

【インド】

2022 年度 アセアン・インド地域の 運輸・観光分野における課題に関する調査研究

高島 稔 (一財)運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 研究員
重松 依里 (一財)運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 研究員

1. はじめに

アセアン・インド地域では、急速な経済成長に伴い、運輸分野においてはインフラ整備の進展や公共交通機関のサービス水準が向上する一方、モード間の結節性の不十分さ、公共交通機関における安全意識の不徹底などの問題が見受けられる。また、新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の世界的流行が旅客輸送や貨物輸送に新たな変化をもたらしてきている。こうした状況に鑑み、2022 年度において、運輸分野・観光分野全体における課題について調査を行った。具体的には、アセアン・インド地域において我々が特に重点的な研究対象としているベトナム、フィリピン、インドネシア、タイ、インドの 5 か国を対象国として、学識経験者等の有識者に対して対象国の運輸分野・観光分野の課題についてヒアリングを行い現地での課題を把握するとともに、これらの課題についての原因を整理し、その結果を踏まえて、課題へのアプローチ方策について検討、整理した。また、2022 年度が初年度なる観光分野においては基礎情報の収集も調査対象とした。本レポートでは、インドの運輸・観光分野における背景と課題を報告するとともに、課題に対する検討の方向性について述べる。

2. 運輸分野の現況と課題

(1) 運輸インフラの現況

①道路分野

1) 道路交通安全

2017 年の交通事故による年間死亡者数は世界第一位の 14.6 万人で、2007 年から 2016 年間で 32% も増加している。

2) EV 車両及びサプライチェーン拠点化

脱炭素化を目的として EV 車両及びサプライチェーンの拠点化が推進されており、FAME (Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid & Electric Vehicles) にておいては信頼性が高く経済的かつ効率的な EV 車両の漸進的な導

入を促進することとしている。2015 年 4 月～2019 年 3 月のフェーズ 1、2019 年 4 月～2023 年 3 月のフェーズ 2 に分かれ、EV 車両 37.1 万台に対し EV 車両購入補助金や、EV 車両や充電装置購入時の消費税の低減といった補助スキームにより 63.4 億ルピーの補助金の提供がなされた。

EV 普及に関し、各自動車メーカーの充電装置の仕様が異なり充電装置の標準化が必要であることや、ラージャスターン州等の高温地域での EV 使用に際しバッテリーが爆発するケースが報告されており、安全対策が必要であるといった課題が挙げられている。

②鉄道分野

1) 鉄道一般

インドでは、12,000 本/日の貨客列車で 2500 万人の乗客を運んでおり、また貨物輸送では、7,000 本/日により 280 万トンの貨物を輸送している。総延長は 64,600km にも及ぶ。

2) 高速鉄道

ムンバイ・アーメダバード間において高速鉄道の建設が開始されているが、次の段階となる全国高速鉄道ネットワークの構築に関して様々な課題が議論されている。ムンバイ・アーメダバード線は鉄道省、グジャラート州、マハーラーシュトラ州の出資で整備されているが、以降の路線では民間企業との共同出資が検討されている。また国策である「Make in India」方針により、都市鉄道や準高速鉄道の車両は国内で生産をしているものの、高速鉄道の車両や信号システムについては海外技術の導入が必要となっている。さらに、高速鉄道運営のための人材育成は海外の高速鉄道事業者との協力・支援が必要であり、今後インド国内での教育・訓練機関の設立が求められている。

③港湾分野

海運需要の増加により海運業者は船舶の大型化を進めているが、インドにおける港湾施設はこうした大型船の受入可能な施設・設備が十分ではなく、またコンテナの蔵置スペース

の不足も課題となっている。2021 年に公表した Maritime India Vision 2030 は海運部門全体の将来発展を目標として計画されたものの、実行に移すためには詳細な計画や実施方針が必要となっている。

