

インドの投資環境

— 中長期的な成長期待と南部にも集積する日系企業 —

インドは、2005年度から3年連続で9%台の高い経済成長を遂げ、自動車をはじめ、インド市場の開拓を図る日系企業の進出が増加している。2008年度は、上期はインフレ、下期は金融危機に直面し、成長率は7%程度まで鈍化するとみられるが、日米欧などの先進国に比べると高い成長率を維持している。2008年11月末にムンバイで発生したテロ事件は、改めて対印投資のリスクを認識させることとなったが、インド市場の中長期的な魅力は揺るがないと考えられる。

◆ 中長期的な拡大が見込まれるインド市場

2008年度は、世界各国の経済成長が鈍化傾向にあるが、インドも例外ではない。上期は、国際的な商品価格高騰、インフレ抑制のための高金利政策により投資・消費ともに弱含んだ。下期は、インフレは沈静化したものの、米国発の金融危機の影響を受けたインドから欧米への（短期）資金の流出により、インドの株価・通貨が下落し、経済成長は鈍化している。こうしたことから、2005年度から3年連続9%台の経済成長を遂げたインド経済は、2008年度は7%程度への鈍化が予想される。

しかしながら、インドは、中長期的には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基盤として注目されるのが人口動態である。現在11億8千万人のインドの人口は2025～30年には中国を抜き、世界最大となると見込まれ、その後も人口増加が続き、2050年には17億人に迫ると予想されている。今後約40年で5億人以上が増加することになる。海外直接投資（FDI）の急増が近年続いていることは、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。インド商工省によると、インドへのFDIは、2006年度約150億ドル、2007年度約250億ドル、2008年度上期約170億ドルとなっている。

◆ 課題のインフラ整備に政府が本腰

FDIが急増している一方で、道路、港湾、工業用地、電力設備などのインフラ整備の遅れを指摘する声は多く、日系企業がインドに進出するにあたっての障

害にもなっている。

インフラ整備の必要性は政府も認識しており、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）比倍増となる約4,750億ドルをインフラ整備に投入、その内4割を電力設備に振り向ける計画となっている。

さらに、州レベルでは、雇用拡大を狙った企業誘致に向け工業用地提供の動きがある。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、ラジャスタン州では日本貿易振興機構（JETRO）と提携して、デリーから120kmほど離れたニムラナで、日系企業優先の工業団地提供が行われている。また、西部グジャラート州、南部タミルナド州でも、日系企業優先の工業団地構想があるという。このように、工業用地提供を申し出る州政府の動きがあることは、インド進出を図る日系企業にとっては追い風となるだろう。

ただし、世界最大の民主主義国といわれるインドでは、国内の意見調整に時間を要する。州政府の農地収用・工業用地転用には、農民の反発も根強く、最近では、インドを代表するタタ自動車が、西ベンガル州に新工場を建設しようとした際、農民の反発で撤退したことが話題となった。このように、インフラ整備のスピードはゆっくりとしたものにならざるを得ない点は留意しておく必要があるだろう。

◆ 発展が見込まれる自動車産業

インドの自動車市場は、2003年度に年間100万台を突破した後、2007年度には180万台に迫り、200万

台到達が視野に入ってきている。既に日本市場の販売台数を超えている中国市場の規模拡大の勢いには及ばないものの、人口動態や経済成長力を勘案すれば、更なる市場拡大は、十分期待できよう(図表1)。

自動車産業の拡大を睨んで、現在インドで高いシェアを握るマルチスズキ(スズキ子会社・シェア5割弱)、タタ自動車(印・2割弱)、現代自動車(韓・2割弱)の3社に加え、トヨタ、ホンダ、ルノー・日産(新規)も生産拡大の準備を進めている。2010年前後に新工場が一斉に立ち上がる計画で、これらをあわせると約200万台の生産増加となり、国内の生産能力は、既存分と合わせて年間約400万台になる計算である。

このところ、自動車販売が、自動車ローンの金利高と審査の厳格化によって伸び悩んでおり、2010年以降の供給過剰が懸念されている。このため、一部には新工場稼働を遅らせる動きも出ている状況だ。しかし、増産される約200万台は、国内での新たな市場開拓と輸出の増加により徐々に吸収されるとみられる。

国内新市場の開拓では、タタ自動車が世界最安車NANOを開発、年間800万台規模に達しているオートバイからの乗り換え層の取り込みを図っている。仮に1～2割が乗り換えれば、新たに約80～160万台の需要が生まれることになる。ルノー・日産も、インドのオートバイメーカーであるバジャージオートと組み、当該市場に参入予定である。

輸出を本格化する動きも加速している。マルチスズキ、現代自動車、ルノー・日産などの輸出計画を合わせると、2010年以降の輸出規模は、年間約50万台

に達する計算になる。インドの自動車市場は、価格や品質への要求が厳しいと言われており、日系自動車メーカーにとっては、インド国内市場のシェア確保が、輸出競争力の判断基準となり得よう。

インド政府も自動車産業育成には積極的だ。2006年末に、「自動車産業育成10年計画」が発表されたが、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、年間50万台規模の輸出用インフラを整備する内容となっている。

中長期的な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増産の動き、インド政府の自動車産業育成方針などを勘案すると、インドの自動車産業は、一時的な調整はあっても中長期的には発展を続けると期待できよう。

