

2

インド「工業停滞論争」に関する若干の考察

え しょ ひで き
絵 所 秀 紀

はじめに

出典 『アジア経済』 第28巻第11号

1987年11月

I インド工業発展の比較基準【略】

II ブラジル・モデル

III 1960年代中葉の「転換」の性格【略】

おわりにかえて——独立後インド経済発
展の時期区分の観点について——【略】

はじめに

第3次5カ年計画終了後の1960年代中葉は、独立後インド経済発展史上一つの大きな転換点であった。1965~66年の2年続きの旱魃および65年の印パ紛争という「外的」要因を引き金として、インドは独立後最悪の経済危機に見舞われた。インフレの昂進、国際収支の悪化、食糧不足の悪化とともに、この時期を境にして工業生産成長率は著しく低下し、その後も成長率は容易に回復せず、インドは長期的工業停滞のワナに落ち込んでゆくことになる。

この「停滞」の性格と原因をめぐって、1970年代後半からインド国内の研究者の間で「工業停滞論争」と言うべきものが巻き起こっている。「論争」は独立後インドの経済発展と経済政策の総体をどう評価するかという裾野の広

い問題意識を背景に展開しており、この問題にどのような「解答」を与えるかということは、今やインドの政策担当者や研究者にとって避けてとおることのできない一つの大きな試金石になっていると言えよう。

本稿の目的は、この論争のなかから浮彫りにされてきた工業発展の評価視点をめぐる議論の一端を紹介・検討し、独立後インドの経済発展と経済政策の歴史的・構造的特質を把握するうえで無視することのできない若干の方法上の論点を明らかにすることにある⁽¹⁾。

I インド工業発展の比較基準【略】

II ブラジル・モデル

MIT会議【1983年にMITで行われた「インドにおける工業成長停滞の政治経済学】についての国際会議—編者】では、インドと中国の比較は、成長と分配の重要性をめぐって若干の意見の相違が見られるものの、「意味あるもの」として大方の賛同を得たようである。両国の経済パフォーマンス比較は、「大国」を想定し内向型開発戦略を提唱した初期(1950年代)の開発経済学にとって最大の問題関心の一つであった。その理由は両国の要素賦存や市場規模といった開発の基礎条件が比較しうるほどに似ていたからであり、また戦後冷戦体制のなかでアジアの2大国である中国とインドの政治体制や経済パフォーマンスの行方が、国際政治の動向に大きな影響を持つものと考えられていたからに他ならない。1980年代における両国比較の問題関心は50年代のものと同じものにはなりえないが、それでもなお究極的な問題は経済成長・工業化と政治体制との関連いかんという点に落ち着くことになろう。とくに近年両国ともに積極的に「経済の自由化」を推進しており、この観点からの比較的重要性は無視しえないものがある。

中国との比較を別にすると、「経済自由化」政策の経済成長・工業化に対する

る影響あるいは有効性という観点から、「工業停滞論争」のなかでとりわけ注目を浴びてきたのは「ブラジル・モデル」および「アジアNICs・モデル」である。この問題関心はブラジルあるいはアジアNICsの「経済成長の成功例」の原因を「経済自由化」政策に求めるもので、これら諸国の経済政策のインドへの適用可能性を探るものである。このうちアジアNICs・モデルは、周知のように「輸出主導成長」モデルとして1970年代に入ってから開発経済学のなかで確固たる地位を占めてきたものであるが、インドでは輸出の重要性は認められながらも、アジアNICs型の輸出主導成長の可能性はないものとして論じられてきている⁽¹⁾。

一方ブラジル・モデルのインドへの適用可能性はアジアNICs・モデルよりもはるかに「ありそう」である。その理由はインドの(潜在的)国内市場がブラジル同様「大きい」国である点に求めることができよう。「ブラジル・モデル」という呼び名が市民権を得たのは、C・フルタードの同名論文によってであるが⁽²⁾、インドで最初にこの開発モデルに明示的に言及したのはK・N・ラージであり、その後D・ナイヤール、P・パトナイクもこの問題をとりあげている。

