

# みずほレポート

2008年11月27日発行

## インド市場に挑む日系企業 Part II

～拡大する自動車産業の行方と南部タミルナド州チェンナイの投資環境を中心に～

みずほフィナンシャルグループは  
「お客様のより良い未来の創造に貢献するフィナンシャル・パートナー」  
をめざします。

**Channel to Discovery**

本誌に関するお問い合わせは  
みずほ総合研究所株式会社 調査本部アジア調査部  
主任研究員 酒向浩二  
koji.sako@mizuho-ri.co.jp  
電話 (03) 3591-1375 まで。

## 要旨

### 第一部「足元のマクロ経済動向と中長期的な成長の可能性」

1. インド経済の課題は、2008年9月まではインフレ抑制、10月からは金融危機対応となっている。2008年に入りインフレが加速、6月以降は10%を突破した。インフレ抑制のために高金利政策がとられた結果、投資が抑制され消費も弱含みで推移した。10月に入るとインフレは沈静化する一方、世界的金融危機の影響で株価・通貨が急落したため、経済政策の軸足をインフレ抑制から金融市場安定化に移して利下げに踏み切っている。このような経済環境から、2008年度の経済成長率は前年度の9%から7%台に鈍化するとみられる。
2. 一方、インドの潜在的な成長性に対する期待は大きく、対インド外国直接投資（FDI）の急増は続いている。インドの人口は、2025～30年にかけて中国を抜いて世界最大となり、2050年には現在の11億8千万人から5億人以上増加して17億人に迫るとみられており、中長期的な市場の拡大が見込まれることがその背景にある。
3. インド経済はGDPに占める第3次産業の比率が5割強で、第2次産業の比率は3割弱にとどまる。今後、安定的な経済成長を達成するためには、第2次産業の育成が課題であり、そのためにもインフラ整備が待たれる。特に工業用地不足、電力不足の解消は喫緊の課題といえよう。
4. インド政府は、工業用地に関しては土地収用に関連する法整備を進めている。電力に関しては、超大型火力発電所建設計画を進めているが、まだ十分といえる状況ではない。2008年10月に米国との原子力協定を締結したことで、大型原子力発電所建設の目処はつけた。どのようなペースで進捗していくか現段階では未確定であるが、今後の動向が注目される。

### 第二部「拡大する自動車産業の行方」

5. インド市場における乗用車市場に注目すると、2003年度の年間販売台数は100万台であったものが2007年度には180万台に迫り、2010年度には200万台突破が見込まれている。2008年度はインフレ抑制のための金利高や景気減速の影響もあり販売に減速感が出ているが、市場拡大の勢いは、中長期的に継続していくという見方は根強い。
6. インドの乗用車市場は、リッターカーが約7割を占め、現在は現地生産で先行する、スズキ（シェア5割弱）、タタ自動車（印）（シェア2割弱）、現代自動車（韓）（シェア2割弱）の3社が高いシェアを握っている。その市場を狙って、日系自動車メーカーでは、トヨタ（車種はEntry Family Car（通称EFC））、ホンダ（JAZZ（日本名フィット））、ルノー・日産（マイクラ（日本名マーチ））が現地生産準備を進めている。

7. 2010年前後には日系を含めた自動車メーカーの新工場が一斉に稼動するために、生産能力は現在の200万台弱から倍増し400万台となると見込まれている。2010年に市場が200万台を突破したとしても、供給過剰の懸念は拭えない。そのため、自動車メーカーの対策として、インド国内の新規市場開拓の動きと、新たに輸出を模索する動きがある。
8. タタ自動車は、世界最格安車 NANO を投入予定で、年間販売台数 800 万台に達しているインド国内のオートバイからの乗り換え層の取り込みを図る。スズキは、小型高付加価値車である A スターを新たに現地生産、インド国内における高付加価値車シフトを図ると同時に、欧州向け輸出の準備を進めている。ルノー・日産は、進出当初から、インド国内販売と同時に欧州向け輸出を予定している。生産能力拡大と国内市場競争の激化によって、国内の新規市場開拓と輸出を強化する動きは加速するだろう。

### 第三部「日系企業の対インド投資動向と新たに注目されるインド南部」

9. 日系企業のインド拠点数は、2007年度から2008年度までの1年間で300近く増加して800超に達している。自動車生産拡大に付随する形で自動車関連業種が目立つ。都市別では、北部のデリー周辺と南部のタミルナド州チェンナイにおける増加数がともに50を超えており際立っている。
10. デリー周辺は、自動車市場開拓で先行するスズキ・ホンダが拠点を構えていることから日系企業の約4割が集積しており、在留邦人数は2,500名規模に達している。一方、デリーは、最寄りのムンバイ港から1,500km離れた内陸都市であるため、デリーの生産機能とムンバイの港湾機能の連携強化が必要となる。デリー・ムンバイ間の貨物専用鉄道を敷設する計画は、インフラ強化に資するということで、日印政府主導で進められているが、早期着工が期待されている。
11. チェンナイは大型の港湾を有する港湾都市であり、労務面では、南部に多いドラヴィタ系は穏やかで労働争議は少ないという定評がある。96年に米フォードが進出して以降、現代自動車、三菱自動車、BMWなどが進出済みであり、2010年にはルノー・日産が生産を開始予定であることから、自動車生産拠点として急速に台頭してきている。在留邦人数は現在の250名規模が数年で倍増すると見込まれており、更なる発展が期待できよう。
12. 日系企業のインド展開は、従来、北部一極集中であった。進出の狙いは、主にインド国内市場の開拓にあるが、自動車では新たに欧州向け輸出が計画されている。デリー・ムンバイ間の物流網の整備が進めば、北部の魅力は一層高まるだろう。一方、南部は港湾機能がベースにあり、新たに自動車産業を中心とする生産機能が強化されている。日系企業のインド展開は、北部に加え南部でも徐々に進みつつあるといえるだろう。

(みずほ総合研究所 アジア調査部 主任研究員 酒向浩二)

## 目次

はじめに.....	1
第一部「足元のマクロ経済動向と中長期的な成長の可能性」.....	4
1. 足元では景気減速.....	4
インタビュー① インドのマクロ経済動向についてインド人エコノミストに聞く.....	10
2. インフラ整備が進捗すれば更なる経済成長の可能性.....	11
インタビュー② インドの経済発展について元日本政府関係者に聞く.....	19
第二部「拡大する自動車産業の行方」.....	20
1. 注目が高まるインドの自動車産業.....	20
2. 小型低価格車主体で明確なセグメントに分かれた市場.....	20
3. 2008年に入り販売鈍化、懸念される2010年供給過剰リスク.....	24
4. 2010年以降、国内新市場開拓と輸出で競争激化を回避.....	26
5. 小型車のグローバル生産拠点を目指すインド.....	28
インタビュー③ インドの自動車市場について元日系自動車メーカー幹部に聞く.....	29
第三部「日系企業の対インド投資動向と新たに注目されるインド南部」.....	30
1. 日系企業の対インド投資動向.....	30
2. 北部と南部の投資環境比較.....	32
3. タミルナド州チェンナイの投資環境.....	38
インタビュー④ チェンナイの投資環境を日系企業関係者に聞く.....	42
まとめ～インドの中長期的な成長可能性と日系企業の展開～.....	46

## ■ 図表目次 ■

図表 1	インド地図	1
図表 2	インフレ率（前年比）と基準金利推移	4
図表 3	インフレ率（前月比）	4
図表 4	インドの株価と対ドル為替レート推移	5
図表 5	実質経済成長率（経済活動別）	6
図表 6	実質経済成長率（経済活動寄与度別）	6
図表 7	実質経済成長率（需要項目・寄与度別）推移	7
図表 8	インドの経済成長率予測	7
図表 9	インドの有望理由	8
図表 10	対インドFDI（実行ベース）推移	8
図表 11	インドと中国の人口推移	9
図表 12	人口1,000万人以上の世界の都市（圏）ランキング（2007年と2025年）	9
図表 13	インドの課題	11
図表 14	未整備なインフラの内訳	11
図表 15	インド地図（北部・西部・南部・東部）	13
図表 16	主要州の一人あたり名目GDP	13
図表 17	インドの電力量需給	14
図表 18	第11次五カ年計画中（2007～2012年度）のインフラ投資内訳	14
図表 19	インドの電力量供給（電源別）	15
図表 20	インドと中国の名目GDPに占める経済活動別比率推移	17
図表 21	日本・インド・中国の自動車販売台数推移	20
図表 22	インドの自動車市場（セグメント別イメージ図）	21
図表 23	インドの月間自動車販売台数	24
図表 24	日系自動車メーカーのインドにおける増産計画	25
図表 25	自動車市場の見方（日本側の見方）	25
図表 26	インドの年間オートバイ販売台数	26
図表 27	インドの自動車輸出台数	28
図表 28	日本の対インド投資（実行ベース）推移	30
図表 29	インド進出日系企業拠点数推移	30
図表 30	インド北部と南部の投資環境比較	32
図表 31	北部と南部の電力量需給	34
図表 32	北部と南部の一人あたり名目GDP	35
図表 33	タミルナド州概要	38
図表 34	タミルナド州名目GDP	39
図表 35	タミルナド州実質経済成長率	39

図表 36	チェンナイへの外資系自動車産業の進出状況（認可ベース）	40
図表 37	タミルナド州の中堅・中小企業向け優遇策	41
図表 38	主な工業団地	43

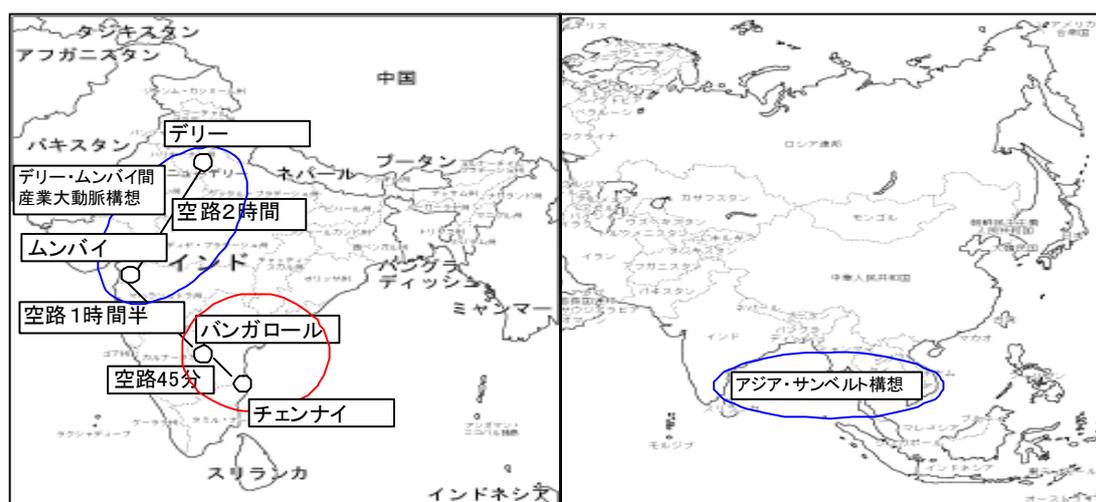
## はじめに

みずほ総合研究所アジア調査部は、2007年8月末にデリー・ムンバイにおいて現地経済調査を実施、主にインド北部の投資環境にスポットライトを当て、「インド市場に挑む日系企業～求められるASEAN・中国とは異なる市場開拓アプローチ～」<sup>1</sup>を刊行した。北部のデリー周辺は、スズキ（インドでは合弁会社名であるマルチスズキとしての知名度が高い、以下マルチスズキ）、ホンダが進出するなど、日系自動車産業が集積していることが知られている。さらに、日本の経済産業省（METI）がデリー・ムンバイ間産業大動脈構想（当該地域を日本の太平洋ベルト地帯のように広域的に開発するプラン）を打ち出すなど、日本政府としても当該地域開発を重視している印象がある。

一方、インド南部に目を転じると、カルナータカ州バンガロール<sup>2</sup>にはトヨタが進出済で新たに第2工場建設着工（2010年生産開始予定）、タミルナド州チェンナイにはルノー・日産が新たに進出予定（2010年生産開始予定）など、日系自動車産業の集積が進みつつある。また、METIは、ベトナム南部とタイをカンボジア経由で結ぶ第2東西回廊（ホーチミン・プノンペン・バンコク）からインド南部のチェンナイに至る海上ルートの物流・産業インフラの一体的整備を進めるアジア・サンベルト構想（仮称）を打ち出している<sup>3</sup>。実現すれば、インド南部は、ASEANからの海上ルートのゲートウェイとしての戦略的重要性が高まることになる。

そこで、2008年7月末に、ムンバイ・バンガロール・チェンナイ（図表1）において現地経済調査を実施した。2007年レポートの続編として、市場では自動車、地域ではチェンナイにスポットライトを当てたのが本稿である。

図表1 インド地図



（資料） <http://www.freemap.jp/>をベースにみずほ総合研究所作成

<sup>1</sup> <http://www.mizuho-ri.co.jp/research/economics/pdf/report/report07-1114.pdf>

<sup>2</sup> 2006年11月にバンガロールに改称、しかし、現在もバンガロールのほうが一般的で、本稿ではバンガロールで統一。

<sup>3</sup> 現在は構想段階で具体化されていない。

バンガロール・チェンナイへは日本から直行便がないこともあり、まずは 2007 年調査の終点である西部のムンバイに入った。ムンバイは、今やグローバルに事業展開するタタ、リライアンス、ビルラなどのインドの大手財閥が本社を構え、証券取引所や中央銀行本店も存在するインド最大の経済都市である。市北部には続々とショッピングモールが建設され、人口約 1,600 万人<sup>4</sup>の消費市場として存在感が高まっている。ムンバイの富裕層の購買力は、ニューヨークや東京を上回るほどであり、日系企業の中には、こうした富裕層を狙って販売拠点を設置するケースが徐々に増加しているようだ。

一方、製造拠点設置の観点に立つと、ムンバイ周辺には工業用地の空きが無く、かつ周辺地域の電力不足も著しい<sup>5</sup>。従って、ハイウェイで 2～3 時間（距離約 170km）のプネに設置せざるを得ないが、ムンバイ・プネ周辺は、6～9 月の雨季には、道路が冠水し物流網が寸断されることがあり、インフラ面での課題は残るようだ。

（雨季入りしたムンバイ市内）



（筆者撮影）

ムンバイから空路 1 時間半、バンガロールに到着すると、2008 年 5 月に完成したばかりの近代的な空港に目を見張った。標高約 900m の高原に位置しているために、真夏でも 25℃前後と快適な気候である。バンガロールは、歴史的に軍事基地として発展、軍事産業を支える理工系人材が豊富である。そこに、テキサス・インスツルメント社（米）が注目して 84 年に IT アウトソース先として進出したことが、バンガロールの IT アウトソース産業発展の契機となった。現在は、インド各地から優秀な人材が集まっているという。

市郊外の南部には、トヨタが進出している。2008 年 7 月末に第 2 工場建設着工、2010 年を目処に、新興国専用の小型車である **Entry Family Car(EFC)**を年間 10 万台生産予定である。トヨタにとって、インド市場は、新興国専用車展開の試金石となるとのことであった。

なお、2008 年 7 月 25 日に、バンガロールでは初めて小規模な爆弾テロが市中心部近くで発生した。市内はいたって平静であり、治安面での問題は基本的でない<sup>6</sup>とのことだった。

<sup>4</sup> 周辺の人口を加えた国連の定義では 1,900 万人。

<sup>5</sup> ムンバイ市内は、大手財閥のタタ電力が電力供給を行っていることから、比較的電力事情はよいとされる。

<sup>6</sup> インド全土では、宗教問題に関連してテロが続いている（7 月 26 日にインド西部のグジャラート州都アーメダバード、9 月 13 日にデリー市内、11 月 26 日にムンバイ市内など）。

(近代的なバンガロール空港)



(筆者撮影)

(バンガロール市内)



(筆者撮影)

さらに、バンガロールからチェンナイまでは空路 45 分、陸路ではハイウェイを利用して 4~5 時間（距離約 350km）である。チェンナイは大型の港湾を備え、タイやシンガポールなどの ASEAN 諸国に近い。タミルナド州政府は、物流面の優位性を背景に積極的な投資優遇策を打ち出し、州政府には英語に加え日本語版の投資誘致プレゼンテーション資料が用意されていた。特に注目すべきは自動車産業の動向で、乗用車では、96 年にフォード（米）が進出したことが契機となり、現代自動車（韓）、三菱自動車、BMW（独）と進出が続き、新たにルノー・日産が進出予定である。州政府投資誘致担当者によると、チェンナイは、乗用車・商用車のみならず、自転車から戦車まで生産する「インドのデトロイト」とのことであった。

インフラ面では、外資系企業の増加もあり、工業用地の確保は徐々に市中心部から離れざるを得ず、電力供給が追いつかないことから電力不足が顕在化しつつあった。

労務面では、南部のドラヴィダ系は北部のアーリア系と比較して穏やかで、労働争議も少ないとのことであった。

(ベンガル湾に面するチェンナイ港)



(筆者撮影)

(チェンナイ市内)



(筆者撮影)

本稿では、現地調査をベースとして、第一部「足元のマクロ経済動向と中長期的な成長の可能性」、第二部「拡大する自動車産業の行方」、第三部「日系企業の対インド投資動向と新たに注目されるインド南部」の 3 部構成で、日系企業のインドビジネスの方向性を探った。インドビジネスに取り組む日系企業の一助となれば幸いである。

また、調査にご協力いただいた方々に、この場を借りて深く御礼申し上げる。

## 第一部「足元のマクロ経済動向と中長期的な成長の可能性」

### 1. 足元では景気減速

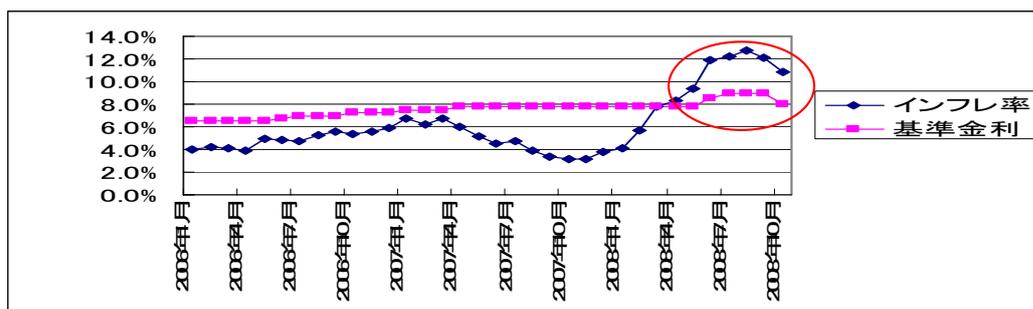
(1) 最重要課題はインフレ抑制と金融危機回避

まずは、インドのマクロ経済動向を確認しておこう。2008年に入り、先進国・新興国共に景気減速感が強まっているが、インドも例外ではない。

インド政府にとって、2008年9月までの最重要の経済的課題はインフレ抑制であった。2008年に入り、食糧・燃料・素材高（鉄鋼製品など）の影響を受けてインフレが加速、2008年6月には10%を突破した。食糧・燃料高は、国民の生活に直結するために、中央銀行は基準金利を引き上げることでインフレ抑制を図った（図表2）。

