



Photo: Sayaka UEHARA

OKINAWA 2025

9 SEP.

02	会長対談 06		
—	体系的な公共交通ネットワーク構築で県土の均衡ある持続的な発展を目指す		
	沖縄県副知事・元琉球大学学長 東京大学教授・当会会長	大城 肇 羽藤英二	
07	視点		
—	沖縄の交通課題と解決の方向性		
	琉球大学 工学部 社会基盤デザインコース 教授		神谷大介
08	対談		
—	沖縄のインフラと文化を語る		
	まちづくりファンリテーター 那覇市文化芸術劇場なはーと企画制作グループ統括	石垣綾音 林 立騎	
11	インタビュー		
—	レイヤーが複雑に重なり合う「沖縄」を撮る		
	写真家		上原沙也加
12	座談会		
—	交通研究の最前線 (TRISTAN XII をふまえて)		
	東京大学 大学院工学系研究科 トランスポートイノベーション研究センター 准教授 東京大学 大学院工学系研究科 社会基盤学専攻 准教授 東京大学 大学院工学系研究科 社会基盤学専攻 助教	原 祐輔 大山雄己 小林里瑛	
16	行事報告		

\*お知らせは10ページに掲載しています

沖縄県副知事  
元琉球大学学長

大城 肇

Hajime OSHIRO

東京大学教授  
当会会長

羽藤 英二

Eiji HATO

体系的な公共交通ネットワーク構築で  
県土の均衡ある持続的な発展を目指す

企画・文責 作家/エッセイスト 茶木 環 (当会理事・広報委員長)



160の島で構成される沖縄県は、日本と中国・朝鮮半島・東南アジア諸国などをつなぐ交通の重要な拠点であった琉球王国や、第二次世界大戦末期の沖縄戦や戦後は米国による統治など、固有の歴史や文化を持っています。また、現在も広大な米軍基地の存在や基地による市街地の分断という社会的事情は、都市形成や道路網の整備などにおいても課題が生じています。今号は沖縄と交通について様々な視点で考える特集号として制作しています。大城肇沖縄県副知事をお迎えして、羽藤会長とともに沖縄の交通の現状とその可能性について語り合いました。

## 統治下の戦災復興と

## 日本復帰後のインフラ整備

**羽藤** 副知事は八重山、離島のご出身で、大学は琉球大学から本州の広島大学に進学されたということですね。実は、私も広島大学卒で後輩にあたります(笑)。沖縄の交通や社会基盤を考える際に、沖縄が島嶼で構成されている固有の良さや課題があるかと思います。大学での研究や、現在は沖縄県の副知事として、沖縄県に向き合う時に大事にされていることなどをお聞かせいただけますか。

**大城** 私は今年3月に玉城デニー知事から副知事に任命され、交通に関しては自分ではさらに深く理解しなければいけないと感じるところがありまして、本日の発言は個人の見解として受け止めていただければ幸甚です。

私は竹富町の最北に位置する鳩間島の出身です。面積は約1km<sup>2</sup>、人口は約60人で過疎のため消滅の危機に瀕しています。中学まで鳩間島で育ち、いわゆる「15の春」で高校進学

のために30kmほど離れた石垣島に移りました。鳩間島～石垣島は現在は船で50分で往来できるようになりましたが、当時は4時間ぐらいかかりました。ただ現在でも定期的な航路の確保が難しく、北風が吹く11月から2月末までは欠航率が高くなります。ヘリポートはありますので、急患対応はできますが、そういう交通事情もあって、過疎化が進んだのではないかと思います。そうした自身の経験から、主に島嶼経済、開発経済をテーマに研究者として歩む道を選びました。

**羽藤** 私も広島で大学時代を過ごしました。今日は80年前に終戦を迎えた8月15日という節目の日ですが、沖縄も広島も戦争で大きな被害を受けた場所であり、その傷跡や悼むことが随所に残っている。学生時代にそうしたものを強く感じたことが現在の自分の一部になっています。

**大城** 広島に行って最初に驚いたのは道路が広いことでした。原爆でまちが焼失してしまったので、復興道路ですね。沖縄県は広大な米軍基地

があって、現在でも生活圏が分断されているという社会的な事情で体系的なネットワーク構築の遅れが生じています。

**羽藤** 日本は戦後、復興に向かいましたが、沖縄では米国の統治下にあった。米軍による復興計画が出発点になっています。国道330号も軍用道路として整備が進んだ。鉄道も戦争で破壊されましたが、復旧されずに、アメリカの自動車交通を中心にした地域づくりや県土計画が進められていったところが大きな違いでしょうか。

**大城** 復帰前の道路の整備状況は米軍が管理する軍道及び軍営繕政府道は100%の改良・舗装率でしたが、それ以外の道路は40%にも満たない大変低い状況でした。しかもアメリカ式の右側通行に変更され、1977年まで続きました。

**羽藤** 米軍基地の門前町的なまちづくり計画が進んできた中で、1972年の日本復帰と前後して、交通インフラに対する考え方も日本流に変わり、公共交通もバスだけではなく、

モノレールも計画されていくし、鉄路も考える動きが起こってきたかと思えます。

**大城** ええ、復帰を記念して実施された沖縄本土復帰記念一周道路事業、沖縄国際海洋博覧会(1975年)等を契機とした沖縄自動車道や那覇空港自動車道の整備など、道路整備五箇年計画、3次にわたる振興開発計画及び振興計画に基づく計画的かつ重点的な整備によって、道路の整備状況は復帰当時と比較して格段に改善しています。

道路は、空港、港湾等の広域交通拠点や県内の中心都市、さらには各市町村を結び、県土の均衡ある発展、県民及び観光客の円滑な移動と利便性の向上などの観点から欠くことのできない社会基盤だと考えています。

けれども、本島の中南部都市圏においては市街地が拡大・高密度化し、人口密度は政令指定都市並みの水準となっておりますが、公共交通

基盤が著しく脆弱なため、慢性的な交通渋滞が発生して、定時運行が確保されないことや環境負荷の増大などが課題となっています。私も琉球大学の通勤にバスを使っていましたが、バス停でずっと待っていて、ようやく姿が見えたと思ったら、後続車両と一緒に団子状態になってやって来る(笑)。

交通もそうですが、サービス水準を上げた方が需要はついてくる。赤字や運転士不足を理由に減便するとさらに客離れが起こるという悪循環が続いています。改善の余地が大いにあると思っています。

### 東海岸や北部振興には 体系的な公共交通ネットワークが重要

**大城** 基本的には県土の均衡ある持続的な発展があって、住民サービスの向上という観点で整備をしていく必要があります、公共交通の体系的なネットワークの構築が課題であることをかなり以前から強く感じています。

沖縄県では、沖縄振興特別措置法に基づく「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」の基本施策として、「持続可能な発展と県民生活を支える社会基盤の高度化とネットワークの形成」を位置付けています。その柱としては、沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶ幹線道路網(ハシゴ道路)、空港・港湾へのアクセス強化に資する重要物流道路や那覇都市圏の交通容量拡大、那覇都市圏の交通円滑化を図る2環状7放射道路の整備などがあります。

