

第 15 章 グローバリゼーション下の中国の台頭と インド自動車・二輪車産業

二階堂 有子

はじめに

本稿では、インド自動車産業を取り上げ、中国自動車産業との関係や影響を分析する。まず、アジアにおける分業再編を考慮して、インドの貿易トレンドおよび中国との二国間貿易トレンドを概観することから始める。次に、インド自動車産業の現状を概観する。第3節では、今日までの自動車産業政策を振り返り、第4節ではインド自動車産業の貿易構造を中国との関係を考慮しながら分析する。第5節では、代表的な地場企業の事例研究を提示する。第6節では結論を述べる。

1. 進むアジア太平洋圏への貿易シフト

2002年1月にインド通産省・貿易局（Directorate General of Foreign Trade：DGFT）から「中期輸出戦略 2002-2007」というレポートが提出された¹。インドの輸出は2000-01年度に、この10年間で最も高い21%の成長率を記録した。だが、世界貿易に占めるインドのシェアはたった0.67%に過ぎないというのが現状である。このレポートでは（1）今後5年間でインドの輸出シェアを世界全体の1%以上に引上げるため、（2）中国のような国々との競争に直面しつつある今日、WTOという新しい貿易秩序の下でインドが高い競争力を達成するための、中期的な戦略を提示している。

このレポートではまず、1991年の経済自由化以降、輸出品の構成において工業製品が増大していること、輸出先に大きな変化があったことを示している。表1の通り、輸出先はこれま

¹ Ministry of Commerce and Industry, Department of Commerce (2002)

表 1 輸出先の割合 (1990/91-2001/02 年度)

(単位 : %)

地域	90-91	91-92	92-93	93-94	94-95	95-96	96-97	97-98	98-99	99-00	00-01	01-02
I. 西ヨーロッパ	33.64	31.79	31.56	28.88	29.49	29.09	27.33	28.25	26.68	27.22	25.37	24.17
II. アジア・オセアニア	30.03	35.4	36.62	40.98	39.6	40.39	40.68	38.87	36.62	37.75	37.41	38.40
III. アフリカ	2.61	3.2	3.9	3.71	3.79	5.29	4.79	5.46	6.23	5.13	5.29	6.53
IV. 南北アメリカ	16.05	18.09	20.88	20.1	21.45	19.46	22.08	22.68	24.88	26.23	24.76	23.13
V. 東ヨーロッパ	17.87	10.93	4.39	4.5	4.01	4.21	3.29	3.67	3.17	3.52	2.92	2.88

出所 : Economic Division, Ministry Of Commerce based on DGCI&S, provisional data

での東西ヨーロッパ地域からアジア・オセアニア地域、南北アメリカ地域へシフトしている事がわかる。アジア・オセアニア地域では、香港のシェアが 1990-91 年度の 3.9% から 2001-02 年度の 5.4% へと最も伸び、次に中国のシェアが同期間で 0.1% から 2.1% へと増加した。中国の貿易拡大がインドの輸出増大を牽引していることが伺える²。インドは、日本や中国を中心にアジアで加速している自由貿易協定 (FTA) 構想に対し、乗り遅れを懸念しているため、今後もアジアへのコミットメントを拡大していくだろう。

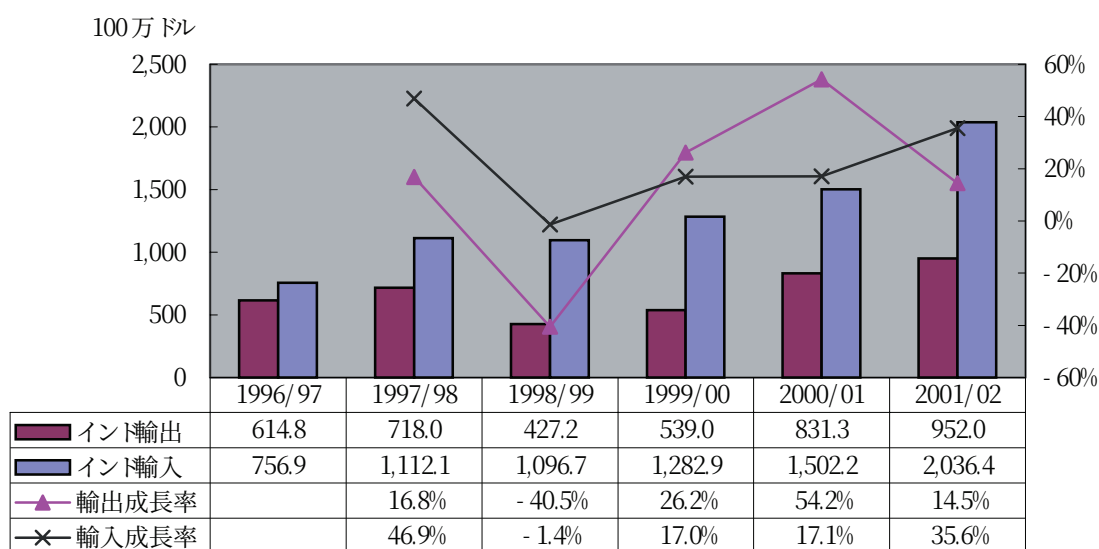
またこのレポートで注目すべき点は、Three E related goods、つまり Electronics, Electrical, Engineering related goods をインドでもっとも潜在力がある製品と位置付けていることである。ただし、このレポートではこれら “Three E's” の定義が明確でないが、Engineering goods を一般機械、輸送機器 (すなわち自動車産業)、Electrical goods を電気機器、Electronic goods を IT および電子機器と考えるのが妥当であろう。しかし、以下では HS (Harmonized System) コードに基づいた統計を主に用いるため、この定義と厳密には一致しないことに留意されたい。

2. 対中国関係

まず、中国とインドの近年の貿易関係を見てみよう。図 1 より、ここ 6 年は中国からの輸入がインドからの輸出を常に超過している。この間、輸出入品目数は増大し、輸出入額も高い成長率を記録していることから、貿易が活発になっていることが伺える。2001-02 年度の輸出入実績を HS コード二桁分類で見ると、インドから中国への輸出は、鉱石、スラグ、灰 (26)、プラスチック (39)、有機化学物質 (29) のような原材料で対中総輸出の 50% 以上を占めており、一般機械・電器 (84)、電子機器 (85)、輸送機器 (87) の占める割合は、それぞれ 0.9%、0.8%、0.3% に過ぎない。一方中国からインドへの輸入では、工業製品が上位に

² その一方で、日本のシェアが 9.3% から 3.4% へと激減し、重要性が低下している。

図1 インドー中国の貿易



出所：Ministry of Commerce, Directorate General of Foreign Trade (<http://dgft.delhi.nic.in/>)

みられ、電子機器（85）は有機化学物質（29）に次ぐ二番目の輸入品目で、対中総輸入に占める割合は13.4%である。一般機械・電器（84）も4番目の輸入品目で総輸入の11.4%を占めている。ただし、輸送機器（87）の対中総輸入に占める割合は、0.2%に過ぎない。

本稿では、それら機械関連産業のなかでも自動車産業を取り上げる。上述のように、この部門での貿易は活発ではないが、これはインドが自動車・自動車部品の国産化および技術育成のため、輸入を事実上制限してきたためである。ただし、市場の潜在性や発展戦略の面で類似点を持つ中国自動車産業と比較しながらもインド自動車産業の特殊性を描き出すことは有効だと思われる。

第1節 インド自動車産業の現状

インド自動車産業は、商用車（Commercial Vehicles: CVs）、多目的車（Multi-Utility Vehicles: MUVs）、乗用車、二輪車、三輪車、トラクター、そして部品からなる。ただし本稿では、部品以外を完成車部門として区別する。

自動車産業の総売上高は、2000-01年度において8160億ルピーである³。自動車産業のGNPに占めるシェアは約4%であり、間接税収入の17%に貢献している⁴。

³ 1ルピー（Rs）＝約2.6円。

⁴ 物品税、自動車税、売上税など。Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises（2002; 2003）

