



インド製造業の 持続的発展は可能か

須川 慶明

はじめに

インド経済が活況を呈している。06/07年度(06年4月～07年3月)の実質GDP成長率(以下、成長率)は9.4%と、過去18年間で最も高い成長を遂げた。産業別にみると、従来から好調であったサービス業に加え、製造業の高い伸びが全体を牽引した。製造業の成長率は、02/03年度以降、ほぼ一貫して高まっており、06/07年度は12.3%に達した(図表1)。また、成長率への寄与度をみても、06/07年度は産業別で2番目に高い1.9%を記録した⁽¹⁾。このように、近年、インドの製造業は、確実に存在感

を高めている。

本稿では、拡大しつつあるインドの製造業の現状と課題について述べ、持続的発展の可能性について検討する。

1. インド経済発展の経緯

インドの高成長の原点は、91年の経済自由化を柱とした「新経済政策」の実施に遡る。当時、同国は深刻な政治・経済危機に直面していた。湾岸戦争による原油価格急騰の影響を受けて経常収支が大幅に悪化した結果、外貨準備高が危機的な水準まで減少したのである。この危機は、外的要因が直接の契機となったが、本質

図表1 産業別実質GDP成長率の推移

(単位: %)

	構成比	00/01	01/02	02/03	03/04	04/05	05/06	06/07
GDP成長率	(100.0)	4.4	5.8	3.8	8.5	7.5	9.0	9.4
農林水産業	(18.5)	▲ 0.2	6.3	▲ 7.2	10.0	▲ 0.0	6.0	2.7
鉱工業	(26.6)	6.4	2.7	7.1	7.4	9.8	9.6	10.9
鉱業	(2.0)	2.4	1.8	8.8	3.1	7.5	3.6	5.1
製造業	(15.5)	7.7	2.5	6.8	6.6	8.7	9.1	12.3
電気・ガス・水道	(2.2)	2.0	1.7	4.8	4.8	7.5	5.3	7.4
建設業	(6.9)	6.2	4.0	7.9	12.0	14.1	14.2	10.7
サービス業	(54.9)	5.7	7.2	7.4	8.5	9.6	9.8	11.0
商業・ホテル・運輸・通信	(27.0)	7.3	9.1	9.2	12.1	10.9	10.4	13.0
金融・保険・不動産	(13.9)	4.1	7.3	8.0	5.6	8.7	10.9	10.6
地域・社会・個人サービス	(14.0)	4.8	4.1	3.9	5.4	7.9	7.7	7.8

(注) 構成比は06/07年度

(出所) 中央統計局(CSO)、CEICデータベースより筆者作成

的には、従来の開発政策の限界が露呈したものであった。

91年の経済自由化以降、同国では、まずサービス業が顕著な成長を遂げた。この結果、サービス業の実質 GDP に占める割合は、90/91年度の40.6%から、00/01年度には50.3%と、わずか10年で10ポイントも高まった。これは、経済自由化とほぼ同時期に起こったIT革命が、米国企業との関わりを通じて、同国のIT・ソフトウェア産業を急速に発展させたことが大きな要因である。

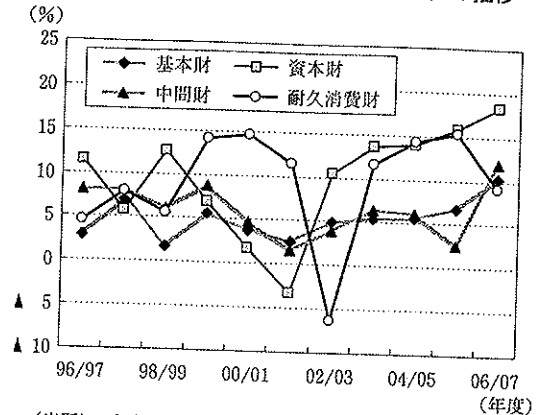
一方、製造業は、近年になって成長率が高まった。この背景としては、①91年以降、政権の交代は幾度かあったものの、経済自由化路線は一貫して維持されてきたこと、②中国のような急激な変化ではないものの、段階的に規制緩和や外資の導入が進展してきたこと、③製造業に先んじて成長を遂げたサービス業の拡大により、国民所得の増加を通じて、国内市場が拡大してきたこと、などが挙げられる。つまり、同国の製造業発展は、経済自由化以降の様々な蓄積が、近年になってようやく開花した結果と考えられる。

