

NIRA 政策レビュー

www.nira.or.jp

September 2008 No. 30

新興経済インドの光と影

総合研究開発機構 (NIRA) 理事長 伊藤元重

コンバージェンス・クラブへの参加

経済成長理論にコンバージェンス（収斂）仮説というものがある。簡単に言えば、資本蓄積が遅れている国ほど、資本蓄積が始まれば高い経済成長を実現でき、資本蓄積が進むほど経済成長率が鈍化していくというものだ。ソローの経済成長モデルはこうした収斂の性格を持っている。一定の労働人口成長の下では、資本蓄積が進むほど資本の限界生産性が逡減していく。そのため、資本蓄積の進んだ国ほど経済成長率が鈍化していくのだ。

最近の世界経済の動きを見ると、このコンバージェンス仮説はそれなりに成立しているようだ。インドや中国をはじめとした発展途上国は、これまでの低所得と低い資本蓄積の遅れを一気に解消すべく、驚異的なスピードで成長し続けている。インドについては、1990年代初頭の経済危機をきっかけとして、市場開放と国内制度改革で高い成長を続けている。世界のコンバージェンス・クラブに参加したのだ。

グローバル化の下で続く成長

インドという国の特性を丁寧に検証すれば、今後のインドの成長を妨げるかもしれない要因をいろいろと指摘することができるだろう。この点については、この号の専門家の方々の分析が大いに参考になる。インフラ整備の遅れ、格差拡大、原油高や世界経済の混乱など、懸念すべき材料は少なくない。

ただ、グローバル経済の拡大が続き、ITに代表されるような技術革新が持続し、世界的に安定的な国際関係が維持され続けられれば、インド経済がコンバージェンス・クラブから脱落するということは考えにくい。インドが今後も順調な成長を続けるか否かということは、結局のところは、世界経済、とりわけ新興国が順調な成長を続けることができるかどうかにかかっている。

なかなか決着をみないWTOの交渉を見ても分かるように、インドや中国に代表される新興工業国の存在感はますます増している。日本にとってもインドとの関係はさらに重要となってくるだろう。また、インド経済への浸透が十分ではない日本企業にとっても、インド市場を開拓していくことが大きな課題となっている。

巨大人口の行方

インドの特徴の一つはその巨大な人口にある。現在、中国に続いて世界第二位の人口を抱えているが、いずれ中国を抜いて世界最大規模の人口となることは間違いないと言われている。今後急速に高齢化が進む中国と、若年人口が多いインドではいろいろな面で異なっている。

インドがコンバージェンス・クラブの他の多くの国と大きく違う点があるとすれば、まずこの人口問題の存在であろう。この点については、この号の専門家の間でも必ずしも意見が一致しているとは思われない。巨大な人口の存在は、一般国民の所得水準が底上げされることで大きな国内市場を形成すると楽観的な見方もできる。しかし、他の多くの新興工業国と同じく、所得格差や教育格差が拡大していけば、社会的な不安定要因ともなりかねない。また、エネルギー価格や食糧価格が中長期的に高騰していくようであれば、インド経済にとって巨大な人口は大きな足かせ要因になる可能性も秘めている。

伊藤元重 (いとう・もとしげ)
東京大学経済学部卒。米国ロチェスター大学Ph.D。
専攻は国際経済学、流通論。1993年東京大学経済学部教授、96年同大学大学院経済学研究科教授、現在に至る。2006年2月よりNIRA理事長。最新著書は『キーワードで読み解く経済』[2008] NTT出版。



離陸したインド経済 —高度成長の特徴とアキレス腱—

法政大学 経済学部 教授 絵所秀紀

1991年の未曾有の政治経済危機を克服すべく、インド政府はグローバル化の推進を目指す新経済政策（NEP）に精力的に着手した。その成果は目覚ましく、インド経済は見事に滑走路を離陸して現在ぐんぐんと高度を上げている。

1. NEP転換以降の経済パフォーマンスの特徴

NEP転換以降の経済パフォーマンスの第1の特徴は、順調かつ安定的な経済成長である。とくに2003年度（インドの会計年度は4月1日から翌年の3月31日まで）以降5年間の国内総生産成長率の平均は9%近くにまで迫り、高度成長局面に乗ってきた様子がうかがわれる。

第2の特徴は、粗国内貯蓄率も粗国内投資率も顕著に増加した点である。2004年度以降は、粗国内貯蓄率、粗国内投資率ともに30%の大台を突破した。粗国内投資を経済主体別に見ると、NEPの前と後とは大きな変化が見られる。NEP後には公共部門投資の比重が低まり、民間部門投資がそれにとってかわっている様子がうかがわれる。

第3の特徴は、サービス革命と消費革命の進展である。NEP転換後の経済成長をもたらした主要因はサービス産業である。1990年代以降GDPに占めるサービス産業の比率は顕著に増加し、2006年度には54.8%となり、産業構造は大きく変化した。成長への部門別寄与率を見ると、80年代の46.1%から、90年代には57.7%にまで高まった。またこの寄与率を90年代前半と後半とに分けると、90年代前半の48.1%から90年代後半には69.1%にまで高まっており、きわめて急速にインド経済のサービス化が進展していることがわかる。

サービス革命および消費革命を支えている最も大きな要因は、インドの各主要都市で展開されている情報通信技術（ソフトウェアおよび情報活用サービス業（ITES/BPO）の著しい成長である。携帯電話加入者数も2007年8月に2億人を超えた。サービス産業牽引型である点が、中国や東アジア諸国と比較したときのインド高度経済成長の特徴であり、インド経済の強さと同時に弱さを形成している。