ご存じのように沖縄本島の西海岸は世界文化遺産に登録された今帰仁城跡や第二尚氏王統発祥地である伊是名島があり、リゾートホテルなどが建ち並び、本県を代表する観光地が形成されています。一方で、地形上のこともあり、東海岸は発展しにくい場所でした。そこで、「沖縄県東海岸サンライズベルト構想」を2021年に策定しました。日の入り(サンセット)の方角で副交感神経が優位となる癒しの空間として自然を生かした観光スポット等が展開されている西海岸に対し、かたや日の出(サンライズ)の方角で交感神経優位となる東海岸では、活動空間として、工業地帯の形成、スポーツコンベンション地域の形成、マリンタウンMICEエリアを核とした活性化、円滑な交通ネットワークの形成など、西海岸とは異なる発展を目指しています。

**羽藤** なるほど那覇に一極集中しているように見えますが、おっしゃるように西海岸と東海岸の特色は大きく異なりますし、西海岸側の観光構想、東海岸側の産業構想など土地利用の仕方によってはまだまだ発展の余地がありますね。

**大城** また北部地域は、サンゴ礁を有する美しい海やマングローブ林を有する河口、世界自然遺産に認定されたやんばるの森など、豊かな自然環境があるほか、名護市は経済金融活性化特別地区に指定され、沖縄高専の周辺に情報通信関連産業の立地が拡大し、AIやIoTの集積やデータセンター等の産業クラスターの形成が期待されます。ただ、現状では県内のほかの地域に比べ一人当たりの所得が低く、過疎地域が多く存在しており、自立的な発展のためにはさらなる振興施策や事業が必要だと考えています。



那覇市の慢性的な交通渋滞は大きな課題となっている

**羽藤** 県土全体の可能性を考えていくと、道路や鉄道など公共交通の整備が必要であると考えておられることが伝わってきました。

昨年9月にバス無料の実証実験を実施されて、僕自身も名護市や沖縄市で仕事をしていることもあり、乗車したのですが、住民の利用も多かったですね。先ほどおっしゃったようにサービス水準を上げた方が利用者が増加するということには手応えを感じておられるのではないのでしょうか。

**大城** ええ、基幹軸となる公共交通の形成に向けて、県では、これまでに国道58号を中心とした那覇市から沖縄市までの基幹バスシステムの導入を推進しているところです。実は那覇新都心が開発される前に、バスターミナルを新都心につくろうという構想があり、私も沖縄総合事務局と一緒にパーソントリップ調査を手伝ったことがあります。結果的に旭橋に集約されることになったんですが、路線の再編などはなされました。しかし、当時は利用者のためにバス業界が一致するようなことがなかったんですね。

**羽藤** 個別の事業者同士の過当競争は激しいので、難しさがあります。



大城 肇

沖縄県副知事  
元琉球大学学長

もし新都心にバスターミナルができていたら、そこが公共交通の拠点になっていたわけで、今とは全然違ったネットワークになっていたと思います。そのことは残念だと思う反面、今は那覇ではなくて、沖縄市や名護市で公共交通の集約化ということでバスタの構想がでてきていて、副知事たちが当時、パーソントリップデータを使って考えていらした公共交通の機能の集約化、サービス水準の向上が那覇周縁部で展開されようとしている状況です。

**大城** 特に沖縄市内は当時は一番街や銀天街が賑わっていました。以前、観光計画に私も携わっていて、その時に商店街診断もやったんです。名護十字路も商店街診断をしましたね。両方に共通している点は通

過都市で観光客が滞留しない。当時はホテルも少なかった。そういう意味でこの二つの地域で「名護市総合交通ターミナル」や「胡屋地区交通結節点」の検討が進められていることはとても期待しています。

**羽藤** 沖縄市と名護市では、地元の方々が、副知事が言われたような商店街のまち作りをバスタとうまく組み合わせ、街の活気を取り戻すためのツールとして意識しておられますし、住民の方々も商店街もバスタも自分たちが使っていく施設だという意識を高める中でプロジェクトが進行しています。ボトムアップで進んでいて、沖縄らしいプロジェクトに育ちつつあることを我々も強く感じています。商店街も個性がかなり強いので、まちづくりの大変さは副知事もよくご存知だと思いますが、そうした形で副知事たちが苦勞されながら積み上げてこられたのが大きかったとも思います。

**大城** 鉄軌道とバス、モノレールもありますし、いかに有機的に組み合わせ、接続させるかが重要ですね。

**羽藤** マイカーからできるだけ公共交通で、最終的にはやっぱり鉄道をちゃんと県土の中に軸として整備していく。その前段階としてうまく公共交通の拠点づくりを沖縄市や名護市とやっていたら沖縄の発展に寄与できるのではないかと思います。

#### ツインゲートウェイや地下鉄の可能性は

**羽藤** 日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)が伊江島空港を民生利用して、北部のゲートウェイとなっている名護から鉄道を延ばしていくというような構想もあります。本島と伊江島を結ぶ海中道路や、鉄路という



2024年9月に実施されたバス無料実証実験の初日の様子



ゆいレール・旭橋駅と接続する那覇バスターミナル

ものを様々な検討案の中から絞り込んでいながらツインゲートウェイみたいな言い方もしていますけれども、どうお考えですか。

**大城** 県土の均衡発展には北部地域の発展がまだまだ必要であり、お力添えいただければと思います。そうしたツインゲートウェイも有効かとは思いますが、B/Cでいくとどうなのかという話もまた出てくるのでしようけれど、実際に空港が整備されれば需要はついてくるのではないかと考えています。そういう観点から、航空路や陸上交通、場合によっては船舶を組み合わせた交通体系ができると、人やモノの流動や各地の活性化につながっていきます。

**羽藤** 沖縄はまさに東シナ海の中心に位置していて、日本以外に多くの国々から人が入ってきて出ていくハブになるような場所です。那覇空港と伊江島空港をツインゲートウェイにして、そこからさらに離島とアジアへという流れを活性化して、その間を公共交通でしっかりと結び、鉄路で結んでいく。そこにはトンネルなどの技術的なところも検証して着実にプロジェクトを進めていくことが重要だと思います。

**大城** これはもう全く個人的な質問

なのですが、私は沖縄に地下鉄が通ったらどうなのだろうと思っているんです。日本のトンネル技術は高いと聞きます。例えば、沖縄県庁があるゆいレールの県庁前駅周辺の地下に地下街をつくと、防災や有事

