

Contemporary India Forum

Quarterly Review

現代インド・フォーラム

No. 44

2020年 冬季号

<https://www.japan-india.com/>

日印安全保障協力の展開と課題

Development and Challenge for Indo-Japan Security Cooperation

伊藤 融 (防衛大学校准教授)

Toru ITO (Associate Professor, National Defense Academy)

日印経済協力（政府開発援助分野）の現状と今後の見通し

Japan-India Economic Cooperation through Official Development Assistance
-Current Status and Future Outlook-

松本勝男 (国際協力機構インド事務所長)

Katsuo MATSUMOTO (Chief Representative, Japan International Cooperation Agency, India)

日本企業の対印投資 ～強みを磨き、さらなる多様化を～

Japanese Investment into India
-Toward Sharpening the Competitiveness and Diversifying the Business Areas-

古屋礼子 (日本貿易振興機構 (ジェトロ) 海外調査部アジア大洋州課リサーチ・マネジャー)

Reiko FURUYA (Research Manager, Asia and Oceania Division, Overseas Research
Department, Japan External Trade Organization)



公益財団法人 日印協会
The Japan-India Association



※ 本誌掲載の論文・記事の著作権は、公益財団法人日印協会が所有します。

※ 無断転載は禁止します。(引用の際は、必ず出所を明記してください)

※ 人名・地名等の固有名詞は、原則として執筆者の意向を尊重していません。

※ 政党名等の日本語訳は、筆者が使用しているものをそのまま掲載しています。

※ 各論文は、執筆者個人の見解であり、文責は執筆者にあります。

※ ご意見・ご感想は、公益財団法人 日印協会宛にメールでお送り下さい。

E-mail: partner@japan-india.com

件名「現代インド・フォーラムについて」と、明記願います。

現代インド・フォーラム 第44号 2020年 冬季号 2020年1月6日発行

発行人 兼 編集人 平林 博

編集協力 現代インド研究センター

発行所 公益財団法人 日印協会

〒103-0025

東京都中央区日本橋茅場町 2-1-14

TEL: 03(5640)7604 FAX: 03(5640)1576

日印安全保障協力の展開と課題

Development and Challenge for Indo-Japan Security Cooperation

防衛大学校准教授

Associate Professor, National Defense Academy

伊藤 融

Toru ITO

Abstract: *The “estranged” Indo-Japan relations during the Cold War have changed and developed since PM Mori’s visit to India in 2000. Above all, the security cooperation has been the key in the bilateral relations. India and Japan became more positive about holding joint exercises and security dialogues bilaterally and multilaterally in face of Chinese assertive movements. Of course, espousing its “strategic autonomy”, India has been cautious about joining any military alliances or blocks. Even the Modi’s Government refuses to subscribe to the policies of containing China militarily. This paper will focus on the Indo-Japanese different perceptions of China first of all. Later, I would like to seek the possibility of future security cooperation between India and Japan. The paper will propose that Japan should cooperate to build connectivity infrastructure-inside and outside of India and play a more active role to bridge between Modi’s India and Trump’s U.S.*

はじめに

冷戦期に長く「疎遠な関係」にあった日本とインドは、2000年の森喜朗首相の訪印以降、着実に関係の拡大・深化を続けてきた。そのなかでも安全保障協力は当初から両国関係の中心的柱に位置づけられてきた。とくに中国の自己主張が先鋭化した2000年代後半以降、日印は、二国間の枠組みに加えて、ときには米国やオーストラリアを含む多国間枠組みにおいても、共同訓練、安全保障に関わる対話を行ってきた。むしろ、「戦略的自律性」を重んじ、いかなる同盟国も持たないインドは、「軍事ブロック」の形成には警戒感が強い。「非同盟」の遺産をいっさい引き継いでいないように見えるモディ政権でさえ、2018年のシャングリラ演説にもみられるように、外交的にはともかく、軍事的にあからさまに中国を封じ込めるような政策には同意することはない。本稿では、日印のこの温度差の要因を明

らかにするとともに、とくにトランプ政権下で米中対立が進み、さらには印米関係もギクシャクし、インド国内でも対中配慮の必要性が再び高まるなかで、日印にどのような安全保障協力が可能かを論じる。

I. 延期された首脳会談—期待されていた成果

2019年12月の安倍晋三首相の訪印は、出発予定の2日前に急遽、延期と発表された。日印間では、2012年末に当時の野田佳彦首相が衆議院解散・総選挙を決断したのを受け、マンモハン・シン首相が訪日を見合わせた¹のを除けば、首脳による年次相互訪問が2005年以来続いてきた。日本にとって、ここまでの関係を確立できている戦略的パートナーは、インドを措いて他にない。とりわけ、安倍・モディの両首脳間の信頼関係は深く、安倍首相が京都(2014年)、神戸(2016年)、山梨・山中湖(2018年)で、モディ首相がヴァラーナシ(2015年)、アーメダバード(2017年)で、それぞれ相手を歓待するなど、近年は首都を離れた地で、率直な意見交換を行ってきた。

それだけに、今回、インド北東部のアッサム州グワハティで予定されていた首脳会談が、現地治安情勢の悪化によって見送られたのは痛手である。安倍首相は第2次大戦で多くの日本兵が犠牲となったマニプル州のインパール訪問も予定していた。モディ政権の「アクト・イースト」政策に日本が北東部のインフラ開発等で協力する姿勢と意志を示すとともに、両国のナショナリズム感情を満たすのにも最適な機会となるはずであった。ところが、直前にインド連邦議会で可決された市民権法改正に対する抗議活動は、モディ政権の想定を超えたレベルにまでエスカレートし、結局は安倍首相の2019年訪印そのものを潰す結果となった。

予定されていた安倍訪印では、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)交渉からの「離脱」を表明したモディ首相に対し、安倍首相がどのように説得し、インドの参加を促すかが最大の焦点であったが、このほかにもいくつかの安全保障協力の成果が期待されていた。とくに注目されたのは、2019年11月末に初めて開催された外務・防衛閣僚会合(2プラス2)で詳細に議論された「物品役務相互提供協定」(ACSA)が締結に至るかどうかがであった。日本の自衛隊が他国の軍隊の食糧や弾薬、輸送、施設などをお互いに利用できる体制としてのACSAを締結しているのはこれまで、米国、英国、オーストラリア、カナダ、フランスの5カ国であり、インドはこれらに次ぐことになる。実現すれば、日印間の訓練・救援活動等での部隊間の連携強化は一層進展しよう。海上自衛隊がインド洋の海上交通路(SLOC)の要衝、アンダマン・ニコバルのインド海軍施設を、インド側がジブチの自衛隊拠点を利用できるようになることなどは、「自由で開かれたインド太平洋」の具現化と日印双方の利益に資するのは間違いない。

このほか、2018年に始まった陸海空にわたる全軍種間での共同訓練をアップグレードし、空では初となる戦闘機の共同訓練開始も発表される可能性があった。

II. 対中脅威認識の共有と差異

今日に至る日印安全保障協力の拡大・深化の推進力となってきたのが、ますます台頭し、自己主張の度を強める中国への警戒感の共有にあることは一むろん、日印とも公式には名指しはしないものの一論を俟たない。日本では2005年に中国各地に広がった反日暴動を転機として、インドでも2009年頃から中国との未解決の国境問題をめぐる緊張が激化し²、対中警戒感が高まった。

とはいえ、日印の対中認識には温度差もあった。第1は、インドにとっての中国は、新興国の「同志」という側面もある点である。インドは、日本とは対照的に、世界貿易機関(WTO)や気候変動問題など、既存の先進国主導のグローバル経済秩序に対し、自国の成長のために修正を求める立場にある。この点でインドにとって、中国は協力すべき不可欠なパートナーであり、中国との関係を全面的に悪化させることは得策とはいえない。第2に、インドは「非同盟」の伝統から「戦略的自律性」を重んじ、特定の同盟国を持たない点である。中国の脅威に対し、有事際には米軍との共同防衛を想定する自衛隊とは異なり、インド軍は独力で対処することが前提となる。現状での戦力と国境付近のインフラに印中間で格差があることを踏まえれば、より慎重な対応が求められるのは当然であろう。第3に、中国の脅威を意識する場の違いがある。尖閣諸島問題や北朝鮮の核・ミサイル問題に対する中国の行動は、インドの安全保障に直結する問題とはみなされていない。他方でインドが懸念する印中国境での中国の攻勢、中国のパキスタンへの経済・外交・軍事支援、インド周辺国への中国の影響力拡大といった問題に関しての日本側の関心は高いとはいえなかった。日印間では重なり合う対中認識の場は、おそらく南シナ海を除けばほとんどなかったといっていよい³。

III. 習近平体制下での認識の収斂—モディ政権の対日接近

ところが中国の習近平体制が鄧小平の掲げた「韜光養晦」路線から完全に脱却し、政治、経済、軍事のあらゆる面で力を誇示した自己主張を展開するようになると、こうした日印の認識の差異も収斂する方向へ向かう。とくにインド側の変化は顕著であった。2014年に発足したモディ政権は、たしかに当初、中国からのインフラ部門を含む投資すら歓迎し、中国主導のアジアインフラ投資銀行(AIIB)への加盟も決断した。しかし対中貿易赤字は一向に改善せず、対中経済関係の強化がインド経済の成長に資するどころか、国内産業に打撃を与えているとの幻滅感が広がる。

そればかりか、習近平体制による、国際社会におけるインドの要求の拒絶とインド周辺国への露骨な拡大政策は、ナショナリストとして「強いインド」を目指すモディ政権として是認できるものではなくなっていく。モディ政権が主要外交目標に据え、首相自らも各国の説得に奔走したインドの原子力供給国グループ(NSG)加盟⁴は、2016年以來、中国が事実上、入口の段階で疑問の声を上げたことで阻止されてきた。加えて、中国はインドの安全保障に関わるテロ問題にも配慮を示そうとしなかった。モディ政権は、2016年に2度にわたってインドの軍事基地を襲撃するなど、近年の大規模テロ事件で主導的な組織となりつつあるパキスタン過激派組織、ジャイシュ・エ・ムハンマド(JeM)の指導者、マスード・アズハルの活動を抑え込み、パキスタンに取り締まりの圧力を加えることを目指した。そのため、アズハルを国連安保理決議 1267 に基づく、対タリバーン・アルカーイダの制裁対象者に加えるよう働きかけてきた。米英等もインドの主張を支持してきたが、パキスタンを擁護する中国がこれに難色を示しつつきてきたのである。

