

2019年9月26日

No.2019-021

## 自動車販売の不振が続くインド経済の行方

調査部 副主任研究員 熊谷章太郎

### 《要 点》

- ◆ インドの景気が足元で急減速している。主因は自動車販売の大幅減少であり、その背景には、①金融セクターの信用不安を背景とした金融機関の貸出態度厳格化や金利高止まり、②今後の排ガス基準の厳格化に関連した買い控え、③車両購入時の保険加入期間の延長や保険料引き上げなどによる自動車保有コストの増加、などがある。
- ◆ これに対して、政府は、①信用不安の解消に向けた公的銀行への資金注入や、商業銀行の個人・中小企業向けの貸出金利の政策金利との連動の義務化、②車両登録料の引き上げ時期の延期、車両の減価償却率引き上げ、などの対策を相次いで打ち出している。今後は、これらを受けて自動車販売は徐々に持ち直しに転じると見込まれる。もっとも、2020年4月以降は、新たな排ガス基準の導入に伴う車両価格の上昇が販売下押し要因となる一方、需要創出要因となる一定年数の車齢に達した車両の廃車を義務化する政策も検討されており、自動車販売は引き続き振れやすい状況が続くと予想される。
- ◆ そのため、インド経済は来年にかけて成長率が振れやすい状況が続くと見込まれる。ただし、2010年代前半の景気減速局面と比べてマクロ経済の脆弱性が多くの分野で克服されているため、景気低迷が長期化するリスクはさほど大きくない。人口増加や所得水準の高まりに伴う中間所得層の拡大や経済改革の進展などを踏まえ、中長期的には底堅い成長が続き、自動車市場も一時的な停滞局面を経ながらも拡大し続けると見込まれる。

本件に関するご照会は、調査部・熊谷章太郎宛にお願いいたします。

Tel: 03-6833-6028 Mail: [kumagai.shotaro@jri.co.jp](mailto:kumagai.shotaro@jri.co.jp)

日本総研・調査部の「経済・政策情報メールマガジン」はこちらから登録できます。

<https://www.jri.co.jp/company/business/research/mailmagazine/form/>

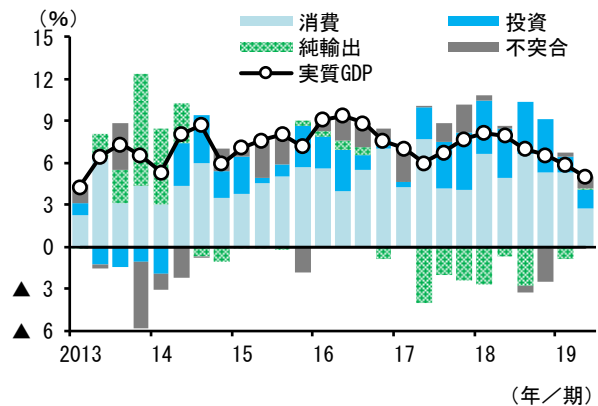
本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時時点で弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。

## はじめに

インドの景気が足元で急減速している。2019年4～6月期の実質GDPは、消費の増勢鈍化を主因に前年比+5.0%と、2013年1～3月期以来の低成長となった(図表1)。足元の景気減速には自動車販売の不振が強く影響している。2019年入り後から自動車販売台数は前年割れが続いており、そのマイナス幅は足元にかけて拡大している(図表2)。自動車販売台数と実質GDPの伸び率には相関関係が見られるが(図表3)、これまではマクロ経済の変動が自動車販売の増減に影響していた。しかし、足元では後述するような制度変更などによる自動車販売の減少がマクロ経済の減速を招く構図となっている。7～8月の販売台数を踏まえると、11月末に公表される7～9月期の実質GDP成長率も低迷が続く公算が大きい。

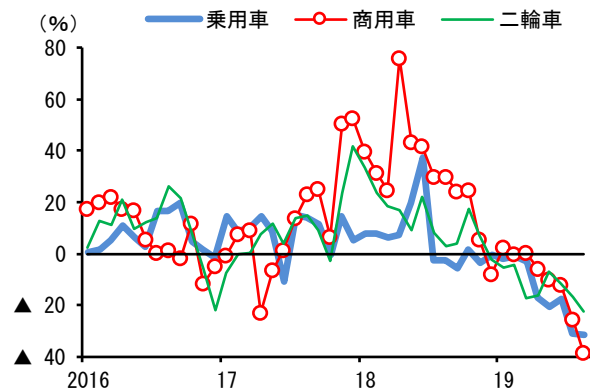
以下では、まず足元の自動車販売急減の背景を整理したうえで、景気の先行きを展望する。

図表1 実質GDP(前年比)



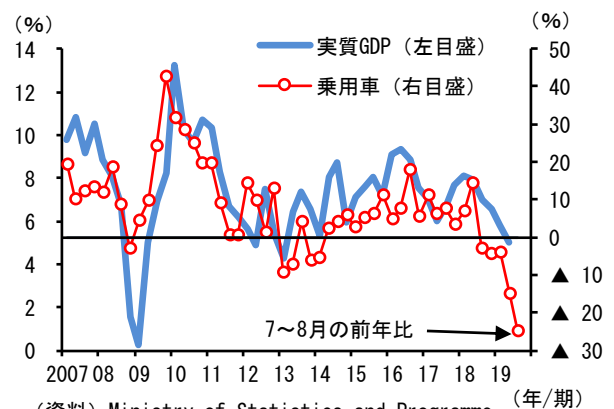
(資料) Ministry of Statistics and Programme Implementation

