

徒然草

インド鉄道の悩み：広軌幅への思い入れ

高津 俊司
取締役副社長
インド高速鉄道推進本部長
日本コンサルタンツ（株）

4年前に前職から海外向けの鉄道コンサルタンツに移り、このところ仕事で再三インドに来ている。最初にインドの地を踏んだのは、1991年に鉄道関係の国際セミナーに参加のために、ニューデリーとバドナーダラを1週間ほど訪れた機会である。もう20年以上も前のことだが、オールドデリー駅などのこの地の混沌さ、多様さが強烈で印象的であった。

インドは日本の約9倍の国土に約12億人が住み、民族も宗教も言語も多様である。インドの歴史は古く、インダス文明に遡り、ムガル帝国の支配、英国植民地支配などの変遷があり、今日に至っている。独立記念日は1947年の8月15日で、日本の終戦記念日と同じ日である。1950年1月21日は、憲法施行により共和国となった日で、共和国記念日として毎年、盛大に祝われる。2014年は日本の安倍首相が、2015年にはオバマ大統領が国賓として招待されている。2016年は66回目の共和国記念日であり、その意味ではイギリス統治から独立してまだ、若い国であると言える。今でもインド国鉄の幹部の部屋に行くと、英国統治時代の英国人幹部の名前が銘板に刻まれている。

インドは近年経済発展が著しく将来は中国を抜いて人口も経済規模も世界一になると予測されている。今後、人口の増大と都市化が急激に進み、物ばかりでなく人の移動も飛躍的増大することが予測される。日本の新幹線の事例でも明らかなように、交通インフラは高速、安全、大量、安全で省エネルギーという特性を有しており、国の経済発展には重要な社会インフラである。



河川鉄橋を渡る長大列車

インドが今後、グローバル化の中で国際競争力を強化するためにも、モディ首相はメイク・イン・インドを提唱している。鉄道産業はその裾野分野や範囲も広く、産業立地、雇用確保の面からの効果も大きく、省エネルギー、省スペースで原油を輸入に頼っているインドにとっては、エネルギー政策上も重要である。地球温暖化の原因とされる、二酸化炭素の排出量を抑制する上でも鉄道は有効な手段である。

インドの鉄道は、1853年ムンバイ、タネ 33.8 キロが開業した。日本の最初の鉄道よ

り 19 年早く、アジアで最も歴史が古い。鉄道ではゲージと呼ばれる線路の幅をどうするか、大きな課題である。インドでは当時のインド総督ドーハウジー侯爵の英断で、イギリスの標準ゲージ (1435mm) より広い広軌 (1676mm) で建設された。日本の在来線の狭軌 (1067mm) と対照的にイギリス本国をしのぐ意気込みで計画されたと言える。

しかし、その後に建設費を抑制するため、1mのゲージ区間や、それよりも狭い軽便鉄道の規格の鉄道の建設が進み、複数のゲージの路線があるものの、現在の鉄道延長は約 6 万キロとなっている。このように、インドは広い国土に鉄道網が発達した鉄道大国であり、国民の足として、物流の要として大きな役割を果たしている。しかし、その最高速度は 160 キロ程度であり、事故も多く近代化が遅れている。一方で高速道路の整備が進み、空港の整備とともに航空の発達が著しい。貨物、旅客列車の線路容量は限界近く、広軌による貨物新線の建設が進められている。この貨物新線では 2 段積みコンテナ列車の導入が予定されている。



広軌線路の駅

私はコンサルタントに入社以来、インドの高速鉄道調査を担当している。調査対象路線はムンバイ・アーメダバード間の約 500 キロである。計画中の路線の中でも最も実現可能性が高いと言われている。高速鉄道調査の最初の議論はどの軌間に決定するかということであった。インドでは広軌に対する思い入れが極めて強く、ナショナリズムのようなものがある。このため広軌による高速鉄道も提案されたが、最終的な計画では、世界的な潮流であり、日本の新幹線と同様の標準軌の別線方式に

決定された。

インドでの仕事は、厳しい暑さや生活環境の違いの中で、早口のインド英語をいかに聞き逃さず、的確にこちらの考えや意見を伝えるかが重要である。インド国鉄の技術者は専門知識も豊富で、能弁であり話し出すと留まるところを知らない。相手が話をしているにもかかわらず、遮断してこちらが話さないと一方的に言われるだけである。久しぶりに日本に帰り、このインド流に会議の発言途中で横やりを入れたら日本の仲間から冷たい視線を浴び、日印の仕事の流儀の違いを痛感した。

官民一体となった粘り強い努力の結果、2015 年 12 月に両首脳会談で、日印共同調査の結果を基にして、日本の新幹線導入をムンバイ・アーメダバード間 (約 500 キロ) に導入することが合意されたところである。現在、設計や工事着手に向けた準備が進められている。

海に囲まれてほぼ同質の日本とは、正反対な多様で混沌としたインドであるが、かつ

て岡倉天心が「アジアは一つ」と主張したように、東洋的な精神性や寛容さなどのお互いに気持ちが通じることも多い。高速鉄道の協力を通じて、日本とインドの友好関係が深まれば幸いである。私も自分の持てる力を発揮して、インドにおける新幹線の完成に向けて少しでもお役にたつことができると願っている。