まず今や著名になったフルタード論文の概要を整理しておこう。フルタードのブラジル経済に対する問題関心は、「低開発性の主要な諸様相を廃棄することなく工業化」を達成した「きわめて興味深い事例」としてであり、それを「経済開発のない近代化」として特徴づけている。「経済開発のない近代化」では工業化は特殊な様相を帶び、製造業品に対する市場は大多数のきわめて低所得な消費者と少数の富裕者という二つの完全に異なった人々から形成されるとしている。ついで彼は、ブラジルの工業成長は7年間の相対的停滞(1961~67年)のうちに5年間にわたって高成長(68~72年)を達成したが、これは政府の多国籍企業誘致政策——多国籍企業に最も魅力的な需要を作りだすような所得分配政策およびインフラ・人的資本および低収益産業への投資——が成功したためであるとしている。かくしてブラジルの産業システムは、主に技術進歩に依存する耐久消費財および設備全般の生産を支配する多

国籍企業、中間財生産産業で重要な役割を果たす国家、非耐久消費財生産産業できわめて強い土着資本家の、三つのサブ・セクターから成り、それぞれが異なった役割を果たし、また「多様化した相対的に小さな市場」と「多様化の程度の低い相対的に大きな市場」が併存しているので、耐久消費財産業は在来の非耐久消費財産業と比べ規模の経済の利益を享受でき、その結果所得分配が集中すればするほど経済成長率は大きくなつた。こうした構図のなかでブラジル政府は積極的に外資流入に適合的な所得政策をとり、ブラジルほど政府による需要喚起に依存した国は「資本主義国のなかではどこにもない」と評価している。最後にフルタードは、「ブラジル『モデル』の最も顕著な様相は、大衆を蓄積と技術進歩の利益から排除する構造的傾向である」と結論している。

以上の要約から明らかなように、フルタードのとらえたブラジル・モデルは、(1)富裕階層の耐久消費財需要に依存した経済成長、(2)多国籍企業に依存した耐久消費財の供給、(3)上記(1)(2)を可能にした政府政策の大きな役割、の3点を骨格としたものであり、その結果は低開発性を残存させたままの近代化、あるいは所得・市場の二重構造の強化を伴う工業化として把握できよう。

ラージは農業に基礎を置かない(すなわち農業投入財に依存しない)民間消費需要主導成長はインドにおいて可能か、という観点からブラジル・モデルに関心を向けている⁽³⁾。もしそれが可能であれば、たとえ農業成長が停滞しても工業化の足かせにはならないであろうというわけである。換言すれば、所得と富の不平等の強化(富者に有利になるような政策)による「奢侈」製品需要主導工業発展パターンはインドにおいて可能かどうかという問題である。ラージはフルタード論文を引用しながら、ブラジルはまさにこの政策をとった国であり、それが可能になったのはフルタードの言うように多国籍企業を通じて外資が導入されたためだけなく、LAFTAという地域貿易協定の下でこれらの国へ工業製品と農業製品を輸出することができたためであるとし、インドは現在このような利点を持っていないとしている。

つづいて彼は、インドには「ブラジル・モデルに追従したい誘惑」がある

として、その理由を4点挙げている。すなわち、(1)資本財の輸入代替過程が、達成された投資率を維持するほど十分に進み、そのため1960年代中葉から工業生産成長率が急激に低下した。(2)投資率は1960年代中葉から上昇しなかつただけでなく、GNPあるいはGDPに対する比率も低下した。(3)所得上位グループの需要を満たす製造業品(耐久財)も需要不足のため伸び悩んだ。(4)国内貯蓄率は経常投資率を維持することができるほど十分上昇しなかったので、投資率を上昇させるには高所得者層の貯蓄の一層の上昇と外国貯蓄(多国籍企業を通じる外国民間資本流入)による補完が必要であった。しかしラージは、インドの経済政策がブラジル・モデルにシフトする必然性はなく、またこうした政策路線が公然と打ち出されることもなく、むしろ問題が生じるたびに実務的に対応するその場しのぎの政策の結果として、「まがりなりにも切りぬけていく」スタイルがインドにありうる可能性であるとしている。なぜインドではブラジル・モデルが断固として採られることがないのか、という理由としてラージが重視しているのは、「社会学的理由」すなわち「意志決定の政治的・行政的プロセスに対する一定の社会グループによる権力の行使」の特殊性である。すなわちブラジルとインドとの国家の階級的基礎の相違の問題である。

