



令和6年度
インドの対西方経済政策の現状と展望

2025年3月

一般財団法人 **国際貿易投資研究所(ITI)**

INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT

令和6年度 (一財) 貿易・産業協力振興財団 助成事業

はしがき

インドは 2023 年 G20 議長国を務め、さらに「グローバルサウス (GS) の声サミット」を主宰し、他の GS を代弁する役割を自ら主張しています。同サミットでは、南アジアから中東、ヨーロッパまでを鉄道や港湾で結ぶことを目的とする多国間プロジェクトである「インド中東欧州経済回廊 (IMEC)」を発表しました。他方、これに先立ちインドは「アジア・アフリカ成長回廊」を日本との共同事業として取り組む構想を持ち、国際貿易・資本移動・労働移動を含めたビジネス開発にも取り組むこととしています。

しかしながらインドから西側にある国・地域、なかんずく、中東・アフリカとの連携は、日本では十分な分析がなされていないのが現状であり、今後の我が国企業の事業展開においても情報の充実は焦眉の急であると言えます。

以上のことから、当研究所では、一般財団法人 貿易・産業協力振興財団 (ITIC) の助成を受け、「インドの対西方経済政策の現状と展望」に関わる調査研究会を設置、研究会メンバーには、学術経験者に加え実業面で本事案に造形の深い識者に参加頂きました。今後 GS との密接な連携を必要とする我が国政府・企業に対し有益なる情報提供を行うことを目的として本報告書を作成いたしました。

令和 6 年度「インドの対西方経済政策の現状と展望」調査研究会の委員構成は以下のとおりです。

委員長	佐藤 隆広	神戸大学経済経営研究所教授
委員	秋山 士郎	日本貿易振興機構リヤド事務所所長
委員	繁田 奈歩	Infobridge Holding Group Limited Managing Director
委員	蓮實 一洋	インド鴻池運輸株式会社社長
委員	深澤 光樹	関西大学商学部准教授
委員	渡邊 松男	立命館大学国際関係学部教授
事務局	野口 直良	一般財団法人国際貿易投資研究所 (ITI) 専務理事
事務局	大木 博巳	一般財団法人国際貿易投資研究所 (ITI) 研究主幹

本報告書が関係者皆様方にとってご参考になれば幸いです。

なお、本報告書全文を別途弊研究所ホームページ <https://iti.or.jp/research> の「ITI 調査研究シリーズ」欄に掲載いたしますので、併せてご利用下さい。

2025 年 3 月

一般財団法人 国際貿易投資研究所

要 約

第 1 章 インドの経済大国化とインド・中東・欧州経済回廊 (IMEC)

神戸大学神戸大学経済経営研究所教授
研究会委員長 佐藤 隆広

本稿では、インド・中東・欧州経済回廊 (IMEC) とアジア・アフリカ成長回廊 (AAGC) の連携の可能性について考察している。インドは UAE との関係を強化しながら、欧州市場を重要な輸出先とし、国際的な「連結性」の拡大に努めている。日本企業は、インド国内で製造を行い、インド市場と世界市場に向けて製品を輸出することで、インドの産業発展に貢献してきた。IMEC と AAGC との連携は、IMEC 加盟国・地域だけではなく、アフリカの経済発展にも寄与し、インドに進出している日本企業の活動が重要な役割を果たし得る。

第 2 章 サウジアラビアと UAE の IMEC への期待と展望

日本貿易振興機構 (ジェトロ)
リヤド事務所所長 秋山 士郎

インド・中東・欧州経済回廊 (IMEC) 構想に、湾岸諸国からサウジアラビア、UAE が参加する。主要参加国との通商関係を整理すると、両国とも経済成長戦略に基づき、インドをはじめとする関係国への輸出拡大を図る狙いが浮かび上がる。一方、構想実現に向けては、鉄道インフラの整備、経済合理性の裏付け、資金確保などの問題に加えて、周辺国が計画する他の域内回廊プロジェクトとの協調も重要な視点となる。

第 3 章 インド起点でのアフリカ展開の可能性と課題

Infobridge Holding Group Limited
Managing Director 繁田奈歩

日本企業のアフリカ進出には、市場に合わせた製品適合、価格戦略、販売ネットワークの確保等課題がみられるがインド市場開拓と重なる点が多い。特にパートナー戦略が功を奏すこともあり、インド市場でパートナーを見つけるとともにアフリカ開拓を行っていくモデルは注目に値する。一方で、日本企業でインド市場を開拓しアフリカまで視野が向いてい

る企業はいまだ数少なく、多くの日本企業にとっては足元のインド市場の開拓が最重要課題となる。

第4章 インド・中東・欧州経済回廊（IMEC）の位置づけと今後の展望

鴻池運輸(株) 営業本部 副本部長 インド統括
兼 Konoike India Pvt. Ltd. Managing Director
蓮實 一洋

IMEC は、2023 年 9 月にインドで開催された G20 サミットで発表される。野心的とも言えるこのプロジェクトは、インド、UAE、サウジアラビア、ヨルダン、イスラエル、ヨーロッパを結ぶシームレスな貿易ルートを確立することを目指している。既存のスエズ運河ルートと比較して、この回廊は輸送時間を 40%、輸送コストを 30%削減すると試算され、インド、米国、EU、中東諸国が参加するこの構想が完成すれば、世界貿易と地政学のあり方をも一変させるものとなるだろう。

第5章 中東・アフリカ地域をめぐるインドと中国の外交・通商関係 —アラブ首長国連邦とケニアを事例とした一考察—

関西大学商学部
准教授 深澤 光樹

インドは中東・東アフリカ地域を含むインド西方地域と、地理的近接性や歴史的な繋がりを背景に、近年政治面、経済面で関係性を強化している。他方で、中国は一带一路構想とともに政治的、経済的にインド西方地域で大きなプレゼンスを持つ。本稿の目的は、印中のインド西方地域との外交・通商関係、そして印中と西方地域各国の相互の位置づけについて、UAE とケニアを事例にその概要を把握することにある。

第6章 アフリカから見たインドとの経済関係

立命館大学国際関係学部
教授 渡邊 松男

アフリカとインドの経済関係は、植民地時代からの人的ネットワークを基盤に、近年貿易額が急成長している。インドは貿易・投資を拡大し、特に医薬品や農業分野での協力が

進む。アフリカからインドへの輸出は資源依存型、インドからアフリカへの輸出は工業製品が中心という構造は固定化しており、アフリカの産業の多様化・高度化の停滞を示唆している。インドはアフリカへの投資を拡大しているが、アフリカ側にはインフラ未整備、資金アクセス不足、技術移転の遅れなどの課題が存在する。アフリカ側は AfCFTA を通じた地域統合に経済発展のテコとなることを望んでいるが、課題は多くその進展は楽観できない。

目次

第1章 インドの経済大国化とインド・中東・欧州経済回廊 (IMEC)1

神戸大学経済経営研究所教授
研究会委員長 佐藤 隆広

第1節 はじめに：IMECをどうみるか.....	1
第2節 インドとIMEC加盟国間の経済関係.....	8
第3節 インドとアフリカの経済関係.....	12
第4節 おわりに：インド進出日本企業の視点から.....	17

第2章 『サウジアラビアとUAEのIMECへの期待と展望』24

日本貿易振興機構 (ジェトロ)
リヤド事務所所長 秋山 士郎

第1節 はじめに.....	24
第2節 サウジアラビア、UAEの関係国・地域との貿易関係.....	25
1. IMEC関係国・地域間の貿易動向.....	25
2. サウジアラビア、UAEのインド向け輸出動向.....	27
第3節 その他インドとの経済関係.....	29
1. 対内直接投資動向.....	29
2. 経済移民.....	30
第4節 IMEC実現に向けた動き.....	33
1. 両政府の取り組み状況.....	33
2. IMEC構想実現に向けた課題.....	33
3. 中東地域における他の回廊構想との関係.....	35
第5節 おわりに.....	36

第3章 インド起点でのアフリカ展開の可能性と課題.....39

Infobridge Holding Group Limited
Managing Director 繁田 奈歩

はじめに.....	39
第1節 インドとアフリカの関係性.....	39
第2節 グローバルの中でインドが目指すもの.....	43

第3節	インドがアフリカに期待するもの.....	43
第4節	企業のアフリカ進出事例	44
1.	インドとアフリカの人材交流.....	44
2.	インド企業のアフリカ進出	45
3.	日本企業のアフリカからの展開	46
4.	アフリカ市場で共通する手法.....	47
第5節	アフリカ進出に必要な要件と考慮ポイント	47
第4章	インド・中東・欧州経済回廊 (IMEC) の位置づけと今後の展望.....	50
	鴻池運輸(株) 営業本部 副本部長 インド統括 兼 Konoike India Pvt. Ltd. Managing Director 蓮實 一洋	
	はじめに.....	50
第1節	インド・中東・欧州経済回廊 (IMEC) の概要	50
1.	経済成長の刺激促進としての IMEC	51
2.	IMEC の抱える課題	52
第2節	Transport Connectivity/Digital Connectivity/The Energy Corridor.....	53
1.	エネルギーとエネルギー安全保障	57
第3節	CEPA と IMEC : インドと UAE の経済関係.....	59
第4節	インドにおけるサウジアラビアの主要投資家	59
第5節	国際南北輸送回廊 (INSTC)	61
第6節	各回廊との相関	63
第7節	まとめ	65
第5章	中東・アフリカ地域をめぐるインドと中国の外交・通商関係	
	—アラブ首長国連邦とケニアを事例とした—考察—	66
	関西大学商学部 准教授 深澤 光樹	
	はじめに 問題意識の所在	66
第1節	インド・中国と中東・アフリカ諸国	67
1.	インドと中東・アフリカ関係—IMEC、AAGC に関連して—.....	67
(1)	インドと中東地域	67
(2)	インドとアフリカ地域	68
2.	中国と中東・アフリカ関係—一带一路構想と関連して—	70

(1) 中国と中東地域.....	70
(2) 中国とアフリカ地域	71
第2節 インド・中国と中東－UAE を中心に－	73
1. インドと UAE.....	73
2. 中国と UAE.....	74
第3節 インド・中国と東アフリカ－ケニアを中心に－	76
1. インドとケニア	76
2. 中国とケニア	77
おわりに インド西方地域と印中の関係性に関する一考察	78
第6章 アフリカから見たインドとの経済関係	85

立命館大学国際関係学部

教授 渡邊 松男

第1節 はじめに.....	85
第2節 アフリカ・インド関係の歴史的背景	86
1. 植民地時代とインド系移民.....	86
2. 脱植民地化時代の連帯と新たな協力枠組	86
第3節 アフリカとインドの経済関係.....	87
1. 近年の貿易の推移.....	87
2. アフリカ投資における課題	91
第4節 アフリカにおけるインドと中国	94
1. 投資パターン	94
2. 資金調達と援助	95
3. インドへの期待と課題	95
第5節 アフリカ大陸自由貿易協定（AfCFTA）の展望.....	96
1. AfCFTA に期待される効果.....	96
2. 期待してよいのか?	97
3. 政治的制約要因	98
第6節 おわりに.....	99

第1章 インドの経済大国化とインド・中東・欧州経済回廊 (IMEC)

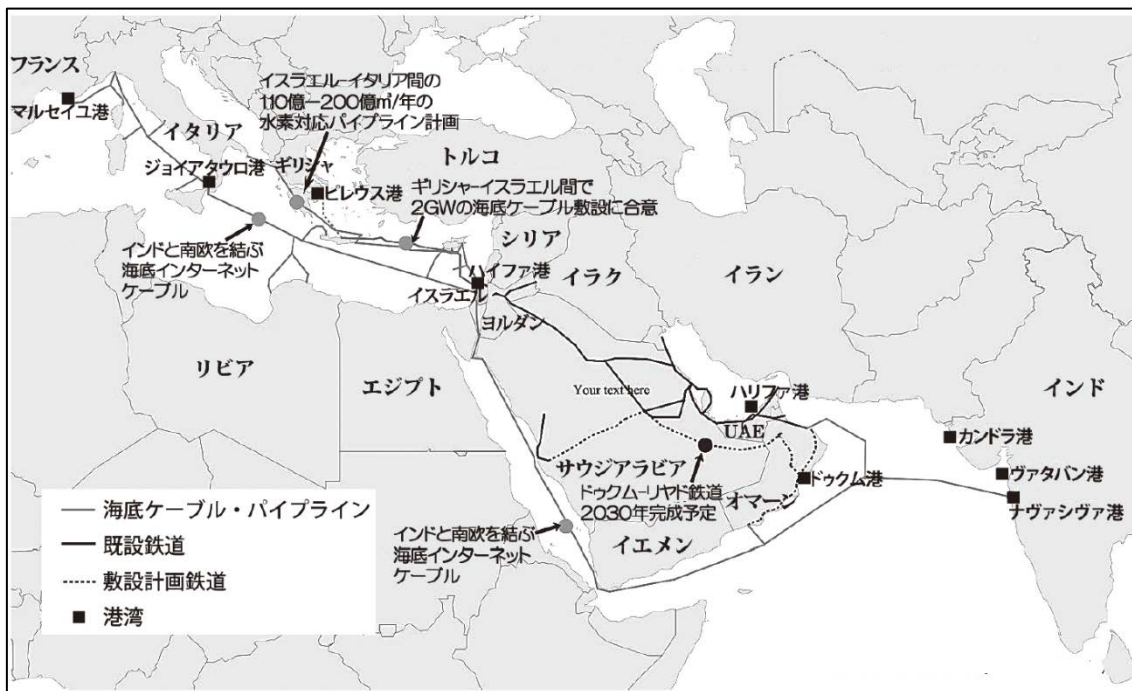
神戸大学経済経営研究所教授

研究会委員長 佐藤 隆広

第1節 はじめに：IMECをどうみるか

2023年9月にインドのデリーで開催されたG20首脳国会議のなか、「インド・中東・欧州経済回廊」(India-Middle East-Europe Economic Corridor: IMEC)構想が、インド・サウジアラビア・UAE・アメリカ・欧州連合(EU)・フランス・イタリア・ドイツによる覚書(MoU)の署名をもって正式に立ち上げられた。IMECは、第1に、参加地域間の貿易・エネルギー・デジタルのコネクティビティを強化すること、第2に、地域統合を支援し、経済交流のための効率的なインフラを提供することを目的としている。IMECは、インドと湾岸地域を結ぶ東回廊と湾岸地域とヨーロッパを結ぶ北回廊から構成されている(図1-1を参照)。さらに、同じタイミングで、インドのナレンドラ・モディ首相とアメリカのジョー・バイデン大統領は、IMECと「グローバルインフラおよび投資のためのパートナーシップ」(Partnership for Global Infrastructure and Investment: PGII)に関する特別会合の共同議長を務めた。PGIIは、G7が主導する取り組みで、持続可能な開発目標(SDGs)の達成や民間部門との協力を促進しながら、2027年までに6,000億ドルものインフラ投資を動員することを目指している。この特別会合には、IMEC加盟国以外にも、日本・モーリシャス・世界銀行が参加した(Ministry of External Affairs 2024a: 175)。

図 1-1. インド・中東・欧州経済回廊 (IMEC) の概略図



資料：野口（2024）。

IMEC の概略を示している図 1-1 を確認すると、東回廊の起点となるのは、マハラシュトラ州のナバシェバ港とヴァタバン港（2024 年起工）とグジャラート州のカンドラ港とインド最大規模の財閥であるアダニ・グループが管理・運営しているムンドラ港であり、海路で UAE のハリファ港とジュベル・アリ港に接続し、その後、UAE とサウジアラビアの鉄道を介して北回廊に達して、イスラエルのハイファ港を通じて地中海に出る、というものである。すなわち、IMEC は、スエズ運河が長年にわたって果たしてきた東西を結ぶ物流の大動脈に新しい物流経路を付け加えるものである（野口 2024; 秋山 2024）。

また、IMEC は物流に関するインフラ開発のみならず、アラビア海・紅海・地中海に海底ケーブル網を敷設することによってデジタルでのコネクティビティの向上も意図している。さらに、IMEC 加盟国間に存在する時差を活用して、太陽光パネル網の整備を通じて安定的な電力を融通し合うだけでなく、グリーン水素パイプライン網の拡大も企図している。

UAE とサウジアラビアを結ぶ鉄道は最終的にはイスラエルのハイファ港に接続しなければならないので、IMEC にとってイスラエルの協力が不可欠である。イスラエルは IMEC の加盟国ではないものの、IMEC を主導した米国との関係から非公式の加盟国であると見

做されている。その点で、IMEC スタート直後に発生したハマスによるイスラエルへのテロ攻撃とその後のイスラエルによるガザ侵攻は、本来なら、IMEC を頓挫させかねないほどの深刻な国際問題になるはずである。しかしながら、興味深いことに、そもそも UAE とサウジアラビアの鉄道網の整備には相当な年数が必要であるため、イスラエルによるガザ侵攻はインドによる IMEC の進展を必ずしも妨げてはいない。

米国と並んで IMEC を主導しているインドは、IMEC を外交政策として極めて重視している。この文脈で注目すべきことは、インドと UAE の包括的経済連携協定 (Comprehensive Economic Partnership Agreement: CEPA) である。これは、2022 年 5 月 1 日に両国で合意された後、同年 9 月 22 日に発効された。合意から発効までが短期間であり、このことは両国がこの協定を重視していることを示唆している。インド商工省 (Ministry of Commerce and Industry 2023) によれば、CEPA の下で発行された特惠原産地証明書 (Preferential Certificates of Origin: COO) の件数は、2022 年 5 月の 415 件から 2023 年 3 月には 8440 件へと急増し、さらに、同期間において CEPA の下で発行された COO の総数は 5 万 4 千件を超えている。貿易分野において、UAE は関税品目の 97.4%、すなわちインドからの輸入品目の 99% に相当する品目の関税を撤廃した。これは、インドにとっては、輸出額の 90% にも相当する品目について即時関税撤廃を意味するものである。これらの品目の多くは、油糧種子・油類、飲料、綿花、魚介類およびその加工品、繊維・衣類、宝飾品・貴石、革製品、履物、医薬品、各種工業製品といった労働集約型産業に関連している。その結果、両国の貿易額は CEPA 実施前と比較して 14% も増加した。サービス貿易分野においては、ビジネスサービスや通信などを始めとする 160 のサービス分野のうち、インドは 100 の分野を UAE に、UAE は 111 の分野をインドに開放している。

インドは、イスラエルのガザ問題が短期間で解決せずとも、UAE を基点として湾岸諸国における IMEC の重要性を長期的な視点から捉えている (岩城 2024)。サウジアラビアは FTA 締結の前にインドとは二国間投資協定 (Bilateral Investment Treaty: BIT) の締結を希望しているが (The Economic Times 2024)、インドとサウジアラビアは、湾岸協力理事会 (Gulf Cooperation Council: GCC) とインドの自由貿易協定 (Free Trade Agreement: FTA) に向けた交渉を行ってきた。さらに、モディ首相は、2024 年 6 月にはオマーン国王と電話会談を行い、オマーンとの二国間 FTA の交渉開始に合意をし (Rezaul H Laskar 2024)、同年 12 月にはインドの首相としては実に 42 年ぶりにクウェートに訪問し (Ministry of External Affairs 2024c)、さらに、翌年 2 月にはカタールのシャイフ・タミ

ーム首長が訪印をして両国で「戦略的パートナーシップ」を締結し CEPA に向けた交渉を開始することに合意する (Ministry of External Affairs 2025c) など、湾岸諸国との経済関係構築に注力をしている。以上のように、インドは、IMEC における東回廊の開発を極めて重視しているのである。

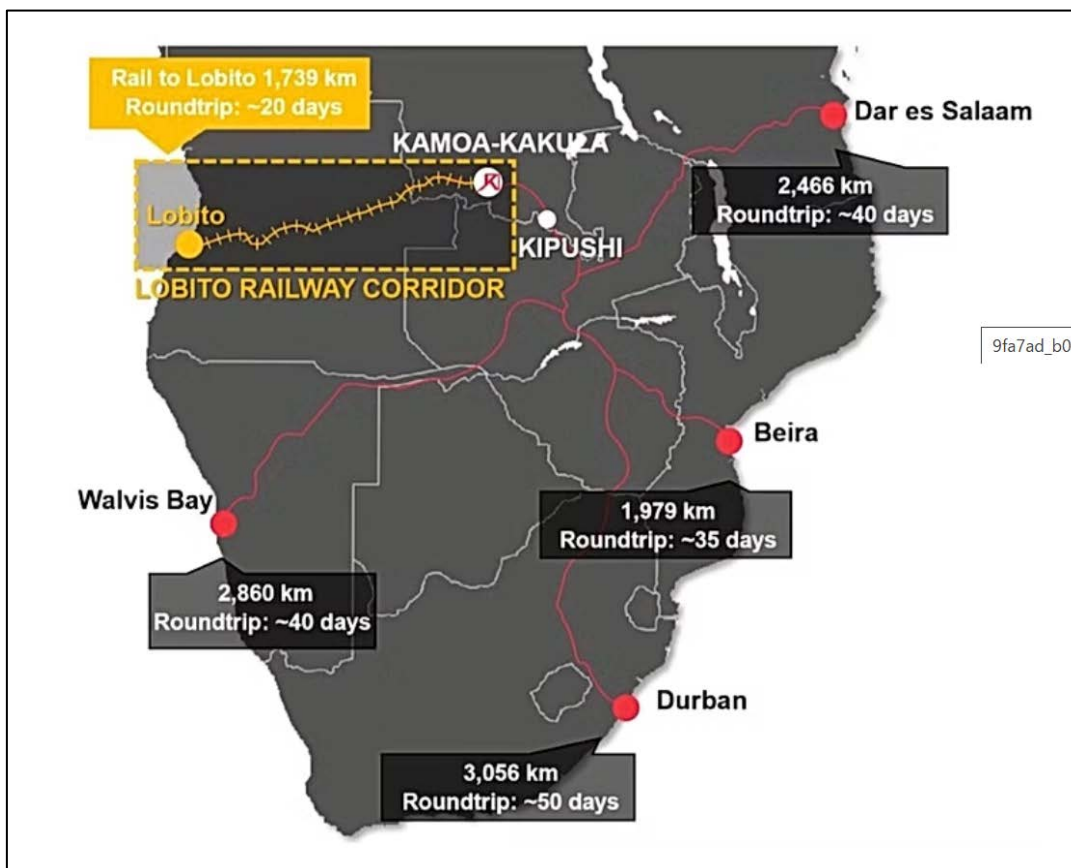
加えて、興味深いことに、G20 のなか IMEC の合意がなされた後、インドの公企業 (Public Sector Enterprises) であるインド鉄道金融公社 (Indian Railway Finance Corporation : IRFC)、鉄道開発公社 (Rail Vikas Nigam Limited: RVNL)、インド鉄道技術・経済サービス公社 (Rail India Technical and Economic Service: RITES)、インド鉄道通信公社 (RailTel Corporation of India) やティタガル鉄道システムズ (Titagarh Rail Systems) の株価が急騰した (Hindustan Times 2023)。これらの鉄道事業関連の公企業は南アジアを始めとする発展途上国における鉄道インフラ開発で相応の実績を持っており、株価の急騰は、IMEC を通じた UAE やサウジアラビアにおける鉄道関連事業の大型受注の期待に市場が素直に反応した結果であろう。

インド企業という視点に立てば、IMEC の北回廊の要衝であるイスラエルのハイファ港については、アダニ・グループのアダニ港湾・経済特別区 (Adani Ports and Special Economic Zone: APSEZ) が開発・運営している。すなわち、アダニ・グループは、IMEC の東回廊の起点であるグジャラート州のムンドラ港から北回廊の要衝であるイスラエルのハイファ港の重要拠点のカバーしているのである (Adani Ports and Special Economic Zone 2024)。

以上から、インドにとって IMEC がインド・中東・欧州における「連結性」 (Connectivity) の強化に向けた重要な政策枠組みであることが理解できた。ここで、さらに注目したいのは、2023 年のデリーでの G20 首脳会議では、IMEC 合意に加えて、欧州連合と米国による「ロビト回廊」 (Lobito Corridor) に関する共同声明がなされたことである。ロビト回廊は、先に言及した「グローバルインフラおよび投資のためのパートナーシップ」 (PGII) の旗艦プロジェクトの一環として開始された最初の戦略的経済回廊である。ロビト回廊は、アンゴラ・コンゴ民主共和国 (DRC) ・ザンビア 3 か国における銅・コバルト・タングステン・スズ・タンタル・金・ダイヤモンド・原油などの鉱物資源の輸出機会を拡大し、同地域の経済発展を企図するものである (European Commission n.d.)。図 1-2 は、ロビト回廊構想を図示したものであり、DRC 内のコモア・カクラ (Kamoa Kakula) 銅鉱床地域からアンゴラを經由してロビト港まで鉄道網が整備された

場合の距離と往復移動時間をまとめている。これによると、これまでの道路輸送によるアフリカ主要港までの輸送と比べると確実に距離が短くなり、往復移動時間については半分程度の 20 日間にまで短縮されることになる。アフリカ開発銀行によれば、ロビト回廊の総工費は 16 億ドルと推定されている (Lobit Corridor Investment Promotion Agency 2024)。

図 1-2. ロビト回廊 (Lobito Corridor) の概略図



資料 : Lobit Corridor Investment Promotion Agency (2024).

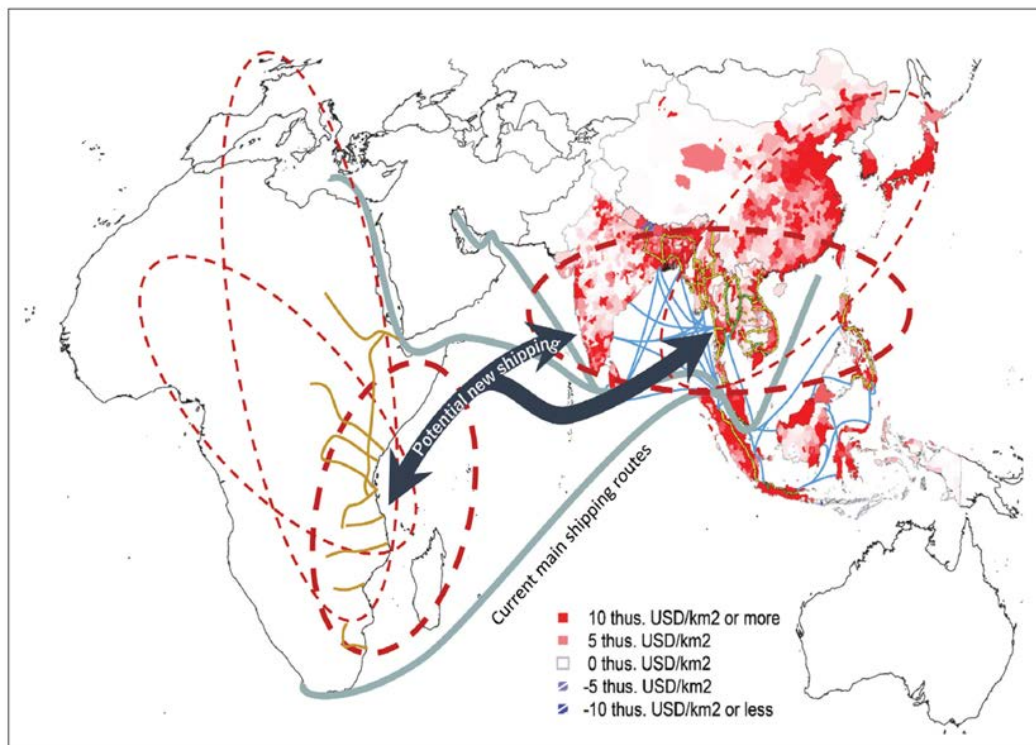
2023 年 9 月の G20 首脳国会議において、議長国インドは、G20 への正式メンバーにアフリカ 55 国から構成されるアフリカ連合 (African Union) を組み込むことに成功し、グローバル・サウスの盟主としての存在感を発揮したことは記憶に新しい。IMEC とロビト回廊に絡めて、インドを中核とした「連結性」の強化という文脈を改めて考えて直してみると、2016 年 11 月にモディ首相と日本の安倍晋三首相による共同声明の中で初めて提唱された「アジア・アフリカ成長回廊」(Asia-Africa Growth Corridor: AAGC) 構想の先駆性が想起されざるを得ない。2017 年にグジャラート州で開催されたアフリカ開発銀行

(African Development Bank) の会合で公開された AAGC の「展望文書」(A Vision Document: RIS, ERIA, and IDE-JETRO 2017) によれば、「AAGC は、開発・協力プロジェクト、高品質なインフラおよび制度的連結性、能力・技能の向上、そして人と人との交流の四つの主要な柱に基づいている」。AAGC のコンセプトを明確に示している図 1-3 を確認すると、IMEC がインド・中東・欧州間で、そしてロビト回廊が中央アフリカと大西洋（さらにはインド洋）間で「連結性」を向上させる一方で、AAGC がアジアと東アフリカの間に新しい大動脈を生み出すことによってアジアとアフリカの「連結性」の強化を企図していることが分かる。実際、AAGC には、インドと日本に加えて、アジアからはイラン・シンガポール・スリランカ・タイ・バングラデシュ・ミャンマー・モンゴル、アフリカからはケニア・ザンビア・ジンバブエ・セーシェル・タンザニア・マダガスカル・モーリシャス・モルディブが参加している。

AAGC の参加国の構成を確認すると、ザンビアとジンバブエは内陸国ではあるものの、タンザニアを通じてアジアと物理的には連結可能であるが、モンゴルはそうした連結がそもそも不可能である。また、米国の制裁対象国になっているイランや現在軍政下のミャンマーが AAGC 参加国になっていることは、国際金融機関や欧米からの積極的な支援が受けづらい状況を作り出している。こうした参加国の選択にそもそも問題があった可能性が高く、実際、展望文書が公開されたあと、インドの「発展途上国のための研究・情報システム」(Research and Information System for Developing Countries: RIS)、インドネシアの「東アジア・アセアン経済研究センター」(Economic Research Institute for ASEAN and East Asia: ERIA) とジェトロ・アジア経済研究所 (JETRO-IDE) による AAGC の共同研究が実施されたが、2018 年 1 月を最後に討議用ペーパー (discussion paper series) の作成も中断してしまっている。

AAGC において日本と協力してリーダーシップを発揮する役割を担うはずだったインドが、2019 年 11 月に、突然、RCEP すなわち「地域的な包括的経済連携協定」(Regional Comprehensive Economic Partnership) の交渉から離脱した。不運なことに、インドが RCEP から離脱直後の同年 12 月に訪印を予定していた安倍首相が、訪問先のアッサム州における「市民権改正法」(Citizenship Amendment Act: CAA) の大規模な抗議運動によって訪印をキャンセルせざるを得なくなった。さらに、その直後から新型コロナの世界的なパンデミックが発生し、さらには、安倍首相が 2020 年 9 月に首相を辞任したことも AAGC の進展を阻むことになったと思われる。

図 1-3. アジア・アフリカ成長回廊（AAGC）の概略図



資料 : RIS, ERIA, and IDE-JETRO (2017: figure 2).

