

＜仮訳＞
成長の原動力
－SIAM と JAMA の提携－

日本自動車工業会会長
池史彦

2014年9月12日 SIAM 年次総会(ニューデリー)

身に余るご紹介をいただきまして、ありがとうございます。

本年のSIAM年次総会に参加させていただき、大変光栄に存じます。54年の歴史を誇るこの総会に、JAMA会長として初めて参加させていただきましたことは、とりわけ喜ばしく感謝いたします。この素晴らしい機会に、自動車産業の重要性を皆様にお伝えし、インドと日本の自動車工業会である、SIAMとJAMAの協力的な結び付きを再確認したいと思っております。

インドの自動車産業の成長が、インド経済を成功に導くための主要な原動力であるとするならば、SIAMはそのハンドルを握る運転手であります。キルロスカ会長をはじめとする歴代の会長および会員の皆様のお力により、力強い発展がこのエネルギーな国で可能となったのです。

先に申し上げましたように、私は、一国の経済、今回の場合はインド経済に対する自動車産業の重要性について、またSIAMとJAMAの結び付きをさらに強固にすることがなぜその重要性の強化につながるのかについて明確に示すという、確固たる目的を持ってここにまいりました。

お話を進める前に、JAMAについて簡単にご説明させていただきたいと思えます。

日本自動車工業会(JAMA)は、SIAM設立の数年後である1967年に設立されました。日本の自動車産業を国内でも海外でも健全に発展させ、日本の経済成長と国民生活の向上に寄与することが設立の目的でした。JAMAは非営利の業界団体として、乗用車、トラック、バス、二輪車などの日本のメーカー14社で構成されております。

日本の基幹産業として、自動車部門は広範囲にわたる他の業界からのインプットを蓄え、日本の経済成長に大きな役割を果たしてきました。日本経済において自動車産業が中心的な役割を占めることはさまざまな指標が示しております。直接または間接の雇用により自動車産業に携わる就業者は、日本の就業人口の約9%を占めております。自動車の出荷台数は、金額ベースで、日本の製造業の全出荷数の17%を超えます。

また、自動車産業は四輪車および二輪車を普及させ、日本国民の生活向上にも寄与しました。1970年代初頭のモータリゼーション到来により、日本国民の移動手段は強化され、好意的に受け入れられる中で乗用車の売上高は大きく伸びました。その結果、日本における自動車の所有台数は、1970年の1,000人当たり179台から2013年の596台にまで増加しました。この数字は2013年の統計で、英国の565台、ドイツの568台、フランスの600台と肩を並べております。

JAMAは、日本の自動車産業におけるこのような成長において重要な役割を果たすことができたと自負しております。

インドに目を向けますと、日本の自動車メーカーは半世紀以上にわたりインドで製造を行ってまいりました。二輪車の生産開始が1963年、四輪車の生産開始はその20年ほど後の1983年です。経済の自由化が1990年代に始まり、インドは世界で最も早い経済成長を遂げた国の一つになりました。この間、日本のメーカーはインドでの事業拡大のペースを徐々に速め、自動車産業への進出を着実に実行しました。

昨年、日系企業が生産した二輪車は430万台で、インドでの総生産台数1,640万台の25%を占めました。四輪車は160万台で、インドでの総生産台数390万台の40%を占めております。計画中の工場も含め、日系企業の生産拠点は全部で18になります。このうち8拠点を二輪車、10拠点を四輪車が製造されます。また、日系企業はインドでの研究開発機能を強化し、計3つのR&D施設を設立し、インドのお客様に対してさらに魅力的な製品をご提供できるようになりました。このように、日系企業は一丸となって、インドの自動車産業において極めて重要な役割を果たしております。

日本の場合と同様、インドの自動車産業は、販売およびマーケティング、自動車修理、アフターサービス市場をはじめとする業界関連の分野、およびその他の産業の両方で、広範な経済活動を支えています。したがって、日系企業によるインドの雇用への貢献は極めて大きいと考えても差し支えないのではないのでしょうか。

日本の自動車メーカーは、新しい施設や設備への投資にとどまらず、多くのことを実行してきました。それは、インドの人々に対する投資です。各製造活動の基盤は、そこで働く人々です。熟練した労働力の開発は、製造産業の拡大において不可欠です。このため、JAMAの会員企業は、未経験者を訓練して熟練工にするための施設を設立し、インドの人材育成を率先して行ってまいりました。もちろん、この取り組みは、日系企業だけでなく、インドの製造業界全体にも利益をもたらすでしょう。

このようなインド国内での活動の他に、日系企業はインドからの輸出を通じてインド経済に貢献しております。

例えば、昨年製造された160万台の日本ブランドの自動車のうち、15%の25万台が他の市場へ輸出されました。それより比率は低くなりますが、日本ブランドで製造された430万台の二輪車のうち8%の35万台が輸出されました。輸出先は、欧州、アフリカ、中東をはじめとする市場です。

インドの自動車製造の着実な成長により、JAMA はインドがアジアにおける生産と輸出でこれまでも増して大きな拠点になると考えております。

しかしながら、それを実現するには、自動車メーカーがこの地でビジネスを行う際に直面する多くの課題に取り組む必要があります。
そのような課題について、いくつかご説明したいと思います。

