
2012年版

インド自動車産業の現状と将来性

総合技研株式会社

目 次

．インドの概要	(1)
．自動車産業を取り巻く環境	(4)
1．経済，産業構造	(4)
1) 経済	(4)
2) 賃金	(7)
3) 産業構造	(8)
2．人口構成・ライフスタイル	(10)
1) 人口構成	(10)
2) ライフスタイル	(14)
3．交通，道路計画	(17)
1) 交通	(17)
2) 道路計画	(18)
4．自動車排出ガス規制	(22)
5．エネルギー	(24)
．インドの自動車産業	(28)
1．自動車生産，販売実績，予測	(28)
1) 自動車生産台数推移，予測	(28)
2) メーカー別生産台数推移	(29)
3) 自動車販売台数実績，予測	(30)
4) 自動車販売台数シェアの動向	(31)
2．自動車保有台数	(32)
1) 自動車保有台数推移	(32)
2) 世界主要国の自動車保有台数予測（2020年予測）	(33)
3．輸入車の動向	(35)
4．インドにおけるセグメント別乗用車市場	(36)
5．二輪車，三輪車の販売動向	(37)
6．自動車部品出荷額推移	(38)
7．自動車メーカーのインドにおける取り組み状況	(39)
1) 地域別進出状況（地場系メーカー含む）	(39)
2) 主要自動車メーカーの動向	(41)
< A．トヨタ自動車 >	(41)
< B．マルチ・スズキ >	(44)
< C．現代自動車 >	(49)
< D．タタ自動車 >	(53)
< E．日産自動車 >	(56)
< F．本田技研工業 >	(58)

8 . 日本の自動車部品メーカー及び関連メーカーのインドへの進出状況	(6 2)
1) 地域別進出状況	(6 2)
2) 主要部品メーカーの動向	(6 7)

- | | | |
|-----------|-------------|--------------|
| ・ 日本精機 | ・ アルプス電気 | ・ 横浜ゴム |
| ・ 河西工業 | ・ アドヴィックス | ・ ニフコ |
| ・ 積水化学工業 | ・ 日本ピストンリング | ・ 日立化成工業 |
| ・ ニッパツ | ・ ニッキ | ・ ミツ星ベルト |
| ・ バンドー化学 | ・ キリウ | ・ NTN |
| ・ 住友金属工業 | ・ 神戸製鋼所 | ・ ユタカ技研 |
| ・ ユニプレス | ・ 山下ゴム | ・ ヨロズ |
| ・ プリヂストーン | ・ 日本精工 | ・ 豊田自動織機 |
| ・ 豊田鉄工 | ・ 東海ゴム工業 | ・ デンソー |
| ・ ジェイテクト | ・ シロキ工業 | ・ 光生アルミニウム工業 |
| ・ ケーヒン | ・ 関西ペイント | ・ カルソニックカンセイ |
| ・ オイレス工業 | ・ エフ・シー・シー | ・ エクセディ |
| ・ 愛三工業 | ・ アイシン精機 | 計 3 8 社 |

3) インド進出企業一覧	(9 1)
---------------------	---------

．自動車産業を取り巻く環境

1．経済，産業構造

1) 経済

中国につぐ人口大国であるインドは、2008年の金融機器から速いスピードで回復し、2009年度の実質GDP成長率8.0%につづき、2010年度には8.5%の高い成長率を達成したものの、2011年度は6.9%と大幅に落ち込んだ。主な要因としては、国内製造等の落ち込み及び、国の政策の中で物価のコントロール重視によるものと考えられる。

図表 - 1 - 1 GDP成長率と見通し

	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
実質GDP 成長率	8.0	8.5	6.9	6.9	7.5

