

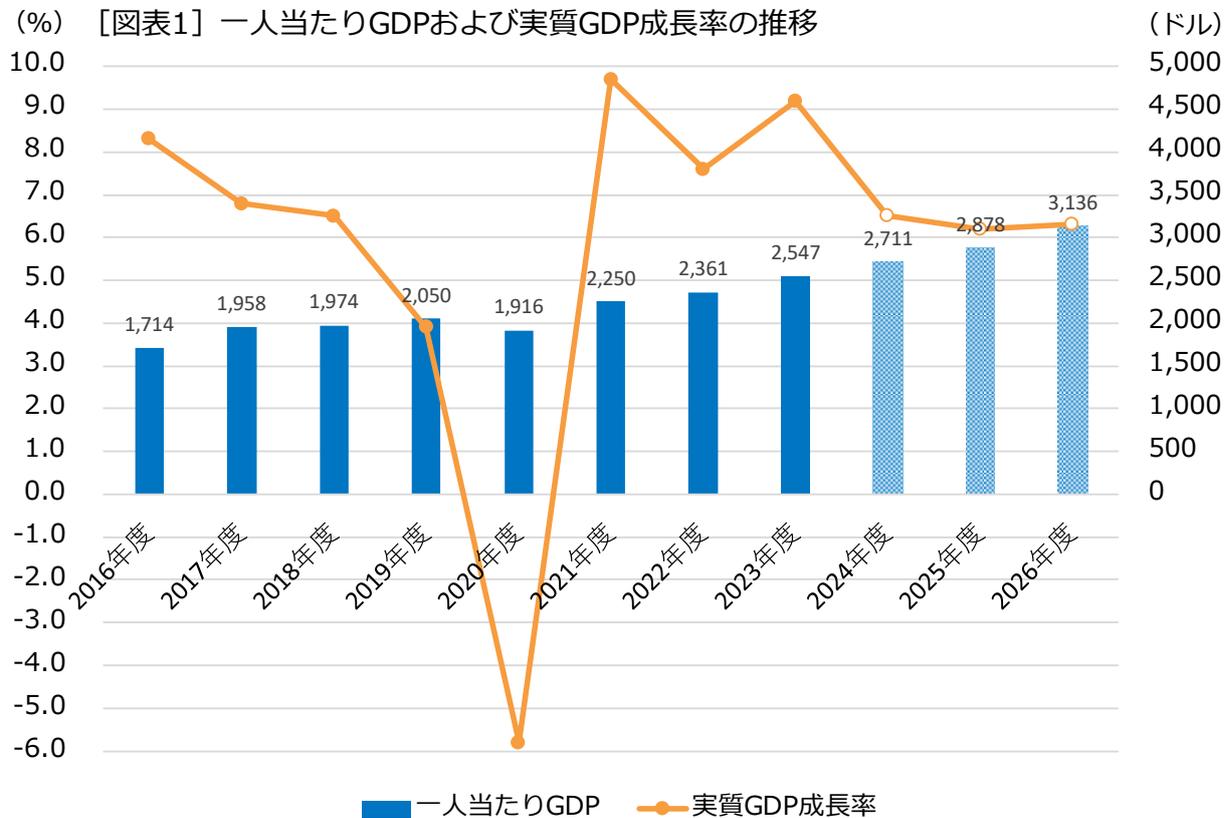
インドにおける自動車業界について



本レポートでは、信金中金の海外駐在員等が最新のトピックスについて報告します。  
今回はインド政府が成長に注力している自動車業界についてお伝えします。

1. インドの経済について

モディ政権は世界第3位の経済大国の実現を目指し、様々な経済政策に取り組んでいます。国際通貨基金(IMF)の2025年4月の世界経済見通しによると、インドの経済規模(名目GDP、ドル建て)は2021年度(年度は4月～翌3月)に3.2兆ドルと英国を抜いて世界第5位となりました。さらに2025年度には4.2兆ドルとなり日本を、2028年度には5.6兆ドルとなりドイツを上回り世界第3位となると予測されています。一人当たりGDPは依然として低水準ですが増加基調にあります(図表1)。インドは14億人という世界最多の人口を誇ることに加え、中間層の増加や個人所得の増大等により購買力が向上していることから、世界でも有数の巨大な消費市場となっています。



