

インド：急がれるインフラ整備

～日本からの資金援助で進められる鉄道・道路・空港整備～

2007年1月4日(木)

B R I C s 経済研究所 代表 門倉 貴史

E-mail: postbrics@yahoo.co.jp

～要 旨～

インドでは、急速な経済発展に伴い、物流のニーズが大きく高まっているが、道路や鉄道など交通インフラの整備は遅れている。外国企業がインドに進出するかどうかを決定する際には、道路の整備状況や鉄道の整備状況が重要なポイントとなる。各都市で頻繁に起こる道路の渋滞を改善しなければ、外国企業のインドへの進出が細っていく懸念もある。外国企業を呼び込むことで経済成長率を高めようとしているインドにとって、遅れ気味となっている道路の整備は喫緊の課題といえる。また、インドでは、国内ビジネスの拡大に伴い、航空便利用者が急増している。新規参入や路線の拡充などで競争が激化している民間航空各社が低価格路線を打ち出していることも、需要の増加に拍車をかける。インド民間航空省は、国内航空需要が年率20%のペースで増加を続けると予測している。問題は、空港の整備が航空便の増加に追いつかなくなっている点だ。着陸許可の順番待ちで、発着ダイヤルは常態的に乱れている。政府は、空港の整備や新規の空港建設のために今後7年間で120億ドルの資金が必要になると見ている。

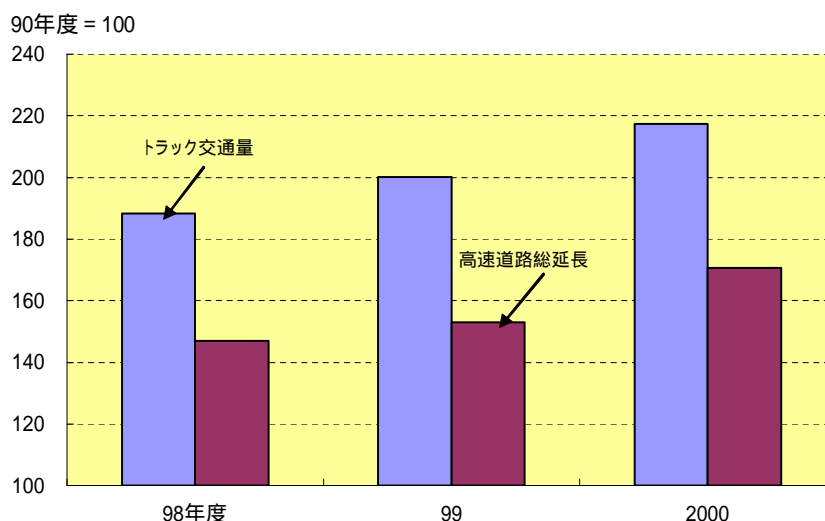
そうしたなか、インド政府は日本からの積極的な資金援助を期待している。日本政府も、インドが抱えるインフラ不足の問題を少しでも早く解決できるよう、円借款供与などで積極的に支援していく方針だ。過去、日本はインドに対して、円借款を中心とする多大な経済協力・援助を実施してきた。円借款とは、政府の途上国援助のうち、国際協力銀行（I B I C）を通じて長期間にわたって低利で融資をする有償資金協力のことだ。O D A には、このほかに無償資金援助や技術協力がある。意外に知られていないことだが、1958年に日本が最初に円借款を供与した相手国はインドである。国・地域別に円借款の供与先をみると、2005年度はインドが約1555億円で、3年連続のトップであった。O D A 全体の予算が減っていくなかにあっても、インド向けの円借款は2004年度対比15.6%の大幅増となっている。

2006年12月に、日本とインドの両政府は、「日印特別経済パートナーシップ・イニシアチブ（S E P I）」を策定した。S E P I では、インドにおけるインフラ整備に関して日本の支援強化が盛り込まれている。今後、日本は、官民パートナーシップ（P P P）などの活用により、デリー～ムンバイ間やデリー～コルカタ間的高速貨物鉄道整備（総延長2800キロメートル）をはじめ、高速道路、工業団地、経済特区、港湾、空港、物流施設などの開発を支援する予定だ。水環境や都市開発などの分野でも積極的に協力していく。高速貨物鉄道整備については、日本の新幹線の技術が導入される可能性もある。

(遅れる道路インフラの整備)

インドでは、急速な経済発展に伴い、物流のニーズが大きく高まっているが、道路や鉄道など交通インフラの整備は遅れている。たとえば、トラックの交通量は、1990 年度から 2000 年度の 10 年間に 2.2 倍に増えたが、高速道路の総延長は 1.7 倍にしか増えていない（図表 1）。

外国企業がインドに進出するかどうかを決定する際には、道路の整備状況や鉄道の整備状況が重要なポイントとなる。各都市で頻繁に起こる道路の渋滞を改善しなければ、外国企業のインドへの進出が細っていく懸念もある。外国企業を呼び込むことで経済成長率を高めようとしているインドにとって、遅れ気味となっている道路の整備は喫緊の課題といえる。

図表 1 高速道路総延長とトラック交通量

(出所) インド中央統計局資料

(空港施設も不足)

