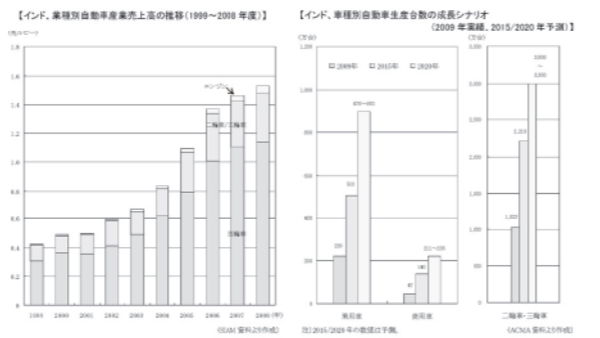


アジア各国の自動車産業政策を概観

においては、具体的な成長戦略を描いていないケースも多く、投資獲得で優勝劣敗が顕明化している。自動車産業政策が最も成功している国はタイである。タイでは1997年のバースシット以来、輸出を軸とした成長戦略を展開してきたが、2000年代末までに1トピックアップの生産・輸出拠点化が進み、さらに2010年にはEco Carプロジェクトと呼ばれる小型車生産促進策を軸とした成長戦略を展開している。

国	概要	詳細
長期建設政策	韓国は2020年までに世界7大産国に、2030年に世界6大産国に成長する方針(2009年7月発表)。①2013年までに総額187兆ウォンを投資する。②自動車について2012~2015年に総額7兆ウォン以上を投入し、輸出140万台以下を達成する。③2012年までに世界の産出総額市場でトップ6%を獲得する。など国家目標が示された。	
グリーンニューディール政策	韓国政府は「グリーンニューディール政策」(2009年1月発表)のもとで環境事業に投資する。投資額は2009~2012年の4年間で50兆ウォンで、これにより96万人の雇用創出が期待される。自動車関連では、ハイブリッド車(EV)の普及を、先進国レベルに引き上げることを目標とする。	
電気自動車産業活性化策	韓国政府は「電気自動車(EV)活性化策」(2009年10月発表)を打ち出し、世界のEV産業に2012年までのターゲットを設定する。2015年までに韓国自動車産業が世界EV市場でトップ10(約7.8万台)を占めたいと掲げている。①バッテリーなどの部品の高品質化の支援。②EV関連の企業への融資。③製造メーカーに対する支援策。④普及促進のための補助金・優遇税制の導入を実施する。	
グリーンカー産業育成政策	韓国政府は2010年12月にグリーンカー産業育成政策を発表。主な目標は、①2013年生産120万台(うち輸出90万台)。②輸出市場に占めるグリーンカー比率を21(約30万台)に引き上げる。③グリーンカーにはEV、プラグインハイブリッド車(PHEV)、燃料電池車(FCEV)、グリーンニューディール車、Eco Car対応車などが含まれる。目標達成に向けて、主要部品・産業・流通・販売を支援するほか、購入補助金の増額、優遇税制の適用、インフラ整備などを進める計画。	
電気自動車産業政策	2010年4月、中国政府は「EV産業発展政策」(普通自動車発展戦略-行動方針)を発表。EVの成長を促進し、EV産業の育成を図るため、2010~2016年に約187億ドルを投資する。①自動車産業の発展戦略を打ち出す。②2015年までにEV生産能力を1,200万台に引き上げる。③EV生産能力を1,200万台に引き上げる。④EV生産能力を1,200万台に引き上げる。	
電気二輪車普及政策	2009年8月、中国政府は「電気二輪車産業発展計画」(電動二輪車産業発展計画)を発表。購入補助金の増額、優遇税制の適用を図る。これにより2012年の電気二輪車の市場規模を10万台に拡大したい考え。	
Eco Car政策	2009年10月、「Eco Carプロジェクト」による物品税減税を打ち出し、小型車市場の物品税は約30%引き下げられた。Eco CarはCO2排出量が170g/km以下、Eco Carには、1,300cc以下のエンジン(1.7リットル以下)で、CO2排出量150g/km以下、Eco Car対応車などが求められる。また、Eco Carメーカーには、最低投資額50億ウォン、エンジン部品の国産化、生産能力10万台(年間)、生産開始後5年以内の国内市場向け販売が求められる。法人税減税(最大4年間で年率20%の減税)や輸入関税免除などの特典が与えられる。目標、シナリオ、主要部品、主要部品を重点的に支援する。	
小型車生産促進プロジェクト	小型車生産の促進に当たって、一定の条件を満たすメーカーに対して法人税を免除する。生産能力10万台以上(年間)、生産開始後5年以内)。最低投資額150億ウォンが求められる一方、最大5年間の法人税免除、生産開始後の輸入関税免除などの特典が与えられる。AETが参加。	
FFVへの物品税優遇	2008年1月、E20(エタノール20%混入燃料)対応の軽乗用車(プレックススーパーエール車)の物品税減税を承認した。2008年11月にE85燃料対応の乗用車(プレックススーパーエール車)の物品税減税も承認された。2008年11月にE85燃料対応の乗用車に対する物品税減税を承認した。2012年には日本メーカー中心に燃費改善型EVの生産が開始される見込み。	
インドネシア	インドネシア政府は2011年5月現在、自動車生産促進策を検討中。①EV、燃料電池車などの小型自動車に対する優遇税制を導入したい考え。②2011年中に政策の内容が発表される。2012年には日本メーカー中心に燃費改善型EVの生産が開始される見込み。	
マレーシア	2010年「国家自動車政策(NAP)」の改定案で、市場自由化により競争力向上を図る。①自動車産業の競争力向上を図る。②自動車産業の競争力向上を図る。③自動車産業の競争力向上を図る。④自動車産業の競争力向上を図る。	

