

インド経済の発展と課題－I

林田雅博

はじめに

インドは中国と並ぶアジアの大国である。さらに近い将来において人口では世界一に、GDP では世界 3 位になり、「最後の超大国」になろうとしている。人口の増加、経済発展に合わせて、インドの国際的地位は急速に向上しつつある。旧宗主国・英国はじめ、ロシアを含め欧米先進国との関係はいずれも良好であり、ここ 10 数年来は、米国および東アジアとの関係強化に努めている。G20 の主要国として国際的発言力も増し、主要国の一角に食い込んでいる¹。

過去の日印関係を顧みると、第二次大戦後 1947 年にインドが英国から独立したのち、冷戦中のインドは非同盟グループ、日本は西側陣営にあって、日印関係は疎遠であった。冷戦終結後 1990 年代に入るとインドはかつての西側諸国との関係重視に転換し、同時にアジア重視を標榜、日印関係も新たな次元にいるかに見えた。ところが 1998 年にインドは核実験を強行、日印関係は一旦冷え込む。日本は唯一の被爆国として核実験強行を許容出来ず、ODA の新規供与停止始め経済制裁を発動した。その後、関係改善の転機は 2000 年 8 月の森首相（当時）訪印により訪れた。森首相の訪印時、両国間で「日印グローバル・パートナーシップ」構築に合意し、翌 2001 年には対インド経済制裁が解除された。さらに 2006 年インドのシン首相（当時）の訪日時に「日印戦略的グローバル・パートナーシップ」共同宣言が発せられ、そして 2014 年モディ首相訪日時には「日印特別戦略的グローバル・パートナーシップ」へ一段と格上げし、協力関係を深めていくこととなった²。このようにインドと日本は、21 世紀に入り関係を深めつつある。

こうした背景から日印間の経済的関係は拡大しつつある。しかしながら、日印間の経済関係が拡大しつつあると言っても日印貿易総額の伸びは一進一退で（図表 1）、日中貿易総額の 22 分の 1（2016 年）に過ぎず、ASEAN 諸国と比べてみてもタイ・インドネシア・ベトナム・マレーシアの対日貿易総額の半分にも達していない（図表 2）。ただ、日本の対インド直接投資額は拡大しつつあり、2000 年 4 月から 2016 年 12 月までの累計は 252 億ドルに達し、モーリシャス、シンガポールに次いで日本が第 3 位の対インド投資国になっている

¹ 平林博『最後の超大国インド』日経 BP 社 2017 年 6 月 p1

² 笠井亮平『モディが変えるインド』白水社 2017 年 7 月 p173-174、180-181

3. さらに日系企業のインド進出も加速度的に増加しつつある。日印経済の拡大は未だ緒に就いたばかりであり、今後の拡大が期待出来ると考えられる。

こうしたインドについて、前述のごとく 1990 年代までは日印関係は疎遠であったため、我々には情報がまだ少ない。インドはどんな国なのか、日本とインドとの関係は今後どうなっていくのか、どうすべきか。そのような観点から情報を整理し考えてみるために、このレポートを纏めていくことにしたい。

図表 1 インドの対日貿易総額（輸出+輸入）推移（金額単位百万 \$）

年	対日貿易総額	前年比増減	年	対日貿易総額	前年比増減
2007	10,184	36.4%	2013	16,295	-12.0%
2008	10,912	7.1%	2014	15,517	-4.8%
2009	10,364	-5.0%	2015	14,508	-6.5%
2010	13,723	32.4%	2016	13,612	-6.2%
2011	18,328	33.6%	2017	14,973	10.0%
2012	18,512	1.0%			

出所) JETRO : インド > 統計 > 基礎的経済指標 <https://www.jetro.go.jp/world/asia/in/>
(2018.4.16 アクセス)

図表 2 アジア主要国の対日貿易総額（2016 年）（金額単位百万ドル）

	対日輸出額	対日輸入額	対日貿易総額	対インド ³ (倍)
中国	137,324	165,653	302,977	22.3
タイ	20,481	30,673	51,154	3.8
マレーシア	17,424	14,816	32,240	2.4
ベトナム	15,228	14,693	29,921	2.2
インドネシア	16,099	12,985	29,084	2.1
フィリピン	11,614	9,540	21,154	1.6
インド	3,856	9,756	13,612	1.0

³ 笠井亮平『モディが変えるインド』 p 182

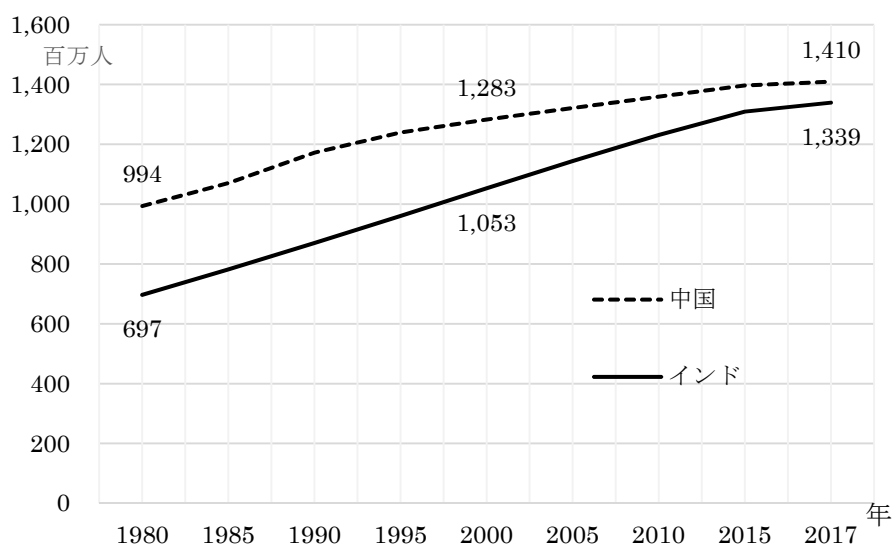
出所) JETRO : アジア各国>統計>基礎的経済指標 <https://www.jetro.go.jp/world/asia/>
(2018.4.16 アクセス)

第1章 大国インドの概要展望

1. 人口は世界一に、GDP は世界 3 位になる

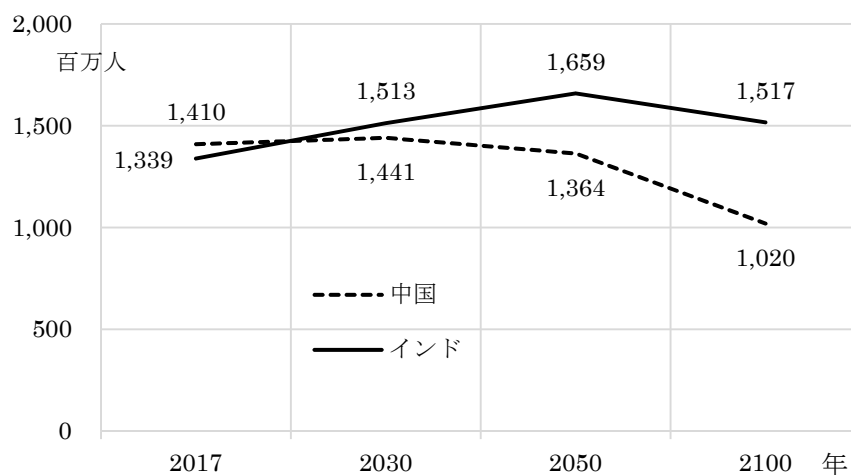
インドの人口は 2015 年に 13 億人を超え、中国に次いで世界第 2 位の人口を擁するが(図表 3)、さらに、人口がピークに達した中国を追い抜いて、2020 年代前半にはインドが世界一になると予想されている(図表 4)。インドの人口については数が多いだけでなく、「若さ」でも勝っている。インドの人口構成図は中国と異なり、きれいなピラミッド型で(図表 4-2)、今後の人口増加と「人口ボーナス」による経済成長を促す構成になっている。

図表 3 インドと中国の人口推移 (1980~2017、単位百万人)



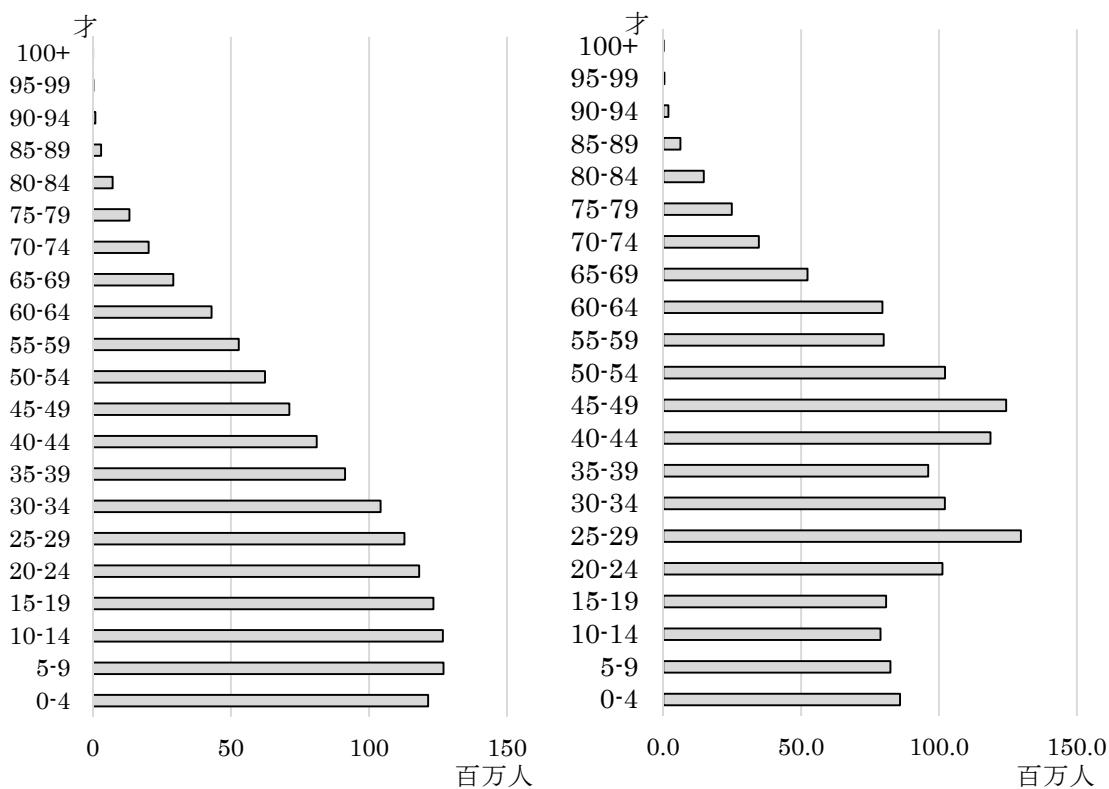
出所) United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division : *World Population Prospects 2017* (2018/03/09 アクセス)
<https://esa.un.org/unpd/wpp/Download/Standard/Population/>

図表 4 インドと中国の人口推移予測 (2017~2100、単位百万人)



出所) United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division
 2017. *World Population Prospects: The 2017 Revision, Key Findings and Advance Tables*.
 Working Paper No. ESA/P/WP/248. (2018.3.9アクセス)
https://esa.un.org/unpd/wpp/Publications/Files/WPP2017_KeyFindings.pdf

図表 4-2 2015 年の人口構成図=インド (左図) と中国(右図)

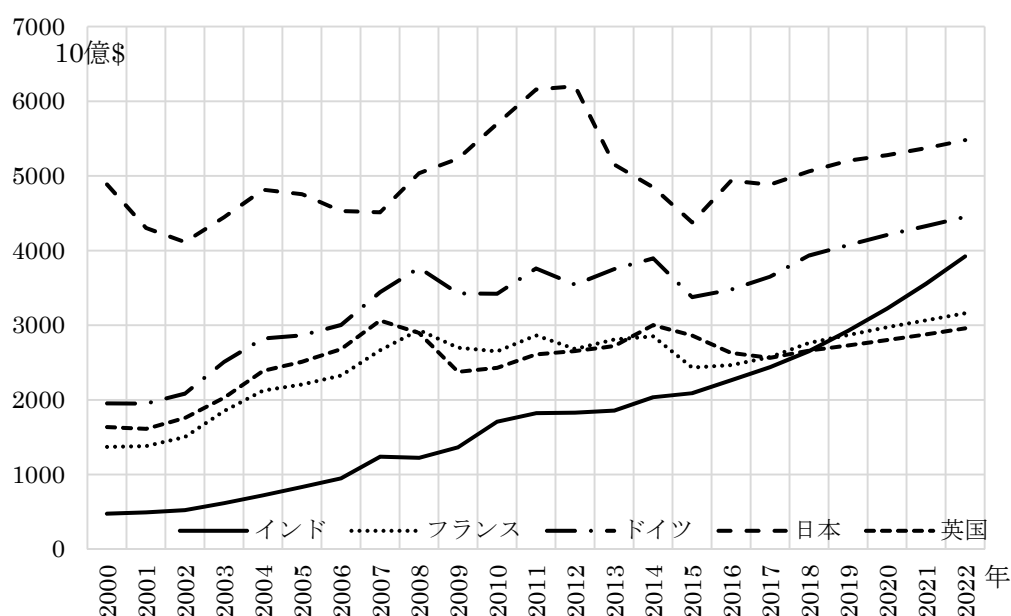


出所) United Nations , Department of Economic and Social Affairs : *World Population Prospects 2017* http://esa.un.org/unpd/wpp/unpp/panel_indicators.htm

(2018/04/22 アクセス)

2016年のGDPも世界7位の2兆2640億ドルで、2019年には英仏を抜き世界5位になり⁴ (図表5、6)、近い将来ドイツを、さらに日本を抜き中国に次ぐ世界3位になると見込まれている⁵。

図表5 インドと日独仏英4か国のGDP推移(実績と予測) 単位10億米ドル・名目



出所) IMF : *World Economic Outlook Database October 2017 Edition* (2018.3.11 アクセス)

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2017/02/weodata/index.aspx>

⁴ 日経新聞 2018.3.1 「インド復調 7.2%成長」

⁵ サンジ・ウ・スィハ 『すごいインド』 新潮新書 2014年9月 p3

図表 6 インドと米中日独仏英 7 カ国 GDP 推移（実績と予測）（単位 10 億米ドル・名目）

年	2000	2005	2010	2015	2016	2018	2020	2022
米国	10,285	13,094	14,964	18,121	18,624	20,200	21,846	23,505
中国	1,215	2,309	6,066	11,226	11,232	13,119	15,552	18,383
日本	4,887	4,756	5,700	4,380	4,937	5,063	5,280	5,482
ドイツ	1,956	2,866	3,423	3,377	3,479	3,935	4,212	4,452
インド	477	834	1,708	2,090	2,264	2,654	3,225	3,924
フランス	1,372	2,207	2,652	2,435	2,466	2,766	2,975	3,162
英国	1,639	2,511	2,431	2,863	2,629	2,661	2,804	2,961

出所) 図表 5 に同じ

2. インドの経済・社会は 20 年で劇的に変化

インドの経済と社会は過去 20 年で劇的に変化した。90 年代初めに始まった経済自由化⁶と IT 産業の発展を契機として経済は急速に発展し、過去の世界の最貧国から「IT 大国」に変貌しつつある。自動車産業の成長と、国内のインフラ建設進捗に伴い鉄鋼需要が増加し、インドの粗鋼生産量は過去 10 年の間に 1.78 倍に増え 95 百万トンになった。これは中国、日本に次いで世界 3 位である（図表 7、9）。また見掛け鉄鋼消費量も 10 年で 1.65 倍の 91 百万トンと、日本を追い抜き中国、米国について世界 3 位である（図表 8、9）。

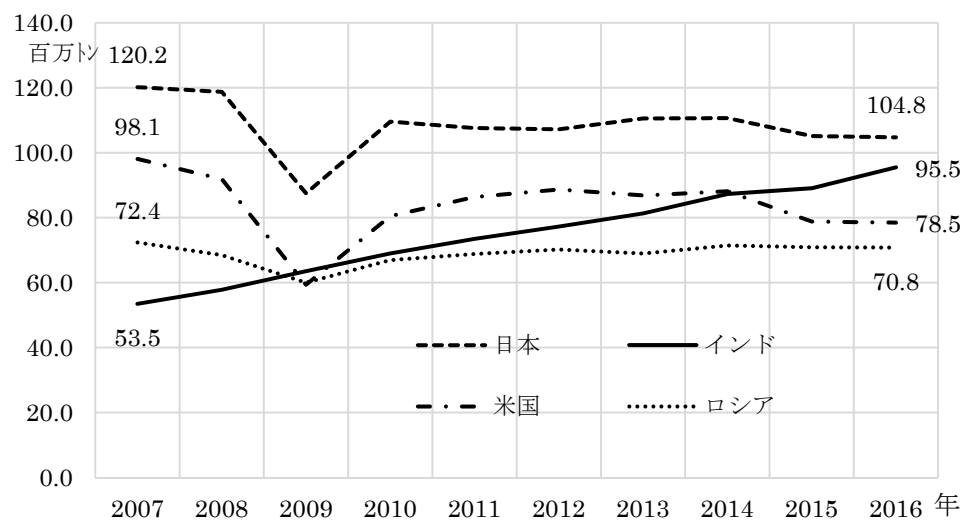
経済発展による所得水準上昇に伴い、自動車、2 輪市場が劇的に拡大している。自動車市場は世界 4 位の 400 万台市場に育ち⁷、2 輪市場は中国を抜いて世界最大 1800 万台の市場に成長している⁸。

⁶ 1991 年の湾岸戦争勃発による原油価格高騰、および中東出稼ぎ労働者の本国送金激減により外貨準備が急減、インドはデフォルト寸前となった。インド政府は IMF と世界銀行の支援を取付けるため構造調整プログラム実施と経済自由化に踏み切った（笠井『モディが変えるインド』p60-62）。

⁷ 日経新聞 2018.2.8 「インド車市場 大競争の波」

⁸ 日経新聞 2018.3.7 「印、2 輪スクーターで火花／世界市場の 3 分の 1」

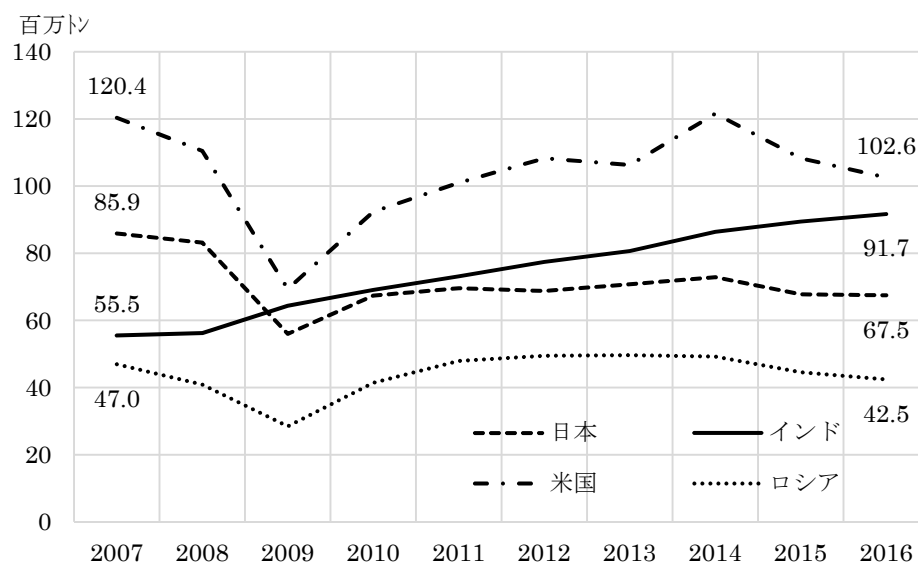
図表 7 日印米露 4 カ国の粗鋼生産量推移 (単位百万トン)



出所) World steel Association : *Steel Statistical Yearbook* (2018312 アクセス)

<https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/steel-statistical-yearbook-.html>

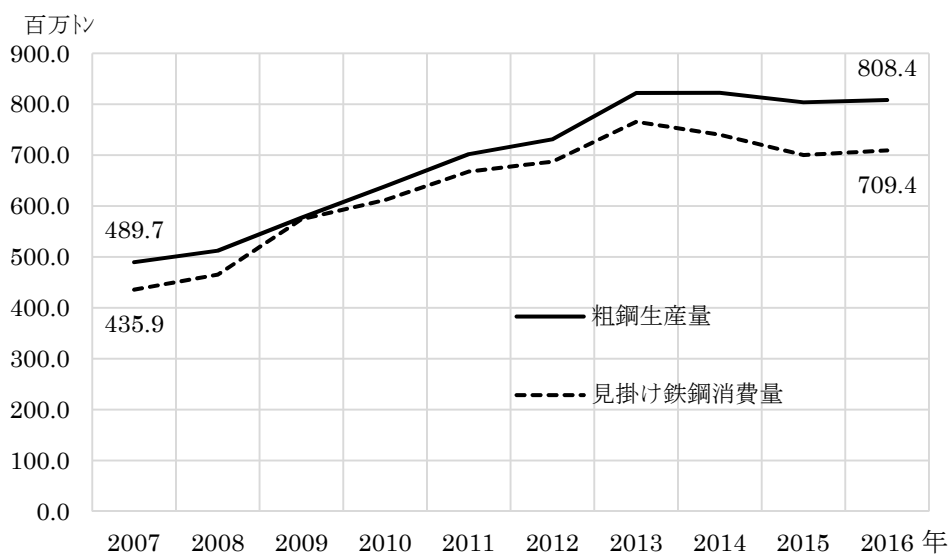
図表 8 日印米露 4 カ国の見掛け鉄鋼消費量 (粗鋼換算) 推移 (単位百万トン)



注) 見掛け鉄鋼消費量 : (粗鋼生産量 + 輸入量 - 輸出量) で算出される値

出所) 図表 7 に同じ

図表 9 中国の粗鋼生産量・見掛け鉄鋼消費量（粗鋼換算）推移（単位百万トン）



出所) 図表 7 に同じ

3. 経済発展のもとで貧困人口は依然多く格差は拡大

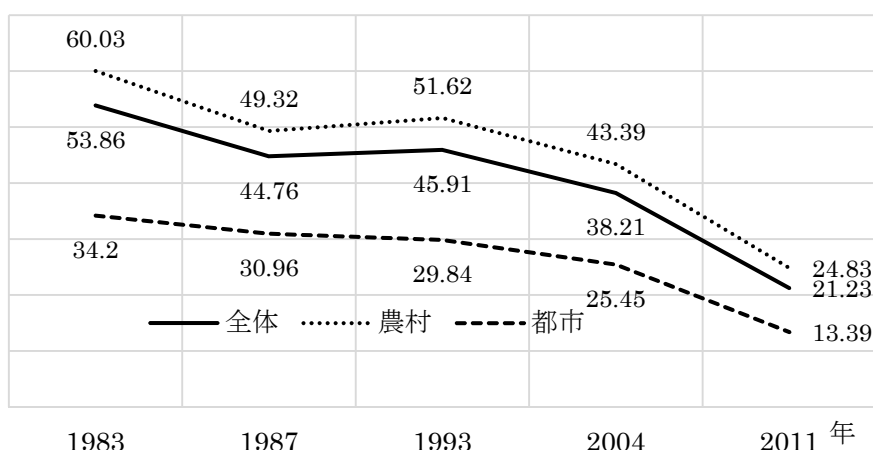
政治面では、2014年5月に国民会議派からインド人民党（BJP）に政権が交代し、モディ新首相が誕生、これに伴い更なる経済発展を遂げようとしている。ただ、このように発展を遂げるインドの経済と社会には、解決すべき課題が山積している。最大の課題が、一時よりは減少してはいるが貧困人口（一人当たり収入 or 消費 1.9ppp \$ / 日未満）が依然として多いことと（図表 10、10-2）、一方で富裕層が劇的に増加し（図表 11、11-2）、特に都市部の格差拡大が進行しつつあることである（図表 12）。

1983年の貧困人口比率は、農村60%、都市が34%、全体でも50%を超えていたが、2011年には農村が25%、都市が13%、全体で21%程度に低下した。ただ、比率は大きく低下したものの、2011年の貧困人口の絶対数は農村が214百万人、都市が53百万人で合わせると依然267百万人の貧困人口を抱えている。また農村の貧困人口は1億2千万人余り減少しているが、都市ではほとんど横ばいである。

その理由を探るために注目すべき点は、農村人口の増加が、都市人口の増加を上回っていることである。農村人口が増え続けている原因は、農村の過剰労働力を吸収するような産業が都市において十分発展しておらず、産業の高度化進展が遅いためではなかろうか。IT産業が発展してはいるが、それは農村労働力を吸収する産業ではない。まとまった労働力を必要とする製造業の増加発展のスピードが遅いためと推測される。日印貿易総額が一進一退

を繰り返し伸び悩んでいるのも、製造業の発展の遅れが背景にあると思われる。このために経済成長が貧困層の雇用増、所得増に十分つながらず、一方で成長の果実が一部の高所得層に集中し、富裕層を増加させているのではなかろうか。以上の推測を解明するために、次章以降では、インドの過去の経済成長の中身、産業構造の変化について考察を進めてみたい。

図表 10 インドの貧困人口比率推移（単位％）

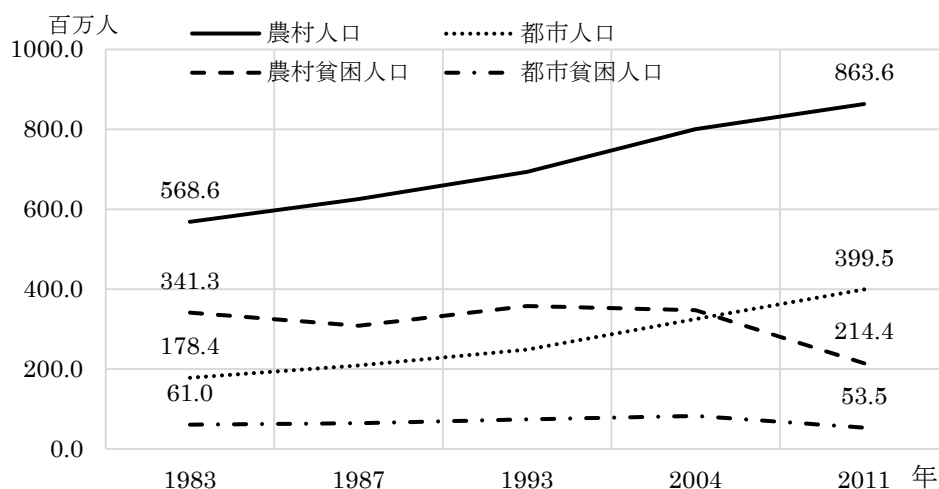


注) 貧困人口比率：貧困ライン（一人当たり収入 or 消費 1.9ppp \$ /日）未満の家計で暮らす人口の比率

出所) World Bank : PovcalNet (2018.3.9 アクセス)

<http://iresearch.worldbank.org/PovcalNet/povOnDemand.aspx>

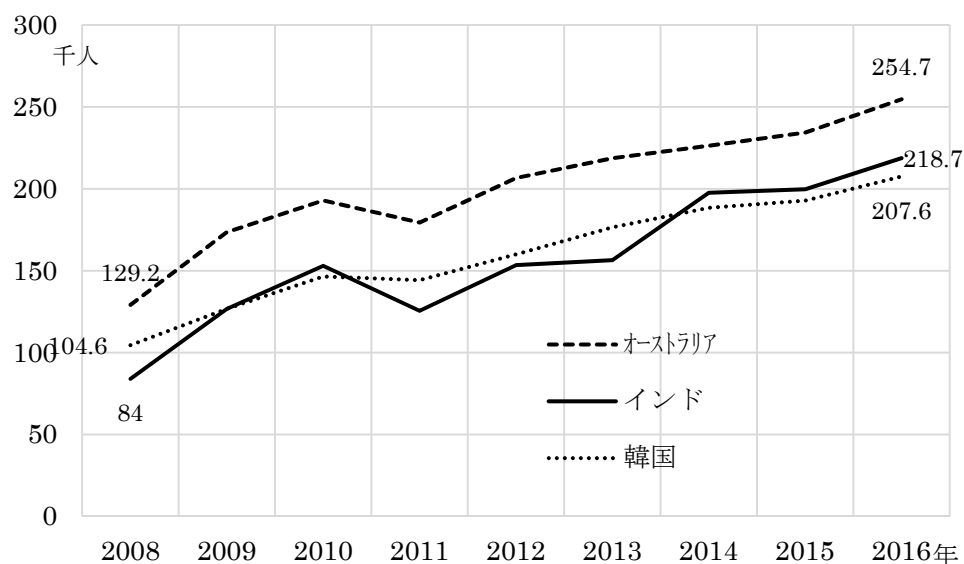
図表 10-2 インドの農村・都市の人口および貧困人口推移（単位百万人）



注) 貧困人口：貧困ライン（一人当たり収入 or 消費 1.9ppp \$ /日）未満の家計で暮らす人口

出所) 図表 10 に同じ

図表 11 豪・インド・韓国の富裕層 (HNWI) 人口の推移 (単位千人)



注) 富裕層 (HNWI= high net worth individuals) : 100 万ドル以上の投資可能資産 (居住用不動産、収集品、消費財、および耐久消費財を除く) を所有する個人

出所) Capgemini : *world wealth report* (2018.3.19 アクセス)

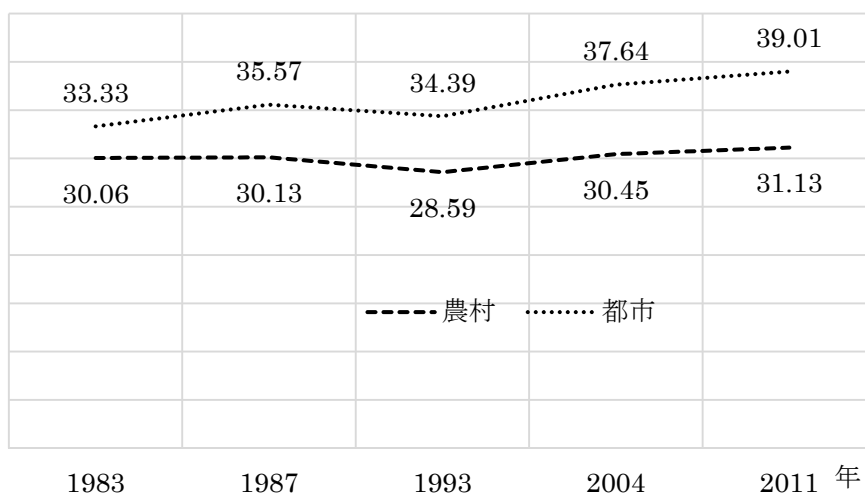
<https://www.worldwealthreport.com/>

図表 11-2 日本・中国・豪・印・韓国の富裕層人口、保有投資可能資産 (2016 年)

	日本	中国	インド	オーストラリア	韓国
富裕層 (HNWI) 人口(千人)	2,890.7	1,129.0	218.6	254.7	207.6
保有投資可能資産計(十億米\$)	7,011	5,774	877	802	573
一人当り資産平均(百万米\$)	2.4	5.1	4.0	3.1	2.8