の際の避難場所にも活用できるのではないかと思うんですよ。

**羽藤** 最近、スイスが核シェルターとしての含みも持たせながら、自動物流の道路を地下に通すというプロジェクトを動かしています。日本でも東京～大阪間約500kmを自動物流道路という形で全部トンネルで通すというプロジェクトがあって、確かに副知事が言われるように日本のトンネル技術はレベルが高いし、断面をそれほど大きなものにしないのであれば、事業規模やコストを落としながらやっていくことができるかとは思いますが。副知事ももちろんお考えになっていると思うのですが、土地の収用に関しては沖縄はデリケートなところがあります。基地問題ですとか、せっかく戻ってきた自分の土地を鉄道のために使うことに賛成する人だけではないでしょう。そういった点を考慮すると、地下という空間を、最先端の土木の技術も使いながら、組み合わせてやっていくことは検討に値するかと思います。

特に最近ですと、仙台は政令指定都市の中では人口が比較的少ないところですが、東北大学と中心部が地下鉄で結ばれて便利になりました。あれもパーソントリップ調査や鉄道の評価

をやって導入していった経緯を考えますと、地下空間を使っていくことは、那覇市だけでみると、路面交通をうまく使っていくことはできますが、県土全体の格差を是正するには路面だけだとどうしても難しくなりますので、地下空間の可能性を生かしていくことは検討に値しますね。

**大城** 地上と同じように地下にも所有権の問題もあるとは思いますが、琉球石灰岩で頑丈でしょうからそう簡単ではないとは思っているのですが。

**羽藤** 大深度地下になると自由にできる場所がありますので、深さをどういうふうにとるのかというのはあります。戦前には狭軌とはいえ沖縄にも鉄路があった。台湾だと狭軌を広軌にして、人口が10万人ぐらいのところでも鉄道を伸ばしている。琉球王国としての歴史もあり、城も残り、これだけ素晴らしい資源性のある地域が多い沖縄に鉄路があって均衡ある県土発展への寄与に我々も協力していきたいと考えています。



羽藤英二

東京大学教授  
当会会長



世界遺産に認定された今帰仁城

## 沖縄の文化を尊重しながら 独自の交通ネットワーク形成を目指す

**羽藤** 副知事は経済学者でもいらして、商店街活性化の施策やパーソントリップ調査などにも携わってこられました。沖縄の経済発展の観点から、どういうインフラ像あるいは文化振興みたいなことも含めて進めていくことが重要だとお考えですか。

**大城** 沖縄は島嶼経済ですので、「規模の不経済性」や「市場の狭小性」の課題を抱えています。強くしなやかな自立型経済の構築に向けては、人、モノ、資金、情報が集積する「アジアの結節点」として、国内や世界とのネットワークを更に強化する必要がありますと考えています。

そして沖縄には長い歴史の中で育まれてきた芸術あるいは文化、おそらく人の感性もそこで育って沖縄の人々のアイデンティティになってきたと思いますので、文化と調和させながらのインフラ整備は必要だと思います。

その中で、沖縄らしい風景がつけられるかどうか。今、植林にしても、熱帯花木ではあるんですが外来のものも多く、そこが沖縄らしさかとも思います。伊江島の北には伊是名島

とか伊平屋島があって、沖縄本島にも世界遺産となったもののほかにも琉球王国の城(グスク)及び関連遺産群が多くありますので、歴史と調和した景観創出に取り組むとともに、各地域の景観

資源の保全にも力を入れていきます。沖縄の文化を尊重し、次世代に継承することで、人々が真に幸福な生活を送れる持続可能な社会を実現していきたい。そのための交通のあり方を検討する必要があると思います。

**羽藤** グスクなどは地形そのものが昔の拠点だったということがはっきりとわかる形で残っています。私も伊是名島に頻繁に行っていた時期がありました。島を一周すると豊かな自然があり、サトウキビの工場など島の暮らしを感じる光景に出会います。

**大城** 歴史遺産をはじめとした文化や風土を大事にしながら、交通基盤の整備に取り組んでいきたい。例えば、地中海に浮かぶ小さな島国であるマルタには中世がそのまま残っているようなまちがあります。沖縄に比べると、道路整備などは進んでいないように思うんですけど、そういった昔ながらの風景や歴史、文化の中で生活しているという印象を受けました。沖縄県にとってその部分が参考になるかと思っています。

**羽藤** 島嶼というとマルタもキューバもそうですが、必ずしも最新式のビルディングなどで成り立っているわけではなくて、古い都市の基盤を生かしながら、アフリカとの交易、ヨーロッパとの交易を繋ぐ役割で、

島嶼ならではの経済の役割を果たす中で、港湾基盤や交通基盤をつなげていっているように思います。

沖縄で仕事を一緒にしている人たちは島嶼部出身の方が多く、休暇には祖母の面倒をみるために帰省するなど、本島と行き来するような日常を送っていることを聞きます。沖縄らしい暮らし方を支える交通のネットワークのあり方を模索していく。それから首里織や琉球絣など沖縄ならではの伝統が多くありますから、人々が紡いできた暮らしや日常を生かしたような形で交通プロジェクトをさらに推進していただければと思います。

**大城** 羽藤先生が先ほどおっしゃったような形で重層構造になっていると思うんですが、国際島嶼学会の会長をされていたG・マッコール氏が「海は隔てるものではなく、つなぐものだ」と仰っていたんです。沖縄もアジアの中にあって、世界をつなぐ。海や空を介して集まってきたものを今度はどうつないでいくかということで公共交通機関のあり方を考えていくと、沖縄独自の交通ネットワークが構築できるのではないかと思いますね。

**羽藤** 私たちも6月に万国津梁館で交通研究の国際会議を主催し、世界中から300人以上が集まったのですが、沖縄は本当に美しい島だと皆が言ってましたね。アジア各地を結ぶ中継貿易で繁栄した琉球王国は自らを「万国之津梁＝世界の架け橋」という気概を持っていました。まさに、様々な国をつないでいく場所が沖縄だというコンセプトでこれからのまちづくり、公共交通の計画づくりが進むことを願っています。今日はありがとうございました。

Opinion:

視点

## 沖縄の交通課題と解決の方向性

琉球大学 工学部 社会基盤デザインコース 教授 神谷大介



現在沖縄が抱えている交通に関する課題について、令和5年に沖縄県が実施したパーソントリップ(以下、PT)調査の結果などから述べていきたい。PT調査が行われた沖縄本島中南部都市圏(読谷村・うるま市以南)は17自治体で構成され、人口は約122万人です。人口や面積規模は政令指定都市並みと言われています。そこに軌道系交通機関は那覇市・浦添市を通るモノレールのみという状況で、自家用車依存社会となっています。この都市圏の中央部に位置する宜野湾市・中城村断面を南北に通過する交通量は23万台/日とさきわめて多く、那覇市の混雑時旅行速度は10.5km/時と3大都市圏よりも遅い状況となっています。

この原因として、PT調査からは、①自家用車利用率の高さ(平成18年調査67.4%→令和5年調査72.5%)、②送迎交通の多さ(通学の31%が送迎、10%がマイカー)、③近距離の自家用車利用(自動車トリップの約35%が2km以下)、④相対的に高額となるバス料金(那覇市-沖縄市約20kmで960円・約51分、同距離の東京駅-川崎駅で320円・19分)と通勤手当の少なさ(月5千円までが過半数)が指摘されました。さらに、所得の質問を設けたことにより、⑤低所得世帯の外出率の低さ(20歳以上では10%以上外出率が低くなっている)も明らかになりました。

