

## インドにおけるODA円借款の評価

日本経団連国際第二本部

国際協力グループ長 林 寛爾

わが国がODAを開始したのは1954年であるが、日本経団連でも民間の立場から対外経済協力を推進するため、1958年5月に経済協力委員会（現在の国際協力委員会）を設置している。爾来、本年5月に公表した「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、世界の援助潮流の変化やわが国経済を取り巻く環境変化に対応しながら、会員企業・団体の要望や意見を集約し、ほぼ毎年のように提言を行ってきている。

そうした経験から、効率的な開発援助を行うためには、執行機関の一元化が不可欠であるとし、1997年4月に公表した「政府開発援助（ODA）の改革に関するわれわれの考え」では、「国際協力庁」（仮称）の設置を経団連は提言している。そのため、来年10月に発足する新JICAに対しては、経済界の要望や思いがようやく実現した感がある。無償資金協力の扱いなど、今後さらに検討すべき事項があるものの、大きな進展であることには間違いない。新JICAが開発援助関係者のみならず、広く国民一般の期待に応え、その結果としてわが国の援助理念が開発途上国だけでなく、いわゆるドナー諸国（援助供与国）でも理解され、共有されていくことを心から望んでいる。

経済団体の国際協力担当者は、政府や民間のODA関係者の中であって、居心地のよくない場所に位置している。ビジネスとしてODAに直接関わっているわけではないが、国際協力の制度や政策について経済界の意見をとりまとめる必要があるため、関係省庁や実施機関との接触は多く、いわゆる耳学問は多少ある。しかし、ビジネスとしてODA案件の発掘・形成、あるいは個々の契約に直接関わることはまずなく、ODAの実務経験はほぼゼロといってよい。また、建設中や建設後のODAプロジェクト・サイトに足を運ぶことはめったになく、生産現場の世界でいま流行っている「現地現物」に弱い。

このような立場の者が今回、交換公文ベースではわが国の円借款供与先として最大となったインドを訪問し、円借款プロジェクトの現場を直接視察できたことは得がたい経験であった。以下、インドで見聞きした4案件を中心に雑感を記したい。

### 案件視察日程（6月17日～23日）

6月

17日(日) 成田→デリー着

18日(月) J B I Cデリー事務所訪問

デリー高速輸送システム（デリーメトロ）視察

ハルディア国家計画委員会副委員長付顧問面会

- 19日(火) ヤムナ河流域諸都市下水等整備事業視察  
西ヤムナ水力発電事業視察
- 20日(水) デリー→バンガロール  
バンガロール上下水道事業視察
- 21日(木) インフォシス社訪問  
トヨタ・キルロスカ社訪問  
JETROバンガロール事務所訪問  
バンガロール→デリー
- 22日(金) JETROデリー事務所訪問  
ナラヤンJBICデリー事務所顧問(元財務次官)面会  
商工省産業政策振興局「ジャパン・セル」訪問  
デリー発
- 23日(土) 成田着

## 1. インドの全般的印象

今回デリーとバンガロールを訪問して感じたのは、街中を走っている車が思っていた以上にきれいだったことである。実は10年ほど前、パキスタンのカラチを訪問したことがある。その時は日本車や新車をあまり見かけることはなく、ベントなど年代ものの欧州車や小型車が街中をひしめいていた。バンコク、ジャカルタ、マニラといった東南アジアの都市を走る車に馴染んでいた身からすると、カラチ市内を走る自動車は大層古めかしく、表現は適正でないが、中古車とポンコツ車のオンパレードだった。その時の記憶があまりにも鮮明だったためか、南西アジア諸国を走る自動車はあまりきれいではないという偏見を持ってしまっていたようだ。

だが、今回のインド訪問で、固定観念を修正することとなった。うれしい修正である。実はその予兆はあった。昨年4月にイスラマバードを訪問したが、街中を疾走する自動車の中に日本車をかなりの数見かけ、総体としてきれいな自動車が多く走っているという印象を受けた。イスラマバードとカラチとは違う。なぜ違うのか。場所が違うからか、それとも歳月が経ったからか。その回答を得るには、南西アジアの別の大都市を訪問し、比較するしかないと思っていた。その意味で今回の出張は、「南西アジアの大都市の自動車はきれいになったという印象を持ったが、はたしてこの認識は正しいか」という仮説を検証する旅でもあった。

