インド新幹線（ムンバイ-アーメダバード間高速鉄道）事業

１．インド新幹線（ムンバイ-アーメダバード間高速鉄道）事業とは何か？

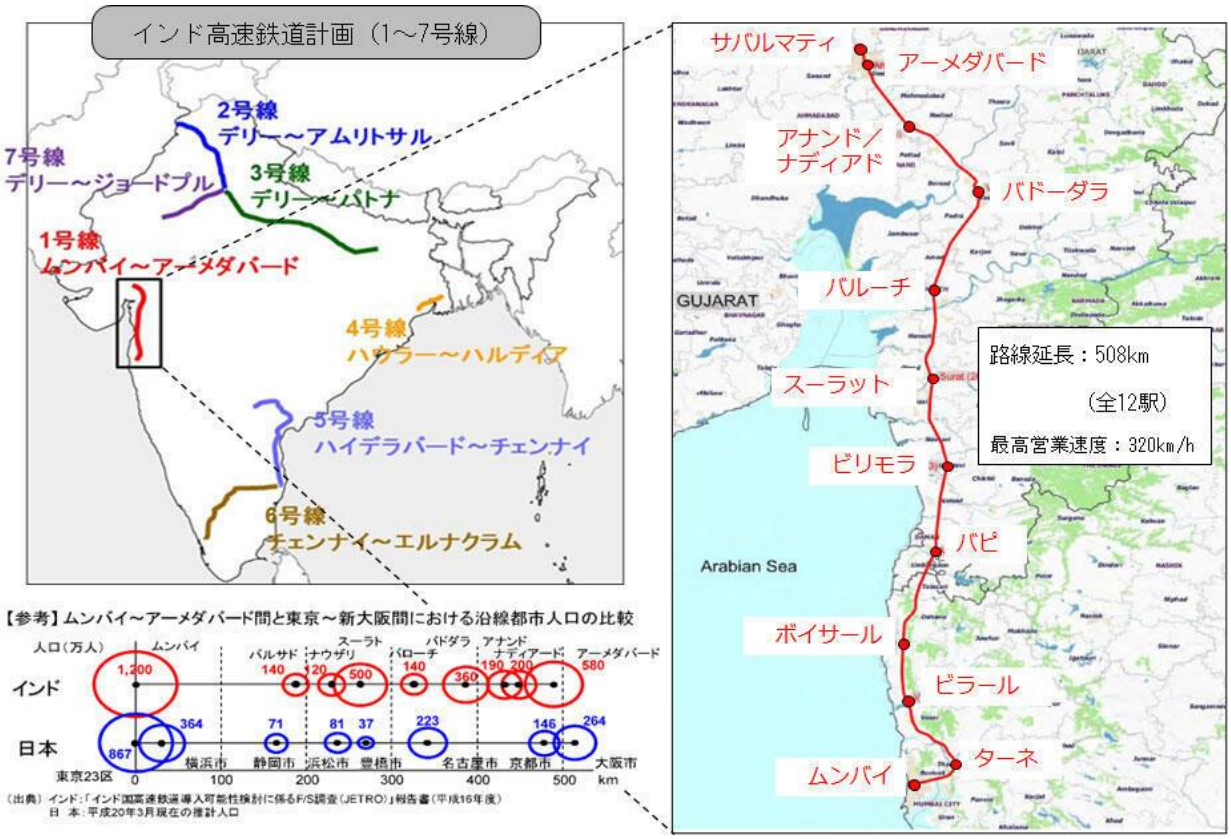
(1) 「インフラシステム輸出戦略」とは、海外のインフラ需要を日本が官民一体となって取込むことを目的とし、そのために ODA（政府開発援助）等の公的資金で日系グローバル資本を徹頭徹尾支援する戦略である。

その代表プロジェクトの一つがインド新幹線（ムンバイ-アーメダバード間高速鉄道）事業である。これは、「インド鉄道ビジョン 2020」のインド高速鉄道計画（後述）のうち、インド西部のマハラシュトラ州ムンバイとグジャラート州アーメダバード間をつなぐ高速鉄道事業であり、ムンバイ-アーメダバード間に 12 駅を配置し、最高時速 320 キロで走行、508 ㎞を最短 2 時間 7 分で結ぶという計画である。

路線は、ほぼ高架あるいは地下となり、車両や運行システムは日本の新幹線方式を採用し、JR 東日本が東北新幹線で走らせる E5 系はやぶさが導入予定とされる。当初の調達車両数は 10 両 24 編成を計画している。総工費は約 9,800 億ルピー（約 1 兆 7,640 億円、1 ルピー＝1.8 円、以下同じ）を見込み、用地取得費用などを除く工費の 81%は日本政府［国際協力機構（JICA)］による ODA（円借款）で賄われるとされている。なお、円借款の供与条件は、償還期間 50 年、据置期間 15 年、利子率年 0.1 パーセント、調達条件はタイド（日本系企業の受注を条件）である。

予定される運賃は、ムンバイ-アーメダバード間で 3,000 インドルピー（約 4,800 円）であるが、事業費用回収のために設定されたこの価格は、インドの実態からみて高額すぎて現実的ではないとする指摘がある。また、当初計画では事業開始は 2023 年 12 月とされていたが、後述するように大幅な遅延見込みと事業費の膨張が報道されている。

(2) 「質の高いインフラの旗艦事業」と言われる本事業は、後述するようにインド市民のニーズに応えるものではなく、採算を取るように計画されたものでもない。事業は、自然環境の破壊や沿線住民の非自発的移住などの諸問題を引き起こすとともに、事業の赤字や負債は将来にわたってインド市民に課せられる。「インド新幹線事業」の大幅な遅延は、計画自体が事実上頓挫していることを表している。この章では、主として本事業のフィージビリティスタディ（実現可能性調査：F/S）の最終報告書（以下、F/S 報告書）の分析を通じてインド現地での反対運動を理論的に支援してきた、インド民衆運動全国同盟（NAPM）から発行されている小冊子「ムンバイ-アーメダバード高速鉄道（新幹線）民衆の批判」及び私たちが独自に行った F/S 報告書の分析を通じてこのことを明らかにしたい。



JRTT 鉄道・運輸気候「インド高速鉄道プロジェクトの概要」

2．「インド高速鉄道事業」の経緯

インドは「近年の急速な経済成長に伴い、人やモノの輸送量が急増し、都市間の交通網整備の必要性が高まっている」として、国民会議派のマンモーハン・シン政権の時代、2009 年にインド鉄道省が「インド鉄道ビジョン 2020」を策定した。ムンバイ(マハラシュトラ州)－アーメダバード（グジャラート州）区間(505km)は最初に建設される区間として、フランスの鉄道メーカーであるアルストム社の受注を念頭に、2009 年度にインド RITES 社及びフランスのシストラ社等によるプレ・フィージビリティ調査（前実現可能性調査）が実施された。

フランスが先行していた受注競争を日本が逆転受注した背景には、官民一体となった日本の売り込み戦略があった。フランスの提案は自国の高速鉄道 TGV と同様に、都市間では専用線を走るものの、都市付近では在来線の線路に乗り入れるというものだった。一方で、日本は完全専用線での敷設を主張。在来線のダイヤが乱れても高速鉄道には影響がないと訴えた。さらに、フランス提案の広軌よりも標準軌のほうが、将来インドが高速車両を輸出する場合に有利になるといった点などを強調した。また、インドでは年間数万人もの人々が鉄道事故で死亡している。これは、踏切事故や、列車の脱線などが主な原因だが、日本側は「定時運行」に合わせ、「安全性」を強調することによって「新幹線方式」を受注したと言われている。

高速鉄道計画の具体的な進め方については、先述の『インド鉄道ビジョン 2020』(2009 年 12 月)において触れられており、「インドにおける専用高速鉄道網、開発における課題」(インド経営大学院ムンバイ校報告書 2016 年 3 月)[1]には以下の記述がある。