一方ナイヤールはブラジル・モデルの不可欠の成分として、(1)国内需要のボトルネックを避けるために必要な対外市場、(2)資源と技術を供給する外国資本、(3)支配的な産業資本家階級の存在(彼らの利益は国家権力をとおして実行に移されるが、彼らの消費が国内市場の基礎を形成し、また彼らの貯蓄が投資資金源となる)の3点を指摘し、それぞれの可能性を検討している⁽⁴⁾。彼によると、(1)の「輸出主導成長」の可能性はありそうにもない。インドの輸出問題は要するに生産の問題である。実質国民所得の成長がある場合にのみ輸出も成長しうるのであって、その逆ではない。(2)のインドへの大規模な外資流入もありそうにない。多国籍企業による生産の国際化は一定の発展途上国に限定されており(ブラジルはその一つ)、それがインドに波及するにはなお長期の時間がかかる。しかしインドにおいて最も重要な問題は、その他の人々を機

牲にした(3)の都市産業エリート奨励策がとれないことである。インド国家の階級的性格が変化しないかぎり、また政府が産業資本家を明白に支持しないかぎり、ブラジル・モデルは実現しそうにない。したがってインドでは大衆消費財の拡大と増加に基盤を置く国内市場主導成長がありうる選択である、との展望を示している⁽⁵⁾。

ブラジル・モデル導入の可能性に対して否定的な見解を示したラージ、ナイヤール論文が発表されたのはそれぞれ1976年、78年であるが、インドは80年代に入って、とりわけラジーブ政権下において「経済自由化」の速度を早めている。この「自由化」は輸出主導成長路線への転換を示すものではなく、政府が追求しているものはアジアNICs型政策体系への転換の可能性ではない。しかし耐久消費財(とりわけ乗用車および電子産業)中心の成長政策およびこの分野での積極的な外資自由化政策を促進しているように見え、その意味でブラジル・モデルをかなり意識的に導入しているように思われる。しかしインドとブラジルの経済的・政治的基礎条件の大きな相違を考慮すると、インドにおいてブラジル・モデルへの転換はどの程度可能であるのか、あるいはどのような帰結を生みだすのか、という点があらためて問われなければならない。パトナイクがこの問題を検討しているので、次に彼の議論を見ておこう。

「経済政策の新しい曲りかど」と題する論稿で、パトナイクはラジーブ政権による新経済戦略の特徴を最もよく示すものとして1985/86年予算案を検討し、その内容を「奢侈品主導成長」(luxury consumption-led growth)を目指すものとして特色づけている⁽⁶⁾。すなわち新経済戦略は、(1)根本的に意図的な反平等戦略であり、(2)インド経済における世界中枢資本(多国籍銀行および多国籍企業)のウェイトを増大させるものであり、(3)輸入自由化による直接的競争と旧商品から新商品への需要の転換による間接的競争のために中小資本を駆逐するものであるとして把握した。そしてこの政策がもたらすものは国家の階級的基礎の狭隘化であり、政治的独裁への傾向であるとしている。パトナイクの議論がブラジル・モデルを念頭に置いていることは明らかであ

り、また彼がラジーブによる新経済政策をブラジル・モデルへの転換を目指すものとして認識していることも明らかであろう。

つづいて彼は、政府批判者の間でも意見の分かれる論点として、新経済戦略の経済成長に対する意味あるいは可能性の問題を検討している。彼はまず、新消費財それ自体に対する市場の規模と新消費財導入がもたらす国内市場全体の規模の純拡大を区別しなければならず、新消費財市場の拡大がすべて旧消費財市場の犠牲のうえに行なわれるならば、市場全体の純拡大は生じないという点に注意を促し、さらに新消費財の輸入部分が旧消費財のそれよりも大きい場合には国内生産規模および国内市場の純減少が生じ、この場合には新商品の導入は成長を低下させると指摘している。しかしこのようなネガティブなインパクトは、新商品の購入が貯蓄からファイナンスされるか、あるいはそのために消費者金融が拡大されるか、それとも新消費財導入によって引き起こされるリセッションが政府の財政赤字拡大によって相殺されるならば生じないであろうが、このうち財政赤字の拡大は特定商品の購入と結びついているわけではないとしている。そしてブラジルに触れて、ブラジルは国際市場からの借款に大きく依存し、これが消費者金融の拡大を通じて目覚ましい自動車ブームをもたらすことになったが、「今日状況は大きく変わってしまった」と述べ、現在ブラジルのような国は債務返済の悪循環にとらわれ、人々の生活水準が絶対的に切り下げられているだけでなく、その他の発展途上国はもはやブラジルのように巨額の債務をかかえこむことは許されなくなっていると指摘し、インドは「耐久消費財主導ブームが生じる前に債務危機に巻き込まれるであろう」と予測している。