このように国際舞台でのインドの主張をことごとく却下する一方で、中国はインド周辺国における影響力拡大を図ってきた。たとえばスリランカでは、欧米やインドが、マヒンダ・ラジャパクサ政権による内戦時及び内戦後の人権侵害行為を批判するなか、中国は軍事・経済支援を着々と拡大した。こうして「親中」化したラジャパクサ政権は、2014年秋に2度にわたってコロンボの港に人民解放軍海軍潜水艦を寄港させ、インドの外交・安全保障関係者を驚愕させた⁵。ラジャパクサの地元建設された巨大なハンバントタ港は、当初から中国が軍事目的にも利用する思惑があるのではないかと警戒された。ラジャパクサ退陣後のシリセーナ政権は、建設に関わる多額の負債を前に、2017年には、同港の運営権を向こう99年間にわたって中国企業に譲渡することを正式決定せざるを得なくなった。この顛末は、中国によるいわゆる「債務の罠」が問題視される契機となった。

このような事情を勘案したのであろう、2019年末のスリランカ大統領選で誕生したゴタバヤ・ラジャパクサ新大統領（親中派とされたマヒンダ・ラジャパクサ大統領の実弟）は、初の外遊先としてインドを選び、印中間のバランスをとる姿勢を示した。そしてインドを訪問した際、「他国が代替案を示さないかぎり、中国が一带一路をあちこちで進めることになる」と述べ、インドや日本に対しスリランカへの投資を呼びかけた⁶。

これに比べると、インドと元来対立関係にあるパキスタンへの中国の支援は、「全天候型」の友好関係として以前から知られてきたことではある。しかし中国の新疆ウイグルとパキスタンのグワダル港を結ぶインフラ建設プロジェクト、「中パ経済回廊(CPEC)」はインドにとって、政治的にも軍事的にも絶対に受け入れがたい計画であった。それは、CPECがパキスタン実効支配下のカシミール、ギルギット・バルティスタン州を經由するからである。インドが領有権を主張する地域で

の開発プロジェクトは主権と領土保全の観点から容認できないのは当然であるが、係争地において、有事の際の中国人民解放軍の動員を容易にするようなインフラは、インドの対パ安全保障に脅威となりうるとみられた。

結局、モディ政権は 2017 年 5 月の北京での「一帯一路」国際協力サミットフォーラムの直前に、中国のプロジェクトが主権を無視しているばかりか、対象国を借金漬けにし、透明性を欠くものだと痛烈に批判して、ボイコットを表明した⁷。その直後にモディ首相は、グジャラート州で開催されたアフリカ開発銀行総会の開会式で演説し、安倍首相の名を出して、この点で「インドは日本と協力していく」と宣言した。日本貿易振興機構(JETRO)とインド、インドネシアのシンクタンクが共同で発表した「アジア・アフリカ成長回廊(AAGC)構想文書⁸」によれば、同構想は、質の高いインフラによるコネクティヴィティ（連結性）構築、能力・技術向上、保健・医薬品・農業・災害管理などの協力、人的交流を柱とし、「自由で開かれたインド太平洋地域実現のため、アジアとアフリカの成長と相互連結を改善」することを目指すという。当時の平松駐印大使は、AAGC について、「日本の技術と資本、インドのアフリカにおける強いネットワークと経験のシナジー」への期待を表明した⁹。「一帯一路」を意識したものであることに疑いの余地はない。

インドのボイコット表明後、中国人民解放軍がインド・シッキム州にほど近いブータンとの係争地、ドクラム高地で一方的な道路建設を開始するや、モディ政権はただちに部隊を派遣して 2 カ月半の間の軍事対峙を続けた。これにより、モディ政権内での対中警戒論は最高潮に達し、2017 年末には 10 年ぶりとなる「日米豪印」4 カ国対話が開催された。

IV. トランプ政権下での「揺り戻し」

しかし、トランプ政権の「アメリカ第一主義」政策に基づく、「米中貿易戦争」は、習近平体制に対印関係改善の動機を与えることとなった。2018 年 4 月、習近平主席がモディ首相を武漢で歓待し、非公式首脳会談を行ったのが転機となり、両国関係は改善へと向かい始める。6 月のモディ首相によるアジア安全保障会議(シャングリラ対話)での基調演説では、インドの「戦略的自律性」は不変であるとするとともに、特定の国を標的とした戦略やクラブとしてではなく、あくまでも「包摂性」のある「インド太平洋」を追求するという立場が表明された¹⁰。

その後、2019 年に入ると、トランプ政権の「貿易戦争」の矛先はインドにも向かう。6 月、米国が一般特惠関税制度(GSP)の対象国からインドを除外したことで印米対立が鮮明となる。加えて、トランプ政権の対外政策もモディ政権を苛立たせた。とくにインドにとって重要な戦略的パートナーであるロシア、イランへの厳しい措置である。トランプ政権はインドが購入を進めるロシア製地对空ミサイル・システム、S-400 について、米国の「敵対者に対する制裁措置法(CAATSA)

」を発動する構えを取り下げていない。またイランとは、石油取引停止を強要するのみならず、金融制裁によって、インドが「一帯一路」の対抗策の1つとして推進するチャバハール港を中心とした開発プロジェクトにも暗雲が垂れ込めている。さらにトランプ大統領によるカシミール問題での「仲介」の意欲を示す発言¹¹は、モディ政権の対米不信感を増幅させた。

こうしたなかで、中国側は2019年5月、ついにアズハルの国連制裁指定にも応じ、印中間の対立事項の1つが解消された。すなわち、トランプ政権の厳しい対中、対印政策が、印中を再接近させる触媒となったのである。インドにとって安全保障上、本質的には対立関係にあり、警戒すべき存在であるはずの中国に外交的に関与すべき動機が、モディ政権においても大きくなってきている。

おわりに

あと少なくとも1年間は続くトランプ政権のもとで、米中対立が不変であり、そして米国がインドに対しても厳しい要求を突きつけ続けるのだとすれば、日印の二国間、多国間の安全保障協力への影響が出ることは避けられまい。インドにおいて対中配慮が優先され、日本や米国、オーストラリアとの連携強化に後ろ向きになることが想定される。

しかしそれでも、大きなトレンドで見れば、日本にとってだけでなく、インドにとっても中国の脅威は高まりこそすれ、弱まることはあり得ない。日本にとって、長期的な視点からインドとの安全保障協力を維持・発展させることは不可欠である。

当面の大きな課題は、きわめて制約が強く、かつ実現性の薄い防衛装備品での協力や、すでに全領域に拡大した共同訓練よりも、第1にインド内外のインフラ開発での協力であろう。なかんずく、インド北東部のコネクティヴィティ構築は、経済開発としての意味に加えて、ミャンマー経由で南下を図ろうとする中国に対し、ミャンマーへと東西に貫くインフラを建設しようとするものであり、有事の際にはインドによる軍事動員を容易にするという見地からインドの安全保障にも資する。さらにスリランカのみならず、インド洋、とりわけインド周辺各国の大規模インフラに、日本がインドとともにより積極的に参画し、AAGCを具現化することは、第2のハンバントタ港の出現を阻止しようとするのであれば、喫緊の課題である。

第2に、貿易、イラン・ロシア問題、ハイテク、G5・データ流通、そしていまや人権・民主主義といった本来共有していたはずの政治的価値においてさえ、対立が広がりつつある印米間で、日本には積極的に橋渡しの役割を果たし、その溝を縮める努力が求められる。米側に対し、大局的・長期的な見地に立って、インドを引き寄せておくことの重要性を訴えつつ、インドに対しては最近のカシミール

や市民権法をめぐる問題に関し、率直に懸念を伝えることは、「価値を共有する」友人であるならば当然のことであろう。

(2019年12月20日)

¹ マンモハン・シン首相は、総選挙終了後の翌2013年5月に訪日し、安倍首相と会談している。

² インドでは中国人民解放軍がインドの主張する実効支配線を越えて「侵入」しているとの報道が相次いだ。中国政府は自らが領有権を主張するインドのアルナーチャル・プラデーシュ州ならびにパキスタンが領有権を主張するジャンムー・カシミール州の出身者に対し、通常とは異なる査証を発給したり、入国を拒否したりしたため、インド側は反発を強めた。その後、2013年には実効支配線を挟んで両国の部隊が3週間にわたって対峙する異常事態まで生じた。

³ Toru Ito, “ ‘China Threat’ Theory in Indo-Japan Relations,” in Takenori Horimoto and Lalima Varma, *India-Japan relations in Emerging Asia*, Manohar, 2013, p. 123.

⁴ 核拡散防止条約(NPT)に加わらないまま、1998年に核実験・核保有宣言に踏み切ったインドは、2008年にNSGにより「特例扱い」を認められ、各国との民生用原子力協力が可能になった。以来、インドは大量破壊兵器とその運搬手段に関わる国際輸出管理レジームへの加盟を追求してきた。具体的には、NSG、ミサイル技術管理レジーム(MTCR)、オーストラリア・グループ、ワッセナー・アレンジメントの4つである。中国が加盟していないNSG以外の加盟はすでに実現した。これらへの加盟は、インドの不拡散への姿勢を国際社会に示すことで、ハイテク分野での取引を進展させるとともに、インドの核兵器保有の合法化を確実なものとするのに寄与すると期待されてきた。

⁵ この事案を契機としてモディ政権は、ラジャパクサ政権に見切りをつけ、翌2015年初めの大統領選挙に向け、諜報機関を使って、野党勢力の結集を促進することで、ラジャパクサを退陣させ、シリセーナ大統領の誕生を画策したとも報じられている。

<https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-election-india-insight/indian-spys-role-alleged-in-sri-lankan-presidents-election-defeat-idUSKBN0KR03020150118>

6

<https://www.thehindu.com/news/international/need-more-coordination-between-delhi-colombo-says-gotabaya-rajabaksa/article30125809.ece>

7

https://www.mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/28463/Official_Spokespersons_response_to_a_query_on_participation_of_India_in_OBORBRI_Forum

「一帯一路」に対するインドの懸念については、伊豆山真理「インドから見た中印関係—「リセット」と「一帯一路」への対抗の併存」『現代インドフォーラム』第43号、2019年が詳細に解説している。

https://www.japan-india.com/files/view/articles_files_pdf_public/src/f760adb2478044c576f18621d8b6a9d.pdf

⁸ <http://www.eria.org/Asia-Africa-Growth-Corridor-Document.pdf>

⁹

<https://www.thehindu.com/news/national/abe-modi-plan-unveiled/article18572502.ece>

¹⁰ シャングリラ演説とインドのインド太平洋観については、伊藤融「インドの「インド太平洋」観：躊躇・受容・再定義」『アジアの安全保障 2019-2020』朝雲新聞社、2019年、27-37頁を参照。

¹¹ トランプ大統領は2019年7月、イムラン・カーン首相とのホワイトハウスでの会談後の記者会見において、6月末の大阪でのG20サミットの際に、「モディ首相から仲介を頼まれた」と発言した。インド側は即座にその事実を否定したが、インド連邦議会はこの発言の有無をめぐる紛糾した。

執筆者紹介 伊藤 融(いとう・とおる)

中央大学大学院法学研究科政治学専攻博士課程後期単
位取得退学 在インド日本国大使館専門調査員、島根大学法
文学部准教授等を経て、現在、防衛大学校人文社会科学群
国際関係学科准教授。専門分野は、インドを中心とした南
アジア外交・安全保障。



