



## 運輸総合研究所に3度目に勤務して

主席研究員 研究統括 藤崎 耕一

【専門分野】 交通・観光、地方・農村振興、消費者、PFI

【在籍期間】 2022年10月～



当研究所の活動が次に述べるように拡大する中で、約3年前に新設された研究統括の役目は、質の高い成果に繋がるよう、研究員の行う研究及び調査等を統括することです。

ここ数年で、当研究所の研究調査の数が増えるとともに、数の上での重心は、個別研究調査から共同研究調査（複数の研究員等が参加。検討委員会等に多数の外部学識経験者等の参加を得るものが多い。）に移りました。ワシントン国際問題研究所（JITTI）に加えて、2021年にアセアン・インド地域事務所（AIRO）が新設され、海外での主催シンポジウム等は増え、国内でのグローバルセミナーも開始されました。各研究調査の成果については、研究報告会又は運輸政策コロキウムにおける報告と学識経験者が議論をするシンポジウムでの概要報告の場があります。また、定期的に開催される、土木計画学研究発表会及び日本交通学会研究報告会の他、海外の国際交通フォーラムITF交通大臣会合、国際航空輸送学会（ATRS）、アジア交通学会（EASTS）等の国際大会にも論文化しての発表等を応募するよう、研究統括から研究員又はチームに個別に呼びかけております。中国及び韓国の研究機関との定期交流セミナー等も開催しており、交流機関も拡大しつつあります。共同研究調査の成果によっては、書籍化も行います。当研究所の活動がこのように飛躍的に広がっているのも、財政支援を賜る日本財団からのご理解のお蔭ですが、実のある成果が挙がるよう、これらの活動に目配せしつつ、複数の業務に携わり持ち時間に限りがある各研究員に個別具体的な助言等支援を行う必要があります。

研究員の構成については、現在は、個別研究調査を担当する数名の博士研究員の他、共同研究調査チームを構成する民間事業者、行政機関等からの出向者が多数を占めます。当研究所の特徴の一つは、これらの学識と実務の異なる分野の出身の研究員とプロパー研究員等が強みを持ち寄り、切磋琢磨していけることです。外部有識者の知見も借り、政策当局とも時には情報交換しつつ、成果を作り上げることができます。その特徴を発揮しやすいのが共同研究調査です。ただし、共同研究調査期間は基本は2年で、発表又は論文化（投稿時から査読を経て確定までに通常数月要す）はややもすると、2年間の出向期間の終了後になります。このため、中間報告の段階で論文投稿をするなどの計画立てをすることが一つの方法です。

各研究調査の内容に関しては、屋井所長主宰で複数の研究アドバイザーが参加する所内ゼミでも質を高めるべく議論をしています。また、職員全般を対象に、外部有識者を講師とする所内啓発セミナーを企画するほか、国際的活動が増えたこともあり、2024年度は、多数の若手研究員・調査員に対する英語研修を企画しました。ただし、誰もが急に英語を駆使できるようになるわけではないことから、海外大会で発表する際には、英語の発音練習を外国人研究員等が事前にチェックし、質疑対応については、必要に応じて他の研究員等がサポート役で参加するなどの支援体制を整えています。

また、小職自身も、今回、例えば、「平成期における交通運輸・観光政策」及び「弾道飛行等による大陸間輸送事業に関する法的諸問題」の各共同研究調査に参加する機会を得ました。自身にとって新しい分野の文献調べとインタビューを含めた作業に従事し、また、新たに繋がった有識者との他研究員及び当研究所OBの両方から知見を得ることが、他の研究員に対する実地の助言にも結果的に役立っています。

## 運輸総合研究所との運命的な出会い



主任研究員 神戸 正憲

【専門分野】 航空  
【出身組織】 日本航空株式会社  
【在籍期間】 2024年4月～



エコノミークラスとは思えないほど、足元がゆったりしている。機内食が美味しい。ノートパソコンを広げても隣の旅客の眠りを妨げることはない。今、私は成田からジャカルタに向かうJAL725便の機内で、この文章を書いている。決して原稿の締め切りが迫り、出張の往路機内で書かざるを得ないほど追い詰められたからではなく、運輸とツーリズムの研究と提言を通して日本と国々の架け橋となっている運輸総合研究所の「現場」の臨場感をお届けするためである。