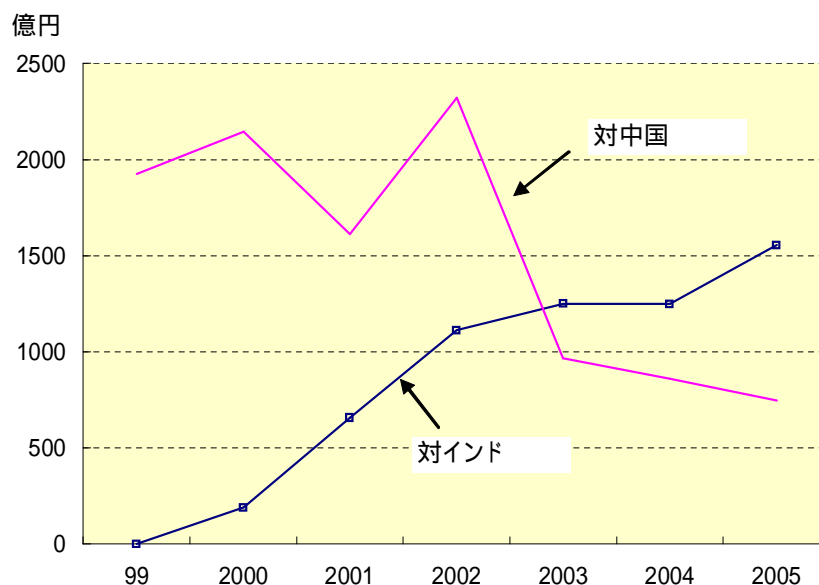
また、インドでは、国内ビジネスの拡大に伴い、航空便利用者が急増している。新規参入や路線の拡充などで競争が激化している民間航空各社が低価格路線を打ち出していることも、需要の増加に拍車をかける。インド民間航空省は、国内航空需要が年率 20% のペースで増加を続けると予測している。問題は、空港の整備が航空便の増加に追いつかなくなっている点だ。着陸許可の順番待ちで、発着ダイヤルは常態的に乱れている。政府は、空港の整備や新規の空港建設のために今後 7 年間で 120 億ドルの資金が必要になると見ている。

そうしたなか、インド政府は日本からの積極的な資金援助を期待している。日本政府も、インドが抱えるインフラ不足の問題を少しでも早く解決できるよう、円借款供与などで積極的に支援していく方針だ。過去、日本はインドに対して、円借款を中心とする多大な経済協力・援助を実施してきた。円借款とは、政府の途上国援助のうち、国際協力銀行（ＩＢＩＣ）を通じて長期間にわたって低利で融資をする有償資金協力のことだ。ＯＤＡには、このほかに無償資金援助や技術協力がある。意外に知られていないことだが、1958 年に日本が最初に円借款を供与した相手国はインドである。

国・地域別に円借款の供与先をみると、2005 年度はインドが約 1555 億円で、3 年連続のトップで

あった(図表2)。ODA全体の予算が減っていくなかであっても、インド向けの円借款は2004年度対比15.6%の大幅増となっている。

図表2 日本の円借款供与額



(出所) ODA 資料より作成

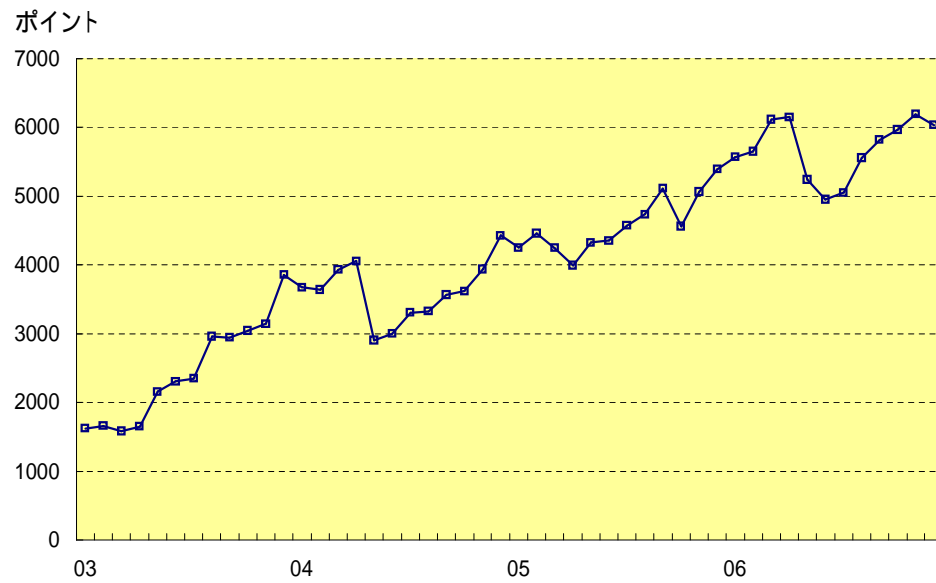
(日印特別経済パートナーシップ・イニシアチブ)

2006年12月に、日本とインドの両政府は、「日印特別経済パートナーシップ・イニシアチブ(S E P I)」を策定した。S E P Iでは、インドにおけるインフラ整備に関して日本の支援強化が盛り込まれている。今後、日本は、官民パートナーシップ(P P P)などの活用により、デリー～ムンバイ間やデリー～コルカタ間の高速貨物鉄道整備(総延長2800キロメートル)をはじめ、高速道路、工業団地、経済特区、港湾、空港、物流施設などの開発を支援する予定だ。水環境や都市開発などの分野でも積極的に協力していく。高速貨物鉄道整備については、日本の新幹線の技術が導入される可能性もある。

日本がインドのインフラ整備を支援することによって、日本の企業もインドに進出しやすくなるというメリットがある。

建設やセメントなどインドの民間企業も政府のインフラ整備に関する受託によって急成長しており、官公庁からの受託関連企業の株価は大幅に上昇している(図表3)。

図表3 BSE株価指数（官公庁受託）の推移



(出所) ムンバイ証券取引所