

台頭するインド経済

—発展のポテンシャルとボトルネック

岡橋 秀典

広島大学大学院文学研究科教授

1 はじめに

日本は今、久々にインドブームを迎えている。最近のインド経済の高成長と BRICs 論で期待される成長ポテンシャルの高さが脚光を浴びているようだ。しかし実は、少し前にもインドブームはあった。1991年の経済自由化実施後の90年代中頃のことである。新たな海外投資先として注目され、インドはそれまでの「神秘の国」、「悠久の国」から、ようやく「ビジネスチャンスの国」とみられるようになった。しかし、日本の対中投資が急速に拡大する中で、日本のインドへの投資は当初予想されたほど伸びず、インド側の失望を招くことになった。

今回のブームで興味深いのは、企業サイドで改めてインドビジネスが焦眉の課題となったことだけでなく、インド株に象徴されるように、広く個人レベルでインド経済に関心がもたれるようになったこと

おかはし ひでのり

1952年生。名古屋大学文学部卒。名古屋大学大学院文学研究科博士課程後期単位修得退学。九州大学、新潟大学講師を経て、広島大学文学部講師、助教授を経て現職。博士（地理学）。著書に、『インドの新しい工業化』（編著）、『周辺地域の存立構造』（単著）などがある。

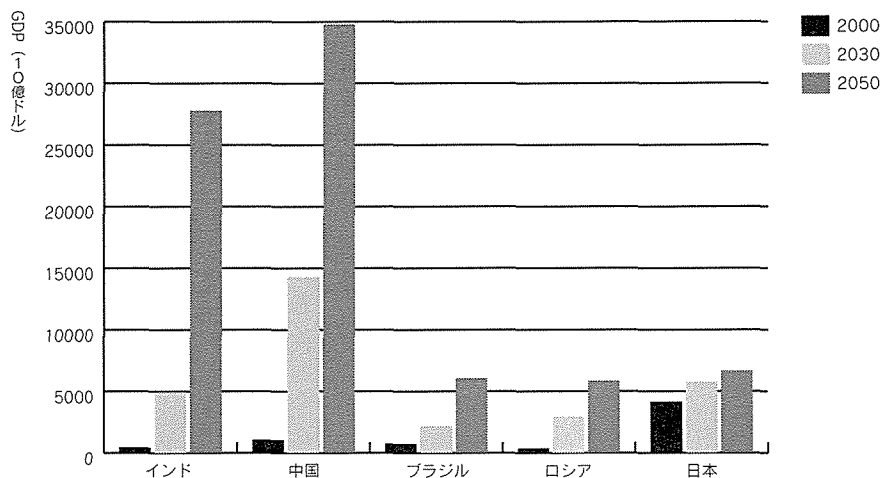
とである。インドへの関心が深まること自体は良いことだが、それがどの程度のインド理解に基づいているかは注意が必要である。インドは日本人にとってまだまだ「遠い国」であることを忘れてはならない。インド経済の将来性だけに目を奪われて、足下にあるボトルネックを忘れていると、思わぬところで足をすくわれることにもなりかねない。ここでは現代インド経済について、潜在力や将来性を評価しながらも、そうしたボトルネックに注意を払い、現状と課題を述べてみたい。

2 インド経済の台頭

最近よく BRICs の台頭ということがよく言われる。BRICs はブラジル（Brazil）、ロシア（Russia）、インド（India）、中国（China）の頭文字を順に並べたものだが、近い将来、経済大国となることが予想される4カ国を意味する。初めてこの用語を使用したゴールドマンサックス証券のレポート（2003年10月）は、大きな国内市場と鉱産資源に注目して、新興4大国の経済の将来性をそれまでよりかなり高く評価したことで大きな反響を得た。すでに人口大国や国土・資源大国、政治大国の地位にあるこれらの国々が、近い将来において経済大国にもなるだろうというのがこの BRICs 論のポイントである。

これら4カ国の経済的将来は、図1のGDP（国内総生産）の推計をみる限りきわめて明瞭である。

図1 BRICs4カ国のGDP予測



資料：Global Economics Paper No. 99(2003): Dreaming with BRICs: The Path to 2050
<http://www.gs.com/insight/research/reports/report6.html>