2008年9月5日に、中央銀行総裁に前財務省高官のスバラオ氏が就任したが、就任演説では「目先の最重要課題はインフレを抑制することである。」と表明、当面は高金利政策によりインフレを抑制する方針を打ち出していた。

図表2 インフレ率（前年比）と基準金利推移



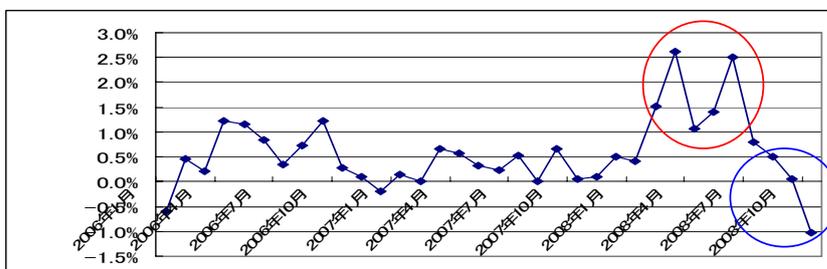
(注1) インフレ率は卸売物価指数前年比

(注2) 基準金利はレポレート（政策金利（中央銀行→銀行）、銀行の対顧客貸出金利は概ね2桁となっている）。

(資料) CEIC データベース

インフレ率は、前年比では2桁の高水準が続いてきたが、世界的な燃料・素材価格下落を受け<sup>7</sup>、9月には前月比でマイナスに転じ、インフレ沈静化の兆しが出てきた（図表3）。

図表3 インフレ率（前月比）



(注) インフレ率は卸売物価指数前月比

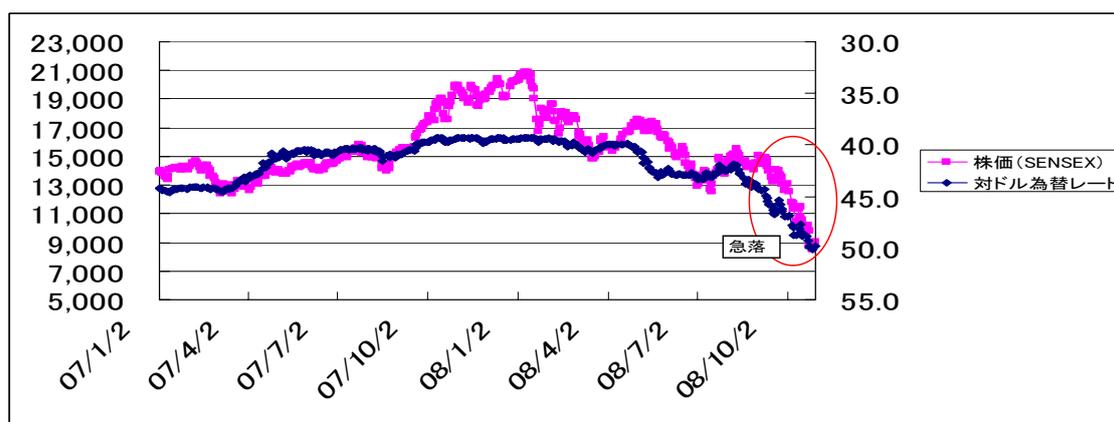
(資料) CEIC データベース

<sup>7</sup>代表的な原油価格指数であるWTIは、2008年7月に1バレル140ドルを超えた後急落10月には70ドルを下回った。

インフレがやや沈静化する一方で、2008年10月に入り、新たに金融危機という課題が急浮上してきた。米国発の世界的な金融危機の影響を受け、インドにおいても株価・通貨ルピーの対ドル為替レートが急落し、金融市場が混乱した（図表4）。

中央銀行は、金融市場の安定化のために、2008年10月20日に基準金利の1.0%の引き下げに踏み切り、11月3日にはさらに0.5%の引き下げを行った。引き下げに転じたのは4年ぶりであり、当面は、インフレ抑制から金融安定化に軸足を移した経済政策が続くとみられる。

図表4 インドの株価と対ドル為替レート推移



(注) 株価は左目盛（インドを代表する株式指数である SENSEX）、対ドル為替レート（1ドルあたり）は右目盛

(資料) CEIC データベース

インフレに関して、中央銀行は10月24日に、2009年3月末には前年比7%台まで低下するとの見通しを発表しているが、順調にインフレが沈静化するかどうかは不透明な面もある。

まず、ルピーの対ドル為替レートの急落が輸入価格を押し上げる点が懸念される。石油などの資源の輸入代金決済はドル建が一般的である。ドル建の国際価格が下落していても、ルピーに換算すると価格下落のメリットが剥落してしまう。

次に、インド国内の需要は引き続き強いと思われる点である。食糧高は、インド国内の増産である程度需給を緩和することが可能であるとしても<sup>8</sup>、11億8千万人の人口を抱えるインドの経済成長（モータリゼーションの到来やインフラ整備の進捗）は、燃料・素材の需要増に直結するとみられる。

このようなことから、金融危機の動向に加えて、インフレの動向にも引き続き留意する必要があるだろう。2009年前半には5年ぶりの国政総選挙が予定されており、政権与党の中核を担う国民会議派（ कांग्रेस党）にとって、インフレ抑制および金融危機の回避は、選挙で勝利するためにも重要な意味を持っている。

<sup>8</sup> 2008年は、2007年と比較して降雨が多く、農作物は豊作になり、食糧価格は徐々に低下するとみられている。

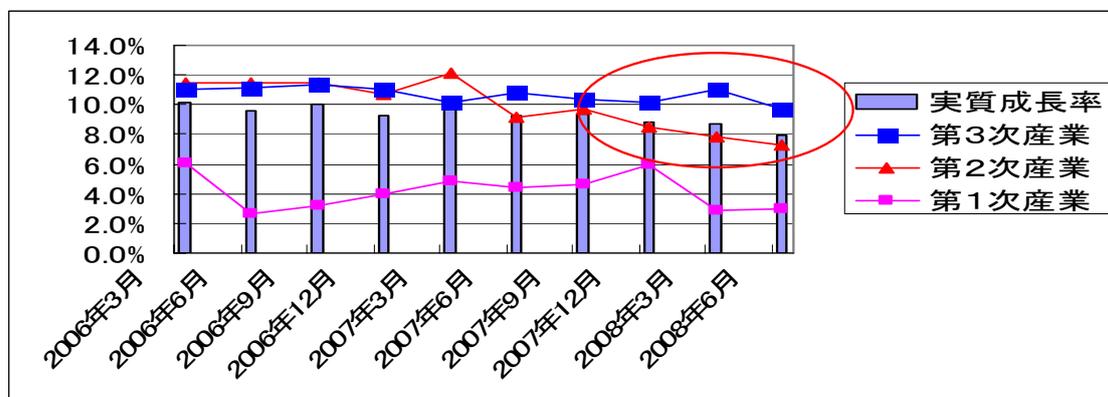
(2) 2007年度後半から経済成長率は減速

インド経済は、近年9%以上（2005年度9.4%、2006年度9.6%、2007年度9.0%）の高成長を続けてきたが、2007年度後半から減速感が強まり、2008年度通年の実質経済成長率は8%を下回るとみられている（後述）。

四半期毎の経済活動別の実質経済成長率をみると、第2次産業が鈍化（2008年1～3月の7.8%成長から2008年4～6月は7.2%成長）している。インフレに伴う高金利（設備投資抑制）や素材原材料高（生産コスト上昇）が工業生産に対する減速要因となっていることが背景にある。

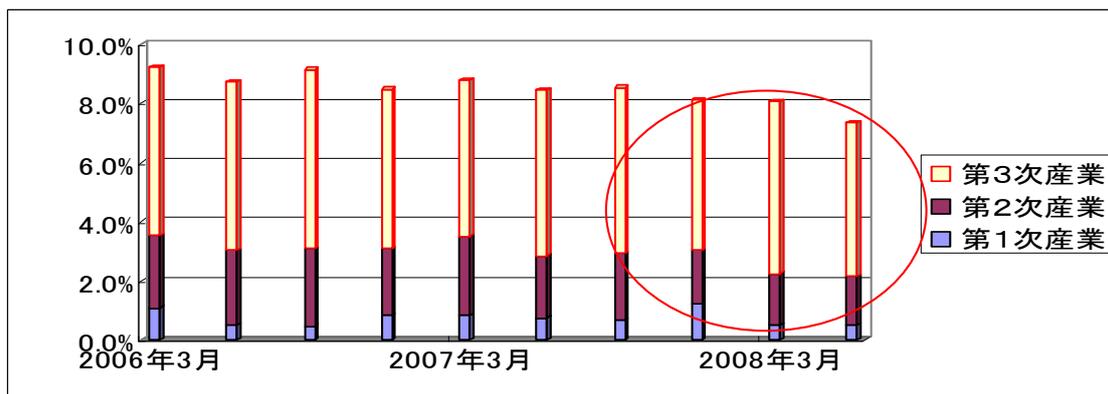
第3次産業は、第2次産業に比べて高い成長を維持しているが、減速基調（2008年1～3月の11.0%成長から2008年4～6月は9.7%成長）となっている（図表5・6）。

図表5 実質経済成長率（経済活動別）



(資料) CEIC データベース

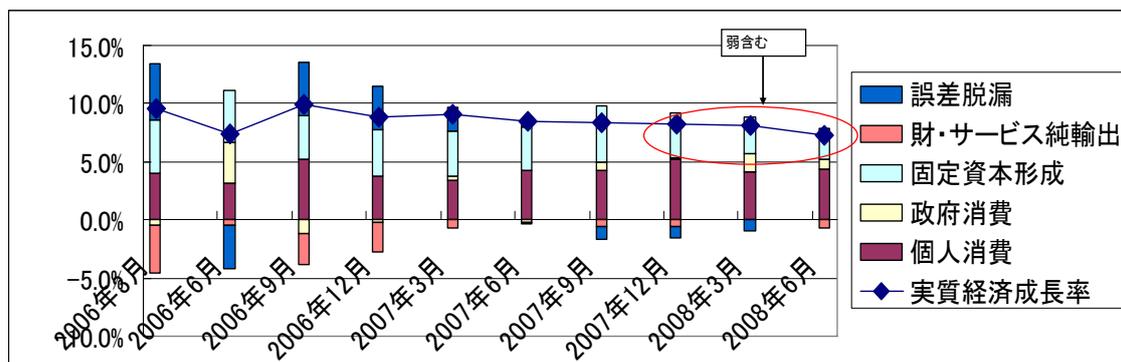
図表6 実質経済成長率（経済活動寄与度別）



(資料) CEIC データベース

四半期毎の需要項目別の実質経済成長率をみると、成長を支えているのは固定資本形成（投資）と個人消費であるが、投資は、金融引き締めにより2007年度後半から減速傾向にある。個人消費はこれまでのところ大きな下落はみられないが、景気減速により2007年度後半から徐々に鈍化する傾向にある（図表7）。

図表7 実質経済成長率（需要項目・寄与度別）推移



(資料) CEIC データベース

2008年度の実質経済成長率は、上半期（4～9月）は、国際的な商品価格上昇によるインフレ・金利上昇により鈍化傾向となっていた。下半期（10月以降）に入ると、インフレは収まってきたものの、米国発の世界的な金融危機の影響を受け、インドの株価・通貨が急落<sup>9</sup>しており、景況感は厳しさを増している。

このような経済環境から、2008年度のインドの経済成長率は、中央銀行やアジア開発銀行によると7%台に鈍化すると予想されている（図表8）。

図表8 インドの経済成長率予測

	(前年比: %)	
	2008年度(予)	2009年度(予)
インド中央銀行	7.5~8.0	na
アジア開発銀行	7.4	7.0

(注) インド中央銀行 10月24日発表、アジア開発銀行9月16日発表

<sup>9</sup> 欧米の景気後退に伴い、証券市場などにおけるインドから欧米への資金流出が続き、株価・通貨が下落している。

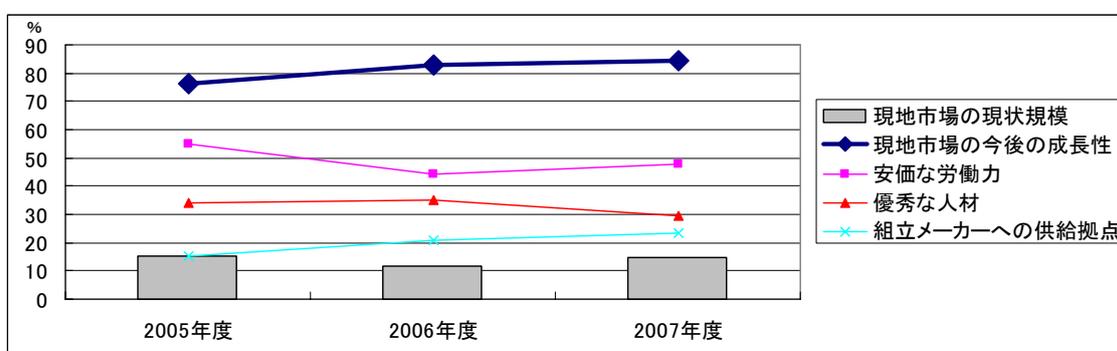
### (3) 中長期的な成長期待が高いインド

足元の経済成長率は鈍化傾向にあるインドだが、中長期的には潜在的な経済成長力があるとみられている。

インドの中長期的な成長性が注目された契機としては、2003年にゴールドマンサックスが発表したレポート「Dreaming With BRICs:The Path to 2050」<sup>10</sup>が挙げられる。同レポートでBRICsを担う一角としてインドの中長期的な成長性が示され世界的関心が高まった。

国際協力銀行（JBIC）が毎年、日本企業を対象に実施しているアンケート調査においても、2007年度はインドが長期的有望事業展開先の1位となり、前年度1位の中国と入れ替わった。インドの有望理由としては、「現地市場の今後の成長性」が最多となっている（図表9）。

図表9 インドの有望理由

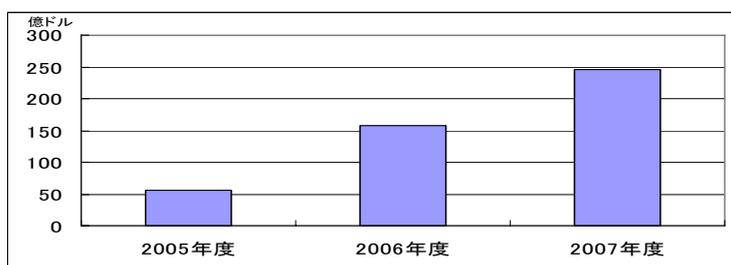


(注) 回答企業数：2005年度 168社、2006年度 223社、2007年度 208社、複数回答

(資料) JBIC 海外直接投資アンケート

外国直接投資（FDI（実行ベース））の急増はここ数年続いている<sup>11</sup>ことは、インド市場の中長期的な成長性が海外資本から認められている証左であろう（図表10）。

図表10 対インドFDI（実行ベース）推移



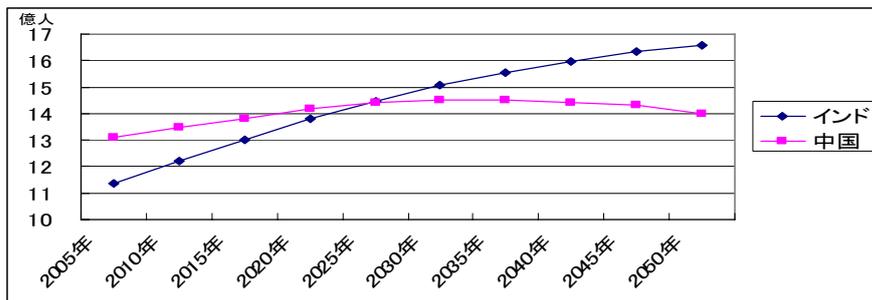
(資料)インド商工省

中長期的な成長基盤として、人口に注目してみると、インドの人口は2025～30年には中国を抜き、世界最大となると見込まれている。その後も人口は増加し、2050年には17億人に迫ると予想されており、今後約40年で5億人以上が増加することになる（図表11）。

<sup>10</sup> <http://www2.goldmansachs.com/ideas/brics/book/99-dreaming.pdf>

<sup>11</sup> インド商工省によると2008年度上半期（4～9月）の実績は172億ドル。

図表 11 インドと中国の人口推移



(注) 中位推計 (資料) 国連

さらに、人口増は、都市への人口集中（都市化）を促進すると見込まれている。都市（圏）別の人口推移を2007年と2025年で比較してみると、インドの主要都市であるムンバイ、デリー、コルカタは、2007年時点で約1,500万人～2,000万人の人口を抱えているが、2025年にはいずれも2,000万人以上の都市となり、新たにチェンナイも1,000万人都市となると予想されている（図表12）。

国連によると、一般的に都市化のメリットとしては、「収入の増加」、「識字率の上昇」、「乳児死亡率の低下」、「社会サービス・インフラへのアクセス」などが挙げられ、経済成長には基本的にプラス要因になると考えられている。

人口増、都市化に対応するためには、大規模な雇用創出、エネルギー需要の抑制、都市インフラの整備（都市交通システムの導入）などが必要となるが、これらの対応が円滑に進めば、インドが中長期的な成長を続ける可能性は高まるだろう。