製造業に目をやると、激しい市場競争が展開し著しく成長し

ている部門は、外資の進出が顕著な乗用車産業である。とくに着目すべきは、ここ数年乗用車の輸出比率が急増している点である。製造業の輸出基地として、インドが急成長する可能性を示唆する動きである。乗用車以外にも輸出が急増している製造業として、二輪車産業、自動車部品産業、鉄鋼業、製菓業が注目される。

インドの産業は独立後、ネルー時代以来から長期にわたって継続されてきた国産化戦略の下で、国際競争力を失ってきた。製品は粗悪であり、技術革新はほとんど見られなかった。それにもかかわらず、1990年代になってインド経済のグローバル化が進出し経済環境が大きく変化する中で、いくつかの産業で地場企業を中心に輸出が伸長してきたという事実は驚きにあたいする。いくつかのインドの地場企業は、輸入代替工業化期に「ノウ・ホワイ」、すなわち基礎的な技術開発力を身につけることができたのであり、その結果「創造的適応」に成功しつつある。今後の課題は、典型的な輸出志向産業として発展してきた情報通信産業が国内製造業の生産性向上に向けてどの程度貢献できるのかという点にある。

もう一点注目されるのは、2000年度-05年度間にインドからの外国直接投資（FDI）が81億ドルにのぼっている事実である。さらに2006年度には、インドから外国へのFDI流出額は128.8億ドルと飛躍的に増加した。インドからのFDIの大半は、先進国における製造業部門企業の買収（M&A）という形をとっている。新しい形でのインド多国籍企業の登場である。

2. 雇用なき成長と拡大する格差

しかしソフトウェア産業（情報活用サービス業/BPOを含む）は製造業とは異なり、産業の裾野が広くないし、雇用吸収力にも限界がある。2005年度時点でのIT産業全体（ハードウェア、ソフトウェア、IT活用サービス業）の雇用者数は100万人をわずかに超えた程度でしかない。また英語を使いこなすことができるインド人は人口の5%程度であることを考えると、現在までのところ、ソフトウェア産業はエリートによるエリートのための「飛び地」でしかない。

高度成長というはなばなしい経済パフォーマンスが進展する中で、雇用増加率は1983年(暦年)–93年度間の2.04%から、1993年度–99年度間には0.98%へと大きく減少した。サービス産業全体の雇用増加率も、1983年–94年度の3.53%から1994年度–2000年度には2.42%へと下落した。GDPに対する雇用の弾力性も顕著に減少した。それは、1977年度–83年間の0.53から1983年–93年度間には0.41に、さらに1993年度–99年度間には0.15へと推移した。サービス部門の顕著な成長がそれに見合うだけの十分な雇用を創出しなかったことは、サービス産業主導型経済成長の持続可能性に対して大きな疑問をつきつけている。

雇用形態にも顕著な変化が見られるようになった。2003年度の雇用総数は約3億6300万人強であるが、このうち組織部門雇用者数は2700万人、その比率はわずか7.5%にすぎない^{*1}。このうちの1858万人が公共部門(行政部門プラス公企業部門)に雇用されている。民間組織部門雇用者数はわずか842万人である。1983年度–94年度の組織部門雇用者の増加率は1.20%であったが、1994年度–99年度には0.53%にまで低下した。インド経済のグローバル化が進展する中で企業間競争が高まり、コスト削減のため労働の非正規化が急速に進展している。

教育データによると、2000年時点ですら、初等教育修了率は49%、基礎教育修了率(わが国の中学卒業に相当する)は25%にとどまっている^{*2}。インドの労働市場は教育水準によって階層化されている。教育水準は所得水準と密接な正の相関関係をもっている。貧困指標と教育水準との間には逆相関関係が見られる。貧困者の80%近くは学歴5年までの人々である。基礎教育未修了者と修了者、基礎教育修了者と高卒、および高卒と大卒以上との間には、所得水準に大きな差がある。基礎教育修了者か否かは組織部門に参入できるか否か、大卒以上か否かはホワイトカラー市場に参入できるか否かに大きく影響している。高度成長が持続する中で、教育水準を媒介として人々の間の所得格差が急速に拡大している。

長期的に見て、インド経済発展の可能性を決定づける大きな要因は人口規模である。インドの人口は、2000年5月に10億人を超えた。現在でも年間平均の人口増加率は1.7%に達する。2045年頃には中国の人口を抜いて世界一位になり、ピーク時には15–17億人程度になると予測されている。インド人口の年齢構成の変化は、確かに明るい展望を指し示す。少なくともこれからの20年間にかけて、中国を含む他のアジア諸国とは異なっており、生産年齢人口比率の上昇が見込まれるためである。生産年

齢人口比率の上昇は貯蓄率の上昇をもたらす要因となる。貯蓄率の上昇はさらなる投資率の上昇をもたらす、ひいては国民所得の上昇に結果すると、インド政府は楽観的に予測している。いわゆる「人口ボーナス」論である。しかし、いうまでもなくこの議論は供給サイドだけに目を向けたものであって、需要サイドの分析が欠けている。ひとたび需要サイドに目を向けると、必ずしも楽観的な展望を描きだすことはできない。

雇用面から見ると、人口ボーナスの利益が実現していないことがわかる。1993年度–2000年度の雇用増加率は劇的に減少した。事実、農村の雇用増加率は独立後最悪の0.66%にまで低下した。雇用増加率が低下しただけではない。失業率も顕著に上昇した。なかんずく、青年の失業率はすべての年齢層の中で最も高く、また増加傾向を示している。

