



拡大するインド自動車産業に どう対応するのか

—アセアン諸国を中心としたグローバルサプライチェーン戦略—

目次

1 はじめに

2 インド経済の概況

- (1) 国内経済の拡大
- (2) 貿易・投資の拡大

3 インドの自動車産業

- (1) 自動車産業の変遷
- (2) 自動車メーカーの概況
- (3) 自動車部品産業の概況
- (4) 自動車市場の拡大

4 インド自動車産業を取り込むサプライチェーン戦略

- (1) インドでの生産
- (2) 日本からの輸出
- (3) アセアン諸国からの輸出
- (4) 中小部品メーカーにとってのサプライチェーン戦略

5 おわりに

1 はじめに

2011年、インドの自動車生産台数は世界第6位になった(図表1)。これからの自動車生産の中心の一つとして、タイやインドネシアなどアセアン諸国への日本企業の進出が相次いでいるが、インドはそのアセアン諸国の生産台数を越え、今や自動車生産大国である。

インド自動車産業の驚きは台数だけではない。地元メーカー、タタ自動車は超低価格車ナノを開発し、インドのみならず、世界中を驚かせた。従来の自動車開発の発想にとらわれないナノの開発は単なる追いつき型だけではないインド躍進の一例とも言える。

東海地域の主要産業である自動車産業では、現在多くの企業が自動車生産のグローバル化に対応し、海外での生産に取り組んでいる。昨年のタイでの洪水被害でも明らかになったように、アセアン諸国では自動車生産のサプライチェーンの構築が進んでおり、中小部品メーカーの間でもタイ、インドネシアなどでの生産拠点の確立が求められている。

また、日本の中小の部品メーカーは従来、系列の取引自動車メーカーの指示で輸出や海外生産に乗り出すことが多かったが、近年では取引先が海外生産を拡大する場合、中小の

部品メーカーも取引先の指示ではなく、自社の判断で輸出や海外生産に取り組むことを求められるようになってきている。

その様な中で中小部品メーカーがこれから海外におけるサプライチェーン戦略を考える場合には、拡大するインドの自動車産業を視野に入れることが必要になるだろう。

本稿ではまず、これだけの自動車生産の拡大を実現した背景として、インド経済を概観し、ついで拡大する自動車産業の変遷、現状、今後についてまとめる。さらに拡大著しいインド自動車産業へ日本の中小規模の部品メーカーがどう対応するのかについて、インドでの生産、日本からの輸出、アセアン諸国からの輸出の3つの選択肢を検証し、最適な選択を考えたい。

図表1 世界自動車生産台数上位10カ国

順位	2011年		2001年	
	国	生産台数	国	生産台数
1	中国	18,418,876	アメリカ	11,424,689
2	アメリカ	8,653,560	日本	9,777,191
3	日本	8,398,654	ドイツ	5,691,677
4	ドイツ	6,311,318	フランス	3,628,418
5	韓国	4,657,094	韓国	2,946,329
6	インド	3,936,448	スペイン	2,849,888
7	ブラジル	3,406,150	カナダ	2,532,742
8	メキシコ	2,680,037	中国	2,334,440
9	スペイン	2,353,682	メキシコ	1,841,008
10	フランス	2,294,889	ブラジル	1,817,237
	ASEAN	2,856,458	ASEAN	1,097,390
			インド(15位)	814,611
合計		80,092,840		56,304,925

出所:国際自動車工業会(International Organization of Motor Vehicle Manufacturers)資料より共立総合研究所にて作成

2 インド経済の概況

まず、インドにおいて自動車産業がこれほど伸びている背景としてインド経済の概況を見てみよう(図表2)。

(1) 国内経済の拡大

インドの社会・経済の特徴はその大きさと多様さである。人口は、12.3億人、世界第2位の人口大国であり、2025年には中国を抜いて世界第1位になると予測されている。年齢構成を見ると、生産や消費の中心となる生産年齢人口(15歳以上64歳以下)は2010年64.5%であり、将来的にも少子化はあまり進まず、高齢者もそれほど増えない一方、生産年齢人口が増え続け生産や消費の増大が見込まれる。

日本の約9倍、ヨーロッパとほぼ同じぐらいの広さの国土に、人口400万人以上の大都市が9つ、人口100万人以上400万人未満の都市が44点在する。一方、人口の71.3%が今でも農村で暮らしており、今後も工業化の進展を支える労働力が豊富である。

インドでは1991年を契機に経済政策がそれまでの国内産業保護から経済自由化へ大きく転換され、国内経済は目覚ましい拡大を遂げてきた。IMF統計によれば1990年には3,235億ドルだった名目GDPは、2000年には4,764億ドル、

2010年には1兆5,979億ドル、世界第9位となっている。

しかし、1人あたり名目GDPは1990年の384ドルから2000年には465ドル、2010年には1,342ドルに達したけれども、これは中国の4,421ドルやタイの4,992ドル、インドネシアの2,981ドルと比べるとまだ低く、アセアン諸国の中でもベトナムの1,174ドルをようやく超える程度である。

(2) 貿易・投資の拡大

1990年からのインドの輸出入額の推移を見ると、1990年代に自由化とともに徐々に拡大していった輸出入額は、2000年代に入ってから急増している。特に輸入額は2000年の約507億ドルから2010年には約2,573億ドルに達した。これにより貿易赤字が2000年代初めから拡大している。

