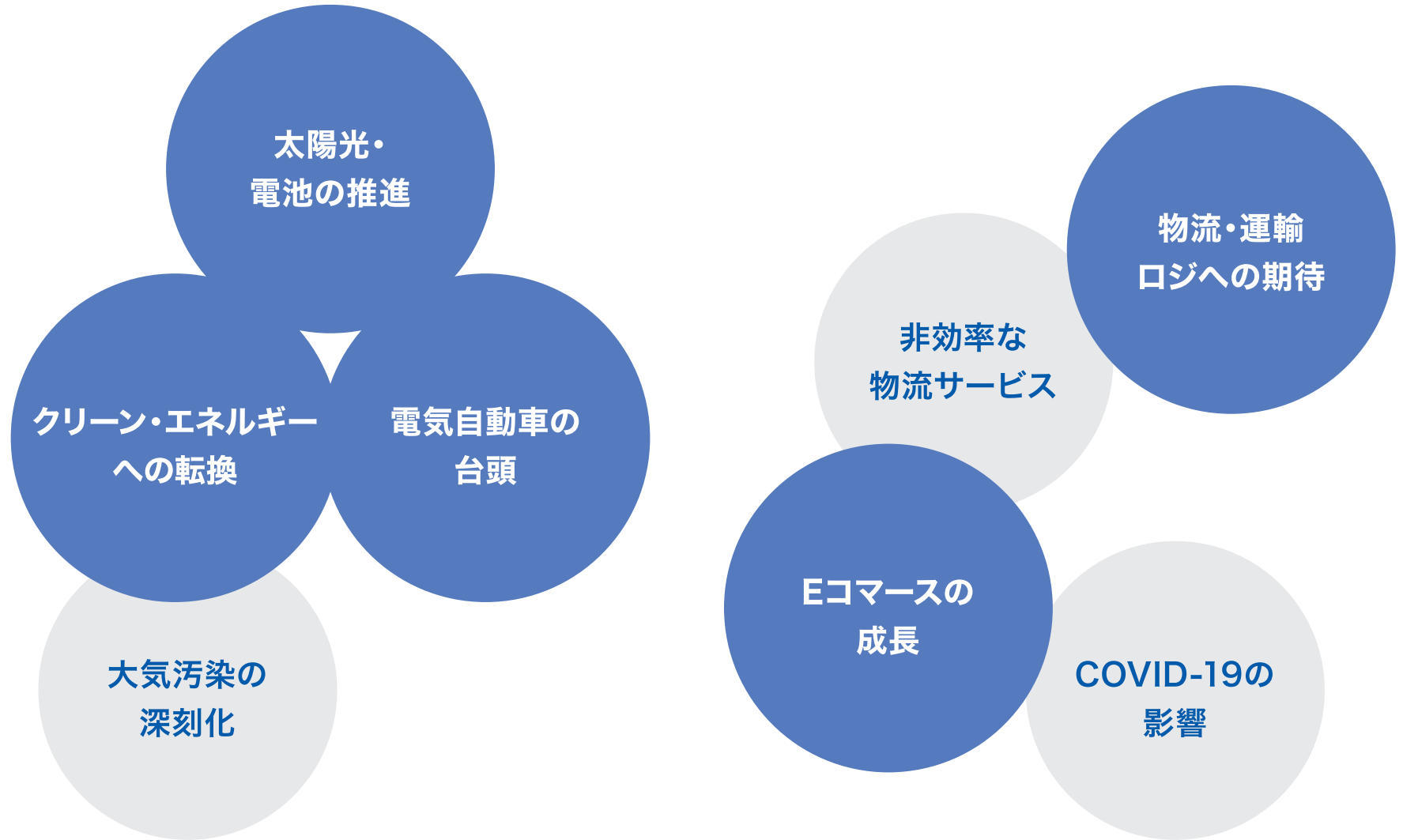


## インフラ・製造業における課題

- スケールメリットを活かせない: 製造業は中小零細企業が多く、生産性も低い
- 中国との競争: 中国からの安い輸入品との競争力がない
- 運輸ロジ: 道路網への依存が高く、運搬に時間がかかる
- 低い労働生産性: 推定熟練労働者は労働人口の4.7% (中国24%)
- 事業遅延: インフラ事業の実施に時間がかかる
- 大気汚染: 石炭中心の電源構成や車両増加による都市部の大気汚染が深刻化



## ビジネス・チャンス



1

太陽光産業





## 市場環境

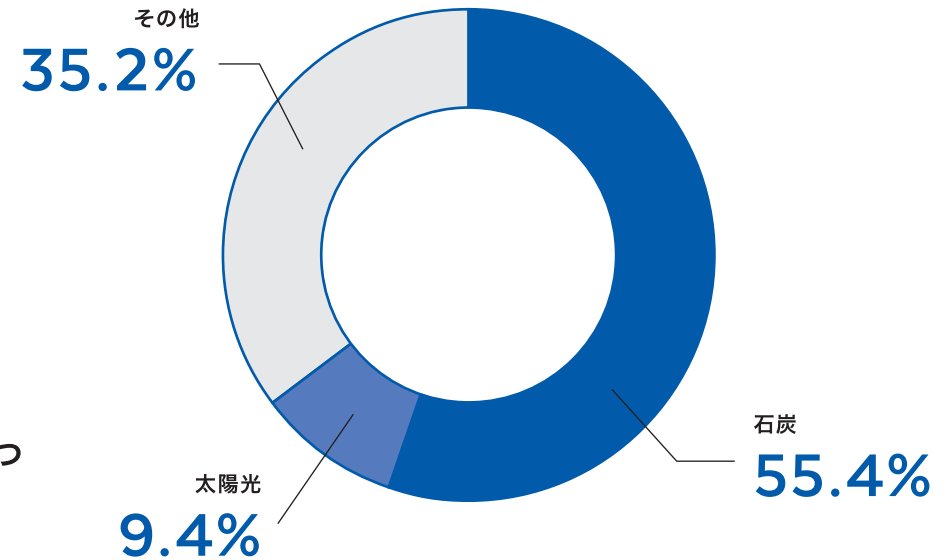
### インドの電源構成

豊富な石炭資源を利用した石炭中心の電源構成

しかし、深刻な大気汚染や石炭輸送コストの上昇により、石炭火力の規模拡大は停滞

### 再生可能エネルギーへの期待と可能性

- 政府による再生可能エネルギーへの後押し
- インドは世界でも再生可能エネルギーが最も安い国の一つ
- 日照条件が良好:年間日照日数は250~300日、  
1m<sup>2</sup>/日あたりの発電は4~7W