「インド鉄道(IR)は、鉄道路線網の高速化のために、HSR(高速鉄道)専用線の建設と既存の線路を準 HSR 線に改良するという 2 つの選択肢を検討してきた。どちらも一長一短がある。HSR は時速 350km まで、準 HSR は時速 200km までの速度に対応する。HSR 専用線の建設費用は約 20 億インドルピー/km、準 HSR 用に既存の線路を改良する費用は約 1 億インドルピー/km である。HSR 専用線は運行が容易であるのに対し、準 HSR は運行が複雑化し、在来線と道路を共有するため、全体の処理能力が低下する可能性もある。」

以上の通り、建設費用が少ない在来線を利用した準高速化という選択肢も検討していたインド側に対して、「新幹線輸出」を「インフラシステム輸出」の目玉とする日本政府が官民一体のトップセールスに出て、2013 年にフィージビリティ調査(実現可能性調査、F/S)を逆転受注したのである。

これ以降、2014 年に政権を取ったインド人民党(BJP)モディ首相と安倍首相という両首脳の間で別添年表の通り進められてきた。

3.「インフラシステム輸出戦略」の中の鉄道の位置

「インフラシステム輸出戦略」において鉄道は、重要な位置を占めている。交通(鉄道・港湾・空港・道路等)や都市開発などの分野を管轄する国土交通省は、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」「海外展開戦略(鉄道)」(2017 年)などを策定し、海外の都市鉄道・高速鉄道計画への参画を主導・後押ししている。現行の「インフラシステム海外展開戦略 2025」(経協インフラ戦略会議、2020 年 12 月改定)では、鉄道を含む「モビリティ・交通」分野の目標として 2025 年時点で受注額約 8 兆円(全体の 23.5%)を見込んでいる。

そして、この海外の都市鉄道・高速鉄道計画への参画に不可欠なのが「新幹線方式」であり、これを海外に売り込むために設立された組織が国際高速鉄道協会(IHRA)[2]である。

(1) 国際高速鉄道協会(IHRA)

第 2 次安倍政権の「インフラシステム輸出戦略」の下で 2014 年 4 月 1 日に設立された一般社団法人国際高速鉄道協会(IHRA –International High-speed Rail Association)は、設立の目的として「「Crash Avoidance」の原則を踏まえ、情報や知見、経験の共有を通じて、安全かつ効率的な高速鉄道の世界的な発展に寄与する。「Crash Avoidance」の原則に基づく高速鉄道システムを国際標準として確立する。」を挙げ、「新幹線方式」の世界展開を目指している。

財団のホームページでは、「Crash Avoidance」の原則を次のように説明している。

---

[1] Dedicated High Speed Rail Network in India : Issues in Development　G Raghuram、Prashanth D Udayakumar、W.P. No. 2016-03-58　March 2016

[2] https://www.ihra-hsr.org/jp/

「新幹線は Crash Avoidance の原則に基づくスタンドアロンシステムです。

Crash Avoidance の原則とは平面交差のない高速旅客鉄道専用線と、速度を制御し、絶対に衝突を防ぐ ATC システム（Automatic Train Control、自動列車制御装置）の 2 つの仕組みにより、衝突の可能性を完全に排除するという基本思想です。

一方、欧州を中心に発展した高速鉄道は、在来線や貨物列車と線路を共有する Interoperability の考えに基づいています。これは既存インフラの活用とネットワークの拡大を重視しているためです。」

現在、その技術検討委員会メンバー（2022 年 4 月時点）としてインド高速鉄道公社総裁であるサティシュ・アグニホトリ氏が参加している。「インド新幹線事業」は、「新幹線方式」売り込みの先進例という訳である。

(2) 海外インフラ展開法施行

2018 年（平成 30 年）8 月 31 日、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」が施行されている。これにおいては「国土交通分野の海外インフラ事業（海外社会資本事業）について、我が国事業者の海外展開を強力に推進するため、国土交通大臣が基本方針を定めるとともに、独立行政法人等に海外業務を行わせるための措置を講ずる」として、鉄道建設・運輸施設整備機構など 9 法人を指定している。

とりわけ、（鉄道・運輸機構の行う海外高速鉄道調査等業務等）については、

「第四条　鉄道・運輸機構は、この法律の目的を達成するため、基本方針に従って、次に掲げる業務を行う。

一　新幹線鉄道（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成十四年法律第百八十号）第四条第三号に規定する新幹線鉄道をいう。）の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する調査、測量、設計、工事管理、試験及び研究を行うこと。

二　前号に規定する海外の高速鉄道に関する調査、測量、設計、工事管理、試験及び研究の全部又は一部を行う事業を実施する者に対し、その事業の円滑な実施に必要な資金の出資を行うこと。」

として他の法人の規定にはない「資金の出資」を定めるほど高速鉄道には相当に力を入れているのである。そして、この出資の中には、公的資金を原資とする ODA が含まれている。

4．プロジェクトの遅延と事業費の膨張

事業事前評価表（2018 年 9 月 28 日、JICA）によると事業実施期間は、「2018 年 9 月～2025 年 12 月を予定。全ての施設供用開始時（2023 年 12 月）をもって事業完成とする」とされている。しかし、最新のメディア情報によると「2026 年の試運転に続き、翌 2027 年の営業運転を目指す」（Indian Express2022 年 6 月 7 日）とされており、2023 年の開業には全く間に合わないことが明らかになっている。前述の通り、「インフラシステム輸出戦略」の下で国策として進められてきた本事業であるが、現在まで政府、JICA からの事業遅延に関する説明はない。

プロジェクト遅延の原因は、インド政府による建設用地取得の遅れとともに、総事業費の膨張にある。2020 年 3 月 29 日の毎日新聞は、「日本側が提示した総事業費が、当初の１．８兆円から２．５兆円超に跳ね上がり、インド政府が『当初価格からの増額は一切受け入れない』として計画の継続に難色を示していることが日印両政府関係者への取材で明らかになった。受注を焦った日本側の無理な価格設定とずさんな見積もりが原因で、日本側の減額の余地は小さく、交渉は難航している。インドへの新幹線輸出は日本のインフラ輸出の目玉だが、原発に続いて頓挫する事態になれば、成長戦略の根幹が揺らぐことになる。」「背景には日本側の高コスト体質や現地目線の欠如などがあり、輸出戦略全体の見直しを迫られる可能性も」「インド側でも土地収用が難航しており、計画の先行きは見通せない」と報じた[3]。

その後、毎日新聞は 2020 年 11 月にもこの問題を報じ、朝日新聞は 2021 年 6 月、「牛歩のインド版新幹線」[4]というコラム記事で「膨らむ事業費」「インド、現地製造へ強気の交渉」と日本政府による「新幹線方式」の強硬な働きかけが結んだ実の実像を明らかにしている。

2022 年 7 月 25 日の第三期円借款契約調印の際の JICA ニュースリリースでは「事業の完成予定時期：日印政府間で協議中」とされた。2023 年 12 月の事業開始は事実上なくなった。

５．「ムンバイ-アーメダバード高速鉄道（新幹線）民衆の批判」の指摘

グジャラート州とマハラシュトラ州にまたがる「インド新幹線事業」の沿線住民は、本事業の計画段階から主として①半強制的な土地の取り上げ②環境破壊を理由にこれに反対し、様々な運動を展開してきた。

私たちコアネットがこの問題に注目し始めたのは 2018 年であるが、この年の 6 月に「ムンバイ-アーメダバード間高速鉄道（新幹線）民衆の批判」[5]という小冊子が沿線住民の運動を支援してきたインド民衆運動全国同盟（NAPM）から発行されている。これは、主として F/S 報告書の分析を行ったものである。この序文において「この報告書は、ムンバイ-アーメダバード間高速鉄道（新幹線）計画に抵抗する諸組織が合同して作成したものです。この報告書の目的は、経済的な実現可能性、環境への影響、および憲法で保証された民主的権利の面から見て、なぜこの新幹線計画が撤回されなければならないかを明らかにすることです。（中略）この報告書がインドで現在展開されている新幹線反対の闘いを後押しし、力づけることを望んでいます。」と発行の目的を明らかにしている。私たちは、この小冊子の執筆者の一人である NGO の活動家から承諾を得たので日本語版の小冊子（以下、NAPM 報告書）を発行した。ここではその要点を取り上げ、若干の補足を補充してその指摘を紹介する。

(1)　経済及び財務分析の非公開

F/S 報告書では、最も重要な事業費、実施計画、資金調達手段、経済性・財務分析に関わる 4 つの章（第 12～15 章）が非公開となっている。

---

[3] https://mainichi.jp/articles/20200329/ddp/001/020/001000c

[4] 朝日新聞「牛歩のインド版新幹線」2021 年 6 月

[5] Bullet Train - A Peoples Critique, NAPM, June 2018.

