

日印共同白書

自動車産業に対するGSTの影響評価

November 2025





目次

セクション	ページ
インドと日本：自動車分野における二国間関係の変遷	8
自動車産業に関連するインド GST 2.0改革	10
自動車セクター向け関税構造と免税措置	14
同分野における日印FTAの重要性	16
インドでの事業拡大時に注目すべき関税・外国貿易政策の主要施策	18

序文 (Grant Thornton Bharat パートナー Sohrab Bararia)

インドの自動車産業は、国内改革と国際的パートナーシップの融合によって形成される重要な分岐点に立っている。本白書は、自動車分野における進化する日印関係を焦点的に分析し、二国間協力が産業成長、技術移転、投資フローに与えた影響を明らかにする。議論の中心となるのは、自動車産業のバリューチェーン全体の課税合理化と業務効率化を目指すインドのGST 2.0改革の影響である。

GST改革の検証に加え、本報告書は現行の関税構造と適用可能な免税措置を分析し、競争力と貿易円滑化への影響に関する知見を提供する。また、日印自由貿易協定（FTA）の重要性を評価し、国境を越えた協力と市場アクセス促進における戦略的意義を強調する。これらのテーマを総合的に考察することで、インド自動車産業の将来と日本との連携の基礎となる規制・経済環境に関する包括的な理解が得られる



Sohrab Bararia

Partner, India Investment Advisory
Grant Thornton Bharat

序文 (Grant Thornton Bharat パートナー Saket Mehra)

自動車および電気自動車（EV）分野は、持続可能性、デジタル化、グローバルな連携によって特徴づけられる前例のない変革の時代を迎えようとしている。補完的な強みを持つ二つの経済圏であるインドと日本は、この変革を主導する独自の立場にある。インドの規模、コスト競争力、拡大する消費者基盤と、日本の技術的リーダーシップおよび製造の卓越性が組み合わせることで、自動車産業の未来を再定義しうる強力な相乗効果が生まれる。

本白書は重要な転換点で発表される。GST 2.0改革、合理化された関税構造、戦略的貿易協定は単なる税制改革ではない——成長、革新、レジリエンスを可能にする基盤である。自動車及び電気自動車（EV）の事業者にとって、これらの進展はより手頃な価格、効率化されたコンプライアンス、強化された市場アクセスを約束する。さらにサプライチェーンの深化、先進製造技術、グリーンモビリティソリューションへの扉を開くものである。

電気自動車（EV）と持続可能な交通手段への移行は不可欠である。2030年までにEVがインド市場で大きなシェアを占めると予測される中、インドと日本が共有するネットゼロ目標を踏まえ、クリーンエネルギー、電池技術、水素エコシステムにおける協力が極めて重要となる。「日印クリーンエネルギーパートナーシップ」や「日印ビジョン2025」といったイニシアチブは、低炭素社会の構築においてこの回廊が戦略的に重要であることを強調している。

Grant Thornton Bharatでは、自動車産業の未来は俊敏性、革新性、そしてパートナーシップによって定義されると確信する。日印回廊はこのビジョンを体現し、政策支援、投資の流れ、技術移転を統合することで次世代モビリティのための強固なエコシステムを創出する。本報告書は、このダイナミックな環境をナビゲートし今後の機会を捉えようとする業界リーダー、政策立案者、投資家向けの戦略的ガイドとなることを目指している。インドと日本は共に、持続可能で、つながり、そして包摂的なモビリティへの移行を加速させ、世界の指針を確立できる。



Saket Mehra

Partner, Auto & EV Industry Leader

Grant Thornton Bharat

序文（IJCCI事務局長 Suguna Ramamoorthy）

本報告書は、日印経済関係における自動車産業の変遷を、特にインドの物品サービス税（GST）改革の影響に焦点を当てて掘り下げたものである。自動車セクターに対するGST 2.0の影響を検証し、現行の関税構造と免税措置を分析するとともに、日印自由貿易協定（FTA）の戦略的意義を評価している。さらに、インドにおける事業拡大を目指す日本の自動車メーカーにとって重要な、インド関税・外国貿易政策下の主要施策を強調している。Grant Thornton Bharatは、これらの規制改革の評価に積極的に関与し、複数の分野で支援を提供するとともに、洞察に富んだ分析と実行可能な戦略を通じて企業の強化に尽力している。

