

インドにおける大気汚染問題の現状と展望

2025 年 2 月 3 日

上席主任研究員 坂本 正樹

- インドは世界で 3 番目に大気汚染が深刻な国であり、経済活動や健康への悪影響に関する実証研究が蓄積する中で、近年問題解決に向けた要請が特に強まってきている。
- インド政府は大気汚染問題に対して都市部における「段階的行動計画（GRAP）」による緊急対応や、「国家大気清浄化計画（NCAP）」に基づく中長期的な取り組みを並行して進めているが、現状では大きな改善の兆しは見られない。
- 大気汚染は気候変動問題などと比べても経済活動や生活への実害が認識されやすい。大気汚染問題の解決はインドの経済発展と不可分の事由であり、ボトムアップでの改善要請も強まっている。インドの発展段階が進む中で、政治・経済・社会の様々な側面から優先課題の 1 つになると考えられる。

1. 深刻化するインドの大気汚染問題

1 月 17 日、インドの大気質管理委員会（CAQM）はデリー首都圏（NCR）の「大気質指数（AQI）」が改善したことを受け、大気汚染対策として発動していた「段階的行動計画（GRAP）」の 2 番目に厳しいステージ 3 を解除することを発表した。ステージ 1～2 の GRAP は依然維持されており、2024 年 10 月 14 日に GRAP がステージ 1 に引き上げられてから既に 3 カ月以上が経過している状況である。GRAP は大気汚染の度合いを評価する AQI が 200 以上（非常に不健康～危険）となる予報などを基に当局の判断でステージ 1 から順次発令される仕組みとなっており、ステージ 1 でも既に相当な大気汚染が確認されている状況を示唆する。その意味で、上記のステージ 3 解除後もデリー周辺における大気汚染は依然厳しい状況が続いていると言える。

インドにおけるこうした大気汚染の深刻化は今年に限ったものではない。同国の大気汚染は長年問題視されてきたが、特に近年では経済発展に伴う都市人口の増加や自動車普及などにより、大気汚染がもたらす様々な弊害への懸念が一段と強まっている。大気汚染問題は、インドの経済・社会が発展する上で解決すべき大きな課題の 1 つであり、同国の今後の展望を見る上でも無視できない要素と言える。そこで本稿ではインドの大気汚染の現状と評価、インド政府の取り組みについて近年の調査・政策動向なども含めて整理しつつ、大気汚染問題の今後の展望を分析する。

1. インド大気汚染の現状：深刻なリスクが継続

大気汚染のレベルを評価する代表的な指標として、多くの国で採用されている「大気質指数 (AQI)」がある。AQI は粒子状物質 (PM2.5 及び PM10)¹、一酸化炭素 (CO)、二酸化硫黄 (SO2)、二酸化窒素 (NO2)、地上オゾン (O3) などの主要な大気汚染物質の汚染具合を示す指標で、各国の環境担当省庁などがモニタリングして国内外に公表している。AQI の公表を始めた米環境保護局 (EPA) では、汚染物質ごとの AQI 値を計測し、その中で最も高いものをその地域の AQI 値として採用する形式 (AQI = max(AQI_{PM2.5}, AQI_{PM10}, AQI_{O3}, ...)) をとっているが、中国、カナダ、インドなどでは計測対象とする汚染物質を組み合わせた複合指標も公開している。これらの複合指標は、国ごとの環境基準の違いなどから数値・区分・名称・計測対象の汚染物質も異なるため横比較が困難となっている。そのため、「世界 AQI プロジェクト (WAQIP)」² などでは代表的な汚染物質である PM2.5 の濃度 (µg/m³) に基づいて国・都市の横比較を行うことが多い。

【図表】大気品質指数 (AQI) (インド政府)

