

回復に転じたインド自動車市場、今後の成長に期待

◆世界有数の自動車生産・販売大国インド

2016年3月9日、スズキはインドで生産した小型車「バレーノ」の日本での販売を開始した。スズキは83年にインドで自動車生産を開始したが、インドで生産した自動車の日本への輸入は初めてとなる。

日本への輸出は初めてだが、インドは既に年間70万台以上の自動車を輸出している。主な輸出先には、アフリカ諸国のほか英国やオーストラリアなどもあり、先進国の消費者の厳しい品質要求にも耐え得る生産技術レベルに既に達しているといえる。15年のインドの自動車生産台数は約413万台と世界6位の自動車生産国になっており、日系自動車メーカーの進出で注目が高いメキシコ（約357万台）やタイ（約192万台）を凌いでいる。

販売台数をみても、インドは15年には前年比7.8%増の約343万台と大幅に増加しており、自動車販売台数で世界5位となっている。20年には日本とドイツを抜いて、世界3位の自動車市場になるとの予測もある。

図表1：世界の自動車生産・販売台数ランキング

生産台数(2015年)				販売台数(2015年)			
順位	国名	台数(台)	前年比	順位	国名	台数(台)	前年比
1	中国	24,503,326	3.3%	1	中国	24,597,583	4.7%
2	米国	12,100,095	3.8%	2	米国	17,470,659	5.7%
3	日本	9,278,238	-5.1%	3	日本	5,046,511	-9.3%
4	ドイツ	6,033,164	2.1%	4	ドイツ	3,539,825	5.5%
5	韓国	4,555,957	0.7%	5	インド	3,425,336	7.8%
6	インド	4,125,744	7.3%	6	イギリス	3,061,406	7.7%
7	メキシコ	3,565,469	5.9%	7	ブラジル	2,568,976	-26.6%
8	スペイン	2,733,201	13.7%	8	フランス	2,345,092	6.1%
9	ブラジル	2,429,463	-22.8%	9	カナダ	1,939,949	2.6%
10	カナダ	2,283,474	-4.6%	10	韓国	1,833,786	10.3%

※商用車も含む

(出所) 国際自動車工業連合会(OICA)

