

案件概要書

2026 年 10 月 27 日

1 基本情報

- (1) 国名：インド
- (2) 事業地域名：タミル・ナド州チェンナイ都市圏（人口：約 1,450 万人）
- (3) 案件名：チェンナイ地下鉄建設計画（フェーズ 2 追加路線）（第一期）
（Chennai Metro Project Phase 2 Additional Corridors (I)）
- (4) 計画概要：

インド南部タミル・ナド州のチェンナイ都市圏において、大量高速輸送システムを建設することにより、増加する旅客需要への対応並びに道路交通の混雑緩和及び自動車公害減少を図り、地域経済の発展並びに都市環境の改善及び気候変動の緩和に寄与する。

2 計画の背景と必要性

- (1) 本計画を実施する外交的意義

インドは基本的価値を共有する戦略的に重要なパートナーであり、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の実現のため、今後とも日印関係を更に発展させていくことが重要である。2026 年 7 月の高市総理の訪印時には、「特別戦略的グローバル・パートナーシップ」を一層強化するため、幅広い協力分野について議論がなされ、昨年 8 月の首脳会談で発表された「今後 10 年に向けた日印共同ビジョン」の下、共通の成長・繁栄・強靱性のための戦略的方向性を共有する信頼のパートナーシップとして両国関係を一層強化すべく、相互補完的な協力を推進することで一致するなど、我が国にとってのインドの重要性は着実に高まっている。

インドは国全体の経済規模において今後日本を上回ると予測されている一方、世界の貧困人口の約 2 割を抱え、世界的な SDGs の達成の観点からも同国の経済社会開発の必要性は大きく、引き続き支援を必要としている状況にある。同国に対する開発協力は上記の「日印特別戦略的グローバル・パートナーシップ」の重要な構成要素であり、日印関係を一段と強固なものとし、FOIP のビジョンの下での法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序の維持・強化やグローバル・サウスとの関係強化等にも資することから、外交的意義が大きい。

本計画はチェンナイ都市圏において、大量高速輸送システムの建設を通じて、同都市圏の自動車公害の減少、地域経済の発展、及び気候変動の緩和等に寄与するものであり、インド政府が掲げる「メトロ政策」（Metro Rail Policy（2019 年更新版））に整合し、我が国が対インド国別開発協力方針の基本方針に掲げる「包摂的かつ持続可能な成長」に合致する。また SDGs のゴール 8「包括的な経済成長」、ゴール 9「強靱なインフラの構築、包摂的で持続可能な工業化の促進とイノベーションの育成」、ゴール 11「包括的な都市の整備、持続可能な輸送システムの構築」、及びゴール 13「気候変動対策」に貢献すると考えられることから、本計画の実施を支援する必要性は高い。

（２）インドにおける都市交通セクターの課題及び本計画の位置付け

インドでは自動車の登録台数が急増（2003年の6,700万台から、2020年には32,000万台、インド道路交通省 2024-2025 年鑑）する一方で、公共交通インフラの整備は途上であり、交通渋滞に起因する経済損失及び大気汚染・騒音等による都市環境の悪化や健康被害が深刻化している。インド政府はこれらの課題に対応するため、「メトロ政策」において、公共交通システムの整備を推進する方針を掲げている。

チェンナイ都市圏は、インド有数の人口規模（約 1,450 万人、チェンナイ包括的交通計画（Comprehensive Mobility Plan 2023－2048、以下「CMP」））と人口密度（約 18,000 人/km²、CMP）を有しており、2048 年に人口 2,000 万人に達する想定（CMP）。また同都市圏はインドにおける日系企業の有力な進出先の一つであり、2025 年 10 月時点でチェンナイ日本商工会（加盟企業 216 社）はインドで 3 番目の規模を有する（インド日本商工会、2025 年）。同都市圏の自動車登録台数は約 900 万台（2022 年、CMP）に達し、自動車の排気ガスも要因の一つとなっている大気汚染については、チェンナイ都市圏の PM2.5 年平均濃度は 26µg/m³（2021 年、WHO）であり、WHO ガイドライン値（5µg/m³）の約 5.2 倍に達している。また市内中心部での車両平均走行速度はピーク時で時速約 14km（CMP）にとどまっており、交通渋滞も深刻化している。

かかる状況を踏まえ、タミル・ナド州においてメトロの整備は都市交通政策・都市環境問題対策の柱の一つとなっている。本計画は、同都市圏において、郊外の新興住宅地域、大規模バスターミナル及び建設中の新国際空港と都心部を結ぶ計 3 路線（総延長約 90km）を整備するものである。本計画は、郊外地域と都心部との連結性向上や既存交通機関との接続強化、新国際空港へのアクセス確保を通じて公共交通ネットワークを強化し、増加する輸送需要への対応とモーダルシフトの促進を通じた交通渋滞の緩和、移動時間の短縮及び環境負荷の低減に寄与する重要な都市交通インフラ事業として位置付けられる。

3 計画概要

* 協力準備調査の結果、変更される可能性あり。

（１）計画内容

- ア 土木工事：高架／地上区間（約 85km）、地下区間（約 5km）、高架／地上駅（50 駅）、地下駅（2 駅）及び軌道工事
- イ 電気・通信・信号システム・駅部設備工事・車両保守基地工事・自動料金収受システム等の調達
- ウ 車両調達
- エ コンサルティング・サービス：入札補助、施工監理等

