

近年におけるインド自動車工業の成長と立地特性

友澤 和 夫*

Dynamics of the Indian Automobile Industry: Recent Growth and Location

K. Tomozawa*

(Received October 31, 1997)

In recent years, India has enjoyed economic prosperity that she had never experienced from the time on the independence. This article discusses dynamics of the automobile industry, one of the highest growth manufacturing sectors under the liberalization policy in the 1990s. After a brief historical explanation of the industry, the author describes corporate strategies of new comers, classified into three divisions; i.e. passenger car, commercial vehicle and two wheelers. Then he also analyze their distribution patterns from the view point of transport cost and Indian industrial location policy. The location of car assembly units in the 1990s tends to concentrate in greenfields on the outskirts of the existing agglomerations of the automobile industry.

Keywords: automobile industry, liberalization, industrial location, India

1. はしがき

1980年以降のインド経済は、独立後から続いた政府主導の社会主義型計画経済より転換され、「自由化」の方向に大きく歩みを変えている。1991年のナラシマ・ラオ政権の成立以降、この足取りは一段と加速され、インド経済は急成長を遂げると同時に、構造的な再編成の時代を迎えている。

本稿は、同国経済の成長と再編成を象徴する自動車工業（ここでは、四輪車のみならず自動車二輪車も含む）を事例に、その発展過程と立地特性を分析することを目的としている。1990年頃までの同工業の動向と立地の状況については、すでに友澤（1991）において論じたので、必要最小限の概略的説明にとどめ、本稿では1991年以降の状況に焦点をあてた考察を行いたい。なお、インドの通貨単位はルピーであり、1997年10月現在、1ルピーが約3.6円であった。

2. インド自動車工業の概略

インドにおける経済の自由化は、1980年代初頭のインディラ・ガンジー政権によって着手され、以来、段階的に進められている。自動車工業は、この政策の進展とともに、発展の軌跡を

*岡山大学環境理工学部

辿ってきた。ここでは、「ライセンス規制」と「製造分野規制」によって、生産が特定の企業に割り当てられ、新規参入が規制されていた1970年代までを「統制期」、それらの諸規制が段階的に緩和される1980年～90年を「自由化初期」、ラオ政権による「新経済政策」が導入された1991年以降を「本格的自由化期」とみて、各時期の自動車工業の動向を捉えることにする。なお、「自由化初期」までに設立された企業のうち、現在も存続している企業の概要を Table 1 に示しておく。

「統制期」における自動車の製造は、生産ライセンスを所持する少数の企業の手により、新規参入は極めて困難で、無競争の状態にあった。たとえば、乗用車部門はヒンドスタン・モーターズ社（以下、HM社）とプレミア・オートモービルズ社（PAL社）の複占状態にあった。大型商用車分野では、TELCO社とアショック・レイランド社（ALL社）の2社による市場支配が長く続いた。1960年代は市場のゆるやかな成長があり、自動車の完全国産化が達成されたが、1970年代の二度のオイル・ショックに直面すると、たちまち生産台数が低落し、国際競争力を完全に消失するに至った。これは、「ハイコスト経済」と呼ばれる同国産産業全般に看取される構造的な問題（インフラの未整備、小規模な生産、設備の低稼働、低い労働生産性など）と、保護市場の下で自動車企業が品質の改善や生産コストに無関心であったことを理由としており、それがオイル・ショックを契機として具現化したためであった。

このような経済構造を改善するために、1980年代に入って、インディラ・ガンジー政権とそれに続くラジブ・ガンジー政権によって、経済の自由化政策が段階的に進められた。自動車工業においては、その効果が1980年代半ばよりあらわれ、生産台数の飛躍的な増加をみた（Fig.1）。この急成長は、インド自動車工業のテイク・オフを示すとみることができよう。

「自由化初期」における市場成長には、日系企業の果たした役割が大きい。外資規制の緩和を受けて、乗用車部門では1981年に鈴木自工（現スズキ）が国営企業のマルチ・ウドヨグ社（MUL社）に資本参加し、スズキ・アルトをインド向けに改良したマルチ800（800cc）の生産を始めた。小型商用車分野では、トヨタ、日産、三菱自工、マツダの4社が、各々現地企業と合弁でトラック・バスの生産に相次いで着手した。自動二輪車部門においても、本田技研がオートバイを生産するヒーロー・ホンダ社（HH社）とスクーターを生産するカインティック・ホンダ社（KH社）を現地企業と合弁で設立した。鈴木自工も合弁でTVS・スズキ社を設立し、オートバイ生産に着手した。