NAPM 報告書は「MAHSR（ムンバイ-アーメダバード高速鉄道、以下略）がもたらす債務負担とこの計画の財務的な実現可能性について市民が抱く疑念を取り除く上で役立つとすれば、これらの章を置いてほかにありません。私たちはインドの情報公開法（RTI）を通じてこの欠落したデータを引き出そうと繰り返し試みましたが、関係当局は、業者間の競争に影響を与える恐れがあるとの不透明な理由を持ち出して、この極めて重要な情報を公開しないことを正当化しました。」と事業費が債務負担となるインド側市民の怒りを表明している。

そして、日本でも総事業費の膨張が報道されている現状にあって、私たちの「情報公開」要求に対しても JICA は、「未だ土木パッケージを中心に調達が進んでいる状況のため、入札関連情報という性質上、入札の公正を期するために、入札・契約締結が完了するまでの期間 、当該情報は公表しないこととしております。当該情報を外部に公開した場合、円借款借入国（インド）等の法律に基づく法的責任を問われる可能性があります。」（2021 年 3 月 31 日、ムンバイ-アーメダバード間高速鉄道プロジェクトに関する要請へのご回答、国際協力機構　南アジア部　インド高速鉄道室）という理由で事業費、実施計画、資金調達手段、経済性・財務分析に関わる 4 つの章の「情報公開」を拒否しているのである。

(2)　利用者はどこにいるのか（結論ありきの需要予測）

F/S 報告書では 2023 年の乗客数を 4 万人/日と予測しているが、この報告書自体が使用しているデータによると、ムンバイ-アーメダバード間の航空旅客数は 4,700 人/日に過ぎず、その他の駅間のすべての交通手段の利用者数を合計しても上記の予測数にまったく及ばない。

また、NAPM 報告書は、「(モーダルシフト（輸送手段の転換）として高額な航空機から新幹線への切り換えが起きるとされた）航空運賃はムンバイ-アーメダバード間の新幹線の運賃として提案されている 3,000 ルピーよりはるかに低い水準にとどまるとみられます。実現可能性調査では、はるか昔の 4,100 ルピーの航空運賃を使用していますが、最近の航空運賃の範囲は 1,500～4,600 ルピーで、ここ 1 か月間の平均では 2,000 ルピー程度です。」と航空機から新幹線への切り換えが期待できないことを指摘する。この他にもデータを挙げて「需要予測」の手法が技術的理由からも疑わしいと指摘している。

(3)　富裕層向けの交通手段、運賃による費用回収は不可能

ムンバイ-アーメダバード間の運賃は、3,000 ルピー（約 4,800 円）と想定されているが、現在の鉄道運賃が所要時間 8 時間で約 360 円程度であることからもこの料金水準ではそもそも利用者は上位中間層以上に限られ、大多数のインドの民衆にとっては手の届かない無用の長物であることが明白である。NAPM 報告書は「3,000 ルピーの運賃は世界的に見て高い。F/S 報告書は、購買力平価（PPP）で比較した場合、インドの新幹線の運賃は台湾、トルコ、中国の高速鉄道の運賃よりも高くなることを認めている」と指摘する。

また、インド経営大学院（IIM）アーメダバード校の研究者が行った調査－「インドにおける専用高速鉄道網、開発における課題」（2016 年 3 月）は、「鉄道の開業から 15 年後にチケット価格を 1 人あたり 300km 走行で 1,500 ルピーに設定した場合、利子付き融資を(50 年の)期限内に返済す

るためには、毎日 88,000～110,000 人の乗客を輸送しなければならない」と報告した。これは上記（2）で取り上げた F/S 報告書の乗客数予測値の 2 倍以上の大きな値である。

なお、料金設定について、「F/S 報告書　第 7 章　7.10.4　国勢調査と社会経済調査（5）PAH s（プロジェクトに影響を受ける世帯）の収入と支出の規模」は、「PAH の約 21%が月額 5,000 ルピー未満の収入であり、ほぼ 5 分の 2 は月収が 5,000～10,000 ルピーの範囲にあること、支出では PAH の約 35%が月額 5,000 ルピー未満の支出であり、10,000 ルピー未満では約 75%に達すること」が示されている。月収の 1 / 3 にもなる運賃を支払ってでも、新幹線を利用する乗客がどれだけ存在するだろうか？

なお、「F/S 報告書　第 5 章　5.2 HSR の最適運賃調査 5.2.1 クロスカントリー・スタディ(1)所得水準調査」では「GDP が 5~7%増加すると仮定しても、HSR を開設する年である 2023 年のインドの一人当たり GDP は 4,580 ドル」と仮定して経済の成長を示唆しているが、F/S 報告書作成時である 2015 年以降のインドの一人当たりの GNP は下記の通りであり、コロナ禍もあり想定通りには増加しておらず、2021 年においても想定の 1/2 以下となっている。

インドの一人当たりの GNP（単位：米ドル）

年	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1 人当たりの GNP（単位：米ドル）	1,605.61	1,732.55	1,980.67	1,998.26	2,070.41	1,935.04	2,185.32

IMF-Would Economic Outlook Databases

また、「インド高速鉄道開発計画調査のドラフトファイナルレポートに関するワーキンググループ」の討議でも「いわゆる 4 分の 3 の人口が、ほとんど 1 万円未満の生活をされている。そのようなところでこの新幹線の料金設定というのは、かなり誰が使うのだろうかということも含めて、かなり気を遣わなきゃいけない」[6]ことが指摘されていた。これに対して JICA の担当者は「所得水準ごとに支払意思額、こちら漢字が間違っていますけれども、調査させていただいて、その中で、おっしゃるとおり貧しい方からいろんな方がいらっしゃると思うのですけれども、どのレベルで料金設定をすれば、この高速鉄道の利用料金収入が一番多くなるかということを勘案した上で決めさせていただいている」と所得水準の実態を考慮していないことを隠すことなく語っている。

このように「新幹線」は、インドの一般市民にとっては手の届かない高価な乗り物である。それでも ODA 事業として進める以上、富裕層にしか裨益しないとの印象を極力薄めなければならない。F/S 報告書は、下位中間層以下の予想利用者数を水増しすることに腐心し、円借款契約に際しての国際協力機構（JICA）の事業事前評価では、「高速鉄道は、『連結性の強化』『ボトルネック解消』により広範な経済発展に寄与する」などの理由を付け足さざるを得なくなっているのである。

[6] インド国高速鉄道開発計画調査（開発計画調査型技術協力）ドラフトファイナルレポート 平成 27 年 6 月 19 日（金）(独)国際協力機構（JICA）P2

(4)　時間節約の神話と高コストな「新幹線システム」

NAPM 報告書は「高速鉄道（新幹線型）は、150km 未満の距離では個人の自動車や在来線に対して優位性がありません。高速鉄道が 20 マイルごとに停車した場合、その平均速度は、正しく運転すれば在来線の急行列車の速度と同程度になります。時速 250km を超える高速鉄道は、500～1,000km の距離範囲でのみ優位性があります。新幹線は端から端までの移動、つまりムンバイ - アーメダバード間でしか、利用可能な交通手段の中で最も可能性の高い選択肢になり得ません。MAHSR のその他の駅間の移動については、既存の郊外鉄道と都市内・都市間バス路線を、同程度にわずかな投資で改善する極めて大きな余地があります。」と指摘する。

