広島大学フェニックス協力会事業・第4回広島大学フェニックスサロン 「インド」
（2016年7月28日　広島大学東千田キャンパス）

インドの自動車産業
―労働市場の観点から―

友澤和夫
広島大学大学院文学研究科
広島大学現代インド研究センター

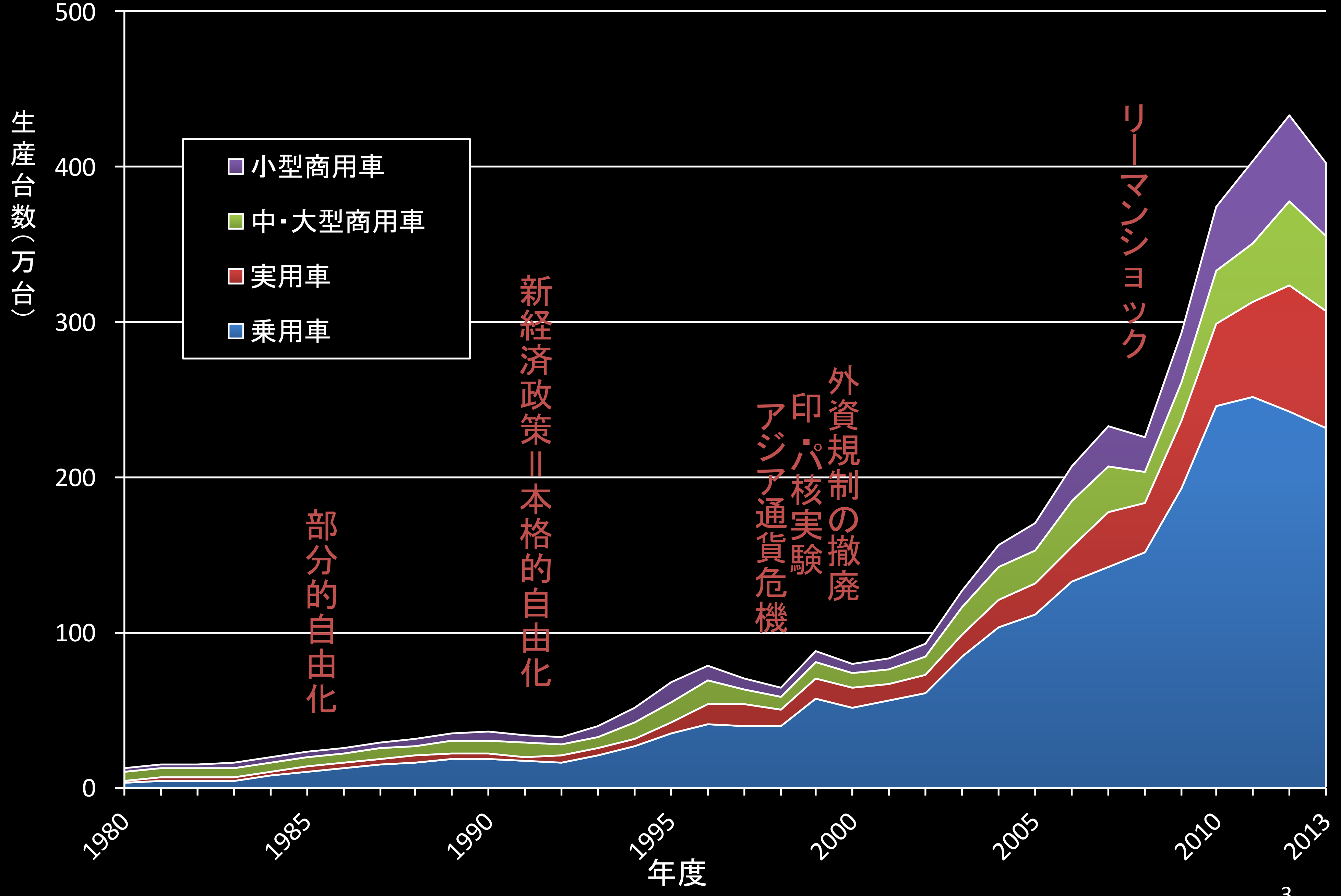
構　成

1．インド自動車産業の成長と空間的特性

2．デリー首都圏の自動車産業集積

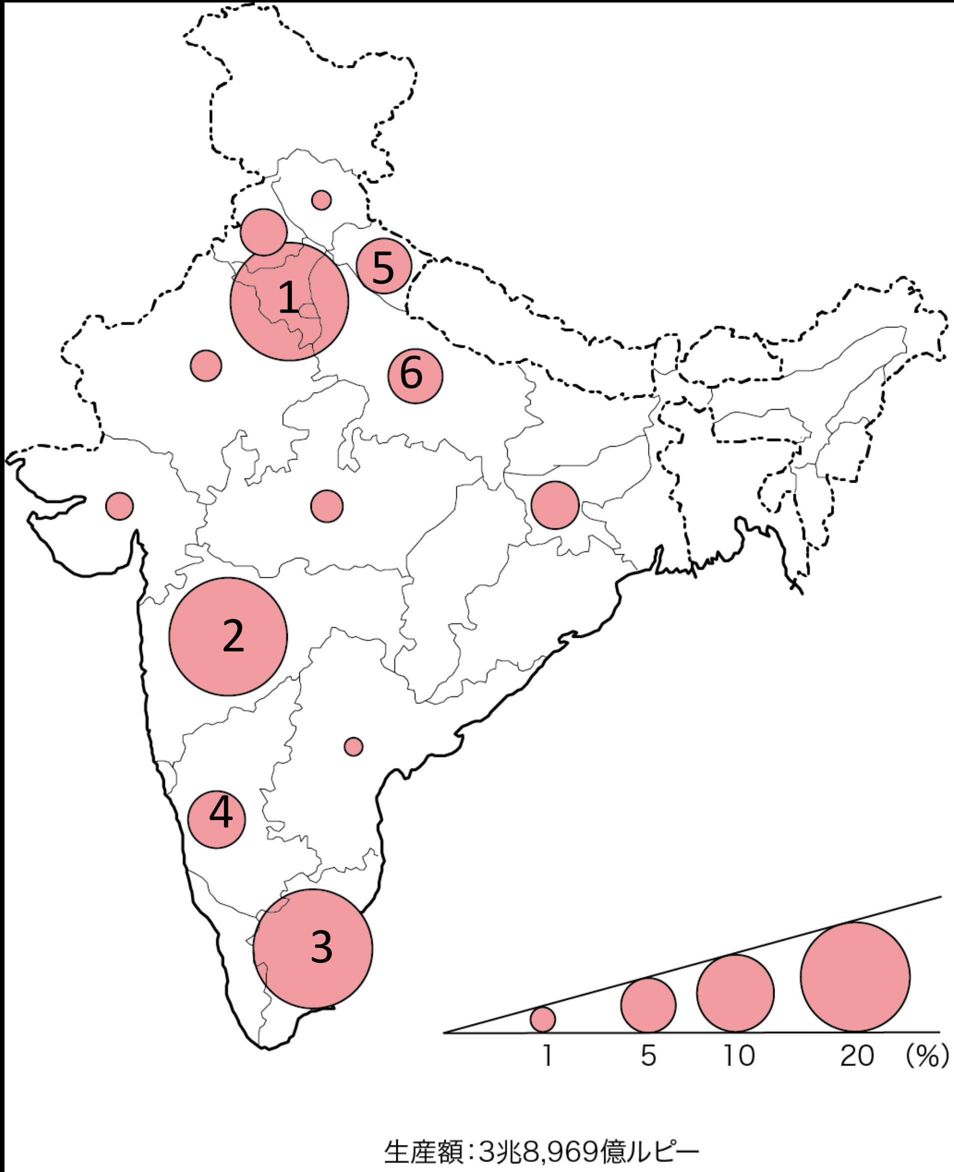
3．自動車産業の労働市場

自動車生産台数の推移



資料：Performance of the Indian Automobile Industry in India

自動車産業の生産額(2010年度）



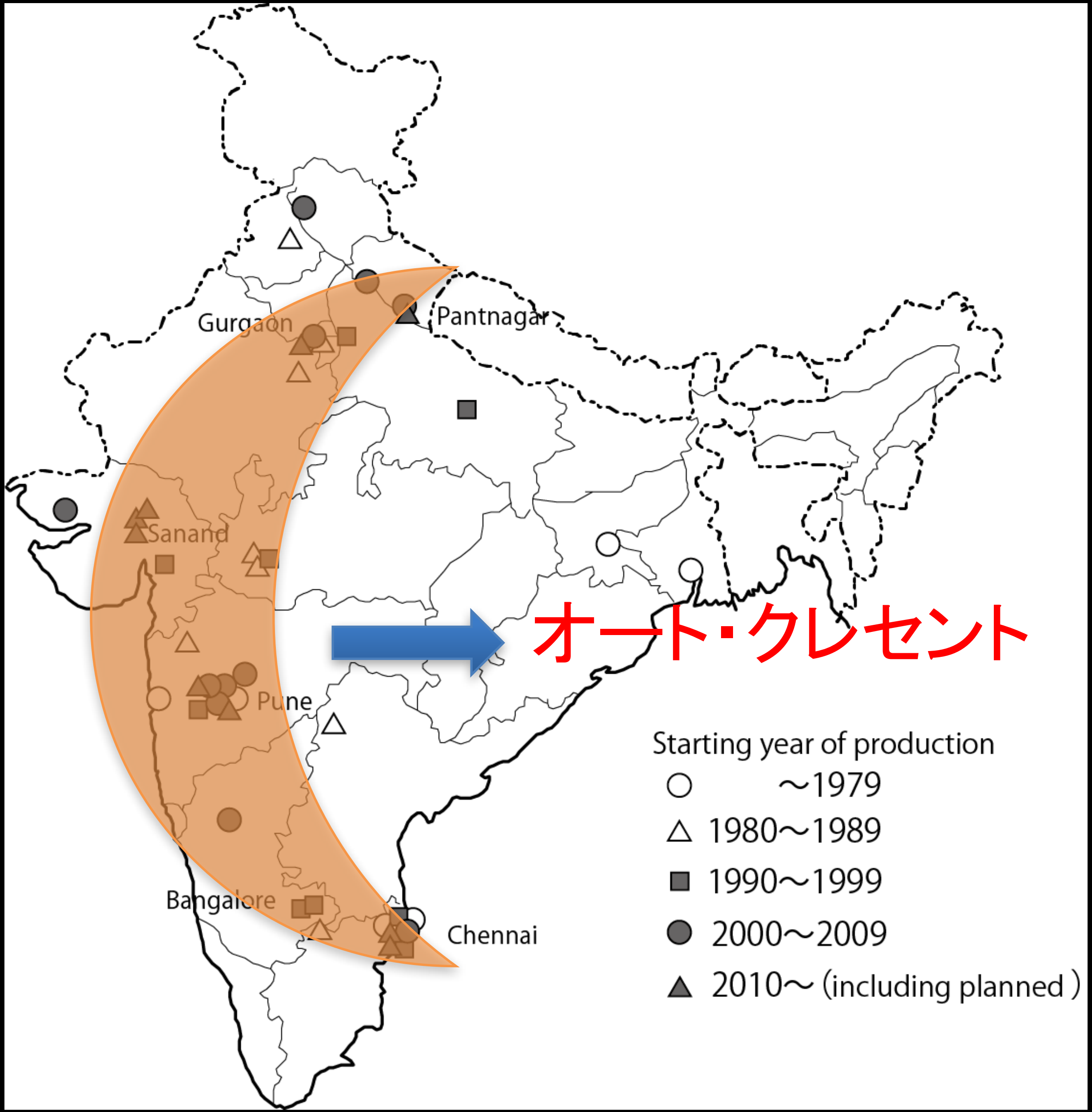
