

デリー・ムンバイ間 産業大動脈構想

経済産業省 通商政策局
アジア大洋州課 企画官

せきね よしひろ
関根 仁博



1. プロジェクトの概要

デリー・ムンバイ間産業大動脈構想（Delhi-Mumbai Industrial Corridor Project、以下、DMIC）。日本では耳慣れないプロジェクトだが、インドでは知名度の高い最も注目されているプロジェクトの一つである。現在、円借款を活用し、デリーとムンバイの間約1,500kmに貨物専用鉄道を敷設する計画が進行している。これを産業物流の「背骨」に見立て、この沿線地域に充実したインフラを有する工業団地や物流基地等を整備し、一大産業地域を形成しようとするもので、総事業費は900億ドルともいわれている。

実はこのプロジェクト、2006年の暮れに日本側から提案し、開始されたプロジェクトで、開始当初から日印の協力プロジェクトとして進められている。インド政府は、このプロジェクトの推進主体となるDMIC開発公社を08年1月に設立し、開発計画の策定や関係機関間の調整などを精力的に行っている。また、経済産業省とインド側担当省庁である商工省との間で、プロジェクトの進ちょくや具体的な協力内容等について議論する次官級

会合が設置されており、緊密な協力体制が構築されている。

プロジェクト開始から約3年を経過し、DMICが大きな節目を迎えている。昨年12月、開発対象地域全体の開発計画が策定された。DMICの対象地域は日本の面積を上回る約51万km²と壮大なもので、これはインド全体の16%に当たる。また、対象地域を構成する関係6州でインド全体の約4割のGDPを生み出していること、日系企業の約8割がこの地域に進出していることなどを見ても、この地域は日印双方にとって極めて重要であることがわかる。この開発計画は、対象地域の人口分布や社会インフラの整備状況、産業分布、環境などの詳細な分析をもとに、発展可能性を予測し、対象地域内に定められた24の重点的に開発すべき地域を有機的に結び付ける道路、鉄道、港湾、物流拠点等を示した「DMICの青写真」ともいえるもので、今後この開発計画の実現に向けて関係機関が動き出すことになる。また、並行して、重点的に開発すべき地域ごとの開発計画の策定もすすめられている。

もう一つの動きは、「プロジェクト開発ファ

ンド」の設置である(09年12月)。DMICでは、背骨となる貨物専用鉄道は円借款を活用して整備されるが、工業団地、物流拠点、都市交通システムなどの個別プロジェクトは民間投資により整備される。このため、これらの個別プロジェクトを収益の見込めるプロジェクトとして組成するための準備資金として、日印共同で150億ドル規模のファンドを設置した(日本側の資金は国際協力銀行(JBIC)の融資により措置)。これにより、個別プロジェクト組成のための財政基盤が整ったこととなる。DMICはいよいよ「構想」段階から「実施」段階に入っていくことになる。

個別プロジェクトの組成段階をにらみ、ジェトロとDMIC開発公社は「スマートコミュニティ」の実現に向けた協力覚書を締結した。これは、日本の強みである、再生可能エネルギー、水管理、リサイクルシステム、スマート・グリッド、IT等の環境・システム技術を活かした環境配慮型の地域開発モデルプロジェクトを日印で推進するものである。水や電力が圧倒的に不足しているインドにとって、わが国の環境・システム技術に対する期待は極めて大きい。気候変動や公害問題への意識の高まりの中、日本の高度成長期における環境問題への経験が、大いに活かされることが期待される。また、モデルプロジェクトを成功させることにより、日本の優れた技術をインドで普及させる絶好の機会となる。