図表2 国内自動車販売台数(前年比)



(資料) Society of Indian Automobile Manufacturers (年/月)

図表3 乗用車販売台数(国内販売+輸出)と実質GDP(前年比)



(資料) Ministry of Statistics and Programme Implementation, Society of Indian Automobile Manufacturers (年/期)

### 1. 自動車販売不振の3つの理由

足元の自動車販売悪化の理由として、以下の3つが挙げられる。

第1に、金融セクターの信用不安を背景とした、金融機関の貸出態度の厳格化や金利の高止まりである。信用不安が高まるきっかけとなったのは、大手ノンバンク IL&FS<sup>1</sup> (Infrastructure Leasing and Financial Service) のデフォルトである。同社は、短期社債の発行を通じて投資信託会社や銀行から調達した資金を返済期間の長いインフラ関連プロジェクトへの融資に充てるなど、調達・運

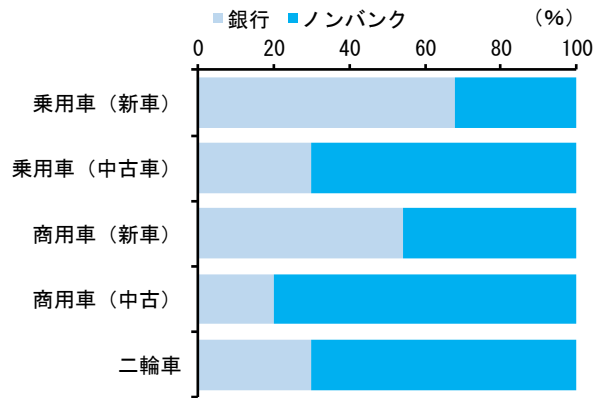
<sup>1</sup> インフラ部門への資金供給を目的に、インド準備銀行や国営金融機関によって1987年に設立された金融会社。国営最大手保険会社 Life Insurance Corporation of India や UAE のアブダビ投資庁が現在の同社の主要株主である。日本のオリックスも1993年から資本参加しており、現在は第2位の株主となっている。

用の期間ミスマッチに伴う資金流動性リスクを抱えていた。こうしたなか、同社が資金を提供するインフラプロジェクトが停滞したため、満期償還払いが困難となり、昨年後半以降、複数のデフォルトを引き起こした。IL&FS のデフォルト問題発生直後から、政府は同社の経営に介入し取締役を刷新するなど、信用不安の拡大防止を図った。しかし、同問題が発生した時期にアルン・ジャイトリー財務大臣（当時）が健康問題を抱えていたことや<sup>2</sup>、2019年4～5月の下院総選挙を経て2019年度の正式な予算案が策定されたこともあり、政策対応は遅れた。そのため、信用不安は十分に解消されず、自動車ローンの約半分のシェアを占めるノンバンクの貸出態度の厳格化は、ノンバンクによる融資のシェアの高い二輪車、商用車を中心に販売に強い下押し圧力をもたらすことになった（図表4）。

また、この問題の余波を受けて、商業銀行の自動車ローンを含む各種貸出金利も高止まりが続いている。インド準備銀行は、①国内景気の減速、②2018年後半以降の原油価格の下落、③米国の金融政策の緩和方向への転換、などを踏まえて2019年入り後から4会合連続で政策金利を累計1.1%ポイント引き下げるなど金融緩和を急速に進めているが、大手商業銀行の平均貸出基準金利の低下幅は0.25%ポイントにとどまっている（図表5）。

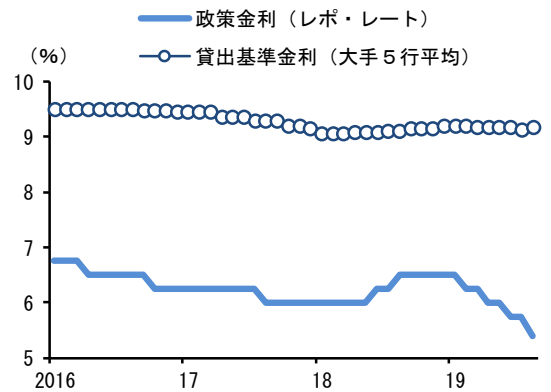
第2に、2020年4月からの排ガス規制の厳格化に関連した買い控えである。政府は、深刻な大気汚染問題に対応するため、2020年4月から厳格な排ガス規制「BS6（Bharat Stage 6）」を導入する予定である<sup>3</sup>（図表6）。これを受けて、2020年4月以降、同排ガス基準に対応しない車両の生産は禁止されるが、それ以前に生産した車両の販売・登録がいつまで認められる不透明であった。BS6未対応の車両の新規販売・登録を巡っては、2018年10月、最高裁判所が2020年4月以降の販売・登録を禁じるとの判断を下したことで不透明感が解消されたものの、同判決ではBS6導入以前に購入された車両がいつまで継続して使用できるかについて明言がなかった。そのため、今後、環境改善に向けてBS6未対応車の使用も禁止される可能性もあるのではないかという懸念が残存し、少な

