

IHRA 国際フォーラム 2018

複雑さを増す世界情勢と変革への挑戦 ～過去、現在、そして未来へ～

■開催地：福岡(ヒルトン福岡シーホーク) ■日時：2018年11月8日(木)10:00～17:40

■出席者数：331名(海外109名、日本222名)／計16ヶ国

開会挨拶、来賓挨拶、閉会挨拶



IHRA理事長 宿利正史による開会挨拶



安倍晋三内閣総理大臣によるビデオメッセージ



石井啓一国土交通大臣による来賓挨拶
(藤田耕三国土交通審議官代読)



サイド・ハミド・アルバ元マレーシア外務大臣
元陸上公共交通委員会議長による閉会挨拶

オープニングセッション

「インド太平洋地域の将来展望」

10時15分～11時45分



◆パネリスト

リチャード・L・アーミテージ

アメリカアーミテージ・インターナショナル

創設者・代表(元アメリカ国務副長官)

トランプ政権発足以降、米国が保護主義に傾き、米国とインド太平洋地域諸国との関係においてリーダーシップの欠如や世界における軍事・経済的な役割の低下を心配する声もあるが、こうした状況は、中間選挙の結果を受け、2020年に向けて少しずつトランプ政権前に戻っていくと予想する。米中の関係は今後さらに難しく、厳しいものになるだろうが、米中の対立構造を「冷戦」という言葉で表現することは、米中関係が安全保障、経済面でもっと複雑な関係にある中で、戦争が危ぶまれるような状況と同じ表現をすることは適当ではない。いずれにせよインド太平洋地域の平和と安定について、米国は引き続き重要な役割を果たし続ける。



◆パネリスト

ビラハリ・カウシカン

シンガポール国立大学中東研究所所長

(元シンガポール外務事務次官)

ASEANは米中の長期的な「戦略的な競争」の激化に備えなければならない。ASEANは、加盟各国における教育制度、法体制、税制などの抜本的な変革を行い、もっと大胆に東南アジアの経済統合を図らなければ、米中の競争の負の影響を緩和することはできない。ASEANは有言実行であり、喫緊の問題として切迫感を持って大胆に行動すべき。オープンさと寛容さでリーダーとして率いてきた米国がしばらく非オープン・不寛容となることに伴うリーダーシップの欠如に対し、中国の「一帯一路」は古い中国のモデルを世界中に植え付けようとするもので、リーダーシップの観点で米国に代わることはできず、リーダー不在の中でどう対処するかが問われている。



◆パネリスト

白石 隆

熊本県立大学理事長

インド太平洋地域は、中国やインド、ASEAN諸国の成長により、経済・軍事力をはじめこの20年で大きく変化した。米中関係は、関与の戦略から競争へと急速に変化しており、その間に日本はもはや経済大国ではなく、ドイツ、英国、フランス、豪州や現在のインドとともに、ミドルパワー的な存在になっている。米中の貿易戦争は単なる競争ではなく、安全保障や産業にとって鍵となる技術的優位性を高めようとする複雑な構図にあり、当面続くと思われる。その中で日本は、米国だけでなく、豪州、インド、そして地政学的・経済的にも重要なASEAN諸国との間で、安全保障とともに密接な経済協力・人材育成の協力関係を構築することが重要。またインド太平洋地域の政治的安定は経済発展にもたらされるゆえ、引き続き経済が成長し続けることを見届けることが重要。



◆パネリスト

スブラマニウム・ジャイシャンカル

インド タタ・サンス社グローバル・コーポレート・アフェアーズ部門

グループプレジデント(前インド外務次官)

インドは現在もこれからもインド太平洋地域の安定に大きな役割を果たす。世界は経済・政治において激動の時代にあるが、インド経済は高い成長率を保っており、政治主導の社会改革も進んでいる。人口動態も若い世代が大半で、つながりを重視し上昇志向が強いことが特徴。政府はこれに対応し、さらなる飛躍の戦略として、高速鉄道プロジェクトに取り組む。インドの都市化は日印協力の歴史であり、40年前の小型自動車、20年前の地下鉄に続く日印協力による高速鉄道プロジェクトは、スマートシティ、都市開発やコネクティビティへの波及、エンジニアリング等能力面への波及など様々な分野への波及効果をもたらす象徴的なプロジェクトとして期待されている。



◆パネリスト

アンドリュー・ロブ

元オーストラリア貿易投資大臣

かつて豪州の貿易の大部分はEU・米国との間で行われていたが、ここ30年は80%の取引がインド太平洋地域内で行われ、かつ中国が豪州の貿易相手国第1位と、ダイナミックな状況変化がある。米中との関係ではバランス・オブ・パワー、権力の均衡が必要であり、豪州は、米中どちらかを選ぶのではなく、「両方の声」となり、両国と友好的、合理的な関係を結ぶ立場にあると考えている。インド太平洋地域は、米国支配の体制からまず中国、遅れてインドが台頭する中で、対立に至った過去をなぞらぬよう、ミドルパワーの国々の活躍により、経済の自由化を図り、文化を尊重・尊敬し合うことを通じて、関係を管理し、バランスをとることが肝要。



◆モデレーター

道傳愛子

NHK国際放送局 シニア・ディレクター

「インド太平洋」は、インド洋と太平洋の間にアジアがあり、中国の「一帯一路」とインド太平洋の中心にASEANがあるという、地理的にも地政学的にも非常に幅広いトピックを有する地域。当該地域は、米国およびアジアの民主主義国の影響による安全保障、自由貿易の枠組みを念頭に、しばしば自由で開放されたインド太平洋戦略という文脈で語られ、世界情勢の安定において存在感を増し、重要度が高まっている。多様性豊かなこの地域の国々が、緩やかな連携によって安全保障や通商、経済で協力し、資本や人・情報の流れをさらに増すことができれば、インド太平洋地域は今後も包摂的な発展をしていくと考えられる。



◆スピーカー

ロドリック・スミス

イギリス インペリアル・カレッジ・ロンドン名誉教授

明治維新により日本の近代化を進める過程で、欧米から様々なスキルを学び吸収するための多くの努力がなされたが、特に1863年に英国に派遣された「長州ファイブ」は、日本への鉄道技術の導入とその後の高速鉄道へとつながる日本の鉄道の発展に大きな役割を果たした。日本は英国の技術による最初の鉄道開業後まもなく、徹底した教育とトレーニングにより、独自の技術を導入して鉄道を造るまでに技術を磨き、日露戦争、関東大震災、第二次世界大戦を経て、都市の復興と軍事技術の民間適用を背景に、世界初の高速鉄道の実現、リニア技術の開発・建設へと飛躍を遂げた。日本の鉄道の成功は、地道で強力な技術の積み重ねと教育・訓練に裏打ちされた人材のパフォーマンスに集約される。



◆コメンテーター

葛西敬之

東海旅客鉄道株式会社取締役名誉会長

19世紀後半に鎖国を解いた日本は、近代産業を取り入れながら国際社会に向かって外国の脅威に対抗するため、江戸時代の幕藩体制から早急に国民国家を作ることが求められた。国内を統一して藩民を国民にするというプロセスで重要な役割を果たしたのが鉄道の建設であり、江戸時代の優れた国家統治機構と高水準の教育制度の普及という恵まれた条件が、こうした急速な近代化を支えた。高速旅客鉄道専用線とATCにより完全に安全をコントロールする高速鉄道という日本独自の新しいコンセプトは、第二次大戦後の長距離都市間旅客列車の電化施策が道を開き、その後国鉄の分割民営化を経て、JR各社の高速鉄道システムが飛躍的に向上し、リニアにつながった。

セッション1

「高速鉄道の整備によるインドの変革」 14時00分～15時30分



◆パネリスト

ラジェシュ・アグラワル

インド政府次官 鉄道委員会委員

鉄道はインドの経済的な生命線であり、ムンバイ～アーメダバード間高速鉄道プロジェクトは、インドが今後5年間で一兆ドル以上の投資を行う「インド変革」計画の一つ。このプロジェクトへのインド政府のコミットメントは非常に強固。新幹線の導入はゲームチェンジャーとして期待されており、今後インド全土で5,000kmの新幹線建設が必要。当該プロジェクトには様々な課題もあるが、日印が高い水準で協力して対応し、前進するのみであり、楽観的に考えている。また、日印が力を合わせてMake in Indiaを実現し、世界一安いものづくりを行い、第三国への販売可能性も検討することで、Win-winの関係構築を目指したい。



◆パネリスト

平松賢司

駐インド日本国特命全権大使

日印はアジアで最も古い民主主義国として価値観を共有し、インド太平洋地域におけるビジョン、戦略的な目的、安全保障、繁栄、そして運命も共有。日印関係は自由で開かれたインド太平洋地域の鍵で、グローバルな共通の善であり、不確実性が増す世界情勢の中でも確実なもの。高速鉄道という質の高い具体的なインフラプロジェクトでの協力は重要な意義があり、今後は観光交流の拡大、メトロ、サービスなどの経済分野、防衛、災害リスクマネジメント等、他分野での協力も期待される。インフラプロジェクトはリスクも内在するが、日本と協同して自国を変えたいというインド側の強い思いを踏まえ、日本企業は迅速な意思決定のもと、多少のリスクをとりながらもインドでのチャンスを逃さないことが肝要。



◆パネリスト

スブラマニウム・ジャイシャンカル

インド タタ・サンズ社グローバル・コーポレート・アフェアーズ部門グループプレジデント(前インド外務次官)

インドは高速鉄道の導入という、社会に大きな変革をもたらすゲームチェンジャーのパートナーとして日本を選択したが、これは日本が技術・能力を保有するためだけでなく、日印のこれまでの政治的・経済的關係に基づく高い信頼性を踏まえての自然な選択。インドは5年後に世界最大の人口を抱える世界第4位の経済国となり、2030年ころには第三位になる。また今後10～20年間は、8～10%の成長率が期待され、民主主義で市場経済を重視する国として、世界に安心感を与えるようなリーディングパワーとなる。日本にはこの点を踏まえ、高速鉄道に限らずインドにおける事業全般について、多少の柔軟性を持ち、もう少しリスクをとり、日印関係をさらに強固にすることを期待する。



◆パネリスト

富田哲郎

日本経済団体連合会副会長・南アジア地域委員長
東日本旅客鉄道株式会社取締役会長

JR東日本として、日印政府間協力を基に全力を挙げてムンバイ～アーメダバード間高速鉄道プロジェクトの成功に貢献する。新幹線を安全・正確に運営・維持・管理する上で、これを支える人材の教育と訓練が非常に重要で、この経験を生かしたい。高速鉄道の意義は、単に移動の高速化だけではなく、鉄道技術の進歩によるインド全体の技術革新やMake in Indiaによるイノベーションの促進、人的交流の活発化とそれに伴うビジネスチャンスの創出・駅を中心とした都市開発、高速化に伴う生産性向上による経済成長への貢献。課題は、日印双方のエンジニアが一緒に作り上げるという気持ちを持つこと、計画的な人材育成、高速鉄道の意義の理解。



◆モデレーター

インドラニ・バグチ

インド タイムズ・オブ・インディア紙上級外交論説員

インド初の高速鉄道、ムンバイ～アーメダバード間プロジェクトは、一つの路線に高速鉄道を走らせるというのではなく、インドにおいてスマートフォンが2世代分の通信形態をすっ飛ばして、想像を超えた大きな変化をもたらしたように、いわゆる「Leap Frog」としてインドのビジネス・社会・技術に大きな変革をもたらす重要案件として注目されている。インドは、今後何が起るかという「予測可能性」をもう少し高めて、一方日本は、もう少し「予測不可能性」を高めて、つまりインド側の状況を理解した対応力を高めることができれば、双方にとって良い結果を生むだろうと期待する。



セッション1



◆パネリスト

青柳俊彦

九州旅客鉄道株式会社代表取締役社長執行役員

輸送量が少ない九州新幹線は、設備をコンパクトに造るなど工夫を実施。移動時間の短縮効果により利用が伸びる一方で、通勤通学やインバウンド利用の取り込みや、新幹線との連携による観光客の取り込みを目的として高いデザイン性と観光地のストーリーを持たせたD&S(Design & Story)列車の運行など、非ビジネス旅客の取り込みを強化。他方で、駅ビル・不動産開発など事業の多角化も行い、安定的な鉄道収入を得ながら鉄道と非鉄道事業の相乗効果により成長を遂げ、2016年に上場。町づくりに貢献し、九州に活力を与える企業として今後も取り組む。JR九州は、ゼロから新幹線を作る苦労の経験をこれから高速鉄道を作る国と共有できる。



◆パネリスト

江 耀宗

台湾高速鉄道有限公司董事長

台湾高速鉄道は世界最大のBOTプロジェクトで、2007年に営業運転開始。2015年に建設期間を35年から70年に延ばし、現在は政府が最大株主である民間所有の国営企業という形で、安定的な経営を実施し、2016年に株式公開。一日17万人以上が利用し、定時性は99.6%を超え、平均遅延はわずか6秒。将来の課題克服のため、5箇年の4T戦略(Transportation, Technology, Taiwan, Touch)を打ち出し、信頼性のある安全な輸送の提供と輸送力の強化、IT・通信技術の活用によるサービスの向上、社員の能力・技能の向上、CSRの強化に取り組む。



◆パネリスト

プリジエシュ・ディグジット

インド 国家高速鉄道公社部長

ムンバイ～アーメダバード間高速鉄道プロジェクトは、2019年にはすべての入札を終え、2022年の開業を目指す。課題として、既存の駅や軌道がある混雑地域での建設作業があり、高速鉄道から метро等へのシームレスな接続に不可欠なマルチモーダル統合や利便性の高いシステム構築を目指す。またインドの厳しい気象環境への適合のため、車両のカスタム化や必要電力供給量の検証も実施。重要なのはタスクを追求できる人材確保と教育・訓練であり、加えてO&Mも構造や要員数など、日印で取り組むべき重要課題と認識。日本の新幹線方式の採択は正解であり、チームワーク、プロフェッショナルリズムなど日本から学ぶべき。明るい将来が待っていると思っている。



◆パネリスト

金子 慎

東海旅客鉄道株式会社代表取締役社長

安全・正確・快適・便利という特性を徹底的に磨き上げた東海道新幹線は、日本経済の大動脈である三大都市間の高速旅客輸送を担い、平均輸送量は46万人超/日。他方で、新幹線の老朽化、大規模災害、輸送力の限界への備えのため、バイパスとして大動脈を二重系化する、超電導リニア技術を使った中央新幹線の建設に着手し、東京～名古屋間を2027年に完成予定。三大都市圏を1時間で統合することで人口約7,000万、日本のGDPの約6割が集中する「スーパーメカリージョン」を形成し、人と人の交流密度・頻度を飛躍的に高め、知識創造やイノベーションを促進し、日本経済を再び活性化させる。JR東海は2つの新幹線の一元経営により、日本経済の大動脈を支える使命を強力に果たし続ける。



◆モデレーター

ロドリック・スミス

イギリス インペリアル・カレッジ・ロンドン名誉教授

各国の高速鉄道の状況のうち、米国では2つのプロジェクトがあるが、ハイパーloopという現実とはほど遠い雑音も聞こえる。中国で大きな展開があり、シンガポール・マレーシア、オーストラリア、インドネシア、タイでも動きがあり、今後も注目。欧州のネットワークはさらなる広がりを見せているが、大部分のシステムが在来線軌道を使用し、切り替え時に事故が発生。各国ごとにシステムが異なり、国境を越えた運行はほとんどない。また既存空港を利用したLCCと高速鉄道との競争が激化。高速鉄道の導入を目指す国々の共通課題は、利用者を増やす努力をしながら人材の教育・訓練を行い、高速鉄道が果たす使命を理解し、これを生かすこと。最終的には人が大事。



オープニングセッション



オープニングセッション



セッション2

<関連イベント>

日程： 11月7日(水)

10:00～18:00 海外メディアレクチャー・ツアー

15:30～16:30 国内メディアレクチャー

19:00～20:30 ウェルカムパーティー

11月8日(木)

17:40～19:30 レセプション

20:00～21:00 夜間特別拝観(楡田神社)

11月9日(金)

9:30～21:30 テクニカルビジット

テクニカルビジット

コース1：新幹線の開業に向けての取り組み ～九州新幹線西九州ルート建設工事と長崎駅周辺大規模整備事業～

コース2：活躍する九州新幹線鹿児島ルートと熊本地震からの復旧・復興

～九州新幹線鹿児島ルート復旧ドキュメンタリーと復興を目指す熊本の挑戦～

コース3：鉄道を活かした地域振興とコネクティビティ ～北部九州 日帰り周遊～

＜海外メディアレクチャー・ツアー＞（11月7日）



メディアレクチャー



新幹線指令室の見学



熊本総合車両所の見学

＜ウェルカムパーティー＞（11月7日）



ゲストの出迎え



パネリストの紹介



餅つきパフォーマンス

＜レセプション＞（11月8日）



IHRA理事長 宿利正史による挨拶



高島宗一郎 福岡市長による来賓挨拶



リチャード・L・アームテージ元アメリカ国務副長官による乾杯



デービッド・ハウエル 元英国運輸大臣による閉会挨拶

＜夜間特別拝観（櫛田神社）＞（11月8日）



＜テクニカルビジット＞（11月9日）



コース1



コース2



コース3

