

インドの自動車売上げから見る  
日本企業がおさえておくべき今後の自動車業界の動向予測  
－Part3－

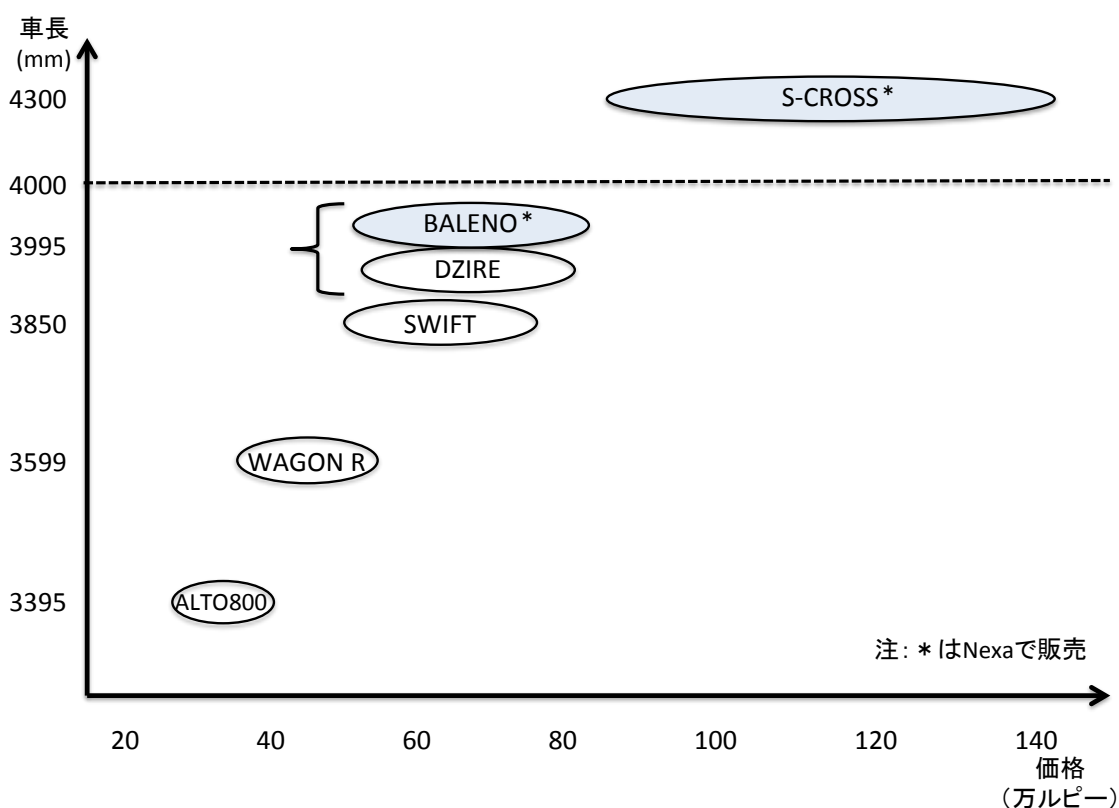
エルエス・パートナーズ株式会社

1. マルチスズキが新たに展開する高級販売店	2
1.1 Nexa で販売される BALENO について	3
2 自動車部品産業	4
2.1 製造拠点	5
3. インドのタイヤ産業概要	6
3.1 タイヤ製造本数の推移	7
3.2 価格競争力の低いインドの天然ゴム市場 がもたらすタイヤ市場への影響	8
3.3 不足するタイヤの原材料	10
3.4 タイヤ価格の比較	12
3.5 タイヤ需要の変化	12
3.6 今後の予測	13

## 1. マルチスズキが新たに展開する高級車販売店

2015年8月マルチスズキは同社が扱う高級車のみを扱う販売店 NEXA(New Exclusive Automotive Experience)がオープンした。本章ではマルチスズキが高級自動車専用の販売店を始めた理由に居着いて考察する。

インド国内でマルチスズキは国民車という印象が定着しておりプレミアム車のセグメントを開拓することができていない。今まで最初に購入する車として、ALTO 800 (27 万ルピー～39 万ルピー) や WAGON R(39 万ルピー～49 万ルピー)などの廉価で小型の自動車が定番であった。しかし、最近は少し大型化し SWIFT(49 万ルピー～76 万ルピー)や DZIRE(54 万ルピー～82 万ルピー)の販売台数が伸びている。このように少しずつ上昇志向は見られるがマルチスズキは高級車の販売に失敗している。2011年に販売を開始した SUZUKI の高級車 KIZASHI はインド国内で販売台数が伸びず、わずか18ヶ月で輸入を中止し、在庫を売り切るために一台あたり 50 万ルピー (約 100 万円) の割引を行った。



(出所：マルチスズキの各車データを元に弊社作成)

図1 マルチスズキの販売する人気車種と新型車種の価格と車長

インド国内で高級車セグメントを開拓するためにマルチスズキは新型の高級車を販売するのみではなく、販売経路において他社との差別化を図ろうとしている。具体的にはマルチスズキは同社が販売する高級自動車のみ (S-CROSS (写真 1) と BALENO (写真 2)) を販売する高級車販売店 NEXA を設立した。(現在 NEXA で扱っている自動車は S-CROSS と BALENO のみであり、2020 年までに 15 車種販売する見込み) 2015 年 11 月地点において 80 店舗がオープンしており、2015 年末までに 100 店舗をオープンさせる計画である。マルチスズキの調査によると、同社の販売する高級自動車の 75～80%の販売台数はインドの上位 30 都市が占めていることから、これらの都市を中心に展開し、インド全土に NEXA を広げていく計画である。また販売員の差別化にも力を入れている。販売員の多くは航空業、サービス業、金融サービス等の分野での経験がある者が採用されており、2015 年 8 月において 1100 人の自動車販売員を雇い、2016 年までに 2600 人まで販売員を増やす見通しである。