AQI	大気汚染レベル	影響	GRAP 基準
0 - 50	良い Good	空気の質は良好で、健康へのリスクはほとんどないか全く	
51 -100	適度 Satisfactory	敏感な人には一部悪影響	
101 -200	中程度 Moderate	呼吸器系・心臓に疾患を抱える人には悪影響	
201 -300	悪い Poor	長く晒されるとほとんどの人に悪影響	ステージ 1
301 -400	非常に悪い Very Poor	長く晒されると呼吸器系疾患を発症するリスク	ステージ 2
401 -	危険 Severe	健康な人にも悪影響があり、疾患を抱える人には深刻な影響	(401-450)ステージ 3、 (450-) ステージ 4

(出所) [インド環境・森林・気候変動省](#)などから丸紅経済研究所作成

PM2.5 濃度の年平均値 (2023 年) で各国を比較した時、インドはバングラデシュ、パキスタンに次いで世界で 3 番目に大気汚染が深刻な国に位置付けられている。インドの PM2.5 濃度 54.4µg/m³(年平均) という値は、世界保健機関 (WHO) が定める健康な大気の水準 (0~5µg/m³) を 10 倍超も上回るものであり、深刻な大気汚染の水準を示すものである。都市別でも、スイスの

¹ 大気中に浮遊する 2.5µm (1µm は 1mm の千分の 1) 以下の小さな粒子のことで、日本政府などが従来環境基準を定めて対策を進めてきた浮遊粒子状物質 (SPM: 10µm 以下の粒子) よりも小さな粒子。発生源としては、①人為起源のもの (ボイラー、焼却炉などの煤煙を発生する施設、コークス炉、鉱物の堆積場等の粉塵を発生する施設、自動車、船舶、航空機等) と、②自然起源のもの (土壌、海洋、火山等) がある。非常に小さいため肺の奥深くまで入りやすく、呼吸器系・循環器系への影響が懸念されている。日本環境省、<https://www.env.go.jp/air/osen/pm/info.html> (accessed on 2025/1/27 ※以下、他の参照 URL についても同じ)

² The World Air Quality Index Project. <https://aqicn.org/>

企業 IQAir が大気汚染状況を公開している全世界 7,812 の都市においてワースト 50 都市中 42 都市がインド国内の都市となっている。人口・国土の広いインドではモニタリング都市が多いこともこうした結果の一因だが、裏を返せば世界全体で見ても大気汚染の深刻なリスクに直面する人の多くがインドに集中していると言えるだろう。

【図表】AQI 国別ワーストランキング（2023 年、134 カ国中）

順位	国名	年平均 AQI (PM2.5 濃度 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	人口
1	バングラデシュ	79.9	1 億 6,936 万人
2	パキスタン	73.7	2 億 3,140 万人
3	インド	54.4	14 億 756 万人
4	タジキスタン	49.0	975 万人
5	ブルキナファソ	46.6	2,210 万人
6	イラク	43.8	4,354 万人
7	UAE	43.0	937 万人
8	ネパール	42.4	3,003 万人
9	エジプト	42.4	1 億 926 万人
10	コンゴ民主共和国	40.8	9,589 万人

（注）中国は 19 位（PM2.5 濃度 $32.5\mu\text{g}/\text{m}^3$ ）、日本は 96 位（同 $9.6\mu\text{g}/\text{m}^3$ ）、米国は 102 位（同 $9.1\mu\text{g}/\text{m}^3$ ）。

（出所）[IQAir](#)

