

1. 南アジア6カ国：2020年代の世界経済の牽引役に、自動車・二輪車市場の成長性には濃淡  
2. インド自動車市場予測：2030年に1,000万台の可能性、四輪EVの需要拡大は見込めず

第1章 インド・自動車産業

1. 総論：市場成長の果実獲得には電動車投入が不可欠に、自動車各社は提携による経営リソースの確保へ
  - ◇一般政治・経済概況
  - ◇自動車保有
  - ◇自動車税制
  - ◇自動車産業政策
  - ◇排ガス規制
  - ◇燃費規制
  - ◇電動車政策
  - ◇地方政府の電動車政策
2. 四輪車産業・市場：経済成長主導で世界4位市場に、内需拡大と輸出促進で年産600万台が視野
  - ◇四輪車生産
  - ◇四輪車市場
  - ◇四輪車市場分析① セグメント別販売台数
  - ◇四輪車市場分析② 燃料別販売台数
  - ◇四輪車市場分析③ 地域別販売台数
  - ◇四輪車輸出
3. 二輪車産業・市場：2017年に年産2,000万台達成、スクーター需要の拡大が顕著に
  - ◇二輪車生産
  - ◇二輪車販売
  - ◇二輪車輸出
4. 三輪車産業・市場：生産台数は80万~90万台で推移、電動三輪車への移行が中長期的なトレンドに

第2章 インド・完成車メーカーの事業動向

1. Maruti Suzuki/スズキ：2020年以降225万台体制が視野、トヨタとの製品相互供給へ
2. Tata Motors：乗用車のプレミアム化に注力、自動車生産はピーク時の6割と低調
3. Mahindra：主力のSUV分野でシェア低下が顕在化、EVの製品ラインアップ拡充に注力
4. 現代自グループ：製品攻勢加速でシェア拡大狙う、起亜工場稼働で2020年100万台体制へ
5. トヨタ：製品戦略の軸足を高付加価値化と電動化にシフト、スズキとの提携が本格始動
6. ホンダ：2020年までに6モデル投入で製品ライン強化、Gujarat州で新工場用地を取得し将来の増産に対応
7. 日産：DatsunやSUVの製品攻勢で市場シェア5%目指す、Micraの輸出減少で生産規模維持が課題
8. Ford：インド最大の輸出メーカーに躍進、Mahindraとの戦略提携で国内市場に活路
9. GM：インド国内販売から撤退、Talegaon工場を中南米向け輸出拠点として活用
10. VWグループ：輸出拡大を軸に年産15万台を達成、2020年にMQB AO INベースの新型車を投入
11. Renault：2022年の販売目標を25万台に設定、Kwidファミリーの製品拡充に注力
12. FCA：Jeepブランド導入で販売して直しへ、インドをCompass右ハンドル車の輸出拠点化
13. Mercedes-Benz：2015~2017年インド高級車市場トップ、CLAからMaybachまで現地組立車を拡充
14. BMW：高級車市場で2~3位続く、現地化推進や販売店50カ所体制でプレゼンス強化へ
15. Ashok Leyland：3年連続で国内販売過去最高、日野とエンジン開発で提携しBS6に対応
16. Eicher Motors：GVW6~12tトラック市場で首位、Eicher Polaris事業停止で商用車/二輪車に注力
17. Daimler：2016~2017年に中大型トラックを刷新、輸出先は40カ国以上に拡大
18. いすゞ/SML Isuzu：1トンピックアップの自社工場稼働、SMLは製品ラインを刷新
19. Hero MotoCorp：1,100万台体制を視野に、125ccのスクーター分野に新規参入

20. ホンダ (HMSI)：量販セグメント中心に新車攻勢、2018年に年産640万台フル稼働に
21. Bajaj Auto：国内シェア10%を割り込みプレゼンス低下、KTMやHusqvarnaなど他ブランドを活用
22. TVS Motor：国内スクーター市場2位に躍進、BMW Motorradとの共同開発車の輸出開始
23. Royal Enfield：プレミアムモデルを軸に急成長、直近5年で年産規模は7倍増の78万台に
24. ヤマハ：2019年までに年産160万台体制を構築、高付加価値分野を軸に製品拡充
25. スズキ：2019年度の販売目標を100万台に設定、上級量販モデルを投入強化