④空港分野

インドの航空利用者数は世界第3位であり、引き続き需要の増加が見込まれるものの、法律・制度が航空部門の成長の障害となる可能性がある。厳しい規制や高い航空機燃料税により新規参入者の障壁が高く、また空港の運営管理については、政府機関が独占権を持ち民間参入を許しておらず、非効率的な運営・管理となっている。地方空港の整備と乗客への航空券購入補助スキームとして2016年より Ude Desh ka Aam Naagrik (UDAN) が実施されているが、小規模地方空港が対象であり、ムンバイ空港やデリー空港等、大都市空港における空港混雑緩和対策への支援も必要である。

⑤物流分野

インド国内の物流における輸送モード分担率は、トラック（道路）が60%、鉄道が30%、内航海運が6%となっている。また、海外との貿易においては海運がその95%を占めている。

各国の主要輸入相手国や周辺国物流専門業者へ6分野（①税関、②インフラ、③出荷手続きの容易さ、④物流サービスの質、⑤追跡、⑥適時性）でアンケートを実施して国際物流を5段階で評価・スコア化したロジスティックパフォーマンス指標においては、2018年にインドは44位となっている。

インドにおける道路物流の課題は、低運搬速度、長時間の通関通過時間、車両キャパの非有効活用、高排気ガス排出量、車両・道路インフラの不備、道路上やチェックポイントにおける頻繁な検閲があげられており、これが道路物流の非効率性の原因とされている。

貨物鉄道による輸送はその半分以上を石炭と鉄鋼製品が占めている。これらのばら積貨物輸送は、道路によるトラック輸送よりも大量で効率的な輸送が可能な鉄道と海運が主である。しかし、鉄道と港湾の積み替え施設が十分に整備されていない。

(2) 有識者ヒアリングの結果と課題

① 共通の課題

運輸部門においては、複数モード間の連結が非常に重要であるが、インドにおいては、そのような主要運輸モードを網羅したマスタープランはこれまで存在していない。日本では、コンピューターモデルの活用した各種運輸モードの連結性を考慮した検討が盛んにおこなわれており、このような知見を活かして、全国運輸マスタープランの検討がなされるべきで

あるとの意見が出された。インドにおいては、各政府行政機関は縦割りで、省庁間の連携はうまく行っていないため、マスタープラン策定や結節点における運輸モードの連結等のプロジェクトを実施するため、日本国土交通省のような全ての運輸モードを管轄するような官庁が必要と考えられる。加えて、運輸インフラ整備への民間活力の利用を推進するために、このように策定されたマスタープランを広く公開し、情報提供を行うことで、民間が参画しやすいような環境を醸成していくべきであるとの意見が出された。

② セクター別の課題

「鉄道分野」では、将来的な鉄道ネットワーク拡大については、今後も推進されると期待できるが、駅（結節点）から目的地へのアクセス性とモビリティの改善が大きな課題であるとの意見が出された。また、鉄道インフラ施設の維持管理も重要な課題であるが、鉄道 O&M について、これまで発生したインフラ施設品質の問題が他路線で共有できるようにすることが必要であるとの問題提起があった。

「港湾分野」では、大型船舶に対応できない港湾施設の不備、及びコンテナスペースの不足が課題となっているとの文献資料があった。

各交通モードの連携に関し、インドは多種多様な観光資源をもっているが、国内観光やインバウンド観光客向け観光開発をどのように系統的に実施し観光客を誘致するかについて、インドでは、その重要性があまり理解されておらず、そのためには、特に観光地における公共交通網の整備と各種交通モードとの連携が必要となる旨の意見があった。

(3) 有識者ヒアリングの結果を踏まえた主要検討課題

インドにおける運輸主要各分野における全国将来開発方針・戦略は、道路、鉄道、航空及び港湾の各セクターにおいてそれぞれ策定されているが、これらを網羅した全国的な運輸マスタープランはこれまで策定されていない。各セクターがお互いの連携を十分考慮せずにそれぞれの開発方針・戦略が立てられているため、運輸セクター全体として均衡の取れた効率的な開発方針・戦略がない状況である。インドは国土が大きくインフラ整備等のための投資資源も限られていることもあり、主要運輸セクターの連携を考慮した開発方針・戦略及び具体的な実施計画を立案する必要がある。以下は、インドにおける運輸分野の開発方針・戦略及びそれぞれの策定省庁である。