州別の人口動態を見ると、これまた人口ボーナス論が示す楽観的な展望に疑問をつきつける。最も高い人口増加および労働力増加が見込まれる州は、1人当たり所得水準が最も低い、インフラが最も整備されていない、また教育水準がきわめて低いBIMARUと呼ばれる北部後進諸州である(BIMARUとは、ビハール州、マディヤ・プラデーシュ州、ラジャスタン州、ウッタル・プラデーシュ州の頭文字をとったもので、ヒンディー語で「病氣」の意味)。人口ボーナスの可能性が実現するためには、十分な所得をもたらす雇用を増加させることが不可欠であり、そのためにはとりわけ後進州における教育の普及とその水準の向上が不可欠である。そうでないならば、エリート志向的かつ輸出志向的なサービス産業主導の経済成長は人々の間、都市と農村の間、そして地域の間で経済格差をますます広げることになるだけでなく、やがて成長そのものにとっての大きな足枷となるであろう。

^{*1} 組織部門は、中央政府、州政府、地方政府から成る行政部門、登録された公企業および一定の基準を満たす民間企業、すなわち動力がある場合には10人以上の雇用者、動力がない場合には20人以上の雇用者をかかえている民間企業から成る。

^{*2} インドの教育制度は、グレード1から8までを基礎教育としている。基礎教育は初等教育(グレード1から5まで。年齢は6歳から11歳まで。日本の小学校に相当)と前期中等教育(グレード6から8まで。年齢は11歳から14歳まで。日本の中学校に相当)からなっている。グレード9から12までは後期中等教育(日本の高校に相当)で、対応年齢は14歳から18歳である。また大学は18歳から21歳まで、大学院は22歳以上となっている。

絵所秀紀(えしよ・ひでき)

東京都立大学経済学部卒。経済学博士。専攻は開発経済学、インド経済論。現在、法政大学経済学部教授・比較経済研究所所長。著書に、『離陸したインド経済—開発の軌跡と展望—』(ミネルヴァ書房) [2008年]、等多数。

中間所得層の形成期が続くインド経済

丸紅米国会社ワシントン事務所 所長 今村 卓

軽度の調整局面を迎えたインド経済

2008年後半に入り、インド経済に対する市場の評価は相当厳しくなってきた。07年まで大幅上昇を続けてきた株価は08年初から急速に低下し、08年7月初旬にはピーク比38%の下落を記録した。実体経済は、実質GDPが2005年度から2007年度まで9%台の高成長を持続してきたが、08年春以降はインフレの加速とそれに対応した金融引き締めが続き、景気が下押しされるとの懸念が強まっている。実際、08年1月には前年同月比4.1%と安定していた卸売物価上昇率は、2月から昂進のペースを強め、08年3月中旬には約3年半ぶりに8%を突破、政府が石油製品の価格引き上げを実施した6月初旬には11.1%と実に13年ぶりの2ケタ台に突入した。中銀（インド準備銀行）は春以降、金融引き締めを強化してきたが、インフレ圧力を抑えきれない。逆に二輪車の販売台数が減少し、自動車販売台数が鈍化、鋳工業生産の伸びが低下するなど、実体経済には金融引き締め効果が表れ、今後の景気鈍化と高インフレの同時進行を懸念する声も強まっている。

しかし、インドの経済発展が加速した03年度以前を知る者にとっては、市場はやや騒ぎ過ぎている印象を受ける。確かに08年度の経済成長の低下は不可避であるし、近年では最もインフレ抑制が難しい局面を迎えていることは確かである。しかし、市場の経済成長率のコンセンサスは、今後の一層の金融引き締めを前提とした上で、08年が7%前後、09年は8%前後であろう。どちらも、92~02年度のインドの平均成長率である6%を上回っている。最近の国際機関等の分析によればインドの潜在成長率は8%前後であり、08年見通しがそれを下回るが、9%成長が3年間続いて需給バランスが相当逼迫してきたことを考えれば、むしろこの程度の調整がある方が、今後の持続的成長の確度は高まる。

むしろ、インフレ懸念が高まる前に潜在成長率が押し上げられていたことが重要である。平均6%成長時代のインドは、需要項目別に見れば消費主導であり、産業別に見ればサービス主導だが農業の影響も高いという構造だった。それが2003年以降、需要では固定資本形成が成長のエンジンに加わり、産業では農業の比率が低下して、サービス業がITなど高付加価値で輸出競争力を持つ業種を中心に高い伸びを保つ一方、その後を内需指向の製造業が追う構図に変わった。輸出も東アジアのような経済成長のエンジンにはならなかったが、順調に拡大し、景

気が拡大しても貿易・経常収支の悪化が限定的にとどまるようになった。このような体質改善が進んだ後に、外的ショックによるインフレ圧力が生じたことは、インドにとって不幸中の幸いだった。供給力が脆弱なままであったならば、インフレ圧力は現在以上に強まり、経常赤字は膨張するなどしてインド経済は混乱していただろう。

