

運輸総研だより

Vol.06 | 2023
春号

視 座

鶴岡 公二

特 集

鉄道関係研究調査を振り返る
海外開催イベントの本格的再開

一般財団法人

運輸総合研究所

Japan Transport and Tourism Research Institute

<https://www.jttri.or.jp/>





視座

- 1 変動する国際情勢 鶴岡 公二 一般財団法人 国際情勢研究所所長・元英国駐劬特命全権大使

特集

2 鉄道関係研究調査を振り返る

第88回運輸政策セミナー

鉄道開業150周年を経て次の時代へ～当研究所の鉄道関係研究調査を振り返って

13 海外開催イベントの本格的再開

JTTRI-AIRO 開設記念シンポジウム

「コロナ後」に挑む観光の変革～日タイ両国は質の高い観光に向けどのように取り組んでいくべきか～

日米国際交流・観光シンポジウム2023

～コロナ後における日米間の交流・観光の再構築・強化～

研究調査

- 29 共同研究・個人研究・ワシントン国際問題研究所 (JITTI USA) における研究・アセアン・インド地域事務所 (AIRO) における研究

レポート

- 31 【タイ】 タイ中国高速鉄道の動向
36 【東欧】 チェコ・スロバキア・ハンガリーの鉄道整備に関する調査

セミナー・コロキウム

- 41 安全・安心なクルーズの実現～コロナ禍での経験と教訓を踏まえて～ (12月21日)
45 研究報告会 2022年度冬 (第52回) (1月26日、1月30日)
50 第153回運輸政策コロキウム 公共交通とソーシャルキャピタル (3月13日)
53 第154回運輸政策コロキウム アセアン・インド地域レポート ASEANにおけるエアライン戦略の分析 (3月14日)

今後の開催予定

- 56 「人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくまちづくり調査」～フランス調査結果報告を通じて～ (5月12日)

海外要人との直接対話

- 57 タイ・ワシントンDCの訪問、米国国務省ヨネオカ次官補代理との会談 ほか

メディア掲載情報

- 65 メディア掲載情報

運輸総研の現場から

- 66

新任研究スタッフ紹介

- 74

事業紹介

- 76

賛助会員へのお誘い

- 78



視座

変動する国際情勢



一般財団法人国際情勢研究所所長
元英国駐劬特命全権大使

鶴岡 公二
TSURUOKA Koji

2022年2月ロシアは国連憲章を踏みにじりウクライナに侵襲した。第二次大戦後ここまで露骨な侵略ははじめてだ。なぜ21世紀にロシアは蛮行に走ったのか。まず戦後の歴史をみてみよう。1941年8月にルーズベルト大統領とチャーチル首相は大西洋上で会談し、大西洋憲章に合意した。米国の参戦前だ。大西洋憲章は戦後に自由と民主主義を基本とする世界を構築する構想であり、国連やガットなどの戦後の国際秩序に結実した。英米は平和な世界は市場経済と民主主義によって実現すると考えた。民族自決原則の下で植民地は独立し、国際貿易は世界を豊かにした。戦後に東西の対立は続いたが1989年12月のブッシュ・ゴルバチョフ首脳会談で冷戦も終了した。1991年にはソ連邦も崩壊し、ソ連はロシアとなった。まさに英米が描いた戦後構想が実現したと評価され、フランシス・フクヤマは「歴史の終わり」を書いて人気を博した。世界は核戦争の恐怖から開放されて平和の報酬を謳歌することを期待した。そして現実には世界は自由で豊かになった。1945年の国連創設時加盟国は51、今は193だ。植民地の独立に加えてソ連の崩壊もあり世界の独立国数は4倍近くに増えた。民族はまさに自分の国を持ったのだ。中国は2001年12月にWTOに加盟した。その結果、米国は貿易制限を撤廃して中国製品が自由に米国市場で販売されるようになり、米国をはじめとする企業は競って中国に工場を設立して中国の急成長が始まった。中国は日本を抜いて世界第二の経済大国となりインドも急速に成長している。アフリカ大陸も54か国の独立国を数え経済も発展している。米国、欧州、日本を含むアジアも豊かだ。米国では1980年から2021年の20年間で約1億人の人口が増えている。世界は夢の実現に成功しているとも見える。この成功の中で米国はもはや世界の平和や繁栄を米国の力で守る必要はなく各国が自ら努力するべきものと考えられるようになる。もともと米国には孤立主義の伝統があり国民はなぜ米国だけが世界の秩序維持に犠牲を払わなければならないか常

に問題にしている。トランプ大統領が声高に唱えたアメリカファーストは世界でなくアメリカの利益を優先する主張だ。アメリカの世界への関与が少なくなっているのだ。ウクライナ侵略前にロシアは国境に20万に上る戦力を結集したがその時にバイデン大統領はウクライナに武力を行使すればロシアに経済制裁を課すと述べた。軍事ではなく経済制裁で済むと受け止められる発言だ。アフガンからの撤退が支持された米国では、もはや米軍が外国に出動することは国民が認めない。電撃戦によるウクライナ支配には失敗したがロシアは依然として武力を行使している。中国は必要なら台湾への武力侵襲も否定していない。世界が当然としてきた平和な国際環境が崩壊しつつある。中国とロシアは米国が築いた世界に不満を持ち新たな世界秩序を構築しようとしている。両国の今日の繁栄が現在の国際秩序に基づいているにもかかわらずなぜ変革を求めるのだろうか。中露は今や反米の同盟関係にある。米国支配を打破し自らが支配する世界を構築しようとしているかにみえる。この状況の中で日本はどうするのか。日本は敗戦後、経済の復興に成功してG7に参加した。安全保障は米国に依存して経済大国を目指して達成した。その国際環境が危うくなっているのである。目標は現在の国際秩序の維持である。これを維持するには米国の力が不可欠だ。米国に積極的に世界に関与してもらうように日本が担える責任は進んで果たすべきである。同時に中国の勃興により米中の選択を迫られたくない多くの国がある。すべての国に受け入れられる秩序作りが必要だ。ウクライナ侵略を非難するが193の国連加盟国でロシア制裁に参加しているのは40か国程度に過ぎない。日本の責任は重い。日本は自国の安全保障を確実にするとともに世界各国との友好関係を活用して世界秩序の維持強化に外交力を展開していくべきである。その中で政府だけでなく民間も日本の持つ優れた知見を提供して日本の信用を高めることは日本との協力を進めることにつながる。今や外交も国民全体で担う時期に来ているのだ。(了)

鶴岡 公二 つるおか こうじ

- 1976年 外務省入省
- 2008年 国際法局長
- 2010年 総合外交政策局長
- 2012年 外務審議官
- 2013年 TPP交渉日本政府代表
- 2016年 駐英大使
- 2020年 一般財団法人国際情勢研究所所長
- 2020年 GRジャパン シニアアドバイザー
- 2020年 一般財団法人運輸総合研究所研究アドバイザー

運輸総合研究所は、1968年に運輸経済研究センターとして設立されて以来、鉄道の整備・発展やそのための政策検討に役立つ数多くの研究調査を実施してきました。また、最近では、グローバルで普遍的な課題として、脱炭素社会に向けて、あるいは包摂性やウェルビーイングの実現、QOLの向上などに向けて、鉄道などの公共交通がどう応えていくか、ということも重要な課題と位置付けて、研究調査活動に取り組んでいます。

鉄道開業150周年という節目を機会に、当研究所の研究調査の実績を振り返りつつ、今後の課題や当研究所に対する期待について、歴代研究所長が参加して議論を交わしました。

第88回運輸政策セミナー

鉄道開業150周年を経て次の時代へ ～当研究所の鉄道関係研究調査を振り返って



▶ 2023. 2. 7 (火) 14:00~16:30

運輸総合研究所2階会議室（及びオンライン配信（Zoomウェビナー））

1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 基調講演



運輸総合研究所の鉄道関係の研究調査実績

森地 茂
政策研究大学院大学 客員教授、名誉教授

3. 座談会



中村 英夫
[在任期間：1996年4月～2004年3月]
東京都市大学名誉総長、(一社)日本プロジェクト産業協議会副会長



モデレーター

山内 弘隆
[在任期間：2016年6月～]
運輸総合研究所 所長

森地 茂

[在任期間：2004年4月～2011年3月]
政策研究大学院大学 客員教授、名誉教授

4. 閉会挨拶



杉山 武彦
[在任期間：2011年4月～2016年6月]
一橋大学名誉教授



佐藤 善信
運輸総合研究所 理事長

基調講演

テーマ：運輸総合研究所の鉄道関係の研究調査実績

講師：森地 茂 政策研究大学院大学 客員教授 名誉教授

はじめに

1968年に運輸経済研究センターが設立されて以来の鉄道関連の調査研究の件数は、手元の試算で、日本財団からの助成事業が792件、そのうち238件が鉄道関連である。国、自治体、鉄道事業者や当時の鉄道公団などからの受託事業は、総数2246件のうち954件が鉄道関連である。所属研究員（客員を除く）の個人研究では総数156件中71件が鉄道関連であり、3～4割程度を占めているということになり、鉄道関係のプロジェクトの重要性が伺える。

1. 交通圏、交通の質

人口減少下でのコンパクトシティ化、公共サービスの集約化、地方公共交通の維持等の観点からは、「交通圏」というコンセプトでとらえることは極めて重要。例えば観光分野では、交通圏への流動を分析し、その傾向や増減の原因等を究明することで、効果的な誘致策の検討に繋がる。

「交通の質」については、安全性、利便性、快適性等を定量化し、温度、湿度、CO₂濃度など生理学的指標による分析を行うという先駆的な取り組みを行った。その成果は、混雑率、運行頻度、階段の抵抗感といった要素を施設設計に反映するなど、広範囲に影響を及ぼし、その後も拠点駅における利便性・快適性向上や、安全性確保のための指針などと、多様な展開を見せている。着席通勤車両の導入やコロナ禍の車内環境にも活かされ、混雑対策から安全性・快適性・信頼性への政策展開に繋がっている。技術開発も更に進んでおり、質的改善は今後も重要なテーマであり続けるだろう。

「ユニバーサルデザイン」関連の研究調査も、社会的な重要性や法制化準備という背景もあって、国からの依頼を受ける形で数多く進められ、施設・車両・情報、関連制度の改善等の様々な政策に活かされてきた。

「情報提供」分野では、訪日外国人旅客への情報提供についての研究を2年間行い、全国のターミナル施設における英語表記の充実につながったが、これはインバウンド施策の先駆けともいえる成果で



森地名誉教授

あろう。今後は、事故時・遅延時の情報提供、SNSなどへの対応が課題である。

2. 歴史研究

政府の政策展開を記録として残すことも非常に重要。行政機関では短期的な人事異動により情報が承継されず、紙媒体も廃れる中、情報が消滅する可能性が増大している。政策代替案、想定された影響、国際比較検討などの情報は、開発途上国の政策展開の支援に有効活用できる貴重な資源であり、情報をストックして提供することは大変重要である。かつて独、英国等の欧州諸国や豪、ニュージーランド等における国鉄の民営化について、頻繁に変更される制度の変遷を追跡調査し英語で提供したところ、アジアの人たちが注視していたことがあり、大変重要なミッションだと感じた。

これを進める上では、運輸総研の過去の研究調査の蓄積を簡単に検索できるシステムがあると便利だ。蓄積量が多く整理することも大変なのは事実だが、検索システムの構築を考えてみてほしい。

3. 交通統計とその分析

貨物純流動調査、大都市交通センサス、全国旅客純流動調査の3つの調査は研究所で継続的に実施してきたが、発注の制約からデータが途絶している。重要なデータが霧散しないよう、継続的にストックしておくことが肝要。

また、過去に遡って分析しようとしても、時代毎にフォーマットが異なっていたり、メディアが破損していたりする。これらを防止する意味でもデータの蓄積は継続してほしい。事業を別組織が受注しても、当該組織から生データを運輸総研に提供する条件を付すなどの工夫も必要だろう。

国鉄民営化後、鉄道の情報が公開されなくなったのは、航空の情報が公開されているのとは対照的である。データの公開は非常に重要で、米国では公共交通のデータはすべて公開されている。

4. 需要予測と整備効果分析の方法

運輸総研は需要予測と整備効果分析の2分野で方法論的な蓄積がある。需要予測に関しては「大都市圏交通機関選択分析」があり、地下鉄半蔵門線延伸時の推計から採用しており、予測対象範囲も当初の都内40ゾーンから2015年では2843ゾーンへと拡大し、詳細な推計が可能となっている。

鉄道整備効果については、中村先生がずっと御指導されてきたもので、現在では国土交通省のプロジェクトの事業評価マニュアルに結実している。

5. 鉄道政策

3大都市圏の鉄道計画で重要なことの一つは、マスタープラン機能。特に東京圏の答申は、整備制度や財源制度について革新をもたらしてきたと言える。

もう一つは、合意形成。実現が大前提であるため、各自治体内における財政当局など関連部局の合意形成、鉄道会社による事前の合意形成などを促進するようなシステムとなっている。

昨今は「東京の鉄道は概成した」というのが決まり文句だが、欧州や米国が鉄道整備を進めている中、日本だけが手を止めてよいの

か考えることは重要である。また、都市構造の変化への対応、民鉄の投資意欲の促進なども重要なテーマといえる。

運賃政策に関しては、運賃水準・設定方式、乗継運賃、ゾーン制運賃、共通運賃、ICカードなど、多様な制度が採用されてきたが、今後の課題としては、地方鉄道の公共負担と運賃制度のバランス、大都市鉄道企業の健全経営のための運賃設定、規制緩和と利用者負担の調整、混雑料金／オーバーツーリズム対応等が考えられる。

災害対応政策も大変重要。放射状に鉄道路線が伸びる首都圏では、代替バス輸送の方法や、減少傾向の貸切バス車両の調達が課題。また鉄道車両基地の浸水対策、車両の事前退避、相互直通運転路線における会社間調整などが課題となる。老朽化対策や地方鉄道事業者への災害対応の技術的、財政的な支援も課題である。かつて、大地震について共同研究を行っていた際、政府にも情報提供していたにもかかわらず、施策形成に活かされずに残念に思った経験がある。災害対策は大変重要なので、研究した成果は、ぜひ実務に即刻取り入れて展開してもらえたいことを願う。

技術革新対応政策では、モノレールや磁気浮上鉄道なども研究し、モノレールの補助制度、北九州の運営3セク会社の設立、愛知県のリニモ、大深度地下の利用などに活かされてきた。今後の課題としては、サイバー攻撃への防御や、MaaSも含むモビリティの革新的発展への研究などが挙げられよう。

環境政策も様々な研究が進められてきたが、今はまさにカーボンニュートラルの社会をどう構築していくのかという大変重要な局面に立っているといえる。

5. 鉄道政策

5.1 交通政策審議会 都市鉄道計画 支援

- 大阪圏高速鉄道網整備関連需要予測 1976
- 東京圏高速鉄道網整備関連需要予測 1977-83
- 名古屋都市圏交通体系 1978
- 名古屋都市圏高速鉄道網整備関連需要予測 1979
- 大都市交通網の整備 1984
- 名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備 1988-89
- 東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画策定 98-99
- 東京圏軌道整備の現状把握と今後の方向性/都市鉄道の将来旅客需要 2011-12
- 東京圏の地下鉄ネットワークを取り巻く状況及び将来のあり方等 2019

三大都市圏の鉄道計画
東京圏答申の特色

- マスタープラン機能
- 整備制度・財源制度の革新
- 開銀融資、地下鉄補助、P線補助
- ニュータウン鉄道、空港アクセス鉄道
- 特々制度、宅鉄法、利便増進法 etc.
- 実現可能性の評価により合意形成を促進

課題

- ① 概成論からの脱却
- ② 都市構造の変化への対応
- ③ 民鉄の投資促進 etc.

図1 基調講演資料より抜粋

6. 鉄道路線計画

鉄道の申請のためには、地方自治体がきちんとプランを立てなければならないため、運輸総研では全国の数多くの鉄道（仙台、札幌、横浜、福岡など）について調査を請け負ってきた。

この時代、新線計画はそう増えないが、その分、海外の支援に乗り出してほしい。また、国内で実現していない路線の中にも要請の高いものはまだある（川崎縦貫鉄道や、多摩モノレールの町田延伸、仙台的都市交通、相模線の複線化など）。

都市間鉄道については、新幹線調査として、沿線開発や経済効果なども含め多くのデータが蓄積された。未実現の路線としては和歌

山直通運転、四国新幹線、静岡空港駅などが残っている。

7. 人材育成

人材育成も大変重要な要素。運輸総研に在籍することの意義について、本人も派遣組織も再度意識してほしい。研究者にとっては、一番苦しい「テーマ設定」が幅広く様々な選択が可能となるほか、気軽に様々な情報を得られる。学会でも実務界でも幅広く活躍できる。行政官にとっても、特定の政策課題に集中して取り組むこと、個人で作業し分析を行う経験は大変貴重。鉄道会社やコンサルタント会社の職員には、制度を固定して考えるのではなく、課題を総合的に考える機会となる。運輸総研としては、研究所に興味を持ってもらうこと、その人材を育成していくことが重要な役割。

研究所に在籍経験のある先生は、国立大学16名、公立大学4名、私立大学16名、外国大学4名の合計40名、全国で活躍しそれぞれの地域で政策立案に貢献している。

運輸総研出身者の大学教員 40名

国立大学 16名 公立大学 4名 私立大学 16名 外国大学 4名 合計40名

国立大学	茨城大学	平田 輝清 准教授
	大分大学	大井 尚司 教授
		川崎 晃央 准教授
	香川大学	紀伊 雅教 教授
	京都大学	伊 鐘進 准教授 (元)
	神戸大学	長谷部正道 教授
	政策研究大学院大学	日比野 直彦 教授
	筑波大学	岡本 直久 教授
	東京大学	加藤 浩徳 教授
	東京工業大学	花岡 伸也 教授
		崔 善鏡 講師
		Veng Kheang PHUN 客員准教授
	東北大学	伊藤 亮 准教授
	弘前大学	大橋 忠宏 教授
	室蘭工業大学	有村 幹治 教授
	横浜国立大学	安部 遠祐 准教授
公立大学	岩手県立大学	大塚 勝正 准教授
	下関市立大学	奥山 忠裕 教授
	東京都立大学	呉 玲玲 准教授
		Nguyen Van Truong 特任助教
私立大学	川村学園女子大学	渡邊 徹 講師 (元)
	関西外国語大学	醍醐 昌英 教授 (元)
	九州産業大学	魏 鐘振 准教授
	京都産業大学	中野 宏幸 教授
	慶応義塾大学	田邊 勝巳 教授
	芝浦工業大学	岩倉 成志 教授
	淑徳大学	松野 由希 准教授
	中部大学	竹下 博之 特任講師
	東海大学	鈴木 美緒 准教授
	東京都市大学	室田 昌子 教授
		小林 良邦 教授 (元)
		岡田 啓 准教授
東北工業大学	泊 尚志 准教授	
東洋大学	東原 剛 准教授	
日本大学	金子 雄一郎 教授	
明海大学	表 明榮 教授	
海外の大学	Deakin University (Nepal)	prof. Kall Prasad NEPAL
	Tribhuvan University (Nepal)	Prof. Surya Raj ACHARIYA
	University of Southern California (USA)	Adjunct Associate Prof. Hanh D. Le
	Vietnamese-German University (Viet Nam)	Prof. Vu Anh Tuan

課題
・ 実務経験を有する研究・教育分野の人材の社会的意義の確認
・ この実績を続けるための方策は？

2023.2.7

S. MORICHI, GRIPS

図2 基調講演資料より抜粋

おわりに

印象深い事例を二つ紹介したい。

一つは東京都心部で都市再生推進事業に取り組んだ際、土地利用に関する都市計画と鉄道との連携が不十分で、容積率を巡って施設の建て直しが必要になるなどの非効率に遭遇した。また、地下鉄の施設の容量について調査したところ、設計と運用で認識が異なるケースが散見され、再精査して対応した。都市計画と鉄道の連携を上手

く進めることができれば、関係者の便益拡大につながると感じた。これらは虎ノ門ヒルズ駅に活かされた。

もう一つは鉄道6社との共同研究で、各社の取組を交換できることは有意義。

最後に、中村先生が注力された国際研究の多さは大変なものになるが、しばらくの停滞を経て最近になって増えてきている。海外の情報を如何に取り入れるか、大変重要なテーマと考える。

都市鉄道についても多様な視点からの個人研究があり、都市間交通、鉄道系の物流、災害・安全・非常時対応など、実に様々なことを考えてきたのかが分かる。これは55年間の成果である。

歴代研究所長による座談会

中村 英夫 [1996年4月～2004年3月]

東京都市大学名誉総長、(一社)日本プロジェクト産業協議会副会長

森地 茂 [2004年4月～2011年3月]

政策研究大学院大学 客員教授、名誉教授

杉山 武彦 [2011年4月～2016年6月]

一橋大学名誉教授

(モデレーター)

山内 弘隆 [2016年6月～]

運輸総合研究所所長

1. 運研センター、研究所設立に至る経緯、鉄道関連の政策・研究調査の状況

(山内) 歴代所長3人をお招きしての座談会では、この研究所の成り立ち、何をしてきたか、将来この研究所に何を求めていくかを先生方からお話いただこうと思っています。先ほどの基調講演で森地先生から総括的な話をいただいているので、まずは中村先生から、運輸経済研究センターが設立された経緯、鉄道関連の政策や研究調査の状況等、この研究所を振り返り語っていただければと思います。

(中村) どうぞよろしくお願いたします。森地先生の講演は、今までの膨大な研究調査を整理してまとめられており、森地先生の能力はもちろんのこと、その熱意、それから運輸総合研究所への愛着があつての程だと思ひ、安心して聞かせていただきました。この研究所の50年誌の草稿の1部と2部を全部読ませていただきました。これまた大変素晴らしいもので、早く全部作り上げていただきたいと思っています。まずは最初の講演にお礼と賛辞を述べさせていただきます。

1968年中曽根運輸大臣の時に、運輸省が許認可官庁から政策官庁へ脱皮しようとして、外部の専門家を集めて日本財団の支援で運輸経済研究センターが設立されました。官民学の代表的なリーダー達が発起人となって、「課題を先取りするシンクタンク機能が必要」との趣意書のもと、時代の要請とともに多種多様な課題を調査研究してきました。1975年頃の新全総以降、臨海工業地帯の開発調査や、地方の都市鉄道のフィージビリティ調査等、地域からの受託調査案件が非常に増えてきました。90年代になると、いわゆる55年体制が終わり、バブルは崩壊し、運輸行政も規制緩和に進んできました。そういう中で、運輸経済研究センターの活動への批判が運輸省内部や外部からも出てきました。省や自治体からの依頼が主で調

査内容に独自性がない、批判に乏しい、長期的視野に立つ提言が乏しい、学術的裏付けがない、調査研究の指導体制が不備、研究者の発掘・育成がない、外部への広報活動が不足等の批判が噴出するわけでありです。92年にシンクタンク整備検討委員会が発足し、森地先生のような学識者や運輸省の中堅職員、センター職員も一緒になって、どういった組織にするかの議論がなされました。

① 運輸経済研究センターの設立と活動

許認可官庁から政策官庁へ脱皮 中曽根運輸大臣
政策企画部門の強化 新たな政策の発掘を
調査・研究を外部専門家と共に

1968年 運輸経済研究センター設立 日本財団の支援
官・民・学からの発起人

課題を先取りするシンクタンク機能が必要

爾来 時代の要請と共に多種多様な課題を調査研究
特に新全総以降 地域からの受託研究が増加

今日まで50年余 調査研究案件は膨大かつ多種多様 約3000件
これに係ったメンバーは延べ20,000人余
個別事業に関する案件の多数が実現

図3 中村名誉総長コメント資料からの抜粋

96年に運輸政策研究所が発足しました。その年、私は大学の定年となり、所長に就任しました。検討委員会で厳しい要望をいただいており、何とかそれに合うようにと思ったわけです。初めに、トヨタ財団とかホンダの国際交通安全学会等、既存の財団法人の研究所を見て歩き、いろいろな問題点に気づくわけです。所員の新鮮代謝がないとどんどん老化して活気がなくなってしまう。それから研



運輸政策研究所発足直後に「ふじ丸」にて開催した国際シンポジウム(1996年5月23日)



機関誌「運輸政策研究」は、交通・運輸及び観光分野に関する論文等を掲載

研究員の専門分野や国籍が一定のところで決まってしまうと。アカデミズムというのはインターディシプリナリィ（学際性）で、インターナショナルリィ（国際性）であることが必要です。また、研究員の自主的なテーマがほとんどなく、依頼されるばかりでした。政策研究で一番大変なのはテーマを決めることです。テーマが決まればもう9割できたようなものです。そのようなことで、研究員が勝手に自由に決めてよしい、ということにしました。所内のセミナーで互いに切磋琢磨して、全員が同じような学識を持っていくということもしました。そして、どの人も研究成果を講演や、雑誌・書物として報告することを義務とし、「運輸政策研究」という自前の雑誌を出版するようにしました。もう一つは調査研究には国際的な活動が絶対必要と考え、短期的にでも外国人にメンバーとして来ていただくことにしました。日本財団からは素晴らしい援助をいただきました。運輸政策研究所のスタートとして、「ふじ丸」という豪華外洋客船を借り切りまして、運輸大臣以下、当時の運輸省幹部の方にも出席いただき、シンポジウムを行いました。

研究所活動の成果として幾つかの例をあげると、羽田・成田や関空・伊丹・神戸のように大都市で複数の空港を一体的に運用することが必要で、どのようにすればできるのかを検討しました。鉄道に関しては、都市鉄道整備等で22のプロジェクトが実現しています。国鉄に関しては必ずしも多くはなく、87年の民営化が日本中最大の問題であったためか、運輸省の鉄道部内でも調査の話には乗ってこられなかったのだと思います。民営化でデータ取得も難しくなっており、所員が自主テーマとして取り上げにくかったと思います。研究所出身者の大学教員を多数輩出しましたが、各所で大活躍されているようです。外国の先生や役所の方に対する国際的な知名度も短期間で向上しました。デンマークの国会議員が「教えてほしい」と来られてお会いしたことがあります。

この頃行っていた「新幹線が果たした役割と整備新幹線の効果の



2023年3月に開業した相鉄・東急直通線では新横浜駅にて新幹線に直結



中村名譽総長

予測」では、新幹線の波及効果や外部効果がどこに生じているのかをエビデンスとして見つけるため、現地に入って調査をしました。先生方や研究所の中心的な研究員と数年に渡り調査し、マクロ経済モデルを中心とする計量的な計算を行いながら、新幹線の駅ができるのと何が最初に立地して、どれだけ、どういうふうに広まっ

ていくのかという研究をしたことを思い出します。仁賀木氏の「運輸部門における各種の上下分離方式」では、鉄道と道路、空港、港湾の四つの大きな施設で、世界中でどのような上下分離方式にしているのかを比べています。そのセミナーでは外国人が3分の1を占めていたため日英併記にし、新線整備における事業者間の収益調整や、上下間使用料設定を話題にしていました。その頃、道路公団民営化の委員を務めており、猪瀬直樹氏が当所へ来られたこともあり、藤沼氏の「大都市圏の鉄道整備における公設民営による上下分離」では、この論文が出た2年か3年後、第19号答申の中にこれが政策として盛り込まれることになりました。下部は鉄道・運輸機構が、上部は東急と相鉄が担う、相鉄・東急直通線として来月開通します。私の話はこの辺りにしておきます。

（山内）どうもありがとうございました。先ほど森地先生には今までの成果あるいはその沿革をご説明いただきましたが、中村先生にはその背景、その時代の状況、政策のあり方、それがいかに影響しているかというお話をいただきました。非常によく理解できたと思っております。それでは、杉山先生お願いいたします。

（杉山）杉山でございます。自分の在任期間に鉄道関連の政策、あるいは社会経済動向がどういうものであったか、そしてその中でどういう調査研究が行われたかをまず述べようと思います。私は2011年から2016年が在任期間ですが、東日本大震災の数週間後に着任しました。実際数ヶ月経ってから研究員の方3人とまずは八戸、さらに南へ下りながら、被災地の状況を眺めた記憶がございます。これ以降、交通機関の災害復旧とか災害に対する備えの考え方が大きな課題になっていきました。しかも翌年に笹子トンネルの事故があり、全てのインフラに関わる老朽化の問題が非常に大きなテーマになっていったと思います。鉄道関連で言いますと、整備新幹線が次々に開業・延伸が続いた時期でもありましたし、中央新幹線の整備計画が決定した時期にも当たってございました。2013年には交通政策基本法が施行されました。こういう社会経済の動向を背景に、いろいろな研究調査が行われるわけですが、それに先行する10年、20年この間の社会経済の変化も当然この時期の研究には大きな影響を持っているわけです。そこで2010年代から遡ってみますと、2000年の第18号答申、2005年の利便増進法、2006年の観光立国推進基本法あるいはバリアフリー法、2007年の活性化再生法、それから一つ性格が違いますけれども、97年の京都議定書のもとでCO₂の排出削減に関する約束、これを果たさなければいけない時期がちょうど2008年前後にぶつかっております。このようなことが当該時期あるいはそれに遡った時期の背景としてあったと思います。全部をまとめますと、災害復興ニーズと政策支援、あるいは観光立国の機運、2014～15年辺りは交通学会でもしばしば

取り上げられるようになりましたが、交通機関整備とまちづくりの連携・連動、その重要性への認識が高まっていった頃でした。一方でアジア諸国の都市交通への関心の増大、地球環境問題の深まり、このようなことがこの期間の全体背景であったと思います。

私がおりましたときの研究調査の概容ですが、助成事業では普遍的なテーマとして、地域交通の活性化や鉄道の改善／整備への支援の方策の検討が出てきており、今述べたような背景のもとで新たに登場してきたテーマとして、鉄道による低炭素社会の構築、あるいは東南アジア諸国の鉄道の近代化支援が助成事業として出てきました。共同研究ではチリ地震や東日本大震災の影響を受けて、鉄道の津波対策、あるいは気候変動と都市間交通戦略のような研究がありました。受託調査で目立つ項目を拾ってみると、旅客流動調査、あるいは公共交通サービス水準に関する研究、評価手法マニュアル、さらに新幹線の需要予測、波及効果、あるいは収支採算性の分析が数多く行われていたようです。研究員による個別の研究調査では、それぞれの研究員の方々の出身元から多様なテーマが展開されました。鉄道関係で言いますと、鉄道各事業者・鉄道会社から出向された方によって、例えば居住者の世代構成のバランスを考慮したまちづくり、都市鉄道の輸送トラブルに関する考察等が記憶に残っております。一方で、路面電車の観光利用増進に関する考察、あるいは鉄道事業における風水害リスクファイナンス等が印象に残っております。総括してみれば、冒頭に述べたような背景の中で、普遍的・基礎的な課題への継続的、持続的な調査研究が実施されていた一方で、新規の重要課題への着手という実態があったと記憶をしています。



交通バリアフリー法施行により、駅施設等のEV/ES、ホームドア等の整備が進展

2. 研究所の鉄道関係の実績評価、現在に役立つ知見

(山内) 第2ラウンドでは、第1ラウンドで振り返っていただいた研究所の鉄道関係実績に対する評価と、我々はどうのように受け止めるかについて、お話を伺おうかと思います。まずは森地先生から評価のようなお話をお願いいたします。

(森地) 所長になった頃の一番の印象は、中村先生が国際的に、特にヨーロッパと繋ぐことについてすごく熱心にされていました。世界交通学会の活動や、それから元々中村先生はドイツに長くおられましたし、フランスからも勲章をもらったりされていました。私はここに来る前にはフィリピン大学に新しい大学院を作る仕事をし

ていましたが、中村先生からはアジアの学会（現在のアジア交通学会：EASTS）を作ってこいと言われました。アジアとこの研究所を繋ぐことで中国とは長年しておりまして、中国総合研究所の王徳栄所長以来、人事交流もしていました。私がある頃思ったのは、ヨーロッパがEUになって、ヨーロッパの研究所がいくつか衰退していったのを見て、生き残ったのは国際的に活動しているような研究所だと。運研も国際的な受託もできるような研究所になりたいと思いました。まずは韓国交通研究院（KOTI）からで、最初はサービスで途中からは有料にしました。今はアジア交通学会に委託や寄付をしていただいています。外国とどのように繋がるのか、国際的な評価がどうなのかというのが一つのポイントである気がしました。それから中村先生の時代にはUITP（国際公共交通連合）の雑誌を翻訳して出版をしていました。数年前から中村先生が「日本の鉄道マンはうぬぼれて、もう何も外国から学ぶことはないと思っているのではないかと、もっとちゃんと学ばなければならないのではないかと」言われました。中村先生が鉄道会社の幹部との欧州視察を始められたのもこのためです。例えば移動閉塞、自動運転、駅と周辺開発などで日本の鉄道が本当に最先端に行っているのかということが大変気になるところです。アジアへ展開しなくてはいけないときに世界で最先端の鉄道でなくて大丈夫か、そのようなことが大変気になります。

(山内) どうもありがとうございました。森地先生から国際性が非常に重要だという観点からで活発にされたということでした。今もWCTR（世界交通学会）、ATRS（航空国際研究学会）のほかにも、中国や韓国との交流も続いております。コロナで少し滞ったことがありましたが復活しております。中村先生いかがでございますか。

(中村) 私はヨーロッパにはまだまだ見るべき、学ぶべきところが多いなと何時行っても思います。私がドイツにいた頃、ヨーロッパの連中は「日本で新幹線ができた、すごいな」というので、私もあちこちでその話をするのに呼んでいただいたことがありましたけど、この後になりますと、日本の都市交通の鉄道整備が非常に遅れてしまった。それはドイツだけではなくヨーロッパの幾つかの国では、鉱油税を交通関係の財源にして鉄道整備をし、都市鉄道の地下鉄をたくさん作ったということがあります。日本は道路だけに専ら使っているわけです。インターオペラビリティなんてその頃言うていましたけど、日本で言う相互直通です。日本の場合はゲージが問題になることがありますが、山形新幹線等で相直運転をするわけですけど、ヨーロッパの場合、そのゲージは皆同じですが、電気関係では電圧や周波数が違うし、運転系統ではずいぶん違う、何よりも接客の言葉が全て違う。そのような中でインターナショナルオペレーションをするためにいろいろな努力をしていた時期がありました。日本の鉄道もいろいろなものを見て次の段階に進むべきじゃないかと思っていましたし、そんなことを2、3の雑誌に書いたりもしました。

(山内) ありがとうございます。ドイツの鉱油税は1955年だったと思いますけど、特別会計になっていて、そのときに鉄道にも支出するというので、鉄道と道路、半々ぐらいの予算を立ててす



森地名誉教授

るようになったと記憶しています。中村先生がおっしゃったように1990年代になってそれが地方の州に配られるときに、都市鉄道に使える、要するにその交通全体の社会資本整備に使えるようになって鉄道整備が進んだと記憶しております。杉山先生、先ほどのお話の続きをお願いします。

(杉山) それでは、現在、これからの研究にどう繋がるのだろうかという話をさせていただきます。鉄道の領域に関して、私自身はしっかりした勉強をしてきた蓄積がありません。研究所全体としての研究調査活動、運営の仕方についての感想を述べるということになりますのでお許しください。

研究所がこれまでどのように調査研究対象となるテーマを決めてきたのかを考えると、こういうことを研究したいという自主研究がある一方で、運輸経済研究センター設立時の背景もあり、運輸省、自治体あるいは交通事業者からの受託がたくさんありました。それを踏まえて、研究所としてはノウハウを蓄積するために実施するものを決めるというプロセスもあったと思います。自主研究つまり助成事業と受託調査は卵と鶏のような関係にあるのかなと、頭に浮かびました。当初は総合交通体系や総合交通モデル、交通計画の策定、都市交通計画手法の開発、交通センサス等の調査がたくさん並んでいました。設立当初、高度経済成長がそろそろピークを迎える頃、いろいろな問題が出てきた中で、交通運輸の問題も非常に大きな問題だったので、冒頭の話にもありましたが、縦割り許認可の運輸行政から運輸省も政策官庁への脱皮ということを考える必要があり、しっかりとした研究調査に基づいて政策を形成していくということが求められたという背景があったのだと思います。そこでこの種の調査研究の委託がたくさん出てきたのかなと思います。その後、ニーズとテーマがどう変遷してきたかということは、次の1970年代から80年、それから平成に入る頃の90年以降、そして2010年以降、この三つを並べて、春成前理事長が非常に大掴みにこのニーズとテーマの変遷について、運輸総合研究所の50年誌に述べておられました。それを拝見しますと、当初の70年から80年はインフラ関係でスタートし、インフラ整備を中心に港湾、鉄道、物流をテーマとして取り上げるものが多く、平成に入る頃からは非常に範囲が広がって、情報化、あるいは空港、航空というジャンルも出てきますし、それから環境に関わるテーマ、さらにはバリアフリー、セキュリティ、このセキュリティは鉄道だけではなくて海事セキュリティもたくさん見られました。2010年以降は再び空港と航空、あるいは鉄道の比重が増加をしてきているように見ると述べていらっしゃいます。これはその頃の東京一極集中のもとで、交通混雑がひどくなったとかが背景にあったのだらうと思われませんが、いずれにしてもこういう社会経済の中のニーズに合わせて、研究としては好むと好まざるとに関わらず、非常に多様なテーマを手がけるようになりました。以後の政策決定の基礎となった多数の調査が存在しています。2011年度の「大規模災害時のモード横断的対策を含む旅客輸送確保方策に関する検討調査」、「次期答申に向けた東京圏における望ましい都市鉄道のあり方に関する調査」、そして2013年度の「今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査」で、春成さんはこの三つを取り上げて、それらの調査研究が以後の政策決定の基礎となり繋がっていったという評価をなさっております。



杉山名誉教授

その他にも少し触れておきますと、平成の前期になりますが、「共通乗車ICカードの活用」、平成の中期に「低炭素社会における交通体系の問題」、それから後期になりますと、「交通統計に関わるビッグデータ分析手法」、あるいは「モバイルビッグデータによる交通情報革命」、これらは現時点において非常に重要な問題になってきているものばかりですけれども、こうしたテーマが早期に着手されていたということを確認することができます。私は冒頭に中村先生が研究所の活動について、活動批判ということを厳しく紹介なさっておられましたけれども、私の立場から見ると、あまり批判的なことというよりも、確かにいろいろな形で新しいものを取り入れ新しいニーズに対応してきたのだなという側面の方を、私は非常に素直に受け入れてしまっております。そういうことも含めた上で、改めて研究所の一番の財産、一番の強み、現在に至る強みとはどういうものかということ、交通計画、需要予測、路線計画、あるいはセンサス、フィージビリティスタディ、こういう領域に関して、標準的かつ普遍的な評価分析の理論、あるいは手法というものを50年かけてしっかり構築・蓄積をし、改良する、そういう活動をずっと続けてこられたということが現在の研究所の一番の財産になっているのではないだろうかと思えます。そういう意味で、私としては大きく評価