日本の「新幹線方式」は極めて高価である。その最大の理由は、在来線と互換性を持たない特殊な鉄道システムであることだ。専用の高速新線を新たに敷設し、駅数を極限まで減らして運行パターンを簡素化した上、踏切もなく線路に立ち入り不可能な構造にするなど、特殊な工夫を施している。それが世界に例のない大量高速輸送を実施しながら高い安全性を実現できた所以である。しかし、その結果、在来線との互換性を確保している欧州などの高速鉄道とは比べものにならないほど高コストなシステムとなる。

NAPM 報告書は「インド政府は、長期的な国家交通政策を策定する目的で、国家交通開発政策委員会（NTDPC）という高級委員会を設置しました。2012 年に提出された同委員会の報告書では、次のように、高速鉄道ではなく準高速鉄道（時速 160～200km）を優先すべきであると提言していました。

> 「したがって、高速鉄道計画の実施には多額の政府資金が必要になることから、高速鉄道計画が商業的に成り立つ、またはインドの成長および交通のニーズを満たすために運用上必要であると判断されるまで、特定の既存路線で速度を時速 160～200km に引き上げる計画を実施すべきである。」

提言された国家交通政策に沿っていないにもかかわらず、なぜ高速鉄道計画が採用されているのでしょうか。なぜ NTDPC の報告書は、インド政府の意思決定において承認を得られなかったのでしょうか。」と準高速鉄道計画が「新幹線方式」に変更された経緯を追及しているのである。

また、先述したインド経営大学院（IIM）アーメダバード校の研究者が行った調査－「インドにおける専用高速鉄道網、開発における課題」は、「5．結論」で「インドにおける HSR ネットワークの開発に関する問題は複雑である。インドが発展途上国であることを考えると、このようなプロジェクトの資金を在来線の改良など、他の領域でもっと有効に活用できないかということが第一の関心事である」と述べている。

現在、鉄道網の大部分を管理する国有のインド鉄道（IR）は、慢性的な組織・財務上の問題から安全性と近代化への投資が不足し、設備の著しい老朽化と事故の頻発が長年の懸案となっている。問題の最も端的な表れは鉄道関連の事故件数と死者数である。コロナ禍の影響で 2020 年以降は減少しているものの、2019 年までは全国で年間 3 万件近くの事故が発生し、約 2 万 5 千人の死者を出している（1 日 60 人以上。すし詰め車両からの転落、踏切での事故も多い）。[7]

---

[7] Accidental Deaths & Suicides in India

その他にも定時運行率の低さや機器・設備故障の頻発、広範かつ過度な混雑 など、民衆の足としての鉄道網には緊急に解決すべき課題が山積している。優先すべきは民衆の生活手段である在来線全体の改善・強化である。

このような中、インド・メディアである The Indian Express は、2022 年 10 月 1 日、モディ首相が「ヴァンデバラット・エクスプレス」というムンバイーアーメダバード間を 5 時間 45 分で走る列車（インド新幹線は 2 時間 7 分を予定）に乗り、「飛行機の 100 倍騒音が少ない」ことなどを強調したことを報じている。この列車の運賃は、1,385 ルピーと新幹線（3000 ルピーを予定）の半額以下である。「モディ首相は『ヴァンデバラットのチケットが一番多く売れたと言われた。なぜそんなことが可能なのかと尋ねると、貧しい人々や労働者がこの列車で旅をすることを選ぶのだそうだ。列車には多くの荷物を積むことができ、すぐに到着するので、（短縮することができた*著者補足）その時間を使って（仕事することで*著者補足）チケット代を回収することができるからだ。これがヴァンデバラットの強みだ』と語った」と報じた[8]。

これは、モディ首相は「新幹線計画」と並行してこの計画を進めていたことを示しており、貧困層はこの列車に乗ること、新幹線には一部の高所得層しか乗らないことは初めから予測していたことになる。以上から、「インド新幹線計画」は、貧困層に裨益せず、運賃による事業費の回収をほとんど考慮に入れていない代物であると言わざるを得ない。

また、日本の「何が何でも新幹線方式」には、日本の開発協力の研究者からも以下の通り、疑問が呈されていた。

1) 「高速鉄道の導入に際しては、相手国の鉄道政策の歴史的な経緯や背景、鉄道を取り巻く外部環境に大きく左右される」「時速 200km 未満ではあるが在来線との併用が可能となる高速鉄道の方が、（中略）相手国に受け入れやすい場合が多くみられる」「（フランスの）TGV は高速新線から在来線への直通を前提にしてシステム構築をしてきたため、乗り換えの手間が省けるとともに、都市部では新線を建設せず在来線上を走らせることにより、新たな土地収用等のため建設費が高騰する都市部の建設を省略でき、工費の低減と工期短縮を図れる」[9]
2) 「開発途上国は水道から病院まで、幅広いインフラの投資をしなければならないので、日本の新幹線より安くてほどほどの性能を持った中国製の新幹線を好む場合も十分ありうる。日本で要求される高品質でなくとも自分達の期待値を満たすものであれば安い（例えば中国のインフラ）方がありがたいと思っている国もある」「日本の新幹線の業界が限られた車両業界の寡占で、競争の原理が働いていない事も新幹線車両の価格が高い原因ではなかろうか」[10]

---

[8] https://indianexpress.com/article/cities/ahmedabad/pm-modi-vande-bharat-noise-less-airplane-8182607/

[9] 江崎康弘「グローバル高速鉄道戦略－日立製作所を事例として－」長崎県立大学論集（経営学部・地域創造学部）第 52 巻第 2 号 P6

[10] 鈴木博明「日本の開発協力の歴史バックグラウンドペーパーNo.1」P68

(5)　巨額の債務負担

この新幹線計画に対し、国際協力機構（JICA）はインド政府との間で円借款契約を順次結び、最終的に総事業費の約 81%（約 1 兆 4,600 億円）を年 0.1%の金利で貸し付けることになる。返済期間は 50 年で、15 年間は返済が猶予される。この円借款についてインドのモディ首相は「タダ同然」（in a way, free）だと述べたとされる。日本国内でも「極めて優遇された条件」などと説明されることが多い。しかし、たとえ金利が 0.1%でも元本は巨額であり、新たに莫大な債務負担が生じることに変わりはない。

しかも、返済が 50 年もの長期となれば、それだけ大きな為替リスクにさらされることになる。インドは、日本よりはるかに高インフレの経済である。インドの近年のインフレ率は 6～7%であるが、仮に 6 %とし、日本のそれを 2%とすると、20 年後にはルピーは対円で 60%近く減価し、20 年間のルピー換算の返済額は 2 倍近くに膨れ上がる。50 年では当初の金額の 3 倍近くになっても不思議ではない。インド経済が背負う追加負担は莫大である。NAPM 報告書は「現在の政府が退陣したとしても、インドの市民は長期にわたってこの債務に縛られます。」と指摘している。

(6)　社会問題

1)　「外務省政策評価法に基づく事前評価書（2017 年 9 月 15 日)」では、「本計画は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010 年 4 月公布）に掲げる大規模な鉄道事業に該当し、カテゴリ A に分類される。」「カテゴリ A プロジェクトについては、相手国等からプロジェクトに関する環境アセスメント報告書(別紙 2：省略)が提出されなければならない。大規模非自発的住民移転が発生するプロジェクトの場合には住民移転計画が、先住民族のための対策を要するプロジェクトの場合には先住民族計画が提出されなければならない。」とされた。

2)　「JICA 環境社会配慮ガイドライン」のカテゴリ A(環境や社会への重大で望ましくない影響のある可能性を持つようなプロジェクト)では、住民の立ち退きが起こる場合、「非自発的住民移転及び生計手段の喪失は、あらゆる方法を検討して回避に務めねばならない。非自発的住民移転及び生計手段の損失の影響を受ける者に対しては、相手国等により、十分な補償及び支援が適切な時期に与えられなければならない。非自発的住民移転及び生計手段の損失に係る対策の立案、実施、モニタリングには、影響を受ける人々やコミュニティーの適切な参加が促進されていなければならない。」等と規定されている。さらに、「環境社会配慮に関し事態の改善が必要であると JICA が判断した場合には（中略)、貸付実行の停止等の JICA の措置を検討する（下線：著者）ことがある」ことまで定めている。

