

期待されるインドとの相互補完関係の構築 (2)

～ 低価格車が主戦場となる自動車産業における補完・分業の可能性 ～

【要約】

インドの自動車市場は本格拡大期を迎え、内外の有力自動車メーカーによる増産投資が相次ぐ。二輪車からの乗り換え需要を狙った低価格車が今後の主戦場とみられるが、品質やブランドイメージを維持しながら低価格車を投入するためには、安価で良質な部品の供給体制の確立が急務である。地場メーカーからの調達によるコスト削減や、すでに足場を築く欧米系や地場系部品メーカーとの提携、経済連携が進展するASEANの既存拠点との裾野産業を含めた補完・分業体制の構築を図る必要がある。

1. はじめに

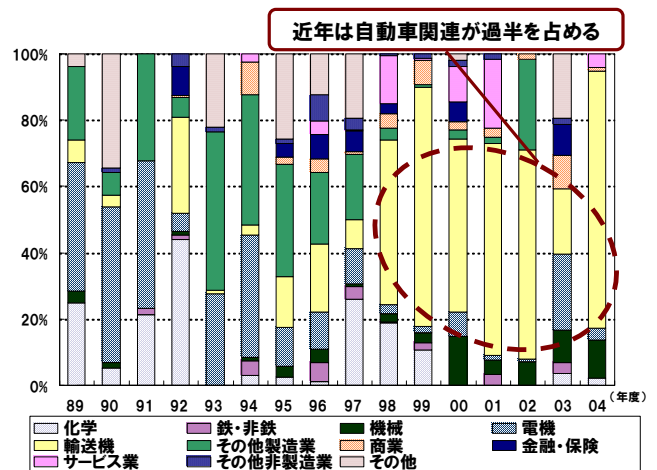
今回は急成長が続くインドのマクロ経済動向を概観した。日系金融機関の現地駐在員によると、インドに関心を寄せる日系企業は数年前まで一部の大手だけだったが、04年頃からは中堅・中小企業からの問い合わせが急増しているという。とりわけ自動車関連では大手に連なる部品メーカーが相次いでインドに進出し始めていることから、今回はインドの自動車産業の動向を概観し、同分野における日本とインドの間での補完・分業の可能性を探ることとしよう。

2. 日本の対インド直接投資を牽引する自動車産業

世界からインドへの直接投資は、金融・サービス、電気機器（ソフトウェアを含む）、通信の3分野で全体の半分近くを占めるⁱ。07年は通信分野で大型のM&Aが相次ぎ、特に2月に発表された英ボーダフォンによる携帯電話事業者ハチソン・エッサールの買収は、総額131億ドルのメガディールとして話題になった。

一方、日本からインドへの投資は、自動車関連のウエイトが高いのが特徴である(図表1)。最近5年間の日本からの投資額の約6割は輸送機械で占められている。日系メーカーは80年代前半からインドにおける事業基盤の構築に取り組み、83年のスズキを皮切りに、95年にホンダ、99年にはトヨタが現地生産を開始した。日産なども新工場の建設を計画しており、自動車関連の直接投資は素材や工作機械、エンジニアリングなど裾野産業も含めて一段と活発化するものと見込まれる。

図表1 日本の対インド直接投資の業種別内訳

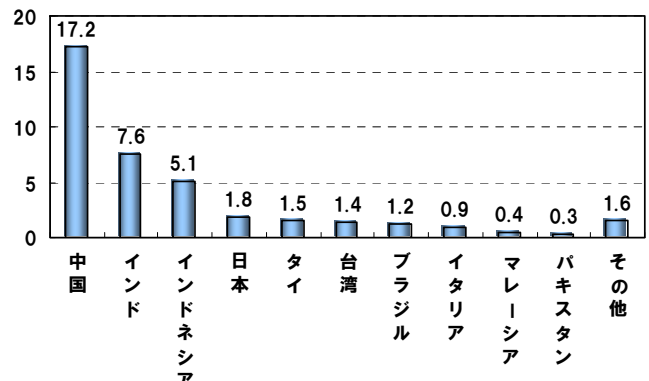


(出所)財務省「対外及び対内直接投資状況」

3. 手頃な価格で需要が急増する二輪車

インドの自動車生産(06年度)は1,107万台で、内訳は二輪車844万台、四輪車206万台である。特に二輪車の生産は01年度からの5年間で倍増し、中国に次ぐ世界第2位の規模を誇る(図表2)。インドでは排気量100~110ccクラスで3~4万