一方、他地域と同様に路線バス運転手不足が深刻な状況にあり、減便や路線短縮などが相次いでいます。いわゆる2024年問題により、バスドライバーの時間外労働時間の上限基準および拘束時間に上限が設けられたため、状況はさらに悪化しています。また、観光バス需要の増加により、さらに路線バスの運転手が限定されることになっています。

これらに対し、「沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議」が令和6年度に立ち上げられ、経済・金融から教育機関まで多様な参加者による共同宣言が出されました。さらに、PT調査結果を踏まえた沖縄交通マスタープラン(20年後のあるべき姿)の策定を進めています。一方で、戦後100年を見据えた公共交通のあり方を議論する「次世代交通ビジョンおきなわ(仮称)」策定を意図し、県知事を本部長、各部長が委員となった本部会議が立ち上げられました。ここでは特に、中南部都市圏の交通渋滞と公共交通空白の解消を二本柱として議論されることになっています。つまり、現在の状況から20年先の都市交通を考える計画と、20年先の社会を見据えた公共交通のあるべき姿というバックキャスティングによる計画策定が行われています。

著者は各計画策定に協力させていただいている立場より、また、国・県・市町村の交通関係の会議に参加さ

せていただいている立場より、これまでの議論を踏まえ、課題解決のための方向性について述べさせていただきます。

まず、本島にしっかりとした交通軸を作ること。以前から鉄軌道構想はありますが、普天間基地返還問題やB/Cの観点から進展が見られません。いきなり鉄軌道の議論ではなく、現在の時間が限定されたバス専用レーンを終日バス専用レーンとして延長し、そこに連節バスを等間隔運行させます。これによって、特に朝の時間帯のバスを減便させても輸送能力は維持できます。また、バスが渋滞に巻き込まれることなく、定時性が担保されるとともに、運転手の労働効率(単位時間当たり運送距離)や労働生産性も向上します。幹線となる路線の運転手を少なく出来た分、枝の交通を担う郊外部の路線バスやコミュニティバスの運転手が確保できます。さらに過疎化が進んだ地域においては、現在多良間村で実験中の安価な自動運転システムの導入が期待されます。このシステムは路上駐車などを避けて走行するのではなく、走行ルートに路上駐車をしない社会を作るという思想に基づくものです。社会全体が協力することによって、高齢者などの外出を支援する仕組みを安価に実装することを意図しています。島だからできるチャレンジをしながら、誰もが社会参加できる交通環境の創造に取り組んでいく必要があります。

まちづくりファシリテーター

石垣綾音

Ayane ISHIGAKI



那覇市文化芸術劇場なは一と  
企画制作グループ統括

林立騎

Tatsuki HAYASHI

企画・文責 管清工業 内海克哉(広報委員)

企画 大林組 中村裕史(広報委員)

D I A L O G U E



人々が幸せに暮らすためには何が必要か。沖縄で市民協創で交通やまちづくりに携わるお二人にインフラと文化の関わりについて語っていただきました。

対談

## 沖縄のインフラと文化を語る

### 文化をインフラと捉える視点

**石垣** 私は那覇市生まれ、那覇市育ちで、観光のためのまちに変わっていく沖縄の様子を見る中で、今の沖縄の状態は何だろうという疑問を持ちました。大学3年生の時に交換留学でハワイに行き、文化を大事にしながら実践するまちづくりにふれ、ハワイの大学院に進みました。今は沖縄で文化を掘り下げながら、それを地域の人達と共に、まちづくりや交通のあり方に落とし込んで行けるかということで、ファシリテーターとして関わる仕事をしています。

**林** 私は新潟県出身で、最初はアーティストと一緒に芸術作品を作るのが仕事で、東京や国内外で活動してきました。同時に文化政策の分野にも関わりを持つようになり、今は那覇文化劇場なは一とで那覇市の自主事業の企画制作を統括しています。なは一とは那覇市直営の劇場であ

り、私も那覇市文化振興課の職員として文化振興に関わっています。さらに沖縄県文化芸術振興会では、沖縄県内の文化芸術活動を支援する外部専門委員として関わっています。

**石垣** インフラと文化という、テーマをどう解釈すると良いと思いますか？

**林** 文化は、人が作り、表現することだけでなく、地域の人々の心を育み、耕し続ける、インフラのようなものだと思っています。沖縄県には文化芸術振興条例があり、その中でも『文化は新たな時代を切り開く心の拠り所である』と書かれており、新しい時代を切り開く時には、文化が基盤になるとされています。このことから、文化は単なる娯楽や余暇の過ごし方ではなく、人の心や行動の基となるものですから、1つのインフラと呼べるのではないのでしょうか。

**石垣** では、インフラと文化の前に「沖縄の」がつくとどうなると思いますか。

**林** 文化芸術をインフラのように捉えて整えていく時には、どの方向に整えるか、つまりビジョンが重要になります。ビジョンがないと文化芸術のインフラを耕し続けることはできないでしょう。「沖縄の」をつけることで、沖縄においてどういうビジョンを持って、インフラとしての文化を整えていくのか。それはとても重要なことですね。

**石垣** 文化芸術の分野にいらっしゃる林さんから、心の文化、インフラとしての文化という言葉が出ましたが、私も同感です。文化や芸術は、日常に潤いを与えるものみみたいな感じで言われることが多いですが、何を私達が選び取りたいかとか、どんなライフスタイルにしたいかという価値観を作る基となっているのではないのでしょうか。例えば、北大東島に行くと公園の中に相撲の土俵があるんです。これはまさしくインフラが文化を担保している事例だと思っていて、公共の場所に

予算をつけて文化的な活動ができるということもインフラと文化の大事な繋がりがだと思いつつ聞いていました。

**林** 沖縄では、世界に開かれたゲートウェイとして、2050年の沖縄を描く「Gate Way 2050 Projects」という大きなプロジェクトが動き始めています。注目すべきは、この中で文化芸術への注目も高まっていることなんです。文化振興や文化政策に関わる立場からすると、文化芸術で1人でも多くの人々が食べていけるような、経済生活が送れることは重要で、エンターテインメントや伝統芸能が多くのお客に喜んで貰うことだとしたら、現在の価値観や解り易さとか、面白いというところに寄り添っていくことも重要だと思います。しかしながら、県の条例にもあるように、文化芸術には新しい時代を切り開く役割もあるので、若いアーティストが育っていくことを大切にしつつ、新しい表現や、一般的には理解されにくい表現なども実現できるような場所をしっかりと確保していくことが文化の発展に繋がると考えています。