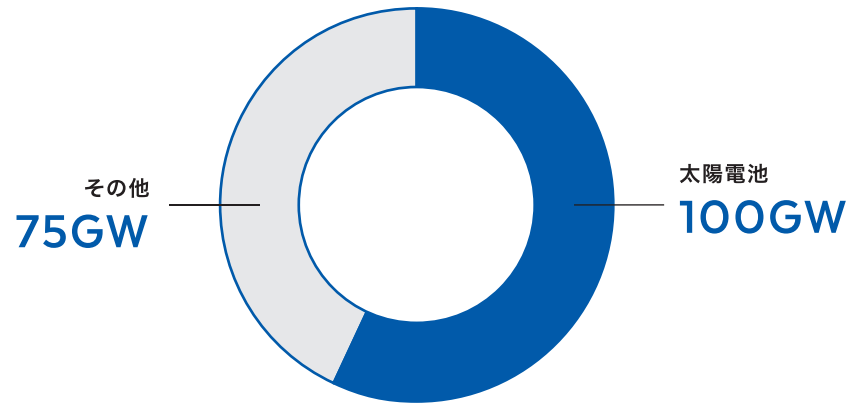
(出所) Central Electricity Authority



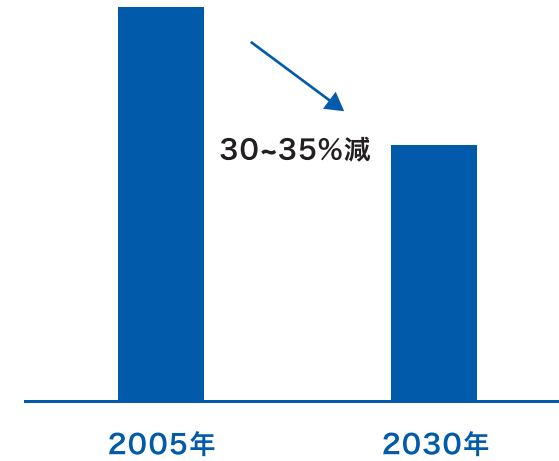
## 市場環境

### 世界最大の再生可能エネルギー

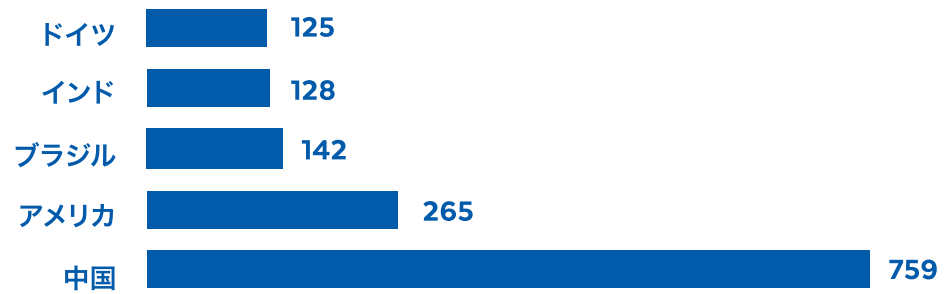
2022年までに175GWを開発



### GDP当たりのCO<sub>2</sub>排出量



### 再生可能エネルギー設備容量 (GW)



(出所)上:インド政府 下:Statista



## 市場環境

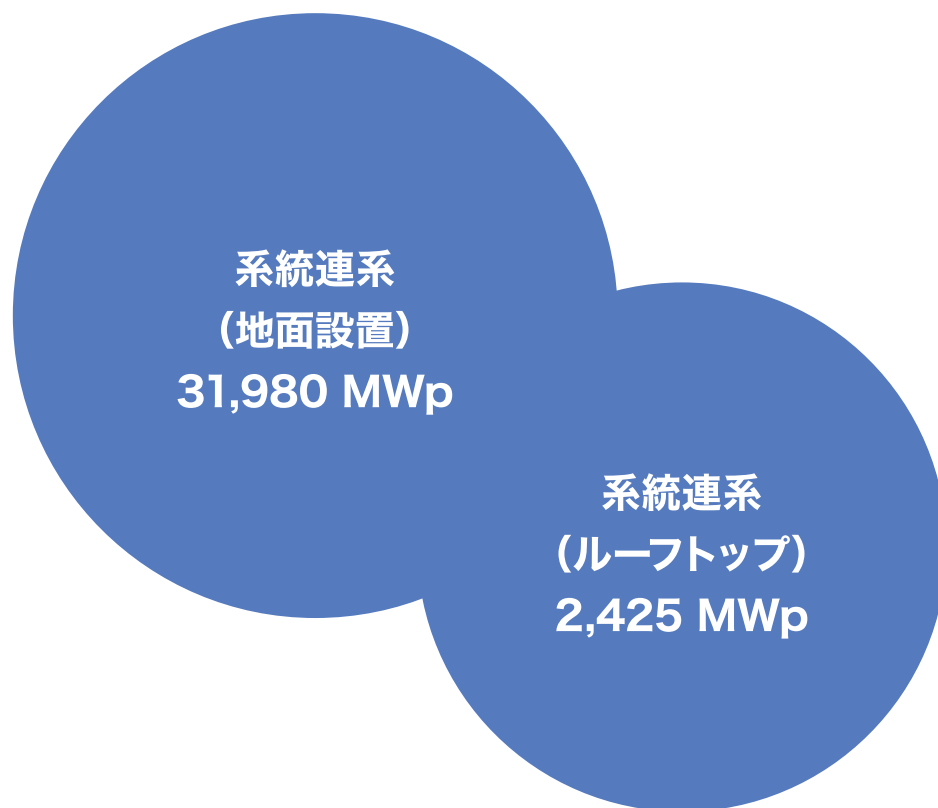
- PVセルやモジュールは8割が中国からの輸入
- 中国はGrade 1、2のパネルは先進国へ輸出し、インドへはGrade 3、4のパネルを輸出  
→ 中国製セルやパネルへの疑問
- 輸入PVセルやモジュールへのセーフガード措置の継続(2020年7月~1年間):中国、タイ、ベトナムが対象
- 新型コロナ感染や印中国境問題により、中国からの輸入品へのボイコット発生
- セルやモジュールの国内生産への需要が高まっている



## 市場規模

### 太陽光の累積設備能力

系統連系型(2020年)



オフグリッド(2019年)





## 市場規模

### PV原料・部品への需要予測(2021年度)



ポリシリコン

24,344MT/年



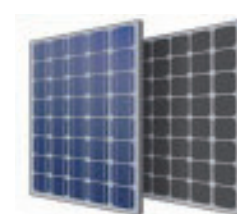
PVセル

3,583MW/年



シリコンウェハ

3,762MW/年



PVモジュール

3,412MW/年

(出所)FICCI



## ニーズが見込まれる製品・サービス

- PVセルやモジュールの生産技術、品質管理の技術はインドではあまり発達・浸透していない。
- PVモジュールのリサイクル・処分については、インドは規制、インフラともに未整備。  
使用済みモジュールは2030年には20万トンになると予測されている。

アジア最大のソーラーパーク (Rewa)



(写真) Press Trust of India

駅舎に設置されたPVパネル



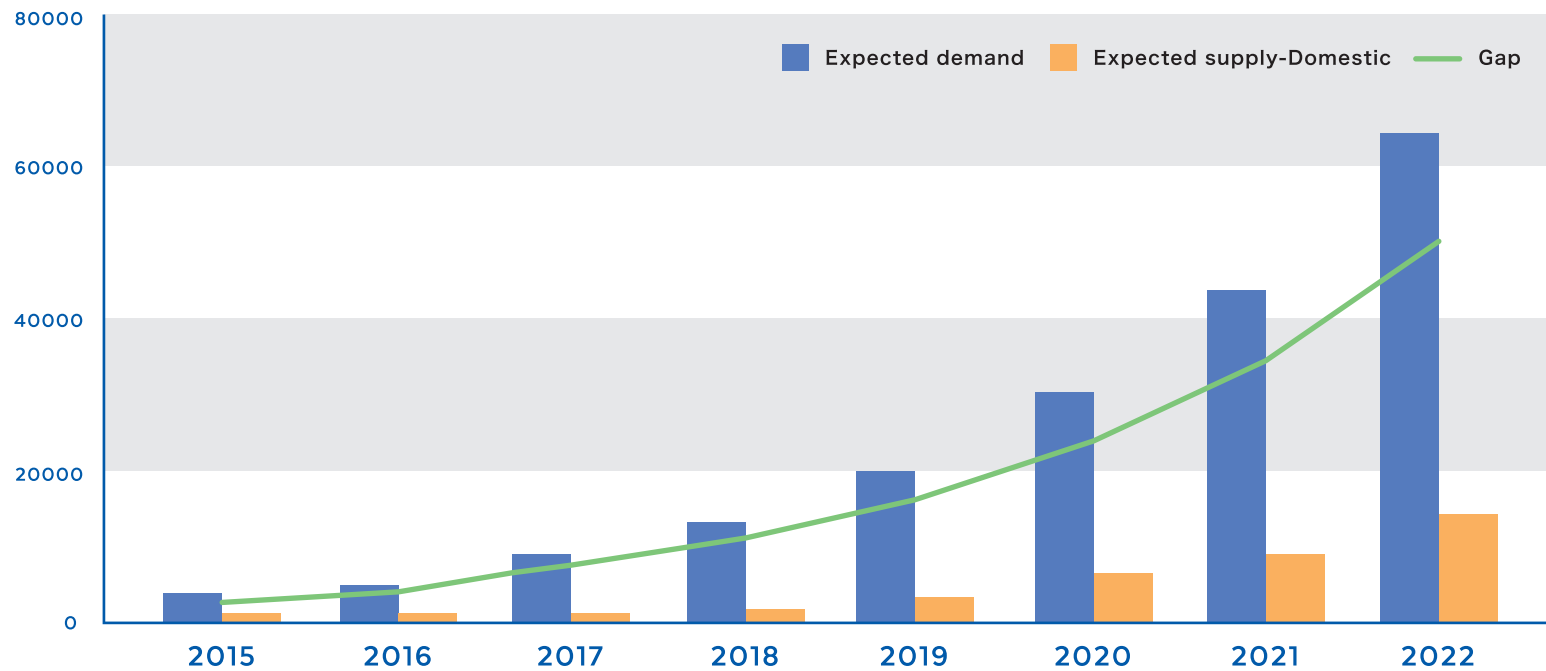
(写真) テリーメトロ



## ニーズが見込まれる製品・サービス

- PVセルの国内製造キャパは約3.1GWで18の企業が占めている。  
PVモジュールの製造キャパは11GWで175の企業とされている。  
しかし、国内需要の15%のみが国内生産され、残りは輸入に依存している。
- PVパネルの9割は多結晶シリコン。