重要課題への早期の着手例

平成前期	共通乗車カードへのICカード活用
中期	低炭素社会における交通体系
後期	交通統計に関わるビッグデータ分析手法 モバイル・ビッグデータによる交通情報革命

評価の総括 標準的で普遍的な評価/分析の理論と手法の構築と改良の継続
⇒ 交通計画、需要予測、路線計画
センサス、フィージビリティスタディ

- (補足)
- ・交通領域研究調査における、研究所をプラットフォームとする稠密な人的ネットワークの形成
 - ・運輸政策研究所発足以降の、研究活動成果の発信の飛躍的向上

図4 杉山名誉教授コメント資料からの抜粋



交通系ICカードが全国的に相互利用を開始してから今年で10周年 (JR東日本提供)



座談会の一場面（左から杉山名誉教授、森地名誉教授、中村名誉総長、山内所長）

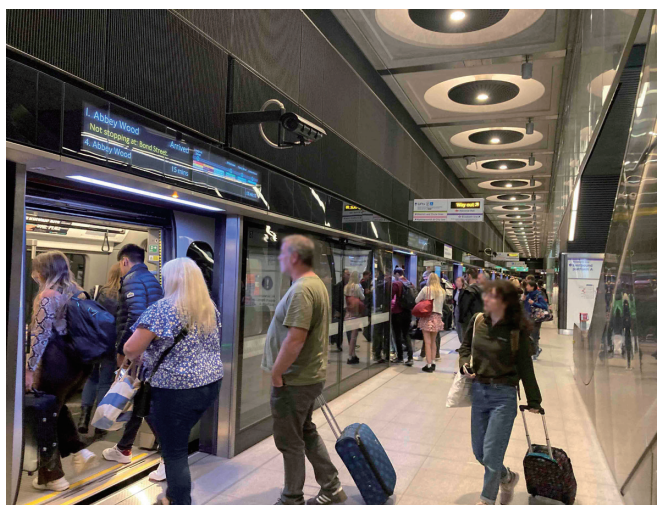
をさせていただきたいと思う次第です。ついでに2点だけ最後、補足しておきます。交通領域の研究調査を進める中で、研究所をプラットフォームとして、非常に稠密な人的ネットワークが形成され続けてきたこと、これは調査結果そのものだけではなく、一つの無形の非常に大きな財産だと思っております。それからもう一つ頭に浮かびますことは、運輸政策研究所が発足した以降、それ以前と比べますと、私の印象として研究活動成果の発信ということに関して、飛躍的な進歩がありました。

今現在、運輸総合研究所になってから、さらに2回目の爆発的な発信の向上が見られるようになったと私は思っております。振り返ってみると、運輸政策研究所が発足をしたときから、コロナや研究報告会であるとか、あるいは研究報告会が終わるとアンケートを取り、そのアンケートを事務局で非常に詳細に整理分析をして、それをフィードバックしていく、こういうことがずっと行われてきたことを目の当たりにしておりましたので、今日の研究所の力を作ってきた源になっているのだらうと、私は評価しております。

（山内） ありがとうございます。今のお話の中には、この研究が元になって次の時代の政策立案の力になったことがあるのではないかというお話と、もう一つは、この研究所が持っている財産、まさに蓄積されたこの財産をうまく使わなければいけないというお話がありました。私はここに来てそろそろ6年ぐらいいになりますが、最近の話題で言うと、杉山先生が言われた脱炭素というのは今非常に大きな流れになっていて、我々もできる限りこの研究、このプロジェクト、あるいはこの調査を進めているところでもあります。もう一つは、この3年間、コロナによって交通の待機システム、あるいは人々の行動変容が起こっているわけで、その後に交通がどうなるか、どうすべきかと、こんなことを議論しなければならない時代になっていると思っております。その意味では今、3人の先生方がおっしゃった、この研究所が持っている強み、蓄積されたその財産をいかに生かしてこれから進めていくのか、これが、重要ではないかということを感じた次第であります。

3. 今後の鉄道の将来像、研究所への期待と課題

（山内） それでは3回目のご発言については、これから研究所はどうあるべきか、あるいはどういう研究をすべきかを伺いたいと思います。森地先生からお願いできますか。



欧州では引き続き鉄道整備が進展（開業間もないロンドンの地下鉄エリザベスライン）

（森地） 一つの課題は、これからいろいろな政策課題を展開する時に、今までの蓄積をうまく使えるような格好にしておいた方が良く、これまでの研究調査を分類し、検索できるシステムを作ることが重要かと思えます。もう一つは、宿利会長のご提案で50年後の公共交通の在り方を検討するプロジェクトを行っていますが、わが国の次の課題はかつて鉄道整備が停滞していたパリやロンドンのような大都市で今、鉄道への投資が再び進んでいるのに、東京だけ停滞のままでよいのかという点で、大変気になるところです。もっと深刻なのは地方です。私が所長のときに、地方の自治体の人が交通の情報やアイデアを取れるようにと情報提供のシステムを作りました。自治体から要請があったら全国の若い土木計画の学者たちがすぐ行ってお手伝いする、そのときに、若干の交通費を支給するよ

うなバックアップするような仕組みをここで作っていただきました。残念ながらそれは途中で消えてしまいました。情報提供は本省が行うようになったという理由だと思います。もう一つはアジアです。アジアはこれから佳境です。ちょうど日本の60年代、あるいは70年代の状況ですから、これからどんどん鉄道整備を展開します。どうやって我々がコミットするのですが、実は「アジアの大都市交通」という本をドイツの出版社・スプリングァーから出版しました。例えば、ミャンマーの大臣たちがボロボロになるまで読んでいて、びっくりしたのです。こういう格好で何とかバックアップしたい。アジアの大都市で調べてみると、残念ながらPPPはほとんど破綻しています。破綻している理由を分析しましたところ、需要予測が当たらなかったというのですが、1日の利用者数が40万とか50万人とか言われているので、むしろ運賃の問題といってもよいかもしれませんし、需要がちょっと遅れるだけの問題でむしろコスト、メンテナンスがうまくいかないのが課題です。もっと大きいのは、PPPで都市開発とセットにするが、都市開発はペイバックピリオドが長く、一方、鉄道の初期は赤字ですから、これでうまくいくと勘違いしている意思決定者が多い。田園都市線や阪急沿線です。うまくいったとの話をしすぎたのかもしれないので、我々にも責任があると思います。彼らはそれですぐできると破綻することになってしまいます。アジアには土地利用データがないので、衛星の光学データを使って都市化や再開発の分析をして、鉄道沿いにどのように展開しているか、どこが空いているのかわかる方法の開発をしています。それからアジアではなぜか道路沿いの開発は一生懸命するのですが、鉄道沿いでは行わないので、これをどうすればどういうふうに変えられるかという研究を今進行中です。地方とア



山内所長

ジア、これをどうするかは大変気にかかるところです。

(山内) この研究をデータベース化することは非常に重要なことだと思っております。それから二つ目におっしゃった、いろいろな分野、地方との交流によって情報の交換とか発信をするというプラットフォーム的なものを作ることも非常に重要ではないかなと

感じました。次に杉山先生にお願いできますか。

(杉山) 私は、今後の鉄道の役割と期待される研究課題ということで、二つを頭に置いています。一つは、脱炭素の問題です。昨年8月に国交省の鉄道局で、鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会にて、中間とりまとめができました。私はなかなか魅力的な中身だと思いました。この委員会には山内先生も参加されていると思います。ここでは「鉄道の脱炭素」に加えて、「鉄道による脱炭素」をさらに付け加える、これが一つのキャッチフレーズとしても大変魅力的でありました。「鉄道なくして脱炭素なし、脱炭素なくして鉄道なし」と。脱炭素のプロジェクトとして地産地消型とか、産地直送型とか、新電車型とか、名称もいろいろな提案をされています。具体策の推進ではそれぞれに難しさがきつとあると思いますけども、それぞれが魅力的ですし、今後の鉄道を位置づける一つの方向性として、いろいろな事柄が含まれているように思いました。この方面での今後の運輸総研での重要な研究調査が出てくるということを目指したいと思っているのが一つで、もう一つ言えば、地域公共交通の問題で、第2次交通政策基本計画を読んでみると、それまでの反省を踏まえて、新たに基本的方針が書かれています。この地域公共交通を維持・確保していくための基本的方針の中での取り組みとして、コミュニティバス、オンデマンド交通、自家用有償旅客輸送、許可登録を要しない互助輸送あるいは貨客混載、ありとあらゆる細かい事柄が列挙されています。地域公共交通の問題は結局のところ、地域ごとのいろいろな選択で特殊解としてやっていかなければいけないことだろうと私は感じています。それに対して基本的方針というのは、これはいわば一般解ということになるわけです。運輸総合研究所にはこれまで蓄積してきた特殊解があるわけで、その多数の特殊解の中からエッセンス、あるいはベストプラクティスを一般解という形でフィードバックをしていく、その作業を積み重ねていただくということも非常に魅力的で、私の2番目の期待です。あと二つだけ付け足させていただきますと、運輸総合研究所と名称が変わり、総合という考え方が入ってきましたが、当然のことながら、個々別々の交通機関から交通体系全体へ、あるいは情報通信とかいろいろな新しい技術的要素との結合・補完、そしてそういうものを導入しながら、最終的に交通が社会の安全安心、あるいはウェルフェアの向上に結びついていくことが多分、意識されて総合という言葉が入ってきていると思います。そういうことで、この優秀な調査研究が常にその一段上の社会全体との関係で、どういう意義を持つかということを取り込みながらの研究になっていくと良い、と私は思います。それから最後ですけども、定点観測についてです。例えば、観光庁の白書のようなものは正直言ってあまり面白くはない。でも最近は少し面白くしようとして、その年ご



「鉄道の脱炭素」と「鉄道による脱炭素」(水素ハイブリッド電車 (JR東日本提供/上) とスーパーレールカーゴ (JR貨物提供/下))

とにいろいろな新しいテーマを取り入れて書かれているようにも思います。しかしながら、新しいものを取り入れてきてその都度工夫をしていくと、後から10何年何十年経ったときに振り返ってみて、その頃の連続性を調べようとすると意外に難しい。統計が途中で変わってしまうことももちろんありますが、なかなか一般的な資料として、ずっと一貫した見方で一貫した対象をきちんと記録してあるものがなかなか少ないのではないかという私の印象があります。そこで余力があれば、研究所として定点観測的な、例えばこの年は全体として運輸ではこういうことがあった、その翌年もまた同じ視点できちんと見知して変化を記録してもらうようなものが蓄積されていくと、後の研究には非常に役に立つと思いますので、定点観測的な研究成果を充実し、提供していただくということも併せて要望してみたいと思います。

(山内) ありがとうございます。いろいろと要望がありました。最初におっしゃった鉄道の脱炭素ですが、国交省の鉄道局で委員会が設けられ今は実証実験のところまで進んでいます。いくつかの類型で行うということですが、おそらく一番大規模で効果があると思われるのは、鉄道を使ってその地域を脱炭素することが考えられています。でもそれは、鉄道を使ってその地域の街づくりをする中で、要するに街自体を脱炭素にするという発想であります。そうすると、杉山先生が二つ目におっしゃった、地域交通の問題とも繋がってまいりまして、それは地域交通がかなりコロナで傷んでこれからどうするかという公共交通、バスも含めて鉄道のサービス維持をしていくときに、やはりその地域、あるいはそのエリアで鉄道というものがあるという必要があるということです。いろいろなやり方があると思いますが、脱炭素も一つのやり方だと思いますし、その他にもいろいろなやり方で維持できないかというようなことを議論しています。このような外部効果はおそらく元々交通が持っていた機能であり、力であるということだと思います。それを発揮させるようなことが必要ではないかということで議論させていただいています。それでは中村先生、全体を通じてお感じになったことを率直にいただければと思います。

(中村) もう私は外野席の端の方で応援しているだけの立場なので、気楽にテーマのお話をさせていただきます。いくつかありますが、まず一つは閑散線区の問題が気になっています。特に北海道の



閑散線区の鉄道経営は厳しい環境に直面（宗谷本線）

幹線、宗谷本線なんか見ていると本当にそれを考えてしまう。いろいろな立場から考えるべき話であり、JR北海道等、北海道の人たちだけにうまくやれと言っているだけで本当にいいのだろうかと思えます。もう一つはエネルギー問題です。これだけ日本のエネルギーが問題になっており、これから先どうなるのか本当にわからない。インドネシアとかマレーシアはまだまだどんどん伸びていくと思えます。もう時間の問題でキャピタルインカムも日本を抜くと思えますけど、だけでもこのような中で日本と韓国はこのエネルギー問題をどうするのか。特に交通のエネルギーの中でも、鉄道の立場は極めて重要です。ヨーロッパの一部のインテリがすることなのでしょうけど、飛行機は絶対乗らない、自動車も運転しない、鉄道で行くと。あるいは今ユーロヴェロという自転車道路が何千キロできていますけども、自分で自転車漕いでいだけ、何もスウェーデンの女の子だけじゃなくて、大学の先生たち、特に若い先生たちそんなことしているのですという。そんなときに日本はSDGsなんていう言葉だけ言っていますが、エネルギー問題なんて全くほったらかしだと感じます。本当に気楽にしていっているのだろうか。特に交通は結構エネルギー使っていますから、もうちょっと本気で考えなければいけないのではないかと。それからもう一つは、さきほどの北海道の鉄道にも関わることですけど、インターオペラビリティを日本の中でもっと考える余地あるのではないかと。例えば、観光旅行のインターオペラビリティが全然駄目です。北海道の天塩の方へ観光旅行で行くということが普通の人ではできないですよ。東京駅からでも大阪駅からでも良いが、観光列車を走らせることは地域のためにもお客のためにも極めていいことで、それができる素晴らしい国ではないかと思えます。それからもう一つは、ここの研究所は昔から常電導リニアの調査研究を行っており、報告書も出しています。日本航空が行っていたHSSTにも関与していました。今は見捨てられており、常電導リニア駆動、リニアメトロの安定性や消費エネルギーも昔から違っていると考えたりもするわけです。問題解決として置いたままでもいいのか。その辺りがちょっと不安になってくるわけです。私が傍から見ていると、現実問題として役に立つテーマを考えるとというならば、その辺も視野に入れるべきではないかというふうに思えます。

(山内) エネルギー問題はおそらく日本全体の問題、世界の問題であり、今回の紛争もかなりエネルギー問題の側面が強いわけですけども、そういった点では我々も避けて通れないテーマと思っております。

4. 質疑応答

(山内) それではもう時間があまりないのですが、質疑応答にしたいと思います。

(質問者) 森地先生の基調講演の中で、まだ実現化していない線区が出てまいりました。一つは四国新幹線で、2003年まで当研究所で研究を行い、その後が全くないので、四国新幹線についてその後のような動きがあったのかということと、それから中村先生が最後にリニアについてのご見解を示されておりましたが、これもまた成果の中にはリニアに関するものがご紹介されておられません。森地先生の別講演では、リニアで6600万人のメガロポリスができる話を聞いています。この2つのご見解を教えてください。



リニアメトロは全国各地に導入実績（都営地下鉄大江戸線）



愛・地球博（2005年）を契機に運行を開始したリニモ（愛知高速交通提供）

ということでございます。

（森地）ここでは整備新幹線という政府の動きの外ですから、多分取り上げられる機会がなかったのではないかと思います。路線計画はほとんどが受託研究ですから、どなたかがもってこられないとやっていなかったのではないかと思います。リニアは技術開発のところに一応書いています。常電導（リニモ）は名古屋で実現しましたし、超電導（中央リニア新幹線）は今、工事中の状況にあります。

（質問者）2点ございます。1点目、生産年齢人口の急な減少を踏まえて、今後の交通がどのように変容するか、交通の研究の方向、課題はどのように変わると思われますか。自動化技術、街づくりなどの点などの観点はないでしょうか。2点目です。物流は旅客交通と異なり、インフラを除いて財源もなく、政府の規制も安全、環境、労働関係を除いてほとんどなく、現在、持続可能性を確保するため、政府でも民間の取り組みの誘導が問題となっています。規制緩和のもとで自由な企業活動を前提に、政策の実現方策について何

かご示唆があればお願いいたします。

（森地）1番目のご質問は、「50年後の公共交通」というテーマの一つの大きな柱になっています。ここで挙げている自動化技術・街づくりの観点だけに絞って言います。一つは、鉄道の自動化はなぜ進まないのかというのは非常に重要な課題で、少なくとも踏切のないところではもう海外では当たり前で、日本では「ゆりかもめ」がしています。これは日本人の安全意識の問題が一つのボトルネックになっています。技術的にはやればできる話ですし、やれば一番コストダウンにもなるはずですから。踏切があるところについては、これまた安全意識と関わるのですが、踏切に何回入ってきて、急制動をかけて救われたのが一体どれくらいあるのかで考えますと、完璧なことを求めること自体が過剰要求で、つまり今でも踏切事故は起こっているわけで、自動運転であってもなくても起こることは起こるというように割り切ってしまうことが許されれば可能性が広がるのですがね。映像等のセンサーで危険を察知し、新幹線が地震で止まるのと同じように、自動的に止めるようなことが可能になるはず。自動車については、バスの自動運転で本当にコストダウンができれば、30円とか50円で走らせることができます。ただし、自動運転のレベル4でないと駄目で、管理者を置けというのが今の道交法です。コンピュータで管理する人と二種運転免許を持っている人のどちらの給料が高いのかと考えれば当たり前で、1人の管理者がよほどたくさんドライバーを代替しない限りはコストダウンができない。車両がものすごく高くなりますから、そのまま行くと実現は極めて難しいということが、現実に車両や自動車の専門家の中では言われています。私自身は今、「沖縄でトライしてください」と言っているのですが、レベル2でも自動運転できるのではないかと。路面電車のように衝突したら、衝突した方が悪いと割り切ってしまうと、かなりの部分は可能です。法律家は「それは無理だ」と言います。路面電車ではそうになっていますが、自動運転バスでは駄目なのか。今、沖縄でお願いしているのは、島でよその人があまり入ってこないところで全員が合意すれば、「30円で乗り放題ですよ」ということをできる可能性がないのか。特区でできないか。問題は小さな子供が駆け寄ってくるとか、認知症の人たちが来るとかについては、ある種のカメラ情報で速度を落とすことにし、管理者も、止まったら警報が鳴る程度で村役場・町役場の人たちがそこで対応するとかで、このような格好のことを考えるとできないわけではない。このようなことを思っています。ちょっと長い話で恐縮です。

（山内）それでは時間も過ぎておりますので、今日の座談会を終了したいと思います。私自身感じたことを一言だけ申し上げると、かなりの蓄積を持ったこの組織が有効な交通の政策を立案できるようなことについて、私も努力していきたいと思った次第でございます。以上ありがとうございます。

本開催概要は主催者の責任でまとめています。

<https://www.jttri.or.jp/events/2023/semi230207.html>

コロナ禍の収束と共に人々の活動が活気を取り戻し、国境を越えた往来が急速に復活しつつある中、JTTRIの海外事務所ではイベント開催を含む各種活動を本格的に再開しています。その第1弾として、国際的な人流の再開、国際交流の重要性、観光の将来性に焦点を当てた、2つのシンポジウムを開催しましたので、その様子をレポートします。

「日タイ戦略的経済連携5か年計画」に基づき、2月22日にタイ・バンコクにて開催した「JTTRI-AIRO開設記念シンポジウム『「コロナ後」に挑む観光の変革』では、「質の高い観光」の実現や外国人の地方誘客に関する両国の取組や今後の課題について議論が行われました。また、3月23日（日本時間では24日早朝*）には米国・ワシントンD.C.にて、伝統ある「全米さくら祭り」の関連イベントとして「日米国際交流・観光シンポジウム2023」を開催しました。昨年12月に開催した「第1回JTTRIグローバルセミナー」に続く米国シリーズ第2弾として、重層的で広範な人的交流の強化を通じた日米関係のより高い次元での再構築を目指し、両国を代表する有識者が意見を交わしました。

JTTRIではこうしたイベントを今後も積極的に開催してまいります。

* 申込者の方には、当日中に録画動画を配信しました。

今回紹介するシンポジウム



「JTTRI-AIRO 開設記念シンポジウム『「コロナ後」に挑む観光の変革』

AIRO主催

2023年2月22日（水）
タイ・バンコク 及び オンライン開催
詳細はこちら⇒ URL : <https://www.jttri.or.jp/events/2023/symposium230222.html>



日米国際交流・観光シンポジウム2023 「コロナ後における日米間の交流・観光の再構築・強化」

JITTI主催

2023年3月23日（水）
米国・ワシントンD.C. 及び オンライン開催
詳細はこちら⇒ URL : <https://www.jttri.or.jp/events/2023/symposium230324.html>



過去1年に開催したJITTI/AIRO主催のシンポジウム

JTTRI-AIRO開設記念シンポジウム 「荒波にもまれるASEANの物流」(Part1)

AIRO主催

2022年6月15日（水）オンライン開催
詳細はこちら⇒ URL : <https://www.jttri.or.jp/events/2022/symposium220615.html>
運輸総研だより Vol.4参照 (P.43~46)
URL : https://www.jttri.or.jp/dayori_04.pdf



第1回JTTRIグローバルセミナー 「急激に変化するコロナ後の世界秩序と今後の新たな日米関係」

JITTI主催

2022年12月13日（火）オンライン開催
詳細はこちら⇒ URL : <https://www.jttri.or.jp/events/2022/seminar221213.html>
運輸総研だより Vol.5参照 (P.35~38)
URL : https://www.jttri.or.jp/dayori_05.pdf



今後開催予定のシンポジウム

ASEAN 物流シンポジウム (Part2)

AIRO主催

2023年6月15日（木）開催予定
タイ・バンコク及びオンライン開催
詳細はHPにて告知します
⇒ URL : <https://www.jttri.or.jp/>



国際航空シンポジウム

JITTI主催

2023年開催予定
米国・ワシントンD.C. 及びオンライン開催
詳細はHPにて告知します
⇒ URL : <https://www.jttri.or.jp/>



JTTRI-AIRO開設記念シンポジウム

「コロナ後」に挑む観光の変革

～日タイ両国は質の高い観光に向けどのように取り組んでいくべきか～

▶ 2023. 2. 22 (水) 16:00～19:00 (日本時間) 14:00～17:00 (タイ時間)
オークラ・プレステージ・バンコク (タイ王国バンコク都) 及びオンライン配信 (Zoomウェビナー)

主催：一般財団法人運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所
後援：タイ王国観光・スポーツ省、在タイ日本国大使館



1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長



ピパット・ラチャキットプラカーン
タイ王国観光・スポーツ大臣



大場 雄一
在タイ日本国大使館次席公使

2. 来賓挨拶

3. 特別講演



モンコン・ウィモンラット
タイ王国観光・スポーツ省 次官補



水嶋 智
国土交通省 国土交通審議官

4. パネルディスカッション



モデレーター
チュタマート・ウィサーンシン
Perfect Link Consulting Group 代表



スティボン・プアンピポップ
タイ観光協会 副会長



パッタラアノン・ナ・チェンマイ
タイ国政府観光庁 (TAT) 北部地域担当理事



沢登 次彦
株式会社リクルート
じゃらんリサーチセンター長

5. 閉会挨拶



中山 理映子
日本政府観光局 (JNTO) 理事



奥田 哲也
運輸総合研究所
アセアン・インド地域事務所長

開催の趣旨

日タイ両国は600年以上の長きにわたり幅広い分野において深い友好関係を築いてきており、特に近年は「自由で開かれたインド太平洋の実現」の観点からも、その関係はますます重要性を増している。

COVID-19のパンデミックと昨年2月のロシアによるウクライナへの軍事侵攻は、世界の社会・経済に大きな影響を与え、さらに冷戦後の国際秩序を脅かすに至っている。斯様に全世界的に不確実性や対立が深まる中にあることは、運輸総合研究所・宿利会長が開会挨拶において述べているように、重層的かつ広範にわたる人的交流が従来にも増して重要であり、観光はそれを実現する大きな鍵を握っていると考えられる。

このため、両国の観光分野における連携・協働関係の強化を深めるべく、日タイ両国の産学官の観光分野の代表が一堂に会し、地方誘客と観光の高付加価値化をテーマに質の高い観光を目指して、観光分野の取組や課題について意見を交わすシンポジウムを開催することとしたものである。

なお、このシンポジウムは、昨年11月に日タイ両国外相により署名された「日タイ戦略的経済連携5か年計画」に基づく取組である。

当日の結果

1. 来賓挨拶

○ピパット・ラチャキットプラカーン タイ王国観光・スポーツ大臣



コロナ禍で観光産業は大きなダメージを受けたが、これは世界の変化に観光産業が対応していくための機会であったと捉え、コロナ前を超えて事業を発展させ、持続可能で質の高い観光の実現に取り組んでいきたい。

従来、成長の偏り、持続可能性・一体性の欠如、質より量などの課題を抱えていたが、2023年のタイの観光目標としては、事業全体の発展、特にサプライチェーン全体の経営管理を視野に入れ、経済、社会、文化、環境すべての面で調和した官民連携を強化することとしたい。また地域レベルでは、開発の公平性を確保し、住民との調和を進めていくこととしたい。

観光産業も新技術の導入やネットワーク強化等を進めてきており、訪タイ客の安全・安心、満足度の向上に取り組んできています。今後は、持続可能で責任ある観光を目指すとともに、2050年の

カーボンニュートラル目標の達成をも目指していく。今後の日タイの関係強化に期待する。

○大場 雄一 在タイ日本国大使館次席公使



昨年11月の日タイ外相会談において、両国の今後5か年の経済分野での協力の方向性を定めた「日タイ戦略的経済連携5か年計画」に両外相が署名を行った。

本シンポジウムは、日タイ双方の有識者が議論し「質の高い観光」に関する知見の共有や課題解決を目指すもので、この「5か年計画」に沿った意義深い取組である。

2019年には、タイから日本への旅行者が年間約130万人、日本からタイへの旅行者は約180万人に達していた。コロナ禍で旅行者数は大きく落ち込んだが、昨2022年は、双方向で約40万人まで回復した。今年は交流人口の大幅な増大が見込まれるが、航空便やホテルの料金上昇、予約の困難さ、観光業界の人手不足等のボトルネックも指摘されている。最近は航空便数も増加傾向にあり、今年には観光業界にとって「復活の年」になると確信している。

2. 講演の部

(1) 特別講演：「タイ王国におけるコロナ後の観光戦略」

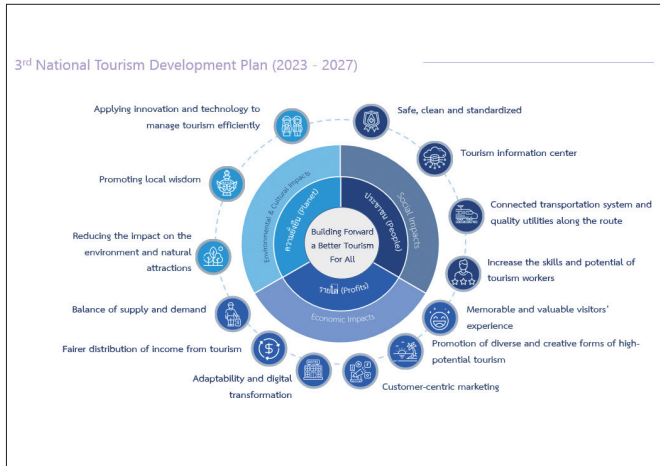
○モンコン・ウィモンラット タイ王国観光・スポーツ省次官補



タイでは2017年より20年計画の戦略を立てており、20年後にはタイが、世界中から人々を惹きつける磁石のような観光地となることを目標としている。

まず、2019年におけるタイの外国人訪問客は約4,000万人、観光収入は約3兆円ペース、GDPに占める観光産業の割合は17.8%、観光関連雇用者数は約440万人（全雇用者数の11.6%）とタイの観光産業は順調に成長を続けていたが、2019年から始まったコロナの影響で観光産業は大打撃を受けた。2020年には外国人訪問者数は約80%減、観光収入は約70%減、観光部門のGDPについても約40%減と大きく落ち込んだ。外国人観光客は2021年が過去最低であったが、その後、入国条件の緩和により2022年には1,120万まで伸びた。

タイ政府では、5年後のビジョンとして回復、持続可能性、包括的な成長を実現する高付加価値観光産業の再構築を掲げている。さらにこのビジョンの実現に向けて、現在の観光分野における課題：「不均衡」、「交通インフラの接続の問題」、「経済危機」、「法整備の遅れ」、「持続可能性の不十分さ」等を踏まえ、2023年から2027年の5か年計画を立てた。



モンコン観光・スポーツ省次官補説明資料より抜粋：第3次国家観光開発計画

コロナ後の5年間の観光政策としては、主に4つの点に注力する。「バランスの取れた観光産業の構築」：観光収入が一部の都市に集中せず、全国的に分配されるようにすることで、新しい技術・イノベーションを活用するための収入が確保されるようにする。「旅行者に重点を置いた良い体験の提供」：地方の文化やライフスタイルを経験できる観光プランを作成し、観光客を多様な地域に誘致する。「タイ全土にわたるインフラの向上」：陸路、水路、空路での移動をスムーズにし、全国的に接続されたインフラを整備することで、観光客が全国に行き渡るようにする。「持続可能な観光」：新たな技術・イノベーションをツールとして活用し、観光客に持続可能な観光を提供する。

さらに長期的な戦略として、インフラの接続性を向上させ、外国人観光客だけに依存しないようタイの国民による国内旅行を促進し、観光事業者や地方コミュニティ、地方の観光業従事者たちが観光客により良いサービスを提供できるよう支援を行うことで、観光産業を長期的に強化し、持続可能なものに変革することを目指す。

タイでは観光における今後のビジョン、ミッション、目標を持っている。官民が協力して目標を達成していきたい。さらに、日タイ両国もそれぞれの目標達成のために一緒に歩むことで、成功できると考えている。

(2) 特別講演：「コロナ後の観光を取り巻く変化と日本の観光政策」

○水嶋 智 国土交通省国土交通審議員



タイはインバウンド受け入れに関して、日本よりも早い段階から多くの外国人観光客を受け入れてきており、日本はタイから学ぶことが多い。日本とタイはお互いにとって大変重要な観光のパートナーであり、昨年11月には岸田首相がバンコクを訪れて日タイ観光セミナーを開催し、日本とタイの間の観光の結びつきを示すイベントとなった。

2019年の日本における外国人訪問客は3,188万人であったが、2021年には99%減、また外国人旅行者による消費額についても約5兆円減、国内旅行者の消費額も10兆円減とコロナによって大きな影響を受けた。一方で、コロナを契機に日本を訪れる外国人観光客の関心に変化が生まれ、アウトドアに関する活動や、サステナビリティ・持続可能性に対してより興味を示すようになったことが様々な企業の調査結果から分かった。

コロナ以前からの課題やコロナによる旅行者のニーズの変化を踏まえ、現在、日本政府は「高付加価値で持続可能な観光地域づくり」、「インバウンド回復」、「国内交流拡大」の3つを観光政策として重要視している。具体的には、「高付加価値で持続可能な観光地域づくり」では地域の自然・文化の保全と観光の両立や宿泊施設の改装による高付加価値化、観光地魅力向上のための廃屋撤去、「インバウンド回復」では特別な体験の提供や新規イベントの開催、地方誘客、「国内交流拡大」では国内観光需要喚起策の実施、ワーケーションやユニバーサルツーリズムの促進に取り組んでいく。

今後の日本の観光政策の新しい展開についてであるが、2025年までをターゲットとした新たな「観光立国推進基本計画」を策定すべく現在検討を進めている。この計画においては、持続可能な観光に取り組む地域数や外国人旅行者の一人当たり消費額を数値目標とし、日本人の国内旅行消費額も定める予定。量より質を重視し、また訪日旅行者に過度に依存しない観光のあり方を模索しているところである。

コロナによって観光産業は大きな打撃を受けたが、観光産業の生産性向上の必要性やコロナ前に問題となっていたオーバーツーリズムをはじめとする観光の課題について考え直す貴重な契機となったとも言える。

日タイ両国はインバウンドに積極的に取り組み、2国間の交流も拡大を続けている。観光は経済面だけではなく、人的交流の面で相互理解を促進する、素晴らしい機会を提供してくれると考えている。

2. パネルディスカッションの部：

テーマ「地方誘客」と「観光の高付加価値化」

モデレーターのリードにより、講演内容をもとに「地方誘客」と「観光の高付加価値化」に関する政府及び民間事業者それぞれの立場からのパネリストのコメントが示され、両国の観光の現状に関する意見交換及び議論が行われた。

◎パネリスト・コメント

●テーマ：『タイの地方誘客政策』

パッタラアノン TAT北部地域担当理事



パネルディスカッションの様子

タイのGDP中、観光は18%を占めるが、その90%は大都市（バンコク都、チェンマイ県、スラータニ県、クラビー県、サムイ島等）における収入であり、それ以外の地方部からの観光収入は10%にとどまっている。収入分配を目的として、タイ政府は地方誘客策に積極的に取り組んでいる。

タイ国政府観光庁（TAT）では、2015年から「12 Cities that can't miss」というプロジェクトを開始した。認知度の低さと観光客の受入余力を基準に12県を選定した際はタイ人を念頭に置いていたが、外国人観光客にも好評だったため、2016～17年には12県を追加、2018年には55県まで規模を拡大した。タイ政府からは予算を受けており、政府と連携して取り組んでいる。

地方部の課題は、受入能力と観光シーズンである。地方誘客で増加した観光客を受け切れなくなると当該地域の魅力を毀損するので、TATとしても注意している。これまでの取組で、観光収入の内訳（大都市：地方部）を90：10から85：15へ差を縮めることができた。

また、観光戦略の一つとして、商品より経験を観光客に提供するように推進しており、5つあるタイの地方ごとにそれぞれテーマをつけて異なる魅力をアピールしている。

●テーマ：『地域文化等による高付加価値な地方誘客の好事例』 中山 JNTO理事

東京、大阪、京都を通るルートに外国人観光客が集中しすぎており、いかに他の地域に分散させるかが非常に重要な課題となっている。どのようにして地方へ誘客するかに関しては、体験の要素を加

えることでより地方の魅力、そして付加価値を高めるという取組を進めている。例えば「自然」。豊かな自然を体験するプログラムの提供が挙げられる。さらに「食」。また各地に温泉があり、それぞれ違った風景、自然を楽しめる。旅館では宿泊を通じ、浴衣、和食、日本酒といった日本の生活文化の体験が可能である。

伝統を体験できるプログラムの提供もある。伝統的な建物（古民家、商家、工房、寺社等）を宿泊施設として提供する例では、醤油蔵を宿泊施設として改装し、宿泊に加えて醤油作りやテイスティングなどの興味深いプログラムを体験する例がある。また、熊野古道を当時の貴族の衣装を着て巡礼する体験プログラムは訪日客にも人気がある。JNTOでは、地方の体験型のプログラムをExperiences in Japanというウェブサイトでも多数紹介している。

さらに最近では、エクスクルーシブでパーソナライズされた特別の体験を提供することにより、付加価値を高めていくという取組も進んでいる。例えば①有田焼の家元から直接受ける個人指導、②ヘリコプターを貸し切って富士山を間近に見る体験、③本物のお城に城主気分での宿泊できるキャッスルステイなどがある。



訪日客に人気の熊野古道の体験プログラム ©JNTO

地域の自然、伝統的な施設、歴史等を体験する機会の提供等を通じ、訪問客の満足感の向上と付加価値の高い観光を実現することで、地域に経済的利益がもたらされ、誘発された新規投資が自然等の維持に活用されるといった好循環を生み出していくことを目指している。

●テーマ：『観光業界は地方誘客にどう取り組むべきか』

スティボン タイ観光協会 副会長

タイの観光分野では、観光・スポーツ省（MOTS）のみならず、政府観光庁（TAT）、文化省、内務省、天然資源・環境省、運輸省等も役割を果たしている。

モンコン次官補の基調講演でもコロナの影響による観光産業の収入減、インバウンド観光客数の激減について言及があったが、タイの観光産業は特にインバウンド観光にかなり依存している。このため、国内観光をしっかりと築いてきた日本ではコロナの影響が低く抑えられたが、タイの場合は大打撃を受けてしまった。外国人観光客がタイに入国できず、バンコクやチェンマイ等、外国人観光客が多い主要都市の収入が途絶するのを見て、民間企業は国内観光を重

視するようになった。

コロナから早く回復できたのは、実は地方部である。南部のナコンシータマラート県ではFaith Tourismの観光客から莫大な収入が入る。東北部では有名な「龍神の火の玉祭り」の地元の人気が急上昇した。タイ観光協会（TCT）では様々なタイ人観光客の趣味や興味に応える国内旅行ツアーの造成を戦略としてタイの観光事業者に推奨しており、その結果コロナ禍後にタイの国内観光は復活した。



生態系回復のため3年半にわたり立入禁止となっていた、ピピ・レ島のマヤベイ（マヤ湾）

コロナ禍の3年間で自然も回復した。自然の回復を受け、TCTは民間企業の代表として政府側と連携し、観光地への入場規制等について検討を依頼している。これは、持続可能な観光に繋がるものと考えている。政府側も民間側コミュニティと連携するようになった。また、バイオ・循環型・グリーン経済のBCGモデルについて情報が省庁等で留まり、地域の住民たちまでは行き届いていない部分もある。地域まで情報が行き届くよう、地方自治体にも情報を発信していく必要がある。

高付加価値化に関しては、2001年にタイ政府から大分県への出張があり「One Tambon One Product（一村一品）」（tambonはタイの地方行政組織）というプロジェクトが生まれた。TCTと政府機関で協力して、地方の名産品の魅力をいかに向上させるかについて研修が行われている。

地方誘客を成功に導くポイント		
● 地方の魅力とは？	歴史文化	伝統文化
ここにしかない価値	自然文化	食文化
● 魅力の磨き方とは？	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民が資源に誇りを持つ ・ 文化資源を組み合わせ、ルート化 ・ 高付加価値化の5つのポイント(後述) 	
● 地方誘客のポイント？	<ul style="list-style-type: none"> ・ SNS活用 (写真→LP (共感の接点) →行動喚起) ・ メディア&旅行会社の活用 ・ 着地誘導 (コンシェルジュデスク) 	
ターゲットと提供価値の明確化		

