



# 世ろじたす

株式会社日通総合研究所 〒105-8322 東京都港区東新橋一丁目9番3号  
http://www.nittsu-soken.co.jp

第33回 (2018年1月22日)  
Contents

中国の EC ビジネスと物流の現状	1
軌道に乗るか? .....	2
インドの鉄道輸送の行方は	

## Logistics Report

### 中国の EC ビジネスと物流の現状

Research & Contents Unit  
Senior Consultant  
**陳麗梅**



中国における近年の EC ビジネスの急速展開と拡大する EC ビジネスに関する物流の現状を、国際物流に 15 年以上携わっている陳が報告します。

#### ◆ ネット通販の取引額は世界総額の 40% 超

10 年前、中国のネット通販の取引額が世界総額に占める割合は 1% 以下に過ぎなかったが、現在では 40% を超え、先進 5 か国 (米国、英国、フランス、ドイツ、日本) の合計をも上回る状況となっている。2016 年における中国の個人消費関連のモバイル決済取引額は約 8000 億ドルに達し、米国の 11 倍の規模となっている。

#### ◆ 貿易の 3 割弱を占める越境 EC

今年の中国の「独身の日」、11 月 11 日におけるネット販売額は、アリババ社 1 社だけで 1600 億元 (約 2 兆 7 千億円) に上り、過去最高を記録した。

中国では現在、海外との越境 EC (国境を越える E コマース) の貿易規模が、貨物貿易全体の増加ペースを大幅に上回る状況が続いており、中国全体の貿易量の 3 割弱を占めるようになった。2020 年には、その市場規模は 12 兆元 (約 185 兆 6187 億円) に達すると予想され、EC ビジネスが中国のグローバルビジネスの重要なツールとなっている。

#### ◆ 中国宅配企業の国際化

越境 EC の発展は、中国宅配企業の国際化を後押ししている。数年前まで中国の国際宅配市場は、FedEx、UPS、DHL、TNT の外資系 4 社が 75% のシェアを占める寡占市場となっていた。しかし現在では、中国の SF (順風速達) 社等の民営物流企業が、国境を越え日本を含む世界十数か国に進出し、進出先国の企業とも協業して、世界規模の宅配サービスを展開するようになっている。

#### ◆ EC 物流センターの需要増

急増する中国向けの「越境 EC」貨物に関連して、輸出する側の海外各国における一時保管、物流作業の需要が生じている。従来的一般貿易とは異なり、越境 EC のニーズに対応した仕分け・梱包や中国国内での通関・配送体制に合わせた作業が必要となる。それらの需要を満たすため、海外の相手国においても多くの新たなビジネスと雇用増の機会を創出している。

#### ◆ ロボットによる仕分けと新幹線による配達 が EC 物流をさらに効率化

中国では多くの民営宅配物流センターが、ロボット型の仕分けセンターを導入している (2P 写真 1) が、中国郵政 (China Post) においても、2017 年の 11 月にスマート仕分けプロジェクトをスタートさせた。

従来6時間かかっていた業務が2時間に短縮、作業は大幅に効率化された。また、独身の日の11月11日のように一時的に急増する需要に対応するため、京滬高速鉄道（北京～上海間）の「復興号」を利用した高速鉄道（日本の「新幹線のぞみ号」に相当）による超高速宅配便新サービス「極速達」が打ち出され、北京～上海間で注文から10時間での配達を実現することになった。中国の民間企業と政府が、成長するECビジネスに高度なスピード感を持って対応していることを強く印象づける出来事であった。

### ◆創造的な発想を自由に展開できるビジネス環境が求められる

ECビジネスにおいては、これまでの物流とは異なる、商流、物流、情報流へのニーズが生まれてくる。取引単位が個人ベースとなり、取引回数が増大、配送距離は長くなるなか、輸送時間の短縮、一層の物流コストの低減と効率化など様々な課題に直面する。この

分野では創造的な発想を自由に展開できるようなビジネス環境が必要であり、国・政府がこうした環境を整備できるかが問われている。これは中国のみならず、世界のどの国にとっても大きな課題であろう。



写真1:中国宅配物流センターの仕分けロボット

- ・愛称は「小黄人(シャオフアンレン)」
- ・1台で貨物400個以上/時間の荷物を仕分け、人間の4倍の仕事量に相当するという。
- ・5分間の充電で約4時間稼働。自動で充電、充電器が使用中の場合、並んで順番を待ち、完了すると、自動で受け渡し場所へ戻って、新たな仕事をこなしていく。とても愛らしい！

## Global Report

### 📍 軌道に乗るか？インドの鉄道輸送の行方は

主にアジアでのインフラ調査や物流関連規制・輸出入手続き調査を手がける細山田が、インドで見た鉄道輸送のメリットと今後の展望について報告します。

インドは日本の9倍相当の国土に約13億の人口を擁し、高い経済成長が期待されています。その一方で、道路や鉄道などの内陸輸送インフラは整備途上にあり、この物流インフラの問題をいかに解決するかが、経済成長のカギを握っています。その切り札として、貨物専用鉄道計画（DFC：Dedicated Freight Corridor）が、大きな注目を集めています。

DFC計画は、首都デリー近郊の貨物駅ダドリと、商都ムンバイ近郊に位置するインド最大のコンテナ港であるJNPT港とを結ぶ

Research & Contents Unit  
Chief Consultant  
**細山田 優**

貨物専用鉄道（DFC 西線）を建設するもので、総延長は約1500kmに及びます（注1）。このDFCは、編成の長さを従来の倍とし、かつダブルスタック・トレイン（コンテナ2段積み列車）とすることで、1編成当たりの輸送量を3～4倍に拡大、デリー～ムンバイ間の輸送所要日数も現状の3～4日から1～2日に短縮できると言われています。