図表 12 人口1,000万人以上の世界の都市（圏）ランキング（2007年と2025年）

2007年				2025年			
ランキング	都市圏	国	100万人	ランキング	都市圏	国	100万人
1	東京首都圏	日本	35.7	1	東京首都圏	日本	36.4
2	ニューヨーク	米国	19.0	2	ムンバイ	インド	26.4
3	メキシコシティ	メキシコ	19.0	3	デリー	インド	22.5
4	ムンバイ	インド	19.0	4	ダッカ	バキスタン	22.0
5	サンパウロ	ブラジル	18.8	5	サンパウロ	ブラジル	21.4
6	デリー	インド	15.9	6	メキシコシティ	メキシコ	21.0
7	上海	中国	15.0	7	ニューヨーク	米国	20.6
8	コルカタ	インド	14.8	8	コルカタ	インド	20.6
9	ダッカ	バキスタン	13.5	9	上海	中国	19.4
10	ブエノスアイレス	アルゼンチン	12.8	10	カラチ	バキスタン	19.1
11	ロサンゼルス	米国	12.5	11	キンシャサ	コンゴ	16.8
12	カラチ	バキスタン	12.1	12	ラゴス	ナイジェリア	15.8
13	カイロ	エジプト	11.9	13	カイロ	エジプト	15.6
14	リオデジャネイロ	ブラジル	11.7	14	マニラ	フィリピン	14.8
15	阪神圏	日本	11.3	15	北京	中国	14.5
16	北京	中国	11.1	16	ブエノスアイレス	アルゼンチン	13.8
17	マニラ	フィリピン	11.1	17	ロサンゼルス	米国	13.7
18	モスクワ	ロシア	10.5	18	リオデジャネイロ	ブラジル	13.4
19	イスタンブール	トルコ	10.1	19	ジャカルタ	インドネシア	12.4
				20	イスタンブール	トルコ	12.1
				21	広州	中国	11.8
				22	阪神圏	日本	11.4
				23	モスクワ	ロシア	10.5
				24	ラホール	バキスタン	10.5
				25	深セン	中国	10.2
				26	チェンナイ	インド	10.1
				27	パリ	フランス	10.0

(注) 都市圏は国連基準による独自の定義 (資料) 国連<sup>12</sup>

<sup>12</sup> [http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007WUP\\_Highlights\\_web.pdf](http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007WUP_Highlights_web.pdf)

## インタビュー① インドのマクロ経済動向についてインド人エコノミストに聞く

### Q 2009年にはインフレは落ち着くか？

A 2009年も10～11%のインフレが続くのではないだろうか。特に燃料・素材の需要は強い。物価はなかなか下がらず、インド政府は高金利政策を続けざるを得ないだろう。

### Q 米国はサブプライム問題発生以降、景気減速しているが、インド経済にどのような影響を与えているのか？

A インド株式市場から欧米の資金が流出したことで、株価が下落した。しかし、資金流出によりインドルピーが対ドルで下落し、輸出には有利になった。

### Q インドの株価は下落しているが、インドの不動産市場はどうか？

A 不動産価格は高騰を続けている。インドの不動産市場への資金流入は、サブプライム問題発生以降、欧米からの資金流入は減り、中東からの資金流入が増加していることが要因の一つだろう。

また、インドの不動産市場は整備されていない。そのため、不動産ブローカーが価格を吊り上げやすいことも、不動産価格が高騰している一因である。

### Q インドの小売業の外資への開放は、いつ頃になりそうか？

A これまで与党国民会議派（ कांग्रेस党）に閣外協力してきた共産党などの左翼（過半数を得るための連立）が小売業の外資開放に反対してきたが、シン首相は左翼とは手を切った。早ければ、2009年4月にも規制緩和の動きが出てくる可能性がある。

### Q インドで、東西の地域間経済格差が拡大しているようだが、どのように考えるか？

A 西部の経済発展が先行しており、東部は追いついていないのが実態である。ただし、東部でも西ベンガル州には三菱化学が進出、オリッサ州にはアルセロールミタルやタタ製鉄が製鉄所を建設する計画があるなど、最近では、大手企業が進出する兆しも出ている。

### Q 2008年度のインドの経済成長率は？

A 7～8%になるだろう。なお、中国の製造業は、人民元高などにより、コスト競争力の面で厳しくなっている。インドにとっては、製造業拡大のチャンスとなる可能性もある。

（資料）みずほ総合研究所において、バンガロールで2008年7月末にインタビュー

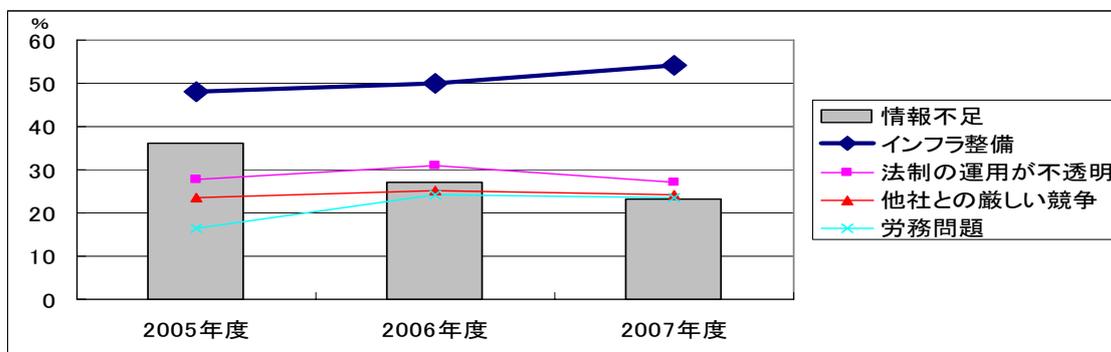
## 2. インフラ整備が進捗すれば更なる経済成長の可能性

### (1) インドの課題はインフラ整備

インドの中長期的な経済成長を勘案する際、課題として浮かび上がるのがインフラ整備である。

インドのインフラ整備が中長期的に進捗するかどうかは、日系企業が進出を検討するうえにおいても注目点となっている。JBIC のアンケート調査によると、インドの課題としては「インフラ整備」が最多となっており、かつ、当該回答は近年増加する傾向にある。一方で「情報不足」と回答する企業は減少傾向にあることから、インドの「情報増加」とともに、「インフラ整備」がより顕在化してきている実態がうかがえる（図表 13）。

図表 13 インドの課題



(注) 回答企業数：2005年度 127社、2006年度 178社、2007年度 207社、複数回答

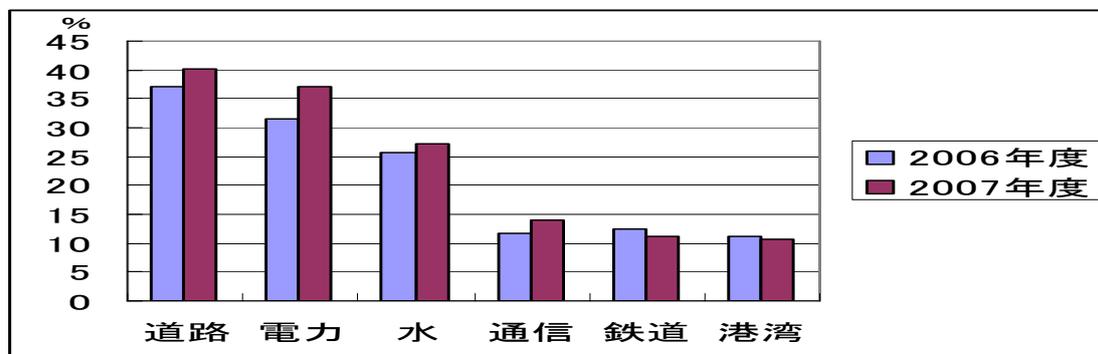
(資料) JBIC 海外直接投資アンケート

同アンケート調査によると、未整備なインフラの内訳として道路を挙げる企業が最も多く、電力、水がそれに続いている（図表 14）。

道路の未整備は土地収用が進んでいないことが主因であり、土地収用問題は、道路及び工業用地確保の面でインド進出企業の悩みの種となっている。

そこで、企業進出の際、重要な課題となる工業用地、電力に注目してみた。

図表 14 未整備なインフラの内訳



(注) 回答企業数：2006年度 178社、2007年度 207社、複数回答

(資料) JBIC 海外直接投資アンケート

## (2) 工業用地の動向

### ① 100年以上前に施行された土地収用法の改正を急ぐ

1894年に制定された土地収用法により、土地収用は、州政府が公用の目的でのみ実施できることが定められている。同法は100年以上前の施行であり、公用の目的の定義が曖昧であるという欠陥が指摘されている。

そのため、インド進出企業が工業用地を取得するにあたっては、州政府の力量に大きく依存せざるを得ないのが実情である。農地収用・工業用地転用には農民の反対が多く、州政府が工業用地を十分に供給できない状況が続いている。

2008年のニューデリーモーターショーの話題を独占したタタ自動車の世界最格安車NANOは、人件費の安いインド東部の西ベンガル州シングルで、州政府から借りた工業用地で量産される予定となっていた。しかし、地元農民が、州政府から十分な補償を得られずに農地を強制収用されたとして工場建設に強く反発、2008年8月には工事が頓挫、タタ自動車は同地から撤退する事態となった。この事象から、インドを代表するような企業にとっても工業用地の確保は容易ではなく、州政府の政治力に依るというリスクがあることがうかがえる。

今般主として調査を行ったインド南部においても、外資系企業の進出が続く中、工業用地は不足し土地価格は上昇しているとのことであった。「仮契約から2ヵ月後の本契約時点には土地代が5割近く値上がりし、やむなく用地面積を縮小することで対応せざるを得なかった。」という声もあった。

インド政府は、工業用地確保のために土地収用法の改正が必要と判断、改正案は2007年末には中央議会に提出され、現在審議が続いている。改正案では、公用の目的の定義を明確にして補償のルールを制定すると同時に、土地収用業務の民間開放（民間企業による工業団地開発が可能になる）も検討されている。

### ② 州政府レベルでは雇用重視で新たな動きも

州政府によっては、雇用を重視し企業誘致すべく工業用地提供の動きがある。タタ自動車が西ベンガル州からの撤退を決定した際に、西部のグジャラート州、南部のカルナータカ州・アンドラプラデシュ州等から代替工場のための工業用地提供のオファー<sup>13</sup>があったとされ、タタは、最終的に西部のグジャラート州への進出を決定した。

日系企業が集積する北部のデリー周辺では工業用地が不足しているが、ラジャスタン州が日本貿易振興機構（JETRO）と提携して、デリーから120kmほど離れた同州ニムラナで、日系企業優先の工業団地提供を期間限定<sup>14</sup>で行っている。

このように、工業用地提供を申し出る州政府の動きがインド各地に徐々に広がる兆しをみせていることは、インド進出を図る日系企業にとっても追い風となるだろう（P13参照）。

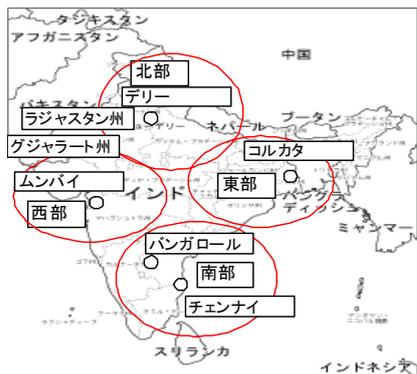
<sup>13</sup> 2008年10月6日付フィナンシャルタイムズ紙

<sup>14</sup> 2006年7月から2年間限定の予定だったが、現在1年間の延長中、日系企業17社が入居を決定しているという。

### 参考① 企業誘致に注力し始める州政府

インドは、大きく4つの経済圏（大都市を中心とする地域）に分けることができる。デリーを中心とする北部（デリー首都圏、ハリヤナ州など）、ムンバイを中心とする西部（マハーラシュトラ州など）、バンガロール・チェンナイを中心とする南部（カルナータカ州、タミルナド州など）、コルカタを中心とする東部（西ベンガル州など）である（図表15）。

図表 15 インド地図（北部・西部・南部・東部）



(資料) <http://www.freemap.jp/>をベースにみずほ総合研究所作成

インド主要州の一人あたり名目 GDP でみると、北部デリー、西部ムンバイの2大都市圏が高く、南部バンガロール・チェンナイ、東部コルカタは低い（図表16）。4大都市圏と周辺州の経済格差も大きい。

図表 16 主要州の一人あたり名目 GDP

地域	主な州	2004年度	2005年度	2006年度
北部	デリー首都圏	2.1	2.3	2.6
	ハリヤナ州	1.4	1.6	1.7
西部	マハーラシュトラ州	1.2	1.4	1.5
	グジャラート州	1.1	1.2	1.4
南部	カルナータカ州	0.9	1.0	1.1
	タミルナド州	1.0	1.1	1.2
東部	西ベンガル州	0.9	0.9	1.0
	オリッサ州	0.6	0.7	0.7

(注) 2004年度のタミルナド州を1.0 (24,106 ルピー) とする。

(資料) CEIC データベース

そのため、経済格差是正を進めるべく、積極的な企業誘致を行い始めた州がある。

北部ではラジャスタン州、西部ではグジャラート州が、各々デリー、ムンバイに比較的近いメリットを生かし、北部、西部経済圏の成長を取り込むべく企業誘致を進めている。

南部では、良港を有するタミルナド州チェンナイが大規模な投資誘致策を打ち出しており、既に自動車・電機産業誘致などで一定の成功を収めている。

東部では、これまで企業誘致が遅れてきたが、人件費の優位性、天然資源（オリッサ州の鉄鉱石）などを生かした誘致策を打ち出す動きも出てきているようだ。

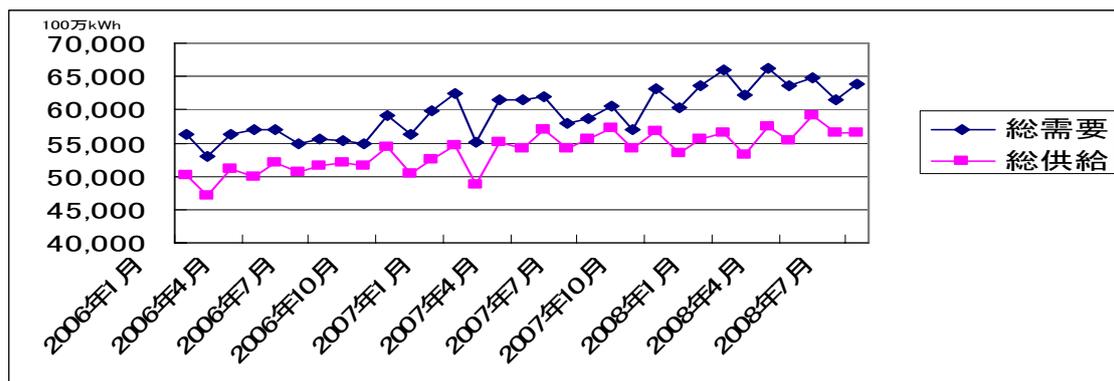
このような企業誘致強化の動きは、現在はインド全体で見れば一部の地域に限られが、近隣州の成功事例を参考に、徐々に広がる兆しがある。

(3) 電力需給の動向

① 足元では需要の伸びに供給が追いつかず

工業用地を確保できたとしても、次に電力供給がスムーズに行われるかどうかという課題がある。電力供給は着実に増加しているものの、それを上回る勢いで電力需要が拡大、電力不足が慢性的に続いている（図表 17）。

図表 17 インドの電力量需給

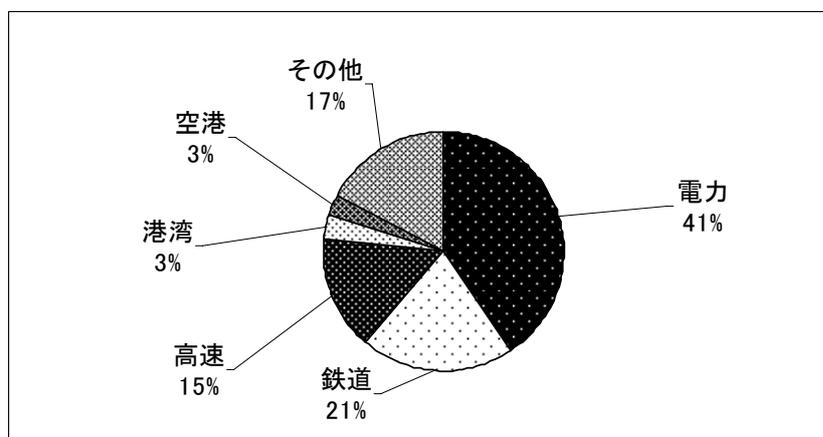


(資料)CEIC データベース

② ウルトラメガパワープロジェクト (超大型火力発電) と原子力発電に期待

インド政府は電力供給拡大の必要性を強く認識している。インド計画委員会（委員長はシン首相が兼務）が策定する国家の中期計画である第 11 次五カ年計画（2007～2011 年度）においては、第 10 次五カ年計画（2002～2006 年度）の倍増となる約 4,750 億ドル（5 年間合計）をインフラに投入することとしており、内、4 割を電力に振り向ける計画となっている（図表 18）。

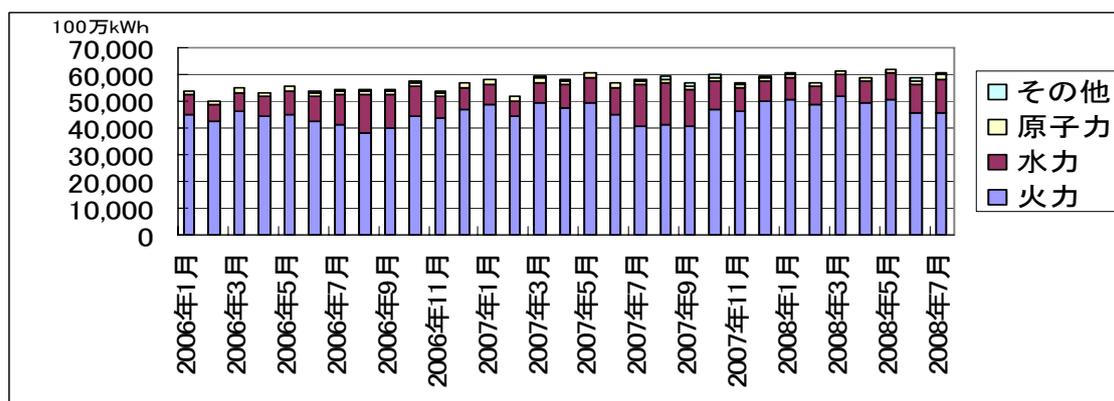
図表 18 第 11 次五カ年計画 (2007～2012 年度) のインフラ投資内訳



(資料) インド計画委員会

現在の電源は、約 8 割が火力である（図表 19）。インド政府は、ウルトラメガパワープロジェクトとして、民間資本主導で設備容量 400 万kW級<sup>15</sup>の超大型火力発電所を 9 ヶ所建設する計画を進めている。その内、西部グジャラート州ムンドラと中部マディヤプラデシュ州ササンの 2 ヶ所はプロジェクトの入札が完了しており、2012 年には稼動する予定<sup>16</sup>となっている。その他のプロジェクトは、入札条件が厳しい（最終的な電力小売価格が安価に抑制されている）ことなどから、進捗が遅れている模様である。

図表 19 インドの電力量供給（電源別）



（資料）CEIO データベース

さらに、新エネルギーとして風力発電にも注力しており、2006 年末で 600 万kWの設備容量を有する<sup>17</sup>。これはドイツ、スペイン、米国に次ぐ世界 4 位であるが、設備の稼働率は天候に大きく左右され、電力の安定供給の観点からは、やや難がある。