図表4 自動車ローンのセグメント別シェア



（資料）CRISIL“NBFC Report August 2018”を基に日本総合研究所作成

図表5 政策金利と商業銀行の貸出基準金利



（資料）Reserve Bank of India (年/月)

図表6 インドの排ガス規制の推移

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
全国レベルの排ガス基準	BS3 （*）デリーなど一部の地域では2010年4月からBS4を適用						BS4			BS6	

（資料）Ministry of Environment, Forest and Climate Change, 各種報道などを基に日本総合研究所作成

（注）BS3、BS4、BS6はそれぞれ欧州の排ガス規制Euro3、Euro4、Euro5に相当する。窒素酸化物（Nox）、粒子状物質（PM）、一酸化炭素（CO）などの排出量の上限が車種別に細かく規定されており、制度変更毎に規制は厳格化されている。

<sup>2</sup> 同氏は2017年のGST導入を実現するなどインドの経済改革の推進役を担っていたが、健康問題を理由に第2次モディ政権への入閣を辞退し、2019年8月24日、呼吸困難などの症状で死去した（66歳）。

<sup>3</sup> 当初は、2019年度から現在の排ガス規制「BS4」を「BS5」に切り替え、2021年度にBS6に移行する予定であった。しかし、深刻な大気汚染問題に早期に対応するため、政府はBS5の段階を踏むことなく従来計画よりも1年前倒しでBS6を導入することを決定した。

からぬ消費者が車両の購入を控えている。

第3に、自動車保有コストの増加である。2018年9月、購入時の自賠責保険の加入期間が自動車では従来の1年から3年間に、二輪車では5年間に延長されたため、初期コストが大幅に増加した(図表7)。また、2019年6月に多くのカテゴリーで保険料が引き上げられた。加えて、政府が今後、新規車両登録料・更新料を大幅に引き上げることを検討していることも消費者の購入意欲を阻害している。さらに、燃料価格の高止まりも消費者のマインドを押し下げている。2018年後半から今年前半にかけて原油価格は下落したものの、ルピー安が進展したこともあり、燃料価格は依然として2014~2017年頃と比べて割高である(図表8)。この他、2019年7月より運転席のエアバッグや速度警告システムなどの安全機器の装置を義務付ける厳格な安全基準の適用が開始したことも、車体価格の上昇につながった。

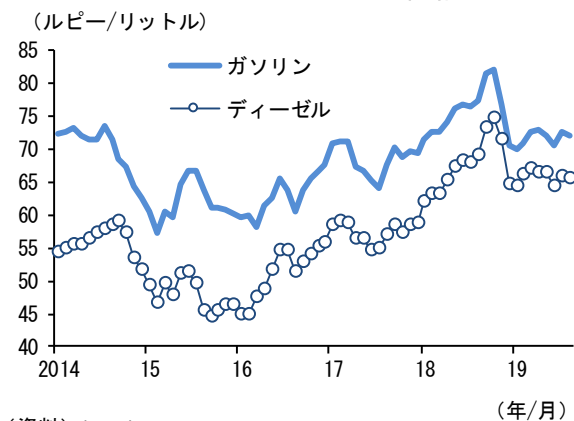
図表7 自動車保有コスト増加につながる制度変更

項目	変更/報道時期	内容
自賠責保険の加入期間延長、保険料引き上げ	2018年4月	保険料を引き上げ <主な引き上げ例> ・二輪車(350cc超) 1,114ルピー⇒2,323ルピー
	2018年9月	車両購入時の加入期間を延長(初期コストが増加) ・四輪車:1年⇒3年 ・二輪車:1年⇒5年
	2019年6月	保険料を引き上げ <引き上げ例> ・乗用車(1,000~1,500cc) 2,863ルピー⇒3,221ルピー ・二輪車(150~350cc) 985ルピー⇒1,193ルピー
車両登録料の引き上げ	2019年7月	車両登録料を大幅引き上げを検討(*その後2020年6月まで延期すると発表) ・乗用車:600ルピー⇒5,000ルピー ・商用車:1,000ルピー⇒10,000ルピー ・二輪車:50ルピー⇒1,000ルピー

