

2024年10月18日 全8頁

# インド出張報告

## 製造業育成と雇用創出を実現するには、抜本的な政策転換が必要

経済調査部 シニアエコノミスト 増川 智咲

### [要約]

- 2024年9月22日から1週間、デリー・ベンガルール・ムンバイを訪れ、17社／機関を取材した。自動車・二輪車、家電、宝飾、消費、IT、REIT、インフラ、通信、証券セクターの企業のほか、大学教授との面談も行った。
- 2024年4、5月に行われた総選挙では、失業率の高さや貧困、物価高に対する不満を背景に、与党インド人民党の辛勝となった。大学教授との面談では、①地方の消費財の生産や、雇用を生み出してきた中小企業が、コロナ禍等で疲弊していることが原因で、地方で政府に対する不満が高まっている可能性や、②輸出セクターの育成による雇用機会の創出が必要である点を指摘する声があった。6月に連立政権が発足したことを契機に、モディ首相が地方の意見を聞く姿勢が窺え、トップダウンだった意思決定に変化が見え始めたことは、地方経済にとって良い兆候であるという意見もあった。
- 今後の期待セクターとしては、①自動車産業における、二輪車・CNG（圧縮天然ガス）車の普及、②道路・鉄道のほか、半導体やデータセンターなどのインフラ、③水素を中心とした再生可能エネルギー、④グローバル・ケイパビリティ・センター（GCC）が挙げられる。
- インドで製造業が育ちにくい背景には、これまで雇用機会を創出してきた小規模工業を優遇し、企業の成長を阻害した過去の産業政策に起因する。今後は、外需を取り込む政策に転換することで、国内の裾野産業育成に中小企業を巻き込むなど、国の成長戦略における中小企業の位置づけを見直す必要がある。さらに、労働改正法の施行を急ぐことで、解雇を自由にできる範囲を広げ、雇用の流動性を高め、企業の固定費負担を軽減する体制の整備も必要だろう。第3次モディ政権の注目点は、そのような抜本的改革を打ち出せるか否かだろう。

### デリー・ベンガルール・ムンバイにて17社／機関に取材

2024年9月22日から28日にかけて、デリー・ベンガルール・ムンバイにて17社／機関の取材を行った。セクターとしては、自動車・二輪車、家電、宝飾、消費、IT、REIT、インフラ、通

信、証券である。また今回は、地方経済に詳しい大学教授との面談も行った。各都市の説明は図表1の通りである。本稿では、第3次モディ政権が発足してから約100日を経たインド経済において、浮き彫りとなった課題のほか、注目セクターについてもまとめた。

図表1 訪問都市の概要

訪問都市		人口	一人あたりGDP	概要
インド全体		約14億2,900万人	2,500ドル (2023年)	
デリー	デリー連邦直轄領、インドの首都	約1,700万人	5,658ドル (2022年度)	デリーには、日立製作所、三井住友建設、カネカなどの日系企業が進出。近年、工業団地の価格が高騰。
ムンバイ	マハラシュトラ州の州都	約1億1,200万人	2,911ドル (2021年度)	ムンバイは、民間財閥タタ・グループの本社のほか、インド準備銀行本店、ボンベイ証券取引所がある商業・金融の拠点。
ベンガルール	カルナータカ州の州都	約6,100万人	3,837ドル (2022年度)	ベンガルールは、「インドのシリコンバレー」とも呼ばれるIT都市。インフォシスやグーグル、アマゾン、マイクロソフト等が拠点を構える。