出所) 図表 11 に同じ

図表 12 インドのジニ指数（ジニ係数*100）推移



出所) 図表 10 に同じ

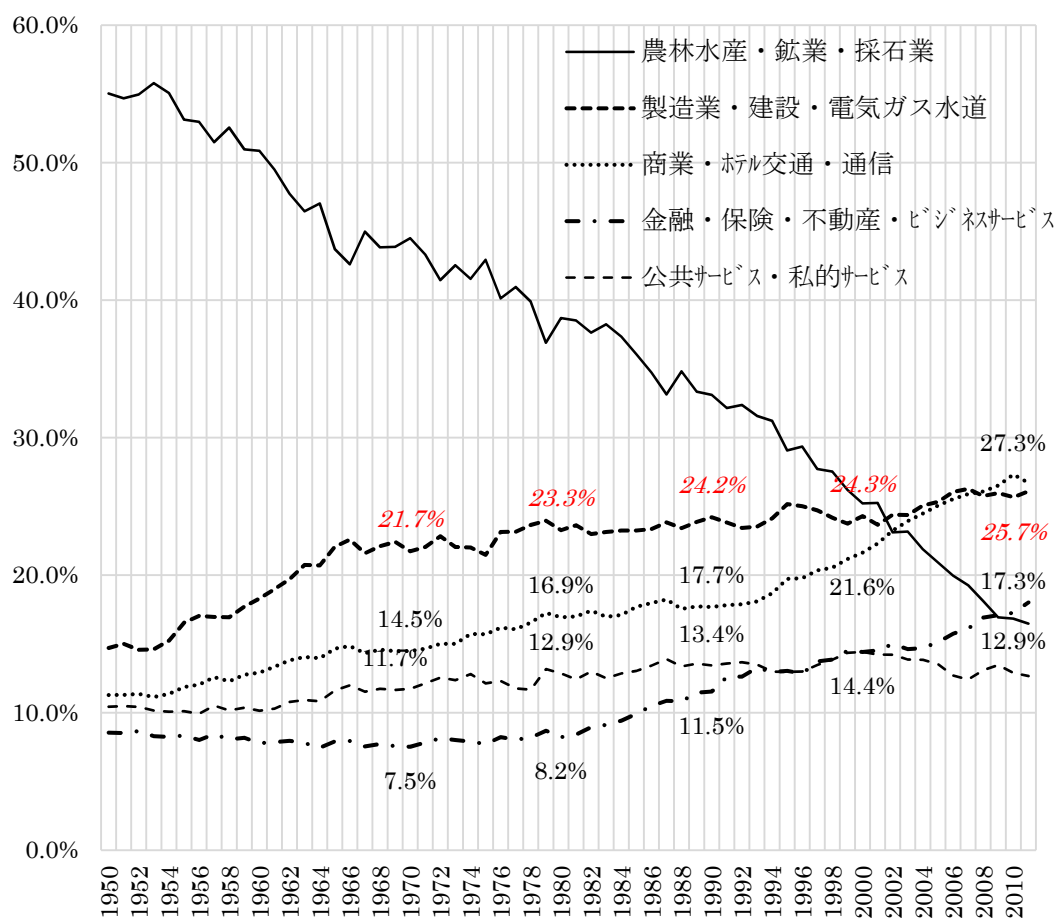
第2章 インド経済の発展過程

1. 産業構造の変化、産業別 GDP 推移を見る

前章では大国インドの人口と経済規模の大きさ、および過去 20 年で経済・社会が劇的に変化したことを確認した。そして、経済・社会の発展の下で貧困人口が依然多いこと、富裕層人口の増加にともない格差が拡大していることを把握した。本章では、そうした状況の背景を探るため、インドの過去の経済成長の中身、産業構造の変化について考察を進めたい。

図表 13 は 1950 年から 2011 年まで 60 年余の、インドの産業別・粗付加価値額の構成比率の推移を示したものである。1950 年に 55% だった農林水産業など第 1 次産業の付加価値の比率は、2010 年には 16.8% にまで低下した。それに代わって製造業など第 2 次産業、サービス業など第 3 次産業の付加価値が伸びているが、第 2 次産業の伸びは鈍く、第 3 次産業が大きく伸びている。とりわけ図表の後半部分の 1980 年から 2011 年までの 30 年余を見るとその傾向が顕著で、第 2 次産業（製造業・建設・電気ガス水道）の付加価値の比率は 23.3% から 25.7% へ僅か 2.4% ポイントしか伸びていないが、第 3 次産業（商業・ホテル交通・通信＋金融・保険・不動産・ビジネスサービス＋公共・私的サービス）の比率は 38.0% から 57.5% へ 20% ポイント近く伸びている。この間の第 1 次産業の付加価値の比率の減少幅が -21.9% ポイントなので、そのほとんどを第 3 次産業が代替したことになる。

図表 13 インドの産業別の粗付加価値の構成比率推移（単位％）



注) データラベルは 1970、80、90、00、10 年、赤字斜体は製造業・建設・電気ガス水道

出所) Government of India : *Economic Survey 2017-2018* (2018.4.25 アクセス)

<http://mofapp.nic.in:8080/economicsurvey/>

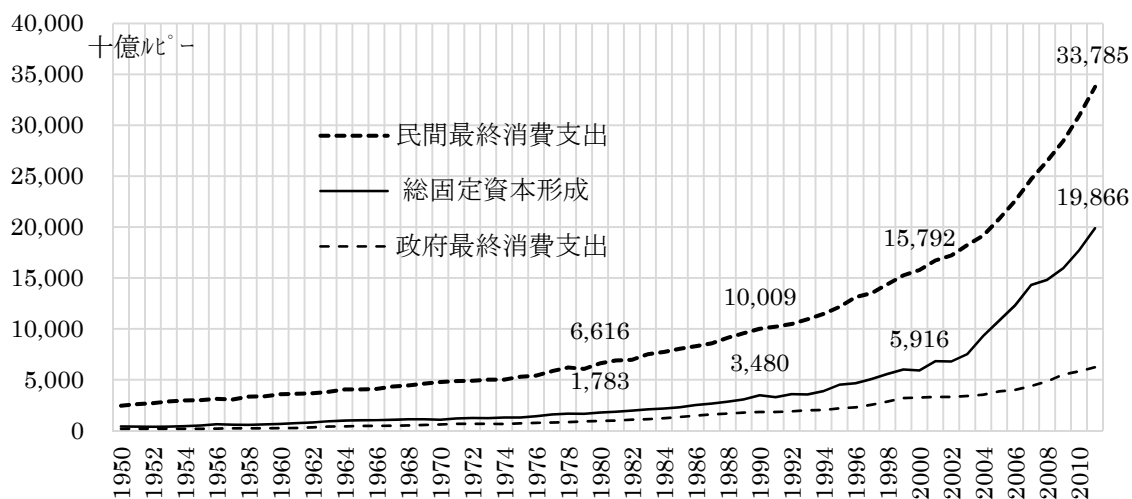
さらに図表 14、15 により、1950 年から 2011 年まで 62 年間の、インド GDP の需要サイド、即ち支出額の構成比率推移を見ると、インドの産業政策がいかなるものであったのか、ある程度推測が可能である。

1950 年以降 80 年までは、GDP 支出額の 80% 前後を民間最終消費支出が占め、インフラ整備・生産設備投資など総固定資本形成は 20% 以下に留まっていた (図表 15)。恐らく、80 年以前の総固定資本形成は基幹産業の設備投資に重点が置かれ、幅広い産業の生産設備の投資を促すような政策がなかったのではなかろうか。

1980 年以降、総固定資本形成の比率は 20% 台に乗ったが、その上昇度合は緩慢で 2000 年は 23% 台に留まっている (図表 15)。支出額 (2004 年価格) で見ても、1980 年に 1 兆

7830 億ルピー⁹であったが、1990 年は 3 兆 4800 億ルピー、2000 年は 5 兆 9160 億ルピーと大きくは伸びていない (図表 14)。2000 年代に入ると支出額の増加速度は早くなり、2011 年の支出額は 20 兆ルピーに迫っており、また GDP 総額に占める構成比率も 2011 年は 35.3%、2017 年も 29.0%と 30%近くになっている (図表 15)。今後の動向が注目される。

図表 14 インドの GDP 需要対構成額 (2004 年 Constant Prices、単位十億ルピー)

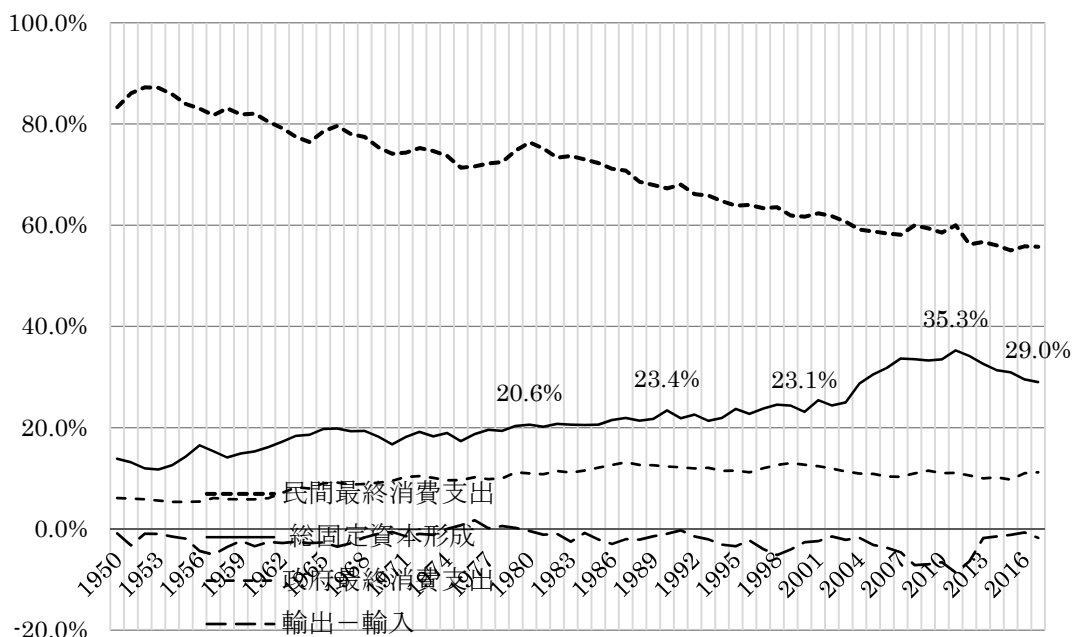


注) データラベルは、1980、1990、2000、2011 年の数値

出所) 図表 13 に同じ

⁹ インドルピーの対円レートは、1 ルピー=1.6327 円 (5 月 5 日終値) (楽天証券>インドルピー/円(INR/JPY):外国為替レート <https://www.rakuten-sec.co.jp/web/market/data/inr.html> 2018.5.6 アクセス)

図表 15 インドの GDP 需要サイド構成比率（単位％）

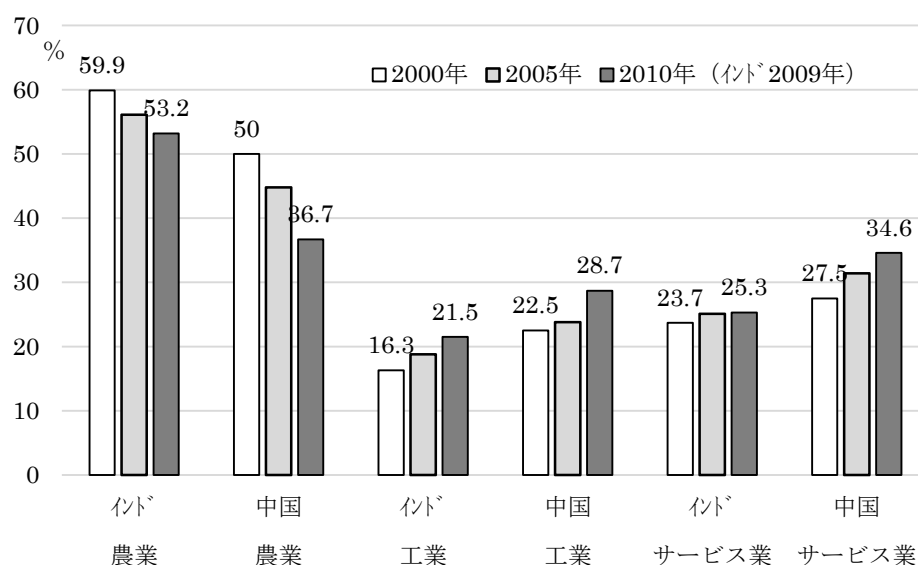


注) データラベルは、1980、1990、2000、2011、2017年の数値

出所) 図表 13 に同じ

こうした固定資本形成の動向は労働力にも影響を与えており、農業から工業・サービス業への労働力の移動速度も緩慢である。図表 17 は、インドと中国の被雇用者数の比率の推移を 2000～2010 年の間、5 年刻みで比較したものである。2000 年から 2010 年の間、中国は農業労働力の減少（50%→36.7%）が 13.3%ポイントと大きく、その減少分は工業へ 6.2 ポイント分が、サービス業へ 7.1 ポイント分が向かっている。これに対しインドの農業労働力の減少（59.9%→53.2%）は 6.7%ポイントと中国の半分でしかない。インドの農業労働力の減少分の大半は工業に向かったが 5.2 ポイント分に留まる。サービス業に向かったのは僅かに 1.6 ポイント分である。経済改革が加速した 2000 年代においてもこの程度のスピードの労働力移動しか起きていないのである。

図表 17 インド、中国の農業、工業、サービス業の被雇用者数比率（全被雇用者対比%）



注) データラベルは、2000、2010（2009）年

出所) ADB : *Key Indicators for Asia and the Pacific 2017 Labor Force and Employment*

<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/357006/ki2017.pdf>

(2018/04/30 アクセス)

以上見るとおり、インドの産業発展は、第3次産業の急速な発展と第2次産業の比較的緩慢な発展という特徴を持っている。GDPに占める第2次産業の付加価値構成比率は1960年代に20%台に乗り、80年代に23~24%に高まったが、それ以降は2010年代までほとんど横ばいが続いている。製造業の付加価値構成比率は15~16%程度にとどまる模様である¹⁰。1980年代以降、IT-BPOサービス（情報技術ビジネス・プロセス・アウトソーシング・サービス）のように急速な成長を遂げる産業が出現する一方で、工業・製造業の裾野の広がりには遅々として進まないのである。1991年以降インドは本格的経済自由化政策を開始したが、工業部門においては、経済自由化以前の産業政策の影響が尾を引いて、発展が抑えられているとも考えられる。次節では、経済自由化以前の産業政策がいかなるものであったか、参考文献により、整理し認識を深めておきたい。

¹⁰ 石上悦朗・佐藤隆広編著『現代インド・南アジア経済論』ミネルヴァ書房2011年8月p149

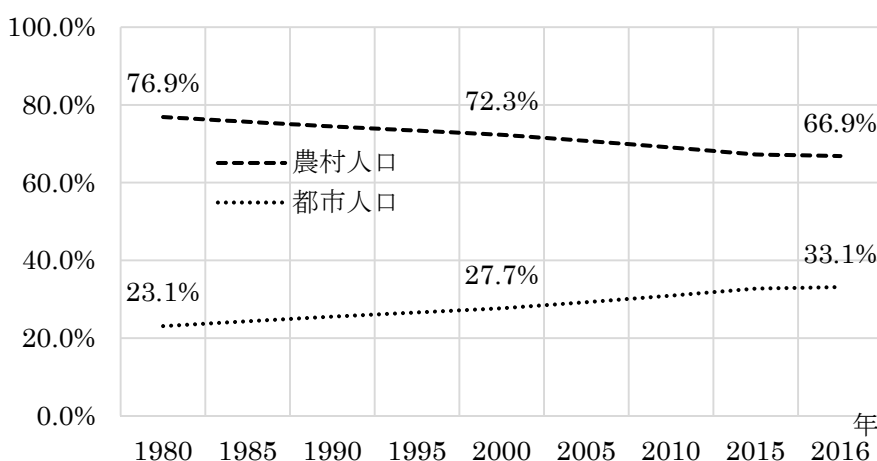
2. 1947年インド独立から91年本格経済自由化直前まで

1) 独立後1979年まで：ネルー計画経済→インディラ・ガンジー統制経済

独立直後のインドは、鉄鋼業・綿業・ジュート工業など工業化が進展し、旧植民地のなかでは一頭地を抜く地位にあったが、大半の機械や部品を外国からの輸入にたよるといふ、脆弱な工業基盤しか持たない構造であった。他方で、人口の8割が住む農村は(図表18、19)、地主制を背景に低生産性と貧困の温床になっていた。

こうした状況を前にして、初代首相ネルーが進めた政策は、インド型混合経済体制と重工業化の推進であった。また、工業化の推進について、民間ではなく国有部門・公企業の主導を強調した¹¹。インドの議会および国民会議派は、1954年に国家建設目標を「社会主義型社会」とした。そして計画経済を実施するために特定の省庁に属さない「計画委員会」が設置されネルー首相が委員会の議長を兼任した。ネルー首相の産業政策の基本としては、1) 公共部門の優先拡大原則を確立し、国家が排他的責任を持つ事業として鉄鋼など17業種を指定したこと、2) 産業許認可制度により、一定規模以上の生産単位をもつ企業は新規企業設立・新規商品生産・既存企業の能力拡張・立地変更等につき事前にライセンス交付を義務づけたこと、重要物資法により重要物資(アルミニウム・セメント・石炭・肥料・鉄鋼・綿織物・砂糖など)の価格・流通を統制下においたこと、3) 内向型の輸入代替型工業化を志向したこと、等が上げられる。

図表18 インドの農村人口と都市人口：全人口に占める比率(単位%)



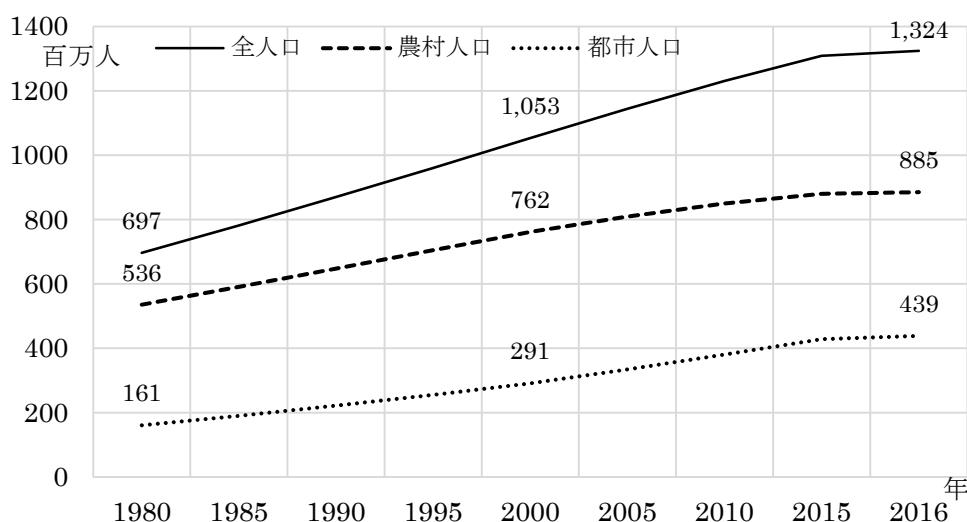
¹¹ こうした政策を採った背景としては、ネルーは近代技術や生産力志向が強く、同時に英国労働党流のフェビアン社会主義と産業国有化論に共感していたことが上げられる(石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p150)。

出所) World Bank : *PovcalNet* (2018.5.9 アクセス)

<http://iresearch.worldbank.org/PovcalNet/povOnDemand.aspx>

注) World Bank の統計数値には 1979 年前の数値がないが、農村人口比率は 1980 年でも 76.9% という高い比率であることから推測して、独立直後の農村人口比率は 80% を超えていたと推測される。

図表 19 インドの全人口、農村人口、都市人口推移 (単位百万人)



出所) 図表 18 に同じ

ネルーが本格的な重工業化に着手したのは 1956 年度に始まる第 2 次 5 年計画 (図表 20) であった。ネルーの考えを支持する開発モデル (マハラノビス・モデル¹²) は、生産財生産部門・重工業がその発展を通じて消費財工業の発展と更なる経済成長をもたらすと想定した。第 2 次 5 年計画、および第 3 次 5 年計画では、公共部門 (新たに創設された公企業・公社等) を中核として重工業と電力、運輸通信に投資の重点が置かれた。中央政府所轄の公企業の数 は 1951 年 4 月の 5 社が、66 年 4 月には 73 社に増加した。これら重点産業の生産高は急拡大を遂げが、60 年代初頭の中印国境紛争、60 年代半ばの印パ戦争、それに伴う米国の援助一時停止が経済の足を引っ張った。さらに 64 年 5 月のネルー首相死去、65~66 年の大干ばつによる食糧危機と物価上昇、これらに外貨危機も重なってインドは独立以来の危機に直面した。65 年の成長率はマイナス 2.6%、66 年もマイナス 0.1% と 2 年

¹² 統計学者の P.C.マハラノビスが創案した開発モデル

連続マイナス成長となり、66年開始予定だった第4次5カ年計画は休止を余儀なくされ、ネルー首相の実験は挫折した（図表21）。

図表20 各5カ年計画期間の成長目標と実績

	計画期間	目標	実績		計画期間	目標	実績
第1次	1951～55	2.1	3.5	第6次	1980～84	5.2	5.5
第2次	1956～60	4.5	4.2	第7次	1985～89	5.0	5.6
第3次	1960～65	5.6	2.8	年次計画	1990	-	3.4
年次計画	1966,67,68	-	3.9	第8次	1992～96	5.6	6.5
第4次	1969～73	5.7	3.2	第9次	1997～01	6.5	5.5
第5次	1974～1978	4.4	4.7	第10次	2002～06	7.9	7.7
年次計画	1979	-	-5.2	第11次	2007～11	9.0	

出所) 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p152

図表21 インドGDPの実質成長率推移 1951年度～2017年度

年度		成長率											
1951	2.9%	1961	3.7%	1971	1.6%	1981	6.0%	1991	1.1%	2001	4.8%	2011	6.6%
1952	2.6%	1962	2.9%	1972	-0.6%	1982	3.5%	1992	5.5%	2002	3.8%	2012	5.5%
1953	6.2%	1963	6.0%	1973	3.3%	1983	7.3%	1993	4.8%	2003	7.9%	2013	6.4%
1954	4.8%	1964	7.5%	1974	1.2%	1984	3.8%	1994	6.7%	2004	7.9%	2014	7.5%
1955	3.2%	1965	-2.6%	1975	9.1%	1985	5.3%	1995	7.6%	2005	9.3%	2015	8.0%
1956	5.6%	1966	-0.1%	1976	1.7%	1986	4.8%	1996	7.5%	2006	9.3%	2016	7.1%
1957	-0.4%	1967	7.8%	1977	7.3%	1987	4.0%	1997	4.0%	2007	9.8%	2017	6.5%
1958	7.4%	1968	3.4%	1978	5.7%	1988	9.6%	1998	6.2%	2008	3.9%		
1959	2.6%	1969	6.5%	1979	-5.2%	1989	5.9%	1999	8.8%	2009	8.5%		
1960	5.5%	1970	5.2%	1980	6.7%	1990	5.5%	2000	3.8%	2010	10.3%		

注) 2016、2017年の値は仮推計値

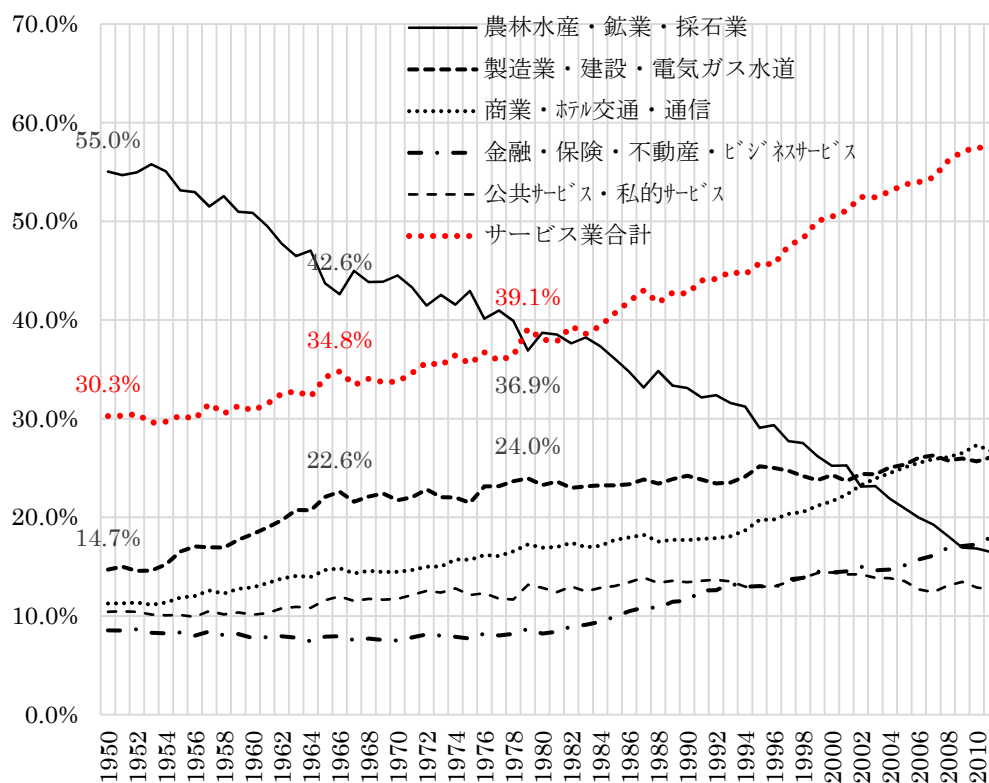
出所) Government of India : *Economic Survey 2017-2018 Statistical Appendix*

<http://mofapp.nic.in:8080/economicsurvey/> (2018.5.11アクセス)

植民地時代の成長率がほぼゼロであったことを考慮すれば¹³、図表 20,21 に示された第 1 次～第 3 次 5 年計画の成長率は評価されて良いとも考えられる。1950 年と 1966 年を比べると、農業の付加価値が GDP に占める比率は 12.4%ポイント低下し、代わって工業の比率が 7.9%ポイント、サービス業の比率が 4.5%ポイント上昇した（図表 22）。産業構造の変革がある程度進行したと言える。

しかしながら、ネルー首相により国有部門・公企業の主導による工業化が推進され、開発モデル（マハラノビス・モデル）に基づき重工業と電力、運輸通信に投資の重点が置かれたことから、固定資本形成は重工業偏重で進められたと思われる。ネルー首相の後を担ったインディラ・ガンジー首相は、後述するように国主導色・統制色をさらに強め、民間企業の自由な投資と商業活動を差し止めるような政策を継続した。このような政策が長期にわたって続いたことが、インドの工業・製造業の裾野の広がりが遅々として進まなくなった原因となったと思われる。

図表 22 インドの産業別の粗付加価値の構成比率推移（単位%）－図表 13 を再掲



¹³ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p152

注) データラベルは、1950、1966、1979年、赤字はサービス業合計の値
出所) 図表 21 に同じ

ネルー首相死去の後、インディラ・ガンディーが政権を担った。ガンディー政権下では、明確な開発政策がないまま民間産業に対する規制・統制が強化され、国有部門が無原則的に拡大されることとなった。ガンディー首相は民間産業への統制政策を「貧困撲滅」などのスローガンと並べて「社会主義レトリック（修辞）」の道具に使った、との指摘がある¹⁴。同首相は 1967 年、小規模工業事業所だけが製造を行える（大中規模企業は参入できない）生産品目留保政策を導入、留保品目数は 70 年代末には 800 を超えた。1969 年には民間主要商業銀行 14 行を国有化し、さらに独占禁止法（「独占および制限的取引慣行法」）を制定して大企業工業への規制を強化した。国有化の動きは加速しその後数年のうちに、破綻した綿紡績工場、保険業、炭鉱、外資系石油会社などが国有化された。トドメを刺したのは、1973 年に制定された外資持ち分を原則 40%以下に制限する「外国為替規制法」で、この法制定後、IBM、コカ・コーラなどの外国企業がインドから撤退している。インドの統制経済は強固なものとなり、産業政策はますます内向きの色彩を強めた。

このような政策は 1960 年代後半から続く経済停滞を克服することは出来ず、輸出主導で成長を続けたアジア NIES（韓国、香港、台湾、シンガポール）、ASEAN 主要国とは対照的となった（図表 23）。第 3 次 5 カ年計画期から第 5 次計画・79 年の年次計画までの 20 年間の年平均成長率は 3.5%程度に留まっている。1979 年の GDP の産業構成は、農業他が 36.9%、工業 24.0%、サービス 39.1%となり、サービスの比率が農業他を上回ったが（図表 22）、民間資本の商業活動と投資を抑える政策は工業・製造業の成長を抑える結果を招いた。その結果生じた、このような低成長率は「ヒンドゥー的成長率」と呼ばれている¹⁵。

図表 23 インドおよびアジア主要国の実質成長率（1961～1979 年）

国名	1961－79 年平 均成長率(%)	最高値		最低値	
		(年)	(%)	(年)	(%)
インド	3.4	'75	9.1	'79	-5.2
インドネシア	5.5	'68	10.9	'63	-2.2

¹⁴ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p153

¹⁵ 石上・佐藤『同上』p154

マレーシア	7.2	'73	11.7	'75	0.8
フィリピン	5.4	'73	8.9	'64	3.4
シンガポール	9.2	'70	13.9	'64	-3.7
タイ	7.7	'70	11.4	'72	4.3
中国	5.5	'70	19.3	'61	-27.3
香港	8.5	'76	16.2	'75	0.5
韓国	10.0	'73	14.8	'62	3.8

注) '61年中国の大幅マイナス成長-27.3%は、壊滅的経済混乱をもたらした「大躍進政策」が原因。中国は、その後も文革の影響で67、68年に5%前後のマイナス成長に落ち込んだ。これらのマイナスを包含してもなお中国の平均成長率はインドを上回る5.5%である。

出所) World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN>
 (2018.5.16アクセス)

2) 1980年以降一転して自由化政策開始、規制緩和。貿易収支と経常収支赤字続く
 インディラ・ガンジー首相は、1975～77年の非常事態宣言¹⁶により反対派を弾圧した結果、1977年5月総選挙で敗北し政権を失った。しかし、その2年半余り後には政権を回復し1980年1月、首相に復帰した。復帰後は以前とは打って変わって経済成長を第一の優先順位とし、そのために部分的な自由化措置を実施する政策を採用した。自由化措置への契機の一つが国際収支危機（図表24,25、1980年の貿易収支は73億83百万ドルと過去最大の赤字となり、外貨準備は81年には43億9千万ドルに急減）に直面したインド政府が、大論争を経てIMFから50億SDR（57億ドル）に上る借り入れを実行したことである。さらに1982年にインド政府は輸入規制、外資規制、産業認可制度、独占禁止法などに関して規制緩和、部分的自由化を導入した。こうした自由化政策の一つの産物として1981年に日本の鈴木自動車工業（現スズキ）とインド国営企業マルチ・ウドヨグ社との合弁事業合意が実現し、スズキがインド自動車市場で確固たる地位を築く出発点になった。

¹⁶ 汚職、失業、教育制度不備などに対する政権批判が全国的な大衆運動として盛り上がる中、インディラ・ガンディー首相は1975年6月、非常事態宣言を行い、言論・集会・結社の自由を大幅に制限、新聞・雑誌・テレビに対する事前検閲を実施、大衆運動の指導者、野党指導者を逮捕した（「世界史の窓」<https://www.y-history.net/appendix/wh1703-068.html> 2018/05/31アクセス）。

図表 24 外貨準備と貿易収支推移 1951～2004 年度（単位百万 US\$）

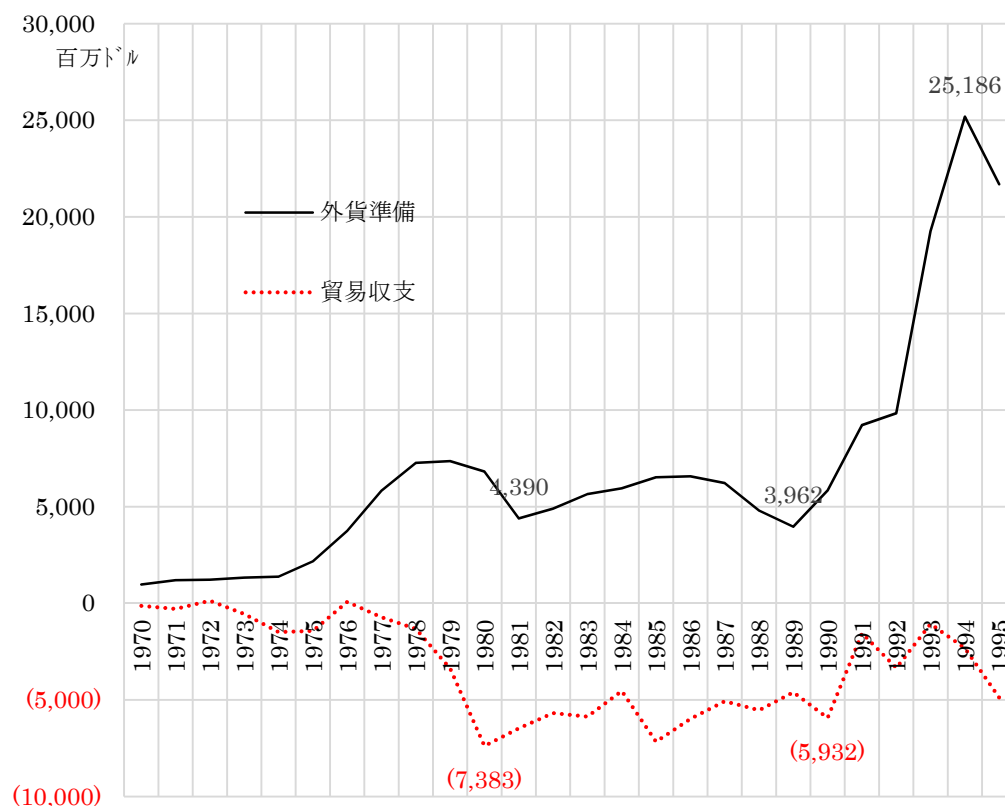
年度	外貨準備	貿易収支	年度	外貨準備	貿易収支	年度	外貨準備	貿易収支
1951	1,815	-362	1960	637	-1,007	1969	1,094	-223
1952	1,850	-260	1961	624	-900	1970	975	-131
1953	1,911	-165	1962	619	-935	1971	1,194	-290
1954	1,873	-223	1963	642	-899	1972	1,219	135
1955	1,895	-345	1964	524	-1,112	1973	1,325	-550
1956	1,431	-491	1965	626	-1,251	1974	1,379	-1,492
1957	884	-989	1966	638	-1,295	1975	2,172	-1,419
1958	795	-682	1967	718	-1,070	1976	3,747	76
1959	762	-673	1968	769	-725	1977	5,824	-715