本リソースペーパーの執筆者であるGrant Thornton BharatのSohrab Bararia パートナーとPawan Maloo ディレクターは、企業が上記の規制変更に伴うビジネスへの影響を探求できるよう、本報告書を発行することとした。

本リソースペーパーが読者の皆様にとって貴重な資料となり、進化するビジネスエコシステムにおける新たなパートナーシップと相互の成功を促す一助となることを願っている。

Suguna Ramamoorthy

Secretary General, IJCCI



インドと日本：自動車産業における二国間発展に関する考察

インドと日本の二国間関係は、強力な戦略的・経済的パートナーシップへと発展し、自動車セクターは協力の重要な柱として台頭している。共通の民主主義的価値観と地域安定への相互のコミットメントを基盤とするこのパートナーシップは、特に2011年の包括的経済連携協定（CEPA）の枠組みのもと、過去20年間で著しく深化した。この協定は貿易・投資の自由化を促進し、セクター間協力に有利な環境を創出しました。

2023-24会計年度における日印二国間貿易額は229億米ドルに達し、インドは日本に対して52億米ドル相当の商品を輸出し、日本から177億米ドル相当の商品日本から輸入した。自動車部品や機械類は依然として主要貿易品目であり、同セクターが経済関係の中核をなすことを示している。2024-25年度（4月～1月）の貿易額は210億米ドルで、自動車部品が日本からの輸入品目の中で引き続き大きな割合を占めている¹。

年	インドの対日輸出 (10億米ドル)	インドの対日輸入額 (10億米ドル)	日印二国間貿易額 (10億米ドル)
2020-21	4.43	10.90	15.33
2021-22	6.18	14.39	20.57
2022-23	5.46	16.49	21.96
2023-24	5.15	17.69	22.85
2024-25 (4月-1月)	5.10	15.90	21.00

図1：日印二国間貿易（過去5年間）

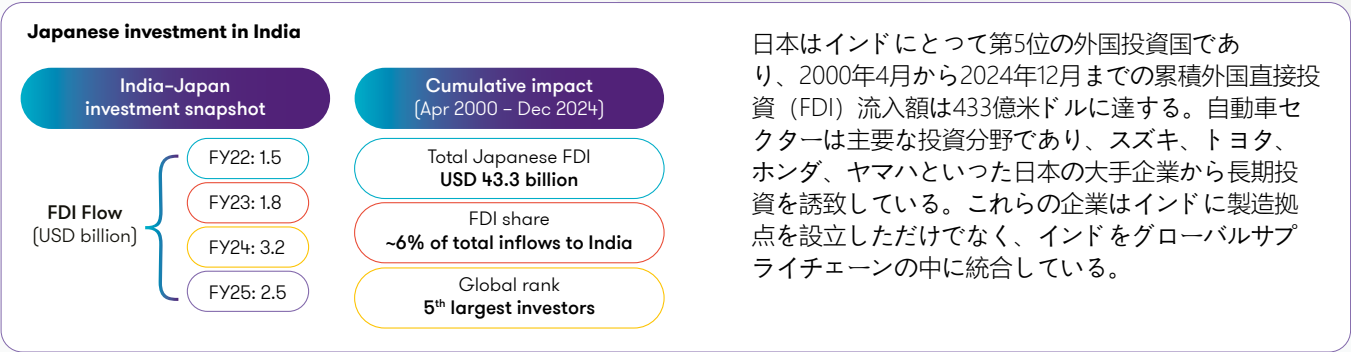


図1：日印二国間貿易（過去5年間）

¹ インド大使館ウェブサイト（インド・日本間の商業関係）

日本の「2025年政策プログラム」は海外インフラ受注2,339億米ドルの確保を目標としており、インドはクリーンエネルギー、デジタルイノベーション、持続可能な開発における主要パートナーである。両国は2022年にクリーンエネルギーパートナーシップを発足させ、従来のエネルギー対話を発展させた。この連携はEV、太陽光、水素、炭素回収を網羅し、イノベーション、強靱なサプライチェーン、低炭素成長に焦点を当てている。日本の経済産業省（METI）は、コスト効率の高い生産能力を背景に、将来の水素輸入における主要パートナーとしてインドを位置付けている。