デリー空港からホテルに向けて、車に乗り込んだのはもう夜中だったが、周りの車の様子はよくわかった。イスラマバードと同じように、デリーの自動車もきれいだった。どうやら南西アジアでも車はきれいになっているようだ、とりあえずの回答を得る。

翌朝、デリー中心部を車で見て回った。市街地を一巡しただけで、インドでもモータリゼーションが急速に進んでいることが見て取れた。乗用車ではマルチ・

スズキ、トヨタ、ホンダ、現代、GM（シボレー）などが疾走していた。モータリゼーションというのは、見方を変えれば新車販売が急速に伸びることであり、新車、すなわちきれいな自動車が大量に街中に出回ることである。逆に街中を走る自動車がきれいになってくれば、それはモータリゼーションに火がつき、進行しつつある証左といえるのかもしれない。

モータリゼーションの進行とともに、女性の進出が盛んになっているという印象を受けた。車を運転している女性をかなり多く見かけたからだ。総数からすればごくわずかかもしれないが、女性ドライバーの増加は長期的に見ると、インド社会に小さくない変化をもたらすと思われる。

ただ、トラックはタタ社製しか見られなかった。タタの低価格トラックには、逆立ちしても敵わないというのが、ある日本の自動車メーカーの人の話であった。すこし脱線するが、インドのトラックは装飾が派手であった。インドのトラック野郎は、日本のトラック野郎以上に車を派手に塗装し、飾り立てていた。「派手〜！」と思わず口にしたところ、同行していた内田勝巳さん（JBICプロジェクト開発部開発事業評価室長）に「パキスタンはもっと派手ですよ。こんな目じゃないですよ」と言われ、「上には上がある。世の中広いものだ」と感じた次第である。

インド市場の攻略では、戦後の日本経済を引っ張ってきた2大産業である自動車業界と家電・電機メーカーとで明暗を分けている。開発途上国や新興諸国の市場では、「とにかく低価格。あとは丈夫で長持ちする製品であればそれでよい」、というのが一般的な消費者心理かもしれない。これに迅速に応えることができるか否かが、成否を決める。携帯電話やエアコンでは、日本製品は明らかに苦戦を強いられている。インド市場では、日本市場での電機製品の経験があまり参考にならないのだ。日本という sophisticated された市場での法則が通用しない。あるいは、国内市場への依存度が高く、インド市場の急激な構造変化についていけなかったのかもしれない。

例えば、インドでは頻繁に停電が起こる。電力の供給が回復する時、急激に電圧が上がることもある。その時、高性能電子部品を組み込んだ日本製エアコンは、急激な電圧上昇に耐え切れず、故障することが多いと聞いた。ちょうどサッカーの試合で、芝の状態のよいピッチで戦い慣れているヨーロッパ・チームが、グラウンド・コンディションの悪い競技場で中南米のチームと試合をすると、だいたい分が悪いというのと同じである。スポーツの世界と同じように、劣悪な環境下に慣れたタフなヤツ（製品）が勝つということが、はしなくも証明されたような気がした。

ところで、きれいになったのは自動車ばかりではない。街を出歩く人々の身なりもこざっぱりしていた。これには正直驚いた。東アジアの奇跡と停滞する南西アジアというステレオタイプ、インドは貧困に苦しむ世界最大の民主主義国という先入主にあまりに強く染まりすぎていたようだ。自らの不明を恥じなければな

らない。思い込みや観念論よりも、一度現地を訪問し、自分の目で見ることの重要性を痛切に感じた。

インドは1991年以来、経済改革への取組みを本格化させた結果、1990年代を通じて平均6%を超える経済成長を実現している。東アジアの奇跡として、その経済発展を賞賛されていたASEAN諸国や韓国が1997年のアジア通貨危機とその余波に苦しんでいた時期に、また日本経済が平成の長期不況から脱出すべく、もがいていた90年代半ば以降、インドは経済成長の足取りを着実に速めていたのだ。そうした結果がこのような変化をもたらしたのだろう。

