

政権交代を踏まえた ASEAN各国との協力関係の深化

2024年はASEAN各国で政権交代が行われました。5月にシンガポールでは約20年続いたリー・シェンロン政権からローレンス・ウォン氏が政権を引き継ぎ、8月にタイでは憲法裁判所により閣僚人事を巡り重大な倫理違反があったとして解任されたセター首相に代わり、タクシン元首相の次女のペートンタン氏が首相に就任しました。同月ベトナムでは、2011年より最高指導者である共産党書記長を務めていたグエン・フー・チョン氏の死去に伴い、トー・ラム氏が新たな書記長に就任しました。インドネシアでは、2月に行われた選挙を踏まえ、10月にプラボウォ政権が発足しました。また、フィリピンでは閣僚の交代ではありますが、2025年2月にバウティスタ運輸大臣が辞任し、基地転換開発庁長官を務めたディゾン氏が新たな運輸大臣となりました。

運輸総合研究所では、政権交代後のASEAN各国の運輸・観光の発展に資する取組を行うべく、政府との継続的・定期的な協力関係を構築し、調査研究を進めています。



タイ 交流イベントの開催

第4回 日タイ観光ワーキンググループ

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

2023年2月の日タイ観光シンポジウムで議論された、持続可能な観光の実現に向けた諸課題について、更に深い検討・議論を行っていくため、2023年12月から2024年8月までの間に3回にわたり、日タイ観光ワーキンググループを開催しました。第4回目となる今回は、これまでの議論をとりまとめた上で、今後取り上げるべきテーマについてパネリストよりご提案を頂きました。

▶▶▶ 詳細は4頁

第1回 日タイ鉄道ワークショップ

鉄道の安全に関する取組

タイでは2023年7月イエローライン、2024年1月ピンクラインなどの都市鉄道新規路線の開業があり、今後も延伸や新線事業が計画されています。そこで、日本とタイの鉄道当局及び鉄道関係事業者などの実務レベルの関係者間で、広く知見や情報を共有するワークショップを開催しました。第1回目となる本ワークショップでは、交通ネットワークを支える鉄道の安全性確保について、知見の共有及び議論を行いました。今後も継続的にワークショップを開催し、他の課題についても議論を行っていく予定です。

▶▶▶ 詳細は12頁





フィリピン 交流イベントの開催

▶▶▶ 詳細は18頁



運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所 物流シンポジウム

フィリピン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1)

タイを中心とするASEANの陸域部の物流改善に関する調査に続いて、ASEANの島嶼部の物流改善に関する調査を行い、2025年2月、フィリピン運輸省と共催でシンポジウムを開催し、物流改善に向けた課題の洗い出しを行いました。今後はディゾン新運輸大臣の就任を踏まえ、フィリピン運輸省と連携の上、物流関係者の協力も得て、課題の解決に向けた議論を行っていきます。また、本シンポジウムの開催に際して、ツガデ元運輸大臣から著書の寄贈があり、出席者の皆様に贈呈させていただきました。



インドネシア 研究員レポート

▶▶▶ 詳細は28頁



インドネシア新政権の政策と交通・観光への影響

2024年10月のプラボウォ大統領就任を踏まえ、2025年1月にインドネシアの政治経済情勢及びインフラ整備状況を中心に現地調査を行いました。プラボウォ新政権は、ジョコ政権の路線を継承しつつ、独自の施策にも取り組もうとしており、財政面から交通・観光政策への影響も見られている中、現地情勢を紹介します。



シンガポール 研究員レポート

▶▶▶ 詳細は30頁



シンガポールの港湾政策

シンガポールは現在、トゥアス新港湾の建設や2本の新たなMRT路線の整備など、インフラ整備を精力的に進めています。また、現在シンガポールで稼働している最大の港であるパシル・パンジャン港及びトゥアス港でも、最新の技術を積極的に取り入れるなど、日本としても学ぶべきことが多いことから、2025年3月に現地調査を行いました。これを踏まえ、シンガポールの港湾政策について紹介します。



ベトナム 現地調査

▶▶▶ 詳細は32頁



ホーチミン市都市鉄道1号線開業式典

2025年3月9日にホーチミン市にて、都市鉄道1号線の開業式典が開催され、当研究所の研究員も出席しました。同線はベトナム初となる地下区間を有する全長約20キロの鉄道で、日本のODAを活用して建設されました。盛大な開業式典の様子や、現地の様子をお伝えします。

第4回日タイ観光ワーキンググループ

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



2025.3.5（水）11:00～13:30（現地時間9:00～11:30）

オンライン配信（Zoomウェビナー）※日タイ英同時通訳

主催：運輸総合研究所（JTTRI）、運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）、タイ王国観光・スポーツ省（MOTS）

後援：太平洋アジア観光協会（PATA）

1. 開会挨拶



奥田 哲也

運輸総合研究所 専務理事
運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所長



ワニダ・パンサアード

タイ王国 観光・スポーツ省 副次官

2. 来賓挨拶



西岡 達史

在タイ日本国大使館
次席公使



ソラウォン・ティアントーン

タイ王国 観光・スポーツ大臣（録画出演）

3. 基調講演



ポール・ブルアンカーン

太平洋アジア観光協会（PATA）
チーフ



富田 晃弘

運輸総合研究所
アセアン・インド地域事務所
次長・主任研究員



ゲサラポン・ウィモンラット

タイ王国 観光・スポーツ省
国際部長

4. 過去のワーキンググループのまとめ

5. パネルディスカッション



モデレーター

タナーワット・リムパーニグン

タマサート大学ビジネススクール
組織・起業・人材マネジメント学部
准教授



サントー・サワンチャロン

タイ国政府観光庁（TAT）
総裁室 副局長



プラパッソーン・ワッタナプティ

持続可能な観光のための
指定地域管理局（DASTA）
クリエイティブ観光部 チーフ



河田 敦弥

観光庁観光戦略課 課長



沢登 次彦

株式会社リクルート
じゃらんリサーチセンター
センター長

6. 閉会挨拶

奥田 哲也

運輸総合研究所 専務理事
運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所長

ワニダ・パンサアード

タイ王国 観光・スポーツ省 副次官

開催趣旨

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）は、2023年12月にタイ王国観光・スポーツ省と、日タイの相互理解の促進、相互交流の拡大、持続可能な観光の実現に向けて観光ワーキンググループ（WG）を設置しました。これまで、両国において関心の高いテーマとして、「国と地方のアイデンティティ・地方への観光客誘致のための原動力～日タイにおける戦略的取組とベストプラクティスについて」及び「地域主体の観光振興について～コミュニティベースツーリズム（CBT）のベスト・プラクティスに関する意見交換～」について情報共有や意見交換を行ってきました。今回のWGでは、これまでの議論の総括に加え、両国の観光有識者らによる意見交換を通じて、地域資源を活用した高付加価値な観光地・観光産業の実現に向けた対応策を探りました。

■開会挨拶

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

AIROは2023年2月、タイ王国 観光・スポーツ省と共催で、バンコクにおいて観光をテーマとしたシンポジウムを開催し、コロナ後に挑む観光の変革、日タイは質の高い観光に向けてどのように取り組んでいくべきかについて議論を行いました。



そして、2023年12月の本WG設置以降3回にわたり、両国において関心の高いテーマについて議論を行いました。昨年8月の第3回目のWGでは、タイのタキアンティアコミュニティの視察を行うことができました。タキアンティアはビーチリゾートで有名なパタヤから少し山間部に入ったところにあり、名産品であるココナッツを生かした観光振興にコミュニティを挙げて取り組んでいます。現地視察ではココナッツを利用した料理、染物、ココナッツ農業でのディスクゴルフなどを体験した上で、自立した地域経営のために、地域が主体となって地域に根ざした観光振興を行うためにはどうすべきかについて議論を行うことができました。

本日は第4回目のWGとして、これまでのWGでの議論を取りまとめるとともに、両国の域を超えたASEANや南インド地域等における観光の現状や今後のトレンドを踏まえ、今後のWGにおいて取り上げるべきテーマについて、両国の観光の有識者の皆様による意見交換を行っていただきます。

日タイ両国は政治外交、経済、貿易、文化、観光など幅広い分野で長くかつ深い友好関係を築いてまいりました。これからの日本とタイ両国の関係をさらに強固なものにしていくためには、より重層的かつ広範にわたる人的、文化的交流を実現することが必要です。

本日のWGが日本とタイ両国における持続可能で、質の高い観光の実現、さらには地域交流の拡大・充実への一助となることを期待しております。また、本日のWGは、ASEANをはじめとした各国の観光当局や観光関係者の皆様にもご参加いただいております。日本とタイの持続可能な観光の実現に向けた課題は、日本とタイの両国のみならず、広くASEAN各国に共通する課題であります。本日のWGがASEAN各国における持続可能性に配慮した質の高い観光の実現に貢献できれば幸いです。

ワニダ・パンサアード タイ王国 観光・スポーツ省 副次官

本日のWGは、日タイの相互理解の促進、双方向の交流拡大を目指すタイ王国 観光・スポーツ省とAIROが設置したWGの成果です。タイと日本は素晴らしい文化的知見及び豊かな自然を持っていることが明らかになっています。そのアイデンティティを生かし観光を促進することは、両国の経済発展に有益なものになると思います。過去のWGでは様々な課題が取り上げられ、特に観光を促進するアイデンティティやCBTについて紹介されました。また両国の事例やベストプラクティスの政策について学びました。



しかしながら、現在、観光産業は新たな課題に直面しています。持続可能な観光な実現するために、WGは観光業への影響を一緒に分析し、知識をお互いに交換し合うことに力を入れています。本日のWGは、「地域資源を活用した高付加価値な観光地・観光産業を目指して」というテーマです。太平洋アジア観光協会（PATA）からの基調講演は、観光産業や観光客の動向、そして観光における付加価値に関する内容となっており、タイ、日本、ASEANの政策立案者にとって有益なデータが示されると思います。本日のWGは、日タイの観光産業の発展にとって有益なものとなる強く信じています。また、人材力と競争力を高めることができるよう祈っております。地域のアイデンティティの促進、リソースの効率的な管理、公平な所得分配やコミュニティへの参加が、持続可能な発展に繋がります。

概要

■来賓挨拶

西岡 達史 在タイ日本国大使館 次席公使

本日のWGは、日タイ戦略的経済連携5ヶ年計画に沿った大変意義深い取組である。両国は共通の現代的課題を抱えており学び合う関係になっている。両国ほど、お互いにとって学び合うことが有意義な相手は他にいない。観光業が基幹産業として発展するために、持続可能性は避けて通れない両国共通の課題という意識に至っていると認識している。



ソラウォン・ティアントーン タイ王国 観光・スポーツ大臣

本WGが1年に3回も開催され、日タイの情報交換を継続的に推進していることに感謝する。日本人観光客は重要な市場である。2024年は100万人を超え、市場の成長と顧客のニーズに合わせた観光商品のアプローチを促進しようとするタイ王国にとって重要な要素の一つである。さらに2025年を「タイの観光とスポーツの年」と制定し、年間を通じて観光促進する。本年は日タイ交流樹立138周年であり、とても素晴らしい機会である。



■基調講演

ツーリズムの再構築～変化への適応と高付加価値な体験の創出～

ポール・ブルアンカーン 太平洋アジア観光協会（PATA）チーフ（現在と将来の観光の動向）

アジア太平洋地域における、パンデミック前の2019年の全GDPに対する観光産業のGDPの貢献度は9.7%である。国によってGDPへの貢献度が異なってくるが、フィジーでは35～40%、タイでは約20%と非常に大きな割合を占め、観光業がどのように社会や経済に影響を与えているのかが窺える。



ASIA-PACIFIC 2024 Annual Research: Key Highlights				
Asia Pacific Key Data				
	Total GDP contribution:		Total Travel & Tourism jobs:	
2019	9.7% USD 3.05TN	Of Total Economy	183.69 MN ±10.1% (Share of Global Jobs)	Change in 2020: -21.2%
2023	7.3% USD 2.59TN	Annual Change: +71.2% (-15.3% vs 2019) Economic Change: +5.5%	181.73 MN ±9.6%	Annual Change: +11.2% (-1.1% vs 2019)
2025 (E)	8.7% USD 3.22TN	Annual Change: +24.5% (5.5% vs 2019)	190.59 MN ±10.0%	Annual Change: +4.9% (3.8% vs 2019)
2034 (F)	11.2% USD 5.83TN	CAGR (2024 - 2034): +6.1% Economy CAGR (2024 - 2034): +3.5%	254.77 MN ±12.5%	New Jobs (2034 vs 2024): 64.18 MN

現在と将来の観光の動向（ブルアンカーン チーフの講演資料）

（パンデミック後の観光変容）

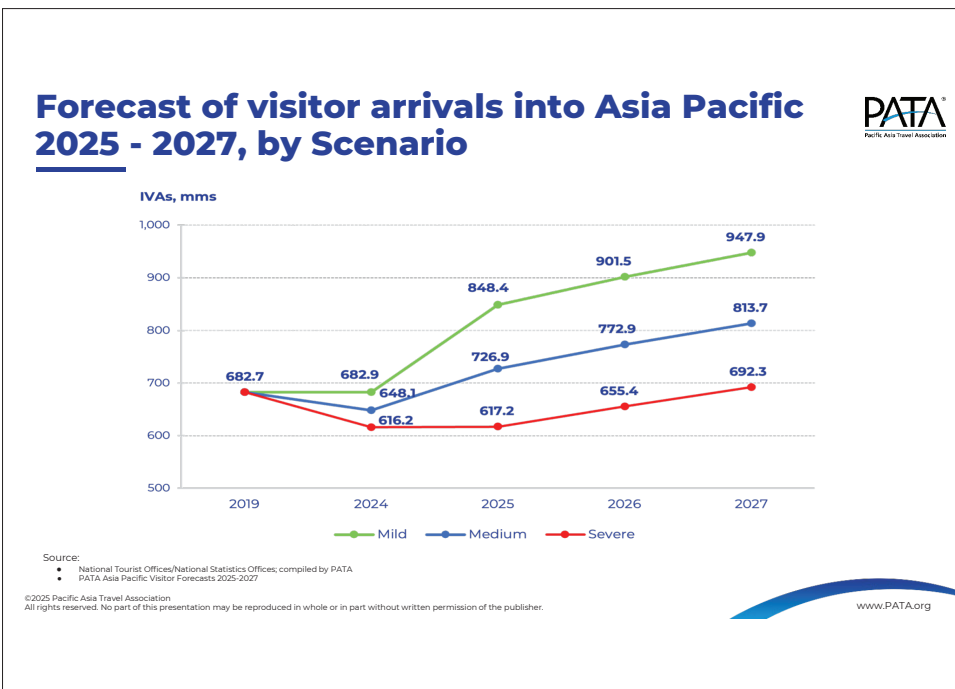
パンデミック後は、デジタルノマドやブレジャー（ビジネスとレジャーを一緒にする観光）が目立っている。パンデミックによって人々のライフスタイルや思考が変化したことで、旅先の選び方も

変わってきた。どこに旅行すれば、最大の経験を受けられるのかを第一に考えるようになったと言えるだろう。さらにテクノロジーやAIも旅行者が選択する行き先に大きな影響を与えている。テクノロジーとAIにより、行き先に関する情報へのアクセスがより楽に便利になった。さらにニッチな旅先、まだ隠れている旅先も第一に選択され、旅行者が自分に合った観光の仕方をするのが非常に重要になってきている。インターネットやAIを使って自分に合う旅行先を選択する、そしてその情報を得るということがパンデミック後の旅行者のスタンダードとなっている。本日も伝えたい重要な部分は、コロナ前後に関わらずテクノロジーが大きな影響を与えており、今後もよりテクノロジーの活用を強化した旅の仕方になると想定されることである。

パンデミック後の旅行者が求めているのは良い記憶を作ることである。ただ旅をするだけでなく、どこに行ってもどのような体験をするのか、体で感じるのかということをも第一に考えた観光の仕方が現在のトレンドとなっている。

（国際観光客数の予測）

2025年から2027年の観光客数の予測について、図のようにマイルド（緑）、ミディアム（青）、シビア（赤）の3つのシナリオがある。3つのシナリオを作って検討することでより正しい数字を予測することができるためである。2027年にはアジア太平洋地域への観光客数はシビアのシナリオに基づく6億9,230万人と予測される。東南アジア地域への観光客数はミディアムのシナリオに基づく1億6,870万人と予測され、2019年比で119.8%もの大きな成長を見込む。予測に関しては10年にわたり、既に検討がなされているが、東南アジアは平均3～5%の成長が常に見えている。もちろん、各国の状況によって観光客数の差はあるが、東南アジアが旅先として非常に人気である。東南アジアの旅行先ランキングを見ると、タイが一番人気であり、ベトナム、インドネシアが大



国際観光客数の予測（ブルアンカーン チーフの講演資料）

大きく成長していることがわかる。東南アジアの成長は数値を見ても明確であり、このトレンド、そして旅行者の旅の仕方、ライフスタイルの変化が大きく影響を与えていると考える。日本と東南アジアの関係性に関して、日本へ行く東南アジアの観光客数は大きく増加中で、2019年から2027年までで44.5%の成長が見込まれる。このような観光客の増加は経済にも貢献している。

日本、中国、韓国などを含む北東アジアへの観光客数の2027年の予測については、マイルドのシナリオの元では3億9,600万人であり、2019年比で13%増加の見込みである。インド、スリランカ、モルディブなどを含む南アジアへの観光客についても2025年から2027年で増加していく予測である。