1. 完成車部門

完成車部門の総売上高は 2000-01 年度において 6302 億ルピーを超える。近年の生産・販売・輸出動向は表 2 の通りである。2002-03 年度の（トラクターを除く）四輪車の生産台数は

表 2 セグメント別生産・販売・輸出台数

セグメント			1994-95	1995-96	1996-97	1997-98	1998-99	1999-00	2000-01	2001-02 *	2002-03
四輪	多目的車	生産台数	51,754	70,294	134,594	134,613	113,260	124,310	125,938	169,418	163,260
		販売台数	52,970	68,661	134,558	133,629	111,703	123,472	126,943	166,028	166,340
		輸出台数	3,736	2,470	2,044	3,288	2,654	5,148	4,122	3,892	1,676
		輸出/生産	7.2%	3.5%	1.5%	2.4%	2.3%	4.1%	3.3%	2.3%	1.0%
	乗用車	生産台数	264,468	347,800	407,539	401,002	390,355	574,369	507,306	500,301	557,709
		販売台数	264,822	345,456	410,992	417,736	409,624	638,632	590,673	509,088	541,738
		輸出台数	20,406	28,851	37,161	29,722	25,468	23,271	22,913	49,273	69,977
		輸出/生産	7.7%	8.3%	9.1%	7.4%	6.5%	4.1%	4.5%	9.8%	12.5%
	商用車	生産台数	190,387	253,478	237,254	160,964	135,823	175,281	152,054	162,508	202,946
		販売台数	194,155	251,184	235,584	156,553	139,989	171,525	150,413	146,671	191,201
		輸出台数	15,882	16,389	14,276	14,058	10,108	9,282	13,779	11,870	10,704
		輸出/生産	8.3%	6.5%	6.0%	8.7%	7.4%	5.3%	9.1%	7.3%	5.3%
	四輪計	生産台数	506,609	671,572	779,387	696,579	639,438	873,960	785,298	832,227	923,915
二輪	スクーター	生産台数	1,030,803	1,224,889	1,313,520	1,279,549	1,315,055	1,259,408	879,707	937,506	850,102
		販売台数	1,033,524	1,222,649	1,301,239	1,262,293	1,325,860	1,253,880	901,886	908,268	835,508
		輸出台数	23,197	23,106	26,236	30,267	28,753	20,188	25,625	28,332	30,116
		輸出/生産	2.3%	1.9%	2.0%	2.4%	2.2%	1.6%	2.9%	3.0%	3.5%
	モーターサイクル	生産台数	647,521	809,097	988,709	1,125,958	1,387,276	1,794,093	2,183,430	2,906,323	3,914,626
		販売台数	652,012	809,527	978,725	1,132,533	1,395,650	1,796,783	2,156,014	2,887,194	3,705,893
		輸出台数	31,569	48,596	50,353	45,338	35,461	35,295	41,339	56,880	126,122
		輸出/生産	4.9%	6.0%	5.1%	4.0%	2.6%	2.0%	1.9%	2.0%	3.2%
	モペッド	生産台数	516,936	624,120	678,074	667,242	671,699	724,510	694,974	427,498	344,691
		販売台数	523,700	627,855	682,736	648,843	679,526	726,052	687,635	408,263	332,588
		輸出台数	62,863	42,337	48,542	49,899	35,788	27,754	44,174	18,971	23,330
		輸出/生産	12.2%	6.8%	7.2%	7.5%	5.3%	3.8%	6.4%	4.4%	6.8%
	二輪計	生産台数	2,195,260	2,658,106	2,980,303	3,072,749	3,374,030	3,778,011	3,758,111	4,271,327	5,109,419

注：* 販売台数は、2001-02 年度からは国内販売台数のみを表す

出所：SIAM(2002a), SIAM(2003)

92万3915台、二輪車の生産台数は510万9419台である。一目で分かるように、二輪のシェアが圧倒的に大きい。二輪は国内販売台数シェアでも約81%、輸出台数では約60%を占めている。このような二輪が完成車部門を牽引している構造は、中国と共通するものである。国際的な視点から比較すると、2001年時点において、二輪車については中国に次ぐ世界第2位の生産国であり、四輪車に関しては、アジアで第4位の生産国である⁵。

図2 a、2 bを通じてセグメント別の生産推移を見ると、四輪車では、政府とスズキの合弁企業である Maruti Udyog Ltd（以下、マルチ・スズキ）の参入を契機として、1980年半ばより乗用車の生産が伸び始め、生産の重点が商用車から今日乗用車へ移ってきていることが伺える。一方二輪車では、90年代後半からモーターサイクルの生産が急激に伸びている。この10年間に於いて消費者の選好がスクーターからモーターサイクルへシフトしていることを示すものである。

2. 部品部門

部品部門の総売上高は2001-02年度において、約2000億ルピーである。部品生産の推移は図3の通りである。この部門は生産の10%以上を輸出し、2001-02年度の輸出額は277億ルピーである。

部品メーカーは、第一次メーカー、第二次メーカー、第三次メーカーに分けられ、下に行けば行くほど、企業規模が小さくなり、多数の小規模工業が存在している。小規模工業は政府による優遇政策の下、免税や排他的な留保品目を享受しているために、多少の優位がある⁶。

取引形態としては、OEM (Original Equipment Manufacturers) として完成車部門や第一次メーカーへ部品を供給するほか、スペア・パーツ市場へ部品を供給している。このスペア・パーツ市場では小規模工業の存在が目立ち、部品生産に占めるこの部門のシェアは約23%である。その他は組織部門に属する411社の貢献であり、組織部門の部品生産の内訳は、エンジン

⁵ 日本自動車工業会『世界自動車統計年報』2003年版によると、アジアにおける四輪車生産の第1位は日本の977万7191台、第2位は韓国の294万6329台、第3位は中国の233万1776台、第4位インド82万4976台、第5位タイ45万9418台である。ただし、インドの生産台数はインドで公表されている値と異なるが、それは四輪車の定義が異なるためだと思われる。

⁶ 小規模工業は、機械・設備への投資額が所有カリースか、あるいは分割払いであるかに関わらず1000万ルピーを超えないものと定義される。インドでは工場法により動力使用の場合で10人以上、動力不使用の場合で20人以上の労働者を雇用している企業は、組織部門と呼ばれ、州工業局に登録を行うことが義務付けられている。それ以下の企業は未組織部門と呼ばれる。小規模工業の大半は、未組織部門に含まれる。小規模工業は1950年代から政府による優遇政策を提供されている部門であり、現在も規制が残存している。例えば、小規模工業には免税特典のほか、この部門の企業にしか製造が許されていない留保品目があり、自動車部品の一部もその対象となっている。現在、自動車部品では52品目が排他的な留保品目として指定されている。また、自動車産業では、一般に直接投資は100%まで自動承認されるが、小規模工業部門への直接投資は24%までしか許されていない。

図 2 a 四輪車の生産台数

(単位：1000 台)

