

インド概況

国際協力銀行（JBIC） - インド政府と共同で同国のファンドに参加

国際協力銀行はこのほどインド政府系の管理会社が新設したファンドに、250 億ルピー（約 450 億円）を出資した。インドの環境関連事業のほか、日本企業と協業の可能性がある現地企業などに投資していく。

インド政府系ファンド管理会社のナショナル・インベストメント・アンド・インフラストラクチャー・ファンド（NIIF）が運営する「日印ファンド」に、JBIC が 51%分を出資した。残る 49%分の 240 億ルピーはインド政府が拠出した。JBIC によると、日本関連の投資に特化したファンドに、インド政府が大型の出資するのは初めてだという。

環境関連では再生可能エネルギーや電気自動車（EV）のほか、廃棄物や水処理関連事業への投資を想定している。日印の企業連携支援も目的としており、日本企業と協業の可能性があるインドの企業や事業は、環境分野に限らず投資対象となる。インド政府は 4 日、日印ファンドについて「日本のインド投資を促進するための『選ばれるパートナー』としての役割を果たす」と表明した。米中の対立を背景にサプライチェーン（供給網）の見直しが世界的に進むなか、インドは新たな投資・進出の受け皿として注目されている。

JBIC が日本の製造業を対象に 2022 年に実施した調査では、インドが「今後 3 年程度の有望な事業展開先」として中国を抜いて 3 年ぶりに首位となった。「法制の運用が不透明」といった課題も指摘される一方で、市場の成長性に対する期待は高い。岸田文雄首相は 22 年に、5 年間かけて官民合わせてインドに 5 兆円を投資する目標を表明している。JBIC は同年 11 月に、日印の企業連携促進などに関する覚書を NIIF と交わしていた。JBIC は主に日本企業のインド事業展開に関する融資を手がけている。最近では日本製鉄などがインドで進める製鉄所を巡って拡張事業への融資契約を 3 月に締結している。

インド - 初の太陽観測衛星を打ち上げ

インド初の太陽観測衛星「アディティヤ L 1」が現地時間の 2 日正午前にベンガル湾のスリハリコタ島から打ち上げられ、約 150 万キロ離れた観測地点へ向かっている。

インド宇宙研究機関（ISRO）は先月、月探査機「チャンドラヤーン 3 号」を月面に着陸させたばかり。同国は月面着陸に成功した世界 4 番目の国となった。

アディティヤ L 1 が目指す地点は、太陽と地球から受ける重力と遠心力が釣り合い、燃料消費を抑えて太陽活動やその影響の観測を続けるのに最適の位置とされる。搭載している七つの装置のうち、四つは太陽を直接観測し、三つは太陽から吹き出した粒子による「太陽風」や磁場の分析に使う予定。地上や人工衛星に影響を及ぼす宇宙嵐などをめぐるなどの解明が期待される。太陽観測の分野では、米航空宇宙局（NASA）の探査機「パーカー・ソーラー・プローブ」が 2021 年、世界で初めて上層大気の「コロナ」に到達した。

住友不動産 - インドで不動産開発

住友不動産はインド・ムンバイ中心部で大型再開発に動く。総事業費 5000 億円を投じ、オフィスビルやホテル、商業施設を備えた複合型の不動産開発を進める。同社のインドの不動産投資は累計

7000 億円規模に拡大する。新興国の経済成長を取り込み、将来の収益につなげる。米欧が軸だった日本の不動産大手のオフィスビル開発が新興国に広がってきた。

日本勢の新興国での開発は、これまで住宅などが多かった。大手各社がオフィスビル開発に力を入れてきた米国はテレワーク浸透で市場の鈍化が指摘され、人口が減少する日本も中長期で高い成長は期待できない。インドは 2027 年にも日本を抜き世界 3 位の経済大国になる見通しで、住友不動産の計画は日系企業が新興国での大型オフィス開発が本格化する転機となると見られている。調査会社モーターインテリジェンスによると、インドのオフィス市場は 28 年に約 910 億ドル（約 13 兆 5900 億円）と、23 年の 3.5 倍に拡大する見込みだ。