2023 年 9 月の G20 首脳会議のなか、議長国としてのインドは、ロシアによるウクライナ侵攻によって合意が難しいと考えられていたニューデリー首脳宣言の発出にぎりぎりのタイミングで成功を収めることができた。その後、2024 年前半の総選挙で辛勝したモディ政権の 3 期目がスタートした。3 期目に入ったモディ首相は、選挙直後の同年 6 月に G7 首脳会議出席のためにイタリアを訪問しジョルジャ・メローニ首相との首脳会議を行い (Ministry of External Affairs 2024b)、そして翌年 2 月にはフランスでエマニュエル・マクロン大統領と首脳会議を行い (Ministry of External Affairs 2025a)、あわせて IMEC の重要港を擁するマルセイユを歴訪した直後に、ドナルド・トランプ大統領との首脳会議に臨み、そこで IMEC における印米協力が再確認されるに至った (Ministry of External Affairs 2025b)。

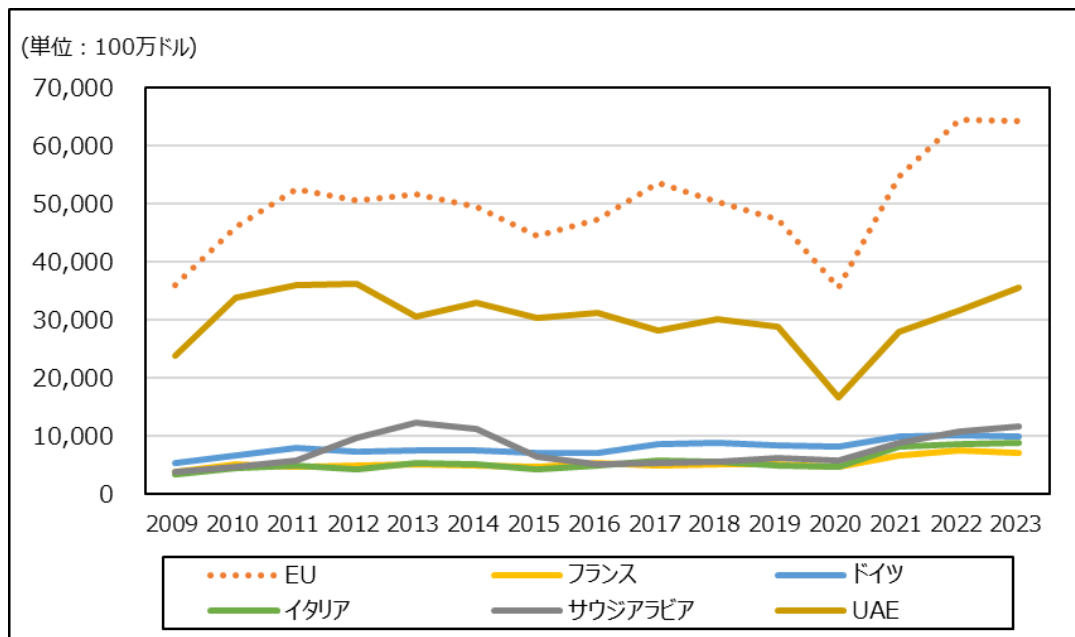
こうした最近年の動向を踏まえると、インドは、再び、2016 年の安倍首相とモディ首相のイニシアティブによる AAGC 構想に本格的に向き合うタイミングを迎えているのかもしれない。そこで、本稿は、AAGC 構想を念頭に置いたうえで、これまでのインドと IMEC 加盟国だけの経済関係だけではなく、アフリカとの経済関係を利用可能な統計データを活用して整理したい。

本稿の構成は次の通りである。次の第 2 節ではインドと IMEC 加盟国間の経済関係を、第 3 節ではインドとアフリカの経済関係を、それぞれ考察する。第 4 節では、インド進出日本企業の経済活動の視点から今後の課題を議論し、本稿の内容をまとめたい。

第 2 節 インドと IMEC 加盟国間の経済関係

以下では、インド・中東・欧州間の「連結性」に関わりのない米国を除外して、IMEC 加盟国とインドとの経済関係を検討したい。図 1-4 は、インドから IMEC 加盟国の UAE・サウジアラビア・イタリア・フランス・ドイツへの輸出額の推移を示している。参考のために、IMEC に参加している EU も図には記載しているが、これを確認すると、インドにとって UAE への輸出が群を抜いて多いことが分かる。2023 年時点で見ると、UAE への輸出は 356 億ドルとなっており、その次に輸出が大きいサウジアラビアの 116 億ドルと比べても 3 倍もの大きさである。すでに述べたように、インドは 2022 年に UAE とは包括的経済連携協定 (CEPA) を締結しており、2021 年から 2023 年にかけてのインドからの輸出急増の背景をなしている。また、同じ期間で、インドが欧州各国への輸出も急増させていることも注目されよう。

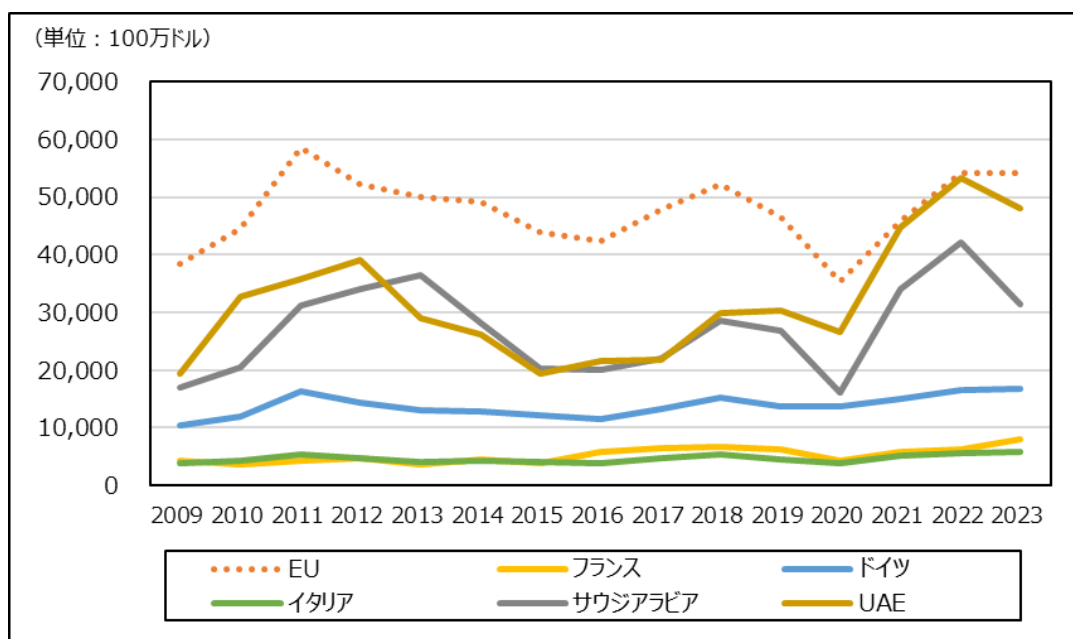
図 1-4. IMEC 加盟国への輸出



資料 : Reserve Bank of India, Handbook on Indian Economy,

図 1-5 は、インドの IMEC 加盟国からの輸入の推移を見たものである。インドは国内石油需要の 8 割以上を輸入に依存しており、実際、2023 年でみて、産油国である UAE から 480 億ドル、サウジアラビアからは 314 億ドルもの輸入を行っている。また、同年で、インドは、フランスとイタリアからはそれぞれ 80 億ドル、58 億ドルを輸入している一方、ドイツからは 166 億ドルと両国の 2 倍以上の輸入を行っている。

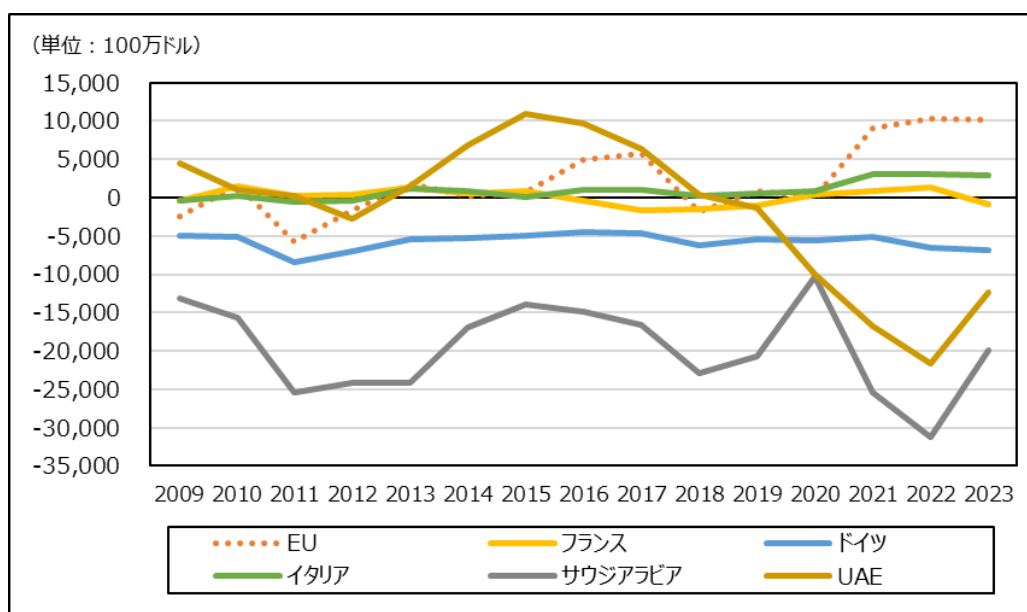
図 1-5. IMEC 加盟国からの輸入



資料：図 1-4 を参照。

図 1-6 の IMEC 加盟国との貿易収支を確認すると、インドは 2023 年でみてサウジアラビアに対しては 199 億ドル、UAE に対しては 124 億ドルもの赤字となっている。インドが石油を輸入に依存していることからすれば自然な結果であるが、2010 年代なかばには UAE に対しては貿易黒字を計上していた。また、2023 年でみてドイツに対して 68 億ドルの赤字を計上しているのに対して、フランスに対してはわずか 8 億ドルの赤字程度で、イタリアに対しては 30 億ドルもの黒字を計上している。EU 全体に対しては、102 億ドルもの黒字となっている。インドは対世界に対して恒常的に貿易赤字を計上しているが、そのなかで EU に対しては相当規模の貿易黒字を実現している。すなわち、インドにとって欧州は重要な市場になっているのである。

図 1-6. IMEC 加盟国との貿易収支



資料 : 図 1-4 を参照。

表 1-1 は、IMEC 加盟国・地域における在外インド人数を示したものである。インド外務省が把握している在外インド人総数は 3228 万 5425 人であるが、UAE は世界第 2 位の 343 万人となっている。全体の 11% を構成している。ちなみに、米国の在外インド人数は 446 万人、世界最大となっており、その全体のシェアは 13.8% である。サウジアラビアにも 259 万人のインドがおり、世界第 4 位となっている。イタリアには 20 万人、ドイツには 19 万人、フランスには 11 万人で、EU 全体で 109 万人となっている。以上から、IMEC 加盟国・地域でみると、UAE とサウジアラビアにおける在外インド人が突出して多いことが確認できる。

表 1-1. IMEC 加盟国・地域における在外インド人

順位	国	在外インド人数	シェア
2	UAE	3,425,144	10.6%
4	サウジアラビア	2,594,947	8.0%
25	イタリア	203,052	0.6%
27	ドイツ	185,085	0.6%
30	フランス	109,000	0.3%
-	EU	1,086,140	3.4%

資料 : Ministry of External Affairs, Population of Overseas Indians, <https://www.mea.gov.in/population-of-overseas-indians.htm>. Accessed on 5 October 2023.

表 1-2 は、IMEC 加盟国・地域からインドへの外国直接投資（Foreign Direct Investment: FDI）を 2000 年から 2023 年までの累積額で見たものである。UAE が 180 億ドルの第 7 位、ドイツが 145 億ドルの第 9 位、フランスが 109 億ドルの第 11 位と 100 億ドルを超える規模の FDI を行っている。イタリアとサウジアラビアは、それぞれ 35 億ドル、32 億ドルとなっている。EU 全体のインドへの FDI は 1074 億ドルで FDI 総額の 16% を、IMEC 加盟国・地域全体では 1287 億ドルで総額の 19% を構成している。

**表 1-2. IMEC 加盟国・地域からの外国直接投資
（2000 年 1 月から 2023 年 12 月までの累積額）**

順位	国	100万ドル	シェア
7	UAE	18,009	2.7%
9	ドイツ	14,516	2.2%
11	フランス	10,854	1.6%
18	イタリア	3,533	0.5%
19	サウジアラビア	3,225	0.5%
-	EU	107,430	16.1%
-	合計	128,663	19.3%

注. EU にはドイツ・フランス・イタリアも含む。

資料 : Ministry of Commerce and Industry, Foreign Direct Investment in India: Annual Issue 2023, <https://dpiit.gov.in/sia-newsletter/foreign-direct-investment-india-annual-issue-2023>. Accessed on 6 January 2025.

表 1-3 は、インドによる IMEC 加盟国・地域への FDI を 2011 年 7 月から 2024 年 3 月までの累積額を示している。UAE は 215 億ドルで 6 位、サウジアラビアは 54 億ドルで 11 位、ドイツは 18 億ドルで 18 位にランクインしている。イタリアとフランスはそれぞれ 81 億ドルと 32 億ドルとなっており、EU 全体は 515 億ドルでインドから世界全体への FDI 総額の 16% を、IMEC 加盟国・地域全体は 784 億ドルで FDI 総額の 25% も占めている。このように、インドからの FDI において IMEC 加盟国・地域が極めて重要であることが分かる。表 1-2 と表 1-3 では対象時期に違いがあり、厳密な推定ではないが、単純に計算すると、インドにとって UAE は 35 億ドルの FDI の流出超過国になっている。

**表 1-3. IMEC 加盟国・地域への外国直接投資
(2011年7月から2024年3月までの累積額)**

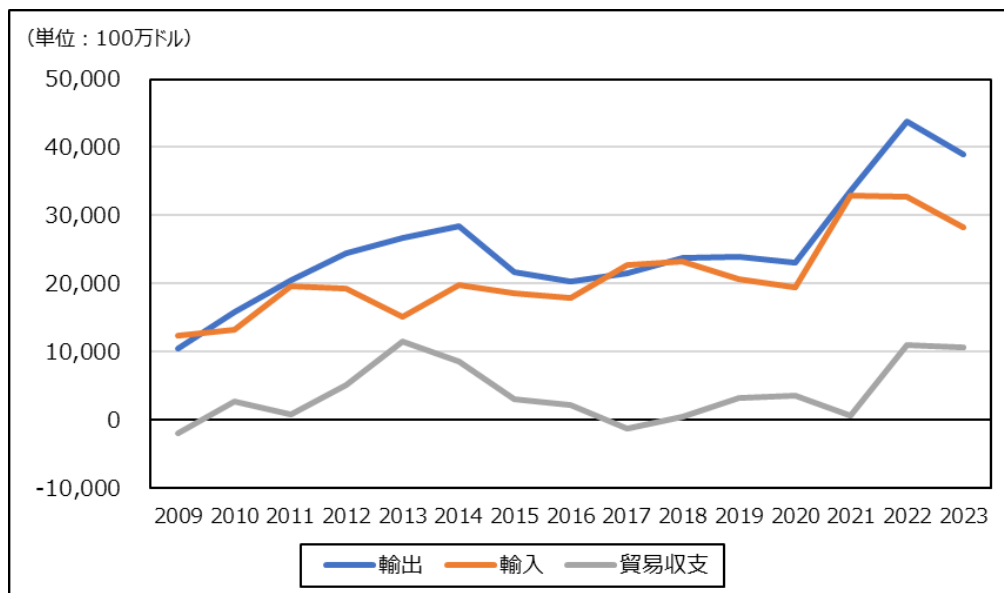
順位	国	100万ドル	シェア
6	UAE	21,502	6.7%
11	サウジアラビア	5,413	1.7%
18	ドイツ	1,759	0.6%
29	イタリア	805	0.3%
45	フランス	323	0.1%
-	EU	51,479	16.2%
-	合計	78,394	24.6%

資料 : Reserve Bank of India, Outward FDI from India, various issues,
https://rbi.org.in/Scripts/Data_Overseas_Investment.aspx. Accessed on 6 January 2025.

第3節 インドとアフリカの経済関係

図 1-7 は、インドとアフリカ諸国との貿易の推移を示している。図 1-7 によれば、2023年時点でみて、インドはアフリカ諸国に対して 389 億ドルの輸出、282 億ドルの輸入、107 億ドルの貿易黒字を計上している。2009 年からみても、インドにとってアフリカ諸国に対しては黒字基調で推移しており、とくに、2021 年から黒字が増加している。欧州とともに、アフリカはインドにとって同規模の重要な市場であることが理解できる。

図 1-7. アフリカ諸国との貿易

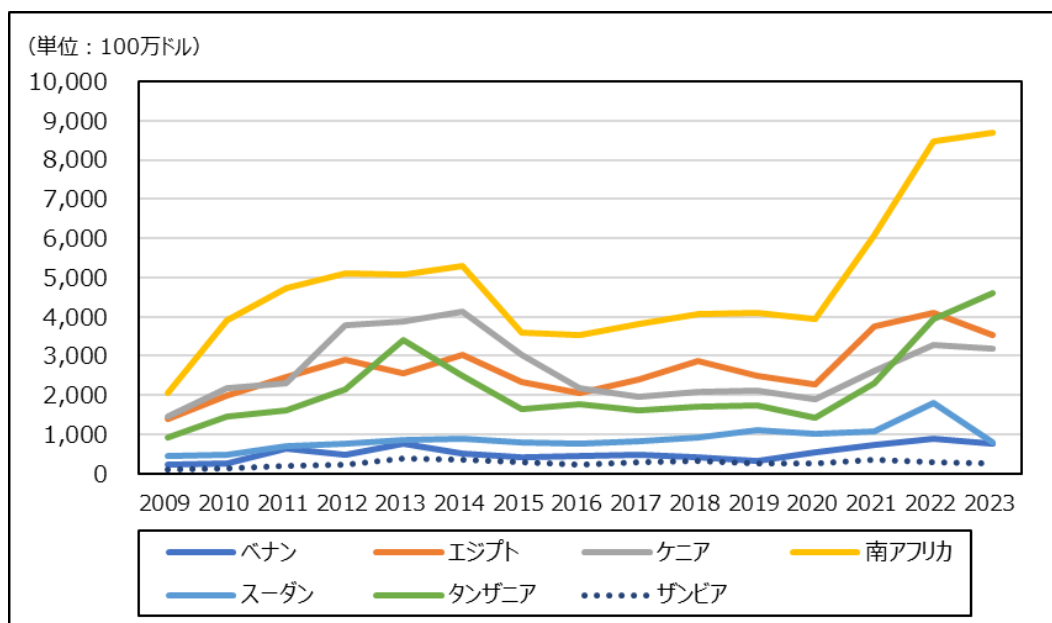


資料 : 図 1-4 を参照。

図 1-8 は、インドから、ベナン・エジプト・ケニア・南アフリカ・スーダン・タンザニ

ア・ザンビアへの輸出額の推移を示している。これを確認すると、インドにとって南アフリカへの輸出が群を抜いて多いことが分かる。2023年時点で見ると、南アフリカへの輸出は87億ドルとなっており、その次に輸出が大きいタンザニアの46億ドルと比べても2倍近い大きさである。また、2020年から南アフリカへ輸出が急増しており、ピーク年の2014年と比べても、2倍近くの伸びを示している。2023年時点で見ても、インドの輸出は、エジプトの35億ドル、ケニアの32億ドル、スーダンの8.1億ドル、ベナンの7.5億ドル、ザンビアの2億ドルとなっている。

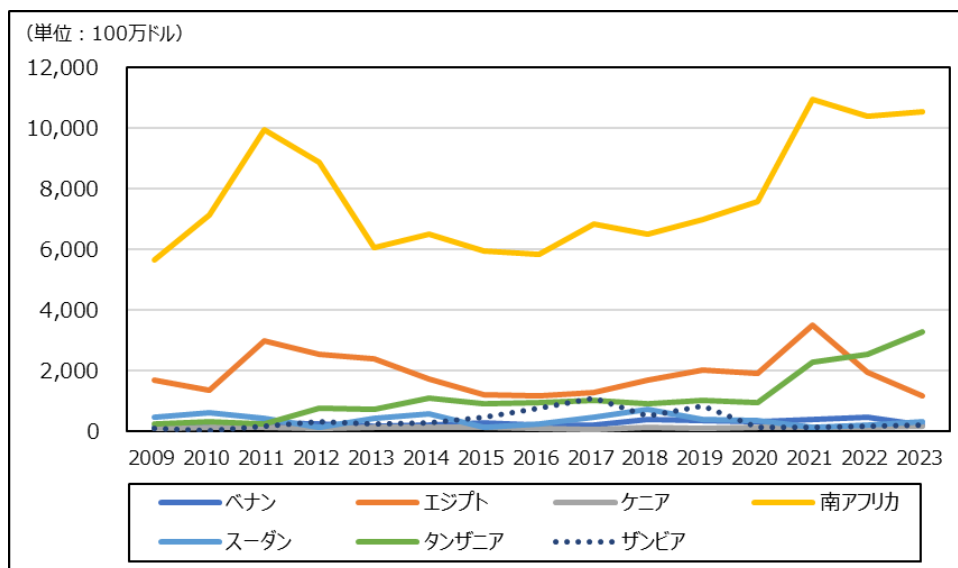
図 1-8. アフリカ主要国への輸出



資料：図 1-4 を参照。

図 1-9 は、インドから、アフリカ主要国への輸入額の推移を示している。これを確認すると、輸出と同様、インドにとって南アフリカへの輸入が群を抜いて多いことが分かる。2023年時点で見ると、南アフリカへの輸入は105億ドルとなっており、その次に輸入が大きいタンザニアの33億ドルと比べても3倍以上の大きさである。また、輸出と同様に、2020年から南アフリカへ輸入が急増しており、ピーク年の2014年と比べても、2倍近くの伸びを示している。同年で、エジプトの12億ドル、スーダンの3.3億ドル、ベナンの2.2億ドル、ザンビアの2億ドル、ケニアの1.8億ドル、となっている。

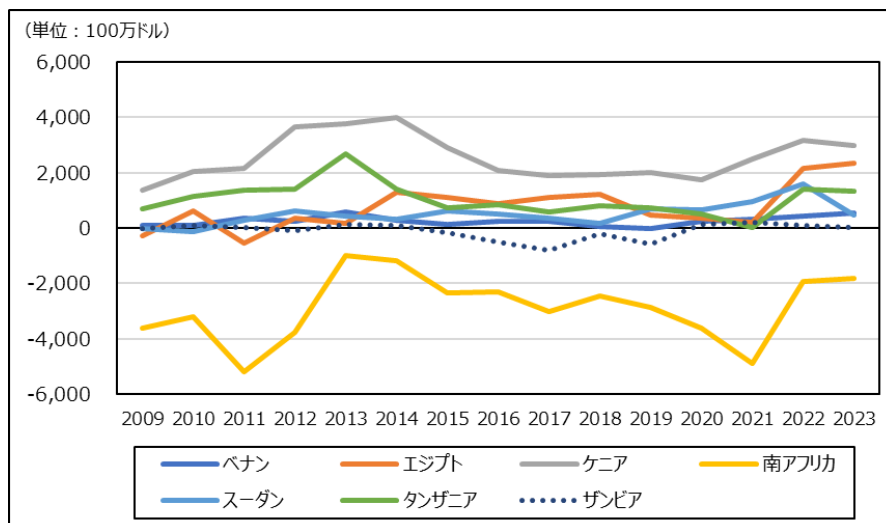
図 1-9. アフリカ主要国からの輸入



資料：図 1-4 を参照。

図 1-10 は、インドのアフリカ主要国に対する貿易収支額の推移を示している。これを確認すると、インドにとって南アフリカに対する貿易赤字が群を抜いて大きい。2023 年時点でみると、南アフリカに対する貿易赤字は 18 億ドルとなっている。これに対して、インドはその他のアフリカ諸国に対しては貿易黒字を計上している。同年で、ケニアの 30 億ドル、エジプトの 24 億ドル、タンザニアの 13 億ドル、ベナンの 5.4 億ドル、スーダンの 4.7 億ドル、ザンビアの 4,000 万ドルとなっている。

図 1-10. アフリカ主要国との貿易収支



資料：図 1-4 を参照。

表 1-4 は、アフリカ諸国における在外インド人を上位 20 位までを示したものである。在外インド人のアフリカでの居住者総数は 314 万人で、そのシェアは在外インド人全体の 10%程度となっており、必ずしも多いものではない。そのなかでも、南アフリカが 156 万人、モーリシャスが 89 万人と突出して大きい。世界全体のランキングでも、南アフリカが第 9 位、モーリシャスが第 11 位となっている。これに対して、たとえば、イギリスの植民地であったケニアやタンザニアであっても、それぞれ 8 万人、6 万人程度しか居住していない。

表 1-4. アフリカ諸国における在外インド人

順位	国	在外インド人数	シェア
9	南アフリカ	1,560,000	4.8%
11	モーリシャス	894,500	2.8%
21	レユニオン島(フランス)	297,300	0.9%
34	ケニア	80,000	0.2%
38	タンザニア	60,000	0.2%
40	ナイジェリア	40,035	0.1%
45	ウガンダ	30,000	0.1%
46	ザンビア	30,000	0.1%
49	モザンビーク	24,800	0.1%
57	マダガスカル	17,500	0.1%
58	セーシェル	17,200	0.1%
64	ボツワナ	12,000	0.0%
72	コンゴ(民主共和国)	10,008	0.0%
73	ガーナ	10,000	0.0%
74	ジンバブエ	9,500	0.0%
82	アルジェリア	5,710	0.0%
83	エチオピア	5,515	0.0%
90	アンゴラ	4,500	0.0%
92	エジプト	4,301	0.0%
98	レソト	3,000	0.0%
100	ルワンダ	3,000	0.0%
-	その他	18,802	0.1%
-	アフリカ計	3,137,671	9.7%

資料：表 1-1 を参照。

表 1-5 は、2000 年 1 月から 2023 年 12 月までの累積額でみた、アフリカ諸国からインドへの FDI を示したものである。モーリシャスが 1711 億ドルという巨額の FDI を行っており、その金額は世界第 1 位にあり、インド全体の FDI 総額の実に 26%を構成している。在外インド人がモーリシャスに多数居住していることやモーリシャスからの FDI を優遇するモーリシャスとインドとの租税協定が、この巨額のモーリシャスの巨額のインドに対する FDI の背景となっている。それ以外のアフリカ諸国を見ると、南アフリカですらわずか 6

億ドル程度しか FDI を行っていない。モーリシャスを除くと、アフリカ諸国からインドへの FDI は無視できる水準にある、と考えて良い。

**表 1-5. アフリカ諸国からの外国直接投資
(2000 年 1 月から 2023 年 12 月までの累積額)**

順位	国	100万ドル	シェア
1	モーリシャス	171,105	25.6%
37	南アフリカ	600	0.1%
46	セーシェル	218	0.0%
50	モロッコ	141	0.0%
70	ケニア	30	0.0%
78	ナイジェリア	16	0.0%
79	モザンビーク	16	0.0%
80	リベリア	15	0.0%
87	エジプト	11	0.0%
88	ウガンダ	10	0.0%
-	その他	33	0.0%
-	アフリカ合計	172,195	25.8%

資料：表 1-2 を参照。

表 1-6 は、インドによるアフリカ諸国への FDI を 2011 年 7 月から 2024 年 3 月までの累積額を示している。モーリシャスは 420 億ドルで第 3 位、モザンビークは 57 億ドルで 9 位となっている。アフリカ諸国向けの FDI は全体でみて 497 億ドルでシェアは 16%程度であり、FDI の受け入れのみならず、仕向け地先としてもモーリシャスが群を抜いた存在であることが分かる。表 1-5 と表 1-6 から単純に計算すると、インドにとってモーリシャスは 1,291 億ドルもの FDI の流入超過国になっている。

**表 1-6. アフリカ諸国への外国直接投資
(2011 年 7 月から 2024 年 3 月までの累積額)**

順位	国	100万ドル	シェア
3	モーリシャス	42,025	13.2%
9	モザンビーク	5,713	1.8%
53	エジプト	201	0.1%
55	チュニジア	193	0.1%
56	ザンビア	191	0.1%
59	エチオピア	158	0.0%
60	ガボン	154	0.0%
61	ケニア	143	0.0%
62	ナイジェリア	134	0.0%
65	スーダン	114	0.0%
-	その他	697	0.2%
-	アフリカ合計	49,724	15.6%

資料：表 1-3 を参照。

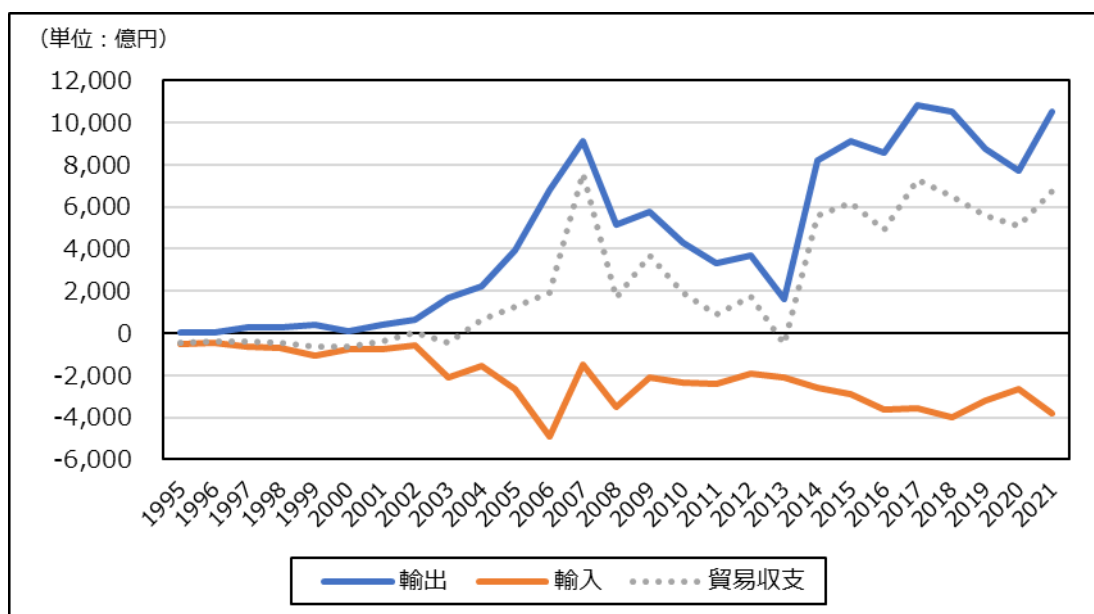
第4節 おわりに：インド進出日本企業の視点から

インドにとって UAE とサウジアラビアは原油の安定的な調達先として重要なだけでなく、IMEC における東回廊を通じた広域的な「連結性」の拡大と深化にとっても本質的に不可欠な存在になっている。また、インドにとってアフリカ諸国は鉱物資源の調達先としてのみならず、いまや、輸出市場（モノ）としては EU 並みの重要度も持つに至っている。国際労働移動（ヒト）と投資（カネ）の面から見ると、インドは、IMEC では UAE、アフリカではモーリシャスと群を抜いた特別な経済関係を持っている。

ここで、日本とインドが、2016 年にモディ首相と安倍首相によって構想が公表され、翌年のグジャラート州でのアフリカ開発銀行の会合の場で「展望文書」（RIS, ERIA and IDE-JETRO 2017）が提出されたアジア・アフリカ成長回廊（AAGC）構想を再びリブートする機運が高まってきていることに注意を払いたい。2025 年 2 月に、東京で開催された日本・インド・アフリカ官民フォーラムで、日本政府は日本企業によるインドへの進出と製造拠点化を通じて、アフリカの経済発展に貢献するための「アフリカの持続可能な経済発展のための日印協力イニシアティブ」を提唱した^{（注 1）}。この新しいイニシアティブは、AAGC を再スタートさせるものと位置付けることができる。

そこで、1995 年から 2021 年までのインド進出日本企業の対外経済活動を確認したい^{（注 2）}。図 1-11 は、その輸出・輸入・貿易額を示したものである。インド進出日本企業の輸出は 1995 年にわずか 35 億円から 2021 年には 1 兆 510 億円、輸入は同期間で 515 億円から 3,786 億円、貿易収支は同期間で 479 億円の赤字から 6,724 億円の黒字になっている。インド進出日本企業は、2004 年から貿易黒字を計上し続けている。インド政府は、近年、対日貿易赤字の削減を強く求めているが、視点をインドに進出している日本企業に向けてみると、様相は大きく異なる。二国間貿易収支のみに視野を限定することは、多国籍企業が全世界に張り巡らしている国際価値連鎖（Global Value Chains: GVC）が一国における経済発展に果たす重要な役割を軽視することになる（佐藤編 2023; 佐藤・西山編 2025 刊行予定）。

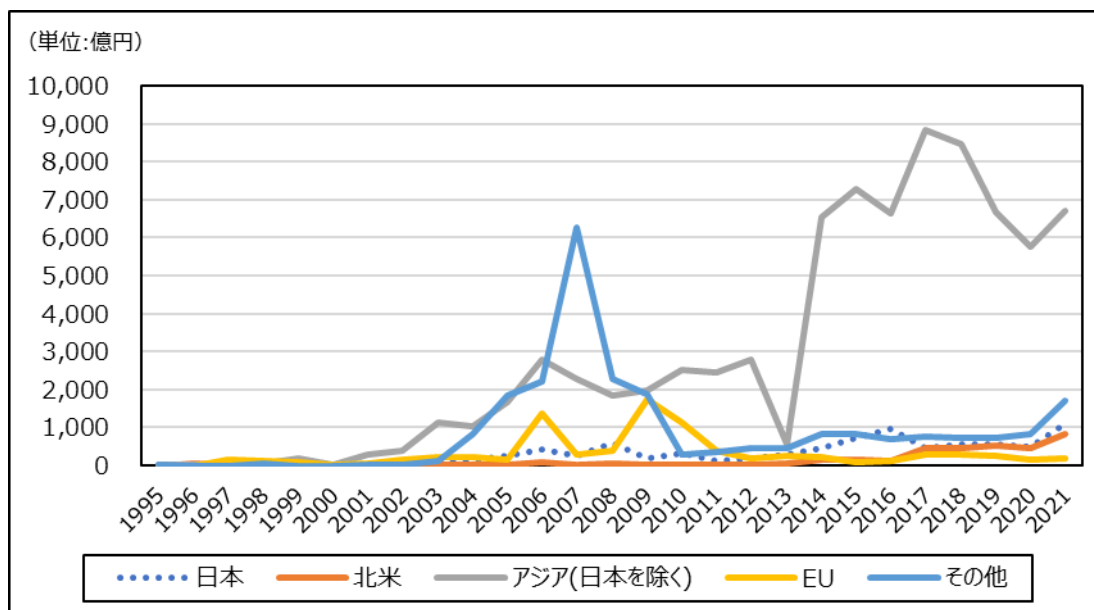
図 1-11. インド進出日本企業の輸出・輸入・貿易収支（単位：億円）



資料：経済産業省『海外事業活動基本調査』企業データ。

図 1-12 は、インド進出日本企業の輸出を仕向け地別に見たものである。残念ながら、近年の経済産業省の統計では、アフリカ、ラテンアメリカ、EU 以外の欧州、ロシアや中東などは「その他」に一括りにされており、ここで関心のあるアフリカが分からないことに注意したい。ちょうど、この図によれば、モディ政権がスタートした 2014 年から、インド進出日本企業はアジア向けの輸出を急増させていることが分かる。2013 年は異常値であるので、2012 年からみるとアジア向け輸出は 2,782 億円から 2021 年には 6,723 億円へと 2 倍以上増加している。また、直近の 2 年は EU 向けを除く、いずれの地域向けに対しても輸出を増加させていることが分かる。

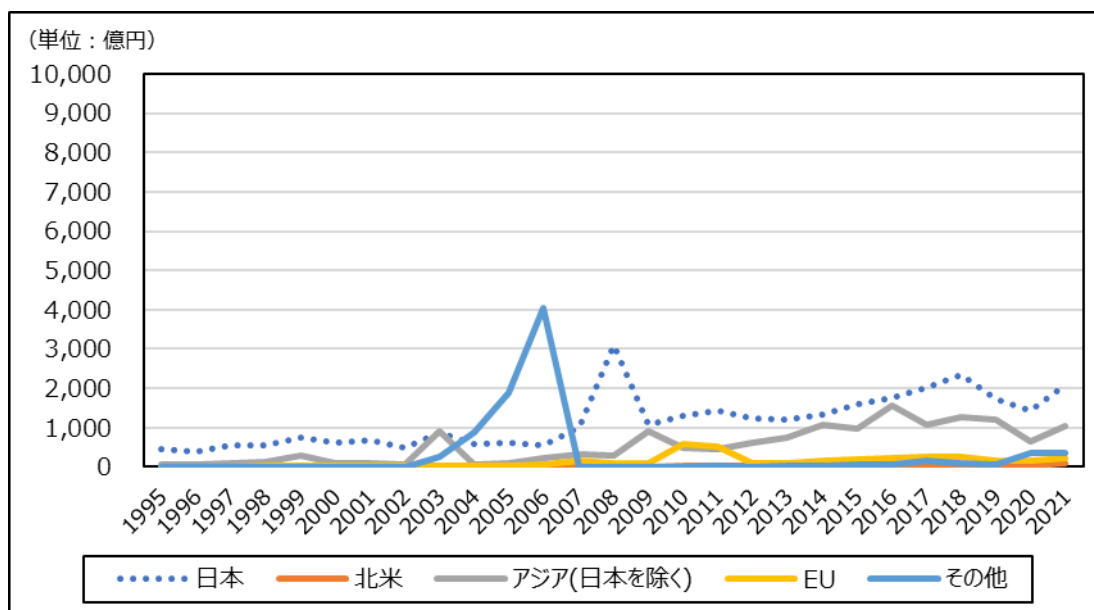
図 1-12. インド進出日本企業の仕向け地別輸出（単位：億円）



資料：図 1-11 を参照。

図 1-13 は、輸入の仕向け地別の推移を見たものである。輸出とは対照的に、日本が最大の輸入相手国となっている。2000 年代半ばを例外とすると、日本はインド進出日本企業の主要な輸入仕向け地先である。2023 年で見ても、その大きさは 2,086 億円である。第 2 位の輸入仕向け地先はアジアであり、同年で 1,055 億円となっている。

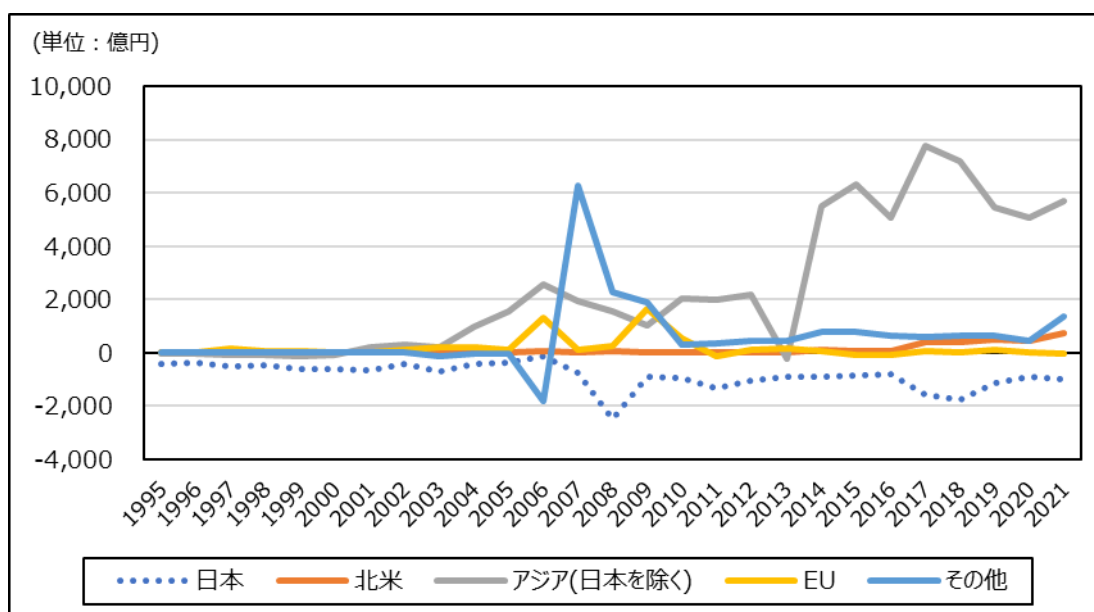
図 1-13. インド進出日本企業の仕向け地別輸入（単位：億円）



資料：図 1-11 を参照。

図 1-14 は、貿易収支を仕向け地先に見たものである。アジア向け貿易収支は 2012 年の 2,158 億円から 2021 年に 5,669 億円と 2.6 倍にまで増加している。これに対して、日本向けには 2021 年に 1,000 億円の赤字となっており、1995 年からみて恒常的な赤字を計上している。2021 年には、「その他」に対して 1,355 億円の黒字、北米に対して 737 億円の黒字、EU に対して 36 億円という若干の赤字を計上している。

図 1-14. インド進出日本企業の仕向け地別貿易収支（単位：億円）



資料：図 1-11 を参照。

以上の 4 つのグラフから示唆されるように、インド進出日本企業はインドでは調達不可能な一部の高機能部品および素材を輸入し、インド国内で付加価値創出活動を行い、それをインド国内市場に販売し、その一部を世界に向けて輸出をしているのである。日本企業が全世界に張り巡らしている GVC に、インド国内外の企業あるいは産業が参加し、そのなかで技術水準の高度化（これをアップグレーディングという）を果たしている。例えば、インドのホンダ（Honda Cars India）が生産したコンパクト SUV である WR-V の日本市場での販売が好調である。実際、2024 年 3 月から日本市場で販売が開始された WR-V は 2025 年 2 月には 2,966 台の販売を記録しており、乗用車ブランド通称別順位で第 23 位にランクインしている。同月までの累積販売台数は、3 万 6,368 台となっている^(注 3)。もちろん、インドを生産拠点にして、日本を含む第三国向けに輸出をしている企業は何もホン

ダだけに限らない。乗用車であればスズキやトヨタも、エアコンであればダイキンなどがインドから第三国向け輸出を本格化している。

IMEC やロビト回廊は、日本国内では必ずしもよく知られていない「連結性」拡大と強化に関わる広域経済開発構想であるが、AAGC と組み合わせることで相乗効果が期待でき、インドのみならずアフリカの経済発展にも重要な貢献を果たし得るであろう。そのなかで、とくに、インド進出日本企業の独自の貢献が一層注目される。

<参考文献>

英語文献

Adani Ports and Special Economic Zone (2024) *Integrated Annual Report 2023-24*.