3)　実際の土地取得をめぐっては、「影響を受ける人々やコミュニティーの適切な参加」が保証されていなかった。NAPM 報告書は、次のように報告している。

「　公開の会合を実施する際、JICA のガイドラインまたはインドの法律のどちらに従うかは明確にされていません。（中略）一部の場所では、グラムサブハ（Gram Sabha：インドの村落議会）は招かれませんでした。高速鉄道公社が言うところの「協議の第 1 ラウンド」では、影響を受けた村のいくつかで任意に選ばれた一部の人々との協議が行われました。

喧伝されるムンバイ - アーメダバード間新幹線計画のために土地を失うことになる農民たちは、2018 年 5 月 10 日、同計画がもたらす環境および社会的影響に関するパブリック・コンサルテーションを退席して抗議の意志を表しました。この公聴会はアンベードカル・ホールで高速鉄道公社によって準備され、バルーチの副コレクター（「コレクター」とはインドの行政機関の長）が議長を務めました。農民たちがパブリック・コンサルテーションの場で一致して高速鉄道計画を拒否したのは、この時が 1 週間のうちで 2 回目でした。2018 年 5 月 2 日、マハラシュトラ州パルガルの農民と先住民は、同地区のコレクターズ・オフィス内のパブリック・コンサルテーションの会場で 3 時間以上にわたって抗議しました。

コレクターは、パブリック・コンサルテーションを取りやめざるを得ませんでした。政府当局がこのパブリック・コンサルテーションを 2 回とも突然通知して開催しようとしたため、バルーチの農民たちは不満を募らせていました。政府当局は前回、バローダとバルーチで同じ日にパブリック・コンサルテーションを開催しようとしました。市民への通知は予定日のわずか 1 日か 2 日前でした。協議対象となるコミュニティーからの参加を最小限に抑えようとしたのです。パルガルとまったく同様に、グジャラート州の農民たちは、バルーチのパブリック・コンサルテーションが「取りやめ」と宣言されることを望んでいます。警察が大規模な動員を行い、このイベントで人々が自由に意見を述べないようありとあらゆる恫喝を駆使する中で、すべての農民や地主がパブリック・コンサルテーションから退席したのです。　　」

「F/S 報告書　7.10.3　JICA ガイドラインとインドの関連法令とのギャップ」では、「7. 再定住行動計画を作成する際には、事前に入手可能な十分な情報に基づいて、影響を受ける人々とそのコミュニティとの協議を行う必要がある。8. 協議の際は、影響を受ける人々が理解できる形、方法、言葉で説明しなければならない。 9．再定住行動計画の計画、実施、監視において、影響を受ける人々の適切な参加を促進する必要がある」の項でいずれも「ギャップ無」としている。インドの関連法令（2007 年、再定住とリハビリテーションに関する国家政策等）に規定があるという訳である。しかし、上記の具体的な報告はインド高速鉄道公社が、「JICA 環境社会配慮ガイドライン」に従っていなかったということを如実に表している。

4） 実は、JICA インド事務所長は、被害を受ける住民からの要請に応える形で 2018 年 12 月 7 日と 8 日にグジャラート州、2019 年 1 月 22 日と 23 日にマハラシュトラ州を訪問し、住民との面談を行っている。住民はこの際のインド高速鉄道公社他への報告書のコピーの提出を求めている。しかし、これが実現されなかったために、住民支援に取り組む NGO は、「この時の約束が守られていない」として私たちコアネットに日本側の取り組みを要請してきたのである。以下に JICA インド事務所長に送った書簡の要約を掲載する。

「　2018 年 12 月 7,8 日のグジャラート州への訪問の後、貴方は 2018 年 12 月 27 日付の手紙を私たちに送り、私たちは、私たちが貴方に提出した詳細と書類を国立高速鉄道公社と他の関係当局に共有するとの要請に同意しました。貴方は、彼らからの返答や返事を受け取ったのかもしれません。そのような詳細と文書の共有は、影響を受ける関係にある村人、これらの分野で活動している組織、そして私たちが提起する懸念に、タイムリーで、透明性を持ち、そして包括的に取り組むのを容易にすると私たちは期待しました。

訪問中のあなたとの直接の面談で、私たちは新幹線プロジェクトエリアで活動している他の組織や影響を受けた人々と共に、MAHSR（新幹線）プロジェクトの実施によって生ずる環境と社会の両方の影響に関連する露骨な違反に関する問題と懸念を提起しました。私たちはまた、あなたに私たちの以下の表明を提出しました、そしてそれも私たちはあなたに直接説明しました。

（JICA ガイドライン違反などの要求項目を記載、以下中略）

貴方がプロジェクトに影響を受けたこれらの分野で活動している人々や団体及び私たちから寄せられたすべての情報と共に詳細なレポートを国立高速鉄道公社、インド政府、日本政府に提出したことを私たちは知っています。報告書はプロジェクトの影響を受ける人々や私たちを含む地元の利害関係者からの情報で作成されているので、私たちは貴方に報告書のコピーを提供するように要請します。2019 年 6 月 10 日付けの書簡が国立高速鉄道公社の取締役社長に送付しましたが、まだ返事はありません。

私たちはさらに、貴方のグジャラート州とマハラシュトラ州への訪問中に、私たち/プロジェクトの影響を受ける人々が提起し、直接話し合った懸念に対処するために、あなたが計画した将来の介入とともに、これまでに貴方やその他の関係当局によって取られた全ての行動を私たちにアップデートすることを要求します。　　」

5） 2019 年 7 月、私たちコアネットは、JICA 本部に対して「JICA 現地調査の報告書を公開する」等を内容とする申入れを行った。応対した JICA 職員は「JICA インド事務所が作成した農民との面会報告書は JICA 本部とインド高速鉄道公社に提出したもので、現地の農民に出すものではない」と回答したが、8 月 30 日、JICA インド事務所がグジャラート州の弁護士事務所に赴き、この報告書を手渡している。JICA としても現地と日本から要求されて無視できなくなったのであろう。

6） グジャラート州高等裁判所では、2019 年 9 月、用地取得手続きに異議を唱えた農民による 120 以上の申し立てを棄却する判決があった。申し立ての主旨は、「2 つの州にまたがる本件プロジェクトの権限者は中央政府であり、グジャラート州政府ではないこと、2016 年にグジャラート州政府が 2013 年の『土地取得、再建及び再定住法』の公正な補償及び透明性の権利を改正したことは不当」であった。このことにより「憲法に定められている社会影響評価のような必須条項とプロジェクトに影響を受ける世帯の 80%の同意を得る必要性が廃止されたことは不当」（インド国内法では、鉄道事業は環境社会影響評価が不要としている）と主張した。しかしながら、高裁判決は、そのすべてを退け、州政府の法改正を認めるとともに、「JICA の社会環境ガイドライン違反」の主張も棄却したのである。

7） しかしながら、NAPM の構成団体である Paryavaran Suraksha Samiti（環境保護委員会）は、コロナ禍の下で起きた、土地取得をめぐる NHSRCL（国立高速鉄道公社）による「JICA の社会環境ガイドライン違反」を次の通り告発している。

「2020 年 6 月、インド全土が封鎖された新型コロナ・パンデミックが猛威を振るう中、グジャラート州政府　は、ムンバイ-アーメダバード高速鉄道（MAHSR）新幹線プロジェクトのための強制土地買収について、公示から 60 日以内に異議を申し立てる

よう呼びかける公示 AM-2020-342M-JAVAD-1219-2268-D（2020 年 6 月 22 日付け）を発出しました。

NHSRCL（国立高速鉄道公社）の職員、元副支部長（SDM)、元森林官（勤務が必要とされた)、NHSRCL を代表する元銀行員、土地調査官からなるチームは、新型コロナの流行期間中に南・中央グジャラート州の予定されていた地域を事前通知なしに訪問していました。これらの所有者が、自分の所有地が「買収」され、立ち退かなければならないことを知らされたのは、そのときになってからでした。

