

インド運輸事情の目次

(2010 年度)

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">1. 行政機構<ul style="list-style-type: none">(1) 行政機関の概観(2) 運輸関係行政機関組織(3) 組織の沿革、最近の組織改正等
2. 運輸の概況<ul style="list-style-type: none">(1) 主な特徴(2) 主な政策課題
3. 海運・港湾<ul style="list-style-type: none">(1) 組織構造(2) 事業規制等海運・港湾に関する法制度(3) 国家海洋開発計画(4) 港湾(5) 海運(6) 造船・修繕(7) 内航
4. 自動車交通<ul style="list-style-type: none">(1) 組織構造(2) 事業規制等自動車交通に関する法制度(3) 自動車関連基準策定の枠組み(4) インドの車検制度(5) 自動車の登録台数(6) 自動車の販売動向(7) 日本の自動車メーカーの進出状況(8) インドの環境基準(9) 自動車事故の発生状況
5. 航空<ul style="list-style-type: none">(1) 組織構造(2) 事業規制等航空に関する法制度(3) インドの航空会社 | <ul style="list-style-type: none">(4) 航空輸送量(5) 主要な空港の概要(6) 空港の整備(7) 航空協定の締結状況(8) 航空機の登録(9) 民間航空局(10) インド空港局(11) その他
6. 観光<ul style="list-style-type: none">(1) 組織構造(2) 事業規制等観光に関する法制度(3) 観光に係る主要統計値(4) 観光に関する基本政策、最近の動向
7. 国際協力<ul style="list-style-type: none">(1) 我が国の資金協力(2) 技術協力(開発調査)(3) ODAの担当省庁 <p>※1: 鉄道及び都市開発(メトロ事業)については以下の別冊を参照のこと。
○鉄道関係 : <u>別冊「インド国鉄の概況」</u>
○都市開発関係 : <u>別冊「インドメトロの概況」</u></p> <p>※2: インドは統計情報の精度が高くないため、統計値を参照される場合は再度最新のデータをあたることを推奨する。</p> |
|---|---|

1. 行政機関

(1) 行政機構全体の概観

インドにおいては実に51もの省が存在し、国土交通省では局にあたる組織が1つの省という扱いになっているものも多い。鉄道省、海運省、道路交通省などがその例である。そのため、大臣にも閣議に参加できる大臣と閣議には参加できないが、上位に大臣のいない閣外専管大臣及び日本では副大臣にあたる閣外大臣とがいる。

政権自体は、2009年5月よりシン首相率いるUPA (United Progressive Alliance) 政権が第2期目の政権運営を行っており、政治基盤は安定している。

(2) 運輸関係行政機関組織

① 担当省庁名及び所管事項

- ・ 鉄道省 (Ministry of Railways) → 6万4千kmにおよぶインド国鉄を運営し、都市開発省が所管するメトロ事業を除く鉄道の整備、維持管理等を実施。
- ・ 海運省 (Ministry of Shipping) → 大きくは海運(Shipping wing)、港湾(Ports wing)に分かれている。海運に係る各種規制、港湾の整備・維持管理・運営等を実施。
- ・ 道路交通省 (Ministry of Road Transport & Highways) → 道路整備・維持管理、自動車交通に係る各種規制を実施。
- ・ 民間航空省 (Ministry of Civil Aviation) → 航空事業の監督の他、空港整備・維持管理を実施。
- ・ 観光省 (Ministry of Tourism) → 観光振興を実施。
- ・ 都市開発省 (Ministry of Urban Development) → 都市開発全般を所管しており、運輸系としてはメトロ事業を実施している。
- ・ 沿岸警備隊 (Indian Coast Guard) → 国防省の外局として海上警備、保安を所管。

② 大臣・次官・局長名

- ・ 鉄道省 (Ministry of Railways)
 - 大臣 (Minister) : Ms. Mamata Banerjee
 - 閣外大臣 (Minister of State) : Mr. E. Ahamed
 - 閣外大臣 (Minister of State) : Mr. K. H. Muniyappa
 - 次官 (Chairman Railway Board & Ex-officio Principal Secretary) : Mr. Vivek Sahai
 - 次官級 (Financial commissioner) : Mr. Sowmya Raghavan
 - 次官級 (Member Mechanical) : Mr. Sanjiv Handa
 - 次官級 (Member Staff) : Mr. A. K. Goyal
 - 次官級 (Member Traffic) : 空席
 - 次官級 (Member Electrical) : Mr. Sudesh Kumar
 - 次官級 (Member Engineering) : Mr. Rakesh Chopra
- ・ 海運省 (Ministry of Shipping)

- 大臣(Minister) : Mr. G. K. Vasan
- 閣外大臣 (Minister of State) : Mr. Mukul Roy
- 次官 (Secretary) : Mr. K. Mohandas
- 局長 (港湾) (Joint Secretary (Ports)) : Mr. Rakesh Srivastava
- 局長 (海運) (Joint Secretary (Shipping)) : Mr. Rajeev Gupta
- 道路交通省(Ministry of Road Transport & Highways)
 - 大臣(Minister) : Mr. Kamal Nath
 - 閣外大臣 (Minister of State) : Mr. Mahadeo Singh Khandela
 - 閣外大臣 (Minister of State) : Mr. R.P.N. Singh
 - 次官 (Secretary) : Mr. Raminder Singh Gujral
 - 局長 (交通) (Joint Secretary (Transport&Administration)) : Mr. Saroj Kumar Dash
- 民間航空省(Ministry of Civil Aviation)
 - 閣外專管大臣(Minister of State(Independent Charge)) : Mr. Praful Patel
 - 次官 (Secretary) : Mr. M.Madhavan Nambiar
 - 局長 (Joint Secretary) : Mr. Rohit Nandan
 - 局長 (Joint Secretary) : Mr.Prashant Sukul
 - 局長 (Joint Secretary) : Mr. Alok Sinha
- 観光省(Ministry of Tourism)
 - 大臣(Minister) : Ms. Kumari Selja
 - 閣外大臣(Minister of State) : Mr. Sultan Ahmed
 - 次官 (Secretary) : Mr. Sujit Benerjee
 - 次官補 (Additional Secretary) : Mr. Sanjay Kotharai
 - 次官補 (Additional Secretary) : Mr. E.K. Bharat Bhushan
 - 局長 (Additional Director General) : Mr. Devesh Chaturvedi
- 都市開発省(Ministry of Urban Development)
 - 大臣(Minister) : Mr. S. Jaipal Reddy
 - 閣外大臣(Minister of State) : Mr. Saugata Roy
 - 次官 (Secretary) : Mr. Navin Kumar
 - 次官補 (Additional Secretary) : Mr. R. C. Mishra
 - 局長 (Joint Secretary) : Mr. M. M. Kutty
 - 局長 (Joint Secretary) : Mr. R. K. Vats
 - 局長 (Joint Secretary) : Mr. A. K. Metha
 - 局長 (Joint Secretary) : Mr. P. K. Srivastava
 - 局長級 (Officer on Special Duty) : Mr. Sanjeev Kumar Lohia (メトロ担当)

(3) 組織の沿革、最近の組織改正等

2009年5月の下院選挙後にこれまで同一の省庁であった道路交通省と海運省が分離し、それぞれ独立した省庁となった。

2. 運輸の概況

(1) 主な特徴

- ① 【全体】広大な国土(3, 298千平方キロで日本の約8. 8倍。東欧を除くヨーロッパ全域に相当)を有するインドでは、道路、鉄道、航空、船舶の各交通モードがあり、現在、順次、近代化、拡大が行われている。
- ② 【鉄道】インド国鉄の総延長は約64, 000kmと日本の2倍以上でアジア最大の規模を誇り、安い運賃などから低所得者を中心にインド経済の大動脈となっている。ただし、電化率は27%程度と低く、また単線区間が多く幹線を中心に線路容量が逼迫している路線が出てくるなど、産業活動のネックの1つとなっている。
- ③ 【航空】インドには17の国際空港、66の国内空港、Air Indiaに加え7の定期便を運行する航空会社があり、90年代前半までは国営航空会社の独占であったところ、近年はローコストキャリアも振興してくるなど航空業界の変化を遂げている。
- ④ 【海運】インドは、7, 500kmを越える海岸線を有し、ムンバイ、チェンナイ、コルカタ等13の政府直轄の主要港(Major Ports)と185の非主要港(Non Major Ports)が点在する海運国家となっている。

(2) 主な政策課題

インドの経済は、日本の経済と違って輸出ではなく内需によって支えられている。従って、2008年のリーマンショック以降も一時的な落ち込みはあったものの堅調な内需に支えられ、早々に景気が回復した。結果、2009年度のGDP成長率は、7. 4%となった。

インドは5年ごとに国家の計画を策定しており、現在は2007年～2012年までの第11次5カ年計画の期間にある。第11次5カ年計画では、年平均経済成長率を9%と設定し、雇用の拡大と質の良い基礎的サービスの提供を通じ、より迅速でより幅広い包括的な経済成長を実現することを目標としている。

インフラ部分については、11次5カ年計画中に約5, 000億ドルの投資が見込まれているがそのうち、30%程度をPPPによる民間投資として見込んでいる。しかし、実際はPPPの活用は進んでいない。これは、手続きに時間がかかること、あるいはインドでの特有の労働事情(活発な労組、多宗教やカーストなどの問題)や用地取得の難しさなど種々の理由があると考えられる。

しかし、次の第12次5カ年計画においては、この投資を1兆ドル規模とすることを計画しており、今以上に財源の手当というのは大きな課題になってくると考えられる。

3. 海運（出展:主に Ministry of Shipping Annual Report 2008-09）

(1) 組織構造

海運省は、2004年12月に道路交通省と合併し、海運・道路交通省となっていたが、2009年5月の総選挙後に再度分離、現在は海運省として単独の省になっている。

① 本省組織

本省の組織については、1.(2)②でも示したとおりであるが、大まかには

- 大臣(Minister) : Mr. G. K. Vasan
- 閣外大臣(Minister of State) : Mr. Mukul Roy
- 次官(Secretary) : Mr. K. Mohandas
- 局長(港湾)(Joint Secretary (Ports)) : Mr. Rakesh Srivastava
- 局長(海運)(Joint Secretary (Shipping)) : Mr. Rajeev Gupta