(資料) Insurance Regulatory & Development Authority of India, 各種報道を基に日本総合研究所作成

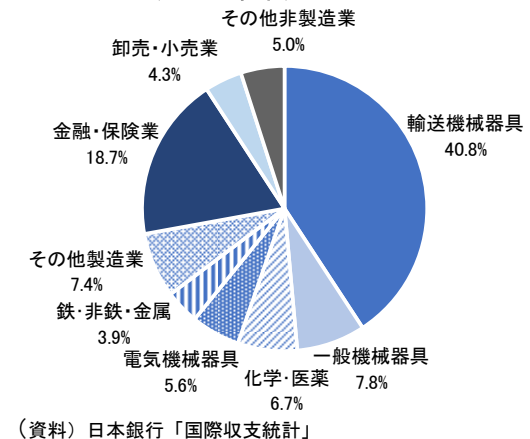
足元の自動車販売の大幅減少は、このような複数の要因が重なり合った結果である。なお、前年比の大幅悪化については、いわゆる「ベース効果」の影響も無視できない。①2017年4月に現在の排ガス規制「BS4」が導入されたことに伴う車体価格の上昇、②2017年7月からのGST(Goods and Services Tax、財・サービス税)の導入による大型車の税率低下を見越した買い控え、などにより、商用車を中心に自動車販売は2017年前半にかけて一時的に悪化した。その後、ペントアップデマンド(繰越需要)が発現したことを受けて、商用車の販売は2018年半ばにかけて前年比2割を上回るペースで増加が続いた<sup>4</sup>。こうした増加局面が一巡したことが足元の販売減少の一因となっている。輸送機械器具産業はわが国の対印直接投資における最大のシェアを占めており、(図表9)、日系企業のインドビジネスにもマイナス影響を与えている。

図表8 デリー首都圏のガソリン・ディーゼル価格



(資料) Bloomberg L.P.

図表9 日本の対印直接投資残高(2018年末)



(資料) 日本銀行「国際収支統計」

<sup>4</sup> GSTの導入により州を跨ぐ在庫移動に関する在庫移動の税コストが低下したことが州を跨ぐ企業間取引の活発化につながり、商用車の需要増加につながった可能性もある。

## 2. 政府の対策と自動車販売からみた景気の先行き

こうした状況下、足元で政府は対策を相次いで打ち出している（図表 10）。

金融面では、信用不安の解消に向けて、高格付けを有するノンバンクへの国営銀行の投資に関わる損失を最大 10%まで補填するとともに、公営銀行に対して 7,000 億ルピーの公的資金を注入する方針を発表した。さらに、インド準備銀行は、貸出金利の引き下げに向けて、10 月より商業銀行の個人・中小企業向け貸出金利を政策金利や短期国債金利を連動させることを義務付ける方針を示した。

税制面では、7 月の予算案で示していた海外投資家のキャピタルゲイン課税の税率引き上げ案を撤回するとともに、標準法人税率を現在の約 30%から 22%へ引き下げることを選定した<sup>5</sup>。これにより、インドの標準法人税率はアジア新興国の中でタイ、カンボジア、ベトナムに次いで低い水準となる（図表 11）。

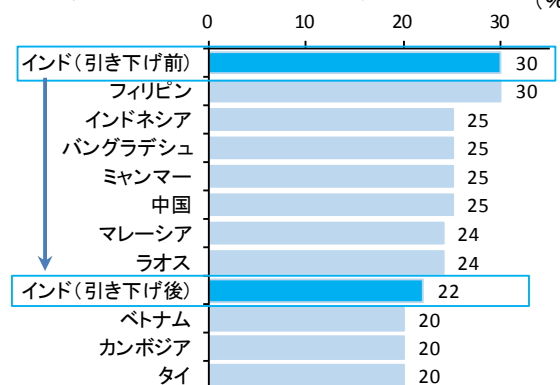
自動車販売の面では、まず、BS 6 導入後もそれ以前に購入された BS 6 非適合車も継続して利用できると明言することで消費者の不安解消を図った。また、①車両登録料の引き上げ時期の 2020 年 6 月までの延期、②2020 年 3 月までに購入される車両の減価償却率の 15%から 30%への引き上げ、③これまで財政支出抑制の観点から新車購入が禁止されていた公的機関の自動車買い替え促進への政策転換、などの対策が発表された。また、9 月 20 日の GST 評議会<sup>6</sup>では、自動車メーカーから要望が出ていた自動車の GST 税率の引き下げは見送ったものの、GST とは別に課せられる「GST 補償税」を一部の車種について引き下げることを政府に提言することを決定した。今後、自動車ディーラーも、BS 6 導入前に BS 6 未対応車の在庫処理に向けて大幅値下げキャンペーンを実施すると考えられる。そのため、自動車販売は今後徐々に持ち直りに転じると見込まれる。ちなみに、高額商品への需要が高まるヒンズー教の祭日「ディワリ」が今年は 10 月末に予定されており、短期的には同時期の売上がどの程度持ち直すかが注目される。

図表 10 政府の景気対策

項目	発表時期	内容
金融セクターの信用不安対策	2019年7月	高格付けノンバンクへの国営銀行の投資に関わる損失を最大10%まで補填
	2019年8月	公的銀行への7,000億ルピーの公的資本注入を発表（2019年7月の予算案で示した方針について改めて言及）
	2019年9月	2019年10月より商業銀行の個人・中小企業向け貸出金利を政策金利などと連動させることを義務付け
減税措置	2019年8月	2019年7月の予算案で示していた海外投資家のキャピタルゲインに対する増税案の撤回（*課税所得2,000~5,000万ルピー未満と5,000万ルピー以上への税率をそれぞれ15%から25%、15%から37%へ引き上げる方針を提示）
	2019年9月	標準法人税率を現行の30%から22%に引き下げ（実効税率は現行の約30%から25%程度に低下） GST評議会、一部の車種の「GST補償税」引き下げを政府に提言することを決定（産業界から要請の出ている自動車のGST税率引き下げについては見送り）
自動車販売対策	2019年8月	消費者の購入不安払拭に向けて、2020年4月以降も、購入済みのBS6非対応車を継続使用できることを言明
		車両登録料の引き上げ時期を2020年6月まで延期
		2020年3月までに購入される車両の減価償却率を15%から30%に引き上げ
		公的機関の自動車買い替え促進（これまで財政支出抑制に向けて、老朽化した場合は、レンタカーで代替）