(注) 2024は推計値。2025年度、2026年度は予測値。

(出所) IMF

2024 年度の実質 GDP 成長率(以下、成長率)は+6.5%と前年度の+9.2%からは大きく減速しましたが、世界の主要新興国と比べ高水準を維持しました。2024 年半ばにかけて景気は一時的に鈍化していましたが、現在は回復基調にあります。2025 年のモンスーンの降雨量は例年を上回る見込みであり、農作物の順調な収穫に伴って農村部の需要回復が見込まれます。また、所得税減税政策や政策金利を下げたことも国内需要を押し上げるでしょう。米国の関税措置をはじめとする世界経済の不確実性やパキスタンとの軍事衝突等の地政学的緊張はリスク要因ではありますが、インドの成長率は引き続き世界の主要新興国と比べ高水準を維持する見通しです。IMF は 2025 年度が+6.2%、2026 年度が+6.3%(2025 年 4 月公表)の成長と見込んでいます。

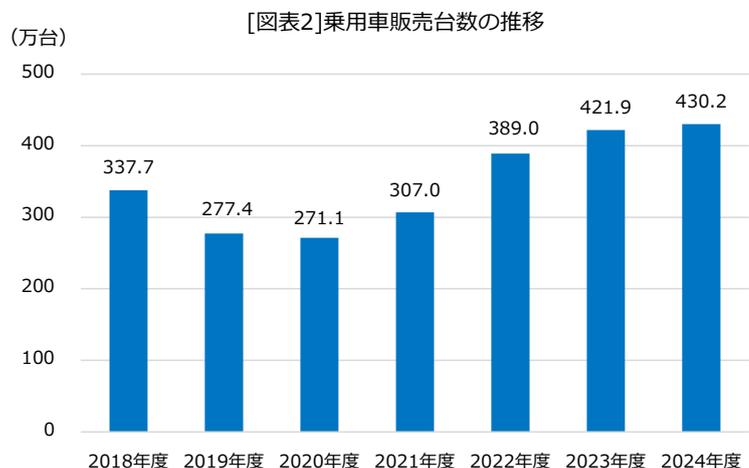
## 2. 自動車業界の動向について

インドの GDP において自動車部門は全体の 7%、製造業の約半分を占めており、インドにとって重要な産業となっています。モディ政権はインドが製造業の生産ハブとなることを目指し、自動車、携帯電話、電子部品等 14 分野を対象に国内調達比率等の政府の認定基準を満たす企業に対し奨励金を支給する「生産連動インセンティブ(PLI)」を導入しました。この政策により自動車生産が促進され、インドの新車販売台数(乗用車と商用車)は中国、米国に次ぐ世界第 3 位となっています。PLI により自動車産業への直接投資(FDI)も活発で、投資額は 2020 年度~2024 年度までの 5 年間で約 136 億ドルに上りました。

インド国内の乗用車販売台数は増加基調にあり、インド自動車工業会(SIAM)によると 2024 年度は前年度比+2.0%(以下、同)の 430.2 万台となりました(図表 2)。多目的自動車(UV)が好調であり、乗用車販売台数の 65%を占めています。乗用車販売台数は 2024 年度に過去最多を更新しましたが、2023 年度の+8.4%と比較すると増加率は鈍化しました。インド準備銀行(中銀)は 2023 年 2 月から 2025 年 2 月まで政策金利を 6.50%で据え置いており、消費意欲の減退等が影響したとみられます。なお、2024 年度の自動車全体(乗用車、商用車、二輪車、三輪車)の販売台数は、+7.3%の 2,561 万台でした。

インドの格付け会社クリシル・レーティングスによると、2025 年度の乗用車販売台数の増加率は+4~6%になると予測されています。都市部では、2025 年 4 月から開始した所得税減税やインフレ率低下による可処分所得の増加から、農村部ではモンスーンの降雨量が例年を上回る見通しであることに加え、主要作物に対する政府の最低買取価格(MSP)の引き上げで農家の所得が向上することから販売台数の増加を見込んでいます。また、インドでは車両の老朽化や中古車市場の拡大からアフターメンテナンス市場も成長しています。同社は 2025 年度のアフターメンテナンス市場の成長率は+5~7%と予測しています。

中長期的にも、インドの自動車産業は成長を続けるとみられています。米国の市場調査会社マーケッツ&マーケッツによると、インドの乗用車販売台数は 2024 年から 2030 年にかけて年平均+5.6%で成長し、2030 年には 600 万台に達すると予測されています。



(出所) インド自動車工業会 (SIAM)