図表2 世界の二輪車生産台数 上位10カ国(05年)
(百万台)



(出所)日本自動車工業会

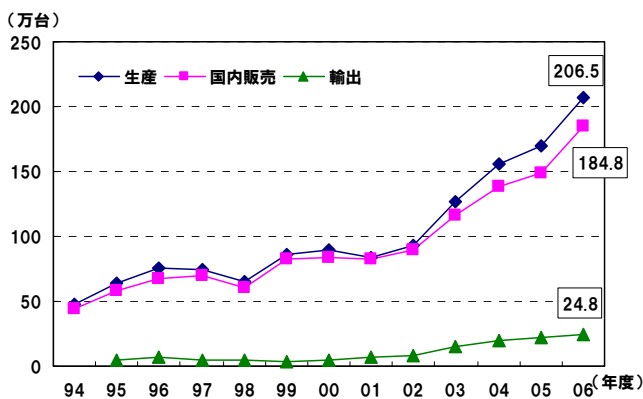


ピー (8.4~11.2万円ⁱⁱ) 前後の二輪車が売れ筋である。この価格帯であれば月収5千~1万ルピー程度の工場労働者でもローンを利用すれば購入可能であり、手軽な移動手段として人気が高い。国内首位のヒーローホンダを地場メーカーのバジャジオートとTVSモータが低価格攻勢で追いつけており、上位3社で8割以上のシェアを占める。近年125ccや150ccクラスの市場が拡大傾向にあり、富裕層や若年層向けの商品開発が活発化している。

4. 中国を上回る四輪車販売台数の伸び率

一方、四輪車市場は03年度から急速に拡大し、06年度には185万台(うち乗用車138万台、商用車47万台)に達した(図表3)。200万台弱の市場に国内外の18社が参入し、激しい競争が繰り広げられている。現状のペースで増え続ければ2010年前後には生産台数は300万台を越すものと見込まれる。今のところ輸出比率は12%と低く内需中心であるが、各社の生産能力の拡大に伴い、今後は輸出台数の増加が予想される。

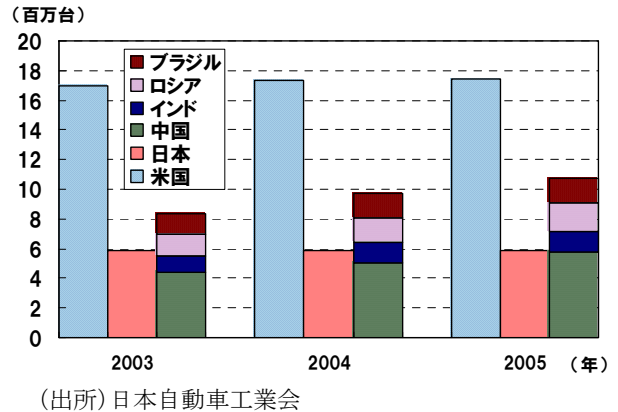
図表3 インドの四輪車 生産・販売・輸出の動向



(出所)SIAM(Society of Indian Automobile Manufacturers)

BRICs 4カ国の四輪車販売台数は05年度に約1,070万台に達する。このままのペースで増加すると、2010年代前半には米国(約1,700万台)を抜いて世界最大の市場となり、自動車販売の主戦場になるものと予測される(図表4)。BRICsの中では中国が半分強を占めるが、03~05年にかけての伸び率をみると、①インド15.2%、②中

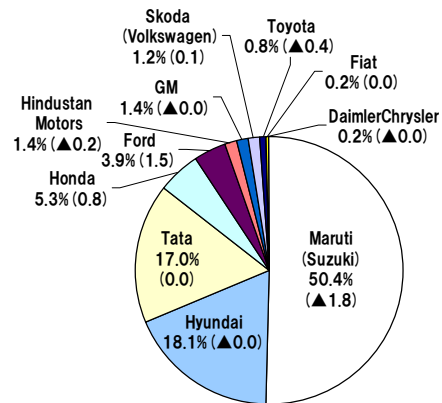
図表4 米国・日本・BRICsの自動車販売台数



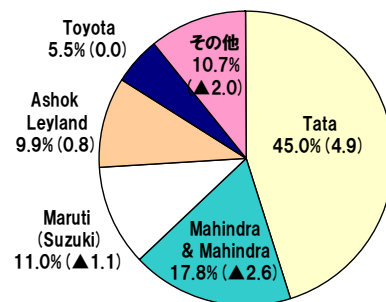
国14.5%、③ロシア12.6%、④ブラジル9.6%の順で、インドは中国を上回る市場成長率を記録している。