(注1) 人口・一人あたりGDPは、連邦直轄領／州のデータ。

(注2) インドの総人口は、国際通貨基金（IMF）発表の2023年のデータ。州ごとの人口は、国勢調査に基づく2011年のデータ。

(注3) 一人あたりGDPは、インド全体がIMF発表のもの。それ以外の州のデータは、インド準備銀行（RBI）によるもの。

(出所) IMF、RBI より大和総研作成

## 連立政権の発足が、地方経済に好影響を与えるか

2024年4、5月に実施された総選挙では、インド人民党（BJP）が最大与党となった。しかし、BJPの大勝といわれていた予想に反し、獲得議席数は単独過半数に至らなかった。これ受け、BJPは地域政党との連立交渉を行い、同年6月に、モディ首相の下で初の連立政権が発足した。BJPの辛勝となった背景に、失業率の高さや貧困、物価高に対する不満を挙げる声大きい。特に、近年、二桁台にまで上昇している若年層の失業率は深刻である。第1次モディ政権が発足した2014年に掲げられた「メイク・イン・インド」では、製造業の育成と雇用の創出が目標とされたが、その進捗は捗々しくない。この問題について、農村経済や社会開発を専門とする大学教授等とのミーティングを行ったところ、大きく分けて2つの課題が浮き彫りとなった。

まずは、中小企業支援の必要性である。インドが抱える約14億の人口の内、地方の人口は6割超の約9億人である。約9億人を抱える地方の需要に対し、供給を主に担っているのが中小企業であるという。インドは、州ごとに主要な宗教や言語が異なる多様性に富んだ国である。それぞれの土地の固有のニーズに合った消費財の生産を中小企業が行っているという。さらに中小企業は、インドにおいて農業に次ぐ規模の雇用を創出するなど、地方の貴重な雇用機会となっている。このように、中小企業は地方経済にとって重要な機能を果たしているといえる。

近年、地方の中小企業は、高額紙幣廃止（2016年）、GST（物品・サービス税）導入（2017年）、コロナ禍による全土ロックダウン（2020年）といった逆風にさらされ、そこからの回復に時間

がかかっている<sup>1</sup>。中小企業で働く人々の暮らしは厳しくなり、中には、農業に仕事を求める人々も増えた。農業セクターの雇用割合が、2020年に前年から+4pt上昇して45%（世界銀行による）へと上昇し、2023年になっても43%とコロナ禍前（41%）の水準を上回っているのはそのためである。さらに、雇用環境が冴えないことから、地方の消費も力強さに欠けた状態が近年続いているという。今回の出張で取材した自動車や家電企業でも、ここ数年、「ファーストタイムバイヤー（初めて購入する人）」のセンチメントが弱いという話を多く聞いた。地方におけるエントリーレベルの製品の買い替え需要が弱いため、それよりランクが上のアップーセグメントの製品販売を重視しているという。

第3次モディ政権の課題は、コロナ禍や高インフレにより疲弊した地方経済を下支えし、9億人というマスマーケットを活かすことである。インドの2023年度までの実質GDP成長率（3年平均成長率）は7.6%であるが、実質民間消費の伸び率（同）は5.4%にとどまっている。実質民間消費の伸び率を最低6%程度にまで引き上げる政策が必要であるという指摘もあった。その方法として、連邦政府が運転資金だけでなく資本性ローンの保証を強化することで、銀行に融資を促すこと、地方の電力の安定供給といった基礎的インフラの整備を加速すること等が指摘されていた。

2点目は、輸出セクターの育成である。インド経済は、1991年に新経済政策（NEP）に着手して以降、市場開放を進めながら民間主導の高成長を遂げてきた。しかし、モディ政権下ではそれに逆行するような国内企業保護の傾向が強まった。例えば、エレクトロニクス・自動車部品等に対する関税率引き上げや、地域的な包括的経済連携（RCEP）協定交渉からの離脱がその一例である。有識者の中には、インド国内で製造業を育成するためには、国内企業の保護に力を入れるよりも、外需に活路を見出すべきとする見方が多く聞かれた。上述の通り、内需向けの生産の多くはこれまで、インド国内の中小企業によって担われてきたが、これらの中小企業が、これ以上の大規模な雇用機会を創出するには限界があるためである。代わりに、他国の成長を適切に取り込むことが、製造業の育成と雇用の創出につながるというロジックである。このためには、モディ政権が近年力を入れている半導体等といった高度産業だけでなく、アパレルなどの労働集約型産業も主力輸出産業として見直すべきだろう。