太陽電池の需要と供給ギャップの予測 (MW)



(出所)TERI



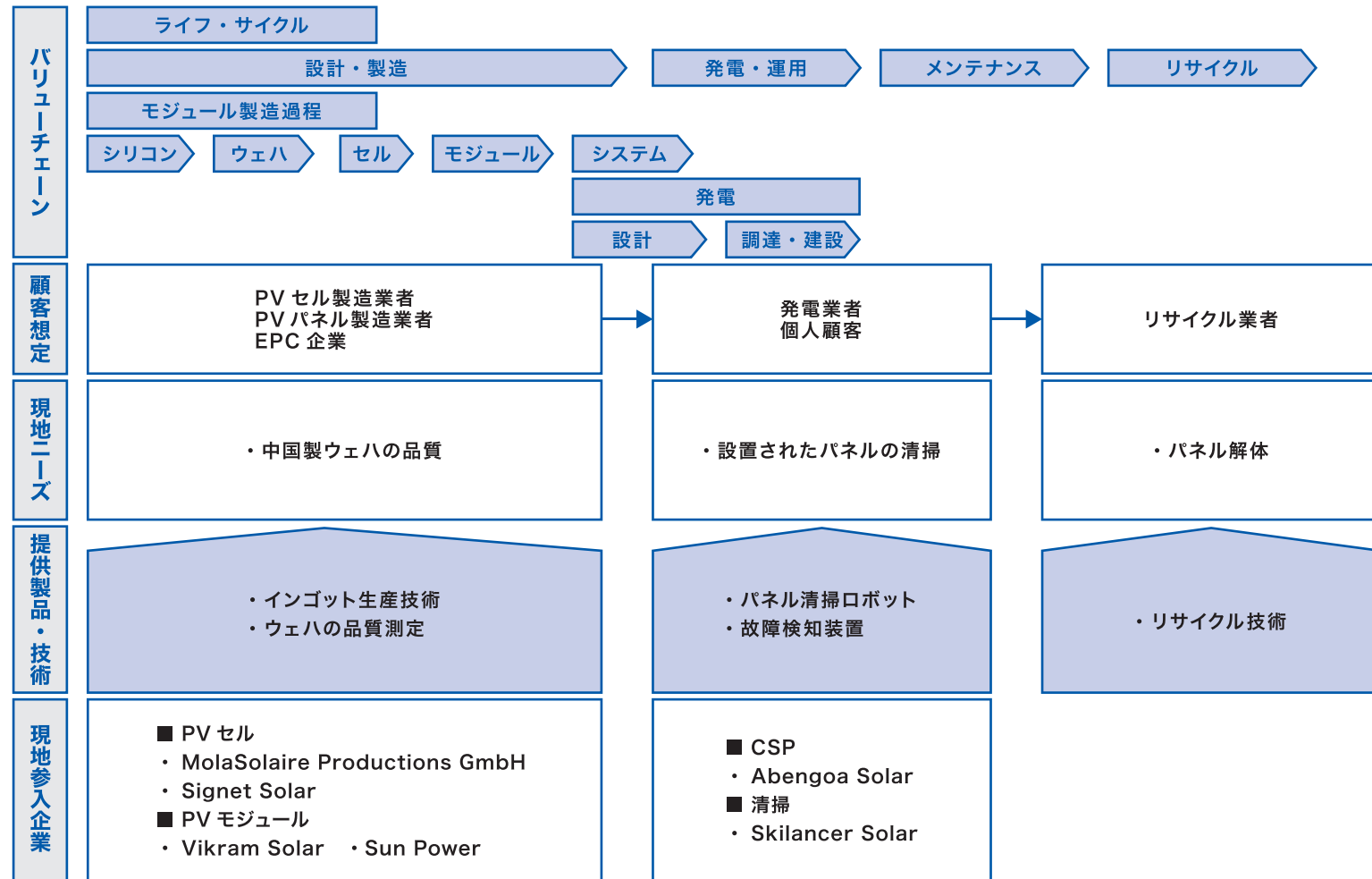
## ニーズが見込まれる製品・サービス

製品・サービス	想定する顧客	顧客のニーズ・課題	顧客の購買力
インゴット生産技術	セル製造業者	中国からの輸入に依存しており、セルの国内生産量は需要の15%に留まる	投資能力のある企業を対象とする必要あり
PVパネルの清掃ロボット	太陽光発電業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ソーラーパークなど広大な発電施設においても、ほとんどを人海戦術で清掃している</li> <li>・ソーラーパークでは清掃に大量の水が必要となり、乾燥地では水不足に悩まされている</li> <li>・機械を導入していても、パネル間の高低差で止まってしまう</li> </ul>	現在は中国製が出回っている
PVパネル故障探知装置	太陽光発電業者	少数の企業が検査を実施。類似装置は市場にない。	
PVパネルリサイクル技術	太陽光発電業者	PVの最全盛を迎えており、2030年には20万トンの廃パネルが見込まれているが、リサイクル技術は未発達	現在はイタリア製の機械を輸入している





## インド・太陽光発電分野の参入可能性





## 主要プレイヤー

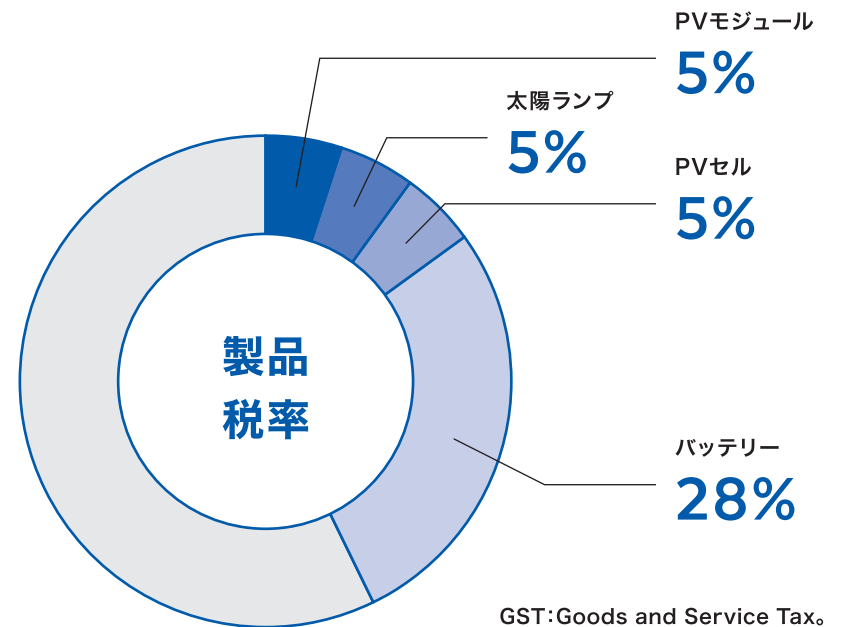
企業名	セグメント	HP・概要
Vikram Solar	PVモジュール	<a href="https://www.vikramsolar.com/">https://www.vikramsolar.com/</a>
Waaree Energies	EPC	<a href="https://www.waaree.com/">https://www.waaree.com/</a>
Goldi Green Technologies	PVモジュール	<a href="https://www.goldi.one/">https://www.goldi.one/</a>
Tata Power Solar	EPC、ルーフトップパネル	<a href="https://www.tatapowersolar.com/">https://www.tatapowersolar.com/</a>
RenewSys India	EPC	<a href="https://www.renewsysworld.com/">https://www.renewsysworld.com/</a>
Adani Solar	EPC、PVモジュール	<a href="https://www.adanisolar.com/">https://www.adanisolar.com/</a>
BHEL		<a href="https://www.bhel.com/index.php/">https://www.bhel.com/index.php/</a>



