

第 56 回研究報告会 宿利会長開会挨拶

皆様、本日はお忙しいところ、お集まりいただき、誠にありがとうございます。会場は満席に近い状態ですし、オンラインでもたくさんの方が参加されていらっしゃると思います。心から感謝申し上げます。

前回の研究報告会は昨年 9 月でしたが、この研究報告会は、研究員の研究成果を皆様に直接ご報告をし、ご質問やその後のアンケートを通じてご批判、ご評価をいただくという、当研究所の活動の最も重要なものの一つです。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

さて、当研究所の研究内容や研究員の活動状況につきましては、この後、前回同様に、屋井所長から皆様にご紹介いたしますので、私は前回の研究報告会以降の当研究所の活動の一端をご紹介したいと思います。

まず国内については、今年の 3 月、4 月と重ねて交通脱炭素に関するシンポジウムを開催いたしました。3 月は「交通分野における水素の利活用」というテーマで、小御門研究員が研究成果を発表いたしました。また 4 月は「交通 GX ロードマップ」というテーマで、谷口研究員が研究成果を発表いたしました。いずれもこれから避けて通れない大きな課題ですし、交通分野の個々のモードごとに状況は異なりますけれども、連携しな

がら取り組んでいくことが不可欠なテーマでありますので、このような脱炭素に関するテーマについては、今後また折を見て皆様に研究成果をご報告したいと考えております。

次に来月 13 日には「バス・タクシー・鉄道の自動運転」に関するシンポジウムを開催します。このテーマについては共同研究で継続して取り組んでおり、研究成果の一部は本日担当研究員から報告いたしますが、シンポジウムでは「提言」を皆様にご紹介しつつ、自動運転化に現に精力的に取り組んでおられる方々にお集まりいただいて、議論を深めていきたいと考えております。

それから、7月7日には「地域交通シンポジウム」を開催します。このテーマについては、やはり共同研究で研究を深めており、6月中に成果を取りまとめて、現在の地域交通を巡る法体系自体を抜本的に変えるための「緊急提言」を行う予定にしております。個別の法律をどう改正するかについては、それは政府の役割ですから私達は踏み込みませんが、法律やそれに関連する予算や運用をこれからどうすべきかという基本的な考え方に関して、こういう仕組みでないと地域の公共交通を維持できないという切なる問題意識から「緊急提言」という形で皆様にご報告した上で、切実な問題意識を持っておられる交通事業者の皆様にお集まりいただいて議論をする予定にしております。

一方、海外の活動をご紹介しますと、昨年 10 月に米国ワシントン D.C.で、「シーレーンの安全確保とサプライチェーンの強靱化」というテーマでシンポジウムを開催しました。

皆様既にご承知のとおり、今年第二次トランプ政権が発足して、最初の施政方針演説から大統領令、USTRの通商法301条に基づく措置、あるいは新たな議員立法としていわゆる SHIPS 法案が提出され、米国の海運・造船を安全保障の観点からもう一度抜本的に立て直す、中国の不公正な取扱いに対して米国として毅然として対応する、ということが大きな議論になっています。また、日米の関税引き下げ交渉の中でも、この造船関係が日本側からの提案の一つの材料になっているとの報道もあります。いずれにしても、米国の海運や造船に関する安全保障の観点からの危機意識が示されていますが、既に昨年10月にこのシンポジウムを開催しましたときに、登壇された米国連邦海事局のフィリップス局長から明確にそういった問題提起がなされていました。さらに、その前の昨年7月に同局長にお会いしましたときにも、米国は海運や造船を建て直さなければならないと仰っていましたから、バイデン政権のときから既に米国政府の中にあつた強い問題意識が、トランプ政権になって一気に表に出てきたということです。アメリカ側のこの強い問題意識については、日本の関係者はしっかり頭に入れておく必要があります、すぐに消えてしまうようなものではないと私は思っております。

次に本年3月に、同じくワシントンD.C.で、日・米からの登壇者に加えて、ASEANの代表としてシンガポール運輸省からヤップ顧問、この方はシンガポールの航空行政をリードしてきた元航空局長ですが、にもご登壇いただいて、これから世界で最も成長率が高いマーケットとされているアジア太平洋において、日・米あるいはASEANのエアラインや空港や航空当局