沢登じゃらんリサーチセンター長説明資料より抜粋

●テーマ：『高付加価値化と地方誘客の手法について』

沢登 株式会社リクルート じゃらんリサーチセンター長

地方誘客を成功に導くポイントの1つ目は、その地方の「ここにしかない価値」を明確化すること。文化的な固有の資源（歴史、伝統、自然、食）を組み合わせることが大事。

2つ目は、魅力の磨き上げに重要なのは高付加価値化である。その前提として大事なのが①資源の重要性を地元が理解していること、②文化資源を組み合わせで訴求することである。ルート化により、滞在時間が増え消費単価も上がる。

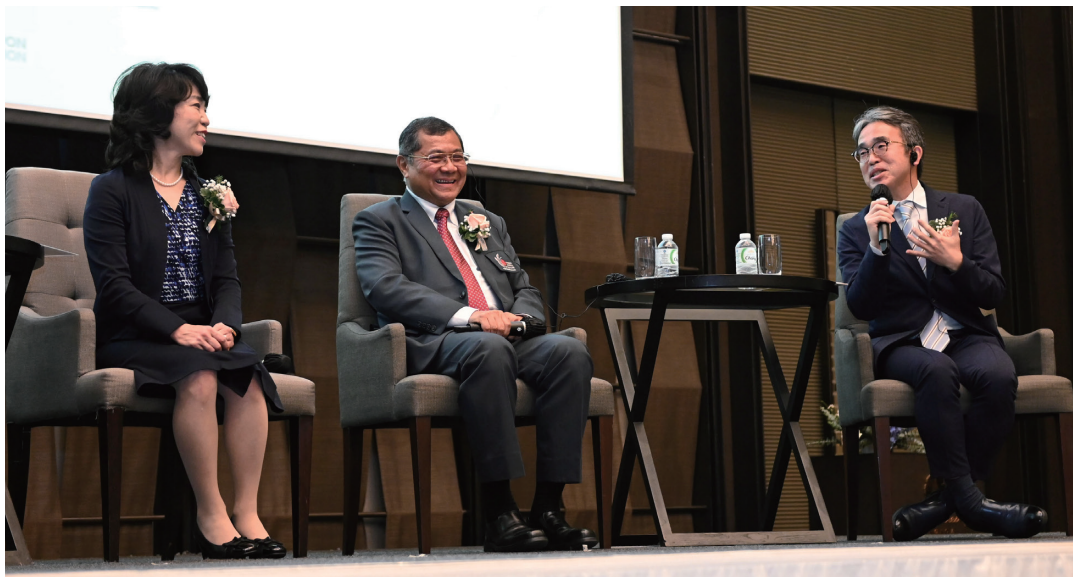
3つ目は、人を動かすこと。今はデジタルマーケティングが重要で、接触のきっかけから追加的な情報提供、共感醸成、予約行動へと誘引することが重要である。また、ターゲットを絞り込み、それに接する主体（メディアや旅行会社）に感動のポイントを明確に伝えることである。さらに、旅先で情報を得て足を延ばす人が実が多いので、空港や宿泊施設等の拠点における案内・推薦も、訪問への重要な第一歩で、再訪にもつながる有力な誘客手段となる。

高付加価値化の5つのポイント
● ターゲットを絞り込む。インサイトによる価値化
● PDCAの継続化、高速化。検証→改善による進化
● ターゲット国の方の助言を取り入れる
● プロフェッショナルガイドによる伝える力
● サステナブルストーリーを創る

沢登じゃらんリサーチセンター長説明資料より抜粋

私自身が高付加価値化で大事にしている5つのポイントを紹介したい。

- ①ターゲットの絞りこみ。絞り込むほど顧客の意識を把握しやすくなるので、実は市場は広がる。その人の気持ちになって、感動できるポイントを積み上げていくことが大事。入口はニッチでも、ブレイクスルーすれば波及していく。
- ②PDCAの継続。改善を継続していくことで差が出てくる。
- ③ターゲット層を組織の中に取り入れること。例えばタイの人に来て欲しければタイ人と交流し、タイ人の感性を可能であれば、組織の中に取り入れるべき。
- ④伝える力、表現力の強化。日本はプロフェッショナルガイドが弱い。高額でも予約が入る優れたガイドは、専門分野だけでなく地域の歴史文化にも詳しく、コミュニケーション能力も高い。期待を読み取る力は高付加価値化に不可欠である。
- ⑤持続可能性。ストーリーをどう伝えるかが重要で、例えば小学生が授業で地域の歴史文化の重要性を体感し代々大切に守っていると、いった活動を伝えることは、地域の高付加価値化につながる。地域コミュニティが環境を維持する活動自体が高付加価値化である。



パネルディスカッションの様子

●テーマ：『持続可能な観光・地方誘客に向けた、日タイの協働分野について』

○パッタラアノン TAT北部地域担当理事

日タイの連携に関して、両国の経験を共有すること、Two-way communicationが重要だと考える。

タイからはサービスマインドや早い段階で国をオープンしたことによる良い面や悪い面について日本側に共有できると考える。日本とタイでは環境も国の制度や構造も違う面は多くあるが、経験をお互いに共有し、議論し合うことでそれぞれ適用し、応用していくことができるだろう。

さらに、インフルエンサーの交換も連携の一手法と考える。タイ人インフルエンサーが日本を旅行すれば、タイ人の好きな物や買いたがる商品が分かり、日本側が提供したいものとはまた異なる方向が見えてくるはずである。逆に日本人インフルエンサーがタイに旅行に来て、日本人がどのようなタイの商品が好きなのか、どのような観光スポットが人気なのかを教えてほしいと思う。

さらに観光政策での課題解決の経験を交換し共有できれば良いと思う。日本は高付加価値化が得意である。日本の果物が高価で販売できるのも高付加価値化の成果だと思うので、そうしたコツをタイに伝授してもらいたい。徹底的な研究も日本の得意分野。自動販売機にドリンクを勧められた経験もあり、研究で得られた情報をマーケティングに活かしているのだろう。また、持続可能な観光推進について、根拠なしに持続可能といっても意味がないと感じている。その点、日本人の中には持続可能ということが遺伝子レベルで組み込まれていると思っているので、そのような知識も分けていただけたらと思う。

○中山JNTO理事

これまでの話の中でターゲットを明確にし、顧客のニーズを捉えるという話が出ていたが、日本側にも地方誘客するターゲット市場というものがあり、そのうちの一つがタイである。タイ人はリピーターが多いので、2回目、3回目となれば地方訪問の可能性も上がると考えている。

地方といってもそれぞれに魅力があり多種多様で、どこが訴求力を持つのかは試行錯誤中である。様々な地方を紹介するにあたり古典的な手法だが、タイの旅行会社等のプロの方々に見ていただき、タイ人の好みであるとか、意外と気付かない訴求ポイントなどを教えてほしいと思う。タイ人にとってはまだ馴染みのない地方についても、プロの目線で分析して教えてほしい。逆にタイでも、日本の旅行会社等のプロを視察に招待いただき、日本人には何をどう訴求するかを研究していただく、そうした取組を双方向で実現できれば良いと思う。

○スティボン タイ観光協会 副会長

映画やテレビドラマ、音楽の制作等、ソフトパワーでの協力ができれば良いのではないかと思います。タイ政府はソフトパワーを推進しようとしており、日本のエンターテインメント産業からの影響も受けてきた。つまり、ソフトパワーは両国が現在取り組み、ある程度成功していることであるため、より協力がしやすいと考える。

観光事業におけるデジタル化についても協力してほしい。コロナによってデジタル化が一層進んだことで、アナログからデジタルへ



紅い睡蓮で一面が埋め尽くされる、ウドンターニ県のノンハーン湖

転換できなかった事業者は、コロナ禍で生き残れないことが多くあった。現在では、誰もがデジタル化の重要性を認識している。

インフルエンサーの活用については既にこれまでの話の中で出てきているが、地元の協力を得ながら今後も取り組んでいきたいと考える。

◎沢登 株式会社リクルート ジャらんリサーチセンター長

高付加価値化の重要性を共有し、互いに尊敬し合っている両国だからこそ、高付加価値化で終わってはいけない。高付加価値化の先には高満足があり、それにより単価をしっかりと上げることが可能となる。単価上昇が事業者の収益向上を通じて従事者に労働環境の改善や収入向上といった形で還元できれば、待遇の向上により従事者が定着し、観光は憧れの仕事になっていく。従事者の質の向上は、高付加価値化に繋がるので、まさに好循環サイクルとなり持続可能性に繋がる。これは簡単ではないが、日タイ両国で協力して継続的に検討していく重要なテーマだと考える。

◎質疑応答

(Q1)：地方誘客の実現のためには、公共交通機関の改善が重要。どのようにしてタイの地方部における公共交通機関不足という課題を解決できるのか。

(パッタラアノン)：公共交通機関の問題を解決するためには、タイの交通機関や運輸省などの関連機関と連携し、新しい路線を開発してもらう等の協力を得る必要がある。また、コロナの影響で人と人の接触の少ない、ドライブ旅行が新たなトレンドとなった。そのため、今はチャンスだとも言える。アユタヤやスコタイのトゥクトゥクや北部のランパーンの馬車など、なくなりつつあった昔ながらの移動手段を活用して、危機をチャンスに変える取組をしている。

(チュタマート)：地方への分散について、ドライブするというのも一つの手段ではあるが、二酸化炭素排出量といったことも考慮する必要がある。

(Q2)：タイの地方自治体は観光客の誘致に成功している。コツは何か。

(パッタラアノン)：地方誘客の好事例として、ナーン県を挙げた

い。ナーン県はタイ北部にある伝統・自然文化を持つ個性豊かで非常に魅力的な都市。美しい自然とスローなライフスタイルに触れたいと多くの人が訪れたことで、ごみの問題や交通渋滞等が発生した。そこで、ナーン県の自治体は地域機構やTATとともに、ごみの分別や観光客の制限等に取り組み、また地域の伝統的な衣装を活用するなどして、ナーンの魅力を高めている。様々なプロジェクトを立ち上げ、コンテストにも参加し、タイランドツーリズムアワードも受賞した。その土地の人ようになって観光するというスローガンを掲げている。

(Q3)：今後、タイの観光事業者は日本人観光客の受入のため、何をすべきか。

(沢登)：バンコクプラスワンがテーマになるのではないかと。バンコクに1つの地方を足すことで、日本人に何かしらの新しい発見をさせることが必要だと考える。

◎モデレーターによる統括

○チュタマート・ウィサーンシン Perfect Link Consulting Group代表

地方への誘客、観光の高付加価値化のためには、「ここならではの特別感」と「体験」の要素が大事になってくる。そのために想像力を取り入れて、観光商品を開発していかなければならない。同時に地域が観光客のニーズに対応できることも重要。今までは、地域の方々まで情報が行き届いていなかったり、連携が上手くいってなかったりしたところもあったが、今後はそのような部分もしっかりケアすることが必要であろう。

また、タイでは信仰観光 (Faith Tourism) が得意分野であるため、日本が今後タイから学べると思う。

本日のパネルディスカッションを通じて、日タイが協力してすぐに行える取組は、インフルエンサーの交流、そしてインフルエンサーの交流に基づく研究ではないかと考えている。本日のようなシンポジウムの機会をまた設けていただけたらと思う。

(以上)

本開催概要は主催者の責任でまとめています。

<https://www.jttri.or.jp/events/2023/symposium230222.html>



タイにも人気の旅行先、北部ナーン県サパン村の棚田

日米国際交流・観光シンポジウム2023

～コロナ後における日米間の交流・観光の再構築・強化～

▶ 2023. 3. 23 (木) 15:00～18:00 (米国東部時間)
2023. 3. 24 (金) 4:00～7:00 (日本時間)

ウィラード・インターコンチネンタル・ホテル (米国ワシントンDC) 及びオンライン配信 (Zoomウェビナー)

主催：一般財団法人運輸総合研究所 ワシントン国際問題研究所
※全米桜祭り (National Cherry Blossom Festival) の公式行事として開催



1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 来賓挨拶



富田 浩司
駐米日本国特命全権大使

3. 基調講演

昨今の国際情勢の変化と日米関係の重要性



トーマス・シーファー
元駐日米国大使



白石 隆
熊本県立大学理事長
元政策研究大学院大学学長

4. 講演

外交関係から見た国際交流の重要性と今後の観光交流



ケント・カルダー
ジョンズホプキンス大学
高等国際関係研究大学院 (SAIS)
ライシャワー東アジア研究センター長



清野 智
日本政府観光局 (JNTO) 理事長

5. パネルディスカッション

人と人との交流の意義とその強化・再構築に向けて

モデレーター

ケント・カルダー ジョンズホプキンス大学 高等国際関係研究
大学院 (SAIS) ライシャワー東アジア研究センター長



マーク・キーム
米国商務省次官補代理 (旅行・観光)
(代理出席)

カート・コトル
米国商務省国家旅行・観光室上級政策アナリスト



相 航一
在米日本国大使館 公使 (総務、広報文化)



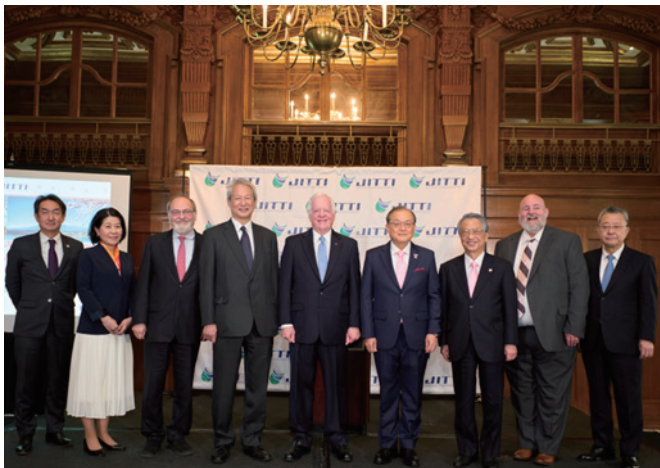
加藤 和世
米国法人日本国際交流センター (JCIE USA)
エグゼクティブ・ディレクター

開催の趣旨

日本と米国の関係は、外交・安全保障を筆頭に、ビジネス、学術、文化、教育、観光等、多層的かつ広範にわたる人と人との交流によって支えられてきた。しかしながら、日米二国間の交流は、パンデミックにより過去に例を見ない甚大な被害を受け、今もなおその影響から脱しきれずにいる。また、ロシアによるウクライナへの武力侵攻が発生したことに加え、中国による覇権主義的な動きも一層強まるなど国際情勢は急激に変化している状況である。

こうした背景においては、開会挨拶において運輸総合研究所・宿利会長が述べたように、揺るぎない軸として日米関係を進化・発展させていくことが日米両国にとってのみならず世界の安定にとっても極めて重要であり、また日米間の多層的かつ広範な人と人との交流は、両国国民の間の人的ネットワークの充実にとどまらず、互いの社会や文化に関する相互理解を増進し信頼関係を強化することに繋がるものである。

そこで、コロナ後における日米間交流をより高い次元に再構築・強化することを目指し、日米関係、国際交流・観光に造詣の深い日米両国の有識者によるシンポジウムを、米国ワシントンD.C.において、対面にて開催することとしたものである。



本シンポジウムの登壇者

当日の結果

1. 来賓挨拶

富田 浩司 駐米日本国特命全権大使

日米の架け橋となる駐米日本大使として、あらゆる機会に全米の都市や地域を訪れ、一人でも多くの方々と交流してきた。先日はハワイを訪れ、知事やビジネスリーダーの方々や観光産業の意義について話し合った。日本からの観光客は徐々にハワイに戻ってきているが、その数はパンデミックの前の20~25%に過ぎない。実際に旅をし、人と出会い、歴史や文化を直に体験することが重要であり、それが変化をもたらすと信じているため、これからも日米間の国際交流と観光の復興と発展を支援していきたい。

日本政府は、インバウンドの本格的な回復に向けた観光再始動プロジェクトとして「Open the Treasure of Japan!」を発表した。このプロジェクトでは、日本の自然や歴史、文化を存分に体験できるよう、官民が一体となって観光の拡大を図っている。また、



富田 浩司 駐米日本国特命全権大使

このプロジェクトは、相互の信頼、理解、そして協力関係を構築することを目的としており、観光は、日米関係をさらに発展させるうえで重要な、人と人との繋がりを培うことにつながる。

ロシアのウクライナ侵略は国際秩序の根幹を揺るがし、インド太平洋地域では力による現状変更の一時的な試みが行われている。そして、かつてないほど地政学的緊張が高まっている。戦略的利益を共有し、普遍的な価値を持つ日米同盟は、これらの課題に取り組む世界の重要な一部であり、様々な分野やチャンネルで日米交流を深めることで、より強固なものにできると信じている。

その中でも、観光は重要な役割を担っている。本シンポジウムが、観光振興における両国の協力関係を深め、日米のパートナーシップのさらなる発展に寄与することを心から願っている。

2. 基調講演「昨今の国際情勢の変化と日米関係の重要性」

(1) トーマス・シーファー 元駐日米国大使

我々は最悪のパンデミックからようやく脱却してきたように思うが、パンデミックの間、人種や宗教の差別が続いているという証拠をつきつけられた。肌の色、宗教の信条、正義等において、人類の歩みは前進しているのか、後退しているのか、何度も自問自答した。貧富の格差が加速し、多くの国民、特に地方に住む人々は、デジタル世界へのアクセスが悪く、仕事の機会が減り、そして、仕事のスキルが時代遅れになり、取り残されているというふう感じただろう。

1989年にベルリンの壁が崩壊し、世界中で民主主義が花咲き始めた。ドイツが1945年以来初めて再統一されたことに加え、旧ソ連、東欧圏の国々でも平和的な革命が起こり、世界中で民主主義が台頭しているように見えた。しかし、今回のパンデミックの最中では、困難な時代にありがちなように、権威主義者たちは民主主義ではもう統治は不可能であると主張し始めた。まるで過激主義、偏向主義、そして暴力といった別の毒素が政治を感染させているかのようだった。破壊をたくらむフーリガンが平和的な政権交代を阻止するために、連邦議会議事堂を襲撃するのを恐怖の目で見たが、このようなことは米国が独立して以降初めてのことだった。多くの米国民に加え、世界中の人々が落胆した。

これらの悲劇は、楽観的な人々たちでさえも疲弊させた。テクノロ

ジーの加速は留まるところを知らず、それに伴う混乱も避けることはできない。多くの国民が、未来がもたらす機会を受け入れるどころか、恐れているのも無理はない。では、私たちは直面する様々な危機にどう対処すればよいのか。それは、先人同様、善人が協力と寛容の精神のもとに集うことである。互いに耳を傾け、学び合うことで、解決策が見えてくるはずであり、失望や絶望、嫌悪感ではなく、革新や創造性、自信を呼び起こすことができる。このシンポジウムが目指しているのは、夢を現実にするための場所である。

ある朝起きたら仕事がなくなっているのではないかと心配する人々もいるが、技術の進歩によって、これまでの雇用がなくなるといことは、あまり考えられない。技術革新によって一定の職が失われている一方で、誰も想像しなかったような新しい雇用も創出しているからである。これまでの歴史においても、テクノロジーが生み出した新しい仕事や機会を求めて、農村部の米国民が都市に移住し、その結果、彼らの経済状態が改善されたという事実がある。

ウィリアム・バーンスタインが著した「A Splendid Exchange」の中では、テキサス州を代表する鉄道の要所であり私の故郷でもあるフォートワースにて、成功を収めた食肉加工工場の話が紹介されている。1971年には工場は閉鎖され、フォートワースには多くの空き地だけが残された。しかし、空き地に工業用空港や鉄道会社の本社等を誘致した結果、今この街は全米12位の都市に成長し、人口50万人以上の都市の中で最も速い成長率を誇っている。このことは、チャンスは時として困難に見せかけてやってくるということ思い出させてくれる。世界は今危険な場所であり、今後数年間深刻な課題に直面することは間違いない。一方、私たちは逆境に打ち勝つ力をもっていると確信している。

ウクライナ戦争は、習近平氏が台湾に対抗しようと考えていることに一石を投じた。中国がもし侵略を行えば、自由世界からの対応により、中国の長期的な野心に深刻な影響を与える可能性があることは明らかである。

私たちが直面する経済的課題は、安全保障上の課題と同様に重要だ。炭素ベースからクリーンなエネルギーへと移行するための世界的な努力に参加しなければ、私たちの子孫に居住可能な地球を残すことはできないだろう。1カ月ほど前、世界のエネルギーの中心地であるヒューストンに行ったとき、都市や地域のビジネスリーダーや政治家たちも同じことを考えており、彼らは石油やガスだけでな

く、風力、太陽光、水素、炭素隔離等、これから普及するかもしれないあらゆるエネルギーを視野に入れていた。エネルギーに関する新しい機会はすでに広がっており、これまで存在しなかった新しい仕事のチャンスも拡大していると考えられる。そのような仕事に就くためには、より多くの教育が必要かもしれないが、私たちはそれに対応することができる。教育は、これまででも、そしてこれからも、社会の流動性を高めるための梯子であり、その価値を評価し続けることで、さらに拡大し続けるだろう。

私たちは今、歴史の転換期を迎えている。多くの場所でやるべきことがあり、私たちにはその機会がある。私たちの未来に、より良い未来が近づいていることを期待したい。

(2) 白石 隆 熊本県立大学理事長・元政策研究大学院大学学長

2021年に岸田総理が着任以来、技術、防衛産業、サイバー、エネルギー、外交などの多岐にわたる分野において非常に重要な意思決定を行った。また、新しい資本主義として、人材開発、科学技術、スタートアップへの投資といったことも考えられている。

2021年10月、総理は、国会での演説で、新しい国家安全保障戦略の策定を約束した。2022年12月には自助と共助を強調する安全保障戦略等、防衛3文書が提出され、防衛予算をこれから5年で60%増とすることが決められた。また、日本の安全保障にとって自由で開かれたインド太平洋地域が決定的に重要であること、そのために米国との同盟関係、豪州他との事実上の同盟関係を強化し、この地域の安全保障における米国の継続的なコミットメントが重要であることが確認された。ここでの鍵は、日本が自国を防衛する意思を持って初めて、米国に同盟国としてのコミットメントを期待できるということである。

経済安全保障においては、21世紀の安全保障と産業の鍵となる新興技術に対する投資、半導体など、日本の経済と安全保障に決定的に重要なサプライチェーンの強靱性と不可欠性をいかに守り、強化するか、これを同盟国、戦略的パートナーと協力して強化していかなければならない。これによってはじめて、他国が希少資源、サプライチェーンの脆弱性を武器として使うことを防ぐことができる。インフラ防衛のためのサイバー・セキュリティ強化、民間企業・大学から知財が摂取されないためのシステム構築も課題である。新興技術投資、サプライチェーンの脆弱性・不可欠性については新しいシンクタンク設立も検討されており、将来、アメリカ等のシンクタンクとの協力も考えていく必要がある。日米民間企業の連携による次世代半導体技術開発、TSMC（台湾積体電路製造）投資などもこの一環として実施されている。

防衛産業政策では、米国との技術共有、英国・イタリアとの次世代戦闘機共同開発がすでに合意されている。防衛装備移転に関わる協定もEU、ASEAN諸国と締結されている。防衛産業強化は日本の防衛力強化と同義である。同盟国、事実上の同盟国と連携し、戦略的パートナー国を支援し、ロシアのウクライナ侵略のような事態が起こらないよう、国際規範蹂躪、国際法違反事態に対応しなければならない。

気候変動対策においても、2013年比で二酸化炭素を2030年までに46%削減する目標が設定され、2050年までにカーボンニュートラルリティを達成することとされた。これを踏まえ、岸田政権は原



トーマス・シーファー 元駐日米国大使

子力エネルギー政策を転換した。日本のエネルギー政策は安全 (Safety)、環境 (Environment)、エネルギー・セキュリティ (Energy security 安定供給)、効率性 (Efficiency) を4つの柱とするS+3Eを基本としてきた。しかし、エネルギーをめぐる地政学的状況が大きく変化中、日本のエネルギー政策はS+3Eから2E (エネルギー安全保障+環境) +SE (安全+効率性) に転換している。

中国の大国・大国主義化と北朝鮮の核・ミサイル実験はすでに重大な安全保障上の脅威となっている。しかし、今回、岸田総理が安全保障ほか、いくつかの分野で大きく政策転換をしたのは、ロシアのウクライナ侵略を受けて、日本の多くの人たちが衝撃を受けたことが大きい。

日本はこれからも平和主義も維持する。しかし、この平和主義は確実に安倍元首相が訴えた「積極的平和主義」である。日本は中国と向き合う「前線国家」である。日本は太平洋からインド洋にわたる、この広い地域を「自由で開かれた地域」として守るため、国際的規範を守り、同盟国・事実上の同盟国・パートナー国と連携していく。日米同盟はその礎石である。



白石 隆 熊本県立大学理事長・元政策研究大学院大学学長

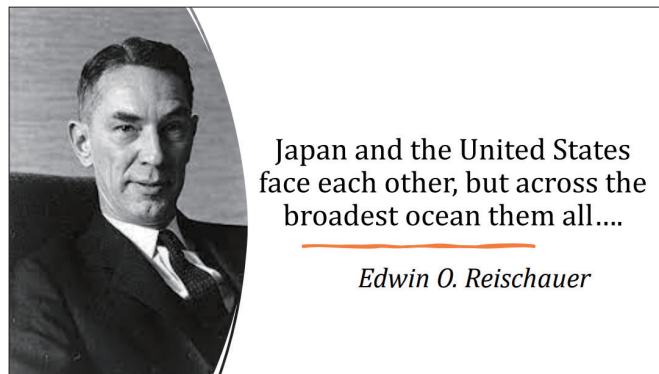
3. 講演「外交関係から見た国際交流の重要性と今後の観光交流」

(1) ケント・カルダー ジョンスホプキンス大学 高等国際関係研究大学院 (SAIS)・ライシャワー東アジア研究センター長

私のメンターである、エドウィン・ライシャワー氏が、日米関係に関して著した本の中で、日本と米国は大きな海原を挟んで、向かい合っているが、世界で一番広い海を挟んでいるということが比喩的に言われている。日米の関係というのは、形を変えながらもずっと継続してきた。

ライシャワー氏もそのように言うだろうが、残念ながら、この関係というものは脆弱な側面もあると認識している。異なる国々の同盟は、経済的な側面もあり外交的な側面もあり、世界のシステムの中に新しい力が台頭してくるとまた関係も変わってくるだろう。脆弱性があるということをおぼろげに忘れないが、この長年の歴史の間、私たちはこの日米関係というものを保つことができたということも認識すべきである。

文化的な交換の役割について言及したい。日米は戦争を経て、そ



Edwin O. Reischauer 氏のコメント

こから平和を築いたという経緯がある。最近ではアフガニスタン、イラン関連があったが、遡ると朝鮮戦争あたりから何度も何度も日米関係は危機を乗り越えて、維持されてきた。1991年の湾岸戦争では、米国は何十億ドルという投資を行ったことに加え、2011年の東日本大震災以降はさらに密な関係を築いてきたと考えている。現在は友好な関係を維持できている一方で、政治的要因、歴史的な経験、そして、コミュニケーションの欠如ということを考慮すると、今後も脆弱性が生まれてしまうことが想定される。こうした際に、旅行やスポーツといった文化的な交流ということが重要な役割を担うこととなる。

実際に大使たちと働く中で、直に得た経験としても、文化的な交流がどれだけ意味があるかを学んだ。カルコン (日米文化教育交流会議) の活動は文化的・学術的な交換を日米間で行うもので、在米米国大使館に文化担当公使という役職を作ったライシャワー氏の時代から続いている。ライシャワー氏は世界的な機関と日本は関係性を強化しなければいけないと考えていた。OECDの加盟国に日本が加わったのは、彼が大使の在任期間のことであつたし、今の日本に与える彼の影響力は大きいと考えられる。

ライシャワー財団においては、宇宙研究も展開されていく予定であり、その際には、日米の協力のもと進んでいくと思われる。これは、ライシャワー・ヘリテージにとって重要な分野である。さらに、多角的な外交という観点では、2023年5月に行われるG7広島サミットにおいて話し合われるイノベーション等に関する内容を、どのように今後につなげていくかということも考える必要があるだろう。



ケント・カルダー ジョンスホプキンス大学 高等国際関係研究大学院 (SAIS) ライシャワー東アジア研究センター長

教育分野においては、特に重要な点として、日本の留学生をどのようにもっと米国に呼び込むのかという点を検討する必要がある。米国における日本の留学生の数というのは、20年前と比較すると3分の1までに落ち込んでしまっている。

興味深いプロジェクトとして「トビタテ！留学JAPAN」があるが、これは助成金を受けた官民のプロジェクトである。補助金を受けて、日本の若者が海外に留学するという内容で、もちろん米国もその対象に入っている。また、イノベーションプログラム、STEMプログラム、アート・コミティプログラムというものもあり、創造性豊かで、興味深く、有望なものだと考えている。加えて、「トビタテ！教員プロジェクト」というプログラムもあり、これは日本から日本語教師等を、米国の大学・大学院等に派遣するものである。このほかにマンスフィールド財団プログラムというものもある。これは日米関係において、大変機能している取組みであり、現在も米国に日本の政府関係者が派遣されている。JETプログラムも然りだが、これらのプログラムには多くの可能性が存在している。

日米両国の間には、歴史的な課題をはじめとした根本的な問題がいくつか存在しているが、両国は大きな海原を挟んで、向かい合っているということが今でもいえる。その大きな海原の距離を小さくする、あるいは超越するために何をしなければいけないかを考えなければいけない。それが日米関係の強化であり、この太平洋を越えた関係は、課題もありつつ今後も継続していくものだと思う。

(2) 清野 智 日本政府観光局 (JNTO) 理事長

訪日客数の推移について、免税制度の拡大やビザの緩和施策を実施したこと等の影響もあり、2015年以降急速に訪日客数は拡大してきた。足元ではパンデミックの影響もあり訪日客は落ち込んでいるが、今後JNTOでは、ポストコロナを見据え、サステナブル・ツーリズムをベースとし、アドベンチャートラベル、ラグジュアリートラベルを柱として取組を行っていく。

サステナブル・ツーリズムのゴールとしては、「地域の『環境』を守る・育む」、「地域の『文化』を守る・育む」、「地域の『経済』を守る・育む」を掲げている。また、アドベンチャートラベルは「アクティビティ」、「自然」、「文化体験」のうち、最低2つを含む旅行のことを指しており、今年9月にはATWS (Adventure Travel World Summit) といわれる世界大会が北海道で開催され、世界各国から多くの関係者が参加する予定である。北米はアド

ベンチャートラベルの市場規模が世界でも最も大きいため、JNTOとしてもこの機会を捉えて、アドベンチャートラベル・デスティネーションとしての魅力を最大限アピールするつもりである。最後に、ラグジュアリートラベルについては、地域の伝統文化、世界的に有名な建築、自然をはじめとした特別なコンテンツに触れていたが、自らの知識を高め、インスピレーションを得られることを重視するものである。

パンデミック前において、訪日客の5割～6割が、東京～京都～大阪といったゴールデンルートと呼ばれるエリアに集中していた。これは初めて日本を訪れる方だけではなく、リピーターの方たちも同様の傾向となっている。ゴールデンルート以外にも米国の方々に見ていただきたいもの、体験していただきたいものがあるので紹介したい。

日本各地には、世界遺産にも指定されている姫路城のほか、建設されてから数百年を超える城が大切に保存され、今も数多く残されている。また、体を癒す効果があるといわれている温泉も多く存在しており、なかには、猿が温泉につかることで有名な観光スポットもある。加えて、日本には数多くの遺跡や、古代人の墓である「古墳」が残されている。世界遺産である三内丸山遺跡は1万年以上前に定住した人々の生活と精神文化を伝える文化遺産であり、当時の様子を伺うことができる。

日本の桜についても紹介する。ワシントンD.C.同様、現在東京でも桜は満開となっているが、日本では桜前線といって長きにわたって桜を楽しむことができる。また、日本では秋には紅葉があり、(桜とは反対に、) 今後は北から南にかけて、10月から12月ごろに各地で見ることができる。

海や山といった豊かな自然に恵まれた日本では、各地域に根差した食文化が発達しており、懐石料理や寿司といった伝統的なものはもちろんのこと、最近では回転寿司やラーメンなどリーズナブルに楽しめる日本食も人気である。

アドベンチャートラベルのコンテンツとしては、巡礼の道、しまなみ海道でのサイクリング、富士山をバックにしたパラグライディングやラフティングがある。また、秋から冬にかけては、ト



清野 智 日本政府観光局 (JNTO) 理事長



東北の桜 左上から時計回りに弘前公園 (青森県)、北上展勝地 (岩手県)、白石川堤一目千本桜 (宮城県)、花見山 (福島県)

レッキング、かまくらでのレストラン等、日本ならではの体験が数多くある。ラグジュアリートラベルについては、愛媛県の大洲城に一泊できる等、日本の伝統的なお城やお寺に宿泊できるプログラムがあり、今後も拡大する予定である。



アドベンチャートラベルのコンテンツ例

このように、コロナ禍において世界的な往来がストップする中でも、コロナ後を見据えて、日本へ訪れていただくための様々な情報発信をJNTOでは継続して行ってきた。その効果もあってか、「2023年度訪れるべき観光地」に、米国の様々なメディアで日本を選んでいただいた。例えば、Travel + Leisure で京都、New York Times では盛岡、福岡を訪問先として選出いただいた。

1952年にJNTOの事務所を開設以降、米国の方々へ日本の多様な魅力を発信し、また我々日本人も同様に、米国の魅力を知り、多くの日本人が米国を訪れている。昨年は岸田総理がニューヨークを訪れ、日本の食文化をアピールしたが、今後も米国は常に最も重要なパートナーの一つと捉えている。また、2025年には大阪で万博が開催される予定である。海外からも多くのお客様にお越しいただけるよう、今後も情報発信していく。

4. パネルディスカッション「人と人との交流の意義とその強化・再構築に向けて」

モデレーター

ケント・カルダー ジョンスホプキンス大学 高等国際関係研究大学院 (SAIS)・ライシャワー東アジア研究センター長

パネリスト

マーク・キーム 米国商務省次官補代理 (旅行・観光) (代理出席) カート・コトル 米国商務省国家旅行・観光室上級政策アナリスト

相 航一 在米日本国大使館 公使 (総務、広報文化)

加藤 和世 米国法人日本国際交流センター (JCIE USA) エグゼクティブ・ディレクター

(1) マーク・キーム 米国商務省次官補代理 (旅行・観光) (代理出席) カート・コトル 米国商務省国家旅行・観光室上級政策アナリスト

2022年6月、米国連邦商務省が「全国旅行・観光戦略2022 (National Travel Tourism Strategy 2022)」を発表した。旅行・観光業界がパンデミックで最も打撃を受けたことから国家的な戦略が必要と考えられたためである。当戦略では、数値目標が設定されており、2027年までに観光客を年間9,000万人にすると掲げている。

当戦略には4つの柱があり、米国を旅行地として世界中に知らしめていくための内容が記載されている。1点目の柱は「旅行先としての米国を宣伝する」という点であるが、米国の旅行施策をどうしたら効率化できるのか、誰を対象に訴求していくのか検討する必要がある。2028年には米国でオリンピックが開催される予定であるため、そこを目指して注力していきたい。

2点目の「米国への旅行及び米国内の旅行を円滑化する」は主に技術的な内容が中心で、米国への入国と米国内の移動をより安全で効率的にすることを目標としている。

3点目は、「多様で包括的でアクセシブルな観光体験を確保する」ことである。多様性や包括性については商務省だけでなく政権全体の目標にも含まれており、こちらにおいても様々なパートナーと連携して実現していきたいと思う。また、パンデミックで打撃を受けた地域にも公平に観光客が辿り着くようにスチュアードシップや自然保護についても力を入れていく必要がある。加えて、労働力不足に関する課題やスマートな旅行の実現に向けても検討を加速しなければいけない。

最後の4点目は「弾力的で持続可能な旅行と観光を促進する」ということであるが、レジリエンスとサステナビリティがキーワードである。足元、特に西海岸では豪雨等の災害が発生したが、そういった自然災害は地元民だけではなく観光客にも影響を及ぼしているということを意識しなければならない。それぞれのコミュニティが防災や災害発生後の対応について考える必要がある。また、エコツーリズムについても検討しており、例えば、NOAA (アメリカ海洋大気庁) と連携して観光客に対して効率的に気象情報を伝えていく予定である。

政府全体 (Whole-of-government) でこれらの課題にアプローチしていくことが重要で、114件あるアクションプランのうち1年目から69件のものに着手していく予定である。残念ながら、日米間において観光客数は減少しているが、お互い対話を続けていくことが重要であり、特に旅行・観光に関するチーム同士がパートナーとして連携していく必要がある。



「全国旅行・観光戦略 2022」における4つの柱



パネルディスカッションの様子

(2) 相 航一 在米日本国大使館 公使（総務、広報文化）

日本の若者の海外留学を支援する取組みとして、「トビタテ！留学JAPAN」プログラムがあるが、今後の展望として、さらに情報発信の充実化を図るべきだと考える。特に、日本に比べて米国の大学の学費は高額であるため、学費・奨学金に関する情報を増やすべきであると思われる。

文化的な課題について、海外との文化交流は国際関係の中心にあり、ただ単に行けばよいというものではない。政治、経済といったシリアスな面と同様に、文化交流も中核を担っていると考える。

インバウンドとアウトバウンドの双方に注力していく必要がある。日米間の人的交流を重要視している理由について、観光業が国・地域にとって経済効果をもたらすことは自明であるが、それ以上に人と人との繋がりを通してお互いの国の文化の理解が深まり、友情が築けると考える。これはどんな国との間でもいえることだが、特に日米関係において重要だと思われる。

パンデミック中はオンラインで仕事を行い、ZOOM上で交渉も行ったが、これは、パンデミック前に人間関係を築いていたからこそできたことである。パンデミックを通して、直接人と会うことの重要性を実感した。今日の日米関係はこれまでにないくらい強固だが、いまの状況に安心してはならない。外交は一貫した形でコンスタントに仕事に取り組んでいくことが大切であり、人と人とのやりとりが究極的という外交的な取組みの中心になる。そのなかで、文化的な交流はどんな国際関係においても重要であり、信頼関係を築くうえで必須である。

