

ネクスト・チャイナ ～超大国インドの投資環境～

texted by 滋賀銀行 バンコク駐在員事務所 河村 正弘



“国”と言うより“大陸”である。国土面積が日本の約9倍、人口は約12億人、2028年には中国を追い抜き人口世界一になると予想されている超大国インド。多様な民族、言語、宗教によって構成され、州境を越えたと異なる文化が形成されている。「ネクスト・チャイナ」として注目されるインドの今をレポートする。

広軌のインド鉄道

インドは鉄道大国でもあり、総延長距離は6万4千kmを超え世界4位。その歴史は古く、英国植民地時代の1853年にアジアで初となる鉄道がボンベイ（現ムンバイ）と郊外を結ぶ区間で開通した。その後も広大な国土を結ぶ重要なインフラとして全土に整備されたが、特筆すべきはその軌間（ゲージ）、すなわちレールの幅である。軌間は一般的に、広い方が安定性は増す反面、建設コストが高いと言われているが、インドの鉄道は、世界標準の1,435mmに対し、1,676mmと広軌である。料金はデリー～コルカタ間（約1,300km）で約4千円、高速鉄道はなく16時間から20時間ほどかかるが、エアコン付寝台では食事が3回出る。飛行機は同区間で約2万円と運賃が高く、依然として鉄

道が国民の重要な移動手段となっている。しかし、土地が私有化されているため用地取得の難しさが障害となり路線拡張が進んでいない。また低料金に抑えられているため生産性が低く、施設も老朽化している。この鉄道総延長アジア1位の座をインドから奪ったのが中国である。1949年の中華人民共和国設立当時は約2万1千kmであったが、国の指導で建設が急速に進められ、2013年には10万kmを超えて世界2位、さらに高速鉄道は1万1千kmで世界1位となった。

20年遅れのインド

中国は79年の改革開放政策への転換をきっかけとして、外資優遇と投資環境整備を展開し、外資主導による工業化と経済成長を遂げインフラの整備も加速させた。一方、インドで製造業の外資に対する大幅

な規制緩和が行われたのは2000年であり、中国からおよそ20年遅れとなっている。GDPに占める製造業比率は中国が40%台後半であるのに対し、インドは16%しかない。農業の分野で機械化などの生産性向上が進まず大きく後れを取っており、コメの1ヘクタール当たりの収穫量は中国の約半分と、80年代の中国と同水準である。総人口の60%以上、約8億人が農村部に暮らしており、貧困問題は依然として解決されていない。

日系企業の進出も複雑な税制やインフラ



道路整備もこれから（コルカタ市内）

未整備により拡大せず、2013年時点で中国の日系企業進出社数2万3千社超に対し、インドは1,072社である。インドの厳しい投資環境のため、進出企業に占める中小企業の割合は15%にとどまっておき、さらに人的な交流はさまざまな指標でも日印間は日中間の20分の1程度である（図1）。両国の大きな違いは「インドでは、中小企業が製造拠点として進出した中国での経験を生かせない」という大手商社駐在員の言葉に表れている。

デリーメトロ



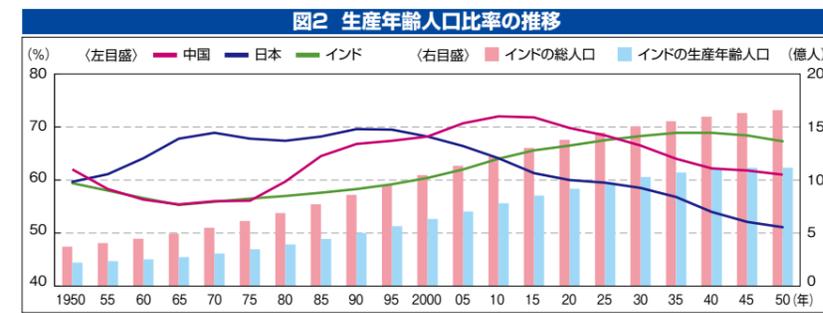
整列して電車を待つのは日本と同じ（デリーメトロ）

首都デリーは、91年に約940万人であった人口が現在は約1,700万人まで急増している。この拡大する大都市を支える交通インフラが、日本の円借款と日系企業の技術支援によって02年に開通した「デリーメトロ」である。毎日250万人が利用する市民の足として定着しており、深刻化する交通渋滞緩和に貢献している。