2000年現在ではこれらよりはるかにGDPの大きい日本と比較してみると、これら4カ国が今後いかに急速に伸びると予想されているかがよくわかる。特に中国、インドの2カ国の成長は日本をはるかに凌駕しており、2030年には中国が日本を抜き、2050年にはインドも日本を大きく引き離すことになる。

BRICs4国に共通する特徴は、いずれも1990年代以降、規制緩和や市場の自由化を進め、外国資本の積極的導入により経済成長を達成した国々という点であるが、中でも経済的拡大の著しいのが中国とインドである。インドでは後述のように1991年の新経済政策により本格的な経済開放体制に移行した。他方、中国はこれに先だって1979年に改革開放路線に転じており、市場経済化をインドよりも早い速度で進めてきた。

インドは1947年の独立後、社会主義的な計画経済を軸とした経済発展戦略を採用した。基幹産業など重要産業は国営企業が独占し、民間企業が参入できる産業部門も産業許認可制によって政府のきびしい統制下に置いた。その上で輸入の制限と外国直接投資の抑制を行い、輸入代替工業化による経済発展をめざしたのである。しかし、公的部門が卓越し、競争の過度な抑制をとまなうこのシステムは、イン

ド経済の活力を低下させ、70年代後半には経済成長がマイナスになるなど経済危機に陥った。それまでの内向的な開発戦略の限界が露呈されたため、1980年代に入ると、インドは経済的部分的自由化に転じる。産業許認可制的部分的変更や外国企業との資本・技術提携の規制緩和が行われた。

この時期に日本からは自動車メーカーが多数進出し、鈴木自動車工業（現スズキ）が国営企業の乗用車部門において、トヨタ、日産、マツダなどが小型商用トラック部門において、それぞれ合弁の形で事業を開始した。しかし、スズキが急速に業績を伸ばしたのに比べ、他の企業は期待したほどの成果を出せなかった。これは、この当時には、外国企業に対して出資比率をはじめ多くの規制が存在し、日本企業が主導権をとって生産を思うように伸ばすことができなかったためである。この頃は、まだインド経済の門戸は十分に開かれていなかった。

1980年代は、耐久消費財生産の伸びなどを背景にインド経済は拡大傾向を示した。しかしその裏でマクロ経済の不均衡、とりわけ経常・財政赤字の拡大が進んでいたため、1991年に勃発した湾岸戦争はインドを一挙に危機的事態に陥れた。輸入に頼る原油価格が高騰する一方、湾岸諸国からの出稼ぎ送

表1 インドと中国の主要経済指標

単位：%

	年平均GDP成長率 (1990-2003)	外国直接投資(民間) 対GDP比(2003)	財・サービス輸出の 対GDP比(2003)	GDPに占める 工業の割合(2003)
インド	5.9	0.7	15.1	16
中国	9.6	4.1	34.2	39

資料：World bank :World Development Indicators

金が急減した結果、外貨準備高が枯渇して国際収支危機に陥った。これに対処するために、急遽1991年7月に公にされたのが「新経済政策」であり、インドはこれを契機に本格的な経済開放体制に転じることになった。

こうした大転換が実行された背景には、湾岸戦争という直接的なものだけでなく、1980年代に進行したいくつかの構造的変化がある。経済の部分自由化は少数ではあるが自動車生産のマルチ・ウドヨグなどいくつかの成功例を生み出し、その結果外国資本導入の必要性を政府サイド自らが認識するようになった。他方、この間に国境を接するライバル国である中国、さらに東南アジアが急速な経済発展をとげたこともインドの政策変更を推し進める外圧的要因となった。さらに政治経済面で最も頼りにしてきた東側諸国のソ連・東欧が崩壊し、この方面の輸出市場が失われたことも見逃せない。

「新経済政策」は幅広い内容をもっていたが、特に産業政策面では、産業許認可制度を撤廃し、資本財輸入を緩和し、外国企業に課されていた段階的国産化計画を免除するなど、保護主義的な工業化路線から積極的な外国の資本・技術導入路線に転じたことが重要である。その結果、世界最後の巨大市場をめざして進出ラッシュとも言えるほど海外からの直接投資が増加した。

