

貨物専用鉄道建設計画（フェーズ1）第二期【インド】

施策所管局課 国別開発協力第二課
 評価年月日 令和2年4月

1 案件概要	
(1) 供与国名	インド
(2) 案件名	貨物専用鉄道建設計画（フェーズ1）第二期
(3) 目的・事業内容 *閣議決定日，供与条件などを含む	<p>貨物専用鉄道の計画区間であるデリー・ムンバイ間及びルディアナ～デリー・ソンナガル間のうち，特に整備優先度が高いとされるグジャラート州，ラジャスタン州及びハリヤナ州の主要都市を結ぶ新線を建設し，全自動信号・通信システム及び大容量かつ高速の機関車を導入することにより，今後も増加が見込まれる貨物輸送需要への対応及び物流ネットワークの効率化を図り，もって経済成長の促進及び環境問題の改善に寄与するもの。</p> <p>案件の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土木工事 ・電気・通信関連工事 ・車両調達 ・コンサルティングサービス <p>ア 閣議決定日：平成22年3月26日 イ 供与限度額：902.62億円 ウ 金利：0.20%（コンサルティングサービスは，0.01%） エ 償還（据置）期間：40（10）年 オ 調達条件：タイド</p>
2 事業の評価	
(1) 経緯・現状	<p>ア 社会ニーズの現状</p> <p>本事業計画当初，インドでは，貨物輸送量が年率約10%台で伸びる一方で，貨物鉄道の輸送能力は限界に近づいており，特に大消費地・生産拠点である首都デリーと西部の玄関口であるムンバイ大都市間における，大量輸送が可能で道路輸送に比べ環境配慮型である鉄道の整備・強化は同国の経済成長において不可欠な課題となっていた。現在においても，インドでは貨物輸送量が年率約10%台で成長する一方，2013年から2017年の貨物鉄道輸送量は年率約2%弱の伸びに留まる。このため，貨物鉄道の輸送能力の逼迫と貨物輸送能力の増強による線路容量の逼迫の改善の必要性が，引き続き見込まれることから，現在も本事業に関する社会的ニーズがある。</p> <p>イ 事業遅延に関する経緯・現状</p> <p>土木工事（軌道工事）について，インド政府による住民移転及び用地取得，アラインメント上の障害物除去の遅れ等により土木工事が遅延した。さらに，実施機関による多数の設計変更への対応，それに伴う実施機関と受注者間の契約変更に関する係争解決のため時間を要した。実施機関及びインド政府に対して，日本政府から累次に亘り働きかけを行った結果，現在では，用地引渡しは99%完了済。実施機関と受注者間の係争については，解決に向けた働きかけを継続している。信号・通信システムや車両を含む，全ての施設供用開始時である2027年5月をもって事業完成となる見込み。</p>

(2) 今後の対応方針	<p>本件に関する社会的ニーズが引き続きあり、事業完成後は当初予定どおりの効果が見込まれているため、実施機関と受注者間の係争等進捗を妨げている要因の解決に向けて慎重にフォローしつつ、本事業を継続する。</p>
3 政策評価を行う過程において使用した資料等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交換公文 ・ 外務省の約束状況に関する資料及び案件概要 (https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/data/zyoukyou.html) ・ 国際協力機構の案件検索 (https://www2.jica.go.jp/ja/yen_loan/index.php) ・ 国際協力機構の事業事前評価表 (https://www.jica.go.jp/activities/evaluation/before.html) ・ そのほか国際協力機構から提出された資料