という構造になっている。これに加えて、財務担当として次官補(Additional Secretary)と技術系の局長職として開発顧問(Development Adviser)が置かれている。

② 外局等

外局としては、大きく3つの機関が設置されている。

(a) ムンバイ海運総局(Director General of Shipping, Mumbai)

これは商船法(Merchant Shipping Act, 1958)の執行や各種政策の実施機関としてムンバイに置かれている。

(b) Andaman & Lakshadweep Harbour Works, Port Bihar

(c) Director General of Lighthouses & Lightships, NOIDA

③ 公社等

(a) 各種港湾公社(コルカタ、パラディップ、ビシャカパトナム、チェンナイ、ツチコリン、コチン、ニューマンガロール、モルムガオ、ナバシャバ、JNPT、カンドラ)

(b) Dock Labour Board at Kolkata

(c) Inland Waterways Authority of India

(d) 主要港関税局(Tariff Authority for Major Ports)

(e) Seamen's Provident Fund Organization

④ 関係協会等

(a) National Maritime Academy, Chennai

(b) Indian Institute of Port Management, Kolkata

(c) National Ship Design and Research Centre, Visakhapatnam

(d) Seafarers Welfare Fund Society, Mumbai

- (e) Indian Institute of Maritime Studies, Mumbai
- (f) Indian Ports Association, Delhi

⑤ 政府系企業

- (a) Shipping Corporation of India, Mumbai
- (b) Hindustan Shipyard Limited, Vishakhapatnam
- (c) Cochin Shipyard Limited, Kochi
- (d) Central Inland Water Transport Corporation Limited, Kolkata
- (e) Dredging Corporation of India Limited, Visakhapatnam
- (f) Hooghly Dock & Port Engineers Limited, Kolkata
- (g) Ennore Poret Limited, Ennore

※③の港湾公社によらず、現在主要港の中で唯一民間運営となっているのが、このエンノール港である。

- (h) Sethusamudram Corporation Limited, Chennai

(2) 事業規制等海運・港湾に関する法制度

- ・ Merchant Shipping Act, 1958
- ・ Multimodal Transportation of goods Act, 1993
- ・ Major Port Trust Act, 1963

(3) 国家海洋開発計画 (National Maritime Development Programme)

海運省が定める港湾及び海運・内運に関するもっとも大きな計画が 2005 年に策定された国家海洋開発計画である。

- ① 計画期間 : 2011 年度 (インドは日本と同じく 4 月～翌 3 月までが予算年度)
- ② 総投資額 : 1 兆 33 億 9 千万ルピー (このうち 5, 580 億ルピーが港湾開発、残りが海運・内運に当てられる計画となっている。なお、このうちの多くは PPP を通じた民間からの投資を期待している)
- ③ 港湾開発 : 主要港に関しては 276 のプロジェクトを 2011 年度までに実施する計画。2010 年 3 月末現在、50 プロジェクト (572 億ルピー) が完了、74 プロジェクト (1, 850 億ルピー) が実施中となっている。港湾開発の 5, 580 億ルピーのうち、3, 450 億ルピーは民間からの投資が期待されている。
- ④ 次期計画 : 国家海洋開発計画が 2011 年度で計画期間を終えることから、海運省は新たに 2020 年度をターゲットとして計画を策定することを 2010 年 7 月 27 日に発表した。

(4) 港湾

- ① はじめに

インドにおいては容量ベースで95%、金額ベースで70%の輸出入が海運によるものとなっている。インドの海運でのシェアは世界の0.8%程度であるが、今後のインドの発展において海運インフラの強化は不可欠なものとなっている。

インドは7,517kmもの海岸線を持つ海洋国家であり、日本から見ても航路上の要所となっている。インドの港湾取扱量は1950年度の19.38百万トンから2007年度には722.93百万とへと増加している。

② 主要港 (Major Ports)

インドには大きく分けて2つの港がある。主要港 (Major Ports) と非主要港 (Non-Major Ports) である。まず主要港であるが、現在、13の主要港がある。(コルカタ、ハルディア、パラディップ、ビシャカパトナム、チェンナイ、エンノール、ツチコリン、コチン、ニューマンガロール、モルムガオ、JNPT、カンドラ)

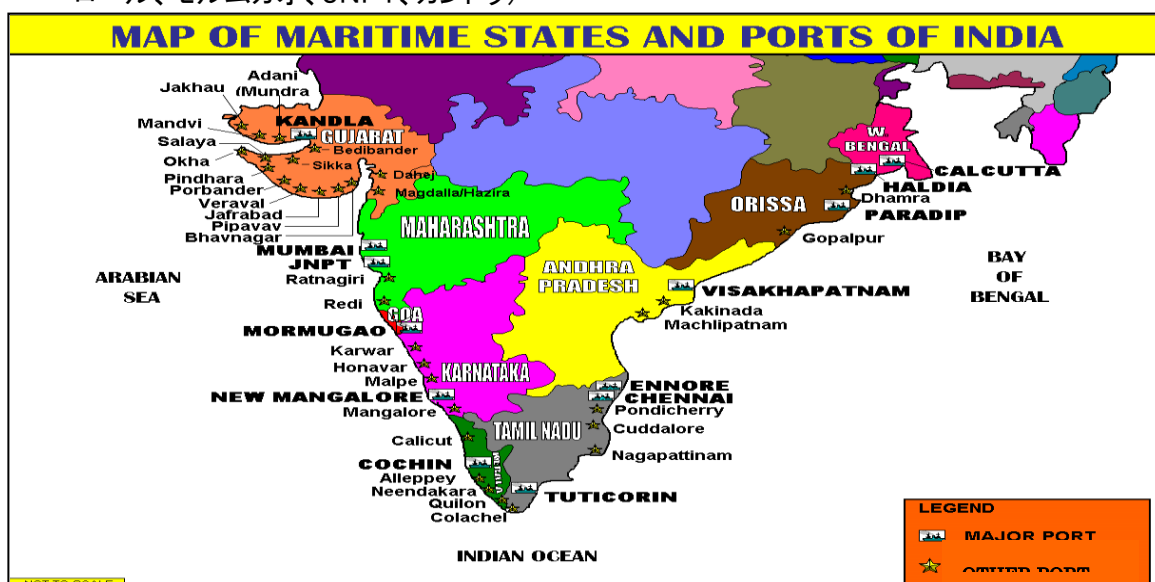


図1: インドの港湾位置図 (国家海洋開発計画より抜粋)

このうち、エンノール港を除く各港は Port Trust (港湾公社) によって運営されており、エンノール港のみ民間 (Ennore Port Limited) が運営している。なお、海運省が現在公社の民営化を進めており、まずは JNPT (Jawaharlal Nehru Port Trust) から民営化が始められることが報道されている。

(a) 主要港の取扱量

主要港においては、2008年度に530.53百万トンの貨物を取り扱っており、2009年度の4月~12月期においては、411.95百万トンを取扱っている。

(単位: 百万トン)

港湾名	2009年目標値	2009年実績値	2008年実績値
-----	----------	----------	----------

	(4月～12月期)	(4月～12月期)	(4月～12月期)
コルカタ	10.03	9.63	8.26
ハルディア	33.44	24.61	31.86
パラディップ	40.24	41.73	32.50
ビシャカパトナム	50.06	49.31	48.22
チェンナイ	47.64	45.83	41.66
ツチコリン	16.34	17.63	16.42
コチン	13.85	12.06	11.77
ニューマンガロール	29.82	27.11	27.71
モルムガオ	31.74	31.26	26.46
JNPT	50.41	44.55	44.10
ムンバイ	39.47	40.36	38.58
カンドラ	58.30	59.74	55.74
エンノール	9.25	8.13	8.52
合計	430.59	411.95	391.80

表1: 主要港の貨物取扱量

(b) 主要港の取扱容量

(単位: 百万トン)

年度	取扱容量	取扱実績
2001年度	343.95	287.59
2002年度	362.75	313.45
2003年度	389.50	344.80
2004年度	397.50	383.75
2005年度	456.20	423.57
2006年度	504.75	463.57
2007年度	532.07	519.16
2008年度	574.77	530.36

表2: 主要港の取扱容量の変遷

(単位: 百万トン)

港湾名	石油	鉄鉱石	石炭	肥料	バルク	コンテナ	合計
コルカタ	3.96	-	-	-	5.7	4.9	14.56
ハルディア	17.00	6.00	7.00	-	12.70	4.00	46.70
パラディップ	6.00	4.50	20.00	7.50	18.00	-	56.00

ビシャカパトナム	17.65	12.50	-	1.00	28.30	1.70	61.15
チェンナイ	11.80	8.00	-	-	16.10	17.45	53.35
ツチコリン	2.30	-	6.25	-	7.20	5.00	20.75
コチン	18.70	-	-	0.60	4.76	4.31	28.37
ニューマンガロール	22.00	7.50	-	-	14.00	-	43.50
モルムガオ	1.50	24.30	-	-	7.25	-	33.05
JNPT	5.5	-	-	-	0.8	48.04	54.34
ムンバイ	32.00	-	-	-	9.20	3.50	44.70
カンドラ	46.00	-	-	-	13.00	3.60	62.60
エンノール	-	-	13.00	-	-	-	13.00
合計	184.31	62.80	46.25	9.10	137.01	92.50	532.07

表3: 品目別主要港の取扱容量(2008年3月末現在)

③ 道路・鉄道と港湾の接続性

現在全ての主要港は道路及び鉄道との接続が確保されている。しかしながら、現在の道路、鉄道の容量及び質は必ずしも十分なものではない。このため、道路については4車線、鉄道については複線での接続性確保が求められている。

④ 主要港関税局(Tariff Authority for Major Ports)と非主要港

主要港関税局(TAMP: Tariff Authority for Major Ports)は、Major Port Trusts Act, 1963を改正し、1997年に設立された。しかしながら、TAMPが関税の設定を行っている主要港は、自由に設定できる非主要港と比べて価格競争力で劣るとの指摘がある。このため、計画委員会も主要港の各港湾公社が関税を設定できるようにすべきであると提唱している。

