



林 寛爾 氏

日本経済団体連合会 事業本部 副本部長

1979年日本経済団体連合会入局。経済協力部、アジア部、国際本部、社会本部を経て、現職。主にアジア地域諸国の政府・経済団体ならびに国際機関との対話を通じて、国際的な問題の解決と諸外国との経済関係の緊密化をはかってこられた。

対象事業

現地調査:2007年6月

インド

- デリー高速輸送システム建設事業
- ヤムナ川流域諸都市下水等整備事業

- バンガロール上下水道整備事業
- 西ヤムナ運河水力発電事業

わが国がODAを開始したのは1954年であるが、日本経団連でも1958年5月に経済協力委員会(現在の国際協力委員会)を設置し、それ以来、2007年5月に公表した意見書「わが国国際協力政策に対する提言と新JICAへの期待」に至るまで、ほぼ毎年のように提言を行ってきている。

国際協力に携わる経済団体職員の立場は、居心地のよくないものである。関係省庁・実施機関と企業の間であり、いわゆる耳学問は多少あるが、ODAの現場に足を運ぶことはめったになく、現地現物に弱い。

このような立場の者が今回、わが国の円借款供与先としては最大となったインドを訪問し、円借款プロジェクトを直接視察できたことは得がたい経験であった。インドで見聞きした案件について雑感を記したい。

1. デリー高速輸送システム(デリーメトロ)

デリー高速輸送システムは、小泉首相(当時)はじめ多くの有力者が訪れており、評価の高い案件とあってよい。乗降マナーなど、押付けにならない程度に「しつけ」教育も行われており、ソフト面の協力もなされていた。日本の協力を示す表示もきちんと置かれていた。

ただ、利用者の目に最も触れる車両が韓国のロテム製であるため、「デリーメトロは韓国の援助だ」と勘違いしている利用者がかかなりいるという話を聞いた。それ自体はおかしいと思う。しかし、わが国民間企業がアジア諸国の産業協力拡大に長年に取り組んできたことも事実である。日本製が採用されるに越



デリーメトロ(広軌なので日本の車両よりも中は広い)

したことはないが、偏狭な愛国主義にとらわれず、win-winの国際的な産業協力関係が構築できたのであれば、それはそれでよいのではないかとこの考えも成り立つ。

韓国は97~98年の通貨危機で経済が大混乱に陥り、その後ビッグ・ディール(財閥間の事業交換・統廃合)を余儀なくされた。ロテムは大手車両メーカーが合併してできた会社で、デリーメトロで息を吹き返したと仄聞する。わが国のODAで日韓の産業協力が進み、間接的ながら韓国企業復活に一役買ったことになる。ODAの波及範囲は広く、思いがけない効果をもたらすことを痛感した。

2. 西ヤムナ水力発電事業

西ヤムナ水力発電事業は、着工の遅れ、出力不足、機器の故障など、多くの問題を抱えている案件である。現場からはすでにハリヤナ州電力庁本部に対して改善提案が出され、電力庁は政府の了承が得られれば、外部コンサルタントを雇って改修計画を作成することとしている。



西ヤムナ運河水力発電事業(堰の下流側、先方に見えるガントリークレーンで各放水路の開閉を行う)

問題は、改修するとしても、インド側が借金(円借款の利用)をしてまでリハビリを行うかどうかである。制度上は、リハビリ無償でスペアパーツなどを供与できるが、その場合所管はJBICではなく、しかも予算規模は数十億円と大きくない。一方で、降雨量の減少といった根本的な問題もあり、本事業の持続性にも議論の残るところである。

先に記したように、経団連は2007年5月に国際協力の提言を公表した。そこでは、円借款事業の形成から実施までの期間半減を要請するとともに、新JICAでは有償資金協力と無償資金協力、技術協力の3つを一体的に運営管理することを強調した。

新JICA発足まであと1年。わが国国際協力の実をあげるためには、3メニューの連携をいかに強化するかがポイントとなる。今回の出張でこの点を再確認できたことは収穫であった。