



視座

交通分野での我が国の国際貢献： インクルーシブ・イノベーションの実現に向けて



一般財団法人運輸総合研究所
研究アドバイザー
東京大学大学院工学系研究科 教授

福田 大輔
FUKUDA Daisuke

私事で恐縮だが、地球規模課題対応国際科学技術協力（Science and Technology Research Partnership for Sustainable Development : SATREPS）プログラムの研究代表者として、バンコク首都圏の都市交通改善プロジェクトに新たに携わることとなった。SATREPSは、

国際協力機構と科学技術振興機構が連携し、

環境・エネルギー、生物資源、防災、感染症の4分野を対象に日本と開発途上国の研究者が共同で課題に取り組み、現地ニーズを踏まえた新たな知識や技術を創出することで、持続可能な開発を目指す国際社会への貢献を目指すものとされている。実施する国際共同研究は、科学技術と外交を連携し相互に発展させる「科学技術外交」政策の一環と見立てられる。プロジェクトは延べ6年間に渡る大規模なもので、関係主体も多岐にわたり成果の社会実装や学生・実務者育成も期待されることから、身の引き締まる思いである。

その準備のため、2023年に計3回バンコクを訪問した。約10年ぶりの訪問であったが、その経済発展ぶりに驚かされた。バンコク都心部における高層ビル開発、世界中のあらゆるものが入手可能なサプライチェーン、デジタル決済環境の普及などは元より、利用したライドヘイリングサービスで配車されたのは2回ともTesla社製の電気自動車であったなど、先進国大都市との差を感じなかった。物価水準も高く、ビックマック指数（2023年）で見ても日本の44位に対し、タイは38位と上回っている。今回の研究課題である都市交通デジタルツインの構築に関しても、チュラロンコン大学をはじめとする現地大学が先進的な研究や

社会実装を様々な国際機関と連携しながら既に行っている。SATREPSで行われる国際共同研究は政府開発援助と連携して推進されるため、日本が従来行ってきたような援助型の国際協力プロジェクトであると思いついていた当方は、基本認識を根本から改める必要性に迫られている。

一人当たりGDPではタイなどの中所得国よりも依然高い水準にあるものの、長年にわたって経済的に低迷した我が国が開発途上国に対して今後どのような国際貢献ができるのであろうか。実はSATREPSでは、先進国から途上国に対して一方的に科学技術成果を移転するのではなく、現地社会の多様な構成員を巻き込みながら共同研究を推進し、経済的・社会的に発展させる“インクルーシブ・イノベーション”を展開することが明記されている。たとえばバンコクの道路混雑問題の場合には、信号制御を管轄する交通警察、インフォーマルなバイクタクシー事業者、低所得層の通勤者といった、交通計画全体の中でも主体になりづらいステークホルダーをイノベーション的な研究開発と社会実装を通じて包摂し、社会全体に利益をもたらす方向性を模索することに相当することだと考えられるかも知れない。そのようなインクルーシブ・イノベーションの機会を戦略的に確立させ、各国との間でより対等なパートナーシップを形成するような国際協力のありかたを深く模索する時期にきていると思われる。

福田 大輔 ふくだ だいすけ

1997年東京大学工学部土木工学科卒業。1999年同大学院工学系研究科修士課程修了。2001年東京工業大学大学院理工学研究科助手、2005年同助教授、2007年同准教授を経て、2020年より東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授となり現在に至る。この間、デンマーク工科大学交通研究所（2007-2008）、インベリアルカレッジロンドン交通センター（2011）客員研究員等を務める。2016年より一般財団法人運輸総合研究所研究アドバイザーを兼任。専門は交通現象の把握・予測・評価に関する数理的研究全般。