

運輸総研だより

Vol.18 | 2026
春号

視 座

道傳 愛子

特 集

持続可能な人的交流・観光の実現に向けて
——運輸総合研究所の研究調査活動



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 アメリカで「公共圏」を考える

道傳 愛子 ジョンス・ホプキンス大学 ライシャワー東アジア研究所 シニア・フェロー

お知らせ

2 「中期戦略」(2026-2030)の策定

特集

4 持続可能な人的交流・観光の実現に向けて

——運輸総合研究所の研究調査活動

- 6 ◆ 第6回日タイ観光ワーキンググループ 和歌山県現地調査
- 10 ◆ 日タイ観光ワーキンググループ これまでの軌跡
- 12 ◆ 第6回日タイ観光ワーキンググループ ～DMOの使命と役割～
- 19 ◆ 「宿泊産業の生産性向上についての手引き」を活用して頂くための取組
—全国10か所での勉強会の開催—
- 23 ◆ 【米国】米国における訪日アドベンチャーツーリズム意向調査結果

シンポジウム・セミナー

28 第5回JTTRIグローバルセミナー
インドの大都市圏における鉄道整備と沿線開発

33 第57回 研究報告会

レポート

38 【タイ】タイにおける高速鉄道の動向

42 【米国】第二次トランプ政権における交通運輸・観光政策の基本方針
—政権発足後1年間の政策運営の特徴—

45 【米国】2026年TRB年次大会参加報告
—第二次トランプ政権下の運輸・交通政策、陸上交通再授權法、航空政策—

48 【米国】Maritime Action Plan（海事行動計画）について

55 【米国】ACI-NA 2025 International Aviation Issues Seminar 参加報告
—米国の航空・空港分野の政策、経済動向等について—

海外現地調査

59 【カンボジア】シハヌークビル港の現状と今後の見通し

63 【台湾・マレーシア】航行安全を起点とする海上保安協力の設計

65 【英国】鉄道業界における人手不足への対応に関する調査

研究調査

67 論文掲載・学会発表等

海外の要人等との直接対話

70 宿利会長のシンガポール、インドネシア訪問、奥田専務のタイ訪問 他

国際会議・学会等

80 インド・National Maritime Foundation（NMF）とのワークショップの開催

81 第2回日タイ鉄道ワークショップの開催

運輸総研の現場から

86

メディア掲載情報

89

お知らせ

90 新任研究員紹介

91 当研究所のご紹介

92 機関誌「運輸政策研究」Vol.28 発刊のご案内

93 賛助会員へのお誘い



視座



ジョーンズ・ホプキンス大学
ライシャワー東アジア研究所
シニア・フェロー

道傳 愛子

DODEN Aiko

アメリカで「公共圏」を考える

2024年秋からのワシントンの研究生生活は、第二次トランプ政権の発足とほぼ重なった。研究に専念するはずが、元同僚たちから連絡があり、トランプ政権下のアメリカをテーマにした番組制作にも加わった。アメリカはどうなるのか、つぶさに観察もする留学となった。

研究では、これまで取材を重ねた東南アジアの市民運動と公共圏の拡大を論文のテーマにした。公共圏とは、ドイツの政治哲学者ユルゲン・ハーバマスが提唱した概念で、自由な言論空間で市民が意見を交わし、社会の課題について議論しながら世論を形成していく場を指す。そう話すと、それは今のアメリカで研究するのにぴったりのテーマかもしれないですね、とシニカルに言われたことがある。

資料の一つとして必要だったのがワシントンに本部を置く非政府組織フリーダム・ハウスの「世界の自由度」報告書だった。報告書は1973年から毎年、発表されているもので、世界各国・地域で選挙の公正さ、権力分立、法の支配、表現の自由など民主主義のありようを示す項目について、政治的権利、市民的自由の二つの指標に分類し数値化して分析、政策提言をしている。去年の2月、2025年の最新版を入手しようとしたところ、すべてのデータがそろっていなかった。担当者に確認すると、政府の助成金は受けていないものの、民主化支援に関わる海外プロジェクトの休止や人員削減などの影響により、作業に遅れが生じているとのことだった。政権のありようが、自分の小さな研究にもこうして影響を及ぼしていることを感じた瞬間だった。

2026年版の報告書は今年3月上旬に発行された。世界の自由度は20年連続で低下し、クーデターや紛争、権威主義の強化

により政治的権利と市民的自由が後退。自由度が高いと分類された国・地域も減少し、民主主義のインフラが世界的に弱体化している傾向が指摘されている。しかし今年の報告書の特徴は、アメリカの自由度について特にページを割いていることだろう。政治的分極の深刻化、選挙制度への信頼低下、司法や立法に対する信頼の揺らぎ、表現の自由を巡る対立の激化について言及されている。またフリーダム・ハウスの指標で「自由」と分類される国の中でも、アメリカは自由度をはかる指標の低下が最も大きかった国の一つであるとも指摘し、世界の自由度の後退を象徴する事例の一つとして挙げている。発行を機に開かれたフォーラムでは、USAID（国際開発庁）の閉鎖やVOA（ボイスオブアメリカ）の予算削減、人員の解雇などを背景に、アメリカを世界の民主主義を促進するenablerとして位置付けることはもはや限界があるのではないかと、先進国でのこうした指標の後退をどうとらえるべきか、と自問する意見も出され、だからこそ調査に意味がある、市民社会の役割が重要なのは途上国の開発支援にとどまらないのではないかと、など調査の報告会のはずが、多くの問いかけとともにフォーラムは時間を超過して終了した。

ハーバマスは3月に亡くなった。限定的な言論空間ではあるが、社会の課題を可視化し議論し、発信し、自問自答しながらも問題提起する試みが継続していることを、ハーバマスならどう評価するだろう。公共圏の理論の発表から60年あまりが経っているが、その意味は問われ続けている。アメリカで研究するのにぴったりのテーマだったと感じている。

道傳 愛子 どうでん あいこ

2024年NHK退職後、2024年9月より現職。ジョーンズ・ホプキンス大学国際関係論博士。2026年4月より国際交流基金理事。NHK在職中は「おはよう日本」「ニュース9」など報道番組キャスター、アジア総局特派員（バンコク）、解説委員や、ETV特集「パンデミックが変える世界〜ジャック・アタリ、ユヴァル・ノア・ハラリ、イアン・ブレマーに聞く」「アメリカ市民の選択〜大統領選挙」など特集番組も担当。ロンドン大学SOAS（東洋アフリカ研究学院）客員教授ほか。

「中期戦略」(2026-2030)の策定

運輸総合研究所は2026年3月に、2026年度より5年間を対象とする「中期戦略」を策定しました。

当研究所は、「学術研究と実務的要請の橋渡し」という設立の理念に立脚し、交通運輸及び観光分野のうち、今後の日本経済の発展や国民の生活水準の向上など国力の強化につながるテーマについて、課題解決に資するよう「世の中の役に立つ」、「使いものになる」研究調査や政策提言に取り組みます。

具体的には、今後5年間において、持続可能な開発目標（SDGs）を意識しつつ、人口減少や高齢化が同時進行する日本の社会経済構造、大規模自然災害の頻発化・激甚化、激変する国際情勢や地政学リスクの増大等を踏まえて、活動を推進します。そして、限られたリソースを最大限生かし、次に掲げる5つの重点テーマに則して、国内外からの最新の情報や知見を取り込み、これまでの考え方にとらわれない新たな着眼点に立ち、先駆的な研究調査、政策提言、国際的な連携・協力の強化を行います。



2026年度に新たに取り組む研究テーマ

- ① 公益性の高い持続可能な交通事業を実現するための評価手法
- ② 鉄道等公共交通のネットワーク・サービスレベルに対する基本的考え方
- ③ 国際海運・物流回廊の安定的確保のあり方
- ④ 東南アジア地域における効率的な物流の構築及び持続可能な人的交流
- ⑤ インドにおける交通運輸・観光分野の連携協力強化

現在研究中のテーマの一覧

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



5つの重点テーマ

1 持続可能な経済・社会システムの構築による国力の強化

科学技術イノベーションも活用しつつ、デジタル化、自動運転、AI等の新技術や新たなモビリティの導入、生産性の向上などにより、交通運輸及び観光分野における成長市場を創出し、活力ある持続可能な経済・社会システムの構築による国力の強化に貢献する。

加速する人口減少や少子高齢化社会においても、観光をはじめとする交流人口の拡大などにより、国の活力を引き出し、地域社会の活性化に貢献する。

2 誰もが生き生きと暮らせる包摂社会の実現

すべての人々が自由で快適に移動できる交通サービスの提供など、子どもや妊婦、高齢者、障がい者、外国人も含め、誰もが質の高い生活を楽しみ、生き生きと暮らせる包摂社会の実現に貢献する。

3 戦略的な脱炭素化や防災・強靱化の推進

気候変動の影響などにより自然災害の激甚化、頻発化が明らかとなる中、モード連携を意識し、水素をはじめとする次世代燃料の活用などによる交通運輸部門の脱炭素化、災害の激甚化等に対応した防災・強靱化の推進により持続可能な経済・社会の実現に貢献する。

4 厳しさを増す経済安全保障環境下での自律的経済成長基盤の構築

厳しさを増す安全保障環境、経済安全保障環境の下で、東南アジア地域や南アジア地域、欧州、米国などと日本の間の安定的かつ効率的なグローバル物流ネットワークの構築、サプライチェーンの強靱化、人的交流の拡充などの日本の自律的経済成長基盤の構築に貢献する。

5 国際社会との連携・協力

国や地域の枠を越えて人やモノが活発に移動し、地球温暖化などの地球規模の課題が顕在化している国際社会の中で、グローバルな視点で交通運輸及び観光が果たすべき役割を常に意識し、1から4の重点テーマについて、最新の交通運輸及び観光に関する情報や動向を多面的に調査・分析するとともに、関係各国・地域の官民関係者との連携の強化や相互理解につながるハイレベルの交流、質の高い研究調査、セミナー・シンポジウムの開催を広域的かつ戦略的に進め、日本と諸外国の交通運輸及び観光分野の持続的発展、「自由で開かれたインド太平洋」の実現やG20などの国際的な連携・協働の強化に貢献する。

国際的な連携・協力の具体的な取り組み

本部は、厳しさを増す安全保障環境下での自律的経済成長基盤の構築などに取り組むとともに、中国、韓国、台湾などとの連携・交流を行うほか、各国政府、研究機関等との連携・協働を統括する。

ワシントン国際問題研究所 (JITTI USA) は、35年間の活動経験、知見、人的ネットワークを活用し、交通運輸及び観光分野の新たな政策動向、技術開発、イノベーションについて迅速かつ柔軟に情報収集、調査・分析を行い、日本の関係者と情報共有を行うとともに、米国を中心に連携・協働を強化する。

アセアン・インド地域事務所 (AIRO) は、設立以来5年間でアセアン・インド地域において当研究所の取り組みを根付かせ、その活動について各国政府・関係機関から一定の認知を得たことを踏まえ、複数国に共通する課題を横断的に整理するなど各国政府等との継続的な協力関係の深化に努めるとともに、活動を通じて得られた研究成果や知見について、アセアン地域内で体系的に共有することに取り組む。

インドは、近年、経済発展が著しく、国際社会における存在感を高めており、交通運輸・観光分野における日本のパートナーとして連携・協働の重要性が高まっていることから、「インド事務所 (仮称)」を設置し、インドを中心とする南アジア地域の官民関係者との人的ネットワークや信頼関係を構築し、質の高い研究調査と連携・協働に取り組む。

欧州は、自由、民主主義、人権、法の支配といった普遍的な価値を共有するパートナーとして連携・協働の必要性が一層高まっているとともに、国際規格の策定などで国際社会において強い影響力を持つことから、「欧州事務所 (仮称)」を設置し、欧州における交通運輸・観光の先進的かつ成熟した政策展開や取り組みなどの多角的調査・分析、得られた情報、知見などの日本の関係者との共有、日本の政策・研究成果の情報発信による相互理解の深化や連携・協働に取り組む。

新たな海外事務所の開設

2026年秋頃に「インド事務所 (仮称)」と「欧州事務所 (仮称)」を開設するための準備を東京の本部にて開始しました。

事務所の所在地等、詳細については決定次第お知らせいたします。

名称	設置場所	開設時期
インド事務所 (仮称)	インド・デリー (予定)	2026年秋頃
欧州事務所 (仮称)	ベルギー・ブリュッセル (予定)	2026年秋頃





持続可能な人的交流・観光の 実現に向けて

人的交流・観光を取り巻く環境は、世界の経済、社会、文化、環境、デジタル化などの変革がもたらす影響を受け、刻々と変化しており、これらの変化に適応していくことが求められています。東南アジアをはじめとする諸外国では、こうした変化や国家・地域の諸課題に対する解決手段として観光を活用しています。

日本は2025年に過去最高の4,200万人を超える訪日外国人旅行者を迎えることができました。しかしながら観光産業は労働生産性が低く、賃金水準も低いことから、一貫して人手不足の状況であり、観光産業を持続的な成長に導いていくために高生産性で高所得産業へ転換を図る必要があります。

また観光産業は、多岐にわたる業種が関連して成り立っており、多くの旅行者がもたらす波及効果を通じて各業種の発展をもたらし、ひいては観光産業そのものの更なる成長へとつなげていくことも重要です。旅行者の受け入れ先となる地域では、住民生活や地域環境への影響等様々な課題も顕在化しました。今後、これらの課題を丁寧に解決へと導き、さらなる高みを目指して取組を推進していく必要があります。

観光は地域が独自に育んできた文化や歴史を持続可能な形で維持・発展させ、地域の付加価値を向上させることで、旅行者の体験をより豊かなものにするとともに、地域の雇用の創出や地域住民のウェルビーイングを向上させ、地域の持続的な成長の源泉となる可能性を有しています。観光によって生み出される恩恵をいかに地方に行き渡らせ、各地域で持続可能な人的交流・観光を実現し、地域社会の持続と発展に貢献していくかが、今後の成長の鍵になると考えられます。

運輸総合研究所では、東京の本部と海外拠点である米国・ワシントンD.C.のワシントン国際問題研究所（JITTI USA）及びタイ王国・バンコクのアセアン・インド地域事務所（AIRO）とが一体となって、日本国内をはじめ米国、東南アジア・南アジアにおける観光関連の基礎情報、課題、取組の収集等を通じて、人的交流・観光分野の研究調査を進めています。



運輸総合研究所の人的交流・観光分野の研究調査活動

1 日本国内 観光を高生産性で高所得産業に

経営の新陳代謝をはじめ地域内経済の好循環を生み出す資源の最適配分や、高付加価値化の実現等による地域観光産業の高生産性化・高所得産業化の方策の具体的な取組について、2023年7月に提言を公表・発信しています。この提言に基づき、2025年6月には宿泊事業者、観光協会・DMO、自治体に向けて『宿泊産業の生産性向上についての手引き』を作成し、10月から2026年1月にかけて、全国10か所で「勉強会」を開催し現場での活用の推進に取り組みました。

本誌の関係記事 「宿泊産業の生産性向上についての手引き」を活用して頂くための取組—全国10か所での勉強会の開催—

P.19

2 米国 観光行政・産業の情報収集分析と人的交流の促進

第二次トランプ政権発足に伴い米国の観光行政及び産業を取り巻く環境が大きく変化する一方、サッカー FIFAワールドカップなど観光客誘致の契機となる大規模国際イベントの開催を控える米国において、観光政策や業界動向等の把握に努めています。具体的には、米国関連の旅行需要の推移や米国政府・Brand USA・業界団体・民間事業者などによる関連施策等について継続的に情報を収集・分析し、米国における旅行・観光業の方向性と今後の展望について調査しています。また、人的交流分野では、関係団体とのネットワークの構築を通じて、現在の取組や課題等を把握し、その成果を2025年11月開催の「日米国際交流シンポジウム 2025」にも反映させました。

本誌の関係記事 米国における訪日アドベンチャーツーリズム意向調査結果

P.23

3 東南アジア・南アジア 持続可能な人的交流・観光の実現に向けた各国との協働

持続可能な観光の実現に向けて日本と東南アジア・南アジアとの協力を加速させ、各国における実効性のある取組に資するよう、地方部も含むASEAN・南アジア地域全体における持続可能な観光への取組の適用の可能性を探ることを目的として各国の政策、主要課題、取組事例等の調査を実施し、「アセアン・インド地域事務所レポート」等で報告しています。



タイ

国を挙げて人々のウェルビーイングの向上を目指し持続可能な観光を推進

タイは、持続可能な観光の都市部と地方部との経済格差を国家的な課題として捉え、国家経済社会開発政策の1つに持続可能な観光地の開発を位置付け、コミュニティベースツーリズム（CBT）を通じて人々のウェルビーイングの向上を目指して取り組んでいます。2023年2月の日タイ観光シンポジウムで議論された持続可能な観光の実現に向けた諸課題について、更に深い検討・議論を行っていくため、2023年12月からこれまでの間に6回にわたり、日タイ観光ワーキンググループを開催しました。

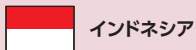
本誌の関係記事

- ①第6回日タイ観光ワーキンググループ 和歌山県現地調査
- ②日タイ観光ワーキンググループ これまでの軌跡
- ③第6回日タイ観光ワーキンググループ ~DMOの使命と役割~

① P.6

② P.10

③ P.12



インドネシア

国の経済政策に加え自然環境・持続可能性も重視した政策に転換を図る

インドネシアは、観光をこれまでの経済政策に加え、自然環境や持続可能性も重視した政策に転換を図り、観光開発を通じて経済活性化、雇用創出、国家イメージの向上を目指しています。



マレーシア

国の持続可能性を推進する手段として自然資源を活用した持続可能な観光を強化

マレーシアは、自然資源を活用し持続可能な観光を強化することにより国家全体の持続可能性を推進する手段としています。競争力、包括力、持続可能性を軸に観光産業の成長に向け取組を行っています。



フィリピン

国の包括的な成長のために観光の推進力を活用

フィリピンは、観光による外貨獲得と雇用創出、所得公平分配による包摂的な成長に取り組むとともに、早くから持続可能な観光開発の重要性を国家政策に反映しながら、持続可能性、包摂性、レジリエンスを軸に観光産業の成長力を高めながら開発を促進しています。



ベトナム

観光を国家の経済成長を牽引する重要な経済分野と位置づけ

ベトナムは、観光を国家の経済成長を牽引する重要な経済分野と位置付け、持続可能で包括的な観光開発を推進しています。2023年10月のシンポジウム開催を契機に、2024年及び2025年に日越観光・人的交流ワークショップを開催し、両国間においてこれまでの間に3回開催しました。



インド

持続可能な観光の実現に向け国家戦略を掲げ取組を推進

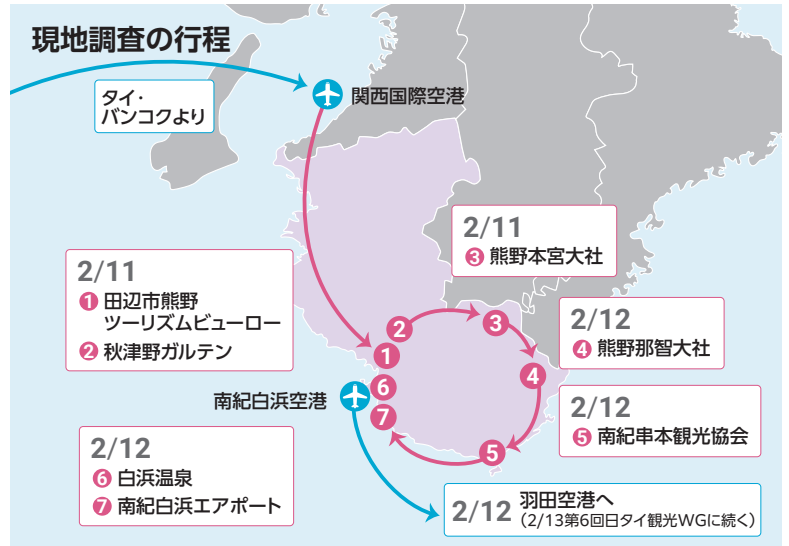
インドは、国家観光政策に加え持続可能な観光に特化した観光戦略を策定し、国を挙げた取組姿勢が見え、デジタル技術等の活用によりスマートデスティネーションの実現や人材育成などの取組を行うとともに、インド持続可能な観光基準（STCI）を策定し持続可能な観光の実現に向けて取り組んでいます。2026年5月開催予定の「日インド国際交流シンポジウム」に向けて準備を進めています。

第6回日タイ観光ワーキンググループ 和歌山県現地調査

運輸総合研究所は、第6回目となる日タイ観光ワーキンググループ（以下「WG」）を初めて日本で開催しました。今回のテーマ「DMO※1の使命と役割」の下、前半の2月11日～12日に現地調査を、後半の2月13日にWGを東京で開催しました。

本記事では前半に行った、地域全体の活性化等の取り組みを高水準で満たす「世界的なDMO」のモデル形成を目指し、その候補となる「先駆的DMO」として取り組みを推進している田辺市熊野ツーリズムビューローの活動や和歌山県の熊野地域の地域資源を中心に現地調査を実施した様子を紹介します。

後半のWGについてはP.12～をご覧ください。



1 一般社団法人 田辺市熊野ツーリズムビューロー

田辺市熊野ツーリズムビューローの武田事務局長より、以下のようなDMOの取り組みの説明を受けました。

- 「住民の暮らしを守る観光」を理念に掲げ、世界遺産・熊野古道を核とした持続可能な観光を推進していること
- 欧米豪のFIT（個人旅行者）を主なターゲットとし、外国人の視点を取り入れた受入環境整備（多言語案内、指差しツール等）を実施していること
- 着地型旅行会社「熊野トラベル」を運営し、予約・決済管理および旅行者サポートを一元的に実施、観光収益の97.5%を地

域に還元し、地域経済の循環と持続的成長の実現を目指していること

出席者からの質問に対して、リピーター率については、その率よりも、熊野の「ファン」を増やすことを重視し、旅行者と地域住民がお互いにリスペクトし合える関係性を目指しているとお話がありました。また、DMOとDMC※2のそれぞれの役割に触れるとともに、DMOとしては、今後は海外客だけでなく国内客の誘致もバランスよく行い、リスク分散を図りながら、持続可能な観光地づくりを推進していくとのことでした。



※1 DMO (Destination Management/Marketing Organization) (観光地域づくり法人)：地域の多様な関係者と協働し、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりの司令塔となる法人。【出典：観光庁WEBサイト】

※2 DMC (Destination Management/Marketing Company)：日本では特定の地域においてDMOと連携し、着地型観光商品の造成・販売や宿泊施設の開発・運営等の観光まちづくり事業を行う事業会社を示すことが多い。【出典：株式会社日本政策投資銀行九州支店大分事務所の調査研究レポート】

2 秋津野ガルテン

秋津野ガルテンは、元上秋津小学校をリノベーションし、平成20年11月1日にオープンした、都市と農村地域の交流を楽しむための体験型グリーンツーリズム施設です。

木村社長の説明によると、地域住民の出資で設立された運営会社である株式会社秋津野は、住民主体の「地域づくり」を加速させる拠点として旧小学校をリノベーションし、体験施設、農家レストラン、宿泊施設等を整備し、都市と農村の交流を通じて地域振興を図っているとのことでした。

出席者からの質問に対して、若者のUターン状況は、数十件単位の規模で年齢層は30代が多く、将来の地域の担い手としての期待感を示すとともに、子供の頃から地域に関わり誇りを持たせることが大人の役割であり、将来の地域を担う人材の確保につながることを確信していること、地元こういった施設があれば、よその人も連れてきやすいと考えるため、今後もコミュニティを大切に、持続可能な地域づくりを続けていくことが語られました。



旧小学校の校舎の教室を体験コンテンツ提供の場所として活用。ランチは地元の食材を利用し、地元の主婦が作って提供している。



3 4 熊野本宮大社・熊野那智大社

2004年に世界文化遺産に登録された「紀伊山地の霊場と参詣道」を構成する史跡「熊野三山」のうち、田辺市の熊野本宮大社と、那智勝浦町の熊野那智大社を訪れました。

どちらも語り部より、各社の歴史や建造物などの説明を受けましたが、タイ側の参加者からは活発な質問が寄せられており、熟知した語り部と直にコミュニケーションを行うことは来訪者の学びを深めることができ、付加価値の創出につながると感じました。



熊野本宮大社

熊野那智大社

5 一般社団法人 南紀串本観光協会

宇井事務局長から、観光を通じた海洋資源の活用・保全等について説明を受け、本州最南端の温暖な自然環境を生き、美しい景観・自然体験・歴史・ロケットという四つの観光の柱を軸に、マグロ養殖体験や珍魚釣り、海中公園での体験など特色あるプログラムを展開し、「再生型観光」の実現を目指していること等の説明を受けました。

出席者からの質問に対して、ロケット開発と環境保全とのバランスに関して、開発と自然保護は対極にあるように見えるが、ロケットを見に来た人が自然の豊かさに気づき、自然体験に来た人が最先端技術に触れるという相乗効果を期待していること、観光活動とカーボンニュートラルに結びつくような活動に関して、観光商品の中に、海の清掃等を入れて、少しでもそれに近づこうという活動を行っていることが語られました。



6 白浜温泉

白浜温泉は、道後・有馬と並んで日本最古の三湯の一つの温泉とされています。一行は最初に、白浜町役場観光課山下主事の案内により、町営の「足湯」や「崎の湯」にて温泉施設の説明を受けました。



足湯



崎の湯

その後、宿泊施設間の連携や、和歌山県全域を対象としたスタンプラリーの実施、街中の随所に整備された足湯の設置などを通じて、訪問先各所で温泉に触れることができる環境を整備し、「湯めぐり札」の発行などにより地域内で宿泊客が循環する仕組みづくりに取り組んでいることの説明を受けました。

出席者からの質問に対して、外国人観光客の来訪状況に関しては、海外からの観光客が多く、2024年の国別宿泊数では中国、台湾、韓国からの来訪が大半を占めているとの回答がありました。



「湯めぐり札」の利用案内（白浜町観光課提供）



7 株式会社 南紀白浜エアポート

森重誘客・地域活性化室長より、空港会社がDMOとして複数市町村にまたがる観光振興の取り組みについて説明を受け、民間資本100%の空港会社として、「地域全体を経営する」との視点に立ち、観光の活性化、産業の活性化、受入環境整備を柱として、DMOとしての役割を担いながら、利用者の増加と地域活性化に取り組んでいること等の説明を受けました。

出席者からの質問に対して、民間企業の立場での地域の合意形成に関しては、委員（自治体、地域DMO、地元事業者など）による協議会形式で合意形成を行い、基本的には「地域の共通課題を新しい手法で解決する」という提案ベースであるため、大きな反対はなく進められていること、収入源と利益分配に関しては、着地型旅行事業によるツアー販売や、企業研修プログラムの販売



手数料などで収益を得ていること、最大の特徴である補助金に頼らないことで公平性に縛られず、ターゲットを絞った戦略的なビジネス展開が可能となっていることが語られました。



日タイ観光ワーキンググループ これまでの軌跡

ワーキンググループ（WG）設置の経緯

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）は2023年2月にバンコクにおいて、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～』をタイ観光スポーツ省と協力して開催し、以降もワーキンググループ（WG）を設置して両国の関係者間で議論していくこととしました。両国における相互交流の拡大、相互理解の推進、持続可能な観光の実現に向けて議論を行い、ひいてはASEAN全体に貢献できるようなアウトプットを作っていくことを目指し、これまで6回にわたりWGを開催しました。

2023年2月22日に開催したJTTRI-AIRO 開設記念シンポジウム『『コロナ後』に挑む観光の変革～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～』の詳細については、運輸総合研究所のWEBページをご覧ください。
<https://www.jttri.or.jp/events/2023/symposium230222.html>



これまで開催したWGの概要

各WGの詳細は運輸総合研究所のWEBページをご覧ください。
https://www.jttri.or.jp/research/tourism/objresearch_174.html



■第1回WG

日時・場所：2023年12月21日・タイ観光スポーツ省会議室

概要：キックオフミーティングとして、今後取り扱いたいテーマについて意見交換を行った。

開催意義（タイ側共同議長・モンコン副次官より）：日タイは互いに重要な観光市場であり、戦略的パートナーシップの一分野として観光分野でも協力を深化させていきたい。

開催意義（日本側共同議長・奥田専務より）：持続可能な観光の実現、重層的かつ広範にわたる人的・文化的交流の実現に向けた議論が、今後の両国の観光・交流の促進につながるよう貢献していきたい。

ポイント：今後取り上げたいテーマとして、地方における観光収入、ヘルス&ウェルネスツーリズム、コミュニティベースドツーリズム（CBT）等の両国で関心のあるテーマの提案を行った。

■第2回WG

日時・場所：2024年5月7日・タイ観光スポーツ省会議室

テーマ：国と地方のアイデンティティ・地方への観光客誘致の原動力～日タイにおける戦略的取組とベストプラクティスについて～

概要：両国から有識者発表の後、関係者間で意見交換を行った。

開催意義（タイ側共同議長・モンコン副次官より）：観光とアイデンティティは密に連携するものであり、両国は独自のアイデンティティを活用し、質の高い観光を創出する可能性を秘めている。

開催意義（日本側共同議長・奥田専務より）：両国の大型連休後に地方への観光客誘致の原動力について議論することは時宜にかなっ

たものであり、地方の観光資源の磨き上げの具体例、その主体となるDMOについて日本側から発表を行う。

ポイント：

- ・有識者発表では、日本側より政府における「地方誘客」の戦略的取組、地域における「地方誘客」の戦略的取組、タイ側より国のアイデンティティ・観光客誘致の原動力、タイ観光アイデンティティの開発が紹介された。
- ・両国の地域観光を担う組織、地域観光と産官学の連携、観光サービスの質の確保、オーバーツーリズムへの対応について意見交換を行った。



■第3回WG

日時・場所：2024年8月26日～27日・チョンブリ県（タイ）

現地調査 8/26 タキアンティア・コミュニティ

意見交換 8/27 モーダスピーチフロントリゾート会議室

テーマ：地域主体の観光振興について～コミュニティベースドツーリズム（CBT）のベストプラクティスに関する意見交換～

概要：バンコクから2時間程度でアクセス可能なチョンブリ県にて、現地調査を行った上で、関係者で意見交換を行った。

開催意義（タイ側共同議長・モンコン副次官より）：タイは「Ignite Thailand」というビジョンのもとに第二都市の観光振興を推進しており、訪れた観光客に対して、その土地ならではの新しい体験を提供することも重要である。

開催意義（日本側共同議長・奥田専務より）：現地の方々の温かいおもてなしの下で貴重な現地調査ができた。活発な議論を行い両国の観光振興及び交流の更なる促進につなげたい。

ポイント：

- ・ CBTの成功事例としてASEANから認定されている代表的事例で、主に農業（ココナッツ栽培）で生計を立てているタキアンティア・コミュニティの現地調査を行った。地産のココナッツを活用したお菓子づくり、料理教室、染物体験等の体験プログラムを現地の主婦が担い手となって提供していた。
- ・ 有識者発表では、タイ側よりタイにおけるCBTの開発、CBT観光プロモーション～タキアンティアのケーススタディ～、日本側より日本の旅行業界と海外旅行販売の現状と課題、観光を活用した持続可能な地域経営に関する研究が紹介された。

現地調査後の意見交換では、日本側から人々のホスピタリティ及び様々な体験コンテンツによる収入源が豊富であること、教育旅行の促進やココナッツに対する付加価値向上の提案がなされた。



来訪者を歓迎する地域の方々

■第4回WG

日時・場所：2025年3月5日・バンコク（タイ）※オンライン一般公開

テーマ：地域資源を活用した高付加価値な観光地・観光産業を目指して～持続可能な観光の実現に向けた将来展望と今後の取組～

概要：両国共同議長と、来賓の在タイ日本国大使館西岡次席公使及び観光スポーツ省ソラウォン大臣による挨拶、太平洋アジア観光協会（PATA）ポールチーフの基調講演、これまでのWGのとりまとめ、両国の専門家らによるパネルディスカッションを行った。

開催意義（日本側共同議長・奥田専務より）：両国の持続可能な観光の実現に向けた課題は広くASEAN各国に共通する課題であり、各国における持続可能性に配慮した質の高い観光の実現に貢献したい。

開催意義（タイ側共同議長・ワニダ副次官より）：持続可能な観光の実現のため、本WGでお互いに知見を交換することに力を入れ、両国の観光産業の発展にとって有益なものになりたい。そして人材力と競争力を高めたい。

ポイント：

- ・ 来賓挨拶の西岡次席公使から、本WGは、日タイ戦略的経済連携5ヶ年計画に沿った大変意義深い取組であり、共通の課題を抱えている両国ほどお互いにとって学び合うことが有意義な相手は他にいないこと、ソラウォン大臣から、日本は市場の成長と顧客のニーズに合わせた観光商品のアプローチを促進しようとするタイ

王国にとって重要な市場であること、2025年は日タイ交流樹立138周年であることが述べられた。

・ 基調講演ではPATA ポールチーフより、現在と将来の観光の動向、パンデミック後の観光変容、国際観光客数の予測、高付加価値な観光に向けた示唆が紹介された。

・ パネルディスカッションでは、日本から観光産業の諸課題に対しDMOを核として推進することの必要性やCBTの取組が今後の重要性を示唆するものであること、タイからまだ知られていない地域の開発に重きを置いていることや国際経験の機会提供について言及があった。



■第5回WG

日時・場所：2025年6月17日～18日・チェンマイ（タイ）

現地調査 6/17 サンカンペン温泉及びオンタイファーム
意見交換 6/18 メリアチェンマイ会議室

テーマ：観光資源を活用した地方都市の持続可能な観光の実現を目指して～ウェルネスツーリズムを例として～

概要：タイ第2の都市であり、タイ政府観光庁（TAT）の地方誘客主要ターゲットであるチェンマイにて、ウェルネスツーリズムの代表例であるサンカンペン温泉及びアグリツーリズムを合わせて展開しているオンタイファームの現地調査を行った上で、関係者で意見交換を行った。

開催意義（タイ側共同議長・セクサン副次官より）：タイは温泉観光とヘルスツーリズムを発展させ、観光振興に結び付けることで地域への所得分配に繋がることを期待している。

開催意義（日本側共同議長・奥田専務より）：ローカル文化、有機農業等の観光資源の活用例についての貴重な現地調査を踏まえ、観光地の具体例に即した地に足のついた活発な議論を行いたい。

ポイント：

- ・ 現地調査ではタイが推奨するウェルネスツーリズムの代表例や有機農業物を活用した取組事例の紹介があり、各地とも共通して地元住民の雇用創出と生活の向上に努めていた。
- ・ 有識者発表では、タイ側より、温泉開発に関するガイドラインやサンカンペンのウェルネスツーリズムの取組、日本側より地方誘客に向けた各国の取組、日本とスリランカのウェルネスツーリズムの事例が紹介された。
- ・ 意見交換では更なる振興に向けて、タイ式治療法の国際基準の導入、アクセスしやすい看板や道等の改善の必要性、両国皇室の友好関係を踏まえた富裕層向けの宿泊施設、現地消費促進の観点からのレストラン併設、両施設間の周遊促進、ブランディング&PR等の提案がなされた。



地産食材を活用した料理（オンタイファーム）

第6回日タイ観光ワーキンググループ ～DMOの使命と役割～



2026. 2. 13 (金) 13:30～16:30

運輸総合研究所2階会議室よりオンライン配信 (Zoomウェビナー) ※日タイ英同時通訳

主催：一般財団法人運輸総合研究所 (JTTRI)、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 (AIRO)、タイ観光スポーツ省 (MOTS)
後援：観光庁

1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長



ナッタリヤー・タウィーウォン
タイ観光スポーツ省次官

2. 来賓挨拶



ウィッチュ・ウェチャーチャーワ
駐日タイ王国特命全権大使



日本の観光政策と
DMOに期待する役割
村田 茂樹
観光庁長官

3. 基調講演

4. 発表① DMO等地域主導による持続可能な地域づくりの取組について



世界に開かれた持続可能な観光地を目指して
～「熊野古道」から「KUMANO KODO」へ～
多田 稔子 (オンライン)
一般社団法人田辺市熊野ツーリズムビューロー
代表理事



DASTAの役割におけるコミュニティ
ベースツーリズムの開発
ワッサナー・ポンサパン
持続可能な観光のための指定地域管理局 (DASTA)
コミュニティベースツーリズム (CBT) 部長

5. 発表② 持続可能な地域づくりへの貢献について



持続可能な観光と地域づくりのための
航空会社による貢献の可能性
神戸 正憲
運輸総合研究所 主任研究員



「調整から競争力へ」持続可能なMICE
目的地を共創するCVB/DMOの進化する役割
スパニッチ・ティアンシン
タイコンベンション&エキシビジョンビューロー (TCEB)
国際会議・インセンティブ部長

6. ディスカッション・質疑応答



論点整理
和田 浩一
運輸総合研究所 理事長

各登壇者及びワーキンググループメンバー

7. 閉会挨拶

ナッタリヤー・タウィーウォン
タイ観光スポーツ省次官



奥田 哲也
運輸総合研究所 専務理事
運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所長

開催趣旨

本ワーキンググループ（WG）では、地域において観光を活用した地域振興を促進するために、地域経営の視点に立った観光地域づくりの司令塔となる観光地域づくり法人（DMO）に焦点をあて、その現状、課題、取組を紹介し意見交換を行いました。

■開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長

これまで5回にわたりソフトパワーの活用による観光の地域分散や、持続可能な観光地経営など、両国が共通して直面する課題をテーマに、現地調査と議論を重ねました。「持続可能な観光地経営」のあり方については、特に地域資源の磨き上げや地域主体による観光開発の重要性、観光によって生み出される利益をいかに地域へ還元するか、などについて活発な議論を通じて、観光地が抱える課題の可視化、コミュニティとの協働、多様な主体が連携するDMOの役割の重要性など、両国に共通する多くの論点が明らかになりました。「DMOの使命と役割」のテーマの下、観光を単なる誘客や経済活動として捉えるのではなく、地域の価値を守り、育て、将来につないでいくための仕組みとして位置づけることの重要性が、両国において一層高まる中で、DMOをめぐる議論を深めることは、まさに時宜を得たテーマで、大変意義深いものです。一方で、日本のDMOの役割や機能は、財源や人材、体制面を含め、なお多くの課題を抱えているのが現状です。したがって本日のWGは、成果を示す場ではなく、それぞれの現状や課題を率直に共有し、互いに学び合うことによって、課題解決に向けた対応策を考える場にしたいと考えます。

併せて、ナットリヤー次官をはじめ日タイの調査団の皆様には、一昨日、昨日と2日間にわたり、田辺市熊野ツーリズム・ビューローをはじめ、和歌山県田辺市、新宮市、串本町及び白浜町の関係者の皆様、並びに南紀白浜エアポートの皆様の多大なる協力の下、和歌山県・熊野エリアを中心に現地調査を実施いただきました。本日のディスカッションでは、有識者からの発表と共に、この現地調査を通じて得られた気づきや知見も取り入れて、ぜひ実践的な議論を深めていただきたいと思います。最後に本日の議論が両国の観光政策や地域づくりの実務に還元され、持続可能な観光地経営のさらなる発展につながることを、そして、何よりも、来年、日タイ修好140周年を迎える日本とタイ王国の友好協力関係の一層の強化につながることを心より期待します。

ナットリヤー・タウィーウォン タイ観光スポーツ省次官

第6回日タイ観光WGに出席できることは大変光栄です。約2日間にわたり、熊野エリアを中心にDMOの運営に関する現地視察及び意見交換の機会を設けていただいた運輸総合研究所に対し心より感謝申し上げます。

タイ側代表団は大変感銘を受け、多くの学びを得ることができました。これらの知見は、タイの観光振興に



において大いに有益となるものです。とりわけ、田辺市熊野ツーリズムビューローの取組は、持続可能な観光マネジメントにおいて成功を収めており、熊野古道及び周辺の自然環境の保全を重視した結果、地域が世界遺産に登録されるに至った点は誠に賞賛に値するものです。本日のWGは日本側より提案いただいた「DMOの使命と役割」をテーマとしており、観光地経営組織としてのDMOの役割について、体系的かつ効果的、そして持続可能な観光開発を実現するための知見や活動事例を共有する重要な場です。両国は観光分野において共通する背景や課題を抱えております。本WGは、具体的な協力関係の構築や、それぞれの国の実態に即したDMOのあり方を発展させるための大変重要な機会です。タイ側は、熊野エリアへの訪問を通じて、DMOがどの程度の役割、権限、責任を担うべきかについて、より明確な視点を獲得することができたと感じています。それこそが、真の「持続可能な観光」へと繋がるものと確信しています。本日の会議が有意義な学びと建設的な提案を生み出し、今後とも両国の友好協力関係を一層強化していく契機となることを心より期待しています。

開催概要

■来賓挨拶

ウィッチュ・ウェチャーチャーワ 駐日タイ王国特命全権大使

今回は、DMOの役割について議論することは両国の協力関係を築き、地域の持続可能な観光の実現に向けて非常に有益である。タイにおいても、観光によって生み出される利益を地元で分配するだけでなく、有益な形で地域に還元していくことが必要である。さらに観光は、国レベルでの友好と相互理解を促進し、良好な両国関係の強固な基盤を築く有意義な手段でもある。

この点で双方向の観光交流が継続的に拡大していることは喜ばしいことである。2024年、タイは約110万人の日本人観光客を迎え2年連続で100万人（前年比3.8%増）を超えた一方で、訪日タイ観光客は123万人（前年比7.3%増）に達した。これらの数字は両国民間に広がる友好関係を反映しているだけでなく、関連するサービス業やビジネスにも波及効果をもたらす、両国各地における収入と雇用の増加にも繋がっている。両国が相互に実施している査証免除措置が交流拡大に特に重要な役割を果たしていることを確信している。2027年にタイと日本が外交関係樹立140周年を迎えるにあたり、この流れを将来にわたり維持・発展させるためにも、引き続き相互の査証免除措置が継続されることを期待している。

私は駐日大使として在任中に、日本各地でタイのサービス産業の着実な拡大を目の当たりにした。特にタイのホテルブランドが各地へ展開していることは、日本の雇用と収入の創出に貢献するとともに、地域経済の活性化にも寄与している。このように、両国が観光交流を深めることそれ自体が、両国の経済に貢献するものと言える。また、多くの都道府県知事や市長と面会する中で、タイとの観光及び人的交流をさらに深化させようとする強い決意に深い感銘を受けた。そのための戦略の一つとしては、両国の文化的な共通点を強調



することが挙げられる。これは両国の文化や生活様式の密接な繋がりを反映したものであり、非常に大事な要素である。本日のWGにおいて、両国の参加者が様々な事例研究を通して学び、意見交換をすることで、貴重な情報と洞察を得ることを期待している。本日の議論が具体的な進展に繋がり、日本そしてASEAN地域の観光業にとって、より大きな利益となることを強く期待する。

■ 基調講演

日本の観光政策とDMOに期待する役割

村田 茂樹 観光庁長官

日本の国際観光は力強く回復し、2025年の訪日外国人旅行者数は約4,268万人、旅行消費額は(速報)約9.5兆円といずれも過去最高を更新した。市場は東アジアを基盤に欧米豪へも裾野が拡大しており、日本経済への寄与は一段と高まっている。タイは訪日者数は約123万人、消費額は約2,512億円でASEAN首位の重要市場である。他方、延べ宿泊者数は大幅に増加しているが、三大都市圏への集中が顕著であり、地方誘客の加速が喫緊の課題である。出国日本人数は6年ぶりに1,400万人を突破、タイを訪れる日本人は約109万人と着実に回復しつつあり、引き続きアウトバウンドの促進に向け様々な取組を推進していく。



観光政策は、持続可能な観光地域づくりが重要であり、ポリシーは「住んでよし 訪れてよしの観光地域づくり」である。旅行者の感動と地域住民との交流により、地域の良さや誇りの再認識、環境

や地場産業の保全、地域魅力の向上、さらなる誘客と観光消費、所得・生活の質の向上へとつながる好循環を理想形とする。基本方針は①持続可能な観光地域づくり、②インバウンドの地方誘客、③日本人の国内旅行促進の三本柱で進める。この方針の中で重要なのは、地域の観光を誰が担うかであり、中心はDMOである。DMOは自治体、観光事業者、住民など様々なステークホルダーと協働し、観光地の経営戦略を作り、着実に実施する法人である。観光庁は2015年に登録制度を創設し、ガイドラインに規定する要件を全て満たす法人を登録し、登録DMOへの支援等を通じて持続可能な観光地域づくりの実現を目指している。DMOに共通する課題は財源の確保と人材の確保であり、収入の6割近くが補助金、常勤職員の平均が16人、10人未満が半数以上と、小規模で出向や非正規も多く、知見の蓄積と能力維持が難しい。このため、昨年ガイドラインを改正し、観光地経営戦略の項目明確化、必須KPI/KGIの見直しの必須化、常勤3名以上の配置、研修受講の必須化、安定財源指標・財源計画の要件化などにより観光地及び組織マネジメントの強化を図っている。さらに、全国10の広域連携DMOを司令塔として支援を強化し、地域の実情に応じた事業を推進する枠組みを整える。

優良事例として、東北DMO(マーケティングデータ一元管理プラットフォーム)、愛媛県大洲市(官民一体の城下町の面的再生)、北海道倶知安町(定率制宿泊税導入による活動資金の確保)を紹介する。観光を単に人に来てもらう段階にとどめず、地域をどう経営し戦略産業にしていくか、その中心となるDMOの体制整備・機能強化を今後も支援していく方針である。

Example of DMO initiative ①: Development and utilization of wide-area data  国土交通省 観光庁

■ Tohoku Tourism Promotion Organization (General Incorporated Association) [Management Area] Six prefectures in Tohoku (Aomori, Iwate, Miyagi, Akita, Yamagata, Fukushima) and Niigata Prefecture

- The Tohoku Tourism Promotion Organization has established the Tohoku Tourism DMP, which centrally manages mobility data, consumption and purchasing data, official statistical data, questionnaire survey data, and other datasets, and shares them with local governments and DMOs within the Tohoku region for use in tourism strategy formulation, marketing, and promotion.

Examples

- By utilizing the Tohoku Tourism DMP and implementing a data-driven PDCA cycle, the Tohoku Tourism Promotion Organization carries out efficient and sustainable tourism destination management.
- To attract visitors to regional areas and promote wide-area tourism, the organization develops wide-area driving routes utilizing rental cars.



- In collaboration with the six prefectures of Tohoku and Niigata Prefecture, the organization promotes the long-stay project "Base! TOHOKU" in the Tohoku region.
- In collaboration with the JNTO, the organization conducts promotional activities. It also attracts visitors to the "Tabi Tohoku" (DMO website) through advertisements by the JNTO and the media.



