

NPO 特定非営利活動法人  
The Institute of Asian  
Modernization (IAM)

アジア近代化研究所



*IAM Newsletter*

第3号

2010年2月15日発行

No. 3, Feb. 15, 2010

## 目次

- ✚ 巻頭言：日本経済の状況
- ✚ ニュースの裏を読む(3) 対立するタイとカンボジア：タクシン元首相の処遇を巡って
- ✚ 「工業化の需給理論」で読み解くモンスーンアジアの稲作技術の展開
- ✚ 寒波の中、大学院受験生 140万人
- ✚ アジアの政治・経済動向(2) インドの自動車産業(第2回)
- ✚ 編集後記
- ✚ ★☆近刊ご紹介☆☆

## 巻頭言

### 日本経済の状況

井口 廣 Iguchi Hiroshi  
アジア近代化研究所副代表

世界的な金融危機と、未曾有の国内景気の悪化を経験した2009年。後半になり、やや持ち直しの兆しが見えたものの、その不況が終息に向かったとは断定できない状況のまま幕を閉じた。そこで、2007年から2009年の3年間における、激動の日本経済を振り返ってみたい。2007年秋、「いざなぎ景気」を超えたといわれる69ヶ月間続いた景気拡大が、後退局面に入った。2008年春ごろから、米国金融市場で「サブプライム問題」が騒がれ始め、米国株式市場からの莫大な資金が、原油や原材料市場になだれ込み、8月には、それぞれ史上最高値を記録した。この結果、日本経済も緩やかながら下降を辿っていった。その後、9月にリーマン・ブラザーズの破綻(リーマン・ショック)が起り、金融不安が世界的な金融危機へと発展し、世界同時不況へと繋がっていった。

このような状況下で、日本の経済環境も一変し、内外需の大幅な減少に伴う企業収益の急速な落ち込みが現実となり、2008年10月から2009年3月までの半

年間でのGDP成長率は、マイナス5%にも達した。2009年1月から同年3月における、内閣府発表の「国民経済計算」で見ると、外需以上に内需が大幅に落ち込む結果となったが、これは、企業収益の大幅な減少およびそれに伴う設備投資の減少、さらに個人消費や住宅投資が減少したことなどによるものである。その後、リーマン・ショック以来高騰していた原油や原材料価格が急落し、為替レートはドルに対して急激な円高となり、益々輸出環境が悪化した。その上、安い輸入品が市場に参入したため、デフレに拍車をかけていった。2009年度は、春以降、最悪期を脱し、底打ち感が出てきたが、依然として構造的な危機は続き、内閣府による2009年4月～6月期の実質GDPの第一次速報値は、前年同期比マイナス6.4%と発表された。7月に発表された『経済白書』では、「最近では、日本を含め各国での経済対策の効果が発現する中で、輸出が持ち直してきている」と発表されたが、輸出が持ち直しているのは、主に中国を始めアジア諸国向けが中心であり、欧米向けの輸出は未だ低調のままである。このような中、今後日本経済を成長させるためには、中国やアジア諸国がキーワードとなるであろう。やはり『経済白書』でも、「今後は、躍動するアジアの成長の果実を国内に取り込み、内需と外需の双発エンジンにより牽引される、新たな持続的成長のプロセスが一刻も早く始動することが必要」だとしている。

## 日本企業の経営戦略

日本経団連の御手洗富士夫会長は、2010年の念頭所感で、日本経済を自立的な回復軌道に乗せるためには、アジアの中で共に成長していく視点が欠かせない、とアジア重視を訴えた。また、自動車工業界の張富士夫会長は、新年挨拶の中で、「国内販売は前年比6.5%減であり、3年連続して減少している。これは景気だけの問題ではなく、社会構造の変化である。今後は、アジアを中心に海外での増販に力を入れていかざるを得ない」と述べた。鉄鋼業界を代表し、JFEの数土文夫社長は、「国内市場の伸びは期待できない、拡大するアジア市場でいかに存在感を高めるかが最大のポイント

である」と述べ、金融界からも、塚本孝史みずほ銀行社長、渡辺賢一野村證券社長の両名が、同時にアジアの時代にアジア・ビジネスへの積極的展開の戦略を語った。加えて、ソニーのハワード・ストリンガー会長は、経済危機後の回復力の強いアジア各国を指定して新戦略の策定を発表し、三菱重工の佃一夫会長も、アジアへの積極進出を、産業構造転換の一環として捉えるイノベーションだと述べている。以上のように、各業界を代表する人物が、一斉に、今後の企業成長のエンジンをアジア・ビジネスの拡大へとの絞っている。もちろんのこと、ほとんどの業界はすでにアジアへの進出を行っているが、今後は、関連企業を含め更にアジアでのビジネスの進展が期待できるであろう。シュンペーターは「世の中の変化を、チャンスとして利用できる道を策定することが"イノベーション"だ」と述べている。日本企業のアジア戦略イノベーションは、官民協同してスピードを上げていかなくては、日本経済の成長は見えてこないのではないだろうか。しかし、政府の FTA・EPA 政策一つを取り上げても、韓国との交渉も遅れ、アセアン諸国との二国間交渉も、農業・酪農問題が尾を引き、なかなか前進しないのが現状である。今後のアジア戦略は、官による積極的な推進政策の後押しなくして、民のみでは厳しい局面も多々見られるであろう。

#### アジア近代化研究所

アジア近代化研究所が、非営利活動法人の認可を得て、国内で本格的活動を始めたのは、昨年夏からではある。だが、長谷川代表が任意団体としてアジアの近代化を研究するグループとして活動をスタートさせたのは、1996年であった。この頃は、国内景気もバブル崩壊から脱し、緩やかな景気回復を続けており、経済成長率も名目 3.5%、実質では 5.1%、為替相場も 115 円と円安傾向にあり、外需の好転による景気の明るさも増した年であった。しかし、前述のとおり、現在の環境は全く様変わりしており、今後の日本経済を成長させるためには、アジアの経済発展を取り込まなければ企業戦略が策定できないところまで追い込まれているのが現状である。こうした日本経済や企業環境の中で、我が研究所が本格的活動を始めたのは、正に的を射ていると思われる。いや、むしろ遅すぎたかもしれない。アジアと一口に言っても多くの国々があり、積み重ねた歴史・文化・宗教・風俗・習慣等がそれぞれ異なり、それらを理解せず、闇雲にアジア進出のための戦略を策定するのはリスクが大きすぎる。今後、

研究員達が長年積み上げてきた研究やデータを基に、主としてニュースレターなどの形態で発表し、また彼らが本研究所のメンバーとして更なる研究を積み重ねていくことが、必ずや日本企業の発展、ひいてはアジア全体の発展に貢献し得るものと確信している。¶

### ニュースの裏を読む (3) 対立するタイとカンボジア： タクシン元首相の処遇を巡って

長谷川 啓之 Hasegawa Hiroyuki  
アジア近代化研究所代表  
日本大学名誉教授、経済学博士

(1) タイとカンボジアがタイのタクシン元首相の処遇を巡って激しく対立している。なぜこうした自体が生じたのであろうか。それを知るにはまずタクシン元首相とタイ国内の政治問題について知る必要がある。まずタクシンとはいかなる人物であろうか。彼は 2001 年から首相を務めたが、06 年 9 月 19 日、軍のクーデタで失脚し、現在は海外に滞在している。それにもかかわらず、相変わらずタイ国内で人気があり、彼を強力に支持するタクシン派と呼ばれる人たちがしばしば彼の復権を求めて騒動を起こすと言う状況が続いている。

そこで、タクシンと言う人物についてももう少し見てみよう。タクシンの正式名はチナワット・タクシンである。彼は 1949 年にバンコクの北チェンマイ県で生まれた。彼の父親は客家系の華人であるが、チナワット家はタイの名家の 1 つとされ、チェンマイ周辺の絹織物産業を独占し、政治家も排出してきた。タクシンはタイで警察士官学校を卒業し、アメリカの大学で刑事司法の修士号と博士号を取得し、帰国後、警察の職に着いた。その後、彼はコンピュータ関連の企業を設立し、実業家に転進したが、政治家を志し、バラタム党に入った。その後、彼は自ら愛国党を設立し、下院総選挙 (2001 年 1 月) に勝利した。選挙後、愛国党は連立を組んで、タクシンは首相に就任した。

(2) 彼が国民の一部に絶大なる人気がある背景に、彼の経済政策がある。それは今日、タクシノミクスと呼ばれるもので、以下の内容を持っている。当時のタイの国内経済は 97 年のアジア金融危機の影響から十分には立ち直れず、対外的にも短期資本の海外逃避や輸