ところが、1990年代に入ると、ラジブ・ガンジーの暗殺とその後の政治的混迷に加えて、国家財政の慢性的赤字を原因とする独立後最大の経済危機に直面した。自動車生産もこの政治的・経済的危機の影響を免れ得ず、需要の低迷によって92～93年には生産が減少する。この停滞期の特徴は、小型商用車分野からの日本企業の離脱であった。小型商用車分野は、四輪車の中では市場競争が最も激しく、その上日系合弁企業の生産性は概して低かったため、生産台数の伸び悩みに直面していた。これに政治と市場の安定性に対する危惧が加わり、技術提携の打ち切り、あるいは他企業による買収という形で日本企業は撤退することになった。

ただし、この経済危機は、ナラシマ・ラオ政権が実行に移した経済の安定化と自由化を目的とする「新経済政策」によって比較的短期間で終息し、マクロ経済の回復と歩みを同じくして、1990年代半ばより自動車工業は第2の成長期に入っている。この時期の特徴は、世界の主要自動車メーカーの進出である。

Table 1 Brief outline of the Indian automotive manufacturers, established by 1990

企業名称	設立年	総売上高	従業員数	本社所在地	主要製品	合併相手先
A ヒンドスタン・モーターズ	1942	7,143	13,104	カルカッタ	乗用車	
B プレミア・オートモービルズ	1944	4,690	4,123	ムンバイ	乗用車	
C マヒンドラ&マヒンドラ	1945	21,135	17,629	ムンバイ	ジープ, 小型商用車	
D TELCO	1945	56,831	36,899	ムンバイ	商用車全般, 乗用車	
E アショック・レイランド	1948	15,133	13,616	マドラス	大型商用車	
F バジャージ・テンボ	1958	5,548	7,000	ブネ	小型商用車	
G マルチ・ウドヨグ	1981	41,494	4,840	デリー	乗用車, ジープ	スズキ
H スワラジ・マツダ	1983	1,467	551	チャンディガール	小型商用車	マツダ
I アイシャー・モーターズ	1985	2,089	780	ピータンブル	小型商用車	
J エスコート	1944	14,227	5,000	デリー	オートバイ	
K バジャージ・オート	1945	22,871	19,400	ブネ	スクーター, オートバイ	
L ロイヤル・エンフィールド・インディア	1955	724	3,000	マドラス	オートバイ	
M カイネティック・エンジニアリング	1970	1,434	2,500	ブネ	モベッド	
N L.M.L.	1972	5,201	6,267	カーンプル	スクーター	
O マジェスティック・オート	1973	1,723	2,000	ルディアナ	モベッド	
P マハラシュトラ・スクーターズ	1975	1,747	824	ブネ	スクーター	
Q ヒーロー・ホンダ・モーターズ	1984	4,771	1,900	デリー	オートバイ	本田技研
R TVS・スズキ	1984	4,119	1,295	マドラス	オートバイ, モベッド	スズキ
S カイネティック・ホンダ・モーターズ	1985	1,768	1,273	ブネ	スクーター	本田技研

