



インド経済の飛躍と日本の進出の可能性を探る

(米中経済研究会レポート No.17)

米中経済研究会
横山昭雄(主任研究員)

(注)本稿は 2019 年 10 月 3 日現在の情報に基づく

【要旨】

- ここ数年、インドは、政治・安全保障分野で注目度が上がってきているが、わが国産業の進出はごく一部の成功例をのぞき、思うようには進んでこなかった。
- 米中貿易紛争のあおりもあり、インド経済成長の伸び率は下がってきている。貿易額は輸出入とも前年比横ばい、実質成長率は本年 4-6 月期まで 5 期連続で、対前年同期比の伸び率が下がっている。
- 2014 年発足のインド人民党(BJP)・モディ政権は、製造業の振興と ICT 産業の後押しを主要な産業政策に掲げ、外資に門戸を開放することに注力している。煩雑な制度や手続きを簡素化・オンライン化するといったソフト面が先行しているが、特に物品・サービスが州ごとに異なる税制だったものを一本に統合した GST が光る。
- 本年 5 月の総選挙で BJP が勝利したのち、6 月からの国会は、重要な経済関係改革法案を含め多くの法案を可決した。景気減速を受けた第二次モディ政権の積極的な対策への取り組み姿勢が明らかになってきたが、さらに期待されるのは、鉄道・港湾・道路や電力と云ったインフラ整備の加速。
- わが国からの進出産業のうち、自動車を見てみると、「マルチスズキ」が有名だが、今後の所得水準の向上や CASE 時代への移行をにらみ、ハイブリッド車などでヨタ自動車との連携を深めていこうとしている。
鉄鋼については、モディ政権直前にいくつかの日韓の現地進出計画が住民の反対などで頓挫した後、今のところ現地メーカーへの(共同)出資をすすめている。
- このように、モディ現政権は、インドを、州ごとに別の制度・政策が幅を利かせる国柄を改め、連邦への集権を強めるとともに、ソフト面・続いてハード面で産業政策を推進しており、今までと異なり「企業活動が容易に全国展開できる」・「使い勝手の良いソフト・ハードインフラが充実した」国に変貌させようとしている。わが国から進出しようとする好機なのは間違いない。
- ただ、南アジアではインドとパキスタン、中国の国境紛争と絡み合っており、国境地域の武力行使も起こっている。憲法を改正してカシミール州の高度自治権を剥奪したのは、連邦への集権の一環でもあるが、紛争のエスカレーションを引き起こさないか気になるところ。

昨今、わが国では FOIP(自由で開かれたインド太平洋)が重視され、なかでもインドの存在がクローズアップされている。ただそれは、主として安全保障や政治面での注目の方が大きい。経済面で云うと、世界第二位の人口を抱える大国とはいえ、ここ 30 年近くにわたる中国の急成長と異なり、なかなか経済的に飛躍しきれていないようにみえる。

本稿では、インドの今日のありようを確認し、その発展の可能性とそこにおける日本(企業)の貢献の余地・可能性を検討してみようとする。

1. 国柄

(1)人口 13 億 5300 万人

(うち生産年齢人口 8 億 9900 万人)
(世界二位・中国との逆転も目前と云われる) (2018 年世銀統計)

(2)国土面積 3,287 千平方キロ

(世界第 7 位)¹
(参考 日本 377 千平方キロ)

(3)政治体制

・連邦制共和国
29 州・6 連邦直轄領・デリー首都圏
・議院内閣制
BJP / ナレンドラ・モディ(Narendra Damodardas Modi)政権(2014 年～)

(4)社会

・宗教 ¹ヒンドゥー教徒 79.8%, イスラム教徒 14.2%, キリスト教徒 2.3%, シク教徒 1.7%, 仏教徒 0.7%, ジャイナ教徒 0.4% (2011 年国勢調査)
・識字率 73.0% (2011 年国勢調査)

★インド社会の大きな特徴は、ヒンドゥー教などの「カースト制度」である。これは憲法上も許されていないが、現実社会では根強く生き残っていて、“身分差別”と同時に“女性差別”も完全な解消には遠い状況にある²。

¹ 多宗教と同時に多民族国家でもある。ただ、民族と宗教が「一対一」対応しているわけでないため、理解は難しい。例えば独立時の東パキスタンと呼ばれた地域は 1971 年ベンガル人の国 = バングラデシュとして独立したイスラム国家だが、その西隣はヒンドゥー教徒・ベンガル人が多数を占めるインドの西ベンガル州である。ベンガル人が多く住むこの地域は、宗教のために二カ国で分割されてしまった。(長崎暢子編著「世界歴史体系 南アジア史 4」(2019 年)山川出版社 p29-32、145-147)

² カースト制度の外部には、かつて不可触民とも呼ばれた被差別民である「指定カースト」が、ヒンドゥー教の外部には、特異・後進的な生活を営んでいる山間等に居住する「指定部族」が存在している。2011 年調査では、総人口に占める比率がそれぞれ 16.6%、8.6%。(長崎編著 p 293-294)
例えば識字率の向上が取り組まれているが、国家計画委員会「Twelfth Five Year Plan(2012-2017)」によれ

図 1 インド地図



(Abyesse Corporation 提供の白地図
<https://www.abysse.co.jp/world/map/country/asia/india.html>
をもとに筆者作成)

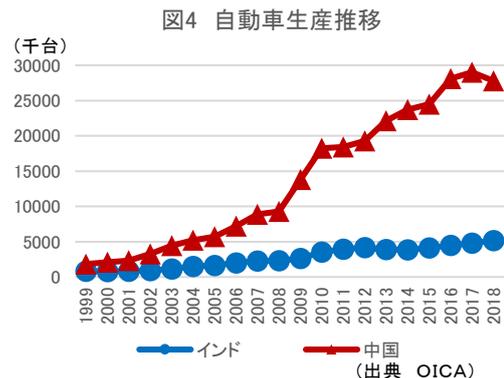
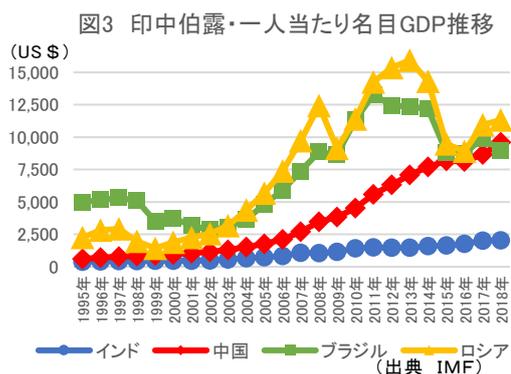
(5) 経済