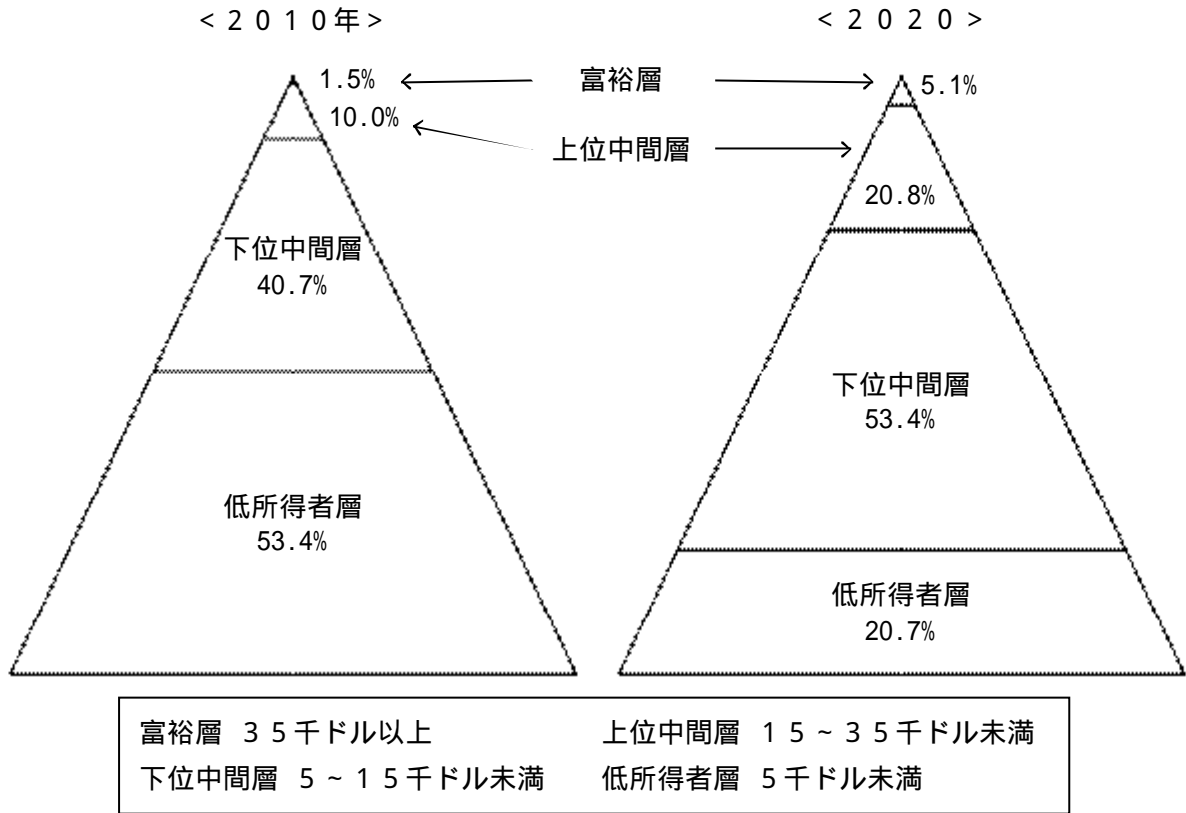
出所：各種資料より作成

2012年，2013年度はIMF（2012年度）のデータ

2011年度のGDPの動きを反映して鉱工業生産指数についても2011年度後半には資本財で大幅に減少、また耐久消費財の約2割を占める乗用車，二輪車の販売台数をみると、大型ストライキ等の影響等により、供給側の要因に加え累次にわたる政策金利の引上げや原油価格の上昇等により、2011年度の後半以降伸び悩んでいる。

今後共GDPに大きく寄与するのは豊富な鉄鉱資源を背景に鉄業，ソフトウェアと輸出を軸とするIT産業，GE薬品事業を中心とした製薬産業及び今後期待の高まっている2010年で300万台市場となった自動車産業、加えて安定した内需等であると思われる。

インドの所得階層別比率



備考：世帯可処分所得別の家計人口。各所得層の家計比率×人口で算出。

資料：Euromonitor International 2011 から作成。

出所：通商白書 2011 通商産業省

インドの所得層は貧困層，下位中間層，上位中間層，富裕層に分けられるが、ネクストボリュームゾーンの下位中間層（5～15千ドル未満）が急速に拡大してきている。

注目すべきは上位中間層（15～35千ドル）であり、この多くは自動車を持ち、週末にはショッピングや食事に出かけ、長期の休みには家族旅行を楽しむなどインドの今後の内需を支え、今後の自動車のユーザーとしてのターゲットとなりうるものであり、この層は約1億5,000万人いると思われ、今後下位中間層が増加するなか上位中間層の人口はさらに増加すると考えられる。