資料：AIAM(1996): *Profile of the automobile industry*. 等より著者作成

注) 総売上高は、1994年度の数字である。単位は百万ルピー。

従業員数は、1995年3月末の数字である。

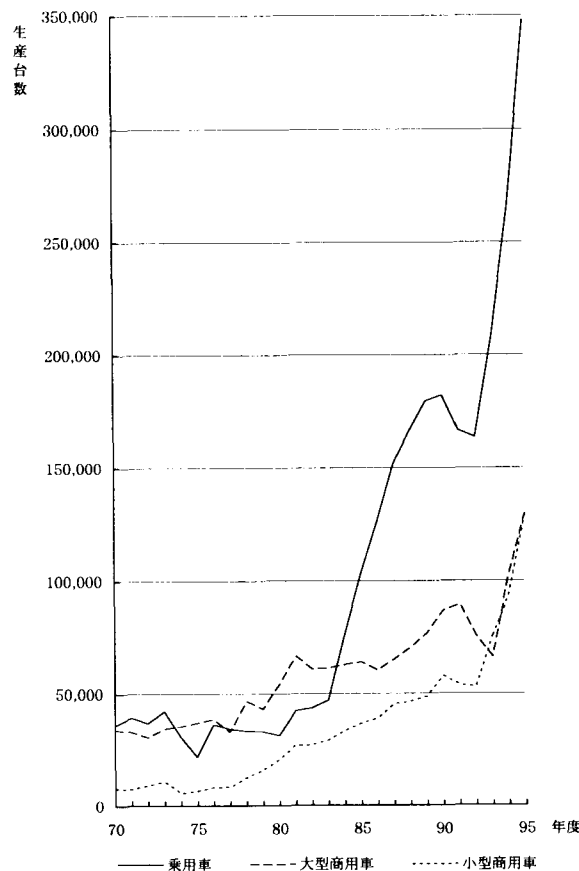


Fig.1 Automobile production in India, 1970 - 1995

資料：ACMA(1996): *Automotive industry of India, facts & figures 1995-96*. より著者作成

3. 新規事業の動向

「本格的自由化期」のインド自動車工業の成長は、生産サイドからみると、既存企業の生産車種・生産台数の拡大と、世界の主要自動車メーカーの参入によってもたらされたと捉えられる。ここでは、乗用車、商用車、自動二輪車の各部門別に新規事業の動向を整理しておきたい (Table 2参照)。

(1) 乗用車部門

1980年代後半の乗用車市場は、MUL社の独壇場であった。インドで初の低燃費・高品質を体現したと評価される同社のマルチ800やマルチ1000は、HM社のアンバサダーに代表される在来モデルを圧倒した。1996年度は約33.7万台を生産し、MUL社は乗用車市場の約8割のシェアを獲得するに到っている。このMUL社に市場を奪われる形となったHM社とPAL社は、各々外国企業との提携によって、新製品を導入し市場シェアの回復を計っている。

HM社は、現在、外国企業3社との間で、以下の事業を進めている。第1は、アメリカ合衆国のジェネラル・モーターズ社 (GM社) との合弁企業GM・インディア社の設立である。HM社の既存工場を利用して、オペル・アストラ (1600cc) の生産を1996年に開始した。第2は、日本の三菱自工との技術提携の下で、ランサー (1500cc) を1998年から生産販売する計画を進めている。第3は、インド農村部の道路事情に適った農村交通専用のディーゼル車の生産であり、ニッチ市場をねらった戦略である。この計画は、オーストラリアのオカ・モーター社からの技術導入に負うものである。1998年春に市場投入される。

PAL社は、従来よりイタリアのフィアット社との関係が密接であったが、新たな技術提携を結んでマルチ・シリーズに対抗する新車種ウーノ (999cc) の生産に着手した。この事業は、両社の合弁企業として、PAL・オート社設立に発展する見通しである。また、フランスのプジョー社との間で、合弁事業PAL・プジョー社を設立しプジョー309 (1380cc) の製販を1995年から行っている。ただし、プジョー社は、PAL社との間で結ばれた、競合する車種の生産を行わない協定に、PAL社が違反したという内容 (PAL・オート社の設立) の提訴を行い、両者は現在法廷闘争中である。1995年に約5ヶ月続いたストライキの影響もあって、PAL社が関係する企業の生産は停滞しており、経営は順調とは言い難い。

一方、これら既存2社の追撃を迎え討つ形のMUL社は、新たにエスチーム (1300cc) を導入し、上級車種生産への展開にも余念がない。同社の社長人事を巡る日本のスズキ本社との係争問題に懸念が残るものの、新型マルチ800の発売、同車の専用ラインが敷設される第2工場の建設による年産50万台体制も発表され、当面は乗用車部門トップの地位は安泰と予想される。

海外からの新規参入では、最初に、韓国企業の動向を注視したい。大宇自動車は、トヨタ社の合弁企業であったDCM・トヨタ社の経営権を1994年に獲得し、社名をDCM・ダイウ社と変更した上で、翌1995年よりシエロ (1500cc) の生産を始めた。大宇自動車の戦略は、中型車の生産を欧米や日本メーカーに先んじて行い、国際的な知名度の低さを市場のパイオニアとなることで補うことにあった。また、1997年には、マルチ800と競合する800ccクラスの小型車やRV型車両の開発を発表するなど、積極的な展開をみせている。一方、現代自動車も1998年までに100%出資の生産子会社を設立し、アセント (1300, 1500cc) を製造する計画である。