185ある非主要港は主に州政府が運営しているが、主要港と非主要港とで取扱容量などに法令上の規定が設けられているわけではないため、グジャラート州が運営するムンドラ港、ピパパブ港、ポルパンダ港、シッカ港は非主要港ではあるが、主要港並の貨物を取り扱っている。これらの非主要港は、関税の設定に関する自由度が高いため、需要の変化などに応じ柔軟に関税の設定を行うことで、安定した収益確保に努めており、港湾設備も老朽化の進む主要港に比べて、比較的新しいなど優位な面もあるが、他の交通モードとの接続性や周辺設備などの面では主要港が優位になっている。なお、非主要港として登録されている港は185であるものの実際運営されている港は60に過ぎない。

(5) 海運

① インドの船舶トン数

インドの船舶総トン数は独立時には19万2千トンあまりであったが、2008年12月末現

在では、912隻で931万トンとなっている。なお、2008年は92隻増、30隻減となっている。ここでインドの船舶総トン数の変化をしてみる。

(単位:万トン)

年	内航		外航		合計	
	船数	総トン数	船数	総トン数	船数	総トン数
1947	48	11.9	11	7.3	59	19.2
1961	97	31.4	75	54.4	172	86.0
1971	66	23.1	184	221.4	250	244.5
1981	59	25.0	331	549.5	390	574.0
1990	152	51.2	256	546.6	408	597.8
2000	273	68.1	240	623.1	513	691.2
2005	458	81.1	228	720.2	686	801.3
2006	496	81.7	243	764.7	739	846.4
2007	530	84.2	257	775.3	787	859.5
2008	615	96.4	297	834.6	912	931.0

表4:インド船舶トン数の推移

② インドの輸出入に係るインド船・外国船のシェア

(単位:千トン)

種別	インド船		外国船		合計
一般					
輸出	1,681	2.3%	71,367	97.7%	73,048
輸入	4,113	5.0%	77,560	95.0%	81,673
合計	5,794	3.7%	148,927	96.3%	154,721
バルク(ドライ)					
輸出	8,031	6.9%	108,593	93.1%	116,624
輸入	6,489	6.7%	89,667	93.3%	96,156
合計	14,520	6.8%	198,260	93.2%	212,780
バルク(液体)					
輸出	3,518	8.3%	38,941	91.7%	42,459
輸入	30,819	18.5%	135,567	81.5%	166,386
合計	34,337	16.4%	174,508	83.6%	208,845
全体					
輸出	13,230	5.7%	218,901	94.3%	232,131
輸入	41,421	12.0%	302,794	88.0%	344,215

合計	54,651	9.5%	521,695	90.5%	576,346
----	--------	------	---------	-------	---------

表5: インドの輸出入にかかるインド船・海外船のシェア(2007年度)

③ 2008年のインドと他国との会合開催状況等

- ・ 2月-キューバとの二重関税排除合意に関してムンバイ海運総局がコメントを送付。
- ・ 3月-トルコ通商副大臣との会合。
(以下の会合にムンバイ海運総局がコメントを送付)
- ・ 1月-第2回 印・ロシア通商投資フォーラム(於:デリー)
- ・ 7月-印・中経会合(India-China Economic Group)
- ・ 9月-印・韓港湾インフラ開発協力
- ・ 9月-第4回 印・ウクライナ経済産業・科学技術・文化協力会議
- ・ 9月-印・リビア海運協定
- ・ 9月-印・ベトナム海運協定
- ・ 10月-第4回 インド・イラン港湾・海運会議(於:テヘラン)
- ・ 10月-第4回 印・ガイアナ共同会議
- ・ 10月-第3回 印・コートジボワール通商共同会議
- ・ 11月-印・エジプト海運協定(ドラフト)

④ 国家海運委員会(National Shipping Board)

国家海運委員会(NSB)は、インド商船法に基づき1959年に設立された常設機関で、海運政策に関し政府に助言を行う。国会議員、中央政府(海運省、国防省及び商工省)及び海事関係者・専門家の計23名で構成。

⑤ 船舶の登録数(2008年度)

- 船舶の登録数: 95 (除籍数: 30)
- 国際トン数証受領船舶: 139
- 漁船登録数: 154 (除籍数: 12)

⑥ インド海運会社(Shipping Corporation of India Ltd)

政府系の船会社としてインド海運会社は1961年に設立された。2008年12月末現在、81の船舶(295万トン)を保有・運航している。現在、イギリス、東アジア、中東等に定期貨物船を運航するほか、アンダマン・ニコバル諸島及びラクシャディープ諸島間において旅客兼貨物船を運航している。

⑦ カボタージュ

現在の商船法では、インドの船舶に対して沿岸航行の優先権が与えられており、基本

的には外国船によるインド港湾間の航行は認められていない。ただし、インドの船舶が入手不可能な場合については、これが例外的に認められている。

現在、インド政府内においてインド船舶の保護及びテロ等の安全保障上の観点から、外国船籍のカボタージュ禁止に向けた見直しが行われている。

(6) 造船・修繕

① 造船所

インドには27の造船所があり、そのうち政府系造船所が6、州政府管轄が2、民間が19となっている。

(海運省所管)

- ・Hindustan Shipyard Ltd, Visakhapatnam
- ・Cochin Shipyard Ltd, Cochin
- ・Hooghly Dock and Port Engineers Ltd, Kolkata

(国防省所管)

- ・Mazagaon Dock Ltd, Mumbai
- ・Garden Reach Shipbuilders and Engineers Ltd, Kolkata
- ・Goa Shipyard Ltd, Goa

(州政府所管)

- ・Alcock Ashdown Co. Ltd (グジャラート州)
- ・Shalimar Works Ltd (西ベンガル州)

② 国立船舶設計・研究センター (NSDR : National Ship Design & Research Centre)

国立船舶設計・研究センターは Registration of Society Act に基づき、1989年にビシヤカパトナムに設立された。同センターではCADによる船舶設計、海運に係る経済分析などを行っている。

③ 海運省所管造船所の諸元

○ Cochin Shipyard Ltd

(修繕用設備)

設備	詳細
修繕用埠頭1	290m
修繕用埠頭2	208m
埠頭3	460m
鉄材保管ヤード	13,000 平方m

(建造用設備)

設備	サイズ	容量	クレーン

ドック1	270*45*12m	125,000 dwt	40t, 10t ,5,t
ドック2	255*43*9m	110,000dwt	300t, 150t, 50t

表6 : Cochin Shipyard の設備

○ Hindustan Shipyard Ltd, Visakhapatnam

(修繕用設備)

設備	サイズ	容量	クレーン
ドライドック	244*38*12m	70,000dwt	2*40t, 2*10t
ウェットドック	226*75*10m	70,000dwt	45t, 20t, 10t
修繕棧橋	150m	20,000dwt	20t

(建造用設備)

設備	サイズ	容量	クレーン
屋根付ドック	240*53*11.25m	80,000dwt	300t
造船台1	140*22.7m	15,000dwt	100t, 60t
造船台2	195*28m	30,000dwt	2*45t, 35t
造船台3	195*28m	30,000dwt	2*45t, 35t
棧橋	550m	All ships	120t, 50t, 25t

表7 : Hindustan Shipyard の設備

○ Hooghly Dock and Port Engineers Ltd

設備	サイズ	容量	クレーン
ドライドック	94*13.4*8.6m	1,000dwt	不明
建造バース	80*29m, 70*22m	2,500dwt	不明
建造バース	90*30m(2)	2,500dwt	不明

表8 : Hooghly Dock and Port Engineers の設備

(7)内航

インドには河川、湖沼、運河等の内航路が14, 500kmあり、内航は内陸輸送の一端を担う重要な輸送機関となっている。

① インド内航局 (IWAI : Inland Waterways Authority of India)

インド内航局は、Inland Waterways Authority of India Act, 1985 に基づき 1986 年 10 月に設置された。同局は、内航に関する規制、開発、維持管理を所掌している。

② 内航の輸送量

2005 年度は、5,040 万トン、2006 年度は 5,582 万トン、2007 年度は 5,488 万トンとなっている。

4. 自動車交通 (出展:主に Ministry of Road Transport and Highways Annual Report 2008-09)

(1)組織構造

道路交通省は、大きく2つの部門からなっており、1つは道路、もう1つは自動車交通であり、ここではその自動車交通部門について概要を記載することとする。本省の幹部組織は、1.

(2)②でも示したとおり、以下のようになっている。

- 大臣(Minister) : Mr. Kamal Nath
- 閣外大臣 (Minister of State) : Mr. Mahadeo Singh Khandela
- 閣外大臣 (Minister of State) : Mr. R.P.N. Singh
- 次官 (Secretary) : Mr. Raminder Singh Gujral
- 局長(交通) (Joint Secretary (Transport&Administration)) : Mr. Saroj Kumar Dash

道路交通に関しては、道路交通省の下に州政府があり、更にその下に州政府交通局という組織構造になっている。主な役割としては以下のとおり。

組 織	役 割
道 路 交 通 省	法律の制定・改定、基準の策定、政策の立案
州 政 府	法律の執行、必要な設備の整備
州 政 府 交 通 局	車検証及び環境基準適合証の発行

表9: 道路交通行政の組織構造

(2)事業規制等自動車交通に関する法制度

- ・ Motor Vehicle Act, 1988
- ・ Central Motor Vehicles Rules, 1989(略称:以下、CMVR)
- ・ Road Transport Corporations Act, 1950

(3)自動車関連基準策定の枠組み

自動車関連基準の策定は、道路交通省の下に2つの委員会が置かれおり、同委員会が道路交通省へ諮問する形となっている。

(安全基準) - CMVR-Technical Standing Committee (CMVR-TSC)

同委員会は、重工業省、道路交通省、インド製品基準化局(Bureau Indian Standards)、インド自動車研究所(Automotive Research of India)、車両研究開発機構(Vehicle Research Development & Establishment)や自動車工業界からSIAM(Society of Indian Automobile Manufactures)、ACMA(Automotive Component Manufactures Association)、TMA(Tractor Manufactures Association)及び州政府交通局により構成されている。

