

【冒頭】

御列席の皆様、ナマスカル（こんばんは）。私は、運輸総合研究所（JTTRI）会長、そして国際高速鉄道協会（IHRA）理事長の宿利正史です。本日、ここデリーで、KAUTILYA ECONOMIC CONCLAVE 2025 が盛大に開催されることに心よりお祝いを申し上げます。

【JTTRI、IHRA 紹介】

まず、私に関わる 2 つの組織について簡潔にご紹介いたします。JTTRI は、1968 年に日本の政府、産業界及び学界により設立されたシンクタンクで、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の実現のために交通運輸及び観光が果たすべき極めて重要な役割を常に意識しながら、包括的な研究調査を通じて交通運輸及び観光に関する政策提言を行っています。海外拠点とも連携しており、タイ王国バンコクのアセアン・インド地域事務所（AIRO）では、インドを含む南アジア地域・東南アジア地域のニーズに対応するため、重要な情報を発信し協力関係を構築してきている他、米国ワシントン D.C. の国際問題研究所（JITTI）では造船・海運の課題を含め日米両国共通の利益となる論点について協力がより強化されるよう取り組んでいます。

IHRA は、日本で初めての新幹線が開業してから 50 周年となるのを機に 2014 年に設立された非営利団体で、公的利益のために国際的に活動する組織として、世界中どこでも安全で信頼できる高速鉄道の更なる発展に貢献することを目指しています。NK シン財務委員長、スブラマニヤム・ジャイシャンカル外務大臣には Senior Advisor に就任頂いたこともあり、IHRA 設立から今日に至るまで多大なるご支援を頂いております。

【インドの成長とインフラ開発】

皆さんご存知の通り、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ます。豊富な労働人口を抱えるインドでは、「メイク・イン・インド」政策を通じた投資促進やイノベーションが加速しています。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ました。

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す。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ます。

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ます。

【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”についてお話します。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ます。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ます。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す。

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す。

【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 年以上が経ちました。当初国営でスタートしましたが、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ます。

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ます。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す。1987 年、日本は世界に先駆けて、大規模な国鉄を民営化しました。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ます。

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す。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りました。

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す。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ます。

最後に、新幹線の成功が挙げられます。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」となりました。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す。

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す。

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ました。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います。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ます。

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す。

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す。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ます。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ます。

【物流インフラの重要性】

インドの国内及び国際物流がますます拡大することが見込まれる中、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ます。JTTRI 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ます。

インドにおいては、先ほどお話した貨物専用鉄道（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ます。

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ます。

【人的交流（観光）】

人的交流は、国同士の関係強化に不可欠ですが、日印間ではそのポテンシャルに比べてまだ十分ではありません。これに関連して、ひとつの重要な軸となるのが観光です。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ります。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ました。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まいります。

【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ます。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す。デリーメトロの成功のように“transportation”のイノベーションは“transformation”の原動力です。最後になりますが、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と確信しています。

ダンニャワード（Dhanyawaad）。 御清聴、ありがとうございました。