アメリカ合衆国のフォード社は、ジープ型車両の生産で名高いマヒンドラ&マヒンドラ社 (M&M社) と合弁で、マヒンドラ・フォード・インディア社を設立し、M&M社の既存工場を利用して1996年よりエスコート (1300cc) の生産に入っている。また、1999年までに新工場

Table 2 Direct investment of foreign automobile companies into India

外国企業名称	インド企業名称	参入形態	部門	生産車種(排気量cc)	生産開始年	工場立地場所	備考
大宇自動車 (韓国)	DCM	・合弁会社(DCM・大宇) 大宇51:DCM49	乗用車	シエロ(1500)	1995年	ノイダ (デリー近郊)	DCM・トヨタ工場の転換
プジョー (フランス)	アミア・オートモビル	・合弁会社(PAL・プジョー) アミア732:プジョー32	乗用車	プジョー309(1300)	1995年	ターナ (ムンバイ近郊)	
メルセデス・ベンツ (ドイツ)	TELCO	・合弁会社(メルセデス・ベンツ・インディア) ベンツ51:TELCO49	乗用車	E220 E250Diesel	1995年 1996年	ブネ	
GM (アメリカ合衆国)	ヒンドスタン・モーターズ	・合弁会社(GM・インディア) GM50:TELCO50	乗用車	オペル・アストラ(1600)	1996年	パローダー近郊	HMの既存工場を利用
フィアット (イタリア)	アミア・オートモビル	・合弁会社(PAL・オート) フィアット51:プレミア49 ・100%子会社	乗用車	ウーノ(999) パリオ(1250)	1996年 1999年	ムンバイ ブネ近郊	PALのクララ工場の移管
ヤマハ発動機	エスコーツ	・合弁会社(ヤマハ・モーター) エスコーツ50:ヤマハ50	二輪車	125ccバイク	1996年	ノイダ (デリー近郊)	技術提携部門を合併事業化 2工場を新設する予定
フォード (アメリカ合衆国)	マヒンドラ・オート・マヒンドラ	・合弁会社(フォード・マヒンドラ・インディア) フォード50:マヒンドラ50	乗用車	エスコート(1300) フィエスタ(1100)	1996年 1999年	ナシク マドラス近郊	マヒンドラ既存工場を利用
三菱重工	マヒンドラ・オート・マヒンドラ	・技術提携	商用車	デリカ	1996年		
本田技研	ヒンドスタン・モーターズ	・技術提携	乗用車	ランサー(1500)	1998年	マドラス近郊	
現代自動車 (韓国)	SIELグループ	・合弁会社(ホンダ・シエル・カーズ・インディア) 本田60:SIEL40 ・100%子会社	乗用車	シビック(1300,1500) 7セント(1300,1500)	1997年 1998年	ノイダ (デリー近郊) マドラス近郊	
ボルボ (スウェーデン)		・100%子会社	商用車	トラックの生産	1998年	バンガロール近郊	
BMW (ドイツ)	ヒーロー	・合併事業	乗用車	333シリーズ	1998年	ノイダ (デリー近郊)	
トヨタ自動車	キルロスカ	・合弁会社(トヨタ・キルロス・モーター) トヨタ74:キルロスカ26	乗用車	R V車(1500)	1999年	バンガロール近郊	
フォルクス・ワーゲン (ドイツ)		・100%子会社	乗用車	オクタビア, アウディ A 6		オーランガバード 近郊	

資料：現地新聞報道記事等より著者作成
注) 計画段階の事業も含む。

を稼動し、より小型のフィエスタ(1100cc)を製造する予定である。

日本企業による事業も進展している。これまで、二輪車部門のみの展開にとどまっていた本田技研は、シエル・グループとの合弁によって、ホンダ・シエル・カーズ・インディア社を設立し、1997年よりシビック・モデル(1300, 1500cc)の生産を開始した。トヨタ社のインド事業は、印僑企業ヒンドウージャ・グループとの合弁計画が、経営の主導権を巡る調整がつかず白紙撤回され、他社に遅れをとっていた。しかし、本年になって、中堅財閥のキルロスカ社との合弁事業トヨタ・キルロスカ・インディア社の設立が正式に決定された。商用車キジャンをベースにインド向けに開発した10人乗りRV車の製販を1999年までに行う予定である。