NIC29+NIC309

第1グループ（23%）
1.ハリヤーナー州
2.マハーラーシュトラ州
3.タミル・ナードゥ州

第2グループ（5%）
4.カルナータカ州
5.ウッタラーカンド州
6.ウッタル・プラデーシュ州

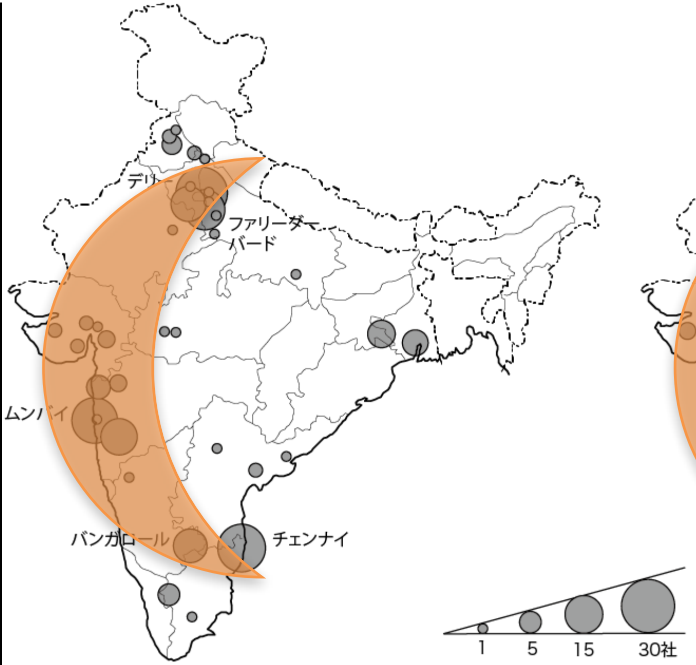
資料：Annual Survey of Industries 2010-11

自動車工場の立地

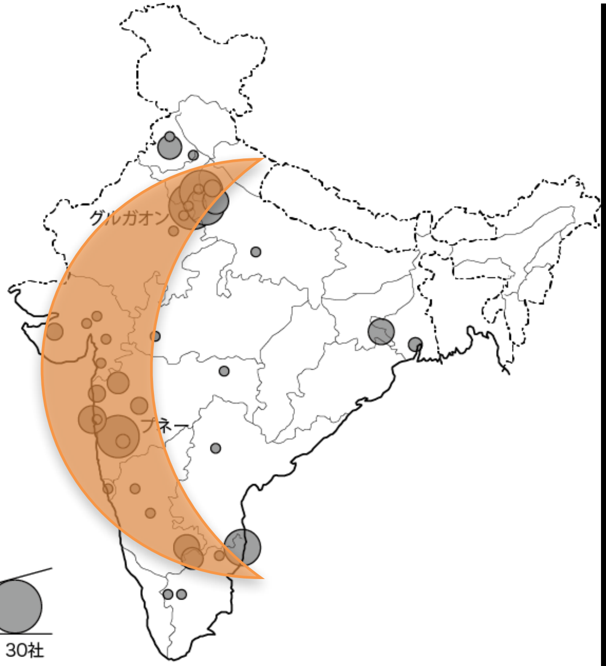

Gurgaon
Pantnagar
Sanand
Pune
Bangalore
Chennai
オート・クレセント
Starting year of production
～1979
1980～1989
1990～1999
2000～2009
2010～ (including planned)