1) GDP 271 百万米ドル (一人当たり 2036 米ドル)(2018 年)

2) 他の BRIC's 諸国、特に中国と比較したときの立ち遅れが著しい

冷戦終結後のグローバル経済化の初期段階で BRIC's と呼ばれた 4 カ国の中でも立ち遅れは明らかで、一人当たり GDP でみると、三カ国が 1 万ドル前後に達しているのに対して、インドは、95 年に 4 百ドルだったのが 2 千ドルに至ったにすぎない(図 3)。

特に中国は工業化が著しく進展しており(例: 図 4)、今や情報化でも世界の先頭集団を形成している³。



このように、インドは相対的に低い成長しか遂げておらず、わが国産業界も少数の例外を除き進出の糸口をつかみきれていない、“フロンティア”状態の国である。

この国の経済発展を阻害している要因が何であり、有益な対策がないか。わが国産業界にとって進出の好機なのか・進出の余地がないのか検討したい。

2. 戦後の政治略史

第二次大戦前、インド亜大陸はインド帝国⁴と藩王国⁵で構成されていたが、1947年8月独立した、インド(ヒンドゥー教徒が多数派の国)とパキスタン(ほとんどイスラム教徒)の何れかに帰属することになった⁶ⁱⁱ。

インドでは独立以来長く国民会議派の一党優位が続いた。同党の基本政策の一つは社会主義化で、重要産業の国有化と輸入代替工業化戦略をとった。しかし、国際競争力のある産業を育成できず、かえって高関税など国内産業への保護政策が長く続いてきた。ⁱⁱⁱ

ば、2001年時点で全体が65.4%、うち女性が54.2%。指定部族は全体で47.1%。そのうち女子は34.8%だった。

³ これが中国による米国の知的財産権侵害に起因する、というのが要因の一つ(→3(2))

⁴ 「英国王を君主とする国家」の態をした事実上の植民地。

⁵ 英国と条約を結び外交・軍事権を失った事実上の保護国。大小600カ国弱、領土の45%・人口の25%ほどを占めた。今日有名なのはカシミール Kashmir 藩王国。

⁶ 少数派になってしまった人々が多数難民として他方の国に移住したが、その過程で数十万人ともいわれる犠牲者が出たという。カシミール藩王国は藩王がヒンドゥー教徒、住民の8割ほどはイスラム教徒だったが、独立の際、藩王が別国家として独立しようとしたため、まずパキスタンが、続いてインドが軍を派遣し、最終的に一部ずつを実効支配した(1947-49年・第一次印パ戦争)。

今世紀に入り、2004 年からのマンモハン・シン国民会議派政権が 10 年続いた。現モディ BJP⁷ 政権も一期 5 年を終えて、本年 5 月の総選挙に勝利し第二次政権(5 年)と、長期政権が続くことになる。

これらの政権に至り、ようやく改革に本腰が入れられるようになった。

3. モディ政権における変化

(1) 改革政策(2014 年発足時から順次実施)の推進と現状

ここでは、経済発展とそれを支える社会基盤の底上げに関わる主要な政策を確認したい。

1) 政策概要

①メーク・イン・インディア(Make in India)

- ・目標 人口12 億人の約 7 割が住み、労働力の多い農村に製造業を定着させることで雇用創出や格差縮小を目指す^{iv}。
- ・方策 規制緩和、政府関係手続のオンライン化等により外資を積極的に呼び込むようにし、自動車・化学、IT・バイオサイエンス、鉄道・港湾など諸産業・インフラ整備向けに官民で投資していく。(2015 年度は 7 千億ルピーの予算を計上)。
目玉の一つが、「デリー・ムンバイ産業大動脈(DMIC)」の開発^v。

一方で、財政赤字・通貨ルピー安の進捗を防ぐ目的もあり、輸入品への関税率を引き上げたことは、海外製造業に対してインド現地への投資への誘因にもなっている。

②デジタル・インディア(Digital India)^{vi}

- ・目標 デジタル化を通じて強化された知識経済社会に変革する。
- ・方策 1 兆ルピーをかけて全国にブロードバンドを整備、行政サービス電子化・オンデマンド化や電子金融サービスの提供、キャッシュレス化を実現する。

③クリーン・インディア(Clean India/Swachh Bharat)^{vii}

- ・数億人もの国民が屋外での排泄行為をせざるを得ない状況は、「人間の尊厳にかかわること」であるだけでなく、水の汚染ひいては疫病の原因になっていた。
- ・方策： 2019 年までに 120 百万家庭に専用のトイレを新設し、学校等のトイレをさらに整備する。

④プラダン・マントリ・ジャン・ダン・ヨジャナ(国民金銭計画)(Pradhan Mantri Jan Dhan Yojana(PMJDY))^{viii}

⁷ BJP は、RSS (民族奉仕団) の構成員を主要メンバーとして発足している。RSS はヒンドゥー至上主義 (イスラム教徒への譲歩やパキスタンとの分離への反感から始まる宗教と混然一体となったナショナリズム) の主要な勢力で、独立前の選挙に参加しなかった。1948 年、元メンバーが“マハトマ・ガンディー”を殺害したため、RSS は非合法化、2 万人のメンバーが逮捕された。その後大衆連盟という政党を結成、他党との離合集散を経て 1980 年 BJP 結成に至った。

(長崎編著 p251-255)