## 1.1 NEXA で販売される BALENO について

新しく販売された BALENO はマルチスズキの人気車種である DZIRE との共通点が多い。車長、排気量は同じであり、価格帯もほぼ同じである。インド国内で同じ会社がほぼ同じ性能を持つ自動車販売すると売り上げが分散することが容易に考えられるため、輸出を見据えて設計されたモデルであることが考えられる。

NEXA で販売される新型プレミアムハッチバックの BALENO はマルチスズキにとっては初のグローバルモデルでありインド国内のみでなくヨーロッパの国々を含む世界 100 か国で販売される予定であり、日本でも 2016 年に販売される。日本とヨーロッパには月間 5000 台、年間 6 万台を目標に輸出する。日本で販売されている自動車の中で初のインドで製造された自動車となる見込みである。BALENO の MT 車は 99%の部品がインド国内で製造されており国内自製率が最も高い。CVT 車は CVT ユニットのタイや日本から輸入するため国内自製率が 84%だが依然として高い。またインド国内で販売されている 100 万ルピー以下の自動車の中でボディーにガルバリウム鋼を用いられている自動車は存在しない。ガルバリウム鋼を用いると錆びにくく衝突安全性に優れたボディーを作ることができるがそれと同時にコストが上がる。インドでは衝突安全性能が評価されてこなかったため、製造コストが上がるガルバリウム鋼は高級車を除いて用いられてこなかった。しかしながら BALENO のボディー用いられている素材にはガルバリウム鋼板を用いられている。理由としては、インド国内において今後第三者による衝突安全性能試験が導入されることと、輸出する際に輸出先の衝突安全性能試験をクリアしなければならないことが考えられる。先進国では衝突安全性能試験の基準が厳しく、基準をクリアしなければ自動車を販売することができない。したがって、先進国での販売も見据えて強度の高いボディーを採用したものと考えられる。ボディーに使われる高張力鋼の割合は倍増し 42%にまで引き上げており、この内 20%はガルバリウム鋼を用いることにより実現している。これによりボディーの軽量化と衝突安全性向上という相反する課題に対処している。

写真1 マルチスズキの新車種 BALENO



(出所：NEXA ホームページより引用)

写真2 マルチスズキの新車種 S-CROSS

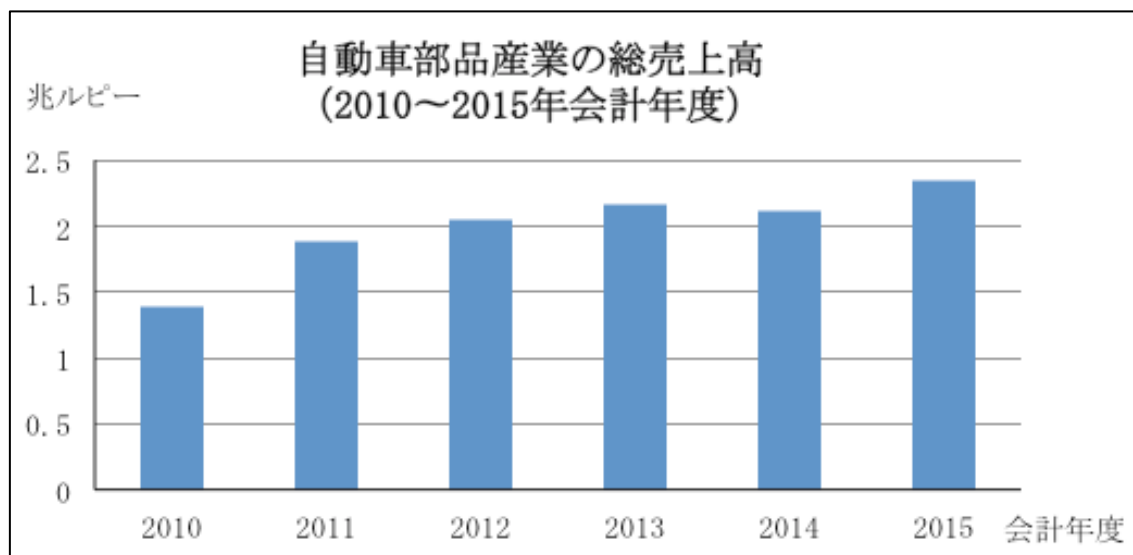


(出所：NEXA ホームページより引用)

## 2. 自動車部品産業

自動車は約 3 万点の部品から構成されている。インド国内での自動車産業の成長が見込まれインド国内で部品を製造することも多くなっており、マルチスズキの人気車種である Swift は 96%の部品がインド国内で製造されている。マルチスズキに限らず、各社がインド製の部品を使用する傾向にあり今後も成長することが見込まれる。2015 年会計年度において自動車部品の総売上げは 2 兆 3480 億ルピーであり、2010 年会計年度の売上げ額 1 兆 3860 億ルピーから年率平均 11.1%で成長している (図 2)。2021 年会計年度には 7 兆 130 億ルピーにまで市場規模が成長することが見込まれており、大きな期待が持たれている。

(出所：<http://www.makeinindia.com/sector/automobile-components>)