なお、CMVR-Technical Standing Committee にはその支援委員会として、AISC(Automobile

Industry Standards Committee)があり、同委員会が安全に関する技術基準案の作成を行っている。

AISCが作成した技術基準案はインド製品基準化局(BIS)によって標準化され、最終的にCMVR-TSCによってその実行の可否が判断される。

(環境基準) - Standing Committee on Implementation of Emission Legislation (SOCE)

同委員会では環境基準に関する問題を議論しており、将来的な環境規制のあり方、新車ではなく既に使用されている車両への基準の提案、環境規制の試験手順及び実行計画の策定等を行っている。

なお、環境規制に関係する省庁としては、環境森林省、石油・天然ガス省、新・再生エネルギー省がある。

(4) インドの車検制度

インドでは普通乗用車に対する車検制度はなく、商用車にのみ車検(適合検査: fitness checking)が課されている。以下にその制度の概要を示す。ちなみに普通乗用車の場合、登録すると 15 年間有効でその後も更新が可能となっている。なお、その間に車検等義務はない。

① 根拠法令

「Validity of certificate of fitness」- Rule No.62 of Central Motor Vehicles Rules, 1989

② 対象車両: 輸送車両 (Transport Vehicle): バス、トラック、タクシー、オートリキシャ

③ 車検有効期間

- 新車 : 2 年間有効
- 更新後 : 1 年間有効 (以降毎年更新が必要)

④ 検査項目

項目	適合性検査	型式等の確認	状態検査	機能検査	テスト	備考
スパークプラグ等 点火系統	○	○	○	×	×	
ヘッドランプ	○	×	○	○	○	光軸検査
その他ランプ	○	×	○	○	×	非認定ライトの取り付け不可
反射板	○	×	○	×	×	反射板及び反射テープの色の確認
バルブ	○	○	○	×	×	バルブのワット数確認
バックミラー	○	×	○	×	×	
窓ガラス	○	○	○	×	×	ラミネート加工の窓

						は1996年以降の車両で使用可能
ホーン	○	×	○	○	×	
サイレンサー	○	×	○	○	×	排気漏れを確認
ダッシュボード設備	○	×	○	○	×	
ワイパー	○	×	○	○	×	
排出ガス	×	×	×	×	○	PUC(Pollution Under Control)の承認が必要。
ブレーキ	○	×	○	○	○	
スピードメーター	○	×	○	○	×	
ステアリング	○	×	○	○	○	

表10:車検項目

⑤ 検査の実施主体

検査及び車検証発行の権限自体は、州政府の State Transport Departments が有している。

Central Motor Vehicle Rules, 1989 の第 62 条において車検場 (testing station) は、登録機関 (registering authority) の許可書なく、車検証を発行できないことになっている。また検査官が④で示された項目を検査しない限り車検証は発行できない。

(5) 自動車の登録台数

自動車の登録台数については最近の統計について正確な統計がないが、2006 年の時点で普通自動車が 1, 100 万台 (約 100 人に 1 台) で二輪車等を含めると約 9, 000 万台となっている。

(単位:万台)

年	二輪車	自動車	バス	商用車	その他	合計
1951	2.7	16.1	3.4	8.3	0.4	31.0
1971	57.5	68.1	9.3	34.2	16.9	186.0
1991	1,419.0	294.9	32.1	134.6	254.3	2,134.9
2001	3,854.8	703.9	66.0	296.9	577.4	5,499.0
2002	4,159.8	760.1	64.8	294.6	612.8	5,892.0
2003	4,751.0	857.7	73.7	348.5	670.1	6,701.0
2004	5,192.2	945.4	80.0	378.1	683.6	7,279.3
2005	5,876.2	1,035.1	89.7	399.4	741.7	8,141.9
2006	6,469.8	1,156.0	98.6	439.1	788.6	8,952.0

表11:自動車登録台数の推移

(6) 自動車等の販売動向 (国内・輸出)

① 国内向け販売動向

分類	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
普通自動車	902,096	1,061,572	1,143,076	1,379,979	1,549,882	1,552,703	1,949,776
商用車	260,114	318,430	351,041	467,765	490,494	384,194	531,395
三輪車	284,078	307,862	359,920	403,910	364,781	349,727	440,368
二輪車	5,364,249	6,209,765	7,052,391	7,872,334	7,249,278	7,437,619	9,371,231
合計	6,810,537	7,897,629	8,906,428	10,123,988	9,654,435	9,724,243	12,292,770

表12:国内向け自動車等の販売台数（出展:SIAM ウェブサイト）

② 輸出動向

分類	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
普通自動車	129,291	166,402	175,572	198,452	218,401	335,729	446,146
商用車	17,432	29,940	40,600	49,537	58,994	42,625	45,007
三輪車	68,144	66,795	76,881	143,896	141,225	148,066	173,282
二輪車	265,052	366,407	513,169	619,644	819,713	1,004,174	1,140,184
合計	479,919	629,544	806,222	1,011,529	1,238,333	1,530,594	1,804,619

表13:自動車等の輸出台数（出展:SIAM ウェブサイト）

(7)日本の自動車メーカーの進出状況

現在インドには、スズキ、ホンダ、トヨタ、日産の4社が進出している。このうち、スズキは当地では Marti Suzuki として1981年に進出しており、現在インドでは5割程度のシェアを持つトップメーカーとなっている。このスズキに続いては、韓国のヒュンダイ、インドのタタ自動車という順位になっている。

スズキ及びホンダはデリー近郊に工場を構えており、トヨタはカルナータカ州バンガロール、日産はタミルナドゥ州チェンナイ近郊にそれぞれ工場を構えている。

なお、二輪車についても日本のホンダ、スズキ、ヤマハが進出しており、カワサキは Bajaj Auto と技術提携を行っている。表14、15でそれぞれ四輪、二輪のメーカー別販売及び輸出台数を示す。

会社名	国内販売				輸出			
	2008年度		2009年度		2008年度		2009年度	
普通乗用車								
BMW	2,742	0.2%	3,461	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
Fiat	8,053	0.7%	24,806	1.6%	601	0.2%	1,114	0.3%
Ford	25,196	2.1%	34,290	2.2%	660	0.2%	1,537	0.3%
GM	45,923	3.8%	70,636	4.6%	118	0.0%	486	0.1%
Hindustan Motors	7,098	0.6%	9,038	0.6%	0	0.0%	1	0.0%
Honda	50,173	4.1%	61,329	4.0%	72	0.0%	105	0.0%
Hyundai	244,030	20.0%	314,967	20.6%	253,344	76.4%	285,658	64.7%
Mahindra Renault	13,423	1.1%	5,332	0.3%	1,611	0.5%	1,000	0.2%
Maruti Suzuki	636,707	52.2%	765,526	50.1%	68,835	20.8%	146,156	33.1%
Mercedes-Benz	3,172	0.3%	3,611	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
Nissan Motor	56	0.0%	126	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Skoda Auto	13,894	1.1%	17,502	1.1%	0	0.0%	16	0.0%
Tata	160,422	13.1%	201,399	13.2%	6,294	1.9%	5,637	1.3%
Toyota	8,582	0.7%	10,140	0.7%	0	0.0%	0	0.0%
Volkswagen-Audi	1,004	0.1%	1,532	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
Volkswagen	0	0.0%	3,092	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
小計	1,220,475	100.0%	1,526,787	100.0%	331,535	100.0%	441,710	100.0%
ユーティリティークル								
BMW	296	0.1%	480	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
Force Motors	5,063	2.2%	5,917	2.2%	72	2.4%	19	0.7%
Ford	2,780	1.2%	2,597	1.0%	0	0.0%	0	0.0%
GM	15,603	6.9%	16,457	6.0%	1	0.0%	7	0.2%
Hindustan Motors	2,084	0.9%	1,676	0.6%	0	0.0%	0	0.0%
Honda	2,246	1.0%	474	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
Hyundai	50	0.0%	14	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
International Cars&Motors	3,484	1.5%	1,011	0.4%	18	0.6%	38	1.3%
Mahindra & Mahindra	106,378	47.1%	150,627	55.2%	2,186	72.1%	2,109	74.7%
Maruti Suzuki	7,489	3.3%	3,932	1.4%	76	2.5%	57	2.0%
Mercedes-Benz	130	0.1%	149	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
Nissan Motor	47	0.0%	180	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
Tata	41,661	18.5%	35,516	13.0%	681	22.4%	593	21.0%
Toyota	38,310	17.0%	53,703	19.7%	0	0.0%	0	0.0%
小計	225,621	100.0%	272,733	100.0%	3,034	100.0%	2,823	100.0%
多目的車								
Maruti Suzuki	77,948	73.1%	101,325	67.4%	1,112	95.9%	1,362	84.4%
Tata	28,659	26.9%	48,931	32.6%	48	4.1%	251	15.6%
小計	106,607	100.0%	150,256	100.0%	1,160	100.0%	1,613	100.0%
合計	1,552,703		1,949,776		335,729		446,146	

表14: メーカー別 自動車販売台数(出展: SIAMプレスリリース)