イタリアのフィアット社は、先のPAL社との事業に加えて、100%生産子会社(フィアット・オート・インディア社)を設立し、同社の世界戦略車パリオを生産する予定である。パリオの部品は、60%以上がウーノと共通化される。ドイツのフォルクス・ワーゲン社(VW社)は、当初は小型商用車メーカーのアイシャー・モーターズ社(EM社)と合弁で乗用車生産を行う予定であったが、1997年になって独自計画に変更した。生産車種は、同社の子会社スコダ社が生産しているのオクタビアとアウディA6が予定されている。

インドの乗用車市場は、排気量1000cc以下クラス(小型車)、1300~1600ccクラス(中型車)、2000cc以上(高級車)の3つに分けて考えることができる。それぞれの販売価格帯は、小型車20万~30万ルピー、中型車47~70万ルピー、高級車220万ルピー(ベンツ)となっており、小型車の経済性がその市場規模を大きくしている。各社の参入状況を見ると、中型車中心となっているが、インドの所得水準を考えると、最小のコストで購入できる小型車の市場スケールは今後も拡大するものといえよう。この部門には、現時点でTELCO社(インディ・カー計画)やDCM・ダイウ社の参入計画があるにすぎず、MUL社の独占状態は当面揺るがないと見通

される。

中型車は、小型車に較べると、市場規模が小さい上に競争が激しい分野である。1997年度上四半期における販売台数は12,881台にすぎず、昨年度同期に較べてわずか7%の成長にとどまった。市場シェアの構成は、MUL社35%、DCM・ダイウ社21%、GM・インド社20%、マヒンドラ・フォード社16%であり、さらに数社が参入する計画なので、過当競争の懸念が強く持たれている。2000cc以上の排気量を持つ高級乗用車は市場規模が小さく、現在は、メルセデス・ベンツ社とTELCO社の合弁事業のメルセデス・ベンツ・インド社によって、生産がなされているにすぎない。BMW社もこのクラスに参入する予定であり、ドイツ企業が先行している。

(2) 商用車部門

商用車は、主にバスとトラックより構成される。インドでは8トンまでが小型商用車、それ以上が大型商用車に分類される。

大型商用車市場は、ここ数十年間TELCO社とALL社の2社が生産を行うのみで、複占体制にあった。近年はTELCO社が優位に立っておりで、75%の市場シェアを有している。これは、「自由化初期」にALL社が生産能力の増強に不熱心であったこと、および近年同社がフィアットの商用車生産子会社より導入したモデルが販売不振であったことが強く影響している。今後は、ボルボ社による生産子会社の設立、EM社による10トン車の生産開始が1998年に実施されるので、4社による市場競争となる。

小型商用車分野は、「自由化初期」には7社が激しい市場競争を展開していたが、現在はTELCO社の一人勝ちの様相を示している。同社は「統制期」は、大型商用車のみを生産を行う企業であったが、1986年に小型商用車生産に参入し、現在は同市場シェアの約70%を獲得するまでになった。現時点では、この分野への新規参入を表明している企業はなく、TELCO社の優位性は当分の間続くと予想される。

(3) 自動二輪車部門

インドにおいては、自動二輪車市場の規模は大きく、年間生産台数は260万台を超え、日本に次いで世界第2位の地位にある。自動二輪車部門は、スクーター、オートバイ、モペッドの各分野に分けられる。1995年度には、それぞれ123万台、81万台、62万台が生産された。近年、乗用車が普及しているのは事実であるが、通常の家計ではそれには手が届かず、スクーターがファミリーカーの役割を果たしている。1台のスクーターに親子4人が乗り合わせていることも、インドではよくみられる光景である。

近年の二輪車メーカーの動向は、他分野への展開である。「自由化初期」においては、複数分野の生産を行うメーカーは少数であったが、「本格的自由化期」に入って、市場の拡大を目的に新規参入が増加する傾向にある。

最大の二輪メーカーであるヴァージージ・オート社は、1990年にモペッド分野に進出し、3分野に及ぶ生産をインドで最初に達成した。カインティック・エンジニアリング社も、従来のモペッド分野に加えて、KH社からの技術援助により、1996年にスクーター事業を開始した。

日系企業では、TVS・スズキ社が従来のオートバイとモペッド分野に加えて、1995年よりスクーターの生産を開始し、3分野メーカーとなった。1998年に稼働予定のスクーター工場の建設が進められている。本田技研の合弁企業であるスクーター・メーカーのKH社とオートバイ・メーカーのHH社は、それぞれオートバイ、スクーター分野への進出を発表している。ま