分野	開発方針・戦略名/策定省庁
道路	National Highway Development Plan/Ministry of Road Transport and Highways
鉄道	National Rail for India2030/Ministry of Railways
港湾	Maritime India Vision 2030/Ministry of Ports, Shipping and Waterways
空港	National Civil Aviation Policy, 2016/ Ministry of Civil Aviation

上記のとおりインドにおける主要運輸セクターの管轄省庁は全て異なる組織である。一般的にインド政府は縦割りで縄張り意識が強く各省庁間の連携が十分でないと言われており、運輸分野の連携が進まない一因となっている。また、首相直轄の組織 National Institution for Transforming India (NITI Aayog) が首相への政策提言や長期経済政策計画等を策定しているものの、実施計画や予算処置等も含むマスタープラン策定の音頭をとる機関としては組織の性格が異なっている。このため、主要運輸分野を網羅した全国運輸マスタープラン策定実施手法の検討が必要である。

3. 観光分野における現況と課題の基礎情報

(1) 観光分野の基礎情報

①概要

インドを訪れる外国人訪問者数については、2011 年の約 631 万人から 2019 年には約 1093 万人の約 1.7 倍まで増加した（ブータン、ネパール等のビザ免除国のデータは含まず）。2011 年から 2016 年までは 600 万人～800 万人台で推移していたが、2017 年には 1000 万人を突破した。2019 年時点における外国人訪問者数は、隣国のバングラデシュからの訪問者が多く、次いで米国、英国、オーストラリアと続く。2021 年は米国のみ前年と比べて訪問者が増加し、米国におけるインド太平洋パートナーシップの強化といった面が窺える。上位 3 か国（バングラディッシュ、米国、英国）で 2011 年には約 60%を占めていたが、2027 年には約 75%にまで増加すると予想される。また、外国人訪問者の消費額は 2019 年時点では

319 億ドル程度の消費額となっており、2019 年までの年平均成長率は世界平均よりも上回っていた。2024 年には、2019 年度の消費額を超える見通しで、2027 年には約 572 億ドルに達すると予想される。

観光産業の雇用者数の推移についても、2019 年にかけて増加傾向にあり、2019 年には約 4000 万人まで伸び、全体雇用

者数の 8.4%を占めた。2020 年は、新型コロナウイルス感染症の影響で、観光関連産業の倒産・破産やリストラ、寺院の閉鎖などにより、前年と比べて約 30%減少したが、2021 年には増加に転じた。また、観光産業が GDP に占める割合は、2019 年まで、6%後半から 8%前半で推移し、減少傾向にあったものの、実数としては増加傾向にあった

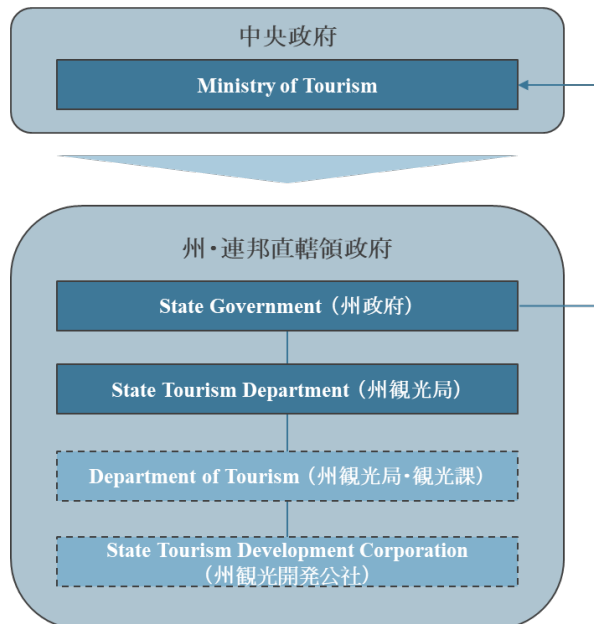
インドにおける外国人観光客の平均滞在日数は、2017 年～2021 年の 5 年間において平均 24 日間と、ASEAN 地域の他国と比較して大幅に長くなっている。

