

2007年度のインド二輪車産業動向

著者	島根 良枝
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	海外研究員レポート
ページ	1-2
発行年	2007-12
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00049994

平成19年12月29日
在ニューデリー海外研究員
島根 良枝

2007年度のインド二輪車産業動向

1. 全体的な動向

2007年度4～10月期の二輪車販売台数は425.9万台(前年同期比8.5%減)にとどまり、2007年初来の伸び悩み傾向が続いている(表参照)。カテゴリー別にみると、スクーターの販売台数が62.9万台と前年同期比で19.6%増加しているものの、オートバイは販売台数が337.9万台(前年同期比13.7%減)と不振が目立っている。二輪車販売台数の伸び悩みは、需要の二輪車から乗用車へのシフトが早くも始まったこと、金利の上昇によるものである。

ただしそうした全体的な動向の中で、メーカー別には、日系メーカーの健闘と地場メーカーの不振というようにパフォーマンスの格差が際立っている。インド二輪車産業の上位メーカーは、表中に個別に国内販売・輸出台数を示した4社である。ヒーローホンダ社は本田技研工業と地場資本の合弁企業、HMSI社は本田技研工業の単独出資企業であり、バジャージオート社とTVSモーター社は地場資本企業である。日系メーカー2社がオートバイについても国内販売台数を増加ないし微減にとどめているのに対して、地場メーカー2社はオートバイの国内販売をそれぞれ21.9%、43.4%減少させている。

2. 日系メーカーの健闘

オートバイの国内販売において日系メーカー2社が地場メーカーと比べて際立ったパフォーマンスを示した背景には、モデル数を増やして顧客の需要により良く対応した点が指摘できる。すなわち、ヒーローホンダ社は従来、CD100およびスーパースプレnderなどのベーシッククラス(厳密な定義はないが、主に排気量が100～125ccのモデル)を中心に販売台数を拡大してきたが、ここ数年の間にCBZ、Karizmaなどベーシックよりも上位クラスであるプレミアクラスのモデルを導入し、新規顧客の開拓に努めてきた。その結果、ベーシッククラスの販売不振を補うかたちで、プレミアクラスにおける新規モデルの販売台数が増加し、オートバイ全体としては0.7%の微減にとどまった。

HMSI社は、従来のスクーターに加えて2000年にオートバイの生産を開始して以来、プレミアクラスに特化し、新規モデルを導入しながら順調に生産を拡大してきている。

3. 地場メーカー：国内販売の不振と輸出の拡大

地場上位メーカー2社は、ヒーローホンダ社とは対照的に、ベーシッククラスの上と下、すなわちエントリークラスとプレミアクラスを中心にモデルを投入してきた。バジャージオート社は、最近ではエントリークラスのBoxerなどのモデルを廃止するとともにDiscover

などベーシッククラスのモデルを投入するなど、ベーシッククラスの市場開拓に注力しつつあったが、オートバイ全体としての国内販売減少は、エントリークラスでの販売減少をベーシッククラスでの販売増加によってカバーしきれなかったことによる。TVS モーター社は、引き続きエントリークラスとプレミアムクラスに特化していたため、エントリークラスでの販売減少がオートバイ全体の販売減少につながった。結果的に見ると、乗用車への需要シフトや金利の上昇は、購買力の低い顧客層の需要するエントリークラスの市場を最も縮小させた。

国内販売が不振であった一方で、地場メーカーについて特筆すべきは輸出の拡大である。とくにバジャージオート社のオートバイ輸出台数は、2005年度の16.5万台から2006年度には29.8万台へと約8割増加した後、2007年度に入ってから4～10月期ですでに28.5万台に達しており前年同期比で62%増を記録した。2006年度にはナイジェリアへの、2007年度にはインドネシアへのCKD (Complete Knock Down) 輸出が始まったことも、輸出の拡大につながっている。

輸出の拡大自体、地場メーカー、とくにバジャージオート社の国際競争力獲得を示唆するものであるが、国際競争力を評価する上での試金石として注目されるのが、2007年度に開始されたインドネシアでのCKD生産の成否である。同社のこれまでの輸出先は、日系オートバイメーカーの影響力の少ない低開発国であったのに対し、インドネシアでのCKD生産開始は、日系メーカーと直接競合する市場への進出である。インド地場メーカーの輸出を展望する上でも、同社がインドネシア市場で日系メーカーとどれだけ競争できるかが今後注目される。

以上

(表) 二輪車国内販売・輸出台数

(台)

メーカー	国内販売			輸出		
	4～10月期 2006	2007	変化率 (%)	4～10月期 2007	2008	変化率 (%)
スクーター						
バジャージオート社	11,358	15,769	38.8	1,103	8	-99.3
HMSI社	275,281	365,214	32.7	16,675	6,894	-58.7
ヒーローホンダ社	53,915	60,303	11.8	976	896	-8.2
TVSモーター社	153,744	167,721	9.1	6,048	6,123	1.2
合計	526,222	629,182	19.6	25,751	15,981	-37.9
オートバイ						
バジャージオート社	1,265,918	989,039	-21.9	176,353	284,826	61.5
HMSI社	77,583	144,716	86.5	2,150	14,020	552.1
ヒーローホンダ社	1,829,161	1,816,532	-0.7	64,087	46,777	-27.0
TVSモーター社	535,716	303,028	-43.4	48,761	59,700	22.4
合計	3,914,705	3,379,164	-13.7	332,528	447,581	34.6
モペット						
TVSモーター社	183,658	228,604	24.5	9,924	7,678	-22.6
合計	195,730	239,466	22.3	25,873	13,301	-48.6
電動バイク						
合計	15,546	10,935	-29.7	0	0	-
二輪車合計	4,652,203	4,258,747	-8.5	384,152	476,863	24.1

(出所) Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM)発表。