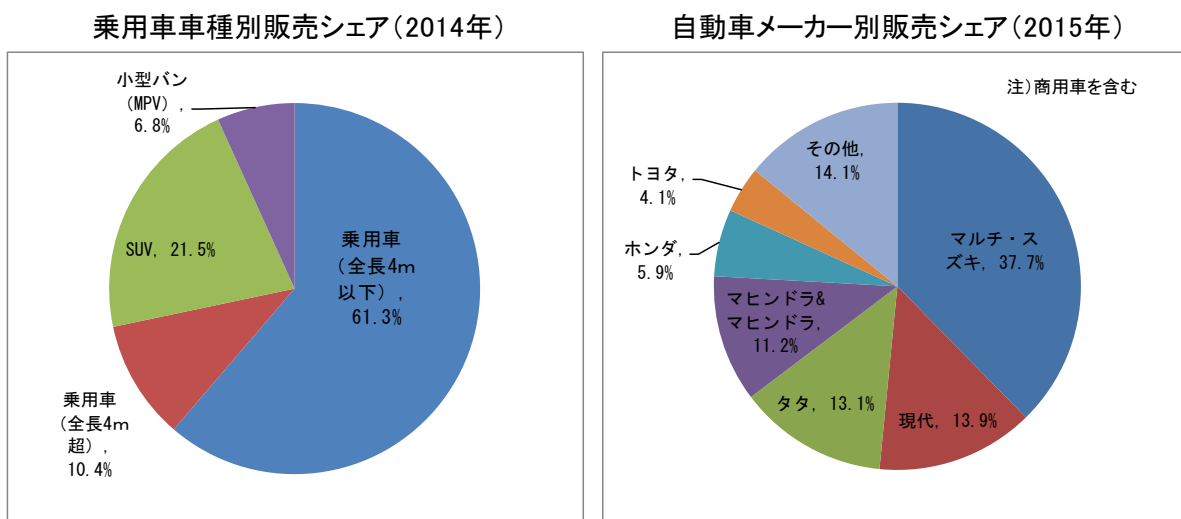
◆インド自動車市場の特徴：小型の車種が中心、意外と強い現地メーカー

インドの自動車市場の特徴として、全長4m以下の乗用車が販売の60%以上を占める（14年）など、小型の乗用車の比率が圧倒的に高いことが挙げられる。

小型の車種の比率が高い理由としては、所得水準が低いインドでは低価格帯の乗用車が販売の中心となることもあるが、自動車にかかる物品税が、全長4m超では税率22%+1.5万ルピー（約2.5万円）であるのに対し、全長4m以下では税率10%に軽減されるという政策面も影響している。

メーカー別の販売シェアをみると、日本のスズキとインドの現地資本との合弁会社であるマルチ・スズキが40%近い最大シェアを誇っている。続いて韓国の現代自動車（シェア：約14%）となっており、上位2社で販売台数の過半を占めている。また、欧米系の自動車メーカーの存在感が小さい一方で、タタ自動車（同：約14%）やマヒンドラ&マヒンドラ（同：約11%）などインド現地メーカーが一定のシェアを確保している。

図表2：インドの車種別、自動車メーカー別販売シェア



(出所)「世界自動車統計年刊 2015」FOURIN、マークライنزのデータを元にARC作成

自動車メーカーのインドの工場立地は主に5カ所に集約される。インド最大の自動車メーカーであるマルチ・スズキは、インド現地資本のマルチがかつて国営企業であったことから、首都であるデリー周辺に2工場位置している。デリー周辺には自動車部品企業が多数集積していることもあり、ホンダの工場もデリー周辺に立地している。

一方、南部のチェンナイ周辺にはルノー日産や現代自動車、ダイムラーなどが工場を構えている。チェンナイには港湾があり、自動車部品の輸入や完成車の輸出に便利な立地となっている。

また、近年になって注目を集めているのがグジャラート州のアーメダバード周辺である。グジャラート州は電力や道路、水道などのインフラ整備が進んでおり、スズキの新工場もアーメダバード周辺に建設中である。

図表3：主要自動車メーカーのインドの工場立地



(出所) 各社HP等よりARC作成

◆ 近年の生産・販売動向：2013、14年と減少、15年に回復に転じる

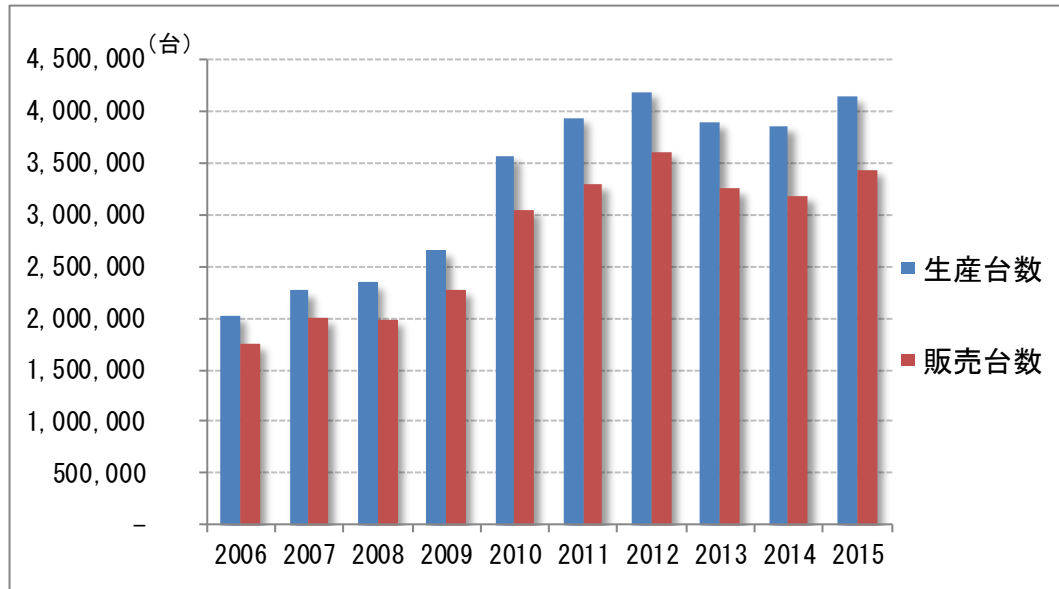
近年のインドの自動車生産・販売の動向をみると、経済成長に伴い生産・販売ともに順調に増加してきたが、13年、14年と2年連続で減少した。