会社名	国内販売				輸出			
	2008年度		2009年度		2008年度		2009年度	
スクーター								
Bajaj Auto	9,692	0.8%	3,759	0.3%	2,080	8.1%	1,092	3.6%
Hero Honda motors	153,193	13.3%	208,440	14.3%	3,017	11.7%	5,832	19.4%
Honda Motorcycles & Scooters	654,319	57.0%	739,947	50.6%	12,038	46.6%	11,397	37.8%
Kinetic Motor	5,552	0.5%	0	0.0%	334	1.3%	0	0.0%
LML		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%
Mahindra Two Wheelers	0	0.0%	70,008	4.8%	0	0.0%	1,592	5.3%
Suzuki Motorcycle	85,782	7.5%	140,983	9.6%	60	0.2%	146	0.5%
TVS Motor	239,469	20.9%	299,370	20.5%	8,287	32.1%	10,066	33.4%
小計	1,148,007	100.0%	1,462,507	100.0%	25,816	100.0%	30,125	100.0%
普通二輪車								
Bajaj Auto	1,276,427	21.9%	1,781,748	24.3%	631,383	65.0%	725,097	65.7%
Hero Honda motors	3,487,164	59.8%	4,293,991	58.5%	78,176	8.1%	91,867	8.3%
Honda Motorcycles & Scooters	361,571	6.2%	452,110	6.2%	41,769	4.3%	68,107	6.2%
India Yamaha Motor	162,341	2.8%	223,305	3.0%	38,537	4.0%	65,123	5.9%
Kinetic Motor	238	0.0%	0	0.0%	866	0.1%	0	0.0%
LML		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%
Royal Enfield	42,538	0.7%	50,098	0.7%	2,130	0.2%	2,356	0.2%
Suzuki Motorcycle	43,778	0.8%	47,529	0.6%	164	0.0%	2,111	0.2%
TVS Motor	457,896	7.9%	492,358	6.7%	177,993	18.3%	148,443	13.5%
小計	5,831,953	100.0%	7,341,139	100.0%	971,018	100.0%	1,103,104	100.0%
原付								
Kinetic Motor	1,487	0.3%	0	0.0%	260	3.6%	0	0.0%
TVS Motor	429,727	99.7%	564,584	100.0%	7,040	96.4%	6,905	100.0%
小計	431,214	100.0%	564,584	100.0%	7,300	100.0%	6,905	100.0%
電気二輪車								
Electrotherm India	16,763	63.4%	2,482	82.7%	40	100.0%	50	100.0%
TVS Motor	9,682	36.6%	519	17.3%	0	0.0%	0	0.0%
小計	26,445	100.0%	3,001	100.0%	40	100.0%	50	100.0%
合計	7,437,619		9,371,231		1,004,174		1,140,184	

表14：メーカー別 二輪車販売台数(出展：SIAMプレスリリース)

(8) インドの環境基準

現在のインドの環境基準は以下のとおり適用されており、現在は、デリーやムンバイを含む大都市では Bharat Stage IV という Euro4 相当の環境基準が適用されており、それ以外においては、一段下の Bharat Stage III という Euro3 相当の環境基準が適用されている。

基準	適用日	適用都市
Bharat Stage III (Euro3 相当)	2005年4月	11都市：デリー、ムンバイ、コルカタ、チェンナイ、バンガロール、アーメダバード、ハイデラバード、カンプール、プネ、スラト、アグラ
	2010年4月	全国が対象
Bharat Stage IV (Euro4 相当)	2010年4月	11都市：デリー、ムンバイ、コルカタ、チェンナイ、バンガロール、アーメダバード、ハイデラバード、カンプール、プネ、スラト、アグラ (2輪、3輪車を除く全ての車両が対象)

表15：インドにおける自動車環境基準の適用状況

なお、州毎に異なる政策と取っている部分もあり、ムンバイのあるマハラシュトラ州は、2010年8月に環境税 (green tax) を新たに課すことを決め、商用車に関しては8年経過後、普通乗用車については15年を経過した車両について環境税を課税することを決めている。なお、これに該当する商用車は同州内に60万台、乗用車は150万台ある。

(9) 交通事故の発生状況

交通事故の発生件数は年々増えており、特に死亡事故が増えている。2006年の時点では交通事故件数が約46万件、このうち死亡事故が9万3千件、死亡者が10万5千人となっている。

年	事故件数		死傷者数	
	合計	死亡事故	死亡者数	負傷者数
2001	405,637	71,219(17.6%)	80,888	405,216
2002	407,497	73,650(18.1%)	84,674	408,711
2003	406,726	73,589(18.1%)	85,998	435,122
2004	429,910	79,357(18.5%)	92,618	464,521
2005	439,255	83,491(19.0%)	94,968	465,282
2006	460,920	93,917(20.4%)	105,749	296,481

表16: 交通事件数の推移(出展: 保健家族福祉省中央健康調査局)

5. 航空（出展:主に Ministry of Civil Aviation Annual Report 2008-09）

(1) 組織構造

① 本省組織

本省の組織については、1. (2)②でも示したとおりである。

- 閣外専管大臣(Minister of State(Independent Charge) : Mr. Praful Patel
- 次官(Secretary) : Mr. M.Madhavan Nambiar
- 局長(Joint Secretary) : Mr. Rohit Nandan
- 局長(Joint Secretary) : Mr.Prashant Sukul
- 局長(Joint Secretary) : Mr. Alok Sinha

閣外専管大臣は、上位に大臣がないものの閣議には参加できない大臣である。またこれに加えて②に示すとおり実際の法規制実施機関(Regulatory Body)として民間航空局(DGCA:Director General of Civil Aviation)があり、実際の航空関連法案の執行を行っている。

② 外局等

- (a) 民間航空局(DGCA:Director General of Civil Aviation)
- (b) 民間航空安全局(BCAS:Bureau of Civil Aviation Security)
- (c) 鉄道安全委員会(CRS:Commission of Railway Safety ※鉄道省とは独立した機関とするため 1967 年より民間航空省の所管となっている。)

③ 独立行政法人

航空大学校(IGRUA:Indira Gandhi Rashtriya Uran Akademi)

④ 公社等

- (a) インド国営航空会社(Nacil:National Aviation Company of India Ltd、Air India 及び旧 Indian Airline を運航する国営会社)
- (b) インド空港局(AAI:Airports Authority of India)
- (c) Pawan Hans Helicopters Ltd.
- (d) Alliance Air (Air India の子会社)
- (e) Hotel Corporation of India (Air India の子会社)
- (f) Air India Charters Ltd.(Air India の子会社)

(2) 事業規制等航空に関する法制度

- Air Corporation Act, 1953
- Air Craft Act, 1934
- Air Craft Rules, 1937

(3) インドの航空会社

① 定期便の運航

Air India に加え、現在の7つの定期運航の民間のエアライン(旅客)がある。

航空会社名	2010年6月現在のマーケットシェア
National Aviation Company of India(Air India)	16.9%
Jet Airways Ltd.	18.7%
Jet Lite Ltd.(LCC※)	7.8%
Kingfisher Airline Ltd.	21.0%
Spice Jet Ltd.(LCC※)	13.3%
Paramount Airways Pvt. Ltd.	0.3%
Go Airlines Ltd.(LCC※)	5.8%
InterBlobe Aviation Ltd.(IndiGo を運航) (LCC※)	16.4%

表17: インドの民間航空会社とマーケットシェア ※LCC :Low Cost Carrier
(マーケットシェアの出展: DGCAウェブサイト <http://dgca.nic.in/reports/mar-ind.htm>)

これに加え、定期貨物のエアラインとして、Blue Dart Aviation Pvt Ltd.があり、また北部地域で運航する地域定期運航エアラインとして、ADLR Airlines Pvt. Ltd.、Jagson Airlines Ltd.がそれぞれ運航している。

② 非定期便の運航

2008年12月末現在において、99の航空会社が非定期便の運航許可を持っている。また観光チャーター便については、2008年度は686便が運航され、15万232人の観光客が訪印した。

(4) 航空輸送量

まず国内の旅客・貨物輸送量について見ると以下表18のとおりとなっている。国際空港の国内旅客輸送量は、約6,470万人で発着数は約78万回。国内空港の国内旅客輸送量は、約1,255万人で発着数は約28万回。合計した国内旅客輸送は、旅客輸送量が約7,700万人で発着数は106万回となっている。

また国内の貨物輸送については、国際空港の貨物輸送量が約50万トン、郵便貨物が3万トンであり、国内空港の貨物輸送量が約5万トン、郵便貨物が約4,800トンとなっており、国内貨物輸送については、貨物輸送量が約55万トン、郵便貨物が約3.8万トンとなっている。

【国内輸送量】

No	空港名	発着数	旅客数	貨物(トン)	郵便(トン)
国際空港					
1	Ahmedabad	26,043	2,141,609	12,739	1,085
2	Amritsar	2,976	137,773	376	71
3	Bangalore	91,057	7,120,458	58,310	215
4	Bombay(Mumbai)	162,120	15,316,813	151,328	12,088
5	Calcutta(Kolkata)	70,697	5,987,750	47,305	2,640
6	Calicut(Kozhikode)	2,544	162,988	363	0
7	Cochin	21,529	1,348,705	5,935	774
8	Delhi	157,896	15,074,102	128,332	9,854
9	Goa	19,198	1,831,355	3,289	258
10	Guwahati	25,062	1,366,258	1,642	260
11	Hyderabad	68,744	4,648,663	24,580	1,406
12	Jaipur	14,057	982,634	2,142	187
13	Madras(Chennai)	85,458	6,179,282	52,806	3,111
14	Nagpur	10,989	714,643	3,773	446
15	Srinagar	6,885	716,837	1,501	278
16	Port Bihar	7,126	479,526	2,139	249
17	Trivendram	8,880	481,055	1,415	123
	国際空港小計	781,261	64,686,451	497,975	33,045
国内空港					
18	Agra	686	18,875	0	0
19	Bhavnagar	1,508	60,930	8,936	8,778
20	Coimbatore	14,355	921,282	4,616	83
21	Jammu	6,536	402,378	1,077	278
22	Luckhanow	15,418	664,105	1,873	317
23	Mangalore	8,906	522,779	291	92
24	Pune	18,624	1,608,987	11,654	79
25	Trichurapalli	2,006	88,171	20	0
26	Udaipur	6,078	259,555	0	0
27	Varanasi	5,610	354,536	310	37
28	Agartalla	7,427	371,854	5,979	531
29	Agatti	1,368	19,315	32	7
30	Aizwal	2,303	93,338	316	64
31	Allahabad	998	16,211	0	0
32	Aurangabad	3,992	189,798	963	82
33	Bagdogra	6,314	438,891	637	227
34	Belgaum	688	17,240	0	0
35	Bhuvaneshwar	11,488	673,492	1,288	466
36	Bhopal	9,970	230,620	1,003	161
37	Bhuji	1,530	107,296	56	22
38	Chandigarh	6,237	364,665	422	0
39	Dehradun	1,639	51,003	0	0
40	Dibrugarh	3,492	123,818	299	50
41	Dimapur	1,864	45,717	146	49
42	Gaya	14	109	0	0
43	Diu	960	15,296	1	0
44	Gorakhpur	310	7,817	0	0
45	Gwalior	1,130	5,351	0	0
46	Hubli	2,021	59,650	0	0
47	Imphal	5,934	320,159	3,694	85
48	Indore	17,489	600,694	4,952	254