[Initiatives for tourism DX utilizing the Tohoku Tourism DMP] Visit analysis(Dynamic)



[Provision of information to the JNTO and collaboration with it in information dissemination]

Summer Festivals in Tohoku (North Tohoku)

◆Click here for SNS introducing this content.◆
 [English] Instagram/Facebook
 [Japanese] Instagram Facebook

村田長官の講演資料

■発表①DMO等地域主導による持続可能な地域づくりの取組について

世界に開かれた持続可能な観光地を目指して

～「熊野古道」から「KUMANO KODO」へ～

多田 稔子 一般社団法人田辺市熊野ツーリズムビューロー 代表理事

私たちのミッションは熊野地域の様々な人たちが笑顔で住み続けられることにある。観光振興は目的ではなく、持続可能なまちづくりのための手段として位置づけている。転機は2004年の熊野古道の世界遺産登録と2005年の広域合併であり、2つの出来事をまたとないチャンスと捉え、インバウンドを核とした観光地づくりが始まった。市内5つの観光協会が中心となって新たな観光組織の設立を模索し、そこに市長の英断と行政のサポートが入り、官民協働による観光振興が始まった。こうしてボトムアップで立ち上げた田辺市熊野ツーリズムビューローは、後に観光庁の提唱するDMOと認められ、成功事例として取り上げられるようになった。日本にはDMOが300以上あるが、ボトムアップでできた例は数えるほどである。



設立以来、受入地の整備を大切に、プロモーションより受入地のレベルアップに力を注いできた。さらに、設立当初からぶれずに貫いてきた5つの観光戦略の基本スタンス（「ブームよりルーツ」、「乱開発より保全・保存」、「マスより個人」、「インパクトではなくローインパクト」、「世界に開かれた上質な観光地に」）を大切にしている。地域に住む人たちが主役という考えに基づくレジデンスファーストであり、「住んでよし、訪れてよし」の順番を間違えてはいけない、あくまでも住んでよしが先である。

コロナ禍では着地型旅行事業の売上は85%以上減となったが、危機を乗り越え、11億円超まで回復した。売上の97.5%が直接地域に回る。旅行代金が仕入れとして地域サプライヤーに支払われ、食材調達・施設修繕等地域内の二次支払いが発生し、地域への経済波及が広がる。経済的効果に加え、地元食材や文化へのこだわりが旅の満足感と住民のプライド醸成、歴史文化の継承につながる。観光により地域を豊かにする秘訣は、地域循環をどう考えるかにある。

パンデミックからの教訓として、国内需要を想定した事業を展開、

熊野の自然を活用した森林環境学習の商品化に踏み出した。市教育委員会と連携し2026年度に市内小学校全25校に提供予定で、自然のフィールドを案内する通訳者の養成も進んでいる。関わる人を増やし地域経済にも貢献しつつ、熊野自然学校／自然学習をもう一つの柱へと育てる。変化に合わせ柔軟に対応し、地域とともにレジリエントな組織運営を心がけることが大きな学びであった。

DASTAの役割におけるCBTの開発

ワッサナー・ボンサパン 持続可能な観光のための指定地域管理局（DASTA）コミュニティベースツーリズム（CBT）部長

DASTAはタイ政府によって2003年に設立された政府組織であり、観光で得た利益を地域に還元していくために設立された。国際基準に基づく観光地の持続可能な開発及び管理、ユネスコUCCN（創造都市ネットワーク）ガイドラインに従う創造都市の開発、持続可能な行政における地方自治体の能力開発、コミュニティベースツーリズム（CBT：環境的、社会的、文化的な持続可能性を考慮した観光）の開発等を担っている。持続可能な観光の推進は4つの重点目標のもと行われており、①観光地レベル：グローバル持続可能な観光基準に基づくDMOの開発・統合・管理、②都市レベル：UCCNを活用した都市観光の発展、③地方政府組織（LGO）レベル：STMS（持続可能な観光マネジメント基準）による潜在能力開発、④地域組織レベル：小規模組織・機関向けに「CBTタイランド」ツールと創造的観光開発の提供、である。観光スポーツ省の下で3つの主要組織が連携し、まずDASTAが観光アトラクションを質の高い基準で開発する基盤機能を担い、次に観光局（DOT）が基準認証を行い、認証後は観光庁（TAT）が需要側に対して観光地のプロモーションを行うという枠組みである。DASTAのビジョンは、指定地域の開発を統合し、質と基準を備えた観光地を持続可能な成長へ導く卓越した組織になることである。



DASTAは9つの指定地域を担当しており、チェンライ、ソクラー湖流域、スコタイ、ルーイ等が含まれる。各指定地域は5年程度の戦略計画を持ち、例としてパタヤは創造的でグリーンイノベティブな環境配慮型の方向性、ソクラーはエコツーリズムおよび文化観光のモデルを目指している。持続可能な観光開発ルールと基準は地方自治体レベル／観光目的レベル／コミュニティレベルに分かれており、特にコミュニティが基準を満たし、観光への参画による副収入を得る設計を重視している。これによりコミュニティに過度な負担をかけずに、観光客を受け入れることが可能となる。

CBTの開発プロセスは、まず「CBTタイランド基準」に基づきコミュニティの能力を強化し、次にクリエイティブツーリズムや低炭素といったトピックを取り入れて付加価値をつける。さらに、製品テストやパートナーネットワークを通じて質の高い市場へと接続し、国際基準の達成と各種アワードの獲得を推進する。「コミュニティ調査」→「準備」→「CBT能力開発」→「市場アクセス」→「維持」の流れを地域との信頼関係を構築しながら進めている。現在、このCBTの取組は125のコミュニティへ拡大している。クリエイティブ・アクティビティは41件に達し、例えばナーン県の競

Forest Environmental Program Challenges with Covid-19

Forestry Experience Nature Walk Kumano Kodo Walk

● Diverse "Hands-on" experiences in Kumano
● Interpreters Support Children's Learning

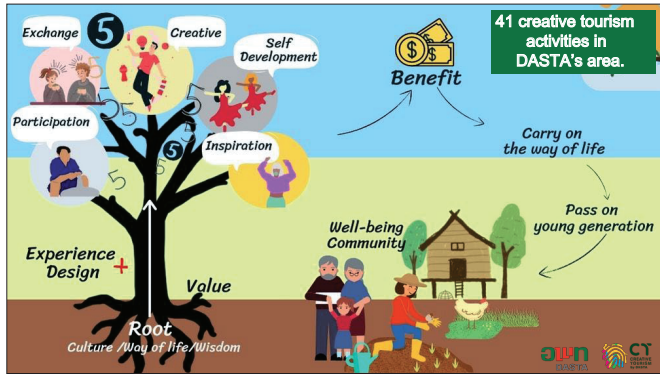
Interpreter

Timber Processing Tour Woodworking Experience

Active, Interactive, and Deep Learning
⇒ Offered to All 25 Tanabe City Elementary Schools

多田代表理事の発表資料

漕船の船首ペイント体験や、ホイ・クラフト（貝殻クラフト）など、未活用素材の価値化を行っている。中には、ココナッツを健康志向の食品に加工し、1ドルから50ドルへと大幅に付加価値を高めた事例もある。



ワッサナー部長の発表資料

■発表②持続可能な地域づくりへの貢献について 持続可能な観光と地域づくりのための航空会社による貢献の可能性

神戸 正憲 運輸総合研究所 主任研究員

航空会社は観光・人的交流に大きな影響を持つ一方で、CO₂排出や観光集中を助長する負の側面も強く見られるようになり、今後は送客を超えた役割が求められる。大都市から国内の地域へ直接旅客を運び、国際輸送も担うというユニークな特性を生かし、持続可能な観光、観光による地域経営に航空会社はどう貢献できるかを研究テーマとしANA、JAL、マレーシア航空グループ（MAG）の3社にインタビューを実施した。



神戸主任研究員の発表資料

ANAはコロナ禍を機にESG経営を本格化し、2023年にはANA総合研究所が観光地経営手法として地域診断ツール「Destination NEXT」を導入した。地域経営はANAのミッションと位置づけ、単なる誘客のプロモーション支援より観光地経営への寄与を重視し、現状・強み・課題の可視化とワークショップでの合意形成の支援を行い、最大の目的を地域住民のQOL向上としている。きた・北海道DMOとの取組では、4市町を対象に①DMO状態の可視化、②課題の具体化と共通認識化、③改善ポイントの戦略立案、④就労体験プログラムを行っている。

JALは地域との共生と関係・つながりの創生を最重要事項とし、2023年に航空会社で唯一GSTC（グローバル・サステナブル・ツーリズム協議会）に加盟して世界基準でのDMO支援を開始した。特徴は、DMOとの直接コラボレーション、人材派遣・出向を含む継続関与、そして国際基準を導入した住民が幸福を感じる地域経営支援である。与論島では町と覚書を締結し、①責任ある訪問者の誘致（住民参加、言語・アクセシビリティ等の対応、バリアフリー強化）、②地域事業者の実践支援（GSTC監査委員派遣）、③安定財源の確保（旅先納税、宿泊税の制度設計検討）を進めている。

MAGは2022年にグループ横断のサステナビリティ部門を設置し、2050年ネットゼロ実現を掲げている。地域経営には間接的に関与し、独自のEコマースを通じたサステナブルな宿泊施設の可視

化、機内販売を通じたフェアトレードとその売上の10%をサンゴ礁保全に充当するプロジェクト等により、旅行者の選択と商品設計を通じて地域の持続可能性に寄与している。

これらの例をふまえて、航空会社への提言として、①送客産業から地域共生型の「地域づくりインフラ」へのビジョン転換を行い、地域の意思決定と目標達成に伴走すること、②GSTC国際基準に基づく地域支援を実施し、関係人口の創出を図ること、③IATA（国際航空運送協会）のDDS（航空券発券データ）等のデータを活用して戦略立案を行い、機内や予約など航空会社独自のシステムを地域価値の発信基盤として再定義すること、④航空のCRM（クルー・リソース・マネジメント）を地域組織の合意形成やレジリエンス評価に転用し、行政・企業・住民が一つのチームとして意思決定する枠組みをつくることを提案する。

Proposals for future Airlines for Sustainable Tourism and Destination Management

Local Community (DMO may be functioning)

↑↑↑
Airline

① Further expansion of existing initiatives by some airlines

- ➔ **Visionary Shift:**
From a "Guest-Sending Industry" to a Community-Based "Destination Development Infrastructure"
- ➔ **Management & Organizational Support:**
Solving regional issues and supporting decision-making through MOUs and talent secondment
- ➔ **Implementation of International Standards:**
Promoting sustainable tourism destination management based on global indices (e.g., GSTC)
- ➔ **Creation of "Relational Population":**
Developing experiences that foster local pride and building exchange networks connecting Cities and Regions in a country, and domestic and international stakeholders between countries.
- ➔ **Data Strategy:**
High-precision inbound marketing leveraging proprietary data such as IATA DDS
- ➔ **Enhancement of Communication Power:**
Transforming owned media (including in-flight and booking systems) into a platform for communicating regional value

神戸主任研究員の発表資料

「調整から競争力へ」持続可能なMICE目的地を共創する CVB/DMOの進化する役割

スパニッチ・ティアンシン タイコンベンション&エキシビジョンビューロー（TCEB）
国際会議・インセンティブ部長

持続可能なMICE（企業等の会議、企業等の行う報奨・研修旅行、国際機関・団体、学会等が行う国際会議、展示会・見本市、イベントなど、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称）目的地は単一の組織では実現できず、政府・民間・地域コミュニティが共に設計し、共に意思決定し、共に価値を創造することで成り立つ。協力はコストではなく、目的地にとって戦略的な優位性となり、長期的な競争力へとつながる。コンベンション&ビジターズビューロー（CVB）の役割は従来の調整から進化し、成功を生み出す環境づくりへと拡大している。その要因は①関係者を同じ目標の下に結びつけること、②業界が価値創造できるツール・考え方・プラットフォームを提供すること、③パートナーや地域コミュニティと共創すること、である。この3つのステップがMICE産業発展の鍵とされる。

持続可能性は一つの組織の問題ではなく、全てのセクターが協力して取り組むシステムであり、分断されたままでは長期的目標は達成できない。協働のプロセスでは、計画の実行よりもまず目標を揃



えることが出発点であり、パートナーの選定は「数ではなく質」を重視し、役割の明確化と価値の共創が信頼を生む。信頼があるからこそ政策が現場で実行できる。その中でDMOは、世界的トレンドを地域文脈に適應させ、観光産業全体の持続可能性を実現する役割を持つ。CVBが協力を果たする方法としては、①中立的協働プラットフォームとなること（企業を巻き込むキャンペーン等）、②関係者間の障壁を取り除くこと（情報・手続の簡素化）、③単発ではなく長期的な協力を育てることが挙げられ、これにより「MICEコミュニティ」として持続可能な価値を生む基盤が構築される。

タイの事例では、TCEBがMICE産業のコネクターとして、全国の主要MICE都市をつなぎ、政府機関と民間事業者のマッチングを行い、主要都市だけでなく10のMICE都市へと機会を広げている。各都市は独自の強みと体験を持ち、会議・インセンティブ旅行・地域文化と連動したイベントなど多様なMICEを実施可能である。また、地域の祭りを国際市場に向けたプロモーションに活用し、文化とMICEを組み合わせることで価値創造を可能にしており、チェンマイでは年間12の祭りや連携した取組が行われている。戦略的な協働は、短期成果のみならず目的地の価値を長期的に高め、価格競争ではなく独自性・体験価値で競争する基盤となる。MICEを地方へ広げることで経済の強靱性・持続性が高まり、バランスある地域開発が観光業界全体の発展を可能にする。



スバニッチ部長の発表資料

■ディスカッション・質疑応答

【日本側】

- 宿利 正史 運輸総合研究所 会長
- 奥田 哲也 運輸総合研究所 専務理事/アセアン・インド地域事務所長（共同議長）
- 和田 浩一 運輸総合研究所 理事長
- 齋藤 喬 国土交通省観光庁 国際観光課長
- 竹中 理登 国際観光振興機構（JNTO） 企画総室長
- 佐々木 凜太郎 在タイ日本国大使館 一等書記官（オンライン）
- 中杉 元 国際観光振興機構（JNTO） バンコク事務所長（オンライン）
- 多田 稔子 田辺市熊野ツーリズムビューロー 代表理事（オンライン）
- 神戸 正憲 運輸総合研究所 主任研究員
- 富田 晃弘 運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所 次長/主任研究員

【タイ側】

- ナッターヤー・タウィーウォン 観光スポーツ省（MOTS） 次官（共同議長）
- ウィッチャニー・ヴティポン 観光スポーツ省観光局（DOT） 観光地開発専門家

- グリダー・シーソムウォン タイ政府観光庁（TAT） 東アジア副局長
- ワッサナー・ボンサバン 持続可能な観光のための指定地域管理局（DASTA） コミュニティベースドツーリズム（CBT） 部長
- スバニッチ・ティアンシン タイコンベンション&エキシビジョンビューロー（TCEB） 国際会議・インセンティブ部長
- スパーワディー・ポーティヤラド 研究開発推進機関「タイ科学・研究・イノベーション」（TSRI） シニアスペシャリスト
- ナランヤー・バン・オー 観光スポーツ省（MOTS） 国際部 チーフ

I. 論点整理

和田 浩一 運輸総合研究所 理事長

人口減少が進む日本では、「成長戦略の柱、地域活性化の切り札」とされ、大変期待の大きい分野である。一方で、観光に携わる者は、（旅行者の数など）観光自体が目的ではなく、観光を手段として活用し、いかに地域を活性化するかに留意することが重要だと思う。

日本でもタイでも、東京、京都、大阪、バンコクなどの都市部から、いかに地方部に旅行してもらえるようにするか、観光のメリットを地方部が置かれている課題の解決につなげていくかが最も重要かつ共通した課題だと思う。今日の皆さんのお話を伺い、本日の議論の軸として以下の3点を提示する。これらを中心に有益な意見交換が行われることを期待している。

1. DMOの成功事例をいかに作るか
2. 持続可能な観光をいかに推進するか
3. 地域内の合意形成をどのように図るか

II. 和歌山県現地調査を通じて感じたこと

DOT：住民重視の観光姿勢からオーバーツーリズム克服の示唆を得るとともに、日本のDMOの取組は大いに参考となった。

TAT：熊野の明確なターゲットングや空港連携に学び、タイにおいても戦略的な市場選定とDMO推進の重要性を再認識した。

DASTA：日本の取組に感銘を受け、質重視・地域分散型観光の推進と中央・地域連携の強化が今後の課題であると認識した。

TCEB：市場ニーズの把握とデジタル活用、交通連携による地域分散が重要であり、質の高い観光と民間連携が鍵である。

TSRI：日本のDMO推進や学術連携の実践から多くを学び、タイにおける持続可能・脱炭素観光の研究推進に活かしたい。

MOTS：人口減少下でも地域主導で運営する日本のDMOに学び、住民主体の観光振興と部局横断的連携の強化が重要と認識した。

JNTO：地域ビジョンを貫くDMOの姿勢と語り部の力に感銘を受け、地域のストーリーを適切に市場に届けることが重要である。

観光庁：DMOは地域の将来像を描き合意形成を促す中核的存在であり、持続可能な観光モデルの重要性を再確認した。

多田氏：皆さんの意見に感謝。人口減少社会において観光は地域の重要な武器。観光客によって、住民が地域の価値に気づき、誇りを取り戻すことになる。



Ⅲ. 有識者発表を通じて感じたこと

観光庁：地方分散と住民重視の持続可能な観光の両立のため、地域合意を基盤にDMOが好循環を生み出す取組への支援が重要である。

JNTO：地方創生の中核となるDMOと連携し、海外ネットワークを活用したマーケティングとプロモーションで地方誘客を推進したい。

在タイ日本国大使館：DMOはマネジメントとマーケティング双方の視点が重要であり、地域主体で発信できる日本の強みを活かし知見共有を深めたい。

JNTO：訪日タイ人はリピーターが多く、地域のストーリーへの関心が高まっており、若年層誘致やテーマ型交流の強化が重要である。

TSRI：日本のDMO運営や観光ルート形成に感銘を受け、交通整備や文化資源活用をタイでも発展させたい。

DASTA：熊野の世界遺産や住民の誇りに学び、航空会社との連携や食文化発信などを通じ地域価値向上を図りたい。

TSRI：観光を地域発展と高齢化対策の鍵と位置づけ、DMOのガバナンス強化、予算確保、人材育成、民間連携が重要である。

Ⅳ. 質疑応答

Q (オンライン視聴者)：DASTAの説明で農業の従事者が農業を本業として収入を得ながら、観光で副収入を得るといった発言があったが、タイではどれほどの事例があるのか教えていただきたい。

A (DASTA)：タイのチョンブリでは、ココナッツ農園での仕事を本業とする住民たちがいた。昔から根付いている食文化などがあつたが、DASTAはそれらが観光に活かされていない点に着目し、利益の循環を目指して、地域の主婦が自らの食文化を紹介することにより観光に活かさないかと提案したところ、地域住民の賛同が得られた。それを機に、地域住民が地元の歴史の勉強をするようになり、観光に活かされている。さらに、観光客の増加に伴ってココナッツの需要が高まり、ココナッツ産業を発展させるという相乗効果も生まれた。観光客の受け入れ態勢の整備も重要だが、どのような観光客をターゲットとし、食文化をメインとするのか、美容をメインとするのか等のコンセプトの明確化が、特に国外の観光客には重要だと思う。多様な人々の意見を集約することにより特産品の開発もより一層進む。何よりココナッツ農家の人々が、強制されるのではなく意欲的に取り組んでいるので、活動が途絶えずに持続し、観光業の活性化によって元々の地場産業も発展する。本業の農業による収入に加え、観光の収入が得られることによって相乗効果が生まれているという一つの事例である。



■閉会挨拶

ナツリヤー・タウィーウォン タイ観光スポーツ省次官

貴重な意見交換と知識の共有ができたことに心より御礼申し上げます。今回のWGでは熊野エリアの事例から多くの示唆を得ることができた。明確な組織構造を持ち、データに基づいて意思決定を行うDMOは、観光経済と地域の暮らしのバランスを保つ上で重要な役割を果たすことが改めて示された。また、観光振興を担う機関の存在が、持続可能性と地域の利益を最優先に、組織を超えて連携して体系的かつ効果的な観光推進を行うために重要であることを確認できた。本日のWGが、両国の学術協力における新たな一歩となり、観光政策やマネジメントの具体的な成果に繋がることを心より願っている。今回、会場及びオンラインで参加いただいた皆様に御礼申し上げます。次回の会議で、ぜひタイにてお迎えできることを楽しみにしている。

奥田 哲也 運輸総合研究所 専務理事・アセアン・インド地域事務所長

本日のWGは、現地調査の成果も踏まえ、「日タイ両国における持続可能な観光の実現」という本WGの基本テーマに関し、「DMOの使命と役割」の観点から議論をしたが、その議論に先立ち、元観光庁長官でもある和田理事長からの論点整理がなされた。DMOをめぐる、いかにして模範となる成功事例を作り出すか、その際、国や自治体、民間などの関係者がどのように関与していくのかについて問題意識の共有がなされた。本日のWGでは両国より、現地調査やこれまでの経験、さらには、これまでのWGの議論の成果を踏まえた有益な発表、議論をいただいた。これにより、地域の自然・文化・暮らしを踏まえ、「どのような地域の姿を目指すのか」という実現すべき価値を明確にし、地域内の合意形成を図ること、そして観光の効果を地域産業の持続性や暮らしの質の向上といった課題解決にどう結びつけていくのか、その際DMOはどのような役割を果たすべきなのか、という点について理解が深まったと思う。本日の有益な意見は、当研究所より関係者の皆様へ確実にフィードバックさせていただく。



本WGは、両国における「持続可能な観光の実現」に向け、関係者がその問題意識に基づく議論の成果を共有し、それを現場にフィードバックして実践し、さらに解決すべき問題点を持ち寄るための「対話の場」であると考えている。さらにはここでの成果を、両国以外の、例えばASEAN諸国において課題を共有する諸国に、課題解決へのヒントを提供する場でもあるとも考えている。本日の議論が、両国の全ての関係者における今後の取組や、次回以降の本WGにおける議論につながるよう、当研究所として引き続き取り組んでいく。

当日の報告資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/events/2026/symposium260213.html>



「宿泊産業の生産性向上についての手引き」を活用して頂くための取組 —全国10か所での勉強会の開催—

■「宿泊産業の生産性向上についての手引き」作成の経緯

観光産業は、長期的成長の見込める日本経済を支えるリーディング産業で、基幹産業たりうる産業であるが、労働生産性が低く、賃金水準も低いことから、一貫して人手不足の状況にある。このような観光産業を持続可能な成長産業とし、基幹産業とするためには高生産性で高所得産業とすることが必要となる。

このため、運輸総合研究所では、経営の新陳代謝をはじめとする地域内経済の好循環を生み出す資源の最適配分や地域観光産業の高付加価値化の実現等による高生産性化のための方策の具体的な取組等の提言に向け、学識者、行政機関等の関係者で構成される検討委員会にて調査研究を進め、2023年7月に『地域観光産業基盤強化・事業革新に関する提言』を取りまとめた。

更に2024年1月に立ち上げた「地域観光産業の見える化に関する検討委員会」において、宿泊産業の生産性向上について議論を重ね、2025年6月に『宿泊産業の生産性向上についての手引き（以下「手引き」）』を作成した。

POINT 『手引き』のポイント

宿泊事業者、関連事業者の生産性向上を支援するため、3つの観点で、現場での実践につながる取組内容をわかりやすく整理

- ①施設への投資
- ②業務改革及び人的資本の蓄積
- ③顧客がサービス等に対して感じる価値及び経営者のプライシング能力の向上

運輸総合研究所WEBサイトで公開中

<https://www.jttri.or.jp/news/2025/20250620003051.html>



■勉強会の概要

全国の宿泊事業者、観光協会・DMO、自治体などの現場で「手引き」を活用して頂くため、観光庁及び各地方運輸局等と連携し、2025年10月より本年1月まで、各運輸局等を会場として全国10か所を巡回する勉強会を共同開催し、会場とオンラインにて多数の方に参加頂いた。

勉強会では、主催者を代表して、観光庁田中審議官（関東会場）、各地方運輸局長・観光部長等（他9会場）より、さらに、運輸総合研究所の和田理事長、城福特任研究員等より挨拶を行った。

続いて、委員会の委員として「手引き」作成の中心的役割を果たした株式会社リヴァンプの湯浅智之代表取締役社長執行役員CEOを講師に迎え講演を行った。冒頭、「企業を“芯”から元気にする事例」として、講師の企業経営改革の経験を基に、企業の内部体制を筋肉質化し顧客価値を上げ続ける原点に立ち戻る重要性について紹介がなされた。

さらに、今回の「手引き」の特徴である顧客価値及び経営者のプライシング能力の向上をはじめとするポイントを説明するとともに、同社が「手引き」の考え方も踏まえて行った観光庁の実証事業での伴走支援による経営改革の実践事例とその効果が紹介され、「手引き」が現場で有用に活用できることが示された。



田中審議官



和田理事長



城福特任研究員

◇日程・会場

第1回	2025年10月9日（木） 中部運輸局
第2回	10月30日（木） 関東運輸局
第3回	10月31日（金） 北海道運輸局
第4回	11月5日（水） 北陸信越運輸局
第5回	11月27日（木） 東北運輸局
第6回	12月2日（火） 九州運輸局
第7回	12月4日（木） 中国運輸局
第8回	12月16日（火） 四国運輸局
第9回	12月18日（木） 近畿運輸局
第10回	2026年1月29日（木） 沖縄総合事務局

◇参加者の概要（全国10か所）

●参加者数 594名

●主な業種別割合（参加申込者）

- ①宿泊事業者（63%）
- ②自治体・DMO・観光協会等（16%）
- ③国行政（10%）
- ④宿泊業界団体、公益法人（3%）
- ⑤旅行・交通、コンサルタント、金融機関（各2%）等

◇講演

湯浅 智之 株式会社リヴァンプ 代表取締役社長執行役員 CEO

●「手引き」のポイント（3分野の見える化）

「手引き」では、生産性向上への体系的な手法を整理している。

第一の柱（施設への投資）では、財務諸表作成など経営状況の把握と管理会計を出発点として、損益計算書（P/L）の収支により変動する場当たりのな設備投資でなく、貸借対照表（B/S）を重視し資産額や投資効果に見合う収益の黒字化を基本とする「筋肉質」の経営改革を目指す。

第二の柱（業務改革及び人的資本の蓄積）では、人を資本として捉える従業員エンゲージメント調査（社内コミュニケーション、報酬・教育など人的投資の状況）や、原価管理など業務改革力・業務基盤を数値で見える化し、「筋肉質」の企業体質を実現する。

第三の柱（顧客がサービス等に対して感じる価値及び経営



者のプライシング能力の強化）では、客室単価や自社導線比率、リピート率、稼働率等の指標を見える化し、迅速なデータ分析に基づく単価調整と在庫管理による売上構築を確保する。さらに、原価積み上げではなく、ソフト面の顧客体験価値（ブランドコンセプト等）による自律的プライシング、既存顧客のロイヤル化（常連管理）や自社導線化への施策に取り組む。

「手引き」では、これら3分野について、事業者の現状に応じた段階（ステージ）別アプローチを提示している。

●「手引き」に基づく現場の経営改革の実践と効果

リヴァンプが全国10か所の宿泊施設で実施中の経営改善伴走支援を通じて、支援2年目の4施設では、短期メニューの実践効果として、平均で売上が3.6億円、営業利益が7,000万円増加した。

支援2年目では、中長期メニューとして、顧客情報の可視化による常連客の自社導線化や、QSC*を重視したブランドコンセプトに基づく施設投資計画に取り組んでいる。

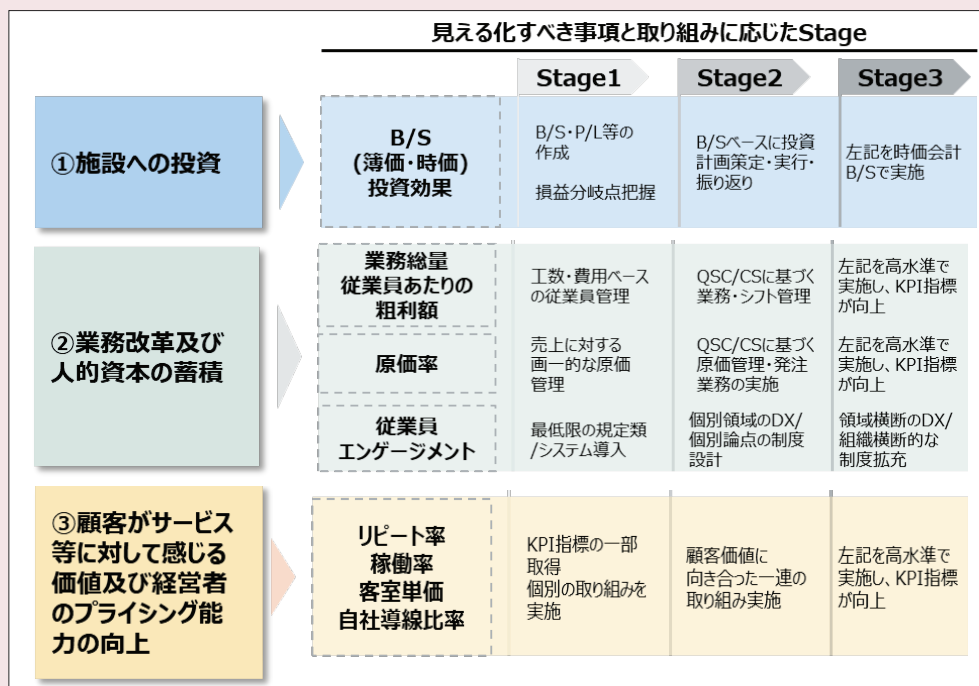
*Quality（品質）、Service（サービス）、Cleanliness（清潔さ）

◇各会場での主な質疑応答

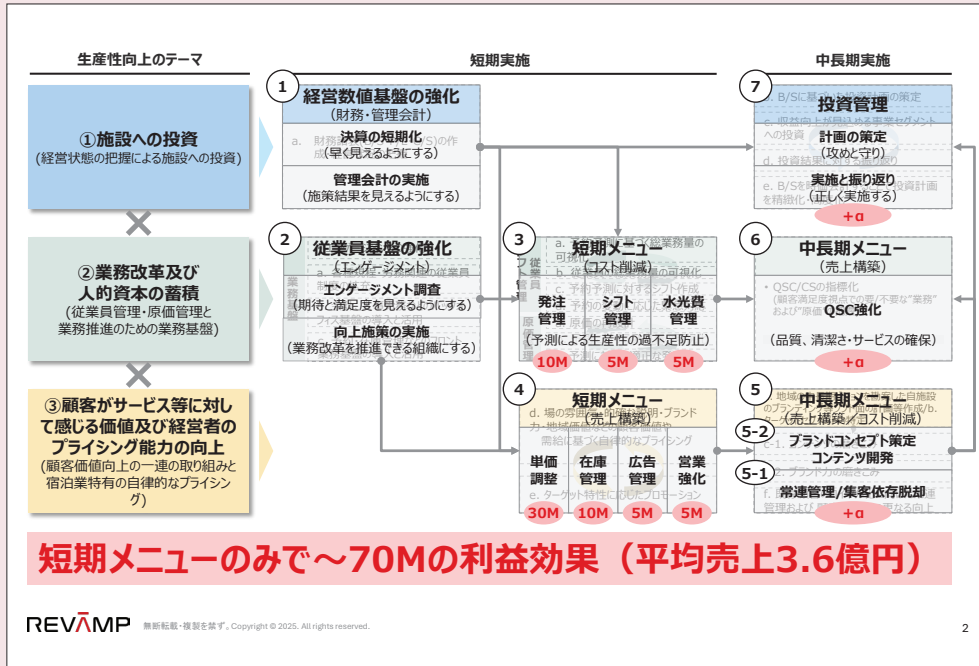
Q：経営改善伴走支援では、初動対応をどう進めているか？

A：最初の2か月で、経営データを把握し管理会計化すると並行して従業員エンゲージメント調査を行い、課題と改善余地を整理。次に、短期メニューのコスト削減と売上構築を加速する。（四国）

Q：家族経営や小規模企業が宿泊業の中心だが、喫緊に取り



3分野の見える化とステージ別アプローチ



宿泊事業者の見える化フレームと実施した生産性向上メニュー（講演資料）

組むべき課題は何か？

A：仮に時価会計で計上すると債務超過となる事業者が大半であり、資産額や投資額に見合う収益が上がるような「筋肉質」の経営への改革が喫緊。黒字化すれば、経営の選択肢は広がってくる。(中部)

Q：莫大な施設投資に直面する宿泊業の将来展望をどう展望できるか？

A：投資に見合う収益を確保する筋肉質の経営改革を契機に、バランスシート (B/S) を基礎とした投資家への適切な資産状況の開示により、投資計画による業態進化の可能性が展望できる。(北陸信越)

Q：人的資本経営の進め方とは？

A：1巡目は社内コミュニケーション活性化や教育訓練などの人的投資により「業務改革力」を高め収益向上を実現する。2巡目以降に人事制度改革や、熟練技能者への報奨・インセンティブ、全社的な給与水準向上など利益還元を図る手順が有効である。(九州)

Q：給与水準のあり方とは？

A：宿泊業は、掃除が手早い、配膳がてきぱきしているなど、人によって生産性に大きな違いがある。習熟度が高い人の賃金を上げるような事例が出てくることを期待する。(北海道)

Q：人事評価制度をどう設計すべきか？

A：宿泊経営伴走支援で構築中の人事制度は、等級・評価・俸給のシンプルな構成とし、等級が細かくなり過ぎないように議論しつつ、職責・職能・職務のうち、職能を重視し、お客様を喜ばせる技術など各等級で定義し、基準化する。会社のミッションとビジョンに基づき、社員の行動指針となる「バ

リュー」を各職能毎に評価基準として設定し、期待する生産性水準と俸給を設定する。(沖縄)

Q：食材仕入れや厨房業務の見える化をどう進めたらよいか？

A：板長の権限が大きいのが、現場伴走支援では、仕入費等を見える化し、需要変動に対して日々や週次単位でできることを率直に板長と相談しロスのない食材活用を板長が仕切って頂いた。厨房の誇りを尊重しつつ、聖域をつくらず踏み込んだ改革が重要である。(東北)

Q：レベニューマネジメントとプライシングをどう進めればよいか？

A：部屋タイプごとに繁忙期や平日など料金収入を細かく区分して可視化し、どの価格水準に顧客が反応し稼働率が上昇したかを週次ないし3日ごとに集計する。可視化のスピードが最重要である。(九州)



沖縄会場の様子



関東会場の様子

A：部屋ごとや価格ごとの予約数を時系列変化（ブッキングカーブ）に見える化し、顧客の反応を高める対策を打つ。半年や1年かけて、適切な値付きを構築していく。（沖縄）

Q：DMOの機能強化のあり方とは？

A：DMOの機能として、地域の宿泊施設の会計管理などバックヤード業務や人材育成を担える可能性がある。（東北）

A：観光地域づくりの「司令塔」の機能や定義が曖昧であり、八コが先行している現状がある。思い付きの投資でなく、株式会社と同様、地域の経営者として、宿泊税の用途を明確化し地域価値を向上するガバナンスの徹底を担うべきである。（中国）

◇参加者事後アンケートの主な意見

●「手引き」を踏まえた現場での気づき

（人的資本経営・エンゲージメント）

・人の価値は、顧客との接点での振れ幅が大きいと、各人のモチベーションや顧客解像度の向上によりマネジメントすることで生産性の著しい向上可能性を確認した。（関東・宿泊事業者）

・「人は資産」という考えに深く共感した。生産性向上には見える化は当然のこと、「現場の声」のような一見数値や明文化しにくい課題も把握しエンゲージメント向上に繋がるという点も深く理解した。（九州・宿泊事業者）



九州会場の様子

（経営改革の進め方）

・講師指摘の通り、幹部（オーナー）が現状を「正確に」認識することが一番大切であり出発点。（北海道・宿泊事業者）

●参加者の視点からの地域や現場の取組課題の提案

・資本力が弱い旅館は、時価ベースのBSでは大半が債務超過。山口県長門市のように自治体と民間でまちづくりを進めるなど面で観光地域を活性化していく必要がある。（中部・銀行）

※事務局注：長門湯本温泉では、2014年の地元老舗宿泊施設の破産後、市観光まちづくり計画を策定（2016年）。跡地の宿泊施設誘致と民間の「司令塔」を起用した面的再生を官民連携で実施し、共同浴場の再建（2020年）や情緒ある河川空間など「歩ける温泉街」の整備を推進。

・民間と行政・DMOにおいて「最適な関係性のあるべき姿」の将来像を目線あわせし役割分担が重要。（中部・宿泊事業者）

・県外や海外資本の進出に対する差別化と多様性が重要。地元企業にしか出来ない地域と密着した体験、他業種とのコラボにより観光業全体の押し上げや相乗効果に取り組みたい。（沖縄・宿泊事業者）

●勉強会の内容に対する要望や課題

・顧客価値でのプライシングへの具体的な考え方や、集客依存からの脱却のためにどのように取り組んでいったらいいのかもう少し話を聞きたかった。（北陸・宿泊事業者）

・地域で実際に経営改善をコンサルしている施設の状況をご紹介いただくとありがたい。（中部・行政）

■まとめ

家族経営や中小企業が中心の旅館をはじめ宿泊業にとって、「経営の見える化」の意義は大きいものの難しい課題と認識されている。

勉強会では、「手引き」が示す3つの見える化を、経営の現場で実践できる繋がりとしてわかりやすく説明し、さらに現場実践を基に短期・中長期メニューに時系列化して、現場改善の事例（before/after）と経営収支改善効果を紹介した。

現場実践で実際に成果が出ていることから、「どう進めればよいか？」といった経営面の質問も活発になされ、対面開催による臨場感を活かした、手ごたえのある勉強会となった。

事後アンケートでは、「手引き」を踏まえた気づきや、参加者の視点からの地域や現場の取組課題の提案が多数寄せられ、フィードバックを通じて、「手引き」が現場で有用に活用できると評価した。

運輸総合研究所では、宿泊事業者団体等と連携するなど、今後もより多くの関係者に「手引き」を活用頂けるよう取り組んでいく。

【米国】

米国における訪日アドベンチャーツーリズム
意向調査結果

小山 晴彦
運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
研究員

1. はじめに

日米両国政府は、コロナ禍で落ち込んだ相互観光往来を回復・拡大するため、2024年1月～2025年3月を「日米観光交流年」と定め、両国の官民観光関係者が密接に連携協力し、双方向の観光交流の拡大に向けた取組を実施した。

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所（以下「JITTI」という。）としても、同交流年の下、米国民の訪日意欲をさらに高めるための日本の観光価値を検討した。その際、特に着目すべき分野が「アドベンチャーツーリズム」である。世界最大の業界団体である Adventure Travel Trade Association (ATTA) によると、アドベンチャーツーリズム（以下「アドベンチャートラベル」も同義として扱う。）は「自然とのふれあい」、「身体的なアクティビティ」（ハイキング等）、「異文化体験」の3要素のうち、少なくとも2つを含む旅行と定義されている。2023年時点において世界全体で約3,600億ドル（約54兆円）規模のマーケットを形成しており、一般的な観光旅行よりも消費額が増加する傾向があること等から、訪問先経済への貢献度も大きいとされる。また、その旅行内容から、一般的な観光旅行に比べて、地方部への訪問が多くなる可能性が高いと思われる。

日本は、変化に富んだ自然景観、四季の変化、食文化、特色ある各地の歴史・伝統など、多様な地域資源を有していることから、訪日アドベンチャーツーリズムのポテンシャルが高いと言われており、国の観光政策を方向づける観光庁の観光立国推進基本計画や、独立行政法人国際観光振興機構（以下「JNTO」という。）の訪日マーケティング戦略においても、アドベンチャーツーリズム振興は重点的に取り組む施策の一つとして位置づけられている。

こうした背景から、JITTIでは米国居住者を対象に、日本の観



光価値の源泉となり得るアドベンチャーツーリズムに関するアンケート調査を実施した。本稿は、調査結果の傾向と示唆を整理したものである。なお、当該調査では、日本の交通システムに関連するアンケートも行っており、その結果は別途、公表予定である。

調査に際して、京都市観光協会にご協力いただき、回答者のうち抽選で1組2名に対し、京都の観光商品を景品として提供するキャンペーンを併せて実施した。これにより、回答者数の確保とともに、日米観光交流年に関連した取組の一環として、訪日旅行への関心喚起を図ることも意図した。

2. 本調査の概要

2-1. 調査の実施方法・期間

本アンケート調査は、21歳以上の米国居住者を対象として、2024年11月20日から2025年2月28日にかけてオンライン形式で実施した。調査にはJITTIのウェブサイト上に設けた専用ページを通じて回答を受け付けたほか、JITTIが発行するメールマガジン、在米日本国大使館主催イベントでの周知などを通じて回答を呼びかけ、最終的に438件の回答を得た。

2-2. 回答者属性

2-2-1. 年齢

年齢	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
割合	22.4%	27.9%	18%	16.4%	10.3%	5%

2-2-2. 国籍

国籍	米国	米国以外
割合	92%	8%

2-2-3. 居住地

居住地	DMV ^(※)	ニューヨーク州	カリフォルニア州	その他
割合	45%	15.5%	8%	31.5%

(※) ワシントンD.C.と周辺のメリーランド州、バージニア州

2-2-4. 米国滞在期間

滞在期間	20年以上	11～20年	5～10年	5年未満
割合	85.6%	8.4%	3%	3%

2-2-5. 家族構成

家族構成	既婚・子供あり	独身・一人暮らし	独身・家族と同居	既婚・子供なし	その他
割合	28.1%	26.7%	20.6%	16.9%	7.7%

3. アンケートの回答結果

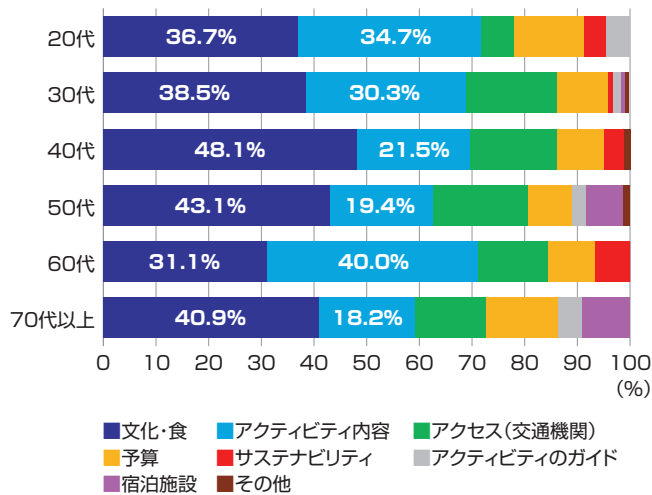
3-1. 海外でのアドベンチャートラベル先を決定する際に最も重視する要素

海外全般でのアドベンチャートラベルの旅行先を決定する際に最も重視する要素を尋ねた結果を【図1】に示す。

全体としては、全ての年代で「文化・食」の選択が約3～5割を占めており、最も重視される要素となっている。アドベンチャートラベルといっても、必ずしもアクティビティそのものだけに価値を見出しているわけではなく、滞在先の文化や食といった「ソフトな体験」を重視する層が厚いことが伺える。

「サステナビリティ」や「アクティビティのガイド」の回答は、いずれの年代でも少数に留まった。「宿泊施設」を選択した回答も全体的に少数派だった。宿泊施設の質よりも、文化・食やアクティビティを重視する傾向が、アドベンチャートラベルならではの特徴として表れている可能性がある。

【図1】海外でのアドベンチャートラベルの旅行先を決める際に最も重視する要素(年代別)

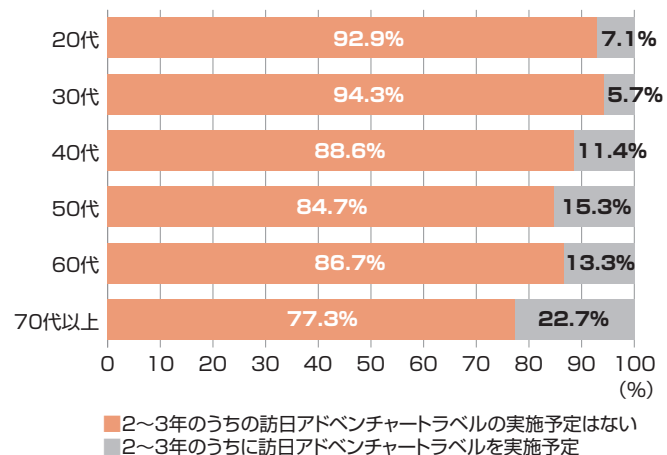


3-2. 訪日アドベンチャートラベルの実施意向と分析

3-2-1. 今後2～3年における実施意向

今後2～3年のうちに日本でのアドベンチャートラベルの実施を予定しているか尋ねたところ、全体で「予定している」は

【図2】今後2～3年における訪日アドベンチャートラベルの実施意向(年代別)



89.7%、「予定していない」は10.3%であった。【図2】で年代別に確認すると、20代(92.9%)、30代(94.3%)で9割を超える一方、70代以上は77.3%と相対的に低い。最も高い30代と70代以上の差は17.0ポイントであり、概して若年層ほど実施意向が高い傾向がみられる。なお、高齢層はサンプル数が少ないため、解釈には留意が必要である。

3-2-2. 日本でのアドベンチャートラベルを決定した理由(実施予定層)

3-2-1.で「今後2～3年のうちに日本でのアドベンチャートラベルの実施を予定している」と回答した人(n=393)に、その決定理由を尋ねた結果を【図3】に示す(※複数回答。各割合は年代別の選択率)。

いずれの年代でも、「文化・食」と「アクティビティ内容」が最も多く選択されている。海外全般について「最も重視する要素」を単一回答で尋ねた3-1.の結果と同様、アドベンチャートラベルにおいては、日本でも、アクティビティそのものだけでなく滞在先の文化・食といったソフト面が重要な動機となっていることが示唆される。

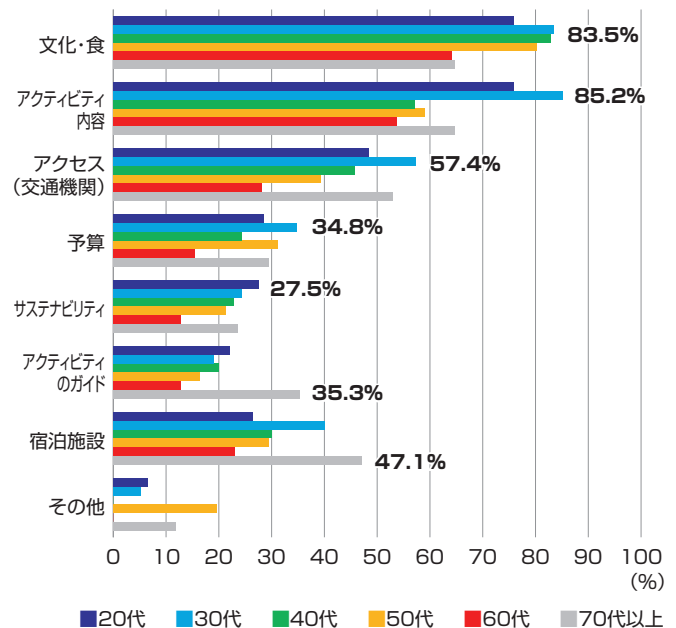
また、年代別にみると項目によって選択率に差がみられる。例えば「アクティビティ内容」は30代(85.2%)が高い一方、60代(53.8%)では相対的に低い。「アクセス(交通機関)」も30代(57.4%)に対し60代(28.2%)で低く、世代間の差が見られる。

宿泊施設については全体として2～5割程度であるが、70代以上(47.1%)で相対的に高い一方、60代(23.1%)では低い。

「サステナビリティ」や「アクティビティのガイド」は全体としては相対的に低いものの、特にガイドは70代以上で3割超となっており、年代によって重視度が異なる可能性がある。

なお、3-1.が単一回答であったのに対し本設問は複数回答のため、複数要素が併存して表れやすい点には留意が必要である。

【図3】日本でのアドベンチャートラベルを決定した理由(年代別)

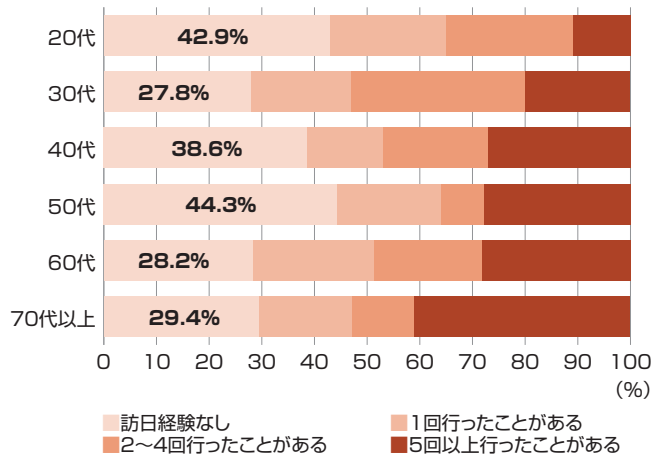


3-2-3. 訪日経験(実施予定層)

今後2～3年のうちに日本でのアドベンチャートラベルを予定

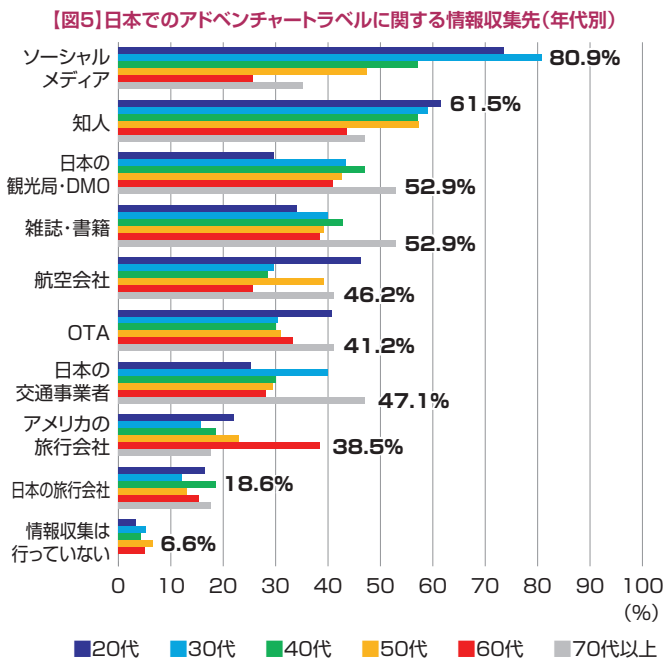
している層に、訪日経験を尋ねた結果を【図4】に示す。本調査はJITTIおよび在米日本国大使館主催イベント等を通じて周知したため、回答者の中には日本との関わりを持つ層が一定程度含まれていると考えられるが、それでも各年代で「訪日経験なし」が約3～4割程度を占めている。すなわち、本調査の対象者の中には、これまで日本を訪れたことがなく、かつ、今後2～3年以内に日本でのアドベンチャートラベルを予定する層が一定数存在していることから、新規訪日需要のポテンシャルを示唆していると思われる。

【図4】今後2～3年のうちに日本でのアドベンチャートラベルを予定する層の訪日経験(年代別)



3-2-4. 情報収集先(実施予定層)

今後2～3年のうちに日本でのアドベンチャートラベルを予定している層に対して、日本でのアドベンチャートラベルに関する情報収集先を尋ねた結果を【図5】に示す(※複数回答。各割合は年代別の選択率)。



「ソーシャルメディア」は、全年代合計の選択率で最も高い値となった。年代別では、20代(73.6%)、30代(80.9%)で

突出して高く、40代(57.1%)、50代(47.5%)でも一定程度、選択されている一方、60代(25.6%)、70代以上(35.3%)では相対的に低く、世代が上がるごとに利用者が減少する傾向がみられる。

「日本の観光局・DMO」は、全年代合計の選択率が3番目に高く、どの年代でも概ね3～5割程度、選択されている。別途、自由記述で参照した機関名を尋ねたところ、JNTOをはじめ、地方観光局のウェブサイト(東京都、京都市、札幌市など)も広く利用されていた。ソーシャルメディアで得た情報を観光局のウェブサイトで「事実確認」しているとの回答も見られ、信頼性の高い情報源として最終判断を支える役割を担っている可能性が示唆される。