（資料）Reserve Bank of India、Ministry of Finance、各種報道を基に日本総合研究所作成

図表 11 アジア新興国の標準法人税率（%）



（資料）各国資料を基に日本総合研究所作成  
（注）業種や事業形態により異なる税率が適用される場合がある。

<sup>5</sup> これまで年間売上高が 25 億ルピー以下の地場企業に対しては 25%の優遇税率を適用されていたが、今年 7 月の予算案公表時に適用対象となる売上額が 40 億ルピーに引き上げられ、ほとんどの企業に対して 25%が適用されることになっていた。

<sup>6</sup> 中央・地方政府の財務相などで構成される GST 税率の審議委員会。

しかし、2020年4月以降は、再び自動車販売を大きく左右するイベントが控えている。下押し圧力としては、BS6への対応に伴う販売価格の引き上げや、BS6導入前の駆け込み需要に伴う反動減などを挙げられる。自動車メーカーは燃費の向上により自動車の保有コストの引き下げを図っているが、車種によっては1割以上販売価格が引き上げられると見込まれるため（図表12）、消費者の購入意欲への悪影響は避けられない。また、BS6導入前の買い替え増加に伴う中古車市場への年式が新しい車両の供給増加も、新車販売に対して下押し圧力をもたらす。

一方、販売押し上げ要因としては、一定年数以上の車齢に達した車両の廃車を義務化する政策が検討されている。政府は大気汚染の改善に向けて、BS6の導入とともに車齢15年以上の車両の走行を禁止する政策の導入を検討している（図表

13）。実施方法の詳細は審議中であるが、近く最終決定がなされる予定である。買い替え時の自動車GST税率の引き下げや優遇金利の適用などのインセンティブが講じられれば、BS6導入による下押し圧力が強まる中でも販売台数が急増する可能性がある。ただし、同政策に伴う買い替え需要が一巡した後は大きな反動減が予想される。この他、就業者の6割弱が従事する農林水産業の生産がモンスーン期（6～9月）の天候要因に左右されることや（図表14）、安全基準や燃費基準の段階的な厳格化に伴う車両価格の引き上げも制度変更前の駆け込み需要や反動減をもたらすことを踏まえると、自動車販売ひいてはマクロ経済の成長率も振れやすい状況が続くと見込まれる。

図表 12 BS6の導入の販売価格への影響

報道時期	内容
2018年12月	マヒンドラ・マヒンドラの幹部、BS6への対応により車両価格が約10%上昇する可能性について言及（Financial Express、2018年12月24日、“Cars prices to shoot up: BS VI norms will see Rs 1-2.5 lakh increase in prices of diesel cars”）
2018年9月	BS6に対応する石油精製コストの増加が、ガソリン・ディーゼル価格に対して1リットル当たり2ルピー程度の上昇圧力をもたらす可能性（NDTV、2019年7月19日、“BS6 Fuel Set To Be More Expensive From April 2020: Report”）
2019年8月	ヤマハ、BS6への対応により、二輪車の価格が10～15%上昇する可能性について言及（NDTV、2019年8月13日、“Yamaha To Introduce BS6 Compliant Two-Wheelers By November 2019 In India”）
2019年9月	ホンダのインド法人、初のBS6対応モデルの二輪車「Activa 125」を発表。現行モデルと比べて、6,000～8,000ルピー引き上げて67,490ルピーで月末から販売開始予定。

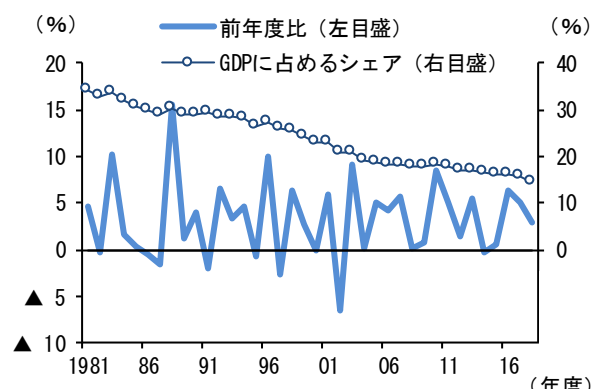
（資料）各種報道を基に日本総合研究所作成

図表 13 廃車政策の動向

報道時期	内容
2018年8月	インド道路交通省、1990～2000年の間に製造された商用車の買い替えに関わる金利への補助金制度の導入を検討（Business Line、2018年8月12日“Vehicle-scrapping policy may not roll out until after 2019 polls”）
2018年10月	最高裁判所、デリー首都圏で車齢15年以上のガソリン車と同10年超のディーゼル車の走行を禁止すると判断
2019年7月	車齢20年以上の商用車（約70万台）の廃車政策を近く承認する見通し（Economic Times、2019年7月24日“Retirement age for commercial vehicles may be fixed at 20 years”）
2019年9月	車齢15年以上の四輪車・二輪車・三輪車を対象とする廃車政策を近く承認する見通し（Economic Times、2019年9月19日、“Approved cabinet note for scrapping old vehicles, policy out soon”）

