

＜成長する巨象と上手に付き合うには＞

ーインド的開発手法と日本の援助のあり方ー

インドは昨年の成長率が8%台に乗り、いよいよ高成長に移行してきた。その背景には中国に後れをとった直接投資が経済自由化路線で増勢傾向を強めていること、さらにITサービス産業の成長とこれによるアッパーミドルの急増をもたらす消費拡大がある。しかし、一方には農村部を中心に膨大な貧困層を抱え格差が鮮明化している印象が強い。これをどうバランスさせて成長するか、インドの最大の課題と悩みはここに集約されていると言っていいだろう。

インドの経済統治は「安定した政治経済環境」による全体的底上げにあり、それが世界最大の民主主義国家を維持する前提になっている。その意味で、開発独裁による「富めるものから富ます」という中国のような沿海部中心の面的開発手法はとらないし、地理的にみてもそれはとれない。したがって、日本の9倍近い国土に散らばるいくつかの大都市を中心にした点的開発拡大が進行している（地図参照）。

今回視察したデリーとバンガロールの地下鉄建設支援は、貧弱な都市大量交通機関への対応という形でこの点的拡大路線に合致するものといえる。また、急増するバンガロールのスラムでの上下水道普及事業支援と地方の植林事業は、貧困層の自立を促す日本が得意とする援助の手法をとっており興味深い貧困削減対策だった。

ただ、今後インドが安定的に高成長を持続するには点と点の連携、つまり、大都市間を結ぶ道路網の整備が不可欠になろう。ITサービス産業は産業連関からみて、他産業への波及効果に限界があり、過大評価しない方がよい。経済を底上げするには輸出と国内消費を支える基盤である製造業をどう発展させるかであり、それにはモノの輸送インフラが確保されねばならない。これは進出日本企業にとっても、最もニーズが高い分野である。したがって日本の援助も道路や港湾といったインフラ整備に重点を置く必要がある。

日本企業は社会主義市場経済が内包する矛盾によるリスクが高まっている中国に傾斜しすぎた。議会制民主主義が機能するインドにはそうしたリスクはないし、歴史的にみても対日感情がいい。ここが中国と決定的に異なる点だ。労

働法制や金融制度、流通分野でまだ規制を残すが、長期的にみてインドが世界経済の主要プレーヤーの一人になるのは間違いない。対印援助は日本のアジア戦略を考える上で、極めて重要性が高いといえる。

1、インドの開発経済構造—中国と比較して

インドが世界経済の運営上、重要な存在になったことは、いまさら説明が要るまい。2006年4月に国際通貨基金（IMF）の国際通貨金融委員会（IMFC）が先進国にBRICsなどを加えたサーベイランス（相互監視）の実施で合意したのは、世界経済を統治するにはこれらの国との協調が不可欠になったためである。とくにインドはBRICsの中でも近い将来、人口で中国を追い抜くだけでなく、経済規模も急激に膨らむことが見込まれており、世界経済に多大な影響を与えることが確実視されている。この巨象がどう歩もうとしているのかは、日本の援助戦略を考える上で極めて重要である。そこで中国と比較しながら、インド開発経済の方向性を探っておきたい。

中国が「世界の工場」に成長した背景を簡単にいうと、日米欧からの直接投資と安い人件費、安い人民元の活用がある。直接投資が増加したのは鄧小平氏の「南巡講話」からだが、巨額の呼び込みに成功したきっかけは1997年のアジア通貨危機と2001年末の世界貿易機関（WTO）加盟である。投資は集中的に経済特区が連なる沿海部に向かい面的開発がなされた。これにハイアールやTCLといった一部優良国有企業が加わって産業技術集積が形成された。しかも、広東省の電機、上海の自動車、アパレルといった具合に集積は高度化されている。

これを可能にしたのが社会主義市場経済と開発独裁の手法である。「富めるものから富ませる」という中国の開発は極めて強引だが、ある意味では合理的な手法であった。あの巨大な国全体を成長させるのは不可能に近い。だから、沿海部に組み立て型輸出企業を誘致して産業技術集積をつくったわけで、内陸部にはそこへの安い労働力の供給地という役割を持たせてきた。一党独裁体制を維持するために人的移動を厳しく規制する戸籍制度がこれに役立ったのだから、異質な開発モデルとしか言いようがない。

