

第 8 章 インドの二輪車産業

地場企業、日系企業を両輪とした成長

インドの二輪車生産は 1950 年代からの長い歴史を有するが、新規参入、拡張投資が厳しく規制されたこともあって生産は伸び悩んでいた。90 年代に入るとスクーターからモーターサイクルへと生産の中心がシフトしつつ生産規模が顕著に拡大し、中国に次ぐ世界第 2 位の生産国になった。

生産拡大の担い手は 60 年代に生産を開始した地場資本企業、80 年代前半に参入した合併企業、90 年代末に新たに参入した日本メーカーである。新規参入企業のみならず、既存企業が 4 ストローク化などの近年の技術的变化に対応し、健闘していることが特徴的である。

生産の大幅な拡大と同時期に部品の輸入代替化がさらに進展し、2000 年度以降、部品の貿易は輸出超過である。部品生産においても、90 年代以降の新規参入企業だけでなく、それ以前に設立された部品メーカーの貢献が無視できない。

1. 産業発展の概要

(1) 政策の変遷と産業発展の過程

1947 年の独立後、インドでは経済的自立と社会的公正を重視した計画経済的色彩の強い混合経済体制がとられ、公企業が主導的役割を担う一方、すでに成長しつつあった民間資本の経済活動は輸入から保護されるとともに管理・規制された。二輪車産業を含む自動車産業も、産業政策の起点とされる「1948 年産業政策決議」において“政府の統制・規制のもとにおかれるべき基礎産業”であるとの位置づけがなされ、49 年の完成車輸入禁止、50 年の一

部部品の輸入関税引き上げなど、国内生産を保護・育成するための具体的政策措置が講じられた。

1951年になると、民間資本の経済活動を管理・規制する中心的手段となった「一定の産業の開発と規制を規定する制定法」(通称「産業(開発と規制)法」)が成立し、これを法的根拠とした産業許可(ライセンス)制度が開始された。同制度のもとでは、新規事業の設立のみならず既存事業の拡張、生産品目の変更についてもライセンス取得が義務付けられた。ライセンス制度に加えて、大企業(財閥傘下企業を含む)は1969年の「独占および制限的取引慣行法(MRTPA)」、外資系企業は73年の「外国為替管理法(FERA)」にもとづき、それら以外の企業より厳しい規制の対象となった。

ライセンス制度開始後、政府は自動車産業に対する保護、管理・規制のあり方について数度にわたり関税委員会に調査と勧告を求め、勧告に従って国産化計画をもつ組立企業にのみライセンスを供与し、それらの生産量や価格を規制した。とはいえ関税委員会による報告書中では二輪車企業は調査対象として言及されておらず、自動車産業の中でも二輪車産業に対する政府の関心の低かったことが伺われる。

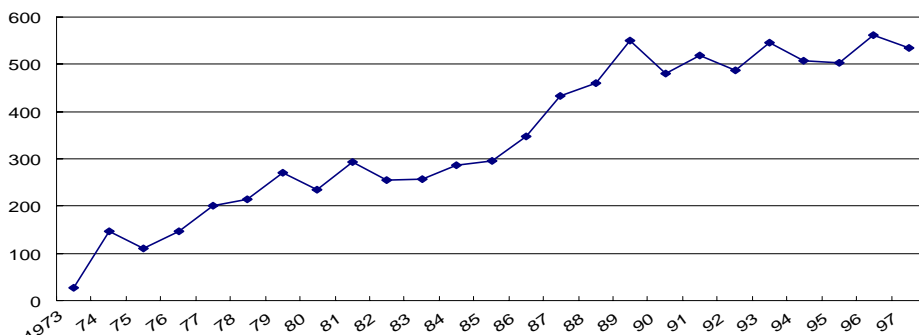
ライセンス発給の実績は、二輪車生産と四輪車生産、中でも乗用車生産とではかなり様相が異なった。乗用車生産においてはライセンスの発給が厳しく制限され、1982年に政府の合弁企業である Maruti Udyog Ltd.(MUL)が設立されたことを除くと、50年代半ば以前にライセンスを取得した2社の生産体制が1993年の自動車産業へのライセンス制度廃止まで続いた一方、二輪車生産においては新規参入が比較的活発であった。すなわち、50年代前半までは Enfield India Ltd.(EIL)がモーターサイクル生産、Automobile Products of India Ltd.(AML)がスクーター、モペット生産に従事するのみであったものの、50年代後半になると Bajaj Auto Ltd.(以下、バジャジオート)のスクーター生産が本格化した。その後も1960年代、70年代に新企業の参入が相次ぎ、とくにスクーター、モペット生産企業はそれぞれ10社を数えた。

