

IHRA 国際フォーラム 2022

混迷の時代のその先へ～高速鉄道と共に切り拓く新たな世界～

■開催地：名古屋（メイン会場：名古屋マリオットアソシアホテル） ■2022年10月26日（水）～29日（土）

■出席者数：358名（海外77名、日本人281名）／計13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



岸田文雄 内閣総理大臣による
ビデオメッセージ



斉藤鉄夫 国土交通大臣による来賓挨拶
（水嶋 智 国土交通審議官代読）



ラーム・エマニュエル
駐日アメリカ大使によるビデオメッセージ



ラリー・ケルター・ボーン LDKアドバイザリー社
（カナダ）社長による閉会挨拶

オープニングセッション

「歴史の転換～変わりゆく国際秩序の新たな姿と交通～」 9:50～11:30



◆パネリスト

デービッド・ハウエル

イギリス 元英国運輸大臣・エネルギー大臣

フリーマナーの時代が終わり、国際的法治が脅かされ、パンデミックが発生したという意味で世界は転換点を迎えている。一方で、20年以上前から普及したデジタル技術によるポピュリズムが権力を民衆へと移行し、統治を複雑で困難にしているという点は変わらない。英国は、エネルギー・財政・政治的な危機を迎えている。そして英国では、貿易投資をアジアに向けるべきだという考え方に変化している。新しい世界秩序は、昔のものとは異なりネットワーク型になる。一国が中心ではなく、他の国々とのネットワーク、有志の連合として成り立たせるという政策に移行する必要がある。一方で、イデオロギーや力で制御できないフェイクニュース等、何でも兵器化、武器化できるインターネット時代では、セキュリティとの戦い等、新しい手法による新しいタイプの戦いも展開されている。



◆パネリスト

齋木昭隆

日本 元外務事務次官

ウクライナに対するロシアの侵略戦争、これは明らかに武力を行使した国境の一方的な変更の試み、企てであり、侵略されている側のウクライナはもちろん、国際社会全体として絶対に許してはならない。1991年のソ連崩壊によって、東西冷戦が終わり、ポスト冷戦時代が始まったと多くの国々が考えたが、われわれはいまだに新しい国際秩序を形成できておらず、不安定な多極化時代の中にある。その中でも特に懸念すべきことが、権威主義、独裁政治の体制、全体主義の国が、アジアとユーラシアという二つの大陸に複数存在していることである。日本はG7、そして日米豪印のQUADの一員として、同盟国や同じ志を持つ友好国とともに、ポスト冷戦時代の国際社会が一致して目指す新しい国際秩序の形成にあらゆる外交努力を傾けていかなければならない。G20、QUAD、そしてAUKUSがその中心的な役割を果たし、一国支配主義的ではなく集団指導体制によって国際秩序の形成を目指すべきである。



◆パネリスト

ディーパ・ゴパラン・ワドワ

インド 元駐日インド大使

現在の世界情勢は、政治、経済、安全保障それぞれで悪化の一途を辿っている。パンデミックから回復しつつあった矢先にウクライナ危機が発生し、遠く離れたインドにも影響を及ぼし、人々の生活の鍵である食糧、燃料、肥料の入手可能性と価格に影響を与え、インフレ、債務、景気後退の脅威を引き起こした。ウクライナ危機以外にも、中東などで紛争が長引いており、台湾海峡、東シナ海、南シナ海、インド北部の国境地帯などでも緊張が高まっている。その他の主要な世界的な脅威は、気候変動、テロ、重要なサプライチェーンの混乱である。世界人口の1/5を占め、第5位の経済大国であるインドは、地球規模の課題の解決策を見出すべき役割を担っている。インドは「近隣第一主義」をとり、その近隣地域も多くがインド太平洋地域に含まれている。そしてこの文脈において、QUADやIPEFなどのプラットフォームを使用して、「自由で、開かれ、包括的でバランスの取れたインド太平洋」を確立するために、志を同じくする国々と協働している。モディ首相は、今は戦争の時代ではなく、利益と価値観を共有し、ルールに基づく国際秩序を信じる民主主義国は、目前の危機の解決策を見つけるために協力しなければならないと明言している。

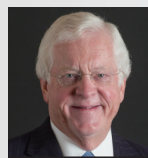


◆パネリスト

サイド・ハミド・アルバ

マレーシア 元外務大臣

国際環境は変化し、パンデミックは世界に影を落とした。将来の全体像や我々の生活への長期的影響を見通すことは困難である。ASEANは、2019年に「インド太平洋に関するASEANア Outlook (AOIP)」を採用した。ASEANは、インド太平洋地域の中心的なプレーヤーと認識されており、世界の平和と安全のために米国と中国の間でバランスをとることを望んでいる。中国の「一帯一路構想」と米国主導のインド太平洋戦略はどちらもASEANにとって重要である。ASEANは、世界の平和と安全に貢献するために、他の様々な地域と良好な関係を築いている。実践的な思考とアプローチを維持することが、現下の国際環境においてASEANの利益になる。ASEANは米国だけに傾倒するつもりはないが、より良いバランスの取れた世界のために、価値観や人間性や正義を進展させることを基本とする新しい世界秩序の均衡を注視し、支持する必要がある。ASEANは、人間中心の発展と国民の幸福を求めて、紛争や戦争のない世界に住むことを選択する。将来の世界秩序は不確実で、非常に複雑である。世界各地に新興勢力が誕生して、多極化し、あるいはさらに多様化することもあり得る。平和と安全のために、地域および国際レベルでコネクティビティ（接続性）に連携・協力することは、多くの国に利益をもたらす。



◆パネリスト

トム・シーファー

アメリカ 元駐日米国大使

我々は毎日何等かのターニングポイントにいる。私たちはこの100年以上の間で最悪のパンデミックから脱却しつつある。ウクライナは、侵略戦争が20世紀と同様に21世紀でも起こりうることを我々に思い起こさせた。気候変動によって、台風、ハリケーン、トルネード、山火事、干ばつ、洪水が日常的に発生し、かつ深刻さを増している。歴史の転換が日々起きている中、二大国による核戦争の脅威はキューバのミサイル危機以来の高まりを見せているとさえいえる。今は、真剣な議論を必要とする深刻な時代であるが、1945年ではなく2022年であり、我々の先達が耐えた時代よりも良い時代である。現在の課題を解決するためには、先達が行ったのと同じように、良識ある人々が協力と寛容の精神を持って集まり、互いに傾聴し合い、学び合うときに、解決策は生み出される。より良い世界を構築するためには、今でもそれぞれが最優先事項でなければならない。



◆モデレーター

道傳愛子

日本 NHKワールド キャスター

「転換」というのは、方向性が変わることを指す。我々は、新しい現実に合わせていく必要があるということは認識しているが、どこに向かうのか、その行く先がまだはっきりしない。気候変動、ウクライナ戦争、サプライチェーン問題、経済体制への脅威など様々な問題がある。こうした課題には、多国間の枠の中で対応するという選択肢があるが、世界状況が複雑であるため一枚岩になることはなかなか難しい。ロシア、中国、あるいはアメリカとの関係も国によってさまざまである。これから世界が山積する課題に力を合わせて対応するためにも、コネクティビティやモビリティのインフラを作ることで人々をつないでいくことが重要である。

「国家戦略として高速鉄道プロジェクトに取り組む各国の現状と展望」 12:45～14:25



◆パネリスト

ダニー・ブロード

オーストラリア オーストレージアン鉄道協会会長、TrackSAFE財団会長

オーストラリアにはまだ高速鉄道網はなく、今は高速鉄道の国家戦略策定の初期段階にある。ただ、今年5月に鉄道へ積極的な新政権が誕生し、関心が高まり大きな成長期を迎えている。オーストラリアの鉄道網は広大かつ複雑で、州ごとに様々な軌間・設備・規則・運行手順が採用されている点が課題である。鉄道業界はオーストラリア経済に大きく貢献し、雇用を生み出しているが、スキルやリソース不足に直面している。人口増加による都市部の渋滞が深刻化し、地方への移動が進んでいる。地方とのつながりを強化し、地方を発展させて産業を興すことが重要である。州、及び連邦のレベルでも鉄道ネットワークの重要性、そのメリットについての注目度が高まっているため、高速鉄道をよりアピールし、その回廊を今決めなければ時間を無駄にしてしまう。



◆パネリスト

アチャル・カレー

インド 元インド高速鉄道公社総裁

インドの鉄道は総延長約10万km、年間81億人に利用されている。鉄道省は昨年、高速鉄道に関して国家鉄道計画を作成し、13の回廊が候補に指定され、そのうち8つの回廊が審査を受けている。インド高速鉄道公社はこのプロジェクトの詳細な報告書を準備しており、有効性や財源等詳細な評価を行った上で、政府がどれを実施するか決めることになる。土地の確保・取得が一番難しいが、まずは物を作り、提供し、体験してもらうことで理解につなげていきたい。高速鉄道のプロジェクトには当然だが資金も必要。そして一番重要なのは、ムンバイ・アーメダバード間のプロジェクトを第一号としてコスト、期間双方の面で成功させることであり、これが今後のインドにおける高速鉄道の将来に関わってくる。



◆パネリスト

ピチェット・クナドハムラクス

タイ 運輸省鉄道局長

鉄道は未来の公共交通機関である。鉄道は持続可能で手頃な価格の環境に優しい輸送手段であり、タイは鉄道建設を国家戦略の優先事項とした。タイはASEAN地域の中心に位置しており、国内全体をつなぐ高速鉄道の建設を計画している。バンコクとナコーンラーチャシーマ間の最初のセクションは、すでに政府により建設中である。高速鉄道は人や物の移動を大幅に改善し、社会の統合と経済成長をもたらすため、その建設、管理、保守のアプローチに関する知識を習得するための技術を探求している。高速鉄道は運輸業界に革命をもたらし、国内外の観光客に大きな利益をもたらすと確信しており、これらのプロジェクトはより良い未来へのターニングポイントとなるだろう。



◆パネリスト

アーコム・タームピッタヤパイシット

タイ 財務大臣

タイでは、100年前からある鉄道システムを8年前に初めて改革した。高速鉄道建設に必要な資金調達方法や、環境性能の高いインフラの整備が課題となり、検討を行っている。また、タイには物流コストや交通混雑等に課題があるため、移動時間の短縮、手頃な価格、安全な環境を提供することが重要である。現状では農村部における鉄道の利用率は低いが、在来線と高速鉄道の接続性を向上させる必要がある。そして、運輸省内だけでなく各県の知事とも協力し、高速鉄道が通過する地域が成長すれば、高速鉄道の需要も増加する。高速鉄道システムはタイの経済成長をもたらす鍵になる。加えて、ASEAN諸国同士の接続性、連結性も重要であり、物流コストを減らすことによって、ASEAN域内外の貿易を促進することができる。高速鉄道がASEANの中をつなぐという姿を私たちは描いている。



◆パネリスト

マーク・サーストン

イギリス High Speed Two (HS2) 社 CEO

HS2は英国の5大経済圏のうち4つをつなぐヨーロッパ最大のインフラプロジェクトである。より良い輸送は経済成長を後押しし、全国に波及する。長距離列車を新しい高速鉄道網に置き換えることで、輸送力が改善し、より在来線、地域列車、貨物列車の可能性が向上する。英国で最も炭素を排出するのは輸送機関であり、都市間輸送の新しい、脱炭素的な方法として鉄道の輸送力を向上することは気候変動の取り組みに役立つ。HS2をどのように作るかは何をやるかと同等に重要であり、このプロジェクトは最先端のテクノロジーを用い、輸送効率を最大化し、炭素を削減し、沿線コミュニティへの悪影響を最小限に抑えている。巨大なHS2プロジェクトは、サプライチェーンを通じて変化を推進し、産業界の改善をもたらし、将来のこれに続くメガプロジェクトへの遺産を残すことができる。



◆モデレーター

ロドリック・スミス

イギリス インベリアル・カレッジ・ロンドン名誉教授

今年には日本で鉄道が開業して150周年という特別な年である。最初の蒸気機関車はイギリスから来たが、現在の最新鋭車両は日本からイギリスに輸入された車両であり、時代と共に役割の入れ替わりが起きている。鉄道がシステムとして機能するためには、人が大切である。運行者、設計者、予算を付ける政治家、使う乗客等、様々な人々がつながってこそ鉄道システムは完成する。それは先進的な高速鉄道になっても変わらない。各国の高速鉄道計画の裏にある国家戦略、他の交通手段から高速鉄道に乗り換える人の推定方法、コストが高い高速鉄道建設に対して一般国民から理解を得る努力等、これらの論点は高速鉄道システムを構築する上において全てつながっている。プロジェクトの中心にあるのは人だ。設計から乗客に至るまで、人がいなければプロジェクトは意味を持たない。



オープニングセッション



セッション1



セッション2

<関連イベント>

<p>日程： 10月26日(水)</p> <p>9:15～17:00 海外メディアレクチャー・ツアー</p> <p>15:30～16:30 国内メディアレクチャー</p> <p>19:00～21:30 ウェルカムレセプション</p>	<p>10月27日(木)</p> <p>10:30～15:00 配偶者プログラム(有松綾り)</p> <p>19:00～21:00 グランドレセプション</p>	<p>10月28日(金)</p> <p>11:00～20:00 テクニカルビジット</p> <p>10月29日(土) リニア試乗</p>
--	--	--

セッション2

「高速鉄道が創出する未来と挑戦」 14:50～15:50

～中央新幹線計画と北東回廊SCMAGLEV～



◆パネリスト

ウェイン・ロジャーズ

アメリカ The Northeast Maglev社 社長兼CEO

アメリカの北東回廊は、渋滞が多発し、空路も混雑している。鉄道インフラは200年前から使用されているもので高速鉄道には対応し得ないため、大胆に変革する必要がある。北東回廊のMAGLEVプロジェクトは単に列車を作るプロジェクトではなく、最先端の技術をアメリカにもたらすもの。それによって、雇用創出等の経済効果・大気汚染を減少させる等の気候変動への貢献・社会の多様性・公正・包摂性を実現する。MAGLEVによって輸送や移動に関する人々のパターンを変えることができる。アメリカでは過去200年新規鉄道プロジェクトを行ってこなかったため、今後も新たな課題が想定されるが、環境評価、世論調査、許認可等着実に取り組みながら一つ一つ乗り越えていく。また、日米協力のもと進められるMAGLEVプロジェクトは日米同盟の象徴となるだろう。



◆パネリスト

柘植康英

日本 JR東海 代表取締役会長

中央新幹線は超電導リニア技術により、東京から大阪間を時速500kmで走行し、その所要時間は1時間7分を予定している。中央新幹線の開業により、首都圏・中京圏・近畿圏を合わせた日本の総人口の半分を超える約6600万人の人たちが1時間圏内で結ばれるという、世界最大の一つの巨大都市圏（メガリージョン）が誕生する。これにより、巨大な経済圏内外の移動が活発化して、経済効果は非常に大きくなる。産業の再配置や東京一極集中の解消の切り札にもなり得る等、日本社会に革新的な便益と発展の可能性をもたらす起爆剤になり得るプロジェクトである。JR東海は東海道新幹線と中央新幹線の二つの高速鉄道を一元経営し、今後とも日本経済の大動脈の発展に貢献するという使命を、将来にわたって果たし続けていきたいと考えている。



◆モデレーター

森地 茂

日本 政策研究大学院大学名誉教授

超電導リニアの技術的課題は全て解決されており問題は全くない。新幹線ができて日本は全く違う社会となった。高速鉄道ができることで都市間のモビリティが改善され、人々の行動が大きく変わる。また、地域へのインパクトは大きく、経済、産業、観光、都市開発などの面で変化が生じる。その変化によって地域への投資や人々の往来が増えてマーケットが広がり、資産価値が上がる。そうすると、人々の生活等が再び影響を受け、地域のポテンシャルも上がるため、結果的に高速鉄道の乗降人員が増加するという好循環が起こる。MAGLEVができることで、都市間移動の利便性が向上し、都市構造、国土構造が変わる。そのインパクトを地元と一緒に活動しながら利用することが、日本の更なる活性化や、30年続いた不況から脱却する契機になればと思っている。

セッション3

「持続可能な社会に高速鉄道が果たすべき役割とその可能性」 15:50～17:00



◆パネリスト

陳 強

台湾 台湾高速鉄道株式会社 上級顧問、元取締役副社長

台湾高鉄は、自然災害への対応、ESG、省エネ、サービスの質の向上に取り組んでいる。構造物の設計にあたっては地震、洪水、溢水を考慮し対応しているが、気候変動の影響が出ているのでエンジニアの考え方も変えていく必要がある。環境戦略を進めるために、ペーパーレス・エネルギー・水の消費量を下げる工夫を多く行っている。また、絶滅危惧種の保護や地元民の信仰を配慮したルート変更等にも取り組んでいる。これからも、社会のために、ESGを意識し、サービスの質を高め、運行管理を改善していく。



◆パネリスト

深澤祐二

日本 JR東日本 代表取締役社長

JR東日本ではCO₂排出を2050年度までに実質ゼロとする「ゼロカーボン・チャレンジ2050」、サステナブルな社会の実現と地域や社会の貢献に向けたエネルギー戦略として、「エネルギービジョン2027～つなぐ～」を策定し取り組んでいる。また、日本の鉄道会社で唯一、火力発電所に加えて水力、風力、太陽光などの発電を行っており、電力使用量の約6割を自営で賄っている。水素ハイブリッド電車HYBARIの実証試験、自動運転の試行実験を開始しMaaS施策にも新たに挑戦していく。より効率的により柔軟に運行ができるようなトータルシステムを作っていくため、積極的に新しいテクノロジー、AIやビッグデータを活用していきたいと考えている。今後更に様々な分野において、リアルとデジタルを掛け合わせる、新しい技術を活用するということで、社会に貢献していきたい。



◆パネリスト

マネル・ヴィラランテ

スペイン Renfe社開発・戦略担当責任者

高速鉄道は飛行機や車、バスと競争しなければならない。RenfeはSDGsに貢献しており、エネルギー戦略としては、動力目的の電力は100%再生可能エネルギーを使っている。カーボンフットプリントを京都議定書の基準年である1990年から88%下げた。2019年には、UICの鉄道会社としての気候課題への責任を果たす宣言に署名した。定時性の達成も目指している。燃料価格の高騰に対しては、他の代替エネルギー、再生可能エネルギーの使用を増やすよう対応している。Renfeは国境を越えた活動も行っている。Renfeは単なる鉄道運行事業者ではなく、新しい世の中のパラダイムに沿った統合型のモビリティオペレーターでありたいと考えている。Renfeは様々な主体と連携しながら、スペインのあらゆるモビリティシステムのプラットフォームとなる「Deco」システムに取り組んでいる。



◆モデレーター

アンソン・ジャック

イギリス バーミンガム大学名誉教授

高速鉄道は、炭素効率の面で運輸分野の中で明らかな優位性がある。持続可能性には、環境以外にも、投資計画やサプライヤーとの公正な取引、顧客満足度など、持続可能性の2つの柱をカバーする課題が含まれる。即ち、新しいモビリティを提供するにあたって、いかにできるだけ多くの人々を社会的に統合するか、また一方で、社会的排除を回避するかという難しい課題である。持続可能性がゼロカーボン以上に意味を持つ新しい時代に、高速鉄道が果たし得る役割について考える必要がある。道半ばの分野もあるものの、炭素削減については各社が積極的に取り組み、戦略を用意していることがわかった。このセッションでは、業界のリーダーから、ゼロカーボンチャレンジの先にある興味深い取り組みについて聞くことができた。



セッション3

テクニカルビジット

コース1：高速鉄道技術の進化と革新を支えるR&D（JR東海小牧研究施設、トヨタ産業技術記念館）

コース2：高速鉄道車両の製造（日本車輛製造豊川製作所）

コース3：日本の旧街道・中山道を旅する（中津川、馬籠宿、恵那、中山道広重美術館）

<海外メディアレクチャー・ツアー> (10月26日)



メディアレクチャー



車掌訓練シミュレーターの見学



浜松工場

<ウェルカムレセプション> (10月26日)



アンドリュー・ロブ 元オーストラリア貿易投資大臣による乾杯



パネリストの紹介



和菓子づくりパフォーマンス

<グランドレセプション> (10月27日)



IHRA理事長 宿利正史による挨拶



植植康英JR東海会長による乾杯



大村秀章愛知県知事による来賓挨拶



アーコム・タムピッタヤバイシット
タイ財務大臣による閉会挨拶

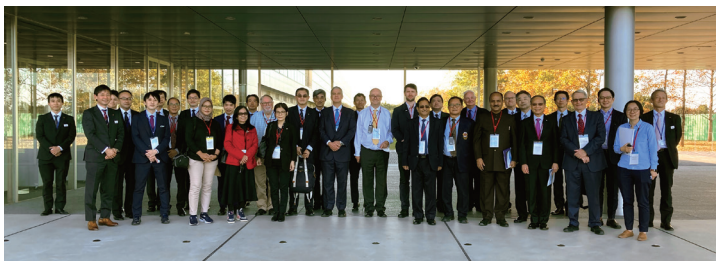
<配偶者プログラム (有松・鳴海絞染体験ツアー)> (10月27日)



<テクニカルビジット> (10月28日)



コース1,2



コース1



コース2



コース3

<リニア試乗> (10月29日)



於：山梨県