インドが2070年、日本が2050年を目標とする共通のネットゼロ目標は、低炭素技術と持続可能な都市開発における協力の強固な基盤を築いている。「日印ビジョン2025」のもと、両国はインフラ、民生用原子力、太陽光発電、先端材料分野での協力拡大に取り組んでいる。2023年にNIIFとJBICから6億米ドルで設立されたインド・日本基金（IJF）は、再生可能エネルギー、eモビリティ、廃棄物管理、水資源保全を支援する。

自動車・EV産業におけるパートナーシップの模索

自動車・EV産業における協力：主な知見

自動車・EV分野における協業動向

インドの自動車産業は国内総生産（GDP）の7.1%、製造業GDPのほぼ半分を占めており、その戦略的重要性が浮き彫りとなっている。2024年にインドは2,800万台の車両を生産（2023年比8%増）、輸出は450万台超を記録した。自動車部品セクターは過去5年間で360億ドルの外国直接投資（FDI）に支えられ、741億ドルの売上高を記録した。2030年までにEVが市場の40%以上を占めると予測される中、インドは持続可能なモビリティへ急速に移行している。

世界第4位の自動車市場である日本は、2023年に860万台の自動車を生産したが、その3分の2は海外で製造された。2022年に4,320億米ドルの価値を持つ日本の自動車産業は、560万人を雇用し、その先進技術と高品質な製造技術で世界的に認知されている。自動車部品産業だけでも日本の自動車産業の59%を占め、6,500社以上の企業が支えている。

インドの自動車・自動車部品分野に進出する日本企業数は、2022年の173社から2025年には186社に増加。これはインドの規模とコスト優位性への関心の高まりを反映している。日本企業はハリヤーナ州、グジャラート州、タミル・ナドゥ州などの主要自動車クラスターに強固な拠点を構築し、インドを拠点としてアフリカを含む新興市場へ輸出を展開している。

インドの需要主導型成長と日本の技術的リーダーシップは強力な相乗効果を生み出している。合併事業は電気自動車（EV）、グリーンモビリティ、持続可能な製造に注力する傾向が強まっている。2025年5月に開始された主要インド自動車メーカーとJETROの提携は、研究開発への投資を通じバリューチェーン全体のイノベーションを支援する。

インドの自動車産業への野望は、強力な政策支援によって支えられている。PM E-DRIVE計画（13億米ドル）と電気モビリティ促進計画（EMPS）は、EVの普及とインフラ整備を目的としている。FAME II計画（14億米ドル規模）は160万台以上のEV導入を支援。PLI-Auto計画（31億米ドル）はバッテリーEVや水素燃料電池車を含む先進自動車技術を促進し、自動車ミッション計画2026はGDP全体に対して12%貢献と6500万の新規雇用を目標に、インドを世界トップ3の自動車拠点に据えることを目指す。

インドの自動車部品輸出は2030年までに600億米ドルへ3倍増、総生産額は1,450億米ドルに達すると予測される。2024年のJBIC調査では、回答企業の約60%が将来投資先としてインドを支持し、同国が日本自動車メーカーにとって最大の投資先であることを再確認した。

日系企業はハリヤーナ州、グジャラート州、タミル・ナドゥ州、マハラシュトラ州などに強力な製造拠点を構築。これらの拠点は国内需要に加え、アフリカや東南アジア向け輸出にも対応している。最近の合併事業では電気自動車（EV）、持続可能なモビリティ、先進製造技術への注力が顕著だ。



GST 2.0改革がインド自動車産業に与える影響の評価

2025年9月に導入されたGST 2.0は、税制構造の合理化、手頃な価格の実現、全車種における消費者需要の促進を通じて、インド自動車産業にとって重要な転換点となった。本改革は単にコンプライアンスの簡素化にとどまらず、価格形成および需要動向を含む市場構造全体の再編を促している。

改正GST制度下では、350cc未満の小型車・二輪車のGSTが28%（+CESS（特別目的税））から18%に引き下げられ、一部モデルでは最大10万ルピーの価格低下を実現。これにより