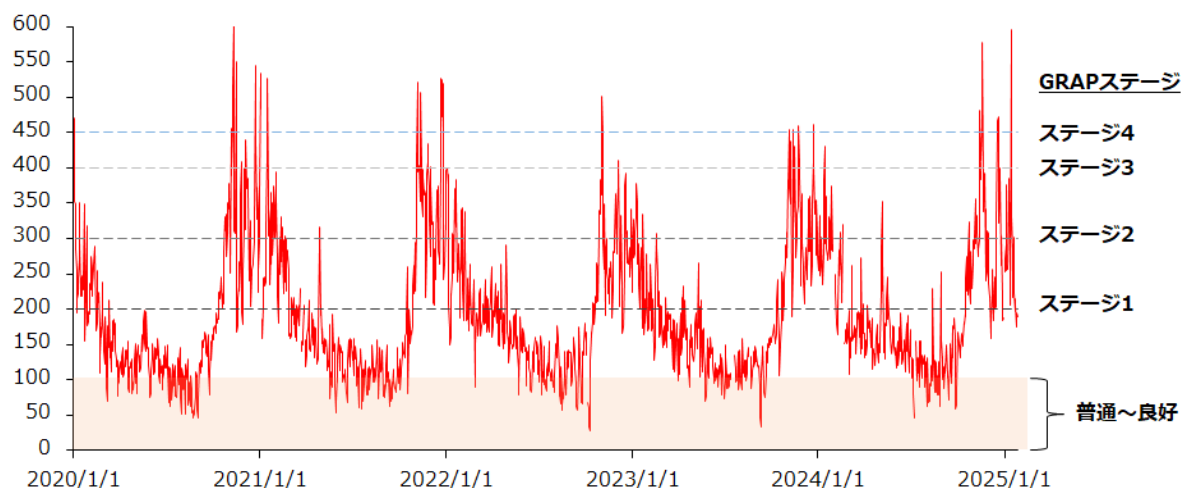
インドでは特に 10 月から 2 月の乾季において AQI が悪化する傾向にある。この背景には、気温低下による大気の停滞に加えて、9 月頃から農地で行われる野焼き³、10 月のヒンズー教祝祭「ディワリ」における花火や爆竹の影響が大きいとされる。また、インド政府は周辺国のパキスタン、アフガニスタンからの汚れた空気が季節風により流入しているとの認識も示している。上記の期間以外も工場・自動車の排ガスに加えて、舗装されていない道路を車両が通ることによる土煙などにより恒常的に大気汚染が続いている⁴。デリー首都圏（NCR）に関しては、世界基準で

³ 農業残渣物の焼却のこと。インドでは 2015 年に国家グリーン裁判所（NGT、環境問題に関して法的拘束力を持つ指令を発出する権限を持つ）がデリー首都圏及び周辺州での野焼きを禁止しており、その他の州でも独自の規制措置を実施している。しかし、農業関連の規制措置などを背景とした稲・小麦の二毛作における休耕期間の短縮により、種蒔きを急ぐ農家による野焼きが増加する傾向が指摘されている。“Ban on Crop Residue Burning,” Ministry of Agriculture & Farmers Welfare (Jun. 21, 2019). <https://pib.gov.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=190615>; 浅田晴久、他「インド・パンジャブ州における野焼きの地域的特性」日本地理学会秋季学術大会（2023 年）。
https://www.jstage.jst.go.jp/article/ajg/2023a/0/2023a_123/_article/-char/ja/; “Indian farmers, short on time burn crop waste despite toxic smog,” Reuters (Nov. 19, 2024).
<https://www.reuters.com/world/india/indian-farmers-short-time-burn-crop-waste-despite-toxic-smog-2024-11-19/>

⁴ インドの大気汚染問題の要因に関する主な汚染物質別の整理については以下がわかりやすい。Anurag Kanaujia, et al., “Air Pollution in India: A Critical Assessment and Suggestive Pathways for Clean Air,”

「普通～良好」とされる AQI（100 未満）が維持されている期間は、2024 年を通して実に 31 日しかなかった。過去数年で大気汚染が大幅に悪化するという事態は見られないものの、逆に目立った改善もないまま深刻な大気汚染が継続している状況だ。

【図表】デリー首都圏（NCR）の AQI



(出所) [The World Air Quality Index Project](#)

