

2016年度 海外視察（インドバスワールド及びインド自動車産業施設）報告書

一般社団法人 日本自動車車体工業会
資材部会 部品分科会
部品分科会長 小澤 賢記



はじめに：

日本自動車車体工業会 資材部会 部品分科会では、4月22日に開催された部会総会での事業計画に則り、2016年11月9日より11月12日までインドで開催されたバスワールドの視察を実施、また、アジア就中インドへの市場拡大を実施しているダイムラー社の生産拠点であるダイムラー・インディア・コマーシャル・ビークル（D I C V）のオラガダム工場見学を実施した。

現在、世界の自動車産業ではBRICS、なかでもアジアの市場拡大を目指して取り組んでいる。その取組を視察できることは大変意義あることである。

今回の視察に際し、実施の趣旨をご理解いただいてご参加いただいた皆様は元より、視察に対し一方ならぬご尽力をいただいた吉川部会長には、心より御礼を申し上げます。

さて、私たちは11月11日朝に羽田空港から出発、シンガポールを経由してインドのバンガロール空港に現地時間の21:50に着いた。日本との時差は3時間半なのでほぼ1日移動に費やしたことになる。飛行機の長旅で少し疲れがでたが、翌日にはバンガロール国際エキシビジョンセンターでのバスワールドの見学が控えている。少しでも多く疲れをとり、翌朝を迎えられるよう早めに就寝した。



11月12日は朝から快晴。カルナータカ州都であるバンガロールは高原にあるためインドの中では比較的気温が高くなく、湿度も低いため過ごしやすいという説明を受けたが、朝のうちはさわやかで本当に過ごしやすく感じた。

バンガロールは、インドの第2の都市として様々な機能を持っている。金融、軍事を含めほとんどの機能を有している。また、IT産業が集積する街としても有名であり、インドの現地企業を始め、マイクロソフト、グーグルなどのグローバル企業、ソニーや東芝などの日本企業も研究・開発拠点にしている。IT企業以外にも、トヨタ自動車など各自動車会社や日系自動車部品メーカーも多数進出しており自動車産業の中心地でもある。

バスワールド視察：

視察日：2016年11月12日

(開催期間：11月10～12日)

会場：Bangalore International Exhibition Centre Hall 3

出展会社：74社

12日は展示会の最終日。敷地の奥まった場所に会場のホール3はあり、そちらへ歩いていくうちに汗ばむほど気温は高くなっていた。会場に入ると昨年コルトレイクで開催されたバスワールドとつい比較をしてしまう。コルトレイクではこの会場の4倍以上の広さに欧州の先進的なバスが所狭しと展示されており圧巻であったが、こちらではバスの展示は十数台しかなく、会場奥には未使用のスペースもかなりあって寂しい感じがした。

展示会にはインドの会社を始め、主にアジアから中国、台湾、マレーシア等の会社が出展。欧州からはダイムラーやMANのグループ会社が出展していた。みな、今後大きく発展するインド市場への進出を目指しての出展であろう。なお、昨年について、天龍工業殿は今回のバスワールドへも高級革シートと回転シートを出展されていた。ブースには沢山の人が訪れており関心の高さが感じられた。日本のバス部品メーカーを代表するかのよう



にバスワールドを転戦する同社にエールを送りたい。

幸運なことに Bus world international LTD の President である Didier Ramoudt 氏に話を聞く機会を得た。「インドでの『バスワールド』は、今回で7回目であり、それまではデリーで1回、ムンバイで5回開催してきました。バンガロールでの開催は初めてです。ここバンガロールはインドの自動車産業の中心であり、今回、特に多くの来場者があり、関心の高さが感じられたので、次回はこの倍以上の広さで開催したいと考えています」ということであった。



市内交通事情：

翌 13 日は日曜日なので、インドの交通事情視察を行った。街は噂通りに多くの人々で溢れかえっていた。海外へ行くと日本はとても住みやすい所だと実感でき、幸福感に浸ることができる、だが世界の生活、風習を知らなければ、海外の大きな市場に入



っていくことはできない。現地を実際に見ることは新たな視座を得ることもある。

さて、インドの交通事情には驚くことがとても多い。大きな国内に最適なのは飛行機だという。エア・インディアをはじめ主要航空会社 4 社が国内のほとんどの主要都市を結んでいる。

鉄道は大都市間を時速 130km で結ぶ特急列車、主要駅だけに停車する急行、各駅に停車する普通列車等がある。エアコンなしや



室内の汚れ等は我慢が必要だという観光案内の参考書が実に多い。

道路を走る上では、交通マナーが頗る悪いため、大型のトラックやバスに乗っている方が安全だという。自動車、トラック、バイク等が入り乱れ、クラクションを鳴り響かせて右車線、左車線関係なく追い越していく。そこを斜め横断する人々も多くて、いくら右ハンドルの国でも到底我々には運転できそうにない。町歩きの時に道路の横断は命がけだと実感したが、牛が道路の分離帯でのんびり草を食んでいるのはなぜだろうか。

ちなみに車も普通のグレードではエアコンなしは当然。タタで販売した 30 万の車はサイドミラーまでなく、この辺がインドなのだと一人で納得したものだ。今後、国内の所得が上がって豊かになれば、当然変わっていくことだろう。