日印経済協力（政府開発援助分野）の現状と今後の見通し
Japan-India Economic Cooperation through ODA
-Current Status and Future Outlook-

国際協力機構インド事務所長

Chief Representative, Japan International Cooperation Agency (JICA), India

松本勝男

Katsuo MATSUMOTO

***Abstract:** India has been Japan's largest ODA (Official Development Assistance) partner country for over a decade based on Japan-India friendship. In ODA schemes, ODA loans utilized for public infrastructure projects has been major modality for India, while technical cooperation and civil cooperation such as Japan Overseas Cooperation Volunteers have expanded recently. The 2014 Japan-India Summit held for the first time under the First Modi Administration developed the relationship of the two countries into a “special” strategic and global partnership, and investment of 3.5 trillion yen from Japan to India in five years was agreed. The investment includes private investment and ODA, and it demonstrated Japan’s strong commitment to continue support economic and social development in India. In FY2019, the final year of the five years, the Japanese government is considering new support for development projects such as forestry conservation in the northeastern region. In this article, we will oversee the scale and contents of recent ODA for India, and discuss its features. In particular, this paper describes current progress and future prospects of major projects, such as Delhi-Mumbai Dedicated Freight Projects, High-Speed Railway Projects, development projects in the northeastern regions, and policy-based-lending focused on improving business environment for private sector.*

はじめに

日印間の友好関係を背景として、インドは過去十数年に渡り、日本の最大の ODA（政府開発援助）対象国となっている。ODA では、主に公共インフラ事業を対象とする円借款供与を中心に、最近では技術協力や青年海外協力隊などの市民協力も拡大している。

第 1 次モディ政権下で初めて行われた 2014 年の日印首脳会談では、両国の関係を「特別」戦略互惠関係に発展させ、5 年間で 3.5 兆円の投融資が日本から供

与されることが合意された。この投融資には民間投資と ODA が含まれ、インドの経済社会開発に必要な事業を日本が継続して支援することが改めて約束されたものである。5 年間の最後の年にあたる 2019 年度には、北東部の森林事業などへの新規支援が日本政府によって検討されている。

本稿では、最近のインド向けの ODA の規模や内容を概観しつつ、その特徴について論じるとともに、特に日印の旗艦的な事業として注目を集めるデリー～ムンバイ間横断貨物鉄道事業や高速鉄道事業、最近拡大している北東部支援、さらに民間企業のビジネス環境整備に焦点を当てた制度改善型支援にスポットを当てつつ、その現状と今後の展開見通しについて記述する。

I. 対インド ODA 実施状況

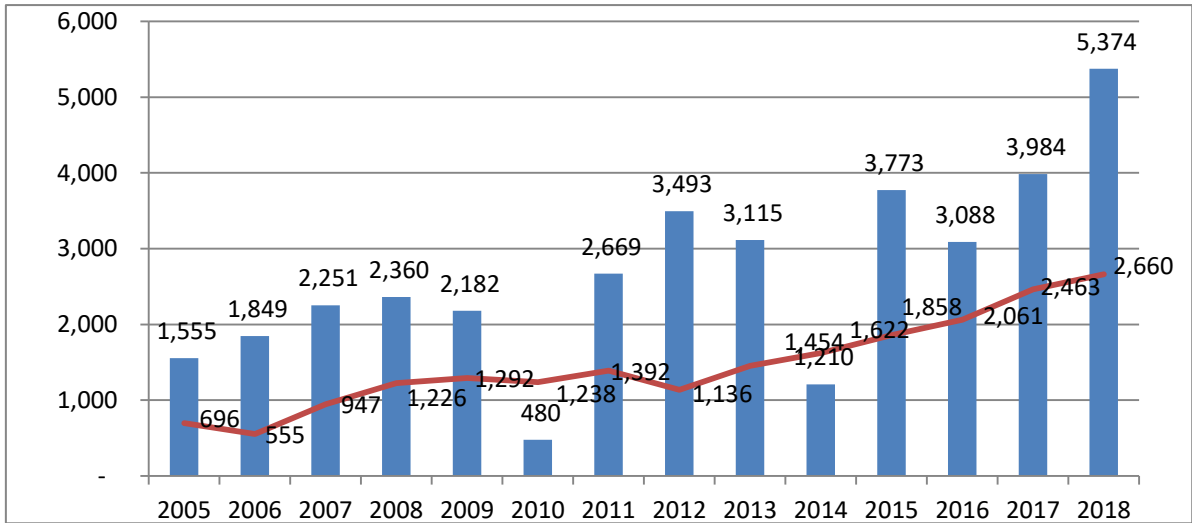
1. 円借款

インドへの円借款は増加しており、2018 年度の供与約束額は、インド政府と JICA の間で締結された借款契約額の合計で 5,347 億円に達した。図 1 のグラフが示すように、年度別供与約束額とともに、実際の事業進捗に従って支出される貸付実行額（実線）も着実に増加している。円借款の対象分野は、金額的に大きな運輸の他、電力、上下水、農業・森林、教育など多岐に亘り（図 2）、現在実施中の案件数は 65 事業に上る。

2019 年度は、既存事業の継続支援（いわゆる輪切り案件）への供与に加え、北東部に位置するメガラヤ州での森林保全事業やマハーラーシュトラ州ナグプールにおける河川浄化事業、マディヤ・プラデーシュ州の地方給水事業、グジャラート州の森林保全事業などが新規円借款事業として検討されている。

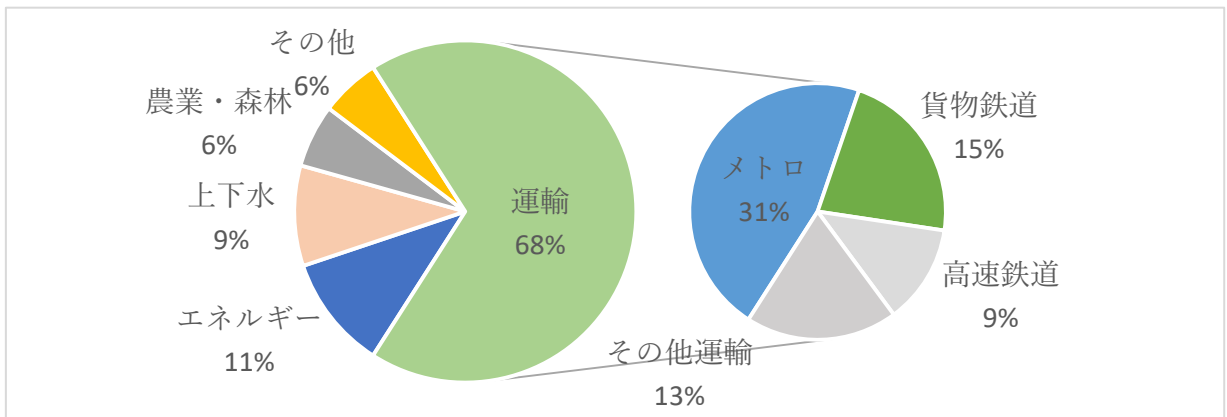
図 1. 対インド円借款の推移

（棒グラフ：借款供与約束額、実線：貸付実行額、単位：億円）



(出典) 国際協力機構公表資料 (各年の年報とホームページ (<https://www.jica.go.jp/>)) から筆者作成。

図 2. 対インド円借款セクター別供与割合



(出典) 同上

最近の円借款事業の特徴として、(1)クリーンエネルギーの活用 (例: ウミアム・ウムトゥル第 3 水力発電所改修事業、トゥルガ揚水発電所建設事業)、(2)都市化対策 (チェンナイ周辺環状道路建設事業、チェンナイ淡水化施設建設事業)、(3)北東部支援 (北東州道路網連結性改善事業 (フェーズ 2、同 3)、トリプラ州持続的水源林管理事業)、(4)国際条約の具体化 (グジャラート州アラン及びソシア地区シップリサイクル環境管理改善事業)、(5)日印協力の旗艦的事業 (ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道建設事業)、及び(6)投資環境整備や SDGs (持続可能な開発目標) 実現のための制度構築支援 (グジャラート州投資促進プログラム、

インドにおける SDGs に向けた日印協力行動に関するプログラム) など、多岐の開発課題に対応している点が挙げられる (表 1、表 2 参照)。

表 1. 2018 年度の円借款事業¹

案件名	借款額 (百万円)
コルカタ東西地下鉄建設事業 (第三期)	25,903
ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道建設事業 (第一期)	89,547
ウミアム・ウムトゥル第 3 水力発電所改修事業	5,497
デリー高速輸送システム建設事業フェーズ 3 (III)	53,675
トリプラ州持続的水源林管理事業	12,287
北東州道路網連結性改善事業 (フェーズ 3) (第一期)	25,483
ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道建設事業 (第二期)	150,000
トゥルガ揚水発電所建設事業 (第一期)	29,442
チェンナイ地下鉄建設事業 (フェーズ 2) (第一期)	75,519
酪農開発事業	14,978
インドにおける持続可能な開発目標に向けた日印協力行動に関するプログラム	15,000
チェンナイ周辺環状道路建設事業 (フェーズ 1)	40,074

(出典) 同上

表 2. 2017 年度の円借款事業

案件名	借款額 (百万円)
アンドラ・プラデシュ州灌漑・生計改善事業 (フェーズ 2) (I)	21,297
貨物専用鉄道建設事業 (電気機関車調達)	108,456
グジャラート州アラン及びソシヤ地区シップリサイクル環境管理改善事業	8,520
ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道研修施設建設事業	10,453
北東州道路網連結性改善事業 (フェーズ 2)	38,666
ベンガルール上下水道整備事業 (フェーズ 3) (第一期)	45,000
チェンナイ海水淡水化施設建設事業 (第一期)	30,000
ムンバイメトロ 3 号線建設事業 (第二期)	100,000
ヒマーチャル・プラデシュ州森林生態系保全・生計改善事業	11,136

チェンナイ都市圏高度道路交通システム整備事業	8,082
グジャラート州投資促進プログラム	16,825

(出典) 同上

円借款供与額が増加している要因としては、(1)メトロ事業や貨物鉄道事業など、大型案件の要請が継続していること、(2)インド政府に円借款活用の強い要望があること、(3)債務返済の適正な管理により、円借款返済に滞りが無いこと、(4)開発需要が膨大であり、資金需要が大きいこと、及び(5)事業実施機関の能力が概ね高いこと、が挙げられる。

円借款活用に係るインド政府の強い要望は、円借款の譲許的な条件に加え、日本の支援に対する高い評価の現れと考えることができる。日印協力の代表事業として引き合いに出されるデリーメトロは、すでにデリー首都圏において庶民の足として定着しているが、単にデリー都市圏の交通網の拡充のみならず、女性や障害者に配慮した対応、クリーンエネルギーの積極活用(デリーメトロ公社はインド最大の再生可能エネルギー使用機関)、乗客の安全対策など、先進的な取組を続けており、他都市でのメトロ事業導入のモデルになっている。この事業の成果が大きいこともあり、他都市のメトロ事業はほぼすべて最初に JICA に支援要望が来る状況である。メトロに加え、実績のある上下水事業や森林事業などについても日本支援への期待は高く、これが円借款供与の増加に繋がっている。