インドの乗用車市場では、マルチ・スズキが90年代の7割台からは低下したものの5割前後の高いシェアを維持し、韓国の現代自動車、地場のタタ自動車を含めた上位3社で全体の8割強を占める(図表5)。特にタタ自動車は最近5年間でシェ

図表5 インド国内のメーカー別乗用車シェア(06年)



図表6 インド国内のメーカー別商用車(トラック・バス)シェア(06年)



(注) カッコ内は対前年比増減

(出所) WARD'S Automotive Yearbook 2007

図表7 タタ自動車と日系自動車メーカーの業績比較 (06年度)

	Tata Motors	トヨタ	日産	富士重工業	ダイハツ工業	スズキ
売上高	7,710	115,718	36,089	9,644	12,651	19,398
営業利益	928	11,509	1,856	335	304	557
利益率	12.0	9.9	5.1	3.5	2.4	2.9
税引前利益	720	15,552	1,139	214	403	620
利益率	9.3	13.4	3.2	2.2	3.2	3.2
総資産	3,266	106,612	38,044	8,913	7,819	13,819
自己資本比率	58.9	67.1	46.7	52.1	36.6	31.1
売上高対研究開発費比率	2.9	6.6	10.9	5.2	3.6	4.6

(注) 単体ベース、1ルピー=2.8円で換算

(出所) 各社決算資料より日本政策投資銀行作成

アを9%から17%までほぼ倍増させ、躍進ぶりが際立つ。一方、スズキ以外の日系および欧米系メーカーは総じて低いシェアにとどまるが、このところ各社による現地拠点の新增設の動きが活発化している。市場の本格拡大期を迎え、世界の有力自動車メーカーによる競争の幕がいよいよ切れて落とされようとしている。

バス・トラック市場では地場のタタとマヒンドラ&マヒンドラ、英国系のアショック・レイランドの3社が圧倒的な強みを持つ(図表6)。商用車は地場メーカーの牙城となっており、日系メーカーとしては、環境規制の強化などを追い風にブランドの認知度を高めていくことが求められよう。

5. 低価格車の開発計画で注目されるタタ自動車

10万ルピーの低価格車の開発計画で注目を集めるタタ自動車は、98年にインド初の純国産乗用車「インディカ」を発売し、04年にはインドのエンジニアリングセクターとして初めてニューヨーク証券取引所への上場を果たした。韓国大宇の商用車部門の買収やスペインのバス大手ヒスパノ・カロッセラへの出資に続き、07年には伊フィアットとの合弁生産で合意するなど、積極的なグローバル展開を進めている。

タタ自動車の売上高(物品税除く)は2,753億ルピー(約7,700億円)程度で日系メーカーには及ばない。しかし、02~06年度にかけて売上高は約3倍に急増し、税引前利益率は9.3%、自己資本比率59%と、日系メーカーの多くを上回る

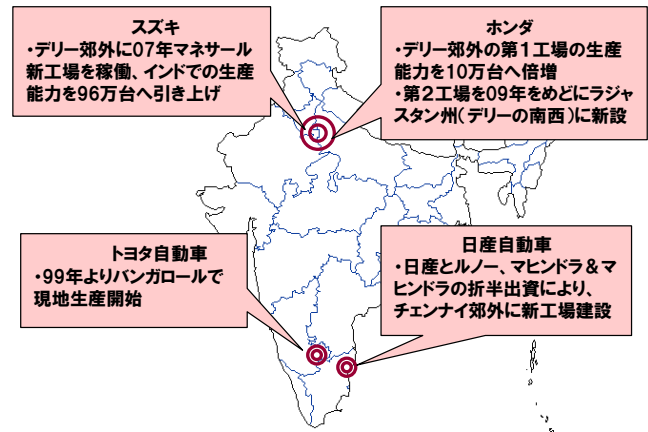
(図表7)。売上高対研究開発費の比率は2.9%であるが、近年上昇傾向にあり、開発力の強化に注力する姿勢がうかがわれる。

