



第7回：環インド洋を活用した産業発展（自動車関連）

日本総合研究所 時吉康範

1. 完成車メーカーのアフリカ市場への参入・事業拡大

環インド洋連合（IORA）はインド洋を取り巻く経済発展度合いが異なる国々から構成されているため、加盟諸国のうち特に海洋小国への配慮から、表立って触れられる重点産業は海洋産業、観光、資源など各国の最大公約数と言える分野である。

しかしながら、人口増加と所得増加を背景に、完成車メーカーのアフリカへの参入・事業拡大、その際の環インド洋（IOR）諸国の拠点活用が見受けられるようになっている。

以下に例を示す。

T 社グループ

- ・フランス企業である CFAO との提携によりアフリカ全土への販売網を整備

- ・インド子会社の生産能力を 2011 年の 16 万台から 2013 年 31 万台まで拡大

- ・インド国内向けのみならず完成車およびトランスミッションの生産供給拠点として活用

- ・2013 年の南アへの輸出は 2400 台

I 社

- ・現在主力の輸出拠点となっているタイにかわり、インド南部アンドラ・プラディッシュ州に工場を建設、2016 年の生産開始を目指す

- ・低価格ピックアップトラックの部品を 100% 現地で調達、タイに比べ最低でも 30% の原価低減を目指し、大幅な低価格化によってインド、中南米、アフリカなどでの拡販を図る

D 社

- ・インドチェンナイ郊外の商用車工場へ 15 年までに総額 440 億ルピー（約 700 億円）を投じる見通し

- ・年産能力は 36,000 台。現在はアジアやアフリカの 15 カ国へ輸出しており、今後数年間で輸出先を拡大する方向

N 社

- ・南ア、エジプト、ケニアに生産拠点が、ナイ

ジェリアでも生産予定

- ・チェンナイ近郊工場にて、インドネシア、ロシア、南アフリカで販売予定の新興国向けダットサン「G0」の生産を開始予定

M 社グループ

- ・アジア・アフリカ向け戦略車「FUSO」トラックをケニアのモーターショーにて公開、近日中にアジア・アフリカ地域 15 カ国にて販売予定。生産はチェンナイの近郊のオラガダム工場。

- ・2014 年ケニアに駐在員事務所を開設。ドバイの現地子会社がみていたアフリカ支援業務を実施。

S 社

- ・インドマルチスズキからの輸出は 2011 年 127,000 台でアフリカ向けは 23,000 台、特にアルジェリア向け 17,000 台の比率が大きい

フォード

- ・2015 年までにアジア太平洋での生産を現在の 2 倍の 290 万台に増強。タイで「フォーカス」「レンジャー」「フィエスタ」「エベレスト」を製造し、東南アジアとニュージーランド、オーストラリア、南アフリカに出荷している。

