

宿利会長のインド経済フォーラム 「Kautilya Economic Conclave 2025」での講演

2025年10月3日～5日

■「Kautilya Economic Conclave 2025」について

2025年10月3日から5日まで、「Kautilya Economic Conclave 2025」がデリー市内のホテルで開催され、当研究所からは主催者から招待を受けた宿利会長（一般社団法人国際高速鉄道協会理事長を兼務）が講演を行うと共に、パネルディスカッションに参加した。

「Kautilya Economic Conclave」は、インド財務省及びインド経済成長研究所の主催により2022年から毎年開催されている経済フォーラムで、インド国内及び海外から現役閣僚や政府高官、中央銀行総裁や世界的に著名なエコノミスト、学識経験者等が幅広く招かれ、専門家同士で活発な議論が行われるフォーラムとなっている。2024年にはモディ首相が基調講演を行った。

4回目の開催となった今回は、第15代財務委員会委員長のN.K.シン氏らが開会挨拶を行った。



N.K.シン 第15代財務委員会委員長の開会挨拶

■全体会合1「激動の時代での繁栄を求めて」

シタラマン財務大臣の基調講演

シタラマン財務大臣は、基調講演の中で以下の発言をするともに、世界的な逆風にも関わらずインド経済は底堅いと強調した。

- ・インドが2047年までに先進国入りする政策（「Viksit Bharat 2047」）を達成するためには今後毎年8%の経済成長を達成させなければならない。
- ・インド政府はその経済成長を支えるため国家資本支出を増やすことにコミットしている。



シタラマン財務大臣の基調講演

■全体会合4「インフラ整備の喫緊性」

宿利会長による招待講演（プレゼンテーション）

宿利会長は、運輸総合研究所と国際高速鉄道協会のそれぞれについて、活動目的と活動概要を簡潔に説明した上で、「インフラ開発に関する日本の経験及びインドとの協力」を中心に以下のとおり述べた。

【インドの成長とインフラ開発】

インドは今、最も有望な成長市場として世界の注目を集めている中心にいる。豊富な労働人口を抱えるインドでは、「メ

イク・イン・インディア」政策を通じた投資促進やイノベーションが加速している。その中で、日本は他国に先駆けてインドと協力関係にあり、マルチ・スズキは40年以上にわたりインドの製造業発展に重要な役割を果たしてきた。

こうした成長を持続させ、地域格差を是正し、生活の質の向上を図るためには、インフラの整備により、持続可能なビジネス環境を安定させることが極めて重要である。また、持続可能性、脱炭素化、イノベーションも現代におけるグローバルな課題となっている。

以上を念頭に、インフラ開発について、我々の考えと日本の経験を共有したいと考えている。

【デリーメトロ／DFC】

まず初めに、日印協力のシャイニング・エグザンプルと言われる「デリーメトロ」についてお話しする。1990年代に計画されたこのメトロネットワークは、現在では全長400kmを超えるネットワークへと成長し、東京のネットワークをも超える規模となっている。今やデリーの市民は、渋滞を心配せずに、安全・快適に、時間どおり（punctual）に移動することができる。さらには、日本のノウハウを学んだデリーメトロの職員が、ムンバイなどの他都市やバングラデシュ、インドネシアなど、海外の鉄道支援に貢献するに至っていることは喜ばしい限りである。

また、デリー・ムンバイ間を結ぶ貨物専用鉄道（Dedicated Freight Corridor（DFC））西回廊も、日印両国が協力して進めている重要な物流インフラの事例である。

【日本の鉄道】

インドに遅れること20年、同じくイギリスの技術を導入して1872年に日本で最初の鉄道が開業してから150年以上が経過した。当初国営でスタートしたが、財政上の制約から、鉄道網の拡張整備に民間資金が活用されたことで、日本では国鉄と私鉄の両方が発展し、現在では28,000km超の鉄道網を有している。

日本の経済社会の発展と日本の鉄道の発展は密接に関連している。日本の鉄道の特徴は大きく4つあり、一つ目は、国鉄を民営化したことである。1987年、日本は世界に先駆けて、大規模な国鉄を民営化した。輸送サービスの質と利用者の利便性の向上に焦点を当てる経営改革が進んだ結果、世界で最も安全で、定時性が確保されて快適な公共交通が実現している。