2002 年 2 月グジャラート州で宗教暴動が発生し、イスラム教徒を中心に 1000 人以上が死亡したとされる。当時州首相だったモディ氏は宗教暴動を阻止しなかったとして批判された。(長崎編著 p241-242)

- ・目標 農村貧困層を中心に、生活レベルを引き上げる⁸。
- ・方策 保険・貸与機能付きの銀行口座を与える。

⑤GST（物品・サービス税）^{ix}

- ・目的 外資の参入を租税面から促進する。
- ・方策 全国統一の GST により、州ごとにことなる税制を統合する⁹。
- ・実施状況 2017 年 7 月より実施。原則として、物品とサービスの輸入¹⁰と州際・州内取引はこの税制に統合された。税率はゼロ(免税)、5%、12%、18%、28%に区分される¹¹。

★ブラックマネー対策

偽札対策として、高額通貨を廃止(2016 年)。

ただし、2016 年 11 月、突如「高額紙幣を 4 時間後に廃止」するという措置だったため、大混乱に陥った^x。この政策の目的はまだしも、方策はあまりに乱暴だったといえ、今も評価を定め難い。

2) 評価

メイク・イン・インディア政策は海外からも歓迎され、2015 年には米国・オバマ大統領が訪印の際に、「40 億ドル以上の対印貿易・投資」関連措置を約束^{xi}するなど、日 EU も含め投資拡大を約束した。

特に内外の評価が高いのは、GST の実施(17 年 7 月～)。それまで連邦からは物品税、サービス税、中央販売税などが課税され、州からは各州で税率が異なる付加価値税や入国税等が課税されていた。このため、税に関わるコストと手間が企業活動を阻害していた。GST の実施のメリットは、第一に連邦・州を通じて簡素な税制に一本化されたこと、第二に物品の州間移動が容易になったことが挙げられる^{xii}。

とはいえ、その他一連の政策目標に向け、諸政策が実施されてきたが、後に述べる米中貿易紛争のあおりをうけたこともあいまって、少なくとも第一次モディ政権の 5 年間の間には、期待されたほどの経済成長が達成できていないことは事実である。

結果として製造業比率は 16%とほぼ横這いで、目立った新規雇用数も得られていない^{xiii}。

⁸ もちろん、小規模経営(農家等)への補助金や、医療費保障など“普通の”経済・社会政策も行っている。

⁹ GST は制度として一本化されているが、内容的には連邦税と州税に分かれ、単独適用の場合も二重課税の場合もある。その際、州の GST 税率は州ごとに異なる。

JETRO ビジネス情報「インド税制」 https://www.jetro.go.jp/world/asia/in/invest_04.html

および「インド物品・サービス税 (GST) における税構造と取引別課税一覧」

https://www.jetro.go.jp/ext_images/jfile/country/in/invest_04/pdfs/in9C010_GST_kouzou_kazeiichiran.pdf (いずれも 2019 年 10 月 1 日アクセス)による。

¹⁰ “基本関税”と別に課税される事に注意。

¹¹ このほかに、奢侈品には付加税が課され、例えば自動車では“長さ 4m 以上、エンジン 1501cc 未満”の中型車は 17%の税率になる。これに比べて長さ 4m 未満、エンジン 1200 未満”では 1%にすぎない。

ただ、この政権の方針が、外資参入の機会を広げている方向にあるのは間違いない。というも、独立後のインドは州権の強い連邦国家で、かつ民意に敏感^{xiv}であったため、連邦と州は税も含め制度に一貫性がなく、州境が半ば国境で州際通商が貿易に近い状況にあたり、州政府が住民の声に応じて連邦が認めた大型工場等の進出を認めない、といった事態がままあったからである。(←p13・4(2)3)③)。

(2) 米中貿易紛争の影響

2017年1月のトランプ政権発足以降、米中は、争点を貿易問題から知的財産権侵害問題に発展しながら大規模な関税賦課合戦を展開している。

それだけでなく、中国は「一帯一路」を提唱し、アジアからインド、太平洋やアフリカ、欧州にまで経済協力関係を結ぶ構想を実行しはじめた。これに対し米国はもちろんわが国も、「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」を唱え、自由貿易体制の堅持を図っている。

この紛争の渦中であって、インドはインド・太平洋地域の大国であるが、米中とも自陣営に引き込まうという動きは案外鈍い。

1) 経済的側面

① 関税賦課合戦の余波

一つの側面として、関税賦課のエスカレーション^{xv}の結果世界貿易の流れが乱され、行き場を失った商品が他国に流れ込み混乱を引き起こすといった負の影響があるのは言うまでもない。

インドもその影響を受ける国の一つである。米国に輸出できなくなったIT・携帯機器、鉄鋼や化学製品の安値輸出が恐れられ、5月には国内鉄鋼業から鉄鋼輸入に関しセーフガード措置適用が申請された¹²。

② 自由貿易協定への参加

9月19-27日、ベトナムでRCEPの第28回交渉会合が開かれた¹³。

2013年5月に第1回交渉会合が開かれてから長期間交渉が続いてきたが、今なお決着しない原因の一つがインドの慎重姿勢とされている。インドは強みであるITサービス輸出を拡大できるメリットを考えて交渉に参加するものの、輸入増を恐れて関税撤廃や税率引下げに強く抵抗してきた。

本年4月には、「業を煮やした」中国が、豪NZとインドを外したような交渉枠組みを提案した^{xvi}。

¹² 2015-18年にもセーフガード措置が実施されたが、その際わが国も対象にされたため、WTOに提訴、18年11月にパネルで勝訴、12月から上級委員会の審理に移行した。

¹³ RCEPとは、「東アジア地域包括的経済連携」のことで、ASEAN10か国+6か国(日中韓豪、ニュージーランド(NZ)とインド計26か国が交渉に参加している「広域経済連携」のこと。経済産業省HPニュースリリース <https://www.meti.go.jp/press/2019/09/20190917003/20190917003.html> より(2019年9月30日アクセス)