二輪車生産に関して若干の規制緩和措置が打ち出されたのは 1982 年になってであり、同年に大企業ならびに外国企業にも二輪車生産への参入が認められた。この規制緩和措置を受けて外資との合弁二輪車メーカーの設立が相次いだ。現在も生産を継続する企業としては、1982 年設立の TVS Motor Company Ltd.(以下、TVS モーター)、1984 年設立の Hero Honda Motors Ltd. (以下、ヒーローホンダ)と Kinetic Motor Company Ltd. (以下、カイネティックモーター)がある。82 年には二輪車生産企業も 5 カ年で 25% を超える拡張投資について申請が可能とされたが、生産の中核を占める大企業は外資系企業とともに対象から除外された。

その後 1990 年の外貨危機を経て経済自由化への取り組みが加速し、MRTPA、FERA は 91 年に、自動車産業におけるライセンス制度は 93 年に廃止された。さらに 2001 年には完成車輸入の数量規制が廃止され、自動車産業についても外国企業の 100%出資が自動認可となった。ライセンス制度廃止後の企業の新規参入においても、二輪車と乗用車は対照的である。乗用車生産には世界的メーカーの参入が相次いだのに対して、二輪車生産への新規参入はこれまでのところホンダの 100%出資による Honda Motorcycle & Scooter India PVT Ltd. (以下、ホンダ M&S) のみである。

図 1 事業所数の推移

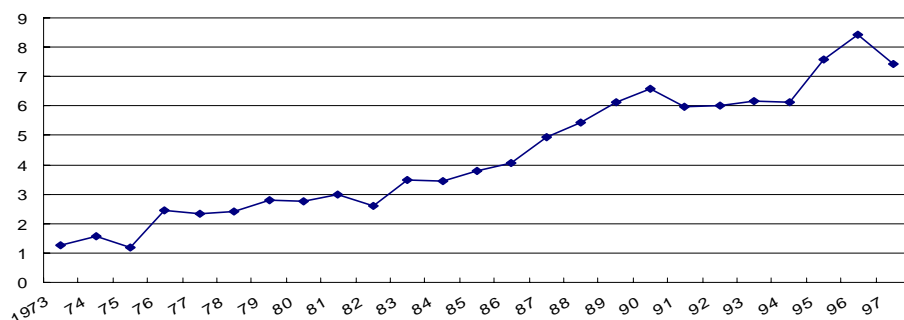
(単位:工場数)



出所: Government of India, *Annual Survey of Industries various issues* より作成。

図2 雇用者数の推移

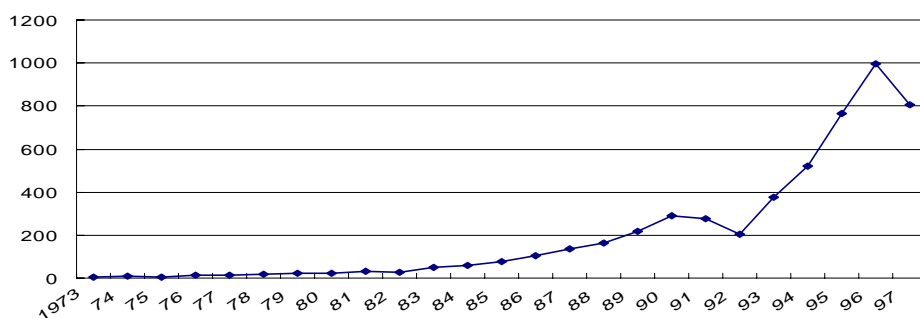
(単位:万人)



