

南アジアの域内貿易構造の展望

—インドの周辺国向け輸出動向を中心として—

調査部

研究員 熊谷 章太郎

要 旨

1. 本稿ではインドから周辺国（パキスタン・バングラデシュ・スリランカ）への輸出動向を中心に南アジアの域内貿易構造の現状を整理するとともに、今後を展望した。
2. インドから周辺国への輸出は増加傾向が続いているものの、その取引額はインドにとっても周辺国にとっても低水準にとどまっている。南アジア各国の域内貿易依存度が低い要因としては、①歴史的・政治的な対立関係に起因する関税・非関税障壁、②経済規模の小ささと補完性の低さ、③道路、鉄道、港湾、空港などの物流インフラの未整備などが挙げられる。
3. もっとも、①域内自由貿易に向けた取り組みが進展していること、②先進国と比べて高い成長率が中長期的に続くと思われること、③インフラ整備も徐々に進展することなどを踏まえると、域内貿易は中長期的に拡大すると見込まれる。
4. インドから周辺国への輸出は、同国の産業集積が進むにつれて輸送機械や電気機械類などの高付加価値製品の比率が上昇し、労働集約的な品目の比率が低下すると考えられる。
5. インドの周辺国向け輸出の拡大は、インドにとっては周辺国需要の取り込みに、周辺国にとっては輸送コストの低下を通じたインフレ抑制や実質消費・投資の増加に作用すると考えられる。一方、周辺国の対印貿易赤字が拡大すると予想され、各国通貨のインド・ルピーに対する減価もしくは為替レートの変動を抑制するための各種輸入制限措置が一段の域内貿易拡大の抑制要因となる可能性がある。
6. インドを拠点とした周辺国への事業展開は、①周辺国に新たに生産設備を設置するのと比べてコストを抑制出来る、②事業不採算時の撤退が容易である、③欧米、ASEANと比べて輸送距離が短い、などのメリットがある。中長期的にはインド国内需要だけでなく、周辺国需要も睨んだインド向け対外直接投資が増加すると見込まれる。

目次

はじめに

1. 貿易構造の現状

- (1) 貿易動向
- (2) 域内貿易比率が低い要因
 - ① 制度要因
 - ② 経済要因
 - ③ インフラ要因

2. 今後の貿易動向

- (1) 貿易環境の変化
 - ① 制度要因
 - ② 経済要因
 - ③ インフラ要因
- (2) 周辺国貿易拡大の影響・含意

最後に

はじめに

わが国にとってアジアビジネスの重要な拠点である中国やタイは、急速な高齢化や賃金上昇に直面している。このため、生産拠点及び消費市場として有望な新たなアジア新興国を模索する動きが近年強まっている。

東南アジアでは、地理的に中国やタイに近いことや2015年のAEC（ASEAN Economic Community）の発足により経済統合が強まると見込まれることから、CLMV諸国（カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム）に対する関心が急速に高まっている。一方、南アジアでは、域内随一の経済規模を持つインドに対する関心は非常に高いものの、その他の南アジア諸国に対する関心はCLMV諸国などと比べると相対的に薄い状況にある。

しかしながら、南アジアのなかでも豊富な人口を抱えるバングラデシュやパキスタン、人口規模は小さいものの一人当たりGDPが耐久財消費の普及し始める目安とされる2,000ドルを超え、内戦終結を受けて今後の安定的な成長が期待されるスリランカには多くのチャンスがあると考えられる。南アジア4カ国を合わせた名目GDPはASEANと同程度の規模であり、ASEANの2.5倍強の人口を抱えていることから、今後、CLMV諸国に続いてインド周辺国を含んだ南アジア市場に対する関心が高まってくる可能性がある（図表1）。

多国籍企業が南アジアで事業を展開してい

図表1 ASEAN・南アジア諸国の名目GDP、人口、一人当たりGDP (2011年)

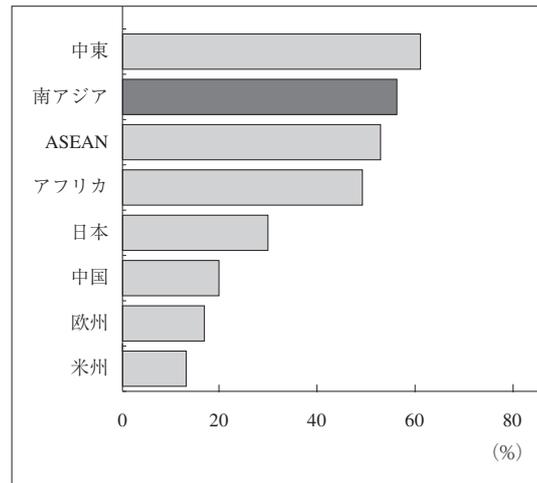
	名目GDP (億ドル)	人口 (万人)	一人当たり GDP(ドル)
ASEAN合計	21,539	60,878	3,538
インドネシア	8,457	24,103	3,509
タイ	3,456	6,408	5,394
マレーシア	2,787	2,873	9,700
シンガポール	2,598	527	49,271
フィリピン	2,131	9,586	2,223
ベトナム	1,227	8,932	1,374
ミャンマー	519	6,242	832
ブルネイ	155	43	36,584
カンボジア	129	1,510	852
ラオス	79	656	1,204
南アジア4カ国計	20,588	156,948	1,312
インド	16,761	120,692	1,389
パキスタン	2,106	17,531	1,201
バングラデシュ	1,130	16,671	678
スリランカ	591	2,054	2,877

(資料) IMF, World Economic Outlook

くにあたっては、周辺国と比べて圧倒的な経済規模を持つインドでの業容拡大が極めて重要であるものの、既に同国に進出した企業や現地地場企業を中心にインド周辺国への事業展開に対する関心も高まってくると見込まれる。実際、インドに進出している日系企業の多くは周辺国への事業展開に関心を示している(図表2)。

インドから周辺国への事業展開としては、大きく分けて、①周辺国にも生産・販売拠点を設置する、②インドからの輸出を軸に事業を展開する、の2つが考えられる。両者にはそれぞれメリット・デメリットがあるものの、各国への工場・生産設備の投資費用などを踏まえると、当面はインドからの輸出が軸になる可能性が高い。そこで本稿では、インドの

図表2 インドに拠点を持つ日系企業が今後の国外展開先として考えている市場 (2011年、複数回答)



(資料) JETRO『在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査』

周辺国(パキスタン・バングラデシュ・スリランカ)向け輸出動向を中心に南アジアの域内貿易構造を分析する。1章では、インドと周辺国の貿易構造を整理する。2章では今後の貿易動向を展望する。

1. 貿易構造の現状

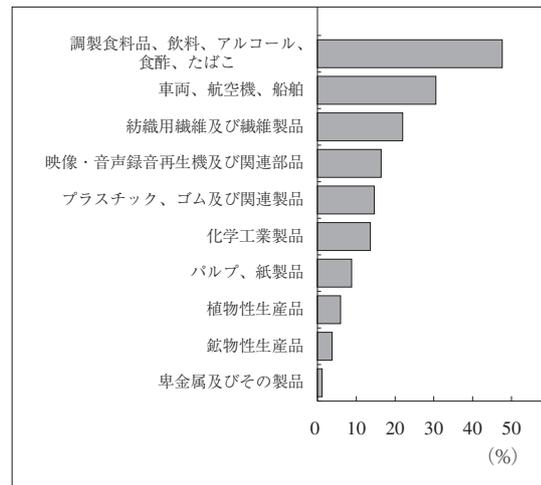
(1) 貿易動向

本節ではインドの周辺3カ国向け輸出の動向・構造を整理する。まず、2000年以降の国別輸出額の推移をみると、リーマン・ショック後の世界的な景気後退を受けて2009年に一時的に落ち込みがみられたものの、いずれの

国に対しても基調的には増加傾向が続いている（図表3）（注1）。主要増加品目は国ごとにばらつきがあるものの、3カ国合計についてみると、調製食料品、輸送機械関連品、紡績用繊維などが中心となっている（図表4）。

