

## 途上国アルバム：多様な民主主義国家・インド

高津俊司

日本コンサルタンツ(株) 特別顧問

### 1. 多様な大国

鉄道コンサルタンツの一員としてインドの高速鉄道案件を担当し、度々インドを訪問した。インドは日本の約 9 倍の国土に約 13 億人が住み、文化や言語や民族、生活様式や社会構造、信仰や価値観がきわめて多様である。都市部と地方、南部と北部など地域差も大きく、その一面を見てインドを判断・評価することは難しい。首都デリーの地下鉄に乗ると、多くの若者たちはスマホでネットを見ており、携帯電話の普及やデジタル化が進む一方で、スラムや地方で電気が通じていない家庭が多いなど、格差の解消も大きな課題である。



インド料理は種類も味も豊富

下町の商店街では何でも安価に手に入る

四季を通じて美味しい果物が楽しめる

インドではカレー料理が有名であるが、多くのスパイスを用い、ベジタリアン用のものもあり、使う材料も味も種類は豊富である。気候的にはモンスーンの影響を強く受け、乾季と雨季（夏から秋）に分かれ、スイカやマンゴーなどの果物や野菜も豊富である。下町の市場

では、軒を並べた店に貴金属から衣料、食品などの様々な店が連なり、何でも安価に手に入る。一方で、近年は都会の大規模なショッピングモールが開発され、冷房の効いた広い店内で高級ブランドなどを売る店も多い。

## 2.長い歴史

インドの歴史は古く、古代インダス文明に遡り、仏教の興隆、ムガル帝国の支配、英国植民地時代などの変遷がある。ガンジーなどの長い独立運動により、独立記念日は1947年の8月15日で、同日は毎年祝賀行事が開催される。



白亜のタージマハル



クトゥブ・ミナールの尖塔



ペルシャとインド様式が融合したフマユーン廟

インドには多くの世界遺産がある。その中でも、タージマハルは1653年にはムガル王朝第5代皇帝シャー、ジャハーンが王妃の霊廟として建設したもので、白の大理石で作られインド建築の最高峰と言われている。デリー近郊のクトゥブ・ミナールはムガル帝国以前の1368年に建造された72.5メートルの石材の塔で、アラビア文字の文様なども刻まれている。隣接する鉄柱は4世紀に造られたものであるが、純度99%の鉄でできており、現在でも錆びてなく、当時の高い技術力が窺える。デリーのフマユーン廟は、ムガル朝第2代皇帝のフマユーンの霊廟で、赤砂岩と大理石を使った、ペルシャとインドの建築が融合した建築様式となっている。

デリー市内の国立博物館では、インダス文明から、ガンダーラ美術、ヒンズー教の彫刻、ムガル王朝時代の絵画などが数多く展示されている。筆者が訪れた時に、インド文化の東西交流についての特別展示を行っていた。インダス文明の時代もメソポタミア文明と陸路、海路を通じて交流が活発に行われていた。その後も、シルクロードなどを通じて、仏教が東方に伝搬するなど、ヒマラヤ山脈で隔絶されているように見えるインドの文化や文明が、他の地域とお互いに交流を続けながら発展するとともに、遠い日本までも伝搬した。

### 3.進む都市化と人々の暮らし

インドの経済はITなどを中心として近年著しく発展し、2025年から30年には世界でもっとも人口の多い国になり、経済的にも大国になるだろうと予測されている。筆者が勤務していたデリー南部のハリヤナ州グルガオン地区はメトロが開通し、新興の高層ビル群が林立し、外国企業の立地も進み、ショッピングモールや日本食を含めたレストランも楽しめる。

政治の中心であるデリーとは対照的に、ムンバイは海に面した経済の中心地で、イギリス統治時代の歴史的建物に加え高層ビルが建設され国際都市として発展している。一方で、市内にはスラム地区も多く残されており、農村部から都市へ人口流入が続いている。経済の発展とともに中間層が増え、庶民の乗り物の3輪車に加え、日本と提携したマルチスズキのスマートな車が増え、交通も混雑している。



デリー郊外（グルガオン地区）



朝のムンバイ海岸通りの散歩風景



庶民の乗り物・3輪車

インドは民主主義の国であり選挙で国民の代表が選ばれ、テレビや新聞も数多くあり、デモなども頻繁に行われる。貧富の差の解消や農村部の開発、女性の地位向上、教育の充実など、課題は山積している。中国やパキスタンともカシミール地区などで接しながら、多民族・多宗教の約13億人の国民を民主的にまとめることは、至難の技である。

インドの人々は日本とは歴史的な問題もなく親日的である。現在は、多くの日本企業もインドに進出し、日本とインド両国は、毎年首相が相互に相手国を訪問する政治的にも経済的にも密接な「特別戦略的グローバル・パートナーシップ」と呼ばれる友好国になっている。

#### 4. 国民の足と動脈のインド国鉄

インドの鉄道は、1853年ムンバイ・タネ間33.8キロが開業した。日本の最初の鉄道より19年も早いアジアで最初の鉄道である。鉄道ではゲージと呼ばれる線路の幅をどうするかが、大きな課題である。インドでは当時のインド総督ダル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。1887年に完成した大インド半島鉄道会社の基幹駅として誕生したムンバイのヴィクトリア駅は、世界遺産に登録されており、華麗なインド・サラセン様式の威容を誇っている(現在はチャトラパティ・シヴァージ駅と改称された)。



デリーの鉄道博物館の蒸気機関車



長距離列車はいつも大混雑



世界遺産ムンバイ・ヴィクトリア駅

その後、建設費を抑制するため1メートルのゲージ区間や、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、鉄道は国民の足として、物流の要として大きな役割を果たしている。貨物、旅客列車の線路容量は限界に近く、広軌による貨物新線の建設が進められている。この貨物新線では二段積みのコンテナ列車の導入が予定されている。

2015年12月に日印両首脳会談で、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た、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。

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、省エネルギーであり、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。特に新型コロナのため失業者が増えていることもあり、雇用創出の効果が期待されている。



インド国鉄の長編制貨物列車



賑わいのニューデリー駅前



市民の足・ムンバイ近郊鉄道

## 5. 相互理解のために

一般的にインド人は議論好きであると言われる。日本的な「謙譲の美德」や「沈黙は金」はインドではなかなか通用しない。海に囲まれてほぼ同質の日本とは正反対で、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もあり、お互いに気持ちに通じることが多い。日本と同様にお祭りが好きで、3月頃には色のついた粉や水をかけあうホーリー祭り、11月頃の光の祭りなど、インドの友人たちと一緒に楽しんだ。ヨガの教室で、その哲学的な教えと伝統的なポーズで心身をリフレッシュする不思議な体験もした。動物や自然に優しく、家族や友人を大切にする文化には日本と共感するところも多い。

インド滞在は仕事のため、訪れた土地や知り合えた人も限られており、まだインドの本当の多様性や奥深さは理解できていない。古代インドでは人生を4つの時期に区切って、学生期、家住期を過ぎて林住期から遊行期を理想としている。私もそろそろ林住期から遊行期になりつつあり、さらにより深くインドを知ることができればと願っている。