アジア主要国の自動車産業関連動向を分析



規制	India 2009	Green Stage 2 (GSE2)	Green Stage 3 (GSE3)	Green Stage 4 (GSE4)
先行規制	Euro 1 相当	Euro 2 相当	Euro 3 相当	Euro 4 相当
全国展開	2009年から全国で適用。乗用車および軽乗用車対象。	2011年4月1日から主要14都市で適用。乗用車および軽乗用車対象。	2012年4月1日から主要14都市で適用。乗用車および軽乗用車対象。	2013年4月1日から主要14都市で適用。乗用車および軽乗用車対象。

2011 アジア自動車産業

世界の成長センターとして急拡大、内需拡大と並行して進む輸出拠点化

- ◇2015年1,600万台生産が予測されるアジア自動車産業の成長シナリオを分析
 - ◇アジア各国政府が進める自動車産業発展政策・市場育成策の現状と成否を解説
 - ◇低価格戦略車によるシェア獲得競争が激化するアジア自動車市場の状況を分析
 - ◇主要自動車各社のアジア事業戦略とコスト競争力獲得に向けた取り組みを分析
- 発刊: 2011年3月 ■ 体裁: A4判、372頁 ■ 価格: 140,000円(税込147,000円) 国内送料込

アジア自動車産業は2020年に向けて大きく躍進しようとしています。アジア主要9カ国(日本・中国除く)の自動車生産台数は2010年に1,137万台となりました。今後、インドの内需拡大やタイのEco Car計画、インドネシアで予定されているグリーンカー政策などを牽引役に、さらに2015年1,600万台、2020年2,400万台前後へ拡大すると予測されます。内需拡大が最大の推進力ですが、世界戦略車の輸出拠点化の進展も増産の牽引役となります。こうしたなかアジア各国は投資獲得レースを展開していますが、投資誘致では優勝劣敗が鮮明化しています。成長戦略の方向性が明確なインドやタイなどでは今後数十万~数百万台の増産が見込まれますが、市場発展が遅れる中でベトナムやパキスタンなどでは自動車組立産業が伸びておらず、部品供給の補完拠点にとどまるか、新たな成長を実現できるのか、瀬戸際に立たされています。また、韓