貿易と同様、海外からの直接投資も1991年の経済政策転換以来、増えており、1990年には約408万ドルしかなかった直接投資受入額が、2000年には約36億ドル、2010年には約210億ドルとなっている。

3 インドの自動車産業

次に拡大著しいインド経済の中でも、特に拡大している自動車産業についてこれまでの変遷、現状、今後をここでは見てみる。

図表2 アジア主要国の主要経済指標比較

	インド			中国	タイ	インドネシア	ベトナム	日本	
	2010年	2025年	2040年	2010年	2010年	2010年	2010年	2010年	
人口(億人)	12.25	14.59	16.27	13.35	0.66	2.28	0.86	1.28	
生産年齢人口比率(%)	64.5	67.3	68.3	73.0	70.7	67.7	67.5	63.7	
	1990年	2000年	2010年	2010年	2010年	2010年	2010年	2010年	
名目GDP(億ドル)	3,235	4,764	15,979	59,304	3,189	7,084	1,036	54,884	
1人あたり名目GDP(ドル)	384	465	1,342	4,421	4,992	2,981	1,174	43,015	
産業別GDP構成比(%)	農業	29.3	23.4	19.0	10.1	12.4	15.3	20.6	1.2
	工業	26.9	26.2	26.3	46.8	44.7	46.9	41.1	27.4
	商業・サービス業	43.8	50.5	54.7	43.1	43.0	37.7	38.3	71.5
輸出額(億ドル)	166.48	452.16	2,015.04	15,779.32	1,953.12	1,577.79	721.92	7,670.25	
輸入額(億ドル)	237.42	507.03	2,573.11	13,948.29	1,824.07	1,356.63	848.01	6,914.47	
対内直接投資受入額(億ドル)	0.04	35.56	210.07	1,057.35	92.52	162.16	172.30	-13.59	

出所:IMF"World Economic Outlook Database April 2012"、経済産業研究所「RIETI2011」、日本貿易振興機構(ジェトロ)資料より共立総合研究所にて作成

(1) 自動車産業の変遷

インドにおける自動車生産の歴史は古く、イギリス植民地の時代からGMとフォードが自動車を生産していたが、独立後は国産化政策のもとで自動車生産は閉鎖した市場の中で長らく停滞していた。

1980年代に入ると厳しい規制の下だが、一部、外国資本の参入が認められた。1982年に合併した国営企業マルチ・ウドヨグとスズキ自動車の成功により自動車産業は活性化した。1990年代には、経済自由化によって自動車産業でも規制緩和が進み、それとともに世界の主要な自動車メーカーがインドへ進出を始めた。しかし、政府は企業と個別に覚書を結んで、それぞれに国産化や輸出入の義務を課しており、実質的には規制が続いていた。

2002年に発表された自動車政策で、積極的に輸出や研究開発を促進する方向へ政策が転換され、2006年発表の「自動車ミッションプラン2006-2016」では2016年に達成すべき自動車産業の姿として「世界の自動車産業の生産と開発・研究の拠点とする」ことを掲げるとともに具体的な数値目標、「自動車生産台数の世界順位を11位から7位、自動車産業輸出額を40.8億ドルから450億ドルにするなど」が盛り込まれた。その後、2016年の目標だった自動車生産台数世界7位を早くも2009年に達成するなどインドの自動車産業は急拡大し始めた。

(2) 自動車メーカーの概況

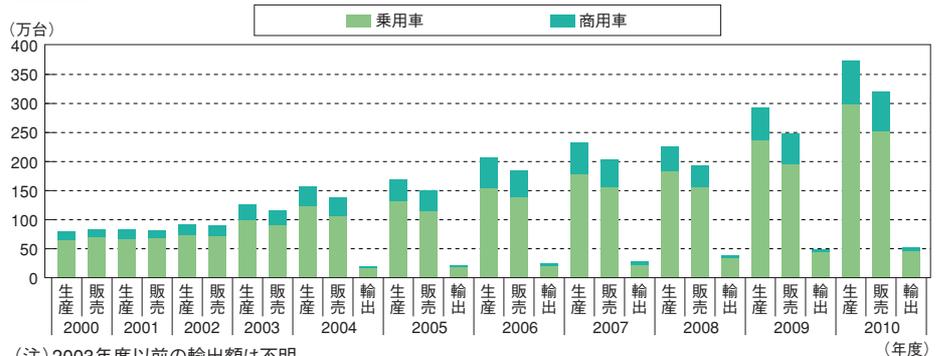
自動車生産・販売台数は2000年代に急速に増加し、2010年度^(注1)

(2010年4月～2011年3月)には生産台数は約374万台(乗用車約299万台、商用車約75万台)、販売台数約320万台(乗用車約252万台、商用車約68万台)に達した(図表3)。国内生産・販売だけでなく、輸出も増加しており、2010年度には約53万台が輸出された。

乗用車分野では、世界の主要自動車メーカー12社が進出し、地元自動車メーカー3社とともに競い合っている(図表4)。メーカー別生産台数ではマルチ・スズキ・インドアが約112万台で1位、次いで現代モーター・インドア約62万台、タタ・モーターズ約38万台である。