ホンダ

- ・南アに次いで 2 拠点目としてナイジェリアに四輪の販売現地法人設立

表立って言われなくとも、これまでの中国やインドの経済発展の例からも、IOR で中期的に期待される民間セクターの一つは自動車産業と考えることは妥当と言える。

そこで、わが国の主要産業でもある自動車産業の貿易状況を取り上げ、今後の IOR における可能性を考察してみたい。

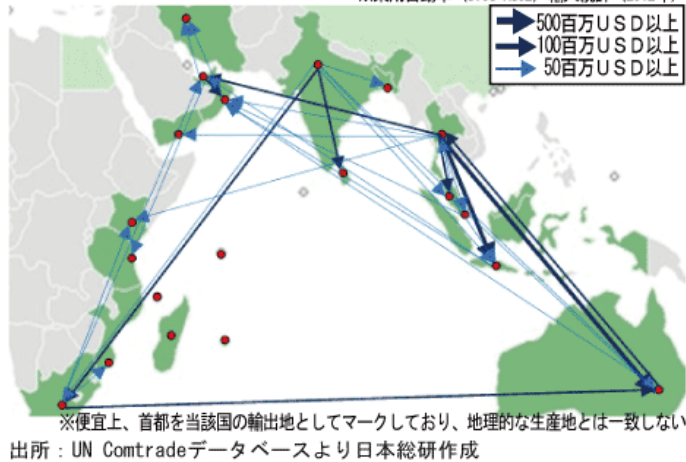
2. 完成車

環インド洋地域内における自動車の貿易状況を見ると、インド、タイが輸出拠点として機能していることがうかがえる。特にタイからは、オーストラリア、インドネシアに対して年間 500 百万 USD 以上、UAE、マレーシアに対して年間 100 百万 USD 以上の輸出が行われており、地域内の一大輸出拠点となっている。インド

からは、南アフリカ、スリランカに対して年間 100 百万 USD 以上の輸出が行われており、インド以西への輸出拠点としての機能を有している。また、南アフリカは、インドからの輸入がある一方、オーストラリア、およびアフリカ諸国への輸出も行っている（図 1-1）。

図 1-1：自動車貿易の現状

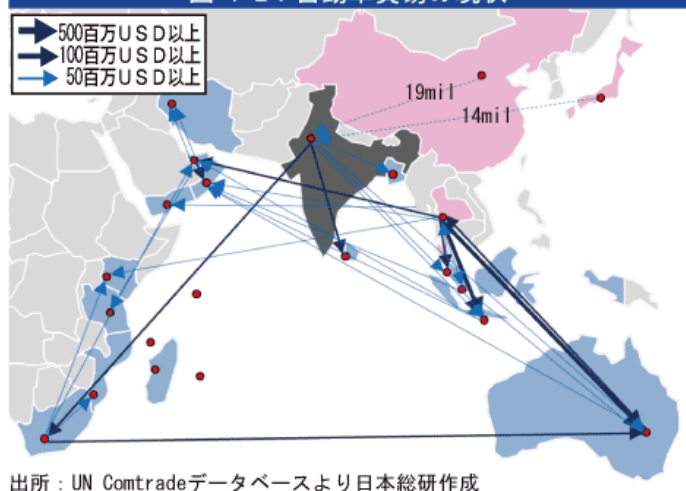
※乗用自動車（8703：HS02）輸入統計（2012年）



なお、各国の販売・生産の状況では、インドが突出しており、次いでタイ、インドネシアの台数が多い。インドは、販売台数ベースで 35.7%（約 414 万台）、生産台数ベースで 41.6%（約 357 万台）と、環インド洋地域全体の 1/3 強を占めている。インド、タイでは生産台数が販売台数を超過しており、既に完成車の輸出国となっている。オーストラリアは自動車の輸入国となっている。

続いて、次に、日本、中国とインドの貿易を加えたものを示す。

図 1-2：自動車貿易の現状



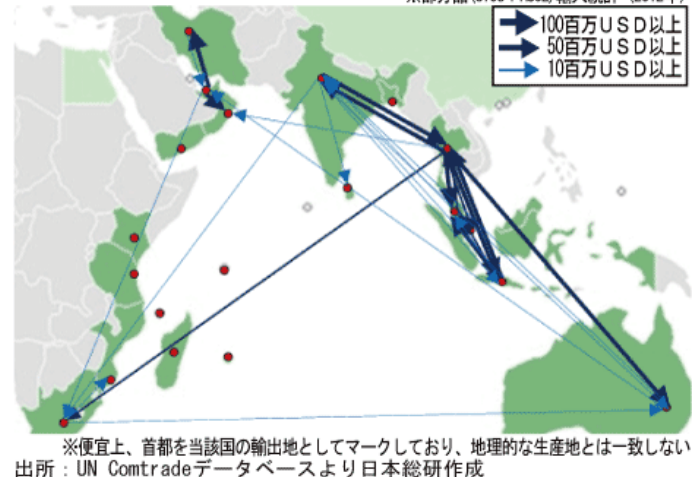
インドの自動車の貿易において、日本、中国の影響は大きくないことが分かる。

3. 自動車部品

自動車部品については、タイを中心に、東南アジアおよびインド間において活発な貿易が行われている。特に、タイ・インドネシア間、タイ・インド間については、輸出入ともに 500 百万 USD 以上の貿易が発生しており、自動車産業のサプライチェーンにおける環インド洋連合諸国間の結びつきの強さを示している（図 2-1）。