タタ自動車をめぐっては、フォード傘下の英高級車メーカー、ジャガーとランドローバーの売却候補先の一つに浮上していると伝えられるⁱⁱⁱ。リストラを急ぐフォードは08年初めまでには売却を終えたい意向とされており、実現すれば新興国の自動車メーカーを軸とするグローバル業界再編として関心を集めるものとみられる。

6. 相次ぐ日系メーカーのインド現地生産拡充

日系自動車メーカーによる現地生産の動きも本格化している(図表8)。日産とルノーは、地場

図表8 日系自動車メーカーのインド現地生産拡充の動き



(出所) 各社プレスリリースより日本政策投資銀行作成



のマヒンドラ&マヒンドラとの折半出資によりチェンナイ郊外に新工場を建設し、09年後半より乗用車とSUV(多目的スポーツ車)の生産を開始すると発表した。総投資額は400億ルピー(約1,120億円)以上、生産能力は年40万台とインド最大の規模で、輸出拠点としての可能性も検討するという。さらに地場のアショク・レイランドと小型商用車の合弁会社設立の検討も開始した。

ホンダは09年末の稼働開始を目指し、ラジャスタン州に第2工場を着工した(投資額約2.3億ドル)。年産能力は6万台規模で、小型車を含む乗用車のエンジン組立からプレス、車体組立までの一貫生産を行う。並行して既存工場の増強も進め、インドにおける年間生産能力は、2010年に15万台を超える見通しである。

他社の相次ぐ本格進出の動きを迎え撃つ形となるスズキは、デリー郊外のグルガオン工場に加えて07年にマネサル新工場を稼働させ、インドでの生産能力を09年度までに現在の63万台から96万台へ引き上げる計画である。新工場の隣接地には、伊フィアットからのライセンス供与を受け、インド市場全体の3割を占めるディーゼルエンジンの生産工場も設けた。さらに、フィアット傘下の電装部品メーカーであるマネッティ・マレリとの合弁会社をインドに設立し、ディーゼルエンジンの制御用コントロールユニット(ECU)を現地生産することでも合意した。

インドで生産体制を強化する日系自動車メーカーからの需要拡大に対応するため、部品メーカーだけでなく材料メーカーなど裾野産業の進出も相次いでいる。三井化学は自動車のバンパーや内装樹脂材料として用いられるポリプロピレン自動車材を09年よりラジャスタン州で現地生産する。日系メーカーに対し、需要の拡大が見込まれる自動車用材料を安定的に供給するために現地に生産拠点を設けることを決めたもので、同社としては北米、タイ、中国に続く海外生産拠点となる。また、日新製鋼は地場の自動車部品メーカーであるJBMグループなどと合弁で、自動車用普通鋼鋼管およびステンレス鋼管の製造販売を行うことで合意している。

商慣行の違いなどからインド市場への参入には相当な努力が必要とされる。これからインドへの進出を検討するにあたっては、まずは現地に進出した日系企業向けのビジネスを開拓し、経験を積み重ねつつ地場企業との取引を拡大するのものの一つの現実的な方策であろう。先行する自動車産業を軸として裾野産業を含めた日系企業のインド進出が促進され、幅広い分野で地場企業との相互補完・分業関係が深化することが期待される。

7. インド政府の意欲的な自動車政策

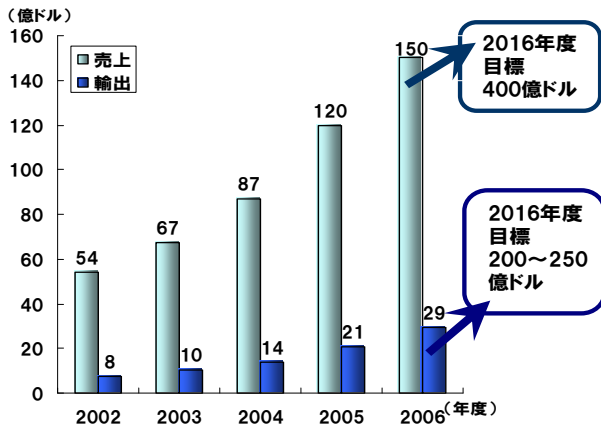
インド政府は今後10年間の自動車産業の成長戦略をまとめた「オートモーティブ・ミッション・プラン(AMP)」を策定し、2016年には自動車業界の売上高を06年の340億ドルから1,450億ドルまで増加させ、GDPに占める自動車産業のウェイトを現状の5%から10%へ引き上げるとする意欲的な目標を掲げた。