2. インド製造業における近年の動向

(1) 生産動向

インドの製造業を生産面からみると、耐久消費財と資本財の高成長が全体を牽引していることが窺える(図表2)。耐久消費財の鉱工業生産指数伸び率は、99/00年度に前年度比14.1%の高い伸びを示し、その後も02/03年度を除き、総じて好調を維持している⁽²⁾。これは、前述の通り、サービス業の拡大が国民所得の増加を通じて、耐久消費財の需要を高めたものと考えられる。その後、02/03年度以降、企業の活発な設備投資を背景に、資本財の伸びが顕著になった。資本財は、ここ5年連続して二桁成長を遂げており、直近の伸び率は18.3%に達して

図表2 鉱工業生産指数伸び率(使途別)の推移



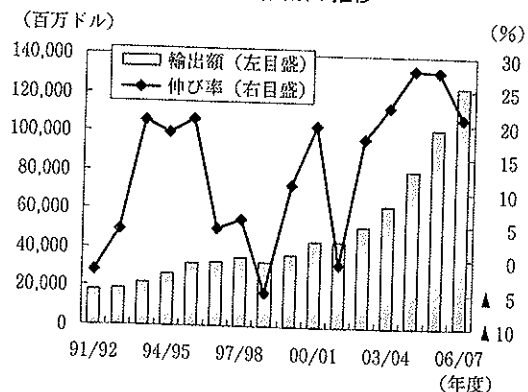
(出所) 中央統計局 (CSO)、CEIC データベースより筆者作成

いる。さらに、06/07年度には、これまで比較的低迷していた基本財や中間財も二桁成長を示した。耐久消費財、資本財の順に拡大してきた生産が、これらの分野にも波及してきたことが窺える。

(2) 輸出動向

商工省発表の貿易統計(通関ベース)によると、06/07年度の輸出額は、前年度比20.9%増の1,246億ドルであった。特に、近年は20%を超える高い伸び率を維持しており、輸出額はこの3年間でほぼ倍増した。しかし、輸出額の対名目GDP比率は依然として15.1%に過ぎない。このことは、同国のこれまでの経済成長が内需主導であったことを示している。中国が外資の積極的な導入による輸出促進を図り、「世界の工場」と呼ばれるまでになったことと対照的に、

図表3 輸出額の推移



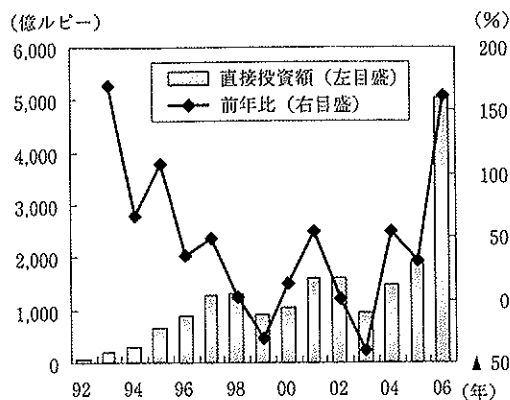
(出所) インド商工省、CEIC データベースより筆者作成

インドは進出する外資企業が少なかった上、たとえ進出してもその大半が国内市場を狙ったものであった。しかし、近年になって、少しずつではあるが、自動車および同部品を中心に、内需に加え輸出拠点としても同国を活用する動きが出てきたことは注目される。乗用車輸出台数が5年間で約4倍に拡大したことや、輸出比率⁽³⁾も5年前の7.9%から14.3%まで高まったことなどが、こうした動きを示唆しているといえよう。

