

第4節 インド

1, 基本情報

面積	328.7 万km ²
人口(2013)	12 億 5214.0 万人
人口密度(2013)	380.9 人/km ²
GDP 実質成長率(2012)	7.7%
都市人口率(2011)	31.3%
対日貿易額	輸出 5585 億円、輸入 8454 億円

図表 4-2-11: インドの基本情報

2, 計画

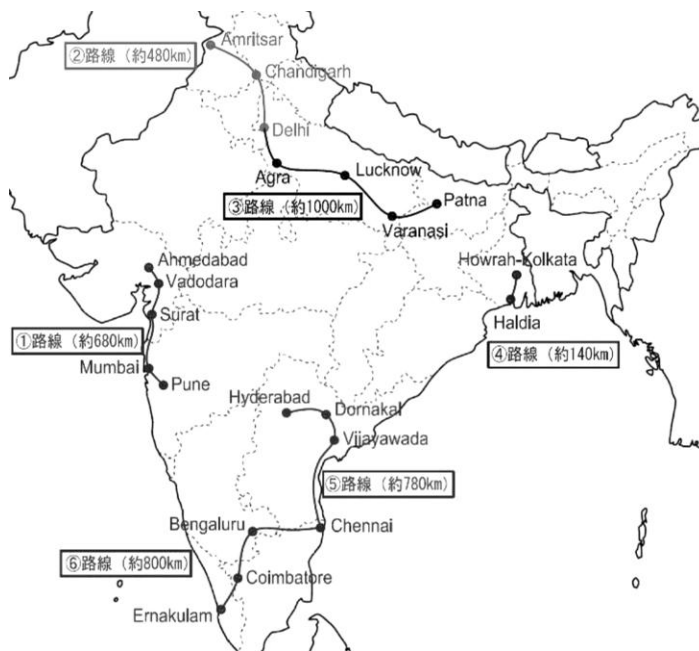


図 4-2-12: ビジョン 2020 で示された高速鉄道路線

(JARTS 平成 23 年度活動報告 www.jarts.or.jp/outline/03.pdf)

インドは有力新興国 BRICs の一国として高い GDP 成長率を維持¹している。この好況を維持するための方策の一つとしてインド鉄道省は2009(平成 21)年 12 月に「ビジョン 2020」という長期計画を提出した。この計画の中で 6 路線の高速旅客鉄道構想を発表し、これを受けてインド政府は 2011(平成 23)年 2 月末に発表した 2011 年度連邦鉄道予算案のなかで改めて事業化調査(以下 FS)を打ち出し、巨大鉄道市場の出現となった。²

この高速旅客鉄道構想で示された 6 路線のうちハイデラバードからビジャヤワダを経由してチェンナイに至る第 5 路線とチェンナイからバンガロールを経由してティルヴァナンタプラムに至る第 6 路線の 2 路線の予備 FS を IRCON International³が発注し、社団法人海外鉄道技術協力協会(JARTS)と株式会社オリエンタルコンサルタンツが、第 5 路線については 2012(平成 24)年 1 月共同受注、第 6 路線については 2011 年 10 月に応札し翌年 3 月に落札した。⁴

プネからムンバイを経由し、アーメダバードに至る第 1 路線についてはフランスの SYSTRA 社が 2009 年 12 月に予備 FS を完了させたが、日本コンサルタンツ⁵が提案した計画案をインド政府が検討した結果、2013 年 10 月に JICA とインド鉄道省が共同で本格 FS を行うことが決定した。この本格 FS では鉄道システムの仕様決定、運賃水準・運行計画の具体化、敷設ルート⁶の決定が行われる計画で、2013(平成 25)年 12 月 24 日に始動した。ところが、翌 2014(平成 26)年 1 月 3 日に当時のシン首相が退陣を表明。⁶そして 2014 年 5 月 26 日にモディ新首相が就任した。⁷

¹ 08 年度 6.7%、09 年度 8.0%、10 年度 8.6%、11 年度 10.6%

² 『週刊東洋経済』第 6512 号 東洋経済新報社

³ インド鉄道建設会社；インド鉄道省の発注代行機関

⁴ 平成 23 年度事業報告 - JARTS www.jarts.or.jp/outline/03.pdf

⁵ JR 東日本など日本の主な鉄道事業者 10 社が出資して 2011 年 11 月 1 日に設立された、海外の鉄道プロジェクトについての技術コンサルティングサービスを行う会社。設立の背景には日本の鉄道分野の海外進出の際の国際的な発注コンサルタントの不在があった。

⁶ 『週刊東洋経済』第 6512 号 東洋経済新報社

⁷ 日本経済新聞電子版「印モディ首相が就任式 経済再建が課題」(2014 年 5 月 26 日配信) http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM2603C_W4A520C1FF8000/

シン前首相とモディ新首相については、シン首相が財務大臣であった1991(平成3)年にインドで国際収支危機が発生し、その際、日本が支援をしたことから、シン首相は日本への報恩の思いがあるとされ、本格FSの決定もそれによって決まったとの見解もある。一方のモディ新首相はヒンズー至上主義党の人で2002(平成14)年には極右ヒンズー団体の暴力を黙認または教唆したとして国際的な非難をうけるなど排外的な面がある。⁸しかしモディ新首相は高速鉄道計画の第1路線が通るアメダバートを擁するグジャラート州の首長として外資やインフラ整備の誘致を進めたほか、親日的な発言をしたこともあり、就任を商機ととらえる見方もある。⁹