インド政府はロックダウン中にインフラの新規建設や改良に注力し、大都市間の移動時間を短縮するとともに、鉄道サービスも向上させた。同政府は、「Dekho Apna Desh（あなたの国を見てください）」というキャンペーンを実施し、国内旅行需要を喚起している。また、2023 年の G20 サミットを通して、観光地としてのインドをプロモーションする取組みや、デジタル・マーケティングの強化なども実施している。

インドは、2023 年の G20 議長国であり、パンデミック後の国際イベント開催地としても注目を集めている。同政府は、今後も国際観光客誘致を強化するとともに、インド人観光客の海外旅行需要の回復を促進する方針である。インドは、アジア太平洋地域の観光セクターにおいて主導的な役割を果たすことを見据えており、アジア太平洋経済協力(APEC)などの国際的な観光協力を通じて、インドのプレゼンスを高めることにも力を注いでいる。2023 年から、インドは海外に展開していた観光局事務所を全て閉鎖し、海外向けの観光プロモーションはデジタル・マーケティングに集約する予定である。

②観光分野における政府機関の体制

インドの行政構造は中央政府、州・連邦直轄 (UT) 政府、地方自治体の三層構造となっており、各州・連邦直轄領に観光局があり、その地域の観光の発展と促進に責任を担っている。各州や連邦直轄領の観光局は、中央レベルの Ministry of Tourism (インド政府観光局) と密接に連携し、国の観光政策や取組を当該地域レベルで実施している。



出典：Government of NTC of Delhi より JTTRI-AIRO 作成

図 インドの観光産業における政府機関組織図
(州・連邦直轄領政府)

Ministry of Tourism (インド政府観光局) は、インド国内外の観光開発のための中核機関として、州・連邦政府の取り組みを調整・補完し、民間投資の促進やプロモーション活動の強化、人材育成も行っている。Ministry of Tourism (インド政府観光局) 直轄の組織・部門として、国内・海外事務所、プロジェクト事務所、India Tourism Development Corporation limited (インド観光開発公社) がある。

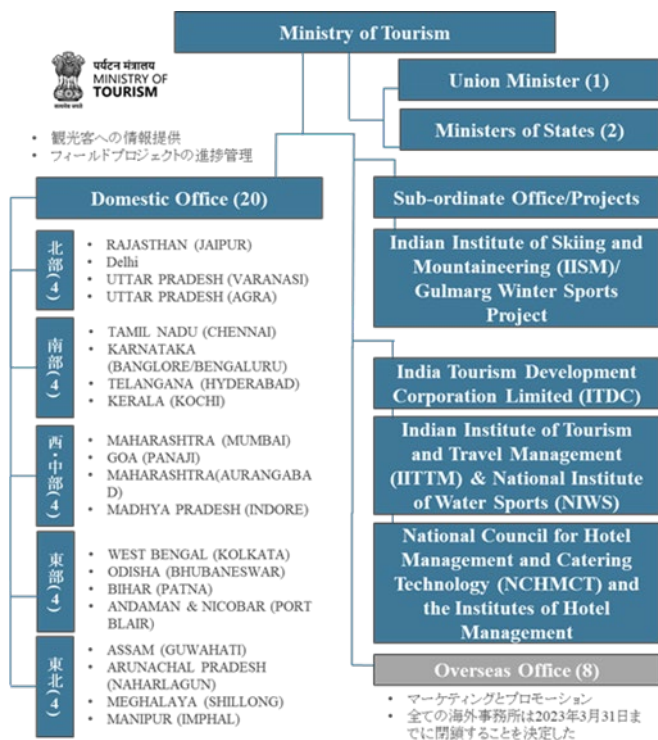
Indian Institute of Skiing and Mountaineering は、当初、政府のプログラムの一つとして発足したが、現在では自然に関するガイド研修機関としての地位を確立している。特に、近年ではアドベンチャーツーリズムに力を入れている。

India Tourism Development Corporation は1966年10月に設立され、国内の観光業の発展、促進、拡大の原動力として機能している。主にホテル、ビーチリゾート、レストランなどの建設、運営及びマーケティング、交通・娯楽・ショッピングサービスの提供、観光広報資料の作成と配布、インド国内外におけるコンサルタント業務およびマネジメント業務の提供、公認両替商等の役割を担っている。

