

運輸総研だより

Vol.19 | 2026
夏号

視 座

大橋 弘

特 集

アセアン・インド地域事務所の研究調査活動

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 経済安全保障と競争政策

大橋 弘 東京大学副学長／大学院経済学研究科・公共政策大学院教授 運輸総合研究所評議員

特集

2 アセアン・インド地域事務所（AIRO）の研究調査活動

4 運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所（AIRO）事務所紹介

6 ① 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2回 AIROレポート

14 ② 第1回日タイ地域公共交通ワークショップ
～地方における地域公共交通サービスの持続可能性～

21 ③ 第1回インドネシア物流ワーキンググループ
～マルチモーダル輸送の拡大～

28 ④ 日インド国際交流シンポジウム2026
～人と人との交流促進を通じた日印パートナーシップの強化～

37 ⑤ インド港湾協会、海事経済・連結性センターと研究交流等に関する覚書を締結

シンポジウム・セミナー

38 日米鉄道シンポジウム2026
～大規模プロジェクトやメガイベントを通じて鉄道がもたらす経済効果・イノベーション・顧客体験の向上～

47 第165回運輸政策コロキウム
整備新幹線建設に伴う並行在来線の現状と地域交通としてのあり方

レポート

52 【米国】CMA Shipping Conference 2026 主要講演の概要
—米国の新たな海事政策、パナマ運河開発計画について—

56 【米国】APTA TRANSform Conference 参加報告

60 【米国】空飛ぶクルマ（AAM）に関する米国の政策等の動向について
～国家戦略&行動計画～

海外現地調査

65 【米国】ワシントンD.C.及びニューヨークにおける
主要交通拠点・都市開発に関する現地調査

69 【インドネシア】パティンバン港及び冷凍冷蔵倉庫に関する現地調査

研究調査

71 2026年度の研究調査テーマ

海外の要人等との直接対話

77 宿利会長・奥田前専務の米国訪問、宿利会長の台湾・インドネシア訪問 ほか

国際会議・学会等

88 第4回日韓JMC/JTTRI-KMI/KUMLC交流セミナーの開催

93 第9回 International Conference on Tourism Research 2026への参加

運輸総研の現場から

94

メディア掲載情報

98

お知らせ

100 新任研究員紹介

101 当研究所のご紹介

102 機関誌「運輸政策研究」J-STAGE版（早期公開）掲載論文のご案内

103 賛助会員へのお誘い



視座



東京大学 副学長／
大学院経済学研究科・
公共政策大学院 教授
運輸総合研究所 評議員

大橋 弘

OHASHI Hiroshi

経済安全保障と競争政策

経済安全保障は、多義的な概念であるが、国家安全保障戦略はこれを「我が国の平和と安全や経済的な繁栄等の国益を経済上の措置を講じ確保すること」と位置づけ、その柱として、自律性の向上、技術等に関する優位性・不

可欠性の確保を掲げる。大胆に簡略化して言えば、戦略的自立性とは、国民生活や経済活動の基盤に不可欠な基盤を特定国に過度に依存しないように強靱化することであり、戦略的不可欠性とは、国際的な産業構造のなかで、我が国の技術や製品が他国にとって代替困難な地位を占めるようにすることである。

戦略的自立性が重視される背景には、重要物資の供給途絶や輸出制限が、国内の生産・社会生活を大きく揺さぶりがねないという経験がある。自由な経済活動の下では、企業は品質や納期、価格等を総合的に考慮して、最も効率的な調達先を選択する。通常は購買先を複数確保したり、在庫を確保したりすることによって供給リスクを管理はするものの、代替供給者が少ない場合や価格差が大きい場合には、調達先が特定国に集中しやすい。そして、こうした調達先が安全保障上の懸念を伴う国に向かうと、相手国は、我が国の産業活動に不可欠な投入財を握ることにより、非対称な交渉力を獲得する。

この関係は、国内市場でいえば、市場支配力を有する事業者と取引相手との関係に近い。独占的な供給者が競争者排除や不当な取引拒絶を行えば、私的独占又は不正な取引方法として独占禁止法上問題となり得る。独禁法、広義には競争法は、市場支配力が競争過程をゆがめ、取引相手や消費者に不利益を及

ぼす場合に、その弊害を是正する制度である。競争法は海外企業にも適用可能なことは、最近の巨大IT事業者に対する競争法の適用（通称、透明化法やスマホ新法）を見れば明らかであろう。

しかしサプライチェーンの問題が、企業間ではなく、国家間において生じる場合、競争法だけで対応することに限界がある。各国の競争法に域外適用の余地があるとはいえ、他国政府による輸出規制、国家に支援された企業行動や経済的威圧に対して、国内法を実効的に及ぼすことに相当の限界がある。また、国際的に一元的な競争法秩序も確立していない。

したがって、各国は、サプライチェーンの多元化、備蓄、国内生産基盤の維持、同志国との連携といった政策手段を組み合わせることで対応をせざるを得ない。これが経済安全保障における戦略的自律性の現状である。

もっとも、経済安全保障政策は、補助金、国内回帰、調達先の選別等を通じて市場競争をゆがめる危険も伴う。そのため、経済安全保障を競争政策の対立概念としてではなく、競争政策が国境を越える市場支配力に十分対応できない場面を補完する政策として位置づけることが重要である。WTOドーハ・ラウンドで競争政策の多国間ルール化が進展しなかった現状を踏まえれば、今後は、自由で公正な競争を維持しつつ、安全保障上不可欠な供給能力を確保するという、新たなリバランスを探るべきであろう。

大橋 弘 おおはし ひろし

東京大学経済学部卒、米国ノースウェスタン大学博士号（経済学 PhD）取得。カナダ・ブリティッシュ・コロンビア大学商学部助教授、東京大学公共政策大学院院長を経て、2022年より現職。交通・観光政策研究ユニット（TTPU）ユニット長。専門は産業組織論・公共政策学。国内航空のあり方に関する有識者会議委員、経済安全保障法制に関する有識者会議構成員等。宮澤健一記念賞（公正取引協会）、円城寺次郎記念賞／日経・図書文化賞（日本経済研究センター）、石川賞（日本経済学会）等受賞。

運輸総合研究所

アセアン・インド地域事務所(AIRO)の
研究調査活動

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所(AIRO)は、東南アジア地域及び南アジア地域の運輸・観光の研究を行っており、東南アジア地域・南アジア地域の中心に位置し、域内各国へのアクセスが便利な、タイ王国バンコクに事務所を置いています。

AIROの使命は、運輸・観光分野で①対象地域の更なる社会発展への貢献、②対象地域の産官学の架け橋：課題解決への協力、③対象地域のカウンターパートの皆さまとの信頼に基づく関係構築を目指すことです。活動としては、東南アジア地域・南アジア地域において、①研究調査、②研究調査のための、あるいは研究調査を踏まえたシンポジウム・セミナーの開催、③研究調査結果などの情報の提供、④研究調査を支えるネットワーキングを行っています。

東南アジア地域・南アジア地域においては、ハイレベルでの協力合意が実務を推進する上で極めて重要となるため、各国の要人と積極的に会談を行い、強固なネットワーク構築を進め、国際的なハイレベルな場での情報発信も強力に推進しています。また、積極的な現地調査に基づく最新の状況を踏まえた研究を行うとともに、研究協力を進めるため、タイやベトナム、インド等の研究機関との連携を深めています。

2026年度事業計画における重点国として、東南アジアでは引き続きタイ、ベトナム、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシアを対象とし、南アジアではインドを重点国として、東京の本部や、今年度新たに設置予定の「ニューデリー事務所」とも連携しながら、研究調査に尽力していきます。なお、「ニューデリー事務所」の開設に伴い、「アセアン・インド地域事務所」は「アセアン事務所」へと名称を変更する予定です。

「ニューデリー事務所」の設立に向けた関係記事

シンポジウム

日インド国際交流シンポジウム2026

～人と人との交流促進を通じた日印パートナーシップの強化～

P.28

インド港湾協会、海事経済・連結性センターと研究交流等に関する覚書を締結

P.37

研究紹介



鉄 道

研究員
高松 俊介
TAKAMATSU Shunsuke



アセアン・インド地域各地においては、高速鉄道の計画や整備が進んでいる一方で、高速鉄道需要が伸び悩み、事業性（事業年数、運賃設定等）の相違の顕在化に至っている例も見られます。これを踏まえ、「事業主体の立場と駅及び駅周辺開発規模」「事業スキームと事業主体の取組状況」「二次交通との結節性と駅前整備」の3点に着目した調査を行ってきました。

今後は、事業主体の公募に関して、民間事業者の参入を促すインセンティブや、新型コロナ等の外生的な要因に対するリスク分担の視点で比較分析を行います。また、都市開発及び二次交通との総合的な計画の考え方等についても調査に取り組みます。

本誌の関係記事

研究報告会

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2回AIROレポート

報告1「都市鉄道アクセスを有する高速鉄道駅の駅周辺の開発スキームに関する調査」

P.8



観光・人的交流

研究員
中村 政昭
NAKAMURA Masateru



前研究員(本部所属)
岡田 良子
OKADA Ryoko



研究員(本部所属)
磯沼 知里
ISONUMA Chisato



ASEAN各国の観光・人的交流をめぐる政策は、地域の経済や担い手育成を含めた持続性を政策の中核に据える方向性が明確になりつつあります。特に国家観光計画等においては、観光の質の向上や地域主体の観光地づくりが掲げられ、地域における人材育成や運営能力の向上を通じて、観光の成果を継続的に地域へ還元する仕組みの構築が進められています。

そこで、こうした政策の方向性が、制度設計や具体的な地域施策としてどのように具体化されているのかに着目し、インドネシア、マレーシア、フィリピンを取組を整理しました。今年度は、引き続き各国の観光当局と継続的に意見交換を行うとともに、これまでの調査の更なる深掘りを行い、持続可能な観光・人的交流の実現に向けた課題・改善策の更なる研究調査に取り組みます。

本誌の関係記事

研究報告会

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2回AIROレポート

報告2「インドネシア、マレーシア、フィリピンにおける持続可能な観光の実現に向けた調査報告」 P.9



物流

前主任研究員/次長
富田 晃弘
TOMITA Akihiro



主任研究員/次長
白木 雄志
SHIROKI Takeshi



研究員
高島 稔
TAKASHIMA Minoru



ASEANは世界のサプライチェーンの要衝ですが、経済の急成長に伴い、インフラ不整合や物流コスト高が顕在化しています。そこで、物流の構造的ボトルネックの解明と改善提案を通じ、ASEAN域内及び日ASEAN間のサプライチェーンの高度化・強化を目的として研究調査を実施しています。

インドネシアとフィリピンでは、2026年に産官学連携の物流ワーキンググループ（WG）を設立し、継続的な議論と実行支援を行います。あわせて、タイ・インドネシア・フィリピンの議論を統合し、ASEAN域内の物流円滑化と日本とのネットワーク拡大に向けた研究を推進し、ASEAN事務局と連携した物流シンポジウムの開催を目指しています。また、インドについても基礎調査を踏まえ、「国家計画」と「現場」のギャップを深掘りし、固有課題と対応方策の検討を継続します。

本誌の関係記事

研究報告会

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2回AIROレポート

報告3「インドネシアを中心とした海ASEANにおける物流改善に向けた調査」 P.10

ワーキンググループ

第1回インドネシア物流ワーキンググループ

P.21

海外現地調査

【インドネシア】パティンバン港及び冷凍冷蔵倉庫に関する現地調査

P.69



道路公共交通

研究員
高木 晋
TAKAGI Susumu



研究員(本部所属)
竹下 博之
TAKESHITA Hiroyuki



ASEAN・インド地域の大都市では、路線バス、BRT、DRT、インフォーマル交通、モビリティプラットフォーム等の多様な道路公共交通が都市内移動を支えています。一方で、各交通手段は個別に運行・管理されており、接続、運賃・決済、情報提供等の統合が十分でないことも課題として明らかとなっています。

そこで、公共交通統合の手法と、それを支える制度・政策・技術を比較し、道路公共交通統合の特徴、課題、政策的示唆を明らかにすることを目的に、マレーシア（クアラルンプール）とインドネシア（ジャカルタ）を対象に調査を実施しました。また、特にBRTについては、事業スキームや公共部門の関与、BRTのサービス品質を低下させる要因、BRT走行レーンの管理や規制、サービスレベル等の点に着目して比較・考察を行いました。

今後も、ASEAN・インド地域の大都市における道路公共交通やBRTの最新動向について継続的に情報収集を行います。また、6月に開催した「第1回日タイ地域公共交通ワークショップ」を契機として、関係機関との連携を図りながら、地方部の道路公共交通をはじめとする地域モビリティについても研究調査を進めていきます。

本誌の関係記事

研究報告会

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2回AIROレポート

報告4「ASEANの大都市における道路公共交通の統合形態に関する比較研究
—クアラルンプールとジャカルタを対象に—」 P.11

報告5「ASEAN・インド地域におけるBRTに関する比較と考察」 P.12

ワークショップ

第1回日タイ地域公共交通ワークショップ

P.14

アセアン・インド地域事務所(AIRO)

バンコクから広がるネットワーク

AIROのオフィスは、バンコクの活気あふれるスクンビットエリアにあります(写真①②)。最寄りのMRTスクンビット駅やBTSアソーク駅から歩いてすぐの「サーミットタワー (Serm-Mit Tower)」の17階。周囲には大型商業施設「ターミナル21」をはじめ、高層ビルやホテルが立ち並び、どこへ移動するにも非常に便利な環境です。

東南アジアおよび南アジア(アセアン・インド地域)の広大なエリアに及ぶ運輸・観光分野をカバーする拠点として、近年は現地の政府高官や関係機関との意見交換、ネットワーク構築の機会が一段と増えています。2025年2月のフィリピン、9月のインドネシアとの物流シンポジウム、11月のベトナムとの観光・人的交流イベント、そして2026年1月のタイでの鉄道ワークショップなど、国境を越えた新機軸の活動が次々と形

を成しています。アセアン諸国やインドの急激な経済成長とインフラ開発の波を肌で感じるなか、現地の政府関係者、大学関係者、企業関係者と交流する機会も増え、事務所は日々活気に包まれています。

AIROに欠かせない存在

こうした環境の中、AIROでは、所長・研究員6名、現地スタッフ2名の計8名の駐在メンバーが一体となって調査研究と情報発信を行っています。研究員それぞれの専門分野はP.2・3をご参照いただき、ここではAIROの運営を足元から力強く支える現地スタッフをご紹介します。

まず、ナチャポン(Nachapol)さん、みんなからは親しみを込めて「アール(R)くん」と呼ばれています。日本でのボランティア経験があり、タイ語・英語・日本語の3ヶ国語を自在に操る通訳スキルはもちろん、ウェブや動画の編集、シンポジウム時の会場調整まで幅広くこな

します。持ち前の器用さと卓越した行動力でマルチに活躍する、まさに「AIROの頼れる実務リーダー」であり、事務所の業務を円滑に進める上で欠かせない存在です(写真③)。

次に、ピヤポーン(Piyaporn)さん、ニックネームは「ブン(ミツバチ)」さんです。日系企業での勤務経験を生かし、日々のオフィスの経理から管理業務をきめ細やかに支えています。そのニックネームの通り、いつもマメにオフィスを動き回り、にこやかな笑顔で事務所の空気をいつも和らげてくれる大切な存在です(写真④)。

お二人とも、AIROにはなくてはならない素晴らしいメンバーです。

オンもオフも、チーム一丸で

オフィスの執務環境は、研究員がそれぞれのテーマに基づき、アセアン・インド地域の運輸・観光政策に関する調査研究に集中しやすい環境が整えられ



▶写真①AIROが入居するサーミットタワーの外観



▶写真②AIROの事務所内観



▶写真③アールくんの執務風景



▶写真④ブンさんの執務風景

事務所紹介

ており、現地の最新のインフラ状況や各国の政策動向について、メンバー間でいつでも気軽に意見を交わせるアットホームな雰囲気も兼ね備えています。

熱気あふれるバンコクでの生活では、昼食時になると、日本人研究員とタイ人スタッフが連れ立って、オフィス周辺にある地元の屋台や市場へ買い出しに出かけます。お目当ては、ご飯にお好みのおかず3品を載せた60パーツ（約260円）ほどのタイの定番お弁当（カオ・ラート・ケーン）です。活気あふれる屋台の熱気を感じながら「今日のおすすめのおかずは何か」「どれが辛いか」といったやり取りをしています。もっぱら次長の富田がスタッフに今日食べるおかずを取材しているだけかもしれませんが（写真⑤⑥）。



▶写真⑦2026年6月時点のAIROのメンバー
（1列目中央：奥田 前AIRO所長、同左：富田 前AIRO次長）



▶写真⑤60パーツ弁当で並ぶ様子

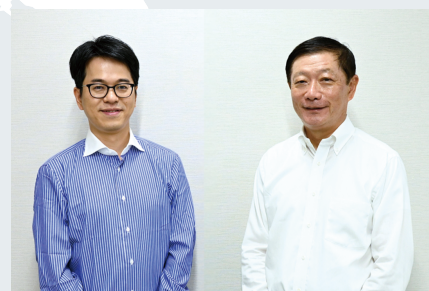


▶写真⑥弁当の写真

そして、休憩時間には、地元の美味しい食べ物情報やバンコクでの生活のコツ、週末のお出かけスポットなどの情報交換を行っています。公共交通機関が発達し、Grab（Grab）タクシーなども捕まえやすいバンコクでは、週末に繁華街に出かけたり、ゴルフに行くことが容易です。こうした日常の買い出しや食事のひと時、そしてプライベートの充実から、文化や国籍の垣根を越えて互いの理解が深まり、チームとしての一体感が一段と強まっています。

このようにAIROでは、皆がそれぞれの力を生かしながら、日々の調査研究

から現地政府等とのネットワーク構築まで、チーム一体となって業務に取り組んでいます。今後もアセアン・インド地域と日本の架け橋となるべく、メンバー全員で歩みを進めてまいります。



▶写真⑧2026年7月に着任した
佐々木AIRO所長（右）・白木AIRO次長



アセアン・インド地域事務所 ASEAN-India Regional Office

Serm-Mit Tower Unit 1704, 159/27 Sukhumvit 21 Road, Khlong Toei Nuea, Wattana,
Bangkok 10110, Thailand TEL +66-(0)2-258-6928 URL : <https://www.jttri-airo.org/>



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2回 AIROレポート



1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. AIROの活動状況のご紹介



富田 晃弘
運輸総合研究所
アセアン・インド地域事務所 (AIRO)
主任研究員/次長

3. 報告1



都市鉄道アクセスを有する
高速鉄道駅の駅周辺の
開発スキームに関する調査

高松 俊介
AIRO 研究員

4. 報告2

インドネシア、マレーシア、フィリピンにおける持続可能な観光の実現に向けた調査報告



中村 政照
AIRO 研究員



岡田 良子
運輸総合研究所 研究員

5. 報告3

インドネシアを中心とした海ASEANにおける物流改善に向けた調査

富田 晃弘
AIRO
主任研究員/次長



高島 稔
AIRO 研究員

6. 報告4



ASEANの大都市における道路公共交通の
統合形態に関する比較研究
—クアラルンプールとジャカルタを対象に—

竹下 博之
運輸総合研究所 研究員

7. 報告5



ASEAN・インド地域における
BRTに関する比較と考察

高木 晋
AIRO 研究員

8. 総括及び閉会挨拶



奥田 哲也
運輸総合研究所 専務理事
AIRO 所長

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）は、2021年4月にタイ王国バンコクに開設され、本年4月で満5年を迎えました。現在、中東情勢をはじめとする極めて不安定かつ不透明な国際情勢や、それに起因する物流の停滞リスクなどが続く中、世界経済の成長エンジンとして、また地政学的にも、ASEAN及びインド地域の日本にとっての重要性はますます高まっています。AIROはこうした状況を踏まえ、現地の政府や研究機関等と緊密に連携し、相手国・地域と日本に共通する課題の解決に向けた「役に立つ」「使いものになる」貢献を目指して日々取り組んでいます。

本日はAIROの研究員からの報告を通じて、高速鉄道駅周辺の公共交通指向型都市開発（TOD）、持続可能な観光、物流の改善、道路公共交通及びBRTの5つのテーマについて、現地の最新の状況や具体的なアプローチを紹介します。具体的には、他交通機関とのシームレスな接続や周辺開発と一体となって地域の活力を生み出す高速鉄道のTOD、地域主体で自律的に観光地を磨き上げる持続可能な観光、インフラ整備の遅れや非効率な物流体系等の課題解消を目指す物流改善、インフォーマルな交通を公的ネットワークに統合する道路公共交通、そして都市を支える広域ネットワークの核として機能するBRTの成功要因分析です。また、成長著しいインド地域における活動を強化するため、本年秋をめどに新たに「ニューデリー事務所」を開設する予定です。今後も既存のAIROと新設されるインド事務所が連携し、ASEAN・インド地域における運輸・観光分野の研究調査及び連携・協働の取組を、より広域的かつ多層的に展開していきたいと考えています。

AIROの活動状況のご紹介

富田 晃弘 AIRO 主任研究員／次長

東南アジア地域・南アジア地域においては、ハイレベルでの協力合意が実務を推進する上で極めて重要であるため、各国の要人と積極的に会談を行い、強固なネットワーク構築を進めている。これまでに、タイの要人やシンガポールのジェフリー・シオウ運輸大臣、インドネシアのオド・インフラ地域開発調整府次官、インドのジャイシャンカル外務大臣等と面会し、協力関係の強化やワーキング・グループ開催に向けた調整を行ってきた。

また、宿利会長がインドにおける「Kautilya Economic Conclave (KEC)」や「日印フォーラム」に招待され登壇するなど、国際的なハイレベルの場における情報発信も積極的に推進している。

調査に当たっては積極的に現地へ赴き、最新の状況を踏まえた研究を行っている。タイ・バンコクの水上交通やバンスー駅周辺、ベ



トナムのメトロ（ホーチミン・ハノイ）、インドネシアのジャカルタ・バンドン高速鉄道、インド・スーラトの高速鉄道駅舎の軌道敷設状況など、現場の確認を徹底している。

研究調査を支えるイベントとしては、2025年6月の第5回日タイ観光ワーキンググループをはじめ、9月にインドネシアで開催した物流シンポジウム、11月の第3回日越観光人的交流イベント、2026年1月の第2回日タイ鉄道ワークショップなど、継続的な対話を実施している。

また、研究協力を進めるため、ベトナム文化芸術スポーツ観光研究所（VICAST）やインドのNMF（National Maritime Foundation）と新たにMOUを締結したほか、インドのガティ・シャクティ大学（GSV）とのウェビナーを開催するなど、現地の研究機関との連携を強化している。

2026年度事業計画における重点国として、東南アジアでは引き続きタイ、ベトナム、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシアを対象とし、南アジアではインドを重点国として、新たに設立予定の「ニューデリー事務所」とも連携しながら研究調査に尽力していく。

過去に開催したイベント等の活動内容の詳細は、「運輸総研だより」にてご覧いただけます。WEB版は下記URLで公開しています。
<https://www.jttri.or.jp/journal/dayori.html>



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/airosympo2.html>



■報告 1

都市鉄道アクセスを有する高速鉄道駅の駅周辺の開発スキームに関する調査

高松 俊介 AIRO 研究員

◇本調査の背景と目的

アセアン・インド地域において高速鉄道計画や整備が進んでいるが、開業路線の中には、二次交通は整備されているものの、中心業務地区（CBD）からの所要時分が大きく、乗換抵抗も大きい事例や、駅周辺開発が十分とは言えない事例がある。これらの阻害要因により、高速鉄道需要が伸び悩み、事業性（事業年数、運賃設定等）の相違が顕在化している事例もある。

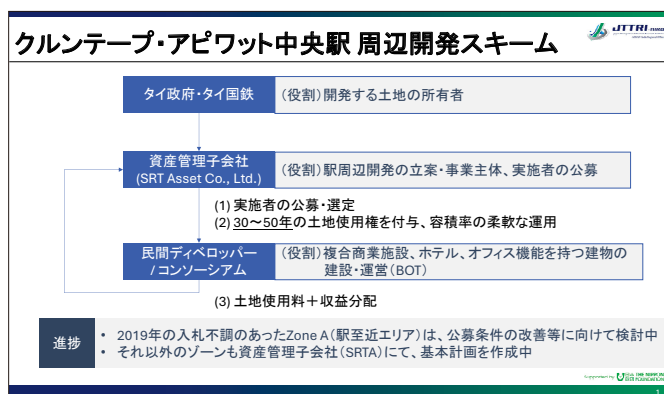


本調査では、以下の3点に着目し、タイ及びインドの高速鉄道駅はどのようにして駅周辺の開発が行われているか整理を行った。

1. 事業主体はどのような立場で、どのような開発（規模、土地利用計画）を行うのか
2. 事業主体は、どのような実施スキームで、どのような取組を行っているのか
3. 二次交通との結節性を向上するため、どのような駅前整備が行われているのか

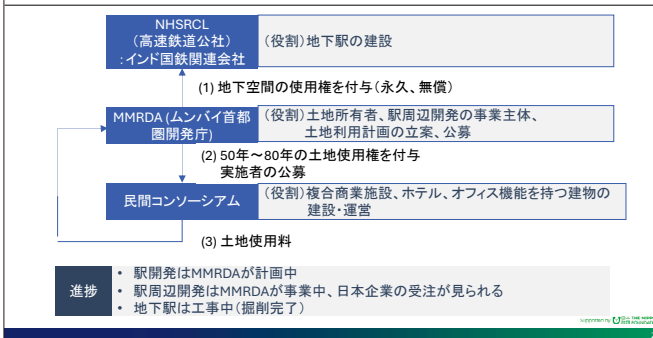
◇駅周辺開発スキーム

調査対象駅における契約関係、土地所有・使用関係、資金調達に着目し、駅周辺開発スキームを整理した。以下にタイ・中国高速鉄道のクルンテープ・アピワット中央駅とムンバイ・アーメダバード間高速鉄道のムンバイ BKC 駅の事例を示す。



クルンテープ・アピワット中央駅は、すでにレッドラインの駅（2021年11月開業）として供用されており、ブルーラインのパンスー駅へ地下連絡通路で接続している。タイ国鉄（SRT）の持つ約372haに及ぶ広大な開発エリアをZone AからIまでの9つに分割し、それぞれの開発コンセプトの下で計画が進められている。先行するZone Aについては2019年に開発事業者の公募が行われたが不調に終わり、資産管理を行うSRTAによって、当初30年としていた事業期間等の公募条件の見直しや深度化計画が行われている。

ムンバイBKC駅：駅および駅周辺開発スキーム



ムンバイ BKC 駅は、駅を含む一帯の地域をムンバイ首都圏開発庁（MMRDA）が新都心として開発を行っている。高速鉄道駅は高速鉄道公社（NHSRCL）が無償で永久使用することとなっており、現在工事中である。また、MMRDAによる駅と一体化した駅ビル構想もあり、駅周辺開発計画が進められている。

◇結論

調査目的における3つの着眼点から、以下の知見が得られた。

1. 事業主体の立場と駅及び駅周辺開発規模
 - (1) いずれの調査対象も駅周辺の開発における事業主体は公的機関が実施している。
 - (2) 開発対象は公的機関の所有地を主としているが、一部に既成市街地も含まれている。
 - (3) 事業実施段階では、合理的な土地利用計画が行われているほか、容積率の拡大手法を検討する等、日本と同様の工夫も行われている。
2. 事業スキームと取組
 - (1) 事業主体が委託し、実施者が建設・運営を行う形で、PPP（官民連携）方式による民間活力の活用が基本となっている。
 - (2) 事業期間、投資額、施設計画との関係から公募が行われた事例では不調が発生している。公募条件の改善に向けた設計の見直し等が行われており、日本が支援を行っている事例もある。
3. 二次交通との結節性と駅前整備
 - (1) いずれの調査対象も二次交通との結節性、総合的な交通結節機能の視点が見られる。
 - (2) 一方で、駅前整備において多機能かつ高機能な施設が計画・実施されている事例はない。

◇今後の調査

本調査対象の都市開発は、構想・計画段階のものが多く、先行的に公募された開発案件で見られた課題を踏まえた深度化調査が重要となっており、継続的に調査を行う必要がある。継続調査においては、実施者の公募に関し、リスクとリターン設計が民間事業者の参入を促すものとする観点（インセンティブ面）や、新型コロナといった外生的要因に対するリスク分担の視点で比較分析を行う。また、今後の事業実施に向けて、都市開発及び二次交通との総合的な計画の考え方、事業実施形態、容積率拡大等の具体的方策も踏まえたPPPスキームのあり方とその基本的考え方等についても追跡する。

■報告2

インドネシア、マレーシア、フィリピンにおける持続可能な観光の実現に向けた調査報告

中村 政照 AIRO 研究員

岡田 良子 運輸総合研究所 研究員

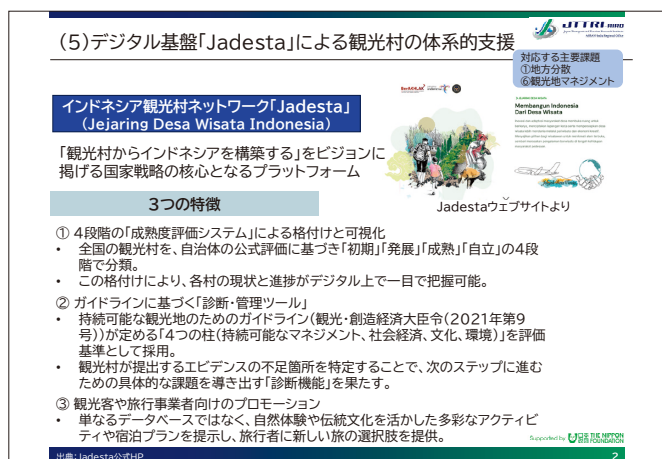
◇調査背景及び目的

近年、世界的に持続可能な観光への移行が不可欠との認識が高まっている一方、主要観光地ではオーバーツーリズム、文化財への負荷などの問題が顕在化し、国・地域により異なる課題への対応が急務である。こうした状況を踏まえ、持続可能な観光の実現に向けた取組を加速させ、実効性のある取組に資するよう、2024年度はタイ・ベトナム・インドを対象に調査を実施するとともに、タイとはワーキンググループを、ベトナムとはワークショップを継続的に開催し、知見の共有を図ってきた。2025年度はインドネシア、マレーシア、フィリピンの取組を整理し、知見の共有を目指す。



◇インドネシアの調査結果

インドネシアでは、地方への観光需要分散と地域主体の観光地づくりを目的とした観光村政策が進められている。同政策を制度的に支える仕組みとして、インドネシア観光省により構築されたデジタル基盤「Jadesta」があり、全国の観光村を統一した基準で把握し、発展段階に応じて分類・可視化することが可能となっている。評価結果は政府による支援策や予算配分の検討に活用されるとともに、各観光村にとっては自らの課題や改善点を確認するための診断ツールとしても機能している。また、国際基準を踏まえた評価項目の採用により、地域組織の運営力や住民参画といった観点を含めた持続可能性の向上が促されている。観光村政策は、地域の実情に応じた段階的な発展を後押しする枠組みとして展開されている。



◇マレーシアの調査結果

マレーシアでは、国家観光政策において持続可能性を重要な柱と位置付けるとともに、観光の高付加価値化に向けた取組が進められている。その代表例が、マレーシア観光芸術文化省が主導するホームステイ体験プログラムであり、単なる宿泊提供ではなく、地域文化や生活体験を含む観光商品としてホームステイを制度的に管理・

育成する点に特徴がある。登録にあたっては、衛生・安全基準やホストの要件、提供する体験内容等に関するガイドラインが定められ、登録後も研修参加や行政による確認を通じて、品質の維持・向上が図られている。さらに、宿泊者のフィードバックを踏まえて体験内容を見直す仕組みが組み込まれ、食文化体験や生活体験など、地域資源を活かした体験メニューの充実が促されている。こうした制度的なサイクルを通じて、人材育成と観光商品の質的向上が進められ、観光政策の実装手段として重要な役割を果たしている。

◇フィリピンの調査結果

フィリピンでは、観光を投資・雇用・国家発展の原動力と位置付け、持続可能な観光開発を重要視している。政府は「Tourism Champions Challenge」や国内版「Best Tourism Village (BTV・公募型コンペティション)」等の国内施策を通じて育成したプロジェクトや村落を「ローカル→ナショナル→インターナショナル」と段階的な昇格ルートを確認し、国際的に評価される観光地を複数創出することで訪問分散及び持続可能な観光モデルの確立を目指している。コルディリエーラ行政区は2022年から国内版BTVを実施し、山岳地域における観光地の創出と観光プロジェクトの形成力を高め、地域主体での持続可能な観光の促進を通じ地域全体の底上げを目指している。選定にあたってはUN TourismのBTVの審査の観点から、持続可能性の取組状況を書面と現地調査で評価する。現時点では、住民の多くが農業で生計を立てているが、これに観光の観点を加えて収入増加や雇用創出、棚田農業や織物等の地域文化の継承、環境保全につなげている。今後さらに取組を進め、訪問先としての認知度や旅行者の体験の質の向上を図ることで、山岳地域における観光地の創出が期待される。



◇これまでの調査のまとめ

各国はこれまで観光の役割を、経済格差の縮小や雇用創出等の経済的な貢献を主眼に置いてきたが、近年はこれに加え「国家観光計画」等で持続性を政策の中核に据え、タイのコミュニティベースツーリズムやインドネシアの観光村など、様々な形で取り組んでいる。他方、各国は日本と同様に、主要観光地への旅行者集中等の様々な問題に直面し、解決に向けて各種施策と連動した取組を推進しているが、施策と現場での実行との間にギャップが見られる他、取組の進捗状況の把握や改善が十分とは言えないため、施策の実効性を高めるための方策を講じる必要があると考える。

■報告3

インドネシアを中心とした海ASEANにおける物流改善に向けた調査

富田 晃弘 AIRO 主任研究員／次長

高島 稔 AIRO 研究員

◇インドネシアにおける物流課題への対応

ASEAN は世界のサプライチェーンの要衝であるが、特にインドネシアでは急成長に伴いインフラの不整合や物流コストの高さが顕在化している。インドネシアはGDPに占める物流コストが約14%と高く、日本や米国などの先進国と比較して非効率な構造にある。また、物流パフォーマンスにおいても、インフラ整備の遅れ、通関手続きの非効率性、輸送の信頼性の低さなどにより評価は低位にとどまっている。

本調査では、既往研究や関係者との議論を踏まえ、特に重要な論点として次の三点を設定した。①インフラ間の接続不全、②トラック輸送への過度な依存、③物流サービスの質及び人材の不足である。具体的な課題としては、①港湾拡張とアクセス道路整備の不整合、鉄道及び内航インフラの脆弱性、②トラックの過積載や大型車依存、鉄道・内航の運賃の高さ、トラックや船舶の長時間待機、③規制・政策権限の分散、コールドチェーンの未整備と専門人材の不足などが挙げられる。これらの課題は相互に関連し合い、物流全体の非効率性を助長している。

一方で、インドネシアの社会経済状況を見ると、同国はコロナ禍を除き年平均約5%の経済成長を維持しており、人口は約2億8,400万人から今後も増加が見込まれている。生産年齢人口の比率も高く、労働力供給の面で大きな潜在力を有している。こうした経済成長と人口動態を背景に、国内外の貨物需要は拡大傾向にあり、主要港湾ではターミナル拡張が計画されている。しかし、経済活動がジャワ島に一極集中していることや、島嶼構造に起因する地理的分断により、地域間の接続性が大きなボトルネックとなっている。主要幹線インフラは一定程度整備されているものの、地域によっては接続性や輸送効率に課題が残されている。

こうした状況に対し、インドネシア政府は国家開発計画の下で、国家物流システム開発計画や統合型複合一貫輸送計画などを策定し、物流効率化と接続性強化に取り組んでいる。しかし、これらの計画は理念的な方向性を示すにとどまり、具体的施策の段階では関係機関間の連携不足や優先順位の不明確さが課題となっており、実効性の面で十分とは言えない。政府自身も対応の不十分さを認識しており、民間事業者からも同様の指摘がなされている。



こうした課題認識を踏まえ、インドネシアにおいて物流シンポジウムを開催し、産官学の有識者による議論を行った。そこでは、マルチモーダルネットワークの構築や、港湾・鉄道・道路を結ぶ結節点の効率化の重要性が指摘された。また、物流改善の方向性として、輸送手段の統合、物流ハブ全体の最適化、リアルタイム情報を共有する統合データプラットフォームの構築、さらにはインフラ整備に加えた制度面・人材面の強化の必要性が示された。

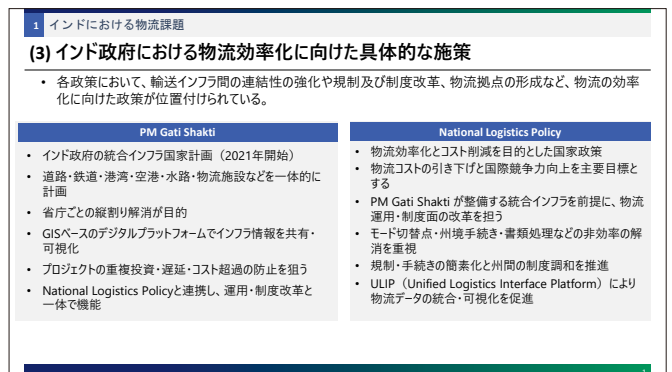
以上を踏まえ、本調査では三つの対応方策を提案する。第一に港湾アクセスの改善である。港湾とアクセスインフラの整備を一体的に進めるため、計画・建設・運営の各段階において関係機関及び事業者が情報を共有し、調整を行う枠組みを構築することが重要である。第二にモーダルシフトの推進である。鉄道及び内航海運のインフラ整備、輸送コスト低減、補助制度の導入、民間投資の促進、環境基準の整備等を通じて、トラック依存からの転換を図る必要がある。第三に人材育成である。産官学連携により体系的な教育・研修の仕組みを構築し、物流サービスの質を支える専門人材の育成を進めるとともに、関係者間の連携強化を図ることが求められる。

◇インドにおける物流課題への対応

ASEANに加え、急速な経済成長と人口拡大を背景に物流の重要性が高まるインドも、比較対象として有用であることから本研究で取り上げた。インドでは、ラストマイル輸送の非効率性、道路インフラ不足、鉄道輸送のバルク偏重、物流ハブ不足に加え、コールドチェーンの標準化遅れや品質管理、内航海運に関する制度面の課題が指摘されている。

一方、社会経済面では、2010年以降平均約6.4%の高成長を維持し、政府は鉄道・道路・港湾等を成長基盤と位置付け、歳出の約23%をインフラ整備に充当している。人口は約14億人と世界最大規模で、今後も増加が見込まれ、生産年齢人口の多さが成長を支えている。物流インフラについては、鉄道の輸送シェアが20~30%と比較的高く、貨物専用線の整備や高速道路網、物流拠点の整備が進展しているが、ラストマイルや内航水運の活用には課題が残る。

こうした状況に対し、インド政府は「PM Gati Shakti」や「National Logistics Policy」を中核に、インフラ整備と制度改革を一体的に推進している。これらの政策では、輸送インフラ間の連結性強化、規制改革、物流拠点形成等が位置付けられ、省庁間連携の強化と効率的なプロジェクト実施を通じて、物流効率化とコスト削減を図っている。



■報告4

ASEANの大都市における道路公共交通の統合形態に関する比較研究 —クアラルンプールとジャカルタを対象に—

竹下 博之 運輸総合研究所 研究員

◇研究の背景

過年度調査では、バンコク、マニラ、デリーにおいて、多様な道路公共交通により階層的なネットワークが形成され、モビリティプラットフォームの普及も進みつつあることが確認された。そこで本研究は、クアラルンプールとジャカルタを対象に、公共交通統合の手法と、それを支える制度・政策・技術を比較し、道路公共交通統合の特徴、課題、政策的示唆を明らかにすることを目的として実施した。



◇クアラルンプール：組織集約による公共交通統合

クアラルンプールでは、ハード整備と組織集約を通じた公共交通統合が進められてきた。同市の上位計画では、2040年までに公共交通利用率70%の達成が掲げられ、TOD（公共交通指向型都市開発）の推進、シームレスな移動環境の構築、ラストマイル改善等が位置付けられている。道路公共交通はRapid Bus、BRT、DRT、GOKLバス等で構成されるが、ASEAN他都市に見られるようなインフォーマル交通は存在していない。

制度面では、運輸省傘下の規制機関であるAPADが認可やサービス水準を所管し、政府出資の企業であるPrasaranaが資産を保有するとともに、Rapid KLを通じて都市鉄道・路線バスを一体的に運営している。

かつては多数の零細事業者によるミニバスが乱立していたが、事業破綻を契機に政府が公共交通事業を引き受け、鉄道を幹線、バスを支線とする階層型ネットワークへ再編された。これにより、定額バスや不採算路線維持などの政策を適用しやすい体制が形成された一方、低廉な運賃やサービス水準の維持に伴う財政負担、郊外部におけるラストマイル交通の不足が課題となっている。

近年はDRTの導入により駅と住宅地を結ぶ接続改善が図られているが、予約、経路検索、運賃面での統合はなお途上にある。

◇ジャカルタ：プラットフォーム技術を活用した包摂型統合

ジャカルタでは、プラットフォーム技術を活用し、既存のインフォーマル交通を公共交通体系に包摂する形で統合が進められている。同市では、2029年までに公共交通利用率80%を達成することを目標に、TOD、TDM（交通需要マネジメント）、運賃・決済統合、最低サービス水準の確保等が位置付けられている。ジャカルタ特別州内の道路公共交通は、TransjakartaのBRTを幹線とし、路線バスやMikrotrans（ミニバス）等をフィーダーとする階層型ネットワークを形成している。また、JakLingkoにより、BRT、都市鉄道、フィーダー路線を横断する共通決済や経路検索が導入され、利用者から見た一体性の向上が図られている。

運営面では、州政府がPSO（公共サービスの提供）に基づき、Transjakartaを通じて走行距離に応じたサービス対価を事業者に支払うBuy the Service方式を導入し、運賃収入に依存しないサービス水準の確保を図っている。



従来型の「Angkot」



新たなサービス「Mikrotrans」

Mikrotransは、従来から存在していたインフォーマル交通であるAngkotを転換したサービスであり、幹線交通と住宅地を結ぶラストマイル交通を担う。運行は民間事業者が担う一方、Transjakartaとの契約の下で公共交通ネットワークに組み込まれ、GPS等を用いた運行管理によりサービス水準が管理されている。これにより、従来カバーが弱かった地域へのアクセス改善や、学生・女性・高齢者等の利用拡大が図られている。

一方で、車両更新・改修費用、契約条件への適応、既存事業者との利害調整が制約となり、Angkotの一部はなお残存している。また、Buy the Service方式では需要リスクを公共側が負担するため、ネットワーク拡大やサービス水準向上がPSO額の増加につながりやすい。さらに、オジェックのような個別輸送サービスとの役割分担も明確ではなく、包摂型統合の持続には、財政管理、契約監督、サービス範囲の設定が課題となる。

Mikrotrans: プラットフォームによるインフォーマル交通の取り込み		
インフォーマル交通を包摂し、公共交通カバー圏を維持したまま階層的なネットワークを構築		
	過去(従来型Angkot)	現在(Mikrotrans)
運行主体	個人オーナーや小規模協同組合	協同組合がTransjakartaと契約し、運行
運賃体系	ドライバーと直接交渉や手渡し。 料金はIDR5,000~10,000 (約50~100円)	無料。ジャカルタ特別州が、公共として 必要なサービスを確保するため、走行距離 に応じてPSO支払いを行う
路線役割	客の奪い合い、収益路線に集中。	幹線の駅と住宅地を結ぶラストマイル。
安全性	客を拾うための急停車・急発進、過積載。 車両の整備不良。犯罪リスク(夜間等)	GPSによる速度監視。定員厳守。ドライブレコーダー設置。車両定期検査義務
サービス	満員まで出発せず。停留所以外で乗降	決められた停留所でのみ乗降。

◇比較とまとめ：統合対象に応じた手法の組合せ

クアラルンプールとジャカルタはいずれも、公共交通利用率の向上を目標に掲げ、公的主体の強い関与の下で、道路公共交通の統合と階層型ネットワークの形成を進めている。また、幹線交通とフィーダー交通を組み合わせ、都市内移動の一体性を高めようとしている点、低廉な運賃やサービス水準の維持に伴い財政負担が増大している点も共通する。

一方で、その統合手法には大きな違いがある。クアラルンプールでは、資産・組織・運営主体を公的主体の下に集約し、鉄道を幹線、バスを支線とする一元的な公共交通体系を構築してきた。これに対しジャカルタでは、契約、共通決済、運行データ等を活用し、既存事業者やインフォーマル交通を取り込みながら段階的に統合を進めている。前者は基幹ネットワークの整理や標準化に、後者は多様で局所的な交通需要への対応に強みを持つ。したがって、ASEAN大都市における道路公共交通統合では、幹線には集約型、フィーダーには包摂型というように、対象に応じて手法を組み合わせることが重要である。

■報告5

ASEAN・インド地域におけるBRTに関する比較と考察

高木 晋 AIRO 研究員

◇調査の背景

昨年度の道路公共交通調査で対象としたタイ・フィリピン・インドではBRT（バス高速輸送システム）サービスの状況に差異が見られた。本報告では、今年度に調査対象としてインドネシア・マレーシアを加え、比較・考察を行った。また、各都市の比較には、①事業スキームや公共部門の関与、②BRTのサービス品質を低下させる要因、③運行速度や運行間隔、④BRT走行レーンの管理や規制、⑤BRT導入時期と都市鉄道の存在、の5点を用いた。



◇各都市BRTの現状

①インドネシア・ジャカルタ（Transjakarta）

2004年にアジアでいち早くBRTを導入し、14路線・約250km、利用者約102万人/日を誇る世界最大のBRTネットワークである。都市鉄道（MRT・LRT）やインフォーマル交通（小型乗合ミニバス）を、デジタル決済アプリをツールとして統合し、ルート検索や運賃・旅客施設の統合も進展した結果、需要が大きく拡大した。

②インド・アーメダバード（Janmarg）

2009年に導入され、BRTを幹線・市バスを支線とする計画的な階層化・再編と継続的な改善で、18路線・約160km、利用者約20万人/日に拡大した。単一組織による責任と権限の明確化や地域との対話等により、2016年にBRTを廃止したデリーと明暗が分かれた。

③タイ・バンコク（Bangkok BRT）

都市鉄道がカバーしていない区域への補完として2010年に導入されたが、乗継ぎ利便性や定時性等の課題から1路線・約16km、利用者約7,000～8,600人/日と低迷した。2024年の車両更新や増便、停留所増設を契機に、需要拡大へ向けた改善が進められている。

④マレーシア・クアラルンプール（Sunway BRT）

都市鉄道2路線を結ぶフィーダー路線として2015年に開業した。1路線・7駅・約5.4kmながら、全線高架のハイスペックなインフラを有する。高額運賃による需要低迷に対応し、沿線の集客

施設との結節強化や運行間隔の改善により、利用者は約2万人/日前後で定着している。

⑥フィリピン・マニラ（EDSA Carousel）

コロナ禍でMRT3号線の定員制限を補完するため、幹線道路（エドサ通り）のインフラを転用し、民間主導のオープン型専用レーンを道路中央部に配置し2020年に暫定開業した。当初は従来の右側ドア車両の使用など安全性・利便性に課題があった。約26kmの単一路線であるが、パンデミック期には最大39万人/日、有料化後も並行するMRTの半数程度の約18.3万人/日で手堅い需要を保っている。

◇各都市BRTの比較

比較のまとめ	
計画段階での選択による影響が大きい、開業後の課題把握により改善可能なのがBRTの特長	
比較項目	各都市での状況
①事業スキームや公共部門の関与	公的主体が計画・管理し、民間への運行委託による事業運営が大半
②サービスの品質を低下させる要因	計画時のコスト制約等が原因となっており、様々な課題が発生（走行レーン防護、車両更新など）
③運行速度や運行間隔	複数事業者が乗り入れるオープン型BRTは、運行管理や規制が難しい
④走行レーンの配置・管理・規制	一部区間での違反・支障発生でも、運行サービス全体の定時性等に影響
⑤BRTの導入時期と、都市鉄道の存在	都市鉄道の有無・BRT整備の先行・後発で、ネットワーク上の役割に変化（鉄道に先行してBRTを整備した場合、その後の鉄道整備時に調整）

◇考察

①他モード（都市鉄道）との関係性から見たBRT

ジャカルタやアーメダバードでは、都市鉄道の整備前にBRTで基幹ネットワークが構築された。一方でバンコクは鉄道補完の役割を担いきれず改善途上にあり、クアラルンプールは沿線との連携で鉄道フィーダーに特化するなど、都市鉄道の整備状況によりBRTの役割はネットワーク内で異なるものとなっている。

②BRT導入の成否を分ける「役割」と「責任主体」

- ・ネットワーク上のBRTの役割について、関係者や沿線との対話による認識のすり合わせ・共通認識を持つことが重要である。
- ・各BRT路線で優先度の高い特長（輸送力、定時性、速達性、収益性、サービスの見える化等）を打ち出すことが必要である。いずれの場合でも他モードとの統合・連結性等は必須条件である。
- ・これらの役割と特長のバランスが良いインフラ・規制・サービス水準の設定や、開業後の改善も可能な柔軟な計画が望ましい。
- ・モード選択よりも、計画・運営の責任主体の設定が重要であり、費用対効果を幅広く検討可能な公的主体の関与が不可欠である。



ジャカルタのBRT

BRT走行レーンに関する規制		
混入した車両への罰則を設けたり、新たにテクノロジーを導入する都市も見られる。		
国名	上位法律（根拠法）	具体的な規制内容・ペナルティ
インドネシア	道路交通法 2009年第22号	第287条：道路標識や標示（専用レーンを含む）への違反に対し、最高50万ルピアの罰金または2ヶ月の禁錮を規定。州知事令により「RFID自動ゲート」等の運用を要付け。
インド	改正自動車法 2019年	第177条/178条：交通規則違反に対し、初回500ルピー、再犯1,500ルピーの罰金。各州の「BRT設計ガイドライン」により専用レーンの優先性を明文化。
タイ	陸上輸送法 / 道路交通法 1979年	道路交通法第33条等に基づき、バス専用レーン（バスレーン）への一般車侵入を禁止。2026年現在は、EV BRT導入に合わせて「スマート信号優先（TSP）」の運用ルールをガイドライン化。
マレーシア	道路交通法 1987年	第119条：一般的な交通違反（専用レーン侵入など）に対し罰則を規定。また、SPAD（陸上公共交通委員会）のガイドラインにより、BRT専用路への一般車侵入禁止を厳格に定義。
フィリピン	MMDA規則 2020 MMDA規則 2023 陸運法	EDSAバス専用レーンの設置、区分（バリケード等）、および救急車・消防車等の例外車両を定義。 違反者に対する累進的な罰金（5,000～30,000ペソ）を制定。 交通標識の無視や不適切な運転などの包括的な法的根拠

■質疑応答

報告1：鉄道

Q：都市部ではないローカルな郊外に造られる中間駅では、どのような工夫や日本の支援が必要か。

A：2025年度はインドの郊外駅であるスーラト等も調査対象とした。同駅周辺は広大な開発用地があり、都市計画が進行中であるため、日本の土地区画整理のノウハウ活用や、高速鉄道の需要確保の観点からも、都市鉄道建設の早期着手が望まれる。

Q：高速鉄道の現在の進捗はどうか。

A：2025年度の状況に絞って説明する。タイ中国高速鉄道（バンコク・ナコンラチャシマ間）は、未契約区間や、世界遺産周辺の設計見直しに伴う2026年7月頃の再入札予定、さらに1月に発生したクレーン桁崩落事故による工事停止が重なり、開業は2031年にずれ込むとの報道がある。EEC高速鉄道については、2025年8月の政権交代以降、現運輸大臣が入札の公平性の観点から支払い方法の見直しを巡り難航している。インド高速鉄道は、鉄道大臣が2027年8月の部分開業、2029年12月の全線開業予定を示しているが、現地調査では設備工事が多く残っている状況に見受けられ、引き続き注視が必要である。

報告2：観光

Q：今回の調査結果は日本にどのような示唆を与えるか。

A：各国とも地方レベルでは人材・財源・ノウハウが不足し、政策が十分に実装されていない。日本への示唆としては、制度や計画よりも、地域の現状を可視化し、支援や投資の優先順位を明確化するなど、「実装を支える仕組みづくり」やマネジメント人材の育成が重要である。

Q：インドネシアの観光村の大半が初期段階であるが、この政策は成功していると言えるのか。

A：数値上は道半ばだが、各地域の現状を客観的指標で可視化し、エビデンスに基づく政策介入を可能とした「管理基盤の構築」に大きな意義がある。自立的に発展している事例も実在しておりポテンシャルは高いことから、今後は初期段階の村への伴走支援が鍵となる。

報告3：物流

Q：インドネシアの物流改善に役立つ日本の知見はどのようなものか。

A：以下の3点である。第一に、日本の内航フェリーやRORO船のように長距離・大量輸送を担う「内航海運の高度利用」であり、島嶼国であるインドネシアの幹線輸送最適化に資する。第二に、荷役の効率化や複数ターミナルの一体的運営による「港湾運営の高度化」である。第三に、NACCSのようなシステムを通じた税関・港湾手続きの電子化・一元化や、物流データの標準化といった「官民連携によるデータ連携の推進」である。これらは物流効率の大幅な改善に寄与する。

報告4：道路公共交通

Q：日本にはパラトランジット（小型乗合バス等）はないが、特殊な事例から示唆を得られるのか。

A：輸送手段ではなく、既存の多様な輸送資源を排除せず公共交通ネットワークにどう位置づけ、取り込むかという「発想」が参考になる。日本でも再生法の改正により、自治体を中心にバス、タクシー、施設の送迎車等を組み合わせて交通空白を埋める方向性が示されている。このようなネットワーク化の仕組みや、アプリによる案内・運賃支払いの一元化などは参考となる。

報告5：BRT

Q：デリーではなぜBRTが廃止されたのか。

A：デリーでは、多数のバス路線・事業者が乗り入れる「オープン型のBRT」を導入したが、一般車両の誤進入に対する規制を含む専用走行レーンの運営管理に課題があった。一方、アーメダバードでは一般車両交通量が多い道路を避けてBRT専用レーンを整備したが、デリーでは一般車両が多い幹線道路にBRT専用レーンを設置した結果、渋滞悪化や運営管理の困難が生じ、訴訟も重なり廃止に至った。さらに、トップダウン型で計画を推進したデリーと、市政府が実施主体となって地域との対話を重視したアーメダバードとの違いも事業継続に影響したと考えられる。（大谷内「インドの2都市におけるBRT整備について」『運輸と経済』2013年11月号参照）

■総括及び閉会挨拶

奥田 哲也 運輸総合研究所 専務理事／AIRO 所長

◇鉄道

高速鉄道建設が進むタイやインド等の現場実態を通じ、公共交通指向型都市開発（TOD）や他交通機関との「シームレスな接続」を総合的に進めることの不可欠さが改めて浮き彫りとなった。都市鉄道との緻密な結節計画や、民間活力を取り入れた開発スキームなど、インフラ整備と事業スキームを連動させた「接続性の確保」は、我が国の提唱する「質の高いインフラ輸出」においても極めて重要な視点である。