モディ政権による税制改革などでビジネス環境が改善され、製造業中心に企業進出が増えた。オフィス需要が拡大し、外資の不動産開発が活発になっている。不動産サービス大手のシービーアールイー（CBRE）によると、22 年のインドでの不動産投資額は前年比 32% 増の 78 億ドルに達した。

今回の計画は外資単独でのインドの不動産開発としては過去最大級である。同社はムンバイ中心部の「ワリー地区」で、現地財閥のワディア・グループから約 8 万平方メートルの工場跡地を 467 億ルピー（約 800 億円）で取得する契約を結んだ。2030 年代前半の完成を目指し、同地でビル複数棟を建設する。ビルの延べ床面積は合計 100 万平方メートル規模を想定する。

住友不動産はすでにムンバイの別の地区の 2 カ所において、延べ床面積が合計 26 万平方メートルのビル開発に計 2000 億円弱を投じている。今回の新たな計画で、住友不のインドの不動産開発の規模は日本企業で最大となる。

同社は 2030 年代にインドの賃貸オフィス事業を賃貸利益（営業利益の減価償却前に相当）ベースで 600 億円規模に育てる予定である。国内の賃貸オフィス事業の賃貸利益は 3000 億円程度を見込む。ほかの不動産大手もインドで投資を拡大している。三菱地所がシンガポールの不動産大手が組成したファンドに投資する形で、24 年に第 4 の都市チェンナイでオフィスビルを完成させる計画を持つ。三井不動産はベンガルールでオフィスビルを完成させ、現在 2 期目の計画を進める。

三井不動産が 22 年に米ニューヨークで総事業費 6000 億円規模のオフィスビル「50 ハドソンヤード」を完成させるなど、不動産大手の海外でのオフィス開発は米欧が軸だった。22 年度末の海外資産残高は三井不で 2 兆 3000 億円、三菱地所で 1 兆 3000 億円と 5 年前に比べていずれも 2 倍前後に伸びた。今後は両社もインドなど新興国での開発を活発化させる。

パナソニック - インド電動 3 輪を IT で支援

パナソニックホールディングス（HD）が今月からインドで、電動オートリキシャ（電動三輪タクシー）によるラストマイル交通を支援する IT システムの実証運転を始めた。2024 年 6 月までの 9 カ月間、同 HD が構築したクラウドとアプリを運用し、電動リキシャの乗客数や運行効率に関するデータを収集。クラウドとアプリを随時改良し、乗客の利便性と輸送効率を向上させる。将来的には、車移動の減少とメトロ（都市鉄道）移動の増加につなげ、インドの社会課題である渋滞緩和と温室効果ガス削減を目指す IT システムの実証運転は 13 日、いずれも首都ニューデリーにある、デリーメトロのカルカジ・マンディール駅、オクラ NSIC 駅、ネルー・エンクレイブ駅、ネルー・プレイス駅の 4 駅を中心に開始。今後、電動リキシャ乗客が各駅から目的地に着くまでのさまざまなデータを集める。検討段階を含む実証運転の総費用は 2 億円超で、うち 1 億円超は新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）が助成する。ニューデリーで 17 日、実証運転の開始式が開かれ、パナソニック HD や NEDO、デリー政府、デリーメトロ鉄道公社（DMRC）、在インド日本大使館、国際協力機構（JICA）の関係者ら約 70 人が出席した。実証運転に使うクラウドとアプリはパナソニック HD が構築した。クラウドは、電動リキシャの運行や配車、電池の情報を管理する。アプリは、地場の電動リキシャ運行会社である ETO モーターズ向け、リキシャ運転手向け、リキシャ乗客向けの 3 種類を用意。それぞれのアプリを通じ、▽ ETO モーターズ

ーズは車両やバッテリーの管理▽運転手は乗客の待ち状況や運転車両の充電状態▽乗客は空き車両の確認や乗車予約、キャッシュレス決済——に関する情報をやりとりする。

インドは、経済成長に伴い、交通渋滞や大気汚染が都市部で社会問題になっている。メトロ拡張が進んでいるものの、自家用車やオラ、ウーバーなどライドシェアサービスによる車移動がまだまだ多く、交通渋滞や大気汚染の問題に拍車をかけている。メトロ利用者を増やすためには、利用者の自宅から乗車駅までの「ファーストマイル」、降車駅から目的地までの「ラストマイル」移動の仕組みを整えることが重要だ。N E D Oとデリー政府は 22 年 12 月、今回の実証事業に関する協力合意書（L O I）を締結。その後の同月、N E D Oの助成を受けたパナソニックH Dが、電動リキシャの製造・運行事業を手がけるインドのE T Oモーターズとプロジェクト合意書（P A）を交わした