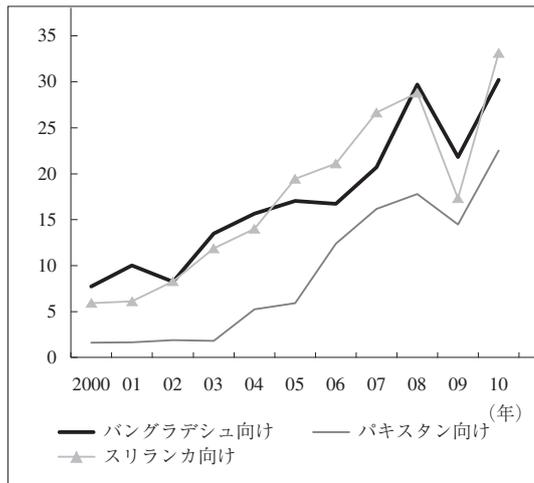
このようにインドから周辺国への輸出は金額ベースでは増加傾向にあるものの、その取引額はインドにとっても周辺国にとっても少ない状況が続いている。インドにとっては輸出合計の5%以下、周辺国にとっても近年のスリランカを除けば2割以下にとどまっている（図表5）。各国の国別の輸出入金額をみると、インドの輸出の多くは欧州や中東・アフリカなどに向けられており、周辺国の輸入もインドよりは日中韓やASEANに多くを依存している（図表6）。インド進出日系企業

図表4 インドの周辺国向け名目輸出の主要増加品目（2005年→2011年、年平均）



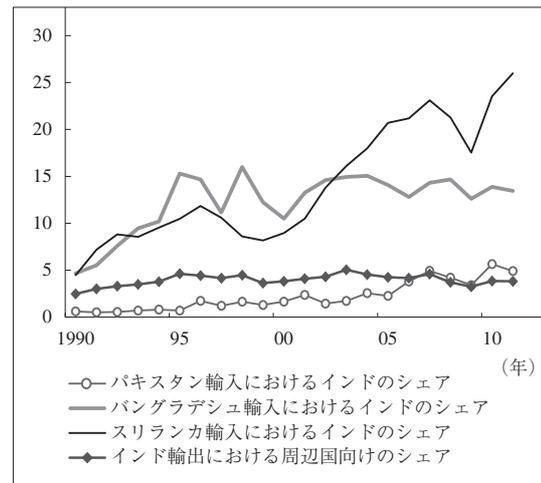
(資料) GTA

図表3 インドの周辺国向け名目輸出の推移（億ドル）



(資料) GTA

図表5 インドと周辺国の貿易のシェア (%)



(資料) IMF, Direction of Trade

図表6 南アジア各国の輸出入先別の構成比率（2011年）

		輸出先										(%)
		南アジア域内				ASEAN	日中韓	北米	EU27	中東 アフリカ	その他	
		インド	パキスタン	スリランカ	バングラデシュ							
輸出 国	インド	3.8	0.8	1.7	1.4	10.7	13.6	12.1	17.8	26.8	15.1	
	パキスタン	4.9	1.3	1.2	2.5	2.8	13.4	15.4	22.2	21.9	19.3	
	スリランカ	7.3	6.3	0.7	0.3	4.2	5.6	21.8	34.6	8.6	17.9	
	バングラデシュ	3.2	2.7	0.4	0.1	1.3	5.2	23.7	55.2	2.9	8.5	
		輸入先										(%)
		南アジア域内				ASEAN	日中韓	北米	EU27	中東 アフリカ	その他	
		インド	パキスタン	スリランカ	バングラデシュ							
輸入 国	インド	0.4	0.1	0.2	0.1	7.2	19.1	5.7	12.3	35.7	19.6	
	パキスタン	5.2	4.9	0.2	0.2	14.1	23.7	5.7	10.2	35.5	5.6	
	スリランカ	27.7	26.0	1.6	0.1	15.0	24.9	3.3	11.0	10.5	7.7	
	バングラデシュ	15.5	13.5	1.9	0.1	16.7	27.9	3.6	6.4	11.1	18.8	

(資料) IMF, *Direction of Trade*

(注) 濃いアミ・薄いアミの塗り潰しはそれぞれ輸入先比率1位・2位を表す。

の多くが南アジアへの事業展開にも関心を示しているものの、南アジアの域内貿易比率はASEANやEUと比べても著しく低い(図表7)。次節ではこの要因を整理する。

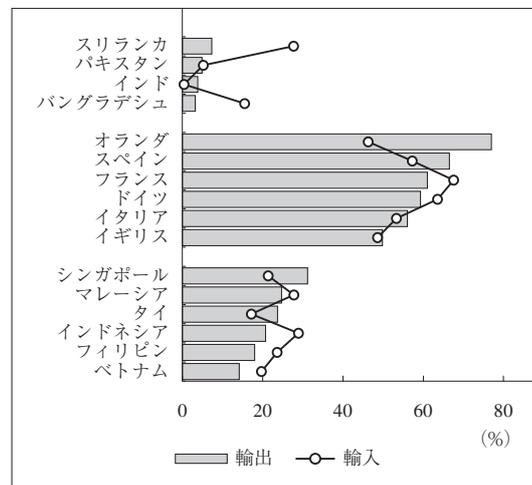
(2) 域内貿易比率が低い要因

2節では、インドと周辺国の貿易がインドにとっても周辺国にとっても低いシェアにとどまっている理由を整理する(注2)。以下では、①歴史的・政治的な対立関係に起因する関税・非関税障壁などの制度要因、②経済規模の小ささ、産業構造の補完性の低さといった経済的要因、③道路、鉄道、港湾、空港網の未整備といったインフラ要因の3点から整理する。

①制度要因

まず、インドと周辺国の対外関係を簡単に

図表7 南アジア・EU・ASEANの域内貿易比率（2011年）



(資料) 各国統計局

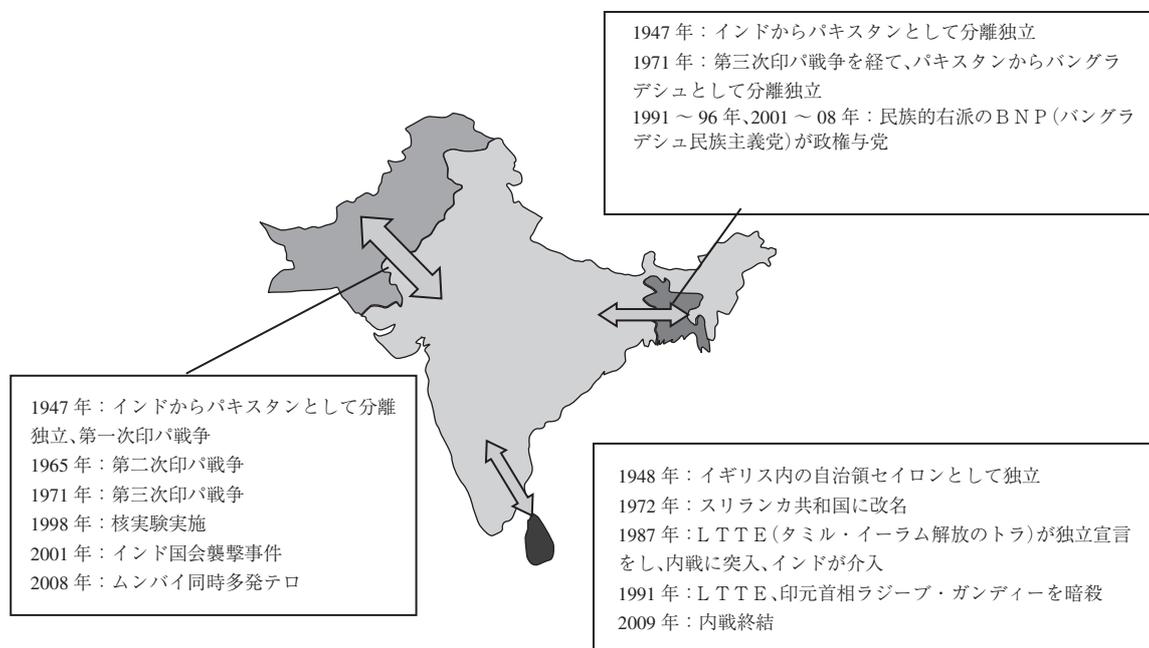
(注) 南アジアは4カ国からの、EU各国はEU域内からの、ASEAN各国はASEAN各国からの輸出入比率。