2) 政治・安全保障的側面

インドは、2017 年からすでに、カシミール地方を通過する中パ経済回廊(CPEC)をつくらうとする動きを強く非難している^{xvii}。

CPECは、中国の一帶一路構想の中でも大きなプロジェクトの一つで、アラビア海進出を可能にする重要施策であり、それゆえ中国はパキスタンとの関係緊密化に努めている。

一方、同地方全体を自国領と認識するインドにとって放置できる問題でなく、パキスタンとの対立は激化していった。19 年 2 月には両国が相手方支配域に空爆を実施した^{xviii}。

なおこのような強硬姿勢が、5 月の連邦議会総選挙での BJP の勝利・第二次モディ政権につながったという。

8 月にはインド支配域内で、カシミール州が憲法で保障された高度の自治権を、憲法改正までして剥奪し、連邦政府の事実上の直轄支配下に置くこととした^{14 xix}。ところで、この州の領域の一部は中国との間の国境紛争の対象となっているもので、中国政府は直ちにこの措置を批判している^{xx 15}。

3) 米印関係

中印が、カシミール問題でパキスタンを絡めながら対立している一方、と別に、米印関係も厳しい点がある。

・昨年 10 月、インドはロシアとの間で、米国の反対に関わらず総額 50 億ドルを超える地对空ミサイルの購入で合意した^{xxi}。

・本年 5 月に、米国はインドを一般特惠関税制度(GSP)の対象から除外した。インドは無関税で 2000 近い品目を対米輸出できていた。これに対して、インド側も一部品目に輸入関税を課することとした。

4) 貿易推移

インドの貿易は、モディ政権発足後、2015 年度(4-3 月)から 18 年度まで輸出・輸入とも堅調に増加したが、輸入の伸びが輸出を上回っており、その差は近年拡大している。

本年 4-7 月までを単純に 12/4 倍すると、輸出入とも 18 年度ほぼ横這いになり、貿易拡大にブレーキ

表 2 輸出入推移

【全輸出入額】							(十億ドル)
全体	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019/4-7	
輸出	310.3	262.3	275.9	303.5	330.1	107.1	
輸入	448.0	381.0	384.4	465.6	514.1	169.6	
差	▲137.7	▲118.7	▲108.5	▲162.1	▲184.0	▲62.4	
【対米輸出額・シェア】							
米国	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019/4-7	
金額	42.4	40.3	42.2	47.9	52.4	17.8	
シェア	13.7%	15.4%	15.3%	15.8%	15.9%	16.6%	
【対中輸入・シェア】							
中国	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019/4-7	
金額	60.4	61.7	61.3	76.4	70.3	23.5	
シェア	13.5%	16.2%	15.9%	16.4%	13.7%	13.8%	

(出典 インド商工省)

¹⁴ BJP は、中央集権志向が強い政党である。これはパキスタンと分離してしまったことに鑑みた、この党のヒンドゥー至上主義の貫徹のためという意図が垣間見える。

¹⁵ ただし、一帶一路構想において中国がインドに投資しようと想定している金額は、一説には 1 千億ドルとも云われるほど巨額なのは確か。国境紛争があるから対中・対パキスタン関係が硬直化し続ける、かどうかはわからない。CPEC を巡っても、何らかの Deal があってもおかしくはないかもしれない。

がかかってきている模様。

(3) 足元の景気変調

2018 年頃から今年に入って貿易のみならず国内消費も変調を来してきている。

国内では、自動車をはじめ高額な耐久消費財の販売の落ち込みが目立つ¹⁶。

自動車販売は、すでに 8 月まで 10 カ月連続で対前年同月を割り込み、7 月には 30%、8 月には 33%の減少を記録した。直接の原因としては、自動車ローンの貸し渋りも目立っており、金融業界にも変調がみられている。^{xxii}

国全体でも、昨年上期をピークに、実質成長率の伸びが期を経るごとに下がってきている(18 年 1-3 月期 8.1%→19 年 4-6 月期 5.0%)。

第二次モディ政権の対応もピッチを速めてきた。

総選挙後の 6 月からの国会では、「破産・倒産法」改正案、「賃金法」制定、「国民 ID 番号関連法」改正案など、経済面の制度の基幹となる重要法案が多数成立した^{xxiii}。



さらに、8 月には、景気対策を打ち出し、自動車にかかる登録費用の引き下げなどを決定したが、特に効果がみられそうもなく、自動車業界は GST 税率の引き下げを求めている^{xxiv}。同じく 8 月には、国営 18 銀行を 12 社に集約すること案を発表し、9 月 20 日には法人税減税(原則 30%から 22%・10 月以降の新規設立の製造企業は 15%)を発表^{xxv}¹⁷した。

いずれにせよ、経済面では、本年実施された総選挙での BJP の公約にある、インフラ投資計画(5 年間で 100 兆円…単純平均で GDP 比 9%の支出に相当)の実現性に注目が集まっている。

4. 日系進出企業の動向

(1) インド進出の意義

1) 一般的意義

一般論として、インドに進出する意義は下記 4 点ほどが挙げられるのではないかと。

(ア) 国内巨大市場(成長可能性)

インド自体が、世界第 2 位・13 億人の人口を擁する巨大市場であること。中国よりも一人

¹⁶ このほか、以前から航空業界は競争が激しく、LCC の台頭に加えて原油高・ルピー安が影響し、フルサービスの航空会社の経営がとりわけ不安定化していたが、大手(フルサービス)航空会社のジェット・エアウェイズ (Jet Airway) が資金難に陥り、4 月に運航停止、6 月には破産手続きに入った。

¹⁷ この措置に呼応して、9 月 25 日マルチスズキ社は減税の利益を顧客と共有するとして、一台 5 千円程度の値下げを発表。

当たり GDP が低く、年齢構成も「若い」ことから、経済の伸びしろは大きい

(イ) 人件費の安さ

(ただし、人件費は高騰しつつあり、近年はアドバンテージを逸しているとも云われている)