パナソニックH Dは今後、電動リキシャの乗客数や運行効率に関するデータを集めて分析。クラウドとアプリを随時更新し、乗客の利便性と輸送効率の向上を図る。同H Dが持つ運行管理や走行ルート最適化、電池管理の知見を生かし、具体的には、電動リキシャの相乗りルート最適化で乗客をたくさん集めて運賃収入を上げたり、故障の事前予測で車両を動かさない時間を減らして運行コストを下げたりといったことに取り組む。長期的には、車移動の減少とメトロ移動の増加につなげ、渋滞緩和や温室効果ガス削減を目指す。温室効果ガス削減については、年間 260 トン程度の二酸化炭素（C O 2）削減を見込んでいる。

スズキ、インドを EV 輸出拠点に

スズキはインドを電気自動車（EV）の輸出拠点に位置づけ、環境車の世界展開を加速する。2025 年にも日本に輸出し、欧州向けでは資本提携するトヨタ自動車への供給を検討する。インドは市場の成長余地が大きく、製造コストも日本より安い。EV は供給網や各国の産業政策のあり方を一変させ、日本の輸出モデルも変容を迫られている。スズキの EV 自社生産はインドが初めて。日本の自動車大手は研究開発や人材などの経営資源が豊富な国内工場に技術を確立し、生産モデルを海外に移転するのが一般的だった。トヨタや日産自動車は国内から始めていた。スズキは EV の中核工場をインドに位置づける格好で異例である。

2025 年からインドから日本に輸出・販売する予定なのは価格が 300 万～400 万円程度の小型多目的スポーツ車（SUV）タイプの EV 車である。西部グジャラート州の工場に新生産ラインを設け、24 年秋から生産する。生産はインド子会社のマルチ・スズキが担う。EV のほかガソリン車も生産し、生産能力は年 25 万台を想定する。日本では 26 年に軽自動車の EV 生産を静岡県で始める計画で、インドでの生産の知見を日本に生かす。EV 需要が大きい欧州にも輸出する。小型タイプの SUV の販売に加え、資本提携するトヨタにも OEM（相手先ブランドによる生産）供給する検討に入った。トヨタも欧州で EV のラインアップの拡充を急いでいた。

スズキはインドの乗用車市場でシェア 4 割強を占める最大手で、現地で低コスト生産のノウハウを蓄積している。手ごろな価格を武器に世界で EV シェアを伸ばす中国勢に対抗できる開発スピードやコスト競争力をインドで磨く。日本は円安の影響で輸出競争力が高まっているものの、スズキはインドが最適な EV 輸出拠点とみている。インドの製造業全般で原価は日本に比べて 2 割安く日本生産に比べて有利となる。スズキ幹部は「（輸出先の）欧州などで中国産 EV との価格競争は激しくなる」と話す。インドは EV 市場としても有望だ。インドの EV 販売台数は 23 年 1～6 月に 1 万 5000 台とシェアは 1%以下と小さいながらも前年同期比で 6 倍と勢いが出ている。インド政府は 30 年に新車販売の 30%を EV にする目標を掲げる。調査会社グローバルデータによると、インドでの EV 販売シェアの 23 年予測は、タタ自動車が 70%で突出。続く 2 位も地場マヒンドラ・アンド・マヒンドラ（11%）で 3 位は中国・上海汽車集団系の MG モーター（10%）だ。EV 未発売のスズキは巻き返しが急務である。

世界の EV 市場では規模を拡大した中国が急速に存在感を高めている。国際エネルギー機関（IEA）によると、世界の EV 輸出に占める中国の比率は 5 年間で 8 倍に膨らんだ。スズキはガソリン

車では既にインドからアフリカに輸出を増やし中国勢などに対抗してきた。EV でも同様にインドから世界へ輸出する予定である。

以上