その結果、経済のマクロ指標は飛躍的に改善された。経常収支赤字の対GDP比率は低下し、また外貨準備も急速に増加した。経済の成長も著しく、1990年代半ば以降6%を超える高成長を続けてきたが、直近の2005年度では8.1%と経済成長がさらに

加速する動きがみられる。これを受けて政府は、2006年度は年率10%以上の成長を目指すとしている。

インド経済の特徴は、中国と比較するとわかりやすい(表1)。GDPに占める工業の割合は、中国が39%に達しているのに対し、インドはその半分以上の16%に過ぎない。また、財・サービス輸出の対GDP比は、インドが15.1%であるのに対し、中国は34.2%と高く、これまた中国がインドの2倍以上になっている。さらに外国直接投資(民間)の対GDP比は、インドの0.7%に対し、中国は4.1%と、これもかなり大きな開きがある。これらの一連の数値から理解されるように、中国では工業化が急速な勢いで伸びているが、それは外国直接投資に依存した輸出指向の強いものである。そして、こうした工業化が輸出額を急増させ、経済成長率を押し上げていると言える。これに対し、インドの場合は、外国直接投資の役割が中国より小さく、輸出指向の工業化の進展も弱く、国内市場向けの工業化という性格が強いと言えよう。インド経済はまだまだ開放度が低いとも言えるが、逆に見れば、今後外国直接投資の増加次第では経済成長に一層ドライブがかかることも考えられる。

3 インド産業発展のポテンシャル

こうしたインド経済の成長を支える産業としてよく知られるのは、IT関係などのサービス産業である。それが国際的な比較優位性を持ち、今後も高い成長力をもつことは多くの論者が指摘するとおり

である。インドのソフトウェア産業は経済自由化後の1990年代に急成長をとげ、今や世界有数のソフトウェア供給国としての地位を不動のものとしている。さらに近年は、企業における顧客からの電話対応を行うコールセンター業務がこれに加わってきた。それらの主な市場は、主にアメリカ合衆国であり、衛星通信の整備がこのような産業の成長を可能とした。インドの国内的要因としては、英語のできる優秀な人材が安い人件費で雇えることが大きい。しかし、それゆえに、こうした産業の雇用は大卒などの高学歴者に限られ、またその立地も高等教育機関が多く、生活水準が高い大都市に偏在する傾向がある。

インド経済が今後も成長を続け、雇用問題を改善するには、製造業の拡大が重要なポイントとなる。この点で注目されるのは、近年明瞭になってきた家電・自動車などの耐久消費財産業の成長である。経済自由化以前は、モデルチェンジが40年近くなされなかった国産車アンバサダーに象徴されるように、各製品分野が少数企業に独占されていたため、品質向上にみるべきものがなかった。そうした商品の供給は、国民の消費意欲を抑制する方向に作用したに違いない。しかし、80年代後半、さらに90年代に入って豊富で良質な商品の供給が進むにつれて、消費市場は急速な拡大をみせるようになった。

自動車産業を例にとると、1991年以降、世界の主な自動車メーカーが進出し、激しい競争を繰り広げている。現在インドで四輪自動車生産を行う企業は17社あるが、そのうち10社は外資が株式の過半を握る企業であり、スズキが主導権を握るマルチ・ウドヨグ社を除けばいずれも90年代以降に進出した。生産台数はこの間に急激に伸び、1990年度の約36万台から2003年度に100万台の大台を超え、2004年度には約120万台に達している。アジアでは、日本、中国、韓国に次ぐ第4位の生産国となっている。国内市場は、マルチ・ウドヨグ社が46%ときわめて高いシェアを誇るが、民族資本のタタ・モーターズが17%を占め健闘していること、韓国のヒ

ュンダイ・モーターが13%で第3位に位置することが注目される。これに対して、トヨタ、ホンダ、GM、フォードといった世界の自動車生産におけるガリバー企業群は、いずれもシェア5%に満たず苦戦している。これは、インドの市場で圧倒的なシェアをもつ1,000CC以下の小型車をもたないためである。トヨタがダイハツと共同で小型車生産に乗り出そうとしているのもこうした市場状況をふまえたものであり、今後インド自動車産業は国内市場をめぐって一層激しい企業間競争を繰り広げることになるだろう。