2. 大気汚染の影響：経済成長、健康被害、対外関係

以上のようなインドの大気汚染問題は、同国の経済・社会に様々な弊害を生んでいると指摘されている。

大気汚染がインドの経済活動に与える影響については、2023 年に世界銀行（World Bank）がインドの 1998～2020 年の期間における大気汚染状況と各州の GDP データを用いた独自の定量分析レポートを公表している⁵。それによると、インドでは PM2.5 濃度が $1\mu\text{g}/\text{m}^3$ 増えた時に、各州における GDP の年成長率を 0.7%ポイント押し下げる効果が確認された⁶。先行研究では欧州における押し下げ効果が 0.8%ポイントと推計されており、インドに関する世銀の分析と近い数値となっている。一般に、PM2.5 濃度が高いインドのような国では $1\mu\text{g}/\text{m}^3$ 分の変化が与える影響の大きさも減衰すると考えられるが、PM2.5 濃度の低い欧州とほとんど変わらない結果がイ

CSIR-NIScPR Discussion Paper no.1 (2022): pp. 8-11.

<https://niscpr.res.in/includes/images/discussionpapers/CLEAN-AIR-POLLUTION-2022-01.pdf>

⁵ 大気汚染が経済成長に与える影響を評価する際には、経済成長によるエネルギー消費の増加が逆に大気汚染を助長するという「逆相関」を制御した分析が必要になる。世銀レポートでは、先行研究に倣い、「気温の逆転層」（大気の停滞により地表付近の大気汚染悪化を引き起こす現象）を操作変数とした「操作変数アプローチ（Instrumental variable approach）」により、大気汚染が経済成長に与える影響を定量的に評価している（詳細は以下参照）。A. Patrick Behrer, et al., “Air Pollution Reduces Economic Activity: Evidence from India,” *World Bank Policy Research Working Paper*, 10515 (June 2023): pp. 3-4.

⁶ 実際の上記サンプル期間における PM2.5 濃度変化の中央値は $0.8\mu\text{g}/\text{m}^3$ 増であったため、中央値ベースでは、同期間のインド各州の GDP を 0.56%ポイント／年だけ押し下げたと評価されている。Behrer, et al., “Air Pollution Reduces Economic Activity: Evidence from India,” pp. 12-13.

ンドで確認された要因について、世銀は欧州とインドの経済活動の違いにあるとしている。両国・地域の中銀調査に基づく世銀の評価では、インドの GDP の約 50%が大気汚染の影響を受けやすい屋外などでの経済活動に由来するのに対して、欧州では 25%以下に留まる。別の見方をすると、現在の大气汚染レベルを考慮しなければ、インド経済は欧州などと比べて単位当たり的大気汚染悪化に対してより脆弱な構造になっているとも言える。

世銀では大気汚染がインドの経済成長に与える下押し効果の経路として、特に労働供給の減少と生産性の低下が大きいと評価している。具体的には、深刻な大気汚染による屋外活動の困難、大気汚染由来の疾患による欠勤、大気中の粒子が太陽光を偏光させることによる農業や太陽光発電の生産性低下がある。また、中長期的には、大気汚染地域からの人口流出や教育などの人的資本形成への悪影響も経済活動にマイナスに働くとしている。屋外活動に関して、最近ではデリー周辺の空港で大気汚染による視界不良により航空機が他の空港に迂回着陸する事態なども報じられており、広範な経済活動に障害が及んでいることがうかがえる⁷。

大気汚染がインド在住者の健康に与える影響についても、厳しい報告が複数出ている。2024 年 12 月に英医学誌ランセットに掲載された研究結果によれば、インドで 2009～19 年に PM2.5 による健康被害で死亡したとされる人は 380 万人にのぼった。これは同期間におけるインド国内の死亡者全体の 5%を占める⁸。この推計値は、インドの環境基準を参照して基準値を上回る PM2.5 の影響を評価したものであり、より厳しい WHO の基準値に基づく推計では、死亡者数が 1,660 万人、死亡者数全体に占める割合が 24.9%となる。また、2024 年 7 月に米シカゴ大が発表した報告書では、現在の大気汚染の水準が継続した場合、平均寿命はインド全体で 3.4 年、大気汚染の影響が深刻な北部に限れば 5.4 年短くなると予測した⁹。