出所:図1に同じ。

図3 粗生産額の推移

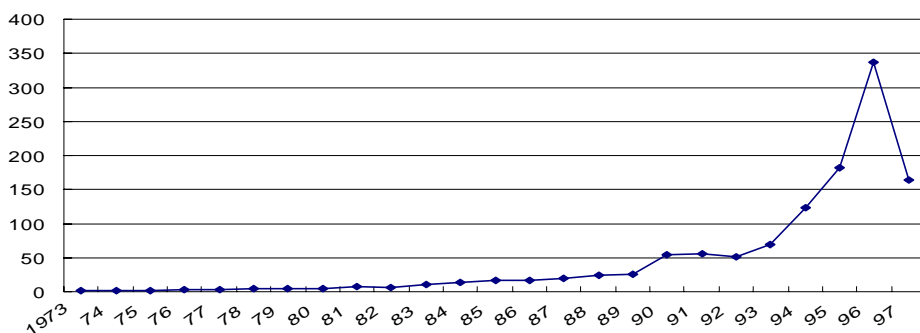
(単位:億ルピー)



出所:図1に同じ。

図4 付加価値生産額の推移

(単位:億ルピー)



出所:図1に同じ。

以上の政策の変遷と組立企業の参入動向を踏まえて、インド工業部門の考察に関する最も基本的な統計である年次工業統計から二輪車産業発展の過程を概観してみよう。なお、同統計の分類では二輪車産業として部品生産と組立生産の両者を含んでいる。

まず、大多数が部品メーカーである企業数は、1982年の完成車メーカー新規参入の後、80年代に顕著な増加傾向を辿った(図1)。90年代に入ると企業数は安定的に推移するが、他方で生産が大幅に拡大し、90年代前半にはほぼ横ばいであった雇用者数も95年以降増加を示した(図2、3、4)。断定的なことはいえないが、80年代までを企業の創設期、生産の拡大した90年代を企業の充実期と捉えることができるのではないだろうか。また雇用者数が横ばいから増加に転じた現象は、生産の拡張が続く中で余剰人員の調整が一段落したことを示唆するものと考えられる。

(2)産業の規模と位置づけ

年次工業統計で用いられる産業コードが変更されたため、1998年度以降は前出の図で示した二輪車産業のみのデータを利用できないが、直近時点の二輪車・自転車産業の国内の工業全体に占めるシェアを示したものが表1である。国内に多様な産業を有する中で二輪車生産の経済に占めるシェアは2.2%であり、しかも自転車を含む二輪車生産について表2と比較すると、1997年度から2001年度の間に顕著に拡大したことが確認できる。

表1 二輪車、四輪車生産のシェア(2001年度) (単位:%)

	事業所数	雇用者数	総生産額	付加価値生産額
二輪車(含む自転車)	1.23	1.51	2.21	2.62
四輪車	2.15	3.29	4.32	4.09
合計	3.39	4.79	6.53	6.71

注:二輪車生産としてNIC1998コード359のデータを表記。同コードには二輪車の他、自転車、その他の輸送機械で他に分類されないものを含む。四輪車生産はNIC1998コード341:自動車生産、342:自動車ボディー等の生産、343:自動車およびエンジン部品、の合計とした。合計は、二輪車(含む自転車)と四輪車をあわせた数値。

出所: Government of India, Annual Survey of Industries 2001-02 より作成。

表 2 二輪車、四輪車生産のシェア(1997 年度)

(単位: %)

	事業所数	雇用者数	総生産額	付加価値生産額
二輪車	0.39	0.75	0.97	1.05
二輪車(含む自転車)	0.88	1.18	1.29	1.24
四輪車	0.91	1.28	2.08	2.30
合計	1.78	2.46	3.38	3.54

注: 二輪車生産は NIC1987 コード 375、自転車生産は NIC1987 コード 376、四輪車生産は NIC1987 コード 374。合計は、二輪車(含む自転車)と四輪車をあわせた数値。