（高付加価値な観光に向けて）

旅をするだけでなく、写真を撮るだけではなく、実際に旅行者が時間を作って活動ができるようなことを取り入れるべき。非常に興味深い活動として文化的な観光が挙げられる。文化に関係すること、言語に関係すること、現地・地域の文化を体験できること、そのような観光の仕方が非常に大切に、旅先に求められている条件であると考えている。その他にエコフレンドリーなアウトドアの活動、街中での生活を忘れて自然の中でいろいろな活動ができるキャンピングなどのような形も求められている。さらにホームステイでは、地域との仲を深める、食事や現地の人々の暮らしそのものを一緒に体験することで、今までと違った経験ができる。その他では国内外問わずコンサート、フェスティバル、現地のお祭りというものがある現在の旅行者には非常に人気である。このようにコミュニティを大事にして、一緒に経験ができることが現在の観光業界に求められているものだとは私は信じている。正直なところ、全ての観光地は一緒、つまりビーチはビーチ、山は山、川は川である。そのためどのように差別化するのかというと、人である。人がどれだけ文化を経験させてくれるのかがとても重要である。コミュニティをどのように育成し、成長させるのか、どのように人を育てていくのか、それがとても大切である。なぜならば、皆が経験を求めているからである。観光業といっても我々の業界だけではなく、旅先の地域をより良くすることが我々の責任である。そうすることで差別化ができる。地域の経済的なサポートや安全に関するサポートなどの社会的貢献をしていくべきである。そして、その旅先がより良くなることを世界に発信していくことはとても大切である。発信をしていく中で、その旅先が本当に良い環境になっているのかも、観光業にいる私達の責任ではないかと思う。

そして、人に投資をすることが非常に大事であり、政府、その他の部署で関係している方々からの協力を得ること、「人を成長させる、人に投資をすることが大事である」ことをコミュニケーションを取りながら活動に落とし込むべきだと思う。なぜなら、これらがパンデミック後の旅先に求められるものだからである。その他にも、世界中の様々な観光関係の団体が、みんなで手を合わせれば、旅先がより良くなり観光業もより良くなると思う。互いにプロジェクトをより良くしていく、お互いに理解し合う、旅先をより良くする、お互いに協力をし合うことはとても大切だと私は考える。旅先だけではなく、この世界全体をより良い場所にしていきたい。それをできるのが我々観光業に関係している皆様だと信じている。

■過去のワーキンググループのまとめ

第2回WG：国と地方のアイデンティティ・地方への観光客誘致の原動力～日タイにおける戦略的取組とベストプラクティス～

富田 晃弘 運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所 次長・主任研究員

日タイ4名の有識者による発表概要を説明。とりまとめとして①国や地方が持つアイデンティティの活用、②地域観光を担う組織の役割、③少子高齢化に伴う競争力、創造力、事業への影響、④地方分散、⑤人材育成の5点に言及した。



第2回WGの概要は、「運輸総研だより Vol.11（2024夏号）」P.80～83に掲載しています。

第3回WG：地域主体の観光振興について～コミュニティベースドツーリズム（CBT）のベストプラクティス～

ゲサラポン・ウィモンラット

タイ王国 観光・スポーツ省 国際部長

初日のタキアンティアコミュニティの現地調査及び翌日の日タイ4名の有識者による発表概要を説明した。現地視察したタキアンティアコミュニティの成功要因は、当該コミュニティはココナッツが有名で、その商品を生かしてアイデンティティを強化するとともに、様々な政府機関と協働して、地元の強さを生み出し、地域を守る機能を有している。



第3回WGの概要は、「運輸総研だより Vol.12（2024秋号）」P.78～81に掲載しています。

■意見交換・質疑応答

【モデレーター】

タナーワット・リムパーニグン

タマサート大学ビジネススクール 組織・起業・人材マネジメント学部 准教授

【パネリスト】

河田 敦弥 観光庁観光戦略課 課長

沢登 次彦 株式会社リクルート じゃらんリサーチセンター センター長

サンティ・サワンチャロン タイ国政府観光庁（TAT）総裁室 副局長

ブラバツーン・ワッタナプティ

持続可能な観光のための指定地域管理局（DASTA）クリエイティブ観光部 チーフ

●過去のワーキンググループのまとめ

◇パネリストのコメント

（タナーワット准教授）第2回と第3回のテーマは面白いトピックスだと感じた。第2回目では日本からDMOを中心とした地域開発について提案をいただき、非常に役に立つ情報だと思っている。DMOに関し、タイの場



合、良い戦略や計画が立てられても、地域のアプローチの段階となるとまだまだ課題が残る。強い団体や組織があれば、観光開発をもっと実現できるのではないかと。さらに、タイでは5F (Food/Film/Fashion/Fighting/Festival) などのキャンペーンが取り上げられたが、キャンペーンだけでなく、実現に結びつけるようなプラクティスが必要だと考える。

(河田課長) 日本では持続可能な観光を全ての礎に政府が観光政策を進めている。WGの中でテーマとなったCBTはまさに合致する方向で国としても検討中であり、さらに2024年は過去最高のインバウンドのお客様をお迎えし、ますますその重要性が高まっている。日本は観光産業でもなかなか働き手、担い手が集まらない課題があり、政府を挙げて対処しようとしている。その際にタナーワット准教授からご紹介いただいた、DMOを核として進めていこうとしている。47都道府県と市町村がそれぞれの観光の魅力を伝えていくことでDMOの機能を強化しており、参加できなかったタキアンティアでの取組や、午後に訪問するタラートプル等のタイでの地域の取組を是非参考にさせていただきたい。



(サンティ副局長) 「コミュニティ」はTATのマーケティング戦略にとって非常に重要なキーワードである。TATも全国で46の事務所を持ち、まだ知られていない地域の開発に重きを置いている。CBTを通じて、収入格差を縮小することに力を入れている。マーケティングは、ただ地域の開発だけではなく、タイランド・ツーリズム・アワードという賞（コンテスト、年1回実施）も活用し、さらにITBベルリンなど国際経験の機会も提供している。TATが担当するマーケティングの視点から、日本の温泉観光に関するノウハウや経験を学びたいと思う。また、将来的には、日本とクルーズの協働についても期待している。



(沢登センター長) 「地方」がこれからの観光をリードしていく必要があると考え、第2回WGではDMOの課題と可能性について話した。それは地域の人だからこそ当事者意識が生まれてくるだろうということ、地域が進んでいくのをサポートする国という位置づけが一番いいのではないかと考えたからである。ただ、タイの皆様の発表を聞き、国として提供価値を明確化して訪れる価値を作る、そして地域が地域のここにしかない出会い、アイデンティティ、価値といったものを商品化してリピーター化していくという運動性が重要だと思った。CBTの取組はまさに今後の重要性を示唆するものではないかと思う。地域の文化を深く理解し、そして生活様式を実際に体験することで、旅行者にとっては満足度、地元の人たちには誇りと愛着、観光事業者にはビジネスとしての採算が上がっていく、三方よしとなる。そして持続性、リピーター化、地方分散などの様々なテーマの中でも、このアプローチは有益な示唆がある。



(ブラパッソーン チーフ) 本WGには初参加だが、以前の講演者であるDASTAからのワンビバ氏や参加していたメンバーからも情報をいただき、今後の日タイの共通課題について意見交換をした。その中でウェルネスツーリズムや温泉観光は日本がすごく強みを持っていることだが、タイも実は



温泉を有するのでどのようにパイロットプロジェクトとしてできるか考えたい。共通のポイント、モデルとなる地域を決め、アクションプラン、予算管理、どのような機関が担当し、どのようなパートを誰が担当するのか、3～5年のベストプラクティスができたら考える。これはタイと日本だけでなく、ASEAN地域全体に役に立つベストプラクティスになるのではないかと。また、次のテーマとしては、例えばDMOを共通のトピックスとして続けながら、もっと細かい具体的なテーマを決めていけば、知見の交換がより有益なものとなり、ASEANにも提供できるのではないかと思う。

◇日本側からのコメント

(日本政府観光局 (JNTO) パンコク事務所 中杉所長) 第3回WGで訪問したタキアンティアで、本当に現場で地域住民の皆さんが誇りを持ち、地域のコンテンツを維持しながら、観光客を楽しませる仕組みが作られていると思った。DASTAのような組織が長年活動し、それをTATがプロモーションするところが制度、組織としても非常に良くできており、我々も学ぶことが多い。JNTOではタイの方々如何に日本を訪問していただくかを日々考えているが、タイの方々の日本の地方に行くモチベーションの調査では、「その土地ならではの」体験、食がトップ3に入っている。そこで、PATAのポール チーフからも「人」という話があったように、「その土地ならではの」を伝えられる人を育て、投資し、成長させることが非常に重要ではないかと思う。また、日本の若年層が海外に行かない傾向にあり、日本を訪れるタイの方々も3、40代の方が多く、20代の方はコロナ前と比較しやや戻っていない感触。持続可能な観光の観点からも「その土地ならではの」体験を、例えば修学旅行・教育旅行等で若い方が経験することは、将来的に双方の人流をより活性化させるのに重要なのではないかと考える。

◇タイ側からのコメント

(タイ王国 観光・スポーツ省観光局 (DOT) ウィラーバット氏)

地元のアイデンティティを生かして、観光商品に付加価値に加えることはDOTの政策にも組み込まれている。DOTは基準を設定し、優良事例をモデルとして開発を行う。実際にホームステイなどはその開発中の例である。加えて、健康やエコフレンドリーに配慮した観光商品についても開発されている。今後のWGでは現地訪問と並行して、具体的に詳細な議論を行う機会をもっと増やせたらと考える。

◇モデレーターによるまとめ

(タナーワット准教授) 皆さんの議論の中ではCBTやコミュニティの開発というワードがよく出てきたが、日タイでDMOの重要性を通じてコミュニティの開発に注力することは、日本側のコメントが非常に重要視されていると感じる。タイ側のサンティ副局長のコ

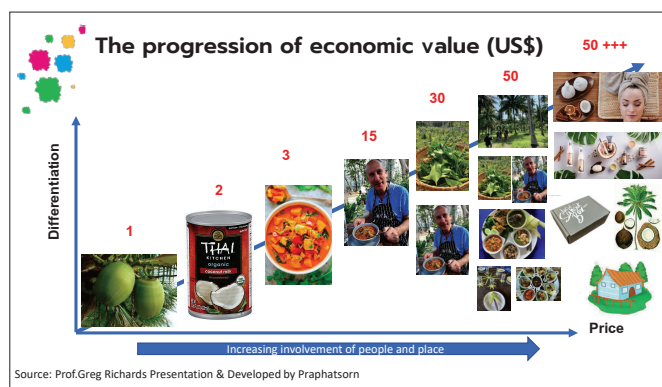
メントについて、実際にコミュニティに入るだけではなく、そのコミュニティに対するアワードや国際経験を与える機会が大変重要である。プラパッソーン チーフのコメントについて、ベストプラクティスを拡大するためには最初のモデルができないと開発・発展しにくい、モデルの開発は重要である。さらに実際に本物を見ることができる、現地調査の重要性も大きいと感じている。

●今後のWGで取り上げた方が良いテーマ

◇パネリストのコメント

(タナーワット准教授) 健康のための観光（ウェルネスツーリズム）といった観点から温泉観光がテーマとして非常に面白いのではないかと。日本には多くの温泉を有しており、実はタイでもパンガー県やラノーン県で温泉観光の開発をした例もあり、両国で情報交換しながら何か一緒に発展できるのではないかと考える。その他では買い物やエンターテインメントがまとまっているクルーズ観光ももっといろいろな議論に繋がられるのではないかと。温泉やクルーズ以外の他の提案についてもあればぜひお願いしたい。

(プラパッソーン チーフ) 商品に付加価値を付けるためにどのような例があったかについて情報を共有したい。DASTAは持続可能な商品をサポートしMOTSと協働している。まずは地域に対してCBTタイランドの基準について育成する。次の商品化では、クリエイティブツーリズムという戦略があり、地元の人材を使ってクリエイティブな商品をどのように作ってきたか、地元の文化や生活の価値を収入へ変えるプロセスの例を紹介する。ココナッツであれば1ドルの価値だけだが、ココナッツミルクでは2ドルに、食事では3ドル、クッキングクラスとなれば15ドルに増えるなど、高付加価値をつけることはできる。クッキングクラス+野菜を自身で収穫となれば2時間以上のコースとなり、30ドルの商品ができる可能性もある。ガストロノミーについてはもっとクリエイティブな要素、Farm to Table、畑からテーブルまでのプロセスをしっかりと経験に変えることによって付加価値が追加されることになる。クリエイティブツーリズムに関しては12年間の経験を生かしてガイドラインを作成したため、日本とASEAN諸国にも情報共有できると思う。スコータイ産のサンカロークという焼き物が非常に有名だが、その焼き物を体験できるというモデルもある。ナーン県のウェルネスツーリズムの取組は、様々な伝統的なスパのノウハウを持っており、タイ式マッサージや食事を一緒に食べるような総合的で伝統的なスパコースもある。またDASTAはツールを発信しており、



商品の付加価値の追加（プラパッソーン チーフの講演資料）

14ヶ所のモデル地域やクリエイティブのキット、脱炭素の観光のガイドラインも作成しているので、ぜひ興味のある方は見ていただきたい。

(沢登センター長) 温泉は素晴らしいテーマだと思う。日本人にとって温泉は宿泊の際の目的と大いになり得るが、海外の方にとってはまだまだランク外の状況であり、日本としてもやれることはあると考える。別府温泉の鉄輪地区は若者や海外の方にとって人気であり、昔の湯治文化を体験できるところが魅力となっている。箱根でも江戸時代の石畳をガイドと歩き、関所などの江戸時代の雰囲気を感じながら、最後に温泉で癒されるというところが人気である。温泉地の高付加価値化に関しては、温泉+α、温泉と食文化、歴史文化、伝統文化、アクティビティ、アートなどと、組合せが多いほど、旅行者の満足度が高まるというデータもあり、研究のヒントになるかもしれない。もう1点、観光の人材課題に取り組んでいきたい。担い手の人たちが生き生きと輝いていくことが非常に重要だと思う。観光人材の確保、育成、定着のため、観光の仕事をすることが生涯の憧れや目標となる世界を作ることが、持続性にとっては非常に重要だと考える。

(サンティ副局長) クルーズ観光はTATの中で細かい戦略はまだないが、マーケティングする準備はできている。クルーズといえばシンガポールが中心だが、マレーシアも港はできている。タイではまだハブがなく少し離れたところにクルーズ船が停泊し小船に乗り換えるなど、移動の時間がかかる状況である。クルーズは千人～三千人の観光客を持ち2泊、3泊するルートもある。観光客の質も高く、チャンスが非常に大きいと思うのでさらに推進したい。タイにもクロントゥーイ港やレムチャバン港でたまにクルーズが停泊することもあるが、貿易を中心とするレムチャバン港ではまだクルーズの観光は発展できていないと思う。また、南部の方は、サムイ島などではまだ観光用の港がないことが課題である。ハジャイもポテンシャルが高い地域であり、MOTSやシンガポールの関係者と南部の港の方へ現地調査したこともある。タイはまだ経験が少ない分野だが今後の観光産業にとって重要であると考えており、意見の交換・交流ができれば幸いである。



クルーズ観光（サンティ副局長の講演資料）

(河田課長) クルーズに関して、日本は海に囲まれていることもあり、クルーズの寄港に以前からかなり注力している。国土交通省の中に港湾局があり、港の整備とあわせてクルーズ船の誘致を行い、それをJNTOがサポートするという体制である。定番のクルーズツ

アー等と併せて我が国の知見を共有できたらと考えている。温泉に関しては、第2回WGの議論でソフトパワーが取り上げられたが、山形県には日本の伝統的な温泉街である銀山温泉があり、地域が伝統的な建物等、様々な文化も含めて伝えることで、タイの方々を含めた多くの海外の旅行者が来てくださっている。それ以外にも日本全国に様々な温泉、ウェルネスがある。日本の場合は、DMOのような全体の司令塔として地域全体に観光の恩恵を行き渡らせるというような取組がポイントである。兵庫県の城崎温泉も千年を超える歴史がある伝統的なところだが、温泉を開放し自由に街歩きを楽しんでもらう取組も行っている。

そのような取組が参考になるかと思っている。ポール チーフや沢登センター長の発言にもあったように人は観光においてポイントであり、コミュニティの魅力を伝える、支えるという点で人に着目して深掘りすると面白いのではないかと。

◇タイ側からのコメント

(タイ国政府コンベンション&エキシビションビューロー (TCEB) ワニダ シニアマネージャー) TCEBは、政府機関や民間等と提携しながらMICEの事業を推進する役割を果たし、タイをMICEのハブにさせるミッションを持つ。現在「10 MICE City」というキャンペーンがあり、全国の10カ所で推進している。MICEは高いクオリティを持っているツーリズムだと思う。アジアのMICEのハブを目指しながら推進しているタイではあるが、日本にも高い技術を活用した持続可能なMICEの運営モデルがいろいろあると思うので、MICEに関しても日タイで協力できたらと考える。1つ目は、マーケティングの活動を通じたビジネスマッチングのイベント、2つ目はB to Bネットワーキングなどを通じた情報共有の場の提供、3つ目は交流を通じた教育、人材育成、4つ目はソフトパワーというキーワードを使った文化的なMICEの商品の推進、といった協力を検討することで、MICEの持続可能な開発に繋がるのではないかと強く思う。

