

インドの自動車業界と電気自動車の行方について

田中 啓介

＜着実に拡大を続けるインド自動車産業＞

インド自動車工業会(SIAM)によると、2017年度の販売台数は過去最高の3,287,965台を記録し中国、米国、日本に次ぎ遂に世界4位の市場となりました。2017年度には約2,500万台の車両(2輪、3輪、商用、自家用車含む)が生産され、生産台数は2012年～17年の間で平均5.56%の増加ですが、2017年4月～11月の間だけで前年比9.36%増加しています。

依然として1位を守っているのは販売台数シェア50%を超えるマルチスズキです。

＜新たなステージを迎える

インドの排ガス基準＞

さて、インド政府は新しい排ガス基準「バーラト・ステージ(BS)6(ユーロ6に相当)」を2020年4月1日から適用することを決定しており、2018年10月、インド最高裁はこの適用日以降に基準を満たさない車両の販売猶予期間を設けることを認めないことを決定しました。このBS6の基準は2017年4月より適用されているBS4より5段階厳しくなるもので、車両だけでなく燃料にも適用されます。デリーでは新基準の燃料が既に販売開始されており2019年4月までにすべての主要都市で基準を満たしたものに變更される予定です。各社は現在、燃料代の値上げの計画発表はしていませんが、2020年4月以降その可能性は否めません。



(チェンナイ市内の様子)

＜電気自動車(EV)への移行に

向けたインドの最新動向＞

インド政府は、2030年までに電気自動車へ完全移行するという強力な方針を発表し話題になっていました。これに対して、インド運輸省(=Union Transport Minister)のNitin Gadkari氏は、2018年1月、メルセデスベンツ初のBS6基準車(S350dセダン)発表の場において、「EV法案を既に提出済であり内閣の承認待ちである」と記者にコメントし話題になりました。しかしながら、1ヶ月後の2月にそもそも必要なのは法案ではないとの発言もあり、それを受けて記者会見に同席した政府系シンクタンクNITI Aayog社CEOのAmitabh Kant氏は「インドでは規制や条例の変更は難しいため、必要なのはアクションプランである」と指摘。

また、州重工業国営企業省(=Minister of State for Heavy Industries and Public Enterprises)のBabul Supriyo氏は国会への書簡で「2030年までのEV移行に関して確固たるアクションプランがない、当該省ではすすめているものは一切ない」とも述べています。電気自動車への移行にあたっては、そもそも

- インドにはガソリンスタンドが57,000ヶ所あるのに対し充電ステーションは350ヶ所しかない。
- 主要部品であるリチウムイオン電池は、現在100%を輸入に頼っている。
- その他、技術力不足や庶民への意識改革、価格設定などの課題。

が各方面で多く指摘されています。

そんな中、2018年11月、デリー政府は2023年までに新規登録車両の25%をEVにすることを目標とし、充電ステーションや購入の補助金支給を計画した電気自動車(EV)戦略の草案を発表しました。なお、2018年2月のデリーオートエキスポでは、マルチスズキ幹部より「環境対応にはハイブリッド車が最適」とのコメントも出ています。自動車業界の多くの企業に、足並みが揃わないEV政策の先行きは依然として不透明であると考えているようで、今後も動向には目が離せません。