◇観光

インドネシア、マレーシア、フィリピンの事例を通じ、地域主体による持続可能な観光の実現に向けた取組を検討した。デジタル技術を用いた自立支援や官民連携による品質管理など、持続可能な観光の促進は、住民の生活向上につながる「地域経営」である。我が国日本の地方部における持続可能な観光地づくりにも有益な指針となる。

◇物流

インドネシアを中心とする「海ASEAN」のボトルネック解消に向け、インフラ結節点の効率化やデータ活用、人材育成に向けた産官学の枠組み構築の重要性を明らかにした。また、インドにおける物流改善に向けた取組も紹介したが、今後はさらに現地調査を深め、具体的な改善策の提案につなげる必要がある。これらは我が国が推進する「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の実現や、地域全体のサプライチェーン強靱化に直結する極めて重要なプロセスである。

◇道路公共交通

クアラルンプールやジャカルタにおける交通手段統合の先進的な取組を深掘りした。既存のインフォーマル交通を公的ネットワークへ統合し、一つのサービス網として機能させる手法は、多様な交通手段を効率的なネットワークとして再構築する重要性を示すものである。

◇BRT

ASEAN・インド地域5都市の比較分析を実施し、大規模なBRT網が都市鉄道等の他モードと補完し合い、都市全体の移動を支える「背骨（バックボーン）」として機能している実態が明らかとなった。定着と成功には、公的主体が主体的に関与し、制度的裏付けの下で責任を果たすことが極めて重要である。これらの知見は、都市全体の交通網を戦略的に再構築するという観点から、我が国の公共交通のあり方の再検討への示唆となる。



第1回日タイ地域公共交通ワークショップ

～地方における地域公共交通サービスの持続可能性～



2026. 6. 19 (金) 15:30～18:45 (日本時間) 13:30～16:45 (現地時間)

バンコク・チュラロンコン大学よりオンライン配信 (Zoomウェビナー) ※日タイ同時通訳

1. 開会挨拶

宿利 正史
運輸総合研究所 会長ランサン・ラーグニミット
チュラロンコン大学 副学長

2. 来賓挨拶

アーコム・トゥームピットヤーパイシット
タイ王国元運輸大臣・財務大臣梶原 徹
在タイ日本国大使館 公使ソラポン・パイテューンポン
タイ運輸省陸上交通局 局長

3. 基調講演

鉄道網の整備から公共交通システムの充実へ
～バンコクの次なる課題～サクシット・チャレムボン
チュラロンコン大学交通研究所 (CUTI) 所長地域公共交通に関する日本の経験と
最近の動向宇都宮 浄人
関西大学経済学部 教授

4. 報告

緊急提言「地域交通制度の革新案」
について室井 寿明
運輸総合研究所 研究員公共バス交通システムにおける
地方自治体の役割パタナポン・サンハッタワッタナー
チュラロンコン大学交通研究所 (CUTI)
所長補佐地域における電気バスシステムの整備と、
小型旅客車両・フィーダー交通の電動化ソムシャート・ワッタナーグラ
チェンマイ県 副知事「公共交通強化元年」に向けた
交通施策の推進 in 熊本富永 隼行
熊本県 企画振興部長

5. 閉会挨拶

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サクシット・チャレムボン
チュラロンコン大学交通研究所 (CUTI) 所長

開催経緯

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）は、チュラロンコン大学交通研究所（Chulalongkorn University Transportation Institute：CUTI）と、日タイ双方における運輸・観光に関する意見交換を継続的に行って来ました。その中で、地方部における地域公共交通の維持・確保や担い手不足への対応が共通の課題として認識されました。このような背景を踏まえ、AIROとCUTIは、日タイ双方の地域公共交通の現状、取組、制度・経験等を共有する場として、本ワークショップを共催することになりました。

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長

日本とタイは、古くから緊密な経済・文化の絆で結ばれており、来年2027年には日タイ修好140周年という歴史的な節目を迎えます。その前年にあたるこの時期に、地域住民の生活の根幹を支える地域公共交通をテーマとして、両国でハイレベルな政策対話を行うことには、大きな意義があると考えています。



現在、両国の地域公共交通が直面しているのは、いかに持続可能な社会資本として再構築するかという課題です。日本では、地域の公共交通を主として民間事業者が担ってきた一方、人口減少、少子高齢化、運転者不足等を背景に、従来の採算性を前提とした仕組みだけでは維持が難しくなっています。こうした状況を踏まえ、運輸総合研究所では、2025年6月に緊急提言「地域交通制度の革新案」を取りまとめました。公共財である地域交通は、日本では、基本的には民間企業にゆだねられている社会資本であり、地域交通産業は国家的・国民的・地域的に必要不可欠で重要な基盤産業であるとの基本理念を示しました。本日は、宇都宮教授と富永部長から、地域公共交通が地域経済やソーシャル・キャピタルを豊かにしていく具体的な過程をご紹介します。これらは、当研究所の提言を具現化する優れた実例であると考えています。

一方で、日本もタイの配車アプリの社会実装、MuvMiに代表される電動トゥクトゥクのシェアリングサービス、タイ運輸省陸上交通局（DLT）によるMaaS構築に向けた柔軟で迅速な取組から学ぶべき点も多くあります。本ワークショップが、両国の知見と経験を掛け合わせ、地域公共交通の未来を切り拓く新たな協働の出発点となることを期待しています。

ランサン・ラーグニミット チュラロンコン大学 副学長

チュラロンコン大学を代表して、本日のワークショップに参加された皆様を心より歓迎申し上げます。私は医師として、また病院に関わる立場として、交通や移動に関する課題を日々身近に感じています。チュラロンコン大学病院は、バンコク都心部に位置する重要な医療拠点であり、ICUをはじめ高度な医療機能が集積しています。そのため、毎日多くの患者やそのご家族、医療従事者をはじめ、様々な方々が訪れる場所となっています。



一方で、来院者の多くは公共交通ではなく自家用車を利用しており、それに伴うカーボン排出は、大学や病院として考えるべき重要な課題です。大学と病院の間では、MRT利用者等を対象にシャトルワゴンを運行しています。しかし、高齢者や車椅子利用者にとっては、道路上の移動には依然として困難が伴います。病院へのアクセス一つをとっても、交通は医療、教育、経済といった様々な分野と深く結びつき、人々をつなぐ重要な手段であることが分かります。

タイでは、患者、高齢者、障害のある方等、移動に配慮を要する人々への対応が大きな課題となっています。一方で、大学の研究予算も削減されているように、予算には限りがあります。その中で、公共的な設備や仕組みによって移動の課題をどのように補っていくかを考える必要があります。本日、私自身も自家用車で会場に来ざるを得ませんでしたが、これは現在のタイの交通インフラの課題を示す一例であると思います。今回のワークショップを通じて、日本の経験から多くを学び、運輸総合研究所との共同研究を通じて、持続可能な社会の実現に向けた知見を蓄積していきたいと考えています。

来賓挨拶

アーコム・トゥームピットヤーパイシット

タイ王国元運輸大臣・財務大臣

本日のワークショップを共催されたCUTIおよび運輸総合研究所に感謝し上げる。チュラロンコン大学とは、運輸省在籍時からさまざまな連携を重ねてきた。特に、大学内の移動手段として、トヨタ自動車の協力のもと、工学部とともに「Ha:mio」によるカーシェアリングの研究を進めていたことが印象に残っている。



一方で、現在もファーストマイル、ラストマイルの課題は依然として残っている。バンコクにはBTSやMRTをはじめとする都市交通の骨格となる鉄道網は整備されているものの、小さな路地から駅へのアクセス性や、駅周辺でタクシー等が滞留することによる交通渋滞の発生等、改善すべき課題が少なくない。こうした課題に対応するためには、Grab等の配車アプリ、既存タクシー、バイクタクシー等、多様な交通手段を組み合わせながら、総合的に考えていく必要がある。

地方都市においても同様の課題がある。特にチェンマイとプーケットは、タイ政府としても重要な都市であり、それぞれの地域特性に応じた公共交通システムを検討する必要がある。チェンマイでは、ソンテウ、いわゆるレッドカーが重要な交通手段であるが、運行頻度や夜間の利便性には課題がある。こうした課題に対応するためには、公共交通と民間サービスを組み合わせ、地域に合った移動手段を整えることが重要である。

また、アプリ開発は物理的なインフラ整備よりも速く進めることができ、交通手段間のソフトウェア上の連携は、住民だけでなく観光客にとっても大きな利便性をもたらす。本日の議論を通じて日本の知見を学び、交通手段とネットワークの連携を高め、人口密度の低い地域でも必要な場所へアクセスできる交通体系の実現につなげていきたい。

梶原 徹 在タイ日本国大使館 公使

地域公共交通は、人々の日常生活を支える必要不可欠な存在であり、豊かな生活の実現や地域経済の活力維持に重要な役割を果たしている。日本の交通といえば、東京等の都市部の充実した鉄道網を思い浮かべるかもしれないが、日本には47の都道府県があり、地域によって事情は大きく異なる。



特に地方部では、少子高齢化と人口減少が急速に進む中、鉄道やバス路線の廃止・縮小が相次いでいる。担い手も利用者も減少する中で、車を運転することが難しくなる方々の移動をどのように支えていくかが、公共政策上の重要な課題として顕在化している。そのため、日本では、あらゆる資源をどのように活用していくかについて、検討や試行錯誤が続けられている。

タイにおいても、都市部への人口集中や交通渋滞、交通事故対策が大きな課題となっている一方、地方における地域公共交通をどのように整備・維持していくかも、今後重要な政策課題になると考えられる。人々が社会生活を営む上で、移動、すなわちモビリティは切り離すことのできないものである。誰もが困難を抱えることなく移動できる社会の実現に向けて、どのような取組を進めるべきかを検討することは、日タイ双方にとって極めて重要である。モータリゼーションの進展、少子高齢化、人口減少といった共通課題を踏まえ、双方の知見を共有しながら未来の地域公共交通のあり方を議論する本ワークショップには、大きな意義がある。

ソラボン・パイテーンボン タイ運輸省陸上交通局 局長

タイの陸上交通には大きな可能性がある一方、多くの課題がある。エネルギー価格が高騰する中でも、公共交通運賃は長年ほとんど引き上げられておらず、国民負担を抑えながらサービス水準を向上させることが大きな課題である。高齢社会への対応や、交通事業者・関係機関の厳しい財務状況も踏まえ、持続可能な制度設計が求められている。



また、タイでは車両台数が多く、古いバスやトラックも多数走行している。安全面では、運転者教育の見直し、危険認知能力の向上、車両状態の確認が重要であり、交通事故死者数を減らすためには、規制及び車検制度の強化が必要である。環境面でも、PM2.5の発生要因となる老朽車両への対応が急務である。

こうした課題に対し、タイでは政府による追加支援も活用しながら、複数の交通モードの更新・電動化を進めようとしている。具体的には、バンコクのタクシー、自動二輪、トゥクトゥク、都市間輸送のバン、定期路線バス、観光バスや貸切バス、スクールバスの7分野について、それぞれの実情に応じた更新を検討している。特にスクールバスについては、専用ナンバープレートや税制上の支援等を通じ、通学交通の安全性と利便性を高める必要がある。

今後は、電気自動車用ナンバープレートの導入、バッテリー管理、AIを活用した車検等、新たな制度や技術も重要になる。日本には、運転免許制度、車検制度、公共交通の維持に関する豊富な経験がある。運輸総合研究所とCUTIには、こうした知見を共有いただき、タイの安全で持続可能な陸上交通の実現に向けて、引き続き協力いただきたい。

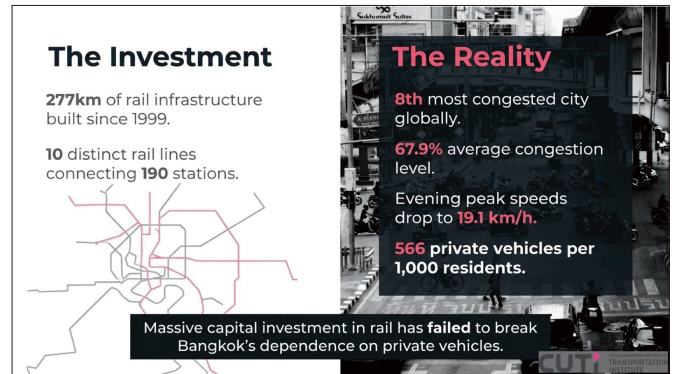
開催概要

■基調講演

鉄道網の整備から公共交通システムの充実へ～バンコクの次なる課題～
サクシット・チャレムボン

チュラロンコン大学交通研究所（CUTI） 所長

バンコクの公共交通システムは、この数十年で大きく変化してきた。1999年以降、MRTやBTSをはじめとする鉄道インフラの整備が進み、現在では総延長は300キロメートル弱、駅数は約200駅に達している。土木・インフラ整備という観点では大きな成果であるが、バンコクは依然として世界でも渋滞が深刻な都市の一つであり、自家用車への依存も高い水準にある。重要なのは、公共交通を鉄道路線の整備延長だけで評価するのではなく、市民にとって便利で、毎日使いやすいものになっているかという視点である。



サクシット所長の講演資料

バンコクには、BTS、MRT、モノレール、タイ国鉄レッドライン、バス、船（チャオプラヤー・エクスプレス）、配車サービス、バイクタクシー、ソンテウ等、多様な交通手段が存在する。しかし、それらは十分に統合されておらず、利用者は分断によるコストを負担している。自宅から駅までの移動、歩きにくい歩道、乗換時の待ち時間や徒歩移動、MRTからBTSへ移るたびに発生する別々の運賃・決済等が、公共交通の競争力を低下させている。鉄道に乗っている時間は短くても、ドア・トゥ・ドアで見れば、自家用車の方が合理的な選択肢になってしまう場合がある。

その背景には、主に三つの要因がある。第一に、インフラ整備を優先する方針のもとで、既存のバスや歩行環境の維持・改善が十分に重視されてこなかったことである。第二に、高速道路整備によって自家用車利用が促されてきたことである。第三に、DLT、BMTA（バンコク大量輸送公社）、MRTA（タイ高速度交通公社）、BMA（バンコク都庁）等の関係機関が個別に運営される組織間の分断である。さらに、バンコクの入り組んだ都市構造は、徒歩や自転車での移動、合理的な地域公共交通サービスの設計を難しくしている。

現在、M-MAP2（バンコク首都圏都市鉄道新マスタープラン）のもとで、ファーストマイル・ラストマイルの改善、運賃・決済システムの統合、バス改革等が進められているが、根本的には、バンコク都市圏の交通を一体的に所管し、投資、運営、利用者サービス、各交通手段の調整を担う組織が必要である。鉄道だけでなく、すべ

ての交通モードを並行して整備し、道路空間や歩行環境も再構築しなければならない。交通システム全体を一つのパズルとして捉え、市民が安全で便利に移動できる公共交通を実現することが、今後の最大の課題である。

地域公共交通に関する日本の経験と最近の動向

宇都宮 浄人 関西大学経済学部 教授

本日は、地域公共交通について、日本の経験と課題、そして最近の動きを申し上げます。ここで念頭に置いているのは、バンコクのような大都市ではなく、後ほど紹介されるチェンマイのような地方都市における公共交通である。



日本では、公共交通は基本的に民間事業者によって運営されてきた。東京だけでなく地方都市圏においても、かつては鉄道やバス等、多くの公共交通を民間事業者が担い、不動産事業等への多角化を通じて利益を上げる仕組みが成り立っていた。しかし、21世紀に入り、人口減少と高齢化が進む一方で、自動車利用が増加し、地方の公共交通は非常に厳しい状況に置かれている。2000年以降、鉄道は1,200キロメートル以上が廃止され、地方都市では鉄道とバスを合わせても交通手段分担率が10%に届かない地域も多い。中心市街地では、商店街のシャッターが閉まり、店舗が駐車場に変わる等、街の衰退も進んでいる。

こうした中で、公共交通の利用減少、サービス低下、自動車依存の拡大という悪循環が生じている。地方政府も支援を行っているが、民間事業者に対する側面支援にとどまり、むしろコスト削減を求める形になりがちである。その結果、地域公共交通のサービスはさらに低下し、車社会が一層進むという持続可能ではない状況になっている。

この悪循環を変える最近の動きとして、宇都宮市のLRTがある。宇都宮市は東京から約100キロメートル北にある人口約50万人の地方都市であり、2023年に約15キロメートルのLRTを開業した。従来の日本の仕組みと異なり、インフラ整備には公共が資金を投入し、運営会社にも宇都宮市と芳賀町が出資している。開業前から沿線開発が進み、地価上昇や小学校の新設等、地域に具体的な変化が生じた。開業後は、累積利用者数が想定より約6か月早く1,000万人に達し、成功事例となっている。

LRTは、市民の行動変容も促した。駅までは車で移動し、その後はLRTで都心へ向かうパークアンドライドが広がり、調査でも自動車利用の減少が確認された。特に、子ども連れの人や、これまで車で送ってもらっていた高齢者等が、バリアフリー対応のLRTによって自ら移動できるようになった点は重要である。よい公共交通にしっかり投資すれば、街を変えることができるのである。

地域公共交通の価値は、移動時間の短縮だけでは測れない。集積効果、オプションバリュー、地域の絆やソーシャル・キャピタルといった幅広い便益がある。滋賀県の近江鉄道の調査でも、現在は鉄道を利用していないものの、子どもや高齢者、将来自身が運転できなくなった場合に備えて必要だと考える人が多いことが示された。地域公共交通には、民間事業者が儲かるほど利用者がいなくても、社会として維持すべき価値がある。公的投資によって公共交通を支えることは、地方都市の負の循環を断ち切り、持続可能な社会を実現するための重要な方策である。

Wider Benefits of Local Public Transportation

Benefits of Public Transportation

- Saving time
- Easing road congestion
- Reducing traffic accidents
- Improving environment, etc.

'Wider benefits' for the local economy and people, not measured by monetary value

- Agglomeration effects
- Option value
- Strengthening 'social capital'
- After the opening of Toyama Light Rail, 30% of residents feel "some changes" in "relationship with others".
- . . .



宇都宮教授の講演資料

■報告

緊急提言「地域交通制度の革新案」について

室井 寿明 運輸総合研究所 研究員

運輸総合研究所では、日本の地域公共交通がすでに危機的状況にあることを踏まえ、2025年6月に緊急提言を取りまとめ、当時の総理大臣及び国土交通大臣に提言書を手交した。本日は、その背景と提言の概要について報告する。



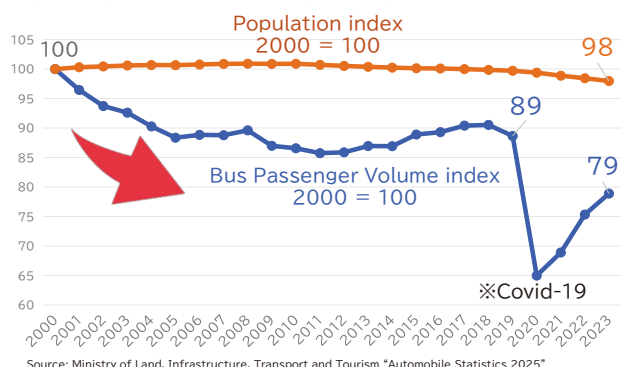
地域交通は、地域の社会的・経済的な生活を維持するための生活インフラであり、本来は公共が責任を持って支えるべきものである。しかし、日本の地域交通の多くは民間事業者によって担われてきた。人口減少、高齢化、利用者減少、事業者の収支悪化、運転士不足が重なり、地域交通は将来の懸念ではなく、すでに日本で起きている問題である。

大阪府富田林市では、2023年12月に鉄道駅を中心とする15のバス路線から民間バス会社が撤退する事態となった。最終的に一部路線は残ったものの、運行区間も本数も大きく減少した。また、東京近郊の住宅地においても、駅まで急な坂や長い階段を通らなければならない地域で、バスの運行回数が2009年の1日58回から

6. A Sharp Decline in Local Transportation Users



- Although the population decline is slight, the number of bus passengers has decreased significantly.



室井研究員の発表資料

2026年には36回へ減少し、夕方以降は18回から6回へと3分の1に減少した。高齢者等、バスを必要とする住民の生活の質は深刻に低下している。

この背景には、人口減少、高齢化、モータリゼーションに加え、2000年の規制緩和がある。競争促進と効率化を狙った規制緩和は一定の効果をもたらした一方で、利用者減少やサービス水準の低下を招く結果となった。運賃を上げられないため運転士の処遇改善も進まず、若い運転士のなり手も少ない。

この状況から脱するため、運輸総合研究所では、地域交通を単なる交通事業ではなく、ソーシャル・インフラストラクチャー、すなわち社会インフラへ転換することを提言した。提言では、地域交通を支える将来の枠組み、基本理念、古くなった制度の改革、財源の手当等、27項目を示している。LRTのような新たな交通投資は有効で重要であるが、実現までには長い時間を要する。その間にもバス路線や運行本数は減少し、住民のクオリティ・オブ・ライフは低下してしまう。今後もタイの皆様と共に学び、共に考えながら、より良い社会をつくっていききたい。

緊急提言「地域交通制度の革新案」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/news/2025/20250630003061.html>



公共バス交通システムにおける地方自治体の役割

パタナボン・サンハッタワッタナー

チュラロンコン大学交通研究所（CUTI）所長補佐

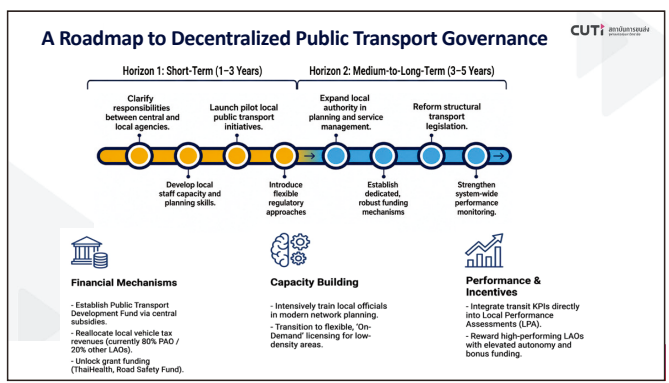
タイの国家戦略では、チェンマイ、プーケット、アユタヤ等の地方主要都市において、公共交通の利用率を現在の約2%から10%へ引き上げる目標が掲げられている。しかし、地方都市では依然として自家用車、とりわけ自動二輪への依存が強い。短距離の通学であっても自動二輪を購入する学生が多く、徒歩や公共交通の利用は低い水準にとどまっている。



その背景には、公共交通サービスの質が利用者の期待に達していないことがある。地方都市では需要が朝夕に集中し、日中は定時・定路線型の運行を維持することが難しい。そのため、運行頻度は1時間に1本、あるいは数時間に1本となる場合もあり、利用者はバスの到着時刻を予測しにくい状況にある。また、乗客が集まらなければ出発しない運用形態も見られる。さらに、民間事業者の撤退も進んでおり、路線免許は存在するにもかかわらず、実際に運行を担う事業者がいない地域も見られる。

こうした状況を踏まえ、DLTは法規制を改正し、地方自治体も許可を申請して公共交通サービスを運行できるようにした。しかし、実際に取り組んでいる県は、プーケット、チェンマイ、カンチャナブリ、ランブーン、ソンクラエ等の一部に限られている。地方自治体では、地域公共交通に関する業務が道路整備等を担う土木部門の一部として扱われている場合が多く、公共交通を専門的に計画・管理する体制が十分に整っていない。加えて、予算面の制約も大きく、路線開発や政策立案を主体的に行う権限や手法も限られている。

CUTIでは、地方自治体が公共交通により大きな役割を果たせる



パタナボン所長補佐の発表資料

よう、ロードマップを作成した。提案は大きく三つである。第一に、自動車税収の一定割合を交通分野に配分する財政メカニズムの構築である。第二に、公共交通開発基金の設立である。第三に、地方自治体職員の能力開発である。あわせて、地方自治体の取組を評価するKPIやインセンティブ、観光向けライセンス、オンデマンド型サービス等、地域の実情に応じた柔軟な制度設計も必要である。今後は、地方のDLTが技術的助言や実務支援を担いながら、地方自治体を支えていくことが望ましい。

地域における電気バスシステムの整備と、小型旅客車両・フィーダー交通の電動化

ソムシャート・ワッタナーグラー チェンマイ県 副知事

チェンマイは、タイ北部を代表する観光都市であり、経済、文化、医療、教育の中心都市でもある。多くの歴史的・文化的資源を有し、世界遺産都市としての認定も期待されている。一方で、都市の成長に伴い、交通や環境の課題も大きくなっている。



特にPM2.5は、1月から5月にかけて深刻な問題となる。発生源の多くは森林や平地での焼却に由来するが、自家用車や自動二輪等の排気ガスも要因の一つである。現在の公共交通システムは、利用者のニーズに十分応えられているとはいえず、チェンマイ県として新たな交通システムを再構築していく必要がある。

DLTによる省令改正により、地方自治体も公共交通に取り組めるようになったことを踏まえ、病院、レストラン、ホテル、寺院等の重要拠点を結ぶ公共交通ネットワークの整備を実現させたい。ただし、予算は限られており、交通だけでなく、観光、環境、文化等多くの行政課題にも対応しなければならない。こうした制約の中で、段階的にネットワークを広げていく必要がある。

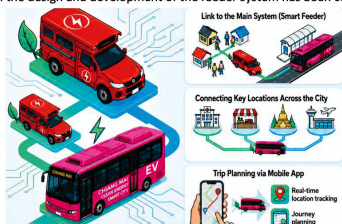
具体的には、グリーンエネルギーを活用した電気バス34台による運行を想定しており、将来的には4路線を追加し、100台程度まで拡大して、チェンマイ中心部と郊外を結ぶネットワークを広げる構想である。県内では自動二輪や自動車が約100万台走っており、朝の通勤・通学時間帯には深刻な渋滞が発生している。そのため、学校を対象に、保護者の送迎から公共交通への転換を促すパイロット事業も検討している。

また、小さな路地や狭い道路では、小型EVを活用し、10路線程度を整備することも想定している。さらに、エネルギーコストの上昇に対応するため、県庁近くの土地を活用したソーラーファームの整備も検討している。太陽光発電をEVの充電ステーションや蓄

IMPLEMENTATION PLAN:

Development Progress

- A feasibility study on converting the existing fleet of small internal combustion engine (ICE) minibuses to electric vehicles has been completed
- A feasibility study on the design and development of the feeder system has been completed.



ソムシャット副知事の発表資料

電設備に活用できれば、電力コストの削減にもつながる。持続可能な公共交通の実現に向けて、地域社会と協力し、日本、CUTI、関係者の皆様からの助言も得ながら取り組んでいきたい。

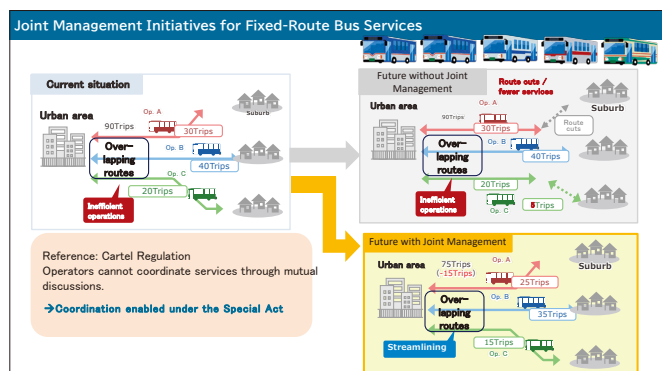
「公共交通強化元年」に向けた交通施策の推進 in 熊本

富永 隼行 熊本県 企画振興部長

熊本県は九州の中央に位置し、阿蘇の雄大な自然、天草の美しい海、豊富な地下水を有する地域である。近年は、台湾の半導体企業 TSMC の進出により経済成長が進む一方、自動車依存が高く、熊本市中心部や半導体関連企業の集積地域では渋滞が深刻化している。道路整備や交差点改良も進めているが、抜本的な解決には公共交通の強化が必要である。

熊本県では、2026 年を「公共交通強化元年」と定め、本年 3 月に地域公共交通計画を策定した。目指す姿は、「自家用車に頼らず、行きたいところに行きたいときに不自由なくアクセスできる社会」であり、10 年後の目標値として、公共交通利用者数 2 倍、交通空白地ゼロを掲げている。方針として、既存の輸送資源の総点検と最大限の活用、投資による供給力・利便性・持続可能性の向上、運営体制の整備と必要な財源の確保を進めることとしている。

具体的な取組の一つが、既存の輸送資源の総動員である。人口減少に伴い、学校、病院、公共施設、商業施設等の統合・集約が進み、地域を越えた移動需要が発生している。そこで、路線バス、コミュニティバス、病院・福祉施設の車両、スクールバス、ホテル・旅館の送迎車等について、運行の空き時間を活用し、住民の移動手段の確保を図る。県庁内には、交通、福祉、教育、観光等の部局横断のプロジェクトチームを設置し、市町村とも連携して課題解決を進め



富永部長の発表資料の一部

ている。

また、熊本県では、県内 5 社のバス事業者による共同経営を日本で初めて開始した。独占禁止法の特例を活用し、重複路線の最適化やダイヤ調整を行うことで、赤字の圧縮と利用者の待ち時間の平準化を図っている。今後は、行政が補助金で赤字を補填するだけでなく、公共交通の利便性向上に向けた投資へと転換していく必要がある。そのため、ドイツの交通連合のように、行政とバス、鉄道、タクシー等の各交通モードが連携し、公共交通全体のサービスを一体的にマネジメントする新たな組織づくりを目指していきたい。

■質疑応答

◇地方自治体の財源確保について

Q (室井研究員) : チェンマイでは予算制約が課題とされたが、地方行政として公共交通の財源確保に関する取組や、現在検討している仕組みはあるか。

A (ソムシャット副知事) : 地方自治体は基本的に自らの予算で対応しているものの、その財源には限界がある。チェンマイでは独自の基金や借入れも活用しており、公共交通整備を進めている。公共交通は採算が取りにくい、市民の利益になるなら行政として取り組むべきである。

◇市民参加のあり方について

Q (宇都宮教授) : 欧州や宇都宮 LRT では、市民参加や住民との対話が重視された。タイでは、公共交通整備にあたり、どのように市民や住民の意見をくみ上げているのか。

A (ソムシャット副知事) : チェンマイでは、大学による調査や公聴会を実施しており、若者を中心に公共交通の早期実現を求める声が多い。地域社会の参画も活発であり、今後も意見を踏まえながら整備を進めていく。

A (サクシット所長) : 大型プロジェクトでは法的に意見聴取が義務付けられているが、多くは計画や予算がある程度決まった後に行われる。住民がどのような交通を求めているかを聞く取組はまだ少なく、NGO が担う場合も多い。

A (タイ運輸省担当者) : タイでは、環境影響評価等において国民参加が義務付けられている。ただし、現状では計画案への意見聴取にとどまることが多い。現在、11 県で移動実態調査を進め、地方自治体と連携した公共交通整備を検討している。

◇公共交通の社会的便益と民間事業者任せの限界について

Q (タマサート大学 サハラ氏) : 公共交通は社会全体に便益をもたらすが、タイでは財務的便益が重視され、予算確保が難しい。金銭的メリットを超えた便益を政府にどう説明すべきか。また、大都市であっても民間事業者に任せるだけでは十分でない場合、どの段階で行政が関与すべきか。

A (室井研究員) : 日本の民間バス事業者は、都市間バス、空港アクセスバス、都心部路線等の収益性の高い分野で地域路線を支えてきた。しかし規制緩和後、収益分野で競争が進み、地域路線の削減が進んだ。地域全体を調整する主体が必要である。

A (宿利会長) : 最大の問題は、地域公共交通のサービス水準を誰が責任を持って確保するのが曖昧な点である。地域住民の生活の質や幸福に責任を持つ地方自治体が、地域公共交通にも責任を負い、国や社会全体で支える仕組みに転換すべきである。



A（国土交通省総合政策局 福島地域交通課長）：日本では、交通手段が不足する「交通空白」が拡大している。制度改正、予算確保、官民連携、自動運転、観光需要の取込みを進めるとともに、公共交通を赤字補填ではなく、地域や個人の成長を支える戦略として説明することが重要である。



A（宇都宮教授）：公共交通の便益は、従来の費用便益分析では把握できない、集積効果、オプション価値、非利用者価値、ソーシャル・キャピタル等を幅広く捉える必要がある。日タイ双方で、公共交通の社会的便益の評価について議論を深めていきたい。

■閉会挨拶

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

本ワークショップでは、日タイ双方の有識者、行政関係者、自治体関係者の皆様から貴重な報告と熱心な議論をいただいた。議論を通じて、日本とタイが地域公共交通において直面する課題には、多くの共通点があることを確認できた。



私自身、国土交通省において、バス・タクシー等の旅客輸送、自動車行政、鉄道行政に携わり、日本の地域公共交通の維持確保に取り組んできた。その中で、過疎化や少子高齢化が進む状況において、民間事業者だけに頼って路線を維持することには限界があり、地域の資源を総動員すること、そして地方自治体や地域住民が主体的に取り組むことの重要性を強く感じてきた。

こうした考え方については、日本でも2007年に制定された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を基礎として、地域が主

体となり、国が制度やインセンティブを用意し、地域資源の活用や先例の横展開を進める仕組みを、段階的に整備してきた。本日の議論でも、地域公共交通のニーズに基づく制度や財源論が取り上げられたが、今後は制度論から掘り下げて議論することも有益である。

持続可能な公共交通の確保は、日タイ両国が互いに学び合い、共に解決策を見出していける分野である。本日洗い出された課題や問題意識は、運輸総合研究所とCUTIが今後取り組むべき共同研究のロードマップである。今回のワークショップを確かなキックオフとして、今後も継続的に議論を重ね、日タイ両国の課題解決、ASEAN地域への横展開、日本の政策へのフィードバックも見据え、CUTIと協力して調査研究を進めていきたい。

サクシット・チャレムボン

チュラロンコン大学交通研究所（CUTI）所長

本日のワークショップを通じて、日タイ双方において、地方や地域社会の公共交通が多くの課題に直面していることを改めて確認した。高齢者の移動、サービス提供者の確保、財源、運行体制等は、両国に共通する重要なテーマである。これらの課題については、地域レベルでさらに議論を深め、何が重要な課題であるかを整理したうえで、必要な政策につなげていくことが重要である。

また、公共交通の課題に対しては、一つの正解があるわけではない。民間事業者、学術機関、行政、市民が一体となり、それぞれの地域の文脈に合った解決策を見出していく必要がある。あわせて、自動運転や電気自動車等の新技術を活用しつつ、より効率的で持続可能な公共交通システムを構築していくことが求められる。

本日の議論が、知識と知見の共有にとどまらず、今後の研究、政策形成、公共交通インフラの開発に向けた協力を一層深める契機となることを期待する。



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/workshop260619.html>



第1回インドネシア物流ワーキンググループ ～マルチモーダル輸送の拡大～



2026. 5. 7 (木) 15:30～17:30 (日本時間) 13:30～15:30 (現地時間)

インドネシア・ジャカルタ(インフラ地域開発担当調整府会議室)よりオンライン配信(Zoomウェビナー)

共催：インドネシア共和国インフラ地域開発担当調整府

※日本語・英語・インドネシア語同時通訳

1. 開会挨拶



宿利 正史

運輸総合研究所 会長



Odo R.M. Manuhutu

インフラ地域開発担当調整府次官

2. 基調講演



安藤 恒夫

日本通運株式会社 常務執行役員
国内定期船部・港湾運送部担当 兼
フォワーディングビジネスユニット長
(国際海運・港湾運送・海外引越・内航海運・
国際航空・国内航空)



Nyoman Pujawan

スラバヤ工科大学 教授

3. ディスカッション



モデレーター

富田 晃弘

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所
主任研究員／次長

各登壇者及びワーキンググループメンバー

4. 閉会挨拶



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



Muhammad Anto Julianto

運輸省 港湾局長

開催経緯

ASEANの物流改善は「自由で開かれたインド太平洋」の実現という観点から極めて重要であり、運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所(AIRO)では、日本と同じ島嶼国であるフィリピン及びインドネシアを代表事例として「海ASEAN」(フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、ブルネイ)の物流改善に向けた研究調査を行い、2025年2月には、海ASEANにおける課題と解決策を議論する第1回のシンポジウムをマニラで、第2回を2025年9月にジャカルタで開催しました。

その結果、第2回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」の中で挙げられた重要課題に対するアプローチ及び解決方策の検討のため、「インドネシア物流ワーキンググループ(WG)」を設置し、引き続き両国で議論していくこととなりました。

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長

第1回インドネシア物流WGは、日本とインドネシア共和国インフラ地域開発担当調整府との共催により開催するものであり、2025年9月にジャカルタで開催した物流シンポジウムの議論の成果が結実したものです。前回のシンポジウムでは、アグス・ユドヨノ・インフラ地域開発担当調整大臣より、物流効率化に向けた「実務レベルでの継続的な知見共有と議論の枠組み」について提案を受けました。本WGの開催は、その具体的なアクションの第一歩であり、日本とインドネシア両国の協力関係における大きな進展です。

物流シンポジウムにおいて、物流改善に向けた主要課題として、



①マルチモーダル輸送の拡大、②デジタル化の推進、③物流ハブの能力向上、④マネジメント及び人材育成が挙げられました。本WGでは、これらの重要課題に対する具体的かつ効果的な解決策を議論し、政策提言につなげることを目的としています。第1回会合では、「マルチモーダル輸送の拡大」をテーマとして取り上げます。

本WGは、今後4か月に1回程度の頻度で継続的に開催し、各テーマについて議論を深め、最終的には具体的な政策提言につなげていきます。また、ASEAN事務局とも連携し、将来的にはASEAN全体の物流改善に向けた議論へ発展させることを目指します。これにより、日本とASEAN間の物流拡大を後押しし、日本とインドネシア双方にとって有益な成果につなげていきます。

Odo R.M. Manuhutu インフラ地域開発担当調整府次官

日本とインドネシアが、マルチモーダル輸送やデジタル化を通じて物流分野の戦略的協力を強化していくことに大きな期待を持っています。

インドネシアは、2045年までに世界第5位の経済大国となることを目標に掲げており、そのためには高い経済成長を維持しつつ、物流コストをGDP比12.5%まで削減する必要があります。その実現のためには、サバンからメラウケ、ミアンガスからロテ島に至る広大な国土を結び、効率的かつ統合的な物流システムが不可欠です。



現在、港湾でのコンテナ滞留、内航輸送の非効率、陸上輸送への過度な依存などが課題となっており、物流コストはGDP比14.9%に達しています。輸送モードの90%を陸送が占める一方、海運は7%にとどまり、輸送の不均衡が生じています。こうした課題に対し、港湾と鉄道を接続したマルチモーダル物流の強化が重要であり、日本の経験は大いに参考になると考えています。

また、政府は2027年以降、過積載・過寸法トラックを禁止する方針を打ち出しています。これは安全性の向上だけでなく、物流の効率化や経済成長の促進にも資する政策です。日本と連携しながら、具体的な対策や制度整備を進めていきたいと考えています。

更に、インドネシアの物流パフォーマンスはASEAN内でも依然として課題が多く、特に3T地域（辺境地域・後発地域・離島地域）における物流改善が重要です。そのため①島嶼国家に適したマルチモーダル物流ネットワーク構築、②港湾・海運のデジタル化、③港湾インフラ強化、④官民学連携、⑤鉄道網拡充、⑥輸送部門の脱炭素化、⑦過積載対策を重点協力分野として進めていきたいと考えています。

特に鉄道については、スマトラ、カリマンタン、スラウェシを中心に1万km規模の整備を目指しており、日本の政策や技術から学ぶ点は非常に多いと感じています。現在、インドネシアにおける鉄道利用率は低い状況ですが、今後5～10年で大きく引き上げたいと考えています。

本WGが単なる議論にとどまらず、実装可能な解決策を生み出し、国民生活の向上につながる協力の第一歩となることを期待しています。また、その成果が日・インドネシア二国間のみならず、ASEAN全体の物流強化にも寄与することを願っています。

開催概要

■基調講演

安藤 恒夫 日本通運株式会社 常務執行役員 国内定期船部・港湾運送部担当 兼 フォワーディングビジネスユニット長（国際海運・港湾運送・海外引越・内航海運・国際航空・国内航空）



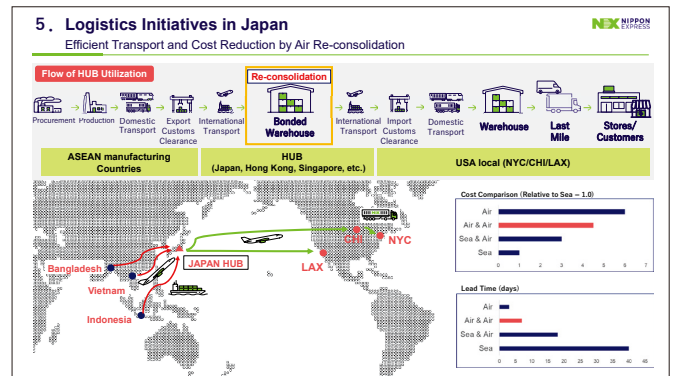
現在の国際物流では、地政学リスクの常態化や脱炭素対応が大きな課題となっている。スエズ運河問題などによる輸送の不確実性が高まる中、単一ルートや単一モードへの依存は危険であり、柔軟で代替可能な物流ネットワークが不可欠である。また、ESG投資拡大を背景に、カーボンニュートラル対応は企業競争力に直結する経営課題となっている。

日本国内では、人口減少と「物流2024年問題」により、将来的な輸送力不足が深刻化している。加えて、日本港湾はアジア主要港との競争激化に直面しており、港単体ではなく物流ネットワーク全体で競争力を高める必要がある。

こうした課題に対し、NXグループでは、標準化・デジタル化・モーダルシフトを通じて、コスト最適化、品質維持、安定物流の実現を目指している。具体的には、港湾手続の電子化「Cyber Port」、トラック予約システム「CONPAS」、遠隔操作RTG（タイヤ式門型クレーン）導入などを通じ、省人化と効率化を推進している。また、カーボンニュートラルポート構想や内航船・鉄道活用によるモーダルシフト、コンテナラウンドユース（輸入で使用したコンテナを港に返却せずに、輸出で継続して利用する取り組み）などにより、脱炭素と物流効率化を両立している。

国際輸送では、Sea & RailやSea & Airなど複合輸送サービスを展開し、BCP（事業継続計画）対応や輸送安定化を図っている。また、ハブ拠点で貨物を再混載する「航空再混載サービス」、リアルタイムデータロガー、自動化倉庫などにより、輸送品質の可視化や省人化も進めている。NXグループ独自のサービスとしては、海上コンテナ鉄道輸送、地方港活用を可能にするNXダイレクトフィーダー、RORO船を活用した九州集約混載サービス、釜山港を活用したグローバル混載サービスなどを展開している。さらに、CO₂排出量を考慮した環境配慮型航空輸送サービスも提供している。

これらに共通する考え方は、人手不足や地政学リスクを前提に、「止めない物流」「選べる物流」を実現することである。NXグループは、多様な輸送モードとネットワークを通じ、不確実性の高い時代に対応した国際物流を提供している。



安藤常務執行役員の講演資料

Nyoman Pujawan スラバヤ工科大学 教授

物流は社会・経済活動を支える基盤であり、企業競争力や国家経済にも大きな影響を与える。日本企業の「ジャスト・イン・タイム」や「リーンロジスティクス」などの実践は、インドネシアにとって重要な学びとなってきた。また、世界の主要港湾の中心は欧米からアジアへ移っており、中国やシンガポールが大きな存在感を持っている。



インドネシアはマラッカ海峡に近い戦略的立地にあるものの、その利点を十分に活かせていない。タンジュンプリオク港やタンジュンペラク港の規模は近隣主要港に比べて小さく、世界とのダイレクト接続数や港湾のターンアラウンドタイム（入出港所要時間）でも、ベトナム、マレーシア、シンガポールに後れを取っている。

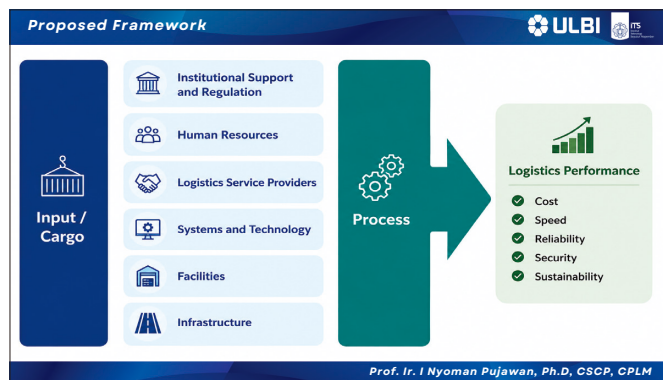
インドネシアは2012年に国家ロジスティクスシステムを策定し、ハブ港整備などの戦略を打ち出したが、多くは十分に実現されていない。ナショナルシングルウィンドウによる税関手続のデジタル化は一定の成果を上げている一方、物流全体を統合するナショナルロジスティックエコシステムは期待通り機能していない。

物流産業自体は年間6%以上で成長しているが、プレーヤーが多く、産業構造は分断されている。グローバル企業の影響力も大きく、インドネシア企業はまだ国際競争力が十分とは言えない。一方で、ラストマイル配送やフォワーディング、コンテナ管理など、成長機会は大きい。

最大の課題はインフラとモーダル統合である。鉄道網やインターモーダル接続は未整備で、貨物輸送は依然としてトラック依存が強い。本来、長距離・大量輸送は鉄道へシフトすべきであり、鉄道は効率性や環境面でも優れている。また、東西間の貨物量不均衡も物流コスト上昇の要因となっている。

さらに、安全性やサステナビリティへの対応も不十分である。インドネシアはCO₂排出量が高く、物流政策も依然としてコスト削減中心で議論されがちである。しかし今後は、コストだけでなく、スピード、信頼性、安全性、サステナビリティを重視した物流へ転換する必要がある。

その実現には、制度改革、人材育成、物流事業者の能力向上、デジタル技術やIoT導入、インフラ整備が不可欠である。また、特にインドネシア東部では、物流需要そのものを生み出す産業・貨物創出も重要になると考えている。



Nyoman Pujawan教授の講演資料

■ディスカッション

◇モデレーターより

富田 晃弘 運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所 主任研究員／次長

有識者発表をふまえて、マルチモーダル輸送の課題と改善の方向性についてご議論いただきたい。本日は日本・インドネシア両国より、行政、学術、民間企業の有識者にご参加いただいているので、順番にコメントをお願いしたい。

◇行政関係者よりコメント

牧野 武人 国土交通省物流・自動車局 物流政策課 国際物流室 室長
服部 直弘 同 課長補佐

インドネシアの物流課題は、トラック輸送への過度な依存をいかに減らし、物流全体の効率を高めるかにあると考えている。その参考事例として、日本のモーダルシフトの取り組みを紹介したい。モーダルシフトとは、トラック輸送を鉄道や船舶輸送へ転換する取り組みであり、日本では環境対策やトラックドライバー不足への対応として推進されている。

実際の事例では、長距離輸送区間を貨物鉄道へ切り替えることで、両端区間のみをトラック輸送とし、長距離ドライバー不足への対応を実現している。この結果、CO₂排出量を約8割、ドライバーの労働時間を約6割削減した。

日本では現在、3つのアプローチでモーダルシフトを進めている。1つ目は、鉄道貨物輸送と内航海運の強化である。貨物駅の機能強化やシームレスな積み替え施設の整備、新幹線を活用した貨客混載、RORO船ターミナルの拡充などを進めている。

2つ目は、多様な輸送モードの活用である。ダブルトレーラーや自動運転トラック、航空貨物輸送など、新たな輸送手段の導入を支援している。

3つ目は、地域政策や産業政策との連携である。地方自治体や物流事業者、荷主が連携し、地域ごとの基幹物流拠点の整備や物流ネットワークの再構築を進めている。

このように、日本では政府支援と産業界の連携を通じて、持続可能で効率的な物流システムの構築を目指している。

上垣 礼子 在インドネシア日本国大使館 参事官

インドネシアのように広大な国土と多数の島嶼を有する国においては、陸海空を横断する物流ネットワークの整備が極めて重要である。輸送効率化、持続可能性、低コスト化を実現するマルチモーダル輸送の推進は、インドネシア全体の安定的発展や地域間格差の是正に直結する課題である。

日インドネシア両国の協力のもと、パティンバン港では年間約20万台規模の自動車輸出入が行われており、コンテナターミナル本格稼働に向けた準備も進んでいる。一方で、アクセス高速道路整備の遅れが、民間事業者による港湾利用判断に影響を与えているとの声もある。港湾とアクセス道路は所管省庁が異なるため、省庁横断的な連携を強化し、早期のアクセス環境整備を進める必要があると考えている。

また、多くの日系企業がインドネシアで事業展開する中、物流関



服部課長補佐



連規制の透明性や予見可能性に課題を感じているとの意見も聞かれる。例えば、2024年法律第66号では外航業務を担う外資会社の所有船舶に関する規定が盛り込まれているが、施行令による詳細基準はいまだ未整備であると認識している。

こうした課題への対応は物流事業の健全な発展や新規投資促進の観点からも重要であり、規制の透明化と予見可能性向上が求められる。現在、インフラ地域開発担当調整府や運輸省マルチモーダル総局など、省庁横断的課題に対応する体制強化が進められており、日本側としても期待している。今後も両国協力を通じインドネシアの持続可能な経済発展につながる物流課題の解決を進めていきたい。

角田 和之 独立行政法人国際協力機構ジャカルタ事務所 次長

JICAは日本政府ODAの実施機関として、インドネシアの運輸・交通分野で様々な協力を行ってきた。物流分野では、代表的事業としてパティンバン港開発を支援しており、円借款を通じて自動車ターミナル及びコンテナターミナルを備えた新港建設に協力している。自動車ターミナルは2021年に開業済みであり、コンテナターミナルも近く開業予定である。現在は両ターミナルの拡張工事に協力している。



パティンバン港開発の背景には、タンジュンプリオク港の逼迫やジャカルタの交通渋滞といった課題がある。ただしパティンバン港を競争力ある港湾とするためには、港湾施設整備だけでは不十分であり、アクセス改善が不可欠である。そのためJICAは、港湾建設に加え、既存高速道路とパティンバン港を接続する新たな有料道路整備にも円借款を通じて協力している。多くの利用者が早期開通を期待しており、引き続き関係者の協力が重要であると考えている。

また工業団地と同港を結ぶ貨物鉄道計画についても認識しており、今後フィージビリティスタディの実施を検討している。

さらに、物流拠点としての利便性向上のため、344haに及ぶ後背地開発も重要である。JICAは技術協力を通じて、開発計画の策定や事業スキームの検討を支援している。港湾施設だけでなく、アクセスインフラや後背地を含めた包括的なパティンバン港開発を進めている点が、現在のJICA協力の特徴である。

今後もパティンバン港開発に取り組むとともに、インドネシア全体の物流改善に向け、日本の知見を活かしながら、JICAとしてどのような貢献が可能か引き続き検討していきたい。

Raden Yogie Nugraha 運輸省 インターモーダル輸送統合インフラ局長代理

インドネシアの輸送分野は、多くの課題を抱える一方で、非常に大きなポテンシャルを有している。モビリティ向上に加え、グリーン経済やブルー経済を促進するためにも、モード間連携とマルチモーダル統合が不可欠であると考えている。



インドネシアでは、陸上交通ターミナル、空港、鉄道駅、港湾など多様なインフラを統合し、島嶼間をつなぎながら、増加する人口やGDPに対応した統合的サービスを目指している。対象となるのは、経済特区、工業団地、食料・エネルギー関連地域、3T地域、大都市圏など幅広いエリアであり、これらを

基盤として輸送統合を進めていきたい。

現在必要なのは、制度、物理インフラ、決済、ネットワーク、情報の分野の統合である。これらを一体的に進めることで持続的でシームレスな輸送ネットワークを実現できると考えている。

今後は港湾や鉄道分野を中心に、日本との連携をさらに深めたい。ポテンシャルを持つ地域を対象に、現場課題への具体的解決策を検討しながら、マルチモーダル輸送やモード間統合のあり方について議論を重ねていきたい。

今回の取り組みや今後の計画が、インドネシアにおける輸送統合に新たな視点と前向きな変化をもたらすことを期待している。

Joice Hutajulu 運輸省 鉄道交通・輸送局長代理

鉄道が国家物流を支える上で重要な役割を担うことについて多くの議論があったが、インドネシアの鉄道貨物輸送には依然として多くの課題がある。現在、鉄道ネットワークは主にジャワ島とスマトラ島の一部に限られており、港湾と接続している区間もあるものの、接続性は十分ではない。



特に課題となっているのがファーストマイルとラストマイルであり、鉄道貨物輸送コストの多くがこの部分に費やされている。工業団地から港湾までをどのように統合的に結ぶかについて、日本の知見を共有してほしいと考えている。

また、インドネシアでは物流の90%以上がトラック輸送に依存しており、モーダルシフトも大きな課題である。背景には、接続性に加え、鉄道輸送の運賃面の問題がある。日本の具体的な取り組み事例を参考にしながら、インドネシアでの実装につなげたい。

加えて、インドネシアに進出している日本企業にも、鉄道を活用した物流への転換を積極的に検討してもらいたい。

Muthia Rizka Neldy Pertamina International Shipping (PIS) ビジネス開発担当副社長

当社は、国営企業Pertaminaグループの一員として、国内外のエネルギー輸送を担う中核的な海上物流事業者である。現在、約300隻のタンカーと約400隻のサービス船を運用し、100を超える港湾へエネルギーを供給している。近年はPertamina Patra Niagaとも連携し、一部船舶を国内配送向けに共同運用する体制へ移行している。



インドネシアのような島嶼国家においては、海上輸送の接続性が国家エネルギー供給の安定性を左右する重要な要素である。その中で、マルチモーダル輸送は一般物流だけでなく、国家エネルギー供給システムにとっても不可欠な存在となっている。

一方、現場ではインフラ不足だけでなく、データの断片化や物流事業者間・輸送モード間でのシステム非統合が大きな課題となっている。そのためPISでは、100以上の港湾・ターミナルの在庫や配送状況を監視するシステムや、港湾滞留時間を管理するIntegrated Port Time Monitoring Systemなどを導入し、エンド・ツー・エンドでの可視化と運航最適化を進めている。

こうした取り組みを実現するには、データ統合、共通プラットフォーム、運用・安全基準の標準化が不可欠である。日本との協力

においては、港湾効率化、海事物流ハブ開発、グリーン SHIPPING 分野に大きな可能性があると考えている。特に、日本のCO₂排出源とインドネシアのCO₂貯留能力を組み合わせたCO₂輸送やアンモニア輸送は、有望な協分野である。両国の技術力と運用経験を組み合わせることで、より統合的で持続可能な物流エコシステムを構築できると考えている。

Yada Prawira Ganta Pertamina International Shipping 石油化学・新規事業担当副社長

エネルギー国営企業の立場から見ると、マルチモーダル輸送は一般物流にとどまらず、インドネシアの国家エネルギー供給システムにとっても極めて重要である。島嶼国家であるインドネシアでは、全国への安定的なエネルギー供給を実現するため、海上輸送の接続性が不可欠となっている。



そのため、日本との物流協力は、港湾効率化、物流データ統合、海事物流ハブ開発、グリーン SHIPPING 推進、戦略貨物輸送における安全基準整備などに重点を置くべきだと考えている。

現在も複数の日本企業と海運分野を中心に協力を進めているが、今後は本WGでの議論をより具体的な取り組みにつなげる必要がある。例えば、両国政府、港湾運営者、海運会社、物流事業者が参加するパイロットプロジェクトを立ち上げ、実証的な協力を進めたい。