(カセサート大学・研究開発推進機関「タイ科学・研究・イノベーション」(TSRI) ナタボン准教授) タイと日本の観光産業については共通するテーマが多く、その中のひとつは経済発展に繋がる観光だと思う。タイは高齢化、少子化の課題にも日本と同様に直面しており、TSRIの研究では技術のツールに焦点を当てている。収入、経済についてだけでなく、その関係性、例えば都会の人と地域の人、タイ人と外国人といった繋がりを経済発展に繋げることができるのでは、と考えている。TSRIでは観光活動を支援できるようなツールを多く持っており、例えば通信会社(携帯会社)と連携して、まだ知られていない地方へ行く観光客がどのようなトレンドを持っているのか、どういう携帯の使い方があるのかを調査している。さらに携帯の使い方だけでなく、地元にあるレストランや施設などからも情報を得て調査している。現在、タイでは高速鉄道も建設されており、鉄道観光にさらに期待できると思う。鉄道観光については、日タイでアクセスやインフラに関するディスカッションもできるのではないと思う。その他、祭、フェスティバル、地元のお酒、ムエタイといったテーマで、北部・南部のユニークな文化を生かして様々な観光商品に変えられたらと考える。日本人観光客や有識者に意見をいただく機会をさらに増やせたら、タイの地域に貢献できる

のではないかと考える。

◇モデレーターによるまとめ

(タナーワット准教授) 皆さんのコメントから4つ、5つほどのテーマが取り上げられたが、すべては経済発展、高付加価値というテーマで共通している。温泉観光について、温泉は温泉だけと思われがちだが、温泉プラスアルファという考え方はとても面白いと思う。クルーズ観光とMICE観光についても、観光の価値はお金だけではなく、人との繋がりが重要であると考えている。

●質疑応答

Q (富田次長) DASTAのブラパッソーン チーフに質問したい。CBTについてケーススタディをされているとのことだが、タイのCBTでは、サポートするような企業が参加して成功した事例というのはあるのか。前回WGでタキアンティアを見せていただいた際、地元の皆さんが取組をしっかりとやられており、その中であまり民間企業という話が出てこなかった感触を持った。

A (ブラパッソーン チーフ) 企業との関連について、もちろん一緒にやっている。最初からDOT、TAT等の政府機関とも連携しているが、企業との提携に関しては「トラベルマート」というCBTのプラットフォームを使用し、地元と企業のマッチングをやっている。マッチングの機会の他に、デスティネーション・マネジメント・カンパニー(DMC)にもプロの専門家がおり、またローカルのツアーの旅行会社や国際的な旅行会社なども重要な役割を果たしているため、そのような企業に提案する機会も作っている。さらにホテルと提携したり、リゾートレストランの経営者に連絡したりする役割もある。観光客の動きについて、全体を想像しなければ商品を作れないため、そのプロセスは企業と民間と政府と一緒に動いている。観光は協力して成功しなければならないという考え方があり、企業からよく協力を得られている。

Q (ウィラーパット氏) 日本側とタイ側のパネリストに質問したい。ポテンシャルのあるコミュニティツーリズムは、どうやってもっと宣伝できるか、どのように外国の観光客を誘致できるか。

A (サンディ副局長) 国際マーケットまで持っていくのはなかなかハードルの高い課題である。地元コミュニティが自国内で強くないと海外まで持っていくのは難しい。TATには海外の事務所が29ヶ所あり、その事務所を使いながら、様々なソーシャルネットワークやメディアをタイまで連れてきてコミュニティのコンテンツを作成している。また、やはり現場の訪問が重要なので、外国人関係者を連れて実際に見てもらうというキャンペーンもTATが実施し、情報発信もしている。さらに、TATは全ての地域に事務所を持っており、どの地域に対してどういうコミュニティがいいのかという選択・検討をTATで既に行っている。コミュニティ自体が強くなれば、そのコミュニティのホームページや情報発信のプラットフォームから発信することで、TATのサポートがなくても海外の人々が興味を持ってくれるだろう。

A (沢登センター長) どこにアプローチするのが重要ではないかと考えている。北日本の秋田県は、日本の中では観光地として難しい地域だが、コミュニティを強く感じられる樺細工職人の体験や酒蔵の中でのディナーなど、地域の方々と深く繋がるといった体験

ができ、実はイギリス・ロンドンの質の高い観光を求めている富裕層の関心が高く、現在定期的に、ロンドンの富裕層が秋田を求めて訪れている。深く地域と繋がっていききたいと考える旅行者を顧客とする旅行会社にアプローチしていくことが、ひとつの方法としてあるのではないかと。また、もう一つは、日本に滞在する外国人は平均12日、2週間近く滞在するため、到着後に、どこに行こうかとショートトリップを考えることも多い。そのため、例えば東京であれば、シティホテルのコンシェルジュから日帰りや1泊程度でこういう旅がある、といったコミュニティツーリズムの価値を伝えていただき、そちらへ旅行できるように提案していくようなやり方があるかと考えている。

◇モデレーターのコメント

(タナーワット准教授) まず、コミュニティは自分から強くならないうと、海外まで発信するのはなかなか難しいという課題が取り上げられた。そして、アプローチする先、ニッチなポテンシャルの考え方も重要である。コミュニティは全ての観光客に向いているわけではないので、ニッチマーケットというキーワードも重要であると考えます。また、ワールドツーリズムマーケット等の国際的な機会に行くチャンスも重要である。

■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

これまでのワーキンググループでの議論の総括として、地域の観光を担う組織と地元住民が協力して、地域が持つアイデンティティや特産品を活用して付加価値をつけて魅力を創出し、誘客プロモーションなどを戦略的に推進していくことの重要性や、観光による利

益が地域に還元され、コミュニティの繁栄に資するよう観光を活用した持続可能な地域経営がなされることの重要性、また中長期的な人材育成、デジタルの活用、少子高齢化も踏まえ、様々な年代の登用による観光産業の競争力の向上や高付加価値化の実現を目指すことの重要性などについてご指摘をいただいた。

また、今後このWGで取り上げていくべきテーマでは、温泉観光やクルーズ観光といったそれぞれのテーマごとにどのような主体が、どのように観光資源を磨き上げていくべきか、プロモーションをどのように進めていくべきか、受け入れ環境整備はどう進めるべきか、など様々な論点をいただいた。

本日の議論を踏まえて今後、事務局でテーマ選定作業を進めてまいりたい。本日で議論いただいた課題は質の高い持続可能な観光の実現に向けて、日タイ両国のみならず、ASEANひいては世界に共通する課題であると認識しており、その実現に向けて取組を進めていく上での貢献に繋がればと考えている。

ワニダ・パンサアード タイ王国 観光・スポーツ省 副次官

本日お聞きしたテーマについての取組は、日タイの共通するテーマから始めたらいいのではないかと強く感じた。温泉は日本が経験豊かな国なので、タイも日本から学べたらいいと思う。

クルーズ観光も重要な課題であるが、その他の課題にも並行して取り組んでいかなければならない。自然や文化、コミュニティのアイデンティティ、IT技術も生かして、もっと地方にアクセスしやすくなる商品開発ができるのではないかと。本日は半日という短い時間だったが、日本側・タイ側双方の専門家からたくさんの地域の経験を聞くことができ、これからの日タイの観光産業に繋がる、効率的な持続可能な商品に発展できると思う。



会場の様子

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/2025/symposium250305.html>





第1回日タイ鉄道ワークショップ ～鉄道の安全に関する取組～

2025年1月17日

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）は、タイ王国運輸省鉄道局（DRT）と共催で、鉄道の安全に関する取組をテーマに、バンコクにて両国の関係者が参加し「第1回日タイ鉄道ワークショップ」を開催しました。

■ワークショップの背景と目的

バンコクでは、2023年7月イエローライン、2024年1月ピンクラインがそれぞれ開業するとともに、既開業路線の延伸や新線の事業も次々と計画され、都市鉄道網の充実が図られてきた。その一方で、鉄道事故・インシデントも発生しており、交通ネットワークを支える「鉄道の安全確保」の取組が重要となっている。



イエローライン

ピンクライン

このような背景を踏まえ、AIROはDRTとの間で協力の具体化を図り、日タイの鉄道行政機関及び鉄道事業者などの関係者を交え、広く知見を共有するワークショップを開催することとした。

第1回目となる今回のワークショップでは、①日タイ双方の鉄道行政の役割、組織、取組などを紹介するとともに、②鉄道安全に関する法律・制度・取組を中心にタイにおける安全な鉄道運行に資する情報提供を行い、③タイの現状と今後の見通しを紹介することで、タイでの鉄道事業への参画を検討している日系関係者への情報提供を行った。

■DRTの概要

2019年にタイ王国運輸省内に、鉄道行政の主体を明確化することを目的として、当時のアーコム運輸大臣（現：当研究所研究アドバイザー）の主導によりDRTが設置された。DRTは、バンコク首都圏の都市鉄道に関する新たなマスタープラン（M-MAP 2）や、鉄道事業法の法制化に向け、中心的役割を果たしている。

■ワークショップの概要

開催日時：2025年1月17日（金）13:30～17:30（現地時間）

場所：DRT会議室及びオンライン

1. JTTRI 会長挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長

- ・第1回日タイ鉄道ワークショップの開催に当たり、ご尽力いただいた多くの皆様、ワークショップにご参加いただいている皆様に心から御礼申し上げます。
- ・本ワークショップは、アーコム元財務大臣・元運輸大臣やチャヤタン運輸省次官と意見交換を行っていく中で、鉄道の安全の確保が日本とタイの鉄道行政当局及び鉄道事業者に共通する重要な課題であるという認識に至り、日本とタイの鉄道行政当局及び鉄道事業者などの実務レベルの関係者で、広く情報や知見を共有するために開催するもの。
- ・人や物を大量に、高速で、かつ定時に輸送することができる鉄道は、国民生活や経済・社会活動に不可欠なインフラであり、経済・社会の発展や国民生活の向上に多大な貢献を果たしてきたが、人口減少やカーボンニュートラル等の新たな社会課題の解決に向けても、取り組んでいく必要がある。
- ・日本における鉄道の課題は、鉄道の安全性向上に加え、①新幹線ネットワークの拡充、②都市間在来鉄道の高度化、③都市鉄道ネットワークの充実、④地方鉄道の持続性を確保するための再構築、⑤貨物鉄道輸送の強化、⑥自動運転化など鉄道分野におけるDXの加速化、⑦鉄道分野における脱炭素化の推進、⑧鉄道分野における人材の確保・育成など、重要な課題が山積している。これらの課題についても、タイ運輸省とワークショップを継続的に開催し、情報と知見の共有を図っていきたい。



2. 来賓基調講演

アーコム・トゥームピットヤーパイシット

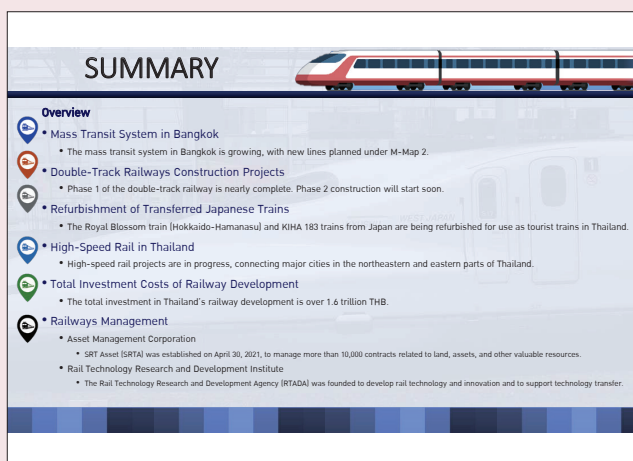
タイ王国 元財務大臣・元運輸大臣

- ・タイでは道路整備に集中してきた結果、交通事故率が上昇。そのため、都市内では都市鉄道の整備を推進して交通問題を解消すること、都市間ではタイ国鉄の複線化や高速鉄道の整備を進めるインフラ整備を進めて



いる。

- ・鉄道の安全性向上により、乗客・従業員・住民の信頼を得ることが重要。本ワークショップを通じて、日本との情報交換を行い、タイの鉄道の安全性を向上させたい。
- ・鉄道の安全性では、日本が世界でトップクラスであると同様。また、JICAの協力もあり、マスタープラン（M-MAP 1）に基づき、これまでに14路線が開通。続くマスタープラン（M-MAP 2）が開通すると33路線となり、バンコク首都圏の交通網がさらに充実。
- ・都市間鉄道では、タイ国鉄路線4,000kmのうち、これまでに545km（26%）の複線化が完了。輸送力増強や安全性向上に寄与。
- ・高速鉄道は2017年に着工し、バンコクとノンカイを結ぶプロジェクト、及び次のフェーズとして、3空港を接続するプロジェクトが進行中。
- ・鉄道安全に関する法整備は草案が完成しており、2025年中に制定・公布予定。
- ・今後このようなワークショップを複数回実施し、多くの関係者の知見を集め、研鑽を深めるとともに、研修会を開催し、日タイの鉄道の発展に寄与したい。



アーコム元大臣の講演資料

3. 開会挨拶

奥田 哲也 運輸総合研究所 専務理事・AIRO所長【共同議長】

- ・日タイの鉄道関係の実務者が集い、知見と情報の共有を行うことで、それぞれにとって学びとなるような検討・議論を行う場としたい。ピチエットDRT局長と私が共同議長となり、開催していく。
- ・引き続き皆様にご協力いただき、このワークショップが日タイの鉄道政策・鉄道事業の更なる発展に貢献できるものとしたい。



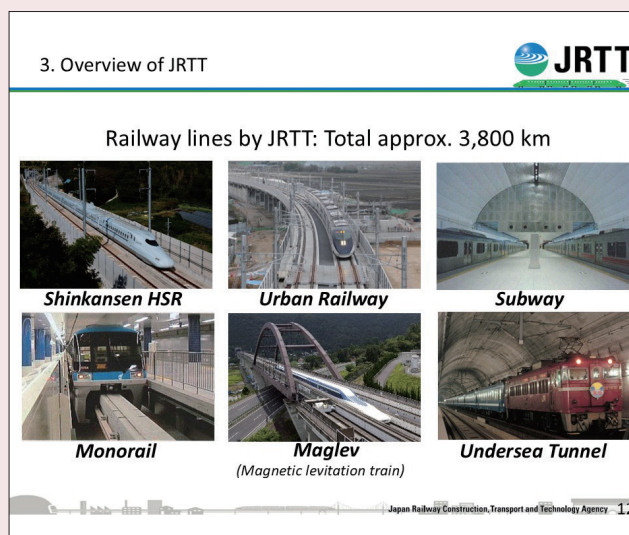
4. 基調講演

(1)「日本における鉄道の特徴と鉄道施設の安全措置」

藤田 耕三 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）理事長



- ・日本の鉄道は他国に比べシェアが高い。特に300kmを超える距離での利用で、交通機関として大きなシェアを占める。日本の鉄道は定時性・安全性に優れ、その役割を民間企業が担い、効率的かつ創意工夫による安全性向上を図っている。
- ・国土交通省鉄道局は鉄道行政を担う。安全確保、利用者保護を行うとともに、鉄道ネットワーク拡充を推進。
- ・安全性の確保には車両、軌道、運行を担う人や組織が重要な要素。新路線の安全基準適合や既存路線の安全維持を地道に確認し、情報提供を通じて企業の安全性向上を支援。
- ・鉄道会社は幹部のコミットメントを通じた安全管理を徹底。事故・インシデント発生時には原因と対策を鉄道業界全体で共有し、安全性の向上に努めている。
- ・鉄道運賃は、事業者の利益を確保する一方で、利用者にとって不当に高い運賃とならないようにすることを目的に設定・管理。
- ・近年では日本での鉄道利用が不慣れな外国人利用者や身体の不自由な方への配慮をするための法整備を推進。高速鉄道の整備も地方自治体と連携して新幹線ネットワークの整備を推進。
- ・一方で日本では高齢化社会が進むとともに、人口減少により地方では（民間企業による）鉄道の維持が難しい路線が増えており、維持方法の議論が各地で進行中。
- ・日本の鉄道安全基準は性能規定化されており、各鉄道事業者の創意工夫や技術発展を妨げない法体系に。
- ・JRTTは日本唯一の鉄道建設組織であり、新幹線の高い安全性・信頼性を支える施工管理・検査を実施。例えば、新幹線の営業運転開始までに約2年をかけて安全確認を実施。



藤田理事長の講演資料

(2)「日本の鉄道の安全関連法制について」

足立 基成 国土交通省鉄道局 審議官

- ・20年前の2005年に、100名以上が亡くなる福知山線脱線事故が発生。この事故を踏まえ、鉄道安全法制の見直しに従事。
 - ・同事故の原因として、列車の遅れを回復させるために速度超過が発生したことが挙げられる。事故発生前に列車はすでに遅延していた。運転士はその遅延による懲罰を恐れ、その言い訳を考えていたことで列車運転操作がおろそかとなったことに加え、JR西日本による運行計画にも余裕が無い状態であったことが挙げられた。
 - ・この事故ののち、ハード面の対策である曲線制限向けATSの整備に加え、法制度の改正を実施し、安全性の確保が第一であることを明確にした。改正の概要は以下の通り。
- ①安全確保体制の確立や安全統括管理者の設置を義務付け、安全管理体制が確保されない場合には、安全統括管理者の解任を命ずることができる仕組みを導入。
 - ②各鉄道事業者者に配置される安全統括管理者の役割を明確化し、各マネージャーに意思伝達が可能となる仕組みを構築。安全最優先で事業を進めることとした。
 - ③安全マネジメントシステムの確立を義務付け。鉄道事業者の経営トップから現場第一線の係員にまで安全の考え方を浸透させる仕組みを構築し、国土交通省は鉄道会社に対して安全マネジメントの実施状況のヒアリングを実施。