た、ヤマハ発動機は、エスコーツ社と技術提携を結び100ccオートバイを生産していたが、1996年からこの部門を合併事業化し（エスコーツ・ヤマハ・モーター社）、新たに2工場を設ける予定である。自動二輪車部門は、順調な成長が見込まれるものの、各メーカーによる市場獲得の競争は激化することが予想される。

4 新規事業の立地特性

(1) 自動車部品工場の集積地との関係

インドにおける自動車工業の新規事業の立地を捉える方法として、次の2つの視点が有効である。第1は、既存の自動車部品工業の空間配置を把握し、その集積地との関係より捉える方法である。

自動車の生産には、乗用車を例にとると1台当たり2万点以上の部品が必要であり、その調達にかかる経費は膨大である。立地論的にみるならば、輸送コストの縮小が、その削減につながるといえる。この輸送コストの削減は、単純には、既存の部品工業集積地域を指向した立地によって達成可能である。

Fig.2は、インド自動車部品工業会に加盟する企業（約400社）の本社工場所在地を、「統制期」（1970年代以前）に生産を開始した企業と、80年代以降（自由化期）に操業を始めた企業に分けて示している。これにより、自動車部品工業の既存集積地を確定することができる。

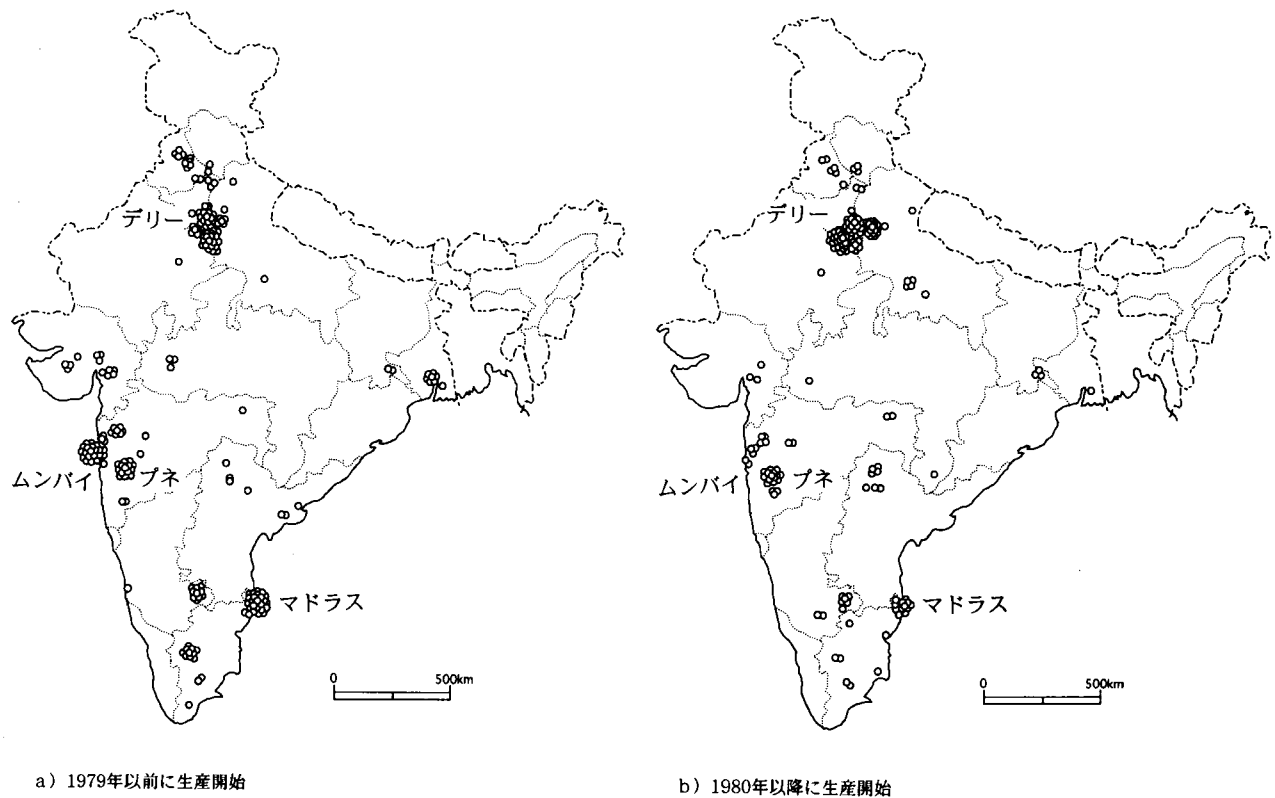


Fig.2 Distribution of automobile component manufacturers in India
 資料：ACMA(1996): *The Indian automotive industry: buyer's guide*. より著者作成。
 注) 1点は1工場の分布を表す。