(3) 対内直接投資

海外からの直接投資の受け入れは、開発途上国の製造業の発展において重要な要素である。しかし、同国の対内直接投資は、91年の経済自由化以降、長らく低迷していた。中国やASEAN諸国が直接投資誘致のため様々な外資優遇措置を設けてきたのと異なり、インドはこうした優遇措置をほとんど講じてこなかったことも、投資低迷の一因とされる。現在でもその基本的姿勢に変化はないが、同国の対内直接投資は06年以降、急増している。同国の直接投資統計によると、06年(暦年)の対内直接投資(実行ベース)は、前年比160.9%増の5,035億ルピーと、統計を公表し始めた91年以来の最高額を記録した(図表4)。製造業では、輸送機器(自動車および同部品)、化学、製薬と

図表4 直接投資の動向



(出所) インド商工省の公表資料より筆者作成

いった分野への投資が盛んに行われている。さらに、07年に入っても07年1~3月の累計で1,425億ルピーが流入するなど、同国への対内直接投資が本格化してきたことが窺える。

(4) 拡大が続く自動車産業

同国では、所謂「中間層」と呼ばれる所得層が着実に増加している。中間層の増加は、同国の消費市場に厚みを持たせ、経済成長を牽引してきた。また、多くの直接投資を呼び寄せた。

インド国立応用経済研究所(NCAER)の調査⁽⁴⁾によれば、年間所得20万ルピー超の世帯数は、01/02年度の1,155万世帯(全世帯の6.1%)から、05/06年度には1,813万世帯(同8.9%)に急増した(図表5)。

図表5 所得階層の推移

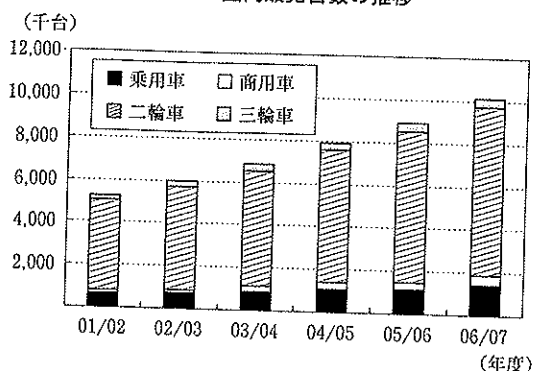
(単位: 1,000世帯)

年間所得 (千ルピー)	95/96		01/02		05/06		09/10	
10,001以上	5	0.00%	20	0.01%	52	0.03%	141	0.06%
5,001~10,000	11	0.01%	40	0.02%	103	0.05%	255	0.11%
2,001~5,000	63	0.04%	201	0.11%	454	0.22%	1,037	0.47%
1,001~2,000	189	0.11%	546	0.29%	1,122	0.55%	2,373	1.07%
501~1,000	651	0.39%	1,712	0.90%	3,212	1.58%	6,173	2.78%
201~500	3,881	2.35%	9,034	4.75%	13,183	6.47%	22,268	10.03%
91~200	28,901	17.53%	41,262	21.69%	53,276	26.16%	75,304	33.93%
90以下	131,176	79.56%	137,378	72.23%	132,249	64.94%	114,394	51.54%
合計	164,877		190,193		203,651		221,945	
201以上	4,800	2.91%	11,553	6.07%	18,126	8.90%	32,247	14.53%

(注) 所得は01/02年度価格

(出所) インド国立応用経済研究所(NCAER) "The Great Indian Market" August 9, 2005

図表6 国内販売台数の推移



(出所) インド自動車工業会 (SIAM) の公表資料より
筆者作成

こうした国民所得の増加に伴い、自動車の市場規模が拡大の一途を辿っている。06/07年度の乗用車国内販売台数は、前年度比20.7%増の138万台に達した。これは、アジアでは日本、中国、韓国に次ぐ第4位の規模である。また、商用車や二輪車を合計した国内販売台数は、初めて1,000万台を突破した(図表6)。