旅行についても、国民が国内旅行を活発に行うことは重要である。国民自身が自分の国に関する知識を深めていくことが国をより良くしていくことに繋がっていくと考えている。

大使館では様々なプログラムを実施し、米国に対して日本の文化を伝えているが、やはり多くの人に日本を訪れてほしいという思い

が中心にある。漫画やアニメといったポップカルチャーは若年層が日本に関心をもつ良い機会であり、そこから日本語を学びたいという気持ちに繋がっていく。また、生け花やお茶、歌舞伎等日本の伝統文化に興味を持ちだすと、日本を訪れたいという傾向があるので、そこを意識したアプローチをとっている。私自身も生け花やお茶を今でも行っているが、仕事・プライベートを問わず多くの方と知り合うことができた。こういった自身の経験からも、文化のやり取りは両国の絆を強めるものだと感じている。

魅力的なコンテンツを紹介するうえでは、キュレーターのような専門家が橋渡し役を担うことも重要である。キュレーターが解釈して伝えることで文化の交流がさらに深まると思われる。これは学会でも同じであるが、社会科学、ポリティカルサイエンス等の学問において、まだまだ日本の研究者が少ないと感じる。

日本への訪問者を増やし、また米国への留学生を増やすためには、まだまだ実施すべきことが多い。日米のステークホルダーとの意見交換をおしながら、日米関係を戦略的に強化していくことが必要である。

(3) 加藤 和世 米国法人日本国際交流センター (JCIE USA) エグゼクティブ・ディレクター

私自身、日米双方で教育を受けたことがあり、日米関係の歴史・解釈等についての研究もしてきた。そういった意味で「日米関係の申し子」といっても過言でないかもしれない。日米は相互補完的な強みを持っており、ときには異なるアプローチをとるが、基本的に同じ考えをもっていると思われる。強固な日米関係を望み、日米協力の可能性を信じている。

JCIE USAは非政府団体として1975年にニューヨークで設立された。日米関係を強化し、共通の課題解決に向けてコラボレーションを促すことにフォーカスしている。学生の交流、日本語教



グローバルヘルスに関連する取組み

育、文化・アートを主な活動分野としている。活動には幅広いセクターの有識者に参加いただいている。

2023年以降においても、どのようにすれば日米関係が将来にわたり強固なものになるか考える必要がある。相互理解は時間がかかるため、こういった活動に参加する若者を育成しないといけない。さらには、お互いの国の理解を深めるため、直接的な経験を重視した活動を行っている。

JCIE USA が推進しているプログラムは主に2点ある。1つ目は「将来的な米国のリーダー・専門家達の対日理解の深化」を目的とした米議会スタッフ交流であり、これは1982年から始まった。超党派の議員スタッフが日本へ行き日米関係を学んでいくものであり、既に210名以上の卒業生がいる。

2点目は「共通課題に対する日米協力の推進」である。具体的には、「グローバルヘルスと人間の安全保障」、「健康でアクティブな高齢化」、「日米女性リーダーシップ」、「普遍的価値の擁護・推進」といった4つの課題において何年にもわたり取り組んでいる。特にグローバルヘルスにおいてはパンデミックを契機に大変重要な課題となり、岸田政権によってタスクフォースも設けられている。また、Hiroshima G7 Global Health Task Forceを通して、ジェンダーの平等に関する共同声明もだしている。「健康でアクティブな高齢化」については、基本的にはコミュニティレベルの活動であるが、グローバルレベルでも、気候変動・自然災害のインパクトをどうやって防ぐのか、というテーマにおいて議論を実施している。

JCIE USAのアプローチとしては、今後も、非政府団体として、

「長期的な投資を長期的な視野をもって実施すること」、「自由で包括的なかたちでコラボレーションを高めていくこと」、「多様な専門性と支持を求めていくこと」が中心となる。

◎質疑応答

Q：どのようにすれば、日米の観光分野に関する職を得ることができるか。

カート・コトル：ツアーオペレーターがよいのではないかと。日本に対してインバウンドの営業を積極的に行っているところなので、今後民間のツアーオペレーターの需要は伸びていくと考えている。

Q：JCIE USAでの活動というのは、シンクタンクの業務と似ている部分があるのではないかと。

加藤 和世：その通りである。シンクタンクのオペレーションに近い部分があり、政策提言も行っている。一方、シンクタンクと異なるのは、それぞれの専門家を用意している訳ではなく、自分たちが政策提言のための媒体になっていくということだと考えている。

Q：米国のシンクタンクとの協力という点についてどうお考えか。JCIE USAはシンクタンクの側面を持っているということだが、あなたが考える日米関係の中の課題の認識について教えていただきたい。

加藤 和世：政策アジェンダを前進させるための手法について、日本側はディティールに拘る等、両国のプロセスには違いがある。政策提言を行うシンクタンクとして仲介役を担うためにはそういった差異を認識しなければならない。

Q：観光客が回復するなか、国務省はパスポート申請対応業務で圧迫されているように思われる。手続きの迅速化に向けて、何かしらの措置を講じることはできないか。

カート・コトル：国務省もこの課題については認識しており、領事班も努力して取り組んでいる。コロナ禍において、領事班は基本的に閉鎖していたが、現在再稼働しはじめたところ。今後さらなる財源（予算）を確保して迅速化に向けた取組みを検討していきたい。

本開催概要は主催者の責任でまとめています。

<https://www.jttri.or.jp/events/2023/symposium230324.html>



共同研究・個人研究・ワシントン国際問題研究所(JITTI)における研究・アセアン・インド地域事務所(AIRO)における研究

共同研究

交通体系等	交通機関の脱炭素化・自動化が交通産業に及ぼす影響と対応方策に関する調査研究*	2023年度～2024年度
	今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究	2018年度～2024年度
	鉄道整備と沿線開発(TOD)に関する調査研究	2019年度～2023年度
	平成期における我が国の交通運輸・観光政策に関する調査研究*	2023年度～2024年度
地域モビリティ	地域交通産業の基盤強化・事業革新に関する調査研究	2022年度～
	欧州等における公共交通等に関する調査研究	2022年度～
	人と多様なモビリティが共生するまちづくりに関する調査研究	2022年度～2023年度
観光	地域観光産業の基盤強化・事業革新に関する調査研究	2022年度～
	欧州等における観光産業に関する調査研究	2022年度～
物流	デジタル技術の活用等による持続可能な物流システムの構築に関する調査研究	2022年度～2023年度
	欧州等における自律的かつ安定的な物流・サプライチェーンの構築に関する調査研究	2022年度～
	ASEANにおけるニーズや課題を踏まえた持続可能な物流の確保に係る調査研究	2020年度～2023年度
カーボンニュートラル	海事及び航空分野におけるカーボンニュートラルに向けた方策に関する調査研究及び周知啓発*	2023年度～2024年度
	海運CO ₂ 排出削減のための燃料転換に関する調査研究	2020年度～2024年度
	欧州等における交通運輸分野のカーボンニュートラルに関する調査研究	2022年度～
安全・防災・セキュリティ	新たな海洋安全保障環境下における海上保安能力向上支援方策の具体化に関する調査研究	2022年度～2024年度

※：2023年度から新規に開始する研究

個人研究

公共交通及びモビリティ	過疎地域における公共交通存続の正当性に関する研究：ソーシャルキャピタル視点からの考察	2021年度～	覃研究員
鉄道	地域鉄道の経営のあり方に関する予備的考察	2022年度～	大井客員研究員
航空	航空機の航続性能向上に伴う東南アジア航空会社の日本直行便就航機会拡大の可能性について*	2023年度～	藤村特任研究員
物流	ドローン配送の利用意向と効果に関する研究	2022年度～	安部客員研究員
	港湾・コンテナターミナルに於ける海と陸のデジタル情報連携	2022年度～	大森客員研究員
	グローバルロジスティクスおよびサプライチェーンのレジリエンス強化に関する研究：COVID-19が日本企業に与える影響からの展望	2020年度～	ラジャリ研究員

※：2023年度から新規に開始する研究

ワシントン国際問題研究所 (JITTI) における研究

航空	米国の航空輸送・航空政策の動向及び航空会社の事業戦略等に関する調査研究	2020年度～	中川主任研究員・萩原研究員
	北米における空港民営化の取組に関する調査研究	2021年度～	萩原研究員
	無人航空機、空飛ぶクルマ等に関する調査研究	2020年度～	釣研究員
	航空機の運航に関する調査研究	2011年度～	釣研究員
陸上交通	米国の都市鉄道の運営スキームに関する調査研究	2021年度～	岡部研究員
	米国における高速鉄道プロジェクトに関する調査	2018年度～	中川主任研究員・岡部研究員
海事	新たな海洋安全保障環境下における海上保安能力向上支援方策の具体化に関する調査研究	2022年度～ 2024年度	小松研究員
観光	米国を中心とする観光振興の取組に関する調査研究	2021年度～	西川研究員

アセアン・インド地域事務所 (AIRO) における研究

鉄道	東南・南アジアにおける鉄道整備と沿線開発に関する調査研究	2021年度～	澤田主任研究員・南研究員
航空	東南・南アジアにおける航空に関する調査研究	2021年度～	坂井研究員
物流	ASEANにおけるニーズや課題を踏まえた持続可能な物流の確保に係る調査研究(本部・AIRO連携)	2022年度～	澤田主任研究員・坂井研究員
新しいモビリティ	東南・南アジアのモビリティに関する調査研究	2021年度～	高木研究員
観光	東南・南アジアの観光に関する調査研究	2021年度～	重松研究員

“【タイ】 タイ中国高速鉄道の動向



澤田 孝秋

アセアン・インド地域事務所
主任研究員兼次長



南 裕輔

アセアン・インド地域事務所
研究員

1. はじめに

タイでは、2009年頃から高速鉄道の整備が計画されており、現在は4路線、合計2,700kmの高速鉄道路線が計画されている。いずれの路線もバンコクを起点とし、東線はラヨーンを經由してカンボジア国境付近のトラート、東北線はラオス国境付近のノンカーイ、北線はチェンマイ、南線はマレーシア国境付近のパダン・ブサルまでの区間の路線が計画されている。そのうち、1,207kmの区間が短期計画路線、702kmが中期計画路線、791kmが長期計画路線として位置付けられている（図-1参照）。

東北線は、中国の協力を得て「タイ中国高速鉄道」として整備することが政府間で合意されている。タイ中国高速鉄道のフェーズ1として、バンコクからナコンラーチャシーマーまでの250kmの区間が2017年にタイ政府の承認を受け、同年末からSRT（State Railway of Thailand）により建設が進められている。ナコンラーチャシーマーからノンカーイまでの357kmの区間は、フェーズ2として建設へ向けた準備が進められている。

東線のうちドンムアン駅からウタパオ駅までの220kmの区間は、東部経済回廊プロジェクトにおける「3空港高速鉄道」として、PPPスキームで実施されることが2018年に閣議決定され、2019年にタイ国鉄（SRTとアジア・エラ・ワン注1）が事業契約を締結している。

北線及び南線は、現時点で建設の着手には至っていない。なお、北線は日本の協力を得て整備することが日タイ政府間で合意されている。

2022年9月、タイ中国高速鉄道（フェーズ1）の建設主体であるSRTの協力のもと、建設現場の視察及びヒアリングを実施した。本稿では、タイ中国高速鉄道（フェーズ1）の概要、建設工事の進捗状況、今後の見通しについて報告する。

注1）タイの大手財閥のCPグループを中心とするコンソーシアム

2. タイ中国高速鉄道の概要

2014年12月、タイ政府は中国政府と覚書を締結し、タイと中国の共同事業として、軌間1,435mmの複線軌道を2路線整備すること等が同意された（図-2参照）。なお、事業費の拠出については政府間での協議事項となっており、タイ政府は中国政府に事業費の出資や低金利での融資を求めていたものの、交渉は難航した。

2016年3月、タイ政府は事業費の全額をタイが出資し、タイが中国に事業の実施を委託する形で、タイ中国高速鉄道の整備を進める方針を示した。2016年5月、タイの運輸省や外務省、

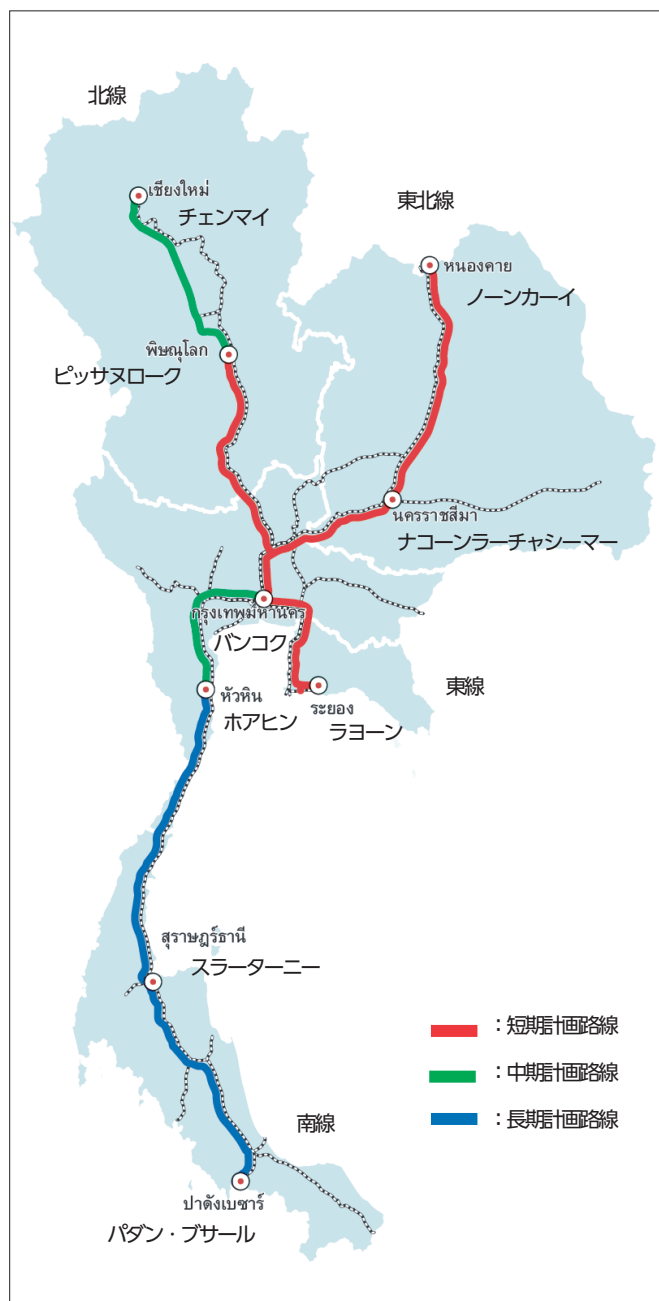


図-1 タイの高速鉄道路線計画図
出典) SRT、รถไฟความเร็วสูง ขวงนครราชสีมา - หนองคาย より作成



図-2 タイ中国高速鉄道の路線計画図（当初）
出典）Bangkok Post, Thailand to go it alone on Thai-Sino
highspeed rail (2016年3月24日掲載)

中国の国家発展改革委員会等により構成される合同委員会において、タイ中国高速鉄道のフェーズ1としてバンコク・ナコーンラーチャーシーマー間の整備に着手することが合意された（図-3参照）。

2017年7月、タイの閣議にてタイ中国高速鉄道（フェーズ1）の実施が承認され、2017年12月、建設工事が着工された。タイ中国高速鉄道（フェーズ1）の主な諸元を以下に示す。

- ・区 間：バンコク・ナコーンラーチャーシーマー間
- ・事業費：179,412,210,000タイバーツ
- ・延長：250.77km
 - ⇒高架区間：188.68km
 - ⇒土工区間：54.09km
 - ⇒トンネル区間：8.00km
- ・駅 数：6駅
 - ⇒バンスー駅^{注2)}
 - ⇒ドンムアン駅
 - ⇒アユタヤ駅
 - ⇒サラブリー駅
 - ⇒パークチョン駅
 - ⇒ナコーンラーチャーシーマー駅
- ・軌 間：1,435mm
- ・速 度：営業最高速度250km/h
- ・所要時間：約90分^{注3)}
- ・運転間隔：約90分
- ・営業時間：06:00～22:00
- ・運 賃：105～535タイバーツ
- ・車 両：復興号（CR300系/CR400系）に準拠
- ・車 両 数：48両（8両/編成）
- ・座 席 数：594席/編成
- ・電 圧：OCS 25 kV
- ・信 号：CTCS Level 2に準拠

注2) 2022年9月、クルンテープ・アピワット中央駅に名称変更されたが、本稿では便宜上、バンスー駅と称する。

注3) バンスー駅からナコーンラーチャーシーマー駅までの所要時間

3. 建設工事の進捗状況

タイ中国高速鉄道（フェーズ1）の事業は、土木工事14件と、軌道、E&M、EMU、研修を含むシステム工事1件で構成される（表-1参照）。なお、土木工事は、中国側が設計、タイ側が施工、中国側が施工監理を分担している。一方システム工事は、中国側が設計、中国側が施工、タイ側が施工監理を分担しており、タイ側にとっては土木・システムの仕様を把握したうえで事業で遂行する体制が構築されている。

現時点で1件の土木工事（契約1-1）が完工している。当該工事は、タイ側が中国側から土木工事の仕様や技術を習得するために先行して着工したパイロット工事であり、タイ運輸省高速道路局の監督のもと施行された。

また、9件の土木工事が施行中である。その中でも最も進捗している契約2-1について、SRTの案内のもと建設現場を視察

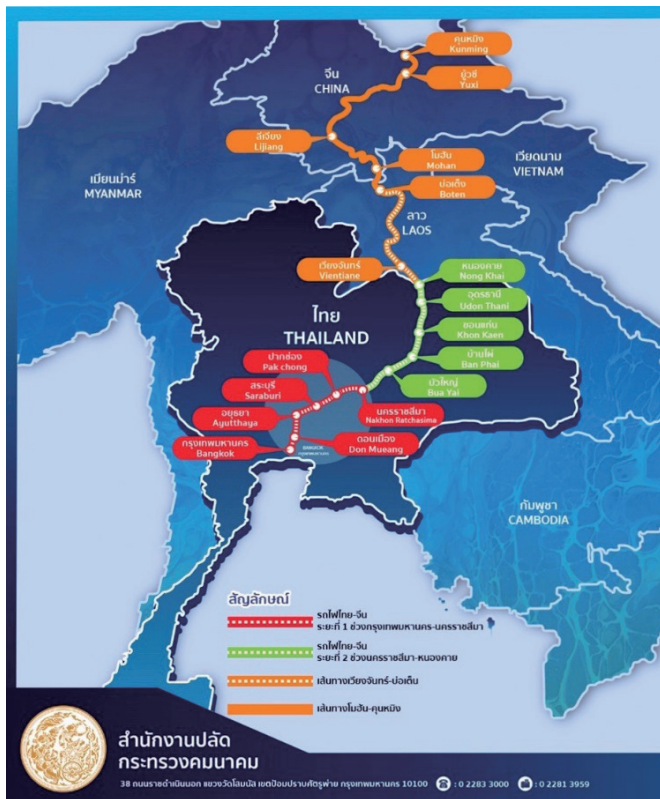


図-3 タイ中国高速鉄道の路線計画図（現在）
出典）Prachachat, เปิดสปก "ฟุ้งเช่า" รถไฟความเร็วสมมติอินชาน่าปึกหมดไฮสปีด
กทม.-โคราช (2020年10月27日掲載)

契約	工事種別	延長 (km)	区間	進捗率 (%)
1-1	土木	3.50	Klang Dong – Pang Asoke	100.00 (完工)
2-1	土木	11.00	Sikhiu – Kudchik	92.65
3-1	土木	30.21	Kaeng Khoi – Klang Dong and Pang Asoke – Bandaima	(未契約)
3-2	土木 (トンネル含む)	12.23	Tunnel (Muak Lek and Lamtakhong)	1.89
3-3	土木	26.10	Bandaima - Lamtakhong	11.34
3-4	土木	37.45	Lamtakhong – Sikhiu and Kudchik- Kokkruad	34.13
3-5	土木	12.38	Kokkruad – Nakhon Ratchasima	2.35
4-1	土木	15.21	Bang Sue – Don Mueang	(未契約)
4-2	土木	21.80	Don Mueang – Navanakhon	0.07
4-3	土木	23.00	Navanakhon – Ban Po	3.65
4-4	土木 (車両基地)	–	Chiang Rak Noi Maintenance center	(未着手)
4-5	土木	13.30	Ban Po – Prakaew	(未契約)
4-6	土木	31.60	Prakaew – Saraburi	0.11
4-7	土木	12.99	Saraburi – Keang Khoi	26.18
2.3	鉄道システム (軌道、E&M、EMU、研修)	–	–	(設計中)
	全体	250.77	Bang Sue – Nakhon Ratchasima	14.14

表-1 タイ中国高速鉄道 (フェーズ1) の工事進捗状況 (2022年8月時点)

出典) SRT、The Progress and Obstacles of The Cooperation between The Government of the Kingdom of Thailand and the Government of People's Republic of China on Bagkok – Nong Khai HSR Development for Regional Connectivity (Section 1 Bangkok – Nong Khai) より作成

した。現地では高架橋や盛土による鉄道構造物や、事務所や検修庫等の付帯建築物は概ね完成していた (写真1~7参照)。なお、タイ中国高速鉄道 (フェーズ1) の路線は、SRTの在来線に沿って計画されている。建設工事は主にSRTが所有する在来線脇の広大な用地内で進められており、外的な制約をあまり受けずに比較的ゆとりをもって作業が進められている印象を受けた。

契約締結後、未着手の土木工事は1件ある。車両基地を含む契約4-4は、土地収用の遅れにより着工に至っていない。

契約が締結できていない土木工事は3件ある。契約3-1は、入札業者の入札資格の有無について係争中である。契約4-1は、バンスー駅・ドムアン駅間の工事であり、3空港高速鉄道と重複する区間であるため、タイ中国高速鉄道と3空港高速鉄道の鉄道構造物を一体的に整備できるように、3空港高速鉄道の整備を行うアジア・エラ・ワンに委託する方向で調整中である。契約4-5は、アユタヤに新しい駅を建設する工事が含まれ、ユネスコ (国際連合教育科学文化機関) から世界遺産である古都アユタヤ

への影響についての指摘がなされているため、遺跡への影響評価に関する調査を実施中である。

システム工事は、SRTと契約を締結しているChina Railway International Co., Ltd. 及び China Railway Design Corporationにより設計中である。

事業全体の進捗率は、2022年8月時点で約14%で、2026年頃の開業に向けて建設工事が進められている。

4. 今後の見通し

始めに、タイ中国高速鉄道 (フェーズ1) の開業に関する見通しについて報告する。タイ政府からの発表によると、タイ中国高速鉄道 (フェーズ1) は2026年までに建設工事を完了してテスト走行を実施し、翌2027年には正式に開業する見込みとされている。新型コロナウイルス感染症の影響による労働者確保や建設資材調達の遅れ、建設工事に支障するインフラの移設、政府機関が所有する土地の移管手続きや土地収用、古都アユタヤの遺跡影響



写真-1 SRT スーヌーン駅付近の高架区間 (手前は在来線の軌道)



写真-2 土工区間に向けて柱の高さが低くなっている高架区間

調査等の課題はあるものの、着実な進捗が見込まれる。また開業後、タイ中国高速鉄道（フェーズ1）の用地は引き続きSRTが所有するものの、運営・管理は新たに設立される事業者が担うとされている。現在、タイ運輸省が当事業体の設立方針に関して検討中のため、詳細は未定である。なお、在来線は引き続きSRTが所有・運営・管理することとなっており、並行する在来線と高速鉄道において旅客輸送と貨物輸送をどのようにすみ分けるかについては今後の検討事項となっている。

次に、タイ中国高速鉄道（フェーズ2）の計画に関する見通しについて報告する。タイ中国高速鉄道（フェーズ2）は、ナコンラーチャシーマーからノンカイの区間、延長約357km、事業費約3,000億タイバーツの計画で、2029年から2030年頃の開業が見込まれている。当区間の土木工事の設計は完了しており、2022年末頃から工事の入札が始まり、2023年には工事の着手が予定されている。

最後に、タイ中国高速鉄道とラオス中国高速鉄道との接続について報告する。現状、メコン川を渡河する第1タイラオス友好橋を通じて、タイのノンカイ駅とラオスのターナーレーン駅が軌間1,000mmの軌道で接続されており、SRTにより旅客と貨物の列車が運行されている。一方、中国による一帯一路構想の一環として、タイ中国高速鉄道は将来、2021年12月に開業したラオス中国鉄道との接続が予定されている。第1タイラオス友

好橋は道路と鉄道の併用橋であり、新たに軌間1,435mmの軌道を敷設することは困難であるため、メコン川を渡河する新たな橋りょうの建設が計画されているものの、具体的な計画は現時点で公表されていない。

5. おわりに

現在、タイでは国内初となる高速鉄道の建設が進められており、それは将来的にラオス中国鉄道を通じて中国へと続く鉄道となることで、中国の一帯一路構想の一部となる可能性がある。更に、東線のように主要な物流拠点を経由する路線や、南線のように隣国にまで接続する路線が整備されることで、タイの高速鉄道網が将来的にメコン地域の交通の要として重要な役割を担う可能性もある。

一方で、タイ中国高速鉄道（フェーズ1）の事業費を全額タイ側が出資していることや、設計・施工・監理をタイ側と中国側で分担する等、タイ側も一定の主体性を保ちながら高速鉄道の整備が進められている。中国から技術的な協力は受けつつも、インフラ整備事業という観点では、事業主体はタイ側であり、中国側は請負事業者の一部との見方もできる。

現時点において、タイ中国高速鉄道整備は、中国の一帯一路構想の一環とも、タイの柔軟外交（bamboo diplomacy）の一環とも評価できるものであり、様々な見方が可能である。また、



写真-3 のり面がコンクリートと植生用ブロックで保護されている土工区間



写真-4 高架区間と土工区間の境界部におけるダクト施工の様子



写真-5 屋内メンテナンス施設



写真-6 屋外メンテナンス施設



写真-7 オペレーション施設

中国の支援を受けているタイ中国高速鉄道、PPPで整備される3空港高速鉄道、日本の支援での整備が計画されている北線など、タイ国内に複数の高速鉄道システムが併存することになる懸念もあるが、これらも含め今後開業に向け細部が調整されていく中で現実的な対応が図られていくものと考えられる。いずれにせよ、タイがこれら高速鉄道プロジェクトを完遂し、その開業効果を取り込み、自国の発展につなげていくことが重要である。

タイにおける高速鉄道の整備に伴い、タイがそれをどのように利用し、どのようにその恩恵を受けることとなるか、引き続き今後の動向を追っていきたい。

参考文献

- 1) รถไฟความเร็วสูง ช่วง กท. - นongคาย (ระยะที่ 2 นครราชสีมา - นongคาย)、<https://www.hsrkorat-nongkhai.com/>、
アクセス日：2023年3月24日
- 2) รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน、
<https://www.hsr3airports.or.th/>、
アクセス日：2023年3月24日
- 3) Bangkok Post、2014年12月19日付記事「Thailand, China sign train investment pact」、
<https://www.bangkokpost.com/thailand/general/450907/thailand-china-sign-railway-deal/>、
アクセス日：2023年3月24日
- 4) Bangkok Post、2016年3月24日付記事「Thailand to go it alone on Thai-Sino high-speed rail」、
<https://www.bangkokpost.com/thailand/general/908328/thailand-to-go-it-alone-on-thai-sino-high-speed-rail/>、
アクセス日：2023年3月24日

- 5) 国土交通省、2015年5月27日付報道発表資料「タイ王国運輸省との鉄道分野に関する協力覚書の調印について（報告）」、
<https://www.mlit.go.jp/common/001091293.pdf>、
アクセス日：2023年3月24日
- 6) Prachachat.net、2020年10月27日付記事「เปิดสเปก “ฟู้ซิ่งเฮ้า” รถไฟความเร็วสูงเมตอินไซหน้าบักหมุดไฮสปีดกทม.-โคราช」、
<https://www.prachachat.net/property/news-544897/>、
アクセス日：2023年3月24日
- 7) Bangkok Post、2022年7月6日付記事「Govt pledges to finish high-speed rail link to China by 2028」、
<https://www.bangkokpost.com/business/2340997/govt-pledges-to-finish-high-speed-rail-link-to-china-by-2028/>、
アクセス日：2023年3月24日
- 8) Bangkok Post、2022年9月4日付記事「Full steam ahead for high-speed trains」、
<https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2382536/full-steam-ahead-for-high-speed-trains/>、
アクセス日：2023年3月24日
- 9) Bangkok Post、2022年10月17日付記事「Rail projects sped up to reduce costs」、
<https://www.bangkokpost.com/business/2416018/rail-projects-sped-up-to-reduce-costs/>、
アクセス日：2023年3月24日
- 10) English.Gov.Ch、2017年12月22日付記事「China, Thailand inaugurate construction of high-speed railway in Thailand」、
http://english.www.gov.cn/news/photos/2017/12/22/content_281475985633928.htm、
アクセス日：2023年3月24日

このレポートの詳細は運輸総合研究所のWEBページでもご覧頂けます。



『東欧』

チェコ・スロバキア・ハンガリーの鉄道整備に関する調査



江口 秀二
主席研究員 会長技術補佐



竹島 晃
主任研究員



小森谷 隆
研究員



塚本 光啓
研究員



新田 裕樹
研究員

1. はじめに

江口主席研究員・会長技術補佐（当時）、竹島主任研究員、小森谷研究員、塚本研究員、新田研究員（当時）の5名は東欧の鉄道事情を調査するため、昨年12月にチェコ、スロバキア、ハンガリーの3か国を訪問し、政府、鉄道運行会社、鉄道インフラ管理会社等の鉄道関係者からのヒアリングを行った。

運輸総合研究所では、この調査に先立ち、昨年9月にドイツのベルリンで開催された世界最大規模の鉄道の見本市である「イノトランス2022」に参加し、欧州の鉄道では脱炭素とデジタル化が主な潮流であること等を、運輸総研だより冬号（P16～P20）で紹介したところである。

このような潮流等も踏まえ、3か国では①鉄道の組織体制、②脱炭素への取組、③安全対策、④高速化の4つのテーマについて調査を行った。

本稿では、現地でのヒアリング及びWEB等で把握した内容等について報告する。また、3か国を訪問して関心を持った点などについても述べる。

2. 3か国の基本情報

図1は3か国の位置図、表1は3か国の国土面積、人口及びGDP（※1）である。図2は欧州の鉄道の路線長と電化率（※2）、図3は旅客鉄道の輸送量（人キロ）（※3）、図4は貨物鉄道の輸送量（トンキロ）（※3）である。図中には参考までに日本の値も示している。いずれの指標においても、3か国は欧州の中でほぼ中位にある。

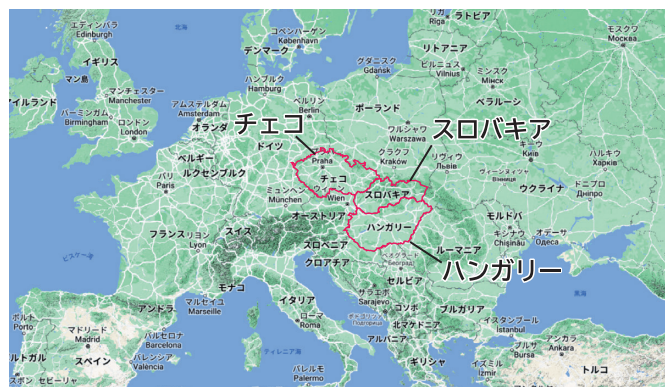


図1 3か国位置図 (Maps Data Google)

表1 3か国の国土面積、人口及びGDP

概要	チェコ	スロバキア	ハンガリー	(参考) 日本
面積	7万8,866km ²	4万9,037km ²	9万3,030km ²	37万7,974km ² (北海道: 8万3,434)
人口 (2022.3末)	1,051万人	545万人	966万人	1億2,519万人
GDP (2020)	2,453億ドル	1,052億ドル	1,558億ドル	50,578億ドル
一人当たりのGDP (2020)	22,911ドル/人	19,264ドル/人	16,129ドル/人	39,990ドル/人

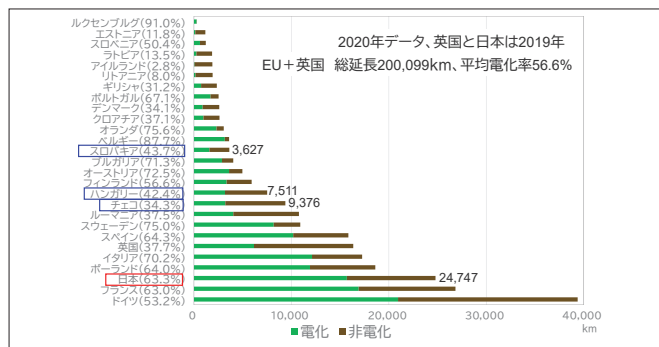


図2 欧州の鉄道の路線長と電化率

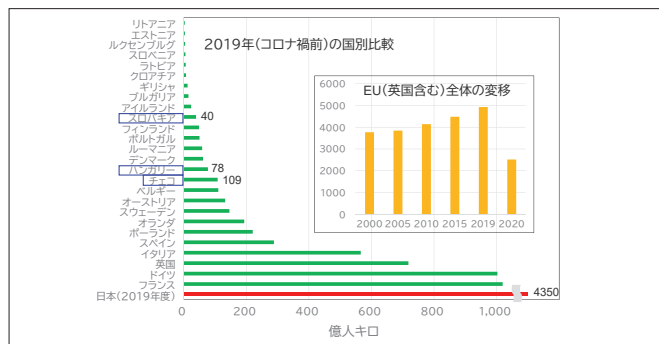


図3 旅客鉄道の輸送量（人キロ）

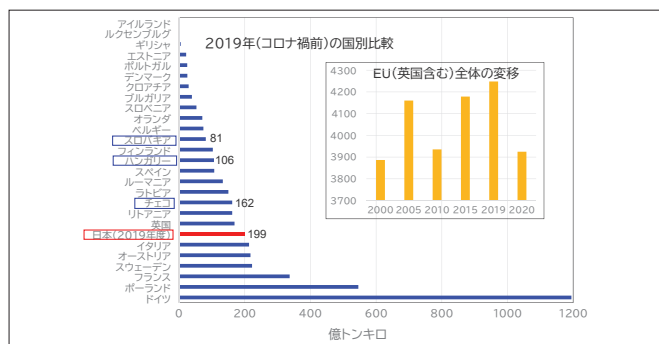


図4 貨物鉄道の輸送量（トンキロ）

3. 調査結果

(1) 鉄道の組織体制

欧州の鉄道の主な特徴として、鉄道の運行とインフラの管理が分離された上下分離の体制になっていること、及び運行事業への参入を自由化するオープンアクセスがある。

①上下分離

欧州では鉄道の効率性の向上と競争力強化を目的に、1991年のEU指令（※4）で、鉄道の組織体制として運行会社とインフラ管理会社は、会計上分離することとされた（いわゆる上下分離）。今回訪問したチェコ、スロバキア及びハンガリーの3か国は、2004年にEUに加盟し、それぞれ加盟前後の2003年、2002年及び2006年に表2のように上下分離の体制となった。現時点では、表2に示す会社は国が100%出資している。

表2 3か国の上下分離体制

	主要な運行会社	インフラ管理会社
チェコ	CD	SZ*
スロバキア	ZSSK*	ZSR*
ハンガリー	MAV-START*	MAV

表2のうち、12月に訪問した組織には※を付している。またそれ以外の会社については、WEB会議やメールによる質疑等により情報収集している。写真は訪問した際の会議の様子の一部である。

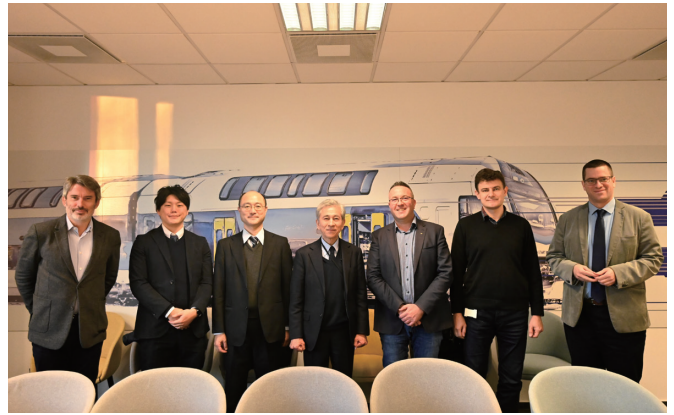


写真3 ハンガリー MAV-START との意見交換

上下分離の形態としては、大きく分けると、図5に示すように運行会社とインフラ管理会社がホールディング会社の下にあるタイプAと、両会社が分離されているタイプBに分けられ、3か国ではタイプBとなっている。どちらのタイプが望ましいのかについては、様々な意見があるようである。例えば、タイプBでは鉄道の運行と、インフラ管理会社が行う鉄道施設の維持管理やダイヤ設定との調整が困難との指摘がある。一方で、ヒアリングではタイプAの場合はオープンアクセス（②に記載）により、ホールディング会社の傘下にある運行会社とそれ以外の会社で公平性を保つ必要があるとの説明があった。

②オープンアクセス

欧州の国々では、もともと上下が一体の国鉄が鉄道を運営し



写真1 チェコ SZ との意見交換



写真2 スロバキア運輸建設省・ZSR との意見交換

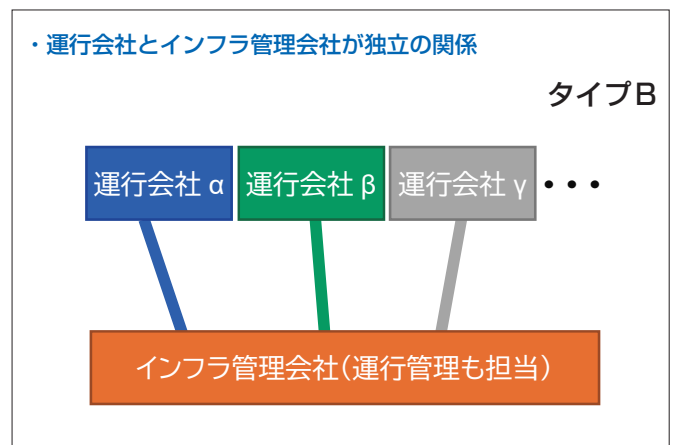
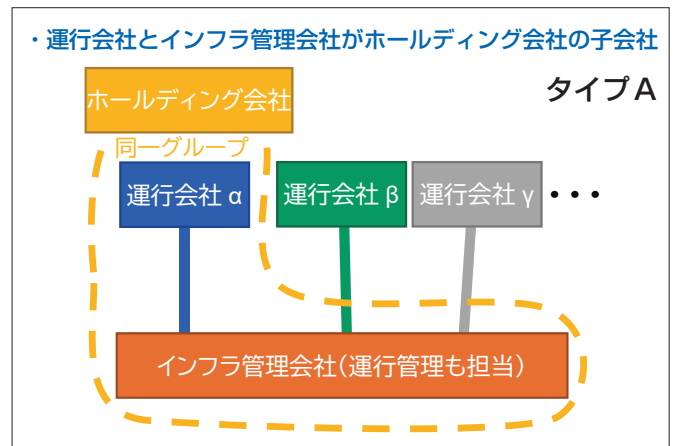