出不振で外貨の獲得が難しかった。こうした状況から回復するためには強力な成長戦略が必要であった。

そこで、タクシンはまず国内政策としては内需拡大政策を推進するため、ローン金利の引下げ、パソコンの安売りへの対策を講じた。さらに、彼は人口は半分以上を占めるのに所得は15%程度しかない農村所得を拡大することが内需の要であると考えた。そこで、タクシンは金融危機後、農村で増大した借金の負担を軽減するため、農民に3年間の負債返済を猶予する措置を講じ、全国に7万ある村落に低利で100万パーツ（日本円で当時およそ250万円）程度融資する基金を作り、さらには各村の資源や生産方法を生かして農産物加工などの新産業を生み出し、農民を市場に参加させる目的でOTOP(一村一品)運動を起し、それらに政府が融資や販路確保などで相談に乗ったりした。

その結果、農民には低利融資により、家屋や家畜の購入、農産物価格の安定による収入の増大をもたらした。また中小零細企業への支援策も実行した。また外資による買収防止のために、経営難の企業への金融支援、銀行救済のための不良債権の分類基準の緩和を通じて表面上の不良債権額の引下げ、なども実施した。対外的には、二国間の自由貿易協定(FTA)を重視し、周辺国と競争関係にある米やゴムなどの商品について談合し、価格カルテルを結んだ。こうしてタイ経済は急速に回復し、政府の政策は好評を博した。

(3) しかし、その後、タクシン自身への汚職疑惑と親族への不正疑惑が生まれ、また彼の強権的な政治のやり方への反発も高まったため、彼は06年2月に国民に信を問うとして下院を解散した。野党が選挙をボイコットする中で、4月に総選挙が行われ、比例区ではタクシン率いる愛国党が全議席を獲得し、小選挙区でも定数400のうち359議席を獲得した。タクシンの圧倒的勝利と思われたが、5月に憲法裁判所は選挙を無効と宣言したため、やり直し選挙が10月に行われることとなった。ところが、選挙予定の前の9月19日、突如軍事クーデタが発生し、軍が「民主改革評議会」を作って、全権を握った。クーデタはプミポン国王によって容認されたため、ここにタクシン政権は崩壊した。その後、タクシンは汚職罪で禁固2年の有罪判決を受けている。

クーデタが発生したとき、タクシンは国連総会に出席するためニューヨークに滞在しており、彼なりに抵抗したものの、むなしく政権から滑り落ちた。そこで、彼は娘が滞するロンドンに向かい、その後も中国や日本、香港などに滞在しながら権力への復帰を目指し

てきた。他方、タイ国内では着々とタクシン抜きで政治が進行し、07年8月には新憲法が制定され、12月下院選挙が行われた。紆余曲折の後、08年12月アピシット民主党党首が首相に任命され、現在に至っている。

他方で、タイにはいくつかの反タクシン派、タクシン派が存在し、それらが相互に激しい政治運動を繰り広げ、内政を乱している。その主要な事例をあげると以下の通りである。まず、08年1月に愛国党の流れを汲む「国民の力党」が選挙に勝って、成立したサムアック政権の打倒を目指し反政府運動を展開する反タクシン派の民主化市民連合(PAD、別名黄シャツ・グループ)がある。他方には、タクシン支持派の反政府運動を展開する反独裁民主戦線(UDD、別名赤シャツ・グループ)がある。両者はさまざまな形で反政府運動を繰り返し、タイの政治・経済に大きな影響を与えてきた。

たとえば、08年11月末には、PADの抗議行動がバンコクのスワンナプーム空港占拠による閉鎖事件を引き起こした。同年12月に成立したアピシット民主党政権に対し、09年3月からタクシン支持派のUDDが断続的に反政府デモを繰り返し始めた。たとえば、09年4月にタイが主催してパタヤで開催予定のASEAN関連首脳会議の会議場にUDDのデモ隊が乱入する事件を起こし、会議は延期となり、非常事態宣言が発動され、タイの国際的評価は大きく低下した。また同年4月にはPADの創設者の一人であるソンティ氏が17日の早朝、バンコク市内のガソリン・スタンドで男二人に銃撃され、一命は取り留めた。だが、PADの幹部によれば、反抗はタクシンの副官だと指摘しており、そうだとすれば改めて対立の根深さを示したものだといえよう。こうした事態に、先進国を初め一部ASEAN諸国など、タイ内外からさまざまな懸念を示す発言が相次いだ。

(4) さて、問題はこうした自体を引き起こした背景要因は何かである。それにはさまざまな要因が絡んでいるが、第一にはタクシンへの支持と反支持の強さがある。タクシン支持者も反タクシン支持者も共に、タクシンへの根強い支持と批判が背景となっている。タクシンへの支持は主として北部・東北部の農民を中心とするものであり、彼らはいぜんとしてタクシンの経済政策への期待感が強い。これに対し、批判派は市民運動グループを中核としており、南部や都市部の中間層を中心にするといわれる。批判派の意識には、タクシンのやり方は金銭のばら撒きに過ぎず、人気取りであ

り、彼自身が不正疑惑の渦中にある。このため、彼が選挙で勝ってもそれは不公正なやり方に過ぎず、認めるわけにはいかないと見る。この程度なら、ここまで厳しい批判や反タクシン運動につながるのか不思議であろう。やはりその背後には、権力争いや過去のタイの政治を支配してきた都市の上流階級や中間層の利害が絡んでいると見なければならぬ。他方、現首相のアピシット首相は若干45歳(09年)と若く、反政府運動に対して断固たる態度を示さず、また指導力の面でも不安がある。タクシンの出身地であるチェンマイを訪問するとの計画も、再度の反政府運動の再燃を恐れて予定直前に断念するなど、実行力面でも懸念が指摘されている。このため、アピシット首相の政権運営が今後どうなるかが、タイの政局や社会に与える影響は小さくない。特に、世界的な不況の影響を受けているタイ経済がどの程度成長軌道に乗るかが大きな課題である。

もう1つは、国王の健康問題である。プミポン国王は82歳(09年)と高齢の上、09年9月入院したままで、国王の健康問題はタイの安定に深くかかわるため、後継問題を含めて不安定要素の1つとなっている。

(5) こうしたタイでの状況を背景に、タイとカンボジアの間で対立が生じたのは以下の理由による。08年7月上旬に両国国境に近いプラビヒア寺院がカンボジアによって世界遺産登録された。その登録をきっかけにしてタイとカンボジアの間で国境問題が発生した。なぜならプラビヒア寺院はタイ側では「カオ・プラ・ウィハーン」と別の名前で呼ばれるように、国境が確定していない、その周辺地域の領有を巡って主張が異なるからである。プラビヒア寺院は9世紀に建設が始まり、11~12世紀にかけてカンボジアのクメール王国が建立したとされるヒンドゥー寺院遺跡であり、日本でも有名なアンコール・ワットより古い寺院とされる。同寺院は崖の上に立つ、非常に美しい寺院であるが、そこを訪問する場合にはタイ側からでないと難しいことから、観光客の訪問は、タイ側から行くことになる。このため、対立することは両国にとって好ましくない。

プラビヒア寺院の領有については58年に両国は領有権を巡って国交を断絶した経緯がある。62年には国際司法裁判所が同寺院をカンボジアに帰属するとしたが、タイ側は納得していない。しかし、カンボジアが世界遺産に登録申請したとき、「世界遺産登録申請に関する共同コミュニケ」にタクシン元首相派サマック政権の外務大臣も署名している。こうして、タイ政

府が一度は同意したが、その後、領土に関する調印には議会の承認が無ければ憲法違反だとか、コミュニケへの同意はカンボジアでのビジネス権益を獲得するため、その引き換えにした、などの保守派を中心とした激しい批判が高まり、タイの裁判所も憲法違反と判定したため、外務大臣は辞任する騒ぎとなった。また08年7月には、タイ人3名が寺院境内に入ろうとしてカンボジア側に拘束されると、タイの軍隊が動員され、カンボジア側もこれに対抗した。09年4月には両国の軍隊が国境周辺で対峙する事態となり、小規模な衝突事件も発生し、両国の兵士数人の死傷者を出すなどの事態となった。その後、カンボジアはタイとのASEAN首脳会議で協議を求めたが、タイ側は応じていない。

(6) もう1つの両国の対立の火種は、09年11月にタクシンがカンボジア政府の経済顧問に就任したことである。就任に先立つ昨年9月、タイ中部ホアヒンで開催されたASEAN首脳会議で、カンボジアのフン・セン首相は地元メディアに向かって、タクシンに同国の経済政策の顧問になって欲しい、タクシンは長年の友人であり、クーデタの被害者である、などと語り、フン・センの一連のタクシンとの関係を示す発言がタイのメディアから「両国関係に爆弾を投下した発言」(『朝日新聞』、09年10月27日)だと批判される始末。こうした状況の中でのタクシンのカンボジア政府顧問への就任は改めて大きな反発と波紋を呼んでいる。タクシンがカンボジアに到着してからのタイ側の反発は強く、両国とも大使を召還し、カンボジアではタイ人がスパイ容疑で逮捕された。