それとともに看過できないのは、インドが外国への輸出拠点としての性格を持ち始めていることである。ヨーロッパやアフリカへの輸出が伸び始めている。また自動二輪車の生産は、四輪車以上に急速に伸び、1990年度の約180万台から2004年度には約650万台に達し、中国に次いで世界2位の生産を誇っている。この場合も、南アジア諸国や中南米諸国などへの輸出が活発化している。このようにみると、自動車のような国際競争力をもつ分野の場合、国外市場への輸出が今後拡大していくことが見込まれる。IT産業でなくとも、輸出を梃子にGDPを拡大する回路が徐々に備わり始めていると言えよう。

この点で重要なのは、産業発展のポテンシャルとしての民族資本の技術力である。上述のタタ・モーターズや、小型トラック生産のアイシャー・モーターズのように、生産技術を外資に全面依存せずに自律的に技術革新をなす企業も現れつつある。ここでは筆者がよく知る後者の例を取り上げてみよう。

アイシャー・モーターズは、トラクター製造から成長したアイシャーループにより1986年に設立された。生産開始当初は、三菱自動車工業（株）との技術提携の下にキャンター型トラックを生産していた。しかし1992年から93年の景気後退を契機として1994年に三菱側が技術提携を解消し日本人アドバイザーを引き上げたため、独自生産に入った。

筆者は三菱との提携時の1989-90年、解消直後の1995年とこの企業を訪問調査していたが、1995年

の訪問以降は、この企業の行く末について悲観的なシナリオが頭にこびりついた。つまり、経済自由化後の外国資本の進出ラッシュの中で、技術的に取り残され、市場から離脱せざるを得なくなるという予想である。しかし、2005年に久々に訪問してみると、私の考えは見事に裏切られた。生産台数をみると、提携解消後しばらくは年5,000-6,000台の付近を上下し、確かに停滞的であった。しかし、2000年頃から驚異的な台数の伸びを示し、2004年度には約23,000台に到達した。得意とする7-11トクラスのトラック市場ではシェア30%を誇り、この業界において安定した地位を築きえたと言えよう。

こうした急激な成長は、国内の高い経済成長による需要拡大の中で、高い品質の商品の提供やサービスネットワークの構築が評価されたからだと考えられる。特に注目されるのは製造現場の改革である。TQL、TQM、TPMといった日本でよく知られた品質管理・生産管理技術が導入されており、その実施に当たっては日本からのコンサルタントによる指導を仰いでいる。そのおかげで、我々のような来客者の工場写真撮影も不可となってしまったようだが、工場では、1990年当時と同じ建物にもかかわらず内部配置は大きく変わり、見違えるほど効率的な利用がなされていた。

この例のような革新的企業は、インドではまだまだ少数派と言えるかもしれない。しかし、世界的に注目されるソフトウェア産業だけではなく、他の産業部門でも品質の向上が進み、国際競争力をもちつつあることは注目してよい。そして、インドにおける人口の若い年齢構成は、人材面でもこうした産業を革新に導くと思われる。

4 インド産業発展のボトルネック

次に、今後のインドの産業発展にとって隘路となりうるものをいくつか検討してみよう。

まず第1にあげられるのは、インド国内市場における需要創出の問題であろう。消費財産業の成長

には、購買層の存在が前提となるが、インドといえば、膨大な貧困層とごく少数の金持ちという二極分化した社会が思い浮かぶ。今、世帯所得の分布をみると(表2)、1998年度で低所得層の割合が約40%あることは間違いないが、他方で中所得層が上中下合わせて50%を超え、二極分化した社会イメージが適切でなくなっている。中所得層以上の人口が、絶対数で5億人に達することになるから、この消費市場のボリュームは相当のものである。また、高所得層(140,000ルピー以上)と中所得層の上(105,001~140,000ルピー)が都市部では25%近くになるので、耐久消費財市場に厚みが出てきている。しかも、自由化前の1989年度と比べてみると、国全体でも低所得層が20%弱減り、その分中所得層、高所得層が増えている。