2. 技術協力

日本からの専門家派遣やインドの実施機関職員向けの研修などを内容とする技術協力も派遣人数や日本での研修受入れ規模は拡大している。表 3 は最近の対インド技術協力の概要である。

最近の技術協力事業の特徴としては、(1)円借款事業に付随して案件の効果を高めるもの(例：高速鉄道公社組織強化アドバイザー、同公社幹部研修)、(2)日印の科学技術分野の発展に貢献するもの(例：インド工科大学ハイデラバード校(IITH)日印産学研究ネットワーク構築支援プロジェクト)、(3)日本がその経験に基づき高い支援能力を持つ分野(例：持続可能な山岳道路開発のための能力向上プロジェクト、ウッタラカンド州山地災害対策プロジェクト、鉄道安全能力強化プロジェクト)、などが挙げられる。

表 3. 最近の対インド技術協力事業

セクター	案件名	概要
運輸	持続可能な山岳道路開発のための能力向	山岳道路の持続可能な発展に関する組織の

	上プロジェクト	能力向上
	鉄道安全能力強化プロジェクト	インド国鉄の保線能力向上
	高速鉄道公社組織強化アドバイザー	高速鉄道公社の組織能力強化に対する助言
投資促進	インフラ・投資アドバイザー	DMIC（デリームンバイ産業大動脈）事業の形成・実施促進
	投資促進アドバイザー	商工省の「Japan Plus」の組織機能及び人材能力強化、本邦企業との関係深化の支援
上下水	ジャイプール無収水対策プロジェクト	無収水対策にかかる実施体制の強化、技術の向上
	デリー上水道運営・維持管理能力強化プロジェクト	上水道施設の持続的な維持管理体制強化（無収水削減を含む）
教育・人的資源開発	包括的な成長のための製造業経営幹部育成支援プロジェクト	インドの製造業経営幹部育成
	インド工科大学ハイデラバード校日印産学研究ネットワーク構築支援プロジェクト	教員育成、日印産学研究ネットワーク構築の支援
農業	マディヤ・プラデシュ州大豆増産プロジェクト	大豆生産量の増加を目的とする支援
	ヒマーチャル・プラデシュ州作物多様化推進プロジェクト（フェーズ2）	州政府普及員による農業普及（生産、収穫後処理、マーケティング等）能力開発と作物多様化モデルの構築・強化
	ミゾラム州持続可能な農業・灌漑開発のための能力強化プロジェクト	移動焼畑農業の縮小、食糧安全保障、及び農家の生計向上
森林	ウッタラカンド州山地災害対策プロジェクト	斜面对策の技術支援や技術ガイドラインの整備を通じた、山地災害対策実施体制強化

（出典）国際協力機構インド事務所公表資料「対インド協力の現状 2019年版」より筆者作成。

この内、IITH との協力では、日本への留学支援（約 120 名が修士及び博士課程にすでに留学）、日本の大学や研究所との共同研究支援（合計 14 の大学・研究所が MOU 締結済）、日本企業との連携（合計 13 企業と MOU 締結済）を通じて、同大学が日印学術交流と産学連携のプラットフォーム的な存在となっている。さらに、下に述べる中小企業支援でも電動自動車用のリチウムイオンバッテリー開発の分野において IITH の研究者との事業が始まるなど、協力の対象が広がっている。

3. 青年海外協力隊派遣

2019年12月時点で派遣中の協力隊の人数は、日本語教育7名、コミュニティ開発6名、マーケティング1名、障害児・者支援1名、作業療法士1名、水泳1名、柔道1名、卓球1名、小学校教育1名、ラグビー1名、計21名となっている。

インドへのボランティア派遣の開始は1966年に遡るが、外国人の滞在等に係るインド政府の方針により、1979年から2006年まで派遣が中断された。2006年4月から日本語教育と柔道隊員に職種を限定し再開され、2008年には保健医療、農業分野への派遣が可能となった。2014年1月末には、日印間でボランティアの派遣職種拡大およびシニア海外ボランティアの派遣について合意され、教育や手工芸分野、スポーツ全般などへ対象が広がった。最近の傾向として、日本企業の進出増などを背景に、特に日本語教育の要望が多くなっており、今後も同分野の募集人数が増える見通しである。

4. 中小企業・SDGs 支援事業

途上国の開発ニーズと民間企業の製品・技術のマッチングを支援する本事業では、2019年12月時点で、案件化調査3件、普及・実証・ビジネス化事業5件、SDGs ビジネス支援3件、計11件が実施されている（表4参照）。各事業はインドの開発政策に即した内容であり、JICAの支援により、現地でマーケット調査や機器類の実証などが行われている。最近の新規事業の内、ITSEV社のリチウムイオンバッテリーによる電気リキシャの製造は、インド政府の進める電気自動車普及政策に合致しており、上述のIITHの協力を得て、実証実験が進められる予定である。

持続可能な開発の推進の文脈では、開発課題の解決における民間企業の役割が重視されているところ、優れた技術やノウハウを有する日本の中小企業の現地進出・活動への支援ニーズが高まっており、今後、インドにおける本事業の支援規模は増加する見込みとなっている。

表4. 中小企業・SDGs ビジネス支援事業インド案件一覧

案件化調査（中小企業支援）3件

実施企業	案件名	対象地	事業期間
関西化工(株) (大阪府)	インド国電気のいらない小型水処理設備 (DMR)案件化調査	グジャラート州バビ	2019年6月～ 2020年7月

(株)木村鋳造所（静岡県）	鋳物製造技術者育成にかかる案件化調査	カルナタカ州 ベンガルール	2019年7月～ 2020年12月
(株)ITSEV（富山県）	インドの高気温に適したリチウムイオン電池による都市大気改善事業案件化調査	テランガナ州 ハイデラバード	2019年7月～ 2020年6月

普及・実証・ビジネス化事業（中小企業支援）5件

実施企業	案件名	対象地	事業期間
川崎陸送(株)（東京都）	太陽光発電・蓄小型定温倉庫活用による、インド西ベンガル州農産物流通効率化普及・実証事業	西ベンガル州 シングル	2017年10月～ 2020年1月
大成工業(株)（鳥取県）	インド国環境配慮型トイレの導入にかかる普及・実証事業	ウッタル・プラデーシュ州 バラナシ、ムザファルナガル	2018年6月～ 2021年1月
(株)岐阜多田精機（岐阜県）	モジュール金型のエンジニア育成にかかる普及・実証事業	ウッタル・プラデーシュ州 ラクナウ	2018年11月～ 2020年5月
魚谷鉄工(株)（奈良県）	サトウキビ生産性向上及び高付加価値化を目的とした収穫機導入に関する普及・実証事業	マハーラーシュートラ州 プネー	2019年8月～ 2021年10月
ヤグチ電子工業(株)（宮城県）	インド国での弱視の子どもたちの視力回復に向けた普及・実証・ビジネス化事業	グジャラート州 アーメダバード	2019年10月～ 2022年6月

普及・実証・ビジネス化事業（SDGs ビジネス支援）3件

実施企業	案件名	対象地	事業期間
(株)朝日新聞社/(株)博報堂（東京都）	衛生・環境意識向上のための総合学習提供 ビジネス調査	デリー準州	2018年10～ 2020年10月
AGC(株)/AGCエンジニアリング(株)（東京都）	農村部への安全な飲料水供給に向けた電気透析浄水システム普及・実証・ビジネス化事業	マハーラーシュートラ州 ジャルガオン	2019年7月～ 2021年7月

(株)日立製作所・東 日本高速道路(株) (東京都)	高度映像解析技術を活用した交通安全対 策支援システム普及・実証・ビジネス化事 業	ラージスタ ーン州ジャイ プール	2019年8月～ 2020年6月
----------------------------------	--	------------------------	---------------------

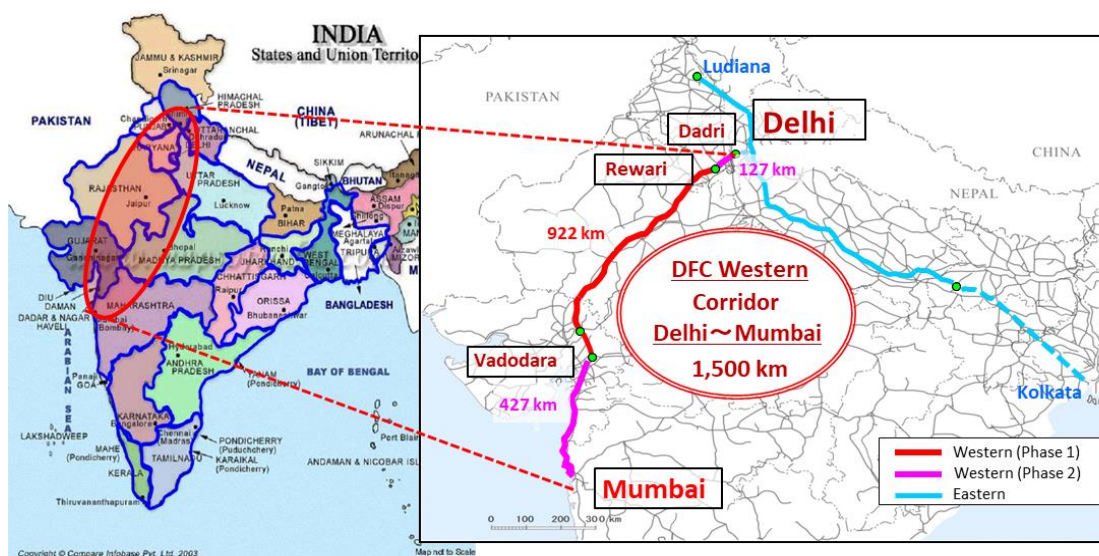
(出典) 国際協力機構インド事務所公表資料「対インド協力の現状 2019年版」及び同
 機構ホームページ (<https://www.jica.go.jp/>) から筆者作成。

II. 主要協力事業の現状と展開見通し

1. 長距離貨物鉄道事業（デリー～ムンバイ間）

本事業は、デリー～ムンバイ間の6州に跨った地域において、都市間物流や域
 内の投資促進を図る「デリー～ムンバイ間産業大動脈構想（Delhi-Mumbai
 Industrial Corridor [DMIC]）」の骨格事業として2009年から実施されている。
 ムンバイを中心とした西部沿岸地区は複数の深海港を擁し、デリーを含む他の都
 市圏との物流が盛んであり、これら港湾と内部需要地間のコンテナ輸送が今後急
 増すると見込まれている。また、デリーやムンバイなどの大都市を擁する西回廊
 周辺には250を超える日系企業の拠点があり、商業活動のボトルネックとなっ
 ている貨物輸送インフラが改善されることにより、物流の効率化を通じた日系企業
 への裨益も見込まれる。