年度	外貨準備	貿易収支	年度	外貨準備	貿易収支	年度	外貨準備	貿易収支
1978	7,268	-1,322	1987	6,223	-5,067	1996	26,423	-5,663
1979	7,361	-3,374	1988	4,802	-5,527	1997	29,367	-6,478
1980	6,823	-7,383	1989	3,962	-4,607	1998	32,490	-9,171
1981	4,390	-6,470	1990	5,834	-5,932	1999	38,036	-13,023
1982	4,896	-5,680	1991	9,220	-1,546	2000	42,281	-5,899
1983	5,649	-5,862	1992	9,832	-3,345	2001	54,106	-7,587
1984	5,952	-4,534	1993	19,254	-1,068	2002	76,100	-8,693
1985	6,520	-7,163	1994	25,186	-2,324	2003	112,959	-14,307
1986	6,574	-5,982	1995	21,687	-4,881	2004	141,514	-27,981

出所) Government of India : *Economic Survey 2017-2018* > *Statistical Appendix*

<http://mofapp.nic.in:8080/economicsurvey/> (2018.5.24 アクセス)

図表 25 外貨準備と貿易収支推移グラフ 1970～1995 年度（単位百万 USドル）



注) データラベルは、外貨準備が 1981、89、94 年、貿易収支が 1980、90 年
出所) 図表 24 に同じ

インディラ・ガンジー首相が 1984 年 10 月に暗殺¹⁷された後、息子のラジーヴ・ガンディーが首相に就任、自由化政策をさらに進めた。産業法による産業許認可制度のライセンス取得の大分類化、およびエレクトロニクス・繊維・自動車など個別業種段階での規制緩和が実施された。こうした中で、1990 年代以降飛躍的に発展する IT サービス分野のベンチャー企業が 80 年代に数多く誕生している。IT ベンチャー企業がこの時期に多数誕生した背景としては、IT 産業が製造業ではなくサービス業であったため企業設立や活動に対する規制がもともと少なかったこと、60 年代後半以降の工業の停滞が IIT (インド工科大学) はじめ工学系学卒者の就職先の門戸を狭めたこと、73 年の IBM 撤退により大量の IBM 技術者

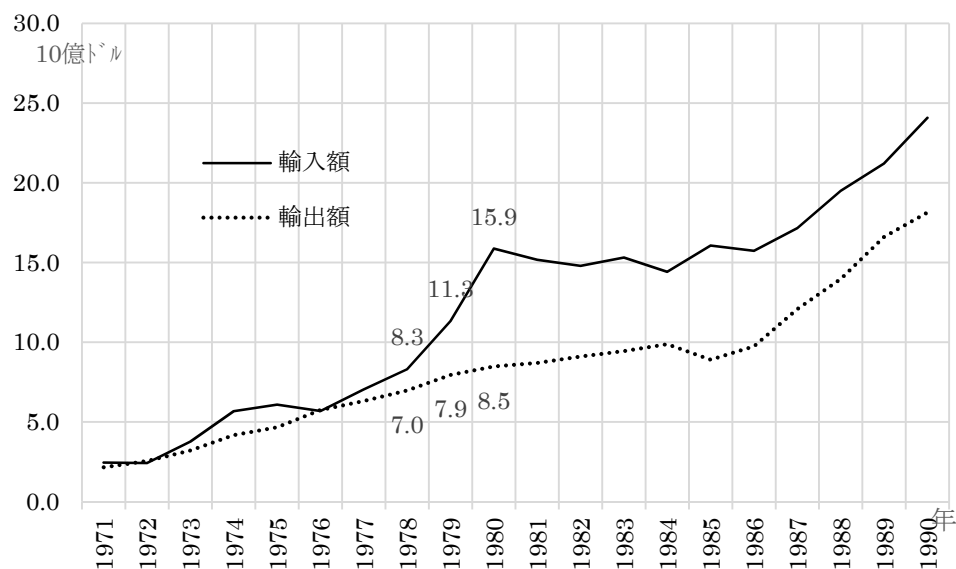
¹⁷ ガンジー政権が、自治化要求を掲げテロ集団化したシク教徒を武力制圧したことに反発し、シク教徒の護衛兵がインディラ・ガンジー首相を暗殺した(「世界史の窓」<https://www.y-history.net/appendix/wh1703-068.html> 2018/05/31 アクセス)。

がスピンオフしていたことなどが上げられる¹⁸。

1980年代は、インディラ・ガンジー首相およびその後を引き継いだラジーヴ・ガンディー首相の自由化政策の進展により民間投資が活発化し、中央政府の積極財政および、農業生産が順調だったこともあって、1979年以前のヒンドゥー的成長より一段と高い成長を実現した（図表 20）。ただ、GDP に占める産業別付加価値の構成比を見ると、工業のシェアは完全に横ばいであり（1979年度 24.0%→1990年度 24.2%）、農業のシェア低下分の▲3.8%ポイントは、サービス業のシェア上昇分+3.6%ポイントに振り替わった形になっている（図表 22）。1980年以降、原油輸入の増加に原油価格上昇が重なって輸入総額が急増したが（図表 26、27）、その一方で工業生産が伸び悩んだため輸出総額の伸びは緩やかで、このため 80年代には貿易収支赤字、経常収支赤字が続くことになった（図表 24、25、26、27、28）。

詳細は次節に述べるが、経常収支赤字を埋めるために綱渡りを続けた国際収支ファイナンスは 1990～91年に危機に直面し、インド政府は IMF と世界銀行の融資を得るため経済改革に取り組むことになる。それらが効を奏し 2000年代の国際収支等は堅調に推移していると言える（図表 29）。

図表 26 1971～1990年の輸出入額推移（単位 10 億 USドル）



注) データラベルは、1978、79、80年

出所) 図表 24 に同じ

¹⁸ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p154

図表 27 主要輸入品の構成比推移

年度	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2016
食料品	19.1%	14.8%	3.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.4%
石油・潤滑油	6.2%	8.3%	41.9%	25.0%	30.4%	28.7%	22.6%
食用油	0.3%	1.4%	5.4%	0.8%	2.6%	1.8%	2.8%
肥料・化学製品	7.9%	13.2%	11.9%	13.4%	4.1%	5.5%	12.0%
紙・紙製品	1.1%	1.5%	1.5%	1.1%	0.9%	0.6%	0.7%
真珠・宝石類	0.1%	1.5%	3.3%	8.7%	9.4%	9.4%	6.2%
鉄鋼	11.0%	9.0%	6.8%	4.9%	1.5%	2.8%	2.1%
非鉄金属	4.2%	7.3%	3.8%	2.6%	1.0%	12.6%	10.2%
機械設備	31.7%	24.7%	15.2%	24.2%	10.8%	13.8%	14.7%
うち輸送機器	6.4%	4.1%	3.8%	3.9%	1.9%	3.1%	5.9%
総輸入額(百万ドル)	2,353	2,162	15,869	24,075	51,413	369,769	384,356

出所) 図表 24 に同じ

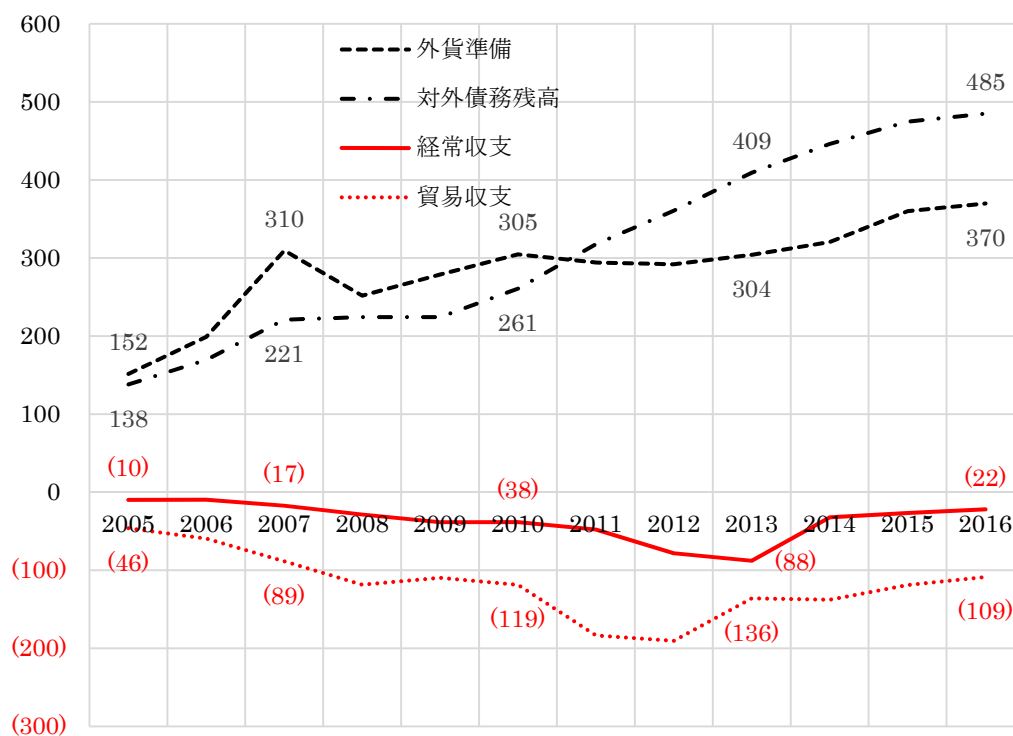
図表 28 主要輸出品の構成比推移

年度	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2016
農産物	44.3%	31.7%	30.7%	19.4%	14.2%	9.7%	12.3%
鉱石・金属	8.1%	10.7%	6.2%	4.6%	2.1%	3.4%	1.9%
製品	45.3%	50.3%	55.8%	72.9%	79.8%	69.0%	73.6%
うち綿糸・綿織物	10.1%	9.3%	6.1%	6.4%	8.0%	1.2%	3.1%
うち縫製衣類	0.1%	1.9%	8.2%	12.3%	12.7%	4.6%	6.3%
うち皮革・皮革製品	4.4%	5.2%	5.8%	8.0%	4.4%	1.6%	1.9%
うち手工芸品	1.7%	4.7%	14.2%	18.9%	2.5%	0.5%	1.2%
うち宝石・宝飾品(注)	0.1%	2.9%	9.2%	16.1%	16.8%	16.1%	13.9%
うち機械、輸送機器、 金属製品	3.4%	12.9%	12.3%	11.9%	15.8%	19.8%	23.7%
鉱物油・潤滑油(石炭含)	1.1%	0.8%	0.4%	2.9%	4.4%	16.8%	11.8%
総輸出額(百万ドル)	1,346	2,031	8,486	18,143	44,076	251,136	275,852

出所) 図表 24 に同じ

注) インドの宝石・宝飾品産業は、英植民地以来の長い伝統を持つ最大の地場産業。特に研磨済ダイヤモンドは 95%以上（重量ベース）の世界シェアを有し、一握りの高級品以外のほとんどがインド国内で研磨・加工されている。最大の宝石産業集積地であるグジャラート州スーラトには大手から零細まで約 8000 軒の加工場があり、間接雇用も含めると 150 万人以上が従事している。（日本経済研究センター：国際・アジアに関する研究活動＞新展開目指すインド最大の「地場産業」―国内市場に目向ける宝石・宝飾品業界 12 年 10 月 12 日）
2018.6.7 アクセス <http://www.jcer.or.jp/international/insideindia20121012.html>

図表 29 2005 年以降の貿易収支・経常収支・外貨準備・対外債務推移（単位 10 億 \$）



注) データラベルは 2005、07、10、13、16 年

出所) 外貨準備・貿易収支は Government of India : Economic Survey 2017-2018

<http://mofapp.nic.in:8080/economicsurvey/> (2018.5.24 アクセス)

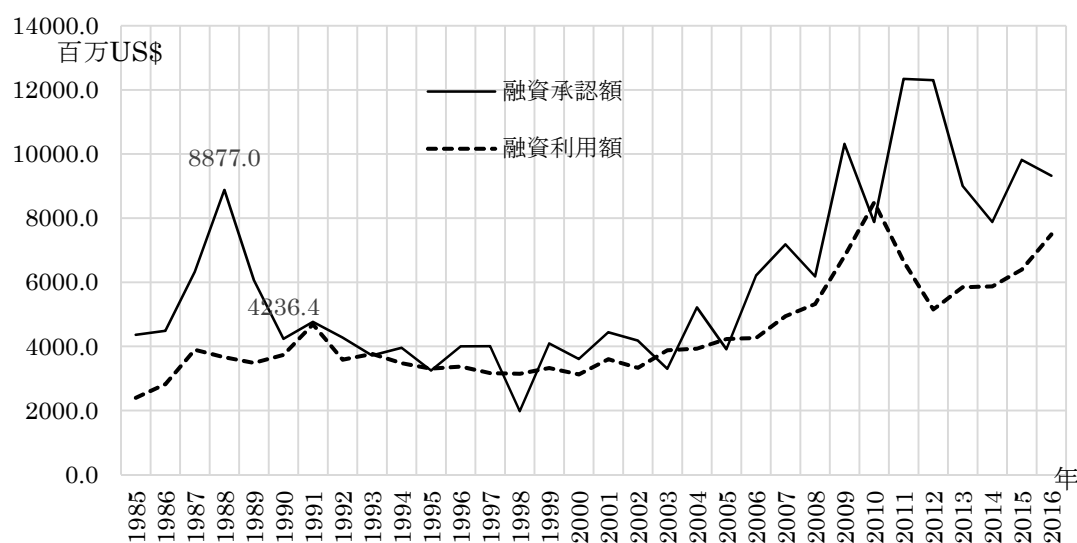
経常収支・対外債務残高は、JETRO 海外ビジネス情報 (2018.5.24 アクセス)

<https://www.jetro.go.jp/world/asia/in/stat.html>

3) 経常収支赤字急拡大、国際収支ファイナンスは綱渡りに

前述のとおり 1980 年代には経常収支赤字が拡大し、そのファイナンスのために外国銀行融資など対外商業借款や、海外居住インド人による非居住者預金への依存を高めた。これら銀行融資や非居住者預金など、債務性資金の合計は対 GDP 比 1%程度になった¹⁹。1990 年ころまでには対外債務の満期構造が短期化し、インドは短期債務の借り換えにより国際収支ファイナンスを行うという綱渡り状態に陥った。こうしたなかで、1990 年 8 月に起きたイラクのクウェート侵攻、翌 1991 年 1 月に始まった湾岸戦争が引き金となり²⁰、国際資金市場においてインドの債務支払能力に不安が生じ、インドは深刻な国際収支ファイナンス危機に直面した。図表 30 に示す通り、外国銀行の融資承認額は 1988 年には 88 億ドルであったが 1990 年には 42 億ドルへ半減し、1991 年の融資利用額は、承認額の天井に張り付く状況になった。

図表 30 外国銀行の対インド融資額推移 (単位百万 US\$)



注) 融資利用額は 1988 年 36 億 62 百万ドル、89 年 34 億 85 百万ドル、90 年 37 億 36 百

¹⁹ 石上、佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 105/1988、89 年のインドの GDP は 3000 億ドル程度であり、債務性資金は 30 億ドル強に達していた。

²⁰ 1990 年 8 月のイラクのクウェート侵攻と翌年 1 月の湾岸戦争勃発により、90 年の原油価格は上昇してインドの貿易収支を悪化させ、さらに湾岸諸国に多数派遣されていたインド人労働者は帰国を余儀なくされ、かれらが母国に送っていた外貨送金を急減させた (平林博『最後の超大国インド』 p 158~159)。

万ドルで、各年 GDP の 1.22%、1.16%、1.14%に達している。

出所) Government of India : *Economic Survey 2017-2018*(2018.5.24 アクセス)

<http://mofapp.nic.in:8080/economicsurvey/>

3. 91 年経済危機 → 経済改革により克服

インド政府は 1991 年の国際収支危機を乗り切るために、経済改革に取り組むことになる。91 年 6 月に発足したナラシムハ・ラーオ政権²¹⁾ は、まず IMF と世界銀行から、構造調整プログラムを受け入れることにより借款を取りつけた。さらにマンモハン・シン財務相(後の首相)を改革の中心に据え、経済調整プログラムを実施するため「新経済政策」を発表した。インドが実行した経済調整プログラムは、インド政府自体の主体的対応によって立案された「新経済政策」により実施され、内外の高い評価を得ることになるが、そのポイントは以下のとおりである。

1) 貿易自由化

まず、貿易自由化が果敢に実行された。独立以来続けられていた貿易政策、すなわち輸入代替工業化政策²²⁾の原則を廃棄し、1) 輸入ライセンス制度廃止、2) 輸出補助金の撤廃、3) 関税率の引き下げ、4) 経常勘定による外国為替規制²³⁾の撤廃などが盛り込まれた。これら改革をもとに、2001 年 3 月には国際収支上の理由で行っていた輸入数量規制を全廃し GATT11 条国に移行している。関税率(関税収入/輸入金額)は 1990 年の約 50%から 2010

²¹⁾ 91 年 5 月総選挙で国民会議派が勝ち 89 年 12 月に失っていた政権を取り戻したが、選挙運動中にラジーヴ・ガンディー氏が暗殺されたため、ナラシムハ・ラーオ氏が首相となった。

²²⁾ 輸入代替工業化政策：政府主導で自国産業を保護育成し、輸入工業製品の国産化を通じて工業化を図る輸入代替工業化開発戦略。「必要不可欠でしかも国内で得られない品目に限り輸入を認める原則」をとっていた。この原則により構築されていた輸入規制体系は①政府関係機関ルートによる独占的輸入制度、②複雑な輸入ライセンス制度、③輸入代替産業の保護育成のための傾斜関税構造・高い関税率の 3 点である(石上、佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 100)。

²³⁾ 外国為替規制：国際収支の均衡と為替相場の安定を目的として、政府または政府代理機関が為替取引に直接的な規制を加えること。日本の場合、1964 年の IMF8 条国への移行により経常取引、資本取引とも自由化が進み、79 年外為法改正により 80 年 12 月から外国為替取引は原則自由となった(コトバンク：ブリタニカ国際大百科事典 小項目事典「為替管理」)

<https://kotobank.jp/word/%E7%82%BA%E6%9B%BF%E7%AE%A1%E7%90%86-48260>。2018.6.20 アクセス)

年ころには一桁台に大幅低下した²⁴。1991年経済改革以降のGATT=WTO体制にコミットした積極的貿易自由化政策は、インド経済のグローバル化を本格化させたと言える。

経済グローバル化によりインドの貿易構造は図表27、28に示した通り、大きく変化を遂げている。まず輸出について。1960年の輸出額は僅かに13億ドルであり、さらに60年の主要輸出品の中身を見ると、農産物が44.3%を占め、製造業製品は45.3%と半分にも達していなかった。これが2000年には、輸出総額が440億ドルに増加、製造業製品の占める比率は80%近くに大きくウェイトを上げている。その後も、輸出額が2千億円台に増えたなかで、製品輸出の比率は70%程度を維持している（図表28）。

一方輸入について。1970年の輸入額は輸出額をわずかに上回る21億ドルであったが、90年には240億ドル、2000年には514億ドルに増加、2010年以降は3600億ドルを超えるまで増加している。品目別の構成は石油・潤滑油の構成比が高いものの、その比率は低下傾向にあり、機械設備、肥料・化学製品、非鉄金属はじめ経済成長に必要なものに分散している。1980年代までの輸入代替工業化政策を脱却した姿が見て取れる（図表27）。

2) 資本移動自由化

資本移動の自由化に関しても、三つの重要な改革が行われた。1) 特定35業種における外資出資比率51%までの外国直接投資の自動認可（1991年）、2) 外国機関投資家による外国直接投資の認可（1992年）、3) 経常勘定による外国為替規制の撤廃の三つである。これら資本移動の自由化により1990年以降、国際収支ファイナンスをリードする主体は、銀行融資と非居住者預金などの民間債務性資金から、外国直接投資および証券投資など非債務性資金に取って代わることになる。外国直接投資の動向については、次節以降で述べる。

3) 国内産業の規制緩和

国内産業については、ネルー以来の産業規制の枠組みに手がつけられた。産業許認可制度は原則廃止され、国家（公企業）独占業種を、17から8に削減し残りは民間に開放した。このような国内産業の規制緩和に加えて、前述のような貿易自由化（＝輸入ライセンス制度廃止・外国為替規制の撤廃・関税引き下げ）、および資本移動の自由化が進んだことから民間企業の活動は活発化した。公企業と民間企業の払込資本金の累計額を比較すると、1970年代前半以降公企業が民間企業を上回っていたが、1995年度以降は民間企業が公企業を大

²⁴ 石上、佐藤『現代インド・南アジア経済論』p101

きく上回るようになっている²⁵。

ただ、以上のように多くの分野で抜本的経済改革が実行されたが、改革の進展は全体としては漸進的であり、公企業改革など構造調整型の経済自由化は進行していないと言われて²⁶。2000年以降、輸出加工区制度を中国並みの経済特区として中央・州政府が関与して設置する取り組みが行われたが、外国企業の反応は弱く、入居企業の過半はインド系 IT-BPO 企業になっている。

1991年以降の成長の軌跡をみると図表 20 のとおりで、1992年から2001年までの第8次、9次計画期は80年代に並ぶ5～6%の成長を遂げ、2002年から2011年までの第10次、11次ではもう一段高い7～9%の成長を実現している。このような成長を牽引しているのはサービス部門が中心であるが、製造業部門もこの期間は概ね高い成長を示している（図表 31）。

図表 20 各5カ年計画期間の成長目標と実績（再掲）

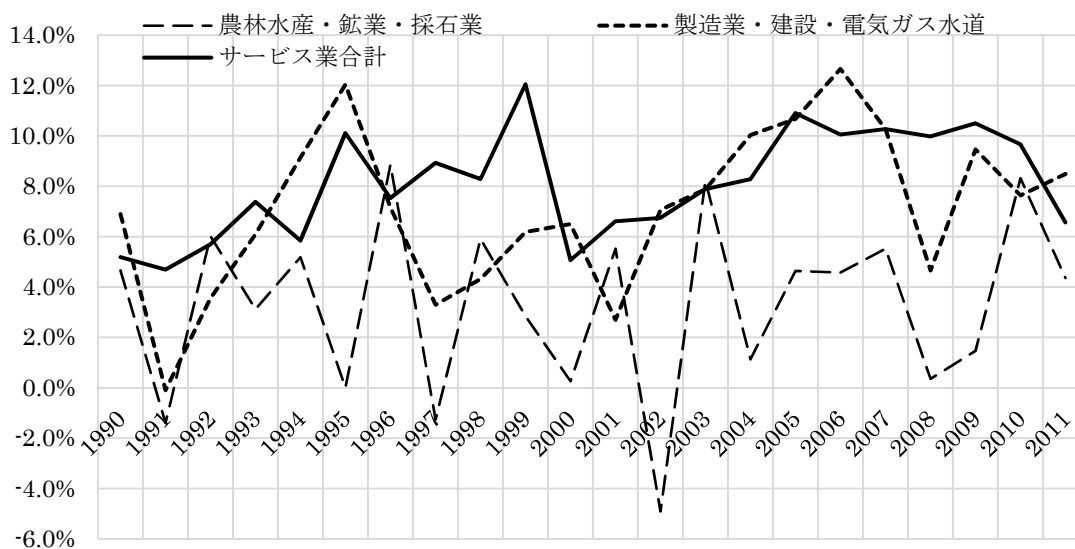
	計画期間	目標	実績		計画期間	目標	実績
第1次	1951～55	2.1	3.5	第6次	1980～84	5.2	5.5
第2次	1956～60	4.5	4.2	第7次	1985～89	5.0	5.6
第3次	1960～65	5.6	2.8	年次計画	1990	-	3.4
年次計画	1966,67,68	-	3.9	第8次	1992～96	5.6	6.5
第4次	1969～73	5.7	3.2	第9次	1997～01	6.5	5.5
第5次	1974～1978	4.4	4.7	第10次	2002～06	7.9	7.7
年次計画	1979	-	-5.2	第11次	2007～11	9.0	7.8

出所) 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p152

²⁵ 石上、佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 156

²⁶ 石上、佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 156

図表 31 産業別の付加価値前年比伸び率 (%)



出所) Government of India : *Economic Survey 2017-2018*(2018.5.24 アクセス)

<http://mofapp.nic.in:8080/economicsurvey/>

4. 新興産業＝IT 産業の勃興と成長

1990 年代半ば以降のインド経済を牽引した主役は IT 産業である。本節では IT 産業の勃興と成長を概観する。

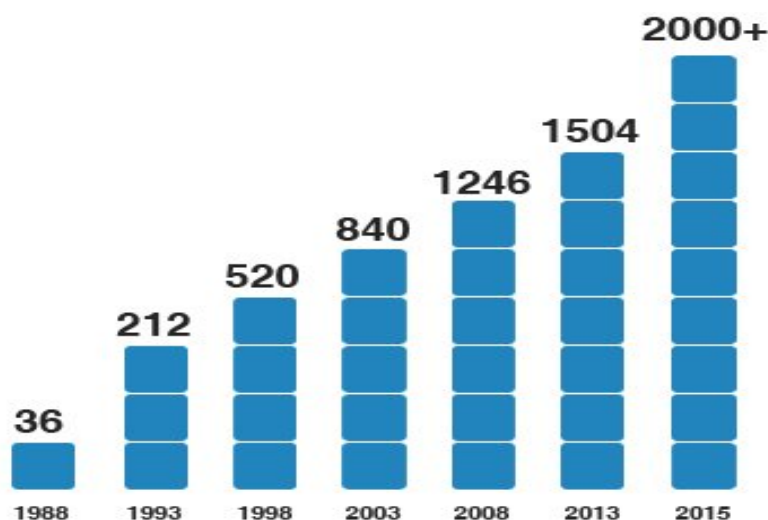
インドの IT 関連企業の業界団体 NASSCOM (National Association of Software and Services Companies、1988 年設立) の会員企業は、1988 年発足当初は僅か 36 社であったが、2013 年に 1504 社、2015 年には 2000 社を超えた模様である (図表 32)。加盟企業 2000 社の売上高は、インドの IT 関連企業の売上高の 90%を構成すると公表されている²⁷。会員企業の本社所在地は、南部のバンガロール、チェンナイ、ハイデラバード、トリヴァンドラムに計 48%、西部マハーラーシュトラ州のムンバイ、プネに 17%と南部・西部の主要 6 都市に 65%が集積している (図表 33)。その他デリーを含む首都圏に 20%、西ベンガル州のコルカタの 4%を合わせると約 90%の NASSCOM 会員企業が特定都市に集中しており、それ以外の都市への集積は乏しいと言える。

インド IT 産業の市場規模は急速に拡大が続いた。10 年以上前の 2005 年度の IT 産業の

²⁷ NASSCOM>> About Us >> Who We are : <http://www.nasscom.in/who-we-are> (2018.7.6 アクセス)

総売上高²⁸は 296 億ドル（前年比 31.4%増）、うち 8 割を占める海外向けが 236 億ドル（前年比 33%増）で²⁹、急速な成長が続くとは言え市場規模はまだ小さかった。これが最近時点の 2016 年度では IT 産業の総売上高が 1,430 億ドル、うち海外向けが 1,080 億ドル、さらに 2017 年度では総売上高が 1,540 億ドル、うち海外向けが 1,170 億ドルである（図表 34）。2017 年度の総売上高は 2005 年度比 5.20 倍に増加、12 年間の増加年率は 14.7%になる。海外向けは 4.96 倍、増加年率は 14.3%である。海外向けが 8 割近くを占める状況は続いているが、インド国内の IT サービス需要が海外に負けず伸びていることがうかがえる。2016 年度のインドの貿易収支赤字は 1,090 億ドルであり、海外向け IT サービス売上高（サービス輸出）1,080 億ドルは貿易収支赤字の殆どをカバーしており、2017 年度もこの状況は続いていると思われる。また、2016 年度のインドの GDP は 2 兆 2,638 億ドルで、IT サービス売上高 1,430 億ドルの殆どが付加価値だとすれば GDP の約 6%、7～8 割が付加価値だとしても 4～5%を占める巨大産業になる。

図表 32 NASSCOM 加盟企業数の推移



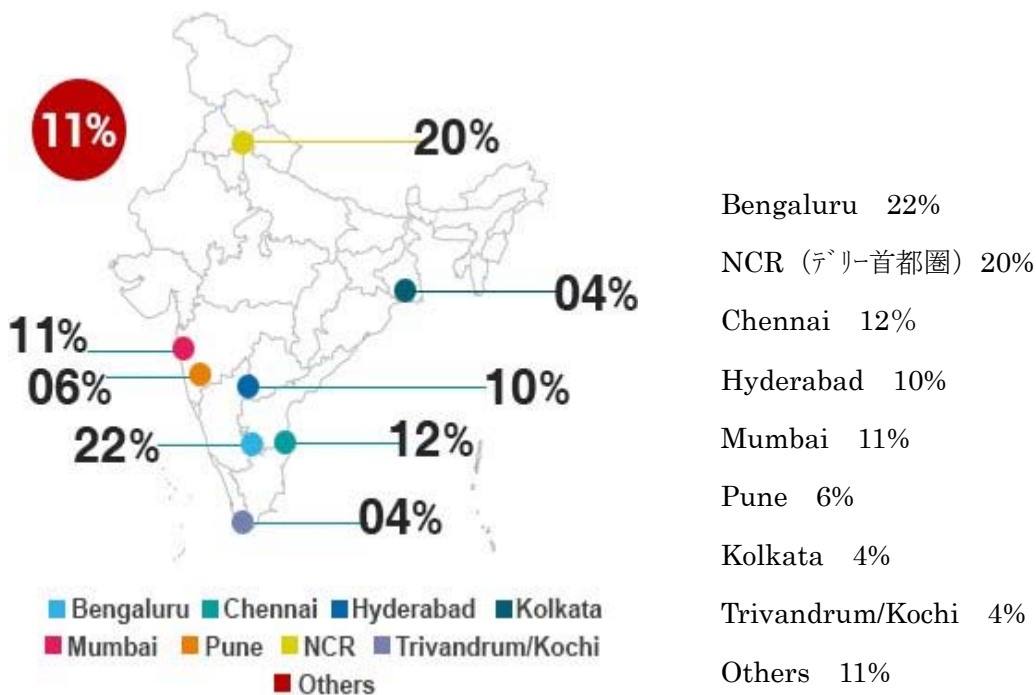
（出所）NASSCOM>Membership（2018.7.2アクセス）

<http://www.nasscom.in/membership-landing#content-fifth>

²⁸ NASSCOM のレポートの記載によれば、IT 産業マーケット（IT-BPM market）のセグメントは IT services、BPM（Business Process Management）、ER&D、Software Products、e-Commerce で、ソフトウェア製品も含まれている。