整理する。インドは歴史的に周辺国と少なからず対立関係を抱えており、こうした要因が貿易促進に向けた交渉の進展にも大きな影響を与えている。

はじめにパキスタンとの関係を見る。同国は1947年にインドから分離独立した。その過程でカシミール地方の帰属問題などを巡って対立し、1959～1962年、1965～1966年、1971年の3度にわたって武力衝突(印パ戦争)が発生した(図表8)。第三次印パ戦争以降もカシミール地方を巡る対立は続いており、パキスタンの核開発を受けて緊張関係が高まる局面があった。2013年1月上旬にも同地方

の停戦ライン付近で武力衝突が起こっており、同問題は現在も2国間関係の懸念材料として燻り続けている。この他、インドでは国民の大部分がヒンドゥー教を信仰するのに対し、パキスタンではイスラム教が信仰されており、宗教の違いに起因する対立関係も存在している。パキスタンのイスラム過激派の関与が取り沙汰された2001年のデリーの国会襲撃事件や2008年のムンバイの同時多発テロ後にも両国の関係は一時的に悪化した。最近でも、パキスタンもしくはインド国内のイスラム過激派の関与が疑われている爆弾テロ事件が2013年2月にインド中南部のハイデラバー

図表8 インドと周辺国の関係



(資料) 外務省などを基に日本総研作成

ドで起こっており（注3）、宗教問題は根深く続いている。

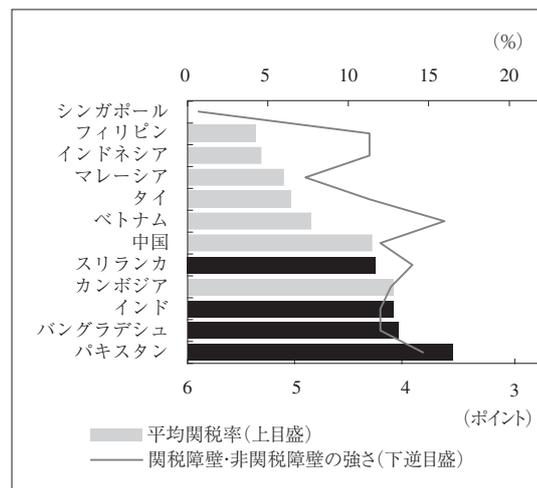
次にバングラデシュとの関係を見る（注4）。同国はパキスタンと同様イスラム国家であり、第三次印パ戦争を経てパキスタンから分離独立した経緯がある。独立以降パキスタンと比べると比較的良好な関係が続いていたが、ガンジス河の利権配分を巡る対立が長らく続いている。同国では親インド政権のアワミ連盟と民族派右派のBNP（Bangladesh National Party、以下BNP）の間の2大政党制が長く続いており、政権交代の度ごとに対印関係が変化している。アワミ連盟が政権を握ると（1996～2001年、2009年～現在）良好な対印関係を基にガンジス河水配分協定や和平協定が締結される一方、BNPが政権を掌握すると（1991～1996年、2001～2008年）、両国間の協議にはほとんど進展がみられない状況が続いてきた。なお、2013年末から2014年初頭にかけて次回の総選挙が予定されている。

最後にスリランカとの関係についてみる。過去には同国の内戦に際してインド政府が介入を行ったことから一時的に緊張関係が高まったこともあったものの（注5）、2000年代以降はパキスタン・バングラデシュと比べて良好な外交関係が続いている。ただし、対印貿易赤字の大幅拡大が懸念視されている。

上記のような要因を背景に、インド周辺国はインドに対して高関税・輸入割当などの輸

入障壁を設定してきた。とりわけ、パキスタンは強い規制を課しており、2012年4月以前は限られた品目の輸入だけを認めるポジティブ・リスト制を採用していた。インドもこうした各国との対立、国内農業の保護や経常赤字の拡大を抑制する観点から、高い輸入関税や数量割当を設けてきた。南アジア各国の輸入平均関税率は中国やASEAN諸国と比べて高く、非関税障壁も強くなっており、こうした要因が域内貿易を阻害してきたと考えられる（図表9）。なお、インド・パキスタン間の物流についてはアフガニスタンや中東などを経由地とする迂回貿易が多く行われていると考えられており、制度要因が大きな阻害要

図表9 アジア各国の平均関税率と関税障壁・非関税障壁の強さ（2012年）



(資料) World Economic Forum
 (注) 各国の関税障壁・非関税障壁の大きさを1～7の間で評価した値。ポイントが低いほど、障壁が大きいことを示す。

因となってきたと考えられる。ちなみに、非関税障壁についてみると、行政手続きの日数についてはASEAN諸国と比べても大きな差はみられないものの、輸出入の申請に掛かるコストが相対的に高くなっているといった特徴がみられる（図表10）（注6）。

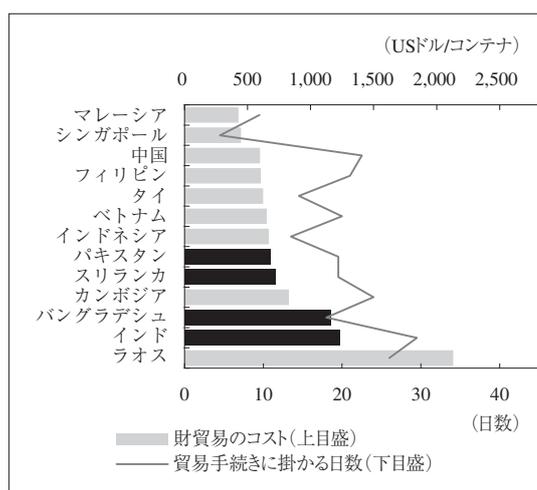
なお、こうした貿易制度の他、インド国内の州を跨ぐ取引に対する課税制度や州政府ごとの各種許認可のスタンスの違いといったインド国内の税・政治要因も、多国籍企業のインド国内での事業の全国展開及び対周辺貿易の阻害要因として作用していると考えられる。

②経済要因

次に、経済要因についてみる。前項でみた

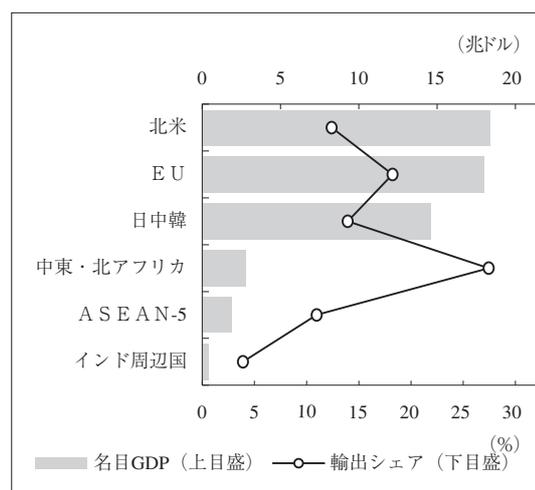
周辺国との国際関係は、域内貿易比率が低い一因ではあるものの、実際にはそれ以外の要因も大きく影響している。まず、経済規模についてみる。輸出額は通常輸出相手先の経済規模に大きく左右されるが、周辺国の経済規模はインドの主な貿易相手国であるEU、アメリカなどと比べて圧倒的に小さい（図表11）。なお、中東や北アフリカなどの産油国向け輸出が経済規模に比べて大きいのは、これらの国が資源輸出に伴う豊富な外貨を有しており、一人当たりの所得水準も非常に高くなっているため、高額な貴金属類の輸出が多く行われているためである。インド周辺国の2011年の一人当たりGDPは、最も高いスリランカでも3千ドルを下回るのに対