しかし、この手法は沿海部と内陸部の格差を広げただけでなく、地方を含む政府＝共産党委員会、国有商業銀行、国有企業の「負のトライアングル」で形成された「金融社会主義」を直撃した。そして膨大な国有企業の倒産と失業者を生み出し、都市部での格差をも拡大させている。しかも、国有企業は政府に代わって学校や病院、年金などの社会保障面を担ってきただけに、それは社会不安に直結する。2005年の反日デモの実相は内陸部からの出稼ぎ者や失業者による政府への不満にあったとされる。西部大開発など北京政府が乗り出した広大な内陸部の底上げは極めて困難で、このまま急成長が続けば逆に格差を拡大させ、色あせた共産主義イデオロギーや中華ナショナリズムでは求心力を保てなくなろう。中国リスクの本質はここにある。

対するインドも、11億の膨大な人口を抱え、日本の9倍近い国土を面的に開発することは、中国と同様に端から不可能であろう。加えて、デリーやムンバイ、バンガロール、ハイデラバード、チェンナイ、コルカタなど大都市が全国に散らばっているという地理的事情がある。さらに、国家統治の理念が、中国のような「富めるものから富ます」という開発独裁になじまないのである。

中国は支配者が入れ替わっても、歴史的に中央集権の権力構造が続いてきた。インドはムガル帝国を除けば、国家的統一は第二次大戦後の独立からであり、今も地方、州の力が強い。しかも、カースト制や紙幣に12の言語が印刷されているほど多様な文化を抱え、それを議会制民主主義で統治している。実際に政権は総選挙で交代するし、現在のマンモハン・シン国民会議派政権も共産党がキャスティング・ボードを握る連立である。

もともと、経済開発では民主主義ゆえの負の側面を引きずった。中国のようにドラスチックに直接投資を呼び込まず、国内産業を保護したのも英国植民地時代へのアレルギーだけが理由ではあるまい。今もレイオフや進出企業が撤退する際には厳しい労働者保護制度が残る。金融も国営商業銀行のシェアが7割以上と中国より高いし、これらには中小企業や農村への一定の貸し出しが義務づけられている。外為を含めた金融資本市場、金融政策とも中国よりはるかに市場機能を備えているが、これらの規制がネックとなっていることは否定できない。

このいわゆる「ヒンドゥ民主主義」がもたらした負の側面はマクロ面にも表れている。そのいい例が慢性的な財政赤字である（表参照）。歳出にキャップをはめて地方を含めたいわゆる一般政府の財政赤字をGDP比で引き下げる財政責任法が2004年に発効し、「この2年間で少し改善された」（ナラヤン元大蔵次官）というものの、国債残高は依然としてGDPの6割を超している。日本の105%よりは大幅に低いが、中国の20%前後に比べればはるかに高く、途上国としては財政赤字管理能力からみて極めて問題といえよう。この結果、クラウドディング・アウト的現象が発生しているといわれ、長期金利が高止まったままである。

赤字の理由を歳出面からみると、利払い費や軍事費とともに補助金が大きなウェートを占めている。そのほとんどは食糧補助金と肥料補助金であり、政府がいかに農村や貧困層を重視しているかが分かる。政府が社会保障を国有企業に肩代わりさせ、社会主義本来の機能を果たさなかった中国に比べ、戦後日本と同様にインドの方が社会主義的といえるのは皮肉な話だ。歳入面でも個人所得税収の割合が極めて小さい。農業所得への課税をほとんどしていないため、納税者はたった3千万人といわれ、ここでも農村への配慮がみられる。こうしたことから、インフラ整備を含めた財源は国・地方とも公債の発行や中央

銀行からの借り入れ、そして海外からの援助に頼っているのが現状だ。そこに日本の援助の必要性和価値が存在するといえる。

2、円借款事業を視察して

このようなインドが置かれた状況や開発手法からみて、日本の援助はどんな役割を果たしているのか。その整合性と効果を、今回視察したいくつかの円借款事業から検証してみたい。

① デリーとバンガロールの地下鉄建設支援事業

距離の短い地下鉄はコルカタにあるが、首都デリーの高速輸送システム建設事業は地下鉄と高架・地上鉄道によるインド初の大量高速輸送システムで、総延長245^{km}のうちの第1期分59^{km}が開通した。1期分の事業費は1884億円で、うち円借款が48%を占める。それだけに、このシステムを運営するデリー交通公社（DMRC）の日本に対する期待と感謝の念は強い。