それにしても、慣れ親しんだ機内で座っていると、自分の歩みが走馬灯のように蘇り、何か不思議な縁や時の流れを感じないわけにはいかない。

運輸総研に出向した2024年4月から遡ること約36年前。私はアメリカ文学の「ロストジェネレーション」を代表する作家F. S. Fitzgeraldに関する学士論文をようやく書き上げ、自分には如何に研究や論文の才が無いかを思い知らされていた。そして卒業。青臭くて鬱陶しいことこの上なかった私を、日本航空という会社が大人なる気まぐれで採用してくれた。採用の理由は定かではないが、やたらとサービス業を愛している「よそ者、若者、バカ者」の三拍子そろった若造も無駄ではないだろうという類の気まぐれだったのではあるまいか。同社での私の仕事は、客室乗務職と客室関係の地上職を繰り返すという国内外の航空会社の中でも極めてユニークなものだった。以来、愛してやまない空の客室に関する様々な職場に次々と就かせていただいた。乗務員、安全管理、サービス企画、スケジューリング、採用、入社教育、海外勤務、乗員サポート、キャリアサポート等々。唯一、訓練部の教官だけは、頑なにやらせてもらえなかった。ここには思い当たる節が少なからずある。

話を今に戻すと、そんな自分が長年取り組んできた仕事の結晶とも言える機内で、シンクタンクの研究員という立場でこの文章を書いている。これはもう、不思議な縁や人生の流れというより、抗えない運命に違いない。

さて、運命の運輸総研での毎日は、私にとって魚が陸に上がった状態に極めて近い。長年かかって身に着けたエラ呼吸がほぼ役に立たないことに気付く、大急ぎで肺呼吸を覚えようとしているようなものである。脳の未使用の部分を酷使するので、日々妙な汗が噴き出している。にもかかわらず、何故かワクワクしている自分にも気付かされる。これまでの人生であまり経験したことのないこの感覚を運輸総研で得ている要因を考察してみたい。

1つ目の要因は、これまでの人生で決して会うことが出来なかった人々との出会いである。日本の運輸政策を動かしインフラを創造・進化させてきた人々、個性豊かなアジアの国々で、運輸やツーリズムで次の時代を開こうとする熱量溢れる人々、そして陸・海・空の異なるモードから集まった人財との出会いには正直興奮する。

2つ目の要因は、研究所では知への欲求と取組みに高い価値が認められていることである。その先にある研究や提言が世のため人のために生かされる限り、調べ学び成長することが大いに尊重される。

3つ目の要因は、日常生活で経験している数多の変化や進化の理由とその先の未来が腑に落ちたことである。日本の宝ともいえる交通網が如何に大小の血管のように整備され続けており、美しい海を無法地帯ではなく自由に開かれた秩序ある海にするために国境を越えて取り組まれており、先人の残した文化と財産を守りつつ、住む人と訪れる人の双方が持続的に幸福になれる未来の地域や社会を実現しようと世界中でうねりが起きていることを肌で感じるができる。

もはや若者ではないが「よそ者、バカ者」として運輸総研と“運命の出会い”を果たした一人として、世のため人のためになる研究や提言、そして交流を一粒でも形にしたいと切望し、今日も妙な汗をかき続けている。

## 東南アジアの人々との仕事



研究員 岡田 良子

【専門分野】 観光  
【出身組織】 観光庁  
【在籍期間】 2024年4月～



昨年4月に国土交通省観光庁から出向し1年半が経過しました。主な業務はアセアン・インド地域事務所（AIRO）の観光分野の調査・研究をAIRO事務所職員と一緒に、これまで、複数国における持続可能な観光に関する課題の整理、タイ国とのワーキンググループ（WG）やベトナム国とのワークショップ（WS）の開催などの業務に携わっております。

東南アジアや南インド地域の人々と協力しながら行う業務が多くありますが、仕事に対する習慣が違ったり各国ならではの「お作法」があるため、調整に多く作業を要します。うまく対応していくためには、相手国のやり方を尊重すること、そして物事を早めに準備し着実に進めようとする日本とは違い、お国柄でしょうか、直前に物事が決まることが多いため、日本の担当者には忍耐力とフレキシブルな対応能力が必要になります。だからと言って、ただ先方国の出方を待っていればよいという話でもなく、普段から少しずつシミュレーションを行い、相手が受け入れやすいようなことを考え、先方に頭出しをしておくことが重要であることを肝に銘じながら仕事を進めております。

タイ国もベトナム国もカウンターパートは女性が多く、いつも笑顔で明るく元気に接してくれます。彼女たちからは、いつも楽しそうに、一生懸命良いものを作り上げようという意気込みを感じ、こちらも何とかそれに応えなければという気分になります。調整の場では、お互いの希望を意見交換しますが、最終的に両方がWin-Winになるよう妥協案も受け入れつつ議論内容を構築していきます。日本側の高い理想もありますが、それだけを主張しては前に進めません。先方の事情もあるので、相手への配慮が必要です。

これまでの観光庁での業務経験において、2010年のAPEC観光大臣会合（奈良）、2019年G20観光大臣会合（北海道）、UNWTO（現在のUN Tourism）等の国際機関業務などを通じ、各国と連携しながら業務を行うことはありましたが、現在のように、二国間で直接相手国と密に調整しながら進める業務に携われることは、相手国のことを尊重し合いながら業務を行うことが学べ、更に国際的な感覚を養える非常にありがたい機会であり、このような経験の機会を与えていただき、相手国とのご縁を大切にしながら友好関係を継続し両国の観光分野の発展の一助になれるよう取り組むとともに、自身の成長の機会を大切に、今後も頑張りたいと思います。