自動車メーカーの生産拠点は広い国土の中で4つの地域、

図表3 自動車生産・販売・輸出台数の推移



図表4 主な乗用車生産メーカー一覧

乗用車メーカー名	拠点	主要株主の国籍	設立年	生産 (2011年)			販売 (2011年)		
				台数	%	順位	台数	%	順位
マルチ・スズキ・インドア	ニューデリー	日	1981	1,123,894	36.8	(1)	997,281	39.6	(1)
現代モーター・インドア	カーンチプラム	韓	1996	619,715	20.3	(2)	373,709	14.8	(2)
タタ・モーターズ	ムンバイ	印	1945	380,273	12.5	(3)	350,184	13.9	(3)
マヒンドラ&マヒンドラ	ムンバイ	印	1945	195,370	6.4	(4)	190,823	7.6	(4)
トヨタ・キロスカ・モーター	バンガロール	日	1997	136,479	4.5	(5)	136,148	5.4	(5)
ニッサン・モーター・インドア	チェンナイ	日	2005	125,106	4.1	(6)	22,893	0.9	(11)
フォード・インドア	チェンガルバットゥ	米	1995	119,174	3.9	(7)	96,271	3.8	(7)
ゼネラル・モーターズ・インドア	ハロル	米	1994	112,113	3.7	(8)	111,056	4.4	(6)
フォルクス・ワーゲン・インドア	ブネ	独	2007	81,859	2.7	(9)	78,410	3.1	(8)
ホンダ・シエル・カーズ・インドア	ノイダ	日	1995	44,585	1.5	(10)	47,548	1.9	(9)
シュコダ・オート・インドア	アウランガバード	独	1999	32,929	1.1	(11)	30,741	1.2	(10)
フィアット・インドア・オートモビールズ	ブネ	伊	1997	18,395	0.6	(12)	16,733	0.7	(12)
BMWインドア	グルガーオン	独	2007	8,257	0.3	(13)	8,042	0.3	(13)
ヒンドゥスタン・モーターズ	コルカタ	印	1942	5,593	0.2	(14)	5,686	0.2	(14)
メルセデス・ベンツ・インドア	ブネ	独	1994	5,491	0.2	(15)	5,634	0.2	(15)
合計 (その他を含む)				3,054,117	100.0		2,519,634	100.0	

出所: インド自動車工業会 (SIAM) 資料、日本貿易振興機構 (ジェトロ) 資料、石上他編著「現代インド・南アジア経済論」より共立総合研究所にて作成

- ①北部のデリー、グルガーオン周辺、②西部のムンバイ、ブネ周辺、③南部のバンガロール周辺およびチェンナイ周辺、④東部のコルカタ周辺に分散している(図表5)。

(3) 自動車部品産業の概況

自動車部品の生産も国産化政策が独立後長らく取られてきた。自動車部品産業では小規模企業の優遇政策も採用され、留保品目とされた部品の生産は小規模企業に生産を限定する制度が長く採用されていた。部品メーカーは小規模で生産を続ける方が優遇されるため、設備投資はあまり行わず、また、長年同一モデル車種への部品供給を続けるだけだったため、新技術導入や設備投資もそれほど行われなかった。

1980年代マルチ・ウドヨグ(現社名 マルチ・スズキ・インディア)による自動車生産が急増したことで、自動車部品への需要も急増した。マルチ・ウドヨグには当時、部品国産化の厳しい要求が課されていたが、スズキが求める品質基準を満た

図表5 自動車メーカー生産拠点の地域分布



(注)一部国境線は未確認。
 出所:インド自動車工業会(SIAM)および各社ホームページより共立総合研究所にて作成

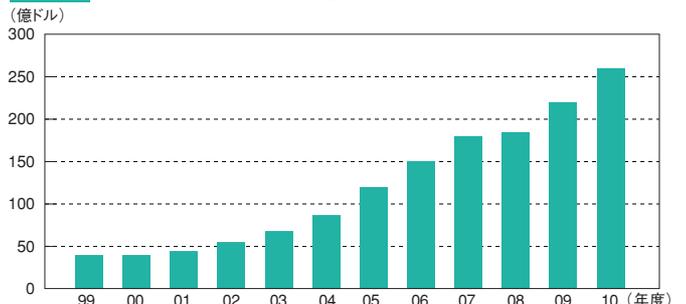
す地元部品メーカー企業はほとんどなかった。そのため、スズキ自身が地元部品メーカー養成に乗り出し、日本からの合弁などによる資本提供や技術提供の仲介などを行い、インド自動車部品生産への外資参入が増えた。1990年代には経済自由化政策により生産の自由化とともに輸入規制が緩和され、部品の輸入が増えた。

2000年代に入って部品の生産は大きく増加し、2000年度には40億ドル程度だった生産額は2005年には120億ドル、2010年度には260億ドルに達した(図表6)。

また、生産だけでなく輸送機器部品の輸出入も2000年代に入って増加しており、輸入額の増加が特に大きく、輸出を上回って増加している(図表7)。輸入元は主には欧米であるが、2000年代にはアセアンや中国からの輸入も増えている(図表8)。