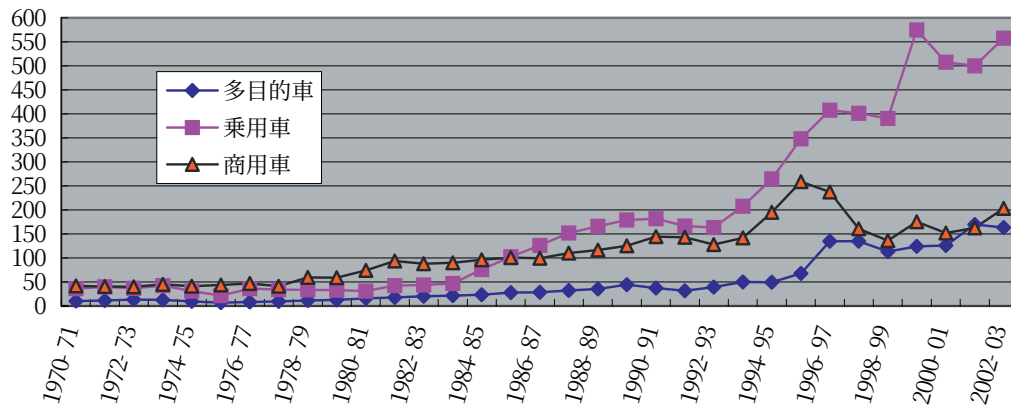
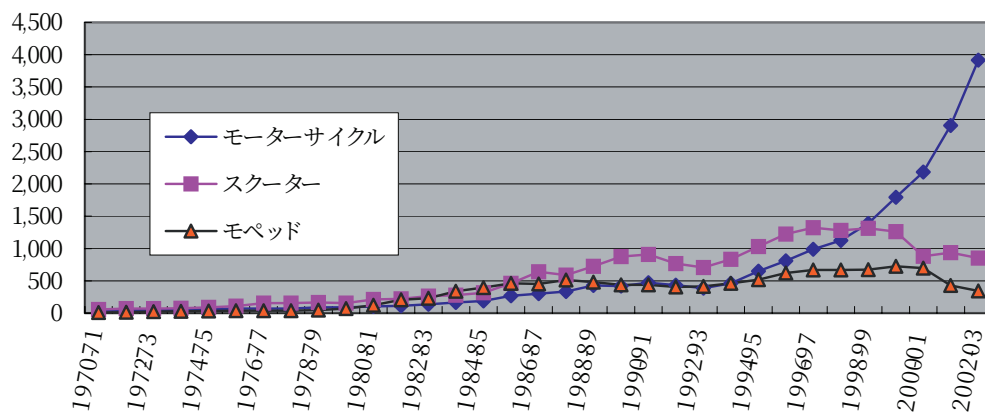


図 2 b 二輪車の生産台数

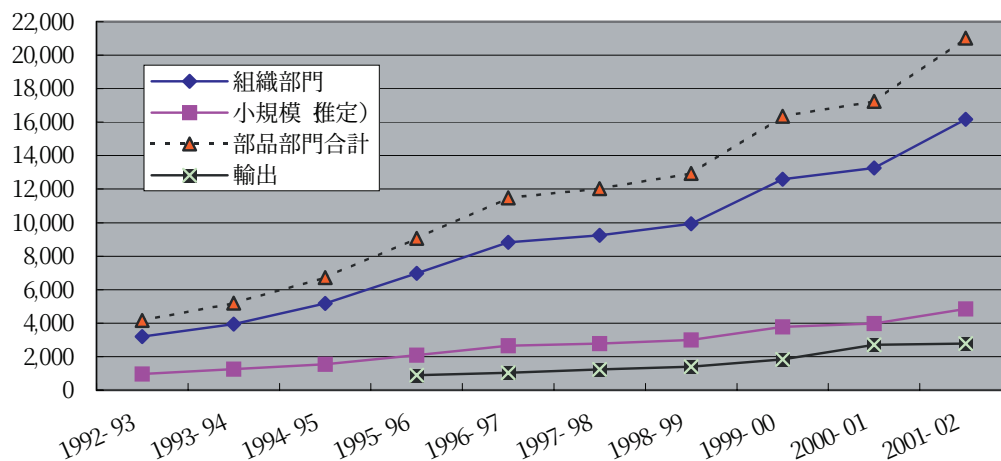
(単位：1000 台)



出所：ACMA, Facts and Figures, various issues. SIAM (2003).

図 3 部品生産の推移

(単位：1000 万ルピー)



出所：ACMA, Facts and Figures, various issues.

23.9%、電子部品 8.0%、トランスミッション・ステアリング 16.3%、サスペンション・ブレーキ 12.1%、装備品（ライト、ワイヤーハーネス）6.9%、その他 32.8%である⁷。

第2節 自動車産業育成政策

インド自動車産業には約 60 年の歴史がある。当然のことながら、その歴史と発展は、自動車の国産化、国産技術育成の必要性を強調してやまなかった政府の政策によって形作られてきたものである。政府は長い間、産業ライセンス制度、高関税障壁、外国企業との資本提携の制限、価格統制、特定部品の小規模工業への留保など様々な産業政策を通じてこの産業を規制・保護してきた。ただし、経済自由化が始まった 1991 年以降、これらの政策のほとんどが撤廃されている。以下では、産業政策の変遷を振り返る。

1. 1950 年代

1948 年の産業政策決議は、自動車産業を中央政府によって統制および規制すべき重要産業と位置付けた。インドでは、1920 年代後半から GM やフォードが輸入した CKD (Complete Knock Down) ユニットでトラックや乗用車の組立てを行っていたが、次第に現地生産の必要性が認識されるようになっていた。第一ステップとして、政府は完成車の輸入を制限し、次に国内で生産計画をもたず、単に輸入した CKD ユニットの組立てを行う企業は 3 年のうちに操業停止するように要求した。この結果、数社が閉鎖を余儀なくされ、地場企業 7 社が政府から承認された（うち二輪 1 社）⁸。

1951 年の産業（開発・規制）法は、国の開発計画に沿った部門に民間投資を振り向けるため、産業ライセンス制度を導入した。すなわち、製造の開始、立地の変更、生産能力の拡張、新しい製品の製造に関して、国からライセンスを取得することが義務付けられた。すなわち、この制度により市場へ参入する国内・外国企業の数に制限されることになった。またライセンス制度では、国家の優先順位に沿って完成車部門の各セグメントの生産量が決定され、それらがライセンスを取得した製造企業の数に従って分配された。当初は、商用車に生産の重点が置かれて、次第に二輪や乗用車にシフトしていった。

1950 年代に当然、部品部門は育っていなかった。そのためにその成長は、輸入を制限し完成車メーカーの内製化を促進することにより保護された。

⁷ ACMA, Facts and Figures, 2001-02.

⁸ SIAM: <http://siamindia.com/>

2. 1960 年代、1970 年代

この時期に自動車産業に影響を与えた主な要因は外国為替規制法（Foreign Exchange Regulation Act: FERA）と独占・制限的取引慣行法（Monopolistic and Restricted Trade Practices Act: MRTPA）の制定、および二度のオイルショックである。1970 年に制定された MRTPA は、資産額 2 億ルピーの大企業か同規模以上の財閥傘下企業に対して、上述の産業ライセンスの取得基準が強化された。一方、1973 年に制定された FERA は外資の出資比率を 40% までに制限し、これを越える企業に関しては、MRTPA 同様、ライセンス制度の下で生産の拡張を制限された。それまでの政策では外国企業との資本提携に関して規制はなかったが、徐々に直接投資を通じての技術導入に批判的になってきたことがこの背景にある。これも国産技術への信頼と自動車国産化へのこだわりの現れであろう。いずれにしても、外国企業は産業ライセンスと FERA という二束のわらじによって参入を制限された。

1960 年代、70 年代は二輪が足場を形成した時期といえる。この間、四輪では 1 社しか参入を許可されなかったのと対照的に、二輪では多くの参入が起こった。ただし、参入と退出が活発ではあったものの、市場が少数の企業によって占められるという構造に変化はなかった。

上述のような大企業や外国企業への規制が強化されたのとは対照的に、1960 年代後半からは小規模工業への優遇政策が強化された時期でもある。小規模工業が排他的に生産できる留保品目が増え、それに伴い小規模企業も増加した。こうして部品部門では、第一次メーカーから第三次メーカーまで多くの小規模企業が存在する構造が出来上がった。なお、価格統制に関しては、商用車は 1967 年、乗用車は 1975 年にそれぞれ解除された。

3. 1980 年代

1980 年代は自由化の第一段階と言われている。競争力の向上と近代化を目標に、ライセンス制度に緩和が見られた。ライセンスで許可された枠（capacity）を超える生産量の容認や一部の部品に関するライセンス取得義務の撤廃、製品のブロードバンディング化（broad banding of products）、外資提携を伴う企業参入の許可、MRTPA/FERA 企業への規制緩和などがそれである。

新規参入のきっかけは、1982 年のマルチ・スズキの誕生である。続いて完成車部門の各セグメントで新規企業の参入が許可された。外資政策（FERA による出資比率）に基本的な変わりはなかったが、技術提携ばかりでなく資本提携に対してより好意的になった現れである。特徴的なのは、多くの企業が日系企業との資本あるいは技術提携によって参入してきたことである。技術的なギャップを埋めるために、この当時世界で躍進していた日系企業に白羽の矢が立ったとも言える⁹。