最後に、大気汚染問題はインドの対外関係にも飛び火している。隣国パキスタンのボカリ・パンジャブ州情報相は 2024 年 11 月に、同州内におけるスモッグ発生などの著しい大気汚染がインドからの大気の流入にあると批判し、インド側にこの問題を真剣に受け止めるよう要請した¹⁰。一方、インド側はパキスタン自身が環境規制などの取り組みを進めるべきだと反論するなど、非難の応酬が続いている。民間組織からは中国における大気汚染問題の改善の取り組みを参考にインド・パキスタン・中国の 3 カ国共同で大気汚染問題の解決に取り組むべきとの提言もあるが、3 カ国の国際関係が多くの問題を抱える中でこうした越境大気汚染の問題を巡る国際協力の機運

⁷ “Over 100 flights delayed due to fog in Delhi, visibility zero in many parts,” *Business Standard* (Jan. 3, 2025). https://www.business-standard.com/india-news/over-100-flights-delayed-due-to-fog-in-delhi-visibility-zero-in-many-parts-125010300486_1.html .

⁸ Suganthi Jaganathan, et al., “Estimating the effect of annual PM2.5 exposure on mortality in India: a difference-in-differences approach,” *The Lancet*, vol. 8 issue 12 (Dec. 2024). なお、同研究では、インドの総人口 14 億人のうち 11 億人（全人口の 81.9%）がインドの大気環境基準を上回る地域に居住していたとされる。

⁹ Michael Greenstone, et al., *Air Quality Life Index 2024 Annual Update*, Energy Policy Institute at the University of Chicago (Sep. 2024). https://aqli.epic.uchicago.edu/wp-content/uploads/2024/08/AQLI-2024-Report_English.pdf .

¹⁰ “Pakistan blames India for worsening smog in Lahore as air quality index hits record high,” *The Hindu* (Nov. 4, 2024) <https://www.thehindu.com/news/national/pakistan-blames-india-for-worsening-smog-in-lahore-as-air-quality-index-hits-record-high/article68828728.ece> .

は乏しいのが現状だ。

3. インド政府の取り組み：経済成長とのバランスが課題

長年の問題となっている大気汚染に関して、インド政府も様々な取り組みを行っている¹¹。

大気汚染の悪化に対する短期的な対応策としては、本稿の冒頭でも触れた「段階的行動計画（GRAP）」やそれに類似した制度がデリー首都圏などで運用されている。GRAP は AQI を目安にステージ 1～4 の段階的な行動ガイダンスで構成されており、大気汚染の悪化見通しに応じて、広範な活動制限などの措置を行う。例えば車両関連では、市内の駐車料金の引き上げからトラックの市内進入禁止、オッド・イーブン制（車両ナンバーの偶数奇数に基づく走行規制）などが実施される。

【図表】 GRAP ステージ

GRAP ステージ	AQI レンジ	主な対策
ステージ 1	201-300	公共勧告、粉塵抑制、野焼きの制限。
ステージ 2	301-400	ディーゼル発電機の規制、機械による清掃の強化、道路への散水。
ステージ 3	401-450	不要不急の建設工事の禁止、大型車両の進入制限、レンガ窯の操業停止。
ステージ 4	450 以上	工事の全面停止、学校の閉鎖、市内における厳格な車両規制（オッド・イーブン制など）。