◇学術関係者よりコメント

森 隆行 流通科学大学 名誉教授

インドネシアの物流課題は、大きく「物流の分断」「インフラの偏在」「運用制度の非効率性」の3点に整理できると考えている。多数の島から成る国土構造、都市部と地方のインフラ格差、さらに制度・運用面の非効率が多なり、さまざまな問題を引き起こしている。そのため、単なるインフラ整備だけでは不十分であり、物流ネットワーク全体のコネクティビティ強化が重要となる。



対応策として重要なのは、「物流の可視化」と「接続性の強化」である。現在は企業ごとに物流が個別運営されており、全体最適が見えていない。その結果、空車回送や非効率な積み替えが発生している。これを解決するには、貨物・在庫データを共有し、サプライチェーン全体をリアルタイムで把握する仕組みが必要であり、デジタル化は単なる効率化手段ではなく、ネットワーク設計の前提条件となる。

また、接続性については港湾・鉄道間だけでなく、ラストマイルまで含めたシームレスな統合が必要である。物理的接続だけでなく、情報や制度、通関手続き、運用ルールの統合も不可欠であり、「統合」の概念が極めて重要になる。

その実現手段として、「フィジカルインターネット」という概念を提案したい。これは物流を個別最適から、オープンで接続されたネットワークへ転換する考え方であり、持続可能性やCO₂削減と経済成長を同時に実現することを目指すものである。日本でも政府主導で2040年を目標としたロードマップが策定されており、大

きな経済効果が期待されている。インドネシアにおいても、物流コスト削減や持続可能な物流構築に大きく寄与する可能性があると考えている。

柴崎 隆一 東京大学大学院工学系研究科システム創成学専攻 准教授

インドネシアのマルチモーダル輸送を考える上では、島国であるという地理的特性を前提にする必要がある。日本と同様に内航海運が重要だが、インドネシアは国土中央に大きな海域が広がり、その周囲に多数の島が存在するため、日本以上に内航海運の重要性が高い。したがって、海運を軸とした接続性やネットワーク設計を考える必要がある。



一方で、ジャワ島のように人口密度が極めて高い地域では、深刻な交通渋滞が発生しており、道路輸送だけでは限界がある。そのため、鉄道を含めた最適なマルチモーダルネットワークの構築が重要となる。一般的には長距離輸送で鉄道が有利とされるが、渋滞が激しい地域では、より短距離でも鉄道活用の効果が高まる可能性がある。インドネシアの実情に応じたネットワーク設計が必要である。

また、グローバル物流の観点では、マラッカ海峡・シンガポール海峡が極めて重要なチョークポイントとなっている。有事や紛争によって海峡通航が制約された場合には、ロンボク海峡などインドネシア南側ルートに代替ルートとして活用する可能性も検討する必要がある。近年は地政学リスクが現実化しており、平時だけでなく、有事を前提とした物流ネットワークのあり方を検討する重要性が高まっている。

Sutanto Soehodo インドネシア大学 教授

インドネシアのような島嶼国家においては、海上輸送を軸としたインターモーダル輸送の構築が極めて重要である。特に、タンジュンペラク港やタンジュン・マス港からタンジュンプリオク港への輸送を、従来の陸上トラック中心からRORO船を活用した海上輸送へ転換することで、渋滞回避や燃料削減、時間の予測性向上といった効果が期待できる。



また、物流を単なる国内輸送としてではなく、国際物流ネットワークの一部として捉える必要がある。そのためには、港湾を核としたロジスティクス・ハブを整備し、港から鉄道、港からトラックなど、各輸送モードをシームレスに接続することが重要である。

さらに、輸出入量の不均衡による空コンテナの再配置問題にも戦略的に対応する必要がある。こうした課題への対応には、国際的に接続可能なプラットフォームの構築が不可欠であり、インドネシア・シングルウィンドウやアジア・シングルウィンドウの発展形として、G20レベルで連携可能な「G20シングルウィンドウ」の構想を推進すべきと考えている。

加えて、過積載・過寸法問題の背景には、TEU（20フィートコンテナ）からFEU（40フィートコンテナ）への大型化に輸送基準や車両仕様が追いついていないという標準化不足がある。シームレス輸送を実現するには、輸送モード間で障壁のない統一的な基準整備が必要である。

バティンバン港についても、単なる港湾としてではなく、工業団

地や物流関連企業を集積させたロジスティクス・ハブとして発展させるべきである。生産拠点、荷主、貨物利用運送事業者（フォワーダー）などを近接配置することで物流コストを削減し、産業競争力を高めることができる。こうしたクラスター形成の考え方は、日本から学ぶべき重要な点である。

◇民間企業各社よりコメント

増形 隆史 PT NX LEMO INDONESIA LOGISTIK 社長

パティンバン港については、日本企業の間でも関心が非常に高く、今後どのようなコンテナキャリアが就航するのか、どのような機能を持つ港になるのかといった将来像に注目が集まっている。

物流事業者としては、将来的にどの地域へ投資し、新たな倉庫を建設すべきかなど、中長期的な事業判断を行う必要がある。そのため、港湾整備だけでなく、将来計画やスケジュール、航路計画などを含めた情報発信をより積極的に行ってもらえると、民間側としても投資判断がしやすくなる。

また、インドネシア側の議論を聞く中で特に印象的だったのは、デジタル化の重要性である。実際にインドネシアで物流業務に携わっている中で、日本と比べてペーパーレス化がまだ十分に進んでいないと感じている。海上・航空フォワーディングの現場では依然として大量の書類業務が存在しており、これは日系企業・ローカル企業を問わず共通した課題である。

物流分野のデジタル化は、単なる効率化だけでなく、若い世代にとって働きやすい職場環境をつくり、優秀な人材を物流業界へ呼び込むうえでも重要である。日本でも同様の課題を抱えているが、官民双方が連携し、現場環境の改善を進めていくことが必要だと感じている。

海老原 義隆 PT VANTEC INDOMOBIL LOGISTICS 社長

物流事業者の立場から見ると、倉庫内のオペレーションは比較的自社でコントロールできる一方、輸送分野については物流インフラや輸送サービス品質の影響を大きく受ける。実際、多くの輸送はトラック事業者や内航船会社へ委託しており、物流全体の品質向上には、輸送インフラや輸送サービス全体の品質向上が不可欠であると感じている。

また、マルチモーダル輸送については、各輸送モードごとに適した貨物特性があると考えている。例えば鉄道輸送は、大量輸送や倉庫間輸送、資源・農産品輸送などには非常に適している。一方で、ラストワンマイル配送や時間制約の厳しい貨物には必ずしも適していない。したがって、マルチモーダル輸送を推進する際には、どの貨物にどの輸送モードが適しているのかを分析し、それぞれに適した分野を重点的に強化していくことが重要である。

さらに、物流パフォーマンスの向上は単なるコスト削減だけではなく、安全性、スピード、信頼性、サステナビリティを含めて総合的に考える必要があるという点にも強く共感している。現実には、物流事業者は荷主に対して立場が弱く、コスト重視になりがちである。しかし、本来の物流品質向上には、物流事業者だけでなく、荷



主側も含めた包括的な取り組みが必要であると考えている。

中山 純一 日新運輸インドネシア 社長

物流サービスを提供する立場として重視しているのは、コスト、輸送時間、品質・安全性、そしてCO₂削減である。特に、ダメージや盗難を防ぎながら、いかに効率的な物流サービスを提供するかを常に考えている。

その中で、マルチモーダル輸送は、大量輸送や継続的な輸送ニーズを持つ貨物に適した手法であると考えている。一方で、実際に鉄道輸送を活用する中では、時間とコストの両面で課題を感じている。現状では、時間も費用も十分な競争力を持っているとは言い難く、利用拡大の障害となっている。

今後マルチモーダル輸送を普及させていくためには、「使いたい」と思えるサービスへ改善できるかが重要であり、それは日系企業だけでなく、インドネシアの物流企業にとっても共通の課題であると考えている。



◇運輸総合研究所よりコメント及び質疑応答

大森 孝生 運輸総合研究所 特任研究員

物流コスト削減とコンプライアンス、環境負荷低減を両立させる方向性や、シンガポール依存を脱却した国際ハブアンドスプーク物流構想について、多くの示唆を得た。

私自身、約15年間インドネシアで物流事業やタンジュンプリオク港の運営に携わってきた経験から、まず重要だと考えるのは、物流インフラのパフォーマンスを継続的にモニタリングすることである。港湾、空港、鉄道ターミナルなど各結節点について、キャパシティと実需のギャップ、レバラン（断食明け大祭）等の季節要因による変動、物流の滞留状況を把握し、ボトルネックを特定・改善する必要がある。特にイン・アウト物流の不均衡も含めた継続的分析が重要である。

次に、デジタル活用によって、マルチモーダル輸送のコスト・時間・品質を可視化し、輸送モードの選択肢を増やすことが重要である。例えば中部ジャワからの輸出についても、スマラン港、ジャカルタ港、将来的にはパティンバン港など複数の選択肢を比較し、荷主と物流事業者が最適な判断をできる環境が必要である。そのためにはIoT等を活用してデータを蓄積・分析し、カーゴモニタリング基盤を整備する必要がある。AI活用の前提としても、まずデータ蓄積が不可欠である。

また、インドネシアでも鉄道インターモーダル輸送や統合物流プラットフォームを担う民間事業者が現れ始めている。こうした事業者を育成し、G to B（Government-to-Business）連携を通じて広域的な共通基盤を構築していくことが重要だと考える。

最後に質問として、インドネシアにはPELINDO、KERETA API、Pos Indonesia、Pertaminaなど物流関連の国営企業群が存在し、現在はDANANTARA傘下にあると認識している。マルチモーダル推進には、中間管理職レベルで人材交流を進め、輸送モード横断で物流を理解できる人材を育成することが重要だと考えるが、既にこうした取り組みが進められているのか、また今後実施する場合の課題は何か伺いたい。



Odo R.M. Manuhutu インフラ地域開発担当調整府 次官

中部ジャワ州知事との面談でも、中部ジャワで新たに12～15の工業団地が整備されていることが課題として挙げられた。問題は、そこで発生する貨物をスマラン港から輸送するのか、スラバヤやジャカルタへ送るのかという点であり、その結果、中部ジャワは本来得られる利益の少なくとも30%を取り逃しているという認識である。今後は中部ジャワ州政府とともに詳細に検討していく必要がある。



また、大森氏の指摘にもあったように、レバラン時期には毎年同じ物流問題が発生している。何十年も繰り返されている問題でありながら、依然として解決できていない。したがって、運輸総合研究所や東京大学と連携し、レバラン期の物流問題にどう対応すべきかを具体的に議論する必要がある。特にタンジュンプリオク港周辺では、毎年同様の滞留問題が発生しており、1～2週間の滞留禁止措置まで取られている。こうした問題について、何がボトルネックなのか、どのような対策が有効なのかを共同で分析していきたい。

これは月へ人を送るような難題ではなく、目の前に存在する現実的な課題であり、適切なアプローチを取れば十分解決可能な問題だと考えている。

Nyoman Pujawan スラバヤ工科大学 教授

ダナンタラの下で進められている国営ロジスティック企業の整理統合について補足すると、現在、ダナンタラは統合プロセスを進めており、その中でPos Indonesiaが親会社として位置づけられている。その傘下には約18社の物流関連企業が入る予定と認識しているが、初期段階ですべてが統合されるわけではないようである。



また、この整理統合は数か月以内に正式に有効化される予定と聞いている。

さらに、大森氏の指摘にも強く同意し、今後の重要課題の一つは人材育成である。これは日本とインドネシアの協力を進めるうえでも有望な分野であり、人材開発を通じて統合を実効的に機能させていく必要がある。そうでなければ、今後の運営上の課題は非常に大きくなると考えている。

■閉会挨拶

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

本日は、「マルチモーダル輸送の拡大」という重要課題について、産官学それぞれの立場から実務的かつ有意義な議論が行われた。基調講演を踏まえ、港湾・空港と内陸部を結ぶコネクティビティの制約や、輸送モード間の積み替えに関する制度・運用面のボトルネックについて、日本・インドネシア双方で課題認識を共有できたことは大きな成果であった。



議論では、マルチモーダル輸送拡大に向けた政策・制度対応、島嶼国の特性を踏まえた物流ネットワーク設計、通関・インフラ接続に関する現場課題、デジタル化と共通基盤整備の重要性など、多く

の有益な指摘があった。特に、日本とインドネシアはともに島嶼国であり、双方の物流実務や現場の知見を共有する「双方向の学び」の場となった点に大きな意義があったと考えている。

本WGの最終目標は、日本・インドネシア両国、さらにはASEAN全体の物流効率化に資する実効性ある政策提言を取りまとめることであり、本日の議論はその確かな第一歩となった。今後も継続的にWGを開催し、本日提起された課題やオド次官から示されたテーマについて、さらに具体的な解決策を議論していきたい。引き続き関係者の協力をお願いしたい。

Muhammad Anto Julianto 運輸省 港湾局長

本WGは、インドネシア国内物流が直面する課題への理解を深めるとともに、日本の物流システムやマルチモーダル輸送の優良事例を学ぶうえで非常に有意義な場となった。



物流システム強化は、インドネシアの経済成長と競争力向上を支える重要な前提条件であり、その実現には、効率的かつ統合的なマルチモーダル輸送の発展が不可欠である。本日の議論を通じ、課題は単なる物理インフラ整備にとどまらず、輸送モード間の統合、港湾効率化、物流デジタル化、ガバナンス強化、関係者間連携等多岐にわたることが改めて明確になった。

特に重要な論点として、港湾・鉄道・陸運の接続性強化、積み替え効率化やターミナル運営改善、デジタル物流システム構築、島嶼部や3T地域の接続性向上に向けたマルチモーダルアプローチなどが共有された。

また、レバラン期の物流問題や、過積載・過寸法問題についても議論が行われた。過積載・過寸法問題については、2023年までの解消を目標としていたが、依然として課題が残っている。

さらに、マカッサル・パレパレ鉄道とガロンコン港を活用し、海運・鉄道・トラック輸送を組み合わせたマルチモーダル輸送のパイロットプロジェクトを推進していきたいと考えている。

今後は、情報技術やベストプラクティスの共有、人材育成と組織能力強化、政府・民間・学術界・国内外パートナー間の連携強化を進め、本WGを単なる議論の場ではなく、実践的協力と政策提言につながるプラットフォームへ発展させていきたい。

今回の成果が、インドネシア国内のコネクティビティ強化、地域間格差是正、さらには地域・グローバルレベルでの物流競争力向上につながることを期待している。



開会にあたっては両国の国歌斉唱が行われた

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/workinggroup260508.html>



日インド国際交流シンポジウム2026

～人と人との交流促進を通じた日印パートナーシップの強化～



2026. 5. 28 (木) 19:30～22:50 (日本時間) 16:00～19:20 (現地時間)

Lalit Hotel (インド・デリー) 及び オンライン配信 ※日英同時通訳

後援：在インド日本国大使館

1. 開会挨拶



宿利 正史

運輸総合研究所 会長

2. 来賓挨拶



小野 啓一

駐インド日本国特命全権大使

3. 基調講演



N・K・シン

経済成長研究所 理事長
第15代インド財政委員会 委員長

平松 賢司

株式会社日本総合研究所 国際戦略研究所 理事長
元駐インド日本国特命全権大使

4. パネルディスカッション

第一部『人的交流 ～ 国際交流の意義・課題・展望 ～』



モデレーター

インドラニ・バグチ

アナンタセンターCEO



シャム・サラン

元インド外務次官



ディーパ・ワドワ

元駐日インド大使



有吉 孝史

在インド日本国大使館
次席公使

水鳥 真美

東北大学特任教授(客員)
前国連事務総長特別代表

第二部『国際交流を育む観光・文化政策の意義と課題』



モデレーター

平松 賢司

元駐インド日本国特命全権大使



ジョツナ・スリ

ラリット・スリ・ホスピタリティグループ会長



スマン・ビラ

インド観光省 次官補兼局長



村田 茂樹

観光庁長官

5. 閉会挨拶



山腰 俊博

運輸総合研究所 主席研究員 国際部長

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長

日本とインドとの人的交流の歴史を振り返ると、インドは世界最古の文明の一つであるインダス文明が発祥した先進的な地域であり、同地で成立した仏教が6世紀に日本に伝来して以来、両国の交流が始まったとされています。

第二次世界大戦前、日本を訪れたインドの詩人ラビンドラナート・タゴールを、我々日本人は深い敬意をもって迎えました。アジア初のノーベル文学賞受賞者で、インド国歌の作詞・作曲家としても広く知られています。また、2022年に公開されたインド映画「RRR」が日本で大ヒットを記録し、インドの映画文化は広く受け入れられています。さらにインド料理と和食がお互いにますます身近なものになるなど、文化交流は様々な分野で着実に広がっています。

製造業では、マルチスズキが40年以上にわたり協力関係を築いてきました。また両国の協力により建設されたデリーメトロはデリー市民の日常の足となり、日印協力の輝かしい事例とされています。

両国の首脳は相互訪問を含め毎年頻繁に会談を重ね、「特別戦略的グローバル・パートナーシップ」関係のもと、例えば、ムンバイ・アーメダバード間で日本の新幹線技術を踏まえた高速鉄道事業が進められています。

2023年4月からの2年間は「日印観光交流年」として、官民挙げて様々な取組が進められ、インドから日本を訪れる方の数が増加し、今後は仏教のつながりを活かした観光交流等、大きな可能性を秘めています。この点に関連して、2025年7月にはシェカーワト観光大臣との間で、両国の観光交流促進に向け合同部会等を設置し、実務レベルの協議を継続することで合意しました。

さらに、現代的な課題として、日印両国は、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の実現に向け、法の支配や民主主義等の価値観を共有しているだけでなく、大きな海洋と重要なシーレーンに面しているという地政学的な観点でも、国家安全保障上の共通課題を有しています。国際情勢が不安定さを増す中、国際社会におけるプレゼンスがますます向上しているインドと日本が、共通の価値観と利益を有するパートナーとして協力・連携を深める必要性は一層高まっています。

このような日印両国の広範かつ多層的な人的交流は、両国関係の発展のみならず、相互理解や信頼醸成に繋がり、国際社会の安定にも資する重要な要素となります。

本日は、外交や国際機関、文化・観光分野の要職を担う方々のご講演や議論を通じて、国際的な「人と人との交流」の意義、展望と提案について共有できることを期待しています。

当研究所としても、日印間の人的交流や、運輸分野における連携・協働、さらに南アジア地域でこれらの活動を一層推進するため、2026年秋頃に、新たな海外拠点としてニューデリーに事務所を開設することを予定しております。これにより、同事務所を通じて、インド太平洋地域における我が国の極めて重要なパートナーであるインドをはじめ、南アジア地域の官民関係者との人的ネットワークを構築・拡充し、同地域との相互理解と信頼関係のさらなる深化に努めてまいります。



来賓挨拶

小野 啓一 駐インド日本国特命全権大使（録画出演）

シンポジウムの開催に際し、心よりお祝いを申し上げます。まず、高市政権の外交戦略の重要な柱である「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」について強調したい。今月初め、高市総理は「進化したFOIP」として、新たなビジョンを発表した。10年前に安倍元総理がFOIPを提唱して以来、日本はインドをはじめとする志を同じくする国々と協力し、インド太平洋地域において、自由、開放性、多様性、包摂性、そして法の支配に基づく国際秩序の構築に取り組んできた。これらの中核的原則の重要性は、今後も揺らぐことはない。同時に、増大する国際的な課題に対応するためには、域内各国が「自律性」と「強靱性」を強化することが欠かせない。基本的価値観と戦略的利益を共有するパートナーとして、我々の協力関係をさらに深めていきたい。

昨年8月のモディ首相訪日の際、両首脳は「今後10年に向けた日印共同ビジョン」に合意した。対象分野は多岐にわたるが、成長を続けるインドとの経済関係の強化は高市政権の成長政策とも合致する。モディ首相の訪日中に、双方は10兆円の新たな民間投資目標について合意した。これは、これまでに達成した目標を倍増するものである。

また、交通分野における協力も強調したい。日印協力の輝かしい事例の一つであるデリーメトロには、日本が開業当初からODAを通じて支援を行い、安全性や定時性、女性や社会的弱者への配慮といった日本の地下鉄システムの特徴が取り入れられている。現在、路線網は400キロメートルを超え、世界最大級の地下鉄システムの一つに発展した。さらに、デリーメトロ公社はインド国内外の都市の地下鉄システムにもその理念を広げている。連結性強化の分野では、JICAは北東州における道路インフラ整備や、デリーとムンバイを結ぶ貨物専用鉄道回廊プロジェクトなどを支援している。そして運輸総合研究所がインドに開設予定の事務所は、交通・観光分野における両国間の連携を促進する上で重要なパートナーとなる。今後の協力を楽しみにしている。

インドは政治・安全保障分野における日本の戦略的なパートナーである。防衛協力では、UNICORNプロジェクトのような防衛装備・技術協力の拡大を模索している。日本は最近、防衛装備品移転三原則を見直し、同盟国や同志国に対して原則として全ての防衛装備・技術を移転可能とした。また、QUAD（日米豪印）もインド太平洋地域における日印協力の主要な柱である。今週火曜（5月26日）に開催された日米豪印外相会合には茂木大臣も出席し、本年1月に続いて2度目のインド訪問となった。同会合では海洋安全保障や重要鉱物を含む経済的繁栄・経済安全保障の分野で具体的な成果が得られた。

人的交流も計り知れない可能性を秘めた分野である。昨年8月、両首脳は、5年間で50万人以上の人的交流を目指すことで合意した。これには、インドから日本への熟練人材及び将来性のある人材5万人の受け入れも含まれる。多くの日本の地方自治体や企業が、インドの高度なスキルを持つ人材に注目している。

さらに学術交流も、イノベーションを育み、最先端分野の成長を牽引する上で極めて重要である。昨年、インド工科大学（IIT）ハイデラバード校で開催された日印大学等フォーラムには、両国から



30校以上のトップ大学の学長等が参加し、頭脳循環のさらなる促進について熱心な議論を交わした。

観光や地方自治体間のパートナーシップも、両国交流において重要な役割を果たしている。

高市総理の優先課題はモディ首相のそれと一致している。私たちは信頼できるパートナーであり、自然なパートナーであり、互いを補完し合うパートナーである。日本にはインドが必要であり、インドには日本が必要である。

来年2027年は、日本とインドの国交樹立75周年にあたる。この特別な年を記念し、我々の「特別戦略的グローバル・パートナーシップ」をさらに強固なものとするため、多くの記念行事を共に企画していきたい。

■基調講演

N・K・シン 経済成長研究所 理事長

第15代インド財政委員会 委員長

まず初めに、宿利会長には、私が再び日本とのつながりを深める機会をいただいたことについて心から感謝申し上げます。会長が率いるこの極めて重要な機関が、人々の交流や観光交流のさらなる拡大に寄与することを期待する。



私と日本との関わりは65年前に始まり、おそらくこの会場におられる多くの方々よりも古い。私が日本で勤務し、あの美しい国で暮らす喜びを味わったのも、40～45年前のことである。

日印関係は、1500年前の仏教に根ざしている。6世紀にはアジア全域へ、8世紀には奈良へと伝わり、日本に大きな影響を与えた。日本はインドを「天竺」、すなわち霊的な知恵の地と呼んだ。日本語のひらがなやカタカナにも、サンスクリット語やインド諸語の構造的な痕跡が見られる。こうした文明と共有された知恵は、今や戦略的な目的となった。

2日前に日米豪印外相会合が終了した。これは、海洋安全保障、防衛協力、その他多くの側面を強化するという観点から、我々が直面する多様な課題において、QUADの重要性を再認識する重要な転換点となった。

両国の課題について、いくつかの大まかな数字を紹介する。まず、投資と外国直接投資（FDI）については、インドは4年連続で日本にとって最も有望な投資先となっている。一方で、純FDIの流入・流出という観点から見ると、2025年の日本からインドへの純FDIはわずか24億ドルで、インドのFDI総流入額の5%にも満たない。また日本のインドへの投資は、日本の対外FDI総額のわずか2～3%に過ぎない。

モディ首相は2025年8月、東京で今後10年間の10兆円規模の投資ロードマップに署名した。これは半導体、クリーンエネルギー、将来のサプライチェーンに焦点を当てたもので、まさに我々が変革しようとしている分野の成長の原動力である。我々はより信頼性の高い方法でこのサプライチェーンを再構築する必要がある。

中小企業とビジネス環境の改善については、インドで事業を展開する1,400社の日本企業のうち、中小企業はわずか15%に過ぎない。一方日本では、全企業の99%を中小企業が占めている。この不均衡は、起業家精神のエネルギーが秘める膨大な未開拓の潜在力

を示している。JETROによると、企業の37%がプロジェクトの遅延の原因として土地取得やその他の関連問題を挙げている。我々はこの事実を認識しており、日本企業の工業団地内でのシングルウィンドウ・クリアランスを進める必要があると考えている。また、アンドラ・プラデーシュ州やグジャラート州への日本の投資事例を、インドの他の地域にも広めていく必要がある。私の長年の友人であった鈴木修氏は、グジャラート州のスズキの新工場について、立地環境や支援が実に手厚く「史上最速での工場建設」と語っていた。

かつてはデリケートな問題とされていた銀行・金融分野でも、日本の銀行はインドで積極的に活動してきた。三井住友銀行によるイエス・バンクへの出資という最近の事例は、インドにおけるリテール分野での高品質な銀行業務の確立を可能にする極めて大きな好例となる。経済の脆弱性が顕在化し、不確実性の雲が立ち込めるような時期において、両国が互いに頼り合える能力を高めることにもなる。三菱UFJ銀行がシュリラム・ファイナンス（Shriram Finance）の株式20%を取得した事例を参考に、その拡大には大きな余地がある。三井住友銀行、みずほ銀行も同様の投資を行っている。保険分野については、インドの保険分野をFDIに全面開放するという大胆な措置を講じた。今こそ、日本の保険会社にとって、この機会を真摯に捉え、何ができるかを検討すべき時である。

インフラに関しては、JICAは、道路、橋梁、その他のインフラ分野で多くの進展を収めた。貨物回廊、デリー・ムンバイ回廊、そしてムンバイ・アーメダバード間的高速鉄道における整備の遅延が解消され、技術、人的資本、技能を通じてインドの鉄道インフラの近代化がさらに進むことを期待している。

旅行・観光分野では、日本を訪れるインド人観光客は昨年、前年比35%増となり30万人を突破した。現在、私たちは交流人口を飛躍的に増やすことに取り組んでいる。私が日本勤務をしていた当時、日本には充実した観光・旅行事務所があった。いつか日本側もインドに事務所を設置することを願っていたが、宿利会長のリーダーシップの下、今年ついにこの構想が実現し、インドと日本の人的交流がさらに深まることに、誠に感謝したい。

また、気候変動対策とクリーンエネルギー分野においても、すでに始動している日印クリーンエネルギー・パートナーシップは、グリーン水素、産業の脱炭素化、そして、炭素排出削減が困難な鉄鋼やセメントといった分野に焦点を当てており、技術革新が極めて劇的な進展を見せ始めている。インドは2070年までにネットゼロを達成するという目標を掲げており、エネルギー需要に占める再生可能エネルギーの割合と数量において進展を遂げることを期待している。

防衛分野は、これまでほとんど手つかずの分野であった。技術がますます重要な役割を果たすことになる防衛分野の新たな領域や課題において、企業、大学、研究機関間のパートナーシップの構築は、インドと日本が共に極めて重要な関係を築くことができる分野であると私は考えている。

最後に、松尾芭蕉が著した『奥の細道』を紹介したい。日や月は永遠の旅人であり、過ぎゆく年々もまた然り。インドと日本は今、インド太平洋地域において共に歩む永遠の旅人である。私は65年にわたり日本と関わりを持てたことを光栄に思う。この関係は長きにわたり、大変充実したものであった。私たちが共に努力してきた関係がさらに深まっていくことを願う。そして、両国がさらに親密になるのを見届けることが、私の人生の使命である。

平松 賢司 株式会社日本総合研究所 国際戦略研究所 理事長
元駐インド日本国特命全權大使

本日の機会は誠に光栄であり、多くの親愛なる友人たちと再会できたことは大きな喜びである。スリ会長とビラ次官補は、2016年10月に最初の日印観光協議会を立ち上げた際の同志であり、両国間の観光交流に多大なる支援を賜った。



私が駐インド大使を務めた2015年から2019年までの間、日印関係はモディ首相と安倍元総理の強力なリーダーシップの下、飛躍的な発展を遂げた。原子力の平和利用における協力協定の締結や高速鉄道プロジェクトの開始など、両国の新しい時代を象徴する案件に合意し、日本からの投資も様々な分野で大幅に増加した。さらにQUADの創設をはじめ、日印の戦略的な協力も驚くべき進化を遂げた。このようなダイナミックな関係深化に直接携われたことは、私にとって大きな誇りであり、深い喜びである。

大いなる満足感とともにインドでの任期を終えたが、一方で、一つだけやり残したと感じていたテーマがあった。それが、観光や学術交流を含む人的交流の深化、市民レベルでの相互理解の促進である。近年、日印関係は新たな高みに達しつつあり、特にビジネス分野ではインドへの関心がかつてないほど高まっている。私は日印ビジネスの発展のために様々な支援を行ってきたが、それらの努力は具体的な成果を生み出しつつある。その一方で、私の絶えざる懸念は、若者を中心とした人的交流の強化、そしてインドへの正しい理解の促進である。依然としてステレオタイプなインド観を持つ人が多く、憤りを感じることもある。私は様々な講演の場で現代インドの真の姿を説明し、こうした偏見や誤解を解くよう努めている。現代インドと、現代日本を正しく認識することこそが、ビジネスを前進させ、両国のパートナーシップを強化するための基盤であると思っている。

近年、日本政府も人的交流の重要性を十分に認識しており、2023年は「日印観光交流年」として様々な行事が行われた。昨年のモディ首相訪日の際には、インドの人材5万人を含む5年間で50万人の相互交流を促進する「日印人材交流・協力アクションプラン」が策定された。これまで「さくらサイエンスプログラム」の下、多くのインドの中高校生が科学技術を学ぶために訪日している。帰国する際の彼らの目の輝きを、私は決して忘れない。

昨年からは、インドの大学院生やポストドクターを招聘し共同研究を行う「LOTUSプログラム」も開始され、今年度は1,000名の参加を目標に募集が行われている。大学間の学術交流も勢いを増しており、今後、日本からインドへ向かう学生の流れが大きく成長することを心より期待している。その実現のため、インドの受け入れ機関においては、日本の学生、特に女子学生をより良く受け入れるための支援体制や環境のさらなる整備をお願いしたい。

最近では、日本の街中でインド人観光客の姿を頻繁に見かけるようになった。その伸びは著しく、昨年の訪日インド人客数は前年比で約35%増加した。特に富裕層の間では日本の伝統文化への関心が高まっており、若者世代ではアニメなどのポップカルチャーが絶大な人気を集めている。これは喜ばしい動向だが、日本が提供できる魅力はさらに多岐にわたるはずである。

他方、日本からインドへの人の流れは、ビジネス目的を除けば依

然として不十分である。インドに対する誤った認識が主因であると考えられるが、同時にインド側においても、観光インフラの整備やビザ取得手続きのさらなる簡素化をお願いしたい。

人的交流の重要性についての認識は日印双方で高まり、好ましい兆しも見られる。しかし、両国の規模や相互の重要性に鑑みれば、まだまだ十分ではなく、取り組むべき課題は多い。特に地方自治体間の交流、学生や女性の交流、インターンの相互受入れ、そして日本語教育の拡充を、両国政府の旗振りの下、結果重視でより体系的に進めていくべきと考える。

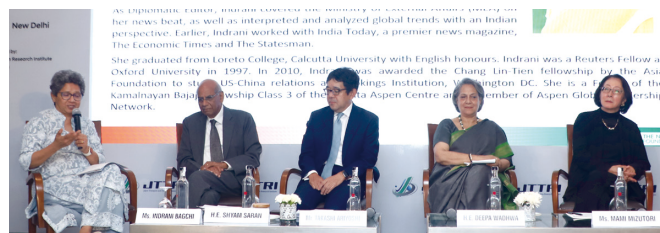
日印関係の「ミッシングリンク」とも言うべきこの人的交流の分野において、私が10年前に思い描いた通り、今後両国間の交流が飛躍的に深まることを心より期待している。

■パネルディスカッション 第一部

「人的交流～国際交流の意義・課題・展望～」

【モデレーター】インドラニ・バグチ アナタセンターCEO
【パネリスト】

シャム・サラン 元インド外務次官
ディーパ・ワドワ 元駐日インド大使
有吉 孝史 在インド日本国大使館 次席公使
水鳥 真美 東北大学特任教授（客員）
前国連事務総長特別代表



◆インドと日本の人的交流の進展をどのように考えるか

インドラニ・バグチ アナタセンターCEO

はじめに、本日のシンポジウムの企画と、インドへの新事務所設立について感謝申し上げる。大変喜ばしいことであり待望の出来事である。本日は、国際交流の意義、課題、そして展望について議論したい。日本におけるインド人観光客の増加については、着実に成長しているものの、まだ改善の余地は十分にあると私も感じている。そこでまずは、インドと日本の人的交流の進展をどのように考えるか伺いたい。今後どのように進めていくべきか、またどのような課題があるかと考えるか。全体像がどのように映っているかについて伺いたい。



シャム・サラン 元インド外務次官

運輸総合研究所がインドに事務所を設立されることを心から歓迎したい。

「人と人との交流を真に促進する」という目的に関して、外交官の立場から申し上げれば、国家間・政府間や貿易の良好な関係があっても、それだけでは決して十分ではない。両国の国民間のより深い相互理解に



根ざしていなければ、何らかの理由で関係が弱まった際に、維持し続けるものが何もなくなくなってしまうことがある。市民間の交流は非常に重要な役割を果たしている。しかし率直に言えば、両国における相互の親しみや理解は、実際には非常に薄い。今日、インドにおける日本に対する印象のほとんどは、西洋の視点や報道を通じて形成されており、日本におけるインドに対する印象も同じく、西洋の視点を通じて形成されていると言える。

したがって、両国間の国民・市民レベルで育むべき相互理解は、この「西洋のフィルター」を取り除き、あらゆるレベルで両国の人々が直接関わり合う可能性を創出しなければ、私たちが求めているような人々の間の相互理解は、決して実現しない。

私たちができる重要なことの一つは、この問題を全く異なる視点から真剣に見つめ直すことだと思う。単に観光客を増やすだけでは十分でなく、それでは観光客が現地を訪れても、その国について何の理解も得られないまま帰ってしまう可能性がある。交流に支えられた観光を真に創出するためには、政府間レベルでの取組が必要である。

有吉 孝史 在インド日本国大使館 次席公使

2015年の日印首脳会談における「日印ビジョン2025」策定に向けて、当時の平松大使、ワドワ大使と話し合う中で、文化的遺産、民主主義、寛容性、多元主義など両国の様々な共通点のほか、最も重要なこととして、政治・経済、戦略上の目標を共有していることを認識した。首脳会談では、高速鉄道や民生用原子力分野での協力のほか、今後5年間で、日本からインドへの3.5兆円の投資や、インドの若者1万人の日本訪問などで合意した。安倍総理は、「強いインドは日本の利益であり、強い日本はインドの利益である」と述べた。日本には技術があり、インドには人材があるため、両国は協力し合う必要があると考えたのである。インドへの投資目標は、実際には3年で達成された。



インドは日本企業にとって有望な投資先として4年連続で首位に選ばれており、調査対象企業の61.8%がインドに対して肯定的な回答をしている。

人材交流についてみると、技能実習・特定技能は近年開始されたこともあり、まだ数は少ないものの、数は伸びている。技術・人文知識・国際業務の熟練専門家（Skilled Specialists）は、インドからすでに14,000人が日本で活躍しており、その数はインドネシアを上回る。日本におけるインドの存在感は徐々に高まっている。留学については、現在約1,600人のインド人学生が日本で学び、その数も徐々に増加しているが、インド人留学生の留学先としての日本の順位は34位にとどまっており、私たちはさらに努力する必要がある。観光客については、新型コロナウイルスの影響もあったが、着実に伸びている。

昨年はモディ首相が訪日し、日印首脳会談が開催された。「今後10年に向けた共同ビジョン」が合意され、インドから日本への熟練人材と将来性のある人材5万人を含む5年間で50万人の人的交流、10兆円の新たな民間投資の目標とともに、経済安全保障協力を進めていくことが確認された。

モディ首相は「黄金章」と表現したが、これは安倍元総理の考えと同じく、インドには技術が必要であり、日本には人材が必要だと

いうことである。日印関係の基本的構造は同じであり、着実に進展しているが、さらに推し進める必要がある。

高市首相は、本年5月に、進化した「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」のビジョンを発表した。地政学的な競争の激化など国際情勢の変化に対応していくため、①AI・データ時代の経済基盤構築、②官民一体での経済成長機会の共創とルールの共有、③地域の平和と安定のための安全保障分野での連携拡充を3つの重点分野として、OSA（Official Security Assistance）制度も活用して各国と連携を図っていくこととしており、インド政府との間でも連携を深めていきたい。

ディーパ・ワドワ 元駐日インド大使

一般的に、インドにおける日本へのイメージと同様に、日本におけるインドへのイメージも非常に好意的であるが、より深い相互理解にはつながっていない。甚だしい情報不足が原因であることは疑いようがなく、貿易や経済関係、観光にまで影響を及ぼしている。インドから日本への観光客は大幅に増加しているが、逆の傾向は見られない。この情報格差を埋めなければならない。



アジアにおいて互いを「最も古く、最大の民主主義国家」と呼ぶ合う私たちには、国民を巻き込み、この関係の重要性を伝え、互いへの信頼と理解、さらには敬意さえも築き上げる責任がある。

2015年の「日印ビジョン2025」策定経緯からもわかるように、私たちはあらゆる共同声明において人的交流の重要性を位置づけ、両国の首相が会談を行っている。しかし、なかなか進展しない。日本にいるインド人留学生が1,600人しかおらず、ネパールやスリランカよりも少ない。インドと日本の大学間には約100件のMOU（覚書）が存在するが、ほとんどは実際には機能していない。どうすれば活性化できるか真剣に検討すべきと思う。

もう一つ、私が気になっているのは、両国間の文化交流の欠如である。1950年代、つまり両国関係樹立のまさに初期に、文化交流協定が締結された。しかし、協定はあるものの、具体的な文化交流プログラムがない。つまり、実施手順がなかった。前回の首脳会談で、文化交流に関するMOUに署名し、いくつかの具体的な分野を特定した。これは、私が長年、強く推進してきたことである。日本インド協会という団体は、日本において最も歴史のある友好協会であり、1903年に設立された。具体的な成果を上げるため、企業界や政府からもっと多くの支援が必要である。

水鳥 真美 東北大学特任教授（客員） 前国連事務総長特別代表

インドと日本が世界において、まさに同じ方向に向かって進んでいる分野として、私が国連で担当していた「災害リスク軽減」についてお話しできることを光栄に思う。

両国はともに、最も災害が発生しやすい地域であるアジア太平洋地域に位置し、政治指導者の最高レベルでも、この課題の重要性を理解し、災害への対応や復興だけでなく、予防についても理解がある。2015年に日本の仙台で大規模な会議が開催され「仙台



防災枠組」が採択された。災害リスクの軽減を全ての国が優先課題と考えていた状況ではない中で、インドと日本は例外であった。その証左として、翌年の2016年11月、モディ首相の主導の下、ここデリーで第1回アジア防災閣僚会議を開催した。

私が2018年に国連事務総長特別代表（災害リスク軽減担当）として働き始めて以来、インドと日本の間の人的交流は、世界的なアジェンダを推進する上で重要な役割を果たしてきた。

2001年の大地震後のグジャラート州の復興を主導されたPK・ミシュラ博士とは、モディ首相の首席秘書官として共に数多くの国際会議やパネルディスカッションに参加し、インドの最高レベルの主導の下、「災害にレジリエントなインフラに関するコアリション」(CDRI, Coalition for Disaster-Resilient Infrastructure) を設立した。電力、通信、医療、交通といった基本的インフラの強化は、インドと日本だけの問題ではなく、最も脆弱な国々、すなわちカリブ海、太平洋諸島、そしてアフリカの小島嶼開発途上国への支援という目的を共有し協力した。さらに、2023年にインドがG20議長国を務め、強い姿勢の下、日本の支援を受けて災害リスク軽減のための新たなワーキンググループを設立した。

私の国連防災機関（UNDRR）の後任者もインドのカマル・キショア氏である。単なる偶然ではなく、国連事務総長が、両国が「防災の灯火」を掲げて協力し合っていることを理解していたからだと思う。災害リスクの分野において両国が非常に緊密に協力していることを、心から嬉しく思う。

◆インドと日本はどのような分野で交流を深めていくことができるか

インドラニ・バグチ アナンタセンターCEO

ここまで、両国間の人的交流の枠組みや意思を確認できた。今日の地政学的状況では、二国間の関係だけでなく、多様化やレジリエンスが求められる。特定の国への依存から多様化させるため、インドと日本はどのように、どのような分野で交流を深めていくことができるか考えるか。

シャム・サラン 元インド外務次官

インドと日本の戦略的利益は極めて一致しており、様々なサプライチェーンへの依存を多様化させる協力を政治的な障壁は全くない。しかし、ビジネス文化、つまり互いにビジネスを行う上での文化を理解していなければ、機会があっても活かすことはできない。

私が日本にいる時、インドの自社の茶葉ブランドを売り込もうと訪日した若い男性を、数多くの日本の商社に紹介した。2週間ほど経ち、彼は3万ポンドの試作注文を獲得したが、それだけかと彼は非常にがっかりした。私は彼にこう言った。「このサンプル注文が取れたことを幸運に思え。これが試金石だからだ。日本の相手は、あなたとどのような関係を築けるかを見極める。あなたが信頼でき、頼りになる人物であれば、ビジネスは自然とついてくる。」と。約30年が経ち、彼はインドから日本への茶の最大手輸出業者の一人となった。

文化交流とは、単発的な文化イベントのことではない。定期的な取組を確立して成果を積み重ね、雰囲気や醸成し、それを土台として発展させていく。それこそが、印日関係に欠けているものだ。

人的交流では、刺激（エキサイトメント）の要素も重要と考える。私は、江戸幕府時代の鎖国政策の下、インドと日本の間の接触はご

くわずかだったという印象を持っていた。しかし、興味深いことに、インドへ旅した日本人がいた。彼の旅行記『天竺渡海物語』は世に広まった。インドと日本の間の多くのつながりを利用して盛り上がりを作ることで、人々がインドを訪れ、またインドから日本へ行くことへの好奇心も湧いてくると思う。和太鼓もエキサイトメントの要素である。

インドラニ・バグチ アナンタセンターCEO

両国のビジネスの価値観や文化の価値観をもっと理解し合うために、さらに何かすべきことがあるか。日本企業とインド企業向けに、ある種の研修を行うべきか。

有吉 孝史 在インド日本国大使館 次席公使

人的交流の強化に向けて具体的な行動を取る必要がある。第一の分野は、学生であり、日本政府の「さくらサイエンスプログラム」は、学生や大学院生など、科学技術分野の若手人材を日本に招聘し数週間の滞在を通じて理解を深めるプログラムである。現在、世界全体で3,000人の枠のうち500人をインドに割り当て、学生や研究者の招聘に注力している。また、インド専用の「LOTUSプログラム」もあり、1,000人の枠を割り当て、学生ポストドクター研究者等が来日する機会を提供している。

第二の分野は、経済的安全保障であり、半導体、重要鉱物、情報技術、クリーンエネルギー、そして医薬品が優先分野として特定されている。半導体分野では、日本企業がドレラ工業団地でのプロジェクトを検討している。一方で日本企業の進出のためには、様々な行政手続や環境整備が必要であり、関係者の協力が欠かせない。

第三の分野は、アニメやマンガなどのコンテンツ分野である。インド人材が日本に定着してもらうためにも、マンガやアニメを通じて日本に関心を持ってもらいたい。2年前から、デリーで開催されている「Mela! Mela! Anime Japan!!」には今年6万人超が参加した。

第四に、現在、多くの地方自治体がインドを訪問し、インドの地方自治体も日本企業との連携に関心を寄せている。

来年は日本とインドの国交樹立75周年を迎える。4つの分野すべてにおいて取組を強化し、より具体的な交流や、お互いを理解し合う機会がさらに増えるようにしたい。

インドラニ・バグチ アナンタセンターCEO

インドと日本の教育機関間の100件余りのMOUについての話があった。インドで子供がどこで高等教育を受けるかの決定は、親というよりは、学生カウンセラーやキャリアカウンセラーに委ねられている。インドの高校や短期大学はどこでも、カウンセラーを置



き、どこへ行くべきか、カナダ、オーストラリアであれ、アメリカ、ドイツやフランスであれ、教えてくれる。日本の高等教育のレベルは魅力的なのに、カウンセラーを日本に派遣して、「日本にはこういう教育があります」と説明できるような仕組みがない。どうすれば日本を選択肢に加えられるか。

ディーパ・ワドワ 元駐日インド大使

日本での教育に関する情報は本当に不足している。おっしゃる通り、カウンセラーのチームを日本へ派遣して、日本の教育事情を伝える取組が必要である。さらには、人と人との交流においては、お互いへの共感が特に重要と思う。これは災害管理の話とも深く関係する。

2001年に発生したブジ市（グジャラート州）の大地震では、日本人は現地ではほぼ真っ先に救援活動にあたった。復興においても協力し、今でも現地では深く記憶に残っている。東日本大震災では、私たちの災害救援部隊が現地へ赴いた。インド人たちは、瓦礫の中を機械を使って搜索しようとはしなかった。中に遺体があるかもしれないから、彼らは手作業で搜索した。それが本当に私の心に深く響いた。この会場には、アショク・ジェン博士という方が参加されている。彼は、日本で学び帰国した学者や人々の組織であるインド文部省留学生協会（MOSAI）を率いており、毎月、日本とインドに関係する歴史について講演会を開いている。私の長年の願いであり夢だが、インドと日本の歴史的なつながりをテーマに本を出せたら素晴らしいと思う。

インドラニ・バグチ アナンタセンターCEO

災害やレジリエンスについては、インドでも共感を呼ぶテーマであり、ここ数年で大きく発展してきた。CDRIのみならず、インドの国家災害対応部隊（NDRF）も、日本から多くの支援を受けていると思う。人的交流を促進するという観点では、どのように思われるか。

水鳥 真美 東北大学特任教授（客員）/ 前国連事務総長特別代表

インド人学生の日本への留学者がいかに少ないかという数字が、多く取り上げられてきたが、災害管理の研究に関しては例外だと思う。日本の多くの大学、特にトップクラスの大学では、修士課程や博士課程で研究を行っているインド人学生を多数受け入れてきた。

しかし、逆のケースがあっても不思議ではないはずだ。日本の学生が、インドが災害管理の研究に関してどのように取り組んでいるのかを学びに来てよい。災害リスク軽減に関する学術研究の分野では、強固な交流が生まれる基盤は既に築かれていると思う。

また、民間セクター、特に保険は、災害後に人々が復興するための極めて重要な手段である。私は現在、日本で損害保険会社の顧問を務めている。同社は人工知能を活用した早期警報システムと早期対応という、非常に具体的な分野を持っている。人工知能はこれを大きく後押しできる。あらゆる現地の言語に素早く翻訳したり、識字率の違いや文化的な違いにも適応させる助けとなる。特に脆弱な国々の早期警報システムを強化するため、インドと日本は協力できると思う。

シャム・サラン 元インド外務次官

早期警報システムについては、インド国際センターの理事であるサ

レ・ナヤク博士が、「ブロック・メダル2026」（Brock Gold Medal 2026）を受賞した。衛星モニタリングに関する彼の功績に対する最も栄誉ある受賞であり、インド洋全域およびインド太平洋地域を対象とした海洋災害の早期警報システムを開発したことを補足したい。

インドラニ・バグチ アナンタセンターCEO

今回のセッションでは、インドから日本への、あるいはその逆の学生の流動、つまり学生交流に関して、いくつかの興味深い気づきを得られた。両国間の情報格差、そしてそれがいかに障害となっているかが浮き彫りとなった。私たちは、民間セクター間の経済交流へのさらなる投資を検討しており、今よりもはるかに深くお互いを理解する必要がある。

■パネルディスカッション 第二部

国際交流を育む観光・文化政策の意義と課題

【モデレーター】平松 賢司 元駐インド日本国特命全權大使
【パネリスト】

ジョツナ・スリ ラリット・スリ・ホスピタリティグループ会長
スマン・ビラ インド観光省 次官補兼局長
村田 茂樹 観光庁長官



◆日本とインド間の観光交流の現状について

平松 賢司 元駐インド日本国特命全權大使

本日は、両国の観光業界における主要な担い手である3名のパネリストをお迎えでき、大変嬉しく思う。ジョツナ・スリ氏は観光業界の真の重鎮であり、日印間の観光交流に深く関わっておられる。村田観光庁長官は言うまでもなく、観光分野に関する日本政府のキーパーソンである。スマン・ビラ氏は私の長年の友人であり、2016年の「日印観光協議会」設立において緊密に協力してきた。彼が世界観光機関（UNWTO）の業務でマドリードに滞在している間、私もまた同地で共に活動していた。まずは、日本とインド間の観光交流の現状についてご見解をお伺いしたい。

ジョツナ・スリ ラリット・スリ・ホスピタリティグループ会長

インドと日本は、確固たる信頼に満ちたビジネス関係を築いている。これにより両国民の間の相互理解と親善の精神を強固なものとしている。観光は、こうした絆を築く上で最も有意義な手段の一つである。

日本を訪れるインド人の数は着実に増加しているが、私たちは、より多くの日本人観光客にインドの魅力を発見していただきたいと考えている。両国



の国民が互いについてまだ体験していないことは、たくさんある。例えば、日本人はゴルフを好むが、インド各地に最高級のゴルフコースがあり、その多くが魅力的な文化や歴史遺産を体験できる場所の近くに位置しているという事実はあまり知られていない。また、ウェルネス体験や自然環境を深く愛する方々にとっては、アーユルヴェーダ（インドの伝統医学）も大きな魅力の一つである。

より多くの日本人がインドを訪れ、より多くのインド人が日本を訪れるよう促すためには、双方で積極的にプロモーションを行い、それぞれの魅力や強みをアピールしていくことが必要と考える。

村田 茂樹 観光庁長官

2025年の訪日外国人旅行者数は過去最高の約4,268万人、出国日本人数は約1,473万人となった。日印間については、訪日インド人旅行者数が過去最高の約32万人、訪インド日本人旅行者数が約22万人となった。



日本政府は、2026年度から2030年度までの5か年計画として、第5次観光立国推進基本計画を策定した。施策の柱に「インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立」、「国内交流・アウトバウンド拡大」、「観光地・観光産業の強靱化」の3つを掲げている。

基本計画のポイントは5点ある。1点目は、観光が、自動車産業に次ぐ第2の輸出産業であることを踏まえ、「戦略産業」であることを明記したことである。2点目は、2030年に訪日外国人旅行者数6,000万人を目指す「数値目標」だけでなく、その3分の2に相当する4,000万人をリピーターとするなど、内容や質を重視することである。3点目は、「インバウンドの戦略的な誘客と住民生活の質の確保との両立」を基本計画の柱として位置づけたことである。4点目は、国内旅行消費額30兆円を目標とするなど、日本人の国内外の旅行促進に関する記載を充実させたことである。5点目は、観光地づくりの姿として、従来からの「住んでよし、訪れてよし」に、「働いてよし」を加え、観光産業の持続性にも留意したことである。

2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の達成や、アウトバウンドの2,000万人への回復を目指し、政府一丸・官民一体となって政策を進めていく。

平松 賢司 元駐インド日本国特命全権大使

訪インド日本人旅行者数は、訪日インド人旅行者数より少ないが、他国とも総じて同じようなギャップがあるのか、或いはインドは特に差が大きいのか教えていただきたい。

村田 茂樹 観光庁長官

日本のアウトバウンド全体では、訪日外国人旅行者数の半分以下であるのに対し、日印間では、訪日インド人旅行者数が約32万人、訪インド日本人旅行者数が約22万人となっている。日本人の海外旅行がコロナ禍以降未だ回復していない中で、インドにはかなり多くの日本人が訪れているのではないかと認識している。インドの人口も踏まえれば、インドからもっと日本に来ていただいてもいいのではないかと考えている。

スマン・ピラ インド観光省 次官補兼局長

インドの観光分野の過去10年間の成長は著しい。10年前と現在を比較すると、インドを訪れる外国人観光客は約1,100万人から2,000万人に、インドから海外への旅行者数は約1,000万人から3,000万人に増加し、国内観光客数は14億人から40億人に跳ね上がった。インドの観光が抱える第一の問題は、観光需要が爆発的に増加し国内市場が非常に急速に拡大したため、供給が需要に追いついていないことである。第二に、海外旅行者数の伸びがインバウンドの成長よりも速く、約240億ドルの収益に対し、海外観光消費によって270億ドルの損失を被り、観光は純損失を生んでいる。観光インフラを拡充し、国内へのインバウンド観光客を増やし、観光を我々の主要な外貨獲得源にしなければならない。



平松氏が駐インド大使として在任中のコロナ禍以前、ディーパ・ワドワ氏が駐日大使を務め、ジョツナ・スリ博士も主導し、議論のレベルを政府間からの協議から、貿易パートナーやビジネスパートナーも対座し、共通の議題を共有するビジネス協議会へと引き上げた。そして、5年以内にインドから日本へ、そして日本からインドへと渡航する観光客の数を倍増させるよう、双方が努力すべきだと合意した。新型コロナウイルスの影響はあったが、当時実施されたいくつかの取組については、改めて検討する価値があると思う。例えば、インド南部への航空便の接続の改善に向けて、JALがバンガロールへの便を、ANAがチェンナイへの直行便を就航させ、我々は日本へ着実に送客してきた。しかし逆の現象は起きていない。これは我々が取り組むべき課題であり、日本において自国の魅力をより明確にアピールする必要がある。現在、日本からインドへの旅行の大部分はビジネス出張。レジャー目的へ拡大する方法を検討する必要がある。在日インド大使館とも協議していることの一つに、インドの一部の地域、例えばアッサム州が「レベル2」の渡航注意情報の対象となっている。これは、旅行が安全ではない、あるいはそれに類する状況であることを意味するが、ご存知の通り、アッサム州は非常に平和な状態が続いている。この状況を維持し、事業拡大のための成長環境を整えるため、双方で取り組むべきと思う。

◆日本とインド間の双方向の観光客の流れの実現について

平松 賢司 元駐インド日本国特命全権大使

ここからは、日本とインドの間でいかにしてバランスの取れた双方向の観光客の流れを実現するかという問題を議論したい。

スリ氏から、多様で興味深いインド文化について提案を頂いたが、日本人は必ずしもよく分かっていない。日本の人々にインドの魅力をどうアピールするか、また、特に日本の観光業界に向けて効果的なプロモーションを行い、より多くの日本人観光客をインドに呼び込むためにどのような取組ができるか。

私の見解では、日本の女性は、多くの友人と一緒に旅行するのが好きであり、女性客をどのようにしてインドに呼び込むかが非常に重要だと思う。ウェルネス、ゴルフ、そして文化遺産も魅力。私は、例えばタイガー・リザーブ（虎の保護区）が好きだが、美しい景観も多い。いわゆる「ゴールデン・トライアングル」（北部のデリー、アグラ、ジャイプールの3都市を結ぶ観光ルート）だけでなく、南部も魅力的に思う。私はケララ州が好きだが、女性が美味しい食事