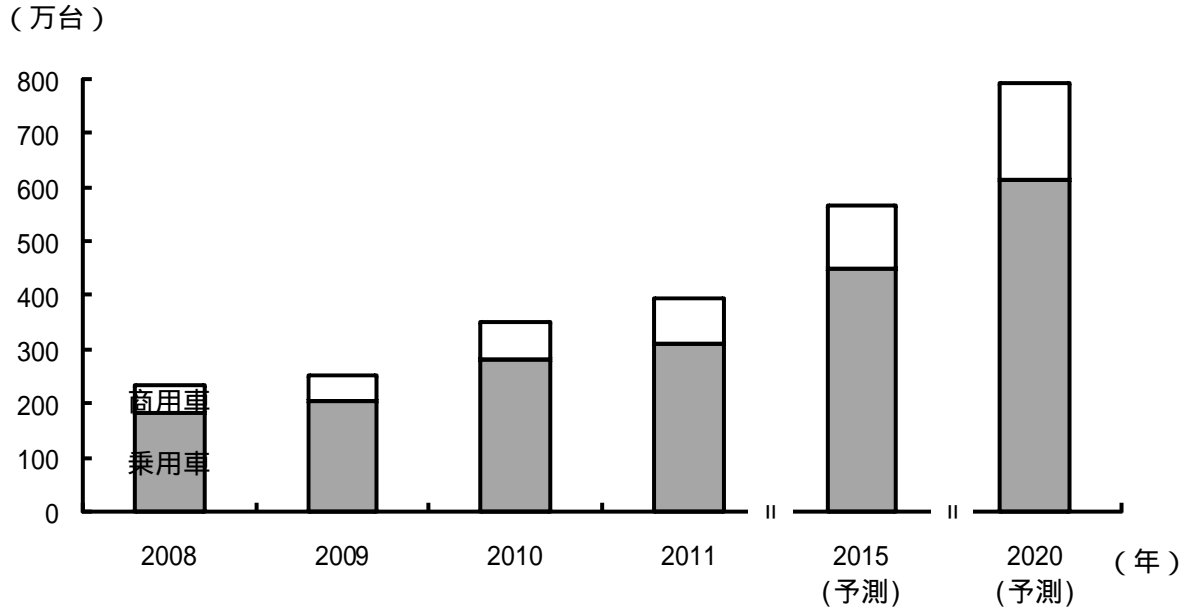
2020年では富裕層5.1%、上位中間層20.8%、さらに下位中間層53.4%となり、インドにおける所得は今後大幅に増加すると考えられる。

．インドの自動車産業

1．自動車生産，販売実績，予測

1) 自動車生産台数推移，予測

図表 - 1 - 1 自動車生産台数推移 (1)



図表 - 1 - 2 自動車生産台数推移 (2)

(単位：千台，%)

年	2008		2009		2010		2011		2015(予測)		2020(予測)	
	生産台数	伸長率	生産台数	伸長率	生産台数	伸長率	生産台数	伸長率	生産台数	伸長率	生産台数	伸長率
乗用車	1,844	100	2,055	111	2,819	153	3,110	169	4,500	244	6,140	333
商用車	486	100	466	96	685	141	830	171	1,170	241	1,770	364
合計	2,330	100	2,521	108	3,504	150	3,940	169	5,670	243	7,910	339

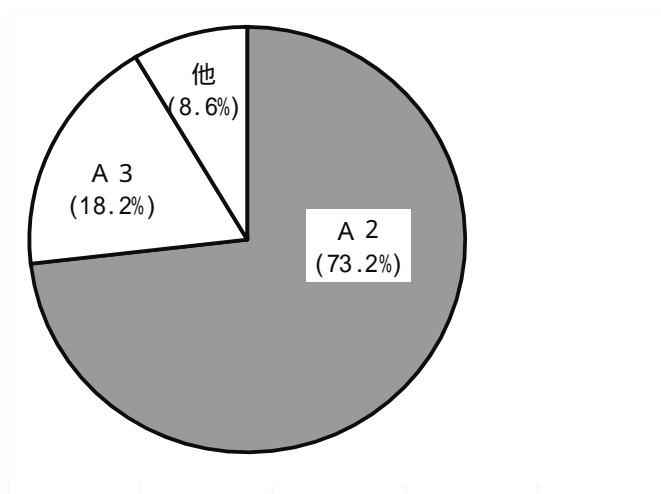
伸長率は2008年を100とした

資料出所：図表 - 1 - 1， - 1 - 2 共インド自動車工業会，日本自動車工業会

2015，2020年は弊社推定

インドにおける自動車の生産台数は、2008年で233万台であり、2010年には350万4,000台となり、2年で約50%の伸びとなった。今後2015年には約570万台、及び2020年には2008年の約3.4倍の791万台に達すると予測する。

4．インドにおけるセグメント別乗用車市場



図表 - 4 - 1 インドにおける乗用車のセグメント別販売比率

セグメント	比率
A 1 (3400mm以下)	4.8
A 2 (3401～4000mm)	73.2
A 3 (4001～4500mm)	18.2
A 4 (4501～4700mm)	2.7
A 5 (4701～5000mm)	1.1
A 6 (5001mm以上)	0.1