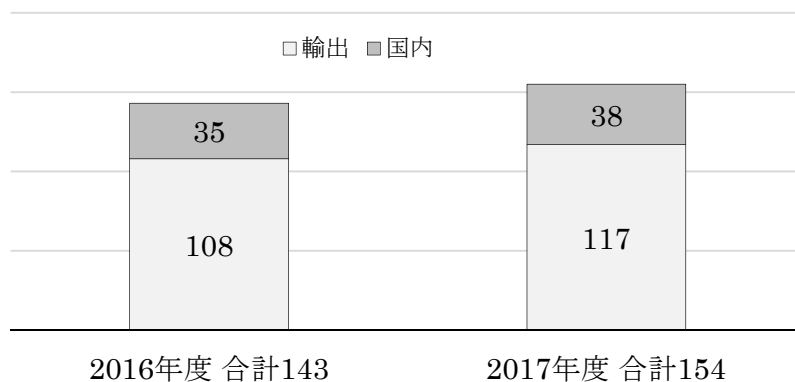
²⁹ 日本経済新聞社編『インド・目覚めた経済大国』日本経済新聞出版社 2007 年 6 月 p 84、85

図表 33 NASSCOM 加盟企業の本社所在地分布



(出所) 図表 32 に同じ

図表 34 インド IT 産業の 2016、2017 年度売上高：輸出／国内別（単位 10 億 US\$）



出所) NASSCOM>> Knowledge Center >> Publications >> The IT-BPM Industry in India 2017: Strategic Review (2018.7.2 アクセス)

<http://www.nasscom.in/knowledge-center/publications/it-bpm-industry-india-2017-strategic-review>

このような IT 産業がインドにおいて如何にして育ったかを考察する。

1990 年代以降飛躍的に発展する IT サービス分野のベンチャー企業が、80 年代に数多く

誕生した。その背景としては、①IT 産業が製造業ではなくサービス業であったため企業設立や活動に対する規制がもともと少なかったこと、②インフラ整備の遅れが影響し、インドは製造業の立地として魅力に欠けていたこと、③60 年代後半以降の工業の停滞が IIT（インド工科大学）はじめ工学系学卒者の就職先の門戸を狭めたこと、④73 年の IBM 撤退により、大量の IBM 技術者や国営企業技術者がスピノフしていたことなどが上げられる。こうした背景のもと、80 年代以降、IBM や国営企業をスピノフした技術者、さらに IIT 出身者達による IT 企業の起業が続き、インドはソフトウェア輸出国として頭角を現した。

プログラマー不足に悩む外国（特に米国）IT 企業にとって、英語力があり低賃金で質の高い IT 技術者は宝のような人材であり、インドの IT 企業は外国（主に米国）企業に低コストの技術者を派遣するオンサイト業務、「ボディショッピング」と呼ばれる労働契約モデルによって発展を始めた。1986 年にはテキサス・インスツルメンツ社がバンガロールに進出したが、これにより米国の IT 産業界にインド IT 人材とインド IT 企業を信任させる効果を生んだ。1990 年代半ばからの IT ブームの時期には、在外インド人が投資したベンチャーキャピタルの支援により、米国企業子会社として多数の IT ベンチャー企業が設立された。

「Y2K 問題」³⁰の対応ではインド IT 企業の貢献度が大きかったが、これもインド IT 企業の信認を高める一助となった。

2001 年の「IT バブル」³¹崩壊後、インド IT 企業は従来のオンサイト中心を改めオフショアリング（先進国企業からの業務海外委託・調達）重視に転換し、高付加価値化と高収益化を追求している。オンサイト比率は 1988 年の 90%から、2003 年に 41%、2010 年には 30%程度に低下した模様である³²。このように、インド IT 産業は米欧 IT 企業のアウトソーシングにより急速に発展してきた。インド IT 産業の海外向け売上の仕向地別構成比は図表 35 の通りで、米国が 62%を占め、英国と合わせ英語圏が 8 割を占める。NASSCOM 加盟企業の事業分野構成は図表 36 の通りであり、IT サービスと BPM が合わせて 86%になるが、ソフトウェア製品も 36%を占めている。また、研究開発が 10%を占めており、インド IT 産業が、世界の研究開発ネットワークの重要な構成部分としてグローバルな研究開発

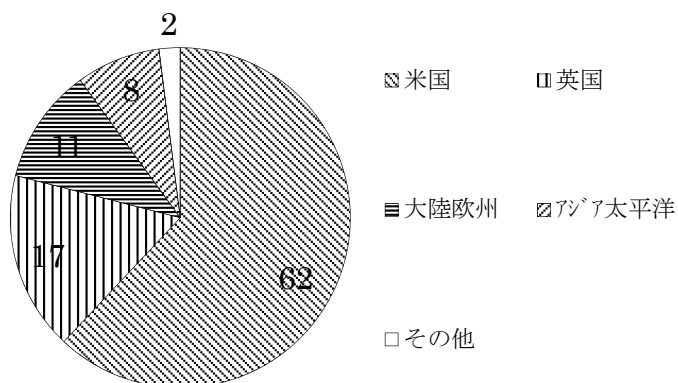
³⁰ Y2K 問題：「2000 年問題」とも。コンピュータの西暦年数が下二桁でしか表記されていないことにより、2000 年 1 月 1 日に誤作動が起こるとされた問題。対策にはさして高度の技術は要せず、多数の IT 技術者による人海作戦が必要であった。

³¹ IT バブル：1990 年代末期から 2000 年代初期に米国市場を中心に起った IT 関連企業の実需投資や株式投資の異常な高まり。多くの IT 関連ベンチャーが設立され、1999 年から 2000 年までの 2 年間 IT 企業の株価が高騰したが 2001 年に崩壊した。

³² 石上、佐藤『現代インド・南アジア経済論』p 167

の国際分業の一端を担っていることを示している。

図表 35 NASSCOM 加盟企業の海外向け売上の仕向地別構成比（単位％）



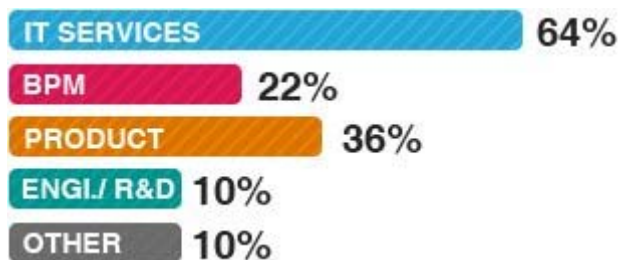
注) APAC : アジア太平洋地域

出所) NASSCOM>> About Us >> What We Do >> Global Trade Development

(2018.7.2 アクセス)

<http://www.nasscom.in/about-us/what-we-do/global-trade-development>

図表 36 NASSCOM 加盟企業の事業分野構成



注1) 複数分野に事業展開している企業があるため合計が 100%を超える。

注2) BPM=Business Process Management、 PRODUCT=ソフトウェア製品、ENGI.
=IT を使ったエンジニアリング、R&D=IT を使った研究開発

出所) NASSCOM>Membership

<http://www.nasscom.in/membership-landing#content-fifth>

図表 37 NASSCOM 加盟企業の企業規模別構成比（単位％）



出所) 図表 36 に同じ

インド系 IT 企業の実態について。約 2000 社のインド IT 企業は少数の大企業・中堅企業と、多数の小企業から構成されている（図表 37）。大手 IT 企業は輸出志向性が高く、輸出の大半は大手企業が握っている。インド系上位 5 社が輸出総額の 50%を占め、上位 20 社では同 76%のシェアである³³。インド系上位 3 企業—タタ・コンサルタンシー・サービーズ（ムンバイに本社、以下 TCS）、インフォシス・テクノロジーズ（バンガロールに本社、以下 Infosys）、ウィプロ（バンガロールに本社、以下 Wipro）の売上高、利益、雇用者数を示すと、図表 38 の通りである。3 社の従業員数を合わせると 76 万人になり³⁴、外資系や中小を合わせた IT 産業全体の雇用者数は最近時点で 390 万人と言われている³⁵。

Wipro 社は、バンガロールに本社を置く IT サービス企業で、インド IT 業界で第三位の規模を持つ（図表 38）。創業は 1945 年と、インド IT 業界大手の中で最も古い。創業当初の事業は食料品や医薬品の製造であり、IT 業界に参入したのは IT 製品を手掛けた 1982 年である。IT サービス参入は 90 年、BPO ビジネス参入は 2000 年で³⁶、短期間のうちにインド IT 業界 top3 にまで上り詰めた。

TCS 社は、Mumbai に本社を置くインド最大手の IT サービス企業で、タタ・グループに属する。世界 46 カ国のオフィスと 39 万人超の社員を持つ（図表 38）。タタ財閥における IT サービス企業であり、コンサルティングを基盤とし、IT、BPO、エンジニアリングなど事業内容は多岐に渡る。世界の拠点を有機的に結ぶ、独自のグローバル・ネットワーク・デ

³³ 石上、佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 164

³⁴ 従業員数は海外関係会社も含む数値であり、全てがインド国内の雇用者ではない。

³⁵ "India's IT-BPM industry currently employs nearly 3.9 million people."
(NASSCOM>> About Us >> Who We are : <http://www.nasscom.in/who-we-are>
2018.7.6 アクセス)

³⁶ WIPRO : about us (2018.7.4 アクセス) <https://www.wipro.com/about-us/>

リバリー・モデル (Global Network Delivery Model(TM)) を強みとしている。GE、CITIグループ、ABN AMRO、Astra Zeneca、British Telecommunication (BT)、Microsoft、Scandinavian Airlines 等の 1000 社以上の顧客と取引を有し、金融、通信、運輸、製造、医薬、公共等の幅広い分野にソリューションを提供している³⁷。

図表 38 インド系大手 IT 企業 3 社の売上高・利益・従業員数

年度		2015	2016	2017
売上高(百万 US \$)	TCS	16,550	17,576	19,089
	INFOSYS	9,501	10,208	10,939
	WIPRO	7,346	7,705	8,060
純利益(百万 US \$)	TCS	3,200	3,917	4,005
	INFOSYS	2,052	2,140	2,486
	WIPRO	—	—	—
雇用者数(人)	TCS	—	387,213	394,988
	INFOSYS	194,044	200,364	204,107
	WIPRO	—	—	160,000

注) WIPRO の純利益額 US\$建額はデータ未入手。TCS の売上高、純利益 2015 年の数値は、2016 年の額と前年比伸び率から逆算

出所) TCS > *Financial Results Quarter IV & Year Ended FY 2017 – 18*

<https://www.tcs.com/financial-statements#year=2017-18&quarter=quarter4>

INFOSYS > *Financial Highlights in USD for FY18, FY17 & FY16*

<https://www.infosys.com/investors/reports-filings/financials/Pages/financials-ifrs.aspx>

WIPRO > *Investors>Quarterly Results*

<https://www.wipro.com/quarterly-results/>

(以上 2018.7.4 アクセス)

Infosys 社は、現在バンガロールに本社を置くインド IT 業界 2 位の企業だが (図表 38)、

³⁷ *TCS Financial Results Quarter IV & Year Ended FY 2017 – 18* (2018.7.6 アクセス)

<https://www.tcs.com/financial-statements#year=2017-18&quarter=quarter4>

1981年にIIT（インド工科大学）卒業生のN.ムルンディら7人の発起人が、わずか250ドルの資金によってブネで創業したのが始まりである。図表39には、1995年以降の同社の売上高、純利益、従業員数、PH売上高を示した。これにより同社の発展の過程が分かる。95年時点では、売上、利益、従業員とも中小企業の域を出ないが、90年代後半には「Y2K問題」「ドットコム・ブーム」に加え、世界的なIT技術者不足も重なってInfosys社のようなインドIT企業の成長を後押しした。2000年にはInfosysの雇用者数は1万人に近づき売上高も4億ドルを超える中堅企業になり、さらに2005年には雇用者数5万人を超え売上高は21億ドルという大企業に短期間で成長している。そして現在は、売上高が100億ドルを超えるインドIT業界2位の大企業にのし上がっている。この間に雇用者一人当りのPH売上高の伸びは僅かで（図表39-2）、人件費が安いインド人技術者の大幅増員により企業が急成長したことが分かる。また、その成長を支えたのは徹底した輸出指向で、Infosys社売上の実に96.8%は輸出によるものである（Infosys annual report2017-18）³⁸。

図表 39 INFOSYS 社の売上高・利益・雇用者数推移

年度	1995	2000	2005	2008	2015	2016	2017
売上高(百万 US\$)	27	414	2,152	4,663	9,501	10,208	10,939
純利益(百万 US\$)	7	132	555	1,281	2,052	2,140	2,486
雇用者数(人)	1,172	9,831	52,715	104,850	194,044	200,364	204,107
PH 売上高(千 US\$)	23.0	42.1	40.8	44.5	49.0	50.9	53.6

出所) 1995～2008年は石上、佐藤『現代インド・南アジア経済論』p165の図表から抜粋、2015～17年はINFOSYS> *Financial Highlights in USD for FY18, FY17 & FY16*
<https://www.infosys.com/investors/reports-filings/financials/Pages/financials-ifrs.aspx>
 (2018.7.4アクセス)

図表 39-2 INFOSYS 社の売上高・利益・雇用者数：2017年の対2000年倍率

	倍率	年平均増加率
売上高	26.4	21.2%
純利益	18.8	18.8%

³⁸ INFOSYS> *Financial Highlights in USD for FY18, FY17 & FY16*(2018.7.6アクセス)
<https://www.infosys.com/investors/reports-filings/financials/Pages/financials-ifrs.aspx>

雇用者数	20.8	19.5%
PH 売上高	1.3	1.4%

出所) 図表 38 に同じ

こうしたサービス産業、とくに IT 産業の勃興と発展がインド経済の成長に寄与し、さらにインドの国際的イメージを高めたことは間違いない。しかしながら、IT 産業の付加価値が GDP に占める構成比率は既に 4～5%になっているが、IT 企業の雇用者数は最近時でも 4 百万人近くに過ぎない。IT 産業の付加価値がさらに増え、雇用者数が増加したとしても、巨大なインドの生産年齢人口³⁹⁾に雇用の場を提供するには力不足である。インド社会の発展、及び貧困問題の解決には、モディ首相が進めつつある「メイク・イン・インド」の推進による製造業の成長拡大と農村余剰労働力の吸収、および農業そのものの生産性アップによる、工場労働者と農業従事者の所得増などが必要であろう。次節以降では、インドの製造業の発展に繋がる直接投資の動きと、それによる産業構造・貿易構造の変化などについて考察していきたい。

5. 直接投資動向はインドの産業構造の変化を促したか

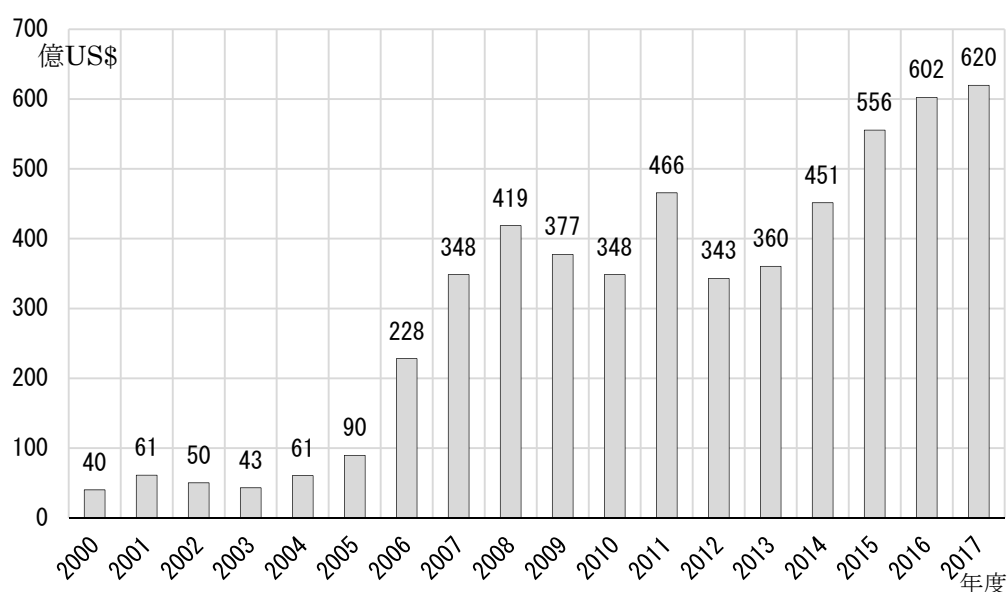
前節では、IT 産業の勃興と発展がインド経済の成長に寄与した経緯を確認した。しかしながら、IT 産業が今後如何に発展しても、巨大なインドの生産年齢人口に雇用の場を提供するには力不足であり、インド社会の発展と貧困問題の解決には、製造業の成長拡大と農村余剰労働力の吸収、それによる就業者の所得増が必要である。他のアジア諸国、特に中国や ASEAN 主要国においては、先進国からの直接投資⁴⁰⁾が産業構造を変革し、輸出型の製造業の発展を促した。これらの国々では、このような製造業の発展が雇用を増やし、所得の増加と消費の拡大を可能にした。本節ではインドについても同様の動きが起きているのか、あるいは今後起きようとしているのかを確かめるため、直接投資の動きと、産業構造の変化について考察していきたい。

³⁹⁾ 2015 年のインドの生産年齢人口 (15～64 才人口) は 860 百万人 (United Nations DESA / Population Division : *World Population Prospects 2017*) (2018/03/09 アクセス) http://esa.un.org/unpd/wpp/unpp/panel_indicators.htm

⁴⁰⁾ 直接投資：国際資本移動の一形態。他国での子会社の設立や子会社への金銭貸付、経営参加を目的とした企業の株式取得(国際収支統計上は 10%以上)など (2018.9.24 アクセス) <https://kotobank.jp/word/%E7%9B%B4%E6%8E%A5%E6%8A%95%E8%B3%87-98304>

2000 年度以降の対インド直接投資額の推移は図表 40 の通りである。2005 年度までは 100 億ドル未満に留まっていたが、2006 年度以降飛躍的に増加、2011 年度には 466 億ドルになった。2012、13 年度は 300 億ドル台に減少したがその後は再び増勢が続き、2017 年度は 620 億ドルになっている。2015 年度の直接投資受入額 556 億ドルは、世界の主要国の中で 11 位であり、アジアでは香港の 1,749 億ドル、中国の 1,356 億ドル、シンガポールの 652 億ドルに次いで第 4 位であった⁴¹。

図表 40 対インド直接投資額の推移（再投資収益含む）（単位億 US\$）



出所) *Department of Industrial Policy & Promotion > FDI Statistics* (2018/8/16 アクセス)
<http://dipp.nic.in/publications/fdi-statistics>

対インド直接投資額を投資国別に見ると図表 41 の通りで、モーリシャスが 2000~17 年度の累積投資額の約 3 分の 1 を占める最大の投資国である。モーリシャスは国民の 7 割をインド系移民が占めているため、インドとの間に二国間租税条約が結ばれ、モーリシャス籍を得た企業にはインド国内で税優遇の恩典が有る。欧米企業を中心に租税メリット享受を目的とするモーリシャス経由の迂回投資が拡大し、その結果モーリシャスが最大の対インド投資国になったものである。またシンガポールからの直接投資もモーリシャスに次ぐが、

⁴¹ 国際協力銀行>インドの投資環境 2017 年 8 月>第 4 章直接投資受入動向 (2018.8.29 アクセス) <https://www.jbic.go.jp/ja/information/investment/inv-india201708.html>

インド・シンガポール間には包括経済協力協定および租税条約が結ばれ、金融・不動産を中心に投資額が伸びた。モーリシャス同様シンガポール経由での、欧米企業の迂回インド投資がかなりあるものと思われる。一方、貿易では存在が希薄な日本の直接投資額は、米英を凌いで第3位に付けており（2000～17年度）、存在感を示している。

図表 41 対インド主要投資国の直接投資額推移（再投資収益除く投資持ち分）

（単位 百万 US\$）

国名	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2000～17 年度 累積額	投資総額に 対するシェア
モーリシャス	8,355	15,728	15,941	127,578	34%
シンガポール	13,692	8,711	12,180	66,771	18%
日本	2,614	4,709	1,610	27,286	7%
英国	898	1,483	847	25,438	7%
オランダ	2,643	3,367	2,800	23,482	6%
米国	4,192	2,379	2,095	22,417	6%
ドイツ	986	1,069	1,146	10,845	3%
キプロス	508	604	417	9,573	3%
フランス	598	614	511	6,237	2%
UAE	985	675	1,050	5,754	2%
投資総額計	40,001	43,478	44,857	376,848	100%

出所) 図表 40 に同じ

2000～2017 年度の対インド直接投資累積額が大きい産業トップ 10 は、図表 42 に示す通りである。1 位は銀行・保険などサービス産業、2 位はコンピュータソフトウェア・ハードウェア、3 位は通信、4 位は不動産である。4 位までのシェアを合わせると 40.3%であり、この中には製造業は含まれていない。製造業は 5 位の自動車、7 位の医薬品、8 位の化学（肥料を除く）でこれら 3 つの産業のシェアは合わせて 13.0%でしかない。トップ 10 にランクされた産業のうち、最近 3 年間でシェアを伸ばした産業はコンピュータソフトウェア・ハードウェア、通信、商業、建設で、製造業への投資額シェアは伸びていない（図表 43）。投資額 11 位以下の産業は図表 44

の通りで、製造業への投資では冶金工業が 107 億ドルで 12 位につけているが、その他の産業はいずれも 100 億ドル未満で目立つほどのものがない。

銀行・保険業などサービス業への直接投資が大きくなった理由は、金融のグローバル化を背景に米英欧の銀行・機関投資家がインドの金融・証券市場に参入したことが大きい。インド国内の株式や債券の売買を行うにはインド証券取引委員会（SEBI：Securities and Exchange Board of India）から FII⁴²（Foreign Institutional Investor 外国機関投資家）の資格を取得する必要があるが、2010 年時点で FII 総数は 1,697 社で、このうち 7 割以上が 2004 年以降に資格を得ている。このような FII 増加が銀行・保険業への直接投資拡大の背景であると言える。FII を国別に見ると、米国 576 社、英国 262 社、ルクセンブルグ 113 社で、米英 2 国のみで 838 社、総数の 4 割強を占め圧倒的である⁴³。なお日本勢はわずかに 23 社に留まる。

図表 42 対インド直接投資額が大きい産業・上位 10 ランク（再投資収益含まない）
（単位百万 US\$）

産業分野	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2000～17 年度 累積額	対投資総額 シェア%
サービス（注）	6,889	8,684	6,709	66,185	17.6%
コンピュータソフトウェア・ハードウェア	5,904	3,652	6,153	30,823	8.2%
通信	1,324	5,564	6,212	30,158	8.0%
都市計画・住宅・不動産	113	105	540	24,833	6.6%
自動車	2,527	1,609	2,090	18,763	5.0%
商業	3,845	2,338	4,348	18,559	4.9%
医薬品	754	857	1,010	15,717	4.2%
化学（肥料を除く）	1,470	1,393	1,308	14,601	3.9%
電力	869	1,113	1,621	13,210	3.5%

⁴² FII は、2014 年に新制度が導入され、他の投資家区分の FII サブアカウント、QFI と統合して FPI（Foreign Portfolio Investor）になった（野村資本市場クォーターリー 2015 年春号「海外投資家の注目が高まるインドの債券市場」2018.9.5 アkses）。

<http://www.nicmr.com/nicmr/report/repo/2015/2015spr16.html>

⁴³ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p 115～116

建設事業	4,511	1,861	2,730	12,547	3.3%
投資総額計	40,001	43,478	44,857	376,848	100%

注) 金融・銀行・保険・非金融業・業務請負・R&D・配送・技術試験など

出所) 図表 40 に同じ

図表 43 直接投資額上位 10 ランク産業の投資額 2000～14 年度と 2015～17 年度

(単位百万 US\$)

産業分野	2000～14 年度		2015～17 年度	
	累積額 (15 年間)	対投資総額 シェア%	累積額 (3 年間)	対投資総額 シェア%
サービス	43,903	17.7%	22,282	17.4%
コンピュータソフトウェア・ハードウェア	15,114	6.1%	15,709	12.2%
通信	17,058	6.9%	13,100	10.2%
都市計画・住宅・不動産	24,075	9.7%	758	0.6%
自動車	12,537	5.0%	6,226	4.9%
商業	8,028	3.2%	10,531	8.2%
医薬品	13,096	5.3%	2,621	2.0%
化学(肥料を除く)	10,430	4.2%	4,171	3.3%
電力	9,607	3.9%	3,603	2.8%
建設事業	3,445	1.4%	9,102	7.1%
投資総額計	248,512	100%	128,336	100%

出所) 図表 40 に同じ

図表 44 対インド直接投資額上位 10 に次ぐ産業 (百万 US\$) (再投資収益含まない)

産業分野	2000～17 年度	
	累積額	対投資総額 シェア%
ホテル・観光	11,275	3.0%
冶金工業	10,702	2.8%

食品加工業	8,448	2.2%
情報・放送(印刷メディア含)	7,132	1.9%
電器	7,056	1.9%
石油・天然ガス	6,880	1.8%
新エネルギー(注)	6,386	1.7%
セメント・石膏製品	5,259	1.4%
病院・診療所	5,048	1.3%
工作機械	4,857	1.3%
投資総額計	376,848	100.0%

注) 新エネルギー - non-conventional energy : Bio energy, solar energy, wind energy and tidal energy

出所) 図表 40 に同じ

図表 45 には、直接投資受入額が大きい州・地域を示した。ムンバイ・プネを中心とするマハラシュトラ州、およびデリー首都圏に投資の半分が集中しており、直接投資が、これら地域の金融・保険などのサービス業、および IT-BPO はじめコンピュータ関連産業に向けられていることが見て取れる。マハラシュトラ州・デリー首都圏に続くバンガロール・チェンナイ地域も IT-BPO 産業が集中する地帯である(図表 33)。マハラシュトラ州は商業都市ムンバイおよび自動車産業が集積するプネを擁しており、商業および自動車産業への直接投資も拡大したと思われる。

図表 45 直接投資受入額が大きい州・地域 (単位百万 US\$)

RBI(注 1) 支店名	州または連邦直轄地域名 (注 2)	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2000~17 年 度累積額	対投資総 額シェア%
ムンバイ	マハラシュトラ州 15 ダールドラ&ナガル・ハウエル直轄 C ダマン&ディウ直轄 D	9,511	19,654	13,423	115,706	30.7%

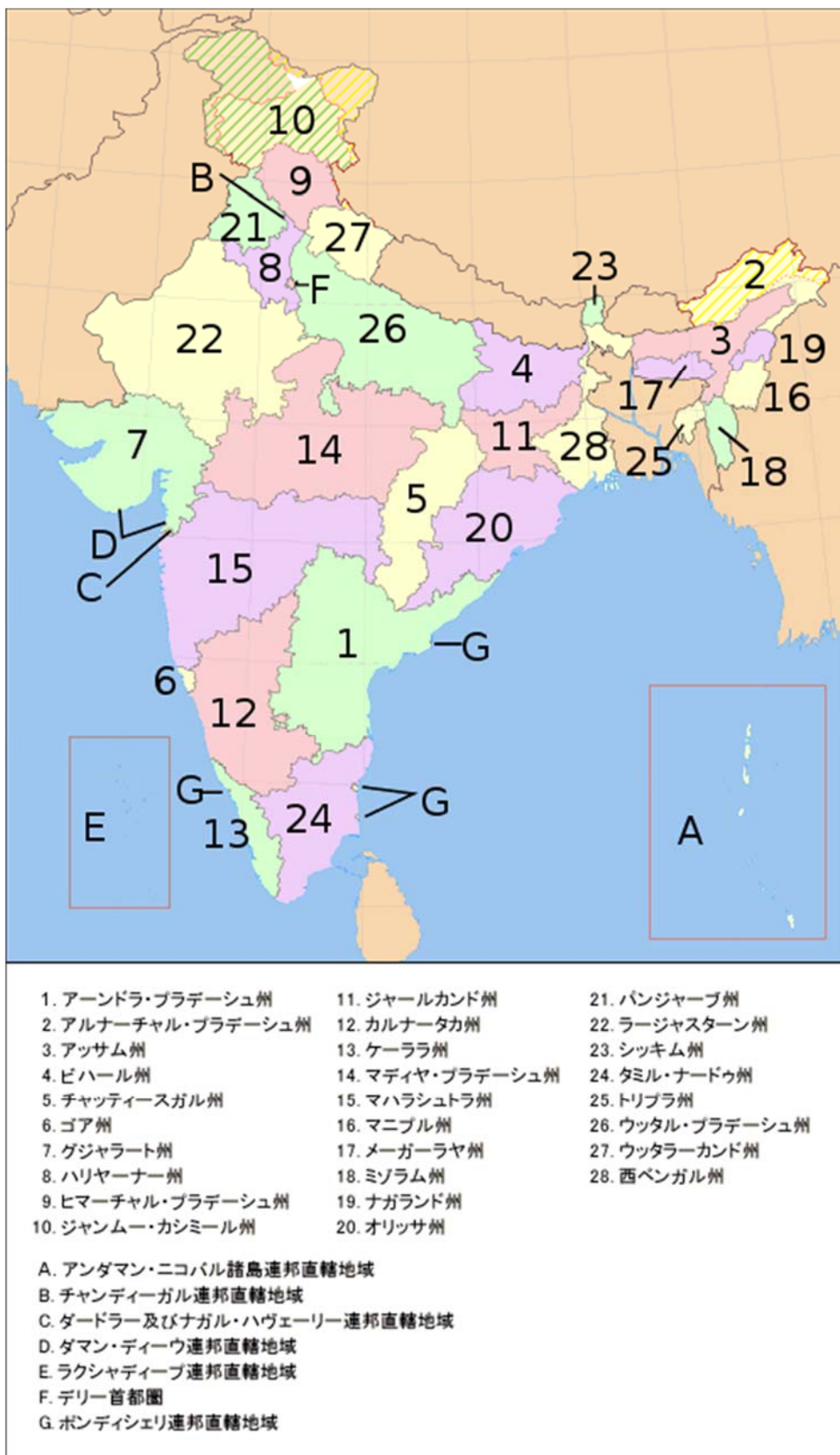
ニューデリー	デリー首都圏F ウッタール・プラデシュ州 1 部 26 ハリヤナ州の一部 8	12,743	5,884	7,656	75,693	20.1%
バンガロール	カルナータカ州 12	4,121	2,132	8,575	30,949	8.2%
チェンナイ	タミル・ナドゥ州 24 ポンディシェリ直轄 G	4,528	2,218	3,475	27,235	7.2%
アーメダバード	グジャラート州 7	2,244	3,367	2,091	18,743	5.0%
ハイデラバード	アーンドラ・プラデシュ州 1	1,556	2,195	1,246	15,012	4.0%
投資総額計		40,001	43,478	44,857	376,969	100%

注 1) RBI : Reserve Bank of India インド準備銀行=インドの中央銀行

注 2) 州、地域名の番号及び符号は図表 46 地図上の位置を示す

出所) 図表 40 に同じ

図表 46 インド州地図



出所) インドing> インド地図 >インド州地図 (2018.8.21 アクセス)

http://indiaing.zening.info/map/India_States_Map.htm

以上、外国資本の対インド直接投資動向を概観したが、現段階までの直接投資は非製造業へ偏重し、一部自動車産業および医薬品産業など特定分野を除けば、輸出型の製造業の発展を促すという図式になっていないと言わざるを得ない。外国資本の直接投資が製造業の成長発展を促す主役ではなかったとすれば、製造業発展を支えたものは一体何であったのかを検証するため、次章以降で鉄鋼業、自動車産業の成長と変革の過程を考察してみたい。

第3章 インドの主要製造業の成長の原動力は何であったのか(1)—— 鉄鋼業の成長と変革の過程

前章第5節に述べた通り、インドの主要産業とくに製造業の発展を支えた主役は、外国資本の直接投資ではないことが分かった。それでは、インドの製造業の発展を支えた主役は何であるのかを探るため、インドを代表する四つの製造業、1) 鉄鋼産業、2) 自動車産業、3) 医薬品産業、4) 繊維産業の成長過程を追ってみたい。このうち、1) と4) は外国民間資本の力によらずその他の力が作用して発展したと推測され、2) と3) については外国民間資本の力もかなりの程度、発展を支えたのではないかと推測される。本章ではまず鉄鋼業の成長過程を追ってみる。

