

インド自動車産業の競争環境が変貌

◆米国の自動車メーカーがインド事業の縮小を発表

2020年1月、中国の自動車メーカーの長城汽車は、米国のGMのインド工場を買収すると発表した。GMは17年にインドの国内販売から撤退し、インドの工場では輸出用の自動車を生産していたが、工場の売却により、インドから完全撤退する。一方、長城汽車は、買収した工場で多目的スポーツ車（SUV）や電気自動車（EV）を生産し、インド市場に本格参入するとみられている。

また米国のフォードは、19年10月、インドの自動車メーカーのマヒンドラ・マヒンドラと合弁会社を設立すると発表した。合弁会社は、フォードが49%、マヒンドラ・マヒンドラが51%出資する。これまでフォード単独で運営していたインドの2つの工場を新会社に移管し、フォードはインド事業を縮小する。

13億人以上の人口を抱えるインドは自動車の潜在需要は高いが、19年のインドの新車販売台数は前年比▲12.7%と自動車市場が低迷している。さらに、インドでは日系のマルチ・スズキが40%超の圧倒的なシェアを誇り、フォードのシェアは約3%、国内販売終了前のGMは約1%と米国系は苦戦している。このため、インド事業を縮小して環境対応車や自動運転車などの開発に資源をシフトする。

◆中国系自動車メーカーがインド市場に参入

米国の自動車メーカーに代わって、インドに攻勢をかけているのが中国の自動車メーカーだ。前述の長城汽車のGM工場の買収に先立ち、上海汽車集団傘下のMGモーターは、19年に中国系自動車メーカーとして初めてインドで乗用車の生産・販売を開始し、20年1月にはEVを発表した。

中国の自動車メーカーは、世界最大の中国国内市場を主戦場としていた。しかし、17年に中国政府が「自動車産業の中長期発展計画」を発表し中国ブランド車の世界的知名度向上を狙っていること、また中国市場が伸び悩んでいることなどから、近年、インドやASEANなど海外へ積極的に進出し始めている。

インドでは、中国企業によるEV用バッテリーの製造工場建設も進んでおり、インドの自動車市場の競争環境が変化しつつある。 【今村弘史】