国はハイブリッド車や電気自動車などに注力。内需低迷に苦しむ台湾は中国関連産業に活路を模索しています。一方、自動車各社は需要獲得に向けて戦略車種の投入を活性化しており、このなかでコスト競争力に焦点が集まっています。2009年にインドTata Motorsが超低価格車Nanoを投入したことで、アジア自動車産業は新たなコスト競争の時代に入りました。主要各社が1万米ドルを下回る新興国向け小型車の開発を加速しているほか、商用車分野でも廉価トラックなどの投入に向けた動きが活発化しています。『アジア自動車産業 2011』はアジア地域における自動車産業・市場の現状と将来を展望するレポートで、各国政府による自動車産業発展政策、自動車各社の成長戦略やコスト競争力獲得に向けた取り組みなどをまとめています。当案内書をご高覧の上、是非とも本書をご採用賜りますようお願い申し上げます。

「第1章 アジア自動車産業の将来展望」より 「第5章 南アジアの自動車産業(インド部分)」より

当調査報告書は書店では取り扱っておりません。お申し込み、お問い合わせは、申込書に必要事項をご記入の上、FAXまたは郵送下さい。またE-mail (info@fourin.jp) による受付も行ってあります。

世界自動車産業専門調査会社 **FOURIN** (フォーイン)

〒464-0025 名古屋市千種区桜が丘292 フォーインビル
 TEL : 052-789-1101 FAX : 052-789-1147
 http://www.fourin.jp E-mail : info@fourin.jp

申込書 **アジア自動車産業 2011**
 ● 体裁:A4判/372頁 ● 2011年3月発刊 (HP)
 価格 140,000円 (税込147,000円) 国内送料込