1980年代インドの経済政策、とりわけラジーブ政権による経済政策がブラジル・モデルの追求にあるとみなすパトナイクの判断はおそらく妥当である。しかしブラジルとインドの基礎条件の大きな相違を考えると、インドにおけるブラジル・モデルの追求はインド化せざるを得ない。パトナイクは、ブラジル・モデルを追求すればインドは「耐久消費財主導ブームが生じる前に債務危機に巻き込まれるであろう」と予測している。しかし最近の政策動向か

ら判断するならば、インドにおけるブラジル・モデルの追求はむしろラージの予測したようにきわめて不徹底な形にならざるを得ず、したがって大規模な耐久消費財ブームも起りそうになく、また債務危機もとうていブラジルほどに深刻なものになりそうにもない⁽⁷⁾。その原因は小島眞氏が指摘したように⁽⁸⁾、ブラジルと比較した場合のインドの所得水準の絶対的低さ、所得分配の相対的平等性、消費者金融の未整備等に加えて、インドは伝統的に債務管理にきわめて敏感であり、また外資導入に対してきわめて慎重である点が指摘できよう⁽⁹⁾。のみならずより大きな原因是ラジーブ政権の国民会議派内の不安定性に求められる。国民会議派内では既存産業家の圧力も強く、また「社会主義型社会」追求の動きも依然として無視しえないものがあり、ラジーブの「経済自由化」路線はしばしば変形を余儀なくされ、彼が主観的に追求しようとしている政策の首尾一貫性は阻害されざるを得ない。

ブラジル・モデルのインド化を示す最良の事例は、乗用車分野における外資提携政策の転換である。1982年10月国営企業マルチ・ウドヨグ社は日本の鈴木自工と新型軽乗用車分野での資本・技術提携を結び、それまで外資に固く門戸を開ぎしてきたインド乗用車業界に新風を吹き込むことになった。これを契機にその後テルコ社が本田技研工業と、プレミエ・オートモービル社が日産自動車と、またエスコーツ社がシトロエン社とそれぞれ提携計画を進め、インド軽乗用車分野での競争市場の形成が可能になるかと思われたが、1985年8月になって突如インド政府はこれら3社の提携をペンディングになると発表した⁽¹⁰⁾。その理由として、外資提携による外貨流出のおそれと需要予測の修正が挙げられた。その後政府は長期的観点からの乗用車政策の見直し作業を開始したが、1986年11月になってようやくその「草案」ができあがったようである⁽¹¹⁾。それによると政策発表までなお時間がかかりそうであるが、新規の外資提携を認めないことでおちつきそうであり、上記3社の提携も認められそうにもない。こうした事態の推移が物語っているように、新型軽乗用車分野では当初の政策目標とはまるで逆に、競争市場が形成されなかっただけでなく、マルチ・ウドヨグ社の1社独占体制が確立するという結

果になった。おそらく最大の理由は新規需要の絶対的な小ささに求められよう。マルチ社新型自動車に対する予約件数（乗用車だけでなくヴァン、およびピック・アップを含む）は年間平均で約7万台にすぎず、またわずかこれだけの需要で他社の新規外資提携が中止においこまれたという事実から判断すれば、インドでは乗用車中心のブラジル型成長ブームはおよそ起こりそうにないと言えよう⁽¹²⁾。

ところでブラジルの1968～74年の耐久消費財主導成長（いわゆる「ブラジルの奇跡」）に関しては、J・ウェルズが所得分配と経済成長との関連に焦点をあわせた詳細な実証研究を発表している⁽¹³⁾。それによると乗用車および高級

第1表 インドとブラジルの比較

	ブラジル (1976)	印度 (1984)
人口（万人）	11,000	74,920
1人当りGNP（ドル）	1,140	260
GNP（億ドル）	1,254	1,948
家計グループ	所得分配 シェア(%)	所得分配 シェア(%)
最低分位 20%	2.0	7.0
第2分位 20%	5.0	9.2
第3分位 20%	9.4	13.9
第4分位 20%	17.0	20.5
最高分位 20%	66.6	49.4
最高分位 10%	50.6	33.6

ブラジルの最高分位20%の人口は2,200万人

→インドの人口の2.9%に相当

ブラジルの最高分位20%の所得分配シェア67%
は840億ドル

→インドのGNPの43.1%に相当

(出所) World Bank, *World Development Report*,
ニューヨーク, Oxford University Press, 1978, 86
年版。

