



Metals Focus – Precious Metals Weekly

貴金属ウィークリー 第167号 2026年3月22日

ゴールド

原油価格急騰で米の利下げ遠のき、ゴールドに圧力

シルバー

金銀比価は1ヶ月ぶりに高い65に

プラチナ

南ア政府の統計局 Stats SAによると1月のPGM 鉱山生産は前年比10.8%増

パラジウム

EV 優遇税措置の撤廃後の1月の米国のEV登録は前年比41%減、エンジン車販売のシェアは77%に

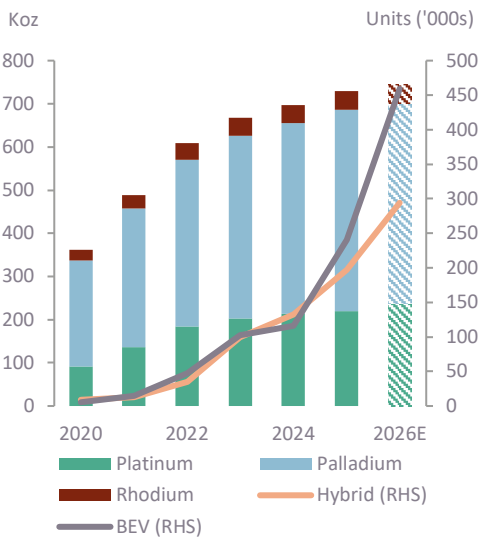
インドの自動車産業、強い需要と弱い PGM リサイクル

PGM 市場でインドの自動車産業の存在感が高まっている。パワートレインの進化と排ガス規制の厳格化で自動車触媒のメタル需要を押し上げている。2025年のインドの自動車産業は2800億ドルの規模に達し、4兆ドルの世界市場の5.1%を占める。インドは今や世界第4位の自動車生産国に成長し、2026年までにその規模は3000億ドルに迫るとみられている。

インドの自動車産業の長期的な成長を支える要因は多い。2014年には9万1287キロだった高速道路網は、2025年には14万6560キロに伸びた。国民の年齢中央値は約29歳と若く、GlobalDataによると、人口1千人あたりの自動車の普及率はまだ46台。欧米の670台から765台に比べると格段に低く、今後成長する余地は十分にある。昨今は金利の引き下げと共に物品サービス税(GST)も下がって所得税減税措置も導入され、消費需要を支える。車を購入する理由が買い替えやセカンドカーであることが増えているのも、インドの消費者にとって車がもはや移動手段ではなく、憧れやステータスシンボルの対象になりつつあることを示唆している。

このような消費者の動向は車の販売構成にも表れている。SUVが乗用車販売に占める割合は、2015年度は18%だったが、それが10年間で約65%に伸びた。パワートレインの中では圧縮天然ガス(CNG)車が大きく増えており、コロナ禍以前は2%だったシェアは2025年には20%近くになった。CNG供給網も広がっており、7500箇所から2030年には1万7500箇所に増える予定だ。

インドの自動車触媒のメタル需要



出典: メタルズフォーカス、GlobalData

インドはまた、ガソリン二輪車の世界最大の市場で、2025年の販売高は2千万台を超えた。生産高は2030年までにさらに3割近く増える可能性もある。中でも急成長しているのはEV二輪車で、すでにシェアは18%、2030年までには二輪車の大半がEVに変わるとも言われている。自動車産業の急速な電動化と触媒装置のメタル使用量の節約傾向で、PGM需要の伸び率は抑えられる可能性はあるが、パワートレイン全体を通じた生産台数の多さが需要を支えるだろう。

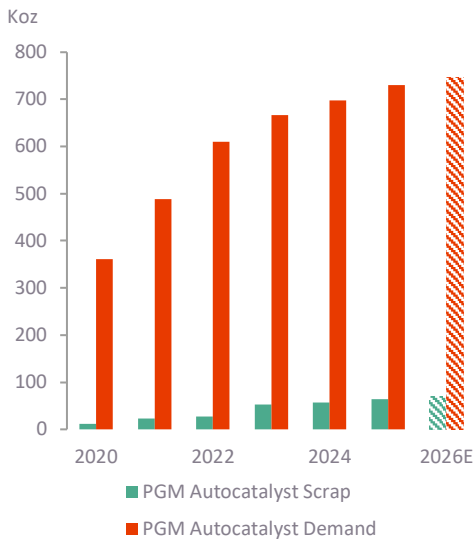
電動化は乗用車の分野でも進んでいるが、自動車触媒全体のメタル需要を抑えるほどではない。2025年の全車種を通じたEVの販売高は前年比で16%増えて220万台、EVの乗用車は前年比77%増えて17万台に達した。しかし、急速にバッテリー電気自動車(BEV)にシフトしているというよりは、大きな流れと言えるのは、ハイブリッド車やガソリンとエタノールなどで走行するフレックス燃料車が全面的な電動化に至るまでの架け橋としてシェアを伸ばしていることから、ドライブトレインが多様化していると言った方が当てはまる。