1980年代以降は、首都デリーとその近郊への傾斜集積が進んでいるが、両時期を通じての既存集積地として、デリー、ムンバイ、マドラス、およびプネを確定できる。これら4地区には、部品工業の集積のみならず、既存の自動車メーカーの立地も認められ、同国自動車工業の核心地域と捉えることができよう。それ以外には、少数の立地が部分的に認められるにすぎず、新規の組立工場の立地を引き寄せる規模の集積には到っていないと判断される。

(2) インドの工業立地政策

第2の視点は、インドの工業立地政策にある。インドの政策は、社会的公正を理念としており、国土の均等な発展を目的とした経済政策をとっている。工業立地に対しても、後進地域の工業開発を促進する政策をとっている。たとえば、近年の工業団地開発の目玉として注目される成長センター (growth center) の開発は、後進地域に限定され、大都市や先進地域では認められていない。また、大・中規模工業に分類される工場の新規立地は、人口100万人を超える都市から25km以上距離を隔てる必要がある。このように、インドでは工業の分散化が政策的に進めているといえよう。

しかしながら、工業の立地には、既存の産業集積、専門的な熟練層からなる都市的労働市場、高次のインフラストラクチャーなどの存在 (外部経済) を必要とし、それへの近接性を保つ必要がある。実際にも、外資系大規模工場の立地は、大都市郊外に決定されることが多く、100万都市であるならば、そこから25~50キロの距離帯に開発された工業団地を主たる受け皿としている。自動車工業の場合でいうならば、さきの4つの都市の郊外が、新規立地の場として選択される可能性が高いことを示している。

ところで、インドにおいて企業の意志で工場立地場所の選定が可能となったのは、自動車工業の場合「本格的自由化期」に入ってからである。1980年代に設立された日印合弁自動車企業の立地場所の決定は、政府の意向を強く受けており、必ずしも既存の自動車産業の集積地と対応するものでなかった。自動車産業とは無縁であったマディヤ・プラデーシュ州インドール市近郊のピータンプルのような後進地域に自動車企業4社が進出し、この時期の自動車工場の立地を特徴づけた事例 (友澤, 1997) も、政府の誘導に負うところが大きい。

(3) 「本格的自由化期」の自動車工場立地

それに対して、「本格的自由化期」の新規投資は、既存自動車工業集積地である4都市の郊外に向かっている。北インドでは、デリー近郊への投資が進められている。ここでは、ウッタール・プラデーシュ州のガジヤバード県に開発されている工業地域 (ノイダ, グレーター・ノイダ) に注目したい。グレーター・ノイダは、デリーから東方に25~50km離れた範囲が該当し、その開発には日本の商社数社も関係している。主たる立地業種は、ハイテク部門や電気機器関係が多い。自動車工業では、すでにDCM・ダイウ社, シエル・ホンダ社, エスコーツ・ヤマハ社の組立工場があり、1998年にはBMWの合弁企業が進出する予定である。

南インドでは、マドラス郊外に投資が向かっている。マヒンドラ・フォード社は、マドラスにおける部品企業の集積、熟練労働力の存在、港湾や電力の安定供給等のインフラ整備状態、州政府のインセンティブ等を評価し、進出を決定した。また、現代自動車の生産子会社は、同市から40km離れたグリーンフィールドに工場を建設中である。この工場の主要生産設備は、同社カナダ工場より当地に移管されたものであり、これによって生産開始が幾分早められるという。HM社も同様に、ランサー生産のための新設工場をマドラス近郊に設置する。

インドのシリコンバレーとして知られるバンガロール郊外にも、自動車工場の設立が進展し

ている。ボルボ・インド社が、大型商用車を生産する100%出資子会社を設立する。トヨタ・キルロスカ・モーター社も、キルロスカ社の基盤が南インドであることを主な理由にバンガロールへ進出する。既存メーカーでは、TVSスズキ社がスクーター工場を、TELCO社が消防車や救急車といった特殊車両工場をそれぞれ当地に建設している。