(ウ) 言語・コミュニケーション上の障害が少ないこと

(エ) 研究開発

技術系の優れた人材が多いこと、人件費が相対的に安いこと、研究開発拠点として活用の可能性が大きい。

2) フォロー・ウインド① インフラ整備(=インフラ投資)の進捗

第一次政権につづき、第二次モディ政権でも各種投資をすることが選挙公約になっていたが、中でも電力、鉄道、道路、港湾などインフラ整備のための投資は必須である。

この投資自体が、進出の呼び水にもなるといえるのではないか。

○2015年には「日本工業団地」候補地 12カ所を選定した^{xxvi}。

○SAGARMARA(港の近代化と新しい港の開発・港の(後背地との)接続性の強化や港湾関連産業化)計画によれば、2015年現在 1500MMTPA(=取扱い量年間 15億トン)の貨物取扱能力を、25年までに 3300MMTPA に引き上げることを目指している。そのために既存の港の能力増強だけでなく新港開発も予定されている^{xxvii}。

○電力や鉄鋼用の石炭は鉄道貨物輸送の半量を占めているが、これも今後数年のうちに大幅に増加する見通し。にもかかわらず、貨物は旅客と同じ軌道で運搬しており列車の平均速度も遅く、まったく対処できない。

そこで全インド貨物輸送量の約 65%を占める西回廊(デリー・ムンバイ)(約 1500km)、東回廊(デリー・コルカタ間)(約 1300km)においては、貨物輸送力を強化するため「貨物専用」鉄道(Dedicated Freight Corridor=DFC)を建設する計画が進められている^{18 19}。

3) フォロー・ウインド② 日印協力の気運

他国に比して、わが国政府・各省は、インドとの間で連携を深めており、以下のような様々な分野での協力を合意し、実行に移している^{xxviii}。これは、他国企業にないアドバンテージになるのではないか。

○インド太平洋・アフリカ地域で開発協力すること

○メーク・イン・インドへの協力(ex 「日印投資促進ロードマップ」)

○鉄道敷設で協力すること(ex ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道の建設)

○「日印デジタル・パートナーシップ」

¹⁸ このうち「西回廊」は DMIC の主要事業でもあり、建設資金として国際協力機構 (JICA) より円借款が供与される (対象総額 7300 億円) (2018 年 8 月 JICA インド事務所「対インド協力の現状」より)。

https://www.jica.go.jp/india/office/others/ku57pq000020wb9a-att/outline_201808.pdf
2019 年 10 月 3 日アクセス)。

¹⁹ ただし、もともとは 2019 年には全線の工事が完了する計画だったが、住民の反対・土地収用の遅れから、着工段階ですでに大きくずれ込んでいる。

○ものづくり技能の移転を推進すること(具体的には 10 年間で 3 万人の人材やエンジニアの育成。在印企業が日本式ものづくり学校や寄附講座を設立。)

○農業・食品加工・食品安全・林業・水産における協力

(2)進出状況(成否)

1)進出状況

環境は整備されてきているが、全般的には、わが国の企業がインドに進出し現地で工場等を操業させても、なかなか当初の目標を達成しきれていない。

表 3 インド進出のリスク(例)

投資環境上にいくつかのリスクがあるからと考えられる。
これについては、既述のとおりモディ政権の改革政策によりいくつかの点では解消の方向に向かっている。

以下、自動車と鉄鋼の二つの産業の事例を見てみたい。

リスク	対策着手済み	今後の課題
a)インフラの未整備	メーク・イン・インド	・特に電力不足が問題。その他港湾、道路整備も課題。 ・100兆ルピー投資計画の成否
b)税制・手続きの煩雑さ	GST	
c)人件費の高騰(年率10%近い)	—	(改革の成果でもあるため、上昇傾向は止められないか)
d)政府の政策運営の不透明さ	・デジタル・インドによるオンライン化 ・連邦と州の権限争いも課題であるが、GSTはその解決策の一つ	
e)行政手続きの煩雑さ	デジタル・インドによるオンライン化	

2)自動車産業

インドの自動車産業は着実に成長しているが、今までのところ二輪車が 8 割ほど、残りの四輪車も小型車がほとんどを占めているため、欧米も含め「世界的な」メーカーの進出ははかばかしいものではない。

その中で、外資系なるも四輪車の国内販売シェア一位は、スズキ自動車系の「マルチスズキ」である。同社は、政府系のマルチ・ウドヨグ社との合併で設立し、1983 年から排気量 800cc エンジン車を生産したのがスタート。2017 年度には同国内の乗用車販売シェアが 50%を超えた²⁰。

マルチスズキの強みは、小型車カテゴリーの商品の充実であり、実際、排気量 800CC のミニカーから 1200-1300CC クラス(車長 4m 未満)のコンパクトカー²¹が販売の太宗を占め

²⁰ 販売増に対応して、グジャラート州の新工場では、2017 年から 20 年にかけて 3 工場がつくれ、計 75 万台の年産能力増強が図られる。

²¹ このサイズの強みについては、脚注 11 (5 ページ) 参照

る²²。

表3 インド・自動車国内販売台数

【自動車国内販売台数】 (単位:千台)

カテゴリー	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
乗用車	2,504	2,601	2,789	3,048	3,289	3,377
商用車	633	615	686	714	857	1,007
三輪車	480	533	538	512	636	701
二輪車 (Quadricycle)	14,807	15,976	16,456	17,590	20,200	21,181
総計	18,423	19,724	20,469	21,863	24,981	26,268

(注: 四捨五入差あり、合計は合わない)

【乗用車販売(全社・マルチスズキ)】 (単位:千台)

	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	(内訳)
全国	2,504	2,601	2,789	3,048	3,289	3,377	Mini 369
マルチスズキ	1,054	1,171	1,305	1,444	1,643	1,730	Compact 872
シェア	42%	45%	47%	47%	50%	51%	その他 489

(出典 スズキ㈱HP 「IR ミーティング資料」^{xxix})