このような対立がタイ経済に与える影響はかなりの規模に上るとみられる。たとえばトルコのイスタンブールを出て、中国の雲南省・昆明からタイを通り、シンガポールに至る総合鉄道計画であるトランス・アジア鉄道計画が危険に曝される。このプロジェクトは150億ドルをかけ、全長5,400kmを結ぶ計画で、カンボジアとタイの対立で、カンボジアのシソポンとタイのアラヤンプラテートの間が利用できなくなる可能性が生じる。特に戦略的に重要なのは、ベトナムのホーチミン市とカンボジアの首都プノンペンを結ぶにはタイを経由するほかは無い。両者の対立が他の経済への影響も計り知れない。すでに観光客は減少し、収入は激減している。さらにはASEAN構成国同士の対立は地域の協力体制への阻害要因にもなりかねない。

こうした中で、インドネシアが三者会談を呼びかけた。だが、タイ側はカンボジアの態度に問題があるので、それをまず改めるよう要求し、カンボジア側は会

うことを拒否し、両国ともインドネシアの提案には同意していない。¶

## 「工業化の需給理論」で読み解く モンスーンアジアの稲作技術の展開

上原 秀樹 Uehara Hideki  
アジア近代化研究所理事  
明星大学教授、農学博士

今回は、モンスーン生態系と豊富な水資源の賦存条件に合致した水田稲作技術の歴史的な展開について、「工業化の需給理論」の視点から整理し紹介してみよう。すなわち長谷川（アジア近代化研究所代表）によって提起された「工業化の需給理論」は、工業だけでなく、農業の近代化と発展にも応用できることを示してみたい。

アジアにおける稲作は7,000年以上の歴史を誇るといわれる。近年の考古学者による中国の江南地域での発掘の進展具合によっては、稲作農耕の歴史が中東における小麦の耕作歴史（紀元前7000～9000年）と並ぶ可能性も出てきた。比較的乾燥地帯で栽培される小麦に対し、コメは水資源が豊富に存在するモンスーンアジアの資源賦存の生産条件に合致した作物である。確立された稲作農法による生産パターンは、二期作、三期作、あるいは二毛作（裏作による他の作物の生産）も可能であり、それだけ小麦よりも多くの人口を支えることができる。モンスーンアジアにおける人口増加も、20世紀初頭までは内生的に発展させてきた伝統的な稲作技術の進展なしには不可能であった。

ところが第二次大戦以降のアジアは、戦後の経済安定化と欧米諸国から「供給」・導入された近代的な医療技術が適用され衛生状態も良くなったことも加わり、50年代から60年代にかけて人口爆発を経験した（『現代アジア事典』「アジアの人口爆発」を参照）。そして、アジアの急激な人口増加に対し、伝統農法に依拠していたコメなどの食料生産の増加は人口増加に追いつくことができない需給逼迫の状態になった。そこで、後に述べるように、ノーベル平和賞を受賞した米国のノーマン・E・ボーログ博士がメキシコで成功させた小麦・トウモロコシ栽培の「緑の革命」と同様に、60年代末に日本・欧米諸国が中心となってアジアの稲作にも緑の革命を誕生させたわけだ。その結果、高収量品種米が開発され、インドネシア、バングラデシュ、ス

リランカ、インド等の食料不足に見舞われていたアジア諸国では飢餓と食料「需給」の逼迫が緩和されただけでなく、コメの輸出も可能となった。この「緑の革命」の進展はまさに、国際協力（国際公共財の供給）のもとで行われた先進国（西欧と日本）の近代的な技術開発とその「供給」主導によるアジア諸国の「需要」に対する新たな農業展開の幕開けとなった。

このような水稲栽培の技術的展開に関し、以下ではより詳細に整理してみることにする。特に、世界における農業の技術的・歴史的展開の研究で著名なDavid Griggの『農業地理学』（山本正三、内山幸久、犬井正、村山裕司 訳、農林統計協会1998年：以下では、Griggの『農業地理学』と略称する）を参考に、農業の新技术導入の「需給論」の視点で整理してみよう。

19世紀末から20世紀はじめにかけての日本における稲作は、内発的に生産性の向上を達成することができた。アメリカ合衆国とイギリスにおける技術進歩に興味を示しつつも、日本では水稲栽培（乾田）であることとスケールが全く異なるという理由から、西欧の機械装置を導入する「需要」は存在せず、主に品種改良に重点を置きながら稲作技術の進歩を成し遂げた。例外として、西欧からの新技术導入に対する「需要」の側面は存在したが、それは水を汲み上げる電動ポンプの導入であった。これにより、労働力の削減（60%減で、労働生産性のアップ）に役立ったことが指摘されている（前掲Griggの『農業地理学』）が、土地生産性を高めるものではなかった。

日本における技術改良の特徴は、特に肥料を多投する事によって土地生産性が高くなるコメの品種改良に力を注いだことである。その背景として、西欧の蒸気船の開発によって満州などから大豆ミールを輸入することができるようになったことを上げることができる。このような品種改良は、種子の配分制度の進展とともに第一次大戦まで続いたが、大戦後は品種改良の進展具合と収量の増加速度が停滞してきた。当事のコメ需要の増加に対して、国内供給が追いつけず、植民地の台湾と韓国からの輸入依存率が高まってきた。従って、必然的に、日本政府はこれら地域において灌漑施設への投資を第一次大戦時中から急拡大させた。これと平行して、背丈の低い農林1号を初めとして、「農林」種が交媒努力によって開発された。この「農林」種は味がよく収量が多いだけでなく、収穫時期も早めることができ、裏作も可能となる優れたものであった。この「農林」系は台湾と韓国に移植されたが、大恐慌の影響で第二次大戦以降数年間はその栽培の成果が現れ

なかったという（前掲 Grigg の『農業地理学』）。

第二次大戦後の日本においては、GHQ 主導の農地改革によって小規模農家が増加し、韓国、台湾においても日本と同様小規模農家の増加がみられた。稲作の技術は、戦前の技術レベルとほぼ同じで、灌漑施設の拡大と肥料の投下による土地面積当たりの収量の増加と、背丈の低い品種が「苗床での生育」＋「田植え」の農法で継続された。その結果、土地生産性は非常に高くなった。加えて、特に 1960 年以降は、第二次大戦前に日本ですでに開発され改良されていた小型の耕耘機、田植機が韓国、中国でも利用されるようになって、労働コストも急速に低減させ労働生産性のアップにつながった。そして余剰労働は、都市部で急成長する工業部門とサービス部門の産業に吸収されていった。つまり、農業・農村におけるプッシュファクターと都市部におけるプルファクターがうまく合致した条件を作り出し、いわゆる発展途上国で見られるような都市部でのスラムの形成は避けることができた。

以上の展開を工業化の「需給論」の視点でまとめよう。19 世紀末以降第二次大戦前と戦時中は、日本で開発された水田稲作の技術が日本の「供給」主導で韓国、中国、台湾の農地に移転されたが、現地農民は受動的な「需要」を顕示していたといえよう。それに対し、戦後は、これら諸国でも農家の規模が日本と類似化したことで、「需要」主導による新技術の移転と「供給」が進行したと整理できる。このように、東アジアの温帯地域では、ジャポニカ米（短粒米）を中心とした水田稲作の技術開発は主に日本で誕生し、それが周辺の東アジア諸国に供給され伝播していったが、熱帯アジアにおける水田稲作の技術は、インディカ米（長粒米）の栽培が大部分を占めることから、稲作技術の展開は異なる。そこで以下では、熱帯稲作に関する技術の進歩とその展開を整理してみよう。

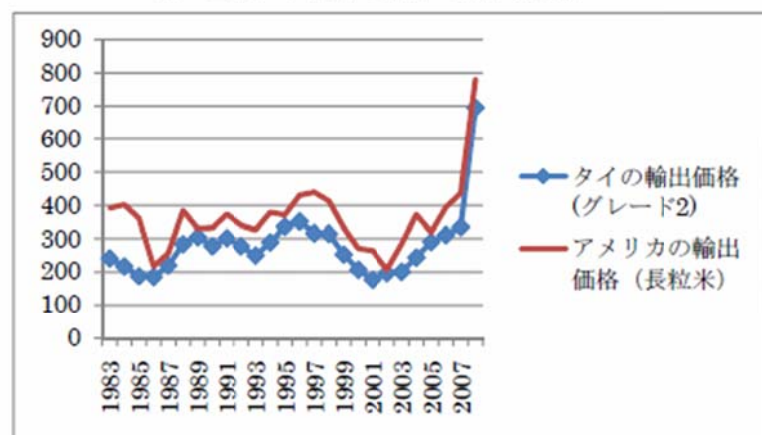
先に述べたように、わが国においては、有機肥料から無機、無機から化学肥料へと推移しながら肥料を投下する事によって生産性が高くなる米の品種改良に力を注いだ。いわゆるジャポニカ米の開発である。日照時間にあまり左右されない、早熟性の特徴を持ち、背丈の低い種子の品種改良を進めた。ジャポニカ米の品種改良とその増産の実績を受けて、同様な品種改良の可能性をインディカ米にも見いだす