を楽しむのに最適な場所だと思う。スマン・ピラ氏からはショッピングについて話があったが、インドにはジュエリー、テキスタイル、靴など、非常に魅力的なショッピングの機会があり、女性だけでなく、男性にとっても非常に魅力的である。

日本人観光客の関心をさらに高めるためのアイデアをお伺いしたいが、その前に、安全性について申し上げたい。日本人は心配しているが、デリーは非常に安全だと私は思う。とはいえ、日本人観光客にとって安全性やインフラは非常に重要。各地には素晴らしいホテルも多いが、交通には課題がある。どうすればより歩行者に優しい街にできるか。

例えば、ハンピ（ヴィジャヤナガル王国の遺跡（世界文化遺産））やタミル・ナードゥ州南部のような魅力的な場所、そこには多くの興味深い寺院や素晴らしいホテルがある。実に多くの魅力的な場所があるが、デリーやバンガロール、チェンナイからの移動をどう改善するか、検討すべき課題がある。

ジョツナ・スリ ラリット・スリ・ホスピタリティグループ会長

安全は全ての旅行者にとって最優先事項であり、不幸な出来事についてお詫び申し上げます。しかし、個々の事件で国全体を判断してはならない。

インドはインフラ整備において目覚ましい進歩を遂げている。航空ネットワーク、鉄道網、高速鉄道は大幅に改善された。しかし、目的地までのシームレスなラストマイルの接続性や、観光目的地での設備・サービスについては依然として改善が必要と考える。

同様に重要なのは、インドの魅力やストーリーをどのように伝えるかという課題である。私たちは、ポジティブな体験を伝え、強調するとともに、インドを特徴づける温かさ、多様性、そしておもてなしの心をアピールする必要がある。そのためには、日本における重点を絞ったマーケティングが不可欠と考える。これにより、より多くの日本人旅行者に我が国の驚くべき豊かさを体験していただくと確信している。

スマン・ピラ インド観光省 次官補兼局長

インドのインフラ整備は進み、10年ほど前には空港が約75か所しかなかったが、今日では150か所を超え、国道は2倍以上に、高速道路は4,000キロメートルを超えた。課題は、観光地の環境整備である。モディ首相からの「一つの州、一つの世界的な観光地」との指示を踏まえ、各州の取組に対しインド政府が資金を投じ、50のグローバルレベルの観光地（top 50 tourist destinations）を目指し、観光地の解説・案内表示、移動手段などの環境整備を進める。

また、観光部門がGDPに占める平均的な割合は世界で9%から10%程度であるのに対し、インドでは約5%に過ぎない。モディ首相は、10年以内にこれを倍増させ、5%から10%に引き上げる必要があるとのビジョンを指示している。近いうちにその目標を達成できると考えている。

平松 賢司 元駐インド日本国特命全権大使

観光地を親しみやすい場所にするには、歩きやすい環境や適切なトイレといった改善が重要であるが、すでに政府の方針となっており、非常に心強いと感じた。日本政府の立場から、日本からの観光客にもっとインドを訪れるよう勧めるためにインド側にはどのような取組が必要だとお考えか。村田観光庁長官に、具体的にどのような要望や提案があるかお聞きしたい。

村田 茂樹 観光庁長官

バランスの取れた人的交流を実現することは重要。日本人の海外旅行者数が全体としてまだ少ない状況を改善するため、パスポート取得手数料の引下げを契機とし、政府として日本人の海外旅行を積極的に呼びかけていきたい。

また、日本人にインドの情報が十分に届いていないのではないかというお話があった。日本では毎年秋に「ツーリズムEXPOジャパン」を開催し、世界各国の観光局や政府にも出展頂き、魅力をアピール頂いている。この機会に日本人に直接インドの魅力を発信頂くことを提案したい。

さらに、日本政府とインド政府の観光当局の間では、平松大使が在任中の2016年に始まった日印観光協議会を概ね2年に1回開催し、両国間で相互往来拡大に向けた意見交換を行っている。日本では、地域観光資源の多言語解説整備を促進し、訪日外国人旅行者が旅行しやすい環境整備に取り組んでいる。これらの取組から得られた知見をインドの皆様にも共有できるのではないかと。日印観光協議会の場を活用しながら、両国間の相互交流の一層の促進が図られるように努力をしていきたい。

平松 賢司 元駐インド日本国特命全権大使

両国間の観光交流をさらに促進するという非常に強いコミットメントに感謝する。日印観光協議会の枠組みの下で建設的な対話を続けることが重要であり、両国の観光にとってより良い環境が整うことを願っている。本日の素晴らしいパネリストの皆様、心より感謝申し上げます。



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/symposium260528.html>



インド港湾協会、海事経済・連結性センターと 研究交流等に関する覚書を締結

一般財団法人運輸総合研究所は、2026年5月29日に、インド共和国の政府系シンクタンクであるインド港湾協会（IPA）及び海事経済・連結性センター（CMEC）と、5年間の研究交流等協力活動に関する了解覚書（MOU）を締結し、その署名式をインド・ニューデリーのIndia Habitat Centreで開催しました。

インド港湾協会（IPA: Indian Ports Association）

1966年に設立され、インドの全主要港の成長・発展と海事分野の統合を目的として、港湾施設のコンサルティングや政策立案の支援などを行っている機関。

海事経済・連結性センター（CMEC: Center for Maritime Economy and Connectivity）

海事分野の国家戦略を実現するため、2023年に、インドの国際経済シンクタンクである途上国研究情報システム（RIS: Research and Information System for Developing Countries）内に設立された機関。

運輸総合研究所は、2026年秋頃にニューデリー事務所の設立を予定しており、インドをはじめ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の構築、連携・協働に取り組んでいます。両機関と運輸総合研究所は、海事分野の研究における関心分野が一致することを確認し、研究交流の協力体制を構築することが、質の高い研究調査の実施、ひいてはインド太平洋地域における海事及び港湾分野の発展に資すると考え、3者でのMOU締結に至りました。

なお、運輸総合研究所は、ガティ・シャクティ・ヴィシフヴィディヤラヤ（GSV、インド共和国鉄道省付属の中央大学）及びナショナル・マリタイム・ファウンデーション（NMF）と2024年8月及び2025年10月にそれぞれMOUを締結しており、日・インド間の陸海を網羅する協力体制を構築しています。今般のMOU締結により、海事及び港湾の分野でその関係がさらに強化されることになります。

また、署名式後に、ラウンドテーブル・ディスカッションが日・インド双方の参加により同会場で開催されました。



宿利会長による挨拶



締結式の写真

〔写真左から〕CMEC シュロトリヤ統括役、RIS シャルマ理事長（CMECを代表）、IPA パテル専務理事、運輸総合研究所 宿利会長



ラウンドテーブルディスカッションの写真

〔写真左から〕CMEC シュロトリヤ統括役、在インド日本国大使館松野参事官、T. K. ラマチャンドラン元港湾・海運・水路省事務次官（議長）、RIS スジット・サマダール客員研究員、RIS プラビール・デ教授

日米鉄道シンポジウム2026



～大規模プロジェクトやメガイベントを通じて

鉄道がもたらす経済効果・イノベーション・顧客体験の向上～



主催：運輸総合研究所 ワシントン国際問題研究所 (JITTI USA)

米国公共交通協会 (APTA)

(*全米桜祭り公式イベントとして実施)

後援：在米日本国大使館

1. 開会挨拶



宿利 正史

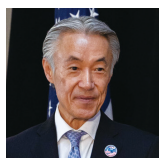
運輸総合研究所 /
ワシントン国際問題研究所 会長



ポール・スコウテラス

米国公共交通協会 (APTA) 会長

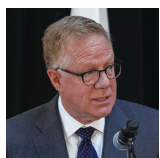
2. 来賓挨拶



山田 重夫

米国駐節日本国特命全権大使

3. 基調講演



デビッド・フィンク

連邦鉄道局 (FRA) 局長



寺田 吉道

国土交通省 国土交通審議官

4. パネルディスカッション①鉄道投資と経済効果



モデレーター

トム・ライト

ニューヨーク地域計画協会
(RPA) 社長兼 CEO



ロジャー・ハリス

アムトラック 社長



ジャノ・リーパー

ニューヨーク
都市圏交通公社 (MTA)
会長兼 CEO



三浦 英俊

日立レール
シニアディレクター



武市 信彦

西日本旅客鉄道株式会社
常務執行役員
地域まちづくり本部
副本部長

5. パネルディスカッション②メガイベントと公共交通の安全性とアクセシビリティの改善



モデレーター

カルロス・ブラセラス

ユタ州運輸局 (UDOT)
局長



コナン・チャン

ロサンゼルス都
都市交通局
(LA Metro)
COO



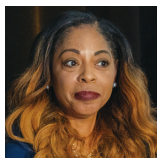
ライアン・コホラン

マサチューセッツ湾
交通局 (MBTA)
COO



江口 清司

大阪市高速電気軌道
株式会社 執行役員
交通事業本部副本部長



ジャネット・ウォーカー＝フォード

米国公共交通協会 (APTA)
事務・財務担当役員 /
WSP USA アドバイザー・
計画部門 統括責任者



山上 範芳

東京地下鉄株式会社
常務執行役員

本シンポジウムでは、日米の政府関係者や鉄道事業者等の参加のもと、日米の鉄道分野のさらなる発展に向け、鉄道投資による経済効果、メガイベントを契機とした顧客体験の向上を軸に議論しました。

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所/ワシントン国際問題研究所 会長

2024年4月に米国公共交通協会（APTA）と共催で開催した「日米鉄道シンポジウム2024」では、都市間および都市内に鉄道ネットワークを形成することによって生まれる社会的・経済的価値と都市の魅力やレジリエンスの向上の効果を議論し、鉄道は重要な社会基盤であると同時に、経済発展に大きく貢献するという認識を日米双方で共有しました。その後も、日米両国において鉄道の経済的重要性は一層強調されています。現在、日本では東京・大阪を中心として、また、米国では北東回廊や国際イベント開催地を中心に、鉄道整備や駅を核とした大規模な都市開発プロジェクトが進展しており、さらに、日本の総合鉄道メーカーによる米国への大型投資も実現しました。今後、東京から名古屋まで、そして更に大阪まで待望のリニア中央新幹線が時速500キロメートルの超高速で運行される時に、どのような経済的・社会的変革やイノベーションが出現するのか実に楽しみにしています。ことほど左様に、鉄道投資は、交流人口の増加や新たなビジネスの創出などを通じて大きな経済効果やイノベーションを生み出します。また、メガイベントは、安全性やアクセシビリティへの投資を促し、鉄道サービスの質の改善を通じた顧客体験や生活の質の向上にも継続的に寄与します。本日のシンポジウムが鉄道および交通分野における日米間の協力深化の礎石となることを祈念します。



ポール・スコウテラス 米国公共交通協会（APTA）会長

私たちは米国史上最大規模の公共交通への連邦投資を経験しています。現在、5年間で公共交通、旅客鉄道、貨物鉄道に対して2,000億ドルを超える資金が投じられており、また、この水準の資金が将来も継続し、米国全土でより強固で、より効果的な旅客鉄道および公共交通システムを構築できるよう取り組んでいます。こうした状況を踏まえれば、この日米二国間のイベントを開催するうえで、これ以上に適した、あるいは好機となる時期はないと考えています。



3週間前、APTAは、米国における公共交通投資の経済効果に関する新たな包括的報告書を公表しました。同報告書は、ライトレール、ヘビーレール、通勤鉄道、地域鉄道を含む公共交通に10億ドルを投資するごとに、50億ドルの便益が生み出されることを示しています。また重要な公共交通および都市通勤鉄道への投資が、米国経済に対して年間1,400億ドルの追加的な効果をもたらすことも明らかにしました。

現在米国では、鉄道のルネサンスが起きています。多くのプロジェクトが、近年始まり、改良され、あるいは計画されています。こうした投資は、地域経済と市民の生活の質に対して、長期的な利益をもたらすことになります。そのいくつかの例をご紹介します。

アムトラックはウィスコンシン州マディソンに至るHiawatha West Lineの延伸を進めており、新駅の整備や線路改良を行うとともに、北東回廊における大規模なインフラ改良も進めています。LAメトロは、ロサンゼルス国際空港をメトロの路線に接続するLAX Metro Transit Center駅を開業しました。また、4つの新駅を含む9マイルのライトレール延伸も実施しており、さらに今後も続く予定です。そして、北米各地の都市では、今年の夏にFIFAワールドカップの試合が開催されます。また、2028年にはロサンゼルスで夏季オリンピックを、2034年にはユタ州ソルトレイクシティで冬季オリンピックを開催する予定であり、今後なすべきことは多く存在しています。これらすべては、効果的で、安全かつ利用しやすい旅客鉄道および公共交通システムが、米国全体の交通ネットワーク、さらには米国経済にとって不可欠であるという認識が高まっていることを示しています。

米国の公共交通には、これから多くの変化が訪れるでしょう。しかし、変わらないものもあります。それは、公共交通への投資が人々、地域社会、経済にもたらす大きな価値です。本日の議論を楽しみにしています。

来賓挨拶

山田 重夫 米国駐劄日本国特命全権大使

高市総理が米国を訪問した際、トランプ大統領との会談において、両首脳は、日米のパートナーシップをさらに高い次元へ引き上げることへのコミットメントを再確認した。



私にとって注目すべきだったのは、多くの分野にわたる一連の具体的なプロジェクトやイニシアティブが発表されたことである。たとえば、安全保障分野では、地域における非常に厳しい安全保障環境に直面する中で、抑止力を強化するため、両首脳は、重要なミサイルシステムやその他の能力の共同開発・共同生産における協力を強化することを決定した。経済分野では、エネルギー・パートナーシップ、重要鉱物およびレアアースのサプライチェーン、そしてAIを含む先端・新興技術といった分野で協力を深化させることを決定した。また、日米間の戦略的投資の下での第2陣プロジェクトについても発表があった。これは、昨年の関税交渉の際に設立された枠組みである。

私は首脳会談、そして夕食会の双方に出席し、両首脳の間の、そしてそれ以上に重要なこととして、両国の間の非常に強い絆とパートナーシップを直接目の当たりにした。非常に象徴的な瞬間の一つが、小さな桜の木のそばでの両首脳の写真撮影であった。その桜は、日本が米国建国250周年を祝うために米国に贈呈した250本のうちの1本であった。私は、これら250本の桜もまた、これから何世代にもわたり、日本と米国の人々の友情の永続的な象徴として成長していくことを願っている。

しかし、この友情は、人と人との交流を通じて絶えず更新される必要がある。そして観光は、人と人との交流を促進する最も強力な手段の一つである。今年は、ワールド・ベースボール・クラシックやFIFAワールドカップのようなメガイベントが、日本の人々に米国訪問への意欲を与えている。そしてその勢いを踏まえ、私たちは現在、日米観光交流促進キャンペーン2026を実施している。このキャンペーンにおいて、信頼性が高く近代的な公共交通は非常に

重要な役割を果たすことになる。

したがって、本日ここに集まり、日本と米国の双方における鉄道の未来について考えることは大きな意義がある。170年以上前を振り返ると、1854年、ペリー提督が初めて近代的な蒸気機関車を日本にもたらした。それは、日本の人々が初めて目にした鉄道であった。今日では、日本は鉄道イノベーションにおける世界的リーダーであり、私たちのシステムは安全性、定時性、そして卓越した顧客サービスで知られている。そして今日でも鉄道は、人々、物資、そして交流の機会を提供することによって、日本と米国を結びつけている。また、日本の鉄道車両メーカーは米国各地に製造工場を設立し、米国人を雇用し、ワシントン・メトロを含む全米の都市交通システムに、最先端の鉄道車両を供給している。

本日の議論が、鉄道分野における両国の協力をさらに深め、日米パートナーシップを強化することを期待している。それでは共に“フルスチーム”で私たちのパートナーシップを前進させていこう。

シンポジウムの概要

■基調講演

デビッド・フィンク 連邦鉄道局（FRA）局長

多くの皆さまがご存じのとおり、FRAには二つの使命がある。鉄道産業における安全を確保すること、そして近代的で効率的な鉄道ネットワークを支えるインフラ整備を支援することである。FRAの設立以来、貨物鉄道の安全実績は、列車事故および勤務中の従業員の死傷者数の双方において改善傾向にある。この傾向を加速させるため、私たちはいくつかの面で前進している。



第一に、労働者、旅客、そして地域社会のための、鉄道の安全性、効率性、信頼性を向上させる新技術の積極的な推進である。民間部門は、安全なシステムをさらに安全にするための最先端技術を開発してきた。私は、FRAが安全イノベーションの障害となるのではなく、その前進を支えるパートナーでありたいと考えている。直近の取り組みとしては、Class 1 鉄道（最も規模の大きな鉄道会社群）による自動軌道検査の活用を成功裏に進めること、そして事故防止と効率向上のためにリアルタイム・データ分析を活用することが含まれる。

また、私たちは、現代の産業のニーズによりよく合致するよう、規制を近代化する必要がある。たとえば昨年6月、FRAは57件の規制緩和措置を発表した。これは、21世紀の実態に則した安全な鉄道運行実務に合わせ、負担の大きい規制を更新、撤廃、または修正するものである。私たちは、安全を最も高い価値として維持しつつ、民間投資と近代化を促すビジネスに友好的な環境を構築している。同様に、環境レビューの進め方についても改革を続けなければならない。この政権は、鉄道プロジェクトを進めるのに何年も、ましてや何十年もかかるべきではないという姿勢を明確にしている。

FRAが安全性と効率性を重視していくうえで、助成金プログラムも重要な手段である。私は、Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements、すなわちCRISIプログラムが、重要な鉄道安全プロジェクトを支援するうえで大きな役割を果たし得ることを理解している。

私たちは今後も、CRISI プログラム、踏切関連プログラム、そして新たに再定義された National Railroad Partnership Program など、人気の高い競争的助成金プログラムについて、資金提供機会の公募を継続していく。

貨物は高い優先事項であるが、私たちの国の都市間旅客鉄道ネットワークを忘れてはならない。昨年、私はダフィー運輸長官らとともに、アムトラックの新しいアセラ車両のローンチに参加した。その後、私は新型車両「Amtrak Airo」の編成の披露にも立ち会った。これは、北東回廊および全米に展開される前に、太平洋岸北西部でデビューする予定である。これら次世代列車の導入により信頼性が向上し、北東回廊およびその他の地域においても、輸送力を大きく高めることになる。日本の新幹線列車やネットワークの成功に近づくことはできないとしても、私たちは前進している。

米国運輸省（DOT）ダフィー長官は、今年の二つの鉄道上の優先事項を定めた。ニューヨークのペン駅変革プロジェクトと、ワシントン・ユニオン駅の再活性化である。FRAは、駅の改修・近代化、コンコースの収容力とアクセスの向上、より安全で効率的な駅運営の実現、そして旅客サービスの拡大への対応を通じて、世界水準の旅客鉄道体験を提供するための初期的な取り組みを進めている。これは現在、New York Penn Transformationと呼ばれている。これらの初期活動には、官民連携、すなわちPPP（Public Private Partnership）のマスター・デベロッパーの調達が含まれており、これは今夏発表される予定である。

ワシントン・ユニオン駅の再活性化は、運輸省にとって最優先事項である。同省とFRAは、アムトラックおよびUnion Station Redevelopment Corporation、USRCと緊密に協力し、まずこの重要な国家的資産を修復し、その後拡張しようとしている。駅の再活性化を促進するため、運輸省、FRA、USRC、そしてアムトラックは、駅運営を規定する既存の協力協定を修正することに合意した。この修正により、アムトラックは鉄道運営に注力できるようになり、USRCを駅の運営者として指定することになる。その目的は、収益力を高め、その収益を駅に再投資することである。

この協定によって求められるユニオン駅のガバナンス、運営、資本面での改善は、すべての当事者にとって駅の価値を高め、より現実的に見直された駅拡張プロジェクトを可能にし、駅の機能性と安全性を改善し、鉄道運営を向上させることになる。

最後に、アクセシビリティについてである。FRAは、次世代の旅客車両のためのユニバーサル・アクセシブル・デザイン指針を作成するため、複数年にわたる調査研究に資金を提供した。この研究は、鉄道車両のアクセシビリティに関する現在のDOT規則を拡大・強化する提言を作成した。この提言は、特に大型の電動車いす等にも対応できるようにすることで、旅客鉄道が受け入れ可能な移動支援機器の範囲を広げる内容となっている。

私たちは現在、委員を募集することにより、鉄道安全性諮問委員会（RSAC）を再構成する過程にある。完了次第、主要な規制上のイニシアティブに取り組むため、RSACを再招集する。

第二に、私たちは、昨年9月に発表したとおり、鉄道橋に対する安全監督を大幅に拡大している。FRAには、橋梁安全基準への適合を確保するために協力したいという複数の州のパートナーからアプローチがあった。FRAは、橋梁安全に関する取り組みを、従来の検査中心のモデルから、包括的かつ体系的な監督・監査の枠組みへと移行させている。この移行を支えるため、私たちは、木橋、鋼橋、

コンクリート橋および下部構造を対象とする、複数の構造形式に対応した橋梁検査習熟プログラムを実施した。

第三に、私の主要な目標の一つは、FRAが現場に十分な数の安全検査官を配置し、我が国の鉄道が円滑に運行できるようにすることである。2025年、検査官は2024年よりも5%多く検査を実施した。そして私は、2026年は2025年よりもさらに多くの検査を実施することになると見込んでいる。現在までに、ほぼすべての現場職員が、オンラインの橋梁検査習熟研修を修了している。この取り組みは、私たちの内部基準を強化するだけでなく、州のパートナーにも広がり、そのリソースを活用して全国鉄道ネットワークの信頼性を向上させるものである。

次に、私たちは、鉄道関連死亡事故の二大原因に対処するため、踏切安全および線路内立入り防止の取り組みを引き続き前進させている。これは私たちにとって非常に困難な分野である。その他の安全指標はすべて正しい方向に向かっている。しかし、線路内立入りや踏切に関する問題については、まだ十分な改善が見られていない。このため、私たちはこの分野で取り組みをさらに強化する必要がある。これは、私がFRA長官として特に力を入れて取り組みたい課題の一つである。

4月には、私たちはアトランタで全米道路・鉄道踏切安全会議を開催し、多様なステークホルダーを一堂に集め、これらの根強い課題に対処するためのベストプラクティスと新たなアプローチについて議論する。

最後に、私たちは、Switching Operation Fatalities Analysis、すなわちSOFA作業部会や、Fatality Analysis of Maintenance-of-way Employees and Signalmen、FAMES委員会のようなプログラムに引き続き特に重点を置いていく。今後数カ月を見据え、FRAは次期陸上交通再授權法に関連する動向を注意深く監視している。私たちは、安全、開発、イノベーションに関する重要な業務を継続するため、同法案に十分な鉄道関連施策が盛り込まれるよう、議会と協力する用意がある。FRAは、APTAを含むすべてのステークホルダーから、次期授權法に関する意見を歓迎する。

私は、米国と日本の二国間関係を引き続き強化していく中で、FRAを率いることを誇りに思っている。本日、皆さまとお話する機会をいただいたことに、改めて感謝申し上げる。今後数カ月、そして今後数年にわたり、皆さまと協力していくことを楽しみにしている。

寺田 吉道 国土交通省 国土交通審議官

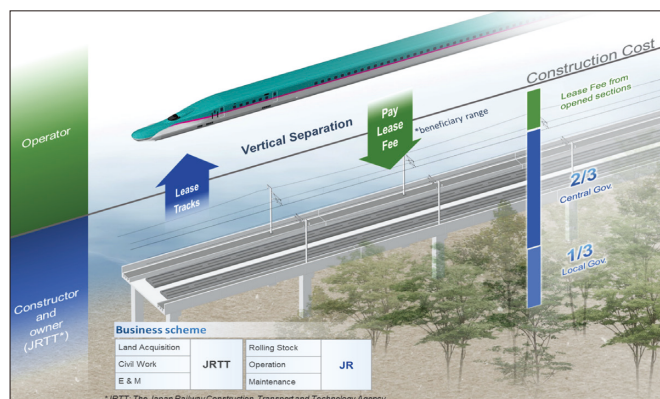
日本で初めて新幹線が開業したのは、1964年10月1日である。その9日後の10月10日には、最初の東京オリンピックが開幕した。新幹線は、その東京オリンピックに間に合うように整備されたものである。新幹線ネットワークは、当初は東京・大阪間のみであったが、現在では総延長が3,000キロメートルを超えている。また、1997年に開業した北陸新幹線の長野までの区間は、1998年に開催された長野オリンピックに合わせて整備されたものである。

日本は、世界に先駆けて高速鉄道の有用性に着目し、それを実現してきた。そして、そのネットワークは、日本の経済社会の発展に



極めて大きな貢献をしてきた。現在も、新幹線ネットワークのさらなる拡充に向けた努力が続けられている。新幹線の利用者数は、コロナ禍により一時的に減少したが、その後、回復しつつある。現在、年間利用者数は約4億人となっている。日本の人口は約1億2,000万人であるため、毎年、日本の人口の3倍以上にあたる人々が新幹線を利用していることになる。

次に、現在の新幹線の整備スキームについて説明する。新幹線の整備スキームは、これまでさまざまな変遷を経てきたが、現在では、土地の取得、土木工事、電気工事などを公的機関が担い、完成した施設を営業主体であるJRに貸し付け、JRが貸付料を支払う仕組みとなっている。建設に必要な財源については、JRが支払う貸付料に加え、日本政府と地方自治体の負担によって賄われている。



寺田国土交通審議官の講演資料の一部

新幹線ネットワークの整備は、さまざまな効果をもたらす。例えば、新横浜駅では、新幹線の開業以降、人口が大幅に増加し、まち全体が大きく発展した。駅の周辺には、2002年のFIFAワールドカップの会場としても利用された横浜国際総合競技場もある。

次に、本州の北側に位置する金沢駅の例を紹介する。金沢駅には、2015年に新幹線が延伸した。これにより、東京から金沢までの所要時間は79分短縮された。利便性の向上により、駅周辺の地価は17%上昇した。また、石川県に対して約4億ドル以上、円換算で678億円の経済効果をもたらしたとの試算もある。沿線自治体への観光客も増加した。

続いて、都市鉄道整備の代表例として、つくばエクスプレスを紹介する。つくばエクスプレスは、東京中心部から北東の郊外に向かって延びる全長58.3キロメートルの路線である。首都圏の通勤混雑の緩和と沿線開発を目的として整備され、2005年に開業した。最高速度は時速130キロメートルで、秋葉原駅からつくば駅までを最速約45分で結んでいる。

つくばエクスプレスの整備スキームについても説明する。資金面では、総額約50億ドルの建設資金のうち、国と地方自治体がそれぞれ40%ずつを無利子貸付で支えた。残りに関しては、地方公共団体を中心に拠出された出資金14%と、借入金6%で賄う構成となっている。また、整備にあたっては、法律により特別な措置が講じられた。これにより、鉄道事業用地を早期かつ確実に取得し、鉄道整備とまちづくりを一体的に進めることが可能となった。

つくばエクスプレスの開業は、沿線地域にも大きな影響をもたらした。たとえば、柏の葉キャンパス駅周辺では、開業から20年を経て、駅周辺にまちが発展している様子が見て取れる。周辺には、複数の大学のキャンパスや、国土交通省の研修施設もある。つくば

エクスプレスの沿線では、人口が増加しているほか、沿線自治体の固定資産税収も増加している。

ここからは、メガイベントと鉄道運営について紹介する。オリンピックなどのメガイベントに合わせて鉄道を整備する、という関係は分かりやすいものである。しかし、メガイベントと鉄道の関係はそれだけにとどまらない。両者には、さまざまな関連がある。

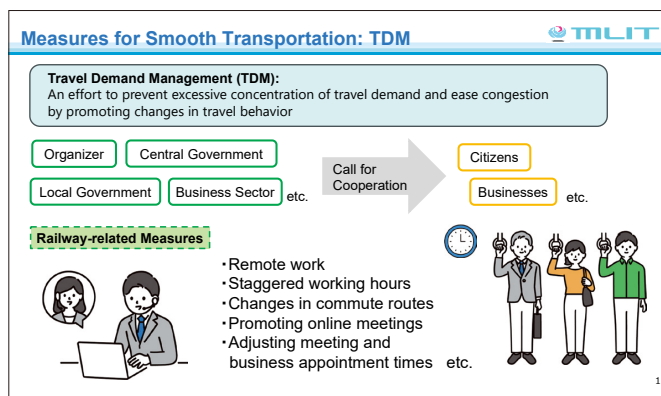
まず、メガイベントにおける輸送計画の策定についてである。日本では、2020年の東京オリンピック・パラリンピック、そして2025年の大阪・関西万博という二つのメガイベントを開催した。また、2027年には横浜でグリーンエクスポも開催される予定である。こうしたイベントでは、来場者の輸送だけでなく、一般交通も含めて、全体として安全かつ円滑に移動できる仕組みをつくることに欠かせない。

そのため、いずれのメガイベントにおいても、鉄道に限らず、さまざまな交通機関に関係する行政機関や団体など、多様な主体が連携した。そして、会議体を設置し、輸送計画の検討を行った。具体例として、大阪・関西万博の際の鉄道関連の輸送施策を紹介する。

大阪メトロ中央線を延伸し、会場のある夢洲へ直接乗り入れができるようにした。また、会場近くのもう一つの駅であるJR桜島線の桜島駅にはバスターミナルを整備し、シャトルバスで会場へアクセスできるようにした。大阪メトロ中央線とJR桜島線では、いずれも運行本数が増やされた。さらに、JR桜島線については、新幹線駅である新大阪駅からの直通臨時列車も運行された。加えて、主要な鉄道駅からは、予約制のシャトルバスも多数運行された。

来場者の雑踏対策も重要である。大阪・関西万博の際には、多数の乗換客による混雑や混乱が想定される駅について、主催者、警察、鉄道事業者が連携して対応した。具体的には、警備スタッフの配置、交通案内・誘導サインや路面表示の設置、乗換経路の分離、迂回路への誘導などにより、人の流れの安全で円滑な移動を図った。

また、「交通需要マネジメント」、すなわちTDMも実施された。これは、一般の利用者の協力を得て、人々の行動変容を促すことにより、過度な交通需要の集中を防ぎ、混雑を緩和していく取り組みである。一般的には、自動車利用について検討されることが多いものであるが、日本では、鉄道に関する働きかけも重要である。そのため、官民が連携し、市民や企業に対して、テレワークの促進や通勤経路の変更などへの協力を呼びかけている。



寺田国土交通審議官の講演資料

メガイベントは、アクセシビリティ向上の好機にもなる。日本では、法律の枠組みのもと、ハード・ソフトの両面で、バリアフリー化を継続的に推進してきた。国土交通省は、鉄道駅のバリアフリー

化率について数値目標を定めている。また、鉄道事業者は、バリアフリー化を進めるための料金制度や補助金制度なども活用しながら、バリアフリー施設やホームドアの整備を着実に進めている。

ソフト面では、国土交通省と鉄道事業者が連携し、国民の理解促進にも取り組んでいる。東京オリンピック・パラリンピックの際には、安全・安心な鉄道輸送を実現するため、大会後も見据えて、さまざまな取り組みが行われた。バリアフリー化については、既存の取り組みを一層推進するとともに、新幹線車内における車椅子用フリースペースの導入といった新たな取り組みも進められた。また、駅ナンバリングや案内表示の多言語化といった外国人旅行者の受け入れ対応のほか、鉄道施設や車両のセキュリティ対策、自然災害対策も強化された。これらの取り組みは、大会の「レガシー」として、現在まで活かされている。

日本で次に開催されるメガイベントは、2027年3月19日から9月26日まで、横浜で開催されるグリーンエクスポ2027である。ぜひ皆さまにも横浜に足を運んでいただき、新幹線、鉄道、バスといった日本の交通機関をご体験いただきたい。

■パネルディスカッション①

鉄道投資と経済効果

【モデレーター】

トム・ライト ニューヨーク地域計画協会（RPA）社長兼CEO

【パネリスト】

ロジャー・ハリス アムトラック社長

ジャノ・リーバー ニューヨーク都市圏交通公社（MTA）会長兼CEO

三浦 英俊 日立レール シニアディレクター

武市 信彦 西日本旅客鉄道株式会社 常務執行役員 地域まちづくり本部副本部長



トム・ライト ニューヨーク地域計画協会（RPA）社長兼CEO

鉄道への投資は、地域間アクセスを向上させ、人やモノの移動を促進する。直接的な効果としては経済活性化、観光客増加、ビジネスチャンス創出、イノベーション促進などが挙げられる。また、鉄道本体の効果に加え、車両製造、関連サプライチェーン構築、工場整備等は地域経済活性化に大きく寄与する。パネリストの発表に先立ち、ニューヨーク都市圏における近年の大きな変革を紹介する。

ニューヨーク都市圏においては、ニュージャージー・トランジット、ロングアイランド鉄道、メトロノース鉄道の各近郊路線にアムトラックの北東回廊を加えた4社局が2,000マイル以上の路線・350以上の駅でサービスを展開している。これは世界有数の大都市圏地域鉄道網であり、更にニューヨーク中心部においては、ニュー



ニューヨーク都市圏交通公社（MTA）の地下鉄が24時間365日運行で1日当たり400万人の乗客を運び、地域経済を牽引している。

かつては混乱も見られたニューヨークの公共交通システムはここ12年間で、地下鉄7号線延伸とハドソン・ヤード再開発、セカンドアベニュー地下鉄第1期区間開通、ニューヨーク・ペン駅のモイニハン・トレインホールの整備、ロングアイランド鉄道のニューヨーク・グランドセントラル駅への乗り入れといった大規模プロジェクトを次々と完了させた。現在はニューアーク市中心部とニューヨーク・ペン駅間の輸送力倍増を目指すゲートウェイ計画、メトロノース鉄道のペン駅乗り入れ事業、セカンドアベニュー地下鉄の第2期工事、貨物線の旅客転用によるインターポロ急行線整備が進捗中であり、並外れた投資と歴史的変革の時期にある。

武市 信彦 西日本旅客鉄道株式会社 常務執行役員 地域まちづくり本部副本部長

当社が拠点を有し、西日本最大のターミナルである大阪・梅田エリアにおける公共交通志向型開発（TOD）について紹介する。同エリアには7駅・12路線が集中し、1日当たり利用者は約250万人である。

約150年前、大阪駅は市街地から外れた場所に開業したものの、その後、郊外への鉄道整備と沿線開発が一体的に実施され、公営地下鉄も整備された結果、大阪・梅田の旅客ターミナル化が進展、日本型TODのハブとなった。また、貨物の面では、かつて重要な輸送経路であった運河が大阪駅付近まで引き込まれており、同駅北側に隣接する梅田貨物駅の周辺、いわゆる「うめきた」エリアは一大貨物ハブとしても長らくその役割を担ってきた。

その後の再開発計画進展に伴い1999年に梅田貨物駅の移転が決定されると、この「うめきた」における産官学の街づくり議論が本格化し、「国際競争拠点をを目指す」との方針が示された。そして、2011年には大阪駅の改良と駅ビル（グランフロント大阪）整備が実施され、2013年には大阪駅に直結する形で開発1期が完了。更に2023年には大規模開発用地の創出と関西国際空港アクセス改良のため、地下新線の新駅が開業した。現在、更に都市公園を中心とした大型複合開発が進展中（グラングリーン大阪）である。

このように、日本では、鉄道を移動手段のみならず都市の装置と捉え、都市計画と交通政策を一体的に考えてきており、この日本型TODが、経済社会の発展に大きく貢献している。

三浦 英俊 日立レール シニアディレクター

当社は日本を拠点とする多国籍グローバル企業で、エネルギー分野からデジタルソリューションまで幅広い分野に技術を提供している。鉄道事業もその一つであり、高速鉄道車両をはじめとする車両製造に加え、制御システムも提供している点が特徴である。世界に2.4万人の従業員、300社の顧客を有している。北米では145年間に亘り事業展開を行っており、2,500人を雇用。ピッツバーグとトロントに本社を置き、メリーランド州ハイガーズタウンで車両、サウスカロライナ州ベイツバーグで信号機器等を製造している。



2025年に操業を開始したハイガーズタウン工場は、月産20両の車両製造能力を有しており、1億ドルを投資の上、デジタル化を全面的に進めている。工場はAI技術を導入し、製造工程のデジタル化・現代化のハブとしてデジタルラボ化を図っており、大型ロボットによる品質検査支援等も進めている。

また、トロントにおいては、オンタリオ州政府の支援を受け、AI、5G通信などを活用した次世代の無線式列車制御システム（CBTC）を開発中であり、デジタルネイティブの若い技術者を呼び込むための投資・インセンティブ付与を進めているところである。

ジャノ・リーパー ニューヨーク都市圏交通公社（MTA）会長兼CEO

MTAは、全米の公共交通システムの4割を支えており、従業員数は7.2万人、東京メトロとほぼ同じ1日当たり650万人を輸送している。

全米随一の人口密度を有し、マンハッタン中心部への通勤客の9割近くが公共交通を利用するニューヨークにおいては、輸送に加え、鉄道を通じた価値創造が経済的に極めて大きな意味を持っており、MTAはTOD分野で多大な取り組みを続けている。TODは、優れた公共交通の整備→沿線開発→人口密度増の有機的效果をもたらす。MTAは、沿線においては駅近辺の住宅開発を推進し、都心のターミナルでは改修・再開発を進めた。先の講演でも紹介のあったグランドセントラル駅の改修とロングアイランド鉄道の乗り入れ、地下鉄7号線を延伸し職住遊の複合用途地域を誕生させたハドソン・ヤード再開発、セカンドアベニュー地下鉄の順調な進捗などがその一例である。同地下鉄により、アッパーイースト地区のセカンドアベニュー沿いの全域において住宅開発の劇的増加、住宅・商業施設の価値向上が見られるなど、鉄道開発の経済効果は極めて直接的といえる。

ニューヨークは、人口密度の面においてアジアの都市、特に東京と共通点が多い。2025年秋には訪日し、東京メトロや新幹線を視察した。成果を今後活用予定である。

今後の最優先課題は乗客数回復・都心回帰の促進である。680億ドルの年間資本計画が策定され、老朽インフラの改修に努めているが、現時点でもロングアイランド鉄道の定時運行率は97%、メトロノースは98%に至っている。今後、110億ドルをかけて2,000両の車両を購入予定であるほか、CBTCへの投資増、500駅のバリアフリー化も推進する。バリアフリー化は障害者配慮のみならず、沿線住民の利便性・居住価値向上につながる。資金はニューヨーク中心部の渋滞税から拠出される優れたシステムにより調達している。

ロジャー・ハリス アムトラック社長

現在、米国では鉄道利用が再び広がっており、人口密度が高く、公共交通機関への需要が高い北東回廊（北部東海岸、アムトラックが線路を保有）のみならず、貨物鉄道の線路を利用して旅客輸送を行うダラスやフェニックスなど、その他の地域においても鉄道への関心が高まっている。

オレゴン州、ワシントン州、ノースカロライナ州などの全米各地



で過去最高の乗客を記録し、2024年以降、乗客数の記録は更新を続けている。2026年には3,700万人の輸送を見込んでおり、乗客数の拡大により増加した収益とインフラ投資雇用法（IIJA）による資金を活用し、鉄道インフラへの再投資を進めている。

バージニア州においては、州政府と共同でプロジェクトを立ち上げ、交通渋滞対策を成功させた。鉄道への投資の方が州間高速道路に1車線を増設するより高い投資対効果をもたらすと客観的判断が実現に移されたものである。

また、全米の約500の駅の3分の2以上において、20億ドル規模のアクセシビリティ向上プログラムを実施しており、これまでに200以上の駅で完成し、2029年までの完了を予定している。

前述したIIJAによる投資額は約400億ドルにおよび、これによりアムトラック史上初めて全車両の更新が可能となり、その効果は広く地域社会に還元されることとなる。2025年8月にはニューヨーク州で製造された次世代車両（NextGen Acela）の運行が開始された。また、カリフォルニア州およびノースカロライナ州で製造された新型車両エアロ（Airo）は2026年夏以降、西海岸北部をカナダと結ぶカスケードサービスへの投入を皮切りに、全米各地へ順次投入される予定である。加えて、長距離車両の全車を更新する調達計画も間もなく発表予定である。これらのプロジェクト実現に尽力頂いた関係者全てに感謝したい。

このほか、数週間前に供用を開始したマンハッタンとニューアークを結ぶポータルノース橋をはじめとする9つの大規模橋梁プロジェクトが進行している。また、ニューヨークのハドソントンネル計画やイーストリバートンネル計画、ボルチモアのB&P代替トンネル計画、7か所の整備基地計画なども進められている。

さらに、サプライチェーンに関しては、鉄道サービスを提供する46州以外も含めた全米50州と取引があり、鉄鋼や枕木の購入などを通じ、利益を全米に広く還元している。

◇質疑応答

Q（ライト社長）：投資がもたらす経済効果をどのように分析しているか。

A（武市常務）：「うめきた」開発の初期から昼間人口は約10%増加し、不動産価格は210%上昇した。地域経済・沿線住民の活性化に確実に貢献したと考える。

A（リーバー会長）：大きな州においては、経済的利益が鉄道利用者を超えて、はるか広範な範囲に及ぶことを示す必要がある。ニューヨーク州においては、鉄道路線のない州内各地での車両や信号設備の製造により、数百万ドル規模の経済的利益と数千の雇用がもたらされることが実証された。これにより、MTAの680億ドル規模の資本計画は難なく超党派の支持を得ることができた。

Q（ライト社長）：地域社会との調整はどのように行っているか。

A（ハリス社長）：北東回廊以外では地方自治体による財政支援が義務づけられており、我々は住民の支持獲得と費用対効果に関する理解促進活動を通じ、州運輸局・州議会などと生産的な関係の構築に腐心してきた。同時に効率的な運営、財政支援の最小化、経済利益の創出にも努めている。

Q（ライト社長）：米国での投資や地域社会の説得に関し、課題・教訓はあるか。

A（三浦シニアディレクター）：米国のみならず世界において、鉄道関連事業の展開に際しては、投資とリターンの時間軸が問題とな

る。鉄道関連の資産寿命は40年、更新サイクルは5年程度であり、資産の長期的な維持と投資の組み合わせによる最適解を求め続ける必要がある。

Q（ライト社長）：日米の鉄道投資における最大の課題、現下の再注力事項は何になるか。各パネリストより一言頂きたい。

A（武市常務）：ハブ整備に続いては、エリアマネジメントが重要になってくると考えており、地元企業との連携強化に努めたい。

A（三浦シニアディレクター）：前述の通り、いかに持続可能で継続的な運営を続けることができるかが鍵となる。

A（リーバー会長）：鉄道、バス双方においてビルドアメリカ等の要件を満たす製造業者とその受注容量が限られている。新たな参入者・パートナーを期待したい。

A（ハリス社長）：より多くの列車を走らせる線路容量の拡大が課題である。併せてサプライチェーンの長期的な健全性・能力確保も重要である。

■パネルディスカッション②

メガイベントと公共交通の安全性とアクセシビリティの改善

【モデレーター】

カルロス・ブラセラス ユタ州運輸局（UDOT）局長

【パネリスト】

コナン・チャン ロサンゼルス郡都市交通局（LA Metro）COO

ライアン・コホラン マサチューセッツ湾交通局（MBTA）COO

江口 清司 大阪市高速電気軌道株式会社 執行役員 交通事業本部副本部長

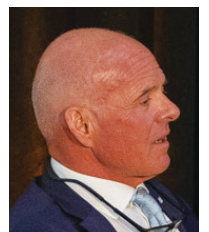
ジャネット・ウォーカー＝フォード 米国公共交通協会（APTA）事務・財務担当役員 / WSP USA アドバイザリー・計画部門 統括責任者

山上 範芳 東京地下鉄株式会社 常務執行役員



カルロス・ブラセラス ユタ州運輸局長

ユタ州は急成長を続ける州であり、高速道路の容量拡大を進める一方で、公共交通の拡充にも積極的に取り組んでいる。2002年冬季オリンピックの準備の一環で訪日した際には、日本が大規模イベントに向けていかに公共交通の活用を計画・運営しているかを学んだ。その教訓から、「交通機関の存在が意識されないこと」を目標に掲げた。交通機関が意識されない時こそ、それが機能している証拠であるからである。今回は、2034年にユタ州で行われる冬季オリンピックの準備を進めるうえでも、メガイベントに向けて鉄道や公共交通をどのように準備し、運営していくか話を聞いていきたい。



山上 範芳 東京地下鉄株式会社 常務執行役員

大規模な国際イベントの準備を通じて、安全性とアクセシビリティは大きく向上した。私たちは毎日約700万人の乗客を輸送しており、利用者が安心して使えることを最優先にしている。現在では180のすべての駅にホームドアを整備するなどしているが、こういった整備を大きく加速させるきっかけとなったのが、2013年に東京がオリンピック・パラリンピックの開催地に決定したことであった。また、通常利用者にイベント来訪者を加えると1,000万人を超える需要が予想されていたため、両者の需要バランスをどのように取るかが大きな課題となった。



そこで、通常利用への影響をできる限り抑えつつ、来訪者にも対応できる体制を整えるため、「世界最高水準の安全性」「わかりやすく快適な地下鉄」「地下鉄を使って東京を楽しむ」という三つの視点を掲げ、安全とサービスの総点検を行い必要な対策を進めた。具体的には、ホームドアやバリアフリー設備の加速化、情報提供の充実、多言語対応の強化などに取り組んだ。その結果、乗客の安全性向上に加え、システム自体の強靱性向上にもつながった。また、ホームの案内表示や券売機の多言語化を進めるとともに、駅係員にスマートデバイスを配備することで、訪日客とのコミュニケーションがより円滑になった。最終的には新型コロナウイルスの影響で無観客開催となってしまったが、その準備を通じて検討・整備された設備やノウハウは、現在のインバウンド増加への対応や、混雑状況の可視化、需要マネジメントを含む日々の運営にも活用されている。メガイベントへの準備は決して一過性のものではなく、日々の運行サービスの質を底上げする契機であり、重要な原動力でもある。

江口 清司 大阪市高速電気軌道株式会社 執行役員 交通事業本部副本部長

当社は、東京から約500km西に位置する大阪を拠点として、路線延長141km、9路線、134駅を擁し、1日約260万人を輸送している。本日は大阪・関西万博において当社が果たした役割を紹介したい。万博は184日間開催され、来場者数は延べ約2,900万人であった。会場は臨海部に位置していたため、中央線を3.2km延伸し、会場の最寄り駅となる夢洲駅を整備した。夢洲駅については、1時間当たり約3万人の乗降に対応できるよう、大きな空間を持つ駅として設計した。通常、中央線は3分45秒間隔で1日358本の運行であるが、万博期間中は夢洲駅における大量輸送に対応するため、2分30秒間隔で1日12時間運行し、1日755本の運行体制を構築した。



次に混雑対応として、新幹線などからの経路上で乗換駅となる本町駅や弁天町駅での集中が予測されたため、これらの駅では通路の新設や迂回路の事前設定などを行った。その他にも、新造車両の導入、ホーム柵整備などを事前に講じた。運営面では、駅係員や警備員の増員配置に加え、博覧会協会と連携し、来場者の入場時間を予約制とすることで混雑の分散を図った。来場者に対するコントロールは非常に有効であった一方、退場時（帰る人）については同様のコントロールが難しいため、状況を的確にアナウンスすることに注力し、十分な輸送力を確保することで対応した。こうした設備整

備、シミュレーション、現場対応の積み重ねにより、184日間の期間中、1人のけが人も出ることなく輸送を完遂した。

ジャネット・ウォーカー＝フォード 米国公共交通協会（APTA）事務・財務担当役員 / WSP USA アドバイザリー・計画部門 統括責任者

WSPは交通インフラに関するグローバルなエンジニアリング・アドバイザリー企業であり、メガイベントについてコンサルティング業界の視点から整理したい。都市がFIFAワールドカップやオリンピックのようなメガイベントを開催する時、それは単に観客を受け入れるということではなく、都市、地域、国が、大規模イベントへの対応力や受け入れ体制を世界から見られる機会でもある。メガイベントは世界最大の舞台であると同時に、日常の交通システムをより強く、より安全に、より使いやすいとする契機でもある。ここで重要なのは、イベントのための対応だけで終わらせず、レガシーを見据えて計画することである。その結果、単に人の流れを捌くだけではなく、システムを強化し、地域社会を支え、安全・安心を向上させ、よりよい日常につながる。さらに、メガイベントそのものの計画に多くの時間を割くのではなく、日々のシステムを強化するという視点も大事である。実際、シアトルではFIFAクラブワールドカップへの準備を通じて、運行、安全、顧客体験、コミュニケーションを含めたシステム全体の点検を行っている。またフィラデルフィアでは、4か月間の間に集中する複数の大型イベントを個別に対応するのではなく、一つの大きなプログラムとして捉え、再現性を重視した対応を設計している。ロサンゼルスでは、オリンピックに向けた「SetGo」プログラムを通じて、安全、人材育成、運営、顧客体験に関する知見を整理し、イベント後にも改善を継続できるようにしている。



メガイベントの成功は一つの交通事業者だけで決まるものではない。交通、エネルギー、公共安全、土地利用など、多様な主体やシステムが連携し、地域全体として対応することが不可欠である。交通はその中心に位置する重要な役割を担っている。

ライアン・コホラン マサチューセッツ湾交通局（MBTA）COO

ボストンでは、マラソン、スポーツイベント、パレード、野外イベントなど、多くの大規模イベントが平日を含めて開催される。そのため、日常需要とイベント需要の双方に対応できる交通システムが必要である。こうした対応において最も重要なのは、イベント時の一時的な輸送対応ではなく、平時からシステムの基盤を強化しておくことである。線路、信号、通信設備、車両、駅施設がしっかり機能していなければ、大量輸送には耐えられない。MBTAでは近年、線路交換、信号・通信インフラの更新、老朽車両の更新、35駅のアクセシブル化、長年鉄道のなかった地域への通勤鉄道延伸など、基盤強化を進めてきた。メガイベント時の運営面では、人の流れの予測・分析、関係機関を交えた事前演習、緊急対応拠点でのリアルタイムの判断、現場スタッフへの権限委譲などが極めて重要である。特に、ボストンのような古いシステムでは、物理的制約が多いため、人の配置や運営上の工夫



が大きな意味を持つ。2026年FIFAワールドカップに向けては、試合会場最寄りのフォックスボロ駅に全面バリアフリー対応の第2プラットフォームを整備し、深夜帯の輸送に対応するため、MBTA史上初となる24時間運行の準備を進めている。公共交通はイベントの主役ではない。しかし、イベント終了後に大勢の観客が安全に帰宅できた時、それが交通事業者にとっての勝利なのである。注目されないほど自然に機能することこそが、最も望ましい交通サービスの姿である。

コナン・チャン ロサンゼルス郡都市交通局 (LA Metro) COO

LA Metroは、単なるバス・鉄道の運営主体ではなく、地域交通全体を支える存在である。ロサンゼルス郡では、消費税収入を原資として交通プロジェクトが進められており、LA Metroは地域道路や他の交通事業者への支援も担っている。また、鉄道に加え、バス、ライトレールなど多様なモードを組み合わせて移動全体を支えている。

2026年FIFAワールドカップ、2027年スーパーボウル、2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピックに向けては、「サービス」「アクセス」「顧客体験」という三つのテーマの下に16の取り組みを設定し、運行、保安、利用者アクセス、顧客体験を一体的に改善している。例えば、サービス面では運行計画や輸送力確保、アクセス面では案内、運賃支払い、施設への到達しやすさ、顧客体験の面では利用者にとって分かりやすく快適な移動全体を重視している。重要なのは、複数の交通事業者や民間事業者が関わっていても、利用者には一つの交通システムとして見えることである。そのため、手順の共通化、複数組織間での横断的な訓練の実施、連絡・指揮系統の共通化、表示の統一などを進めている。例えば、SoFiスタジアムへのバスを提供する際に12の公共交通機関が連携する予定であり、それぞれの事業者が保有するバスは塗装や外観が異なるが、一目で同じサービスであると分かるよう、共通のアイコンを使用するといった工夫を行っている。利用者にとって、交通もイベント体験の一部である。メガイイベントを契機として公共交通の利用を促進し、その成果を一時的な需要にとどめることなく、平

時の利用者増とシステム改善の継続につなげていくことが重要である。

◇質疑応答

Q (ブラセラス局長) : メガイイベント時の移動を、個別交通機関の運行ではなく、利用者にとって一つの「旅」として成立させる上で重要なことは何か。

A (山上常務執行役員) : シームレスな移動は、すべての乗客や旅行者にとって非常に重要であると考えている。東京の都市鉄道ネットワークは非常に稠密である一方、訪日客にとっては複雑でもある。そのため、自社線だけではなく他事業者との連携を含めた情報提供が重要である。また駅係員にはiPad等を配備し、案内情報やバリアフリー情報を分かりやすく提供することで、すべての利用者が安心して移動できる環境づくりを進めている。

A (江口執行役員) : 鉄道は目的地へ向かうための手段である以上、安全で、確実で、時間どおりに機能することが大前提である。その上で、輸送障害時も含め、利用者に対して正確かつ迅速に情報を伝え、代替手段も含めて移動の選択肢を示すことが重要である。移動の手段を失わせないことが交通事業者にとって最も大切な役割である。

A (ウォーカー＝フォード統括責任者) : 移動は自宅を出る時点から始まっている。空港、鉄道、バス、徒歩さらには決済、案内を含めた一連の体験として設計しなければならない。どのモードを使うか、いくらかかるか、どう支払うのか、どれくらい時間がかかるかを、最初から分かるようにすることが、特に国際来訪者にとっては重要である。

A (コホランCOO) : 利用者が空港に着いてから初めて交通手段を考えるのでは遅い。自宅を出る前の段階から、公共交通の情報を利用者に届けることが重要である。旅全体を通じて必要な情報を事前に与えることで、不安を減らし、より円滑な移動につなげることができる。

A (チャンCOO) : 複数事業者・複数モードが関わっていても、利用者からは一つの地域交通ネットワークとして見えることが重要である。そのためには、手順、訓練、連絡・指揮系統、表示などを可能な限り共通化し、システム全体を一体として運営する必要がある。



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/symposium260327.html>



第165回運輸政策コロキウム

整備新幹線建設に伴う並行在来線の現状と 地域交通としてのあり方



1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 報告



整備新幹線建設に伴う並行在来線の 現状と地域交通としてのあり方

伊達 真生
運輸総合研究所 研究員

3. コメント



金山 洋一
富山大学 学術研究都市デザイン学系
特別研究教授
都市政策支援ユニット
鉄道再生・整備支援センター長
(運輸総合研究所 主席研究員・研究統括)

4. ディスカッション・質疑応答



モデレーター
屋井 鉄雄
運輸総合研究所 所長

伊達 真生
運輸総合研究所 研究員

金山 洋一
富山大学 学術研究都市デザイン学系 特別研究教授
都市政策支援ユニット 鉄道再生・整備支援センター長
(運輸総合研究所 主席研究員・研究統括)

5. 総括・講評

屋井 鉄雄
運輸総合研究所 所長

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長

整備新幹線の開業に伴い、並行在来線はJRから経営分離され、地方自治体を中心となって維持しているものの、利用者減少により厳しい経営環境に直面しています。一方で、貨物輸送などの重要な役割も担っており、単なる存廃の問題ではなく、地域における貴重な交通インフラとしてどのように活用していくかが大きな課題となっています。また世界に目を向けると、欧米やアジア各国において鉄道への投資と活用が進められ、安全性や利便性の向上とともに公共交通の重要性が再認識されています。こうした状況も踏まえ、地域交通の中での鉄道の役割や、日本における鉄道の位置づけについて改めて考えることが求められています。本日は並行在来線や地域交通のあり方について、理解を深め、新たな示唆や気づきを得る機会となれば幸いです。