図3. 貨物専用鉄道事業地図



(出典) 国際協力機構インド事務所公表資料「対インド協力の現状 2019年版」から抜粋。

事業内容は、デリー～ムンバイ間（約 1,500 キロメートル）で貨物専用鉄道を建設するものであり、フェーズ 1 区間として、ハリヤナ州、ラージャスターン州、グジャラート州にわたるレワリ市～ヴァドダラ市間の約 920 キロメートル、フェーズ 2 区間として、ハリヤナ州及びウッタル・プラデーシュ州にわたるレワリ市～ダドリ市間の約 123 キロメートルとグジャラート州及びマハーラーシュトラ州にわたるヴァドダラ～ムンバイ間約 427 キロメートルの整備が進められている。現在、円借款により、土木・建設工事（路盤整備、橋梁・貨物駅等の構造物建設）・軌道工事、電気・機械工事（架線・変電所等の整備）、信号・通信工事（信号・通信システム整備、自動踏切システムの建設）、保守・点検車両に係る調達、コンサルティングサービスに対する支援を実施しており、支援対象の契約パッケージ数は合計 19 パッケージに及んでいる。2019 年 10 月時点において、フェーズ 1 区間の工事進捗率は 63%、フェーズ 2 区間の工事進捗率は 31%であり、一部テスト走行が行われている区間がある。

現場では、設計承認の速度や支払い方法など、発注者と受注者との間で懸案も生じているが、工事自体はピークに差し掛かっており、インド政府は 2021 年 12 月の開通を目標としている。本事業は西回廊を対象とするが、東回廊（デリー～コルカタ間）は世銀融資で支援が行われており、ほぼ同じ時期に両回廊が完成する見込みで、広域の物流改善が期待される。

2. 高速鉄道（ムンバイ～アーメダバード間）

インド初の高速鉄道となる本事業は、日印共同で行われた実施可能性調査 (Feasibility Study) を経て、2015 年の首脳会談時に日本の新幹線システムの採用を条件として事業実施が合意された。その後、JICA 資金により設計作業が進められ、現在、土木工事の入札が開始されている。

事業内容は、インド第 2 の大都市マハーラーシュトラ州の州都ムンバイと、商業都市であるグジャラート州のアーメダバードを結ぶ約 500 キロメートルの区間において、日本の新幹線システムを利用した高速鉄道を建設するものである。高頻度の大量旅客輸送システムの構築により、旅客の交通利便性を向上し、交通公害の減少、地域連結性の強化及び対象地域の経済発展に寄与することを目的とする。

本線関連工事に先行し、日本の円借款を活用してグジャラート州ヴァドダラ市において職員研修施設の整備が進められており、高速鉄道事業の運営・維持管理に係る人材育成に必要な研修実施体制の構築が行われている。

本線関連工事については、土木工事（駅建設を含む。また一部区間に海底トンネル有）、橋梁建設工事、車両基地建設工事、軌道工事、車両調達、電気・機械工事（信号・通信システム、架線・変電所及び総合指令所の整備等を含む）、保守・点検車両調達、コンサルティングサービスに対して円借款が充てられる予定となっている。全体で計 22 パッケージ（コンサルティングサービスを除く）の契約について、順次発注手続きが進められており、2019 年 12 月時点で土木工事分 6 パッケージが入札中である。

現在、土地収用の進捗などが懸案となっているが、2020 年前半までには各パッケージの発注手続きがほぼ完了する予定である。インド政府は本事業の進捗を勘案しつつ、国内に高速鉄道網を構築する計画を有しており、日本のシステムが最初に導入されることで、今後の高速鉄道事業の基本モデル（デファクト）になることが期待される。

図 4. 高速鉄道路線図



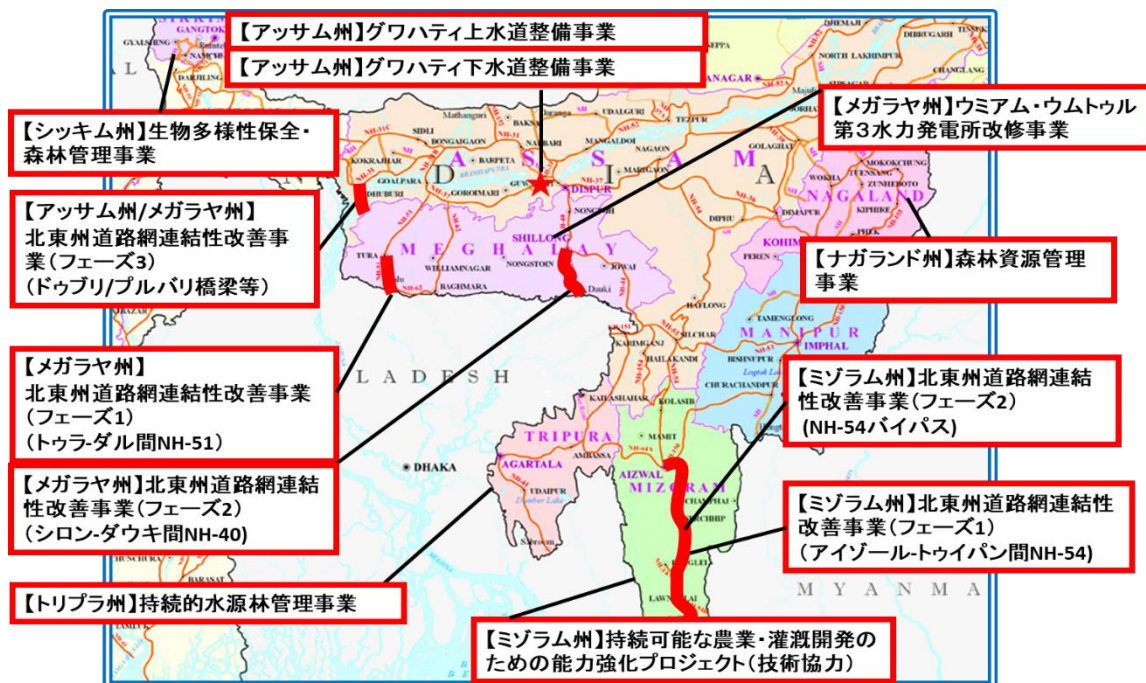
（出典）国際協力機構インド事務所公表資料「対インド協力の現状 2019 年版」から抜粋

3. 北東部支援

インドは、日本政府が主導する「自由で開かれたインド太平洋構想」の主要賛同国であり、周辺国を含む地域の連結性強化に向けた取り組みが日印協力の下に開始されている。この文脈に沿う形で、JICA は近年インド北東地域での開発事業への協力を拡充してきた。この地域はインド半島の中心部から遠く離れ、長年にわたり独立運動等の政治的な問題や開発の遅れが課題となっていたが、ミャンマーの民主化を契機にネパールやブータンなどの周辺国や東南アジアとの接点として注目が集まり、日本の支援が本格化してきたものである。2017 年には、北東

部の開発協力推進のため、日印政府の合意により Japan-India Act East Forum が立ち上げられた。

図 5. 北東部で実施中の円借款事業（ミゾラム州の技術協力 1 件含む）



(出典) 国際協力機構インド事務所公表資料「対インド協力の現状 2019 年版」に基づき筆者作成。

Japan-India Act East Forum は、インド北東部における日印間の協力を一層拡大し、北東部における様々な分野の協力について協議し、協力事業を促進することを目的としている。2018 年 10 月に第二回、2019 年 5 月に第三回、2019 年 12 月に第四回の会合がそれぞれ開催され、日本側は在インド日本大使館を初めとする政府関係機関、インド側は外務省他、インド中央及び北東部各州の政府関係者が参加している。優先協力分野として、域内の道路連結性向上、電力供給、上下水道整備などのハードインフラとともに、病院事業、災害対策、日本語教育、及び植林などの事業について協議を行っている。2019 年 12 月に予定された日印首脳会談は、開催予定地の北東部アッサム州の治安問題で延期されたが、両政府は本地域への協力拡充を検討している。

北東部に対する JICA 円借款案件は現在 9 件（承諾総額は約 2,057 億円、図 5 参照）が実施中である。具体的には、アッサム州、ミゾラム州、メガラヤ州を対象にした北東州連結性改善に資する道路整備事業、ナガランド州、シッキム州、トリプラ州での森林資源管理事業、メガラヤ州における水力発電所改修事業、及びアッサム州での上下水道整備事業である。円借款の他、ミゾラム州において農

業・灌漑開発分野の技術協力が実施されている。今後の協力については、北東部各州からの期待も高いところ、小規模な事業をパッケージ化して実施する手法の検討も含め、支援の拡充が図られる見通しである。

4. 投資環境整備支援

インドでは、民間活力による経済成長の達成と毎年約1千万人に上る若い労働力の雇用確保のため、産業基盤の整備やビジネス環境の改善が喫緊の課題となっている。このため、JICAは、特に日本企業の進出が盛んな州において、投資環境整備を目的とする政策支援型の事業を進めている。

これまで、「タミル・ナド州投資促進プログラム」(2013年度)、「タミル・ナド州投資促進プログラム フェーズ2」(2016年度)、「グジャラート州投資促進プログラム」(2017年度調印)に円借款を供与し、政策の実施支援とともに投資環境整備に裨益するインフラ事業へ協力してきた。具体的には、投資家向けのトラッキングシステム構築による投資申請プロセスの透明化や申請認可の完全オンライン化等の対投資家窓口となる投資促進局の機能強化、雇用需給ギャップ分析の実施、職業訓練校設置等を通じた人材育成強化、中小零細企業向けの投資環境整備、等の政策実施を円借款使用の達成条件とし、その条件が満たされれば、円借款資金を供与し、州内で優先度の高い道路や電力、水道等の工業団地周辺の小規模インフラ整備に使用するものである。

合意対象の政策や小規模インフラ事業を検討するに際しては、地元の商工会や進出日本企業から事前に要望等を聴取し、企業側のニーズを最大限考慮した上で、州政府と協議に臨み、それらの優先度の確認等を行っている。本支援では、すでに事業の具体的な成果が表れているが、その一例として、タミル・ナドゥ州の工業団地に入る日本企業からは、本事業により資金支援が行われたこと、JICAが定期的に進捗の確認をしたことにより工業団地周辺の小規模規模インフラ整備が大幅な遅延なく完成したこと、また、新規投資や投資拡張に関して申請から許認可までの必要日数が大幅に短縮及び簡素化されたことについて、JICAの支援を評価する声が寄せられている。同様の支援に関しては、他州での実施可能性について、現在、日印間で検討されている状況である。

III.まとめ

現モディ政権は、2025年までに日本と肩を並べる5兆ドル経済の達成を標榜しており、最近では経済成長が鈍化しつつあるものの、インドが世界有数の経済大国に成長することは間違いない。また、日本政府が掲げる「自由で開かれたイン