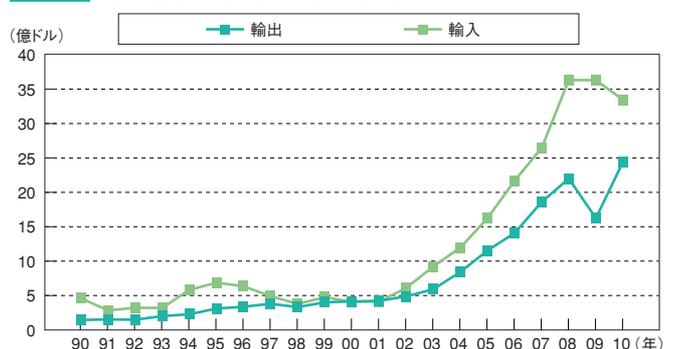
インドで生産される自動車部品の生産額割合(2010年度)

図表6 自動車部品生産額の推移



出所:2007年度までは浦田他編著『インド 成長ビジネス地図』、2008年度以降はインドビジネスセンター編著『図解 インドビジネスマップ 主要企業と業界地図』より共立総合研究所にて作成。原出所はインド自動車部品工業会(ACMA)資料

図表7 輸送機器部品輸出入額の推移



出所:経済産業研究所「RIETI2011」より共立総合研究所にて作成

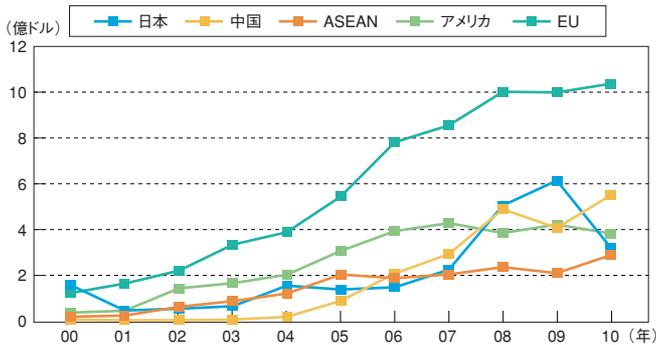
を日本での生産額割合と比較すると(図表9)、インドでは従来からの自動車の基本構造部品、エンジン部品やサスペンション・ブレーキ部品などの割合が高く、日本では割合が高い電装系などの部品の割合は低い。

中小企業基盤整備機構の「インドにおける我が国中小自動車関連企業の海外展開に関する調査研究」調査報告書(2008年12月)によればインドの地元部品メーカーについて、生産量は増えているが品質基準は十分には上がっていないという評価が現地の日系自動車関連企業の間では多いと報告されている。インド国内での部品生産を増やす一方で、品質基準に達しない部品は輸入に頼っている。

(4) 自動車市場の拡大

インドの自動車市場の特徴は乗用車、特に小型車の需要が多いことであり、購入は個人が主である。インドの自動車市場が拡大したのは、主たる購入者である中間層が増

図表8 相手国別輸送機器部品輸入額の推移



図表9 自動車部品生産額割合 (%)

	インド	日本
エンジン部品	31	21
トランスミッション・ステアリング部品	19	24
ボディ・シャシ部品	12	18
サスペンション・ブレーキ部品	12	6
電装系部品	9	31
備品	10	
その他	7	

出所:インド自動車部品工業会(ACMA)資料および経済産業省「工業統計調査平成22年」より共立総合研究所にて作成

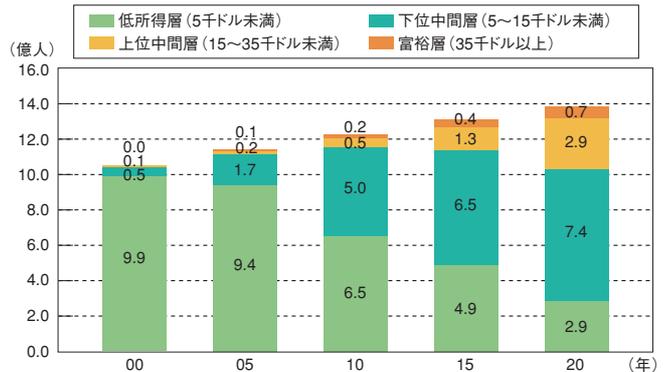
加したことが主な要因と考えられる。

自動車価格は最小クラスの小型車マルチ800が約4,400ドル(約23万ルピー、52ルピー/ドル)程度であり、年間世帯可処分所得が1万5千ドル以上の上位中間層は十分購入でき、同所得5千ドル以上1万5千ドル未満の下位中間層も一部購入層になりうる。

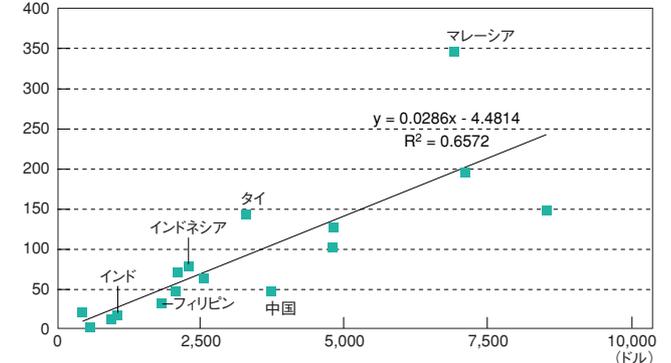
富裕層と上位中間層は2005年には合わせて約2,600万人だったが、2010年には約7,200万人と着実に増えており、さらに、下位中間層は2005年には1.7億人だったが、2010年には5億人にまで増えている(図表10)。これらの所得層の拡大が自動車市場の拡大をもたらしたと言える。