(株)フォーイン行 **Fax: 0120-0000-73**

年 月 日

御社名 _____

御利用部署名 _____

〒 _____

御住所(送付先) _____

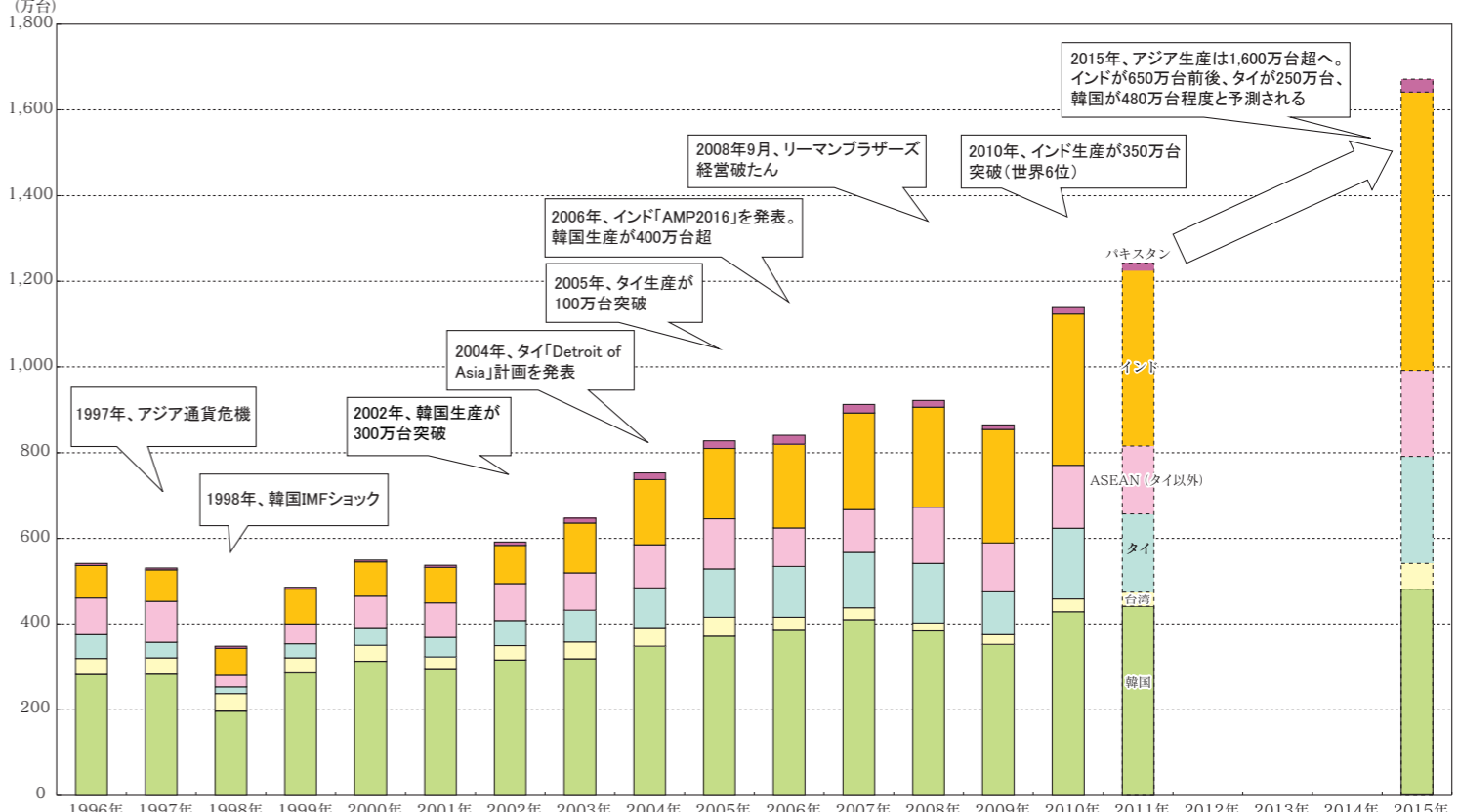
TEL番号 _____ FAX番号 _____

E-mail address _____

(フリガナ) 御担当者氏名 _____ 御役職 _____

通信欄 _____

【アジア、国・地域別自動車生産台数実績(1996~2010年)と予測(2011/2015年)】



注)2011年予測、2015年予測は各国自動車工業会、各国主要自動車各社などの資料よりFOURINがまとめた。

第1章 アジア自動車産業の将来展望

- 1. アジア自動車産業：2015年生産1,600万台へ、産業政策と内需育成の成否が競争力の差として顕在化
2. アジア自動車市場：2015年までに1,000万台へ、1.5ℓ以下の新型小型車が需要拡大を牽引
3. アジア自動車部品産業：金融危機後に発展格差が拡大、各国間で進む部品生産・開発機能の棲み分け

第2章 主要自動車メーカーのアジア事業動向

- 1. 現代自/起亜グループ：世界生産700万台を視野、ブランド価値向上と新興国事業が成長の両輪
2. Tata Motors：フルライン化に向けて製品拡充を加速、2012年度までに900億ルピーを投資
3. Mahindra & Mahindra：自社開発のSUVと小型商用車に注力、企業買収と提携により拡大戦略を加速
4. Proton：マレーシアシェア回復と海外開拓を目指す、改めて問われる製品開発力の強化

- 5. トヨタグループ：2010年代前半に新興国戦略車を拡充、タイとインド拠点の自立化に重点
6. ホンダ：2011年にアジア向け戦略小型車Brioを投入、タイとインド中心にシェア拡大狙う
7. 日産：低価格な世界戦略車の投入、インド、タイ、インドネシアを重要地域として拡販進める
8. スズキ：最重要市場のインドで175万台体制へ、タイを第2の柱に育成しASEANシェア拡大を目指す
9. いすゞ：タイでは1トンピックアップ増産へ、インドネシアなどで新興国向け廉価トラックを投入
10. 三菱自：タイを戦略輸出拠点と位置づけ40万台体制へ、グローバルスマールでシェア拡大を図る
11. GM：インドでは廉価製品投入で40万台体制へ、タイ・ピックアップ事業は内製強化で拡販を図る
12. Ford/マツダ：Fordはインドとタイで50万台体制へ、マツダはASEANシェア3~5%を目指す
13. VWグループ：インドでは2018年に乗用車シェア20%を目指す、ASEANでも現地生産を拡大へ