### 3. 電気自動車(EV)の動向について

インド政府は国内のEVの販売比率を2030年までに乗用車で3割、二輪車と三輪車で8割まで引き上げるという目標を掲げ、EV普及策を推進しています。生産面では前述のPLIをEV分野でも実施し、EV車両・部品製造業者やEVバッテリー製造業者へ奨励金を支給しています。また、2025年6月には、申請承認後3年以内にインド国内でEV製造工場を設立し、実際に製造開始すること等を条件とし、輸入EVへの関税率を70%から15%に引き下げると発表しました。このように、政府は外国企業の国内製造誘致にも注力しています。

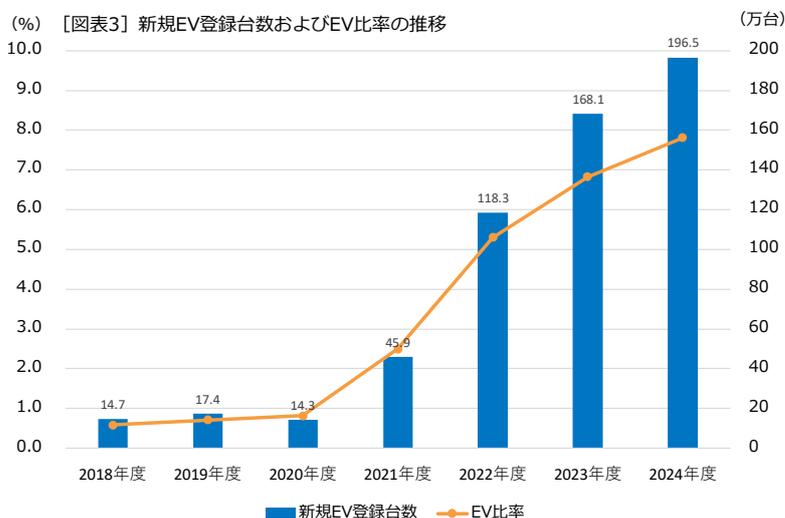
販売面では政府は2019年に購入補助金を開始しました。2024年3月に乗用車への購入補助金は終了しましたが、新たなスキームのもと二輪車や三輪車への購入補助金は現在も実施されています。購入補助金は国産部品の使用率が高い車両等一定の要件を満たした車種が対象で、自動車メーカーが割引価格で販売し政府が割引分をメーカーに払い戻す仕組みです。また、政府は充電インフラの拡充にも注力しています。国内の充電ステーションは2021年に1,000か所未満でしたが、2024年には約25,000か所へと急増しました。ただし、インド工業連盟(CII)の報告書では、EVを急速に普及させるには、2030年までに少なくとも約130万か所の充電ステーションを設置する必要があると指摘されており、政府の目標達成にはさらなる充電インフラの拡充が必要となっています。なお、連邦政府以外に州政府もEVの普及に向け独自の補助制度を導入しています。

上記のような取り組みから、EV登録台数は増加基調にあります。インド自動車販売店協会連合(FADA)によると、2024年度の新規EV(乗用車、商用車、二輪車、三輪車)の登録台数は前年度比+16.9%(以下、同)の196.5万台でした(図表3)。2024年度の新規EV登録台数は購入補助金が開始される前年の2018年度から13.4倍と大幅に増加し、ガソリン車等を含めた自動車全体の登録数の伸びを大きく上回っています。インドのEV登録台数は今後も増加が見込まれています。予測機関によりばらつきはありますが、2030年にかけて年平均20%以上の成長を見込む予測が多いです。

2024年度の新規EV登録台数の内訳をみると二輪車は114.9万台(58.5%)、三輪車は69.9万台(35.6%)、乗用車は10.8万台(5.5%)と、大半を二輪車と三輪車が占めています。また、2024年度の登録車両に占めるEVの比率(EV比率)はEV車両全体では7.8%、二輪車は6.1%、三輪車は57.3%、乗用車は2.6%となっています。乗用車のEV比率は前年度からわずか0.3%ポイントの上昇に留まりました。2024年3月に乗用車への購入補助金が終了したことが一因だとみられます。

米国の格付け会社S&Pグローバルは、インドの電気乗用車総生産台数は、2030年までに約133万台に急増するものの、ガソリン車等を含めた乗用車総生産台数の約20%を占めるに留まると予測しています。

EV比率や充電インフラの普及状況を鑑みると、2030年までに各種EVの販売比率を引き上げる政府目標の達成は容易ではないと言えます。



(出所) 2023年度までの値は政府資料、2024年度の値はインド自動車販売店協会連合(FADA)

## 4. 日系企業の進出動向について

インドに進出している日系企業数は 2024 年 10 月末時点で 1,434 社(拠点数は 5,205 か所)であり、うち自動車企業を含む輸送用機械器具製造業は約 2 割となっています。