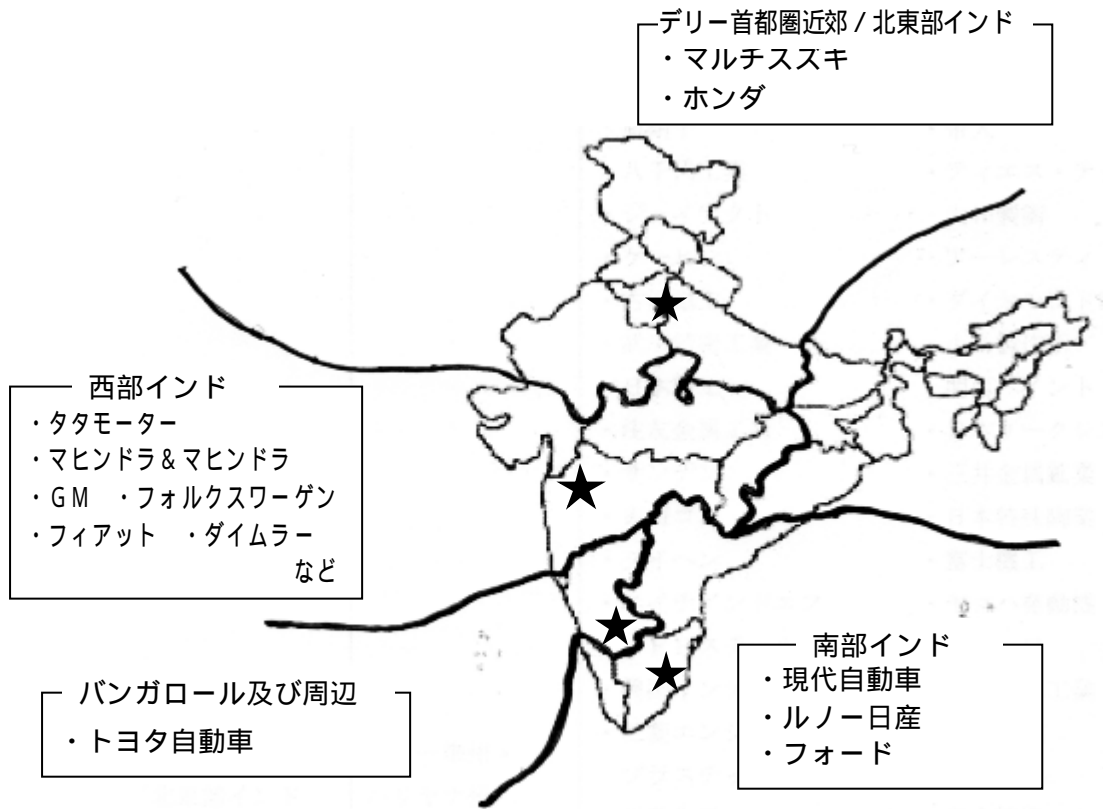
出所：インド自動車工業会の資料より作成（2010年）

インドにおける乗用車のセグメント別販売比率をみると、A 2（3401～4000mm）が全体の73.2%、次がA 3（4001～4500mm）18.2%で、A 2が圧倒的な比率を占めている。これは都市部での交通環境（渋滞や駐車場事情）や、国民の所得構造などから低価格で小型な車種が中間所得層を中心に支持されるため、今後も当面この比率構造に大きな変化はないものと考えられる。

尚A 2のメーカーシェアについては、マルチ・スズキがトップシェアで全体の50～55%を占めるものと推定され、以下現代自動車、タタ自動車と続き、同セグメントにはその他トヨタ自動車やルノー日産、フォード、GM、ホンダなども市場投入しており、各社A 2クラスをインド市場での注力セグメントに位置付け、今後更に新車種投入に力を入れてくるものと予測される。

7. 自動車メーカーのインドにおける取り組み状況

1) 地域別進出状況 (地場系メーカー含む)



デリー首都圏近郊.....デリー準州・ハリヤナ州やウッタール・プラデーシュ州，ラージャスターン州，パンジャブ州などがあり、インドトップシェアのマルチ・スズキがハリヤナ州にグルガオン工場とマネサル工場を有しており、現在更に工場増強と、両工場の設備の自動化などを進めている。またその他ホンダも進出しており、同地域への日本自動車部品関連メーカーの進出も活発化している。