図表10 アジア各国の財貿易に掛かるコストと手続き日数（2012年）



(資料) World Bank, *Doing Business*
 (注) 輸出入それぞれのコスト・日数の単純平均。

図表11 各地域・国の名目GDPとインドからの輸出シェア（2011年）

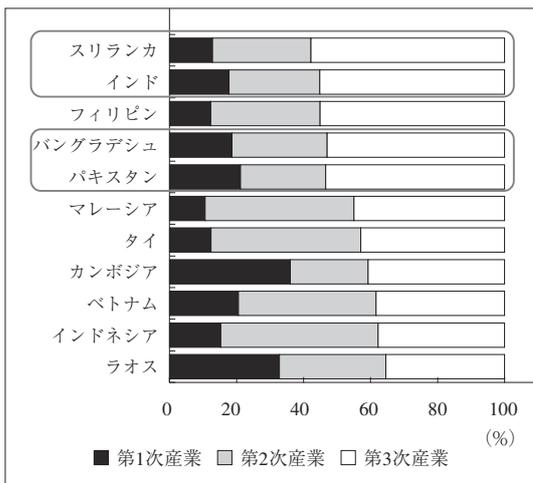


(資料) IMF, *World Economic Outlook, Direction of Trade*

し、主な貴金属の輸出先であるUAEやサウジアラビアではそれぞれ、6万ドル、2万ドルを上回る水準にある。

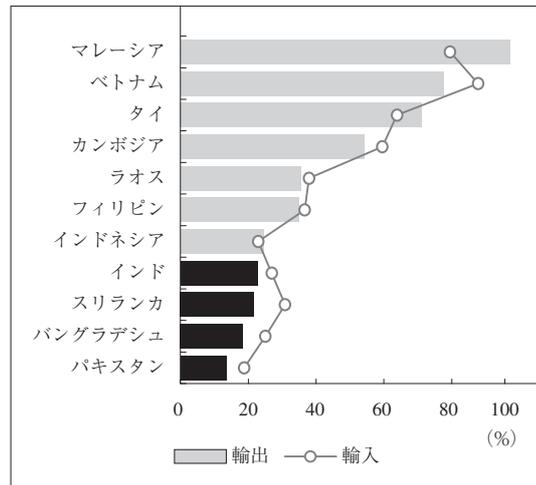
次に補完性の低さについてみる。まず、南アジア経済の特徴として、いずれの国もサービス業の比率が高く、輸出入依存度が低いといった特徴を有している（図表12、13）。もともとサービス業中心の内需主導型の経済であることに加え、輸出入の品目構成についても共通点がみられる。輸出についてみると、1980年代以降、いずれの国も食料品や紡績などの一次産品、労働集約的な商品の割合が高い一方、機械類の比率が低いといった特徴がみられてきた（図表14）。近年は加工製品の輸出比率も高まるなど、輸出品目の構成は変化しているものの、4カ国の間では依然とし

図表12 アジア各国の名目GDPの産業構成(2010年)



(資料) World Bank, World Development Indicators

図表13 アジア各国の輸出入の対名目GDP比(2010年)

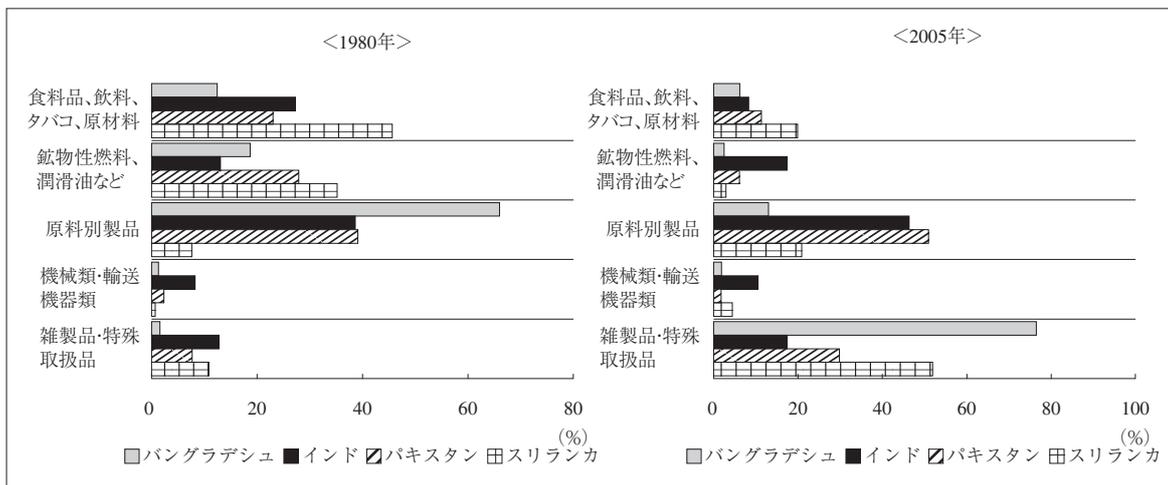


(資料) World Bank, World Development Indicators

て一定の類似性がみられる。一方、輸入については、国内で生産を行っていない機械製品や鉱物性燃料を輸入するといった4カ国に共通の貿易構造が長期間続いている（図表15）。このように、各国ともに主力な輸出品目が類似する一方、輸入に依存せざるを得ない財を域内で生産出来ていないため、そもそも域内貿易の必要性が小さいと考えられる。

なお、この他の要因としては、インドは国内貯蓄が不足し、国内投資に必要な資金を海外に依存せざるを得ない経済構造にあるため、資金的な制約から周辺国における生産・販売ネットワークの形成が進まず、物流も拡大しなかった側面も指摘出来る。加えて、南アジア各国が貿易と同様に外国からの直接投資に対して規制を設けてきたことも、阻害要

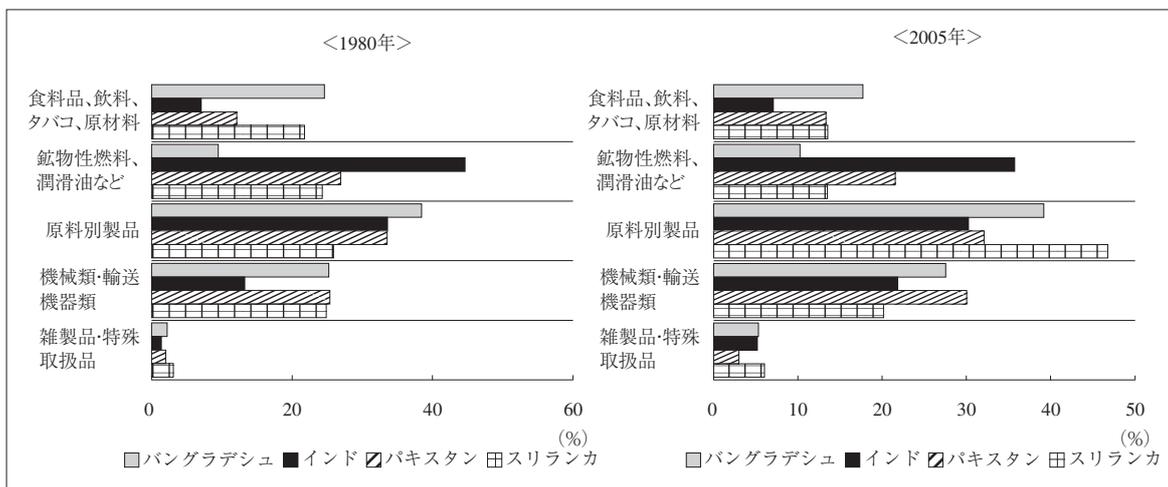
図表14 南アジア各国の輸出品目構成比



(資料) UN Comtrade

(資料) UN Comtrade

図表15 南アジア各国の輸入品目構成比



(資料) UN Comtrade

(資料) UN Comtrade

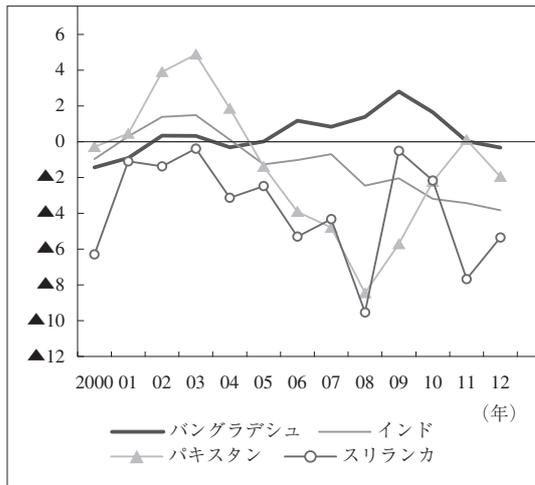
因として作用してきたと考えられる。国内貯蓄・投資の差を表す経常収支の推移をみると（注7）、2000年中盤以降、インドでは恒常的な経常赤字が続いている（図表16）。なお、周辺国の経常収支についてみると、パキスタン・スリランカは2000年代中盤以降、基調的な経常赤字が続いており、バングラデシュでは2005年から2008年にかけて経常黒字が続いてきたものの、足元では再び経常赤字に転じている。ちなみに、南アジア諸国の経常収支はいずれも大幅な貿易・サービス収支の赤字が続く一方、政府間援助や海外労働者送金などの経常移転収支で黒字が続くといった構造を有している。