航空会社および日本の交通事業者(鉄道会社等)も、各年代で概ね2～4割台の回答を集めている。ここには、機内誌や自社ウェブサイトなどで発信される旅行コンテンツに加えて、運航・運行情報や運賃情報など、旅行の実現可能性を判断するうえでの基礎的な交通情報も含まれている可能性がある。その前提を踏まえても、交通事業者が日本でのアドベンチャートラベル検討時の情報収集プロセスにおいて、一定の存在感を持っていることが示唆される。

一方で、日米の旅行会社は、全体的にも、競合であるOTA(オンライン・トラベル・エージェント。Booking.com等)と比較しても選択率が低い。米国の旅行会社については60代でやや利用率が高いものの、他の年代では2割前後に留まり、日本の旅行会社も全年代で1割台である。一般の観光旅行に比べて、よりニッチで専門的な情報が必要なアドベンチャートラベルは、旅行会社の知見が活かしやすい分野とも考えられるが、本調査結果からは、少なくとも情報収集の段階では、旅行会社の存在感が相対的に小さい可能性が伺える。

3-3. アクティビティ内容

全回答者(n=438)に対して、日本で行う予定のアクティビティ、若しくは将来的に日本で行ってみたいアクティビティを複数回答で尋ねた結果を【図6】に示す。

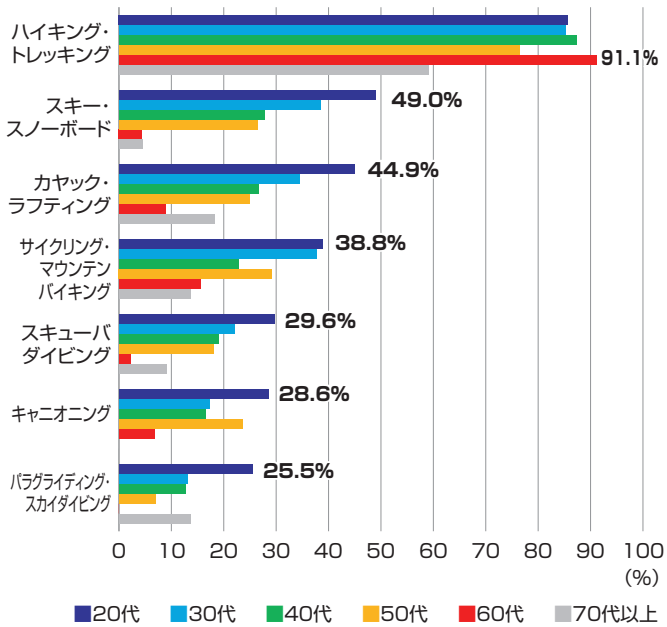
全年代で「ハイキング・トレッキング」が突出して選択されている。年齢にかかわらず、比較的ソフトで参加ハードルの低い自然体験が広く支持されていることが伺える。

次いで多かったのは、「スキー・スノーボード」であるが、20代(49%)をピークに、30代(38.5%)、40代(27.8%)、50代(26.4%)と年代が上がるにつれて選択率が低下する。60代～70代では4%台まで低下し、他の年代と比べて希望者は少数に留まる。体力や怪我のリスク、寒冷地への移動負担などを踏まえて、高齢層は雪上スポーツを愛好する層が少ない可能性が示唆される。

また、若年層ほど、幅広い種類のアクティビティを希望する傾向が見られる。20～30代では、ハイキングに加えて、雪上スポーツ・カヤック・サイクリングなど、複数のアクティビティで概ね3割～5割程度の選択があり、幅広いアウトドア体験への関心が伺える。一方で、60代～70代では、ハイキング以外のアクティビティの選択率は1割台以下に留まることから、年齢が上がるにつれ、ハイキング中心の嗜好へ移行している可能性が考えられる。

以上を踏まえると、日本でのアドベンチャートラベル設計にあたっては、若年～中年層向けにはハイキングをベースに、スキーやカヤックなど複数のアクティビティを組み合わせた「マルチ・アクティビティ型」の旅程、60代以上向けには安全性と負担の少なさを重視したハイキング中心の企画といった年代別の訴求が有効である可能性が考えられる。

【図6】日本で行う予定のアクティビティ、若しくは将来的に日本で行ってみたいアクティビティ(年代別)

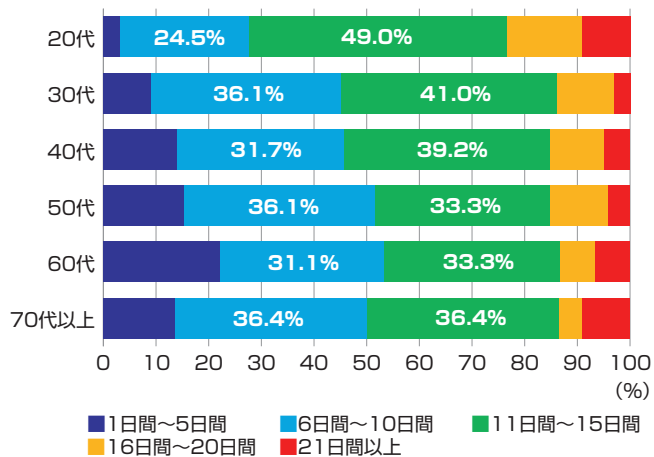


3-4. 日本での滞在期間

全回答者に対して、日本でアドベンチャートラベルを実施する場合に想定する滞在期間を尋ねた結果を【図7】に示す。

50代を除く各年代において「11日間～15日間」が最も多く(70代は「6日間～10日間」と同率1位)、各年代の3～5割程度を占めている。これに「6日間～10日間」を加えると、全年代で6～7割台となり、年代にかかわらず1～2週間前後の旅行を想定している層が多数派であることが分かる。また、各レンジの中央値等を用いて概算したところ、滞在日数の平均は約11～12日と見積もられる。

【図7】日本でのアドベンチャートラベルの旅行日数(年代別)



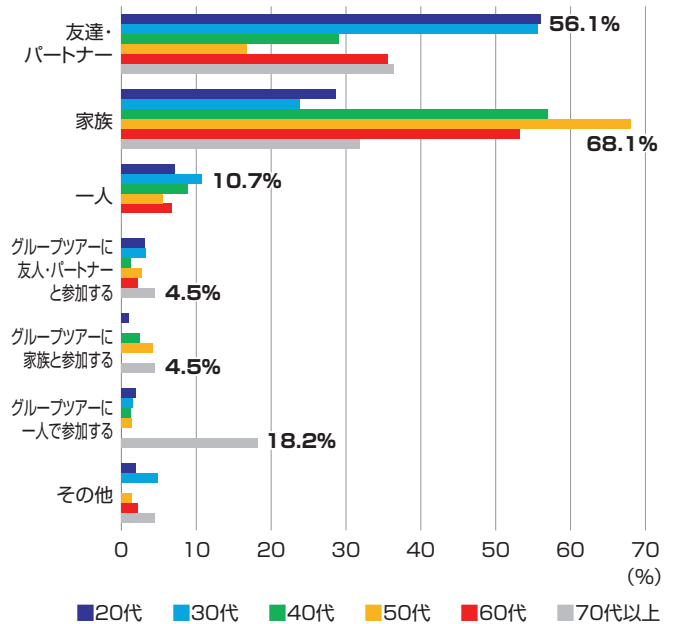
なお、観光庁の調査によれば、2024年における観光・レジャー目的の訪日米国人の滞在日数は3日以内2.4%、4～6日以内12.2%、7～13日間55.3%、14日間以上30.2%であり、これらを基に、各区間の中央値(14日以上を18日と仮定)を用いて加重平均を算出すると、平均滞在日数は約12～13日と試算される。

以上から、アドベンチャートラベルでも、概ね観光・レジャー目的の訪日米国人旅行者全体の平均と同程度の期間、日本に滞在する可能性が見てとれる。

3-5. 旅行形態(同行者等)

全回答者を対象に、日本でアドベンチャートラベルを実施する場合に想定する旅行形態を尋ねた結果を【図8】に示す。

【図8】日本でのアドベンチャートラベルの旅行形態(年代別)



年代別に見ると、20代～30代では「友達・パートナー」が5割台と最も高く、「家族」は他の年代と比較すると相対的に少ない。一方、50代では「家族」が68.1%など、40～60代にかけて家族旅行として計画する割合が高まる傾向が見られる。この年代別の違いがライフステージ(家族構成)の差に由来するかを確認するため、家族構成別に旅行形態をクロス集計したところ、子供のいる既婚者では約9割が「家族」と回答した一方、単身世帯では「友人またはパートナー」が最多であり、子どものいない既婚者は配偶者との二人旅が中心であった。つまり、「若年層は友人・パートナー中心、中高年層は家族旅行中心」という年代別の傾向は、家族構成の違いとも整合的であり、ライフステージごとの差を反映していると考えられる。

また、70代以上では、「グループツアーに一人で参加する」と回答した割合が18.2%と他年代に比べて高い。高齢層では、体力や安全面への配慮から、完全な個人旅行よりも、旅行会社が提供するグループツアーを選好する層が一定数存在すると推察される。一方、40～60代では「グループツアーに家族と参加する」「グループツアーに友人・パートナーと参加する」といった回答も見られるが、その割合は各年代とも数%程度に留まっている。

観光庁の調査によれば、観光・レジャー目的で訪日する米国人全体の同行者は、「自分ひとり」25%、「夫婦・パートナー」27.9%、「家族・親族」23.5%、「友人」21.9%などとなっている。また、同報告書では、観光・レジャー目的の訪日米国人の旅行手配方法について、「団体ツアー」4.3%、「個人旅行パッケージ」2.6%、「個別手配」93.1%とされており、個別手配旅行が主流である。

これと本調査の結果（全年代）を比較すると、本調査では、単独旅行の比率（7.5%）が相対的に低い点が特徴的である。また、本調査結果でもグループツアーへの参加意向は少数派ではあるものの、70代以上で「グループツアーに一人で参加する」割合が相対的に高く、本調査の高齢層においては、一般的な訪日米国人と比較して、一定のグループツアー志向を持つ層が内包されている可能性が示唆される。

もっとも、本調査のサンプル数は限定的であり、グループツアー関連の回答は絶対数が少ない。ここで示した一般的な訪日米国人との比較は、あくまで傾向を示す参考値として扱うべきであるが、少なくともアドベンチャートラベルにおいては、単独旅行よりもパートナーや家族等との旅行、そして高齢層の一部に存在するグループツアー志向を意識した商品設計や情報発信が有効である可能性が伺える。

なお、補足的な分析として、訪日経験（初・2～4回目・5回以上）別に旅行形態を確認しても、上記で示した傾向と同様の結果となった。

4. まとめ

4-1. 主な調査結果の要約

- ・自然体験と「文化・食」といったソフトな体験の組み合わせを重視する。
- ・米国における日本でのアドベンチャートラベルの実施意向は約9割と高い。
- ・実施意向者の3～4割は訪日未経験者。
- ・全世代でハイキング・トレッキングが志向される一方、若年層ほど多様なアクティビティを組み合わせた体験を志向する。
- ・SNSや知人が主要な旅行の情報源となる一方、観光局・DMO、航空会社、日本の交通事業者といった公的・インフラ系の主体も一定程度参照されている。

4-2. 考察

- ・若年～中年層向けには複数のアクティビティを組み合わせた「マルチ・アクティビティ型」の旅程、高齢層向けには安全性や身体的負担の少なさを重視した企画など、年代特性を踏まえた商品設計が有効だと考えられる。また、全ての層に対し、自然体験に文化・食を付加した価値提案を行うべきと考えられる。
- ・情報発信にあたっては、ソーシャルメディア等を起点として、観光局・DMO等による信頼性の高い情報提供へとつながる導線設計が重要になると考えられる。

4-3. おわりに

本調査は居住地や年代別サンプル数に一定の制約を有するものの、米国市場における強い訪日意向と具体的な活動選好等を明らかにした。これらの知見は、今後の訪日アドベンチャートラベルの戦略を検討するうえで基礎的な示唆を提供するものと位置づけられる。

参考文献・出典資料

- 1) 観光庁, 日米観光交流年
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/outbound/nikokukan/kankokoryu/us-japan-tourism-year_2024.html (最終アクセス日:2025年12月17日)
- 2) Adventure Travel Trade Association, Media Fact Sheet
<https://cdn.adventuretravel.biz/wp-content/uploads/2018/05/Media-Fact-Sheet.pdf>
- 3) 観光庁, アドベンチャーツーリズムの推進
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/shohikakudai/adventure.html (最終アクセス日:2025年12月17日)
- 4) Grand View Research, Adventure Tourism MARKET ANALYSIS, 2018-2030
<https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/adventure-tourism-market-report>
- 5) 観光庁, 観光立国推進基本計画(第4次)
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/810001005.pdf>
- 6) JNTO, 訪日マーケティング戦略(2023年度～2025年度)
https://www.jnto.go.jp/projects/overseas-promotion/marketing-strategy/marketing_strategy_all.pdf
- 7) 観光庁, 訪日外国人の消費動向 インバウンド消費動向調査結果及び分析 2024年 年次報告書
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001884192.pdf>

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所（JITTI）のレポートは運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/





第5回JTTRIグローバルセミナー

インドの大都市圏における鉄道整備と沿線開発



1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 来賓挨拶



寺田 吉道
国土交通省 国土交通審議官

3. 基調講演



インドの巨大都市における地域高速鉄道システムの整備と公共交通指向型開発

Vinay Kumar Singh
首都圏交通公社 初代総裁
Thrive Future Habitats Ltd. 専務理事

4. パネルディスカッション及び質疑応答・総括



モデレーター

加藤 浩徳
東京大学大学院
工学系研究科
社会基盤学専攻 教授

Vinay Kumar Singh
首都圏交通公社 初代総裁
Thrive Future Habitats Ltd. 専務理事



上村 正美
阪急電鉄株式会社
専務取締役



齋藤 光範
国際協力機構 (JICA) インフラ技術業務部 部長
前インド事務所長



渡邊 良
首都圏新都市鉄道株式会社
代表取締役社長

5. 閉会挨拶



藤崎 耕一
運輸総合研究所 主席研究員・研究統括

開催趣旨

冒頭、宿利会長は開会挨拶において、「今日、日本が抱える交通運輸及び観光分野の諸課題を乗り越えて前進するためには、国際的な情勢・動向や知見を正確に把握し、十分に咀嚼し、比較分析した上で、日本にとって最善の政策を策定し、断固として実行することが不可欠です。そこで、当研究所では、交通運輸及び観光に関連する重要な国際情勢や政策の動向等について、海外の有識者や当事者に講演いただき、それを参考にして考察を深めるための「JTTRIグローバルセミナー」を2022年から開始しました。本日は、このシリーズの第5回目です。2024年5月には、このシリーズの第4回目として、シンガポール陸上交通庁のチュア副長官をお招きし、「シンガポールにおけるモビリティの変革～鉄道政策に焦点を当てて～」というテーマで開催しました。

今回はインドの鉄道を基本にした都市交通を取り上げ、首都デリーの中心部への人口集中、交通混雑及び大気汚染を抑制し、期待されるインドのさらなる経済成長の制約を取り除くため、半径100kmを超えて広範囲にわたる郊外とデリー中心部とを準高速で結ぶ8路線の鉄道を整備するという大変野心的なプロジェクトについて、最初の路線の整備事業の立上げから建設と運行開始までを責任者として主導し、かつ、公共交通指向型開発（TOD）を積極的に組み込みながらこのプロジェクトの遂行に当たってこられた首都圏交通公社のV.K.シン初代総裁にご登壇いただき、基調講演とパネルディスカッション・質疑応答を通じて、インドにおける最新の鉄道整備と沿線開発の状況について理解を深め、今後の鉄道整備と沿線開発に関する施策の手掛かりや、日印両国の鉄道分野における連携・協力関係の可能性について考察を深めていただきたく、本日のセミナーを開催することとしました。」と述べました。

セミナーの概要

来賓挨拶

寺田 吉道 国土交通省 国土交通審議官

インドと日本は、長きにわたって友好関係を続けている。経済・外交・安全保障・文化交流など幅広い分野で極めて重要なパートナーとなっており、鉄道をはじめとする交通インフラ分野における協力もその重要な柱の一つである。今、国際社会が歴史的な転換期にある中で、インドと日本がその良好な関係をさらに緊密にしていくことには大変大きな意義と価値がある。

本日のテーマである大都市圏での鉄道整備と沿線開発は、鉄道政策や都市整備といった個別の政策や行政手法の枠を超えて、地域の人々の行動、働き方、学び方、生活様式を変えていくものであり、地域社会全体、さらには言えば国民性や文化にまで影響を及ぼし得る。

V.K.シン様をはじめ関係者のご努力でインドの交通インフラや都市整備は目覚ましい発展を遂げ、公共交通を活かしたまちづくり、地域づくりによって更なる飛躍が可能となると確信している。

その際にはぜひ日本の経験と知見を最大限活用して頂きたい。本日は、阪急電鉄の上村様、つくばエクスプレスの渡邊様、JICA前インド事務所長の斎藤様にも参加頂いており、パネルディスカッションでの活発な議論を期待したい。



本日は、インドと日本の双方の取組や政策等を題材として率直に意見交換できる大変貴重な機会であり、今後の政策を考えるにあたって様々な示唆を得られるものと期待している。

基調講演

インドの巨大都市における地域高速鉄道システムの整備と公共交通指向型開発

Vinay Kumar Singh 首都圏交通公社 初代総裁

Thrive Future Habitats Ltd. 専務理事

本日は、インドの首都圏であるデリーを中心とした約55,000平方キロメートルのエリアで展開されたプロジェクトについて説明する。インドの都市人口は増加を続け、2031年には6億人、2051年には8億5,000万人に達する見込みであり、急速な都市化が進んでいる。しかし、現状のインフラではこのような都市地域の人口急増に対応できていないため、都市人口の増加とそれに伴うニーズに応える必要がある。また、大気汚染、渋滞、スプロール現象などの問題に対しても、速やかな対策を講じなければならない。

例えば、ベンガルールやハイデラバードでの平均移動速度は17～19km/hとされているが、実際にはこれを下回っている。国際的な事例を検討した結果、インドでも鉄道を基本にした公共交通を活用すべきとの結論に至った。国鉄は長距離移動を担うが、「ナモ・パーラトプロジェクト」は、それと市内のメトロ・BRT・市バスとの中間を担う地域近郊鉄道（リージョナル・レール）を対象とする。ラストマイルにはタクシー、フィーダーバス等があるが、インドにはこの地域近郊鉄道が欠如していたため、これを補う準高速鉄道のRegional Rapid Transit System (RRTS) を連邦政府がデリー中心に構築することを決定した。想定距離は100～250kmである。

この背景には、“中心部への引力に対抗する磁石群”を準高速鉄道で形成し、デリーへの過度な経済集中を緩和する狙いがある。8つの回廊が計画され、全体を「ナモ・パーラト」と呼ぶ。第一期として3回廊が実施されており、これらは国家インフラ輸送路（National Infrastructure Pipeline）の一部である。最初にデリー～メールート間82kmの区間が建設された。地上区間70kmと地下区間12kmで構成される。第一目標は82kmを60分以内で走破することであり、周辺開発にも対応する設計とした。その後2回廊を追加し、首都圏内で連結する。ノイダにある新空港へのアクセス（ガジヤバードから72km）と、ノイダからファリラバード経由グルグラムまで（約60km）である。

現在の交通網では、平均移動速度が20～30km/hしか出ず、デリーメトロでさえ30～32km/h、バスなどはピーク時20km/h未満である。RRTSを導入すればシームレスな交通が可能となり、半径100km圏内を1時間で結ぶ。これによりデリー首都圏（NCR）は中心から130km程度まで広がるため、移動圏が拡大する。

3回廊の実施が進んでいるが、デリー～メールート線は特殊である。メトロと共有する22km区間があり、同じインフラで両方を運用する。なお車両の設計速度は180km/h、営業速度160km/hである。2019年3月に政府承認後、半年以内にコロナ禍が発生したが、先行区間を4年で完成させ、4年半で営業を開始した。

RRTSは都市交通網を統合する。中心部の交通量の多い区間で多様な接続を実現し、デリーメトロ、空港、ISBT (Inter State Bus



Terminus)、国鉄などと連携する。これによりマルチモーダル統合が達成され、従来の乗り換え不便が解消された。例えば、サライ・ケール・カーン駅では、RRTS、メトロ、国鉄、ISBTが集中している。駅位置を工夫し、歩行距離を350m以内に短縮。高架橋でシームレス接続を実現した。

アナンドビハール駅でも、RRTSが長距離バスターミナル、メトロ、国鉄を繋ぐ中核として機能し、歩行者快適性・安全性を確保した。技術的課題を克服し、本来の最適位置に駅を配置したうえで、モード転換の遅れを防ぐため、ラストマイル（ライドシェア、二輪車）との接続を強化した。

先駆的な取組として、RRTSインフラ上でのメーラート・メトロ統合運行がある。23km区間に13駅（メトロ9駅+RRTS4駅）を共有し、プロジェクトコストを630億ルピー削減した。メトロはフィーダーとして5分間隔、RRTSは10分間隔で運行している。

プロジェクトの効果として、都市のスプロール化の緩和が挙げられる。メーラートの渋滞（10~12km/h）を解消するため、州政府と協議してバス移設とメトロ活用を提案し、幹線道路混雑を緩和した。

また、企業・住宅開発が進み、中間駅がノード（交通結節点）となった。メーラート~デリー間の所要時間は1時間未満となり、地

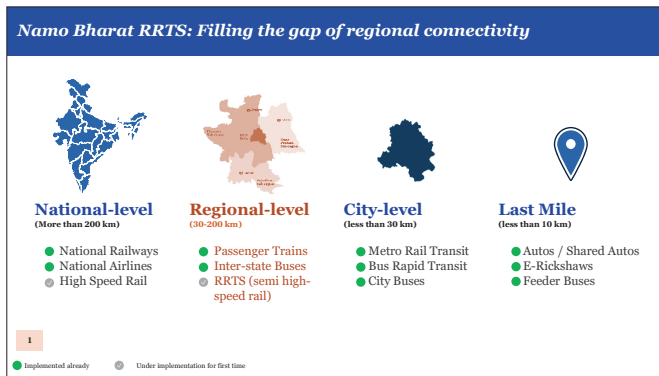
価上昇（メーラートでは2~3倍）が見られる。

最初の先駆的なイニシアティブとしては、ビジネスクラス専用改札を含む運賃自動収集改札機能（非接触）/QRコード基本のチケットティングと全国共通モビリティカード、LTE通信によるETCS（列車制御システム）のレベル2の信号方式、インドの事業者によるバラストレス・プレキャスト・スラブ軌道（新幹線軌道類似）、インドで完全設計・製造の車両、回廊間の相互運用性等がある。日本円建てのADBローンを活用して利払いの負担を抑制するとともに、資本構成とプロジェクト資金調達を分離して管理した。また、O&MはドイツDeutsche Bahn社が12年契約で初めて実施した。

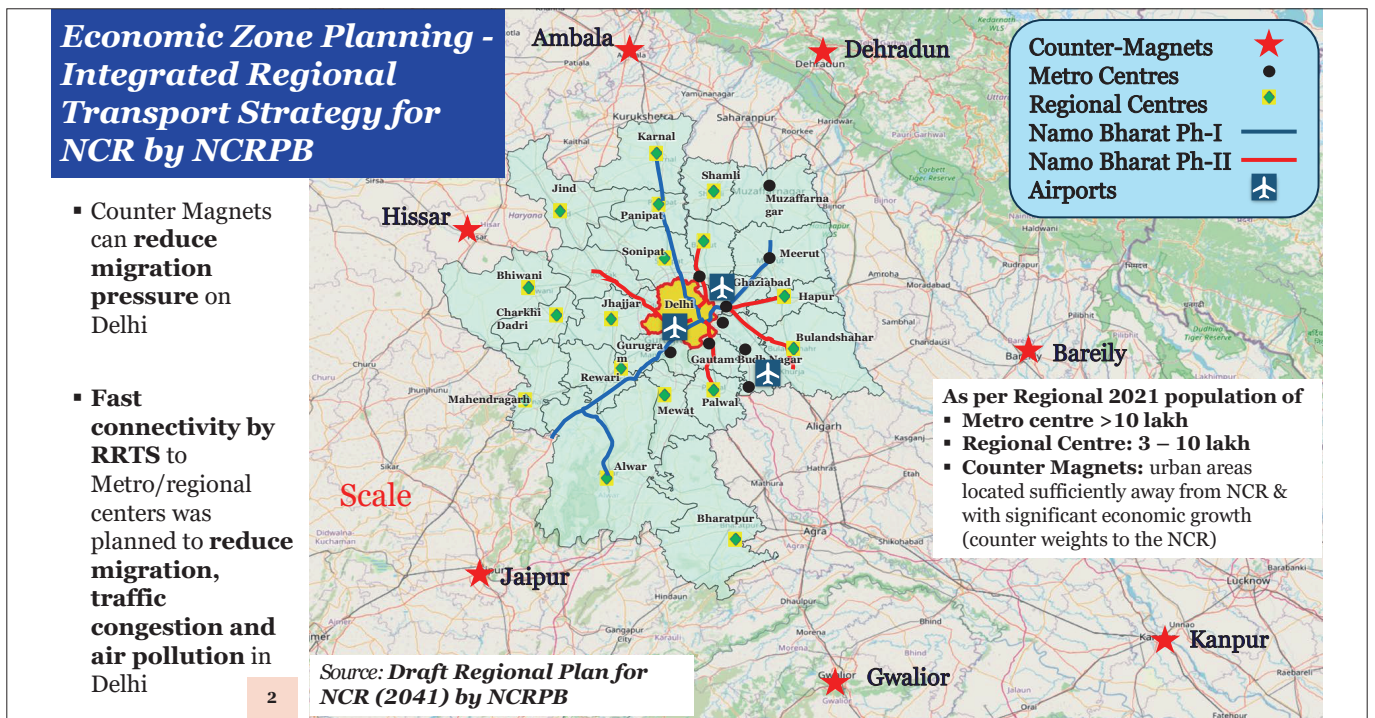
他にも、運行とメンテナンスでの女性の職員比率35%以上を達成し、エンパワーメントを推進している。また、公共交通機関初のグリーンエネルギー導入も行った。BIM・GISでエコシステムの下で全計画を管理してプロジェクトを迅速化し、資産管理・コスト削減を実現した。資金は国内から40%（中央・州政府）を調達し、残りをADB・新開発銀行・アジアインフラ投資銀行から調達した。デリーメトロ、西方貨物回廊（DFC）及びムンバイ~アーメダバード間高速鉄道というインドの重要な鉄道プロジェクトへのJICA支援の実績に鑑み、RRTSの今後の路線プロジェクトにおいてもJICAを通じて日本の知見を活用できる可能性がある。

TOD（公共交通指向型開発）では、州政府が中心的役割を持つ中で、首都圏交通公社（NCRTC）はウッタル・プラデシュ州とゾーン開発計画（メーラート市とガジヤバード市）の作成において連携している。駅1.5km圏・メトロ線の両側500mを影響ゾーンと定義し、GISを用いたゾーニングが行われている。バリューキャプチャーファイナンス（Value Capture Financing：VCF）で、地価上昇を収益化するための4つの手法が承認された。その収入はRRTSプロジェクトの財政維持とTODを基盤とする開発・インフラ創出・高度化の両方に使われる予定である。

豊かで強靱なアジア太平洋日本基金（JFPR）による地域社会強化活動を紹介しつつ、ADBの支援に感謝する。



4階層の交通システムにおけるRRTSの位置づけ：地域レベルの接続改善（V.K.シン初代総裁の講演資料）



首都圏地域統合交通戦略におけるRRTSの8路線計画（V.K.シン初代総裁の講演資料）

■パネルディスカッション

【モデレーター兼パネリスト】

加藤 浩徳 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻 教授

【パネリスト】

Vinay Kumar Singh 首都圏交通公社 初代総裁

Thrive Future Habitats Ltd. 専務理事

上村 正美 阪急電鉄株式会社 専務取締役

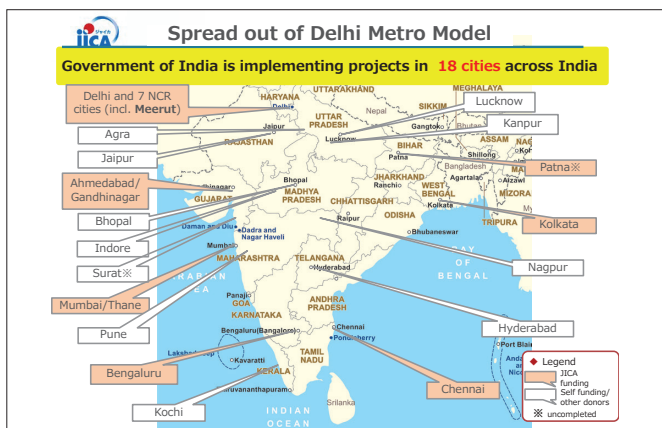
斎藤 光範 国際協力機構 (JICA) インフラ技術業務部 部長、前インド事務所長

渡邊 良 首都圏新都市鉄道株式会社 代表取締役社長

加藤教授による基調講演の振り返りに続き、斎藤部長から、インドにおけるメトロ・プロジェクトの概観についての紹介があった。

◇JICA 斎藤部長からの参考紹介

JICAは、1997年より開始したデリーメトロ事業へ総額1兆円に及ぶ支援を実施した。2002年に一部開業以降、12路線総延長395kmに拡大し、1日当たり乗降客数800万人、乗用車40万台分の削減とともに、安全や納期等の日本の建設文化の移転や、安全で清潔な首都の交通環境により女性の進出にも寄与している。このようなデリーメトロモデルを全土7都市圏でインド政府と連携し支援中であり、JICA支援外も含め、政府は全土18都市で地下鉄整備プロジェクトを展開中である。



デリーメトロモデルの他都市への展開 (斎藤部長の参考紹介資料)

◇第1ラウンド: テーマ1 鉄道整備運営と沿線開発の手法について

(渡邊社長) つくばエクスプレスは、宅地開発と鉄道整備を一体的に行う特別法に基づき整備され、当社は鉄道運行を担当する。質問として、①首都圏交通公社 (NCRTC) は、沿線開発にどのように関わっているのか? ②鉄道施設の運営や保守はドイツ鉄道 (DB) に委託されているが、役割分担や課題は? ③運賃外収入や関連事業における注力分野は?

(V.K. シン初代総裁) ①メトロやRRTSプロジェクトでは、NCRTCを含め、中央・地方政府の監督の下、JV (共同企業体) が設計から整備運営まで一体で行う。駅周辺開発は、NCRTC所有地は自社で、それ以外の土地は州政府機関や民間企業が開発を行うが、NCRTCが州政府と協力して全体の枠組を立案し、規制やルールを



企業と協議し策定する役割を担うことで、州政府にとっても効率化するメリットがある。②NCRTCが鉄道資産を保有し、競争入札によりドイツ鉄道に保守管理や運行業務を委託しており、委託契約上のKPIに基づき料金を支払う。③運賃外収益として、州政府が進めるTOD政策に対する専門家派遣や政策提言の他、NCRTCが沿線の土地を購入し、消費者ニーズに応える飲食店等への貸付収入がある。

(上村専務) ①パークアンドライド駐車場の整備では、マイカーから転換する鉄道利用者の増加に向けたインセンティブとしてどのような政策を想定しているか? ②大結節点 (common station) となるSarai Kale Khan駅の乗換導線の計画は? 駅構内の商業開発など、移動の負担を感じさせない駅開発構想の工夫について伺いたい。



(V.K. シン初代総裁) ①デリー都市圏の渋滞で車移動は長時間を要し、駐車料金も高い。定時運行する鉄道利用による時間的・金銭的な節約が、パークアンドライドのインセンティブに働く。今後の駅周辺の商業・住宅開発と駐車場との一体的な開発利益が期待される。②Sarai Kale Khan駅はマルチモードの結節点となる利便性の高い立地を選定し、陸橋やエレベーターの整備、既存バスターミナルの駅側への移動、歩車分離など利用者の体験価値を重視し計画している。

◇第1ラウンド: テーマ2 RRTS回廊が目指す広域都市圏について

(上村専務) 100kmの広域都市圏では、線としての沿線形成 (広域でのまちづくり) と、点となる駅単位での都市形成 (駅用地開発等) をどうイメージしているか? 回廊の戦略について伺いたい。
(V.K. シン初代総裁) 線としての回廊とともに、中心地となるノード・ハブとの統合的な開発を推進する。例えばメールート市内は医療機関が集積しており、駅を核とした病院や製薬、検査機関の充実が考えられる。沿線の文化形成に向けて、NCRTC保有地でのスポーツ施設・娯楽施設や住宅の開発を10~15年かけて進める。準高速鉄道を活かした住宅の郊外移転、人の逆流を促進するための教育・商業機能も需給を見極めつつ整備し、回廊全体を開発していく。
(渡邊社長) デリー首都圏の産業や経済におけるRRTSの役割とは?
(V.K. シン初代総裁) 経済活動を混雑するデリーから郊外に移転する多極型開発を目的に、準高速鉄道がデリーとメールートの両市場を統合し、技術者や知識労働者等の活発な移動を可能とし首都圏のクラスター構築を目指す。

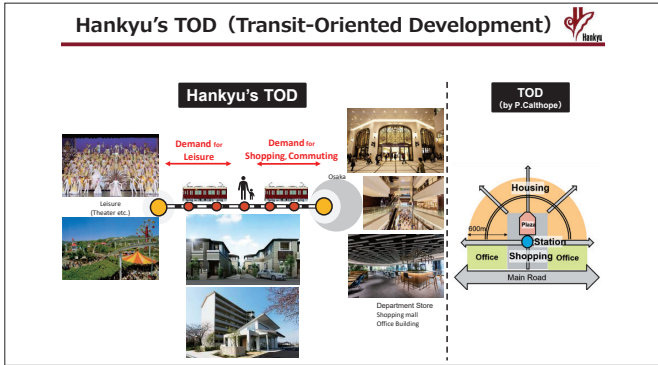
◇第2ラウンド

(V.K. シン初代総裁) 阪急の「鉄道・都市・文化」循環モデルを、低所得環境のインドへどのように応用できるか?

(上村専務) 100年以上前の開業当初は、小林一三は、人々が気軽に鉄道に乗り、沿線を楽しむ「大衆のためのサービス」を目指した。資料のように、大阪から住宅や商業、高校野球等のスポーツを逆方向に分散して混雑を解消し、沿線全体での文化形成を行っているのが阪急のTODである。インドにおいても大衆が手軽に鉄道に乗り、沿線でのスポーツ等を楽しむことで愛着と文化が生まれ、豊かになった後も鉄道利用が続くことを期待したい。

(V.K. シン初代総裁) ①需要予測をどのような手法で行っているか? ②運賃収入と運賃外収入の比率の推移は? ③グリーン車や速達列車のようなサービスの差別化を導入しているか?

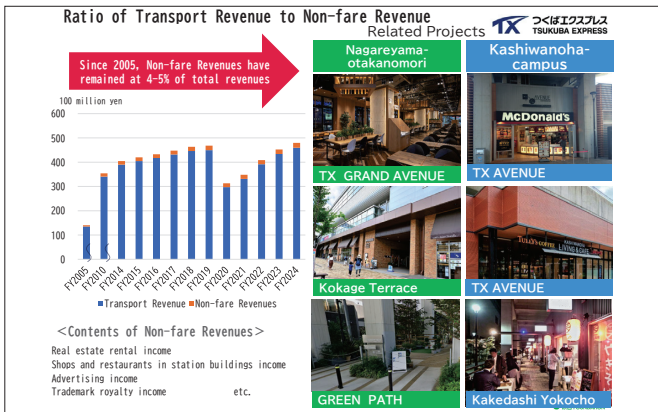
Hanky's TOD (Transit-Oriented Development)



阪急のTOD (上村専務の説明資料)

(渡邊社長) ①学術的に確立している四段階推計法を使用しつつ、沿線人口増加と鉄道利用者増加とのタイムラグなど実態を考慮し当社で修正した手法を採用している。②運賃外収入の比率は4~5%で推移している。沿線開発は自治体や企業が行う役割分担の下、鉄道運営を行う当社の開発は駅構内や高架下に限られるが、2025年策定の長期ビジョンに沿って、沿線発展を目指す自治体や企業とのコラボレーションを進める。③沿線住民増加による通勤混雑の解消を優先し、ラグジュアリー列車等は運行していないが、単独路線で輸送障害が少ない差別化要素を活かし安定輸送に取り組んでいる。

Ratio of Transport Revenue to Non-fare Revenue Related Projects



運賃収入・運賃外収入の比率と関係プロジェクト (渡邊社長の説明資料)

◇第3ラウンド：インドの鉄道と地域の持続可能な経済発展・都市計画の関係 第4ラウンド：インドの鉄道とTODにおける日本からの投資その他の参画の意義・可能性

(上村専務) 長期的視点で沿線文化とお客様の愛着を醸成することは、非鉄道事業にシナジー効果をもたらす収益の内部化が可能となる。阪急など民営鉄道が培ってきたノウハウは役立つのではないかと。

(渡邊社長) 日本は人口増加の時代は終わったが、つくばエクスプレス沿線では、都心部で働く若年世代の住環境と沿線の豊かな自然環境とを両立させる二拠点居住の文化が生まれている。郊外の研究・イノベーション拠点と都心部企業とを短時間で接続する国際競争力あるビジネス・商談機能や、沿線開発に取り組む企業のノウハウを活かしたインドでの投資を期待したい。

(斎藤部長) インドでは、急激な人口増加とモーターライゼーションにより都市機能の維持が困難になっており、インドの経済成長を支える大都市部の健全なモビリティ確保は喫緊の課題。JICAとしても各都市のメトロ事業やムンバイ等で開始予定のTOD支援を通じて協力していきたい。線や面の開発に、電鉄系の不動産開発を含めた日本企業の知見も活かし、インドのバランスある発展に寄与してい

くことを期待したい。なお、バリューキャプチャーファイナンス(VCF)がRRTSで導入されたのはインドで革命的であった。

(V.K. シン初代総裁) インド大都市圏の喫緊の課題である大気汚染等環境対策や、鉄道各社の駅や駅周辺開発の収益化の知見を活かし、日本からの参画を期待。私自身の経験でも、JICA支援プロジェクトでの厳格な事業管理と高度な技術から多くを学んだ。PPP(官民連携)の多国間での運営や規制、コンサルティングビジネスを通じて資産の管理や長寿命化への日本の支援を期待したい。

◇質疑応答

(会場参加者) VCFの手法について詳しく伺いたい。どんな価値が獲得されているか。

(V.K. シン初代総裁) VCFは、政府のインフラ整備等の政策と投資による恩恵の一部へ課税する発想。例えばRRTS周辺農地の譲渡益やマンション開発の販売益など取引を対象に、地価や不動産評価額の上昇に対し課税する。これらとは別に、登録手数料の引上げも検討中。

(オンライン参加者) 日本のTODから学んだことや、インドのTODプロジェクトで求められる取組との違いについて伺いたい。

(V.K. シン初代総裁) インドでは、PPPにおいて、政府と民間企業が真のパートナー関係には至っていない。鉄道分野では施設保守の民間委託の経験が少なく、両者間の円滑な業務運営には課題がある。空港や高速道路では成功例も出てきているが。

◇モデレーター加藤教授による総括

インドが国家、地域、都市及びファースト・ラストマイルの4階層の交通システムの整備に戦略的に取り組んでいるのが興味深かった。また、州政府の主導する広域鉄道システムであるRRTSのケースは、多くの都市の地下鉄のように鉄道ネットワークが行政界を超えられないという課題に関して、有益な示唆を頂いた。日本型TODは、駅だけでなく沿線全体の開発を特色とするが、RRTSのTODはその意味で日本と親和性が高く、双方向で知見や経験を適用できる可能性がある。



VCFによるインフラ整備効果の内部化は、インドの取組が先進的だと感じた。他方で、PPPについては、インドでは民間が真のパートナーシップを形成していないとの指摘があった。日本では、企業が政府と連携し地域価値を高める努力に成功しており、インドに共有できる知見がある。今後、一緒に議論していければと思う。

デリー都市圏は半径100km圏ととても大きいので、そこでの鉄道の役割については、半径40~50km程度の東京圏の経験を直接適用できるかどうかについては慎重な議論が必要だろう。日本でいう首都圏レベルで衛星都市を鉄道で繋ぐ多極分散型の都市構造の議論に近いのかもしれない。デリーのRRTSでは、8路線を放射状に整備し都心部と郊外を繋ぐことを喫緊の課題としつつ、今後は環状線や東西線などの整備も必要と議論されるかもしれない。スケールが違うインドのTODの議論は、私も参考になった。

当日の講演資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/events/2026/seminar260210.html>



第57回 研究報告会

1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 研究調査の概況



屋井 鉄雄
運輸総合研究所 所長

3. 報告

(1) 海と陸の機能の連携による陸海の結節点の効率化・利便性の向上～「降ろし取り」の効果分析の結果について～



辻本 秀行
運輸総合研究所 研究員



コメンテーター
土屋 知省
運輸総合研究所 特任研究員
東京海洋大学 客員教授

(2) 新モビリティの社会的受容形成に関する枠組みの提案に向けて



田口 遊羽
運輸総合研究所 研究員



岩淵 紗葵
運輸総合研究所 研究員



コメンテーター
谷口 綾子
筑波大学
システム情報系教授

(3) 次世代小型航空機の活用を想定した混雑空域の運用共存性の研究



平田 輝満
運輸総合研究所
客員研究員



菅生 康史
運輸総合研究所 研究員



コメンテーター
又吉 直樹
宇宙航空研究開発機構 航空技術部門
航空利用拡大イノベーション部長

4. 閉会挨拶



金山 洋一
運輸総合研究所
主席研究員・研究統括

開催趣旨

冒頭、宿利会長は開会挨拶にて、研究報告会の開催趣旨と当研究所の今後の活動について、大要次のように述べました。

「前回の研究報告会は昨年5月の開催でしたが、この研究報告会は、研究員の研究成果や途中経過を直接皆様にご報告し、ご意見やアドバイスをいただくという、当研究所の重要な活動の一つです。

当研究所は、本日研究内容の発表を行う東京の本部のほかに、米国のワシントンD.C.にあるワシントン国際問題研究所（JITTI USA）と、タイのバンコクにあるアセアン・インド地域事務所（AIRO）の2つの海外拠点を持っています。

JITTI USAについては、日本から派遣している研究員を2025年に2名増員し、米国における日本の研究機関としては手厚い体制を組んでいます。第二次トランプ政権発足以降、日本に関連する新たな政策が次々に打ち出されていますので、米国の海産産業再興に向けた一連の政策など、注目すべき関連政策の動向について、日本の関係者向けに速やかにレポートにまとめ、当研究所のHPやメールマガジンでお知らせしているほか、SNSのX公式アカウント（@jitri_official）でも随時発信を行っています。

AIROは、開設後丸5年が経過して活動が漸く定着しつつあり、タイだけでなくインドネシア、ベトナム等においても、シンポジウム等のイベントを開催し、研究調査に関する情報交換や連携、議論を継続的に行っています。また、インドについても活動を強化しており、昨年10月にはNMF（National Maritime Foundation）と研究協力等に関する覚書を締結しました。

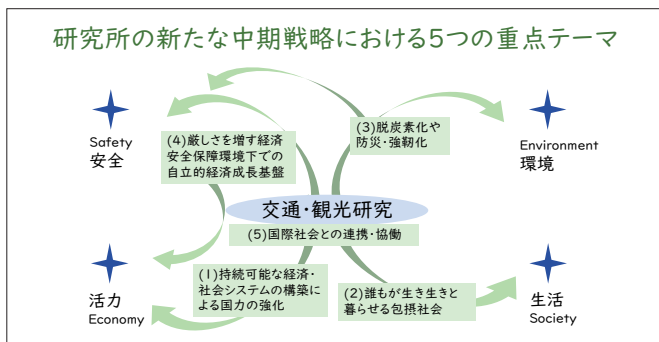
このような活動の延長線上で、インド太平洋地域の安定と繁栄を図る上で日本の重要なパートナーであるインドを中心とする南アジア地域との一層の連携・協働を目指して、また、交通運輸の分野で先行的な政策や取組を展開している欧州についての研究調査や連携を図るため、本年秋頃に「インド事務所」・「欧州事務所」（共に仮称）を開設すべく、準備に着手しました。

また、当研究所は今般新たに中期戦略を定めました（詳細は本誌P. 2～を参照）。2026年度から5年間については、5つの重点テーマに即して事業を行っていく予定であり、これに基づき2026年度の事業計画と新規の研究調査テーマを設定しました。引き続き皆様のお役に立てるよう努力してまいります。」

研究調査の概況

屋井 鉄雄 運輸総合研究所 所長

研究の姿勢として、「活力」、「生活」、「安全」、「環境」という社会の4つの目的を常に意識する必要がある。これに、研究所の新たな中期戦略における5つの重点テーマを当てはめると下図のようになる。5つの重点テーマの研究調査を鋭意進めていくことは、4つ

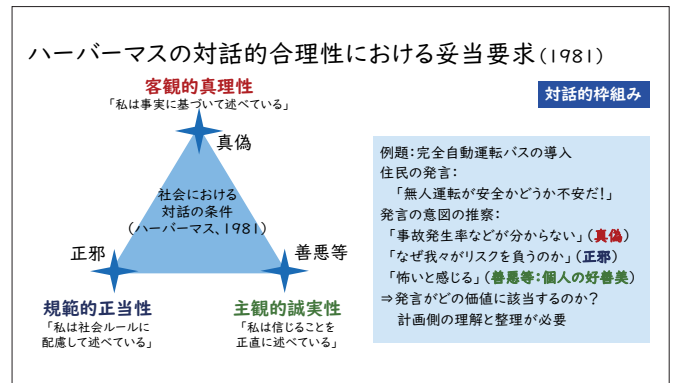


の目的の達成にも資するものになると考えている。

その上で、究極の目的である「持続可能な社会の実現」に至るためにどうしたらよいかを常に考える必要があり、そのためには「真偽」「正邪」「善悪等」の3つの価値に配慮しなければならない。

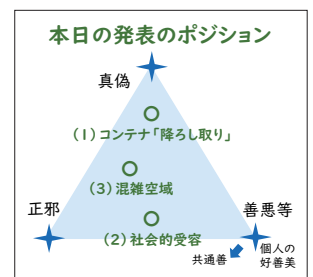
研究の視点における「真偽」とは、データや情報の確からしさ、その収集・評価方法、因果関係などの視点であり、「正邪」とは、これから社会であるべき制度、公正な決定プロセスなど、様々な社会制度の研究の視点である。そして「善悪等」とは、各人の価値観の対立から共通善の形成への研究、社会的な協力方法等の研究の視点である。

これらの視点が制度的枠組みに表れている例として、ノルウェー憲法100条（2004改正）やカナダ最高裁判決（1989）における「表現の自由」の3つの根拠が挙げられるが、ハーバーマスの対話的合理性における妥当要求（1981）の考え方が、これらの根拠を形成した理論の1つとみられる。



なおハーバーマス以前に、J.S.ミルが構想した社会形成の3要素（1859-1861）がある。ミルはこれらを社会形成の要件として多面的に論じたが、これも現代に繋がる「3種の価値」のルーツと考えられる。またノルウェー憲法改正の4年後には、日本でも同様な主旨から、実践的な計画策定プロセスの枠組みとして国土交通省の「構想段階の計画プロセスガイドライン」（2008）が作られ、各地で活用されている。

本日の3つの発表について、3種の価値に配慮したポジションを示すと右図の通りとなる。報告(1)の「コンテナの『降ろし取り』」は、技術検討（真偽）に一生懸命取り組んでいる研究であり、(2)「社会的受容」は、様々な価値がある中で、どうやって計画を作っていくか（正邪）、合意形成していくか（善悪等）に重きを置いた研究である。(3)「混雑空域」は、本当に飛ばせるのか、共存できるか等のファクト（真偽）に加え、儲かる路線だけでなく地方路線をどうするのかという問（正邪）にも迫りたい。



研究調査や政策提言は三つの価値に配慮することが必要であるが、様々な人にそれぞれ思いや考え（個々の好善美）があるため、それを社会の価値（共通善）にいかにより昇華させるかがポイントである。そのためには手続き（社会的正義）や事実認識（客観的真偽）の共有がベースとして必要だ。正義が相対化する中でも、諦めずブレない基軸をフィロソフィーとして持つことが公共政策・公共計画に求められる時代であるといえる。

■ 報告 1

海と陸の機能の連携による陸海の結節点の効率化・利便性の向上
～「降ろし取り」の効果分析の結果について～

辻本 秀行 運輸総合研究所 研究員

◇概要

コンテナターミナル（特に京浜港等）では、ゲート前のトレーラー（以下、トラック）の長時間待機が深刻な問題となっている。また、廃業・高齢化等による近い将来の輸送能力不足も懸念されており、陸側のコンテナ搬出入効率の改善が急務である。本研究では、国内外の既往取組を整理・分析しつつ、国内コンテナターミナルで普及が進んでいない「降ろし取り」（1回の入場につき搬入・搬出の2作業を行う運用）を当面の重点施策と位置づけ、その実施・普及に向けた課題の整理と効果の定量的分析を行った。



◇研究の背景

日本の貿易の99.6%は海上輸送が担っており、コンテナ取扱量は微増傾向にある。しかし、東京港のターミナルは、海外の主要港と比較して約50年前に作られたものであり、小規模である。ゲート前待機時間のばらつきが大きく、物流効率化の障害となっている。

◇リサーチクエスト

- ① 既往施策によっても長時間待機が改善されない理由は何か？
- ② コンテナターミナルの陸側搬出入効率化に向けて、今後取り組むべき施策は何か？
- ③ 「降ろし取り」の実施・普及は可能か？その課題と方策は何か？