コロキウムの概要

■ 報告

整備新幹線建設に伴う並行在来線の現状と地域交通としてのあり方
伊達 真生 運輸総合研究所 研究員

◇ はじめに

出向元の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)において整備新幹線の建設工事に従事し、その後、運輸総合研究所では地域交通制度の革新案提言に携わった。両者の経験を踏まえ、幹線鉄道と地域交通の関係に着目し、整備新幹線の並行在来線を地域交通計画の観点から考察した。



◇研究の背景

整備新幹線の建設にあたっては、並行在来線の経営を旅客鉄道会社から分離することについて、沿線自治体から同意を得ることが着工条件のひとつである。

経営分離された並行在来線は、自治体が積極的に関与する形で地域交通として再構築することが求められるが、沿線の環境や既存交通網との関係から、その実情は地域によりさまざまである。

今回は、幹線鉄道でありながらもローカル輸送に特化した運営が求められる並行在来線の現状を比較し、富山県や福井県などの具体的な地域を事例として取り上げ、地域交通としてのあり方を考察した。

◇並行在来線とは

・整備新幹線と並行在来線

1970年公布の「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、1973年に策定された「整備計画」に記載された5つの路線を整備新幹線と呼んでいる。これらの建設にあたっては、国鉄の分割・民営化を経て整備スキームが策定され、そのなかで、整備区間の並行在来線はJRから経営分離し、JRが国鉄のような破綻を繰り返さないようにすることが求められた。この条件は現在も引き継がれており、「並行在来線の経営分離について沿線自治体の合意を得ること」が着工条件の1つとされている。

・並行在来線の動向と一般的特性

2026年現在、整備新幹線の開業に伴ってJRから分離された並行在来線を運営する第三セクター方式の会社は全国で9社存在する。(図1) JRの負担を軽減するのが経営分離の目的であるため、収益が見込まれる区間では引き続きJRが運営している箇所もある。一方で、2023年には富山県内で並行在来線に接続する支線区間もJRから移管されることが決定するなど、新たな動きも見られる。また、現在建設が進む北海道新幹線の新函館北斗・札幌間では、並行在来線区間の旅客営業を廃止し、一部の貨物輸送のみ継続する方針が示されているが、施設保有や維持管理の負担は国も交えて議論中である。

JRから経営分離された並行在来線は第三セクター会社等を通じて地方自治体が積極的に関与することとなり、自らの責任において地域振興に向けた判断が行いやすくなるという側面がある。また、

ダイヤ上は長距離旅客列車が新幹線に移行するため、地域輸送を担う列車の速達化や増便も可能となる。貨物列車が走行する区間においては、JR貨物から支払われる線路使用料について、アボイダブルコスト相当に加えて貨物調整金が入乗せで補填されており、これが営業収入の柱となっている会社もある。

◇並行在来線の現状比較

全国に9つ存在する並行在来線会社について、補助金等が入る前の鉄道営業成績、および1日当たり旅客数に着目して比較した。

・道南いさりび鉄道

2023年度の利用客数は1,500人/日程度であり、そのうち通学定期利用者が半数近くを占めている。鉄道営業収益は貨物輸送による線路使用料が大半で、開業以来2億円前後の営業損失が続いている。

・青い森鉄道

2023年度の利用客数は11,000人/日程度。青い森鉄道は上下分離方式を採用しており、線路所有者の青森県に線路使用料を支払う立場にあるが、減免措置が事実上の補助として機能している。なお、コロナ禍直前は減免ゼロを達成していたが、2024年度は8千4百万円程度の減免を受けた。

・IGRいわて銀河鉄道

2024年度の利用客数は12,500人/日程度で、コロナ禍前の水準に戻っていない。鉄道営業収益に関しては、JR線から直通していた夜行列車の廃止により収入源が限られる状況が続く、2024年度は2億円程度の損失となっている。

・しなの鉄道

2024年度の利用客数は34,000人/日程度。鉄道営業収益は、開業当初9億円/年程度の損失であったが、経営改革で黒字基調とした経緯がある。北しなのの線では定期貨物列車が存在しないものの、緊急時のネットワーク確保の名目で一定の線路使用料が支払われている。

・えちごトキめき鉄道

2024年度の利用客数は9,000人/日程度で、通学定期利用者が過半数である。鉄道営業収益は、線路使用料が2/3程度を占めており、観光列車等へ積極的な設備投資を行っている一方で、開業以来、年間数億円程度の損失が続いている。

・あいの風とやま鉄道

2024年度の利用客数は40,000人/日程度で、既にコロナ禍前の水準まで回復している。鉄道営業収益は、開業以来、損失が続いているが、コロナ禍を除いて概ね1億円/年末満に収まるなど堅調な傾向。

・IRいしかわ鉄道

2024年度の利用客数は50,000人/日程度と、新幹線延伸に伴う運営区間拡大により大幅に増加している。鉄道営業収益は、コロナ禍の一時期を除き黒字であり、都市型路線の典型的な例といえる。(図2)



図1 開業済の整備新幹線区間と並行在来線会社の一覧

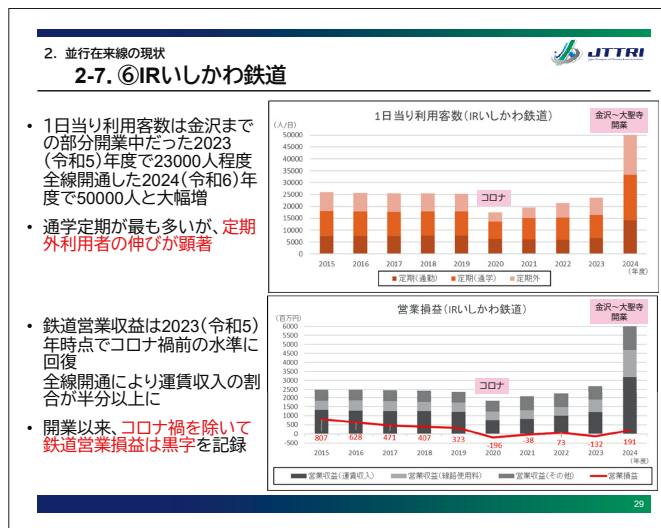


図2 IRいしかわ鉄道の利用客数と鉄道営業収益推移

・ハピラインふくい

2024年度の北陸新幹線金沢・敦賀間延伸に伴い開業した新しい路線である。初年度の利用客数は20,000人/日程度であり、鉄道営業収益は4億円程度である一方、損益は4百万円程度の黒字となっている。

・肥薩おれんじ鉄道

2023年度の利用客数は3,000人/日程度と、2004年の開業当初より4割以上減少した。鉄道営業の損失も拡大し続け、2024年度には9億円に上っている。(図3)

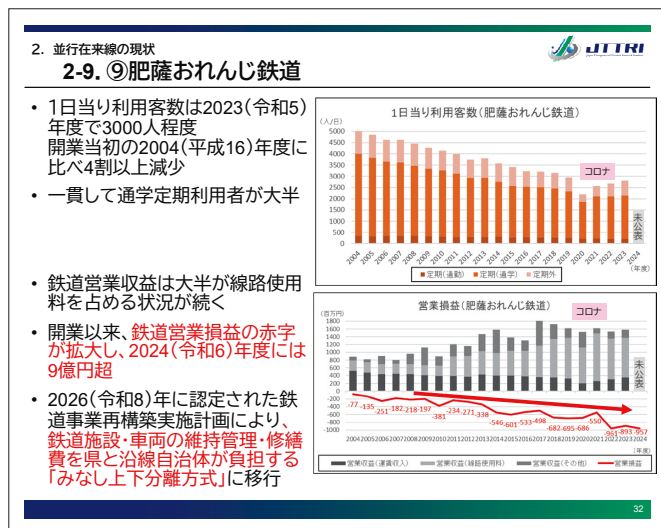


図3 肥薩おれんじ鉄道の利用客数と鉄道営業収益推移

各社により利用者の傾向や収入の構成は異なるものの、IRいしかわ鉄道を除くすべての並行在来線会社において、直近の鉄道営業収益は赤字となっている。

なお、西九州新幹線に並行する長崎本線江北・諫早間については、線路設備を佐賀県および長崎県が所有し、JRが運行を担う上下分離方式が採用されており、並行在来線の経営分離とは異なる形で整理されている。

◇地域交通に関する法制度と地域公共交通計画

地域の移動手段確保が困難になっている情勢をふまえ、2007年には地域公共交通活性化・再生法(地域交通法)、2013年には交通政策基本法など、地域交通が社会や経済の基盤であることを明確にし、事業者間や自治体との連携・協働を推進させる法制度が整備されてきた。2020年には地域交通法改正に伴い、自動車交通に限らず、広く地域の移動手段全般を見据え、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする計画として、自治体や事業者などによる法定協議会で地域公共交通計画を作成することが努力義務化されている。2025年10月時点で全国1,200件以上の計画が作成されているが、生活圏に応じて複数自治体で作成することも可能であり、並行在来線沿線地域による計画も存在している。

◇地域公共交通計画の観点から見た並行在来線

・並行在来線沿線自治体による地域公共交通計画

並行在来線沿線地域における地域公共交通計画については、ハピラインふくい、IRいしかわ鉄道、肥薩おれんじ鉄道の3例が挙げられる。ハピラインふくい、IRいしかわ鉄道に関する計画は、それぞれ北陸新幹線の金沢・敦賀間延伸に伴う新規開業、延伸開業に合わせた準備計画のような位置づけである。一方、肥薩おれんじ鉄道に関する計画は、開業20年を経て慢性的な経営不振のなか、関係団体が一体となって維持・確保・改善に取り組むためのマスタープランとして位置づけられたものである。肥薩おれんじ鉄道では、地域公共交通計画の作成と前後して、施設・車両の維持管理や修繕費用を県や沿線自治体が負担する「みなし上下分離」方式への移行を盛り込んだ鉄道事業再構築実施計画も取りまとめられている。

・福井の並行在来線と地域公共交通計画

ハピラインふくいのある福井県内に着目すると、並行する既存の鉄道会社2社、すなわち第三セクターのえちぜん鉄道と上下分離方式を取り入れた福井鉄道においても、それぞれに沿線自治体に跨った地域公共交通計画が作成されている。いずれの計画においても、3社における連携や、経営効率化、また役割の明確化について触れられている。2024年には3社による「福井県鉄道協会」が設立されており、効率化や役割分担に向けた具体的な取り組みにつなげていく必要がある。(図4)

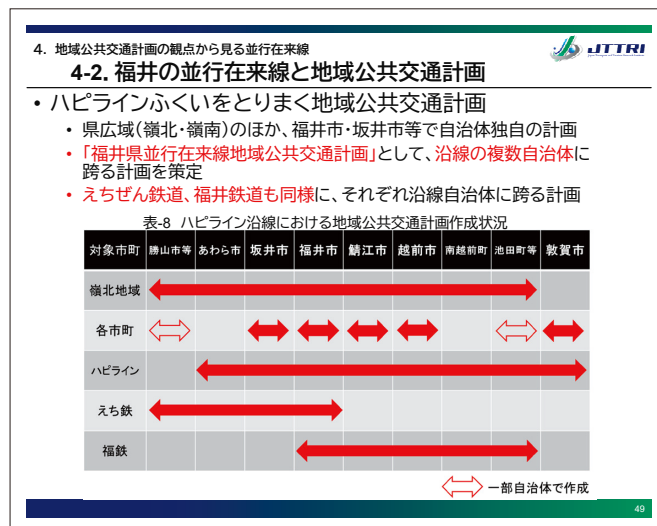


図4 ハピラインふくいをとりまく地域公共交通計画

・富山の並行在来線と地域公共交通計画

あいの風とやま鉄道のある富山県内においても、並行する既存の鉄道会社として民鉄の富山地方鉄道が存在する。富山地方鉄道は、中心部の富山市においては、公共交通志向型の都市開発（TOD）のため、市と連携し、軌道線を環状化したり、ライトレール化した旧JR富山港線を統合したりするなど、地域交通に積極的な役割を担っている。一方で、あいの風とやま鉄道と並行する区間では、鉄道線の廃止を掲げて自治体と議論が行われるなど、問題も生じている。福井の例と異なり、あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道ともに沿線自治体に跨った地域公共交通計画は現時点で作成されておらず、市域と県域をつなぐ広域的な地域輸送に着目した計画の必要性が窺える。（図5）

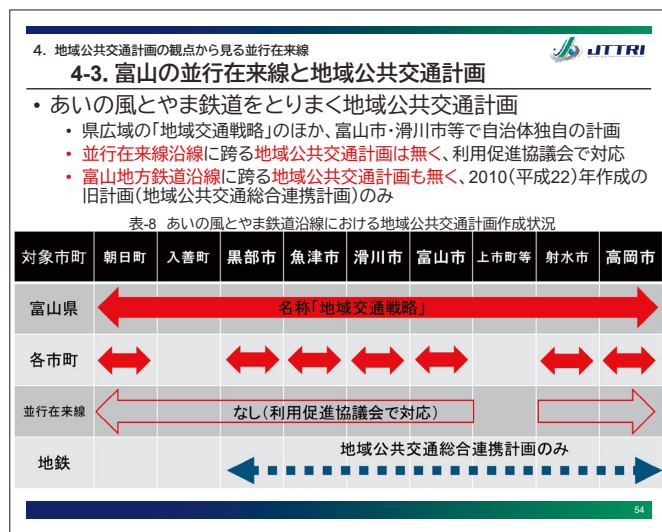


図5 あいの風とやま鉄道をとりまく地域公共交通計画

◇まとめ

並行在来線は複数自治体を貫く幹線鉄道でありながら、特に第三セクター会社では自治体も当事者として、地域に密着した運営が求められる地域交通でもある。既存の交通インフラや競合する路線とどのように連携・役割分担を行っていくかは、単独の自治体でバラバラに判断することが難しく、一体的に計画をまとめる必要がある。複数自治体による交通計画をどのように作成し、実践、改善していくかが、地域交通としての並行在来線にとっての鍵になると言える。

■コメント

金山 洋一 富山大学 学術研究都市デザイン学系 特別研究教授
都市政策支援ユニット 鉄道再生・整備支援センター長
（運輸総合研究所 主席研究員・研究統括）

本研究の成果として5点挙げられる。今後の課題とあわせ述べる。

1 点目は並行在来線全体を俯瞰し、経営状況を含めて整理したことである。一方で、並行在来線が、サービスレベルも含め、現在の姿に至るまでにどのような目的や議論を経てきたのかという視点から分析することが、今後の課題である。あいの風とやま鉄道や富山ライトレール



では、運行本数の増加による利便性向上等、一定のサービスレベルの提供が利用者増加につながっているが、このような事例は全国的にはまだ少なく、今回伊達研究員が調査した並行在来線においても重要な視点となる。（図6）

2 点目は並行在来線について、地域交通活性化のツールとして捉えたことである。発表では地域公共交通計画に着目していたが、さらに都市政策の観点を含め、時間軸を持った視野が課題である。

3 点目は鉄道の線、および面としての視点を強調したことである。線としては直通する第三セクター間の連携もあり、また面としては並行する民鉄への影響も含め、反射損益の観点から公と民の関係性について確認することが課題である。

4 点目は計画段階の関係者の検討状況と重要性を指摘したことである。先の反射損益も含めた利害調整機能の必要性に留まらず、資金投入の公益性・妥当性を確保する観点での検討も課題である。

5 点目は、並行在来線に対するイメージを変革させるメッセージ性を有することである。運輸総合研究所が提言した地域交通制度の革新案とも通じるが、地域鉄道にも共通する根本的課題の解決に向けて、並行在来線への資金投入を鉄道会社のための「補助」ではなく地域交通を確保するための「投資」と捉え、社会インフラ・都市経営に必要なサービスレベルを実現するという発想が重要である。

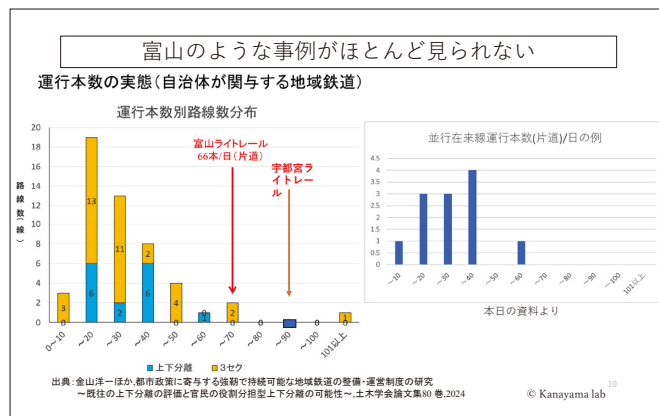


図6 自治体が関与する地域鉄道と並行在来線の運行本数比較

緊急提言「地域交通制度の革新案」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/news/2025/20250630003061.html>



■ディスカッション

（屋井所長）並行在来線はもともと幹線鉄道だったものが地域交通に特化するという難しい課題を抱えている。旅客輸送の面で目指すべきものは、都市鉄道と地域鉄道どちらの方向性か。

（伊達研究員）今回並行在来線を比較して、その性格がそれぞれ異なることが分かった。

IRいしかわ鉄道など、中心部を通り都市型の鉄道を実現している箇所もある。一方、えちごトキめき鉄道の妙高はねうまラインは地方鉄道のようなコンパクトなエリアを走っており、富山港線をライトレール化したようなサービスレベル向上を目指すことも可能かもしれない。



(金山教授) 特急列車が新幹線に移行して地域輸送に特化できるという点は並行在来線のダイヤ上で大きな利点である。また、富山と高岡のように隣接都市を結ぶ路線もあり、都市間か地域内かの境目は明確でない点は強調したい。福井、金沢、盛岡など、都市圏内で増発し、利便性を高めているのは今回共通して見られた点である。

(屋井所長) 地域公共交通計画はマスタープランとしてどのように機能しているか、また複数自治体を通じた計画が重要というのは、どのような内容を盛り込むことを求めているのか。

(伊達研究員) 金山教授から指摘があった通り、地域公共交通計画も都市計画や地域計画との関連付けが肝心である。並行在来線のような鉄道線が広域に地域をつなぐ軸として存在しているなら、連携する枠組みとして地域公共交通計画を作成・更新していくことが一つの契機になる。

(屋井所長) 並行在来線に関する地域公共交通計画が3例挙げられたが、サービスレベルの目標は示されているのか。

(伊達研究員) 路線によっては、サービスレベルの目標を示しているものもある。例えば、石川県や福井県では、従来のサービスレベルを踏まえ、今後目指す水準が整理されている。

(金山教授) 都市鉄道等利便増進法においては、整備に携わる鉄道・運輸機構が公的かつ中立的な立場から調整役を果たしている。並行在来線においても、全体的な公益性の実現を果たす同様の組織があると議論を進めやすいのではないかと。

■質疑応答

Q: コミュニティバスの場合は自治体が主体的にサービスレベルを決定できるが、第三セクター会社の並行在来線ではどうか。また、バスの場合は地域公共交通計画がないと国庫補助が得られない体制になっているが、そうした補助がない並行在来線でも今後は国の関与を強めるべきかどうか。

A (伊達研究員): サービスレベルは会社が決定するが、第三セクターであるため自治体の意向も入る。ただし、複数自治体が参加しているため、自治体間の調整が適切に行われる仕組みが重要である。また、国の関与については、地域交通として何が必要であり、どこまで負担するかは、自治体側が判断すべきと考えられる。一方で、並行在来線は貨物輸送も担っており、地域交通にとどまらない機能に対しては国が積極的に関与すべきと考える。

A (金山教授): 並行在来線の第三セクター会社の出資比率を確認したが、大半を自治体が占めている。そのため、サービスレベルの決定においては自治体側の意識が重要である。また、全国新幹線鉄道整備法では国の責務が明確化されているが、貨物輸送や在来線そのものについては国の役割が明確ではなく、今後の争点になるものと考えられる。

Q: 並行在来線会社が県域で細切れになっていると利便性や保守管理の面で不利が大きい。より広い単位での運営はできないか。

A (金山教授): 熊本県と鹿児島県が共同で運営する肥薩おれんじ鉄道は、保守管理等でメリットがあると発足時にも掲げていた。一方で、第三セクターの経営統合による経営面でのメリットは限られているとの研究があり、むしろ乗継運賃の解消や県を跨ぐダイヤの設定といった、利便性向上の効果が期待できる。

A (伊達研究員): 福井・石川・富山の3会社はそれぞれ都市圏を抱えて自立した経営が目指せるため、経営統合のメリットは見出しにくいだろう。また、地域交通の観点からは、福井におけるハピラインふくい、えちぜん鉄道、福井鉄道の3社を統合する方を優先的に議論すべきかもしれない。いずれにせよ、利用者側の求める利便性がどこにあるかを見極める必要がある。

Q: 並行在来線と地方私鉄・バス等の乗継など、都市交通としての運賃施策について詳しく考えを聞きたい。

A (金山教授): 都市鉄道等利便増進法に向けた検討では、乗継運賃のシームレス化が議論された。鉄道とバスも同様に、補完関係と代替関係が存在する。海外にみられるゾーン運賃は地域全体の活性化に寄与し、公的運営組織の統合や連携を通じて実現してきた経緯がある。日本においても、公的セクターが統括・調整する仕組みを構築することで、一元的な運賃設定が可能になるかもしれない。

A (伊達研究員): 福井の場合、並行しているハピラインふくいとえちぜん鉄道、福井鉄道も駅間距離が異なり、補完関係でもある。一体的な運賃体系に限らず、同じICカードで乗車できるなど、設備面でのシームレスさも利便性に大いに寄与する。

Q: 西九州新幹線や北海道新幹線にみられる地元同意の問題は、並行在来線の現行スキーム自体に限界があることを示しているのではないかと。

A (伊達研究員): 並行在来線問題は新幹線を求める地元要望に端を発するものである。佐賀県のように新幹線自体の必要性が議論される場合は前提から変わってくる。地域輸送に限らず高速鉄道まで含め、あるべき姿を自治体側が明確に描くことが必要である。

A (金山教授): 北陸新幹線のように、大都市圏に到達するような新幹線整備は、これまでの地方都市に延びる整備と様相が変わってきている。このような新幹線整備では、地域輸送も含めた検討が重要であり、欧州においてもみられる考え方である。

Q: あいの風とやま鉄道がJR支線の氷見線・城端線を統合する動きについて、どのように評価するか。

A (伊達研究員): 運賃施策の質疑でもあったとおり、1つのエリアを1つの組織が運営するメリットはある。富山港線のようなサービスレベル向上が実現できるかどうかは注目しているところである。

A (金山教授): 高岡都市圏を跨ぐ支線で沿線人口も多いが、現状の利便性は低い。鉄道は線路があるだけでは意味がなく、サービスレベルが重要。鉄道経営の赤字・黒字という観点だけで議論するのではなく、地域経済の循環を促し、住民のウェルビーイングの向上に資する交通機関として活用されることを期待している。

■総括・講評

並行在来線について俯瞰する意欲的なテーマであったが、北陸にみられる積極的な事例は国民の意識を変える可能性がある一方、九州や北海道にみられる厳しい実態も確認できた。また、地域交通の問題として捉えるうえで、地域公共交通計画という制度を活用・改善していく議論の契機にもなった。今回は旅客輸送に着目したが、物流網の維持という観点からも並行在来線について検討していく必要があるだろう。

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/collo260331.html>



CMA Shipping Conference 2026

主要講演の概要

ー米国の新たな海事政策、パナマ運河開発計画についてー



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

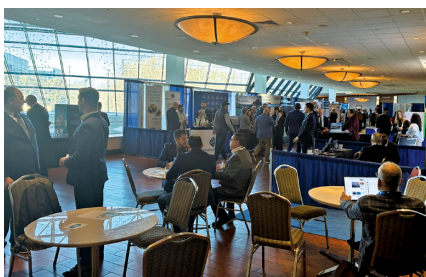
1. はじめに

米国において例年開催される海事関係の大規模公開イベントとしては、S&P Global社/Journal of Commerce社主催によりカリフォルニア州ロングビーチで開催され、場内でコンテナ船社・荷主の契約交渉も行われるTPM (Trans-Pacific Maritime Conference) と、コネチカット海事協会 (Connecticut Maritime Association) および Seatrade Maritime (海事専門紙Lloyd's Listなどを傘下に持つInformaグループの一員) が主催するCMA Shipping Conferenceが知られている。

今回筆者が参加した後者のCMA Shipping Conferenceは1985年以降、基本的には年1回コネチカット州スタンフォードで開催されているイベントであり、毎回1,000人以上が参加すると言われている。本年(2026年)は3月10日~12日の3日間、同市内のホテルで開催され、会場には講演用の大ホール、小ステージと、出展企業(50社強・団体)のブースが設置された。日本のSea Japan(出展数600社・団体以上、参加者約3万人)と比較すれば小規模とはなるが、今回は米国が新たな海事行動計画(MAP)¹⁾を発表して間もないタイミングでの開催であり、米国運輸省(DOT)海事局(MARAD)カーメル長官はじめ、国際海運会議所(ICS)²⁾カザコス事務局長、世界海運評議会(WSC)³⁾クラメック会長、パナマ運河庁(ACP)バスケス長官など、米国および国際海運界官民の要人が登壇することから、注目度の高いものとなった。

ブースに関しては、環境先進技術をPRする舶用品、船体塗料メーカーが中心で、その他救命・消火関連メーカー、バイオ燃料・潤滑油関連メーカー、燃料供給会社、気象・海象情報提供会社、船員・船員教育関係団体などの出展が見られ、日本関係者としてはMOLテクノトレード、ダイハツインフィニアース(旧ダイハツディーゼル)、古野USAがブース出展していた。その他、日本海事協会(NK)がスポンサー参加している。

プログラムは、初日が政策問題主体、2日目がドライバルクの実業(市況、ベッティング等)および船員・燃料/潤滑油関連中心、3日目がタンカーの実業(日本の飯野海運関係会社が登壇)、



会場の様子(ブース、商談スペース)

米国油濁法、制裁問題中心に講演・パネル討議が行われ、筆者は都合上、1日目(半日)のみ参加した。

本稿においては、1日目の諸行事の核となる2名の長官講演の概要と、海事政策に関するパネル討議における主な発言を紹介する。

2. 主要講演の概要

2.1 MARADカーメル長官講演

今回のイベントの基調講演として、2025年12月に就任したステファン・カーメルMARAD長官が、米国海事エコシステムとMAPについて基調講演を行った。

講演では、かつて海事産業に変革をもたらした米国人2名の功績を例に出し、現在、海事産業は次なる変革が求められているとの前提の下、海事支配力の復興に向けては単に造船量を増やすのではなく、海事エコシステム全体の革新が必要との見解を示した。また、その中においては習国家主席に言及した上、中国の政策を手本にすると明言した点、意外かつ印象に残るものであった。要旨は以下の通りである。

①歴史観および海事システムを巡る認識

現状、世界シェア0.1%・輸出は0の米国造船であるが、米国造船再興のためには、単に建造量を増やすというよりも、海事エコシステム全体を革新する必要がある。需要を作り出すことが先決であることは歴史を振り返れば分かる。

200年前のジェレミー・トンプソンは、世界で初めて荷物の多寡に関係なく固定スケジュールで船を運航する定期船サービスを開始した。これは当時では革命的なことであった。このサービスは予測可能性を生み、予測可能性は信頼を生み、信頼は貨物を生み、貨物は船舶の需要を生み、船舶の需要が造船を生んだ。トンプソンは船を発明したわけではなく、システムを発明した。

その約140年後、70年前のマルコム・マクリーンは、コンテナの箱を発明したわけでも、トラックのトレーラ、クレーン、鉄道を発明したわけでも、コンテナ船を発明したわけでもないが、彼が行ったのは、既存の技術を新しいシステム、すなわち「コンテナ化」へと組織化し、統合(貨物をコンテナという標準化された単位にまとめ、トラック・港湾・船舶・鉄道の間で同一の貨物を積み替えずに一貫して輸送できる仕組みを構築)したことである。このシステムが世界貿易を再び変貌させた。

海事産業においては、単一の発明によって変革が起こることは稀であり、既存の様々な能力(capabilities)を如何に革新的システムに組み込んでいくか、ということが求められる。このことが大変重要である。我々は今、再びシステム移行と変革の只中

にあり、明日の成功は、極めて複雑な要素による相互作用により形作られる。

但し、今日、海事産業はパンデミック、サプライチェーン問題、欧州での戦争、チョークポイントにおける船舶への攻撃、主要国の戦略競合、そしてイランにおけるシステム破壊などにより、ますます不安定な状況にあり、想定外の混乱が生じている。同等の競合国が世界の海事システムに対し、そうした戦略（海事システム破壊）を採るとどのようなことになるか。時に、システム全体がブラックスワン（想定外の事象）の群れに攻撃されているように感じるが、そうした環境において、海事産業・海上貿易に関する予測は非常に困難となる。変化が確実に起こる以上、単に将来どうなるか、ということではなく、どの程度先まで見通せるか、変化に対応できるか、が鍵となる。

そこで、復元力（レジリエンス）と適応性が問われることとなり、これが米国とMAPにつながってくる。

② MAP（海事行動計画）の基本理念

MAPは造船に焦点が集まりがちであるが、そうではなく、海事システム全体の再建を意図したものである。MAPには貨物の創出、弾力的な物流構造、活性化された海事労働力、近代化された建造計画と修繕能力、そして次世代の海事技術を牽引できる革新的なエコシステムが盛り込まれている。造船はそれ単体で存在しているわけではなく、システムの成長に伴い、船隊が拡大することが造船の成長につながる。

ここで世界の競争の観点で俯瞰すれば、現在世界の商業造船シェアの約半分を占める中国は、単に造船所を作ることでこれを成し得たわけではない。中国は港湾、造船所、物流業者、政府金融、産業政策、そして意図的に育成された海事労働力を束ね、ひとつの海事システムを構築してきた。

習近平主席は、最近国内において、革命的かつ専門的な共通の力（common force）を構築することの重要性を強調した。この労働力は、単に訓練されただけでなく、国家戦略と連携し、複雑な産業・技術システムを大規模に運用できる、体系的に開発されたものを意味する。換言すれば、中国は海事力（maritime power）が鉄とコンクリートのみでなく、人に基づいて成り立っていることを理解していると言える。船舶の設計者、造船工、船員、物流関係者の全員が共通の戦略目標に向けて協力している。海事力は、国家の産業システムに統合され、専門化された海事労働力に基づいていると言える。

米国が再び海事分野で競争に参加するには、我々は中国同様、システム的な観点で物事を考える必要がある。MAPはまさにそれを始めようとする取り組みである。

③ 海事エコシステムの変革

エネルギー転換とデジタル化の進展により、現在、海事産業は再び潜在的な変革期に突入している。デジタル化は船の運用・管理を変え、AIは情報の活用や情報の本質を変えるものである。この中においては、世界的な物流システム内の情報を兵器化する可能性も含まれる。

戦略的環境においては、弾力性ある物流ネットワークの重要性が高まっている。特に小型モジュール炉（SMR）の開発に注目しており、原子力推進船を含め、これまでとはコストも全く異

なる海物流が再構築される可能性があると考えている。海事分野における革新は、前述のトンプソン、マクリーンの例と同様、単に新技術の登場に依るものではなく、技術が新たなシステム構造の一部となることにより発生する。

未来の海事システムは、今日の姿から大きく変わったものになることは間違いないと考える。貿易のあり方は変化し、エネルギーの流れの変化は安全保障のあり方を変え、それは海事社会のあり方の再形成につながる。何事も単独では起こりえず、複数の変化の相互作用が今後のシステムの姿を決定付ける。

④ 海事の「地平線」－新たな時代にどう備えるか

ブラックスワンが現れた際、素早く適応できる海事システムをどのように設計するか、ということが重要である。それはSMRのような新技術を活用できるネットワークを如何に構築するか、国家安全保障上の需要に合わせて規模を拡大できる産業能力をどう築くか、次世代に必要な技術を備えた海事労働力をどう確保するか、過去の経験にとらわれず、正しい基準を使っているか、等の問いへの答えを考えることである。これが今後数十年の海事産業につながる。

海事産業は、今日に至るまで伝統的に驚異的な再発明力を有しており、帆船から蒸気船に、バルク輸送からコンテナ輸送に、地域的なネットワークから世界的なサプライチェーンに、等の変革に対応してきた。対応は、単に新技術ではなく、海事システムを組織化する新たな方法で推進されてきた。海事支配力を達成するには、トンプソンやマクリーン同様、システム思考を以て未来にアプローチし、自分の経験の外で考える方法を学ぶ必要がある。

⑤ 聴衆へのメッセージ

我々の業界の未来を最終的に決定するのは単一の技術や規制ではなく、次の海事システムを構築するため、資本、能力、人々がどこに集結するかによる。

200年余り前、トンプソンは船、貨物、スケジュールを新たなシステムに組織化し、世界の海運は変わった。70年前、マクリーンは船、港、トラック、鉄道を組織化し、世界の海運は再び変わった。次の変革は、次にどの船を造るべきか、ではなく、我々が構築している未来の海事システムとは何か、そして誰がそれを構築しているか、との問いの重要性の認識にかかっている。

海事支配力確保に向け、調査、立法、公聴会などがなされているが、我々は今、研究云々ではなくシステム移行を成し遂げなくてはならない。



講演の様子（MARADカーメル長官）

2.2 ACPバスケス長官講演

展示ブース内の小会場において、ACPバスケス長官とSeatradeのハワード特派員との対談形式により、運河の開発に係わる4プロジェクト、運河の環境対応、今後の通航枠拡大、通航料問題等につき説明がなされた。要旨は以下の通りである。

① 渇水対策－新貯水池（レオ・インディオ湖）

ACPは最近の渇水（2023～24年）における経験を通じ、限られた水資源の中で如何に多くの船舶を確実に通航させるか、という観点から運用手順の改善を図ってきた。世界貿易を支える運河通航と、都市・工業用水は競合関係にあり、前回渇水時は、市民に向けた飲料・工業用水は維持した一方、通航隻数を平均36隻から24隻に削減せざるを得なかった経緯がある。

過去の歴史からお話すれば、（従前のいわゆる「パナマックス」型船を通航させるパナマックス閘門と比較して、大量の水を必要とする）第三閘門（ネオパナマックス閘門）建設（2007年～）にあたって、当初、上流に新たな貯水池（reservoir）の建設を計画していたが、国内の政治的議論の結果、閘門の脇に節水池（Water Saving Basins）を建設し、新たな水源ではなく、利用水量を節約する方式に落ち着いた。

その後、同閘門が運用開始（2016年6月）に至ったが、それ以降に生じた雨量の継続的な減少と大きな水位変動を受け、追加の貯水池を建設する「レオ・インディオ湖（Leo Indio Lake）プロジェクト（2030～31年頃完成予定）」を立ち上げた。同プロジェクトは、十分な水の確保と合わせ、貯水池の運用や水管理の方法の改善を図ることが目的である。

現在、水管理に関しては、ACPは16名の専門家を育成し、ビッグデータに基づく気象分析・予測と、15～30日先の通航予測隻数に基づき対応を行っている。また、オープンなプラットフォームでの情報提供にも努めている。

干ばつ対応を通じ、ACPは運航者だけでなく、船主や荷主との対話に努め、彼らの航路選択・決定条件についても認識を深めてきた。引き続き情報公開により、顧客の意思決定を支援していきたい。

② LPG ガスパイプライン建設

現在、ACPでは運河兩岸の港から、運河沿いにパイプラインを敷設し、大西洋岸から太平洋岸にLPG（プロパン、ブタン、メタン）を送ガスするプロジェクトを進めている。主体はプロパンとなる。所有はACP、運営は第三者に委託するコンセッション方式で、2030～31年頃の稼働を想定している。

現在はネオパナマックスLPG船3.5～4隻／日が通航し、米国→アジア輸送のシェアの95%を運河経由が占めているところ、ACPとしてはこのシェアを維持しつつ、今後数年で倍増すると予測される需要に応える方針。そこで、現在のLPG船による通航分の相当部分を他船種に振り分けることを目的に、パイプラインプロジェクトを立ち上げた。

完成した際、LPG荷主は、a) 大西洋岸ターミナルで揚荷→パイプライン→太平洋で再積載、b)（最も戦略的選択肢）パイプラインで太平洋岸まで送った後、貯蔵基地で貯蔵。必要な時に船積み、c) 従来通り運河経由、の3つの方式から最適な選択を行うことができる。また、併せて運河渇水時の代替策ともなる。

これは、我々がこれまでの「船を動かす」から「貨物を動かす」に発想転換したことの証である。

なお、貯蔵基地の容量やターミナルの能力に関しては、パイプライン敷設後もビジネスの成長にあわせて拡張予定である。

③ 兩岸でのコンテナターミナル整備

コロサル（Corozal、太平洋側）に加え、大西洋側にも追加でコンテナターミナルを建設する予定である。所有者はACP、運営は第三者に委託するコンセッション方式を採用。完成すればターミナル容量は4割以上増となる見込みである。

現在、2026年4月8日を締切として事前資格審査入札中（注：5月18日現在結果未公表）であり、基本的には民間企業が対象、コンソーシアムを組んでの入札参加も可能としている。建設に際し政府系企業の優遇もない。審査は透明性を以て行われる。

（最高裁のハチソン社へのコンセッション取消決定に関する質問に対し）当該案件に関しては、事前資格審査段階で後発事象（最高裁の判決を含む）の可能性を明確に伝えており、土地所有権の確定作業中に判決が出たものである。本件はパナマ政府の問題ではあるが、政府とは情報交換を行っている。

④ 運河西岸道路（コリドール）建設

ACPはパナマ政府から運河西岸に5.4万エーカー（218平方キロ）の土地を購入し、大西洋・太平洋兩岸の港湾を結ぶ道路を建設予定である。本件に関しては、コンセッション方式ではなく、ACPが建設・保有する。

⑤ 環境対応－ネットゼロ予約枠

ACPは2050年カーボンニュートラルを約束している。独自規制ではなく、国際規制を取り入れる方針の下、国際排出基準を満たす、LNG燃料船などのクリーンな船舶に対し、優先的通航予約枠を設定している。既に77%の枠が埋まっており、市場の反応は非常に良好と分析している。需要が強ければ増枠も検討したい。

⑥ 運河通航状況、予約枠

現在、水位には余裕があり、36～38隻／日の処理能力がある。実際の通航隻数はそのうち、33.5～34隻程度であり、スポット市場に対応できる余地がある。

また、「LoTSA2.0」⁴⁾ という長期予約制度を導入し、特にエネルギー輸送の際、定期的に枠を提供できるよう柔軟性を確保している。

⑦ 通航料問題等

現時点において市場も理解していると思うが、今年は一切の通航料金体系見直しは行わない。但し、通航料に関する3年計画は終了を迎えたため、現在可能性を研究しているところである。

将来的には新たな中期的通航料金プログラムへの切り替えが必要と考えているものの、現在の諸状況・需要を勘案すればそれを今行うタイミングではないと理解している。

先述の通り、渇水対処を通じ、恒久的に船主・運航船社・荷主、すなわち市場との対話が必要であることは痛感している。



講演の様子（右：ACPバスセス長官）

3. 海運政策パネルにおける主な発言

第1日目に開催された各パネルにおいては、イラン問題が最大のトピックとなり、とりわけ、船員の状況（食料、帰国困難、メンタルヘルス）に対する懸念の声が各パネリストから上げられた。この点を含む、主要登壇者の主な発言は以下の通りである。

<ICS カザコス事務局長>

- ・ペルシャ湾（PG）船員対策において、COVIDの際は各国政府の協力が得られたが、今回は戦争であるため状況が異なり、船員交代に際しても難航も予想される。

<国際乾貨物船主協会（Intercargo）⁵⁾ モニオディス技術委員長>

- ・イラン問題などを背景とした各国による経済制裁により、制裁対象となった船舶は運航や売却が制限され、安全面や環境面でのリスクが高まるおそれ等がある。このため、これを防ぐ観点から、制裁対象船のシップリサイクルを認めるべき。

<CSA（米国船主協会）クライン会長>

- ・戦争保険問題に関しては、米国国際開発金融公社（DFC）と国務省がスキーム作りを担っており、制度が固まるまでは時間がかかると思われる。
- ・SHIPS 法案⁶⁾ はMAP全体をカバーできておらず、他の法案とパッケージ化されて議会にかかるのではないかと。米国海事産業復興を期待している。
- ・米国通商代表部（USTR）による中国船や自動車船等に対する入港料課徴措置に関しては、1年間の停止中であるが、いつでも復活する可能性があると考えている。

<WSC クラメック会長>

- ・米国造船復興にはCost、Capacity、Capabilityの3Cを解決する必要がある。

<ACPバスセス長官>

- ・イラン問題を受け、LNG需要が逼迫するところ、現在パナマ運河は安定した運用による信頼性の高いルートであり、高騰する燃費の節約につながるルートでもある。
- ・通航枠については可能な限り拡大努力を続ける。透明性の高い制度作り・運用に腐心している。

4. 所感

メインスピーカであるMARAD長官講演に関しては、日本をはじめとする非米国船社に米国での船舶建造・米国籍船化を強く求めるのでは、との事前の見方があったものの、その類の発言はなかった。むしろ歴史に触れた一段高い視点からの講演、しかも国家主席の名前を挙げて「中国を手本に」との趣旨の言及もあり、驚きを感じた。

また、ACPバスセス長官講演に関しては、メインテーマの4プロジェクトの紹介に加え、通航料金問題についても言及がなされた。発言内容は上記の通りであるが、会場で聴いた印象としては、通航料金見直しはACPの新年度早々（2026年10月）とは思えず、トランプ政権動向など四囲の状況に鑑み、もう少し先になるのでは、と感じられた。（但し、近年のパナマ運河の通航料金政策は長官講演でも言及のあった通り市場重視であり、その後のイラン情勢長期化に伴うトレード変化に応じ、通航料金体系見直しとは別に、何らかの追加料金設定がなされる可能性もあり、注視が必要と思われる。）

その他、パネル討議にはICS事務局長、米国船主協会会長をはじめ米国・国際海運界の要人が集まった。日本の同様のイベントと比べれば小規模ではあるが、現在、海事を含む米国の政策に世界の関心が集まっており、当局を含む官民関係者の生の声を聴くことができる貴重な会合であった。



パネルの様子（左から2番目：Intercargoモニオディス技術委員長、4番目：ICSカザコス事務局長、5番目：ACPバスセス長官）

参考資料・団体概要

- 1) 山上寛之・山下庸介 “Maritime Action Plan(海事行動計画)について(2026年2月24日)”
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20260224.pdf
- 2) 国際海運会議所(International Chamber of Shipping):ロンドンに本部を置き、日本を含む世界約40ヶ国・地域の船主協会を会員とする組織。自由主義海運を標榜し、海洋環境保全、船舶航行安全、海事法制、船員問題等に関しIMO(国際海事機関)、ILO(国際労働機関)等において海運業界を代表する組織として活動。
<https://www.ics-shipping.org/>
- 3) 世界海運評議会(World Shipping Council):ワシントンD.C.に本部を置く世界の主要定航船社約30社の団体。米国海運政策問題を中心に、環境問題、安全問題等につき、IMOなどにおいても主要船社を代表して活動。
<https://www.worldshipping.org/>
- 4) 講演後、更新版である「LoTSA 2.5」の実施が発表された。
<https://pancanal.com/en/lotsa/lotsa-25/>
- 5) 国際乾貨物船主協会(Intercargo):ロンドンに本部を置く乾貨物(ばら積み貨物)船社等の計200社弱を代表する団体。
<https://www.intercargo.org/>
- 6) 福原和弥 “米国の海事産業復興に向けたSHIPS法案の概要(速報版)” (2025年5月9日)
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20250508_fukuhara.pdf

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所（JITTI USA）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/



APTA TRANSform Conference 参加報告



佐藤 直樹

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

2025年9月14日から9月17日にかけて米国マサチューセッツ州ボストンにおいて、APTA（米国公共交通協会）主催の「APTA TRANSform Conference」が開催された。本カンファレンスは、幅広い公共交通モードを対象としたAPTAのフラッグシップイベントであり、公共交通事業者、政府関係者、政策立案者、製造業者、サプライヤー、コンサルタント等3,200人以上が参加した。会期中は展示会も併催され、会場は多くの人で溢れ、公共交通分野における新技術などへの関心の高さや、関連産業の活発な動きを伺わせるものであった。

本レポートでは、いくつかの主要なプログラムを抜粋して紹介したい。



展示会場の様子（筆者撮影）

2. オープニングセッション

開会にあたり、主催団体であるAPTAのPresident and CEOのPaul P. Skoutelas氏が登壇し、歓迎の意を表すとともに、開催地であるボストンについて、1897年の米国初の地下鉄開業に始まり、今日の近代化の取組に至るまで、ボストンの歩みは公共交通分野における進化を象徴するものとして紹介した。その上で、公共交通投資は単に輸送需要に応えるだけでなく、雇用、製造業、地域経済を支える大きな波及効果を持つと指摘し、Amtrakの新型AcelaやHitachi Railのメリーランド州の工場投資などを例に、交通投資が雇用創出と産業基盤強化につながっていると説明した。さらに、次期陸上交通再授權法（surface transportation authorization）の重要性に言及し、現行の陸上交通再授權法であるインフラ投資雇用法（IIJA）の後を見据え、業界として「公共交通は経済を動かす」というメッセージをより強く発信していく必要性を訴えた。

開催地からは、マサチューセッツ州知事のMaura Healey氏、副知事のKim Driscoll氏、マサチューセッツ州運輸省（MassDOT）のSecretary and CEOのMonica Tibbits-Nutt氏、Massachusetts Bay Transportation Authority（MBTA）のGeneral Manager/CEOであるPhillip Eng氏らが登壇し、近年のMBTAの取組やそれを支えるための州政府としての支援について語った。

MBTAのEng氏は、交通を「経済を動かす存在」と捉え、州政府・議会の支援のもと、組織の立て直しとサービス改善を進めていると説明した。2年間で1,600人超の人員増強を進めたことに触れるとともに、より安全で信頼性が高く頻度の高いサービス提供に向け従来のやり方にとらわれない運営の在り方を模索していると述べた¹⁾。

また、MassDOTのTibbits-Nutt氏は、自らを公共交通に支えられてきた一人であるとしたうえで、「あらゆる移動は、誰かを仕事や学びの場、医療、そして支援体制へとつなぎ、ひいては“より質の高い生活”へと導くための機会を提供していることから、交通システムは単なる移動手段にとどまらない。」と訴えた。州としても、地域交通の無料化²⁾、MBTAにおける低所得者向け運賃制度³⁾、⁴⁾、鉄道サービス拡充などを進めており、交通システムを単に維持するのではなく、より包摂的かつ利用しやすいものへ再設計しようとする姿勢が示された。

本セッションの最後には、米国で広く知られるアパレルブランドLife is Goodの共同創業者であるBert Jacobs氏が登壇し、同ブランドを象徴する「前向きな姿勢」や「共感」をキーワードに、顧客の声に耳を傾け、その時々人々が求める価値を追求することの重要性を語った⁵⁾。公共交通業界においてもエンドユー



Skoutelas氏によるスピーチの様子（筆者撮影）

ザーとなる顧客の声に耳を傾け、価値提案や発信に結びつけることが重要であると指摘した点は、顧客体験の向上や公共交通の価値発信を重視する近年の公共交通業界の方向性とも重なり、示唆を与える内容であった。

3. Federal Transit Administration Update (連邦交通局の最新動向)

本セッションでは、Federal Transit Administration (FTA) のAdministrator である Marcus Molinaro 氏 (当時) が登壇し、公共交通政策の方向性と FTA の優先課題について包括的に語った。

冒頭、Molinaro 氏は「公共交通はアメリカ経済の循環を支えるシステムである」と述べ、鉄道・バス・フェリーなど多様な交通モードが家族の生活や地域経済を支える基盤であると位置付けた。そのうえで、FTA の役割は単なる補助金配分ではなく、「アメリカの家族にとって安全で、利用しやすく、実際に役立つ交通を実現すること」にあると説明した。

同氏が特に繰り返し言及したのが、安全・治安対策である。公共交通は、多くの市民にとって政府と日常的に接する数少ない分野 (場面) であり、いわば政府サービスへの玄関口であると言え、そのような場面で不安や危険を感じる事があれば、公共交通全体への信頼が損なわれると指摘した。そのため、運賃逃れ、薬物使用、暴力などの犯罪行為を「決して日常の一部として受け入れてはならない」と断言し、低レベルの違反行為を放置すれば重大犯罪につながる恐れがあるとの認識を示した。

次に大きな柱となったのが「アクセシビリティ」と「ユニバーサルデザイン」である。同氏は ADA (障害のある人に対する差別を禁止し、平等な機会とアクセスを保障する米国連邦法)⁶⁾ を遵守することは「最低基準」にすぎず、「天井」ではないと述べ、今後の交通施設整備ではユニバーサルデザインを前提にすべきと強調した。自身が障害のある子どもの父親であることにも触れつつ、障害者だけでなく、高齢者、ベビーカー利用者、歩行補助具利用者など、あらゆる人にとって使いやすい環境を整えることが、結果としてすべての人の利便性向上につながるとの考えを示した。

加えて、事業執行の迅速化も重点分野であるとされた。重要なのは、実際にプロジェクトを完成・供用させることであると、事業を着実に前に進めることだと繰り返し述べた。あわせて、前政権下で重視されてきた DEI (多様性・公平性・包摂性) や Environmental Justice (環境正義) 政策を撤回した政策転換についても、より直接的・実務的な効果を優先するためのものであると語った。具体的には、2025 年 1 月に DEI や環境正義等を推進する従前の政策の撤回方針を公表しており⁷⁾ その後も政策・補助制度の運用において、経済分析や成果重視の考え方を前面に打ち出している⁸⁾。こうした動きは、公平性や環境配慮よりも、経済合理性、成果、迅速な事業執行を優先していることがうかがえる。

また、2026 年の FIFA ワールドカップやその後のロサンゼルス・オリンピック/パラリンピック大会も重要な政策課題として位置付けられていた。これらの国際イベントは米国の交通システムを世界に示す機会であるとしつつ、単なる「見せ場」ではなく、実際に大量の来訪者を安全かつ円滑に輸送できるかが問われ

る場面であると強調した。そのうえで、開催都市や交通事業者に対し、モビリティ計画の早期策定と透明性の確保、関係機関同士との連携強化、アクセシビリティへの配慮、さらに誰にとっても分かりやすい統一的な案内表示の整備を進めるよう求めた。

一連の発言後には質疑応答にも意欲的に対応しており、中でも印象的であったのが、州・地方の交通機関が深刻な財政問題に直面している点に関する応答である。質問者は、公共交通の重要性を認めつつも、利用者にとっての大きな課題は犯罪対策だけではなく、資金不足を背景としたサービス低下や利便性の問題にあるのではないかと指摘した。これに対し、同氏はまず「安全問題を軽視すべきではない」と強く反論したうえで、財政問題については「使い方に問題がある」との認識を示した。特にコロナ禍で投入された連邦支援については、その必要性自体は認めつつも、交通事業者の中には一時的な支援資金を恒常的な運営費に充てた例があったと説明した。そのうえで同氏は、「一回限りの収入を継続的な支出に充てるべきではない」と明言した。現在各地で問題となっている財政危機は、単純な資金不足ではなく、制度設計や予算運営のあり方に起因する面が大きいとの見解を述べた。また、州が資本予算を運営費に流用するような対応についても、将来の設備更新や維持管理負担をさらに重くするだけで、問題の先送りにすぎないと批判的に述べ、追加的な一時支援よりも、効率化や制度・運営の見直しが必要であると訴えた。



Molinaro 氏による基調講演の様子 (筆者撮影)

4. From Club Cup to World Cup: Mastering FIFA Security Challenges (FIFA大会における交通セキュリティ対応)

本セッションでは、2026 年 FIFA ワールドカップを見据え、交通機関などが直面するセキュリティ上の課題と、その対応策について議論が行われた。特に、2025 年 6 月から 7 月にかけて実施されたクラブワールドカップを一種の予行演習として捉えつつ、そこで得られた教訓を今後の大会対応にどう生かしていくかが議論された。

登壇者としては、MARTA Police Department の Deputy Chief of Police である Pearlie McKinzie 氏、New Jersey Transit Corporation の Senior Vice President / Chief of Police である Christopher Trucillo 氏、Everbridge の Director, Transportation Practice である Michael Cardarelli 氏が参加し、モデレーターは Vectour Group の Chief Operating Officer である Adelee Le

Grand氏が務めた。MARTA、NJ TRANSITという実際の大会輸送を担う事業者に加え、Everbridge、Vectour Groupといった危機管理・状況共有支援や大規模イベント時の輸送計画や運営支援などを行う民間事業者も交えた構成であった^{9)、10)}。

McKinzie氏は、アトランタにおけるクラブワールドカップ対応の経験を踏まえ、ワールドカップ本大会では駅と周辺空間における群衆流動の制御が一段と大きな課題になると指摘した。特に、スタジアム近接駅の処理能力には限界があり、駅構造そのものがイベント輸送向けに設計されていない場合もあることから、単純に「列車を増発すればよい」というものではなく、駅構内・駅外を含めた人流計画が必要であると述べた。また、クラブワールドカップを通じて、自動改札やCCTV、リアルタイム監視、無線通信、SNSによる案内、clear bag policy等のルール周知が有効であることを確認した一方で、本大会ではさらに、テロを含む脅威対応、複数イベントへの備えなど、より厳しい前提で準備しなければならないと指摘した。

Trucillo氏は、特に大会期間中はスタジアムの駐車場が原則利用できず、自家用車から公共交通への転換が前提になる点を課題として挙げた。そのため新しいバスターミナルの活用などを行う予定であったとしたが、それ自体が運用面・警備面の両方において未知数な部分が残っていると述べた。クラブワールドカップは一定の試行機会にはなったものの、次のワールドカップでは輸送量・導線・警備負荷が桁違いになることが予想されるため、十分な意味での「予行演習」にはなっていないという認識も示していた。

Cardarelli氏は、危機管理・状況共有支援を行う民間企業の観点から、国際大会対応では「コミュニケーション」が最大のポイントであると述べた。大規模イベント後の振り返りでも、常に課題として残るのは情報共有と状況認識であり、ワールドカップのように複数都市・複数会場・複数機関が並行して動く環境では、それを人手だけで管理することには限界があると指摘した。その上で、AIを活用して各種リスク情報、交通状況、群衆の動き、警備センサー、映像情報などを統合的に分析し、現場や指揮官が必要な情報をリアルタイムに把握できるプラットフォームが、今後の対応を大きく左右する技術になり得るとの見解を示した。

質疑応答では、複数都市にまたがる開催体制、他機関との連携の難しさ、外国人観客への対応、輸送需要への備えなどが話題となった。全体として、本セッションでは、2026年ワールドカップ対応において重要なのは、単なる増発や警備人員の増強ではなく、①駅・会場周辺を含めた旅客流動管理、②長期間にわたる継続的な運用体制、③複数機関の連携、④通信・状況認識を支える技術基盤であることが示された。各登壇者とも、クラブワー

ルドカップで得られた知見は有用である一方、現時点の成功体験を過信すべきではないとして、本大会ではさらに大規模で複雑な対応が必要になるという、実務的かつ率直な認識が共有された。

5. Connecting the Northeast Megaregion : The Economic Necessity of Rail Service Along the NEC (北東メガリージョンをつなぐNEC—鉄道サービスの経済的必要性)

