

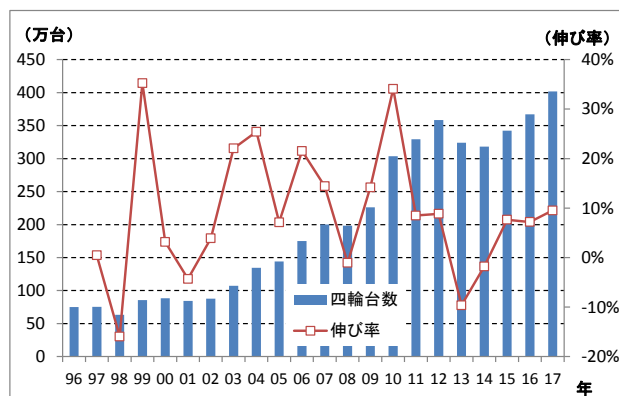
自動車・二輪が同時成長するインド市場

2018.7.2 発行

10年で自動車2倍、マルチスズキがけん引

中国に次ぐ人口を有するインドで、自動車、二輪車の販売が活況です。自動車市場を見ますと、2000年は88万台と、現在のタイ市場並みの市場規模でしたが、10年前の2008年には198万台と2倍以上に増え、昨年は400万台を超えました(図表1)。インドの自動車市場は、ドイツの381万台(2017年)を抜き、中国、米国、日本に次いで4位の市場となりました。2018年に入っても、2ケタの増加が続いており、1-4月累計では151万台と、前年比で13.2%増加しています。

(図表1) インド四輪市場の推移



出所:SIAM データより明治安田アセットマネジメント作成

インド自動車市場のけん引役は、乗用車市場で約50%のシェアを占めているスズキの子会社、マルチスズキです。マルチスズキは、当初、インド政府との

合弁企業でスタートしましたが、2002年に出资比例を過半数の54%に引き上げて子会社化、2014年にはスズキが全額出資して生産子会社を設立し、2017年2月から新工場での生産を始めて、供給力がアップしました。しかし、ここも既にフル生産状態で、2019年には第二期工場が稼働し、インド国内での生産能力は200万台に達する見込みです。

マルチスズキの成長は、インド市場の実情に合った小型車戦略が功を奏したといえます。日本の軽自動車をベースとした排気量800ccのマルチ800(現在はアルト800が後継)を始めとして、1リットル前半までのエンジン車種を多く展開、軽油が補助金で安く、ディーゼルエンジン車が人気とみれば、ディーゼルエンジン車を投入、富裕層向けにはネクサ店を展開するなど、市場変化に機敏に対応しています。

スズキの鈴木会長のお話では、インド四輪市場は2030年で1,000万台にまで拡大する見通しで、マルチスズキでシェアは50%を維持する目標とのこと。これからも同社の工場の増設は続きそうです。

二輪市場も10年で3倍近い成長

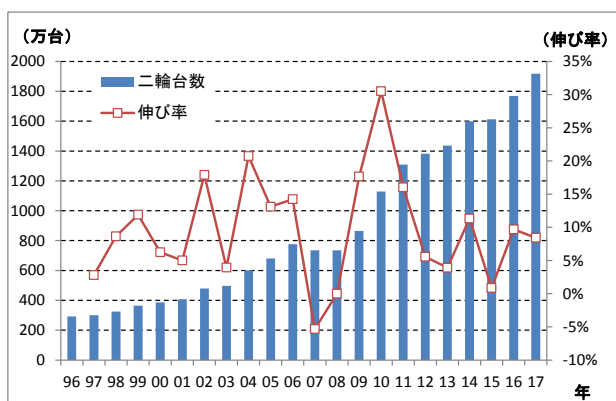
自動車市場と同様に二輪車市場も販売が伸びています。10年前の2008年には、735万台でしたが、2017年には1,900万台を超え、2018年は2,000万台超えが見込まれます(図表2)。2018年1-4月累計は707万台で、前年比23%の増加と

当資料は、ホームページ閲覧者の理解と利便性向上に資するための情報提供を目的としたものであり、投資勧誘や売買推奨を目的とするものではありません。また、当サイトの内容については、当社が信頼できると判断した情報および資料等に基づいておりますが、その情報の正確性、完全性等を保証するものではありません。これらの情報によって生じたいかなる損害についても、当社は一切の責任を負いかねます。

なっています。

近年、市場をけん引しているのは、スクーターです。一般のモーターサイクルも伸びているのですが、1ケタ台の伸びに対し、スクーターは2ケタ伸びています。スクーターの人気の高まっているといえるでしょう。

(図表2) インド二輪市場の推移



出所:SIAM データより明治安田アセットマネジメント作成

通常のモーターサイクルは、前後の車輪が大きく、シートにまたがって、タンクを膝で挟むように乗車します。一方、スクーターは車輪が小さく、フットスペースに足を置いて乗車するため、スカートをはいた女性でも、またがずに乗ることができます。また、モーターサイクルの多くは、マニュアルトランスミッション車ですが、スクーターの多くは自動変速機で、手軽に運転できる特徴があります。

インドが経済成長する中で、都市部や幹線道路で、道路舗装が進んで、悪路が少なくなったことが、スクーター普及の一因でしょう。また、女性の社会進出もあって、二輪車メーカーが女性向けスクーターを販売促進したことも、一役買っていると考えられます。インドのローカルメーカーやホンダが積極的にスクーターを拡販し、ヤマハ発動機やスズキも追随しています。

二輪、四輪が同時成長する珍しい市場

インドの実質 GDP 成長率は、2017 年 10-12 月期で前年同期比 7.2%、2018 年 1-3 月期で同 7.7% でした。同時期の中国の実質 GDP 成長率が 6.8% ですから、伸び率ではインドが上回っています。IMF の推計によれば、1 人当たり GDP は 2017 年で US\$2,000 弱です。

一般に 1 人当たり GDP で US\$1,000 を超えると、二輪車市場が拡大し、US\$3,000 を超えると四輪車市場が拡大してマイカーブームが来るといわれています。実際、東南アジア諸国では、二輪が先行し、そのあとに四輪車市場の拡大がみられます。

一方、インドでは、現状の 1 人当たり GDP ならば、まだ二輪の普及期で、四輪の普及期はまだ先のはずなのですが、両者が同時に増加基調にある、珍しいパターンといえるでしょう。もともと、四輪の販売台数は、まだ二輪の 1/5 強ですので、四輪市場の拡大が長く続くとも考えられます。

環境規制の強化などで変化も

インドでは一時、2030 年には全車 EV 化との政府方針が報じられていましたが、現在は取り下げられたようです。しかし、環境規制強化は二輪も四輪も避けられず、2020 年からはユーロ 6 準拠の排ガス規制が適用されます。これにより、二輪ではキャブレターから FI(フューエルインジェクション)へ、四輪ではハイブリッド車が多くなりそうです。当然、コストアップになりますが、経済成長もあって購買力も上がるでしょうから、市場の成長を阻害するほどではないでしょう。むしろ、先進国の規制に先に対応した日本勢が有利と考えます。

株式運用部 調査担当部長
(自動車、自動車部品、機械担当)
北山 信次

当資料は、ホームページ閲覧者の理解と利便性向上に資するための情報提供を目的としたものであり、投資勧誘や売買推奨を目的とするものではありません。また、当サイトの内容については、当社が信頼できると判断した情報および資料等に基づいておりますが、その情報の正確性、完全性等を保証するものではありません。これらの情報によって生じたいかなる損害についても、当社は一切の責任を負いかねます。