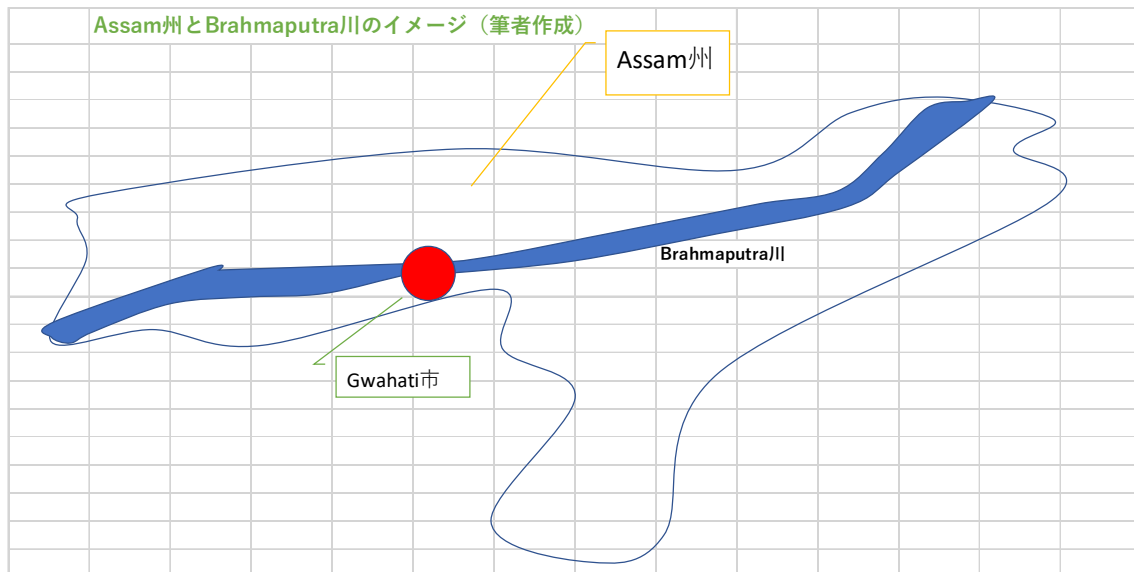


## Assam 州のフェリー輸送インフラ改善のため 世銀がインド政府に対し 8,800 万ドル融資

2020 年 1 月 16 日付政府プレスリリースによれば、世銀とインド政府は同日 Assam 州フェリー輸送インフラの近代化を目的とする 8,800 万ドル（約 97 億円）の融資契約に署名した。返済期間は 14 年半（猶予期間 5 年）、融資主体は同銀グループの International Bank of Reconstruction and Development / IBRD（国際復興開発銀行）となる。

インド北東部地域の Assam 州には下図のように Brahmaputra 川が横切り州を南北に分断しており、フェリーは通勤目的を中心に州民の日常生活にとって欠くことのできない存在となっている。州内に 361 以上あるフェリー航路の大半が Brahmaputra 川の横断ないしは同河川内の島々を結ぶルートとなっている。観光地としても有名な州都 Guwahati 市（赤丸）は北東部最大の都市だがやはり Brahmaputra 川により南北に分断されており多くの通勤・通学者がフェリーを利用している。



フェリー事業のインフラ近代化計画は **Assam Inland Water Transport Project（Assam 内水輸送プロジェクト）** の名の下に実行されることになる。プロジェクトは、旅客用フェリーのインフラとサービスの改善、フェリー事業主体の能力強化の 2 本立てだ。

Assam 州政府は自らが運営するフェリー事業の法人化を目指しており、本プロジェクトを通じて次の 2 社の設立を計画している。

- ・ Assam Shipping Company（Assam 輸送会社）：州政府所有のフェリー運航
- ・ Assam Ports Company（Assam 港湾会社）：州営フェリーと民営フェリーの両者を対象にフェリー・ターミナルとそこでのサービスを提供

近代的なフェリー・ターミナル建設に当たっては自然との共生（working with nature）を念頭に（Brahmaputra 川という）自然河川の変化に呼応できる新たなインフラ建設と既存インフラの再建を目指す。