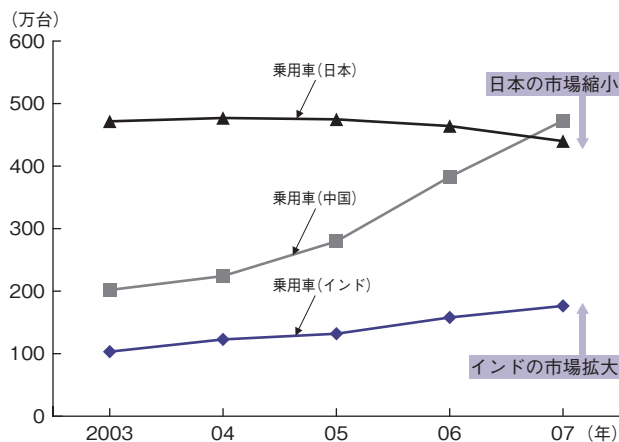
◆日系企業は北部に加え南部でも増加

日系企業の対インド投資は、従来、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年度に投資が急拡大した(図表2)。この背景には、日系自動車メーカーの現地生産拡大があり、物流や保険などのサービス業も自動車産業向けの事業を拡大しているとみられる。

また、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拠点が増加している。

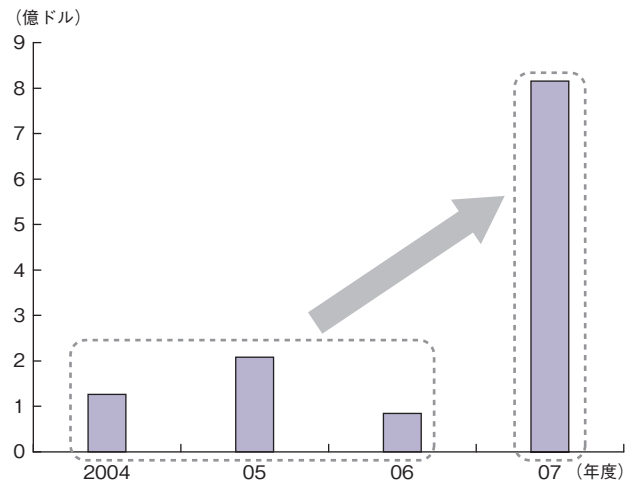
地域別では、約4割がデリー周辺の北部に集中しており、続いて約3割がバンガロール・チェンナイな

●図表1 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。
2. 日本とインドは乗用車すべて、中国はセダンタイプのみ。
(資料) CEICデータベース

●図表2 日本の対インド投資(実行ベース)推移



(資料) インド商工省

どの南部となっている。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。西部マハーラシュトラ州ムンバイがそれに続く(図表3)。

北部のデリー(人口約1,000万人)および周辺(グルガオンなど)は内陸都市である。日系企業の進出では、80年代からインドで生産を続けるマルチスズキの存在感が圧倒的であり、ホンダも進出していることから日系部品メーカーの集積も進んでいる。

一方、南部のチェンナイ(人口約600万人)は港湾都市である。フォード、現代自動車、BMWなどによって既に自動車産業群が形成されており、ルノー・日産の大型投資も決まっている。ルノー・日産の進出により、本格的に日系部品メーカーの集積が進捗するか注目される場所である。

西部のムンバイ(人口約1,600万人)は、インド最大の商業・港湾都市であることから、日系企業の進出は、金融・サービスに加え、製造業の販売拠点設置が増えている。内陸都市であるデリーの最寄りの港湾はムンバイ港となっているため、デリー・ムンバイ間(約1,500km)に貨物専用鉄道を敷設する計画が日本政府の支援で進められている。2008年11月末に発生したテロ事件の当面の影響が懸念されるが、ムンバイの戦略的な重要性は高まるとみられる。

も日系企業のインド進出は続くと思われるが、進出にあたっての主な留意点は以下の2点であろう。

第一に、政治的に安定し治安もよいとされる地域を選んで進出すべきであるという点である。インドは、宗教、民族などの複雑な問題を抱えている。ムンバイのテロ事件のように、宗教、民族問題などを背景とするテロ事件は各地で発生しており、そのため、市場アクセスの利便性との兼ね合いを考慮しつつも、比較的政治的に安定し治安もよいとされる地域を選ぶ必要があるだろう。

第二に、インフラ整備に積極的な地域を選んで進出すべきであるという点である。中央政府は、インフラ整備の必要性を強く認識しているものの、国全体としては急速な進捗は見込めない。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・規制緩和が、州政府主導で進められるため、インフラ整備の進捗は州によってばらつきがあるからである。インフラ整備の計画遂行力の高い州の見極めが必要だろう。

インドへの進出については、ムンバイテロ事件で水を差された形となったが、インドが巨大な市場であることに変わりはない。進出が加速している自動車産業など、日系企業のインドビジネスの今後の動きが注目される。■

みずほ総合研究所 アジア調査部

主任研究員 酒向浩二

koji.sako@mizuho-ri.co.jp

日系企業のインド進出上の留意点

インド市場の中長期的な成長期待から、これから

●図表3 インド進出日系企業拠点数推移

(単位:社)

都 市	州	2006年度	2007年度	2008年度	07→08増加数
北 部					
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
西 部					
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
東 部					
コルカタ	西ベンガル	12	14	33	19
南 部					
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	カルナータカ	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	285

(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)在インド日本大使館