それでもリスク・シナリオは存在する。インフレ昂進に歯止めが掛けられず、中銀が大幅な金融引き締めを余儀なくされて、需要が落ち込み、成長率が7%を大きく割り込む展開はあり得る。しかし今回のインフレの主因は輸入物価の上昇であり、国内の需給バランスの逼迫ではない。国全体では余剰労働力を抱える中、インフレを加速させるような賃金上昇への圧力は乏しく、財政規律も概ね守られている。近年、積極的に設備投資が行われていることから、拡大する内需に見合った供給力も備わりつつある。対外収支面からのインフレ圧力も限定的である。世界経済が減速する中、輸出は財、サービスともに堅調を保ち、輸入の大幅増加によって貿易・経常赤字が極端に膨らむことを防いでいる。輸入面からのインフレ圧力は近年になく高いが、それが内需に波及する経路は少なく、制御不可能なインフレがこれから生じる可能性は相当低い。行き過ぎた金融引き締めによる景気失速の恐れもまた小さい。

それでは株価の大幅下落をどうみるか。株価がピーク時のPERなどから推測すれば、投資家は9%以上の成長の長期化という展開を予想していたのだろう。しかし、それは持続不可能であり、現実には成長減速の可能性が高まるとともに、投資家の過剰な期待が修正され、株価が運動して下がったとみるべきだろう。あくまで無理な予測からの反動であり、株価がリスク・シナリオを反映しているわけではないだろう。経済成長が市場のコンセンサスどおりになれば、現状の株価は8%成長の持続に沿った合理的な水準へ緩やかに上昇することが期待できよう。

巨大な消費市場が徐々に出現していく

2009年以降の8%成長持続が、当面の調整を経ても揺るがないとすれば、07年に一度は注目された、インドにおける巨大な消費市場の出現が、着実に進んでいくことになる。筆者は、ITサービスに代表される付加価値の高いサービス業の拡大や自動車など裾野の広い製造業の発展が続く中で、安定的で高水準の

◆インド所得層の分布予測

階層名	年間所得 (1万ルピー)	1995 実績	2005 実績見込	2010 予測	2015 予測	2020 予測	2025 予測	2030 予測
世帯数 (1万世帯)								
その他	9以下	13,118	10,114	8,667	7,480	6,155	5,413	4,806
新中間層上位	9超 20以下	2,890	9,134	10,964	10,358	10,372	9,943	9,612
中間層	20超 100以下	453	1,331	2,609	6,117	8,905	11,486	13,743
高所得層	100超 1,000以下	26	110	250	373	679	1,066	1,637
富裕層	1000超	1	3	23	44	81	140	240
合計		16,488	20,693	22,513	24,372	26,191	28,049	30,038
構成比 (%)								
その他	9以下	79.6	48.9	38.5	30.7	23.5	19.3	16.0
新中間層上位	9超 20以下	17.5	44.1	48.7	42.5	39.6	35.5	32.0
中間層	20超 100以下	2.7	6.4	11.6	25.1	34.0	41.0	45.8
高所得層	100超 1,000以下	0.2	0.5	1.1	1.5	2.6	3.8	5.5
富裕層	1000超	0.00	0.02	0.10	0.18	0.31	0.50	0.80
世帯数計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(注) 年間所得は01年度価格。実績見込みはMcKinsey (2007)、予測は筆者による。
 (資料) NCAER (2005)、McKinsey Global Institute (2007)。

賃金を得られる世帯が増えていくとみる。そうすると、10年には年収10万円～50万円の**新中間層**、50万円～250万円の**中間層**（購買力平価で見れば2倍強の価値を持つ）が、全世帯のそれぞれ5割前後、1割強を占めるまで増えることは十分に可能である。05年と比べればそれぞれ5,000万人前後の増加である。世界を見渡しても、これだけの新規需要が生まれる国は、インドと中国以外には考えにくい。さらに10年から20年まで平均7%成長が続くとすれば、**新中間層**は上方の所得階層へ移る世帯の増加により4割に縮小する一方、**中間層**は3割台半ばに拡大する。10年と比べて**中間層**は実に2億5千万人近く増える見通しになる。意外に見えるが、それでも20年時点のインドの一人当たり準国民所得は、現在の為替レートで換算して1,600ドル程度にとどまる可能性が高い。これも現在の平均所得が1,000ドル程度と低く、11億人超もの人口が存在するからである。

こうした市場形成に沿って順調な需要拡大が期待できる典型的な耐久財が乗用車であり携帯電話である。乗用車は07年度の販売台数が前年比12%増の155万台に達した。08年度も4-7月期は、家計の所得増加による需要拡大が利上げのマイナス効果を上回り、前年同期比11%という高い伸びを確保した。今後の減速を織り込んで、08年度は約10%増の170万台、同じ伸びが10年度まで続いて200万台に達することは十分に可能だろう。タタモーターズが開発した1台30万円を下回る驚異的な低価格車の製造と販売が軌道に乗り、他の自動車メーカーも対抗車種の開発・販売に動けば、販売台数の伸びはさらに高くなることも考えられる。

乗用車が未来の巨大市場であるとすれば、現実の巨大市場が二輪車であろう。07年度金利上昇を受けて低迷を続けているが、これは前述の**新中間層**へ金融を利用した販売が浸透していることの表れである。08年度は4-7月期に金融引き締めにもかかわらず、販売台数は前年比10%増と盛り返している。**新中間層**の着実な所得増加がもたらす需要の増勢の強さが理解できる。現在の二輪車の市場規模は中国に次ぐ世界2位であるが、10年代後半にはインドの販売台数が現在の倍近い1400万台を超