総事業費の半分以上が円借款によって賄われ、日系企業の参画により安全と納

| | 日-印間 | 日-中間 | 割合 |
|---------|--------|----------|------|
| 日本人訪問者数 | 22万人 | 352万人 | 1:16 |
| 訪日外客数 | 7万人 | 143万人 | 1:20 |
| 在留邦人数 | 7,132人 | 150,399人 | 1:21 |
| 直行航空便数 | 26便/週 | 668便/週 | 1:25 |
| 貿易総額 | 1兆4千億円 | 26兆6千億円 | 1:19 |

資料：外務省資料（2012年データ）



資料：国連「World Population Prospect」より作成

期を大切に建設現場や高度な運行システムがインドに移転されたと国民から高い評価を得ている。現在、16年の完成をめどに拡張工事を進めているが、これまでと同様に日本が資金面、技術面で深く関与しており、鉄道大国インドにおける日印協力の成功事例である。

日本が円借款を最初に供与した国はインドであり、その後も継続的に資金供与を行っている。インドにとって日本が最大の支援国ということもあり、インドは強い親日感情を持つ国だといわれている。

「国家製造業政策」

2011年、ようやくインド政府は「国家製造業政策」を発表した。GDPに占める製造業の割合を16%から25%に引き上げる目標を設定し、基本方針として外国企業の積極誘致を掲げた。工業団地の開発整備が進み、デリー近郊やチェンナイでは日系企業向けの工業団地も増えてきた。12年発表の「国家電子産業政策」では電子機器メーカーの投資に対し、投資額の一定割合の補助金を交付するなど投資優遇の整備にも着手した。インドの製造業誘致の目的は、人口増加と農村部の貧困問題に対する雇用対策、そして国内市場の活性化である。

中国では経済発展により賃金が上昇。さらに少子高齢化が進み生産年齢人口（15歳以上、65歳未満）が減少に転じ（図2）、市場縮小も懸念されている。これに対しインドは、安定した人口構造により豊富な労働力と国内市場の拡大が見込まれている。日系製造業の次なる投資国「ネクスト・チャイナ」としてますます注目されるだろう。

「単独二孩」

上海市では3月1日、夫婦のいずれかが一人っ子で上海戸籍者であれば2人目の出産が認められる「単独二孩」の政策が実施された。これまで夫婦ともに一人っ子であれば2人目の出産が認められていたが、今回の改正で、どちらか一方が一人っ子であればよいことになった。今年に入り、浙江省・江西省・安徽省・天津市・北京市でも実施されている。

中国の「一人っ子政策」は1979年に人口抑制のために導入され、以来、35年で4億人近い抑制効果があったといわれている。一方で、高齢化社会、生産年齢人口（15歳以上、65歳未満）の減少といった不均衡な人口構造をもたらした。国連によると、総人口に占める65歳以上の人口比率は、2001年に7%を超え、26年には「高齢社会」となる14%を超えると推測している。また、生産年齢人口はすでに12年から減少しており、将来的な労働力不足や賃金高騰が懸念される。社会保障負担の増大や労働力の減少は経済成長や社会発展を減速させかねないとして、一人っ子政策緩和に動き出した。

これに対して、国民の反応は意外にも冷静。上海市では、新政策によって2人目の子供を持つ資格を得た家庭は40万世帯を超えるが、1,200世帯を対象にした調査によると70%が「2人目は考えていない」と回答。その主な原因は「養育費」である。上海市の大卒初任給平均3,869元（約6万4千円）に対し、1人の子供の大学卒業までにかかる費用は100～200万元。高額な教育費や生活費、習い事の費用が家計に重くのしかかる現実、多くの人が2人目の出産をためらっているようだ。

一人っ子政策が緩和されても、すぐには子供の数は増えないと考えられるが、家族計画を自由に行える「選択制」になったことは意義深い。人口増加によって豊かになるのが先か、高齢化に直面するのが先か、今後の動きに注目していきたい。

（しがさんアジア月報4月号より 上海研修生 大羽 千尋）