将来の自動車市場がどれくらいの規模となるのか、アジア

図表10 所得階層別人口の推移



図表11 1人あたり名目GDPと1,000人あたり自動車保有台数



16カ国^(注2)の1人あたり名目GDPと1,000人あたりの自動車保有台数の比較から試算してみた(図表11)。

まず、現状では2009年のインドの1人あたり名目GDPは1,068ドル、インド全土の自動車保有台数は2,120万台であり、1,000人あたり保有台数は18.1台である。

2017年にはインドの1人あたり名目GDPは2,226ドルに達すると推計されており、図表11の回帰直線^(注3)から1,000人あたり自動車保有台数は59.2台と推計される。2017年のインドの人口が13億6百万人に増加しているとされることから全保有台数は約7,732万台と現状の約3.6倍になると推計される。

4 インド自動車産業を取り込むサプライチェーン戦略

これまで見て来たようにインドの自動車産業は今後も拡大が続くと予測され、世界の主要な自動車メーカーがインドに進出している。自動車メーカーのインド生産拡大に日本の中小部品メーカーが、どう対応していくのが今後の課題である。

ここでは拡大するインド自動車産業を取り込むための日本の中小部品メーカーの対応として、①インドでの現地生産、②日本からの輸出、③アセアン諸国からの輸出の3つの選択肢について検証し、最適な選択を考えてみる。

(1) インドでの生産

図表にはないが、国際協力銀行が毎年実施している「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」(2011年12月)では中期的な(今後3年程度)有望事業展開先国・

地域としてインドは2004年度以降、有望国として得票率が急速に高まり、2005年度からは中国に次いで2位の得票率を毎年度得ている。

実際にインドへ進出する企業数は近年増えており、在インド日本国大使館によれば、2011年10月時点でインド日系企業数は812社に上る。「愛知県内企業の海外事業活動調査結果」からも、2000年代以降、愛知県内企業でインドに進出する企業は増えている(図表12)。

しかし、輸送機器関連企業の海外進出数を国別に比較してみると、タイやインドネシアなど近年、企業の進出が多いアセアン諸国に比べるとインドにおける日系現地法人数はまだ少ない(図表13)。

また、前述の国際協力銀行の調査報告では、海外進出地における2010年度の売上高・収益について当初目標に

図表13 輸送機器関連企業の国別海外進出数

	岐阜県		愛知県		全国	
	法人数	%	拠点数	%	法人数	%
NIES3	6	17.1	35	4.8	95	5.7
ASEAN4	4	11.4	117	16.1	415	25.0
タイ	4	11.4	71	9.8	229	13.8
インドネシア	0	0.0	30	4.1	97	5.8
中国	15	42.9	162	22.3	425	25.6
インド	1	2.9	26	3.6	66	4.0
その他アジア	0	0.0	13	1.8	57	3.4
オセアニア	0	0.0	16	2.2	15	0.9
ヨーロッパ	1	2.9	147	20.2	175	10.5
北米	8	22.9	159	21.8	312	18.8
中南米	0	0.0	33	4.5	81	4.9
中近東・アフリカ	0	0.0	20	2.7	18	1.1
合計	35	100.0	728	100.0	1,659	100.0

(注) NIES3…韓国、台湾、シンガポール

ASEAN4…タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン

出所:あいち産業振興機構「2010年における愛知県内企業の海外事業活動調査結果」
経済産業省「第41回海外事業活動基本調査結果概要確報—平成22(2010)年度実績—」
日本貿易振興機構岐阜貿易情報センター「2011年度岐阜県海外投資ハンドブック」ただし、愛知県の集計でNIESとされた「香港」を中国に変更

図表12 愛知県内企業のインド進出数の推移

		2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
インド	現地法人数	19	19	20	20	22	25	28	33	35	38	42
	現地拠点数	27	29	33	31	33	36	40	45	50	54	60

出所:あいち産業振興機構「2010年における愛知県内企業の海外事業活動調査結果」より共立総合研究所にて作成

比べての満足度を5段階評価で聞いたところ、インドは「5.満足」、「4.やや満足」と答えた企業が16.2%しかなく、現地市場への期待が高いものの、当初目標の達成に苦慮しているようだ。

日本貿易振興機構の「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査(2011年度調査)」によれば、インドでの現地法人の経営上の問題点として多くの企業が挙げているのが、①従業員の賃金上昇^(注4)、②電力不足・停電^(注5)、③物流インフラの未整備、④競合相手の台頭(コスト面での競合)、⑤通関に時間を要するなどである。また、連邦制のインドでは州の独立性が強いため、州を越えて部品を調達する場合税制が州ごとに違ったり、州を越える物品に連邦政府の税金がかかったりするなど、州を越えた流通はコストがかかり、非効率である。これらの課題は中小企業にとって自社だけで対応するのは難しいと思われる。