新型コロナが流行している時の突然の公式訪問は、経済的不安と生活危機を増大させ、プロジェクトの影響を受ける人々の間にうつ病、ストレス、不安をもたらしました。このような急な訪問は、重大な健康被害にさらされるだけでなく、この重要な時期に避難を余儀なくされている人々に、さらなる負担と不安を与えるだけでした。新型コロナの大流行とそれに伴う移動、集会などの制限、そして、多くの地域が部分的または全面的に封鎖されていたために、法的支援や司法へのアクセスは極めて困難であり、買収やプロジェクトに対する提案、異議、反対を適切に伝える権利、権利を守るために法的行動を起こす権利を奪ってしまったのです。2020 年 6 月 30 日付けの公告（グジャラート語からの翻訳）には、次のように書かれています。「当該土地のすべての所有者は、測量士または公務員が土地に立ち入り、測量することを阻止してはならない。」

EIA（環境影響評価）と SIA（社会影響評価）の協議は、政治的圧力の下でのプロジェクトの設計と線形の変更により（計画になく*著者補足)、後に影響を受けることになる人々を除外して、2018-19 年にすでに締結されていました。これらの「公開協議」でさえ、土地取得の通知を出された「影響を受ける人々」だけに開かれていました。」[11]

8） 2022 年 6 月 6 日の JICA 環境社会配慮助言委員会第 137 回全体会合では、JICA からは「本事業により便益ありと認める PAHs/PAPs(プロジェクトに影響を受ける世帯/人々*著者注)は全体の 25%に過ぎない」ことが報告され、「改訂 RAP(再定住活動計画*著者注)に関わる線形変更地域におけるステークホルダー協議においても、JICA ガイドラインに基づき、英語、現地語（グジャラート語、マラーティー語）で記載した新聞や Invitation Letter で広く事前通知を行ったうえで」など 2018 年時点で指摘されていたことについて、JICA はやっと現時点において「JICA ガイドラインに従うことを実施機関に求めている」と強調しているのである。

また、本会合では移転対象世帯 4,450 のうち約 3 分の 1、1,400 世帯の移転が完了している一方、2 カ村の詳細調査が未了であることが報告されている。

以上からは、現在においても本事業自体が現地住民に歓迎されていないこと、2 カ村を始めとして、未だに多くの人々が本事業に反対していることが分かる。

(7) 環境問題

環境面の影響について NAPM 報告書は、「実現可能性調査報告書によると、MAHSR（ムンバイ-アーメダバード高速鉄道）計画のルートは、多数の保護された森林やマングローブ林を分断しま

[11] JICA too violates its own Guidelines for Bullet Train Project in India. Krishnakant and Rohit Prajapati Environment Activist, India

す。報告書の推定では、8 万本の樹木の伐採が必要になることが示唆されています。森林とそこに存在する生物多様性や保水力が失われるだけでなく、多数の樹木の炭素吸収力も除去されます。気候に害を及ぼすことは明らかです。」と指摘している。以下、F/S 報告書の分析を通して環境問題を考えてみたい。

2015 年に作成された F/S 報告書の「第 7 章環境社会配慮」では、

「7.1.1 プロジェクトの場所　調査エリアは、提案されているムンバイ-アーメダバード高速鉄道回廊(MAHSRC)の線形に沿って、中心線から両側 250 m で構成されています。計画されているルートは、北緯 19003'58.52"、東経 72005'47.48"と北緯 23005'39.78"、東経 72034'33.48"の間に位置し、アラビア海に接する沿岸平野に広がり、マハラシュトラ州のムンバイの都市コングロマリットから、西ガーツ山脈の西、グジャラート州中央部のアーメダバードまで伸びています。ムンバイからターネへの提案されたルートに隣接して、サンジャイガンジー国立公園（SGNP）とタンガレシュワル野生生物保護区（TWLS）の 2 つの重要な生態学的に敏感で脆弱な地域があります。これらの領域の変化を最小限に抑えるための対策が計画されています。また、ムンバイ東部のターネクリーク内にはマングローブ湿地が存在するため、設計変更を避けるためにトンネル構造を採用する計画が立てられています。提案された MAHSRC が通過するもう 1 つの生態学的に敏感で脆弱な地域は、ムンバイから約 120km のダハヌ・タルカです。」

と記載されている。

また、「7.2.11 生物群と生態系」では、

「インドには、多様な文化、宗教、気候、土壌と同じように、多様な動植物が生息しています。(中略) 提案された線形は、その地域の生態学的特徴から 2 つの区間に分けられます。

マハラシュトラ州の最初の区間は、国立公園(NP)、ダハヌなどの生態学的敏感地帯(ESZ)、野生生物保護区（WLS)、森林、小川、マングローブからなる豊かな多様性を示していますが、グジャラート州の区間は、主に農地と平地から構成されています。

調査地域は、提案された HSR 回廊の中心線から左右に 250m ずつ離れて設定されています。マングローブは、ウルハス川とヴァイタルニ川の縁と河口に沿って点在していることが確認されています。マングローブは、沿岸部のみに分布する常緑樹林であり、沿岸部の固有種です。（中略）マングローブは、陸と海の間の過渡的な生態系です。(以下略)」

と生物多様性に富んだ貴重な生態系があることを強調している。

これらの SGNP、TWLS、ターネクリーク、ダハヌ・タルカについては、F/S 報告書では下記の通り詳述されている。

1）　サンジャイガンジー国立公園（SGNP）

チェーン状の SGNP またはボリヴァリ NP で SGNP と TWLS の間を通過する MAHSRC（ムンバイ-アーメダバード高速鉄道回廊）の提案された線形は、その典型的な場所と、その南ブロックの「フェンスで囲まれた島」タイプのケース及び自然観光とエコツーリズムの高い価値につながるほぼ完全な生物学的多様性のために、非常に高い人為的および生物的圧力にもかかわらず、豊かな生物多様性のユニークな結合を持っています。それは、ムンバイとターネに水を供給する 2 つの貯水池、すなわちトゥルシーとヴィハールの集水域を保

護します。ボリヴァリの観光で有名なクリシュナギリ・ウプヴァンは、この部門の一部です。この地域で唯一の大きなネコ科動物であるヒョウは、非常に高い密度で存在します。（以下略）（F/S 報告書　7.2.13 保護されるエリア　(1) 保護されるエリア　1）サンジャイガンジー国立公園（SGNP））

2）　タンガレシュワル野生生物保護区（TWLS）

提案された MAHSRC が通過するもう 1 つの生態学的に敏感な地域は、TWLS です。TWLS は東経 72052'から 730、北緯 170 00'から 19028'の間に位置します。これらは、マハラシュトラ州のターネ地区に位置し、CF およびボリヴァリ（ムンバイ）の SGNP 部門長の管理下にあります。サンクチュアリの総通知面積は 85.70 平方キロメートルであり、2003 年 10 月 24 日付けのマハラシュトラ州政府決議 No. WLP 10-02lCR-47/F-1 によって宣言されています。（以下略）（F/S 報告書　7.2.13 保護されるエリア　(1) 保護されるエリア　2）タンガレシュワル野生生物保護区（TWLS））

このような敏感な生態系を含む地域を通る路線計画であるが、F/S 報告書の「7.6　EIA 調査の結果」では次のように結論付けられた。

「MAHSRC は、マハラシュトラ州のターネ地区の中央を通過する予定であり、さまざまな動植物の存在が確認されている SGNP と TWLS があります。ただし、この場所は ESZ（環境に敏感なゾーン）に指定されていません。計画鉄道間の最短距離は、SGNP が約 100m、TWLS が約 50m であり、直接的な影響はありません。」

しかし、50～100ｍの距離で高速鉄道路線と近接する国立公園や保護区において、事業が野生生物に影響を与えることは目に見えている。このため、インド高速鉄道公社はホームページで「サンジャイガンジー国立公園とタンガレシュワル野生生物保護区の間に動物通路回廊の建設が提案され、マハラシュトラ州の森林主任保護者から 2021 年 3 月 2 日付けの承認書簡が与えられた。」[12]と発表しているが、このような対策を講じても工事や運行に伴う振動や騒音が敏感な野生生物に影響を与えることは明らかである。

動物通路回廊

インド高速鉄道公社（NATIONAL HIGH SPEED RAIL CORPORATION LIMITED）ホームページより

[12] https://nhsrcl.in/index.php/ja/project/environment/Animal-Wildlife-Corridor-for-MAHSR

3）ターネクリーク（入り江）の状態

提案されたルートは、ヴァシ橋とアリオリ橋の間を南北に走るターネクリークの中央部近くを通過します。得られた海図によると、その海域の深さは約 2m です。なお、ターネクリークのマングローブ湿地に加えて、ターネクリーク南西部のセウリ干潟は、フラミンゴなどの渡り鳥の訪問地としても有名です。提案ルートは干潟の北約 10km をトンネル経由で通過します。したがって、ルート計画はセウリ干潟を変えることはありません。1980 年のインド森林（保全）法、1988 年改正）に追加されることによって、「樹木担当官」は、1964 年のマハラシュトラ州の伐採（規制）法に基づく伐採許可を与える権威者になります。プロジェクトの提案者は、州の都市部での樹木の伐採を規制し、それらの地域で十分な数の新しい樹木を植えることを提供することにより、それらの地域での樹木の供給を続ける必要があります。(F/S 報告書　7.2.13 保護されるエリア　(3) ターネクリークの状態)

F/S 報告書の「第 7 章 7.2 現在の自然社会条件」では、「ムンバイ東部のターネクリーク内にマングローブ湿地が存在するため、設計変更を避けるためにトンネル構造を採用する計画が立てられています。」として、21.2km のトンネル建設が計画されているが、同じ F/S 報告書の中ですら「地盤沈下は、地表の沈下または沈降です。HSR（高速鉄道）沿いの地盤沈下は、地盤沈下被害を引き起こし、特にこの 300－330 km/h の HSR には大きなセキュリティリスクをもたらすでしょう。したがって、鉄道の地盤沈下を検知することは非常に重要な作業です。提案された線形における黒綿土壌の割合分布を表 7.2-15 に示します（表は略)。上記から明らかなように、提案された路線延長のほとんどが、玄武岩質の岩または黒綿土壌を通過します。地下水の取水は、駅が提案された都市でも最小限に抑えられています。地面沈下/地盤沈下に関する唯一の懸念は、コンカンの範囲で、それは列車の混乱を引き起こした岩の滑りのいくつかの事実があったと歴史が示しています。もう一つの懸念は、玄武岩の岩で実施されるムンバイで提案されている約 21.2km のトンネルです。」(第 7 章　7.2.7 地盤沈下）と地盤沈下や地下水への影響が指摘されているのである。なお、黒綿土とは玄武岩が風化してできるインドに多い土壌で「表面の玄武岩の侵食と粘性土への有機物の浸透から生成すると考えられている。また黒綿土は、炭酸カルシウムとコロイド含有量が豊富である。湿った状態では膨張が大きく、乾いた状態では収縮が大きくなる。黒綿土が乾燥していると、多角形の亀裂が表層に発生する。」(F/S 報告書　第 6 章自然条件調査　6.2.1 インドにおける地質・土壌の概要（2）黒綿土について)」

と言われており、建設工事において土壌改良が必要とされる難しい土壌である。

「インド新幹線計画-民衆の批判」(NAPM) では「提案されている高速鉄道のルートは、浅い帯水層を有する可能性がある地域を通過します。支柱の基礎の建設（掘削）は、これらの帯水層の一部に穴を開け、地下水の流出を招くとみられます。これらの帯水層、ひいては地下水源の大規模な汚染を引き起こす可能性も非常に高いと言えます。これは、日々の必要を満たす上でこの資源に大きく依存している人々の生活に深刻な影響を及ぼします。」と警鐘を鳴らしている。

4）ダハヌ・タルカ（タルカは通常「町」と訳される）

ダハヌは、マハラシュトラ州西海岸のターネ県にある海岸沿いの都市で、市町村のひとつです。ムンバイの北 120km に位置しています。地形的には、ダハヌ・タルカは、幅 10～12km のバンダルパティ、つまり海岸からサヒャアリ山脈の麓まで伸びる低地と平地の沿岸帯に分けることができます。湿地帯、マングローブ、河川デルタなどの豊かな自然資源を持つ沿岸地域は、豊かな漁場となっています。山麓の東側にはジャングルパティ（森林帯）があり、熱帯落葉樹林が広がっています。ダハヌの森林被覆率は 45%と依然としてかなり高いです。（中略）ヒョウ、アクシスジカ、ホエジカ、マメジカなどの絶滅危惧種を含む多種多様な野生生物が生息しています。ダハヌの沿岸の小川と入り江は、さまざまな種類の魚の餌場です。（以下略）（F/S 報告書　7.2.13 保護されるエリア　(5) 生態学的感受性の強いゾーン(ESZ)　1）ダハヌ・タルカ）

「インド新幹線計画 - 民衆の批判」では、買収による農地の転用についても「この高速道路計画によって破壊される農地は、周囲の大気汚染による健康への影響に対する防壁となってきました。農業は依然として大部分が労働集約型で、気候変動の危機に加担するような手法では行われていません。自然の敵である機械を建設するために環境に優しい農地を破壊するのは、愚かで馬鹿げたことです。」と批判している。

環境影響評価（EIA）について、F/S 報告書では「7.3 インドにおける環境影響評価システム　環境(保護)規則 1986 年の事前環境クリアランス(EC)の要件」によると、鉄道プロジェクトは、EIA を義務付けられていないが、JICA ガイドラインで「カテゴリ A」に分類されているので EIA（環境影響評価）と RAP（再定住計画）が必要になることを説明している。前述したように、社会配慮が全く不十分であることについては、沿線住民から多くの異議申し立てが行われている。環境配慮についても「モノ言えぬ生物」に考慮し、徹底的に配慮することが必要である。

6．コアネットの JICA 要請

コアネットでは、2021 年に計 3 回にわたり、JICA に対して本事業の遅延、事業費膨張を中心に要請書を提出してきた。3 月 19 日の要請項目「事業の採算性はどうなっているのか。投下した費用を回収できるか説明願いたい。この点でフィージビリティスタディの事業採算性に関する第 12 章－第 15 章が公開されていないが、ODA に対する市民の監視のために必要不可欠である。公開していただきたい。」に対して、JICA は「なお、円借款の借入人はインド政府ですので、事業の採算性如何に関わらず、インド政府より返済を受ける形になっていることを念のため申し添えます。」と回答している。

コアネットは、これに対して「この文章を素直に解釈すれば、『採算性がどうであろうが貸した金は返ってくるのだからいいではないか』ということになります。これがもし日本の開発援助実施機関である貴機構の公式見解だというのであれば、極めて重大な問題であると言わざるを得ません」と日本の開発援助実施機関の公式見解としては大変問題のあるものとして追及してきた。JICA は 5 月 31 日の回答で、「円借款の供与にあたっては、事業の採算性や実現可能性等の検討を含め、経済・社会の開発効果の確認を行っており、本事業についても同様です。なお、3 月 31 日付回答は、「投下した費用を回収できるか説明願いたい。」とのご照会に対し、債権回収の観点から回答させていただいたものである

旨、ご理解頂ければ幸いです。」「円借款事業においては、採算性を含めた事前評価を事業開始前に実施し、事業完了後には、実施スケジュールの遅延等の実績を踏まえた事後評価を実施します。事業の実施中にも、後続の円借款を供与する際などに事業実施状況を踏まえた採算性の検討を必要に応じ行っています。」と回答している。事業遅延と事業費膨張には徹頭徹尾触れない姿勢であった。

7．メイク・イン・インディア（インドを世界の製造拠点にする）

インド・モディ政権は、「メイク・イン・インディア」政策をとり、外貨導入に全力を挙げる。自国財政負担を極力軽くして、外国の資金を使ってインドを製造拠点に据えるための環境整備をはかろうとしているのである。

「インド新幹線事業」の車両は、JR 東日本の東北新幹線「はやぶさ」に使われている「E5 系」の導入が予定されているが、2015 年 12 月 12 日の「協力覚書」では「車両、設備及び機材の製造を含む高速鉄道システムの『メイク・イン・インディア』の段階的な推進」「高速鉄道に関する『メイク・イン・インディア』の導入プログラム等の MAHSR(ムンバイ－アーメダバード間高速鉄道)路線の開業前の開始」が謳われている。「メイク・イン・インディア」の下で、最初の車両は日本製でもその後はインド製となり、日本企業の利益には結びつかない可能性が高い。

その先例は、「例えばデリーメトロでは、デリーメトロ・フェーズ 3 の車両調達（Tender No.RS10）から『納入車両の 75%以上をインドで現地生産すること』という調達条件が採用されることになった」[13]など既に多く報告されているところである。

「インフラを輸出したい」日本と「現地生産したい」インドは、「同床異夢」の状態にある。

8．「自由で開かれたインド太平洋戦略」の下で

外交青書 2019 は、「『自由で開かれたインド太平洋』の実現のための日本の取組の三本柱」を以下のように示している。

(1) 法の支配、航行の自由、自由貿易などの普及・定着
(2) 国際スタンダードにのっとった「質の高いインフラ」整備等を通じた連結性の強化などによる経済的繁栄の追求
(3) 海上法執行能力の向上支援、防災、不拡散などを含む平和と安定のための取組

つまり、この戦略は外交とは言いながら「海上法執行能力の向上支援」などに明らかなように、中国の「一帯一路」構想を意識し、中国に対抗する軍事的色彩の強い同盟をつくろうとするものであり、そこへのアジア諸国の取込みに「質の高いインフラ」整備を使うと言うことである。インド新幹線事業と ODA 供与は、「アメリカと一体となって中国を封じ込める戦略」へインドを取り込むことを戦略的な目的とする戦略 ODA の代表例と言える。

9．日本の国鉄民営化とローカル線問題

「インド新幹線事業」は、在来線とは別に高速鉄道用の専用線を敷設する計画であり、在来線との乗

[13] 新日本有限責任監査法人「平成 28 年度質の高いインフラシステム海外展開促進事業　海外進出拠点整備事業　インドにおける鉄道事業調査報告書　平成 29（2017）年 3 月」

り継ぎと高い事業費が問題となることは先に述べた。

(1)　日本においては、1987 年の「国鉄分割民営化」から 35 年が経過し、当初から指摘されていた JR 北海道、JR 四国、JR 九州（いわゆる三島会社）の経営破綻危機がコロナ禍もあり一層顕著になってきている。

「政府は JR 北海道に 2021 年度からの 3 年で総額 1302 億円の支援を行う。政府が全面出資する独立法人、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が追加出資する。JR 四国には 5 年間で、同じように 1025 億円を支援する。JR 四国は老朽化した工場設備の投資や業務の効率化のためのデジタル投資に充当する。赤羽一嘉国土交通相が 20 年 12 月 25 日に支援を表明した。」[14]と当面の対策を打ち出した。

これは、「2016 年 11 月 18 日、JR 北海道は『10 路線 13 区間』が『単独では維持困難な線区』であり『約 180 億円の経常損失や借入金のため、2020 年度から毎年 300 億円の資金が不足し、安全のために必要な修繕などができなくなり、全道で列車の運行ができなくなる』、と公表した。」「『単独では維持困難な路線』1237km は現在の営業キロの約半分に匹敵する。」[15]と路線廃止も視野に入る深刻な状況に至っていることを受けたものであるが、「焼石に水」の感は否めない。

ローカル線廃止の危機は、三島会社だけに止まらない。「ローカル鉄道の在り方を議論してきた国土交通省の有識者検討会が 25 日、見直し協議の対象路線を選定する際の目安を開示した。これを受け、鉄道各社は不採算路線の廃止も視野に自治体などとの交渉を本格化させる。ただ、生活の足としてローカル線を活用する地域住民らの反発は強く、交渉は難航も予想される。検討会が示した協議入りの目安は、1 キロ当たりの 1 日平均利用者数（輸送密度）が 1000 人未満の区間など。国交省の 2019 年度の鉄道統計年報によると、全国の JR 路線約 180 のうち全区間平均で輸送密度がこの水準をクリアしていないのは約 2 割に上る。また、全体で目安を超える路線でも、一部区間に限れば輸送密度が 1000 人に達していない例も少なくない。」[16]と報じられた。

本州も含めた全国で生活の足としてのローカル線の多くが廃止の危機に至っている。政府の公共交通への責任が問われている。

(2)　もう一つの大きな問題が「整備新幹線と並行在来線問題」である。並行在来線とは、「新幹線開業に伴い事業採算性が困難になることから、JR 各社の経営への圧迫が懸念される路線」と説明される。しかし、この路線は①在来幹線の一部として地域の足となってきた②JR 貨物が運行する貨物列車が利用する重要な線路である。経営分離後の路線は、自治体と民間混合出資の第三セクター鉄道となっているが、複数の会社に分かれている路線や経営面で困難に直面している路線も多いと言われる。この問題については、「新幹線開業に伴って在来線を第三セクター化したり、特急を廃止したりして新幹線に乗らないと移動しづらくなるのが当たり前とされる国は、日本くらいではなかろうか。韓国や台湾、中国などでは、新幹線が開業しても並行在来線に特急や急行を従来通り走らせ続ける。」[17]と重要な指摘がされている。

---

[14] Business Journal 2021 年 1 月 2 日

[15] 宮田和保・桜井徹・武田泉編著「地域における鉄道の復権」 p 74

[16] 時事通信　2022 年 7 月 26 日

[17] 毎日新聞　2022 年 9 月 28 日「新幹線ができて「不便」になる日本の鉄道の謎」

(3)　こうした深刻な問題を抱える日本政府が実施する「開発援助」について、「中国・インドをはじめとする新興国が台頭し、台湾・韓国などの技術力が向上し、国際統合と地域統合が深化しつつある 21 世紀前半の世界において、日本がとるべきアジア戦略は、企業の直接投資と政府の開発援助を組み合わせればよいという単純なものではない。（中略）第 4 に、日本の比較優位は、日本がまさに直面する課題を解決するところから生み出されるべき」[18]との指摘がある。

「日本の新幹線方式」を「質の高いインフラ」と称してトップセールスで売り込んだ日本政府が、自国の足元でこうした「直面する問題」を抱えていることを正直にインド側に説明していたのかと疑問に思わざるを得ない。

１０．むすび

(1) 2022 年 7 月 25 日の第三期借款契約調印の際の JICA のニュースリリースは、「事業の完成予定時期：日印政府間で協議中」と報じている。新型コロナ感染拡大による経済的な影響等を踏まえ、当初計画を見直す必要があることは誰の目にも明らかである。しかし、JICA は、未だに完成時期の遅延による事業費の膨張など計画の見直しには全く触れていないのである。日印両国政府は、自国の市民にもひた隠しに隠し続けている。

(2) 「質の高いインフラの旗艦事業」と言われる本事業は、以上見てきたようにインド市民のニーズに応えるものではなく、採算を取るように計画されたものでもない。そして、事業の赤字はインド市民に長期にわたる巨額の債務負担を課すとともに、開発による自然環境の破壊、民主的権利の侵害と沿線住民の非自発的移住などの諸問題を生起させる極めて有害な輸出事業である。

(3) 第 1 章第 2 節で述べたように「インフラシステム輸出戦略」とは、対象国として貧困国より中進国や「ODA 卒業国」を重要視し、日系グローバル資本の海外進出と利益確保のために ODA を使うという戦略である。その下で ODA は、もはや「援助」ではなく「公的資金を使った投資」となっている。同時に ODA は、「自由で開かれたインド太平洋戦略」というアジア諸国を取り込んで対中国包囲網を築く戦略の資金蔵になろうとしている。

その代表である「インド新幹線事業」は直ちに中止させ、「インフラシステム輸出戦略」も中止させなければならない。

以上

[18] 大野泉、大野健一「日本発『アジア的』国際協力のすすめ」（2012 年）P122-123