足立審議官の講演資料

(3)「タイの鉄道行政について」

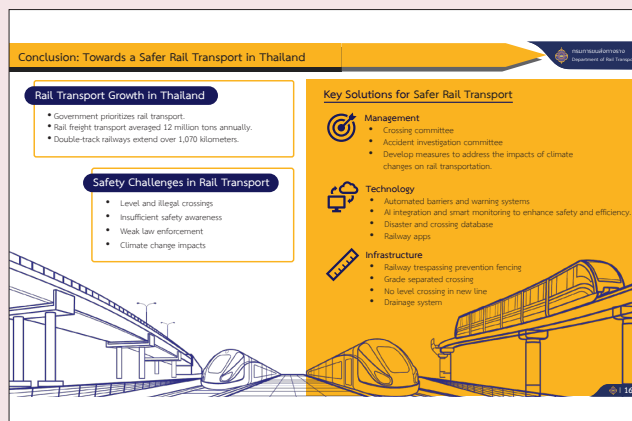
アティブー・チットラスクロー DRT次長

- ・タイにおける鉄道組織として、法律を整備する政府機関であるタイ運輸省DRT、研究開発、人材育成、国家戦略の策定を担当するRTRDA (Rail Technology Research and



Development Agency)、都市間鉄道の運営や保守を担当するタイ国鉄 (SRT)、バンコク都市鉄道の建設管理、コンセッション監視、インフラ所有権の管理を担当するMass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA)、Bangkok Mass Transit System Public Company Limited (BTS) がある。

- ・鉄道ネットワークでは、ラオスに接続する高速鉄道が建設中。
- ・鉄道の安全管理に関しては2024~2025年の間に800件以上の事故が発生し、88名が死亡。人との衝突300件、自動車との衝突282件が突出。
- ・踏切関連事故は全体の半分以上を占める。このうちの7割近くが勝手踏切で発生。
- ・運輸省が地方委員会を設立し、勝手踏切削減に取り組んだ結果、100箇所を削減。これに加えて、複線化事業と合わせて立体交差化を推進し、40箇所の勝手踏切を削減。さらに、IT技術を活用して踏切の情報を共有するアプリを導入し、踏切近辺での注意喚起を行い、安全意識の向上に努めている。
- ・勝手踏切における事故の最近の事例として、貨物列車とバスが衝突した事故があげられる。バス運転手が高音で音楽を聴きながら運転していたために列車の接近に気づかず、勝手踏切を横断したことで19名が死亡。
- ・踏切における事故対策としてAIカメラを活用した試行を3箇所の踏切で実施。AIカメラが踏切警報を起動し、10分以上異常が続いた場合に警報を出力する仕組みを導入している。この対策後、事故は発生していない。
- ・発生した鉄道事故の情報は適切な管理を行い、事故内容やレベルを仕分けた上で年報を作成。
- ・異常気象による洪水や災害も増加。水が軌道に流れ込み線路が流され、列車が脱線するケースも発生。気象データや洪水監視システムを活用することで、安全対策を推進。
- ・タイ政府は鉄道輸送の成長を目指し、安全投資を含む多様な投資を実施。しかし法律の執行力が弱いこと、気候変動への対応の必要性から、さらなる法制度の整備が求められる。
- ・勝手踏切をなくす取組を今後も継続していく。日本からの支援もお願いしたい。



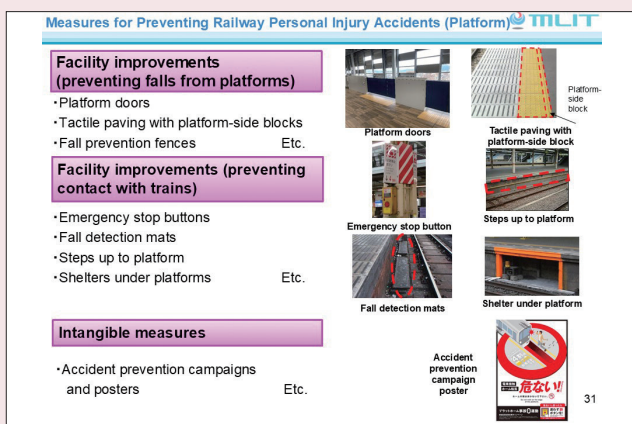
アティブー次長の講演資料

5. ケーススタディ

(1)「日本の鉄道事故発生時における対応について」

竹島 晃 国土交通省鉄道局 安全監理官

- ・日本における鉄道事故の主な種類としては、ホーム上で列車と旅客が接触する鉄道人身傷害事故や踏切障害事故が多くを占める。
- ・鉄道人身事故や30分以上の列車遅延が発生した場合、事業者は国土交通省への報告が必要であり、事故の概要や再発防止を記載。
- ・運輸安全委員会は、事実関係の調査・事故の検証を行い、結果を調査報告書にまとめ、国土交通省に提出。国土交通省は各鉄道事業者に対してこれを周知。
- ・列車の衝突脱線について、重要と認めた事故は運輸安全委員会の調査対象となる。
- ・2023年は400件近くの鉄道事故が発生し、200名近くが死亡。人身傷害事故で多いものがホームからの転落やホーム上での列車との接触である。利用者数の多い駅についてはホームドアや視覚障害者向けの点字ブロックの整備、そして異常を認めた時に列車を停止させる緊急通報装置や転落検知マット、退避スペース整備を推進。



竹島安全監理官の講演資料

- ・踏切事故は256件（死亡者70人）が発生。自動車側の死亡者が殆どである。踏切は、1960年には約7万が所在しており、当時は5,500件の踏切事故が発生。この対策として連続立体交差化や警報機・遮断機の整備を推進。現在は遮断機がある踏切は全体の9割を占めている。
- ・連続立体交差化は、整備に時間が掛かることや用地の確保が必要で、単独での道路高架化や、踏切道の歩道整備で改良するケースもある。
- ・障害物検知装置の整備も進めており、自転車や歩行者も検知できるような3Dレーザー方式を導入。非常停止ボタンも多くの踏切で設置が進む。
- ・鉄道事業者における取組状況をHP等で公表し、利用者からの関心を高めることにより安全性を確保。

- ・鉄道局としては、鉄道事故の調査、保安監査の実施、事業改善命令を行い、再発事故防止についても鉄道事業者に周知すること、国は安全性向上のために活用してもらうよう情報を共有する取組を実施。

(2)「JTT社の安全運行の取組について」

谷野 充 Japan Transportation Technology (JTT 社) 社長
三苫 好久 JTT 社 Deputy Project Director

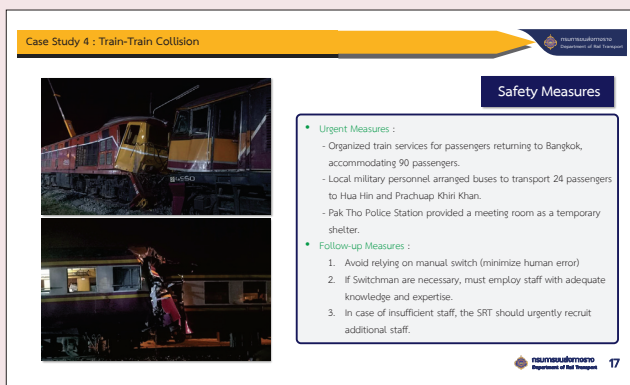
- ・JTT社は、2013年より Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (BEM) よりパープルラインのメンテナンス契約を請け負っている。日本にとって海外での鉄道メンテナンスは初めてのケースであり、事業にあたっては入念な準備を実施。
- ・安全・定時運行に向けた質の高いメンテナンスを行うため、車両・電力・保線等がスコープ。Preventive/Corrective Maintenance（予防保全と改良保全）に対応している。
- ・メンテナンスをチェックリストに基づき実施することで、安全で快適な鉄道サービスが提供可能。DRTが公表しているデータでは、バンコクの都市鉄道の中でパープルラインは最も輸送障害が少ない路線。2023年の輸送障害は0件であり、2024年を過ぎ今日に至るまで輸送障害0件は継続中。
- ・Safety Lecture（安全講習）としては心構えや規程遵守を浸透させるとともに、理解力の確認も実施。
- ・Safety Committee（安全委員会）を定期的に実施し、結果を報告し、安全が確保されている／いないことをチェック。
- ・Safety Quality Audit（安全品質検査）は安全パトロールにより各作業の安全が確保されていることをチェックする仕組みであり、技術系統間での横断的なクロスチェックも行っている。保護具の定期点検も実施。
- ・異常時を想定し脱線復旧訓練をデポ内で実施。車両のジャッキアップ、異常時を想定した復旧機材の準備、電源喪失時の列車の旅客救済等といった訓練が含まれる。
- ・5S活動、指差喚呼、KYT（危険予知訓練）活動、事故カレンダーといった、改善活動も充実・徹底。
- ・JR東日本からは安全に関するサポートも行い、安全衛生に関する取組（安全パトロール、事故事例）をオンラインで意見交換、JR東日本で発生しJTT社でも起こりうる事象（指挟み、工具忘れ等）を抽出し社内に展開。
- ・JR東日本からは車輪交換に関する技術指導を受けたり、JR東日本のOJTトレーナーから安全確保に関するアドバイスを受けたりして、日々のメンテナンス業務に活用。
- ・安全の企業文化醸成や安全意識の浸透、そしてステークホルダーの理解を深めるための活動を実施中。



(3)「タイにおける鉄道事故発生時の対応について」

タヤコーン・チャンドラングス DRT 安全メンテナンス基準課長

- ・鉄道事故が発生した場合には人的な被害だけでなく、経済的な損失も発生させる恐れ。
- ・チョンブリー・レムチャバン間の洪水のリスクが高まっており、洪水発生を把握するためのGPSやGISといった技術の活用を推進。
- ・洪水が発生する恐れがある場合、警報や警告を出して被害を緩和すること、調整池やダムなどの整備により、災害をコントロールすることを進めている。
- ・実際に発生した事故としては、トンネルに土砂が流入して線路が水没してしまったという事故があり、軌道構造物に鉄筋を入れたり、排水路を設けたりといった対策を講じている。
- ・踏切事故も多く発生しており、勝手踏切における事故も絶えない。紹介した事例では、ピックアップトラック（運転手1名、乗客6名）と列車が衝突し、5名の死傷者と2名の負傷者が発生。機関車の運転士は警報を鳴らしたものの、トラックは踏切道進入をやめなかった。事情聴取によると、5m手前の一旦停止義務を怠っており、これはトラックの運転手の過失によるものだった。
- ・運輸省としては勝手踏切をなくすこと、踏切には監視員を配置するよう自治体に指示している。
- ・列車衝突事故も発生しており、例えば工事中に分岐器を手動で取り扱った際に列車の正面衝突が発生。これは取り扱いの経験不足による人間的なミスが原因であり、経験豊富なベテランを配置するよう対策を講じた。



タヤコーン課長の講演資料

(4)「タイ国鉄の安全運行について」

キットサナ・ジュエトン SRT 交通部部长

- ・2023年9月に発生した特急列車脱線の原因は線路冠水。事故発生後に鉄道関係者が現場に入り、事故発生状況を確認。脱線状態からの復旧を迅速に実施。



キットサナ部長の講演資料

- ・車掌→駅長→線区指令→中央指令→SRT安全センター→運輸省と、情報を迅速にエスカレーションする連絡体制を構築。ツールとしてはSRT directorというLINEグループをつくり、活用。
- ・事故報告は24時間以内に実施。所定フォーマットにより概況をまとめる仕組みを活用。
- ・乗客に事故の情報を共有するために、TTS（Train Tracking System）からの列車の情報を基にアプリやWebを利用して事故を周知。事故や輸送障害の情報を、SMSを利用して乗客に通知が可能。

6. 質疑応答

(タイ側質問) 踏切遮断機の自動化により統計的にどう踏切事故が減少したのか？タイ国内の多くは遮断機が手動操作であり、日本ではどうなっているかを教えてほしい。

(日本側回答) 踏切保安装置には、自動的に障害物を検知する踏切障害検知装置が導入されている踏切と、人が障害物を認めて非常停止ボタンを手動で操作をするタイプがあり、全国32,000か所のうち23,000か所にいずれかが導入されている。導入と事故件数との直接的な因果関係は無いが、導入と相まって減少していると言える。

(タイ側質問) タイの鉄道用地はオープンになっており用地柵すら存在しない。例えば牛など放牧された家畜が線路内に入ってくることもあるが、どのように対策を行っているのか？

(日本側回答) 基本的に都市部では鉄道用地との境目に用地柵を設けている。山間部を走る鉄道の線路であれば、シカなどの動線になりうる箇所に侵入防止柵を設置したり、シカが嫌がる音が発生させたりする等の対策を取っている。

(タイ側質問) DRTでは事故の発生件数として1.2~2.4件をKPIとして定めているが、日本では走行距離当たりの事故発生件数をどのように決めているのか？また、タイであれば死亡発生事故が重大事故と定義されているが、日本における重大事故の定義を教えてください。

(日本側回答) 日本では列車走行100万キロ当たりの事故件数を定義しており、これが0.53件となっている。また、事故

の種別や国土交通省への報告対象事故は、鉄道事故等報告規則に規定。

(タイ側質問) 日本における事故情報の統計は、例えば新幹線や一般鉄道など、鉄道種別毎に情報をとっているのか？また事故調査の対象としては、陸運として自動車と同様のプロセスとなるのか？また報告すべき事故のグレードとして例えばインシデントとアクシデント等のどのような事故が調査報告対象なのか？日本では運輸安全委員会による事故調査は、陸海空の全てを対象とするのか？また安全管理として日本では新幹線と在来線にそれぞれ違いはあるのか？

(日本側回答) 事故の報告や調査は鉄道に関する全てが対象であり、新幹線・在来線等によらない。結果は、新幹線や在来線といった区分けで整理される。運輸安全委員会は航空・鉄道・船舶の事故を対象としており、自動車の重大事故調査とは別の組織・ルールで行われる。運輸安全委員会は主に脱線・衝突事故や乗客死亡事故を対象としている。安全管理の体制について、新幹線・在来線の区別は行っていない。

(日本側コメント) 近年異常気象が進む中で短時間に大量の降雨があるケースが増えており、毎年のように橋梁が流されたり、土砂がトンネルに流入するような事象が起きている。こちらについてタイ側の取組などを勉強させていただきたい。近年は発災後に線路の復旧に年数や費用がかかることから廃線にしてしまうケースもある。残すべき幹線や鉄道を必要とする地域もあり、今後は国や自治体の支援の在り方や、どう制度を整備していくかを検討したい。

(日本側質問) DRTを設置してから4年が経過したが、今後DRTを発展・進化させるビジョンを教えてください。また日本の鉄道行政は本省以外に、9つの地方運輸局により現場に即した出先機関で構成しているが、地方の出先機関を発足させるのかを教えてください。

(タイ側回答) DRTでは、現在でも日本の鉄道法体系をモデルとして法整備を進めているが、特に安全に関する考え方は是非活用したい。また新しい機関も今後整備したいと考える。

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/2025/workshop250117.html>



7. 閉会挨拶

ピチェット・クナダムラックス DRT 次長【共同議長】

- ・タイ鉄道行政におけるアーコム元運輸大臣の功績は大きく、本日、アーコム元大臣をお迎えして会議を開催できたことは大変喜ばしい。
- ・本日の議論は、タイの鉄道が今後どのように世界基準へと到達できるかを模索する重要な場であり、日本の鉄道関連機関、特に国土交通省やJRTTに対し、これまでの協力とご支援に深く感謝。
- ・今後も会議では鉄道安全に関する日本の考え方やアイデアについて知見を共有し、地震や洪水、台風といった自然災害に伴う課題についても議論が交わされ、こうした日本の経験や知見を学ぶことで、タイの鉄道が持続的かつ安全に運営され、ひいてはタイ国民の生活をより豊かにする基盤が構築されることを期待。
- ・今回の議論は、タイの鉄道の安全性が高まり、更なる発展を遂げるための新たな一歩である。日本の協力は欠かせないものであり、その支援はすでにタイに広がりつつある。この取組が実を結ぶまでには時間を要するが、確実に成果を上げ、やがて実を結ぶものと確信している。
- ・本日を新たなスタートとして、両国の鉄道に関する連携と交流が更に深まることを願う。



奥田 哲也 運輸総合研究所 専務理事・AIRO 所長【共同議長】

- ・日本とタイが協力し、事故原因の分析、対策計画の実行、対策効果の検証といった体系的な安全対策について意見を共有できた。
- ・最新技術を活用したモニタリングやアプリケーションといったDX活用事例を通じて、DXが鉄道の安全性向上に寄与していることを確認。
- ・鉄道の安全性向上は一朝一夕に実現するものではなく、地道な取組が必要と改めて認識。
- ・今後も鉄道の安全性向上に向け、関係者の更なる尽力を期待している。
- ・本ワークショップは、AIROとDRTの共催で開催したもの。日本とタイが鉄道政策や取組について学び合う場として、継続的に実施していく予定。



質疑応答の様子



集合写真

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所 物流シンポジウム フィリピン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1)



2025. 2. 19 (水) 9:30～13:00 (現地時間8:30～12:00)

フィリピン・マニラ Dusit Thani Hotel 及び オンライン配信 (Zoomウェビナー) ※日英同時通訳

主催：フィリピン運輸省、運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所 (AIRO)