出所: Government of India, *Annual Survey of Industries 2097-98* より作成。

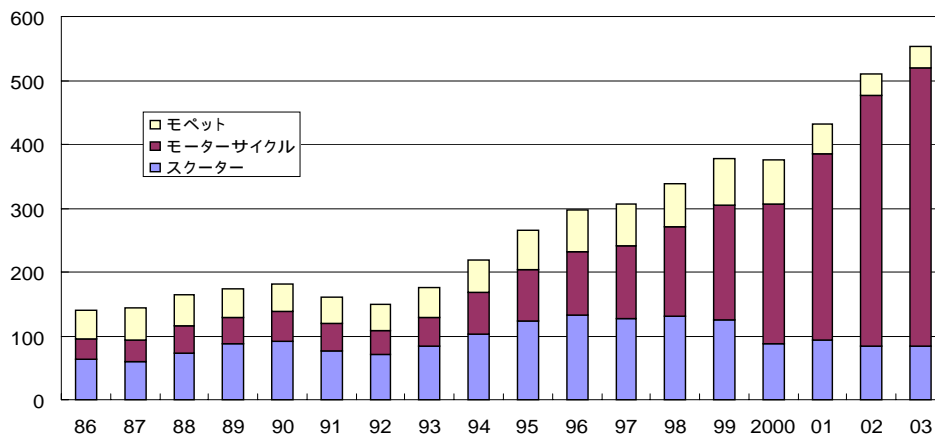
2. 生産・輸出入の推移

(1) 生産

インドの二輪車産業は伝統的にスクーターが生産の中心であったが、90年代半ばからモーターサイクルの生産が拡大し、モーターサイクルの生産拡大ペースが 2000 年度以降さらに加速した。生産の大幅な拡大は現在も継続しており、2004 年の生産台数は年産 600 万台を超えた。

図 5 二輪車生産台数の推移

(単位: 万台)



出所: Automotive Component Manufacturers Association of India(ACMA), *Automotive Industry of India Facts & Figures 2002-2003* より作成。2003 年度の数値は ACMA より入手。

インドで生産される二輪車は、モーターサイクルでは排気量 150cc 以下の小型車が中心である。スクーターは排気量 100～150cc 程度だが、車体が比較的大きく、大きな積載量に耐えられるものが主流である。後部シートに大人、前部シートとハンドルの間に子供を 1～2 名立たせて家族 4 人乗りとすることもできる。100cc 未満と小型でペダルの付くタイプがモペット、ペダル無しタイプがスクータレットと一般に呼称されている。

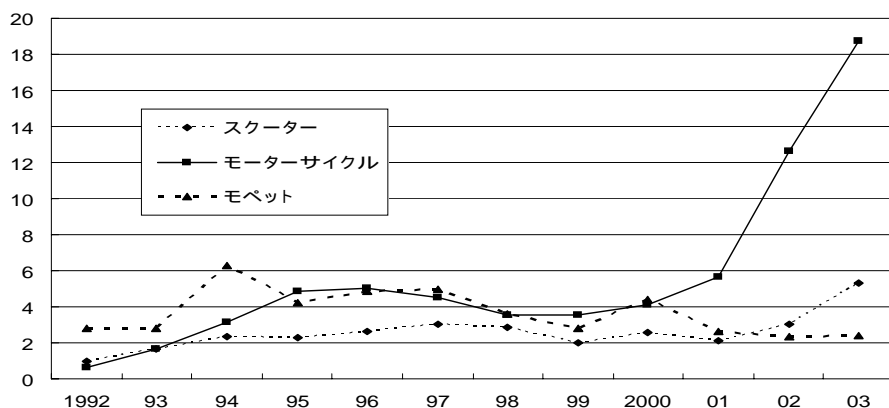
(2)輸出

生産拡大が著しい中で、2001 年度以降はモーターサイクルを中心に輸出も大幅に拡大傾向を示した。

2003 年度の輸出台数は合計で 27.9 万台であり、そのうち平均単価が約 600 ドルの排気量 50～250cc クラスが 26.2 万台と全体の 94% を占める。他方、平均単価が 1,500 ドル程度の 800cc 超クラスやサイドカー付きタイプも、450 台程度であるが輸出している。

図 6 二輪車輸出台数の推移

(単位:万台)



出所: 図 5 に同じ。

2003 年度の輸出先は、スリランカが 6 万台、バングラデシュが 4.2 万台と両国で 36% を占める他は非常に多様であり、1,000 台以上輸出した先は 34

カ国、100 台以上輸出した先は 85 カ国に及ぶ。ちなみに中国への輸出は 506 台である。

バングラデシュへの輸出について、2003 年度に前年度に比べて約 2 倍に増加するとともに輸出単価が 343 ドルへと大きく低下したことが特記される。バングラデシュでは部品を輸入して国内で組み立てるノックダウン方式が主流であることから、完成車輸出として CKD 部品輸出がカウントされており、CKD 部品輸出価格が完成車輸出よりも安価である可能性が考えられる。