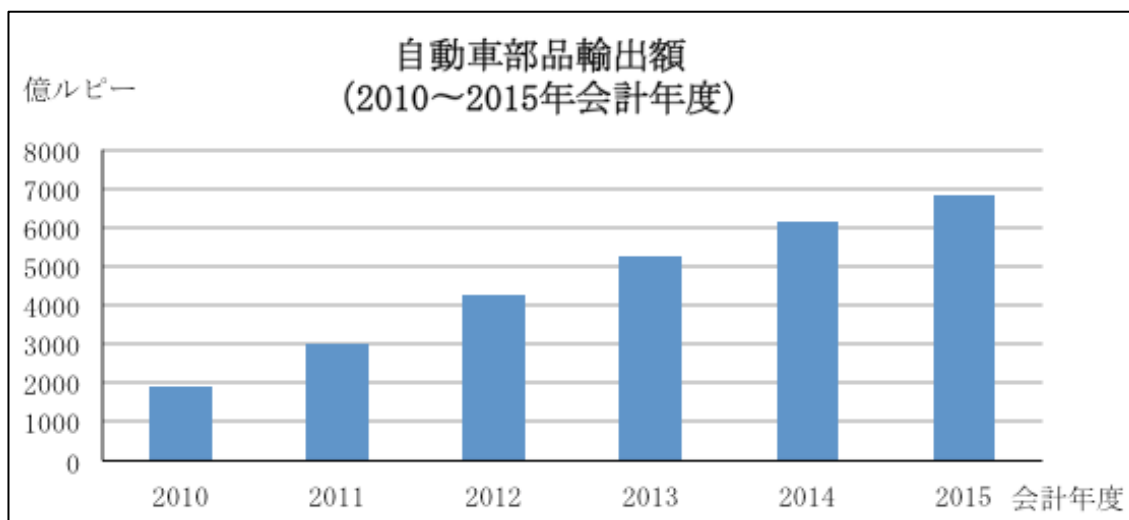


(出所：ACMA の資料を元に弊社作成)

図 2 自動車部品産業の総売上高

自動車部品の輸出額も近年大幅に成長している。2010 年会計年度から 2015 年会計年度において年率平均 29.4%で成長し、2015 年会計年度においては 6850 億ルピーであった (図～)。成長の要因はインド製の自動車部品が安価で高品質であると認知されてきたということが考えられる。アメリカやドイツ等の自動車先進国にも部品を多く輸出していることからインド製の部品の品質の高さが伺われる。(表 1)

また高級自動車メーカーである BMW やメルセデスベンツは車種によっては、エンジンをインド地場の自動車メーカーに製造を委託しているケースも存在する。高級自動車会社が自動車の心臓部分であるエンジンをインド地場企業に委託することもインドの製造業の品質が高いことの表しているものと考えられる。



(出所：ACMA の資料を元に弊社作成)

図 3 自動車部品輸出額の推移

表 1 主な部品輸出先

輸出先上位 10 カ国			
アメリカ	22.35%	タイ	3.38%
ドイツ	7.51%	ブラジル	3.37%
トルコ	6.49%	中国	3.07%
イギリス	5.43%	UAE	2.95%
イタリア	4.79%	フランス	2.92%

(出所：ACMA の資料を元に弊社作成)

## 2.1 製造拠点

インド国内において自動車産業で有名な地方は 3 つ存在する。

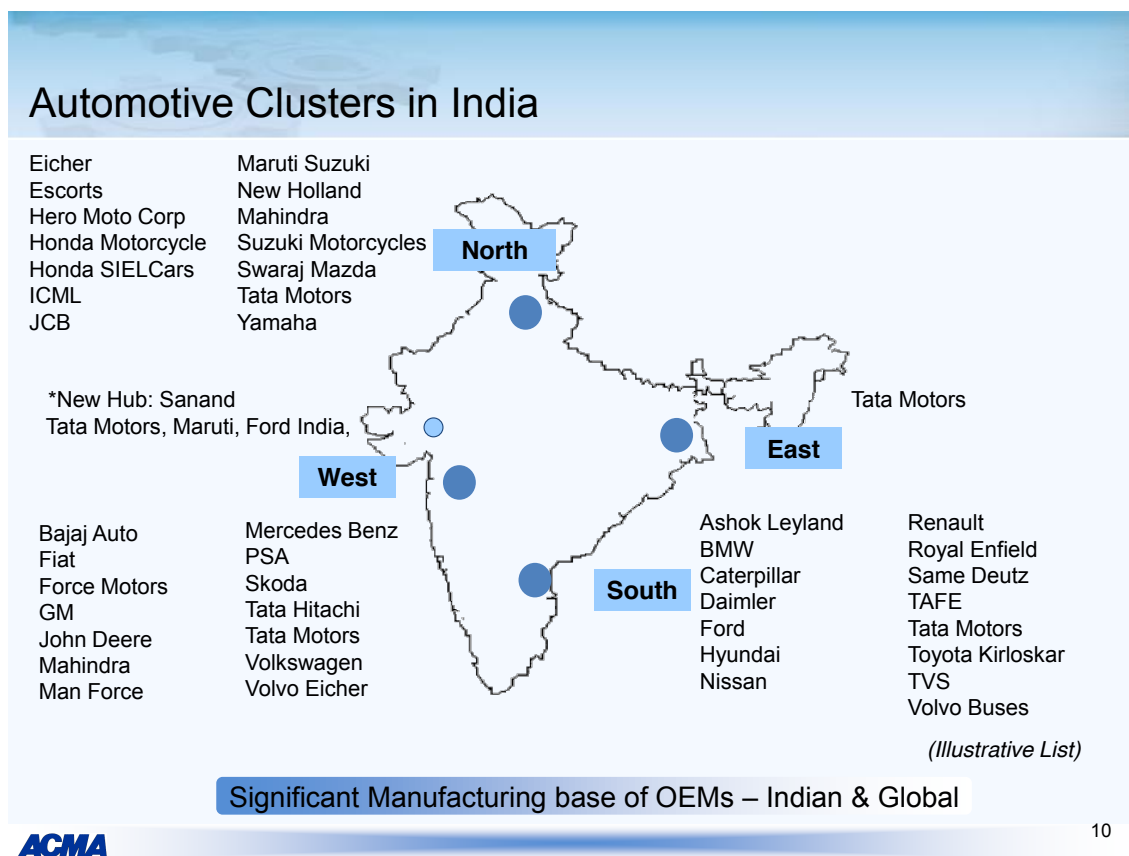
インド北部のグルガオン、グレートノイダ。この地方にはマルチスズキ、ホンダカーズインディアなどが存在する。

インド西部のムンバイ、プネ、ナーシク、アウランガーバード。この地方にはタタモーターズ、VW、GMなどが存在する。

インド南部のチェンナイ、バンガロール、ホスアーにはルノー・日産やトヨタ・キルロスカーなどが存在する。インド南部には IT で有名なバンガロールが存在し、優秀な人材が多く存在する。また、海にも近いため輸出にも向いている地域である。輸出の際に使用される場所としてはチェンナイ港、カマラジ港、カタッ