後援：在フィリピン日本国大使館、フィリピン日本商工会議所

1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 来賓挨拶



Jaime J. Bautista
フィリピン共和国
運輸大臣



遠藤 和也
フィリピン駐節日本国
特命全権大使

3. 基調講演



Elmer Francisco U. Sarmiento
フィリピン共和国運輸省 海事担当次官



寺田 吉道
国土交通省 国土交通審議官 (国際担当)

4. 研究報告



富田 晃弘
運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所
次長・主任研究員



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

5. パネルディスカッション及び質疑応答



モデレーター
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



Mary Jean Pacheco
フィリピン共和国貿易産業省
サプライチェーン・物流担当次官



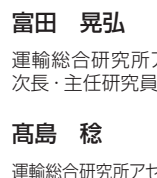
中山 重義
NX Logistics
Philippines Inc. 社長 兼
Nippon Express
Philippines Corp.
営業開発部長



Marc Anthony
D. Dizon
フィリピンコールドチェーン協会
テクニカルコンサルタント 兼
Fast Cold Chain Solutions, Inc.
オペレーション担当 副社長補佐



Alan Kiel Irlanda
K Line Logistics
Philippines, Inc.
副社長



富田 晃弘
運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所
次長・主任研究員
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

6. 閉会挨拶



Timothy John R. Batan
フィリピン共和国運輸省 計画担当次官

開催趣旨

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、2022年6月及び2023年6月の2回にわたり、タイを事例とし、いわゆる「陸ASEAN」の物流改善に向けた課題と解決策の提案を行うシンポジウムを開催しました。その後、AIROでは、「海ASEAN」の物流改善に向けた研究調査を行い、本シンポジウムでは、島嶼国であるフィリピンの物流改善に向けた課題と解決策を議論しました。輸送モード間の結節性の向上、ICTの活用、物流関係者間の協力の充実・強化等の観点及び首都圏港湾の一体的機能強化の観点から、課題解決に向けた研究成果の発表を行うとともに、有識者との議論を通じ、フィリピンにおける効率的な物流の構築等に向けた改善策、さらには周辺諸国及び日本との間の物流ネットワーク強化の戦略を探り、今後引き続きフィリピン政府との間で、物流改善に向けた検討を共同で進め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

フィリピンは、日本にとって東南アジア・中東・欧州を結ぶ海上輸送の要衝であり、貿易や投資等の経済面、観光などの人的交流の面で大変密接な関係にあります。現在、日本の支援による大規模かつ重要な鉄道プロジェクトが進められており、両国は「自由で開かれたインド太平洋」の実現を目指す極めて重要な「戦略的パートナー」でもあります。



一方、COVID-19のパンデミックやロシアのウクライナ侵攻、イスラエル・パレスチナ紛争の激化、紅海でのフシ派による船舶攻撃、パナマ運河の通航制限などが世界の経済・社会やサプライチェーンに深刻な影響を与えています。また、日本とフィリピンの間に位置する台湾海峡の平和と安定は国際社会にとって極めて重要であり、東シナ海・南シナ海での主権侵害、挑発的な軍事行動、威圧的な活動が継続・強化されていることに、両国は深刻な懸念を共有しています。

こうしたグローバルな視点の中、効率的かつ強靱で安定的な物流の実現は、両国の経済・社会発展と経済安全保障の観点から喫緊の課題です。また、物流においても「脱炭素」や「持続可能性」といった世界共通の課題に対応していく必要があります。

本日のシンポジウムでは、フィリピンと日本の物流課題や政府の取組を紹介し、AIROがフィリピンの物流事情、国際物流の主要なインフラである港湾機能強化について課題や事例を発表するとともに、タイ運輸省との共同研究、コールドチェーンの普及啓発の取組の中からフィリピンにとって有益な改善策も提示します。

その後のパネルディスカッションでは、政策当局者や物流企業を交え、フィリピンの物流改善策について議論を深めていただきます。本シンポジウムが、フィリピンと日本、さらにはASEANと日本にとって強靱で安定的な物流構築の一助となることを願っております。今後も両国で知見と情報を共有し、議論を深化させる枠組みを設けていきたいと考えております。

最後に、運輸総合研究所はパンデミック直前の2020年2月にフィリピン運輸省と共催で、当時のツガデ運輸大臣やバターン次官のご出席を得て、「フィリピンにおける鉄道整備と沿線開発」に関する国際セミナーを開催しました。昨日ツガデ元運輸大臣とお会いしましたが、大変お元気でそのご著書をお読みいただき、皆様にお渡ししたいとお話があり、ご厚意に甘えて皆様のお席にお届けしております。今回はその時以来のシンポジウムであり、運輸総合研究所はフィリピンの皆様との地に足のついた、継続的かつ重層的な連携と協働を通じて、フィリピンと日本の運輸・観光分野の発展を目指し、両国の絆がより一層深まるよう努めてまいります。

シンポジウムの概要

■来賓挨拶

Jaime J. Bautista フィリピン共和国運輸大臣

この物流シンポジウムの開催にご尽力いただいた主催者の皆様、そしてご参加された皆様に心よりお祝い申し上げます。シンポジウムの目的は、東南アジア地域における物流の改善であり、経験を共有し、視点を変えることで、より効果的に多様な課題に対処できると考えています。フィリピン運輸省は、皆様の研究に基づく議論から生み出される戦略を活用し、輸送システムの効率向上に向けた取組を進めることを楽しみにしています。私達は、最新技術の飛躍的な進歩が近隣諸国とのシナジーを高める重要な要素となると信じています。改めまして、物流シンポジウムの成功をお祝い申し上げます。



遠藤 和也 フィリピン駐節日本国特命全権大使

日本とフィリピンは、信頼と友情、共通の価値観を基に近年、「黄金時代」と呼ばれるほど強い関係を築いてきた。貿易・投資、インフラ、セキュリティ、人と人との交流、文化など、さまざまな分野で関係が拡大している。先月、岩屋外務大臣の訪問を受け、両国政府は今後の協力強化を確認した。フィリピンから日本への観光客数が昨年80万人を超え、日本はフィリピン人観光客にとって人気の目的地となっている。今後、日フィリピン関係は更なる高みを目指すことができると確信している。



その中で、「物流の改善」というテーマは、両国の持続的な経済成長に直結する非常に重要な課題である。日本は、これまでフィリピンの物流改善を支援してきた立場として、この問題を議論するのに適した国である。バタンガス港開発や物流インフラ整備など、フィリピンへのODAを通じて数多くの支援を行い、さらに、メトロ・マニラ地下鉄や北南通勤鉄道、ダバオ市バイパス建設など、重要な交通インフラの支援も続けている。

フィリピンの物流改善には、いくつかの既存の課題を解決する必要がある。フィリピンは島国で海上輸送に依存しており、その地理的要因により高い物流コストを引き起こしている。さらに、COVID-19パンデミックは輸送コストを引き上げ、物流環境を悪

化させた。都市の道路網の渋滞や混雑した港が遅延や非効率を引き起こし、貨物移動に支障をきたしている。これらの課題に取り組むことは、フィリピンの海上輸送システムが経済の成長する需要を支えるために不可欠である。

マルコス政権は、港湾施設の改善と近代化を進め、フィリピンを物流のハブに変えるための政策を実施している。また、供給制約を緩和し、物流部門の効率向上を目指して取り組んでいる。これらの努力により、物流状況は改善しつつあるが、港湾インフラの開発には時間がかかるため、短期的な対策も検討する必要がある。

本日のシンポジウムを通じて、参加者の皆様が専門的な知見を持ち寄り、問題の解決に向けた取組を進めることを期待している。民間セクターの積極的な参加により、両国の協力が更に深まり、物流分野での協力が強化されることを確信している。

日本大使館としても、今後もフィリピン運輸省や運輸総合研究所と連携し、フィリピンの物流改善に貢献していく。来年は日・フィリピン外交関係正常化70周年にあたる。共通の繁栄と深まる絆のために、引き続き協力していきたい。

■基調講演

Elmer Francisco U. Sarmiento フィリピン共和国運輸省 海事担当次官

フィリピンの物流状況を分析すると、依然として高い物流コストが問題となっている。フィリピン貿易産業省によれば、物流コストは商品価格の最大25%を占めており、近隣のインドネシアやベトナム、タイと比べても高い水準である。フィリピンが群島国家であるため、輸送の困難さがコスト上昇の要因となっている。

シンポジウムに先立ち、物流業界関係者との協議を行った結果、物流コスト高騰の主な要因として以下の点が挙げられた。

①高額で不透明な料金

特に製造業やフィリピン経済特区（PEZA）関連の輸入業者が直面しているのが運送料である。この手数料は過剰かつ不透明であり、不当な負担を強いている。

②競争の欠如と市場独占

フィリピン航路を運行する国際海運会社は競争が限られ、一部の航路では事実上の独占が発生している。そのため、企業は高額な料金を設定しても顧客を失うリスクが低いと言える。

③透明性の欠如

運送料の計算方法が不明瞭で、輸送業者や輸入業者の間で混乱が生じている。例えば、中国からの輸入では物流事業者追加負担が強いられる「Negative Freight」が発生するケースが見られる。

④規制の欠如

フィリピンの港湾・海運業に関する規制が不十分であり、料金の透明性向上や合理的な料金設定のために規制強化が求められている。また、世界的な物流コストや燃料費の上昇も影響しているものの、フィリピンの船会社が過剰にコストを転嫁しているとの批判もある。

さらに、中東の情勢悪化による海賊行為や船舶攻撃の影響で航路変更が相次ぎ、シンガポールをはじめとするハブ港の混雑がフィリピンの港湾にも影響を与えている。これらの要因が特に中小企業の

負担となり、市場競争力や利益率の低下を招いている。

こうした課題を受け、フィリピン議会では運送料やコンテナに係る料金に関する法案を審議中である。また、税関当局も新たなMemorandum Order（通達）を検討しており、私たちはこれを支持している。

国際物流の要となる港湾の整備も重要である。政府は「Build Better More」プログラムのもと、約200の港湾開発プロジェクトを推進しており、地方経済の成長を促しながら交通・物流インフラを強化することを目指している。加えて、運輸省は世界銀行と協力し、フィリピンの港湾マスタープランを策定中であり、新たな物流機関「Office for Multimodal Transport and Logistics（OMTL）」の設立も提案している。

最後に、コールドチェーンの強化も不可欠である。食品や医薬品など温度管理が必要な商品の品質維持には、より高度な物流インフラの整備が求められる。

本日の議論が、フィリピンのみならずASEAN諸国の物流改革にも貢献することを願っている。

寺田 吉道 国土交通省 国土交通審議官（国際担当）

本日はフィリピンの物流を巡る背景、国際海上輸送の効率化、コールドチェーンを通じた国内物流との接続、安定したサプライチェーンの確保についてお話しする。

①フィリピンの物流を巡る背景

世界銀行の物流パフォーマンス指標によると、フィリピンの物流パフォーマンスは2007年から着実に向上しており、特にマニラ港の混雑が改善されている。これは、フィリピン側の関係者の努力により、重要な進展が見られた結果である。しかし、クレーンやコンテナヤードの稼働状況、対岸待機の問題、通関手続きのデジタル化の遅れなど、依然として課題も残っている。また、フィリピンにおけるコールドチェーン物流の普及には、品質基準や技術者の不足、消費者の意識改革が必要である。さらに、フィリピン周辺の国際海上輸送については、地政学的リスクにも注意が求められる。

②国際海上輸送の効率化

日本とフィリピンの港の比較において、フィリピンでは貨物がマニラ港に集中している一方、日本では東京港、横浜港、神戸港などの複数の港で貨物を処理しているため、混雑状況に違いが生じている。これにより、両国の物流の効率化において異なるアプローチが見られる。

日本では、コンテナターミナルのゲート前渋滞解消やゲート手続きの迅速化を進めている。国土交通省は、「CONPAS」という予約制の導入によって、ゲート通過の処理時間を大幅に短縮した。特に、横浜港では待機時間が20分以上短縮され、神戸港ではゲート通過の時間が3分の1以下になった。

加えて、コンテナターミナルの効率化に向け、予約システムの導入や、AIを活用したコンテナの目視確認、書類のデジタル化が進められている。これにより、港のコンテナターミナルは高度化され、労働環境の改善や生産性の向上が期待される。さらに、バラバラに行われていた情報のやり取りを一元化する「サイバーポート」の運



営が進められ、サイバーリスクへの警戒も強化されている。2023年7月には、名古屋港でのサイバー攻撃によるシステム障害を受け、緊急時の対応マニュアルが整備された。

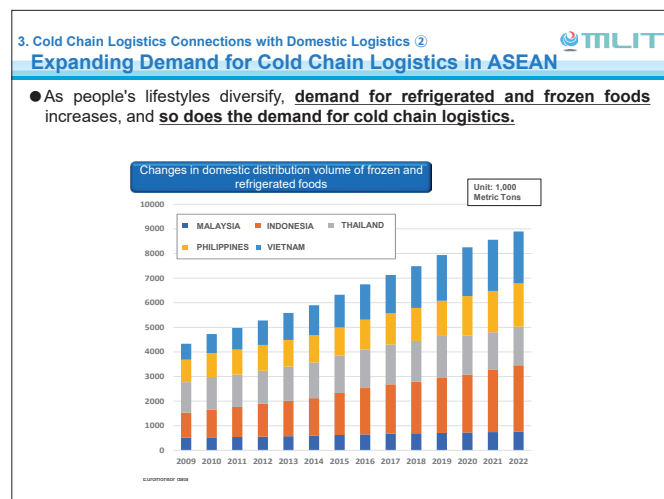
③コールドチェーンを通じた国内物流との接続

ASEAN諸国では中間層の拡大に伴い、物流の高付加価値化が進んでいる。特にコールドチェーン物流の需要が高まり、冷蔵・冷凍食品の市場が拡大している。しかし、知識不足や電力供給の不安定さ、道路インフラの未整備などの課題が普及を妨げており、その結果、食品の品質が低下し、廃棄が増加する問題が生じている。

適切なコールドチェーン物流が確立されれば、食品廃棄の削減や農業関係者の収益向上につながり、産業全体の発展を促す。特に農産物の流通改善により、農業の付加価値が向上し、関連産業の近代化も進むと期待される。

日本はASEAN諸国に対し、技術移転や人材育成を支援し、国際標準の策定にも貢献している。フィリピンで行われた実証事業では、コールドチェーン物流により野菜の腐敗率が約30%低下することが確認された。コールドチェーン物流は売上増加やブランド化にも寄与する。

さらに、新型コロナウイルスの影響でeコマース市場が拡大し、小口の保冷配送サービスの需要が増加した。日本は2017年からASEAN諸国の市場発展と品質の向上を目的に、国際標準化機構(ISO)への提案を行い、BtoC分野では国家規格の策定が進んでいる。今後はBtoB分野の標準化にも取り組み、更なる普及を目指している。



寺田国土交通審議官の講演資料

④安定したサプライチェーンの確保

シーレーンの安全確保と強靱化は、世界の平和と安全に不可欠であり、航行の自由を守るために重要である。また、リスクの多様化に対応し、生産・輸送を維持するためには、持続性を考慮したサプライチェーンの強靱化が必要である。

平時の備えとしては、サプライチェーン強靱化の国際的共通意識の醸成、地政学的リスクへの対応、代替ルートの確保、港湾の効率的利用が挙げられる。非常時にはシーレーンの安全確保に加え、最低限の輸送リソースの確保や港湾・船舶のインフラ共有も求められる。そのため、関係機関間での情報共有・協調が重要である。

また、日本の海上保安庁はシーレーンの安全確保や沿岸国の支援を行い、近年では海洋法執行の要請が増加している。

■研究報告

富田 晃弘 運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所 次長・主任研究員
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

当研究所では、昨年からフィリピンとインドネシアに焦点を当て、ASEAN島嶼国地域の物流改善に関する研究を行ってきた。本日の発表では、フィリピンの効率的な物流構築と海ASEAN地域における物流改善に向けた取組について報告する。

フィリピンの経済は、1980年代以降の政情不安や治安悪化にも関わらず、2016年のドゥテルテ政権以降、安定的に実質GDP成長率6%以上を維持している。現在のマルコス政権においてはインフラ整備に注力しており、2023年から2028年にかけて政府支出の5~6%をインフラ整備に充てる予定である。またフィリピンの人口は近年増加し、貨物取扱量もこれに比例して増加している。

フィリピンの物流コストは、他のASEAN諸国に比べて高い水準にあり、特に保管コストが高くなっている。これは島嶼国であることに加え、物流の信頼性が低いと、企業が多く在庫を抱える必要があるためである。

貿易産業省による、フィリピンの製造企業の物流パフォーマンス評価のための調査においても信頼性の高い迅速な物流システム構築が求められており、また、アジア開発銀行(ADB)によるNautical Highway(海上ハイウェイ)政策の評価では、RORO輸送の推進が効果的とされている。RORO輸送は物資や人の移動を効率化することで島嶼地域の発展に寄与し、輸送コスト削減につながる。しかし、フィリピンは依然として物流の信頼性が低く、GDPに占める物流コストが28%と非常に高い水準にあり、国際競争力を高めるためには早急な改善が求められる。

海上輸送の主要インフラであるフィリピンの港湾は、マニラ港、バタンガス港、スービック港がある。マニラ港はフィリピン最大の港で、首都圏中心部から約15kmに位置し、民間のオペレーターが運営している。取扱貨物量は近年横ばいとなっているものの、フィリピン国内のコンテナ貨物の約70%がこの港に集中しており、常に混雑している。バタンガス港は、マニラから南に約100kmの位置にあり、天然の良港で、主に南部からの農産物や工業団地からの貨物を取り扱っている。新たにコンテナターミナルが整備される予定で、今後マニラ港に次ぐ規模となる見込みである。スービック港は、マニラから北西100kmの位置にあり、1992年に返還された米海軍基地跡地に設置され、経済特区として法人税の軽減などの優遇措置が取られている。将来的にはコンテナターミナルの拡張やクルーズターミナルの新設が計画されている。