3. 課題

日本がインドに向けて高速鉄道輸出を行うには様々な課題が存在する。この項ではその課題について考察する。

一点目は日本の高速鉄道の価格の高さである。今回の調査では日本は全線専用軌道を前提としているため、自国内の高速鉄道(新幹線)と同様240km/h～300km/hで走行できる規格を想定している。一方、第1路線の予備FSを行ったフランスは在来線の活用も図っている。このため建設等にかかる費用は日本のほうが高くなる。また、高速で運転できるようにすると曲線半径が大きくなるため土地の買収費用が膨らむことになる。¹⁰このため、インド財務省内では日本の高速鉄道は高品質だが高価格という懸念がある。¹¹

次に挙げられるのは規格の違いである。日本国内では国鉄の分割民営化後、安全性の向上など鉄道会社各社の要望と乗客のニーズにメーカーが応えたため、鉄道の規格や基準が日本独自の進化を遂げた。一方、ヨーロッパではEU統合を契機に鉄道のシステムメーカーが集約したためシステムの共通化が図られた。ここで作られた規格がIEC規格¹²やISO規格¹³にそ

⁸ 『週刊東洋経済』第6512号 東洋経済新報社

⁹ 『朝日新聞』2013年5月17日 朝刊

¹⁰ インドでは土地収用法が存在し、土地買収における補償金を明文化しなければならないことになっている。

¹¹ 『週刊東洋経済』第6512号 東洋経済新報社

¹² 国際電気標準会議(International Electrotechnical Commission : IEC)が定めた電

のまま採用される風潮があり、ヨーロッパのメーカーはヨーロッパの規格を世界の規格にすることで世界市場を掌握する戦略をとっている。このため、日本は国際入札において参加資格すら失いかねない状況にある¹⁴。

最後に挙げられるのはインド国内の状況である。インドの特徴として挙げられるのは国の財政赤字がある。¹⁵そのためインド財務省は円借款を敬遠し、インド政府としては PPP 方式¹⁶の利用を検討し、その具体例として上下分離方式が挙げられていて、線路などのインフラはインド政府が行い、列車の運行や車両の保有には民間もかかわることが考えられる。その場合、日本の企業などが列車の運行や車両の保有を行う会社に出資することが日本の高速鉄道採用の条件となる可能性が出てくる。しかし中国での高速鉄道事故のように運営リスクが大きく、下手に運営にかかわると日本の高速鉄道の信用を下げってしまう恐れがある。¹⁷

また、インドでは 1 人当たりの GDP が低い¹⁸ので営業する際の運賃は安くせざるを得ない。そのため、営業コストが運賃収入より高くなり、その差額が赤字となる恐れがある。しかしインド政府が補てんしてくれる確証はない。¹⁹これらのことが、日本企業が PPP 方式のプロジェクトに躊躇する要因になっている。

4. おわりに

インドにおける高速鉄道輸出では日本政府の後援の元、官民挙げて売り込み活動を行っている。例えば、2011(平成 23)年 12 月には当時の首相であった野田氏が訪印しシン氏に日本の高速鉄道をアピールしたほか、

気・電子技術分野の国際標準・規格。

¹³ 国際標準化機構(International Organization for Standardization)が定めた電気・電子技術分野を除いた全産業の国際規格。

¹⁴ 『国際開発ジャーナル』通巻 659 号 国際開発ジャーナル社

¹⁵ 対 GDP 比の財政赤字は 2009 年度 6.5%、10 年度 4.9%、11 年度 5.9%。

¹⁶ PPP とは Public Private Partnership のこと。公共サービスの提供において民間資金を活用する官民連携方式。

¹⁷ 『週刊東洋経済』第 6447 号 東洋経済新報社

¹⁸ 2011 年度インドの 1 人あたりの国民総所得は 1420 ドル。日本は 1 人あたり 44900 ドルとインドの約 30 倍になっている。

¹⁹ 『週刊東洋経済』第 6512 号 東洋経済新報社

2012(平成24)年1月には当時の前田国交相とJRやメーカーの幹部が同じく訪印し、高速鉄道セミナーを開催している。²⁰政府がこのような行動をとる背景には「新成長戦略」がある。この中でパッケージ型インフラ輸出を主要な柱とし、高速鉄道を含めた鉄道輸出をその中心に置いている。²¹しかしこれまで見てきたように日本の規格が採用される保証があるわけではなく、フランスなど他国がコスト面などを売りにして入り込む余地もあると考えられる。また、開業した際の運営方法も未確定なままだ。そのため日本は今後、インド政府に対していかに高速鉄道の特徴を生かせるかをアピールしつつ運営リスクを少なくできるようなかわり方を模索する必要があると考える。

²⁰ 『週刊東洋経済』第6377号 東洋経済新報社

²¹ 『国際開発ジャーナル』通巻663号 国際開発ジャーナル社