図 2-1：自動車部品貿易の現状

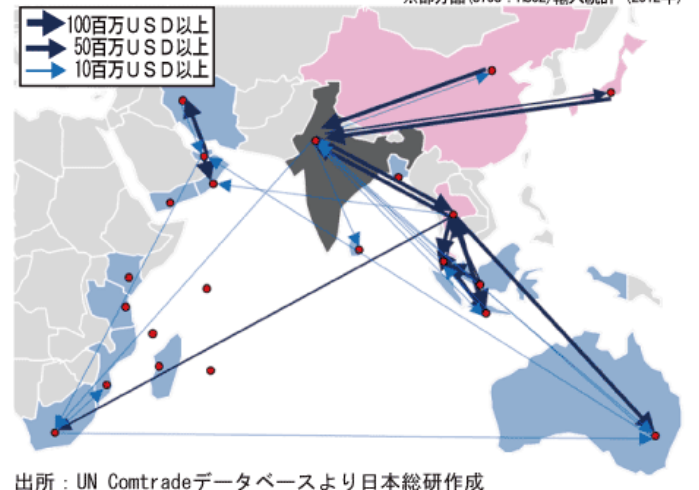
※部品品（8708：HS02）輸入統計（2012年）



次に、日本、中国とインドの貿易を加えたものを示す。

図2-2：自動車部品貿易の現状

※部品品（8708：HS02）輸入統計（2012年）



インドの自動車部品においては、日本、中国の影響は大きいと言えることができる。

4. IOR における自動車産業の可能性

今回、自動車産業を取り上げ、完成車と自動車部品

の IOR 域内の貿易状況を見てきた。

こうした考察をするまでもなく、完成車は地産地消型の産業であり、一時的に輸出が見られたとしても、対象国の経済発展に伴って増加する需要量が投資対効果のしきい値を上回ると、現地に生産拠点を進出させることが自然な産業である。実際に、わが国の完成車メーカーはすでにアフリカ諸国への進出を志向しているが、彼らの IOR の捉え方は従来の海外進出と同様に、それぞれの国と周辺国を点として捉えている。

一方で、自動車部品と完成車のそれぞれの貿易状況を見ていても気づかないが、それらを比較することで自動車部品産業は完成車産業とは異なる IOR の捉え方ができるのではないか、というのが今回の考察の趣旨である。

わが国は、完成車メーカーと部品メーカーがパッケージとして海外進出をする形の国際化をしてきたが、完成車メーカーが購入を保障しないようになり、それに伴って特に Tier2、Tier3 の部品メーカーが現地メーカーとのコスト競争力を考慮して進出の二の足を踏むようになった。こうして完成車を頂点とするサプライチェーンをそのまま海外輸出するモデルが実現困難になってきている。

しかし、自動車部品と一言と言っても数万種類もあり、技術的難易度や輸出の容易さなどの変数も考慮すると、むしろ完成車産業よりも自動車部品産業の方が、IORA のような多国間の枠組みにおいて輸出から、クロスボーダーアライアンス、国際分業といった線的・面的戦略まで、多様な選択肢があると発想を切り替えて検討する意義が大きいのではないかと思う次第である。

<プロフィール>



時吉 康範 (ときよし やすのり) ディレクタ/プリンシパル

早稲田大学政経学部政治学科卒業、ニューヨーク大学経営大学院卒業。

化学業界を経て、日本総研に入社。イノベーション・技術経営戦略および環インド洋・環ベンガル湾諸国への日系企業の事業創造戦略などに従事。