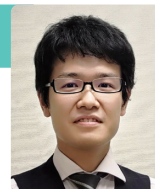




## 神谷町支店？の社員では終われない

研究員 合戸 竜馬

【専門分野】 鉄道、道路  
【出身組織】 社会システム株式会社  
【在籍期間】 2024年5月～



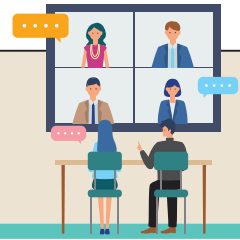
建設コンサルタントの社会システムより出向しております、合戸（ごうと）と申します。弊社は長い間、運輸総研からたくさんの作業を請け負ってきた会社で、私もこれまで多くのプロジェクトに関わってきました。執務室で作業していると毎日どこかしらで「社会システムに…」と話しているのが聞こえてきます。そんな会社から2024年のゴールデンウィーク明けよりこちらに出向し、もう1年半が経ったなどと話していた折、本コラムへの寄稿依頼がありました。昔から日記、作文、詩歌、小論文、アンケート等、とにかく文章を書くことが苦手で、ついにお鉢が回ってきたかと嘆きながらネタを考えている間に原稿締切日当日です。気の利いた文章をサラッと書ける能力が羨ましい！

さて、私は出向元ではプログラミングも併用したデータ分析や鉄道の需要予測の計算に従事してきました。運研に出向してからは、受託事業を中心に複数のプロジェクトに携わっており、特に鉄道の新線検討業務では出向元での経験を買われて、需要予測のパートで中心的な役割を任されています。同じ「鉄道の新線検討」ではありますが、これまでは需要予測計算とその結果の検証が中心であったのに対し、こちらでは需要予測は大きなウエイトを占めるもののメニューの一つにすぎず、それ以外にも計画を進めるために必要な検討内容の提案や事業費の試算等、一段上や隣のメニューも含めた幅広い視点で検討ができることが魅力の一つです。また、先日開催された交通サイバーセキュリティセミナー（本誌P.51～参照）にも携わっています。出向元では、社内のインフラ管理チームにも所属していたため、ある程度の知識は持っていましたが、毎年セミナーでは交通に関わる事業者の取り組みや最新の動向を知ることができるだけでなく、後援していただいた団体が主催するセミナーも聴講したりと、より広く深い情報に触れることができています。さらに、2025年度より始まった物流強靱化に関わる研究にも参加しており、出向元では関わる機会が少なかった新しい分野にも挑戦させてもらっています。

と、ここまで運研に出向して広がった世界について書いてきましたが、中身はどうでしょうか。運研に出向した前後に伊東特任研究員から「（研究に限らず）理想的なゴールは何かを常に考えて進めなさい」とアドバイスをいただいたのですが、普段の業務の進め方を顧みるとまだまだ進歩できていないと感じています。例えば、2025年度より新しい研究テーマがスタートしたとある調査研究では、自身のスキルや性格故か、今のところデータ整理、集計、図化といった作業に終始している印象です。前述のような運輸総研の研究員、そしてこれまで当該研究に関わってきた会社の社員の立場として十分に議論をリードできていないと感じています。このままデータ分析ばかりやっていると出勤先が変わっただけの、出向元で得意としていた作業を他の研究員のためにこなす神谷町支店の人に終わってしまいます。集計分析した数字を元に、いかに社会に価値のある政策的提言まで昇華させるか、そのもう一歩が求められていると感じています。

このまま「社会システム株式会社神谷町支店の合戸」で終わってしまうのか、「運輸総合研究所の合戸」として活躍できるのか、頂いたアドバイスを胸に残り数か月（もう一年分のおかわりがあるかもしれませんが）、議論の場では数字だけではなく、仮説や結論を提示できるよう意識して調査研究活動に注力したいと思います。

# From Master Plans to Social Media Stories: Exploring Untrodden Paths



研究員 シャフ シェド アリフ フセイン (SHAH SYED ARIF HUSSAIN)

【専門分野】 Urban and Transportation Planning, Tourism Behavior, and Social Media Analytics

【在籍期間】 2024年8月～



On a bright sunny day at Japan Transport and Tourism Research Institute (JTTRI), amidst my office work, influencers' videos about Japan's travel itineraries and lesser-known spots playing on my computer screen, showing Kyoto's crowded but beautiful temples, Tokyo's lively crossings, Mount Fuji's scenic views, the snowy streets of Ginzan Onsen, Osaka's food streets, Miyazaki's rural landscapes, the calm waterways of Gujo Hachiman, and even the deer roaming in Nara. While reading the comments under these videos, full of questions, travel plans, excitement, and personal memories, I reflected nostalgically about how much my own path has changed from where it began.