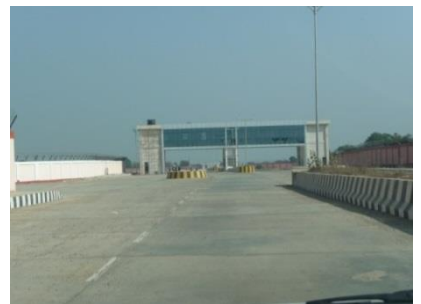
デリー～ムンバイ間には現在も鉄道はありますが、旅客・貨物とも同じ線路を利用しているため、貨物列車は旅客ダイヤの合間に運行せざるを得ず、キャパシティが不足しています。そのため、日本のような運行ダイヤ編成が難しく、いつ発着するかが分からないといった問題を抱えています。また、海上コンテナの鉄道輸送でも、コンテナが一時保管

されるコンテナヤードから貨物列車に搭載されるまでの作業効率の悪さから、コンテナが数日間滞留してしまい、リードタイムが長くなるといった問題があります。そこで、既存の線路と並行して走る貨物専用鉄道を新設し、効率的な鉄道輸送の実現を図る、というのが DFC 計画になります。

ただし、課題も山積みです。現在ムンバイのコンテナターミナル周辺では、ゲート入場待ちのトレーラーによる混雑が大きな問題になっています。DFC 開業後も当該地区の地形による制約から周辺の混雑緩和は見込みにくく、港湾内の作業効率化にも影響が残る懸念があります。また、デリー郊外で建設が進んでいる DFC 貨物駅となるカトワズ ICD（注2）の立地も課題の一つです。カトワズ ICD は、既存の貨物駅ダドリより離れた場所にあり、デリー周辺の企業は、自社の工場から ICD までの配送距離が伸びてしまいます。そのため、仮に鉄道運賃が値下げされたとしても、端末のラストマイル輸送が伸びてしまうことで、トータルの運賃およびリードタイムは大きく変わらない可能性があります。加えて、インドはトラック運賃が極めて安く、オーナードライバーからは信じられないような低い運賃が出てくるのが実情です。当然彼らは鉄道運賃を意識した対抗レートを出してくることが予想され、DFC は

コスト・リードタイムの両面でトラック輸送との競争にさらされることとなります。

DFCの開通は2019年予定ともう少し先になりますが、同計画の実現がインド鉄道輸送の新たな歴史の1ページになることは間違いありません。しかしながら上述の通り、現状の価格&リードタイム面の品質が変わらなければ、鉄道は道路輸送との競争に敗れ、シェアを減らす可能性もあります。DFCの稼働に向けては、克服すべき多くの課題が山積みとなっており、引き続き注目していく必要があります。



建設中のカトワズ ICD

注1:このほかに、パンジャブ州ルディアナと西ベンガル州ダンクニを結ぶ総長 1840km の DFC（東線）も計画されており、これを合わせて DFC 計画と呼ばれる。

注2: Inland Container Depot の略で、内陸にあるコンテナ貨物駅のこと。

## About Us



Research & Contents Unit  
Chief Consultant

細山田 優

出身地：東京都品川区 ◆血液型：B型  
◆趣味：ビリヤード、音楽鑑賞、飲酒（ワイン、日本酒）

2000年 法政大学 経済学部 経済学科 卒業  
【得意分野】・海外での調査案件 ・輸出入制度調査案件など

近年はグローバル化の波が押し寄せ、国際物流に関する調査が増えています。私も海外出張に行く機会が増えましたが、出張先では空いた時間に現地のビリヤード場に飛び込みで訪問し、ローカルの方々とビリヤードをするようにしています。言葉が通じない時も多々ありますが、ビリヤードを通じて文化や習慣の違いを感じることができます。仕事の場面でも『効率化』についての考え方が日本人と違っていたり、日本のスタンダードがグローバル・スタンダードではなかったりと驚くこともしばしばです。やはり、実際に現地に飛び込んでみないと分からないですね。「百聞は一見に如かず」、これからも現場目線で積極的に学びつつ、質の高い仕事ができるよう頑張っていきたいと思います。



# 日通総研 Web サイト一覧

「ろじたす」は、Web でもお読みいただけます。

日通総研は以下の5つのWebサイトを設けています。お気軽にお問い合わせください。

## 日通総研 メインサイト

<http://www.nittsu-soken.co.jp>

株式会社日通総合研究所のホームページです。日通総研主催のセミナー、eラーニング情報、提供サービスを掲載しています。「日通総研短観」や「経済と貨物輸送の見通し」のPDF資料もご覧いただけます。



## Nric ブログ

<https://blog.nittsu-soken.co.jp>

「ろじたす」と同内容が掲載されている日通総研のブログサイトです。毎月ろじたす発行日に更新されます。その他、日通総研が行っているセミナーの実施報告などが掲載されています。



## ろじたん

<https://www.logitan.jp>

日通総研の倉庫作業の分析ツール「ろじたん」の紹介サイトです。ろじたんの全ての情報がここに集約されています。



## ろじたん blog

<https://www.logitan.jp/logitan-blog/>

物流に関する様々な事柄を、写真や図表を交えてわかりやすく解説しています。各コンサルタントが、得意な分野について形式にとらわれず、貴重な情報を提供しています。



## 日通総研 採用サイト

<https://recruit.nittsu-soken.co.jp>

日通総研のキャリア採用の情報サイトです。



購読のご希望がございましたらご連絡ください。また、ご意見・ご感想・ご要望、お待ちしております。

日通総研 編集部 mail : [logi\\_plus\\_pr@nittsu-soken.jp](mailto:logi_plus_pr@nittsu-soken.jp)