⁹ ただし、商用車・二輪セグメントで多くの新規参入が許可されたのにも関わらず、乗用車セグメントではマ

製品のブロードバンディング化とは、これまでは乗用車のみ生産が許されていた企業が同じ四輪セグメントの MUVs、CVs など類似製品間で製品を組合せて生産できることを意味する。その生産能力の範囲内で自由に製品を組合せて製造できることから、柔軟性が生まれる。この多様化は二輪、部品部門にも同様に適用された。

この時代、資本財と部品の輸入が以前に比べてより自由になったものの、外貨獲得のためにも、部品の現地化（国産化）を進めることが一貫して強調されてきた。1980 年代に採られた段階的国産化政策 (Phased Manufacturing Program: PMP) は、完成車メーカーに輸入部品の利用を一定期間内に引き下げさせ、目標の現地調達率を設定するものであった。この政策は、80 年代の新規参入と既存企業の新モデル投入による生産の拡大と相俟って、この部門の発展に大きな役割を果たした。

4. 1990 年代から

1991 年に発表された新産業政策は、これまでのインドが採用してきた政策から 180 度転換するものであった。多くの産業で産業ライセンスをはじめ、MRTPA、FERA が廃止された。自動車産業に関しても、1993 年に産業ライセンスの撤廃と外資がマジョリティを取得することが許された（当初は 51% まで）。また、部品の段階的国産化を求める PMP も撤廃され、資本財や部品が自由に輸入できるようになった。

資本財と部品の輸入が自由になった一方で、四輪・二輪の CBU (Complete Built Unit)、CKD、SKD (Semi- Knock Down) 形式での輸入に関しては 2001 年まで数量制限があった。完成車メーカーは貿易局と覚書を交わした場合のみ CKD、SKD 形式で輸入することが許された¹⁰。しかし、2001 年 4 月 1 日にこのような輸入数量制限が撤廃され、外国企業の 100% 株式取得も自動的に認可されるようになった。こうして今日、四輪市場（トラクター除）では 17 社、二輪市場（モペッド除）では 11 社が存在している（表 3 a, b）。関税も徐々に引き下げられているが、産業育成のためにしばらく残される見通しである（表 4）。

これら経済規制が撤廃ないし緩和されて行くなかで、今日では排気ガス・安全性基準 (Emission and Safety Standard Norm) が強化されている。インドでは 1996 年 4 月から

ルチ・スズキの新規参入しか許可されなかった。既存乗用車メーカーの間でも外資との提携が許可されたが、マルチの製造する車種は低価格で大量生産（需要）が期待できる小型車であったのに対し、それらが生産していた車種は小型車ではなかった。こうして、乗用車セグメントでのマルチの優位が形成されて行くことになる。

¹⁰ 覚書の内容は、(1) 組み立てだけでなく実際に生産を行うこと。(2) 3 年までに 50%、5 年までに 70% 部品の現地化を達成すること。(3) CKD/SKD 輸入における外貨払いを相殺するために、完成車や部品の輸出を義務付ける。(4) 外資が株式においてマジョリティをとる場合、最低 5000 万ドルに値する株式を保有しなければならない。

EURO2 が導入されているが、この基準は他の途上国に比べて厳しく、新たな参入障壁と言えるかもしれない。

表 3 a 四輪セグメント、既存企業 2002-03 年度（トラクターを除く）

企業名 / 設立年	製造セグメント			設立年：資本提携・構成
	国内販売シェア			（技術提携のみ）
ダイムラー・クライスラー社 (Daimler Chrysler India Pvt. Ltd)	乗用車 0.20%	多目的車 0.00%		1994 年：Daimler 86%、Tata Motors 14%
フィアット・インドア社 (Fiat India Automobiles Pvt. Ltd)	乗用車 4.79%			1997 年：Fiat 100%
フォード・インドア社 (Ford India Ltd)	乗用車 2.84%			1999 年：Ford Motor 84%、Mahindra & Mahindra 16%
GM インディア社 (General Motors India Ltd)	乗用車 1.52%	多目的車 0.04%		1994 年：GM 100% (1994 年～Adam Opel)
ヒンドスタン・モーターズ社 (Hindustan Motors Ltd)	乗用車 3.31%	多目的車 0.85%	商用車 0.81%	1942 年：Birla Group (1995 年～三菱自工)
ホンダ・シエル・カーズ・インドア社 (Honda SIEL Cars India Ltd)	乗用車 2.45%			1995 年：本田技研 99%、Shriram Industrial Enterprises Ltd (SIEL) 1%
ヒュンダイ・モーター・インドア社 (Hyundai Motor India Ltd)	乗用車 19.11%			1996 年：現代自動車 100%
マルチ・ウドヨグ社 (Maruti Udyog Ltd)	乗用車 50.77%	多目的車 33.16%		1981 年：スズキ 54.2%、政府 18.3%
タタ・モーターズ社 (Tata Motors Ltd)	乗用車 14.68%	多目的車 14.96%	商用車 56.19%	1945 年：Tata Group
トヨタ・キルロスカ・モーター社 (Toyota Kirloskar Motor Ltd)	乗用車 0.33%	多目的車 17.16%		1997 年：トヨタ自動車 99%、Kirloskar 1%
ヴァジャージ・テンポ社 (Bajaj Tempo Ltd)		多目的車 2.42%	商用車 2.83%	1958 年：Firodia Group
マヒンドラ・マヒンドラ社 (Mahindra & Mahindra Ltd)		多目的車 31.42%	商用車 12.33%	1945 年：Mahindra Group
アショク・レイランド社 (Ashok Leyland Ltd)			商用車 17.73%	1948 年：Ashok Motor、Hinduja Group Iveco(Fiat Group)、構成比は不明 (日野自動車)
アイシャー・モーターズ社 (Eicher Motors Ltd)			商用車 5.95%	1959 年：Eicher Group
スワラジ・マツダ社 (Swaraj Mazda Ltd)			商用車 4.08%	1983 年：マツダ自動車&住友商事 26%、Punjab Tractor 29%
タトラ・ウドヨグ社 (Tatra Udyog Ltd)			商用車 0.07%	n. a
ボルボ・インドア社 (Volvo India Pvt. Ltd)			商用車 n. a	1997 年：Volvo 100%

注：地場企業の場合、グループ企業名を記載。また、インドでは資本提携の場合、技術提携を伴うことが多い。

出所：SIAM(2002b)、SIAM(2003) および各社のホームページより

表3 b ニ輪セグメント、既存企業 2002-03 年度（モペッドを除く）

企業名 / 設立年	製造セグメント		設立年：資本提携・構成
	国内販売シェア		[技術提携のみ]
ヴァジヤージ・オート社 *	スクーター	モーターサイクル	1945 年：Bajaj Group
(Bajaj Auto Ltd)	38.52%	23.66%	[1984 年～川崎重工]
カイネティック・エンジニアリング社	スクーター	モーターサイクル	1970 年：Kinetic Group
(Kinetic Engg Ltd)	4.02%	1.49%	[Hyosung Motor (Korea, MC)]
カイネティック・モーター社	スクーター		1984 年：Kinetic Group
(Kinetic Motor Company Ltd)	11.72%		[1998 年～ホンダ (1984 年～98 年まで資本提携後、技術提携へ)]
LML 社	スクーター	モーターサイクル	1972 年：n.a
(LML Ltd)	7.78%	3.22%	[Daelim (Korea, MC)]
マジェスティック・オート社	スクーター	モーターサイクル	1973 年：Hero Group
(Majestic Auto Ltd)	1.03%	0.14%	
TVS モーター社	スクーター	モーターサイクル	1982 年：Sundaram Clayton Group
(TVS Motor Company Ltd)	18.25%	19.18%	[スズキ (1982 年～2001 年まで資本提携後、技術提携へ)]
ホンダ・モーターサイクル&スクーター社	スクーター		1999 年：本田技研 100%
(Honda Motorcycle & Scooter Ltd)	18.62%		
ヒーロー・ホンダ・モーターズ社		モーターサイクル	1984 年：本田技研 26%、Hero Group 26%
(Hero-Honda Motors Ltd)		44.65%	
ロイヤル・エンフィールド・モーターズ社		モーターサイクル	1955 年：Eicher Group
(Royal Enfield Motors)		0.72%	
ヤマハ・モーターズ・インド社		モーターサイクル	1963 年：ヤマハ 100%
(Yamaha Motors India Pvt. Ltd)		6.94%	[2001 年、Escorts Group との資本提携を解消]

