

「官民協調」の試金石となる インドの産業大動脈構想

国際基督教大学 上級准教授

こんどう まさのり
近藤 正規



1. 官民協調型ODAの切り札

最近のアラブ首長国連邦（UAE）やベトナムにおける原子力発電所建設の受注における日本勢の敗退は、さらなる官民協調の重要性を再認識させることとなった。このような情勢において、官民協調の成功例とすべく重視されている国がインドである。

周知のようにインドでは、「デリー・ムンバイ間産業大動脈（DMIC：Delhi-Mumbai Industrial Corridor）」計画と、この2都市を結ぶ高速貨物専用鉄道（DFC：Dedicated Freight Corridor）」に対する大型円借款案件が進んでおり、共に官民一体となった巨大ビジネスとして、新聞等でもたびたび報道されている。

このうち、DFCは第1フェーズだけで総額4,500億円という超大型円借款で、その3割を日本企業が受注することを前提とした本邦技術活用型（STEP）案件となっている。諸般の事情からDFCは当初計画よりも遅れたが、2010年3月には土木工事に対する円借款に関する書簡の交換が行われた。これは、09年10月に調印された26億600万円の貸し付け（事業の詳細設計・準備および入札準備を行うエンジニアリング・サービスが対象）に続くもので、デリー・ムンバイ間の西回廊1,483kmの一部区間であるレワリ・バドーダラ間950kmの本体工事に係る902億6,200万

円に対する円借款に関する合意がなされたことになる。

一方のDMICは、DFCが結ぶデリーとムンバイの間を、日本の環太平洋工業ベルトと同じように、「点」ではなく「線」として産業地帯を開発するという、こちらも壮大な計画である。前述のDFCが円借款案件であるのに対し、DMICは民間資金の導入による大型プロジェクトである。インド側は、DMICに対する総投資額を今後9年間で900億ドルとしており、その半分に相当する450億ドルの投資が日本から来ることを期待している。この金額は、インフラの民間資金による開発や公共投資、ODA、工業団地の開発、さまざまな企業によるこの地域への直接投資などすべてを含むものである。

DMICの対象となるのは、デリー、ハリヤナ、ウッタル・プラデシュ、ラジャスタン、グジャラート、マディヤ・プラデシュ、マハラシュトラの各州で、DMICはこれらの州に2つずつの投資地域と2つずつの工業地区、つまり合計24の投資地域・工業地区を設立する計画である。DMICの日本企業に対する効果としては、工業用地や電力、水といったインフラ不足の解消と輸出コスト削減、インドでビジネスを行う上でしばしば問題とされてきた投資障壁の解消などがある。

2. DMICの進ちょく

2006年12月に両国首脳間でこの構想の推進に合意した後、07年8月の安倍総理訪印時には、プロジェクト開発ファンド（PDF）設立に向けた協働が確認され、08年のシン首相再来日の際に、このファンドの設立と後述するアーリーバード・プロジェクト支援に合意がなされた。08年1月には、DMICの運営に当たるデリー・ムンバイ間産業大動脈開発公社（DMICDC）が正式に設立され、その後、取締役会長にアマタープ・カント氏（インド政府官僚）が就任した。08年から12年にかけてのフェーズ1では、上記の合計24の投資地域・工業地区の中から、6の投資地域（200km以上）と6の工業地区（100 km以上）を対象としたマスタープランが、公募入札で選ばれたコンサルティング企業によって作成され、そこで選定された個別プロジェクトに対して、PDFの資金を活用したF/Sが実施される。このPDFによる事前調査案件に対しては、JBICの融資が供与されることになっている。

個別プロジェクトとしては、すでに日本側7件、インド側22件がアーリーバード・プロジェクトとして選定されている。日本側のプロジェクトにはウツタル・プラデシュ州とハリヤナ州の自由貿易倉庫地区プロジェクト（三井物産）、ラジャスタン州のニムラナ工業団地共同エネルギーセンター構想（日立製作所）、ニムラナ総合物流ハブ構築プロジェクト（日本郵船）、マハラシュトラ州をベースとするDMICものづくり人材育成プロジェクト（テクノブレン、ソニー）が含まれている。一方インド側のプロジェクトは、ハリヤナ州、グジャラート州、マディヤ・プラデシュ州、マハラシュトラ州などの各州における大