例えば、数はそんなに多くなかったが、一時停車中に車のドアガラスをたたき、物を売るいわゆる物乞いの少年・少女がいた。男の子は短パン、Tシャツ、女の子はスカートという「いでたち」で、アジアのどこの国にでもいるような格好であった。身なりの上からも、アジア諸国間の差はなくなりつつあるような印象を受けた。

インドは明らかに変わりつつある。人口の多い開発途上国が変化し始めると、その変化は速く、かつ大きい。中国がそうだった。日本企業はそうした変化についていけるのか。ぜひついていって、ビジネス・チャンスを拡大し、結果として日印両国の経済交流拡大に結びつけてほしいと願っている。

## 2. 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では、今回は地下鉄部分のみを視察した。まず、東京でいえば霞ヶ関にあたる Central Secretariat 駅を訪問し、そこでデリーメトロの概要を聞いた。デリーメトロでは、改札を通過してプラットフォームに入る時には、電子チップが組み込まれたコイン型のトークンを軽く改札口に接触させ、改札を出る時には、トークンを改札の回収口に入れる方式を採用していた。非接触IC技術「フェリカ」の応用である。1回きりの利用者はトークンを使うことになるが、トラベル・カードという定期券（日本の地下鉄カードのような形をしている）も、利用できるようになっていた。電子・情報など新しい技術の導入は、これから新たに建設される鉄道システムのほうが断然有利であり、この方式はニューヨークやソウルの地下鉄より進んでいるのではないかと感じた。

デリーメトロについての説明を一通り聞いた後、地下鉄に乗車し、Rajiv Chowk 駅までの2区間試乗した。車内は落書きもなく、日本の地下鉄とほとんど変わらない。インドの鉄道は広軌なので、むしろデリーメトロのほうがゆったりしていて余裕があった。プラットフォームには、利用者が整然と並ぶように線が引かれるなど、乗降マナーに関し押し付けにならない程度に「しつけ」教育も行われていた。援助というと、ややもすれば技術的側面に目が行きがちであるが、こうしたソフト面にも目配りがきちんとなされているのは評価できる。これからの国際協力においても、ソフトの重要性、ソフト・パワーの活用がますます重要となっていくことは間違いない。

国際協力やODAを議論する中で、日本の協力を援助受入れ国の人々にきちんと理解してもらいたいという意見がある。日本国民の税金や財政投融资（原資は簡易生命保険）などで援助しているのだから当然だと、とくに政治家がそういう主張をよくする。

Central Secretariat 駅には日本の協力を示す表示もきちんと置かれ、「建設費の約60%が日本の援助によるもの」であることが、円グラフでわかるようになっていた。デリー高速輸送システムは、小泉首相（当時）や麻生外務大臣など多くの有力者も視察に訪れたプロジェクトで、評価の高い案件とあってよい。ただ、日本の援助に感謝する表示があるにもかかわらず、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かなりいるという話を聞いた。その時には、さすがに「日本国民の税金が使われているのに、それはおかしい」と反発した。しかし、しばらく時間をおいて落ち着いて考えてみると、あまり感情的になるものではないと思うようになった。

これまで経団連でやってきた仕事の半分以上は、アジア各国との経済交流を拡大するためのものであった。韓国、中国、台湾、香港といった東アジア諸国・地域、タイ、インドネシア、フィリピンなどのASEAN諸国との貿易、投資、技術交流を活発化し、相互の経済的利益の向上を図る活動である。そのためには、道路、港湾、鉄道、電力、工業用水などのインフラを整備し、ビジネス環境をよりよいものにしなければならない。その最大の手段がODAによる経済協力の充実であり、経団連が熱心に働きかけてきた事柄である。