ただ、この強みは、将来的にリスクになり得る。

一つは、今後人々が豊かになると「安く走ること」から「快適性」にシフトする恐れがあり、“ブランド”を持った海外メーカーの進出余地が広がる可能性がある。

もう一つ、その先にはわが国国内も同じであるが、CASE²³と呼ばれる先端技術・システムの採用も控えている。とりわけインドでは、都市部での大気汚染の深刻化もあり、電気自動車(EV)化の推進圧力は大きい²⁴。

一方、トヨタ自動車は、現地資本との合弁で設立した DCM トヨタが 1985 年から商用トラック生産を始めたが、販売網の未整備や高コストのため 97 年に撤退した^{xxx}。その後、99 年改めて合弁会社 TKM を設立し乗用車生産を始めたが、足元の販売シェアは依然として 5%に届かない状況。

スズキとトヨタ自動車は、2017 年 2 月に包括的な業務提携に向けた覚書を締結したが、同 11 月、インド市場での協力を合意した^{xxxi}。具体的には、

- ① インド市場に 2020 年頃に EV 車を投入するための諸検討
- ② HV(ハイブリッド)車の相互供給²⁵
- ③ 部品の現地調達推進

である。

これは、マルチスズキにとっては、高級化・EV 化への重要な対応策であろうし、トヨタにとっては二度目の挑戦である TKM^{xxxi}がなかなか成長しない中、現状を打破する契機とする意味がある。

²² なお、直近の販売は、既述のとおりインド経済の変調のため落ち込んでいる。4-6 月期の決算では、前年同期比で国内販売台数が 19%減、税引き前利益が 27%減少している。

²³ Connected、Autonomous、Shared & Services、Electric の頭文字を取った略称。これからの自動車(とそれが関わる社会システム)のありかたを予測する key Words。

²⁴ グジャラート州工場に近接して、東芝・デンソーとの合弁で HV 車用 Li イオンバッテリー工場も新設。

²⁵ スズキはインド向けのため低コストの“簡易型”HV 車を開発・販売している。

3)鉄鋼

①インド鉄鋼業

今世紀に入り、シン、モディの改革政策とともに、生産量は増大の一途をたどり、2018 暦年の粗鋼生産量は日本を抜いて世界二位となった。(1 位中国 928 、2 位インド 106、3 位日本 104 百万トン)

メーカー別の生産量でも、世界規模の大手鉄鋼メーカーが現れている。2018 年には、メーカー別の粗鋼生産量で上位 20 社の中に 3 社が入ってきた。

- ・Tata Steel(11 位)…タタ財閥、 JSW Steel(18 位)…ジンダル財閥
- ・SAIL(20 位)…国営企業

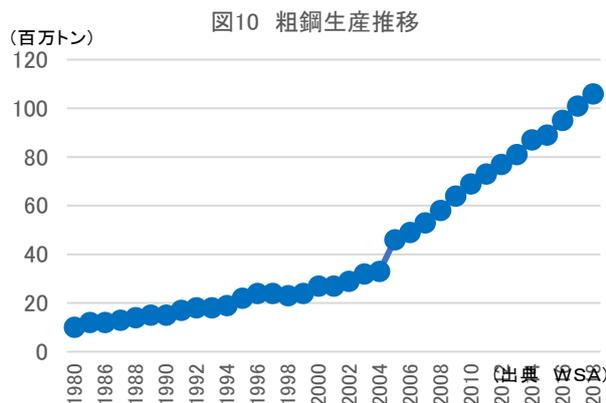


表 4 2018 年粗鋼生産トップ 20 社

				(単位 百万トン)			
	企業	国	2018 暦年		企業	国	2018 暦年
★	1 ArcelorMittal	LUX	96.4	11	Tata Steel	インド	27.3
	2 中国宝武鋼鉄集団	中国	67.4	12	Nucor	米国	25.5
	3 日本製鉄	日本	49.2	13	山東鋼鉄集団	中国	23.2
	4 河鋼集団	中国	46.8	14	湖南華菱鋼鉄集団	中国	23
	5 POSCO	韓国	42.9	15	現代製鉄	韓国	21.9
	6 江蘇沙鋼集団	中国	40.7	16	馬鋼集団	中国	19.6
	7 鞍山鋼鉄集団	中国	37.4	17	NLMK	ロシア	17.4
	8 JFE Steel	日本	29.2	18	JSW Steel	インド	16.8
	9 建龍集団	中国	27.9	19	IMIDRO	イラン	16.8
	10 首鋼集団	中国	27.3	20	SAIL	インド	15.9

★AM 社はルクセンブルグ籍・源流の Mittal 社はインド企業

(出典 WSA)

②日本企業の進出状況

日本の鉄鋼メーカーの海外進出は、自動車メーカーの海外進出に伴う高級鋼材の供給拠点を築くことが多い傾向にあった^{xxxiii}。

しかし、インドにおいては、自動車用鋼板の供給拠点だけでなく、インド国内や東南アジア向け汎用鋼材の製造・販売拠点を築こうとしている。

ただし、高炉一貫製鉄所を一つ作るためには、1 兆円規模の投資を要するともいわれており、現地メーカーとの共同事業や出資、さらには共同買収という形態を取ってきている。

- ・日本製鉄： Tata との合併で JCAPCPL 社を設立 ^{xxxiv}。

(概要)

目的： 自動車用冷延鋼板の製造・販売
資本金・出資比率： 123 億ルピー(49%)
主要設備： 連続焼鈍ライン(60 万トン/年)
操業： 2014 年 5 月～

- ・日本製鉄： アルセロール・ミッタル(ArcelorMittal)社と共同でエッサー(Essar)社(Sail に次ぐ第 4 位メーカー)の買収(手続き中) ^{xxxv}。

(概要)

Essar 主要製品： 熱延鋼板、冷延鋼板、溶融亜鉛めっき鋼板、厚板、鋼管
生産能力： 約 1000 万トン
現状： 18 年 10 月、落札者に決定、現在裁判所による再建計画審理中

- ・JFE： JSW(Jindal)に出資 ^{xxxvi}。

(概要)