この実現のためには、① 中間財の輸入に係る関税を引き下げることで、インド製品のコスト競争力を高めること、② 東南アジア諸国連合（ASEAN）で見られるような、対内投資手続きを迅速にする「ワンストップセンター<sup>2</sup>」の設置、③ 地方から都市への人口の移動が進む中で、都市における住環境の整備を行い、スラムに居住する「アーバンプア」を生み出さないこと、の3点が不可欠となる。①に関しては、実施した場合に中国からの輸入品が増加する可能性もあり、インド政府の慎重な態度に鑑みるとハードルが高い。しかし、10年間で達成できなかった製造業の育成を実現するためには、このような抜本的な政策変更が必要なのである。現地の取材で

<sup>1</sup> RBIが2024年10月に発表した“Monetary Policy Report”では、「地方の消費は戻りつつある」としているが、近年、都市と比べて弱いという評価が多かった。

<sup>2</sup> 関税や投資、電力、入国管理を管轄する省庁機関のほか、銀行、工業団地運営企業が一つのビルに入り、情報提供を行うほか、対内投資に係る各種申請手続きを迅速に行うもの。

意外であったのは、第3次モディ政権が連立政権となったことで、モディ首相が周囲（連立を構成する地方政党等）の意見に耳を傾け、配慮の姿勢を示し始めたという点である。地方の声を聞こうという議論がここ数カ月で明らかに増えた、という指摘もあった。BJPの辛勝という予想外の選挙結果が、「メイク・イン・インド」に推進力をもたらすと期待が高まっている。

図表2 ムンバイのビル群とスラム



(注) アラビア海を臨むムンバイのビル群と、川岸に広がるスラム。インドでは、都市化を阻む要因の一つが、都市部における住宅の不足だといわれている。

(出所) 筆者撮影

## 期待される成長セクター

### ① 自動車産業

訪問した大手自動車企業のほぼすべてが、モディ政権による大規模なインフラ投資や、PLI (Production-Linked Incentives) といった補助金政策を高く評価しており、第3次モディ政権でも、政策の継続性を期待していた。

インドの自動車普及率は人口1,000人あたり33台(2023年、国際自動車工業連合会による)と他の新興国と比べても低く、モータリゼーションの初期段階に当たる。現地では、インフラ面や「購入能力(Affordability)」の制約から、四輪車の普及には時間を要するという見方が多かった。世帯可処分所得別で見ると、四輪車の需要は、年間1万5,000~3万5,000ドルの上位中間層や、同3万5,000ドル以上の富裕層で多く、2020年時点でそのような所得層は全体の10%弱だという(日本貿易振興機構(JETRO)による)。大手自動車会社は、「エントリーレベル」とともに、所得層が上のレベルの世帯をターゲットとし、デザインや機能といった面でのプレミアム化を足元では図っているほか、中東やアフリカ向け輸出に積極的であった。

インドにおいて、四輪車以上に需要が大きいのが二輪車である。地方では、一人あたりGDPが1,000ドルを超えたあたりで、自転車からスクーターへの乗り換えが始まるという。インドにあ

る 36 の州／連邦直轄領の内、ビハール州を除くすべてで一人あたり GDP が 1,000 ドル（2022 年度時点）を超えている。2024 年時点で、二輪車の普及率は人口 1,000 人あたり 114 台<sup>3</sup>程度にとどまっており、伸びしろが大きい。大手二輪車企業への取材では、地方と都市の販売シェアは足元でそれぞれ 4 割、6 割であるとし、地方での需要が年々拡大しているという。