European Commission (n.d.) “Connecting the Democratic Republic of the Congo, Zambia, and Angola to Global Markets through the Lobito Corridor,” https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/connecting-democratic-republic-congo-zambia-and-angola-global-markets-through-lobito-corridor_en. Accessed on 21 February 2025.

Hindustan Times (2023) “G20 Summit: India-Middle East-Europe corridor pact boosts rail companies stocks,” Hindustan Times, September 11, 2023, <https://www.hindustantimes.com/business/g20-summit-india-middle-east-europe-corridor-pact-boosts-rail-companies-stocks-101694409644867.html>.

Lobit Corridor Investment Promotion Agency (2024) “Lobito Corridor: What It Is & Why It Matters,” 2024, <https://www.lobitocorridor.org/history-background>. Accessed on 14 February 2025.

Ministry of Commerce and Industry (2023) “CEPA is the growth engine for India-UAE bilateral trade”, May 1, 2023, <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1921222>.

Ministry of External Affairs (2024a) *Annual Report 2023*, Government of India.

Ministry of External Affairs (2024b) “Prime Minister’s meeting with Prime Minister of Italy on the sidelines of the G7 Summit,” <https://www.mea.gov.in/outgoing-visit-detail.htm?37875/Prime+Ministers+meeting+with+Prime+Minister+of+Italy+on+the+sidelines+of+the+G7+Summit>.

Ministry of External Affairs (2024c) “Visit of Prime Minister to Kuwait (December 21-22, 2024),” <https://www.mea.gov.in/outgoing-visit-info.htm?2/1494/Visit+of+Prime+Minister+to+Kuwait>

[+December+2122+2024.](#)

Ministry of External Affairs (2025a) “India – France Joint Statement on the visit of Shri Narendra Modi, Hon’ble Prime Minister of India to France (10-12 February 2025),” <https://www.mea.gov.in/outgoing-visit-detail.htm?39071/India++France+Joint+Statement+on+the+visit+of+Shri+Narendra+Modi+Honble+Prime+Minister+of+India+to+France+1012+February+2025>.

Ministry of External Affairs (2025b) “India - U.S. Joint Statement (February 13, 2025),” <https://www.mea.gov.in/outgoing-visit-detail.htm?39066/India++US+Joint+Statement+February+13+2025>.

Ministry of External Affairs (2025c) “India - Qatar Joint Statement (February 18, 2025),” <https://www.mea.gov.in/incoming-visit-detail.htm?39083/India++Qatar+Joint+Statement+February+18+2025>.

Research and Information System for Developing Countries (RIS), Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA), and Institute of Developing Economies-Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) (2017) *Asia Africa Growth Corridor: Partnership for Sustainable and Innovative Development: A Vision Document*, RIS, ERIA and IDE-JETRO.

Rezaul H Laskar (2024) “Oman’s Sultan Haitham bin Tarik, PM Modi pledge to deepen partnership,” *Hindustan Times*, June 11, 2024, <https://www.hindustantimes.com/india-news/omans-sultan-haitham-bin-tarik-pm-modi-pledge-to-deepen-partnership-101718110775956.html>.

The Economic Times (2024) “India has more than a 'BIT' of a problem on trade & investment negotiations,” *The Economic Times*, December 16, 2024, <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/model-bilateral-investment-treaty-free-trade-india-has-more-than-a-bit-of-a-problem-on-trade-investment-negotiations/articleshow/116355358.cms?from=mdr>.

日本語文献

秋山士郎 (2024) 「サウジアラビアと UAE が期待する IMEC 諸国との通商関係強化」, <https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2024/0903/91270fddbe4359c1.html>.

岩城聡 (2025) 「インドー欧州『経済回廊』始動」『日本経済新聞』2025年1月14日付け朝刊。

佐藤隆広・加藤篤行（2018）「インドにおける日系企業の事業活動：経済産業省『海外事業活動基本調査』個票データを利用して」『経済志林』第85巻第4号。

佐藤隆広・西山博幸編（2025 刊行予定）『新新貿易理論とインド経済』ミネルヴァ書房。

佐藤隆広編（2023）『経済大国インドの機会と挑戦』白桃書房。

日本自動車販売協会連合会（2025）「乗用車ブランド通称名別順位」、
<https://www.jada.or.jp/pages/340/>。Accessed on 8 March 2025.

野口直良（2024）「インド・中東・欧州経済回廊（IMEC）の現状と展望」『経営センサー』No.268.

注1 経済産業省「日本・インド・アフリカ官民フォーラムを開催しました」2025年2月27日付け、
<https://www.meti.go.jp/press/2024/02/20250227001/20250227001.html>。Accessed on 1 March 2025.

注2 以下の作図に際して、金沢大学の加藤篤行教授代表の科研費基盤研究（C）「日系企業サプライチェーンネットワーク再編と friend-shoring に関する研究」（24K04883）を遂行するために経済産業者から特別に貸与された1995年から2021年の『海外事業活動基本調査』企業データを利用している。データの詳細については、佐藤・加藤（2018）を参照されたい。

注3 日本自動車販売協会連合会（2025）から計算をした。

第2章 『サウジアラビアと UAE の IMEC への期待と展望』

日本貿易振興機構（ジェトロ）

リヤド事務所 秋山 士郎

第1節 はじめに

2023年9月にインドで開催されたG20サミットでIMEC構想が発表され、湾岸協力理事会（GCC）諸国からサウジアラビア、UAE両国の参加が決定した。両国はサミット会場にて、イタリア、インド、欧州連合（EU）、ドイツ、フランス、米国とともに同構想に係る覚書に署名した^{（注1）}。署名式では、サウジアラビアのムハンマド・ビン・サルマン皇太子とUAEのムハンマド・ビン・ザーイド大統領が座席の中央を占めるなど、両首脳への配慮が見受けられた。

IMEC構想は、前年2022年6月にドイツで開催されたG7サミットで発表された、発展途上国へのインフラ整備支援の新たな枠組みであるグローバル・インフラ投資パートナーシップ（PGII）の一部に位置付けられる^{（注2）}。IMECは、南アジアから中東、欧州にかけて鉄道や港湾で結ぶことを目的とする多国間回廊プロジェクトで、インドから湾岸地域までを結ぶ東部回廊と湾岸地域と欧州を結ぶ北部回廊で構成される。欧米諸国による、中国の一帶一路プロジェクトに対抗する経済回廊プロジェクトとしての特色が強い^{（注3）}。

サウジアラビアとUAEは2023年8月のBRICSサミットでともに加盟資格を得るなど、中東地域のパワーハウスとしての存在感を高めてきた^{（注4）}。従来の原油に依存するレンテリア国家から脱却するべく、両国は産業多角化を軸とする経済成長戦略を重視している。その手段として不干渉を基本とする全方位外交を進め、自国のサプライチェーンを強化するべく輸出促進や外国企業誘致を推進する点でも共通する^{（注5）}。IMEC構想は、インド、ヨルダン、イスラエルなどの関係国・地域とのコネクティビティ強化に寄与する点において、サウジアラビアとUAE両国が進める外交・経済政策と親和性が高い。

本稿では、サウジアラビア、UAEの視点からIMEC構想を概観し、それぞれが進める外交・経済政策上、如何なる意味を持つかを整理したい。

第2節 サウジアラビア、UAE の関係国・地域との貿易関係

1. IMEC 関係国・地域間の貿易動向

IMEC 主要国・地域間の経済関係を理解するために、まず相互間の貿易関係とその動向をみたい。最近動向を知ることによって、サウジアラビア、UAE 両国の狙いを見るのが目的である。

まず、IMEC 主要国・地域であるインド、UAE、サウジアラビア、ヨルダン、イスラエル、EU27 の相互間の貿易動向について、各国の最新統計が揃う 2022 年の数値をみると、金額ベースではサウジアラビアが 4,111 億 8,500 万ドル、UAE は 5,156 億 2,100 万ドルであった（表 2-1）。国・地域別では、サウジアラビアは EU27 向けが 470 億 7,500 万ドルで最大で、インド向けが 461 億 8,800 万ドルで続いたが、いずれも最大輸出相手国の中国（780 億 4,600 万ドル）を大きく下回った。一方、UAE はインド向けが 538 億 5,100 万ドルと最大で、EU27 向け（148 億 5,700 万ドル）のみならず、中国（454 億 800 万ドル）を上回った。

表 2-1. IMEC 主要国・地域の国・地域の貿易関係（2022 年）

(単位：百万ドル)

国名	インド	UAE	KSA	ヨルダン	イスラエル	EU27	中国	世界
インド	-	31,323	10,153	1,840	7,589	73,458	15,084	452,684
UAE	53,851	-	12,028	2,142	1,891	14,857	45,408	515,621
KSA	46,188	9,344	-	4,129	-	47,075	78,046	411,185
ヨルダン	1,805	336	1,220	-	143	646	271	12,780
イスラエル	3,354	637	-	68	-	17,994	4,631	72,569
EU27	49,533	36,523	32,344	4,301	28,645	-	236,082	6,937,999
中国	118,502	53,862	37,990	5,707	16,481	562,458	-	3,593,601
世界	732,566	420,493	189,877	27,364	107,758	7,264,258	2,715,999	25,406,357

注：縦列が輸出国、輸出額、世界、UAE（一部）、KSA（一部）のみ輸入データを参照

出所：ITC Trade Map より作成

次に、コロナ禍前の 2019 年から 2022 年にかけての変化をみると、すべての国・地域で全世界向け輸出が増加を記録した（表 2-2）。金額ベースでは、サウジアラビアが 2,615 億 1,600 万ドルから 57.2%増の 4,111 億 8,500 万ドル、UAE は 3,159 億 4,300 万ドルから 63.2%増の 5,156 億 2,100 万ドルであった。サウジアラビア、UAE とも、インド向け輸出の増加率がそれぞれ 71.1%、73.1%と最も高く、インドは両国に成長市場を提供している。

表 2-2. IMEC 主要国・地域の国・地域向け輸出額の変化率（2019～22 年）

（単位：％）

国名	インド	UAE	KSA	ヨルダン	イスラエル	EU27	中国	世界
インド	-	6.0	70.0	74.6	110.3	55.6	-12.7	40.0
UAE	77.7	-	16.0	313.6	0.0	74.5	196.1	63.2
KSA	71.1	36.5	-	32.9	0.0	60.3	44.0	57.2
ヨルダン	157.2	-6.3	44.7	-	32.1	158.0	30.9	53.7
イスラエル	68.6	279,438.2	-100.0	-31.8	-	45.8	4.7	24.1
EU27	18.5	12.0	14.9	14.6	33.3	-	8.0	22.8
中国	58.4	61.2	59.1	55.2	71.4	53.4	-	43.8
世界	53.0	56.9	31.6	41.5	40.7	35.0	31.4	33.0

注. 縦列が輸出国、数値は上段が 2022 年、下段が 2019 年、輸出額、世界、UAE（一部）、KSA（一部）のみ輸入データを参照）

出所：ITC Trade Map より作成

次に、輸出市場としての重要度を計るため、同期間の各相手国・地域向け輸出シェアの変化をみたい。サウジアラビア、UAE 両国ともインド向けシェアが上昇しており、インドが市場として重要度を増していることが分かる（表 2-3）。特にサウジアラビアは、インド向けが 10.3%から 11.2%と大きく伸びた。

サウジアラビア政府にとって、インド向け輸出が金額、シェアとも増加している点は極めて重要である。サウジアラビアは 2016 年 4 月に発表した国家改革戦略「ビジョン 2030」で、非石油部門の輸出額を 2030 年までに同部門 GDP の 5 割に増やすこと目標として定めた。しかしながら、新型コロナ禍の影響もあって 2023 年末時点で目標達成率は 66%に留まっており、輸出拡大が喫緊の課題となっている（注 6）。政府が輸出拡大を検討するにあたり、市場規模の大きいインドへの期待は特に高い（注 7）。政府は 2022 年 11 月に発表された GCC とインドとの自由貿易協定（FTA）の交渉再開を主導するなど、ここ数年、対インド輸出拡大に意欲を示してきた。

また、IMEC 構想に基づくインフラストラクチャー整備の進展は、インドをはじめとする各加盟国との貿易を促進する効果をもつものとして期待が高い。サレハ・ビン・ナセル・アール・ジャセル運輸は 2024 年 10 月にリヤドで開催されたグローバル物流会合（GLF24）で、「物流部門は観光や貿易、産業など様々な分野にまたがるプロジェクトを優先付けし、可能にすることにより、「ビジョン 2030」の目標を実現するのに極めて重要である」とその効果を強調する（注 8）。

一方、UAE も積極的に貿易拡大を進めており、熱心さではサウジアラビアに勝るとも劣らない。同国は 2022 年 2 月、GCC に先駆けてインドとの実質的な FTA としての意味を持

つ包括的経済連携協定（CEPA）を締結し、2022年5月に発効した。締結以前より同国のインド向け輸出シェアは増加を続けており、今後さらに伸びが期待される。UAEは103か国との間でCEPA締結を目指しており、2024年9月には日本との交渉も開始した^(注9)。

表 2-3. IMEC 主要国・地域の国・地域向け輸出シェアの変化（2019～22年）

(単位：%)

国名	インド	UAE	KSA	ヨルダン	イスラエル	EU27	中国	世界
インド	-	6.9 (9.1)	2.2 (1.8)	0.4 (0.3)	1.7 (1.1)	16.2 (14.6)	3.3 (5.3)	100.0
UAE	10.4 (9.6)	-	2.3 (3.3)	0.4 (0.2)	0.4 (0.0)	2.9 (2.7)	8.8 (4.9)	100.0
KSA	11.2 (10.3)	2.3 (2.6)	-	1.0 (1.2)	0 (0)	11.4 (11.2)	19.0 (20.7)	100.0
ヨルダン	14.1 (8.4)	2.6 (4.3)	9.5 (10.1)	-	1.1 (1.3)	5.1 (3.0)	2.1 (2.5)	100.0
イスラエル	4.6 (3.4)	0.9 (0.0)	0 (0)	0.1 (0.2)	-	24.8 (21.1)	6.4 (7.6)	100.0
EU27	0.7 (0.7)	0.5 (0.6)	0.5 (0.5)	0.1 (0.1)	0.4 (0.4)	-	3.4 (3.9)	100.0
中国	3.3 (3.0)	1.5 (1.3)	1.1 (1.0)	0.2 (0.1)	0.5 (0.4)	15.7 (14.7)	-	100.0
世界	2.9 (2.5)	1.7 (1.4)	0.7 (0.8)	0.1 (0.1)	0.4 (0.4)	28.6 (28.2)	10.7 (10.8)	100.0

注. 縦列が輸出国、数値は上段が2022年、下段が2019年、輸出額、世界、UAE（一部）、KSA（一部）のみ輸入データを利用参照

出所：ITC Trade Map より作成

2. サウジアラビア、UAE のインド向け輸出動向

二国間・地域貿易関係から、サウジアラビア、UAEともインド市場への輸出拡大が当面の主要課題であることが分かった。そこで、次にサウジアラビアとUAEのインド向け輸出動向を品目別に整理したい（表2-4）。

サウジアラビアの主要輸出品目をインド側の輸入統計で見ると、最大輸出品目は鉱物性燃料など（HSコード第27類）で、肥料（同31類）、有機化学品（同29類）が続いた（表2-3）。鉱物性燃料などを除くと、サウジアラビア政府が育成強化を図る付加価値の高い工業製品が多くを占める。伸び率では、航空宇宙機・同部品（同88類）と無機化学品・貴金属など（同28類）が高い。航空宇宙機・同部品の内訳は、飛行機その他の航空機（重量15,000キログラム超）（HS880240）のみとなっている。

表 2-4 . サウジアラビアのインド向け主要輸出品

(単位：千ドル、%)

HSコード	品目	2019年	2022年	変化率
27	鉱物性燃料など	23,168,044	37,720,942	62.8%
31	肥料	1,028,420	2,455,961	138.8%
29	有機化学品	838,874	1,721,229	105.2%
39	プラスチック・同製品	616,776	1,241,940	101.4%
28	無機化学品・貴金属など	207,944	898,520	332.1%
76	アルミニウム・同製品	203,776	431,460	111.7%
38	その他化学品	150,610	358,868	138.3%
88	航空宇宙機・同部品	23,529	313,433	1232.1%
74	銅・同製品	112,751	243,937	116.4%
71	真珠、貴石、半貴石など	295,992	202,221	-31.7%
全品目		27,000,125	46,188,427	71.1%

注. サウジアラビアは鉱物性燃料など (HS コード第 27 類) のデータの一部を公表していないため輸入国側データを利用。

出所：ITC Trade Map より作成

UAE の主要輸出品目を同じくインド側の輸入統計で見ると、UAE のインド向け主要輸出品目では鉱物性燃料など (HS コード第 27 類)、真珠、貴石、半貴石など (同 71 類)、プラスチック・同製品 (同 39 類) が上位に並んだ (表 2-5)。その他、航空宇宙機・同部品、船舶、電気機器・同部品など、サウジアラビアに比べてより付加価値の高い品目が目立つ。

また、伸び率ではサウジアラビア同様、航空宇宙機・同部品が高い。内訳は、飛行機その他の航空機 (重量 15,000 キログラム超) (HS880240) および同部品 (HS8807) などより幅広い品目で構成されている。両国間で締結された CEPA によって品目の一部が関税削減・撤廃されたことが増加に影響したとする現地メディアの報道もあり、今後さらなる伸びが期待されている。

表 2-5. UAE のインド向け主要輸出品

(単位：千ドル、%)

HSコード	品目	2019年	2022年	変化率
27	鉱物性燃料など	14,854,090	28,252,394	90.2%
71	真珠、貴石、半貴石など	8,739,728	14,775,377	69.1%
39	プラスチック・同製品	839,469	1,534,267	82.8%
88	航空宇宙機・同部品	11,659	1,377,336	11713.5%
89	船舶	633,122	1,033,969	63.3%
72	鉄鋼	615,852	1,007,707	63.6%
25	塩、硫黄、土石類など	617,455	921,237	49.2%
85	電気機器・同部品	270,571	835,358	208.7%
31	肥料	306,389	597,189	94.9%
76	アルミニウム・同製品	310,873	537,151	72.8%
全品目		30,308,879	53,851,377	77.7%

注. UAE は鉱物性燃料など (HS コード第 27 類) のデータの一部を公表していないため輸入国側データを利用。

出所：ITC Trade Map より作成

IMEC が実現すると、インドをはじめとする周辺国の製品の自国市場への参入を促しうる。サウジアラビア、UAE いずれも労働者の多くを経済移民に依存しているため、製造業の人件費は安くなく、価格競争力に優れた他国産品は脅威に映る。国内産業育成の観点では、文字通り諸刃の剣ともいえる。例えば、インドのサウジアラビアへの輸出をみると、鉱物性燃料など、有機化学品、穀物、UAE 向け輸出をみると、鉱物性燃料など、真珠・貴石・貴金属、電気機器・同部品がそれぞれ上位を構成しており、サウジアラビア、UAE 両国が育成を進める産業と一部重なる。この点について、IMEC 構想発表後の両国の経済界、メディアの反応は概ねポジティブであり、批判的な声は聞かれない。リヤド商工会議所幹部の一人は「総合的に見て、メリットがデメリットを上回るとの評価が多い」とその理由を指摘する。

第 3 節 その他インドとの経済関係

1. 対内直接投資動向

サウジアラビアと UAE はいずれも経済成長戦略の柱の 1 つとして、対内直接投資を促進している。IMEC 構想によるコネクティビティやサプライチェーンの改善は、インド企

業の中東地域への投資誘致にポジティブな影響を与えることが期待される。民間データベースによると、投資受け入れでは UAE が他国を大きく引き離しており、2019 年以降の中東地域におけるインド企業によるグリーンフィールド投資 750 件の 8 割超となる 609 件が UAE 向けである（表 2-6）。改革が進むサウジアラビア向けの投資もじわりと増加傾向を示すが、UAE と比較すると 1 割に満たない。

表 2-6. インドの対中東グリーンフィールド投資

(単位：件数)

投資先国	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計
UAE	27	29	74	141	203	135	609
サウジアラビア	3	2	7	9	16	11	48
ヨルダン	0	0	2	0	0	0	2
イスラエル	0	0	1	0	0	0	1
合計	45	40	104	170	242	149	750

出所：FDI Market より作成

同期間の投資を分野別にみると、UAE、サウジアラビアとも、インドが強みとするソフトウェア・IT サービスが最多で、ビジネスサービスが続く（表 2-7）。両国とも上位 2 分野が全体の 6 割超を占める。その他に、UAE では不動産、金融サービス、産業機器、運輸・倉庫、ホテル・観光などの分野で投資が行われている。一方、サウジアラビアでは上位 2 分野以外の投資は、ホテル・観光と産業機器で複数の投資実績があるものの、UAE と比べると極めて限定的である。

表 2-7. インドの対中東投資グリーンフィールド投資（分野別）

(単位：件数)

投資先国	ソフトウェア・ITサービス	ビジネスサービス	不動産	金融サービス	ホテル・観光	産業機器	運輸・倉庫	その他	合計
UAE	207	168	38	24	19	21	20	112	609
サウジアラビア	24	10	1	1	3	3	1	5	48
ヨルダン		1						1	2
イスラエル	1							0	1
合計	263	199	45	32	25	24	23	139	750

出所：FDI Market より作成

2. 経済移民

インドから UAE への投資件数が多い理由は、両国経済の結びつきの強さによるところ

が大きく、中でも経済移民の存在が見逃せない。UAE 政府は外国人居住者数に関する公式統計を公表していないが、民間調査機関によると 2024 年時点の UAE の外国人居住者数は合計 1,110 万人で、総人口 1,250 万人の 88.5% を占める。外国人居住者の比率が高いのが特徴だ（表 2-8）。そのうち、インド人は合計 475 万人が居住し、全国民の 4 割近くを占める。計算上、UAE 自国民の 3 倍以上のインド人が居住していることになる。在住インド人は観光、飲食、教育、ヘルスケア、建設、IT、小売など幅広い産業に従事している（注 10）。対内直接投資の上位を占めたソフトウェア・IT サービス、ビジネスサービス分野でも、豊富な自国民を活用した事業展開が目立つ。

両国政府は 2024 年 10 月 1 日、複数分野での投資協力に関する覚書を[発表](#)した（注 11）。再生可能エネルギー、食品工業団地（Food Park）開発、ヘルスケアの 3 分野で協力が強化される。

表 2-8. UAE の外国人居住者数と比率

(単位：100万人、%)

国名	合計	比率
インド	4.75	38.0%
パキスタン	2.09	16.7%
バングラデシュ	0.92	7.4%
フィリピン	0.86	6.9%
イラン	0.59	4.7%
エジプト	0.53	4.2%
ネパール	0.39	3.2%
スリランカ	0.39	3.2%
中国	0.27	2.2%
その他	0.27	2.2%
合計	11.10	88.5%

出所：Global Media Insight（2024）より作成

次に、サウジアラビアにおける外国人居住者数（2022 年）をみると、1,338 万人と UAE より絶対数は多いものの、総人口 3,218 万人に占める比率は約 4 割に留まる（表 2-9）。経済活動における外国人居住者のプレゼンスは高いが、UAE に比べると大幅に落ちる。国別でみると、インド人の居住者はバングラデシュ人に次ぐ 188 万人で、幅広い分野で就業し

ている。大手企業のエンジニアリング、技術労働者や、IT 技術を利用するビジネスサービス分野での活躍も目立つ。ただし、全国民に占める割合は 5.9%に留まっており、存在感という点では UAE と比べるべくもない。

両国の差を生んだ最大の理由は、経済移民政策の違いにある。1971 年の建国後、国内経済開発のために外国人技術者・労働者が必要だと判断した UAE 政府は周辺国からの経済移民を歓迎してきた^(注 12)。その後も、同政策は基本的に変わっていない。一方、サウジアラビアは 1980 年代から順次導入を進めたサウジアラビア人雇用促進制度（サウダイゼーション）と、2011 年に同制度をより強化したニタカート（Nitaqat）制度の導入を通じて、外国人の雇用が制限されてきた。2017 年には外国人を対象とする人頭税（Expatriate levy）が導入され、一定規模以上の企業で雇用される外国人従業員に年間 8,400～9,600 リヤル（2,240～2,560 米ドル）の税金支払い義務が生じるようになった。加えて、外国人技術者の新規就労条件に専門技術に関する認定資格制度導入の動きが拡大している。こうした制度はサウジアラビア国内で長年にわたり当該技術職に従事している外国人も対象としており、インド人を含む外国人技術者の就業環境をより厳しいものとしている^(注 13)。

表 2-9. サウジアラビアの外国人居住者数と比率

(単位：千人、%)

国名	男性	女性	合計	比率
バングラデシュ	1,950.9	165.3	2,116.2	6.6%
インド	1,712.8	171.7	1,884.5	5.9%
パキスタン	1,647.7	167.0	1,814.7	5.6%
イエメン	1,334.5	469.0	1,803.5	5.6%
エジプト	1,181.2	290.2	1,471.4	4.6%
スーダン	673.7	145.9	819.6	2.5%
フィリピン	274.3	451.6	725.9	2.3%
シリア	259.6	189.7	449.3	1.4%
ネパール	293.1	4.5	297.6	0.9%
ヨルダン	113.6	90.7	204.3	0.6%
合計	10,244.50	3,138.50	13,383.00	41.6%

出所：サウジアラビア総合統計庁より作成

第4節 IMEC 実現に向けた動き

1. 両政府の取り組み状況

インドでの G20 サミット直後の 2023 年 10 月、イスラエルのガザ地区で紛争が勃発した。IMEC 構想は文字通り出鼻を挫かれる形となり、欧米メディアやシンクタンクが構想への悪影響を懸念する事態を招いた。もっとも、サウジアラビア、UAE 政府の対応を見る限り、両国とも構想を推進する姿勢に関して変化は特に見受けられない。

まず、UAE 政府は計画実現に向けて、既に具体的な動きをみせている。2024 年 2 月 13 日、インド政府との間で「IMEC 計画の権限付与と運営のための協力に関する政府間枠組み協定 (IGFA)」を締結し、東部回廊の実現に向けた二国間協議を積極的に推進している。締結後、インドの閣僚級代表団が同年 5 月 15～17 日にかけて UAE を訪問し、IGFA に基づく第 1 回会合を開催した。また、同国のムハンマド・ビン・ザーイド大統領は 2024 年 9 月の米国訪問時のバイデン大統領との会談時に IMEC の進捗についても意見を交わした。両首脳は、同構想が経済成長を生み出し、新たな投資のインセンティブを与え、効率性を高め、コストを削減し、経済の一体性を高め、雇用を創出し、温室効果ガスの排出を削減し、アジア、欧州、中東の変革的統合を可能にすることを再確認した。

一方、サウジアラビアでは 2023 年 11 月 28 日の閣議で、IMEC の基本原則をまとめた覚書 (MoU) が承認された^(注 14)。閣議はサルマン・ビン・アブドゥルアジーズ国王、または首相を務めるモハンマド・ビン・サルマン皇太子が議長を務め、主要な政策決定を担う場である。翌年 4 月 29 日にリヤドで開催された世界経済フォーラム特別会議では、モハンマド・ビン・サルマン皇太子が「サウジアラビアの中継地としての役割、技術、貿易面での世界的な重要性は、IMEC ように新たな経済統合イニシアチブによって推進されてのみ増加するだろう」と発言し、IMEC 構想を重視する姿勢を改めて明確にした^(注 15)。世界の著名な政府・民間関係者が集う国際会議での皇太子の発言は重い意味をもつ。今後、国内の IMEC 関連インフラ・プロジェクトなどが具体化に向け推進される蓋然性は高い。

2. IMEC 構想実現に向けた課題

上述したガザ紛争をはじめとする地政学的リスクの他にも、構想実現に向けて乗り越えるべき課題が幾つか存在する。

まず、アラビア半島を繋ぐ鉄道インフラはまだ整備がされていない。このため、同鉄道

インフラの整備が IMEC 実現には不可欠となるが、各国の規制や運行基準が異なるため、統合または相互認証する枠組みが必要となる。その必要性については IMEC 構想が議論される以前より認識されており、2021 年 12 月の GCC サミットで湾岸鉄道庁設立が発表された。その後、カタールとサウジアラビアが 2022 年 1 月に鉄道接続の作業再開を約束、次いで、オマーンと UAE が同年 10 月にオマーン北部のソハール港と UAE のアル・アインおよびアブダビを結ぶプロジェクトを発表するなど一定の進展が確認される。一方、鉄道接続計画が進むにつれ、当初より懸念されていた鉄道システムの違いが顕在化する結果を招いている^(注 16)。例えば、請負業者が異なるため業者間の調整メカニズムを整備しないと、技術的な不整合や運用上のボトルネックを引き起こしかねない。このため、請負業者間で、一貫した建設方法、資材の使用、安全基準について調整する枠組みが早急に必要となる。

また、開発資金確保も大きな課題の 1 つである。上述した鉄道プロジェクトに必要な資金は 200 億ドル規模と報じられている。既述したように、IMEC は PGII の一部に位置付けられることから同資金を一部に活用することが期待されるものの、不足分を補う枠組みが必要となる。同資金をいかに手当てするについて、参加国政府から具体的な提案は未だ発表されていない。

仮に民間金融機関から資金を調達するには、言うまでもなく経済合理性が求められるが、この点も十分とは言えない。例えば、インドの物流業界団体の 1 つである、Freight Forwarders Association は、IMEC が実現した場合、既存のスエズ運河経由の物流に比べて輸送時間が 40%、コストは 30%程度カットされると試算する。ただし、同試算の計算方法や裏付けは公表されておらず、妥当性を判断することができない。詳細な経済効果分析の公表が待たれる。

サウジアラビア国内でも構想の課題を指摘する声は存在する。例えば、国内の代表的な政府系研究機関であるアブドラ国王石油調査研究センター (KAPSARC) が包括的な評価を明らかにしている。同研究所の Yagyavalk Bhatt 氏と Jitendra Roychoudhury 氏は、『India-Middle East Europe Economic Corridor (IMEC)』の中で「IMEC が野心的であることは疑いようもなく、さまざまな課題と複雑性をはらんでいる。例えば、提案されている回廊沿いの実際の需要や潜在的な経済効果がどの程度になるかは不明である。さらに、IMEC は予想される輸送量の増加に対応するため、港湾インフラのアップグレードの可能性とともに、鉄道や関連物流インフラへの多額の投資を必要とする」と結論づける。

3. 中東地域における他の回廊構想との関係

最後に、中東地域の他の回廊構想との関係に触れる。IMEC 構想が持ち上がる以前より、サウジアラビアと UAE は共に中国政府が進める一帯一路に参加してきた。一帯一路が目指すドバイ港から海路でアフリカ、紅海、スエズ運河を経て欧州へ抜けるルートと比較し、ドバイ港から鉄道でサウジアラビア、ヨルダン、イスラエルを経て欧州へと通じる IMEC は、事業者に複数の選択肢を与える意味において相互補完関係にある。サウジアラビアのハーリド・ビン・アブドゥルアジーズ・アール・ファーレフ投資相は、IMEC 構想について、「(一帯一路の原型である) シルクロードやスパイスロードと同様 (の意味をもつ)」と、両者を同等に評価する^(注 17)。

また、IMEC 構想はインドとの貿易拡大に加えて、中東諸国の欧州諸国との貿易拡大を促す。エネルギー安全保障を課題とする EU にとっても、IMEC 構想は石油・天然ガスに加えて、水素・アンモニアなど新燃料とその加工品の安定供給を可能にする手段として期待が高い^(注 18)。