IITM は、Ministry of Tourism (インド政府観光局) の下、観光、旅行、その他関連分野の持続可能な経営に関する教育、研修、研究、コンサルティングを行う教育機関である。またインド観光庁からの委託を受け、国内の全地域を対象とした地域レベルのガイドトレーニングプログラムを実施している。

National Council for Hotel Management and Catering Technology は、1982年に政府によって設置された国内のホ

スピタリティマネジメント教育の成長と発展を目指す自治組織である。2022年度には93の教育機関が参加しており、同協議会を通じ学士号や修士号授与など、11のプログラムを提供している。具体的には、食品管理、ホテル管理、ケータリング技術等についての様々な種類の研究・指導や政府への提言・助言等を行っている。



出典：Ministry of Tourism

(<https://tourism.gov.in/about-us-ministry-tourism/role-and-functions-ministry>)、ET TravelWorld News より JTTRI-AIRO 作成

図 インドの観光産業における政府機関組織図(中央政府)

③ 政府の観光に関する法定計画の体系

インドでは国家観光戦略が存在せず、観光産業の持続可能な成長を目指して早期に国家としての観光戦略を作成すべきであると指摘されていた。現在、新たな観光戦略を策定中であり、その中には、「観光地を変革し、世界レベルの観光体験を提供することで、インドを持続可能で責任あるトップレベルの観光デスティネーションにすること」がビジョンとして掲げられている。

KPI				
	2023	2030	2040	2047
訪印外客数 (百万人)	13	25	56	100
国内観光客数 (百万人)	2	4	10	15
外国為替収入 (10億USドル)	30	56	175	400
観光関連雇用者数 (百万人)	88	137	257	400
観光GDP (10億USドル)	143	248	550	1,000

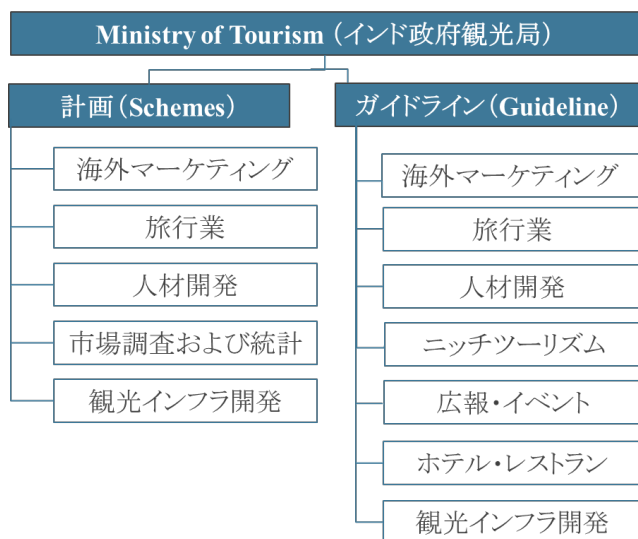
出典：National Tourism Policy 2022

([https://tourism.gov.in/sites/default/files/2022-](https://tourism.gov.in/sites/default/files/2022-09/Draft%20National%20Tourism%20Policy%202022%20Final%20July%2012.pdf)

09/Draft%20National%20Tourism%20Policy%202022%20Final%20July%2012.pdf)

注：2023年2月時点でも、インド観光省HP上には2022年7月12日時点の最終ドラフトが掲載されたままである。

また、Ministry of Tourism（インド政府観光局）は、観光に関する計画とガイドラインの2種類を公開しており、計画は14種類、ガイドラインは47種類、実施されている。



出典：Ministry of Tourism (<https://tourism.gov.in/schemes-and-guidelines/schemes>)

図：インド政府の観光に関する法定計画の体系

さらに、Ministry of Tourism（インド政府観光局）は、プロモーションを、「広告宣伝」、「アウトオブホーム・キャンペーン」、「ブランドアンバサダー」の3領域から推進し、海外メディアやブランドアンバサダーを活用しながら、