はどのようにそれに対応すればよいか、について議論いたしました。

3月のこのタイミングのシンポジウム開催は、トランプ政権が発足した直後で、米国政府の要職のほとんどがまだアポイントされていない状況の中で、実はかなりハードルが高いと思っておりましたが、国務省のヘイディ・ゴメス次官補代理（運輸関係担当）には早々と出席を了解していただきました。他方、運輸省のシンディ・バラバン次官補代理（航空・国際関係担当）は、政権発足直後の影響が色濃い印象で、シンポジウムの前々日午後にお会いした際は発言もほとんど控えておられ、登壇についても、政府内の了承が得られないと出席できないので今は何とも言えないということでしたが、その日の夕刻になって、出席できることになったとの回答をいただき、当日しっかりと米国の主張をしておられました。また、先日第3滑走路の着工に至った成田国際空港から田村社長にお越しいただいて議論がなされ、日本の場合は成田空港の能力を早く高めてこれを活かしていくことが極めて重要だということが関係者で共有されましたし、その他のそれぞれ重要な課題と役割についても関係者で共有できたと思っております。

それから先週、カリフォルニア州運輸省と国土交通省の共催で、「鉄道脱炭素フォーラム」がロスアンゼルスで開催されました。これに当研究所の奥田専務理事、小御門研究員、ワシントンのJITTIの研究員数名が参加いたしました。カリフォルニア州運輸省との間では、2年前からオミシャキン長官や副長官と私と専務が緊密な関係になっており、今回声がかかったわけですが、今後は、引き続きワシントンD.C.で連邦政府と直接

対面しながら活動していくのと同時に、GDPで既に日本を抜いたカリフォルニア州の交通運輸・観光について、カリフォルニア州の関係者と連携する活動を充実させていきたいと考えております。

一方でASEAN・南アジアの関係については、AIRO発足からちょうど4年経ち、活動が少しずつ充実してきております。本年2月にフィリピンのマニラで、フィリピンの物流の改善についてシンポジウムを開催し、議論をいたしました。主として海事分野の物流改善が大きなテーマでしたが、同じテーマで本年9月にインドネシアのジャカルタでもシンポジウムを開催する予定です。マニラでは、フィリピンの運輸省の2人の次官と貿易産業省の次官に出席していただいて議論をしましたが、このテーマについては日・フィリピンの間で是非継続的に勉強していきたいという要請を受けましたので、そういう枠組みを作って取り組んでいきたいと考えております。

それから、本年4月にインドのデリーで日印観光協議会が開催されました。数年前まで行われていたインドの観光大臣と日本の観光庁長官がヘッドで議論をする場ですが、コロナを挟んで数年ぶりに、今回日本から祓川観光庁長官とインドの観光大臣が登壇するという催しが再開されました。これも当方に要請があり、AIROの研究員が参加発表しました。このように、自ら主催する活動、あるいは別の団体が主催するものに参加するという形で、活動の幅を広げていきたいと考えております。

以上、最近の活動のいくつかをご紹介します。本年

は、米国が世界をいろいろな意味で依然動かしており、先行きがよく見えない中ですが、当研究所は幸い日本財団のご理解とご支援をいただき、ワシントン D.C.とバンコクに活動拠点を持っております。日本の外交の基本である FOIP（自由で開かれたインド太平洋）の実現という意味で不可欠な 3 地点である、このワシントン D.C.とバンコクと東京の活動拠点が連携して、運輸・観光分野での活動を充実させていくことを当研究所としては努力していかなければならないと思っています。アジアの国々あるいは米国の方々、また、私は別の活動でオーストラリアやヨーロッパの方々ともお話しておりますと、政府レベルや企業レベルの連携交流はそれぞれもちろん重要でありますけれども、さらに学術あるいは留学、我々のような民間のパブリックな団体、また文化・観光を含む様々な形で、より多くのレイヤーで、相手国との信頼関係に基づく緊密な関わりを築いておくことが日本にとっては不可欠だと思いますし、残念ながらこれから経済力が相対的に小さくならざるを得ない日本の場合には、そのような活動を充実させることによってバランスを取っていかなければならない、と私は確信しております。

今後とも、今申し上げました三つの拠点を充実させながら活動を進めてまいりますので、ぜひ皆様のご支援ご協力を賜りたいと思います。最後になりますが、当研究所のこのような活動に日頃から温かいご支援をいただいております日本財団に対して、心から感謝申し上げましてご挨拶といたします。