13、14年に自動車市場が低迷した理由としては、景気拡大ペースが鈍化し先行き不透明感が高まったこと、インフレ抑制のための金利上昇により自動車ローンが借りづらくなったことなどがある。

しかし14年5月に経済政策に意欲的なモディ新政権が誕生すると、景気回復期待から徐々に消費者心理が持ち直し、原油価格下落などによるインフレ鎮静化で金

利が低下したことも相まって、15年には3年ぶりに生産・販売台数ともに前年を上回った。

図表4：インドの自動車生産・販売台数推移



※商用車を含む

(出所)国際自動車工業連合会(OICA)

◆今後のインド自動車市場：中長期の市場拡大のポテンシャルは高い

16年のインド経済は7.5%程度の高成長が予測されており、足元ではインフレも落ち着いていることから、16年の自動車市場を取り巻くマクロ環境は良好な見込みである。一方、気掛かりな要素としては、16年4月から自動車販売に1~4%のインフラ税が課されたことがある。税率が低いとはいえ、所得が高くないインド国民にとっては意外と負担が大きい可能性もある。

中長期的にみると、インドの自動車市場のポテンシャルは高い。14年のインドの人口千人あたりの自動車保有台数は22台と、世界平均の171台に遠く及ばず(図表5)、将来的な市場拡大の余地は大きい。

また、過去の中国の自動車保有台数の推移と比べると、現在のインドは05年の中国(人口千人当たり24台)とほぼ同じ水準となっている(図表6)。IMF(国際通貨基金)の予測によると、20年のインドの一人当たり名目GDPは2,402ドルと、06~07年の中国レベルになることが見込まれていることから、20年には人口千人あたりの自動車保有台数が30台程度、年間の自動車販売台数は400~600万台程度になる可能性もある。

図表5：主要国の自動車普及率（2014年）

	人口千人当りの 自動車保有台数(台)
インド	22
インドネシア	83
中国	104
世界平均	171
タイ	227
日本	607
米国	809

(出所) OICA、IMFのデータを元にARC作成

図表6：インドと中国の自動車保有台数推移比較

インド				(参考) 中国			
年	千人当たり 台数(台)	自動車販売台数 (台)	一人当たり 名目GDP(ドル)	年	千人当たり 台数(台)	自動車販売台数 (台)	一人当たり 名目GDP (ドル)
2010	15	3,040,390	1,430	2005	24	5,758,189	1,752
2011	17	3,287,737	1,497	2006	28	7,215,972	2,094
2012	18	3,595,508	1,471	2007	33	8,791,528	2,681
2013	20	3,241,302	1,479	2008	38	9,380,502	3,437
2014	22	3,177,005	1,601	2009	47	13,644,794	3,800
2015		3,425,336	1,617	2010	58	18,061,936	4,478
2016			1,747	2011	69	18,505,114	5,523
2017			1,875	2012	81	19,306,435	6,256
2018			2,027	2013	93	28,974,079	6,995
2019			2,208	2014	104	23,499,001	7,626
2020			2,402				

2016年以降のインドの一人当たりGDPはIMFの予測

(出所) OICA、IMFのデータを元にARC作成

世界の主要自動車¹メーカーの国別生産能力拡大計画の合計値（図表7）をみると、19年のインドの自動車生産能力は、14年からの5年間で94.6万台増加する見込みである。これは中国、メキシコに次ぐ世界3位の増加生産能力となっており、世界の自動車メーカーがインドを今後の重要な市場として位置付けていることが窺える。

¹ トヨタ、GM、VW、ルノー日産、現代、フォード、FCA、ホンダ、PSA、スズキ、BMW、ダイムラー、ジャガー、ボルボ、マツダ、三菱自動車。タタ自動車やマヒンドラ&マヒンドラのような現地資本メーカーは含まれていない。