デリー中心部の駅からこの地下鉄に乗ったのだが、まず入り口に「JBIC」のプレートが掲げられていることに驚かされた。さらに通路には融資比率のグラフなどを使って、いかに日本が建設に貢献したかを示す説明板が設置されていた＝写真。政府はこの地下鉄を「成長するインドのシンボル」と位置づけており、それだけこの資金協力を評価しているのだろう。日本としても、不足するインフラ整備資金を供給した意味は大きいといえる。

デリーは他の大都市と同様に人口が急増しており、1400万人とムンバイに次ぐ2番目である。しかし、国鉄は長距離と貨物輸送が中心で、市民の足は劣悪なバスやタクシー、そして「リキシャ」と呼ばれる人力またはバイクを改造した三輪車しかなかった。成長にともなうトラック輸送の急増やアップーミドルに「スズキマルチ」など小型車が急速に普及しつつあるため交通渋滞が激しく、環境汚染は北京をも上回っている。気温40度を超す地上に比べ、冷房も完備した地下鉄は市民にとって「夢の交通機関」だったわけで、開通当初は乗客が正装して乗車していたというほどだ。

料金は初乗りが6^{ルピー}（1^{ルピー}=2・5円）とバスの2^{ルピー}よりかなり高く中所得層以上が対象になるが、営業収入は2002年の部分開業から営業区間が拡大したのに伴い2003年度4・7億^{ルピー}、2004年度7・3億^{ルピー}と増加し、2005年度はさらに大幅な伸びを確保したと見られる。この結果、単年度の営業収支は2004年度で2億^{ルピー}の黒字と、資金返済計画にはまったく問題がないという。DMRCではいくつかの主要駅でバス路線との連携を計画、一部でバス路線を開設した。これにより地下鉄とバスの相乗効果を期待、宅地開発にもつなげようとしている。また、これから着工するバンガロール・メトロのコンサルタント業務などにも乗り出すなど、フロントランナーとしての役割も果たしている。

こうしたことから、DMRCは事業運営に自信を深めており、第2期分にあたる空港やグルガオンなど近郊都市への延長については「自力で行いたい」（同公社広報担当幹部）と強気だ。グルガオンはホンダがインド資本ヒーロー・グループと合弁で二輪車製造を行うなど急激に開発が進んでいるが、道路整備は遅れている。こうした都市が大量交通輸送機関で結ばれば、宅地開発や通勤などで都市間の有機性が一気に強まる可能性があるだろう。

ただ、地下鉄主要駅ではテロを警戒して空港と同様の厳しいセキュリティー・チェックを改札口で実施している。先進国では考えられない光景だが、先のムンバイの鉄道テロなどをみると、これをやむを得ないのかもしれない。しかし、通勤客が本格的に利用する段階になったとき、ネックになるのは間違いない。また、ラッシュの経験もないことから、今後は車両運行システムなどでも日本の支援が必要になるのではないか。

バンガロール・メトロはちょうど訪問中の6月24日に盛大な起工式が行われ、シン首相も出席した。バンガロールはIT産業都市として世界的に知られているだけでなく、花が特産物で「ガーデンシティ」と呼ばれているとあって、首相は「自然との調和的發展を」とインド的理想主義を高らかに謳い上げた。この都市の発展と地下鉄には、首都デリーとはまた違った意味で期待をかけているのだろう。

この事業もデリー・メトロと同様、地下鉄と高架鉄道による都市高速輸送システムで、東西2路線33^{km}が2012年完成を目指して建設される。事業費1332億円のうち33%の290億円が円借款である。それだけに、ここでも日本に対する期待は大きい。

デカン高原に位置するバンガロールは気候的に恵まれているため、以前から空軍などの政府系研究所が存在したほか退職者が移り住むなど所得も高く、デリーなどと違ってコンパクトに形成された都市機能を有する都市だ。そうした素地の上にインフォシスなどのITサービス産業が勃興、日米欧からの企業進出も急増したことから、2001年に570万だった人口が今では700万に達しようとしている。インドで2億6500万を数えるアップーミドルを象徴するような都市であり、乗用車や二輪車の普及はデリー以上だ。一方、デリーなどに比べると道幅が狭く交通渋滞は日常的で、地下鉄の需要、必要性は極めて高いと言ってよい。このため、収益性はデリー・メトロを上回るのではないか。