#### フェリーの現状・問題点

- ・州内の内水輸送は Assam 州内水輸送局長が管轄する。内水輸送局が大中型フェリー（200～500 人乗り）の運営を担う一方、浅喫水ボート（35～40 人乗り）は民間業者が走らせている。
  - ・フェリーの設備は非常に貧弱であり、客席（全くない場合もあり）、トイレ、飲料設備はほとんどなく、待合室はだいたいどこも混雑を極めている。
  - ・このため特に乗客の 4 分の 1 を占める女性や、子供、高齢者、身障者などにとってフェリーでの移動は不快で困難を伴うものとなっている。
  - ・フェリー関係者のインタビューによれば、ある女性利用客は「仕事帰りで疲れているのに座れるベンチは 5 基しかない。それもひどい状態で危険極まりない。残りのスペースはバイク用に使われている。立っているのも大変なくらい押し合いへし合いの混雑。」と不満を訴える。また、ソーシャルワーカーの男性は「日々 25,000～30,000 人が主要 3 ガート（Ghats = 船着場）を使って乗船するのにフェリーの運航数が少なすぎる。チケットは当局が管轄しているが 1 回 2.5 ルピーだ（低額すぎる）。フェリーの化粧直しをしているが肝心なのはエンジンだ。馬力不足のエンジンではフェリーを動かせない。」と言う。
- 一方で、フェリーを管理する側の役人からはこのような声が上がっている。「ライフジャケットを備えて注意書きも張っているが、服が乱れると言って誰も着用しない。エンジンの馬力は十分で問題ない。利用者は不満を口にするがきちんとメモにして送って欲しい。（サービス改善のために）料金を上げるとは誰も言わない。ただ同然の料金でより早い輸送手段を利用できているのだから、誰も 30 ルピーに値上げしろとは言いださないだろう。」

遡ること 2012 年 4 月 20 日には、悲惨な事故が起きている。Assam 州西端の Dhubri 市から対岸の Hatsingimari に向かうフェリーが航行中嵐に遭い二つに折れて転覆した。定員 225 名に対し、350 人が乗っていた。150 名は自力で脱出または救出されたが、女性・子供を含めた残り 200 名は死亡または行方不明となった。フェリーには救命ボートも救命胴衣もなかったという。乗客の大半は地元の農民とその家族だった。

2017 年 7 月 4 日付 Gauhati 大学のレポート（著者：Lekha Borah 女史）では、以下の問題点を指摘している。

- ・最大の問題は Brahmaputra 川の水系自体の問題だ。雨季、すなわちモンスーン時期になると事態は悪化し内水輸送全体が麻痺してしまう。Brahmaputra 川は巨大な水系で、多くの支流もそれ自体が多大な水量を有する。これに加えて流域は多雨地帯に属し雨季には常に水位が高止まりするため安全確保のため内水輸送をストップせざるを得ない。さらにこの期間中は（水位に応じて）船着場や航路が頻繁に変更される（しばしば事前通知もなく）。乾季においても別の問題が発生する。Brahmaputra 川は大量の土砂を運んでくるが乾季に

において水流が少なくなると土砂が堆積する。このため大型船は座礁リスクを回避するため航行を取りやめる事態となる。

- ・技術革新のレベルの低さも内水輸送システムの障害となっている。  
この時代に至ってもフェリーは白昼のみの運航しかできない。船着場に電気が通じていないためだ。このためほとんどの船着場は朝 8:30~9:00 になってスタートし夜 7:30 には終了してしまう(日の短い冬季はさらに短縮する)。営業時間外に通勤せざるを得ない人々は、不便かつ割高な他の交通手段を使わざるを得ない。
- ・旧態依然とした設備も内水輸送システムの効率的運営の足を引っ張っている。古い船舶や機器、馬力の小さいエンジンといったものがそれだ。
- ・フェリー輸送の需給不足によるフェリー不足の結果、極めて危険な定員超過運航が横行している。
- ・フェリー運営主体の人員不足問題もある。船着場やフェリー内のスタッフ、雨季における船着場移動のための要員などが該当する。
- ・船舶の適時かつ適切なメンテナンスができていないため使用不可となり川岸に放置されている。
- ・船着場へのアクセス(道路)状態が劣悪。雨季には多くの乗客の足かせとなる。

上記の通り Assam 州内水輸送の劣悪な現状にあり改善のポイントが盛り沢山だ。今回のプロジェクトへの期待は大きい。

内水輸送の利点は、以下の観点から明白だ。

- ・自然が作った水路を利用するため建設投資や維持コストがほとんど掛からない。
- ・船舶航行の燃料費が安い(鉄道の半分、道路の 3 分の 1) ことから経常費を抑えられ、環境にも優しい。

政府は本プロジェクトで、より良い(船着場への)アクセス、電灯設備、信号を整備し、新たなフェリーには個別の座席と男女別のトイレを備えるとともに、規制面では定員超過運航の削減、正確な航行スケジュール、質の良いスタッフの確保を目指している。

おそらく今後の観光促進のためにもフェリー施設の整備は不可欠だろう。それにしても乗船料の 2.5 ルピー(片道)は安すぎる。バイクやスクーターの追加料金が 5 ルピーまたは 10 ルピーというのも異常な安値だ。ここにメスを入れない限り本当の意味での持続可能かつ快適なフェリー運航は砂上の楼閣だろう。

—了—

本レポートは情報提供のみを目的として作成したものであり、何らの行動を勧誘するものではありません。  
ご利用に関しては、すべてお客さまご自身でご判断くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。  
本レポートは信頼できるとされる情報に基づいて作成していますが、当行はその正確性を保証するものではありません。  
本レポートのご利用によりお客さまがいかなる損失、損害を受けられても当行は一切の責任を負いません。  
本レポートはお客さま限りでご利用くださいますようお願いいたします。