プアリ港が存在する。

以下にインド国内で進出している自動車会社の地図を示す。



(出所 : [http://www.acma.in/docmgr/ACMA\\_Presentation/ACMA\\_Presentation.pdf](http://www.acma.in/docmgr/ACMA_Presentation/ACMA_Presentation.pdf))

### 3. インドのタイヤ産業概要

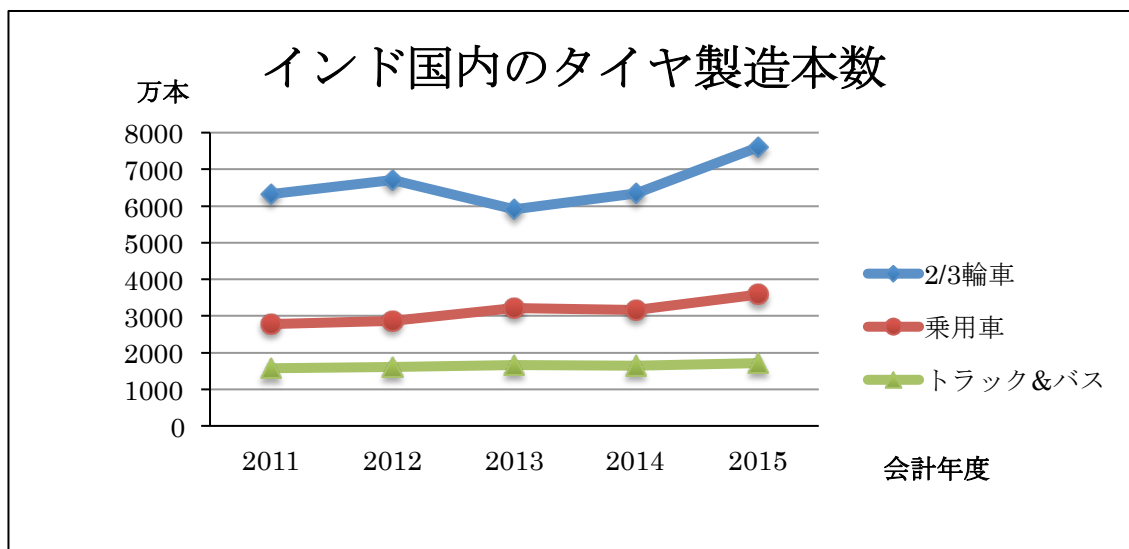
現在インドには 39 のタイヤ会社が存在し、60 のタイヤ工場が存在する。2015 年会計年度位において総売上高は 5000 億ルピー、輸出額は 1050 億ルピーである。今後自動車業界の発展が見込まれており、タイヤ産業にて大型投資が相次いでいる。国内大手の MRF はタミルナドの工場設備増強に 450 億ルピーを投資する方針である。Apollo Tyres は向こう 3 年でチェンナイの工場の製造能力を 2 倍に引き上げるために 270 億ルピーを投資する。また、JK Tyre & Industries Ltd はチェンナイに新工場設立に 143 億ルピーを投資する。2014 年 11 月に横浜タイヤがインド北部ハリヤナ州にて約 30 億ルピーにて工場を設立しタイヤの製造を開始した。

インドのタイヤ市場は主要 10 社がマーケットの 90%以上を占めており、インド地場産業が多い。これはインドが昔から世界有数の天然ゴム生産国であり、ゴム産業が発展していたことが考えられる。

本章ではトラック・バス用、乗用車用、2/3 輪車用のタイヤについて考察するものとする。

### 3.1 タイヤ製造本数の推移

過去5年間のトラック・バス用、乗用車用、2/3輪車用タイヤの製造本数は以下の図に示す。

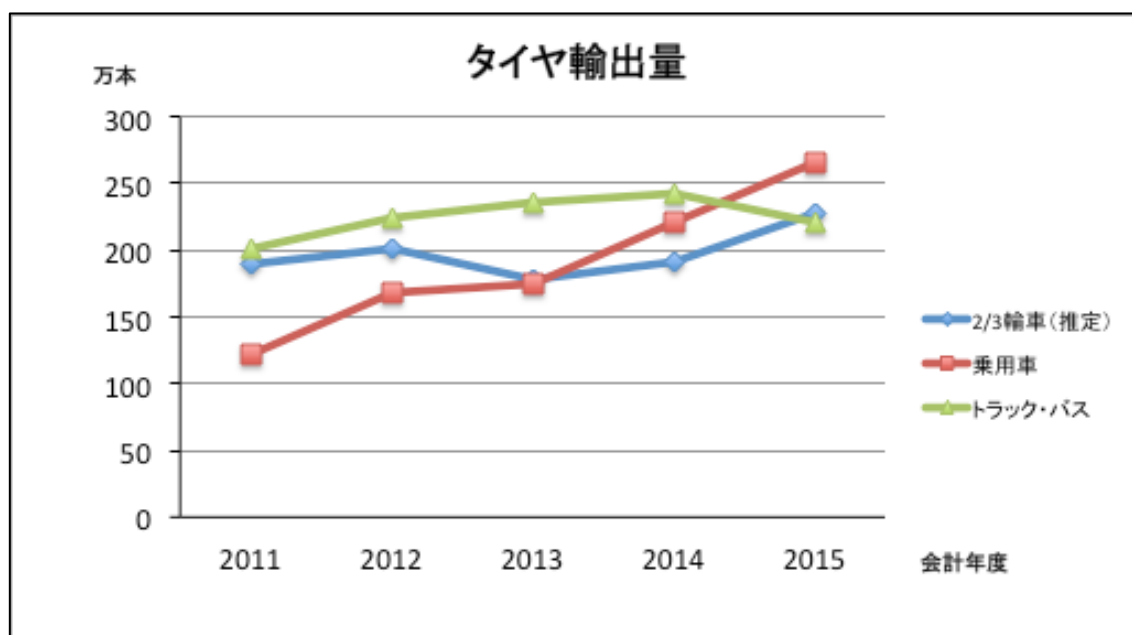


(出所：ATMA の資料を元に弊社作成)