電気自動車（EV）については、特に四輪販売に注力する自動車企業で消極的な姿勢が多かった。その理由としてはまず、1 台目からガソリン車よりも EV 車を選好する世帯が非常に少ない点が挙げられる。EV 車は主に、ある程度所得の高い世帯で、2 台目、3 台目を購入する際の選択肢となってきた。もう一つは、政府の EV 政策である。インドでは、EV 車購入に対する補助金や登録料免除を含む支援策「FAME（EV 生産早期普及策）」が 2015 年から実施されてきた。その後も、後継策として 2019 年には FAME II、2024 年には「電動モビリティ促進スキーム（EMPS）」、「PM E-ドライブ」が続いている。しかしその内容を見ると、自家用四輪乗用車への補助金は、FAME 第 1 弾から対象外とされてきたほか、「PM E-ドライブ」では、タクシーなどの商用車も補助金の対象から外れるなど、企業にとっては期待外れであった部分が多い。政府のグリーン政策の恩恵は、四輪車の販売においてそれほど大きくなかったとみられる。

他方で、EV 補助金の対象となってきた二輪車に関しては、スクーターを中心に EV 化が進み、普及率（スクーターの EV 化率）は約 18%<sup>4</sup>だという。四輪車の EV 普及率が数%である点に鑑みると、高い水準といえるだろう。今後の課題として、EV スクーターのさらなる普及には、充電設備の充実が不可欠である。EV 二輪車企業での取材によると、EV スクーターの充電は、専用の充電ステーションで行う必要があり、自宅での充電は現時点でできないという。しかも、それぞれのメーカーが設置している充電拠点は、そのメーカーが販売している二輪車にしか使えないなど、利便性にはまだ欠ける<sup>5</sup>。

EV に代わり、インドで普及が進んでいるのが CNG（圧縮天然ガス）車である。デリーやムンバイを走る三輪車（リキシャ）やタクシーの多くに、CNG 車を表すマークを多く見かけた。デリー首都圏では、大気汚染対策としてディーゼル車の規制が 2023 年から始まり、2027 年にはディーゼル三輪車の走行が禁止されることとなっている。これを機に、CNG 車の普及が加速している。自動車各社は、政府の規制や政策変更にすぐ対応できるよう、グリーンエネルギー技術のラインナップ（EV、CNG、エタノール等）を常にそろえているそうだが、CNG 車に最も積極的な姿勢を示している印象を持った。コストと燃料補給のしやすさを考えると、CNG 車の使い勝手が最も良いためだろう。ハイブリッド車に関しては、これまで政府が積極的でないことから、インド企業で技術の開発は進んでいないという。ハイブリッド車への優遇策が打ち出されれば、同分野で技術力の高い日系企業にとって有利となるだろう。

<sup>3</sup> インドの二輪車メーカーである、ヒーロー・モトコープによる。

<sup>4</sup> インドの電動二輪車メーカーである、オラ・エレクトリック・モビリティによる。

<sup>5</sup> 大手企業への取材では、充電時間は料金によって異なる制度を設けているという。例えば、最も料金が高く短時間でフル充電が可能な「ハイブリッド」では 1 時間未満、その下のランクでは 1-2 時間、さらに下のランクでは 3-4 時間程度となる。

図表3 インドの自動車事情



(注) デリーを走る鉄道の高架下は、大渋滞が起きている。左はトヨタ車、右はマルチ・スズキ車。右のマルチ・スズキ車は圧縮天然ガス車で、それを表す CNG というダイヤ型のマークが左上に貼ってある。

(出所) 筆者撮影

## ② インフラ

インドのインフラ需要は大きい。2025年度の連邦予算でも、全体の約23%がインフラ支出に充てられている。2021年度から24年度(予測値)までの連邦政府・州政府・国営企業による資本支出の増加率は年平均10%程度であった。連邦政府による資本支出は、年平均30%程度の増加率と大きかったが、コロナ禍で歳入が減少した州において、州政府によるインフラ投資が減速したためである。2022年度の終わりごろから、州政府によるインフラ投資も回復に向かっているという(インド証券会社アンビットによる)。インドにおいて、資本支出の約半分は、道路と鉄道に充てられている。道路整備の必要性は、都市でも大きい。今回訪問したデリーやムンバイ、ベンガールの渋滞はひどく、通常30分程度の距離でも2時間要したケースもあった。鉄道に関しても、BJPは公約で、ここ10年で建設した31,000kmの路線に加えて、毎年5,000km延長していくとしている。このほかにも、現地でのヒアリングでは、半導体インフラやデータセンターへの投資が増加する見込みとのことであった。今後もしばらく、インフラ投資が成長のけん引役となる予測である。