③インフラ要因

最後に域内の交通網が発達してないことを

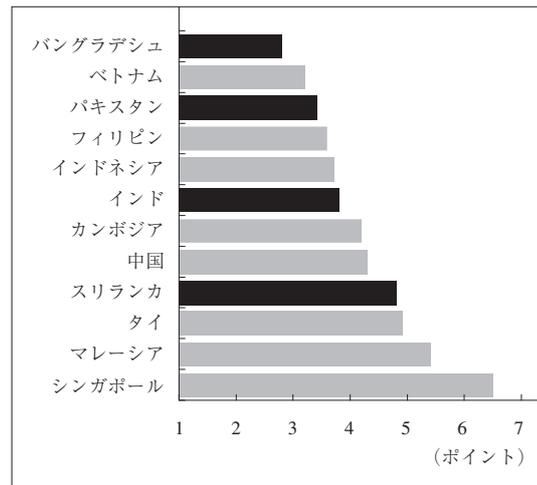
整理する。域内貿易比率が低く推移してきた要因として、道路、鉄道、港湾、航空設備などの輸送用インフラの整備が遅れており、輸送コストが非常に高くなっていることが指摘出来る。ASEANでは、タイ・ラオス・カンボジア・ミャンマー・ベトナムの域内物流の拡大に向け、地域のハブとなるタイを中心に東西・南北経済回廊の整備が行われているが、南アジア諸国のインフラ整備はバングラデシュやパキスタンを中心にASEAN地域と比べて遅れている（図表17）。インフラの種類別に各国の整備状況を比較してみると、バングラデシュは全ての面について整備が遅れており、インド・バングラデシュ間の物流を阻害する要因となっている（図表18）。一方、インド・パキスタン間の物流については、イ

図表16 経常収支対名目GDP比の推移 (%)



（資料）IMF, World Economic Outlook

図表17 アジア各国のインフラ整備状況



（資料）World Economic Forum

（注）各国のインフラ整備状況を1～7の間で評価した値。

インド国内の道路・港湾の未整備及びパキスタン国内の鉄道網の未整備といった双方が阻害要因となっている。逆にインド・スリランカ間の物流については、その阻害要因の多くがインド側にあると言える（注8）。

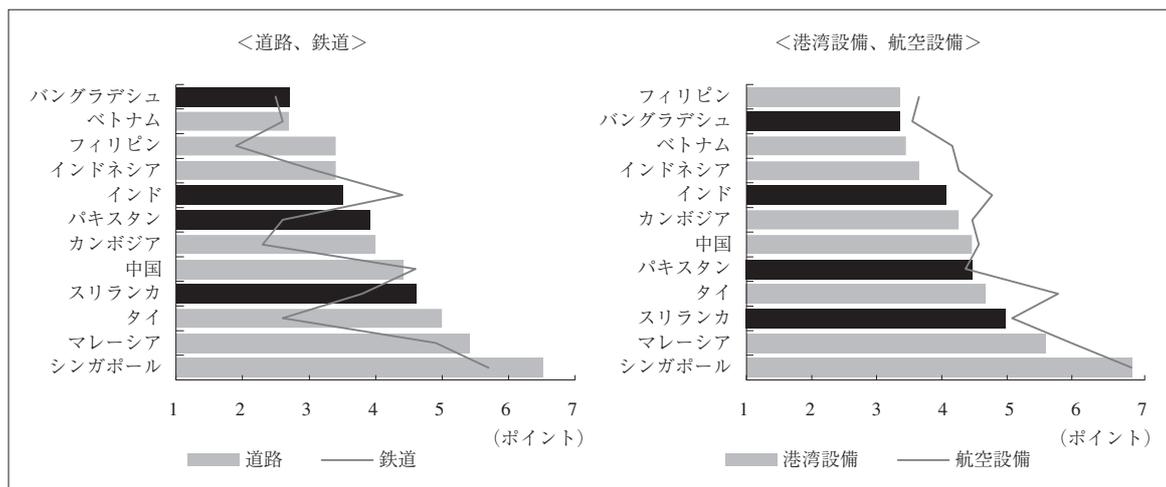
このように様々な要因を背景に、インドの周辺国向け輸出のシェアは相対的に低い状況が続いてきた。ちなみに、シェアが低く推移してきたことの別の要因として、ASEAN・日本・韓国など多くの地域・国との間で自由貿易協定に向けた取り組みが進展したことも挙げられる。

- (注1) なお、2011年にパキスタン向け輸出が減少した背景としては、2010年の大洪水以降、同国の経済活動が停滞していることが強く影響していると考えられる。
- (注2) 既存の分析については、Isher (2002), Sadiq Ahmed et al (2012)などを参考した。
- (注3) 2001年の国会襲撃事件に関与したとされるイスラム過

激派のメンバーの死刑が同月上旬に執行されたことに対する報復の可能性があると、一部メディアは伝えている。

- (注4) バングラデシュの対印関係については外務省（2005）を参考した。
- (注5) ラジーブ・ガンディー元首相は内戦に介入したことに對する復讐のために1991年に暗殺されている。
- (注6) Doing Businessの貿易コストは、20フィートコンテナの輸出入を行う際の、行政手続費用、通関業者による代行費用、ターミナル内コンテナ取扱費用などを表す。
- (注7) 経常収支は貿易・サービス収支、所得収支、経常移転収支の合計であるが、同時に国内の貯蓄・投資バランスの差を表す。経常収支赤字国であるということは、国内投資に対して国内貯蓄が不足しており、海外からの資本流入に依存していることを示す。
- (注8) ちなみに、図表17・18において南アジアと同様にインフラの質が悪いフィリピン・ベトナム・インドネシア間の貿易比率も低くなっている。これらの3カ国間の貿易比率の低さについては、互いの国のインフラが未整備であることに加えて、中国や日本などの主要貿易先と比べて経済規模が小さいこと、主要貿易先国との自由貿易に向けた取り組みが進展していること、など南アジアと同様に複合的な要因が存在しているためと考えられる。

図表18 アジア各国のインフラ整備状況



(資料) World Economic Forum
 (注) 各国のインフラ整備状況を1～7の間で評価した値。

2. 今後の貿易動向

2章では、今後のインドから周辺国向け貿易のトレンドを展望するとともに、その含意を整理する。

(1) 貿易環境の変化

1章でみたように、インドの周辺国向けの貿易は金額ベースでは増加したものの、全体に対するシェアは様々な要因を背景に低位で推移した。もっとも、対周辺国貿易を取り巻く環境は足元で大きく変わりつつある。本節では、1章第2節でみた制度要因、経済要因、インフラ要因の足元の変化と今後の動向を展望する。

①制度要因

まず、制度要因の変化についてみると、SAARC (South Asian Association Regional Cooperation: 南アジア地域協力連合、以下SAARC) における自由貿易の促進に向けた取り組みが挙げられる(注9)。SAARCとは、1980年にバングラデシュのジアウル・ラーマン大統領が行った提案に基づいて、1985年に発足した南アジアにおける地域協力の枠組みである。現在は、インド、パキスタン、バングラデシュ、スリランカ、ネパール、ブータン、モルディブ、アフガニスタンの8カ国から構成されており、オブザーバー国として日本、中国、アメリカ、EU、韓国、イラン、モーリシャス、豪州、ミャンマーが参加している。