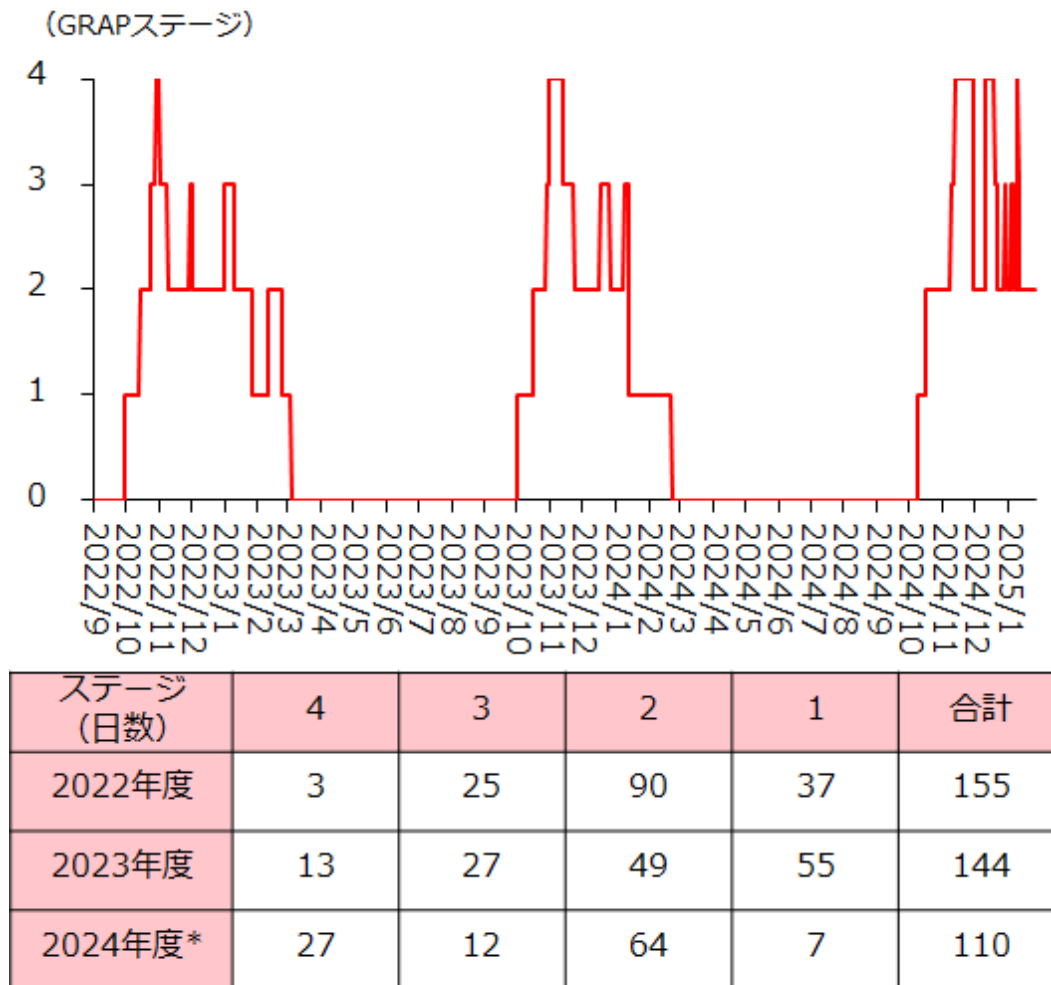
（出所） [Jagran Josh](#)、[CAQM](#)

GRAP は 2017 年に導入された後、2022 年に大気汚染予報に基づく予防措置などを盛り込んだ大幅な制度改定が行われ、2023 年、2024 年にも対応措置の強化などの改定が行われている¹²。過去 3 年度の実施状況を見ると、ステージ 1～4 の合計日数はやや減少傾向にあるもいずれも 100 日を超えている。また、最も厳しいステージ 4 については 2024 年度が 27 日と過去 2 年と比べた日数増加が目立つ。

¹¹ “Strategies to control the rising pollution in the country,” Ministry of Environment, Forest and Climate Change (MEFCC) (Dec. 7, 2023) <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1983680>

¹² GRAP 導入と改正措置については以下を参照。 “Revised GRAP to come into effect in Delhi from October 1,” *Times of India* (Aug. 8, 2022). <https://timesofindia.indiatimes.com/city/delhi/revised-grap-to-come-into-effect-in-delhi-from-october-1/articleshow/93415646.cms>; “CAQM announces revision of GRAP,” MEFCC (Jul. 28, 2023) <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1943721>; “CAQM revises the GRAP schedule,” MEFCC (Dec. 14, 2024). <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=2084490>