(注) 所得分配データはブラジルは1972年、インド
は75～76年。

耐久消費財の浸透度は、ブラジル家計全体のせいぜい20%未満であった。ここでブラジル家計の20%の所得に相当するものは、インドではどの程度になるのか、ごく大まかな比較をしておこう（第1表参照）。

ブラジルの数値は耐久消費財ブームの終焉した1976年を、インドの数値は「自由化」が顕著になった84年をとて比較した。ブラジルの所得上位20%の家計に相当する人口数は2200万人、また上位家計20%の所得分配シェアは約67%であるので、このシェアに対応するGNPは840億ドルである。これらの数値がインドでどの程度になるのかを見てみると、人口2200万人は総人口の2.9%、また840億ドルはGNPの43.1%にあたる。つまり他の条件を一切無視して考えれば、人口の2.9%が所得分配の43.1%を占めれば、インドにおいてもブラジルとほぼ同様の大きさの高級消費財市場が見出せるということになる。しかし実際には43.1%の所得分配シェアはインドではほぼ上位家計あるいは人口の20%弱にあたる。このことはインドにおける乗用車等の高級耐久消費財市場規模の小ささを示唆するとともに、もし上位家計20%の需要を開拓するような相対的に安価な耐久消費財産業の育成が可能であれば、そうした産業が大きな成長可能性をもつことをも示唆している。

第2表はインドにおける主要耐久消費財の生産台数の推移をしたものである。1978～83年にかけて乗用車生産台数の伸びは緩慢であるのに対し、自動二輪車の伸びは急速で83年には約76万台に達している。また民生用電子機器も、1977～85年間にラジオが376万台から740万台へ、白黒テレビが23万9000台から179万台へ、テープレコーダーが11万3000台から165万台へ、そしてカラーテレビは83年の5万台から85年には68万5000台へとそれぞれ大きく伸びている。

ブラジルとインドを対比したすぐれた論稿のなかで、小島氏はブラジルの場合には「所得階層の上位ならびに中上位グループ」中心の耐久消費財ブームがもたらされたが、インドの場合には「所得階層の中上位ないしは中位グループ」中心の耐久消費財生産の拡大がより確実であるとし、その事例として「自動二輪の速やかな普及」に注目している⁽¹⁴⁾。しかしこの議論は上記の

例から明らかなように、ブラジルとインドとのあまりにも大きな絶対的所得格差を無視した議論である(1976年のブラジルの1人当たりGNPは84年のインドのそれの4.4倍である)。インドで「速やかに普及」しているのは「乗用車」ではなく「自動二輪」だから需要が拡大するのは所得階層の「上位ないしは中上位」ではなく「中上位ないしは中位」であるという議論が成り立つためには、インドの絶対的所得水準がブラジルのそれにはほんまあっていなければならぬ。より正確にはブラジルの場合にもインドの場合にも所得上位20%の需要にみあつた消費財市場が伸張した、あるいは伸張の可能性があるというべきであろう。そしてその場合の問題は、中心となる耐久消費財がブラジルでは「乗用車」であるのに対し、インドでは「自動二輪」(あるいはラジオ、テープレコーダー、テレビといった相対的に安価な民生用電子機器)であるという点であり、耐久消費財主導成長の可能性が、たとえそれが「速やかに普及」したとしても、ブラジルよりはるかに小さいという点であるように思われる⁽¹⁵⁾。

第2表 インドの主要耐久消費財生産台数の推移
(単位: 1,000台)

	1975	1977	1978	1983	1985
乗用車	23		34	45	
自動二輪車	208		300	758	
うちスクーター	102		168	273	
モペッド	36		45	329	
モーターサイクル	70		87	156	
ラジオ		3,760		5,940	7,400
テープレコーダー		113		770	1,650
白黒テレビ		239		650	1,790
カラーテレビ				50	685

(出所) Government of India, Department of Electronics, "Report of the Study Team on Consumer Electronics," *Electronics Information and Planning*, 第11巻第12号, 1984年9月/『通商弘報』JETRO, 1986年12月27日/Dasgupta, R., "Liberalisation of Automobile Industry Policy and Demand for Commercial Vehicles," *EPW*, 第21巻第8号, 1986年2月。