（２）期待される開発効果

1 日当たり約 48 万人の鉄道利用を通じ、渋滞緩和や交通事故の削減に貢献しつつ、大気汚染の軽減や鉄道駅開発による経済効果が見込まれる。

（３）借入人：インド大統領

（４）被援助国側実施機関：チェンナイ交通公社（Chennai Metro Rail Limited）

（５）他ドナーの動向・ドナー連携の可能性：実施機関は新線 1 路線及び既設 1 号線・4 号線の延伸部分の土木パッケージについてアジアインフラ投資銀行（AIIB）

等からの資金調達を検討している。

(6) 実施体制、運営・維持管理体制

供用開始後の運営・維持管理は実施機関の運営・維持管理部門が行うが、一部の設備関連分野等については外部への委託を通じ業務効率化や財務負担軽減を図る予定。開業済他路線における定時運行率は99%以上となっており、運営・維持管理に特段の問題は生じていない。技術面・財務面において特段の問題は確認されていないが、詳細は協力準備調査で確認する。

(7) その他特記事項

- ・ 環境社会配慮カテゴリ分類：A
- ・ ジェンダー分類：GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）
- ・ 本邦技術活用の可能性：協力準備調査においてタイド条件の適用を検討する。

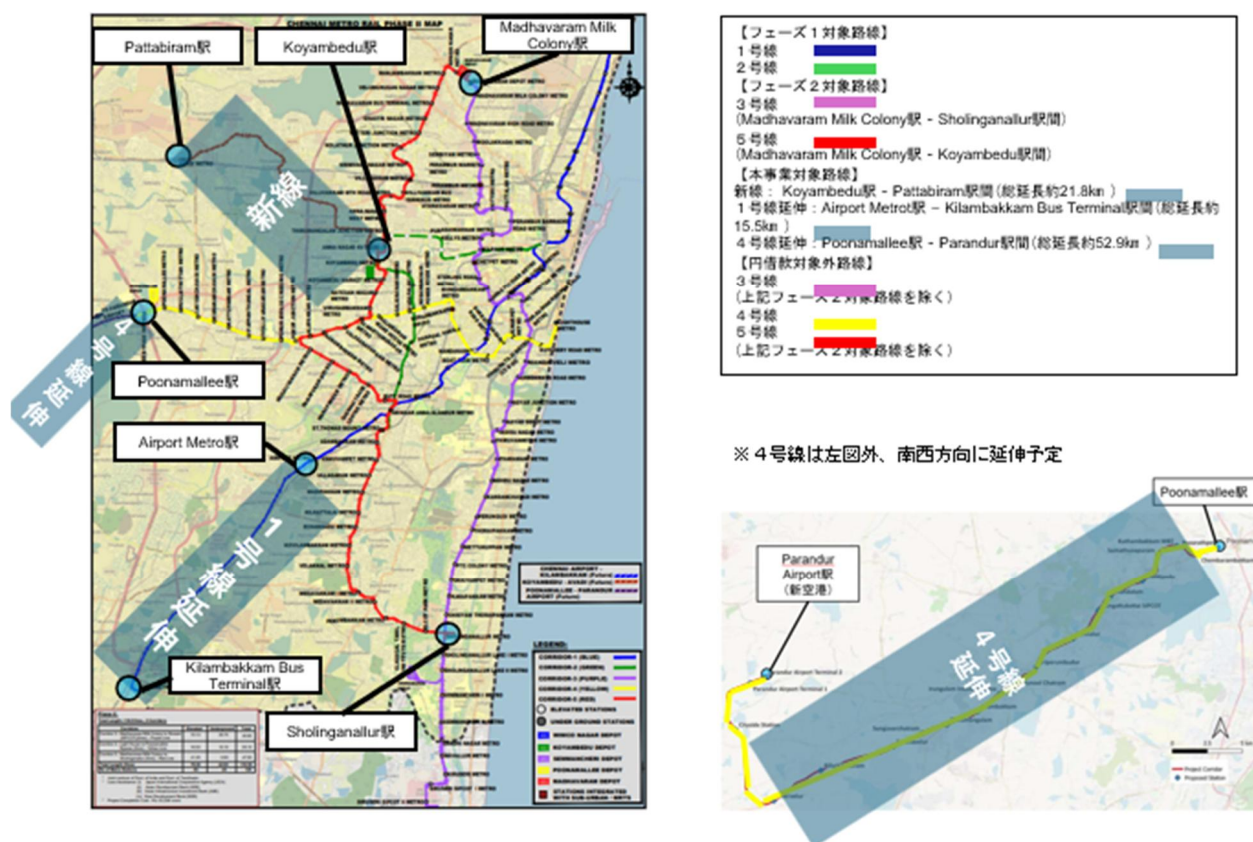
4 本計画に適用する類似案件の教訓

平成9年インド国向け円借款「デリー高速輸送システム建設事業」及び同フェーズ2事業の事後評価結果（評価年度各2010年、2015年）等より、メトロ駅周辺のアクセス改善が課題として挙げられており、他公共交通システムの運営機関との調整が望ましいとの教訓が得られている。本計画でも同様の取り組みを行う予定である。

以 上

[別添資料] 地図 インド「チェンナイ地下鉄建設計画（フェーズ2追加路線）（第一期）」

地図 インド「チェンナイ地下鉄建設計画（フェーズ2 追加路線）（第一期）」



出典: Chennai Metro Phase II Route Map (<https://chennaietrorail.org/wp-content/uploads/2025/03/Phase-II-Map-Updated-Map-PHASE-2.pdf>) 及び Chennai Metro Rail Limited「DETAILED PROJECT REPORT (DPR) FOR METRO RAIL TRANSIT SYSTEM (MRTS) BETWEEN POONAMALLE AND PARANDUR」より JICA 作成