これが実現されれば2,500万人の新規雇用(直接、間接含む)が創出されるが、必要な設備投資額は350~400億ドルに達するため、大規模投資を行うメーカーへの税減免などの投資奨励策や、道路、鉄道、港湾、電力などのインフラ整備が必要であると指摘する。専用港湾の整備については、年50万台の取り扱いが可能な輸出拠点をムンバイ、チェンナイ、コルカタの3都市に整備する必要性に言及している。

AMPでは環境・安全関連の国内基準を世界基準に揃える方針も示している。インドではユーロIIレベルの排ガス基準が全土に適用され、デリーやムンバイなど主要11都市ではユーロIIIレベルの基準が適用されているが、10年にはそれぞれ一段階厳しい基準へ移行する見通しである。車齢15年以上の旧型車の廃車促進も環境対策の一環として盛り込まれた。

自動車部品産業の育成も重要課題と位置付けられており、06年に29億ドル程度の部品輸出を16年に200~250億ドルまで拡大する計画である(図表9)。インドでは古くから自動車産業が芽生えたことから部品産業の基盤がある程度存在し、特に鋳造や鍛造の分野には相応の競争力がある

図表9 インドの自動車部品 売上高・輸出



(出所) ACMA(Automotive Component Manufacturing Association of India)

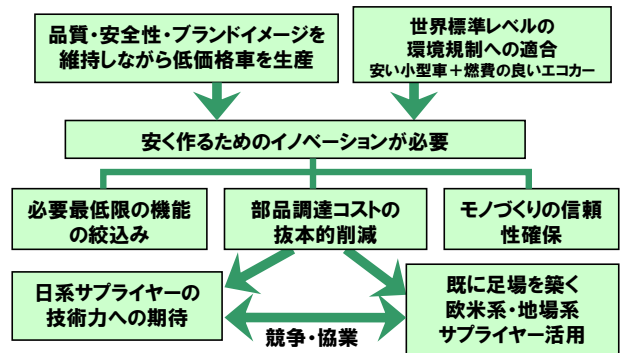
とされる。輸出部品も 90 年代はアフターマーケット向けが大半を占めたが、現在では自動車メーカーや Tier 1 クラスの部品メーカー向けが 75% を占めるまでに成長してきた。とはいえ、依然として品質管理面に課題を抱えている。現地生産を拡充する自動車メーカーはインドからの輸出も視野に入れており、輸出先の要求水準を満たすためにも、部品供給体制の確立が急がれる。納期や品質を安定させて技術開発力を高めるため、産官学挙げての取り組みが求められる。

8. 主戦場は低価格車 ~日印が知恵を持ち寄り革新的なクルマ作りを目指す~

インドでは一部の富裕層を除くと大半の国民にとり自動車はまだ高嶺の花である。タタ自動車が開発を進める 10 万ルピー車は、最も廉価なマルチ・スズキの「マルチ 800」の半額以下と安く、これまで二輪車を利用してきた消費者を新たな購買層として開拓できる可能性がある。今後の主戦場になるとみられる低価格車をいち早く投入するため、小型で燃費が良く安価な自動車の開発競争が国内外のメーカー間で激化している。

とはいえ、品質やブランドイメージを維持しながら 30~50 万円前後の低価格車を開発することは容易ではない。インド政府は自動車の環境・安全基準を強化する方針を打ち出しており、低価格車といえども相応の環境・安全性能を満たすことが求められるだろう (図表 10)。

図表 10 日系自動車メーカーのインドにおける低価格車戦略



(出所) 日本政策投資銀行作成

日系メーカーとしては、持ち前の強みであるモノづくりの信頼性を発揮しながら、機能を必要最低限に絞り込み、部品調達コストを大幅に引き下げることが必要となる。そのためには、使用する材料の変更や使用量の削減、加工法の改良などを含め、川上までさかのぼった抜本の見直しが不可欠である。部品メーカー側でも低価格車向け部材への期待に応えるため研究開発を進めているが、利幅が薄いため、いかに収益を確保するかが課題である。鋳造や鍛造などの分野で地場メーカーを積極的に活用してコスト削減を図るとともに、供給先の多様化により出荷数量の拡大を図ることが求められよう。すでに足場を築く欧米系や地場系部品メーカーとの共同開発や合弁によるリスクの軽減も視野に入れる必要があるだろう。インドでは安価で良質な IT エンジニアの活用が可能であり、コストが高む車載電装品の組込みソフトウェアの開発などにおいて、インドの IT 産業との分業体制をいかに構築するかも日系企業にとっての課題である。