機運が他の熱帯アジア地域でも高まってきた。

しかし、インディカ米の特徴は、背丈が高く、葉部分が大きく、日照時間に影響されやすい。このことから、1960 年にフォードとロックフェラー財団の資金で設立された IRRI（国際稲作研究所）での新種の開発目的は、ジャポニカ米とインディカ米の交配によって高収量品種（HYV：ハイブリッド米）を作り上げることであった。そして、1962 年に最初の HYV が開発され、IR8（インドネシアの米と台湾産の米の交配品種）と命名された。その後多くの HYV が開発され、インド、インドシナ半島諸国、マレーシア、インドネシア、フィリピンにおいては、米の生産高が 60% も拡大した。特に、インド、フィリピン、インドネシア、マレーシアはコメ不足と外貨不足で輸入困難による飢餓問題に悩んでいたが、今日では国によっては、HYV による増産で米の輸出も可能になり、これら諸国における食料の需給は大幅に緩和された。このような農業生産とコメ市場の変遷を総称して「緑の革命」と呼ぶのである。すでに述べたように、IRRI で開発された高収量品種は、日本、西欧の近代的な技術開発の結晶として誕生したことで、新技術に対する熱帯アジア諸国の旺盛な「需要」も存在したが、基本的には技術協力による「供給」主導の農業の近代化であったといえる。

このような「緑の革命」は 21 世紀においても継続するのであろうか。答えは、「否」に限りなく近い。90 年代になって、過去の「緑の革命」の終焉を意味する「ポスト・グリーンレボリューション」に関する研究が急速に高まってきた。高収量品種米に関する新しい技術は、化学肥料と農薬の多投を必要とすることから、アジア諸国の農地に、生物多様性の減少と土壌・水質汚染という環境負荷の増大をもたらしたのである。

図 国際コメ価格の推移 (fob: \$/ton)



出所： IRRI Online データを基に作成。

さらに、日本、韓国、中国で行われた農地改革と同様な改革がインド、フィリピンなどでは行わなかったことで、農家間に所得格差をもたらした可能性が高い (Pearse, A., *Seeds of Plenty, Seeds of Want*, London, Oxford U. Press, 1980)。

以上の問題の進展と同時に、90年代になって、アジアのいくつかの国(タイ、マレーシア、インド等)でコメ離れが始まっている。その要因として、これら諸国での一人当たりコメ消費の減少に加え、生産農家にとって負担となる稲作労働賃金の上昇と90年代におけるコメ国際価格の停滞・低下があげられるが(図参照)、90年代の高度成長期になって、都市化と国民所得の上昇が消費者の消費パターンに変化をもたらし始め、他の換金作物の生産が農家にとって、より魅力的になり、農業の多様化が始まったということであろう。

21世紀においては、アメリカ起源の新技术で開発された遺伝子組み換えの作物生産も一部が中国、インド、フィリピンなどのアジア諸国にも導入され始め、「ポスト・グリーンレボリューション」の課題の一つとして取り上げられている。先の「緑の革命」が主に作物の交配による新種子の開発に化学肥料と灌漑施設の建設を抱き合わせた農業の新展開であったのに対し、遺伝子組み換え作物では、異なる「種」の遺伝子組み換えで「新種子」を開発する手法であり、この手法を導入する以前から「遺伝子の多様性」を失う可能性が高いことは予測できることであった(ただし遅ればせながら、日本では2008年6月に生物多様性基本法が制定されたばかりである)。さらにそれを食することで人体と生態系に及ぼす影響が十分に安全であるとは証明さ



(サラワクの陸稲(2009年2月撮影): 稲作には、陸稲稲作と水田稲作がある。サラワクのような泥炭層の痩せた土壌が広がる地域では、高台または斜面状の土地で陸稲栽培を営む農家が多い。陸稲は畑で栽培することから、育苗と田植え作業を伴う水田稲作と比べ簡単であるが、連作は困難である。)

れていない。このような理由で、アジアの消費者だけでなく、生産農家も新技术導入の「需要」を控える傾向にある。それに対し、「遺伝子組み換え」の種子を開発したアメリカの企業は、アジア諸国にその技術の「供給」圧力を高めようとしているのが現状である。¶

## 寒波の中、 大学院受験生 140万人

童 適平 Tong Shipping

アジア近代化研究所研究員  
明治大学法学部教授、経済学博士

本年1月9日、新年早々、中国各地は例年のない寒波に襲われ、雪災害なども多発している中、2010年の大学院修士課程入試全国統一試験を迎え、約140万人の受験生が試験を受けた。中国は、日本以上の学歴社会なのである。最近では、日本と違って、学歴が高ければ高いほど就職しやすくなる傾向がある。博士号を持つ人が一般企業に就職することも珍しくない。

ところで、140万人の受験生がいるとは何を意味するのか、を考えてみたい。中国の規則によれば、大学院入試を受けられるのは4年制の大学を卒業した、もしくは同等の教育を受けた人に限られる。140万人とは、大学教育が発達して大学の教育を受けた人が多い証明でもあると言えよう。確かにそういつて大きな間違いはなさそうである。中国政府の発表によれば、2008年、大学(短大を含む)の在学学生は2,021万人である。大学定員の急増は1999年から始まった。中国政府は、1999年金融危機後の雇用対策として、大学の定員を大幅に増やすと同時に、急増する教育支出を賄うために、教育を産業として位置づけることを決めた。これは内需の拡大と教育費用の捻出という一石二鳥を狙ったものである。

1999年の学生募集数は、前年の108.4万人から一気に159.7万人へと、50%近く引き上げられた。その後も年々増加し、2008年にはなんと約3.8倍の607.7万人に達した。大学への粗入学率も1998年の9.8%から23.3%に上がった。こうした現象を見ると、大学教育の飛躍的な成長が実現できたように見えるが、本当であろうか。確かに、学生数も大学数も飛躍的に増加した。すなわち大学の数はおよそ1,022から1,908へと86.7%も増加した。これを見れば明らかに数の上では増加し、規模の拡大が見られたことは確かであり、そ

れなりの成果といえよう。しかし、教育は百年の事業であるように、かりに規模の飛躍的な成長があっても、大学生の人数が急増しても、社会が必要としている人材或いは働き手にならなければ、人材と働き手の養成という教育事業本来の道を離脱し、真の教育事業の発展にはならない。現に、中国では毎年約1,000万人の新規雇用が創出されているが、大学生の就職難は年々深刻さを増している。その原因の一つは大卒者と社会が必要としている人材とのミスマッチが起きているからである。本来ならば、中国のような製造業大国では、物作りの技術者や現場技能工の養成を教育機関の責務とすべきであり、4年制の大学よりは高等技術専門学校や技術系の短期大学の発展に力を入れるべきであるが、現実にはそうっていない。

去年、世界同時不況の影響で、大学卒業生の就職が非常に厳しかった。中国政府は村役場の実習生や大学生起業支援など、さまざまな対策を打ったにもかかわらず、就職できない大学卒業生がまだ大勢いる。公式発表によれば、大学卒業生の就職率は68%に達したと言われているが、かなり水増しされているとの見方が強い。今年の大学卒業生人数は記録的な630万人に達するので、去年以上の就職難が予想される。このような状況の中では大学院受験は就職難の逃げ道となる。日本と同様に、いわゆるモラトリアムである。

大学院受験者数は景気動向と相関関係が非常に強いといわれる。中国政府・教育省によれば、今年、大学院受験生の数は2001年以来最高を記録したことになっている。2001年以後、経済の好景気に支えられて、大学卒業生の就職状況はやや改善されたため、大学院の受験生数がやや減りつつあったが、2008年からまた増え始めた。

大学生就職難対策として大学院の規模も拡大されてきた。大学への募集数を大幅に増やした4年後、2003年に大学院の募集数(修士課程と博士課程を含む)は268,925人となり、前年比では66,314人の増加となった。これまでの3年間、毎年約37,000人ずつ増やしたが、1999年以前は2万人以下であった。2008年の募集数は446,422人であった。その結果、大学院の在学学生数は、1998年の233,513人から、修士課程が1,046,429人と博士課程は236,617人にまで急増した。その結果、大学にとっては授業料収入が増える。教授もノルマオーバーで手当てが入る。今では、一人の教授が20人の院生を指導することも珍しくなくなり、指導教授は自分の指導生を知らないのも決して笑い話ではない。はたしてこれでいい指導ができてい