## 関連する規制・税制

- PV地場産業を守るため、セーフガード措置として2018年に中国とマレーシアから輸入されるPVセルには25%の関税が課せられていた。この関税は段階的に引き下げられ、2020年1月には20%となっていた。
- 2020年8月からは中国からの輸入を阻止するために、PVセル、モジュール、インバーターの輸入には基本関税20%を課する計画。

太陽光関連部品に課されるGSTの税率



GST: Goods and Service Tax。  
物品・サービスに対する間接課税。



## 市場参入の戦略

### 地場企業との連携

- 日系企業の参入は限定的であるものの、  
外資系企業とインド企業による連携企業が市場を牽引している。
- インド企業は日系企業のなかでも特に電力会社や  
蓄電池等の技術を強みと捉えている。

### 製造拠点の現地化

- インド政府のMake in India政策に見られるとおり、製品の  
現地生産に対する期待は高い。
- 日本製は高いというイメージが強く、現地製造による適正な  
価格設定も重要。



## パートナーとすべき現地企業の特徴

### 輸入・販売代理店

- PVパネルの清掃ロボットや故障探知装置といった機器・装置を不特定多数の顧客に販売する場合、複数の主要プレイヤーを顧客として抱える輸入・販売の代理店企業をパートナーとし、現地代理店を通じて顧客開拓を進める。

### 現地の有力企業

- インゴットの生産やPVパネルのリサイクルといった技術を導入するには、太陽光分野の主要プレイヤーや参入希望企業と手を組む。特に、PVパネルのリサイクル事業は、廃棄物管理を手掛ける企業とのJVも視野に入れる。

\*別資料パートナー候補企業のリストあり



## インド国内の拠点候補

ソーラーパークや太陽光発電事業は上記の州や、マディヤ・プラデシュ、マハラシュトラ、ウッタル・プラデシュに集中。太陽光発電関連機器メーカーが集中する産業クラスターはないが、PV製造業者は太陽光発電事業地近くに多く、特に南部のカルナタカ、アンドラ・プラデシュや北西部のラジャスタン、グジャラートに位置している。



州	既存設備容量(MW)*
カルナタカ	7,100
テランガナ	5,000
ラジャスタン	4,400
アンドラ・プラデシュ	3,470
グジャラート	2,654

\*2020年(出所: NS Energy)



## 参入事例(本邦企業)

企業名	セグメント	概要
三井物産	電源開発	地場企業OMC Powerへ出資し、分散電源案件開発を推進。
三菱商事	蓄電システム	2017年からインドでのマーケティング開始。
SBGクリーンテック	電源開発	
日立ハイテク	EPC	CleanMax Solarと連携しインドの日系企業向けルーフトップ・パネルを提供。
シャープ	システム	現地法人あり
JERA	電源開発	2017年よりRenew Powerに約10%の出資。
パナソニック	EPC、機器	2015年より240億円を投資し、太陽光パネル等の販売計画の展開を本格化。 地場企業Anchor Electricalsを2007年に買収し子会社化した。
TMEIC	機器	東芝と三菱電機のJV



## 参入事例(海外企業)

企業名	セグメント	インドのJVパートナー企業・子会社
Abengoa Solar	CSP:集光型太陽熱発電 (CSP 技術、太陽光発電)	Maharishi Solar
Centrotherm Photovoltaics AG	多結晶シリコン加工工場(PVC)	SREI Infrastructure Finance Ltd、Environ Energy Deck Services(両社で50%の出資)およびPerseus (35%)
MolaSolaire Productions GmbH	PVセル	
TATA-BP solar	PVセル	Tata & British Petroleum(JV)
SunTechnics		SunTechnics India
eSolar	CSP	ACME Group





## 参入事例(海外企業)

企業名	セグメント	インドのJVパートナー企業・子会社
First Solar	PV(薄膜PV モジュールの製造、ターンキーシステムによる太陽光発電所)	Moser Bear の設備にモジュールを供給
Signet Solar	PVセル	
Solfocus	CSP	Moser Bear
Sun Power	PVモジュール	Mahindra
Sun Edison	多結晶シリコンとウェハの製造	MEMC の子会社
Spire Corporation	ターンキーシステムによる太陽光発電システム	Rajasthan Electronics & Instruments (JV)。 Spire Solar India (インド子会社)
REC Solar		REC グループの子会社
General Electric	薄膜パネル製造	GE India

# 2

電気自動車(EV)



## 市場環境

- インドを世界的な製造業のハブとすることを目指したモディ政権の製造業振興策「Make in India」。
- 新産業政策では電気自動車産業がエマージング分野として挙げられている。
- 2030年までに新車の40%をEV化するという国家目標：バッテリーの国産化、充電ステーションの設置、消費者への補助金の提供、関連部品の国内製造、関税率の段階的引き下げなどの措置が打ち出されている。

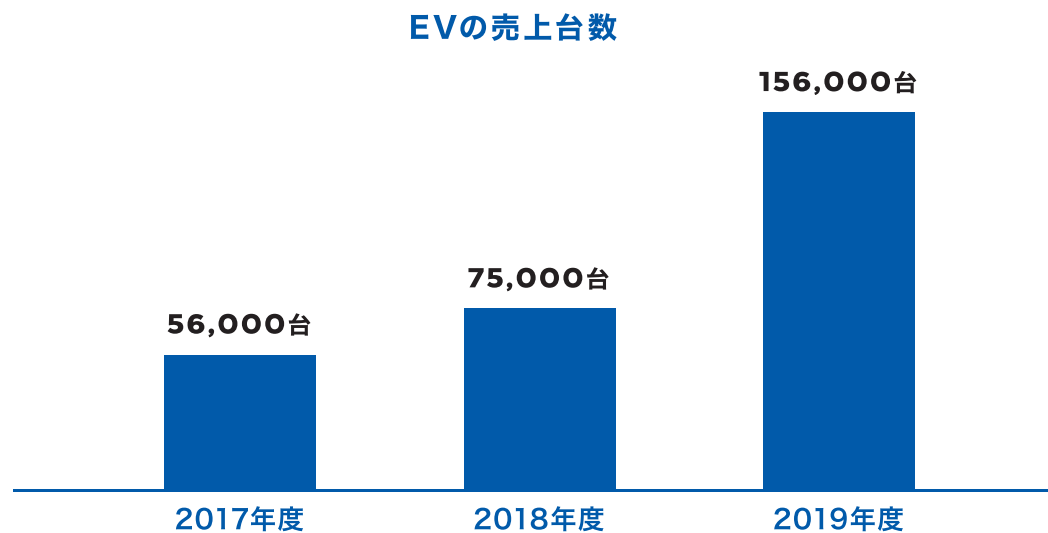


## 市場規模

EVの多くは2輪バイクやE-リキシャ。

EVは初期投資が高いこと、充電スタンドが普及していないこと、車種の種類が限られていることから、自家用車としての浸透率は限定的。

2023～2024年以降の普及拡大が期待されている。

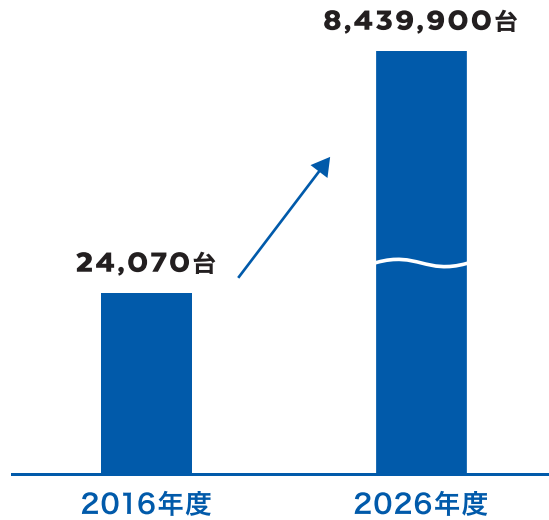


(出所) Society of Indian Automobile Manufacturers



## 市場規模

### EVの売上予測台数



### 車両別台数(2026年)

	車両	台数
四輪	自家用車	752,400
	商用車	1,795,500
	バス	177,000
	二輪	405,000
	三輪	5,310,000



## 業界構造

完成車両	乗用車	Tata Motors, Mahindra Electric, Hyundai Motors, Kia Motors
	バス	Ashok Leyland, Olectra-BYD
	二輪	Hero Electric (この他、複数のスタートアップが参入)
	三輪	Lohia Auto, MAuto Electric Mobility
バッテリー		Samsung SDI, BYD, LG Chem, Leclanche, CALB, CATL
パワートレイン		Mahindra Electric, Entuple E-Mobility, Electra EV, Altigreen Propulsion Labs