そのため、新たな切り札として、原子力発電への期待が高まっている。現在のインドの原子力発電所は小規模であり、電源の 2%程度を占めるに過ぎないが、2008 年 10 月 10 日に米印原子力協定が締結されたことで、大型原子力発電技術の米国などからの導入の道が開かれた（P16 参考）。2025 年までに発電設備容量を現在の 20 倍程度まで増強する計画となっている。

これらのインド政府の電力供給増強の取り組み姿勢は、評価しうるといえる。ただし、電力供給計画の詳細は、今後の進捗をみていく必要があるだろう。

<sup>15</sup> 日本最大級の鹿島火力発電所に相当する。なお、kWは出力を示し、仮に1kWを1時間利用すると1kWhの電力を利用したことになる。kWとkWhは、速度と距離の関係に等しい。

<sup>16</sup> <http://www.jepic.or.jp/overseas/stance/india.html>

<sup>17</sup> [http://www.gwec.net/uploads/media/06-02\\_PR\\_Global\\_Statistics\\_2005.pdf](http://www.gwec.net/uploads/media/06-02_PR_Global_Statistics_2005.pdf)

## 参考② 期待が高まる原子力発電

### (1) 従来、インドは核拡散防止条約に未加盟のため、技術供与を受けられず

インドは、旧ソ連の技術供与による小型原子力発電所を持つものの、大型原子力発電技術を有していないために、米仏日などからの技術供与を望んでいた。

しかしながら、インドが核兵器保有国でありながら、約 190 カ国が加盟している核拡散防止条約（NPT、米英仏露中以外の核兵器保有を禁止）に未加盟（隣国のパキスタンも未加盟）であるために、技術供与を受けられなかった。

NPT 未加盟国への原子力関連技術供与は、例え民生用であったとしても、軍事転用の恐れがあることから禁止することが、当該技術の輸出規制に取り組む原子力供給グループ（NSG、米仏日など 45 カ国で構成）によって決められていたためである。

### (2) 2005 年 7 月、インドを例外扱いとして技術協力を申し出た米国ブッシュ政権

しかし、米国のブッシュ政権が、インドを NPT 未加盟のまま例外扱いとして大型原子力発電技術を供与する条件をインドに提示した。原子力技術を軍事用と民生用を分離し民生用だけを国際原子力機関（IAEA）の査察受入れること、かつ NSG が全会一致で承認することを条件として技術や核燃料を提供する内容の米印原子力協定が、2005 年 7 月にブッシュ大統領とシン首相間で基本合意された。

シン政権は、与党 कांग्रेस 党と共産党など左翼 4 党との連立政権であったが、左翼 4 党は、米印原子力協定は米国の裁量次第でいつでも反故にできる内容になっているとして米印原子力協定に反対し、インド国内の意思統一が図れないまま 3 年間で過ぎた。

### (3) 2008 年 7 月、インド国内の米印原子力協定への反発を首相信任投票で払拭

シン首相は、米国の政権交代後は、米印原子力協定の行方が不透明になると考えていた模様で、2008 年 11 月に次期大統領が選出されるまでに米印原子力協定を締結することを目指した（インド財閥系エコノミスト）。

シン首相は、事態の打開を図るべく、2008 年 7 月に一部野党の同協定への同意を取り付け、左翼 4 党との閣外協力を解消した。さらに、同月に首相信任投票を実施して過半数を獲得、これにより、インド国内では、米印原子力協定の障壁が無くなった。

### (4) 2008 年 10 月、米印原子力協定が締結

IAEA はインドの査察受入を 2008 年 8 月に承認、NSG 内にはインドの例外扱いには慎重論もあったが、9 月、インドが軍事核実験を凍結することを条件に米印原子力協定を承認、さらに 10 月初旬には米国議会も承認し、10 月 10 日に正式に米印間で協定が締結された。これにより、インドへの大型原子力発電技術供与が解禁され、原子力発電ビジネスが始動することになる。フランスも 2008 年 9 月末にインドと原子力協定に合意しており、中長期的には、原子力発電所の増設により電力不足が緩和されることになるだろう。

#### (4) 更なる経済成長の可能性

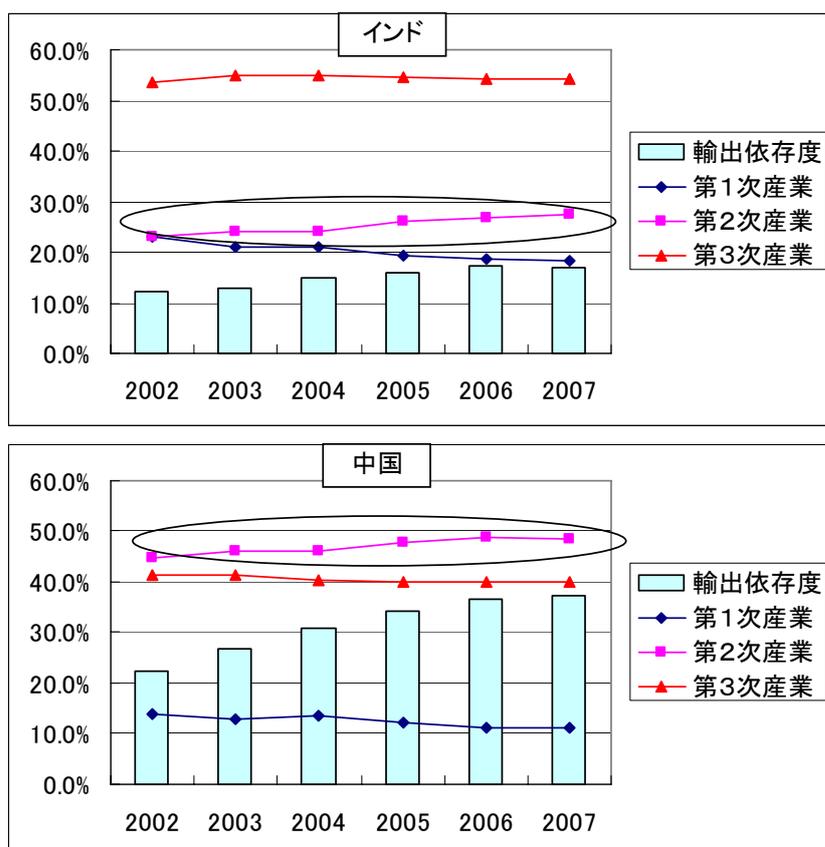
これまでみてきたように、インドはインフラ整備という課題を抱えているが、それにも関わらず 2005～2007 年度は 9% 以上の高成長を遂げ、2008 度はインフレにより景気減速するものの 7% 台の成長が見込まれている。インドは、第 3 次産業が GDP の 5 割強を占めるため、インフラ未整備でも高成長が可能だったといえる。

「第 3 次産業主体のインド」と「第 2 次産業主体の中国」の輸出依存度（輸出の GDP 比）を比較すると、インドが 20% 未満にとどまっているのに対して中国は 40% に迫りつつある（図表 20）。従って、インドには第 2 次産業振興の余地があり、インフラ整備を進捗させ、輸出を拡大することで、より高い経済成長を期待しうることになるだろう。

一方、インドは、政治・宗教・民族問題等の特有の課題も抱えているため、インフラ整備が一部の地域でしか進捗しない可能性があり、加えて、進捗のスピードは、ゆっくりとしたペースになると見込まれる点は留意しておく必要があるだろう。

外資系企業のインドビジネスという観点からは、こうした点を十分踏まえた事業戦略の構築が必要になると思われる。

図表 20 インドと中国の名目 GDP に占める経済活動別比率推移



(注) インドは年度、中国は暦年

(資料) CEIC データベース

### 参考 ③ 小売業の外資開放は進むのか

インドの第3次産業は発展を続けているが、小売業の発展が遅れていることが課題となっている。インドの小売業は2008年11月時点では外資系企業に開放されておらず（シングルブランド<sup>18</sup>は開放されているが、マルチブランドは開放されていない）、ウォルマート（米）、カルフル（仏）、日系大手小売業などの小売量販店は市場参入を果たしていない<sup>19</sup>。タタやリライアンスなどの地場財閥系小売業の店舗展開は進んでいるが、定価販売を基本とする形態であるため、客足が伸びておらず、小売業が発展できないという声もある。

インドの販売業者数の95%は零細販売業者であるため、小売業の外資開放に対しては反発が強い。一方、シン首相（ कांग्रेस党）は小売業の外資開放には前向きな姿勢を示している。閣外協力を行ってきた共産党などの左翼4党（ कांग्रेस党が議会で過半数を獲得するための連立）が外資開放に反対してきた経緯があるが、シン首相はこの閣外協力を解消したことから、小売業の外資開放は前進するという見方が出ている。

現地ヒアリングを行った結果、見方は分かれた。外資への開放には、今しばらくの時間を要するであろう。

#### 小売の外資開放に対する見方

	楽観的な見方	慎重な見方
インド側	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまで左翼が反対してきたが、シン首相は左翼政党とは手を切った。早ければ、2009年4月にも規制緩和の動きが出てくる可能性もある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既にインドの財閥系のスーパーなどは増えている。しかし、外資への開放については、現段階では何とも言えない。</li> </ul>
日本側	<ul style="list-style-type: none"> <li>小売業の外資開放に関しては、シン首相は賛成しているが、閣外協力してきた左翼政党が反対してきた。今般、左翼の閣外協力無しで首相信任投票が可決された。</li> <li>米印原子力協定のための信任だが、小売改革へもプラスの影響になると考えられる。2009年の総選挙後には、小売業の外資開放が進む可能性もあるだろう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドの小売量販店は、インド地場の財閥系などが積極的に店舗展開しているが、商品の価格が高く（定価販売）、実質的には百貨店となっている。そのため客足が鈍い。</li> <li>ウォルマートやカルフルが市場参入して量販効果を生かし、価格を引き下げないと状況は変わらないだろう。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>インドの財閥系企業は、ビジネスチャンスは農業と小売にあると認識しているようだ。いずれも近代化が最も遅れているセクターであるからこそ、リターンも大きいということだろう。</li> </ul>	

（資料）みずほ総合研究所において2008年7月にムンバイ・バンガロール・チェンナイにおいてヒアリング

<sup>18</sup> ソニー製品だけを扱うソニーワールドなどのシングルブランドは店舗展開を加速している。

<sup>19</sup> メトロ（独）は、会員制販売の卸売業ということでバンガロールに進出済。ウォルマートは、地場企業バルティ（携帯電話オペレーター最大手）と組み卸売業での市場参入を模索するも、2008年11月時点では参入していない。

## インタビュー② インドの経済発展について元日本政府関係者に聞く

### Q インド経済を過去の日本との比較という視点でどうみるか？

A 現在のインドは 60 年代前半の日本と考えればよい。これまで一番安い自動車はマルチスズキのマルチ 800 で 20 万ルピーだった。これは平均的な従業員給料の 10 か月分の価格。タタ自動車が発表した車はこの値段の半分の 10 万ルピーであり、本格的モータリゼーションを迎えることになるだろう。

日本の 60 年代の経済成長は、世界銀行の借款を契機に、高炉、新幹線、黒部ダムなどのインフラ整備によって支えられた。インドもインフラ投資ブームが起きている。

### Q 中国との比較という点ではどうみるか？

A 多くのエコノミストは、中国との比較から、インド経済は内需のほうが外需よりもウェイトが高いアジアでは稀有な国と評価しているようだ。

しかし、従来鎖国政策<sup>20</sup>をとっていた国が、対外経済開放策に転じて物価が下がった結果の消費ブーム（内需）だと考えたほうが自然だという見方もある。

潜在的には、輸出振興（外需）がインドの経済成長の手段になると考えられる。

### Q 産業面では、どの分野に期待ができるか？

A IT アウトソースの躍進は、81 年に 7 人で操業されたインフォシス（インド最大の IT アウトソース企業）が、最近では年間約 2 万人を採用していることからわかる。

IT アウトソースはカースト制度（職業毎の区分が社会に一部残る）とは無縁の新職業であることもプラスに働いている。

### Q インド経済発展のボトルネックはどこにあると考えるか？

A まずは、土地不足が懸念材料である。民主主義であるために、土地の収用に長い時間がかかっている。

次に、与党が選挙で勝つためには、農村振興を重視しなければならない。経済成長は都市からはじまり、農村に恩恵が浸透するには 5 年以上（総選挙は 5 年毎）かかる。都市と農村の所得格差を肥大化させ過ぎると、選挙で与党が負けることに繋がってしまう。そのため、農村振興を重視した政策が求められる。

食糧・環境問題も今後の課題だ。インドの国土は日本の約 9 倍だが、人口も日本の約 9 倍。つまり、日本と人口密度は同じだが、インドはこれから人口が 5 割増加し、2050 年には 17 億人になる。現在は食糧の自給自足を概ね達成しているが、今後、食糧需要増および環境負荷に耐えられるかどうかを留意しなければならない。

（資料）みずほ総合研究所において、日本国内でインタビュー

<sup>20</sup> 従来旧ソ連型の経済体制をとっていたが、91 年のソ連の崩壊、湾岸戦争による出稼ぎ労働者の送金減少によって、開放路線に転じた。

## 第二部「拡大する自動車産業の行方」

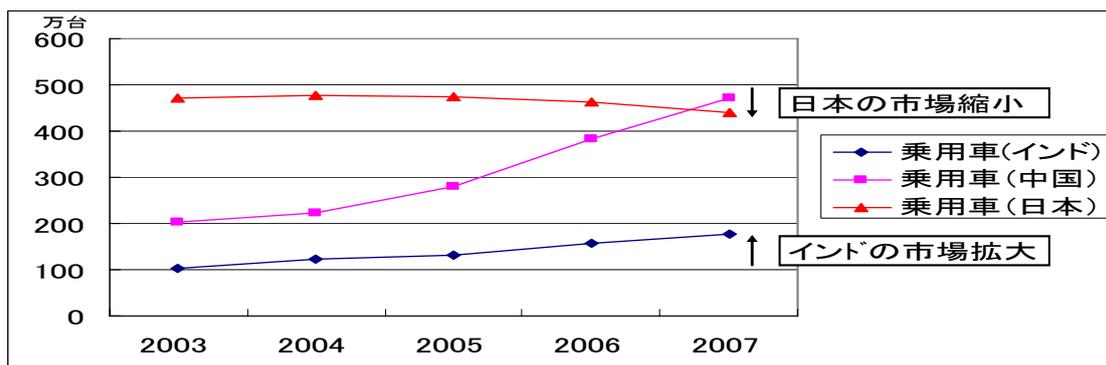
### 1. 注目が高まるインドの自動車産業

第一部でみた通り、インドの中長期的な成長期待は高い。ここでは、インドで注目される自動車産業（主に乗用車）の行方を概観することとする。

インドの自動車市場は、2003年度に年間100万台を突破すると2007年度は180万台に迫り、2010年度には200万台到達が視野に入ってきている。既に日本の販売台数を超えている中国の市場拡大の勢いには及ばないものの、人口や経済成長力を勘案すれば更なる需要拡大が期待できると考えられている（図表21）。

日系自動車メーカーは、近年、日本国内市場の縮小から、成長戦略の一貫として海外展開を推進し、アジアでは中国・タイなどで現地生産拡大を進めてきた。インド市場開拓の取り組みは、スズキ（インドでは、現地合弁会社マルチスズキとして有名、以下マルチスズキ）を除いてやや遅れていたが、今後は各社が現地生産を拡大する計画となっている。

図表 21 日本・インド・中国の自動車販売台数推移



(注1) 日本とインドは年度、中国は暦年

(注2) 日本とインドは乗用車全て、中国は乗用車中のセダンタイプのみ

(資料) CEIC データベース

### 2. 小型低価格車主体で明確なセグメントに分かれた市場

インド市場の特徴は、小型低価格車主体の市場であることが挙げられる。インドの自動車市場の特徴を日系自動車メーカー関係者は、「インドは、小型低価格車主体の市場である。加えて、国内生産の場合、原材料価格も安くないなど非常に厳しい市場である。また、消費者は低燃費への要求が強いうえ、格好のよさや新しさも求める。しかし、だからこそ、他の新興国への展開の試金石となる。」と指摘する。

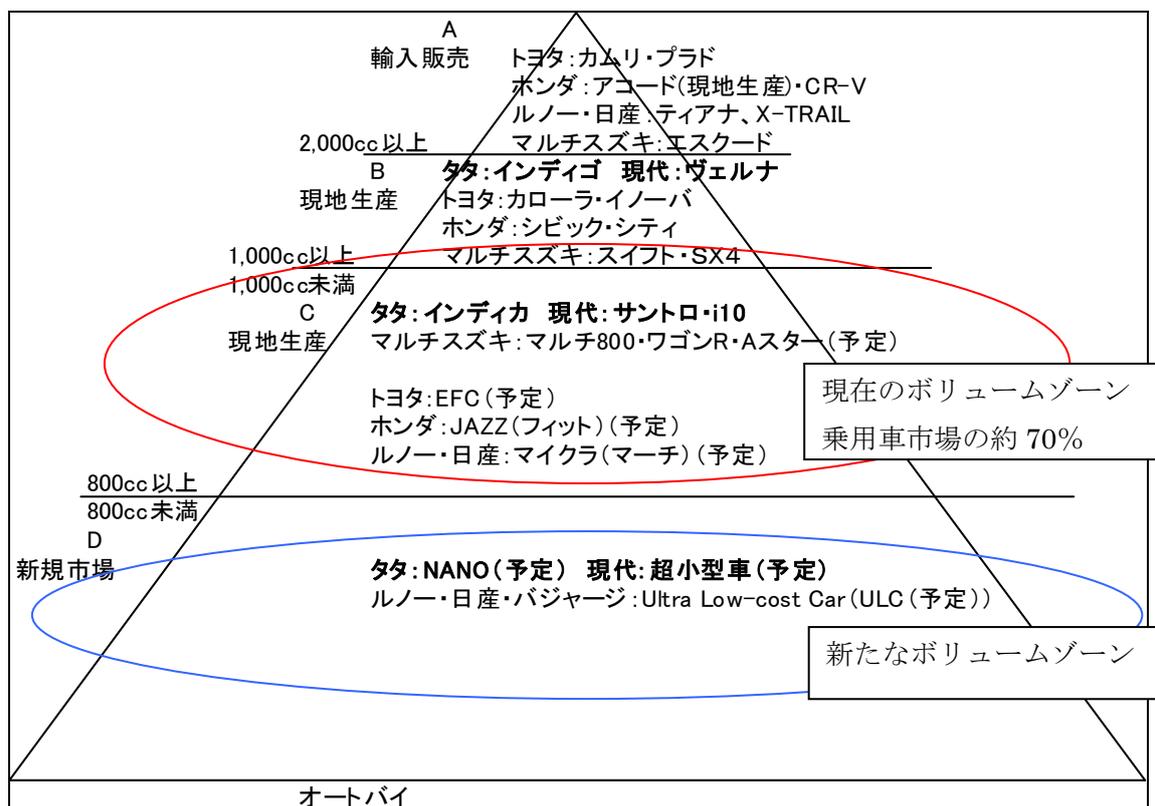
このようなインド市場のニーズを捉えることに成功したのが、市場シェアの5割弱を握るマルチスズキである。タタ自動車と現代自動車（韓）が各2割弱のシェアで続き、実質的に3強体制となっている。トヨタ、ホンダなども現地生産を行っているがシェアは数%にとどまる（ルノー・日産は現地生産準備中）。