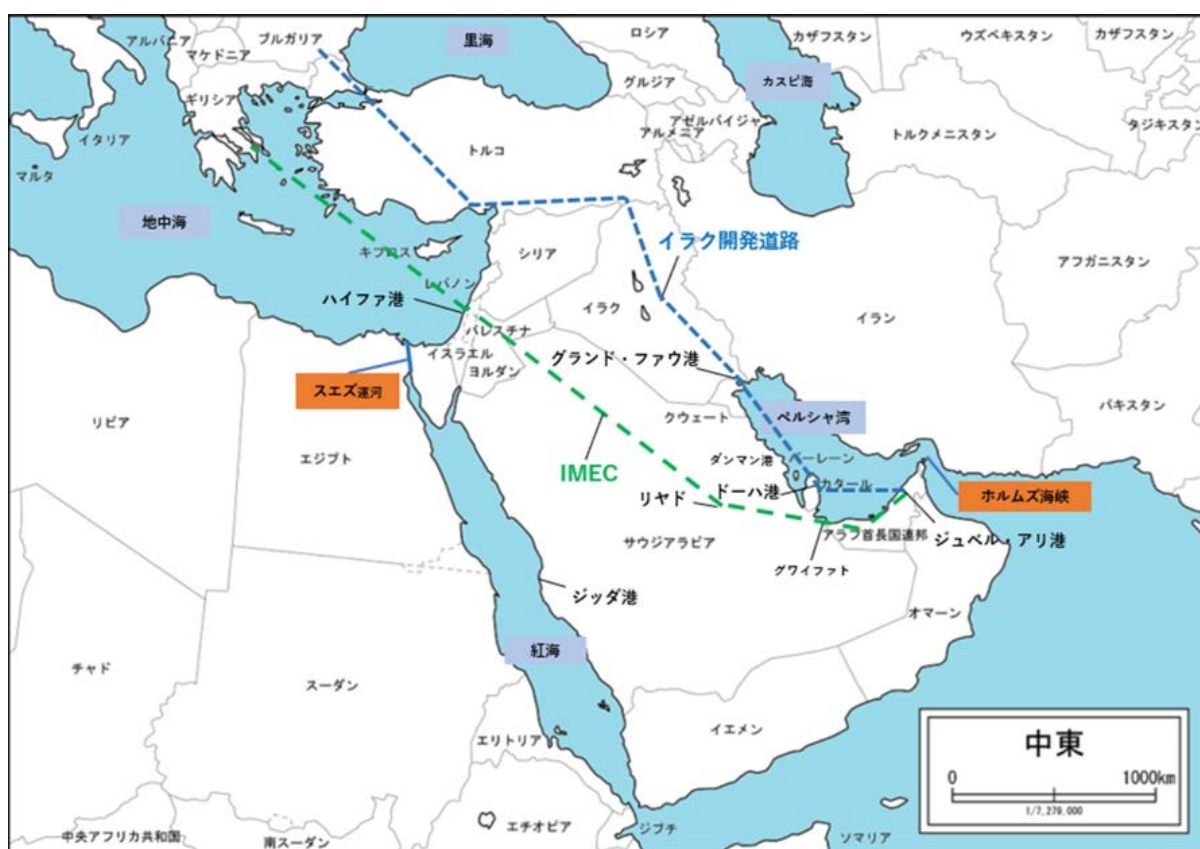
一方、中東から欧州への物流回廊として、イラク開発道路計画構想が別途存在する。同計画を主導するトルコのレジェップ・タイップ・エルドアン大統領とイラクのムハンマド・シャール・スーダーニー首相の立ち合いの下、2024 年 4 月 22 日にトルコ、イラク、カタール、UAE の 4 か国の運輸相が「イラク開発道路計画」協力覚書に署名した^(注 19)。同計画は、イラクのグランド・ファウ港からイラク国内を横断しトルコを経由して欧州に抜ける物流回廊の整備を目的する。イラクから欧州へは陸上輸送となる点において、IMEC と重複する部分が多いことに加え、PGII 資金の獲得の面でも競合する可能性が高い(図 2-1)。

UAE は同計画の立案にも積極的に関与してきた。政府系インフラ企業であるアブダビ港湾公社 (AD Ports Group) が 2021 年 9 月にイラク港湾公社 (GCPI) との間で合弁事業に関する協力に向けた覚書を締結し、計画の推進役を務めてきた。上述した 4 か国による覚書発表前の 4 月 5 日に両者は予備契約を締結し、合弁会社がイラク東部のアル・フォー港とその経済地帯の開発を担うことが発表された^(注 20)。アル・フォー港は将来的に国内最大規模の港湾施設となることが期待されており、同国の経済復興上の役割が大きいプロジェクトである^(注 21)。

一方、サウジアラビアの立ち位置は大きく異なる。まずイラクとは 1990 年の湾岸戦争後、イランとの関係やイスラム教宗派の違いなどを理由に距離を置いた関係を続け、2020

年に北部国境をようやく開放したばかりだ。トルコとは 2018 年 10 月に起きたジャマル・カショギ記者の失踪事件を機に関係が悪化し、2022 年にようやく和解した。カタールとも 2017 年月に一旦断交し、2021 年 6 月に国交を回復した経緯がある。各国との良好な関係づくりは、回廊構想の前提となる地域の安定を図る上で欠くことができない要素の一つである。それだけに、サウジアラビア政府には両プロジェクト間で互恵的な関係が生まれるように、イラク開発道路計画プロジェクトに対する積極的な関与が望まれる。

図 2-1. IMEC とイラク開発道路計画



出所：各社ウェブサイトをもとにジェトロ作成

第 5 節 おわりに

本稿を通じて、サウジアラビア、UAE が IMEC 構想への参画を決めた理由が、同構想が両国の全方位外交、経済成長戦略に沿うものであったことを示してきた。中でも、輸出拡大が続くインド市場に対する期待が大きい。他方、西方への政治経済両面で影響力を増すことを望むインド、エネルギー安全保障の観点から中東地域とのコネクティビティの強

化を望む欧州にとっても構想の魅力は大きく、計画進展に必要なモメンタムを生んでいる。

今後 IMEC 構想を進めるには、政策的意義に加えて、インフラストラクチャーの整備、経済的合理性の立証、プロジェクト資金の確保が必須条件となる。ガザ紛争による中東地域の不安定化は UAE とサウジアラビアの国内プロジェクトに影響を及ぼしていないものの、経済回廊の役割を考えれば、周辺地域の安定化が前提条件になることは言うまでもない。

また、トルコなどが主導するイラク開発道路計画との関係について、PGII の枠組みにおいて両者の関係が十分に議論されていない点は、今後の課題として見逃せない。地域の安定化が構想の前提条件である以上、互恵的な関係づくりを進める上で、両プロジェクト間で何らかの調整が行われることが望ましい。既に両プロジェクトに参画している UAE は元より、サウジアラビアが近隣諸国との利害調整で果たすべき役割は小さくないといえよう。

注1 インド首相府、2023年9月9日付発表「[Partnership for Global Infrastructure and Investment \(PGII\) & India-Middle East-Europe Economic Corridor \(IMEC\)](#)」

注2 G7、2022年6月28日付発表「[G7 Leaders' Communiqué](#)」参照。PGIIは主に開発途上国に対するインフラ支援の枠組みで総額6,000億ドル規模。

注3 Abdullah Baabood (Carnegie Europe)、2024年2月15日付「[The Geopolitics of Economic Development in the Middle East](#)」など多数。

注4 ジェトロ、2023年8月25日付ビジネス短信「[BRICS 拡大、6カ国の新規加盟に合意](#)」

注5 サウジアラビア政府ポータル、2016年4月「[VISION2030](#)」、UAE政府ポータル、2024年8月5日付「[Features of the UAE's solid economy](#)」など

注6 ジェトロ、2024年5月9日付ビジネス短信「[サウジアラビアの「ビジョン 2030」進捗報告を発表](#)」

注7 サウジ輸出開発庁、2024年8月26日付「[Enhancing Economic Partnership: New Phase for Saudi Non-Oil Exports in Indian Markets](#)」

注8 ジェトロ、2024年10月17日付ビジネス短信「[サウジアラビアでグローバル・ロジスティクス・フォーラム 2024 が開催](#)」

注9 ジェトロ、2024年9月19日付ビジネス短信「[日本と UAE が CEPA 交渉入り](#)」

注10 B.A. Prakash、「INDIAN MIGRANT WORKERS IN UNITED ARAB EMIRATES」(2014年6月)

注11 UAE外務省、2024年10月1日付「[UAE and India sign agreements for investment cooperation across multiple sectors](#)」

注12 Easy Tiger Group、2023年11月10日付「[The Evolution of UAE's Immigration Policies: Accommodating the Western Diaspora](#)」

-
- 注13 The Economic Times、2025年1月18日付「[Saudi Arabia tightens work visa rules for Indian workers](#)」など
- 注14 サウジ国営通信、2023年11月28日付「[Custodian of the Two Holy Mosques Chairs Cabinet Session](#)」
- 注15 サウジ国営通信、2024年4月29日付「[HRH Crown Prince Calls for Global Collaboration to Build Resilient Global Economy during Special Dialogue Session at World Economic Forum Special Meeting in Riyadh](#)」
- 注16 Dalia Ghanem and Amaia Sánchez-Cacicedo (European Union Institute for Security Study)「[From hype to horizon: what the EU needs to know to bring IMEC to life](#)」
- 注17 ロイター、2023年9月11日付「[New Mideast corridor would include trains to India, Delhi says](#)」
- 注18 Dyuti Pandya (European Centre for International Social Economy (EPICE)) (2024年3月)「[IMEC: The Road That Should Not Be Taken](#)」、Alberto Rizzi(European Council on Foreign Relation)、2024年4月23日付「[The infinite connection: How to make the India-Middle East-Europe economic corridor happen](#)」、The Oxford Institute for Energy Studies (2024年3月)「[MENA region as a potential hydrogen supplier for the European market: analysing a prospective route between Kingdom of Saudi Arabia and Germany](#)」などに詳しい。
- 注19 ジェトロ、2024年4月24日付ビジネス短信「[トルコのエルドアン大統領がイラク訪問、「開発道路プロジェクト」の覚書調印式に出席](#)」
- 注20 Iraq-business news、2024年4月5日付「[AD Ports to Develop Al Faw Grand Port and Economic Zone](#)」
- 注21 Malcolm H. Keer (Carnegie Middle East Center)2024年3月11日付「[Rentierism, and Border Connectivity](#)」など

第3章 インド起点でのアフリカ展開の可能性と課題

Infobridge Holding Group Limited

Managing Director 繁田奈歩

はじめに

2024年に入り、アフリカに関する議論が活発化している。例えば、上川元外務大臣がインドを訪問した際にも、「インドから中東・アフリカへどのように展開していくか」というテーマが議論された。加えて2月末には日本・インド・アフリカ官民フォーラムが日経新聞、経済産業省の主催/共催で開かれている。

筆者はインドに18年在住し、日本企業のインド進出に関する課題を長年観察してきた。その経験を踏まえると、アフリカ進出においてもインドと類似の課題が存在すると考えている。本レポートでは、日本企業のアフリカ展開に関する主要な論点を整理し、問題提起となる情報を提供する。

第1節 インドとアフリカの関係性

インドとアフリカの関係は歴史的に長く、政治や貿易を含めて深い結びつきを持っている。その中でも、アフリカにおけるインド系住民の人口の多さが、インドからアフリカを見ていくというコンセプトの重要な要素となる。

南アフリカ共和国やケニアでは、総人口の約2~2.5%がインド系住民であると推定されている。こうしたインド系住民は、「NRI（在外インド人）」と「OCI（インド系移民）」の2つのカテゴリーに分類される。アフリカに居住するNRIやOCIの絶対数を考慮すると、アメリカやイギリスなどの方がその規模は大きいものの、アフリカにおいてもインドにルーツを持つ人口は300万人を超えている。

表 3-1. アフリカにおけるインド系住民の人口上位 10 か国

(単位：人)

	在外インド人	インド系移民	Total
南アフリカ	60,000	1,500,000	1,560,000
モーリシャス	10,500	884,000	894,500
レユニオン島 (フランス領)	300	297,000	297,300
ケニア	20,000	60,000	80,000
タンザニア	10,000	50,000	60,000
ナイジェリア	40,000	35	40,035
ザンビア	6,000	24,000	30,000
ウガンダ	23,500	6,500	30,000
モザンビーク	2,300	22,500	24,800
マダガスカル	2,500	15,000	17,500

資料：インド外務省「Population of Overseas Indians」より作成。

アフリカでのインド企業のビジネス展開には、インド大手財閥の進出とインド系移民がアフリカで興した企業の展開という二つのパターンがある。タタ・グループやアダニ・グループなどのインド財閥は、アフリカ市場での事業投資を積極的に進めており、一方で、インド系移民が築いた企業も、そのネットワークを活用しながら成長している。

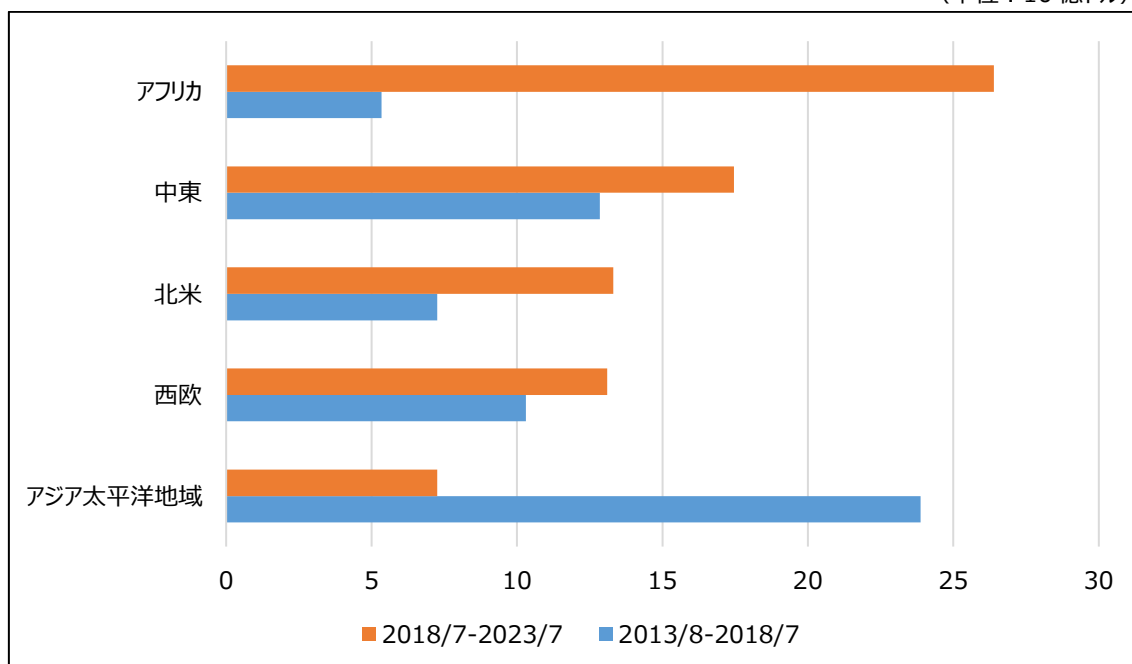
ムンバイをはじめとするインド西海岸の都市からアフリカへは、インド洋を一つ超えるだけで到達できる。このため、インド企業にとって、日本から ASEAN 諸国へ進出するのと同じような感覚とでもいえる物理的、心理的な距離感なのであろう。インドではマルワリやグジャラーティに代表されるような商人コミュニティのネットワークが存在するが、このコミュニティはインド国内のみならず、インド国外グローバルのビジネスの展開にも活用されている。ウガンダを中心に製糖業やホスピタリティ、製造業など多角的な事業を展開している Madhvani グループの創業者のルーツはグジャラートであり、彼がウガンダで事業展開を進める上でグジャラート系ビジネスコミュニティのネットワークを活用したことは知られたことであり、Madhhvani グループの成功はグジャラート系コミュニティのアフリカでの成功パターンの事例としても知られているという、インドとアフリカの関係は 60 年代に多くのアフリカ諸国が独立を果たした時期から関係促進が行われている。特に経済関係では食糧や繊維、機械などのインドからアフリカに向けての輸出から始まり、こ

の時期、アフリカに移住していたインド系コミュニティが活躍した。インドは 1991 年に経済自由化が行われ、諸外国への貿易や投資が促進されたがこれによりインド企業がアフリカ市場に積極的に進出していった。その後もインドの官民連携が強化され、貿易や投資が拡大していった。取り扱い品目も当初の食糧や繊維といったものから、医薬品やデジタルインフラ、再生エネルギーでの協力等産業分野も拡大している。

インドから海外への投資の推移をみると、2013 年から 2018 年の 5 年間はアジア太平洋地域への投資が中心だったが、2018 年から 2023 年の 5 年間ではアフリカへの投資が増加し、従来の投資先の構造の変化が起きている。アフリカの人口は 24 年時点で約 14 億人だが、2050 年には 25 億人に達すると予測されており、アフリカ大陸全体を考えるとインドの人口規模を大きく超える人口となる。インド同様に若年人口も多く、予測されている経済成長率も高い。加えて都市化や中間層の拡大等少し前、今インドで起きていることと同様のことがアフリカ市場でも起きる可能性が高い。加えてインドとアフリカ諸国はグローバルサウスの主要プレーヤーとして共通点、利害関係の一致するポイントもあり、国際政治や経済の場面でも発言力を高めているという点から見ても、今後もインド政府や企業がアフリカ市場を重要視し関係を深めていくことは容易に想像される。

図 3- 1. 2013 年から 2023 年にかけての FDI 投資の動向の変化

(単位：10 億ドル)



資料：FDI Intelligence ホームページより作成。

インドからアフリカへの輸出は、2022年度までの過去5年間、年平均17%の成長を記録しており、その中でも特に医薬品、繊維、自動車といった分野が顕著な伸びを示している。医薬品や繊維は、インド政府の国内産業振興政策の影響を受け、インド市場の成長と並行してアフリカ市場への展開が進んでいる。自動車分野においては、マルチ・スズキや日産といった日系メーカーに加え、マヒンドラやタタなどのインド企業もアフリカ市場向けの輸出を拡大している。

一方で、アフリカにおける現地生産の動きは依然として活発とは言えない。勿論現地で生産されるような商品もあるが、機械製品の製造に関しては、生産技術の不足やインフラの未整備といった課題が依然として残っている。現在のアフリカの状況は、20年程前のインドの状況と類似しており、今後のインフラ開発や経済の発展状況に応じて現地生産の拡大も期待される。

表 3-2. インドとサハラ以南アフリカ諸国における貿易の動向

(単位：年度、10億ドル)

	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	2022- 2023	CAGR (過去5年)
インドからの輸出	22.65	23.55	22.93	33.08	42.85	17.27%
インドへの 輸入	35.40	32.15	23.89	41.77	39.27	2.62%
合計額	58.05	55.70	46.82	74.86	82.13	

注 1. CAGRとは年平均成長率を指す。

資料：インド商工省「Bilateral Trade between India and Sub-Saharan Africa」より作成。

第一次ナレンドラ・モディ政権以降、アフリカ外交が活発化し、2023年のG20サミットではアフリカ連合(AU)の正式加盟を主導するなど、インドはアフリカとの関係を戦略的に強化している。その一環として、インドは国内で確立したデジタルインフラをアフリカ市場に展開する動きを加速させている。インド独自の個人認証システム「Aadhaar(アダール)」や統合決済インターフェース「UPI」は、銀行インフラが未整備な地域においても電子送金や金融サービスの普及を可能にする技術であり、KYC(本人確認)や決済のデジタル化において重要な役割を果たす。インドはこれらの技術を輸出することで、ア

フリカにおけるデジタル経済の発展を支援しつつ、自国企業の市場拡大と影響力の強化を狙っている。

また、この取り組みはインドの地政学的・経済的な戦略とも連動している。中国が「一帯一路」構想を通じてアフリカのインフラ整備に深く関与する中、インドは「デジタル公共財」を提供することで、中国とは異なるアプローチでアフリカとの結びつきを強めようとしているのではないか。さらに、インドは資源確保の必要性からアフリカ諸国との経済関係を深化させることを重視しており、デジタルインフラの普及を通じた貿易・投資の活性化もこの戦略の一環であろう。

第2節 グローバルの中でインドが目指すもの

はじめに、インドのグローバルな立ち位置を改めて見直す。インドは、1991年の経済改革開放の政策によって貿易や投資が活発化している。そして近年では、「自立するインド」というコンセプトを掲げ、2047年の先進国入りを目指し、産業振興策を積極的に展開している。その具体的な施策として、2020年に導入されたPLI（生産連動インセンティブ）スキーム、2021年に導入された物流のサプライチェーン効率化を目指すPM Gati Shakti（国家インフラ開発計画）、エネルギー自給率向上に向けた再エネや新エネルギー、EV普及などの政策が挙げられる。加えて、IT大国インドとして、AIをはじめとする先端技術分野での取り組みを通じて、世界の中核を担う国を目指すという目標を掲げている。

これら目標を達成するためには、単に豊富な人口や市場規模の大きさといった要因だけではなく、日米豪印首脳会合（QUAD）のように先進国との間での位置づけを強化し、また、アフリカ諸国を重視するグローバルサウスのリーダーとしてインドの国際的なプレゼンスを向上させることが必要とされる。特に、アフリカ東海岸地域との連携は、インドにとって地理的に近いだけでなく、グローバルサウス諸国との結びつきを強化する上でも重要な戦略と考えられる。

第3節 インドがアフリカに期待するもの

アフリカの重要性が高まる背景には、ナイジェリアやコンゴ共和国といった新興国の人口増加による国際的な発言力の高まりがある。加えて、豊富な鉱物資源もインドにとって

重要であり、特に半導体の内製化を進める上で安定した資源調達が不可欠となっている。また、アフリカ諸国との関係強化を背景に、インドの対アフリカ輸出は 2018—22 年の 5 年間で約 2 倍に増加しており、インドがアフリカを成長市場と捉え、輸出・投資戦略を推進していることが示されている。

アフリカ市場に対し、インドの民間企業は収益が見込める市場であれば積極的にリスクを取って進出する傾向がある。一方で、政府はグローバルサウス諸国とのパートナーシップを強化する戦略を進めており、産官学の連携も活発化している。経済支援だけでなく人的交流の拡大も加速しており、単なる収益追求ではなく、政策的な投資促進とも密接に関連しながら多様な取り組みが行われている。

第 4 節 企業のアフリカ進出事例

1. インドとアフリカの人材交流

インドとアフリカの関係は近年急速に深化しており、経済協力のみならず、人材交流の面でも活発な動きが見られる。インドは歴史的に東アフリカを中心に移民を送り出しており、現在でも南アフリカ、ケニア、タンザニアなどには大規模なインド系コミュニティが存在する。これに加え、近年は IT・スタートアップ・製造業などの分野で、インドからの高度人材がアフリカに進出するケースも増えている。

例えば、インドの IT 企業はナイジェリア、南アフリカ、エジプト、ケニアといったアフリカの主要国でオフショア開発拠点を設け、現地のエンジニアとインド人技術者が協力する形でデジタルインフラを支えている。また、アフリカ各国の政府もインドの IT スキルや教育モデルを高く評価しており、インドの技術者が現地の人材育成に関与する機会も増えている。さらに、インド政府は「インド・アフリカフォーラム・サミット (IAFS)」を通じて、アフリカの若手リーダーを対象とした研修プログラムを提供し、教育・技能開発の分野での関与を強めている。

こうしたインドとアフリカの深いつながりは、日本企業にとっても大きな意味を持つ。特に、インド企業とパートナーシップを組むことで、アフリカ市場への展開がよりスムーズになる可能性が高い。日本企業が単独でアフリカ市場に進出しようとする、現地のビジネス慣習や流通構造を理解するのに時間がかかるうえ、適切な人材を確保することも容

易ではない。一方、インド企業はすでにアフリカでの事業展開のノウハウを持っており、インド出身のビジネスリーダーや技術者がアフリカ市場で活躍していることから、インド経由での進出は有効な戦略となる。

2. インド企業のアフリカ進出

インド企業のアフリカ進出にはさまざまな事例があるが、代表的な例としてタタ・グループが挙げられる。同グループ傘下の企業はアフリカ市場に積極的に進出し、アフリカでのビジネスを拡大している。さらに、タタがアフリカで培った販売チャネルを活用し、他企業のアフリカ進出や商圈拡大に貢献している。例えば、インド国内でもタタと提携していた日立建機は、タタのアフリカネットワークを活用することでアフリカ市場への進出を果たしている。

インド企業の進出手法は業界によって異なる。日用消費財分野では、ブランド認知と販路の確保が重要視され、Marico や Godrej は、地場企業や地場ブランドを買収することで市場参入を進めている。一方、自動車、バイク、トラクター分野では、まずインド国内で生産し、アフリカに販売ネットワークを確立。その後、需要に応じて一部の組み立て工程を現地に移すという段階的な戦略を採用している。

インド国内で生産した製品をそのままアフリカへ輸出する企業も多い。Jindal Stainless はモザンビークのナカラ港へ 100 台のステンレス鋼貨物車両を輸出し、マヒンドラも新型 SUV を南アフリカへ輸出している。日系企業ではマルチ・スズキやヤマハも、インド生産の製品をアフリカ市場へ供給するモデルを展開している。

さらに、インドとアフリカの関係は、貿易や投資にとどまらず、人材交流の強化にも及んでいる。アフリカ諸国からインドへの留学生の流れは以前からあったが、近年では教育機関を通じた人材交流が拡大している。

筆者がアンドラ・プラデシュ州のアダニ・ポートを訪問した際、スタッフから興味深い取り組みについて話を聞いた。アダニ・ポートはタンザニアのプロジェクトを進める中で、アフリカから人材をインドに呼び寄せ、インドでの業務を通じて経営ノウハウを学ばせた後、タンザニアに戻して現地で活躍させるという人材育成を導入しているという。この手法は、日本企業がインド企業との協力関係において模索している人材育成の取り組みにも通じるものがある。

3. 日本企業のインドからのアフリカ展開

インドからアフリカへ展開はマルチスズキをはじめとしてダイキン工業、クボタ、パナソニック等が既に取り組みを行っている。

ダイキン工業は、インド市場向けに電圧安定機能を備えた低価格エアコンを開発し、インド国内で成功を収めた。この成功を踏まえ、インドと気候・経済状況が類似している東アフリカ市場への展開を、2018年よりインド法人が主導する形で進めている。ダイキン工業がインド市場で確立したサービス・メンテナンス重視のビジネスモデルは、アフリカ市場にも適用しやすいと考えられる。

また、ダイキン工業は現在、アンドラ・プラデシュ州のスリシティ工業団地に第三工場を建設しており、東海岸に生産拠点を持つことで、アフリカへの輸送が効率的になる可能性もあるのではないだろうか。これまで日系企業の生産拠点は北西インド（デリーNCRやグジャラート州等）に多くみられたが、チェンナイ等インドの南東部沿岸領域を活用した輸送の選択肢もあるだろう。インド国内で生産を行う場合資材すべてをインド国内調達できるわけではないことを考えると日本や中国、アセアン諸国からの調達、インド国内での生産、そこからの輸出を考えると必ずしも西部地域だけではなく、南東部活用も視野としていくのも有効なのではないだろうか。

クボタのアフリカ市場進出戦略は、単独での展開ではなく、インドの農機メーカー Escorts（エスコーツ）の買収を通じたアプローチを採用している。エスコーツはインド国内でトラクターなどを製造・販売してきた企業であり、すでにアフリカ市場にも進出していた。このため、クボタがエスコーツに出資することで、インド市場でのプレゼンス強化にとどまらず、インドを経由したアフリカ市場への展開という新たな戦略を推進することが可能となった。

パナソニックは、インドで成功した現地密着型のビジネスモデルを活用し、2017年にアフリカ市場に参入した。製品ごとに異なるアプローチを採用しており、一部は現地企業との提携によるアフリカ域内での生産を行い、また一部はインドで製造しアフリカへ輸出する形を取っている。ダイキンやクボタと同様、インド市場は依然として最重要市場であり、成長の余地も大きいと思われる。一方で次なる成長戦略としてインドからのアフリカ展開も中長期を見た中での重要戦略となるだろう。

4. アフリカ市場で共通する手法

インドからアフリカ市場に展開する日本企業は、プロダクトアダプテーション・価格戦略・販路チャネルの開拓という 3 つの視点を考慮する必要がある。まず、プロダクトアダプテーションの観点では、アフリカ市場の需要が先進国とは異なるため、製品そのものを現地のニーズに適応させる必要がある。インフラ環境や消費者の嗜好、使用条件を考慮した製品開発が求められる。次に、価格戦略として、アフリカ市場はインドと同様に価格圧力が強いいため、競争力のある価格設定が不可欠である。特に、マス市場でのシェア獲得を目指す場合、コスト効率の良い製造・流通体制の構築が求められる。最後に、販路チャネルの開拓が成功の鍵となる。優れた製品を持っていても、流通ネットワークを確保できなければ市場への浸透は難しい。現地の流通業者や販売代理店とのパートナーシップ構築、適切な販売網の整備が不可欠となる。

日本企業がインド市場に進出する際に直面した課題や対応策は、過去 15 年間で大きく変化していない。そのため、すでにインド市場での経験を持つ日本企業は、そこで培った知見や戦略を応用し、アフリカ市場でも効果的に展開できる可能性が高いと考えられる。

またインド企業の関係者からは、アフリカ市場において地場パートナーの存在が極めて重要であるとの意見が多く聞かれる。現地市場での成功には、単独での進出ではなく、既存のネットワークや市場知識を持つパートナーと協力することが重要という。これは日本企業がインド市場に進出する際に言われることでもある。日本企業がインド市場に参入する際、単独で展開するか現地企業と提携するかを選択を迫られる。しかし、インドは地域ごとに商習慣や市場環境が異なるだけでなく、市場の複雑さや暗黙の理解が求められる場面も多い。そのため、知見のある現地企業とパートナーシップを組むことが、成功の鍵となる。

第 5 節 アフリカ進出に必要な要件と考慮ポイント

日本企業がインドを経由してアフリカ市場へ進出するにあたり、いくつかの課題がある。インドを製造および輸出のハブとして活用するコンセプトは成立するものの、インドに進出している日系企業数は依然として多くなく、タイやインドネシア、中国と比較すると限定的である。また、インド経由でアフリカ市場へ参入するには、市場のニーズに適した

製品開発が求められ、どの機能を削ぎ落とし、どの要素を維持するかを検討が必要となる。

加えて、販売チャネルの構築も重要であり、インド市場ですら日本企業が十分に開拓できていない状況を踏まえると、アフリカ市場での展開はさらに大きな挑戦となる。このため、日本企業はインド企業とのパートナーシップを強化し、インド企業を通じてアフリカ市場へアクセスするモデルを構築することが有効と考えられる。

日本は ASEAN 諸国を第二の生産輸出ハブとして活用してきたが、今後の経済安全保障の観点から、インドを第三の生産拠点として視野に入れることが求められる。そのためには、日本企業がインド市場への進出を促進し、インド企業との相互理解を深めることが重要となる。その上で、インドを経由したアフリカ市場開拓の可能性を探ることが有効である。

参考文献

1. Ministry of External Affairs, Population of Overseas Indians, https://www.mea.gov.in/images/attach/NRIs-and-PIOs_1.pdf
2. fDi Intelligence, India's ambitions for Africa trigger mounting FDI wave, September 2023
<https://www.fdiintelligence.com/content/news/indias-ambitions-for-africa-trigger-mounting-fdi-wave-82958>
3. Ministry of Commerce and Industry, Bilateral Trade between India and Sub-Saharan Africa, <https://www.commerce.gov.in/about-us/divisions/foreign-trade-territorial-division/foreign-trade-africa/>
4. IBEF, Bilateral Trade between India and Sub-Saharan Africa, January 2025, <https://www.ibef.org/indian-exports/india-south-africa-trade>
5. Hindustan Times, Why the India-Africa bond matters, February 2023, <https://www.hindustantimes.com/analysis/why-the-india-africa-bond-matters/story-P59WWjGjfguAeNYBYKmcBO.html>
6. THE TIMES OF INDIA, India to help countries in Africa and South America to build UPI-like payments systems, launches expected in..., September 2024, <https://timesofindia.indiatimes.com/technology/tech-news/india-to-help-countries-in-africa-and-south-america-to-build-upi-like-payments-systems-launches-expected-in/articleshow/113639458.cms>

7. mint, Aadhaar goes global, finds takers in Russia and Africa ,July 2016
<https://www.livemint.com/Politics/UEQ9o8Eo8RiaAaNNMyLbEK/Aadhaar-goes-global-finds-takers-in-Russia-and-Africa.html>
8. Ministry of Electronics & IT, Cabinet Approves Ambitious IndiaAI Mission to Strengthen the AI Innovation Ecosystem, March 2024
<https://www.pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=2012357>
9. Ministry of New and Renewable Energy,India's Renewable Energy Capacity Hits New Milestone, November 2024,
<https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2073038>
10. ANI,"Comoros is vital to India's SAGAR Vision': PM Modi after African Union's inclusion in G20, September 2023,
<https://www.aninews.in/news/world/asia/comoros-is-vital-to-indias-sagar-vision-pm-modi-after-african-unions-inclusion-in-g2020230910173821/>
11. 日立評論, 日立建機のグローバル生産体制, May 2015,
https://www.hitachihyoron.com/jp/pdf/2015/05/2015_05_07.pdf
12. ET Infra, Jindal Stainless exports 'Made in India' stainless steel wagons to Mozambique,showcasing advanced manufacturing, June 2024,
<https://infra.economictimes.indiatimes.com/news/construction/jindal-stainless-exports-made-in-india-stainless-steel-wagons-to-mozambique-showcasing-advanced-manufacturing/111161940>
13. THE TIMES OF INDIA, Made-in-India Mahindra XUV 3XO launched in South Africa: Gets these changes, September 2024,
<https://timesofindia.indiatimes.com/auto/cars/made-in-india-mahindra-xuv-3xo-launched-in-south-africa-gets-these-changes/articleshow/113518665.cms>
14. ダイキン、インド南部に新設した空調機生産拠点の開所式を開催、 December 2023
https://www.daikin.co.jp/press/2023/20231201_3

第4章 インド・中東・欧州経済回廊（IMEC）の位置づけと今後の展望

鴻池運輸(株) 営業本部 副本部長 インド統括
兼 Konoike India Pvt. Ltd. Managing Director
蓮實 一洋

はじめに

2023年10月のハマスによるイスラエルへの攻撃を受けてガザ紛争が勃発した時、インド・中東・欧州経済回廊（IMEC）を含むいくつかのプロジェクトが行き詰まった。しかし、イスラエルとハマスの停戦合意で、IMECなどの保留中のプロジェクトが再び軌道に乗るとみられ、2024年12月にはバイデン前大統領もプロジェクト再開可能性に言及した。

中東で待ち望まれていた平和は、同地域で計画されているプロジェクトに好影響を与え、この地域で予想通り敵対行為の停止が達成されれば、この地域の国々だけでなく、インドのような新興国も国益を拡大するいくつかの機会に恵まれると予測される。