部品企業の本社位置（県単位）

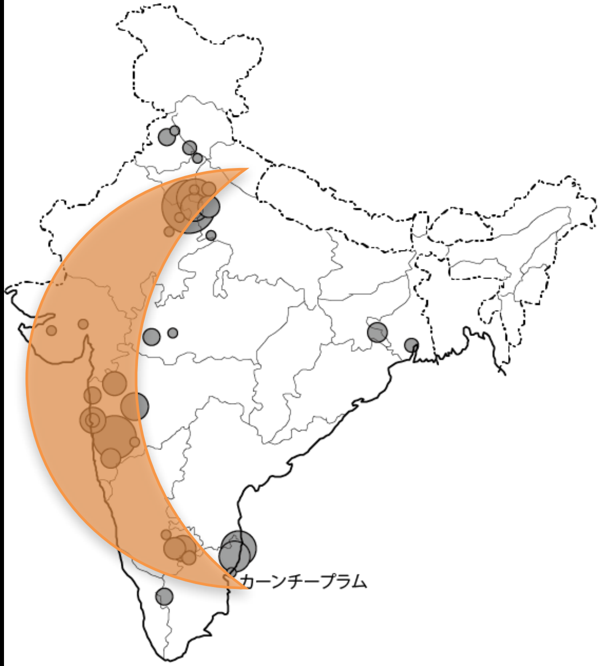
ACMAに加盟する610社



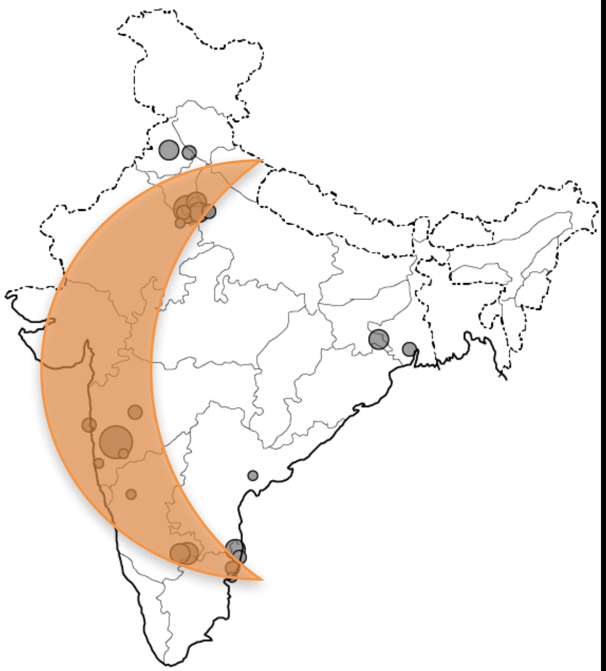
a)1970 年代までに商業生産開始（195 社）



b)1980 年代に商業生産開始（173 社）



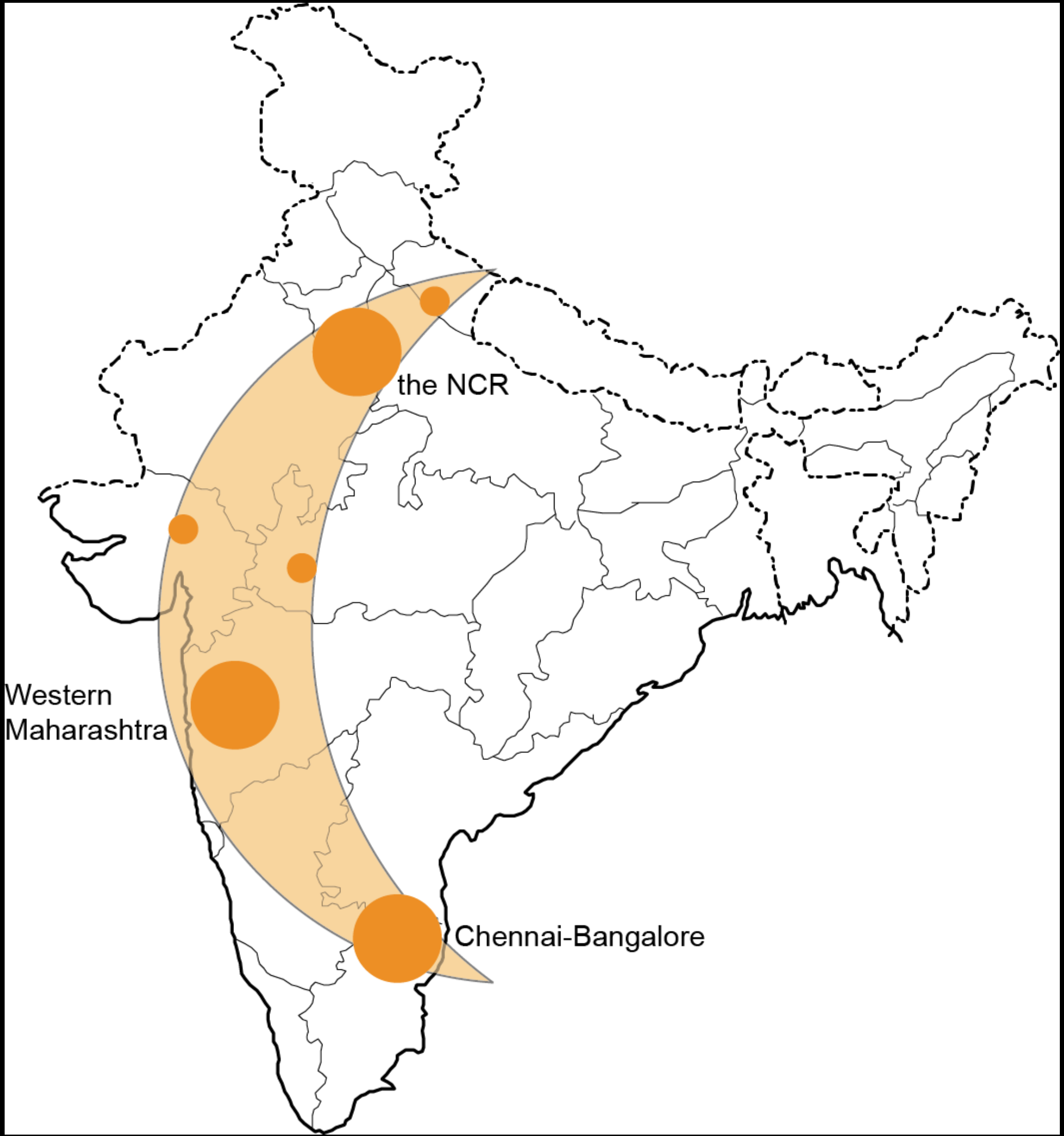
c)1990 年代に商業生産開始（176 社）



d)2000 年代に商業生産開始（66 社）

４期間を通じて、
①デリーNCR
②マハーラーシュトラ州西部
③チェンナイーバンガロール
の卓越

インド自動車産業の立地



現代インドの経済地域構造との関係

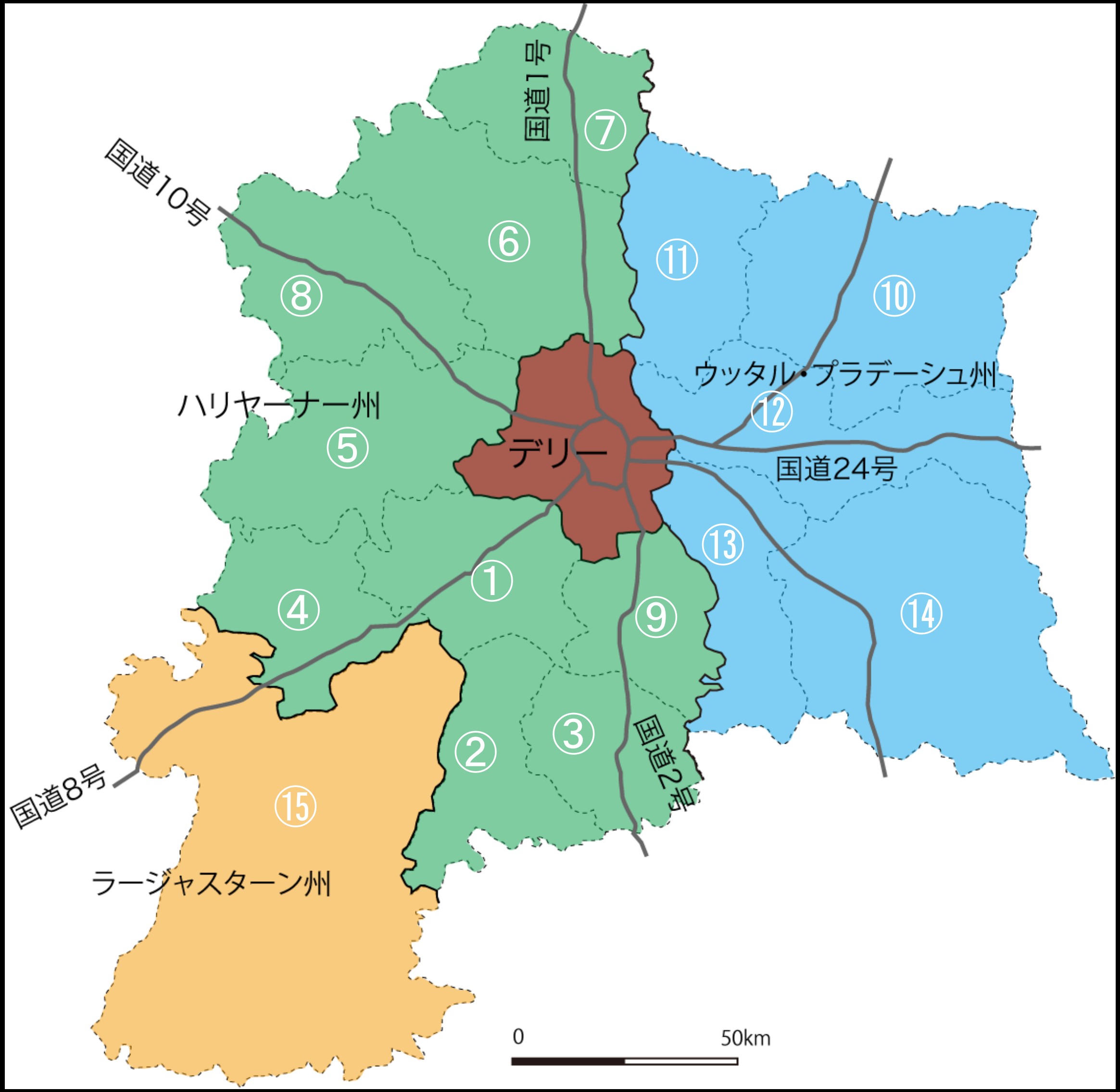
東西格差の拡大

大都市圏の形成

と調和的

2. デリー首都圏の自動車産業集積