第3章 インド・自動車部品産業

1. インド自動車部品産業：BS6対応が喫緊の課題、電動車用バッテリーセルの現地化がEV政策の足かせ
  - ◇自動車部品メーカーの主要生産拠点の概要
  - ◇欧米系自動車部品メーカーの主要生産拠点の概要

第4章 パキスタン・自動車産業

1. 総論：人口2億人突破の長期的な投資有望国、四輪車市場50万台、二輪車市場300万台が射程圏内に
  - ◇一般概況
  - ◇人口
  - ◇自動車保有
  - ◇自動車産業政策
  - ◇自動車関連規制・税制
2. 現地ヒアリング：高いポテンシャル内包も事業環境に課題、先行者利益目指した日系進出に期待
3. 自動車産業・市場：2010年代後半から拡大期へ、四輪車は日系が占有、二輪車は日系と地場系が混在
  - ◇四輪車生産
  - ◇四輪車販売
  - ◇セグメント別販売
  - ◇二輪車生産・販売

第5章 パキスタン・完成車メーカーの事業動向

1. スズキ：四輪車市場シェア50%超の最大手、800ccと1,000ccの2セグメントを独占
2. トヨタ：Corolla主軸の製品展開でシェア2位堅持、工場フル稼働のなか品質強化の取り組みを推進
3. ホンダ(四輪車)：過去2年で販売倍増のシェア3位、City堅調、新型CivicとBR-Vの販売好調で躍進
4. 新規参入メーカー：ADP追い風に新規投資広がる見通し、2020年に現代自グループと日産が再参入
5. ホンダ(二輪車)：2017年に年産100万台到達、2020年めどに生産能力150万台へ
6. ヤマハ：2013年に独自で再参入、当初計画未達のなか廉価モデル追加などで攻勢
7. 二輪車地場ブランド：各社合計の生産規模は150万台に、United AutoやRoad Princeなど大手がシェア拡大

第6章 パキスタン・自動車部品産業

1. パキスタン自動車部品産業：地場サプライヤー中心の裾野産業、期待される日系部品メーカーの技術支援と現地進出

第7章 南アジア諸国

1. バングラデシュ：四輪車市場は中古車中心、二輪車分野では現地調達動き始まる
2. ネパール：乗用車の新車市場は1万台前後、自動車・同部品産業進出には長期的視野が必要
3. スリランカ：税制変更揺るぎ自動車市場、中古ハイブリッド車の輸入増も新車販売を圧迫
4. ブータン：自動車輸入制限を解除、化石燃料依存脱却目指すもEV普及は進まず

発刊のご案内

2018

# インド・南アジア自動車産業

～年産600万台に向かうインド、国産車振興に取り組むパキスタン～

■ 発刊：2018年5月30日 ■ 体裁：A4判、371頁 ■ 価格：160,000円+税 国内送料込

- ◆インド、パキスタン、バングラデシュ、ネパールなど南アジア6カ国の自動車産業・市場を詳説!!
- ◆2030年1,000万台到達の可能性を持つインド自動車市場を、モデル別、地域別、燃料別に分析!!
- ◆パキスタン市場97%を占有する、スズキ・トヨタ・ホンダの現地法人へのインタビューを掲載!!
- ◆南アジア各国における四輪車メーカー、二輪車メーカーの事業戦略・動向を総覧!!