ろうか。

大学規模の急拡大は大学生の就職難だけでなく、学歴重視の風潮も助長した。急激に変化する中国では、外国進出企業を初め、金融業や電力・ガス・水道業などの独占業種の給与が断トツに高いので、油まみれの製造業現場よりこのような企業や業種に就職したい人びとの間の競争が特に激しくなっている。一つのポストに対して応募者は百人超えるとの噂はしばしば耳にする。このような場合、求人側は学歴を見て採用する人を選別することは、最も手間が掛からない効率的な方法であるため、学歴重視の風潮を助長してきた。このため、国民の側から見れば学歴重視の風潮の中、成功の必須条件は大学教育を受けることとなる。その結果、ますます学歴主義になり、学歴が高ければ高いほど、その人の価値が高くなることは社会一般の常識となった。要するに、いまや学歴はいわば出世の入場券になってしまった。有能な人も学歴を選ぶことが最も賢い方法なのである。

学歴志向がまた、民生の圧迫要因と格差固定化要因にもなりかねない。現在では、かつてのように教育は国家が面倒をみる時代ではなくなり、教育も産業化されたため、大学まで含めて授業料免除制度は廃止され、個人の負担で教育を受ける時代に変化したからである。この改革はある意味では必要である。なぜなら自分の将来を考えた上で、一番ふさわしい教育を選択することができればいい循環になるからである。しかし、現実にはこのような教育サービスが提供されていないため、漠然とした"学歴"でしかない。

問題は、この学歴、つまり入場券を手に入れるのにどのくらいの費用が掛かるのであろうか。いまこれを試算してみよう。1998年以前には年間約300元~1,000元であった大学授業料は、1999年に一気に5,000元以上に引き上げられた。ただに近い大学寮の寮費も一人年間約1,200元に上がった。中国の大学はほとんど全寮制で、また公共交通機関の整備状況と大学の分布を見れば、特に農村や中小都市出身の学生にとって通学が不可能であるため、授業料と寮費への出費は不可欠となる。当然、一日三度の食事もある大学の食堂を利用しなければならなくなった。2007年に上海市の生活保護費は毎月400元であることを基準に試算してみると、年間の生活費は4,800元になる。以上の三項目を併せると合計で11,000元に上る。当然、実際の出費はこの金額では収まらない。この他に、本や資料などへの出費も必要だし、散髪や衣類、年に一回の帰省にも相当のお金がかかる。



年間 11,000 元の出費も、2007 年一人年間可処分所得平均 13,785 元（消費支出は 9,997 元）の都市住民にとっては大きな問題にならないかもしれない。しかし、一人年間純収入平均 4,140 元の農村住民にとって、これは何を意味するであろうか。これは大学生活にかかる費用だけである。さらに大学に辿りつくまでの費用を考えれば、なおさら大変であることは容易に想像できるであろう。また、日本と違い、ごく少数の家庭教師以外に学生にとってのアルバイトはほとんど存在しない。元々、中国は労働人口過剰だからである。アルバイトしながら大学で勉強することは不可能なのである。その結果、教育への出費は普通庶民にのしかかる"三つの大きな山"の一つになり、また、教育費が原因で格差の固定化も生み出しているのである。

このように見ると、1999 年以降の大学拡張改革の方向は間違っていると考えざるをえない。中国の実情を検討し、再改革が必要ではなからうか。中国の産業構造から見れば、「世界の工場」を前提にして、物作りの人材養成にもっと力を入れるべきである。大学より現場技術者を養成する技術高等学校や短期大学の発展にもっと予算をつぎ込み、授業料免除などの措置を取るべきである。それと同時に製造業従事者の待遇を改善することで、初めて盲目的な学歴重視の風潮が是正され、人々、特に農村部の人たちの教育費負担を低減することができよう。現実に即した改革でなければ、長期的に中国のためにならないであろう。¶

## アジアの政治・経済動向 (2) インドの自動車産業 (第 2 回)

長谷川 啓之 Hasegawa Hiroyuki  
アジア近代化研究所代表  
日本大学名誉教授、経済学博士

### 6. インドの自動車市場と日系企業：マルチ・スズキの活躍

インドの自動車産業の歴史は前回も指摘したように非常に古く、メーカーの中には設立年月日が 1940 年代に遡るものも少なくない。たとえば、四輪車メーカーでは 42 年 2 月設立のヒンドスタン・モータース、45 年 9 月設立のタタ・モータース、同年 10 月のマヒンドラ・マヒンドラ、48 年 9 月のアショク・レイランドなどがある。また、二輪車メーカーでは 45 年 10 月のマヒンドラ・マヒンドラ、同年 11 月のバジャージ・

オートなどがある。しかし、それらは政府の規制などもあって、品質や技術面で発展が遅れたまま、長い停滞期を過ごした。

こうした状況を一変させたのは 91 年に行われた、インドの改革開放を意味する自由化政策であり、それ以後、とりわけ 90 年代後半以後、インドの自動車市場は毎年 10%~20%の成長を続けており、世界の自動車メーカーにとってきわめて魅力的な市場になっている。このため、将来を見込んで、世界中の自動車メーカーが相次いで進出し、いまやインドは「アジアのデトロイト」と呼ばれ、「自動車生産のハブ (生産拠点)」と位置づけるメーカーが多い。また、インド政府はソフトウェア産業に次いで、自動車産業を成長産業の中核に位置づけ、持続的成長のエンジンとみなしている。後に詳しく見るように、政府はそのために必要な、さまざまな政策措置を講じている。また 2006 年から 10 年間におよび 10 年計画では乗用車が年率 10.5%、多目的車は 3%、全体では 9.6%、また商用車は 10%の成長を見込んでいるが、それを上回することはほぼ確実な情勢である。その結果、計画期間の終了時点で、インドの乗用車生産は中国、日本、アメリカに次いで世界第 4 位を達成できるとしている。さらに、インドの自動車部品産業も将来有望な産業に位置づけられ、06 年からの 10 年間で年率 24.4%の輸出の伸び (02 年から 06 年では年率 38%伸びた) が期待されている。こうしたインドの自動車産業の成長は地元企業のがんばりもあるが、日系企業を初めとする外資系企業の役割も大きく、今後も大いに成長が期待される。

外資系企業の中でも、日系企業は早くからインドの自動車産業をリードしており、いまや日系の主要自動車メーカーはほとんどインド市場に進出している。そうした企業の中で最も早い 81 年に、インド政府との合意が成立し、アメリカ企業の撤退後では初の外資系自動車メーカーとして、翌年早くも生産を開始したのがスズキ自動車である。当時の正式名称はマルチ・ウドヨグ社 (MU) であり、デリー南西部のハリヤナ州グルガオンに設立された。グルガオンはこれをきっかけにその後急速に発展して、いまや「インドのシンガポール」とも言われるように、現在は外資系企業が数多く設立され、自動車、二輪車、自動車部品、通信機器、電気製品など、数え切れないほどの内外の有名なメーカーやソフトウェア開発企業が顔をそろえ、インド経済発展のシンボリック的存在になりつつある。

82 年当時のマルチ・ウドヨグ社の出資比率はスズキ側が 26%、政府側は 74%であった。社長は政府が派

遣するインド人官僚であり、いわば国営企業であった。その後、出資比率は双方 50%ずつになり、99年には社名をマルチ・ウドヨグからマルチ・スズキに変更した。02年以後はスズキ側が 54.2%、インド政府側 18.3%、一般株主 27.5%となり、マルチ・ウドヨグ社を完全子会社化し、06年インド政府が保有する全株式を売却したため民間企業となり、07年には名称をさらにマルチ・ウドヨグ・インド（MUI）へと変更した。03年には MUI はムンバイの証券取引所に株式を上場した。この間、インド政府が経営者として不適切な官僚を合併会社の社長に据えたとして、スズキは合併相手のインド政府をデリーの高等裁判所に訴えた。だが、そこで決着が付かないと見るや、ロンドンの国際仲裁裁判所に訴え、政府は最初指名した人物を1年で更迭すると約束することで決着している。ここにスズキのインドでの地位と名声は不動のものとなった。

MUの活動はインド自動車産業を一変させた。同社は83年にマルチ800の生産を開始し、当初80%と言う驚異的な市場占有率を誇り、自動車革命を起こした。そのため、いまや同社の鈴木修社長はインドでは神様と呼ばれるほど伝説上の人物になっている。スズキはインドで独り勝ちと言ってもいい状況にある。こうしてスズキはインドで最も有名な日系自動車メーカーになった。実は80年代には政治的混迷や慢性的な財政赤字などでインド経済が混乱したため、自動車生産も減少した。このため、80年代に進出した日系メーカーの一部は撤退したが、長期的観点に立つスズキのインドでの自動車生産は揺るがなかった。