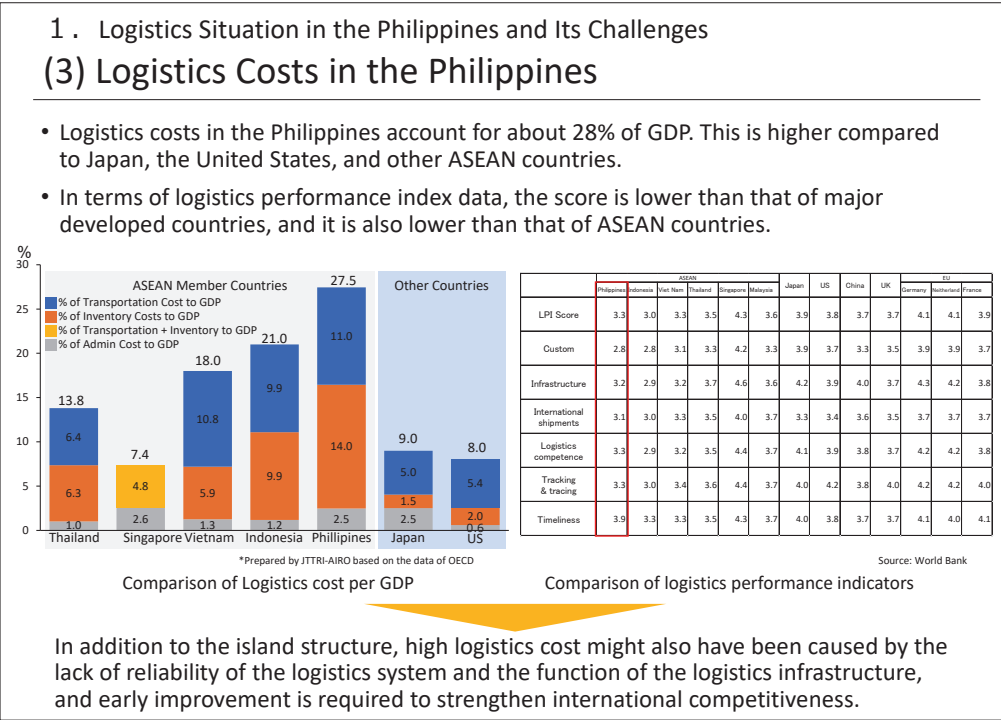
これら各港の背後には経済特区や工業団地が立地し、高速道路も整備されており、物流の効率化のために3港湾一体となった機能強化が求められている。

首都圏の港湾を一体的に整備することにより、港湾取扱貨物の拡大、貨物発生地の移転、用地需要の拡大、入港船舶の大型化への対応、都心部道路の混雑対策などが可能となる。また、複数の港が利用できることで、需要の変動に対応しやすくなる。

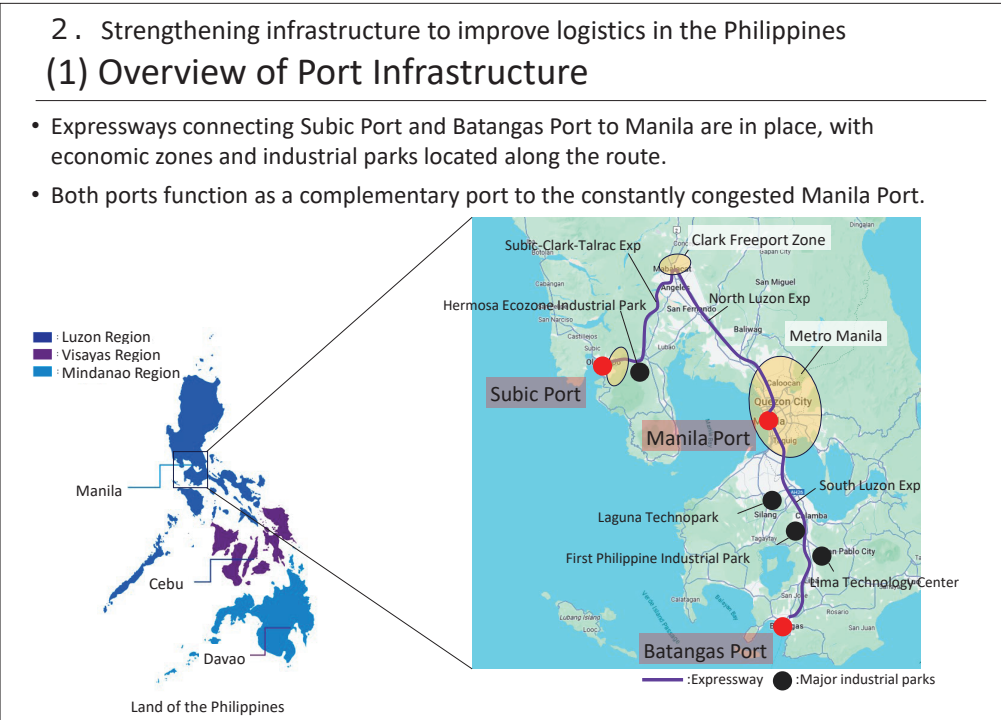
港湾の一体的な機能強化には、各港への輸送コストの比較や役割分担を明確にすることが重要である。そして、背後の産業構成や貨物需要の動向を定量的に分析し、民間事業者にとって魅力的な事業

とすることも留意する必要がある。さらに、港湾・ターミナルの管理については、適切な投資と事業活動の管理が求められる。

他国での港湾の一体運用事例として、タイのバンコク港とレムチャバン港が挙げられる。バンコク港は市街地に位置し、拡張の余地がなく、交通渋滞や喫水制限の問題があったため、1991年に新たにレムチャバン港が整備され、両港一体的に運用されている。成功要因としては、大型船舶の利用がレムチャバン港に集中したこと、



フィリピンの物流コスト（運輸総合研究所の研究報告資料）



フィリピンの港湾（運輸総合研究所の研究報告資料）

鉄道の整備による道路渋滞緩和、料金政策の調整が容易だったこと、そして政府機関の連携が挙げられる。

日本における例として、東京港、横浜港、川崎港が「京浜3港」として一体的に運用されている例がある。東京港は輸入の主要港、横浜港はトランシップ港、川崎港は高機能物流施設が集積しており、それぞれの特色を活かした運用がなされている。さらに、3港の管理者が協力し、料金の一元化やバージ輸送の免除などの連携を行っている。

これらを踏まえ、フィリピンにおける港湾の一体的機能強化に向けて、三つの提案を行う。まず、引き続き進めべき施策について述べる。例えば管理者間およびターミナル間の連携強化として、現在、2014年に出された大統領令に基づき、3港の連携促進が進められており、更なる強化が期待される。マニラ南港とカビテ地区間でのバージ輸送による混雑緩和も推進しており、今後定時運航などの安定性が求められている。さらに、需要予測の定期的な更新と、それに基づく運営戦略の充実も重要である。港湾施設の整備や荷役機械の増設には時間がかかるため、予測を基にタイムリーに投資を行う必要がある。荷主にとっては、輸送コストや輸送時間が重要な要素となるため、港湾のサービス充実が求められる。そして、バックヤードの確保のためにマニラ港沖での港湾用地整備も重要である。

次に、ICTの活用が挙げられる。コンテナの搬出入予約システムや港湾関連手続きの電子化など、ICTを活用した効率化が進められており、混雑緩和や手続きの迅速化により港湾の利便性向上が図られている。さらに、港湾の施設老朽化に対応するため、ICTを活用した維持管理も重要となっている。

一方で、2022年・2023年のタイにおける物流シンポジウムの中で、ASEAN陸域国における物流の改善方策として、内陸輸送の効率化や輸送モード間の結節性向上、物流分野へのICT活用、そして物流関係者間の連携強化が提案されている。これらの課題は、フィリピン等の海ASEANにおける物流課題にも適用できると考える。内陸輸送の効率化や輸送モード間の結節性向上については、例えばRORO船による輸送ネットワークの構築やインランドコンテナデポの開発、物流分野へのICT活用については、情報連携による手続きの効率化やビッグデータの統計としての活用、そして物流関係者間の連携強化については、共同配送等による輸送の効率化や人材育成における取組などが挙げられる。

コールドチェーンに関して、運輸総合研究所では2020年から検討委員会を設け、「JSA-S1004 認証審査ガイドライン」を2021年3月に策定・公表、2021年11月の日ASEAN交通大臣会合でも承認された。先ほど、寺田国土交通審議官の基調講演の中で、BtoBコールドチェーン物流サービスの国際標準規格であるISO31512の、フィリピンでの国家規格策定に向けた情報提供も実施予定とご紹介があったが、ISO31512はJSA-S1004を原型としたものである。また、フィリピンにおいても品質保持や輸送効率の向上が重要な課題である。2022年に実施したマレーシアにおけるコールドチェーン普及啓発セミナーにおいて、品質保持、生産地と消費地の距離を埋めること、価格と供給の安定化がコールドチェーンの重要なポイントであるとされた。そのため、輸送体制の検査やインフラ整備への支援、関係者への啓発等のハード・ソフト両面からの体制づくりが必要であり、ここでの議論も活用し、フィリピンでのコー

ルドチェーン普及に向けた協力が可能と考えている。

以上、フィリピンの物流改善に向け、港湾に着目したインフラ機能強化及び既往調査のフィリピン物流課題への応用について紹介したが、これらも含め物流改善のためには様々な課題に対応していかなければならない。今回のシンポジウムをキックオフとして、日本及びフィリピンの両国で継続的に議論を続けていきたいと考えている。

■パネルディスカッション

【モデレーター】

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

【パネリスト】

Mary Jean Pacheco

フィリピン共和国貿易産業省 サプライチェーン・物流担当次官
中山 重義

NX Logistics Philippines Inc. 社長

兼 Nippon Express Philippines, Corp. 営業開発部長

Marc Anthony D. Dizon

フィリピンコールドチェーン協会 テクニカルコンサルタント

兼 Fast Cold Chain Solutions, Inc. オペレーション担当副社長補佐

Alan Kiel Irlanda

K Line Logistics Philippines Inc. 副社長

富田 晃弘

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所 次長・主任研究員

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

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

宿利会長の開会挨拶で、今後継続して課題を検討する場を作るという提案があった。今回は主な課題を挙げるためのキックオフと理解しており、フィリピンが現状抱えている物流の問題についてどのような点で日本とフィリピンが協力していけるかを、パネルディスカッションの最後にまとめたい。

また、遠藤大使やパウティスタ大臣からも、新しい技術の導入や物流コストが高いという問題意識から、今後の継続的な議論の期待をいただいた。サルミエント次官からは、運送に係る運賃や様々な手続きコストが高いのではないかとのご指摘があった。この点は様々な観点からのコメントがあると思うが、物流コストが高いということは皆さん意見が一致しており、一つひとつ原因を分析する必要がある。

寺田国土交通審議官の講演では、コールドチェーンに関する日本の協力の可能性やサプライチェーンのレジリエンスについて言及があった。またAIROの研究発表の中では、在庫コストが高い点のほか、3港湾の連携やIT化・DX化を進めていく必要があるという指摘がなされた。

それでは、パネリストの皆様より、各社・各組織のご紹介及び物流改善に向けた取組事項、そしてAIROの研究報告へのコメントや質問をお願いしたい。



Mary Jean Pacheco フィリピン共和国貿易産業省 サプライチェーン・物流担当次官

私たちは、貿易産業大臣の指導のもと、新たに「サプライチェーン・ロジスティクスグループ」を設立した。これは物流分野が「サプライチェーンの改善」と「物流コストの削減」という二つの政策目標において重要であることを示している。



この取組は2017年に始まり、「フィリピンの物流サービス」として、貿易産業省と運輸省の主導で、国内外の海運業者、通関業者、貨物運送業者、航空会社、コールドチェーン協会など、民間セクターの業界団体を統合し、官民連携により物流エコシステム全体を代表する組織が形成された。

重点分野の一つは「政策および規制改革」であり、高額な国際海運費用に対応する法案の策定を推進している。また、港湾の改善策についても政策提言として検討している。「物流分野への投資」も重要である。公的投資では道路、橋、鉄道、空港を整備し、民間投資では冷蔵倉庫や物流施設の拡充を支援する。

「デジタル化」に関しては、現在の物流システムの統合を進め、リアルタイムの貨物追跡やデジタル決済の導入を促進している。「ビジネス環境の改善」では、ライセンス取得手続きの簡素化により、物流事業者の負担を軽減する。また、「人材育成」として技術職やエンジニアの育成を強化する。「持続可能性とレジリエンス」も重視しており、自然災害に強い物流システムの構築を進めている。

この一環として、官民で「10の約束（Ten Commitments）」を策定し、大統領にも提出した。特に食品物流の改善に注力し、農家と大口購入者を直接結びつけることで、ブロッコリーの価格を600ペソから300ペソに引き下げた。また、大統領令41号（EO 41）により、物流コストを押し上げていた通行料金の問題を解決した。

今後の重点課題は「投資促進」である。公共サービス法（Public Service Act）の改正により、輸送・物流分野の一部が自由化され、外国投資を呼び込む機会が広がった。さらに、フィリピン全土を結ぶインフラ整備を進めている。現在、RORO輸送が島々をつないでいるが、「ルソンとビサヤ（ソルソゴンーサマル間）」および「ビサヤとミンダナオ（レイテースリガオ間）」を結ぶ橋の建設が物流

業界の要望である。海底トンネルや浮体式トンネルの導入も検討すべきであり、日本が検討を進めている500kmに及び地下貨物輸送システム（自動物流道路）のような先進的なインフラ整備を進めることで、フィリピンの物流を革新できる。

私たちは運輸総合研究所の研究と連携し、インフラ、デジタル化、投資促進の分野で更なる協力を進めていきたいと思っている。

中山 重義 NX Logistics Philippines, Inc. 社長 兼 Nippon Express Philippines Corp. 営業開発部長

当社はグローバルなネットワークを活用してend-to-endのサービスを提供することで、サプライチェーンの改善に貢献している。これにより倉庫から輸送までの一貫したサポートが可能となり、サプライチェーンの結節性の重要性が増す中で強みを発揮している。

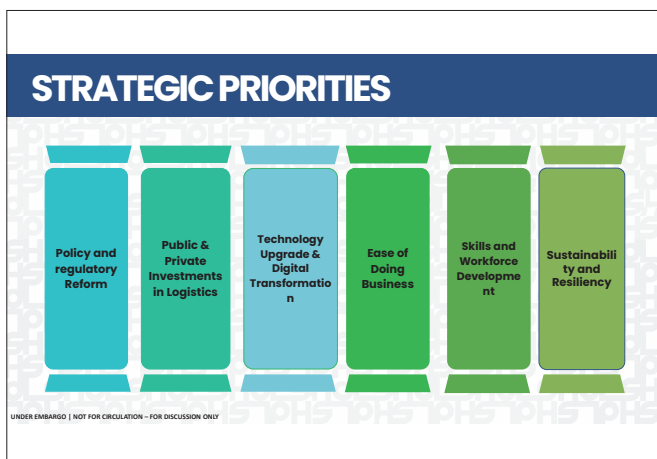


今回研究発表のあったインフラのキャパシティに関する問題は日々感じており、他国の事例を学び、また問題提起をいただけるのは大変ありがたく思っている。

フィリピンでは輸入量が輸出量の3～4倍となっており、これが物流コストの増加を招いている。輸出が増加することでコンテナの回転率が改善し、物流の効率化が進むことが期待されており、新たな輸出事業の発展にも期待している。

Marc Anthony D. Dizon フィリピンコールドチェーン協会 テクニカルコンサルタント 兼 Fast Cold Chain Solutions, Inc. オペレーション担当副社長補佐

フィリピン・コールドチェーン協会（CCAP）は、冷蔵倉庫業者、冷蔵輸送業者、サプライチェーン実務者、食品加工業者など、多様な分野の企業で構成されており、フィリピンのコールドチェーン産業を発展させることを使命としている。主な取組としては、食品安全セミナー、エンジニアや技術者の育成、政府との連携を通じた政策提言、エネルギー効率の向上や再生可能エネルギーの導入、そして野菜輸送コストの削減などである。



Pacheco 次官の講演資料



Dizon テクニカルコンサルタントの講演資料

特に、冷蔵倉庫ハブを設置して農産物の流通と保存を支援するなど、国内のサプライチェーンの効率化を目指している。その一環として、冷蔵倉庫業務サービスの提供やエネルギー効率の改善と再生可能エネルギーの活用にも積極的に取り組み、業界全体のコスト削減を図っている。

Fast Logisticsはフィリピン資本の企業で、全国の物流の94%をカバーしており、契約倉庫業務や輸送、付加価値サービスを提供している。170万平方メートルの倉庫スペースと1万2,000人の従業員を擁し、主要FMCG企業（日用消費財を扱うネスレ、P&G、ユニリーバ、ジョリビー、サンミゲルグループ、センチュリーパシフィックグループ等）と提携している。

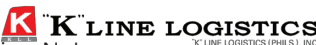
Alan Kiel Irlanda K Line Logistics Philippines Inc. 副社長