南部インド.....タミルナドゥ州やアーンドラ・プラデーシュ州，ケーララ州などがあり、タミル・ナドゥル州のチェンナイは輸出拠点として進出が続き、インド第2メーカーの現代自動車をはじめ、ルノー日産，フォードなどが進出している。また現代自動車はチェンナイ第1，第

TKMの生産体制動向

		2012年前半		2013年
第1工場	生産能力	9万台/年	...	10万台/年
	生産車種	イノーバ、フォーチュナー	...	イノーバ、フォーチュナー
第2工場	生産能力	12万台/年	...	21万台/年
	生産車種	エティオス、エティオス リーバ、 カローラ	...	エティオス、エティオス リーバ、 カローラ
合計		21万台/年	...	31万台/年

(同社発表資料参考)

第1工場、第2工場の生産体制は上記のとおりで、現状合計21万台/年の生産能力を2013年には計31万台に拡大する計画である。

主なサプライヤと供給部品

・シート関連.....タタJCI	・ドアロック等.....アイシンNTTF
・プロペラシャフト,トランスミッション.....トヨタキルロスカオートパーツ(TKAP)	
・防新ゴム.....TRIN	・ボデー骨格部品.....豊田鉄工
・燃料噴射システム部品.....愛三工業	等

インド戦略車のエティオスの場合、現地調達率は現状約7割であるが、2013年頃には9割に高め、更なるコスト削減を進めていく計画である。また第2工場では7社のオンサイトサプライヤーを持ち、今後新たに現地のサプライヤーを増加させていく方針である。

今後の方向性

今後については、自動車需要拡大を続けるインドにおいて、シェア拡大をめざすべく、これまでの生産・販売会社であるトヨタ・キルロスカ・モータの第1工場、第2工場に続く新工場を建設するとともに、主要部品のエンジンとトランスミッションの現地生産化も計画している。

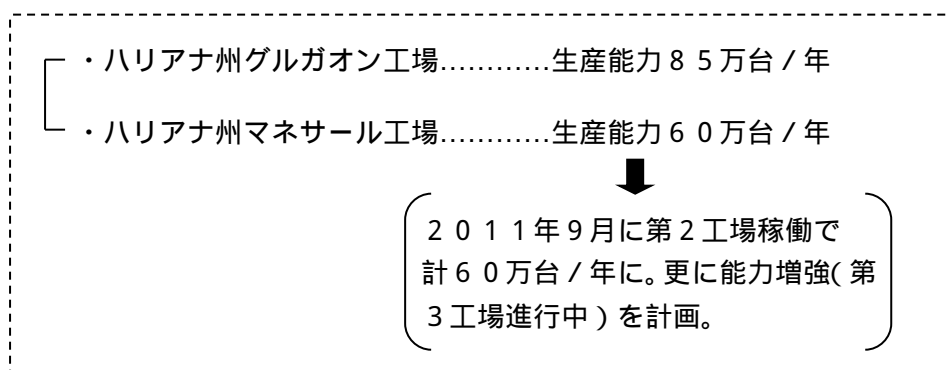
第3となる新工場については、詳細は判明しないが、現状検討に入ったものと思われ、2016年頃の建設が有望視されている。

またエンジンとトランスミッションの現地生産計画については、インドにおけるユニット生産会社であるトヨタ・キルロスカ・オート・パーツ(TKAP)が担当し、2012年秋よ

場に投入して以来、初めてのフルモデルチェンジで、2010年4月1日よりインド市場に導入された新しい排気ガス基準である「B S (バーラット・ステージ)」にも対応した新型K 1 0 Bエンジンを搭載し、燃費と排出ガス性能を向上させている。

新型「ワゴンR」は、現在日本で販売されているワゴンRをベースに、スズキとマルチスズキ社の技術者が連携して、デザイン、開発、設計等を行ったもので、インド乗用車市場の要求に沿うべく、外観デザインやエンジンのみならず、プラットフォーム、サスペンションシステム、トランスミッション、内装なども一新し、高まりつつあるインドの顧客の要望を満足させる車に仕上げている。

生産・開発体制



現状のインドにおける生産工場は、ハリアナ州のグルガオン工場とマネサール工場、マネサール工場は2011年9月に第2工場が稼働開始で、更に第3工場も進行中である。

同社では工場の自動化を推進中で、マネサール工場では第1工場のプレス工程や溶接工程の自動化率を更に高める計画で、グルガオン工場についても、これまでの手動ラインを自動化の新設ラインに切り替えていくなど、自動化を段階的に進めていく方針である。