本セッションでは、米国北東部の経済・人口集積を支えるノースイースト・コリドー（NEC）について、その輸送上・経済上の重要性と、老朽化・容量制約への対応の必要性が議論された。NECは、人口・雇用・GDPの集中する北東メガリージョンを縦貫する路線であり、鉄道サービスは単なる移動手段ではなく、地域経済の競争力や都市間・都市内のアクセスを支える基盤である、という認識が全体を通じて共有された。

登壇者としては、Northeast Corridor CommissionのExecutive DirectorであるMitch Warren氏がモデレーターを務め、AmtrakのActing Senior Vice-President for Capital DeliveryであるJim Short氏、Massachusetts Department of TransportationのRail and Transit Division AdministratorであるMeredith Slesinger氏、Gateway Development CommissionのExecutive Vice PresidentであるCatherine Rinaldi氏が議論に参加した。

冒頭、Warren氏は、NECについて、1日当たり約60万人規模の旅客輸送を支え、8つの旅客鉄道事業者と複数の貨物事業者が同一回廊を利用する、極めて重要かつ複雑なインフラであると説明した。さらに、同回廊は全米の国土面積の僅か2%の範囲に人口の16%、GDPの20%を抱える地域を結びつけているにも関わらず、建設時期の古い施設が多く、長年にわたり十分な資本投資がなされておらず、大きな制約になっているとした。

Short氏は、Amtrak全体では2025年度に3,000万人超の利用を見込んでいると、旺盛な需要があることを紹介した。その中でも中核的な路線であるNECにおいては、車両数やインフラ容量が十分ではなく、需要を取り込み切れしていないと説明した。そのうえで、従来に比べ座席数を約25%増やした新型Acela車両の導入¹¹⁾や、安定運行や信頼性向上のための大規模改修を実施しているイーストリバートンネル工事¹²⁾など、40億ドル超規模の資本投資を進めていることを紹介し、こうした投資は単なる更新や補修ではなく、輸送容量の拡大、運行の信頼性や安定性、速達性の向上、さらにはアクセシビリティの改善や快適性向上の前提になると述べた。特にニューヨーク—ワシントン間ではAmtrakが航空に対して高い競争力を有していることにも触れ、NECへの投資が強い需要を支えるうえで重要であると訴えた。

Slesinger氏は、マサチューセッツ州の観点から、NECがボストン都市圏のみならず州全体の交通・経済構造に与える影響を説明した。マサチューセッツ州内でMBTA側が保有するNEC区間やサウスステーションは、都市開発・通勤・州内外アクセスの結節点となっており、単にボストン中心部への通勤需要をさばく施設ではなく、西マサチューセッツを含む州全体の接続性を高める基盤だと述べた。とりわけボストン周辺では住宅制約や道路混雑が深刻であり、鉄道ネットワークの拡充は、居住地の選択肢拡大や地域間の経済的結びつき強化にもつながるとの見方が示された。

Rinaldi氏は、Gateway Programを中心に、ニューヨーク—ニュージャージー間のボトルネック解消の意義を説明した。特に



セッションの様子（筆者撮影）

既存のNorth River Tunnelは100年以上使用されてきた老朽施設であり、NEC全体の安定性を左右する重大なボトルネックとなっていると指摘した。そのため、新トンネル建設と既存トンネル改修を含む一連のGateway Programは、ニューヨーク地域だけの問題ではなく、北東回廊全体の信頼性と経済活動を支えるために不可欠であると説明した。また、同プログラムは複数の大型工区から成り、すでに複数の工事が進行し、雇用創出や経済波及効果も大きいことが紹介された。

議論全体を通じて印象的だったのは、NECへの投資を単なるインフラ保全ではなく、経済成長、労働市場へのアクセス、住宅制約への対応、地域間連携の強化といった広い観点から捉えている点である。登壇者たちは、道路拡張や航空だけでは北東メアリージョンの将来的な移動需要を支えきれず、鉄道こそが大容量かつ持続的な基幹手段であるとの認識を共有していた。また、NECは1州・1事業者だけで完結するインフラではなく、州境を越えて利益とリスクを共有するネットワークであることから、引き続き連邦資金と州間協調の双方が不可欠であることも確認された。

本セッションは、NECを「古い幹線インフラ」ではなく、北東部の経済活力そのものを支える戦略資産として再確認する内容であり、その維持更新と容量拡大が、今後の地域間競争力を左右するとの問題意識を明確に示していた。



セッションの様子（筆者撮影）

6. おわりに

本カンファレンスを通じ、米国の公共交通をめぐる議論が、単なる需要回復や設備更新といったことにとどまらず、経済成長への貢献、安全・治安の確保、国際イベント対応、迅速な事業執行といった、より広い政策課題と結び付いていることを確認できた。とりわけ、FTAの講演では、安全性、効率性、成果重視を前面に打ち出す現政権の姿勢が明確に示されており、なかでも現政権が公共交通における安全・治安対策を極めて重視していることが伺えた。

また、2026年FIFAワールドカップや2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピックを控え、公共交通が「世界に示される都市・地域の顔」として認識されている点も印象的であった。大量輸送を安全かつ円滑に担うことはもとより、案内の分かりやすさ、アクセシビリティ、多機関連携、危機管理といった要素が、単なるイベント対応ではなく、今後の交通サービス全体の

質を左右する論点として扱われていた。メガイベントは一過性の需要増にとどまらず、既存の課題を可視化し、投資や改善を前に進める契機となり得ることが改めて確認された。

さらに、NECをはじめとする鉄道投資の議論では、鉄道を単なる移動手段としてではなく、雇用、住宅、都市開発、地域間連携を支える基盤インフラとして捉える視点が共有されていた。特に、老朽化した幹線インフラの更新や容量拡大を、地域経済の競争力や広域的なアクセス改善と結び付けて説明していた点は、今後の投資の正当性を社会にどう示すかという観点でも示唆に富むものであった。引き続き、次期陸上交通再授權法の動向を含めた米国の鉄道や公共交通に対する投資機運などを注視していきたい。

引用・参考文献・出典資料

- 1) Regional Rail Modernization Program (MBTAウェブサイト)
<https://www.mbta.com/projects/regional-rail-modernization-program>（参照2025-12-15）
- 2) マサチューセッツ州における地域交通の無料化 (MassDOTウェブサイト)
<https://www.mass.gov/news/healey-driscoll-administration-announces-fare-free-regional-transit-across-state>（参照2026-04-17）
- 3) 新しい低所得者向け運賃制度の導入 (MassDOTウェブサイト)
<https://www.mass.gov/news/healey-driscoll-administration-celebrates-mbtas-new-income-eligible-reduced-fare-program>（参照2026-04-17）
- 4) 低所得者向け運賃制度の詳細 (MBTAウェブサイト)
<https://www.mbta.com/fares/reduced/income-eligible>（参照2026-04-17）
- 5) Life is Good (Life is Goodウェブサイト)
<https://lifeisgood.com/pages/speaking-inquiries>（参照2026-04-17）
- 6) ADAガイダンス (FTAウェブサイト)
<https://www.transit.dot.gov/regulations-and-programs/fta-circulars/americans-disabilities-act-guidance>（参照2026-04-24）
- 7) DEI政策の撤回 (DOTウェブサイト)
<https://www.transportation.gov/briefing-room/us-transportation-secretary-sean-duffy-takes-action-rescind-woke-dei-policies-and>（参照2026-04-17）
- 8) CIG助成プログラムの政策ガイダンス改訂 (FTAウェブサイト)
<https://www.transportation.gov/regulations/federal-register-documents/2025-15794>（参照2026-04-28）
- 9) イベントリスク管理 (everbridgeウェブサイト)
<https://www.everbridge.com/use-cases/event-risk-management-solutions/>（参照2026-04-28）
- 10) 大規模イベント時の輸送支援 (Vectour Groupウェブサイト)
<https://vectourgroupp.com/major-events/>（参照2026-04-28）
- 11) 新型アセラ車両の導入 (Amtrakウェブサイト)
<https://www.amtrak.com/about-amtrak/future-of-rail/next-generation-acela.html>（参照2026-04-28）
- 12) イーストリバートンネル工事 (Amtrakウェブサイト)
<https://www.amtrak.com/about-amtrak/new-era/infrastructure-projects/east-river-tunnel-rehabilitation-project>（参照2026-04-28）

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所 (JITTI USA) 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/



“【米国】

空飛ぶクルマ(AAM)に関する米国の政策等の動向について ～国家戦略&行動計画～



山本 昂太郎
運輸総合研究所
ワシントン国際問題研究所
研究員

1. 概要

2025年度は、日本における空飛ぶクルマの社会実装に向けて大きな進展が見られた。大阪・関西万博において複数の型式の空飛ぶクルマにおけるデモ飛行が行われ、多くの来場者がその現状を把握するとともに空飛ぶクルマにかかる認知が大きく向上した。また、2026年3月、空の移動革命に向けた官民協議会は、「空の移動革命に向けたロードマップ」及び「空飛ぶクルマの運用概念」を改訂¹⁾し、2040年代に向けた空飛ぶクルマの今後の道筋をより詳細に示すとともに、空飛ぶクルマの名称について「空飛ぶクルマ(AAM)」と国際的に用いられているAAM(Advanced Air Mobilityの略称)も併記する形とするなど大きな政策の前進があった。

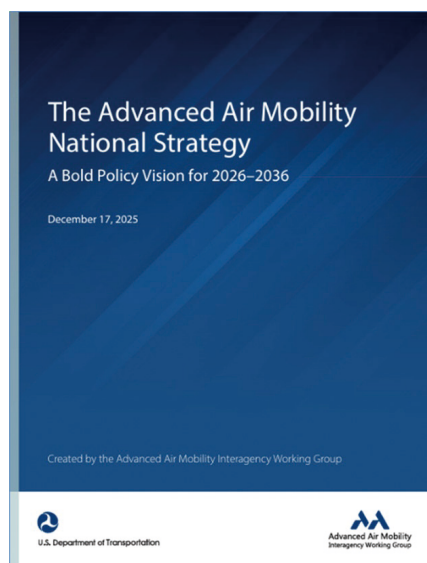
一方、米国においても、2025年末から2026年初頭においてはAAMにおける大きな発表が行われた。米国運輸省(Department of Transportation: DOT)は、2025年12月、2036年までのAAMに関する国家戦略であるAdvanced Air Mobility National Strategy 2025²⁾及び当該戦略に付随する行動計画であるAdvanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025³⁾を公表し、2036年までのAAMの社会実装に関するビジョンとその計画を明らかにした。また、2026年3月には、米国連邦航空局(Federal Aviation Administration: FAA)が、2025年6月6日付大統領令UNLEASHING AMERICAN DRONE DOMINANCE⁴⁾に基づきElectric Vertical Takeoff and Landing(eVTOL) Integration Pilot Program(eIPPP)⁵⁾として初めて8つの提案を選んだことを発表した。今後はこれらにより、米国のAAMの社会実装に向けた政策がいっそう進むことが見込まれる。

本レポートでは、米国政府におけるAAMに関するこれらの政策のうち中核となる国家戦略であるAdvanced Air Mobility National Strategy 2025及び同国家戦略とあわせて公表されたAdvanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025について概説する。

2. Advanced Air Mobility National Strategy 2025

2022年10月、AAMの発展のために連邦政府がリーダーシップを発揮し、政府組織間の協力を促進することを目的に、Advanced Air Mobility Coordination and Leadership Act⁶⁾が成立し、米国連邦政府横断のAAMに関するワーキンググループ(Advanced Air Mobility Interagency Working Group: AAM IWG)が設置され、AAMに関する国家戦略を策定することが求められた(藤巻のレポート⁷⁾及び釣の講演資料⁸⁾参照)。AAM IWGには、DOT、FAA、航空宇宙局(NASA)、商務省、国防総省等、19の連邦政府機関が参加し議論を進め、2024年

連邦航空局再授權法⁹⁾により期限が延期されたものの、2025年12月17日に国家戦略が公表された。



図ー1 Advanced Air Mobility National Strategy 2025 (Advanced Air Mobility National Strategy 2025より抜粋)

公表されたAAMに関する国家戦略であるAdvanced Air Mobility National Strategy 2025においては、AAMのユースケースとして移動困難な地域への移動、空港へのアクセス、地域交通としての移動、エアタクシーなどの8つの用途を掲げた上で(表ー1)、2026年から2036年までのAAMの社会実装の戦略を3つの年代に分けそれぞれの年代における社会実装の目標(表ー2)を明記するとともに、①米国のAAMにおけるグローバルリーダーの地位の確立、②高レベルの安全性、セキュリティの確保、③民間投資の促進と官民協力モデルの開発、④政府間の連携強化、⑤安全性、移動性、経済発展、アクセシビリティ、救急管理、騒音低減などの新たな公共の利益の達成、⑥既存インフラの最適化、⑦米国市場における競争、市場への参入及び広範囲のアクセスの拡大、⑧航空業界の労働力と多様なサプライチェーンの拡大、⑨政府研究・試験との調整及び効果の向上を目指すとしている。

前述の目標に向け、本国家戦略では、空域、インフラ、セキュリティ、コミュニティの計画と関与、人材及び自動化の6つの柱(Pillar)を打ち立てており、それぞれの柱において、課題、あるべき姿(目標)とそれを踏まえた今後必要な事項を勧告するとともに、全般にかかる事項も勧告する形でまとめている(勧告は全部で40)。

国家戦略の内容は多岐にわたるが、主なポイントとしては、

表－1 Advanced Air Mobility National Strategy 2025におけるAAM
のユースケース

ユースケース
○移動困難な地形への移動 ○空港へのアクセス ○地域交通としての移動（ワシントンDCからマンハッタン迄2時間未満） ○緊急対応（医療対応可能地域の拡大、捜索救難、自然災害時の救援、臓器輸送） ○エアタクシー ○貨物輸送 ○航空従事者の訓練の容易化 ○防衛用途

表－2 Advanced Air Mobility National Strategy 2025における目標

年	目標
2027迄	・空港インフラを用いたデモンストレーション及び初期運航の開始 ・完全な米国拠点のサプライチェーンの構築
2030迄	・都市部・地方部での本格運用 ・民間資金による垂直離着陸場（Vertiport：VP）の建設 ・DOTの構想する最新鋭の航空管制システムを活用したAAMのための低高度交通管理の導入
2035迄	・完全な自律飛行の実現

表－3 Advanced Air Mobility National Strategy 2025における6つの柱（Pillar）

柱	課題 目標 勧告	内容
1 空域	課題	・既存インフラ、手順及びATM能力に負担をかけるAAMの成長と需要 ・現行の監視・通信・意思決定システムは現行機用でAAMには未対応 ・予算確保と規制開発を行うためのFAAの情報不足
	目標	・空域の安全性、保安、効率、アクセス、経済競争の健全な監督を維持・成熟 ・先進航空を安全かつ効率的に従来航空と統合するビジョンを持ち低高度空域を管理するための官民モデルを開拓 ・システムと管理慣行を近代化し、アメリカ人にとっての航空の利益を最大化
	勧告	1.1 既存の近代化努力を活用して、ATCシステムの変革と将来の動的で高密度な空域の安全性や効率性を管制官が確保できるようにする
		1.2 低高度かつ高密度運用のための新たな監視方法の研究、開発、試験、実装の支援
		1.3 航空機と交通管制の間の新しい通信方法を研究し、航空交通の管理の効率性を向上
		1.4 Cooperative 環境や他のエリアにおけるANSP間の情報の自由な流れを促進するため、情報交換プロトコル、技術要件及びセキュリティ要件の確立
2 インフラ	構成要素	・物理的インフラ：空港、ヘリポート、Vertiportなどの着陸施設、建物、構造物は垂直離着陸及び短距離離着陸の双方に対応できるよう建設／改修が必要 ・AAMに対応したエネルギー供給インフラ ・高密度空域や自律運航に対応した安全・確実・強靱なCNSを確保するための無線周波数にかかる技術・システム近代化 ・新たなセンサーやサービスにより低高度天候の検知・報告・予測技術の向上
		・空域へのインパクトの識別や機体間の最小分離間隔を決定するための必要な性能・運用データの不足 ・AAMを航空インフラやエネルギーインフラの計画に組み込むための枠組みの欠如 ・利用可能な無線周波数の不足。ADS-B周波数の逼迫 ・天気予測精度の向上と報告ネットワーク
	目標	・既存インフラを新用途や技術に適應させ、現在の資産を活用した即時の利益の獲得 ・航空のエネルギー計画と配分を改善 ・将来のモビリティニーズに対応するスペクトラムのソリューションを開発 ・新たな気象ネットワークと予測能力の開発 ・新たなレベルのアクセシビリティ、競争、総合運用性を達成
	勧告	2.1 既存の基準やプロセス等を可能な限り活用しつつ、近・中期のAAM運航に必要な既存または再利用されたインフラを利用することを奨励・促進する
		2.2 地方政府や業界と連携したAAMのインフラ計画のモデル構築に取り組むとともに早期運航のための既存プログラムへの資金援助を行う
		2.3 離着陸場における遠隔操作・監視型及び自律型AAMに特有の施設・設備要件の特定と低高度空域の需要と容量のバランス調整の支援
		2.4 Vertiport設計ガイダンスの拡充
		2.5 エネルギーインフラのニーズ調査、ベストプラクティスのための共同実証の計画、産業界と連携したエネルギー供給計画の立案
		2.6 周波数のニーズと将来の空域管理変革に向けたスペクトラム帯の検討
		2.7 GPSによらない補完的な位置・航法・タイミング（CPNT）運用という選択肢の開発
		2.8 高度な気象検知、予測、報告ネットワーク能力の開発
3 セキュリティ	課題	・継続的に進化する安全及びセキュリティの脅威を予測し対応する能力 ・サイバーセキュリティを含むリスクを評価するための運用情報が不十分 ・新たな航空技術に対する革新的なセキュリティモデルの利用可能性に関する法的制約 ・複数の産業に影響を及ぼす広範なサプライチェーンの影響の可能性
	目標	・必要に応じて既存のセキュリティの枠組みの即時適用 ・潜在的な物理、人的、サイバーセキュリティの脅威を特定し対処するためのリスクベースのアプローチの開発 ・米国でのAAM製造及びサービス提供のためのレジリエントなセキュリティ手法を開発し、独立性と経済活力を促進
	勧告	3.1 既存のセキュリティ規制フレームワークを、可能な限り初期のAAM運用に適用し、将来のセキュリティ方針の決定に役立つリスク評価を行う
		3.2 情報報告を監視し、AAM運用の予想される変化を考慮して定期的なセキュリティリスク評価を実施し、リスクに対応するために必要な将来のセキュリティ対策に関する政策決定を導く
		3.3 既存の規制枠組みを活用して、空港の保安区域に入る際の適切な審査を確保するとともに、将来の審査ニーズを評価するためのリスク分析を継続
		3.4 初期運用では緊急リスクがない限り、既存のTSA規制等を物理的スクリーニング要件と整合
		3.5 既存のTSAの旅客便搭載貨物検査プログラム（Reimbursable Screening Service Program（RSSP））のAAMへの活用
		3.6 AAMのサイバーセキュリティにかかる作業部会の設立
		3.7 AAM業界の進展に伴い、管轄当局のプライバシー影響評価（PIA）が更新されていることを確認し、個人を特定できる情報（PII）を保護するための国立標準技術研究所（NIST）フレームワークに従ったサイバーセキュリティのベストプラクティスを活用する
		3.8 関連セクターにおけるサプライチェーンのレジリエンスに関する既存の国土安全保障省（DHS）、戦争省（DOW）、商務省（DOC）の分析を活用して、各機関がAAMサプライチェーンのニーズを理解するのを支援する

柱	課題 目標 勧告	内容
4 コミュニティの計画と関与	課題	- 連邦政府及び地方政府の規制権限とガバナンスが明確となっていない - 公共のAAMへの関与と方針が必要。また地域コミュニティのメンバーが、地域のAAM運用や施設に対し、地域の優先事項を反映する方法に意見できる仕組みが必要 - AAM運用の影響（プライバシー、騒音、安全性、土地利用、移動性、環境影響）を理解するための十分なデータが存在しない - 既存のアクセシビリティ要件（障がい者を考慮した施設要件等）がどのように適用されるか不明確
	目標	- 地方政府が自身のコミュニティへのAAM提供にかかる利害関係者の役割と責任を理解できるよう支援 - 地方政府が市民とコミュニケーションをとる際に役立つベストプラクティス等を提供 - AAMの騒音影響を測定するための新たなリソースの開発 - AAMへのアクセシビリティを促進
	勧告	4.1 地方政府に対して、AAM計画に関する役割、責任及びベストプラクティスの情報と指針を明確に伝える
		4.2 AAM運航に関するコミュニティが参加できるリソースを開発して公表する
		4.3 コミュニティ、政策立案者、航空機の開発者及び運航者が騒音の影響を評価するのに役立つツールの研究と開発を行う
		4.4 クリティカルなAAMによるミッション（公共安全、災害対応、医療輸送等）のユースケースを特定し、ケーススタディを公開する
5 人材	課題	4.5 AAM航空機、Vertiport及びその他の支援インフラの計画と設計において、障害を持つ人々のアクセスのしやすさを促進
		- 航空を支援する教育カリキュラムは、現在、ボランティア、教育者、管理者の非公式なネットワークに依存。必要な分野や作業グループ全体での資源の調整、標準化、戦略的な配分は限られている - 生徒への投資対効果との明確な関連性がないまま教育システムに新しいカリキュラムを開発する際のコストと複雑さ - 地域の教育機関に対して、AAMが成熟しており、新しい雇用機会をもたらすことを理解してもらうことを促進
		- 安全性や公共の福祉を向上する新たな自動化技術の導入を管理しつつ、航空人材及び操縦士数を拡大 - 航空分野の新たなキャリアパスを作る - 技術教育プログラムに航空スキルを組み込む - 既存の労働力スキルの上と再訓練の機会を作る
		5.1 AAMの潜在的な成長を支援するために、将来の労働力への影響を特定し、将来の労働力のニーズに対処し、訓練及び労働力開発のリソースを提供するための省庁間行動計画の策定 5.2 標準職業分類（SOC）コードを更新して、AAM関連の職業プロファイルを含める 5.3 K-12及び高等教育レベルにおける既存及び新たな労働力開発プログラム等において、AAMと航空の教育を促進。連邦機関と連携して、AAMが技術革新、卓越性、労働力開発イニシアチブを促進する国家戦略で考慮されるようにする
	目標	
6 自動化	課題	- 自動化航空機の技術とプログラミングにおいて高いレベルの安全性とセキュリティを維持する - 自動化された航空機の開発において、仮想環境でのテストがどのように役立つか（あるいはそもそも有用かどうか）を判断する - 複数の試験及び評価を効果的に調整する
	目標	- 将来、空域内で自動化AAMの飛行を可能とする - 開発時間とコストを縮小するための試験及び評価方法の調整 - 自動化飛行にかかる米国の世界のリーダーとしての地位の確立
	勧告	6.1 既存の認証努力を妨げることなく、AAM業界と協議して自律運航のロードマップを策定
		6.2 増加する自律型航空機の大規模運用を理解するために必要なデータを提供するための仮想試験の実現可能性と費用対効果を評価
		6.3 自動化技術の利点とリスクを特定するためのプロセスを研究、開発、実施
		6.4 安全なAAM航空機を市場に早く投入するために、政府の航空機試験及び評価作業を維持・調整
7 全般	勧告	7.1 本戦略の勧告の実施を確実にする、継続的かつ一貫した省庁間の調整努力を展開する
		7.2 すべての連邦機関は、本戦略にある既存の勧告を、2027会計年度から始まる年間予算要求及び支出計画に組み込むことを計画すべき
		7.3 議会は現行の航空資金調達方法を検討し、必要であればそれを更新すべき
		7.4 規制の障壁を取り除き、経済政策を適応させることで、強力な米国航空産業に必要な投資、パートナーシップ及び安全保障の保証を確保し、先進航空分野で世界的なリーダーシップを示す
		7.5 小型商用航空機の製造、運航、インフラに関する規制を積極的に見直し、AAMやその他の小型商用航空サービス向けに、安全で、地域の状況を考慮したチャーターやその他柔軟なサービスを提供する市場を開放する方法を見つける
		7.6 AAM技術への投資を促進及び加速し、当該技術の持続的な採用を支援するために、官民連携等の適切な方法を活用する
		7.7 AAMを推進する技術（例：高性能バッテリー、機体設計、及び検知・回避ソリューション）を前進させるため、競争前の研究に焦点を当てて、連邦政府の研究開発活動を強化する

以下のものがあげられる（詳細は表－3参照）。

- 既存のインフラや制度等を最大限活用しつつ、如何にAAMを社会実装していくかに焦点が置かれていること。
- AAMの社会実装には多くの要素を考慮する必要がある中で、特に「空域」を最初の柱として位置づけており、AAM等の普及により将来高密度化が予想される低高度空域において、安全性と効率性を両立させながら、従来の航空機も含めた統合的な空域管理を目指していること。
- 空域、インフラ（離着陸場、充電ポート、CNS（通信・航法・監視）設備、天候予測等）、セキュリティといった柱に加えて、地域コミュニティとの連携を柱としており、AAMの成功

には地域社会の理解向上と受け入れが欠かせないことを示していること。

- 人材育成を柱の一つに掲げ、将来の労働力確保を目指しており、AAM産業を長期にわたり持続可能な産業にしようとしていること。
- 自動化をAAMの将来的な技術の1つとして扱うだけではなく、独立した柱に位置付け、米国が自動化飛行分野における世界のリーダーとしての地位を確立することを目指しており、そのための自動化飛行のロードマップを作成することとしていること。

3. Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025

Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025 (図-2 参照) は前項に示した国家戦略に付随するもので、AAMの初期導入から将来目標に到達するまでの今後10年間の差を埋めるために対処すべき連邦政府の行動計画をまとめたものとされている。

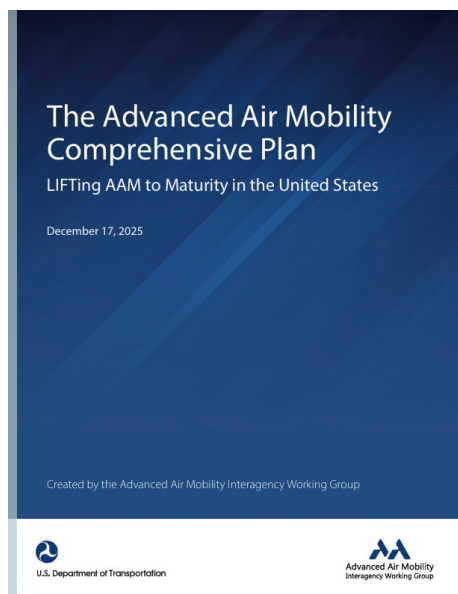


図-2 Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025 (Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025より抜粋)

当該行動計画においては、LIFTアクションフェーズと呼ばれる4つの異なる戦略的アクションフェーズに沿って、AAMの社会実装のために行うべきことが順序付けられている(表-4及び図-3参照)。これらのフェーズは研究開発、関係者調整、政策検討、技術展開を通じて段階的に前進していくものとしている。

表-4 Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025におけるLIFT

L	フェーズ1 (Leverage)	イノベーションを支援し運用を開始するため、既存プログラムを活用 (Leverage)。この段階では、既存の航空規制の枠組み、プログラム、及び手続きを活用し、短期的な運航を実現する。
I	フェーズ2 (Initiate)	パートナー、研究開発、スマートな計画との連携を開始 (Initiate)。この段階では、適切な人材を集集させ、現行の運航に支障をきたすことなく、航空エコシステムを有益な変革に向けて準備するための政策、技術、及び地域計画戦略を特定する。
F	フェーズ3 (Forge)	公共のニーズに応じた新しい政府方針やモデルを作り出す (Forge)。この段階では、AAM及びその支援インフラの標準的な運用と開発を導くために必要な監督体制、資金調達メカニズム、及び政策文書を確立するための、新たな規制、手続き、及び公共プログラムの策定に向けた取り組みが含まれる。
T	フェーズ4 (Transform)	航空エコシステムの変革 (Transform)。この段階では、技術や手順が標準化され、大規模導入の準備が整った未来が想定される。これにより、AAM (先進航空モビリティ) の事業規模拡大が可能となり、効率性の向上、安全性の維持・向上、さらには他の航空機、ドローン、スマート交通システムとの統合が実現される。

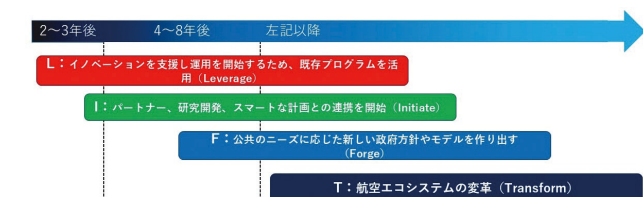


図-3 Lift Action Timeline (Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025を参考に筆者作成)

また、試験、研究開発、政策立案及び社会実装において、省庁間の継続的な連携が重要であるとしており、そのために、国家戦略で挙げられた各勧告について、フェーズごとに、次に必要なステップ、所管省庁、研究・政策・法制化・予算の何が必要かを明示する(図-4参照)ことで、各勧告について漏れなく担当省庁が責任をもって遂行するという体系が確立されている(表-5に国家戦略の勧告1.1に係る行動計画の事例を、表-6に同勧告5.1に係る行動計画の事例を示す)。

行動計画のポイントとして、以下が挙げられる。

- すべての環境が整うまで、社会実装を待つのではなく、LIFTという段階的なフェーズを示し、特にフェーズ1に当たるLフェーズにおいては、既存の枠組みを活用しつつ、まずは運航を実現するという考え方を明確にしていること。
- AAMの社会実装に向けた環境づくりについては、連邦政府としてDOTやFAAのみで進められるものではなく、複数の観点(空域、通信、離着陸場、エネルギー供給、地域受容性、セキュリティ、サプライチェーン等)から、省庁横断的に進めることの必要を明らかにするとともに、国家戦略における勧告及びフェーズ毎の責任分担を明示していること。例えば、ATC(航空交通管制)の近代化に関しては主担当はFAAであるものの、DOW(戦争省)、FCC(連邦通信委員会)、NTIA(国立通信情報庁)が関係省庁となっており、更に訓練や労働力の開発に関しては、主担当自体がFAAやDOTではなくDOL(労働省)となっているとともに、ED(教育省)、DOW、FAAが関係省庁となっている。
- 最終フェーズであるTフェーズにおいては、AAMにとどまらず、航空エコシステム全体の変革を通じ、他の航空機やドローン等との空域統合を目指していること。

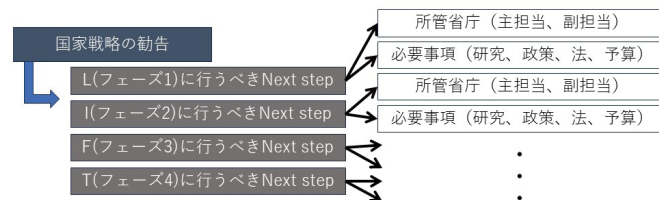


図-4 体系的アプローチ(筆者作成)

表-5 国家戦略勧告1.1にかかる行動計画

国家戦略柱 (pillar) 1: 空域 勧告「1.1 既存の近代化努力を活用して、ATCシステムの変革と管制官が将来の動的で高密度な空域の安全性や効率性を確保できるようにする」			
フェーズ	やるべきこと	担当省庁	必要事項
1	N/A	—	—
2	・ 将来の航空交通管制の自動化及び意思決定支援ツールの要件の確立 ・ 全ての空域の利用者間でデータシェアリングと協力を向上させる新たなシステムとツールを研究開発	主:FAA 副:NASA、DOW、FCC、NTIA	研究予算
3	FAAの自動化進化戦略(Automation Evolution Strategy:AES)の枠組みにおいて、空域の近代化ロードマップを研究開発	主:FAA 副:NASA、DOW、FCC、NTIA	研究政策 法制化予算
4	改訂されたAESの下でシステム及び意思決定支援ツールを展開	主:議会 副:FAA、NASA、DOW、FCC、NTIA	法制化予算

表―6 国家戦略勧告5.1にかかる行動計画

国家戦略柱 (pillar) 5: 人材 勧告「5.1 AAMの潜在的な成長を支援するために、将来の労働力への影響を特定し、将来の労働力のニーズに対処し、訓練及び労働力開発のリソースを提供するための省庁間行動計画の策定」			
フェーズ	やるべきこと	担当省庁	必要事項
1	既存のリソースを活用して、労働力パイプラインを構築	主:DOL 副:ED、DOW、FAA	研究、政策
2	・労働力開発プログラムにおける現在の能力とコンピテンシーのギャップを識別 ・影響、訓練の必要性、及び移行計画を予測するために、産業界、政府、学界と協力 ・新たな航空技術が新しい訓練や教育を必要とするかどうかを判断 ・資格のある軍人に対して直接採用及び優先採用の経路を可能にするプログラムを開発	主:DOL 副:ED、DOW、FAA	研究
3	ギャップに対処するための立法提案やプログラムを作成する	主:DOL 副:ED、DOW、FAA	政策、法制化、予算
4	N/A	—	—

上記に加えて、Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025のAppendixには国家戦略の柱ごとの研究計画が記載されている。その数は、空域関連で8つ、インフラ関連で13、セキュリティ関連で7つ、コミュニティの計画と関与関連で4つ、人材関連で2つ、自動化関連で3つであり、これらの研究を下地に社会実装がすすめられるものと見込まれる。

4. まとめ

本レポートでは、2025年12月に公表されたAAMに関する国家戦略であるAdvanced Air Mobility National Strategy 2025及び行動計画であるAdvanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025について概説した。

国家戦略については、米国がAAMにおいてグローバルリーダーの地位を確立するために、既存のインフラや規制等の資源を最大限に活用しつつ、様々な取り組みについて、航空に特化したことにとどまらず、地域コミュニティとの連携や、初等中等教育の変更まで踏み込んだ人材育成を含む幅広い分野で取り組みを進める意思がうかがえた。

また、2036年をターゲットとして、自動化を1つの柱に据えていることから、自動化をより明確に進めていくという戦略がうかがえる。2026年3月に公表された日本の「空の移動革命に向けたロードマップ」¹⁾においても、2030年代後半に自動・自律運航が開始されることが記載されており、今後、AAMにおいては、日米ともにほぼ同じ時期をターゲットとして、自動・自

律化に向けた技術開発や議論が進められていくものと見込まれることから、引き続き動向を注視していきたい。

行動計画については、分野によってはDOTやFAAだけでなく、DOLなどの省庁もリーダーとして割り振られているなど、名実ともに省庁横断的に取り組みを進めようとしていることがうかがえた。

今後はこの国家戦略及び行動計画等を踏まえ、より具体的な行動がなされるものと思われる。

このため、eIPPなどの具体計画なども含め調査を進め、米国の空飛ぶクルマの社会実装に向けた現状について確認することとしたい。

参考文献

- 1) 空の移動革命に向けた官民協議会
https://www.mlitt.go.jp/koku/koku_tk2_000007.html
- 2) DOT, Advanced Air Mobility National Strategy 2025
<https://www.transportation.gov/aam-strategy>
- 3) DOT, Advanced Air Mobility Comprehensive Plan 2025
<https://www.transportation.gov/aam-plan>
- 4) Whitehouse, UNLEASHING AMERICAN DRONE DOMINANCE
<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/06/unleashing-american-drone-dominance/>
- 5) FAA, THE FUTURE OF AVIATION IS HERE: Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy and FAA Unveil Eight Selections for Pilot Program Testing Next-Gen Aircraft in America's Skies
<https://www.faa.gov/newsroom/future-aviation-here-trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-and-faa-unveil-eight>
- 6) U.S. Congress, Statute at Large 136 Stat. 2227 - Public Law No. 117-203 (10/17/2022) "Advanced Air Mobility Coordination and Leadership Act"
<https://www.congress.gov/bill/117th-congress/senate-bill/516/text>
- 7) 藤巻吉博, 「空飛ぶクルマ(Urban Air Mobility)」に関する政策の動向
https://www.jttri.or.jp/document/2022_report_Nov_Fujimaki.pdf
- 8) 釣慎一郎, 第164回運輸政策コロキウム 〜ワシントン・レポートXXII〜米国における「空飛ぶクルマ」に関する政策の最新動向 2025― 取り組みの進展と今後の展望 ―
<https://www.jttri.or.jp/collo251218-11.pdf>
- 9) U.S. Congress, Statute at Large 138 Stat. 1025 - Public Law No. 118-63 (05/13/2024) "FAA Reauthorization Act of 2024"
<https://www.congress.gov/bill/118th-congress/house-bill/3935/text>

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所 (JITTI USA) 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】 ワシントンD.C.及びニューヨークにおける 主要交通拠点・都市開発に関する現地調査



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



工藤 徹也
運輸総合研究所
研究員

2026年3月27日～28日

1. はじめに

2026年3月27日から28日にかけて、米国ワシントンD.C.及びニューヨークにおいて、主要交通拠点及び都市開発に関する現地調査を実施した。

連邦運輸省（DOT）や連邦鉄道局（FRA）、アムトラックが主導する主要駅の近代化プロジェクトも含む主要交通拠点の動向や、官民連携による都市開発の状況について、現地調査の概要を報告する。

2. ワシントン・ユニオン駅とNextGen Acela

首都ワシントンD.C.を代表する鉄道ターミナルであるワシントン・ユニオン駅は、アムトラックの長距離・中距離列車（北東回廊で運行する高速列車Acelaを含む。）に加え、ワシントンメトロやバスなども集まる広域交通の中核施設である（写真1・2）。同駅では拡張・近代化計画が進められており、FRAは、これを単なる駅舎の更新ではなく、米国の旅客鉄道ネットワーク強化を支える重要プロジェクトとして位置付けている。

今回、同駅から、2025年8月に運行を開始したばかりのAcelaの新型車両「NextGen Acela」に乗車し、ニューヨークのペン駅へと移動した（写真3）。同車両の導入は、ワシントンD.C.ーニューヨーークーボストン間を結ぶ北東回廊の輸送力及びサービス向上に寄与することが期待されている。

「NextGen Acela」の車内は、最新車両ということもあり全体的に清潔感があり、車内販売も実施されていた。また、アムトラックについては定時運行率が課題として指摘されることもあるが、今回乗車した列車は定刻通りにワシントンD.C.を出発し、定刻通りにニューヨークへ到着した。一方、ビジネスクラスの座席については、座席前後間隔が日本の新幹線と比較するとやや狭く感じられた。

3. ニューヨークにおける主要交通結節点の再整備

（1）ペン駅及びモイニハン・トレインホール

モイニハン・トレインホールは、旧郵便局舎を活用して整備され、2021年に供用開始された施設であり、ペン駅の待合空



写真1 ワシントン・ユニオン駅外観



写真2 ワシントン・ユニオン駅内観



写真3 Acelaの新型車両（NextGen Acela）外観

間及び商業機能を拡張する役割を担っている（写真4）。特に、アムトラックとニューヨーク都市圏交通公社（MTA）傘下のロングアイランド鉄道（LIRR）の発着口ビーとしての機能が強く、歴史的建築を生かしながら、開放的で現代的なコンコース空間が整備されている（写真5）。一方、線路及びホーム空間については、従来のペン駅施設と地下で共有されており、全体として一体的な駅複合施設として運用されている（図1）。

モイニハン・トレインホールは、連邦政府及び州政府の公的支援に加え、民間JVが99年の長期リースのもとで商業部分を運営するという官民連携によって開発された。

一方、マディソン・スクエア・ガーデン地下の従来のペン駅部分については、ニュージャージー・トランジット（NJ Transit）利用者を中心に多くの利用者に利用されており、長らく再整備が議論されてきた（写真6）。こうした中、2025年4月にはDOTがアムトラック主導での再生方針を公表し、同年8月には「Penn Station Transformation Project」として、2027年末の着工を目指す工程が発表された。アムトラック元上級副社長のバイフォード氏が特別顧問として本計画の推進を担っており、北東回廊の機能強化を支える重要プロジェクトとして進められている。

（2）グランドセントラル駅

ミッドタウンに位置するグランドセントラル駅は、1913年竣工のボザール様式の歴史的駅舎であり、米国土木学会の歴史的土木ランドマークにも指定されている（写真7・8）。44面のプラットフォームと67本の線路を備える世界最大規



写真4 モイニハン・トレインホール外観（旧郵便局舎）



写真5 モイニハン・トレインホール内観（旧郵便局舎）

模のターミナル駅であり、MTA傘下のメトロ・ノース鉄道の主要ターミナルとして機能するとともに、地下鉄やLIRRとも接続している。2023年には、LIRRの新ターミナル「Grand Central Madison」が開業し、同駅と接続された。これに伴い、商業機能の充実やバリアフリー対応など、段階的な近代化が進められている。

（3）ロウアー・マンハッタンの中点駅

ロウアー・マンハッタンの中点駅であるWTC駅（Oculus）は、PATH（ニューヨーク市とニュージャージー州を結ぶ鉄道）のターミナルであり、WTC駅の中心空間である「Oculus」は、2001年9月11日の米国同時多発テロ後のワールドトレードセンター地区の再建を象徴する施設として、2016年8月に開業した。翼を広げた白い鳥をモチーフとしたデザインが特徴であり、中央の長い天窓は、毎年9月11日に太陽光が内部へまっすぐ差し込むよう緻密に設計されている（写真9・10）。

また、地下通路で接続されるフルトンセンター駅も、ロウアー・マンハッタンにおける重要な交通結節点の一つである。同駅は、従来、狭く複雑だった乗換動線を改善するため、既存駅を再編する形で2014年11月に開業した。2002年に構想が公表されたものの、資金難により一時停滞したが、2009年の米国景気対策を契機として事業が再始動した経緯がある。本施設の完成により、5つの地下鉄駅が統合され、9路線間の乗換利便性が大幅に向上した。



写真6 ペン駅外観（駅施設は地下に位置し、地上部はマディソン・スクエア・ガーデン）

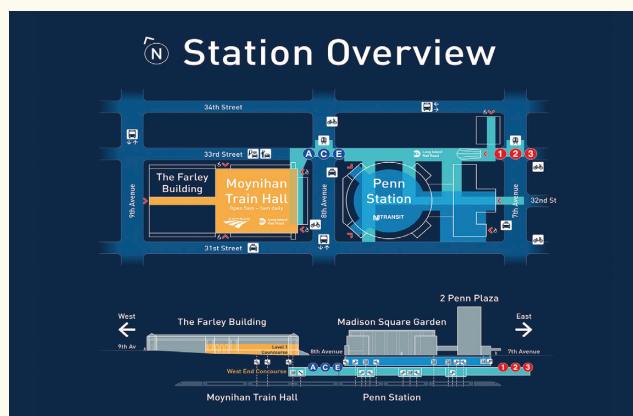


図1 ペン駅及びモイニハン・トレインホール



写真7 グランドセントラル駅外観



写真8 グランドセントラル駅内観



写真9 WTC駅 (Oculus) 外観



写真10 WTC駅 (Oculus) 内観

4. 大規模複合開発「ハドソンヤード」と新たな歩行者空間

(1) ハドソンヤードにおける人工地盤上の都市開発

マンハッタン西側のハドソンヤードは、米国最大級の民間不動産開発事業である。最大の特長は、LIRR、アムトラック、NJ Transitが走行する鉄道操車場を稼働させたまま、その上部に約300本の杭を最大約45mの深さまで打設し、人工地盤を構築した上でビル群を整備している点にある（図2・写真11）。建設にあたっては、線路を部分的に停止させながらの安全管理に加え、ディーゼル車両向けの大型換気ファン15基の設置や、人工地盤上にこもる熱によって植栽が枯れることを防ぐための冷水配管整備など、極めて高度で複雑な技術的対応が求められた。

本地区では、当初、オリンピック誘致計画が検討されていたものの実現には至らず、その後、民間主導による再開発へと転換した。三井不動産は米国子会社を通じ、Related社及びOxford社との共同事業により、「55 Hudson Yards」（2018年竣工）及び「50 Hudson Yards」（2022年竣工）を開発した。また、現在は11番街西側の操車場上空を活用したフェーズ2開発が計画されている。同計画では、学校や公共空間の整備に加え、最大約4,000戸の住宅供給が計画されている。

(2) ハドソンヤード駅の整備

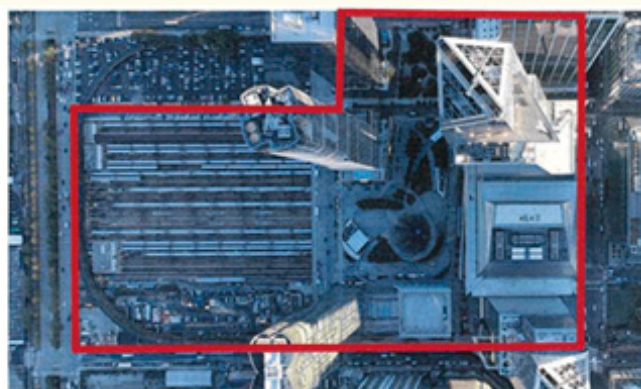
同開発と一体的に整備された地下鉄7号線のハドソンヤード



写真11 ハドソンヤード（操車場の上から撮影）



図2 ハドソンヤード



ド駅は、2015年9月に開業した。ニューヨーク市地下鉄における完全な新駅としては1989年以来の開業となった。深層地下に位置する大規模駅であり、障害を持つアメリカ人法（ADA）に準拠したアクセシビリティ確保のための斜行エレベーターが整備されているほか、ニューヨーク市地下鉄では設置例に限られる公衆トイレが備えられており、利用者の利便性の向上が図られている。

（3）ハイラインと5番街の歩行者空間の創出

ハドソンヤード地区に接続する「ハイライン」は、マンハッタン西側の高架貨物鉄道の廃線跡を再生した線状公園である。元々は1934年に開通した路線で、1980年代初頭に列車運行が終了し放置されていたが、1999年に市民団体の保存・公園化運動が始まり、2009年に第1期が開業した。レールを遺構として残しながら多様な植物やアートと共存させた立体的な歩行空間は、周辺地区の不動産開発や観光振興を後押しする契機となった（写真12・13）。

また、5番街においても、「Future of Fifth」計画として、官民連携による歩道拡幅や街路樹・ベンチの設置等を通じ、歩行者中心の都市空間への転換を図る動きがある。

5. おわりに

米国は長らく航空産業や自動車中心の社会構造であると認識されがちであるが、今回の現地調査を通じて、鉄道インフラの機能強化や駅舎の近代化が着実に進められている実態を確認することができた。特に、ワシントン・ユニオン駅やペン駅における再整備計画に加え、モイニハン・トレインホールやWTC駅（Oculus）では、交通結節点整備と商業・歩行者空間の整備が一体的に進められている点が印象的であった。開放的なコンコース空間の整備に加え、飲食店や小売施設等の商業機能も一体的に整備されており、単なる交通施設ではなく、都市空間そのものの価値向上を強く意識した開発となっていた。

また、既存インフラを最大限活用しながら再開発を進めている点も特徴的であった。モイニハン・トレインホールでは旧郵便局舎を活用した駅整備が行われているほか、ハイラインでは高架貨物鉄道の廃線跡を線状公園として再生している。さらに、ハドソンヤードでは、鉄道操車場の機能を維持したまま、その上部に人工地盤を整備することで大規模都市開発を実現しており、既存インフラを活用した高度な都市開発手法が採用されていた。

加えて、これらのプロジェクトでは、官民連携や民間資金の活用が広く取り入れられていた。特に、モイニハン・トレインホールやハドソンヤードでは、公的支援と民間事業者による長期的な投資・運営を組み合わせることで、大規模かつ高品質な都市空間整備が進められていた。また、ハイラインや5番街再整備計画では、歩行者空間の拡充や滞留空間の創出が重視されており、都市空間を自動車中心から歩行者中心へ転換しようとする動きも確認された。



写真12 ハイライン

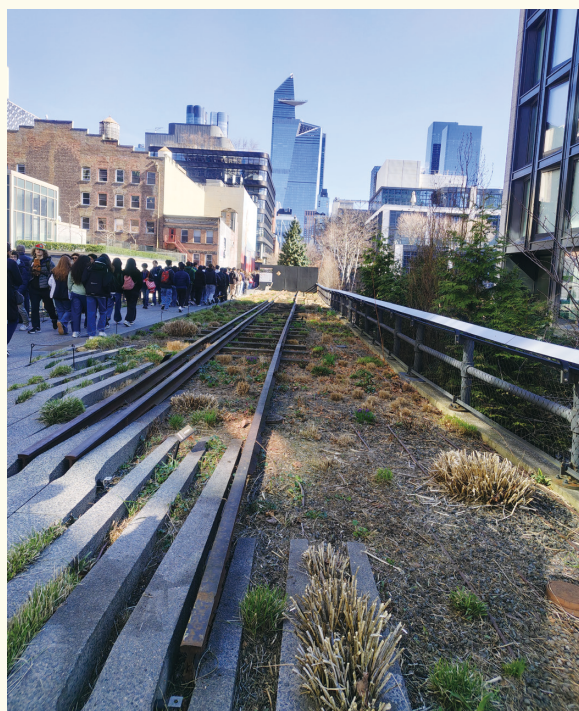


写真13 ハイライン（レールの遺構）

今回の現地調査では、交通インフラ整備、都市開発、商業機能、歩行者空間整備等を一体的に進めることで、都市全体の価値向上を図ろうとする米国における都市・交通政策の方向性を確認することができた。人口減少やインフラ老朽化への対応が求められる日本においても、既存インフラを活用しながら、官民連携やTOD（公共交通指向型開発）の考え方を取り入れた都市・交通政策を進めていく上で、多くの示唆を与えるものと考えられる。

【インドネシア】 パティンバン港及び冷凍冷蔵倉庫に 関する現地調査



辻本 秀行

運輸総合研究所
研究員



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

2026年5月6日～9日

1. はじめに

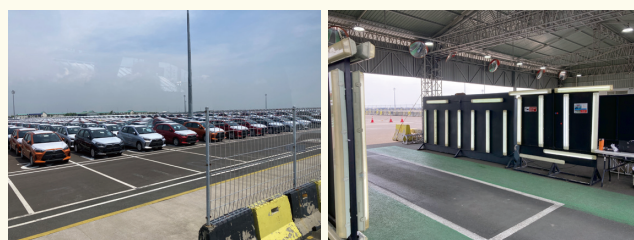
2026年5月6日から9日にかけて、インドネシアにおいて現地調査を実施した。今回の出張では、第1回インドネシア物流WGの開催（本誌P.21～参照）に加え、関係者との会談及び現地調査を行い、港湾、物流、都市開発の各分野における最新の動向を確認した。本稿では、パティンバン港、冷凍冷蔵倉庫の現地調査について概要を報告する。

2. パティンバン港

パティンバン港は、西ジャワ州スパン県に位置し、ジャカルタ中心部から東へ約140kmに位置している。港湾周辺には新たな工業団地整備も進められており、西ジャワ州北部の産業開発拠点として位置付けられている。

パティンバン港では、官民連携（PPP）の枠組みのもと、有償資金協力（円借款）によって、第1期が完工し、現在は拡張工事（Phase 1-2）が進められている。自動車ターミナル（PICT：Patimban International Car Terminal）は豊田通商・上組・トヨタ海運・日本郵船、コンテナターミナル（PGT：Patimban Global Gateway Terminal）は豊田通商及び仏AGL等が運営を担っており、国営港湾企業ペリンドは直接の運営からは外れている。

自動車ターミナルでは、トヨタ、ダイハツ等の日本車に加え、中国製EVも取り扱われていた。



自動車ターミナル

輸出自動車の納車前点検場

コンテナターミナルを運営するPGTは、現在、コンテナターミナルは本格稼働に向けた準備段階にあり、ガントリークレーン3基及びRTG（タイヤ式門型クレーン）9基を発注済みである。これらの荷役機械は2026年末頃に搬入予定であり、その後据付及び試運転を経て本格運用に移行する計画となっている。

一方で、タンジュンプリオク港の混雑を背景として、船社から早期開業を求める声が強かったことから、モバイルハーバークレーン及びリーチスタッカーを前倒しで導入し、暫定的な荷役体制を構築している。モバイルハーバークレーンはガントリークレーンほどの処理能力はないものの、現段階での試験運用には大きな支障はないとのことであった。

2026年3月にはMSC（世界最大級のコンテナ船社）による試験寄港が実施され、大きな問題なく作業を完了したとのことである。現在MSCは本格サービス導入を検討しており、ONEについてはシンガポールとのシャトルサービス開始を予定している。

現時点では移動式クレーンによる荷役や国内貨物船の入港が中心であるが、将来的には横浜港・大阪湾をあわせた規模の取扱能力を目指している。

また、港の背後では約336.6haに及び後背地開発が進められており、物流ゾーンや商業施設等の整備を通じて、タンジュンプリオク港に次ぎ、新たな周辺レバナ地域全体の経済成長拠点形成を図る計画である。一方、ジャカルタ中心部からは約140km離れており、今回の現地調査では渋滞の影響により片道4時間を要したことから、円借款及びPPPを活用したアクセス高速道路の早期整備が、今後の物流円滑化に向けた重要課題であることが確認された。



パティンバン港全体像についての説明

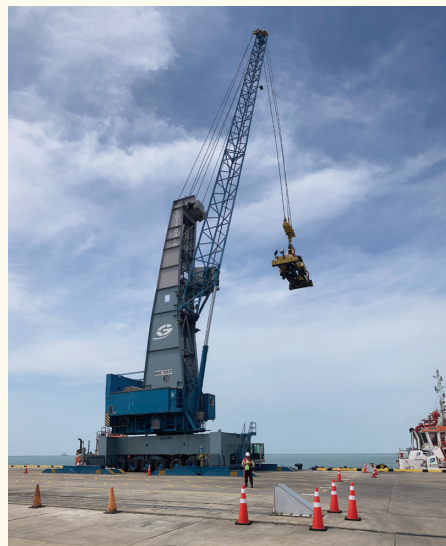
3. 冷凍冷蔵倉庫

PT Kawanishi Warehouse Indonesia の冷凍冷蔵倉庫は、ジャカルタから東へ約30km、西ジャワ州ブカシ県にあるMM2100工業団地内に立地している。川西倉庫（本社：兵庫県神戸市）が海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の共同出資を受けて2017年に開業、運営を行っている（本事業はJOINの物流倉庫分野での第一号案件）。

同施設は、冷凍・冷蔵・定温の3温度帯管理に対応しており、同じくJOINの共同出資も受けて2022年に拡張した第2倉庫では自動倉庫システムを導入し、保管能力は拡張前の約4倍、合計収容パレット数は約23,600に増加している。ちなみに、定温（AC）：約15℃、冷蔵（Chilled）：約5℃、冷凍（Frozen）：-20℃～-25℃の温度帯で管理されており、日本製設備の世界最高水準の効率により、収容能力の増大に対して電気代の増加を最小限に抑えている。なお、工業団地内に専用の火力発電所があり、2017年の開業以来、業務に支障をきたす停電はほぼ皆無である。

また、インドネシアにおけるハラール法の適用を見据え、既にハラール認証を取得済みであり、法規制に準拠した体制で運営されている。あわせて、コールドチェーンの品質向上を目指し、ISO 認証の取得に向けた取組も進められていた。

また、運営・品質管理の強みとして、ローカル競合他社が「在庫差異5%まで免責」とする中、同社は100%の在庫保証を明言しており、これがローカル顧客からの強い信頼と顧客拡大につながっている。今後、物流需要の増加に対応するため、第3倉庫の建設も検討されている。