中産階級・農村部の購入者層の負担軽減が進み、簡素化された税率区分がコンプライアンス負担を軽減し、生産量と在庫回転率を向上させている。

SUVや高級二輪車を含む高級車には一律40%のGSTが適用され、コストはわずかに上昇したものの課税体系は合理化された。電気自動車は引き続き5%のGST優遇措置を受け、グリーンモビリティ支援が強化されている。全体としてGST 2.0は消費者心理を押し上げ、自動車メーカーは祝祭期の販売記録更新と堅調な受注動向を報告している。

主な変更点は以下の通り：

番号	車両カテゴリー	仕様	2025年9月までの旧税率	2025年9月22日以降適用 新GST税率
1	小型車	ガソリン車：排気量1200cc以下かつ全長4000mm以下；ディーゼル車：排気量1500cc以下かつ全長4000mm以下	28% + 適用税率に基づく課徴金（CESSは1%～3%の範囲）	18%（CESS無し）
2	オートバイ・スクーター	エンジン容量350cc以下	28%	18%
3	高級車&SUV	小型車の仕様を超える	28% + 適用税率に基づく課徴金（CESSは17%から22%の範囲）	40%（CESS無し）
4	オートバイ・スクーター	エンジン容量350cc超	28% + 3% 付加税	40%（CESS無し）
5	電気自動車（EV）	該当なし	5%	5% 変更なし
6	自動車部品・アクセサリ	タイヤ、シート、エンジン、電気蓄電池などの部品・アクセサリ	28%	18%
7	トラクター/セミトレーラー	（道路用トラクター/セミトレーラーを除く）エンジン容量1800cc超	12%	5%
8	トラクター/セミトレーラー	道路用トラクター/セミトレーラー エンジン容量1800cc超	28%	18%
9	トラクター部品	タイヤ、ギアボックス、ラジエーター、ブレーキ、ホイール	18%	5%

主な法改正



供給後割引

業界は長年、供給後割引およびそれに伴うクレジットノートの発行に関して税務当局との紛争に直面してきた。主な懸念事項には、供給時点での契約に割引条件が明記されていないこと、商業用クレジットノートにおける仕入税額控除（ITC）の取り消し不可、二次的割引のサービスとしての分類などが含まれていた。重要な貿易円滑化措置として、GST評議会は事前の契約による販売後割引の要件を省略することを推奨した。商業信用伝票、二次的割引、製造業者に代わる流通業者による販促活動に関するITCの取扱いについて、さらなる明確化が示された。これらの変更により、長年の税務紛争が解消されることが期待され、企業側が求めていた制度的明確性が確保される見込みである。



仮還付

2025年10月1日より施行されるGST 2.0では、中央物品サービス税法第54条に基づく還付メカニズムに重要な手続き改革が導入された。リスクベースのシステムにより、コンプライアンス履歴とシステム生成のリスクスコアに基づき、低リスク納税者に対して90%の仮還付が可能となった。これにより輸出業者や逆転課税構造の事業者の還付が加速され、流動性向上と遅延削減が図られる。

還付金の保留は特定のケースに限定され、担当官は書面による正当化理由の提示が義務付けられます。これらの変更により、還付管理プロセスの効率化と透明性向上が期待されます。

主な留意点



消費者への影響：

GST税率引き下げによる消費者の購買力向上効果。可処分所得と購買力の増加が間接的に購買意欲を刺激し、売上増加につながる。

最近のGST税率引き下げの影響を示す好例として、インドを代表する自動車メーカーであるマルチ・スズキが挙げられる。同社は発表直後に顧客関心と販売が著しく急増し、初日だけで前例のない3万台の納車を達成した。この勢いは小型車セグメントで特に顕著で、受注が約50%急増した。

GST改定以降、マルティ・スズキは約75,000件の新規予約を記録し、1日平均約15,000件に達している。これは通常の予約数を50%上回る大幅な増加であり、購入力の向上と市場心理の好転による消費者需要の急増を明確に反映している。²

² プレスリリース、GT分析（この情報源は政府サイト / PIBからのものである必要がある）



GST税率引き下げの恩恵を消費者に還元する義務:

中央間接税・関税委員会 (CBIC) は、今後6か月間、製品レベルでのGST税率変更の影響を監視し、消費者に利益が還元されるよう各管区に指示した。価格引き下げが反映されていない場合の苦情対応のため、専用フォーラムとヘルプラインが設置された。

企業は価格設定手法を明記した明確な文書に基づき、透明性をもって利益を還元することが求められている。本施策は消費者保護の強化と法令順守の確保を目的とする。



雇用創出の増加:

自動車産業は製造、販売、金融、メンテナンス分野で3,500万人以上の直接・間接雇用を支えている。自動車販売の増加は乗数効果を生み、サプライチェーン全体の中小零細企業 (MSME) を活性化させる。需要増はディーラー、輸送サービス、物流、部品MSMEにおける新規雇用につながる。transport services, logistics, and component MSMEs.



投資拡大:

合理化されたGST税率は政策の確実性を提供し、新規投資を促進するとともに「メイク・イン・インディア」構想を支援する。GST減税は、古い車両を新しい燃費効率の良いモデルに置き換えるインセンティブとなり、クリーンなモビリティを推進する。



累積課徴金クレジットの取り扱い:

業界は補償課徴金の還付を引き続き主張しているが、現状の姿勢ではそのような還付は認められない可能性がある。その結果、多くのメーカーは課徴金コストを価格に組み込み始め、実質的に最終消費者に転嫁している。

インセンティブへの影響



州政府のインセンティブ（特に州間間接税還付）への影響：

企業は契約条件の見直しを迫られ、インセンティブ実現における潜在的な資金不足を評価する必要が生じる。これにより州政府との再交渉が発生し、企業は意図した税制上の優遇措置を確保するため、各州当局と利益の算定方法や支払時期について再協議する必要がある可能性がある。



生産連動型インセンティブへの影響：

GST税率の引き下げは業界の消費者需要を増加させる可能性が高く、これにより業界の生産連動型インセンティブにプラスの影響を与える見込み。



建設資材（セメント・鋼材等）のGST税率引き下げによる設備投資への影響：

プロジェクト全体のコストをわずかに削減する可能性がある。



自動車産業における関税と免税措置：政策概要

2025年度連邦予算において、政府は需要と供給のインセンティブを均衡させることでEVセクターを促進する措置を発表した。リチウムイオン電池スクラップや鉛・銅などの重要鉱物に対する関税免除は、原材料の確保と雇用創出を目的としている。電池製造向け資本財に対する追加免除は、エコシステムをさらに支援する。

また、二輪車および大型乗用車・商用車のCKD/SKDユニットに対する関税も引き下げられ、手頃な価格が実現した。これらの改革は「自給自足インド（Atmanirbhar Bharat）」構想に沿うものであり、世界の自動車市場におけるインドの競争力を高めるものである。

具体的な関税変更の概要は以下の通り：

2025年5月1日より発効する税率引き下げ（2025年2月2日時点の有効税率は変更なし）：

品目番号	品目	関税の有効税率（％）	
		変更前	変更後
1	乗用車及び主に人の輸送を目的として設計されたその他の自動車（ステーションワゴン及びレーシングカーを含む）、関税分類番号8703に該当するもの40,000米ドル超	100 BCD（基礎関税） + 10 SWS（社会福祉チャージ）	70 BCD（基礎関税） + 40 AIDC（農業インフラ/開発チャージ）
2	使用済み自動車及びその他自動車（電気自動車を除く）で、主に人の輸送用に設計されたもの（ステーションワゴン及びレーシングカーを含む）、関税分類第8703項に該当するもの	125 BCD（基礎関税） + 12.5 SWS（社会福祉チャージ）	70 BCD（基礎関税） + 67.5 AIDC（農業インフラ/開発チャージ）
3	中古オートバイ（原付を含む）及び補助モーター付き自転車、サイドカー付き・なしを問わず、関税分類第8711項に該当するもの	100 BCD（基礎関税） + 10 SWS（社会福祉チャージ）	70 BCD（基礎関税） + 40 AIDC（農業インフラ/開発チャージ）
4	関税項目8712 00 10の自転車	35 BCD（基礎関税）	20 BCD（基礎関税） + 15 AIDC（農業インフラ/開発チャージ）
5	その他の自動車（貨物 / 乗客用）で、CKDキットとして輸入されない場合、関税分類番号8704/8702に該当するもの	40 BCD（基礎関税）	20 BCD（基礎関税） + 20 AIDC（農業インフラ/開発チャージ）