しかし、注意を要するのは、中所得層のうちもっとも多いのは約60%を占める中所得層の下であり、その年間所得は35,000-70,000ルピー(1ルピー=3円で換算すると、10万5千円から21万円)に過ぎないことである。この階層では、日本円で10万円までのカラーテレビやスクーター・オートバイまでは何とか手が伸びても、廉価車でも60万円を超える乗用車の購入は年収を遙かに上回りむずかしい。それがインドで4輪自動車市場の拡大を遅らせ、2輪自動車の生産を急増させている理由であろう。この点では、低い層に偏ったインドの所得分布が今後の産業発展のボトルネックになることもあり、タタ・モーターズが近い内にこれまでと比べ破格に安い小型乗用車を売り出そうとしているのは、そうした点に配慮しての戦略であろう。さらに、都市と農村で所得分布が大きく異なり、しかも両地域の間で所得格差が開いてきていることにも注意を要する。

第2のボトルネックとしてあげられるのは、インフラである。道路、電力、通信、水、いずれをとっても問題は少なくない。ここでは、その具体には触れないが、そうした状況にあるからこそ、インフラに恵まれた大都市郊外がインドの経済発展を具現する場所になっていることを指摘しておきたい。イ

表2 所得階層別の世帯分布

単位：%

所得階層	年取（1998-99年の価格に換算）	1989-90			1989-90		
		都市	農村	計	都市	農村	計
低所得層	35,000ルピー以下	38.4	67.3	58.8	19.0	47.9	39.7
中所得層の下	35,001-70,000ルピー	33.0	22.6	26.9	33.8	34.8	34.5
中所得層の中	70,001-105,000ルピー	16.1	8.2	10.1	22.6	10.4	13.9
中所得層の上	105,001-140,000ルピー	7.6	2.3	2.7	12.2	3.9	6.2
高所得層	140,001ルピー以上	4.9	1.4	1.4	12.5	3.0	5.7
計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：India Market Demographics Report 2002

ンドの成長産業はITにせよ、消費財産業にせよ、主に大都市の郊外に立地し、新たな都市空間形成の原動力になってきた。

筆者が調査したデリーの郊外都市・グルガオンでは、乗用車生産で国内トップのマルチ・ウドヨグ社、世界最大の2輪車メーカー・ヒーローホンダ社といった大企業の工場、さらにそれらの部品製造工場が操業し、またソフトウェア生産やコールセンター業務を行う企業の集積もみられた。さらに、高級集合住宅群やショッピングモールの建設も進んでいる。全国的にはインフラの整備水準は低いが、一部の大都市圏では先進諸国に近いレベルの整備が進みつつある。ここでも都市と農村の格差が見えてくる。

第3にあげておきたいのは、労働市場と労働問題である。膨大な潜在的、顕在的失業者を抱えてきたこの国の経緯からすると、昨今の産業発展は生産面だけでなく雇用面からも十分検討される必要がある。筆者がデリー郊外のグルガオンにおいて工場労働者と企業の実態調査を実施した結果では、経済成長により工業生産が拡大し、自動車関連企業のような成長部門では雇用の拡大も著しいが、それが安定した「組織部門」労働市場の拡大につながるのではなく、臨時工に代表される不安定労働市場の急速な拡大に結びついていることが判明している。臨時工の雇用条件は常用工と比べ賃金面をはじめきわめて劣悪であり、それでも膨大な労働力の供給が常にあるため、企業にとって採用はきわめて容易である。また、かれらは働いている企業に直接雇用されるより

は、コントラクターに雇われて派遣されているケースが多く、これが雇用の不安定性を一層増幅している。労働法により従業員の解雇が難しいインドでは、臨時工の採用は企業にとって生産の変動や景気変動への対応、労務費削減を可能にする点で大きなメリットがある。しかし、一方でそれが階層間格差を拡大し社会の不安定性を増す可能性も否定できない。

昨年7月末、まさにこのグルガオンで恐れていた事態が発生した。日系自動車企業における労働争議の渦中で労働者と警官隊が衝突し、多くの負傷者を出したのである。日本にも報道されたこの事件の背後には、この企業の特殊事情にとどまらない、上述のような構造的問題があったと考えられる。労働争議に至った要因としては、自動車業界の近年の好況の中で、労働者が組合を結成して賃上げ要求を行ったこと、さらに非正規化（臨時工の割合の拡大）の進行により労働者の間に雇用条件への不満が高まっていたことがあげられる。