◇ターミナル事業者、トラック事業者等に対する現状調査結果

- ▶ ターミナル事業者：営業時間・ゲート運営にばらつきがある。「降ろし取り」は一部で実施。未実施の理由は「業務量・人員増加への懸念」「安全面の課題」「インセンティブ不足」が挙げられた。
- ▶ トラック事業者：「降ろし取り」の実施率は概ね1～2割。メリットを認識しているが、「自社貨物だけのマッチングに限界（最大約2割）」「ターミナルの時間制約」「他社との情報・シェアシ共有の困難」「特車申請の壁」等の課題が挙げられた。

◇リサーチクエストについて、現状調査等を踏まえたまとめ

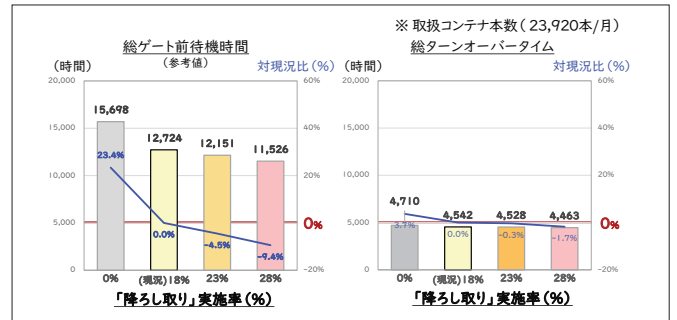
- ① 日本国内では、ターミナルキャパシティを考慮したトレーラー到着台数の制御対策が十分ではない。
- ② 「降ろし取り」が、ターミナル事業者とトラック事業者がWin-Winとなり得る施策である。しかし、普及展開にあたっては、ターミナルの狭さ（待機場所）の改善、安全確保等が必要である。
- ③ 「降ろし取り」の効果についてターミナル事業者間に認識の差が

対策種別	※各対策の受益者： イ ターミナル運営事業者 ロ トラック事業者 ハ 社会全体	個別評価				総合評価		
		取組状況	効果(※)	経済性	迅速性	結果	コメント	
(1) トレーラー到着台数の制御 (時間等毎に制御)	① モーダルシフト等による到着台数の減少	◎	△	△	◎	△	△	鉄道、内航海運へのシフト倍増に向けて取組中
	② ターミナル予約システムによる到着台数の制御	◎	○	○	◎	○	○	国内にてCONPASの取組を積極的に推進中
	③ ゲート運営時間の拡大やオフピーク時間帯への誘導による交通量のピークの分散	○	△	△	◎	△	○	平準化に限界（荷主・倉庫の営業時間）
	④ 「降ろし取り」による時間当たりトレーラー到着台数の減少	△	○	◎	◎	◎	◎	Win-Winになりうる可能性がある取組
(2) ゲート内処理能力向上（ヤードの機能強化）		○	△	○	○	×	×	大規模投資が必要
(3) IT化（ゲート処理能力の向上）	① IT化によるゲート処理時間の短縮	○	△	○	△	△	△	ターミナル独自の取組では費用対効果が相対的に低い
	② 書類不備車両の排除によるゲート処理能力の向上	△	△	○	△	△	△	

ある。実施には、ターミナル事業者における課題をクリアする必要があり、実施率を向上させるには、関係するステークホルダー同士の導入に向けた合意形成が必要である。そのため、本研究では、「降ろし取り」の効果やメカニズムを定量的に把握するため、シミュレーションを行った。

◇「降ろし取り」に関するシミュレーション分析

【分析ツール・データ】 AnyLogic（汎用マイクロシミュレーションツール）を使用。東京港のあるターミナルの実取扱実績（2023年11月6日～12月2日の4週間、トラック20,275台、コンテナ23,920本、「降ろし取り」は3,645台（実施率18.0%））をもとにモデルを構築・検証した。なお、「降ろし取り」の実施率の違いによる比較分析を行った。



◇効果分析の結果

実施率を現況（18%）から10%向上させた場合、外来トラック台数は7.8%（1,588台）減少、1か月当たりのコンテナ1本当たりの総所要時間も3.2分短縮された。これによってターミナル内混雑状況が改善された。より安全な環境下で、同じ面積・機材数で、より多くのコンテナを取り扱える可能性が高まった。また、ゲート前待機時間も1.7%短縮、CO2排出量も5.8%削減し、関連するステークホルダーにとって、実施を促す動機づけとなり得る。しかし、「降ろし取り」を実施するには、他にも課題があり、それを解決する施策案がある。これらについては、今後、提言・報告書としてまとめる予定である。

◇コメント

土屋 知省 運輸総合研究所 特任研究員/東京海洋大学 客員教授

物流に共通する課題として、トラック等の到着・ゲート内外の処理のばらつき、行列ができ、待ち時間が生じる待ち行列の問題がある。待ち行列理論では、トラフィック密度が高くなると待ち時間が著増するのでピーク時は、かなり長い待ち行列・待ち時間が発生し得る。本シミュレーションは、本船荷役に影響を与えず、また、トラック予約を前提とせず、「降ろし取り」の効果があることを明らかにした。他の研究をみると「降ろし取り」と予約システムの組み合わせで相乗効果が期待される。また、「降ろし取り」について、関連するステークホルダーそれぞれにメリットがあることを明らかにし、関係者の協力、実施の合意の動機づけになり得ると考える。

◇質疑応答（オンライン参加者より）

「降ろし取り」は、待機場所や実施する場所、日にち、時間などでシミュレーション結果が異なるのではないかと疑問や、設定条件や今後の展開について質問があった。

新モビリティの社会的受容形成に関する枠組みの提案に向けて

田口 遊羽 運輸総合研究所 研究員

岩淵 紗葵 運輸総合研究所 研究員

◇研究目的

本研究は、新モビリティ導入から普及に至る社会的受容の形成過程を多面的に分析し、その受容構造を踏まえて、社会全体の受容性を高めるための計画的方針及び実装手法を明らかにすることを目的とする。今回はその途中経過を報告する。



◇新モビリティの社会的受容に関する現状と課題

自動運転タクシーなどの新モビリティは、米国や中国等で普及が進みつつある一方、日本では実証段階のものが多く、実装に至っていないものは少ない。実装に向けた課題として、一度事故が起こると運行休止などの対応が取られて再開までに時間を要することや、実証の多くが国の補助金に依存していることが挙げられる。

新モビリティの社会実装に向けた各種ガイドライン等では、取り組むべき課題やロードマップの中で社会的受容向上の必要性が記載されているが、社会的受容の定義や形成方法に関する具体的な記載はほとんどない。

◇新モビリティの社会的受容構造の整理

本研究ではまず、社会的受容形成に影響を及ぼす要因にはどのようなものがあるかを分析した。具体的には、海外論文を中心とした文献レビューにより914件の影響要因を抽出し、AIも活用しながら研究員間で議論を行い、それらを「安全性・信頼性」「規制・制度」「感情・心理」等の11カテゴリに分類して、モビリティや地域による関心の違いを明らかにした。

分類結果からは「感情・心理」が最も関心の強い影響要因であることが示唆され、自動運転車とそれ以外のモビリティでは傾向の違いが見られた。また、地域による違いとしては、日本では「安全性・信頼性」への関心が強い点などが示唆された。

◇新モビリティの「社会的受容」の再定義

「社会的受容」の概念に関して先行研究が進んでいる再生可能エネルギー分野の研究をレビューし、「社会政治的受容」「地域的受容」「市場的受容」の3つの概念区分×動態的視点を本研究にも導入した。さらに、時間経過に伴ってイノベーションへの期待度が上下することを示したハイブ・サイクルの概念も踏まえて、新モビリティの「社会的受容」を「社会を構成する3主体がコミュニケーションを通じて形成していく受容」として再定義した。

◇社会的受容形成のための枠組みの提案と考察

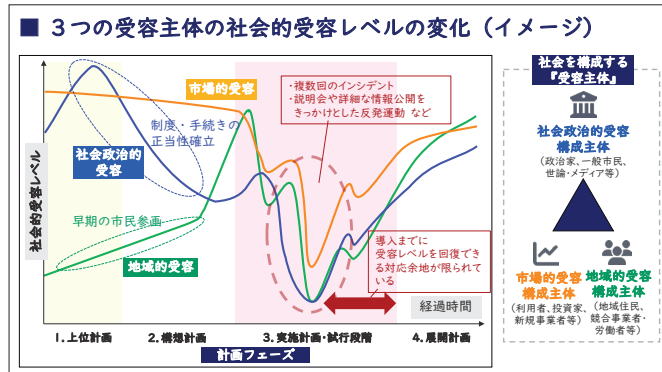
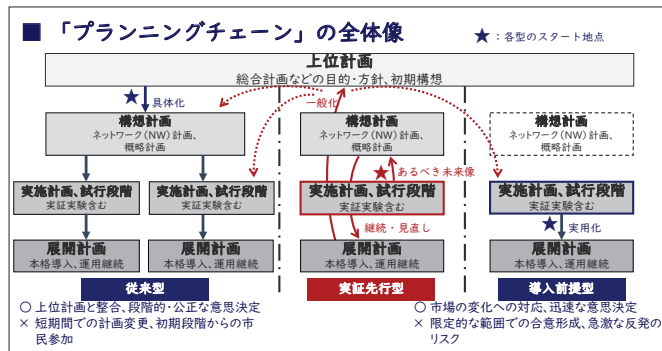
再定義した新モビリティの社会的受容を形成する仕組みとして、「新モビリティの計画発議から導入・展開に至る複数の計画を連鎖的に進め、その進行を段階的にマネジメントする体系」が必要であると考え、本研究ではこの枠組みを「プランニングチェーン」と定義した。プランニングチェーンには様々な型が考えられるが、新モビリティの特徴である空間利用の複雑さ、技術更新の速さ、ステークホルダーの多様さに対応するため、現地で実証しながら市民と多様な関係者の間でコミュニケーションを継続し、本格導入へ取組を進める中で関係する計画の見直しを



行っていく「実証先行型」の進め方が有効と考えた。

また、プランニングチェーンは「計画の時間的構造」を示す枠組みであり、それに含まれる計画プロセスの中で具体的にどのように社会の懸念に対応していくべきかを整理する枠組みが必要である。本研究では、整理の切り口として、3つの検討軸（技術検討／計画検討／コミュニケーション）を設定したうえで、懸念の性質ごとに異なる検討軸・計画フェーズで対応することにより、リスク分散・進行管理が容易になると考えた。さらに、3主体それぞれにより関心が異なり、受容の動態性も異なるため、これらに配慮した適切かつ早期のコミュニケーションが必要であると考えた。

今後は、先進自治体訪問や有識者等へのインタビュー調査により、現場の実態に即した手法の提案を目指す。



◇コメント

谷口 綾子 筑波大学 システム情報系教授

顕在化した課題からのボトムアップの研究が多い中で、「社会的受容」という抽象概念をどう考えるかという視点を持って、トップダウン的に計画へ落とし込む手法を検討するという本研究の方向性は、新しく、大きな意義がある。



他方で、新モビリティの導入が地域社会にとって本当に有益か、人々の幸福につながるかという論点こそ、計画論・市民参画に落とし込むべきである。どのようなまちにしたいかを共有することが、新モビリティの社会的受容の第一歩であることを踏まえて、ボトムアップとトップダウンのギャップを埋めながら、社会的受容の計測・評価の方法、各モビリティの共通項や個別の事情についても検討を深めていただきたい。

◇質疑応答（会場及びオンライン参加者より）

実装の過程で配慮すべき受容主体やリスクに関する質問や、一番に実装しようとするリスクが大きいので二番目でもいいという考えになってしまう等の意見も寄せられ、活発な議論が行われた。

報告3



次世代小型航空機の活用を想定した混雑空域の運用共存性の研究

平田 輝満 運輸総合研究所 客員研究員

菅生 康史 運輸総合研究所 研究員

◇研究の背景と目的

本研究は、航空の脱炭素化、地域航空戦略、混雑空域・空港の運用共存性の3つの視点を同時に検討した点に特徴がある。すなわち、①小型機からの電動・水素化の開発実装と飛行経路短縮等による導入インセンティブ設計、②人口減少下の国内地域航空路線、特に地方と首都のアクセス性維持のための新たな小型機活用ニーズと座席当たりコストへの対応、③電動小型航空機を含む多様な次世代航空機が同じ空域や空港を共有し、安全かつ効率的に運航や管制できるか、の3つの視点から、「脱炭素型の次世代小型航空機による地方と首都圏の持続可能な航空ネットワーク形成とそれを支える首都圏空域・空港の運用の方法の検討」を目的としている。



◇将来の空域設計・管制運用の検討事例

昨今、世界中で空飛ぶクルマなどのAAM (Advanced Air Mobility) の導入検討が進む中、従来機も含めた空域管理も論点の一つであるが、「ハイブリッド・パワードリフト型の有翼AAM」と「小型電動ハイブリッド航空機」の飛行・利用特性は類似しており、それらの混雑空港利用を想定した空域・滑走路運用の検討は少ない。

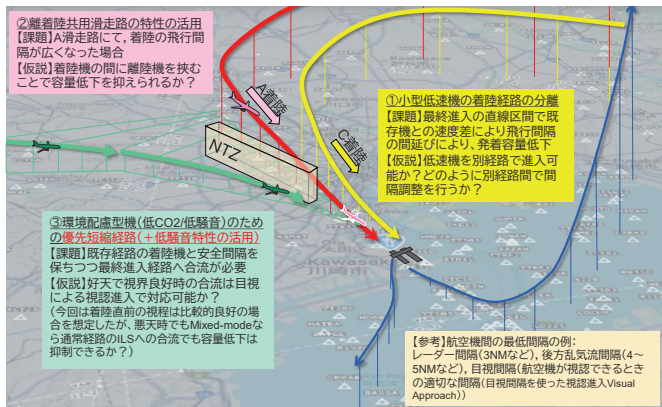
◇地域航空の現状と将来

EU各国では遠隔地と首都の接続確保のため、PSO (Public Service Obligation) 路線に認定し、補助金や排他的運航権を付与して航空路線とサービス水準を維持している。日本でも羽田空港の発着枠を政策手段として地域航空路線を維持しているが、人口減に伴う需要減、需要が少ない地域への路線新設の観点から、小型機材へのニーズが高まると想定される。



◇次世代小型機の混雑空域における運用共存性

2035~2040年代を想定し、電動小型航空機(1~3便/時程度の到着便)が羽田空港へ乗り入れることを想定し、①低騒音特性を考慮した短縮飛行ルート of 優先利用(専用ルート)、②低速の電動小型機と既存ジェット機との速度差による着陸滑走路の容量低下の懸念への対応方法の観点で運用共存性を検討した。電動小型機は



次世代小型機のための新たな進入経路と合流イメージ

着陸進入速度が遅く、滑走路の着陸容量低下の可能性があるので、米国のSOIA(同時並行進入)を参考とした既存ジェット機とは別経路で滑走路へのアプローチを行い、着陸直前での既存経路との合流を行う管制手法、進入前段階での時間調整手法、後方乱気流対策などの視点から、今回は比較的視程の良い好天時を対象とした空域・滑走路の共存運用の方法を試案として提案した。今後は、次世代航空機の想定性能を考慮した地域航空の事業性・便益分析や、将来技術も想定した首都圏空域・空港における多様な次世代航空機と既存機の共存方法、空域設計に関する検討を行う。

◇コメント:次世代小型航空機(空飛ぶクルマ等)と従来旅客機の運航の違いについて

又吉 直樹 宇宙航空研究開発機構 航空技術部門
航空利用拡大イノベーションハブ長



官民協議会ではAAMの社会実装が検討されており、空港アクセスは初期段階で導入する方向性も示されている。当面はコリドー等の活用により従来機とAAMの交通流の分離が想定されているが、今後は柔軟に変化する可能性がある。羽田空港のような混雑空港へのAAMの乗り入れについて、空域以外の課題を4点挙げる。1点目は駐機場の数である。駐機時間が20分の場合には使用滑走路数の10倍程度が必要で、狭隘な敷地内での場所の確保が必要となる。2点目は許容できる待機時間の短さである。AAMは飛行時間が短いため、混雑空港における離着陸時の遅延が営業上の課題とならないか。3点目は無人運航の支援の方法である。将来的に無人AAMも想定しており、管制や地上施設による離着陸支援をどのように考えるか。4点目は新しい推進システムへの対応である。水素燃料や電気の提供設備が必要となる。以上を踏まえて、質問が2点あり、質問1は提案された異なる最終進入経路間の間隔調整、柔軟な間隔調整を可能とする管制支援ツールの開発・導入動向について知りたい。また、質問2は発表対象のCTOL機(短距離離着陸機)ではなく、VTOL機(垂直離着陸機)の空港乗り入れ課題への考えを知りたい。

◇質問に対する回答

ヒースロー空港などではリアルタイムに風の情報を収集・解析し、航空機毎に異なる影響を考慮し最適な飛行間隔を維持できるように、レーダー画面上に機毎の理想的な飛行速度や目標飛行位置を示すことで滑走路容量の低下抑制を図るような技術が実装されており、そのような管制支援ツールの活用が考えられる。VTOL機の空港乗り入れについては、例えば利便性の観点から羽田空港のメインのターミナルビル付近へ着陸させることを想定した場合、滑走路横断が課題となる。滑走路横断を避けるために、例えば、既存の同時平行着陸経路の間の空域でVTOL機を導入させ、最後は目視間隔で着陸させる方式など、本研究と類似した考え方も既存研究で提案もされている。ただし、本日の一案と同様に最後にVFRで進入するという従来型の方法であり、今後、自動化やデジタルによる飛行方法も踏まえる必要があると考えている。

「研究調査の概況」及び各「研究報告」の報告資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/events/2026/sympo57.html>



“【タイ】 タイにおける高速鉄道の動向



高松 俊介
運輸総合研究所
アセアン・インド地域事務所
研究員

1. はじめに

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所では、わが国が高速鉄道のインフラ海外展開を継続的にかつ中長期的に行うために必要なものを探ることを目的とし、同地域の高速鉄道プロジェクトを中心にモニタリングを行うとともに定期的な情報発信を行っている^{1) 2)}。

タイでは、1990年代より高速鉄道導入の議論が始まっている³⁾。その後、高速鉄道ネットワークの建設計画が2010年12月に公表され、現在は「交通インフラ開発戦略」において4路線、合計約2,700kmの路線計画が示されている。いずれの路線もバンコクを起点とし、東線は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、赤色区間が短期計画路線、緑色区間が中期計画路線、青色区間が長期計画路線として位置付けられている(図1)。4路線ともに、2021年8月に開業したタイ国鉄(SRT) レッドラインの始発駅と同じクルンテープアピワット中央駅(注釈: 2022年9月にバンスー中央駅から名称変更)をターミナル駅としている⁴⁾。

本稿では現在建設が行われている東北線(以下、タイ中国高速鉄道)と事業計画の検討が進む東線(以下、EEC高速鉄道)を中心に進ちょく等を報告する。

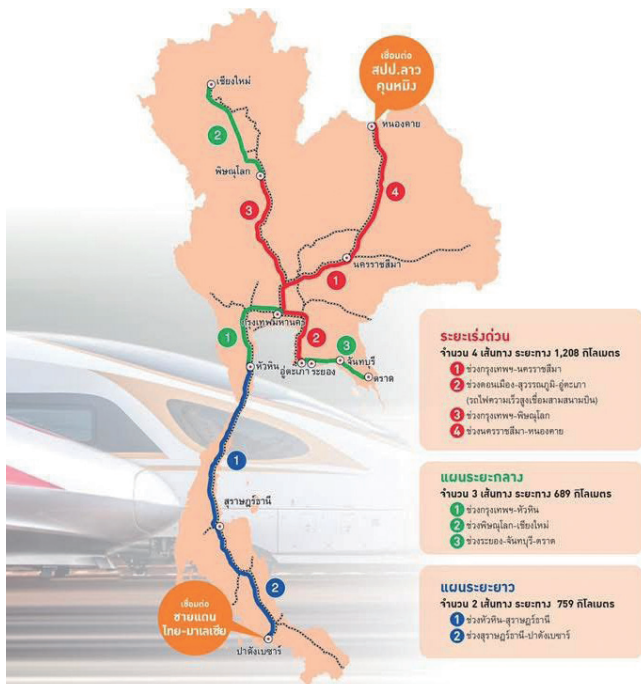


図1 タイの高速鉄道路線計画図⁵⁾

2. タイ中国高速鉄道

タイ中国高速鉄道は、タイ東北部へ高速鉄道による公共交通手段を提供することによる経済発展やラオス中国鉄道を經由して中国との接続を目的とした路線である。クルンテープアピワット中央駅を始発駅に、東北部イサーン地方の玄関口ナコンラチャシマ駅を經由し、メコン川を挟んでラオスとの対岸国境にあるノンカイ駅までを結ぶ全長約609kmの計画となっている(図2)。このうち、フェーズ1としてバンコク・ナコンラチャシマ間、フェーズ2としてナコンラチャシマ・ノンカイ間を整備することとしている。事業計画の概要を表1に示す。

本路線は中国が大きく関与している。2009年6月のアピシット首相の訪中をきっかけに交渉が始まったが、タイの政権交代が近いとされ、その後の交渉は滞ったと指摘されている⁶⁾。その後、2011年にインラック政権が誕生し、温家宝や李克強といった中国の歴代総理からのトップセールスがあったものの2014年のクーデターにより政権は崩壊した。次に誕生したプラユット政権において計画は大幅に見直されることとなる。2014年10月にはタイと中国が共同出資する事業として最高設計速度180km/hの貨客併用が可能な標準軌(1,435mm)新線とし

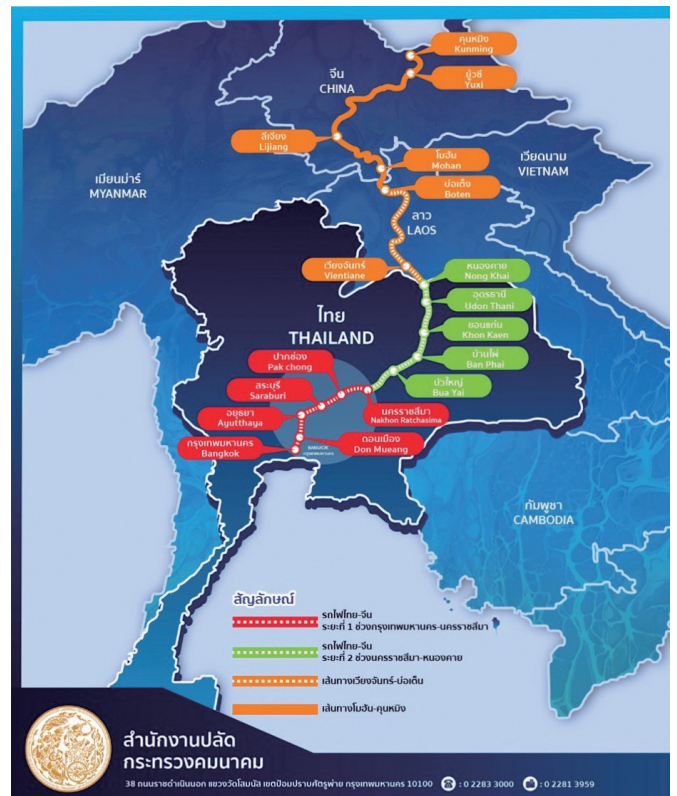


図2 タイ中国高速鉄道路線計画図⁷⁾

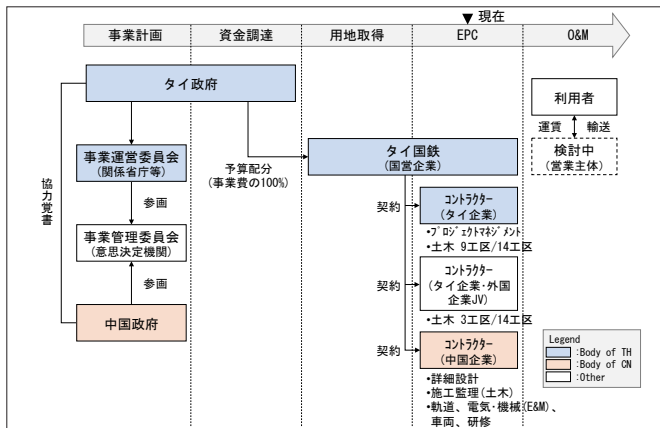


図3 事業スキーム¹⁾



図4 クルンテープアピワット駅 高速鉄道高架橋端部（電気・軌道等設備未施工）



図5 サラブリ・パクチョン間 下部工施工状況



図6 パクチョン・ナコンラチャシマ間 上部工架設状況

て、新たな協力覚書（MOU）が締結された⁸⁾。しかし、その後、2016年にはタイが単独で事業費を負担するものとして、再び旅客専用的高速鉄道計画が合意されることとなった。この際、タイの財政負担軽減を目的として、ナコンラチャシマまでをフェーズ1とする段階整備が決定した。その後、フェーズ1は2017年7月に閣議で承認を受け、12月に建設が着工した。なお、フェーズ2については2025年2月4日に内閣の承認が行われた。また、2025年1月に当時のタイ首相府報道官から2030年までに全線完成すると発表されている⁹⁾。

フェーズ1の事業スキームを図3に示す。役割分担について、土木工事は設計と施工監理が中国側、施工はタイ側、システム工事は設計と施工が中国側、施工監理はタイ側となっている（表2）。タイ側にはとっては土木・システム両方の仕様を把握する体制が構築されている。2025年11月現在の進捗を表3に示す。2-3、4-1、4-5工区が未契約となっている。2-3については設備・車両等の調達が必要な契約内容と考えられ、土木工事の今後の進捗により、手続きが開始されるものとする。ちなみに、わが国の整備新幹線の場合は開業の概ね5年前から設備設計等の契約手続きが始まるのが一般的である。4-1工区につい

表1 事業計画²⁾

	フェーズ1	フェーズ2
区間	バンコク・ナコンラチャシマ間	ナコンラチャシマ・ノンカイ間
延長	253km	356km
駅数	6	5
軌間	1,435mm	
営業最高速度	250km/h	
事業費（概算）	1,794億 THB （約50億 USD）	3,414億 THB （約98億 USD）
事業主体	SRT	

（当初事業費）

表2 工事種別役割分担

	設計	施工	施工管理
土木	中国	タイ	中国
システム	中国	中国	タイ

表3 工区別進捗一覧（2025年11月現在）

工区	概要	延長(km)	進捗率(%)
1-1	サラブリ・パクチョン駅間試験工区	3.5	100
2-1	サラブリ・パクチョン駅間検修基地	11.0	100
2-3	設備・車両		未契約
3-1	サラブリ・パクチョン駅間	30.2	20
3-2	トンネル	12.2	98
3-3	パクチョン駅部	26.1	59
3-4	パクチョン・ナコンラチャシマ間	37.5	99
3-5	ナコンラチャシマ駅部	12.4	15.39
4-1	EEC共用区間	15.2	未契約
4-2	ドンムアン・アユタヤ起点方	21.8	7
4-3	ドンムアン・アユタヤ終点方	23.0	61
4-4	総合車両基地		49
4-5	アユタヤ駅部		未契約
4-6	アユタヤ・サラブリ間	31.6	15
4-7	サラブリ駅部	13.0	67

て、クルンテープアピワット中央駅・ドンムアン空港間は後述するEEC高速鉄道と下部工を共用する計画であり、交渉が難航しているため未契約となっている。4-5工区については、古都アユタヤ遺跡群が国際連合教育科学文化機関（UNESCO）の世界遺産に登録されており、タイ国鉄（SRT）とUNESCOで設計に関する協議が続いている。設計の見直しは駅舎および付近の高架橋高さを低くすることで進められている。このような状況から、コントラクターとの契約には至っていない。なお、最初の入札は2020年に行われ、Boonchai Panich（1979）社が交渉権を持つとされていたが2025年8月に交渉期間が終了した。これにより再入札が検討されているとの報道がある¹⁰⁾。

筆者は2025年9月5日にクルンテープアピワット中央駅発ウボンラチャタニー駅行きの特急に乗車し、ナコンラチャシマ駅までの現地調査を行った。SRT東北線と並行する高架橋や路盤工事の状況について確認した（図4～図6）。

3. EEC 高速鉄道

EEC高速鉄道は、ドンムアン・スワンナブーム、ウタパオの3空港間の移動の円滑化や、東部経済回廊（EEC）の開発を目的とした路線である。路線延長は約220kmであるが、前述のとおり、クルンテープアピワット中央駅・ドンムアン空港間はタイ中国高速鉄道と下部工を共用する計画であり、パヤタイ・ラックランバン間は既存のエアポートレールリンク（ARL）を活用し供用する計画となっている。事業計画の概要を表4に示す。

本路線はバンコク・ラヨン間高速鉄道計画の一部であり、当初はわが国が大きく関与していた。インラック政権下にあった

表4 事業計画²⁾

区間	ドンムアン空港・スワンナブーム空港・ウタパオ空港間延
延長	220km
駅数	15*2
軌間	1,435mm
営業	DMK・BKK間：160km/h
最高速度	BKK・UTP間：250km/h
事業費(概算)	2,245億 THB (約60億 USD)
事業主体	タイ国鉄 (SRT) およびアジア・エラ・ワン (AERA1)

(当初事業費)

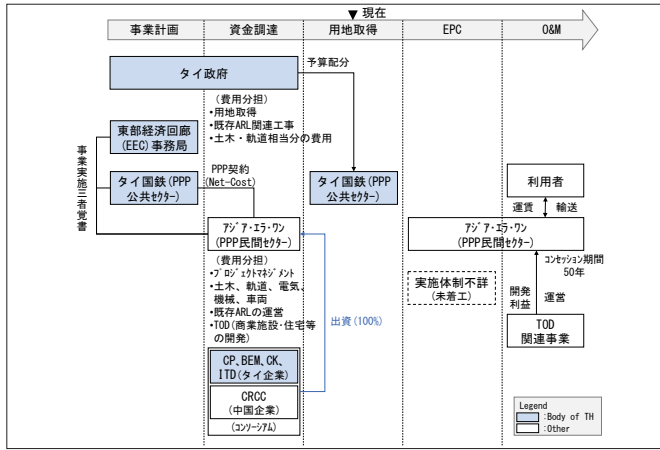


図7 事業スキーム¹⁾

2011年にはタイ運輸省から国土交通省へ、日本の高速鉄道についての経験と知見をベースにした提案をしてほしいとの旨で要請があり調査が行われた¹¹⁾。その後、2015年に長期ビジョンとして策定された「タイランド4.0」で2036年までに先進国入りを目指すこととされ、バンコク東部3県(チョンブリ県、チャチュンサオ県、ラヨン県)におけるEEC開発計画が進められることとなった。この目玉としてEEC高速鉄道が急浮上した。マッカサン等の土地開発をセットで2018年5月に入札条件が公表され国際入札が行われた結果、12月に入札がチャロン・ポカパン(CP)グループが優先交渉権を獲得した。その後、2019年10月に契約が締結となった(図7)。

しかし、2020年以降のCOVID-19の影響により、当初契約で定められていた「政府負担分は開業後に支払う」というスキームはCPにとって課題な財務負担となり、事業遂行が困難な状況に陥った。このため、CPは政府負担分を「工事の進捗よくに応じて支払う方式」へ変更するよう主張し、資金計画の改善を強く求めている。2021年10月には内閣がこうした事情を考慮し、救済措置を承認した。契約修正に向けた交渉が正式に開始された。契約修正案は、政府の支払いの前倒しを認めるものであり、事業者の資金負担を軽減する目的を持つ。その後、2024年10月にEEC政策委員会が契約修正案を承認したものの、2025年8月にペートンタン前首相が失職し、9月にアヌティン新政権が発足した。この政権交代の間に、検察庁では契約修正案に対して18の論点・問題点を指摘している。さらに、ピパット副首相兼運輸大臣は契約修正案に反対する立場を示している。反対の理由として、第一に政府の財政負担が増大すること、第二に当初契約に反する優遇措置を安易に認めるべきでないこと、第三に事業リスクが政府側に過度に移転すること、と報じられている。

2025年11月現在、運輸省、EEC、SRT、CP、検察庁による5者協議が行われ、今後、契約修正案を内閣へ提出し、最終検

討を行う方針であるとの報道がある¹²⁾。引き続き、本路線の動向を注視したい。

筆者は2025年9月1日にフアランポン駅発チュックサメット駅行きの列車に乗車し、ウタパオ空港付近までの現地調査を行った。ARLパヤタイ駅が延伸可能な構造であることやラックラバン駅起点方で分岐可能な構造であること等を確認した(図8、図9)。また、ウタパオ空港付近は広大な土地があるとともに空港内は閑散としており、大きな開発余地があることを確認した(図10)。

4. バンコク・チェンマイ間高速鉄道

バンコク・チェンマイ間高速鉄道はバンコク首都圏の一局集中からの脱却を促し、タイ国内の地域連結性の強化、地方中核都市の経済基盤強化に資する路線である。路線延長は約670kmでクルンテープアピワット中央駅を始発駅に、ピッサヌロークを経由しチェンマイに至る。

本路線はバンコク・ラヨン間高速鉄道計画同様に2011年以降が国が大きく関与している。2017年に国土交通省とタイ運輸省にて鉄道分野に関する協力覚書を締結した後、国土交通省からタイ運輸省へ事業性調査報告書を提出した。現在はタイ政府内での事業実施判断を待つ状況である。

5. バンスー地区都市開発

タイの高速鉄道はクルンテープアピワット中央駅をターミナル駅とした計画である。同駅は2021年のレッドライン開業とともに供用が開始されたが、ブルーラインのバンスー駅と地下連絡通路で接続しており、すでに都市鉄道の結節駅として重要な役割を果たしている。

同駅における都市開発はレッドラインの建設とともに進められ、2016年から検討が始まっている。2020年からはURも交えた協力覚書が締結され、都市開発マスタープランやスマートシティ構想の深度化が図られている(図11)。



図8 ARLパヤタイ駅 ドンムアン方高架橋端部



図9 ARLラックラバン駅 高架橋幅部



図10 ユタパオ空港ターミナル内



図11 Zone A 駅前の開発イメージ図 (SRTA提供)

筆者は2025年11月3日に都市再生機構（UR）と国際協力機構（JICA）の協力の下、クルンテープアピワット中央駅周辺の土地利用状況を確認した。プロジェクト実施主体であるタイ国鉄資産管理会社（SRTA）により高層住宅が林立する大規模な構想が描かれる一方で、都市活動を支えるための公共施設（ペデストリアンデッキ等）の基本的検討が進まないなど、都市開発における官民役割分担の理解が進まない状況が見られた。さらに、SRTの鉄道施設が残存し、その一部は供用中でもあることから、支障となる施設の移転に相当の時間を要すること、居住者のいる既存住宅に対し移転や補償協議について工程や方針が整っていないこと等の現状を確認した。

6. おわりに

本稿ではタイにおける高速鉄道計画路線の検討経緯をそれぞれ時系列で整理し、2025年11月現在の進捗よく状況を報告した。いずれの計画もタイの政治情勢や主要国とバランスを取りながら柔軟な関係を築く全方位外交が高速鉄道導入経緯にも関連していることが明らかとなった。こうした背景を踏まえれば、今後、タイ中国高速鉄道における2-3パッケージの設備・車両調達の行方は特に注視すべき点である。タイでは過去に、円借款により整備されたブルーライン事業において、当初の日本企業を含むサプライヤーとの覚書を破棄し、シーメンスの車両が導入されたという事例も存在する¹³⁾。

また、タイとインドネシアにおける高速鉄道の発展が今後どのように異なる軌跡を辿るのかも重要な視点である。ジャカルタ・バンドン高速鉄道は、タイ中国高速鉄道と概ね同時期に建設が開始され、いずれも中国が支援した路線である。同路線は2023年10月に開業したばかりだが、すでに債務負担が重く、償還年数を40年から60年へ延長する再編が検討されている¹⁴⁾。

ここで特筆すべきは、ジャカルタ・バンドン高速鉄道におい

て、「事業収益モデルの改善」すなわち駅周辺開発（TOD：公共交通指向型開発）や高速鉄道駅アクセス・利用促進策といった取り組みが、持続的経営に不可欠な要素であることが明らかになった点である。高速鉄道においては、運賃収入のみで十分な収益性を確保することが難しい場合も多く、国際的にも駅周辺の土地利用と一体的に事業基盤を強化することが成功の鍵とされている。

この観点から見れば、タイにおけるバンサー都市開発が、高速鉄道と都市開発を連動させる方向性を有していることは極めて重要な取り組みであると言える。もっとも、同開発には日本企業の参入が期待されているものの、依然として多くの課題が存在する。しかしながら、企業参入という目標に向けて、UR等の関係者が努力を続けている様子を確認することができた。

最後に、高速鉄道の効果を最大限に発揮するためにはTODの他、高速鉄道駅アクセスもまた重要であることを改めて指摘する。ジャカルタ・バンドン高速鉄道における駅アクセスの課題はAIROレポート「ジャカルタ・バンドン高速鉄道について～現地調査を踏まえて」（2024年7月）で詳述されており参照に留めるが¹⁵⁾、バンサー地区都市開発においてクルンテープアピワット駅のアクセス性が更に発展することに期待したい。バンコクはすでにASEANで最も発達した都市鉄道ネットワークを有しており、筆者はタイの高速鉄道は同地域で最も成功の可能性があると考えている。都市鉄道ネットワーク整備に日本が貢献したことはすでに大きな評価を受けているが、わが国をモデルとした高速鉄道、TOD、駅アクセスを3本柱とした好事例もまた、タイを中心としてアセアン・インド地域に今後、広まることを望んでいる。このような考えの下、引き続き高速鉄道プロジェクトをモニタリングするとともに、情報発信をする所存である。

謝辞：バンサー都市開発の現地調査に多大なるご協力いただいたURバンコク事務所長木村氏とJICA長期専門家石野氏へ謝意を示す。

参考文献

- 1) 運輸総合研究所:第158回運輸政策コロキウム アセアン・インド地域レポート 東南・南アジアにおける高速鉄道の整備スキームに関する分析 <https://www.jttri.or.jp/events/2024/collo240115.html>
- 2) 運輸総合研究所:アセアン・インド地域事務所 研究報告会第1回 AIROレポート 東南アジア地域・南アジア地域の高速鉄道整備の最新状況に関する調査 <https://www.jttri.or.jp/events/2025/airosympo1.html>
- 3) 海外鉄道技術協力協会:会報No.193
- 4) 海外鉄道技術協力協会:会報No.219
- 5) ๑๒๖ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ยุกระดับระบบรางไทย สู่การเป็นศูนย์กลางระบบรางของภูมิภาค
- 6) 海外鉄道技術協力協会:会報No.217
- 7) Prachachat, เปิดสเปก "ฟู้ซิ่งเข้า" รถไฟความเร็วสูงเมคอิน ไขนามักหมุดไฮสปีด กทม.-โคราช
- 8) 盤国日本人商工会議所:所報2014.11
- 9) The Japan Times <https://www.japantimes.co.jp/news/2025/01/29/asia-pacific/high-speed-rail-bangkok-china-2030/>
- 10) MGR Online https://mgronline.com/business/detail/9680000103493#google_vignette
- 11) 海外鉄道技術協力協会:会報No.222
- 12) MGR Online <https://mgronline.com/business/detail/9680000109028>
- 13) 海外鉄道技術協力協会:会報No.213
- 14) NNA <https://www.nna.jp/news/2862435>
- 15) AIROレポート(2024年7月) https://www.jttri.or.jp/airo_20240701.pdf

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）のレポートは運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/topics/airo/>





【米国】

第二次トランプ政権における 交通運輸・観光政策の基本方針

—政権発足後1年間の政策運営の特徴—



福原 和弥
運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
次長/主任研究員

1.はじめに

2026年1月20日、第二次トランプ政権が発足してから1年が経過した。同政権は、発足直後から多数の大統領令を相次いで発出し、気候変動対策、産業政策、通商・外交政策などを含め、バイデン政権下で形成されてきた政策枠組みの大幅な見直しに着手する形で始動した。交通運輸・観光分野においても、その影響は早期から顕在化し、「米国第一」に基づく国内優先の政策運営、財政支出の選別と「戦略的重点化」、国際協調の再調整という基本的な方向性の下で、政策運営の優先順位が大きく組み替えられた1年であった。

2025年春以降、米国では相互関税を巡る各国との交渉が本格化し、通商政策を梃子とした産業・投資政策の再構築が進められた。その象徴的な動きの一つとして、日米間の関税交渉の文脈において、日本による総額5,500億ドル規模の対米投資のコミットメントが打ち出された。この投資対象には造船分野も含まれており、交通運輸分野にも影響を及ぼす動きとなっている。

また、同年7月には「One Big Beautiful Bill Act (OBBBA)」が成立し、同法に盛り込まれた財政・制度面の措置は、インフラ整備、補助金制度、税制措置などを通じて、特に航空および観光分野に影響を及ぼした。

加えて、2025年10月1日から11月12日にかけては、史

上最長となる43日間の政府閉鎖が発生し、航空管制人員の不足による航空便の制限や、国立公園・観光関連施設の一部閉鎖などを通じて、交通運輸・観光分野の施策やサービス提供に直接的な支障が生じた点も、この1年を特徴付ける重要な出来事であった。

さらに、2026年1月には、トランプ大統領が計66の国際機関や国際的枠組みへの関与を見直し、撤退や参加停止を進めるための大統領覚書に署名するなど、国際協調の在り方を巡る政権の姿勢の変化も明確に示された。

本レポートでは、こうした政治・経済環境の変化を踏まえつつ、第二次トランプ政権発足後1年間における交通運輸・観光政策の基本的な動向を、航空、海事、高速鉄道・都市交通、観光の四分野に分けて整理した上で、分野横断的な評価軸から総括することを目的とする。なお、ワシントン国際問題研究所のレポート「第二次トランプ政権の交通運輸・観光政策の政策方針—政権発足後1年間の動向を踏まえ—」では、個別政策の内容についても詳細に整理しているため、併せて参照されたい（リンクは本記事末尾参照）。

2. 各分野における主な動向

2.1. 航空分野

第二次トランプ政権下の航空分野における主な政策動向は、①重大事故を契機とした航空安全への投資集中、②航空消費者保護政策の転換、③航空脱炭素政策の変化、④次世代航空機に関する制度・政策枠組みの整備の進展、の四点に整理できる。

なかでも、政権発足直後の2025年1月29日に発生したワシントン・ナショナル空港（DCA）周辺での航空機衝突事故は、航空安全を国家的最優先課題として位置付ける契機となり、第二次トランプ政権発足後1年間における航空政策の資源配分や制度運営の方向性を大きく規定した。その結果、航空交通管制システムの近代化や管制官の増員等に向けて、予算と人員が重点的に配分されるようになった。特に、OBBBAでは、航空交通管制システム近代化のために125億ドルが計上され、航空安全を国家インフラ投資の中核に据える政権の姿勢を明確に示すものとなった。



写真1 就任1年（2026年1月20日）における記者会見において成果を強調するトランプ大統領（White House公式HPより）



図 第二次トランプ政権発足後1年間の主要な出来事



写真2 2025年5月、ダフィー運輸長官が最新鋭の航空交通管制システムを構築する計画を発表（DOTのX公式アカウントより）

他方で、航空消費者保護政策については、前政権下で強化された規制や高額な制裁金を伴う運用の見直しが進められ、罰則強化による抑止よりも、是正措置や事業者による自主的な改善に重心を置く方向へと舵が切られた。航空脱炭素政策についても、持続可能な航空燃料（SAF）に関する助成プログラムの廃止等に加え、国際民間航空機関（ICAO）の気候変動対応に対する批判的な見解が示されるなど、政策対応に変化がみられている。

加えて、次世代航空機分野では、AAM（Advanced Air Mobility）を含む新たな航空技術の社会実装を見据え、連邦航空局（FAA）を中心に、型式証明や運航ルールの整備など、制度面を中心とした検討が継続されている。

2.2 海事分野

第二次トランプ政権下の海事分野における主な政策動向は、①大統領主導による「造船復興」の明確化と海事産業の再興、②通商法301条に基づく対中措置を通じた市場介入、③同盟国との造船協力による供給能力の補完、④国際海事機関（IMO）における海運脱炭素化政策への対応、という四点に整理できる。

背景には、米国造船の世界シェアが1%未満にとどまり、米国籍外航商船も約80隻規模にすぎないという、長期にわたる構造的な危機認識がある。こうした状況を踏まえ、トランプ大統領は議会演説において米国造船業の再興に取り組む方針を示した。これを受けて同政権は、海事分野を安全保障および経済安全保障の双方の観点から優先度の高い政策分野として位置づけ、海事産業の再興に向けた大統領令に基づく取組を段階的に進めている。また、連邦議会においても、同一の政策の方向性に基づく包括的な立法案が出されている。

同時に、通商法301条に基づく対中措置を通じて、中国による海運・物流・造船分野での市場歪曲的な慣行を是正すると目的の下、中国船社、中国建造船および非米国建造自動車運搬船の米国港湾への寄港に対する課金措置（入港料）などの制限措置を発動し、市場への介入を強めている（同入港料は、2025年10月14日に発効したが、10月末の米中首脳会談を経て、11月11日から適用は停止されている。）。他方、国内のみでは造船能力の回復が難しいとの認識から、日本を含む同盟国との間で造船分野における協力を深化させる動きも見られる。

一方で、海事分野における脱炭素化を巡っては、IMOにおける

温室効果ガス削減を巡る議論、とりわけNet Zero Framework（NZF）等の国際的枠組みに対して慎重姿勢を示しており、国際協調に基づくルール形成と国家主導の政策運営との間に緊張関係が顕在化している。

2.3 高速鉄道・都市交通分野

第二次トランプ政権下の高速鉄道・都市交通分野における主な政策動向は、①高速鉄道プロジェクトの峻別と補助金取り消し、②アムトラックの役割変化とガバナンスの再構築、③都市交通に対する治安・安全基準を通じた連邦統制の強化、という三点に整理できる。

政権は、前政権下で進められた巨額の公的資金投入や州・都市主導の運営体制を見直し、進捗や費用対効果に問題があると判断されたカリフォルニア高速鉄道プロジェクトなどの高速鉄道事業に対しては、連邦補助金の取り消しという厳格な対応をとった。他方で、民間資金を中心とした事業スキームを採用し、2028年ロサンゼルス五輪を見据えたBrightline West（ラスベガスと南カリフォルニアを結ぶ民間高速鉄道計画）については、相対的に前向きな姿勢を示しており、高速鉄道全体を一律に否定するのではなく、事業性、進捗管理、納税者負担の在り方を重視しつつ、選別的に関与する姿勢が同政権の基本的なスタンスであることを示している。

同時に、アムトラックについても、経営責任の明確化や、連邦政府がどのように関与すべきかという点を含め、ガバナンスの再構築が進められた。とりわけ、ニューヨーク・ペン駅再開発については、アムトラックを中核主体とし、連邦運輸省（DOT）および連邦鉄道局（FRA）が関与する新たな体制へと移行している。

都市交通分野では、ニューヨークなど大都市圏における治安悪化やホームレス問題を背景として、ニューヨーク州都市圏交通公社（MTA）といった交通事業者に対し、連邦補助金の差し止めの可能性を示唆するなど、治安・安全を軸に連邦統制を強める方向性が打ち出された。公共交通の信頼回復を掲げつつ、連邦政府が「安全」を梃子に、地方政府や事業者に対する統治と説明責任を前面に押し出す動きと位置づけられる。

2.4 観光分野

第二次トランプ政権の観光分野における主な政策動向は、①訪米観光に影響を及ぼす国境管理・入国要件の強化、②対外強硬姿勢に起因する訪米意欲の低下、③観光プロモーションおよび主要観光資源を巡る政策変更、④政府運営および国家的イベントに起因する影響、という四点に整理できる。

背景には、安全や財政規律、国内納税者利益を重視する政権の基本姿勢があり、入国管理の厳格化や利用者負担の引き上げがなされた。ESTAをはじめとするビザ免除プログラムに対する審査の厳格化や入国審査の強化は、一部の市場において訪米需要の抑制要因として働いている。また、同政権における対外強硬姿勢も、訪米意欲の低下を招く要因の一つとなっている。

観光プロモーションを巡っては、OBBBAの成立により、米国の観光マーケティング機関であるブランドUSAに対する連邦拠出上限が大幅に引き下げられた。これと並行して、国立公園など主要観光資源においても料金体系の見直しが進められ、とりわ

け非居住者料金の引き上げは、「利用者負担」と「納税者負担」の再整理という観点から実施されている。

一方で、FIFAワールドカップやロサンゼルス五輪など、国際的な注目を集める大規模スポーツイベントについては、国益や国際的発信効果を重視する観点から、政府の関与が維持・強化されている。また、43日間に及び政府閉鎖は、公共部門のサービス低下や一部の国立公園等の閉鎖を通じて、観光ビジネスの現場にも直接的な影響を与えた。

3. 考察・おわりに

本レポートでは、第二次トランプ政権発足後1年間における交通運輸・観光政策の基本的な動向を、航空、海事、高速鉄道・都市交通、観光の各分野に分けて整理した。分野横断的に捉えると、同政権の政策運営を貫く基本的な評価軸として、以下の三点が一貫して確認できる。

(1) 「米国第一」に基づく国内優先の政策運営

第一の評価軸は、「米国第一」の理念の下で、安全、国内産業、納税者利益を最優先に据えた国内優先の政策運営である。

航空分野では、重大事故を契機として航空安全が国家的最優先課題として再定義され、航空交通管制システムの近代化や人員体制の強化に資源が集中投入された。この「安全重視」の考え方は航空分野にとどまらず、鉄道・都市交通分野にも及んでいる。アムトラックのガバナンス見直しや、大都市圏における治安・安全確保を名目とした連邦関与の強化は、公共交通の信頼回復を掲げつつ、連邦政府が統治と説明責任を前面に押し出す動きと位置づけられる。

他方で、航空消費者保護政策においては、過度な事業者負担を伴う規制運用を見直し、罰金中心の対応からは正措置重視へと転換するなど、産業の機動性を確保する姿勢も同時に示された。

また、海事分野における造船産業再興に向けた取組や通商法301条に基づく対中措置、国境管理の強化や国立公園の非居住者料金引き上げも、安全、国内産業、納税者利益を優先するという共通の発想に基づくものであり、分野を超えて同一の政策原理が作用していることが読み取れる。

(2) 財政支出の選別と「戦略的重点化」

第二の評価軸は、財政支出の選別と「戦略的重点化」である。

第二次トランプ政権は、前政権下で形成された連邦支出の構造を所与とせず、進捗や費用対効果に問題があると判断された事業については、積極的に見直しや撤回を行った。高速鉄道分野における連邦補助金の取り消しは、その象徴的な例である。

この考え方は観光・環境関連分野にも及び、ブランドUSAに対する連邦拠出上限の引き下げや、航空分野における脱炭素関連支出の見直しなど、前政権期に拡大した需要創出型・理念先行型の支出は分野横断的に再検討の対象とされた。

一方で、(1)で整理した「米国第一」に基づく国内優先の政策運営と整合する分野については、支出の重点化が図られている。その延長線上で、FIFAワールドカップやロサンゼルス五輪といった国家的イベントへの対応は、国益や国際的発信効果を重視する観点から、必要な予算措置が講じられた。こうした点を踏まえると、同政権1年目の財政運営は、「削減」と「重点化」を明確に峻別し、予算配分そのものを政策誘導の手段として用いる方向へ再編された」と評価できる。

(3) 国際協調の再調整

第三の評価軸は、国際協調の再調整である。

第二次トランプ政権は、国際機関や多国間枠組みへの関与について、米国の国益や政策裁量との整合性を基準に、その範囲と水準を選別的に見直した。交通分野においては、既存の国際枠組みとの関係を一律に断つのではなく、分野ごとに関与の在り方を再設定する対応が取られている。

海事分野では、IMOにおける温室効果ガス削減を巡る議論、とりわけNZFに対して慎重姿勢を示し、国際的な規制強化が米国の海運・造船産業や輸送コストに与える影響を強く意識した対応が取られた。航空分野においても、ICAOの枠組みには関与を維持しつつ、安全性や運航効率との関係で脱炭素対応は慎重に検討すべきとの立場が示され、国際的合意への無条件の追随を避ける姿勢が共通して観察される。

また、対外的な強硬姿勢や国境管理の厳格化は、訪米観光需要の減退という形で国際交流にも影響を及ぼしており、国際協調の再調整は交通分野にとどまらず、観光分野にも波及している。

以上の三つの評価軸を踏まえると、第二次トランプ政権1年目の交通運輸・観光政策は、「米国第一」を基調とする価値判断を起点に、財政配分と国際関与の在り方を再設計する一連の政策運営として理解することができる。安全、国内産業、納税者利益といった優先価値に沿う分野には資源と権限を集中させる一方で、前政権期に拡大した支出や国際的関与については、成果や国益との整合性を基準に選別・再編が進められた点に、この1年の特徴がある。

今後は、こうした方針が制度として定着するのか、あるいは分野ごとに調整・修正が加えられていくのかを見極めつつ、政策の実効性と国際的影響の両面から、継続的に検証していくことが求められる。

本レポートの詳細版は、以下の運輸総合研究所WEBページに掲載しています。
「第二次トランプ政権の交通運輸・観光政策の政策方針－政権発足後1年間の動向を踏まえ－」

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/2026/1_2.html





【米国】

2026年TRB年次大会参加報告

—第二次トランプ政権下の運輸・交通政策、 陸上交通再授權法、航空政策—



福原 和弥
運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
次長/主任研究員

1.はじめに

2026年1月11日(日)から15日(木)にかけて、米国ワシントンD.C.において、第105回 Transportation Research Board (TRB) 年次大会が開催された。

TRBは、毎年1月にワシントンD.C.で年次大会を開催しており、世界各国から交通分野の専門家、政策立案者、研究者が集う、国際的にも最大規模の交通分野の会議として位置づけられている。関連イベント情報によれば、第105回大会には約1.4万人規模の参加者が集まり、650件以上のセッション・ワークショップおよび4,000件以上のプレゼンテーションが開催されたとされている。

筆者は、主として米国運輸省(U.S.DOT)高官が登壇するセッションに参加するとともに、次期陸上交通再授權法の動向を扱うセッションおよび航空分野に関するセッションにも参加した。以下、結果概要を報告する。

2.U.S. DOTブラッドベリー副長官による基調講演

年次大会4日目(1月14日)午後開催された「Chair's Plenary Session」において、U.S. DOTスティーブン・ブラッドベリー副長官が基調講演を行った。

副長官は冒頭、第二次トランプ政権では、大統領自身の交通政策への強い関心がU.S. DOT全体の推進力となっていると強調した。

政策運営の総括として、副長官は第二次政権の1年目を「America is Building Again」と位置づけ、U.S. DOTが本来の中核的機能に立ち返り、既存案件の整理と再焦点化を進めてきたと説明した。

研究については、連邦支援の重点を「理念」よりも「実装」に置く方針を明確にした。具体的には、商用化や現場導入が可能であり、交通の安全性、効率性、利便性に加え、「手頃さ(Affordability)」を実質的に改善するような、実務に直結するイノベーションを今後重視していくと強調した。また、非現実的な脱炭素目標や人種を基礎とした政策運営は、交通の手頃さ(Affordable Transportation)や社会の一体性を損なうとの立場を示した。

自動車政策では、いわゆる「EV義務化」を事実上生み出していた燃費基準や排出規制の運用を問題視し、現実的で達成可能な基準へ見直す方針を明確にした。

今後の重点としては、「安全」「繁栄」「イノベーション」を三本柱に、インフラ建設、規制改革、技術実装を加速させる考えを示した。また、主要インフラ案件としては、航空管制システムの刷新、ニューヨークのペン駅再整備、ワシントンD.C.のユニオン駅改善が挙げられた。

先端技術分野では、自動運転(AV)を最重要課題の一つと位置づけ、明確な国家的枠組みの下で商用化を再加速させる方針を表明した。あわせて、先進航空モビリティ(AAM)についても、eVTOL

(電動垂直離着陸)機の商用統合に向けた実証事業と制度整備を進める意向を示した。

講演の締めくくりとして副長官は、2026年は「加速」がキーワードであり、研究成果を現実の政策およびインフラ整備へと結びつけていくと述べた。



写真1 基調講演でのブラッドベリー副長官

3.U.S. DOT局長によるディスカッション

年次大会2日目(1月12日)午後、「Meet the Administrators: Views on Research and Innovation」と題するセッションが開催され、U.S. DOTの7つのモード別の執行機関の長である局長が一堂に会し、所管分野における研究・技術革新の優先課題や取組方針について発表を行った。本報告では、特に、FRA(連邦鉄道局)、FTA(連邦公共交通局)、FAA(連邦航空局)に焦点を当てて紹介する。

① David Fink FRA 局長

David Fink局長は、就任当初から「安全を最優先に据える」と述べてきたとし、研究開発を理念先行の取組ではなく、具体的な安全課題を解決するための実装手段として位置づけていると説明した。その中核的な取組として挙げたのが、ATIP(Automated Track Inspection Program)である。

ATIPは、専用の検査車両が全米の鉄道ネットワークを走行し、連邦軌道安全基準への適合状況を把握するとともに、鉄道事業者の点検・保守プロセスの有効性評価や改善を促す仕組みであると説明した。2025年は検査車両の走行距離が2024年比で19%増加しており、2026年もさらなる拡大を目指すとした。

Amtrakについては、旅客サービス改善の優先順位を、①定時性、②清潔さ、③列車出発後すぐに提供される基本的サービス(象徴的な例としてコーヒー)と端的に整理した。あわせて、

ニューヨークのペン駅再整備、ワシントンD.C.のユニオン駅改善への対応といった中長期的課題にも言及し、これらの対策を着実に進めることで、「数年のうちに新しいAmtrakの姿が目に見える形で現れてくる」と述べた。

② Marc Molinaro FTA 局長

Marc Molinaro FTA 局長は、FTA が全米の多数の交通事業者と連携しながら、現場で実際に機能する技術の実証から実装までを支援する役割を担っていると述べた。

その枠組みとして、Strategic Transit Automation Research Plan (STAR Plan) に基づき、AI、障害物検知、自動化・自動運転、サイバーセキュリティ、データ駆動型の意思決定支援を重点分野として推進していると説明した。特に、アクセシビリティの確保が不可欠であり、これらに関する新たな技術の実証・導入が重要であると強調した。

また、イノベーションの前提条件としてのサイバーセキュリティの重要性にも言及し、安全・信頼性確保の中核要素であると述べた。加えて、ワールドカップ等の国際的な大規模イベントを見据え、来訪者が空港到着から都市内移動までを一連の体験として捉えることの重要性に言及した。

③ Bryan Bedford FAA 局長

Bedford FAA 局長は、自身のミッションを、①航空分野における技術・イノベーション主導権の回復、②全く新しい航空管制システムの構築、③世界最高水準の安全の維持、の三点に整理した。

航空管制システム近代化に関し、財源面では、2025年7月に成立した「One Big Beautiful Bill Act」(OBBBA) に基づき確保された125億ドルについて、「重要な頭金」と位置づけた。現行の全米航空システム(NAS)の安全性とレジリエンスを確保するため、移行期においては既存システムと新システムを並行稼働させる考えを示した。技術面では、クラウド、光ファイバー、低軌道衛星、5Gといった現代的な通信・IT基盤へ移行する必要性を強調した。従来2038年を想定していた刷新計画を2027~2028年に前倒しする強い時間軸を示した。

一方で、同局長は、「インフラ更新だけで止まれば失敗である」と述べ、近代化は①インフラ、②人材(特に航空管制官不足への対応)、③NASの再設計(空域設計)の三本柱で進める必要があると強調した。

4. 次期陸上交通再授權法について

年次大会3日目(1月13日)午後、「Transportation Reauthorization Panel」と題するセッションが開催された。本パネルには、下院・上院の立法担当者に加え、州DOT長官や元州DOT長官が登壇し、多角的な議論が行われた。



写真2 Schmitz氏(左から1番目)、Carlisle氏(左から2番目)、Wilson氏(左から3番目)、Eng長官(左から4番目)

4.1. 陸上交通再授權法について

陸上交通再授權法とは、米国連邦議会が道路、高速道路、公共交通などの陸上交通分野について、連邦政府に対して複数年にわたる歳出権限を付与し、連邦交通プログラムの枠組みを定める立法を指す。

現在は、2021年に成立したインフラ投資雇用法(Infrastructure Investment and Jobs Act: IIJA)によって交通インフラ事業を実施している。IIJAは、2022~2026年度(2026年9月末まで)の陸上交通分野に関する連邦プログラムの歳出権限を規定する法律である。再授權法に基づく公共交通プログラムを含む多くの陸上交通支出は、Highway Trust Fund (HTF)を主要な財源としており、公共交通分野ではHTFに設けられたMass Transit Accountを通じて資金が供給されている。

4.2. 議会側の視点：制度と財源の構造問題

(1) Jacqueline Schmitz氏(米国下院運輸・インフラ委員会(T&I委員会)高速道路・公共交通小委員会)

主要な財源であるHTFの持続可能性には深刻な課題があると指摘した。HTFの主な財源は、ガソリンといった自動車燃料への連邦課税であり、実質的にガソリン消費に依存した構造となっている。燃料税率が長年据え置かれてきたことに加え、インフレの進行、車両の高燃費化、EVの普及により、税収が伸びにくい状況が続いている。その結果、HTFは構造的赤字に陥り、一般会計からの資金移転に恒常的に依存していると述べ、次期再授權法は財源問題と切り離して議論できない段階に来ているとの認識を示した。

また、現在、HTFは高速道路向けのHighway Accountと公共交通向けのMass Transit Accountに区分され、再授權法の枠組みの中で両分野への安定的な資金供給が行われているところ、これに対し、U.S. DOT内部で検討されているとされる案は、HTFを事実上高速道路専用の財源とし、公共交通支出をHTFの枠外に置く方向性を含むものとされる。Schmitz氏は、この考え方について、下院運輸・インフラ委員会の民主党側筆頭理事であるRick Larsen議員にとっては、「議論の出発点にすらなり得ない案」であると明言し、公共交通をHTFの枠組みに維持することは、超党派による再授權法成立の最低限の前提条件であるとの認識を示した。

(2) Homer Carlisle氏(米国上院銀行・住宅・都市問題委員会)

上院では、高速道路は環境公共事業委員会、公共交通は銀行・住宅・都市問題委員会、鉄道・安全分野は商務委員会、財源措置は財政委員会と、所管が分かれており、この分業構造が法案策定に時間と調整を要する一因になっていると説明した。

財源面では、HTFが構造的赤字に陥っている点を示し、今後数年間、現行水準を維持するだけでも大規模な一般会計からの補填が必要になるとの危機感を共有した。ガソリン等を対象とする連邦燃料税の引上げが政治的に困難であり、かつEV普及や燃費改善により課税基盤自体が弱体化する中で、一般会計補填と新たな収入源をどのように組み合わせるかが、次期再授權法の最大の争点になると述べた。また、IIJAで導入された先行歳出が大規模プロジェクトの実現に重要な役割を果たした一方、これが失われれば投資規模が急減するとの懸念も示された。将来の財源オプションとしては走行距離課金に言及し、現時点では全国導入ではなく、検証段階を継続すべきとの冷静な見方が示された。

4.3. 実施主体の視点：予見可能性と柔軟性

(1) Phillip Eng 長官（マサチューセッツ州 DOT）

再授権法において最も重要なのは「予見可能性」であると述べた。同州では橋梁、トンネル、公共交通など老朽インフラの維持管理が最優先課題であり、短期的な資金変動に左右されない安定した制度枠組みがなければ、適切な投資判断は困難であると説明した。

また、Design-Buildなどの代替的調達手法を活用し、工期短縮とコスト抑制を図っていると述べ、制度的な柔軟性と迅速な意思決定の重要性を強調した。加えて、再授権法においては、新規投資と同様に、既存資産の維持・更新を安定的に支える制度設計が不可欠であるとの認識を示した。

(2) Sean Wilson 氏（元ルイジアナ州 DOT 長官）

州ごとに財政状況や制度環境が大きく異なる中で、連邦制度には最大限の柔軟性が求められると述べた。ルイジアナ州では連邦資金への依存度が高く、裁量的補助金や金融手法が不可欠であるとした上で、TIFIA（Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act に基づく連邦交通インフラ融資制度）などの連邦融資制度は、単なる資金源ではなく、低利・長期融資を通じて事業の前倒しを可能にし、全体の事業費を抑制するレバレッジとして機能していると評価した。さらに、次期再授権法では、AIやデジタル技術の導入を制度的に後押しする仕組みを組み込むべきであり、こうした技術投資はもはや付加的要素ではなく、制度設計の中核に位置づけるべきであると述べた。

5. 航空交通管理（ATM）近代化について

年次大会2日目（1月12日）午前、「Air Traffic Management Modernization: Where Are We Now?」と題するセッションが開催された。本セッションでは、現政権が重点政策として掲げるATM近代化を巡り、政府監査機関、学術界、航空業界、連邦航空局（FAA）実務者の立場から、現状評価と今後の課題について議論が行われた。



写真3 Guy氏（左から1番目）、Rinaldi氏（左から2番目）、Rakas氏（左から3番目）、Walsh氏（左から4番目）

(1) Kevin Walsh ディレクター（米政府監査院：GAO）

2023年のNOTAM障害を契機にFAAが実施した運用リスク評価に触れ、FAA自身が「持続不可能または潜在的に持続不可能」と分類したシステムが多数存在する現状を指摘した。GAOが2024年9月に公表した監査では、①リスク評価結果が投資判断に十分反映されていないこと、②近代化の進捗が遅く、基準設定に長期間を要していること、③調達・監督プロセスに運用上のギャップがあることが問題視されたという。2025年7月に成立したOBBBAに基づき確保された125億ドルの資金は重要な一歩であるものの、近代化を完遂するには追加的な財源と継続的な管理体制が不可欠であるとの見解を示した。

(2) Jasenka Rakas 氏（カリフォルニア大学バークレー校）

全米航空システムの持続性・強靱性を「施設障害を起点とするネットワーク」として捉え直し、障害の連鎖や遅延影響をデータで可視化する研究を紹介した。単に「老朽化しているから更新する」という説明ではなく、障害頻度、復旧性、遅延コスト、施設年齢など複数の指標を統合し、投資優先順位を科学的に導くことが重要だと述べた。また、施設統合による効率化を進める際には、単一障害点のリスクが高まる可能性があるため、冗長性やバックアップ設計を同時に考慮すべきであり、近代化を効率性のみの議論に矮小化すべきではないと指摘した。

(3) Paul Rinaldi 氏（航空業界団体 Airlines for America）

ATM近代化の最大の制約は技術ではなく、安定的かつ予測可能な資金であると強調した。政府閉鎖や予算の不安定さにより、FAAは近代化投資よりも日常運用の維持対応を優先せざるを得ず、結果として老朽化が深刻化してきたとの問題意識を示した。125億ドルは大きな前進ではあるが、長年の投資遅れを取り戻すには十分でない可能性もあると述べた。また、人材面では、管制官の採用・訓練に長期間を要し、途中離脱も多い現状を踏まえ、シミュレーション活用や適性評価の改善を通じた訓練の近代化と生産性向上が必要だと論じた。

(4) Rebecca Guy 臨時技術責任者（FAA）

「安全性は確保されている一方、老朽設備の故障増加により効率が損なわれている」との現状認識を示した。125億ドルの資金は、レーダー、無線、音声スイッチ、通信ネットワークといったNASの基盤インフラを集中的に更新し、まず「健全な状態」に戻すことを目的としていると説明した。特に、通信分野ではベンダー側の設備更新・廃止が前倒しで進んでいることから対応を急ぐ必要があり、IP化（従来は専用回線・専用機器で行っていた音声やデータ通信を、IP（Internet Protocol）を用いた共通ネットワーク上で統合的に扱うこと）を進めることで将来的に柔軟な冗長性やレジリエンス設計が可能になると述べた。他方で、AAMを含む多様な利用者を受け入れつつ継続的に更新できる次世代ATMを実現するには、共通自動化プラットフォームなど「次の段階」への投資が不可欠であり、追加財源が必要であると明言した。

6. おわりに

本年次大会を通じて、第二次トランプ政権下におけるU.S. DOTの政策の方向性と優先順位を、具体的かつ立体的に把握することができた点は非常に有益であった。また、米国の交通政策で議論のある陸上交通再授権法や航空管制近代化の課題なども把握できたことも有益であった。今後も交通・運輸分野においてさまざまな政策的動きが想定される中、今回のTRB年次大会で得られた知見を踏まえつつ、引き続きその動向を注視していきたい。

本レポートの詳細版は、運輸総合研究所のWEBページ「ワシントン国際問題研究所レポート」に掲載しています。

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/

「第二次トランプ政権の交通政策の方針-TRB2026での議論より（その1）-

「次期陸上交通再授権法の動向-TRB2026での議論より（その2）-

「米国航空交通管理の近代化と航空ビジネス動向-TRB2026での議論より（その3）-





【米国】

Maritime Action Plan (海事行動計画) について



山上 寛之

運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
主任研究員



山下 庸介

運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
研究員

1. はじめに

米国政府は、2026年2月13日、ルビオ国家安全保障問題担当大統領補佐官及びヴォーグ行政管理予算局長連名で、Maritime Action Plan (海事行動計画。以下「MAP」という。)を発表した¹⁾。

MAPは、2025年4月発表された大統領令に基づき、アメリカの海事産業の持続的な回復と強靱性を確保するための具体的な行動を盛り込んだ戦略として策定されたものである。MAPには、米国に入港する外国建造船に対する一律課金や、米国コンテナ貨物輸送に係る米国船の使用比率の設定など我が国海運事業者に大きな影響を及ぼし得る施策が盛り込まれているほか、造船におけるAI等の先端技術の導入、造船従事者・船員の確保育成、北極海航路を含む北極圏の利活用など、今後の日米協力にも関連する取組・方針が含まれている。

本稿では、速報として、MAPの主なポイントと盛り込まれている各施策を概説する。

2. Maritime Action Plan (MAP) について

2.1 大統領令における策定指示

トランプ大統領は、2025年4月9日、「Restoring America's Maritime Dominance」と題する大統領令（以下「大統領令」という。）に署名した²⁾。同令では、国家安全保障問題担当大統領補佐官（以下「大統領補佐官」という。）に対して海事行動計画（Maritime Action Plan (MAP)）を策定することを、行政管理予算局長に対してMAPに関連する立法、規制、財政措置に関する評価を行うことを指示した。加えて、運輸長官、商務長官、国防長官などの関係閣僚に対しては、個別分野ごとに、MAPに盛り込むべき立法提案を大統領補佐官に提出することを指示した。

なお、MAPは大統領令署名から210日以内に策定することとされていたが、今回の公表は当該期日を大幅に超過している。

2.2 全体構成

MAPは、以下の4つの柱（Pillar）で構成され、各柱に推奨される施策が示されている。

- ・ 第1の柱 米国の造船能力の再構築
- ・ 第2の柱 海事労働力育成に係る改革
- ・ 第3の柱 海事産業基盤の保護
- ・ 第4の柱 安全保障、経済安全保障及び産業の強靱性

その上で、巻末には必要な規制緩和措置や立法措置提案が記載されている。

各柱は必ずしも独立しておらず、相互に関連する施策もあり、

内容も多岐にわたる。このため、本稿では、まず大枠を示すために、2.3において施策の目的別に整理した主なポイントを記した上で、2.4においてMAPに盛り込まれた各施策の概要を記載する。読者の関心に応じて各節参照いただきたい。

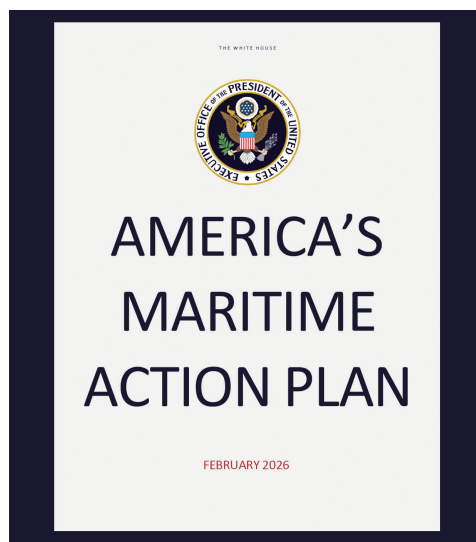


図1 Maritime Action Plan表紙（出典：White House HP）

2.3 主なポイント

MAPは、造船・海運を含む米国海事産業が危機発生時に十分な造船能力・輸送能力を有していないとの認識に立ち、米国建造船の需要の確保・増加等を通じた造船能力の再構築や、米国籍船の増加、米国人船員の育成を通じた輸送能力の確保を図ろうとしている。

(1) 造船関連

①米国造船所での建造需要の確保・増加

米国建造船に対する長期的な需要を確保することで、民間事業者の予見可能性を高め、米国造船所に対する投資を促進しようとしている。このため、軍艦や巡視船などの政府調達船の発注方法の改善（本誌P.52参照：第3の柱（3））や米国建造・米国籍船で構成される戦略的商船隊（Strategic Commercial Fleet (SCF)）の創設（本誌P.53参照：第4の柱（2）①）を行うほか、外国建造船に対する一律課金などの規制的手法や米国造船所への投資・米国建造船に対する税制・財政措置を講ずることとしている。

外国建造船に対する課金については、2025年10月14日より、通商法301条に基づく対中国対抗措置として、中国建造（一部）・運航・保有船に対する課金及び外国建造自動車運搬船

(RORO 船を含む) に対する課金が開始されたが(現在一時停止中)³⁾、MAPでは、対象を中国関係船舶や自動車運搬船に限定せず、外国建造船に対して積載する輸入貨物の重量に応じた課金を行うこととしている(本誌P.50参照:第1の柱(2))。当該課金を財源の一部として、米国海事産業に対する支援の財源である「海事安全保障信託基金」を創設することとしている(本誌P.53参照:第4の柱(3))。

米国建造船・米国造船所への投資に対する支援として、既存の税制・財政措置の見直しや新たな支援措置の創設が示されているが(本誌P.50参照:第1の柱(1)③等)、MAPではその詳細は明らかにされていない。

課金の種類	対象船舶	課金額	
MAPに規定するユニバーサルフィー	非米国建造船	貨物重量当たりの課金	
通商法301条に基づく入港料	非米国建造自動車運搬船(RORO船を含む)	\$46/純トン数	
	中国建造船	コンテナ船	\$18/純トン数 又は \$120/場コンテナ数
		バルカー	\$18/純トン数
		その他船舶	\$18/純トン数
	中国保有・運航船	\$50/純トン数	

図2 MAPに規定するユニバーサルフィーと通商法301条に基づく課金の比較(筆者作成)

②同盟国等からの米国造船所への投資促進

米国造船所への投資に関しては、同盟国等からの投資促進を図ろうとしている。MAPでは、日韓との関税交渉において両国から米国への投資分野の一つとして位置づけられたことを踏まえ、引き続き、貿易交渉等を通じて同盟国等からの投資を促すほか、外国建造を認めつつ米国建造に移行する「ブリッジ戦略」を採用すること示している(本誌P.50参照:第1の柱(4))。同戦略は、フィンランドとの砕氷船調達・建造を念頭に置いたものと解され⁴⁾、米国にとって安全保障・経済安全保障上重要な船舶の建造であって、現時点で米国の建造能力が十分でないものについて、外国造船所から調達を行いつつ、最終的に米国での建造を目指す戦略であると考えられる。

③米国内の造船サプライチェーンの強化

造船所に対する投資のみならず、船舶部品の国内生産能力の強化や単一サプライヤーの解消など米国内の造船サプライチェーンの確保・強化に取り組むこととしている(本誌P.53参照:第4の柱(1)①・③)。米国内のサプライチェーンについては、日韓両国からその脆弱性を指摘する声が上がっているのみならず⁵⁾、米国内においても海軍の軍艦調達における遅延・建造コストの上昇の原因の一つとしても挙げられており⁶⁾、米国造船業の課題として認識されていた。

④造船分野における新技術の導入

熟練工を含む労働者不足に対応するため、AI、ロボット、自動化など新技術を採用することとしている(本誌P.52参照:第3の柱(3)⑨、本誌P.53参照:第4の柱(1)②等)。先端技術の開発を進め、当該分野における同盟国との協力も位置付けられている。

⑤造船人材の確保・育成

海軍の造船人材育成事業の拡大や政府調達・助成金交付時の条件として労働力への投資の義務付け等の措置を講ずる。

(2) 海運関連

①米国籍船の増加

米国籍船の増加についても、米国建造船の増加同様、財政支援によるインセンティブ付与と規制的手法を用いて、その実現を図ろうとしている。

財政支援に関しては、米国建造・米国籍船で構成されるSCFを創設し、建造費・運航費の支援を行うことで米国籍船を増加させることとしている(本誌P.53参照:第4の柱(2)①、再掲)。SCFは、現在連邦議会に提出されているSHIPS for America Actにも規定されており、10年間で最大250隻の確保を目指すこととされている⁷⁾。

米国籍船の確保については、現在、Maritime Security Program(以下「MSP」という。)やTanker Security Program(以下「TSP」という。)など、緊急時に国防総省に利用させることを条件に、米国籍船の保有・運航事業者に対して運航費補助を行う施策を講じている。MSP及びTSPの参加要件には、いずれも米国籍船であることが含まれる一方、米国建造船であることは求められていない。また、参加企業に対する支援は運航費支援に限られている。

この点、SCFは、米国建造かつ米国籍船であることを要件とし、その支援は運航費・建造費が対象となっている。米国建造船が外国建造船よりも船価が高いことを前提に、政府支援によりその価格差をカバーし、米国建造・米国籍船を増加させる施策であると解することができる。なお、MAPでは、MSP・TSPに基づく米国籍船増加も施策として掲げられている(本誌P.53参照:第4の柱(2)②)。

プログラム名	最大隻数	米国籍・米国建造の要件	財政支援	
			対象	支払金額*
Strategic Commercial Fleet (SCF)	250	米国籍船 かつ米国建造船	運航費補助及び 建造費補助	840万ドル/年 (2035年度)
Maritime Security Program (MSP)	60	米国籍船	運航費補助	650万ドル/年 (2026年度)
Tanker Security Program (TSP)	20	米国籍船	運航費補助	816万ドル/年 (2026年度)

*SCFの金額はSHIPS for America Actに規定する2035年度の最大支払額を250隻で除した金額を、MSP及びTSPの金額は根拠法に規定する1隻当たりの支払額(年度ごとに金額は変わる)を指す。

図3 Strategic Commercial Fleet・Maritime Security Program・Tanker Security Programの比較(筆者作成)

これに加え、コンテナ積貨物に係る米国船(U.S. vessels)比率の設定及び段階的引き上げを導入することとしている(本誌P.52参照:第3の柱(1)①)。政府貨物では米国籍船(U.S. flagged vessel)の利用比率が設定されており、MAPではこの比率を引き上げるとともに⁸⁾、今後の米国建造船増加に応じ、政府貨物以外の輸入コンテナ積貨物全般にも段階的に要件を課す内容となっている。なお、コンテナ積貨物の輸送比率設定の対象については、「U.S. flagged vessels」ではなく「U.S. vessels」と記載されており、米国籍船を指すのか、米国建造・米国籍船を指すのか明らかではない。

②米国人船員の確保・育成

船員養成機関の拡充や、船員資格要件の見直しや船員の処遇改善により、米国人船員の確保・育成を図ることとしている(本誌P.51参照:第2の柱)。第2の柱「海事労働力育成に係る改革」の大部分を占めており、他の柱に比べて粒度細かく施策が記載されている。

(3) 北極海航路安全保障戦略

大統領令において、国防長官は、運輸長官、国土安全保障長官、沿岸警備隊総司令官と協議の上、北極海航路の確保に必要な目標、目的等を特定した戦略を策定することとされており、当該項目に基づき、「北極海航路安全保障戦略」が規定されている(本誌P.53参照：第4の柱(5))。

北極海における米国のプレゼンス確保のための砕氷能力を有する巡視船の確保や、航行の自由の確保、安全輸送の確保などの北極海航路の利用に関する事項のほか、海底資源や重要鉱物、アラスカLNGなどのエネルギー資源を含む資源確保に関する事項が含まれており、現政権の北極圏への強い関心が表れている。

(4) 立法措置の提案

トランプ政権は、2027年度大統領予算教書の発表に続いて、これらの措置を実現するために立法措置の提案をパッケージとして連邦議会に送付する予定としている。なお、米国は、日本と異なり行政に法案提出権がないことから、大統領は、一般教書演説などによって連邦議会に対して政策課題を提示している⁹⁾。

2.4. MAPの各施策の概要

2.4.1 第1の柱：米国の造船能力の再構築

(1) 国内造船能力の増加

①造船、修繕及び港湾インフラの変革

米国籍船の建造及び修繕の需要を満たすため、商用造船所の更新投資を行う。

②利用可能な権限とリソースの活用と合理化

造船所や重要なサプライヤーが直面する資金面での障壁を下げるため、連邦政府の融資及び助成権限を使用し、資金を増額する。複数年にわたる発注コミットメントにより長期的な需要を示し、民間投資を促す。

③公設造船所の資本再構成

海軍造船所(バージニア州ノーフォーク、メイン州ボーツマス、ワシントン州ピュージェット・サウンド、ハワイ州パールハーバー)及び米国沿岸警備隊造船所(メリーランド州ボルチモア)の資本再構成のための資金提供を行う。

④米国港湾の航路・水深の調査

陸軍工兵隊及び海洋大気庁と連携し、主要な米国港湾、内陸河川、五大湖の航路の深さを調査し、現代の船舶基準を満たし、造船所・修繕所へのアクセスを可能にしているかを評価する。

⑤AIなどの新技術の活用

AI駆動の設計ツールや、アディティブ・マニファクチャリング(3Dプリンティング)、拡張現実(AR)などの新技術を使用して、設計プロセスと建設中の効率を向上させる。米国の造船事業を活性化・拡大するため、自律運航船に投資する。

(2) 米国造船所への投資に対するインセンティブ付与

①米国に入港する外国建造船に対する一律課金の導入

米国港湾に寄港する外国建造船に対し、輸入貨物重量を基準とした一律課金(Universal Fee)を課し、海事安全保障信託基金(Maritime Security Trust Fund。本誌P.53参照：第4の柱(3)参照)に充当可能とする。

輸入貨物重量キログラム当たり1セントの料金を課せば、10

年間で約660億ドル、キログラム当たり25セントの料金では約1.5兆ドルの収入が得られるとの試算が示されている。

②海事投資促進連合(Maritime Incentive Coalition)の創設

連邦機関、州政府、経済開発組織で構成される海事投資促進連合(Maritime Incentive Coalition)を創設し、個々の案件に応じた造船所の用地整備・インフラ提供の調整機能を果たす。

③長期融資の確保及び連邦船舶融資プログラムの近代化

運輸省海事局(以下「MARAD」という。)の連邦船舶融資プログラム(通称Title XI)の要件を拡大するとともに、既存の支援プログラムを参考に新たな支援プログラムを設立する。

(3) 「海事繁栄区域」(Maritime Prosperity Zone)の設立

商務長官は、財務長官、運輸長官、国土安全保障長官、行政管理予算局長官、国防長官と協議の上、海事繁栄区域(Maritime Prosperity Zone(MPZ))を指定する。商務長官に対し100の区域の指定権限を付与し、区域の指定期間は10年間とする。指定の対象には、海事サプライチェーン企業、労働力開発・教育機関なども含むこととする。

MPZは2017年に創設されたOpportunity Zone(OZ)¹⁰⁾をモデルとして制度設計されるとされており、指定された区域で実施される事業投資から得られる利益への税制優遇措置等を講ずることが念頭に置かれていると解される。

(4) 需給ギャップへの対応

既存の政府支援の改編や、新たな政府プログラムの創設などにより、米国海事産業への需要を高め、米国海事産業の需給ギャップに対応することとしている。

①船舶建造・造船所投資に対する連邦政府による融資とインセンティブの増加

連邦政府による融資及び税制特例を拡充、近代化し、船舶建造や造船所投資の税引き後費用を低減する。船舶建造量に応じた税額控除により、造船企業に対する強力な需要シグナルを送る。

②米国籍商船隊の増加

運航補助の再編や優先貨物の確保、戦略的商船隊(Strategic Commercial Fleet(SCF))(本誌P.53参照：第4の柱(2)①参照)などの市場シグナルと簡素化されたプロセスを創設し、米国建造・米国籍船に対する民間投資を誘発する。

③規制緩和の実現

外国籍船からの転籍の合理化や、米国製船舶部品の資料の義務付けなど米国内での船舶建造・修繕が利用しやすくなるよう規制を改革する。

(5) 国際・産業パートナーシップの活用

①経済外交及び「相互貿易協定」枠組みの活用

「相互貿易協定(the Agreement on Reciprocal Trade)」の下、米国通商代表部(USTR)による外交及び貿易面での働きかけを継続し、海運及び造船に関する同盟国等のコミットメントを確保する。この枠組みの下、トランプ大統領は、これまで少なくとも米国造船業に対する1,500億ドルの投資を確保した。

②二国間及び多国間協定の奨励

米国への市場アクセスと共同開発を内容とする二国間・多国間協定により、懸念を有するサプライチェーンへの依存低減を確

保する。具体的には、船舶の調達契約において、契約の最初の数隻は外国造船所で建造することにあわせて米国の造船所に対する投資を行い、最終的に米国国内での建造を行う「ブリッジ戦略」を採用する。

2.4.2 第2の柱：海事労働力育成に係る改革

(1) 船員の訓練・教育の拡大

①有資格米国人船員実態の把握

沿岸警備隊が管理する船員免許システム（Merchant Mariner Credential (MMC)）及びMARADの権限を通じ、国家緊急事態発生時に乗船可能な米国人船員情報を追跡できるシステムを構築するとともに、緊急時等における「船員動員計画（Mariner Mobilization Plan）」を策定する。

②船員資格取得に関する法令改正

MCPの近代化を促進。船員資格試験の効率化、甲機要件の再整理、シミュレーター訓練による船上訓練の置換、乗船履歴制度の緩和等を実施する。

③関係者間の連携強化

州・地方の当局と連携して「海事労働力連邦諮問委員会（Maritime Workforce Federal Advisory Committee）」を発足させ、連邦～地方レベルの官民の関係者からの意見吸い上げを図る。

④海事労働力の採用・定着インセンティブ

MARADに新たな「船員インセンティブプログラム（Mariner Incentive Program）」を設置・資金提供し、全米で6校ある州立海事大学（State Maritime Academy (SMA)）への支援拡大、一定条件下の学生への給付等を行い、船員志望者拡大を図る。

⑤海事大学における柔軟な定員設定等

運輸省が「国内海事労働力教育・訓練プログラムセンター（Center for Excellence for Domestic Maritime Workforce Training and Education program）」への資金投入を増やし、志願者増に応じたSMA定員の柔軟化等による有資格船員拡大に努める。

⑥米軍乗船履歴の参入（M2M）

米軍における訓練・乗船履歴を最大限商船の船員免許（MMC）における履歴と認定、かつ手数料免除を拡大し、商船船員免許受有者の増加を図る。

⑦規制・手続き簡素化

関係する法令を改正し、乗船履歴換算の増加、トン数区分の簡素化、陳腐化した要件を廃止する。併せて行政手続き面においても、提出書類の簡素化を実施し、MMC取得プロセスの効率化・明確化を図る。

⑧訓練評価の柔軟化

一部船上訓練の高精度シミュレーターによる訓練への置き換えと、能力が実証された場合の実地試験免除を認める。

⑨海事労働に係る官民の連携強化

関連する法令・制度を横断的に運用し、地域の訓練拠点拡大、関係者間の人材融通、K-12層（5歳～18歳前後）へのアウトリーチ拡大、教育改善等に努める。また、柔軟な助成プログラムの下、造船関連の訓練に焦点を置いた新たな優先基準による助成を行う。

⑩二国間協定

国務省は同盟国の産業界・学界との二国間協定拡大を通じた教育水準向上と造船への民間投資促進に取り組む。



図4 米国商船大学（USMMA）外観（出典：USMMA HP）

(2) 米国商船大学（USMMA、ニューヨーク州キングスポイント）の近代化

- ・運輸省による維持修繕費用の確保
- ・必要に応じた建物の建て替え、護岸・埠頭等水際施設の再整備
- ・学生数20%増、教員数30%増の目標に応じたキャンパス拡大

(3) 州立大学（SMA）への支援拡大

SMA及びその学生に対する連邦支援に関し、必要な船員数を確保できるかとの観点から再評価する。

(4) 業界ニーズへの対応－養成能力の拡大

- ・軍需向け建艦技術育成プログラム（Accelerated Training in Defense Manufacturing、溶接、コンピュータ数値制御等に係る16週間のプログラム）を拡張し、商船造船での活用を図る。
- ・西海岸、グアム、ハワイなどの主要海事地域に技術センター（Center for Excellence (COE)）を新設、各COE・地域短大・SMA等海事教育・訓練組織への資金援助を拡大するとともに各組織間の連携強化を図る。
- ・教育機関、COE、造船所、雇用主が連携を強化し、労働者の採用・定着・技術水準の均衡化を図る。
- ・USMMA、SMAの近代化・拡大を図る。
- ・海軍の労働力インセンティブモデルを改造・修理・その他連邦資金による造船所プログラムに適用し、登録見習い・定着制度への資金援助と整合させる。
- ・船員訓練要件等を合理化するとともに、船員の採用・定着に資する訓練費用に対するインセンティブ付与を検討する。
- ・先端技術導入の際、米国海事イノベーションセンター（U.S. Center for Maritime Innovation）を通じ、労働力確保の面からR&D資金を助成する。
- ・建造契約や国防総省の助成実施に際し、労働力に係る投資を義務化することにより、持続的な訓練資金供給を担保する。
- ・国際航海に従事している米国籍船配乗の米国人船員に対し、給与の非居住者所得扱い（米国総所得からの控除）を認める。
- ・労働力開発プログラムの支援拡大等を通じ、熟練した造船技能者・船員の確保・拡大に努める。場所により住宅支援等の生活支援も含める。
- ・キャリア支援計画を推進する企業への税制優遇、造船業者の新技术導入投資支援、作業員への住宅ローン保証、2026年度予算教書に盛り込まれた「Make America Skilled Again」計画の新設等、労働省の各種支援措置を推進する。

2.4.3 第3の柱：海事産業基盤（Maritime Industrial Base）の保護

(1) 優先貨物（政府貨物輸送）政策の強化

①「新米国海事優先貨物要件（New United States Maritime Preference Requirement）」の設定

今後の米国建造船増加に応じ、大量輸出国に対し、米国向けコンテナ積貨物に係る米国船（U.S. Vessel）利用率を設定し、段階的に引き上げる。

②優先貨物の米国籍船輸送比率引き上げ

民事政府貨物の米国籍船（U.S. flagged vessels）輸送比率を現行の50%から更に引き上げ、危機発生時の十分な船腹・船員確保を図る。

③優先貨物輸送参入の際の「3年ルール」の修正の前倒し

現状、政府貨物輸送の要件として、3年間米国籍・米国人配乗・継続運航維持が定められており、当該ルールは2030年に改革される予定であったところ、これを即時に実施する。これにより、国家緊急時の船腹・船員確保を容易化し、米国の機動性向上を図る。

貨物の種類	米国籍船（U.S-flag vessels）の輸送比率	根拠法
軍事貨物	100%	The Military Cargo Preference Act of 1904
民事政府貨物（※）	貨物重量の50%	Cargo Preference Act of 1954

※米国政府により調達し、提供され、又は資金供与された貨物（Cargoes procured, furnished, or financed by the United States Government）を指す。

図5 現在の米国における優先貨物制度の概要（筆者作成）

(2) 陸路港湾維持税（Land Harbor Maintenance Tax）の新設

荷主が海港を回避し、陸路での輸入を選択することに対処するため、陸路での輸入貨物について、既存の港湾維持税に相当する穏当な税金（商品価値に対し0.125%を課徴）を新設、陸路港湾維持税として徴収する。徴収した資金は新設する陸路港湾信託基金（Land Port Maintenance Trust Fund）でプールし、10%の事務経費を除き陸路インフラ改善等に利用する。

(3) 政府調達船（軍艦・沿岸警備隊・海洋大気庁・税関・国境取締局等船舶）に係る効率改善

①調達に係る効率改善

発注規模を集約（多年次・多隻発注）することにより、1隻当たりの建造コスト引き下げと生産の持続性確保を図る。政府としての公平性を保ちつつ、産業界とっては利益となるような柔軟な調達手法を検討する。

②契約効率の改善

報告・検査要件を簡素化し、設計変更命令を大幅に削減、または完全廃止する。また、納期遵守や早期納品に対してはインセンティブを付与し、要求事項未達に対しては罰金を課す。

③将来船腹需要に関する改善

発注主体となる海軍、沿岸警備隊、海上大気庁、税関・国境警備隊などの政府機関は、運用ニーズや予算予測等に基づき、先見性の高い必要船腹データを作成することとする。こうした予測が産業界に確実性を与え、造船能力確保につながる。

④補助艦艇調達プロセスの合理化

各政府機関と契約した民間船社が船舶建造管理者（Vessel Construction Manager（VCM））として造船所に発注し、建造を管理するVCMモデルを可能な限り全ての補助艦艇調達に拡

大する。

⑤柔軟な調達・商用既製品の有効活用等

連邦調達規則（Federal Acquisition Regulation（FAR））改革と歩調を合わせ、各政府機関の特別権限（Other Transaction Authority、FARに縛られない権限）の行使や、商用既製品（commercial off-the-shelf products）の活用を通じ、調達の迅速化と効率化を実現する。

⑥調達要件に係る定義の改善

政府調達において、設計が十分策定・検討される前に建造に着手し、その結果設計変更・納期遅延が多発していることを念頭に、関係者間の協議の前倒しや、前掲VCMモデルの活用を含めた調達要件の改善を行う。併せて各政府機関は他機関の既存設計の活用を検討すべき。

⑦造船発注に際しての競争強化

造船契約に際して各種インセンティブを導入し、品質向上を図るとともに納期遅延を最小化する。また、長期調達計画を公表し、評価基準を公開するなど透明性を高め、入札者の質・量の向上を図る。

⑧造船プロセスの最適化

軍艦を除く船舶において、既存、又はモジュール化された民間・政府（海外含む）船舶の設計を最大限活用し、軍事特有の改造は納入後に実施する。監督には前述のVCMを活用するとともに、過剰な監督・要求は是正する。なお、政府はこうした建造枠組みの維持・近代化に関し、単一供給者による保守・維持への依存から脱却し、知的財産権を保持すべき。

⑨AI導入等の新興技術導入に対する連邦政府支援

米国造船所が造船・保守のための新技術に投資できるよう、助成金等の政府支援を検討する。AI、デジタルツイン技術（現実の物体・現象をコンピュータ上で再現する技術）、3Dプリンタの使用等を促進する。砕氷船に関しては、軍事面を念頭に、最新の商用基準以上の設計を目指す。

⑩国際パートナーとの連携

外国造船所が低コストで建造していることを念頭に、同盟国と造船ベストプラクティス策定に向け連携し、業者選定基準に活用する。

⑪商船建造基準・設計の活用

全ての政府船舶建造プログラムを再検討の上、実証済の商船造船基準の活用を推進し、コスト削減、納期短縮、国内産業基盤強化を図る。

⑫調達枠組みの合理化

不必要な遅延と複雑さをもたらしている現行の沿岸警備隊の調達マニュアルを更新し、国土安全保障省全体において、透明性が高く、期限通りの調達に貢献させる。

⑬調達の迅速化

造船業の近代化のため必要に応じ随意契約を活用し、契約迅速化を図る。

(4) 通商法301条に基づく中国の海事・物流・造船分野に対する調査に係る措置

通商法第301条に基づき2024年にUSTRが開始した中国の海事・物流・造船分野に対する調査に関しては、2025年1月16日、中国に対する措置導入を求める報告書が公表され、そ

の後の公聴会等を経て同年4月17日、対抗措置案を発表した。

その後、6月6日及び10月10日の修正を経て、同月14日に入港料徴収措置を開始したが、同月30日に開催された米中首脳会談の結果、11月10日より1年間効力停止中である。

米国は造船能力問題に関し、今後中国と協議を進める一方、米国造船復興に向けた韓国・日本との協力関係を継続する。

2.4.4 第4の柱：安全保障、経済安全保障及び産業の強靱性

(1) 海事産業基盤の安全保障と強靱性の向上

① 部品の国内生産能力の強化

大型船舶用エンジン、減速機、推進軸、プロペラ、鍛造・鋳造品、高張力鋼、先端電子機器などの重要な部品の国内生産能力を強化し、海外依存等を低減する。

② イノベーション、自動化などの採用

AI、ロボット、自動化など新技術を採用・統合し、船舶建造を合理化する。不足している熟練工への依存を減らしつつ生産性を向上させる。モジュール式及びロボット造船技術の研究開発を推進するとともに、同盟国の造船所と提携して、これらの革新的な自動化技術を更に前進させる。

③ サプライチェーンの強靱性の向上

単一のサプライヤーや地域的な混乱による影響を抑えるため、サプライチェーンを多様化する。

④ 経済安全保障指標と需要シグナルの定義・測定

紛争・危機発生時における物資の輸送を確保するために必要な船舶の数、規模、船種などの経済安全保障のための要件を設定する。海事産業基盤の効果や投資リターン（ROI）は、新たに設定する要件を満たすか否かで測定する。

また、政府全体の造船計画を策定し、予見可能な財源確保や需要シグナルの提供を通じ、民間からの長期的な投資を可能とする。

このほか、船舶建造に必要な原料や舶用品を造船所に円滑に輸送するため、港湾に対する投資もあわせて行うとしている。

(2) 国際貿易に従事する米国建造・米国籍商船隊の増加

① 戦略的商船隊（SCF）の設立

国際貿易に従事する米国建造船で構成される戦略的商船隊（Strategic Commercial Fleet（SCF））を創設する。SCFの船舶は建造と運航の両面で財政的支援を受け、外国の競合他社との間の競争条件を整える。

② Maritime Security Program（MSP）及び Tanker Security Program（TSP）への法定限度額までの資金提供

法定限度額まで資金を提供し、米国籍船を増加する。

(3) 海事安全保障信託基金の創設

米国の海事産業と商船隊を強化するプログラムを支援するための財源として、海事安全保障信託基金（Maritime Security Trust Fund）を設立する。

(4) ロボット・自律型システムの優先

ロボット・自律型システムは、有人戦闘艦や潜水艦よりも安価に建造可能であることから、今後の紛争発生時に中心的な役割を果たすことから、設計の標準化や民間造船所へのライセンス付

与などを通じて全米の造船所に生産を拡大する。

このため、沿岸警備隊において、商用ロボット・自律型技術の安全かつ迅速な試験を可能にする1つまたは複数の区域を設定や、沿岸警備隊の任務での活用を検討する。

(5) 北極海航路安全保障戦略

① 北極圏におけるプレゼンスの強化

国土安全保障省と沿岸警備隊は、北極圏における米国の海事プレゼンスを高めるために砕氷能力を強化する。主要な北極拠点への米国のアクセスを保証し、同盟国と協力して、この地域へのアクセス維持と防衛の負担を共有する。

② 領域認識（ドメイン・アウェアネス）の向上

連邦政府機関は、他の連邦研究機関や北極圏の同盟国と協力して、情報共有ネットワーク、データ収集及び分析ツールの機能を強化する。また、この地域の監視を支援するための次世代の無人航空・水上・水中・宇宙システムを開発する。