実施機関であるバンガロール交通公社（BMRC）のマドゥ総裁は「2021年には人口が1000万を超える。第2期には郊外のIT開発地域まで延伸するつもりだし、建設中の新しい国際空港にも直結させたい。そうすれば経済効果は計り知れない」という。都市構造的にオフィス街、ダウンタウン、住宅地、郊外の工業団地という具合にすみわけができていくバンガロールがこの交通シス

テムで結ばれば、さらに都市の魅力が増し企業進出などにも大きく貢献するだろう。

② ユニークな日本的貧困削減支援

貧困削減といえば、医療や学校建設など無償援助の分野だと思っていたが、今回見た事業では円借款でもそれが可能であることを知った。しかも、円借款による道路や港湾というインフラ整備で成長を促し、それを貧困削減につなげるという従来の日本型インフラ整備とも一味違う。スラムへの上下水道普及事業と農村部の植林事業を通じて間接的に貧困削減に貢献するというユニークな手法であった。これは、貧困対策は国家の責任として援助に頼らない誇り高い大国インドの開発理念にも合致するといえる。

指摘したように、バンガロールは人口が急増しているが、それはIT産業や直接投資だけがもたらしているわけではない。中国と違って人口移動に規制がないため、貧しい農村部から豊かな都市にどっと流入しているからである。これに伴ってスラムが急増しており、その数362カ所に上る。人口の20%がスラムに居住しているといわれており、この対策は行政府にとって重要課題だ。例えば、メトロ建設予定地に存在するスラムに対し、移転を促すために隣接地に公営住宅を建設して提供するなど、行政側の貧困層に対する気の使いようは並々ならぬものがある。

スラムへの上下水道普及事業支援もこの一環である。すでにバンガロールでは世銀や日本などの協力で上水道が90%、下水道が53%と普及率が上昇しているが、スラム地域は依然として未整備だ。ただ、行政側はこの事業について単なるスラム救済とはみておらず、「衛生観念を養うことで自立心を育てたい」（水道局担当者）としている。健康被害をなくすだけでなく、低料金でも堂々と料金を支払い、かついつでも水が使えるというメリットを認識させれば、生活慣習が変化するとみているからだ。つまり、一種の意識改革を狙っているわけで、普及にはスラム家庭の主婦を説得するのが効果的だとして女性スタッフが対応、地元NGOも積極的に活用している。

上下水道が普及した市の北東部にあるスラムを訪ねたが、各戸にメーターが設置され部屋はきれいに掃除されていた。ある4人家族の家庭で聞くと、合計収入は木屑拾いなどで月1万円程度だが、水道が普及したことで生活ががらりと変わったと話していた。

バンガロールが位置するカルナタカ州の「東部植林事業」も、ちょっと変わった貧困削減策であった。インドは急激な人口増加などにより森林面積が激減しており、その回復は国策となっている。州政府も世銀などの支援を受けて森林事業に力を入れてきたが、日本も1997年から159億円の借款規模で支援に乗り出している。興味深いのは、その支援スキームが住民参加型で、貧困

削減にもつながっている点である。それをバンガロールから車で3時間ほどの農村で見た。

円借款は州森林局に供与される。森林局はそれを元手に住民に低料金で共有地などへの植林を依頼する。そのお金を女性がグループをつくって中央銀行系の支店に貯金し一定金額に達すると、その5倍の資金が借りられる。それで牛を飼い牛乳を販売するなどといった具合だ。ある村人の女性が「おかげでサリーや化粧品も自分で買えるようになった」とうれしそうに語る姿は、この事業が貧困削減だけでなくジェンダー対策にもなっていることを示している。

この村の植林は全世帯の8割に当たる191世帯が参加して2001年から始まり、30%の荒地が緑豊かなユーカリの森林に生まれ変わった。あと数年で伐採が可能だから売却収入も得られるし、植林事業も自律的な段階に入ることになる。しかも、植林の運営は「5人委員会」という農村共同体の基礎的自治組織が行っている。これは社会学的にも貴重なケーススタディになるのではないか。そして何より、インド農村の末端でも日本の円借款支援の効果が認知されることの意義は深い。この事業が持続するよう、どうフォローアップしていくかが重要になろう。

