

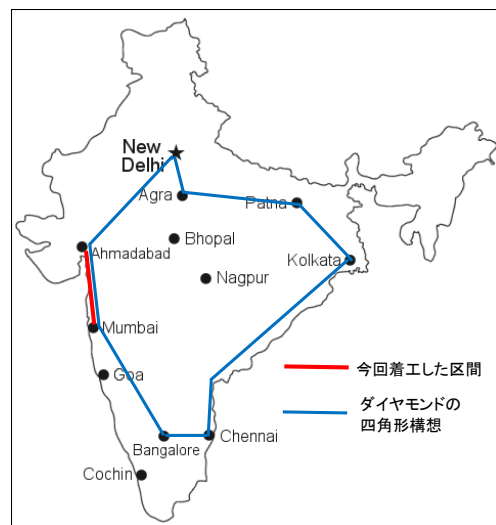
インドで日本の新幹線方式の高速鉄道着工

◆インドで安倍首相が出席し新幹線建設の起工式が開催

2017年9月、インドのアーメダバードで、安倍首相とモディ首相が出席し高速鉄道の起工式が行われた。この高速鉄道は、アーメダバードとムンバイ間の約500kmを最高時速320km/h、約2時間で結ぶもので、15年に日本の新幹線方式を採用することで日印両政府が合意した。JR東日本が中心となり技術支援を実施、18年に正式に着工し、23年の開業を目指している。

インドでは、今回着工する区間を含めた、デリー、ムンバイ、チェンナイ、コルカタの四大都市を結ぶ高速鉄道計画「ダイヤモンドの四角形構想」があり、日本政府は他の区間でも受注を目指している。

<インドの主要な高速鉄道計画>



(出所)各種資料よりARC作成

◆課題が多いインドの高速鉄道建設

13億人を超える人口を抱えるインドは、鉄道の旅客輸送量が世界最大であり、高速鉄道への潜在的需要は高いが、高速鉄道建設にあたっては課題も多い。

最大の課題は建設費用の捻出だ。インドは慢性的な財政赤字国であり、高速鉄道建設に多額の予算を投じる余裕がない。今回着工する区間については、総事業費約1兆8,000億円のうち、最大で約1兆4,600億円が日本からの円借款（償還期間50年、金利0.1%）で賄われる予定となっているが、他の区間については建設費調達の見途は立っていない。

建設に必要な土地の収用の問題もある。不動産の登記制度が整備されていないインドでは、土地の所有者を確認する作業に時間を要するため、事業が長期化する傾向がある。また、公共工事における土地収用に際して、地権者に地価の2~4倍という多額の補償金を支払う必要があるほか、地権者以外に土地収用の影響を被る人にも補償を与えていることから、事業費も膨らむ傾向がある。インド政府

は、インフラ整備加速のために土地収用法の改正を目指しているが、国民の反対が根強く実現には至っていない。

鉄道整備の優先度に疑問の声もある。インドの鉄道は英国の植民地時代に作られた路線が多く、設備の老朽化が進んでいる。脱線などの事故が多発していることから、高速鉄道の建設よりも既存の鉄道の改修を優先すべきとの意見も多い。

◆インドと日本にとって今後を占う試金石

課題が多いインドの高速鉄道計画であるが、今回着工する区間が予定通りに完成し、事業的にも成功すれば、海外からの建設資金融資が増加し、高速鉄道建設に弾みがつく可能性がある。

また日本にとっても、新幹線を海外に売り込むために、今回着工する区間での成否が大きな鍵を握っている。日本は、タイ、マレーシア、ベトナムなどの高速鉄道計画に新幹線方式が採用されることを目指しているが、中国などの競合国に比べてコストの高さがネックになっている。新興国のインドで事業として成功すれば、他の国にも新幹線の経済性をアピールする絶好の機会となることから、開業に向けて順調な工事の進捗が望まれる。 【今村弘史】

<日本が受注を目指す世界の主要な高速鉄道計画（実績および今後の見通し）>

国・地域	区間	状況
韓国	ソウル～釜山	日本、フランス、ドイツが争ったが、1993年にフランス企業が落札
台湾	台北～高雄	日本とフランス・ドイツ連合が争った結果、1999年に日本企業が落札
インドネシア	ジャカルタ～バンドン	日中が受注を争ったが、2015年に中国企業が落札
タイ	バンコク～チェンマイ	日本の新幹線方式を前提に予備調査を実施中。別区間では中国企業が有力
マレーシア	クアラルンプール～シンガポール	近日中に入札を実施。日本企業と中国企業が競合する見通し
ベトナム	ハノイ～ホーチミン	2030年以降の開業という長期構想だが、日本の新幹線方式が有力
米国	ワシントンD.C.～ニューヨーク	事業化調査中。リニア新幹線を売り込み
	ダラス～ヒューストン	JR東海が事業提案中
ブラジル	リオデジャネイロ～カンピーナス	2009年に入札を実施予定だったが、経済低迷・政治混乱で入札延期が続く

(出所) 各種資料よりARC作成