また開発面については、テストコースの設置や車体デザインや設計環境などの充実及びデザイナー、技術者の育成など、今後更に開発・設計関連の現地化を推進させ、インドでの商品開発力を強化させていく方針である。

< F . 本田技研工業 >

概要

インドにおける事業体制

社名	事業内容	設立
ホンダ・モーターサイクル・アンド・スクーター・インド	2 輪車製造販売	1 9 9 9 年 8 月
ホンダ・モーター・インド	補修部品・アクセサリ卸販売	2 0 0 6 年 9 月
ホンダ・R & D・インド	2 輪車・汎用製品の研究開発	2 0 0 3 年 6 月
ホンダ・カーズ・インド	4 輪車製造販売	1 9 9 5 年 1 2 月
ホンダ・シェル・パワー・プロダクツ	小型発電機・汎用エンジン製造 販売	1 9 8 5 年 6 月

4 輪車製造拠点 ホンダ・カーズ・インド会社概要

	新	旧
社名	ホンダカーズインド・リミテッド	ホンダシェルカーズインド・リミテッド
出資比率	本田技研工業 1 0 0 %	本田技研工業 9 6 . 8 4 % ウシャインターナショナル 3 . 1 6 %
設立	1 9 9 5 年 1 2 月	
資本金	5 7 億ルピー	
所在地	ウッタルプラディッシュ州 グレーターノイダ、ラジャスタン州 タプカラ	
従業員数	約 3 , 3 0 0 名	
生産車種	プリオ、シティ、ジャズ、シビック、アコード	
生産能力	1 2 万台 / 年間	

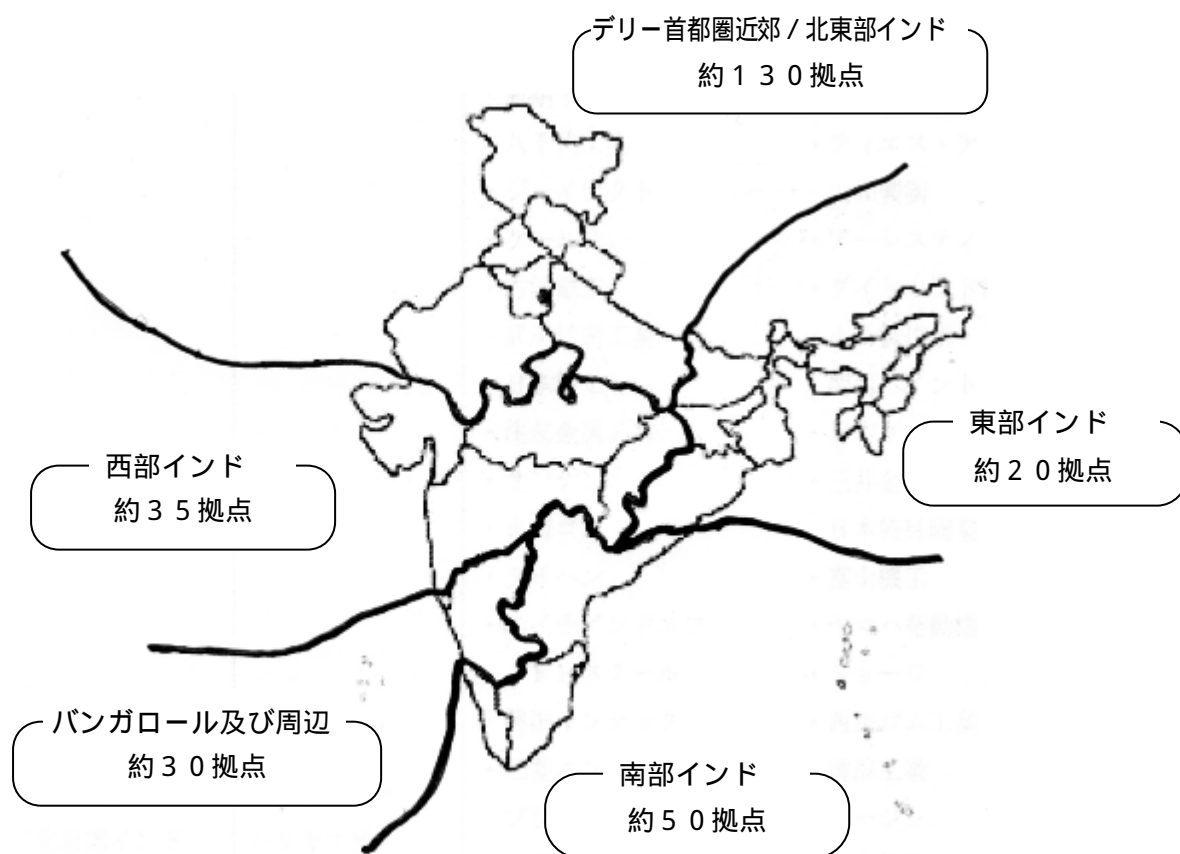
同社は現在、上記の 5 つの現地法人を置いており、インド進出は 1 9 8 5 年からと意外に古く、小型発電機や汎用エンジンの製造販売を皮切りに 4 輪車や 2 輪車の製造まで拡大させてきた。