図5 上下分離形態のイメージ図

ていたが、EU指令^(※5)に基づき、鉄道事業者の自由参入が可能となるオープンアクセスが導入されている。まずは国境を超えた直通運転（インターオペラビリティ）が行われる国際貨物鉄道で導入され、次いで国内貨物鉄道や国際旅客鉄道で、現在は国内旅客鉄道でオープンアクセスが進められている。

例えば、人口が約1,000万人のチェコでは、北海道よりやや小さい国土面積で120社程度の鉄道事業者が参入しているとのことである（ただし、実際に旅客輸送や貨物輸送を行っているのはそれぞれ7～8社、20～30社程度とのこと）。また、オープンアクセス事業者の運営形態としては、例えば、3か国を直通する国際旅客輸送をチェコの旅客輸送会社が一社のみで行っている例もあれば、国際貨物輸送をオーストリアの貨物輸送会社が2か国に子会社を設立して行っている例もあるとのことである。

(2) 脱炭素への取組

① 欧州における脱炭素政策

欧州では、2019年に欧州グリーンディール^(※6)という持続可能な成長戦略が掲げられ、脱炭素の取組が進められている。2020年には欧州気候法案が発表され、脱炭素の目標として2050年カーボンニュートラルと、2030年のGHG（温室効果ガス）の排出量を、これまでの目標値であった40%削減（1990年比）から正味55%削減（1990年比）に大幅に引き上げることが法制化された。

現在EUでは、図6^(※7)に示すように、ETS（Emissions Trading System：温暖化ガス排出権取引制度指令）、ESR（Effort Sharing Regulation：加盟国の排出削減の分担に関する規則）及びLULUCF（the regulation on land use, land-use change and forestry：土地利用・土地利用変化と林業規則）の3つの異なる政策手段によって各セクターの目標値が規定されている。それぞれの説明は省略するが、鉄道部門の脱炭素については、主にESRの範囲にて実施される。

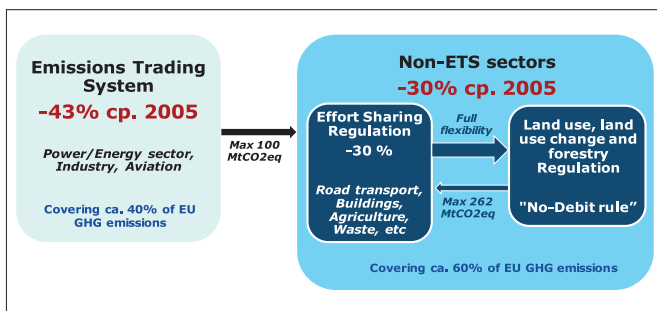


図6 現在の気候政策の概念図

② 東欧3か国における鉄道脱炭素政策

鉄道はエネルギー効率性に優れていることから、3か国では自動車からの転換（モーダルシフト）を推進するとともに、鉄道そのものの脱炭素化として、電化やイノトランス2022でPRされていた水素燃料電池車やバッテリー車両の導入の検討も行われており、これらの具体的な取組みについてヒアリングを行った。

チェコ

- ・電化率は約34%。既に電化された区間を含む路線長3,629 kmのうち、現在102kmの電化を実施中、520kmが準備

中、1,000kmがフィジビリティスタディの段階。

- ・全線の電化が進められているが、ウクライナ侵攻により電気代が4倍になり運行費用の補助を行う地方自治体の財政が逼迫することとなるため、進捗は遅れている状況。
- ・現在、非電化区間における導入車両（ディーゼル、バッテリー、水素燃料電池、ハイブリッド）について比較検討が行われており2024年春に終了する予定。^(※8) 水素燃料電池車の導入については、充電施設をインフラ管理会社が整える必要があり、運行会社とインフラ管理会社との調整が課題。

スロバキア

- ・電化率は約44%。今後どの路線を電化し、どの路線に水素燃料電池車を導入するかの議論が、政府主導で行われているところ。
- ・モーダルシフトを進めるため、乗客にCO₂削減量を伝えたり、長距離を定期的に利用する乗客にはフリーチケットを付与したりするなどの取組を実施。

ハンガリー

- ・電化率約42%、非電化区間における電化の進め方について、現在調査が行われている段階。
- ・非電化区間で走行しているディーゼル車両は古いものが多く、どのように対応していくかとの課題に取り組んでいるところ。水素燃料電池車などの新しい技術に関する詳細な情報がないとの課題。

(3) 安全対策

今回の東欧調査を実施するにあたり、2021年7月にチェコとスロバキアの隣国であるポーランドに事務所を設けた京三製作所から、同国では鉄道の安全対策に関心がある等の情報提供があった。これを踏まえ、今回の調査では、鉄道の安全対策として、①保安設備（ATPやETCS）の整備状況、②踏切の設置状況と安全対策、の2点についてヒアリングを行った。

① ATP と ETCS

鉄道の安全対策としては、列車衝突や脱線等の事故の原因となる列車の赤信号の冒進や曲線区間等での速度超過を防ぐため、我が国ではATS（自動列車停止装置）やATC（自動列車制御装置）等の保安設備の整備が進められてきた。欧州でも同様であるが、ATS（欧州ではATPと呼んでいる）やATCの仕様（スペック）が国ごとに異なると、上記（1）②で述べたような国境を越えた直通運転（インターオペラビリティ）を行う際に不都合が生じる（各国の地上設備に対応した車上設備を搭載しなければならない等）。このため、欧州では、共通の仕様の保安設備であるETCSの導入が進められている。ETCSにはレベルがあり、レベル1（L1）は日本のATSに、レベル2（L2）はATCに相当する。

3か国の保安設備の設置状況について、チェコでは現在国内路線の25%にATPが整備されているが、TEN-T^(注1)路線や重要で運行頻度が大きい郊外路線ではETCS L2を、運行頻度が比較的小さい路線ではETCS L1やL1の機能のうち列車を止める機能のみとした限定的なETCSを整備していく方針とのことである。スロバキアについては、TEN-T路線でETCS L1やL2

表3 踏切数と事故件数

2018年	Total	Passive level crossings	Active level crossings	Manual active level crossings	Automatic active level crossings with user-side warning	Automatic active level crossings with user-side protection	Active level crossings with rail-side protection	年間踏切重大事故件数
チェコ	8,185	3,980	4,205	347	2,411	1,429	18	47
スロバキア	2,088	1,014	1,074	150	442	379	103	20
ハンガリー	6,049	3,144	2,905	254	968	444	1,239	33

を整備する計画が立てられており、Baltic - Adriatic Corridorの路線（注2）のうちスロバキアを通る区間の一部区間では既にL1またはL2の整備がされている。また、ハンガリーについては、今後、ETCSの導入が計画的に進められる予定である。

（注1）欧州横断輸送ネットワーク。EUの交通政策のひとつで、点在する複数のネットワークを統合して、効率的な交通インフラを構築する計画。

（注2）ヘルシンキ（フィンランド）からワルシャワ（ポーランド）を経由してアントワープ（ベルギー）を結ぶ路線

②踏切対策

3か国の踏切について、2018年時点の踏切の種類別の数と重大事故（注3）の件数を表3（※9）に示す。（分類はEU指令（※10）による）

（注3）重大事故とは、少なくとも1人の死者もしくは重症者が発生、または車両や軌道等に対する重大な損害や交通に対する広範な混乱をもたらすもの。

踏切の種類は、警報機も遮断機もないPassive level crossing（我が国の第4種踏切に相当）と、警報機または遮断機があるActive level crossing（第1種、第3種踏切に相当）に大別され、3か国ともそれぞれ約半数ずつという状況である（我が国の第4種踏切は令和3年度で全踏切の約7%）。

踏切事故の主な原因としては、各国とも自動車のドライバーの不注意によるものが多いとのことで、対策として、チェコでは踏切事故が如何に怖いものかを示すキャンペーン、スロバキアでは踏切での安全運転に関するメディアキャンペーン、ハンガリーでは事故を起こしたドライバーへの罰則の強化等が進められているとのことである。

（4）高速化

3か国には、新幹線のような高速鉄道はまだないが、チェコでは最高時速320kmの高速鉄道の計画があり、現在フィジビリティスタディが行われているとのことである。チェコの関係者によれば、この高速鉄道にはフランスの技術が用いられる予定とのことである。

また、3か国では主要な在来幹線の高速化も計画されている。チェコでは160~180km/h化、スロバキアとハンガリーでは160km/h化を目指すとのことであり、基本的には既存施設の近代化（路盤改良、信号設備更新等）や踏切除去とともに進めることとしている。

4. その他

今回の調査のなかで、ヒアリングした事項の他に、興味を引いた点を2つ述べる。

（1）地下鉄の無人自動運転

今回訪問したハンガリーのブダペストには4つの地下鉄がある。このうち1号線はロンドンに次いで世界で2番目に古く、1896年に開業している。我が国最初の銀座線の開業（1927年）よりも31年先輩で、色や雰囲気も以前の銀座線に似ているような印象を受けた（写真4）。

一方2014年に開業した4号線は自動運転で、問題が発生した場合に対応できる監督者が同乗した運行が行われていたが、2016年から監督者なしの無人自動運転が行われている（写真5）。4号線にはホームドアがなく、無人自動運転ができる理由について聞いたところ、4号線は他路線よりも利用者数が少ないこと、ホームに設置したセンサーにより転落した人等を検知して列車を止めることができること、ホーム上に係員を配置し監視していること等の説明があった。無人自動運転を開始して以来事故はなく、技術の高さの象徴でもあるようである。日本では、ホームドアのない路線での無人自動運転はまだ行われていない。旅客の安全確保は鉄道で最も重要なことであるが、鉄道利用者の自己



写真4 ブダペスト1号線



写真5 ブダペスト4号線

責任の考え方も加味しながら、過度な規制が効率化や技術の発展を阻むことのないようにすることも大事ではないかと感じた。

なお、プラハやブダペストの地下鉄を利用して気づいたのは、駅が非常に深い位置に整備されていることで、軍事的な意味合いもあるものと思われる。写真6はプラットホームに向かうエスカレーターである。エスカレーターが長いだけでなく、その速度も速いので、関係者に「高齢者等の利用は厳しいのではないかと尋ねたところ、「周りの人が助けるのが当たり前だ」とのこと。同様のことは、近郊鉄道での列車とプラットホームとの間の大きな段差にも当てはまり、車椅子利用者等がいれば当然周囲の人が助けるのだとの回答があった。心のバリアフリーはしっかりと根付いていると感じた。

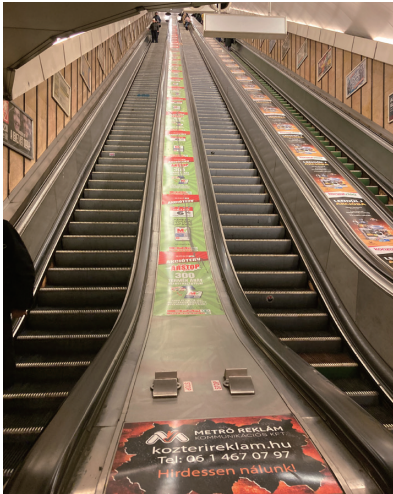


写真6 ブダペスト デアーク・フェレンツ広場駅のエスカレーター

(2) 3都市のトラム・バス

今回訪問した3都市（プラハ、ブラチスラバ、ブダペスト）では、他の欧州の都市と同様にトラムやバスによるネットワークが整備されている。主要な電停やバス停には、どの路線のトラムやバスが何分後に到着するかを表示する電光掲示板がEUの支援を受けて整備されている（写真7）。

またトラムやバスを利用した際には24時間券を購入したが、我々のような旅行者にとっては大変便利なものであった。



写真7 ブラチスラバ市内のトラム駅の案内掲示

5. おわりに

今回の東欧3か国の鉄道調査を行うにあたり、学識経験者、鉄道事業者、車両・信号等のメーカー、商社等の方々から最近の鉄道事情に関する情報提供等のご協力をいただき、御礼申し上げます。3か国の鉄道については、我が国ではまだまだ認知度は低いようであるが、EUの規程の下で様々な取組が行われている。上下分離やオープンアクセス、最後に記載した地下鉄の無人自動運転等は、今後の我が国の鉄道に関する施策を検討する上で参考になり得るものとする。当研究所としても、今回得られた結果を今後の調査研究に活かしていきたい。

【参考・引用文献】

- (※1) 外務省, 国土地理院, 総務省統計局, 国際連合経済社会局データ
- (※2) Union Internationale des Chemins de Fer, IRG-Rail (Independent Regulators' Group - Rail) annual reports (BE, DE), national statistics (DK, IE, ES, NL), Eurostat (EE, FR, SE), 数字で見る鉄道2021 (日本)
- (※3) Eurostat, 鉄道輸送統計調査 (日本)
- (※4) Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways, 29.7.1991
- (※5) Directive (EU) 2016/797 on the interoperability of the EU's rail system, 11.3.2016
- (※6) COM (2019) 640 final The European Green Deal, 11.12.2019
- (※7) SWD (2021) 611 final IMPACT ASSESSMENT REPORT, 14.7.2021
- (※8) Regional hydrogen trains on Czech railways. Project, <https://www.ujv.cz/en/products-and-services-1/research-development/grants-and-research-projects/regional-hydrogen-trains-on-czech-railways-11898>, 7.4.2023参照
- (※9) UNECE (国際連合欧州経済委員会) Statistical Database
- (※10) COMMISSION DIRECTIVE 2014/88/EU amending Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council as regards common safety indicators and common methods of calculating accident costs, 9.7.2014

安全・安心なクルーズの実現 ～コロナ禍での経験と教訓を踏まえて～

主催：  一般財団法人 運輸総合研究所、  一般財団法人 みなと総合研究財団

1. 開会挨拶



佐藤 善信
運輸総合研究所 理事長

2. 基調講演



安全・安心な国際クルーズの再開に向けて

河野 真理子
早稲田大学法学学術院 教授

3. 講演①



クルーズ事業者における感染防止対策の取り組み～にっぽん丸の現場から

川野 恵一郎
商船三井客船株式会社 取締役
にっぽん丸ゼネラルマネージャー

3. 講演②



安全・安心なクルーズ港の実現のための取り組み

高橋 哲
横浜市港湾局みなと賑わい振興部
客船事業推進課長

4. パネルディスカッション

コーディネーター
河野 真理子 早稲田大学法学学術院 教授

川野 恵一郎 商船三井客船株式会社 取締役
にっぽん丸ゼネラルマネージャー
高橋 哲 横浜市港湾局みなと賑わい振興部客船事業推進課長
鈴木 清隆 観光庁国際観光部国際観光課新市場開発室長



宮沢 正知
国土交通省海事局外航課長



西尾 保之
国土交通省港湾局産業港湾課長

5. 閉会挨拶



山縣 宣彦
一般財団法人みなと総合研究財団 理事長

開催概要

我が国におけるダイヤモンド・プリンセス号等における経験と教訓を踏まえた安全・安心な国際クルーズの実現のための取組の考え方、関係者の取組や安全・安心の実現の状況、再活性化に向けた課題等についての認識共有を図り、我が国における本格的なクルーズ文化の振興への機運を醸成する。

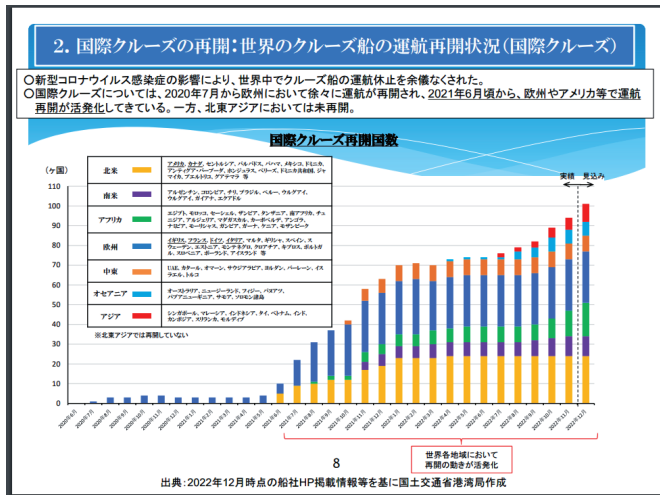
当日の結果

■ 基調講演「安全・安心な国際クルーズの再開に向けて」

河野 真理子 早稲田大学法学学術院教授

安全・安心な国際クルーズの実現のために何が必要か。国際クルーズについては、COVID-19感染症のパンデミックを受けて、特に日本の場合、コロナ禍の初期でまだウィルスの特性がわかっていなかった時期にダイヤモンド・プリンセスの問題が発生し、ク

ルーズ自体が怖いという印象を持たれている。他方、世界的には国際クルーズは再開の方向に向かっており、COVID-19への対応に関しても、科学的な知見に基づいて、ガイドライン等の改定を重ね、対策が取られている。



国際クルーズ船の再開：世界のクルーズ船の運航再開状況 (出典) 河野講師講演資料より

国際法上は、従来、旗国が責任を持って船舶を管理、保護することが原則とされ、これを旗国主義と呼んできた。便宜置籍船が増加した現在、船舶の安全な運航の実現のために寄港国に一定の権限を認める規定を置いた条約が増加している。特に、国際クルーズの場合は、船長、職員、部員の船上で働く人と乗客の国籍が多様であり、船舶所有者、運航に関わる者、寄港先も多様な国にわたるため、非常に多くの国に関わることになる。そのため、クルーズ船の安全な運航の実現を考えると、旗国主義を貫くことは難しく、寄港先や関連する人々の国籍国がどのような権限を持つべきかを明確にすることが重要になってくる。

COVID-19により明らかになったことは、全ての人にとって安全・安心なクルーズの運航を確保しなければならないということである。その際、保護されるべき人には、船上の人だけでなく、寄港地の住民も含まれることになる。そして、クルーズ船を運航に関わる全ての者が協力して、感染症への対応に有効な措置をとることが求められている。そのためには、船内での対策にとどまらず、陸と海の関係者の連携が重要な役割を果たす。これらの点に関して、11月15日に国土交通省から国際クルーズの受入れ方針が示されたと同時に、クルーズ船及び港湾施設の運営について3つのガイドラインが出されている。また、ダイヤモンド・プリンセス号の経験から外国籍の船舶からの正確な情報提供が寄港国側にとって不可欠であることが認識され、2021年の海上運送法の改正により、外国人等に対して報告徴収義務を課す規定が設けられた。さらに2022年に港湾法が改正され、感染症の発生時に国が港湾施設の管理を代行する制度が創設された。

国際クルーズ船における感染症対策に関しては、①船内への罹患者の立ち入りの防止、②船内で感染症の発生が確認された際の初期対応、③船内で感染症が蔓延した後の対応の3つのフェイズに区別することが必要である。まず①については、国による実効的なガイドラインの策定と船舶の運航に関わる者によるその遵守、船内の設備を十分にするとともにその運営の実効性の確保、人材（船長、職員、部員、港湾関係者）の教育・訓練、乗客の意識の向上等を確保

した上で、乗船者全ての事前の検査を徹底すべきである。また、②について蔓延を防止するための実効的な初期対応が重要な意味を持つ。また、③については、発症者の十分な治療、さらなる感染の拡大の防止に努めるとともに、感染者を乗せた船舶の寄港によって陸に感染症が持ち込まれないために船舶、港及び寄港国が協力して対応する必要がある。そして、これらの対策に関して社会全体への説明を行うことで寄港地の住民が安心してクルーズ船を歓迎できるようにすべきである。

日本にとって国際クルーズの振興は、観光の活性化の観点から不可欠である。そのため、国家の責務として、信頼できる船舶 (ships of confidence)、信頼できる運営 (operation of confidence)、信頼できる港湾 (ports of confidence) を実現するための実効的かつ実務的なガイドラインの策定と全ての関係者によるその遵守 (preparedness) の確保が図られなければならない。また、各国のガイドラインやガイダンスは科学的知見が高まるに従い共通項が見られるようになっており、そうしたハーモナイゼーションやICAO、ILO、IMO、国連等の国際組織間の協力等、国、国際組織、そして民間という全ての関係者の国際協力体制の構築が必要である。

最後に、国際クルーズを再活性化していくためには、ダイヤモンド・プリンセスの経験からの風評被害や懸念を払拭できるように、全ての関係者の協力に加え、その体制や対策について社会に情報提供をして、理解を得ることが不可欠であることを強調したい。

■講演①「クルーズ事業者における感染防止対策の取り組み～にっぽん丸の現場から」

川野 恵一郎 商船三井客船株式会社 取締役
にっぽん丸ゼネラルマネージャー

2020年のコロナ感染拡大によりクルーズの運航停止を余儀されたが、国内クルーズを再開するため、国監修の業界団体の感染防止のガイドラインに準拠したマニュアルを作成し、第三者機関からの認証を受ける必要があった。このため、早急に「感染症予防対策マネジメントマニュアル」を作成し、認証を取得した。その後、トライアルクルーズを実施することができ、これを成功させ、チャータークルーズや一般募集のクルーズも次々と始まった。

クルーズ運航を進めていくための感染防止対策としては、感染防

感染防止対策の3つの柱

- ✓ 感染者乗船のリスクを減らす ⇒ **もちこまない!**
- ✓ 船内での感染リスクを抑える ⇒ **うつさない!**
- ✓ 感染の拡大リスクを抑える ⇒ **ひろげない!**

Mitsui O.S.K. Passenger Line, Ltd. NIPPON MARU

クルーズ船の感染防止対策とクルーズ運航の継続 (出典) 川野講師講演資料より

止対策の基本の基である3つの柱、感染者のリスクを減らす、船内での感染リスクを抑える、乗客や乗組員への感染の拡大リスクを抑える、すなわち「もちこまない」、「うつさない」、「ひろげない」のこの3つの柱に沿って、乗船前の事前ウイルス検査等、乗船中の体温計測等、船内でのソーシャルディスタンスの確保、換気対策等様々な感染防止対策を講じている。また、万一、感染者が発生した場合、速やかに隔離措置を行えるよう準備をしている。

2022年12月に待望の国際クルーズも再開したが、引き続き、感染防止対策を万全に整えた安全・安心の上にもいつでも変わらないクルーズの楽しさをお伝えし、ポストコロナ時代のクルーズファンが増えることを心から願っている。



国際クルーズの再開 出典) 川野講師講演資料より

■講演②「安全・安心なクルーズ港の実現のための取組み」

高橋 哲 横浜市港湾局みなと賑わい振興部客船事業推進課長

横浜港のクルーズの状況については、9割以上が、発着港として寄港していただいております、空港に近く、長年にわたり多くの客船を受け入れてきた実績、観光地へのアクセスの良さ等により、発着港として選んでいただいていると思っています。また、クルーズは、経済波及効果があり、これを期待して取り組んできており、今後もコロナと向き合いながら取組みを進めていきたい。

横浜港として安全・安心な客船の受入に関しては、国監修のガイドラインに基づくとともに、クルーズ船を受け入れるにあたって、地元関係部局が入った協議会によりクルーズ船の受入れの合意や想定を超える事態に備えた協議を進めてきた。また、他港や船会社

とも調整の上、横浜港における感染症対策のルールを設定し、船会社に求める感染症対策としての受入条件を提示し、感染対策も進めてきた。

さらに、国際クルーズの再開にあたっては、引き続き、基本的な考え方である3つの柱、感染対策によりもちこまない、うつさない、ひろげないことをしっかり行っていく。今後も横浜港として安心・安全なクルーズ船の受入れを実現していくために取り組んでいく。

■パネルディスカッション

コーディネーター：

河野 真理子 早稲田大学法学学術院教授

パネリスト：

川野 恵一郎 商船三井客船株式会社 取締役

にっぽん丸ゼネラルマネージャー

高橋 哲

横浜市港湾局みなと賑わい振興部客船事業推進課長

西尾 保之

国土交通省港湾局産業港湾課長

宮沢 正知

国土交通省海事局外航課長

鈴木 清隆

観光庁国際観光部国際観光課新市場開発室長

○論点① 安全・安心実現のための取組と評価

【川野様（商船三井客船）】

クルーズを再開し、お客様から、クルーズは、陸上より安全・安心という声をいただいている。これも、ガイドラインの見直しを重ねていき、船内の感染防止対策を最適化していくことにより、お客様に安心感を提供できているからだと思っている。また、感染防止対策等を万全に期してクルーズを動かしているのも市民の皆様にご歓迎していただきたい。

【高橋様（横浜市）】

2020年11月に国内クルーズが再開されて、半年後に船内に陽性者が確認されたが、今年の夏まで、クルーズ中の感染者は確認されておらず、船側のしっかりとした対策と受入港側の取組みに一定の効果があったと考えている。また、2022年9月には、横浜港として、ツーリズムEXPOジャパン（国際旅行見本市）に出展し、これまでのクルーズにおける感染対策の取組みを紹介し、安全・安心なクルーズのPRを行った。

【西尾様（国土交通省港湾局）】

国際クルーズの運航にあたっては、船会社がガイドラインを作成し、これを遵守する必要がある。また、国としては、港で受け入れるための感染症対策の設備、たとえば、陰圧テントやサーモグラフィ等導入の補助を行っている。また、クルーズ船において集団感染が発生した場合、港湾管理者に代わって、国が港湾施設の管理業務を行えることにしている。

【宮沢様（国土交通省海事局）】

国内クルーズ再開後の2年間で、様々な経験や知見をクルーズ会社の方々と積み重ねてきた。ガイドラインが第八版となっていることがその証である。これが、国際クルーズの安全・安心の担保に繋がる。

安全・安心の取組としては、船舶の対策、受け入れ地側の体制と、その間を繋ぐ船舶と受け入れ地との連絡調整が重要と考えてい

る。国内クルーズと国際クルーズで違うところもあるが、海上運送法の改正により外国船に情報提供を求めるための法的根拠も整った。

○論点② クルーズの再活性化に向けた課題と取組の方向性

【川野様（商船三井客船）】

クルーズ船に係る感染防止対策について、手を緩めることなく講じ、クルーズは安全・安心という意識を今以上に定着させ持たせることが再活性化に向けての課題である。

また、クルーズの魅力である船内で楽しむといったイベントの工夫や上陸に伴う寄港地との連携を密にしていける必要がある。

【高橋様（横浜市）】

横浜港においては、クルーズの発着港になることが多いため、横浜観光をしていただけないという悩みがある。そのため、花火、イルミネーションといった夜間イベントや観光施設のリニューアル等、横浜観光をしていただけるよう工夫を行っている。まだ、受け入れ港として、人材育成も含めてしっかり準備を進めていくことが大事である。

【西尾様（国交省港湾局）】

今後、多くの国際クルーズ船が、日本への寄港を予定している。このため、受け入れる地元の協議会において、船会社としっかりと協議していただくことが重要である。

また、経済波及効果の点からも観光や地元産品を買っていただく取り組みやクルーズ船を誘致するためのプロモーション活動が重要である。クルーズ船社もそういうものを求めている。

【宮沢様（国交省海事局）】

不安感の払拭のため、船舶での対策、寄港地の体制、その間の連絡調整をしっかり行い、乗客や寄港地の住民それぞれに安心感を持ってもらうことが重要である。また、クルーズマーケットの拡大に向け、日本人の新規顧客獲得に向けて船旅の認知度を高めていくことや外国人に日本をクルーズのデスティネーションとして認識してもらうことが重要である。今までは感染対策に追われてきたが、今後は感染対策プラス活性化にギアチェンジして、取組を進めていく必要がある。

【鈴木様（観光庁）】

JNTO（日本政府観光局）と協力し、海外プロモーションやマーケティングを進めていく。

クルーズに関しては、主要な市場であるアメリカにおいて、JNTOロサンゼルス事務所が主にBtoBを意識したイベント出展やクルーズセミナーの開催、ファミトリップ（訪日観光促進のための旅行事業者やメディアの（本邦）現地視察）を行っている。

寄港地では、食事やアクティビティ等の、その場でしか体験できないことを選択肢を増やしていく取組が重要であると考えます。

○質疑応答

Q：（上智大学：兼原教授）

感染症を防止しつつ、経済活動に不必要な影響を与えない、このバランスをとることが国際秩序の大事な目的であるが、そのために日本はどういう発信をしていくべきか。

また、感染症対策のため船舶の構造、デザイン、装備等の国際的な基準が強化される可能性があるが、日本はどのように、自国の利益を守りつつ、感染症に対して率先した姿勢を示しているのか。

【宮沢様（国交省海事局）】

ガイドラインが第八版になっている通り、クルーズ船の安全・安心の対策を、感染状況や知見を踏まえて見直しを行い、感染拡大防止と経済性のバランスを取りながら進めてきた。

また、日本はサプライチェーンを確保するため、船員の交代を守り抜いた数少ない国であり、これを、IMO等の場でPRしている。

【西尾様（国交省港湾局）】

クルーズ再開が先行した欧米諸国でも最初は厳しい基準を設けて、知見が出てくることにより徐々に緩和をしていき、安全・安心と経済活動のバランスを取りながら進めてきた。今回のガイドラインは比較的厳しい中身になっているので、知見を積みながら徐々に現実的な形へと展開していきたい。

【川野様（商船三井客船）】

ガイドラインの改訂を重ね、安全・安心なクルーズの活動が実現しており、これを消費者の方に理解して頂き、たくさんの方にクルーズに乗船して頂くことが大事である。

Q：（境港管理組合）

今回の日本丸モーリシャスの海外寄港地については、陽性者への対応を、船側または陽性者本人の意思等も含めて決定できるのか、それとも寄港国が判断を決定するのか。

【川野様（商船三井客船）】

原則として陽性者は次の寄港地で搬送することになっているが、国際クルーズは寄港先の外国の指示、方針に従うため、報告の上、これを順守する。国により船に対する指示は変わってくる。船側に委ねられている部分は、感染者の症状を確認し、重症化の懸念があれば搬送を要請する。また、無症状のため船内療養で隔離完了となる場合であれば、船内隔離の継続を判断することもある。船長、衛生管理者、船員と本社の対策本部と連携をとり協議を行い判断していく。

○ディスカッションのまとめ

【河野教授】

クルーズ船の感染対策は、関係者が一生懸命頑張る努力をしている。

その上で、いかに安全・安心なクルーズの運航を実現していくかは観光振興にとって重要であり、また、安全・安心と経済性とのバランスをどのように取っていくかは重要な論点である。

今後の日本におけるクルーズの振興、地域の観光の活性化のためには、新たな感染症への対策も含めて、関係者の一層のご努力に加え、それをいかに社会に伝え、理解してもらうかの重要性を改めて感じた。

本開催概要は主催者の責任でまとめています。

<https://www.jttri.or.jp/events/2022/seminar221221.html>

研究報告会 2022年度冬(第52回)

1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 報告概要



山内 弘隆
運輸総合研究所 所長

3. 報告①



観光DMOの取組み及びガバナンス構造に関する分析～滞在型観光の推進に向けて～

後藤 孝夫
運輸総合研究所 客員研究員
中央大学経済学部 教授

4. コメント



野瀬 元子
大東文化大学文学部 准教授

5. 報告②

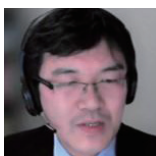
欧州の交通運輸分野のカーボンニュートラル政策の調査研究 (共同研究) の中間報告
～陸上交通の脱炭素政策の全体像と具体的施策～



嶋田 優樹
運輸総合研究所 研究員

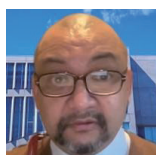


塚本 光啓
運輸総合研究所 研究員



柴山 多佳児
運輸総合研究所 客員研究員
ウィーン工科大学交通研究所 上席研究員

6. コメント



納富 信
早稲田大学理工学術院
環境・エネルギー研究科 教授

7. 報告③



地域鉄道の経営のあり方に関する予備的考察

大井 尚司
運輸総合研究所 客員研究員
大分大学経済学部門 教授

8. コメント



竹内 健蔵
東京女子大学現代教養学部国際社会学科 教授

9. 報告④



コロナ禍がASEAN大都市の
鉄道に及ぼす影響

武藤 雅威
運輸総合研究所 主任研究員

10. コメント



日比野 直彦
政策研究大学院大学 教授

11. 閉会挨拶



藤崎 耕一
運輸総合研究所 主席研究員・研究統括

報告①「観光DMOの取組み及びガバナンス構造に関する分析～滞在型観光の推進に向けて～」

発表：後藤 孝夫 客員研究員、中央大学経済学部 教授

コメント：野瀬 元子 大東文化大学文学部 准教授

○研究の概要

昨年度は、滞在型観光に焦点をあてて、その代理変数として、観光DMOの必須KPI (Key Performance Indicator) としてデータが公表されている「延べ宿泊者数」を採用し、地域DMOの取組みやコーポレートガバナンスの要因が延べ宿泊者数にどの程度影響を与えているのかについて実証分析した。

昨年度の研究結果を踏まえて、今年度の研究は、経済学で取り扱われているインセンティブ問題の考え方を地域DMOの財源制度に援用し、観光財源が地域DMOの取組みにどのような影響を与えているのかについて、公表データを用いて定量的に分析した。とりわけ、地方税法上、観光を使途とする唯一の税目である市町村税の入湯税に着目して分析を試みた。

現在の観光DMOに対する政策評価の仕組みでは、プリンシパルである地方公共団体（あるいは国）がKPIを設定し評価するが、仮に地域DMOがKPIを達成しても組織としてメリットが少なく、パフォーマンスを向上させるインセンティブが少ない仕組みと考えられる。

その背景には、大きく財源と人材の側面がある。第1に、財源の側面であるが、現状では地域DMOの財源の多くが地方公共団体からの補助金や委託事業収入で構成されている。このような財源構成は、金融市場からの資本調達と比較した場合の費用軽減というメリットもあるが、一方で、交通分野で長く議論されてきた運営費補助の仕組みに近く、地域DMOにおいて経営改善のインセンティブが働きにくいと考えられる。さらに、地方公共団体からの補助金や委託事業の財源は、地域DMOからみると不確実性の高い一般財源が主であり、単年度予算の原則に則った運用であることも考慮すると、地域DNOが長期的な取組みを検討しにくい状況であると考えられる。

第2に、人材の側面であるが、上記財源問題もあるため、長期的に人材を雇用できるか不確実であり、現状では地域DMOの職員は出向者がその多くを占めている。出向者はどうしても出向元の意向を伺い、かつ数年で出向元へ戻るため、結果として地域DMOでの経営責任の所在もあいまいとなり、経営改善のインセンティブが働きにくい可能性がある。このように、現在の地域DMOの制度にはインセンティブにかかわる課題があると考えられる。

それでは、諸外国のDMOの財源構成や雇用形態はどのようなものであろうか。諸外国のDMOの成功事例の1つに、カリフォルニア州での観光産業改善地区（TID：Tourism Improvement District）の設定事例がある。TIDは次のような仕組みである。まず、受益者となる観光事業者がTID負担金を納付する義務を負い、フリーライダーを排除するため、地方政府が強制力をもって徴収業務を担う。このように徴収されたTID負担金の全額は、当該地域の観光振興事業を担うDMOなどに議会決議が不要で交付されて、マーケティングの費用に充当される。つまり、地方政府はTID負担金の運用については関与しない。諸外国でのTIDの取組み事例を分析した結果から、以下の3点が明らかとなった。

- ①受益と負担のリンクの必要性
- ②評価指標の詳細な検討（KPIとKGIの適切な連動）

③プロパー職員の雇用（出向メインではない）

①については、受益者と負担者を一致させることによって、政府のモニタリングがなくてもインセンティブ問題を回避し、成果に基づく資金調達をDMOが実施している。そこで重要な点が、②の適切な評価指標の設定であり、DMOの取組みを担う適切なプロパー職員の人材（③）である。

以上で得られた知見を踏まえて、本研究では、観光財源が地域DMOの取組みにどのような影響を与えているのかについて、年間延べ宿泊者数に対して、観光目的税の1つである入湯税の存在が与える影響を傾向スコアマッチング分析で検討した。あわせて、補完の分析として、年間延べ宿泊者数を被説明変数として、1期前入湯税額と1期前の補助金の割合（地方自治体等からの年間補助金額/地域DMOの年間収入額）を説明変数とした重回帰分析も実施した。分析結果として、本研究では以下の3点を提示した。

- ①今後更なる検討が必要ではあるが、入湯税が延べ宿泊者数に正の影響を与えている可能性を示唆し、その影響の度合いを明示
- ②地域DMOの収入に占める補助金の割合が年間延べ宿泊者数に負の影響を与えている可能性を示唆し、その影響の度合いを明示
- ③地域DMOの資金調達のあり方についても今後もさらなる検討が必要であることを示唆（インセンティブ問題を解消する観光財源あるいは補助金のあり方の検討）

○コメント

本研究は今後の地域DMOの適切な財源の組み合わせを検討するうえでの基礎資料となる可能性があると評価したうえで、コメンテーターから以下の2点についてコメントを頂戴した。

- ①入湯税モデルから導かれる地域への示唆・インプリケーションは、具体的にどのようなものか。
- ②宿泊型観光地以外については、どのように考えればよいのか。

○討論・質疑応答

コメンテーターから頂戴した2点のご指摘について、それぞれ以下のように回答した。

- ①DMOのインセンティブ問題への対策が地域にとって重要な点
- ②地域の実情にあわせて観光目的の課税は可能であり、徴収目的や方法については今後も検討していくべき

報告②「欧州の交通運輸分野のカーボンニュートラル政策の調査研究（共同研究）の中間報告～陸上交通の脱炭素政策の全体像と具体的施策～」

発表：嶋田 優樹 研究員

塚本 光啓 研究員

柴山 多佳児 客員研究員/ウィーン工科大学交通研究所 上席研究員

コメンテーター：納富 信 早稲田大学理工学術院

環境・エネルギー研究科教授

○研究の概要

EUは、2019年に欧州グリーンディールという成長戦略を掲げ、GHG削減目標の引き上げを打ち出した。2020年に欧州気候法を策定、2050年カーボンニュートラルと2030年のGHG排出量正味55%削減（1990年比）という目標を法制化し、2021年