型インフラ案件が中心となっている。

DMICにおける環境関連プロジェクトも進んでおり、10年2月には、環境配慮型の都市整備を両国企業が共同で行うことで日印両国間の合意がなされ、太陽光発電も含めた発電設備の建設や、ITを活用したスマートグリッド建設などを行う計画が発表されている。その実現に向けて、経済産業省は都市開発計画調査を発注しており、その主体として、東芝、三菱重工、日立製作所、日揮などの日本のメーカーも含めた4つの企業連合が選ばれている。

3. DMICの現状と課題

今後、日本企業が、DMICに対して投資していくに当たり、いくつかの課題がある。第1に、インド政府は900億ドルの半分の450億ドルを日本側に期待しているが、この数字は、インド向けの民間直接投資よりこれまでははるかに金額の大きかった対印円借款の累計の倍の規模に及び、現在のペースで円借款を供与してもあと30年近くかかる。そもそも、日本企業がODA以外の形でインドのインフラに投資した例は、極めて少ない。DMICでは日本側7件、インド側22件のアーリーバード・プロジェクトが発表されているが、これらは、仮にDMICプロジェクトが存在していなくてもそもそも計画されていた案件が多い。例えば、日立製作所によるニムラナ共同エネルギーセンターはこの工業団地に進出する日系企業を対象とした発電事業で、仮にDMICがなくても、ニムラナ工業団地が存在すれば、行われていた案件である。

第2に、各州が4つずつの工業団地を設立するという計画に対して、中央政府の調整能力がどこまで及ぶかも問題である。それぞ

れの工業地帯は道路や鉄道などで結ばれるが、民主主義国インドでは土地収用に時間もかかるし、州政府との調整も必要になる。DMICDCの本社機能は、プロジェクトの規模に対して、決して大きなものではないが、日本の連携パートナーたるDMICDCが、中央政府の調整機構をどこまでサポートできるかが課題であるとともに、個別案件の推進に当たっては日本としても個々に十分な対策を講じておく必要もある。

第3に、民間企業の投資エリア選定要因と、両国の政府主導で始まったDMICが提供するメリットとの整合性の問題もある。例えば、輸出入など物流面の要因から、チェンナイなど港の近い都市を選ぶ企業も少なくない。インドのインフラ整備に時間がかかることは常識であり、それをどこまで民間企業が待てるかという問題もある。すでに、日産やコマツ、東芝などのように、首都圏よりも地価が安く港が近いチェンナイ近辺に新しい工場を建設する動きが日系企業の間で広がっている。

第4に、DMICの背骨ともいべきDFCの進ちょく遅延も気になるところである。そもそもインド政府は当初、DFCが11年ごろまでに完成することを目指していたようであるが、相手がインド国鉄であることもあって、今の段階で完成予定時期は17年まで遅れている。DFCの遅れはDMICの遅れにもつながる。

4. 新しい官民協調の形を目指して

筆者は06年に国際開発高等教育機構(FASID)の委託調査で、インドに進出する日系企業が日本政府に「インドにおけるODA関連で何を期待しているか」の調査を行ったことがあるが、当時の調査結果は、そ

れまで東アジアでの成功モデル(官民一体のODAとそれに続く民間企業進出)はインドでは必ずしも機能していないということであった。それが、インドを有望な市場ととらえながら、民間側では投資や事業展開の面で慎重な対応をとるなど官民の温度差となって現れてしまう原因にもなっていた。

日本企業が、ODAによる利益を十分享受できていないと考える最大の理由は、受注比率ではなく、案件完成までにかかる時間の長さである。この点で、各種手続きの簡素化や短期的かつ機動的に活用できるF/S支援制度の構築など、政府レベルでできることは少なくない。

インドでは地場のエンジニアやコンサルタントの能力が高く、現地でのマスタープラン策定においても、実務面で中心的な役割を果たすことも多い。逆に言えば、日本企業が関与できる可能性の高い案件を獲得していくためには、官民が協調して早い段階から積極的に関与していくことが肝要である。DMIC自体は、日本が連携パートナーとしているDMICDCのいかんにかかわらず、インド経済の急成長とともに投資がなされていくであろうが、マスタープランに盛り込まれる案件によっては、そこに日本企業の顔が見えないという現実も起こり得る。

いずれにせよ、DMICはこれまでの日本のインドにおけるビジネスモデルを新たなものとするための大きな試みである。今後に期待したい。

(参考文献)

日本経済研究センター「拡大アジアを拓く インドー新たな成長ステージへ」2009年12月

近藤正規「長期的な対印経済協力のあり方ーインド・モデルの構築」FASID、2006年3月

http://dakis.fasid.or.jp/report/pdf/DP_10_J.pdf