3、今後のインドの成長と日本のかかわり方

このように、今回取り上げた地下鉄建設やスラムでの上下水道整備、植林への支援事業は、インドの開発とそれによる格差に対応したもので、インド側のニーズにも合致している。しかし、今後の開発の行方や進出日本企業のニーズを視野に入れたとき、さらに新たな支援が必要になる。それはすでに支援している電力だけでなく、幹線道路や港湾といったインフラ整備に尽きる。なぜなら、インド経済はITサービス産業よりも、むしろ既存産業の成長にかかっていると見るべきだからだ。

ITサービス産業の成長がインド経済を牽引しているのは事実である。経常収支が黒字化したのは対内証券投資の急増だけでなく、このサービス収支の黒字によるところが大きく、1990年代初めに危機的状況だった外貨準備高も1400億ドルに達している。しかし、モノの貿易収支は依然として赤字が拡大している。これは中国と決定的に違う点だ。

ITサービスの成長はインド人特有の数学的思考と工学系大学の量と質の高さによってもたらされたといわれるが、既存産業のような規制がない新しい分野だったからでもある。逆にそれは既存産業と遊離していたともいえ、産業連関からみても自動車や電機などに比べて波及効果は格段に小さい。しかも、米国や日本のように高度に発展した産業社会を持たないインドでは、なおさら雇用や消費を含めて効果は限定的になろう。バンガロール郊外にある伝説的ITサー

ビス企業「インフォシス」の米西海岸のように整備された本社と、そこに隣接するスラムのコントラストはそれを象徴的に物語っていた。

インド経済を全体的に底上げするには、やはりさまざまな分野への波及力を持つ製造業をいかに成長させるかだろう。

政府は数次にわたって外資規制を緩和、これに伴い中国に大幅に後れとっていた直接投資がやっと増加し始めた。とくに、貿易収支に貢献する輸出企業には税制上の優遇措置もとり始めた。進出日本企業に聞いても、契約概念が浸透しているため企業取引に問題はないし、カースト制もビジネス上では大きなネックになっていない。

インド資本もそれなりの技術力を備えている。HHML では合弁相手のヒーロー・グループが世界最大の自転車メーカーだったこともあり、二輪車の部品をほとんど現地調達できるという。むしろ、財閥である TATA グループなどはあらゆる分野で競争相手になっているほどだ。厳しい労働法制や流通分野などの規制が緩和されていけば、さらに進出環境は整っていくだろう。

欧米や韓国企業に比べて出遅れた日本企業はまだ300社足らずと少ないが、中国への一極集中リスクの分散という意味でもインドは受け皿として注目されており、進出が加速するのは確実とみられている。インド資本と進出企業が競争と協力を深化させていけば、かなりの産業集積が形成されるのではないか。

問題は道路や港湾などのインフラである。指摘したように、インドの開発は中国の面的沿海部開発と違って、それぞれの大都市が点的拡大手法を取っている。産業集積も消費を引っ張るアッパーミドルもそれぞれの大都市に分散しているわけで、これを有機的に結びつけて相乗効果を引き出すには幹線道路の整備が欠かせない。例えば、バンガロールに進出したトヨタも輸出製品を港町チェンナイに運ぶわけだが、鉄道、道路とも十分に機能していないと悩んでいるのが実情だ。輸出と経済の全体的底上げには道路や港湾の整備が急務なのである。インド政府もデリー、ムンバイ、チェンナイ、コルカタなどを結ぶ「黄金の四角形」計画を推進しており、これに対応する必要もある。

対印円借款の凍結解除以降、供与規模は急増しており、すでに2005年度の供与承諾実績は1555億円と最大の供与国となっている。しかも、2005年4月の小泉首相訪印で「日印グローバル・パートナーシップ」のさらなる強化に合意、EPA（経済連携協定）締結に向けての検討を開始しており、これへの対応からも円借款需要が高まるのは必至である。社会主義市場経済が内包する矛盾によるリスクの高まりに直面する一方で、「東アジア共同体」構想で覇権主義的姿勢を強めているかに見える中国を視野入れると、こうした対印関係の強化と援助は日本の国益にとっても不可欠である。

ただ、インドは中国と違って民主主義ゆえに全体的底上げを図らねばならず、中国のように猛スピードで開発や成長が進むとは考えにくい。また、いくら親日的とはいえ、かつての植民地アレルギーと大国の誇りがあるため、日本が過大な期待をかけ独善的行動をとるとスムーズな関係を築くのは難しい。上手な大人の付き合い方が求められる。

産経新聞論説副委員長 岩崎慶市