1. 東西冷戦下に国営鉄鋼業主導の鉄鋼生産、70～80年代には停滞

独立直後のインドは、鉄鋼業、綿業、ジュート工業などで旧植民地のなかでは一頭地を抜く地位にあった、と言われている⁴⁴。インドの鉄鋼生産は、1907年のタタ鉄鋼会社(現タタ・スチール)の高炉操業により始まった。1901年に官営八幡製鉄所が操業開始した日本と時期的には大差はない。図表47に示した通り、1950年(昭和25年)のインドの鉄鋼生産量は150万トンで、中国を大きく上回り、当時の日本の生産量の3分の1近い。ネルー政権は、鉄鋼業(とくに国営鉄鋼業)を重化学工業化戦略の中心にすえ、生産能力においても技術獲得においても「自足」「自立」、即ち輸入代替工業化による産業発展を目指した。

独立時、タタ鉄鋼会社(現タタ・スチール)の生産能力は約100万トンであったが、イン

⁴⁴ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p150

ド政府は国営製鉄所の新規建設も合わせて飛躍的生産増を目指した。インド政府は、冷戦下の東西両陣営による援助競争をうまく利用し、1953年以降、インド政府と各国政府・企業間の援助協定が進捗して、ビライ・ドゥルガープル・ルールケラの三つの国営製鉄所（高炉一貫、第一期能力各100万トン）が、それぞれ旧ソ連、旧西ドイツ、および英国の援助で新設されることになった。これら製鉄所の経営母体として国営企業・ヒンドスタン鉄鋼（略称HSL、後にインド国営鉄鋼公社（SAIL）に再編）が1954年に設立された。この時期、民間のタタ鉄鋼会社の生産能力を200万トンへ倍増する計画が承認され、さらにインド政府は1960～65年の第3次5カ年計画期中に、三つの国営製鉄所の生産能力を2.5～1.6倍とする拡張投資に着手した。これら三つの国営製鉄所およびタタ鉄鋼会社の製鉄所は、鉄鉱床と炭田へのアクセスに恵まれた西ベンガル州などインド東部に集中している。鉄鋼業への「傾斜生産」的な資金配分が顕著となり、中央政府公企業部門の投資総額に占める鉄鋼業のシェアは累積額で1960年度63.2%、1965年度39.8%に達した⁴⁵。この間、製鉄所建設・設計とコンサルティング・鉄鉱石採掘・発電・鉄道貨車などの国営企業も新設され、鉄鋼業を足下から支え自前での供給を目指す輸入代替工業化体制が整えられた。

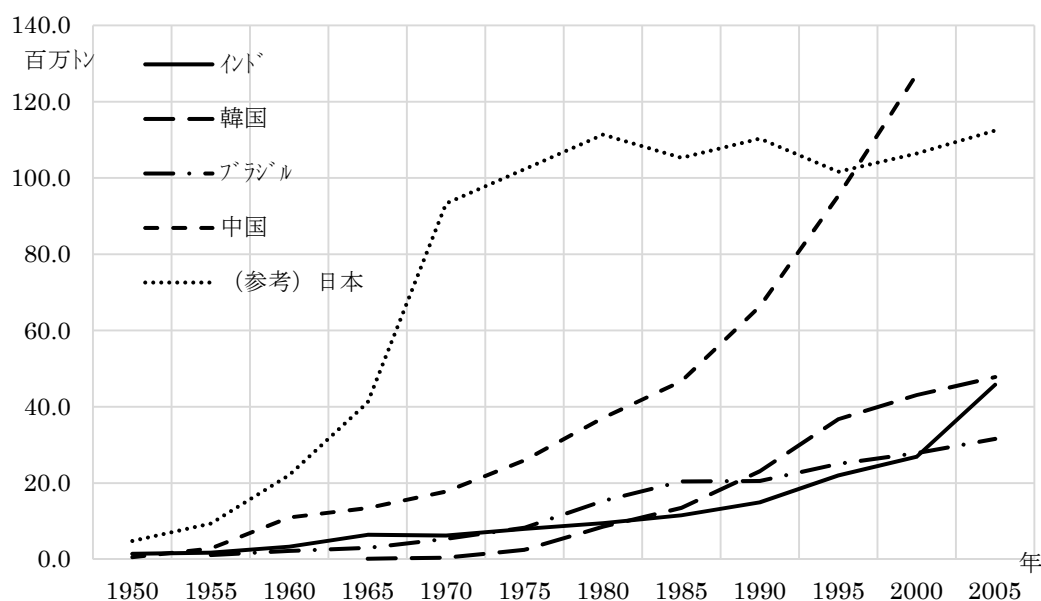
拡張された国営製鉄所の稼働とともに鉄鋼生産量は順調に増加し、1965年には643万トンに達した。この生産量は当時の中国の2分の1、ブラジルの2倍強であり、後年急成長する韓国は一貫製鉄所がまだ無かった。ここまでは順調であったが、ネルーの国家主導の重工業化は、1966年以降足踏み状態に陥る。インド政府が鉄鋼業に投入する資金が捻出できなくなったためであり、四つめの国営製鉄所（ボカロ）が、旧ソ連の援助を得て建設されたのは13年後の1978年である。1970年代以降の鉄鋼増産は、タタおよび国営製鉄所の他は小規模な民営単圧メーカーと民営電炉業者に依存するしかなく、70年代、80年代のインドの鉄鋼生産量の伸びは小幅にとどまる。1985年の生産量は中国の4分の1、ブラジルの2分の1、後発の韓国にも水を開けられる状態となった（図表47）。

図表 47 インドと主要新興国の鉄鋼生産量推移 1950～2000年（単位百万トン）

	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
インド	1.5	1.7	3.3	6.4	6.2	8.0	9.5	11.5	15.0	22.0	26.9	45.8
韓国		0.0		0.2	0.5	2.5	8.6	13.5	23.1	36.8	43.1	47.8

⁴⁵ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p160

ブラジル		1.2	2.3	3.0	5.4	8.3	15.3	20.5	20.6	25.1	27.9	31.6
中国	0.6	2.9	11.0	13.5	17.8	26.0	37.1	46.7	66.4	95.4	127.2	355.8
(参考)日本	4.8	9.4	22.1	41.2	93.3	102.3	111.4	105.3	110.3	101.6	106.4	112.5
世界計	189.3	270.4	341.5	461.0	598.5	647.0	716.3	717.0	770.0	751.0	848.0	1,146



出所) 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 160

2. 1991年経済自由化のもと、タタに続く民営大手高炉メーカーが参入

鉄鋼業に大きな変化をもたらしたのは、1991年に開始された経済自由化政策であった。設備投資の新規能力を原則として国有部門に限定するライセンス制度が撤廃され、民間企業に活動の場が与えられた。民間の雄、タタ・スチールは91年以降能力拡張と新技術導入に積極的で、2006年には英蘭系コーラス社を買収し世界6位(当時)のメーカーに踊り出た。さらにエッサール、JSWなど新興メーカーによる鉄鋼業への新規参入により民間大手はタタだけでなく、数社体制になった(図表48)。

図表 48 主要鉄鋼メーカー・製鉄所の概要

経営形態	主要鉄鋼メーカー	主要製鉄所名	所在州 ^{注3)}	粗鋼生産量 (百万t)		世界ランク(位)	
				'16年	'17年	'16年	'17年
国営	インド鉄鋼公社(SAIL)	ビライ ドゥルガープル ルールケラ ホカロ バーンプル	チャッティースガル 5 西ベンガル 28 オリッサ 20 ジャールカント 11 西ベンガル 28	14.4	14.8	23	25
国営	ラシュトリア・イスパット・ニガム(RINL)	ウァイサーグ	アーントラ・プラデーシュ 1	3.8	4.4	80	75
民営	タタ・スチール・グループ	ジャムシェトプル	ジャールカント 11	24.5	25.1	10	10
民営	JSW スチール	ウイシヤナガル	カルナータカ 12	14.9	16.1	21	19
民営	エッサール・スチール ^{注1)}	ハスライ	グジャラート 7	7.5	6.0	48	56
民営	イスパット・インダストリーズ	ドルヴィ	マハーラーシュトラ 15	2013年 JSW が吸収合併 ^{注2)}			

注1) エッサール・スチール：欧州のアルセロール・ミタルと新日鐵住金との連合グループを始め、複数の企業グループが買収方針を示し動いている（日経新聞電子版 2018/4/20「鉄鋼再編インドの陣／4位エッサール競売、日本勢も名乗り」2018/9/18アクセス）。

<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO29648930Q8A420C1FFN000/>

注2) 日経新聞 2010/12/21「インド鉄鋼大手JSW、同業（イスパット）を買収 車・家電向け供給強化」（2018/09/23アクセス）

https://www.nikkei.com/article/DGXNASGM2103T_R21C10A2FF2000/

注3) 所在州名に付した数字は（図表46）インド州地図上の位置を示す。

出所）石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p158掲載の主要製鉄所情報に、World steel associationの最新情報を追加。

World steel association : *Top steel-producing companies 2017*(2018.9.23アクセス)

<https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/top-producers.html>

3. 電炉メーカーの増加と鉄鋼増産への貢献、国営企業の生産シェア低下

インド鉄鋼業の特徴として、国営大手、民営大手の他に、圧延までの工程を一貫して行う電炉メーカーや、スクラップや還元鉄を購入して半製品を生産する小規模の電炉メーカー、単圧メーカーが多数存在する。これらメーカーは91年以降に増加した中小規模事業者であるが、2008年度時点で電炉メーカーは中小合わせて1,050社存在する⁴⁶。電炉メーカーの2008年度の粗鋼生産量は2,140万トン（1社あたり2万トン）で、1社当り生産量は極めて小さく零細事業体の域を出ないが、企業数の多さが市場での地位を高めることとなった。2008年度のインドの粗鋼生産量総計5,452万トン（暫定値）に対し、国営企業の生産量は30%（1,638万トン）、民営企業の生産量は70%（3,814万トン）を占め、さらに電炉メーカーの生産量2,140万トンは全体の39%（民営企業生産量の56%）を占めていた。その後インドの粗鋼生産量に占める電炉メーカーの生産シェアは上昇が続き、2015年には57.1%（5,081万トン）に達した。日本、韓国、ブラジルの2015年の電炉比率は20~30%、中国は5.9%であり、インドの電炉比率の高さは他国と大きく異なる特徴である（図表50）。民営大手および電炉メーカーの生産量増により、インドの粗鋼生産量は韓国・ブラジルを引き離し、2016年には95.5百万トンへ増加、中国（807.6百万トン）、日本（104.8百万トン）に次いで世界3位である（図表49）。最近の報道によると⁴⁷、2018年にはインドの生産量が日本を上回り中国に次いで2位になった模様である。この間、国営企業の生産量シェアは低下し、2004年時点では4割、2008年時点で3割を占めていたが、2013年ころには約2割にまで低下した⁴⁸。

⁴⁶ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p162

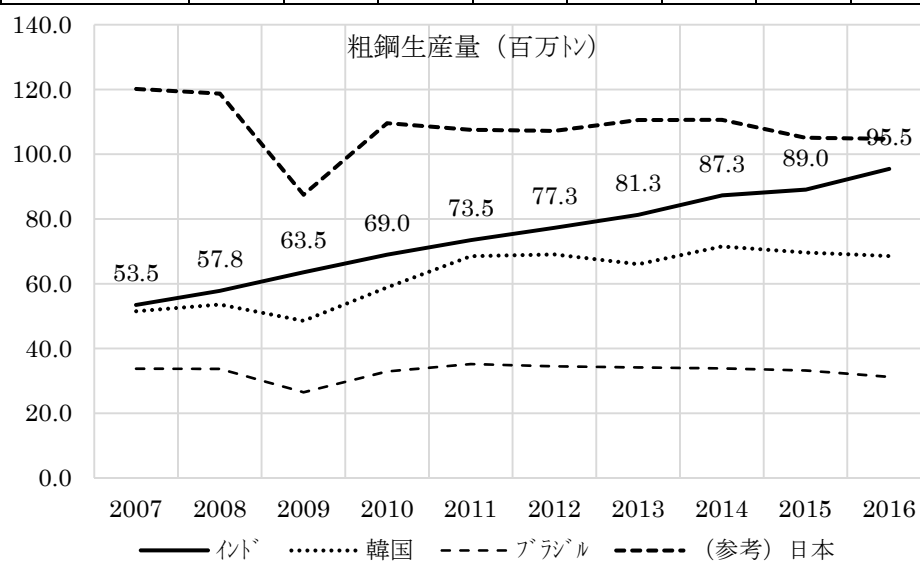
⁴⁷ インドの18年の生産量は4.9%増の1億650万トン、日本は0.3%減の1億430万トン、中国に次ぐ2位から3位に後退した（日経新聞2019年1月27日「粗鋼世界生産4.6%増／インドが日本超え2位」）。

⁴⁸ 三井物産戦略研究所・大西勝「モディ政権誕生によるインドの鋼材需要拡大への期待と不安」2014年11月10日（2018.9.17アクセス）

https://www.mitsui.com/mgssi/ja/report/staff/1221398_10676.html

図表 49 インドと韓国・ブラジルの粗鋼生産量 2007～16年（単位百万トン）

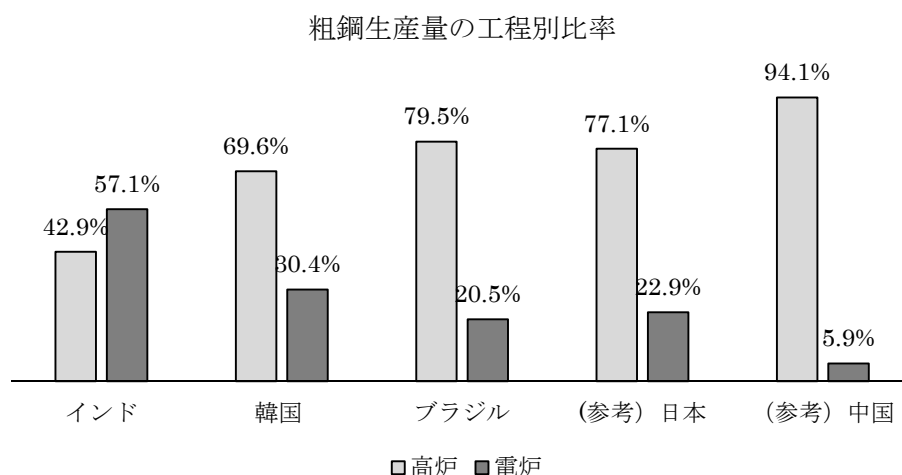
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
インド	53.5	57.8	63.5	69.0	73.5	77.3	81.3	87.3	89.0	95.5
韓国	51.5	53.6	48.6	58.9	68.5	69.1	66.1	71.5	69.7	68.6
ブラジル	33.8	33.7	26.5	32.9	35.2	34.5	34.2	33.9	33.3	31.3
(参考)日本	120.2	118.7	87.5	109.6	107.6	107.2	110.6	110.7	105.1	104.8
(参考)中国	489.7	512.3	577.1	638.7	702.0	731.0	822.0	822.3	803.8	807.6
(参考)世界計	1,348.1	1,343.4	1,238.8	1,433.4	1,538.0	1,560.1	1,650.4	1,669.5	1,620.0	1,627.0



出所) world steel association : *Steel Statistical Yearbook 2017* (2018.9.7 アクセス)

<https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/steel-statistical-yearbook-.html>

図表 50 粗鋼生産量の工程別比率



出所) 図表 49 に同じ

4. 最近 10 年間のインドの粗鋼生産量と鉄鋼見掛け消費量は一貫して右肩上がり

インド、韓国、ブラジル、日本の鉄鋼見掛け消費量の 2007～16 年の推移は図表 51 の通りである。ほかの 3 国が一進一退、ほぼ横ばい推移であるのに対しインドは一貫して右肩上がり、10 年間で倍増に近い勢いである。自動車・電気機器はじめ製造業の鉄鋼需要に加えて、鉄道や道路などインフラ建設に伴う需要が大きいことが主因であると思われる。モディ政権は製造業振興のための「Make in India」政策を推進しており、そのための鋼材需要拡大は今後も続くと考えられる。

図表 52 は、インドと中国の粗鋼生産量・鉄鋼見掛け消費量・純輸出（生産量－見掛け消費量）の 2007～16 年の推移を見たものであるが、中国は一貫して生産量が見掛け消費量を大きく上回り、余剰生産鋼材を海外に輸出し続けている構造である。中国の純輸出は 2015、16 年においては年 1 億トン前後と日本の粗鋼生産量に匹敵する量である。これと対照的にインドは生産量と見掛け消費量が一貫してほぼ見合っており、国内生産量が国内鋼材消費量に何とか追いついている図式である。

以上、インドの鉄鋼産業の概要を整理した。インドの鉄鋼産業の歴史は古いものの、その成長は極めて緩慢であった。東西冷戦下、東西両陣営の援助を受けて国営製鉄所を建設稼働させることで、まずは緩やかながら成長を続けた。しかし 91 年の経済改革により民間資本の投資による民営製鉄所が稼働を開始し、電炉メーカーの生産増もあって 2000 年代には成長速度を速め、国内の鋼材需要を何とか賄える体制が出来た。民営製鉄所が発展する過程で

は外国資本の直接投資はまだ働いておらず、インドの鉄鋼産業は現段階までのところ、国とインド民間資本の力で成長したと言える。しかしながら、今後の鋼材需要の増加について同様の方法では生産増加と新技術対応が追いつかない恐れがある。鋼材需要増加に対し、従来とは異なる対処策が必要になるろう。

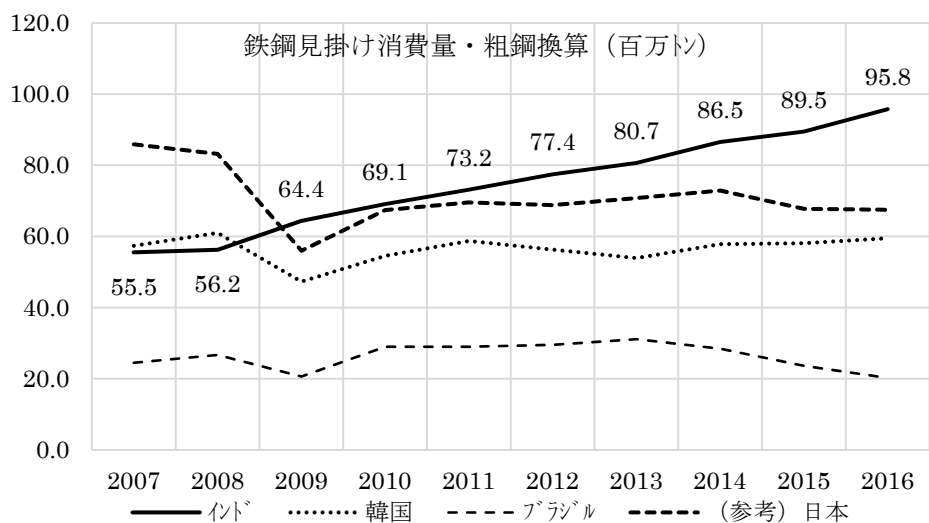
対処策の一つの例が、図表 48 に掲載したインドの大手鉄鋼メーカーの一つ、エッサール・スチールを巡る再編構想である。エッサール・スチールは粗鋼生産量が減少し、生産量の世界ランキングも 2016 年の 48 位が 17 年には 56 位に大きく後退している。低迷するエッサール・スチールに対し、欧州のアルセロール・ミタルと新日鐵住金との連合グループを始め、複数の企業グループが買収方針を示し動いている⁴⁹。背景には国内資本の力だけでは大手鉄鋼メーカーと言えども成長が覚束ないとのインド側の判断があり、他方で欧州・日本など外国資本側には、成長市場インドに参入したいとの戦略があるものと思われる。インド鉄鋼業界の再編は、本件に留まらず今後も動きが続く可能性がある。

図表 51 インドと韓国・ブラジルの鉄鋼見掛け消費量／粗鋼換算 2007～16 年 (単位百万トン)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
インド	55.5	56.2	64.4	69.1	73.2	77.4	80.7	86.5	89.5	95.8
韓国	57.4	61.0	47.3	54.6	58.7	56.3	53.9	57.8	58.1	59.5
ブラジル	24.5	26.7	20.6	29.0	29.0	29.5	31.1	28.5	23.7	20.2
(参考)日本	85.9	83.2	56.0	67.4	69.6	68.8	70.8	72.9	67.8	67.5
(参考)中国	435.9	465.5	574.4	612.1	667.9	687.6	772.3	740.0	700.4	708.6

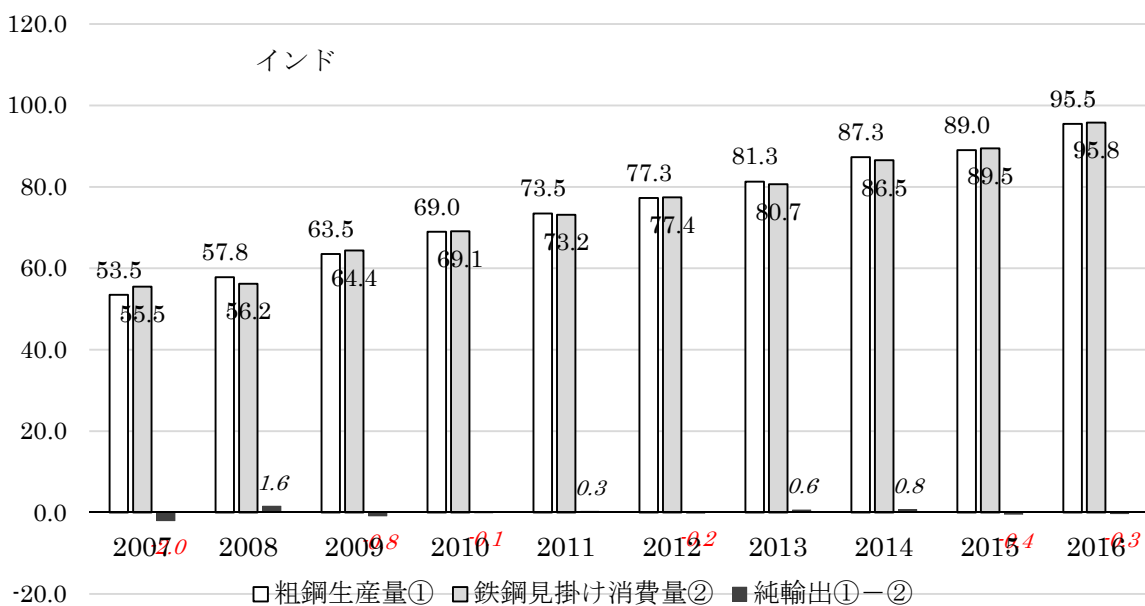
⁴⁹ 日経新聞電子版 2018/4/20 「鉄鋼再編インドの陣／成長市場、勢力図が急変／4 位エッサール競売、日本勢も名乗り」(2018/9/18 アクセス)

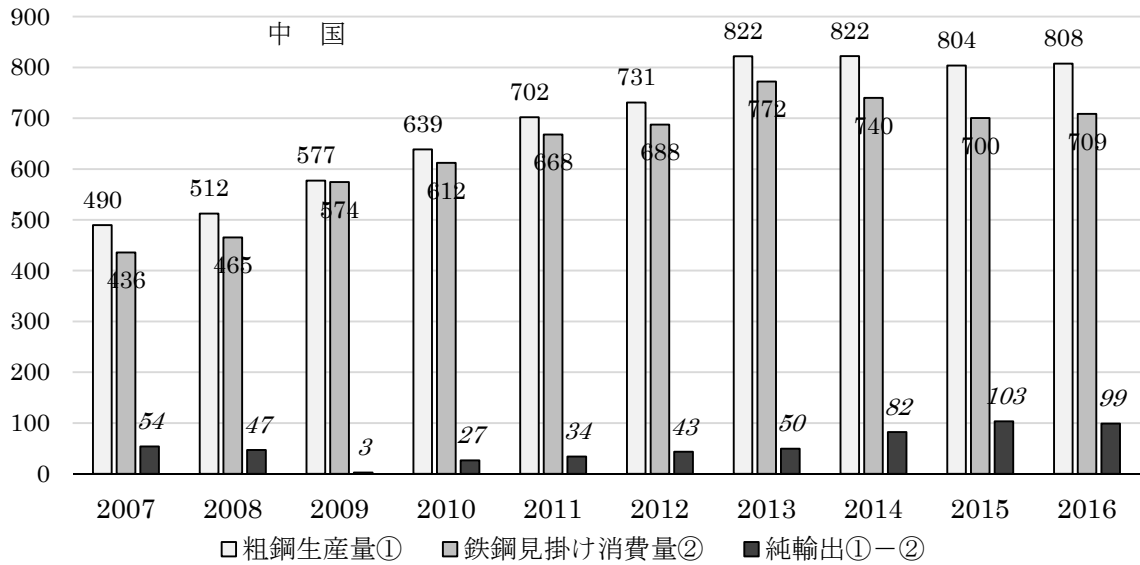
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO29648930Q8A420C1FFN000/>



出所) 図表 49 に同じ

図表 52 印中の粗鋼生産量・鉄鋼見掛け消費量・純輸出 2007～16年(単位：百万トン)



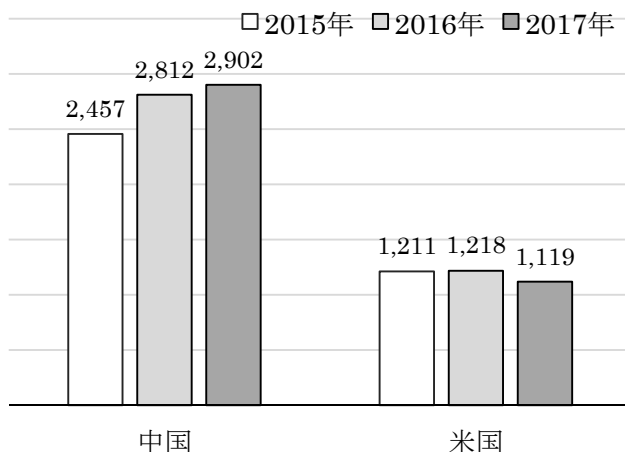


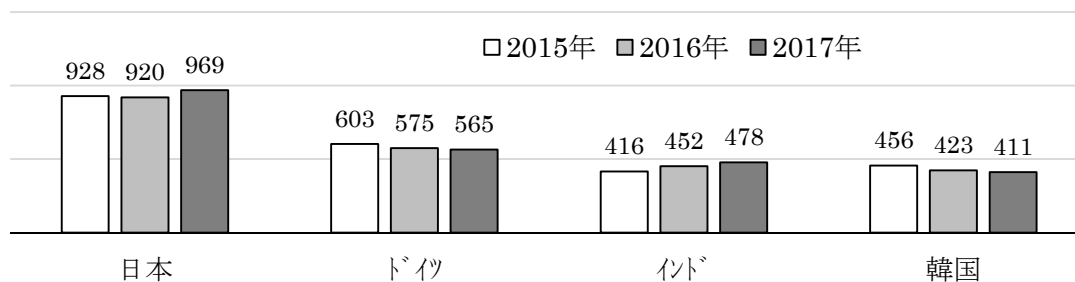
出所) 図表 49 に同じ

第4章 インドの主要製造業の成長の原動力は何であったのか(2) —— 自動車産業の成長と変革の過程

2017年のインドの自動車生産台数は478万台で、中国・米国・日本・ドイツに次いで世界5位である。最近3年間の生産台数は順調に増加しており、減少傾向の4位ドイツとは対照的である(図表53)。国内販売台数は2017年にはドイツを上回り、日本に次いで世界4位になった(図表54)。本節では、インドがこのような世界有数の自動車生産国になった経緯と理由を明らかにしていきたい。

図表 53 主要国の四輪自動車生産台数・最近3年間の推移(単位:万台)

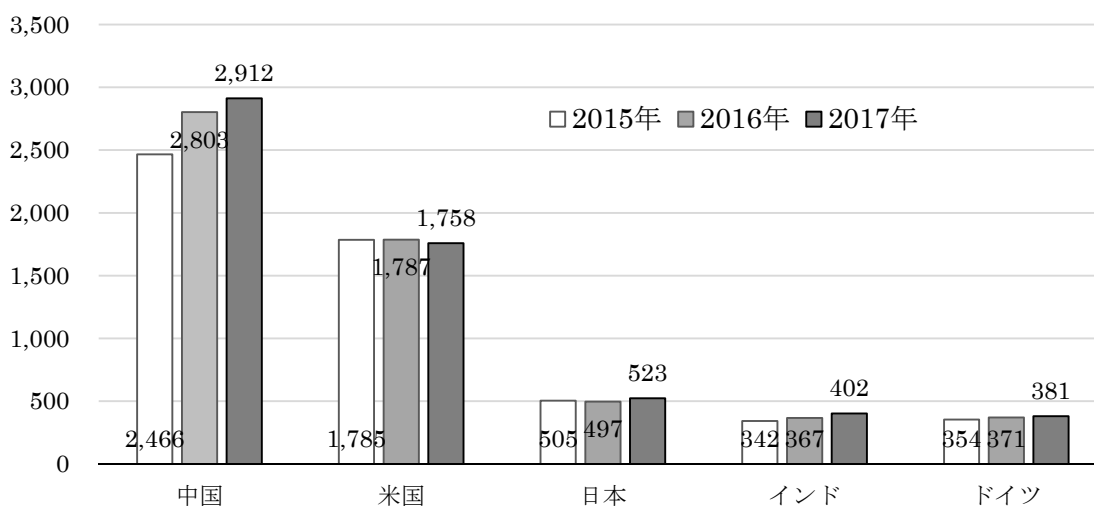




出所) JAMA 日本自動車工業会 > 世界生産・販売・保有・輸出 (2018.10.4アクセス)

<http://www.jama.or.jp/world/world/index.html#world>

図表 54 主要国の四輪車国内販売台数・最近3年間の推移 (単位万台)



出所) 図表 53 に同じ

1. インド資本による自動車生産開始まで (1920年代~1940年代)

インドの自動車産業はアジアの中では歴史が古く、1920年代後半に米国系メーカーによってムンバイで生産が開始された。アジアで同時期に自動車生産を開始した国は、インド以外は日本とインドネシアであり数少ない。ただ、この時期のインドの本格的自動車生産はGMやフォード子会社によるもので、GMやフォードの要求品質に合致する自動車部品を製造出来る部品会社が存在しなかったため、本国からノックダウン・ユニットを輸入し現地ですべての部品を組立てるノックダウン方式で生産をおこなっていた。これは、他の2カ国、日本とインドネシアも同じである。

1940年代に入り、インド人の手による自動車産業を興そうとの動きが始まり、1942年ビルラ財閥によりヒンドゥスタン・モーターズが設立された。1944年にはワルチャンド財閥

がプレミアム自動車を設立した。さらに、1947年のインド独立の時期に重なるようにインド人資本家により国産車を作ろうとする気運が高まり、マヒンドラ兄弟が会社（現マヒンドラ&マヒンドラ）を設立し、1949年からジープ生産を開始した。同時期にネルー首相の資本家への働きかけを受けてアショク・モーターズ（現アショク・レイランド）が設立された。後述するようにこの時期に設立された国産自動車メーカーは、その後の環境変化のなかで、勝ち組と負け組に分かれていくことになる。

2. 国産化達成まで（1947年独立時～1970年）

1947年の独立以後、自動車産業は中央政府が統制・規制すべき重要産業と位置づけられ、1948年の産業政策会議において、国内自動車産業保護育成のため、完成車輸入が禁止された。さらに1951年の産業法施行・ライセンス制度導入に際し、自動車産業は、新工場建設はもとより立地変更、生産能力拡張、新製品製造、生産品目変更など細部まで政府のライセンス取得を義務づけられた。ライセンス取得企業は、段階的国産化政策を義務づけられ、国産化計画を持たず輸入ノックダウン・ユニットの組み立てを行う企業は、3年以内に操業停止するよう要請された。

こうした状況下、ノックダウン・ユニットの組み立てにより生産していたGM子会社やフォード子会社は1950年代半ばまでにインドから撤退した。一方でインド政府のライセンスを受けた6社（図表55、55-2）は、1960年代半ばまでにほとんどの車種で7～9割以上の国産化率を達成した。ヒンドゥスタン・モーターズの代表車種アンバサダー（Ambassador）は1960年には国産化率70%、プレミアム自動車のFiat1100（のちに「パドミニ」にモデル名変更）では1965年に100%、アショクでは1969年には95%を達成したと言われている⁵⁰。