一方、マハラシュトラ州は、ムンバイとプネという既存集積地を擁するにもかかわらず、自動車工場の誘致競争の成果は芳しくなく、新規事業の立地は進展していなかった。1996年までに決定されたのは、ムンバイ近郊のターナへのPAL・プジョー社の設立、プネへのメルセデス・ベンツ・インド社立地の2件のみであった。しかし、1997年の秋になって、プネ市から50km離れたグリーンフィールドに開発されている工業団地へのフィアット社の進出と、VW社のオーランガバードへの進出が相次いで決定され、一転して活況を呈している。フィアット社の進出理由は、プネの部品企業への近接性と、ウーノを生産しているPAL・オート社のクルラ工場とのアクセスの重視である。

以上みてきたように、新規事業は、「自由化初期」の政府主導による立地から、「本格的自由化期」の企業の主体性に基づいた既存集積地郊外への立地に変化しているとみることができる。

5. むすびにかえて

インドでは、年率5~6%の経済成長が予測されること、潜在的な需要が高いこと、ファイナンシャル企業の充実によりローン利用が円滑化していること等より、当分の間は自動車市場は拡大すると判断される(2000年までに、乗用車の市場規模は60~70万台になると予想されている)。それゆえ、世界の主要自動車メーカーが同国を最後で最大の市場とみなし、その確保のために現地法人の設立を相次いで行っているといえる。また、新設した現地法人を、南アジア・環インド洋諸国を射程に入れた生産拠点とし、グローバル戦略の中で位置づけている企業もある。

しかし、このような多数の企業の進出は、これまでも述べてきたが、インド自動車工業がすでに過当競争の時代に入っていることを意味している。現地で乗用車を生産するメーカーは17社(計画中を含む)あり、わが国の乗用車メーカー数よりも多い。乗用車生産の計画を持っていた同国最大の二輪車メーカー、ヴァジャージ・オート社やアメリカ合衆国のクライスラー社が、こうした過当競争を嫌って参入を見合わせたケースは、この状態を象徴している。

現実にも、1997年度前半の自動車市場は、1996年度までの好調に反して停滞気味である。乗用車部門のリーダーであるMUL社のような首位メーカーであっても、新型モデルの販売は良好であるが、既存車種の販売は概して低調である。RV型車などの多目的車両の導入を決定するメーカーもあるが、これはニッチ市場を開拓し、そこでの地位を確立しようとする企業戦略の現れである。また、商用車の販売も今年度は低調で、上半期は昨年比で大型車では30%近い生産減、小型車でも10%減となっている。この原因として、全般的な景気のスローダウンによる物流量の伸び悩み、トラック・ドライバーのストライキなどが考えられる。

自動車生産は本来大量生産型であり、生産スケールが大きくなるほど、生産性は向上する。MUL社は、1996年度上四半期には乗用車市場シェアの8割以上を獲得しており、現時点では唯一スケール・メリットを発揮できる地位にある。さらに、部品調達網、ディーラー網・サービス網の整備においてもMUL社は他を大きく引き離しており、当面は先発の利益を享受する

見通しが高い。同様の理由で、商用車部門におけるTELCO社の地位も堅固と判断される。

最後に、著者のインド工業化研究の中で、本稿の位置づけと今後の課題を示しておきたい。著者は、これまで「自由化初期」の自動車工業の動向と立地（友澤，1991），その時期に開発された工業団地での自動車工業の生産システムや労働力構造（友澤，1997）について言及してきた。本稿においては、「本格的自由化期」の自動車工業とその立地について、既存自動車工業集積地の郊外が中心となり、立地論的合理性に基づいた決定が行われるようになったこと示し、全国的な動向が明らかになった。次の課題としては、そうした既存集積地外縁部に進出した工場の生産システムや労働力構造を検討することが残されている。それを通じて、経済自由化期に形成された工業の空間構造の特性把握が可能となろう。これについての調査も、実施する予定である。

本稿は、平成8・9年度文部省科学研究費補助金（国際学術研究）「インドにおける工業化の新展開と地域構造の変容」課題番号08041017（研究代表者 岡橋秀典広島大学教授）による研究成果の一部である。

文 献

友澤和夫（1991）『インド自動車産業の新展開-日系企業の進出を中心として-』（経済地理学年報37）

友澤和夫（1997）『インド・ピータンプル工業成長センターにおける工業立地の展開と生産システム』（岡橋秀典編『インドにおける工業化の新展開と地域構造の変容—マディヤ・プラデーシュ州ピータンプル工業成長センターの事例—』）広島大学総合地誌研究資料センター