注：Maharashtra Scooter Ltd への CKD 供給も含む。

出所：SIAM (2002b), SIAM (2003) および各社のホームページより

表4 2003-04 年度 輸入関税、物品税率

(単位：%)

HS code		関税	物品税
8703	自動車 *		24
	CKD ユニットとして	25	
	CBU ユニットとして	60	
	SKD ユニットとして	60	
8708	自動車部品	25	16
8011	二輪車 *		16
	CKD ユニットとして	25	
	CBU ユニットとして	60	
	SKD ユニットとして	60	
8714	二輪車部品	25	16

注：* 中古車は 105%

出所：SIAM: <http://siamindia.com/>

第3節 インド自動車産業の貿易構造

2001-02 年度の輸送機器（87）の輸出額は8億6619万ドル、輸入額は3億516万ドルである。現在まで続く輸入関税のほか、2001年4月まで完成車やCKD形式での輸入に数量制限があったために、産業全体では少額の取引、そして一貫して輸出超過の状況である。取引先は、提携先の関係から日本、韓国、ドイツや、イギリスが主要な輸入先であり、アメリカ、バングラデシュが主要な輸出先である。中国との関係で言えば、絶対的な取引額では大きくないが、取引は年々相対的に重要になってきている¹¹。

以下では、輸送機器（87）取引の多くを占める乗用車（8703）と四輪部品（8708）、二輪車（8711）、二輪部品（871411 および 871419）を、(a) 輸出入傾向、(b) 対中国輸出入傾向、(c) 輸出市場での中国との競合、の観点から分析する。同時に、企業訪問でのインタビューや業界団体による中国とインドのコスト比較分析についても言及する。なお、(a) (b) に関しては図4 a-d、(c) に関しては表5 a-e を参照されたい。

1. 乗用車（8703）

(a) 輸出入傾向

前述のようにインドでは関税障壁および輸入制限があったために、常に輸出超過である。ただし、輸出額が1997-98年度以降低下している。政府はインドを小型車・中型車の輸出基地にしたいと考えているが世界の景気停滞を前に足踏みをしている感がある。2001-02年度の輸出先は、スペイン、イタリア、オランダ、ネパールで全体の55.8%を占めている（シェアは金額ベース、以下同じ）。輸入先としては、ベルギー、日本、ドイツで69.8%を占めている。

(b) 対中国輸出入傾向

2001-02年度における対中貿易をみると、インドから中国へは小型・中型車（新車）の輸出、中国からインドへは中型車（新車・中古車）と大型車の輸出がなされている。ただし、両国とも輸入関税がまだ高いので取引は少ない。インド地場企業のなかには中国での生産を検討している企業もあった。

(c) 輸出市場での競合

インドの主要な輸出先に関しては上述したが、両国の主要な輸出先は表5 aの通りである。シリアへの輸出で競合しているが、金額ではインドの方が大きい。また、全体の輸出総額もイ

¹¹ 以下では考慮しないが、エンジンつき車台（8706）では中国からの輸入が99.3%を占めている。ただし、絶対的な輸入金額でみれば大きくない。

ンドの方が大きい。

業界団体によるインドと中国のコスト比較によれば、中国はインドよりも23%も安く乗用車を生産できるという。インドを非競争的にしている要因として、(1) 物品税や売上税、その他州税、(2) 原材料にかかる輸入関税、(3) 退出政策未整備のコスト、そして(4) 人件費が挙げられている¹²。実際に、複雑で高い税金と厳密で柔軟性を欠く労働法に関しては、訪問した企業でもしばしば言及を受けた。税金に関しては、これまで中央政府と州政府に別々に徴収されてきたシステムが付加価値税 (VAT) の導入により統合される運びなので、今後は負担が軽減されて行くかもしれない。労働法は厳しいままであるが、各企業は人件費負担を軽くするための方策を考え、採用している。また、エンジニアリングの能力に関してはインドの労働者の方が優れているという話が良く聞かれた。

2. 四輪部品 (8708)¹³

(a) 輸出入傾向

四輪部品は輸送機器 (87) の輸出、輸入双方において、最も取引金額が大きい。貿易の傾向は 1999-2000 年度まで輸入が輸出を凌駕していたが、それ以降は逆転している。輸入の減少は、外資系企業が現地調達率を上げていることに因ると思われる。2001-02 年度の輸出内訳では、バンパー (870810) とブレーキ (870839) の割合が大きく、輸入内訳では、車体の付属品やその他の部品 (870829)、ギアボックス (870840) の割合が大きい。

しかし筆者が訪問した日系企業2社では、品質面および技術的に現地調達が難しい部品、あるいは生産台数が多くないため (規模の経済が働かないため) 現地化できない部品に関しては日本やタイ、フィリピンから輸入が継続されている。2001-02 年度の主要輸入先は、韓国、日本、ブラジル、ドイツで総輸入の 58.3% を占めている。一方輸出先は、アメリカ、メキシコ、ドイツ、イギリスで 52.2% のシェアを占めている。

(b) 対中国輸出入傾向

1999-2000 年度を除けばわずかに中国からの輸入がインドの輸出を上回っている。中国からの輸入品では、ブレーキ (870839) とクラッチ (870893) の割合が多く、インドからの輸出ではバンパー (870810) とサスペンション緩衝装置 (870880) の割合が多い。部品メーカーの業界団体である ACMA では、拡大し続ける中国市場での部品需要を見込んで、今後中国への輸出を拡大したい意向である。

¹² SIAM and ACMA (2003)

¹³ ただし、四輪・二輪部品において HS コード 84 分類下に含まれるエンジン部品を除く。

(c) 輸出市場での競合

中国の輸出総額はインドの約5倍に相当する。主要な輸出先のなかでは、アメリカ、ドイツ、イギリス、アラブ首長国連邦で競合がみられ、いずれの国においても、取引額で中国に劣っている。

同様に、業界団体によるインドと中国のコスト比較によれば、中国はインドよりも19%も安く（四輪・二輪）部品を生産できるという。インドを非競争的にしている要因として、(1) 原材料にかかる輸入関税、(2) 物品税や売上税 (3) 退出政策未整備のコスト、そして (4) 電力・燃料コストが挙げられている。そしてこのために、乗用車および二輪メーカーのコストを10.9%から13.2%引き上げていると指摘している。

3. 二輪車 (8711)

(a) 輸出入傾向

二輪車は一貫して、輸出が輸入を上回っており、この2年でさらに増大している。2001-02年度の輸出先は、南アジアのスリランカ、バングラデシュ、ネパールとスーダンで54.7%を占めている。輸入先は、日本（41.9%）と中国（16.1%）で58.1%を占めているが、取引額では大きくない。

(b) 対中国輸出入傾向

中国との貿易は、ほとんどない。2001-02年度の取引を細かく見ると、中国からモペッド、モーターサイクル、スクーターの輸入がある一方、インドからは今のところモーターサイクルのみの輸出である。筆者によるヒアリングでは、中国への輸出、あるいは中国での生産を考えている地場企業はなかった。他方、高輸入関税に加えて、中国製品の大半はインドが要求する排気ガス基準を満たしていないことから、中国製品が急激にインド国内市場に流入することもないと思われる。

(c) 輸出市場での競合

2001-02年度における中国の輸出総額はインドの8倍以上である。両国ともバングラデュ、メキシコ、アメリカに輸出しているが、バングラデシュ以外は今のところ中国に金額ベースで大きく水をあけられている。排ガス規制が厳しくない国では安価な中国製品が優位であること、インドのメーカーは国内での需要が拡大し続けているために、国内需要を満たすことを最優先に考えていること、がこの理由として挙げられよう。