図4 インド国内のタイヤ製造本数の推移

インド国内でのタイヤ製造本数は近年の不景気が影響し減少したが回復傾向にある。インドは2輪車の販売台数が世界2位であり、2015年会計年度において約1850万台製造していることから2輪タイヤの製造本数は群を抜いて多い。

タイヤの輸出量は2/3輪車、乗用車、トラック&バスともに全て200万本台であり、大差はない(図5)。タイヤの製造本数から考えると、トラック&バス用タイヤが製造量の12%を輸出しており、輸出割合は高い。一方2/3輪車用タイヤは製造量の約3%であり最も少ない割合となっている。今後自動車輸出量が増え、インド国外でもインド製自動車認知されるようになれば、インド製タイヤに対する信頼度も増し、輸出量が増加するものと考えられる。



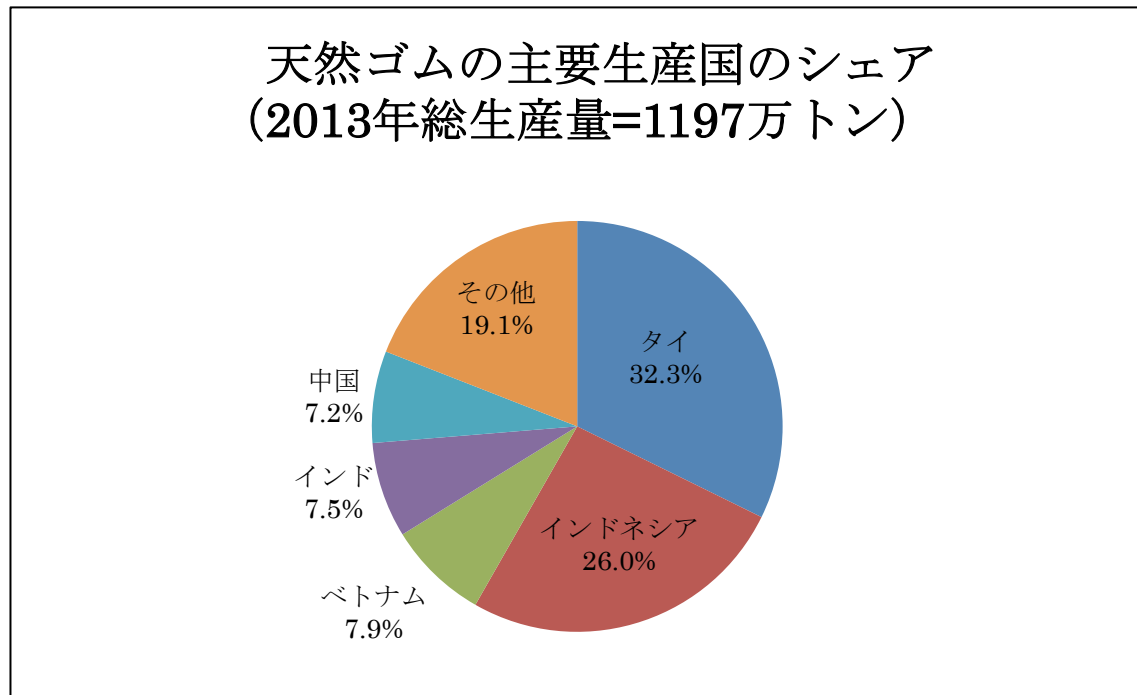
(出所：ATMA の資料を基に弊社作成)

図5 過去5年間のタイヤの輸出本数の推移

## 3.2 価格競争力の低いインドの天然ゴム市場がもたらす

### タイヤ市場への影響

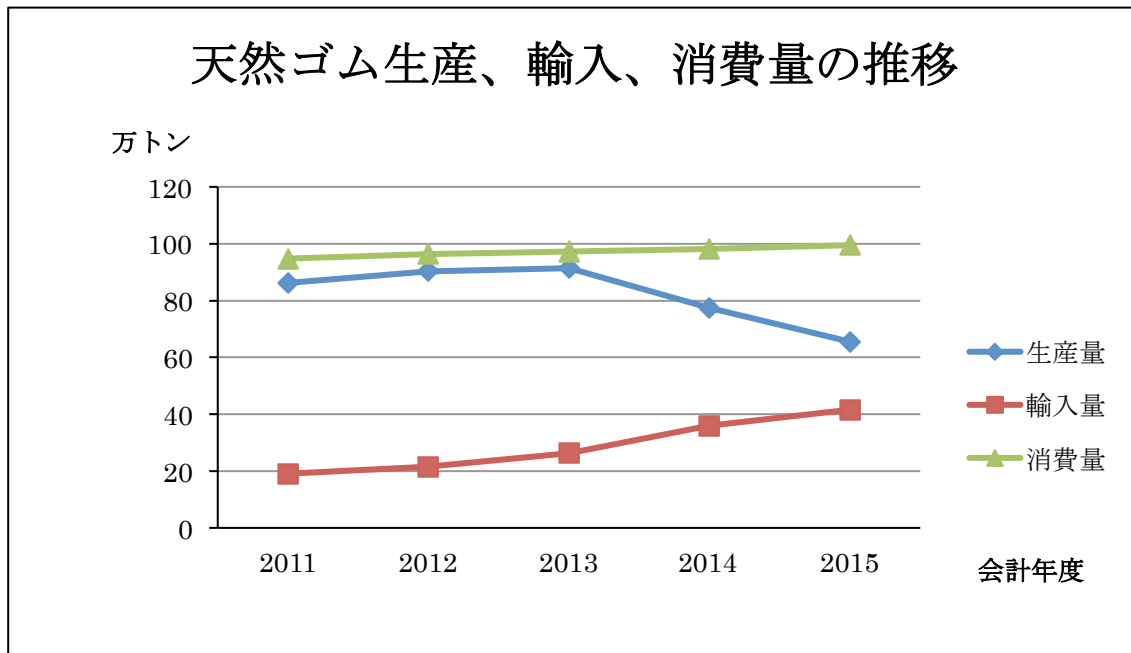
インドは世界有数の天然ゴム生産国である。2013 年においてインドは世界第 4 位の天然ゴム生産国であった。しかしながら 2014 年から生産量が減少し、2015 年の生産量は 2013 年の 91 万トンと比べ 27%も減少し 65.5 万トンとなった。