- 14. Daimler：富裕層獲得に向けて乗用車事業を強化、インドで商用車廉価ブランドBharatBenzを新設
第3章 東アジアの自動車産業
1. 韓国：環境戦略車による成長シナリオを模索、グリーンカー生産120万台で世界4位を目指す
2. 台湾：内需低迷のなかで中国関連事業とEVを強化、ECFAによる自動車産業活性化に期待
第4章 東南アジアの自動車産業
1. タイ：2015年250万台生産が視野に、小型車輸出に向けて問われるさらなるコスト競争力の強化
2. インドネシア：2015年生産・販売は100万台超へ、グリーンカー政策導入で廉価小型車生産を促進
3. マレーシア：NAP改定版で輸出強化と自由化を志向、Proton保護継続だが欧州車の組立が増加傾向
4. フィリピン：2010年販売が14年ぶりに過去最高更新、組立産業維持に問われる産業育成策の再構築

- 5. ベトナム：新車販売が11万台で停滞、自動車市場・組立産業の育成に問われる経済政策の明確化
6. シンガポール：保有台数抑制政策で市場は5万台割れ、次世代車やITSの実証実験では先行
7. カンボジア・ラオス・ミャンマー：新車需要は数千台、問われる中古車・二輪車を通じたブランド育成
第5章 南アジアの自動車産業
1. インド：2015年生産650万台へ、内需拡大を牽引役に小型乗用車の一大拠点に発展
2. パキスタン：2011年度乗用車50万台を目指すAIDPが頓挫、改めて問われる内需育成策の再構築
付録 アジア自動車統計・主要拠点一覧
1. アジア10ヵ国自動車生産・販売統計
2. アジア12ヵ国主要自動車生産拠点

見本頁

見本頁

見本頁

れる。特にインドでは2015年に500万台、2020年には800万台~1,000万台に達する可能性が考えられ、中国や米国に次ぐ規模の自動車市場を形成すると予測される。
内需拡大と輸出促進の牽引役を担うのは1.0~1.5ℓクラスの小型乗用車で、これらには従来の先進国市場とは異なるレベルのコスト競争力が問われることになる。インドでは、物品税が優遇される全長4,000mm以下の乗用車への製品投入が相次いでおり、Maruti Suzuki Swift、A-Star、Ritz、Wagon-R、現代自 i10、i20、Tata Motors Indica、GM Beat、Ford Figgo、トヨタ Etios、日産 March、VW Poloなどが厳しいシェア競争を演じている。

アジア自動車産業の現況を鳥瞰



▼アジア向け小型車Brioをタイ、インドに投入し、低価格戦略を本格化
ホンダは、2011年にタイとインドで戦略小型車Brioの生産・販売を開始し、アジアにおける低価格戦略を本格化する。Brioは、Jazz/Fitより小型、低価格の5ドアハッチバック車で、インドでは、政府によるEco Car計画の円前後。主要市場であるタイでは、低価格化に向けて現地調達率の向上に注力している。アジアでの二輪車事業を通じて培った調達網の活用に加えて、インドではホンダとして初めて鋼板も現地製を採用し、現調率80%の達成に目途をつけた。

主要自動車メーカーのアジア事業動向・計画を分析

【ホンダ、アジア向け戦略小型車Brioを投入】
2011年3月、ホンダはタイで新型小型車Brioを発表、2011年内にインドを含むアジア市場で販売開始する。
V生産計画
初年度生産計画はタイとインドの合計で年間10万台。タイでは2011年4月末に量産開始、タイ国内向けのほか、2011年後半からASEAN各国への輸出を順次開始する予定。タイでの販売開始は5月で、販売目標は初年度4万台に設定。
V販売計画(タイ)
タイでは2011年4月末に量産開始、タイ国内向けのほか、2011年後半からASEAN各国への輸出を順次開始する予定。タイでの販売開始は5月で、販売目標は初年度4万台に設定。
V販売計画(インド)
インドでは2011年4月末に量産開始、インド国内向けのほか、2011年後半からASEAN各国への輸出を順次開始する予定。タイでの販売開始は5月で、販売目標は初年度4万台に設定。