トランプ大統領が成果をアピールしていた2020年アブラハム合意におけるこれまでの役割と、地域的緊張を緩和するという目標を表明していることを踏まえると、「トランプ効果」がIMECの進展、特にイスラエルとサウジアラビア間の期待される正常化プロセスに及ぼす影響は大きくイタリア、ギリシャの高官も相次いで好感触を表明した。

第1節 インド・中東・欧州経済回廊（IMEC）の概要

IMEC構想はインドが議長国を務めた2023年のG20で持ち上がったが、その後の中東情勢の混乱で具体的な協議は棚上げになっていた。中国に対抗する米欧が推進する一方、資金調達や中東諸国の主導権争いといった課題もある。インドとアラビア湾を結ぶ東回廊と湾岸とヨーロッパを結ぶ北部回廊の二つの回廊にまたがる道路輸送ルートで構成され、構想の中には電力ケーブル、水素パイプライン、高速データケーブルも含まれる署名国はインド、米国、サウジアラビア、アラブ首長国連邦（UAE）、欧州連合、イタリア、フランス、ドイツとなり、主な結節点はインドのムンバイ近郊の港湾から中東を経てヨーロッパ結ぶシームレスな貿易ルートを確立することを目指している。

インド、中東、ヨーロッパを結ぶ鉄道、道路、海路からなる総合的な交通網の構築、輸送効率の向上、コストの削減、経済統合の促進、雇用の創出、温室効果ガス（GHG）排出量の削減を目指して貿易と連結性を促進することで、アジア、ヨーロッパ、中東の統合を変革することが期待されている。またスエズ運河ルートと比較した場合、IMEC は輸送時間を 40%、輸送コストを 30%削減できるとも予想されている。IMEC はあたかも香辛料貿易で栄えた古代のシルクロードの交易ルートを彷彿とさせるもので、アジア、中東、西洋を結ぶモディ首相の言うところの Vishwa Bandhu（Friend of the whole world）の役割を担っている。またモディ首相は同回廊を今後数世紀に渡り貿易の基盤となりそれがインドで構想された事は歴史に残るとする野心的な声明も発表している。

一方、政学的影響として最初に挙げられるのは、中国の「一带一路」（BRI）構想への対抗である。IMEC は、ユーラシア大陸全体に代替の接続ネットワークを提供することで、中国の BRI に対する戦略的な対抗手段とみなされており、インド、米国、EU、湾岸諸国間の連携を強化し、これらの地域における中国の影響力に対抗する意図が透けて見える。

また IMEC はパキスタンを迂回することで、インドと西側諸国との陸上接続における長年の障害を回避する。これによりパキスタンの戦略的影響力は低下し、インドの地政学的立場は強化される。更に中東・アラブ・西アジアにおける経済協力を促進することで、この地政学的に不安定な地域における「平和のためのインフラ」として機能する可能性がある。これは、進行中の紛争が課題となっているものの、アラブ・イスラエル関係の正常化を目指す取り組みと一致している。こうした国際的な懸案に対して IMEC はインドの果たすべき役割を拡大し、国際的な地政学リスクに対処する重要なプレーヤーとして位置づけを高めるものと認識されている。

1. 経済成長の刺激促進としての IMEC

IMEC は商品の移動のための効率的な物流ネットワークを構築することで産業の発展を促進することが期待されている。これにより、IMEC のインフラを活用する企業は原材料や完成品の調達や輸出が容易になるため、特に回廊に接続された地域で産業の成長が促進される。またこれに合わせて雇用創出機会の拡大も期待される。特にインフラ関連産業の成長には熟練労働者と非熟練労働者が必要となり人材需要は計画当初より見込まれる。

IMEC ではエネルギー供給安定化の視点から電力ケーブルと水素パイプラインの敷設が

計画されており、特に中東におけるエネルギー資源へのアクセス強化が期待される。更にグリーン成長と持続可能性の面でも温室効果ガスの排出を削減し、持続可能な輸送ネットワークを推進することで、地球規模の温暖化対策気候目標にも整合させている。

また IMEC はその沿線に経済特区（SEZ）を造成することで外国投資を誘致し、製造業の集積を図る効果も期待されている。

2. IMEC の抱える課題

① 物流と接続性の問題

複数の国にまたがる鉄道、道路、海路を含む複合輸送回廊を開発するには、複雑な物流計画と関係者間の調整が必要。最も実行可能で費用対効果の高いルートを選択し、鉄道と道路の接続の実現可能性を評価し、最適な接続性を確保することが重要な課題。

② 鉄道の接続と建設の不足

特に中東では鉄道の接続の大部分が欠落しており、鉄道網を完成させるには多大な建設努力と投資が必要である。

③ 複数の国間の調整

多様な法制度、規制、行政手続きを持つ複数の国の間で政策調整をすることは、この IMEC を実現する上で大きな課題。

④ 潜在的な反対勢力と競争相手

既存の輸送ルート、特にエジプトのスエズ運河の封鎖、反対や競争により、交通量や収入が減少する可能性があり、課題や外交上の障害が生じる可能性がある。

⑤ コストと資金調達

回廊の建設、運営、保守のための適切な資金を見積もり、確保することは大きな課題。開発コストは相当な額になると予想されており、資金源を特定する必要がある。当初の見積りでは、これらの IMEC ルートの開発にはそれぞれ 30 億～80 億米ドルの費用がかかる可能性がある。シームレスな運用には、様々な国間での軌間、列車技術、コンテナ寸法、その他の重要な側面に関して技術的な互換性と標準化を達成することが不可欠。参加国の地政学的利益のバランスを取り、特にイスラエルに関する潜在的な

政治的敏感性に対処することは、円滑な実施にとって極めて重要。

環境への影響に関する懸念に対処し、持続可能性を確保し、建設と運用において環境に優しい慣行を遵守することもこのプロジェクトの重要な側面。貨物とインフラを潜在的な脅威、盗難、海賊行為、その他のセキュリティリスクから保護するために強力なセキュリティ対策を実施することが不可欠。

第 2 節 Transport Connectivity/Digital Connectivity/The Energy Corridor

要となる中東での交通・運輸の接続性に関して、当初の報道によると、IMEC には東側区間が設けられ、インド西海岸からの海上ルートを経由してインドから UAE へコンテナ輸送が行われ、回廊の陸路と合流する。貨物は UAE からサウジアラビアとヨルダンを経由して鉄道で地中海沿岸のイスラエルのハイファ港まで運ばれる。

回廊の西側区間では、コンテナをイスラエルのハイファで船に積み直し、欧州連合、フランス、イタリア、ドイツ各地の港に運び、そこから欧州鉄道網で最終目的地まで輸送する。この双方向輸送リンクの魅力は、スエズ運河への依存度を減らし、高速貨物列車が時速 120 キロメートルで走行するため、船の約 4 倍の速度で 40 パーセントも高速化できるルートを作れる点にある。

イスラエルのハイファ港はこの回廊計画に不可欠であるが、2023 年 10 月 7 日にハマスがイスラエルで行った前代未聞のテロ攻撃の影響が拡大し、この野心的な計画に一時的に影を落とした。しかし、この計画への熱意は、運輸、データ、再生可能電力網、クリーンな水素パイプラインなどを含む「本物のビッグ・ディール」として、回廊を設立する覚書の署名について述べた、米国バイデン大統領の声明からも読み取れるが、トランプ政権でどう動くかは未だ分からない。

紅海は世界貿易の主要な動脈の 1 つであり、コンテナ量の推定 30%、国際貿易の 12% を占めている。世界的なサプライチェーンにとっての重要性は、2021 年 3 月にスエズ運河が 1 週間にわたって閉鎖されたことで明らかになり、また、2023 年 11 月 21 日以降、ミサイル、ドローン、ヘリコプター、ボートマウント攻撃が繰り返されたことにより、2021 年時の一時的な封鎖よりも事態をはるかに悪化させた。世界の 5 大海運会社は、運航の危険を宣言し、アジアから欧米に向かうコンテナ船やタンカーを、喜望峰を経由して再ルーティングしている。距離が長ければ、約 3,500 海里 (6,482km) が上海 (中国) からロッテル

ダム（オランダ）への往復でさらに 1 週間以上かかり、通常 100 万米ドルの燃料費がかかることになる。保険料の大幅な増額とは別に、ソースは不詳ながら輸送期間が長くなると世界の輸送能力が 20%削減されるとの試算があり、これはすなわち価格の上昇とサプライチェーンの寸断につながる。また別の報告によれば、これは化学物質の約 24%、自動車産業で使用される平板圧延鋼材の 22%、自動車用の絶縁電線とバッテリーの 22%の出荷に影響を与えるとされている。これが正しければ、欧米 2 大市場へのインドの輸出はほぼすべてがこの経路を通ることから極めて重大な事象だ。

欧州連合（EU）はインドにとって最大の貿易相手国であり、2022 年の二国間貿易は推定 1,360 億米ドルに達した。輸出額が 610 億米ドルを超え、インド第 2 位の輸出市場でもある。一方、米国はインドにとって第 2 位の貿易相手国であるが、2022～23 年の輸出先としては 785 億米ドルと最大である。インドの対欧米貿易が拡大するにつれ、既存の貿易ルートに一定の余剰をもたらす代替的な回廊として IMEC を促進することが、インドの戦略的利益になるとの根拠の一つは此処になる。特に、地政学的見地からは、IMEC が想定しているようなイスラエル、ヨルダン、サウジアラビア、アラブ首長国連邦の積極的な協力には至っていない。イスラエルは早くからこのプロジェクトの熱心な支持者であり、ある元イスラエル大臣は、この交通網を地域の平和と繁栄を促進する「平和の列車」と表現している。また、提案された回廊がこれを回避しているとするエジプトカイロとトルコアンカラの地経済的懸念にも関与している。エジプトは有利なスエズ運河の独占にとって不必要な競争相手と見なしている。一方、トルコは、バスラからイラクを通る鉄道回廊は、より実行可能であるだけでなく、アジアとヨーロッパの架け橋としての地位を強化したいと考えている。

鉄道リンクの中心性や、サウジアラビアの「ビジョン 2030」や国家運輸・物流戦略（NTLS : National Transport and Logistics Strategy）と言われる地域インフラプログラムへの貢献は重要ですが、物流の動きを同期させ、各国の地域関税政策と並行して運用できる標準関税・課税制度を構築することが最も重要な課題と物流屋としては思う次第。この分野でのベスト プラクティスは、EU や ASEAN などの多国間システムで既に採用されており、IMEC の実用的な規制枠組みを構築する上で良い例となる可能性がある。

参考 UAE とサウジアラビアの鉄道網



出典 UAE : The National10 サウジアラビア : Maximillian Dorrbecker

デジタル接続に至っては、一旦、完了すれば、高速で確実な情報とデータの流りが約束され、それは経済成長と地域統合にとって極めて重要である。IMEC のデジタル接続には、海中データケーブル、通信ネットワーク、デジタル支払エコシステムという 3 つの可能性のある構成要素がある。インドはテクノロジー・フットプリントが大きいことから、これらのデジタル・イニシアティブに大きく貢献することができる。

IMEC のデジタル接続は、地域に点在する海底データケーブル網を通じたパートナー間のデジタル接続の活発化にかかっている。現在、アジア、ペルシャ湾岸、ヨーロッパ諸国の一部を結ぶデータケーブルが複数あるが、このような大容量のネットワーク・リンクといくつかの地上ケーブルは、この地域のインターネット帯域幅を拡大し、より多くの人々をオンラインで接続するうえで不可欠である。中国の HMN Tech 会社は、これらのデータケーブルの一部で大きな存在感を持っている。注目すべきは、2012 年の海底ケーブル・プロジェクト全体のわずか 7%から、2019 年までに市場シェアを 20%に拡大した主力プロジェクトは、パキスタンで始まりフランスで終わり、ヨーロッパ、アフリカ、アジアを結ぶ毎秒 192 テラバイトの輸送能力を持つ PEACE ケーブルである。

IMEC は、インドとアラビア湾を結ぶ東回廊 とアラビア湾とヨーロッパを結ぶ北回廊に沿って高速データケーブルの敷設を提案し、中国企業が支配するこの市場に本格参入しようとしている。このケーブルが回廊で果たす戦略的目的を考えると、IMEC 参加のパートナー国は超大容量データパイプラインの構築を目指す必要がある。その為には、米国、

インド、UAE、ドイツからの多額の投資が必要となり、このプロジェクトには、技術系、通信系、海中ケーブル会社の継続的な契約が必要となる。このプロジェクトを成功裏に実施することで、パートナー国は自国の規制やサイバーセキュリティの枠組みを構築し、海中ケーブルを確保し、地域内の他のケーブル・プロジェクトに適用する機会を得ることができる。次に重要となるのが、電気通信ネットワークの構築である。電気通信の接続性は、地域経済のデジタル領域への進出のバックボーンである。その結果、多くの IMEC パートナーが、テレコムネットワークをレガシー3G/4G から 5G ワイヤレスシステムにアップグレードしている。しかし、このアップグレードは推計で、1か国 5G の全国展開のための平均ベースラインコストは 30 億米ドルから 80 億米ドルでとなりカバー範囲を拡大するためには追加投資が必要であるとされている。

海底ケーブルと同様に、5G 市場は華為、中信通信機器 (ZTE)、チャイナユニコムなどの中国の通信会社が独占している。華為は、欧米企業よりも安価な 5G 技術を積極的に提供することで、世界の 5G 売上高の 29%、ZTE は 11% を獲得している。2020 年に Huawei が提案した、現行の IP (Internet Protocol) を、より高速で新しい IP 規格に置き換える提案に見られるように、新市場の獲得だけでなく、標準エコシステムの置き換えも目指している。

IMEC パートナー国は、その地域の通信ネットワークを戦略的に捉え、中国企業のさらなる攻勢を止めなければならなくなる。そのためには IMEC 諸国は、政府機関だけでなく、通信会社や協力促進のための技術コミュニティを巻き起こす通信技術に関するタスクフォースやワーキンググループを構成しなければならない。

他方、経済および商業取引の深化の核心は、デジタル決済エコシステムの統合の強化である。決済システム間の相互運用性が発展すれば IMEC 全体で貿易や投資を効率的に管理できるようになり決済や送金の利便性が大きく高まる。現在、SWIFT は、国境を越えた銀行間決済のために広く受け入れられているシステムであるが、低額取引に対する小売支払いは依然として課題が残る。インドは、国境を越えた支払いと送金のための統合決済インターフェース (UPI) を積極的に推進しており IMEC の中では、サウジアラビア、UAE、フランスが資金移動と送金支払いに UPI の使用を許可している。UPI は、IMEC パートナー国間の統合決済エコシステムにとって理想的な選択肢と言えよう。但し、その実現には、インド国家決済機構が UPI を金融詐欺やサイバー犯罪から保護し、金融機関が参加するため

のより重要なインセンティブを考案し、そのアプリケーションプログラミング インターフェースを真にオープンソースにとして国際決済ネットワークとの連携を強化する必要がある。

1. エネルギーとエネルギー安全保障

IMEC でデジタルの次に大きなビジネスチャンスとなるのは、エネルギーとエネルギー安全保障だ。エネルギー移行の課題は、生産から消費まで、デジタル技術とも絡み合っている。インドのような新興経済国は、グリーン・エネルギーへの移行を図りつつ、エネルギーへのアクセスと経済的負担を確保するという三重苦に直面している。更にグリーン・エネルギーへの移行は、環境、エネルギー安全保障、地政学的関係に影響を与える。

新しいエネルギーへの転換は、これらのグリーン技術のための新しいサプライチェーンと、エネルギーに関連する電力ダイナミクスの変化をもたらす筈でインドと多くの新興世界にとって、エネルギー安全保障を再考し、世界のエネルギー情勢の中でより目立つ機会となる。IMEC の一つの焦点としてエネルギー回廊を統合することは、上述の三重苦を解決するため材料となり得る。エネルギーをめぐる協力を可能にする IMEC の取り組みの一環として、以下の 2 つの重要な優先分野が特定されている。

①再生可能エネルギーのための相互接続グリッド

再生可能エネルギー技術、特に蓄電池は 2020 年には、リチウムイオンをベースとする蓄電池システムの電力会社規模の蓄電池は、1kWh 当たり約 345 米ドルと見積もられ、最も楽観的なシナリオでも、2030 年までに 143 米ドル/kWh にまで減少すると予測されている。

インドのような新興国は、エネルギー移行のための資金調達にすでに苦戦している。現在、インドのグリーン・セクターへの年間資金フローは、国内で決定された拠出金の達成に必要な金額のわずか 1/4 である。電池貯蔵に依存する再生可能エネルギー拡大経路は、エネルギー移行コストを大幅に増加させる。IMEC の一部である相互接続グリッド・プロジェクトは、信頼できる再生可能エネルギー供給の代替経路を提供している。2023 年、インドは UAE とサウジアラビアとの間で系統相互接続に関する協議を行った。IMEC は、再生可能エネルギー、特に太陽光に関して最高のポテンシャルを持つ地域をカバーしているものの、再生可能エネルギーの開発は他の地域に遅れをとっている。たとえば、UAE、

サウジアラビア、イスラエルは太陽光発電の潜在性が最大の上位 20 か国に入っているが、これらの国では再生可能エネルギーが電力ミックスに占める割合は 10%未満にとどまっている。相互接続された送電網は、より広範な市場へのアクセスを提供することで、この地域の再生可能エネルギーの需要源を増やし、より大規模な投資を促す刺激となる可能性がある。

最も重要なのは、相互接続されたグリッドは、インドにとってグリーン エネルギー移行のリーダーとしての信頼性を示すユニークな機会であるということで、国際太陽光同盟のリーダーシップの一環として、インドは「1つの太陽、1つの世界、1つのグリッド」というインド構想を提唱し、世界のさまざまな地域に再生可能エネルギーを送電できる共通のグリッドを構築している。

②水素

主に再生可能エネルギーを使用して生産されるグリーン水素は、将来の大幅な脱炭素化に不可欠な燃料になると期待されている。水素はエネルギー密度が高いため、重工業や長距離輸送など、他の燃料が適さない可能性のある排出削減が困難な分野の脱炭素化には不可欠でインドはすでにグリーン水素インフラの拡大に強い意欲を示している。中央政府は、2030 年までに 500 万トンのグリーン水素生産インフラを構築するため 21 億ドルのインセンティブ プランを承認済みだ。民間部門もグリーン水素を優先分野と位置付けており、Reliance Industries、Adani Enterprises、JSW Energy などの企業が累計 350 万トンのグリーン水素製造能力を確立している。同様に、UAE やサウジアラビアなどの IMEC の他の国々も、グリーン水素の拡大に向けて強力な計画を立てている。グリーン水素の拡大に対する重要なハードルの 1 つは、水素用に生産プロセスの改編を好まないユーザーが数多くいることだ。IMEC は、グリーン水素の輸出回廊を創設し、国内の国境を越えて利用可能な市場を拡大することにより、この問題を解決するための不可欠なステップとなり得る。

他方、実現の為には高い生産コストの引き下げも課題だ。技術開発と安価で効果的な電解液を生産し利用する能力如何で左右される。物理的なインフラに加えて、グリーン水素回廊は技術的な回廊としての役割を果たすことができ、これは、回廊の一部である国を越えたグリーン水素技術の共同開発につながる可能性があり、技術と人的資源を移転する。最終的にグリーン水素技術の開発を加速させることができ、この地域の国々が世界のグリーン水素経済のリーダーになるために不可欠なものになる可能性がある事も示唆している。

第3節 CEPAとIMEC：インドとUAEの経済関係

包括的経済貿易協定（CEPA）と IMEC の共同の取り組みにより、インドと UAE の貿易量、市場アクセス、経済成長が増加すると考えられる。

2024年6月23日、インドのジャイシャンカール外相が UAE を訪問し、アブドラ・ビン・ザイド・アル・ナヒヤーン外相と会談した。ジャイシャンカール外相がインドの外相に再任されてから 2 週間以内に行われたこの訪問は、インドの外交政策マトリックスにおける UAE の重要性を示している。過去 4 年間で、二国間パートナーは、IMEC 協力の開始、2022 年の（CEPA）、二国間通貨での貿易決済、インドのルピースタックへの UAE デビット/クレジットカードの追加など、いくつかの重要なマイルストーンも達成した。

今日、インドは UAE にとって中国に次ぐ第 2 位の貿易相手国であり、UAE はインドにとって中国と米国に次ぐ 第 3 位の貿易相手国だ。さらに、二国間協力の継続を促進し、世界および地域の地政学的混乱を緩和し、経済成長の持続を図るため、二国間パートナーシップは、IMEC の開発と、CEPA とのさらなる整合化に向けた協力を深めている。国際通貨基金（IMF）は、2023 年に世界貿易が 5%減少すると予測しましたが、インドと UAE の二国間貿易は約 4%増加し、UAE の国際貿易の 9%、インドの総貿易の 8.15%を占めました。2022 年 5 月 1 日以降、インドと UAE の貿易は 16.4%拡大し、2022 年の 729 億米ドルから 2024 年には 836 億 4,000 万米ドルに達している。

年	インドの輸出	UAEの輸出	二国間貿易総額	二国間貿易総額（エネルギー以外）	主要商品輸出グループ - インド（エネルギー以外）	主要商品輸出グループ - アラブ首長国連邦（エネルギー以外）
2020-21	16.68	26.62	43.30	28.67	鉄鋼、衣料品、繊維、宝石、家電製品	金属および合金、宝石および宝飾品、プラスチックおよびゴム製品
2021-22	28.04	44.83	72.87	46.36	鉄鋼、衣料品、繊維、宝石、家電製品	金属および合金、宝石および宝飾品、プラスチックおよびゴム製品
2022-23	31.61	53.23	84.84	48.46	航空宇宙関連製品、建設資材、宝石・ジュエリー、プラスチック	金属および合金、宝石および宝飾品、プラスチックおよびゴム製品
2023-24	35.62	48.02	83.64	57.81	航空宇宙製造、建設資材、宝石・宝飾品、プラスチック	金属および合金、宝石および宝飾品、プラスチックおよびゴム製品

出典：EXIM Data Bank, Ministry of Commerce, Government of India

第4節 インドにおけるサウジアラビアの主要投資家

従来からインドとサウジアラビアの二国間関係は、エネルギー協力が基盤であり続けている。2023年インドはサウジアラビアにとって3番目に大きな輸出先であり、サウジアラ

ビアの世界の商品輸出の 11.4%を占めた。インドは、原油、有機化学物質、肥料、無機化学物質、化合物など、さまざまなサウジアラビア製品を輸入している。しかし、2023～24年のインドのサウジアラビアからの輸入は、前年と比較して 24.3%減少した。これは主に鉱物燃料と石油の輸入の減少によるもの。これはロシアをはじめとする広範囲地域からの輸入にシフトしたことを反映したものだ。2023～24年のインドの原油輸入におけるサウジアラビアのシェアは、2019～20年の 19.8%から 15.8%に低下した。石油輸入の減少とは対照的に、サウジアラビアへのインドの輸出品目は十分に多様化している。輸出品には自動車、穀物、機械、電気機器、肉製品が含まれる。サウジアラビアへのインドの輸出は、2019～20年の 62 億米ドルから 2023～24年には 116 億米ドルへと、年平均 18.4%で増加している。サウジアラビアは2023～24年、インドにとって7番目に大きな輸出先であり、GCC 諸国の中では UAE に次いで 2 番目に大きな輸出先である。

二国間の現地通貨決済（LCS）メカニズムは、インドと UAE 間の取り決めと同様に、国境を越えた取引におけるそれぞれの国の通貨の利用を促進するものであり、取引コストの削減、決済時期の加速、貿易の予測可能性の向上に役立つ可能性がある。

サウジアラビアのビジョン 2030 には、公共投資基金（PIF）の役割を拡大して世界最大の政府系ファンドとなり、海外投資と国内投資の両方を通じて経済成長を推進することが含まれる。公共投資基金 PIF は、通信、小売、農業、食品加工、ヘルスケア技術、インドの新興企業など、インドのさまざまな分野で株式を保有している。2023年には、PIFの収益は 100%以上増加し、880 億米ドルに達した。このため、インドのグジャラート州所在の国際金融経済特区、GIFT シティ（Gujarat International Finance Tec-City）に拠点を置き、エネルギー、インフラ、農業、製造などの分野に 1,000 億米ドルの投資を行うという PIF の意向を明らかにしている。

参考：インドにおけるサウジアラビアの主要投資家

投資家	プロジェクトの展望
サウジアラムコ	サウジアラムコとアブダビ国営石油会社（ADNOC）は、インドの国営石油大手、インド石油公社（IOC）、パーラト石油公社（BPCL）、ヒンドウスタン石油公社（HPCL）と提携して合併会社を設立し、ラトナギリ製油所・石油化学会社（RRPCL）の株式50%を取得した。さらに、アラムコ・アジア・インドは、リライアンス・インダストリーズなどのインドの民間製油所と事業拡大の可能性について話し合っている。
サビック	SABIC はベンガルール技術革新センターに 1 億米ドル以上を投資しました。これは、サウジアラビア企業によるインドへの大規模な投資。この動きは、インドおよび世界で高まる市場ニーズに対応するために研究能力を高めることを目的としています。SABIC は現在、ベンガルール、ムンバイ、デリー首都圏、チェンナイ、ブネ、パドダラなど、インドのいくつかの都市で事業を展開。
アルファナール・エナジー	アルファナール・エナジーは2016年にインド市場に参入し、スズロン社製のタービンを使用した50MWの風力発電プロジェクトをグジャラート州で開始。また、2018年2月にはインド太陽光発電公社（SECI）の2,000MWの風力発電オークションで300MWの入札を獲得し、グジャラート州ブージでこのプロジェクトを開発することを目指している。これらのプロジェクトに約6億ドルの投資を実施。さらに、同社はインドの太陽光発電分野での存在感を拡大しており、2018年に開始したプロジェクトは着実に進展している。
公共投資基金（PIF）	サウジアラビアの公共投資基金（PIF）は、リライアンス・リテールの株式2.04%（13億ドル相当）とリライアンス・ジオの株式2.32%（15億ドル相当）を取得し、さらに他のさまざまなベンチャー企業にも投資。
ザミルエアコンインド株式会社	サウジアラビアのザミル工業投資会社の子会社であるザミル・エアコンディショナーズ・インディア・プライベート・リミテッド（ZACインディア）は、2013年にインドのエアコン業界に参入しました。2019年3月から2020年12月の間に、ザミルはエアコンの製造に約1,500万米ドルを投資。
サウジアラムコと ADNOC	サウジアラムコ、アラブ首長国連邦に拠点を置くADNOC、マハラシュトラ州は、440億ドル相当の巨大石油精製所の建設に協力。
マーデン	サウジアラビア鉱業会社（マーデン）は、インド企業のIPL社およびKRIBHCO社と総額20億ドルの覚書2件を締結した。これらの契約には、サウジアラビアからインドへのリン酸肥料500万トンの移送が含まれる。
サウジアラビア投資省	サウジアラビア投資省は、インド企業UPL社とサウジアラビア国内で特殊農薬を生産する契約を締結した。契約額は10億米ドル。

出典：各種資料より筆者作成

第 5 節 国際南北輸送回廊（INSTC）

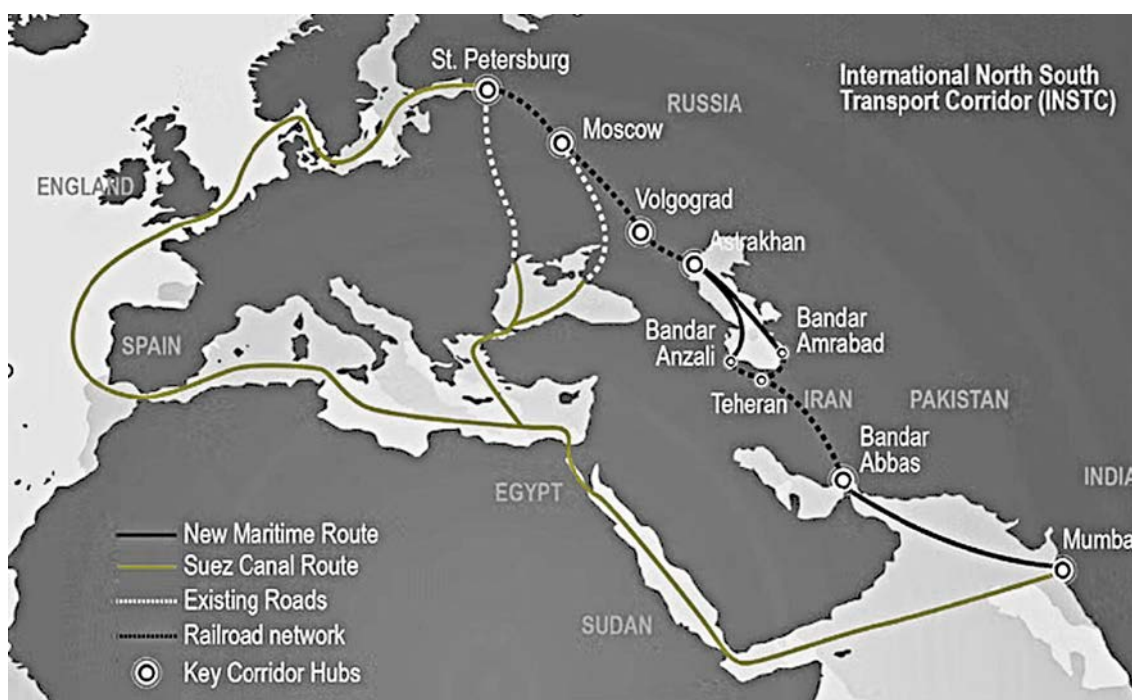
IMEC に先行しインドが参加する国際南北輸送回廊（INSTC）は、インド洋とペルシャ湾をイラン経由でカスピ海に結び、さらにロシアのサンクトペテルブルクを経由して北ヨーロッパに至る 7,200 キロメートルのマルチモード輸送ルートである。インド、イラン、アゼルバイジャン、ロシア、中央アジア、ヨーロッパの間で貨物を輸送するための船舶、鉄道、道路のルートを結ぶ。INSTC は 2000 年 9 月 12 日にサンクトペテルブルクで開催されたユーロアジア運輸会議において、イラン、ロシア、インドの三国が南北国際輸送路の整備・活用に関する国際協定を締結した。以降、参加国は拡大し、アゼルバイジャン、

アルメニア、カザフスタン、キルギスタン、タジキスタン、トルコ、ウクライナ、シリア、ベラルーシ、オマーンの10か国（合計13か国）がINSTCに参加している。

インドにとってのINSTCの重要性は貿易ルートの多様化で、インドはホルムズ海峡や紅海（スエズ運河ルート）などの難所を回避できるようになり、貿易の安全性が高まる。

イスラエルとハマスの紛争や紅海南部でのフーシ派による船舶攻撃は、代替貿易ルートを持つことの重要性を浮き彫りにした。これにより、インドはパキスタンと不安定なアフガニстанを迂回して中央アジアに到達できる。また中央アジアとの連結性の強化も挙げられ、このプロジェクトは、インドをロシア、コーカサス、東ヨーロッパの市場に結び付け、「コネクト・セントラル・アジア」などの取り組みを通じて中央アジア諸国との貿易、エネルギー協力、防衛、テロ対策、文化交流を促進する。

参考：国際南北輸送回廊（INSTC）概要図



出典：Civildaily Web サイトより

(<https://www.civildaily.com/news/international-north-south-transport-corridor-instc/>)

INSTCは、スエズ運河ルートに比べて輸送時間を20日間、輸送コストを30%大幅に削減可能だ。エネルギー安全保障においては、インドがロシアや中央アジアのエネルギー資源にアクセスしやすくし、中東への依存を減らす効果も期待できる。ロシア・ウクライナ

戦争以来、ロシアからの原料炭の輸入は 3 倍に増加しており、オーストラリアからの輸入が減少する中で、今後さらに増加すると予想されている。更に、イランおよびアフガニスタンとの絆強化として、インドはイランのシスタン・バロチスタン州にあるチャーバハール港に投資し、中央アジア諸国との貿易を促進することを目指して本協定に署名したとも言われる。チャーバハール港は、直接の海上アクセスと地域における貿易機会を提供しているため、インド、イラン、アフガニスタンにとって不可欠な港の位置付けとなっている。

INSTC の完全活用に関する課題としては、①専用の資金提供機関を持つ中国の一带一路構想 (BRI) とは異なり、世界銀行やアジア開発銀行などの主要機関からの資金提供が不足していることが挙げられる。2018 年に米国が包括的共同行動計画 (JCPOA) から離脱した後にイランに課された厳しい制裁により、多くのグローバル企業がイランのインフラプロジェクトから撤退している。②加えて中央アジアにおける安全保障上の懸念、中央アジアにおけるイスラム国 (IS) などのテロ組織の存在は、INSTC 沿いに重大な安全保障上の脅威をもたらし、投資やルートの円滑な運営を阻害する可能性がある。③加盟国間の通関規則と関税構造の相違により、貨物の移動に複雑さと遅延が生じていること。④INSTC では、さまざまな輸送手段 (船舶、鉄道、道路) が利用され加盟国間の不均等なインフラ開発、特にイランの鉄道網の未発達により、ボトルネックが発生し、商品のスムーズな移動が妨げられている。

INSTC 創設メンバーであるインドとロシアによる積極的なアプローチは、INSTC の成功に極めて重要である。ビジネスエコシステムの共同作業計画、共同のマーケティング活動、インフラ開発の取り組み、政治的障害に対処するための外交努力などが含まれる。インフラ開発と回廊の維持に必要な資金をどう調達してゆくか、地域の治安と政治的安定の向上を通じてリスクを軽減し、民間部門の参加を奨励すべきであるとされますが世界中の嫌露感とどう向き合っていくかなど課題は山積する。

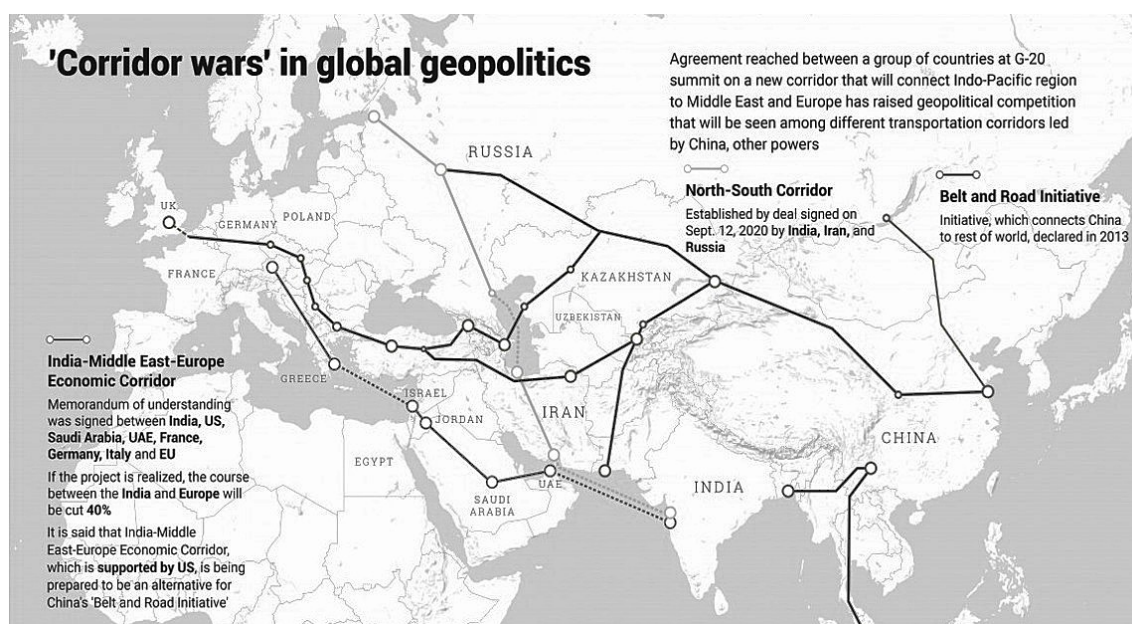
第 6 節 各回廊との相関

中国の BRI に IMEC を匹敵させるのは容易なことではない。BRI は世界中で道路、発電所、港、鉄道、デジタルインフラ建設などに総額 1 兆ドルを超える資金を投じてきた。150 か国近くが何らかの形で BRI に署名しており、アフリカではアフリカ連合加盟国 55 か国