また、「インドはセグメント毎に明確に分かれた市場であり、セグメント毎に分かれた市場がそのまま拡大する。現在のボリュームゾーンである小型低価格車は、将来的にもボリュームゾーンであり続けるだろう。」との指摘もあった。

日系自動車メーカーとタタ自動車および現代自動車の車種を、排気量ごとに、大型車（Aクラス：2,000cc以上）、中型車（Bクラス：1,000～2,000cc未満）、小型車（Cクラス：800～1,000cc未満）、超小型車（Dクラス：800cc未満）とセグメント毎に分類すると、概ね図表22のようになると考えられる。

現在のインドのボリュームゾーンはC（800cc以上1,000cc未満）クラスであるが、当該クラスにおける市場参入増加が続いていることは、自動車メーカーがインドは将来的にも小型低価格車中心の市場と予想していることを示す。さらに、タタ自動車のNANOによって更なる小型低価格車市場であるD（800cc未満）クラスが新たに開拓されていくと推測される。

図表 22 インドの自動車市場（セグメント別イメージ図）



(注) 一部のメーカー・車種しかカバーしていないイメージ図。同じ車種でも排気量がクラスを跨ぐケースもある。

(資料) みずほ総合研究所において、ムンバイ・パンガロール・チェンナイで2008年7月にヒアリング

#### 参考④ 各自動車メーカーのインド国内における市場開拓動向

##### 1. 守備を固めるインドのBIG3（マルチスズキ、タタ自動車、現代自動車）

###### (1) C（800cc以上 1,000cc未満）を強化しつつ高付加価値車種シフト（マルチスズキ）

インドで圧倒的なシェアを握るマルチスズキは、C（800cc以上 1,000cc未満）クラスに新たに国際戦略車であるAスターを投入予定<sup>21</sup>で、Cクラス内における高付加価値車種へのシフトを図っている。

A（2,000cc以上）クラスではエスクード（輸入販売）、B（1,000～2,000cc未満）クラスでは、国際戦略車であるスイフト、SX4（Bクラスの中でもCクラスに近いコンパクト車）を投入済みであり、インド市場における高付加価値車種へのシフトを図っている。

###### (2) D（800cc未満）に新展開（タタ自動車）

2008年1月、ニューデリーモーターショーで初公開された世界最安価の10万ルピー（約20万円）のタタ自動車のNANOは世界に衝撃を与えた。インドでこれまで販売されてきた中で最安値であったマルチスズキのマルチ800の約半額である。

当初予定された2008年10月の市場投入は、西ベンガル州の工場撤退で遅れる見込みだが、市場に投入されれば、オートバイからの乗り換えや既に自動車を保有している都市部家庭の2台目という新たな購入層の開拓により、販売は順調に伸びると予想されている。

従来から生産を行っているB（1,000～2,000cc未満）・C（800cc以上 1,000cc未満）クラスに加えて、独自にD（800cc未満）クラスのNANOを開発したことにより、インドのボリュームゾーンを漏れなく取り込もうという戦略であろう<sup>22</sup>。

###### (3) D（800cc未満）に新展開（現代自動車）

現代自動車は、C（800cc以上 1,000cc未満）クラスが主体であるが、新たにD（800cc未満）クラスへの新規参入を予定している。インドの報道<sup>23</sup>によると、現行モデルを一層簡素化した車種の投入などが検討されている模様である。

<sup>21</sup> スズキ プレスリリース <http://www.suzuki.co.jp/release/d/2007/1211/index.html>

<sup>22</sup> タタ自動車は、フォード（米）から、ジャガー（英）・ランドローバー（英）を買収しており、将来的にはインド市場におけるAクラス（2,000cc以上）の開拓を進める可能性もある。

<sup>23</sup> <http://www.financialexpress.com/news/Hyundai-Motor-delirious-with-Nano-fever/280361/>

## 2. 攻勢を強める日系BIG3（トヨタ、ホンダ、ルノー・日産）

### （4） C（800cc以上 1,000cc未満）に新展開（トヨタ、ホンダ）

トヨタは、従来のA（2,000cc以上：輸入販売）・B（1,000～2,000cc未満：現地生産）クラスに加えて、C（800cc以上 1,000cc未満）クラスに新たにEntry Family Car(EFC)を現地生産により投入する<sup>24</sup>。

ホンダも同様で、従来のA（2,000cc以上：CR-Vは輸入販売・アコードは現地生産）・B（1,000～2,000cc未満：現地生産）クラスに加えて、C（800cc以上 1,000cc未満）クラスに新たにJAZZ（日本名フィット）を現地生産により投入する<sup>25</sup>。

Cクラスに本格参入する意味は、当面は、D（800cc 未満）クラスにおける格安車競争は避けつつも、現状のボリュームゾーンでの需要拡大分を取り込もうという戦略であろう。

### （5） C（800cc以上 1,000cc未満）・D（800cc未満）に新展開（ルノー・日産）

ルノー・日産は、これまでA（2,000cc 以上）クラスの輸入販売のみ取り扱ってきたが、2008年6月6日に、C（800cc以上 1,000cc未満）クラスにマイクラ（日本名マーチ）を投入、2010年にタミルナド州チェンナイで生産を開始すると発表した<sup>26</sup>。

同時並行で、地場オートバイメーカーのバジヤージオートと組むことで、D（800cc未満）クラスに超低価格車（ULC）を投入、2011年にマハーラシュトラ州チャカンで生産を開始することも発表している<sup>27</sup>。

ボリュームゾーンに一気に参入し、存在をアピールしていく戦略と思われる。

## 3. 市場競争激化は必至

各社によって戦略セグメントには差異があるが、最大のボリュームゾーンとなるCクラス（800cc 以上 1,000cc 未満）は、トヨタ、ホンダ、ルノー・日産などの参入で競争激化が必至の情勢と思われる。これまでCクラスを中心に高いシェアを維持してきたマルチスズキは、Cクラス内における高付加価値車種の投入を図っている。

タタ自動車が先行して開拓するDクラス（800cc 未満）は、潜在市場としての期待が高い。しかし、ルノー・日産・バジヤージや現代自動車などの市場参入が見込まれており、競争は徐々に厳しくなると予想される。

<sup>24</sup> トヨタ プレスリリース [http://www.toyota.co.jp/news/08/Jul/nt08\\_0710.html](http://www.toyota.co.jp/news/08/Jul/nt08_0710.html)

<sup>25</sup> ホンダ プレスリリース <http://www.honda.co.jp/news/2008/c080926b.html>

<sup>26</sup> 日産 プレスリリース <http://www.nissan-global.com/JP/NEWS/2008/STORY/080606-01-j.html>

<sup>27</sup> 日産 プレスリリース <http://www.nissan-global.com/JP/NEWS/2008/STORY/080512-01-j.html>

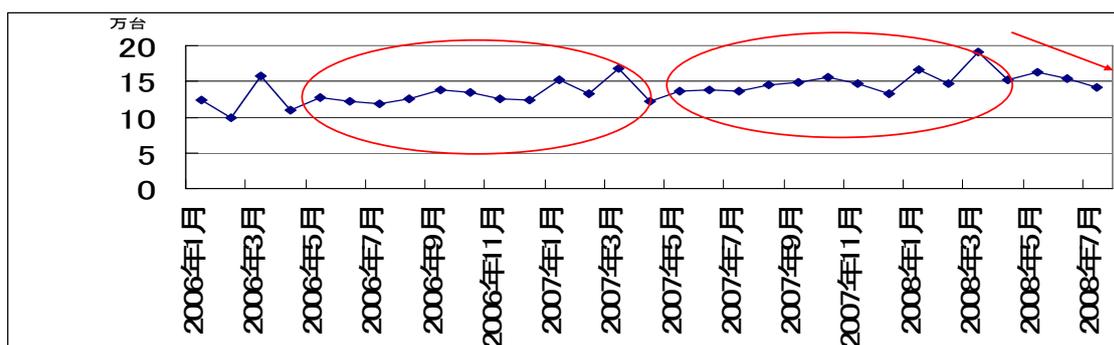
### 3. 2008 年に入り販売鈍化、懸念される 2010 年供給過剰リスク

一般的にインドの年間自動車販売は、「新年度の 4 月に入ると所得税還付などで売れ始め、10 月の秋祭り<sup>28</sup>でピークを迎える。1 月になると翌年度の政府予算案を睨んで消費者が様子見に入る<sup>29</sup>ことから販売が落ち込む傾向がある。」といわれており、2006 年度・2007 年度はその傾向がみられる。

しかしながら、2008 年度は、新年度に入っても販売台数が伸び悩んでいる（図表 23）。これは、インフレに伴う高金利政策による影響と考えられている。インドの調査会社によると、自動車購入者の 7～8 割程度がローンを利用しているとされており、利用率は非常に高い（対照的に中国における利用率は 1～2 割程度<sup>30</sup>）。そのため、高金利は、インドの自動車販売にとって強い逆風になっていると推測される。

2008 年 10 月以降、中央銀行が利下げを行ったことは自動車ローン利用者にとってプラス要因だが、新たに金融危機<sup>31</sup>の影響で金融機関の自動車ローン審査が厳格さを増す可能性も指摘されており、当面の自動車販売台数急増は見込み難いようだ。

図表 23 インドの月間自動車販売台数



(資料) インド自動車工業会 (SIAM)

足元の自動車販売が鈍化している状況下で、タタ自動車を中心とするインド及び外資系自動車メーカーは、現在生産拡大の準備を進めており、2010 年前後に新工場が一斉に立ち上がる予定になっている。

日系自動車メーカーが公表しているだけでも、2010 年前後には約 130 万台の生産増加が予定されており（図表 24）、タタ自動車と現代自動車などをあわせると約 200 万台の生産増加となり、国内の生産能力は、既存の約 200 万台を加えた 400 万台になる計算である。

<sup>28</sup> ヒンドゥー教の祭りであるディワリ。

<sup>29</sup> 自分の就業する分野への経済的な損得を見極める。

<sup>30</sup> <http://j.peopledaily.com.cn/94476/94674/6468794.html>

<sup>31</sup> 株価下落・景気後退などで金融機関のリスク許容度が低下する可能性がある。

図表 24 日系自動車メーカーのインドにおける増産計画

日系自動車メーカー	工場（進出先）	新工場稼動時期	増産計画 計 126 万台	主力車種	輸出対応
マルチスズキ	第2工場（デリー近郊・ハリヤナ州マネサル）	2009年	30万台	Cクラス 800cc 以上 1,000cc 未満	欧州を初めてして世界各地に輸出
ホンダ	第2工場（デリー近郊・ラジャスタン州タブカラ）	2010年	6万台	Cクラス 800cc 以上 1,000cc 未満	—
トヨタ	第2工場（カルナータカ州バンガロール郊外）	2010年	10万台	Cクラス 800cc 以上 1,000cc 未満	—
ルノー・日産	新工場（タミルナド州チェンナイ郊外）	2010年	40万台	Cクラス 800cc 以上 1,000cc 未満	輸出も並行
ルノー・日産・パジヤージ	新工場（マハーラシュトラ州チャカン）	2011年	40万台	Dクラス 800cc 未満	その他新興市場に拡大する可能性あり

（資料）各社プレスリリース（P22・23 脚注）をベースにみずほ総合研究所作成

今後のインドの自動車市場の見方について、日系自動車関係者にヒアリングを行ったところ、販売台数の鈍化は一時的で、中長期的な市場の成長性・潜在性は揺るがず、2012年には400万台の市場に到達するという楽観的な見方が少なくなかった。

一方で、2010年には200万台が生産過剰となり、半分の自動車メーカーは失敗するという厳しい見方もあった（図表 25）。

いずれにせよ、インド自動車市場の需給動向については注視していく必要があるだろう。

図表 25 自動車市場の見方（日本側の見方）

市場見通し（楽観的な見方）	市場見通し（慎重な見方）
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最近のインフレ、高金利は、自動車販売に影響を与えているが、インドの人口は多く、市場の潜在性は揺るがない。</li> <li>・ モータリゼーションの到来はこれからである。2012年には年間販売台数400万台に達すると予想している。</li> <li>・ 2020年には、中国、米国に次ぐ第3位の年間販売台数500万台規模のマーケットになるだろう。マルチスズキ、タタ自動車、現代自動車だけでは足りず、トヨタ、ホンダ、ルノー・日産の需要が急増するだろう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最近の自動車メーカーの生産計画は、見通しが楽観的過ぎるのではないだろうか。マルチスズキは、インドでは確固たる地位を得ており、100万台を確保するだろうが、他社は不透明である。</li> <li>・ 2010年の市場は、年間販売台数200万台であるにも関わらず、生産能力は400万台近くに達する見込み。半分は失敗するのではないかと心配している。</li> </ul>

（資料）みずほ総合研究所において、ムンバイ・バンガロール・チェンナイで2008年7月末にヒアリング

#### 4. 2010年以降、国内新市場開拓と輸出で競争激化を回避

インド市場が2010年に向けて順調に拡大するにせよ、一時的な調整色を強めるにせよ、2010年以降は供給倍増によってC（800cc以上1,000cc未満）クラスを中心に国内市場競争が激化することは避けられない。そのため、自動車メーカーの対応策としてとられているのが、国内新市場の開拓と輸出である。

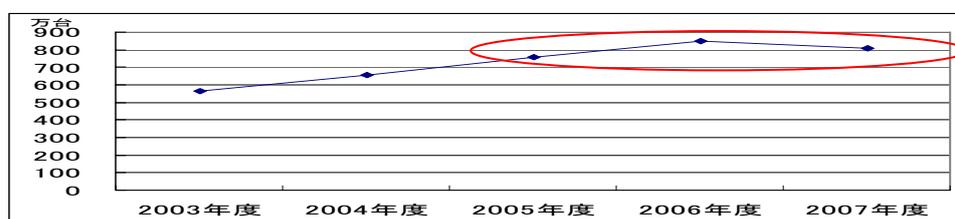
##### （1）オートバイ購入者からの乗り換えで国内新市場を開拓

まず、D（800cc未満）クラスの開拓が、タタ自動車、ルノー・日産・バジャージ、現代自動車などによって進められようとしている。そのターゲットとして期待されているのが、オートバイ市場からの乗り換え需要である。図表26の通り、オートバイの年間販売台数は800万台を超える規模に達しており、自動車の4倍超の販売台数となっている。

高金利や景気減速などでオートバイの販売も鈍化している状況下、オートバイと自動車では燃費に約3～5倍（NANOは約20km/1）の差があり、すぐにD（800cc未満）クラスの市場開拓が可能か疑問視する声もある。

しかし、仮に1～2割がオートバイからDクラスに乗り換えれば、新たに80～160万台の需要が生まれることになり、潜在需要は大きいといえるだろう。

図表26 インドの年間オートバイ販売台数



（資料）インド自動車工業会（SIAM）

#### 参考⑤ 求められるエネルギー・環境対策

中長期的な市場の拡大が見込めるインドだが、インドの自動車市場拡大に伴い、石油の需要増大および環境負荷の高まりという新たな課題が顕在化している。インド政府は、排気量1.2L未満車の自動車税を通常の24%から2006年に16%に引き下げ、2008年からさらに12%に引き下げるなど、小型車誘導による石油需要抑制を図っている。また、環境負荷に関しては、2010年には欧州並みの厳しい排気ガス規制<sup>32</sup>を導入する予定である。

自動車メーカー各社は、中長期的により一層、エネルギー・環境対策を踏まえた車種投入戦略が求められることになるだろう。ホンダはシビックハイブリッドを2008年夏に投入済（輸入販売）<sup>33</sup>であり、タタ自動車は電気自動車を新規投入予定<sup>34</sup>であるなど、環境対策車分野の競争も始まりつつあるようだ。

<sup>32</sup> 現在は11都市でユーロⅢ、その他ではユーロⅡを導入。2010年にそれぞれユーロⅣ、ユーロⅢに引き上げる予定。

<sup>33</sup> ホンダ プレスリリース <http://www.honda.co.jp/news/2008/c080618b.html>

<sup>34</sup> <http://www.india-server.com/news/tata-electric-car-to-be-launched-in-3485.html>

## (2) 欧州・中東向け輸出拠点

国内の市場競争激化を勘案し、新たに外需を視野に入れてインドを小型車の輸出拠点とする動きも具体化している。インドを輸出拠点化する根拠としては、「インド国内の低価格競争が、結果的に各自動車メーカーの競争力を高め、輸出拠点化は理に適う」（日系自動車メーカー）という見方があった。

マルチスズキ、ルノー・日産の増産計画は、国内販売と同時に輸出を視野に入れたものである。インドは欧州・中東に近く、当該地域向けの輸出に適している。マルチスズキは、インド西部のグジャラート州ムンドラに新たに自動車輸出ターミナルを建設<sup>35</sup>、インド北部で生産するAスターを2008年末からムンドラ経由で欧州向けに輸出する予定である<sup>36</sup>。

ルノー・日産は、チェンナイで生産するマイクラ（日本名マーチ）を、2010年下半年からチェンナイ北部のエンノール港経由で欧州向けに輸出する予定である<sup>37 38</sup>。

現時点で、日系自動車メーカーの一步先を歩んでいるのが現代自動車である。同社はグローバル生産体制の構築の過程で小型車の生産をチェンナイ工場に集約<sup>39</sup>、同工場をインド国内販売とともに欧州を中心とする全世界向け輸出拠点としても位置付けている。チェンナイ港には、輸出を待つ同社の小型車が整然と並んでいる。

仮に、マルチスズキ、ルノー・日産、現代自動車<sup>40</sup>の増産分の約半分が輸出されるとすると、約50万台という計算になる。

（チェンナイ港から輸出される現代自動車の小型車）



（資料）タミルナド州政府

前述のとおり、2010年前後には一時的な需給ギャップは拡大するが、新規供給される200万台は、C（800cc以上1,000cc未満）クラス、D（800cc未満）クラス、輸出の3つの分野に徐々に吸収されることになるだろう。

<sup>35</sup> マルチスズキプレスリリース

<http://www.marutisuzuki.com/maruti-suzuki-mundra-port-ink-pact-for-mega-car-terminal.aspx>