JSW 主要製品： 熱延鋼板、冷延鋼板、溶融亜鉛めっき鋼板、線材、棒鋼
提携： 出資の他、自動車用鋼板製造のための技術供与 ^{xxxvii}
出資比率： 15%(2012 年～)

③ 製鉄所新設が困難な状況

メーク・イン・インド政策はとられているものの、「世界最大の民主主義国家」であるインドでは、住民意識が高く、国内企業も含めて製鉄所の建設には困難が生じている。

- ・2013 年 7 月 JSW はウエストベンガル州の製鉄所(1000 万トン)建設を断念 ^{xxxviii}。

(理由) 新規建設の代わりに中堅メーカーを買収することとした。とされる。

- ・2013 年 8 月 POSCO(韓国)はカルタナカ州の製鉄所(年産 600 万トン)建設を断念。

(理由) 住民からの環境破壊等への反対運動。とされる ^{xxxix}。

- ・2015 年 8 月 POSCO(韓国)は、オデッサ州での製鉄所(年産 1200 万トン)建設を断念 ^{xl}。

(理由) 住民の反対運動(22 千人が移転を余儀なくされる)の結果、土地収用の遅れがあったこと。州政府との間で鉱山権益の優先取得を合意していたにもかかわらず、連邦法改正で競争入札化され、権益の安価取得が困難になったこと。とされる。

5. まとめ—インド進出の魅力と困難

ここまでみてきたとおり、中国が飛躍的に経済成長を遂げ、国内産業の競争力も非常に高いものになった今、インドは一国として世界最大のフロンティアである。

モディ BJP 政権になって改革が大きく進展し、経済成長が加速される期待が高まっている。

この改革は、既述のとおり法令、制度やソフト・サービス面での簡素化・合理化において大きな成果を出している。とりわけ州権の制約が進むことは、どこどこという州だけに進出する、というに近いこれまでのありかたから、「インドという国」全体を市場とする進出が可能とする。ただそうなるといっそう、電力や鉄道・港湾といった大規模インフラの整備が課題となる。もちろんインド政府も十分承知していることで、インフラ投資の拡大・促進は目玉政策でもある。

一方、メイク・イン・インド政策は投資の呼び込みとともに輸入への圧力を高める政策である面を持っており、インド市場への輸出による参入の門戸は狭まる傾向にある。

うまく進めば、いずれ「バスに乗り遅れるな」という一種の煽りが行われるようになるかもしれない。

ただ、現政権は経済成長一本鎗でないことには留意しておくべきである。カシミール地方への対応でも、強硬姿勢が垣間見える。また、それがどのような振舞いとして表出されていくのか、注視する必要はあろう。

ⁱ 外務省「インド基礎データ」 <https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/india/data.html> (2019年9月30日アクセス)(3)(4)も同様。

ⁱⁱ 本段落・脚注とも バーバラ・D・メトカーフ、トーマス・R・メトカーフ著「インドの歴史」(2006年)創土社 p312-323、長崎暢子編著「世界歴史体系 南アジア史 4」(2019年)山川出版社 p12-18

ⁱⁱⁱ メトカーフ p347-349、長崎 p260-263

^{iv} 日本経済新聞 2015年5月1日付「メイク・イン・インド」
<https://www.nikkei.com/article/DGKKZ086334550Q5A430C1FFE000/> (2019年9月30日アクセス)

^v 在日本インド大使館 HP・「MAKE IN INDIA」P22-25 https://www.indembassy-tokyo.gov.in/Make_In_India/Main_Brochure.pdf (2019年9月30日アクセス)

^{vi} 総務省情報通信白書(平成27年版) p490-491「インドのICT政策の動向」
<http://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h27/pdf/n8b00000.pdf> (2019年9月30日アクセス)

^{vii} ハフントンポスト 2014年11月11日付 「「クリーン・インド」はインドを救えるか」
https://www.huffingtonpost.jp/foresight/clean-india_b_6137086.html (2019年9月30日アクセス)

^{viii} SANKEIBIZ 2015年2月18日付「インド、銀行口座普及率が急増 貧困層向け政策奏功、99.7%に」
<https://www.sankeibiz.jp/macro/news/150218/mcb1502180500002-n1.htm> (2019年9月30日アクセス)

^{ix} JETRO ビジネス短信 2017年6月17日付「7月導入に向け、GST 税率が決定」
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2017/06/f1755fd15c49bcef.html> (2019年9月30日アクセス)。

^x 朝日新聞デジタル 2016年12月7日付「インド、現金の6割が消えた 高額紙幣廃止の混乱続く」
<https://www.asahi.com/articles/ASJD70SKTJD6UHBI052.html> (2019年9月30日アクセス)

^{xi} 日本経済新聞 2015年1月27日付「米大統領、対印貿易・投資40億ドル超 米印経営者会議」
https://www.nikkei.com/article/DGXXKASGM27H0Y_X20C15A1EAF000/ (2019年9月30日アクセス)。

^{xii} 財務総合政策研究所「最近の研究」「インドにおける物品・サービス税(GST)導入後の状況」(特にside6-10、15)
https://www.mof.go.jp/pri/research/conference/indiaws/indiaws2017_02_02.pdf (2019年9月30日アクセス)

^{xiii} 日本経済新聞 2019年6月13日付「インド失業率、過去45年で最悪 産業振興で成果乏しく」
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO46057890T10C19A6FF2000/> (2019年9月30日アクセス)。

^{xiv} Bloomberg 2018年10月18日付「インド「新幹線」事業、始動から1年―土地取得進まず遅延の恐れも」
<https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2018-10-17/PGQ3TM6K50XW01> (2019年9月30日アクセス)

^{xv} 日本経済新聞電子版 2019年8月24日付「米中経済の分断に拍車 関税合戦、税率にシフト」
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO48110110S9A800C1000000/> (2019年10月1日アクセス)

^{xvi} 日本経済新聞電子版 2019年6月18日付「インド外しRCEP、中国が提案 交渉停滞受け」
(<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO46245900Y9A610C1FF8000/>) (2019年9月30日アクセス)