ただ、部品・部材を生産供給する自動車部品産業が育っていなかったインドにおいて、国産化率上昇・達成は困難であり、「国産化」の形だけが先行し、自動車メーカー自ら自社内で部品・工具を内製化して何とか国産化率を達成するケースも多かった模様である⁵¹。さらに、国のライセンス制度は、メーカー間の技術競争とコスト競争にブレーキをかけ技術革新

⁵⁰ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p207

⁵¹ 当時のインド自動車メーカーの多くは、部品を成形加工する機械を金型付きで輸入し、自社工場内で部品の成形と組み立てを行っており、ボディなどの板金も、金型とプレス機を使わず職人が槌打ちで手作りすることも多かったと言う（石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p207）。

の芽を摘む弊害を生じた。こうした背景のもと、世界の潮流から取り残された自動車が旧態依然たる生産技術によって作り続けられることになった。図表 55 に掲げた国産自動車萌芽期のメーカー6社は「井の中の蛙」状態を如何に早く脱出したか否か、その後の経営戦略の巧拙によって勝ち組と負け組が相半ばする状態になった（図表 55、55-2）。

図表 55 国産自動車萌芽期のインド自動車メーカー6社（金額単位：百万ルピー）

	拠点 city	設立 年	生産車種	設立 母体	2017 年度		2016 年度	
					総収入	純利益	総収入	純利益
Hindustan Motors Ltd	Kolkata	1942	乗用車 &商用車	ヒルラ財 閥	94	566	125	-160
Premier Ltd	Mumbai	1944	乗用車 &商用車	ワルチャント 財閥	322	-1,240	410	-1,087
Tata Motors Ltd	Mumbai	1945	商用車後に 乗用車も	タタ財閥	2,962,982	90,914	2,752,467	75,566
Mahindra & Mahindra Ltd	Mumbai	1945	商用車後に 乗用車も	マヒンドラ・ グループ	938,958	79,578	897,131	40,505
Ashok Leyland Ltd	Chennai	1948	商用車	資本家 R.Saran	301,010	18,138	243,205	16,329
Standard Motor Product of India	Chennai	1948	商用車後に 乗用車も	不明	—	—	—	—

出所) 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 208

SIAM : *Society of Indian Automobile Manufacturers* > About Us > Members

<http://www.siamindia.com/about-us.aspx?mpgid=1&pgidtrail=2> (2018.9.29 アクセス)

図表 55-2 国産自動車萌芽期のインド自動車メーカー6社の勝ち組・負け組

会社名	勝敗	特徴
Hindustan Motors Ltd	●	インド初の国産自動車会社、独立前の1942年、ビルラ財閥により設立された。英国車モーリス・オックスフォードをベースに1948年に生産開始した「Ambassador」はインドを代表する国産乗用車として有名であったが、日本車など価格・品質で優れた車の台頭および輸入制限撤廃で、販売台数は急速に縮小。2014年に生産が中止された。経営は悪化し、2017年7月には「倒産法適用の見通し」とのニュースが流れた。2017年に仏のPSA(旧プジョー・シトロエン・グループ)に「アンバサダー」の商標権を譲渡、その代金8億ルピーを特別利益に計上。
Premier Ltd	●	1944年にワルチャント財閥により設立。1947年インド資本による初の国産車(クライスラー車ベース)を生産。1954年にFiatと提携して発売した「Fiat1100」を発売、70年代始めに「パドミニ」とモデル名変更、1970年代までは「アンバサダー」と並び市場で優位だったが、98年には生産中止に。84年に日産と、95年にFiatと提携するが98年に解消。2000年に台湾中華汽車と提携。最近の損益状態からみて実質経営破綻状態。
Tata Motors Ltd	○	タタ財閥による設立。1954年ダイムラーと提携、商用車生産開始。91年から乗用車生産開始、94年ダイムラー・ベンツと合併企業を設立、ベンツ生産を開始(2001年合併企業はベンツ子会社に)。98年、インド初の完全独自開発車「インディカ」発売。2004年韓国の大宇商用車買収、2008年ジャガー・ランドローバー買収。2009年超低価格車「タ・ナノ」発売。
Mahindra & Mahindra Ltd	○	1949年からジープ生産開始、軍用車およびトラクター生産で有名に。96年フォードと合併企業を立ち上げ、乗用車生産を開始したが2005年合併解消。同年ルノーと合併企業設立。ルノー・日産と協力関係に。
Ashok Leyland Ltd	○	1948年、ネルー首相の要請で設立、オースチンの自動車組立て。55年英国レイランド社の資本参加で当初社名「アショク・モーターズ」を現社名に変更、同年商用車生産開始。87年以降、ヒンダー・ジャ・グループ傘下に。日野と技術提携。

Standard Motor Product of India	●	英国スタンダード・モーター・カンパニー(1960年にレイラントに買収され現存しない企業)の自動車をベースに生産。ローバー SDI ベースのスタンダード 2000 を最後に、1987 年自動車生産から撤退。
---------------------------------------	---	--

注) 勝敗：○勝ち組、●負け組

出所) 図表 55-1 に同じ

3. 自動車部品産業の形成 (1960 年代終盤～1970 年代)

遅れていた自動車部品産業の形成は、1960 年代終盤から 70 年代の政府の政策によって進み出すことになる。5 月 22 日のレポートにより報告したとおり、インディラ・ガンジー政権により、大企業及び外資に対する統制を強める一連の政策が実施された。まず、1967 年に、小規模工業事業所だけが製造を行える (大中規模企業は参入できない) 留保品目制度 (Reservation Policy) を導入した。留保品目数は 70 年代末には 800 を超えた。1969 年には「独占および制限的取引慣行法」(Monopolies and Restrictive Trade Practices Act : MRTPA) を制定して大企業工業への規制を強化した。1973 年には外資持ち分を原則 40% 以下に制限する「外国為替規制法」(Foreign Exchange Regulation Act : FERA) を制定した。これらの政策は、統制経済を強固なものとし、大企業および外資企業の手足を縛るものではあったが、中小零細企業には活躍の場を付与する効果があった。こうした政策のもと、インドでは様々な規模の地場資本企業からなる自動車部品産業が育ち、部品・部材などがインド国内で調達できる産業構造が形成されていった。インド自動車部品工業会 (Automotive Component Manufacturers Association of India) の資料によると、2009 年時点で操業中の自動車部品企業のうち 1980 年ころまでに設立された企業が 100 社以上にのぼる模様である⁵²。

インドの自動車生産台数 (乗用車・商用車合計) は、1960 年に約 5 万台、70 年は約 8 万台、80 年には約 11 万台であった⁵³。1980 年頃までの自動車生産台数は極めて僅かで、成長も停滞していたと言える。生産台数が少ないにも関わらず、部品から全て国産化しようとする試みが保護され、そのため高コスト体質になっていたのである。1950 年代から同一モデル車種への同一部品供給が続いたため、新技術導入や設備投資の必要がほとんど無く、それどころか、税制特典や小規模工業優遇特典を受けるには売上を抑え設備投資を行わない

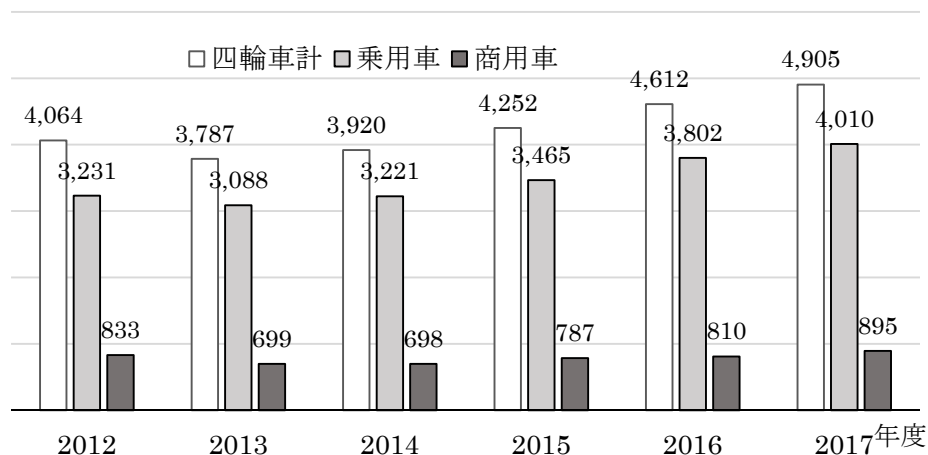
⁵² 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p 209

⁵³ 石上・佐藤『同上』p 209

方が合理的、という矛盾した状態に陥っていた。

こうした状態はその後打破される。1980年代の第一次自由化によりインド自動車産業は長い低迷期を脱し、さらに1991年以降の新産業政策と第二次自由化によって、国産化路線と外資規制政策は大きく転換された。81年に進出した日本のスズキに加え、90年代には日・米・欧・韓の世界の主要メーカーがインドに一斉に進出、生産台数は一転して大幅増加が続くようになった。2008年度の生産台数（乗用車・商用車計）は200万台を超え、2012年度には400万台を突破、2017年度は490万台と500万台にせまっている（図表56）。国内販売台数も2017年度には400万台を超え、さらに80万台以上を輸出に振り向ける力もある（図表57）。インドの自動車産業は今や生産台数が世界5位、国内販売台数が世界4位の一大産業に成長した。次節では、80年代以降のインド自動車産業発展過程を考察する。

図表56 インドの自動車（四輪＝乗用車+商用車）生産台数2012～17年度（単位千台）



注) 年度統計であり、図表53の暦年統計とは数値が相違する。

出所) SIAM : *Society of Indian Automobile Manufacturers > Statistics*

<http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=15>

(2018.9.29アクセス)

図表 57 インドの自動車（四輪車計）国内販売・輸出台数 2012~17 年度（単位千台）



出所) 図表 56 に同じ

4. 自由化への第一歩・第一次自由化（1980 年代）

インドの乗用車市場において 1970 年代に主要なシェアを占めていたのは、ヒンドゥスタン・モーターズの「アンバサダー」と、プレミアム自動車の「パドミニ」であったが、両車種とも国の保護政策と国産化政策のもと、20 年～30 年も前の型式の車が生産され、販売され続けていた。こうした状況のなか 70 年代後半から 80 年代初めになると、インド自動車産業の近代化を目指して、いくつかの規制緩和と外資導入が行われた。代表的なものを列挙すれば、1) ライセンス許可を超える生産量容認、2) 一部の部品のライセンス取得義務撤廃、3) 外資提携を伴う企業参入許可、4) 「独占および制限的取引慣行法」「外国為替規制法」による規制を受ける企業へのライセンス取得制限緩和、などである。

さらに、1980 年にインド政府が開始した「マルチ・プロジェクト」による、マルチ・ウドヨグ (Maruti Udyog⁵⁴) 社の誕生はインド自動車市場に画期的変化をもたらした。「マルチ・プロジェクト」とは、インドの資源を使って、庶民の手が届く低価格、低燃費で国際排ガス基準にも適合した品質の優れた自動車を作ろうとするプロジェクトである。同プロジェクトはインディラ・ガンジー政権下で積極的に進められ、1981 年に国営企業マルチ・ウドヨグ社が設立された。さらに国民車生産のための提携先として、世界中の自動車会社を候補に探索した。候補のなかからパートナーに選ばれたのは、スズキ（当時は鈴木自動車工業）

⁵⁴ Maruti とは、インドの風の神「マールティ」のアルファベット表記、Udyog とはヒンディ語で「産業・工業」を意味する言葉のアルファベット表記。

である。同社の応募は締め切り後であったが、出遅れを挽回し 1982 年にインド政府とスズキの間に合弁契約（インド政府 74%、スズキ 26%）が成立し、翌 1983 年からスズキ・アルトをベースにした「マルチ 800」の生産が開始された。

当初、インド政府とマルチ・ウドヨグ社との間で 5 年のうちに生産台数 10 万台を達成する、との約束が交わされた。1980 年のインドの四輪車生産台数は 114 千台、乗用車のみでは 46 千台であったため、目標 10 万台を無謀とみる向きもあったが、日本の技術を用いた低価格・低燃費・高品質の自動車＝マルチ 800 はインド市場に衝撃を与えた。発表されるや予約が殺到する人気車になって市場を席卷、初年度から当初計画を上回るペースで生産・販売が行われた。マルチ・ウドヨグ社は乗用車生産台数シェアで圧倒的トップの座を獲得、以後長く君臨することになる。

マルチ・ウドヨグ社が導入した日本式経営・生産方式は、インドの企業経営に大きなインパクトを与えた。マルチ・ウドヨグ社の一人あたり付加価値や一人あたり生産台数など生産性の高さは、インドのライバル社を大きく引き離したと言われている⁵⁵。「マルチ 800」の生産が始まる以前の、インド自動車メーカーの工員ひとりあたり生産台数は年間 2 台ほどであったが、「マルチ」では工員一人あたり生産台数は年間 25 台に引き上げられ、1993 年までには年間 50 台を超えるまでになった。

マルチ・ウドヨグ社の成功があって、80 年代には外資系企業との技術提携や資本提携が進行した。ただ、FERA（外国為替規制法）による出資比率制限は緩和されず、乗用車分野はスズキ以外には認可されず、商用車分野でいくつかの資本提携や技術提携が行われるに留まった。そのため提携はしたものの撤退を余儀なくされたケースも少なくなかった模様である⁵⁶。

マルチ・ウドヨグ社の躍進および外資参入が進行した 1980 年代は、インド自動車産業にとって第一次自由化の時期ととらえることが出来る。マルチの躍進が貢献してインドの自動車生産はそれまでの長期にわたる低迷期を脱して拡大に向かった。1980 年の自動車生産台数は乗用車 46 千台、商用車 68 千台、計 114 千台であったが、1989 年には乗用車 220 千台、商用車 118 千台、計 338 千台へと 3 倍に拡大した。とりわけ乗用車の拡大が 4.8 倍と大きかった。

その後マルチ・ウドヨグ社へのスズキの出資比率は、当初の 26%が 88 年には 40%に、

⁵⁵ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 212

⁵⁶ 石上・佐藤『同上』 p 212

92年には50%に、さらに2002年には54%に引き上げられスズキの子会社となった。さらに2006年にはインド政府が保有全株を売却して完全民営企業になり2007年には社名を現在の「マルチ・スズキ・インディア」に変更した。

5. 自動車部品産業の育成・競争時代への準備（1980年代）

第一次自由化が進んだ80年代も自動車・同部品の国産化政策は継続され、小規模工業を保護する留保品目は増え続け、80年代末には800品目を超えた。乗用車、商用車の生産が増え続けたこの時期に、部品産業は更なる発展を遂げたが、国産化政策および留保品目制度など、自動車部品産業を優遇する政策のもとで競争環境に乏しく、技術は陳腐化し新技術導入や設備投資も殆ど行われない状況にあった。

マルチ・ウドヨグ社は1983年の立ち上がり時に、現地部品調達について困難に直面する。同社はインド政府との当初の約束で、生産開始から5年で年産10万台の達成と、現地部品調達率9割達成が求められていた。ところが、マルチ・ウドヨグ社発足時点において、インドには既に自動車部品産業が成立してはいたものの、スズキの求める品質基準に達していた企業は殆どなかったのである。結局、マルチ・ウドヨグ社は殆どの部品を日本から輸入しノックダウン方式で組立てる生産体制でスタートせざるを得なかった。現地企業からの部品調達の見通しは立たず、日本の部品企業も当初、インド進出に二の足を踏んでいたため、マルチ・ウドヨグ社が既存の現地部品企業を指導・育成していくことが必須となった。

同社内で現地部品企業の育成プログラムが始動し、見込み企業のリストを作成する一方、インド全土に新聞広告を出して協力企業を募った。応募した企業の申請内容を技術者が審査してリストに追加、リストアップした候補企業を技術者が訪問して、生産能力およびマネジメント能力などを評価し協力企業を選定した。

協力企業も、当初は追加投資に消極的であったが、マルチ800の購入予約が殺到する状況を見て前向きになっていった。技術面でもスズキの紹介により日本国内企業からの技術移転が徐々に行われるようになっていった。マルチへの積極対応が見込める現地部品企業には、資本面でもパートナー関係を結んで経営支援をする方式を採用した。このような合弁部品企業は数年で10社を超えるほどになった。やがて日本からインドに進出する部品メーカーも出始めた。マルチ・ウドヨグ社の工場があるデリー近郊のグルガオン近辺には、自動車部品産業の集積が形成されていった。

このような経緯を経てマルチ・ウドヨグ社の現地調達率は上昇し、目標の現地調達率は達

成されるに至る。こうして 1950 年代の技術のままで停滞していたインドの自動車部品産業に日本の最新技術が導入され、その結果 90 年代以降到来する競争時代を生き抜く準備を行うことになった。

6. 本格自由化に向けて・新産業政策と第二次自由化（1991 年～2000 年）

1991 年の新産業政策により、これまで長年続いてきた自動車および同部品の国産化政策と大企業・外資規制は、大きく転換される。まず 91 年に、大企業と外資を規制する MRTPA（独占および制限的取引慣行法＝独占禁止法）や FERA（外国為替規制法）は大幅に緩和された。乗用車分野以外では、産業許認可制度によるライセンス制度は廃止され、外資規制上限は 51%にまで緩和された。さらに 93 年には、乗用車分野でもライセンス制度廃止および外資規制上限 51%への緩和が実施された。段階的国産化政策は廃止され、資本財や部品の輸入が建前上は自由にできるようになった。しかしながら、政府は個別企業に MOU（Memorandums of Understandings 覚書）を交わすことを求め、国産化政策は形を変えて実質的に残ることになった⁵⁷。

このように一部規制は残ったものの、それまでスズキ以外には乗用車分野への参加が許されなかった外資企業にとっては大きな市場開放となった。とくに 93 年に実施された乗用車分野のライセンス制度廃止と外資規制緩和は、外資自動車メーカーのインド進出の呼び水となった。先ず 94 年には GM、メルセデス・ベンツが進出、95 年にはフォード、ホンダが進出した。96、97 年には現代、トヨタ、フィアットが進出、永らく鎖国状態にあったインド自動車市場に、短期間のうちに世界の主要自動車メーカーが顔をそろえることになった（図表 58）。

その結果、1991 年から 2000 年の第二次自由化の時期に、インドの自動車産業は飛躍的成長を遂げる。1990 年の乗用車生産台数は 219 千台、商用車 146 千台、合計 365 千台であったが、97 年～98 年のアジア通貨危機の落ち込みを乗り越えて 99 年には乗用車 647 千台、商用車 169 千台、合計 816 千台になった。マルチ・ウドヨグの寄与により乗用車は 3 倍、

⁵⁷ 97 年に発表された自動車政策によれば、国産化と輸出均衡などについて既存・新規の自動車メーカーは、インド政府と MOU を交わすことが義務づけられた。国産化については、KD ユニットの最初の通関日から 3 年以内に 50%、5 年以内に 70%の達成が義務づけられた。輸出均衡については、自動車・同部品の輸出に応じた KD ユニットの輸入規制が行われた。外国企業が過半出資する際の最低投資額や生産拠点はインド国内に設置することなども MOU に盛り込まれた（石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 216）。

商用車含む合計台数でも 2.2 倍に増加した。

図表 58 インド主要乗用車メーカーと設立年

外国資本名 (インド資本名)	インド法人	設立年
(タタ・グループ)	Tata motors	1945
スズキ+(インド資本)	Maruti Suzuki India	1981
GM	GM India	1994
メルセデス・ベンツ	Mercedes-Benz India	1994
フォード	Ford India	1995
ホンダ	Honda Siel Cars India →2012 年 8 月 100%ホンダ子会社へ、社名 を Honda Cars India に変更	1995
現代	Hyundai Motor India	1996
トヨタ+(Kirloskar Group)	Toyota Kirloskar Motor	1997
フィアット	Fiat India →FCA India Automobiles	1997
シュコダ	Skoda Auto India	1999
(マヒンドラ)	Mahindra Renault → 2010 ルノーが資本撤退→ Mahindra & Mahindra が後継	2005
BMW	BMW India	2007

出所) 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 217 図表を SIAM の情報により修正

SIAM *Society of Indian Automobile Manufacturers*>*Statistics* (2018.11.14 アクセス)

<http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=15>

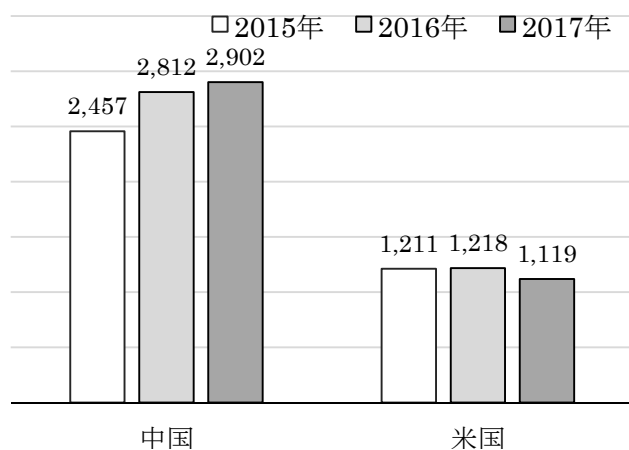
7. 本格的自由競争の時代 (2001 年～現在) 第 3 次自由化

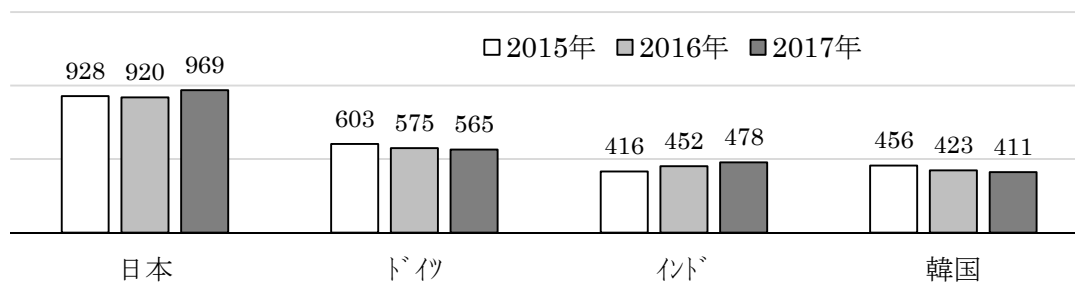
90 年代の第二次自由化以降も、インドは MOU を制度化し実質的には部品の国産化政策

を維持していたが、95年WTO立ち上げ時に導入されたTRIM協定（投資受入れ国の現地部品調達規制や為替規制を禁止する協定）に違反するとしてWTOに提訴された。その結果を受けてインドは2001年に、MOUを制度化した97年の自動車政策を廃止し、2002年には、従来の出資比率制限や国産化義務を完全に撤廃した自動車政策を発表した。新政策の主な内容は、①最低投資金額規定の削除、②自動車（二輪含む）および同部品メーカーへの100%外資での参入許可、③国産化達成義務の撤廃、④小型車および二輪車産業をインドの戦略産業部門として税優遇措置付与、⑤R&D支出の1%分を物品税還付形式で還元、⑥R&D関連研究費への税額控除率引き上げ、⑦メーカーの設備輸入に対する税控除や優遇税率設定、などである。

こうした一連の政策は、インドの経済成長と相まって自動車産業のさらなる規模拡大をもたらした。インドの自動車生産台数は、2000年度の79万台が2004年度には156万台にほぼ倍増し、2008年度には225万台に増加して世界のトップ10入りを果たした。2012年度には400万台を突破、その後一時増勢は鈍るが2016年度には460万台を超え、2017年度には490万台に拡大した（図表56）。2017年（暦年）の生産台数を主要国と比べると中国、米国、日本、ドイツに次いで世界5位の自動車生産大国であり、近い将来ドイツを上回る可能性が高い（図表53）。

図表 53（再掲） 主要国の四輪自動車生産台数・最近3年間の推移（単位：万台）

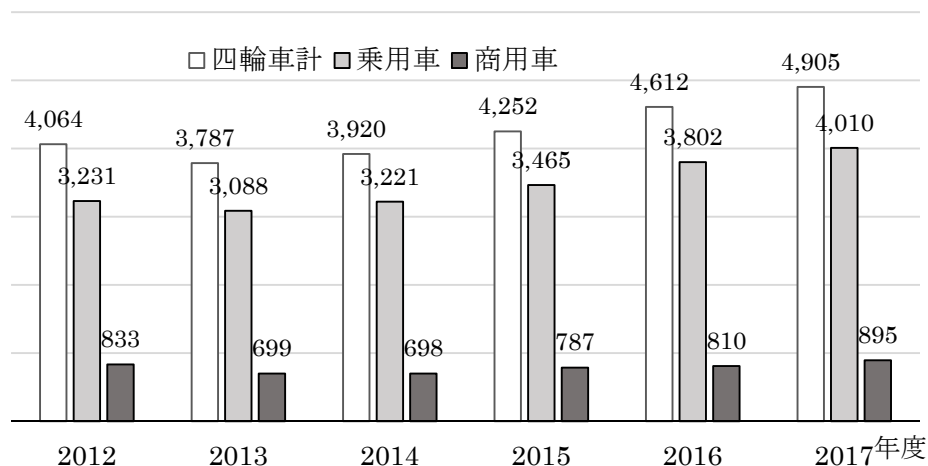




出所) JAMA 日本自動車工業会>世界生産・販売・保有・輸出 (2018.10.4アクセス)

<http://www.jama.or.jp/world/world/index.html#world>

図表 56 (再掲) インドの自動車(四輪=乗用車+商用車)生産台数 2012~17年度(単位千台)



注) 年度統計であり、図表 53 の暦年統計とは数値が相違する。

出所) SIAM *Society of Indian Automobile Manufacturers*>*Statistics*

<http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=15>

(2018.9.29アクセス)

出資比率制限や国産化義務を完全撤廃した 2002 年自動車政策によって、二輪車についても自動車同様に外資 100%での参入が容認され、二輪車産業も戦略産業として税優遇措置が付与されることとなった。この政策を受けて、日本の二輪車メーカーは、相前後してインド市場に参入している(図表 59)。インドに進出した日本メーカーとの合弁経験を持つ Hero Motocorp (ホンダと合弁→解消)、および TVS Motor Company (スズキと合弁→解消)、カワサキの技術供与を受けた Bajaj Auto の 3 社は、インド二輪の 3 強になった(図表 60)。

進出した日本二輪メーカーの働き、および日本社との合弁と提携により力をつけたイン

ド3強の働きなどにより、インドの二輪車生産台数は2016年に中国を抜き世界一になった。

図表 59 日本の二輪車メーカーのインド進出

親会社名	インド法人名	進出年・進出状況
ヤマハ発動機	India Yamaha Motor Pvt Ltd	1985年合併で進出、2001年合併解消 100%子会社に
ホンダ	Honda Motorcycle & Scooter India Pvt Ltd	1984年 Hero Cycles と合併で Hero Honda を設立→2010年合併解消、Hero Honda は Hero Motocorp に社名変更 1999年 100%子会社 Honda Motorcycle & Scooter India Pvt Ltd 設立
スズキ	Suzuki Motorcycle India Pvt Ltd	1982年、TVS Motor Company と合併でイ ンド進出、2001年合併解消、2006年に 100%子会社で再進出
川崎重工業	India Kawasaki Motors Pvt Ltd	2010年 100%子会社を作り進出

出所) SIAM *Society of Indian Automobile Manufacturers* > *Members* のリンク各社 HP

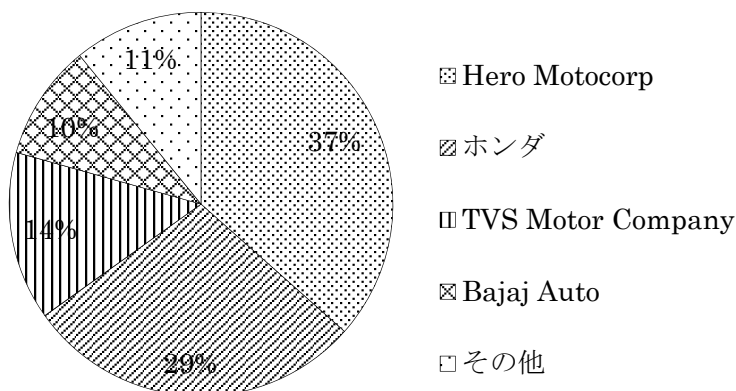
より作成、ホンダ、スズキの進出状況は Wikipedia に基づき記述

<http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=15>

https://en.wikipedia.org/wiki/Hero_MotoCorp

https://en.wikipedia.org/wiki/Suzuki_Motorcycle_India_Limited (2018.11.14 アクセス)

図表 60 インドの二輪車国内販売シェア 2017年度 (総計 2019万台)



注) 他の日系メーカーシェアは、ヤマハ 4%、スズキ 2%、カワサキ 0.01% (2016 年度)
出所) 日経電子版 2018/4/10 「インド、二輪は 2000 万台突破 2 位はホンダ」(2018.11.19 ア
クセス) <https://www.nikkei.com/article/DGXMZO29235070Q8A410C1FFE000/>
バイクの系譜：日本メーカーの世界販売シェアと市場動向 2016 (2018.11.20 アクセス)
<https://bike-lineage.org/etc/ranking/2016market-share.html>

8. インドの自動車市場の現況－世界のトップ企業が本格的自由競争

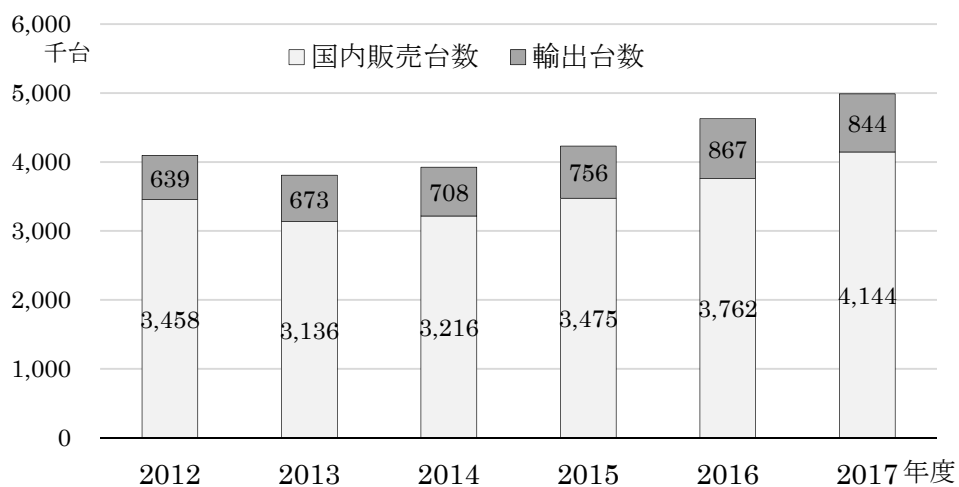
インドの四輪車の国内販売台数および輸出台数推移は図表 57 の通りで、生産された四輪車のうち 8 割強は国内で販売されている。さらに国内販売の約 80%は乗用車であり (図表 57-2)、乗用車市場がインドの自動車メーカーにとっては重要である。

乗用車の国内販売の三強はマルチ・スズキ、ヒュンダイ・モーター、タタ・モーターズと言われているが⁵⁸、そのなかでもマルチ・スズキは 50%超の圧倒的な乗用車販売シェアを有する (図表 61)。次いでヒュンダイも 16%のシェアを有する。タタ・モーターズについては、商用車の販売も相当台数ある模様で、商用車・乗用車別の販売台数、販売シェアは判明しない。タタ・モーターズはもともと商用車のトップメーカーであったが、91 年に乗用車市場に参入、98 年には自社開発車インディカの生産を開始、2009 年には実売価格 12 万ルピー (当時の為替レートで 24 万円) 前後の低価格車「ナノ」を発売した。タタの四輪車全体に占めるシェアが 15% (図表 62) であることも考えると、ヒュンダイと並ぶ乗用車販売シェアを持ち、両社は激しく競いあっていると思われる。

商用車を含む四輪車の販売シェア上位 4 社、即ちマルチ・スズキ、タタ、マヒンドラ、ヒュンダイのうち、タタおよびマヒンドラはインド資本 100%の地場企業であり、2 社のシェアは合わせて 26%になる。さらにトップのマルチ・スズキも、日本のスズキの技術と経営手法が力を発揮して圧倒的シェアを持つに至ったが、発足時点ではインド政府の出資が 74%でスズキの経営参加もインド政府の呼びかけに応じたものであった。インドが世界で 5 位の自動車生産大国になったのは、外資の力も半分はあるが、半分はインド自身の資本と技術の力が大きく働いた結果と言える。