のうち 53 か国が署名していると報告されている。

ボストン大学の「中国のアフリカへの融資データベース」によると、中国は 2000 年から 2022 年までにアフリカ諸国と地域組織に 1,700 億ドル以上を融資した。中国のアフリカへの投資は、投資、契約、プロジェクトの数だけでなく支援国の性質も変化させていると考えられている。しかし、アフリカ諸国と中国の協力関係を前例のない高みにまで高めたインフラ主導の成長モデルは「債務の罠」とも言える財政負担を強いることでその執行が疑問視されるようになってきている。一部のアフリカの観測筋は、高速道路、橋梁、鉄道、発電所、空港などのインフラの大規模プロジェクトは、アフリカ諸国が必要とする成長や工業化を促進せず、むしろ債務拡大・悪化させていると主張する。とはいえ、北京のアフリカ全土での広範な足跡と中国企業による投資により、中国は、現在地政学的な競争の対象となっている重要な鉱物を含め、深く包括的なパートナーシップを構築することができた訳である。

参考：'Corridor wars' in global geopolitics



出典：Anadolu Ajansı Web サイトより

(<https://www.aa.com.tr/en/politics/corridor-wars-in-global-geopolitics/2989608>)

中国外務省は、2020 年から運航が停止されている中国とインドの間の直行便を再開することで合意したと発表した。中国外務省によると、中国の孫衛東外務次官とインドのミスリ外務次官が 2025 年 1 月 27 日、中国・北京で会談を行い、ジャーナリストの交流を進め

ることでも合意した。この他、国境を越えた河川に関する協力を継続し、専門家レベルの新たな会合を早期に開くことや、インド人によるチベットの聖なる山や湖への巡礼再開を後押しすることについても合意した。中国とインドは国境の係争地で軍事衝突を繰り返してきたが、5年ぶりとなる公式な首脳会談が2024年10月に行われて以降、緊張の緩和と関係の修復に向けた交渉を加速させている。

第7節 まとめ

インドからアラビア海を渡り UAE に至り、サウジアラビア、ヨルダン、イスラエルを経由して、最終的にヨーロッパに繋がると想定される IMEC は、然し、インドと UAE 以外でプロジェクトの進展につながる協力は具体化されていない。しかしインド外相は、地域の連携を強化するために IMEC を運用開始する緊急性を強調。「主な目標は、関係諸国間の地域的繋がりをより強固で、より深く、より広いものにするという中心的目的を果たすために IMEC を速やかに運用開始する必要がある」としている。IMEC の詳細について、同大臣は物流協力が重点分野であると指摘、サプライチェーンサービスに関連する回廊の目標達成における重要性を強調している。一般貨物に留まらずバルク物など幅広い貨物を網羅している。さらに IMEC はエネルギー資源の豊富な中東地域とヨーロッパやアジアのエネルギー消費国を結ぶことに重点を置いている為、インドのエネルギー安全保障を確保するうえで重要な役割を果たす可能性がある。

また IMEC は世界貿易の代替ルートを提供し、海上安全保障や海賊行為などの共通の課題に対処するためのプラットフォームとしても機能する可能性がある。

IMEC プロジェクトが前進するにつれ、その成功は中東の複雑な地政学的状況乗り越え、貿易ルートの安全を確保出来るかにかかっている。特に中国のような大国が支配する既存の回廊への依存を減らす事に関心のある国や団体から国際的な注目を集める可能性が高くなる。

第5章 中東・アフリカ地域をめぐるインドと中国の外交・通商関係 ーアラブ首長国連邦とケニアを事例とした一考察ー

関西大学商学部
准教授 深澤光樹

はじめに 問題意識の所在

南アジアの中心国インドは、インド太平洋地域における中国の進出に警戒している。インドはテリトリーと捉える南アジア周辺諸国の背中に中国の存在を意識し、政治経済関係を修正・構築しており、中国もまた同様にインドを注視する。インドも含め、南アジア諸国において中国は政治的、経済的影響力を持つようになり、インド周辺諸国にとっては経済的恩恵が得られるなど、インドと中国のバランス外交が可能となるメリットなどもあるが、時に政権交代に繋がるほど国内政治が揺れ動くといったリスクも介在する。そのため、インドは南アジア地域における中国の動きに敏感に反応し、慎重に対応している。

他方で、インドはインド洋を挟んだ西方地域、中東・東アフリカ地域においても、中国の影響力を南アジア周辺諸国とはまた異なる形で注視していると言える。インドは地理的にも歴史的にも結びつきが強い西方地域と、独自の政治経済関係を構築する。そのため、同地域における一帯一路構想に代表されるような中国のプレゼンスの拡大を意識し、インドはアジア・アフリカ経済成長回廊（Asia-Africa Growth Corridor : AAGC）や、昨今のインド・中東・欧州経済回廊（India-Middle East-Europe Economic Corridor : IMEC）といった多国間協力の枠組みで対応を展開していると捉えられる。他方で、西方地域諸国はインドと中国の進出により経済面での協力を両国から引き出すことに加え、印中の影響力のバランスを取ることが可能となる。インド・中国との関係性を梃子に国内政治の運営上の、あるいは国際的な立場を強化できる可能性もある一方、時の政権はインドや中国への過度の接近により批判材料を与えてしまうというリスクも考えられる。

本稿の目的は、インド・中国とインド西方地域との政治的、経済的関係性を把握し、またインド西方地域諸国が印中とどのような関係性の構築をしているのか、その概要を確認することにある。インドの西方地域諸国として、本稿では中東から IMEC の要となるアラブ首長国連邦（以下 UAE）、アフリカから東アフリカ地域の基点となるケニアを取り上げる。以下では、インド・中国の中東とアフリカ地域における政治経済の関係性を概観した

後、両国のプレゼンスが大きい UAE とケニアを事例に、印中との通商・外交関係の概要を確認していく^(注1)。

第1節 インド・中国と中東・アフリカ諸国

1. インドと中東・アフリカ関係—IMEC、AAGCに関連して—

(1) インドと中東地域

はじめに、インドと中東の経済関係の概要を確認したい。2023年のインドの中東諸国からの輸入額が総輸入額に占める割合は約24.1%で、輸出については15.0%となっている^(注2)。同地域では特にUAE、サウジアラビアからの輸入額が突出して高くなり、次にイラクがこれら二国に続く規模となる。急速に成長するインド経済の資源・エネルギー需要は高く、インドは主に中東とロシアから原油を調達している。原油に関して、2023年のインドの輸入相手国の割合を確認すると、ロシアが9.1%、UAEが7.1%、サウジアラビアが4.7%、イラクが4.4%となる^(注3)。

また、中東はインドの海外出稼ぎ労働者を多く引きつけ、同地域からインドへの海外送金流入も顕著である。2024年11月時点の在外インド人人口が多い国上位20か国を見ると、UAE(2位)とサウジアラビア(5位)に続き、クウェート、カタール、オマーン、バーレーンなどの中東諸国が名を連ねる(表5-1を参照)。これら全て合わせた中東で暮らすインド人は900万人近くになる^(注4)。インドは海外送金流入の総額が世界で最も高い国に数えられるが、これらの中東諸国はインドの国別海外送金流入額ランキングで上位に入る。2020年のトップ10位を見ると、UAEが2位、サウジアラビアが5位、クウェートが6位、オマーンが7位、カタールが8位となっている^(注5)。

インドにとって中東地域の経済的な重要性が増す中、外交面や安全保障関連でもインドと中東諸国は接近を見せている。2014年から始まるモディ政権以降に見る首相の中東訪問回数は17回に達し、これはその他地域と比較しても多く、中東との政治関係性強化が試みられていることがわかる^(注6)。後に確認するように、同地域では中国もまた政治的にも経済的にも影響力を強めている。その背景には中東地域におけるアメリカのプレゼンスが以前と比較して後退してきていることがあげられる。そのため、インドは経済安全保障の観点からも、アメリカの安全保障の傘の下にあることを前提としながら、かつ中国と正面から衝突する形を避けながら中東諸国との安全保障面での連携を強化させてきているのである(Blarel 2024 pp.543-547)。

アメリカは 2020 年にアブラハム合意 (The Abraham Accords) によりイスラエルと UAE の国交正常化の仲介を行うが、これまでイスラエルと UAE との通商外交両面から関係性を強化してきたインドは、本合意を基礎とした経済協力枠組みに参加し、2021 年に I2U2 (インド、イスラエル、UAE、アメリカ) が形成された。そして、中東地域の貿易促進と開発協力に関心の強いインドを加えて完成した I2U2 の枠組みから、EU を加えたインドから中東諸国を経て欧州まで至るコネクティビティ・プロジェクトである IMEC が誕生する。2023 年 9 月にニューデリーで開催された G20 の会合を契機に、各国・地域代表が集まり IMEC に関する MOU が結ばれることとなった (Blarel 2024 pp. 548-549)。

(2) インドとアフリカ地域

次にインドとアフリカ地域の経済関係の概要を見ていきたい。2023 年のインドのアフリカ諸国からの輸入額が総輸入額に占める割合は約 6.5% で、輸出については約 12.7% となる。アフリカ諸国の中では、南アフリカからの輸入が突出して高く、ナイジェリア、タンザニア、アンゴラ、モザンビーク、そしてガーナ、ギニアなどが続く。インドの主な輸出国としては、南アフリカ、タンザニア、ナイジェリア、エジプト、トーゴ、ケニアがあげられる。アフリカ諸国はインドから主に鉱物性燃料、医薬品、穀物や糖類、自動車・二輪車、機械類、電気製品などを輸入し、インドはアフリカから主に貴金属・宝石類、銅関連類、鉱物性燃料などを輸入するという構造になっている^(注 7)。

既述の世界の在外インド人人口が多い国上位 20 か国を確認すると南アフリカ (8 位)、モーリシャス (12 位) などが入り、上位 50 か国まで広げると、ケニア (33 位)、タンザニア (41 位)、ナイジェリア (42 位)、ウガンダ (45 位)、ザンビア (48 位)、モザンビーク (50 位) といった国々が入る。特にアフリカの東方およびその内陸と、南方に多くの在外インド人が確認される。インドはアフリカ地域と英領インド時代を含め、歴史的な繋がりが深い。これらの国々からの送金流入は他地域と比較して限定的と言える^(注 8)。

2000 年代に入り、インドはエネルギー資源の確保などの理由を背景に、アフリカ諸国への接近を始めた。2008 年にニューデリーにて第一回インド・アフリカ・フォーラム・サミット (India-Africa Forum Summit : IAFS) が開催される (近藤 2010 pp.87-88)^(注 9)。IAFS は開発援助、経済協力、人的資源開発、南南協力を軸にインドとアフリカ諸国が多面的に協力体制を築いていくことを目的としており、第二回は 2011 年にエチオピアにて、また第三回は 2015 年にニューデリーで開かれた。特に第三回はアフリカ 55 か国中 54 か国から参加があり、大規模なものとなった^(注 10)。2023 年にインドが G20 のホスト国を務めた際には主導してアフリカ連合 (African Union : AU) を G20 の正式メンバーに加え、

そのグローバルサウスの盟主としての存在感を示すとともに、アフリカ諸国へのコミットメントの高さを国際社会に印象づけた。

モディ首相はアフリカ各国を積極的に訪問しており、2018年にウガンダに訪れ同国国会でスピーチを行った際、アフリカがインドにとって極めて優先度の高い地域であることを強調して述べている^(注 11)。そして、2018～2021年までに新たに18の大使館をアフリカに設置し、総計47つにすることを掲げ、アフリカ諸国との外交関係構築のための基盤強化を進めている^(注 12)。

インドはアフリカとのリンクを強化するうえで、外交政策とするアクト・イーストの中で日本との連携も行なっている。インドと日本は、2017年にインドのグジャラートで開かれたアフリカ開発銀行の年次総会でAAGCを提案し、アフリカ諸国も含めたアジア太平洋におけるインフラプロジェクトの促進に乗り出した。この動きはインドによる、一帯一路構想を軸にインド太平洋で影響力を増す中国に対する、クアッド(Quadrilateral Security Dialogue: QUAD)を始めとした多国間協力による対応と言える(Chan 2020 pp.213-214)。

表 5-1. アフリカ・中東諸国の在外インド人人口 (2024 年)

(単位: 人)

アフリカ諸国 (北アフリカ・サブサハラ以南アフリカ)				中東諸国				
	国名	人口		国名	人口		国名	人口
1	南アフリカ共和国	1,700,000	24	ガボン	1,500	1	アラブ首長国連邦 (UAE)	3,568,848
2	モーリシャス	894,848	25	ギニア	1,441	2	サウジアラビア	2,463,509
3	ケニア	80,000	26	ジブチ	1,008	3	クウェート	995,528
4	タンザニア	55,000	27	カメルーン	1,000	4	カタール	836,784
5	ナイジェリア	51,800	28	ベナン	1,000	5	オマーン	686,635
6	ウガンダ	37,660	29	トーゴ	983	6	バーレーン	327,807
7	ザンビア	30,000	30	南スーダン	900	7	イスラエル	105,000
8	モザンビーク	28,262	31	コンゴ共和国	850	8	イラク	17,104
9	コンゴ民主共和国	20,000	32	ブルンジ	735	9	ヨルダン	17,050
10	マラウイ	16,643	33	ナミビア	520	10	イラン	10,765
11	セーシェル	13,238	34	モロッコ	550	11	レバノン	3,040
12	マダガスカル	10,500	35	ブルキナファソ	500	12	イエメン	1,120
13	ジンバブエ	10,000	36	モーリタニア	310	13	シリア	97
14	エチオピア	5,907	37	ギニアビサウ	300	14	パレスチナ	13
15	アルジェリア	3,823	38	赤道ギニア	250			
16	エジプト	3,533	39	コモロ	220			
17	シエラレオネ	3,012	40	エリトリア	172			
18	リベリア	3,002	41	ニジェール	158			
19	ルワンダ	3,000	42	チャド	120			
20	コートジボワール	2,745	43	ソマリア	100			
21	アンゴラ	2,581	44	スーダン	85			
22	ガンビア	2,120	45	中央アフリカ共和国	70			
23	セネガル	2,120						

注. 2024年11月時点の数字、ハイライトは東アフリカ諸国。

出所: Ministry of External Affairs, "Population of Overseas Indians" を参照に作成。
(<https://www.mea.gov.in/population-of-overseas-indians.htm> 2025年2月23日閲覧)

2. 中国と中東・アフリカ関係— 一带一路構想と関連して —

(1) 中国と中東地域

2022年の中国の中東・北アフリカ地域からの輸入額が輸入総額に占める割合は10.0%、輸出額の割合は5.4%である。輸入面では特にサウジアラビア、UAE、イラク、オマーン、クウェートが代表的な貿易相手国となり、輸出面ではUAE、サウジアラビアを筆頭に、エジプト、イスラエルなどが主な貿易相手国として確認される。中国は中東・北アフリカ地域に対して機械類や電気製品、鉄鋼や非鉄金属およびその製品、衣類製品、車両関連などを中心に輸出し、同地域からは鉱物資源燃料を輸入するという構図にある^(注13)。

中国経済の成長は中東地域からのエネルギー資源の輸入を拡大させながら実現したものであり、かつてほどの高成長率が見られない現在も、経済の維持と安定した成長のため、中国にとって同地域は引き続き重要な位置づけにある。中国にとって中東地域は1995年から主要エネルギー資源輸入先となり、2020年までに湾岸諸国からの石油輸入が中国の総石油輸入に占める割合は約47%に達した。中東地域はエネルギー安全保障上の要所だが、中国の同地域との経済活動はインド同様にアメリカの安全保障の傘の下で発展してきた。そのため、中東地域におけるアメリカのプレゼンスの後退は中国にとって中東諸国と同地域の政情安定化やテロ対策、治安維持などを含めた協力関係の構築を促す形となる (Blarel 2024 pp.541-543)^(注14)。

中東諸国においても、中国の存在は重要だ。中国はエネルギー資源の重要市場であり、かつ投資をはじめとした各種経済的恩恵をもたらす。中東諸国では化石燃料に依存した経済構造から脱却するため産業の多角化が推進されてきたが、中東諸国内でのエネルギー資源消費量の増加や、同地域以外での生産の増加、再生可能エネルギーなどエネルギーの多極化などを背景にさらにその重要性が高まっていると言える^(注15)。安全保障に関しても、引き続きアメリカとの協力関係を維持しながらも、同地域で影響力を高める中国、インドとの連携は重要性を増している。

中国と中東諸国は2004年に中国・アラブ諸国協力フォーラムを設置し、2016年には中国アラブ政策確認書を作成することで中国と中東諸国の、一带一路構想とその関連プロジェクトを含む包括的な協力関係を明確化した^(注16)。また、2024年5月にも中国・アラブ諸国協力フォーラム第10回閣僚級会議が開催されており、中東諸国22か国の代表が北京に集った^(注17)。

中東地域には一帯一路構想で掲げられた主要経済回廊は通らず、中国との地続きのインフラ開発も存在しない。しかし、一帯一路構想には中東諸国の12か国が参加を表明しており、各国で関連のインフラプロジェクトが進められている（表5-2参照）。アメリカン・エンタープライズ・インスティテュート（American Enterprise Institute：AEI）がまとめる世界における中国の投資データによれば、中東地域の中でもサウジアラビア、UAE、イラク、イラン、クウェートへの投資額が高い。特にサウジアラビアへの投資は、調査対象となっている162か国中、総投資額（2005～2024年）が上位に入るアメリカ（2,006億ドル）、オーストラリア（1,067億ドル）、イギリス（1,047億ドル）、ブラジル（725億ドル）に次ぐ5番目の規模となる約709億ドルに及ぶ^{（注18）}。また、アジアインフラ投資銀行（Asia Infrastructure Investment Bank：AIIB）にサウジアラビア、オマーン、カタール、バーレーン、UAE、ヨルダンが同機関設立して間も無く加盟しており、クウェートとレバノンも現在加盟予定となっている^{（注19）}。

（2）中国とアフリカ地域

2022年の中国とアフリカ地域との貿易を、サブサハラ以南アフリカ諸国を中心に確認すると、中国の同地域からの輸入額は輸入総額の4.0%を占め、同地域への輸出額が全体に占める割合は3.4%となっている。中国は石炭燃料、鉄鋼、石・ガラス、鉱物などを主に輸入し、電気製品・機械類、鉄鋼や非鉄金属およびその製品、衣類製品、輸送用機器、プラスチック・ゴムおよびその製品などを輸出している。同地域における中国の主な輸入相手国は、南アフリカ、ナイジェリア、ケニア、タンザニア、ガーナがあげられ、輸出相手国としてはザンビアやコンゴ、ガボンが上位に入ってくる^{（注20）}。

続いて、2012～2022年にかけて、アフリカと主要貿易相手地域・国との貿易の変化を確認したい。アフリカの貿易総額に占める各国・地域の割合は、EUが29.2%から28.0%、インドは5.3%から5.9%と若干の変化に留まったのに対し、アメリカは8.1%から4.9%、中国は12.9%から16.1%となり、大きな変化が見られた。同期間にアフリカの対アメリカ総輸出額は約50%減少し、他方で中国は約13%増加している。また、アフリカへの投資についても、主要各国でFDIストックを比較した際、中国は2013～2021年にかけて68.7%増加と急速に中国からの投資が拡大していることがわかる（Li 2023 pp.226-228）^{（注21）}。

アフリカと一帯一路構想との関連はどうだろうか。サブサハラ以南アフリカ49か国の内、一帯一路構想に参加するのは44か国にのぼる。既述のAEIのデータに基づき中国による同

地域への投資状況（2005～2024年）を見ると、ナイジェリア（381億ドル）、アンゴラ（338億ドル）、エチオピア（270億ドル）への投資額が高いことがわかる。その他では、コンゴ民主共和国（225億ドル）、ザンビア（183億ドル）、ケニア（174億ドル）、ギニア（171億ドル）、タンザニア（160億ドル）などへの投資額が比較的高くなっている^{（注22）}。

中国はアフリカ諸国との政治・経済関係を1990年代中盤から継続的に進化させてきた。2000年に中国とアフリカ53か国間の協力プラットフォームとなる、中国・アフリカ協力フォーラム（Forum of China-Africa Cooperation：FOCAC）が初めて開催された。同フォーラムは、当初貿易促進を目的としていたが、その後2006年からは開発援助・金融や直接投資、特に2013年以降は一帯一路構想下での大規模インフラプロジェクトへのフェーズへと変化し、2015年からは相互の政治関係を進展させていく段階に入った。2018年以降は、民主主義だけが政府が経済成長を導く上での制度基盤ではないと、欧米とは異なる価値観でアフリカ諸国を支援することを強調し、インフラ面においてはインターネット関連のインフラをはじめとするデジタル分野にまでその協力体制を広げている（Yu 2022）。

表5-2. 中東・北アフリカ、サブサハラアフリカ地域における一帯一路承認国

サブサハラ以南アフリカ諸国				中東・北アフリカ諸国				
	国名	承認年		国名	承認年		承認年	
1	アンゴラ	2018	24	リベリア	2019	1	アルジェリア	2018
2	ベナン	2018	25	マダガスカル	2017	2	アフガニスタン	2023
3	ボツワナ	2021	26	マラウイ	2022	3	バーレーン	2018
4	ブルンジ	2018	27	マリ	2019	4	エジプト・アラブ共和国	2016
5	カーボベルデ	2018	28	モーリタニア	2018	5	イラン・イスラム共和国	2018
6	カメルーン	2015	29	モザンビーク	2018	6	イラク	2015
7	中央アフリカ共和国	N/D	30	ナミビア	2018	7	ヨルダン	2023
8	チャド	2018	31	ニジェール	N/D	8	クウェート	2018
9	コモロ	2015	32	ナイジェリア	2018	9	レバノン	2017
10	コンゴ民主共和国	2021	33	ルワンダ	2018	10	リビア	2018
11	コンゴ共和国	N/D	34	セネガル	2018	11	マルタ	2018
12	コートジボワール	2017	35	セーシェル	2018	12	モロッコ	2017
13	ジブチ	2018	36	シエラレオネ	2018	13	オマーン	2018
14	赤道ギニア	2019	37	ソマリア	2015	14	カタール	2019
15	エリトリア	2021	38	南アフリカ共和国	2015	15	サウジアラビア	2018
16	エチオピア	2018	39	南スーダン	2018	16	シリア・アラブ共和国	2022
17	ガボン	2018	40	スーダン	2018	17	チュニジア	2018
18	ガンビア	2018	41	タンザニア	2018	18	トルコ	2015
19	ガーナ	2018	42	トーゴ	2018	19	アラブ首長国連邦	2018
20	ギニア	2018	43	ウガンダ	2018	20	イエメン共和国	2017
21	ギニアビサウ	2021	44	ザンビア	2018			
22	ケニア	2017	45	ジンバブエ	2018			
23	レソト	2019						

注1. 出所の分類ではジブチは中東北アフリカだが、本表ではアフリカ連合の区分にて編集を行なった。

注2. ハイライトは東アフリカ諸国、および中東諸国。

注3. 日本外務省の区分を参考に、中東に分類される国の内、一帯一路を承認している国を追加している。

注4. 承認年については想定される年数も含まれる。N/DはNo Dataを指し、不明。

出所：Nedopil（2023）、「Countries of the Belt and Road Initiative」を参照に作成（<https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/> 2024年12月13日閲覧）。

第2節 インド・中国と中東—UAE を中心に—

1. インドと UAE

インドと UAE の政治的、経済的な結びつきは非常に強い。2022 年のインドの貿易総額に占める対 UAE 貿易額の割合を見ると、輸入が 6.9%、輸出が 7.3%を占め、インドの対 UAE 貿易総額はアメリカ、中国に次ぐ 3 番目の規模を誇る。2023 年のインドから UAE への投資は UAE の対内直接投資総額の 6%を占め、また UAE からインドへの投資も、総額の 13%と高い割合を占めた^(注 23)。インドは UAE から主に鉱物性燃料、ガラス、貴石・貴金属およびその製品を輸入し、UAE へはジュエリー、アクセサリー類を中心とする貴石・貴金属およびその製品、鉄鋼・非鉄金属およびその製品、機械類、電気製品などを輸出している^(注 24)。UAE の人口は約 1,000 万人の中、約 350 万人のインド人が同国で暮らしており、既述の通り同国からのインドへの送金流入額は 2 番目と、アメリカに次いで高い^(注 25)。近年ではブルーワーカーという役割だけでなく、ホワイトカラーとして UAE で働くインド人も増加しているという^(注 26)。

UAE とインドの政治的、経済的関係性は、モディ首相が 2015 年 8 月にインドの首相として 34 年ぶりとなる UAE 訪問を行って以来、急速に深化している。これは UAE においてはハリファ・ビン・ザイド・ナハヤン大統領（2004～2022 年）の時代にあたるが、ハリファ大統領は 2014 年に脳卒中を発症し、それ以降はムハンマド・ビン・ザイド・ナハヤン皇太子（2022 年～現在）が実質的な首長として外交を担ってきた。ハリファ大統領の死去により 2022 年からムハンマド皇太子が大統領となるが、インドとの関係は同氏が皇太子時代から現在に至るまで発展させてきたと言える^(注 27)。

2022 年 2 月には UAE と包括的経済連携協定（Comprehensive Economic Cooperation Agreement : CEPA）を結び、貿易をはじめ経済関係の更なる強化が進められた^(注 28)。2023 年 7 月にモディ首相がアブダビを訪れた際には両国中央銀行が現地通貨決済制度に関する MOU を締結し、クロスボーダー決済にインドルピーと UAE ディルハムが使用できるようになった^(注 29)。その他、2024 年に 2 月の訪問時には IMEC 構想関連の協定が結ばれている^(注 30)。

UAE 側もムハンマド大統領がインドを定期的に訪問していることに加え、G20 サミットやグローバル・サウスサミット（オンライン）、バイブラント・グジャラート・グローバル・サミット（Vibrant Gujarat Global Summit）などにも参加をしている。このように

両国の外交関係が築かれる中で、UAE からインドへの投資も進められており、アブダビ投資庁 (Abu Dhabi Investment Authority : ADIA) はインドの国家インフラ投資ファンド (National Infrastructure Investment Fund : NIIF) や HDFC 銀行に投資を行っている。ADIA は投資促進を目的に、モディ首相の出身地であるグジャラート州に新たに設置された金融都市、ギフト・シティにオフィスを構える予定である^(注 31)。

両国の関係性がより強固となる中、それに呼応する形で安全保障関連でも連携の強化が見られる。特に 2011 年にアラブの春の影響により中東情勢が不安定化したことを背景に、UAE とインドは安全保障協力の協定を結んでいる。中東地域における過激派の出現やテロの勃発は、それらに関連するマネーロンダリングや密輸、人身取引、組織的犯罪を防止するための協力体制の構築のため、防衛分野も含めた安全保障面での連携を促した (Pradhan 2020 pp.127-128)。

ビジネス以外の文化的交流もみられる。アブダビには初めてヒンドゥー寺院が建設され、2024 年のモディ首相訪問に合わせて開設式が行われた。また、インド工科大学デリー (Indian Institute of Technology Delhi : IIT Delhi) のアブダビ校も同年初めに設置されている^(注 32)。

2. 中国と UAE

中国と UAE の貿易関係を見てみよう。2022 年における、UAE の中国からの輸入額が輸入総額に占める割合は 15.9% で、UAE の輸入相手国として最大である。他方で、対中貿易の輸出額は 1.9% と 7 番目の規模で比較的小さく、UAE は中国との貿易で多額の赤字を計上する傾向にある。中国の総貿易額から見れば、UAE との貿易額は微々たるものになるが、中国の中東地域との総貿易額に占める UAE の割合は高くなる^(注 33)。UAE への中国投資も顕著で、2019 年の中国による中東諸国への総投資額の 54% を UAE が占めている (Huwaitin 2022 p.299)。

2014 年以降、既述の理由から現ムハンマド大統領が皇太子時代から実質的な UAE の首長を務めるようになった。こうして、ムハンマド皇太子が外交を担う中、中国と UAE の関係性は深められていった。UAE は 2012 年に湾岸諸国で初めて中国と戦略的パートナーシップを結び、早くから一帯一路構想に協力的な姿勢を見せた。2015 年にはムハンマド皇太子が北京で習主席を訪問し、同年には AIIB にも加盟している^(注 34)。

2018 年に習主席は中国の国家主席として 29 年ぶりに UAE を訪問し、ムハンマド皇太

子との対談の中で包括的戦略的關係に二国間の關係性を引き上げること、そして一帯一路構想への協力を確認した^(注 35)。その翌年にはムハンマド皇太子が中国に訪れている^(注 36)。包括的戦略關係が示す両国の關係は、政治・經濟分野の協力關係とともに、安全保障の分野にも及ぶ。中国は中東のイスラム原理主義の台頭を、自国への脅威と見做しており、中国の UAE との關係構築は同地域における政情不安の拡大を抑え込む意図がある。このような背景から UAE の中国からの武器輸入が増加している。このような両国の多岐分野に渡る協力關係が可能なのは、どちらも非自由主義的な政治体制を持ち、両国とも内政干渉は行わないという点もまた重要になる (Huwaidin 2022 pp.300-304)。

近年においても、両国は活発な交流を見せる。2024 年 2 月には中国・UAE 經濟貿易連合委員会第 8 回會議がアブダビで開催され、またムハンマド大統領は 2024 年 5 月に中国を訪問し首脳會談を行うとともに、中国・アラブ諸国協力フォーラムに出席し、同年 9 月にも李首相が UAE を訪れムハンマド大統領と會見している^(注 37)。

既述の AEI のデータに基づき 2005～2024 年までの中国による対 UAE 投資を確認すると、エネルギー、建設、交通分野などを中心として投資件数は 100 件ののぼり、総投資額は 466 億となる。特に 2016～2019 年にかけて投資件数・額が急増しており、パンデミックの時期に停滞するも 2024 年には再び増加が確認される^(注 38)。ドバイの經濟特区、ジュバル・アリ・フリーゾーン (Jebel Ali Free Zone : JAFZA) には 132 もの中国企業が地域本部を置き、UAE 全体では 4,200 社以上の中国企業が存在する他、中国の四大銀行も同国に進出している (Fulton 2019 p.258)。

中国の投資分野は多岐に及ぶが、中国資本の協力で建設された設備の一つに大規模なクリーンエネルギー発電所がある。Shanghai Electric Group により Noor Energy 1 太陽光発電所が、また China Machinery Engineering Corporation (CMEC) により Al Dhafra 太陽光発電所が建設され、現在までに運行しており、特に後者は世界最大とされている^(注 39)。

UAE は UAE Energy Strategy 2050 において炭素排出の削減の目標や、再生可能エネルギーの拡大を目指している^(注 40)。また国家ビジョンとして We the UAE 2031 ビジョンや Projects of 50 に示されるようなデジタル化や産業高度化、投資誘致の促進、そして國際經濟ハブ機能の強化などを掲げており、目標達成には中国をはじめ他国との協力の中で実現を模索していると言える^(注 41)。中東のハブ化の一環として、中国から UAE への輸出の 60%は、UAE からアフリカ諸国や欧州諸国へと再輸出されているというデータもある (Huwaidin 2022 p.303)。ビジネス面の他にも、孔子学院がザイード大学やドバイ大学に

設けられたりするなど、文化的交流も進む (Fulton 2019 p.258)。

第3節 インド・中国と東アフリカ・ケニアを中心にー

1. インドとケニア

インドとケニアの経済関係について、貿易動向 (2022 年) を見ていく。ケニアの対インド貿易は赤字基調で、インドからの輸入額は輸入総額の 10.0% を占め、中国 (18.2%)、UAE (16.3%) に次ぐ 3 番目の規模となる。輸出については、インドへの輸出額が輸出総額に占める割合は 1% にも満たず、輸出相手国トップ 10 か国にはウガンダ (1 位)、タンザニア (5 位)、ルワンダ (8 位) など近隣の 아프리카 諸国や、アメリカ (2 位)、オランダ (3 位)、イギリス (6 位)、などの欧米諸国が入る。インドからの輸入品目は主に医薬品などの化学製品、卑金属および製品、機械類、電気製品、燃料、輸送車両、農産品・食料品と様々である。他方で、インドへの輸出品目については化学製品と農産品・食料品とで全体の三分の二を占める^(注 42)。インドの対ケニア投資に関しては花卉園芸や通信、ヘルスケア、銀行業分野などがあげられる (Saint-Mézard and Nicolas 2022 p.17)。

政治関係の動向についても確認したい。ケニアとインドの二国間関係はウフル・ケニヤッタ大統領 (2013~2022 年) 時代に強化された。2016 年にモディ首相はインドのトップとして 35 年ぶりにナイロビを訪問し、7 つの MOU および協定を結び、防衛面並びに貿易や開発援助など経済面の協力が約束されるとともに、ケニアのインド人ディアスポラ関連のイベントへの参加もあった。ケニヤッタ大統領も 2017 年にモディ首相との首脳会談のためにニューデリーを訪れ、その前日にはグジャラート州で開催されたバイブラン・グジャラート・グローバル・サミット 2017 に参加した。この際にも農業分野での協力に関する MOU が締結された。その他にも二国間では閣僚級の会談が頻繁に見られた^(注 43)。

ケニアには多くのインド企業が進出しており、その数は 60 社以上になる。進出企業には、Essar Energy (石油精製)、Bharti Airtel (通信)、Reliance Industries Ltd (石油小売)、Tata (自動車、IT、医薬品) をはじめ、Mahindra & Mahindra、Thermax、Wipro、Jain Irrigation Systems Ltd、Emcure、Dr. Reddy's、Cipla、Cadila、TVS and Mahindra Satyam などがあげられ、分野は多岐に及ぶ。ビジネス面において、ケニアにおける在外インド人の存在も同地で存在感を示す。在外インド人は専門職の分野をはじめ幅広く活躍しており、ナレンドラ・ラバル (Devki Group of Companies のオーナー) のよ