実効税率の引き下げ [2025年2月2日より発効]

番号	詳細	関税の実効税率 (%)	
		変更前	変更後
1	関税分類番号8704/8702に該当する自動車（貨物用 / 旅客用）を輸入する場合、- 指定された部品で完成車を組み立てるために必要なすべての構成部品、部品またはサブアセンブリを含むCKDキットとして:		
	(a) 事前組立状態または相互接続状態（該当する場合）ではないもの	15 BCD（基礎関税） +1.5 SWS（社会福祉チャージ）	15 BCD（基礎関税）
	(b) 事前組立状態または相互接続状態（該当する場合）であるが、シャーシまたはボディアセンブリに搭載されていないもの	25 BCD + 2.5 SWS（社会福祉チャージ）	20 BCD（基礎関税） + 5 AIDC（農業インフラ/開発チャージ）
2	(A) 補助モーターを装備したオートバイ（原付を含む）及び自転車（電動モーターを装備したオートバイ及び自転車を除く）、電動式オートバイ及び自転車を除く）、サイドカー付き・なしを問わずサイドカー付きのもの、及びサイドカー、輸入前にどこにも登録されていない新品のもの 輸入前にいかなる場所でも登録されたことがなく、かつ 排気量1600cc以下のもの: -		
	(1) 必要な構成部品、部品またはサブアセンブリを全て含むCKDキットとして 必要な構成部品、部品またはサブアセンブリを含むCKDキットとして、完全な車両を組み立てるために必要なすべてのコンポーネント、部品またはサブアセンブリを含むCKDキットとして、かつ:		
	(a) エンジン、ギアボックス及び伝達機構 事前組立状態ではないもの	15 BCD（基礎関税） + 1.5 SWS（社会福祉チャージ）	10 BCD（基礎関税） + 1 SWS（社会福祉チャージ）
	(b) エンジンまたはギアボックスまたは伝達機構 事前組立済み形態で、車体に搭載されていないもの 組立	25 BCD（基礎関税） +2.5 SWS（社会福祉チャージ）	20 BCD（基礎関税） +2 SWS（社会福祉チャージ）
	(2) 上記(A)(1)以外の形態のもの	50 BCD（基礎関税） + 5 SWS（社会福祉チャージ）	40 BCD（基礎関税） + 4 SWS（社会福祉チャージ）

関税の引き下げによる投入コスト削減、付加価値の深化、輸出競争力の促進、逆関税構造の是正、国内製造業の活性化等 [2025年2月2日より施行]

番号	詳細	関税実効税率 (%)	
		変更前	変更後
1	アンチモン、ベリリウム、ビスマス、コバルト、カドミウム、モリブデン、レニウム、タンタル、スズ、タングステン、ジルコニウム、銅くずの廃棄物及びくず（関税品目74040012、74040019及び74040022に該当するもの）	10/ 5/ 2.5 BCD（基礎関税）	なし
2	リチウムイオン電池の廃材・スクラップ、コバルト粉末、鉛の廃材・スクラップ、亜鉛の廃材・スクラップ	5 BCD（基礎関税）	なし
3	電気自動車用リチウムイオン電池の製造に使用する35の資本財・機械、および携帯電話用リチウムイオン電池の製造に使用する28の資本財・機械の追加	7.5 ~ 15 BCD（基礎関税）	なし

自動車分野における日印自由貿易協定の戦略的意義

2018年に発足したインド・日本デジタルパートナーシップ (I-JDP) は、スマートモビリティ、コネクテッドカー、AI製造分野での協力を通じて、自動車およびモビリティ分野のイノベーションを促進している。JETROがバンガロールに設立した「インド・日本スタートアップハブ」は、特にEV、モビリティ・アズ・ア・サービス (MaaS)、自動車ソフトウェア分野において、インドのスタートアップが日本市場や投資家にアクセスすることを可能にし、デジタルおよびモビリティ分野における二国間の連携を強化している。