49	Jabalpur	1,942	44,107	2	0
50	Jamnagar	730	74,416	190	2
51	Jodhpur	1,836	83,593	90	24
52	Jorhat	1,571	55,781	144	20
53	Juhu	23,587	150,949	411	0
54	Kandla	918	26,997	0	0
55	Kangra	864	21,856	0	0
56	Kanpur	853	5,735	0	0
57	Keshod	6	26	0	0
58	Khajuraho	1,646	66,467	0	0
59	Kolhapur	953	22,325	0	0
60	Kullu	1,408	33,123	0	0
61	Leh	2,044	198,858	841	10
62	Lillabari	434	4,025	0	0
63	Ludhiana	110	184	0	0
64	Madurai	7,662	352,881	572	112
65	Pathankot	134	760	0	0
66	Patna	5,220	344,446	1,958	567
67	Pantnagar	450	144	0	0
68	Pondicherry	6	16	0	0
69	Porbander	797	14,194	0	0
70	Raipur	10,381	399,338	168	256
71	Rajamundry	9,192	123,596	0	0
72	Rajkot	1,880	128,803	666	409
73	Ranchi	7,636	256,562	409	179
74	Shimla	921	14,954	0	0
75	Silchar	4,294	143,434	319	123
76	Surat	654	28,522	9	0
77	Tezpur	2	3	0	0
78	Tezu	106	83	0	0
79	Tirupathi	3,706	155,046	27	1
80	Tuticorin	742	38,621	0	0
81	Vadodra	6,844	448,510	2,074	87
82	Vizac	15,173	599,138	765	96
83	Vijaywada	2,144	63,955	0	0
	国内空港小計	283,732	12,555,380	48,283	4,779
	合計	1,064,993	77,241,831	546,258	37,824

表18: 国内旅客・貨物輸送量(2008年度) (出展: DGCA ウェブサイト「Statistics」)

次に国際の旅客・貨物輸送量について見ると以下表 19 のとおりとなっている。国際空港の国際旅客輸送量は、約 3,060 万人で発着数は約 26 万回。国内空港の国際旅客輸送量は、約 97 万人で発着数は約 1 万 2 千回。合計した国際旅客輸送は、旅客輸送量が約 3,160 万人で発着数は 27 万回となっている。

また国際の貨物輸送については、国際空港の貨物輸送量が約 115 万トン、郵便貨物が 7,600 トンであり、国内空港の貨物輸送量が約 1,870 トン、郵便貨物が 2 トンとなっており、国際貨物輸送については、ほぼ国際空港のみでの取扱となっており、貨物輸送量が約 115 万トン、郵便貨物が約 7,600 トンとなっている。

【国際輸送量】

No	空港名	発着数	旅客数	貨物(トン)	郵便(トン)
国際空港					
1	Ahmedabad	5,635	684,330	10,294	28
2	Amritsar	3,517	438,825	1,798	152
3	Bangalore	13,920	1,641,705	99,690	0
4	Bombay(Mumbai)	65,574	8,118,910	378,610	3,212
5	Calcutta(Kolkata)	11,134	1,002,169	40,743	296
6	Calicut(Kozhikode)	16,888	1,516,107	12,556	0
7	Cochin	19,058	2,009,549	25,220	105
8	Delhi	59,495	7,769,313	297,931	2,851
9	Goa	2,738	389,703	688	4
10	Guwahati	100	7,282	2	0
11	Hyderabad	12,136	1,566,877	29,665	52
12	Jaipur	2,953	221,706	340	34
13	Madras(Chennai)	30,453	3,663,908	219,562	890
14	Nagpur	1,556	86,352	217	0
15	Srinagar	174	16,252	0	0
16	Port Bihar	0	0	0	0
17	Trivendram	13,004	1,473,827	30,169	0
	国際空港小計	258,335	30,606,815	1,147,485	7,624
国内空港					
18	Agra	46	2,462	0	0
19	Auragabad	42	4,298	0	0
20	Coimbatore	926	89,535	917	0
21	Gaya	756	47,541	0	0
22	Lucknow	2,008	167,553	49	2
23	Mangalore	2,498	206,640	0	0
24	Pune	790	27,522	0	0
25	Trichirapalli	4,145	377,725	904	0
26	Udaipur	22	117	0	0
27	Varanasi	687	44,084	3	0
28	Vijaywada	1	3	0	0
	国内空港小計	11,921	967,480	1,873	2
	合計	270,256	31,574,295	1,149,358	7,626

表19: 国際旅客・貨物輸送量(2008年度) (出展: DGCA ウェブサイト「Statistics」)

(5) 主要な空港の概要

インドではAAIが運営する空港と民営化された空港と2つの種類があるが、デリー国際空港など主要な国際空港はその運営が既に民営化されており、現在さらにその動きが加速しつつある。以下にそれら主要な空港の概要を示す。

都市名	空港名	管理者	滑走路
デリー	インディラ・ガンジー国際空港 (Indira Gandhi International Airport)	Delhi international Airport Private Limited	2813×45 3810×45 4430×60
ムンバイ	チャットラパティ・シバジ国際空港 (Chhatrapati Shivaji International Airport)	Mumbai International Airport Limited	3448×45 2926×45

	Airport)		
コルカタ	ネタジ・スバシ・チャンドラ・ボース 国際空港 (Netaji Subhash Chandra Bose International Airport)	Airport Authority of India	3627 × 45 2839 × 45
チェンナイ	チェンナイ国際空港 (Chennai International Airport)	Airport Authority of India	3658 × 45 2085 × 45
バンガロール	バンガロール国際空港 (Bengaluru International Airport)	Bengaluru International Airport Limited	4000 × 45
ハイデラバード	ハイデラバード国際空港 (Hyderabad International Airport)	GM(co-ordination) Airports Authority Of India	3230 × 45

表20: インドの主要空港の概要 (出展: AAI ウェブサイト)

http://www.aai.aero/public_notices/Aerodrome_AIP_Amendments.jsp



図2: インドの空港位置図(出展: AAIウェブサイト)

現在、インドにおける空港数の内訳は以下のとおりである。これまでAAIまたは政府管理の空港についてはDGCAからの空港ライセンスが免除されてきたが、2004年の Aircraft Rule の

改正以降、全ての空港でライセンスの取得が必要となっている。現在、順次ライセンスの取得が行われているが、現在の空港がICAOのレギュレーション及びガイドラインに従ったものであることから、経過措置として引き続き運航が認められている。

管 理 者	空 港 数	内定期便運航数	DGCA からの ライセンス発給
A A I	53	(47)	5
JV・州政府・その他	9	(6)	9
国 防 省	22	(20)	0.

表21: インドの空港の内訳(2010年8月: 民間航空省発表)

(6) 空港の整備

① 主要な空港の近代化

空港の近代化については、大きな都市(デリー、ムンバイ、バンガロール、ハイデラバード)においては、PPPスキームで実施されているが、コルカタ及びチェンナイの両空港についてはAAIによって近代化が行われている。

デリーにおいては 2007 年から近代化工事が開始され、4000m級の滑走路の新設と共に新しいターミナル3の建設が行われ、2010年7月28日より国際線が運航を開始している。ターミナル3の完成で年間 3,400 万人の旅客を扱えることとなっており、マスタープランとしては 2026 年までにターミナル6までを建設し、年間 1 億人の旅客を扱う計画となっている。

ムンバイ空港の近代化も 2007 年 1 月より約 980 億ルピーの費用で開始されている。

コルカタ空港についても第 2 滑走路の 400m 延伸を含む空港近代化工事に係る政府の認可はおろけており、工事費用は 194 億ルピーとなっている。

チェンナイ空港については、国内線ターミナルの新設、国際線ターミナルの拡大及び第 2 滑走路の 830m 延伸など工事費約 180 億ルピーが既に承認されており、完成すれば現在の年間取扱旅客が 9 万人から 23 万人にまで容量が拡大する。

バンガロール空港は、2008 年 5 月に運用を開始している。同空港は、カルナータカ州政府、AAI 及びその JV による 30 年契約の BOOT (Built, Own, Operate, Transfer) 方式で運営されている。同空港の建設事業費は 247 億ルピー。

ハイデラバード空港についてもバンガロール同様の BOOT 方式で 2008 年 3 月より運営されている。同空港の建設事業費は約 248 億ルピー。

なお、インドでは既存の空港から 150km 圏内に新たな空港をつくることを禁止しているが、ムンバイ近郊では Navi Mumbai Airport の建設が例外的に認められており、これと同じくデリー近郊のグレートノイダにおいても Taj International Aviation Hub の建設計画がある。

② 大都市以外の空港の近代化

AAIは大都市以外の35の空港(ノン・メトロ空港)についての近代化も手がけている。

(以下対象となる 35 空港: Ahmedabad, Amritsar, Guwahati, Jaipur, Udaipur, Trivandrum, Lucknow, Goa, Madurai, Mangalore, Agatti, Aurgangabad, Khajuraho, Rajkot, Vadodara, Bhopal, Indore, Nagpur, Vishakapatnam, Trichy, Bhubaneswar, Coimbatore, Patna, Port Blair, Varanasi, Agartala, Dehradun, Imphal, Ranchi, Raipur, Agra, Chandigarh, Dimapur, Jammu, Pune)

またこれらの空港の近代化に加えて、空港周辺の不動産開発についてもPPPベースで進められている。

(7) 航空協定の締結状況

インドは現在 103 の国と二国間航空協定を締結しており、直近ではメキシコ及びチリと協定締結に至った。

また、2008 年 4 月～12 月までの間に二国間航空協定の見直しのための協議がアゼルバイジャン、ブータン、ベルギー、ボスニア・ヘルツェゴビナ、カメルーン、フィンランド、ドイツ、ハンガリー、香港、イラン、日本、韓国、マレーシア、ルーマニア、南アフリカ、スーダン、トルコ、UAE、イギリス、ザンビアとの間で行われた。この結果、1 週間当たり 51, 909 席がインド to/from で増加することになった。

(8) 航空機の登録等

① 航空機の登録数

(a) 登録航空機数: 1375 (定期便: 397、非定期便: 275、その他: 701)