え、中国の市場規模にかなり接近することも考えられる。

二輪車以上に、巨大な潜在需要の顕在化が進んでいるのが携帯電話市場である。06年5月末には携帯電話加入者数が1億人の大台を超え、その後は月700万人を超えるペースで加入者数が増えて、08年6月末には2億8,686万人に達した。今後も増勢は持続する見通しであり、08年中に3億人に達する可能性が強まってきた。最近の急速な加入者拡大の要因は、加入者側の安定的な所得増加に加え、通信サービス各社による加入者獲得競争の激化による通話料金の大幅引き下げである。所得階層別にみれば、**中間層**以上には行き渡り、現在は**新中間層**に普及し始めた段階である。今後も通話料と機種単価の低下が続き、**新中間層**への普及が順調に進むだろう。10年代後半にはインドの13億人の人口のうち、約3分の2が**新中間層**以上に属すると見込まれることから、携帯電話の加入者数も7～8億人に達する可能性がある。

このように潜在性で見れば世界でも突出した存在であるインド市場だが、そこで求められる製品は先進国とは大きく異なる。需要が拡大する財・サービスの大半は廉価である。小型車が大半を占める乗用車市場や、低価格の端末が圧倒的な割合を占める携帯電話市場の急速な拡大はその表れである。必ずしも技術集約的でなく付加価値も高くないインド市場は、選択と集中を進めた日本企業にとって、非常に対応が難しい。しかし日本を含めて先進国市場が成熟化に向かう中で、インドの需要を選択せずに、集中すべき他の有望市場があるとは考えにくい。むしろ、今後の世界では、インド的な価格は高くないが数量は大幅に拡大する可能性を持ったタイプの市場の方が増えていくだろう。日本企業にとっては、このタイプの市場でのシェア拡大が重要な経営課題になっていくであろうし、その達成は市場規模が際立って大きいインドへの挑戦抜きにはあり得なくなるだろう。

今村 卓 (いまむら・たかし)

1989年一橋大学商学部卒、丸紅入社。世界銀行出向、丸紅経済研究所チーフエコノミストを経て、2008年4月より現職。専門は新興国を中心とする国際経済学。共著に『中国ビジネスと商社』[2003] 東洋経済新報社等。

論点の背景

過渡期にあるインド経済の悩み

総合研究開発機構 (NIRA) リサーチフェロー 森 直子

情報通信技術関連産業の発展を契機に、近年では約9%の高度経済成長を実現しているインドは、その圧倒的な成長パワーで世界の注目を集めている。とはいえ、インドで1991年に開始された経済自由化（新経済政策：NEP）の成果が本格的に表れてきたのは1990年代も末に入ってからであり、未だ克服すべき課題を数多く抱えていることも事実である。

経済成長のボトルネック： インフラ整備

特に、インドは数年前まで中央政府・州政府をあわせて名目GDP比9%を越す巨額の財政赤字に悩んできたが（図表1）、その影響はインフラ整備の立ち遅れに顕著に表れている。近年、物流インフラ分野では部分的に急速な改善がみられるものの、さらに改善のための大規模な投資が必要とされる。また、経済成長の阻害要因となる問題として最大のものと指摘されるのは、電力不足問題である。インドに関するOECD Economic Surveyの最新版（2007年10月）は、インドでは低水準にとどまっているインフラ整備状況が経済成長のボトルネックとなる懸念があると指摘している。

物流関連インフラの立ち遅れ

インドの急速な経済成長に伴い、国内

の拠点を結ぶ物流利用の需要が急増しており、貨物輸送量は今後も10%を超える成長が続くと予測されている。しかし、これまでインドではインフラ整備が立ち遅れており、その改善は喫緊の課題となっている。道路、鉄道など基幹物流網整備が進まなかったのは、長年にわたる中央政府・州政府双方の財政赤字、さらに多様な局面での政治的利害の対立と膠着などに起因するものである。近年の経済成長は、財政収支の改善をもたらすとともに、経済発展を共通解とする政治的膠着状況の解消を可能にし、物流関係のインフラ整備事業が急展開している。

インドは輸送距離がアジア最長（63,332km）の「鉄道王国」と呼ばれ、英国植民地時代から続く歴史あるインド国鉄による鉄道網を有している。しかし、現在では鉄道輸送は貨物輸送の約35%、旅客輸送では15%程度しか担っていない。トラック輸送に比べ2割程度運賃が安いといわれる鉄道貨物輸送の利用率が低いのは、港湾など物流拠点での接続問題、効率的運行スケジュールの確保の難しさ、近年需要の伸びているコンテナ貨物輸送への対応を含んだ近代化の遅れなど、多くの問題が存在するからである。

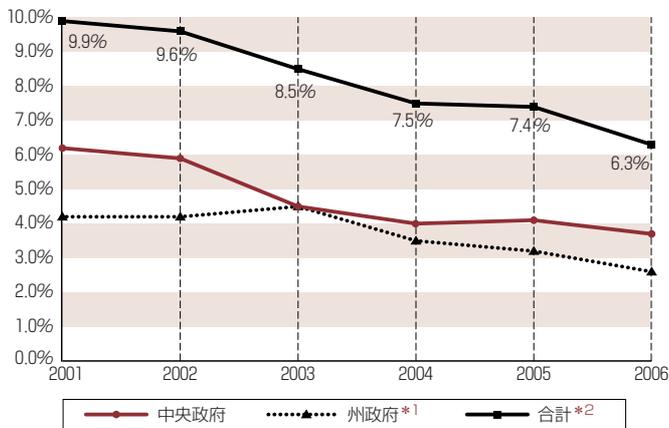
インド国鉄を運営する鉄道省は、他の省庁の予算とは別個に国会で議決される独自予算を有するほど、強力な政治力を