自動車メーカーが成功を収めるには、お客様のニーズを満たした安全で環境に配慮した自動車を製造、販売、修理する必要があることは誰もが認めるところでしょう。

より安全でクリーンな自動車を実現するための一つのアプローチは、インド市場の条件に沿って、国際的に調和の取れた技術標準を採用することです。

現在、インドでは複数の主要な地域における政府の方針の制定、実施と改正などに関して、議論が続けられています。これには、インドのオートミッションプラン、国家電気自動車ミッションプラン、燃料効率基準、自動車の安全要求事項などがあります。

インドは政府と企業による建設的な連携と協力から既に恩恵を受けているかと存じます。そのような前向きな取り組みが、今後もこれらの問題の議論の中で継続されていくことを願っております。

一方、この国で事業を行うにあたっては、多くの障壁があります。それらが新しい指導者、モディ首相の下で一掃されることが望まれます。

具体的には、道路、港湾、鉄道、電力や水の供給に至るまで、インフラ全般の改善が急務となっております。

道路に関しては、効率的な鉄道網がないこともあり、自動車メーカーはインド国内における自動車輸送のほとんどを陸上輸送に依存してまいりました。しかし、道路状況は交通事故や輸送車両の故障に左右され、メーカーの損失の原因となってきました。そのため、日本政府と日系企業は、デリー・ムンバイ間およびチェンナイ・バンガロール間の産業大動脈の建設プロジェクトを支援し、可能な限り早期の着手を期待しております。

もう一つの主要な課題は、インドへの投資に対する事業環境の改善です。多くの日本の自動車部品販売業者はこの国での事業運営を切望しております。しかし、そのような販売業者や自動車メーカーは、事業許可の取得や、企業資産の買収に必要な書類の作成の際に何度も問題に直面します。工場建設許可の取得プロセスが複雑なため、事業計画の深刻な遅延が発生するケースもあります。

さらに、インドの国内税制は州により異なるため複雑で、そのことが問題をより深刻化させております。国際的な税基準よりはるかに煩雑な税制対応は、インドでの投資を妨げております。

したがって、JAMA は単一で統一された国内物品サービス税制が可及的速やかに導入されることを望みます。また、自動車業界は恒久的施設税やその他の付加税の改善を引き続き求めます。この点につきましては、日本の他の業界団体も同じ見解であると考えております。これらの複雑な税制問題が解決されましたら、日系企業にとってインドでの投資環境が大きく改善されます。

私が今ご説明した問題に関しまして、JAMA および会員企業は、モディ内閣がこれらの問題に取り組み、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)における目下の交渉にも積極的に関わってくださることを望みます。自動車産業のメリットとなるような手法によって RCEP を実現することで、インドはアジアの自動車製造の拠点となることができ、さらに多くの外国の投資を呼び込むことになると考えております。

さらに、RCEP による地域貿易統合で、競争と企業の活力が促進され、インドが自動車の主要輸出国になる道筋も開かれると見込まれています。このように、自動車産業は、日本と同様、インドでも経済発展にとって成長の原動力となるものと確信しております。

さらに高次元の観点から、自動車業界に影響を及ぼす地域において、これまで以上に強力な政府のお力添えを得ることを期待できるようになりました。インド政府の経済管理は、今年 5 月にモディ内閣が発足して以来、迅速化されていると認識しております。実際、モディ首相は「Make in India(インドでの生産)」というビジョンを共有することで、外国の投資家を勧誘しておられます。また、同首相からは、先週の訪日の際に我が国の安倍首相との会談で、「お役所仕事の時代を象徴するレッドテープは、インドでのビジネスを容易にするレッドカーペットに変わりました」という、財界にとって非常に心強いお言葉をいただきました。これにより、多くの日本の財界指導者と同様、私もインドへの投資にこれまで以上に楽観的な見解を持つようになりました。

また、モディ首相と安倍首相による特別戦略的グローバル・パートナーシップに関する共同声明の発表に立ち会うことができ、非常に心強く思っております。両首相により署名された共同声明は、「アジアと世界の平和、安定、および繁栄の促進」を目的とし、広範囲の地域と問題を取り上げ、日本とインドの戦略的パートナーシップへの道を開き、「日印関係の新時代」の幕開けとなりました。

官僚レベルでは、インドの道路交通省と日本の国土交通省により協力の枠組みへの署名がなされました。この枠組みは、先に述べました共同声明の公表に先立ち締結され、これにより道路および陸上輸送に関して、日印共同作業部会の設置に高官レベルが関与できるようになりました。これは、インドの道路および道路システムの改善に向けた有望な措置です。

そして最後に、業界レベルでは、SIAMとJAMAが本日、共に重要な節目に到達できたことをお伝えでき、うれしく思います。

本日この後、SIAMとJAMAの協調的関係を強化する覚書に、SIAM会長のキルロスカ氏と私が署名することになっております。

両国が先週、特別戦略的グローバル・パートナーシップに関する共同声明を公表しましたように、この二つの業界団体が持続的、安全、クリーンで、無理のない、効率的な自動車産業の推進という共通の目標を達成するための相互支援を、文書で承認することを決定いたしました。この覚書により、ハイレベルな対話を維持しながらSIAMとJAMAの緊密で良好な関係が強化されていくことでしょう。このような両組織間の歴史的な出来事に参加することができ、光栄に存じます。

日本の自動車産業が、着実に持続的な発展と互いの前進のためにインドの自動車産業と協力し合うことを再びお約束し、結びの言葉といたします。

改めて、本日皆様にお話しする機会を頂戴しましたことにお礼を申し上げます。

ありがとうございました。