【図表】デリー首都圏における GRAP 発令情報（2022-2025）



*2024年度は1/27までのデータ

(出所) [CAQM](#)

大気汚染問題に関するより抜本的な取り組みとして、インド政府は 2019 年に大気汚染防止に関する包括的戦略である「国家大気清浄化計画 (NCAP)」を起ち上げた¹³。NCAP では、対象とする 131 都市における PM10 濃度の年平均値を 2017 年の基準値から 2025 年度までに 40%以上削減する、またはインドの国家基準である 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 未満に引き下げること为目标に掲げている¹⁴。NCAP は対象都市向けに対策予算の支援を行っており、2019～25 年度の期間に 1,961 億ルピー（22.7 億ドル）が割り当てられている¹⁵。足元までに 88 都市で大気質の改善が報告されて

¹³ “National Clean Air Programme (NCAP) to improve air quality in 131 cities by engaging all stakeholders,” MECC (Mar. 23, 2023).

<https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1909910>

¹⁴ 当初は PM10 濃度を 2024 年度までに 2017 年度基準値から 20~30%削減すること为目标としていたが、その後修正された。” National Clean Air Programme (NCAP),” Next IAS (Sep. 26, 2024).

<https://www.nextias.com/blog/national-clean-air-programme/>

¹⁵ “National Clean Air Programme: Progress, Challenges, and the Need for Targeted Reforms,” Financial Express (Dec. 19, 2024). <https://www.financialexpress.com/sustainability-2/national->

いるが、NCAP の設定する目標は WHO の基準値である $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ 未満と比べると依然物足りない水準であり、より厳しい目標設定をすべきとの指摘もある。

大気汚染関連の法規制では、既に自動車の排ガス規制や燃料規制、産業排出規制、野焼き規制などが導入されている。インドでは 2000 年から「バーラト・ステージ (BS)」という自動車向けの排ガス規制基準が導入されており、現在は 2020 年に改定された「BS-6」が最新のものとなっている¹⁶。また、燃料規制では 2017 年に「企業別平均燃費基準 (CAFE)」規制が導入され、企業ごとに販売車全体での燃費性能に制限が設けられている。2023 年には改定版の「CAFÉ-2」規制に刷新されている¹⁷。

この他、インド政府は大気汚染対策として、バイオ燃料の導入も進めている¹⁸。エタノールを 10% 混合したガソリン「E10」の導入が 2023 年に達成され、現在はエタノール 20% 混合のガソリン「E20」を 2026 年までに全面導入する取り組みが進められている。また、自動車用の圧縮天然ガス (CNG) と家庭用の都市ガス (PNG) への圧縮バイオガス (CBG) の混合義務を 2025 年に導入し、混合比率基準を段階的に引上げ 2028 年度以降は 5% とすることが発表されている。

インドはパリ協定に基づく排出削減目標 (NDC) において、他の主要国から 20 年遅れた 2070 年までのカーボンニュートラル達成を掲げている¹⁹。インドの再エネ比率は 2023 年時点で 41.3% と比較的高い水準であり、2030 年までにこの比率をさらに 50% まで引き上げることを目指している²⁰。一方で、経済成長と共にエネルギー消費自体も拡大する点から、化石燃料も 2030 年までに 2 倍超まで拡大させる計画となっている。再エネ導入自体はエネルギー自給率の向上などの点からインド政府も積極的に進めていく方針だが、経済成長との両立という点で化石燃料からの急速な退出は難しいというのが、インド政府の現実的な立場と言える。

4. 展望：政治・経済・社会の優先課題に

以上のように、インドではモニタリング環境の整備により深刻化する大気汚染問題の可視化が進み、それに伴いインド政府も短期・中長期の様々な対策を打ち出しているが、現状では大気汚