III 1960年代中葉の「転換」の性格【略】

おわりにかえて

——独立後インド経済発展の時期区分の観点について——【略】

[注] _____

はじめに

- (1) 「論争」の全貌を紹介することは（その範囲が確定しがたいために）困難であるが、拙稿「インド『工業停滞論争』ノート(1)」(『経済志林』[法政大学]第55巻第1号、1987年6月、以下続く)で試みている。なお「論争」の一端はこれまでに、拙稿「S.L. Shetty, "Structural Retrogression in the Indian Economy since the Mid-Sixties"」(『経済志林』第48巻第2号、1980年6月)/石上悦朗「インドの工業化と公共部門に関する覚え書——インドにおける研究動向を中心にして」(『福岡大学商学論叢』第29巻第2・3号、1984年11月)/小島眞「インド工業化の停滞とブラジル・モデル」(『アジア研究』第33巻第1号、1986年4月)でも紹介されている。

I

- (1) アジアNICs・モデル導入に関する論点は、拙稿「ラジーブ政権下における貿易自由化政策の理論的背景と諸問題」(『経済志林』第54巻第3・4号、1987年3月)で検討した。
- (2) Furtado, Celso, "The Brazilian 'Model,'" *Social and Economic Studies*, 第22巻第1号、1973年3月。
- (3) Raj, K.N., "Growth and Stagnation in Indian Industrial Development," *EPW*, 第11巻第5・6・7号、1976年2月。
- (4) Nayyar, Deepak, "Industrial Development in India: Some Reflections on Growth and Stagnation," *EPW*, 第13巻第31・32・33号、1978年8月。
- (5) ブラジル・モデルの不可欠の成分としてナイヤールが輸出主導成長をあげている点については小島氏が指摘するように疑問が残る(小島眞「インド工業化の停滞とブラジル・モデル」(『アジア研究』第33巻第1号、1986年4月))。たしかにこれではアジアNICs・モデルとの相違が浮び上ってこない。しかしそうだからといってブラジルの経済発展における対外市場の重要性がなくなるわけではない。インドにおいても問題は同様である。GNPに占める輸出の比重が小さいからといって経済発展にとっての輸出の重要性もとるにならないものであるということにはならない(拙稿「ラジーブ政権下における……」参照)。

- (6) Patnaik, Prabhat, "New Turn in Economic Policy: Context and Prospects," *EPW*, 第21巻第23号, 1986年6月7日。
- (7) とはいえる1981年末のIMFからの50億SDRにのぼる巨額の借款決定および80年代に入ってからの商業借款への依存の増大は、ラジーブ政権下で深刻な債務返済問題をもたらしつつある。世銀の推計によればインドの債務返済比率は1986/87年および87/88年に19% (IMFへの返済を考慮すると25%)と最悪となり、その後は若干低下するとしている (*Economic Times*, 1987年5月29日)。
- (8) 小島, 前掲論文。
- (9) Joshi, Vijay; I.M.D. Little, "Indian Macro-Economic Policies," *EPW*, 第22巻第9号, 1987年2月28日参照。彼らは独立後インド経済の特徴を「劇的な危機の欠如」に求め、その原因を「慎重かつ保守的なマクロ経済運営」に求めていく。
- (10) *Economic Times*, 1985年8月7日。
- (11) *Economic Times*, 1986年11月9日。
- (12) インド自動車産業の外資提携に関する諸問題については、Hamaguchi, T., "Prospects for Self-Reliance and Indigenisation in Automobile Industry: Case of Maruti-Suzuki Project," *EPW*, 第20巻第35号, 1985年8月31日/Dasgupta, Rajaram, "Liberalisation of Automobile Industry Policy and Demand for Commercial Vehicles," *EPW*, 第21巻第8号, 1986年2月22日参照。
- (13) Wells, John, "The Diffusion of Durables in Brazil and Its Implications for Recent Controversies concerning Brazilian Development," *Cambridge Journal of Economics*, 第1巻第3号, 1977年9月。
- (14) 小島, 前掲論文。
- (15) もっとも「相対的に安価な耐久消費財」の生産と需要が急速に進展しているとはいえ、そのなかでも相対的に高価な自動二輪やカラーテレビが普及するのはせいぜい8000万人、すなわち上位10%程度ではないかと推測される ("For the 'Consuming Classes,'" *EPW*, 第21巻第52号, 1986年12月27日参照)。また現時点のインドで大衆耐久消費財 (あるいは所得階層の中位にまで浸透しうる財) を代表するものは、年産740万台のラジオと年産600万台の自転車であろう。インドにおける「自動二輪=カラーテレビ」スペクトラムと「自転車=ラジオ」スペクトラムとの決定的な相違は、前者が外資あるいは外国技術提携の対象となりうるのに対し、後者はそうではないという点にある。