## ③ 再生可能エネルギー(再エネ)

インドの第1次エネルギーは、石油34%、石炭56%と化石燃料が全体の90%を占める(2023年、Our World in Dataによる)。これに対し、インド政府は、2070年までにカーボンニュートラルを果たす目標を立てている。現地での取材によると、政府は化石燃料の代替として原子力発電には慎重で、再エネに注力する傾向が強いという。火力発電所を早期に退役させれば、エネルギー不足に陥るとの認識が政府の間でも強く、しばらくは化石燃料と再エネの両立を模索する見通しである。

インドは従来、再エネの中でも太陽光と風力の潜在力が高いと言われてきたが、近年は特に水素への注目度が高まっている。インド政府は、2023年に閣議決定した「国家水素ミッション」の中で、年間5MMT（百万メートルトン）以上のグリーン水素製造能力を開発し、グリーン水素の世界的な生産・供給国として成長し、それに見合う雇用を生み出すとの目標を掲げている。2020年にインド政府が発表したPLIスキームでは、電解槽の開発や製造が補助金の対象となっている。現地のエンジニア企業でのヒアリングでは、水素を中心とした再エネ事業が、将来の成長セクターとして位置づけられていた。

#### ④ グローバル・ケイパビリティ・センター（GCC）

インドは世界で第7位のサービス輸出国である。サービス輸出の中でも、近年、顕著に増加しているのがGCC産業である。GCCとは、企業のIT・エンジニアリング・R&D・AIやデータ分析・サイバーセキュリティ・アプリケーション開発・ファイナンス・会計・マーケティングといった、バックオフィス拠点をインドに設置する動きを表したものである。モディ政権下で、「デジタル・インド」の動きが進みインフラ整備が加速する中、コロナ禍で世界的に在宅勤務が普及し、どこにいても仕事が可能となった動きをきっかけに、欧米企業がインドにバックオフィスを設置する動きが増えたという。

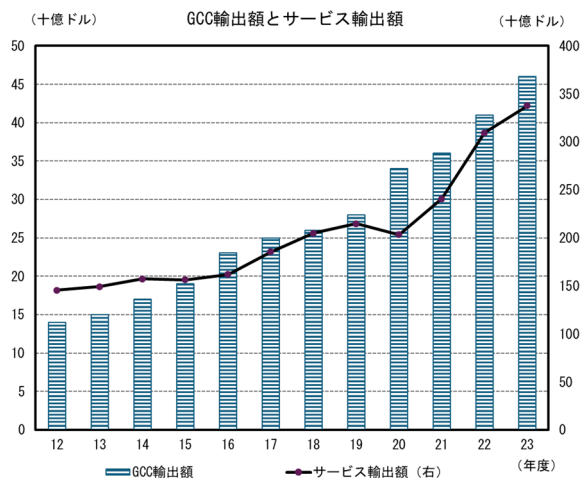
GCC産業は今や、インドのGDPの約1%の経済規模（2023年度）である。2023年度のGCC関連のサービス輸出額は460億ドルで、ここ10年の平均では6%程度の増加率である（アンビットによる）。GCCはモディ政権10年間で急速に成長し、現時点でそのプラットフォームが整いつつあるという。2023年度にインド全体で1,580カ所であったGCC拠点は、2030年度に2,400カ所以上に増加し、毎年100万人のエンジニアの雇用を創出すると予想されている（業界団体NASSCOMによる）。GCCの特徴は、単なるBPO（ビジネス・プロセス・アウトソーシング）ではなく、高度な技術を要し、意思決定などの権限もある程度委譲されている点にある。GCCで働くインド人の多くは、STEM（化学・技術・工学・数学）系大学の卒業生で、全国のGCC拠点がそのような高学歴の卒業生を取り合う状況となっている。今回訪れたベンガルールも、ハイデラバードに次ぐ大規模なGCC拠点で、インドにあるGCCの約3割を占めているという。ベンガルールで訪れたオフィスパークにおいても、テナントの約6割が国内外からのGCCだとし、そのセクターも多岐にわたるそうだ（現地取材より）。