モバイルハーバークレーン



建設中のアクセス高速道路



冷蔵倉庫内（室温5℃）



冷凍倉庫内の荷物



冷凍庫への自動搬入装置



倉庫外観

2026年度の研究調査テーマ

運輸総合研究所は、「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努めます。

活動方針

中期戦略に掲げる重点テーマに則して、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、限られたリソースを最大限生かし、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、先駆的な研究調査に取り組む。

本部を中心に実施するもの

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

①新しいモビリティ導入のための社会的受容等に関する研究調査

（2024年度～継続）

自動運転バス・空飛ぶクルマ・ドローン・自動配送ロボット等の「ヒト」「モノ」「空」「陸」に関わる多様な新しいモビリティを対象に、その導入過程において社会的受容が醸成されるための仕組みづくり等について、諸外国の動向を踏まえ研究調査を行う。

これまで、地域の合意形成に関わる論点を整理し、計画体系や責任分担の検討及び調整プロセス等を計画制度へ組み込むための提案骨子を作成するとともに、それを具体化するための研究調査を行った。

2026年度は、2025年度に作成した提案骨子について、追加の事例整理及び先進自治体への訪問調査、有識者や専門家へのインタビュー調査等を通して、実効性の高い計画検討プロセスの提案を行う。

②交通運輸分野における深刻な人手不足が公共交通の安全性等にもたらす影響と対応方策に関する研究調査

（2025年度～継続）

全産業平均以上のペースで高齢化が進んでいる公共交通産業においては、深刻な人手不足が輸送サービスの安全性、信頼性に影響をもたらしかねない。造船、鉄道を中心に労働力の現状と将来見通し、輸送サービスの安全性等への影響を調査分析するとともに、人手不足に対応した技術連携協力、技術開発、多様な人材の確保などの対応方策について研究調査を行う。

2026年度は、欧州における人材確保の取り組みを含め、造船、鉄道に関する研究調査の対象を拡大するとともに、人材不足に対応した技術連携協力、多様な人材の確保、インフラメンテナンスの自動化、自動運転など、DXを活用した人手不足対策の研究調査を進める。

③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に関する研究調査

（新規）

交通事業は、多くの人的資源が必要な産業であり、また鉄道などは大規模な施設を保有する社会インフラであることから、人手不足が深刻化する中、事業を支える人的資源への投資や再配分は交通事業の中長期的成長に不可欠な要素であるとともに、社会インフラの維持管理のためには一定水準の安全投資や成長分野への投資が継続的に求められる。

公益性の高い持続可能な交通事業を実現するため、自己資本利益率（ROE）8%などの経済的価値に偏った評価手法のみではなく、人的資源への投資や再配分、安全投資や成長投資など中長期的に安定した交通サービスを提供するための取り組みや社会的価値も含めた評価手法で評価することについて研究調査を行う。

④今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する研究調査

(2012年度～継続)

東京圏における鉄道事業の将来のあり方を検討するため、人口動向やポストコロナ禍を踏まえた鉄道需要分析、居住地選択要因の分析、新たな鉄道運賃、まちづくりと一体となった沿線開発、鉄道事業者の海外展開やインバウンド需要の取り込み、人手不足や老朽化した施設への対応等についての研究調査を行った。

2026年度は、東京圏の将来人口の精緻な分析・推計、駅周辺施設・駅勢圏人口と鉄道利用との関係分析、大規模水害に対する減災対応、鉄道サービスの国際比較、鉄道事業における外国人材の活用について研究調査を行う。

⑤首都圏空域の将来の利活用に関する研究調査

(2024年度～継続)

将来の航空交通システムの技術革新や空飛ぶクルマなどの次世代航空モビリティの実用化を想定して、航空利用密度が高い首都圏空域を対象として、安全かつ効率的な空域の利活用の方向性、それを実現するための基準やルールづくり、規制について、諸外国の動向を踏まえ研究調査を行う。

これまで、諸外国における混雑空域の飛行経路に関する事例や関係者へのヒアリングを踏まえて、より運航効率の高い飛行経路の実現可能性について検証するとともに、既存の航空機と次世代航空モビリティが利用する空域や飛行経路の棲み分けやあり方について研究調査を行った。

2026年度は、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、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、空域設計について研究調査を行う。

⑥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

(2024年度～継続)

コンテナターミナル内外のコンテナ貨物の動向、トラックの長時間待機状況について調査分析するとともに、海と陸の機能の連携方策、「降ろし取り（Dual Cycle）」の促進方策に関する研究調査を行う。

これまでコンテナターミナルの現状に関するデータの収集・分析や国内外の関係する事業者へのヒアリング調査などを行い、「降ろし取り」の促進方策について研究調査を行った。加えて、実際の搬出入データを用いたマイクロシミュレーション分析を行い、「降ろし取り」の効果の検証を行った。

2026年6月に「コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化に関する提言」を取りまとめて公表し、7月に「第2回物流シンポジウムーコンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化ー」を開催して提言を広く周知した。

⑦物流データと輸送器具との情報連携に関する研究調査

(2024年度～継続)

QRコード、RFID（UHF/NFC）、トラッキングデバイスを活用した物流データと、パレット、カゴ車などの輸送器具との情報連携方策について研究調査を行う。

各流通過程（輸送・保管・倉庫内作業・配送）において、貨物積み替え作業や検品作業の削減による作業への負担軽減、輸送器具活用による環境負荷削減効果を見据え、物流データと輸送器具のIDを結び付ける適切なデバイス、その活用方法や効果について提言を行う。

⑧我が国における観光地形成におけるインフルエンサー及びソーシャルメディアの役割に関する研究調査

(2024年度～継続)

観光産業や関係行政機関等のマーケティング戦略の強化を目的として、観光地域形成におけるソーシャルメディアの役割と活用のあり方について研究調査を行う。

2026年度は、日本の地方観光に関するインフルエンサーの旅行コンテンツについて国連の「責任ある持続可能な観光原則」との整合性を評価し、観光地選択におけるインフルエンサーの役割について研究調査を行う。また、訪日外国人を対象として、「日本における持続可能な観光地選択及び責任ある観光行動の形成におけるソーシャルメディア及び旅行インフルエンサーの役割」に関するアンケート調査を実施する。

さらに、Microsoft Copilot、ChatGPT、Gemini、Claude、DeepSeek 等の AI ツールによる旅行推奨が、日本における観光地選択及び観光集中に与える影響について研究調査を行う。

⑨その他の研究調査

①～⑧のほか、高速鉄道整備制度の比較分析、新幹線駅の立地が都市構造に与える影響、公共交通の無料化政策と地方部での適用可能性、旅を通じた個人の経験価値の分析等に関する個別研究を行う。

2 誰もが生き生きと暮らせる包摂社会の実現

①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に関する研究

(新規)

地方都市等の衰退の抑制、持続可能化を図る社会基盤として、鉄道等の公共交通のネットワーク・サービスの利便性向上が重要との認識に立ち、海外の都市及び幹線について、利便性に係る政策と制度、評価と意思決定及びその履行方策に関し、背景も含め基本的考え方を調査するとともに、公共交通の重要性、公共交通制度の改革の必要性について国民の理解を深め、意識を醸成するための研究を行う。

②“人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくゆっくりを軸としたまちづくり”に関する研究調査

(2022年度～継続)

人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくゆっくりを軸としたまちづくりについて、スローモビリティ車両等に関する研究調査を行い、政策提言を取りまとめた。

2026年度は、これまでの研究調査成果等を取りまとめた書籍『なぜクルマの速度を下げるとまちが再生するのか～人とモビリティが共生するビルアペゼ戦略～』を6月に出版するとともに、7月に「人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくゆっくりを軸としたまちづくり（第2回運輸総研ゆっくりを軸としたまちづくりセミナー/第6回TTPUセミナー）」を開催し、研究調査成果を広く周知した。

3 戦略的な脱炭素化や防災・強靱化の推進

①サプライチェーン強靱化のための我が国のモード横断的なロジスティクスのあり方に関する研究調査

(2025年度～継続)

鉄道や内航海運・フェリーなどについては、大規模自然災害、サイバー攻撃等発生の1か月後に一部インフラが復旧していない場合、国民生活や産業活動に多大な影響をもたらしかねない。そのため、鉄道をケーススタディとして、有事の際の機能停止・低下の地域経済や産業活動への影響を調査分析するとともに、輸送障害時のモード横断的な相互補完・代行輸送、第3セクターなどが所有するインフラの復旧のあり方などサプライチェーン強靱化のための方策について検討する。

2026年度は、鉄道ネットワークの一部が途絶するケースにおいて、鉄道、内航海運・フェリー、トラックなど、複数のモードを組み合わせたインターモーダル輸送による代替輸送経路の確保のあり方を研究調査するとともに、第3セクターなどが所有するインフラの早期復旧を円滑に行うためのスキームについて研究調査を行う。

②海運等による水素サプライチェーン構築の国際戦略に関する研究調査

(2025年度～継続)

米国等の水素供給地域からのサプライチェーン構築のため、我が国及び関係各国の政府、民間企業の国際戦略、海運に着目した水素サプライチェーン構築のための課題を調査分析するとともに、エネルギー・経済安全保障上の意義、関係国間での国際連携の醸成のための方策について研究調査を行う。2026年度は、夏までに最終報告書を作成する。

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

①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

(2024年度～継続)

シーレーンにおける経済安全保障に関する国際社会の動きの中で、東南アジア、南アジア諸国との信頼関係の醸成等に向け、我が国の役割、国際海上輸送ネットワークの戦略的確保について、有識者及び関係省庁課長級オブザーバーから成る委員会を設置し、多角的視点から検討を行った。

2025年度は、同委員会において、シーレーンをはじめとする国際海上輸送ネットワークのリスクや課題を整理分析し、経済安全保障の観点から我が国が取り得る方策について多角的に検討を進めた。

2026年度は、議論を踏まえて「日本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提言」を取りまとめ、6月に開催したシンポジウム「海洋国家日本の経済安全保障戦略 その1 ～日本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向けて～」にて提言を広く公表した。

②国際海運・物流回廊の安定的確保のあり方に関する研究調査

(新規)

「国際海上輸送ネットワークの戦略的確保」(2024～26年度)における提言及び「海運等による水素サプライチェーン構築の国際戦略」(2025～26年度)の研究成果を踏まえ、ホルムズ海峡、マラッカ・シンガポール海峡等のチョークポイントを含め、東南アジア地域、南アジア地域、中東等において、中長期的な地政学的要因、エネルギー転換、産業・貿易構造の変化、技術革新等も視野に輸送ルートの変更可能性並びに陸路・空路との関係も見据え、我が国との海上貿易回廊上重要な港湾の活用可能性及び課題について研究調査を行う。

③インド太平洋地域における海上保安協力の発展及び国際連携に関する研究調査

(2025年度～継続)

海上保安分野においては、従来の二国間や多国間の協力に加えて、地域の事情に則したミニラテラルな協力が注目が集まっていることから、「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)」の実現に向け、海上保安分野における協力枠組みの可能性を探るため、本部と海外拠点が連携して研究調査を行う。

具体的には、主に東南アジア地域・南アジア地域に関する調査研究を担当する本部と、米国の最新の政策動向を迅速に把握し、安全保障関係者との広範なネットワークの構築、豊富で精度の高い情報を収集するJITTI USAが連携して、海上保安協力の軸となる国の特性・リスク要因など、基礎情報及び主要論点を整理し、将来的な協力の方向性を明確化する。

海外拠点を中心に実施するもの

本部とワシントン国際問題研究所(JITTI USA)、アセアン・インド地域事務所(AIRO)、新設するニューデリー事務所、欧州事務所との密接な連携の下、北米、欧州から東南アジア地域、南アジア地域に至る広範な範囲を対象に、主として以下の研究調査を行う。

1 米国を中心とした北米地域における研究調査

以下の分野を中心に、米国の交通運輸及び観光に関する最新動向や政策展開について情報収集、研究調査を行う。

①航空(次世代航空機を含む)

世界的に競争力があり、先進的な取り組みも見られる米国の航空分野について、空飛ぶクルマ等の次世代航空機も含め、最新動向や政策展開に関する情報収集、研究調査を行う。

2026年度は、米国の旅客航空輸送状況についての調査・分析を継続するとともに、米国空港の運営における特徴や関連する政策、取り組みについても、調査・分析を行う。また、空飛ぶクルマ等の次世代航空機については、最新の政策動向に関する情報収集及び分析を行う。

② 海事産業

米国の海運業、造船業をめぐる最新動向等に関する情報収集を行う。2026年度は、日米の政府関係者や事業者を招いたシンポジウム等の開催の可能性を念頭に置きつつ、必要な研究調査を行う。

③ 海上保安

現下の安全保障環境における日米連携の重要性を踏まえて重要度が増す海上保安分野について、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の実現に資する課題や対策に関する研究調査を行う。

○インド太平洋地域における海上保安協力の発展及び国際連携に関する研究調査【再掲】（2025年度～継続）

海上保安分野においては、従来の二国間や多国間の協力に加えて、地域の事情に則したミニラテラルな協力が注目が集まっていることから、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向け、海上保安分野における協力枠組みの可能性を探るため、本部と海外拠点が連携して研究調査を行う。

2026年度、ワシントン国際問題研究所では、米国の最新の政策動向を迅速に把握し、安全保障関係者との広範なネットワークの構築、豊富で精度の高い情報を収集し、インド太平洋地域における補完的なミニラテラル協力の可能性について、基礎情報及び主要論点を整理し、将来的な協力の方向性を明確化する。

④ 人的交流・観光

日米関係の強化に資する米国等の人的交流及び観光分野について、最新動向に関する情報収集、研究調査を行う。2026年度は、米国において持続可能な人的交流及び観光のあり方について調査・分析を行う。

⑤ 鉄道

日本企業の参入や関与が見られる米国の鉄道分野について、最新動向や政策展開に関する情報収集、研究調査を行う。2026年度は、米国の都市鉄道分野が抱える課題や同分野における政策、取り組みについて調査・分析を行う。

⑥ 自動運転

実装が進む米国の自動車の自動運転分野について、最新動向や政策展開に関する情報収集、研究調査を行う。

2 アセアン地域における研究調査

以下の分野を中心に、タイ、ベトナム、フィリピン、インドネシア、シンガポール、マレーシア（以下「重点国」という。）の交通運輸及び観光に関する最新動向や政策展開に関する情報収集、研究調査を行う。

なお、アセアン・インド地域事務所（AIRO）の研究調査活動については、本誌P.2～の特集記事にて詳細を記載しているので、あわせて参照いただきたい。

① 物流

世界の中でも経済成長が著しい重点国の物流分野について、課題や政策展開に関する情報収集を行うとともに、我が国や各国・地域の先進的取り組みの共有などを通じて、各国政府・機関と協力して課題の解決に向けた研究調査を行う。

○東南アジア地域における効率的な物流の構築に関する研究調査（新規）

アセアン・インド地域事務所（AIRO）において、本部との緊密な連携の下、2026年度から2028年度までの3か年を通じて、ASEAN 域内ならびに日本とASEAN 間の物流改善に資することを目的として研究を進め、その研究成果を関係国・関係機関と広く共有することを目指す。具体的には、フィリピン及びインドネシアを中心に、各国の物流に関する制度、インフラ、運用面の課題や政策動向を整理するとともに、日本及び各国・地域の先進的取り組みを踏まえた改善方策について研究調査を行う。

2026年度は、事業の初年度として、フィリピン及びインドネシアとの間で物流分野に関するワーキンググループ（WG）を立ち上げ、定期的な意見交換を通じて、物流効率化に向けた課題の抽出及び論点整理を重点的に進める。

② 人的交流・観光

観光は各国における重要な基幹産業であるとともに、我が国へのインバウンド需要も旺盛であることから、重点国における持続可能な観光及び人的交流の実現に向けた課題や政策展開について情報収集を行い、相互の課題や取り組みの共有を通じて、各国政府・関係機関と連携し、課題解決に向けた研究調査を行う。

○ 東南アジア地域における持続可能な観光及び人的交流に関する研究調査 (新規)

アセアン・インド地域事務所（AIRO）において、本部との緊密な連携の下、2026年度から2028年度までの3か年を通じて、ASEAN域内ならびに日本とASEAN間における持続可能な観光及び人的交流に資することを目的として研究を進め、その研究成果を関係国・関係機関と広く共有することを目指す。

2026年度は、事業の初年度として、タイ及びベトナムとの既存の共同研究を継続するとともに、インドネシアとの新たな共同研究を開始し、持続可能な観光及び人的交流の促進に向けた課題の抽出及び論点整理を重点的に進める。

③ 鉄道

都市鉄道や高速鉄道の整備が急速に進む重点国の鉄道分野について、各国の課題や計画に関する情報収集を行うとともに、我が国や各国・地域の先進的取り組みの共有などを通じて、各国政府・機関と協力して課題の解決に向けた研究調査を行う。

特に2026年度は、タイとの間でこれまで実施してきた鉄道分野のワークショップ（WS）を引き続き実施し、都市鉄道及び高速鉄道に関する課題について、実務レベルでの継続的な意見交換を行う。あわせて、インドネシアにおいて新たに鉄道分野のWSを設置し、関係機関との間で、実務レベルの情報共有及び共同検討を開始する。これらのWSを通じて、重点国の鉄道分野における共通課題を継続的に議論する枠組みを構築するとともに、2027年度以降を見据え、ASEAN主要国への展開や国際比較研究につなげるための論点整理を行う。

④ 公共交通

重点国の公共交通分野について、最新動向や政策展開に関する情報収集、研究調査を行う。

特に2026年度は、同様の問題意識を有するチュラロンコン大学交通研究所（CUTI）と連携し、公共交通分野における日タイの抱える課題について共有し、議論を深める。

3 インドを中心とした南アジア地域における研究調査

ニューデリー事務所を新設し、インドを中心に南アジア地域における交通運輸及び観光について最新動向や政策展開に関する情報収集、研究調査を行う。

○ インドにおける交通運輸・観光分野の連携協力強化に関する研究調査 (新規)

運輸総合研究所は、インド関係機関とMOUを締結し連携・協働を進めており（本誌P.37参照）、今後、交通運輸及び観光分野の基礎調査を行い、優先課題を特定した上で、共同研究、連携・協力の強化を行う。

また、人的交流・観光分野では、日印関係の多層的・重層的連携・協働に向け、キックオフとして2026年5月に「日インド国際交流シンポジウム2026」を開催した（本誌P.28～参照）。今後は、ワーキンググループ（WG）を設置し日印共同で検討を進めていく。

4 欧州地域における研究調査

欧州事務所を新設し、欧州の交通運輸・観光分野の最新動向や政策展開に関する情報収集、研究調査を行う。

研究中のテーマの内容や活動状況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/>



海外の要人等との直接対話

(1)宿利会長・奥田前専務の米国訪問

2026年3月23日～3月29日

連邦海事局（MARAD）オーコナー法務顧問との会談

MARAD側から、海事分野の再興に向けた取組について、財政支援プログラムの拡充等を通じて国内造船所への投資インセンティブを高める方針が示されるとともに、中国の不正な貿易慣行への懸念が共有されました。また、日米間における人材分野での協力や知見共有も重要であるとの認識が示されました。さらに、秋に運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所（JITTI USA）主催で予定している海事シンポジウムについては、造船及び海運をテーマとした場合、時宜を得た有意義な取組になるとして、MARADとして登壇を前向きに検討する意向が示されました。加えて、2月に公表された海事行動計画（MAP）についても議論が行われ、今後公表される連邦政府の立法提案に政策の優先順位が反映される見込みであること、また立法措置が講じられるまでの間は、規制緩和や財政支援の見直し等により対応する方針が示されました。加えて、ユニバーサルフィー（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て一定の料金を徴収する制度）については、通商法301条措置との関係を踏まえた調整の可能性が示唆されました。



世界海運評議会（WSC）クラメック会長との会談

WSC側から、トランプ政権の海事産業再興の方針には賛同する一方で、ユニバーサルフィーについては、課金水準や対象の不確実性から慎重な検討が必要であるとの見解が示されました。また、海事行動計画（MAP）に掲げられた政策の立法プロセスのうち、優先貨物（カーゴプレファレンス）については大きく3つの制度見直しを検討されているが、詳細は未定であり、WSCとしても今後MARADと調整を進める予定であるとの説明がありました。造船振興に関しては、建造能力の制約や収益性の観点から、当面は軍艦建造が優先されるとの見方が示されるとともに、財源をユーザーフィーに依存する政策については、最終的に消費者負担となり得る点への懸念が示されました。



元連邦鉄道局（FRA）ロービー元副局長との会談

ロービー元副局長から、カリフォルニア高速鉄道について、建設費が著しく高騰していることや、長年にわたる事業であるにもかかわらず進捗が限定的であることから、実現性に対する懸念がある旨の発言がありました。さらに、民間主導の高速鉄道のブライトラインについては一定の進展が見られるものの、資金調達や収益性に関する課題が残されているほか、テキサスなど他地域の計画においても、用地問題や政治的支援の不足が大きな障壁となっているとの情報が共有されました。また、鉄道プロジェクトの推進には政治的支援、とりわけ超党派の継続的な支持が不可欠であるとの認識が示され、政権交代による方針転換が事業継続に大きく影響する点が強調されました。一方で、次期陸上交通再授權法については、超党派の支持を得ていることから、成立に対する懸念はないとの見通しが示されました。最後に、鉄道プロジェクトの成功には、単なる交通手段としてではなく、地域経済や都市構造に与える影響を含めた明確なビジョンの提示に加え、社会及び政治の双方からの幅広い支持の獲得が重要であるとのコメントがありました。



ハドソン研究所 ワINSTAイン日本部長との会談

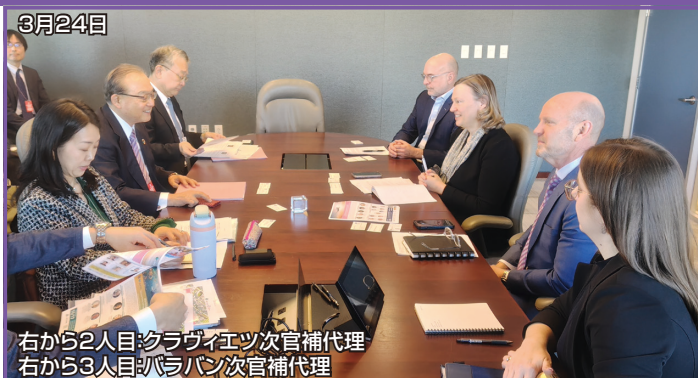
ワINSTAイン日本部長より、3月の日米首脳会談に関し、トランプ大統領と高市総理は非常に強固な信頼関係を構築しており、両首脳は「既存体制や官僚制度に疑問を抱く変革的リーダー」としての共通点を認識しているとの分析が示されました。さらに、トランプ氏は世界中に友人がいるが、日本のような主要経済大国かつ強力な民主主義国家における「真の友人」は他に類を見ず、こうした関係が日米間の信頼の源泉となっていること等が指摘されました。また、ペルシャ湾情勢等の喫緊の課題に対し、エネルギーや食料といった日本のサプライチェーンをどう守るかについても議論が行われ、経済安全保障上のリスク軽減に向けた日米協力の枠組みが重要であるとの認識が共有されました。さらに、今後も日米間で人的交流、観光、次世代技術に関する重要なテーマについて議論を継続していくことで一致しました。



右から2人目:ワINSTAイン日本部長

米国運輸省 (DOT) クラヴィエツ次官補代理、バラバン次官補代理との会談

クラヴィエツ次官補代理からは、ダフィー運輸長官の下、昨年の大規模な航空機事故等を受けて、運輸分野における安全性の確保が最優先課題になっているとの説明がありました。また、空飛ぶクルマ (AAM) / ドローン等の次世代航空分野に関する運航規程や空域設定は共通の関心事項である一方、両国の航空当局間に大きな懸案事項が存在しないことは、双方が継続的に適切な連携を維持してきたことの証左であるとの認識が共有されました。さらに、国際民間航空機関 (ICAO) に関し、米国としては活動をコア部分に重点化すべきとの主張があった一方で、クラヴィエツ次官補代理からは、パイロットとしての経験を踏まえ、ICAOにおける国際的なルール形成の取組を高く評価する旨の発言がありました。また、JITTI USA 主催の航空シンポジウムに対する強い関心が示され、米国の優先課題でもある先進テクノロジー導入等に加え、大・中規模空港の運営や技術的側面がテーマ候補として示されたほか、シンポジウムへの協力の意向が示されました。



右から2人目:クラヴィエツ次官補代理
右から3人目:バラバン次官補代理

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、米国の政治情勢について、11月の中間選挙の見通しや、その後の次期大統領選に向けた共和党・民主党双方の候補の動向について見解が示されました。また、中東情勢については、イラン攻撃に伴う米軍の追加派兵や、日本国内の米軍基地との関係に言及があり、地域情勢の緊張が安全保障に与える影響について認識が共有されました。さらに、米国の政策課題として、港湾の自動化技術導入等による効率化やインフラ投資の重要性が指摘されるとともに、日米間の海事分野における協力の可能性について意見交換が行われました。



左から3人目:カルダー教授

連邦交通局（FTA）アラハイヤー副局長との会談

アラハイヤー副局長から、現政権下におけるFTAの優先事項として、自動化・自動運転技術の推進、安全性と利用者体験の向上が挙げられ、具体的な研究活動として、線路点検作業の自動化や小型シャトルバスの自動運転等について説明がありました。また、FIFAワールドカップやオリンピックなどのメガイベントへの対応として、米国では各州や市が主体となって対応していることから、FTAとして開催都市に対する財政支援を実施しているとの説明がありました。

さらに、米国では都市ごとに決済システムが分かれているため、スマートフォン一つであらゆる交通機関の決済が可能となるような統合的な決済システムの検討を進めているとの説明がありました。加えて、9月に期限を迎える陸上交通再授權法の後継法案について、複数年にわたり、予見可能で継続的かつ確実な連邦資金を確保できる制度の維持に前向きな見解が示されました。



山田米国駐節日本国特命全権大使との会談

海外高速鉄道プロジェクトの動向や日本企業の海外展開の現状と課題について議論を行い、山田大使からは、日本企業が関わる米国における鉄道プロジェクトの今後の動きへの期待が示されました。宿利会長からは、日本企業の海外展開に関連して、受注体制の構築や時間的制約といった課題を共有するとともに、本邦鉄道車両メーカー等の動向や欧州勢との競争環境についても説明を行いました。加えて、海外においても住宅や街づくりを含めた鉄道プロジェクトが進展している状況について共有しました。さらに、今後のシンポジウムの開催計画についても議論を行い、海事分野（造船・海運）及び、その後の航空分野をテーマとする取組について説明するとともに、引き続きの協力を要請し、山田大使から協力する旨の意向が示されました。



戦略国際問題研究所（CSIS）セーチャー二日本部上席研究員／地政学・外交政策副部長との会談

セーチャー二副部長から、3月の日米首脳会談について、防衛・経済・アジア安全保障の各分野において日本は適切に対応し、総じて成功であったとの評価が示されました。特に、防衛協力の強化や対米投資の拡大を通じて米国側の期待に応えるとともに、インド太平洋の重要性についてトランプ大統領の認識を高めた点が重要であるとの指摘がありました。また、台湾問題及びアジア戦略に関しては、トランプ大統領の姿勢は予測困難である一方、議会においては台湾関与を強化する動きが見られるほか、日米比

や日米豪印（QUAD）等の多国間枠組みによる協力は進展しているとの認識が示されました。さらに、欧州や豪州において日本外交への評価が高まっており、今後の連携強化の重要性が指摘されました。加えて、安全保障・海事分野では、イラン情勢を契機としてシーレーン防衛の重要性が再認識されていることや、米国政府内における安全保障政策の意思決定体制の不透明さが指摘されました。また、内政面では経済問題等を背景に中間選挙後の政治情勢の不透明性が高まっており、米国政治全体として不安定な状況にあるとの認識が共有されました。



エディソン カリフォルニア州運輸省元副長官との会談

エディソン元副長官から、カリフォルニア州運輸省での12年間の経験を経て、現在はノースカロライナ州に本社を置く企業において、全米を対象とした鉄道・公共交通分野のコンサルティング業務に従事しており、運輸省、貨物鉄道企業、カルトランス（カリフォルニア州交通局）、連邦鉄道局（FRA）等と連携しているとの説明がありました。また、国際的な知見の重要性を重視しており、日本企業や運輸総研との連携に期待しているとのコメントがありました。さらに、鉄道整備と沿線不動産開発は密接に関連しており、この外部効果を最大化することが鉄道事業の価値向上に直結するとの認識が示され、日本の私鉄モデルは米国にとって有益な参考事例となり得るとの認識が共有されました。加えて、ラスベガスとカリフォルニア州を結ぶ高速鉄道プロジェクト「ブライトラインウエスト」については、事業は進展しているものの、事業費の倍増や高金利による借入コストの上昇などにより、資金調達全般が大きな課題となっているとの状況説明がありました。

3月26日



連邦鉄道局（FRA）フィンク局長との会談

フィンク局長から、現在の米国の鉄道について、近年導入された新型車両に対する利用者の満足度は高い一方で、日本の高速鉄道と比較すると速度面では劣後しているとの認識が示されました。また、橋梁や電力等のインフラ設備の改修工事を、現在進めている状況であるとの説明がありました。さらに、Amtrakについては、ハリス社長と連携し、組織編成の再構築、特に車両・インフラ・オペレーションの機能別分離について検討が進められているとの説明がありました。加えて、「日米鉄道シンポジウム2026」（本誌P.38～参照）には米国の主要鉄道事業者のトップが多数参加しており、業界を代表するリーダーが一堂に会する極めて重要な機会であるとの認識が示されました。

3月26日



ニューヨーク日本国総領事館 片平総領事・大使との会談

片平総領事・大使から、航空・海運分野における国際ネットワークの重要性や、最近の情勢変化が物流に与える影響について言及があったほか、砕氷船分野での国際協力や造船分野における過去の海外展開の経験についても意見交換を行いました。また、米国南部の経済の勢いやAI・自動化の進展に関する認識が示されるとともに、ニューヨーク周辺における日本文化への関心の高まりやメディアの発信力の強さについても言及があり、ニューヨークにおけるJITTI USAの活動拡大に対する期待と、今後の協力に前向きな意向が示されました。さらに、日米首脳会談に関する評価や対米投資への関心が共有されたほか、トランプ政権下における大学やシンクタンクを巡る動向についても意見交換を行いました。

3月27日



左から3人目:片平大使

在米日系企業等関係者との意見交換

*商船三井 堀田ワシントンD.C.事務所長
*三菱重工 中村ワシントンD.C.事務所長

*JR東海 北田ワシントンD.C.事務所長
*住友商事 渡辺部長

(2) 宿利会長の台湾訪問

2026年4月10日

台湾交通部 陳交通部長（大臣）、楊鉄道局長との会談



右側:陳交通部長(大臣)

左から5人目:陳交通部長(大臣)、6人目:楊鉄道局長

陳交通部長（大臣）から、台湾高速鉄道での日本製新型車両N700STの運転開始予定や、北部宜蘭、南部屏東までの延伸計画について紹介があり、高速鉄道について、台湾と日本は非常に良好で持続的な関係構築が進んでいる旨の発言がありました。楊鉄道局長からも、台湾と日本で連携し、第三国市場へ技術を展開することについて前向きに考えていきたいとコメントがありました。宿利会長から、2026年3月にワシントンD.C.で開催した「日米鉄道シンポジウム2026」（本誌P.38～参照）の結果とともに、2年後には同じくワシントンD.C.にて高速鉄道をテーマとしたシンポジウムを開催したいと考えている旨の説明があり、また、本シンポジウムは、日本と台湾で協力してアメリカにアピールできる良い機会でもあることから、開催に際して協力をお願いしたい旨が示されました。最後に陳交通部長（大臣）から、今後も引き続き連携強化をお願いしたいとの見解が示され、台湾の鉄道研究センター（Railway Technology Research & Certification Center）については、鉄道関連の研究や鉄道技術の国産化について、ぜひ日本のサポートをお願いしたいとの発言がありました。なお、当研究所としても、台湾の研究機関との交流を検討していきます。

(3) 宿利会長のインドネシア訪問

2026年5月6日～5月10日

ASEAN日本政府代表部 米谷大使との会談



5月8日

右から2人目:米谷大使、左端:川邊書記官

米谷大使から、最近の中東情勢に関連し、今年のASEAN議長国であるフィリピンが、石油不足を理由として大小含めると年間約1,000回にも及ぶASEAN会議を原則オンライン開催とする考えを示していること、その一方で重要会議は対面で行うべきとの各国の反発があることについて紹介がありました。また、ASEAN石油安全保障協定（APSA）について、発動手続きの不明確さや備蓄規定の不足、シンガポールでの精製が必要になるなど実効性に疑義があり、融通協定の構築が急務であるとの指摘がありました。さらに、世界的なジェット燃料不足により航空物流への影響が懸念され、SAF（持続可能な航空燃料）の導入促進が非常に重要なテーマとなっていることなどの説明がありました。また、ASEAN地域への日本の多大な支援実績をもっとアピールしていくべきとのASEAN有識者の指摘について紹介があり、あわせてASEANとインドの関係性、人材確保、2029年の議長国就任を目指す東ティモールとの連携強化、そしてエネルギーと並ぶ重要課題としての食糧安全保障についてなど、幅広い意見交換を行いました。

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

明珍臨時代理大使から、プラボウォ大統領の訪日（2026年3月）について、就任後初の公式訪問として高市総理と会談し、「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の実現に向けた包括的・戦略的パートナーシップの強化で一致したほか、経済分野での連携強化、安全保障分野での支援継続などで合意したことについて共有がありました。また、エネルギー価格高騰を受け、インドネシア政府が社会不安を抑えるため補助付きガソリンの価格や航空運賃を維持・抑制しているものの、国家予算等への圧力が増加していることや、脱炭素に向けて電動バイクと電気自動車（BEV）の計20万台に政府が財政支援策を導入することについて説明がありました。さらに鉄道関係では、鉄道網をジャワ島以外のスマトラ島やカリマンタン島などへ展開し、2045年までに約14,000kmへ拡張する構想が紹介されるとともに、ジャカルタ周辺都市の3路線の電化事業が始まること共有されました。加えて、4月27日夜に東プカシ駅で発生した列車衝突事故で多数の死傷者が出たことについて、インドネシア政府の対策について説明を受け、幅広い意見交換を行いました。

5月6日



右端:明珍臨時代理大使

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 佐藤理事長（株式会社三菱UFJ銀行執行役員ジャカルタ支店長）、矢田部運営委員長（株式会社三菱UFJ銀行ジャカルタ副支店長）、比良井調査部会長（JETROジャカルタ事務所長）、八田事務局長

(4)宿利会長・奥田前専務のタイ・バンコク訪問

2026年6月17日～6月20日

アーコム元タイ財務大臣・運輸大臣との会談

2026年2月に日本で開催した「第6回日タイ観光ワーキンググループ（WG）」（「運輸総研だより」Vol.18 2026春号P.12～参照）の成果や、来年開催予定の「第3回日タイ鉄道ワークショップ（WS）」のテーマを「鉄道と観光」とすることについて説明し、意見交換を行いました。また、バンコク都市圏におけるパープル、オレンジ、レッド各路線の延伸を含む都市鉄道網整備や、3つの高速鉄道計画（バンコク・チェンマイ線、バンコク・ノンカイ線、三空港高速鉄道）の現況・事業スキーム・契約上の課題について、情報や意見の交換を行いました。さらに、タイにおける近年の中国系自動車メーカーのシェア拡大やEVシフトの現状を踏まえ、タイ国内の自動車部品サプライチェーンへの影響及び今後の交通・エネルギー政策との整合性について意見交換を行いました。

6月17日



左端:アーコム元大臣

在タイ日本国大使館 大鷹大使との会談

「第6回日タイ観光WG」の成果や翌19日開催の「第1回日タイ地域公共交通WS」、また来年開催予定の「第3回日タイ鉄道WS」について説明し、意見交換を行うとともに、タイ国内における鉄道車両メーカーの動向や、中国系自動車メーカー・EVの台頭を含むタイにおける自動車産業の動向等について情報や意見の交換を行いました。

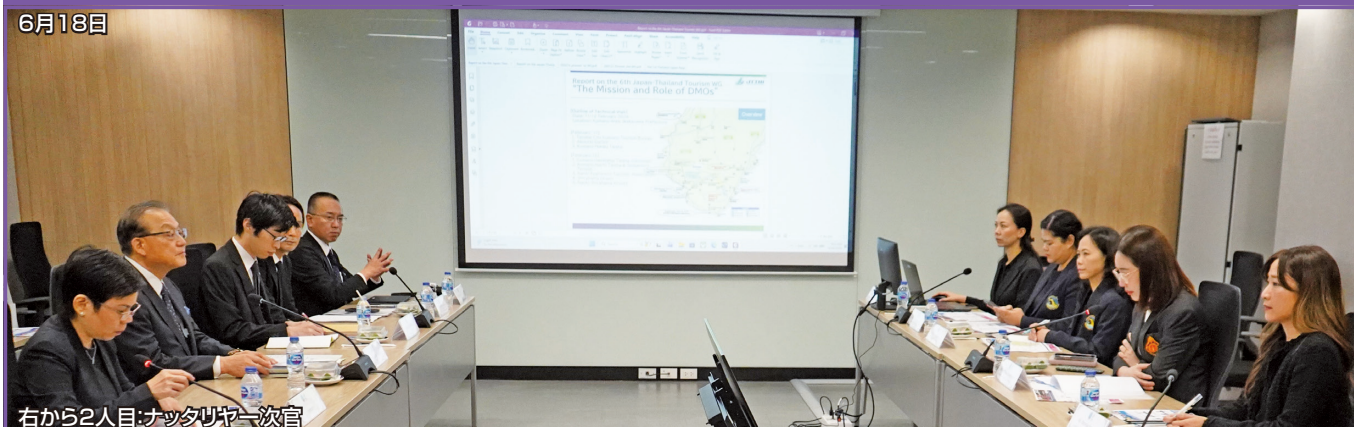
6月18日



左から4人目:大鷹大使、5人目:梶原公使、6人目:佐々木書記官

タイ観光スポーツ省 ナッタリヤー次官との会談

6月18日



右から2人目:ナッタリヤー次官

2026年2月に日本で開催し、ナッタリヤー次官にもご出席いただいた「第6回タイ観光WG」の成果であるDMO（観光地域づくり法人）の成功事例創出や地域課題解決の視点などを共有するとともに、次回の「第7回タイ観光WG」について、来年タイ東北部（イサーン地方）で開催する方向で、テーマの具体化に向けて引き続き調整を行っていくことで一致しました。また、運輸省と連携して準備を進める来年開催予定の「第3回タイ鉄道WS」について、「鉄道と観光」がテーマであるためタイ観光スポーツ省の参画と協力を要請し、ナッタリヤー次官より全面的に協力する旨の意向が示されました。

タイ運輸省 チャヤタン次官、アティブー鉄道局次長との会談

6月18日



左から1人目:アティブー鉄道局次長、2人目:チャヤタン次官

宿利会長より翌19日に開催する「第1回タイ地域公共交通WS」（本誌P.14～参照）の概要を説明し、今後のタイ運輸省からの協力を要請しました。また来年開催予定の「第3回タイ鉄道WS」は「鉄道と観光」をテーマとすることを説明し、チャヤタン次官から賛同を得るとともに、タイ運輸省の協力について確認しました。チャヤタン次官からは、その後に続く「第4回タイ鉄道WS」のテーマとして「鉄道の民営化」を取り上げてほしいとの要請があり、タイ国鉄（SRT）が抱える赤字やサービス低下、組合問題といった諸課題が、かつての日本国有鉄道の状況と類似し

ており、タイの鉄道インフラの最終目標であるシームレスな利用環境の構築に向け、日本の民営化の経験や民営化後の教訓を学びたいと説明がありました。さらに、タイ鉄道事業法の施行に向けて、鉄道の民営化は大きな課題であり、国家レベルの規模で関連イベントを開催したいとの提案があり、今後連携して検討していくこととなりました。

ナコーン元タイ国鉄副総裁・ディトサポル元タイ鉄道技術協会会長との会談

6月18日



右から1人目:ディトサポル元会長、2人目:ナコーン元副総裁

宿利会長より、これまでに2回開催した「日タイ鉄道WS」の成果や翌19日開催の「第1回タイ地域公共交通WS」の概要について説明を行い、両氏はこのワークショップに会場出席することとなりました。また、両氏よりレッドライン延伸事業の進捗状況、特にマヒドン大学がサラヤー駅前の開発に協力して取り組んでいる現状について説明があり、次回のタイ出張時の現地視察について提案・要請があるなど、タイの鉄道の現況について情報や意見の交換を行いました。

タイ国鉄 アナン総裁代行との会談

6月19日



右端:アナン総裁代行

宿利会長より2025年1月に「第1回日タイ鉄道WS」(「運輸総研だより」Vol.14 2025 春号P.12~参照)を、2026年1月に「第2回日タイ鉄道WS」(「運輸総研だより」Vol.18 2026 春号P.81~参照)を開催したこれまでの成果を総括して謝意を述べ、来年開催予定の「第3回日タイ鉄道WS(テーマ:鉄道と観光)」について観光列車の運行や公共交通指向型開発(TOD)の推進の観点からの積極的な参画を呼びかけました。また、運輸省チャヤタン次官からの提案を踏まえ、その後の「第4回日タイ鉄道WS」のテーマについて、「鉄道の民営化」をとりあげることにについて、タイ国鉄の協力を得ながら検討を進めていくこととなりました。さらに、当日午後開催の「第1回日タイ地域公共交通WS」について紹介し、鉄道と地域公共交通との結節やシームレスな乗り継ぎ環境の構築に向け、今後のWSにおいてタイ国鉄からの協力を要請し、協力の意向が示されました。

タイ運輸省 ピチェット鉄道局長との会談

6月17日



左から3人目:ピチェット局長

奥田前専務よりこれまで2回開催した「日タイ鉄道WS」(テーマ:安全性・脱炭素化)の総括と謝意を伝えるとともに、来年開催予定の「第3回日タイ鉄道WS」(テーマ:鉄道と観光)の方向性について意見交換を行いました。ピチェット局長より、鉄道と観光の融合は現在、タイの運輸省と観光スポーツ省が共同で議論を重ねている最重要テーマであり、次回の「第3回日タイ鉄道WS」を成功に導くために

観光スポーツ省側の参画と協力が不可欠であるとの説明がありました。さらにピチェット局長より、「第3回日タイ鉄道WS」は実際の観光列車の中で開催してはどうかとの具体的な提案を受け、今後の事務的な調整に向けて前向きに検討していくこととなりました。

タイ観光スポーツ省 モンコン体育教育局長との会談

6月17日



奥田前専務より、モンコン局長がかつて観光スポーツ省副次官として「日タイ観光WG」の設立及び立ち上げに尽力を頂いた背景に触れ、これまでの継続的な発展の歩みに対し改めて深い謝意を伝え、2026年2月に開催した「第6回日タイ観光WG」の成果を共有しました。また、来年開催予定の「第3回日タイ鉄道WS」(テーマ:鉄道と観光)への協力要請を行い、モンコン局長からは、現在はスポーツ部門(体育教育局)を担当しているが、今後のAIROの調査研究活動において、何か必要な協力事項があればいつでも行う旨の意向が示されました。

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) 近藤会頭(丸紅泰国会社社長)、坂井運輸部会長(泰国川崎汽船株式会社社長)、藤田専務理事、竹久事務局長

(5) 奥田前専務のワシントンD.C. 訪問

2026年6月9日～6月14日

米国船級協会（ABS）ラバゴSenior Vice President、ウォーカーVice Presidentとの会談

奥田前専務から本年秋に開催予定の「日米海事シンポジウム」（仮称）について紹介し、パネルディスカッションへの登壇を依頼したところ、先方からは大変意義のある取組であり、ぜひ協力したいとの意向が示されました。また、ABSのネットワークを活用した広報協力の提案があったほか、JITTI USAとの更なる連携に強い関心が示され、さらに、ABSとしてはAI、ロボティクス、自動化などの新技術を重視しており、研究のみならず実際の現場への実装を進めているとの説明がありました。その後、国際海事機関（IMO）のNZF（Net Zero Framework）について意見交換を行い、IMO NZFに関するABSの見解（2026年6月8日公表。燃料転換のみを前提とした制度設計ではなく、燃料の供給可能性やインフラ整備状況等を踏まえた柔軟な枠組みが必要と示したものの。）は、米国政府とは独立した立場で公表したものであるが、従前より連邦海事局（MARAD）を含む米国政府とも継続的に意見交換を行っているとの説明がありました。

6月10日



左から1人目:ウォーカーVP、2人目:ラバゴSVP

世界海運評議会（WSC）ウォルシュCOO、フラックディレクターとの会談

本年秋に開催予定の「日米海事シンポジウム」（仮称）について、フラックディレクターに対してパネルディスカッションのモデレーター就任を依頼したところ、先方からは大変光栄であり、前向きに引き受けたいとの意向が示されました。続いて米国海事政策の動向について意見交換を行い、先方からは、SHIPS法（米国の繁栄と安全のための造船及び港湾インフラ法）案そのものに大きな進展は見られないものの、関連する公聴会や予算審議が継続的に行われており、議会では米国商船隊の再興や海事安全保障の強化が引き続き重要な政策課題として位置付けられているとの見解が示されました。また、その他の海事関連法案についても説明があり、通商法301条に基づく入港料の停止措置については、中国による報復措置の可能性などを踏まえると、本年中は現状が維持されるのではないかと考えが共有されました。さらに、2月に公表された海事行動計画（MAP）及び関連予算について説明があり、MAPに盛り込まれた施策を実施するためには、ユニバーサルフィーを含む多数の立法措置が必要である一方、信託基金の財源確保などを巡る課題があり、議論は停滞しているとの見方が示されました。

6月10日



右から1人目:フラックディレクター、2人目:ウォルシュCOO

US Ocean メットカブディレクターとの会談

本年秋に開催予定の「日米海事シンポジウム」（仮称）について、パネルディスカッションへの登壇を依頼したところ、先方からは、幹部の登壇を前提に、日程も含めて社内で調整したいとの説明がありました。その後、米国海事政策の動向について意見交換を行い、先方からは、MAPに基づく政権による立法提案については最終調整段階に入っており、近日中に公表される見込みであるとの見解が示されました。また、SHIPS法案については、11月の中間選挙を控える中で早期成立は容易ではなく、成立する場合でも年末頃になるのではないかと見方が示されました。さらに、米政権が米国籍船の拡大を推進している点について議論が行われ、米国籍船は運航コストや規制対応の負担が大きいことから、カーゴプリファレンスなどの支援措置が重要であるとの認識が示されました。また、米国籍船の更なる増加にむけては、荷主や輸入事業者に対する税制上の優遇措置など、米国籍船の利用に対するインセンティブを付与する方策も有効ではないかと見解が示されました。

6月11日



右側:メットカブディレクター

連邦海事局（MARAD）ヴァーシュニ国際貿易専門官との会談

本年秋に開催予定の「日米海事シンポジウム」（仮称）について、MARAD長官への基調講演の登壇を依頼したところ、先方からは前向きに検討したいとの意向が示され、仮に長官の登壇が難しい場合であっても、他の幹部職員の登壇について検討したいとの説明がありました。その上で、日米間では造船ワーキンググループをはじめとする様々な取組が進められており、本シンポジウムは関係者が一堂に会して議論を行う有意義な機会になるとの認識が示されました。

6月12日



右端：ヴァーシュニ国際貿易専門官

米国国防大学 グレッシュ教授との会談

東アジアの安全保障環境や海上保安分野の国際協力について意見交換を行い、グレッシュ教授からは、先日出版した新刊（Leaning Seaward: Japan as a Maritime Great Power）において海上保安庁による国際協力の取組を紹介したことに触れられるとともに、世界海上保安機関長官級会合にも関心を有しているとの説明がありました。また、アルゼンチンは海洋安全保障の強化に積極的に取り組んでおり、パナマ運河の代替シーレーンとなり得るマゼラン海峡を含め、その動向に注目しているとの見解が示されました。さらに、台湾有事を巡る米国の対応については様々な見方が存在しており、米国内でも意見が分かれているとの認識が示されました。本年秋に開催予定の「日米海事シンポジウム」（仮称）については大変意義のある企画であるとの評価が示され、その上で今後、日本、中国、韓国及び米国の造船業に関する比較研究を進める予定であるとの説明がありました。また、第二次世界大戦後の日米造船協力の事例に触れ、米国造船業の再興に向けて再び日本との協力が重要になるとの認識が示されました。

6月10日



左から3人目：グレッシュ教授

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

本年3月に開催した「日米鉄道シンポジウム2026」（本誌P.38～参照）について共催の御礼をお伝えしたところ、連邦鉄道局（FRA）のフィンク長官が同シンポジウムに大変満足していたとの説明があり、またAPTAとしても共催できたことを大変ありがたく感じているとのコメントがありました。今後のシンポジウムについては、日本の鉄道が有する高い安全性をテーマの一つとして取り上げることも有意義ではないかとの意見が示されました。その後、最近の公共交通政策や業界動向について意見交換を行い、先方からは、FIFAワールドカップ開催に向けた米国内の公共交通輸送体制に関心を寄せているとの説明があったほか、昨年実施したアジア視察（シンガポール・韓国・日本）において、政策当局、地方政府及び事業者が連携しながら利用者目線で継続的な改善を進めている点が印象的であったとの見解が示されました。さらに、日米双方において公共交通分野の人材不足が課題となっていることを共有するとともに、陸上交通再授權法案や鉄道インフラ整備を巡る動向についても意見交換を行いました。

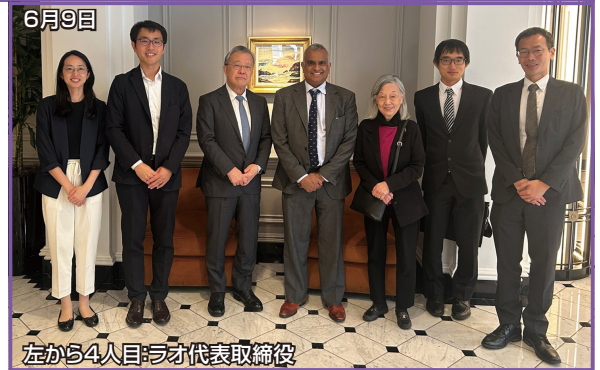
6月11日



右から1人目：グゼッティVP、2人目：モレットVP

H4 Advisors LLC ラオ代表取締役との会談

米国航空業界の動向について意見交換を行い、先方からは、ユナイテッド航空とアメリカン航空の統合については、競争環境への影響が大きいことから、比較的企業結合に寛容とされる現政権であっても、実現の可能性は低いとの見方が示されました。また、ジェットブルーについては財務上の課題を抱えているものの、当面は経営破綻に至る可能性は低いとの認識が示され、このほかには、サウスウエスト航空による事業改革の動向や、航空会社各社がプレミアム需要を重視する方向へシフトしていることなどについて説明がありました。また、航空業界を取り巻く環境については、燃料価格の上昇が航空会社の経営に大きな影響を与えているとの見解が示され、さらに、空港分野では建設費の高騰等を背景に搭乗者一人当たりコスト（CPE）が上昇しているとの説明がありました。加えてSAF（持続可能な航空燃料）については、農業振興の観点から一部地域で支持を得ており、州レベルで生産拡大に向けた取組が進められているとの説明がありました。



在米日系企業等関係者との意見交換

- | | | | |
|-----------|-----------------|-------|-----------------|
| *在米日本大使館 | 岡崎経済公使 | *JR東海 | 北田ワシントンD.C.事務所長 |
| *米国笹川平和財団 | 秋元会長 | *ANA | 上坪ワシントンD.C.支店長 |
| *商船三井 | 堀田ワシントンD.C.事務所長 | *住友商事 | 吉村 SVP |

(6) ナグマ・マリック駐日インド大使との会談

2026年5月22日

宿利会長より、当研究所が日本財団からの支援を受け、本年秋頃にニューデリー事務所を設置する準備を進めている旨、及び、前回の会談時に触れた「日インド国際交流シンポジウム2026」（本誌P.28～参照）を翌週5月28日に開催する旨とその内容を伝えたところ、マリック大使より祝意が示されると共に、いすれについても必要なことがあれば協力する旨の申出がありました。また、マリック大使より、日・インド間で仏教に関連する観光を鋭意進めて行きたいとの発言があり、それを受けて宿利会長より、ブッダガヤ等自身のインドにおける仏教聖地訪問の体験を紹介した上で、今後、関係者と議論を進め、具体的な取組に繋げていきたい旨を述べました。



(7) アントワン・エヴラー駐日ベルギー大使との会談

2026年6月5日

宿利会長から、当研究所のグローバルな活動の状況と体制を説明するとともに、日本財団からの支援を受け、本年秋頃に、EUの拠点があるブリュッセルに欧州事務所を、インドにニューデリー事務所を開設する準備を進めている旨を伝えました。あわせて、欧州事務所の開設及び今後の活動に対する理解と支援を求めました。これに対し、エヴラー大使からは、本年が日・ベルギー友好160周年の節目に当たることに言及するとともに、周辺国へのアクセスにも優れたブリュッセルへの欧州事務所開設に対する祝意と協力の意向が示されました。また、宿利会長から、自身が会長を務める日本海事センターの活動とも関連して、アントワープを中心とする海事分野での連携にも関心を表明したところ、エヴラー大使からも歓迎の意が示されました。



第4回日韓JMC/JTTRI-KMI/KUMLC交流セミナーの開催

2026年4月14日～15日



開催概要

韓国海洋水産開発院（KMI：Korea Maritime Institute）及び高麗大学海上法研究センター（KUMLC：Korea University Maritime Law Centre）と日本海事センター（JMC：Japan Maritime Center）及び運輸総合研究所（JTTRI）は、2026年4月15日に東京（JTTRI会議室）において、第4回日韓JMC/JTTRI-KMI/KUMLC交流セミナーを開催した。本セミナーは、4機関が2024年に締結した相互交流及び研究協力を目的とする了解覚書に基づき、定期交流の一環として開催しており、2025年4月にソウル（高麗大学）で開催された第3回に続く第4回目の開催となる。

今回は、KMIからCho新院長（昨年4月就任）を含む4名、KUMLCからKim所長、日本側はJMC/JTTRIの宿利会長のほか、JMCから平垣内理事長及び坪井常務理事を含む10名、JTTRIから屋井所長を含む6名が参加し、セッション1「シーレーン」及びセッション2「海事分野における脱炭素化」の2つのセッションにおいて、日韓から研究発表と議論を行った。また前日14日には、SGホールディングスグループの物流施設Xフロンティア（東京都江東区）の現地見学を行った。

開会挨拶

宿利 正史 日本海事センター 会長/運輸総合研究所 会長

昨今の海事を巡る状況は極めて厳しく、2月末からの米国及びイスラエルによるイランに対する攻撃とその報復攻撃により、輸入原油の相当割合を中東地域に依存する日韓双方にとって、エネルギーの安定供給の面から極めて深刻な状況となっており、同時に世界



経済にも大きな影響を与えている。そうした状況の中で、世界有数の海運国である日韓両国で、セッション1の「シーレーン」という重要なテーマについて有意義な議論が行われることを期待している。

また昨年、国際海事機関（IMO）において、MARPOL条約（海洋汚染防止条約）の改正案の採択が延期となり、本年11月に改めてIMOにおいて採択のための審議が行われることとなっている。このような状況の中で、セッション2で取り上げる「海事分野における脱炭素化」というテーマも日韓両国にとって非常に重要なテーマであると同時に、時宜になっている。