「インド太平洋構想」の主要推進国として、インドは南アジア地域を超えるインド太平洋地域の開発に日本と共に重要な役割を担う立場にある。

その一方で、インドの開発度合いを見れば、人あたり GDP が 2018 年時点で 2,000 ドル程度（世銀統計²）であり、貧困人口は国全体で約 3 割を占める。SDGs の達成順位は世界 157 国中、116 位であり³、非識字率や乳幼児死亡率など、未だ他の途上国と比べても高い水準となっている。また、13 億人を超える人口を抱える中、毎年約 1 千万人に上る新規参入労働者の雇用確保が大きな課題となっている。インドの開発裨益人口に鑑みれば、インド国内の開発指標の改善が世界の指標改善につながることは明らかである。

こうした中、日印の「特別戦略的グローバル・パートナーシップ」の下、日本政府の ODA による継続的な開発支援は、インドの社会経済面の発展に寄与するとともに、周辺地域の経済成長や国際的な開発指標の改善にも貢献する。JICA はインドの「包摂的で持続可能な成長」の実現に向けて、上述の様々な支援に加え、開発の現場で活躍する NGO や社会的企業とも広く協働し、先駆的なアプローチも取り入れながら、協力の成果を着実に上げることに注力する方針である。

(2019 年 12 月 18 日)

¹ 本稿で記述する ODA 事業名に含まれる州名の表記は借款契約など公文上の表記と同一とし、事業名以外の州名の表記は「現代インド・フォーラム」の執筆要領に従う。

² World Bank National Account Data (2019)
data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD

³ 出典：SDG Index and Dashboards Report 2018, IMPLEMENTING THE GOALS GLOBAL RESPONSIBILITIES, © Bertelsmann Stiftung and Sustainable Development Solutions Network

執筆者紹介 松本 勝男（まつもと かつお）

国際協力機構インド事務所長。

1990 年一橋大学卒業、旧海外経済協力基金入行。フィリピン、大洋州担当の後、1995 年に米国コロンビア大学留学（国際公共政策（開発）修士）。1996 年からバンコク駐在員などを経て、主にメコン流域（特に、タイ、ベトナム、ラオス、カンボジア）でのインフラ整備関連の円借款業務に従事。

2012 年から国際協力機構においてインド、ブータン等を含む南アジアを管轄。2018 年 6 月よりインド事務所長。東京大学大学院博士課程修了、博士(学術)。



日本企業の対印投資～強みを磨き、さらなる多様化を～
Japanese Investment into India
～Toward Sharpening the Competitiveness and Diversifying
the Business Areas～

日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部アジア大洋州課リサーチ・マネジャー
Research Manager, Asia and Oceania Division, Overseas Research Department,
Japan External Trade Organization (JETRO)

古屋礼子

Reiko FURUYA

***Abstract:** India remains one of the most attractive investment destinations among many foreign countries including Japan. The biggest attraction of this country is its huge market which is truly diversified in terms of regional differences, income disparities and various other parameters.*

Therefore, capturing domestic market is not an easy task. To be successful in their business in India, it is a must for companies to strengthen their advantages and brush up the uniqueness of their services or products. While engaged with their activities, they may also feel the necessity to cut down the cost or do rigorous marketing to reach their customers by expressing their values.

The automobile sector has been the flagship among the Japanese affiliated companies in India. At present, we see slight expansion in the business fields or categories providing preferable horizon for Japanese companies. At the same time, it is important for Japanese companies to consider the possibilities of utilizing India business for contributing in exports from India, collaboration with the start-ups for new innovation, or appointing Indian human resources for their global businesses.

はじめに

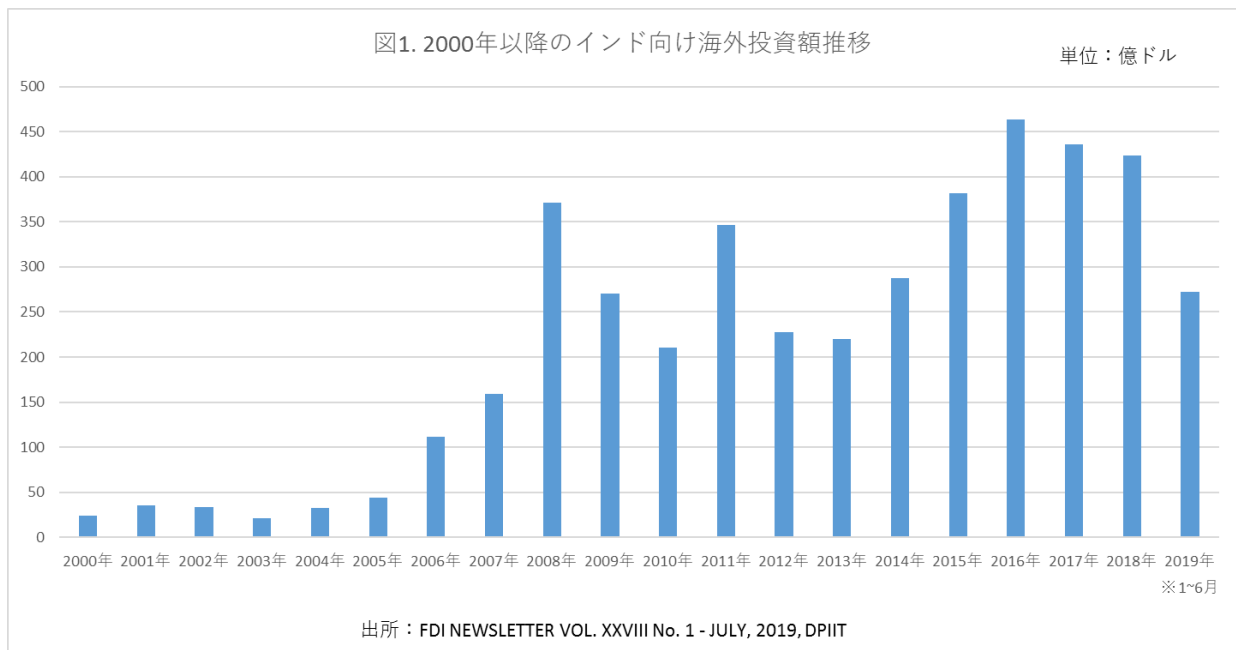
13 億超という巨大人口を抱えるインドは魅力的な市場だ。2027 年には中国を抜き世界一の人口大国となる予測もある¹。しかし人口の半数以上は農民で、所得・地域の差は大きく、市場が分断されているため、インドに進出したからといって 13 億の市場を捉えることは容易ではない。この広大かつ多様なインド市場でビジネスをしていくためには、そこで戦うための武器と気概を持って臨む必要が

ある。これまでの日本企業のインド進出は自動車分野が中心であったが、今後は進出業種の拡大やインド発のイノベーションの活用など、その広がりが期待される。

本稿ではインドへの投資の全体像について触れた後、日本企業によるインド投資の経緯、現状について解説したうえで、その課題や今後の展望について述べてみたい。

I. 各国による対印投資の全体像

海外からインドへの投資金額は、2006年以降に拡大、2014年以降は3年連続で2桁成長を達成し、2016年の投資額は単年で過去最高となる460億ドルに上った。



2000年1月から2019年6月までの累計投資額上位国を見ると、モーリシャス²からの投資が1,393億ドルで全体の約3割を占め、トップとなっている。それにシンガポールが全体の約2割となる883億ドルで続く。両国とインドとの間で税制の優遇措置などがあることが、旺盛な投資が見られた背景にある。この優遇措置の恩恵を得るため、投機目的の強い欧米企業やインド企業のモーリシャス、シンガポール法人などを中心に、両国が活用されてきた。³

日本からの投資はそれらに次ぐ3位となっており、累計投資額は308億ドル、全体の7.1%を占める。年によって投資額の増減はあるものの、インドにおける

投資国としての日本の存在感は大きい。製造業の投資を中心に、昨今は産業機械、鉄鋼、輸送機器などの分野で大型投資が見られた⁴。

表1. インド向け海外投資額の国別推移

単位:100万ドル、%

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年 ※1～6月	2000～2019年6月累計	
								金額	構成比
モーリシャス	5,722	7,073	8,050	15,069	16,257	8,616	6,737	139,333	31.9
シンガポール	3,874	7,092	13,414	9,822	10,809	15,943	8,590	88,338	20.2
日本	1,421	2,335	1,739	5,781	1,745	2,558	1,226	30,826	7.1
オランダ	2,113	3,254	3,003	2,996	3,251	3,368	2,275	28,728	6.6
米国	772	1,663	3,855	2,621	2,183	2,693	2,251	27,151	6.2
英国	3,606	1,096	920	1,661	937	1,183	590	27,098	6.2
ドイツ	1,015	1,152	1,144	1,103	1,151	732	451	11,882	2.7
キプロス	470	657	518	667	377	373	66	9,928	2.3
フランス	441	612	429	650	652	410	173	6,775	1.5
アラブ首長国連邦	284	279	522	1,197	689	721	701	6,756	1.5
合計(その他含む)	22,038	28,785	38,135	46,403	43,575	42,408	27,199	437,151	100.0

出所:図1に同じ

また、上位10ヶ国には上っていないが、近年の韓国や中国の精力的な進出にも注目しておきたい。テレビ、携帯電話などの家電分野に強い韓国は、累計投資額14位の約38.5億ドルとなっており、全体の1%に満たない。ただ2018年は約10億ドルを投資しており、前年比約2.75倍となっている。大韓貿易投資振興公社(KOTRA)の資料によると、2019年9月時点の進出企業数は504だという。韓国企業は家電、自動車などを中心に、インド市場向け製品を多く開発し、市場に根差した投資を継続している。

中国はインドにとって最大の輸入相手国であるものの、2000年以降の累計投資金額は約22億6,200万ドルで18位に留まっており、これまでインドにおける中国企業の投資は目立つものではなかった。しかし近年スマートフォンの普及と共に、製造業振興を掲げるインドが関連部品の輸入関税引き上げ措置を取っていることなども背景に⁵、電気電子分野を中心とした中国からの投資が急拡大している。2014年からの5年間の累計投資額は18億5,500万ドルで、2000年～2013年の累計投資額(3億1,300万ドル)の約6倍となっている。