【ホンダ、アジアにおける最近の生産・販売事業動向】
これに向けて、インドにおける日本人駐在員の購買担当者も2010年初時点の4名から7名に増員する。また、現地調達以外にインドとASEANのFTAを活用し、部品調達先の日本からタイやインドネシアへの切り替えを進め、コスト削減につなげる方針。
V販売計画(タイ、インドネシア、マレーシア)
タイ：14.5万台(2010年比27%増)、全体市場は85万台と予測。インドネシア：6.5万台(同6%増)、全体市場は80万台と予測。マレーシア：4.8万台(同8%増)、全体市場は60万台超と予測。
V販売計画(ASEAN)
2009年より、ASEAN各国でインドネシア製Brioの販売を開始した。インドネシアで2009年6月、タイで2009年11月、マレーシアで2010年4月にそれぞれ販売開始。
V輸出計画(タイ)
タイでは2010年4月に初めて輸出を開始。2010年以降、タイで現地生産するモデルの現地調達率を80%以上引き上げる計画に着手した。
2010年初時点の現地生産モデルの現地調達率はJazzとCityで70%、Civicで71%となっているが、今後は現地サプライヤーの育成を強化することでこれらのモデルの現地調達率を向上させる。

その他の見本ページも弊社ホームページでご覧頂けます

補助金が交付されるHVの販売は年間数千台規模と低調である。2011年からEVやHVなどが本格的に投入されるが、市場形成や普及促進についてはまだ不透明感が濃厚である。また、グリーンカー戦略の牽引役となる現代自/起亜が2011年5月にSonata/K5ガソリンハイブリッドを投入するが、トヨタやホンダなど日系メーカーなどと比べ技術的な面、経験的な面で多少遅れていることは否定できず、海外市場での競争シェア獲得が課題である。
一方、従来の自動車市場では、世界金融危機により2008~2009年の国内生産は落ち込んだ。一方、海外生産は比較的安定した。2010年生産は世界経済の回復を背景に国内427.1万台、海外263.1万台となり、内外とも過去最高となった。今後、主要マーケットとなる米国、欧州との事業貿易協定(FTA)を有効に、3~5年以内に完成車に対する関税がほとんどの車種で撤廃される見通しで、韓国自動車産業はFTAを通じたコスト競争力の確保を進めており、世界市場でのシェア拡大を図る考えである。

アジア主要国の自動車産業の現況と発展戦略を分析

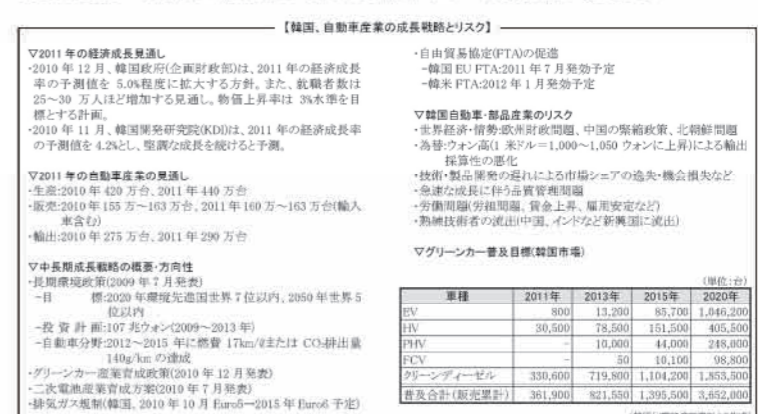


Table with columns for Country, Year, and Vehicle Type (乗用車, 商用車, 合計). It shows production and sales data for South Asian countries from 1991 to 2010.