グジャラート州は、デリー・ムンバイの中間に位置しており、デリー・ムンバイ間産業大動脈構想（DMIC）の中核を担う州のひとつ。同構想では、ムンバイの港湾機能強化に加え、グジャラート州の港湾機能強化も計画されている。

<sup>36</sup> スズキ プレスリリース <http://www.suzuki.co.jp/release/d/2007/1211/index.html>

<sup>37</sup> 日産 プレスリリース <http://www.nissan-global.com/JP/NEWS/2008/STORY/080606-01-j.html>

<sup>38</sup> 日産 プレスリリース <http://www.nissan-global.com/JP/NEWS/2008/STORY/081018-01-j.html>

<sup>39</sup> 現代自動車 HP <http://www.hyundai-motor.co.jp/company/hmc/production/oversea.html>

<sup>40</sup> 2007年末に第二工場が完成し、生産能力は30万台から60万台に倍増した。

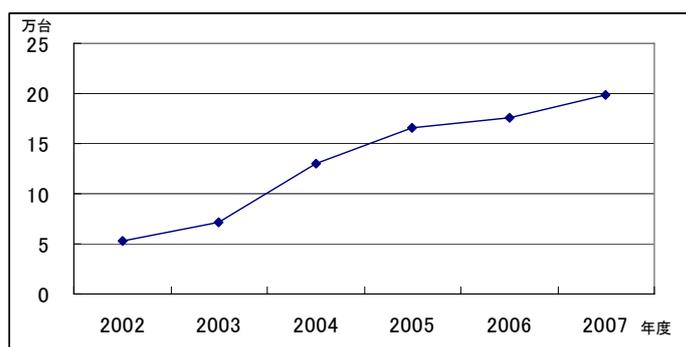
## 5. 小型車のグローバル生産拠点を目指すインド

インドの自動車市場は、小型車を中心に中長期的な成長が見込まれる市場であると共に、価格や品質への要求も厳しいと言われている。自動車メーカー各社は、この市場で競争力をつけて国内需要を取り込むと共に輸出拠点とする計画を進めている。既に、現代自動車やマルチスズキなどによってインドからの自動車輸出は徐々に拡大されており、2007年度には欧州・中東・南アジア地域向けを中心に約20万台に達している（図表27）。マルチスズキは増産分の輸出、ルノー・日産は計画段階から輸出を表明している。

また、インド政府は2006年末に、「自動車産業育成10年計画<sup>41</sup>」を発表している。当該計画は、350～400億ドルの投資を国内外から呼び込み、新たに2,500万人の雇用を創出すると共に輸出を振興し、ムンバイ、チェンナイ、コルカタの近郊に年間50万台規模の自動車輸出用インフラを整備する内容となっている<sup>42</sup>。

拡大が見込まれるインド国内市場、自動車メーカー各社の生産増の動き、インド政府の自動車産業育成方針などを勘案すれば、中長期的にインドが、小型車のグローバル生産拠点として台頭することは十分考えられるだろう。

図表 27 インドの自動車輸出台数



（資料）インド自動車工業会

<sup>41</sup> [http://www.dhi.nic.in/draft\\_automotive\\_mission\\_plan.pdf](http://www.dhi.nic.in/draft_automotive_mission_plan.pdf)

<sup>42</sup> 当該計画は政策提言という位置づけのために政府は執行義務を負っているわけではない。

### インタビュー③ インドの自動車市場について元日系自動車メーカー幹部に聞く

#### Q タタ自動車の実力をどうみるか？

A 元々は純粋な商用車メーカーであり、98年に初めての乗用車としてインディカを販売したものの、欠陥が多く競争力を持っていなかった。しかし、2002年に出されたインディカ V2 では、前モデルの欠点がすべて改善され、その品質は大幅に向上した。

タタ自動車は、格安車 NANO を開発する一方で、ジャガー（英）・ランドローバー（英）をフォード（米）から買収するなど、その手法は大胆にもみえるが、プネに巨大な技術センターを有するなど研究開発を重視している。将来的には、世界の自動車メーカーのトップ 10 入りを狙っているとみたほうがいいだろう。

また、もともと商用車メーカーであるため、インド国内の商用車ディーラー網を乗用車用に転用できる点も強みである。新規参入の乗用車メーカーは、ディーラー網の構築に苦労するだろう。

#### Q NANO の登場をどうみるか？

A NANO は4年越しの計画で実現したが、外資系自動車メーカーは10万ルピーでは実現不可能とみていた。従来、最安価であったマルチスズキのマルチ 800 が約20万ルピー、一般のオートバイが約5万ルピーであり、NANO の10万ルピーは丁度その中間を狙ったものである。インドは公共交通機関の整備が遅れており、都市部の2台目としても NANO は人気が出るだろう。

#### Q インドの地場部品メーカーの実力はどうか？

A インドの地場部品メーカーは育っており、現時点で既に様々な国に部品を輸出している。タタ自動車の一次サプライヤーである TACO は3,000人の技術者を抱えているほど巨大である。インドの地場サプライヤーは、欧米系サプライヤーに M&A を仕掛けるほどに成長しているところもある。

#### Q 日系自動車部品メーカーが新たに進出するなら、どこが有望か？

A デリー周辺（マルチスズキ、ホンダが進出）かチェンナイ（ルノー・日産が新規進出）が現実的だろう。また、地場メーカーとの取引を狙うのであれば、思い切ってタタ自動車の本拠地ムンバイ・プネという発想もあるだろう。

#### Q 輸出拠点としてのインドをどう考えるか？

A インドは自動車関連税が高く、車両本体価格の3割に及ぶ。その環境下で販売競争が繰り広げられているために、自動車メーカー・部品メーカーの価格競争力は高い。このような背景を勘案すると、インドを輸出拠点とする考え方は理に適っている。

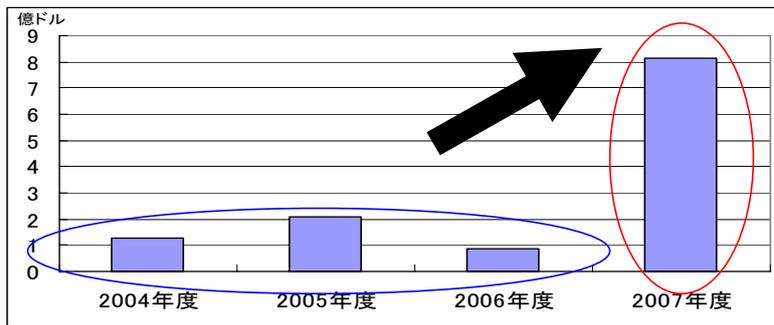
（資料）みずほ総合研究所において、日本国内においてインタビュー

### 第三部「日系企業の対インド投資動向と新たに注目されるインド南部」

#### 1. 日系企業の対インド投資動向

日系企業の対インド投資は、インドへの関心の高まりにもかかわらず伸び悩んできたが、2007年度に入って投資が急拡大している（図表 28）。この背景には第二部でみた自動車市場の拡大があり、物流や保険などのサービス業も自動車産業向け事業のウェイトが高いと推測される。

図表 28 日本の対インド投資（実行ベース）推移



（資料）インド商工省

在インド日本大使館が調査を行った日系企業拠点数の推移をみると、2007年度から2008年度の1年間で約300拠点数が増加していることから、インドへの投資が本格化しつつあることがうかがえる。地域別では、約4割がデリー周辺の北部に集中しており、続いて約3割がバンガロール・チェンナイなどの南部となっているが、都市別では北部ハリヤナ州のグルガオン（ラジャスタン州の一部を含む）と南部タミルナド州のチェンナイの増加が著しい<sup>43</sup>。これは、マルチスズキ、ホンダが進出するデリー周辺とトヨタが進出するバンガロールに加えて、ルノー・日産が新規進出するチェンナイに新たに日系企業が集積し始めたことに起因するとみられる（図表 29）。

図表 29 インド進出日系企業拠点数推移

都市	州	2006年度	2007年度	2008年度	07-08増加
<b>北部</b>					
デリー	デリー	101	118	131	13
ノイダ	ウッタールプラデシュ	21	27	34	7
グルガオン(注)	ハリヤナ(ラジャスタン)	45	67	134	67
<b>西部</b>					
ムンバイ	マハーラシュトラ	58	84	127	43
プネ	マハーラシュトラ	18	16	40	24
<b>東部</b>					
コルカタ	西ベンガル	12	14	33	19
<b>南部</b>					
ハイデラバード	アンドラプラデシュ	11	11	22	11
バンガロール	カルターナカ	77	90	104	14
チェンナイ	タミルナド	61	74	131	57
その他		40	54	84	30
合計		444	555	840	289

（注）2008年度はグルガオン寄りのラジャスタン州の一部を含む

（資料）地図：http://www.freemap.jp/をベースにみずほ総合研究所作成 企業数：在インド日本大使館

<sup>43</sup> ムンバイ周辺は、金融・物流業などのサービス業、製造業でも販売拠点の進出が多いとみられる。なお、プネにはタタ自動車などに部品を提供する日系企業の進出の動きがある。

参考 ⑥ 北部・南部進出 日系自動車関連企業

州	市	拠点名	業種
デリー	デリー	デルパイン	カーステレオ
デリー	デリー	ダイフク インディア	自動車生産システム販売・工事
デリー	デリー	デンソー	自動車部品販売
デリー	デリー	ヒーロー・ホンダ	二輪車
デリー	デリー	スタンレー電気	自動車部品
デリー	デリー	スズキ	自動車
デリー	デリー	NTN	ベアリング
デリー	デリー	NTN	自動車部品
デリー	デリー	Panasonic Industrial Asia Pte. Ltd.	マンガン電池、カーステレオ他
デリー	デリー	トヨタ自動車	自動車
ウッタルプラデシュ	ノイダ	デンソー・インド	自動車部品
ウッタルプラデシュ	ノイダ	本田技研工業	自動車
ウッタルプラデシュ	ノイダ	本田技研工業	小型発動機
ウッタルプラデシュ	ノイダ	エイチワン	自動車部品
ウッタルプラデシュ	ノイダ	ケーヒン・パナルファ	自動車部品
ウッタルプラデシュ	ノイダ	森六	自動車部品
ウッタルプラデシュ	ノイダ	住友電装、双日	自動車部品
ウッタルプラデシュ	ノイダ	住友電装	自動車部品
ウッタルプラデシュ	ノイダ	テイ・エステック	自動車部品
ウッタルプラデシュ	ノイダ	ヤマハ発動機	二輪車
ハリヤナ	グルガオン	旭硝子	自動車用ガラス
ハリヤナ	グルガオン	ASTI	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	バンドー化学	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	デンソー	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	FCC	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	ヒーロー・ホンダ	二輪車、スクーター
ハリヤナ	グルガオン	ハイレックスコーポレーション	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	本田技研工業	二輪車、スクーター
ハリヤナ	グルガオン	本田技術研究所	研究開発
ハリヤナ	グルガオン	ホンダ・トレーディング	商社
ハリヤナ	グルガオン	ユーション	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	スタンレー電気	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	スズキ	自動車
ハリヤナ	グルガオン	東海理化	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	ミツバ	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	三菱電機	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	三菱金属 鋳業	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	ショーワ	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	永田部品製造	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	日本特殊陶業株式会社	自動車部品市場調査
ハリヤナ	グルガオン	日発	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	日本リークレス	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	パーカー	塗装総合プラント建設
ハリヤナ	グルガオン	光洋精工	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	三菱マテリアル	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	ソミック 石川	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	スタンレー電気	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	三桜工業	自動車部品
ハリヤナ	グルガオン	スズキ	二輪車生産
ハリヤナ	グルガオン	スズキ	エンジン製造
ハリヤナ	ファリダバード	サンデン	自動車部品
ハリヤナ	パワル	関西ペイント	塗装
ハリヤナ	パワル	ケーヒン	自動車部品
ハリヤナ	パワル	武蔵精密工業	自動車部品
ハリヤナ	パワル	三井金属	自動車部品
ハリヤナ	ダルヘラ	スタンレー電気	自動車部品
州	市	拠点名	業種
カルナータカ	バンガロール	アイシン精機	自動車部品
カルナータカ	バンガロール	トヨタ紡織	自動車部品
カルナータカ	バンガロール	デンソー	自動車部品
カルナータカ	バンガロール	デンソーセールス	自動車部品
カルナータカ	バンガロール	FMC販売	精密ボールベアリング
カルナータカ	バンガロール	トヨタ自動織機	紡績機器
カルナータカ	バンガロール	住友電装・双日	自動車部品
カルナータカ	バンガロール	尾張精機	自動車部品
カルナータカ	バンガロール	豊田鉄工	自動車部品
カルナータカ	バンガロール	豊田通商	鉄鋼・自動車部品
カルナータカ	バンガロール	ニチリンサンライズ	自動車部品
カルナータカ	バンガロール	矢崎総業	自動車部品販売
カルナータカ	バンガロール	豊田合成	自動車部品
カルナータカ	バンガロール	トヨタ自動車	自動車
カルナータカ	バンガロール	豊田通商	商社
タミルナド	チェンナイ	大同メタル	自動車部品
タミルナド	チェンナイ	五十嵐電機製作所	自動車部品
タミルナド	チェンナイ	小糸製作所	自動車部品
タミルナド	チェンナイ	スタンレー電気	自動車部品
タミルナド	チェンナイ	ミツバ	自動車部品
タミルナド	チェンナイ	ニチアス	自動車部品
タミルナド	チェンナイ	日本精工	自動車部品
タミルナド	チェンナイ	ミクニ	自動車部品

(注) 2006年12月時点のリストより、自動車関連と推測される企業を抜粋

(資料) JBIC「インドの投資環境」

## 2. 北部と南部の投資環境比較

ここでは、日系企業が集積しつつあることから、北部（デリー周辺）と南部（チェンナイ周辺）の投資環境を比較してみた（図表 30）。以下に個別の項目をより詳細に検証する。

図表 30 インド北部と南部の投資環境比較

		北部（デリー周辺）	南部（チェンナイ周辺）
(1) 基礎データ	名目 GDP	デリー 約 220 億ドル ハリヤナ州 約 220 億ドル	タミルナド州 約 500 億ドル
	一人あたり名目 GDP	デリー 約 1,500 ドル ハリヤナ州 約 1,000 ドル	タミルナド州 約 750 ドル
	人口	デリー 約 1,500 万人 ハリヤナ州 約 2,200 万人 (参考) ウッタールプラデシュ州 約 1 億 7,800 万人 ラジャスタン州 約 6,000 万人	タミルナド州 約 6,500 万人 (チェンナイ 約 650 万人)
	民族	アールリア系が中心	ドラヴィダ系が中心
(2) インフラ	港湾	内陸都市であり、最寄りのムンバイ港までは 1,500km 離れる。	大型の港湾を有し、市北部にエンノール港を新たに拡張。
	工業用地	不足気味。	不足気味。
	電力需給	不足気味。	比較的良好だったが不足気味に。
(3) 労働力	人件費	上昇傾向。	北部より低い上昇傾向。
	労働争議	労働争議が散見される。	労働争議は非常に少ない。
(4) 日系企業の進出動向	日系企業拠点数（2008 年 10 月時点）	デリー 131 グルガオン 134 (ハリヤナ州、ラジャスタン州の一部を含む) ノイダ 34 (ウッタールプラデシュ州)	チェンナイ 131
	自動車メーカー（2010 年生産能力）	マルチスズキ（約 100 万台） ホンダ（約 16 万台）	ルノー・日産（約 40 万台） 三菱自動車（約 5 万台）
	在留邦人数	約 2,500～3,000 名	約 250～300 名
	日本人学校	有り	補習校のみ

(注) 基礎データは 2006 年度、自動車メーカーの生産能力は 2010 年を前提とした予測値

(資料) (1) CEIC データベースを基にみずほ総合研究所作成、(2)～(4) みずほ総合研究所において、ムンバイ・バンガロール・チェンナイで 2008 年 7 月末にヒアリング

## (1) 基礎データ

北部ではデリーを中心に、隣接するハリヤナ州グルガオン、ウッタルプラデシュ州ノイダ、ラジャスタン州ニムナラなど複数の州に跨って経済圏が構築されているが、南部はタミルナド州チェンナイでほぼ完結している。

北部・南部とも人口が多い点は共通しているが、日本の約9倍の国土を有する広大なインドにおいて、北部と南部では民族が異なるという点に留意しておく必要がある。北部にはアーリア系が多く、南部にはドラヴィダ系が多い<sup>44</sup>。ドラヴィダ系は、タミルナド、カルナータカ、アンドラプラデシュ、ケララの南部4州に主に居住しており、タミル人と呼ばれることもある。インド国内に複数拠点を有する日系企業の中には、「北部のアーリア系は議論好き、南部のドラヴィダ系は穏やか。」という評価があった。

## (2) インフラ

### ①港湾

デリーは内陸都市であるために、実質的な最寄り港は約1,500km離れたムンバイ（ムンバイ港およびコンテナ専用のジャワハル・ネルー・ポート・トラスト（JNPT））となっている。インド国内は物流網の整備が遅れていることから、部材の輸送に時間を要しており、ムンバイ周辺が雨季入りすると、物流網が寸断されるケースもあるようだ。

そのような状況を打開すべく、日本政府がインド政府に提案しているのが、デリー・ムンバイ間産業大動脈（DMIC）構想である。当該構想は、インドへの外国直接投資拡大とインドの輸出を促進するために、デリー・ムンバイ間の6州（ウッタルプラデシュ州、ハリヤナ州、ラジャスタン州、グジャラート州、マディヤプラデシュ州、マハーラシュトラ州）の工業団地や港湾を貨物専用鉄道・道路で結び付け、一大産業地域とする産業インフラ開発プロジェクトである。

特に期待されているのは貨物専用鉄道の整備であり、日本政府は円借款を供与して資金面で支援する姿勢を示しており、2012年頃の完成を目指している<sup>45</sup>。同鉄道が整備されると、デリーの生産機能とムンバイの港湾機能がより一体的に機能することになる。

一方のチェンナイは、大型の港湾を有している。ドバイ・ポート・トラストという外資系企業がコンテナヤードのオペレーションを行っていることから、港湾の運営効率も高い模様である。さらに、インドの南東部に位置し、日系企業の投資・集積が進んでいるタイなどのASEANに地理的に近いことから、部材の輸入に利便である。製造業が輸出拠点化を検討する際には、有利な環境にあるといえるだろう。

---

<sup>44</sup> ドラヴィダ系は、インダス文明を興し、かつてはインド全域に居住していたインドの原住民であるが、紀元前1500年前後とされるアーリア系の北部インド侵入後、徐々に、南部インドへと居住地を追われた歴史を有する。また、マレーシア・シンガポールのインド系住民はドラヴィダ系が主流で、ASEANとの歴史的な繋がりも深い。