デリー首都圏（National Capital Region, NCR）の範囲
→インドを代表する大都市圏



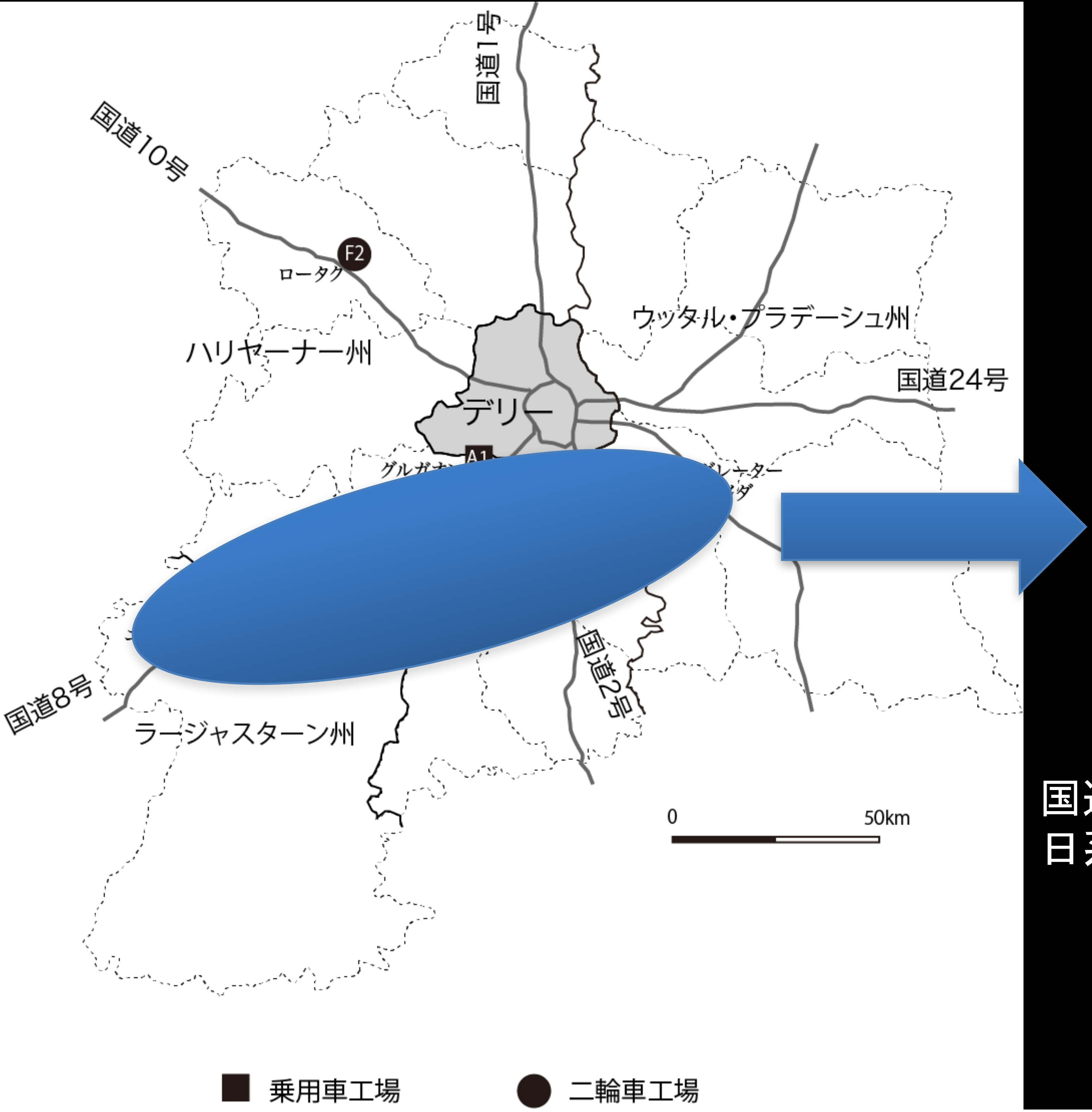
・デリー連邦直轄地
・ハリヤーナー州9県
　①グルガオン　②メワート
　③パルワル　④レワーリー
　⑤ジャジャール　⑥ソニーパト
　⑦パニーパト　⑧ローホタク
　⑨ファリーダーバード
・ウッタル・プラデーシュ州5県
　⑩メーラト　⑪バグパト
　⑫ガージヤーバード
　⑬ゴータマ・ブッダ・ナガル
　⑭ブランデシュハル
・ラージャスターン州1県
　⑮アルワル

デリー首都圏にかかわる諸指標

指標	数値	インド全体に占める割合（%）
面積	30,242 km^2	1.02
人口（2011年暫定値）	46,047,016人	3.80
乗用車生産（2011年度）	118.2万台	37.9
自動二輪車生産（2011年度）	696.8万台	45.1