バスの交通事情を知るためにバスターミナルに寄った。バスの寿命は 100 万 km だそう
で、お世辞にも綺麗とはいえないボロボロのバスが何台も発着していた。実際に市内巡回
バスにも乗車してみた。車掌が同乗しており、料金は 10 ルピーだった。ヒンドゥー語の停
留所名表示器は装備されているが、バスのボロさは如何ともし難い。走行中も前と後ろの
ドアは開けたままなので、停留所でない場所でも乗降可能である。

次に市内の鉄道（メトロ）にも乗車してみたが、駅のセキュリティーの厳しさに驚いた。
X線による荷物検査とセキュリティーゲートを通っての入場で、駅構内での写真撮影はNG。
ICチップを搭載したトークンを窓口で購入し、それを入場時には改札に Suica のように
タッチ、退場時には改札の投入口にトークンを入れて改札を出る。ちなみに電車の運転士
はすべて女性ということで、女性の社会進出が進んでいるようだ。

D I C V 視察：



11 月 15 日火曜日に我々はチェンナイのダ
イムラー・インディア・コマーシャル・ビー
クル（D I C V）のオラガダム工場を訪問し
た。ここはバスワールドの会場があったバン
ガロールから約 300km 離れている。

チェンナイはタルミ・ナドウの州都であり、
かつてはマドラスと呼ばれていた。古くから
港町として栄えてきた都市である。海に面し
ているため高温多湿な気候である。そのため、

気候ではバンガロールの方が住みやすいといえる。チェンナイも東南アジアに面した良港
を活かし、世界中から製造業が集まっており、韓国の現代や日本の日産自動車、また現地
企業や外資系の自動車部品メーカー等の工場が集積している。

ダイムラーは将来の世界の自動車需要を念頭に、新興国での販売体制を強化しており、
特にインドについては高級車と商用車の市場拡大に大いに期待を寄せているという。まず

始めに、訪問した日本企業から自己紹介を行い、その後で、D I C Vから会社概要の説明があった。

ダイムラーが2012年に発表したマーケティング戦略によると世界の乗用車販売台数は2011年の6,000万台から2020年には1億台に増加、インドは世界第3位の市場になると予測している。2011年から2020年までの年平均市場成長率で、インドは15.5%で世界平均の5.5%を上まわる見通しだ。インドはアジアの拠点の中でも重要な位置付けにあり、インド事業の確立は新興国進出の足固めともなっている。ダイムラー社を含む高級車部門のインドでの販売台数は2010年の3万7,000代から2020年には45万9,000台へ12倍強に急拡大し世界10位になるとみている。

商用車についてもインド自動車工業会（S I A M）の予測によると、小型商用車（L C V）が2009年の12万台から2020年には47万～53万台と約4倍、中・大型商用車も2009年の20万台から2020年には54万～60万台へと3倍近く伸びると考えられている。ダイムラーのインドにおける主要拠点は、生産拠点2ヶ所と研究開発拠点、金融会社の4カ所。4社とも全て完全子会社でいわゆる統治会社は置かれていない。

商用車の生産行うD I C Vの本社はチェンナイのペラングディだが、工場はオラガダムにある。インド市場向けブランドの「バーラトベンツ」オラガダム工場は2012年6月稼働を始め、2012年9月に出荷を開始した。同工場への投資総額は7億ユーロ超で、総面積は1.6平方kmに及ぶ。ダイムラー・トラック部門では、メルセデス・ベンツ・ブランドの「アクトラス」をインド向けにネプールのチャカン工場を組み立てて販売してきたが、2011年2月にダイムラー・トラック部門のD I C Vに引き継がれた。バーラトベンツはインド市場向けに開発されたブランドで2014年までに6～49トンの計17モデルへの生産拡大に取り組んだ。比較的新しいタイプのトラックがインドの全トラックの占める比率は4%に過ぎないが、2020年までに80%近くになるとみている。

バスについては、インドでは高級長距離バスの部門で2008年メルセデス・ベンツ・ブランドの2軸バス、2010年に3軸バスを投入している。2012年には都市交通用バスを販売している。インドは中国に次ぐ世界第2位のバス市場で、年間需要は5万台、今後数年は更に急拡大すると考えられている。

同社のバス工場は、2015年5月に稼働開始、生産能力は1,500台／年で、従業員は約300名、インド国内向けと輸出用のバスをほぼ半数ずつ生産している。

見学時には国内向けバスが生産ラインを流れており、路線バス等のため内装は比較的簡素な作りのものであった。ドイツの工場と一緒にヘルメットをしてる人はみかけられなかった。



視察参加者：

1. 小澤 賢記 ゴールドキング(株) 代表取締役社長 団長
2. 吉川 徳雄 天龍工業(株) 代表取締役社長 (資材部会長)
3. 榎本 徹 (株)オージ 代表取締役社長
4. 市橋 康男 市岡(株) 代表取締役社長
5. 島瀬 俊介 天龍工業(株) 戦略企画室 課長
5. 信澤 幸男 (一社)日本自動車車体工業会 事務局