<sup>45</sup> 現在は未着工で、施工企業も未定となっている。

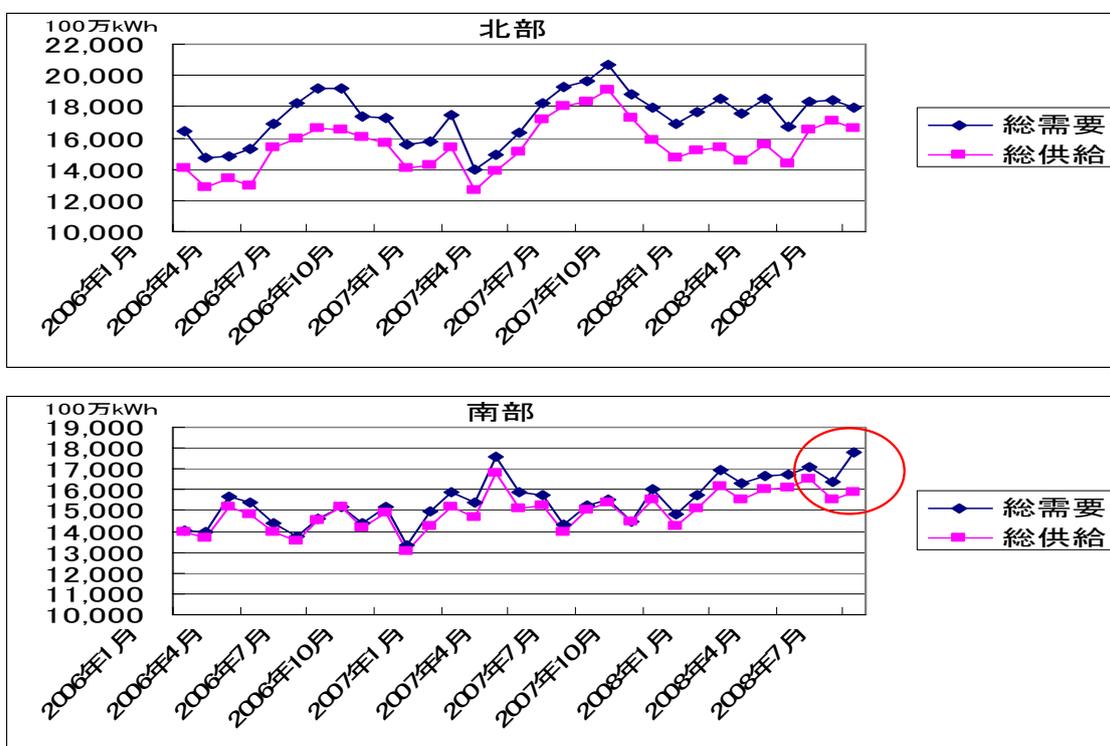
## ②工業用地

工業用地に関しては、北部では探すことが非常に困難になってきていると言われており、デリーから 120km 離れたラジャスタン州ニムラナなど、より郊外を探さねば空気がない。南部においても市中心部から 130km 離れたベロールまで行かなければ工業用地に余裕がなくなりつつあると言われており、工業用地の逼迫感は高まっている。

## ③電力需給

電力に関しては、図表 31 の通り、北部は電力不足が恒常化している。南部は、従来は北部より電力事情が良好だったものの、足元では供給の伸び悩みと需要の拡大により電力不足が顕在化している。

図表 31 北部と南部の電力量需給



(資料) 北部・南部ともに CEIC データベース

第一部でみた通り、一般的にインドのインフラ整備は非常にゆっくりとしたペースで進捗するとみられるが、北部・南部もその例外ではないようだ。当面は、進出企業の増加に対し、土地・電力の供給が追いつかない状況が続く可能性が高いと予想される。

### (3) 労働力

労働力に関しては、インドは人口が非常に多いことから北部・南部ともに豊富であり、労働力不足という事態は起きていない模様である。

図表 32 の通り、所得の目安となる一人あたり名目 GDP では、北部ハリヤナ州と南部タミルナド州では 1.5 倍程度の格差がある。この経済格差が、概ね賃金水準にも反映されているとみられ、特にワーカークラスにおいては、南部に優位性がある模様である。

また、北部では労働争議が散見されるが、チェンナイではほとんど発生していないという。これは、南部のドラヴィタ系の穏やかな民族性と関連性があるとの見方であった。

**図表 32 北部と南部の一人あたり名目 GDP**

地域	主な州	2004年度	2005年度	2006年度
北部	ハリヤナ州	1.4	1.6	1.7
南部	タミルナド州	1.0	1.1	1.2

(注) 2004年度のタミルナド州を1とする (24,106 ルピー)

(資料)CEIC データベース

### (4) 日系企業の進出動向

第二部でみたように、北部では、80年代からインドで事業を続けるマルチスズキがインド自動車市場で5割近いシェアを持ち、年産100万台を視野に入れている。インド市場における存在感は圧倒的であり、日系裾野産業(部品メーカー)の集積も進んでいる。さらに、ホンダ<sup>46</sup>も増産計画を進めている。このようなことから、デリー周辺の在留邦人数は約2,500名に達しており、日本からの直行便(JAL)が毎日出ている。

一方、南部のチェンナイでは、フォード、現代自動車、三菱自動車、BMWなどによって既に自動車産業が形成されているものの、ルノー・日産の大型投資は決まったばかりである。本格的に日系裾野産業の集積が進捗するか注目される場所である。なお、チェンナイの在留邦人数は、現在はデリー周辺の10分の1であるが、ルノー・日産の進出により、邦人数はここ数年で倍増するとみられている。

<sup>46</sup> 同社は二輪ではインド最大のシェアを誇るが、四輪では数%にとどまる。

(5) 進出にあたり北部と南部を検討した企業の声

今般の現地調査の際に、日系企業のインドにおける自動車関連を中心とする拠点展開に関して、「進出は、現時点ではデリーを中心とする北部が多い。しかし、取引先の関係でどうしても北部でなければならないという日系企業以外は、チェンナイを中心とする南部にもっと目を向けてもよいのではないか。」という声が聞かれた。日系企業の中には、インド進出の際に、北部・南部に加えて、西部など複数の候補地を検討した結果、最終的に南部に決めたケースがあった。「工業用地確保」、「港湾」、「相対的に低い人件費」、「ルノー・日産の新規進出」などが南部進出の決め手となっていた（以下 AB 社参照）。

A 社	<ul style="list-style-type: none"><li>・ <u>工場立ち上げにあたり、デリー、プネ、バンガロール、チェンナイの4ヶ所で進出を検討した。</u></li><li>・ <u>デリーは労働力がアリア系人種で、議論好きかつ人件費が高く、日系自動車メーカーはストに見舞われた。</u></li><li>・ プネはタタの本拠地で、日系自動車メーカーの存在感は小さい。</li><li>・ バンガロールは IT アウトソース産業のメッカであるために人件費が高い。</li><li>・ <u>チェンナイは港湾を有し、労働力はドラヴィダ系人種で穏やかかつ人件費も安い。</u></li><li>・ <u>ルノー・日産の進出が決まったため、チェンナイに進出したメリットがこれから増すことになるだろう。</u></li></ul>
B 社	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 工場立ち上げにあたり、デリー、ムンバイ、プネ、ハイデラバード<sup>47</sup>、チェンナイの5ヶ所で進出を検討した。</li><li>・ <u>チェンナイに決定したのは、タイミングよく空いている工業用地が見つかったためである。</u></li><li>・ 日本から、チェンナイの地場企業向け輸出を行っていたことから、チェンナイには土地勘があった。</li><li>・ <u>港に近く、ASEAN・日本との貿易にも利便であることも考慮した。</u></li></ul>

(資料) みずほ総合研究所において、チェンナイで2008年7月末にヒアリング

日系企業進出の観点から北部と南部を比較してみると、共にインフラ面の課題が残るが、マルチスズキの進出があり既に日系裾野産業が集積している点で優位性があるのが北部、労働力や港湾インフラで優位性があるのが南部ということがうかがえた。

<sup>47</sup> タミルナド州に隣接するアンドラプラデシュ州の州都

## 参考 ⑦ 進出日系企業が直面する課題と対応策

日系企業のインド進出が増加するに従って、インフラ・労働力などの投資環境に加えて、インドビジネス特有の留意点が浮き彫りになってきている。今般の現地調査の際に、日系企業が足元で直面していた課題とその対応策を紹介する。

### (1) 進出にあたり日本人駐在員の住みやすさを考慮

外国人がほとんど住居していない僻地に工場を建設したケースでは、日本人駐在員の苦勞は大変なものであったようで、第2工場建設にあたっては、日本人が少しでも住みやすいことを条件にしていた。「インドの生活環境は、中核都市から離れると非常に厳しいものとなる。駐在員のモチベーションを維持する上でも、インドに赴任する日本人が納得できる生活環境にある工場用地の選定を行うことが必須条件である。」という声が聞かれた。

### (2) パートナーの世代交代まで視野に入れて独資を選択

日系企業が文化（宗教、民族など）の異なるインドで事業を行う上では、現地パートナーと組み、パートナーの経営資本（工業用地、人材、販売網などの確保）を活用したほうが、事業が円滑に進むと言われている。

しかし、合弁か独資かの検討を慎重に重ねた上で、最終的に独資を選択した企業もあった。その理由として、「合弁から5～10年はうまくいくが、パートナーの世代が代わり、次世代になると、うまくいなくなるケースがあるためである。」とのことであった。一旦合弁事業を行うと、将来的に新規の単独事業を行うにあたって、合弁相手先との関係を勘案しなければならないケースもある。今後は、インドに独資で参入するケースが増える可能性もありそうだ。

### (3) インド国内の高い物流コストを回避するためタイ生産に切り替え

インド市場は中長期的な成長が期待できる魅力的な市場であるが、国内の物流網が整備途上であるために、インド国内で生産する場合は、製品によっては、国内の物流コストが嵩むケースがあるという。

そのため、生産拠点をインドからタイに切り替えた日系企業がある。同社によると、「インドは国内の陸路物流コストが高く、インド国内の一ヶ所で生産してインド国内各地に陸路で輸送するよりも、タイからインドの複数の港湾に直接陸揚げしたほうがトータルの物流コストを抑制できる。」とのことであった。

インドとタイ間では、経済連携協定（EPA）の一部品目の先行実施であるアーリー・ハーベスト（EH、自動車部品、電気製品・部品など82品目の関税撤廃）が2006年9月から実施されており、今後の品目拡大に期待が高まっている。同社の製品は、一部がEH適用対象であるが、「EHのメリットを得ているが、そのことがタイへの生産移管の決め手ではない。」とのことであり、あくまで物流コスト削減がタイ移管の決め手となったという。

### 3. タミルナド州チェンナイの投資環境

#### (1) なぜタミルナド州が注目されるのか

ルノー・日産が進出を決定し、日系企業が急増している南部タミルナド州（州都チェンナイ）の投資環境を概観する。面積や人口では中堅規模の州であるが、経済規模では上位で、全国の約5%の経済を担う（図表33）。

同州が注目される理由として、まず地理的な優位性を持つ港湾都市であることが挙げられよう。旧英領時代から、西のボンベイ（現ムンバイ）と並ぶ東のマドラス（現チェンナイ）として港湾を中心に発展してきた歴史を有している。インドの南東部に位置しているためマラッカ海峡に近く、日本を含めたアジアとの貿易には地理的な優位性を持っている。

加えて政治的安定性が挙げられよう。タミルナド州では、67年以降、ドラヴィダ系2党（ドラヴィダ進歩連盟（DMK）、全インド・アンナ・ドラヴィダ進歩連盟（AIADMK））のいずれかが政権を担っており、実質的には、ドラヴィダ系の独立州に近い形態で州政府議会の運営が行われている<sup>48</sup>。

ドラヴィダ系はヒन्दゥー教徒が大多数を占めており、イスラム教徒が少ない点の特徴で、宗教的な紛争が少なく政治的に安定していることに繋がっている模様である<sup>49</sup>。

図表 33 タミルナド州概要

面積	13 万平方 km（全国 11 位）
人口	6,500 万人（全国 7 位）
主要言語	タミル語
名目 GDP	約 500 億ドル（2006 年度全国 5 位（全国の約 5%）） （西部マハーラシュトラ州の約 2 分の 1）
輸出	約 180 億ドル（全輸出の約 10%）
識字率	73.47%（2001 年）
州首相	M. カルナニディ（ドラヴィダ進歩連盟）
州議会 （議員定 数 234）	（与党） <u>ドラヴィダ進歩連盟（DMK）（95）</u> 、 <u> कांग्रेस党（35）</u> 、 <u>インド共産党マルクス主義（9）</u> 、 <u>インド共産党（6）</u> 、 <u>開放の豹党（2）</u> （野党） <u>全インド・アンナ・ドラヴィダ進歩連盟（AIADMK）（61）</u> 、 <u>人民労働党（18）</u> 、 <u>復興ドラヴィダ進歩連盟（6）</u> 、その他 2 67 年以降、ドラヴィダ系 2 党（DMK と AIADMK）のいずれかによる政権が続く

（資料）在チェンナイ日本領事館・タミルナド州政府資料をベースにみずほ総合研究所作成

<sup>48</sup>インドの国政は、現与党の中核を担う国民会議派（ कांग्रेस党）と前与党の中核を担うインド人民党（BJP 党）が 2 大政党であるが、タミルナド州では少数派となっている。

<sup>49</sup>インドは、全国で約 1 億 5 千万人のイスラム教徒を抱え、ヒन्दゥー教徒との対立が各地で散発的に発生している。

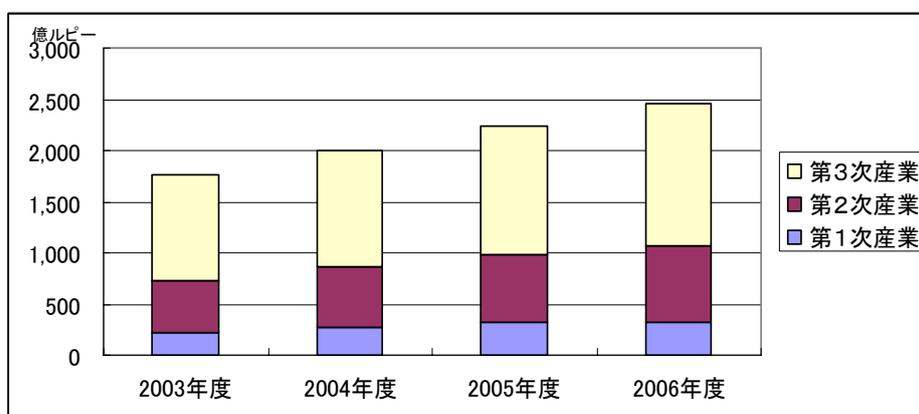
## (2) タミルナド州の経済概況

タミルナド州の経済成長をみると、2004年度の実質 GDP 成長率は 11.2%、2005年度・2006年度はともに 7.4%となっている（図表 34・35）。

経済活動別では、第3次産業のウェイトが約6割と高く、同産業の成長率は2004年度 11.6%、2005年度 7.2%、2006年度 8.3%と、第2次産業の2004年度 7.7%。2005年度 6.1%。2006年度 6.9%をいずれも上回っている。

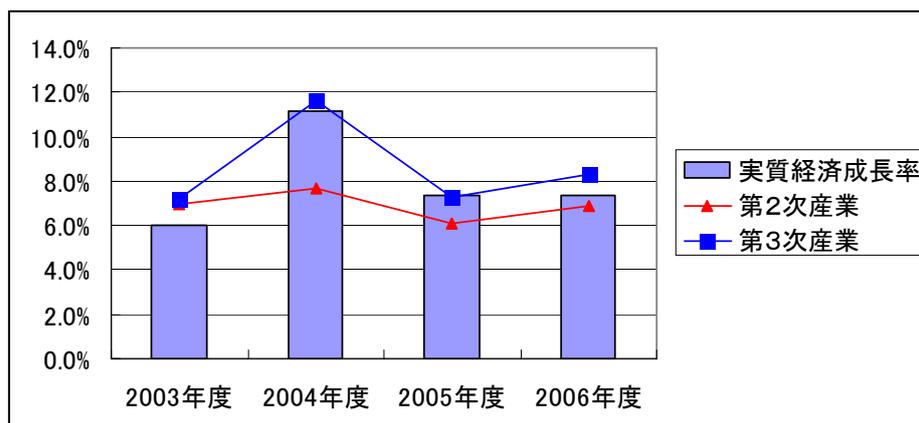
しかし、州政府は更なる経済成長のためには第2次産業の育成・強化が必要と考えている模様である。GDPに占める第2次産業の比率は約3割にとどまっていることから、外資系企業を含めた製造業の企業誘致に熱心に取り組んでおり、今後は外資系企業をけん引役とする第2次産業の発展が期待できそうである（後述）。

図表 34 タミルナド州名目 GDP



(資料) CEIC データベース

図表 35 タミルナド州実質経済成長率



(資料) CEIC データベース

### (3) ビジネスフレンドリーな州政府

#### ① 企業誘致の狙いは雇用の拡大

州政府は、投資手続き窓口を一本化し、英語のみならず日本語の投資誘致プレゼンテーション資料を用意するなど、ビジネスフレンドリーである。投資誘致担当者によると、「2008年度のタミルナド州への外国直接投資（FDI）は契約ベースで約80億ドルに達する。ストックベース FDI は、米、韓、日、台、独、仏の順だろう。」と述べている。

同担当者によると、「企業誘致の最大の目的は雇用の拡大である。」とのことであった。タミルナド州には2008年7月時点で、333の工科大学があり毎年11万8千人が卒業する。さらに、230の技術学校もあり、こちらは6,300人が卒業するという。これらの豊富な人材を生かすためには、企業誘致が不可欠というのが州政府の基本的な考え方である。

#### ② 自動車と電機・電子が2本柱

産業では、自動車と電機・電子が誘致の2本柱となっている。同担当者によると、「96年のフォード進出を機に、現代自動車、三菱自動車、BMWなどが集積、それぞれ数十社の部品メーカーを抱えており、車両生産基地となっている。さらに、新たにルノー・日産が進出することで生産拡大に拍車がかかる。チェンナイは、インドのデトロイトである。」とのことであった。2009年までに自動車関連で約30億ドルが新規投資され、生産能力は約160万台（内乗用車は約130万台）に達するという（図表36）。

電機・電子産業では、ノキア（フィンランド）を中心とする携帯電話の生産拠点になっている。インドにおける携帯電話加入者は、全国で月間900万件に及ぶ勢いで伸びているという。それに伴い、委託製造大手（EMS<sup>50</sup>）のFOXCON（台湾）、フレクトロニクス（米系）などが進出している。

