

会員紹介：高津俊司さん

私の略歴



1950年、北海道室蘭市に生まれる。1973年北海道大学工学部を卒業し、日本国有鉄道に勤務。1987年国鉄改革にともない日本鉄道建設公団（2003年10月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構になる）に移行し、2012年3月に退職。同年にJR東日本などの鉄道事業者が新しく設立した海外鉄道支援のための日本コンサルタンツ(株)に就職して今日に至っている。

この間、1982年5月からの3年間の外務省在イラク日本国大使館の書記官として、1991年2月から2年7ヶ月間の国連アジア太平洋経済社会委員会（タイ、バンコク）の国連職員として海外勤務を経験し、鉄道に関する各種国際協力の実務を担当した。2008年9月にそれまでの知見をとりまとめ、「首都圏における鉄道整備とまちづくりとの連携に関する実証的研究」のテーマで工学博士号を取得している。また、著作として鉄道整備と沿線都市の発展（成山堂書店）、鉄道技術者の国鉄改革 - 関門トンネルから九州新幹線まで - （成山堂書店）、交通（軌道系編、共著）、（工業時事通信社）、軟弱地盤における工事実施例（土質学会編、共著）、これからの都市交通（共著）（山海堂）、新幹線（共著）（山海堂）、鉄道なぜなぜおもしろ読本（共著）（山海堂）、鉄道の世界史（共著）（悠書館）などがある。

従事した仕事の内容

日本国有鉄道時代：国内の仕事



東京モノレール開業式典

1973年に日本国有鉄道に入社以来、国内においては、一貫して新幹線や都市鉄道線などの鉄道整備に関する調査、計画、監理に関する業務を国内外で担当してきた。この間、国内では東海道貨物別線羽沢貨物駅新設、福岡市営地下鉄博多駅新設、埼玉高速鉄道線建設を担当するとともに、全国整備新幹線計画（北海道、北陸新幹線、九州新幹線など）、リニア新幹線計画・調査の総合調整、都市鉄道線（つくばエクスプレス、りんかい線、みなどみらい21線など）お

び地方中核都市交通、空港アクセス線（羽田モノレール延伸、仙台空港アクセス鉄道、中部空港アクセス鉄道、成田空港アクセス鉄道など）、の調査・計画・監理を進めてき

た。ここでは、海外勤務を含めて行った海外プロジェクトの関連で従事した主な仕事について述べる。

日本国有鉄道時代：海外の仕事

● バグダッド（イラク）都市鉄道調査（1982.5～1985.5）

国鉄から外務省在イラク日本国大使館に3年間、出向した。同大使館では、2等書記官として経済班に所属し、技術協力全般を担当した。同国はイランとの戦時下であり、JICA事務所も所在しないため、プロジェクト方式技術協力軽工業産業訓練センター、短期専門家受け入れ、JICA 集団研修の派遣などの業務を担当した。

中でも人口が急増する首都バグダットの地下鉄を含む都市鉄道調査の開発調査依頼が、イラク政府からあり、黒川洗筑波大学教授(当時)を団長とする調査団を受け入れ、長期的な都市計画マスタープランに基づく、地下鉄を含む都市交通ネットワーク案の作成のコーディネーターとして、調査を進めた。これらの調査結果は、戦争などのために中断していたが、近年イラク政府により地下鉄計画などが進められており、それらの計画のベースになっている。

また、激化するイランとイラクの紛争に伴い、南部国境付近のバスラ地区などの建設・プラント邦人企業の緊急避難のための現地説明会、隣国などへの出国サポートなどのために国境近くのバスラなどの現地に派遣し、邦人保護に努めた。家族とともに初めての海外勤務であり、戦時下でバグダッドにもミサイルが飛来するなど厳しい生活環境であったが、貴重な経験を積むことができた。

● アジア横断鉄道調査（1991.2～1993.9）

国連アジア太平洋経済社会委員会(UNESCAP)は、1960年イスタンブールとシンガポールを南アジア経由で結ぶ、総延長14,000kmの鉄道路線計画を発表した。その後、同計画は港や内陸部の接続なども視野に入れて計画が改定された。アジア横断鉄道の鉄道は標準軌、ロシアなどの1,520mm、南アジアの1676mm、東南アジアの1,000mmと4つの異なった軌間があり、さらに沿線諸国の地域紛争もあり、路線の接続は進展していなかった。