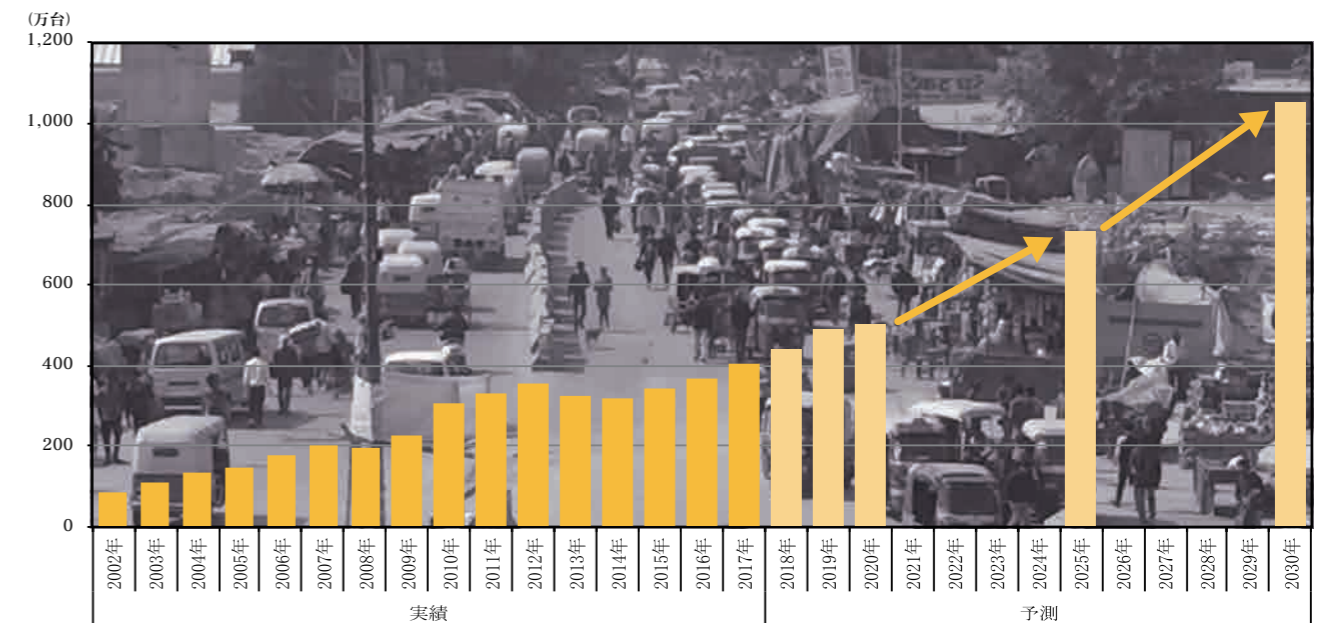
インド、パキスタン、バングラデシュなどから構成される南アジア地域は、総人口17.5億人を抱える巨大なマーケットであり、中長期的成長市場としての関心が高まっています。

世界2位の人口大国であるインドでは、四輪車市場が2017年に400万台の大台に乗り、ドイツを抜いて世界4位に躍進しました。今後の展望としては、2020年に500万台、2030年に1,000万台へと拡大するシナリオが想定されます。その一方、インドでは規模の拡大と並行して、自動車の環境・安全規制や電動化などの面で、先進国へのキャッチアップが急速に進んでいます。規制対応のための新技術導入と、価格に厳しいインド自動車市場向けのコスト競争力の維持という、自動車・同部品メーカーにとっては難しい舵取りが求められる時期に差し掛かかりますが、その先には、中国・米国に次ぐ、巨大なスケールメリットの出現が期待されます。

また南アジア地域では、パキスタンも長期的な投資国としての存在感を高めています。これまでパキスタンについては、治安や政情などの事業環境などから、自動車・同部品サプライヤーの新規参入が緩慢になっていました。しかし、2017年に人口が2億人を突破したことや、治安情勢の改善、2020年に30万台に達すると予想される市場の成長など、投資誘因に繋がる要素が見られるようになってきました。『インド・南アジア自動車産業2018』では、現地市場の97%を3社で寡占するスズキ、トヨタ、ホンダの現地法人へのインタビュー取材などから、パキスタン自動車産業の概況を整理します。

本書では、これらインド、パキスタンの2大国に、バングラデシュとネパール、スリランカ、ブータンを加えた6カ国の自動車産業・市場について、各国の現状と将来性を総覧しています。当案内書をご高覧の上、ご検討、ご採用を賜りますようお願い申し上げます。

## インド自動車販売台数の推移(2002~2017年実績、2018~2020年/2025年/2030年予測)



(FOURIN作成)

南アジア6カ国の基礎情報を総覧!!