[clean-air-programme-progress-challenges-and-the-need-for-targeted-reforms/3695107/](https://www.mefcc.gov.in/clean-air-programme-progress-challenges-and-the-need-for-targeted-reforms/3695107/)

¹⁶ “Strategies to control the rising pollution in the country.” MECC.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid. なお、バイオエタノールや CBG の導入による大気汚染物質の削減効果については、燃焼時の粒子状物質、二酸化硫黄などが抑制される点が挙げられる。一方でライフサイクルアセスメント (LCA) の視点では、製造過程における大気汚染物質の排出なども考慮する必要があり、総合的な削減効果を疑問視する見方もある。“Biofuel and the environment,” U.S. Energy Information Administration (EIA) (Apr. 13, 2022). <https://www.eia.gov/energyexplained/biofuels/biofuels-and-the-environment.php>; “Despite Green Image, Biofuels Manufacturing Releases Large Amounts of Hazardous Air Pollutants,” Environmental Integrity Project (June 12, 2024). <https://environmentalintegrity.org/news/biofuels-manufacturing-releases-large-amounts-of-hazardous-air-pollutants/>

¹⁹ Climate Action Tracker. <https://climateactiontracker.org/countries/india/>

²⁰ “India achieves two targets of Nationally Determined Contribution well ahead of the time,” MECC (Dec. 18, 2023). <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1987752>

染の状況に目立った改善の兆しが見られずにいる。地域の独立性が強いインドでは、法規制による「上からの改革」も浸透しづらい面があり、補助金による技術導入などの多角的なアプローチによって問題解決を進める必要性がより強いと考えられる。規制運用の厳格化などを進める場合にも、工業・農業活動に与える下押し圧力への配慮をした円滑な導入が進められることが望ましい。この辺りは、大規模な工場移転などの強硬策も交えて急速な大気汚染問題の改善に成功した中国とは別に見ていく必要があるだろう。

一方で、大気汚染は気候変動問題などと比べても、健康被害を中心に市民生活への悪影響に関する実感が湧きやすく、ボトムアップの改善要請が強まる傾向も見られる。また、本稿で見てきたように、経済成長への下押し効果をはじめマクロなレベルでも大気汚染が及ぼす弊害は実証的に示されるようになっている。その意味で、大気汚染問題の解決は経済的な実利に基づく要請になっていると言えるだろう。モディ首相率いる現与党のインド人民党（BJP）は昨年総選挙における公約で 2036 年の夏季オリンピック招致を掲げているが、オリンピック開催には大気汚染問題の解決が不可欠となる²¹。インドの発展段階が進む中で、大気汚染問題の解決は政治・経済・社会の様々な側面から当面の優先課題の 1 つになると言えそうだ。

²¹ BJP Manifesto 2024 (Apr. 14, 2024): p.61. <https://www.bjp.org/bjp-manifesto-2024>

(執筆者プロフィール)

坂本 正樹 (Masaki Sakamoto)

sakamoto-masaki@marubeni.com

上席主任研究員

研究分野：東南アジア、南西アジア、中近東

2012～17年に慶應義塾大学リーディング大学院プログラム（オールラウンド型）の非常勤研究員。2018年に丸紅入社、経済研究所にて日本、米国、中近東、東南アジア、南西アジアの政治経済担当を歴任。慶應義塾大学法学研究科（政治学専攻）修士課程修了、理工学研究科（開放環境科学専攻）修士課程修了、法学研究科（政治学専攻）博士課程修了、博士（法学）。専門は国際政治学、外交・安全保障、マクロ経済。

株式会社丸紅経済研究所

〒100-8088 東京都千代田区大手町一丁目4番2号
<https://www.marubeni.com/jp/research/>

(免責事項)

- 本資料は公開情報に基づいて作成されていますが、当社はその正確性、相当性、完全性を保証するものではありません。
- 本資料に従って決断した行為に起因する利害得失はその行為者自身に帰属するもので、当社は何らの責任を負うものではありません。
- 本資料に掲載している内容は予告なしに変更することがあります。