第5回タイ観光WG オンタイファーム現地視察にて  
タイ政府観光・スポーツ省の皆さん



## ふるさととは遠きにおいて

### 研究員 伊達 真生

【専門分野】 鉄道

【出身組織】 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設  
整備支援機構

【在籍期間】 2024年4月～



2024年4月に、独立行政法人の鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）から出向し、2年目の在籍となります。鉄道・運輸機構では鉄道建設を担当する土木職員として、北陸新幹線や北海道新幹線、相鉄・JR直通線の工事などに携わってきました。交通インフラの整備を行う鉄道・運輸機構と、交通インフラのあり方を研究し発信する運輸総合研究所とは長年交流も深く、今年度には共同研究に関する覚書も締結されたところです。

運輸総合研究所では出自を生かした新幹線整備に関する調査業務のほか、地域交通に関する研究にも関わっています。私は中国地方の山間部で育ち、急行列車に揺られて街へ出かける幼少期を過ごした影響か、公共交通機関を利用した旅行をするのが好きで、趣味にもなっています。建設工事に従事していた頃は現場への出張も数多くありましたが、まったく苦になりませんでしたし、プライベートでも鉄道、バス、船、飛行機などの様々な乗り物を駆使して全国各地を訪れており、地域における交通のさまざまな現状を利用者の立場からも感じてきました。着任時に紹介された地域交通制度に関する研究チームの資料で、私の出身地を走る馴染み深いバス会社が偶然取り上げられており、縁を感じて参加した次第です。

利用者としては地域交通に詳しいつもりでしたが、自動車交通に関する法令や制度など、実際の地域交通がどのようにして成り立っているのかの背景については一から学ぶことも多々あり、知識の無さを覚えることも少なくありません。また、行政や事業者の立場で活躍されてきた方々と直接やり取りできる今の職務は、大変貴重な機会だと実感しています。これまではプロジェクトを如何に推進するかという視点で業務に携わることが中心でしたが、プロジェクトそのものの姿がどうあるべきか、その姿を実現するにはどうすればいいかという、より大きな枠組みで捉える視点を獲得する大切さ、難しさを知り、大きな波に揉まれながらも奮闘しています。

研究所には鉄道、航空、物流、設備、また行政機関など、運輸・交通分野から多様な出向者が集まっており、直接的な業務以外での何気ないやりとりもまた勉強になっています。組織のためには一旦外から組織を見ることが必要だと日々感じている出向中の私は、地元のためには一旦外から地元を見ることが必要だと上京した学生時代の私に重なるところがあるのかもしれない。

大学でお世話になった恩師からは、「漠然とした“みんな”ではなく具体的な“誰か”の姿を意識することが、結果的に誰にでも良いまちづくりや都市計画につながる」と教わりました。新幹線の駅から在来線でもバスでも2時間かかる町、今ではその在来線もバスもどんどん消えていく今、そこで暮らす高齢の親。その姿を遠く神谷町の部屋で思い浮かべながら、仕事に励む毎日です。

# 変化の中にある米国観光、その現場から



ワシントン国際問題研究所 研究員 小山 晴彦

【専門分野】 観光  
【出身組織】 観光庁  
【在籍期間】 2024年3月～



2024年3月に観光庁から出向し、米国ワシントンD.C.のワシントン国際問題研究所（JITTI）に着任してから約1年半が経過しました。JITTIでは、米国における観光政策や観光産業の動向を調査・研究するほか、総務も担当しています。初めての海外生活に戸惑うこともあります。2025年1月からはトランプ政権という特異な政治状況が経済・社会・文化に与える影響を間近で見聞する、大変貴重な経験をさせていただいています。

本稿執筆時点では、日本へのインバウンドは2024年を上回るペースで順調に推移していますが、米国への国際観光は、トランプ政権発足後の発言や国境政策の強化などの影響により、前年比で数%程度減少しています。さらに、今夏成立した「One Big Beautiful Bill Act」では、ブランドUSA（日本のJNTOに相当）への予算大幅削減、ESTA料金の引き上げ、Visa Integrity Feeの導入など、訪米者数にさらなる影響を及ぼす可能性のある施策が盛り込まれました。これに対し、米国の観光業界からは批判の声が上がり、議会などへのロビー活動も強化されているようです。