(出所 : <http://www.globalnote.jp/post-1085.html> のデータを元に弊社作成)

図 6 天然ゴム主要生産国のシェア (2013 年度)

2 輪、4 輪自動車の販売増に伴いタイヤの生産量、消費量はともに成長しているが、近年インド国内における天然ゴムの生産量は落ち込んでいる。原因は海外からの安価な天然ゴムの輸入にある。安価な天然ゴムが輸入されることでインド国内の天然ゴム製造者はゴムを収穫しないという状況に陥っている。2013 年会計年度においては天然ゴムの消費量が生産量を 5.9 万トン上回り、2014 年会計年度においては 20.7 万トン上回り、その差は急激に拡大し、価格が是正されなければ今後とも差は大きくなるものと考えられる。



(出所：India Rubber Board を元に弊社作成)

図 7 天然ゴムの生産、輸入、消費量の推移

2015年10月21日における天然ゴムの1種であるRSS-4の販売価格はインド国内では1kgあたり106ルピーであるが、天然ゴム世界の生産量を誇るタイでは81.6ルピーである。そこで政府は天然ゴム農家を守るために天然ゴムの基本輸入税率を20%から25%に引き上げた。(天然ゴムは様々な貿易協定においてネガティブリストに入っているため、減税されない。)インドは世界有数の天然ゴム生産国であり、消費国であるが同時に天然ゴムに対する関税も高い国である。以下に主な天然ゴム生産国、消費国の関税率を示す

表 2 主な天然ゴム生産国、消費国における関税率

#### 主な天然ゴム生産国

国名	関税 (%)
タイ	0%
マレーシア	0%
ベトナム	3%
インドネシア	5%
カンボジア	7%
スリランカ	15%
インド	25%または Rs. 30/kg の内低い方

#### 主な天然ゴム消費国

国名	関税 (%)
中国	20%
アメリカ	0%
ロシア	0%
日本	0%
メキシコ	0%
インド	25%または Rs. 30/kg の内低い方

(出所：ATMA の資料を基に弊社作成)

表から明らかなようにインドは最も高い関税率であり、天然ゴムを安価に輸入することができない。しかしながら、インド国内において天然ゴムの消費量が生産量を大幅に超えているために不足分を輸入に頼らざるをえない。

天然ゴムの価格高騰は当然タイヤの生産コストを引き上げる。さらにインドでは完成品タイヤ輸入にかかる基本関税 10%（様々な貿易協定において 0%～8.60%）であり低税率であるため、世界一のタイヤ生産国である中国との価格競争に敗れ、中国からのタイヤの輸入が増加している。現在自動車の交換タイヤ市場の 20%～22%は中国製タイヤが占めている。

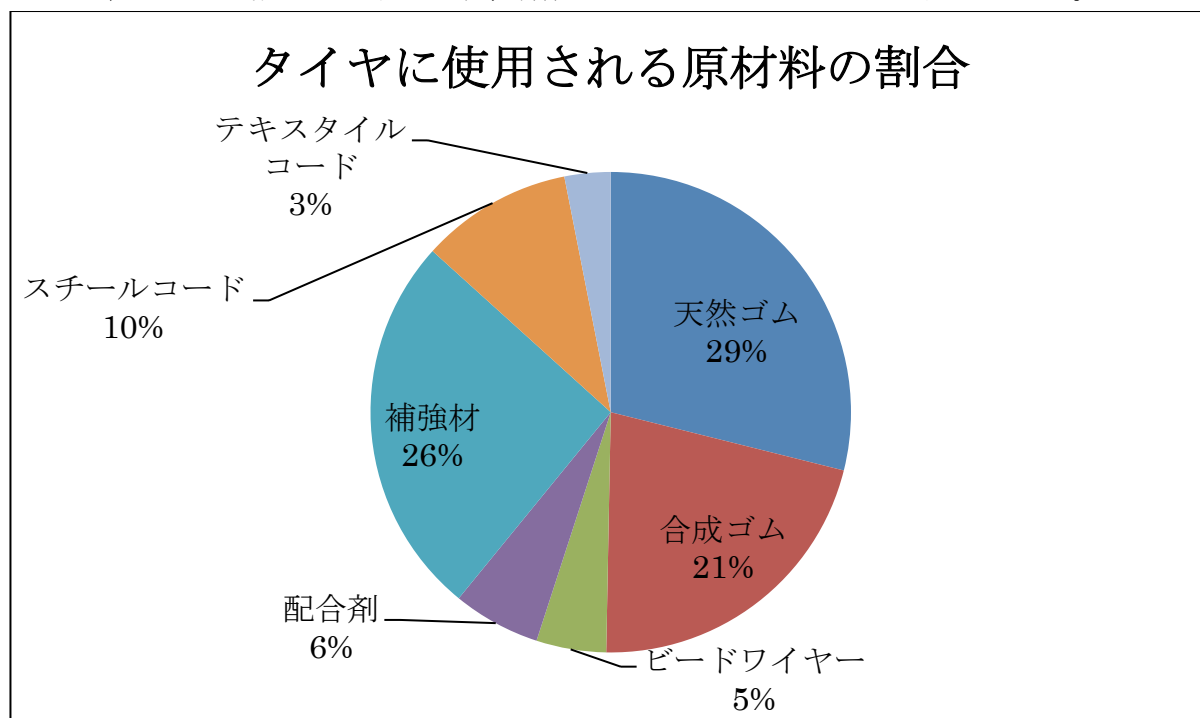
表 3 タイヤ、天然ゴムに対する関税率

	基本関税	ASEAN FTA	Asia Pacific Trade Agreement (Bangkok Agreement)	Indo Sri Lanka	SAFTA	India Singapore	India Malaysia
タイヤ	10%	6%	8.60%	無税	5%/無税*	無税 (バイアスタイヤ)	6% (ラジアルタイヤ)
天然ゴム	25%または Rs.30/kg の内低い方	ネガティブリスト	16%	ネガティブリスト	5%/無税*	ネガティブリスト	ネガティブリスト

