

# 蹟くインド・ムンバイーアーメダバード間高速鉄道プロジェクト

コアネット ミツ林

## 1. ムンバイーアーメダバード間高速鉄道プロジェクトとは何か

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)ーアーメダバード(グジャラート州)区間(505km)は最初に建設される区間として、仏企業が鉄道メーカーのアルストムの受注を念頭に、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(前実行可能性調査)が実施された。

ところが、「インフラシステム輸出」(主張参照)の目玉として、日本が官民一体のトップセールスに出て、逆転受注したのである。以降、2014年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下記の通り進められてきた。

2012年度 日本が事業性に関する調査実施

2013年5月29日、日印共同声明(フィージビリティ調査に共同出資することを決定)

2015年12月、日印首脳会談で新幹線方式採用、総事業費9800億ルピー(約1兆8000億円)のうち最大約81%の円借款(ODA)を供与とする協力覚書が交わされた。

2017年9月、安倍首相出席で起工式が行われた。

2018年9月、ムンバイーアーメダバード間高速鉄道建設事業(第一期)借款契約調印 895.47億円  
金利0.1%、償還期間50年、据置期間15年、タイド[物資及びサービスの調達先が、援助供与国に限定されるなどの条件が付くもの]

2018年10月、同事業 第二期借款契約調印 1,500億円

## 2. プロジェクトの現状と問題点

### (1) 住民同意のない用地取得

上記のとおり、0.1%の低金利というインドにとって好条件となっているこの計画は、「(a)EIA(環境影響評価):本計画は、『JICA 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」「(b)用地取得及び住民移転:本計画のための用地面積は16,890ヘクタールであり、これに伴い2,757世帯が影響を受けると予測されている」(政策評価法に基づく事前評価書2017年9月)とされる。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 の措置を検討することがある」ことまで定めている。

当初2018年末完了とされたインド側が進める用地取得は、現在、全体の50%程度にすぎない

という状態である。これは、半強制的に移転を強いられることや不十分な補償などのために粘り強い住民の反対運動があり、これに対して住民の同意を得ないままの強制的な手続きが行われているからに他ならない。これは明らかな「JICA 環境社会配慮ガイドライン違反」である。2018 年 12 月と 2019 年 1 月、JICA インド事務所は、「ガイドライン」違反を訴える住民からの書簡（報告書が現地語で書かれていない。警察の介入等）を受けて、現地を訪問し、被害住民と会った。その際、JICA は、住民の要求をインド高速鉄道公社に伝えることを約束したが、以降住民に対する報告がなかった。2019 年 6 月、住民と NGO は、JICA インド事務所長に対してこの報告書のコピーを要求する書簡を送った。

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。応じた 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へ赴き、この報告書を手渡している。私たちの取り組みの成果と確認したい。

グジャラート州高等裁判所では、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。主な争点は、「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「憲法に定められた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」と主張したのである。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。しかしながら、その後も農民の反対運動が粘り強く続けられている。

## (2) メイク・イン・インディア(インドでつくろう)

本プロジェクトの融資条件は、「タイド」であり援助供与国である日本の物資及びサービスで行うこととされる。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。しかし、インド側の要求は「インドでつくる」ことだ。2015 年 12 月 12 日の「協力覚書」でも「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(ムンバイー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。

日本の技術を得て、モノづくりをインドで行い、将来は輸出も視野に入れるインドと「インフラシステム輸出」の下、車両や電気、通信システム、軌道などをパッケージで高く売り込みたい日本。同床異夢である。日本の計画では、「車両や部品メーカー各社がそれぞれ個別にリスクを勘案した結果、コストが積み上がり」、「欧州は車両、電気とそれぞれが競って納入する仕組みで競争原理も働き、…」(2019.12.14 産経 WEST)と言われる。日本企業が「及び腰」になりつつある。

## 3. プロジェクト見直しを公言した新マハラシュトラ州首相

11 月選挙で、高速鉄道プロジェクトに反対していたマハラシュトラ州の地域政党(シブセナ)の権力者ウドゥハブ・タックライがマハラシュトラ州の首相に選出され、プロジェクトの見直しを公言した。連立政権の国民会議派も「農民が反対しているプロジェクトは再考する」として同意を表明。モディ首相が 2023 年完成を目指すとした高速鉄道プロジェクトは大きく躓いている。