また、経団連はアジア各国の産業競争力強化に協力するとともに、工業化をなし遂げたアジア諸国との間では、産業協力の拡大に長年取組んできた経緯がある。近隣のアジア諸国をはじめ世界各国とは、競争しつつも友好関係を保たなければならない。いわゆる「競争と協調」の世界である。

もとより、円借款事業にわが国の製品やシステムが採用されるに越したことはなく、産業界としてはその方向で頑張るしかないのだが、一方で偏狭な愛国主義にとらわれず、win-winの国際産業協力関係が構築できれば、それはそれでよいのではないかという考えも成り立つ。

例えば、韓国は97～98年の通貨危機で経済が大混乱に陥り、その後のビッグ・ディール（財閥間の事業交換・統廃合）を余儀なくされた。仄聞するところでは、ロテムは現代精工、大宇重工、韓進重工など韓国の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いう。

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。わが国ODAによる国際貢献は予想以上に波及効果大きい。意外なところで意外な効果が出てくるものだと感じた次第である。

とはいうものの、デリーメトロを通じて、わが国の土木や鉄道車両、運行システムの技術をインドに見せつけ、いやインド側に正當に評価してもらい、これを

ぜひともデリー・ムンバイの高速貨物鉄道に結びつけてほしいものである。

### 3. ヤムナ河流域諸都市下水等整備事業

ヤムナ河流域諸都市下水等整備事業では、ハリヤナ州カルナールの下水処理場を視察した。下水処理場は、デリーからヤムナ河沿いに150km北に遡上したところに位置している。目的地に向かう途中の田園風景は緑にあふれていた。それだけを見ていると、ここがフィリピンなのかスリランカなのかわからなくなってくる。樹木も含めて、これまで旅した東南アジア各国の道沿いの風景もほとんど変わらず、ベトナムといっても、インドネシアといっても通じるようなところであった。

ヤムナ河流域諸都市下水等整備事業の評価に入る前に、下水処理技術について簡単に説明したい。この記述は、長岡技術科学大学21世紀COEプログラム「グリーンエネルギー革命による環境再生」の「メタン発酵バイオリアクターの開発と分子微生物生態解析」によるところが少なくないことを、予め断っておきたい。

わが国の下水処理技術の中心は活性汚泥法であるが、インドではUASB (Upflow Anaerobic Sludge Blanket) 法という嫌気性生物を用いた処理方式が中核となっている。UASB法というのは、嫌気性微生物によって有機物をメタンガスと炭酸ガスに分解する技術で、活性汚泥法のように曝気をする必要がなく、きわめて経済的な処理方法だという評価を得ている。

しかし、UASB法単独の下水処理では、BOD（生化学的酸素要求量）除去率は50～60%と悪く、このままでは放流基準を満たすことができない。そのため、UASBプロセスの後に、低コストで効率のよい方式をいかに組み込むかが、研究者や研究機関の間での大きな課題となってきた。

インド政府はさまざまな組み合わせを試行した後、わが国の長岡技術科学大学の原田研究室が開発したDHS (Down-flow Hanging Sponge Reactor) 技術を試験的に採用した。DHS技術というのは、ポリウレタン製のスポンジ担体を生物保持担体として用いる好気性生物処理技術で、現在カルナールの下水処理場に大規模実証プラント（処理日量1000トン、処理人口7000人規模）を建設・稼働させている。ポリウレタン製のスポンジ担体はきわめてシンプルなつくりで、だれでも保守・修繕でき、しかもコストがほとんどかからないので、開発途上国や財政基盤の弱い自治体などに向けた処理技術といえよう。

UASBとDHSを組み合わせたシステムは、無曝気方式で好気性微生物を用いるきわめてユニークな処理技術であり、ランニング・コストを活性汚泥法の5分の1から10分の1まで低減できる革新的技術だと、原田研究室は胸を張っている。

現在、インド環境森林局、河川環境保全局、長岡技術科学大学原田研究室の3者でUASB・DHSシステムの有効性についての詳細なデータを入手すべく、共同研究を進めているところである。われわれが訪問した時にも、原田研究室の大学院生（博士課程の小野寺崇さん）が下水処理場に泊り込んで研究活動を続け