インドと中国のコスト比較によれば、乗用車と同様に、中国はインドよりも23%も安く二輪車を生産できるという。インドを非競争的にしている要因としても同じく、(1) 物品税や売上税、その他州税 (2) 原材料にかかる輸入関税、(3) 退出政策未整備のコスト、そして (4)

人件費が挙げられている。ただしこれらのコストは、各メーカーにとっては外生的なもので、各メーカーはこれらを所与としながらも、生産性向上、コスト削減のために努力を続けている。

4. 二輪部品（871411・871419）

(a) 輸出入傾向

HS 四桁コード 8714 は二輪・自転車部品の合計である。インド・中国ともに、8714 取引の多くが自転車部品なので、ここでは二輪部品のデータのみを取り出して分析する¹⁴。そのため、ここでは二輪サドル（871411）と二輪その他部品（871419）の合計値を二輪部品として定義する。それら二輪部品は 8714 輸出全体の 6 %、輸入全体の 16.9%に相当する。図 4 d から輸出入の推移を見ると、1999-2000 年度を境に輸出超過に転じるという四輪部品の場合と同様な傾向が伺える。とりわけ、この 2 年間で輸入額が急減しているのは特筆に価する。訪問した企業でのインタビューでも、部品の現地調達率がかなり高いのが印象的であった。現地調達率が高い背景に（1）二輪部品に関しては、現地調達でも品質に全く問題がないこと、（2）国内市場での競争が激しく、コスト面からも現地調達を進める必要があることが挙げられる。

輸出先をみると、二輪サドル（871411）ではヨルダン、イギリス、日本、アメリカで全体の 67.7%を占め、二輪その他部品（871419）ではアメリカ、スリランカ、アラブ首長国、ネパール、ドイツなど多様化されている。ある日系メーカーでは、CKD 形式でフィリピンへ輸出を行っており、これはインド部品の品質の良さを裏付けるものであろう。一方輸入先は、二輪サドル(871411)では日本が 7 割近く占め、残りを韓国が占める。二輪その他部品(871419)では、日本（44.7%）、台湾（19.8%）、韓国（18.3%）で全体の 82.8%を占める。このような輸入先の偏りは、表 3 b の通り資本提携、技術提携先との関係からであろう。訪問した日系企業の中には、国内向け二輪車に関しては現地調達の部品を使っているが、ヨーロッパへ輸出する二輪車に関しては、日本から輸入した部品を使っている企業もあった。

(b) 对中国輸出入傾向

中国との取引はわずかであるが、この時期を見る限り一貫して中国からの輸入が超過している。完成車（二輪車）と同様に、インドのメーカーは国内での需要が拡大し続けているために、国内需要を満たすことが最優先であるのかもしれない。

¹⁴ 対中輸出入でみると、6 桁コードから自転車部品と判断できる自転車サドル（871495）と自転車その他部品（871499）を取り出し、輸出・輸入金額をそれぞれ足し合わせたところ、それは 8714 輸出全体の 31.3%、輸入全体の 67.5%割合を占めていた。また、ハブ（871493）やタイヤ、リム、スポーク（871492）のデータには二輪部品と自転車部品のデータが混在しているが、自転車部品の割合が半数程度占める。

(c) 輸出市場での競合

2001-02 年度の二輪サドル（871411）輸出では、インドと中国の輸出金額は拮抗している。輸出市場では日本とアメリカで競合しているが、こちらでも金額は拮抗している。ただし、二輪その他部品（871419）では、中国の輸出金額はインドの 24 倍以上にあたる。輸出市場ではナイジェリアで競合しており、金額で中国に大きく差をつけられている。

しかし、このような輸出額に大きな開きはあるものの、訪問したいくつかの二輪・部品メーカーでは、インドの部品の方が中国の部品よりも品質が安定しているとの声も聞かれた。

図 4 a 乗用車

(単位：100 万ドル)

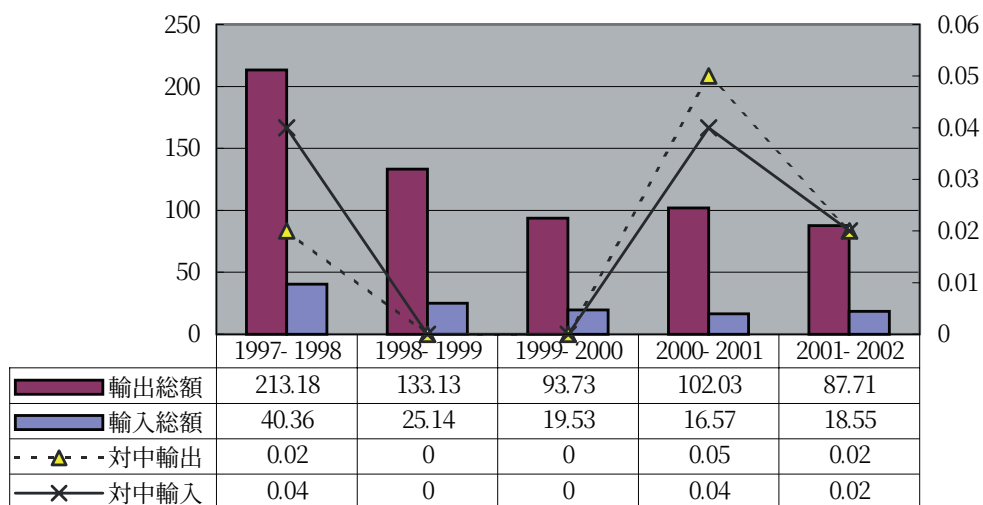


図 4 b 四輪部品

(単位：100 万ドル)

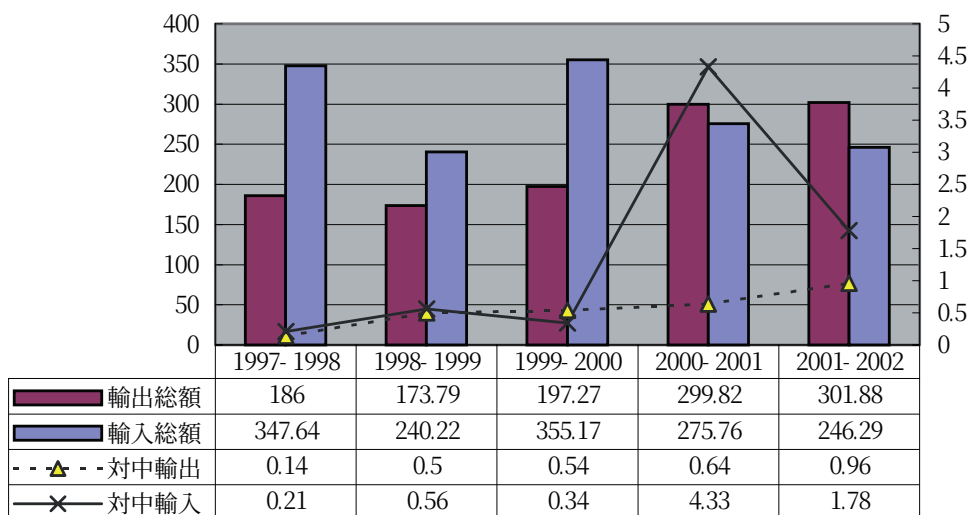


図 4 c 二輪車

(単位：100 万ドル)