うな各産業で影響力を保持する者もいる (Saint-Mézard and Nicolas 2022 pp.17-18)。その他にも、インドから同国進出の際に橋渡しを行う役割も果たしているという。

ルト大統領 (2022 年～現在) においてもインド外交は重要視されている。アダニグループによる国際空港の拡張プロジェクトのキャンセルが見られたが、2023 年 12 月にルト大統領はデリーを訪問し、モディ首相と会談を行った。これはケニア大統領として 6 年ぶりの出来事であった。その他にも二国間交流は活発で、同年 8 月にはケニア国防長官アデン・バレ・ドゥアレがインドを訪問し、インド国防大臣ラジナート・シンと面会し、ゴアやベンガルールにて造船所や防衛産業の視察も行われた^(注 44)。2024 年 9 月には第三回共同防衛協力委員会 (Joint Defence Cooperation Committee) がデリーで開催され、軍事協力、軍事訓練、防衛産業およびその研究開発と多岐にわたって防衛協力に関する話し合いの場が設けられた^(注 45)。

2. 中国とケニア

ケニアと中国の貿易について 2022 年のデータを見ていく。前節でも触れたように総輸入額に占めるケニアの対中輸入総額の割合は 18.2%と最も高くなるが、総輸出額に占める対中輸出額の割合は 3.17%と 8 番目となり、ケニアの対中貿易は赤字基調となっている。貿易全体としても赤字が常態化しており、年々の悪化が確認される。対中貿易の品目を見ると、輸入面では機械類や電気製品、鉄鋼・非鉄金属およびその製品、衣類製品、プラスチック・ゴムおよびその製品、化学工業品および関連製品などが主となり、輸出面では鉱物資源および鉱石が占める割合が高く、続いて農産物およびその関連製品が主要品目としてあげられる^(注 46)。2000～2018 年にかけてケニアは 40 のローン契約を結びその額は 90 億ドルに達し、2005 年までは 1,200 万ドルであった対中債務が急速に増加してきたことがわかる (Wang 2022 pp.5-6)。

両国の政治関係についても確認したい。ケニアの中国接近は、ウフル・ケニヤッタ大統領の政権時期に加速した。ケニヤッタ大統領は 2007 年の選挙後の暴動事件について西欧諸国の批判を受け、また 2013 年の選挙についても懸念が示される中、東方に新しいパートナーを見出していった。2013 年に中国の習主席を訪問し、ケニア鉄道を含むインフラプロジェクトの約束を引き出した。2014 年には習主席がナイロビを訪れケニヤッタ大統領と会談し、鉄道プロジェクトに対する 38 億ドルのファイナンスを行う合意がなされた (Wang 2022 p.7-8)。首都ナイロビと貿易港モンバサを結ぶ 470km の標準軌鉄道の工事

は 2014 年に開始され、2017 年に完成した。ケニアが一带一路構想に正式に加盟したのは 2017 年のことだが、それ以前から同国の中国との政治的、経済的な繋がりは強化されてきたことがわかる。

既述の AEI のデータに基づいて中国のケニア投資の動向をについて確認すると、ケニヤッタ大統領時代の 2013～2022 年までの間の投資件数はエネルギー分野、輸送セクターを中心に 33 件にのぼる。2005～2024 年までの中国の対ケニア投資総件数が 46 件であることから、特にケニヤッタ大統領の在職時に集中していることがわかる^(注 47)。ウィリアム・ルト大統領（2022 年～現在）も中国との関係性を維持する姿勢が見られ、ルト大統領は 2024 年 9 月に北京で開催された第 9 回 FOCAC サミットで共同議長を務め、習主席とも首脳会談を行っている^(注 48)。ケニアは同月にアジアインフラ投資銀行への地域外メンバーとして正式な加盟を果たし、ケニアの中国との政治的経済的関係性は進展を見せている^(注 49)。

標準軌鉄道の拡張やラム港の開発、キペブ貯油施設、その他様々なインフラ投資プロジェクトが、ファイナンスも含めて中国との協力の中で予定されており、ケニアは開発計画を描いたビジョン 2030 を中国との連携の中で前進させている^(注 50)。ビジネス以外の交流も見られ、2005 年にはナイロビ大学内に孔子学園が設置された他、ジョモ・ケニヤッタ農工大学には植物園が中国の援助で作られるなどしている^(注 51)。

おわりに インド西方地域と印中の関係性に関する一考察

インドも中国も、中東・アフリカ地域に対して独自のアプローチを展開している。これら地域への接近は、中国においては習主席、インドにおいてはモディ首相の時代から加速していると言える。両国とも中東やアフリカといったそれぞれの地域単位でリーダーを一同に集結させる定期的なフォーラム（あるいはサミット、各種会議など様々な形式を採る）を開催し、インドと中国の首脳・閣僚が直接協力関係を確認する場を定期的に設定している。

中国は一带一路構想と関連プロジェクトを掲げながらこれらの地域との政治的経済的関係性を構築しており、他方でインドはインド太平洋においてはクアッド、中東地域においては IMEC といった形で、アメリカという大国の後ろ盾を含めた多国間協力の枠組みの中でそのカウンターバランスに乗り出している。

中国やインドが大々的な形で中東・アフリカ地域に接近できるのは、両国とも過去にこ

れら地域と宗主国と植民地という従属の関係を持たず、植民地化された過去とそれを背景とした国造りの困難性を共有できる「南」の国であることも大きいだろう。

両国のアプローチには他にも共通項がある。地域大の枠組みに加えて、インドも中国もトップが直接各国のリーダーの訪問を行う点である。両国とも首脳や高官ベースで二国間関係の構築を積極的に図っており、相手国への訪問と自国への招待も含めた頻繁な往来を重視している。

インド西方にあたる中東・東アフリカ地域への印中の接近は、経済的な相互利害関係も確認できる。インドも中国もエネルギー資源の確保は死活問題であり、アメリカのプレゼンスが以前と比較して後退している中東地域の政情安定化も含めて包括的な協力関係構築に動く必要がある。また UAE の事例でも見たように、印中に対して消費財や耐久財、投資へのニーズが存在する。

東アフリカについても、鉱物資源や農産物を提供し、市場としても成長が期待される重要な地域として印中から捉えられている。東アフリカ地域のケニアで見られた鉄道などの大規模インフラプロジェクトをはじめ、産業への投資、各種 ICT 環境やインフラ整備、消費財・耐久財においても印中に求められているものは大きい。

これらの国は、インドと中国から経済的恩恵を受けられる可能性があり、印中による影響力のバランスを取ることもできる。逆に、特にアフリカではケニアのように印中との関係性の構築次第で、国内政治の局面を左右することも考えられる。また、印中側は相互に各国における影響力の拡大・縮小を意識すると考えられる。南アジア地域に進出する中国に対して、同地域の中心国インドは警戒し対応する。見てきたように、インド西方地域には印中それぞれの利害関係と独自の繋がりが存在し、同地域では南アジア地域とはまた異なる緊張感の中で印中はお互いを見ていると言える。

中国は一带一路構想を軸に南の諸国と連携を可能とする枠組みを持つ。その点、インドは中東・アフリカ地域各国を積極的に G20 などの枠組みに参加や加盟を促す主体となっている点も同地域をめぐる関係性の特徴としてあげられる。このようなインドの中東やアフリカ諸国との連携は、一方で国際社会におけるこれらの国々の地位を向上させる契機を与えることになり、他方でグローバルサウスの盟主としてのインドのプレゼンスを高められる。

本稿ではインド・中国とケニア、UAE の基本的な外交・通商関係を確認し、インド西方地域における政治面、経済面での関係性の概要を示し、考察を加えた。印中とアフリカ・

中東地域、特に東アフリカ地域と湾岸諸国の国を事例に整理した政治的、経済的、関係性を基に、今後の研究では両地域における印中の動向について、その他の諸国における事例も含めた調査・分析が求められる。

参考文献

熊谷 章太郎 (2024) 「アフリカとの経済関係の深化を目指すインド」『環太平洋ビジネス情報 RIM』 Vol.24 No.94 pp.164-193。

近藤則夫 (2010) 「第 4 章 インドとアフリカの国際関係」『現代インドの国際関係：メジャー・パワーへの模索』調査研究報告書、アジア経済研究所。

佐々木優 (2019) 「第 9 章 「一带一路」構想とアフリカ」『一带一路の政治経済学』（平川均・町田一兵・真家陽一・石川幸一編著）、文眞堂。

深澤光樹 (2019) 「第 7 章 「一带一路」構想と南アジア」『一带一路の政治経済学』（平川均・町田一兵・真家陽一・石川幸一編著）、文眞堂。

深澤光樹 (2023) 「第 2 章 南アジア諸国と中国の政治経済関係」『経済大国インドの機会と挑戦』（佐藤隆広編著）、白桃書房。

Blarel, Nicolas (2024) “Navigating US–China Rivalry in a Multi-aligned Middle East: Understanding India’s Shifting Strategy Towards the Region,” *Journal of Asian Security and International Affairs* 11(4) 536–556.

Chan, Lai-Ha (2020) “Can China remake regional order? Contestation with India over the Belt and Road Initiative,” *Global Change, Peace & Security*, 32:2, 199-217.

Huwaitin, Mohamed Bin (2022) “China’s strategic partnership with the UAE: Foundation and prospects,” *Comparative Strategy*, Vol.41, No.3, 296-313.

Saint-Mézard, Isabelle and Nicolas, Françoise (2022) “India–East Africa: A Not So Healthy Relationship?,” *Études de l’Ifri*, Ifri, February.

Li, Zhuo (2023) “Prospects for China–Africa continental free trade area (CAFTA),” *China International Strategy Review (2023)*, 5:225–241, The Institute of International and Strategic Studies (IISS), Peking University.

Pradhan, Prasanta Kumar (2020) “India-UAE Security Ties: Moving Towards an Enduring Partnership,” *Strategic Analysis*, 44:2, 125-136.

Yu, Shirey Ze (2022) What is FOCAC? Three historic stages in the China-Africa relationship, London School of Economics and Political Science, February 3rd.

<https://blogs.lse.ac.uk/africaatlse/2022/02/03/what-is-focac-three-stages-the-new-china-africa-relationship-trade-economics/> 2025年2月23日閲覧)

- 注1 本稿におけるインド西方をめぐるインドと中国の関係性の分析に至る問題意識は、南アジア地域における一帯一路をはじめとした中国とインドおよびインド周辺諸国の政治的、経済的関係性に関する分析に基づいている。南アジアをめぐるインドと中国の関係については、拙稿深澤（2019）、（2023）を参照されたい。なお、インド・中国と南アジア諸国の関係性においてはインドの南アジアにおける中心性が大きく作用するが、インドのインド西方地域に対する認識は南アジア地域へのそれとはまた異なってくると言える。この点を踏まえ、本稿は述べてきた分析視点に基づき、インド・中国とインド西方地域の関係性を政治経済の両面から紐解いていく。
- 注2 Ministry of Commerce and Industry, “Import Export Data Bank”を参照。
(<https://tradedstat.commerce.gov.in/eidb/default.asp#> 2025年2月23日閲覧)
- 注3 JETRO, 「インドの貿易投資年報」を参照。(<https://www.jetro.go.jp/world/asia/in/gtir/> 2025年2月23日閲覧)
- 注4 Ministry of External Affairs, “Population of Overseas Indians”を参照。
(<https://www.mea.gov.in/population-of-overseas-indians.htm> 2025年2月23日閲覧)
- 注5 Ministry of Finance, “Press Release”を参照。
(<https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1897036> 2025年2月23日閲覧)
- 注6 PMINDIA, “PM’s Visit”を参照。(<https://www.pmindia.gov.in/en/pm-visits/> 2025年2月23日閲覧)
- 注7 既述の Ministry of Commerce and Industry を参照。
- 注8 既述の Ministry of External Affairs を参照。
- 注9 中国については後述の通り、2000年に第1回中国・アフリカ協力フォーラムを開催しており、韓国は韓国・アフリカ協力フォーラムを2006年から開催している（近藤 2010 pp.87-88）。
- 注10 The Times of India, “India-Africa Forum Summit: A partnership of vision and mutual growth”を参照。(<https://timesofindia.indiatimes.com/blogs/rashmi-anands-perspectives/india-africa-forum-summit-a-partnership-of-vision-and-mutual-growth/> 2025年2月23日閲覧) IAFSは2015年を最後にパンデミックなどの影響から開催されていない。
- 注11 Ministry of External Affairs, “Prime Minister’s address at Parliament of Uganda during his State Visit to Uganda”を参照。(<https://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/30152/Prime+Ministers+address+at+Parliament+of+Uganda+during+his+State+Visit+to+Uganda> 2025年2月23日閲覧)
- 注12 Economic Diplomacy Division, “India approves 18 African missions – IndBiz”を参照。
(<https://indbiz.gov.in/cabinet-approves-18-new-missions-in-africa/> 2025年2月23日閲覧)
ただ、アメリカ、中国と比較してインドの外交人材は圧倒的に足りない状況にある。
- 注13 World Integrated Trade Solution, “Trade Stats”を参照。
(<https://wits.worldbank.org/Default.aspx?lang=en> 2025年2月23日参照)
- 注14 中国は2016年にはジブチに海外初となる海軍基地を設置している。
- 注15 中東諸国におけるエネルギー資源消費量の増加については Legrenzi & Lawson (2017)を参照。
- 注16 The State Council The People’s Republic of China, “Full text of China’s Arab Policy Paper”を参照。
(https://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm 2025年2月23日閲覧)

-
- 注¹⁷ Belt and Road Portal, “Xinhua Headlines: China-Arab states cooperation accelerates building of community with shared future” を参照。(<https://eng.vidaiyilu.gov.cn/p/0R302O14.html> 2025年2月23日閲覧) その他にも中国アラブサミットが2022年に初めて開催され習主席が出席した他、21か国の代表団がリヤドに集結した。Xinhua, “Xi delivers a keynote speech at the first China-Arab States Summit” を参照 (<https://english.news.cn/20221210/2c4c0b4dc8f64153a6932470b56445c6/c.html> 2025年2月28日閲覧)
- 注¹⁸ American Enterprise Institute, “Worldwide Chinese Investments & Construction (2005 - 2024)” を参照。(<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> 2025年2月23日閲覧)
- 注¹⁹ Asia Infrastructure Investment Bank, “Members and Prospective Members of the Bank” を参照。(<https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> 2025年2月23日閲覧) ヨルダンが2015年、バーレーンが2018年加盟。それ以外は全て2016年加盟。
- 注²⁰ 既述の World Integrated Trade Solution を参照。
- 注²¹ 1995～2015年中国からアフリカへの輸出総額は11.0億ドルから803.5億ドルと約73倍に増加している (佐々木2019 p.204)。
- 注²² 既述の American Enterprise Institute を参照。
- 注²³ JETRO, 「アラブ首長国連邦の貿易投資年報」、および「インドの貿易投資年報」を参照。 (https://www.jetro.go.jp/world/middle_east/ae/gtir/、<https://www.jetro.go.jp/world/asia/in/gtir/> 2025年3月17日閲覧)
- 注²⁴ 既述の World Integrated Trade Solution を参照。品目詳細については International Trade Center, “Trade Map” を参照。 (<https://www.trademap.org/Index.aspx> 2025年2月24日閲覧)
- 注²⁵ 既述の Ministry of External Affairs, Ministry of Finance を参照。
- 注²⁶ Ministry of External Affairs, “Foreign Policy” を参照。 (<https://www.mea.gov.in/bilateral-briefs.htm> 2025年2月23日閲覧)
- 注²⁷ The Mainichi, “Sheikh Mohammed bin Zayed Al Nahyan becomes UAE's president” を参照。 (<https://mainichi.jp/english/articles/20220514/p2g/00m/0in/050000c> 2025年2月23日閲覧)
- 注²⁸ JETRO, 「UAE とインド、包括的経済連携協定を締結」 を参照。UAE にとっては初の CEPA になる。 (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2022/02/fda2fcd3132ac412.html> 2025年2月23日閲覧)
- 注²⁹ 既述の Ministry of External Affairs, “Foreign Policy” を参照。
- 注³⁰ 2018年の2回の会談も含め、2015年～現在 (2025年2月) に至るまでにモディ首相とムハンマド大統領 (皇太子時代も含め) 少なくとも5回は会談の場を設けている。
- 注³¹ 既述の Ministry of External Affairs を参照。ADIA は世界最大規模の政府系投資ファンド。HDFC はインドの民間最大手銀行。
- 注³² 既述の Ministry of External Affairs を参照。
- 注³³ 既述の World Integrated Trade Solution を参照。UAE と中国間の貿易における主な品目は、中東諸国と中国の主な貿易品目と概ね一致する。輸入については電気製品、機械類、自動車・二輪車、鉄鋼、鉄鋼製品が主な品目となり、輸出については鉱物性燃料、プラスチックやその製品などがあげられる。これら品目については既述の International Trade Center, “Trade Map” を参照。
- 注³⁴ 人民網, 「2つの「初」が示す中国 UAE 関係の重み」 を参照。 (<http://j.people.com.cn/n3/2018/0720/c94474-9483068.html> 2025年2月23日閲覧) その他、中国通信社, 「習主席、UAE アブダビ首長国皇太子と会見 「一帯一路」 協力強調」 (2015.12.16 2025年2月24日閲覧) も参考にしているが、会員制のため詳細を省く。
- 注³⁵ Ministry of Foreign Affairs The People's Republic of China, “China, UAE agree to lift ties to

comprehensive strategic partnership”を参照。
(https://www.mfa.gov.cn/eng/zy/jj/2018zt/xgswfcxjxgimlqs/202406/t20240606_11380518.html
2025年2月23日閲覧)

注³⁶ Ministry of Foreign Affairs United Arab of Emirates, “Bilateral Relationship”を参照。
(<https://www.mofa.gov.ae/en/Missions/Beijing/UAE-Relationships/Bilateral-Relationship>
2025年2月23日閲覧)

注³⁷ Record China, 「中国・UAE 経済貿易連合委員会第8回会議がアブダビで開催」
(<https://www.recordchina.co.jp/b929239-s12-c10-d0189.html>)、The National Committee of the Chinese People’s Political Consultative Conference, “Xi holds talks with UAE president”
(http://en.cppcc.gov.cn/2024-05/31/c_992040.htm) を参照。いずれも2025年2月23日閲覧。
その他、中国通信社、「李強首相、UAE 大統領と会見 協力拡大を希望」(2024.9.13 2025年2月24日閲覧)を参照しているが、会員制のため詳細を省く。

注³⁸ 既述の American Enterprise Institute を参照。

注³⁹ Xinhua, “Feature: Chinese companies help drive UAE’s transition to clean energy” を参照。
(<https://english.news.cn/20250109/31d1db860dc14e50bc07dece8e7d9421/c.html> 2025年2月23日閲覧) Noor Energy 1 はドバイの砂漠に建設された集光型太陽熱発電 (CSP) と太陽光発電 (PV) のハイブリット型発電所で2023年12月から運行し、年間約32万世帯に電力を供給する。また、Al Dhafra はアブダビに造られ2023年6月から運行し、年間約20万世帯分の電力を賄うことができる。

注⁴⁰ The United Arab Emirates' Government portal, “UAE Energy Strategy 2050” を参照。
(<https://u.ae/en/about-the-uae/strategies-initiatives-and-awards/strategies-plans-and-visions/environment-and-energy/uae-energy-strategy-2050> 2025年2月28日閲覧)

注⁴¹ The United Arab Emirates' Government portal, “‘We the UAE 2031’ vision および Projects of the 50” 参照。(<https://u.ae/en/about-the-uae/strategies-initiatives-and-awards/strategies-plans-and-visions/innovation-and-future-shaping/we-the-uae-2031-vision>、<https://u.ae/en/about-the-uae/uae-in-the-future/projects-of-the-50> 2025年2月28日閲覧)

注⁴² 既述の World Integrated Trade Solution を参照。化学製品の医薬品の占める割合が高くなる点については既述の International Trade Center を参照。

注⁴³ High Commission of India Nairobi Kenya, “India-Kenya Bilateral Relations”を参照。
(https://www.hcinairobi.gov.in/eoinrb_pages/MzI5 2025年2月23日閲覧) モディ首相はグジャラート州知事時代の2008年にケニアを訪問しており、またケニアからの代表団をグジャラート州で受け入れたことがある。Ministry of External Affairs, “Speech by Prime Minister at India-Kenya Business Forum during his visit to Kenya (July 11, 2016)” を参照。
(<https://www.mea.gov.in/outgoing-visit-detail.htm?27016/Speech+by+Prime+Minister+at+India+Kenya+Business+Forum+during+his+visit+to+Kenya+July+11+2016> 2025年2月27日閲覧)

注⁴⁴ Financial Express, “Strengthening Diplomatic Ties: Kenyan President’s pivotal visit to India”を参照。
(<https://www.financialexpress.com/business/defence-strengthening-diplomatic-ties-kenyan-presidents-pivotal-visit-to-india-3328295/> 2025年2月23日閲覧) アダニグループについては、Reuters, “Kenya drops over \$2.5 billion of Adani deals after US indictment” を参照。
(<https://www.reuters.com/markets/deals/kenya-cancels-proposed-deals-with-adani-group-2024-11-21/> 2025年2月23日閲覧)

注⁴⁵ Ministry of Defence, “India and Kenya holds 3rd Joint Defence Cooperation Committee Meeting” を参照。(<https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=2051336> 2025年2月24日閲覧) 2016年の軍事に関するMOUがもととなっている。

注⁴⁶ 既述の World Integrated Trade Solution を参照。

注⁴⁷ 既述の American Enterprise Institute を参照。

-
- 注⁴⁸ Ministry of Foreign and Diaspora Affairs Kenya, “Kenya-China Relations Deepened at 2024 FOCAC Summit: A Milestone for Infrastructure, Trade, and Economic Cooperation”を参照。
(<https://mfa.go.ke/kenya-china-relations-deepened-2024-focac-summit-milestone-infrastructure-trade-and-economic> 2025年2月23日閲覧)
- 注⁴⁹ 既述の Asia Infrastructure Investment Bank を参照。
- 注⁵⁰ The Star, “Kenya committed to extending SGR to Malaba - PS Daghar”を参照。
(<https://www.the-star.co.ke/news/2024-12-17-kenya-committed-to-extending-sgr-to-malaba-ps-daghar> 2025年2月24日閲覧)
- 注⁵¹ Record China, 「<アフリカ支援>埋没しそうな日本援助の「ジョモ・ケニヤッタ農工大学」—中国が熱い視線」を参照。(<https://www.recordchina.co.jp/b889142-s40-c30-d0199.html> 2025年2月24日閲覧)

第6章 アフリカから見たインドとの経済関係

立命館大学国際関係学部

教授 渡邊松男

第1節 はじめに

本章はアフリカ側から見たインドとのビジネスに係る諸問題について、アフリカに焦点をあてて考察する。

両地域は歴史的に深いつながりを持ちながらも、経済発展の道程は大きく異なっている。アフリカの平均所得水準は、1960年代の独立時は東・東南アジア地域の国々よりも高かった。だが1980年代のいわゆる失われた10年以降、国際資源価格の上昇期を除き、そのアジアの目覚ましい発展を横目に見ながらアフリカの停滞が続いた。

近年インドとアフリカの関係は、貿易・投資分野での取引が急速に拡大している。中国の「一帯一路」構想によるアフリカへの大規模投資が注目を集めてきたが、インドもまた異なるアプローチでアフリカ大陸における自国のプレゼンスを強化している。

インドの民間企業主導による投資は、中国の政府主導による大規模インフラ投資とは対照的なアプローチであり、アフリカ諸国に新たな発展モデルを提示しうる。しかしながら、アフリカ諸国に存在するさまざまな制約や課題は、インドを含む外国企業の投資活動に影響を与えている。だがアフリカ諸国の一次産品に依存する経済構造や「早すぎる脱工業化」といった問題は、持続可能な経済成長と産業多様化の実現を困難にしている。

他方で、「アフリカ大陸自由貿易協定 (AfCFTA)」は、アフリカ大陸全体の単一市場形成を目指す野心的な取り組みであり、成功すれば約14億人規模の市場が創出される。このような地域統合の進展は、インドを含む域外国にとっても新たなビジネス機会をもたらす可能性がある。

本章の構成は以下のとおり。次の第2節でアフリカ・インド関係の歴史的背景を概観し、第3節ではインド・アフリカ間の貿易パターンの推移を確認する。そのうえでインドを含む外国企業がアフリカにおいて一般に直面する制約要因や課題を検証する。第4節では、大きなプレゼンスを示してきた中国とインドの投資を、特徴や資金調達などから比較する。そしてインドに対するアフリカの期待について言及する。第5節では、現在アフリカ大陸

レベルで進行する地域統合 AfCFTA を展望し、第 6 節で本章をまとめる^(注 1)。

第 2 節 アフリカ・インド関係の歴史的背景

1. 植民地時代とインド系移民

イギリス東アフリカ会社設立（1887 年）を契機に、ムンバイ地域などからケニアへ「パッセンジャー・インディアン」と呼ばれる移民が増加した^(注 2)。これらインド系移民は会計士・警備員・鉄道技師として、英国の行政機構下で不可欠な存在となった。またウガンダではグジャラート出身の商人が綿花取引を支配し、1923 年までに同国輸出の 67% を占めるほどであった。南アフリカでは 1860 年以降、砂糖農園労働者としてインド人が移住した。ナタール地方では 1890 年代までにインド系商店をはじめとする商業ネットワークを拡大した^(注 3)。こうして第二次大戦終了時までにはインド系移民は現地で中間層を形成し、ケニアでは製造業の約 6 割、卸売業の 7 割以上を占めた。またナイロビの工業地帯に繊維工場や東アフリカ初の鉄道枕木製造工場を運営するなど、地元経済への影響力を拡大した。

2. 脱植民地化時代の連帯と新たな協力枠組

1950-60 年代のアフリカ独立運動期、インドは非同盟運動の提唱国として、1964 年に「インド技術経済協力 (ITEC)」、「特別コモンウェルス・アフリカ支援計画 (SCAAP)」による技術支援を開始した。たとえば 1967 年のケニア鉄道近代化プロジェクトでは、インド政府は鉄道技師の派遣と中古機関車を供与し、ナイロビーモンバサ間の貨物輸送に貢献した。教育分野では、デリー工科大学が 1963 年から「アフリカ技術研修プログラム」として 10 年間で 1,200 名のエンジニアを育成した。また 1970 年からは 200 以上の職業訓練コースが設定された^(注 4)。

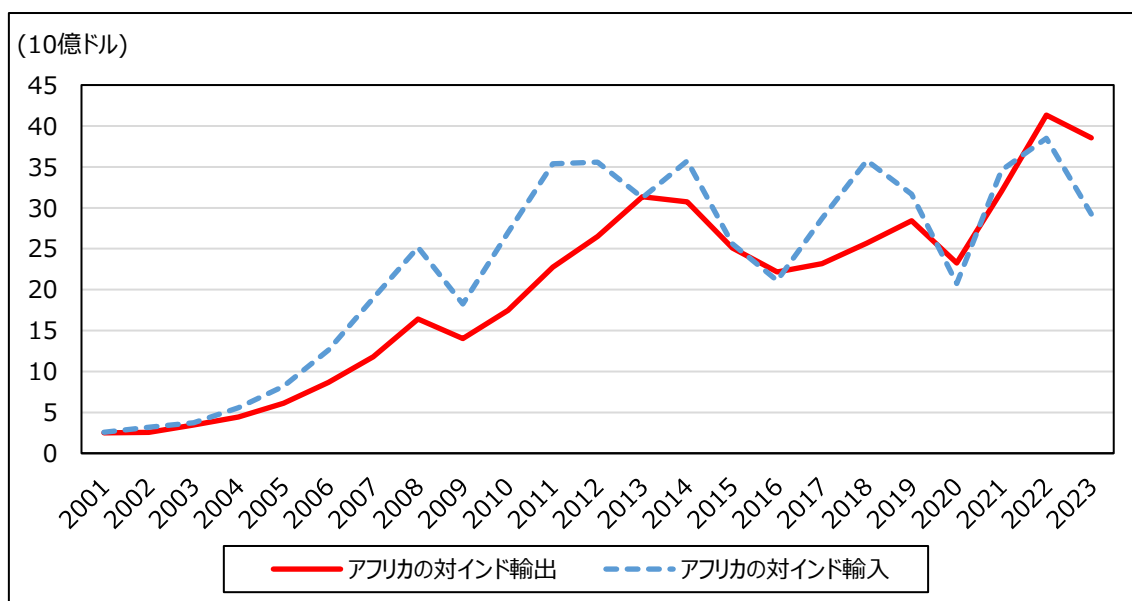
これら植民地期から形成された人的ネットワークが、ケニア独立後の経済協力の基盤となったといえる。1965 年時点で、ケニアのインド系企業は対アフリカ貿易の約 6 割を仲介し、それが SCAAP によるインフラ整備需要と結びついた。他方で、インド系のプレゼンスの拡大が、ケニア側の警戒に基づくインド系に対する差別も生じさせるなど、現代のアフリカ・インド関係に続く複雑な相互作用が形成されている。

第3節 アフリカとインドの経済関係

1. 近年の貿易の推移

インドとアフリカの貿易関係は近年急成長を遂げ、アフリカにとって貿易パートナーとしてインドの重要性が高まっている。2001年時点では両者間の輸出入ともそれぞれ25億ドル程度であったが、2022年にはアフリカの対インド輸出が413億ドル、輸入が385億ドルにのぼった(図6-1)。この間アフリカ側の貿易赤字が続いていたが、2013年にほぼ均衡し2022年のように約28億ドルの黒字を計上する年もでている(2023年は世界的なエネルギー価格変動の影響で調整局面となった)。

図6-1. アフリカ・インド貿易額推移(2001-2023年)



出所：UNCTAD Stat

輸出入の主要品目(2023年、表6-1)をみると、アフリカからインドへの輸出は原油など(23.2%)、金(ゴールド、22%)、石炭など(11%)といった一次産品である。国別実績では、ガーナ、モロッコ、ギニア、エジプト、アルジェリア、南ア、ナイジェリア、アンゴラ、タンザニア、モザンビークの10か国がアフリカの対インド輸出の8割を占める(注5)。

これに対し、インドからアフリカへの輸出は、石油製品など(34.2%)、医薬品(8.7%)、穀物など(8.5%)、自動車等の輸送機器(7.7%)が上位を占める。国別では、南ア、タン

ザニア、ナイジェリア、エジプト、トーゴ、ケニア、モザンビーク、ジブチ、ガーナ、モロッコがインドの対アフリカ輸出の 71%を占めている。

表 6-1. 主な貿易品目 (2013 年)

(単位：%)

アフリカ→インド輸出		アフリカ←インド輸入	
石油・石油製品（主に原油）	23.2	石油及び石油製品（主に石油製品）	34.2
金（貨幣でないもの）	22.0	医薬品	8.7
石炭、コークス及び練炭	11.0	穀物及びその調製品	8.5
非金属鉱物製品	7.0	道路運送車両	7.7
果実及び野菜	6.8	糖類及びその調製品、蜂蜜	4.5
天然ガス及び製造ガス	5.0	織物及び繊維製品	4.3
金属鉱及び金属くず	4.8	産業用機器類	3.0

出所：UNCTAD Stat

これは、アフリカの輸出は資源に依存し、工業製品を輸入するという貿易パターンが固定化されていること、そして対先進国だけではなくインドとの貿易実績からも、アフリカの課題である産業の多様化や高度化が停滞していることを示している。表 6-2 は、まずサハラ以南アフリカ諸国のなかで、「農産物」「燃料・鉱産物」「製造品」の 3 分野のうち一つの総輸出に占める割合が高い国（ひとまず 50%以上を依存度が高いとみなす）を選んだ。そしてこれら各国の依存度が高い分野の占有率の推移を 2001～05 年（平均）と 2016～20 年（平均）の 2 期間について比較したものである。たとえばアルジェリアは輸出のほぼ全てが燃料・鉱産物で占められており、それはこの 20 年間で変化していない。一部の国々を除き（その多くは経済構造の変化というよりは、むしろ政治状況などの理由で急激に変化した）、特定品目に依存する経済構造が温存されていることがみてとれる。

途上国地域の輸出構造（2015-2019 平均）をみると、中東・北アフリカを除けば、他の地域に比べてサハラ以南アフリカは、工業製品ではなく鉱産物及び農産物など一次産品に依存していることがわかる（図 6-2）。またサハラ以南アフリカの 2000 年からの 20 年間の輸出入内訳の推移をみると（図 6-3）、工業部門の輸出割合が縮小傾向にあり、むしろ鉱物資源へ依存していることがみてとれる。すなわち「早すぎる脱工業化」がこの地域にみられる。

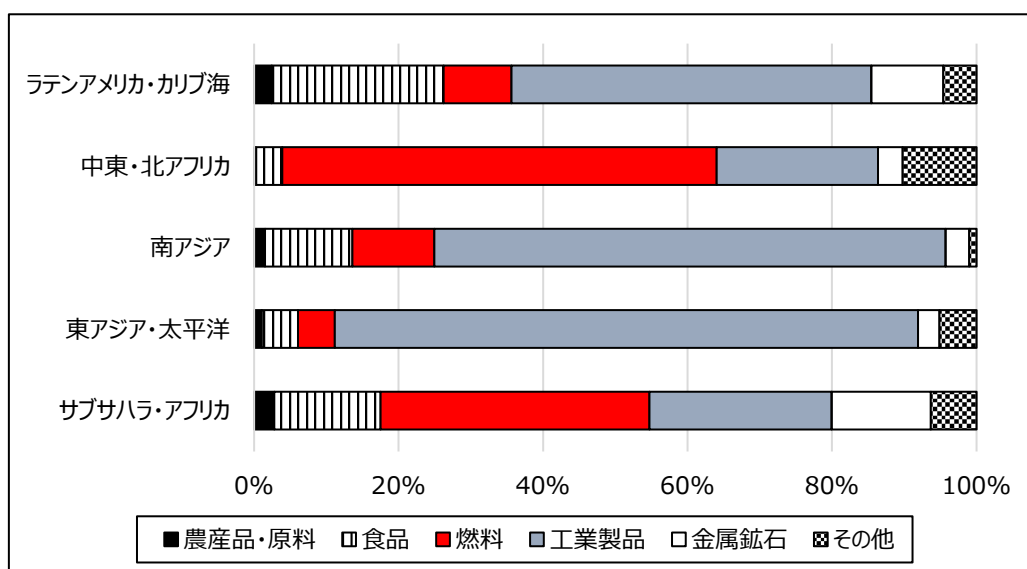
表 6-2. サハラ以南アフリカ諸国の輸出部門占有率推移 (2001-05 年、2016-20 年)

(単位：%)