ている最中だった。小野寺さんは水質データの採取などモニタリングとともに、機器の保守・管理を行っていたのだが、われわれが訪ねた日は自ら説明役を買って出て、親切に対応してくれた。

カルナールのUASB-DHS実証プラントは、外部から人為的に曝気しなくても、BOD除去率95%と高く、既存の活性汚泥法に匹敵する優れた処理能力を安定的に発揮している。インドの環境森林局はこれを高く評価し、タージ・マハールで有名なアグラに本プラント（処理水日量14000トン、処理人口7万人規模）を建造することとしている。

以上のように、UASB-DHS方式の下水処理技術は、財源が乏しく、電力供給が十分でない開発途上国にとくに適した方式とあってよい。カルナールの実証プラントは期待した成果を収めつつあり、大いに評価できるものである。今後、実証実験を繰り返して下水処理能力をさらに向上させれば、世界中の下水処理、水質改善に貢献できる技術として期待される。

また、カルナールの下水処理場では、長岡技術科学大学が開発した技術を、学生が中心となって関係者に移転を行っていた。こうした草の根レベルとあってよい技術移転についても、民間交流のひとつとして高く評価したい。

ただ、下水処理場を見て感じたのは、ゴミに関する考え方や公衆道徳が日本とインドでは違うということである。そもそも河川の位置づけが違う。インドでは、河川が風呂場であり、トイレであり、ゴミ箱でもある。何でもありである。したがって、いろいろな物が流れてくる。日本と比べて目立ったのは、ビニールをはじめとする生活ゴミである。インドにはゴミ収集のための制度が整っていないのかもしれない。ゴミ出しについては、「お説教」主体の道徳教育だけで協力を得るのは難しいと思われる。何かしらのインセンティブを付与し、地域住民が協力する気になる方式を、ハードとソフトの両面で仕組んでいくことが必要なのかもしれない。

#### 4. 西ヤムナ水力発電事業

カルナールの下水処理場を視察した後、西ヤムナ水力発電事業のプロジェクト・サイトに向かった。この日は朝7時にデリーのホテルを出発、午前中に先に紹介した下水処理場を視察し、途中昼食（午後1時～1時40分）をはさんで現場に着いたのが、午後2時30分ごろであった。発電所まで車で6時間以上かかったことになる（帰りも同じぐらい時間がかかった。発電所を午後6時すぎに出て、デリーのホテルに着いたのは夜中の12時前。ターバンを巻いた運転手さんご苦労さんでした）。

西ヤムナ水力発電事業は、着工の遅れ、出力不足、機器（シルト・イジェクター、フロント・ゲート）の故障など多くの問題を抱えている案件である。われわれを出迎えたハリヤナ州電力庁側も、現状がきわめて不本意であること、日本側の本プロジェクトに対する評価が低く、現状をどうかしなければいけないという

気持ちは伝わってきた。現場からはすでに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、外部コンサルを雇って改修計画を作成することとしている。ただ、富士電機が納めた電気系統の機材については、現場の技術者たちは高く評価していた。

この事業のパフォーマンスを当初想定していたレベルまで向上させ、プロジェクトそのものを生き返らすには、なすべきことは多々ある。何はともあれまず壊れた部品を交換し、改修しなければならない。問題は改修するとしても、インド側が借金（円借款の再利用）してまでリハビリを行うと判断するかどうかである。わが国の制度上は、リハビリ無償でスペアパーツなどを供与できることとなっているが、無償資金協力の所管はJ B I Cではない。しかも、予算規模は数十億円と大きくない。円借款プロジェクトのリハビリに数十億円しか充てられないというのは、まさに「大海の一滴」と言うしかない。

どこの世界でもそうであるが、自分の担当外の仕事（案件）に対しては冷淡である。本件も調整には手間取ると思われる。ただでさえ少ない出力を取り戻すために、リハビリする必要があるのか、他の案件に投資したほうが投資効率としてはよいのではないか、といった議論が出てきても不思議でない。