持っているが、それだけに改革圧力も受けにくかった。しかし、近年の経済成長の中で道路網利用の貨物・旅客輸送との競争が生じたことで、ようやく抜本的な改革に乗り出そうとしている。インド国鉄は、旺盛な貨物輸送需要を担うべく、首都デリー、大陸東西の玄関港のコルカタとムンバイ、そして南東部のチェンナイを結び「Golden Quadrilateral 黄金の四角形」路線の輸送量増強、高軸重の高速鉄道の導入などを目指し、2015年までに2.2兆ルピーの投資を計画している。鉄道輸送が再び脚光を浴びるかどうかは、まずはこの計画の成否にかかっている。

他方、インド国内輸送の基幹線である「黄金の四角形」には、既に高規格国道（National Highways）の敷設が進んでおり、トラック輸送による貨物輸送網の拡充は一歩先を行っている（図表2）。インドにおける自動車台数は過去5年間に年平均10%で増加しており、近代的な道路網整備は急務であった。

近年まで、インドの道路網は総延長キロ（約380万km）および単位面積当たりの密度こそ先進国並みに発達しているものの、その質的水準が劣悪であることでつとに知られていた。中央政府、州政府における財源不足から、インドの道路の約40%は未舗装であり、さらにムンバイーデリー間など基幹路線ですら舗装の維

◆図表1 インドにおける対GDP比財政赤字の推移



*1 州政府は、各州毎の財政赤字額およびGDPを発表している。州GDPの単純合計は国家レベルで計算されるGDPを超える。従って、中央政府の対GDP比財政赤字を計算する際のGDPと、州レベルの計算でのGDPの額は同一ではない。
 *2 中央政府と州政府の「合計」財政赤字とは、両者の赤字額の単純合計ではない。両者は異なる会計原則に従っており、特に中央政府から州政府に対する貸付に関する扱いが異なるため、両者の財政赤字額を単純合計することはできない。上記の「合計」の計算には、調整後の統合財政赤字額が使用されている。

原資料：インド準備銀行「State Finances」、インド財務省「Public Finance Statistics」「Economic Survey」「Budget Documents」、インド中央統計局「National Accounts Statistics」
 出所：OECD「OECD Economic Surveys INDIA」Volume 2007/14、Table 1.7より作成

◆図表2 インドにおける過去8年間に完成した高規格国道



出所：インド国道公社 (NHAI) のウェブサイト (<http://www.nhai.org/completedmap.htm>) より転載 (一部省略)

持管理は低水準で、車線数も少なかった。そのため、トラック輸送は運賃が高い上に、時間がかかり、しかも輸送事故（交通事故および道路状態の悪さからくる輸送品の破損事故も含む）が多発する、信頼性の低い輸送手段とみなされていた。

しかし、1997年の国道法の改正を機に高速道路建設での民間企業活用（BOT方式の活用など）を進めた結果、当面の課題であった基幹路線の整備は急展開した。また、トラック輸送業者の州政府による許認可自由化などを契機にトラック輸送量は急増し、現在ではインド国内貨物輸送の約65%を占めるまでになっている。インドの高速道路整備を担うインド運輸省は、国道公社 (NHAI) を通じて実施される国家高速道路開発プロジェクト (NHDP) において、13,146kmの高規格国道と約1,000kmの高速道路 (Express ways) を建設し、道路輸送網の整備に

努める計画である。

インドの道路網整備の課題は、主要高規格国道をつなぐ道路建設、主要都市周辺の既存道路の改善による都市での渋滞解消から、その他の都市への道路整備状態の改善まで山積している。主要幹線道路の建設には、外資企業を含む民間企業の積極的参入が見込まれるが、その他の道路の建設、維持管理の財源確保は大きな課題である。また、依然として州境界や橋梁などでの交通規制が残存している場合があり、長距離トラック輸送の遅延問題となっている。

インド政府は外国からの直接投資の誘致を積極的に進めているが、その成功のためには物流インフラの早急な整備が求められているのである。

迫られる電力部門改革

世界の情報サービス産業基地となった

インドではあるが、電力事情は依然として悪く、大幅な改善が必要である。2005年における総発電量はすでに世界5位 (6,975億kWh) 規模であり、発電量は1990~2006年の間で2.5倍に伸びているが、それでも急増する電力需要に供給が追い付いていない。バンガロールなど局所的には安定的電力供給の確保に成功しているものの、首都デリーでさえ逼迫する電力需給の影響で停電の頻発に悩まされている。インド電力省によると2007年時点の全国レベルでは、年間発電量で9.0%、最大電力で電力量の15.2%が不足している。これまで工場や事業所では停電に備え自家発電機を設置して対策をとってきたが、短期的にはこれらの出番はなくなりそうにない。

1947年の独立以来、インドの電力部門は基本的に公共電力事業によって成り立っている。中心をなすのは州電力庁

(SEB)で、インドの発電事業の約6割、配電事業の9割以上を担っている。このSEBは、政策的に歪められた電力料金構造からくる累積的な財政赤字と事業効率の低さに苦しんできたが、それがインドにおける電力部門への投資を低水準に抑えており、結果としてインドの電力事情の悪さが解消されずにいる。実はインドでは長年にわたり電力部門改革が試みられており、全国火力発電会社のように大幅に体質改善に成功をした組織もあるが、最も重要なSEBの改革は後手に回っている。SEBの改革が進まないことのコインの裏表の問題として、送配電ロスの大きさがある。インドの送配電ロス(主に盗電と料金不払いによる)は30%を超えている。それは料金回収リスクの大きさを示すことでもあり、インドで近年推進されようとしている電力部門への民間投資を阻害する要因となっている。