国/品目	01-05	16-20	国/品目	01-05	16-20
ナイジェリア 燃料・鉱産物	98	89	ブルキナファソ 農産物	71	22
アルジェリア 燃料・鉱産物	98	96	モザンビーク 燃料・鉱産物	70	74
アンゴラ 燃料・鉱産物	96	96	モーリシャス 製造品	69	52
ボツワナ 製造品	86	93	セイシェル 農産物	68	62
ガボン 燃料・鉱産物	86	81	ギニアビサウ 農産物	65	na
マラウイ 農産物	83	93	モロッコ 製造品	65	71
ブルンジ 農産物	81	51	ウガンダ 農産物	63	50
エチオピア 農産物	80	82	ザンビア 燃料・鉱産物	60	77
チュニジア 製造品	79	80	エスワティニ 製造品	60	65
ガンビア 農産物	79	10	モーリタニア 燃料・鉱産物	59	42
スーダン 燃料・鉱産物	78	11	コートジボワール 農産物	55	66
カーボベルデ 製造品	76	21	ケニア 農産物	53	58
サントメプリンシペ 農産物	74	64	カメルーン 燃料・鉱産物	52	44

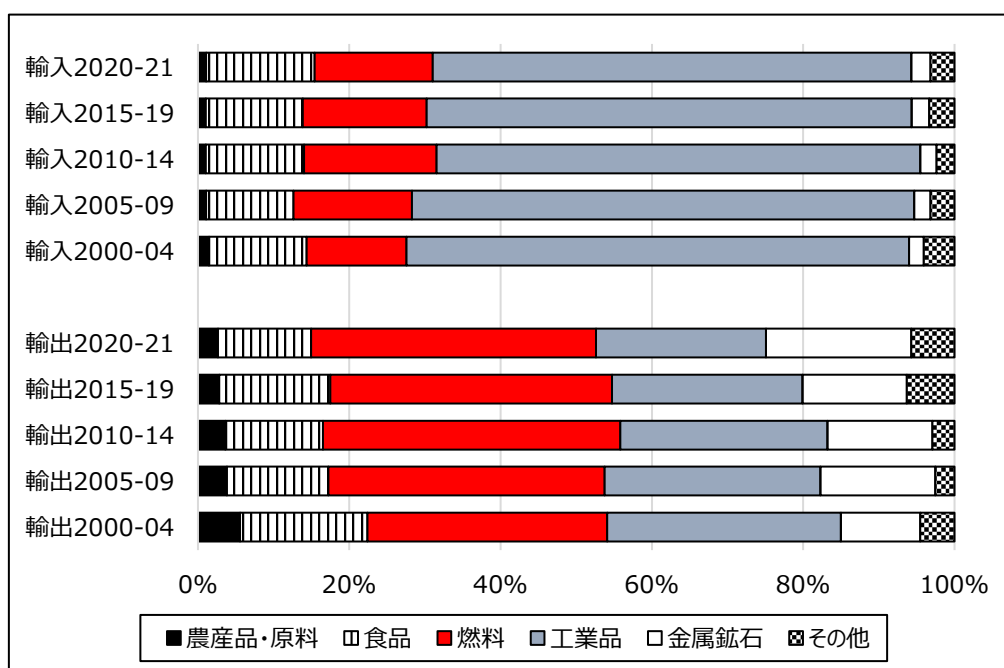
出所：WTO

図 6-2. 途上国地域の商品輸出の内訳 (2015-19 平均)



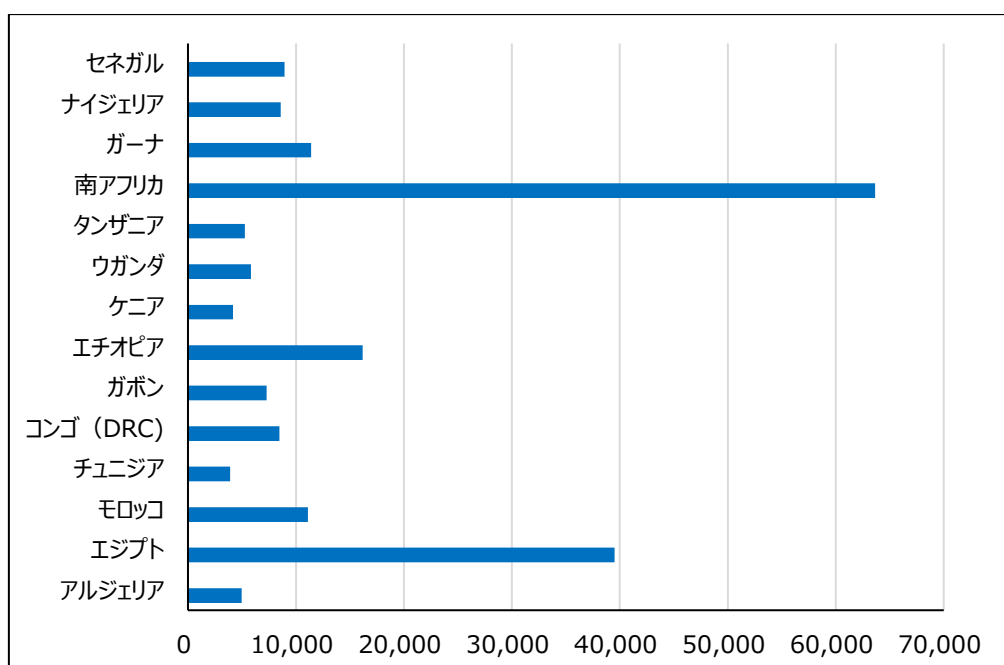
出所：World Bank

図 6-3. サハラ以南アフリカ商品輸出入内訳推移 (2000-21)



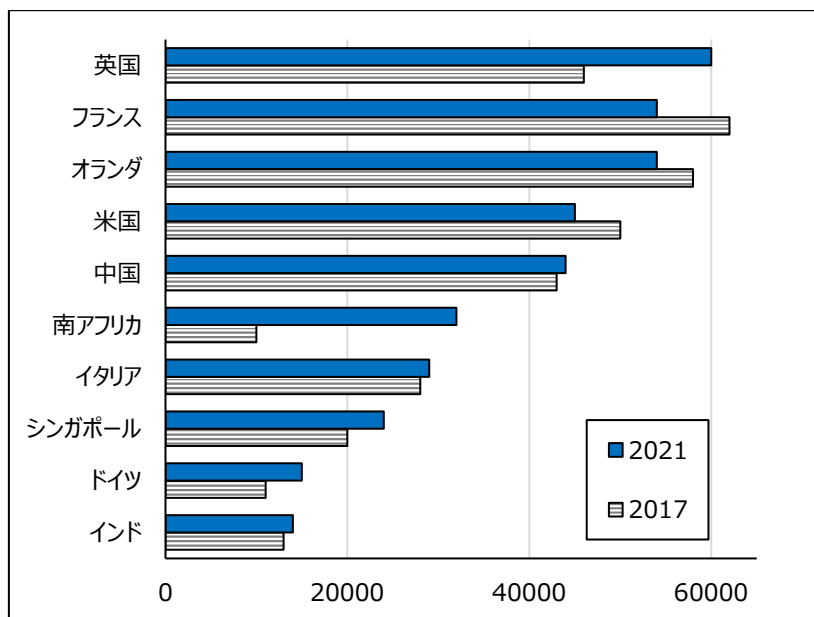
出所 : World Bank

図 6-4. 外国直接投資主要流入先 : 2018-2022 総額 (百万ドル)



出所 : UNCTAD

図 6-5. 対アフリカ投資ストック上位 10 国 : 2017、2021 (百万ドル)



出所 : UNCTAD

2. アフリカ投資における課題

アフリカ諸国のなかで外国直接投資の流入が多いのは、南ア、エジプト、そして近年ではエチオピアがあげられる (図 6-4)。インドについては対アフリカ累積投資額が 2024 年時点で 750 億ドルに達し、主要投資地域は西アフリカ (35%)、東アフリカ (30%)、南部アフリカ (25%) となっている (注 6)。分野では農業・食品加工、製造業、インフラ、医薬品があげられる。各分野の事例は別章のとおりだが、ここではアフリカにおける課題をあげておく。

インフラの不備

港湾、道路の問題 (前者には事務能力の問題も含む) から、サハラ以南アフリカでは物流コストが大きい。表 6-3 は 2020 年時点で世界の各地域の国境通過に関わるコストを比較したものだが、サハラ以南アフリカのそれは 97 時間以上を要し他の地域に比べて 2 倍弱の時間を要し、費用も最も高い。また脆弱な道路インフラにより、内陸国への輸送コストが海上輸送を大幅に上回ることがある。また電力供給についても、表 6-3 と同じ資料によれば、サハラ以南アフリカの電力契約の平均所要日数および電気料金のスコアが 2 割程度低い。電力供給は不安定で停電は珍しいことではなく、ディーゼル発電への依存が高まっている (注 7)。

表 6-3. 輸出にかかる国境通過コスト (Border compliance) 比較

(単位：時間、米ドル)

	所用時間	費用
OECD 高所得国	12.7	136.8
欧州・中央アジア	16.1	150.0
南アジア	53.4	310.6
東アジア・大洋州	57.5	381.1
中東・北アフリカ	52.5	441.8
ラテンアメリカ・カリブ海諸国	55.3	516.3
サハラ以南アフリカ	97.1	603.1

出所：World Bank, Doing Business, 2020

表 6-4. 銀行貸出金利 (各国平均、2024 年 12 月～2025 年 3 月)

(単位：%)

ボツワナ	6.01	24 年 12 月
南アフリカ	11.00	25 年 1 月
リベリア	12.25	24 年 10 月
タンザニア	12.80	25 年 1 月
ケニア	16.89	24 年 12 月
アンゴラ	22.57	25 年 1 月
エジプト	26.60	25 年 1 月
ジンバブエ	41.03	24 年 12 月
インド	9.90	25 年 2 月
中国	4.35	25 年 3 月
日本	2.20	25 年 1 月

出所：Trading Economics ^(注 8)

金融アクセス

クレジットを含む金融サービスへのアクセスが限られていること、投資リスクが高いことも、アフリカ・インド間のビジネスにおける主要課題の一つである。表 6-4 のとおり、アフリカ諸国の平均的な銀行貸し出し金利は高いレベルにある。ボツワナを除けばおよそ 11～20%台で、インドの 9.9%を大きく上回る。

インド輸出入銀行はアフリカ向け「Lines of Credit」プログラム（後述）を拡大しているものの、中小企業向けの金融支援は依然として不足している。中小企業がインドの投資を活用するための融資や金融制度は十分とはいえない ^(注 9)。

市場および技術レベルの制約

アフリカでの製造業分野投資において現地生産の制約となるのが、アフリカの市場規模と現地の技術レベルである。自動車製造を例にとると、国際自動車工業連合会（OICA）の入手可能な最新の統計によると、2023年のアフリカにおける自動車組み立て・生産は117万台であった^(注10)。これは世界全体の自動車生産の1.3%に過ぎない。この117万台のうちモロッコ（53.6万台）と南アフリカ（63.3万台）が99%を占める。この他の国においても本邦自動車メーカーはケニア、ガーナ、ナイジェリア、エジプトアルジェリアでノックダウン生産を行っている。だが筆者の現地聞き取り調査では、年間600台程度（生産調整日も考慮すれば1日あたり3台程度）の生産にとどまる工場もある。

この要因となるのがアフリカの新車市場規模である。同じOICAの統計によれば2023年のアフリカにおける新車販売台数は105万台で、生産と同様に世界全体の1.13%である。このうち南アフリカが51%（53万台）、モロッコが15%（16万台）を占めている。国際連合の推計では、アフリカの人口は2050年に24億6,665万人で、世界人口の約4人に1人がアフリカ人とされる^(注11)。アフリカは潜在的な市場ではあるものの、少なくとも短中期的な市場としての魅力は限定的であり、欧州メーカーなどの投資は足元では抑制的である。

技術レベルについては、完成車生産（CBU）が実現しているのはモロッコと南アフリカのみであり、その他の国ではCBUより現地付加価値が大きく劣る小規模なセミノックダウン（SKD）またはコンプリート・ノックダウン（CKD）生産に限定されている。また現地調達率はモロッコで60%、南アフリカで40%にとどまる^(注12)。これは他のセクターも同様で、たとえば発電所や鉄道建設・運営プロジェクトにおいても資材調達の現地化率が50%未満で、部品等中間品の輸入関税がコストを押し上げる課題が指摘されている^(注13)。このように稼働率も低いうえに、現地での付加価値の可能性も限定的であることから、特に高度なレベルの製造業分野の投資を行うには制約が多い。

さらに先述のとおり、アフリカのビジネス環境は、規制や官僚主義、行政手続きの遅延や汚職が根強いことも企業活動を阻害する要因となっている。そのうえ規制等の予測可能性が著しく阻害されることもある。ガーナでは市場の約9割を中古車が占めているところ、同国政府は自動車生産を促進する目的で、2020年4月に中古車および完成車の輸入関税を35%に引き上げる関税法の改正案を議会で可決し、即日大統領により承認されている^(注14)。これを受けて、2020年にVW、2021年にトヨタ、2022年には日産、プジョー、スズキ、起亜が組み立てを開始している。だが政治的な事情から同法の施行が遅れ、いすゞなどは組

立工場の開設を見合わせた^(注15)。

第4節 アフリカにおけるインドと中国

1. 投資パターン

アフリカにおけるインドと中国の投資についてはそれぞれ別章で詳説されているとおりであるが、本章ではそれぞれの戦略、影響力、およびアフリカの視点から見た課題と機会について確認する。

インドの対アフリカ投資は2010～22年度合計で658億ドルに対し、中国は430億ドルである^(注16)。分野別では、インドは製造業(35.7%)、金融・保険・不動産・ビジネスサービス(22.8%)、農林水産業(14.0%)の割合が多い。これに対し中国多様な分野に投資しているが、建設(13.2%) 鉱業(10.3%)の占める割合が比較的大きい(表6-5)。またインドの投資は中小企業を中心とした民間投資の割合が大きい。このためインド企業は現地企業との合弁や提携関係を構築する傾向がある。ムンバイに本社をおく製薬会社Cipla社は、GlaxoSmithKline社からの技術供与を受け、ケニア資本と合同でジェネリック抗エイズ薬を製造販売している。またガーナの企業LaGray Chemical Company社と提携し抗マラリア薬の現地生産を行っている^(注17)。これに対し、中国企業は自己完結型のバリューチェーンを構築する傾向が強い。

表6-5. 中国・インドの対アフリカ投資分野

(単位：%)

インド		中国	
製造業	35.7	建設	13.2
金融・保険・不動産・ビジネスサービス	22.8	鉱業	10.3
農林水産業	14.0	製造業	5.7
運輸・倉庫・通信	10.3	金融仲介	5.0
卸・小売・飲食・宿泊	8.7	リース・商業サービス	1.6
建設	4.3	研究・技術サービス	0.7
その他	4.2	その他	15.6

注. インドは2010年4月から2023年3月、中国2013年から2022年のフロー各合計

出所：Confederation of Indian Industry, Johns Hopkins University「China Africa Research Initiative」

企業グループや国営企業の進出については、たとえばTataグループは、アフリカ各国で自動車、発電・送配電、石炭、化学、農業などの分野で投資を行っている。またインド国

営石油会社 Oil and Natural Gas Corporation (ONGC) の 100%子会社 ONGC Videsh 社はリビア、南スーダン、モザンビークで石油・天然ガスの探査・開発を手掛ける^(注 18)。

他方で中国の投資は、同国の「一帯一路」構想の下で、鉄道、港湾、高速道路、エネルギー施設などを対象とする政府主導の大規模インフラ投資が特徴的である^(注 19)。ただし注 16 で言及したように、新型コロナウイルス感染症のパンデミック以降は、融資額の減少傾向がみられる。

2. 資金調達と援助

先述のとおり、インドは、インド輸出入銀行のインド経済開発支援制度 (Indian Development and Economic Assistance Scheme : IDEAS) の「ライン・オブ・クレジット (LOC)」を活用し、アフリカ各国に譲許的低利融資を提供している。アフリカ向けには 196 の LOC (約 120 億ドル) が 42 か国に供与されている。そのなかには発電 (スーダン、ブルンディ、ルワンダ)、砂糖工場 (エチオピアやマラウイ)、テクノロジーパーク (モザンビーク、コートジボワール、エスワティニ)、鉄道・空港 (モーリシャス、モルディブ) などが含まれる^(注 20)。また近年では、ガーナに医療インフラ整備として 1.2 億ドルを融資するなど新しい分野への供与を行っている^(注 21)。

中国は、中国開発銀行などの政府系金融機関による政府の融資・債務型投資が中心である。たとえば中国にとってアフリカ最大の債務国であるアンゴラは、同国産出の石油を担保に 250 億ドルの融資を受けており、同国債務の 40%が中国で占められている^(注 22)。だが近年の原油価格の下落と中国の景気後退による原油輸入の減少により、アンゴラの債務返済に支障が生じている。この他の国でも債務問題が深刻化しており、中国政府の政策見直し圧力が高まっている^(注 23)。

3. インドへの期待と課題

現在直面するさまざまな課題を克服し経済のアップグレードを企図するアフリカ側にとって、インドの IT 技術を活用しデジタル分野が牽引する経済発展を実現することを期待している。たとえばデジタル決済や E コマースの分野は協力余地が大きい。インドの UPI (統一決済インターフェース) を活用したモバイル決済の導入が、ガーナ、ナミビア、ルワンダ (および南米諸国) との間で協議されている^(注 24)。また再生可能エネルギー、環境保護分野でもインド企業の参入が期待されている。すでに Tata Power 社をはじめとする

企業が、送電線およびオフ・グリッドの太陽光プロジェクトに従事している。

ここで課題となるのが、技術移転とアフリカ側の能力構築である。前者にはインドの技術・ノウハウの現地のニーズに合わせたカスタマイズを含む。インフラの限られた農村人口や低い購買力、電力供給の制約、気候条件の近似などを背景に、インドは低コストの技術やフラットパッケージ（低価格で現地に適応可能な技術）の提供に強みがあるといわれている^(注 25)。たとえば先述の UPI システムによる低コスト金融サービス、Bharti Airtel 社の携帯電話事業、Husk Power System 社のミニグリッド電力システム、Jaipur Foot 社の低価格義肢などがあげられる^(注 26)。

他方で、たとえばインドの「ジュガール (Jugaad)」的な効率的技術革新技术法が、アフリカ諸国に適用できるかといった問題も懸念される。またアフリカ側の技術基盤や品質管理体制の弱さから、現地生産が断念されるケースも散見される。これは製造業分野に限らず、たとえば農業分野でも灌漑施設や品種改良の導入の前提となる基礎的な技術（米作でいえば、畔、均平化、条植）がアフリカには欠落していることが多い^(注 27)。

このほかにも、アフリカ側の行政の遅滞により認証手続き等の停滞、技術者や技術普及要員の不足に起因する低レベルの現地労働者の雇用など、技術移転や人材育成において現地に派遣された人員（特に日系企業の）の気力・体力が消耗するような課題が存在する。

第 5 節 アフリカ大陸自由貿易協定 (AfCFTA) の展望

2021 年に運用が開始された AfCFTA は、2025 年 1 月現在、アフリカ連合加盟 55 の国・地域のうちエリトリアを除く 54 国・地域が署名し、48 国が批准している。もしこの協定が目指す統合が成し遂げられるなら（ただし実現するといっているのではない）、域内人口約 14 億人(2021 年時点、国際連合推計)、GDP 総計は約 2 兆 9,952 億ドルに上る単一市場が形成されることになる^(注 28)。これはすべての企業にとって新たな機会であり、アフリカ側にも製造業を含む発展のチャンスをもたらす。

1. AfCFTA に期待される効果

AfCFTA は、アフリカ域内での物品関税撤廃、サービス貿易や投資の自由化、競争政策、知的財産権など広範囲にわたる分野を盛り込んだ自由貿易協定だが、54 の署名国・地域間の多様な分野にかかる包括的な協定である。AfCFTA 協定履行に係る急激な変革が各国内

で抵抗や政治的な意欲の低下を引き起こす可能性があることから、段階を分けて関連法や規制を交渉するというアプローチを採用している。(フェーズ1は、物品貿易、サービス貿易、紛争解決の分野、フェーズ2は競争政策、投資、知的財産権、フェーズ3では電子商取引、女性と若者の支援といった新しい課題分野をも対象としている。)

関税・非関税障壁の撤廃、経済制度・規制などが共通化され市場アクセスが向上し、投資(とりわけ域外からの直接投資)が活性化されれば、資本蓄積や技術・ノウハウの移転が進むであろう。とはいえ従来とはレベルの異なる外国直接投資(たとえば近隣国への輸出を射程にした内陸部の国境地域を製造拠点とする製造業)が実現したとしても、国・地域レベルで産業の多様化は起こるだろうか。

アフリカ諸国の政府関係者の間では、工業化を推進する有効な方法として AfCFTA は認識されている(注29)。域内貿易の拡大で生産要素の自由な移動や域内での企業の競争、技術移転が進むほか、域内市場が形成されることにより規模の経済が働くことで、生産性の向上が期待されている。ビジネス環境が整備され、域内各地で競争力を備えた多様な専門性を有する経済主体が増加し、力を蓄えれば、たとえばアジアにおける自動車産業のように、域内バリューチェーンの構築を通じた工業化の進展が期待できると考えられている。また産業構造の多様化が世界規模の経済ショックへの耐性を高めると共に、貿易の拡大は工業部門、サービス部門での雇用機会(特に女性や若年層)の創出に繋がるという点で、貧困削減への貢献も AfCFTA に期待されている(注30)。

2. 期待してよいのか？

アフリカのこれまでの遅々とした地域統合プロセス——たとえばラゴス行動計画やアブジャ条約で設定された「アフリカ経済共同体」の設立目標年の度重なる見直し——をみれば、AfCFTA が成功するためにはいくつかの課題が想起される。

域内交通網などのインフラの不足、各国の法規制や政治の上での協調が実際には困難なこと、自国産業や雇用に関する強い懸念といった従来からの課題に対処しなければならない。また AfCFTA 協定が仮に順調に実行された場合、少なくとも短期的には、域内競争による企業淘汰と失業の発生、格差の拡大といった統合コストが生じる。域内経済格差が長期的に収斂するかどうかは不確定であることから、統合の利益を再配分する仕組みの設置が求められる。たとえば欧州連合は、域内格差是正を目的とした「結束政策」に基づく各種プログラムに、EU 全体予算の約3分の1を充当している。AfCFTA においても、自

自由化による負の影響を受ける産業・企業への対応として、競争力弱者への救済措置である「AfCFTA 調整基金」を 2023 年 3 月に立ち上げた。同基金は 5~10 年以内に 100 億ドルの調達を目指しているが、2023 年 8 月のアフリカ輸出入銀行 (Afreximbank) による 10 億ドル以外の拠出は確認されていない。アフリカ各国にとって、(少なくとも短中期の統合の果実を得る域内先進国にとってすら)、他国の失業対策を自国の財政で賄う余裕はなく、各国の世論の理解を得るという点でも拠出には困難が伴う。

3. 政治的制約要因

AfCFTA を成功させるためには、アフリカ諸国は国境を越えて政策、規制、基準を調和させなければならない。そのためには、地域レベルと国家レベルの両方における協力と調整が必要である、とよく指摘される^(注 31)。アフリカのこれまでの地域統合設立プロセスにおいても、もちろんこうした政策の調和も貿易障壁の撤廃も具体的スケジュールと共に協定文書に盛り込まれている。もちろんこの交渉過程で、経済的合理性に基づくというよりは、自国産業の保護と相手国市場へのアクセスをいかに最大化するかという政治的な駆け引きが行われるのは当然であるが。そして交渉の最終段階では、各国首脳が一堂に会し、少なくとも紙の上では協定に合意・署名し、記念写真を撮影して帰国する。それを「成果」として自らの次の選挙でのアピールに利用する。アフリカの指導者にとって、地域統合は優れて政治的なプロセスである。

他方で、各国の政権は、政治的に影響が大きく支持層の利益となる品目の保護のために、恣意的な関税・非関税障壁を設定することには躊躇してこなかった。その一方で国内世論やあるいは支持層の利害に抵触する施策は先送りされてきた。協定を進展させるために断固として取り組みを実行するという政治指導者の姿勢は見出し難い。

地域統合は法的拘束力をもつ国際協定に基づいてはいるが、各国の政府に国内での賛同を取り付ける能力が弱いことを背景に、アフリカの協定合意内容の履行について柔軟性が広く認められ、各国が自国の裁量で自由化措置を延期・逆行させてきた歴史がある^(注 32)。また、自由化義務の履行を確保するための紛争解決手段が整備されていない、あったとしても十分に機能していない。「今回は違う」といえるだろうか。

AfCFTA は大陸全体を対象とするだけに、いわばアフリカの地域統合の最後の決定的手段であるとして期待も大きい。しかし、これまでの地域統合が抱えてきた政治的・制度的な問題を克服していかなければ実現は難しい。AfCFTA の成否を判断するためにもこれら

の点を継続的に観察し、検討していく必要がある。

第6節 おわりに

本稿では、アフリカとインドの経済関係について歴史的背景から現代の貿易・投資の動向、そして今後の展望までを検討した。植民地時代から培われてきた人的ネットワークが現代の経済関係の基盤となる一方で、アフリカ諸国の経済構造の脆弱性や一次産品依存という構造的課題が、インドとの関係においても表出している。

アフリカにおけるインド企業の投資は、中国と比較して民間主導かつ中小規模の特徴を持ち、現地企業とのジョイントベンチャーや提携を通じた現地化を進める傾向にある。これは中国の政府主導による大規模インフラ投資や自己完結型のバリューチェーン構築とは対照的である。

アフリカの経済発展においては、インフラの不備、資本へのアクセス制限、市場および技術レベルの制約、規制や官僚主義などの課題が依然として障壁となっている。特に製造業投資においては、アフリカの限定的な市場規模と技術レベルが制約となり、多くの分野で現地調達率が低く、付加価値創出の可能性が限られている。

アフリカ大陸自由貿易協定（AfCFTA）は、アフリカの域内貿易の活性化と経済統合を促進する重要な枠組みであり、インドを含む域外の貿易相手国にも新たな市場機会を提供する可能性がある。だがこれまでの地域統合の経験から、政治的意思の欠如や国内利益との衝突、統合コストの分担など、多くの障壁が存在することも認識しなければならない。

今後取り組みを強化する課題として以下の諸点が考えられる。第一に、アフリカ各国のビジネス環境改善に向けた取り組みを支援すること。第二に、アフリカの特に若年層の能力開発を支援し、雇用機会を創出することが不可欠である。第三に、インドの技術・ノウハウをアフリカへ現地化して移転し、産業の高度化を図ることが必要である。第四に、アフリカとインドの金融機関の連携を強化し、投資リスクを軽減する仕組みを構築することが求められる。そして最後に、日本企業にとって、インド企業の強みを活かしてこれらとの連携やアフリカ市場でのビジネス拡大に繋げる方途を加速化することが求められる。これらを通じて、アフリカ諸国が経済の多様化と工業化を進め、グローバル・バリューチェーンに統合されていくための重要な一助となる可能性がある。

注1 他章との重複を避けるためインドおよび中国の投資実績への言及は最小限にとどめる。

-
- 注2 Alan Lester, “Indians in Eastern Africa: Sir Henry Bartle Frere’s Vision and the Networks of Empire”, *Snapshots of Empire*, University of Sussex, 2022.
<<https://blogs.sussex.ac.uk/snapshotsofire/2022/11/01/indians-in-eastern-africa-sir-henry-bartle-freres-vision-and-the-networks-of-empire/>> (2025年2月25日閲覧)
- 注3 Asmatwali “Indian Diaspora In Africa”, *International Journal of Research Publication and Reviews*, 5(11), pp.4424-4434, 2024.
- 注4 Rani D. Mullen, “India’s Development Assistance: Will It Change The Global Development Finance Paradigm?”, Workshop on *Innovation in Governance of Development Finance: Causes, Consequences & the Role of Law Conference*, April 8-9, New York University School of Law, 2013.
<<https://www.iilj.org/wp-content/uploads/2017/02/Mullen-Indias-development-assistance-2003.pdf>> (2025年3月2日閲覧)
- 注5 Confederation of Indian Industry, *Pathways for Shared Progress: India-Africa Economic Cooperation*, Business Conclave Creating ONE Future, 20–22 August, New Delhi, India, 2024.
- 注6 Confederation of Indian Industry (前掲)、Export-Import Bank of India, “India’s Investment Potential in Africa”, Working Paper No.120, 2023. なお対アフリカの投資ストック上位10か国には歴史的なつながりを反映して英国、フランス、オランダなどが上位を占める(図6-5)。新興国では中国(5位)、南ア(6位)についてインドは10位で中国の約三分の一の規模である。
- 注7 日本貿易振興機構「10カ月ぶりに計画停電が発生(南アフリカ共和国)」日本貿易振興機構ウェブページ、2月10日、2025年
<<https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/02/9f018214841a4698.html>> (2025年2月27日閲覧)
- 注8 Trading Economics
<<https://tradingeconomics.com/country-list/bank-lending-rate?continent=africa>> (2025年3月5日閲覧)
- 注9 Confederation of Indian Industry (前掲)
- 注10 International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, *Production Statistics*, 2023.
<<https://www.oica.net/production-statistics/>> (2025年3月1日閲覧)
- 注11 United Nations, “Global Issues: Population”, United Nations web page, 2025.
<<https://www.un.org/en/global-issues/population>> (2025年3月1日閲覧)
- 注12 国際協力機構(JICA)・ボストン・コンサルティング・グループ合同会社『アフリカ地域自動車産業振興(ポストコロナのサプライチェーン・モビリティ改革)に係る情報収集・確認調査』2022年。なお筆者のガーナ現地聞き取り調査でも、自動車生産における現地調達の可能性は現時点では極めて限定的(「あえていえばワイヤハーネス程度なら調達可能」)であった。
- 注13 Export-Import Bank of India (前掲)、Rambang Tot Deng, “India-Africa Investment, Trade and Economic Cooperation: Challenges and Perspective”, *Development Cooperation Review*, 6(1), pp.31-37, 2023.
- 注14 日本貿易振興機構「自動車組立工場関連企業が相次ぎ進出も、政府の輸入規制施行に遅れ」日本貿易振興機構ウェブページ、8月8日、2023年
<<https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/08/124c42da91d4338c.html>> (2025年2月20日閲覧)
- 注15 2024年の大統領選挙後には、中古車業者を支持者に含む新政権が同法の執行自体の差し止めを表明しており、自動車メーカーにとって自体は悪化している。
- 注16 Confederation of Indian Industry (前掲)、China Africa Research Initiative, Johns Hopkins University, “Data: Chinese Investment In Africa, 2003-2022”, 2024.
<<http://www.sais-cari.org/chinese-investment-in-africa>> (2025年3月5日閲覧)
後者によれば、中国の対アフリカ投資は2008年と2018年に54億ドルを記録したが、2022年は18億ドルに留まっている。
- 注17 Berger, M; Murugi, J; Buch, E; IJsselmuiden C; Moran, M; Guzman, J; Devlin, M; Kubata, B.,

Strengthening pharmaceutical innovation in Africa. Council on Health Research for Development (COHRED), New Partnership for Africa's Development (NEPAD) , 2010.

- 注18 ONGC Videsh, “Africa”, ONGC Videsh web page, 2025.
<<https://ongcvidesh.com/assets/africa/>> (2025年3月5日閲覧)
- 注19 Chido Munyati, “Why strong regional value chains will be vital to the next chapter of China and Africa’s economic relationship”, *Annual Meeting of the New Champions*, June 25, World Economic Forum, 2024. <<https://www.weforum.org/stories/2024/06/why-strong-regional-value-chains-will-be-vital-to-the-next-chapter-of-china-and-africas-economic-relationship/>> (2025年2月28日閲覧)
- 注20 Ministry of External Affairs, Government of India, “Lines of Credit for Development Projects”, 2024.
<<https://www.mea.gov.in/Lines-of-Credit-for-Development-Projects.htm>> (2025年3月5日閲覧)
- 注21 Abhishek Mishra, “The changing nature of India’s Lines Of Credit to Africa”, Observer Research Foundation, May 25, 2018.
<<https://www.orfonline.org/expert-speak/changing-nature-india-lines-of-credit-africa>> (2025年2月28日閲覧)
- 注22 Reuters, “Angola agrees lower monthly debt payments to China Development Bank”, March 19, 2024. <<https://www.reuters.com/business/finance/angola-agrees-lower-monthly-debt-payments-china-development-bank-2024-03-19/>> (2025年1月29日閲覧)、
Okere Ngutjinazo, “Chinese loans to Africa rise for first time in 7 years”, *Deutsche Welle*, September 3, 2024. <<https://www.dw.com/en/chinese-loans-to-africa-rise-for-first-time-in-7-years/a-70123303>> (2025年2月28日閲覧)
- 注23 Alex Vines, Creon Butler, and Yu Jie, “The response to debt distress in Africa and the role of China: Exploring solutions to African debt distress through multilateral cooperation”, *Chatham House*, Research Paper, 4 October, 2023. <<https://www.chathamhouse.org/2022/12/response-debt-distress-africa-and-role-china/02-case-studies-chinese-lending-africa>> (2025年2月28日閲覧)
- 注24 Jaspreet Kalra, “India payments authority eyes Africa, S. America for digital payment push, official says”, Reuters, September 24, 2024. <<https://www.reuters.com/technology/india-payments-authority-eyes-africa-s-america-digital-payment-push-official-2024-09-24/>> (2025年1月29日閲覧)
- 注25 日本貿易振興機構ニューデリー事務所『アフリカで活躍するインド企業調査』2021年
- 注26 Husk, “Husk Power sets record 1-minigrid-per-day deployment rate with launch of PRISM ‘energy-in-a-box’”, December 11, 2024. <<https://huskpowersystems.com/husk-power-sets-record-1-minigrid-per-day-deployment-rate-with-launch-of-prism-energy-in-a-box/>> (2025年3月5日閲覧)
- 注27 渡邊松男・柳原透『アジアの経験をアフリカに』国際協力機構緒方貞子平和開発研究所、2022年、<https://www.jica.go.jp/jica_ri/publication/other/20230325_01.html> (2025年3月8日閲覧)
- 注28 World Bank,). *The African Continental Free Trade Area : Economic and Distributional Effects*, Washington, D.C.: World Bank, 2020.
- 注29 African Continental Free Trade Area (AfCFTA), “About The AfCFTA”, AfCFTA web page, 2025.
<<https://au-afcfta.org/about/>> (2025年3月9日閲覧)
- 注30 Echandi, Roberto; Maliszewska, Maryla; Steenberg, Victor, *Making the Most of the African Continental Free Trade Area: Leveraging Trade and Foreign Direct Investment to Boost Growth and Reduce Poverty*, Washington, D.C.: World Bank, 2022. <<http://hdl.handle.net/10986/37623>> License: CC BY 3.0 IGO. (2025年3月3日閲覧)
- 注31 World Bank (前掲).
- 注32 箭内彰子「アフリカにおける経済統合—制度的な制約要因—」『アフリカレポート (Africa Report)』No. 55、日本貿易振興機構アジア経済研究所、92-104頁、2017年

[禁無断転載]

インドの対西方経済政策の現状と展望

令和 6 年度（一財）貿易・産業協力振興財団 助成事業

発行日 2025 年 3 月

編集発行 一般財団法人国際貿易投資研究所（ITI）

〒104-0045 東京都中央区築地 1 丁目 4 番 5 号 第 37 興和ビル 3 階

TEL : (03) 5148-2601 FAX : (03) 5148-2677

Home Page : <https://iti.or.jp>