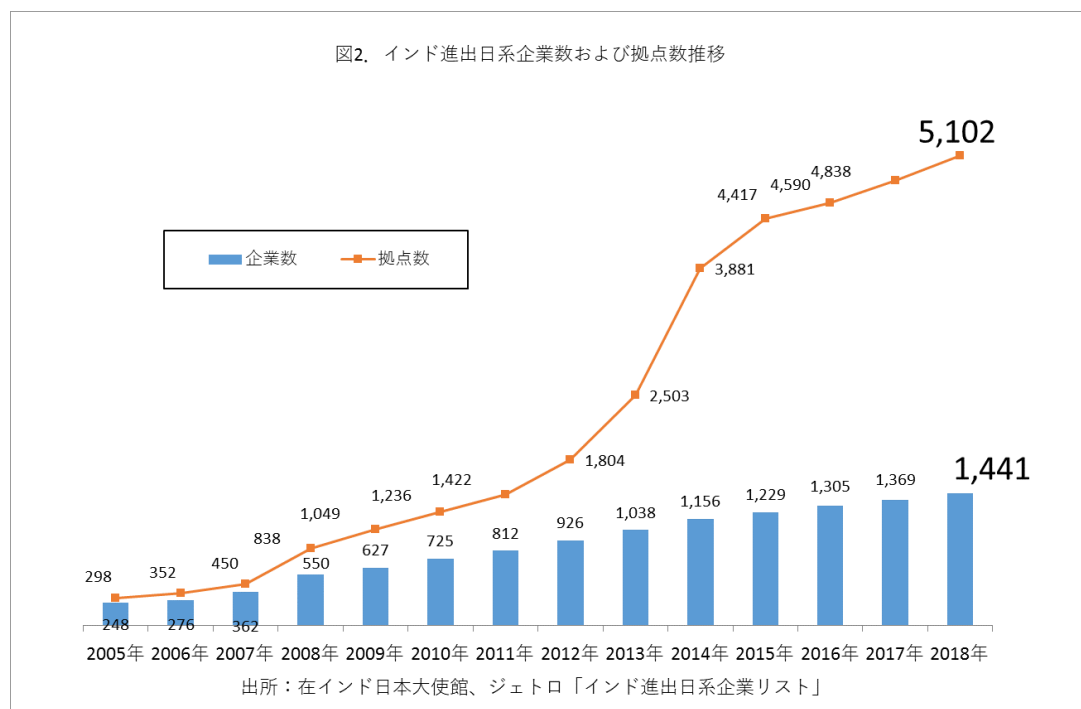
韓国、中国に限らず、なぜ多くの企業がインドに投資するのか。その最大の魅力はこの巨大人口に支えられた市場規模だろう。数が多いだけでなく、若年層の人口比率が高く、総人口に占める15～64歳までの生産年齢比率が上昇し続ける「人口ボーナス」の恩恵を、インドは2045年頃まで享受するとされる。さらに豊富な技術系人材を活用したビジネス・プロセス・アウトソーシング(BPO)、バックオフィスや研究開発(R&D)拠点としての活用にも魅力が高く、世界各国からの投資を集めてきた。

II. 日本企業によるインド投資

1. 経緯と現状～自動車を中心として成長～

それでは、本稿のテーマである日本企業によるインド投資の経緯と現状について見てみたい。インドは1947年の独立から1991年の経済自由化まで、社会主義的な政策をとっていた。当時は多くの業種に対し許認可制を採用し、外資の参入を防いでいた。そんな中、日本企業のインド進出は自動車分野での歴史が古い。当時インド独自の車を製造したいとの国民車構想を掲げていたインドに対し、日本のスズキがパートナーに選ばれ、インドの国営企業マルチ・ウドヨグと1982年に合弁、1983年にインドで乗用車生産を開始した。これが現在乗用車シェア約5割でトップのマルチ・スズキへと成長する。

1991年にはインド経済が開放され、許認可制度の廃止や規制緩和が進むと、日本を含む外資の参入も活発化した。しかしインドが1998年に核実験を実施したことを受け、それ以降経済制裁の影響で2000年まで日本からの投資は落ち込んだ。2000年代半ばになるといよいよ日本企業のインド詣でが始まり、2011年に発効した日印経済連携協定（CEPA）なども後押しし、日本企業のインド進出が本格化してきた。2018年10月時点のインド進出日系企業数は1,441社、拠点数は5,102カ所となっている。企業数は右肩上がりに増加を続けており、ジェトロに寄せられるインド進出についての相談、問合せも常に一定の水準を保っている。一方、企業数の伸びは緩やかになってきており、2010年から2015年までは毎年約100社増加していたが、2016年以降は100を切っている。



進出企業の8割強は大企業で、中小企業が占める割合は2割に満たない。進出企業の業種としては、製造業、特に自動車を中心としたサプライヤー、サービスプロバイダーの層が厚い。産業機械、化学、医療機器などの分野での進出にも関心が広がっている。

邦銀担当者などに、企業の進出、運営に必要な資金のこの5年の融資状況を聞いたところ、日々の運転資金などのために調達されるルピー建てで短期のオンショアローン、設備投資などに用いられる外貨建てで長期のオフショアローンとも、急激な減少などは見られず、一定の水準を保っているという回答であった。最近では、企業のインドビジネスが成熟してきたことを受け、オフショアでなくオンショアに切り替える企業も出てきているという。

2. 新たな動き～自動車以外の分野で関心高まる～

最近の動向で興味深いのは、電気電子と外食・小売分野である。電気電子については、工場の設立のために停電の無い安定した電力の供給や大量の清浄な水、高度な衛生環境などが求められるが、インドはそうした環境整備に出遅れているのが現状だ。しかし、スマートフォンの普及に代表されるデジタル化が進展する中、電気電子産業分野の成長ニーズは急速に高まっている。インドは自国に産業が無い同分野の製品輸入を抑え、自国に産業を育てるため、製造業振興「メイク・イン・インド」のスローガンのもと、関連部品の関税を引き上げるなどの措置を取っている。こうした中、スマートフォンの組み立てなどで中国メーカーを中心とした投資が進むなど、インフラは未整備であるものの、電気電子業界に動きが出てきている。これを受け、同分野の日本企業も進出可能性調査を進めるなど、ジェトロへの問合せも増加傾向にある。

インドの食事情は、菜食主義者（ベジタリアン）が多く、食に保守的な人も多いことから、通常多くの動物性成分を含む日本食はそのままではインドに馴染みにくい。また日本食に対し、東南アジアで見られるような「かっこいい」、「ヘルシー」といったイメージは充分には浸透していない。しかしそうした注意点を踏まえつつ、新しいものを試したい若者層、海外旅行を通じ世界の料理に通じている富裕層などをメインターゲットとしながら、その価値を普及させていくことで、日本食や日本の食品チェーンのインド進出が広がりつつある。

牛井で有名な吉野家は2018年に日本食のテストマーケティング店舗をハリヤナ州グルガオンに出店、現在は「BOWL GUYS」(写真)の店名で丼、日本式カレーライス、ラーメン・そば、寿司などを提供し、市場の嗜好を調査中だ。メニューはベジタリアン向けのバラエティも多く、価格は数百ルピー程度と手頃な設定にしている。カレーライスを提供する CoCo 壺番屋を展開する壺番屋は、三井物

産との合弁で 2020 年に出店予定である。小売では、無印良品を展開する良品計画が地場財閥リライアンスとの合弁で、2016 年に初出店し、日本の小売業で初の進出となった。ユニクロを運営するファーストリテイリングは単独出資で小売業に参入し、2019 年 10 月にはインド初店舗をニューデリーにオープンさせた(写真)。ユニクロは、既にデリー首都圏にもう 1 店舗を開店しており、近く 3 店舗体制となる予定だ。洋菓子では、チョコレートのロイズやクッキーなどで有名なヨックモックもインドに進出し、複数店舗を有している。こうした事例が少しずつ出てきていることを受け、同分野でも進出相談が増加している。



「BOWL GUYS」の天ぷらそばと餃子
(ジェトロ撮影)



3フロアで展開するデリーのユニクロ
(同左)

3. 進出企業の活動実態～苦労も多いが強い拡大意欲～

現在インドに進出している日系企業の活動状況をジェトロの「2019 年度アジア・オセアニア進出日系企業活動実態調査」をもとに見てみたい。インド経済は、2019 年に落ち込みを見せており、消費も停滞している。特に進出日系企業で中心的な業種である自動車の販売が低迷している背景を加味する必要がある⁶。

まず、「今後 1～2 年の事業展開の方向性」では、調査対象国・地域中で 2 番目に高い 65.5%が「拡大」と回答しており、進出企業の強い事業拡大意欲が見てとれる。特に、「現地市場での売上増加 (回答率 86.1%、複数回答可)」、「成長性、潜在力の高さ (同 60.1%)」がその背景にある。「インド事業は黒字化するまで時間がかかる」ともよく言われる。国や業種にもよるが、確かにインドビジネスには多様な注意点があり、未整備なインフラや予想していなかった突発的な事象、進捗の遅れなどをカバーするために想定外の経費がかさむといった経験談をよく聞く。2019 年の営業利益見込みを「黒字」と回答した進出企業の割合は 54.3%、「均衡」が 19.6%、「赤字」が 26.1%との結果だった。インドは確かに厳しい市場ではあるが、きちんと利益を上げている企業も多く存在する。

4. ビジネスの課題と傾向～厳しい価格競争、求められる強み～

インドビジネスにおける課題を並べるときりが無いが、「厳しいコスト競争」という声が多く聞こえる。進出企業の主な業種が自動車であり、自動車の主流が大衆向けの安価な小型車であることを考えると、価格競争力のある製品を作るためのコスト削減は必須だ。しかもインドは古くから各部門で自国産業が発達し、安価なコストで生産がされている。昨今は外資参入の影響などもあり地場サプライヤーも成長していることから、地場企業と価格で競争しなければならず、いくら品質が良くともそれだけでは勝てない状況になっている。

こうした中、なるべく低コストでの生産を実現するため、現地調達率向上の意欲は他国に比して高い。先ほどの「黒字企業」と関係するが、「インド事業は儲からない」というイメージが広がるどころ、筆者がインドに進出する日系サプライヤーを訪問し、ビジネス状況について聞いたところ、「実はお陰様で好調」との回答だった。私が「素晴らしいですね」と言うと、先方はすぐ後に、「でも外では儲かっていると絶対に言わないでください。それが広まると、顧客から値下げを要請されてしまうので」と続けるのだった。逆説的だが、この会話は、いかにこの市場ではコスト意識が厳しいかを現している。

他に課題の上位にあがるものの一つには、「人件費の上昇」がある。インド日本商工会（JCCII）とジェトロが毎年共同で実施している「第 13 回賃金実態調査（2019 年 7 月）」によると、日系企業で働くインド人従業員の 2018 年の賃金上昇率実績は、スタッフで 10.2%、ワーカーで 10.7% だった。インドの人件費は決して安くはないが、インド国内市場で売りたいければ、製品にもよるものの、インド国内で製造する必要がある。それは、インドでの輸入販売では多くの場合、関税などの影響で価格が合わないためだ。競争力のある製品を作るためには「インド人を雇用し、インドで製造する」という道を選ぶことになり、その結果「人件費の上昇」にも直面することになる。インド国内では特に産業集積地で人件費が高くなる傾向があるため、比較的人件費が安い地域に進出することも一案になる。また、地方から人材を発掘してくる方法もある。

さらに、インフラの未整備も課題として挙げられる。しかし、インフラの全体的なレベルは低いですが、工業団地など場所によっては最低限のインフラは整備されており、そこに発電機など必要な設備を備えれば、コストや労力はかかるが、解決策が無い訳ではない。JCCII では毎年進出企業のビジネス環境整備における改善要望をインド政府に建議書⁷として提出するなど、進出企業は課題解決に工夫しながら事業を進めている。