こうした雇用の非正規化の流れを変えるには、個々の企業レベルの努力とともに、労働法の改正など法制度的な面でも改革が必要となる。1991年の経済自由化から10年以上経ち、規制緩和も労働法など、これまで手をつけにくかった領域に移行せざるをえなくなっている。

5 構造改革を阻むもの—インドの政治と社会

最後に、インドの経済発展のやや複雑なボトル

ネックとして、構造改革を阻む複合的問題に言及しておきたい。筆者は、既にこの点については拙著『インドの新しい工業化』で触れたことがあるが、その後状況はあまり大きく変わっていない。現政権のシン首相は、発足当初に国営企業のリストラや労働法改正、補助金の見直しを掲げたが、政権内の左翼政党の反発が強く、未だ実行できないでいる。

インドでは社会主義的計画経済下で基幹部門を中心に数多くの国営企業が設立された。これら企業の従業者は雇用面で恵まれ、労働市場でも民間部門を上回る大きな位置を占めてきた。しかし、経済の構造改革を進めるにはこうした非効率な企業の民営化やリストラが避けて通れない。しかし、社会的・政治的にはそれを妨げるファクターが少なくない。特に大きいのは地域主義とカースト問題である。

インドでは州ごとの地域主義的動きが強い。国営企業はこうした州間の格差是正に配慮して立地してきたため、地元の州の意向を無視して統廃合や民営化などの改革を断行することは難しい。また、カースト制度が社会的に重要な意味を持つインドでは、独立後、最底辺のアウトカーストの人々への差別解消のために政府は就職や進学での優遇制度を実施してきた。その際に有力な就職先を提供してきたのも国営企業であった。こうした事情からすると、国営企業改革はインド国内政治の大きなファクターである地域主義やカースト問題と抵触することになる。

既に見たように、経済自由化後の急速な経済成長は、都市と農村の格差、州間の格差といった地域間格差を拡大する傾向がある。このような地域間格差の拡大は、州間の格差是正を主張する地域主義とぶつかることになる。また、経済成長は大都市を中心に中間層の拡大をもたらすが、その結果、多くの貧困層との間の階層間格差も問題となる。これは貧困層の多い低位カーストの人々の問題や、宗教間対立の問題にもつながってくるおそれがある。労働法の改正や補助金の削減も同様の理由で難しいことになる。

1990年代以降の経済自由化期は、政治面で不安定な時期であった。インドは世界最大の人口を抱える議会制民主主義国家であり、独立以後この体制を堅持してきたことは高く評価されてよい。1991年の経済自由化を断行したのは独立後長く政権を担当してきた国民会議派であったが、ヒンドゥーナショナルリズム政党であるインド人民党（BJP）の台頭を押さえることはできなかった。90年代末以降、ヴァジパイ政権を軸として、BJPが着々と政権基盤を固めた。しかし、2004年5月のインド総選挙は大方の予想を裏切り、国民会議派が第一党に返り咲く結果となった。その要因としては経済成長から取り残された農民や低位カーストなどの貧困層の反発があったと言われている。

新政権のマンモハン・シン首相は、奇しくも、自由化に踏み切ったナラシハ・ラオ首相のもとで蔵相を務め、91年の経済自由化を実質的に断行した功労者である。それだけに、経済改革の基本方針が今回の政権交代によりゆらぐことはないであろう。ただ、自由化に批判的な左派政党や経済成長の恩恵の少ない貧困層への配慮も必要なことから経済改革の勢いは減速し、国営企業改革など反対が大きい政策は先送りされ、大都市中心の開発姿勢も見直されることが予想される。新政権には複雑な国内問題に配慮したむずかしい舵取りが求められている。■

《参考文献》

- 岡橋秀典編著『インドの新しい工業化-工業開発の最前線から』古今書院、2003年。
- 岡橋秀典「インドにおける経済自由化と工場労働者—デリー首都圏グルガオンにおける労働者の実態調査から—」、『広島大学大学院文学研究科論集』第64巻、77-94頁、2004年。
- 友澤和夫「インドにおける自動車産業の成長と今後の展望」、『JA MAGAZINE』（日本自動車工業会）39巻11号、9～14頁、2005年。