には、その実行策として13法案からなる政策パッケージ「Fit for 55」が発表された（2023年1月時点で審議中）。

本調査研究では、主にFit for 55法案を中心に、各施策の意図、背景、効果、政策同士の関係性を含めて調査し、体系的に整理することを試みている。同法案は陸海空の交通モードを対象としているが、本年度は小型自動車について調査を行い、これを中間報告として取りまとめた。

○欧州における交通脱炭素政策

交通部門の脱炭素化に係るEUの課題認識を図1に整理した。これらの課題は最終的には、ユーザーがEVなどのエネルギー効率の高い交通手段へ移行する行動変容の障壁になっている。また、道路交通の脱炭素目標と施策が基本的に加盟国に任される形となっていたことも排出削減が進まない要因だった。

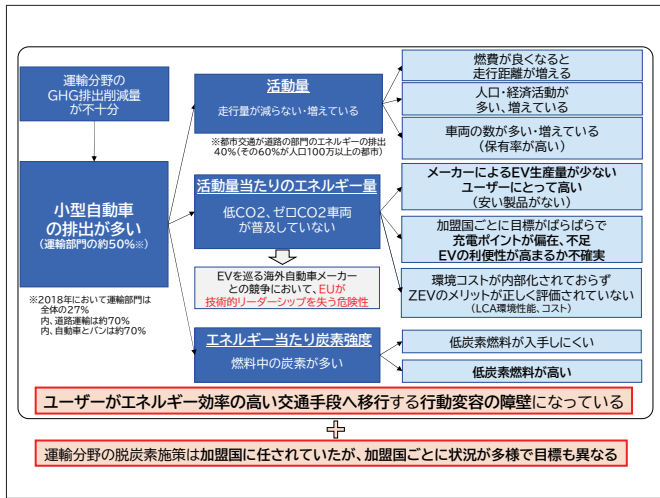


図1 運輸部門における脱炭素政策のEUの課題認識

○交通脱炭素政策の全体像

Fit for 55の各法案による作用・効果を俯瞰するため、図2のようにGHG排出量の数式に当てはめる形で整理した。左辺は目標を示し、右辺は目標の達成手法と位置付けることができる。

左辺では、② ESR（加盟国削減分担）で加盟国別目標を定め、① ETS（排出量取引）によって国別かつ産業部門別の排出枠が設定される。ETS改正案では道路輸送部門が対象分野に追加され、自動車等の燃料供給事業者は、販売量に見合う排出枠をオークションにより購入することが必要となる。オークション収入は加盟国政府に配分され、脱炭素施策の財源となる。

右辺では、加盟国のエネルギー消費の削減量を求める③ EED（エネルギー効率化指令）、活動量当たりのGHG炭素強度削減策として④新車の乗用車・小型商用車のCO₂排出基準が定められている。この④は、メーカーに対して暦年で販売したすべての車種の平均（フリートワイド平均）のGHG排出量を削減させる規制となっており、また、⑤代替燃料インフラ規則でEVの利便性向上・普及支援のための充電インフラ等の整備を図っている。⑥ RED（再生可能エネルギー指令）は、運輸用電力・燃料供給における再生可能エネルギー由来電力・燃料の一定量の混入義務の強化を促し、併せて⑦ ETD（エネルギー課税指令）により単位エネルギー当たりの最低税率（€/GJ）を規定することで再生可能エネルギーへの転換を促し、エネルギー当たりの炭素強度削減を図っている。同時に、エネルギー一

格の高騰等の課題に対して、⑧ SCF（気候変動対策社会ファンド）にて生活困窮者への支援を行うものとなっている。

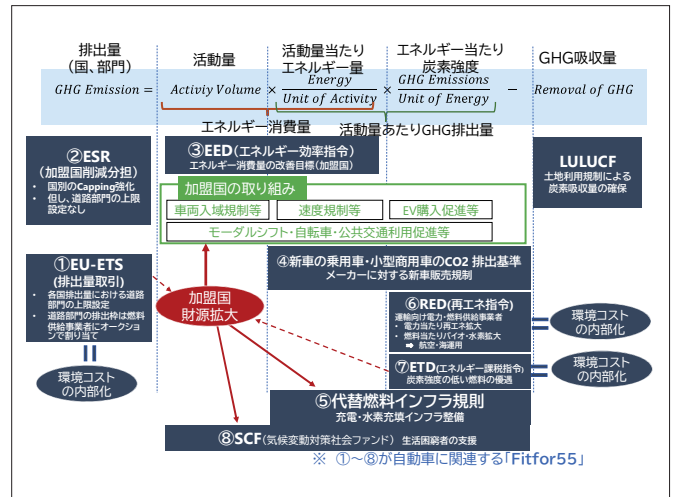


図2 EUにおける自動車の脱炭素政策の全体像

○まとめ

様々な制度が共通のリファレンスシナリオに基づいて一つの目標に向かって緻密に設計され、相互に連携することで脱炭素に必要な事項全体を網羅している。特にエネルギー当たりの炭素強度の抑制に重点を置いた環境コストの内部分化・財源化により、自動車ユーザーに「化石燃料から再生可能エネルギーへの転換」と「行動変容を通じた交通分野全体のエネルギー消費の減少」のインセンティブを付与する構造が構築されている。

こうした欧州の政策手法は、以下のような点で日本での交通脱炭素施策の検討の参考となると考えられる。

- ①交通分野の排出量削減に向けた具体的目標設定
- ②「目標から逆算」する政策アプローチと、長期的政策目標を基にしたプッシュ&プル政策パッケージ
- ③リバウンド効果（資源利用の効率向上が、かえって資源の消費量を増加させる）を抑制するための行動変容施策

○コメント

本調査は、EUの脱炭素化枠組みや、運輸部門が抱える脱炭素への課題認識を包括的に整理した上で、社会実装のための取組み、各方案等の具体的な目標と連関性を体系的に整理した点で意義深い。今回は中間報告であり、今後の調査成果に期待したい。以下等も加味できればなお有益である。

- ①自動車のライフサイクルCO₂排出量への影響
- ②車両運行負荷に間接的に影響する空調システムの冷媒に関する動向の考慮
- ③欧州自動車メーカーの生産・販売の動向や戦略
- ④EVのサプライチェーン複雑化によるEU以外の動向、大型車両の電動化へのEUの対応の現状と展望
- ⑤交通システムの高度化に関する施策（EU/ITS指令）

報告③「地域鉄道の経営のあり方に関する予備的考察」

発表：大井 尚司 客員研究員、大分大学経済学部 教授

コメンテーター：竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部 国際社会学科 教授

1. 研究の背景と問題意識

地方鉄道の経営は、長年続く人口減などの社会環境変化に加え、災害の影響、コロナ禍を受けた移動自粛など、厳しい状態に直面している。本研究では、地方鉄道の経営に関する現状を整理するとともに、制度や政策面、経営組織面での課題を考察する。

2. 鉄道に関する支援制度の現状と課題

地方鉄道に対する国の支援は、過去には運営費補助としての欠損補助や転換地方交通線への補助の制度が存在したが、2000年代初頭までにすべて廃止されている。

大規模災害からの復旧、経営難に陥った事業者の再建のために、インフラ部分を公有としその使用料を取らない形での上下分離が各地で導入されている。確かに鉄道事業者の経営指標でみれば一見改善したように見えるが、自治体にとっては負担の形が変わり永久負担になることが問題である。

3. 地方鉄道路線運営における最適運営条件について——輸送密度との関係から

地方鉄道の経営状態を客観的に把握すべく、鉄道の経営に関するいくつかの指標について、記述統計分析を行った。分析対象は、国土交通省鉄道局が「地域鉄道」と区分している事業者の中から、日常輸送を行っていない事業者、上下分離を行った事業者のうち下部のみを保有する事業者を除いた全事業者（2022年4月現在で94社）を対象とし、国土交通省鉄道局発行の『数字で見る鉄道』から、最新の2019年度のデータと、比較対象としてその5年前の2014年度のデータを使用した。

(1) 輸送密度と費用の関係について

企業経営（効率性）と輸送の現状との関係を見るべく、輸送密度と費用（乗客一人当たり）の関係を分析したところ、以下の点が確認された。

第一に、費用については、2019年（571円）は2014年（498円）と比較すると約2割上昇している。

第二に、輸送密度との関係では、旧国鉄赤字ローカル線の廃止・転換基準である4000人を超える場合ほとんどが200円以下だが、4000人を切ると300～500円の範囲の事業者が多くなり、1000人を切った場合、8割以上の事業者は500円超であった。

これらから、鉄道が効率的な大量輸送を行えているかについては、輸送密度4000人以下の事業者でも出来てはいるが、1000人未満では行えない可能性が高いことが確認された。

(2) 輸送密度と営業係数の関係について

赤字かどうかと輸送の現状との関係を見るべく、輸送密度と営業係数の関係を分析したところ、以下の点が確認された。

第一に、営業係数については、2019年（168）は2014年（147）と比較すると約1割悪化している。営業係数が200以上の事業者はこの5年で2倍に増加していた。

第二に、輸送密度との関係では4000人を超える場合ほとんどが100以下であったが、4000人を切ると100以上が増加し、2000人未満ではほぼ赤字、1000人以下では黒字事業者は皆無

で、輸送密度500以下では200超が多数見られた。

これらのことから、鉄道が採算性を持つかは、輸送密度4000人以上だと何とか可能であるが、2000人を切ると厳しく、1000人以下ではほぼ不可能である可能性が確認された。

4. 地方鉄道運営における運営形態の再考察——事例研究も含めて

(1) 上下分離は最適な運営形態か

現状、地方鉄道の経営改善に使える国の支援制度が、地域公共交通活性化再生法（以下活性化再生法）で規定される上下分離ぐらいしかない。上下分離導入で支援されるのは基本的にインフラ部分に限られ、分離後は一定期間の運行計画に基づき経営（運行）を続けることが条件となるものの、運行に関する支援制度は存在しない。したがって、鉄道での復旧が地域にとって望ましいか、他モードの持続可能性、将来の運行経費負担なども含め、十分検討すべきと考える。

(2) 出資による経営責任明確化の可能性——第三セクター方式の再考

旧国鉄の赤字線転換や整備新幹線並行在来線では、地域が出資して経営責任を負う第三セクターという組織形態がとられている。第三セクターに問題がないわけではないが、経営安定化と経営責任明確化の観点からも、沿線自治体が出資により経営責任を負うという第三セクター方式は見直されてもよいと考える。その際は、都道府県単位ぐらいでの広域統合などは検討されてもよいと考える。

(3) 管理委託制度活用の可能性

鉄道事業法25条では、乗合バス同様管理委託の制度が定められているが、鉄道での適用事例は今のところ存在しない。管理委託については、離島航路や地域通勤用航空で行われている予備機材の共有化ができないことが問題となる。持続可能性や経営効率性の面からも、JR・近隣の第三セクター鉄道・民営鉄道事業者の路線間でピーク・オフピーク時間帯が異なりマッチングが可能な場合、制度改革を前提に管理委託の制度を活用し、車両や従業員、整備インフラなどの共有を通じてコストを削減しつつ委託料収入の確保などができれば、地方鉄道事業者の経営安定化に資する可能性があると考えられる。

5. まとめにかえて

第一に、地方鉄道の経営状況と需要の関係では、効率性や営業係数などからみて適切でないものが少なからず存在していることが確認された。そして、国交省検討会で示された「輸送密度1000人」という値は、こういった経営状態が変わる転換点になっている可能性を示唆した。

第二に、地方鉄道の経営の関する支援策の必要性である。他モードで存在する運営費支援は地方鉄道には不可欠であり、運営費補助金の問題点は考慮しつつ、一定期間限定等で支援する制度設計が必要であると考えられる。また、予備車両や整備施設などの共用化に関する制度改革を含め、管理委託の規定を地方鉄道で積極的に活用することも一考に値すると考える。

最後に、第三セクターという出資という形で経営責任を取り運行支援を行う方法の可能性を示した。ただし、現状の経営悪化に鑑み、同一都道府県程度での広域化（広域運営の仕組みづくり）の可能性を指摘した。

報告④「コロナ禍がASEAN大都市の鉄道に及ぼす影響」

発表：武藤 雅威 主任研究員

コメンテーター：日比野 直彦 政策研究大学院大学 教授

○研究の概要

1-背景と目的

コロナ禍は世界の大都市における社会経済活動に多大なる影響を及ぼした。都市鉄道では、日本の大手鉄道会社の利用者数がコロナ禍前の2019年から7～8割となったのに対し、タイ・バンコク、フィリピン・マニラ、インドネシア・ジャカルタでは、とりわけ2021年に3～4割と激減した。本研究では、コロナ禍がASEAN大都市の鉄道に及ぼす影響を詳細に把握するため、バンコクMRTパープルライン、マニラMRT3号線、ジャカルタMRT南北線の3路線をケーススタディに、質的・量的な多面的分析を通して影響の実態を明らかにする。

2-対コロナ禍政策と都市鉄道への影響

2.1 バンコク

2020年3月の第1波でバンコク市当局は非常事態宣言を発し、飲食店等の営業禁止、学校はオンライン授業とした。鉄道事業者BEM社は利用者の体温チェック、ホーム等での社会的距離（1m間隔空け）確保を始めた。4月には夜間外出禁止令に対応すべく終電時刻を繰り上げた（～21時半）。さらに駅入口や自動改札での入場制限、社会的距離の強化を行い、輸送容量（乗車人数）を最大20%以下まで削減した。2021年デルタ株期には感染再拡大に伴い、輸送容量制限（50～75%）を再強化した。2021年オミクロン株期には感染者が多いものの、11月に輸送容量制限を解除、通常の運行時間に戻した。

2.2 マニラ

フィリピン政府は、第1波期から4段階のコロナ対策隔離措置をとった。最も厳しいECQ（強化されたコミュニティ隔離措置）では1世帯1人のみが食料等の調達で外出可とするロックダウンを行い、公共交通も運行停止した。次に厳しいMECQ（修正加えた強化されたコミュニティ隔離措置）でも一時運行停止とした。フィリピン運輸省は、ECQ・MECQ発令に伴うMRT3号線の運行停止を2020年3～5月と8月に実施した。運行再開後は輸送容量を10～15%に制限、30%（2020年10月）、70%（2021年11月）と徐々に緩和し、オミクロン株期の2022年3月に100%に戻した。また同年3～6月に無料乗車サービス（フリーライド）を行い、コロナ禍

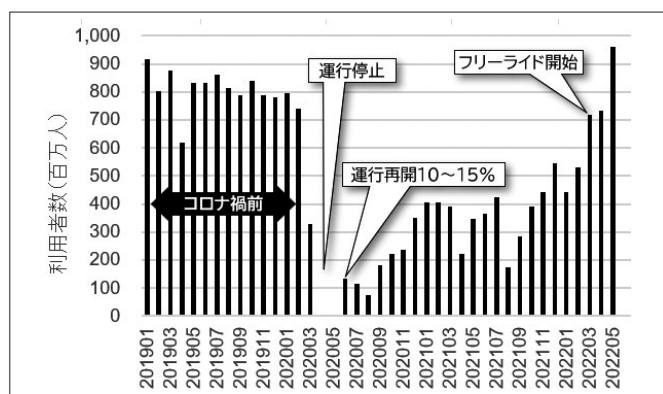


図 マニラ MRT 3号線月別利用者数の推移

前を上回る利用者数となった。月別利用者数の推移を図に示す。

2.3 ジャカルタ

ジャカルタでは第1波の2020年3月に緊急事態宣言を発出、在宅勤務を呼びかけた。地下鉄公社MRTJは運行時間を6～20時に短縮、輸送容量を50%に制限、翌月には一部駅を閉鎖した。デルタ株期には医療体制が逼迫、2021年7月に緊急活動制限レベル4（最厳）を発出し、非必須・非重要分野を出勤停止とした。鉄道乗車には労働者登録証明と1回以上のワクチン接種証明の提示を必要とした。オミクロン株期の2022年3月にはレベルが高いまま輸送容量を100%に戻し、5月に通常の運行時間に戻した。

3-モデルによる要因分析

ケーススタディ3路線に東京の某路線を加え、コロナ禍中の利用状況を都市毎に再現するモデルを作成して、鉄道利用に及ぼす影響の要因を分析する。各都市共通データとして、Google「滞在の変化」位置データ、Oxford Covid-19政府対応トラッカー「制限政策」データを説明変数として用いる。この他、鉄道施策（減少輸送容量、運行短縮時間等）データを用いる。これらはコロナ禍に起因するデータであり多重共線性を有することが懸念され、この問題を回避できる部分的最小二乗回帰（PLS回帰）を分析法に採用する。

モデル結果によると、ASEANでは多くの制限政策・施策が鉄道利用に影響した一方、東京では説明変数が限定され、「小売・娯楽」「職場」への滞在減少、「在宅」の増加、「学校の閉鎖」政策のみ影響したことが明らかになった。

4-まとめ

鉄道の感染対策として、日本では時差出勤やマスク着用、窓開け喚気への協力等、利用者へのお願いレベルにとどめ、その措置は決して強くはなかった。一方、ASEANでは切迫した社会状況から、輸送容量制限やワクチン接種者のみ乗車可等の強制力を伴う制限措置をとった。ASEANで鉄道利用者が激減した要因は、鉄道運行を含む様々な制限政策・施策の影響が多面で「乗りたくても乗れない」潜在的需要があったと考えられる。日本では出勤の減少等、鉄道利用者側の意思で在宅勤務化等の行動変容が起き、利用者が減少したと考えられる。ただし、ASEANでの利用者減少は一時的現象であり、日本からの都市鉄道整備支援は今後も積極的・継続的に行われるべきと考える。

○研究報告へのコメントと回答

コメント：時宜を得たテーマで、今後の活動に向けた重要な研究である。モデルに関しては課題も多く改良が望まれる。コロナ禍で何が変わり、何が継続され、何が戻ると考えているのか。

回答：PLS回帰モデルの採用でモデルに多くの説明変数を導入できたが、一部変数で内生性の問題が残り、改良が必要と考えている。制限緩和・終了で鉄道利用者が戻ってきたのは朗報で、鉄道からマイカー利用へ流れたと考えられる交通機関選択行動も戻りつつあるのではないかと。安心安全のために駅や車内の消毒等、最低限のコロナ対策は続くであろう。

本開催概要は主催者の責任でまとめています。

<https://www.jttri.or.jp/events/2023/sympo52.html>

第153回運輸政策コロキウム 公共交通とソーシャルキャピタル

1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 講演



ソーシャルキャピタルの概念と その意義

埴淵 知哉
東北大学大学院環境科学研究科 准教授

3. 発表



公共交通利用と ソーシャルキャピタルの醸成

覃 子懿
運輸総合研究所 研究員

4. コメント



宇都宮 浄人
関西大学経済学部 教授

5. パネルディスカッション及び質疑応答



コーディネーター
山内 弘隆
運輸総合研究所 所長

6. 閉会挨拶



城福 健陽
運輸総合研究所 主席研究員
会長特別補佐

宇都宮 浄人 関西大学経済学部 教授
埴淵 知哉 東北大学大学院環境科学研究科 准教授
覃 子懿 運輸総合研究所 研究員

開催概要

地方の公共交通事業規模の縮小やサービス停止による住民のモビリティの低減や、地域コミュニティ・住民間の社会ネットワークの衰退が懸念されている。従来、公共交通事業の存続を検討する際には、経済的利益を重視した費用便益分析的な観点を中心であった。

本コロキウムでは、ソーシャルキャピタル（社会関係資本）というアプローチに基づいて、公共交通からもたらす社会的な利益も考慮すべきとの立場から、公共交通とソーシャルキャピタル醸成の関係性を検証し、地方公共交通政策に関する新たな示唆を探る。

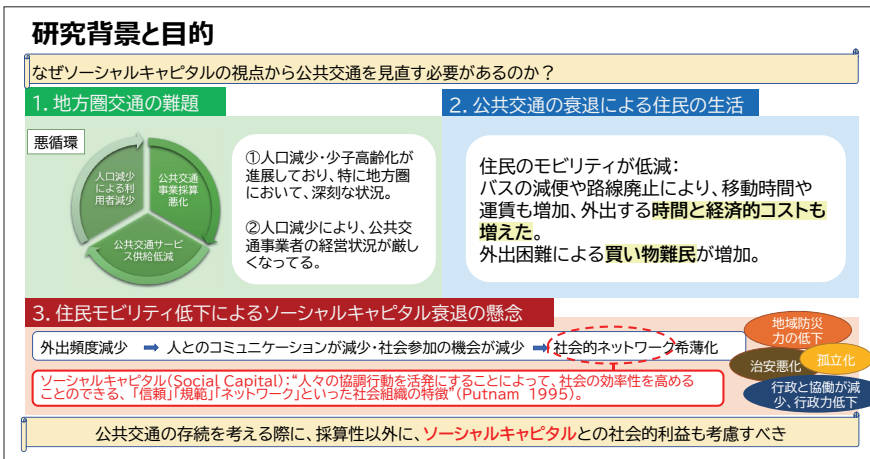
当日の結果

1. 講演

テーマ：「ソーシャルキャピタルの概念とその意義」

講師：埴淵 知哉 東北大学大学院環境科学研究科准教授

ソーシャルキャピタル（Social Capital）は近年注目されている概念であり、その重要性が研究者や政策担当者間で共有されつつある。ソーシャルキャピタルには様々な定義があるものの、最もよく知られているのは、それが「信頼、規範、ネットワーク」からなるとのパットナム（アメリカの政治学者）による定義である。ソーシャルキャピタルは協調的な行動を促進し、それが社会的に良い結果をもたらすとされる。ソーシャルキャピタルが実際に経済成長、犯罪防止、健康促進や行政の効率化などに寄与するかどうかをめぐって、様々な先行研究が議論を積み重ねてきた。



2. 発表

テーマ：公共交通利用とソーシャルキャピタルの醸成

覃 子 認 運輸総合研究所 研究員

研究背景：

地方圏において、少子高齢化により、利用者が減少し、公共交通事業の規模縮小やサービス停止などが進んでいる。地方圏における公共交通サービスの低減により、住民のモビリティが低下する傾向となり、交通難民のような問題も出てきた。住民の外出利便性が減ると、外出頻度も低下し、社会的ネットワークが希薄化していくことが懸念されている。社会的ネットワークとは、人々の間の絆のようなもので、学術上では、ソーシャルキャピタルとの概念で表現されている。ソーシャルキャピタルが衰退すると、さまざまな悪影響が出てくる恐れがある。したがって、ソーシャルキャピタルの視点から公共交通の存在意義を検証する必要があると考える。本研究は公共交通利用とソーシャルキャピタルの醸成の関係性を検証し、地方公共交通政策に関する新たな示唆を得ることを研究目的としている。

研究課題：

本研究は下記の3つの課題について検証を行う：

- ①公共交通利用とソーシャルキャピタルの相関関係
- ②公共交通からソーシャルキャピタルに与える二種類の影響
- ③ボンディング型とブリッジング型ソーシャルキャピタルにおける公共交通の影響

- ・ボンディング型ソーシャルキャピタル：地縁血縁のような似たような人々の結びつき
- ・ブリッジング型ソーシャルキャピタル：様々な属性や考え方が異なる人たちのつながり

データと分析方法：

上記の3つの課題の検証に利用するデータは国土交通省が2015年に実施した「全国都市交通特性調査」の意識調査のデータである。調査の回答者は全国70都市の5歳以上の住民となり、回答者数は71,877人である。

調査項目から、「1人で外出するよりも、友人や家族など、誰かを誘って（または誘われて）一緒に外出することが多い」と「友人や近所付き合いは多い方である」この2つの質問をソーシャルキャピタルの代理指数、「年間バスと電車の利用回数」を公共交通利用の代理指数として選定した。ボンディング型とブリッジング型ソーシャルキャピタルの代理指数について、2種類の代理変数で分析を試した。指標一は中心市街地への買い物頻度をボンディング型、郊外

ショッピングセンターへの買い物頻度をブリッジング型の指標で、指標二は中心市街地の店員とのコミュニケーションが好きをボンディング型、郊外ショッピングセンターの店員とのコミュニケーションが好きをブリッジング型ソーシャルキャピタルの指標にした。

分析結果：

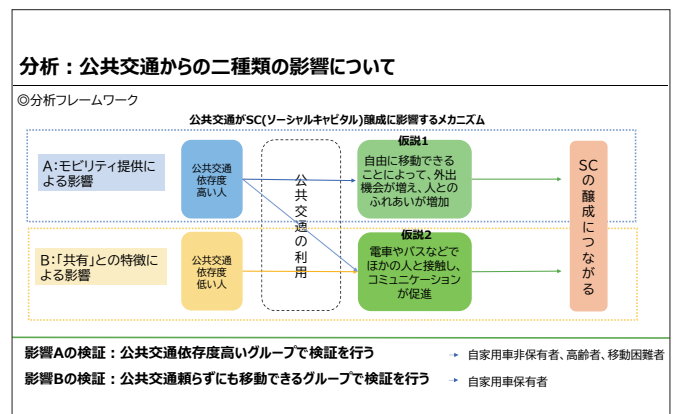
分析結果①：公共交通利用とソーシャルキャピタルの相関関係

質問項目の回答は5段階評価で示され、これを順序プロビットモデルと呼ばれる手法で分析した。分析結果は公共交通を利用する人は利用していない人よりソーシャルキャピタルが高いことが示され、公共交通利用とソーシャルキャピタルの正の相関関係が実証された。

分析結果②：公共交通からソーシャルキャピタルに与える二種類の影響

公共交通に依存度が高いグループ（高齢者グループ、自家用車非保有者グループ、移動困難者グループと定義）に着目して「公共交通のモビリティ提供による影響」を検証した結果、高齢者グループと自家用車非保有者グループにおいて、公共交通利用とソーシャルキャピタル醸成の正の相関関係が示され、公共交通のモビリティ提供による影響が確認できた。これに対し、移動困難者グループにおいては、公共交通利用とソーシャルキャピタルの関連性が確認できなかった。これは体の原因で移動不自由な方は、通常のバスと電車の利用も困難であり、他の移動手段の提供が必要であることを示唆していると考えられる。

また、公共交通に依存度が低いグループ（自家用車保有者グループと定義）に着目して「公共交通の共有との特徴による影響」を検証した結果、公共交通利用とソーシャルキャピタル醸成の正の相関関係が示され、公共交通の共有との特徴による影響を確認できた。



分析結果③：ボンディング型とブリッジング型ソーシャルキャピタルにおける公共交通の影響

2種類の代理指標を用いて分析した結果は同じく、公共交通を多く利用する人はボンディング型ソーシャルキャピタルが比較的に高い、自動車を多く利用する人はブリッジング型ソーシャルキャピタルが比較的に高いことが明らかになった。また、バスの利用とボンディング型ソーシャルキャピタルの関連性が特に高いことも分かった。

結論

まず、公共交通利用とソーシャルキャピタルの正の相関関係が示され、公共交通利用がソーシャルキャピタルを高める可能性が示唆された。また、公共交通利用による二種類の影響（公共交通が移動手段としてモビリティ提供による影響と人々のふれあいを促進する共有との特徴による影響）が実証され、公共交通サービスの提供を重要とする一方、利用の促進も必要とのことが示唆された。最後、ボンディング型ソーシャルキャピタルと公共交通特にバスとの関連性が高いとの結果から、地方圏における公共交通の存在意義、特にバスの重要性が示され、できるだけ、路線バスの維持、或いは、バスに似たような形式でのサービスの提供が重要であることが示唆された。

3. コメント

コメンテーター：宇都宮 浄人 関西大学経済学部教授

先行研究が少ない分野について、豊富なサンプルを用いて分析し、政策課題へのインプリケーションを提示した点を評価しつつも、①公共交通利用とソーシャルキャピタルの醸成における因果関係への検証、②ボンディング型とブリッジング型ソーシャルキャピタルの指標選択の妥当性、③ソーシャルキャピタルにおける個人と集団の因果関係の3点について、さらに検討を深める必要がある。

・ 覃研究員から宇都宮教授のコメントに対する返答：

- ① 今回の分析では、データの性質で相関分析しかできていない。これは本研究の限界のひとつである。学術上には因果関係の証明は重要であり、今後の課題として、分析を深めたいと考える。
- ② ボンディング型とブリッジング型ソーシャルキャピタルの指標について、今回は「中心市街地」と「郊外ショッピングセンター」との二つの地理的な要素を使って区分しているが、宇都宮教授のご指摘通り、距離は唯一の測り方ではなく、郊外ショッピングセンターに行くかどうかをブリッジング型ソーシャルキャピタルの指標として利用するのは限界があることを承知しており、今後の研究で相応しいデータで丁寧にこの二種類のソーシャルキャピタルを定量化し、考察したい。

4. パネルディスカッション及び質疑応答

コーディネーター：山内 弘隆 運輸総合研究所 所長

パネリスト：

宇都宮 浄人 関西大学経済学部 教授

埴淵 知哉 東北大学大学院環境科学研究科 准教授

覃 子懿 運輸総合研究所 研究員

・ 因果関係の証明についての議論

宇都宮教授：政策策定上には因果関係の証明が極めて需要で、例としては、ビフォーとアフターの比較を聞くことによるその矢印を見

つけることは一つの方法である。

埴淵准教授：社会科学は実験できないため、因果関係の証明は難しいのが現実で、宇都宮教授が指摘されたように時間的な前後関係を把握するのがとても大事。継続的にデータを集めて、それを分析していくということは重要。また、データの整備には産官学連携も必要。

・ 普遍性と特有性について

埴淵准教授：郊外型ショッピングセンターやスプロールなどの議論について、パトナムが想定したのはアメリカの状況であるが、日本の状況を考えてみると同じではないと思う。

宇都宮教授：公共交通による人の行動変化に関しては、一定の普遍性も見られる。ヨーロッパで日本と同じアンケート調査をとった結果、日本と非常に似通ったことが分かった。

・ 質疑応答

Q：今回の分析では中山間地域のデータが少ない

覃研究員：今回のデータは70都市を対象とした調査票なので、農村地域などは含まれていない。また中山間地域を含め、農村部における公共交通に関するデータは少ないのが現状。公共交通水準が低下している地域に対する分析は重要だ。

Q：コロナが公共交通に与える影響について

宇都宮教授：コロナからの影響があると思うが、データによる検証が必要と考える。例えば今回使った都市交通特性調査は5年毎の調査で、前後の比較によるコロナの影響を観察できると思う。

埴淵准教授：デジタル/ビッグデータの活用によって、今までと違う形で、ソーシャルキャピタルへの影響を観察できると思う。

Q：リアルコミュニケーションとバーチャルコミュニケーションの効果の区別について

覃研究員：バーチャルコミュニケーションの重要性が徐々に上がっていく中、特にコロナの影響で、インターネット経由のコミュニケーションが増加し、その影響を考察するのが一つ重要な課題。

埴淵准教授：バーチャルコミュニケーションとリアルコミュニケーションによる効果の差を観察するのは極めて難しい。リアルとバーチャルをはっきり分けられないと思う。

宇都宮教授：バーチャルコミュニケーションが増加したものの、リアルコミュニケーションの価値がなくなったというわけではない。バーチャルが増えても、公共交通の役割は変わらないと思う。

本開催概要は主催者の責任でまとめています。

<https://www.jttri.or.jp/events/2023/collo230313.html>



当日の様子

第154回運輸政策コロキウム アセアン・インド地域レポート ASEANにおけるエアライン戦略の分析



1. 開会挨拶



奥田 哲也
運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所長

2. 講演



山下 幸男
運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所
主任研究員 / 次長

3. コメント



花岡 伸也
東京工業大学環境・社会理工学院
融合理工学系 教授

4. ディスカッション



コーディネーター
山内 弘隆
運輸総合研究所 所長

開催概要

ASEANの経済成長は著しく、日本との経済的な関係性は高まる一方であり、その航空市場は、日本の航空関係者にとっては注視すべき対象である。ASEANの航空市場は、2000年代初頭にAir Asia等のLow Cost Carrier (以下、LCC) が参入して以来、LCCのエアライン戦略の影響を受けてきた。

そこで、本コロキウムでは、最近のASEANにおける航空需要の回復状況を日本との比較を通じて示した上で、ASEANのLCCについて、Full Service Carrier (以下、FSC) との競合を通じた年代の違いに伴う提供サービスの変化を指摘しつつ、エアラインの戦略を考察する。また、その考察を通じ、コロナ禍を踏まえた今後のASEANと日本の航空市場に対する取組みの手がかりを提供する。

当日の結果

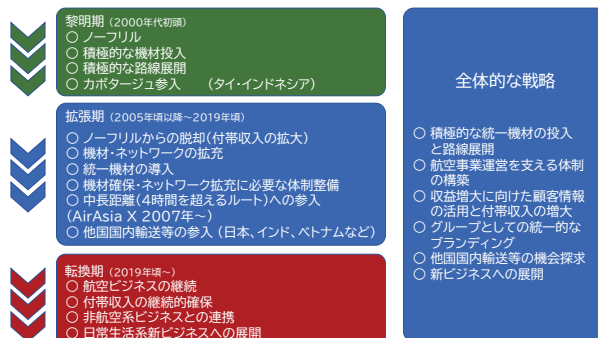
1. 講演

(1) コロナ禍までのASEANの主なエアラインの変遷とその戦略

不十分ながら2000年頃までに航空自由化や規制緩和の環境が整えられたASEANでは、2000年代初頭にLCCが台頭してくる。その際の環境は欧州の航空に関する第3パッケージの環境とは異なり、第7の自由を得るため他国に関連会社を保有したり、セカンダリー空港に代えたLCC専用ターミナルがクアラルンプール空港に設けられたりした状況がみられた。LCC専用ターミナルは同時期にチャンギ空港にも整備されたがその後閉鎖され、その後ASEANにおいて大きな広がりを見せていない。セカンダリー空港の利用も現在のドムアン空港がLCC専用空港のようにになっているが、スワンナプーム空港不備の結果によるものである。

ASEANエアラインの変遷をみると2000年初頭にLCCが台頭するのに対し、FSCも早い時期からLCCをグループ内に包摂する戦略をとっており、2022年現在、多くのナショナル・フラッグ・

コロナ禍までのASEANの主なエアラインの戦略事例 エアアジアグループ (一部エアアジアXを含む) 戦略の概要



キャリアがLCCを包摂している。ちなみに、ASEANの動きに対し、日本は10年程度遅れた2012年がLCC元年と言われている。

コロナ禍前までのASEANのエアライン変遷の中でFSCのグループ会社とLCCのグループ会社の主な戦略をみると、近年の共通戦略として、①グループ体制の効率化と再編 (ネットワーク戦略を含む)、②付帯収入の増大、③非航空系連携事業を含む新たな事業への進出が挙げられる。

①は一部のFSCでは赤字体質からの脱却を追求する一方、黒字体質のFSCやLCCでは効率的なポートフォリオ戦略を追求しての戦略である。しかし、FSCによるLCCの関連会社化やその後の統合などの状況を見るとFSCはLCCの扱いに苦慮しているように見える。また、LCCにおいても短中路線と中長路線の扱いが議論となっている。

②は、収益を航空旅客収入のみに頼ることなく、付帯収入の増大による収益確保の視点が重視されていることが伺える。

その延長の戦略として最近③の非航空系連携事業を含む新たな事業への進出戦略が掲げられており、特にLCCにおいて明確である。

このことについて、某ASEAN LCCへのヒアリングで理由を確認したところ、長年の航空旅客運送によって膨大な顧客データを保有でき、その活用策として非航空系ビジネスへの進出が自然の流れとなっているとのことであった。その戦略はあたかもコロナ禍による航空需要の減少への対策に見えなくもないが、実態としてはコロナ禍を想定したものではなく、2018年頃から顕著になってきており、航空旅客収入のみに頼るのではなくそれ以外の収入の道が必要とのビジネスの必然性から非航空系のビジネスへの参入が新たな動きとして始まっている。

なお、ASEANのLCCは、タイでは国内市場の7割強、国際市場で約半分のシェアを占めている。日本のLCCが1割程度のシェアに過ぎないことを考えれば、ASEANの航空市場は日本に比べLCCの利用が大幅に進んでいる。

(2) コロナ禍後のASEANの主なエアラインの回復状況と将来の方向性

アジア太平洋地区のコロナ禍後の航空市場の回復は、世界の中で大幅に遅れている。その理由は、需要サイドではアジア太平洋地区の巨大な航空市場である中国のゼロコロナ政策が大きく影響している。2022年末にゼロコロナ政策が緩和され、中国の航空需要が

戻ってくればアジア太平洋地区の航空市場の回復も進むと思われる。

一方、ASEANの主なエアラインの公表データで旅客輸送実績を確認すると、国内旅客需要はFSCに回復の動きがみえないもののLCCには回復に強い動きがある。また、国際旅客需要はLCC、FSCともに回復の動きが弱く、特にFSCの回復は極めて弱いことが分かる。ASEANの国内・国際の航空市場が旺盛な潜在需要を有していることは、日々の見聞の中でも確認できている。潜在需要が大きいにも関わらず航空輸送実績が必ずしも回復していない状況を踏まえると、ASEANで回復が遅れている理由は需要サイドではなく、供給サイドにあるということになる。

エアラインが路線を再開等する際は様々な準備が必要だが、ASEANのエアライン関係者によれば、とりわけ人材確保が大きな課題であるとしている。実際、ASEANの主なエアラインの職員数を確認すると、コロナ禍前の職員数の概ね3割程度を削減している。この点がエアラインの供給量の回復が急速には進まない一因である。また、航空運賃も国際線においては高止まりをしていることが指摘されており、マレーシアの事例をみるとデータのにも国際線の運賃が2020年第2四半期から高騰し、それが継続している。したがって、航空運賃の高止まりも、ASEANの国際市場の回復遅れの一因となっている。

(3) まとめ

以上をまとめると、ASEANのエアラインの変遷と戦略の分析から読み取れることは、①ASEANの主なエアラインではポートフォリオ戦略の一環としてFSCもLCCもグループ内のエアラインの再編やその検討を進めていること、②航空旅客収入以外の付帯収入増大の追及や非航空系ビジネスへの進出の動きが大きくなっていることである。また、コロナ禍からの回復の状況およびその後の回復の見込みに関する分析から推察されることとして、③コロナ禍からの回復には人材の確保と供給量が課題となっているということである。