上述のように、80年代までの経済状況を大きく変えたのはナランシハ・ラオ政権下で財務大臣に就任したマンモハン・シンであり、彼が断行した91年7月の経済自由化政策である。その結果、外国の自動車メーカーが次々とインド市場に参入し、80%の市場占有率を誇るマルチ・ウドヨグにも転機が訪れた。自動車メーカー同士の過激な競争が始まった。その結果、例えば市場シェアで見ると、04年現在のインドの自動車メーカーの占有率は、第1位のMUIが50.8%でトップであるが、第2位はTMで19.1%、3位は韓国・現代の(Hyundai Motor India)の14.7%であり、これらビッグスリー3社が2桁のシェアを持ち、合計シェアは80%を超える。これらビッグ3に続く日系企業にはホンダ(Honda Siel Cars India Ltd, 95年設立)、トヨタ(Toyota Kirloskar Motor, 97年設立)がある。日産は首位を独走するスズキに遅れること30年、ようやく今年(10年)5月、チェンナイに工場を建設し、

小型車のマーチを生産する。日産はインドを小型車の生産拠点にするとしているが、遅れをどう取り戻すか注目される。

近年のマルチ・スズキの主力車種は00年に投入したアルトである。アルトは3年以上にわたって月間売上高第1位を獲得し、08年初めに累計生産台数が100万台を超えた。それ以前に同社はマルチ800とオムニの人気車種がすでに100万台を突破しており、これでミリオン・セラー・カーは3種目となる。いまやスズキはインドで自動車の代名詞にすらなっている。

## 7. MUIの成功の秘訣

MUIの成功の第1の秘訣には積極的な企業内訓練による技能とインド地場でのサプライヤーの育成が指摘されている。たとえば、企業内訓練では現場主義による徹底的な日本型人材育成(AOTS)システムの導入や企業内訓練プログラムの実施がある。また地場でのサプライヤーの育成は部品の高い現地調達比率やMUIが立地するグルガオンから1時間以内に立地する、70%ものサプライヤーを育成したことである。

前回詳しく見たように、今後のインドでの自動車産業における競争は当分、間違いなく小型車を巡って行われる。いかにいい小型車を安く提供するかであり、それにはインドで圧倒的強みを持つMUIといえども大きな試練に直面する可能性がある。むろん、小型車では世界をリードする、他の日系企業にとっても正念場を迎えているともいえる。それには各メーカーともコストの削減が不可欠である。コストにはさまざまな要素が入るが、重要な要素の1つは部品であり、その現地での調達が重要であろう。最近、トヨタは50万ルピー(およそ100万円)以下のEtios(エチオス)を11年に発売すると発表した。このような低価格を実現した理由をトヨタ側は部品の数を減らし、不要な機能を減らし、部品の調達を日系メーカーから大幅に現地メーカーに切り替え、新興国向けの仕様に変更した結果であると説明している(『朝日新聞』、2010年1月7日)。トヨタの戦略に対し、他の日系企業がどう出るか、注目される。

## 8. インドの二輪車市場

インドの二輪車産業は中国について世界第2位の地位を占める。第1表(前回の第1回)に示したように、特に、ここ数年は急速な成長を記録し、95年の265万台ほどから05年には760万台、そして08年には800万台を超えた。それも10年には1,000万台、11

年には1,200万台を突破するとの予測もある。現在、二輪車市場の主流はオートバイ（モーターサイクル）であり、全体のおよそ4分の3を占める。オートバイは95年には80万台程度で、当時はスクーターの122万台に大きく水をあけられていたが、01年にはこれを完全に逆転した。二輪車に限らず、インド人の自動車への関心は極めて高い。その理由は人により、地域によっても異なるが、まず何と言っても公共の交通手段が貧弱な上に、車は家族を運ぶ重要な手段であり、自動

車を持つかどうかは、生活を大きく変える効果的な方法なのである。

07～08年で見ると、インドの二輪車市場のメーカー別シェアはHHMが44.79%、バジャージ・オート23.16%、TVSモーター15.89%、ホンダ12.03%、ヤマハ・モーターが1.55%、スズキ・モーターサイクル・インディアが1.16%、LMLが1.00%、カインティック・モーターが0.65%、ロイヤル・エンフィールド

第2表 二輪車、三輪車の生産と輸出

	1995	1998	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
二輪車生産	265.6	304.3	427.1	507.6	562.3	653.0	760.9	846.7	802.7	841.8
スクーター	122.5	126.7	93.7	84.8	93.5	98.7	102.1	94.4	112.4	na
同 輸出	2.32	2.88	2.56	2.83	5.37	6.07	8.39	3.57	2.58	1.60
モーターサイクル	80.9	113.1	290.6	387.6	435.5	519.4	620.1	711.2	642.2	na
同 輸出	4.86	3.55	5.69	12.61	18.73	27.71	38.61	54.59	33.25	44.76
モペット	62.2	64.9	42.7	35.2	33.2	34.8	38.0	38.0	48.2	na
同 輸出	4.23	3.68	1.90	2.34	2.41	2.86	4.32	3.76	25.90	13.30
三輪車輸出	3.20	2.10	1.55	4.34	6.81	6.68	7.69	14.39	14.12	14.81
二輪車輸出	11.40	10.00	10.40	18.00	26.50	36.64	51.32	61.92	81.98	100.42

注：1)スクーター、モーターサイクル、モペットの輸出（2007～08年）は4～10月期の値、2)単位は1万台、3)naは不明。

資料：SIAM (Society of Indian Automobile Manufacturers) 2009、他から作成。

第3表 主要二輪車メーカーの車種別シェア

企業名	所有構成・技術提携先	SC	MC	MP	EL
BA (Bajaj Auto) 1945年設立	Bajaj Group	0.5	18.9	—	—
マヒンドラ社 (Mahindra Two Wheelers LTD) 1984年設立	HondaとKinetic Groupの合併	1.7	0.0	0.0	
HM&S (Honda Motorcycle & Scooter Pvt. Ltd.) 1999年設立	Honda 100%	55.4	7.0	—	—
HM (Hero Honda Motors Ltd) 1984年設立	Honda 26%,Hero group 26%	15.7	61.9	—	—
MA (Majestic Auto Ltd.) 1973年設立	Hero Group	—	—	0.0	—
LM社 (LM Ltd.) 1972年設立	n.a.	0.0	0.0	—	—
TVSモーター社 (TVS Motor Company Ltd.) 1982年設立	スズキとTVSの合併で設立、2001年合併解消	18.3	7.9	100	4.5
SMI (Suzuki Motorcycle India Ltd.) 2006年設立	スズキ 100%	8.4	1.0	—	—
REM (Royal Enfield Motors) 1955年設立	1944年～Eicher Motors傘下	—	0.7	—	—
IYM (India Yamaha Motor Pvt.Ltd.) 1963年設立	Escorts Group設立、96年ヤマハと合併、01年～ヤマハ100%、08年～ヤマハと三井物産の合併	—	2.7	—	—
Electrotherm インディア社 (Electrotherm India)Ltd.) 1963年設立	n.a.	—	—	—	95.5

注：1)SC=スクーター、MC=バイク、MP=モペット、EL=電動二輪車、2)2009年4月期、単位は%

資料：「インド二輪車産業の現状と今後の展望」(www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200908/05.html)

が0.50%、などとなっている。日系のホンダ系列だけで50%を超え、現地企業も2社で40%程度に達する。車種別では、第3表に見られるように、スクーターとモーターバイクではホンダ系列が圧倒的な強みを発揮している。

インドの二輪車輸出は少数ではあるが、徐々に伸びている。95年には11万台強にすぎなかったが、スリランカやコロンビア、バングラデシュなどの近隣諸国などを中心に徐々に拡大し、08年にはその10倍近い100万台以上を輸出した。

インドの二輪車は日本での価格から見ると格安であり、また四輪車と比較すればかなり低価格である。しかし、タタが発売した小型車のタタ・ナノが20万円(2500ドル)台となると、今後はプレミアム・バイクの価格もそれを大きく下回る必要が出てくるかもしれない。現在、二輪車の価格はほぼ800~1,000ドル程度であるから、インド経済が年率6~7%を越える高度成長を達成し続けられれば、やがて二輪車から自動車に移る可能性が高い。

特に、自動車購入の分岐点である3,000ドルを越える富裕層が今後急速に増えると思われる。インドでは二輪車に乗る人の多くが時として3人も4人も乗せて走るところを見ると、彼らは二輪車に甘んじているのではなく、いつか自動車を購入したいという願望がきわめて強いことをうかがわせる。各種の調査でも、二輪車に乗る4人に一人の割合で「次に購入するのは四輪車だ」と答えている。それゆえ、たとえ小型車であっても、条件が整えば二輪車を購入する人が急速に自動車にシフトするものとみられる。そのことを考えると、超低価格車のタタ・ナノの登場は大きな関心と呼んで当然である。

なお、二輪車を含む自動車産業の生産拠点は北部(ヒマチャル・プラデシュ州、ウッタラーカンド州、ハリヤナ州、チャンディガル州)、中部(ウッタル・プラデシュ州、シバंगル州、ジャルカンド州、ハリヤナ州)、と西部(ラジャスタン州)にある。主な日系企業の進出先はホンダがウッタル・プラデシュ州とはハリヤナ州(ただし、09年にホンダは西部ラジャスタン州にも進出)に、マルチ・スズキ、スズキ・モーターサイクル・インディアはハリヤナ州に進出している。