(3)輸入

完成車の輸入は、1999 年度に韓国から 50～250cc クラス、2001 年度に日本から 500～800cc クラス、2002 年度にイギリスから 50cc 未満クラスの二輪車がそれぞれ 1,000 台を超えて輸入された以外は非常に小規模であり、2003 年度には 361 台にとどまった。2003 年度の国別輸入内訳は、中国からの輸入が約半数の 187 台、日本が 60 台、イタリアが 28 台であった。

(4)部品の貿易

二輪車のエンジンとそれ以外の部品を HS コード 8 桁分類から特定化し、輸出入金額の推移をみた（表 3）。完成車生産台数が 2000 年度以降に大幅に増加したにもかかわらず、二輪車部品の貿易は前年度の 640 万ドルの輸入超過から同年度に 900 万ドルを超える輸出超過へと様変わりした。貿易収支の基調が変化したのは、エンジン以外の部品について、日本、韓国を中心とした輸入が大幅に減少し、完成車輸出先を中心に輸出が大きく増加したことによる。

他方、エンジンの輸出入はそれ以外の部品とは対照的である。すなわち、輸出入とも金額が小さく、輸出は減少傾向にある。エンジンに代わって完成車が輸出されるようになったためであると推察される。一方エンジン輸入がやや増加したのは、2000 年度に中国からの輸入が始まり、同国からの輸入が 2000 年度に 76 台、2001 年度に 1,096 台、2002 年度に 1,830 台へと増加し

たことを反映している。2003年度のエンジン輸入額は表3中ではゼロであるが、こうした輸入が無くなったとは断定できない。250cc以下のエンジン（HSコード840732）のうち二輪車用エンジン（同84073202）の値を掲げたが、直近年については細かい分類の数値が後から発表される例も少なくないためである。

表3 二輪車部品輸出入額の推移 (単位:100万ドル)

年度		1999	2000	2001	2002	2003
輸出	エンジン	0.3	0.1	0.0	0.1	0.0
	その他部品	8.3	13.4	13.2	14.4	19.7
	合計	8.6	13.5	13.2	14.5	19.7
輸入	エンジン	0.0	0.1	0.3	0.2	0.0
	その他部品	15.0	4.0	3.6	4.3	2.9
	合計	15.0	4.1	4.0	4.5	2.9
純輸出(輸出-輸入)						
	エンジン	0.3	0.0	-0.3	-0.2	0.0
	その他部品	-6.7	9.4	9.6	10.2	16.8
	合計	-6.4	9.4	9.2	10.0	16.8

注: エンジンはHSコード84073202、その他二輪車部品は同87141100、87141900、87142001、87142010の合計とした。

出所: Global Trade Information Services Inc, *World Trade Atlas Internet Version 4.4d*より作成。

3. 市場の現状

(1) 保有状況

2001年センサスにおいて、ラジオ、テレビ、二輪車、四輪車などの保有状況が初めて調査対象とされた。その結果、二輪車の保有世帯は総世帯数の11.7%、とくに農村では6.7%と低水準にとどまっていることが明らかになった(表4)。

2002年度の二輪車登録台数4,148万台のうち、人口100万人以上の大都市における登録台数が1,763万台と4割以上を占めるなど、都市部の中でも大都市偏った保有状況であることが分かる。

表4 二輪車等保有世帯数・シェア(2001年)

(単位:万)

	総世帯数	%	Rural	%	urban	%
全体	19,196		13,827		5,369	
二輪車保有世帯	2,248	11.7	922	6.7	1,326	24.7
自転車保有世帯	8,384	43.7	5,915	42.8	2,469	46
四輪車保有世帯	480	2.5	178	1.3	302	5.6

注:世帯規模(人員数)は全国平均で5.3人、州によって4.3~6.5。11.7 / 5.3 = 2.2。

出所: Government of India, *Census of India 2001* より。

(2)市場の特徴と低価格化戦略

平均所得水準が低いため、消費者の需要は低価格モデルにあるものと推測したが、現地調査における組立企業へのヒアリングによると、実際の販売動向においては安い価格帯のモデルが最も売れている訳ではなく、企業も低価格化戦略をとっていない。