加盟国間の経済面における協力としては、1995年に締結されたSAPTA (South Asia Preferential Trading Arrangement: 南アジア特惠貿易協定) により、多くの品目で関税引き下げが行われていたが、2006年のSAFTA (South Asia Free Trade Area: 南アジア自由貿易地域、以下SAFTA) の発足により、こうした動きが本格化することとなった。SAFTAの発足に従い、インド、パキスタンは2006年1月から7年間、スリランカは8年間、それ以外の加盟国は10年間でセンシティブ・リスト上の品目を除き関税率を0~5%に引き下げることが合意されている。

また、SAARCにおける自由貿易の締結に先駆けて、2国間の自由貿易協定(以下、FTA) や貿易促進のための協定の締結も進展している。2000年にはスリランカとの間でFTAが結ばれ、両国間の貿易が大きく拡大した。パキスタンについても、2012年4月には輸入がポジティブ・リスト形式からネガティブ・リスト形式に切り替えられ輸入可能な品目が大幅に拡大した。さらに、2012年12月末には最恵国待遇が供与され、食料品などの輸入規制が大幅に緩和された。バングラデシュとの間でも、FTA締結には至っていないものの、2国間貿易を促進する貿易協定が2006年に発効し、国境付近の水路・道路・鉄道の共同利用が促進されている。ちなみに、同協定は当初2012年3月末に失効する予定であったが、今後3年間の更新が決定し、一段の貿易

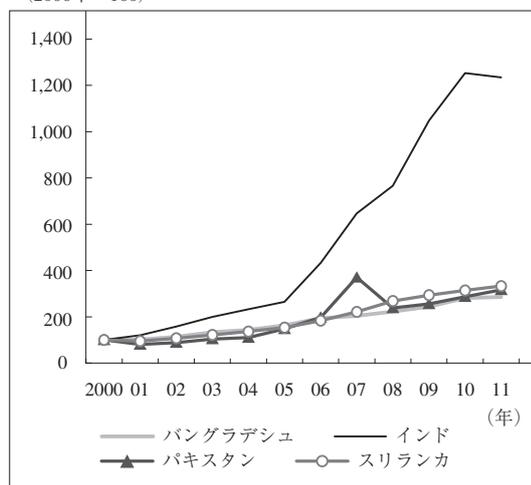
促進に向けた協定見直しが行われている。

②経済要因

次に経済環境の変化についてみる。1章2節では、域内貿易比率が低い一因として経済規模の小ささを指摘したが、リーマン・ショック後の特徴として、欧米諸国で景気の低迷が続く一方、インド周辺国は堅調な成長が続いている（図表19）。こうしたトレンドが今後とも続くことで域内貿易比率の上昇が期待される。

また、経済の補完性の低さについても、近年は状況が変わりつつある。南アジア4カ国の対内直接投資をみると、インド向け対内直接投資は、輸送機械産業や通信・製薬業などを中心に2000年代中盤以降、周辺国と比べて大幅に増加しており（図表20）、産業構造・

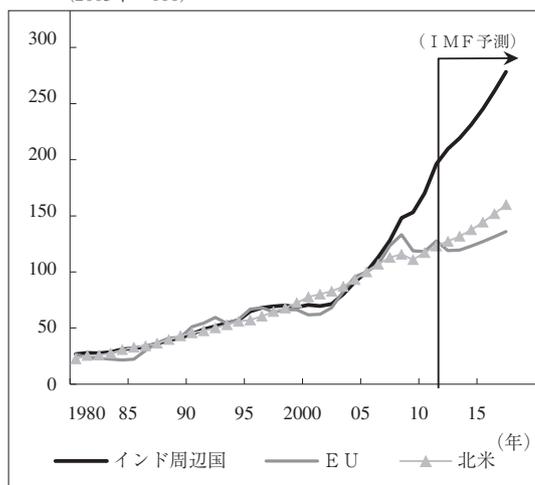
図表20 南アジア各国の対内直接投資残高の推移
(2000年 = 100)



(資料) UNCTADstat

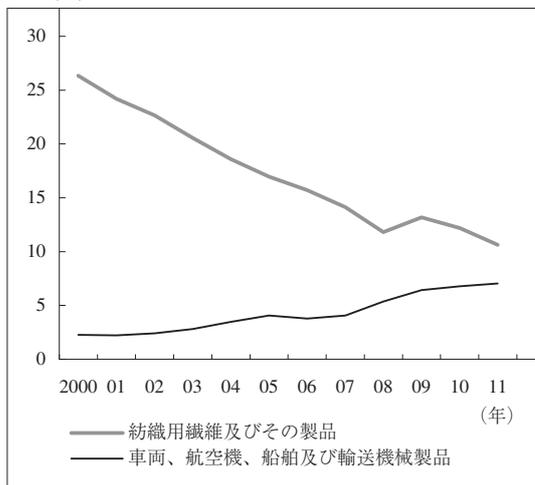
レベルに徐々に違いが生じつつある。インドから対世界や周辺国向けの輸出の品目別構成比をみても、産業レベルの高度化を背景に、繊維関連の比率が大きく低下する一方、輸送機械・電気機械などの比率が上昇している（図表21）。なお、パキスタン向け輸出については同国の輸入規制の関係で、統計上からは機械製品などの輸出増加は必ずしも確認されていないものの、これらの規制品目も中東諸国を経由して輸出が行われているとみられ、実態としては同国向けの機械製品等の輸出も増加していると考えられる。ちなみに、製造業のなかでもとりわけ輸送機械産業の比率が高まっている背景としては、インド重工業省（Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises）が同産業の育成を重要課題と位

図表19 各地域・国の名目GDPの推移
(2005年 = 100)



(資料) IMF, World Economic Outlook

図表21 インドの輸出品目構成比の推移
(%)