◎インド最大の自動車産業集積地

NCRにおける自動車工場（含む二輪）の立地



オート・コリドー

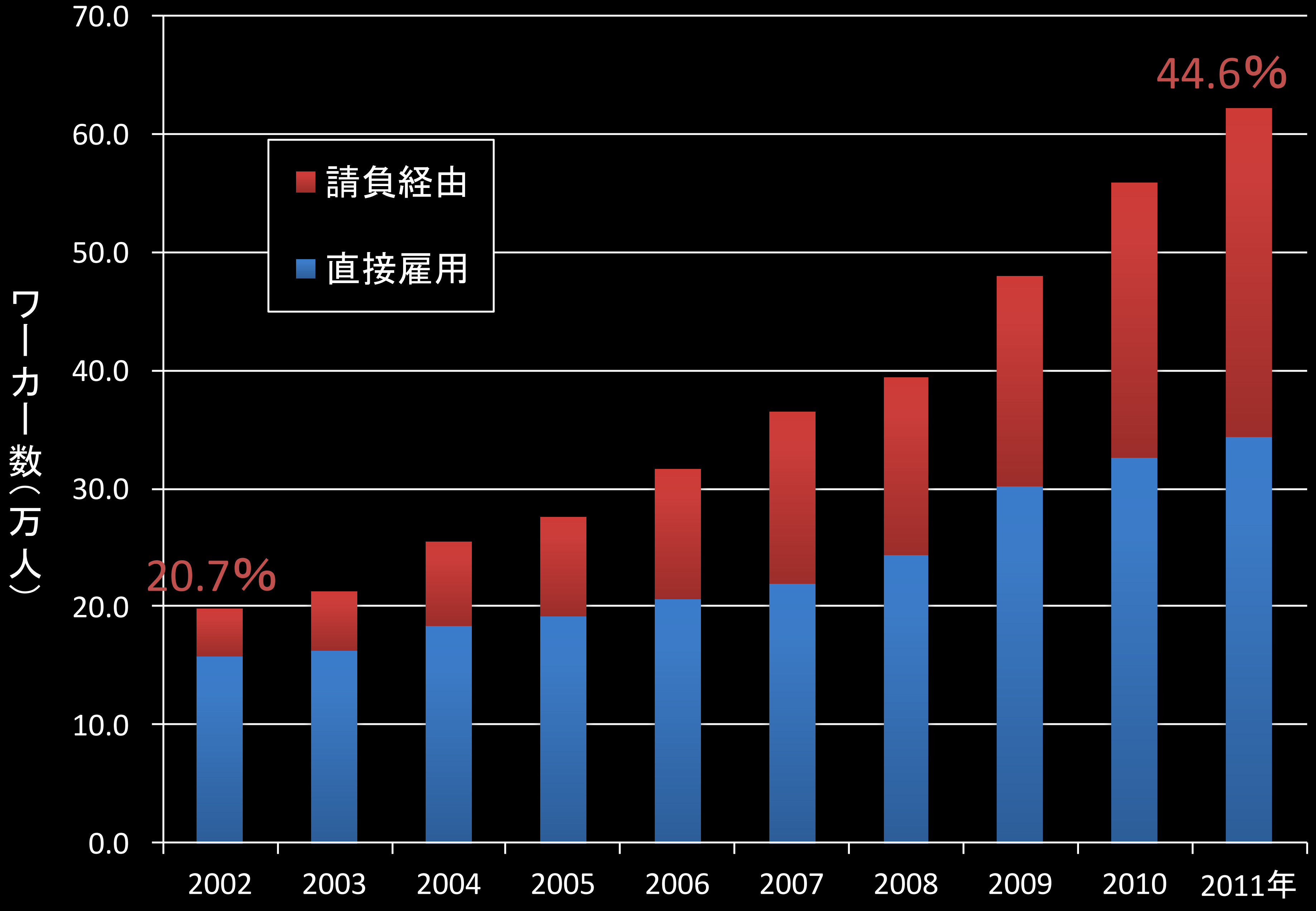
国道8号に沿って、外延的に拡大
日系メーカー主導

NCRにおける自動車工場（含む二輪）の立地

会社名	番号	操業開始年	生産品目	生産能力（万台）
マルチ・スズキ	A1	1983	乗用車	90
	A2	2006	乗用車	60
ホンダ・カーズ	B1	1997	乗用車	10
	B2	2008	乗用車	6
ヒーロー・モトコープ	C1	1985	二輪車	195
（旧ヒーロー・ホンダ）	C2	1997	二輪車	195
	C3	2013（予定）	二輪車	75
インディア・ヤマハ	D1		二輪車	100
	D2	エスコーツ社より継承	二輪車	
ホンダ・モーターサイクル	E1	2001	二輪車	160
	E2	2011	二輪車	60
スズキ・モーターサイクル	F1	2006	二輪車	45
	F2	2014（予定）	二輪車	50

3. 自動車産業の労働市場

請負ワーカーの拡大（全国・自動車）



資料：Annual Survey of Industries 各年

ハリヤーナー州の自動車工業従事者（2011）

NIC-2008	産業分類	ワーカー			ワーカー以外	合計
		直接雇用	請負経由	計		
291	自動車	3,865	7,996	11,861	4,593	16,454
292	車体製造	1,870	4,974	6,844	1,629	8,473
293	自動車部品	22,301	51,319	73,620	18,958	92,578
309	その他輸送用機器	12,729	35,561	48,290	13,718	62,008
合計		40,765	99,850	140,615	38,898	179,513

注：309その他輸送用機器は、291～293を除く道路交通用のもの。自動二輪車はこれに該当する。
資料：*Annual Survey of Industries*より作成。