(2) 日本からの輸出

前章(3)「自動車部品産業の概況」で見たとおり、2000年以降、インドの輸送機器部品輸入は増加しており、日本からの輸入も増えている。

インドと日本との自由貿易協定(FTA)は、インドとアセアンや韓国とのFTAに続いて2011年8月に発効した。このFTAは物品貿易だけでなく、サービス貿易、投資、人的交流、知的財産権、その他経済協力などを含む包括的経済連携協定である。これによってインド側は日本からの輸入額の約90%に相当する品目の関税を、日本側はインドからの輸入額の約97%相当の品目の関税を10年以内に段階的に撤廃する。日本インドFTAの効果は関税削

減・撤廃の方法・時期に幅があるが、中長期的には効果が見込めるだろう。

ただ、日本での生産は人件費を中心にコストがかかるため、日本からの輸出は価格面では競争力を持つことは難しいと思われる。

(3) アセアン諸国からの輸出

インド政府は対外経済方針として「ルック・イースト」を掲げ、2000年代に入ってからアジア諸国とのFTA交渉に積極的に取り組んでいる。インドFTA網の中心であるアセアンとのFTA、アセアン・インド自由貿易協定(AIFTA)は2010年1月より国内手続きが終わった国から順次発効し、2011年4月のカンボジアを最後に11カ国すべてで発効した。

関税削減・撤廃については、国別と品目別とに分けて規定されており複雑ではあるが、約5,000品目のうち、品目数ベースで約80%、貿易金額ベースで約75%の品目の関税が段階的に撤廃され、さらに関税が削減される品目も加えると品目数ベースで約90%が対象となっている。図表14はアセアンの主要国であるタイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、ブルネイとの間での関税削減・撤廃の方法・時期の概要である。

図表14 AIFTA協定の概要

区分	削減・撤廃の方法・時期	対象品目
標準品目(ノーマル・トラック、NT)		
NT-1品目	2013年12月末までに段階的に撤廃。	全品目数の71%
NT-2品目	2016年12月末までに段階的に撤廃。	全品目数の9%
留意品目(センシティブ・トラック、ST)		
	基準税率(2007年7月時点税率)が5%超の品目は、2016年12月までに段階的に5%に引き下げ。 基準税率が5%の品目は、2010年に4.5%に引き下げ、2016年12月までに段階的に5%に引き下げ。 ただし、最大50品目までは税率5%を維持できる。 ST品目のうち40%に相当する品目については2019年12月末までに関税撤廃。	全品目数の10%
特別品目(SP)	2019年12月末までに一定税率引き下げ。インドのみに適用する。	5品目(パーム原油、パーム精油、コショウ、紅茶、コーヒー)
除外品目(EL)	関税削減・撤廃しない。	全品目数の9.4%(農産品、繊維製品、自動車部品など489品目)

(注)この他にフィリピンとの関税削減・撤廃スケジュールと、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムとの関税削減・撤廃スケジュールは別に定められている。

出所:日本貿易振興機構(ジェトロ)「インド・ASEAN流通ネットワーク調査」より共立総合研究所にて作成

インドは主要な貿易相手であるEUやアメリカとFTAを結んでいないため、AIFTAによりアセアン諸国から輸出される物品はインド市場で有利な立場に立つことができると見られている。

また、AIFTAの原産地規則^(注6)はインドが結ぶ他のFTAよりも緩やかであるため、それが適用されるアセアン物品はインド市場では他国からの物品よりも有利になると見られている。

以上のように、AIFTAの効果は、インド市場でのアセアン物品がより有利になると考えられることから、当面はインドが競争力を有する医薬品や鉄鋼製品など以外はアセアンからインド向けの輸出が拡大すると見込まれている。

インドとのFTAの効果が顕著に出たのが、インドがタイとの間で合意した先行実施措置である。タイはアセアンのメンバー国としてインドとの多国間FTA交渉に参加していたが、それと並行して2国間でもFTA交渉を行った。この2国間交渉で先行実施措置が2003年に合意され、82品目の関税が2006年までに段階的に削減・撤廃された。これによってテレビやエアコンなど対象品目となったタイ製工業製品のインドへの輸出が急増した。

日本貿易振興機構「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査(2011年度調査)」(図表15)によればAIFTAの成立により、アセアン諸国に製造拠点をもつ日系企業も

FTAを活用した輸出先としてインドを考えるようになってきており、タイでは輸送機器に関してFTAを活用する割合が高い。今後、AIFTAの関税撤廃・削減がスケジュールどおり進むとさらに活用が進むと思われる。

(4) 中小部品メーカーにとっての サプライチェーン戦略

以上の3つの選択肢のメリット、デメリットをまとめると、1つ目のインドでの生産については、メリットは現地生産によって時間もコストも抑えることができ、利益率を高められることと思われるが、デメリットはインフラの未整備や現地ワーカー労務管理の難しさ、税制の複雑さなどである。中小企業にとってはこの選択肢は現実にはハードルが高いと思われる。

2つ目の日本から輸出する場合、そのメリットはすでに確立された生産拠点であり、生産管理も容易で、効率も良いことだが、生産や輸送などのコストが割高になること、さらに円高やルピー安などの不利な為替のデメリットは避けられない。