## 9. 日系二輪車メーカーの進出：ホンダを中心に

インドでの強い二輪車購買意欲の流れに沿って日系二輪車メーカーも早くから進出してきた。自動車ですズキがトップなら、二輪車のトップはホンダである。

今日、インドの二輪車の3台に2台はホンダ・ブランドといわれるほど、インドでホンダは圧倒的な強さを誇っている。もちろん、ホンダは四輪車でも活躍しており、売上高で見れば、すでにトップ・クラスにある。インドの自動車産業はほぼ四輪車と二輪車からなり、第1表にあるように両者の生産台数を合わせると、08年現在1,000万台を超える。四輪車は三輪車も含めた全体の20.6%を占め、二輪車は74.9%と圧倒的に多い。その中で、モーターサイクルが75~80%のシェアを占める。インドには地元ブランドのバジャージ(BAJAJ, イタリアのベスパをライセンス生産)と共に二輪車社会を形成していると言える。しかし、当初売れていたのはモペット(原付バイク)やスクーターであったが、その後次第に性能のいいモーターサイクルが主流となった。

ホンダはオートバイとスクーター(主軸は後者)を生産するために、99年に100%出資の子会社ホンダ・モーターサイクル&スクーター・インディア(HMSI, グルガオン)を設立した。二輪車の拡大は四輪車市場が拡大するための通り道でもあるため、今後所得の上昇に連れて、急速に二輪車を購入する顧客が自動車市場へとシフトすることが予想される。

ホンダがインドに進出したのは、84年に本多技研工業がインドのヒーロー・グループと合弁企業ヒーロー・ホンダ・モーターズ(HHM, 現在オートバイとベア・パーツの製造と販売を行う世界最大のオートバイ・メーカー)をデリー郊外に建設したことに始まる。その後、合弁企業のHHMはインド国内で独資と合計で50%を超えるシェアを誇り、二輪車市場をリードし続けてきた。これに対抗するインドの現地企業はバジャージ・オート(BAJAJ, 45年設立)とTVSモーター・カンパニー(82年設立)である。これら両者で40%を超えているから、二輪車市場はHHとそれらの3社で90%以上を占める寡占市場である。これら以外にもヤマハ、スズキ、カワサキなどの日系企業を初め、多くの現地小規模メーカーがある。

日系企業のヤマハ発動機株式会社は、95年以来現地資本エスコーツ・グループとの合弁で、ヤマハ・ブランドの二輪車を製造・販売について協力関係を築いた。95年11月に双方が50%出資し、00年にはヤマハが74%に拡大した合弁会社の相手企業であるエスコーツ社を05年6月に100%子会社化し、名称をヤマハ・モーター・インディア(YMI)とした。さらに、ヤマハはヤマハ・ブランドの二輪車販売、アフター・サービスを充実するために、05年8月ヤマハ・モータ

ー・インディア・セールス(YMIS)を設立し、2社体制で製造と販売事業を行ってきた。さらに07年10月に設立した二輪車製造の新会社インディア・ヤマハ・モーター(IYM)に三井物産が30%資本参加することとなった。このように積極的な事業展開を通じて、近年、ヤマハはホンダと並んでインドの地場企業に比べて圧倒的なパフォーマンスを築いている。

ホンダが従来はCD100やスーパー・スプレnderといった、排気量が100~125ccくらいの標準的なオートバイを中心に販売して、大きな成果を上げてきたが、最近ではやや不振である。そこで、CBZ, Karizmaなど、標準クラスより上位のプレミアム・クラス・モデルを導入して、顧客の拡大を図った結果、標準クラスの不振を補うことに成功した。他方、それまでの110ccから400ccまでの、さまざまなモデルを展開してきたヤマハの子会社YMIは08年、成長を見込んでスクーター市場への参入を決意した。また09年にはインドで過去最高の市場価格(200万ルピー、およそ420万円)の新型高級オートバイのVMAX(1680cc)を発表した。これはインドで生まれつつある高所得階層のバイク・ファンを狙ったものであり、経済成長が続けばさらにはかなりの需要が見込まれると判断したようだ。

現在、二輪車の中でオートサイクルの生産能力はHMSIをトップに、地元のパジャージ・オート、TVSモーター、YMIと続く。またスクーターではHMSIをトップに、TVSモーター、パジャージ・オートが続く。自動車では断然トップのスズキも06年3月からグルガオンの新工場を年産10万台を目指して二輪車生産を稼働し始め、そこでGT125など125ccクラスの二輪車2仕様を生産している。

インドの二輪車市場には中国と違って、日系二輪車メーカーがこぞって進出し、シェアを拡大しているが、それには中国と違って、模造品がないことや部品などの現地調達比率が高いこと、なども影響していると見られる。

このように見ると、日系自動車メーカーはインドの自動車市場に深く根を下ろしていることが分かる。今後もインドの経済発展と共に、ますます自動車市場も発展することが期待できると思われるが、激烈な競争時代に、今後も日系企業に取りすべて順調に行くという保証はない。

## 10. 自動車部品産業

部品産業も自動車産業を支える上で重要な産業である。自動車部品産業というのは、日本標準産業分類で

は「自動車部分品・附属品製造業が生産する製品」を指すとされ、それには主として、エンジンとその部品、ブレーキとその部品、クラッチ車軸、ラジエーターなどが含まれる。要するに、それは車の基本性能を支えるものであるが、さらにタイヤとかカーナビなどを含むとも考えられるため、現在では幅広く、包括的に取り上げる必要がある。インドの自動車部品産業もこのように幅広い分野を含んでいる。そこで、ここでも部品産業を「部品および部品産業を幅広く含むもの」として考える。

インドの部品産業は自動車産業の発展と共に急速に発展してきた。つまり、独立後しばらくは政府の保護の下で規制されていたが、部品産業もまた91年代の自由化以後大きく変化した。当初、インド政府は自動車メーカーに部品の現地調達率の引き上げを義務付けたため、80年代にインドに進出したスズキは日本国内にある系列会社にインドへの進出を要請すると同時に、現地インドの下請け会社に技術支援を行った。それゆえ、しばらくはスズキの独占状態が続いたが、他方で現地の部品産業も次第に高品質の部品生産が可能になっていった。自由化政策が実施された90年代半ばになると、部品産業にも競争の波が押し寄せ、自動車メーカーは生産コストの引き下げを図るために、現地調達比率を積極的に上昇させるようになった。

部品産業は国内産業に依存する低品質・低技術産業から、外国企業の進出もあって、徐々にグローバル産業への脱皮を図りつつある。現在、インドの部品産業には総生産高の85%を占める500社ほどの中小部品メーカーがある。さらに、それらが中心となって、未組織部門を入れると1万社ほどの部品メーカーが存在する。だが、近年、少量生産で、ばらばらに分かれていた小規模で未組織単位の部品生産者も生産性の引き上げとより高い成長を実現するために統合が必要となっている。

現在、インドの部品産業は技術と品質に応じて、3つの分野に分かれているといわれる。第1部門(ティア1)は完成部品のサプライヤーであり、下請け企業、すなわち相手先ブランド製品の製造企業(OEM、Original Equipment Manufacturers)であり、多くは多国籍企業からなる。ついで第2部門(ティア2)と第3部門(ティア3)は低位に位置するサブシステムと単一部品の提供者である。ティア2は大・中企業からなり、ティア3は小規模で未組織部門に属する(以上は、The Indian Automotive Components Industry, [www.tekniforettaggen.se/upload/eng/automobile\\_co](http://www.tekniforettaggen.se/upload/eng/automobile_co)

[mponents india.pdf](#) による)。

インドの部品産業の特徴には、以下の点が指摘される。①自動車産業の発展と共に、部品産業も発展してきたこと、②極めて小規模の部品産業が無数に存在すること、③二輪車や小型車の低価格販売が可能なのは現地調達率の高さにあること、④全体に徐々に改善に向かいつつあるが、なお一部を除けば生産力はあまり

高くないこと、⑤高度な部品メーカー（たとえば、エンジン、ギアボックス、エンジン統制システム）は多くないこと、⑥小型車の部品国産化率は高いこと、⑦他方では欧米や日系の部品メーカーの進出で近代的な生産技術や管理が行われ、現地部品メーカーは急速に育っていること、などである。

第4表 自動車部品の生産額、輸出額および投資

	1990	1992	1996	1997	1999	2000	2001	2002	2004	2005	2006	2007	2008
生産高(Q)	1,490	1,537	3,278	3,008	3,894	4,100	4,470	5,430	8,700	12,000	15,000	18,700	19,000
輸出額(X)	125	189	291	330	456	625	578	760	1,400	2,100	2,873	3,615	3,800
X/Q	8.4	12.3	8.9	11.0	9.0	15.2	12.9	14.0	16.1	17.5	19.6	19.3	20.0
輸入額 (M)	279	265	443	654	791	682	671	740	1,450	1,395	1,889	2,524	3,258
M/Q	18.7	17.3	13.5	21.7	20.3	16.6	15.0	13.6	16.7	11.6	12.6	13.5	17.1
投資額	na	na	1,705	1,813	2,000	2,300	2,300	2,645	3,750	4,400	5,400	7,200	7,700

注：金額および単位は US\$MLN

資料：ACMA、*Automobile Industry of Inida, 08*、The Indian Automobile Components Industry、[www.teknikforetaggen.se/upload/eng/automobile\\_componebts\\_india.pdf](http://www.teknikforetaggen.se/upload/eng/automobile_componebts_india.pdf)、および IMF、*International Financial Statistics*, 2005.