(資料) GTA

置付け、同産業の生産に関わるインフラ整備や人材教育を優先して進めてきたことが挙げられる。

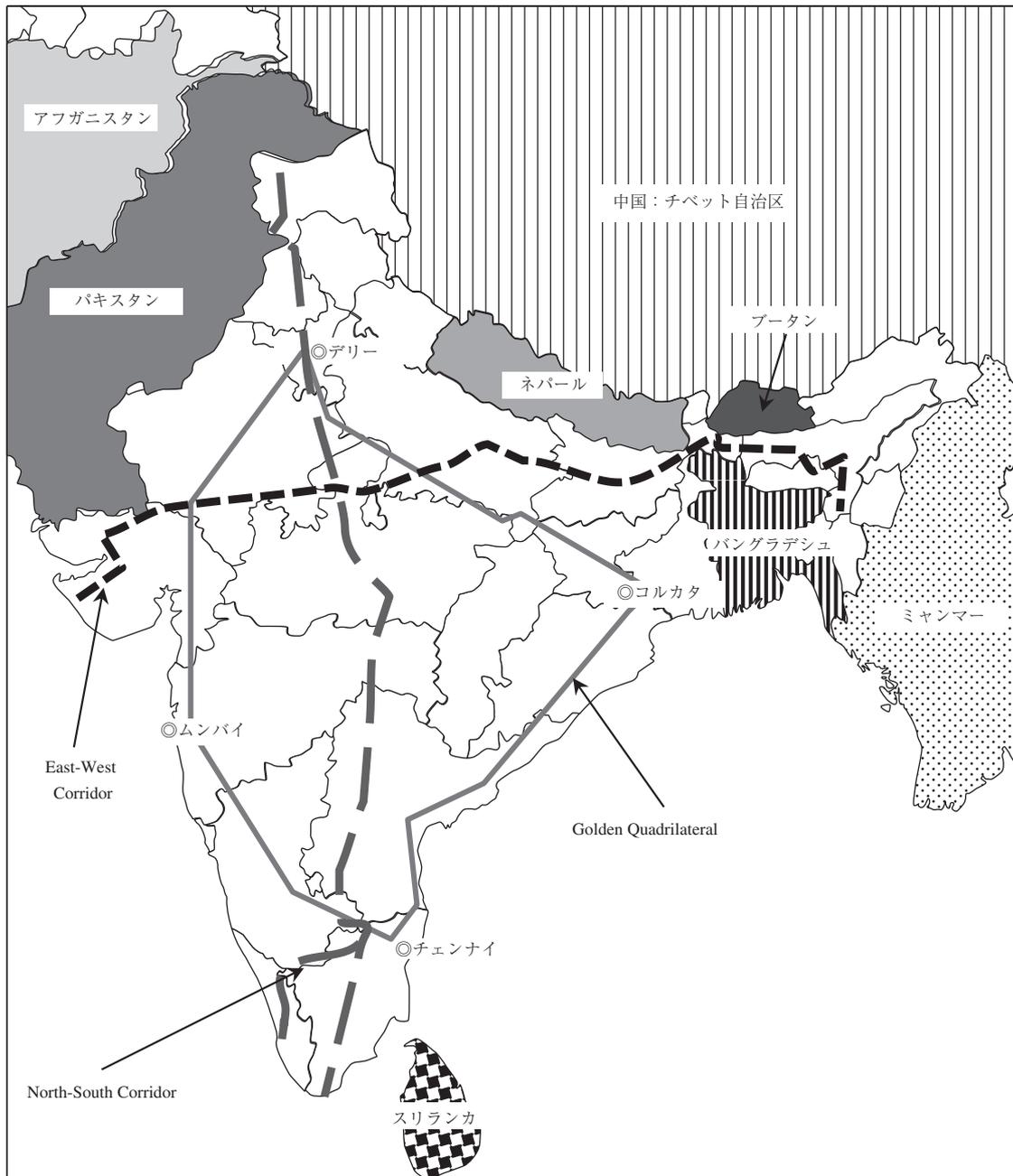
各国の国内貯蓄・投資バランスの構造については、貯蓄不足の構造が続くと見込まれるため、こうした資金面の制約が域内の生産・販売ネットワークの形成を阻む構図は短期的には変わらないと見込まれるものの、直接投資に関わる規制が撤廃の方向に向かいつつあるため、これまで規制により抑えられていた投資需要が顕在化する可能性がある。インドはパキスタンからの直接投資について、2012年に宇宙・原子力・エネルギーなどを除く分野に関する投資を容認した。また、インドからパキスタンへの投資についても今後規制が大幅に緩和される可能性がある（注10）。

③インフラ要因

最後に今後のインフラ整備計画についてみる。赤塚（2007）などでも指摘されているように、域内物流の軸となるインド国内の交通について、ムンバイ・チェンナイ・コルカタ・デリーを結ぶGolden Quadrilateralと呼ばれる幹線道路の整備が進められているほか、インドとパキスタン・バングラデシュを結ぶ交通についてもインド北部を横断するNSWE（North-South and East-West Corridor）の整備が進められている（図表22）。また、デリー・ムンバイ間についてはGolden Quadrilateralの計画とは別に、日印の共同地域開発事業としてDMIC（Deli-Mumbai Industrial Corridor Project）が進められている。これは、2地域間に貨物専用鉄道を敷設するとともに、周辺に発電所・道路・港湾・住居・商業施設などを整備するプロジェクトであり、整備が進むにつれて潜在労働需要、鉱工業生産量、輸出量がそれぞれ7年で2倍、9年で3倍、9年で4倍程度拡大することが見込まれている（注11）。

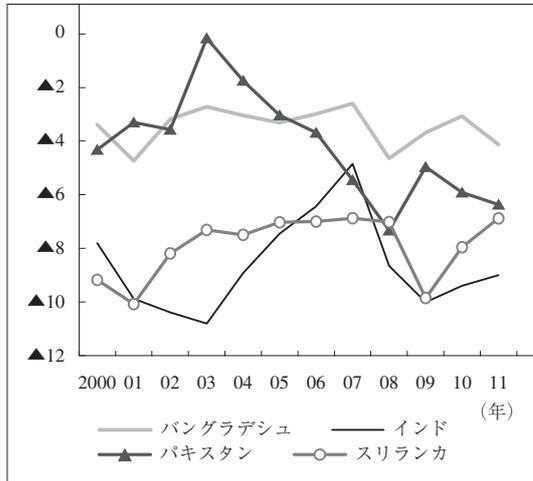
いずれのプロジェクトについても、①インド国内の土地収用に時間が掛かっていること、②各国ともに基調的な財政赤字・インフレ体質を有しており、それらが公共事業の大幅拡大の阻害要因となりうること（図表23）、③インフラ整備に関わる汚職などを背景に国際機関からの融資が遅れていること（注12）、などから整備計画が当初の予定よりも遅延す

図表22 インドのインフラ整備計画



(資料) NHAI資料を基に日本総研作成

図表23 財政収支対名目GDP比率の推移
(%)



(資料) IMF, World Economic Outlook

る可能性がある。もっとも、こうした遅れを勘案しても、中長期的には物流状況は現状から一定程度改善することが期待されよう。

このように南アジアの域内貿易を取り巻く環境は大きく変わりつつあり、中長期的にはこれまでの域内貿易の阻害要因は徐々に取り除かれていくものと見込まれる。

インドの対周辺国向け輸出が増加していく過程で、今後高付加価値製品の輸出増加がより鮮明になると予想される。この要因としては、①インドでの製造業の産業集積が続くこと、②域内の交通網が整備されるにつれて、最終需要地までの距離がASEANやEUと比べて短いインドで生産するメリットが強まること、③経済成長に伴い周辺国で耐久消費財への需要が大きく拡大すること、などが考えら

れる。

一方、インドの高付加価値製品の輸出シェアの上昇は、同国の労働集約的な製造製品のシェアの低下及び周辺国の比較優位性の上昇を示唆している。インド自身も国内に安価で豊富な労働力を抱えており、水準でみればこうした産業も当面は成長が続くと見込まれるものの、一方で労働集約的な産業の国際分業が一定程度進展する可能性があるだろう。例えば、インドは綿花の原産国であり、現在は国内の衣料製品の生産向けに出荷されるとともに周辺国にも輸出されているが、資本集約的な産業への労働・資本投入が高まるにつれて、国内向け出荷比率が低下していくだろう。インドが原材料の生産・輸出を行い、周辺国がその加工・輸出を行うといった垂直的な域内分業が進んでいくと見込まれる。

(2) 周辺国貿易拡大の影響・含意

本節ではこれまでみてきた輸出動向の変化の影響・含意を、インド、インド周辺国、南アジアでビジネスを展開しようとする多国籍企業に分けて整理する。

まず、インドへの含意をみる。インド経済は、人口増加、都市化の進展、一人当たり所得の増加に伴う耐久消費財の普及率の上昇など、中期的な高成長を展望出来る要素を抱えている。加えて、①同国の周辺国向け輸出額は現在GDPの1%程度であること、②これまで周辺国貿易の阻害要因となってきた環境の

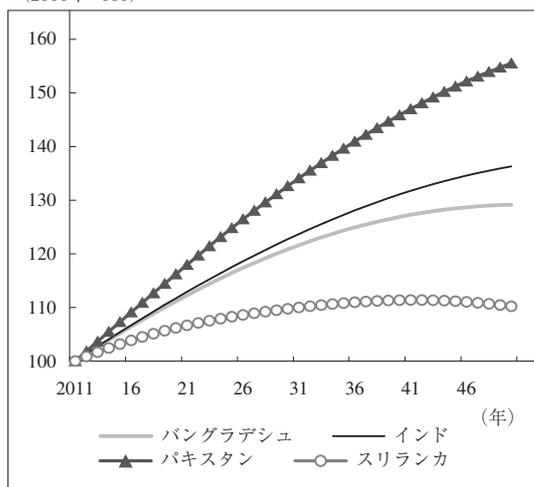
改善には一定の時間が必要であることから、短期的には貿易の拡大を通じた周辺国需要の取り込みによるインド経済へのプラス効果は限られるだろう。しかしながら、周辺国もインドと同様の中長期的な成長ファクターを有しており、その需要を取り込んでいくことは中長期的にはインドの今後の成長をより盤石にする上で非常に重要な役割を果たすことになると考えられる。中長期的な経済を展望する上で重要なファクターである人口についてみると、いずれの国でも今後20～30年にわたって増加基調が続くことが見込まれており(図表24)、とりわけパキスタンではインドを上回る速度での増加が続くとみられている。また、今後の耐久消費財の拡大余地として、代表的な耐久財消費である乗用車についてみ

