

伸長するインド自動車市場と日本企業のインド進出

三井物産戦略研究所
欧米室
藤森浩樹

成長期待の大きい市場

近年、インド自動車市場の成長は目覚ましく、世界の主要な自動車市場でも上位を占めている。2011年の時点で同市場は、販売台数329万台で世界第6位（図表1）アジアの中で中国、日本に次ぐ第3位の市場であり、欧米日といった先進国市場の停滞が予想されるなか、経済成長の好調さを反映し、今後も堅調に伸びると期待できる。

ただ、2011年の伸びはやや鈍化した。主因はガソリン小売価格高騰と金利引き上げに要約できる。政府は2010年6月以降、ガソリン小売価格の統制を撤廃したため、同価格は高騰し自動車販売は抑制された。また、2011年末までインフレ抑制のために金融当局は再三利上げしており、これが自動車ローンを組む消費者の購入意欲の後退につながったとみられる。一方、政府はディーゼルオイル小売価格の統制（供給企業に補助金支給）は続け、ディーゼル車の販売は好調さが伝えられている。このため、シェア首位のスズキ（図表2）は需要拡大に対応すべく、部品子会社の年24万基のディーゼルエンジン生産能力を2014年を目途に30万基までに高める計画だ。

インド政府は自動車市場の自由化と内外投資を誘因し、自動車産業の育成ならびに発展を目指した政策を推進してきた。この政策は、低価格車の普及による国内市場の拡大ならびに小型車の輸出拠点化を目標としていた。例えば、小型車生産に強みを持つスズキが、1982年に国営企業マルチへ技術協力から資本参加したこともこの流れに沿った動きだった。政府は、まず、現地企業への技術移転を外資に課し、現地企業が一定シェアを確保した後で、外資に市場を開放し、保護と規制緩和をにらんだ産業政策を促進してきた。その上で、小型車の売上税免除、輸出インセンティブなどで内外企業の小型車生産を促進した。この結果、販売台数のうち小型車（全長4,000mm以下のセグメント）が約6割を占める構造となった。

小型車の輸出拠点化～事業展開プロセス

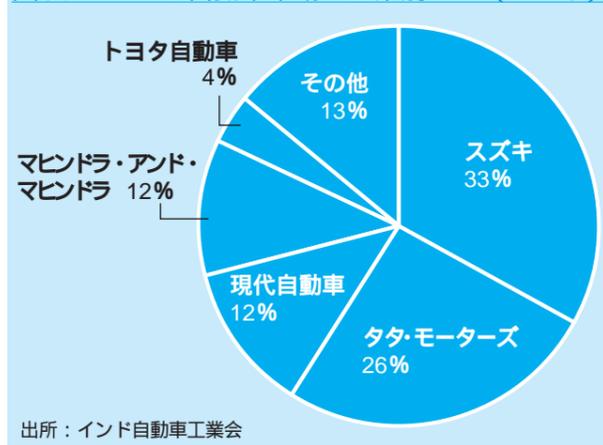
トヨタ自動車系のシンクタンク、現代文化研究所によると、新興国における自動車事業の展開フェーズは5段階に分けられるが（図表3）インド、ブラジルでは、内需に加え輸出拠点とするフェーズ4にあると分

図表1. 世界自動車販売上位10カ国(万台、%)

国	2009年	10年	11年	シェア
1 中国	1,364	1,806	1,850	23.4
2 米国	1,060	1,177	1,304	15.2
3 日本	461	496	421	6.4
4 ブラジル	314	352	363	4.5
5 ドイツ	405	320	350	4.1
6 インド	227	304	329	3.9
7 ロシア	160	211	290	2.7
8 フランス	272	271	268	3.5
9 英国	222	229	224	3.0
10 イタリア	236	217	194	2.8
その他含む合計	6,479	7,429	7,730	100.0

出所：FOURINから抜粋、加筆

図表2. インド自動車市場の企業別シェア(2011年)

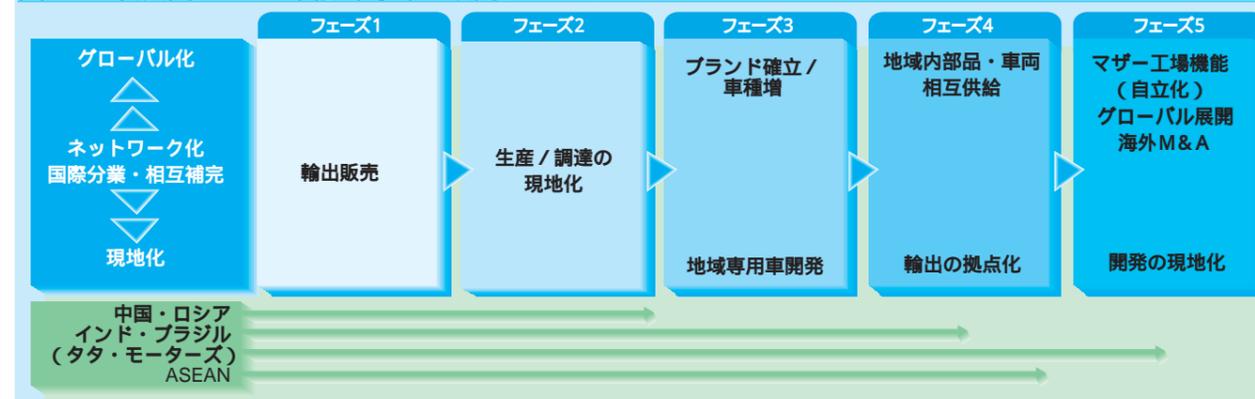


出所：インド自動車工業会

析されている。現代自動車やスズキはインド工場を輸出拠点としている。日産も迅速な港湾整備が見込まれる南部タミル・ナドゥ州チェンナイに進出し2010年の操業開始からインド工場を輸出拠点と位置付けている。さらに、タタ・モーターズはフェーズ5に進んでいるとも指摘されている。同社は南アフリカや中国に進出し、英国の高級車ブランドのジャガー、ランドローバーを買収している。