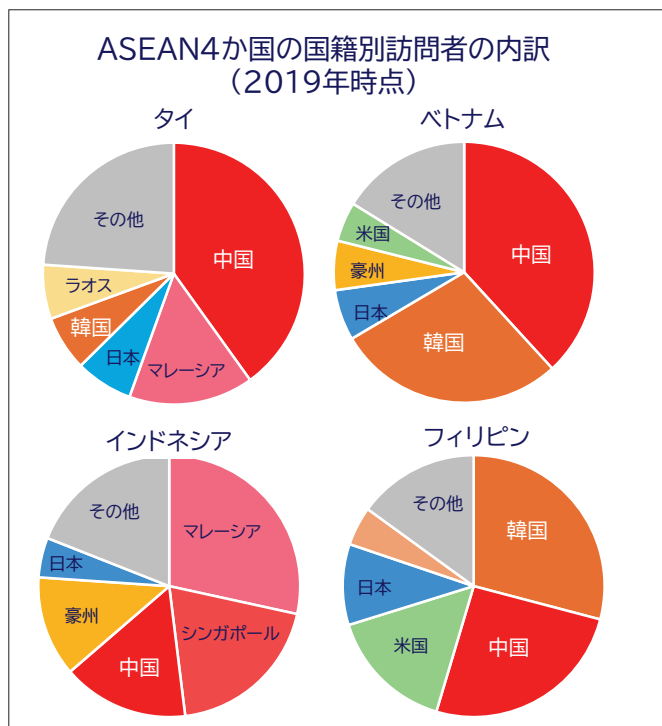
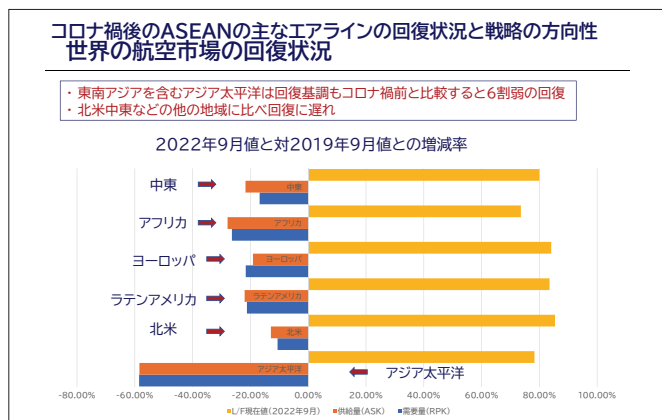
また、日本との関係では、④日本はASEANの動きにある程度の遅れをもって同様な動きが生じているので、私見ながらASEANのLCCの状況を見ると日本も将来的にはLCCのシェアが広がるのではないかとみる。その場合、ASEANでは既に旅客の受容が進んでいるオンライン・アプリなどの日本社会での受容がキーになると思う。

2. コメント

発表は、近年のASEANの航空事情とエアラインの変遷が各種データに基づき丁寧にまとめられている。中でもAirAsia戦略の情報は独自性が際立っている。次のステップとして、データ集計だけでなく、統計的手法等を伴った戦略効果や政策インパクトなどを分析するとより充実した研究になる。

発表を補足するとASEAN LCCの特徴は、中間所得層のニーズとの一致、短距離路線の設定が容易な地域サイズ、AirAsia CEOのTony Fernandes氏の卓越した経営ビジョン、地域連合と域内航空自由化政策の連動をあげることができる。ASEAN連動の話はASEAN経済共同体との結びつきが強く、欧州と異なり第5の自由までしか認められていないことから自国以外にLCC合併会社を設けている点がASEAN LCCの特徴の一つである。

併せて東京工業大学の杉下助教との共同研究として最近行ったASEAN地域の中心性分析の簡易分析結果を紹介する。媒介中心性は航空ネットワーク上のハブ空港としての優位性（その可能性）を



示すと解釈でき、その結果、バンコクは1都市2空港（BKK、DMK）のため相対的に低数値（重複路線がそれほど多くない可能性）であり、スカルノハッタ（CGK）とマニラ（MNL）は国際と国内ネットワークの乗継空港として優位性が、また、チャンギ（SIN）は東アジアのネットワークが相対的に弱いといったことが分かる。

3. ディスカッション

花岡教授：AirAsiaが新たなビジネスに取り組むことになった理由をもう少し聞きたい。

山下主任研究員：新たなビジネスに取り組む理由について多少強引な仮説を設けてヒアリングを行ったところ、結論としては、航空事業を行う上で得られた（顧客情報などの）様々なデータの活用というビジネス上の自然な展開との回答であった。同社は2008年に航空機燃料高騰に対するリスクヘッジ策を講じたが、その後の急激な航空機燃料下落に伴いヘッジ策が裏目に出て大きな負債を被った。その際に付属収入が負債のカバーに貢献したことから航空旅客収入以外の付帯収入の重要性がそこから認識され始めた。近年ではその延長として蓄積データを活用した新たなビジネスへの進出が自然の流れとして生じたものとのことであった。

山内所長：日本のエアラインの課題は従来から航空輸送収入のみに頼ってきた一本足打法にあり、コロナ禍の影響で一段とそのような取り組みが重要となってきている。

一方、花岡教授の説明を聞くと、新たなビジネス展開によってポートフォリオ戦略を展開するのと同様、ハブを複数化するか路線展開することもポートフォリオ戦略の一環と理解できると思った。AirAsiaなど複数の国に展開しているエアラインについて、どのように思っているか。

山下主任研究員：AirAsiaなど複数の国で統一したブランドで運航しているところに意味があり、新たなビジネスへの進出も統一したブランドの下で展開している、そのような統一ブランド戦略に大きな魅力があると思う。

花岡教授：山内所長の話や聞かずに路線展開がポートフォリオ戦略の一環との認識はなかったが、言われてみればそう捉えることもできる。統一ブランドでの運航については、国籍の色が無いエアラインと表現したところであるが、同社は誰でも飛べる（Now Everyone Can Fly）ことを標語に掲げ、更にどこからでも飛べるという戦略をとっており、様々な制約がある中で統一したブランドを上手く使っているのではないかと。

山内所長：20年ぐらい前に日中韓航空共同体の議論をしていたことがあるが、現在の政治情勢を考えると実現の可能性は厳しい。しかし、欧州には欧州の統一市場があり、東南アジアにはASEANの統一市場がある中で、東アジアに位置する日本は、どのように対応

すればよいと思うか。

花岡教授：航空市場は経済連合との結びつきが強い。日本の場合、地理的に近隣の東部・南部には海しかなく路線が設定できないので、東アジアとして考えるのではなく、APECなど大きな経済圏の中での航空市場を考える必要があるのではないかと。

4. 質疑応答

Q：中長距離路線ではLCCの効果が出しにくいとされる中、短中距離のAirAsiaと中長距離のAirAsia Xとの関係をどのようにみればよいのか。

山下主任研究員：AirAsiaとAirAsia Xはシスターカンパニーであり、既に短中距離路線のAirAsiaがバンコクやクアラルンプールをハブとして旅客を集め、中長距離路線を運航するAirAsia Xがそれらの旅客を遠方に運んでいる。そのような運航を統一ブランドで行っているところに意味があると思う。

花岡教授：山下主任研究員の説明のとおりで、さらに急速に経済が発展している東南アジアの中長距離需要を取りこぼしたくないとの意識もあるので、AirAsia Xは維持されるのではないかと。

山内所長：ワシントン事務所が行っている米国の航空産業に関する定点観測の話題では、FSCとLCCが近年接近してきているというものである。一方、コロナ禍によって大きな環境の変化が生じた。そのような中でLCCのビジネスモデルも変化するのではないかと思われ、そのような視点で今後のエアラインビジネスをみていく必要があると思う。

Q：LCC専用ターミナルがASEANで定着しなかった理由は何か。

山下主任研究員：空港当局としては空港処理能力の増大を求められているものの、整備財源に限られる中で収益の低いLCC専用ターミナルを別途整備するよりも、FSC、LCCが共に利用できるターミナルを整備することで対応したいとの考えに基づくものである。

Q：ASEANエアラインの脱炭素に関する状況はどうなっているか。

山下主任研究員：ASEANのエアラインは環境問題に関する取組を年次報告書などに掲げており、脱炭素の関係では燃焼効率の良い航空機の導入やSAFの導入などが強く打ち出されている。

山内所長：ASEANのエアラインは、例えば、脱炭素クレジットをASEAN域内で調達できるなど有利な立場で取り組むことができるのではないかと想像する。

Q：中心線分析を踏まえ、東南アジアの空港競争をどうみるか。中心性分析を東アジアに適用する予定はあるか。

花岡教授：東南アジアの主要ハブ空港の簡易分析を行ったが、地域の空港の特性を把握可能で拡張性があり、トランジット空港の優位性も分析できると考えている。東アジアも是非ともやってみよう。

Q：中心線分析で旅行目的などの航空旅客の特性を分析することは可能か。

花岡教授：中心性分析はネットワークの特性を解釈するものなので、旅客の特性を分析することは難しい。

山内所長：空港の持つ特性をあらかじめ特定した上で分析すれば、旅客特性の分析も可能かもしれないので、新たな論文の分析視点として検討してもらえば良いのではないかと。

(以上)

本開催概要は主催者の責任でまとめています。

<https://www.jttri.or.jp/events/2023/collo230314.html>



ゆっくりを軸とした地区づくりのための交通・道路・都市のあり方を考える

「人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくまちづくり調査」

～フランス調査結果報告を通じて～

- 主催：一般財団法人運輸総合研究所
- 共催：一般財団法人日本みち研究所、公益社団法人日本交通計画協会
- 日時：2023年5月12日（金）15:00～18:00
- 場所：ベルサール御成門タワー（及びオンライン配信（Zoomウェビナー））

お申込みはこちら



本調査研究は、海外の先行事例調査等を通じて、国内展開するにあたっての実現化方策や課題等を検討し、人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくまちづくりの姿を整理することを目的として実施しています。

2022年9月にフランスに行き、都市部におけるゆっくりを軸としたまちづくりの概念、手法、実態の把握を目的に、パリ、アンジェ、ナント、ラ・ロシェルの4都市でヒアリング調査および現地視察を実施しました。フランスにおける低速交通まちづくりの取り組みを紹介するとともに、我が国におけるゆっくりを軸とした地区づくりのための交通・道路・都市のあり方を考えます。

1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 調査報告



三重野 真代
運輸総合研究所 客員研究員
東京大学公共政策大学院 特任准教授



矢内 直子
運輸総合研究所 研究員

3. 基調講演



谷口 守
筑波大学システム情報系社会工学域 教授

4. パネルディスカッション



コーディネーター

石田 東生

筑波大学 名誉教授
SIP「スマートモビリティプラットフォームの構築」PD
一般財団法人日本みち研究所 特別顧問



ヴァンソン藤井由実

FUJII Intercultural S.a.r.l 代表



古倉 宗治

公益財団法人自転車駐車場整備センター
自転車総合研究所 所長



牧村 和彦

一般財団法人計量計画研究所 業務執行理事 兼
研究本部企画戦略部長

谷口 守

筑波大学システム情報系社会工学域 教授

三重野 真代

運輸総合研究所 客員研究員

5. 閉会挨拶



森山 誠二

一般財団法人日本みち研究所 専務理事

今後は以下のセミナー・シンポジウムの開催を予定しております。詳細はメールマガジンやHPをご覧ください。

- デマンド交通シンポジウム（6/7）
- ASEAN 物流シンポジウム PART2（仮題）（6/15） バンコク開催
- 2050年の日本を支える公共交通のあり方シンポジウム（仮題）（6/28）
- ATRS（航空国際研究学会）世界会議・神戸開催記念セミナー（仮題）（6/29）
- 国際航空シンポジウム（仮題） ワシントンD.C.開催

メールマガジン登録



ホームページ



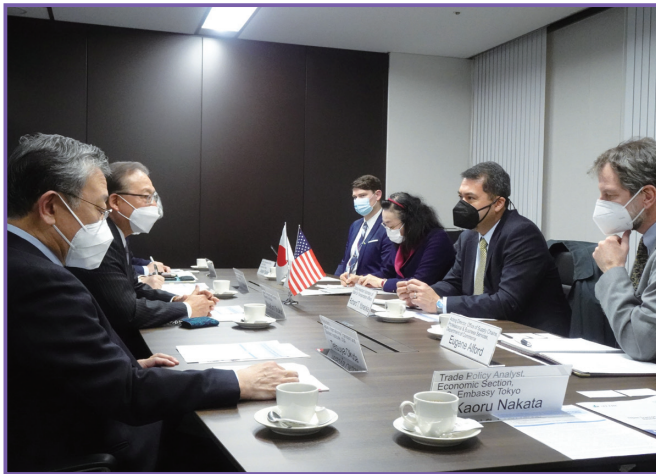
海外要人との直接対話

(1) 米国国務省ヨネオカ次官補代理との会談

運輸総合研究所：2023年2月2日

米国国務省のリチャード・ヨネオカ次官補代理及び米国商務省サプライチェーン・プロフェッショナルビジネスサービス課のユージン・アルフォード課長代理ほか2名が当研究所を来訪し、宿利会長、奥田専務等と会談しました。

宿利会長より、次回ワシントンDCで開催予定の国際航空シンポジウムに対する協力を依頼したところ、力強い賛同をいただきました。また、コロナ禍からの回復途上にある日米の航空輸送が、最近の激化する国際情勢における新たな次元の日米関係構築に向けてその役割を果たしていくため、双方で如何に前向きに協力していくかについて、活発な意見交換を行いました。



(2) 宿利会長、奥田専務のタイ訪問

会長：2023年2月18日～23日

専務：2023年2月20日～25日



アーコム財務大臣(前運輸大臣)との会談



宿利会長がアーコム財務大臣と会談し、2022年10月の国際高速鉄道協会（IHRA）国際フォーラム2022（名古屋）への登壇に謝意を伝えるとともに、レッド、パープル各路線等バンコクの都市鉄道網の現況と今後の展望、高速鉄道事業の動向等につき意見を交換しました。また、コロナ禍後の世界の経済動向、ロシアのウクライナ侵攻等国際情勢の変化等を踏まえ、日タイ両国の経済社会情勢について情報を共有しました。



宿利会長がタイ国鉄のスジット副総裁を訪問しました。タイの鉄道整備状況を中心に意見を交換し、スジット副総裁からは、2つの高速鉄道事業（タイ中国高速鉄道、3空港連絡高速鉄道）に関して、コロナ禍で顕在化した工期や資金面での課題については、早期解決に向けて対応中であると説明を受けました。また、鉄道を通じた観光促進の取組を相互に紹介し、副総裁からはJTTRI、AIROを今後も全面支援する旨の表明をいただきました。



宿利会長がTATを訪問し、JTTRI-AIRO開設記念シンポジウム「『コロナ後』に挑む観光の変革」にTAT理事がパネリストとしてご参加いただけることに謝意を伝えるとともに、コロナ禍で打撃を受けた日タイ両国の観光産業に関し、人材不足等の課題や、持続可能な観光に向けた取組などについて意見を交換しました。また、観光先進国であるタイの知見や、地方誘客で成功を収めている日本の経験を相互に取り入れるなど、観光分野での双方向の交流を拡大することで合意しました。



2022年6月に開催したJTTRI-AIRO開設記念シンポジウム「荒波にもまれるASEANの物流」において、パネルディスカッションのコーディネーターを務めていただいたチュラーロンコーン大学のチャクリット准教授を奥田専務が訪問し、参加への御礼とタイの物流課題に関する研究調査への協力に謝意をお伝えしました。また、タイの物流を取り巻く現状や課題について、輸送モードの多様化や内陸への貨物輸送の円滑化、物流インフラの情報化・高度化等の観点から意見交換を行いました。



タイ国有鉄道(SRT)及び駅の視察

タイ国鉄の現状を視察するため、バンコク駅（ファランポーン駅）からバンスー駅まで、3等車（冷房が無く窓が常時開放）に約20分間乗車しました。

バンコク駅構内では桜の造花が飾られており、日本（JR北海道）から譲渡されたディーゼル車両を改装した観光列車の運行開始を祝う様子が見られました。到着地のバンスー駅では、ブルーライン、レッドラインが乗り入れるバンスー中央駅において、自動券売機、自動改札システム、駅構内案内板等を視察し、駅利用状況、旅客利便性の現況等を確認しました。



上記以外の在タイ日系企業等関係者との意見交換

* タイ住友商會社 福田 康 社長

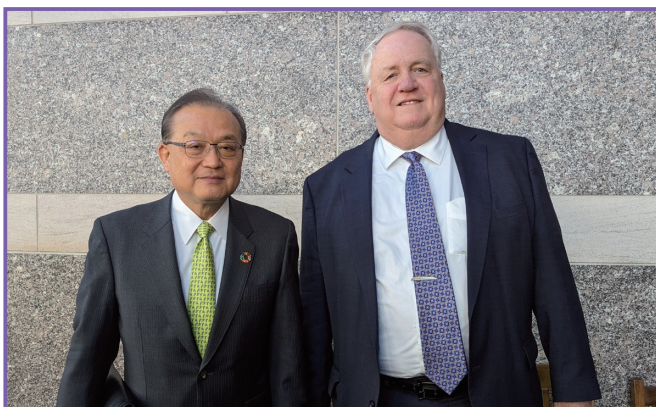
妹背 秀彦 インフラ部門長

中村 剛 シニアマネージャー

(3) 宿利会長、奥田専務の米国ワシントンDC訪問

会長：2023年3月19日～26日

専務：2023年1月15日～21日、2023年3月21日～29日



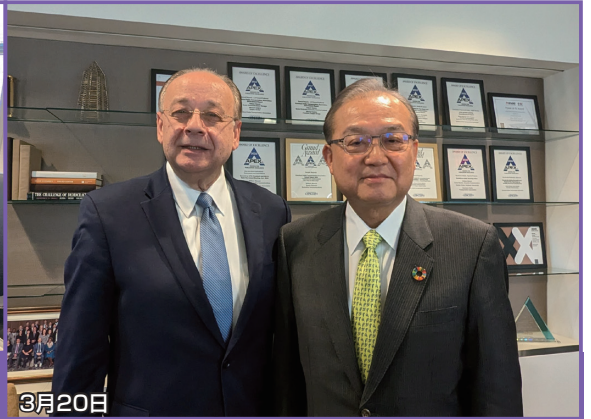
ロービー元米国連邦鉄道局副長官との会談



宿利会長が、ロバート・ロービー元米国連邦鉄道局副長官と会談し、2022年10月のIHRA国際フォーラム2022への出席に謝意を表するとともに、米国の公共交通情勢、特に高速鉄道をめぐる状況について説明を受けつつ、意見交換を行いました。同氏は、米国の高速鉄道プロジェクトについて「コロナ禍を経て勢いを失っているが、関係者が交流・対話し、機運を醸成することが重要である」とし、今回の日米国際交流・観光シンポジウムについても「このようなコミュニケーションを再開・活性化させるアプローチは賢明である」との評価をいただきました。



APTA(全米公共交通協会) スコウテラス会長との会談



3月20日

ポール・スコウテラス会長から、2024年3月にAPTAが開催予定の「高速鉄道カンファレンス」に関し、「連邦政府からの資金提供の可能性を視野に、米国内の高速鉄道プロジェクトのモメンタムを維持・向上することを狙いとしている」との説明とともに、開催に当たって共同セッションの開催を含む当研究所との協力・連携の提案があったことを受け、その方向で検討を進めていくことに合意しました。宿利会長からは、日米のみならず、台湾、インド、イギリスの関係者を招聘することにより、グローバルで多角的な企画にすることを提案し、スコウテラス会長の賛同を得ました。



3月20日

米国連邦航空局(FAA) ワイルドグース長官補との会談



宿利会長がFAAを訪問し、ローレンス・ワイルドグース長官補はじめFAA幹部と会談しました。先方からは、米国における航空脱炭素の取組や日本の国土交通省・航空局との意見交換について紹介があり、宿利会長からは、ワシントンDCで開催を予定している国際航空シンポジウム(テーマ: 経済安保と脱炭素を中心とする航空サステナビリティ、以下同じ)の企画内容を紹介しました。その後も、日米両国の航空脱炭素の取組等について意見交換を行ったほか、FAAと当研究所の協力関係を維持・強化していくことが確認されました。



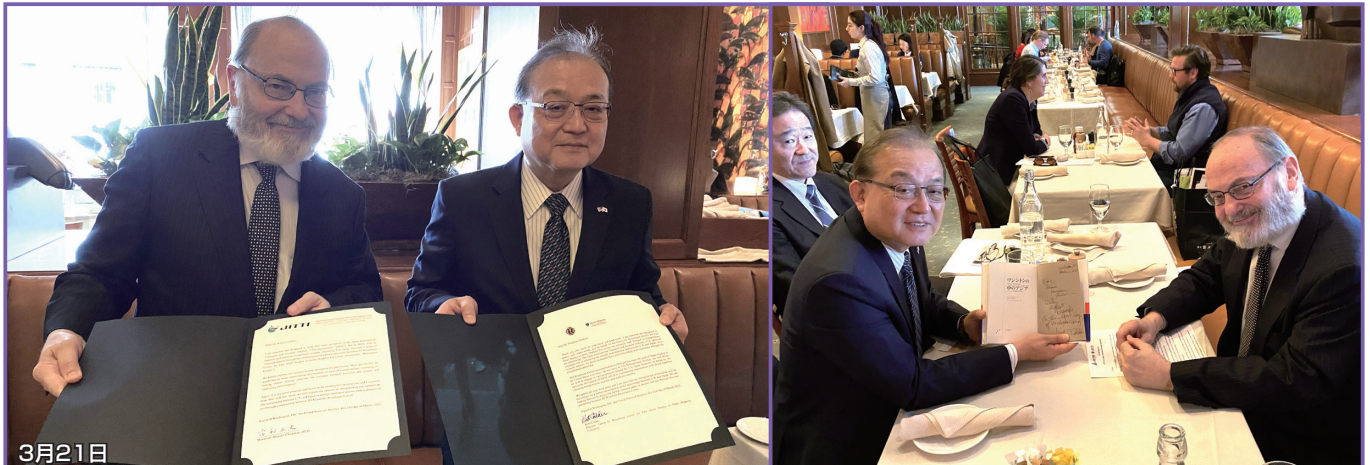
ヨネオカ次官補代理(左)、ヨネオカ次官補代理(右)



3月21日

米国国務省ヨネオカ次官補代理、ヨネオカ次官補代理との会談

宿利会長が米国国務省を訪問し、ワシントンDCでの開催を予定している国際航空シンポジウムの概要説明及び協力依頼を行ったところ、リチャード・ヨネオカ次官補代理から、前向きに協力していく旨の意思表示があり、今後シンポジウムの具体的内容について調整を進めていくことで合意しました。また、ヨネオカ次官補代理の前任者であるヒューゴ・ヨネオカ次官補代理に対し、宿利会長から、これまでの協力に対する謝意を伝えるとともに、近く在モルディブ米国大使に就任されることへの祝意を伝えました。

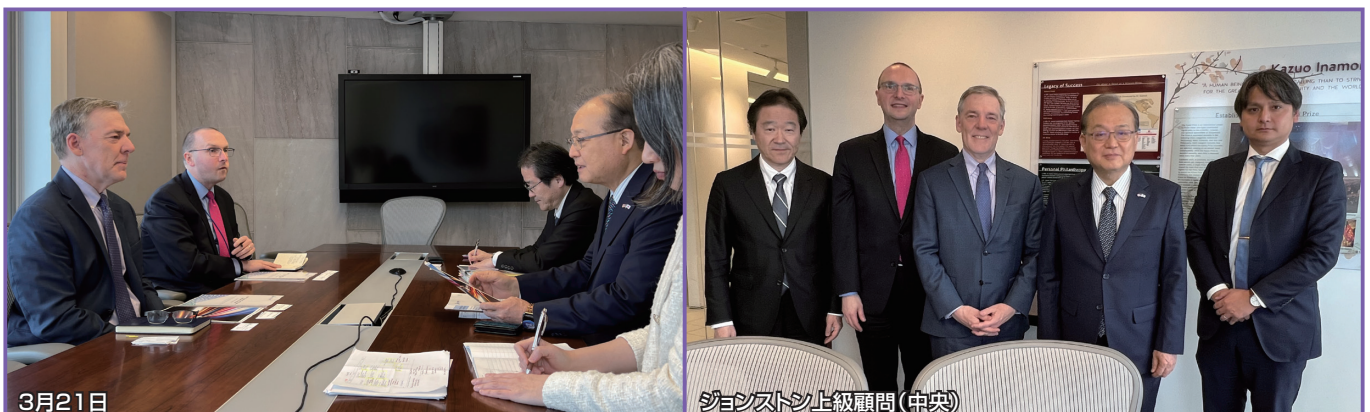


3月21日

ジョンズ・ホプキンス大学 高等国際関係大学院 (SAIS) ライシャワー東アジアセンター所長 カルダー教授との会談

宿利会長よりケント・カルダー教授に対して、今回の日米国際交流・観光シンポジウムへの登壇について謝意を伝達したのに対し、カルダー教授からはライシャワー東アジアセンターの歴史、最近の研究活動についてご紹介いただくとともに、著書「ワシントンの中のアジア」を贈呈いただくなど、交流を深めました。

また、今回の会談では、宿利会長とカルダー教授との間で、今後両組織において、共同イベントの開催、人的ネットワークの共有、共同研究に関し互いに協力し合う旨の覚書 (Letter of Intent) を交わしました。



3月21日

ジョンストン上級顧問(中央)

戦略国際問題研究所 (CSIS) ジョンストン上級顧問・日本部長との会談

宿利会長より、クリストファー・ジョンストン上級顧問・日本部長に対し、2022年12月のJTTRIグローバルセミナー、今回の日米国際交流・観光シンポジウム、次回ワシントンDCで開催を予定している国際航空シンポジウムの開催について紹介するとともに、今後の協力を求めたところ、同氏から快諾を得ました。また、先方からの新幹線の海外展開に関する質問に対し、宿利会長から米国、インド、マレーシア、タイにおける取組事例を紹介したほか、インドへの取組強化等、当研究所の今後の活動の方向性について説明を行いました。

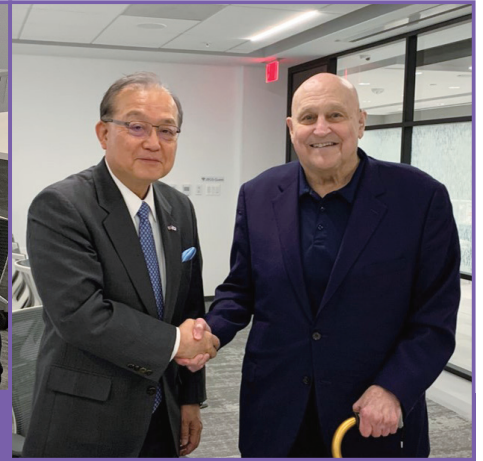
上記以外の在米日系企業等関係者との意見交換

- | | | | |
|---------|------------------------------------|---------|---|
| * 清野 智 | 日本政府観光局 (JNTO) 理事長 | * 岡崎 達朗 | Toyota Motor North America VP
Government Affairs |
| * 笈田 雅樹 | 日本政府観光局 (JNTO) 海外プロモーション部長 | * 北田 直久 | JR東海ワシントン事務所長 |
| * 秋元 諭宏 | 笹川平和財団米国会長兼理事長 (SPF-USA) | * 広瀬 利恵 | JR東日本ロサンゼルス事務所 (APTAに所属) |
| * 吉村 亮太 | 米州住友商事ワシントン事務所長 / ワシントンDC日本商工会議所会頭 | | |



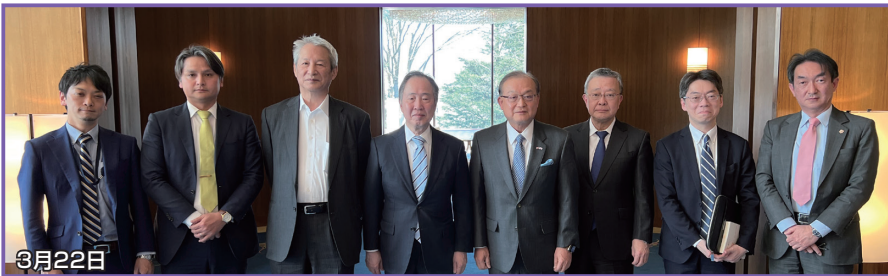
3月22日

アーミテージ元国務副長官との会談



宿利会長より、2022年12月に開催したJTTRIグローバルセミナーへの登壇に対し謝意を伝達するとともに、同セミナーに続けて今回の日米国際交流・観光シンポジウム、続いて次回ワシントンDCで開催を予定している国際航空シンポジウムについて紹介したところ、リチャード・アーミテージ氏からは賛同の意が示されました。

また、最新の国際情勢に関する情報提供やJITTIの活動に対する助言・協力を継続していくことで合意し、宿利会長より謝意を伝達しました。



3月22日

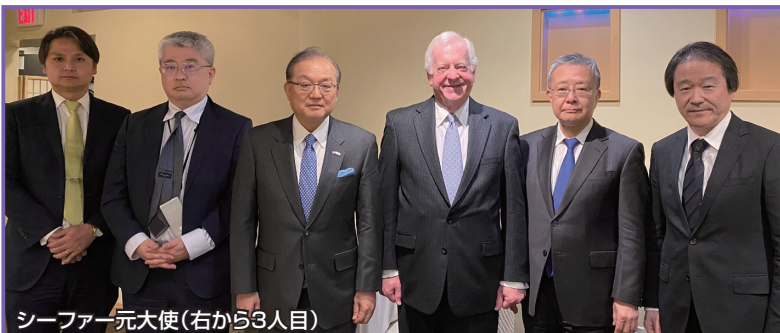
日本大使館 富田大使等との会談



白石教授(左)、富田大使(中央)

在米日本大使館に、富田浩司駐米大使、相航一公使（総務、広報文化）、野村恒成公使（経済）、野口透良参事官（国土交通）を訪問し、熊本県立大学理事長の白石隆教授と共に意見交換を行いました。

宿利会長から今回の日米国際交流・観光シンポジウムに対するご協力に謝意を表するとともに、次回ワシントンDCで開催予定の国際航空シンポジウムへの協力を要請しました。富田大使からは、米国の諸情勢についてご紹介いただき、日米が直面する課題については米側との緊密な対話・連携が肝要であるとの認識の下、引き続き、開催予定のシンポジウムを含め、当研究所の活動に対して大使館として協力を惜しまない旨の意向が示されました。



シーファー元大使(右から3人目)

シーファー元駐日米国大使との会談



3月22日

宿利会長からトーマス・シーファー元駐日米国大使に対し、2022年10月のIHRA国際フォーラム2022への登壇とともに、今回の日米国際交流・観光シンポジウムへの登壇について謝意を表しました。同氏からは、自身を駐日大使に任命したジョージ・W・ブッシュ元大統領との深い関係や、オーストラリア及び日本に米国大使として就任している間のご経験、特に日本、アメリカ、オーストラリア3国間の連携の重要性や、第一次安倍政権と米国及びオーストラリアとの関係等についてお話をいただきました。



米国運輸省 ペトソク次官補との会談

宿利会長が米国運輸省（DOT）を訪問し、アニー・ペトソク次官補と会談しました。宿利会長から、JITTIとDOTとのこれまでの協力関係を紹介した上で、ワシントンDCで開催を予定している国際航空シンポジウムの概要説明を行い、協力を要請したところ、同次官補からは、シンポジウムの開催について協力する旨の意思表明があり、今後開催時期など具体的な調整を進めていくことで合意しました。



全米桜祭り協会 メイヒュー会長との会談

宿利会長が、全米桜祭り協会（NCBF）にダイアナ・メイヒュー会長を訪問し、今般の日米国際交流・観光シンポジウムを全米桜祭りの公式行事として認定いただいたことに対する謝意を伝達するとともに、2024年3月にも再度同公式行事としてシンポジウムを開催したい旨を表明しました。メイヒュー会長からは「早ければ1年以内に、デスティネーション・オフィスを東京に開設する予定である」旨の紹介があり、これに対し宿利会長は、協力・連携したい旨返答しました。

(4) 韓国海運協会(KSA) ヤン副会長及び韓国海洋水産研究院(KMI) リ海洋政策室長との会談

運輸総合研究所：2023年3月7日

韓国海運協会（KSA）のヤン・チャンホ副会長及び韓国海洋水産研究院（KMI）のリ・ホチョン海洋政策室長ら6名が当研究所を訪問し、宿利会長等と懇談を行いました。先方からは、海運のみならず港湾、物流、環境等にも関心があり、研究活動上の連携を期待する旨の発言がありました。当方より、海運分野の最近の研究事例につき情報提供したところ、「国際海運分野のCO₂削減方策は共同テーマとなりうる」との反応もあり、これを踏まえつつ今後の連携について引き続き検討していくこととなりました。



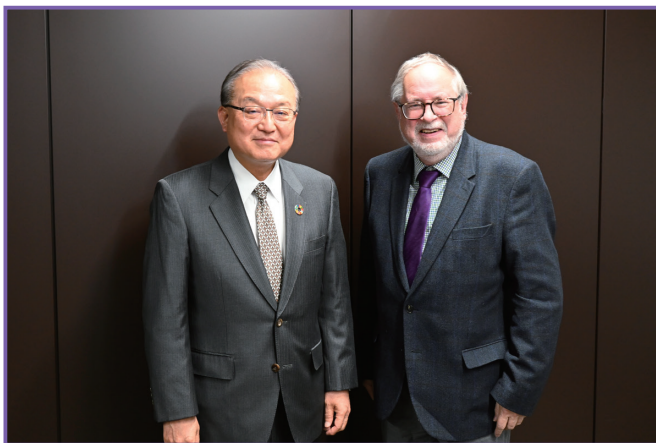
ヤン副会長(左)



(5) インペリアル・カレッジ・ロンドン スミス名誉教授との会談

運輸総合研究所：2023年3月9日

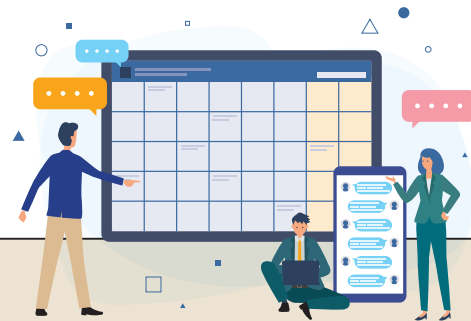
インペリアル・カレッジ・ロンドンのロドリック・スミス名誉教授が当研究所を来訪し、宿利会長等と懇談を行いました。スミス名誉教授からは、諸外国における高速鉄道導入の取組を適切に支援する方策についての提案がありました。宿利会長より、コロナ禍による人流の一時停滞や脱炭素化の加速といった現況を踏まえ、英国及びEUの鉄道の現状・課題及び今後の展望に関するセミナーを日本で開催することを提案し、その基調講演を依頼したところ、同教授から快諾を得ました。秋以降の開催を目的に、今後詳細を調整していくことになっています。



メディア掲載情報

(2023年1月~2023年3月)

見出し	掲載誌等	掲載日
JR西日本、全ディーゼル車にバイオ燃料 脱炭素へ加速——	日本経済新聞電子版	2023年1月12日
所さん！事件ですよ「手洗い」に忍び寄る危機？理由はまさかの…」	NHK 総合	2023年1月12日
3月に中間まとめ案 成田空港検討会が会合	千葉日報	2023年1月19日
「新しい成田空港」構想検討委／新規道路整備など視野／ 鉄道区間の複線化も重視	建設通信新聞	2023年1月20日
北側か南側を線増／成田空港周辺鉄道単線区間4パターン想定／NAA	建設通信新聞	2023年1月23日
成田 ワンターミナルへ アジア競争激化 利便性図る＝千葉	読売新聞	2023年1月27日
SAF量産、ランガジェットが名乗り ネステ追い世界展開	NIKKEI GX	2023年1月30日
グローバル調査を活用した海外調査レポート イノトランス2022に見る鉄道の潮流	交通公論22年12月 /23年1月号	2023年1月31日
グローバル調査を活用した海外調査レポート フランスにおける交通まちづくり政策調査	交通公論22年12月 /23年1月号	2023年1月31日
航空エコ燃料確保、国が主導 米などと連携、民間と共同調達へ	朝日新聞	2023年2月 2日
「10円」で駅バリアフリー化 鉄道運賃の新制度 16社導入へ（値札の経済学）	日本経済新聞	2023年2月 7日
航空脱炭素化・SAF利用拡大へシンポ。 KWEなどパネル討議、業界挙げて仕組み作り、オールジャパンで支援	日本海事新聞	2023年2月15日
タイ日両国におけるコロナ後の経済活性化を図るための観光回復戦略	Krungthep Turakij	2023年2月24日
タイ日間協力で高品質及び持続可能な観光へ	Prachachat	2023年2月25日
コロナ後の日・タイ観光交流のあり方とは 運輸総研シンポ、地方誘客と質の高い観光テーマに議論	WING DAILY	2023年2月27日
国際海運におけるGHG排出削減促進に向けて ——船舶燃料のライフサイクル分析と将来の燃料規制への対応——	Marine Engineering (Vol.58、No 2)	2023年3月 1日
研究成果が政策立案に役割 ——運輸総研運輸政策セミナー 鉄道研究調査振り返り	交通新聞	2023年3月 2日
TX県内延伸案 31日提言採択へ 第三者委、4方面から	東京新聞	2023年3月 9日
成田空港、旅客施設集約や新貨物地区 将来像取りまとめ	日本経済新聞	2023年3月14日
成田、芝山に新ターミナル検討 自治体・有識者中間案了承 NAA田村社長「具体計画詰める」	千葉日報	2023年3月15日
旅客ターミナルを集約 成田空港の将来像 新貨物地区も整備	日本経済新聞	2023年3月15日
候補地は第2ターミナル南側／3施設を一つに集約／ 「新しい成田空港」構想検討委／NAA	建設通信新聞	2023年3月16日
WBC世界一に膨らむ“観光ニッポン”復活への期待 観光需要回復は日米交流の加速化がカギ	FNN プライムオンライン	2023年3月30日
『新しい成田空港』へ中間まとめ／将来の配置イメージ示す／ NAA設置の検討会	建設通信新聞	2023年3月31日



歳月は人を待たず

主任研究員 コンサルティング部長 井上 慶司

【専門分野】 空港、港湾、物流、防災

【在籍期間】 2021年7月～2023年3月

令和3年7月に、前任地の内閣府から運輸総合研究所に着任し、この原稿を書いている時点で、1年9か月が経過しようとしています。

着任以降、国や地方自治体、民間会社等からの受託調査のマネジメント、海運CO₂削減や物流に関する共同研究、安全・安心なクルーズの実現や物流分野でのドローンの活用をテーマとしたセミナーの開催等を担当してまいりました。