⁵⁸ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 220

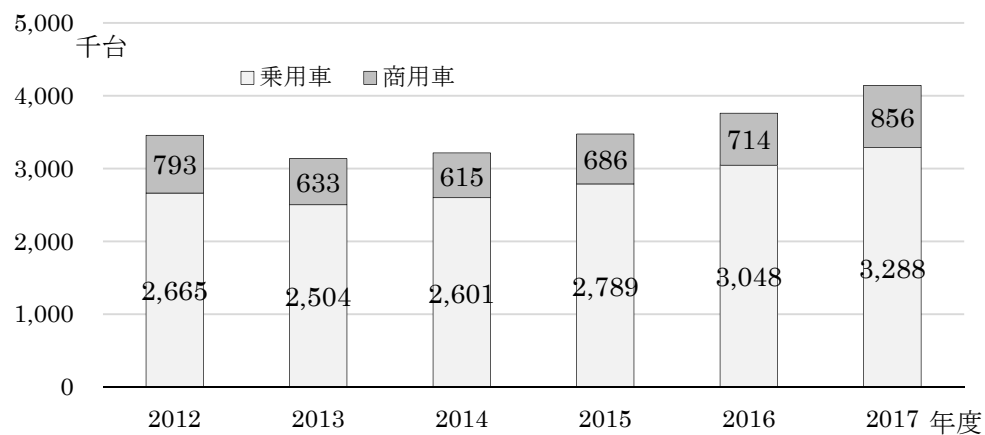
図表 57 (再掲) インドの自動車(四輪車計) 国内販売・輸出台数 2012~17 年度 (単位千台)



出所) SIAM *Society of Indian Automobile Manufacturers* > *Statistics*

<http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=15> (2018.9.29 アクセス)

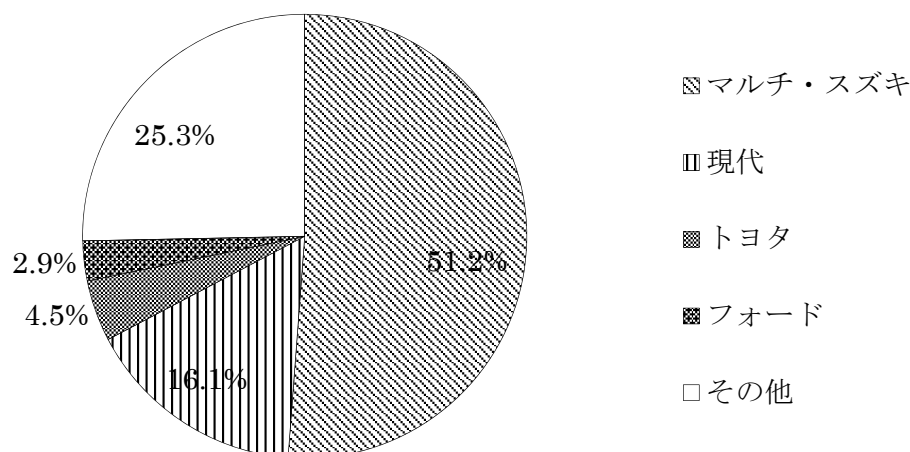
図表 57-2 インドの乗用車・商用車別国内販売台数 2012~17 年度 (単位千台)



出所) 図表 57 に同じ

図表 61 乗用車インド国内販売シェア（2017年12月～18年10月）

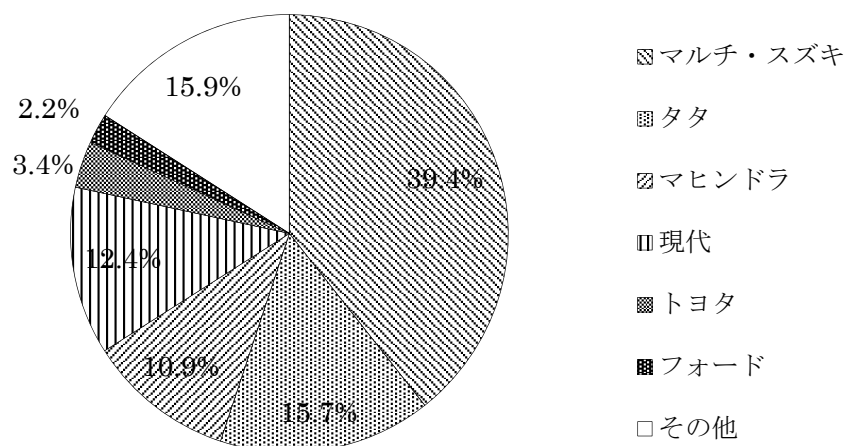
（マルチ・スズキ、現代、トヨタ、フォード4社の販売は100%乗用車と推定）



出所) Marklines : 自動車販売台数速報 インド 2018年 (2018.10.5アクセス)

https://www.marklines.com/ja/statistics/flash_sales/salesfig_india_2018

図表 62 インド四輪車の国内販売シェア（2017年12月～18年10月）



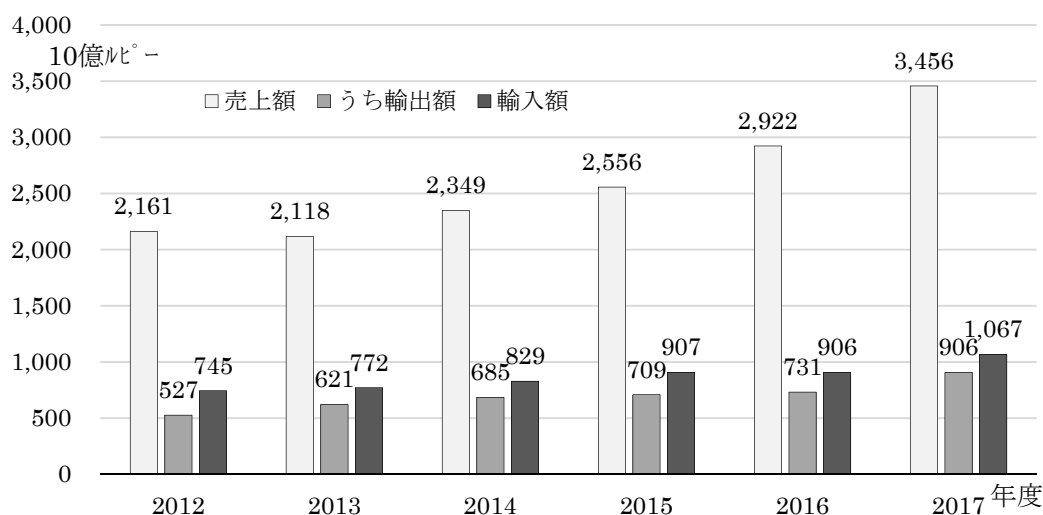
出所) 図表 61 に同じ

9. インドの自動車産業をサポートする部品産業の発展（1990年代～現在）

インドの自動車部品産業は、80年代までの自動車国産化政策と小規模工業優遇政策のもとで形成された。その後90年代以降の第二次自由化、2000年代以降の本格的自由化のもと、自動車産業の拡大とともに部品産業も発展・拡大を続けた。インド自動車部品工業会（ACMA : Auto Component Manufacturers Association of India）の Annual Report 2017-

18によれば、2018年5月現在会員企業は813社である。2017年度の自動車部品産業の売上高合計額は、3兆4,560億ルピー（512億USドル）で前年度比18.3%増加している（図表63）。2012年度と比べると、5年間で1.6倍に増加、増加年率は平均9.8%と順調である。インド国内の部品生産を補完するための部品輸入も、2017年度は1兆670億ルピー（159億USドル）、前年度比17.8%増加している。2017年度の売上額のうち9060億ルピーは輸出額であるが、完成車輸出国（図表65）へのaftermarket（修理・保守）部品が主体であろうと思われる。

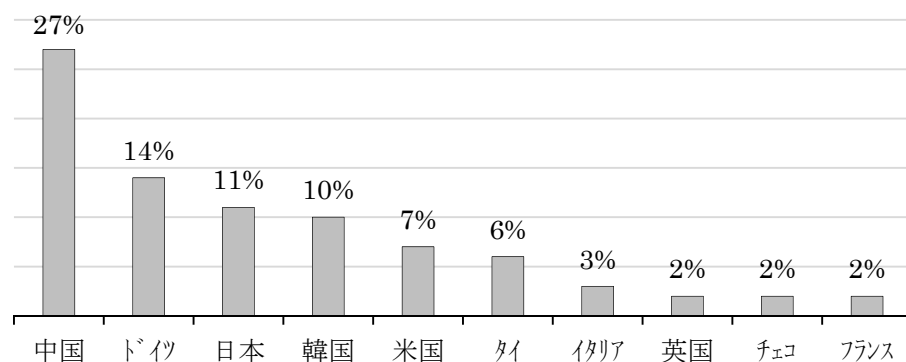
図表 63 インドの自動車部品の売上額・輸出額・輸入額（単位 10億ルピー）



出所) *Auto Component Manufacturers Association of India* > Annual report 2017-18

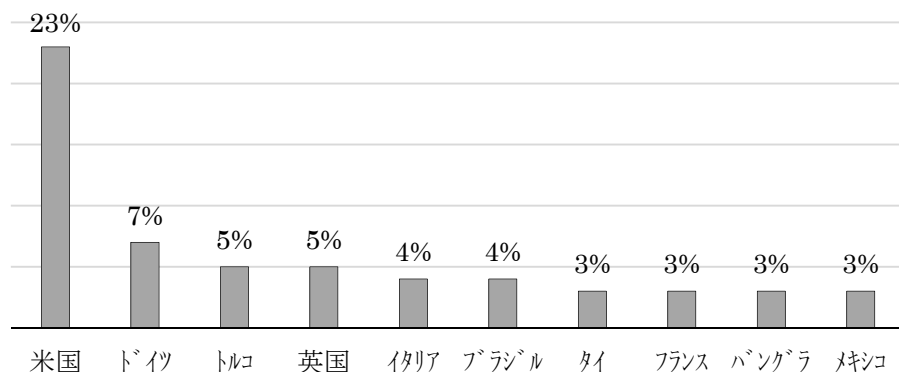
(2018.11.27アクセス) <https://www.acma.in/>

図表 64 自動車部品・輸入先上位 10 カ国 2017 年度（単位%）



出所) 図表 63 に同じ

図表 65 自動車部品・輸出先上位 10 カ国 2017 年度（単位%）



出所) 図表 63 に同じ

図表 66 では、インド国内の自動車生産に必要な自動車部品の国内調達率がどの程度か、自動車部品産業の売上額（輸出含む）、輸出額、輸入額をもとに、2012 年度から 6 年間の推移を試算してみた。2012～15 年度の国内調達率は 60% 台後半であったが、2016 年度、17 年度は 70% を超えている。自動車生産台数が 2015～17 年度の間に増加年率 6～8% 程度の高い伸びを続けている中で、部品の国内調達率は上昇している。既に述べた通りインドの自動車産業について国産化政策は完全に撤廃され、自動車メーカーは輸入部品を自由に使用できるようになった。インドに進出した外資自動車メーカーが要求する品質水準・技術水準を満たせないと、部品納入は困難であるが、そのような条件下でも国内調達率が上昇しており、インドの部品産業の技術力向上と成長度合いを、国内調達率の上昇は示していると言えよう。

参考文献によると⁵⁹、著者（馬場敏幸法政大教授）が 2006 年にインドの日系自動車メーカーを訪問した際、調達担当者に確認したところ、現地調達にはこだわらず品質で考えるとしながらも、主力車種の現地調達率は 75% に達していた。また 2010 年に別の日本の自動車メーカーがインド市場での生産拡大を明らかにした際、現地調達率は 85% であると語った、と述べている。優れた部品産業の存在は、それにより部品調達が容易になるだけでなく、新車開発についても重要であり、自動車メーカーと部品メーカーの協力・試行錯誤が優れた新車開発を可能にする。インドの地場資本であるタタ・モーターズが次々に自社開発車を生

⁵⁹ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』 p 222

産・販売するようになったのは、その証左であろう。インドの自動車部品産業の発展は、自動車産業全体の成長の原動力になると言える。

なお、日本の自動車部品メーカー75社（上場企業で自動車部品売上高比率50%以上の自動車部品専門企業）の2017年度売上高合計額は27兆1,292億円であり⁶⁰、インド部品産業の売上高合計3兆4,560億ルピー（日本円換算約5兆5300億円）は日本の75社の5分の1程度に過ぎない。2017年のインドの自動車生産台数は日本のちょうど半分（0.49倍）であること、および物価水準の相違などを考慮すれば相応の売上規模とも言えるが、日本の部品産業と比べると規模は未だかなり小さい。

図表 66 インドの自動車部品の国内調達率試算（単位：10億ルピー、%）

年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017
総売上額①	2,161	2,118	2,349	2,556	2,922	3,456
うち輸出額②	527	621	685	709	731	906
輸入額③	745	772	829	907	906	1,067
国内向売上額 ④=①-②+③	2,379	2,268	2,493	2,754	3,096	3,617
うち国内調達 ⑤=④-③	1,634	1,497	1,663	1,847	2,191	2,551
輸入調達率 ③/④	31.3%	34.0%	33.3%	32.9%	29.3%	29.5%
国内調達率 ⑤/④	68.7%	66.0%	66.7%	67.1%	70.7%	70.5%

（注）部品売上額のなかには aftermarket（修理・保守）部品も含まれており、「国内向売上額④」が全てインド国内の完成車生産に使用される訳ではないため、国内調達率は実際とは差異がある可能性がある。

出所) *Auto Component Manufacturers Association of India > Annual report 2017-18*
(2018.11.27アクセス) <https://www.acma.in/>

⁶⁰ 日本自動車部品工業会 > 経営動向調査 (2018.11.5アクセス) <http://www.japia.or.jp/>

10. 今後のインド自動車産業発展の可能性と課題

2016年6月に、インド政府は自動車ミッションプラン 2016-2026 (Automotive Mission Plan, 2016-26 ; AMP2026) を発表した。これは2006年に発表したAMP2016の後継プランであり、2026年までのインドの自動車産業を発展させる基本計画である。ネット上に公表されている”Automotive Mission Plan, 2016-26 a curtain raiser” (AMP2026 序文) はPDFで11ページの英文であるが、その要点の抜粋は次の通りである。

Automotive Mission Plan : 2016-26 a curtain raiser

I. AMP2026の主要目的は以下5テーマである。

a) 自動車生産増加による経済成長への寄与、関連産業への波及効果

AMP2026は、自動車産業を Make-in-India プログラムのエンジンとなるよう推進する。つぎの10年間において、自動車産業の産出はGDPの12%超に寄与し、製造業GDPの40%以上を構成することになる。自動車産業は、製造業セクターの母と言っても良い。その盛衰は関連産業の盛衰に直接影響を与えるからである。関連製造業は、鉄鋼、アルミニウム、鉛、ゴム、プラスチック、ガラス、工作機械、鋳造、ダイカスト、化学。関連サービス業は運輸、金融、保険、商業、修理、燃料である。

b) 自動車産業による雇用創出

AMP2026は、自動車産業が Skill-India プログラムへの重要な貢献者になること、そして自動車産業がインド経済のなかで最大の雇用を創出することを目指す。自動車産業によって創出される直接および間接雇用の増加人数は次の10年間において65百万人になる見込みである。この雇用数は、AMP2016に基づき過去10年間に創出された25百万人の雇用数を上回る。

c) 全ての国民へ安全かつ快適な移動手段の提供促進

AMP2026の目的は、インド国民全てに、安全で効果的で快適な移動手段を提供することである。環境に配慮しつつ、公共輸送、私的輸送の健全なバランスを取りながら、安全・効果的・快適な移動手段の入手可能性を高める。

d) 自動車輸出の振興・そのための国際競争力強化

AMP2026では、インドの自動車産業（車両および自動車部品とも）は、次の10年間における輸出量を、全生産量の35~40%程度までに拡大することが可能であり、世界におけるメジャーな自動車の輸出センターになりうると認識している。このために、いくつ

かの方策を実行し、競争力、技術開発力、設備投資、ブランド力を高めていく。一方で今後数年の間、自動車輸入増加の勢いが強まろうとしている。エレクトロニクスの使用強化およびデザイン力の上昇によってである。インドはこの両面ともに不足している。AMP2026 は、自動車と同部品の国内生産を増加させる努力を続ける。とくに、自動車エレクトロニクス、軽量素材、鋳造・ダイカスト、機械装置などである。

e) 包括的・着実な政策実行体制（詳細略）

II. (AMP2026 の前身である) AMP2016 の主要な成果は次の通りである。

- a) 自動車産業は、過去 10 年間で 25 百万人の雇用創出という目標を達成した。
- b) インドは、世界および国内の生産者、部品製造者からの投資目標額 1 兆 5,750 億ルピーを超える投資を引き出した。
- c) 商用車、乗用車、トラクターの国内の累計販売台数は目標を達成したが、自動車部品、二輪車、三輪車については目標をやや下回った。
- d) AMP2016 の重要な成果は、小型車のグローバル・センターとしてインドが台頭したことである。2015 年度において、世界で販売された小型車の 31% はインドで生産された。小型車のほかにも、次のような分野の製造について世界のリーダーとしてインドは台頭した。
 - i) 小容量のディーゼル、ガソリンエンジン、ii) 通勤用二輪車・三輪車、iii) 低出力トラクター、iv) 自動車エンジン・変速器、v) 小寸法で複雑な自動車部品

III. AMP2026 のビジョンと目標は次の通りである。

a) ビジョン 3/12/65

2026 年にはインドの自動車産業は、自動車と自動車部品の技術・生産・輸出において、世界のトップ 3 になる。そして、安全で効果的で環境にも優しいという条件を保持しながら、インド国民誰もが利用可能な移動手段と、物資の輸送を実現する。インド GDP の 12% 超を生み出す成長を続ける、そして新たな 65 百万人の雇用を創出させる。

b) 成長目標：AMP2026 は、次の成長目標を描く

年間に創出する価値（付加価値？）を、2015 年ころ（AMP2016 が終わる 1 年前）の 4 兆 6400 億ルピー（約 660 億ドル、1 \$ = 70 ルピーで換算）を 3.5~4 倍に伸ばし、

2026年には16兆1600億~18兆8950億ルピー（約2300~2700億\$）にする（図表67）。これは基本ケースのGDP平均成長率5.8%、楽観ケースの平均成長率7.5%に基づくものである。

IV. AMP2026の結論は次の通りである。

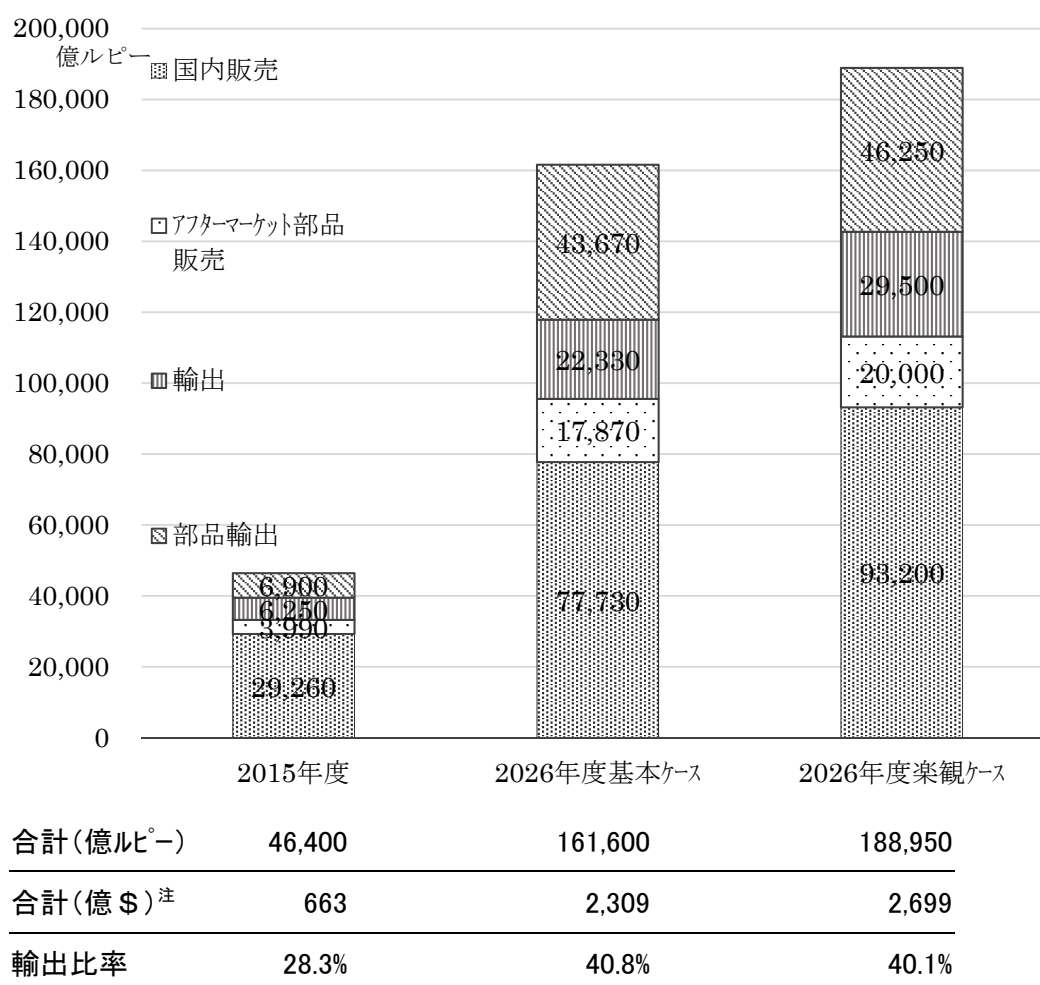
- a) インドの自動車産業は過去20年間で長足の発展を遂げた。生産台数の世界ランキングでは、二輪車で2位、商用車で8位、乗用車で6位、トラクターで首位になった。過去10年間で、インドは、全ての種類の高品質の自動車部品と自動車の生産に相応しいロケーションの一つとして頭角を現し、さらに先行する他の幾つかのロケーションとの格差を縮めた。次の10年間で、世界レベルの自動車産業は重要な変革に遭遇しようとしている。主要な変革は、自動車需要の伸びの先進国から発展途上国（主にBRICS）へのシフト、EVのシェアの劇的増加、止まるところを知らない“規模の経済”と“範囲の経済”の追求などである。
- b) AMP2026は、インド自動車産業が競争力を発展させ、年次産出価値目標=16兆1600億~18兆8550億ルピー（2300~2700億\$、1\$=70ルピーで換算）を期間内に達成するよう、助勢する。2026年には、小型車、二輪車、三輪車、トラクター、バスの生産販売において世界首位に、乗用車と大型トラックの生産販売において世界3位になり、全て加えると、インドGDPの12%に貢献することになるであろう。

出所) Press Information Bureau Government Of India, Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises(27-July, 2016 15:09 IST) : *Automotive Mission Plan, 2016-26 (a curtain raiser)*

<http://pib.nic.in/newsite/mbErel.aspx?relid=147797>

(2018.12.16アクセス)

図表 67 AMP2026 の成長目標：自動車産業が産出する“value”



注) 1 \$ = 70 ルピーで換算 (2016年1月レート)

出所) Press Information Bureau Government Of India, Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises(27-July, 2016 15:09 IST) : *Automotive Mission Plan, 2016-26 (a curtain raiser)*

<http://pib.nic.in/newsite/mbErel.aspx?reid=147797>

(2018.12.16 アクセス)

以下要約文に基づき、インド政府、およびインド自動車工業界の意図を確認していきたい。

1) AMP2026 の主要目的

まず、AMP2026 の主要目的として5つ (最後の体制整備を除くと実質的には四つ) の目的が挙げられている。これにより、彼らの戦略がハッキリ見える。

第一の目的は、自動車産業をインド経済成長の原動力にすること。自動車産業は自動車の

生産による成長貢献に止まらず、関連する産業への波及効果が大きい。自動車産業の発展は、要約文に記載のとおり鉄鋼、アルミニウム、ゴム、プラスチック、ガラス、工作機械、鋳造・ダイカスト、化学などの関連産業の生産拡大と設備投資の増加、雇用の増加を促す。これは過去の高度成長期の日本においても実際に起こったことである。自動車産業を **Make-in-India** プログラムのエンジンとし、**GDP 寄与 12%**を目指すインド政府の目標は妥当と言えよう。

第二の目的は、インド国内の雇用を創出すること。自動車産業が創出する直接および間接雇用は次の10年間に於いてプラス65百万人になると見込まれている。この雇用増加数は、AMP2016に基づき過去10年間に創出された雇用増加数25百万人の2.6倍になる。AMP2016と2026に対応する20年間で創出される雇用増加数は、合わせて90百万人に達することになるが、これは2015年のインドの生産年齢人口（15～64才人口）860百万人の10%強の雇用を、自動車産業が新たに創出することを意味する。これが実現するには、自動車産業および部品産業がこれまで以上に順調に拡大していくことが必要であろう。

第三に掲げた目的は、計数化されない定性的な目的で、「全ての国民への安全かつ快適な移動手段の提供促進」を挙げている。ただ、国土が広大で気象条件も厳しいなか、インドのインフラ整備は全面的に遅延しており、発電所・送電網、鉄道、道路、港湾、上下水道などインフラ全てが不十分である、と言われている⁶¹。インド政府は、インフラ整備を進める努力を続けている模様だが、劣悪な状態は一朝一夕には解決出来ないと思われ、自動車産業の力のみで「安全かつ快適な移動手段の提供」を目標に挙げても、願望を述べたに過ぎないとも言える。

第四の目的は、インドの自動車産業の輸出比率を次の10年間で35～40%にまで拡大すること。輸出比率は、完成車については台数で比率算定できるが、自動車部品は数量では算定できない。従って、輸出比率とは、自動車産業の産出付加価値のうち輸出が産出する価値の比率を指標に使っていると解釈し、それをフォローする。図表70は「AMP2026 a curtain raiser」に掲載された図表で、自動車産業及び部品産業の国内・輸出別の産出価値（2015年実績・2026年予想）である。この表から、完成車に部品も含めた輸出比率は2015年実績が28.3%であり、2026年予想は基本ケース、楽観ケースとも40%強であることがわかる。この実現のためには、「AMP2026 a curtain raiser」に記載の通り国際競争力を強化する方

⁶¹ 平林博『最後の超大国インド』 p 214～220

策が必須であり、エレクトロニクス使用の強化、軽量素材の使用、鋳造・ダイカスト技術向上、デザイン力向上などが重要であろう。なかでも EV 化・AI 化の進行に対応するエレクトロニクス使用の強化は最も重要であるが、インド自動車業界内では 2030 年までに国内産自動車の 3 割を EV 化する目標で動いている模様である⁶²。インドは、IT 産業が急速に成長し既に一大産業になっており、それとの相乗効果を考え合わせると、自動車の EV 化、AI 化はインドにおいて比較的容易に推進できると考えられる。

2) AMP2026 の前身である AMP2016 の主要成果

AMP2016 の主要成果は次の (i) ~ (iv) の 4 つである、としている。

(i) 10 年間で 25 百万人の雇用創出目標を達成したこと。(ii) 国内外から自動車産業への投資の目標 1 兆 5,750 億ルピーを達成したこと。(iii) 四輪車の国内累計販売台数は目標を達成したこと。(iv) 小型車のグローバルセンターとしてインドが台頭し、2015 年度において世界で販売された小型車の 31% はインドで生産されたこと。

このうち、(i) は、AMP2026 における雇用創出 65 百万人につながる重要な意味があり、さらに、雇用増加と (ii) の投資があったからこそ (iii) の国内販売台数の目標達成が出来たと言える。(iv) の小型車について、AMP2026 には明確な定義がないが、参考文献によるとインドの乗用車区分は A1 の Mini から A6 の Luxury まで 6 分類があり⁶³、Mini は全長 3,400mm 以下、スズキ・アルトはこの分類に入るので、小型車とは、A1 を指すと考えられる。マルチ・スズキのアルトおよびタタ自動車のナノがインドの小型車市場を牽引し、グローバルセンターの地位を築くことが出来たものと考えられる。

3) AMP2026 のビジョンと目標

AMP2026 のビジョンとして、「ビジョン 3 / 1 2 / 6 5」が掲げられている。ビジョン 3 とは、インドの自動車産業 (技術・生産・輸出) において世界 3 位になることを指す。2017 年の自動車生産台数は、中国 2,902 万台、米国 1,119 万台、日本 969 万台、ドイツ 565 万台、インドはこれに次いで 5 位の 478 万台であり、ドイツとの差は 90 万台弱である (図表 53)。インドは漸増、ドイツは漸減傾向であり、近い将来においてドイツを上回り 4 位になる可能性は高いが、さらに日本を超えることは容易ではないと思われる。「ビジョン 1 2」

⁶² インドで 2030 年までに国内産自動車の 3 割を EV 化する動きがあることから、古河電気工業は、49% 出資の自動車部品メーカー、ミンダ・フルカワ・エレクトリック社への出資比率を 75% に引き上げ子会社化し、EV 部品の製造・販売を強化する模様 (日経新聞 2018.11.21)。

⁶³ 石上・佐藤『現代インド・南アジア経済論』p 204

(GDP の 12%を自動車産業が生み出す) および「ビジョン 6 5」(65 百万人の雇用創出) については、外資含めたインド自動車メーカーおよび部品メーカーの努力だけでなく、インド国内および世界の自動車市場が順調に拡大していくことが実現の条件になると考えられる。

成長目標として図表 70 の計数を掲げている。自動車産業(部品産業含む)が産出する value (付加価値⁶⁴)を、国内販売と輸出を合わせて 2026 年の基本ケースで 16 兆 1,600 億ルピー(約 2,300 億ドル)、楽観ケースで 18 兆 8,950 億ルピー(約 2,700 億ドル)としているが、「基本ケースの GDP 平均成長率 5.8%、楽観ケースの平均成長率 7.5%に基づくもの」という表現以外に、算定根拠は示されていない。乱暴な見方をすると、GDP の平均成長率を基本ケースで年 5.8%、楽観ケースで 7.5%として 2026 年の予想 GDP を計算し、それに自動車産業の GDP 寄与比率 12%を乗じて算定したとも推測できるが、それにしては脚注に記したとおり整合性に欠けている。

以上、数値に整合性に欠けるところ、実現が容易ではないところもあるが、AMP2026 においてインド政府およびインド自動車産業は、2026 年に世界 3 位の自動車生産国になること、GDP への寄与度を 12%にすること、10 年間で 65 百万人の雇用を創出することを目指している。自動車産業が、Make-in-India プログラムのエンジンとなり、インド製造業の中核産業になることは間違いないと思われる。

おわりに

1947 年にインドが英国から独立したのち、冷戦期にはインドは非同盟グループ、日本は西側陣営にあって、日印関係は疎遠であった。冷戦終結後、日印関係も新たな次元に入るかに見えたが 1998 年のインドの核実験強行により、日印関係は一旦冷え込んだ。2000 年代に入ると、両国首脳相互訪問などを通じ両国の関係は改善が進み、これに伴い経済関係も

⁶⁴ Value=付加価値としたが、2026 年の value 目標、基本ケースで 16 兆 1,600 億ルピー(約 2,300 億ドル)、楽観ケースで 18 兆 8,950 億ルピー(約 2,700 億ドル)を付加価値と見て、楽観ケースの 2,700 億ドルを 12%で割り返して GDP の予想額とすると 2 兆 2,500 億ドルにしかならない。この額は 2016 年 GDP 実績 2 兆 2,638 億ドル (IMF:World Economic Outlook Database October 2017 Edition) をも下回っており整合性に欠ける。
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2017/02/weodata/index.aspx>
(2018.3.11 アクセス)

拡大しつつある。ただ、経済関係が拡大しつつあると言っても日印貿易の伸びは一進一退で、日印貿易総額は日中の 22 分の 1 (2016 年) に過ぎず、ASEAN 主要五カ国と比べても、大きく見劣りする。しかしながら、日本の対インド直接投資額は拡大しつつあり、2000 年 4 月から 2016 年 12 月までの累計で日本が第 3 位の対インド投資国になっており、さらに日系企業のインド進出も加速度的に増加しつつある。日印経済は今後の拡大が期待出来ると考えられる。こうしたインド経済の現況はどうなっているのか、日本との関係は今後どうなっていくのか。そのような問題意識から主に経済的側面の情報を集め整理し、このレポートを纏めてみた。