## インフラと公共行政

**石垣** 那覇文化芸術劇場はひとつの存在はインフラとしての使命もあると思います。

**林** インフラは基本的に公共・行政で作るものだと私は思っています。行政だからこそ、新しい表現、経済的な採算性が取れないものでも積極的に挑戦し、尖ったものや革新的なことを公共の劇場だからこそやっていく。その活動が民間への刺激になり、民間にも新しい表現が波及していき、それが民間的な採算性が取れる表現を確立していく。私は、公共の役割と民間の役割を分けて、しっかり役割分担して考

えなければいけないと思っています。

**石垣** 私は、セミパブリックみたいな立ち位置で仕事をしています。完璧に民間でもなければ、完璧に公共行政でもない。行政でもコンサルタントでもないし、完璧に地域住民の立場でもない。その中途半端な所を私はあえて選び、公共や民間のやりにくい部分をやりやすくするという、ファシリテーターという仕事を選びました。コンサルの方にも行政で技術職をやってきた方の中にもファシリテーションをやっている人は少なく、いわばニッチな立場でやっているわけですが、自分の関心に近いところにも色々な分野を繋げつつ、様々な人と活動しているというのが非常に貴重な立場と感じています。

## 市民参加と文化の担い手

**林** 行政や地域から仕事来ない間に立てないジレンマやもどかしさはないのでしょうか。

**石垣** それはあります。私が持っているファシリテーションという技術は一般には技術と認識されていません。確かに依頼されないと仕事は出来ませんが、全部を仕事としてではなく、例えば市民活動として色々やってみたりとか、今は防災の社団や交通オープンデータを扱うNPOに関わらせてもらっており、やりたいことはできています。この活動をしているからこそ仕事に繋がり、良い補完関係をつくれていると思っています。

**林** まちづくりにおけるビジョンの部分で市民協創でもっとやった方がいいと感じているのですが、石垣さんはどう思いますか。

**石垣** 私のミッションの一つは、色々な方向を地域の人達に教えてい

くことでもあります。2022年に沖縄振興計画に関するパブリックコメントを出したことが、私の中で結構大きくて、それをつくる過程に関われることを知ってもらえただけでもすごく良かったと思って、そういうプロセスこそがビジョンを市民と作ることだと考えています。

**林** 沖縄の文化的な状況は、色々な地域から人が移り住み、政治的な事情もあって、多様な文化が集まってできています。ということは、逆に言うと、色々な地域と交流することで、沖縄の文化が育まれてきたということですね。

**石垣** 私はスローフードの活動にも携わっており、2018年くらいに北海道で世界の先住民が集まる企画に参加しました。アイヌの方や沖縄からも参加していてアメリカや南米やアジア等色々な国から参加していたのですが、こんなエピソードがありました。アイヌの方々が朝早くにタートルアイランドから来た方とお散歩していたら、ドングリが落ちてきて、『あっ、私達も昔はこれ食べていたけれど、最近は料理の方法が分からないんだよね』と、アイヌの方が言いました。すると、タートルアイランドのオローニコミュニティの方が作り方を教えてあげると言って、ドングリをスープにしてイベント中に提供したんです。食材一つでも異なる場所とも繋がることができる。それにより、自分達の文化を掘り下げるきっかけになるのですごく記憶に残っています。

**林** 今の話は重要ですね。文化は強く内面化されるものだから、外との交流がないと相対化されない。他の地域と交流することで自分の足元をより深く掘り下げられるところがあります。どこに目を向ければ自分たちの文化が

深まり、豊かになるのか、もはや経済規模や世界の中心地だけが重要なのではないと、改めて考えた方がいい。沖縄にはこの人口でこれだけのアーティストがいて、しかもこのクオリティは世界一だと思います。この恵まれた状況を行政はもっと活用した方がいい。「文化のまちづくり」といった謳い文句は誰でも聞いたことがあると思いますが、これまでは、それを誰がやるのか、誰が主体なのかという「人」が含まれていませんでした。だから、文化のまちではなく、「アーティストのいるまち」と言わないといけないと話しています。

石垣さんは、沖縄のそれぞれの地域がどんなまちになっていったらいいと思いますか。

**石垣** それはたくさんありますが、私が交通のことばかりやっているのは、人が歩かないと街はだめになると思っていて、まずは、車を使わなくてもいいようなまちづくりを進めたいと思っているからです。

**林** 車を使わないということは公共交通を沢山使うことでもあります。そのためには公共交通がもっと楽しかったり、使うだけで学べたりするものにするにはどうしたらよいかという発想で、文化芸術分野も一緒にできることがあると思います。

**石垣** 文化をどう解釈するか、どう意味付けするかを、一人きりでやることは難しいと思っています。まちの中で多くの人が目にするとか音を聞くような環境をきちんと整備して行かないと文化は根付かないし、新しいものも生まれてこないし、公共と文化の関わり方や芸術のあり方は密接だと感じています。

**林** まちの中で、なんだか寂しいから飾っておこうかというデコレーションで文化が使われてしまうことがあるのですが、地域の歴史やアーティストの出自などを交えてコーディネートする人がいるとそこに住む人の感受性が少しずつ変わってくると思います。

**石垣** 場所の意味付けが変わりますよね。消費するために場所を使っているのか。地域のいわゆるシビックプライドをきちんと育て、この地域を皆で大事にしたいねという思いを共有することが大事ですね。

**林** 地域の文化芸術というと、イベントが多く、一時的な経済効果はあると思いますが、永久に続かないし、予算が切れたら終わりになることが多いですね。まちづくりと文化、インフラと文化をしっかり結びつけて、環境を整備していく。文化も、行政がやたらとイベントをするのではなく、インフラ整備、環境整備をもっとしっかりや

っていくべきだと思います。

**石垣** 例えば、この基金は20代の人のためにあり、次のステップとしてこういう機会があるという仕組みがあるとアーティストキャリアの見通しが立てやすく、自分が文化産業で生きて行こうと思わなくても続けていくことができますね。そういう環境があると文化はしっかりと根付いていくと思います。

**林** イベント型で進めると地域間格差と世代間格差が埋まらないという印象を受けています。特に沖縄は多くの島々から成っているので、那覇で大きいイベントやっても、見に来れない人がいるという地域間格差が生まれ、大きなイベントに関わるのは比較的年齢が高いアーティストなので、若い人達には仕事がないという世代間格差も起こる。地域の格差をどうやって埋めていくか、文化的なインフラをどう作っていくかということと、若い人達の支援をどうするか、例えば、30代はこういう支援があって、40代位になるとか1人立ちというようなキャリアパスを意識し、補助金や賞で世代間格差を調整していく。新しい世代が生まれていくためのインフラを作る。そういう環境整備については、インフラの話と文化に今必要なものはすごく重なると思いますね。

## Information [お知らせ]

### 2025年度 秋の見学会

見学会

今回は、秋の山梨の魅力を感じながらリニア中央新幹線や新東名高速道路、自動運転の最新システムまで、交通の未来に触れる企画となっております。皆さまのご参加をお待ちしています。また見学会のプレ企画としてリニア試乗会も開催いたします(こちらの申込は締め切りました)。