特に、令和4年度から、物流をテーマとした調査研究を本格的に立ち上げることとなり、二つの調査研究の企画立案を行いました。

一つは、「デジタル技術を活用した持続可能な物流システムの構築に関する調査研究」で、総合物流施策大綱に位置づけられている物流DX施策について、改めて、物流分野の課題解決のために進めるべき物流DXの姿や施策を明確にし、これを進める上での課題を整理し、その解決法策を検討しようというものです。

もう一つは、「自律的・安定的な物流・サプライチェーン構築に関する調査研究」で、コロナ禍において発生したロサンゼルス・ロングビーチ港を中心とした国際コンテナ物流の混乱を踏まえ、これを一つのモデルケースとして、サプライチェーンあるいは物流ネットワークの脆弱性の要因を分析し、それへの対応方策を考えよう、というものです。

令和4年度からの調査研究の立ち上げにあたり、まず情報収集や関係者、関係機関へのヒアリング等を行い、この調査に関わる問題意識や課題設定が的確なものであるかどうかの確認からスタートし、関係機関等の類似調査の実施状況をマッピングし、すでに得られている知見等の情報収集を行い、と、なかなか調査の立ち上げにも、時間と労力を要しました。

両調査とも令和4～5年度の2か年計画で、初年度である令和4年度においては、物流DXの調査については、3回の検討委員会を開催して議論を進めましたが、国際コンテナ物流の調査に関しては、国内でのヒアリングや情報収集を行った上での年度終盤における海外現地調査を目論んでおりましたところ、これが次年度にずれ込むこととなりました。

2年程度の任期で親元に戻るのが通例であり、着任後1年9か月だから、残り3か月で海外現地調査も含め、追い込みをかけて、何とか中間的な成果にたどりつければと。

この原稿を書いている今日の時点で、既に異動の内示が出て、図らずも3月いっばいで運輸総合研究所を去ることとなりました。

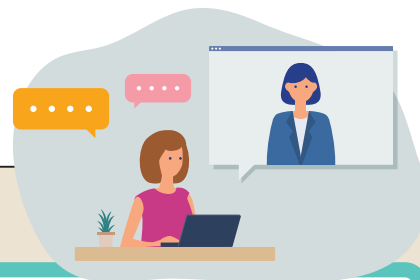
なぜか2年いるものと高を括っていたのも、我ながらどうしたものか、というところですが、正に、歳月は人を待たず、であります。

しかしながら、仮に在任期間が2年間であったとしても、こうした調査研究の分野において、限られた時間の中で、企画立案に必要な課題認識を持つための必要な現状把握を行い、関連する類似調査等で既に得られている知見等にも習熟し、さらに検討を深めて、世の中の役に立つような、新たな課題解決の方策等の成果にたどり着く、というのは、なかなか難しいことである、と改めて思う訳でございます。

調査研究の分野に長らく携わってこられた方々への敬意を表するとともに、未熟者の調査研究を支えていただいた皆様に対して、改めて感謝を申し上げたいと思います。

2023年3月離任

1年9か月を振り返って



主任研究員 川上 洋二

【専門分野】 鉄道、海事、物流、
地域交通、観光

【出身組織】 国土交通省

【在籍期間】 2021年7月～



私が運輸総合研究所に着任したのは、コロナ禍真っただ中の令和3年7月でした。運総研にお世話になるのは、13年前のJITTI USA 赴任以来2回目です。私は東京本部に勤務していますが、1年9か月の間、JITTI USAの事務所運営の支援に多くの時間を割いてきました。

着任当初、JITTI USA 及び AIRO にメールで挨拶すると「リモートワーク中」「オンラインでやりとりしている。対面での情報収集の機会はない。」「対面イベントは実施できない。」という反応で、コロナにより海外の活動に少なからぬ影響が出ていると気づきました。少しでも、本来の活動ができるようにお手伝いすることを、私の目標の一つに据えました。

まず、日米オンラインイベント開催を企画しました。コロナ禍においてもオンラインなら開催できるだろうという実に安直な発想でした。2021年12月の日米鉄道オンラインカンファレンスを開催しました。しかし、これは「言うは易し行うは難し」の典型でした。配信面の不測の事態において英語で意思疎通する体制構築、日米間の時差により開催時間が米国時間の夜になってしまうことという課題を残しましたが、やってよかったのだと今は確信しています。私の2回目の日米オンライン開催の機会となった2022年12月のグローバルセミナーではその課題を十二分に生かすことができました。

次に、運輸政策コロキウム・ワシントンレポートに関わりました。各研究員がまとめた報告案を自分で読み、調べ、コメンテーターと議論し、役員に説明し、各研究員の日ごろの情報収集の集大成を分かりやすく演出するものです。結果、赴任時代に十分に触れることが難しかった航空技術、海上保安を含む米国の政策を改めて理解する貴重な機会となりました。どのコロキウムも満足度が高かったのもよかったですがコロキウムの作業を通じて、JITTI USA 職員と意思疎通を格段に取りやすくなりました。

さらに、3年半ぶりのJITTI USAの対面イベントとして、3月23日にワシントンで「日米国際交流・観光シンポジウム2023」を開催しました。私もワシントンに出張して、サポートを行いました。イベントが無事に終わり、大変うれしく思います。スタッフ全員が口にしましたが、オンラインの活動と比べて、対面の活動は、まるでインパクトが違うことを実感しました。加えて、会長の随行で、ワシントンの交通関係や外交安全保障関係の重要な方との面談に参加することができました。今後の活動について突っ込んだ議論を行うことで、面識の幅を増やし、人脈を形成することができました。文字通り、「完全燃焼」というべき出張になりました。

研究所の活動は大変充実しています。二度目の運総研勤務で、しかもワシントンに関わるのが二度目ですが、改めて知ることや、理解を深めたことが多くありました。そして、私のワシントン赴任当時、色々な事情で、職員をフルに配置できないという、今では想像しがたい事態への対処を迫られていたところに比べると、現在は、スタッフ全員で、よい人間関係の中で、和気あいあいと活動を楽しんでいることに感心します。今後、その名前にある「USA」の通り、米国での存在感を強化すべく、活動の量や質を上げつつも、良い雰囲気を持続してほしいと心から願っています。

運輸総合研究所での業務を通じて



研究員 石部 雅士

【専門分野】 鉄道、道路

【出身組織】 社会システム株式会社

【在籍期間】 2021年7月～

私は建設コンサルタント会社からの出向で、2021年7月から在籍しており、主に受託業務と調査研究を担当しています。

調査研究の1つとして、2021年度の『今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究』において、駅カルテの更新を行いました。駅カルテとは、首都圏の約1,600駅について乗降人員や駅勢圏人口等の基礎データの推移を整理し、視覚的に見られるようにしたもので、2015年度の調査で作成されたものです。この駅カルテは、なかなか鉄道事業者で活用されていないという課題がありました。活用されるにはどうすればよいかというところで非常に悩みましたが、委員会において駅の将来像を想起させるような情報を追加できないか、元気がある駅もあれば元気がない駅もあるが、元気を出すポテンシャルがある駅について知りたい等のご意見をもとに、現状における駅周辺の土地利用状況や団地、商業施設等の立地状況の把握や将来の開発計画とそれによる各駅の乗降人員の増加見込みについてデータの追加を行いました。実際に商業施設の立地検討に、駅カルテを活用したというお話を聞いたときはとても嬉しく感じました。

受託業務、調査研究以外においては、『交通サイバーセキュリティ』のセミナーの運営を担当させて頂きました。出向元ではこのような経験はなく、鉄道新設の調査業務を行っているとは何もしないまま5年、10年経過してしまうことが多々ありますが、セミナーの感想等に関してアンケートを実施することで、すぐに反応があることが私にとっては新鮮でした。役に立った、新しい知見が得られた等の意見を頂き、達成感を感じました。

また、2022年12月には、会長のベトナム訪問に同行させて頂きました。商社や鉄道会社の方々と会談させて頂き、ベトナムの魅力や課題について多くのお話を頂きましたが、共通項が多く、ベトナムがどのような国なのかを知るきっかけとなりました。ベトナムについては、1度も訪問した経験はなく、知識としては10年以上前にテレビで見た、道路上を埋め尽くす二輪車に強烈な印象があった程度でした。その当時と比較して、所得が上がっていることから、二輪車は減少し、乗用車が増加していたり、高層ビルの建設が随所に見られるなど、不動産が急成長している様子が見て取れました。また、ホーチミンメトロ1号線やハノイメトロ2A号線について見学させて頂きましたが、コンコースやホームの空間が広く取られており、特にホーチミンメトロ1号線はデザイン的にも素晴らしいと感じました。

出向元では経験できない経験ができており、また2023年度からは研究員も増員されていることから、今年度も楽しみたいと思っています。



運輸総研で得た気づき

研究員 神谷 武敏

【専門分野】 交通
 【出身組織】 西日本鉄道株式会社
 【在籍期間】 2022年4月～2023年3月



37歳にして初めて生まれ育った福岡を離れ東京に住むことになった私にとって、運輸総合研究所での業務と東京での生活は何事にも代え難い貴重な経験となりました。地方では、『東京の人は冷たい。人間関係が希薄だ』という根拠の無いイメージを持つ方が多いのですが、研究所の方々には皆さま温かく、私は着任初日でそれが間違えだと実感しました。

出向元の西日本鉄道では、主にバス部門の営業部に所属し、福岡郊外の過疎化が進むエリアの乗合バスやコミュニティバス等を担当し、モータリゼーションの進展や少子高齢化、人口減少に伴う交通利用者の減少や慢性的な運転士不足など、地域交通産業を取り巻く環境の厳しさを日々の業務で目の当たりにしておりました。

運研では、受託業務や交通・観光関係の調査研究およびグローバル調査、特に『地域交通産業の基盤強化・事業革新の調査研究』に深く携わらせていただきました。

地域交通の調査研究を進める中で得た知識および経験で、強く印象に残っているのは下記の事項です。

- ・日本国内では、コロナ禍以前から民間事業者が補助金無しで乗合バスを運行している都市はごくわずか、多くの都市では公的機関からの補助を受けての運行、また民間事業者が撤退しコミュニティバスや福祉バス等、公的機関が地域交通の事業主体となっていること。
- ・国内はおろか、地域交通が民間企業のビジネスとして成り立っている都市は、世界中で日本の大都市（東京・名古屋・大阪等）のみ。
 運行経費における運賃収入のカバー率は、日本以外のほぼ全ての先進国はコロナ禍前でも50%を切っており、多くの国、特に欧州では交通サービスは水道や電気等と同じ『公共サービス』として提供されていること。
- ・グローバル調査で訪問したドイツ・オーストリアの交通関係者に、日本の地域交通産業および交通事業者が抱える課題を説明し各国の状況を尋ねると、ため息交じりに『同じ課題で頭を悩ませているよ』と言われたこと。（交通関係の各種セミナーでは、欧州各国は地域交通に先進的に、スマートに取り組んでいるという印象を持っていましたが、実際は日本と同じく多くの関係者が汗をかきながら地道に取り組んでいるということを知りました）
- ・コロナ禍により交通利用者が激減した際に、日本では運賃値上げ、欧州では値下げ（ドイツの9ユーロチケット等）という対極の対応がとられたこと。

研究を進める中で、私は日本の地域交通をサステナブルかつ魅力ある産業にするためには、公共交通利用促進が社会にもたらす便益（健康増進・医療費削減・環境負荷軽減・高齢ドライバーの交通事故削減等々）を、ファクトとして広く世間に知らしめていくことが、最も大事なのではないかと考えるようになりました。その著名な事例は、富山市が実施した『おでかけ定期券』事業で、交通利用促進にかけた費用以上に高齢者の医療費が削減されたという事例ですが、富山市だけでなく多くの自治体では、高齢者の交通費助成をはじめとした公共交通利用促進策を行っています。この各施策の便益をデータで定量的に示していくことができれば、公共交通の存在価値に対する認識が高まっていくのではと思っています。

余談ですが、私は福岡での生活は、通勤や1人での移動や中心部への移動は公共交通、家族5人揃っての買い物やレジャー等郊外への移動はマイカーと、使い分けておりました。東京ではマイカーを手放し全て公共交通で移動するようになり、駅やバス停まで歩く機会が増え、2か月で体重が5kg減りました。（誰も気づいていないと思いますが…）公共交通利用の便益を、身をもって感じました。

私の運研での業務は、志半ばの状態ですが一旦終わりますが、今後は運研で得た学び・気づき・ご縁を活かし、西鉄で地域に根差した事業に取り組んでまいります。1年間という短い間でしたが、皆様大変お世話になりました。

2023年3月離任

運輸総合研究所での業務を通じて



研究員 関口 堅也

【専門分野】 鉄道
【出身組織】 株式会社復建エンジニアリング
【在籍期間】 2021年7月～



私は建設コンサルタント会社である復建エンジニアリングからの出向で、2021年7月から運輸総合研究所に在籍し、間もなく2年が経とうとしています。

担当業務は主に受託事業で、幹線鉄道の効果的・効率的な整備・運行手法の検討（国交省鉄道局）、広域交通ネットワーク形成等に関する調査（東京都都市整備局）、浅草線泉岳寺駅改良工事に係る再評価調査（東京都交通局）、都営地下鉄大江戸線延伸計画調査（練馬区）等、様々な自治体の鉄道事業に携わらせていただきました。また、研究事業としては今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究に携わり、海外への鉄道事業進出等に関して研究いたしました。

出向元では鉄道の駅や線路・トンネル等の設計が主だったため、幹線鉄道の整備手法の検討や、新規路線・延伸計画路線の実現に向けた検討など、設計図を作成する前の上流部分に携わることができ、学びの多い日々でした。また、海外業務もわずかな経験しかなく、鉄道事業者の海外進出を促すためのリスクマネジメント施策や事業スキーム検討など、今まで考えたこともなかった分野に携わり、良い刺激となりました。

特に印象深かった事業は2つありまして、1つ目は東京都都市整備局の広域交通ネットワーク形成等に関する調査におけるテーマの1つである都心部・臨海地域地下鉄検討です。本検討では、何度も学識経験者や鉄道事業者等を委員とした検討会を行いました。その中で学んだことは、国や沿線自治体、そして開業を待ち望む人達それぞれが思い描いている理想があるため、私たちが最善策と思い検討した案も、見る人によっては理想からかけ離れた案の場合もあり、それぞれの理想を考慮しつつ実現に向けて検討していくことの難しさを痛感しました。そして、鉄道事業がもたらす影響の大きさも改めて実感しました。

2つ目は東京都交通局の浅草線泉岳寺駅改良工事に係る再評価調査です。本調査では5年前に新規採択された浅草線泉岳寺駅改良工事の検討事項の見直しを行いました。再評価をするにあたり新規採択時の検討内容を振り返りつつ、再評価に向けた更新作業や整理の方法等を試行錯誤する中で、ただ発注者の要望に応えたり、その場しのぎの案に流されたりするのではなく、何が正しい行いかを冷静に判断し、時にはあえて厳しくも正しい道へ行くことの大切さを学びました。

最後に、上記のような事業を乗り越えられたのは、鉄道・道路・航空等様々な分野から助言をくださった皆様のお蔭です。受託事業において、建設コンサルタント会社ではなく、研究所が請け負う最大の利点は、様々な分野の事業者や学識経験者と密に関係を持ち、知見を共有できることだと実感することが出来ました。出向元に戻った際も、この繋がりを絶やさず、本研究所で学んだ知識や考え方などを活かし、より広い視点から製図や計画検討業務等を行っていただければと思います。



研究員として過ごした2年間を振り返る

研究員 新田 裕樹

【専門分野】 鉄道、地域交通、都市交通

【出身組織】 東京地下鉄株式会社

【在籍期間】 2021年4月～2023年3月



私は2021年の4月に運輸総合研究所に着任し、研究員として受託調査（コンサルティング）業務や調査研究に携わり多くのことを学ばせていただきました。

受託調査業務では、鉄道の新線建設に係る将来需要予測や収支採算性、費用対効果の分析といった事業化に向けた検討や、新線の延伸方面の選定調査などに主に携わりました。出向元である鉄道会社では鉄道構造物の保守に携わっており、需要予測や費用対効果分析などといった交通計画に関する知識は全くなく、まずは用語を覚えるところからの始まりでした。これまでは鉄道事業については、既に出来上がっている鉄道という「箱の中」で考えておりましたが、箱の外である最上流ともいえる新線建設の前段階の検討や分析について業務を通じて実際に行うことで、鉄道事業をとらえる幅が大きく広がったと感じています。

調査研究では「2050年の日本を支える公共交通のあり方に関する研究」や「東欧への鉄道産業の展開調査」に携わりました。特に、前者の研究では、2050年の目指すべき社会の姿や、それに向けて多様化・複雑化する公共交通が抱える課題を踏まえて、公共交通のあり方や施策の方向性を明らかにするものであり、長期的な日本の社会環境の変化（人口構造を踏まえた国土・都市構造の変化、経済状況、技術の進展、人々の価値観の変化など）や陸海空すべての交通モードなどと幅広い範囲を対象としております。研究所の皆様や幾度となく開催した委員会、学識者の先生方からのご指導の下研究を進めることができ、出向元では得ることができない幅広い知識を得ることができました。

また、「交通事業者」という立場ではなく、「研究員」として様々な角度から公共交通をみることができ、公共交通は単なる移動手段だけでなく様々な役割・価値を持っており、あって当たり前のもではなく我が国の成長のためにもみんなで守っていかなければならないものである、そう思うようになりました。

運輸総合研究所で過ごした2年間を通じて、運輸総合研究所は様々なバックグラウンドや知見を持った人が集っている他にない組織であり、それが研究所として大きな強みであると感じました。

一方で、「チーム」として研究を行っていく上ではその大きな強みが活かされていないとも感じる場面もありました。チームの中で個人の能力に頼り個々で研究を進めるのではなく、チームメンバー同士をもっとよく知り、各々の強みを活かした役割を持ち、役割や研究に対して責任感を持ちチーム一丸となって研究を進めることで、運輸総合研究所の強みを活かしたもっと良い成果を挙げることができるのではないのでしょうか。

最後に、運輸総合研究所では様々な経験をさせていただくことができ、今後の交通事業者としての人生に大きく影響を与える2年間となりました。何の知識もない状態で着任した中、丁寧にご指導いただいた研究所の皆様、委員会等でお世話になった学識者の先生の皆様に深くお礼を申し上げます。出向元に戻った際にも、運輸総合研究所での経験を活かして日本の交通の発展、ひいては社会の発展の貢献に努めたいと思います。

2023年3月離任



1年間の活動を振り返って

研究員 松坂 かん奈

【専門分野】 航空
【出身組織】 全日本空輸株式会社
【在籍期間】 2022年4月～



2022年4月に全日本空輸株式会社から当研究所に出向し、ちょうど1年が経過いたしました。現在は「航空CO₂排出削減方策と周知啓発」、「海運CO₂排出削減方策と周知啓発」、「観光産業の基盤強化・事業革新」の調査研究や、広報業務などに携わっております。

運輸総合研究所には様々な経験や背景を持つ研究員やアドバイザーが所属しておりますが、これまで航空・空港業界に従事してきた私にとって、他交通モードの最新動向や課題を学び、所内で議論を重ねる日々は多くの刺激や学びがあり、また我が国の交通モード全体の動きを見ることで、私の親元である航空業界の立ち位置や、今後取るべきアクションなどについても多くのヒントをいただいております。

この1年間の活動の中で学んだことは大きく2点ございます。

1点目は「世の中に役に立つ研究」を行うために、それぞれの業界や事業者が抱えている課題を正しく把握し、解決に向けて本音の議論を重ねていくことの重要性です。対話を通じて、民間の研究所の立場として課題を俯瞰的に捉えながら、国の動きを身近に感じつつも、時にはドラスティックな提案を行い、国や自治体、独立行政法人、企業等それぞれにとって最適な解決策を探るべく日々の研究に取り組んでおります。出向前までは一事業者の立場で課題等を捉えておりましたが、一歩引いた全体を俯瞰する視点を養えたことは私にとって大きな財産です。

2点目は研究活動に取り組む上での広報活動の重要性です。広報戦略チームの一員として、今皆様に御覧いただいている「運輸総研だより」の編集にも携わらせて頂き、当研究所の活動の様子や成果を親しみやすく、分かりやすい形で皆様にお伝え出来るよう編集に工夫を施し、研究員の皆様にも原稿作成にご協力いただきながら毎号発行しております。またテレビや国際広報動画の出演を通して、航空分野における脱炭素の動きやカーボンニュートラル燃料としてのSAFの必要性などについて発信する貴重な機会をいただきました。

多くの方々に我々の研究活動に関心を持っていただき、課題を認識いただくことで世の中への訴求力が高まり、また我々研究員にとってもモチベーションの向上に繋がると感じております。

研究所の皆様を支えていただきながら勉強の毎日ではございますが、運輸総合研究所に来なければ経験できない貴重な体験や、会うことが出来なかった皆様との交流を通して、少しでも「世の中に役立つ研究」に貢献出来るよう取り組んで参りたいと思います。そして一回りも二回りも成長した姿で帰任出来るよう、残りの在任期間を有意義に過ごしていきたいと考えております。



ASEAN・インドで感じる熱気と発展への渴望 ～新事務所開設の思い出とともに～

アセアン・インド地域事務所 研究員 坂井 啓一

【専門分野】 港湾、航空、物流

【出身組織】 国土交通省

【在籍期間】 2020年7月～



運輸総研に着任してから2年9カ月、バンコクに赴任してから2年が経ちました。

新事務所の立ち上げメンバーの一員として、2020年のコロナウイルス対応の真っ只中、東京のオフィスからリモートで事務所の立ち上げ準備をした日々も、また、9カ月の準備期間を経て2021年4月に熱気を帯びたバンコクに到着した日も、今から振り返ると大変懐かしく思います。

着任から最初の1年間は、タイをはじめ東南アジア・南アジア各国では感染対策の一環としての外出制限や渡航・入国制限に伴い、関係者の挨拶や研究調査のヒアリングはほとんどオンラインで対応するなど、手探りの状態で研究調査を進めてきました。外出制限がある中で、前例のない形ではありましたが、何とか事務所の活動を前に進めようと事務所メンバーでアイディアを絞る毎日でした。

2022年に入り、豪州や欧州で先行してコロナウイルス対応への規制緩和が進み、東南アジア・南アジアの各国でも渡航制限が緩和され、各国への出張をようやく始めることができました。東南アジア・南アジアを担当する中で、これまでタイ、インド、インドネシア、シンガポール、フィリピン、ラオス、ベトナムの7か国を訪問し、少しずつではありますが、バンコクの地の利を活かした研究活動を開始しています。こうした出張を通して、世界が広がったと感じます。運輸・観光分野の政府機関や事業者等の民間事業者と直接お話しすることで、各国の運輸・観光分野の課題はもちろん、日本関係者への期待などについて生の声を聞くことができました。特に、都市鉄道や高速鉄道、港湾や空港などの整備支援のみならず、安全対策や渋滞・混雑緩和対策、地域の均衡ある発展、人材育成などの面で日本に対する期待の声が聞かれました。また、ICTの活用などの面では港湾での機械の自動化・遠隔操作化や、スマホアプリを活用した鉄道の二次元コード乗車券のような事例もみられ、日本よりも挑戦や変革に寛容で、日本の数歩先を進んでいる部分も多くあると気付かされました。

コロナウイルスのパンデミックは様々な面で社会に影響を与えましたが、運輸分野での特に大きな影響として挙げるのは、やはり人の移動が減り、代わりに情報と物の動きが増えたという点です。仕事の面ではオンラインミーティングやリモートワークが日常のものとなり、日々の暮らしでもスマートフォンなどを利用してのオンラインショッピングやフードデリバリーなどが多く利用されるようになりました。一方、それに伴う物流の滞留や輸送コストの急上昇、生産活動の遅延や在庫の逼迫など、新たな課題が世界的に生じたのも事実です。世界の物流を一変させたコンテナ輸送が始まって60余年が経ちますが、次の物流革命を担うであろう情報化や自動化の取組が東南アジア・南アジアでも着実にステップアップしてきていると感じています。

AIROでは昨年6月にタイの物流をテーマにした開設記念シンポジウムを開催し、そこで出てきた課題に対する解決策の方向性を提示するためのシンポジウムを1年後に当たる今年6月に開催予定です。こうした取組がタイのみならず、世界の物流の課題解決に貢献していけるよう、しっかりと取り組んでいきたいと思っています。

世界が注目する東南アジア・南アジアを中心に、広く運輸・観光分野の課題に対して、少しでも答えを導けるよう、事務所メンバー一同取り組んでいく所存ですので、これからもAIROの活動を温かく見守っていただければ幸いです。

新任研究スタッフ紹介／組織図

2023年4月着任

HIROMATSU Tomoki



専門分野
港湾、鉄道

出身組織
国土交通省

主な職歴
港湾局海岸・防災課広域連携推進官
大阪府都市整備部交通戦略室副理事
中部運輸局交通政策部長

廣松 智樹
主任研究員



ASO Yuto

専門分野
鉄道

出身組織
東京地下鉄株式会社

主な職歴
東京地下鉄株式会社
工務部 土木課、
同 土木事務所

麻生 勇人
研究員



SONODA Kaoru

専門分野
鉄道

出身組織
西日本鉄道株式会社

主な職歴
電気設備の保守・工事管理・
設計業務に従事
駅の弱電設備や
バリアフリー計画など

園田 薫
研究員



TANAKA Kentaro

専門分野
鉄道

主な職歴
東日本旅客鉄道株式会社
総合企画本部投資計画部
内閣官房 内閣広報室

田中 健太郎
研究員



FUKUI Masami

専門分野
観光、地域交通

主な職歴
地方自治体の中長期戦略等の
企画担当、ホテル勤務、事業会社の
カスタマーサクセス部門

福井 昌美
研究員



HORIO Reiya

専門分野
鉄道

出身組織
東日本旅客鉄道株式会社

主な職歴
東日本旅客鉄道（株）
仙台機械技術センター
東日本旅客鉄道（株）
機械プロジェクト推進センター

堀尾 怜椰
研究員



WATANABE Yosuke

専門分野
鉄道

出身組織
日本信号株式会社

主な職歴
日本信号株式会社
MEMS 事業推進部
同 国際事業部

渡邊 洋輔
研究員



TSURI Shinichiro

専門分野
航空

出身組織
国土交通省

主な職歴
人事院長期在外研究員（ミシガン大学公共政策大学院）
国土交通省 航空局 安全部 航空機安全課
航空機技術審査センター 専門官
国土交通省 航空局 安全部 安全政策課 課長補佐（総括）

釣 慎一郎
ワシントン国際問題研究所 研究員

新任研究スタッフ紹介／組織図

2023年4月着任



TAKESHITA Hiroyuki

専門分野

持続可能な交通、新興国の交通、交通政策の海外展開、国際共同研究プロジェクトの運営

所属

中部大学 中部高等学術研究所

主な職歴

立命館グローバルイノベーション研究機構
一般財団法人運輸政策研究機構 国際問題研究所
WILLER 株式会社

竹下 博之
客員研究員（非常勤）



ZHAO Shengchuan

専門分野

都市交通計画、交通政策分析、途上国の交通問題

所属

大連理工大学

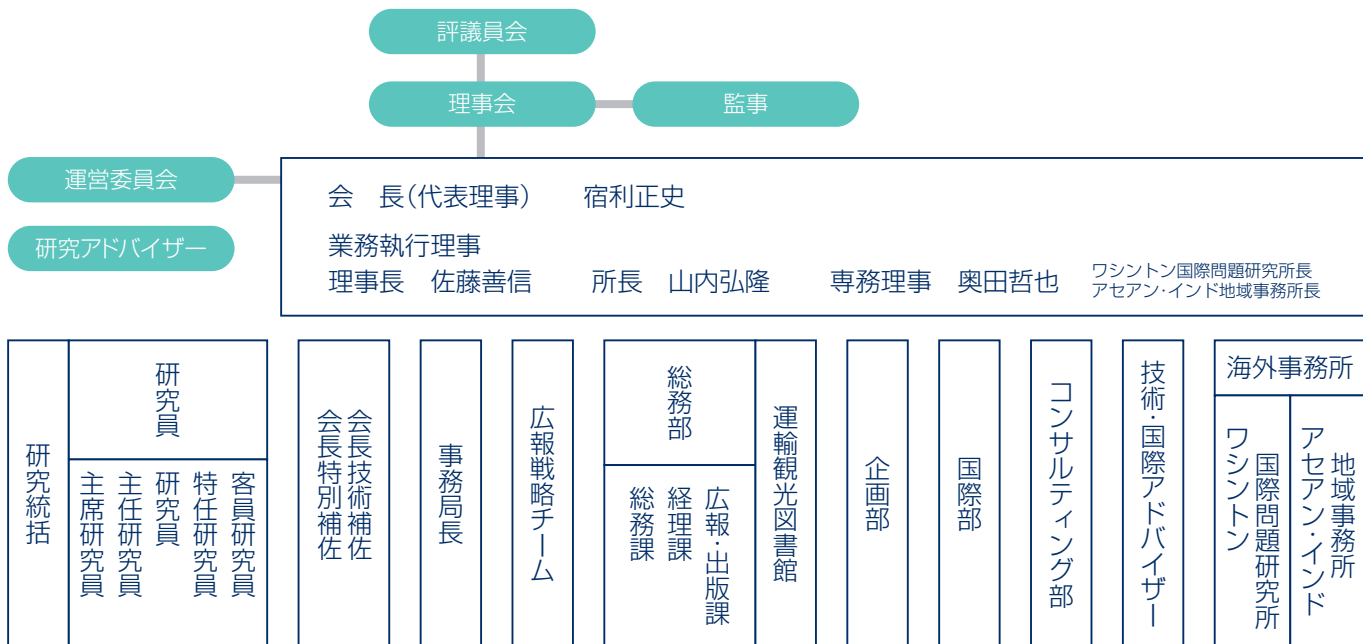
主な職歴

大連理工大学国際合作交流処長
同 国際文化交流学院院長
同 交通運輸学院初代院長、名誉院長

趙 勝川
客員研究員（非常勤）

組 織 図

2023.4.1現在



事業紹介

コンサルティング事業（調査受託）

国、地方自治体、特殊法人、民間会社等から、鉄道分野を中心に、公共交通、航空・空港、観光など、様々な分野の政策企画立案や計画づくり等のための調査を受託しています。

交通需要予測や費用対効果分析、事業採算性分析、施設計画等の交通計画関連を中心とした調査実績に基づく知見の蓄積や、学識経験者とのネットワークを活用し、質の高い調査研究成果の創出に取り組んでいます。

2022年度における主な受託調査実績

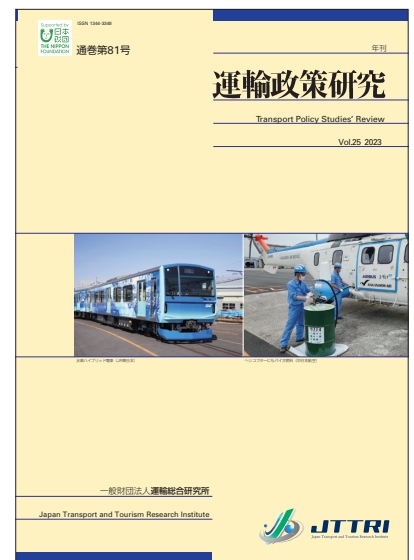
- ・ 今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究
- ・ 整備新幹線の開業効果に関する調査研究
- ・ 広域交通ネットワーク形成等に関する調査
- ・ 新しい成田空港構想検討会事務局運営
- ・ ビッグデータを活用した幹線旅客流動の把握に関する調査
- ・ 測位衛星を活用した新たな空港への進入方式に関する調査

機関誌『運輸政策研究』

1998年に創刊した『運輸政策研究』は、「学術研究と実務的要請の橋渡し」という運輸総合研究所の一貫した設立の理念に基づき、多角的な視点での公正な査読、多様な学識者等で構成する編集委員会における綿密な審議を経て、交通・運輸及び観光分野に関する論文等を掲載している機関誌です。「学会賞選考委員会の定める研究雑誌」として、日本交通学会の論文賞審査対象論文掲載誌に指定されています。

通常、毎年2月頃に発刊しておりますが、論文や記事は準備が整い次第、順次WEBページに掲載しておりますので、ご覧ください。

当誌では、政策研究論文、学術研究論文、論説、紹介など様々な形式の論文を受け付けています。交通運輸・観光に関連する研究や、政策・実務に関わる幅広い方々からの投稿をお待ちしております。

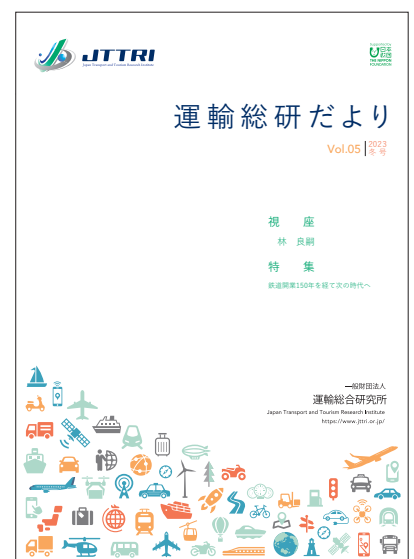


「運輸政策研究」通巻81号（2023）
<https://www.jttri.or.jp/journal>

機関誌『運輸総研だより』

当研究所では、活動の様子や成果を分かりやすい形で皆様にお伝えするために、「運輸総研だより」を2021年12月から発行しています。今後、春夏秋冬の年4回発行いたします。

また、交通運輸及び観光に関する「学術研究と実務的要請の橋渡し」のための査読付論文等を掲載する機関誌「運輸政策研究」を発行しています。WEBページからも閲覧可能です。



「運輸総研だより」Vol.5 冬号
<https://www.jttri.or.jp/journal/dayori.html>

事業紹介

運輸総合研究所 運輸観光図書館

「運輸観光図書館」では、これまで、交通運輸に関する内外の図書・資料の収集に努めており、2023年3月末現在、図書約3万7千冊、雑誌約2万冊等を保有しています。これらの図書、雑誌及び資料は、広く研究調査活動に活用されているほか、関係官庁の職員、学識経験者、賛助会員等の閲覧及び貸出に供されるとともに、一般にも広く開放しています。

運輸観光図書館利用案内

URL : <https://www.jttri.or.jp/about/outline/inforlib/>



〒105-0001 東京都港区虎ノ門3丁目18番19号
UD 神谷町ビル (2F)

TEL 03-5470-8413

FAX 03-5470-8411

E-mail libroom@jttri.or.jp

利用時間

入館は、午前は11:30までに、午後は17:00まで
お願いします。

10:00~12:00 (昼休み12:00~13:00)

13:00~17:30

休館日

○土曜日、日曜日、祝祭日

○月末最終日 (休日に当たる時はその前日)

○年末年始 : 12月27日~1月7日

○創立記念日 : 10月1日

○年度末整理期間: 土日を除く3日間

蔵書検索

運輸観光図書館で所蔵している図書雑誌は、WEBページから検索することができます。



運輸総合研究所メールマガジン

当研究所では、最新の活動状況やセミナー等の案内を月2回メールマガジンでお届けしています。

配信ご希望の方は、以下から登録願います。



Twitter 公式アカウント運用開始のお知らせ

2022年6月よりTwitter 公式アカウントの運用を開始いたしました。調査・研究活動やセミナー・コロキウム等のイベントに関する情報などをお知らせいたします。是非、フォローを宜しくお願いいたします。

運輸総合研究所
公式 Twitter



一般財団法人運輸総合研究所 賛助会員へのお誘い

一般財団法人運輸総合研究所では、交通運輸及び観光に関する多くの問題に総合的観点から意欲的に取り組んでおり、その成果は各方面で有益にご利用いただいております。

当研究所の目的に賛同し、活動を支援していただくために賛助会員制度を設けておりますので、積極的にご参加いただきますようよろしくお願い申し上げます。

賛助会員の会費は1口12万円です。いつからでもお申込みいただけます。

賛助会員は次のようなサービスを受けることができます

- ①運輸関連行政情報の調査・解説（行政機関の発表内容の解説や各種審議会の見通しなど、書面だけでは見えにくい部分を調査・解説）
- ②会員との共同研究など、交通運輸に関連した研究調査・コンサルティングの実施（経費がかかる場合は、有償となります）
- ③各種シンポジウム、セミナー等へのご案内
- ④出版図書、定期刊行物及びその他報告書等の配布
- ⑤図書館所蔵の図書・文献資料等の貸出
- ⑥各種情報提供
 - ・当研究所が開催した研究報告会・コロキウム・シンポジウム・セミナー等における発表資料（一部で覧になれない場合がございます）
 - ・機関誌「運輸政策研究」Web版の無料閲覧
 - ・研究調査報告書要旨：日本財団のご支援を受けて行っている研究調査報告書要旨を毎年掲載
 - ・国土交通月例経済：国土交通省公表の国土交通経済概況を毎月掲載

問合せ先

一般財団法人運輸総合研究所 総務部総務課（賛助会員事務担当）

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3丁目18番19号 UD神谷町ビル

TEL:03-5470-8400 FAX:03-5470-8401

URL: <https://www.jttri.or.jp/> E-mail: sanjokaiin@jttri.or.jp

運輸総研だより

編集発行人 宿利正史

発行所 一般財団法人運輸総合研究所
〒105-0001
東京都港区虎ノ門3丁目18番19号
UD神谷町ビル
TEL 03-5470-8405 (編集担当)

制作・印刷 株式会社 大應

Vol.06 | 2023 春号

2023年4月28日発行

本誌掲載記事の無断転載を禁じます。乱丁、落丁誌はお取り替え致します。
©運輸総研だより 2023 Printed in Japan

イノベーションが、 新しい運輸・観光を切り拓く。

運輸総合研究所は、交通運輸及び観光に関する

総合的な研究・調査を実施し、未来への提言を行っています。



一般財団法人 運輸総合研究所

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3丁目18番19号 UD神谷町ビル
TEL : 03-5470-8400 FAX : 03-5470-8401
URL : <https://www.jttri.or.jp/>



ワシントン国際問題研究所

JITTI USA, 1819 L Street NW, Suite 1000, Washington, D.C. 20036
URL : <https://www.jittiusa.org/>



アセアン・インド地域事務所

Japan Transport and Tourism Research Institute, ASEAN-India Regional Office
Serm-Mit Tower Unit 1704, 159/27 Sukhumvit 21 Road, Khlong Toei Nuea, Wattana, Bangkok 10110, Thailand
URL : <https://www.jttri-airo.org>