同国の自動車市場は、今後も順調な拡大が見込まれる。先に紹介したNCAERの調査では、09/10年度には年間所得20万ルピー以上の世帯数は、3,225万世帯(全世帯の14.5%)に拡大すると予測している。これにより、二輪から四輪への買い替え(乗用車の新規購入)や、既存保有者の買い替え、複数台所有の需要が増加すると考えられる。なお、こうした需要の拡大を背景に、各自動車メーカーは外資系・地場企業を問わず、相次いで生産能力拡大のための大型投資を計画または実行している。

一方、既述の通り、乗用車の輸出も順調に増加している。こうしたことから、同国の自動車産業は、内需と外需が揃って拡大基調を持続すると見込まれ、将来的には同国の基幹産業に成長する可能性を秘めているといえよう。

3. インドの強みと課題・問題点

これまでみてきたように、インドの製造業は、近年確実に変化してきており、新たな発展段階に入ったといえよう。では、製造業の発展は持

続可能なのか。この問題を検討するため、ここで改めて、インドの強みと課題と整理する。

(1) インドの強み

インドの強みは、第一に、高い潜在成長力と巨大な国内市場にある。11億人の巨大な人口を有し、加えて人口増加率も高い。国民所得の増加に伴って国内市場が着実に拡大していくことは既述の通りであるが、同国の巨大な人口は、労働力という観点からみても大きな強みとなる。同国の人口構成は若年層の人口が多いピラミッド型で、将来にわたり労働力不足の懸念は少ない。同じく巨大な人口を有する中国が、将来的に急速な高齢化が進むと予測されることは対照的である。逆に言えば、同国は雇用吸収力のある産業を育成することが大きな課題であり、製造業の育成はこの観点からも必要性が高い。

第二に、世界最大の民主主義国家かつ法治国家である、ということである。これは、同国の政治リスクが総じて低いことを意味するとともに、安定的な成長を持続可能にする政治基盤を備えていると考えられる。

第三に、製造業においては、地場企業が相応の競争力を持っていることである。例えば、自動車産業では、タタ・モーターズが国内第2位の乗用車販売台数を誇り、マルチ・ウドヨグ(スズキ子会社)、現代(韓国)、トヨタ・キルロスカ、ホンダといった外資メーカーと互角に戦っている。加えて、タタやライアンスなどの大手財閥企業だけでなく、自動車部品メーカーなどでは中小の地場企業も歴史的に存在している。

(2) 製造業発展にとっての課題と問題点

(a) インフラ整備

インフラは、製造業の発展に欠かすことができないものである。しかし、この分野において、インドは大きく遅れていると言わざるを得ない。このインフラの不足は、道路、鉄道、港湾、電力など、あらゆる分野に及んでいる。筆者は本

年6月にインド出張の際に、デリー、ムンバイ、バンガロールを訪問した。自動車、二輪車の急激な増加に対して道路の整備が追いついていないため、特に朝夕の交通渋滞はひどい。また、滞在中に停電が発生したこともあった。現地識者からのヒアリングによると、2~3年前と比べれば良くなっているとのことであるが、依然として課題は山積している。

世銀が発表している「2007 World Development Indicators」によれば、インドの一人当たり電力消費量(04年)は457 kWhである。これは、中国の約3割、日本の約17分の1に過ぎない。また、同国では盗電が後を絶たないため、電力の送配電ロス率も26%と高い(中国6%、日本5%)。さらに、輸送関連の指標をみても、道路舗装率は中国の81.0%に対し同国は47.4%と低く、港湾コンテナ輸送量は494万TEU(中国の約6%)と少ない。

当然のことながら、政府もインフラ整備の必要性を十分に認識している。政府は、07年2月に発表した「Economic Survey 2006-07」において、今後5年間に総額14.5兆ルピー(約3,200億ドル)のインフラ投資が必要であると発表した。こうした状況を受け、政府は07/08年度予算案において、インフラ部門への投資額を拡充させ、インフラ整備への積極姿勢を示した。また、現在、日本と同国の間で、『デリー・ムンバイ間産業大動脈構想』が進められている。本構想は、①充実したインフラをもつ工業団地や物流拠点の整備、②インド西海岸における港湾開発、③上記を結ぶデリー=ムンバイ間の高速貨物新線の整備、を行うプロジェクトである。現在は、日印両政府が次官級の作業部会を設けて検討を進めている段階であるが、こうした構想が具体化すれば、同国のインフラ整備に大きな進展が期待できよう。