③ 北極圏における測位、航法及び時刻同期の改善

米国の測位システムの性能は北極圏では著しく低下する可能性があり、測位・時刻同期が妨げられる可能性があることから、MARADはその性能改善に取り組む。

④ 通信インフラとパートナーシップの強化

国防総省と国土安全保障省は、官民パートナーシップを通じて、地上の短波無線通信インフラ強化等により衛星通信の改善を模索する。

⑤ 防衛・安全保障インフラの開発と保護

アラスカとグリーンランドの老朽化したインフラを近代化する。

⑥ 北極圏の同盟国の支援

米国がカナダとともに北米北極圏を確保する一方で、欧州の北極圏同盟国が欧州北極圏を確保する取組を支援する。

⑦ 過度な海事主張への対応

国際法の下で認められている北極圏におけるアメリカの権利、自由、及び合法的な利用を脅かす国家の一方的な行動に対して抗議を行う。

⑧ 航行の自由の確保

国防総省と国土安全保障省は、国際法に従い、北極圏の同盟国と協力して、北極圏における演習、運用、及び日常的な通航を継続する。

⑨ 国際的・多国間協力の強化

米国は国際機関や多国間組織と協力して、北極航路の安全性と米国の海事活動への開放性を高める。国土安全保障省と沿岸警備隊は引き続き北極沿岸警備隊を強化する。

⑩ 安全で確実な米国北極海上輸送システムの構築

安全な海上輸送と経済発展に不可欠なインフラを改善・維持する。北極海航路の可能性の評価を継続し、現在の助成金、融資及び資金プログラムを評価する。

⑪ 持続可能な漁業の開発と保護

⑫ 海底活動の拡大

海底の重要鉱物や鉱石資源を採掘するための海底活動への投資を支援する。北極圏の同盟国と提携し、彼らの国内管轄権内にある地域の海底鉱物資源を開発し、米国企業が採掘活動を支援できるように位置づける。許可手続きの合理化を含め、重要鉱物により強靱な国内サプライチェーンを構築する。

⑬ エネルギー開発機会の確保

膨大なエネルギー資源を有する北極エネルギーセクターの安全保障を強化する。アラスカの港湾エネルギーインフラを近代化する。現在建設中のアラスカ液化天然ガス（LNG）プロジェクトの継続的な安全を確保する。

⑭ 陸上採掘資源のための海事アクセスの拡大

北極圏の鉱石や重要鉱物を安全かつ効率的に輸送できる能力を支援するため、官民パートナーシップ（PPP）の発展を促す。

(6) 非稼働予備船隊 (Inactive Reserve Fleet)

非稼働予備船隊 (Inactive Reserve Fleet) は、船舶の老朽化、代替部品の確保、船舶を維持・運航するための船員確保が課題であることから、国防総省及びMARADの連携や、新たな船隊調達などにより船隊の維持を図る。

3. おわりに

米国の海事産業再興の取組は、これまで通商法301条に基づく措置をはじめ我が国海事産業に大きな影響を及ぼしてきた。

今般のMAPにおいても、米国建造船の長期的な需要を確保し予見可能性を高めることによって、米国造船所への投資を促すというロジックが採用されているが、その実現手段として外国建造船に対する一律課金や、コンテナ積貨物の米国船利用率の設定など負担が生じうる施策が新たに盛り込まれている。各国船主協会の国際組織である国際海運会議所（ICS）は、MAPの発表を受け、外国建造船からの料金徴収率を含む入港料類は、海上輸送における負担増、貿易取引の歪曲化及び米国消費者のコスト増を引き起こすとして、これらに反対するとともに、今後米国政府等との協議などを続ける旨を明らかにしている¹¹⁾。

他方、MAPでは、米国政府の海事産業に対する課題認識が明らかになった面もある。造船分野における人材の確保・育成や、AI、ロボット、自動化などの先進技術の導入は日米が共通する課題であり、昨年10月に締結された日米覚書でも協力分野として位置づけられている¹²⁾。また、自国船員の確保・育成についても日本も課題認識を持ち、各種施策を講じてきた。両国の取組や施策を共有しつつ、両国が協力することでより効果的・効率的に推進できる分野を特定できれば、両国の海事産業や両国関係の強化にも資すると考えられる。

MAPの記載のみでは詳細が不明な点も多く、また、施策の実現には連邦議会による立法が必要となる事項も存在する。当研究所としては、連邦議会における立法過程や行政機関における検討をフォローし、引き続き、情報収集・情報発信を続けていく。



図6 日米造船協力に関する協力覚書の署名式の様子（出典：国土交通省HP）

引用・参考文献・出典資料

- 1) White House, America's Maritime Action Plan
<https://www.whitehouse.gov/maritimemight/>
- 2) White House, Restoring America's Maritime Dominance
<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/restoring-americas-maritime-dominance/>
- 3) 福原和弥・山上寛之, 米国の海事産業再興に向けた動向について（通商法301条措置の動向）
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20251216.pdf
- 4) トランプ大統領及びスタブ フィンランド大統領は、2025年10月に砕氷船調達に係る覚書を締結し、米国が調達する計11隻の砕氷巡視船のうち4隻をフィンランドの造船所から調達することを明らかにしている。
White House, Fact Sheet: President Donald J. Trump Authorizes Construction of Arctic Security Cutters
<https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/10/fact-sheet-president-donald-j-trump-authorizes-construction-of-arctic-security-cutters/>
- 5) 米国内のサプライチェーンの脆弱性については、日米両国から指摘されている。
<https://www.nikkei.com/article/DGXZQ0UC136E60T10C25A8000000/>
<https://keia.org/the-peninsula/korea-policy-series-overcoming-barriers-to-u-s-south-korea-shipbuilding-cooperation/>
- 6) U.S. Government Accountability Office, Navy Shipbuilding: Industrial Base Challenges Continue to Affect Cost and Schedule
https://files.gao.gov/reports/GAO-25-106286/index.html?_gl=1*1ria62*_ga*Mjc5MDA50DAuMTc3MTQ2MjU20A.*_ga_V393SNS35R*czE3NzEONj1NjgkbzEkZzAkDE3NzEONj110DQkajQ0JGwwJGgw
- 7) SHIPS for America Actでは、戦略的商船隊の数はいかなる場合であっても250隻を超えないことと規定されている（§ 53602. Establishment of Strategic Commercial Fleet (3)）（以下URL P70）参照
https://www.kelly.senate.gov/wp-content/uploads/2025/04/B0M25375_SHIPS-for-America-Act.pdf
- 8) なお、現在、運輸省の調達する政府貨物の米国籍船舶輸送比率を現行の50%から100%に引き上げる法案（H.R.2035）が連邦議会に提出されており、既に下院は通過している。
<https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/2035>
- 9) 梅川健, トランプ大統領の権限: 何ができるか、限界はどこか
https://www2.jiia.or.jp/pdf/research/H29_US/08_umekawa.pdf
- 10) <https://www.hud.gov/opportunity-zones/investors>
- 11) ICS, ICS response to the Maritime Action Plan
<https://www.ics-shipping.org/statement/ics-response-to-the-maritime-action-plan/>
- 12) 国土交通省, 日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の造船についての協力に関する覚書
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001966582.pdf>

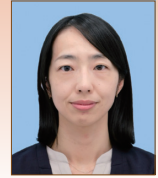
運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所（JITTI）のレポートは運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/





【米国】

ACI-NA 2025 International Aviation Issues Seminar参加報告 —米国の航空・空港分野の政策、経済動向等について—



中村 由季子
運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
研究員

1. はじめに

国際空港評議会北米支部 (ACI-NA¹⁾) が主催する「International Aviation Issues Seminar²⁾」は、年に一度開催され、主に北米の商業空港の管理者や航空関連企業等が集まり、航空・空港分野の最新動向等に関する講演や参加者同士のネットワーキングを行うイベントである。2025年は、米国ワシントンD.C.において12月11日に開催され、国務省や運輸省といった航空・空港行政を担当する政府関係者による講演や、全米商工会議所による米国経済動向の概説、航空会社による取り組みの紹介等が行われた。筆者は前回の2024年12月の同セミナーに続けて今回も参加し、北米の空港・航空業界における直近の変化や足元の情勢などについて、情報収集を行った。本稿では、各講演内容から、特に有用と思われた内容を抜粋し報告することとしたい。

2. Update from U.S. State Department (米国国務省による講演)

2-1. 講演者の概要

米国国務省 (DOS) の運輸担当次官補代理を務める Marco Sylvester氏が、同省が航空・空港分野において重視する政策等について講演した。同氏は、DOSにおいて、米国運輸省や米国商務省と連携し、米国と各国との間の国際航空運送協定の交渉と管理を担っており、オープンスカイ政策を推進する立場にある。

2-2. DOSの政策における基本方針

まず同氏は、自身の焦点は、トランプ大統領とルビオ国務長官の「アメリカ・ファースト」政策を実行に移すことにあり、国

際航空政策において米国の利益、労働者、企業を優先し課題に取り組むと述べ、航空の成長と接続性を支援することが、DOSにおける自局の中核的使命であると説明した。また、トランプ大統領の指導下で米国の外交は決定的に転換したとし、現在のアプローチは「国益を最優先すべき」という明確な認識に基づいていると強調した上で、政策ごとに、「それは米国をより安全にするか」「より強くするか」「より繁栄させるか」という3つの基本的な問いに答えることが必要だという考えを示した。

2-3. オープンスカイ政策

また、オープンスカイ政策については、数十年にわたり同政策が米国の国際航空戦略の礎となってきたとし、単なる外交的成果ではなく、商業的、戦略的に米国の利益を推進する強力な手段であると述べた。また、オープンスカイの原則に反する規制を課そうとする他国政府の動きがあることに危機感を示し、最近の事例として、メキシコ政府によるメキシコシティ空港におけるスロットの没収を挙げた。さらに、欧州での事例にも言及し、ダブリン、アムステルダム、ブリュッセル、リスボンの各空港で、騒音や環境問題を理由に発着回数等の制限が課されているとし、米国としては、EU規則や国際民間航空機関 (ICAO) の定める国際基準に沿った、バランスの取れたアプローチ (Balanced Approach³⁾) に基づき、全ての利害関係者と協力し、米国航空会社への公正な競争環境とアクセスを保護すると述べた (各事例の概要については表-1を参照)。加えて、気候変動対策や開発支援等に充てる資金の創出のためプレミアムクラスの航空券やプライベートジェットへの新課税を導入する動きがあることを挙げ、市場を歪め航空会社や企業を罰する措置には反対し続けると

都市	空港	概要
メキシコシティ	ベニート・フアレス国際空港	メキシコ政府が2023年に米国貨物便の発着をメキシコシティ中心部に近いベニート・フアレス国際空港 (MEX) から、フェリペ・アンヘルズ国際空港 (NLU) に移管したことに対する対抗措置として、米運輸省は2025年10月に、メキシコの航空会社が運航する米国とMEX、NLUを結ぶ13航空路線を承認しないと発表した。
ダブリン	ダブリン空港	第2ターミナル建設時の都市計画許可 (2007年) に付された条件により、年間旅客数の上限が3,200万人に制限されている (但し、裁判所による一時的な制限差し止めにより、2025年夏ダイヤでは上限以上の旅客の取扱いが認められた)。空港運営会社とアイルランド政府は恒久的な上限撤廃または引き上げを模索しているが、実現には至っていない。
アムステルダム	スキポール空港	周辺住民の騒音負荷低減を目的として、オランダ政府が2025年に発着回数を従来の年間50万回から47万8千回に制限する方針を発表。米国は、当該措置がICAOの定める「Balanced Approach」に沿っているか監視していると警告している。
ブリュッセル	ブリュッセル空港	2009年の省令により、23時~翌6時の発着回数が年間16,000回 (うち出発便は5,000回まで) に制限されている他、週末 (金土日) の夜間にはほぼ全ての出発便が禁止されている。また、2024年5月にベルギーの保健機関が空港発着の夜間飛行の禁止を求める勧告を出し、ベルギー政府等の関係機関は、夜間運航規則の厳格化を含めた対策を検討している。
リスボン	リスボン空港	0時~6時の発着回数が週あたり最大91回に制限されている。2025年3月には、ポルトガル政府により、「1時~5時までの間の運航全面禁止」や「高騒音航空機の飛行制限時間の延長」等の実施が決定されたが、具体的な実施日や施行規則はまだ公表されていない。

表-1 メキシコ及び欧州の空港における制限等 (報道記事等から筆者が編集)

しつつ、環境政策について、業界主導の実践的な解決策には引き続きオープンな姿勢で臨むと説明した。

2-4. 国際的イベントに伴う旅行者増への対応

一方で、航空分野におけるDOSの取り組みは競争と商業のみではなく、世界中に架け橋を築き、つながりの機会を創出することでもあると述べた。米国が、ワールド・ベースボール・クラシック、FIFAワールドカップ、建国250周年記念行事などを控えていることに触れ、ビザの発給に関して、安全の確保だけでなく、旅行需要の増加に対応した施策についても紹介した。具体的には、ワールドカップや関連イベントのビザ申請処理に向け、450名以上の領事職員を増員し、世界80%以上の国での待機時間の短縮や、申請者が60日以内に米国訪問ビザ面接を予約できるようにしたことなどを挙げた。また、ビザ発給以外にも、航空安全・保安対策として、カナダ・メキシコ当局と連携し、ワールドカップ開催前に包括的な無人航空機対策戦略を策定中であるとも説明した。これらのイベントの開催は、世界クラスのホスピタリティと安全・セキュリティを備えた米国の能力を世界の観客に向けて示す絶好の機会となると述べた。

3. Update from U.S Department of Transportation Leadership (米国運輸省による講演)

3-1. 講演者の概要

続いて、米国運輸省（DOT）の筆頭次官補代理（航空・国際担当）であるDaniel Edwards氏が登壇し、DOTの優先課題や取り組みに関し講演を行った。Edwards氏は、連邦航空局（FAA）空港担当副長官も兼務しており、米国の航空・空港セクターの経済的健全性と国際競争力に影響を与える政策の策定、実施を担当している。

3-2. 米国の空港における今日的な課題

同氏は、重視する目標や空港で追及すべきと考える課題について、次世代の航空に対応した空港における現行規制の見直しと空港の技術的な専門人材の不足への対応を挙げた。前者については、空港プロジェクトにおける時間とコストの削減を妨げるような規制の改善や、次世代航空モビリティ（AAM）の導入に向けた空港の運用方法に関する戦略を例に挙げた。後者の技術的な専門人材の不足への対応については、FAAの人員不足に関する認識を示し、新たな人材の採用に積極的に取り組むとした。

3-3. オープンスカイ政策

オープンスカイ協定の締結数（講演時点で138）のみならず、その履行状況が重要であるとの認識を示した。前述のDOS・Sylvester氏の説明内容とも共通するが、Edwards氏も公平な競争環境を維持することの重要性を強調し、メキシコ政府による空港スロットに関する措置や、欧州のアムステルダム、ダブリン、ブリュッセルの各空港における各国政府の対応について批判し、当該問題について欧州委員会と協力していく旨を示した。

また、アジア地域にも触れ、中国については、米中間で旅客流動に不均衡が生じていると指摘するとともに、空域が重大な論点であるとし、飛行時間の面で航空会社間での平等な競争環境を

確保することを望むと述べた。日本に関しては、羽田空港を他の日本の国際空港と同様のルールの下に置くためにはなお多くの課題が残されているとし、2026年のDOTの優先課題リストの上位に位置づけられていると述べた。加えて、特筆する事項として、ICAOの理事会議長に日本の大沼俊之氏が選出されたことに関し歓迎の意を示し、大沼氏が日米の航空交渉にも長く関わってきた経験を有することにも触れた。

3-4. ICAOへの対応

2025年9月のICAO総会においてダフィー運輸長官が示したメッセージとして、「ICAOは、安全、保安、効率という中核的な責任を果たさなければならず、その限られた資源を、基本的な任務以外の分野に拡大して使いすぎてはならない」との考えを示し、ICAOには、民間航空の保護と同時に、新技術、ドローン、AAM、超音速輸送等の航空システムへの統合に向けて、国際社会の準備を促す必要があり、そのためには規制の調和と規律ある予算編成プロセスが必要だと述べた。加えて、ダフィー長官の意向として、ICAOにおける米国政府によるリーダーシップの強化が求められていることを踏まえ、ICAO本部のチームにDOTから2名の人員を追加することを約束したとも語った。米国がICAOにおいて主導的立場を維持するという考えを強調し、安全、安心、効率的で革新に備えたグローバル航空輸送システムの構築に取り組む必要性を訴えた。



図-1 講演の様子（DOT・Edwards氏）

4. State of the Economy and Economic Outlook (米国の経済状況と今後の見通し)

本講演では、全米商工会議所のチーフエコノミストであるCurtis Dubay氏より、現在の米国経済全体の状況と今後の見通しについてのプレゼンテーションが行われた。同氏は、経済状況の追跡、公共政策による経済成長への影響の分析等を行っており、同氏が運営を担当する全米商工会議所チーフエコノミスト委員会を通じて、全米商工会議所の経済政策の策定を支援し、ワシントンD.C.の政策立案者に分析を提供している。

経済状況に関する分析と見通し、及び米国経済に特に影響を与えている要素に関する、同氏のプレゼンテーションの要点を以下の通り項目ごとに整理して記載する。

4-1. 2025年の経済成長率

・2023・2024年の米国は概ね3%の経済成長率で非常に好調であったのに対し、2025年は減速傾向にあるものの、それでも経済は概ね順調（但し、政府機関閉鎖の影響で最新の

データが不足している点は考慮する必要がある)。

- ・2025年の年間経済成長率は2%前後になると予想される一方、インフレ率はそれを上回る3%程度となる可能性がある。

4-2. 2026年の経済予想

- ・2026年についても、大きな変動要因がない限り、引き続き2%程度の経済成長率で推移すると予想される。
- ・米国経済を支える非常に強固な基盤は「消費者支出」と「企業投資（特にAI分野への投資）」。
- ・消費者支出は、継続してインフレ率を上回っている。雇用が依然として豊富であることや、賃金上昇率がインフレ率を上回る4%前後で推移していることが支出継続を支えている（図-2）。
- ・企業によるAI関連投資は、データセンター等の物理的なインフラ整備を必要とすることから、設置作業等で多くの雇用が創出され、経済成長率の下支えにも繋がっている。
- ・2%を上回る経済成長率を達成するには、「AIによる生産性向上」、「2025年の税制改正等の影響による今後の投資資金の増加」、「関税の引き下げ」が必要と考えられる。逆に、AIへの投資ブームの縮小とそれによる流入資金・雇用の減少や、新たな関税の追加などが起これば、成長が鈍化する可能性がある。

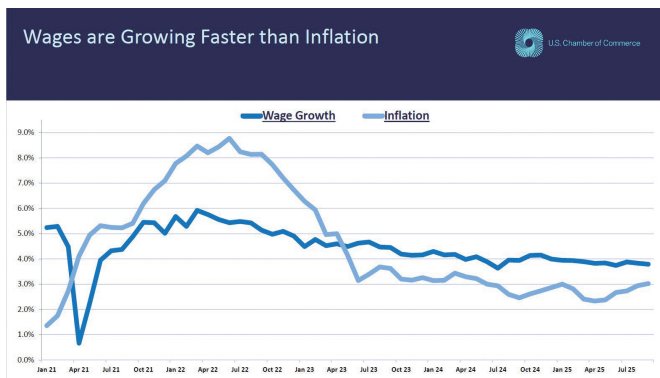


図-2 賃金上昇率とインフレ率 (Dubay氏の投影資料)

4-3. 労働力問題

- ・経済成長を牽引するために必要な労働力が不足しており、成長率の伸びを鈍化させている。
- ・出生率の低下等の人口動態の変化により、労働市場の平均年齢が上昇し、人材不足が発生している。加えて、合法移民の減少や移民の国外退去の増加も、労働者数の減少を加速させている。
- ・女性の労働参加率は史上最高水準であり、さらなる上昇の余地は乏しい。また、プライムエイジの男性労働力や移民の増加が解決策になり得るものの、現実的ではなく、今後も労働力不足が継続すると見込まれる。

4-4. 関税とインフレ

- ・関税の影響については、企業が関税上昇分を価格に転嫁せず、企業自身で吸収もしくは関税開始前の調達を増やしたため、予想された程の成長の鈍化はなかった。しかしながら、今後は影響がより現れてくるだろう。
- ・関税の問題点は、輸入品のみでなく、国内品を含めた商品全体の価格上昇を引き起こすことにある（図-3）。価格の上昇は一定程度の水準を超えると高止まりするため、消費者の負担感

は改善せず2026年の成長の鈍化要因になる。

- ・関税自体はインフレ要因とは区別されるべきだが、物価を押し上げる効果をもたらすため、関税の影響がインフレ数値を押し上げ、インフレ率の分析を複雑化させ判断を難しくする。

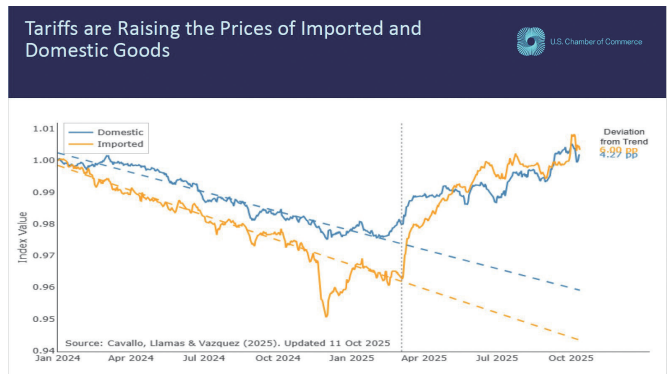


図-3 輸入品と国産品の価格推移 (Dubay氏の投影資料)

5. 航空会社による講演

最後に、航空会社のゲストスピーカーより、各社の最新の動向や取り組み等に関する講演が行われた。そのうち、特に北米の航空会社であるフレア航空、アラスカ航空の講演の主要な内容を以下に紹介する。フレア航空は、従来の「超低コスト航空会社」モデルからの脱却や顧客体験の向上策に力を入れている点で、アラスカ航空は、ハワイアン航空との合併に伴い独自のブランディング戦略を進めている点において、それぞれ興味深い内容であった。

5-1. フレア航空

フレア航空 (Flair Airlines) は、カナダを拠点としたLCCであり、エドモントン、トロント、バンクーバー等から国内外の各都市に就航している（図-4）。本講演では、カスタマーエクスペリエンス担当 Directorである Duncan Pattillo氏より、同社の概要や顧客体験向上策等の取り組みについて説明がなされた。

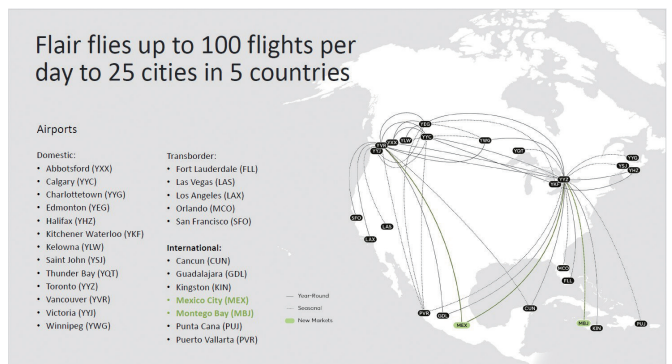


図-4 フレア航空の就航路線。計5か国25都市に、一日約100便を運航 (Pattillo氏の投影資料)

フレア航空は、チャーター便の運航からスタートし、2017年に定期航空会社に転換した後、超低コスト航空会社 (ULCC) 戦略を続けてきたが、2025年にULCCモデルから脱却しLCCへと移行したと説明した。また、旅客からの評価が極めて低かったことを受けて、顧客体験の改善に注力するため「フレア・フォワード」プログラムを打ち出し、「経済的容易さ」「物理的容易

さ」「感情的容易さ」の3点を柱に、実現に向け取り組んでいると紹介した。取り組みの具体的な例として、搭乗ゲートに設置された手荷物サイズ計測器の使用条件の見直し等を挙げた。これは、予め機内持ち込み手荷物に係る料金を支払っている旅客に対しては、搭乗ゲートにおける計測器による手荷物サイズの確認を原則免除し、且つ優先搭乗を提供するもので、顧客との摩擦点を減らすことを目的としている。他にも、定時運航率の向上を図り、2024年に定時運航保証制度を導入したことに触れた。この制度は、理由を問わず60分以上のフライト遅延が発生した場合には、60ドル分の旅行クレジットが旅客に付与される制度で、他社との差別化を図っているとのことであった。

また、北米の航空会社として初めて「Fairlyne⁴⁾」と提携し、払い戻し不可航空券のリセールを可能とする仕組みを開始したことも紹介した。これにより、旅客はコストを抑えつつ旅程の見直しに対する柔軟性も確保できるとした。

5-2. アラスカ航空

アラスカ航空からは、国際担当 Manager の Joshua Rogers 氏が登壇した。アラスカ航空は米国第5位の航空会社であり、シアトル等の米国西海岸の都市とホノルル、アンカレッジ等をハブ空港としている。2024年にハワイアン航空と合併し、2つのブランドを維持しつつも、両ブランドのロイヤルティプログラムを統一したほか、2025年10月にはFAAより単一運航証明書(SOC)を取得している。今後のさらなる統合のステップとして、2026年4月頃に旅客サービスシステムの一元化、今後2年以内に各労働組合との共同労働協定の合意を目指しているとのことであった。

同社は近年、国際線のネットワーク開拓に積極的に取り組んでおり、特にシアトルを国際線ハブとして、2030年までにシアトル発着の新規国際路線を少なくとも12路線開設することを計画している。2025年には成田やソウル線を就航済みで、2026年にはローマ、ロンドン、レイキャビク(アイスランド)への就航を発表済みである。また、機材戦略としては、シアトル発着便にはアラスカ航空のカラーリングのB787を、ハワイ発着の長距離路線にはA330を中核機材として投入するとした。また、座席数・就航地数において、同社のシアトルハブは西海岸最大規模であることを強調し、100以上の北米ネットワークに国際線が加わることで、接続性の面でも活性化が期待できると述べた(図-5)。

また、2つのブランドを維持する上でのブランディング戦略

については、アジア市場では、従来からハワイアン航空のブランド力が非常に強いことを踏まえ、ハワイアン航空のブランドの活用を通じてアラスカ航空のブランドを広める手法が成果を上げているとのことであった。一方、欧州市場では、「アラスカ航空＝アンカレッジ路線を運航している航空会社」という先入観が強いことが課題だとし、営業チームを構築し、市場分析や同社のサービス内容等の広報に向けて取り組んでいると語った。

6. おわりに

米国の航空旅客需要はパンデミック前の2019年の水準を越えており、順調な回復と成長を見せている一方で、トランプ政権による関税政策や物価の高騰等の経済状況の影響により、今後も安定的な需要の拡大が見込まれるかについては、やや不透明感が残る状況である。また、トランプ政権下において、航空・空港を含めた様々な分野で政策の重点のシフトが生じている。そのような中で、昨年に引き続き、同セミナーに参加した所感としては、連邦政府機関であるDOS、DOTの講演者からは、政権の方針に則った政策実行を徹底して行うという姿勢が感じられたことが印象的であった。2026年1月には、「米国の利益に反する」と判断された66の国際機関からの米国の脱退や資金拠出の停止を指示する大統領覚書⁵⁾が発表されたところであるが、本セミナーのDOT・Edwards氏の講演では、ICAOにおいては引き続き米国のリーダーシップの強化を求める政権のスタンスが感じられた一方で、安全や効率の追求等とは異なる政策にリソースを費やすことに「釘を刺す」政権の姿勢も強調されていた。また、米国の経済状況については、関税やインフレによる不確実性はあるものの、強い経済基盤は依然として健在であり、それが航空需要の成長の下支えにもなっていることが改めて感じられた。加えて、各航空会社の取り組みの講演では、北米の主要航空会社とは異なるユニークな戦略やポジショニングを垣間見ることができた。変化の大きい情勢ではあるが、引き続き米国の航空・空港分野の動向について注視していきたい。

参考文献

- 1) ACI-NA:米国とカナダで商業空港を所有、運営する管理機関等を会員とし、北米の360空港を運営する200以上の空港会員と、約400の航空関連企業で構成されている。
<https://airportscouncil.org/education/sponsorship/>
- 2) 2025 International Aviation Issues Seminar
<https://airportscouncil.org/conference/2025-international-aviation-issues-seminar/>
- 3) Balanced Approach: ICAOが推奨する航空機騒音対策で、複数の騒音対策を空港毎に最適なものとなるようバランス良く組み合わせることを求めている。
https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/post_391.html
- 4) Fairlyne:航空会社等の公式チャンネル上で払い戻し不可チケットの再販売を可能にするプラットフォームを提供している。
<https://www.fairlyne.com/airlines/>
- 5) The White House, Withdrawing the United States from International Organizations, Conventions, and Treaties that Are Contrary to the Interests of the United States
<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2026/01/withdrawing-the-united-states-from-international-organizations-conventions-and-treaties-that-are-contrary-to-the-interests-of-the-united-states/>

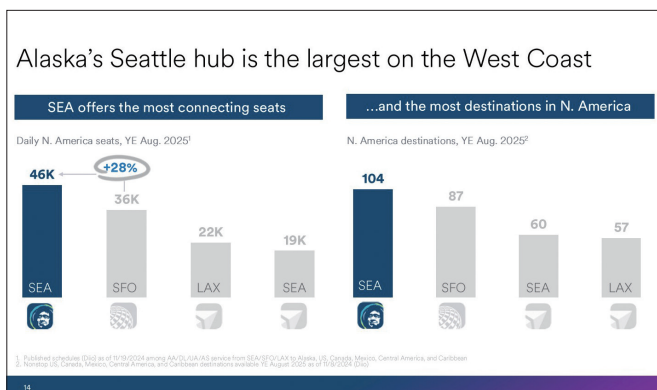


図-5 アラスカ航空のシアトル路線の座席数・就航都市数 (Rogers氏の投影資料)

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所 (JITTI) のレポートは運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
https://www.jittri.or.jp/topics/kenkyu_report/



【カンボジア】 シハヌークビル港の現状と今後の見通し



高島 稔

運輸総合研究所
アセアン・インド地域事務所
研究員

2025年5月1日

1. はじめに

近年、ASEAN 諸国における物流インフラ整備は、経済統合の進展や国際競争力の向上に不可欠な政策課題となっている。その中で、後発ASEAN 諸国の一つであるカンボジアは、豊富な労働力と地政学的優位性を背景に急速な経済発展を遂げており、域内外の投資家から注目を集めている。

特に、カンボジア唯一の国際深海港であるシハヌークビル港は、同国の国際物流を担う中核拠点として発展してきた。2000年代初頭に日本のODAによる円借款を活用してコンテナターミナルの近代化が進み、以降、同港は縫製産業を中心とする輸出入を支える役割を担ってきた。

その後、2010年代に入ると、ASEAN 経済共同体（AEC）の成立、中国資本の積極的な投資拡大、そして日本を含む国際的な開発パートナーの関与を通じて、シハヌークビル港は再び成長軌道に乗りつつある。港湾能力の拡充と産業集積の進展は、カンボジア経済全体の競争力に直結する重要課題であり、今後も持続的に注視していく必要がある。

今般シハヌークビル港関係者との意見交換及び視察の機会を得たので、同港の現状と今後の見通しについて報告する。

2. カンボジアの物流事情

首都プノンペンには政治・経済・文化の中心であり、GDPの約40%を占めている。カンボジア経済は1990年代以降、内戦終結とともに市場経済への移行を進め、国際社会からの援助と外国直接投資によって急速な成長を遂げた。主要産業は縫製業、観光業、建設業、農業であり、特に縫製業は約100万人の雇用を支える国の基幹産業である。輸出額の約7割を縫製関連製品が占め、EU、米国、日本、中国が主要な輸出先である。一方で、農業は依然として人口の約30%の生計を支えるが、生産性は低く、経済の近代化に向けた課題が残っている。

1999年のASEAN加盟、2004年のWTO加盟を契機に、カンボジアは国際経済への統合を本格化させた。これにより、輸出志向型の経済構造が形成され、外国資本による製造業の進出が進んだ。特に中国、日本、韓国、タイからの投資が増加しており、中国は「一帯一路」構想の下で道路、鉄道、港湾などのインフラ整備を積極的に支援している。また、日本のODAによる支援も活発であり、4. で詳述するシハヌークビル港の拡張事業を含む物流インフラ整備、港湾人材の育成を支援している。

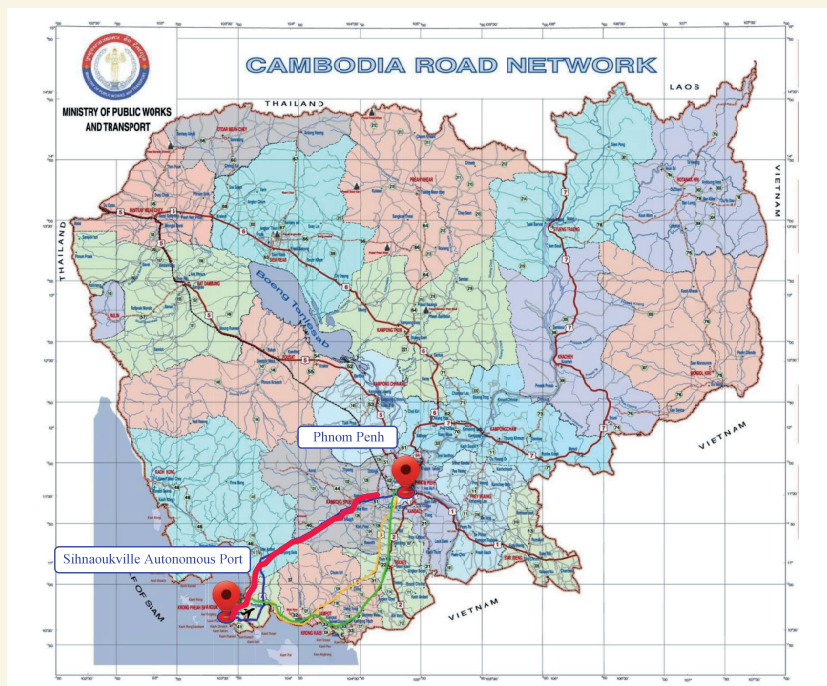


図1 カンボジア道路ネットワーク図（赤太線がプノンペン―シハヌークビル高速道路）

3. シハヌークビル港の概要

シハヌークビル港は、カンボジア南西部プレアシアヌーク州に位置し、同国唯一の深海港として国際貿易の要のインフラとなっている。当初はフランスの支援により1955年に建設が開始され、1960年に現在の棧橋部分が正式に開港した。1970年までに東側へ岸壁が拡張されたが、その後の内戦によりインフラや人材、制度等が大きく破壊され、経済が停滞した。1991年に和平が成立したものの、同港の港湾施設は老朽化し、貨物の重量制限も生じるなど貨物取扱業務に支障が生じていた。一方で、経済復興に伴い貨物取扱量が増加し、一般貨物用の岸壁でコンテナを取り扱うなど、非効率な運用となっていた。

このため1990年代後半から日本の技術協力によりリハビリ支援が開始され、以降今日に至るまで、マスタープランの策定や港湾施設の拡張、コンテナターミナルの整備、運営能力向上など、ほぼ全ての事業において日本の支援が行われてきた。

同港の運営は国営企業であるカンボジア港湾公社(Sihanoukville Autonomous Port: PAS)が担っており、同社は2017年にカンボジア証券取引所に上場した。これにより、財務の透明性や経営効率が向上し、民間資金を活用した港湾運営の近代化が進んでいる。

現在のシハヌークビル港は主に三つの主要施設で構成されている。一つ目はコンテナターミナルで、年間100万TEUの取扱容量をもつ。二つ目は一般貨物ターミナルで、穀物、セメント、鉄鋼、建設資材などのバルク貨物を取り扱う。三つ目は石油及び液体貨物専用埠頭であり、カンボジア国内の燃料供給に不可欠な施設である。さらに、冷凍・冷蔵コンテナ向けの電源設備も整備され、農水産物や食品の輸出が拡大している。

さらに、シハヌークビル港はASEAN地域における国際物流網の一端を担っており、シンガポール港、タイのレムチャパン港、ベトナムのホーチミン港などと航路で結ばれている。これにより、地域サプライチェーンの中で中継拠点としての役割も果たしている。

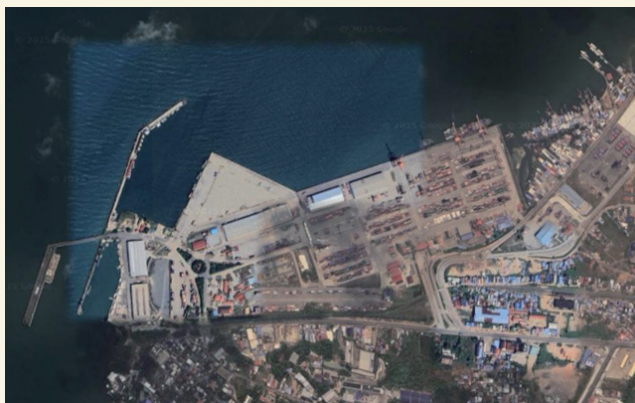


図2 シハヌークビル港全体図



図3 コンテナターミナル（筆者撮影）



図4 コンテナヤード（筆者撮影）



図5 旧棧橋（筆者撮影）



図6 SSEZの日系企業物流センター（筆者撮影）

4. シハヌークビル港整備の進展と運営改革

近年、シハヌークビル港では、貨物取扱量の急増と国際貿易の拡大に対応するため、さまざまな近代化プロジェクトと制度改革が進められている。その中心的な取り組みが、日本のODAによるJICA支援の「新コンテナターミナル建設プロジェクト」である。2024年のコンテナ取扱量は100万TEUに達し、同港の取扱能力が逼迫しており、これに対応するためのものとなる。

本プロジェクトは、総事業費約2億4,000万ドル、水深14.5メートル、岸壁延長350メートルの新ターミナルを建設するもので、2026年度の完成を目指して工事が進められている。この新ターミナルが稼働すれば、年間45万TEUの追加処理能力が確保される。また、大型コンテナ船の寄港が可能となることで、カンボジアは地域の海上輸送網における地位を一層高めることが期待されている。

港湾運営面では、PASが日本の港湾運営会社や大学と連携して人材育成プログラムを導入し、現場職員の技能向上を図っている。特に、クレーン操作やロジスティクス管理の分野で、日本の技術指導を受けた研修制度が機能しており、国際水準に対応できる人材の育成が進んでいる。

一方、港湾地域の環境保全の取り組みも進められている。シハヌークビル市は急速な都市化により廃棄物や排水処理の問題を抱えているが、PASでは「グリーンポート構想」に基づき、太陽光発電設備の導入、エネルギー効率の高い荷役機械の採用、廃棄物削減などの環境配慮型施策を進めている。また、ASEAN諸国と連携して脱炭素化技術の共有を図り、環境に優しい港湾運営のモデルを目指している。さらに、港湾地域とシハヌークビル経済特区（SSEZ）を結ぶ物流ネットワークの整備も強化されている。道路改良や橋梁建設によって輸送時間が短縮され、港から工場までのサプライチェーンが効率化したことで、外国企業にとっての投資魅力が高まっている。このように、シハヌークビル港は単なる物流拠点から、デジタル化・環境対応・人材育成を兼ね備えた持続可能な港湾へと進化しつつある。これらの取り組みは、カンボジアがASEAN域内で競争力を持つ海上輸送ハブへと成長するための重要な転換点を形成している。

5. シハヌークビル港を巡る課題と今後の整備の方向性

このようにシハヌークビル港の発展には顕著な成果が見られる一方で、依然として多くの課題が残されている。まず第一に、港湾インフラの整備と輸送ネットワークの連携不足が挙げられる。シハヌークビル港はカンボジア唯一の深海港として重要な役割を果たしているが、港へのアクセス道路は慢性的な渋滞に悩まされており、特にコンテナ輸送トラックが集中する時間帯には物流の停滞が頻発する。鉄道輸送の効率も低く、プノンペン—シハヌークビル間の貨物列車は運行本数が限られており、輸送コスト削減の妨げとなっている。このため、政府は港湾アクセス道路の拡幅工事や鉄道貨物輸送力の強化を進めているが、予算・技術両面での制約が大きい。



図7 シハヌークビル港の航路ネットワーク

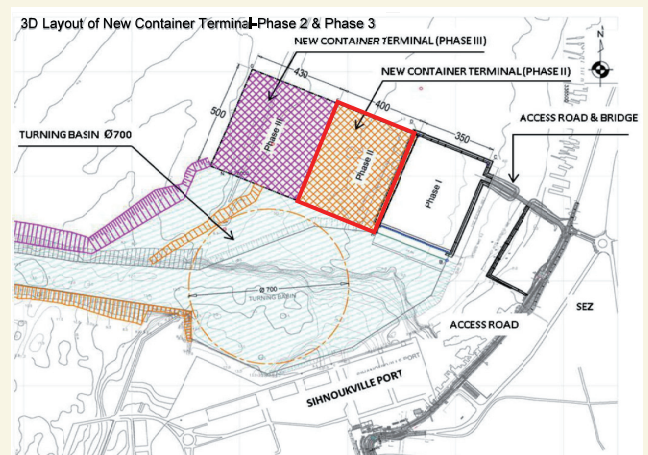


図8 新コンテナターミナル整備予定地区



図9 新コンテナターミナル完成予想図

第二に、人材育成と技術移転の不足がある。港湾運営の近代化やデジタル化が進む中で、情報技術、ロジスティクス、港湾管理の専門知識を有する人材の不足が課題となっている。このため、カンボジア港湾公社（PAS）は日本、シンガポール、タイの港湾機関と協力し、現場研修や専門家派遣を通じて人材のスキルアップを図っている。また、Gati Shakti Vishwavidyalaya（インド）など海外の教育機関との連携による港湾教育プログラムも検討されており、地域的な知識交流の促進が期待される。

第三に、環境問題への対応が急務である。シハヌークビル港周辺では急速な都市化に伴い、廃棄物処理や海洋汚染の問題が顕在化している。特に港湾開発に伴う埋立や浚渫によって生態系への影響が懸念されており、持続可能な港湾運営の実現には環境基準の強化と監視体制の整備が不可欠である。PASでは、環境影響評価を実施するとともに、再生可能エネルギーの活用、電動港湾車両の導入、省エネ照明の設置など、環境負荷低減策を進めている。さらに、「グリーンポート」認証取得を目指す取り組みも始まり、地域社会や国際機関と連携した環境管理体制の強化が進行中である。

第四に、外資依存構造のリスクも無視できない。港湾開発や周辺経済特区の整備は、中国や日本の支援に大きく依存しているが、国際情勢の変化や地政学的リスクによって投資が停滞する可能性がある。これに対し、カンボジア政府は投資先の多角化を模索しており、ASEAN諸国やインド、韓国との経済連携を強化している。

こうした課題を踏まえた上で、シハヌークビル港の今後の展望としては、「ハード」と「ソフト」の両面からの港湾機能強化が不可欠である。インフラ整備だけでなく、港湾運営システムの高度化、人材育成、環境マネジメントの一体的推進が必要である。加えて、港湾を中心とした地域産業の高度化により、製造業と物流の連携を強化し、シハヌークビルを「製造・輸送・輸出」の一体型ハブとして発展させることも重要である。さらに、脱炭素化と持続可能な開発を視野に入れた港湾運営についても取り組みが求められる。国際基準を意識したESG経営を導入することで、海外投資家からの信頼を高めることができる。今後、これらの課題克服と構造改革が実現すれば、シハヌークビル港はカンボジアの経済発展のみならず、メコン地域全体の物流拠点として新たな役割を担うだろう。

6. おわりに

カンボジアにおける物流は、経済成長を支える基盤として重要性を増しており、とりわけ港湾インフラの整備は、国内外の貿易効率向上に直結する中核的な政策課題である。都市部と地方部の物流格差は依然として残るものの、近年の道路・鉄道・港湾整備や物流サービス産業の発展により、物流環境は着実に改善しつつある。

その中核を担うシハヌークビル港は、貨物取扱能力の拡大や港湾運営の高度化、デジタル化、環境対応などを通じて、

カンボジアの国際貿易を支える基幹インフラとしての機能を強化してきた。これらの取り組みは、港湾運営の効率化や国際基準への対応を可能とし、投資環境の改善にも寄与している。

一方で、近年の中国経済の減速、特に不動産市場の調整は、シハヌークビル市における中国資本主導の不動産・観光開発に一定の影響を及ぼしている。都市部では開発停滞や未稼働施設が見られるものの、港湾物流は縫製業や製造業を中心とする実体経済に支えられ、比較的安定的に推移している。この状況は、シハヌークビルが過度な不動産依存から脱却し、港湾・製造・輸出を軸とした産業構造へと転換する契機とも捉えられる。

加えて、筆者がシハヌークビル港を視察した2025年5月1日には、国際労働デーの式典が同港で開催されており、フン・マネット首相も出席していた。同首相は演説の中で、「シハヌークビル港は日本の支援により発展してきた港であり、日本の港といわれるほどカンボジアは感謝している」と述べ、日本の長年にわたる協力への謝意を示した。この発言は、港湾整備や運営能力向上において、日本の支援が引き続き重要な役割を期待されていることを象徴するものである。

このように、カンボジアの物流環境は改善途上にあるが、シハヌークビル港を中心とした港湾機能の強化は、今後も同国の経済成長とASEAN域内経済への統合を支える重要な要素である。外部経済環境の変動リスクを踏まえつつ、港湾の近代化と周辺物流機能の高度化、環境配慮型運営を一体的に進めることで、持続可能で競争力のある物流拠点としての発展が見込まれる。

【参考文献】

- 1) 東亜建設工業
<https://www.toa-const.co.jp/company/release/2023/231225.html>
- 2) Embassy of Japan in Cambodia
<https://www.kh.emb-japan.go.jp/economic/sez/sez.htm>
- 3) JETRO
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2022/11/5827c637a83a1cd9.html>
- 4) Port Autonome de Sihanoukeville
<https://www.pas.gov.kh/en>
- 5) JICA[The Data Collection Survey on International Logistics Function Strengthening in the Kingdom of Cambodia Final Report]
<https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12340162.pdf>
- 6) ASEAN Briefing[Cambodia's 2025 Economic Outlook and Investment Opportunities for Foreign Investors]
[https://www.aseanbriefing.com/news/cambodias-2025-economic-outlook-and-investment-opportunities-for-foreign-investors/OECD\[OECD Competition Assessment Reviews CAMBODIA LOGISTICS SECTOR\]](https://www.aseanbriefing.com/news/cambodias-2025-economic-outlook-and-investment-opportunities-for-foreign-investors/OECD[OECD Competition Assessment Reviews CAMBODIA LOGISTICS SECTOR])
- 7) OECD[OECD Competition Assessment Reviews CAMBODIA LOGISTICS SECTOR]
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2021/07/oecd-competition-assessment-reviews-logistics-sector-in-cambodia_9b279418/8b2c48d0-en.pdf

【台湾・マレーシア】 航行安全を起点とする海上保安協力の設計



森 征 雄 貴
運輸総合研究所
研究員

2026年1月19日～22日・2月3日～4日

1. 海外現地調査の背景と航路標識（AtoN）管理の重要性

2026年1月19日から22日にかけて台湾において現地調査を行い、また2月3日から4日にかけてマレーシアにおいてマラッカ・シンガポール海峡に関する国際ワークショップに参加し、シーレーン沿岸国における航路標識管理及び航行安全対策の実態と課題を調査した。台湾海峡やマラッカ・シンガポール海峡は世界の貿易の大動脈であり、航路標識（Aids to Navigation：AtoN）の維持管理や、航行安全に関する情報の取り扱い、安全な通航の基盤を構成する。一方、航行安全は施設を整備すれば足りる性格のものではなく、適切な運用により、その実効性を担保する必要がある。また、近年は、ドローン等の新技術の普及により、効率的なAtoNの維持管理のみならず、周辺海域の状況を把握しながら、異常な活動などの兆候を早期に検知し、対応につなげていくことにも活用できる可能性も有り得る。出張では、こうした問題意識の下、台湾において灯台の現地視察及び関係者との意見交換、関連企業の視察等を行い、マレーシアにおいては、マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズムの下で開催されたワークショップに参加し、実務上の論点と最新動向を把握した。

2. 台湾における灯台網整備の歴史と新技術活用の可能性

台湾出張では、AtoN関係者及びドローン関連企業へのヒアリング並びに現地視察を通じ、台湾海峡における航行安全の歴史及び新技術活用の可能性に関する情報収集を行った。特に印象的であったのは、台湾燈塔協会の案内により白沙燈塔（灯台）を視察し、台湾における灯台網整備の歴史的経緯と、その価値が今日の交流にも接続している点を確認できたことである。台湾周辺においては、日本統治時代に日台航路及び南洋航路の開設に伴って台湾沿岸及び澎湖に灯台網が体系的に整備された。この時期に高雄及び安平灯台の改修に加えて17の灯台が建設されたとのことで、台湾海峡を含む周辺海域における航行安全の基盤形成に、日本が歴史的に一定の役割を果たしてきたという点を、現場で捉え直す機会となった。また、白沙岬燈塔と犬吠埼灯台の姉妹関係を目指す動きを契機として、桃園市と千葉県銚子市は2022年に友好交流協定を締結していることも興味深い。航行安全を支える施設が、単なる交通インフラにとどまらず、地域間の結びつきを強める媒体になり得ることを、現地で具体的に実感した。