前述したように、日本経団連は5月に「わが国国際協力政策に対する提言と新J I C Aへの期待」をとりまとめた。そこでは、円借款事業の形成から実施までの期間半減の要請とともに、新J I C Aになったら円借款と無償資金協力、技術協力の3つをひとつの部署で一体的に運営管理することを強調した。

新J I C A発足まであと1年強。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。そのためにはタテ割りの発想を脱し、多くの案件で円借款と無償資金協力、技術協力の有機的連携が実現することが求められている。本件をそのテスト・ケースにすべきであるとまでは言わないが、今後の課題であることには違いないであろう。新J I C Aになってどう変わるか、楽しみでもある。

## 5. バンガロール開発について

バンガロール上水道事業は、総じてうまくいっている事業である。クボタが納めたポンプも元気に動いていた。水はふんだんにあり、当面とくに心配することはないように思われた。

ここでは、バンガロール全体の開発について記したい。バンガロールはタタ・コンサルタンシー、インフォシス、ウィプロなどのITやソフトウェア産業の急成長がきっかけとなり、わが国でもよく知られるようになったが、インフラ整備に関しては引き続き努力しなければならない都市である。

まず電力。家庭用も産業用も供給が不安定であり、バンガロール進出日系企業はみな自家発電設備（ジェネレータ）を持ち込み、操業している。雨量に影響されない火力発電所を増やす必要がある。交通インフラでは、道路と鉄道の双方を



整備する必要がある。来年5月にバンガロールの新空港がオープンすることになっており、ハイウエーの建設が急がれる。鉄道については、トヨタ・キルロスカ社の担当者から高速貨物鉄道に関し要請があったことが興味深かった。

トヨタではバンガロールで生産した完成車のうち10%程度を鉄道でデリーに輸送しているという。現在、年5万台規模の生産を5年後には25~30万台にまで拡大することになっている。そうすると、増産した完成車は5分に1台の割合で配送しなくてはならない。工場は住宅地に隣接しており、5分に1台のペースで運び出すとなると、排気ガスや騒音など周辺住民への環境面での影響が懸念される。そこで、トラック輸送の割合を減らして、鉄道輸送を増やそうというのがトヨタの計画である。バンガロール・デリー間の鉄道網を整備するとともに、ホンダやスズキが生産している北部諸州とデリーとの鉄道網が整備されれば、貨物車両を有効活用できるので、インドに進出している日系自動車業界全体として鉄道網の整備に取り組もうとしていた。トヨタでは鉄道輸送増強に向けて、自動車工場の敷地内に6kmの引込み線の敷設を計画しているとのことであった。

高速貨物鉄道は、デリーとの間ばかりでなく、ムンバイ、チェンナイ間とも敷設する必要がありそうだ。チェンナイにはフォード、日産、現代が進出している。タイやインドネシアなどから自動車部品を輸入する一方、現代などはチェンナイ港からアジアなどに乗用車を輸出している。

ムンバイ港からは、スズキと現代がそれぞれ5万台、10万台と乗用車輸出をしている。スズキはハリヤナ州で生産した乗用車をムンバイまで運んで輸出している。将来的には15万~20万台の輸出を目指しているという。

バンガロールはデカン高原の南端にあり、温暖な気候など自然の条件に恵まれている。バンガロールの経済発展は、IT、ソフトウェア産業など民間主導によるものである。カルナカタ州政府が何もしないうちに、民間主導で経済規模がどんどん大きくなった。気がついたら、バンガロール経済は拡大し、活況を呈していたのだ。

この点はハイデラバードを抱えるアンドラ・プラデシュ州とは明らかに異なる。アンドラ・プラデシュ州は過去にとらわれない大胆な自由化政策やIT推進策を打ち出し、企業誘致のために工業団地造成や所得税の10年間免除などの措置を実施してきた実績がある。

誤解をおそれずにいうと、カルナカタ州政府はどのような経済政策をとっているのかよくわからない。これまでこうした苦勞をしてこなかったからだ。投資誘致策、優遇税制、インフラ整備計画などをどう策定するのか。ましてや民間企業の気持ちや要望など、なぜそんな要望が出ているのかさえわからない。カルナカタ州政府は生半可に介入するよりは、レッセフェール政策に徹してくれればよいのだが、そうはいつでも州政府には経済政策を総合調整する機能が求められており、悩ましいところだ。