これらのDMICの着実な進展は、昨年末に

デリーで開催された鳩山総理とインドのシン首相との首脳会談においても言及され、日印双方からDMICに対する高い期待感が示された。

2. プロジェクトの狙い

インドは、その巨大な人口、旺盛な内需などから、日系企業にとって有望な投資先といわれている。国際協力銀行の日系企業に対するアンケート調査においても、インドは中国に次ぐ有望事業展開先となっている。実際に、インドへの日系進出企業は600社を超え、08年度における日本のインドへの投資額は対前年度比4倍の8,090億円となるなど、日印間の経済関係は拡大傾向にある。しかしながら、日印間の貿易総額は、日中間の20分の1に足らずであり、良好な日印関係、お互いの経済規模などを勘案すると、まだまだ拡大できる潜在性(伸びしろ)がある。今後の日印経済関係をより拡大する上で不可欠なのが「インフラの整備」である。

わが国は、円借款などを活用して、これまでもデリーメトロの建設をはじめ、道路・港湾、上下水道、かんがい施設、発電所などのインフラ整備を支援してきた。インドはわが国にとって最大の円借款供与相手国であり、近年は年間2,000億円以上の支援がなされているが、インドの広大な国土とインフラの整備の現状を考えると、円借款による直接的なアプローチだけでは不十分なのは言うまでもない。そこで、DMICでは、民間活力を最大

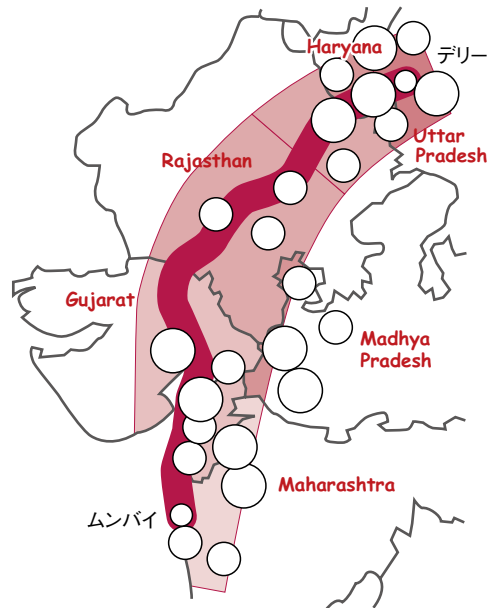
限に活用したインフラ整備を目指しており、デリー・ムンバイ間のインフラ整備が「面的に促進することが期待される。また、インフラを「利用する」のみならず、インフラ整備に「参加」する機会も提供されるであろう。DMICは収益性のあるプロジェクトを組成することにより、民間資金を活用して大規模なインフラ整備を試みるものであり、そのアプローチの面でも世界的に注目されている。

このDMICの枠組みの中で、「アーリーバード・プロジェクト」(先行プロジェクト)というものがある。これは、先行的に取り組むべき個別プロジェクトを日印両国で指定して取り組むもので、日本側7、インド側22のプロジェクトが指定されている。日系企業により民間ベースで既に取り組まれているプロジェクトをDMICの枠組みの中で取り扱うことにより、インド側関係機関の関与や協力を得やすくなるといった効果も出ている。DMICの下、新たな開発プロジェクトのみならず、既存の民間プロジェクトの加速化や日系企業に対する支援要請なども行っており、DMICは日印間の大きな経済協力枠組みとしての機能を果たしている。

3. 終わりに

このDMICは、インド側からみれば、外国(日本)をパートナーとして自国の広域国土開発を進めるものである。大国意識の強いインドから、日本がパートナーとして歓迎の意をもって迎えら

図 DMICの対象地域



(注) 赤線は貨物専用鉄道、○は重点的に開発すべき地域

れているのは、突き詰めれば両国間のこれまでの友好的な関係の積み重ねの結果であり、信頼関係そのものである。その信頼に応えるべく、DMICを単に日系企業の進出や投資環境の整備としてとらえるのではなく、真にインドの経済発展や持続可能な開発につながるものにしていくという視点が欠かせない。また、このDMICのアプローチを参考に、東アジア全体で広域開発を進める「アジア総合開発計画」が東アジア・ASEAN経済研究センター(ERIA)などで検討されている。DMICはインドのみならず、将来的にはアジア全体の成長を後押しするものである。日系企業の積極的な参加を得ながら、日印協力の象徴的なプロジェクトであるDMICをぜひ成功させていきたい。