私は、UNESCAP 運輸通信部陸上交通課鉄道担当課長としてタイ・バンコクに国連職員として採用され、アジア横断鉄道の責任者として調査を推進した。具体的には、全体の計画を4つのサブリージョン（回廊）に分割して、段階的に既存の設備を最大限活用して鉄道ネットワークを順次整備するシナリオを作成し、各国との助言・打ち合わせ、政府間会合などを通じて、経路の選定、需要や所要時間・輸送コストの評価、課題の整理、国連評価モデルによるワークショップを、フィリピン、スリランカ、ベトナム、中国、パキスタンなどで開催した。この他、簡易電化方式プロジェクト、各種セミナーや国際会議のコーディネーターとして、域内の各国に出張して多くの鉄道関

係者の知己を得た。

● カリフォルニア州高速鉄道調査 (2006. 4～2009. 3)

カリフォルニア州高速鉄道計画は、サクラメント・サンフランシスコ・ロサンゼルス・サンディエゴを鉄輪方式の最高速度 350km/h で結ぶ、延長約 1, 120 km の高速鉄道路線で



カリフォルニア高速鉄道セミナー

ある。同路線が完成すればサンフランシスコとロサンゼルスが、約 2 時間 30 分で結ばれる。(独) 鉄道・運輸機構は、国土交通省の依頼により、高速鉄道整備における技術基準、耐震設計、環境対策などの技術的助言を州高速鉄道局に行ってきた。私はこれらの国内支援作業の指導を行うとともに、鉄道車両輸出組合 (JORSA) と (財) 運輸政策研究機構主催の高速鉄道セミナーに参加して、国鉄改革後の新幹線建設の新たな財源方式や建設の仕組み (上下分離方式)、新幹線整備におけるコスト削減や環境対策などの留意事項、新幹線整備による効果等についてとりまとめて発表し、関係者と意見交換を行った。同セミナーはアナハイムとロサンゼルスで行われた。

ある。同路線が完成すればサンフランシスコとロサンゼルスが、約 2 時間 30 分で結ばれる。(独) 鉄道・運輸機構は、国土交通省の依頼により、高速鉄道整備における技術基準、耐震設計、環境対策などの技術的助言を州高速鉄道局に行ってきた。私はこれらの国内支援作業の指導を行うとともに、鉄道車両輸出組合 (JORSA) と (財) 運輸政策研究機構主催の高速鉄道セミナーに参加して、国鉄改革後の新

国際開発コンサルタント時代

● ベトナム高速鉄道調査 (2012. 4～2012. 12)



ベトナムセミナー

ベトナム高速鉄道はハノイとホーチミンシティを結ぶ、延長約 1, 600 キロの路線である。ベトナム政府の要請により、JICA により路線選定、需要予測、建設コスト、経済財務分析などの F/S 調査が実施された。私は 2012 年 4 月から本格営業を開始した日本コンサルタンツ (株) の技術本部長として、国内支援委員会にも参加して本調査を遂行した。

また、同調査と関連して 2012 年 8 月および 12 月に土木学会国際委員会とベトナム土木学会、運輸省など合同主催のセミナーにおいて、日本の新幹線システムの紹介とベトナムにおける高速鉄道導入の課題と提言などの講演を行い関係者との意見交換を行った。これから本格的に始動するベトナム高速鉄道計画へ有用な示唆を提示し、盛況のうちにシンポジウムを終了することができた。

● インド高速鉄道 1 号線調査・設計 (2012.7～現在)

インドは急速な経済発展と人口増加が進む大国であるが、交通インフラの整備などが今後の経済・社会発展のネックになっている。このため、インド政府は高速鉄道網の整備を長期目標と定め、計画を進めている。その中でもムンバイ・アーメダバード間（約 500 キロ）は人口や産業の集積が著しく、今後も多くの需要が期待されており、最優先整備区間とされている。

私は国土交通省から 2012 年 7 月に発注された、同路線のプレ F/S 調査の調査団長として、インド現地に 2 度に渡り調査を行い、インド鉄道省やインド国鉄、沿線州などの関係者との調整、路線選定のための現地調査などを行い、プロジェクトの推進に寄与した。