現首相ナレンドラ・モディ氏率いるインド人民党（BJP）政権は、2014 年の発足以来、ビジネス環境の改善に取り組んできた。世界銀行が発表する「ビジネスのしやすさランキング」2015 年版で 142 位だったインドは、2020 年版では 63

位に躍進した。特に企業から聞く変化としては、オンライン申請の進展や許認可取得の簡素化・迅速化が大きいようだ。

インドビジネスで大切なのは、コストに厳しく地場企業も育っている市場において、自社の製品やサービスを磨き、自社ならではの武器となる強みを持つことだ。それはインドにはまだ無い新しい価値かもしれない。その場合は、その新たな価値の素晴らしさの体験をインド市場に広げ、アピールしていくことが必要だ。インドの消費者は価格には厳しいが、一定のレンジであれば、新しいものを試し、今より良いもの・価値のあるものを認め選択する人たちだ。

III. これからのインドビジネス～新分野、輸出促進、イノベーション～

インド政府は 2019 年度予算案で、今後インドが進むべき 10 年における 10 のビジョンを発表した。

表2. 2019年度予算案で発表された今後10年に向けた10のビジョン

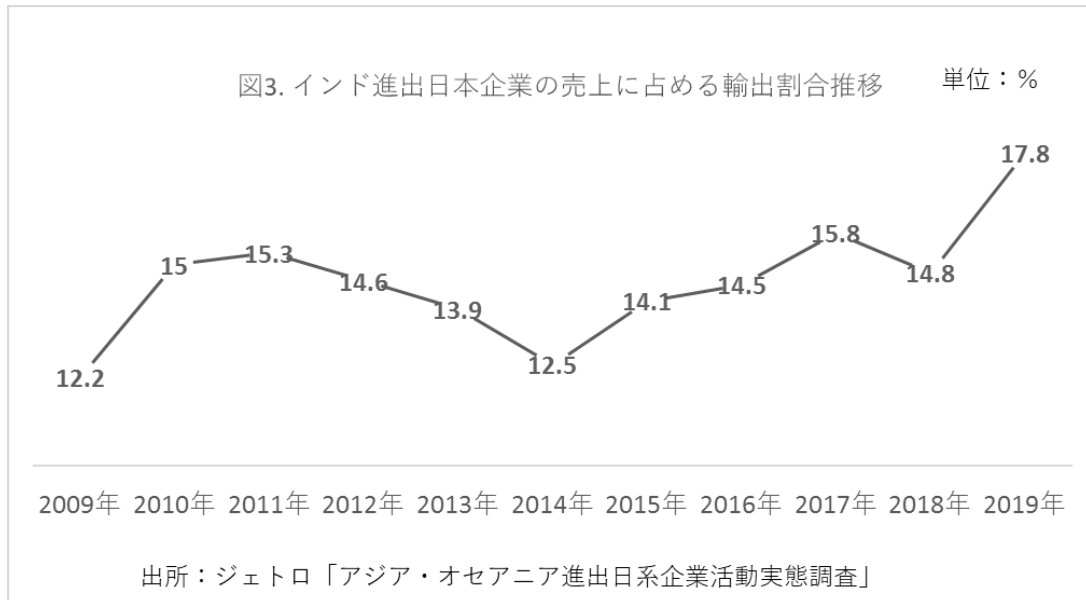
1	フィジカル・ソーシャルインフラの整備
2	経済のデジタル化
3	公害フリーのインド
4	以下の分野に注力した製造業の振興(メーク・イン・インド) 中小規模企業、スタートアップ、防衛、自動車、電子、半導体、電池、医療機器
5	水資源、河川の整備
6	ブルーエコノミー(海洋開発)
7	宇宙開発
8	食糧の自給と輸出
9	医療保険制度に支えられた健康な社会、女性と児童の保護、国民への安全の提供
10	国民が一丸となる「チーム・インド」、最小の政府による最大の統治

出所:インド財務省「2019年度予算案」

そこには「経済のデジタル化」や「中小規模企業、スタートアップ、防衛、自動車、電子、半導体、電池、医療機器に注力した製造業の振興(メーク・イン・インド)」のほか、「水資源、河川の整備」、「ブルーエコノミー(海洋開発)」、「食糧の自給と輸出」など、これまでには無かった新しい分野が掲げられている。前述の進出における業種の新たな傾向に加え、今後こうした分野でのビジネス機会も広がっていくことが予想され、進出企業の業種の多様化に期待が高まる。

製造業については、インドの競争力強化を通じた輸出の拡大が重要となる。インド進出企業は国内市場をメインに据えているため、売上に占める輸出の割合は低く、先のジェトロ調査での平均割合は 17.8%と、調査対象国中で 2 番目に低い

数値だった。しかし、広大な国土で全国的にビジネスを拡大することも難しく、国内市場を狙いつつ、同時に製品を海外に輸出していく意識が広がってきている。そのため企業の輸出割合は近年上昇傾向にあり、2019年調査ではこの10年で最大となっている（図3）。



最近ではその地の利を生かし、インドから中東・アフリカにインド製品を輸出したり、インド拠点を西側市場のビジネスに活用したりする動きも出てきている。日印政府間でも「アジア・アフリカ地域における日印ビジネス協力プラットフォーム」を立上げ、インドからのビジネス拡大に期待している⁸。アフリカ向けには市場の嗜好の類似性などを活かしたインド製品の輸出が考えられる一方で、昨今は生産集約の観点から、ASEAN 向けにも価格競争力のある部品などをインドから輸出する動きも出てきているようだ。

製造業の強化と輸出振興に関連する観点としては、経済連携協定（FTA）の各種枠組みへの参加と活用もある。中でも昨今インドの方向性が注目されているのは、2013年から交渉が続く東アジア地域包括的経済連携（RCEP）だ。この枠組みには、ASEAN10 カ国と日本、中国、韓国、オーストラリア、ニュージーランドとインドが交渉に参加しているが、2019年12月現在、妥結に至っていない。

インドは貿易赤字を抱えており、2018年の赤字額は前年比25.8%増の約1,895億ドルに上っている。インドはRCEPに関し、とりわけ輸入全体の約15%を占める最大の輸入相手国・中国からの輸入拡大を警戒している。早期妥結への圧力が高まる中、インド政府は2019年11月、RCEP離脱の意向を表明するなど、その行方は不透明だが、インドは国内産業界からの反発もあり、現時点では妥結できないとの立場をとっている。

しかしインドが製造業の発展を目指すのであれば、国内産業が輸出競争力をつけ、こうした枠組みを活用し、グローバル・バリュー・チェーン（GVC）の中に参画していく必要がある⁹。国内産業の競争力強化について、日本企業が果たすことのできる役割は大きいのではないか。その中には技能人材の育成も含まれる。スズキやダイキンなどの日本企業が参画し、日本式の規律やものづくりの技能をインドの若者に教える「日本式ものづくり学校（JIM）」などの活動・普及も重要となろう。

また、これまで欧米企業に先行されてきたインドの高度人材の積極的な活用を日本企業も検討すべきではないだろうか。インドにはその豊富な人材プールを背景に、人工知能（AI）や機械学習（ML）などを操る優秀な人材が数多く存在し、斬新なイノベーションを生むスタートアップが成長している。こうした新しい技術・発想をマーケティングや研究開発に活用することに、さらなる注目が集まるだろう。日本本社のグローバル化促進やインドを含む海外市場開拓へ向けても、インド人材の活用がカギとなろう。

今後様々な分野で日印関係がより密接になり、それがビジネス分野にも大いに広がっていくことが期待される。

注：本稿で表明されている見解は筆者個人のものであり、所属する組織を代表するものではない。

（2019年12月16日）

<参考文献>

小島 眞、「環インド洋経済圏を牽引するインド経済の拡大」『世界経済評論』2019年9/10月号』国際貿易投資研究所（ITI）、2019年。

椎野幸平、『インド経済の基礎知識—新・経済大国の実態と政策（第2版）』ジェトロ、2009年。

西澤知史、『インド経済の基礎知識（第3版）』ジェトロ、2019年。

平林博、『最後の超大国インド 元大使が見た親日国のすべて』日経BP、2017年。

堀本武功編、『現代日印関係入門』東京大学出版会、2017年。

¹ *United Nations, World Population Prospects 2019*, p.1.

https://population.un.org/wpp/Publications/Files/WPP2019_Highlights.pdf

² 同国はインド洋に位置する英連邦加盟国のひとつで、国民の約7割がインド系移民だという。

³ インド政府は、2016年5月にインド・モーリシャス租税条約を改正。これにより2017年4月1日以降に取得した株式は、2019年3月末までの移行期間に限り一定条件化で低減税率が適用されたが、これ以降は通常税率がインドで課税されることになった。同等の恩恵があったインド・シンガポール租税条約についても、

同優遇措置はモーリシャスとの間で恩典があることが前提であったため、2019年4月以降は通常税率が課されている。

4 『ジェトロ 世界貿易投資報告 2019年版』（2019年7月）

https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/gtir/2019/15.pdf などによる。

5 『ジェトロ地域・分析レポート・国産化推進に向けたインドの関税引き上げ動向を探る』（2019年6月24日）。

<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2019/a3d86080a6e20691.html>

6 2019年度第2四半期（7～9月）の実質GDP成長率推計値（2011年基準、11月29日発表）は前年同期比4.5%。2018年度第1四半期（4～6月）以降6四半期連続で減速しており、2012年度第4四半期（2013年1～3月）の4.3%以来約6年半ぶりの低水準となった。

7 『インド日本商工会（JCCII）JCCII 建議書（対インド政府建議書）について』2019年10月。

https://www.jccii.in/T3_ActNotice.html

8 『ジェトロ地域・分析レポート・アフリカでの協業、両政府の後押しも加速（インド）』2019年7月31日。

<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2019/0702/ccb3b180c2112736.html>

9 RCEP やインドの GVC への参画については、インド政府の国家改造評議会（NITI Aayog）の元副委員長で、現コロンビア大学のアルビンド・パナガリヤ教授がジェトロのインタビューに答えている。

『ジェトロ地域・分析レポート・有識者に聞く、新政権の目指すべき産業政策の方向性と RCEP の見方（インド）』2019年5月21日。

<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2019/194c9d797ffe669d.html>

執筆者紹介 古屋 礼子（ふるや れいこ）

日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部アジア大洋州課リサーチ・マネジャー。

2003年国際ロータリー第2750地区青少年交換プログラムで、インド・グジャラート州に1年滞在。拓殖大学国際開発学部アジア太平洋学科卒。2009年、ジェトロ入構。在外企業支援課、ジェトロ・ニューデリー事務所実務研修（2012～2013年）、海外調査部アジア大洋州課、ジェトロ・ニューデリー事務所勤務（2015年～2019年）を経て、2019年11月より現職。