^{xvii} ロイター 2017年5月24日記事 <https://jp.reuters.com/article/china-silkroad-india-idJPKBN18K098>
(2019年9月30日アクセス)

^{xviii} 日本経済新聞 2019年2月26日「インドがパキスタン空爆 カシミール自爆テロに報復か」
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO41762570W9A220C1FF8000/> (2019年9月30日アクセス)

- xix 日本経済新聞 2019年8月15日付「印パキスタン首脳 カシミール巡り舌戦」
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO48591530V10C19A8910M00/> (2019年9月30日アクセス)
- xx 人民網日本語版 2019年8月7日付記事「外交部 インドの「ラダック連邦直轄領」設置宣言について」
<http://j.people.com.cn/n3/2019/0807/c94474-9604063.html> (2019年9月30日アクセス) なおラダック地域とはカシミール地方の中の中印国境紛争対象の一部
- xxi 日本経済新聞 2018年10月5日付「インド、ロシアから地对空ミサイル購入へ」
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO36199890V01C18A0EAF000/> (2019年9月30日アクセス)
- xxii 日本経済新聞 2019年9月6日付「インド企業 2ヶタ減益 4～6月、車や鉄が急失速」
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO49505520W9A900C1FFE000/> (2019年9月30日アクセス)
- xxiii 国際通貨研究所 2019年9月24日付「インド・モディ政権の政策運営ペースに加速の兆し」
<https://www.iima.or.jp/docs/column/2019/ei2019.32.pdf> (2019年10月2日アクセス)
- xxiv ロイター 2019年9月3日付「インド自動車業界、8月の販売減少で減税要求強める」
<https://jp.reuters.com/article/india-auto-sales-idJPKCN1VO028> (2019年9月30日アクセス)
- xxv JETRO 2019年10月01日付「法人税率を22%に引き下げ、新規設立の製造企業は15%に」
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/10/d7fd4915bcd57e69.html> (2019年10月2日アクセス)
- xxvi 経済産業省 HP 2018年11月2日付「インド政府と「日本工業団地」のプログレスレポートを交換しました」
<https://www.meti.go.jp/press/2018/11/20181102003/20181102003.html> (リリース本紙)
<https://www.meti.go.jp/press/2018/11/20181102003/20181102003-1.pdf> (プログレスシート概要・日本側)
(2019年9月30日アクセス)
- xxvii インド海運省・サガルマラ計画 HP 「Port Modernization & New Port Development」
<http://sagarmala.gov.in/project/port-modernization-new-port-development> (2019年10月1日アクセス)
- xxviii 以下、外務省 HP 2018年10月29日付「日印首脳会談資料(ファクトシート)」を適宜整理
https://www.mofa.go.jp/mofaj/s_sa/sw/in/page1_000692.html (2019年10月3日アクセス)
- xxix スズキ HP 2019年9月17日付更新「IR ミーティング資料 2019年度夏版」
https://www.suzuki.co.jp/ir/library/data/pdf/meeting_2019_summer.pdf (2019年9月30日アクセス)
- xxx トヨタ自動車 HP 75年史/世界各地で充実する海外事業/西アジア
https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/text/leaping_forward_as_a_global_corporation/chapter1/section4/item3_a.html (2019年9月30日アクセス)
- xxxi トヨタ自動車 HP 2018年3月29日付リリース「トヨタとスズキ、インドでハイブリッド車などの相互供給に向けて基本合意」
<https://global.toyota.jp/newsroom/corporate/21867328.html> (2019年9月30日アクセス)
- xxxii TKM (Toyota Kirloskar Motor) HP 2019年3月31日付リリース「Toyota Kirloskar Motor registers growth of 7% in domestic sales in FY 18-19 over FY 17-18」
<https://www.toyotabharat.com/news/2019/tkm-registers-growth-of-7-percentage-in-domestic-sales-in-fy-18-19-over-fy-17-18.html> 2019年9月30日アクセス)
- xxxiii 経済産業省 HP 、「日本の「稼ぐ力」創出研究会」資料 「鉄鋼業の現状と課題」P34-37」
https://www.meti.go.jp/committee/kenkyukai/sansei/kaseguchikara/pdf/010_s03_02_03_01.pdf
(2019年9月30日アクセス)
- xxxiv 日本製鉄 HP 2014年9月2日付リリース「インド自動車用冷延鋼板工場の開所式を実施」
https://www.nipponsteel.com/news/20140902_100.html (2019年9月30日付アクセス)
- xxxv 日本経済新聞 2018年10月26日付「新日鉄・ミタルの「呉越同舟」対中国で連携強化」
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO3696534026102018TJC000/> (2019年9月30日アクセス)
- xxxvi JFE スチール HP 2010年7月27日付リリース「インド JSW スチール社との戦略的包括提携契約の具体化について」
<https://www.jfe-steel.co.jp/release/2010/07/100727.html> (2019年9月30日アクセス)
- xxxvii JFE スチール HP 2012年8月20日付リリース「インド JSW スチール社への自動車用鋼板の製造技術供与について」
<https://www.jfe-steel.co.jp/release/2012/08/120820.html> (2019年9月30日アクセス)
- xxxviii 日本経済新聞 2013年7月26日付「JFE、インドでの大型製鉄所建設を先送り」
https://www.nikkei.com/article/DGXNASDD260JP_W3A720C1TJ2000/ (2019年9月30日アクセス)
- xxxix 鉄鋼新聞 2013年7月17日付「韓・ポスコのインド高炉建設、カルナータカ州の計画断念」
https://www.japanmetaldaily.com/metal/2013/steel_news_20130717_3.html (2019年9月30日アクセス)
- xl SANKEIBIZ 2015年8月5日付記事「韓国ポスコ、インドの製鉄所計画を凍結 地元住民反発で土地収用難航」
<https://www.sankeibiz.jp/macro/news/150805/mcb1508050500021-n1.htm> (2019年9月30日アクセス)