KLLP（K-Line ロジスティクス フィリピン）は、Rayomarグループの一員としてフィリピン国内で海運や物流、船員派遣業務などを展開する企業である。1990年にK-Line Air Serviceとして設立され、現在はマニラ、ラグナ、カビテ、バタンガス、パンパンガ、セブ、カガヤン・デ・オロにオフィスを構え、100人以上のスタッフを擁している。主に日本の製造業者を顧客とし、輸出入を行っている。

KLLPは、従来のマニラ首都圏中心の事業展開から、北部・中央ルソン、西ビサヤ、ミンダナオなどフィリピン全土の物流支援を拡大した。主な戦略は、全国的なオフィスの拡充と地域対応の強化である。

また、KLLPはRayomarグループ内のK-Line Auto Logisticsなどと連携し、完全自動車の保管・配送も行っている。さらに、フィリピンの広大な国土を考慮し、地元企業や代理店と提携して国内配送の効率化を図っている。最近では、カビテ州シランのCloud Synergy Logisticsと協力し、ビサヤ・ミンダナオ向けの配送ハブとして活用している。このアプローチにより、マニラ首都圏やルソンに加え、ビサヤ、ミンダナオの企業や消費者にも効果的なサービスを提供している。





Strategic Initiative: Expansion N. Luzon and VISMIN

• Partnered with key domestic logistics providers, local agents in key secondary cities nationwide as well as our own Rayomar ecosystem to service customers comprehensively





K Line Auto Logistics Yard, Calamba Laguna
 CBU storage and pre delivery inspection
 Max capacity : 1,600 units
 hub for domestic transfers and trucking to dealers

www.ph.klinelogistics.com

Irlanda 副社長の講演資料

◇ディスカッション

（柴崎准教授） 物流コストが高く、コールドチェーンの構築が依然として大きな課題である中、物流サービスの改善がコールドチェーンの発展に不可欠だと思う。また、在庫管理や保管のコストは、コールドチェーン技術の発展におけるボトルネックとなる可能性がある。この点についてご意見をいただきたい。

（高島研究員） 各国におけるGDPに占める物流コストの割合を見た場合、タイやインドネシアでは輸送コストと在庫コストがそれぞれ約45%、ベトナムでは60%と30%となっている。一方でフィリピンでは40%と50%となっており、在庫コストの割合が大きいことが特徴である。これは物流の信頼性が低く、在庫を多く抱える必要があるため、海ASEAN地域全体の課題と言える。

（中山社長） フィリピンの在庫コストが高い理由として、外資系企業が経済特区に登録する際、土地や建物を所有できず、賃貸の倉庫を運営せざるを得ない現状が挙げられる。フィリピンの物価はGDPの上昇率約5%に合わせて上がってきており、それに伴い倉庫費用も増加している。物価や人件費が安いという印象がある一方で、物流コストは日本並みに高いと思っている。このコストの高さがコールドチェーンの構築、ひいては物流の発展にとってボトルネックとなる可能性がある。

（柴崎准教授） 周辺国と比較した際の、フィリピンの物流における今後の課題は何か。

（Pacheco次官） 政府の目標は輸送と物流コストの削減であり、この目標達成に向けた提案を嬉しく思う。

物流パフォーマンス指数（LPI）において、フィリピンは2018年の60位から2023年には43位に改善し、政府と民間の協力が進展に寄与していると評価している。ただし、物流における改善には依然として課題があり、目標に向けた努力は続けなければならない。具体的には、港湾運営の統合と強化が課題として挙げられ、運輸省の調査に基づく改善策を議論している。また、ターミナル予約システム（TABS）やトラックのルート最適化を進め、民間セクターのニーズに対応することが重要である。特に、トラックルートの最適化やマニラ首都圏でのトラック通行禁止といった政策が物流改善に寄与すると考える。

さらに、デジタル化の進展も重要なテーマである。フィリピンの物流システムでは多くのデジタル化の取組が行われているが、システム同士が連携していないという課題がある。これを解決するため、全てのシステムが相互運用可能になることを目指している。具体的には、24時間営業の実施や、船会社のシステムのデジタル化、トラックと倉庫間の調整の強化が求められている。

また、人材育成についても重要であり、トレーニングの強化が必要である。TESDAとの連携によるサプライチェーン専門家のマイクロ・クレデンシャリングを進め、国内のサプライチェーン専門家を増やすことを目標としている。

（中山社長） フィリピンの強みは、アジア諸国と比較しても人件費が安価であることである。しかし、経済成長により、ルソン島マニラ近郊や都市部では倉庫や人件費が急増している。効率的で安定した物流の構築には、品質を確保しつつコストと輸送ニーズのバランスに合った拠点の確保が重要である。将来の経済発展や島嶼国であるという地域特性を考慮しながら、中長期的な視点で物流拠点やネッ

トワークを構築することが優先的な取組になると考えている。

(Dizonテクニカルコンサルタント) フィリピンのコールドチェーン運営にはいくつかの課題がある。まず、コールドチェーン倉庫で使用する機器は全て輸入品であり、フィリピンには必要な機器を製造するラインがない。インドネシアやベトナム、タイには製造ラインがあるが、フィリピンにはパネル製造業者しかなく、コンプレッサーやバルブ、パイプなどは輸入に頼っている。建設労働力は優れているが、倉庫建設費の三分の一は土木工事に費やされる。

次に、高額な電気代も運営コストを押し上げる要因である。フィリピンは東南アジアで最も電気料金が高く、コールドチェーン倉庫の売上の30%が電力費用に充てられる。さらに、フィリピンは群島国家で、輸送には多くの島を越える必要があり、天候や海況の影響で遅延が生じやすく、小売業者は在庫を倍増させコストが増加する。

農産物の供給と需要の不均衡も問題である。過剰生産されたトマトなどは市場に流通しないことが多く、マーケティングシステムの改善が必要である。例えば、余ったトマトをトマトペーストに加工するなど、冷蔵チェーンを活用した新たな方法が求められている。

(Irlanda副社長) フィリピンの物流の問題点は、マニラ港への過度な依存である。2024年、マニラ港は210万個のコンテナを取り扱ったが、スービック港は10万個、バタングス港は13万個と、他の港の利用は少ない。マニラでの混雑や遅延が追加コストを生むため、他の港を積極的に活用すべきである。ルソン以外にもビサヤやミンダナオの港は国際貨物に対応可能であり、このように複数の港を利用すれば、物流コストの削減や天候による島間輸送のリスク軽減が期待できる。

■質疑応答

Q (オンライン)：フィリピンの物流コストは非常に高いと考えられているが、他の国と比べて、フィリピンの物流費が高くなる特定の要因や理由はあるか。

A (富田主任研究員)：フィリピンの物流コストが高い理由について、フィリピンの物流の信頼性が低いことで多くの在庫を抱える必要があることを指摘したが、この点に加えて、貿易産業省の調査によると、フィリピンは群島国家であり、特に島嶼部において物流ネットワークの接続性が低いことも指摘されている。これらの要因により、フィリピンの物流コストは他国と比較して特に高いと言え、接続性の高い輸送ネットワークの構築が求められている。

Q (オンライン)：フィリピンにおいてコールドチェーンはまだ確立されているとは言い難いが、今後普及に向けてどのように進めていくべきか。

A (Dizonテクニカルコンサルタント)：コールドチェーンに関する重要な要素の一つはフィリピンの貧困層で、約26%のフィリピン人が貧困ライン以下で生活している。この層の人々は、食品の品質よりも量を重視し、冷蔵庫を持たないため、コールドチェーンの重要性が低く見なされることが多い。しかし、消費者行動は変化しており、経済成長とともにスーパーマーケットで便利で高品質な食品を求めるようになってきている。

コールドチェーンの普及には教育が重要で、フィリピン・コールドチェーン協会は食品安全に関するセミナーや啓発活動を行っている。冷蔵保管が価格を大きく引き上げるというのは誤解で、実際の保管コストは非常に低く、コールドチェーンは品質を保ち損失を減



会場の様子

らすために重要な役割を果たしている。

A (Pacheco 次官)：フィリピン・コールドチェーン協会と農業省によると、フィリピンには140万パレット分の冷蔵保管容量が必要だが、現在の容量は90万パレットにとどまっている。このギャップを埋めるために約300億ペソから500億ペソの投資が必要で、政府は50億ペソを割り当てているため、民間投資でまかなう必要がある。

例えばヌエバビスカヤ州では、15箇所の冷蔵保管施設が必要だが、政府は年間3箇所しか提供できない。民間セクターの参加を促進し、地方自治体 (LGU) の協力も重要である。商業省は、コールドチェーン施設の必要性和投資評価を行い、効率的な冷蔵システムの構築を目指している。

Q (会場)：物流分野における人材育成のための各社の取組を教えてください。

A (中山社長)：当社は創業25周年を迎え、日本的な品質にこだわり、お客様第一の思考を大切にしてきた。品質指導を積極的に行い、品質に特化した担当者を配置して専門プログラムを組み、日々教育を進めている。このようにして、人材育成を行い、お客様からの支持を得てきた。

A (Irlanda 副社長)：私たちは物流業務において「継続的な学習」と「クロストレーニング」を重視している。各部門のマネージャーには、部門内外でのクロストレーニングを奨励し、KPIとして管理している。例えば、航空貨物チームは海上輸送を学び、逆に海上輸送チームは航空貨物を学ぶ。さらに、マネージャーは適切な研修プログラムを提案し、経営会議で審査される。これにより、チームの柔軟性と専門知識を高め、より良いサービスを提供している。

A (柴崎准教授)：本日の議論では、特にコールドチェーンの促進が重要なトピックとして取り上げられた。フィリピンの産業振興において、フードロジスティクスの改善は非常に重要であり、この分野で日本の知見を活かして貢献できることが多いと考えられる。また、DX (デジタルトランスフォーメーション) や新技術の導入、特に予約システムの充実についても多くの参加者が言及しており、これらは今後の物流業界において不可欠な要素となると考える。

さらに、人材育成の分野でも、日本からの協力が大きな価値を持つと感じた。物流業界は非常に労働集約的であり、人的資源が重要な役割を果たしている。そこで、日通などの企業が行っているような研修プログラムを通じて、フィリピンの物流業界の能力向上を支援することが可能だと考える。

また、自然災害への対応やレジリエンス (強靱性) についても議論があった。フィリピンは地理的に災害が多いため、物流インフラの強化は急務である。加えて、南シナ海の状況によっては、フィリピンが貿易ルートの一環として重要な役割を果たす可能性があり、そのポテンシャルを活かすための協力が求められる。

最後に、マニラ港や他の港の連携強化についても触れられた。例えば、マニラ、バタンガス、スービックの港の協力を進めるとともに、マニラ港内でのターミナルの連携や、内航と外航の接続を強化することが重要である。また、道路渋滞の問題も依然として大きな課題であり、その解決に向けた協力が求められる。こうした課題を解決することでコスト削減や物流効率化が実現でき、また日本からの協力も役立つ分野が多いと感じた。

■閉会挨拶

Timothy John R. Batan フィリピン共和国運輸省 計画担当次官

シンポジウムの締めくくりとして、海運・港湾開発の分野における計画で重要な4つの視点からまとめたい。

①「現在を見つめる」

本シンポジウムでは、フィリピンの物流課題、特に高い物流コストについて議論された。フィリピンの物流コストは売上の27%を占め、先進国の10%未満と比較しても非常に高い水準である。しかし、ロジスティクス・パフォーマンス・インデックス (LPI) は60位から43位に改善しており、前進も見られる。

②「過去を振り返る」

過去20年間でJICAを中心に5つの物流・港湾計画が実施され、多くの投資が進められた。

③「未来を見据える」

今後の重点プロジェクトとして、以下の5つが挙げられる。

- ・国家食品物流マスタープラン (ADB 支援)：食品ハブやコールドチェーンネットワークの推進
- ・国家海運接続性・港湾開発マスタープラン (世界銀行支援)：貨物流動の分析と最適化
- ・海上輸送・物流・接続性マスタープラン (ADB 支援)：200港の中から優先度の高い12港へ投資
- ・セブ国際コンテナポートプロジェクト：過去最大級の港湾投資 (1,600億ペソ)
- ・スービック・クラーク・マニラ・バタンガス鉄道プロジェクト (ADB 支援)：バタンガスまでの鉄道拡張

④「周囲を見渡す」

本日、日本の国土交通省やJTTRIから重要な知見をいただいたように、他国の成功事例を参考にすることも重要である。こうした日本との協力を通じ、共通の課題への解決策を見出し、フィリピンでの計画に活かしていきたい。

これらの視点を踏まえ、「Build Better More」の方針のもと、フィリピンの物流の発展を加速させていく。



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/2025/symposium250219.html>





インドネシア新政権の政策と交通・観光への影響



富田 晃弘

アセアン・インド地域事務所
主任研究員・次長

1. インドネシアの政治状況

2024年2月に行われたインドネシア大統領選挙においてプラボウォ氏は3度目の挑戦で当選を果たし、同年10月第8代大統領に就任した。過去2回の大統領選挙ではジョコ・ウィドド大統領に勝つことが出来ず、第2期ジョコ政権では国防大臣としてジョコ大統領を支えることとなった。そして3度目の挑戦において、ジョコ大統領の長男であるギブラン氏（当時ソロ市長）を副大統領候補とした上での大統領当選であった。

プラボウォ政権はジョコ政権の路線を継承するものと見られる一方、閣僚数を増加させ、連立政権のすそ野を広げることで支持基盤の拡大に努めている。例えば、公共事業・住宅省が公共事業省と住宅・住宅地域省に分割され、観光・クリエイティブエコノミー省も観光省と創造経済省に分割された。他方で、各省庁間の調整を担う調整府の一つである海洋調整府はインフラ・地域開発調整府に衣替えとなった。2025年1月のジャカルタ訪問時に意見交換を行ったインフラ・地域開発調整府のオド次官からは、同調整府は運輸省及び公共事業省の上位で調整を行うこととなり、日本の国土交通省を参考に設立された役所であるとの説明を受けたところである。しかし、大連立であるがゆえに施策実行に向けて、政党間の調整が難航するとの指摘がなされているところである。

2. プラボウォ政権の重要政策

ジョコ大統領は、2019年5月、2期目の選挙結果確定を前に2045年に先進国入りを目指すための長期ビジョン「ビジョン・インドネシア2045」を発表し、人材開発、経済開発、開発の均衡化、国土の強靱化などを4つの柱とする開発の方向性を示した。産業の高付加価値化、投資誘致、首都移転、インフラ開発を重視した。特に、インフラ開発においては、ジャカルタ・バンドン高速鉄道、ジャカルタ都市高速鉄道（MRT）、軽量軌道交通（LRT）などの鉄道が相次いで開通した。

プラボウォ大統領は2024年の大統領選挙で8つのミッション、17項目の優先プログラム、早急に取り組む8つのプログラムを公約に掲げている。8つのミッションの中には、国防と安全保障体制の強化、インフラ整備の継続、国内での付加価値向上のための川下化・工業化の継続などが含まれている。そして、プラボウォ政権では、「黄金のインドネシア2045」に向けて、独立100周年となる2045年に先進国入りを目指し、具体的には0%の貧困率と年8%の経済成長を大きな目標として掲げている。

プラボウォ政権は、ジョコ政権の重要政策を基本的に引き継いでいると言えるが、特に以下の3点を重視していることを指摘したい。

（1）食料自給、エネルギー自給

食料を輸入に依存する状態からの脱却、さらには紛争などの外的要因からエネルギー源が確保できなくなる状況を想定しなければならないとして、国内で生産するアブラヤシなどの燃料使用の推進、豊富な石炭、地熱などのエネルギーを活用することでエネルギー自給を目指している。

（2）産業下流化、高付加価値化

コモディティーの高付加価値化を目指す「下流化」を掲げている。すなわち、天然資源の加工工程をできるだけインドネシアで行い、できるだけ消費者に近い段階（下流）までの加工をインドネシアで行っていくことを目指している。このため、インドネシアへの生産拠点の投資を外国に呼び掛けを行っている。

（3）給食の無償化

フリーミールとして給食の無償化を進めている。給食無償化に代表される優先政策への予算振り分けのため、中央・地方政府には約307兆ルピア（約2.8兆円）の歳出予算の削減が求められた。例えば、公共事業省は2025年度の予算が当初の約111兆ルピア（1兆340億円）から約7割に当たる81兆ルピア削減される見込みとされていたが、調整を経て、55%の削減となった模様である。そして、インフラ開発でより効率性を高めるため、これまで政府が行ってきた事業の一部を民間企業に引き継ぐ方針を示している。

これらの政策を実現するために予算を重点的に配分する必要があるため、政府負担によるインフラ整備ではなく、運用会社による調達資金を活用したインフラ整備を目指すとして、2025年2月、政府系投資会社ダヤ・アナガタ・ヌサントラ投資運用庁（BPIダナンタラ）を設立した。BPIダナンタラに対しては、予算効率化により捻出された予算や国営企業の配当収入などを活用し、運用資金とすることとなっている。

3. 交通プロジェクトの状況

インドネシア政府からのインフラ整備プロジェクトへの予算の減額が示されている中で、各プロジェクトへの影響については注視が必要である。

2025年1月、宿利会長をはじめ運輸総合研究所のメンバーはインドネシアを訪問し、ジャカルタ・バンドン高速鉄道、ジャカルタLRT、日本の支援のもと整備が進められているジャカルタMRTの現地調査を行った。