3つ目のアセアンから輸出する場合、そのメリットは人件費等のコストを抑えられることが大きい。また、距離的にもインドと近く輸送日数やコストも日本よりも抑えられる。また、インフラや各種サービスが整備された工業団地が多く、生産拠点を置くことがインドに比べると容易である。一方、デメリットは、AIFTAにより貿易自由化が今後進展すると思

われるが、インド政府の保護主義的な傾向は通関手続きなどでは続くと思われ、煩雑な行政手続きが負担になる可能性がある。ただし、煩雑な行政手続きの負担は他の選択肢でも多かれ少なかれあり、3つ目だけのデメリットとは言えない。

以上、拡大するインド自動車産業にどう対応するのかについて3つの選択肢を検証してきた

図表15 在アジア日系企業のFTA活用状況

企業の所在地	輸出入相手国	輸出入企業数	FTA利用企業数	活用率(%)	1位	社	2位	社	3位	社
タイ	インドへ輸出	132	38	28.8	電気機械器具	8	輸送機械器具	8	卸売・小売	6
	インドから輸入	45	11	24.4	輸送機械器具	4	卸売・小売	3	鉄・非鉄・金属ほか	各1
マレーシア	インドへ輸出	30	10	33.3	化学・医薬	4	電気機械器具	2	鉄・非鉄・金属ほか	各1
シンガポール	インドへ輸出	64	17	26.6	卸売・小売	9	化学・医薬	6	食品、精密機械	各1
インド	ASEANから輸入	86	30	34.9	卸売・小売	9	輸送機械器具	9	電気機械器具	4
	日本から輸入	119	16	13.4	卸売・小売	5	輸送機械器具	4	化学、ゴムほか	各1

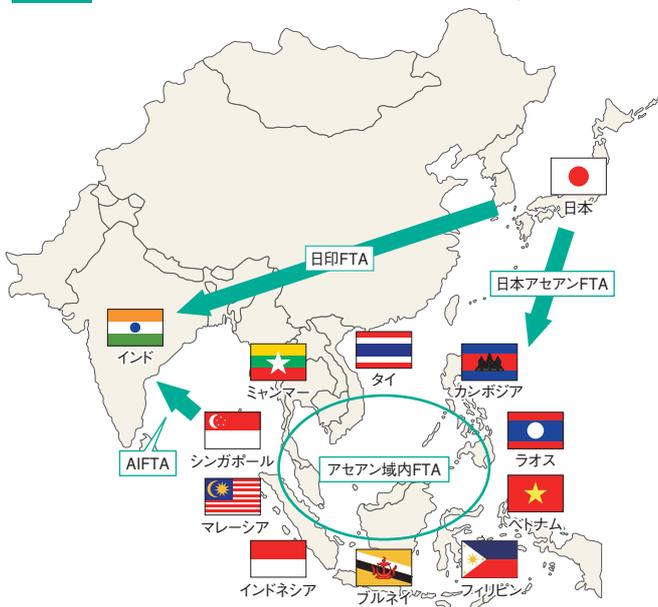
出所:日本貿易振興機構「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査(2011年度調査)」より共立総合研究所にて作成

(図表16)。それぞれの企業の経験や人材等によってもメリット・デメリットの大きさが違うため、個別の企業ごとに判断するしかないが、この選択肢の中でアセアン諸国に生産拠点を確保しインドへ輸出するのが最適と考えられる。

その理由は①工業団地が整備されており、インフラ等から生産拠点として利便性が高いことと、②インドはもちろん、複数の今後の成長市場へのアクセスが良いことの2点である。

まず、生産拠点としての利便性については、アセアン諸国では工業団地などインフラの整備が進んでいる。それらの工業団地では土地が外資系企業でも利用しやすいように物理的にも、法律的にも整理されている。上下水道や電力、通信、さらに倉庫や道路・港湾など各種の設備が整っており、加えて通関や各種行政の窓口が置かれていたり、行政手続きの支援サービスが提供されていたりするなどハード面でのインフラだけでなく、ソフト面でのインフラも充実している。さらに住居や商業施設が付属している工業団地もあり、駐在する日本人にとっても働きやすい。また、現地労働者の確保のためのサービスを提供する工業団地もある。このように生産拠点としてのアセアン諸国の利便性は高い。

図表16 インドへのサプライチェーン・イメージ図



もう一つのメリットは、複数の市場を睨んだ生産・販売戦略を考えることができることである。現在、自動車産業では北米やヨーロッパ、日本など従来からの市場に加えて、中国やアセアン諸国、さらに今回取り上げたインドなど新興国市場に向けた生産拠点の多極化が進んでいる。例えば、日産の中期経営計画ではメキシコ120万台、英国60万台、日本100万台、中国200万台、東南アジア70万台、インド80万台へと各地の生産能力を2016年までに拡充する予定だ。

アセアンは、その域内でFTAを結ぶだけでなく、域外の日本、韓国、中国、インド(印)、オーストラリア(豪)、ニュージーランド(NZ)の6カ国とFTAを結んでおり、アセアンがFTAの結節点となっている。さらに、これら6カ国との個別のFTAから、アセアン10カ国と日中韓、印、豪、NZの6カ国との全16カ国による広域FTAへの合意作りもはじまっており、EUともFTA締結への話し合いを始めるなどアセアンを中心とした自由貿易圏が出来つつある。こうしたことから、アセアンに生産拠点を置くことで自動車産業のグローバルに広がりつつあるサプライチェーンに対応することができる。