・請負経由ワーカーの比率71.0%

・同州の請負比率はインドの中で傑出して高い

請負ワーカーの特徴（企業への聞き取り調査）

・企業はコントラクター（斡旋業者）経由で非正規ワーカーを導入

・同じ請負ワーカーを一定期間以上使用すると、正規とせねばならない（違うという企業もあり）。

・賃金水準は、当該州の最低賃金+α。正規ワーカーとの間に大きな格差の存在

・派遣先で組合を結成したり、ストライキを行うことはできない

・正規ワーカーに付与される各種ベネフィットがない

○それを導入する企業側には、人件費の抑制や労働組合対策というメリットをもたらすが、請負ワーカーはいわば「搾取」されている状態

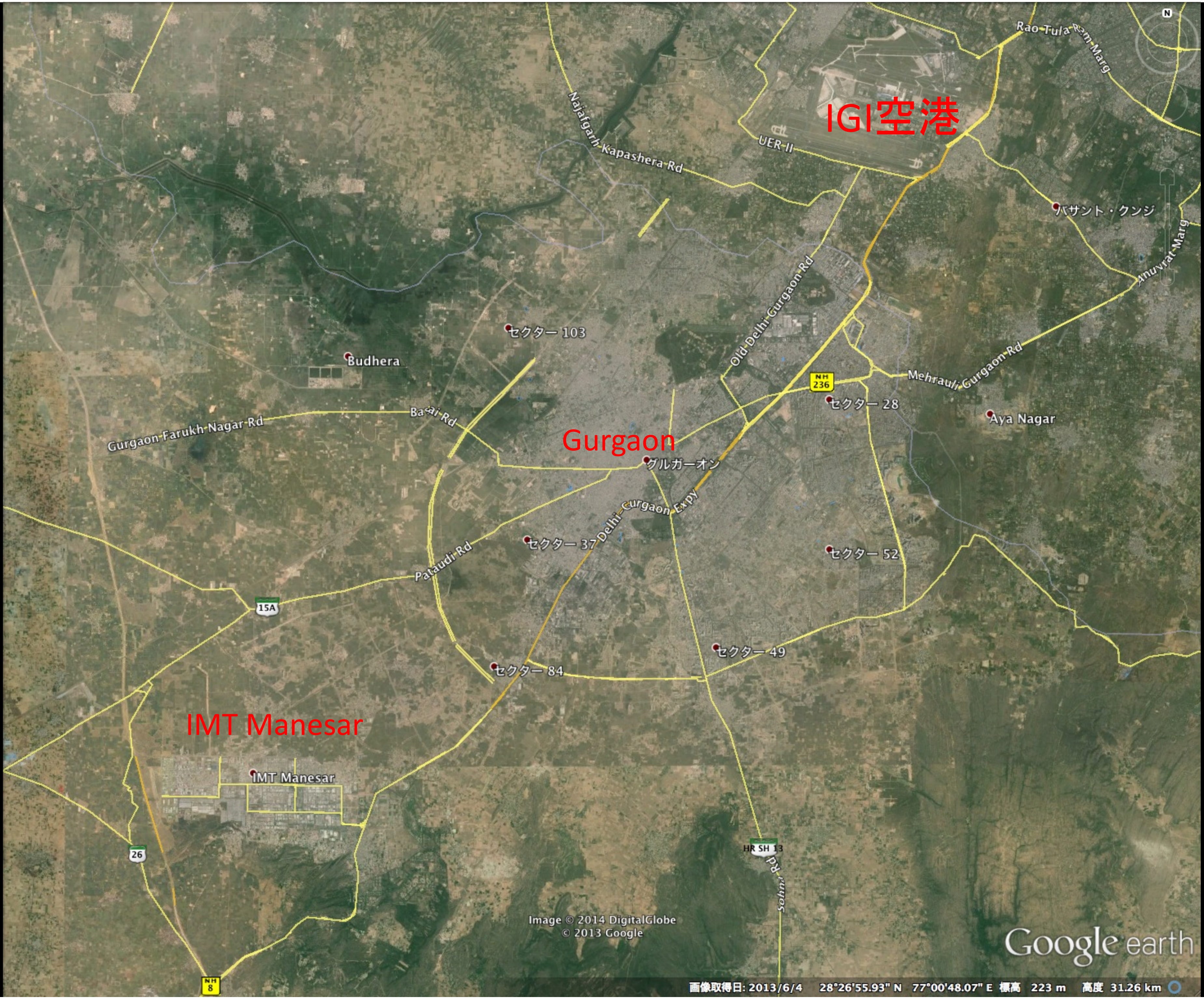
研究課題

1）供給側の要因
　どのような属性を持つ人々が、どのような要因・経路で請負労働市場に参入するのか

2）請負労働の仕組み（請負システム）
　コントラクターの役割

3）労働者の生活や消費（労働力再生産）の実際

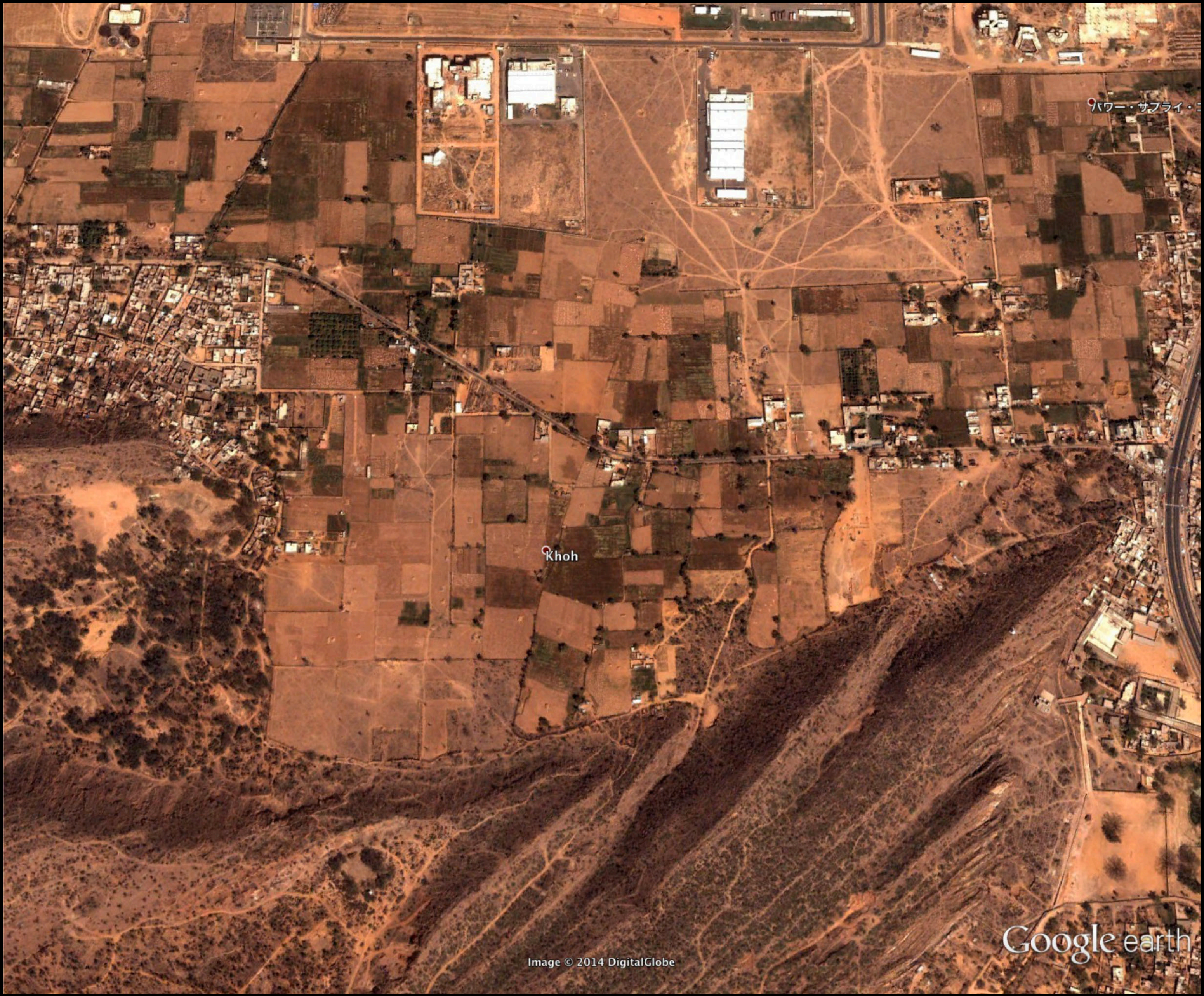
4）請負労働市場の相対的位置づけ、それが工業労働市場において拡大することの意味


IGI空港
Rao Tula Ram Marg
UER II
Najafgarh Kapashera Rd
バサント・クンジ
Old Delhi Gurgaon Rd
Anuvrat Marg
セクター 103
Budhera
Mehrauli Gurgaon Rd
NH 236
セクター 28
Aya Nagar
Gurgaon Farukh Nagar Rd
Bajai Rd
Gurgaon
グルガーオン
Delhi Gurgaon Expy
セクター 37
セクター 52
Pataudi Rd
15A
セクター 49
セクター 84
IMT Manesar
IMT Manesar
HR SH 13
Sohna Rd
26
Image © 2014 DigitalGlobe
© 2013 Google
Google earth
NH 8
画像取得日: 2013/6/4 28°26'55.93" N 77°00'48.07" E 標高 223 m 高度 31.26 km