AtoNの維持管理は、航行安全を確保する上で不可欠である

一方、船舶による巡回・点検には、時間と費用の両面でのコストが課題となり、広範な海域を継続的に監視することには限界がある。こうした課題を踏まえ、効率的な維持管理手法の可能性を検討する観点から、宇宙及びドローン関連企業の視察を実施した。宇宙関連企業TiSpaceは、台湾で唯一ロケット事業を展開しているという独自性を背景に出資を集め、2016年に創業された新しい企業である。また、同社の技術基盤を活かして、2022年にはドローン専門企業Rayvatekが設立された。Rayvatek社製ドローンは小型でありながら長時間飛行が可能であり、台湾の海洋安全保障関係者の間でも、監視及び捜索救助への活用が具体的に検討されているとの説明があった。これらの特徴は、AtoNの点検においても、船舶中心の運用を単に代替するものではなく、これを補完しつつ、点検頻度を向上させ、また、コスト面での負担の軽減を同時に実現し得る点で有効であると考えられる。特に、迅速に現地確認を行える点は、AtoNの機能低下や損傷を早期に把握し、航行安全上のリスクを最小化する観点から重要である。ドローンを活用することで、広域を網羅的に把握した上で、人員や船舶といったアセットを必要な地点に集中させるといった、より合理的な維持管理体制の構築できる可能性がある。

加えて、台湾海峡における海底ケーブル切断事例といった重要インフラを取り巻く懸念事項について海洋安全保障関係



白沙燈塔

者から情報を得たことは、AtoNの監視に使用する技術が、狭義の海上交通安全にとどまらず、より広い海域監視や異常事象の早期検知、重要インフラ保護といった横断的課題にも接続し得る可能性を検討するきっかけとなった。ドローンを安全保障協力の文脈で前面に掲げるのではなく、AtoNの維持管理という「航行安全」という国際公共財の提供を高度化する手段として活用することにより、政治性を相対的に抑えつつ、受け入れやすい協力パッケージとして提示し得る可能性がある。実際、AtoNの点検・障害確認・復旧判断等にドローンを活用することは、海域の安全確保に直結し、沿岸国側にとっても導入目的が明確であるため、協力の入口として設定しやすいと考えられる。さらに、その運用を通じて海域の見える化を下支えし、必要に応じて他用途へ展開し得る基盤にもなり得る。航行安全という受け入れやすい協力領域から着手しつつ、その成果が結果として海洋状況把握（MDA）の強化にも波及し得るという点は、今後の協力を設計する上で重要な視点となろう。



Rayvatek社製ドローン

3. マレーシアでのワークショップを通じた実務課題の共有と法執行支援

続いてマレーシアでは、「TECHNICAL WORKSHOP ON THE AIDS TO NAVIGATION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE」に参加し、マラッカ・シンガポール海峡におけるAtoN管理の実務について理解を深めた。本ワークショップは、国連海洋法条約第43条に定められた国際海峡における沿岸国と利用国の協力の精神に基づき、世界で初めてその協力の在り方を具体化した「協力メカニズム」の枠組みの下で実施されたものであり、ポートクランに所在する海事局海事訓練センター（MATRAIN）において開



海事局海事訓練センターの看板とワークショップのバナー



ワークショップの様子

催された。本ワークショップには、インドネシア、マレーシア、シンガポールの海峡沿岸国に加え、ASEAN全加盟国及び太平洋島しょ国からもAtoN管理当局者が参加し、座学に加えて関連施設の見学等も含む多様なプログラムで構成されており、AtoNの維持管理に必要な実務的知識及び技能の習得が図られていた。

各国が課題を共有しあうセッションでは、船舶がAtoNに接触し、これを損傷させる事案が同海域において多発していることが、複数の参加国から共通の課題として報告された。これに関連し、日本から、ブイが船舶と接触した際にスプレーを噴射して当該船舶をマーキングする技術を紹介したところ、参加国から強い関心が示された。こうした議論を踏まえると、航行安全の確保のみを目的とした支援にとどまらず、AtoNの維持管理と法執行を組み合わせた形での支援を検討する余地があると考えられる。すなわち、同ブイの供与及びその適切な管理を通じた航行安全の確保に加え、当該技術を活用してAtoN損傷事案に関与した船舶を特定し、必要に応じて検挙につなげる仕組みまでを一体的な支援として提供することの検討を行うことは、海洋ガバナンスの向上に繋がる新たな支援になり得る可能性がある。このような支援の在り方は、特定の国や事案を念頭に置いた対応ではなく、国際公共財としての航行安全を確保するための法執行能力の強化として整理することが可能であり、沿岸国・利用国双方にとって受け入れやすい協力の形となり得る。

4. 航行安全を起点とした持続可能な海上保安協力の展望

本調査で得られた知見は、航行安全という国際公共財の提供を軸に据えることで、新技術の活用や法執行との連携を含む協力を、政治性を相対的に抑えつつ設計し得る可能性を示している。とりわけ、AtoNの維持管理を入口とした協力は、各国にとって実務上の必要性が高く、受け入れやすい分野であると同時に、その成果が結果として海域の安全確保や海洋ガバナンス全体の強化にも波及し得る点で意義が大きい。今後は、こうした現場の課題認識と技術的可能性を踏まえ、航行安全を起点とする実務的かつ持続可能な協力の在り方について、具体的な制度設計や支援手法の検討を進めていくことが求められることになるだろう。

【英国】 鉄道業界における人手不足への 対応に関する調査

2026年1月20日～27日



工藤 徹也
運輸総合研究所
研究員



佐々木 崇人
運輸総合研究所
研究員



緒方 あゆみ
運輸総合研究所
研究員

1. はじめに

欧州の鉄道業界における人手不足対策の取組み状況を調査するため、工藤研究員、佐々木研究員、緒方研究員の3名で英国を訪問した。①人材確保・養成、②新規技術によるメンテナンス省力化・無人化、という2つの観点で、鉄道業界における人材不足への対応に関する取組みについて調査した。本レポートでは、その主な内容について報告する。

2. 英国鉄道技能アカデミー (The National Skills Academy for Rail)

英国鉄道技能アカデミー（以下、「NSAR」という。）は、英国の鉄道産業の活性化を目的に、「労働市場動向や人手不足、スキルギャップに関する調査および将来予測と、分析結果の公表や提言」「訓練プログラムの開発」「各種認証および資格付与」等の活動を行う機関である。設立には英国政府が大きく関与しており、建設、エネルギー、水道、食料飲料といった各産業における人材不足への不安から、政府の要請を受けて2010年に設立された。今回の訪問では、NSARが行っている主要な取組みのうち、下記（1）（2）について話を伺った。

（1）アプレントイスシップ（アプレントイス制度）について

アプレントイスシップとは、鉄道業界に限らず、多くの業界において行われている取組みであり、職場での実践的なOJTと訓練プロバイダと呼ばれる教育機関等における座学を組み合わせた育成手法である。英国在住の16歳以上かつ全日制教育を受けていない者であれば、だれでもアプレントイスシップに応募可能である。応募者は、“アプレントイス=見習い”として会社に所属しながら専門技術や知識を習得することが可能である¹⁾。NSARは英国の鉄道業界におけるアプレントイスシップの制度基準の策定を行っている。その概要は以下の通りである。

- ・アプレントイスシップでは、ハードスキルだけでなく、ソフトスキルも重視している。これは、英国鉄道安全標準化委員会の研究により、過去の重大事故の要因が知識・技能の不足だけでなく、慣れや慢心といった人的要因にも起因することが示されたためである。
- ・アプレントイスは一定の知識を持って入社する大学卒業者と異なり、知識がない状態で入社するケースが多いため、

企業側の手厚い支援が必要である。そこでNSARは、アプレントイスを雇うことへの不安を抱える中小企業に対して、「フレキシ・ジョブ」という仕組みを整えている。この仕組みにおいては、NSARが企業の代わりにアプレントイスの雇用主となり、研修機関探しや給与支払を担う。こうして企業側のアプレントイス受入れのハードルを軽減することで、鉄道業界におけるアプレントイスの増加を期待している。

（2）Skills Intelligence Modelについて

Skills Intelligence Model（以下、「SIM」という。）は、鉄道業界に従事する職員の労働力データ（年齢、性別、職種、企業名、勤務地等）を集約し、将来の人材・スキル需要を“見える化”するプラットフォームである。このモデルは毎年NSARのデータ分析チームによって更新、報告されている（図1）。SIMを活用することで、各企業は持続可能性や将来計画等に関する効果的な意思決定が可能となる²⁾。本モデルに関するインタビューの概要は以下のとおりである。

- ・労働力データの提出は任意であり、会員企業との信頼関係により提供を受けている。乗務員等に関する情報は鉄道運行を担う会社から直接データ提供を受けており、保守係員等に関する情報は鉄道インフラを保守・管理する会社の従業員管理システムから情報を取得している。本システムでは、英国鉄道業界における現場社員の安全管理と作業資格管理を目的としたプラットフォームが整備されており、登録社員の作業資格の取得状況や、教育訓練履歴等がリアルタイムで管理されている。これらの情報提供により、NSARは鉄道業界の約90%の労働力データを把握している。

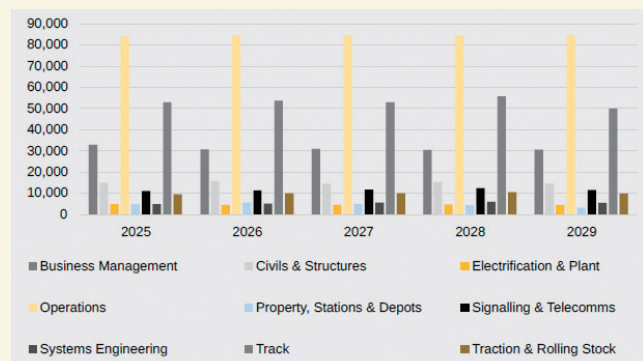


図1 将来必要となる労働力（分野別）に関する報告例
（出典：NSARのAnnual Rail Workforce Survey 2024）

- ・NSARは、各社から収集した労働力データと鉄道業界における投資計画の2つのデータを組み合わせることで、将来的に必要な労働力と現状とのギャップを比較分析している。将来の労働力予測では、想定される鉄道業界への投資額をシステム上に入力すると、その投資を遂行するために必要な人員数を予測できる。ギャップ分析では、現在の人員数と将来必要となる人員数を比較し、将来的な人員数の過不足を予測することができる。これにより、不足が見込まれる職種の特定や人員の再配置に活用される。



NSARでのインタビューの様子

3. シーメンス (Siemens Mobility UK)

Siemens Mobility UKは、車両および鉄道信号の設計・製造・導入から保守に至るまでのサービスを提供している。今回訪問したSiemens Mobility UKのチップナム拠点（イングランド南西部）は、鉄道需要の高まりを受け、1897年に設立され、本年7月に同じチップナム内で拠点の移設を控えている。今回は、メンテナンスの省力化を可能とする現在開発中の2つのシステムについてインタビューを行った。

(1) Rail Maintenance Supervisor

Rail Maintenance Supervisor（以下、「RMS」という。）は、転てつ器等の軌道上の各鉄道設備のデータをクラウド上で蓄積・分析し、それぞれの設備の健全度を「見える化」し、故障の発生予測をすることで保守作業の省力化を図るシステムである。本システムに関するインタビューの概要は以下のとおりである。

- ・RMSは、熟練者のノウハウへの依存度の高さ、保守作業に係るコストの増大、軌道沿線作業に伴う作業員の安全リスクといった課題を抱える中、よりよい形で列車運行の実現をビジョンに開発しているシステムである。
- ・鉄道設備のメンテナンスが必要な場合、システムは当該設備の設置位置および当該設備への最短アクセスルートを表示する。これにより、作業員は即座に現場に赴くことができる。また、システムは当該設備の問題発生箇所も同時に表示するため、作業員は軌道上で原因特定のための作業を省力化できる。軌道上での作業時間が短縮されるため、安全に対するリスクの軽減にもつながる。
- ・システムにはPCのみならず、スマートフォンからもアクセス可能であり、作業員は現場到着後も操作可能である。

(2) Digital Position Manager

Digital Position Manager（以下、「DPM」という。）は、保守等のために速度制限が必要な区間の情報を、運行管理システム、現場作業員、および車上システムに同時に共有するシステムである。速度制限を要する区間の指定は、デジタル地図上で行う。本システムに関するインタビューの概要は以下のとおりである。

- ・従来、速度制限区間の設定は現場作業員や運転士からの口頭での情報をもとに指令が設定し、指令が他部門に伝達して情報共有していた。現場と指令間の認識の齟齬による設定区間の誤り、速度制限を示す標識設置のための軌道内作業に伴う作業員の安全リスクの増大、手続きが煩雑で数時間を要するといった課題がある。
- ・DPMは、システム上で速度制限を要する区間を選択できるため、認識の齟齬なく、正確に区間を把握することができる。
- ・速度制限区間は20m単位で設定可能である。必要最小限の範囲に限定した速度制限が可能となり、列車運行への影響を最小限にできる。
- ・車両側は速度制限区間に対する速度パターンを生成する。軌道内への標識等の設置が不要となり、作業員の安全リスクの低減につながる。
- ・DPMでは手続きが省力化され、数分程度で情報共有可能になる。



Siemens Mobility UK職員との集合写真

4. おわりに

今回の調査を通じて、英国の鉄道業界における人材不足に対する取組みについて理解を深めることができた。人材の確保・育成と、デジタル技術による保守業務の省力化を一体的に進める姿勢は、限られた人的資源の中で鉄道の安全・安定輸送を維持する上で有効な手法であると考えられる。

これらの取組みは、我が国の鉄道業界における人材不足対策を検討する際の重要な参考事例であり、今後の調査・検討を進める上での基礎資料としたい。

参考文献・出典資料

- 1) GOV.UK, Become an apprentice <https://www.gov.uk/become-apprentice>
- 2) NSAR, Skills Intelligence Model <https://www.nsar.co.uk/services/workforce-planning-old/skills-intelligence-model/>

※は他機関の研究者、*は論文掲載・学会発表等の時点で退職者（職名は3月31日時点）

共同研究調査

テーマ：今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する研究調査

○学会発表等

発表者	タイトル	学会名等	年月
森 大樹* 菅生 康史（研究員） 伊東 誠（特任研究員） 森地 茂（研究アドバイザー）	光学衛星データを用いた、アジアの巨大都市における鉄道整備による都市地域拡大の影響分析（原文は英語）	アジア交通学会（EASTS） 第16回国際大会	2025年9月
小林 渉（研究員）	有料着席列車の利用傾向に関する比較分析	第72回土木計画学研究発表会・秋大会	2025年11月
成澤 拓実* 菅生 康史（研究員） 伊東 誠（特任研究員） 森地 茂（研究アドバイザー）	TODを目的とした光学衛星データを活用した市街化分析手法の提案	第72回土木計画学研究発表会・秋大会	2025年11月

※アジア交通学会（EASTS）での発表については、運輸総研だよりVol.16（2025秋号）P.97～P.99に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori016/dayori016_097-099.pdf



※土木計画学研究発表会・秋大会での小林研究員の発表については、運輸総研だよりVol.17（2026冬号）P.88～P.91に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori017/dayori017_088-091.pdf



テーマ：交通機関の自動化が交通産業に及ぼす影響と対応方策に関する研究調査

○学会発表等

発表者	タイトル	学会名等	年月
長谷川 稜（研究員）	公共交通の自動運転：現状と課題、対応策	Global Mobility Conference（韓国）	2025年9月
長谷川 稜（研究員）	公共交通（バス、タクシー、鉄道）における自動運転導入の効果影響分析と普及加速化に向けた対応策	群馬大学次世代モビリティオープンイノベーション協議会研究会	2025年10月
長谷川 稜（研究員）	バス・タクシー・鉄道の自動運転化における効果影響分析	第72回土木計画学研究発表会・秋大会	2025年11月

※Global Mobility Conferenceでの発表については、運輸総研だよりVol.16（2025秋号）P.101に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori016/dayori016_101.pdf



※群馬大学での発表については、運輸総研だよりVol.17（2026冬号）P.98に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori017/dayori017_098_bottom.pdf



※土木計画学研究発表会・秋大会での発表については、運輸総研だよりVol.17（2026冬号）P.88～P.91に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori017/dayori017_088-091.pdf



テーマ：我が国経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する研究調査

○学会発表等

発表者	タイトル	学会名等	年月
藤崎 耕一 (主席研究員・研究統括)	国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に向けて (原文は英語)	世界海洋フォーラム2025 (韓国)	2025年10月

※世界海洋フォーラムでの発表については、運輸総研だより Vol.17 (2026冬号) P.87に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori017/dayori017_087.pdf



テーマ：海と陸の機能の連携による陸海の結節点の効率化・利便性の向上に関する研究調査

○学会発表等

発表者	タイトル	学会名等	年月
辻本 秀行 (研究員)	コンテナターミナルにおける海陸連携の効率性の改善 (原文は英語)	アジア交通学会 (EASTS) 第16回国際大会	2025年9月

※アジア交通学会 (EASTS) での発表については、運輸総研だより Vol.16 (2025秋号) P.97~P.99に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori016/dayori016_097-099.pdf



テーマ：交通産業GXロードマップに関する調査研究

○学会発表等

発表者	タイトル	学会名等	年月
小倉 匠人* (前研究員)	日本の交通産業のグリーン化——シナリオ分析に基づいた提言 (原文は英語)	アジア交通学会 (EASTS) 第16回国際大会	2025年9月

※アジア交通学会 (EASTS) での発表については、運輸総研だより Vol.16 (2025秋号) P.97~P.99に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori016/dayori016_097-099.pdf



テーマ：海運分野におけるCO₂排出削減に関する研究

○査読論文

発表者	タイトル	掲載誌	年月
和中 真之介* 稗方 和夫* 竹内 智仁* (前任研究員) 谷口 正信* (前研究員)	柔軟なコンプライアンスメカニズムによる船用燃料GHG強度規制のモデルに基づく評価 (原文は英語)	Transportation Research Part D: Transport and Environment	2025年11月

※詳細は「国際海運における燃料新規制の定量的評価モデルを開発」(2025年11月18日プレスリリース)を参照
<https://www.jttri.or.jp/news/2025/20251118003126.html>



○学会発表等

発表者	タイトル	学会名等	年月
久保 尚子 (研究員)	海運CO ₂ 削減に向けた燃料転換	Techno-Ocean 2025	2025年11月

※Techno-Oceanでの発表については、運輸総研だより Vol.17 (2026冬号) P.99に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori017/dayori017_099_bottom.pdf



テーマ：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調査

○査読論文

発表者	タイトル	掲載誌	年月
マハリジャン ラジャリ* (元研究員) 加藤 浩徳 (理事、研究アドバイザー) チェ ソンキョン* (元研究員)	COVID-19下における物流・サプライチェーン強靱化戦略の導入意欲：日本の製造業企業からの示唆（原文は英語）	Logistics	2026年3月

その他

○学会発表等

発表者	タイトル	学会名等	年月
菅生 康史（研究員）	鉄道運賃制度等のあり方に関する勉強会報告	第84回日本交通学会研究報告会	2025年10月
手塚 有希子（研究員）	東京圏における新線整備後の需要定着に関する考察	第72回土木計画学研究発表会・秋大会	2025年11月
新倉 淳史（研究員）	FF-Dataを用いた訪日外国人の国内幹線流動の特性の変化に関する分析	第72回土木計画学研究発表会・秋大会	2025年11月
伊達 真生（研究員）	整備新幹線の並行在来線が果たす地域交通上の役割について	第72回土木計画学研究発表会・秋大会	2025年11月

※日本交通学会での発表については、運輸総研だよりVol.17（2026冬号）P.98に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori017/dayori017_098_top.pdf



※土木計画学研究発表会・秋大会での発表については、運輸総研だよりVol.17（2026冬号）P.88～P.91に概要掲載
https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori017/dayori017_088-091.pdf



○寄稿

発表者	タイトル	掲載誌	年月
菅生 康史（研究員）	持続可能な社会を支える鉄道事業の対応の方向性	『運輸と経済』（2026年1月号）	2026年1月

海外の要人等との直接対話

(1) 宿利会長のシンガポール訪問

2026年1月25日～1月27日

シオウ運輸大臣代行兼財務省上級國務大臣との会談

新型コロナウイルス感染症拡大前以来の会談となり、冒頭、宿利会長より、運輸大臣代行ならびに財務省上級國務大臣兼任への就任について祝意を表しました。これに対しシオウ大臣代行からは、運輸省はシンガポール



国家予算における歳出先として国防省に次ぐ第2位の規模を占めており、その重要性から自身が財務省上級國務大臣を兼任しているとの説明がありました。続いて、宿利会長より、昨年ヤップシンガポール運輸省顧問が参加した米ワシントンでの「日米国際航空シンポジウム2025」(「運輸総研だより」Vol.15 2025 夏号P.14～参照)を例に挙げつつ、アジア太平洋地域における航空市場の成長や、日米シンガポール間の連携強化の重要性について意見交換を行いました。さらに、物流分野において、運輸省およびLTA(陸上交通庁)・MPA(海事港湾庁)を含め、日本とシンガポールとの協力を一層深化させていくことの重要性について、双方で認識を共有しました。

陸上交通庁(LTA) チョウ副長官との会談

宿利会長より、日本では多くのステークホルダーが個別に活動しているのに対し、シンガポールではLTA傘下の鉄道システム会社であるMSI Globalが連携し、極めて効率的な運営が行われている点を評価する発言がありました。これに対し、チョウ副長官からは、シンガポールでは走行可能な自動車の台数を制限しているため、鉄道(RTS・MRT)およびバスなどの公共交通の整備を優先しているとの説明がありました。また、新たなMRT路線の建設については、政府による財源支援が不可欠であり、現在、



予算計画の検討を進めている状況とのことでした。なお、財源については民間資金ではなく、政府が建設国債を発行し、フェーズを分けて工事を進めていく予定であるとの説明がありました。あわせて、フングルーブリーダーからは、鉄道運賃が低水準に抑えられているため、建設コストを抑制することが極めて重要であり、民間主導では対応が難しいことから、政府主導で進めていく必要があるとの説明がありました。さらに、シンガポールとして次に取り組みたい課題として、鉄道の車両やデザインの規格化が挙げられました。

海事港湾庁(MPA) タン長官補との会談

宿利会長より、本年が日本・シンガポール外交関係樹立60周年の節目であることを踏まえ、特に海事分野における日・シンガポール間の協力深化への期待について説明しました。あわせて、グリーン・デジタル海運回廊の取組、ASEANにおけるSAF調査やフィリピン、インドネシアとの物流ワーキンググループの設置を含む長期的な物流分野でのASEANとの協力、日本の造船業や人材育成の課題等について説明しました。これに対し、タン長官補からは、日本とシンガポールは海事分野において協力の余地が大きいこと、港湾のエネルギー転換や代替燃料への対応、人材不足への対応がMPAの重要課題であること、日本の造船技術への期待、さらにシンガポールのASEAN議長国としての役割等について発言がありました。



在シンガポール日本国大使館 石川大使との会談

石川大使と、日本の港湾および物流分野の現状と課題について議論しました。石川大使からは、ローレンス・ウォン首相が昨年11月に行ったメディア・インタビューについて、シンガポールの世論調査では日本は高い信頼を得ており、日本にはASEAN地域において安定的な安全保障上の役割を果たすとともに、日中両国に冷静かつ理性的な対応を求めるといふ、日本の立場を支持する内容であったことについて説明がありました。



ONE ニクソンCEO、野田 Senior Vice Presidentとの会談

宿利会長より、日本の海事産業の振興やシーレーンの安全確保、サプライチェーンの強靱化に向けた取組について説明した上で、2026年4月以降、欧州航路において日本直行サービスが釜山でのフィーダーサービスに変更されることへの懸念を示し、ONEの海運市場や日本に対する認識について質問しました。これに対し、ニクソンCEOからは、ONEは船舶の大型化によるコスト削減とサービス品質の向上を重視しており、その前提として港湾の受入能力や生産性、特にターンアラウンドタイムの短縮が極めて重要であるとの説明がありました。



欧州およびシンガポール港湾の混雑に加え、日本港湾におけるバース運用の柔軟性不足、荷役体制の分断、ターンアラウンドタイムの長期化等により遅延が頻発し、ネットワーク全体の定時性を確保できなくなったことから、同サービスを停止したとの説明がありました。その結果、欧州航路については、日本から釜山へフィーダー輸送（約2,000TEU級、週2便）を行い、釜山からロッテルダムへ直行する形に変更したものの、日本発着貨物の輸送日数自体は大きく変わっていないとのことでした。また、日本の多くの港湾では喫水16~17m級・12,000TEU級以上の大型船の受入が困難であること、バース調整に関する規制が厳しく柔軟な運用ができないこと、さらにターミナル運営が船社別に分かれており非効率となっていることが、日本寄港を維持できない構造的要因であるとの認識が示されました。その上で、日本市場を重視しているからこそ率直に課題を指摘しており、日本港湾の競争力向上に向けて可能な限り協力したいとの発言がありました。

シンガポール鉄道テストセンター 現地調査



シンガポール鉄道テストセンターについて現地調査を実施しました。調査に際しては、チュア元LTA副長官（現MSI Global CEO）の指示のもと、ウィーメンSVP（Senior Vice President）、ウェンチョンSVP、プーホックSVPより説明を受けました。同テストセンターは、敷地面積約50ヘクタールを有し、3本の試験線路、運行管理施設、保守・改修作業施設等を備えています。また、シンガポール・ウッドランズとマレーシア・ジョホールバルを結ぶ都市間鉄道（RTS）用車両については、同センターにおいてシンガポール側の試験が実施されたとの説明がありました。同センターは東南アジア初の鉄道試験センターであり、日本企業にも積極的に利用してほしいとの要請がありました。

トゥアス港、都市間鉄道（RTS） 建設現場調査

トゥアス新港湾はシンガポール西部のトゥアス地区に建設中であり、水深23mの岸壁を備え、最終的には年間6,500万TEUのコンテナ取扱能力を有する完全自動化ターミナルとなる計画です。港湾整備は4つのフェーズに分けて進められており、フェーズ1のうち13バースは運用が開始されています。今後、既存のタンジュン・バガー港、ケッペル港、プラニ港を2027年までに移転し、その後パシル・パンジャン港

を統合した上で、2040年代前半に完全稼働する予定です。このうち、五洋建設が担当している埋立工事の進捗状況について説明を受けました。また、シンガポールと対岸のマレーシア・ジョホールバルとを結ぶ都市間鉄道（RTS）についても説明を受けました。五洋建設は、近隣の大量高速輸送システム（MRT）ウッドランズ・ノース駅を建設した実績を有しており、その経験を踏まえ、RTSウッドランズ駅の建設を受注しています。現在、2026年末の運行開始に向けて工事が進められています。RTSウッドランズ駅には入国審査施設が整備される予定であり、MRT駅との高い接続性により、国境を越える新たな移動手段の一つとして期待されています。



左から2人目:田代所長、5人目:江口部長、6人目:内田シニアエキスパート、8人目:星プロジェクトマネージャー

(2) 宿利会長のインドネシア訪問

2026年1月27日～1月31日

インフラ地域開発調整府 オド次官との会談

宿利会長より、日本の公共交通指向型都市開発（TOD）の考え方や、その地方都市への応用可能性について説明しました。続いて、昨年9月の物流シンポジウム「インドネシアにおける効率的な物流の構築を目指して～海ASEANにおける物流の改善～（パート2）」（「運輸総研だより」Vol.16 2025秋号P.34～参照）を踏まえ、物流分野の課題について継続的に議論するための物流ワーキンググループ（WG）設立について説明し、政府・地方政府・民間・学术界が参加する枠組みとして、本年開催予定である旨を述べました。これに対し、オド次官より、日本のTODは商業性やユーザー視点を重視している点が非常に示唆に富んでおり、帰国後にユドヨノ調整大臣や職員とも共有したとの発言がありました。また、物流WGの設立については賛同が示されるとともに、研究開発分野の追加やKPIの設定の重要性について言及がありました。さらに、交通分野における脱炭素については、インフラ地域開発担当調整府と運輸省が共同でロードマップを策定中であり、2025～2030年および2060年を見据え、本年5月に公表予定であるとの説明がありました。



左側:オド次官

インドネシア運輸省 アラン鉄道総局長との会談

宿利会長より、昨年9月の物流シンポジウムに先立つオンライン面談について謝意を伝えるとともに、シンポジウムでの議論を具体化するため、インターモーダル輸送の効率化、物流ハブの構築、DX、人材育成等をテーマとして、物流ワーキンググループ（WG）を立ち上げ、継続的に議論していくことを説明しました。あわせて、今後10年間を見据えたインドネシアの鉄道分野における優先課題について質問しました。これに対し、アラン総局長より、今後10年間の優先課題として、電化の推進、都市部における輸送能力の向上、都市間（高速）鉄道の整備の推進を含む全国的な鉄道ネットワークの拡充、メンテナンスの強化、資金調達の5点が示されました。また、物流WGについては有効な枠組みであり、インドネシア側ではインフラ地域開発調整府がコーディネートすることになるものの、鉄道総局としても協力していきたいとの意向が示されました。



左から2人目:アラン総局長

インドネシア商工会議所（KADIN）アドリアント副会頭（交通担当）との会談

1月30日



左端:アドリアント副会頭

宿利会長より、昨年9月の物流シンポジウムでの議論を踏まえ、より具体的な議論を行う場として物流ワーキンググループ（WG）を本年から開催する旨を説明し、同WGへのKADINの参加を要請しました。これに対し、アドリアント副会頭から、WGへの参加について快諾するとともに、WGのメンバーにインフラ地域開発調整府を必ず含めてほしい旨の要請がありました。さらに、WGの開催と並行して、インドネシアにおける物流改善に関する調査の実施についても要請がありました。

地方都市政府研究所 バンバン所長、インドネシア雇用者協会（APINDO）ディノ インフラ部門チーフとの会談

1月29日



左端:バンバン所長、左から2人目:ディノチーフ

宿利会長より、昨年9月に開催した物流シンポジウムにおいて、バンバン所長がモデレーターとしてパネルディスカッションの司会進行を務め、インドネシアの物流改善に向けた課題を整理し、関係者間で共有することができた点について謝意を伝えました。あわせて、物流ワーキンググループ（WG）を設置する考えについて説明しました。これに対し、バンバン所長からは、WGに、インドネシアの民間物流事業者も参加させることが重要であり、あわせて、彼らが日本の物流を学ぶ機会としてテクニカルビジットを実施してほしいとの要請がありました。さらに、ディノ APINDO（インドネシア雇用者協会）インフラ部門チーフ（ホワイトスカイ・グループ創設者）およびバンバン所長より、バリ島における新空港整備が観光に与える効果について、JTTRIとして研究できないかとの打診がありました。今後は、物流WG開催に向け、議論テーマや参加者等について調整を進めていくこととしました。

インドネシア大学 スタント教授との会談

1月28日



右側:スタント教授

宿利会長より、昨年9月に開催した物流シンポジウムにおいて、パネルディスカッションに参加いただいたことへの感謝を述べるとともに、より踏み込んだ検討を行う場として物流ワーキンググループ（WG）を設置することを説明しました。これに対し、スタント教授からは、WGに参加すべきインドネシア側メンバーとして、荷主側や製造側の観点から、工業省および商業省を含めることが重要であるとの助言がありました。続いて、インドネシアの物流を巡り、国内物流コストの高さや、それが物価に反映されている点について課題が共有されました。あわせて、ASEAN全体を視野に入れた物流プラットフォームの必要性について議論を行いました。

インドネシア鉄道協会（MASKA）ヘルマント会長との会談

宿利会長より、昨年10月のIHRAフォーラムへのMASKAからの多くの参加につき謝意を伝えたのに対し、ヘルマント会長からは、本年7月にMASKAが開催予定の「インドネシア鉄道Exhibition」への参加要請があったほか、日本とインドネシアの鉄道関係者によるワークショップ等を定期的に開催し、情報交換の場を設けることについて提案がありました。これを踏まえ、富田次長より、日タイ鉄道ワークショップ（WS）のこれまでの取組や内容について説明したところ、ヘルマント会長からは、インドネシア鉄道総局も招待したうえで、是非開催したいとの意向が示されました。



オットー元運輸大臣補佐官との会談

宿利会長より、昨年の物流シンポジウムを踏まえ、物流分野における課題について継続的に議論するため、物流ワーキンググループ（WG）の設立について説明しました。また、島嶼国では、マルチモーダル輸送の効率化が重要なテーマであることを指摘しました。これに対し、オットー元補佐官より、現在プティ前運輸大臣とともに交通の接続性向上に関する事業に取り組んでいるとの発言がありました。物流分野については、フェリーやコンテナ船による輸送の調査を進めていること、運輸省にマルチモーダル担当部署が新設されたこと、タイのバンコク港とレムチャバン港の機能分担が円滑に進んだ事例の紹介がありました。加えて、PELINDO（国営港湾会社）の監査役として、パティンバン港については、自動車以外の製品も含めた輸出拡大が見込まれるとの見解が示されました。



ASEAN日本政府代表部 米谷大使との会談

米谷大使からは、地元の食材や文化交流を通じて、日本と各国との人的交流や信頼関係を構築していくことの重要性についての見解が示されました。また、当研究所が担当しているSAF（持続可能な航空燃料）のASEANガイドラインの策定について、ASEAN域内にはSAFの原料が豊富にあり、SAFを普及することによりサプライチェーンの強靱化にも貢献できる旨が伝えられました。宿利会長からは、ASEANは信頼できるパートナーであり、地域内サプライチェーンの強靱化に向けた協力が重要であることを説明しました。また、過去のインドネシアにおける津波災害への支援や災害対応の経験についても話題となり、災害時には、情報収集や関係者間のコーディネーションが困難であることが指摘されました。特に、被災地側から必要とされる物資や支援内容を的確に把握し、円滑な国際協力が行われることの重要性を確認しました。



在インドネシア日本国大使館 明珍臨時代理大使との会談

インドネシアの鉄道および公共交通の動向に加え、インド、オーストラリア、ASEAN 諸国等の周辺国における鉄道ネットワークの整備状況について意見交換を行いました。また、ジャワ北幹線鉄道については、必ずしも新幹線規格に限らず、在来線規格の中で準高速化を図りたいとのインドネシア側の考えが復活する可能性があることについて、榎下公使より説明がありました。これに対し、宿利会長からは、アラン鉄道総局長との会談内容を紹介し、同総局長から示された優先事項として、鉄道の電化が挙げられたこと、また、原油輸入の抑制や鉄道利用の促進を通じた脱炭素化の重要性が強調されていたことを説明しました。これに対し、榎下公使からは、鉄道の電化については、アラン総局長として実施に向けて政権幹部の理解と支援を得られると考えていること、また、原油輸入の抑制は大統領からの指示によるものである可能性が高いとの説明がありました。



中央:明珍臨時代理大使、右側:榎下公使

BSD 都市開発 現地調査

ジャカルタ近郊に位置するBSD Cityについて、JOIN（海外交通・都市開発事業支援機構）およびシナルマスランド社（大手不動産開発会社）の案内により現地調査を行いました。BSD Cityは、インドネシア最大級の総合都市開発事業であり、住宅、商業、業務、教育、医療、レクリエーション機能を一体的に備えた大規模都市として、1984年以来段階的に整備が進められています。本事業には、JOINの支援の下、三菱商事、西日本鉄道、阪急阪神不動産といった日系企業が参画しており、日本の都市開発ノウハウの導入が図られています。視察では、管制管理センター、住宅・商業エリア、公共空間等を確認し、都市全体としての一体的な開発コンセプトや、民間主導による都市形成の状況について説明を受けました。あわせて、シナルマスランド社が新たに建設し、1月28日に開業した鉄道駅「Jatake 駅」についても説明がありました。同駅の整備により、鉄道を軸とした都市開発を一層推進していくとの説明がありました。



視察では、管制管理センター、住宅・商業エリア、公共空間等を確認し、都市全体としての一体的な開発コンセプトや、民間主導による都市形成の状況について説明を受けました。あわせて、シナルマスランド社が新たに建設し、1月28日に開業した鉄道駅「Jatake 駅」についても説明がありました。同駅の整備により、鉄道を軸とした都市開発を一層推進していくとの説明がありました。

在インドネシア日系企業等関係者との意見交換

- *ジャカルタ・ジャパン・クラブ運輸部会 落合代表理事、藤居理事、安藤氏
- *JICAインドネシア事務所 竹田所長、中島企画調査員、佐藤所員

(3) 奥田専務のタイ・バンコク訪問

2026年1月18日～1月22日

タイ国政府観光庁（TAT）パッタラアノン国際マーケティング担当副総裁との会談

奥田専務から、2023年以降継続してきた日タイ観光ワーキンググループ（WG）に対するTATの協力を謝意を表明するとともに、同WGを通じてTATとJTTRIの協力関係が強固なものとなっていることを確認しました。あわせて、2月開催の「第6回日タイ観光WG」（本誌P.12～参照）の概要について説明を行いました。これに対し、TAT側からもこれまでの協力に対する謝意が示されるとともに、TAT福岡事務所長の派遣予定者および第6回日タイ観光WGに出張予定の担当者の紹介がありました。また、TATからは、2026年に向けた戦略として、日本の若年層や教育旅行の誘致を重点的に強化する方針が示され、日本の若い世代がタイを目的地として選び、現地文化に触れる機会を創出したいとの意向が表明されました。さらに、日本の多様な観光列車のノウハウを活用し、タイにおいても移動そのものを楽しむ鉄道観光（スロートラベル）の普及を目指す考えが示されました。これを受け、奥田専務からは、「第3回日タイ鉄道ワークショップ」では「観光と鉄道」をテーマに議論する予定であり、ご指摘のテーマについても候補としたいとして、TATの協力を要請しました。また、引き続きタイ運輸省鉄道局とも相談していく旨を説明しました。



左端:パッタラアノン副総裁

タイ観光スポーツ省（MOTS）ボンコトラス政策・国際部長との会談

奥田専務から、これまでの日タイ観光WGに対する関係者の協力を謝意が示されるとともに、2月開催予定の「第6回日タイ観光WG」の概要について説明しました。また、日本側が提示した行程案を基に、DMO（観光地域づくり法人）の先進事例の共有を中心として、日タイ双方で連携していくことを確認しました。MOTS側からは、和歌山県について、現状ではタイ人観光客は少ないものの、精神性やご利益への関心の高さを踏まえると大きな潜在力があるとして、強い関心が示されました。また、両国の観光実績を共有するとともに、タイ側からは、訪問者数のみならず地域経済への寄与を重視する観点から連携を強化したい旨が示され、2月の訪日を重要な機会と位置づけているとの説明がありました。



在タイ日本国大使館 大鷹大使との会談

大鷹大使から、中国・ラオス準高速鉄道に乗車した経験について説明があり、国境駅周辺における中国の影響を含め、その実態が紹介されました。奥田専務からは、インドネシアのジャカルタ・バンドン高速鉄道への乗車について紹介した上で、インドネシア高速鉄道やベトナム高速鉄道計画の動向、高速鉄道を活用した貨物輸送の事例等を題材に意見交換を行いました。観光分野については、大鷹大使から、タイ人観光客は日本を年に複数回訪問する傾向があり、旅行先の選定においてインフルエンサーの影響が大きいとの指摘がありました。このほか、タイの最新の政治情勢についても説明がありました。



チュラロンコン大学交通研究所（CUTI）アピワット副所長との会談

CUTI側から奥田専務に対し、地域公共交通の維持・確保に関する資料（法制度・補助制度）の提供に対する謝意が示されました。また、CUTIの内山研究員から、当該資料の内容を踏まえ、自身が取り組んでいる研究について説明が行われ、少子高齢化下における地域公共交通の持続可能性に関する問題意識が共有されました。あわせて、アピワット副所長から、バンコク郊外部や地方部において、プラットフォームや日本のモデルを活用し、持続的かつ循環的な地域公共交通サービスの検討を進めている状況が紹介され、日本の取組が参考になるとの認識が示されました。一方で、タイでは地方自治体が交通政策に関与しているものの、予算不足や人材不足が課題となっている点が指摘されました。これらを踏まえ、奥田専務とアピワット副所長との間で、日タイ鉄道ワークショップを参考に、タイ運輸省陸上交通局および国土交通省の参加を得て、地域公共交通の維持・確保をテーマとしたワークショップを開催し、郊外部・地方部の交通や少子高齢化と交通をテーマに実務的な意見交換を行うことも一案であり、今後検討を進めていきたいとの認識で一致しました。



在タイ日系企業等関係者との意見交換

*バンコク日本人商工会議所（JCC） 杉本運輸部会会長、石井専務理事

(4) 奥田専務のワシントンD.C. 訪問

2026年2月2日～2月8日

全米公共交通協会（APTA）モレット Vice President、グゼッティ Vice President との会談

3月26日開催の「日米鉄道シンポジウム2026」について、登壇者の調整状況、マーケティング対応、パネル進行案等を中心に意見交換を行いました。APTAからは、登壇者に関し、基調講演候補者およびパネル登壇候補者との調整状況について最新情報が共有されたとともに、パネルの進行等についても議論を行い、今後モデレーターと調整を行うこととしました。また、シンポジウム前日にAPTA主催で予定されている米国側スピーカーとの意見交換の機会について、謝意を伝えました。



右から2人目:モレットVP、右端:グゼッティVP

連邦交通局（FTA）ロドリゲス課長との会談

JITTIより「日米鉄道シンポジウム2026」の概要について説明したところ、ロドリゲス課長からは、非常に興味深く重要なシンポジウムであるとの評価が示され、FTA内部において幹部を含めて情報共有を行うとともに、当日の参加についても前向きに検討したい旨の発言がありました。また、インフラ投資雇用法（IIJA）に基づく各種プログラムについては、現政権下において一定の政策的な見直しはあるものの、FTAにおける最優先事項が「安全」である点は政権を問わず不変であるとのコメントがありました。さらに、現FTA局長の下では「アクセシビリティ」にも高い優先度が置かれているとの説明がありました。加えて、本年10月以降を見据えた陸上交通再授權法案の動向についても意見交換を行いました。



左から2人目:ロドリゲス課長

全米桜祭り協会（NCBF）メイヒュー会長との会談

メイヒュー会長からは、例年JITTI主催のシンポジウムをNCBFの公式プログラムとして実施していることについて、JITTIによる質の高い教育的なシンポジウムが桜祭りに付加価値をもたらしており、大変感謝しているとのコメントがありました。また、2027年には桜祭りが100周年を迎える予定であり、本イベントはワシントンD.C.で最も歴史のあるフェスティバルであるとの説明がありました。さらに、建国250周年との関係については、桜祭りと建国との間に直接的な関連はないため、主要テーマとして取り上げる予定はないものの、関係団体と連携しながら、建国250周年関連イベントの周知を図っていく予定であるとの意向が示されました。



右から2人目:メイヒュー会長

連邦海事局（MARAD）マクドナルド課長との会談

JITTIからは、日本籍船および日本人船員の確保、造船振興策など、日本の海事分野における課題と取組状況について説明を行いました。これに対し、マクドナルド課長からは、有益な情報であるとの謝意が示されました。その上で、米国では米国籍船の隻数が横ばいで推移していることや、米国籍船には米国人船員の全乗が義務付けられていることが共有され、自国船員の確保には大きな困難が伴っているとの説明がありました。また、継続的な技術習得や人材育成の重要性については、日本と同様の認識であるとの見解が示されました。さらに、造船分野においては、自動化や設計の標準化、人材開発などについて同盟国間で協力を進める必要があるとの認識が示されました。今後の日米シンポジウムで海事分野をテーマとする可能性に言及したところ、両国間で造船能力や海上輸送能力の強化に向けた協力を議論することは重要であり、適切な方向性であるとの評価が示され、引き続き意見交換を行うこととなりました。



2月5日

左から2人目:マクドナルド課長

ハドソン研究所 チョウ日本部副部長との会談

米国の海事政策の動向を中心に意見交換を行いました。チョウ副部長からは、大統領令に基づき策定される海事行動計画について、ホワイトハウスによる関係機関との調整状況に関する見解が共有されました。また、日米協力を説明する際には常に米中関係を念頭に置くことが重要であり、覚書に基づく造船ワーキンググループの設置など、合意事項が着実に履行されている点を示すことが有効であるとの指摘がありました。一方で、造船分野では日米間で時間軸や優先順位に違いがあり、その認識の差を調整することがワーキンググループの課題であるとのコメントもありました。あわせて、今後の日米シンポジウムで海事分野を取り上げる可能性に言及したところ、造船能力や海上輸送能力の強化に向けた日米協力を議論することは重要であるとの見解が示されました。



2月4日

右端:チョウ副部長

米国国防大学 グレッシュ教授との会談

FOIP（自由で開かれたインド太平洋）をめぐる米国の動向を中心に意見交換を行いました。グレッシュ教授からは、昨年12月に公表された米国の国家安全保障戦略では西半球の重要性が強調されている一方で、政権内には引き続きインド太平洋地域を重視し、対中政策をおろそかにすべきではないとの立場をとる者も多いとの説明がありました。また、FOIP推進の観点から、太平洋に面するカナダも重要なパートナーであることから、今後は米国に加えてカナダとの連携強化も検討に値するのではないかと指摘がありました。さらに、日米の海上保安機関の連携については、米国が重視するカリブ海地域での不法移民対策や薬物密輸取締りを念頭に、共同訓練や意見交換の機会を設けることが有意義であるとの見解が示されました。なお、関連事項として、新刊「Japan as a Maritime Great Power」が約2か月後に刊行予定であるとの紹介がありました。



2月5日

左から2人目:グレッシュ教授

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 カルダー教授との会談

カルダー教授からは、新たな研究プロジェクトとして「Strategic Islands (戦略的島嶼)」に関する研究を継続しているとの説明がありました。島嶼を取り巻く地政学的環境の変化により、その価値や重要性が高まっているとして、グリーンランドや台湾の地理的戦略性、台湾海峡の重要性、フィリピン海を中心に位置するグアムやパラオの存在などを踏まえ、日米両国として島嶼の戦略的意義に改めて注目すべきであるとの認識が示されました。また、東アジアの秩序維持の観点からは、日米関係の変質は望ましくなく、台湾において現状変更が生じた場合には日米関係全体に大きな影響が及ぶとの見解が共有されました。さらに、日米双方にとってコーストガードを活用した連携・協力が重要であり、海上協力や情報交換をめぐる環境が流動化する中、JITTIがワシントンD.C.に拠点を置き、外交ルートに限らない対話を行うことは有意義であるとの指摘がありました。



左から2人目:カルダー教授

Eno Center For Transportationヒギンス政策担当 Vice Presidentとの会談

ヒギンスVPからは、米国の交通分野におけるシンクタンクであるEno Center for Transportationの取組について紹介があり、大学院生や交通機関職員等を対象とした人材育成プログラムを実施しているとの説明がありました。これらの取組について、今後もJITTIとして協力を継続してほしいとの要請がありました。さらに、陸上交通授権法案をめぐる最近の動向について、法案の可決見通し、主要財源である高速道路信託基金 (HTF) の状況、関連する支援措置の内容に関する見解が示されました。このほか、次世代航空モビリティ (AAM : Advanced Air Mobility)、造船、EV分野など、幅広い交通・産業分野について意見交換を行いました。



右端:ヒギンス政策・国際部長

H4 Advisors LLC ラオ代表取締役との会談

2月4日

ラオ取締役からは、1月にハワイで開催された米国空港管理者協会 (AAAE : American Association of Airport Executives) の年次会合について説明がありました。同カンファレンスでは、航空管制を中心とした議題が主要テーマとなっていたほか、政府閉鎖に伴う予算や補助金の動向についても議論が行われたとのことでした。また、最新のLCC動向として、財政難に直面しているULCC (Ultra Low-Cost Carrier) であるSpirit Airlinesの今後の見通しについても言及がありました。このほか、11月に予定されている中間選挙や、3年後に控える大統領選挙をめぐる政治情勢についても、見解が示されました。

在米日系企業等関係者との意見交換

*在米日本国大使館 岡崎経済公使
*JR東海 北田ワシントンD.C.事務所長等

*北米トヨタ 岡崎VP
*ANA 上坪ワシントンD.C.支店長

インド・National Maritime Foundation (NMF) との ワークショップの開催

2025年12月18日

運輸総合研究所は2025年12月18日にインド・ニューデリーにおいて、National Maritime Foundation (NMF) と共同でワークショップを開催した。NMFは、2005年にインドで最初に設立された非政府組織の海洋シンクタンクで、海洋分野のあらゆる事項に関する独立した政策研究を行っており、2025年10月3日に当研究所との間で5年間の研究交流等に関する了解覚書 (MOU) を締結した。

本ワークショップで議論されたインド洋における海上保安協力の論点について、インドの海洋安全保障体制を踏まえて報告する。

■日印戦略的パートナーシップの重要性と組織構造の相違

昨今、国際秩序の不確実性が高まる中、自由で開かれたインド太平洋 (FOIP) のビジョンを日本と共有するインドは、日本の外交・安全保障政策において極めて重要な戦略的パートナーとなっている。加えて、急速な経済成長及び人口規模を背景に、インドはグローバルパワーとして台頭しており、地域の安定と繁栄を考える上で欠かすことのできない存在となっている。こうした環境の下、海上保安庁 (JCG) とインド沿岸警備隊 (ICG) との連携は、インド太平洋地域における海上の秩序維持や非軍事的な安全保障協力を進める上で、今後一層重要な役割を果たすことが期待されている。

一方で、両者の連携を促進するにあたっては、それぞれの組織構造の違いがボトルネックとなり得る点を考慮する必要がある。日本では、JCGと海上自衛隊の役割が明確に区分されているのに対し、インドではICGとインド海軍が密接に連携しており、それぞれを個別に議論して海洋安全保障を論じることは困難であると捉えられる傾向がある。こうした制度的認識の相違は、合同パトロール、情報共有、能力構築といった協力の進め方にも影響を与え得るものであり、このギャップに対する理解を深めることは、実践的な協力枠組みを構築する上で不可欠である。

■実務的課題を通じたICGとインド海軍の役割関係の確認

そこで、2025年12月18日、インド・ニューデリーにおいて、ICGとインド海軍が担う役割の相違を、実務的な対応を通じて確認し、制度的・運用上の位置付けに関する理解を深めることを目的の一つとして、NMFと共同でワークショップを開催した。本ワークショップには、ICGのみならず、インドの海洋安全保障に関与する関係機関の実務者・有識者及びJCG関係者が参加し、近年インド洋地域で課題となっている密輸、違法漁業、人身取引といった海上における違法・不正

活動 (illicit maritime activities) を題材として、インドにおける海洋安全保障の現場における実務対応について意見交換を行った。その結果、ICGとインド海軍が果たす役割の相違や、各機関が担う機能の位置付けについて、一定の理解を得ることができた。インドにおいては、ICGとインド海軍の関係が制度的・運用的に複層的な構造を有していることから、両者の役割関係を整理して把握すること自体が容易ではない。本ワークショップは、実務的な課題を題材とすることにより、こうした関係性の一端を確認し、今後の協力を検討するための共通認識を形成する機会となった。これらを踏まえると、将来的な日印海上保安協力を現実的かつ持続的に展開していくための前提として、インドの海洋安全保障体制の中でICGとインド海軍が担う役割の位置付けを確認できた点に、本ワークショップの意義があるといえるだろう。

■政策的文脈における第三国支援と将来の協力展望

以上を考慮し、視点をより広い日印海上保安協力の政策的文脈に移すと、ICGは、これまでインド洋地域におけるセキュリティ・プロバイダーとしての地位を確立してきた背景があり、日印海上保安協力は、インド太平洋地域における第三国支援として展開することにより、その価値をより効果的に発揮することができる可能性がある。実際、2025年8月の日印首脳会談により改定された日印安全保障協力に関する共同宣言においても、「インド太平洋地域及びそれを超えた地域における第三国に対する、海洋安全保障及び海上法執行に関するそれぞれの支援における連携」が明記されている。第三国に対する能力構築支援は、こうした政策的方向性とも整合するものであり、日印海上保安協力の有効な展開形態の一つと位置付けられる。本ワークショップは、こうした将来の協力を具体化していく上で不可欠となる前提理解を整理する場として、重要な意義を有するものといえる。



ワークショップの様子

第2回日タイ鉄道ワークショップの開催

2026年1月19日



運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）は、タイ王国運輸省鉄道局（DRT）と共催で「鉄道分野における脱炭素化の推進」をテーマに、第2回日タイ鉄道ワークショップを開催した。

■ワークショップの背景と目的

バンコクでは、都市鉄道の既開業路線延伸や新線事業が次々と計画されている一方で、鉄道に関する様々な課題を抱えている。このような背景を踏まえ、AIROはDRTと協力し、日タイの鉄道行政機関および鉄道事業者などの関係者で広く知見を共有するワークショップを開催している。第2回となる今回のワークショップでは、「鉄道分野における脱炭素化の推進」をテーマとして、日タイ双方の取組などを紹介するとともに、今後に向けた意見交換を行った。

■ワークショップの概要

開催日時 2026年1月19日 13:30～16:55（タイ時間）
15:30～18:55（日本時間）

会場 タイ王国運輸省鉄道局会議室・オンライン

テーマ 鉄道の脱炭素

参加者数 会場22名、オンライン193名

1. 開会挨拶

奥田 哲也 運輸総合研究所 専務理事・AIRO所長【共同議長】

- ・本ワークショップは、運輸総合研究所とDRTが、鉄道分野の共通課題について、実務レベルで継続的に議論する枠組みとして開催するものである。
- ・第2回となる今回は、気候変動への対応およびカーボン

ニュートラル実現を背景とした「鉄道の脱炭素」を主要テーマとする。

- ・政策、技術、制度、事業の各側面から、日タイ双方の取組および知見を共有し、今後の実践的な協力につなげることを目的とする。
- ・本日の議論が、鉄道分野における脱炭素化を着実に推進するための具体的かつ実践的な示唆をもたらすことを期待する。



2. 来賓開会挨拶

アーコム・トゥームピッタヤーパイシット

タイ王国 元財務大臣・元運輸大臣

- ・鉄道分野の脱炭素化は、気候変動対応の観点からも、時代の要請に合致した重要なテーマである。
- ・タイは、気候変動課題への対応と併せ、鉄道の利便性・速度・安全性の向上を目的として、国内外に鉄道網の拡大を進めるとともに、2050年カーボンニュートラルおよび温室効果ガス（GHG）ネットゼロの達成を目指している。
- ・その実現には、国内外の技術やノウハウの導入が不可欠であり、日本の脱炭素戦略や水素技術等を学ぶことができる本ワークショップは、極めて意義深いものである。
- ・本ワークショップを通じた知識共有と協力関係の深化が、持続可能で環境に優しいタイの鉄道・運輸システムの発展につながることを期待する。



3. 基調講演

(1)「鉄道分野の脱炭素化戦略」

小林 信之 国土交通省鉄道局国際課 課長（オンライン参加）

- 日本の鉄道は、2030年代にCO₂排出量の大幅削減（2013年度比▲46%程度）を図り、2050年カーボンニュートラル実現を目標としている。
- 電化区間では、省エネ車両の導入や再生電力の活用を推進している。
- 非電化区間においては、蓄電池車両、水素燃料電池車、非化石燃料の導入など、多様な脱炭素技術を展開している。
- 国土交通省は、鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会で取りまとめた、「鉄道事業そのものの脱炭素化」「鉄道アセットを活用した脱炭素化」「鉄道利用を通じた脱炭素化」の三つの柱で施策を整理している。
- GX投資の推進、税制等の制度整備、車両の技術基準の標準化等を中心に、官民連携による脱炭素化の取組を推進している。日本の鉄道の64%を占める電化区間では省エネ車両や再生電力の活用、非電化区間では蓄電池車両・水素燃料電池車・非化石燃料の導入など、多様な脱炭素技術を展開している。



ている。

- 2023～2037年の行動計画に基づき、バイオ燃料導入、排出規制、運賃政策、低炭素資材、冷媒転換、太陽光発電、カーボンライジング等を体系的に実施している。
- 車両およびインフラ両面の取組により、年間約689万トンのGHG削減を見込み、持続可能な鉄道システムの構築を図る。

Action Plan for Reducing GHG Emissions and Air Pollution in the Rail Transport Sector

Summary of Action Plan (2023-2037)

Thailand reaffirms its commitment to the Paris Agreement and aims to achieve Carbon Neutrality by 2065. Under the **National Strategy (2023-2037)**, the plan emphasizes the development of logistics infrastructure, with a target to **increase the share of rail freight transport to at least 7% during 2023-2027**.