このエコシステムをさらに強化するため、スタートアップ・インディアと日本イノベーションネットワーク (JIN) は、持続可能な開発目標 (SDGs) に沿ったイノベーションを促進する覚書 (MoU) を締結した。これにより、特にEVインフラ、バッテリー技術、クリーン物流におけるグリーンモビリティソリューションの新たな道が開かれた。



2020年、日本政府はインドのIT企業と連携してインドで新規事業を展開する10社の日本企業に対し、財政支援を発表した。その多くは自動車のデジタル化やスマートファクトリーソリューションに焦点を当てている。これらの取り組みにより、日本の自動車メーカーやティア1サプライヤーは、組み込みシステム、テレマティクス、自動運転技術において、インドの豊富な技術人材を活用できるようになっている。



サプライチェーンのレジリエンスと現地化



サプライチェーン・レジリエンス・イニシアチブ（SCRI）は、インド・日本・オーストラリアの三カ国による取り組みとして2020年に発足し、インド太平洋地域のサプライチェーンの多様化と強化を目的としている。自動車セクターにとって、このイニシアチブは以下の促進という点で特に関連性が高い：

重要部品の現地調達

単一国依存からの調達先多様化

投資促進とバイヤー・セラーのマッチングイベント



これらの取り組みは、インドが推進する「自給自足国家（Atmanirbhar Bharat）」構想や、次世代モビリティの重要素材である半導体、EVバッテリー、希土類元素を中心に、日本が目指すサプライチェーンのリスク軽減策と合致している。

自動車製造における技能開発



日本・インド製造技術研究所（JIM）および日本寄附講座（JEC）の下で、3万人以上のインド人技術者および現場リーダーが日本の製造基準に基づき訓練を受けている。これらのプログラムは自動車OEMおよび部品メーカーのニーズに直接対応し、高精度・品質重視の生産を支える熟練労働力の確保を可能にしている。



さらに、技能実習制度（TITP）と特定技能（SSW）制度により、自動車関連職種におけるインド人材の日本への移動が促進されている。この双方向の技能交流は、先進的製造技術、品質管理、リーン生産システムにおける相互の能力向上に寄与している。



インド市場拡大に向けた主要な関税・貿易政策スキーム

01

MOOWR – 2019年製造その他の倉庫内作業に関する規則

1962年関税法第65条に基づくMOOWR制度は、資本財や原材料の輸入関税を即時支払うことなく、保税倉庫内での製造その他の作業を認める。関税は完成品が国内消費用に通関される際にのみ発生し、輸出品は関税免除となる。

主なメリット:

- 輸入品に対する関税及び統合物品サービス税（IGST）の納税猶予により、流動性の向上と運転資金の滞留を軽減
- 輸入から輸出までのシームレスな仕組みにより、世界中の投入資材を免税で調達可能
- 従来の輸出指向型企業（EOU）や特別経済区（SEZ）に比べ簡素化されたコンプライアンス

事業への影響:

本制度は、グローバルサプライチェーンに参画する自動車・部品メーカー、特に高価な機械や特殊部品を輸入する企業にとって重要なコスト優位性を提供する。ただし、関税監査プロトコルへの準拠を維持するため、正確な在庫追跡と倉庫管理を確実に行う必要がある

02

輸出促進資本財制度（EPCG）

EPCG制度では、資本財を無税または優遇関税で輸入できるが、指定期間（通常6年間）内に節税額の倍数に相当する商品・サービスを輸出する義務を負う。

主な利点:

- 機械・技術の低コスト導入による近代化促進
- 生産能力と効率の向上を通じた輸出志向型成長の直接支援
- 自動車、医薬品、電子機器などの高付加価値分野における競争力を促進

ビジネスへの影響:

EPCGは生産能力拡大と輸出競争力向上に寄与する一方、受益者は外貨取引総局（DGFT）の規定に基づき、輸出義務履行の期限遵守と定期的なコンプライアンス報告が必須である。自動車OEMメーカーにとって、本制度は長期投資サイクルと整合性が高いが、輸出実績の乖離が生じた場合、関税の回収と利息債務が発生する可能性がある。