バンガロールが南インドの一大経済拠点として持続的な経済発展を目指すなら、

今後インドの高級官僚と民間の間で意思疎通を密に、齟齬がないようにしていかなければならない。南インドの人は日本人の感性と響きあうところが多いという。インド官民の良好な関係が築かれるのを強く希望したい。

## 6. 円借款の統計について

インド出張前に、インドの経済関係の資料を多く渡され、にわか勉強を始めた。今回は J B I C の出張なので、礼儀としてインド向け円借款の動向ぐらい把握しておかないと失礼だと考え、J B I C 資料に加え、外務省や経済産業省の資料に目を通したわけである。

すると、いろいろなところで、「インドは 2003 年以降、3 年連続でわが国円借款の最大の受取国となっている。2006 年度の供与限度額は約 1850 億円」という記述に出くわした。原典に当たろうと、『2006 年版 ODA 政府開発援助白書』の資料編を見てみる。しかし、図表Ⅲ-17「二国間 ODA 形態別 30 大供与相手国」（2005 年暦年）の「政府貸付等」の欄を（253～254 頁）を見ても、インドは首位どころか、やっと 11 位といった塩梅である（支出純額ベース）。「おかしいなあ、インドは一番の受入国じゃなかったの」と思いつつ、それらしき統計を探してもなかなか見つからない。諦めようとした矢先、図表Ⅲ-59「円借款供与額上位 10 か国」（334 頁）に、「インドは 1,555 億円」で第 1 位を示すやや小ぶりの表（2005 年度、交換公文締結ベース）に行きあたった。

前提が異なれば、結果が大きく違うということはよくあることである。円借款の供与先の順位も、支出純額ベースか交換公文締結ベースかで、顔ぶれがまったく変わってくる。ちなみに、図表Ⅲ-17（支出純額ベース）と図表Ⅲ-59（交換公文締結ベース）で、いずれの表にもベスト 10 入りしているのは、インドネシア、ベトナム、スリランカだけである。統計資料の見方というのは難しいものだ。

プロとはいわないまでも、国際協力のセミプロぐらいかなと勝手に思い込んでいた身としては、実にはずかしい限りである。もちろん、交換公文締結ベースの数字があることも十分承知していた。しかるに、交換公文締結ベースの数字が、どのような状況で使われるかまではあまりよく把握していなかった。「国際協力のセミプロ」がこのザマである。ということで、自己嫌悪に落ち込んだ。

インドから帰国し、いつものようにパソコンに向かっていたら、安倍総理のインド訪問に同行する経済界ミッションの担当者が質問してきた。「林さん、いろいろな資料にわが国の円借款の最大の供与国はインドと書いてあるけど、ODA 白書からははっきりそれとわからないですよ」と。私を感じたのとまったく同じ疑問をぶつけてきた。彼も長く国際協力を担当している者である。

正直言って、ホッとした。国際協力の専門家のような顔をしていたものの、わが国の最大の円借款供与先についてはっきりと頭の整理ができていなかった。落第点をもらったのも同然である。そこに、似たような疑問を持った同士が現れたのだ。すこしだけ救われた気がした。とはいっても、レベルの低い安堵感であっ

たが。

ただ、劣等生にも言わせてほしいところがある。記述している国や仕事をよく見せるため、都合のよい数字を並べ立てるのはよくあることだ。書き手の心理として、わからないことはない。しかし、読み手の立場になると、書き手にとって都合のいい数字を使っている、ということになる。ODAや国際協力のあり方を国民一般に理解してもらうためにも、読み手の立場に身を近づけ、記述することが必要なのではなかろうか。

極端な例だが、次のようなシーンを想定してみたらわかりやすい。先に紹介した安倍総理のインドネシア、インド、マレーシア訪問に、日本経団連の御手洗会長はじめ約230名が参加することになっている。事務局としては、ミッション参加者に訪問先の情報を説明しなければならない。