以上の点から、拡大するインド自動車産業も視野にいれたグローバルサプライチェーンの戦略を考えるうえでアセアンに生産拠点を置くことが最適であると考えられる。

5 おわりに

これまで見てきたように、インドは人口の多さ、特に若年層の数と国土の広さなどを背景とし、経済自由化が進むとともに国内経済が拡大している。その中でも自動車産業は特に拡大しており、自由化と経済成長によって将来的にも拡大が見込まれる。

一方、日系企業によるタイやインドネシアなどアセアン諸国を中心に自動車生産のサプライチェーンが構築されつつある。

アセアン諸国とインドとは、その距離的な近さがいまだ十

分には活かされていない。インドとアセアン諸国の貿易も近年増加しているが、インド・欧米の貿易よりもまだ少なく、増加率もインド・中国より低い。政策的にはアセアンとの経済連携の重要性が認識されており、交渉は難航しながらもFTAが結ばれている。今後、FTAが実行され、関税削減・撤廃が進むことでより一層の経済関係が築かれていくだろう。

インドの貿易品目や相手国を見ると欧米からの部品や資本財の輸入が未だに多い。しかし、今後、日本やアセアンとのFTAにより、関税が削減・撤廃されていった場合、EUからの輸入振り替えが増えることも十分考えられる。

近年アセアン諸国を中心に形成されつつある自由貿易圏での市場開拓、生産に乗り出している日本企業にとっては、今後はインドも視野に入れた生産・販売の戦略を考える必要が高まるだろう。インドを視野に入れた生産・販売戦略をもつことで、アセアン諸国に加えてインドも含めたサプライチェーンが構築され、インド市場の拡大も合わせて見込むことができるようになると思われる。そのためには進展するFTAを活用することがカギとなるだろう。

図表17 アジア各国の1人あたり名目GDP(2009年)と1,000人あたり自動車保有台数(2009年)

	1人あたり名目GDP (ドル)	1,000人あたり 自動車保有台数(台)
アゼルバイジャン	4,798	102
イラン	4,830	126
インド	1,068	18
インドネシア	2,299	78
カザフスタン	7,119	195
カンボジア	455	21
シリア	2,557	63
スリランカ	2,077	47
タイ	3,296	142
中国	3,739	47
トルコ	8,528	147
パキスタン	962	13
バングラデシュ	585	3
フィリピン	1,827	32
マレーシア	6,917	344
モンゴル	2,108	71

出所:IMF "World Economic Outlook Database April 2012"および総務省「世界の統計」より共立総合研究所にて作成

(注1)インドは4月始まり翌年3月終わりの会計年度(Fiscal Year)を採用しており、一部統計は年度刻みとなっている。

(注2)ここではインドと似たような経済水準の国々と比較するため、1人あたり名目GDPが1万ドル以下のアジアの国々のデータから相関係数、回帰直線を導き出した。相関係数は0.81であり、この値が1に近いほど正の相関関係が強い(図表17)。

(注3)回帰直線とは2つの数値の間の相関関係を直線で表したものの例え。例えば、ある集団の身長と体重の2つの数値からその集団における身長と体重の相関関係を推計するために使われたりする。

(注4)2012年7月18日、マルチ・スズキのマネサール工場で労働争議から死傷者が出る暴動が発生した。詳しい原因はまだ解明されていないため、発端となった労働争議の内容は分からず、賃金引上げの要求等がどれほど関係しているのかは不明である。しかし、マルチ・スズキはインドで合併により創業して30年になる現地法人であり、そこで労働争議に端を発してこのような暴動が起こったことは、インドにおける労務管理の難しさを現している。

(注5)2012年8月1日、大規模な停電が発生し、北部インドはほぼ完全に波及した。ただ、多くの工場では停電は日常茶飯事で、自前の発電設備を持つところが多かったことから現地工場での影響はそれほど大きくなかったようだ。ただし、自家発電によってエネルギー費がかかることから、インドでの現地生産は必ずしも全てのコストが低いわけではない。

(注6)物品の原産地を判定する基準。関税の適用にあたって、FTAなどの優遇関税が適用されるかが原産地によって分かれる場合に原産地を判定する基準となる。例えば、日本製ICチップを使ってタイで組み立てた自動車電装品がタイ製品としてAIFTAの優遇関税を受けられるかを判定する基準などが原産地規則である

参考文献

- ・石上悦朗・佐藤隆広他編著『現代インド・南アジア経済論』ミネルヴァ書房(2011年8月)
- ・インド・ビジネス・センター編著『図解インドビジネスマップ』日刊工業新聞社(2011年11月)
- ・浦田秀次郎、小島眞、日本経済研究センター編著『インド 成長ビジネス地図』日本経済新聞社(2010年9月)
- ・日本貿易振興機構(ジェトロ)『インド・アセアン流通ネットワーク調査』(2011年3月)

(2012.8.9) 共立総合研究所 調査部 市来 圭