排ガス規制もこの流れを支える。企業平均燃費規制(CAFE)により、年度内のフリート全体の燃費と炭素排出量の上限が規定されている。現在の基準値は113g/km CO₂だが、2027年4月から2032年3月のCAFEフェーズ3の基準値はこれよりも19%低い91.7g/km CO₂。自動車メーカーはこれを受けて、ガソリン車を減らしてBEVと特にフルハイブリッド車(FHEV)の比率を高めることになるだろう。

一方で、2020年4月に、「BS V」排ガス規制を乗り越えて導入された「BS VI」排ガス規制は、インドの自動車触媒市場に構造的な変化をもたらした。新しい規制に対応するためには複雑な排気後処理システムが必須となり、2020年から2025年の自動車触媒装置のPGM使用量が増えた。2027年から2028年の基準となる「BS VII」排ガス規制は、欧州の「Euro 7」基準に近づき、PGM量はさらに多くなるだろう。

普通乗用車の触媒需要をメタル別に見ると、一番恩恵を受けるのはパラジウムだ。普通乗用車生産は現在約657万台だが、2030年までにはさらに25%伸びる見込みだ。インドの自動車のPGM需要の約70%がパラジウム(世界の自動車のパラジウム需要の約5%)で、今後も年率約4%で伸びる予測だ。ガソリン車はシェア76%を占めるが、これから最も成長が期待されるのはハイブリッド車で、CAFEフェーズ3の導入でハイブリッド車が増えれば、パラジウムとロジウムの需要はさらに増える可能性がある。一方で、普通乗用車の触媒装置のプラチナ需要は2026年にピークを迎え、その後はディーゼル車の減少に伴って減少傾向をたどるだろう。

インドの廃触媒からの PGM リサイクル



出典: メタルズフォーカス、GlobalData

一方で、インドの自動車のプラチナ需要を支えるのは商用車だ。触媒装置のプラチナ使用量を節約する動きはあるものの、世界の標準的な使用量と同じ水準にある。さらに、世界の自動車の PGM 需要は2022年から2030年の間に約9% 減る見込みだが、インドはその期間に約 40% 伸びる予測だ。

インドのPGM需要の成長に大きな期待がもてる一方、気になるのが未発達なリサイクル産業だ。インドの2026年初めの登録車数は4億2千万台、毎年2500万台以上の新車登録がなされているにも関わらず、PGMは輸入に大きく依存している。廃車対象の車両がおよそ1700万台から1800万台あっても、2022年8月から2026年3月の間に正式に登録解体施設で解体されて廃車処理が行われたのはわずか42万台に過ぎない。この背景には廃車処理の80%以上が登録されていない施設で行われ、廃触媒の履歴管理ができていない現状がある。正式な流通網に乗らない廃車資材の多くは小分けにされて販売されたり未加工のまま輸出されたりしているため、国内で PGM の回収が進まない。自動車普及率が低いこともリサイクルが進まない背景の一つだ。

この状況は貿易データにも表れている。インドは毎年、主に日本から約12トンのプラチナ、9.7トンのパラジウム、2.0トンのロジウムを自動車触媒用溶液として輸入している。それと同時に3.1トンのPGMを含む廃触媒を輸入しながらも、およそ3.0トンを輸出している。つまり国内でリサイクルされるべきPGMがそのまま国外に流出しているのだ。政府はこの問題に対処するために廃触媒からのPGMのリサイクルを増やすための「重要鉱物リサイクル計画」を発表した。

しかし、現在の廃車スクラップの主流は、PGM使用量が少なかった「BS4」排ガス規制に対応した車両とそれ以前の車両であるため、スクラップの供給量が増えるのはまだ先の話となりそうだ。「BS VI」規制に対応した車両が出回り始めたのは2020年4月以降であるから、平均的な車の寿命が12年から15年であることを考えると、それらの車両が本格的にスクラップ処理に回るのは2030年半ばから後半にかけてとなる。2026年に廃触媒からリサイクルできる PGM は2.2トンになる予測だが、これは世界の廃触媒供給のわずか 2% に過ぎない。

以上からインドの自動車産業の特徴として言えるのは、上昇傾向にある強いPGM需要と脆弱なPGMリサイクル産業の間の大きなギャップだ。排ガス規制の強化、パワートレイン構成の変化、ハイブリッド車の台頭など中期的に自動車触媒のメタル需要を支える要因はあるが、廃車処理とリサイクル産業が根本的に改善されない限り、輸入PGMに依存し続けなければならないと、国内の需要増加とスクラップ供給の間の隔たりは解消されないだろう。