第1章 南アジア6カ国基礎情報

1. 南アジア6カ国：2020年代の世界経済の牽引役に、自動車・二輪車市場の成長性は濃淡

南アジアは、インド、パキスタン、バングラデシュなどから構成される地域である。この地域の人口は2018年時点で17.8億人と推定され、さらに2020年代後半には20億人へと達すると予想される。人口ボーナス期が当面続くことに加え、高い経済成長率が見込まれる。特に世界最大の人口大国となること確実なインドは、2020年代前半にかけて85前後の高度経済成長を遂げ、世界経済の牽引役を演じると思われる。また、人口2億人のパキスタン、1.6億人を擁するバングラデシュも消費市場として有望視される。インドとパキスタンの歴史的な対立、インドと中国の間の地政学争い、インド南東部のインドと中国の覇権争い、南アジアの内戦や周辺でのテロの脅威といった地政学的リスクを内包しているほか、環境問題やエネルギー安全政策、為替、金利、外貨準備、政治的安定性などの面で不確実な要因が様々存在するものの、世界経済に占める南アジアの存在感は今後確実に増すと見られる。地理的には、ベンガル湾の先にASEANがあり、航路で通結している一方で、北側を中国や中央アジアと接している。また、西側には中東諸国があり、アラビア海の向こう側にはアフリカ半島や東アジア沿岸諸国がある。南アジア中といった対立の激しい地域がある一方、既に南アジアの周辺国・地域における連携が構築されており、インドやパキスタンがこうした地域へのモノ・サービス・資金・人材の供給の拠点としてプレゼンスをさらに強めると考えられる。自動車産業を牽引する、市場環境は各国ごとに大きく異なり、成長性にも濃淡の差がある。自動車産業を含む製造業の国際競争力の強化に取り組んできたインドが、高い成長性を持つことは言うまでもない。イ

Table with 3 columns: Country (India, Pakistan, Bangladesh), Demographics (Population, GDP), and Key Industries (Automotive, IT, etc.). Includes a timeline for automotive market growth from 2016 to 2024.

FOURIN「インド・南アジア自動車産業」2018

パキスタンの事業環境や産業政策を整理!!

第1章 パキスタン自動車産業

自動車産業政策
パキスタンでは、新自動車産業政策「Automotive Development Policy 2016-2021 (ADP)」が推進されている。ADPは、自動車分野への新規投資の呼びかけが目的で、新規参入メーカーによる投資を重視している。投資誘致に向けは、税優遇などの措置が講じられており、グリーンフィールド投資のインセンティブとブランドアップロード投資のインセンティブに分けて特典が付けられる。こうしたなか、現代自動車、日産、韓国の中国企業が投資計画を申請しており、既にパキスタン政府の承認を得ている。

Table titled 'ADPの定める主要目標' showing targets for production, investment, and exports from 2016 to 2021. Includes a section on '主要市場と特長' with details on India, Pakistan, and Bangladesh.

FOURIN「インド・南アジア自動車産業」2018

インドの排ガス・燃費等に関する規制を整理!!

第1章 インド自動車産業 編

◇燃費規制
◇排ガス規制

インドでは、Delhiなどの大都市を中心に大気汚染問題が顕著化している。こうしたなかでインド政府は自動車に対する排ガス規制の強化を急いでいる。2019年現行の Bharat Stage (BS4) と呼ぶより後自給自足の基準を踏まえて四輪車（乗用車および商用車）に対して Euro4/Euro 4 相当の規制値を適用しているが、2020年4月にはEuro6/Euro VI 相当の BS6 を投入する計画。以前、Euro6 相当の BS5 を導入する可能性が議論されたが、大気汚染問題の深刻化を受けて、2018年2月時点で BS6 を導入することが決まった。また、二輪車に対しては、2020年4月導入の BS6 で Euro6 相当の基準値への適合が求められる。2023年1月には Bharat Stage VI 自己燃焼機関)のガソリンが求められる。さらに2020年に



Table titled '【インド、排ガス規制の導入の裏面】' comparing BS4, BS6, and RDE Ready models. Columns include Model, Type, Year, and Key Features/Notes.