（資料）各種報道を基に日本総合研究所作成

図表 14 農林水産業の GDP（前年比）



（資料）Ministry of Statistics and Programme Implementation

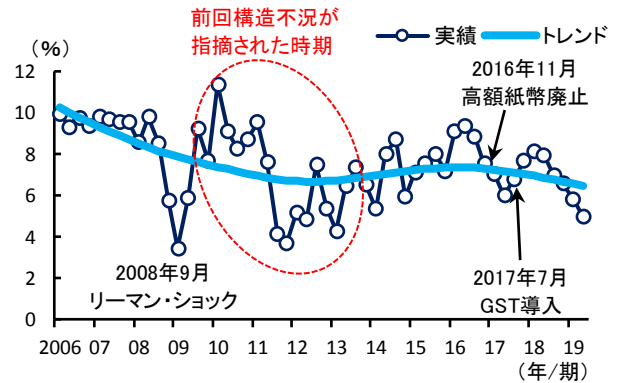
（注）前年度比は実質ベース、GDPシェアは名目ベース。

### 3. 中長期的に底堅い成長が続く見込み

では、中長期的にはどのように展望できるだろうか。今回と同様に成長率が大きく鈍化し、構造不況の長期化が懸念された時期としては2010年代前半の一時期が挙げられる。実質GDP成長率はリーマン・ショック後大幅に悪化した後、2010年にかけて景気対策など背景に+10%前後の高成長を記録した（図表15）。その後、景気対策の効果が一巡すると成長率は4～5%台に鈍化し、原油価格の高止まりを受けたインフレとルピー安の悪循環などを背景に、景気低迷の長期化懸念が強まった<sup>7</sup>。しかし、当時と比べると足元ではマクロ経済の脆弱性の多くを克服してきており、景気低迷が長期化するリスクはさほど大きくないと考えられる。2010年代前半と足元のマクロ経済環境の違いとしては、以下の3点を指摘できる。

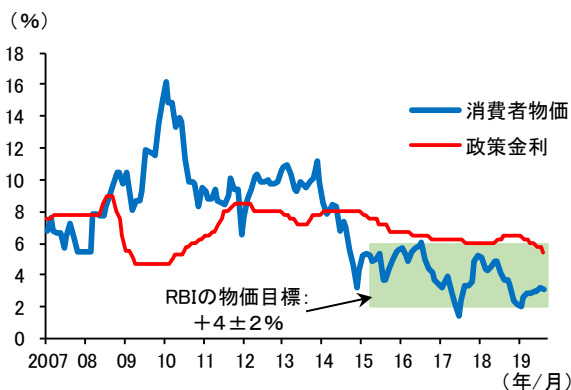
第1に、物価・金融政策の動向である。当時のインフレ率は10%を上回っており、物価と為替安定に向けて金融引き締めを余儀なくされていた（図表16）。一方、足元のインフレ率は3%台に低下しており、金融政策のスタンスも緩和路線に転じている。今後も、インド準備銀行は、国内の食料インフレ、原油価格、米国の金融政策などを見極めながら、段階的な利下げを実施すると見込まれる。なお、近年のルピーの対ドル相場は米印金利差に強く影響を受けていることを踏まえると（図表17）、インドの追加利下げのペースやタイミングは金融政策に左右される公算が大きい。原油については、足元で地政学的な要因から価格急騰リスクが高まっているものの、1バレル=60ドルを上回る局面では米国シェールオイルの生産が増加し需給面からの価格下押し圧力が強まると予想される。そのため、原油価格が高止まりし、高インフレに対応するための金融引き締めを受けて、耐久財消費や投資が急速に悪化するリスクは限られる。

図表15 実質GDP（前年比）



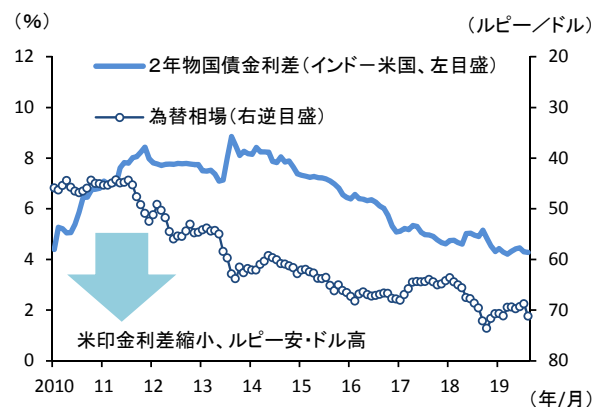
(資料)Central Statistics Office を基に日本総合研究所作成  
(注)2011年1～3月期以前は2004年度基準。トレンドは旧系列を基づく遡及系列にHPフィルタを適用し推計。