自動車部品市場は最終使用者に応じて、OEM と輸出市場およびアフター・セールス・マーケット（自動車が販売されて廃車になるまでに必要となる部品とか用品のことで、大きくは自動車補修部品、消耗品および用品の市場を指すもので、具体的には自動車のガラスの割れを修理するウインド・リペアとかカーフィルムの施工、ボディ・コートの施工などが含まれる）、の2つに分かれる。外資系の部品メーカーには自動車メーカーの下請け生産にほぼ限定する企業が多いといわれる。インドの多国籍企業の部品調達先はほぼ以下の4つに分かれる（Multinational Enterprises in India, A Case Study of Automobile Industry、[https://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:pfsa\\_bMgurgJ:www.cygнусindia.com/p](https://docs.google.com/gview?a=v&q=cache:pfsa_bMgurgJ:www.cygнусindia.com/p)、参照）。第1は輸入で、それにはエンジン、ギアボックス、エンジン・マネジメント・システム（点火時期や燃料の噴射、アイドル・アップ、リミッターなどのエンジン制御を行うコンピュータで、ほぼエンジン・コントロール・ユニットとほぼ同義）、等速ジョイント（タイヤの切れ角や路面による上限運動に従いながら動力を円滑に伝道するためのもの）、などである。第2は追隨して進出する裾野産業からの調達で、ステアリング・ギア、リア・アクセル、リア・ブレーキ、スターター、モーター、インストルメンタル・パネル（運転席前面の部品）、

などがある。その他に、多国籍企業からのもので、クラッチ、ブレーキ、シート、など多数がある。現地所有企業からはショック・アブソーバーやガラスがある。

現地でのアフター・セールス・マーケットは未発達であり、その品質は自動車メーカーに供給される部品に比べると、品質はやや劣るとみなされる。

このように、重要な部品やコンポーネントは多国籍企業を通じて、外資系部品メーカーに依存する部分が多いが、他方でインドの自動車部品の生産と輸出額もかなり急速に増加しつつある。第4表を見れば分かるように、生産は1990年の約15億ドルから08年には13倍弱のおよそ190億ドルに達した。この間、輸出も大幅に伸び、13.6倍になった。生産に占める輸出の割合も90年には8%ほどであったが、08年には20%にまで拡大した。その結果、部品輸入が当初は輸出を大幅に上回っていたが、05年にはそれが逆転し、以後輸出超過となっている。インドの自動車部品の輸出先はヨーロッパやアメリカが中心であり、それら諸国についてアジアである。この傾向はこの10年間あまり変化していない。しかし、インドがアジア、特にアジア諸国とFTA(自由貿易協定)を締結すれば、そこで完成車を製造する日系企業にとって部品の相互補完の意味が高まるため、ますますアジアでの輸出率は高まることが予想される。また部品の輸出割合が20%

と言うことは、国内生産者向けが80%と言うことであるが、それには輸出用完成車向け部品も含まれる（04年現在では13%ポイント）。セグメント別の部品需要

は現在は二輪車、三輪車であるが、将来は間違いなく乗用車生産が急速に増加するため最大の需要先になると思われる（第6表参照）。

第5表 自動車部品の輸出先 (%)

	1999	2004	2006	2008
米州	27	31.1	26	27
アジア	16	18.2	16	12
ヨーロッパ	36	30.3	36	35
中東	—	7.6	10	8
オセアニア	—	1.8	1.5	1
アフリカ	13	10.7	10	7
その他	8	0.2	0.5	10

注：1999年のその他には中東、オセアニアも含む。

資料：第4表に同じ。

部品産業の一層の発展には技術革新や品質向上のために同分野への投資が欠かせない。08年で77億ドル（15年には約3倍弱の210億ドルを予想）が投資されており、10年前と比較して大きな前進であり、資本集約化は急速に進んでいる。その意味で、インドの部品産業はかなりしっかりした基礎ができあがっており、すでにデミング賞を受賞するほどの企業も存在する。部品産業の発展には、特に日系企業のスズキが80年代以後、収益保証を基に現地収益率を高めるため、積極果敢に技術移転を行ってきたこと、などが功を奏している。現在では、多くの世界的自動車メーカーがインドからの部品調達に動いており、トヨタの動きに見られるように、インド内部ばかりか輸出の増加も続く

第6表

セグメント別部品需要 (%)

乗用車	33
商用車	24
二輪・三輪車	34
トラクター	9

資料：第4表に同じ

ものと思われる。

なお、インドの自動車部品産業の強みについては、以下の点にあるといえよう。優れた技能と教育された労働力、品質向上意欲の強いメーカー、低コストの製造業基盤、グローバルなサプライ・チェーンとの良好な連関の存在（Status of the Indian Automotive and Auto-component Industry, [www.acmainfo.com/ppt/icaicom.ppt#312.1](http://www.acmainfo.com/ppt/icaicom.ppt#312.1), スライド1）がそれである。

このようにインドの自動車産業はほぼ順調に発展しつつあるが、政府はこれをさらに確実に発展させるため、経済計画に組み込み、強力な産業政策や経済政策を実行している。これを次に見てみよう。¶

編集後記

アジア近代化研究所のニュースレター第3号をお送りします。特に一昨年以後、アジアは中国、インドを初め多くの国が激動を繰り返しております。日本もアジアとの関係を急速に深めつつあります。

これまでのニュースレターではそうしたアジア諸国の変化を取り上げて、さまざまな角度から分析したり、紹介してきました。今回も、研究員諸氏の努力により、中国、タイ、カンボジア、インドなどに関する情報や分析の結果を載せることができました。

これらの記事の多くはある程度、新聞やインターネットなどで見ることができますが、それらをより深く理解するには少なくとも専門家の分析や見方を知る必要があるでしょう。そういう視点から、このニュースレターは編集されています。

今後も引き続き、そうした観点に立って、さまざまな角度からアジアを紹介し、分析し、より深くアジアを知っていただく努力をまいります。

読者のご意見・ご批判をお寄せいただければ、それを少しでも我が研究所のニュースレターに生かしていきたいと思っています。(文責・長谷川)

ば、政府の役割とか企業家の存在、教育レベル、国民の前向きな態度、需要を排除する要因の欠如など)が重要な意味を持つ、と考えるわけです。「工業化の需給理論」ではまず政府が需要と供給の一致点を見つけ、その維持・発展により、経済は発展を開始し、さらに発展を促進することができる、ということです。もし政府の役割で近代化ができれば、それを『政府の成功』と呼ぶことができるわけです。」(詳細は是非本書をご覧ください。)

★ ☆ 近刊ご紹介 ☆ ★

アジア近代化研究所のメンバーが中心となって、近く長谷川啓之編著『アジア経済発展論』(文眞堂)が公刊されることになりました。本書は、主に以下のような内容となっています。まず本書はアジアの経済発展に関する入門書であり、以下のような視点から編集されたものです。すなわち、アジアの経済発展を個別の国について別々の理論で説明するのではなく、1つの体系的な理論でアジア全体を説明することを目指すものです。本書で言うアジアとは近代化(ここでは工業化とか民主化)を追求するアジアのことです。さらに、そのアジアを対象に、「工業化の需給理論」を使ってアジア経済の発展のメカニズムを体系的に説明しようとしています。「工業化の需給理論」とは、「工業化のモデルを全てのアジア諸国にとって共通に与えられた供給要因とみなし、その工業化モデルを受容すること、つまりキャッチアップするにはそれを受容する国のさまざまな要因が関連します。それをキャッチアップ能力とすれば、その能力を決定するのは、受容する国が持つさまざまな要因、すなわち需要側の要因(たとえ

アジア近代化研究所は、東京都知事より  
認証を受けた特定非営利活動法人です。  
(21 生都管法特第 722 号、2009 年 8 月 10 日)

(無断転載禁止。著作権は各著者にあります。)



NPO 特定非営利活動法人  
The Institute of Asian  
Modernization (IAM)

アジア近代化研究所

<http://www.npo-iam.jp/index.html>



Copyright (c) 2010  
The Institute of Asian Modernization  
All Rights Reserved.