

馬場教授の 海外金型見て歩記



第5部 —— [ブラジル・インド編]

第6回

インドのモノづくりと 高まる高品質金型需要

馬場敏幸 Toshiyuki Baba

東京大学大学院先端学際工学専攻修了。博士（学術）。東京大学先端科学技術研究センター勤務を経て、法政大学勤務。現在、法政大学・大学院経済学部教授。講義科目は現代アジア経済論、地域経済論、科学技術史など。趣味の1つとしてさまざまな国の金型企業を訪問。

「ブラジル・インド編」で、前回までブラジルの自動車産業と金型産業について紹介してきた。これからしばらくインドについて紹介していきたい。

注目をあびた ICT 産業、楽園で働く エキスパートたち

BRICs の一国として 2000 年代以降、急速に注目をあびたのがインドである。それ以前のインドは日本人にとってミステリアスなイメージが強く、経済というより文化的な側面にスポットライトが当たる場面が多かった。もちろん今もそれは変わらないが、2000 年代以降は経済的側面も注目されるようになった。

世界銀行のデータ（2014 年）に基づく、インドの人口は 13 億人で世界第 2 位、面積は 330 万 km²（日本の 8.7 倍）で世界第 7 位、名目 GDP は 2 兆ドルで世界第 9 位である。1 人当たり名目 GNI（国民総所得）は 1,570 ドルで低中所得国に分類される。インドは人口がとても多いので、人口割りの 1 人当たり指標はどうしても低くなってしまふ。それでも 2000 年には 1 人当たり GNI が 450 ドル（低所得国）だったことを考えると、近年の躍進はめざましいと考えるべきだろう。

インドの産業でよく知られているのが ICT（情報通信技術）産業である。筆者もバンガロールやプネ、デリーなどで大手 ICT 企業を訪問したことが何度もある。なかでもバンガロールのインフォシス社訪問は強く心に残っている。壁の内側はまるで楽園なのである（図）。広大な敷地に立ち並ぶ施設、美しい庭園風の庭やスポーツ施設が点在し、建物内は自由な気風が



図 インドのソフトウェア企業（筆者撮影）

満ち満ちている。優秀なインド人たちが英語を駆使して地球の裏側の欧米とやりとりしている。時差の関係でインドと欧米が連携して 24 時間フルに仕事が進行する。2000 年代のインド経済の象徴であり、ソフトウェア産業はインドの誇る、華やかな経済の旗手である。

インド製造業をけん引する自動車産業

ソフトウェア産業に比べると、少々地味な印象は免れないのだが、GDP への貢献や雇用吸収力、経済波及効果などを実質的に考えると無視できない産業がある。それは金型産業の重要な顧客、自動車産業である。

インドはアジアの中でも自動車生産の歴史が長い国である。米国系自動車メーカーが 1920 年代から本格的に自動車生産を開始した。地場資本による自動車生産は 1940 年代以降である。1950 年代からは政府が自動車・部品の国産化政策、小規模工業優遇政策、大企業・外資規制などを導入した。これらの政策は“ぬるま湯”の高コスト体質を企業にはびこらせ、インドの自動車生産と技術は低迷し、国際競争力は低下した。この結果、インドの自動車産業は国際潮流から大きく取り残された。しかし一方で、モノづくりの重層化が図られ、技術蓄積が行われたことも事実である。

1991 年以降の経済自由化推進がきっかけとなり、インド自動車産業は近年急速に成長した。国際自動車工業連合会（OICA）によると 2014 年のインドの四輪自動車生産台数は 384 万台、世界第 6 位（シェア 4.3%）の自動車生産大国である。インド政府は自動車産業を経済発展と雇用創出のための重要産業と位置づけ、さらに世界的な自動車研究開発拠点に変貌させようと「The Automotive Mission Plan 2006-16（インド自動車政策 2006-16）」を定め、自動車産業の育成・発展に力を入れている。今後もさらにこうした試