## 主要プレイヤー(完成車両)

名称	概要
Tata Motors	乗用車(Nexon EV、Tata Tigorモデル)に加え電気バス、ハイブリッドバスの製造を手掛けるインドの大手自動車メーカー
Mahindra Electric	2010年に地場Reva Electricを買収。セダン(eVerito)や商用車(eSupro)を展開
Ashok Leyland	大手商用車メーカー。電気バスの製造
Ola	配車アプリの運営企業。配車タクシーのEV化に加え、E-リキシャの導入や充電ステーションの設置を計画中
Hero Electric	二輪製造
Lohia Auto	E-リキシャの製造



## 参入事例(本邦・海外)

名称	概要
Terra Motors	2014年からE-リキシャを製造。年間50万台の電動三輪市場に参入予定。
トヨタ	Prius、Camry、Glanzaなどのハイブリッド車を展開。
ホンダ	ハイブリッド車を展開。
Maruti-Suzuki	Ciza、Balenoなどのハイブリッド車を展開。
Okinawa Raise	二輪製造
Yakuza Rubie	二輪製造





## 参入事例(中国)

名称	概要
上海汽車集団(SAIC)	SAIC傘下の英系MGモーター・インディアは元ゼネラルモーターズが保有していた工場を買収。2019年7月にSUV「ヘクター」の予約販売を開始。SUV仕様のEV「ZS EV」を2020年1月に発売予定。
長城汽車	インドでの生産開始に向けて、現地法人「ハーバル・モーター・インディア」を北部ハリヤナ州グルガオンに設立。約700億ルピーを投じ、事業基盤の整備へ。
青山控股集团	グジャラート州アーメダバードのドレラ特別投資地区にて約2,100億ルピーを投じ、EV向けのバッテリー製造工場を建設中。
比亞迪(BYD)	地場Olectra社と提携し、年間2,000台の電気バスを製造。今後、生産能力を年間5,000台に増やすほか、バッテリーの組み立てラインを増強する予定。また、EV向けMPV、物流仕様のミニバン、電動フォークリフトも販売。



## ニーズが見込まれる製品・サービス

製品・サービス	想定する顧客	顧客のニーズ・課題	顧客の購買力
リチウム・イオン・バッテリー	自動車メーカー	インドにおけるEV用バッテリーの生産は初期過程にあり、ほとんどを輸入に依存している。2030年に新車の40%をEV化するためには、大量のバッテリー生産が必要となる。	製品によっては競合社があるが、自動車メーカーは大手企業が多く、購買力はある。
モーター、インバーター	自動車メーカー	従来型の自動車にはなかった部品。バッテリーとともに、日本が蓄積してきた技術・ノウハウは欧米に勝る。	
車体(非金属)	自動車メーカー	本邦企業の強み	
制御関連部品	自動車メーカー	本邦企業の強み	



## 関連する規制・税制

EVに関する規制は道路交通省の所轄。

EV部品・機器の規格や安全基準はインド基準局 (Bureau of Indian Standard) のIS 17017に準ずる。

AC充電: Bharat EV 充電基準 AC001。15A、230V、3.3 kW、IEC 60309コネクタ使用。

DC充電: DC 001。200A、15kW、GB/T 20234 コネクタ使用。

### EV関連部品に課されるGSTの税率

製品	税率(%)
完成車	40
SKD	30
CKD	15
二輪、バス、トラック	15

GST: Goods and Service Tax。物品・サービスに対する間接課税。



## 市場参入の戦略

インドのEVセクターはまだ成長の初期過程にあり、商業化に向けて様々なビジネス・モデルが試行されている。さらに、EVの新価値創造に向けて、EVを既存ビジネスの資源として捉えるなどの取組が展開されている。

### 既存自動車部品製造企業とのJV

- 日系企業が自動車産業に参入した際にとった戦略。EVセクターで必要とされる技術にもとづき、参入済み企業が複数の企業とJVを組む事例も見られる。

### EVスタートアップ企業への投資

- インドではEVセクターにおいても複数のスタートアップ企業が登場している。日系企業は技術面と資金面の両方から、スタートアップ企業を支援することができる。



## 現地パートナー候補リスト

<バッテリー>	<車体・制御関連部品>
<p>Exide Industries            Amara Raja Batteries Limited            Everyday Industries India Limited            HBL Power Systems Limited            Indo-National Limited            Panasonic Energy India Company Limited            High Energy Batteries (India) Limited            Goldstar Power Limited</p>	<p>Motherson Sumi Systems Limited            Sundaram Clayton Limited            Varroc Engineering Limited            Bosch Limited            Endurance Technologies Limited            Minda Industries Limited            Wabco India Limited            Tata Autocomp Systems            Avtech            Bharat Forge</p>

\*バッテリー、車体・制御関連部品の現地パートナー候補企業と自動車メーカー、二・三輪メーカーの概要リスト別途あり。

# 3

物流・運輸ロジスティック



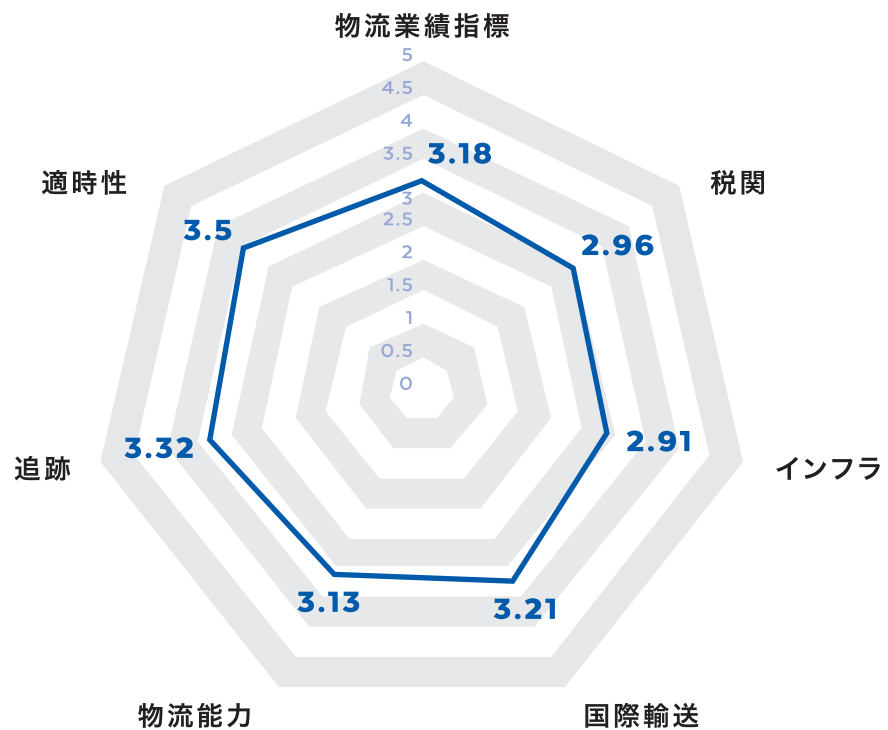
## 市場環境

2018年の物流業績指標に基づくインドの世界ランキングは44位。

インドでは今、国内に多数の経済特区を設立・開発している。

物流セクターへの海外直接融資は100%認められている。

物流スコアカード(2018年)