\*パキスタンとスリランカにおいては 5%、それ以外の SAFTA 加盟国は無税  
(出所：ATMA の資料を元に弊社作成)

### 3.3 不足するタイヤの原材料

タイヤは 200 以上もの物質からできる混合物である。以下の図 8 にタイヤに使用される原材料の割合を示す。タイヤの製造には天然ゴムのみならず、合成ゴムやタイヤコードなどが用いられる。



(出所：JATMA(日本のタイヤ産業 2006)を元に弊社作成)

図 8 タイヤに使用される原材料の割合

インドにおいてタイヤの製造コストは原材料が 72%を占めており、原材料の価格がタイヤの製造コストに大きな影響をもたらす。インドはタイヤに使用される原材料の多くを輸入に頼っている。輸入される原材

料には関税がかかりコスト増を引き起こす。特にブチルゴム、EPDM、SBR等の合成ゴムはインド国内で製造しておらず100%輸入に頼っている。一方日本は天然ゴムを100%輸入に依存しているが、合成ゴムの供給量の90%を国内で賄っているという対照的な構造を持っている。

表4 2014年会計年度におけるタイヤの原材料の生産量と消費量

原材料	国内生産量(推定)	国内消費量(推定)	不足量	不足割合
	トン/年			
天然ゴム	844000	977000	133000	14%
ナイロンタイヤコード繊維	84000	126000	42000	33%
ゴム薬品	40000	55000	15000	27%
スチールタイヤコード	40000	45000	5000	11%
ポリエステルタイヤコード	3000	9000	6000	67%
ポリブタジエンゴム*	120000	158300	38300	24%
プロセスオイル	96000	150000	54000	36%
ブチルゴム*	0	58000	58000	100%
エチレン・プロピレン・ジエンゴム(EPDM)*	0	37000	37000	100%
SBR(タイヤ グレード)*	0	110000	110000	100%

\*は合成ゴム

(出所：ATMAの資料を元に弊社作成)

インドではタイヤの原材料に課される関税が高く、完成品であるタイヤには低い関税が設けられているため、インドのタイヤメーカーを苦しめる税制となっている。そのためATMA(インド自動車タイヤ協会)によりタイヤの原材料に課される関税の見直しが提案されている。特に天然ゴムと合成ゴムの関税において大幅な見直しが提案されている。今後自動車産業が発展することが見込まれており、それと連動して自動車タイヤ産業も発展するため、完成品タイヤに対する関税が引き上げられるか、タイヤの原材料に課される関税の引き下げの検討が行われる可能性が高いと筆者は考えている。

表5 現在の関税とATMAにより提案されている関税

原材料	現在の関税	提案されている関税
天然ゴム	25% またはRs.30/kg の内の低い方	10% またはRs.10/kg の内の低い方
ナイロンタイヤコード繊維	10%	5%
ポリブタジエンゴム*	10%	5%
ゴム薬品	7.50%	2.50%
ポリエステルタイヤコード	5%	2.50%
スチールタイヤコード	10%	5%
プロセスオイル	10%	5%
SBR*	10%	撤廃
ブチルゴム*	5%	撤廃
エチレン・プロピレン・ジエンゴム(EPDM)*	10%	撤廃

\*は合成ゴム

(出所：ATMAの資料を元に弊社作成)

### 3.4 タイヤ価格の比較

本節では、マルチスズキの人気車種 ALTO800 のタイヤ価格についてインド地場ブランド、外資ブランド（中国を除く）と中国ブランドの価格を比較する。比較するタイヤはほぼ同性能を持つと考えられるものを比較するものとする。

表 6 タイヤ価格の比較

国名	ブランド名	価格 (ルピー)
インド	Apollo Tyres	2188
	MRF	2315
	JK Tyre	2137
	CEAT	2188
アメリカ	Good Year	2341
フランス	Michelin	2918
日本	Bridge Stone	2595
	Falken	2646
中国	Rotalla	1730

(出所：CHANGE MY TYRE のホームページを元に弊社作成)

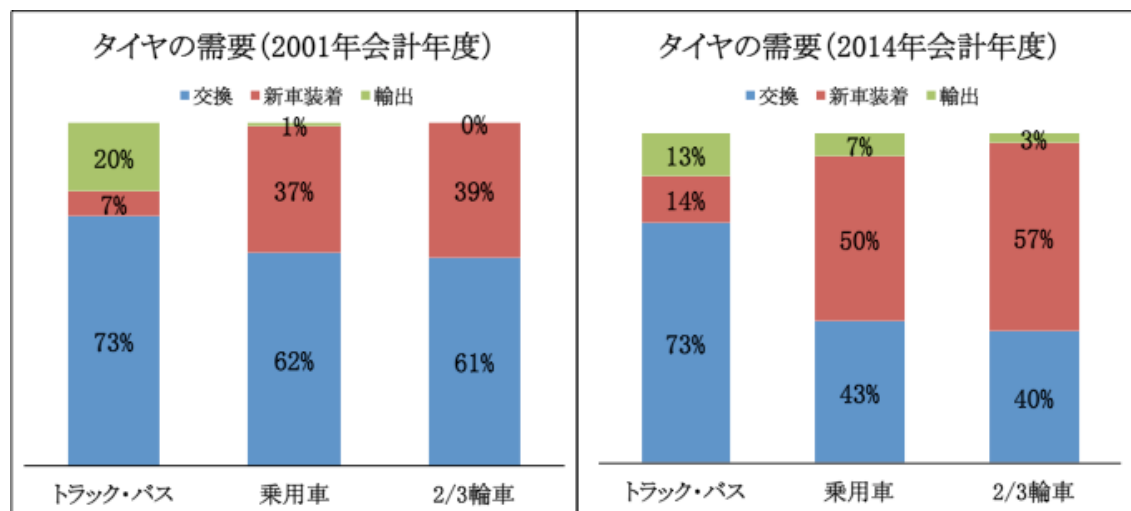
上の表より、外資ブランド（中国を除く）は比較的価格が高く、中国ブランドは価格が安く、インド製は中間であるということがわかる。一般的に中国製のタイヤはインド製のタイヤに比べ 25%安い。