●日 程 2025年10月30日(木)～31日(金)

●定 員 25名

●行 程 集合：30日 10:30 富士山麓電気鉄道 富士山駅  
宿泊：下部温泉郷  
解散：31日 18:00頃 JR小田原駅

### 2025年度 今後のイブニングセミナーの予定

イブニングセミナー

第3回イブニングセミナーは物流をテーマに11月頃に開催する予定です。詳細は追ってご案内します。また、第4回のイブニングセミナーは2月頃の開催を予定しています。

Interview:

Sayaka UEHARA

写真家・上原沙也加さんに聞く

## レイヤーが複雑に重なり合う「沖縄」を撮る

聞き手・文責 作家／エッセイスト 茶木 環 (当会理事・広報委員長)

### 風景にはさまざまな痕跡が残っている

私は高校時代まで沖縄で過ごし、東京の美術大学で写真を学んだのですが、島を離れたことがきっかけになって、改めて沖縄のことが気になるようになり、自分の生活の場所としての沖縄の風景を記録してみたいと思いました。

撮影時には、予め対象を決めずにさまざまな街をひたすら歩き、ふと出会ったものを写します。風景の細部に目が引き寄せられるような感覚があります。その後、写真に定着したイメージを後から何度も見返します。写っている場所の歴史や、事物の背景について具体的に調べながら、その場所がどのような歴史を辿ってきたのか、人びとがどのような日々を過ごしてきたのか、光と影の質感を確かめながら、少しずつ想像を巡らせています。写真を選ぶときにはいつも、撮影するとき以上にじっくりと時間をかけています。

最近私は、沖縄のほかにも台湾や福島にも通っています。ほとんどの作品には人が写っていませんが、それは今ここにいる人の記録だけではなく、もうここにはいない人も含めて考えたいと思っているからです。人びとのふるまいは痕跡となって、風景の表面に様々な形で顕れます。静かな写真のなかに立ち止まることは、内省するような時間が広がっていく契機になるのではないかと考えています。

### 過去の時間に思いを寄せること

私はよく公共交通を使っています。撮影する時には計画を立てずに移動することも多いです。次のバスが来るまで1時間も待つこともあります。車窓をぼんやり眺めている時間も私にとっては大切な過程です。当て所なく街を歩くと、ささやかな風景をひとつひとつ確認することができます。

表紙の写真は嘉手納基地の近くにある中央パークアベニュー(沖縄市)をBCコザという建物の階段から窓越しに見下ろしたところです。この通りは1950年に米軍関係者向けの商業地「BCストリート(Business Center Street)」

という名前で作られたのですが、次第に街が荒れていったことから、80年代に行政の主導で日本人向けのショッピングモールに生まれ変わったそうです。鮮やかな刺繍のお店や、昔はバーだった場所で子供たちがスケボーをしているお店など、ところどころに賑やかだった時代の名残を感じます。椰子の木やブーゲンビリアなどの街路樹もたくさんあり、白い屋根がずっと向こうまで連なっていて、延びた影の道を歩くのが私はとても好きです。ベンチがたくさんあるので、のんびり過ごすこともできます。もうすぐ道路の拡張のために、白い屋根の歩道を取り壊してしまうと聞き、寂しく思って今回撮り下ろしました。車を降りて歩きたくなるような街がもっと増えてほしいなと思います。

私が近年沖縄で制作した写真集のタイトルは『眠る木』(2022)といます。ギンネムの木は夜になると葉を閉じるので、ニブイギ(眠る木)と呼ばれています。海辺や街中などいたるところで目にしますが、これは沖縄戦で荒廃した土地に米軍が空から種を撒いたものだそうです。何気ない植物にもそれぞれの出自があり、歴史を証言していると思いました。

沖縄の島々は現在に至るまで、時代の激しい変化のなかで何度も風景が塗り変わってきました。現在もとどまることはなく、観光地としてレジャー施設やホテルなどが増える一方で、要塞化が進んで米軍基地や自衛隊基地の配備が進んでいます。それでも強い日差しの光と影や、場所だけは変わらずにここに在り続けています。過去の時間に思いを寄せるということは、忘却に抗うだけではなく、自分が今どのような時代や場所に立っているのか、問いを手放さないための実践だと思っています。これからも複雑に折り重なっている時間の断片を複雑なままに記録し、残していきたいです。

### 〈プロフィール〉

1993年沖縄県生まれ。写真家。風景のなかに立ち現れる記憶や傷跡、場所や物が保持している時間の層を捉える実践として、写真作品を制作している。2022年、写真集『眠る木』(赤々舎)を刊行。



2025年6月22日から27日にかけて、沖縄県名護市にある万国津梁館において国際会議「TRISTAN(トリスタン)」が日本で初めて開催されました。同会議では、土木工学や交通工学などの分野の狭義の交通研究者に加え、オペレーションズリサーチ(以下「OR」)を行っている研究者、数理モデルを使って交通の最適化に取り組んでいる研究者や、物流の最適化に取り組んでいる研究者など、広義の交通の研究者が世界中から集まり、活発な議論が行われました。同会議は当会の羽藤英二会長が代表主催者を務められており、今回は運営を担当した中の3人の若手研究者に振り返っていただきました。(7月10日実施)

### TRISTANにおける交通研究の最前線

**原** 今回の会議の中でどんな研究分野が最近流行しているのか、印象に残った研究などがあれば教えてください。

**大山** Vehicle Routing Problem(以下「VRP」)は、これまでも様々な研究が多数出ていたにも関わらず、今回の会議でも5セッション分ありました。電気自動車などの新しい技術を制約として扱った問題や、最近の流行であるAI・機械学習を用いて、高速・効率的に解く解法が提案されており、まだまだVRPが研究されていることに驚きました。VRPがこれほど多く研究されている理由は実用上の価値が大きいためだと思います。ラストマイルやトラックのルーティング・配送の効率化はビジネスに直結するので、多くの研究がなされ、素早く実用化されていく点は面白かったですね。また、今回は交通行動モデルや都市計画などの研究が普段

## Discussion | 座談会

# 交通研究の最前線 (TRISTAN XIIをふまえて)

## TRISTAN XII OKINAWA 22-27 JUNE 2025

司会・進行 東京大学 大学院工学系研究科 トランスポートイノベーション研究センター 准教授

原 祐輔 Yusuke HARA

東京大学 大学院工学系研究科 社会基盤学専攻 准教授

大山雄己 Yuki OYAMA

東京大学 大学院工学系研究科 社会基盤学専攻 助教

小林里瑛 Risa KOBAYASHI

企画・文責 東日本旅客鉄道 後藤祐樹 (広報委員)

より多かったように思い、災害の多い日本開催ならではの傾向でした。

**原** VRPは研究の余地がまだ多くあることに気付かされました。僕は普段ORの研究者とあまり接点がなく、交通計画の立場です。しかしORでは、どのように最適化するかがビジネスに直結し、顧客サービスの満足度に直結するので、このような研究が多いのでしょうか。