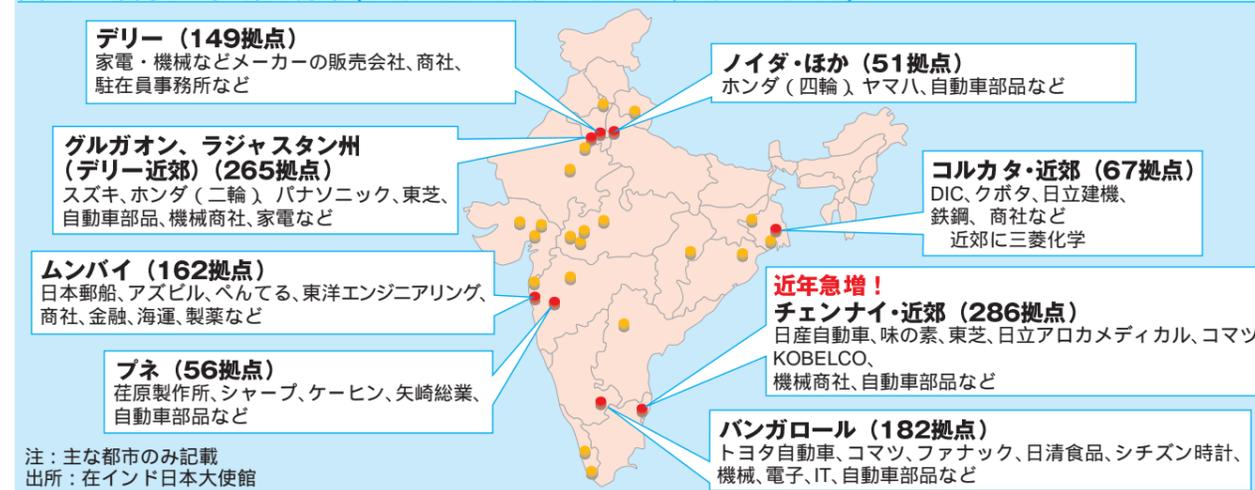
インドの自動車企業の戦略は、インド国内市場の拡大に応じた強化とともに、南アジアだけでなく域外向けも含めた輸出拠点としての戦略という二本柱であり、主要企業は軒並み生産能力増強の投資を計画している。特に最近では、中東、アフリカ、欧州に地理的に近いう上、港湾整備が進み安定した電力供給が確保でき、地価も比較的安い西部グジャラート州への投資案件が増加している。

図表3. 新興国における自動車事業の展開フェーズ



出所：現代文化研究所資料から抜粋、加筆

図表4. 日系進出企業の分布(進出企業数812社、のべ拠点数1,422、2011年10月)



注：主な都市のみ記載
出所：在インド日本大使館

日系企業の進出増

円高ルピー安傾向の継続、外資規制緩和の進展、中国一極集中に対するリスクヘッジなどを背景に、日本企業が対印投資を検討する流れは広がっている。特に、スズキ、トヨタ、日産を中心とした部品を含む自動車産業の大型投資が目立つ。

今後、日産は約700億円の累積投資を実施し、チェンナイ工場の生産能力を最終40万台にまで拡大させる予定である。トヨタも小型車「エティオス」が好調のため約50億円の増産を計画、バイクでもホンダが約160億円を投じ、新工場を南部バンガロールに建設し、2013年稼働予定である。

2011年10月時点で、インドに進出した日本企業は前年同月の725社から812社に拡大した。また、拠点数も1,236から1,422に増えた（図表4）。主な投資地域は、北部デリー、西部ムンバイ、南部バンガロール、南部チェンナイの4カ所であるが、トヨタのほか、ホンダが工場進出を発表したバンガロールならびに日産や東芝が進出したチェンナイの増加数が多く、これまでの北部に加え、南部への事業展開が見られ、ここでも部品を含めた自動車関連企業の進出が目立つ。

スズキの工場での暴動発生

しかし、2012年に入って、進出日系各社を驚かせた事件が起こった。2012年7月、賃金への不満を背景に、スズキのマネサール工場で死傷者が多数出た暴動が発生し、同工場は約1カ月間操業を停止した。操業は再開されたが、9月中旬で生産水準が通常時の約5割のまま。生産量縮小もあり、スズキのシェアは2012年後半からやや低下傾向で推移し、インドにおける労務対策や賃金交渉の難しさがあらためて浮上した。

その後、株主総会で、同社幹部は主力のグルガオン工場は稼働中であり、同国市場で需要の大きいディーゼルエンジンの生産は正常であること、2015年までに新工場をグジャラート州で建設（投資額約600億円）することを強調した。

スズキはインド政府の要請を受け、1982年から同国に進出したが、それ以降、再三激しい賃金交渉やストライキを経験している。2000年には数カ月に及ぶストライキが起きたが、冷静に対処した。短期的に、同国経済の鈍化から市場拡大は若干緩やかになり、上記の事件も加わり、日本企業の対インド投資は慎重となる。しかし、中長期的に、多くの企業はスズキのように同国での企業活動を強化することはあっても、活動を縮小する方向にはならないと予想する。