表5は組立企業による市場規模分析の一例であり、同様の分析結果は複数の組立企業間で共有されていた。確かにここから、中級機種セグメントの市場シェアが最も大きいこと、高価格機種セグメントのシェアが拡大傾向にあることが分かる。ただし、こうした市場構造の背景として、必ずしも低価格モデルを評価しないという消費者の嗜好があるのか、利益幅の小さいと考えられる低価格化戦略は避けたいという生産者の指向があるのかは判別できない。ここでは、その両者の要因とも存在しうることを指摘するにとどめたい。

表5 組立企業による価格帯と市場規模分析の一例

価格帯(ルピー)	市場シェア	市場シェア変化の方向
37000未満	32%	減って、横ばい。
37000~47000	54%	
47000以上	14%	伸びている。

注:1ルピー=約2.49円(2003年平均)。

出所:2004年9月のヒアリング調査。

はじめに、消費者の嗜好である。消費者はガソリン価格の動向に非常に敏

感であるなど、燃料費、補修費といったランニングコストへの関心が高い。そこで価格だけでなく燃費効率や補修の容易さなどを重視し、それらの点で見劣りのする低価格モデルは評価しない可能性がある。また買い換え需要が増加しているが、買い換えを念頭に置く消費者は、低価格であっても耐久性の劣るモデルを評価しにくいだろう。さらに大都市部の需要については、価格だけではなく機能や外観面で消費者にアピールすることも重要になるろう。

次に生産者としては、すでに低価格モデルとしてはバジャジオートのチェタックが2万5千ドル程度で販売されているなど既存モデルが普及していることから、これらをベンチマークとした低価格化戦略は収益性の観点から魅力に乏しいという実情も否定できないだろう。

市場の特徴として最後に付け加えたいのは、近年、新モデルの投入が相次いでおり、新モデル投入戦略の重要性がこれまでに高く高まっていることである。2001年に、Yamaha Motor India PVT Ltd. (以下、ヤマハモーター) は Escorts Ltd. との資本提携を解消し、TVS モーターもスズキとの資本提携を解消した。提携関係を解消し、それぞれヤマハ、TVS グループの単独出資とした理由の一つは、新モデル投入戦略における迅速な意思決定を可能とすることにあったと目されている。

(3)販売網の特徴

ディーラーは専売であり、ディーラー網の構築で先行するヒーローホンダは541、バジャジオートは452のディーラーを有する。ディーラーは全国に分散して置かれているが広大な国土に比べて数が少なく、各ディーラーはショールームで顧客に対応するだけでなく、キャラバンを組んで近隣に販売に出向いている。バジャジオートはグループ企業として消費者ローン会社を有するが、それ以外のメーカーのショールームにおいても一般に、複数の銀行がカウンターを設けてローンを提供している。

各メーカーとも、販売拠点とともに補修サービス拠点の設置を進めている。バジャジオートは補修サービスの認可拠点を1,300有し、これらに対して技術面で支援を行っているという。ホンダ M&S は、補修サービスの認可拠点

を 3,000 有するだけでなく、補修サービスに従事する 7,500 程度の個人店舗に対しても技術トレーニングを行っていることが注目される。

4. 生産者の構成

(1) 組立企業

表 6 に、組立企業各社の設立年、国内販売台数とマーケットシェア、輸出台数を整理した。設立年と資本構成(ダイレクトリーを参照)でみると、組立企業は次の 3 つに分けられる。第 1 のグループは、1970 年代前半までに設立された地場企業であり、バジャジオート、Kinetic Engineering Ltd、LML Limited、Majestic Auto Ltd、Royal Enfield Motors などである。これらの中では唯一、バジャジオートがスクーターとモーターサイクルそれぞれにおいて 4 分の 1 程度の国内市場シェアを確保している。同社は、1945 年の設立時はスクーター輸入に従事したが、60 年にイタリアのピアaggio と技術提携(1991 年に解消)を結び、61 年にスクーター生産を開始した。モーターサイクルに関しては 1984 年以降、川崎重工と技術提携関係にある。

第 2 のグループは、前出の通り規制緩和時後の 80 年代前半に設立された合弁企業であり、カインティックモーター(資本提携先はホンダ)、TVS モーター(同スズキ)、ヒーローホンダ(同ホンダ)である。カインティックモーターと TVS モーターは、その後資本提携を解消して 100% 地場資本となった。ヒーローホンダはモーターサイクルで約 5 割、TVS モーターはモペットで約 8 割、モーターサイクルで約 2 割の市場シェアを占める主要メーカーである。