図表7：世界の主要自動車メーカーの国別生産能力拡大計画合計

順位	国名	2014年の生産能力 台数(台)	2019年の生産能力 計画(台)	19年-14年の増加 生産能力(台)
1	中国	17,362,000	22,742,000	5,380,000
2	メキシコ	3,628,200	5,527,200	1,899,000
3	インド	6,069,500	7,015,500	946,000
4	米国	11,632,000	12,492,000	860,000
5	ブラジル	4,637,000	5,365,000	728,000
6	タイ	2,752,000	3,457,000	705,000
7	ドイツ	7,410,000	7,970,000	560,000
8	インドネシア	1,687,750	2,041,750	354,000
9	イラン	300,000	600,000	300,000
10	スペイン	2,770,000	3,045,000	275,000

(出所)「世界自動車統計年刊 2015」FOURIN

例えば、スズキは約600億円を投資し17年稼働を目指してインドで3拠点目となる新工場の建設を開始した。新工場が完成すると、既存工場と合わせたスズキのインドでの生産能力は年175万台となる見込みである²。

またホンダは、15年3月、14年に稼働を開始したインド第2工場に新たに約72億円を投資し能力増強を図ると発表した。この結果、インドでのホンダの生産能力は年24万台から年30万台に拡大することになる。

インドの完成車輸入に対する関税率は125%と高く、日本やタイなどで生産した完成車を輸入しインドで販売することは現実的ではない³。このため、インドの自動車市場拡大に対応するべく、自動車メーカーのインド国内での設備増強への投資は今後も増加していくものとみられる。

² スズキの新工場は3つの工場から成り、生産能力175万台は17年稼働予定の第1工場稼働時の生産能力。新工場が完全に稼働すると、既存工場と合わせた生産能力は225万台となる予定。なお、既存工場はマルチとの合弁だが、新工場はスズキの単独資本となっている。

³ インドは日本やASEANとFTA（自由貿易協定）を締結しているが、完成車は関税引下げ品目対象外となっている。

◆市場拡大の一方で、短期的には設備過剰懸念や競争激化による減産も

中長期的にはインドの自動車市場の拡大は確実であるが、自動車メーカーのインドでの能力増強意欲が強いことから、短期的には設備過剰に陥る懸念もある。19年のインドでの主要自動車メーカーの生産能力計画は約700万台（図表7）と、20年の販売台数予測（400～600万台程度）と比べて大きく、これにタタ自動車やマヒンドラ&マヒンドラなどの現地自動車メーカーが加わると、さらに生産能力が大きくなる。現在、インドは自動車を年間70万台程度輸出しており、設備過剰となるかは、今後の輸出動向が鍵を握っている。

また、販売が好調なマルチ・スズキやホンダが積極的に設備投資をする一方で、販売不振からインド工場の人員削減や減産に動くメーカーもあり、市場が拡大する中でもメーカー間の競争が激化している。

◆インドの環境規制強化への対応も求められる

今後は、自動車メーカーはインドでの環境規制の強化への対応も求められることになる。インドの排気ガス規制は、EUの排ガス規制「EURO4」に相当する「バラットステージ4」が10年に主要都市で先行導入された。当初の予定では、19年までに「バラットステージ5」（EURO5相当）、23年までに「バラットステージ6」（EURO6相当）に引き上げる予定だったが、16年1月、政府は「バラットステージ6」を20年に前倒しして導入する計画を発表した。インドの排気ガス規制は、現状の「バラットステージ4」から「バラットステージ5」を経ずに、20年に「バラットステージ6」に一気に規制が強化されることになる。

燃費規制については、15年5月にインド政府は乗用車に対する燃費規制「企業平均燃料消費基準」の導入を発表した。これにより、自動車メーカーはインドで販売する全車種の平均燃費を17年4月から18.2km/L以上にすることが義務付けられる。また22年4月からは、さらに基準を22.0km/Lに引上げることも検討されている。

WHO（世界保健機関）が14年に発表した調査では、世界1,600都市のうちPM2.5の年間平均濃度が最も高いのはデリーであった。大気汚染が深刻なインドでは、自動車に対する環境規制強化が加速しており、自動車メーカーは先進国と同様にインドでも環境規制への対応が求められることになる。 【今村弘史】