インド現地調査でテレビ取材

また、2013 年度に JICA から発注された同路線の F/S 調査の団長として、調査のとりまとめを行い、政策研究大学院大学、森地茂特別教授を委員長とする国内支援委員会への説明、インド・日本関係者の合同モニタリング委員会への説明などを中心となって行い、日本の新幹線をベースとした高速鉄道の導入について貢献した。その結果、2015 年 12 月 12 日の安倍首相とインドのモディ首相による首脳会談及び同日の共同声明を踏まえ、日印両国政府は「高速鉄道に関する日本国政府とインド共和国政府との間の協力覚書」を署名し、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道において日本の新幹線方式が採用されることとなった。

さらに、2016 年 3 月には、JICA 発注の高速鉄道の技術基準策定等に関するコンサルティング業務の「インド国高速鉄道に係る制度整備支援プロジェクト」の調査団長として、高速鉄道建設のための技術基準・法制度の策定、安全性確保のための予備的な設計の試験及び策定、駅及び駅周辺開発制度、インド側が実施予定の最終路線化調査の支援等のとりまとめを行った。



JR 東日本富田社長の調査団事務所訪問

その後、両国政府間の協議により、同区間の高速鉄道建設事業のための設計および入札書類の作成と入札支援を JICA の発注にて執り行う事となり、2016 年 12 月 9 日に JICA から、当該業務を日本コンサルタンツ（主幹事会社）、日本工営、オリエンタルコンサルタンツグローバルの 3 社による共同企業体 (JV) が受注し、本件全体の団長として

業務のとりまとめ、および推進を図っている。

設計の事業期間は 2016 年 12 月～2020 年 3 月（計 39 ヶ月の予定）で、ムンバイ～アーメダバード間的高速鉄道の車両・土木構造物・電力・信号・システム等の設計、事業の入札で使用される入札図書案の作成および、カウンターパート機関に対する入札支援を行っている。現在、デリー南部のグルガオンに日本人とインド人専門家から構成される約 250 名からなる調査団事務所で業務を遂行している。

仕事上の苦勞と喜び



石井国土交通大臣のムンバイ駅予定地視察

ダラを 1 週間ほど訪れた。もう 30 年前のことだが、その地の貧困、混沌、多様さが印象的であった。

7 年前に前職を退職し、海外向けの鉄道コンサルタンツに就職し、インドの高速鉄道案件を担当し、このところ仕事の関係でインドに来て長期滞在することが多い。インドは日本の約 9 倍の国土に人口が約 12 億人で、民族も宗教も言語も多様であり、その姿を捉えることはなかなか難しい。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参加のために、ニューデリーとバドナー



デリー市内遺跡訪問

されている。2018 年は 68 回目の共和国記念日で、ちょうど私と歳の年齢と同じある。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。今でもインド国鉄地方支社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。

インドの歴史は古く、インダス文明に遡り、古代王国、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

一方、インドは近年の経済発展がめざましく、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。この国の今後の経済発展のためには交通インフラの整備が不可欠となっている。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整備は有効な手段である。

インド国鉄は、1843年にアジアで初めてボンベイ地区で開業以来、現在では約6.6万キロの路線を有し、職員数約130万人を有する。鉄道は貨物が主体で、旅客輸送は速度向上などが課題で今のところ高速鉄道は無い。官民一体となった粘り強い努力の結果、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・アーメダバード間に導入することが合意された。2017年9月には安倍首相とモディ首相が臨席して、この高速鉄道の起工式が挙行され、現在、設計や全面工事着手に向けた準備が進められている。

自分たちが調査、計画したプロジェクトが実現しつつあることは嬉しいことである。



インド国鉄元理事マツール顧問宅にて

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ことを知らない。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から発言し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。

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、伝統的な親日国であり、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気持ちが通じることが多い。私もこれまでの経験や知識を活かして、インドのインフラ整備のために少しでもお役にたつことができると願っている。

私の生き方

私は鉄道建設技術者と内外の多くのプロジェクトを調査、計画、実現してきた。これらのプロジェクトを通じて、多くの人と出会い、その人たちと支え合い、後世に何かを残すことができると願っている。

生き方とまでは言えないが、自分の生涯目標として「バランスのとれた自己実現のために」を達成するために、次のようなメモを手帳に張り付けて日々、心を新たに行っている。

- ① 人間としての「心の豊かさ、人の輪・和、魅力的な人格形成」
- ② 家庭人としての「健康保持、趣味、生き甲斐」
- ③ 世界人としての「人類の発展のための技術術協力、コミュニケーション能力の向上、人的ネットワーク」
- ④ 企業人としての「社会福祉の向上、自己技術力練磨、企業の発展と人材の育成」