図表 36 チェンナイへの外資系自動車産業の進出状況（認可ベース）

企業	投資国	投資額(100万ドル)	車種	年間生産能力(万台)
フォード	米	875	乗用車	20
現代自動車	韓	1,738	乗用車	63
三菱・ヒンドスタン	日印	80	乗用車	4.4
BMW	独	45	乗用車	0.4
ルノー・日産(新規)	日仏	1,125	乗用車	40
アショック	印	87.5	商用車	8
日産・アショック(新規)	日印	1,000	商用車	19
ダイムラー・ヒーロー(新規)	独印	1,000	商用車	7

(資料) タミルナド州政府

<sup>50</sup> Electronics Manufacturing Service

### ③ 投資金額に比例して税制優遇

優遇税制は、非常にシンプルで、内外資は関係なく投資額の大きさに比例し、10億ドル以上の投資では7年間法人税が免税となる。大企業のみならず、中堅・中小企業向け優遇策も打ち出しており、電気料金の税額控除を行うなどのユニークな取り組みも行われている（図表37）<sup>51</sup>。

**図表 37 タミルナド州の中堅・中小企業向け優遇策**

投資金額（億ルピー）	最低雇用者数	補助金（万ルピー）	電気料金税額控除
0.5～5	100	300	2年
5～10	200	600	3年
10～20	300	1,000	4年

（資料）タミルナド州政府

### ④ 日系企業は100社を超える

このような環境下、日系企業は増加傾向にあり、在チェンナイ日本領事館によると、自動車、自動車部品、建設機械、家電、保険・金融、石材等の分野に亘り、2008年10月時点で131社（在留邦人は250名～）が進出しているという。「タミルナド州は、外資誘致には積極的だ。州政府は、日本企業専用の工業用地の構想も持っているようだ。」（日系企業関係者）との声も聞かれた。

現在、日本への直行便はなく、シンガポール経由が多く使われているが、将来的には、直行便の運航が検討されている模様である。また、対日感情は非常に良く、治安も概ね問題ないとのことであった。

### ⑤ 電力需給は逼迫

一方、州政府は、電力インフラ整備に取り組んではいるが、製造業の進出増に伴う需要増に供給が追いつかない状況にあるようだ。

州政府投資誘致担当者によると、「タミルナド州では、1,430万kWの設備容量があるが、足元では300万kWの電力が不足している。これは、設備容量の内、380万kWを担っている風力発電<sup>52</sup>が、今年は異常気象で稼働率が下がっていることが主な原因である。」とのことであった。

州政府はインフラ整備に力を入れているようだが、外資系企業の進出が続けば、電力需要の増加に伴う供給不足が続く可能性が高いことは留意しておく必要がある。

<sup>51</sup> 詳細は、州政府に直接確認する必要がある。

<sup>52</sup> インド企業スズロンエナジー製の風力タービンで、タミルナド州とケララ州の境に設置。

#### インタビュー ④ チェンナイの投資環境を日系企業関係者に聞く

##### Q チェンナイの在留邦人数は？

A 現在在留邦人は 250 名程度だが、ルノー・日産のプロジェクトが本格化すると、倍増すると見込まれている。エアラインが、日本からの直行便を検討しているようだ。

##### Q 電力不足が深刻化しているようだが？

A タミルナド州では、ピークで 300 万 kW が不足しており、計画停電日（パワーホリデー）が設けられている。パワー・ホリデーのない時期もあったが、「気候変動で風力発電と水力発電が不調となり、やむなく 2007 年暮れから 2008 年初頭にかけて再開した。」とタミルナド州政府から聞いている。州政府は、4～5 年経過すれば、電力は余剰になると説明している。

##### Q 人材面ではどうか？

A タミルナド州は教育熱心だ。チェンナイには、インドの理工系最高峰のインド工科大学（IIT、デリー、ムンバイ、チェンナイなどインド全国で 7 校がある）もある。

日本語人材も増加している。日本の外務省が日本語テストを実施しているが、バンガロールとチェンナイで約 2,000 名が受験し、デリーと近郊を合わせた受験者数を上回っている。

##### Q タミルナド州政府の投資誘致姿勢はどうか？

A タミルナド州は、外資誘致には積極的だ。州政府は、日系企業専用の工業団地の構想も持っているようだ。ただし、投資決定のスピードが、韓国系などに比べて日系は遅いという不満もあるようだ。

##### Q 対日感情はどうか？

A 対日感情は非常に良好で治安もよい。チェンナイメトロの建設は間近だが、建設費の 3 分の 2 にあたる 2,000 億円を円借款で賄う計画であるなど、日本政府が積極的に支援していることもあるだろう。

##### Q 州政府の政権は安定していると聞くがどうか？

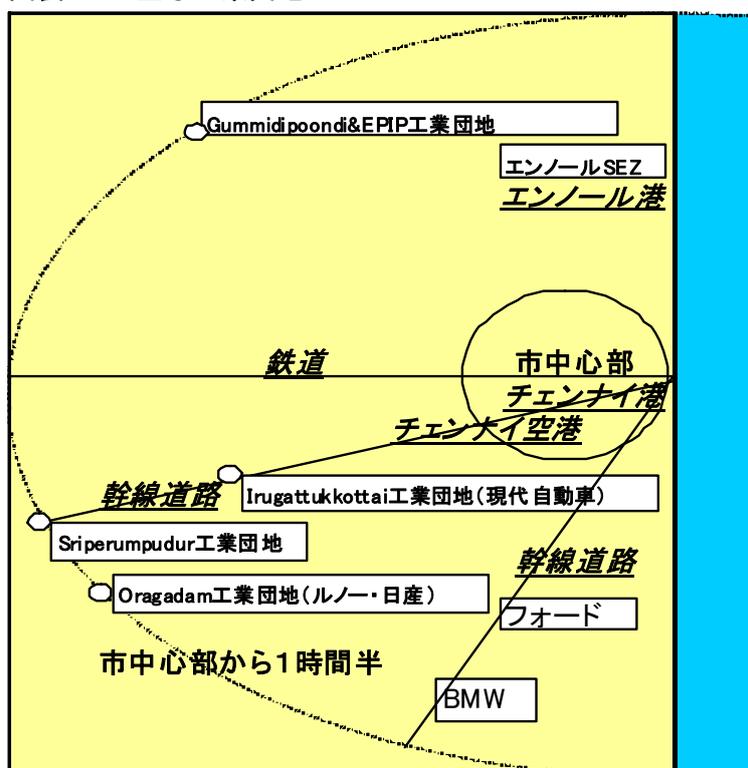
A ドラヴィダ系が自ら立ち上げた 2 大政党が交代で政権を担っており、両党が州議会議席の 7 割を握っており、政治的には安定している。

（資料）みずほ総合研究所において、チェンナイで 2008 年 7 月末にインタビュー

#### (4) 工業団地

チェンナイは、港湾（チェンナイ港の北部のエンノール港を新たに拡張する計画）を中心として西側に放射線状に広がっている（図表 38）。工業団地は、州政府開発公社（State Industries Promotion Corporation Of Tamilunadu（SIPCOT））により開発・運営されている。開発されているのは、臨海部ではなく内陸部であり、新設の工業団地ほど港湾から離れた郊外に開発されている。例えば、新たにルノー・日産が進出予定の Oragadam 工業団地は、市内中心部から車で 1 時間半ほどかかり、企業の進出増加でさらに離れた郊外に行かなければ、工業団地の空きはなくなりつつあった（進出企業の声は P44・45 参照）。

図表 38 主な工業団地



(資料) タミルナド州資料をベースにみずほ総合研究所作成

このように、タミルナド州には、本来、地理的な利便性と政治的な安定性がある。これらの条件を生かして、州政府は、自動車、電機・電子を中心とする製造業の積極的な企業誘致を図り、雇用の拡大を目指している。インド市場への関心の高まりと、州政府のサポートを得られやすい環境は魅力的であることから進出企業が増加し、乗用車では 2010 年後には年間生産台数 130 万台規模に達する予定である。

進出に際し、工業用地と電力の供給力が十分ではないなどインフラ面で課題がある点には留意しておく必要がある。しかし、州政府の投資誘致担当者が、「インフラ面などの課題が多いことはよく認識しており、港湾のオペレーションを政府系から外資系に切り替えるなど、投資環境を改善する努力を続けている。」と述べるように、州政府の投資環境改善の姿勢は、評価できよう。こうした努力が、企業誘致、今後の発展の布石となると思われた。

## 参考 ⑧ チェンナイ進出日系製造業の声

今般、SIPCOT が運営する、「Sriperumpuder」と「Oragadam」の2つの工業団地を訪問（図表 38）し、進出日系企業に対して、投資環境に関するヒアリングを実施した。

市内から郊外の工業団地に出る道路は整備途上であり、アクセスはスムーズとは言い難いが、郊外の工業団地に出ると、バンガロールに至るハイウェイが整備されていた。

インフラ、調達・裾野では課題が多いが、労働力では比較的満足度が高い印象であった。

### （1）インフラ

a 物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港湾は効率がよくなっているが、空路で運ぶ機械の関税手続きが遅い。</li> <li>・ 地理的に近くの自動車メーカーに製品を納入しているが、近隣の道路が未整備のためわざわざ遠回りしている。地主がなかなか土地を手放さないで道路拡張ができないと聞いている。</li> <li>・ 郊外の道路は整いつつある。</li> </ul>
b 電力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 進出して2年経過、ようやく発電された。日本領事館などを通じて、何度も州政府と交渉した。燃料高騰で自家発電コストが増加していたため、一息ついている。</li> <li>・ 発電は行われていない。自家発電用燃料高が課題。発電されたとしても、チェンナイでは週に一回は計画停電がある。市内のアパートでも、かなり停電する。</li> <li>・ 州政府は電力不足をかなり気にしており、発電容量の増設を行っているようだ。</li> </ul>
c 水	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 進出して2年経過してようやく供水された。</li> <li>・ 地下水を汲み上げている。</li> </ul>
d 通信	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 無線インターネット回線を敷設している。</li> <li>・ 携帯電話が繋がらないことが多く、インターネット回線もよく途切れる。通信面では陸の孤島となることがある。</li> </ul>

### （2）調達・裾野

a 部材 調達	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本から輸入している。</li> <li>・ 日本のサプライヤーに進出してもらおうべく工業用地を探しているが、なかなか利便な工業用地が見つからない。</li> <li>・ 日本から部材を輸入し、すべてノックダウンで生産している。インド企業で部材を供給できる場所を探しているが、日本の本社はインド製を品質の問題もあり認証していない。</li> </ul>
b 裾野 産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生産しているのは高付加価値の製品であり、裾野産業はない。</li> <li>・ 欧米系の同業他社が進出しているため、裾野産業はある。</li> </ul>

（市内から郊外（工業団地））



（資料）筆者撮影

（Oragadam 工業団地内）



44（資料）筆者撮影

(3) 労働力

A ワーカー	採用	<ul style="list-style-type: none"> <li>英語が話せることを条件にしている。基本的にみな、真面目な働きぶりである。新聞広告を出すと100倍ほどの募集があるため、エージェントを使って採用している。</li> <li>チェンナイには、フォード、現代自動車などの進出で自動車産業の基盤があり、自動車産業における就労経験者はそれなりに多く、経験者の採用は可能である。</li> <li>大半は男性だが、品質管理(QC)は女性の方が望ましく、従業員の紹介で採用している。</li> </ul>
	人件費 ・ 福利厚生	<ul style="list-style-type: none"> <li>2006年(月給6,000~7,000ルピー)から2008年(月給15,000ルピー)で2倍となった。通勤用のバスを朝夕に出している。</li> <li>月給4,000~5,000ルピー。2年間は仮契約とすることができるため、企業によっては2年間ですべての社員を解雇、再雇用するところもあるようだ。当社では、1年間は仮社員とし、その後は概ね正社員とする予定。</li> <li>通勤バスを用意し、朝夕の食事付きで雇用している。インドには社会保障制度が欠如しているため、ワーカーには、賃金引き上げよりも福利厚生で報いるようにしている。</li> <li>チェンナイは週一回、平日の計画停電があり、日曜日を代わりに出勤日としている。日曜日は働きたくないという者が少なくないことから、市内までのバスを乗り心地のよいものに変えて対応しているが、市内から1時間以上かかるなどアクセスがよくないこともあり、日曜日の労働力確保には苦勞している。</li> </ul>
	人材育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>チェンナイに日本の財団法人海外技術者研究協会(AOTS<sup>53</sup>)の同窓会があり、日本語教育も行っている。インドのエンジニアを選抜して2ヶ月間チェンナイで日本語教育を行い、その後4ヶ月間日本のマザー工場での研修を行った。その結果、日本語もできるようになった。</li> </ul>
	労働争議	<ul style="list-style-type: none"> <li>チェンナイでは労働争議は起きていないが、共産党系の扇動家が北から入ってきており、外資系企業ワーカーを扇動、組織化しようという話もある。他の都市では労働争議を経験した。そのため、先手を打って、労働組合を作ることも考えている。</li> </ul>
B ホワイトカラー	<ul style="list-style-type: none"> <li>人材派遣会社を活用して採用している。</li> <li>月給30,000ルピー~60,000ルピー。</li> <li>月給10,000~30,000ルピークラスから最高で50,000~60,000ルピー。</li> <li>給料よりも役職にこだわるケースが目立つ。転職に有利と考えているためようだ。</li> </ul>	

(資料) みずほ総合研究所において、チェンナイで2008年7月末にヒアリング

<sup>53</sup> <http://www.aots.or.jp/>

## まとめ～インドの中長期的な成長可能性と日系企業の展開～

最後に、インドの中長期的な成長可能性と日系企業の展開を考察して結びとする。

インド経済は、2005年度から3年度連続9%台という高成長を遂げてきたが、2008年度は、上半期は世界的なインフレ、下半期は世界的な金融危機に直面しており、成長率は7%台への鈍化が見込まれる状況にある。

加えて、世界景気の停滞、特に米欧の景気悪化は、ITアウトソース産業などを通じ、インド経済へも大きなマイナス要因となり、足元の急速な景気回復は見込み難いであろう。

しかしながら、次の理由から、インドの成長ポテンシャルは高いと考えられる。

第1に、11億8千万の人口を抱え、2050年にかけて5億以上人口が増加するインドの消費市場の魅力は揺るがないと考えられる点である。既に人口減少による日本国内市場の縮小という課題に直面している日系企業にとって、人口増加が続くインド市場の魅力は、中長期的により一層高まることになるだろう。仮に、年間販売約800万台に達しているインドのオートバイの購入者の1～2割が自動車に乗り換えれば、約80～160万台という新車需要が創出されることになるなど、人口の大きさは消費市場のポテンシャルの高さに直結する。小売業が外資系企業には実質的に未開放であるなど、消費市場の近代化が遅れていることも、規制緩和による市場開拓の余地が大きいといえるだろう。

第2に、インドの課題であるインフラ整備は、一部の地域・分野では進捗がみられる点である。国や地方政府はインフラ整備が課題との認識を強め、対応策を打ち出している。工業用地不足については、土地収用に関する法整備に取り組みは始めている。電力不足については、超大型火力発電所建設を進めるとともに、米印原子力協定が2008年10月に締結されたことによって大型原子力発電の技術供与が海外から受けられる目処をつけた。

インドは、世界最大の民主主義国である。国内の意見調整に時間を要し、全国でインフラ整備が一挙に進捗することは考えにくい。しかしながら、北部ラジャスタン、西部グジャラート、南部タミルナドなどの一部の州政府が、雇用重視を打ち出して工業用地を提供する動きをみせており、インフラ整備は一部の地域・分野から徐々に進捗すると見込まれる。

第3に、インドが製造業振興に本格的に取り組み、輸出強化を打ち出している点である。例えば自動車産業では、インド政府は、2006年から10年間で350～400億ドルの投資を呼び込み2,500万人の雇用創出を創出すると同時に、年間50万台規模の輸出基地の設置する計画を打ち出している。

現在、インドの輸出依存度は、対GDP比で2割弱と中国の半分の水準にとどまっている。今後、製造業振興が軌道に乗れば、輸出の拡大は十分に期待しうるだろう。

日系企業の展開に関しては、2007年度に対インド直接投資が急増するなど、自動車産業を主体とした投資が本格化しつつある。マルチスズキ、ホンダが居を構えるデリー周辺の北部に日系企業の約4割が集中しているが、ルノー・日産が進出を決定したため、南部のタミルナド州チェンナイにおいても新たに集積する兆しが出ている。

ただし、進出の際には、次のことに留意しておく必要があるだろう。

第1に、インドは、市場として魅力は大きいものの、宗教、民族などの複雑な課題を抱えている国であるという点である。実質的に連邦制であるために、州毎に政治・経済情勢は異なる。そのため、国のみならず、州レベルの政治・経済情勢をウォッチし、リスクが比較的小さい地域を選んで進出すべきである。また、日本人駐在員の生活環境を勘案することも欠かせないだろう。

第2に、インドの課題であるインフラ整備は、州政府の計画遂行力を注視すべきであるという点である。インフラ整備は、国全体としては進捗が遅れているが、一部の州では進捗がみられる。これは、土地収用や、インフラプロジェクトの外資の取り込み・規制緩和（例、タミルナド州ではチェンナイ港の運営を外資に委託）が、実質的に州政府主導で進められているためである。そのため、州政府毎のインフラ計画遂行力を見極めることが必要になるだろう。

インド市場の中長期的な成長期待から、これからも日系企業のインド進出は続くとみられる。日系企業は、州毎の政治・経済リスクと州政府毎のインフラ計画遂行力に特に留意して、進出地を慎重に選んだ上で、中長期的な視点でインドビジネスに取り組んでいくべきだろう。

なお、本レポートの発行直前にムンバイでテロ事件が発生、当面のインド経済への悪影響が懸念される。

以上

(みずほ総合研究所 アジア調査部 主任研究員 酒向浩二)

【参考文献】

『Presentation on Tamilu Nadu Government Initiative for promoting Automobile Industries』	タミルナド州政府
『インドの投資環境』	JBIC
『タミルナド州概要』	在チェンナイ日本領事館
『タミルナド州概要』	JETRO バンガロール事務所
『バンガロール概要』	JETRO バンガロール事務所
『インド市場に挑む日系企業』	みずほ総合研究所
『日系企業、進出するならタイかベトナムか』	みずほ総合研究所

本レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、商品の勧誘を目的としたものではありません。本レポートは、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保障するものではありません。また、本レポートに記載された内容は予告なしに変更されることもあります。

本レポートの情報は、法律上、会計上、税務上の助言を含むものではありません。法律上、会計上、税務上の助言を必要とされる場合は、それぞれの専門家にご相談ください。