本日のセミナーが、日韓両国の4つの研究機関のさらなる発展につながるとともに、国際海運の安定的な発展をはじめとする海事分野が抱える様々な課題の解決に向けた一助となることを期待している。また、本セミナーを契機として、日韓両国の友好協力関係が一層深まることを期待している。

CHO Jung-Hee 韓国海洋水産開発院 院長

日韓両国はグローバル海運・物流の中核パートナーとして共通の課題に直面している。今回の現地見学で直接確認した知見を、実効性のある協力策を模索するための政策的な議論へと発展させ、海運・物流の持続可能な未来を切り開く基盤（プラットフォーム）となることを期待している。



KIM In-Hyeon 高麗大学海上法研究センター 所長

専門家が深い議論で問題意識をもって方向性を出し、言語の壁を超えるAIによる知識伝達・分析能力を活用して適切な解決策を見出すことを期待する。脱炭素化と、第3回交流セミナー以来継続して取り上げてきた海上輸送路のテーマはいずれも重要であり、第2ラウンド（注：第1回日本開催の後、第2回及び第3回の交流セミナーは韓国開催で、一巡した今回は再び日本開催となった）の開始にあたり、共同研究を含め、より体系的で深化した協力が必要な時期であると考えている。



■セッション1「シーレーン」

◇研究等発表

「中東の状況が日本の海事産業に与える影響と対応」

平尾 真二 日本船主協会 常務理事・海務部長

2026年2月28日に米国及びイスラエルがイランを空爆し、これを受けて同日、イランがホルムズ海峡の封鎖を通告した。日本船主協会は3月1日に海上安全等対策本部を立ち上げ、国土交通大臣及び外務大臣に、ペルシャ湾における船舶の安全を確保するための措置を要請した。4月15日時点では、日本の海運事業者が運航する42隻（乗組員1,100名、うち日本人20名）が同湾に留め置かれている。



これらの船舶では、食料（湾岸で既調達）、水（造水器により確保）及び燃料（長距離航海を想定して搭載済み）は現時点では不足しておらず、各船舶は外務省と常時通信可能である。一方で、乗組員の持病に係る処方薬の不足が懸念されているほか、緊張状態が続く海域での乗組員の精神状態も懸念している。また、外国人船員については下船可能であるものの、政府の方針で再乗船ができない外国人船員もいる。可及的速やかに全乗組員及び船舶をペルシャ湾から避難させたい考えである。なお、資源の速やかな運搬を要請する外国の船舶についてはペルシャ湾から出域したものもある。

ホルムズ海峡の代替輸送ルートとしては、ペルシャ湾の外側のオマーンの港やフジャイラ（UAE）から積み出す方法がある。紅海側のヤンブー（サウジアラビア）から積み出す方法もあるが、紅海のバブ・アルマンデブ海峡はフーシ派が脅威となるため、日本関係船舶は2023年以来、同海峡を通航していない。通常、ホルムズ海峡経由では約20日間である航程が、スエズ運河経由喜望峰回りとなると、倍以上の約50日を要することとなる。なお、VLCC（very large crude oil carrier）が満載状態ではスエズ運河を通航できないため、スエズ運河の手前で約半分を降ろし、スエズ運河通過後に地中海側でパイプライン経由により受け取ったうえで再び満載にする必要がある。

「ホルムズ海峡封鎖の日本への影響」

松田 琢磨 日本海事センター 客員研究員

ホルムズ海峡の封鎖は、中印日韓への影響が大きい。ペルシャ湾には、船籍を問わず約3,300隻が残置している状況である。（2026年4月15日時点）その結果、原油価格は上昇し、停戦合意で下がったものの、現物価格は下がっていない。また、代替ルートにより距離が倍になると、より多くの船舶が必要となるうえ、満載にできないという事情もある。



このため、傭船料が増加し、石油価格の上昇圧力となる。さらに、カタールのLNG用施設が破壊され、修復に3～5年を要するとされており、燃料油価格も上昇しているところである。

日本では石油備蓄を放出するが、消費者に届くまでに1年ぐらいかかる。一方で、LNGは備蓄がないため、どのように中東依存度を減らすかが重要となる。また、エチレン原料であるナフサの不足により、医療、住宅（ユニットバス等）受注に影響が生じている。さらに、石油化学製品の不足は、人工透析、プラスチック、建設に影響する。

加えて、保険が引受けられないことによる事実上の封鎖効果もある。その影響でコンテナ船のサーチャージも上昇している。また、軽油価格の上昇が国内物流にも影響し、営業利益率が低いトラック運送では、50台以下の車両を保有する中小企業は、赤字になりやすく、価格転嫁にも限界がある。さらに、軽油が届かない部門もある。

「米国-イランの中東戦争による海事物流に対する影響」

CHOI Gun Woo 韓国海洋水産開発院 海事政策研究課長

湾岸地域からのナフサ輸入が多いのは日本及び韓国であり、特に韓国は石油集約度がOECD諸国の中で最も高いとされている。



ホルムズ海峡を通過する代替ルートとして、サウジアラビアの東西パイプラインでヤンブーから積み出すルートがあるが、フーシ派からの攻撃リスクがある高リスク地域と認定されている。こうした中、韓国政府は高リスク地域に関する認定を緩和した。海運会社は、貨物運賃の下落と燃料費増加という二重苦に直面している。

戦略的産品供給の多様化支援として、韓国の「経済安全保障のためのサプライチェーン安定化支援基本法」の下で、緊急輸送費補助の提供、緊急輸送への船会社の参加を促進するための国家重要船舶システムの下での損失補償の強化及び状況に基づいた、高リスク地帯通航制限の柔軟化の適用を提案したところである。

「中東紛争の法的示唆」

KIM In-Hyeon 高麗大学海上法研究センター 所長

イランは国連海洋法条約を批准していないが、ホルムズ海峡通航権が付与される国際海峡と認められ、これより強い通過通航権が享受されるが、イランが設定した分離通航方式に従う義務がある。国連海洋法条約上、沿岸国は、通航税等の付加的義務を課してはならない。一方、実態として通航税が戦時に課される場合は、偶然事情によるものとして船主責任保険でカバーされる可能性を検討する余地がある。

船会社と荷主の関係において、貨物を代替港で荷揚げする場合に、戦争等の不可抗力によることを立証すれば、韓国でも日本でも法律により、運送人は免責される。船体保険で、戦争リスクは保険でカバーされないが、船舶が危険地域に入る場合は、戦争リスク保険という特別な保険に加入すれば、船舶所有者が保険でカバーされる。

◇質疑応答

・韓国における高リスク地域の対応方法について

Q (日本船主協会・平尾常務理事) : 韓国における高リスク地域の認定の緩和方法とは。

A (KMI・Choi課長) : 高リスク地域は2023年に指定され、そのためヤンブーの港からの搬出が止まった。戦略貨物(LNG、原油、鉄鉱及び石炭)については、船員全員の同意があれば通航可能とした。なお、軍艦による護衛はしていない。

・韓国における船舶会社と荷主の損害負担について

Q (KMI・Lee海運物流・海事研究本部長) : 船会社と荷主の間で、損害をどちらが負担するのか。法的係争が生じたらどうなるのか。

A (KUMLC・Kim所長) : Liberty Clause (運送約款における運送人の裁量権) によれば、最も適切な代替港で降ろせばよいことになるが、荷主に事前に知らせずに別の港で降ろせば当該条項違反になる。

・経済安全保障のためのサプライチェーン安定化支援基本法について

Q (JMC/JTTRI・宿利会長) : 「経済安全保障のためのサプライチェーン安定化支援基本法」については、第3回交流セミナーの中でKim所長から説明がされたが、補助は自動的に適用されるのか。もしくは政府のアクションを必要とするのか。

A (KMI・Choi課長) : 「経済安全保障のためのサプライチェーン安定化支援基本法」については、本年1月に改正され、新たに適用されることとなった。自動的に適用されるのではなく、要請に応じて基金が支援する体系である。例えば、ベルシャ湾に閉じ込められた中小船主に対して支援する案が出された。また、海運サービスとしての先導事業者(例えば、供給網の安定のために特定のグローバルターミナルへの投資を行い、特定の船舶を建造しているHMM(韓国の大手海運会社))としての申請に対して基金が支援する。



■セッション2「海事分野における脱炭素化」

◇研究等発表

「海事脱炭素化に関するJMCの研究」

森本 清二郎 日本海事センター 上席研究員

JMCは2007年に公益財団法人として設立された。研究分析を実施するとともに、産学官連携を促進している。また、5つの委員会を運営しており、環境問題委員会においては、国土交通省からの受託調査を含め、脱炭素化に向けたIMOの議論への対応に資する調査分析を実施している。例えば、IMOにおけるネットゼロフレームワーク(NZF)に関するリワードスキームの検討、コスト分析などを行うとともに、JTTRIを含め海事関係機関の検討委員会への参加や共同研究を実施している。



共同研究の事例としては次のようなものがある。東京大学の柴崎准教授らとともに、GHGプライシングが世界経済や地域経済にどのような影響をもたらすのか、貿易量やGDPの変化率について経済モデルを使って定量的に評価を行った。炭素価格が50ドルの場合、貿易量とGDPはそれぞれ0.1%、0.03%減少した。影響評価の結果、海上貿易依存度が高く、GDPが小さい国ほどGHGプライシングの影響を受けやすいことがわかった。そのため、制度設計にあたっては、LDCs(後発開発途上国)やSIDS(小島嶼開発途上国)の中でも所得の低い国に配慮すべきとの結論を得た。

また、コンテナ運賃へのNZFの影響に関して、上海〜ロサンゼルス航路を対象に事例分析を行った。その結果、海運マーケットにおける運賃の変動に対して、NZFによる運賃の変動は小さく、その影響は小さいことが判明した。ただし、実際の影響は航路や貨物によって変わるものと考えられる。

さらに、NZFに係る条約改正を受諾しない国が生じた場合を想定し、非締約国船舶に対するPort State Control(PSC)を含めて、寄港国管轄権の行使の法的根拠についても研究した。

日本における脱炭素化の研究開発の動向としては、GI基金(グリーンイノベーション基金)により、水素燃料船、アンモニア燃料船、LNG燃料船のメタンスリップ対策の3つの研究項目が設定され、研究開発が進められている。例えば、2ストローク水素燃料エンジンでは混燃実験が始まり、大型商業アンモニア燃料エンジンについては年内に実証運航が実施予定とされているなど、各研究項目は概ね予定どおりに行われている。

今後の展望としては、NZFにおけるLNGの位置づけと課金制度が主要論点となる。IMOにおける新たなルールの合意の有無にかかわらず海事産業の燃料転換については、特にサプライチェーンの整備の観点から国際的な協調が重要である。このため、日韓両国で共有できる部分は協力していくべきと考える。

『交通産業GXロードマップ』及び『交通分野における水素の利活用』に関する提言

久保 尚子 運輸総合研究所 研究員

JTTRIでは、各モードの位置付けを認識する総論的な研究と、現在の技術を活用し、あと少しで具体化できるものの課題解消に向けた各論的な研究を行っており、本日はその両面での研究成果を報告する。



日本政府は、2050年カーボンニュートラルを正式に掲げて以降、対策を強化し、2040年度に2013年度比で運輸部門は64～82%削減を目指している中、交通分野は現状の推移でカーボンニュートラルを達成できるのか、シミュレーションにより分析した。その結果、電力・水素・合成燃料などの既存の取組みベースで設定したシナリオでは政府目標に届かないことから、目標達成には現状以上の強力な施策導入が不可欠であることがわかった。この結果も踏まえ、JTTRIとして、交通分野横断的なロードマップの策定や、インセンティブと規制の必要性、輸送機器とエネルギーの供給体制の構築、運送事業者の脱炭素コストの負担低減、サプライチェーンにおける排出削減を評価する仕組み、利用者・社会の理解と行動変容促進など、6つの具体的な提言をまとめた。

交通産業のGX実現に向けた提言

① 交通モード横断のロードマップ策定

- ・ 国の主導によるバックキャストでの交通モード横断のロードマップを策定と定期的な見直し
- ・ 代替燃料や輸送機器の導入量などの詳細な定量目標の設定
- ・ 交通事業者及び燃料供給事業者の具体的な道筋(トランジション戦略)の提示と実行

② インセンティブと規制による燃料転換の促進

- ・ 交通モードや地域の違いに配慮した、燃料転換に取り組む交通事業者への優遇措置
- ・ 規制的手法(燃料販売量規制、CO2排出量規制、導入量規制等)の導入
- ・ より薄く幅広い課金制度の導入と交通分野含む「Hard to abate sector」への重点支援

③ 輸送機器・エネルギーの供給体制構築

- ・ 公的機関や大手事業者による燃料転換の先導
- ・ 需要と供給双方の関係者が連携した長期的な市場拡大と供給体制の構築
- ・ 技術開発支援のための補助金も強化、需要側と供給側が連携するための協議の場の設置

④ 交通事業者の脱炭素コストの負担低減

- ・ イノベーションの加速、供給体制構築による輸送機器、燃料等の早期の大幅なコスト低下
- ・ マルチモーダル型の供給設備の導入等の行政・自治体・燃料供給事業者等が連携した導入先導
- ・ イノベーションの加速、IT化やAIの活用等による更なる人流や物流の合理化・効率化

⑤ 利用者のスコープ3排出量の削減促進

- ・ 中小企業にも配慮したCO2排出量算定方法の統一とサプライチェーン排出量削減が評価される仕組み(Scope3排出量公表義務化、減税措置等)の導入
- ・ 環境価値提供のプラットフォームの確立や市場創出
- ・ 出張・通勤における環境負荷の低減を促す企業のモビリティマネジメントの推進

⑥ 利用者・社会の理解と行動変容促進

久保研究員の発表資料(交通産業のGX実現に向けた提言)

「交通産業GXロードマップに関する調査研究」の内容や提言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/GXroadmap.html>



国内における水素を利用した船舶の開発状況としては、水素と軽油の二元エンジンや水素燃料電池を利用した小型旅客船が開発・就航しているが、内航海運分野だけでは十分な水素需要が見込めず、供給サプライチェーン構築が進んでいないのが現状であり、これは、鉄道などの他分野も同様である。そこで、2023年から行った研究では、海外から輸入した水

素がベースとなるとの想定の下、運輸部門全体における水素の活用状況を調査し、水素サプライチェーンの構築も踏まえた、内航海運を含む複数のモードで水素供給インフラを共有する実現性の高いモデルを特定した。交通分野における水素利用の普及拡大に向けて、複数の交通モードでの水素供給インフラを共有化するため、マルチモーダルな運用方法や管理方法の検討、先行地域における実証・導入による普及拡大、専門人材の育成や水素利用を選択するような行動変容を促す仕組み作りなどを提言した。

交通分野の水素利用における課題

- マルチモーダルな利用に向けた検討体制の構築
- マルチモーダル型水素ステーションに関する技術開発の推進
- 規制・制度の合理化・適正化及び支援の拡充
- 需要創出に向けた先行地域における取組の推進
- 人材の育成・確保の支援及び行動変容を促す仕組みづくり

久保研究員の発表資料(交通分野の水素利用における課題)

「交通分野における水素の利活用に関する調査研究」の内容や提言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



日本国内の海運の脱炭素化推進のため、政府の脱炭素目標やGX推進法の適用などに取り組みられているが、課題も多い。

◆質疑応答

・脱炭素化の深度化のための政策について

Q (JMC・福山客員研究員)：内航海運の脱炭素化を具体的に進めるにあたり、ビジネスとしての成功・実現が必要と思うが、どのような政策が考えられているか。

A (JTTRI・久保研究員)：技術開発などは外航海運から行われ、その中から可能なものが内航にも導入される。GX推進法の対象事業者を狭めて、内航海運の実情を踏まえつつ、できるところからやっていくという方針である。

・内航船の補助対象について

Q (KMI・Choi課長)：韓国では内航船の補助対象となる環境認証の水準が厳しい(1～5等級の内1～3等級のみを認証)。日本でも同様の認証・補助制度はあるのか。

A (JMC・森本上席研究員)：日本ではグリーン船舶の優遇措置として、建造船の利子優遇や特別償却など税制優遇を行っている。

・水素燃料の普及に向けた取組みについて

Q (KMI・Lee海運物流・海事研究本部長)：水素燃料の普及の取組みについて、具体的な数字を出して政策へ反映されることは想定されているのか。

A (JTTRI・久保研究員) : 海運について1つのモデルを示したが、トラックにフォーカスしたものもある。その後の活用はまだできていないが、マルチモーダルな取組みが必要であることを特定したのが現在の成果である。

Q (KUMLC・Kim 所長) : 水素の液化輸送は超低温(−250度)にする必要があり大変なのではないか。韓国ではアンモニアから水素燃料を製造するが、日本でははじめから液化水素で輸送するのか。

A (JTTRI・久保研究員) : 本研究は、海外から輸入する水素を活用することを前提として、大型船で港湾に受け入れ、そこからマルチモーダルに供給することを想定したものである。

◇研究等発表

「国際海運の脱炭素化に関する動向と概況」

AHN Young Gyun 韓国海洋水産開発院 副研究員

IMOのNZFの中期的措置の概要とともに、米国による反対、中期的措置の採択の1年延期にかかる動向を紹介する。

2026年始に発表された、米国の国益に反する国際機関、条約及び協定からの離脱に関するトランプ大統領の覚書は、法的拘束力を持つ行政文書である。2025年2月に大統領指示により国際機関等の見直しが行われたものであり、同覚書により米国大統領は指定した国際機関等(気候変動に関する政府間パネル(IPCC)、国連気候変動枠組条約(UNFCCC)、国際再生可能エネルギー機関(IRENA)等を含む)について迅速な撤退を指示した。その中にIMOは含まれていないが、今後も係るレビュープロセスは継続的に行われるとされる中で、先日、IMO事務局長が、イランだけではなく米国もホルムズ海峡を封鎖する権利はないと発言したことにより、米国とIMOとの葛藤が深まることを懸念している。

米国はIMOにおけるNZFの中期的措置について、関税を付加するものとして反対するとともに、他国に対して追加関税や制裁など行政・財政的な行動を示唆することにより圧迫した。その結果、採択は1年延期された。なお、サウジアラビアや中東の国々は米国とともに反対の立場であり、ブラジルや南アフリカは中期的措置を支持している。中国については、最初は支持していたが、最終的に米国と同じ立場となり、ひとまずの延期を支持している。ロシアは米国やサウジアラビアと歩調を合わせた。EUは団結して支持する立場だが、ギリシャがサウジアラビアと歩調を合わせる動きも見せている。現況を見るに2026年の採択も厳しそうであり、延期は2〜3年に及ぶ可能性も考えられる。

◇質疑応答

・韓国における今後の展望について

Q (JMC・森本上席研究員) : IMOで今年ないし数年内に合意ができなかった場合、地域規制が広がることも考えられるが、今後の展望をどう見ているか。また、地域規制の乱立の

可能性に対する韓国内の反応は？

A (KMI・Ahn 副研究員) : 1点目については、EUは地域規制を強化していく可能性が指摘されている。2点目については、一括して中期措置を取る方が、韓国の海運業界として理解がしやすく、地域規制の乱立への懸念はある。一方で、荷主や船社からは、NZFの規制が厳しすぎるとの受け止めに背景として、IMOの中期措置の延期を歓迎する声もあった。

・日本の船舶燃料の展望について

Q (KUMLC・Kim 所長) : 韓国ではLNGを今後10年間は使い、その後はアンモニアに移行するとみているが、日本は船舶燃料について水素が有力とみているのか。

A (JMC・森本上席研究員) : 外航海運の分野においての燃料については、短期間においてはバイオ燃料とLNG、その後はアンモニア、メタノール、風力など多方面の技術の活用が想定されている。

■閉会挨拶

屋井 鉄雄 運輸総合研究所 所長

中東原油のシーレーン確保は極めて難しく、直ちに解決できないとしても、代替可能な燃料や原料の中長期的開発の好機とすることが考えられる。相互に知見を高めながら取り組んでいくことが期待され、運輸総合研究所としても多方面の研究を行う中で模索していきたい。

脱炭素については、トランプ政権の対応により厳しい状況もあるが、内航海運の脱炭素については日本国内でもあまり進展しておらず、産業界のトップレベルの理解がないと新技術の導入を含めた船舶更新が難しいが、このような問題の研究を含めて、共同して成果を出せることを期待する。

■現地見学会

当セミナー前日の4月14日午後、「Xフロンティア」を訪れた。佐川急便を中核とするSGホールディングスグループのフラッグシップ拠点として2020年に竣工した、延床面積約17万m²・地上7階建ての国内最大級の次世代物流施設である。

今回の視察では、最新の自動仕分け設備やロボット導入などにより、トラックバースから自動仕分け機へと荷物が高速で流れる様子や、1時間あたり最大10万個を処理するシステム等、物流の効率化とスピード向上の仕組みを見学した。また、省人化や安全対策、従業員の働きやすさに配慮した設備も特徴的であった。さらに、SGホールディングスグループ各社が同一施設内で輸送、保管、配送までを一体的に担う体制について説明を受け、都市型巨大ハブとしての役割、環境負荷低減への取組みについて理解を深めた。

特に、韓国では日本と比べ一般的な配送料金が半分以上の水準に留まっており、参加者の関心も高く、日韓双方の参加者による活発な質疑が行われた。



第9回 International Conference on Tourism Research 2026 への参加

2026年4月16日～17日

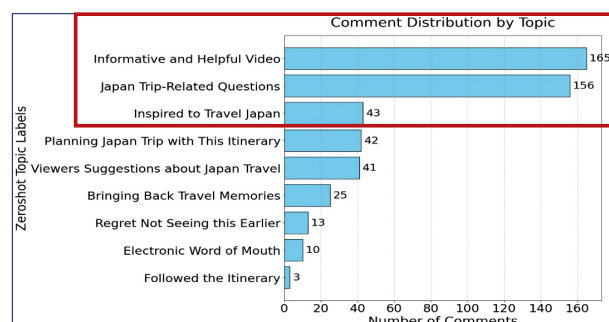
2026年4月16日から17日にかけて、ポルトガル・リスボンにて、International Conference on Tourism Research（観光研究国際大会、ICTR）2026が開催され、当研究所からシャー・サイド・アリフ・フセイン研究員が参加して発表を行った。ICTRは、Academic Conferences and Publishing International（ACPI）が毎年主催している、観光分野における主要な課題について研究者及び実務家が議論を行う国際学術会議である。第9回の開催となった今回の焦点は持続可能かつ責任ある観光であった。

当研究所のアリフ研究員は、「ソーシャルメディアプラットフォームにおける日本旅行プランの動画に対する視聴者の関心分析」（原文は英語）と題して研究発表を行った。その概要は、「Transformer」をベースとする深層学習モデルを用いてユーザーのコメントを分析し、YouTube、TikTok、Instagramにおけるインフルエンサーの日本旅行プランの動画に対し、視聴者がどのように関心を示しているかを検証し、各プラットフォーム間における感情、情緒的反応及び旅行意向の違いを分析したものである。その結果、YouTubeでは旅行計画や訪問意図に関する詳細な反応が多く見られた一方で、TikTok及びInstagramでは短文かつ感情的な反応が中心で



アリフ研究員

Zero-Shot Topic Mapping of YouTube Video Comments



YouTubeコメントのトピック分析結果（インフルエンサーのコンテンツは主に情報探索や旅行計画への関心を喚起している（赤枠内）。その一方で、一部の旅行者を即時的な行動へと導いていることも示された。）

あることが確認された。

質疑応答では、分析結果の妥当性を検証するために複数の感情分析モデルを追加すべきであること、また、より詳細な分析のために動画サンプルを拡張すべきであるとの意見があった。これに対してアリフ研究員は、今後、追加のモデルを用いて検証し、分析対象となるコメント数を増やすため動画サンプルを拡張する予定である旨を回答した。



開会セッションの様子



欧州の持続可能な観光に関する施策についての議論の様子

アリフ研究員による、「持続可能な観光におけるインフルエンサー及びソーシャルメディアの役割に関する研究調査」のこれまでの活動内容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/tourism/social_media.html





「運輸総研だより」の役割

前 主席研究員 事務局長
コンサルティング部長 広報戦略チーム長 大高 豪太

【専門分野】 地域交通、鉄道、観光
【在籍期間】 2023年11月～2026年6月



1. 「運輸総研だより」の役割

「運輸総研だより」の原稿は、研究報告会やシンポジウム、海外出張から戻ったばかりのお忙しいみなさまに執筆していただいております。この場をお借りして心から感謝申し上げます。

「運輸総研だより」は、運輸総研の国内外における活動を分かりやすく情報発信することを目的として、これらの活動を、時機を逸することなく文書として取りまとめるという役割を果たしています。活発な議論も大切ですが、それを体系的に文書に残すということは、当日参加できなかったみなさまや、大げさに言えば後世の方々がその当時の研究活動や国際業務を振り返る際にとても大きな役割を果たします。韓国におけるトラック事業の再委託規制に関する10年前の運輸総研の研究成果について質問を受けたことがあります。研究活動や国際業務の成果は、直ちに関係者の行動変容につながることもあれば、時間をかけてじわりじわりと波及する場合もあり、このように文書としてきちんと位置付けることはとても重要な仕事だと思います。

また、研究活動や国際業務に携わる研究員、調査員のみなさま自身にとっても、発表や出張の直前はおそらく時間に追われ、また終わった後には次の仕事に取りかからなければならない中で、「運輸総研だより」の執筆の機会をとらえて一度立ち止まって研究成果や国際業務の意義や成果を振り返ることは、研究活動のその後の展開や国際業務の方向性を考える上でとても意義深いことです。また、広報戦略の立場からも、しっかりとまとめられた文書は、この活動がどのような目的で行われ、どのような成果があったのかを情報発信をする上でとても役に立ちます。

2. AI時代の研究調査

研究調査については、AI（人工知能）が使える時代になりました。小職は十分にAIを活用できないので、自ら執筆していますが、「運輸総研の現場から」とお願いすれば、抜かりない原稿が瞬く間に生成されるかもしれません。

AIにはさまざまな課題がありますが、今や携帯電話やパソコンなしの生活が想像できないように、これからはAIを使わずに済ませるということは難しいのかもしれません。おそらく、研究調査や広報活動、管理業務などにも当たり前のようにAIが利用され、運輸総研の力強い助けになるものと思います。

研究員をはじめとする職員のみなさまにとっても、AIは、気づかなかった情報を獲得し、確かさを支えてくれる伴走者となるのではないのでしょうか。自分の知識や経験に頼りがちな報告書や資料づくりも、AIと対話しながら準備することで、研究報告などの成果の核心をより分かりやすく伝えることが可能になるのかもしれません。

他方で、運輸総研は、研究調査や国際業務に協力してくれる内外の官民の有識者、研究者のみなさんによる知の集積に恵まれており、AIの生成する異論がなく抜かりない文書を超え、これまでの発想になかったような創造性の高い豊かな研究成果を産み出す力があると信じております。

内外のさまざまな課題が山積する中で、AIを活用しながらも、創造性豊かなゴツゴツした研究調査や国際業務に取り組まれることを心から祈念しております。

2年半にわたりたいへんお世話になりました。ありがとうございました。

2026年6月離任
現 公益社団法人日本バス協会 理事長

地方部の観光振興をライフワークとして

1993年の運輸省入省以来、観光分野の産学官の現場に長く携わってきました。

2004年から日本政府観光局（JNTO）北京事務所に赴任し、活気溢れる中国にて旅行社への訪日プロモーションを担当。帰国後は、航空会社に出向し地域振興に携わり産学連携先の大学で観光学部新設準備や講義を担当の後、JR四国ではインバウンド向け四国鉄道レールバスを企画開発し、観光まちづくりに関わる関係者と広域で連携を深めました。成田国際空港（株）監査役在任時は、他社監査役との交流を通じコーポレートガバナンスについて研鑽しました。

その間、九州・四国の両運輸局に赴任し地方部観光や地域交通に関わるなかで、九州の伝統工芸の「匠の技」に触れる高付加価値旅行の支援や、四国の農生産者の物語や心安らぐ風景等を楽しむ旅をテーマに6次産業化の勉強会を主宰するなど、行政官として異業種連携の「場づくり」を実践してきました。観光庁では、令和4年度・5年度の「観光白書」編集を統括し、ポストコロナの観光政策を俯瞰する経験を得ました。

地方部の異業種連携の「場づくり」役を通じて、「地域のストーリーと住民の顔」を主役とした<ヒト・コト・モノ>の価値連鎖を、観光まちづくりのプロセスとして提案してきました。

運輸総研では新たな研究テーマとして、観光の原点に立ち返り、旅の「感動」「発見」など心理的・感情的な価値を示す「経験」（experience）に着目して先行研究を分析し、私のライフワークである地方部の観光振興への提言を目指しています。

特に、地方の食文化や四季の旬、伝統工芸の生活の用に根差した美的感性など、近年のライフスタイルで支持されている「暮らしに根付く価値」を楽しむ知的好奇心の旅「暮らし旅」に着目。九州や四国など地域ケーススタディにより、旅人の発見・感動など「経験」価値を議論し、地域のストーリーや住民の顔など旅の意味を伝達する観光地デザインによるリピーター戦略を目指します。

個人のライフスタイルにおいて、日常（暮らし）と非日常（旅）との一貫した価値観を持つ「生活者」層は日本国内だけでなく、豊かになったアジア大都市住民など世界共通化しつつあります。「暮らし旅」のグローバルな個人旅行の可能性にも視野を広げ、持続可能な観光振興に寄与する研究を目指します。

主任研究員 榎本 通也

【専門分野】 地方部の観光振興、
コーポレートガバナンス
【出身組織】 国土交通省
【在籍期間】 2025年6月～



国際業務の現場で感じたこと

2025年7月の着任から概ね1年が経ち、この間、受託業務管理、国際交流関係等の業務に携わってきました。特に国際関係については今まで関与したことが無く、非常に良い経験となりました。国際関係の主な内容としては、韓国東海岸の江陵（Gangneung）で開催された韓国交通研究院（KOTI）との共同セミナーで、運輸関係の「ビッグデータとAIの活用によるモビリティの革新」の報告、インドネシアのジャカルタで開催した「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）」の対応とこれに続く「インドネシア物流ワーキンググループ」でした。

特に印象に残ったものが二つあり、一つ目として、運輸関係のAIの活用状況を取りまとめている途上で、マレーシアの省庁関係者が技術・職業教育訓練の一環で来日され、意見交換の場が設けられました。この時の概要は運輸総研だよりVol.17に掲載されておりますが、そこで記載できなかったAI等の教育に関する人材育成の話題で、マレーシア側から「AIを教えられる人材が少なく、知っている学生が学生に教える状況。」との話が出てきました。これを聞いて、40年近く昔の学生時代を思い出し、パソコンの普及が始まり情報処理技術を教える人材が不足していた学生がアルバイトの講師として教えていたこと、技術革新の時には時代と場所が変わっても同じことを繰り返していること、を感慨深く思って「日本でも昔から同じ状況です。」と返答したのが印象に残っています。

二つ目として、インドネシアの物流に関しては、この1年間で計3回、シンポジウムやWGの対応でインドネシア・ジャカルタを訪問した際に感じたことで、渋滞の激しさ、道路インフラの悪さ、過積載で速度の出ないトラック等課題の多さと大きさを体感しつつ、文化的な違いからの考え方の相違、予算の少なさから維持できなくなるインフラ等について現地でも話を聞いたことで、インドネシアにおける人や物の移動の大変さをより深く実感できました。また、街の中では地下鉄やLRTの整備事業や民間の開発事業等がいたるところで動いており、非常に強い勢いや変化を感じたことなど、強い印象が残りました。

わずかな関与でしたが国際関係業務を覗き見ることができ、良い経験となりました。短い期間でしたが大変お世話になりました。今後ともよろしくお願いいたします。

前 主任研究員 嶋倉 康夫

【専門分野】 港湾
【出身組織】 国土交通省
【在籍期間】 2025年7月～
2026年6月



2026年6月離任
現 総務省 石川行政評価事務所長

29年目の新米研究員

昨年夏、当研究所への出向辞令をいただき、これまで30年弱の公務員生活において、研究とは縁遠かった自分が、主任研究員を名乗ることに大きな戸惑いを覚えていたことを思い出します。一方で、国際業務については、外務省、観光庁、三重県、国土交通省国際政策課、国際物流担当で扱ってきたことがあるので、かろうじてなんとかなるかもとの気持ちも同時にあったように思います。

着任してからの1年弱は大きく2つの時期に分かれます。前半は、とにかく海外への出張に追われていた時期で、後半は、研究調査のとりまとめに追われていた時期になります（ずっと何かに追われています（汗））。

着任した当初は、私の上司に当たる国際部長が不在だったため、国際に関連するものはすべて関与せざるを得ず、出張も次から次へと出番がやって来る状態で、昨年夏から秋にかけて、インド2回とインドネシア、ワシントンD.C.に1回ずつ出張に行かせていただきました。振り返ってみれば、業務でもプライベートでも、コロナ後は海外に行けていなかったですし、インドとインドネシアは初訪問でしたので、とても良い機会だったと思っています。

昨年冬からは、身重の妻が居ることにご配慮をいただき、国内に残って研究調査のとりまとめに専念してまいりました。テーマは、「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」です。提言案を作成し始めたタイミングで、日中関係が悪化し、そして直近では、米国・イスラエルの攻撃に対抗し、イランがホルムズ海峡を事実上封鎖するなど、図らずもホット 이슈となりました。

国土交通省での業務では、ここまで幅広い分野をいっぺんに見渡して取り組むことはなかなかないと思われ、恥ずかしながら、このトシになって新たな視座を得たと感じます。1年間で支援いただいた関係の皆様に感謝申し上げるとともに、今後の業務にしっかりと活かしてまいりたいと思います。

主任研究員 国際部次長 谷合 隆

【専門分野】 自動車、物流、危機管理、観光、鉄道

【出身組織】 国土交通省

【在籍期間】 2025年7月～



専門の枠を超えて

「鉄道×建築」が私の専門であり、大学の研究室時代から現在に至るまで、一貫して向き合ってきたテーマであります。この研究所での一年強は、その枠を大きく超えるものでした。新たな分野との出会い、多様な仲間との議論、そして研究と実務を往復する経験を通じて、自分の見ていた世界が大きく広がったと感じています。

研究所では、空飛ぶクルマや自動運転といった新モビリティ、過疎地域の公共交通、土木計画学や観光学など、これまでほとんど接点のなかった分野に触れる機会を得ました。新しい知識を学び、異なる視点から物事を考える経験は、視野を大きく広げて専門を見つめ直すきっかけにもなり、非常に充実していて楽しい日々です。

また、研究所で得たものは知識だけではありません。似た環境で仕事をしてきた同志でありながら、それぞれ異なる専門性や経験を持つ魅力的な仲間が集まっています。一部を除けば役職による上下関係もなく、年次やバックグラウンドを超えて率直に意見を交わせる環境も新鮮です。

現在は、「今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究」や自治体等からの受託業務に加え、「新モビリティの社会的受容」に関する共同研究を担当しています。国内外の論文や交通計画など多くの文献と向き合いながら、社会実装に向けた課題を体系的に整理し考察する日々は、これまでとは異なる頭の使い方の連続です。また、屋井所長から直接ご指導をいただく機会にも恵まれ、多くの学びを得ています。最近では、先進的な取組みを進める自治体や事業者へのヒアリング・視察も行っており、現場のリアルな熱量に刺激を受けるとともに、当研究所が研究と実務をつなぐ役割を担う機関であることを改めて実感しました。

研究所で得た学びや出会いは、私にとってかけがえのない財産です。この貴重な経験を単なる思い出で終わらせることなく、今後の鉄道事業やまちづくりの実務に生かしていきたいです。そのためにも、残された期間でさらに多くのことを吸収し、一つでも多くの成果や学びを持ち帰れるよう研究に取り組んでいきます。

研究員 岩淵 紗葵

【専門分野】 鉄道

【出身組織】 東急電鉄株式会社

【在籍期間】 2025年4月～



タオ島で考えた「これからの旅のかたち」

アセアン・インド地域事務所（AIRO）赴任から1年。ようやく家族が合流し、我が家のタイ生活が動き出しました。ソンクラーン休暇に初めて訪れたのは、世界中のダイバーを魅了するタオ島。

上陸後、立ち寄ったカフェでアイスラテを頼むと、添えられていたのはひんやりとした金属製のスト

ローでした。「珍しいね」などと話しながら、旅の目的である碧い海へと思いを巡らせました。

シャークベイを望む宿でチェックインを済ませ、子供たちとシュノーケリングの準備に取りかかりました。バンコクを発ってから半日あまり。ようやく海に飛び込んで最初に目にしたのは、想像とは異なる光景でした。色とりどりの魚が泳ぐその下に、灰色に白化したサンゴが広がっていたのです。気候変動や観光による圧力が、この貴重な観光資源に深刻な影響を与えている現実を、強く印象づけられました。

改めて島を歩くと、あの金属ストローは単なるおしゃれではなく、島全体の対応の一端であることに気づきました。洗浄の手間やコストがかかるにもかかわらず、事業者は使い捨てプラスチックを避ける選択をしているのです。さらに、プラスチックごみをアップサイクルした工芸品や、観光客がサンゴの植え付けに参加する仕組みなど、訪れることが再生につながる取組も見られました。再生型観光（リジェネラティブ・ツーリズム）の芽が、この小さな島で確かに育っています。

今回の経験から示唆されるのは、環境配慮行動の受容には、単なる負担の提示ではなく、その行動がどのような状態改善につながるのかという背景やつながりが共有されていることが重要であるという点です。そうした関係性が理解されるとき、旅行者は受動的な消費者ではなく、観光地の維持に関わる主体として振る舞うようになります。こうした現場の実感を、日本の観光政策や地域の取組にどう生かせるか。あの海が再び鮮やかなサンゴを取り戻す日を思い描きながら、AIRO 研究員として持続可能な観光の探求を続けていきたいと思います。

アセアン・インド地域事務所 研究員
中村 政照

【専門分野】 観光
【出身組織】 観光庁
【在籍期間】 2025年3月～



運輸総研での空域研究

約10年ぶりに客員研究員として戻ってきました。オフィスのレイアウトはすっかり変わって空間的にも広々としたシェア型のスペースになっていますが、プロパーのスタッフに加え、とても多くの組織からの出向の方々とともに組織の垣根を越えて政策研究に共同で取り組み、お互いに異なる分野からの刺激を受けつつ、所長とのゼミで道場のごとく研究内容も物事の考え

方も鍛えられる姿は今も変わりません。研究テーマとしては、首都圏空域の将来の利活用に関する研究調査に共同で取り組んでいます。2006年に運輸総研に就職したころから航空交通や空港容量に関する研究を本格的にはじめました。当時、私の航空管制の独学知識の心もとなさを見かねて航空保安大学校で聴講生として半年間学ぶ機会を頂いたことが私の研究人生の大きな転機となりました。その後、主に混雑空港の容量拡大のための研究に取り組み、そのための首都圏空域の新たな活用方法も様々に考えてきました。それから十数年たった今、航空交通分野を取り巻く環境も大きく変化してきています。高密度化する交通流、安全性向上、航空交通と空港の脱炭素化、騒音環境改善、次世代の空モビリティと航空機の開発と実装、そのための低高度空域の運航管理、人手不足、運航コスト増加と国内航空ネットワーク維持、空域混雑と遅延悪化、インフラの維持管理と大規模更新、極端気象や大規模災害への対応など、解決すべき今後の課題も多いです。空は広いといえども、空域は物理的に広げることができない有限のリソースです。首都圏空域は現時点でもすでに超過密な運用となっています。これからは新たな空モビリティの登場とともに低高度と高高度の空域を一体かつ柔軟に、その将来の利活用方法を長期の視点で計画する必要があります。将来の航空交通システムの長期ビジョンCAPATSなどで着実に進めてきた管制・運航の新技术も最大活用し、将来技術の展開も想定しながら、わが国と地域の経済の発展に資する首都圏空域および全国の空港の利活用のあり方について運輸総研のみなさんと新たな提案を行えるよう頑張りたいと思います。

客員研究員 平田 輝満

【専門分野】 空港計画、航空交通管理、
物流、道路交通
【在籍期間】 2024年4月～



メディア掲載情報

(2026年4月～6月)

◇国内報道

見出し	掲載誌等	掲載日
運輸総研、インド・欧州に新事務所 2026 年秋開設へ「第三極」と位置づけ南アジア連携強化	観光経済新聞	2026 年 4 月 1 日
自転車安全 道半ば「青切符」 きょうから 屋井鉄雄所長	毎日新聞	2026 年 4 月 1 日
大江戸線など4路線、延伸向け「課題解決を」検討会議が埼玉県知事に報告書あと数マイル・プロジェクト 金山洋一 主席研究員・研究統括	東京新聞	2026 年 4 月 1 日
埼玉高速鉄道 開業 25 年の変化 データで分析 受託調査	交通新聞	2026 年 4 月 8 日
埼玉高速鉄道 駅勢力圏人口が 1.4 倍増に 開業 25 年の軌跡 データ公表 受託調査	埼玉新聞	2026 年 4 月 14 日
アセアン・インド地域の交通・観光最新動向、4 月 22 日にオンライン報告会 第 2 回 AIRO レポート	観光経済新聞	2026 年 4 月 15 日
インド・欧州に海外事務所開設 運輸総研、今秋ごろ	東京交通新聞	2026 年 4 月 20 日
造船業、政府後押し お家芸再生、勝機手探り 大坪新一郎 特任研究員	毎日新聞	2026 年 4 月 23 日
運輸総研 インドネシア WG 発足 ジャカルタで初会合 第 1 回インドネシア物流ワーキンググループ	物流ニッポン	2026 年 4 月 24 日
無人駅舎 人集まる場に JR 九州が有効活用 4 県 5 駅に拡大 武藤雅威 主任研究員	読売新聞 (西部本社版)	2026 年 4 月 27 日
運輸総合研究所、ラガーディア空港事故に関するレポート公開 福原和弥 前 JITTI USA 主任研究員・次長	ツーリズムメディア サービス	2026 年 5 月 7 日
サナエノミクスの核心 戦略 17 分野 官民連携で勝つ 戦略 17 分野から厳選の 5 つの最前線 AI から造船、創業まで 官民で覇権獲得へー造船 次世代燃料船に勝機も米国の揺さぶる CO ₂ 排出規制 大坪新一郎 特任研究員	日経ビジネス (電子版) 日経ビジネス 2026 年 5 月 11 日号	2026 年 5 月 8 日 2026 年 5 月 11 日
検証・戦略 17 分野 日の丸造船は次世代燃料船に勝機も トランプ大統領が揺さぶる CO ₂ 排出規制 大坪新一郎 特任研究員	日経ビジネス (電子版)	2026 年 5 月 12 日
無人駅にぎわい拠点に JR 九州 多様な活用 喜入駅 軽食やユニテッドグッズ 武藤雅威 主任研究員	読売新聞 (西部本社版)	2026 年 5 月 20 日
トラックの荷待ち時間等削減と積載率向上 流通構造に踏み込む時期 土屋知省 特任研究員	物流ニッポン	2026 年 5 月 22 日
日バス協 新理事長に大高氏 (元北運局長) 内定 大高豪太 前 主席研究員・事務局長	東京交通新聞	2026 年 5 月 25 日
国際園芸博盛り上げ バス・タクシー業界に期待 農水省・坂本農村振興局審議官に聞く 坂本慶介 前 主席研究員・企画部長	東京交通新聞	2026 年 5 月 25 日
ホルムズ海峡封鎖・識者談話 平時から重要物資の多元化を 谷合隆 主任研究員	時事通信	2026 年 5 月 28 日
日印の人的交流促進を 運輸総研がシンポ初開催 日インド国際交流シンポジウム 2026	時事通信 (時事ドットコムニュース)	2026 年 5 月 29 日
運輸総研、印 2 海事機関と覚書 インド IPA・CMEC との MOU 締結	日刊工業新聞	2026 年 6 月 2 日
運輸総合研究所、インド港湾協会・CMEC と MOU、海事・港湾発展 インド IPA・CMEC との MOU 締結	日刊海事プレス Daily Cargo	2026 年 6 月 4 日
運輸総研 印港湾協会などと覚書 5 年間の研究交流 インド IPA・CMEC との MOU 締結	日本海事新聞	2026 年 6 月 4 日
地方空港活性化策 松本で探る 和田浩一 理事長	信濃毎日新聞	2026 年 6 月 6 日
織田前東運支局長、運輸総研の主任研究員に 織田陽一 主任研究員	東京交通新聞	2026 年 6 月 8 日
日の丸造船は次世代燃料船に勝機も 米国の揺さぶる CO ₂ 排出規制 大坪新一郎 特任研究員	日本経済新聞	2026 年 6 月 12 日
運輸総研「降ろし取り」拡大へ提言 CT ゲート前待機に対策 コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化に関する提言	日本海事新聞	2026 年 6 月 17 日

◇国内報道

見出し	掲載誌等	掲載日
運輸総研、「降ろし取り」普及拡大を提唱、海コン輸送混雑解消むけ	Daily Cargo	2026年6月17日
コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化に関する提言	日刊海事プレス	2026年6月18日
運輸総研提言、港湾「降ろし取り」普及へ コンテナ物流効率化	日刊工業新聞	2026年6月19日
コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化に関する提言	物流ニッポン	2026年6月23日
運輸総研提言 CT長時間待機解決へ「降ろし取り」有効 ヤード滞留 月79時間短縮	カーゴニュース	2026年6月23日
コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化に関する提言	石川テレビ	2026年6月23日
運輸総研 港湾のトラック長時間待機削減へ提言「降ろし取り」の普及に向け周知展開		
コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化に関する提言		
北陸新幹線「敦賀から新大阪」ルート問題 小浜vs米原、沿線自治体の思惑と8つのルート案を徹底解説		
金山洋一 主席研究員・研究統括		
LNG船 建造再開へ 中韓と競争、課題山積み 官民投資案	中国新聞・愛媛新聞・山陽新聞・四国新聞・信濃毎日新聞・長崎新聞・西日本新聞	2026年6月25日
大坪新一郎 特任研究員		
運輸総研シンポジウム 国際連携の重要性訴え「国際海上輸送網の戦略的確保」テーマ	日本海事新聞	2026年6月29日
シンポジウム 海洋国家日本の経済安全保障戦略 その1		
「重要な貨物の輸送を止めない」運輸総研、海上輸送ネットワーク確保へ提言発表	観光経済新聞	2026年6月29日
日本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提言		
運輸総研 輸送の継続性や強靱性重視求め 国際海上輸送網確保へ提言	Daily Cargo	2026年6月30日
日本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提言		
運輸総研シンポ 重要物資を止めない 官民学がパネル討論	日本海事新聞	2026年6月30日
シンポジウム 海洋国家日本の経済安全保障戦略 その1		

◇海外報道

見出し	掲載誌等	掲載日
Japan-India International Exchange Symposium 2026 to Deepen Tourism and Cultural Cooperation 日インド国際交流シンポジウム2026	JapanCalling.in	2026年5月16日
JTTRI to Set up its India office in New Delhi This Autumn	Asian Community News	2026年5月29日
IPA, CMEC and JTTRI Forge Strategic Partnership to Advance India-Japan Maritime Collaboration インドIPA・CMECとのMOU締結	CARGOCONNECT	2026年5月30日
IPA, CMEC and JTTRI sign MoU to strengthen India-Japan Maritime Cooperation and Research Collaboration インドIPA・CMECとのMOU締結	India Shipping News	2026年5月30日
IPA, CMEC and JTTRI Sign MoU to Strengthen India-Japan Maritime Cooperation インドIPA・CMECとのMOU締結	India Seatrade News	2026年5月30日
India-Japan Maritime Cooperation Deepens as IPA, CMEC and JTTRI Sign Strategic MoU インドIPA・CMECとのMOU締結	JapanCalling.in	2026年5月31日
From Sea Lanes to Smart Ports: Why India-Japan Maritime Cooperation Matters Now インドIPA・CMECとのMOU締結	EconomicDiplomacy.in	2026年6月 1日
運輸総合研究所、首都に新拠点 秋にも、海事や公共交通に注力へ 日インド国際交流シンポジウム2026	NNA POWER ASIA	2026年6月 3日
Beyond Diplomacy: Building the Human Foundations of India-Japan Relations 日インド国際交流シンポジウム2026、インドIPA・CMEC とのMOU締結	JapanCalling.in	2026年6月 5日
JTTRI signs maritime cooperation agreements with Indian organizations インドIPA・CMEC とのMOU締結	CONTAINER NEWS	2026年6月 8日
日本モデルを掲げて観光列車をアップグレード、「駅弁」や「OTOP（一村一品）商品」を車内で販売へ（原文はタイ語）	Dailynews Online	2026年6月17日
タイ鉄道局が日本と連携、「鉄道と観光」の発展モデルを導入して鉄道サービスを向上（原文はタイ語）	MGR オンライン	2026年6月17日
タイ鉄道局、JTTRI-AIROと提携し「第3回 日タイ鉄道ワークショップ」を開催へ（原文はタイ語）	Thai MOT News	2026年6月17日
タイ鉄道局、日本モデルを導入し「鉄道と観光」を発展へ（原文はタイ語）	バンコク・ビズ・ニュース	2026年6月17日
Thai railway tourism to offer OTOP products and local food to passengers	Thaiger	2026年6月18日
日本の運輸総合研究所 会長一行が運輸省を訪問 第1回日タイ地域公共交通ワークショップ	タイ経済ニュース	2026年6月24日

新任研究員紹介

2026年 5月着任



OHE Koji

専門分野
航空

出身組織
国土交通省

主な職歴
海事局検査測度課
自動車局安全・環境基準課
航空局交通管制部交通管制企画課
管制技術調査官
航空局安全部国際企画調整室
課長補佐

大江 浩志
研究員



TODOROKI Kazuhiro

専門分野
航空

主な職歴
航空局空港部空港政策課空港企画調整官
(関空伊丹経営統合準備室)
新関西国際空港株式会社
経営戦略室総合企画グループリーダー
Peach Aviation 株式会社
執行役員事業戦略担当
ANAX 株式会社 代表取締役社長

轟木 一博
特任研究員

2026年 6月着任



ODA Yoichi

専門分野
海事・貿易・物流・観光

主な職歴
(独) 日本貿易振興機構
大連事務所船舶部長
国土交通省 海事局付
(インドネシア政府派遣)
国土交通省
関東運輸局東京運輸支局長

織田 陽一
主任研究員

2026年 7月着任



ISONUMA Chisato

専門分野
観光

出身組織
観光庁

主な職歴
国土交通省観光庁参事官
(国際関係) 付
国土交通省観光庁参事官
(外客受入担当) 付

磯沼 知里
研究員

2026年7月着任 アセアン・インド地域事務所



SHIROKI Takeshi

専門分野
航空、鉄道、地域交通、
運輸・観光分野の国際協力

出身組織
国土交通省

主な職歴
国土交通省総合政策局、道路局、
航空局等
東北運輸局、海上保安庁
外務省在インドネシア日本国大使館等

白木 雄志
主任研究員・次長

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、日本の産官学のご支援を受けて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、交通運輸及び観光分野の諸課題について、「世の中の役に立つ」、「使いものになる」研究調査や政策提言を行い、それらが課題解決に資するものとなるように取り組んでいます。

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。

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。

役員



会長
宿利 正史



理事長
和田 浩一



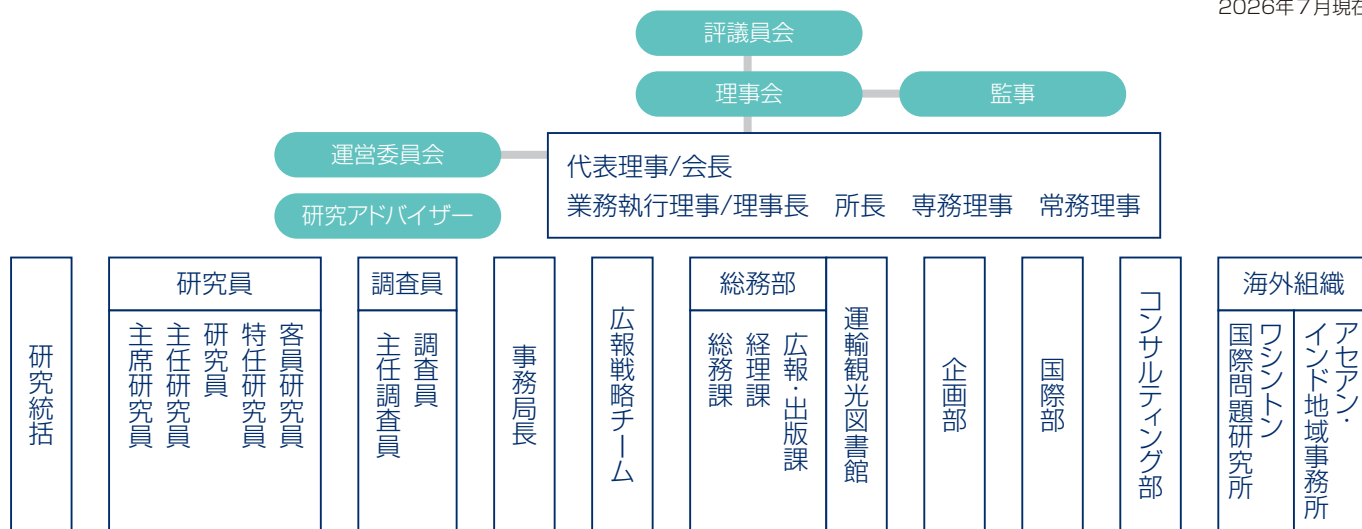
所長
屋井 鉄雄



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
佐々木 良

組織図

2026年7月現在



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」J-STAGE版（早期公開） 掲載論文のご案内

機関誌「運輸政策研究」は、交通・運輸・観光分野に関連する「論文」「書評」「外国論文」等の有益な情報が得られる冊子です。J-STAGE版は無料で公開していますので、幅広い方にご活用いただけますと幸いです。

「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

↓最新の掲載論文はこちらです。



【学術研究論文】

High-Speed Rail and Industry-Specific Changes in Local Employment in Japan

日本の高速鉄道と産業別地域雇用変化

邱 秉瑜（前 一般財団法人運輸総合研究所研究員）

室 祥太郎（西日本旅客鉄道株式会社デジタルソリューション本部データアナリティクス）

福田 大輔（東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授）

【報告】

観光DMPにおける再識別リスク低減のためのデータ開示基準の検討

古屋 秀樹（東洋大学国際観光学部教授）

酒井 幸輝（LocationMind株式会社市場開発責任者）

安本 達式（公益社団法人日本観光振興協会調査部長）

【紹介】

観光とニューロダイバーシティ

中井 希（一般財団法人運輸総合研究所研究員）

「運輸政策研究」について

1998年に創刊した「運輸政策研究」は、「学術研究と実務的要請の橋渡し」という運輸総合研究所の一貫した設立理念に基づき、多角的な視点での公正な査読、多様な学識者等で構成する編集委員会における綿密な審議を経て、交通・運輸及び観光分野に関する論文等を掲載している機関誌です。なお、「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。

冊子としては年1回の発行ですが、論文等の投稿は随時受け付けており、論文等の記事が完成次第、J-STAGEにて順次公開しております。



「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）。

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した。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、下記URLに掲載の「投稿要領」をご覧ください。

<https://www.jttri.or.jp/journal/post.html>



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及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6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。

また、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、午後の入館は17:00までにお願いします。

休館日

○土曜日、日曜日、祝祭日

○月末最終日（休日に当たる場合はその前日）

○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.19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/RqF8A6ih3h>



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.19 | 2026 夏号

2026年7月31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

私たちは、常に一步先の 運輸・観光を見据えています。

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/>