もっとも、米国の観光消費の大半は国内旅行であるため、国際観光の減少を国内観光がある程度補うとの見方もあります。実際に意見交換を行った関係者の多くも、比較的前向きな印象でした。その背景には、中長期的に見れば、米国観光業界には大きな機会が待ち受けているとの期待があります。今後10年、2026年のWBC（ワールド・ベースボール・クラシック）、サッカー男子W杯、2028年のL.A.夏季オリンピック・パラリンピック、2031年ラグビー男子W杯、2034年ソルトレイク冬季オリンピック・パラリンピックなど、世界的なスポーツイベントが次々と予定されています。さらに、2026年には建国250周年を迎え、全米各地で記念イベントが開催される見込みです。

こうした米国観光の動きを踏まえ、日米の観光および人的交流のあり方について議論することが、今後ますます大切になってくるのではないかと考えています。実際、米国の観光関係者に話を聞くと、日本市場への期待は非常に大きく、日本は訪米者数で上位に位置し、重点的に取り組むべき国とされています。一方、日本にとっても、2024年末時点で米国は韓国、中国、台湾に次ぐ主要市場であり、消費額の高さからも大変重要な存在です。

JITTIの職員として、米国の関係者と接する中で、観光のみならず様々な分野での日米関係の重要性を実感する機会が増えています。また、こうした関係は「人と人との信頼」で成り立っていることも学んでいます。近年、自国中心主義的な動きが強まる中、観光を含めた日米間の人的交流の重要性について改めて考える機会として、11月にはワシントンD.C.で国際交流をテーマとしたシンポジウムを開催予定です。参加者の皆様にとって有益な場となるよう、しっかりと準備を進めていきたいと思っております。

## ウィーンと東京 二足の草鞋で政策課題に取り組む



### 客員研究員 柴山 多佳児

【専門分野】 公共交通政策、持続可能なモビリティ、  
カーボンニュートラル

【在籍期間】 2022年10月～



運輸総合研究所の客員研究員を拝命してから、早いもので3年の歳月が過ぎた。私はふだんオーストリアのウィーン工科大学を本務校として欧州での交通とモビリティの政策にかかわる研究や教育に従事しており、鉄道やバスの自動運転から、エビデンスに基づいた交通政策とそのための市民の参画といった内容に主に取り組んでいる。運輸総研の客員研究員としての活動は、慶應義塾大学（2023～2024年）や芝浦工業大学（2022年～現在）での客員准教授としての活動とともに、18年にわたるウィーン拠点の研究活動の成果を日本に還元する窓口の意味合いが大きい。

この期間に運輸総研で取り組んだテーマは大きく2つあり、一つは日本の交通セクター（運輸部門）の脱炭素化、もう一つは目的志向型の交通計画と、その中での公共交通政策である。これらは相互に強く関連するテーマでもあり、また同時に、いずれも上述の欧州での研究・教育活動と直結する。そして、日本のみならず世界的に重要かつ喫緊の課題である。

脱炭素化は世界の交通セクター全体にとって重要なテーマである。日本の運輸部門からの温室効果ガス排出は全体の2割弱で、3割近くを占める欧州と比べると低い。それでも2015年採択のパリ協定を踏まえた日本の国家目標である2050年の脱炭素化への道のりは遠い。活動内容としては「交通産業GXロードマップ検討会」の立ち上げにあたっての、全体の進め方の検討や、同検討会への参加が中心であった。また、2025年4月に開催された交通脱炭素シンポジウムIVでは、パネリストとして公開議論に参加する機会をいただいた。シナリオの設定や推計などは運輸総研の研究員やコンサルタントの専門家の方々が大変な労力をかけて行ったわけだが、普段は日本にいない者として、オンライン会議も多用しつつ、私なりの貢献ができたのではないかと思う。この研究成果は、現況の政策をそのまま続けているだけでは2050年のカーボンニュートラルの達成は不可能であることを明確にしたが、運輸総研には研究成果のさらなる社会への浸透と、具体的な施策という点での研究の発展で中心的な役割を担うことを期待したい。

もう一つの目的志向型の計画とその公共交通での展開は、日本ではコロナ禍などに起因する乗客減少や運転手不足という現場の目の前の問題にばかり目が向きがちである。確かにこれらが喫緊の課題であることは論を待たない。しかし、さらに広い文脈で、交通の計画そのものが「予測して提供する」(predict-and-provide) という従来型の計画づくりから、「意思決定して提供する」「ビジョン駆動型」(decide-and-provide, vision-led) の計画づくりへと大きく変化する中で、日本の交通計画体系をどう転換していくのか、その中でどう公共交通やその計画を位置付けるべきなのか、こういった課題に対して欧州の事例を参照しつつ一定の方向性を示すことが、私の一つの役割だと考えている。ビジョン駆動型の計画づくりは、上述の脱炭素に向けた必須事項であり、また成熟した社会に適した方法論であることは、世界的な共通認識である。こちらは研究がまだ道半ばであるが、一定の成果を還元できるよう、引き続き務めていく所存である。