二つ目は、都市鉄道が日本の都市の発展を牽引したことである。先に述べた国鉄と私鉄によるネットワークに加え、1927年に最初の地下鉄が開業して以降、都市鉄道は道路混雑の緩和だけでなく都市の機能と我々の日常生活に不可欠なものとなった。

三つ目は、鉄道建設と沿線の都市開発とを一体化させる都

市づくりである。この日本独特のアプローチはTOD（Transit Oriented Development）として知られており、インドのように急速に都市化が進む国々にとって重要な参考モデルになり得ると考える。

最後に、新幹線の成功が挙げられる。61年前の1964年に新幹線が開業した当時、世界最高水準の安全性と信頼性を備え、高速かつ高頻度運行を可能にした新幹線は、世界の鉄道を根本から変革する「ゲームチェンジャー」となった。自動車と航空の急速な発展に直面して、世界の鉄道は主要都市間を結ぶ幹線交通システムとしては陳腐化しつつあった中で、新幹線は高速鉄道の出現によって新たな活路を切り拓くこととなったのである。

今や日本で3,300kmを超える高速鉄道ネットワークを形成し、さらに現在、超電導リニア技術を活用した時速500kmの新幹線を含め4つの路線が建設中である。

今から18年前の2007年、新幹線は海を越えて台湾に展開された。台湾高鉄は今日まで台湾の経済と社会の発展を支える重要なインフラとして重要な役割を果たしてきている。新幹線は現在、日本と台湾の両方で、事故死亡者ゼロ、遅延1分という記録を維持し続けている。

もっと最近では、N700STという次世代型車両が2027年に営業走行を開始する予定であり、輸送量とエネルギー効率のいずれもさらに改善する予定である。

さらに、高速鉄道の持つポテンシャルはインドにおいて最も効果的に応用できると考えており、現在、日本の新幹線技術に基づいた高速鉄道システムがムンバイ・アーメダバード間で建設中である。私は、2018年以来、コロナの2年間を除き毎年建設現場を視察しており、プロジェクトが着実に前進しているのを見て心強く感じている。本年8月のモディ首相の訪日に合わせて発表された日印共同声明において本プロジェクトはフラッグシップ案件として言及されており、その成功に向けて貢献してまいりたいと考えている。

【物流インフラの重要性】

インドの国内及び国際物流のますますの拡大が見込まれる中、物流インフラの整備は喫緊の課題であり、これはASEANにおいても最も重要なテーマとされている。運輸総合研究所はタイ、フィリピン、インドネシアといったASEAN加盟国と物流改善に向けた解決策について幅広く議論を重ねてきている。

インドにおいては、先述の貨物専用鉄道（DFC）以外にも、港湾・海運・造船分野の強靱化によるグローバルサプライチェーンやシーレーンの安定的確保がより一層必要となってきている。

さらに、空港は物流インフラとしてだけでなく、人的交流の要となるインフラとしても機能している。

【人的交流（観光）】

人的交流は、国同士の関係強化に不可欠だが、日印間ではそのポテンシャルに比べてまだ十分ではない。これに関連して、ひとつの重要な軸となるのが観光である。インドには歴史的文化遺産、自然、宗教的名所など豊富な観光資源がある。

本年7月、私は、ガジェンドラ・シン・シェカーワト観光大臣と会談し、史跡の有効活用を含む持続可能な観光について議論するためのワーキンググループ設置で合意した。今後は、日印の相互交流拡大に向けた連携をさらに進めていく。

【結び】

インドは今、「Viksit Bharat 2047」に向けて、大きな変革の時を迎えている。インドの成長は、インドにのみならず、世界の未来にも決定的に重要である。デリーメトロの成功のように“transportation”のイノベーションは“transformation”の原動力である。最後になるが、質の高いインフラや、交通と都市計画とを一体化させるまちづくり、効率的な物流といった日本がこれまで蓄積してきた専門的知見をインドと共有することで、我々両国は共同して輝かしい未来を形づくっていくことができるかと確信している。



パネルディスカッションの様子（右から2番目が宿利会長）

■インド側要人との意見交換、情報収集

招待講演終了後に会場にて、フォーラムに出席していたインド側要人との意見交換、情報収集を行った。



シタラムン 財務大臣（中央）、
N.K. シン 財務委員会委員長（右）



V. ミスリ 外務次官



P.K. ミシュラ 首相府筆頭次官



ジョーティラディティヤ・シンディア通信大臣