(出所)世界銀行



## 市場環境

### 1 インフラ

- 非効率なコンテナの保管施設
- コールドチェーンが未開発のため、農産物の35~40%が廃棄されている

### 2 技能訓練

- 労働力はあるものの、適切なスキルを身につけた働き手が不足
- 職業訓練に対する投資の必要性

### 3 IT

- IT利用による経済的便益に対する意識の低さ

### 4 規制

- 複数の政府機関による複雑な規制
- コンプライアンスに対する透明性の低さ

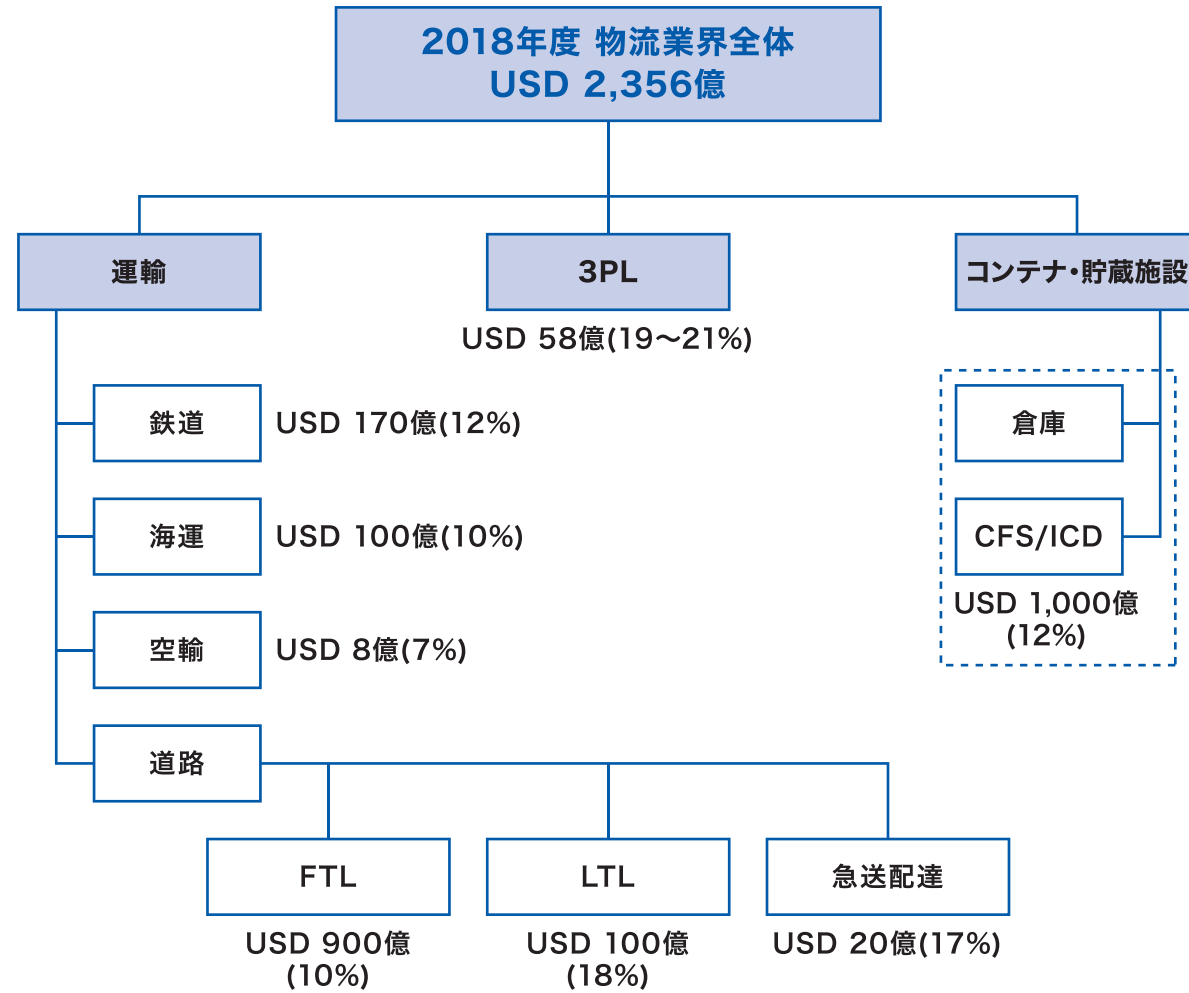
### 5 サービス・レベル

- 社会経済的に多様な顧客層への対応
- 断片的な物流チェーン





## 市場規模

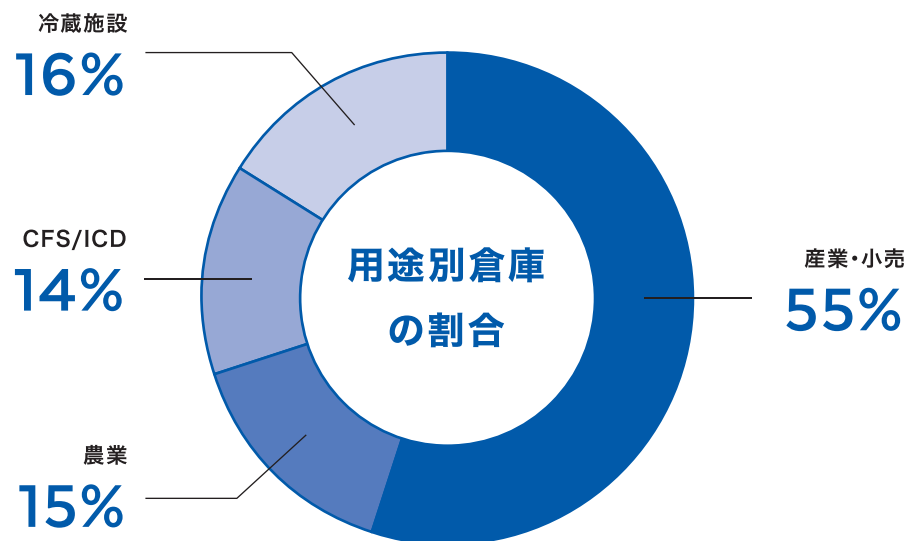
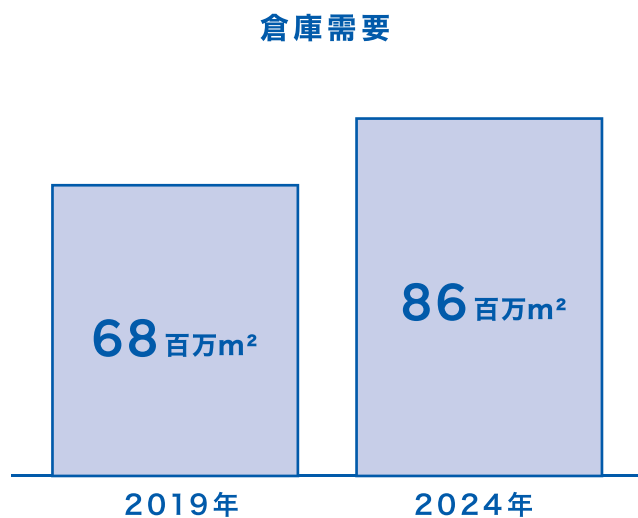


\*括弧内は2018年度から2025年度までの年平均成長率の予測



## 市場規模

- 農業関連の倉庫は政府機関が保有、それ以外は民間企業
- 近代的倉庫容量の6割は主要都市(アハメダバード、バンガロール、チェンナイ、ムンバイ、デリー、プネ)に集中