GCC産業の発展は、製造業の呼び込みに役立つという見方もある。例えば、ウエハー設計や開発に長けている半導体GCCの呼び込みは、インドにおける半導体産業全体のエコシステム整備に大きく貢献し、半導体製造工場の誘致にもつながると期待されている。さらに、国際収支統計では、GCC関連のサービス輸出増加が、インドの抱える大規模な貿易赤字を補う役割も果たす。実際、2024年1-3月期の経常収支が2021年4-6月期以来の黒字となったのも、好調なサービス輸出が要因の一つにある。貿易赤字の縮小は、通貨ルピー安に歯止めをかける効果もある。GCC産業の成長が、インド経済にもたらす直接的・間接的な影響は看過できないだろう。

図表4 2023年のサービス輸出ランキング、GCC輸出額とサービス輸出額

2023年のサービス輸出額ランキング  
(十億ドル)

米国	999
英国	584
ドイツ	440
アイルランド	398
中国	381
フランス	356
インド	345
シンガポール	328
オランダ	317
日本	204



(出所) UNCTAD (左図)、アンビット資料・UNCTAD (右図) より大和総研作成

## おわりに：インドでなぜ製造業が育ちにくいのか

インドでなぜ、大規模な製造業が育たないのかという疑問は、インドの長年にわたる産業政策に起因する。ネルー政権時代には、政府が投資財産業を担う代わりに、小規模工業が「雇用促進のための消費財産業」として位置づけられてきた<sup>6</sup>。一部品目の製造を小規模工業だけに限定し、大規模工業の参入を退ける「留保品目制度」が2015年まで続くなど、雇用創出機能を持つ小規模工業への配慮は大きいものであった。そのような小規模工業が事業を拡大せず、小規模のままを維持したのは、政府から小規模認定を受けて各種優遇政策を受けるために、プラントや機械に対する投資額を一社あたり一定以下に抑えるほか、前年度の売上高に一定の上限が設けられたためである<sup>7</sup>。事業が大きくなる限り、固定費である雇用の拡大にはつながらない。人口が爆発的に増加するインドにおいて、1980年代には小規模工業の雇用創出機能はすでに限界を迎えていた。

今回の訪問では、インドの製造業育成においてボトルネックとなっている部分に、このような過去の政策が大きく影響している感想を持った。この解決には、地方や中小企業への補助金や支援策だけでは不十分で、より抜本的な政策転換が必要である。例えば、外需を取り込む政策に転換することで、国内の裾野産業育成に中小企業を巻き込むなど、国の成長戦略における中小企業の位置づけを見直す必要がある。さらに、労働改正法の施行<sup>8</sup>を急ぐことで、解雇を自由にできる範囲を広げ、雇用の流動性を高め、企業の固定費負担を軽減する体制の整備も必要だろう。第3次モディ政権の注目点は、そのような抜本的改革を打ち出せるか否かだろう。

<sup>6</sup> 絵所秀紀『離陸したインド経済－開発の軌跡と展望』2008年、ミネルヴァ書房

<sup>7</sup> 同上。Amaresh Bagchi et al. “Tax Breaks for the Small Scale Sector: An Appraisal” (2006)

<sup>8</sup> インド議会は2019～22年、29個存在した個別の労働関連法を4つの法典に再編した、新労働法制を成立させた。しかし、本改正法は、州法の改正が実現していないためほとんどの主要規程において施行に至っていない。本改正法が施行されれば、解雇の規制が緩和されるなど、労働者にとって不利となる面があり、労働組合の反発が大きいためである。