(1) ジャカルタ・バンドン高速鉄道

ジャカルタ・バンドン間約150kmを約50分で移動する高速鉄道の乗り心地に特段問題は感じられなかった。

ただし、現地調査及びその後の関係者との意見交換において、課題も浮き彫りになったところである。まず、運転及び車両整備についてのインドネシア側への技術移転が進んでいないとの指摘があった。また、駅へのアクセスに問題があり、ほとんどが駅まで／駅から車を利用した移動を行っていた。さらにジャカルタ中心部から高速鉄道のジャカルタ側始発駅のハリム駅まではLRTを利用することができるが、中心部から約30分を要する他、LRTからの乗り換えにおいても約10分程度の徒歩を要するとの課題も明らかになった。

なお、バンドン以降の延伸計画については明確にはなっていない。建設費は当初の想定よりも増嵩しており、インドネシア側として同じスキームで行いたいとは思っていないとの意見も耳にしたところである。



ジャカルタ・バンドン高速鉄道の車両



ジャカルタ・バンドン高速鉄道のエコノミークラス車内

(2) ジャカルタ MRT

2019年3月に開業したMRT南北線フェーズ1においては、インドネシア側への技術移転が順調に進んでいる。レバックプルス車両基地の現地調査では、日本語を話すインドネシア人技術者から説明を受けた。

さらに南北線フェーズ2のモナス地下駅の建設現場では、モナス駅は2027年の開業を目指し、日系建設企業を元請けとするジョイントベンチャーによって順調に建設が進められている様子がうかがえた。

2024年11月のジャカルタ首都特別州知事選挙では、プラボウォ政権にとっては野党候補であるプラモノ・アヌン候補（ジョコ政権での内閣官房長官）が当選したため、中央と地方でねじれが生じ、インフラプロジェクトの進展への懸念の声も聞かれたところであったが、ジャカルタ MRT 事業の現地調査においては特段の問題は見られなかった。

なお、MRT 東西線についても日本のODAを活用し、STEP



ジャカルタ MRT 車両基地内での整備



ジャカルタ MRT 南北線フェーズ2モナス駅建設現場・シールド区間

（本邦技術活用条件）で行われることが合意され、2024年9月着工式が行われている。その他、日本の支援では、パティンバン新港湾開発事業、プカシ自動車認証試験場の建設などが進められている。

4. 観光政策への影響

インドネシアでは2025年に1,460万～1,600万人の外国人旅行者を誘致する目標を示すとともに、25年に観光業が国内総生産（GDP）に占める割合を4.6%、同年の外貨収入を190億～221億米ドル（約2兆9,762億～3兆4,618億円）、観光業の労働者数を2,580万人とする目標を示している。2024年の外国人訪問者数は前年比19.1%増の1,390万人に達し、2024年の目標である1,430万人には達しなかったが、2020年以来で最高水準となっている。

なお、意見交換を行ったインドネシア商工会議所からの説明によれば、インドネシア政府は、現在、五大優先観光地として、北スマトラ州にある世界最大のカルデラ湖のトバ湖、中ジャワ州にある世界遺産ボロブドゥール遺跡、西ヌサトゥンガラ州ロンボク島マンダリカ、東ヌサトゥンガラ州フローレス島ラブアンバジョ、北スラウェシ州リクパンを指定している。筆者がインドネシアで勤務していた時代は、Next 10 Baliとして、バリに次ぐ10か所の観光地開発に力を入れていたが、インドネシア政府として優先観光地を10から5つに絞ったということである。

なお、2. で述べたとおり、他の優先プロジェクトに充てるための予算削減により、観光プロモーション予算も削減されること、さらには政府関係者の出張が減ることで、ホテル業界をはじめとする観光業界の売り上げが落ちることへの懸念も示されているところである。

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





シンガポールの港湾政策



谷口 正信

運輸総合研究所
研究員



高島 稔

アセアン・インド地域事務所
研究員

1. シンガポールの概要

シンガポールと聞いたときに何を思い浮かべるだろうか。治安が良く街並みが綺麗であることなどから東南アジアの人気観光地であること、2023年の一人当たりGDPは日本の2.5倍と経済発展が目覚ましい国の1つであることであろうか。

シンガポールは、国土は東京23区よりやや広い程度、人口は約600万人（シンガポール人と永住者は約400万人。東京23区の人口は約1,000万人。）と小国であり、中華系が多いものの、マレー系やインド系、その他の民族も多く生活する多民族国家でもある。国土が小さいため特筆すべき資源を持たず、背景の異なる多民族が混在する中で、何故ここまでの発展ができているのか。要因はいくつも考えられるが、発展のきっかけの1つとして地理的優位性を踏まえた港湾政策がある。

2. シンガポールにおける港湾の位置づけ

シンガポールは、ジョホール海峡とシンガポール海峡によってマレーシアとインドネシアから切り離されたシンガポール島を中心に小規模な島々からなる共和制国家であり、南シナ海とインド洋の一部であるアンダマン海を最短距離で結んでいるマラッカ海峡の南東端に位置する。

マラッカ海峡は、インドネシアのスマトラ島とマレー半島に挟まれた約900mの海峡で、はるか昔から中東、ひいては欧州と、日本や東南アジアをつなぐ海上交通の要所である。そのため、時代時代で現地を支配する帝国等に属してきたが、1824年に正式な英国の植民地となり、1832年に英国の海峡植民地の主都に定められたこともあり、英国の文化や教育が浸透するとともに、港湾の整備も進められた。後述するように、シンガポールは1965年にマレーシアから独立する形で建国され、その後100年足らずのうちに東南アジアにおける様々なハブとしての位置づけを確立し、目覚ましい発展を遂げてきたが、引き続き海上輸送のハブ機能を維持すべく、戦略的に港湾整備が行われている。

3. 世界におけるシンガポール港湾の位置づけ

ここで、世界中のコンテナ取扱量におけるシンガポール港湾の位置づけについて触れたい。公益社団法人日本港湾協会によれば、シンガポールは過去10年以上、コンテナ貨物量で上海に次いで世界第2位を維持している。2023年のコンテナ貨物量は3,900万TEUを越えており、このうち、約3,500万TEUを中心港であるパシル・パンジャン港が取り扱っている。一方、同年の東京港のコンテナ取扱量は457万TEU、横浜港は302万TEU、日本全体でも2,177万TEUとなっており、国土面積や人口に鑑みれば、その規模が大きく異なることが推し量れる。

上述のとおり、シンガポールは海上輸送の要所であるものの、国土交通省によれば、1980年のコンテナ取扱量は91.7万TEUで世界第6位であり、上位10港には、神戸港（同第4位）やニューヨーク港（同第1位）、ロッテルダム港（同第2位）、ハンブルク港（同第9位）なども含まれていた。一方で、2022年の上位10港のうち7港を中国の港湾が占める中、シンガポール港（第2位）とロッテルダム港（第10位）だけが引き続き上位10港にランクインしている。この間、上位20港によるコンテナ取扱量は20倍以上に増加しており、シンガポールはこの需要の増加にうまく対応してきたといえるだろう。



現在のシンガポール主要港であるパシル・パンジャン港

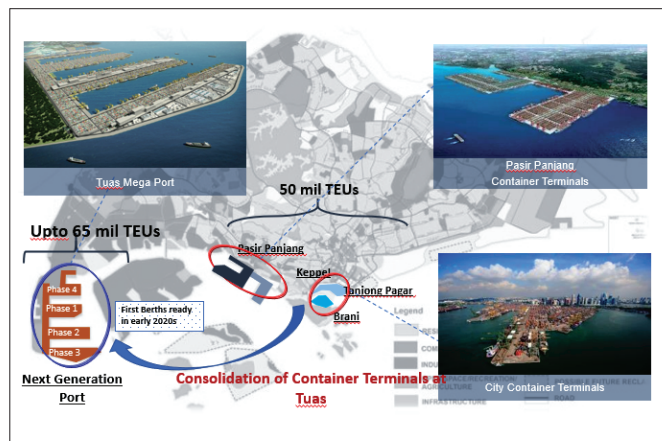
4. シンガポール港湾の発展と新たな港湾の整備計画

シンガポールは1965年の建国後、港湾の発展とともに成長してきた。コンテナが初めて開発されたのが1956年であり、これを受けてコンテナを扱う専用港としてタンジョン・パガー港を整備、1972年から運用を開始した。隣接するケッペル港、ブラニ港と合わせ、1,700万TEUを取り扱える体制を整えた。また、シンガポールの国内マーケットは小さく輸出入貨物の取扱いは限られるため、当初からトランシップを念頭に港湾整備を行っている。

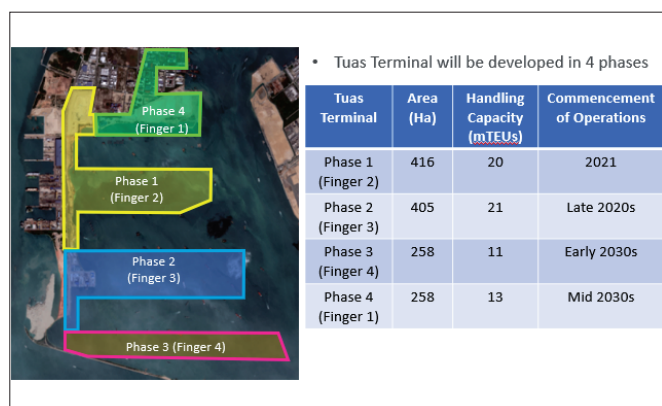
その後、世界の海上輸送需要が増加することを見据えて現在の主力港湾であるパシル・パンジャン港の整備を進め、1993年から運用を開始した。2014年頃までかけて段階的に拡張し、3,400万TEUの取扱容量を確保することで、現在はコンテナ取扱量世界第2位にまで成長した。また、パシル・パンジャン港の整備状況に合わせてタンジョン・パガー港、ケッペル港、ブラニ港の運用は縮小されており、2027年にはトゥアス港に港湾機

能が移転・集約される計画となっている。

トゥアス港については、パシル・パンジャン港が整備中であった2012年に開発計画が発表され、2015年に着工、2021年には一部運用が開始された。開発は4段階に分かれており、2040年の完成後には、コンテナ取扱量は6,500万TEUとなる。現在の主力港湾であるパシル・パンジャン港の機能も、トゥアス港の完成に合わせ集約される計画となっている。



シンガポールのコンテナターミナル
(出典：シンガポール海事港湾庁（MPA）資料）



Tuas 新コンテナターミナル建設計画
(出典：シンガポール海事港湾庁（MPA）資料）

なお、シンガポールでは、港湾の拡張工事を進めるにあたり、最新技術を取り入れることにも余念がない。パシル・パンジャン港の開発後期にはコンテナ搬送用のAGV導入など自動化技術を取り入れており、これを踏まえ、トゥアス港では運用当初から完全自動化を目指している。その他、管理棟等の建造物に太陽光発電を設置するなど環境に配慮したと取組みにも力を入れており、2050年までにネットゼロエミッションの達成を目標としている。

5. 長期計画を実行可能とする背景と考察

シンガポールにおける港湾の発展には地理的な要因があることは間違いないが、それだけでなく将来を見据えた中長期的な計画を次々と立て、確実に実行していることも成功要因の一つと考えられる。3月にパシル・パンジャン港やシンガポール海事港湾庁（MPA）等を訪問した際に聞いた話も交え、この点について考察した。

まず、国土のほとんどが国有地であることが大きく関わっている。シンガポールの港湾はコンセッション方式で運営されてお

り、民間企業（政府組織に起源を持つPSA）が運営権を取得しているものの、土地の所有権は国が保有している。このため政府は、中長期的な土地の運用計画を利用者との調整なしに立案できる環境が整っている。

続いて、安定した長期政権であることも大きな要因である。シンガポールは建国してから70年になるが、これまで政権与党は変わらず人民行動党（PAP）となっている。また、歴代首相の在任期間が長く、建国の父と呼ばれる初代リー・クアンユー首相は建国前の自治州時代を含め約30年、2代目ゴー・チョクトン首相が約14年、3代目のリー・シェンロン首相が約20年となっている。なお、4代目で現在ローレンス・ウォン首相は2024年5月に就任したばかりである。安定した政権で長期間同じ指導者の下に政策を立案、実行できることは大きな強みといえるだろう。

加えて、政府関係者が持つ危機意識の高さがあると感じる。港湾に直接関係のあるMPAやシンガポール運輸省に限らず、今回面会した政府関係者は、諸外国との関係性や海外で生まれる新技術の動向、あるいはシンガポールで培ったノウハウを海外に展開することに非常に関心が高かった。一方で、港湾整備をはじめ、国際航空や金融についてもシンガポールは東南アジアにおけるハブとして成功していることに触れても、シンガポールは小さい国なので、という反応が返ってくる。これは、諸外国とのつながりや、諸外国からの関心を失えばシンガポールは立ち行かなくなるといいう危機感が根底にあり、また、海外の先進技術を積極的に取り入れて、絶えず先を進み続けなければならない、というある種の焦りがあるようにも感じた。

これはシンガポール国内のインフラ整備に対する姿勢からも感じた。長期政権を支えているのは国民の信頼であり、シンガポール政府は国民の生活満足度の向上にも力を入れている。シンガポールでは現在、一部工事が完了していない区間があるものの、6本の地下鉄（MRT）が運行している。今後新たに2路線の整備が予定されているが、2025年3月にさらに新たな2路線の追加が発表された。中長期的な計画を示し、今後もシンガポール国民の生活利便性が向上することを予感させることで、政権への信頼を維持、あるいは高めようとしているように感じる。

ここまで述べてきたように、シンガポール港の発展には、立地条件を含めた環境の特性を踏まえた長期計画と、それを確実に実行し成果を上げることを継続して行っている背景があると考えられる。また、シンガポールは港湾だけでなく、国際航空や金融でも東南アジアのハブとなっており、この発展にも同じ背景があると考えられる。

最後に、背景事情が日本とシンガポールでは大きく異なるが、中長期的な視点で政治を動かす姿勢は日本も学ぶところが多いように思われる。

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）のレポートは運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。

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





ホーチミン市都市鉄道1号線開業式典

2025年3月9日

2025年3月9日（日）、ホーチミン市都市鉄道1号線[※]始発駅であるベントイン駅上の9月23日公園において同鉄道の開業式典が開催された（図1）。なお、同式典は第10回ジャパン・ベトナムフェスティバルの一環。

同鉄道は、全長19.7キロでベトナム初となる約2.6キロの地下区間を有する。日本のODAを活用して2012年に建設を開始したが、建設費未払い問題等により工事が遅延し、2024年12月に営業を開始していた[※]。

ホーチミン市の参加招請により、吉田主席研究員・国際部長、HO研究員、高松研究員が参加した。式典は予定より30分遅れて朝8時に開始。冒頭、ベトナムの民族舞踊、ベトナム学生によるよさこい踊りのパフォーマンスが歓迎ムードを盛り上げた。

はじめにホーチミン市都市鉄道管理局（MAUR）のバン局長より、本鉄道は日本政府からのODAにより建設された両国の友好関係の象徴である旨の挨拶があり、日本から参加の古川国土交通副大臣及び宮路外務副大臣より、本鉄道はベトナム初の地下鉄かつベトナムに対する最大のODAプロジェクトでありその成果を強く期待するとともに、残された課題の解決がさらなる両国の友好と連携につながる旨の挨拶があった（写真1）。

続いて、ホーチミン市人民委員会のドゥオック委員長、同

市共産党執行委員会のギー副書記（元建設大臣）、ベトナム外務省のヴ副大臣より、本鉄道は市の発展に重要な意義を持つ近代的交通プロジェクトであり、ベトナムと日本の重要な経済協力プロジェクトである旨の挨拶があった。テープカットの後、式典参加者はベントイン駅から同鉄道に乗車（写真2、写真3）。ベントイン駅と終点のスオイティエン駅を往復して、11：30頃に式典は終了した。

同鉄道は地下区間、地盤の緩い湿地帯区間も含めて日本の都市鉄道と遜色のない施設水準で乗り心地も大変良いものであった。また、盛大な式典からは、同鉄道を支援した日本に対するベトナム及びホーチミン市の感謝と更なる期待が伺えた。

ホーチミン市都市鉄道1号線の沿線は、都心外部になるほど未だ開発途上の状況にある（写真4）が、ホーチミン市は、開業した都市鉄道1号線に加え、6号線まで都市鉄道を整備する計画を有し、急速に経済発展が進むホーチミン市の渋滞問題等を解消して利便性の向上を図りたい考え。今後は、建設費未払い問題の一日も早い解決とともに、都市鉄道と連携した都市開発の進展が期待される。

※ HO研究員「ベトナムにおけるホーチミン市都市鉄道1号線：開業への困難な道のり」（『運輸と経済』2024年7月号）参照



図1 都市鉄道1号線路線図

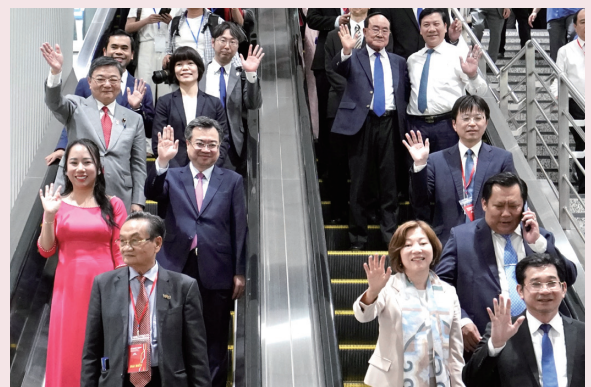


写真3 ベントイン駅で乗車

出典：ホーチミン市人民委員会ホームページ



写真1 開業式典の様子

出典：在ベトナム日本国大使館Facebook



写真2 都市鉄道1号線の車両



写真4 都市開発を待つスオイティエン駅（現終点駅）