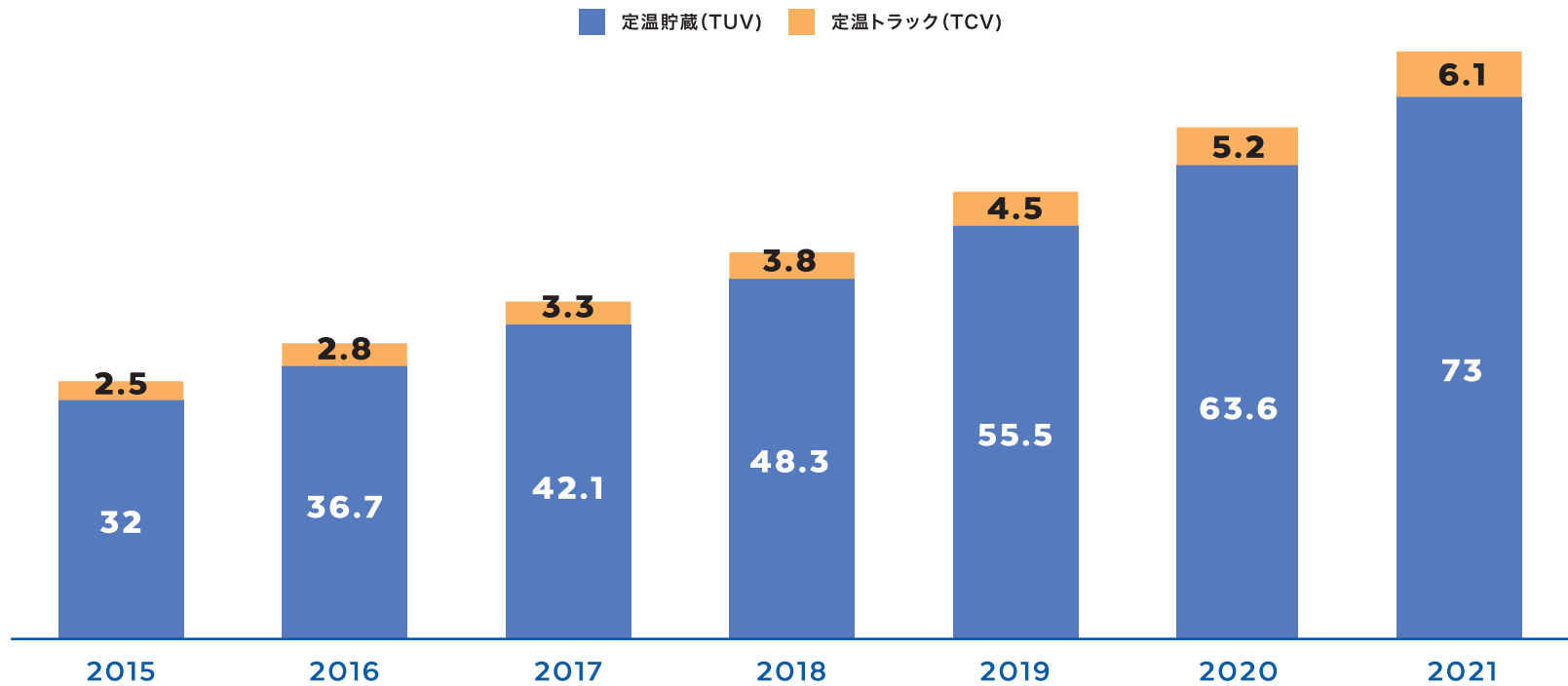
(出所)左:Knight Frank Research 右:Edelweiss Research



## 市場規模

インド政府の補助金スキームの後押しもあり、定温貯蔵への投資は今後も続くと予想される。  
市場の成長率は年14.9%、2021年にはUSD 79.1億に達する見込み。

### 定温貨物物流市場の予測 (US億ドル)



(出所) Frost & Sullivan

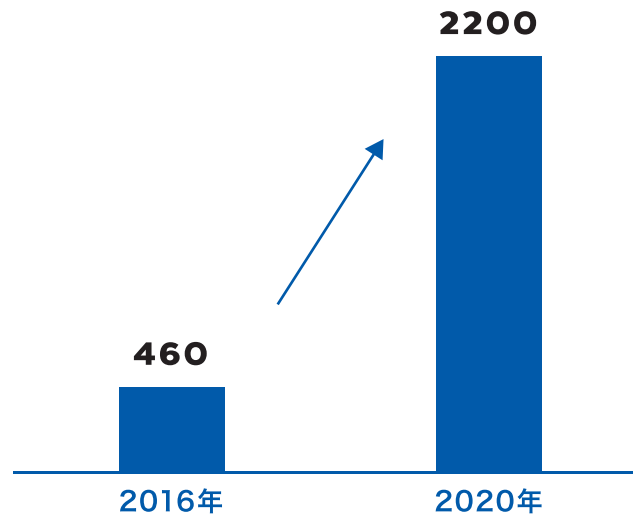


## 市場規模

インターネットとスマートフォンの普及拡大により、インドのインターネット利用者数は2021年には829百万人に達する見込み。

COVID-19による都市封鎖の影響もあり、急激な成長を遂げている。

Eコマースの成長（百万ドル）



(出所)IBEF



## 大規模開発事業

日本の支援で実施

### デリー・ムンバイ産業回廊 (Delhi Mumbai Industrial Corridor: DMIC)

新しい産業都市をスマートシティとして開発することで、  
インドの製造業とサービス業の基盤拡大を狙う。

### 貨物専用鉄道 (Dedicated Freight Corridor: DFC)

貨物輸送能力を向上させるための貨物鉄道の建設。西回廊  
(デリー・ムンバイ)と東回廊(デリー・コルカタ)の総延長約  
2,800km。DMICの産業物流の背骨として機能することに期待。

### ナバシェバ(JNPT)港整備計画

インド最大のコンテナ取扱量を誇るナバシェバ港の処理能力  
の向上を図るためのコンテナバースの増設。



## 大規模開発事業

### マルチモーダルロジスティクスパーク (Multi Modal Logistics Park: MMLP)

運輸ロジコスト削減を目指し、マルチモーダルに対応する。倉庫や保冷施設を完備した施設を国内数カ所に設立予定。アジア開発銀行(ADB)が一部出資。

### 食品加工クラスター (Pradhan Mantri Kisan Sampada Yojana)

食品加工省が主導する補助金制度。フードロスの削減、農村部における雇用創出を視野に入れ、巨大フード・パークや保冷施設の建設に加え、食の安全を確保するための施設や加工クラスターが対象となる。



## 今後の展望

インド政府は統合運輸・物流政策を策定中。  
同政策に関連し、国内で50の経済回廊、  
35のマルチモーダルロジスティクスパーク、  
10のインターモーダル駅の建設を計画。

輸出入の比率は4.5:5.5で推移しており、経済成長・政治的安定性もある。

Eコマース市場の成長に伴い、拠点間の長距離輸送、  
都市部でのラストマイル輸送、都市近郊の倉庫需要が増大。

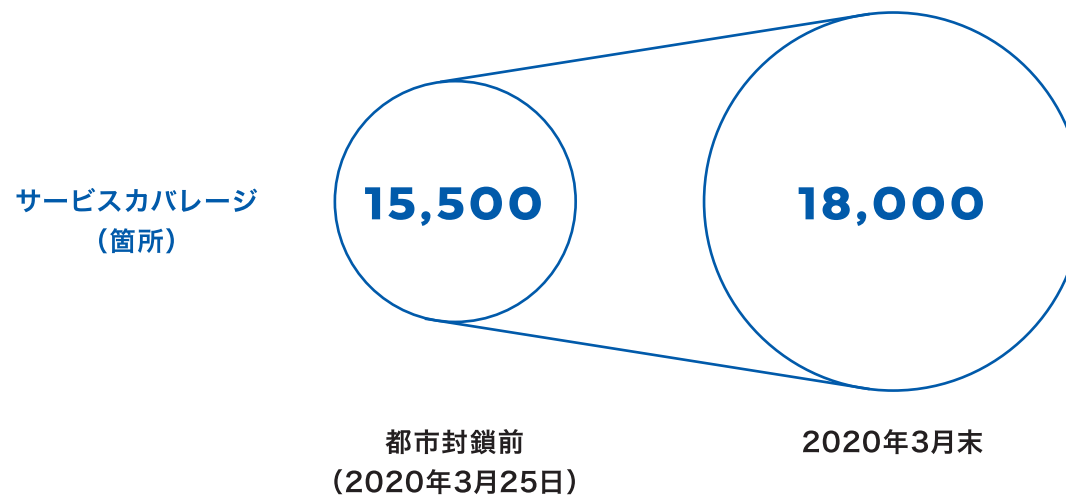
鉄道と比較すると、トラック輸送のほうが時間がかかるが、  
コスト面での優位性が高く、今後もトラックによる積替輸送が主流となる見込み。



## COVID-19の影響

- 感染拡大に伴う移動労働者の帰還により、倉庫の労働者やデリバリーを担うドライバーの人手不足に直面
- 都市封鎖により断片的だった物流サービスの実態が明るみに
- 都市封鎖の長期化により、Eコマースやデリバリーへの需要が増大
- 数多くのブランドや店舗がEコマースに乗り出し始める
- 経済回復策の一環として、インド政府は国内の中小零細企業をデジタル市場と繋げることを宣言