**小林** 私が面白いと思ったのは、ド



原 祐輔  
東京大学 大学院工学系研究科 トランスポートイノベーション研究センター 准教授 [司会・進行]



**TRISTAN XII**  
OKINAWA JAPAN 22 - 27 June 2025

TRISTAN XII OKINAWA 2025 ロゴマーク

ローンの研究ですね。ドローンを使った運送・配送に関するエアモビリティコントロールの研究は、日本の土木計画分野にいとほとんどやられていない。特に中国系の研究者が多く取り組んでいる印象があり、国柄といいますか、やはりその国によって抱えている問題は違っている、あるいは何に研究費が投じられているのかが違っている点が如実に出ていたと思います。

**原** ドローンやエアモビリティの研究の数は意外でしたね。多くは物流関係で、トラックによる物流とエアモビリティによる物流の協調に関する研究もあり、現実の先を読むとした研究だと感じ、印象に残りました。お国柄の話については、日本は災害が多いので災害マネジメントの



大山雄己  
東京大学 大学院工学系研究科 社会基盤学専攻  
准教授

研究が盛んですね。イタリアは鉄道  
のダイヤ設計といった公共交通の研究  
が盛んです。やはり各国で現実に  
直面する問題が異なることがお国柄  
を生むのかもしれませんが。2人とも  
ORを挙げましたね。普段聞かない話  
だからでしょうか。

大山 オンデマンド交通や配送計画  
などは研究にも取り組んでおり、ル  
ーティングも使うことは増えてきて  
いますが、VRPの理論自体を研究対  
象とするのはなかったです。その  
ため、多くの蓄積があるVRPに対  
して、いまどういふところが研究さ  
れているかを気にして聞いていまし  
た。

原 そうですね。例えばネットワー  
クデザインやサービスの料金設計の  
研究は自分たちの研究にも近いので、  
理解しやすいですね。しかし、全  
然知らない、僕らと分野が遠いVRP  
などの研究をみて面白く感じたこ  
とはTRISTANに参加した良さですね。

## TRISTAN 沖縄開催における

### メッセージ

原 基調講演の講演者選定にあつ

ては、世界中の第一線の研究者とす  
ることが当初からの方針でしたが、  
加えて日本・沖縄での開催という観  
点から、紛争時や災害時の救援物資  
の物流を考える「人道支援ロジス  
ティクス」に関する研究者を招聘し  
たい強い思いがありました。三年前に  
TRISTAN開催の準備を始めた際  
には、まさか今世界でこれほど戦争  
が起きているとは想像していません  
でした。そのような情勢も踏まえ、紛  
争地域の難民向けの物資運搬を考  
え、人道支援ロジスティクスに取  
り組まれている米国ノースウエス  
タン大学のカレン・スミロウィツ  
ツ先生に基調講演で話していただき  
ました。人道支援ロジスティクス  
を選んだ点や、カレン先生のお話  
を聞いた時の感想はありますか？

小林 言葉が正しいかどうかかわ  
らないですが、「胆力」をカレン先  
生から強く感じました。ORは元々  
軍事的な背景から発展してきた分  
野であり、そのORを人道支援のた  
めに使うということと、ライフワー  
クとしてずっとその研究をやってお  
られることは、強い意思や信念が  
ないといけないと思うので。その  
パワーや強いメッセージ性を感じ  
ました。

大山 カレン先生のお話では、例  
えば救援物資の配送であれば、所  
定の時間までにできるだけ多く  
の人に配送できるようにといった  
公平性の問題などを強調されてお  
り、人道支援ロジスティクスなら  
ではの喫緊かつ重要な課題が整  
理されていました。またソーシャ  
ルインパクトということで、研究  
としての解だけではなく、戦争  
や災害により世界が揺らいでい  
る中で、現実世界に対してきちん  
と答えを与えられるものとしてOR  
を使えるようにすることを強調さ  
れて

いました。我々も実用面と研究面  
のどちらを追求すべきかと悩むこ  
とがありますが、ソーシャルイン  
パクトや実用的研究が、今すごく  
重要なことだというお話を第一  
人者であるカレン先生がされたこ  
とは、実用面を志向する研究者  
を勇気づけたと思います。今回  
、日本において人道支援ロジス  
ティクスというテーマでお話し  
ただけしたことは、大変貴重で  
した。

原 カレン先生の研究は本当に意  
志が強くないとできない研究だ  
と思います。ロジスティクスやOR  
自体、ビジネスや軍事分野に起  
源を持ちます。ビジネスや軍事  
分野は資金的支援が得やすく、  
ロジスティクスやORはそれを  
スポンサーとしてやれる研究  
だと思います。一方で人道支  
援ロジスティクスはビジネス  
や軍事に比べると、大きな  
スポンサーはいないはずで、  
その中で研究をしていくとい  
うのはすごい胆力が必要で、  
自分がやらなければいけない  
強い意志を持って取り組んで  
いるのだと思います。今回  
そのような方に沖縄という



小林里瑛  
東京大学 大学院工学系研究科 社会基盤学専攻  
助教



米国ノースウエスタン大学のKaren・スミロウィッツ先生の基調講演の様子

歴史的な背景のある地に来ていただいて、日本も今後紛争に巻き込まれる可能性がある中で、どういうことを考えなければいけないか、不毛な紛争をできる限り止めたいとメッセージを出していただいたのは、大変良かったと思います。

### 運営を経験して感じた良かった点、反省点

**原** 今回のTRISTANには皆さん大変遠くから来ていただきました。それを見ると僕らはなぜ対面で会議をやっているのかと考えます。東大都市工のジャンカルロス先生は、BTR (BRIDGING TRANSPORTATION RESEARCHERS) というオンラインの国際会議を開催されています。時差に合わせてイースタン、ウエスタンと時間を分けて、世界中のいろんな人たちがどの国にいて、どのタイムゾーンだったとしても、会議に参加できて議論できるように、うまく設計されたオンライン国際会議です。そして彼らはノーCO<sub>2</sub>国際会議だと主張しています。一方でTRISTANは世界各国から来て、対面で議論したわけです。対面で集まって議論をす

る価値は、どのあたりにあると思いますか？

**大山** BTRはコンセプトがとてもいい会議だと思います。最近ではオンラインリソースが急速に増えており、研究や講義の内容などにアクセスすること自体は簡単にできるようになっており、研究発表を聞いただけなら対面で集まる必要が薄れているとは思っています。一方で、オンライン会議には休憩の場などでの交流がないですね。今回のTRISTANのように5日間同じ空間に一緒にいると、顔を合わせる頻度が非常に多いので、徐々に知り合いのように感じるようになりました。こうした体験に価値があるのだと思っています。

**小林** 私も同様のことを思いました。また様々な国に同じ国籍の研究者がいるという状況がインターナショナルで見ると当たり前なのですが、同じルーツを持って似たような分野で研究をそれぞれの国で行っている研究者が集まっていました。そこでは単純に研究の情報交換だけでなく、その研究者の人生やキャリアのケアの役割も担っていたのではないかと、強く感じています。ランチや休憩時間のコーヒースタンド、朝のパ