(b) 2008 年中の登録数: 213

(c) 耐空証明済みの航空機数: 885

② 航空機整備士の登録数

(a) 登録航空機整備士数: 11, 982

(b) 登録航空機関士数: 282

(c) 2008 年中の航空機整備士の登録数: 1, 762

③ 認定事業者数

航空機及び装備品の製造、維持管理、テスト、保管などのために政府に認定されている事業者の数は 611 社となっており、そのうち 32 社が外国の会社となっている。

(9) 民間航空局 (DGCA: Director General of Civil Aviation)

DGCAでは以下に関する業務を所掌している。

- ・ 航空サービスに関する規制
- ・ 民間航空機の登録
- ・ 耐空証明
- ・ パイロット、航空機整備士、管制官の許認可
- ・ 飛行場、エアラインの許認可
- ・ 民間航空に関する政府への建議
- ・ Aircraft Act、Aircraft Rule など関係法令の改正
- ・ ICAOとの調整
- ・ 航空機事故及びインシデントの調査並びに裁判所/委員会の調査の支援
- ・ 航空機の型式認定

(10) インド空港局 (AAI: Airport Authority of India)

AAIでは以下に関する業務を所掌している。

- ・ インド領空に係る管制業務
- ・ 航空灯火業務
- ・ 滑走路、エプロン、誘導路等の整備・拡張業務
- ・ 旅客ターミナルの設計、開発、運営及び維持管理
- ・ 国際、国内貨物ターミナルの開発及び運営
- ・ 旅客ターミナル内の情報提供設備等の整備

AAIの財務状況を以下の表に示す。

(単位: 千万ルピー)

年 度	2004	2005	2006	2007	2008
収 入	2997.41	3490.46	3726.23	4289.21	3890.95
支 出	2312.58	2236.03	2196.90	2549.84	2807.42
税 引 き 前 利 益	684.83	1254.43	1529.33	1739.37	1083.53
税 金	251.45	595.82	775.99	776.07	433.41
繰 延 税 金	108.00	-59.02	-106.51	-118.57	0.00
税 引 き 後 利 益	325.38	717.62	859.85	1081.87	650.12

表22: AAIの財務状況

(11) その他

① インドの航空機事故調査

インドにおいては日本の運輸安全委員会にあたるような組織は今のところ存在しない。

(9)でも述べた通り、DGCAに航空機事故調査の権限が与えられている。

しかし、実際の法規制執行機関であるDGCAが事故調査も兼ねるのはおかしいので

はないかとの指もあり、2010年5月22日にエア・インディアエクスプレス機(エア・インディアの国際線LCC)がマンガロール空港で墜落し、乗客乗員158名が死亡した過去10年で最悪の事故の際にも独立した調査機関を求める声があがった。

② 空港税の徴収主体

インドにおける User Development Fee などの空港利用税については、年間150万人以上の利用のある空港については、Airport Economic Regulatory Authority(AERA)が徴収し、それ以外の空港については民間航空省が徴収主体となっている。

③ インドの航空会社のアライアンス加盟

インドの航空会社でアライアンスに加盟している会社は現時点(2010年8月)ではない。ただし、報道等によれば以下のアライアンスへの加盟が予定されている。

- ・Air India → スター・アライアンス(2010年12月予定)
- ・King Fisher → ワンワールド(2011年)
- ・Jet Airways → (恐らく)スター・アライアンス

④ 外国人パイロットの排除期限の延期

DGCAは自国のパイロットを養成し、外国人パイロットを段階的に排除する方針を打ち出しているが、増大する需要に育成が追いつかず度々その排除期限を延長している。直近では2010年7月いっぱいであった同期限が現在は2011年7月末までに延長されている。

2010年7月現在約400人の外国人パイロットがおり、その数は1年前の650名に比べて減少はしている。しかし、LCCを中心に航空機の調達を拡大しており、パイロットの需要が増加する一方、インドで十分な飛行経験(1,500時間以上)を有するパイロットがいないのが現状となっている。航空会社としても割高になる外国人パイロットは組合からの批判も受けることから減らす方向ではあるものの、まずは安全な運航を確保するために経験のある外国人パイロットを雇用せざるを得ない状況となっている。

⑤ インド航空会社の国際線運航の条件

インドの航空会社が国際線を運航するには、①5年以上の国内線の運航経験、②20機以上の機体を保有することが条件となっている。

Jet Airways は1992年に設立されているが、その他の航空会社はまだ比較的新しく Kingfisher Airlines が2004年、Spice Jet、Paramount Airways、Go Airlines、Inter Globe Aviation は2005年の設立となっている。

このため Kingfisher Airline は2008年よりイギリス、UAE、シンガポール、香港、タイ、モルディブ、スリランカ、バングラデシュへ運航を開始しているが、その他のエアラインは5

年の経験に満たないあるいは保有機体の数が足りないという理由で国際線運航には至っていないが、Spice Jet は間もなくダッカ(バングラデシュ)に向けて運航を開始することを予定している。

⑥ インドの航空会社の運営状況

インドの航空会社も経営状態は厳しいものとなっている。エア・インディアについては、2007年度に約223億ルピー、2008年度は約555億ルピー、2009年度は約540億ルピーの損失を計上しており、過去3カ年度で約1320億ルピーもの損失出している。このため、政府は2009年度には80億ルピーの資本注入を2度実施した。

同じく、2009年12月末現在ジェット・エアウェイズも1400億ルピー、キングフィッシャーも600億ルピーの赤字を抱えている。

⑦ 航空機の調達数

2009年8月から2010年8月までの1年間で政府は、Jet Airwaysの13機、IndiGoの10機など国内の航空会社に対して49機の航空機調達を認めている。また原則同意として2025年までには更に375機の航空機調達を認めている。(2010年8月民間航空省発表)

⑧ 航空旅客に対するサービス税の課税

航空旅客に対しては2006年5月より、インド出発のビジネスクラス以上の旅客に対してはサービス税が課税されていたが、2010年の改正財政法により、エコノミークラスであってもインド出発の国際線については、運賃総額の10%もしくは500ルピーのいずれか低い方がサービス税として課税される。

また国内線の場合は、10%もしくは100ルピーのいずれか低い方が適用されるが、アッサム、メガラーヤ等東部の州については免除となっている。

6. 観光省（出展：主に Ministry of Tourism Annual Report 2008-09 及び India Tourism Statistics 2007 より）

(1) 組織構造

① 観光省の組織

本省の組織については1. (2) ②でも示したとおりである。

- 大臣(Minister) : Ms. Kumari Selja
- 閣外大臣(Minister of State) : Mr. Sultan Ahmed
- 次官(Secretary) : Mr. Sujit Benerjee
- 次官補(Additional Secretary) : Mr. Sanjay Kotharai
- 次官補(Additional Secretary) : Mr. E.K. Bharat Bhushan
- 局長(Additional Director General) : Mr. Devesh Chaturvedi

② 地方組織等

観光省は20のフィールドオフィス及び14の海外事務所を有している。

フィールドオフィス ニューデリー、ムンバイ、コルカタ、チェンナイ、グワハティ
パトナ、ジャイプール、バンガロール、バラナシ、アグラ、ブバネシュ
ワール、ポートブレア、インパール、シーロング、ハイデラバード、コ
チ、ゴア、アウラガンバード、カジュラホ、イタナガル

海外事務所 ニューヨーク、ロサンゼルス、トロント、ロンドン、フランクフルト、パ
リ、アムステルダム、ミラノ、ドバイ、ヨハネスブルグ、シドニー、シン
ガポール、東京、北京

③ 公社及び関係協会

- Indian Tourism Development Corporation (ITDC)
- Indian Institute of Tourism and Travel Management (IITTM)
- National Council for Hotel Management and Catering Technology(NCHMCT)

(2) 事業規制等観光に関する法制度

観光業に特化した法制度はなく、Companies Act, 1956 が適用される。

(3) 観光に係る主要統計値

① 訪印外国人旅行者数

2009年の訪印外国人到着者数は、約510万人となっており、2008年に比べると若干減少している。これはムンバイテロは2008年11月に発生しており、インドの観光シーズンが10月～3月の冬期であることから、2009年当初の訪印数が減少したためと考えられる。ただし、外貨収入は8.3%上昇している。

年	外国人到着者数	外貨収入 (千万ルピー)	外貨収入 (百万ドル)
---	---------	-----------------	----------------

2000	2,649,378	15,626	3,460
2001	2,537,282	15,083	3,198
2002	2,384,364	15,064	3,103
2003	2,726,214	20,729	4,463
2004	3,457,477	27,944	6,170
2005	3,918,610	33,123	7,493
2006	4,447,167	39,025	8,634
2007	5,081,504	44,360	10,729
2008	5,282,603	50,730	11,747
2009	5,108,579	54,960	11,394

表23:外国人到着者数と外貨収入額

なお、外国人到着者のうち、88%が空路、11%が陸路、1%が海路による入国となっている(2007年データ)。また、デリー(31.4%)、ムンバイ(23.8%)、チェンナイ(10.3%)の3空港から約2/3が入国している(同じく2007年データ)。

また、2009年の国別訪印者数の上位10国を以下に示す。

	国名	到着者数	割合
1	アメリカ	803,021	15.72%
2	イギリス	748,765	14.66%
3	バングラデシュ	458,063	8.97%
4	スリランカ	240,836	4.71%
5	カナダ	221,448	4.33%
6	フランス	195,307	3.82%
7	ドイツ	193,557	3.79%
8	オーストラリア	148,846	2.91%
9	マレーシア	134,340	2.63%
10	日本	124,219	2.43%

表24:2009年国別訪印者数

② インドのアウトバウンド

インドの出国者数は、2007年で978万3,232人となっており、2006年における主な出国先(5万人以上)は以下のとおりとなっている。

国名	2004年	2005年	2006年
カナダ	68,315	77,849	87,210
アメリカ	308,845	344,926	406,845
イタリア	77,134	59,056	116,951
スイス	N.A.	93,472	115,055
イギリス	255,000	269,000	366,745
バーレーン	418,767	466,849	590,198
オマーン	106,456	116,375	110,841