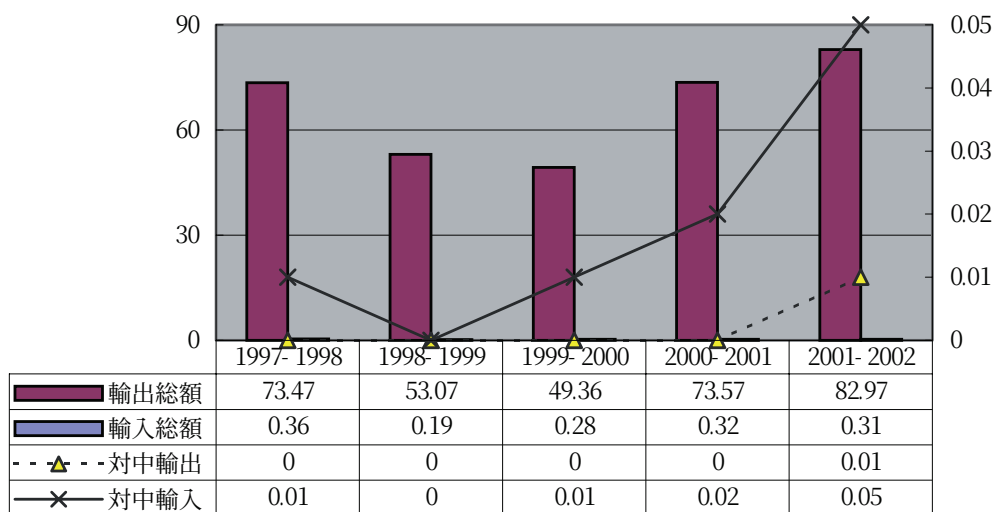
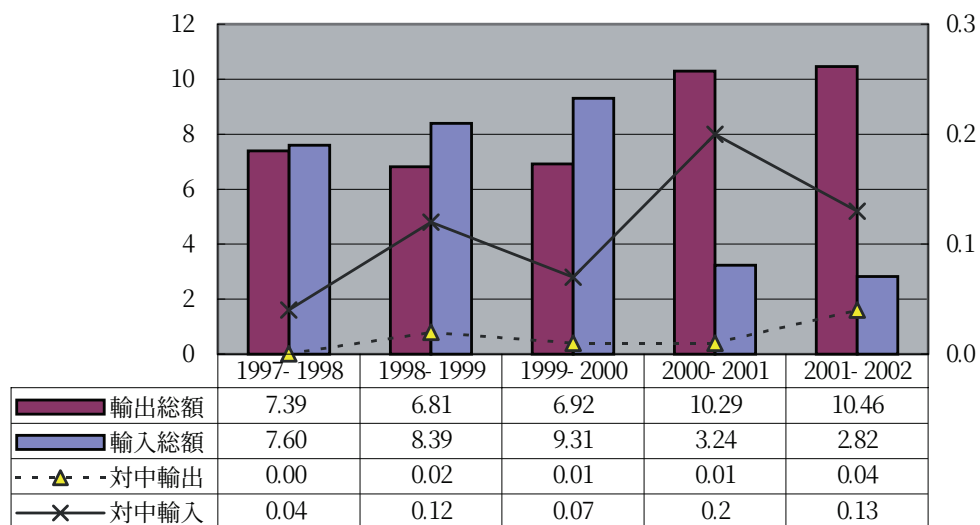


図 4 d 二輪部品

(単位：100 万ドル)



出所：Ministry of Commerce, DGFT (<http://dgft.delhi.nic.in/>)

表5 a 2001-02 年度 乗用車輸出先 (単位: 100 万ドル)

インド		金額	シェア	中国		金額	シェア
	輸出総額	87.71			輸出総額	38.81	
1	スペイン	14.57	16.6%	1	香港	17.21	44.3%
2	イタリア	14.32	16.3%	2	アメリカ	4.64	12.0%
3	オランダ	10.61	12.1%	3	サウジアラビア	3.14	8.1%
4	ネパール	9.46	10.8%	4	北朝鮮	2.14	5.5%
5	イギリス	7.99	9.1%	5	スーダン	1.99	5.1%
6	バングラデシュ	3.69	4.2%	6	ミャンマー	1.78	4.6%
7	インドネシア	3.33	3.8%	7	日本	1.24	3.2%
8	アルジェリア	2.54	2.9%	8	シリア	0.54	1.4%
9	チリ	2.08	2.4%	9	エジプト	0.51	1.3%
10	シリア	1.66	1.9%	10	ガボン共和国	0.47	1.2%

表5 b 2001-02 年度 四輪部品輸出先 (単位: 100 万ドル)

インド		金額	シェア	中国		金額	シェア
	輸出総額	301.88			輸出総額	1455.85	
1	アメリカ	80.41	26.6%	1	アメリカ	618.71	42.5%
2	メキシコ	32.86	10.9%	2	日本	307.72	21.1%
3	ドイツ	22.84	7.6%	3	ドイツ	58.87	4.0%
4	イギリス	21.52	7.1%	4	カナダ	41.64	2.9%
5	イタリア	14.84	4.9%	5	イギリス	30.75	2.1%
6	アラブ首長国連邦	10.78	3.6%	6	オーストラリア	27.25	1.9%
7	南アフリカ	9.15	3.0%	7	インドネシア	26.86	1.8%
8	ナイジェリア	7.59	2.5%	8	スペイン	26.27	1.8%
9	スリランカ	6.67	2.2%	9	アラブ首長国連邦	21.83	1.5%
10	オーストラリア	4.84	1.6%	10	香港	21.02	1.4%

表5 c 2001-02 年度 二輪車輸出先 (単位: 100 万ドル)

インド		金額	シェア	中国		金額	シェア
	輸出総額	82.97			輸出総額	692.16	
1	スリランカ	18.08	21.8%	1	ベトナム	356.75	51.5%
2	バングラデシュ	10.8	13.0%	2	ナイジェリア	66.49	9.6%
3	ネパール	9.56	11.5%	3	インドネシア	35.09	5.1%
4	スーダン	6.97	8.4%	4	アメリカ	25.06	3.6%
5	ペルー	4.86	5.9%	5	フィリピン	24.28	3.5%
6	メキシコ	3.36	4.0%	6	メキシコ	20.27	2.9%
7	コロンビア	3.03	3.7%	7	ミャンマー	17.83	2.6%
8	アメリカ	2.99	3.6%	8	アルゼンチン	15.86	2.3%
9	エジプト	1.90	2.3%	9	イタリア	8.66	1.3%
10	ドミニコ共和国	1.66	2.0%	10	ラオス	8.31	1.2%
11	イラン	1.61	1.9%	11	バングラデシュ	7.69	1.1%

表 5 d 2001-02 年度 二輪サドル輸出先 (単位: 100 万ドル)

インド		金額	シェア
	輸出総額	0.31	
1	ヨルダン	0.10	32.3%
2	イギリス	0.05	16.1%
3	日本	0.03	9.7%
4	アメリカ	0.03	9.7%
5	モロッコ	0.02	6.5%
6	スペイン	0.02	6.5%
7	サウジアラビア	0.01	3.2%
8	シンガポール	0.01	3.2%
9	バングラデシュ	0.01	3.2%
10	ドイツ	0.01	3.2%

中国		金額	シェア
	輸出総額	0.36	
1	アメリカ	0.11	31.3%
2	インドネシア	0.05	13.4%
3	日本	0.05	13.2%
4	エジプト	0.02	7.0%
5	ドミニカ共和国	0.02	5.7%
6	シリア	0.02	4.5%
7	ネパール	0.01	3.4%
8	香港	0.01	3.4%
9	ナイジェリア	0.01	3.2%
10	タイ	0.01	3.1%

表 5 e 2001-02 年度 二輪その他部品輸出先 (単位: 100 万ドル)

インド		金額	シェア
	輸出総額	10.15	
1	アメリカ	1.48	14.6%
2	スリランカ	1.14	11.2%
3	イギリス	0.62	6.1%
4	アラブ首長国連邦	0.56	5.5%
5	ネパール	0.50	4.9%
6	ドイツ	0.45	4.4%
7	ペルー	0.40	3.9%
8	スーダン	0.39	3.8%
9	ナイジェリア	0.30	3.0%
10	スペイン	0.28	2.8%

中国		金額	シェア
	輸出総額	250.16	
1	インドネシア	38.06	15.2%
2	ナイジェリア	33.49	13.4%
3	ベトナム	29.76	11.9%
4	イラン	26.09	10.4%
5	日本	24.48	9.8%
6	イタリア	8.93	3.6%
7	シンガポール	8.24	3.3%
8	韓国	7.13	2.8%
9	フィリピン	7.12	2.8%
10	台湾	6.92	2.8%