国際協力銀行(JBIC)が定期的実施している日本の製造業企業の海外事業展開に関するアンケート調査では、中堅・中小企業の有望な事業展開先としてインドは 3 年連続で第 1 位となりました(2024 年 12 月調査)。大企業も含め回答企業を自動車関連・産業に限るとインドは有望な事業展開先として約 7 割の得票率を獲得しており、同率第 2 位であるメキシコとインドネシア(約 3 割の得票率)を大きく引き離しています。また、今後 3 年程度でインドでの事業を強化・拡大すると回答した自動車関連・産業企業の割合は約 4 割に上り、メキシコと同率第 1 位でした。これらから、中小企業を含め多くの企業がインドの自動車市場のポテンシャルを評価していることが伺えます。

自動車部品企業をはじめインドに進出する日系中小自動車関連企業の多くは日系大手自動車企業の工場周辺に進出しています。インドの乗用車市場で約 4 割のシェアを誇るスズキは、北部ハリヤナ州や西部グジャラート州に進出しています。ホンダは北部ハリヤナ州やラジャスタン州、西部カルナカタ州に進出しています。スズキは 2030 年までにインドの乗用車市場でシェア 50%を獲得することと EV の生産・販売・輸出で 1 位になることを目指し、生産拠点を拡大しています。直近では、スズキの現地子会社が 2025 年 2 月に北部ハリヤナ州に新設したカルコダ工場で自動車の生産を開始しました。さらに、第 2 工場も建設中であり 2027 年の稼働を予定しています。

ホンダは世界の二輪車市場の約 4 割のシェアを誇りますが、2030 年にはシェア 50%弱の獲得を目指しています。世界最大の二輪車市場のインドで生産を拡大すべく、ホンダの現地子会社は 2025 年 5 月に、西部グジャラート州にある第 4 工場に生産ラインを増設すると発表しました。2027 年に稼働し、ホンダにとって世界最大の生産拠点となる見通しです。

## 5. インドへの進出事例

前述のとおりインドへ進出している日系自動車関連企業は多く存在します。日系中小自動車関連企業のインド進出の事例をご紹介します。

A 社は広島県に本社を置く、資本金約 2 億 6,000 万円、従業員数約 180 名の企業であり、自動車をはじめとする輸送用機械の内外装部品のデザインと設計、試作を手がけています。2003 年に設立し順調に業績を拡大する中、今後の自動車市場の伸びが新興国に移ってくるとの見通しのもと 2013 年にインドに進出しました。人件費の安いインド拠点を活用したオフショア開発により、日本品質のまま開発コストの低減を図っています。また、時差分業により効率的な設計を行うことで納期を短縮しています。

B 社は大阪府に本社を置く、1988 年創立、資本金約 3,000 万円、従業員数約 50 名の企業であり、自動車等に使用されている日本製の金属材料を取り扱う貿易専門商社です。創業者がいち早くインドに着目し、金属材料の輸出事業を始め、2015 年にはインドに拠点を設けました。同社は、インドビジネスの利点としてアジア圏内であるが英語でビジネスができる点を挙げています。一方、インドビジネスの難所として、慣習の違いによる案件の進捗の遅さやインドが広大であることから国内の移動に時間を要する点を挙げています。

## 6. おわりに

インドビジネスにつきましては、今後も日本国内の需要減少とインドの著しい経済背長等を要因として製造業を中心に日系企業の進出が増加していくものと思料されます。信金中金としましても、一般の信用金庫取引先のインドビジネス展開への関心の高まりを踏まえ、インド進出や販路開拓等にかかるサポートの拡充や公的機関およびインド現地銀行とのネットワーク拡充等、支援体制強化に向け取り組んでおります。

インドへの進出等につきまして、ご不明点やご相談等ございましたら、お近くの信用金庫または信金中金までお気軽にお問い合わせください。

<編集・発行>

信金中央金庫 海外業務推進部 企画グループ

東京都中央区八重洲1丁目3番7号

Tel: 03(5202)7703

E-mail: s1000860@facetoface.ne.jp

<信用金庫使用欄>

本レポートは、標記時点における情報提供を目的としています。したがって投資等についてはご自身の判断によってください。また、本レポート掲載資料は、信金中央金庫が信頼できると考える各種データにもとづき作成していますが、信金中央金庫が正確性および完全性を保証するものではありません。なお、記述されている予測または執筆者の見解は、予告なしに変更することがありますのでご注意ください。