サウジアラビア	474,467	117,101	345,431
バングラデシュ	80,469	86,231	60,516
ネパール	89,861	95,685	88,857
パキスタン	19,658	59,560	70,174
スリランカ	105,151	113,323	128,370
インドネシア	41,582	58,359	94,258
マレーシア	172,966	225,789	279,046
シンガポール	471,196	583,543	658,893
タイ	300,163	352,766	429,732
中国	309,411	356,460	405,091
香港	244,364	273,487	294,079
日本	53,000	58,572	62,505
韓国	56,966	58,560	62,531
オーストラリア	55,603	67,930	83,771

表25: 2004～2006年の主な出国先

③ 国内旅行

過去3年の国内旅行者数の推移は以下の表のとおりであり、年間約6.6億人もの人が国内旅行を行っている。

(単位: 百万人)

年	インド人	外国人	合計
2007	526.6	13.3	539.8
2008	563.0	14.1	577.1
2009	650.0	13.7	663.8

表26: 2007～2009年の国内旅行者数

また2007年のインド人、外国人の人気旅行先は以下のとおりであり、やはりタージマハルが一番の旅行先となっている。

	インド人	訪問者数	外国人	訪問者数
1	タージマハル(アグラ)	2,624,085	タージマハル(アグラ)	586,105
2	レッドフォート(デリー)	2,060,420	アグラ城(アグラ)	357,570
3	外ウブミナル(デリー)	2,019,453	外ウブミナル(デリー)	282,451
4	Sun Temple(コナーラク)	1,347,483	フマユーン廟(デリー)	210,384
5	アグラ城(アグラ)	1,177,133	Fatehpur Sikri(アグラ)	198,956
6	Blki-Ka-Maqbara (アウラガンバード)	878,152	レッドフォート(デリー)	158,589
7	ママラプラム(タムルナドゥ)	802,000	Sarnath Excavated Site	91,093
8	Gol-Gumbaz(ビジャプール)	776,491	カジュラホ	84,887

9	Daria Daulat Bagh (スリランガパトナム)	682,933	ママラプラム(タミルナドゥ)	71,055
10	プラーナ・キラー	590,801	Sahet Shrivasti	54,968

表27: インドの人気旅行先ベスト10

④ インドの旅行業者及びホテル

業 種	認可事業者数
旅 行 代 理 店	415
インド向けツアーオペレーター	552
旅 行 者 運 送 業	203
アドベンチャーツアーオペレーター	28
国内ツアーオペレーター	48
合 計	1,246

表28: 認可旅行業者数(2009年12月16日現在)

分 類	ホテル		部屋数	
	2006年	2007年	2006年	2007年
☆	46	53	1,435	1,744
☆☆	217	231	5,823	6,637
☆☆☆	477	587	20,342	24,496
☆☆☆☆	111	116	7,354	7,584
☆☆☆☆☆	71	81	8,470	9,792
Five☆Deluxe	86	93	20,943	20,110
その他	205	264	11,469	13,388
合計	1,213	1,425	75,836	83,781

表29: ランク別ホテル数

分 類	インド人旅行者		外国人旅行者		合 計	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
☆	16.9%	32.0%	5.2%	35.2%	22.1%	67.2%
☆☆	22.3%	41.3%	5.6%	22.3%	22.9%	63.6%
☆☆☆	49.3%	56.9%	13.5%	18.4%	62.8%	75.3%
☆☆☆☆	54.4%	39.2%	27.0%	18.1%	81.4%	57.3%
☆☆☆☆☆	34.0%	32.6%	48.8%	38.6%	82.8%	71.2%
Five☆Deluxe	42.0%	20.0%	45.5%	22.8%	87.5%	42.8%
合計	34.7%	34.5%	25.7%	25.1%	60.4%	59.6%

表30:ホテルの稼働率

(4)観光に関する基本政策・最近の動向

① Incredible India

インドでは「Incredible India」というコピーの下、雑誌、新聞、テレビ、ウェブなど種々の媒体で幅広く広報活動を行っている。

(ウェブサイト: <http://www.incredibleindia.org/index.html>)

② Visa on Arrival(到着時ビザ発給制度)

2010年1月1日より5カ国を対象(フィンランド、日本、ルクセンブルク、ニュージーランド、シンガポール)に到着時ビザ発給制度を開始した。

2010年1月～6月までの国別発給数は以下のとおり。

シンガポール(1,040)、フィンランド(802)、ニュージーランド(768)、日本(521)、ルクセンブルク(20)

また、現在この制度は4空港で実施中であるが、空港別の1月～6月までの発給数は以下のとおり。

デリー(1,663)、ムンバイ(689)、チェンナイ(635)、コルカタ(164)

③ インドが参加する観光関連の国際機関等

インドが参加する国際機関は以下のとおり。

- UNWTO(United Nations World Tourism Organization)
- ESCAP(Economic and Social Commission for Asia and the Pacific)
- BIMSTEC(Bay of Bengal Initiative for Multi Sectoral Technical and Economic Cooperation)
- MGC (Mekong-Ganga Cooperation)
- ASEAN (Association of South East Asian Nations)
- SAARC (South Asian Association for Regional Cooperation)
- SASEC (South Asian Sub-regional Economic Cooperation)

また、インドは観光の促進及び友好関係を拡大するための46の二国間/三カ国間協定/MOUを結んでいる。2009年は、スペイン、ポーランドと新たに結び、インドネシアとは共同会議を開催している。

④ 補助制度

観光業界への財政支援機関として、Tourism Finance Corporation of Indiaがあり、2005年度には8億7,990万ルピー、2006年度には12億240万ルピー、2007年度には18億8,501万ルピーのローンを行っている。

7. 国際協力

(1) 我が国の資金協力（運輸関連案件は件名を明記）

年度	有償資金協力	無償資金協力
77	297 億円	3 億円
78	60 億円	48.28 億円
79	289 億円	52.38 億円
80	190.2 億円	50.43 億円
81	576.80 億円 【鉄道】インド国鉄輸送力増強計画:26.8 億円 【鉄道】ボンベイ郊外鉄道近代化計画:18 億円	29.85 億円
82	333 億円 【鉄道】カルカタ地下鉄建設計画:48 億円	36.81 億円
83	なし	24.09 億円
84	720.9 億円	28.44 億円
85	692.31 億円	28.28 億円
86	484.43 億円 【港湾】ハルディア港近代化計画:37.91 億円	40.23 億円
87	979.77 億円	9.91 億円
88	933.8 億円 【観光】観光基盤整備事業:92.44 億円 【海事】フグリ造船所近代化計画:35.08 億円	30.02 億円
89	911.64 億円 【鉄道】鉄道車両工場近代化計画(1):12.56 億円	31.12 億円
90	1,048.26 億円	36.22 億円
91	1,065.94 億円 【観光】アジャンタ・エローラ移籍保護観光基盤整備事業:37.45 億円	20.99 億円
92	1,119.4 億円	42.77 億円 【海事】船員養成機材整備計画(1):9.92 億円
93	1,196.4 億円	41.85 億円 【海事】船員養成機材整備計画 国債 1/2 期: 2.75 億円
94	1,257.65 億円	33.63 億円 【海事】船員養成機材整備計画 国債 2/2 期: 6.32 億円
95	1,287.74 億円 【海事】(ピパパブ港船舶解撤計画:70.46 億円)	35.63 億円
96	1,327.46 億円 【鉄道】デリー高速輸送システム建設計画:147.6 億円	34.06 億円
97	1,327.25 億円 【港湾】ツチコリン港浚渫計画:70.03 億円	35.26 億円
98	115.37 億円	3.98 億円
99	—	12.92 億円
00	189.26 億円 【鉄道】デリー高速輸送システム建設計画:67 億円	18.29 億円
01	656.59 億円 【鉄道】デリー高速輸送システム建設計画:287 億円	13.76 億円
02	1,112.39 億円 【鉄道】デリー高速輸送システム建設計画:340.12 億円 【観光】アジャンタ・エローラ移籍保護観光基盤整備事業:73.31 億円	9.09 億円

03	1, 250.04 億円 【鉄道】デリー-高速輸送システム建設計画: 592.96 億円	17.44 億円
04	1, 344.66 億円 【鉄道】デリー-高速輸送システム建設計画: 192.92 億円	29.89 億円
05	1, 544.58 億円 【鉄道】デリー-高速輸送システム建設計画フェーズ 2: 149 億円 【鉄道】バンガロール・メトロ建設計画: 447.04 億円 【港湾】ビジャカトナム港拡張計画(E/S): 1.61 億円	21.09 億円
06	1, 848.93 億円 【鉄道】デリー-高速輸送システム建設計画フェーズ 2: 135.83 億円 【港湾】ビジャカトナム港拡張計画: 41.29 億円	5.96 億円
07	2, 251.3 億円 【鉄道】デリー-高速輸送システム建設計画フェーズ 2: 721 億円 【鉄道】コルカタ東西地下鉄建設計画: 64.37 億円	3.97 億円
08	2, 360.47 億円 【鉄道】デリー-高速輸送システム建設計画フェーズ 2: 777.53 億円 【鉄道】チェンナイ地下鉄建設計画: 217.51 億円	4.28 億円
09	2, 182.11 億円 【鉄道】貨物専用鉄道建設計画(フェーズ 1E/S 借款): 26.06 億円 【鉄道】貨物専用鉄道建設計画(フェーズ 1 本体): 902.62 億円 【鉄道】デリー-高速輸送システム建設計画フェーズ 2: 336.4 億円 【鉄道】コルカタ東西地下鉄建設計画: 234.02 億円 【鉄道】チェンナイ地下鉄建設計画: 598.51 億円	3.58 億円
累計	34,003.94 億円	884.73 億円

表31: 我が国の資金協力実績(出展: ODA白書)

(2) 技術協力(開発調査)

年 度	件 名
1986	鉄道車両工場近代化計画
1986	デリー～カンプール間幹線鉄道改良計画
1987	ニューデリー駅近代化計画
1988	カルカッタ・ハルディア港開発計画調査
1990	ニューマンガロール港改良計画
1996	ボンベイ港開発計画
2006	幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査

(3) ODA担当省庁

ODAについてはプロジェクト毎に関係省庁があるが、印財務省が全て受け入れ先となっており、印財務省経済局(Department of Economic Affairs, Ministry of Finance)が担当部局となる。