03

事前認可制度 (AAS)

事前認可制度 (AAS) は、輸出製品製造に必要な原材料の免税輸入を可能とする。輸出者が所定期間内に規定の輸出義務を履行することを条件に、基本関税、統合物品サービス税 (IGST)、その他の課徴金が免除される。

主な利点:

- 輸入原材料の関税負担を解消し、輸出価格における輸入関連コストの中立化を実現
- 精密部品輸入を必要とする部品メーカーを中心に、グローバル生産ネットワークとの統合を支援
- 前払いの税負担を解消し、流動性を向上

事業への影響:

本制度は輸出業者の着陸コストを大幅に削減し、利益率向上に寄与する。ただし、関税請求を回避するためには、厳密な投入物と産出物のマッピング、綿密な記録管理、輸出後の照合が不可欠である。自動車産業などの複雑なサプライチェーンでは、輸入投入物と輸出産出物の製品単位での対応関係を確保することが、運用上は負担となるが、コンプライアンス上極めて重要となる。

04

輸出製品に対する関税・税金の還付 (RoDTEP)

2021年にWTO適合の後継制度として導入されたRoDTEP制度は、既存の仕組みでは還付されない組み込まれた中央・州・地方税を還付することを目的とする。還付は輸出FOB価格に基づき公示レートで発行される譲渡可能な電子証券の形で提供される。

主な利点:

- 電気税、マンデイ税、燃料課徴金などの間接税を相殺することで、輸出における完全な税制中立性を確保
- 世界市場におけるインド製品の価格競争力を強化
- ICEGATEと統合されたデジタル化・自動化された還付メカニズムによる透明性の提供

ビジネスへの影響:

RoDTEPは、特に世界的な価格圧力が高い自動車部品などの分野で、ごくわずかな利益率に直面する製造業者にとって重要な財政的緩衝材として機能します。ただし、還付率の継続的な見直しと定期的な改定により、輸出業者は収益性を維持するために原価計算モデルや契約を動的に調整する必要があります。

Acknowledgements

Contributors

Sohrab Bararia

Partner, India Investment Advisory
Grant Thornton Bharat
E - sohrab.bararia@in.gt.com

Pawan Maloo

Director, India Investment Advisory
Grant Thornton Bharat
E - pawan.paloo@in.gt.com

Astha Malik

Associate Director, Market Ecosystems
Grant Thornton Bharat
E - astha.malik@in.gt.com

Editorial review

Anjali Prasad Sharma

Design

Sahil Mardi

For media enquiries, write to

media@in.gt.com



We are Shaping Vibrant Bharat

A member of Grant Thornton International Ltd., Grant Thornton Bharat is at the forefront of helping reshape the values in the profession. We are helping shape various industry ecosystems through our work across Assurance, Tax, Risk, Transactions, Technology and Consulting, and are going beyond to shape a more **#VibrantBharat**.

Our offices in India

- Ahmedabad ● Bengaluru ● Chandigarh ● Chennai ● Dehradun
- Gandhinagar ● Goa ● Gurugram ● Hyderabad ● Indore
- Kochi ● Kolkata ● New Delhi ● Mumbai ● Noida ● Pune



Scan QR code to see
our office addresses
www.grantthornton.in

Connect with us on



@Grant-Thornton-Bharat-LLP



@GrantThorntonBharat



@GrantThornton_Bharat



@GrantThorntonIN



@GrantThorntonBharatLLP



GTBharat@in.gt.com

© 2025 Grant Thornton Bharat LLP. All rights reserved.

Grant Thornton Bharat LLP is registered under the Indian Limited Liability Partnership Act (ID No. AAA-7677) with its registered office at L-41 Connaught Circus, New Delhi, 110001, India, and is a member firm of Grant Thornton International Ltd (GTIL), UK.

The member firms of GTIL are not a worldwide partnership. GTIL and each member firm is a separate legal entity. Services are delivered independently by the member firms. GTIL is a non-practicing entity and does not provide services to clients. GTIL and its member firms are not agents of, and do not obligate, one another and are not liable for one another's acts or omissions.