同社は製造拠点としてインド国内にホンダ・モーターサイクル・アンド・スクーター・インド (HMSI : 2 輪車) とホンダ・カーズ・インド (HCI : 4 輪車) の 2 つの現地法人をもつ。HMSI は 1 9 9 9 年設立されており、第 1 (マネサール) と第 2 工場 (タプカラ) を合わせると、2 8 0 万台 / 年の生産能力をもち、さらに 2 0 1 3 年前半稼働の第 3 工場 (バンガロール) まで含めると 4 0 0 万台 / 年の体制となる。

4 輪車ではホンダ・カーズ・インド (HCI) の前身となるホンダ・シェル・カーズ・インド (HSCI) を 1 9 9 5 年に設立、2 0 1 2 年 9 月には合併会社として設立された HSCI の全株式を取得し、完全子会社化し、社名も変更した。生産能力は 1 2 万台 / 年でプリオ、ジャズ、シティ、シビック、アコードを生産している。

8. 日本の自動車部品メーカー及び関連メーカーのインドへの進出状況

1) 地域別進出状況



日本の自動車部品メーカー及び関連メーカーの地域別進出状況を見ると、最も多い地域はデリー首都圏近郊 / 北東部インドで、同地域への進出は約 130 拠点（自動車産業以外を含めると約 450 拠点と推計）で、以下南部インド約 50 拠点（自動車産業以外も含めると約 350 拠点と推計）、西部インド約 35 拠点（自動車産業以外も含めると約 260 拠点と推計）、バンガロール及び周辺約 30 拠点（自動車産業以外も含めると約 160 拠点）と続いている。

これら企業の進出形態については地場企業との合弁企業設立による進出が多く（6～7割が地場企業合弁と推定）、地場企業のノウハウや営業・インフラのネットワーク利用及びインドの労務環境、他などを含めた高効率体制の獲得を期待した進出が多い傾向である。

区分	州	主な進出企業一覧		企業数
南部インド	タミル・ナードゥ州	<ul style="list-style-type: none"> ・アムコ・バッテリーズ ・ブリヂストン ・日立製作所 ・五十嵐電機製作所 ・国産電機 ・スタンレー電気 ・ニチアス ・日本精工 ・オムロン ・パナソニック ・ローム ・三菱 ・フジクラ ・橋本チエイン ・臼井国際産業 ・矢崎総業 ・ユーシン精機 ・豊田自動織機 	<ul style="list-style-type: none"> ・旭硝子 ・小糸製作所 ・河西工業 ・ミツバ ・日本サーモスタット ・オークマ ・オンキヨー ・日清紡 ・ジェイテクト ・タカタ ・東芝 ・ユニプレス ・バンテック ・横河電機 ・ユシロ化学工業 ・村田機械 ・市光工業 ・荒井製作所 	約40社
	アーンドラ・プラデーシュ州	<ul style="list-style-type: none"> ・アイシン・エンジニアリング ・デンソー 	<ul style="list-style-type: none"> ・パナソニック 	約5社
	ケーララ州	<ul style="list-style-type: none"> ・パナソニック 	<ul style="list-style-type: none"> ・デンソー 	数社
西部インド	マハーラーシュトラ州	<ul style="list-style-type: none"> ・ブリヂストン ・日立製作所 ・横河電機 ・イーグル工業 ・川崎重工業 ・ケーヒン ・スタンレー電気 ・三菱マテリアル ・ジーエス・ユアサコーポレーション ・ジェイテクト ・エクセディ ・旭硝子 	<ul style="list-style-type: none"> ・エクセディ ・日本精工 ・横浜ゴム ・エンケイ ・堀場製作所 ・新明和工業 ・豊田自動織機 ・東海理化 ・三菱工業 ・ティラド ・矢崎総業 ・ユタカ技研 	約30社
	グジャラート州	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜ゴム ・ブリヂストン 	<ul style="list-style-type: none"> ・スタンレー電気 ・三菱工業 	約5社