図表16 消費者物価（前年比）と政策金利



(資料) Reserve Bank of India "Database on Indian Economy"  
(注) RBIは2015年4月からインフレ・ターゲット制を採用。

図表17 米印の金利差と為替相場

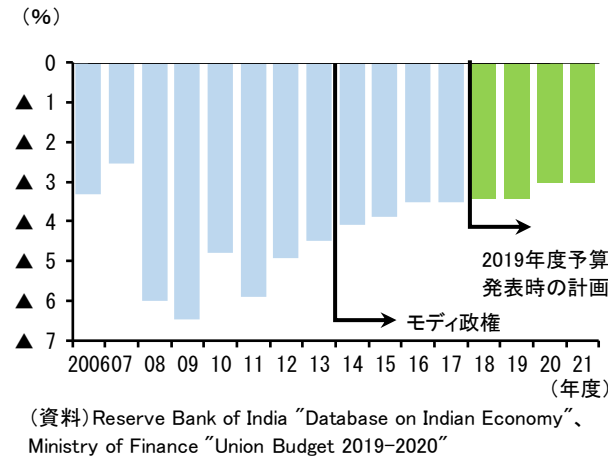


(資料) Reserve Bank of India, Bloomberg L.P.

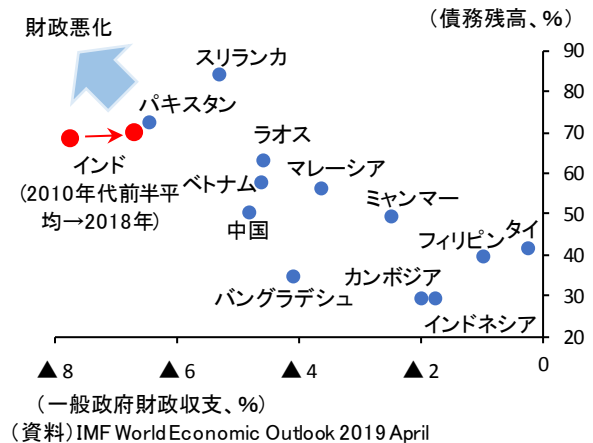
<sup>7</sup> 2010年代前半の景気動向については熊谷[2013]（「インドは景気底割れを回避できるか」 Research Focus No. 2013-26）をご参照。<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/researchfocus/pdf/7016.pdf>

第2に、財政状況である。当時の中央政府の財政赤字は対名目 GDP の6%を上回っており、財政面からの景気下支え余地がほとんどなかったが、足元の財政赤字は3%台に縮小している(図表18)。州の財政赤字を含む一般政府の財政赤字の対名目 GDP 比は依然6%を上回っており、アジア主要新興国の中で最も財政赤字は大きいものの(図表19)、2010年代前半と比べると財政面からの景気下支え余地が残されている。

図表18 中央政府の財政赤字  
(対名目 GDP 比)



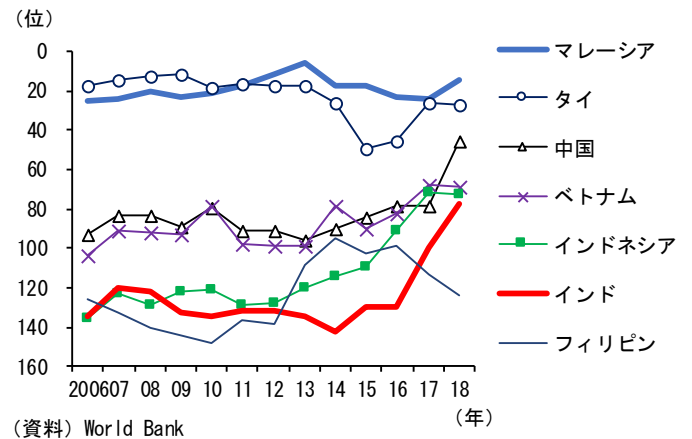
図表19 アジア新興国の一般政府の財政収支と債務残高 (対名目 GDP 比、2018年)



第3に、経済改革の動向である。当時は経済改革の遅れが構造的な景気低迷の一因であったのに対し<sup>8</sup>、モディ政権発足後は GST 導入による税制簡素化、外資規制の緩和などを通じてビジネス環境も大幅に改善している。世界銀行が作成するビジネス環境ランキングも 2010 年代前半の 130~140 位台から 2018 年には 77 位に上昇した(図表20)。

過去5年間、下院では与党連合が過半数の議席を獲得する一方、州議会による間接選挙により議席が漸次的に改選される上院における議席数が限られていた。そのため、土地収用法<sup>9</sup>や労働関連法制など一部の分野の改革は進まず、それが製造業の対印投資の阻害要因となり続けた。しかし、これまでの州議会選挙における与党連合の躍進を受けて、2020 年中に与党連合が上院でも議席の過半数を獲得する可能性が高まっている。上院・下院間の「ねじれ」が解消すれば、経済改革ペースが一段と加速するだろう。

図表20 ビジネス環境ランキング



<sup>8</sup> 前政権は与党連合の獲得議席が過半数に満たなかったため、協力関係にある左派系政党に配慮した慎重な政策運営を余儀なくされ、それが改革の遅れにつながった。前政権/モディ政権下のインド経済の動向については、熊谷[2019] (『2020年代のインド経済の課題』環太平洋ビジネス情報 RIM 2019 Vol.19 No. 74)をご参照。  
<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/rim/pdf/11268.pdf>