IMT マネサール（2013.03.08）

IMT マネサール 2002

Khoh Village 2002



Khoh Village 2013

From hill

請負ワーカーの調査

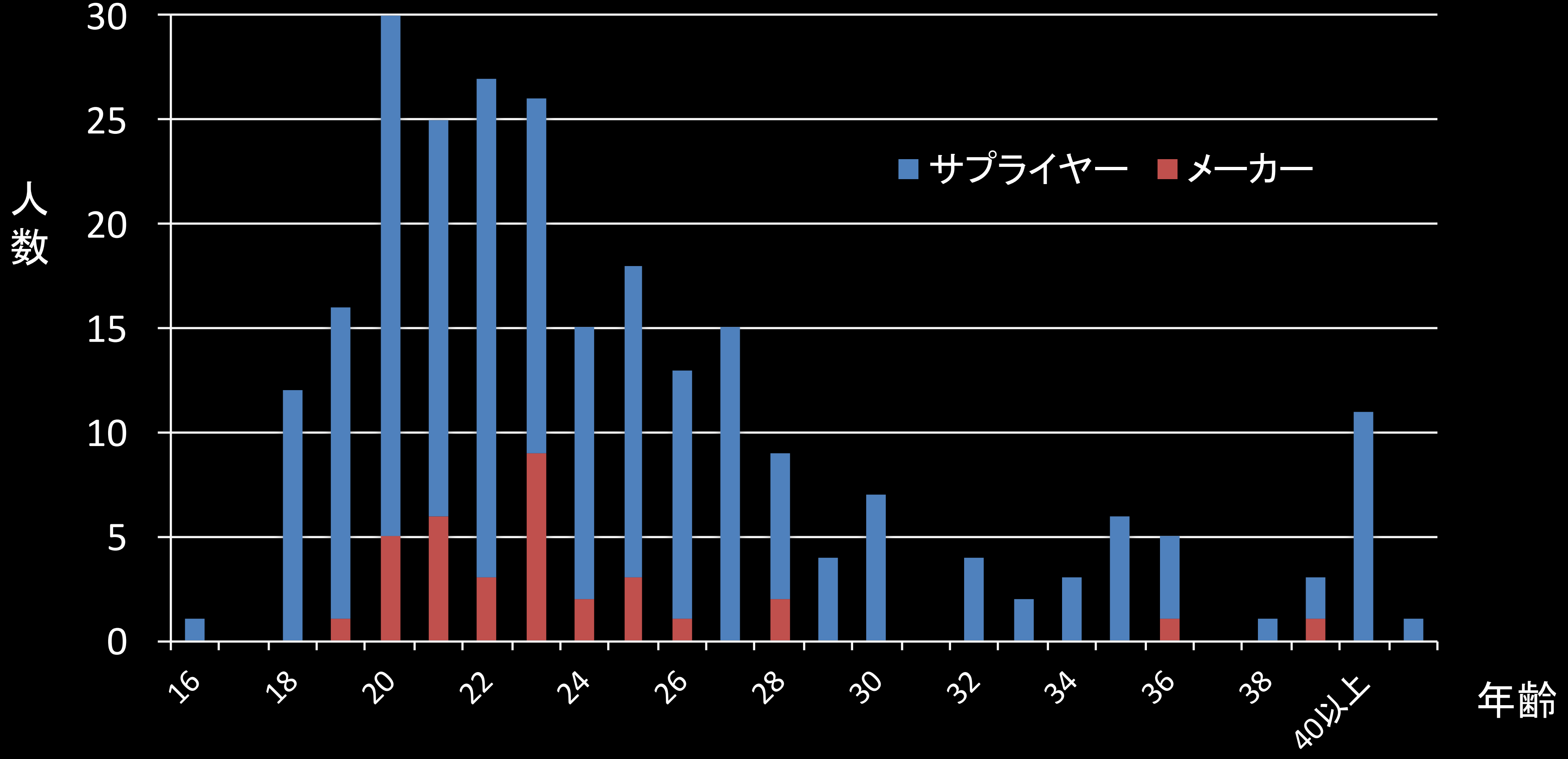
・IMTマネサール近郊のK村に群集するアパートを回り、445名のワーカーから回答を得る（2014年2月）

・その中から、自動車産業においてコントラクター経由で働く請負ワーカーのみを抽出

・生産工程には係わらない警備、清掃、食堂、庭師などの職につく者を除外

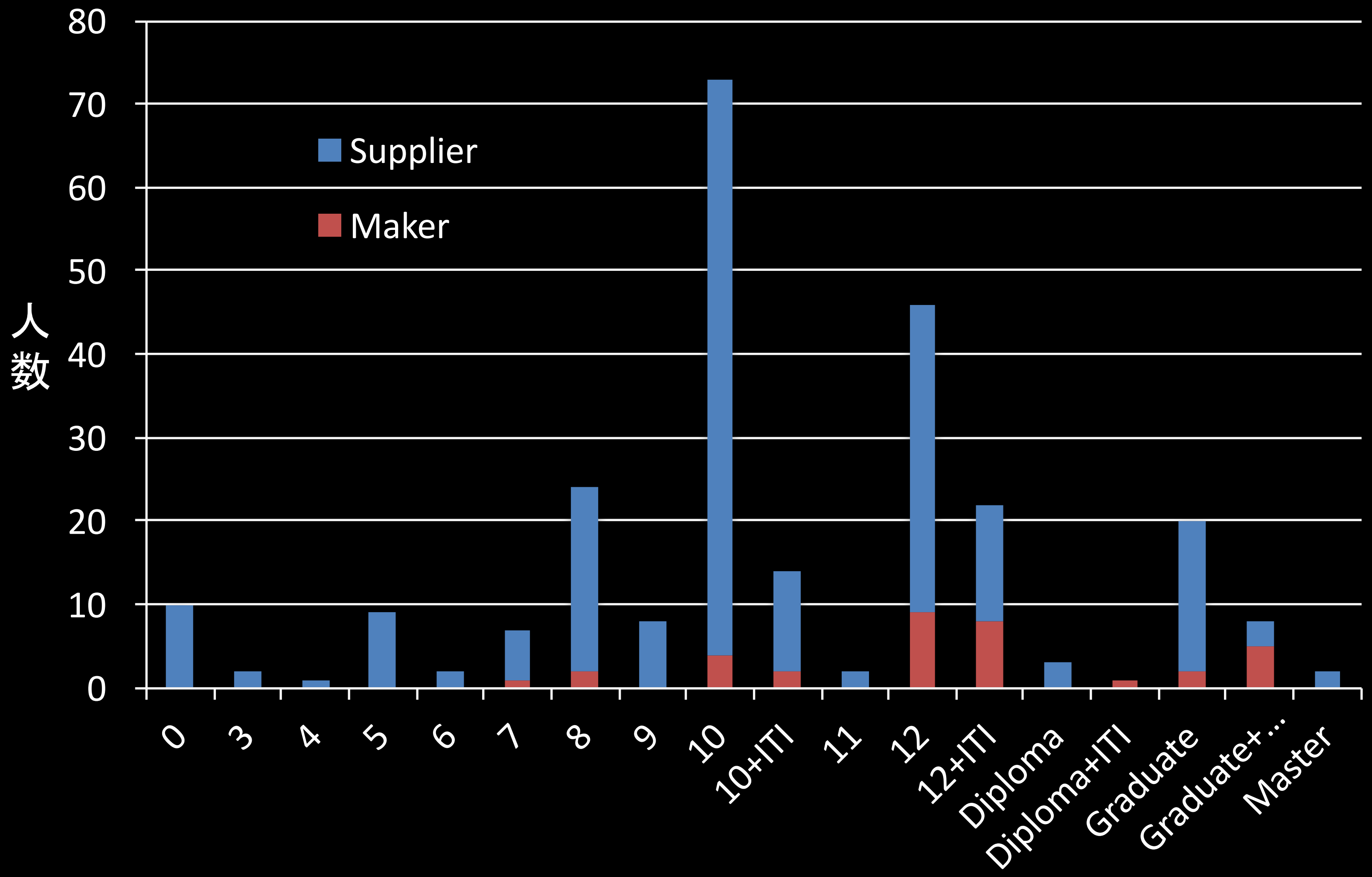
・計254人（男249人、女5人）について分析を実施

年齢構成1



平均:25.0歳　メディアン:23歳　　20歳台が71.7%を占める
20歳台前半をピークに減少→年数の経過とともに離脱する傾向

学歴



80
70
60
50
40
30
20
10
0
人数
Supplier
Maker
0
3
4
5
6
7
8
9
10
10+ITI
11
12
12+ITI
Diploma
Diploma+ITI
Graduate
Graduate+…
Master