てみると、いずれの国も普及率が5%を下回っている(図表25)。したがって、今後、一人当たり所得が増加するにしたがって、需要が拡大していくことが期待される。インドで産業集積が進み、中間財の現地調達比率が高まる一方、周辺国向け輸出が拡大していけば、同国が抱える大幅な経常収支赤字も改善に向かい、ルピー高とインフレ圧力の緩和につながるも期待される。現在、インド経済は大幅な経常赤字を抱えており、資本流入が減少する景気後退局面ではルピー安と経常収支赤字の拡大という悪循環に陥りやすい構造となっている。周辺国貿易の拡大はこうした景気の下振れリスクの軽減につながる可能性がある。

次に周辺国に対する意義をみると、輸入口

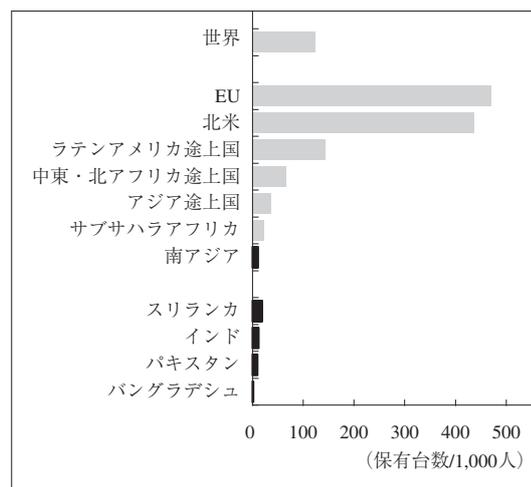
図表24 南アジア各国の総人口の予測

(2011年=100)



(資料) United Nations, *World Population Prospects*

図表25 自動車普及率(2009年)



(資料) World Bank, *World Development Indicators*

(注) 中東・北アフリカは2008年、サブサハラアフリカは2007年値。

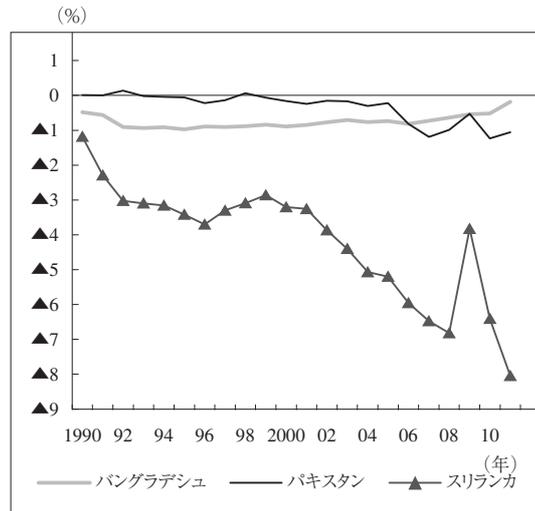
ストの低下により、国内のインフレ抑制、実質消費・投資の増加に作用すると考えられる。すなわち、インドから輸入していた商品に掛かっていた関税の低下、インフラ改善に伴う輸送コストの低下、輸入相手国がASEANやEUからインドにシフトすることに伴う輸送コストの低下などが想定される。ただし、周辺国にとって対インド貿易の拡大は、対印貿易赤字の大幅な拡大につながる可能性があるため、これらのもたらす負の影響についても留意する必要がある。周辺国は対インドに対して基調的に貿易赤字を抱えており（図表26）、周辺国に先駆けて対インドとの貿易自由化を進めたスリランカでは、貿易赤字の対名目GDP比率が、足元では▲8%まで拡大している（図表27）。貿易赤字が大幅に拡大する場合、対インド・ルピーに対する各国通貨の減価を通じて自律的に輸入が抑制されると考えられる。または、大幅な為替レートの変動を避けるために、各種輸入制限措置が取られることも考えられる。いずれにせよ、域内貿易が発展するためには、対外不均衡を過度に拡大させないよう、インド側も貿易の

図表26 南アジア各国の貿易収支の構造 (2011年)

		貿易相手国・地域				
		域内合計				
		インド	バングラデシュ	パキスタン	スリランカ	
貿易国	インド		黒字	黒字	黒字	黒字
	バングラデシュ	赤字		赤字	赤字	赤字
	パキスタン	赤字	黒字		黒字	赤字
	スリランカ	赤字	黒字	赤字		赤字

(資料) 各国統計局

図表27 南アジア各国の対インドの貿易収支対名目GDP比率



(資料) IMF, World Economic Outlook, Direction of Trade

国内農業保護などの削減を進め、より周辺国からの輸入を促進することが求められる（注13）。

最後に多国籍企業への含意を考える。インドの周辺国向け輸出が拡大するということは、同国に拠点を持つ多国籍企業の販路が拡大すること意味する。インドを拠点としたビジネス展開は、現地生産と比べて最終需要者までの距離が遠いといった弱点を抱えているものの、①周辺国に新たに生産設備を設けるよりも、インドにある生産拠点に周辺国販売向けの生産設備を追加投資する方が容易であり、コストも節約出来る、②事業が軌道に乗らなかった場合の撤退が容易である、③日本やASEANから輸出するのと比べて輸送コスト・時間を節約出来る、などのメリットを有

している。インド向けの直接投資は同国販売をメインとした投資が大半を占めているとみられるが、今後は国内市場だけでなく及び周辺国を狙った投資が活発化すると考えられよう。

(注9) 最近のSAARC首脳会議及び域内協力の状況については、外務省ホームページを参照した。

(注10) 2012年8月のTimes of India誌はインド政府がパキスタン向けの投資規制の緩和に向けたガイドラインの整備に向かいつつあると報じている。

(注11) DMICの概要については経済産業省(2010)を参照した。

(注12) 例えば、世界銀行は2012年6月にインフラ整備に関わる汚職を理由にバングラデシュ国内の橋梁建設に対する融資を撤回している。

(注13) なお、インドの重工業化が進むなかで周辺国での生産コストがインド国内での生産コストを大きく下回るようになれば、周辺国に比較優位のある軽工業品のインド向け輸出が拡大する可能性がある。もともと、インド国内にも農村部を中心に安価で豊富な労働力があること、インドからの重工業品の輸入による貿易赤字を軽工業品の輸出拡大によって相殺するには、相当の輸出量の増加が必要であること、などを踏まえると、周辺国のインド向け輸出の拡大による効果は限定的なものになると考えられよう。

最後に

本稿でみてきたような域内貿易の阻害要因の改善には長い時間が必要と思われるものの、中長期的には域内貿易の重要性はインド・周辺国にとっても無視出来ないものとなる。現在、我が国の成長戦略を考える上で、どのようにしてアジアの需要を取り込むかが大きな注目を集めているが、南アジアにおけるビジネスを考える上では、インドだけでなくその周辺国を含めた事業展開の重要性が高まっていくだろう。

<参考文献>

1. Isher Judge Ahluwalia[2002] "Economic Cooperation in South Asia" JBICI Research Paper No.16
2. Sadiq Ahmed et al[2012] "Promoting Economic Cooperation in South Asia Beyond SAFTA" Sage publications
3. 赤塚雄三[2007]「インド亜大陸における運輸交通インフラ整備と広域経済圏形成の動向」『国際地域学研究』2007年3月(第10号)
4. 外務省[2005]「バングラデシュ外交」<http://www.bd.emb-japan.go.jp/jp/business/pdf/gaiko051206.pdf> (2013/2/7アクセス)
5. 経済産業省[2010]「デリー・ムンバイ間産業大動脈構想」http://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/asia/sw_asia/data/DMIC.pdf (2013/2/7アクセス)
6. 村山真弓[1997]「南アジアにおける経済協力の可能性—SAPTAの性格とその効果」『現代南アジアの国際関係』第5章