“Incredible India”を推奨・発信することで、各国から訪印外国人旅行者を誘致し、インド旅行を促進している。

(2) 有識者ヒアリングの結果と観光分野における課題

インドの観光産業は国家観光戦略がなく、インフラが不足している。パンデミック中の国内旅行の高い需要に対して供給が追いついていないなどの課題がある。

また、各地へのアクセス性と接続性に関する課題、国内需要の増加による鉄道や航空 輸送能力の不足、個人の車での移動の増加に対応して道路網の能力を確保する必要性、多様な国家における観光の重要性の認識の違いなどの課題がある。

さらにインドの観光産業を発展させる上での課題は、観光の経済的重要性の普及、持続可能かつ質の高い観光戦略の策定、人材不足、多様性社会での政策調整、中央と州政府間の政策の矛盾の解消も挙げられる。

インドの交通インフラやサービスは、増大する需要に対処する必要がある。国内外の旅行者に向けた戦略的なプロモーションも必要である。

(3) 課題へのアプローチ

インドの観光産業は大きな潜在市場である一方で、国家観光戦略の欠如、清潔さと衛生面の課題、ハイエンド旅行商品の不足、インフラの未整備などに直面している。インド政府はこうした課題に対処するため、柔軟な観光政策を実行できるよう努力を重ねている。インドの観光産業は近年着実に成長しており、今後はインド政府の政策支援のもとで、一層発展することが期待される。

① 国家戦略の欠如

国家観光戦略が存在しないという課題への対応が求められる。インド政府は観光産業の持続可能な成長を目指して早期に国家としての観光戦略を作成するべきである。

② 清潔さと衛生面の課題

インド国内の清潔さと衛生面に課題があり、それへの対応が求められる。新型コロナウイルス対策によりかなりの程度改善が図られているという意見もあるが、引き続き清潔さと衛生の向上を図っていく必要がある。

③ 高価格帯の旅行商品の不足

インド政府は、文化遺産の保護、自然環境の保全に注力しており、観光地としてのインドの魅力を高めるための取り組みを実施してきているものの、インド国内では格安旅行が多いため、高価格帯の旅行商品が不足していることへの対応が求められる。このため、インフラを大幅に改善させ、新しい旅行商品を造成する必要がある。

④ インフラの未整備

インド政府はロックダウン中にインフラの新規建設や改良に注力し、大都市間の移動時間を短縮するとともに、輸送サ

ービスも向上しつつあるものの、引き続きインフラの未整備によるアクセス性・接続性の課題への対応が必要である。

(4) 今後の展望

インド政府は、国家観光戦略を策定し、観光産業の持続可能な成長を目指している。新戦略は、衛生面の課題解決に加え、インフラの大幅な改善、新たな旅行商品の開発、デジタル技術の活用による観光プロモーションの強化が柱となる。インド政府は、観光地としてのインドの魅力を高めるため、文化遺産の保護、自然環境の保全にも注力している。

インドの観光産業は新型コロナウイルスの影響で大きな打撃を受けたが、インド政府の政策支援のもとで持続的な成長軌道に戻りつつある。インドは豊かな文化や自然、歴史的遺産、宗教的遺産を有する観光大国であり、インドへの関心が高まる中、今後一層の発展が期待される。

【参考文献】

- 1) Ministry of Road Transport and Highways
<https://morth.nic.in/>
- 2) Ministry of Railways
<https://indianrailways.gov.in/railwayboard/>
- 3) Ministry of Ports, Shipping and Waterways
<https://shipmin.gov.in/>
- 4) Ministry of Civil Aviation
<https://www.civilaviation.gov.in/publication/monthly-summary>
- 5) Government of NCT of Delhi, <https://delhi.gov.in/>
- 6) Ministry of Tourism (<https://tourism.gov.in/about-us-ministry-tourism/role-and-functions-ministry>)、ET TravelWorld News
- 7) National Tourism Policy 2022
<https://tourism.gov.in/sites/default/files/2022-09/Draft%20National%20Tourism%20Policy%202022%20Final%20July%2012.pdf>
- 8) Ministry of Tourism
<https://tourism.gov.in/schemes-and-guidelines/schemes>