第 3 のグループは、93 年にライセンス制度が廃止された後に設立された外資企業である。ホンダが既存の合弁事業とは別に新規に設立したホンダ M&S と、合弁事業を前身としつつ 2001 年にヤマハが 100% 出資会社としたヤマハモーターがある。ホンダ M&S は 2004 年にモーターサイクル生産を開始するまでスクーター生産に特化しつつ、設立後短期間で国内販売シェアトップとなる目覚ましい成果を挙げた。同社は生産に投入する部品と原材料を

100%、資本財もほぼ 100%を現地調達しており、これがコスト競争力の発揮を可能にした要因の一つであるという。

表 6 組立企業の設立年と国内販売・輸出額 (単位:台、%)

生産分野 企業名	設立年	国内販売			輸出		
		2002年度	2003年度 (シェア)	変化率	2002年度	2003年度	変化率
スクーター							
バジャジ・オート	1945	321,846	225,393 (25.47)	-30.0	7,556	7,382	-2.3
ホンダモーターサイクル&スクーター	1999	155,407	310,036 (35.03)	99.5	10,916	31,414	187.8
カイネティックエンジニアリング	1970	33,617	36,490 (4.12)	8.5	625	1,210	93.6
LML	1972	65,015	35,216 (3.98)	-45.8	6,814	7,735	13.5
カイネティックモーター	1984	92,479	87,003 (9.83)	-5.9	3,624	1,732	-52.2
TVSモーター	1982	148,834	187,308 (21.16)	25.9	-	1,625	-
マジェスティックオート	1973	8,450	3,592 (0.41)	-57.5	3,028	2,050	-32.3
スクーター合計		825,648	885,038 (100.00)	7.2	32,563	53,148	63.2
モーターサイクル							
バジャジ・オート	1945	876,643	973,307 (23.34)	11.0	45,810	82,828	80.8
ヒーローホンダモーターズ	1984	1,625,414	2,033,649 (48.76)	25.1	21,165	39,254	85.5
カイネティックエンジニアリング	1970	54,840	52,010 (1.25)	-5.2	2,126	3,596	69.1
LML	1972	119,461	161,166 (3.86)	34.9	770	3,410	342.9
ホンダモーターサイクル&スクーター	1999	-	- (-)	-	-	-	-
マジェスティックオート	1973	4,859	8,853.0 (0.21)	82.2	0	29	-
TVSモーター	1982	682,494	682,698 (16.37)	0.0	6,889	23,912	247.1
ロイヤルエンフィールドモーターズ	1955	26,610	27,009 (0.65)	1.5	1,419	1,352	-4.7
ヤマハモーターズインディア	1963	257,172	231,767 (5.56)	-9.9	45,546	32,906	-27.8
モーターサイクル合計		3,647,493	4,170,459 (100.00)	14.3	123,725	187,287	51.4
モペット							
カイネティックエンジニアリング	1970	1,953	2,291 (8.24)	17.3	4,561	1,300	-71.5
マジェスティックオート	1973	2,387	2,817 (10.14)	18.0	16,086	20,378	26.7
TVSモーター	1982	20,480	22,683 (81.62)	10.8	2,744	2,556	-6.9
モペット合計		24,820	27,791 (100.00)	12.0	23,391	24,234	3.6
二輪車合計		4,497,961	5,083,288 (-)	13.0	179,679	264,669	47.3

出所: Society of Indian Automobile Manufacturers, *Profile of the Indian Automobile Industry 2004*. および同 Society のホームページより作成。

(2) 部品メーカー

ここでは年次工業統計のデータではなく¹⁾、自動車部品工業会(略称 ACMA)という業界団体の資料を用いて部品メーカーを概観する。ACMA は純正部品生産を主体とするメンバー企業および非メンバー企業数社についての情報を

¹⁾年次工業統計によると、1997年に534の事業所が二輪車の組立ないし部品生産に従事していた。2001年度には二輪車および自転車の組立ないし部品生産に従事していた事業所数は1621である。ただし、二輪車部品を生産する事業所であっても、二輪車部品以外を生産してかつその生産額の方が大きい場合には、二輪車産業の事業所として分類されない。実際、四輪車部品生産を主に行いつつ二輪車部品も生産する事業所は少なくないため、この数字は過小であると推察される。一方、組立企業に部品を納入する純正部品の生産者数を捕捉することを目的とした場合、取替部品メーカーも含まれるこの数字は過大であるとも考えられる。