情報通信関連産業のさらなる成長、乗用車生産など製造業の発展、中産階級の増大による電化製品利用の拡大などは、インドの電力需要をさらに押し上げる要因となる。2006年の第11次5ヵ年計画の下に策定された総合エネルギー政策においてインド政府は、電力不足を解消するために、発電の約7割を占める石炭火力分野の総容量の大幅増強と“地球環境に優しいエネルギー”として再び注目を集めている原子力発電所を新たに8基設置するなどの意欲的な計画をしている。しかし、前者は建設事業者の入札に大幅な遅れが生じており、後者は野党の反対が

解消されていないため短期的な見通しが立っていない。

これらインドの発電容量拡大の柱を担うとされる2種類の発電分野の燃料は、将来的には輸入依存度を高めていかざるを得ない。石炭もウラン燃料もすでに国内産出量では現在の発電量を賄うこともできなくなっており、今後の電力容量拡大は輸入頼みである。世界的なエネルギー資源獲得競争が激化するなか、どのように安定的燃料確保をしていくのが課題となるであろう。

エネルギー争奪戦と地球環境問題対策

世界第2位の約11億人の人口を抱えるインドは、約14億の人口を抱える中国とともに世界の一次エネルギー消費の20%弱を占めている。国際エネルギー機関(IEA)の推計によると、このままでは2030年までに世界のエネルギー需要は現在より50%増加するとされ、その増加分の45%は中国とインドによるものであるとの見通しである。既に、中国とインドはエネルギー獲得をめぐる激しい競争を繰り広げている。特にインドでは、すでに80%以上を輸入に頼っている原油の消費が今後とも産業、運輸、個人消費の伸びとともに急増するとみられ、中国との原油供給源確保の競争は過熱している。インドはこの競争で劣後しており、そのため最近の原油価格の高騰においても被害者としてみられている。どのようにこの競争を勝ち抜いていくのかは、インド

の将来の経済成長を左右する大きな問題である。

他方、エネルギー需要の野放図な増加に見合うだけのエネルギー資源は存在しないことは明らかであり、エネルギー利用の効率化は世界の喫急の課題である。さらに、グローバル社会に生きるインドは地球環境問題、地球温暖化対策に取り組まねばならない。経済成長を維持しつつこうした課題に取り組むことは、インドにとって難しく、大きな負担となる。しかし、インドを含めた新興経済発展国は、エネルギー効率の改善、先端技術の導入を積極的に進めることでエネルギー消費の大きな節減をする余地が大きいことも確かで、こうした努力により世界のエネルギー消費を25%削減することも可能だとの報告もある。インド政府は「気候変動に関する国家計画」によって2017年までにエネルギー効率の20%改善を表明しており、この計画は7月の洞爺湖サミット中に発表された「G8気候変動対策スコアカード2008」でも高く評価されている。日本もインドに対して省エネ機器導入支援のために300億円の円借款拠出を表明しており、インドはこうした先進国からの資金などをうまく活用しつつ、経済成長と地球温暖化対策の間のかじ取りをしていく必要がある。

森 直子 (もり・なおこ)

2004年東京大学大学院経済学研究科博士課程満期退学。社会経済生産性本部、海外経済協力基金開発援助研究所、国際協力銀行開発三部、政策研究大学院大学COEオーラル・政策研究プロジェクトを経て、2005年4月NIRA入職。国際研究交流部研究員を経て、2007年11月より現職。

政策研究の最前線

アジア太平洋における国際協調と文化アプローチ

—「環太平洋連帯構想」からの示唆

総合研究開発機構（NIRA）リサーチフェロー 飯笹佐代子

「諸文明の合流地」としての太平洋地域

日本を取り巻くグローバルな地域主義や国際協調の動きは、「アジア太平洋」や「東アジア」をはじめとする様々な地域概念をもとに展開されてきている^{*1}。なかでも故大平正芳首相によって提唱された「環太平洋連帯構想」は、地域主義の発展史に重要な刻印を記すこととなった。その思想は、四半世紀以上経った今日においても、貴重な示唆を持ち続けている。

このたび、同構想の発展に貢献する学術研究を顕彰する「大平正芳記念賞」の受賞作の一つに、思いがけず拙著（『シティズンシップと多文化国家—オーストラリアから読み解く』）も連ねることになった。これを機に、同構想の意義について、多文化のダイナミズムや豪州の政治を学んできた立場からあらためて確認しておきたい^{*2}。

かねてより太平洋国家としての日本を意識していた大平氏が、「環太平洋連帯構想」の具体化に向けて、大来佐武郎氏を議長とする諮問グループを発足させたのは、首相就任直後の1979年3月であった。当時、「アジア太平洋」という表現を使わずに、「アジア」の語を避けたのは、かつての「大東亜共栄圏」が連想されることを危惧したためであったという。

同構想の注目すべき特徴は何より、経済面だけではなく、文化交流や人材養成など文化面での協力、すなわち文化的アプローチに重点が置かれていた点である。とりわけ、太平洋地域における文化的多様性の尊重と相互理解が強調されている。諮問グループの最終報告書『環太平洋の連帯構想』は、文化的な共通性の比較的高い欧州共同体（EC）とは対照的に、太平洋地域が「諸文明の合流地」ともいうべき多様性に富んだ地であることを指摘している。そして、こうした多様性こそ同構想を魅力あらしめるものであると主張する。さらには、この地域にお