スといった場面でお互いのケアを伴った小さな交流が発生していたのは、やはり対面の国際学会ならではのですね。日本にいて日本の学会を主軸に活動すると、あまりこのように感じないのですが、TRISTANのように小規模な国際会議ではそれを強く感じました。

**原** ランチやコーヒースタンドの時間の盛り上がりはすごかった、みんな楽しそうでしたね。長い国際会議ではちょっと踏み込んだ話ができて、「所属している大学の研究環境どうなの？」とか「そちらの国のキャリアパスどうなの？ 給料いいの？」といった話ができるじゃないですか。こういった話はやはりオンラインだとやりづらいのではないのでしょうか。少なくとも我々世代だとやはりまだやりづらい。最近の若い学生はどう思っているのかわからないですけど。

だから、対面の会議の価値はコミュニケーションにあるのですかね。一緒に集まって朝から晩まで長時間議論して、一緒にご飯食べる経験を通じて、詰められる距離のようなものがありますよね。そのような距離感が国際的な共同研究や研究室間の学生交換などの関係性につながっていくことはよいことだと思います。

**大山** 一方で、今回はホストとしておもてなしに徹しすぎて対等な関係が築けなかった感覚があります。研究面でお互いに認め合ってこそ良い関係を築け、今後の共同研究などにつながるということもあると思います。今回発表数も限られていましたので、できるだけオーガナイザーからの投稿・発表は減らしていました。日本で開催したこともあったので、日本人の研究やコミュニティのプレゼンスをもう少し示せることが

できるとよかったかなとは思いますが、共同研究の話が先ほどありましたが、お互いに研究に対して認め合い、人間性についてもある程度理解し合っている中で出てくる話だと思うので、海外の研究者に対してもそうした対等な関係を築いていければ、今後10~20年と研究していく上で、かけがえのない財産になるのではないかと思います。

**原** それはありますね。去年の時点から、僕らはホストに徹することを決めていました。その結果、日本の研究者の宣伝・広報には使えなかったことが反省点です。今度の会議では日本の研究者が多くの特稿を行い、自国の研究の存在感を示すことは、絶対必要かと。

加えて、僕が個人的に思ったのは、会議を次の世代で作っていかな

きゃいけないことですね。今回、基調講演で話して頂いた先生方だけではなく、一、二世世代若く、今一番油がのっている人たちと、僕らは本来交流すべきはずで。僕らと同世代の人たちとコミュニケーションをとることが非常に大事だと今回の国際会議で感じました。同世代・中堅の人で研究者のネットワークを作らなければと実感したことは財産になりました。

**小林** 今回、学会の運営に関わったことで、お金の回り方を強く意識しました。官民間わず、様々な方から財政的にご協力いただいたこと、期待払いのようなものに対して研究で返していくということが自分の仕事なのだと思えました。

加えて、対等な関係を築きたいとは私も思いました。開催中は、私は

ホストでありサポーターであると受け止められていました。今後は関係を築き、共同研究の声がかかる、声をかけられるように研鑽を積みしたいと思います。

**大山** 日本の交通研究コミュニティとしては、ORは強い分野とは言えないと思いますので、せっかくTRISTANを開催していろいろな発表を聞いたので、これを契機に日本のコミュニティとしても強化をしていきたい分野ではありますね。

**原** それは感じましたね。一見キャッチーな話題に飛びついているように見えますが、逆に言えばORはそれくらい機動力がある学問分野です。確かに日本の交通分野ですと、オペレーション側が弱いのは、我々のコミュニティの問題かもしれない。それに気づけたのも良かったです。



会議参加者全員での集合写真

Reports:

行事報告

2025年度 第1回見学会

変貌する品川・高輪エリアを巡る—2025夏—

日本の空の玄関口羽田空港と直結し、将来リニア中央新幹線のターミナル駅となる品川駅は、広域交通拠点としての役割が今後一層高まることが想定されており、北口及び西口における駅前広場の整備や鉄道の立体交差化、地下鉄の乗り入れなどが事業化されています。これらの都市基盤整備とあわせて、駅及び周辺エリアでは大規模開発が進められており、新たな国際交流拠点にふさわしい駅とまちが一体となった空間の形成が期待されています。

前回の見学会から3年が経過した今回は、各事業者様のご協力のもと、JR東海リニア品川駅工事、JR東日本品川駅北口駅前広場工事、京急本線連続立体交差工事、国道15号・品川駅西口駅前広場および東京

メトロ南北線品川駅予定地、東京都市計画道路環状4号線架設工事、本年3月にまちびらきをした高輪ゲートウェイシティ周辺など、変貌する品川・高輪エリアを見学しました。

既存インフラの利便性向上が施さ

れ、そこに新たなインフラや施設が加わることで、明治のはじめに小さな駅として開業した品川駅が、巨大なひとつの街に生まれ変わり始めていることを肌で感じることができました。

(株)大林組 中村裕史(広報委員)



リニア品川駅工事 線路下



京急本線連続立体交差工事と環状4号線架設工事



品川駅北口駅前広場



高輪ゲートウェイシティをバックに集合写真

Reports:

行事報告

公共交通経営者円卓会議 2025

持続可能な公共交通実現のための「経営力+政策力+市民力」の発揮

『公共交通経営者円卓会議2025』が、2025年8月1日に愛知県ANAクラウンプラザホテルグランコート名古屋で、名古屋鉄道(株)、両備ホールディングス(株)、(一財)地域公共研究所の共催で開催され、全国各地からオンライン並びに会場参加併せて811名の方々が参加されました。

円卓会議には、平井康博氏((株)ヤマコー)、吉田元氏((株)みちのりホールディングス)、鈴木武氏(名古屋鉄道(株))、芦辺直人氏(南海電気鉄道(株))、大上真司氏(両備ホールディングス(株))、竹中由紀夫氏(伊予鉄バス(株))、岩間雄二氏(九州産業交通ホールディングス(株))の7名が登壇され、「持続可能な公共交通実現のための『経営力+政策力+市民

力』の発揮」をテーマに、各公共交通経営者の皆様からテーマに沿った本気の挑戦として取り組んでいるAI・自動運転技術、運転士の採用や待遇改善等、様々な事業内容について説明があり、各事業者への質問のコーナーでは全員がそれぞれの考えや具体的な方策や実効性のある事例を交え活発な議論が展開されました。会議の総括として、家田仁前当会会長より、インフラのマネジメントで感じられることと、公共交通の苦難、困難は全て重なっており、「二つ

のもっと光を」について紹介がありました。一つ目の「もっと光を」とはリアルワールド(公共交通)にもっと光をと言う意味です。二つ目の「もっと光を」は、リアルワールドを支えている担い手(運転士)であると言うメッセージを寄せられ会議は締めくくられました。

管清工業(株) 内海克哉(広報委員)