豊田自動織機

現地法人 会社概要

社名	キルロスカ・トヨタテキスタイル・マシナリー（K T T M）
設立	1995年8月
所在地	ベンガロール
資本金	2,426百万ルピー
出資比率	豊田自動織機（95.1%）
事業内容	繊維機械，自動車部品の製造販売

同社は1995年にキルロスカと合併でK T T Mを設立してインドに進出、2010年に産業用車両部門をK T T Mより分離独立させトヨタ・マテリアル・インドを設立させている。

同社は2012年末に合併会社K T T Mを増強し、トランスミッションケースの生産台数を現在の2.5倍の年40万台分に引き上げる計画である。

設備については、ダイカスト設備，金型等は日本製を用いるが、工作機械等の加工設備は現地調達していく考えである。

現地K T T Mではトヨタ自動車の「イノーバ」向けに部品を生産している。

トヨタがインド戦略車「エティオス」を投入するのを機会に工場の増強をし、トランスミッション関連の部品の生産能力拡大を図り、トヨタの「エティオス」の生産台数の拡大に対応していく。

豊田鉄工

現地法人 会社概要

社名	スタンゼン・トヨタ・インド（S T T I）
設立	1998年11月
所在地	カルナタカ州バンガロール市
資本金	
出資比率	
事業内容	自動車部品の製造販売

同社は1998年にS T T Iを設立しインドに進出、S T T Iではラジエーターサポート，センターピラー，クロスメンバー，ロアアーム，ブレーキ&クラッチペダル，パーキングブレーキレバーをトヨタ自動車の「エティオス」向けにボディー骨格部品など120の部品の製造をしている。

2010年に第2工場を建設し、新工場の設備は1,600tの大型トランスファープレス、精密打ち抜きプレス機800t、3,000tのプランキングプレス機を設置している。

「エティオス」向けの部品は当面7万台分であるが、第二工場ではトヨタ自動車の「エティオス」の増産に備え、100人規模の新規採用及び大型プレス機の導入もする。

デンソー

現地法人 会社概要

社名	デンソー・インター ナショナル・インド	デンソー・インド	デンソー・ハリヤナ
設立	1999 年	1984 年	1997 年
所在地	ハリヤナ州グルガオン	ガウタム・ブッダ・ナガル	ハリヤナ州ジャジャール市
資本金		278 百万ルピー	27 億ルピー
出資比率	100%	52.9%	100%
事業内容	インド生産会社製品の 販売	電装品・電動ファン・ベ ンチレータ・ワイパモ ータなどの製造販売	フューエルポンプ,イン ジェクタ,エンジンEC Uの製造販売

社名	デンソー・キルロスカル ・インダストリーズ	デンソー・サーマルシス テムズ・ブネ	デンソー・スプロス・サーマ ル・エンジニアリングセンター
設立	1998 年	1999 年	2011 年
所在地	バンガロール	マハラシュトラ	ノイダ
資本金			68 百万ルピー
出資比率	89%	100%	デンソー (74%) スプロス (26%)
事業内容	ラジエター,カーエアコ ンの製造販売	HVAC,ヒータの製造 販売	カーエアコンの設計

現地出先拠点

名称	インドテクニカルセンター
設立	2011 年
所在地	グルガオン市
投資額	30 億円
従業員数	70 名 (2015 年見込み)
事業内容	自動車部品の技術開発

同社はインドに進出しておよそ30年が経過し、独資企業として3社、合弁企業として3社
そして同社本体出先として1拠点をもち、インド事業を展開している。

製造部門としてデンソー・インド,デンソー・ハリヤナ,デンソー・キルロスカル・インダ
ストリーズ,デンソー・サーマルシステムズ・ブネの4社をもち、ラジエター,カーエアコン,
フューエルポンプ,インジェクタ,電動ファンなどの電装部品を生産している。

開発部品としてはデンソー・スプロス・サーマルエンジニアリングセンターと本社出先拠点
となるインドテクニカルセンターをもち、カーエアコンなど電装品の開発を行っており、製

禁 無 断 転 載

2012年版

インド自動車産業の現状と将来性

価 格：80,000円(消費税込)

発刊日：2012年10月9日

発刊者：総合技研株式会社

自動車業界研究グループ

本 社：〒450-0002

名古屋市中村区名駅三丁目2番8号

大東海ビル

TEL (052)565-0935(代)

FAX (052)565-0934

E-MAIL aam53300@nyc.odn.ne.jp