Buyer's Guide として毎年出版している。

Buyer's Guide 2004 年版に掲載された 459 社のうち二輪車部品を生産しているのは、四輪車部品も生産する 145 社と、二輪車部品のみを生産する 61 社の合計 206 社である。

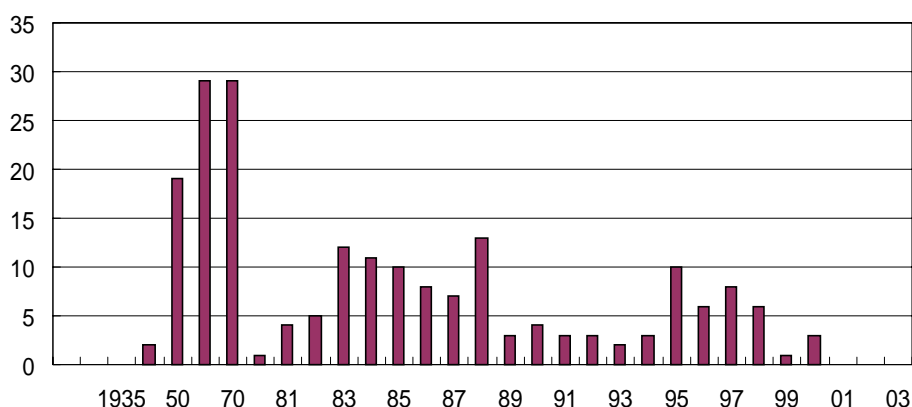
表 7 自動車部品メーカーの内訳 (単位:社)

		二輪車部品		
		生産	生産せず	情報無し
四輪車部品	生産	145	154	1
	生産せず	61	73	0
	情報無し	0	4	21

出所: Automotive Component Manufacturers Association of India, *Buyer's Guide* 2004より作成。

この 206 社の設立年をみると、第 1 次かつ最大のピークは組立企業に国産化計画が義務付けられた時期であり、次いで第 2 次のピークが 80 年代前半に合弁企業の設立が相次いだ時期である(図 7)。第 3 次のピークは顕著な組立生産拡大が始まった 90 年代半ばであるが、2001 年度以降の設立企業はない。

図 7 二輪車部品企業の設立年 (単位:社)



注: データなしが 4 社。

出所: 表 7 に同じ。

完成車生産が大幅に拡大した時期に、部品の輸入は増加せず、むしろ輸入代替が進んだことは既にみた通りであるが、部品供給拡大の主な担い手がどのような企業であったのかは今後の考察課題である。

5. 二輪車産業に関わる法制度

(1) 排ガス規制

インドでは 1991 年に大気汚染法が発効した後に排ガス基準が設定され、これまでに 2 度、基準の引き上げが行われた。なかでも 2000 年の排ガス基準強化への対応として、二輪車の急速な 4 ストローク化が進展した。

表 8 二輪車への排ガス基準 (単位: g/km)

年	CO	HC	HC+Nox
1991	12 -30	8 - 12	-
1996	4.50	-	3.60
2000	2.00	-	2.00

(2) 輸入関税

インドの輸入関税は、関税法に基づき基本関税と追加(相殺)関税で構成される。二輪車完成品に対する基本関税率は 30% であり、農産物・乳製品を除くと最も高い。二輪車部品に対する税率は 20% と、完成品よりも低く設定されている。

追加(相殺)関税は、国内の物品税によって国産品が輸入品に対して割高になることを回避するための税であり、基本的に物品税と同率が課される。二輪車に関しては完成品、部品とも 16% である。なお追加(相殺)関税は、輸入品評価額に基本関税額を加えた金額に対して賦課される。

(島根良枝)

調査研究報告書
地域研究センター 2004-1-05
アジアの二輪車産業
－貿易自由化時代に於ける地場企業発展の展望－

2005年3月15日発行

発行所 独立行政法人 日本貿易振興機構
アジア経済研究所

〒261-8545 千葉県千葉市美浜区若葉3-2-2
電話 043-299-9500

無断複写・複製・転載等を禁じます。 印刷 00騰光社