- Objective:** To reduce greenhouse gas emissions in the rail transport sector
- KPI:** Reduction in greenhouse gas emissions from the rail transport sector
- Measures:**
 - Support the rail transport sector in contributing to the **Net Zero Greenhouse Gas Emissions by 2065**
 - Establish an **implementation framework** for reducing greenhouse gas emissions in the rail transport sector, including indicators for monitoring and evaluation
 - Propose appropriate mitigation measures for relevant agencies in the rail transport sector to effectively reduce greenhouse gas emissions
- Long-Term Vision:** Adopt policies and incentives to create a sustainable, low-emission, and modern rail transport system.

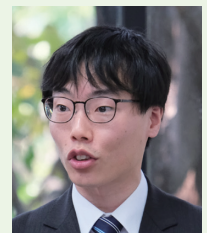
鉄道部門における温室効果ガス削減アクションプラン（アティブー次長の講演資料）

4. ケーススタディ

(1)「日本の鉄道分野における水素の利活用と日本における水素サプライチェーン」

小林 渉 運輸総合研究所 研究員

- 水素利用および水素サプライチェーン構築は、運輸部門の脱炭素化、特に非電化区間の排出削減において重要である。
- JR東日本の水素ハイブリッド試験車両「HYBARI」は、水素列車の技術的可能性を示す好例である。
- 一方、燃料供給インフラの未整備や需要規模の不足は、水素列車の本格的な社会実装に向けた課題である。
- 当研究所の「交通分野における水素の利活用に関する調査研究」（2023～2024年度）の成果より、鉄道と道路交通が連携し、水素ステーションを共用するマルチモーダル型モデルは、需要創出およびコスト低減の観点から有効である。
- マルチモーダルなインフラ共用、地域特性を踏まえた水素供給体制の構築に加え、技術開発、基準・制度整備、人材育成および行動変容の促進が今後の課題である。



4-2. Strategy and Policy Measures MLIT

Strategy toward Railway CN (three pillars)

- Decarbonization of Railway Operation Itself (Rolling Stock, etc.)**
- Decarbonization Utilizing Railway Assets (Station, Depot, etc.)**
- Decarbonization through Rail Use**

■ By 2050,

- Achieve carbon-neutral railway.
- Lead the transport sector in environmental sustainability.
- Support a carbon-neutral society as essential and familiar transportation infrastructure.

■ Toward this goal, in the 2030s, aim to reduce CO₂ emissions in the railway sector **by 46% compared to FY 2013**.

国土交通省のカーボンニュートラルに向けた三つの柱（小林課長の講演資料）

(2)「鉄道分野の脱炭素化戦略」

アティブー・チットラヌクロ タイ王国運輸省鉄道局（DRT） 次長

- タイは、2030年までに温室効果ガス（GHG）排出量を約40%削減し、2050年の脱炭素化および2065年のネットゼロ達成を長期目標としている。
- 運輸部門では、2030年までに約46MtCO₂eのGHG削減を目指し、電化の推進、エネルギー効率化、都市・広域鉄道整備を柱とした対策を展開している。
- 複線化やM-MAP（マスタープラン）等の鉄道投資を通じ、大量輸送・モーダルシフトの促進による排出削減を推進し



Objective

- To accelerate the widespread adoption of hydrogen in Japan's transportation sector, a comprehensive assessment of its current use across the entire sector will be carried out. This assessment will also identify highly-feasible models that take into consideration development of a hydrogen supply chain.

Overview

- Present a feasible and predictable model for social implementation of hydrogen, taking into account the potential for efficiently maintaining and operating a hydrogen supply infrastructure through intermodal and cross-sector collaboration within the transportation sector.
- Consolidate issues to be addressed so as to realize a socially-implementable model and discuss how to solutions will be directed.

Proposed model for rail + on-road linkage

The diagram illustrates a hydrogen supply chain starting from Power Generation Facilities and Hydrogen Production. It shows Imported Hydrogen, Storage, and a Large-Scale Hydrogen Receiving Hub. From the hub, hydrogen is distributed via Pipeline and Storage to a Rail Depot and Fuel Cell Forklift. The Rail Depot includes a Multimodal Hydrogen Refueling Station and a Hydrogen Train. On-Road Vehicles are also shown receiving hydrogen from the Fuel Cell Forklift.

交通分野における水素の利活用に関する調査研究の概要（小林研究員の講演資料）

「交通分野における水素の利活用に関する調査研究」の活動内容・成果は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。

https://www.jttri.or.jp/research/safety/sustainability_hydrogen.html

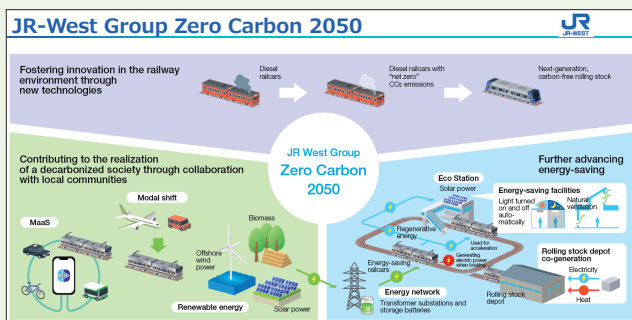


(2) 「JR西日本グループゼロカーボン2050/鉄道分野におけるカーボンニュートラル燃料の活用」

千田 誠 西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部

イノベーション本部環境保護・GX推進室 室長

- ・「JR西日本グループゼロカーボン2050」において、2030年度にCO₂排出量を2013年度比50%削減、2050年のCO₂排出量実質ゼロを目標に設定している。
- ・脱炭素施策は、「新技術による環境イノベーション」「省エネルギーの推進」「地域と連携した脱炭素」の三本柱で推進する方針である。
- ・JR西日本の在来線のうち約37%が非電化区間であり、同区間における脱炭素化への対応が課題である。
- ・非電化区間では、当面はバイオ燃料導入を進めつつ、将来的な水素燃料電池車両の可能性について検討を行っている段階である。
- ・バイオディーゼル燃料は、2022～2024年度の実証試験を経て、2025年11月から岡山県周辺の非電化路線で実用化を開始し、今後はコスト面の課題を踏まえつつ拡大を検討している。



JR西日本グループゼロカーボン2050 (千田室長の講演資料)

(3) 「モーダルシフトに向けた運賃政策の活用」

ドゥアンチャイ・ウォンラック

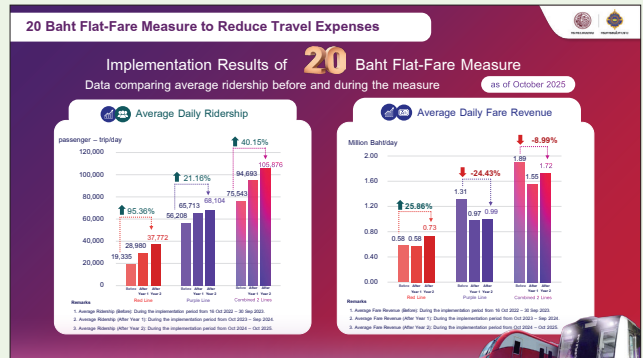
タイ王国運輸省鉄道局 (DRT)
輸送技術担当オフィサー

- ・鉄道へのモーダルシフト促進を目的として、①PM2.5対策としての都市鉄道・路線バスの運賃無料化、②片道上限20パーツの一律運賃、③1日40パーツ定額運賃の三つの運賃インセンティブ施策を実施している。
- ・①運賃無料化は2025年1月25日～31日に実施され、都



市鉄道利用者は39.62%増加し、自家用車利用は高速道路で0.48%、一般道で10.04%減少した。

- ・②20パーツ政策では、レッドラインで95.36%、パープルラインで21.16%の利用増を記録した。同政策により、収益は路線別に増減が生じたものの、公共交通利用促進という観点では一定の効果を確認できた。
- ・③40パーツ定額運賃およびEMV (ICチップ搭載) カード決済の導入により、利用者数や非接触決済利用が増加し、需要分析や将来の運賃政策検討に資するデータが取得できた。



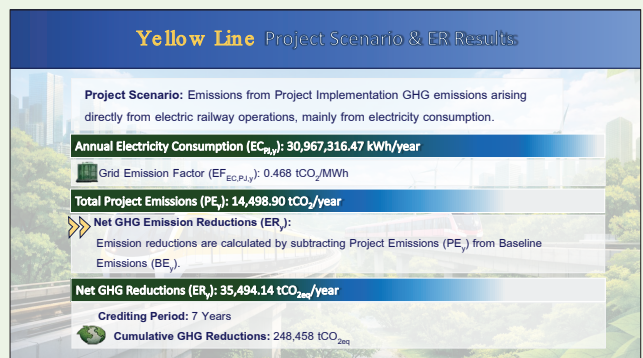
20パーツ政策の実施効果 (ドゥアンチャイオフィサーの講演資料)

(4) 「タイ鉄道セクターにおける炭素クレジット取引の促進」

パナパット・ソムワン タイ王国運輸省鉄道局 (DRT)

鉄道インフラ・ライセンス規制グループチーフ

- ・タイ鉄道分野におけるカーボンクレジット取引促進に向け、T-VER (Thailand Voluntary Emission Reduction Program) 制度を活用した取組を実施している。
- ・カーボンクレジットの算定は、TGO (Thailand Greenhouse Gas Management Organization) の認証基準に基づき実施している。
- ・鉄道が存在しない場合の交通手段をベースラインとし、現地調査データに基づくCO₂削減量の算定を行っている。
- ・イエローラインおよびピンクラインを事例に、7年間でそれぞれ約25万トン、約16万トンのCO₂削減効果を確認した。



イエローライン開業によるCO₂排出量削減効果 (パナパットチーフの講演資料)

・デジタル算定ツールの活用および契約条件・調査方法の工夫が、今後の鉄道分野におけるカーボンクレジット活用において重要である。

5. 質疑応答

◇脱炭素技術について

Q：最も有効な脱炭素対策は何か、経済性も考慮すべきか。

A（千田室長）：単一の解はなく、路線や地域条件に応じて、バッテリー、水素、バイオディーゼル等を組み合わせることが重要である。技術面と経済性の両立を図るべきである。

Q：電化率が低いタイはどの技術を選択すべきか。

A（千田室長）：列車本数が多い区間では電化に経済性が成立する可能性がある。一方で、多くの区間では、非電化のままハイブリッド、バッテリー、水素等を活用した脱炭素化が合理的である。

◇燃料・クレジットについて

Q：バイオディーゼルのコスト競争力と、タイで活かせる点とは。

A（千田室長）：現状では軽油より高価であり、本格的な普及には課題がある。一方で、設備投資を伴わずに燃料転換が可能であり、非電化路線の脱炭素化に向けた第一歩として有効である。

Q：カーボンクレジットの期間が7年であり、ベースラインのパターンが毎年変わる理由とは。

A（DRT）：7年は、TGOの規則において事業が安定段階に入る期間として設定されている。ベースラインについては、交通行動の変化を反映するため毎年再調査が必要である。なお貨物分野のクレジットについては、現時点では規則が未整備であり、今後の検討課題である。

Q：海外向けクレジットであるプレミアムT-VERの購入国とは。

A（DRT）：現在は登録および審査段階にあり、発行や国際取引の実績はまだない。

◇運賃施策・効果について

Q：PM2.5対策としての運賃無料化は鉄道とバスの両方が対象か。

A（DRT）：対象期間中は、都市鉄道および路線バスの双方を無料とした。

Q：運賃無料化はPM2.5低減に効果があったか。

A（DRT）：一定の改善は確認されたが、農地の野焼きや周辺国からの越境汚染の影響が大きく、運賃施策単独による効果は限定的であった。

Q：20パーツ政策および40パーツ定額運賃施策の期間と内容とは。

A（DRT）：20パーツ政策は2023年10月に開始し、2年ほど継続している。40パーツ定額運賃施策は1日の上限運賃制度として2025年12月1日に開始し、1年ごとに検討・更新する。

Q：20パーツ政策による収益減への対応とは。

A（DRT）：政府と事業者との契約に基づき、収益減は政府が

補填することを前提に、閣議承認の上で実施している。

◇政策・体制について

Q：グリーン施策に対する国土交通省の支援とは。

A（小林課長）：省エネルギー車両やハイブリッド車両導入に対する税制優遇措置や、バイオディーゼル開発に対する国費補助を実施している。

Q：TGOの所管と位置付けとは。

A（DRT）：資源・環境省所管の独立機関であり、分野横断的にカーボンクレジット市場を推進している。

◇市民意識について

Q：市民の脱炭素に対するコスト負担意識の状況は。

A（DRT）：植林や再生可能エネルギーなど市民参加型の取組は存在するが、全体としては初期段階である。モーダルシフトは、市民参加を促す有効な手段の一つである。

6. 閉会挨拶

奥田 哲也 運輸総合研究所 専務理事・AIRO 所長【共同議長】

- ・今回は、「鉄道の脱炭素化」について、制度・政策・事業・技術の各観点から日タイ双方の取組と課題について有益な発表と議論を実施できた。
- ・国土交通省およびDRTからは、鉄道を運輸部門の脱炭素化を牽引する中核的モードと位置づけ、車両・インフラ・運営を一体のものとして段階的に進める考え方が示された。
- ・日本側は水素利活用やバイオディーゼル等の事例、タイ側は運賃政策によるモーダルシフトとカーボンクレジット活用を紹介し、行動変容を含む総合的な脱炭素アプローチを共有できた。
- ・本ワークショップを通じて実務レベルの協力が一層深化していくことを期待するとともに、次回以降も引き続き議論を行っていききたい。次回のテーマについては、タイ側の要望を踏まえ「鉄道と観光」を候補とし、今後も相談を重ねていきたい。

アティプー・チットラヌクロ

タイ王国運輸省鉄道局（DRT）次長【共同議長代理】

- ・日タイ双方が「鉄道分野の脱炭素」をテーマに、政策戦略、技術、運賃政策、カーボンクレジット制度に至るまで、幅広い情報と知見を共有できた。
- ・水素エネルギーや代替燃料の活用、モーダルシフト促進のための運賃施策、鉄道分野におけるカーボンクレジット取引など、多角的な取組について理解を深められた。
- ・これらの取組は、タイの鉄道インフラおよび運営をより環境配慮型のものとしていく上で重要な示唆となった。
- ・さらに、国際的な基準や潮流を踏まえた、持続可能なカーボンニュートラル実現に資する知見が共有された。
- ・今後も、DRTとAIROの協力関係が、日タイ両国の鉄道分野の持続的な発展を支えていくことを期待する。

■現地調査

◇1月20日 MRTブルーライン駅視察および乗車

1月19日の意見交換の際に、アーコム研究アドバイザーから紹介のあった、意匠性の高いMRT（都市高速鉄道）の駅を視察した。ワット・ポー（涅槃寺）および王宮最寄りのサナムチャイ駅は王宮をイメージしたデザイン、ヤワラート地区

（中華街）最寄りのワットマンコン駅は中華風の装飾が施されるなど、沿線観光地を想起させる地下空間となっている。あわせて、サナムチャイ駅からワットマンコン駅まで実際に乗車し、駅空間と車内動線を含めて確認した。



最寄りの王宮を意識したサナムチャイ駅構内



ワットマンコン駅構内の中華風装飾

◇1月21日 SRTおよびMRTブルーライン視察

マッカサン駅～ファランポン駅、ならびにファランポン駅～バンスー駅の区間において、SRT（タイ国鉄）の普通列車に乗車した。新設されたクルンテープ・アピワット中央駅に

集約されていない、古典的な客車列車の運行実態を視察した。あわせて、バンスー駅からスクンビット駅までMRTブルーラインに乗車し、都市鉄道との接続状況や利用環境を確認した。



SRTマッカサン駅構内のマナーポスター



SRT普通列車



ファランポン（バンコク）駅の展示車両



観光列車（後ろの車両は日本の寝台列車を使用）



新設の中央駅に隣接する旧来のバンスー駅



行商の女性が多く乗車

“You are an amateur.”（この未熟者め！）

この原稿の執筆時点で国際部のワシントン国際問題研究所（JITTI USA）担当が抱えている最大の課題は、3月末にワシントンD.C.で開催の「日米鉄道シンポジウム2026」（APTA（米国公共交通協会）共催）。鉄道のテーマは2年ぶりとなるが、企画のための情報収集や調整はJITTI USAを中心に1年程前から開始。企画案、パネルのイメージ等核となる部分はJITTI USA側で素

案を作成、調整が完了した段階で、日米双方で登壇者探しが始まる。初めて担当した2025年春の日米国際航空シンポジウムでは、議論にASEANを包含することが最大の売り。このため、半年前に旧知のシンガポール（星）航空局長に登壇を打診していたものの、現職航空局長の米国出張は不可との星政府判断。時差の関係でオンライン登壇も無理。持てる限りの人脈を駆使しつつも日々薄氷を踏む思い。結局、これも旧知の前々航空局長にご登壇頂き、事なきを得た。教訓①日米とは全く距離感が異なる米星関係についての認識の甘さ。②アクセスも要チェック（米星首都間には直行便なし）。③ターゲットとなる政府要人にはマメに営業をかける。一体何十年国際畑、交渉畑を歩いて来たのか。こういう時に思い出す戒めは、その昔、日米航空交渉で米側が放ったという手厳しいタイトルの一言。

また、国交省航空局の肝いり案件として、ASEAN各国のSAF（持続可能な航空燃料）の製造・使用拡大に向けたプロジェクトを担当。SAF原料（バイオマスや廃棄物）をICAOに登録し認証を得るノウハウをASEAN各国に移転するため、今秋、ベトナムでのセミナー開催を予定。技術的には素人ながら、国際航空分野における脱炭素化推進への関与も業務のひとつ。

研究員としては、弾道飛行、首都圏空域と航空分野に関する2つの研究チームに参画。但し、「研究すること」自体がアマチュア、というよりも完全な「トーチロ」状態。諸先輩方からひとつひとつ教えを受けて七転び八起き。否、七転八倒か。

主任研究員 水田 早苗

【専門分野】 航空、航空交渉
【在籍期間】 2024年11月～



視野を広げ、思考を深める

着任からおよそ1年が経過しました。現在は、「物流の強靱化」「コンテナの降ろし取り」「混雑空港の空域」に関する3件の共同研究に携わっています。とりわけ物流の強靱化に関する研究調査では主担当として、被災後の経済活動を支える物流に着目し、インフラ・制度・輸送といった側面をモード横断的に捉えながら、物流の実態分析を行い、政策的示唆の提示に向けて取り組んでいます。テーマが幅広いことから、いくつかのケースを想定して解像度を高めながら研究を進めています。社会基盤としての物流をいかに強靱なものとするかは重要な課題であり、その難しさと奥行きを日々実感しています。

また、当研究所は海外案件が多く、国際経験を積む機会にも恵まれています。昨年9月には、第28回日中運輸経済技術交流会議に参加するため中国へ出張しました。本会議は、中国国家発展改革委員会総合運輸研究所と国土交通省および当研究所との間で、運輸政策や運輸事情全般に関する情報交換を目的として、概ね毎年開催される会議です。今回は「交通・物流と産業の融合」「都市圏の交通発展」「緊急物流（緊急物資輸送）」の3議題が設定され、私は「交通・物流と産業の融合」セッションにおいて「港湾と臨港産業」をテーマに発表しました。中国側研究者との率直な議論を通じて、課題認識や政策形成の背景にある思考枠組みに触れることができ、視野を広げる貴重な機会となりました。

日々の業務では、さまざまな専門知識を持つ研究員が集まり、日常的な議論を通じて調査研究が進められています。思考の“空域”を広げるには対話が欠かせませんし、ときには自らの前提をいったん“降ろし”、新たな視点を“取り”込む柔軟さも求められます。そうした積み重ねが、自分の考えを少しずつ“強靱化”していくのだと感じています。研究テーマに学びながら、今後も自身の思考を少しずつ深めていきたいと思えます。

研究員 坂本 渉

【専門分野】 空港、港湾
【出身組織】 国土交通省
【在籍期間】 2025年4月～



「人に学ぶ」1年

2025年4月より、建設コンサルタント会社の株式会社建設技術研究所から出向している佐野と申します。着任当初、屋井所長から「ここでは、これまでの業務とは違うことを経験してもらおう」と言葉をいただき、その期待に応えるべく、新しいテーマに意欲的に取り組んでまいりました。

共同研究では、新モビリティの社会的受容、コンテナターミナルの効率化、鉄道物流の強靱化という3つのテーマを担当させていただいています。受託業務については、鉄道分野の計画や整備効果分析に従事し、これまで培ってきた道路・交通計画の経験をどのように応用できるかを意識しながら業務を進めています。

研究所では、プロパーの方々に加え、国土交通省、鉄道・物流事業者、コンサルタントなど、私より若く、多様な経歴を持つ出向者と議論する機会が多く、皆さんが自主的でエネルギーに研究を進める姿に日々刺激を受けています。また、屋井所長との共同研究の打合せ、各種委員会、行政・民間の要職の方々の講義やシンポジウムなど、最前線の現場を知る方々から直接学べる機会は、非常に貴重で有益な経験となっています。

少し前になりますが、私は日本の観光学・景観学の先駆者である鈴木忠義先生を塾長とした「当て塾」で学んでおりました。当て塾には、鈴木先生の弟子・孫弟子にあたる幅広い世代の技術者が集まり、地域や社会に向き合う視点を共有しながら学び合う場がありました。鈴木先生が示されてきた「人に学ぶ」「現場をよく見る」という姿勢は、研究所での議論や共同研究の場でも大切にしたい原点だと、改めて感じています。

働き方の面では、AIを積極的に活用し、AIに任せる部分と自分で考える部分を整理しながら、生産性向上にも取り組んでいます。

1年間の成果の一部は、途中経過も含めて外部に発信する機会がありました。今後も関係者の皆さまにとって有意義な報告ができるよう努めてまいります。どうぞよろしくお願いいたします。

研究員 佐野 薫

【専門分野】 道路計画、交通計画
【出身組織】 株式会社建設技術研究所
【在籍期間】 2025年4月～



運輸総合研究所で得た財産

2025年4月に西日本鉄道株式会社（西鉄）から運輸総合研究所に派遣され、1年が経ちました。西鉄では、鉄道の運行に欠かせない信号・通信保安設備の設計や工事管理、中長期投資計画の策定等に従事してきました。踏切等の鉄道信号分野の業務を中心に携わってきたことに加え、出身地の福岡以外で生活した経験がなかったため、「研究という仕事が務まるだろうか」「満員電車の東京生活に順応できるだろうか」と不安を抱えてのスタートでした。

現在、研究所では主に3つの業務を担当しています。1つ目は、鉄道の新線建設や改良計画に関する需要予測や収支採算性を検証する受託調査（コンサルティング業務）です。これまで踏切では“開かず”にしないための工夫を重ねてきましたが、今は鉄道事業そのものが行き詰まらないための将来需要や採算性を分析しています。目の前の安全確保から、鉄道の持続可能性を考える視点へと視野が広がりました。2つ目は、共同研究「今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究」における「駅周辺施設・駅勢圏人口と鉄道利用との関係分析」です。データ分析の世界は、信号現示のように明確な答えが示されるわけではありません。転てつ器で進路を選ぶように、さまざまな条件を考慮しつつ、慎重に判断しながら最適な方向性を探っています。3つ目は広報業務です。本機関誌『運輸総研だより』の編集及びSNS（X：旧Twitter）の中の人を担当しています。研究成果をより多くの方に届けるため、専門的な内容をわかりやすい表現に置き換え、ビジュアル面での工夫も心がけています。

また、航空、物流、コンサルタント、国土交通省等、多様な分野からの派遣者と共に働き、日々の議論や何気ない会話からも多くの学びを得ています。異分野の方々との交流は、私にとって貴重な財産です。

さらに、東京大学公共政策大学院での授業聴講や空港・港湾・物流施設の現地視察、研究所で築いた人脈を通じた鉄道他社の現場見学や意見交換等、知見を広げる機会にも恵まれました。今後は、海外の鉄道施策や都市交通の先進事例を現地で学び、国際的視点を取り入れた分析へと発展させ、その成果を研究活動や派遣元である西鉄への還元につなげたいと考えています。研究所で得た経験と知見という「財産」を、自身の成長だけでなく、世の中の役に立つよう、今後も研鑽を重ねていきます。

研究員 中島 弘至

【専門分野】 鉄道
【出身組織】 西日本鉄道株式会社
【在籍期間】 2025年4月～

一步引いた目線で鉄道を追いかけた貴重な時間

運輸総合研究所に着任し、早いもので約1年が経過しようとしています。私はこれまで15年近く、鉄道電気部門の第一線に身を置いてきました。保守業務を皮切りに、施工管理、設計、さらには企画・管理部門まで、鉄道電気に関する一通りの業務を経験してまいりました。これまでは常に「現場」を間近に見てきましたが、本研究所においては、

一步引いた客観的な立場から業界全体を俯瞰し、「これからの鉄道はどうあるべきか」を深く考える日々を過ごしています。着任当初は、研究という慣れない業務に不安を抱くこともありましたが、先生方や周囲の手厚いご指導のおかげでその不安も払拭され、現在は充実感を持って業務に邁進しております。

現在私が取り組んでいる研究は、「今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究」における「駅周辺施設・駅勢圏人口と鉄道利用との関係分析（駅カルテ）」というテーマです。本研究は、鉄道利用動向の変化を定量的に把握するとともに、駅周辺の機能集積特性を明らかにすることで、最終的に乗降人員の増加へ繋げることを目的としています。人口減少や働き方の多様化、消費行動の変化、新モビリティの台頭など、鉄道を取り巻く環境の変化は複雑であり、要因の解明は決して容易ではありません。しかし、現場で培った知見に基づき、確かな仮説を立てながら分析を進めています。分析にあたっては、「鉄道事業者としての視点」を失わず、現場で見て感じてきたリアリティを大切にすることを常に意識しています。当初は研究的なアプローチとの乖離に苦慮した時期もありましたが、試行錯誤を重ねる中で、少しずつ自分なりの視点が形になってきたと実感しています。こうした成長を実感できるのも、多様なバックグラウンドを持つ研究員が知見を共有し、互いにフォローし合える本研究所の素晴らしい環境があってこそだと深く感謝しております。

将来の鉄道事業について熟考できるこの時間は、私にとって大変貴重なものです。限られた時間を一分一秒惜しむことなく、鉄道のさらなる発展に寄与できるよう、引き続き研究に励んでまいります。

研究員 山下 洋輝

【専門分野】 鉄道
【出身組織】 東武鉄道株式会社
【在籍期間】 2025年4月～



米国の変化を間近に感じた1年半

ワシントン国際問題研究所（JITTI USA）に赴任し、1年半近くが経つところです。出向元の成田国際空港株式会社では空港運営に関する実務的な業務に携わってきましたが、JITTI USAでは、米国等の航空・空港分野に関する調査・研究、日々の情報収集や発信を行っています。研究業務に腰を据えて

取り組むのは初めての経験となるため、試行錯誤しながらも、空港運営についてより俯瞰的な目で捉えることのできる貴重な機会でもあると感じています。米国では、空港の運営形態や収入構造などが日本と異なる点も多いためそれを勉強する一方で、赴任後まもなくして発足した第二次トランプ政権の関連ニュースを追うのも一苦労という感覚でした。米国人からよく、米国での生活はどうかと聞かれることがありますが、（基本はポジティブな回答をするのですが、）「非常に“ユニークな”時期にいたることができて貴重な経験です」と答えると、「とても良い表現だね」と苦笑いと共に返ってくることもしばしばで、米国人から見ても特異な状況なのだと感じます。航空分野では、脱炭素政策の転換や航空管制システムの刷新などの政策の変化が起こっており、引き続き注視していきたいと思っています。また、赴任以来、「航空」と「国際交流」の2回のシンポジウムの開催に担当として携わることができましたが、いずれの回でも、政権交代直後の政府内のセンシティブな状況や政府閉鎖の影響等により、政府機関の登壇者の調整が直前まで難航したことは非常に印象深かったです。

事務所のあるワシントンD.C.は、政府機関に加えて多くの企業や団体の政府渉外担当が拠点を置いており、航空分野についても業界内の交流や意見交換が活発に行われている印象で、関係者が顔を合わせる機会も多く、情報に接する機会が多く持てる点は恵まれていると感じます。そうした地の利や、米国の今を、身をもって経験できる機会に感謝しつつ、引き続き業務に取り組んで参りたいと思います。

ワシントン国際問題研究所 研究員 中村 由季子

【専門分野】 空港、航空、観光
【出身組織】 成田国際空港株式会社
【在籍期間】 2024年10月～



メディア掲載情報

(2026年1月~3月)

見出し	掲載誌等	掲載日
日本交通学会 第84回研究報告会 特別セッション（鉄道運賃セッション） 成果報告 菅生康史 研究員	『運輸と経済』 2026年1月号 (No.943)	2026年1月 1日
日タイ観光ワーキンググループ第6回開催 地域振興へDMOの役割議論 第6回日タイ観光ワーキンググループ	観光経済新聞	2026年1月25日
DMOの使命と役割がテーマ、 運輸総合研究所が日タイ観光ワーキンググループを開催 第6回日タイ観光ワーキンググループ	ツーリズムメディア サービス	2026年1月28日
How the UK ended up building the world's most expensive railway 金山洋一 主席研究員・研究統括	Financial Times	2026年1月28日
「東京までリニアで1時間」 昭和の夢 実現は!? 金山洋一 主席研究員・研究統括	北日本新聞電子版	2026年1月31日
交通運輸・観光分野の現在と未来を聞く 理事長対談シリーズ⑤ 宿利正史 会長	民間外交推進協会 『FEC News』 2026年2月号	2026年2月 1日
日タイ観光学術作業部会、2月13日にオンライン開催 第6回日タイ観光ワーキンググループ	タイ経済 週刊タイ経済	2026年2月 3日 2026年2月10日
JR東日本が「オフピーク定期券」で秘策を練る裏事情/ 果たされていない「3年前の約束」 小林渉 研究員	東洋経済オンライン	2026年2月 7日
インド大都市圏の鉄道整備と沿線開発テーマ 運輸総合研究所セミナー 第5回JTTRIグローバルセミナー	日刊工業新聞	2026年2月13日
観光スポーツ省次官がJTTRIと協力 観光インフラの向上と持続可能な観光地管理の推進へ（原文はタイ語） 第6回日タイ観光ワーキンググループ	Thailand Plus Online	2026年2月14日
[NEWS潮流深層] 快適な街へ 路面電車再評価 JR広島駅の駅ビル2階に 乗り入れた路面電車、「コンパクトシティ」構想の鍵に… 栃木の成功で注目高まるLRTに専門家「住民の幸福度が高まる」 金山洋一 主席研究員・研究統括	読売新聞 読売新聞オンライン	2026年2月18日 2026年2月25日
「戦後開拓者たちの成田闘争」`地続き、の歴史を考える 宿利正史 会長	『Wedge』 2026年3月号	2026年2月20日
日米が鉄道の経済効果を議論、3月ワシントンでシンポジウム 日米鉄道シンポジウム2026	観光経済新聞	2026年3月 3日
最高時速160キロ走行のインド・デリーの近郊鉄道 運輸総研セミナーでトップがスピーチ 第5回JTTRIグローバルセミナー	旅とお出かけ 鉄道チャンネル	2026年3月 6日
社説 公共交通の路線廃止 国は"崩壊"を放置するな 緊急提言「地域交通制度の革新案」	山陽新聞	2026年3月13日
CTで「降ろし取り」普及へ 運輸総研研究報告 効果と課題を整理 第57回研究報告会	物流ニッポン	2026年3月24日
県歴代交通政策課長コラム「交通人の視座」座談会 奥田哲也 専務理事	南日本新聞	2026年3月26日 2026年3月29日

新任研究員紹介

2026年 2月着任

LEUNG ABRAHAM CHIK KEUNG



リウ アブラハム ショク キョウ
研究員

専門分野

地域と都市交通、観光、
持続可能なモビリティ、
イノベーション

主な職歴

香港政府都市計画署
グリフィス大学都市研究所
グリフィス大学観光研究所
サンシャイン・コースト大学工学部

2026年 3月着任

NAKAI Nozomi



中井 希
研究員

専門分野

観光

出身組織

観光庁

主な職歴

観光庁参事官（国際関係）付
観光庁観光戦略課
観光庁国際観光課

2026年 4月着任

HAMAGUCHI Sosuke



濱口 壮介
主任研究員

専門分野

海上保安

出身組織

海上保安庁

主な職歴

JICA フィリピン沿岸警備隊派遣
外務省国際情報統括官組織
海上保安庁総務部国際教育訓練調整官
横浜海上保安部巡視船いす

ASAI Ryoma



浅井 遼馬
研究員

専門分野

鉄道

出身組織

独立行政法人 鉄道建設・
運輸施設整備支援機構

主な職歴

整備新幹線の工事監理、
都市鉄道の調査等に従事

TAGAWA Hoshi



田川 帆師
研究員

専門分野

海事・港湾・物流

主な職歴

日本学術振興会特別研究員（PD）
国土交通省国土技術政策総合研究所
任期付研究官

MASAKI Ayako



正木 亜矢子
研究員

専門分野

航空

出身組織

日本航空株式会社

主な職歴

客室品質企画部
客室教育訓練部

2026年 4月着任 ワシントン国際問題研究所

YAMAMOTO Kotaro



山本 昂太郎
研究員

専門分野

航空

出身組織

国土交通省

主な職歴

航空局安全部航空機安全課航空機技術審査センター課長補佐
航空局安全部航空安全推進室課長補佐（総括）
航空局交通管制部管制技術課課長補佐（総括）
航空局安全部無人航空機安全課無操縦者航空機企画室長

当研究所のご紹介

運輸総合研究所は、旧運輸省（現国土交通省）のイニシアティブにより、日本の産官学の支援で1968年に設立されたシンクタンクで、交通運輸及び観光分野における様々な研究調査活動や政策提言を行っています。「学術研究と実務的要請の橋渡し」という設立の理念に立脚し、現在及び将来の諸課題について、「世の中の役に立つ」、「使いものになる」研究や政策提言、つまり課題解決に資する成果に結実させるべく取り組んでいます。

また、東京の本部と海外拠点である米国・ワシントンD.C.のワシントン国際問題研究所（JITTI USA）及びタイ王国・バンコクのアセアン・インド地域事務所（AIRO）とが一体となって、北米から東南アジア・南アジアまでのインド・太平洋地域や欧州を視野に入れた広域的かつ戦略的な活動を行っています。

役員



会長
宿利 正史



理事長
和田 浩一



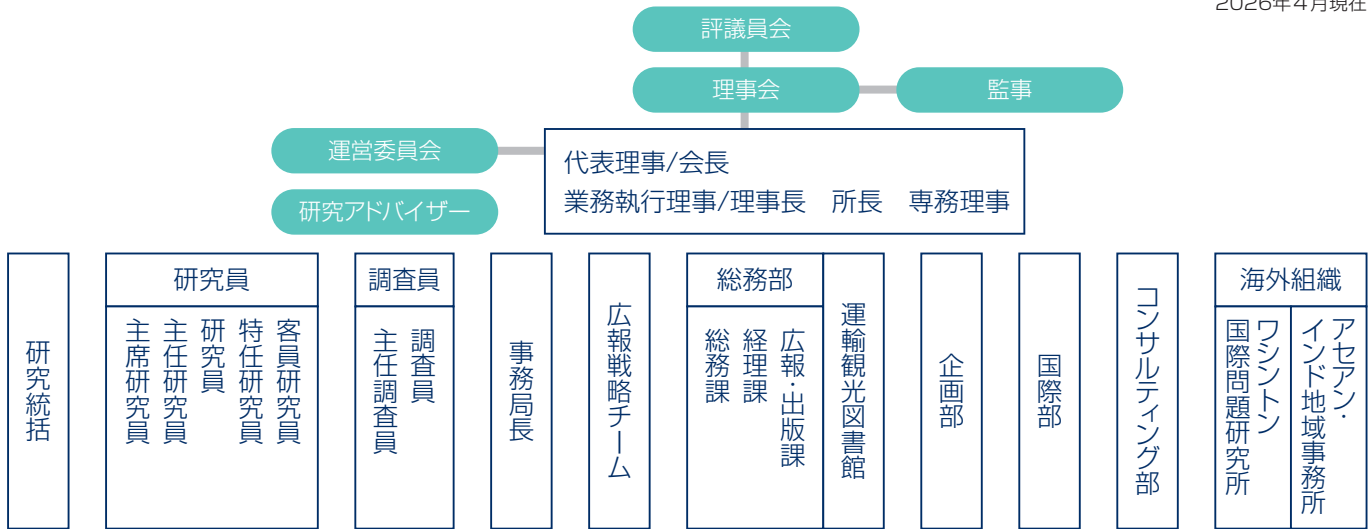
所長
屋井 鉄雄



専務理事
ワシントン国際問題研究所長
アセアン・インド地域事務所長
奥田 哲也

組織図

2026年4月現在



運輸総合研究所は日本財団の助成を受けて活動を行っております。

コンサルティング事業（受託調査）について

国、地方自治体、独立行政法人、民間企業等から、公共交通・モビリティ、高速鉄道、都市間・都市鉄道、航空、物流、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。

特に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、東京などの都市鉄道の新線建設にかかる将来需要予測、事業採算性分析、費用便益分析による事業免許取得に向けた事業性の検討、補助対象事業となる鉄道施設の事業評価など、実務的なニーズに対応した研究調査に取り組み、社会に貢献しています。

2025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
- ・ 広域交通ネットワーク形成等に関する調査
- ・ 全国幹線旅客純流動調査のデータ作成等検討
- ・ 航空機安全に係る国際連携強化調査

機関誌「運輸政策研究」Vol.28 (通巻84号) 発刊のご案内

2026年2月27日に機関誌「運輸政策研究」Vol.28 通巻84号を発行しました。今号では、査読論文5編と査読無しの論文1編の他、研究報告、書評、外国論文紹介、編集委員コラム等を掲載しています。



【掲載論文】

〈査読有り〉

- ・「都市鉄道整備推進に向けた事業制度に関する研究」
- ・「地域多様性を創出する観光地経営を目指して—DMO創設からの10年を迎えた課題と展望—」
- ・「欧州・北米からの訪日客を対象とした複数国周遊の実態分析」
- ・「観光資源としてのローカル鉄道駅活用法に関する研究—地域活性化へ向けた自治体の取組み施策に着目して—」
- ・「アメリカ航空産業の現状と今後の展望—米国LCCサービスの持続可能性に関する考察—」

〈査読無し〉

- ・「米国における自動運転トラックの開発・商用化—Aurora社の事例—」

「運輸政策研究」Vol.28 通巻84号 (2026年2月27日発行) J-STAGE版

https://www.jstage.jst.go.jp/browse/tpsr/28/0/_contents/-char/ja

「運輸政策研究 Vol.29 通巻85号」は、2027年2月末の発行を予定しています。



投稿論文の募集

当誌では、交通運輸・観光に関する論文等を、政策担当者、研究者、企業等の関係者から幅広く募集しております。投稿前に会員登録や学会等での発表は不要で、締切の設定もないため、いつでも投稿可能です。投稿論文等は複数の査読員または審査員により短期間で査読または審査がなされ、編集委員会による最終判定で採用されたものは、速やかにJ-STAGE及び機関誌「運輸政策研究」に掲載いたします。

また、論文投稿料は無料となっており、論文が掲載された際には、投稿者に謝金をお支払いします（査読有りの論文のみ）。

なお、当誌は「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。

2025年8月より投稿区分を変更し、投稿しやすい区分となり、また、査読無しの区分では、より早く論文掲載が可能となります。皆様の積極的なご投稿をお待ちしております。

※各区分における内容や要件は、「投稿について」に掲載の、「投稿要領」等をご覧ください。

<https://www.jttri.or.jp/journal/post.html>



「運輸政策研究」(J-STAGE版)は無料で公開しています

「運輸政策研究」J-STAGE版 (早期公開) ページ

https://www.jstage.jst.go.jp/browse/tpsr/advpub/0/_contents/-char/ja

↓最新の掲載記事はこちらです (2026年2月~4月掲載分)

【学術研究論文】

IMO中期対策における寄港国管轄権の根拠と機能

—「海運EU ETS」における寄港国管轄権の射程を巡る議論を踏まえて—

森本清二郎 (公益財団法人日本海事センター企画研究部 上席研究員)



お問い合わせ

一般財団法人運輸総合研究所 総務部 広報・出版課
TEL:03-5470-8410 E-mail:libroom@jttri.or.jp

賛助会員へのお誘い

賛助会員について

一般財団法人運輸総合研究所では、交通運輸・観光の分野において、現在及び将来の諸課題の解決に資する調査研究や提言、データの収集・整理、定期刊行物の発行、シンポジウムやセミナー等の開催に積極的に取り組んでおり、その成果は各方面で有益にご活用いただいております。

こうした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、賛助会員には以下のような特典をご用意しております。

活動趣旨に賛同し、当研究所の活動を支援してくださる個人や団体、法人の賛助会員を募集しております。多くの皆様からのご支援、ご協力をお待ちしております。

会員特典

- 機関誌「運輸政策研究」、数字で見る鉄道、都市・地域交通年報等の当研究所の定期刊行物の配付およびその電子データの提供
- 当研究所が開催するシンポジウム・セミナー等の録画の先行配信
- 運輸観光図書館の図書の貸出、館内ワークスペースの利用等
運輸観光図書館は当研究所の2階にございます。詳しくは巻末のご案内をご覧ください。
- 当研究所の研究員による「出前講演」の提供
当研究所の調査研究や提言の活動を通じて得られた7つのテーマに関する知見について、賛助会員のご指定の場所に当研究所の研究員が出向き、講演いたします。
(年1回まで講演料は無料です。その他詳細は下記HPをご覧ください。)

会費

1口：年間12万円

加入申込

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



お問い合わせ

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）

TEL:03-5470-8400 E-mail:sanjokaiin@jttri.or.jp

FAX:03-5470-8401



運輸観光図書館のご案内

「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、2026年3月末現在、図書約3万7千冊、雑誌約1万7千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。

運輸観光図書館利用案内・蔵書検索

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

午前 10:00~12:00 (昼休み 12:00~13:00)

午後 13:00~17:30

※午前の入館は11:30までに、午後入館は17:00までをお願いします。

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



「運輸総研だより」バックナンバーのご案内

「運輸総研だより」は、運輸総合研究所の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、2021年12月の創刊以来、春夏秋冬の年4回発行しています。バックナンバー (PDF版) はWEBページでご覧いただけます。

<https://www.jttri.or.jp/journal/dayori.html>



「運輸総研だより」Vol.18の読者アンケートを設けております。
ぜひご協力をお願いいたします。

<https://forms.office.com/r/R1EjfhSxq>



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.18 | 2026 春号

2026年4月24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 2026 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。

最新の活動状況やセミナー等の案内は下記HPでお知らせしているほか、
月2回発行のメールマガジンや、X(旧Twitter)公式アカウントにて
随時お届けしています。ぜひ配信登録／フォローをお願いします。



メールマガジン

https://krs.bz/jterc/m/profile_new



X @jttri_official

https://x.com/JTTRI_official



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/>