### 運送会社Delhiveryの経験







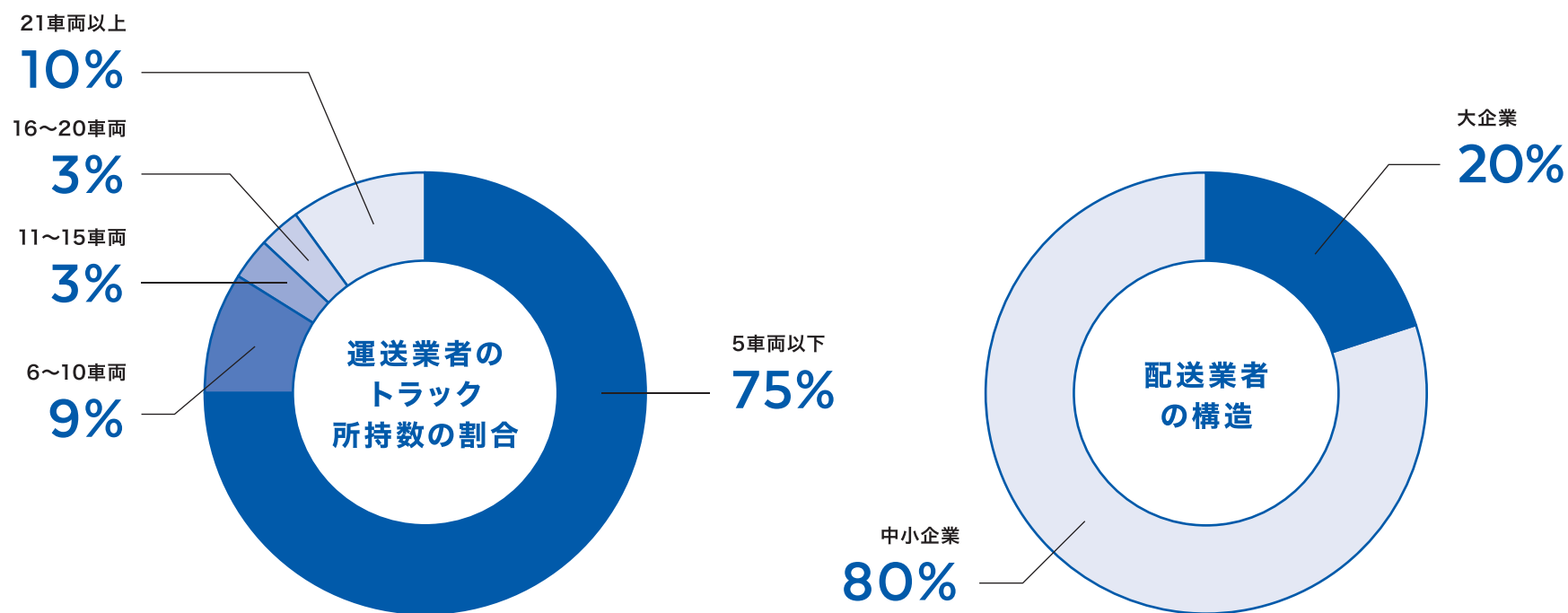
## ニーズが見込まれる製品・サービス

製品・サービス	想定する顧客	顧客のニーズ・課題	顧客の購買力
ブロックチェーン技術	輸出入業者、運送業者、 これらサービスを利用する顧客	貿易情報が最適に管理されていない。 商品の原産地・原料に関する情報が不透明。	中～大企業
AI・IoT技術	倉庫運営業者、配送業者	非効率な作業 適切なスキルを有する人材の不足	中～大企業
保冷・冷凍技術	運送業者、レストラン、食品会社	高い農産物の廃棄率	技術の種類・価格により 小～大企業が対象となる
定温輸送・貯蔵	運送業者、倉庫運営業者	高い農産物の廃棄率	コールドチェーンや定温貯蔵向け 政府補助金制度あり(最大INR1億)



## 業界構造

大手プレイヤーはごくわずか。トラック事業者の多くは中小零細で、経営者件運転手というケースも多い。個人・零細の事業者を地区ごとに管理する有力運送業者が存在する。



(出所)Edelweiss Research



## 主要プレイヤー

### 運送業者



### コールドチェーン





## 関連する規制・税制

### 国家ロジスティクス政策(案)

供給側の様々な課題を克服することで、輸送コストを削減し、インドの物流分野の競争性を強化すべく、インド政府は、円滑な貨物の輸送を目的とした国家政策を策定中。同政策では、インドのモーダルミックスを国際的ベンチマーク(道路25~30%、鉄道50~55%、水運20~25%)を参照に最適化する計画。

### 運送サービスの適用されるGST税

輸送方法	税率
鉄道輸送	5%
鉄道コンテナ輸送(インド国鉄以外)	12%
船輸送	5%
道路輸送(運送状あり)	5~12%
マルチモーダル輸送	12%
荷積み、倉庫、貨物取扱いサービス	18%



## 参入事例(本邦企業)

企業名	セグメント	概要
三菱商事・三菱倉庫	コールドチェーン	インドSnowman社への資本参加。
双日	物流インフラ	インド物流大手Arshiya社FTWZ(物流加工保税區)と鉄道輸送を合わせた複合物流インフラ事業を推進。
鴻池運輸	医療物流	同社グループ傘下にJKTI、Carna Medical Database Pvt Ltdを含む4社をインドで展開。医療製品の物流管理とネットワークを構築。
日新	総合物流サービス	航空貨物、海上貨物、インド国内輸送、DC業務、ロジスティクス
SBSロジコム	国際・国内物流	インドAtlas Logistics Private Limitedへの出資
NEC	物流可視化システム	
ダイフク	物流機器	2019年にインドの物流機器メーカーVega Conveyors & Automation Ltdを買収。現地での生産体制整備に乗り出す。



## 参入事例(本邦企業)

企業名	セグメント	概要
日本通運	総合物流サービス	二つの子会社Nippon Express (India)とNittsu Logistics (India)を通じてビジネスを展開
山九	物流-FWDG、倉庫、 輸送	インド子会社あり。国内に複数の拠点を展開。
近鉄エクスプレス	総合物流サービス	航空貨物、海上貨物、インド国内輸送、ロジスティクス
日立物流	物流(FWDB)	日系企業向け倉庫・物流管理
伊藤忠商事	総合物流サービス	インドのParekh Integrated Services Private LimitedとのJV.
楽天	Eコマース	2018年に研究開発拠点をバンガロールに設置。



## 市場参入の戦略

### 1. 既存Eコマース企業とのJV

早期参入事業者が採用した戦略

### 2. 既存物流企業の技術パートナー

貯蔵・運送など様々な場面で日本の技術を提供

### 3. 物流スタートアップの株式取得

近年増加する物流分野のスタートアップ企業へ資金・技術面での協力

### 4. 既存日系企業とのJV

インド参入済み日系企業とのタイアップ

### 5. 新規3PL企業の買収

スタートアップや既存企業が設立した3PL企業の活用



## 現地パートナー候補リスト

<老舗物流企業>	<スタートアップ企業>		<Eコマース>
Allcargo Logistics Limited Aegis Logistics Limited Mahindra Logistics Limited TCI VRL Logistics Limited Gateway Distriparks Limited Adani Logistics Company	Leap India Rivigo 4tigo Shadowfax Porter Delhivery TransportEG Truckeasy Freightbro Trukky	Blackbuck Gobolt Locus.sh Shippy Lobb Fareye Qikpod Spoton Ecomexpress Vamaship Transportation Hub	Flipkart Jiomart Just Dial Desai Fruits and Unnati Agritech Ini Farms Snapdeal

\*各社の概要リスト別途あり。



発行者：アイ・シー・ネット株式会社

総責任者：井上真

全体管理：松本幸敏、下山久光、太田みなみ、淵上雄貴

調査担当：(南アジア)大西由美子(リーダー)、朝比奈千鶴、高野友里

お問い合わせ：Business\_Consulting@icnet.co.jp

デザイン：株式会社ツープラトン

本レポートは、出所を記載した二次資料及び当社による現地ヒアリング結果に基づき、有益だと判断した情報を基に作成しておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断でなされますようお願い申し上げます。