ここでちょっとしたハプニングが起こる。インドネシアの担当者は参加者に対し「日本の円借款の最大の供与先はインドネシアです」と説明する。一方、インドの担当者は「日本の円借款の最大の供与先はインドです」と説明する。説明を受けたほうは当然混乱し、「どっちが本当なのだ」ということになる。

やや誇張してしまっただが、この手の話はときにあるものだ。説明する側は前提が違うことを予め明示して、丁寧に説明しなければならない。もっとも、交換公文締結ベースについては、「将来のトレンドはわかるが、出してもいない約束ベースの金額を誇って何になるの」と皮肉られかねないので、ここでも理論武装が必要だ。

## 7. 新 JICA は金融機関か援助機関か

2006年12月にマンモハン・シン首相が来日した折、インドのインフラ開発のために必要な資金需要は、向こう5年間で少なくとも3,200億ドルに上がることが明らかにされた。この金額は年々大きくなっているような印象を受ける。最近目にしたある資料によれば、2007年以降5年間でインドのインフラ整備に3,500億ドルが必要だとの試算が紹介されていた。

インドに限らず、開発途上国からは今後、資金量の確保に加えて、借入れ条件に関する要求が種々出てくるものと思われる。政府保証なしの融資、現地通貨建てまたはドル建てによる借款、官民協力案件（例えば、インド政府とインド民間企業、日本企業が共同で推進するプロジェクトなど）に対する投融資の要請などが考えられる。

事業量のすべてを官で賄う円借款方式に対して、官と民を組み合わせれば、より少ない資金でより多くの案件を推進できる。金融機関としてのJBICはリスクが増大することになるが、インドなど途上国政府にとっては魅力的な手法に映るだろう。例えば、事業量100のプロジェクトを考えてみよう。これまでの方式だと、JBICやインド政府などが100の資金を負担することになるが、これに例えば民間が50関与することになれば、JBICの負担は半分になるとともに、

途上国政府にとってみても借入額が半分になり、債務管理の上では随分と助かることとなる。また、借入れが債務負担を増大させることにならないのであれば、浮いた50を他の案件に振り向けることも可能になる。

もちろん円借款事業の根幹に触れる問題を内在していることは承知している。また、案件の数がこういう形で多くなれば、JBICの案件（債権）管理も煩わしくなることも予想できる。しかし、借り手が有利な条件で資金を確保したいと思うのは当然である。国際金融の世界も金融工学やデリバティブズなどが進化し、大きく変化している。JBICとしてはCS（顧客満足）を十分意識し、お客様の要望に誠実に応える意味からも、10～20年先を見通し、また世界銀行など国際開発金融機関や先進諸国の援助実施機関の動向を見据えて、途上国側のさまざまな要望を検討していく必要があるだろう。

JBICは金融機関であり、援助実施機関である。JBICは金融機関としての規律と節度の下、慎重に融資しなければならない。しかし、ときに援助機関として、協力要請してきた途上国で最も必要とされる援助を行わなければならない。

さて、来年10月に新JICAが発足する。新JICAは金融機関を目指すのか、援助機関を目指すのか？　こういう問いもまた愚問かもしれない。どちらか一方の二者択一ではなく、どちらもありなのだ。案件に応じて援助色を強めたり、銀行色を強めたりするのだと思う。それでは原理原則がないではないかという批判も出てこようが、基本的な原則を決め、その下でお客様の立場になってフレキシブルに対応するということだろう。

最後はお説教風になってしまった。これは新JICAに対する期待が大きいからだのご理解いただきたい。インドでお世話になった斎藤青年も浜中青年も奮闘していた。いま一番仕事が面白い時期なのかもしれない。

それにしても、インドのような広大な国に、JBIC事務所がデリーにひとつというのはおかしい。事務効率を考えると、バンガロールかチェンナイあたりにもうひとつ事務所が必要なのではないか。

いずれにせよ、新JICAになっても、民間との連携を忘れず、現場が伸び伸びと仕事ができれば、わが国の国際協力はさらにいいものになると確信している。

以上