学歴の特徴

・前期中等教育（10th）と後期中等教育（12th）の修了者が多い

・就学経験のない者から学卒や大学院卒まで、あらゆる学歴層が参入
　→学歴要件の不明瞭な労働市場

・高等教育修了者が32人（12.6%）
　→文系が多数、ヒンディー語による教育
　→佐々木（2011）のいう「中途半端な高学歴者」

・低調なITI資格所有者（45人、17.7%）
　→unskilled ワーカーの卓越、熟練の解体

出身州

	Maker	Supplier	Total	
UP	18	127	145	69.7%
Bihar	2	52	54	21.3%
Rajasthan	8	3	11	
MP	2	8	10	
Haryana	3	5	8	
Odisha		6	6	
WB	1	4	5	
Jharkhand		4	4	
Uttarakhand		3	3	
Assam		2	2	
Jammu & Kashmir		1	1	
Nagaland		1	1	
Nepal		4	4	
Total	34	220	254	

出身州の特徴

・北インドのヒンディー語圏でほぼ完結

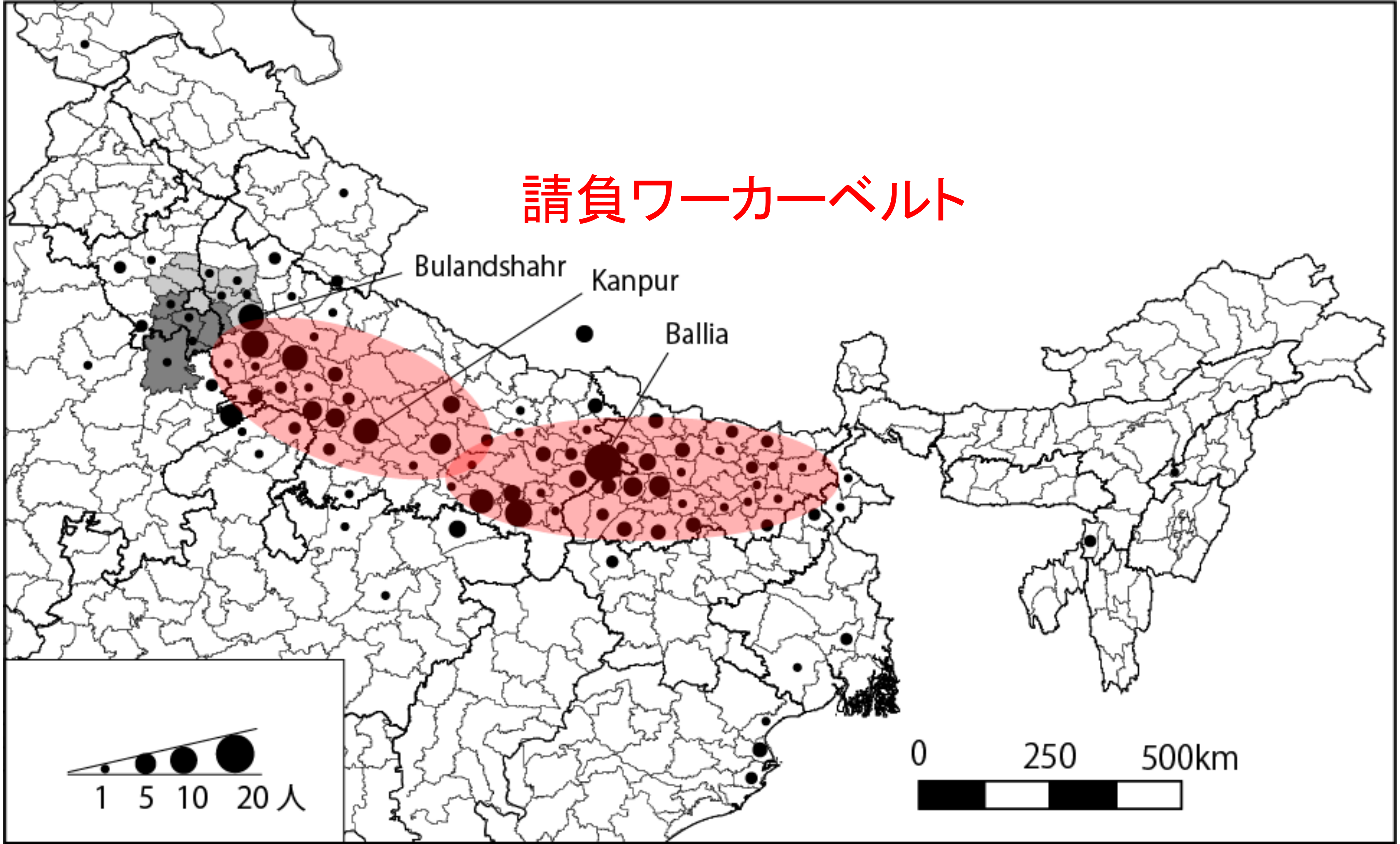
・UP州とビハール州で9割以上を構成

・両州出身者の父親の職業は農業関係が大多数であり、農業を基盤とする（工業とは無縁な）地域/世帯を供給源

・地元のハリヤーナー州は、わずか8人にすぎない

・ネパール出身者4人
→パスポートなしで入国し労働できる

県別出身地



請負ワーカーの収入モデル

賃金		控除		手取り
基本給 超過勤務手当 ほか	−	EPF（年金） ESI（社会保険） 食費 ほか	＝	

基本給 5,342 Rs.×0.92
超過勤務手当 1,400 Rs.×0.92
加算 700Rs.

合計 6,742Rs.

EPF 590 Rs.
ESI 121 Rs.
食費 191 Rs.
LWF 10 Rs.
合計 912.4 Rs.

5,990.7Rs

収入構造

1）質問票では1ヶ月の賃金はいくらかという設問をした。これに対して、単に基本給（Basic）を回答した者と、超過勤務手当（OTC）を含めて回答した者、あるいは控除後の手取額を回答した者がみられた。

2）賃金は5,300～5,400Rsの間とした者が75人いる。この賃金は、州のunskilledに適用される最低賃金（5,341.5Rs）にほぼ一致する。5,300～6,000Rsの間とすると、119人が該当する。

3）通常これにOTC分（1時間25～30Rs、月当たり1,500～3,000Rs）が上乗せされて支給される。

4）基本給に超過勤務手当を合わせたワーカーの1月当たり賃金は7,000～8,000Rs、控除額は約1,000Rsであるので、手取りは6,000～7,000ルピーとなる。

5）この水準は現代インドでは低く、請負ワーカーは低賃金状態に置かれている。
cf.正規ラインワーカー2014年賃金19,214Rs（インド日本商工会「第8回賃金実態調査概要」）

住居費

・部屋の広さ　3m× 3m

・単独（または家族）で賃貸：47人
家賃（平均）：1,434Rs
家賃（メディアン）：1,500Rs

・複数でシェア：206人
家賃（平均）：623Rs
家賃（メディアン）：600Rs

→1部屋を2〜3人でシェアすることが一般

※未回答1人

送金

1）回答者254人中、220人が家族（親、妻など）に送金を行っている。

2）1人当たりの月平均送金額は3,300Rs（メディアン3,000Rs）である。

3）銀行口座を持たない者が多く、送金手段は持参や、同郷者に頼むことが一般的。

→居住や送金の状況、出身地や父親の職業などがら、当地の自動車労働市場は、出稼ぎ就労的な側面が強いといえる。

自動車産業労働力需給圏の変動

＜1990年代前半まで＞
・正規ワーカー中心
・工場周辺の農村から採用
・労働力需給圏と生産機能が展開する範囲がほぼ一致

＜1990年代後半以降＞
・請負ワーカー中心に
・国道8号に沿い工業地域の外延的拡大　→　オート・コリドーの出現
・労働力需給圏は、外延化とは別の空間的発現様式
→請負ワーカーベルトの顕在化

請負ワーカーベルトは、オート・コリドーの単なる低賃金労働力供給地として包摂され、そこに従属化する構造が見いだせる

これはInclusive Growthと言えるのであろうか？