革新的な低価格車を開発するためには、日本とインドの企業が知恵を持ち寄り、互いの得意分野で補完・分業するという発想が求められる。

9. おわりに

ASEAN との分業・補完関係の拡大は、日系自動車メーカーが今後インドでの事業拡大を図るうえでも重要なテーマである。

1980~90 年代にかけて、東南アジアでは国ご

図表 11 インドの対東アジア経済連携関連締結・交渉状況

	相手国	合意状況	関税撤廃・削減開始予定／交渉状況	関税撤廃・削減期限
発効済	シンガポール	包括的経済協力協定調印 (05年6月)	05年8月発効 (インド側は段階的に関税削減・撤廃。 ただし6,551品目は対象外品目)	09年
	タイ(アーリーハーベストのみ、 その他は交渉中)	枠組み協定調印 (03年10月)	04年9月から82品目のアーリーハーベスト開始	10年
交渉中	中国	03年6月、共同研究グループを 設立することで合意。 05年4月、報告書提出。	ジョイント・タスク・フォースを設置し、交渉	—
	ASEAN	枠組み協定調印 (03年10月)	04年11月からアーリーハーベスト中止 06年1月から関税削減開始予定だったが、延期 07年7月までの交渉目標も延期	11年 フィリピン、カンボジア、ラオス、 ミャンマー、ベトナムは16年
	BIMST-EC (インド、タイ、ミャンマー、バングラデ シュ、スリランカ、ネパール、ブータン)	枠組み協定調印 (04年2月)	06年7月から関税引き下げ開始予定であったが、 進捗みられず	12年(タイ、インド、スリランカ) 17年
	韓国	04年10月、共同研究グループ を設立することで合意 06年1月、報告書提出。	交渉中	—
	マレーシア	—	交渉中	—
	日本	経済連携協定交渉開始に合意 (06年12月)	2年以内の可能な限り早期に、交渉の実質的な終了 を目指す	—

(出所) 椎野幸平「大いなる可能性を秘めるインド経済の展望」日本貿易振興機構

とに国産化戦略が採られ、自動車の輸入に高率の関税が課された。日系メーカーは各国に生産拠点を設けることでこれに対応してきたが、2000年頃よりASEAN域内において経済連携が進展し始めたことを受けて、生産体制を域内で「集約」「相互補完」する方向への転換を図ってきた。ただし、同じASEAN域内でも、タイではピックアップトラック、インドネシアではSUVが売れ筋となるなど国ごとに市場ニーズは異なる。そこで、各国の市場特性に適した自動車を供給しつつ、部品はASEAN域内で分業・補完することにより、地域全体の競争力を強化する戦略が重視されるようになっていく。

インドもタイとの経済連携枠組み協定に基づき一部品目の関税撤廃を進めており、ASEANとのFTA(自由貿易協定)についても紆余曲折を経ながらも交渉が進められている(図表11)。日系自動車メーカーのインド事業は同国内だけで完結させられるものではなく、今後、ASEAN拠点や中国拠点との関係性においてインド事業を位置付ける動きが強まるものとみられる。インドでは部品・材料を安定的かつ低コストで調達できるかが勝敗を左右するため、ASEANや中国との裾野産業を含めた分業・補完体制を構築し、スケールメリットを取り込むことが不可欠であろう。

<参考文献等>

Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises, Government of India (2006) 'Automotive Mission Plan 2006-2016'
Automotive Component Manufacturing Association of India 'Indian Automotive Component Industry'
R.C.バルガバ/島田卓監訳(2006)「スズキのインド戦略」中経出版
椎野幸平(2006)「インド経済の基礎知識」ジェトロ

ⁱ Department of Industrial Policy & Promotion による 1991年8月～2007年7月までの累計データ

ⁱⁱ 1ルピー＝2.8円にて換算

ⁱⁱⁱ The Wall Street Journal 07年11月21日付

調査部(産業調査担当) 清水 誠]

お問い合わせ先 日本政策投資銀行調査部
Tel: 03-3244-1823
E-mail: report@dbj.go.jp