

P. K. スリバスタバ R D S O 総局長
田端 浩 国土交通審議官
ディープ・カプリア CII トレードフェア委員会会長
C P シャルマ InnoRail 運営委員会会長
アトル メーラ CII UP 委員会会長
ご出席の皆様

最初に、11月20未明に発生したインドール・パトナエクスプレス脱線事故による多くの犠牲者の方々及びそのご家族に哀悼の意を表します。私の心はこの悲劇の犠牲者のご家族とともにあります。日本はインド国民が必要とする支援を行う用意があることを強調します。

また、鉄道省、R D S O, C I I 及び「InnoRail 2016」開催に向けて準備をされたすべての皆様に対し、「InnoRail2016」開催の祝意を表します。InnoRail2016では、日本を始め各国の鉄道産業関係者による活発な意見交換が行われ、メイク・イン・インディアに資する新たなネットワークが形成されることを祈念します。

日本においても、1987年に日本国有鉄道が6地域旅客鉄道会社（JR 東日本、JR 東海、JR 西日本、JR 九州、JR 北海道、JR 四国）と貨物鉄道（JR 貨物）等に分割民営化され、現在では、JR 東日本、JR 東海、JR 西日本、JR 九州が完全民営化し、経営の効率化が図られています。

JR 各社及び私鉄各社による自動列車制御装置（ATC: Automatic Train Control）や自動列車制御装置（ATS: Automatic Train Stop Device）の導入や IT 化された列車運行管理システム（Programmed Traffic Control）の導入等により安全性や効率性、定時制の改善しました。JR 各社及び私鉄各社の絶え間ない努力により、利用者が増加し、一時「斜陽産業」と言われていた鉄道が日本において復権するに至っています。

日本はハイテクノロジーの国との印象が強いが、最初からハイテクの国であった訳ではありません。日本と鉄道技術の出会いは、19世紀半ば、欧米諸国が日本に來訪し始めた頃である。1854年、米国のペリー艦隊が幕府への土産として蒸気機関車の模型を献上しました。この鉄道技術の到来は、近代日本の幕開けでもあった。19世紀半ば以降、日本は鉄道技術や鉄道網の発展させ続けています。

鉄道は、日本の20世紀における困難な歴史のなかで、「レジリエンシー（Resiliency）」の象徴としての役割も果たしている。1945年8月6日午前8時15分、広島に原子爆弾が投下された際、同日の正午には国鉄の救援列車第1号が200名の被災者を乗せて運行し、3日後には山陰本線が運行を開始しました。また、9日長崎においても午前11時2分に原子爆弾投下後、およそ3時間後の午後1時50分には救援列車が爆心地近くの駅を出発しました。

終戦からおおよそ20年経た1964年10月、東海道新幹線が開業しました。これは日本国民の復興に向けた強い意志と希望を象徴しています。

東海道新幹線では、高速走行を可能になるロングレール、PCまくら木及びカーブの角度の採用、列車集中制御装置（CTC）、軽量化電化車両には、乗客の安全と快適性を確保するために振動、騒音、熱伝導を抑える仕組みや車両の気密性にも配慮する技術が用いられています。

その後、新幹線は50年間無事故で運行を続け、現在も進歩し続けています。日本の職人的な技と技術の象徴である新幹線システムがムンバイ・アーメダバード間高速鉄道（MAHSR）でも導入され、インド社会において新たな役割を果たしていくことをとても嬉しく思います。モディ首相も、11月の訪日の際に、新幹線の安全性、静寂性を体感されています。

現在、東京首都圏は世界最大の人口のおよそ3700万人、世界最大の都市圏 GDP 1兆6000億ドルを誇る大都市です。この巨大経済圏を支えているのが、JR、私鉄、地下鉄、モノレールといった都市鉄道網です。JR、私鉄各線が乗り入れている新宿駅は、1日あたり利用客数がおおよそ364万人であり、ギネス記録として登録されています。しかも、新宿駅は、渋谷駅、池袋駅、横浜駅など東京における乗降客数の多い駅の1駅に過ぎません。これらの乗降客が多いターミナル駅やその周辺にはオフィス、ショッピング施設が集積しており、地域経済の発展にとって中心的な役割を果たしています。

都市部における高度に発達した鉄道ネットワークにより、東京都心8区における通勤通学のうち、85%が公共交通を利用し、自家用車の割合は4%に過ぎません。また、東京23区における自動車保有率は世帯あたり0.4台であり、平日の自家用車の不稼働率は68%です。

こうした効率的な都市交通ネットワークは、正確な運行を可能にする最先端の車両、信号システム、運行管理システムといった不断のイノベーションにより実現されています。更には、それらを取り扱う人材の育成も不可欠です。

この都市交通ネットワークにより、日本は自動車交通に依存しない「歩くことのできる都市化 (Walkable Urbanism)」を実現しています。これは、自動車による排出ガスの軽減のみならず、オフィスやショッピング施設が集積することによる効率的なインフラ整備、市民の健康増進などの良い効果を市民生活にもたらしています。

公共交通機関の代表である鉄道ネットワークに関する日本の知見は世界に比肩のないものである。日インド両国は高速鉄道やメトロでの協力を既に進めていますが、これらの協力や今回の「InnoRail2016」における両国の鉄道関係者の率直な意見交換を通して、今後、両国の鉄道がともに益々発展していくことを祈念します。

以上