しかし、インフラ整備計画には課題も多い。最大の課題は、財源の確保である。同国の財政は、恒常的な赤字体質にある。財政赤字の削減は同国の大きな課題であり、政府は、「財政責

任法」に規定された法律上の義務⁽⁵⁾に沿って、財政再建を進めている。このため、政府の歳出拡大余力は乏しい。そこで、政府は、インフラ整備に関してPPP(Public Private Partnerships)による民間資金の活用を求めているが、投資家が求める収益性が確保できるかが疑問であり、見通しは現時点では不透明である。

(b) その他の課題・問題点

インフラの未整備は、製造業の発展にとって最大の課題であるが、それ以外にも同国は多くの課題や問題点を抱えている。以下に箇条書きで列挙する。

- マンモハン・シン首相を中心とする連立政権は、少数与党のため左派勢力の閣外協力を仰いでいる。こうした左派勢力の存在が、政策遂行の障害となることが多い。
- 最近の経済特区(SEZ)の問題に代表されるように、土地収容に対する農民や地権者の反対が強い。このような場合、同国では、中国のように強制的に立ち退かせることが難しい。こうしたことが、工場やインフラ建設の用地確保に支障をきたす可能性がある。
- 解雇が難しい労働法の存在や組合問題は、外資企業にとって大きな負担となる。
- 依然として貧困層が多い。「World Development Indicators」によれば、1日1ドル未満の生活者の割合は、中国の9.9%に比べ、同国は33.5%である。こうした貧困層は、初等教育も不十分な場合が多く、人材供給に支障をきたす可能性がある。
- カースト制度は、憲法上は廃止されているものの、社会的には根強く残存している。カーストによる縛りが、労働力の供給に障害となることや、貧困の固定化に繋がる可能性がある。

4. おわりに

インフラ整備をはじめとした、インドが抱え

る構造的な課題・問題点の解決は、決して容易なものではない。ただし、インフラ整備はそれ自体が経済成長に与える波及効果も大きく、農村の電化が実現すれば家電製品は大幅に拡大する余地が生じることになる。

一方、同国の製造業は、自動車産業など競争力を有した産業が育成されつつあるほか、外資の流入が本格化するなど、本格的な高成長に向けて歩み始めたといえる。また、内需は持続的な拡大が見込まれることに加え、輸出では地理的な要因などから ASEAN や中東地域が有望なマーケットであると考えられる。

こうしたことから、課題の解決に向け、政府が強いリーダーシップを発揮することが極めて重要である。政府が中長期的な視野に基づいて着実に政策を実行していけば、多少の時間は要しても、同国製造業の未来は明るいのではないだろうか。

※本稿における見解は筆者個人のものであり、所属する団体のものではありません

《注》

- (1) 成長率への寄与度が最も高かったのは、商業・ホテル・運輸・通信業の3.4%。次いで製造業(1.9%)、金融・保険・不動産業(1.5%)の順である。
- (2) もっとも、耐久消費財については、直近の伸び率は鈍化している。07年以降の伸び率をみると、5.3%(1月)、1.8%(2月)、3.3%(3月)、5.2%(4月)、2.6%(5月)といずれも低調である。この背景には、インド準備銀行(中央銀行)による金融引締め政策の影響が、ローン利用者が多い耐久消費財の分野に最も早く影響が出てきた、との見方もある。
- (3) 乗用車生産台数に占める輸出の割合
- (4) 「The Great Indian Market」August 9, 2005
- (5) 財政責任法(The Fiscal Responsibility and Budget Management Act, 04年7月施行)では、08年3月末(07/08年度末)までに、財政赤字の対GDP比を3.0%に削減すること、および経常赤字の対GDP比を均衡させることを義務付けている。ただし、政府は、その実現可能性を1年延期し、09年3月末までとする修正方針を発表済みである。