特にトラック・バス用ラジアルタイヤにおける価格差はより顕著である。中国製のタイヤの平均価格は \$106 であり、この価格はインド製タイヤの原材料価格よりも安価となっている。中国製タイヤの価格が極めて安価である理由は、中国政府がタイヤに対し補助金(12.5%~81.29%)を出していることと、中国がタイヤを大量生産し、海外に投げ売りを行っていることが挙げられる。

中国から輸入されるトラック・バス用のラジアルタイヤは 2015 年会計年度において交換市場の約 25%を占めており、輸入量の 70%を占めている。2016 年会計年度上期においては中国製のトラック、バス用タイヤが輸入量の 90%を占めるまでに成長している。アメリカは中国製タイヤに対して反補助金税(20.73%~100.77%)・反ダンピング税(14.35%~87.99%)を課すことを 2015 年 8 月 3 日に決定したため、今後中国からアメリカに輸出されるタイヤの量は激減する。その埋め合わせとしてインドに大量の中国製タイヤが安価に販売されるものとみられ、インドにおける中国製タイヤのシェアが急拡大すると筆者は考える。

### 3.5 タイヤ需要の変化

製造されたタイヤは新車に装着されるか、交換に用いられるか輸出されるかの 3 通りに分類される。本節ではトラック・バス用、乗用車用、2/3 輪車用タイヤについて考察する。



(出所：ATMA の資料を基に弊社作成)

図 9 タイヤの需要の推移

2001 年会計年度と 2014 年会計年度のタイヤの需要を比較するとトラック・バスにおいては大幅な変化は見ることができないが、交換需要が 73%と需要の多くを占めている。2014 年会計年度の交換需要のうち 25%が中国製である。乗用車においては交換需要が 19%減少し新車装着が 13%増加した。これは乗用車販売台数が増加し、タイヤの品質も向上したことによりタイヤの交換頻度が減ったことが原因に挙げられると思われる。2/3 輪車においても乗用車とほぼ同等の傾向が見られ、交換需要は 21%減少し、新車装着需要は 18%増加している。乗用車と 2/3 輪車においてタイヤの輸出需要は増加傾向にはあるが大きな割合を占めていない。価格面では中国製タイヤに負け、性能面では先進国のタイヤメーカーに負けるという点と国内需要の増加のためタイヤを輸出に回すだけの製造量がない点が考えられる。

### 3.6 今後の予測

インドの自動車販売台数は今後も成長を続けることが見込まれている。2016 年までにインドは販売量において世界で 3 番の自動車市場になると言われている。また乗用車に限っても販売台数が 2020 年までに毎年 600 万台以上にまで成長するとされており期待度は高い。自動車販売台数の増加は直接的に自動車部品産業の発展に影響する。今回考察したタイヤ産業に関しても発展することが見込まれている。しかしながらタイヤ産業において困難も多い。関税と中国からの輸入タイヤが問題の多くを占めているものと考えられる。タイヤの製造において原材料のコストは全体の 72%を占めるため原材料をできる限り安く調達することが重要であるが、インドにおいてはタイヤに用いられる材料の関税が比較的高い。一方完成品であるタイヤにかかる関税は低いため安価なタイヤの輸入が増えている。特に中国からの輸入タイヤは今後大きく伸びる。現在ではトラック・バス用のラジアルタイヤにおいて中国からの輸入が目立っているが、今後は乗用車、2 輪用のタイヤの輸入も大幅に増加すると筆者は考えている。アメリカが中国製タイヤに対して高税率の反ダンピング税・反補助金税を課すことを 2015 年 8 月に決定したことが理由である。これにより中国がアメリカに向けての輸出量が大幅に減ることが確実である。中国は 2015 年 1~5 月において乗用車用タイヤを 68.1 万トン輸出しており、このうち 12.8 万トンはアメリカに輸出している。アメリカへの輸出の減少分がインドにも流れ込んでくる可能性が大いに考えられ、インドのタイヤ会社の乗用車用タイヤ、2 輪車用タイヤにおいても大きな打撃を受けることが考えられる。今後考えられる変化については、タイヤの原材料の関税率が引き下げられるか完成品タイヤに対しての関税が引き上げられるか（特に中国製タイヤに対して）が考

られるが、筆者はインド国内でタイヤの投げ売りを行っている中国製タイヤに対してアメリカと同様にタイヤの税率の引き上げが行われる可能性が高いものと考えている。

### エルエス・パートナーズ株式会社

世界38か国97社の現地専門企業と提携する新興国ビジネスの市場参入前から参入後の収益拡大までを支援するビジネスコンサルティング会社。現地市場に造詣深い専門家が、現地視点から日本企業へアドバイスを行います。インドのムンバイに子会社があります。

### エルエス・パートナーズ株式会社レポート

インドの自動車売上げから見る日本企業がおさえておくべき今後の自動車業界の動向予測 **Part3**

当レポート記事の転載・使用によって発生する事に関して、弊社は一切の責任をもちません。

#### 【お問い合わせ】

担当：松本

〒160-0023 新宿区西新宿7丁目17番14号-5

電話：[03-3365-0510](tel:03-3365-0510) Email: [info@ls-partners.com](mailto:info@ls-partners.com) HP: <http://www.ls-partners.com/>