ける国際協力の進展が、一つのモデルとして人類史的重要性を有していると位置付けていることを特筆したい。

豪州発の多文化共存モデルとAPEC

さて、大平首相は1980年1月、「環太平洋連帯構想」を最初に打診する国として、豪州を訪問した。日本側の提案に対してM.フレイザー首相は協力を約束し、これを契機として、年内には太平洋経済協力会議（PECC）の発足、さらに1989年にはアジア太平洋経済協力閣僚会議（APEC）の誕生へと大きく発展していく。ただし、両者とも、その名称が示すように、文化よりも「経済協力」の面に特化したものであった。

確かに、豪州のアジア太平洋地域への関心は、その根底に経済的な動機が強く働いていた。1972年の英国のEC加盟によって、豪州の経済的な英国離れが進むなか、近隣アジアの新興諸国と通商関係を築き、貿易を拡大していくことが国益上、不可欠であったからである。R.ホーク、続くP.キーティングの両首相時代には、「アジアへの参入（engagement with Asia）」という掛け声のもと、アジア重視の経済・外交政策が積極的に推進されていく。そこにはしかし、経済面にとどまらず、必然的に文化の問題が内包されていたことに留意する必要がある。英国の植民地としての歴史を持つ西洋の国家が、「アジアの一員」として、異なる多様な文化圏といかに協調していけるのか。その模索は、豪州のナショナル・アイデンティティへの再考をも迫る、大きな文化的挑戦であった。

同時に国内の変化も見逃せない。70年代初頭に白豪主義を撤廃して以降、移民の出身国が多様化し、アジア諸国からの移民も増加していった。そうしたなか、移民は英国的な主流文化に同化すべきとする従来の考え方に代わって、多様な出自文化の

尊重に基づく「多文化主義」が、国民統合の理念とされ、具体的な社会政策として推進、実践されていく。

このように豪州にとって、多様な文化との共存は、国内政治、外交政策の双方で同時に要請される重要課題であった。これら二重の課題に挑む自負は、折しも90年代に世界的な論争を喚起したS.ハンチントンによる「文明の衝突」論への、キーティング首相の反論に象徴的に示されている。彼は、豪州の経験こそ、複数の文化が共存しながら強い統合力を持つ社会を創出できることの証左であること、そしてAPECの企てこそ、この経験に基づいた多文化共存モデルを国際的に敷衍したものであり、将来において世界的なモデルとなり得ることを主張したのである^{※3}。この発言には、レトリックとしての要素を差し引くとしても、文化的アプローチを強く志向した故大平首相の思想と響きあうものがある。

文化的アプローチの具体的積み重ねを

ひるがえってみると、これまで日本の国際協調におけるスタンスは、経済的アプローチが圧倒的に優勢であり続けたといえる。しかし今、内外の状況は変化しつつある。折しも経済連携協定（EPA）によって、インドネシア人看護師・介護士が来日したところである。この分野で外国人労働者を本格的に受け入れるのは、本邦初となる。また今年に入って、「留学生30万人受け入れ計画」が打ち出された。少子高齢化による労働力不足を補うために、移民に対する本格的な「開国」を求める声も高まっている。

しかし、これらの取り組みも、彼ら／彼女らの出自文化の尊重を考慮した受け入れ政策の準備なしには、いずれもうまくいかない可能性がある。豪州の多文化主義政策が、労働から教育、福祉などの多様な領域にまたがる施策として展開されていった

ように、多文化の共存を真摯に模索するためには、政策横断的な思い切った具体的施策が不可欠となる。そして、こうした施策の間断なき積み重ねこそがさらに重要であろう。

他方で、地域主義の動向における新たな潮流は、本誌のテーマでもある経済成長著しいインドの参入に、熱い視線が注がれていることである。日本も推進する「拡大東アジア」もその一つであり、豪州のK.ラッド首相が、先ごろ来日した際に提案した「アジア太平洋共同体」もしかりである。インドといえば、憲法で公認されているだけでも20以上の言語が存在し、民族的にもきわめて多様な「超」多文化国家である。インドが加わることによって、当時の「環太平洋連帯構想」が想定していたものより、はるかに多様性をはらむ「地域」が出現することになる。

経済協力と、文化的相互理解の推進とのバランスのとれた、開かれた地域主義・国際協調をいかに推進していくのか。そのために、日本が今後、文化的アプローチをどのような具体策をもって展開できるのかが、大きく問われている。

※1 NIRAではいち早く「アジア太平洋地域」の重要性に注目し、研究を実施してきた。その集大成として、NIRA編『事典 アジア・太平洋—新しい地域像と日本の役割』中央経済社、1990年がある。

※2 環太平洋連帯構想に関しては以下を参照。長富祐一郎『近代を超えて』（下巻）大蔵財務協会、1983年。大庭三枝『アジア太平洋地域形成への道程』ミネルヴァ書房、2004年。渡邊昭夫編著『アジア太平洋連帯構想』NTT出版、2005年など。

※3 Paul Keating, address to the 13th Asia Lecture, Queensland Art Gallery, 26 October 1994, The Asia-Australia Institute.

飯笹佐代子（いいざさ・さよこ）

一橋大学大学院修了。博士（社会学）。関心領域は文化都市政策、多文化政策、シティズンシップ政策など。近著書として、単著に『シティズンシップと多文化国家』[2007] 日本経済評論社、共著に『価値を創る都市へ』[2008] NTT出版、『国際社会の意義と限界』[2008] 国際書院、『創造都市への展望』[2007] 学芸出版社、ほか。

〈NIRAホームページ〉

NIRA政策レビューのバックナンバーをはじめ、NIRAの諸活動を紹介するホームページをご利用ください。
<http://www.nira.or.jp/index.html>