出所: インドは Ministry of Commerce, Directorate General of Foreign Trade (<http://dgft.delhi.nic.in/>) を、中国は Global Trade Information Services, World Trade Atlas を利用した。

第 4 節 事例研究

既述したように、インド自動車部門は二輪車が圧倒的な販売シェアを占め、二輪の成長エンジンはモーターサイクルである。四輪の中では小型乗用車がもっとも大きな販売シェアを占める。本節では、これらのセグメントで代表的な地場企業の事例研究を提示する。ここでの内容は、企業訪問でのインタビュー、企業の年次報告書およびホームページを参考にした。

1. 四輪: タタ・モーターズ (Tata Motors) 社

インドの四輪市場は、乗用車販売シェアがその 6 割を占める。そして、乗用車市場のなかで

も、小型車の販売シェアが8割を超えるところに特徴がある。1990年半ばまでは、マルチ・スズキが小型車セグメントで圧倒的なシェアを誇っていたが、ヒュンダイ・モーターやタタ・モーターズの参入後、シェアが徐々に低下してきており、競争が激しくなっている。

訪問した“Tata Motors”は、この2003年7月29日にTata Engineering and Locomotive Co. (TELCO) から企業名を変更したばかりである。理由としては、“Locomotive”を製造していたのは40年も前のことであり、世界で活躍する自動車メーカーにならって“Motors”にしたとのこと。タタ社はこれまで商用車の製造を主流とし、商用車セグメントでは常に6割のシェアを占めてきた。その同社が1992年から多目的車、そして1998年から乗用車、しかも最も需要が大きい小型車セグメントへ参入を果たし、これらのセグメントでも徐々にシェアを上昇させている。特に、マルチ・スズキやヒュンダイとは違い地場企業であることが「国産」自動車を求める国民層に受けている。

訪問での印象は、国内外の環境変化に対する転換の早さ、柔軟性である。それは、適切な時期に適切な製品を導入するばかりでなく、コスト削減、生産管理においても他社の良い所（例えば、トヨタ方式）を積極的に導入し、内生化している。工場には、日本製の機械も見られたが、自製の機械が多く、インド人の技術力の高さを見せ付けられた感じである。

現在、タタ社の生産する多目的車Safariは生産の50%以上をイギリス、スペイン、ポルトガルへ輸出している。小型乗用車Indicaもこれらヨーロッパ諸国へ輸出している。中国への輸出は、高関税障壁があるために難しいため、現在中国に工場を設立することを検討している。そのため、中国での展示会に積極的に参加し、合併企業を選んでいる最中である。

2. 二輪：ヴァジャージ・オート (Bajaj Auto) 社

ヴァジャージ社は、二輪車（スクーター、モーターサイクル）の製造ばかりでなく三輪車（オートリクシャ、貨物車）の製造も手がけるメーカーで、特に独占状態にあるオートリクシャ市場で大きな利潤を得ている。

1959年に政府のライセンスを得てスクーターの生産を開始して以来、参入企業が多かったスクーター市場でも常にトップに君臨してきた。スクーターに遅れて、モーターサイクルの生産も開始し、モーターサイクル市場でも上位に位置して来た。しかし、生産の比重は常にスクーターに置かれていた。1990年から消費者の嗜好がスクーターからモーターサイクルへ徐々に変化するなかでも、同社はスクーター重視の姿勢を変えなかった。しかし実際は、スクーター市場は同社の予想に反し、縮小し続けた。品質やデザインなどに厳しくなった消費者は、モデルチェンジが見られないスクーターから、数社が競って次々に新しいモデルを投入しているモーターサイクルをより魅力的と捉えた。

インタビューではこうした「失敗」を率直に認め、同社がその後とった抜本的な改革を説明してくれた。1995年に同社は、スクーター生産の縮小、モーターサイクルへの生産シフトを

決定し、1984年以来のパートナーである川崎重工の技術協力を仰いだ。同時に、下請けや労働者の整理を行いながら、品質改善、技術向上、生産性向上のための努力も行われた。こうして1997年以降、続々と新しいモデルを発表し、広告を通じて同社のイメージアップを積極的に図っている。

ただし、スクーターの需要は低下してきているものの、都市部や女性の間ではいまだに人気がある。2000年からホンダ・モーターサイクル&スクーター（Honda Motorcycle & Scooter）社がスクーター市場に参入し、台頭をみせていることは、同社にさらなる影響を与えている。今後スクーター市場においても競争が一層厳しくなると思われる。

このような競争が熾烈な国内市場において、同社は中国製品の参入はそんなに容易ではないとの見解である。輸入関税が高いことや中国製品がインドの排ガス規制をクリアしていないという理由のほか、インド製品はコスト・品質バランスで見て、中国製品よりも優れているというのがその理由であった。ただし、これまで安い模倣品を製造してきた中国企業が日系企業と提携を始めたことを鑑みて、今後、品質面において改善が見られれば脅威となるかもしれないと話していた。

輸出市場においては、価格の安い中国製品の強さを認めた。同社はスリランカ、バングラデシュ、ラテンアメリカ、そしてアフリカ諸国に輸出しているが、アフリカ諸国ではすでに安価な中国製品が溢れているために、アフリカ諸国への輸出は少ないとのことである。また同社は、輸出の販路を拡大したい意向であるが、中国市場への参入に関しては慎重であった。安価な模倣品の存在を懸念しているためと、自社製品の品質を落とすことは出来ない、言い換えれば価格を下げることはできないためである。

第5節 むすびにかえて

本稿では、機械関連産業のなかでも自動車産業を取り上げて、中国の台頭がインドに与える影響を分析した。中国の「影響」を（1）二国間の貿易と（2）輸出市場での競合の観点からみると、（1）に関しては今日までその影響は小さい。これは両国とも輸入関税を通じてこの産業を保護していることに因る。とりわけ二輪に関しては、インドの排ガス規制が厳しいために、中国製品は基準をクリアできていないことが挙げられる。しかし今後、輸入関税が引き下げられた場合、状況は変化する可能性はある。他方（2）に関しては、南アジアを除く輸出市場では安価な中国製品と競争しなければならない現状が浮き彫りにされた。

だが、中国の台頭、言い換えれば中国市場の拡大はインド部品メーカーにとって絶好の好機と捉えられている。今後、部品メーカーによる輸出増大や中国進出が活発化することが予想される。また、グローバリゼーションの進行とともに、部品の共通化やアウトソーシングが一層

進み、中国とインドで活躍する外資系企業の部品調達戦略において、相互補完関係が築かれる可能性もあるだろう。

参考文献

絵所秀紀（1988）第2章「経済政策と経済規制」伊藤正二編『インドの工業化－岐路に立つハイコスト経済』アジア経済研究所

島吉男・内川秀二（2003）「インドの自動車・部品産業－コスト削減への挑戦：日本的経営の普及－」水野順子編『アジアの自動車・部品、金型、工作機械産業－産業連関と国際競争力』日本貿易振興会アジア経済研究所

The Automotive Component Manufacturers Association of India (ACMA) *Facts and Figures – Automobile Industry of India*, various issues.

Ministry of Commerce and Industry, Department of Commerce (2002) *Medium Term Export Strategy 2002-2007*.

Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises, Department of Heavy Industries (2002) *Auto Policy*.

_____ (2003) *Annual Report 2002-2003*.

Mohanty, Ashok Kumar *et al.* (1994) *Technology Transfer in Indian Automobile Industry*, Ashish Publishing House.

Narayana, D., Mridul Eapen and Chandan Mukherjee (1992) “Growth, Technical Dynamism and Policy Change in the Indian Motor Vehicle Industry”, (ed) Gosh Arun *et al.*, *Indian Industrialization - Structure and Policy Issues*, Oxford University Press.

Society of Indian Automobile Manufactures (SIAM) (2002a) *The Indian Automobile Industry - Statistical Profile 2000-2001*.

_____ (2002b) *Profile of the Indian Automobile Industry*.

_____ (2003) *Flash Report on Production and Sales for March 2003*.

SIAM and ACMA (2003) *Competitiveness of the Indian Automobile Industry*.