



「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て学生の自分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感謝申し上げますとともに、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～