FOURIN「インド・南アジア自動車産業」2018

スズキ・トヨタ・ホンダのパキスタン現法へのインタビュー!!

第1章 パキスタン自動車産業

2. 現地ヒアリング：高いポテンシャル内包も事業環境に課題。先行者利益目指した日系進出に期待

パキスタンの主要3都市Islamabad, Lahore, Karachiで、2018年2-3月にかけて実施した現地ヒアリングでは、パキスタンの持つポテンシャルを背景とした、今後の日系企業の進出を期待する声が多く聞かれた。また、治安や政治情勢などについては、警戒や注視が引き続き必要となると、日本でのリスク管理に留意する声も多かった。ヒアリングを通じて、パキスタンの持つポテンシャルは、短期間では限定的であるものの、長期的には、増え続ける人口をカバーする雇用創出なども当然視されている。当面は、人口ボーナスの恩恵を享受できるという見方が多かった。また、課題として挙げられたことの多い電力インフラについては、長期的に多くの電力事情の改善の実感があるとしている。また、停電が頻発するのは事実であるが、電力が優先供給される工業団地に入居している企業からは、発電機を稼働して工場を稼働させているという説明を受けるなど、改善が進んでいるようである。一方で、課題としては、パキスタン政府の急な方針変更や、税制に関するトラブルの発生などに係る変更されたことや、ローカル企業の支払い遅延などが懸念材料として、投資環境の課題が浮き彫りとなった。また、長期的なリスクとしては、ルービー安の進行と外貨準備高の減少を懸念する意見が最も多く聞かれた。ルービー安進行・外貨準備高急減のリスク回避が、パキスタンの安定成長に不可欠となる。

Table titled '【パキスタン、現地ヒアリングに基づく投資環境のSWOT分析】' with columns for Strengths (強み), Weaknesses (弱み), Opportunities (機会), and Threats (脅威).

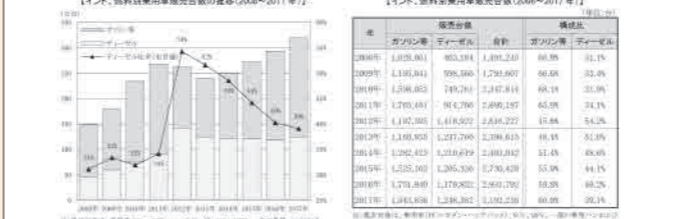
FOURIN「インド・南アジア自動車産業」2018

インド市場をセグメント別・燃料別・地域別に分析!!

第1章 インド自動車産業 既報記事集

◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制

◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制



FOURIN「インド・南アジア自動車産業」2018

バングラデシュでの現地取材!!

第1章 南アジア自動車産業

バングラデシュでの現地取材!!
バングラデシュでは、自動車産業が急速に成長している。特に、二輪車市場が顕著な成長を遂げている。また、乗用車市場でも、中級車クラスを中心に需要が高まっている。現地では、日系企業の進出が期待されており、特にスズキやホンダが先行して進出している。また、韓国や中国企業も積極的に進出している。現地では、インフラ整備が進んでおり、道路網が拡充されている。また、電力供給も改善されており、工場稼働の安定性が向上している。一方で、政治情勢や治安問題などの課題も存在している。現地では、日系企業が進出するにあたって、これらの課題を克服し、事業成功を収めることが求められる。

Table titled '【バングラデシュ、現地取材に基づく投資環境のSWOT分析】' with columns for Strengths (強み), Weaknesses (弱み), Opportunities (機会), and Threats (脅威).

FOURIN「インド・南アジア自動車産業」2018

インド完成車メーカーの事業動向を総覧!!

第1章 インド自動車メーカーの事業動向

◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制



Table comparing Tata Nano and Tata Nano EV specifications, including price, range, and features.

◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制

◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制
◇燃費規制
◇排ガス規制

FOURIN「インド・南アジア自動車産業」2018