第 1 章では、インドの経済と社会が過去 20 年の間に劇的に変化したことを確認した。まず、1990 年代初頭に始まった経済自由化を契機に IT 産業が成長し、世界の最貧国から「IT 大国」に変貌した。自動車産業の成長と、国内のインフラ建設進捗に伴い鉄鋼需要が増加し、インドの粗鋼生産量は中国、日本に次いで世界 3 位の 95 百万トンにまで増加した。経済発展による所得水準上昇に伴い、自動車、二輪市場が劇的に拡大し、自動車市場は世界 4 位の 400 万台市場に育ち、二輪市場は中国を抜いて世界最大 1800 万台の市場に成長した。

ただ、このように発展を遂げるインドの経済・社会の最大の課題は、一時より減少しているものの貧困人口 (一人当たり収入 or 消費が 1.9ppp \$ / 日未満) が 2 億 6 千万人超 (2011 年) と依然として多い一方で、富裕層が増加し格差拡大が進行しつつあることである。

その理由を探るために注目すべき点は、農村人口が都市人口の増加を上回って増え続けていることである。農村人口が増え続けているのは、農村の過剰労働力を吸収する産業が都市において発展していないこと、即ち、まとまった労働力を必要とする製造業の発展のスピードが遅いことが原因と考えられる。日印貿易総額が一進一退を繰り返し伸び悩んでいるのも製造業の発展の遅れが背景にあると思われる。このために経済成長が貧困層の雇用増加、所得増加に十分つながらず、一方で成長の果実が一部の高所得層に集中し、富裕層を増加させていると推測できる。以上の推測を裏付けるために、インドの過去の経済成長の中身、産業構造の変化について第 2 章 1 節で考察してみた。

まず、インド独立後 1950 年から 2011 年まで 60 年余の、産業別・粗付加価値額の構成比率の推移を見た。農林水産業など第 1 次産業の付加価値の構成比率は大きく低下し、代わって製造業など第 2 次産業、サービス業など第 3 次産業の構成比率が伸びているが、第 2

次産業の伸びは鈍く、第3次産業の伸びが大きい。とりわけ1980年から2011年までの30年余を見るとその傾向が顕著で、第2次産業の比率は23.3%から25.7%へ僅か2.4%ポイントしか上昇していないが、第3次産業の比率は38.0%から57.5%へ20%ポイント近く上昇している。この間の第1次産業の比率低下幅のほとんどを第3次産業が代替したことになる。

さらに、インドGDPの需要サイドの構成比率推移を考察した。1950年以降80年までは民間最終消費支出が80%前後を占め、総固定資本形成は20%以下に留まっていた。これらのデータから、80年以前の総固定資本形成はインフラ整備と基幹産業への投資に重点が偏り、幅広い産業の生産設備への投資を促す政策がなかったと推測できる。80年以降、総固定資本形成の比率は20%台に乗ったが、2000年までは上昇度合は緩慢で、金額も大きくは伸びていない。2000年代に入ると金額の増加速度はようやく早くなり、GDP総額に占める構成比率も30%前後になったが、製造業の設備投資の遅れは労働力移動にも影響を与えたと考えられる。農業から工業・サービス業への労働力の移動速度は2000年代に入っても緩慢である。1980年代以降には、IT-BPOサービスのように急速成長を遂げる産業が出現したが、工業・製造業の裾野の広がりには遅々として進まなかったのである。1991年以降インドは本格的経済自由化政策を開始したが、それまでの産業政策が急激には変わらず、工業部門の発展が抑えられていたと思われるので、まず91年の経済自由化以前の産業政策がいかなるものであったか、2章2節で整理した。

独立直後のインドで初代首相のネルーが進めた政策は、国有部門・公企業の主導による重工業化の推進であった。1954年に国家建設目標を「社会主義型社会」とし、計画経済を実施するために「計画委員会」が設置されネルー首相が議長を兼任した。1956年度に始まる第2次5か年計画および第3次5か年計画では、公企業を中核として重工業と電力、運輸通信に投資の重点が置かれた。これら重点産業の生産高は急拡大を遂げが、60年代には中印国境紛争、印パ戦争、米国の援助一時停止などが続き、さらに64年にネルー首相死去、65～66年には大干ばつによる食糧危機と物価上昇、これらに外貨危機も重なってインドは独立以来の危機に直面した。65、66年には2年連続マイナス成長となり、ネルー政策は挫折した。ネルー政策が推進された間、固定資本形成は公企業による重工業偏重で進められた。ネルー首相の後を担ったインディラ・ガンジー首相は国主導色・統制色をさらに強め、民間資本の自由な投資と商業活動を差し止める政策を継続した。このような政策により経済は

停滞し、その結果生じた 60 年代初頭から 20 年間の低成長率は「ヒンドゥー的成長率」と呼ばれている。

インディラ・ガンジー首相は 77 年に一旦政権を失ったが 80 年に復帰、それ以降は一転して経済成長を第一の優先順位とし、部分的な自由化措置を実施する政策を採用した。インディラ・ガンジー首相が 1984 年 10 月に暗殺された後、息子のラジーヴ・ガンディーが首相に就任、自由化政策をさらに進めた。こうした中で、1990 年代以降飛躍的に発展する IT サービス分野のベンチャー企業が 80 年代に数多く誕生している。1980 年代は自由化政策の進展により民間投資が活発化し、1979 年以前のヒンドゥー的成長より一段高い成長を実現した。ただ、GDP に占める工業の付加価値シェアは完全に横ばいで、農業のシェア低下分はサービス業のシェア上昇分に振り替わった形になっている。

1980 年以降、原油輸入増加に原油価格上昇が重なって輸入額が急増したが、一方で工業生産が伸び悩み輸出総額の伸びも緩やかで、貿易収支赤字、経常収支赤字が続くことになった。経常収支赤字を埋めるために綱渡りを続けた国際収支ファイナンスは 1990～91 年に危機に直面する。インドは経済改革実行によりこの危機を克服するが、克服の過程および IT 産業の成長を 2 章 3 節～4 節に整理した。

90～91 年の国際収支ファイナンス危機に際して、インド政府は IMF と世界銀行の融資を得るため、政府が立案した「新経済政策」を 91 年以降実施した。まず、80 年代までの輸入代替工業化政策を脱却し、GATT=WTO 体制にコミットした積極的貿易自由化政策を実行するが、これはインド経済のグローバル化を本格化させることになった。資本移動の自由化に関しても、外国直接投資などについて大きな改革が行われ、国際収支ファイナンスをリードする主体は、銀行融資と非居住者預金などの民間債務性資金から、外国直接投資および証券投資など非債務性資金に取って代わることになった。国内産業の規制緩和も進み、ネルー以来の産業規制の枠組みに手がつけられた。産業許認可制度は原則廃止され、国家（公企業）独占業種を、17 から 8 に削減し残りは民間に開放した。規制緩和に加えて、貿易自由化、および資本移動の自由化が進んだことから民間企業の活動は活発化した。ただ、多くの分野で抜本的経済改革が実行されたものの、改革の進展は全体としては漸進的であり、公企業改革など構造調整型の経済自由化は進行していないと言われている。

1990 年代半ば以降のインド経済を牽引した主役は IT 産業である。インドの IT 関連企業の業界団体 NASSCOM の会員企業は、1988 年発足当初は僅か 36 社であったが、2015

年には2000社を超えた模様である。インドIT産業の市場規模は急速に拡大が続いており、2005年度のIT産業の総売上高は296億ドルで市場規模は小さかったが、2016年度ではIT産業の総売上高が1,430億ドル、2017年度では1,540億ドルに増大した。2016年度のインドのGDPは2兆2,638億ドルで、ITサービス売上高1,430億ドルの殆どが付加価値だとすればGDPの約6%を占め、7~8割が付加価値だとしても4~5%を占める巨大産業になる。IT産業の勃興と発展がインド経済の成長に寄与し、さらにインドの国際的イメージを高めたことは間違いない。しかしながら、IT企業の雇用者数は最近時でも4百万人近くに過ぎず雇用創出への貢献度は高くない。IT産業が今後さらに成長し雇用者数が増加したとしても、巨大なインドの生産年齢人口に雇用の場を提供するには力足らずである。

インド社会の発展、及び貧困問題の解決には、モディ首相が進める「Make-in-India」政策による製造業の発展と農村余剰労働力の吸収が必要であるが、製造業の発展はまだ不十分で余剰労働力を吸収する力はまだ弱い、と言わざるを得ない。中国やASEAN主要国においては、先進国からの直接投資が産業構造を変革し、輸出型の製造業の発展を促した。これらの国々では、このような製造業の発展が雇用を増やし、所得の増加と消費の拡大を可能にした。インドについても同様の動きが起きようとしているのかを確かめるため、2章5節では、直接投資の動きと産業構造の変化について考察した。

2000年度以降の対インド直接投資額の推移を見ると、2005年度までは100億ドル未満に留まっていたが、2006年度以降飛躍的に増加し2011年度には466億ドルになった。2012、13年度は300億ドル台に減少したがその後は再び増勢が続き、2017年度は620億ドルになっている。2015年度の直接投資受入額556億ドルは、世界の主要国の中で11位であり、アジアでは香港、中国、シンガポールに次いで第4位であった。2000~2017年度の対インド直接投資累積額が大きい産業のトップ10のうち、製造業は5位の自動車、7位の医薬品、8位の化学（肥料を除く）で、これら3つの産業の投資累積額シェアは合わせて13.0%でしかない。トップ10の産業のうち、最近3年間でシェアを上げた産業はコンピュータウェア・ハードウェア、通信、商業、建設で、製造業への投資額シェアは上昇していない。現段階では先進国からの直接投資は非製造業へ偏重し、一部自動車産業および医薬品産業など特定分野を除けば、外国直接投資が輸出型の製造業の発展を促すという図式になっていないと言える。直接投資が製造業の発展にさほど関与していないとすれば、業種によってバラツキはあるものの、インドの製造業がこれまで成長を続けてきた原動力は何であったのかを

検証するため、3、4章では鉄鋼産業と自動車産業の成長と変革の過程を考察した。

まず、3章では鉄鋼産業の成長過程を追った。インドの鉄鋼生産は、1907年のタタ鉄鋼会社（現タタ・スチール）の高炉操業により始まった。独立後間がない1950年（昭和25年）のインドの鉄鋼生産量は150万トンで、中国を大きく上回り、当時の日本の生産量の3分の1近かった。ネルー政権は、鉄鋼産業（とくに国営鉄鋼業）を重化学工業化戦略の中心にすえ、輸入代替工業化による産業発展を目指した。インド政府は、冷戦下の東西両陣営による援助競争を利用し、1953年以降、三つの国営製鉄所を、それぞれ旧ソ連、旧西ドイツ、および英国の援助で新設した。民間のタタ鉄鋼会社の生産能力の倍増計画が承認され、1960～65年の第3次5カ年計画期中に、三つの国営製鉄所の生産能力を2.5～1.6倍とする拡張投資に着手した。拡張された国営製鉄所の稼働とともに鉄鋼生産量は順調に増加し、1965年の生産量は当時の中国の2分の1、ブラジルの2倍強になった。ただ1966年以降は政府が鉄鋼産業に投入する資金が捻出できなくなったため足踏み状態に陥る。1970年代以降の鉄鋼増産は、タタおよび国営製鉄所の他は小規模な民営単圧メーカーと民営電炉業者に依存するしかなく、70年代、80年代のインドの鉄鋼生産量の伸びは小幅にとどまることとなった。

1991年に開始された経済自由化政策は、低迷するインド鉄鋼産業に大きな変化をもたらした。ライセンス制度が撤廃され、民間企業の活動の場が拡がり、民間の雄、タタ・スチールは91年以降能力拡張と新技術導入を進め、2006年には英蘭系コーラス社を買収し世界6位（当時）のメーカーに踊り出た。さらにエッサール、JSWなど新興メーカーの新規参入により、民間鉄鋼大手はタタ単独から数社体制になった。インド鉄鋼産業の特徴として、国営大手、民営大手の他に、電炉メーカー、単圧メーカーが多数存在する。インドの粗鋼生産量に占める電炉メーカーの生産シェアは上昇が続き、2015年には57.1%に達した。民営大手および電炉メーカーの生産量増により、インドの粗鋼生産量は2016年には95.5百万トンへ増加、中国、日本に次いで世界3位になった。最近の報道によると⁶⁵、2018年にはインドの生産量が日本を上回り中国に次いで2位になった模様である。国営鉄鋼企業の実産量シェアは低下し、2004年時点で4割、2008年時点で3割、2013年ころには約2割に

⁶⁵ インドの18年の生産量は4.9%増の1億650万トン、日本は0.3%減の1億430万トン、中国に次ぐ2位から3位に後退した（日経新聞2019年1月27日「粗鋼世界生産4.6%増／インドが日本超え2位」）。

低下した。

インドにおいては、民営製鉄所が発展する過程で外国資本の直接投資の力は働いておらず、現段階までのところ、国と国内民間資本の投資の力で鉄鋼産業を成長させたと言える。また大手高炉メーカーだけでなく中小の電炉メーカーも含む鉄鋼産業がインド国内に多くの雇用を創出したことも間違いないと思われる。インドの鉄鋼見掛け消費量の推移を見ると一貫して右肩上がり、最近 10 年間で倍増に近い勢いである。自動車・電気機器はじめ製造業の鉄鋼需要に加えて、鉄道や道路などインフラ建設に伴う需要が大きいことが主因であり、モディ政権が進める「Make in India」政策を背景に、鋼材需要拡大は今後も続くと考えられる。鋼材需要拡大に伴い鉄鋼生産量の増加継続が見込まれるが、今後、成長市場インドへの参入を図る外資の動きが活発化する可能性も高い。

次に 4 章では、自動車産業の成長過程を追った。

4 章 1 節から 2 節までは、1920 年代の米国系メーカーによるノックダウン生産開始から、1960 年代の国産メーカー 6 社による国産化体制成立までを追った。

インドの自動車産業はアジアの中では歴史が古く、1920 年代後半に米国系メーカーによって生産が開始された。この時期のインドの自動車生産は GM やフォード子会社によるもので、本国からノックダウン・ユニットを輸入し現地で組立てる方式で生産をおこなっていた。1940 年代に入り、インド資本による自動車産業を興す動きが始まり、ヒンドゥスタン・モーターズはじめ複数の国産自動車メーカーが設立された。1947 年の独立以後、自動車産業は中央政府が統制・規制すべき重要産業と位置づけられ、1948 年には国内自動車産業保護育成のため、完成車輸入が禁止された。さらに 1951 年の産業法施行・ライセンス制度導入に際し、自動車産業は、新工場建設はもとより新製品製造、生產品目変更など細部まで政府のライセンス取得を義務づけられた。ライセンス取得企業は、段階的国産化政策を義務づけられ、国産化計画を持たず輸入ノックダウン・ユニットの組み立てを行う企業は、3 年以内に操業停止するよう要請された。こうした状況下、ノックダウン・ユニット生産していた GM 子会社やフォード子会社は 1950 年代半ばまでにインドから撤退した。一方でインド政府のライセンスを受けた国産車メーカー 6 社は、1960 年代半ばまでにほとんどの車種で 7 ～ 9 割以上の国産化率を達成した。ただ、自動車部品産業が育っていない中での国産化率上昇・達成は無理があり、形だけが先行し、自動車メーカーが自社内で部品・工具を内製化して何とか国産化率を達成するケースも多かった模様である。さらに、国のライセンス制度

は、メーカー間の技術競争とコスト競争にブレーキをかけ技術革新の芽を摘む弊害を生じ、世界の潮流から取り残された自動車は旧態依然たる生産技術によって作り続けられることになった。国産自動車萌芽期の国産メーカー6社は、その後の経営戦略の巧拙によって勝ち組3社と負け組3社に分かれる結果になった。

次に、4章3節では70年代の自動車部品産業の形成を追い、4節では80年代の自動車産業の第一次自由化の動きと、マルチ・ウドヨグ（現マルチ・スズキ）の誕生と発展を追った。

遅れていた自動車部品産業の形成は、1960年代終盤から70年代の政府の政策によって進み出すことになる。インディラ・ガンジー政権により、大企業及び外資に対する統制を強める一連の政策が実施された。政府の政策は、統制経済を強固なものとし大企業および外資企業の手足を縛るものではあったが、中小零細企業には活躍の場を付与する効果があった。こうした政策のもと、インドでは様々な規模の地場資本による自動車部品産業が育ち、部品・部材が国内で調達できる構造が徐々に形成されていった。

インドの自動車生産台数（乗用車・商用車合計）は、1960年に約5万台、70年は約8万台、80年には約11万台で生産台数が少ないにも拘わらず、部品から全て国産化しようとする試みが保護され、そのため高コスト体質になっていた。こうした状態はその後打破される。1980年代の第一次自由化によりインド自動車産業は長い低迷期を脱する。70年代後半から80年代初めになると、インド自動車産業の近代化を目指して、いくつかの規制緩和と外資導入が行われた。その代表的なものは、1) ライセンス許可を超える生産量容認、2) 一部の部品のライセンス取得義務撤廃、3) 外資提携を伴う企業参入許可、4) 「独占および制限的取引慣行法」「外国為替規制法」による規制を受ける企業へのライセンス取得制限緩和、などである。

さらに、1980年にインド政府が開始した「マルチ・プロジェクト」による、マルチ・ウドヨグ社の誕生はインド自動車市場に画期的変化をもたらした。同プロジェクトは、インド資源を使って、低価格、低燃費で国際排ガス基準にも適合した品質の自動車を作ろうとするプロジェクトで、1981年に国営マルチ・ウドヨグ社が設立され、提携先として日本のスズキ（当時は鈴木自動車工業）がパートナーに選ばれた。1982年にインド政府とスズキの間に合弁契約（インド政府74%、スズキ26%）が成立し、翌1983年からスズキ・アルトをベースにした「マルチ800」の生産が開始された。日本の技術を用いた低価格・低燃費・高

品質の自動車＝マルチ 800 はインド市場に衝撃を与え、発表されるや予約殺到の人気車になって市場を席卷、計画を上回るペースで生産・販売が行われた。マルチ・ウドヨグ社は乗用車生産台数シェアで圧倒的トップの座を獲得、以後長く君臨することになる。マルチ・ウドヨグ社の躍進および外資参入が進行した 1980 年代は、インド自動車産業にとって第一次自由化の時期であった。マルチの躍進が貢献してインドの自動車生産はそれまでの長期にわたる低迷期を脱して拡大に向かった。1980 年の自動車生産台数は乗用車 46 千台、商用車 68 千台、計 114 千台であったが、1989 年には乗用車 220 千台、商用車 118 千台、計 338 千台へと 3 倍に拡大した。とりわけ乗用車の拡大が 4.8 倍と大きかった。

4 章 5 節では、80 年代に進んだ自動車部品産業の成長の過程を追った。

第一次自由化が実施された 80 年代も、自動車・同部品の国産化政策と小規模工業を保護する留保品目制度は継続された。こうした中で部品産業は更なる発展を遂げたが、国産化政策および留保品目制度などの部品産業優遇策のもとで競争環境に乏しく、技術は陳腐化し新技術導入や設備投資も殆ど行われない状況にあった。

マルチ・ウドヨグ社の 1983 年の発足時点において、スズキが求める品質基準に達していた部品企業が、インドにはほとんどなかったため、大部分の部品を日本から輸入するノックダウン方式の生産体制でスタートせざるを得なかった。このためマルチ・ウドヨグ社が既存の現地部品企業を指導・育成していくことが必須となり、インド全土から協力企業を募って応募企業の生産能力およびマネジメント能力などを評価し協力企業を選定した。協力企業も設備投資に前向きになり、技術面でも日本国内企業からの技術移転が徐々に行われるようになっていった。日本からインドに進出する部品メーカーも出始め、マルチ・ウドヨグ社の工場があるデリー近郊のグルガオン近辺には、自動車部品産業の集積が形成されていた。こうし経緯を経て 1950 年代の技術のままで停滞していたインドの自動車部品産業に日本の最新技術が導入され、その結果 90 年代以降到来する競争時代を生き抜く準備を行うことになった。

4 章 6 節では、90 年代の自動車産業の第二次自由化の実施とその効果を追った。

1991 年の新産業政策により、それまでの自動車および同部品の国産化政策と大企業・外資規制は、大きく転換される。大企業と外資を規制する MRTPA や FERA は大幅に緩和された。自動車の産業許認可制度によるライセンス制度は廃止され、外資規制上限は 51%に

まで緩和された。段階的国産化政策は廃止され、資本財や部品の輸入が一部規制は残ったものの建前上は自由にできるようになった。93年実施の乗用車分野のライセンス制度廃止と外資規制緩和は、外資自動車メーカーのインド進出の呼び水となって短期間のうちに、永らく鎖国状態にあったインド自動車市場に世界の主要自動車メーカーが顔をそろえることになった。その結果、1991年から2000年の第二次自由化の時期に、インドの自動車産業は飛躍的成長を遂げた。

4章7節では、2000年代に入って以降、自動車産業に対する残存規制が完全に撤廃され、本格的自由競争の時代に入った状況を追った。

インドは、MOU（合意覚書）を制度化した97年の自動車政策を2001年に廃止し、2002年には、従来の出資比率制限や国産化義務を完全に撤廃した自動車政策を発表した。こうした一連の政策は、インドの経済成長と相まって自動車産業のさらなる規模拡大をもたらし、自動車生産台数は、2000年度の79万台が2004年度には156万台にほぼ倍増し、2008年度には225万台に増加して世界のトップ10入りを果たした。2012年度には400万台を突破、その後一時増勢は鈍るが2016年度には460万台を超え、2017年度には490万台に拡大し中国、米国、日本、ドイツに次いで世界5位の自動車生産大国になった。

2002年自動車政策によって、二輪車についても自動車同様に外資100%での参入が容認され、戦略産業として税優遇措置が付与されることとなった。この政策を受けて、日本の二輪車メーカーは、相前後してインド市場に参入している。進出した日本二輪メーカーの働き、および日本社との合弁と提携により力をつけたインド3強の働きなどにより、インドの二輪車生産台数は、2016年に中国を抜いて世界一になった。

4章8節では、世界のトップ企業が本格的自由競争を展開するインドの自動車市場の現況を、9節では自動車産業をサポートする部品産業の発展について整理した。

インドで生産された四輪車のうち8割強は国内で販売され、国内販売の約80%は乗用車である。乗用車の三強はマルチ・スズキ、ヒュンダイ・モーター、タタ・モーターズであり、そのなかでもマルチ・スズキは50%超の圧倒的な乗用車販売シェアを有する。商用車を含む四輪車の販売シェア上位4社、即ちマルチ・スズキ、タタ、マヒンドラ、ヒュンダイのうち、タタおよびマヒンドラはインド資本100%の地場企業であり、2社のシェアは合わせて26%になる。さらにトップのマルチ・スズキも、日本のスズキの技術と経営手法が力を発揮

して圧倒的シェアを持つに至ったが、発足時点ではインド政府の出資が 74%でスズキの経営参加もインド政府の呼びかけに応じたものであった。インドが世界で 5 位の自動車生産大国になったのは、外資の力も半分はあるが、半分はインド固有の資本と技術の力が大きく働いた結果と言える。

インドの自動車部品産業は、80 年代までの自動車国産化政策と小規模工業優遇政策のもとで形成され、90 年代以降の第二次自由化、2000 年代以降の本格的自由化のもと、自動車産業の拡大とともに部品産業も発展・拡大を続けた。インド自動車部品工業会の会員企業は、2018 年 5 月現在 813 社、2017 年度の自動車部品産業の売上高合計額は、3 兆 4,560 億ルピー（512 億 US ドル）で、2012 年度と比べると、5 年間で 1.6 倍に増加、増加年率は平均 9.8%と順調である。

インドの自動車部品の国内調達率の推移を試算してみると、2012～15 年度は 60%台後半であったが、2016 年度、17 年度は 70%を超えている。自動車生産台数が高い伸びを続けている中で、部品の国内調達率は上昇した。国産化政策は完全に撤廃され、自動車メーカーは輸入部品を自由に使用できるようになっており、外資自動車メーカーが要求する品質水準・技術水準を満たせないと部品納入はできないが、それでも国内調達率が上昇しており、インドの部品産業の技術力向上と成長度合いが示されていると言える。

4 章 10 節では、今後のインド自動車産業発展の可能性と課題について整理した。

2016 年 6 月に、インド政府は自動車ミッションプラン 2016－2026（AMP2026）を発表した。これは 2006 年に発表した AMP2016 の後継プランであり、2026 年までのインドの自動車産業を発展させる基本計画である。

AMP2026 のビジョンとして、「ビジョン 3 / 1 2 / 6 5」が掲げられている。ビジョン 3 とは、インドの自動車産業が技術・生産・輸出において世界 3 位になることを指す。2017 年の自動車生産台数は、中国、米国、日本、ドイツに次いで 5 位であり、ドイツとの差は 90 万台弱に近づいている。インドは漸増、ドイツは漸減傾向であり、近い将来においてドイツを上回り 4 位になる可能性は高いが、さらに日本を超えることは容易ではないと思われる。「ビジョン 1 2」は GDP の 12%を自動車産業が生み出すことを指し、「ビジョン 6 5」は今後 10 年間で自動車産業が 65 百万人の雇用を創出することを指す。これらの達成のためには、外資含めたインド自動車メーカーおよび部品メーカーの努力だけでなく、インド国内および世界の自動車市場が順調に拡大していくことが実現の条件になると考えられる。ま

た、雇用創出については、生産量が順調に拡大した場合でも、生産現場の AI 化、ロボット化の進行如何によっては目標達成が難しくなる恐れもある。いずれにしる目標達成が容易でない部分はあるが、インド自動車産業が、Make-in-India プログラムのエンジンとなり、インド製造業の中核産業になることは間違いないと思われる。

以上、本報告では、インドが独立以来如何にして経済を発展させたか、統制経済を脱して自由化政策に移行した経緯はどうか、自由化と規制緩和により国内産業が発展した過程はどうであったかを考察し、さらに IT 産業の勃興と成長、鉄鋼産業の成長過程、自動車産業の成長過程を整理した。IT 産業の成長はインド経済の成長に貢献し「貧困国インド」のイメージを払拭した。鉄鋼産業の成長はインドを世界 2 位の鉄鋼生産国に引き上げた。自動車産業の発展は、インドを世界 5 位の自動車生産国に躍進させ、同時に多くの雇用を生み出し、今後も自動車およびその関連産業の雇用は増え続けるとと思われる。

本報告はインド経済に関する中間報告に過ぎず、今後さらに研究を続けることにしたい。次年度報告では、鉄鋼と自動車に次ぐインドの主要産業である医薬品産業および繊維産業について調査したい。日印貿易の実績と今後の見通し、日本の対インド直接投資の実績と見通しを整理し、日印経済協力の道について考えてみたい。

その一方で、インドに住む 13 億人の生活はどのような状態か、即ち依然として多くの貧困人口を抱え、格差拡大が収まらない状態について、インド政府がどのような対処策を取りつつあるのか⁶⁶、追ってみたい。

参考文献

石上悦朗・佐藤隆広編著『現代インド・南アジア経済論』ミネルヴァ書房 2011 年 8 月

笠井亮平『モディが変えるインド』白水社 2017 年 7 月

サジューグ・スィン『すごいインド』新潮新書 2014 年 9 月

日本経済新聞社編『インド・目覚めた経済大国』日本経済新聞出版社 2007 年 6 月

平林博『最後の超大国インド』日経 BP 社 2017 年 6 月

⁶⁶ 日経新聞の報道によれば、インドの農村部ではトイレが普及しておらず、多くの人が野外で排泄する生活を送っていたが、2014 年にモディ政権が、野外排泄のない国にする「クリーン・インディア」運動を始めた。トイレ設置に補助金を出して運動を進めているが、進捗は容易ではない模様である。(日経新聞 2019.1.27 ASIAN REVIEW)

JAMA 日本自動車工業会：世界生産・販売・保有・輸出（2018.10.4 アクセス）

<http://www.jama.or.jp/world/world/index.html#world>

JETRO：インド＞統計＞基礎的経済指標（2018.4.16 アクセス）

<https://www.jetro.go.jp/world/asia/in/>

JETRO：アジア各国＞統計＞基礎的経済指標（2018.4.16 アクセス）

<https://www.jetro.go.jp/world/asia/>

日本自動車部品工業会＞経営動向調査（2018.11.5 アクセス）

<http://www.japia.or.jp/>

ADB：*Key Indicators for Asia and the Pacific 2017 Labor Force and Employment*

（2018.4.30 アクセス）

<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/357006/ki2017.pdf>

Auto Component Manufacturers Association of India > *Annual report 2017-18*

（2018.11.27 アクセス）

<https://www.acma.in/>

Capgemini：*world wealth report*（2018.3.19 アクセス）

<https://www.worldwealthreport.com/>

Department of Industrial Policy & Promotion：*FDI Statistics*（2018/8/16 アクセス）

<http://dipp.nic.in/publications/fdi-statistics>

Government of India：*Economic Survey 2017-2018*（2018.4.25 アクセス）

<http://mofapp.nic.in:8080/economicsurvey/>

IMF：*World Economic Outlook Database October 2017 Edition*（2018.3.11 アクセス）

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2017/02/weodata/index.aspx>

INFOSYS：*Financial Highlights in USD for FY18, FY17 & FY16*（2018.7.4 アクセス）

<https://www.infosys.com/investors/reports-filings/financials/Pages/financials-ifs.aspx>

NASSCOM：*About Us >> Who We are*（2018.7.6 アクセス）

<http://www.nasscom.in/who-we-are>

NASSCOM：*Membership*（2018.7.2 アクセス）

<http://www.nasscom.in/membership-landing#content-fifth>

NASSCOM：*Knowledge Center >> Publications >> The IT-BPM Industry in India 2017:*

Strategic Review（2018.7.2 アクセス）

<http://www.nasscom.in/knowledge-center/publications/it-bpm-industry-india-2017-strategic-review>

NASSCOM : *About Us >> What We Do >> Global Trade Development* (2018.7.2 アクセス)
<http://www.nasscom.in/about-us/what-we-do/global-trade-development>

Press Information Bureau Government Of India, Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises(27-July, 2016 15:09 IST) : *Automotive Mission Plan, 2016-26 (a curtain raiser)* (2018.12.16 アクセス)
<http://pib.nic.in/newsite/mbErel.aspx?relid=147797>

SIAM : *Society of Indian Automobile Manufacturers > About Us > Members* (2018.9.29 アクセス)
<http://www.siamindia.com/about-us.aspx?mpgid=1&pgidtrail=2>

SIAM : *Society of Indian Automobile Manufacturers > Statistics* (2018.9.29 アクセス)
<http://www.siamindia.com/statistics.aspx?mpgid=8&pgidtrail=15>

TCS > *Financial Results Quarter IV & Year Ended FY 2017-18* (2018.7.4 アクセス)
<https://www.tcs.com/financial-statements#year=2017-18&quarter=quarter4>

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division : *World Population Prospects 2017*
<https://esa.un.org/unpd/wpp/Download/Standard/Population/> (2018.3.9 アクセス)
http://esa.un.org/unpd/wpp/unpp/panel_indicators.htm (2018.4.22 アクセス)

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division : *World Population Prospects: The 2017 Revision, Key Findings and Advance Tables. Working Paper No. ESA/P/WP/248.* (2018.3.9 アクセス)
https://esa.un.org/unpd/wpp/Publications/Files/WPP2017_KeyFindings.pdf

WIPRO : *about us* (2018.7.4 アクセス)
<https://www.wipro.com/about-us/>

WIPRO : *Investors > Quarterly Results* (2018.7.4 アクセス)
<https://www.wipro.com/quarterly-results/>

World steel Association : *Steel Statistical Yearbook* (2018.3.12 アクセス)
<https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/steel-statistical-yearbook-.html>

World steel association : *Top steel-producing companies 2017*(2018.9.23 アクセス)

<https://www.worldsteel.org/steel-by-topic/statistics/top-producers.html>

World Bank : *PovcalNet* (2018.3.9 アクセス)

<http://iresearch.worldbank.org/PovcalNet/povOnDemand.aspx>

World Bank national accounts data, and OECD National Accounts data files
(2018.5.16 アクセス)

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN>