

インド新幹線事業にかかる外務省、JICA 要請と回答について

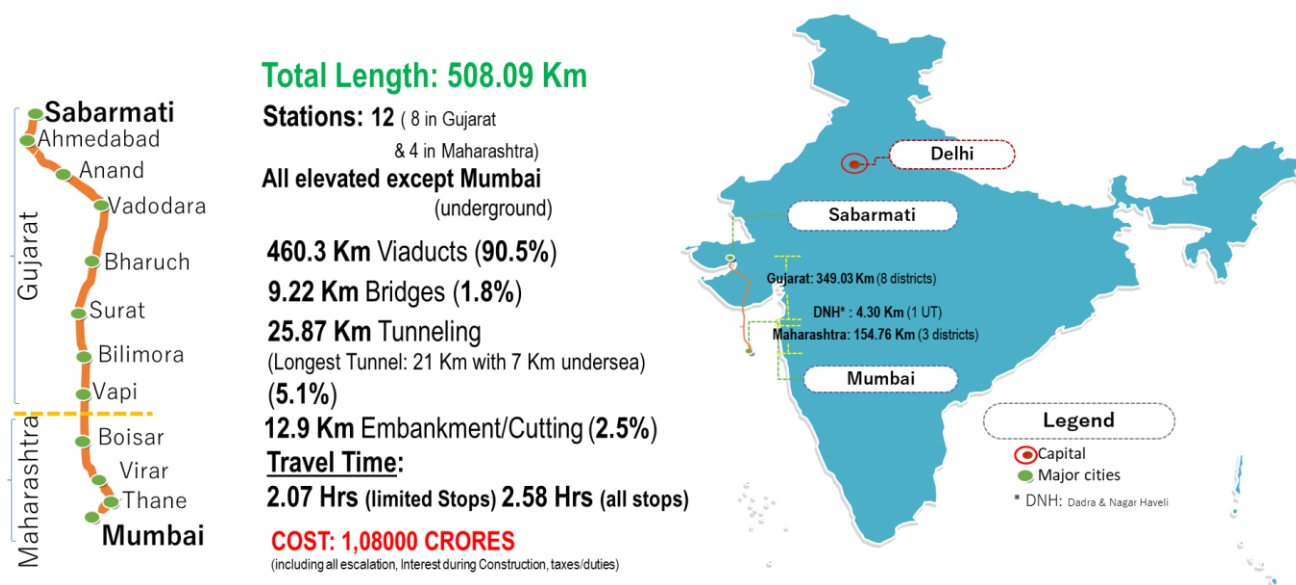
2023 年 11 月 17 日

戦略 ODA と原発輸出に反対する市民アクション (COA-NET)

三ツ林 (090-8382-9487)

1. インド新幹線事業とは

- (1) アベノミクス第 3 の矢であったインフラシステム輸出の旗艦事業と言われたインド新幹線事業は、当初の 2023 年 12 月開業が大幅に遅延し、2026 年一部開業、2027 年以降の本開業がインドメディアなどで報道されている。この原因は、「コロナ禍」だけに止まらず、事業用地の取得をめぐる住民の同意が取れなかったことや環境を無視した計画に反対する住民運動があったからである。
- (2) 同時にこれらの事情も反映して路線のほとんどを高架に設計変更したことや黒綿土対策などに多額を要した結果、事業費は当初設計金額の 1.8 兆円を上回る 3 兆円規模 (朝日新聞報道など) に膨張している。この事業は事業費 (土地取得費などはインド政府の負担) の 81% を ODA で供与する円借款事業である (利率 0.1%、償還期間 50 年)。したがって、この借款契約を適用すると 2 兆 4 千億円を日本側が貸し出すことになる。このような巨額の借款供与が国会の同意もなく実行されようとしている。
- (3) 一方、貧富の格差が大きいインドにおいて、貧困層は高額運賃のインド新幹線は利用できない。貧困層には裨益されず、借款返済にかかる負担が強いられる。



2. 前回交渉(2023 年 7 月 28 日)の成果と課題

- (1) 事業費膨張について、外務省と JICA 担当者は、「会議議事録等の資料はインドとの信頼関係上出せない」との答弁に終始。その後に送付された資料も既出の情報であった。あくまで秘密裡に進める姿勢であるが、これら情報を国民に明らかにするよう求める。
- (2) インド現地の問題について、クリシュナカントさんは、①2019 年 1 月、住民からの申し立てに応じて、JICA インド事務所が現地を訪問した際の報告書が当該住民に開示されていないので開示する②住民との工事用地にあった伐採果樹のうち果実にならない樹木に対する補償がなく (インドの判決では補償が必要とされた)、補償額が大幅に減額された③施工された盛土により、

降雨後の表層水が農地に流れ込み、作物被害を受けている。環境社会配慮に関するモニタリングが実施されていない、など報告された。31 日（月）の再交渉において、JICA 担当者は「改善のためインド国立高速鉄道公社にプッシュする」と回答した（資料 1）。

しかし、9 月 13 日の外務省の報告書は【4.】の通り、既出の資料を示すに止まっていた。7 月のクリシュナカント氏の直接の訴えを受けた後の 11 月 10 日の外務省回答は【5.】の通り「補償金を支払い済みであることを実施機関に確認済み」とされているが、現地からは改善が図られたとの報告はない。



JICA チームの前で苦情を述べるプロジェクトで影響を受ける人々

3. 被害の実例

1) 果樹伐採にかかる補償問題の例（ジャナルダン冷蔵倉庫株式会社の訴え）（資料 2）

「私たちは、当局の強大な力が私たちの生計を完全に打ち砕こうとしていると感じています。ですから、どうか私たちのために、透明性のある方法で公正な補償を評価してください。それは、私たちの土地が標的にされているような奇妙な世界です。私たちは、駅から私たちの敷地内を通る新幹線の高速線路が、なぜ直線化され、隣接する鉄道用地を完全に通過しないのか理解できません。

以前、1 つのチームが木の番号をつけるためにやってきて、私たちに断りもなく、赤い油絵の具で I から 100 本の木の番号をつけました。その後、NHSRCL の別の植物学者／森林学者がやってきて、樹木を調査、記録し、果樹のみを評価対象とし、67 本の樹木は無視すると告げました。彼らは 33 本の果樹をリストアップし、赤い油絵の具で番号をつけた 67 本は無視しました。NHSRCL が考慮しない樹木の価値には、胴回り（胸の高さでの円周）が 13 フィート以上あるアルビジア・レベック・シリスの巨木や、胴回りが 12 フィート以上ある希少なアダンソニア・ディジタート（バオバブ）などが含まれます。その他にも、チーク材のテクトナ・グランディス（胴回り 4 フィート以上）、アルジュナのターミナリア（胴回り 6 フィートまで）など、高さ 60 フィート以上の木が無視されています。」



実のならない樹木は環境に影響を与えないかのように、補償の対象とはされない：
写真：ヴァドガラ市ジャナルダン冷蔵倉庫

2) 工事により施工された盛土で雨水が溜まった農地



湛水は建設期間中続くだけでなく、土地所有者を無力にしたまま恒久化するかもしれない。

場所：バルーチ県パリエジ村

4. 外務省 国際協力局 国別第二課 回答(2023年9月13日)

「ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道建設事業」照会事項への回答

1 パッケージ毎の進捗状況が分かる一覧表を出してほしい。

○各パッケージの状況はインド高速鉄道公社のWebページに記載があり、以下のリンク先にて参照いただけます。

[NHSRCL: Awarded tenders for MAHSR project](#)（入札中パッケージ）

[NHSRCL: Awarded tenders for MAHSR project](#)（契約済みパッケージ）

2 環境評価影響報告書や住民移転計画のみならず、その実施状況が分かるモニタリングレポートは公表されているか。

○環境モニタリングレポート及び住民移転計画モニタリングレポートは以下のJICA Webサイトにて公表されております。

[Project for Construction of Mumbai-Ahmedabad High Speed Rail | Our Work | JICA](#)

3 バドーダラ地区での果樹伐採に係る補償が十分になされていない、またバルーチ地区のPARIEJI村等で、施工された盛土により、降雨後の表層水が農地に流れ込み作物被害を受けているとの指摘があるが、これらについてどのような対応を行っているか。

○事実関係の認定や関連の補償を含め、事業実施機関や関連当局により、適切に対応がなされている旨聞いております。

- これに先立つ7月31日のインド NGO の直接申し入れの際、応じた JICA 南アジア部インド高速鉄道室長は、この問題に対する訴えを聞いたうえで、
「報告とプッシュをさせていただきます。状況を確認します。また、樹木の問題についても同意します。伐採した樹木には補償が必要です。インドではこのような規制は非常に厳しいと聞いています。インドの規制では、伐採した木よりも多くの木を補償しなければなりません。」と答えています。

5. 今回の要請書と外務省回答(2023年11月10日)

インド新幹線（ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道）事業に関する請願書

ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道事業（以下「本事業」）は、総事業費約 1.8 兆円（最大 81% に円借款を充当）、開業予定時期 2023 年 12 月とされてきましたが、すでに日印両国において計画の遅延がさまざまに報じられ、大幅な開業延期、総事業費の増額など、本事業計画の大幅な見直しが避けられない状況となっています。これについて日本政府・外務省からは今日まで公に何ら明確な説明がなく、公的性格の資金を原資とする大規模 ODA 事業として、まことに異常な状況というほかありません。

最近の報道では、総事業費は 1.6 兆ルピー超、「3 兆円」規模に膨れ上がっているとも伝えられています。また、本事業をめぐるのは、当初からインド国内において「高速鉄道に巨費を投じるのではなく、全国の在来線の拡張・安全対策を優先すべき」との声が聞かれ、大多数の一般の人々にとっての必要性を疑問視する見方も絶えないところです。

こうした中で本事業の採算性に対する疑問は増すばかりと言わざるを得ません。日本政府・外務省には、現時点での本事業の財務的見通し、とりわけ追加的な財政負担の規模について明らかにする義務があると考えます。

こうした立場から以下、要請を行いますので、真摯かつ速やかな回答・対応をお願いいたします。

記

1. 本事業の総事業費と採算性の問題について

- 1) 本年 7 月 26 日の国際協力機構（JICA）から当会に対する回答では、①本事業の総事業費は「日印両政府間で精査中」である、その一方で、②「2015 年の日印共同調査」により財務的実行可能性について確認済みである、との矛盾した説明となっています。これについて再度、明確に説明してください。

【ご回答】

事業採算性の詳細は、非公表とさせていただきます。

- 2) 同じ回答書において、「ムンバイとアーメダバードを結ぶ準高速列車」について、その予定も影響も「承知していない」とされています。ほぼ同じ区間で運行される他の（より安価な）交通手段が本事業の高速鉄道の収益等に及ぼす影響について何ら考慮しなくてもよいということでしょうか。その根拠を説明してください。

【ご回答】

ご指摘の「準高速列車」はインド高速鉄道事業とは別事業であり、その予定については承知しておりませんが、今後の動向については、十分に留意してまいります。

- 3) 本事業の総事業費について、現在の概算の数字を明らかにしてください。

【ご回答】

総事業費は、日印両政府間で精査中です。

2. 本年 9 月 13 日の外務省国際協力局国別第二課からの当会への回答では、

「バドーダラ地区での果樹伐採に係る補償が十分になされていない、またバローチ地区の PARIEJI 村等で、施工された盛土により、降雨後の表層水が農地に流れ込み作物被害を受けているとの指摘があるが、これらについてどのような対応を行っているか。」との質問に対して、

- 事実関係の認定や関連の補償を含め、事業実施機関や関連当局により、適切に対応がなされ

ている旨聞いております。」
と回答しています。

これらの問題に対して、どのように対応されたのか具体的に明らかにしてください。

【ご回答】

バドーダラ市が「バドーダラ市で施工の整地のために伐採された」と認定し、土地所有者と合意した樹木全てを対象に、当該土地保有者に対して所有物補償のための補償金を支払い済みであることを実施機関に確認済みです。また、バローチ地区においては、浸水による作物被害の申し立てについて、事業実施機関は、関係者同席のもと現場の検証を行い、各農地の状況に応じた浸水地の埋立や配水管の設置等の対応策を実施済みであり、施工が浸水の原因と特定できたものについても、農地保有者に対して補償金を支払い済みであることを実施機関に確認済みです。

6. クリシュナカント氏の指摘

- 1) 2018年4月4日のナディアのコンサルテーションで、私たちはEIA(環境アセスメント)報告書草案は事前提出と一般市民が入手できるよう求めたが実行されなかった。住民は、英語での読み書きができないので現地語の資料の提出を求めたが実行されなかった。
- 2) インドの2013年の土地取得法(土地取得、リハビリテーションおよび再定住法における公正な補償および透明性の権利)は、社会的影響評価のためのプロセスで独立委員会が設置される。この件ではそのような独立委員会は設置されず、環境影響評価も免除された。
- 3) 土地、家屋調査の実施に関して、事前の通告がなされなかった。
- 4) 線形変更に伴う樹木の伐採に関して「実がならない」ことを理由に、補償が引き下げられた。プロジェクトに伴う樹木の伐採に対する補償について、インドでは最高裁が専門家委員会を任命し、専門家委員会は「実のならない」樹木での補償が必要であると報告している。
- 5) 2023年7月31日の交渉で「インドの法律を迂回している」との指摘に対して、JICA担当者は「インドの法律にも従わなければなりません」と回答している。

- 外務省、JICA はこれらの問題はどう考えているのか？