<sup>9</sup> 前政権下に土地収用法が改正され、これまで曖昧であった収容条件が明確化されたものの、収容に必要な住民の高い合意率や住民への高額な補償規定などが新たなハードルとなり、引き続き土地の収用が困難な状況が続いている。

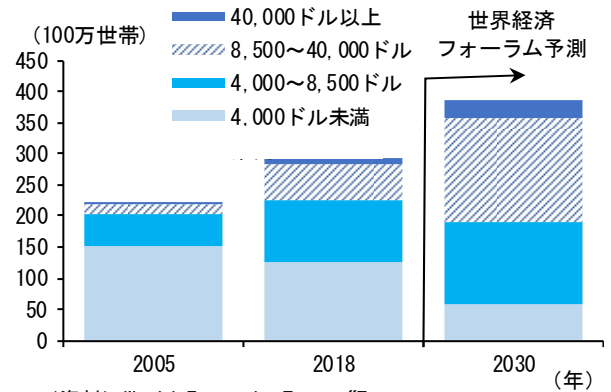


以上を踏まえて先行きを展望すると、構造面では人口増加や所得水準の向上に伴う中間所得層の拡大（図表 21）、都市化の進展といった要因が中長期的な成長押し上げ要因となるなか、経済改革のプラス効果が徐々に発現するため、短期的なイベントに伴う景気変動に関わらず、中長期的には底堅い経済成長が続くと見込まれる。

こうしたなか、モータリゼーションの初期の段階にあるインドの自動車市場も、制度変更などに伴う短期の一定の停滞期をはさみつつも中長期的に拡大し続けるだろう。2018年のインドの国内自動車販売台数は440万台と、既に中国、米国、日本に次ぐ世界第4位の市場であるが（図表

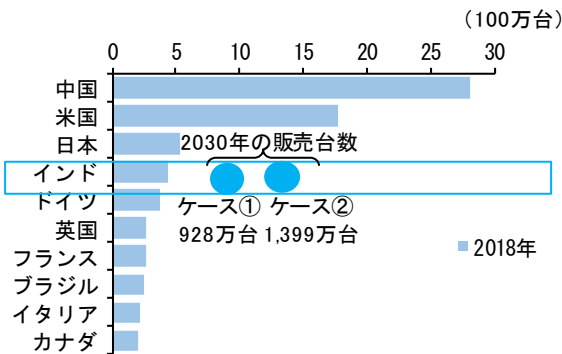
22）、アジア新興国の所得水準と人口当たりの販売台数の関係を踏まえると大きな拡大余地がある（図表 23）。過去のトレンドを踏まえると、2030年前後に年間1,000万台前後に達し、その後も底堅い成長が続くと見込まれる。

図表 21 インドの所得階層別世帯数



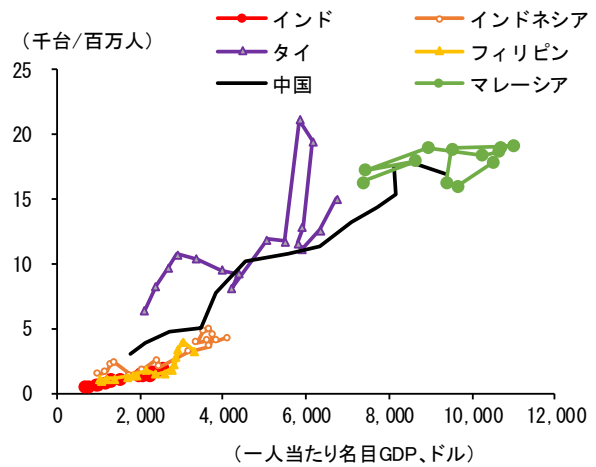
(資料) World Economic Forum "Future of Consumption in Fast-Growth Consumer Market in India" を基に日本総合研究所作成  
(注) 年間所得は2017年度の物価水準に基づく実質値。

図表 22 各国の自動車販売台数 (2018年)



(資料) International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, United Nations, IMFなどを基に日本総合研究所作成  
(注) インドの2030年の販売台数は人口100万人あたりの販売台数と一人当たり所得の過去のトレンドを基に試算(ケース①:2012~2018年のトレンド、ケース②:2005~2018年のトレンド)。

図表 23 アジア新興国の所得水準と乗用車販売台数



(資料) 各国統計  
(注) インド、インドネシア、タイ、フィリピンは2002~2018年、中国は2005~2018年、マレーシアは2007~2018年。

おわりに

2016年の高額紙幣の導入、2017年のGSTの導入、2020年からのBS6の導入など、インド経済は大幅な制度変更によりその都度大きな影響を受けてきた。今後も、制度変更をはじめ、様々な要因により経済が短期的に大きく変動する可能性がある。そのため、同国の政策動向を注視することはわが国がインドと向き合っていく上で極めて重要であるが、同時に短期の景気変動に過度に囚われることなく、中長期の成長を見据えながら対応を考えていくことも重要である。

以上