Tracing my footsteps backward, I want to share my journey. My professional life began far from digital platforms. As an urban planner, I served as a lecturer for ten years, teaching young planners how cities could become more livable and inclusive. Alongside teaching, I worked with planning firms across Pakistan to prepare city master plans, studying growth patterns, mobility challenges, and development needs. For a long time, I thought my career would stay rooted in maps, land use, and urban planning.

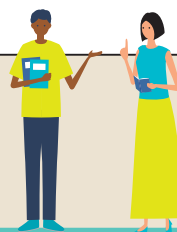
Things changed when I joined JTTRI in August 2024. I began thinking more deeply about the overtourism situation in Japan, a topic that has been widely discussed in the media. To understand it more deeply, I started watching travel-related videos to analyze their content, as well as reading how viewers responded in the comments. These comments revealed sentiments and emotions that formal reports often miss, and I saw how social media influencers' shape destination choices as well as tourists' behavior.

This led me to a simple question: Can social media comments serve as meaningful data for understanding tourist behavior?

Driven by this thought, I stepped into social-media analytics. The AI tools looked unfamiliar at first, but with time I became familiar with these large language models (LLMs). I came to realize that just like city master plans explain how places grow and change, social media comments help explain how travelers think and choose. Today, my research at JTTRI investigates how travel influencers' guide destination choices, and I use LLMs to analyze travelers' comments to understand their sentiments and emotions on YouTube, TikTok, and Instagram.

Moving from master plans to social media stories has taught me that research rarely follows a straight line. Exploring new topics helped me see familiar questions differently. My goal is still the same: to understand why people travel, how they choose places, and what influences their journeys, whether shown on a map or shared on social media.

# 研究と、 動く現場のあいだを振り返って



研究員 手塚 有希子

【専門分野】 観光、鉄道

【在籍期間】 2023年6月～



共同研究の担当者として携わった「観光バリューチェーンにおける交通のあり方検討委員会」（2023年設置）では、2025年9月に『とりまとめ』を公表しました。これは地域観光産業の生産性の向上のため、「観光バリューチェーン」の価値の向上という新しい観点から、交通サービスを検討する際に参考となる具体的な項目や取組みパターンを、実際に観光地で運用されている交通事例集と併せて提示するものです。

一方、行政の現場は常に動いており、国では「交通空白」解消本部が設置され、「地域の足」「観光の足」対策として、全国各地で日本版ライドシェア/公共ライドシェアの実証が行われるとともに、学識経験者を交えた検討により交通データ活用のガイダンスが公表されています。

2023年に入所して3年程度になりますが、現在、観光地の交通に関する研究を検討している自分は、待たなしの社会に何を提供できるのだろう、と考えてしまいます。

2025年11月には土木計画学研究発表会・秋大会にて、受託調査で得た知見を踏まえた都市鉄道の事業性評価に関する研究について発表させていただきました。活発な議論が交わされる場に参加できたことを有難く思う一方、日々、見聞きする情報に触れる中では、鉄道整備に関して自治体から国への協議が連日行われ、データに基づく根拠を待つよりも直近の事例を採用した条件設定と速やかな推計・計画修正が行われていると想像します。学会のテーマに限った話ではありませんが、携わる内容が変化の速いニーズとどのように向き合っていくべきか考えさせられます。

入所した2023年度には、東南アジア数カ国を訪問する機会もいただきました。そこで感じたのは、お会いして下さる運輸・観光分野関係者の方々の目的は、ただのご挨拶ではないということ。自分たちの国を良くすることを目的とした会話が行われ、デリケートな対外交渉に繋がるのであろう話題をさら々と発言するフランクさを感じることもありました。

中国の研究機関の方々を迎え、2024年に行われた経済技術交流会議では、共同研究「デジタル技術の活用による持続可能な物流システムの構築に関する調査研究」の成果を発表しました。その際、先方からは自国で議論する課題に繋がる質問を多くいただき、物流関係の国内ニュースの記憶を頼りに回答したことを思い出します。自分たちの課題解決に寄与する情報を一つでも多く持ち帰ろうとする、パッション溢れる姿勢からは学ぶものが多くありました。

他にも公共政策大学院の授業や国際学会への参加、地域交通の視察など、様々な機会がありますが「話を聞くだけ」「乗り物に乗るだけ」とならないよう、研究員として何かを届けられるように向き合っていきたいです。

「観光バリューチェーン」に戻りますが、2024年第55回研究報告会での報告に関連して取材を受けただ際には、二次交通を確保する重要性や、国・自治体の支援の在り方等について質問をいただきました。勉強になったことは、報道関係者が求めるものは研究成果“だけ”ではなく、政策に繋がるアクションやインパクトだという点です。その点を意識して研究テーマを考えようとすると、どうしても迷子になりがちですが、それも学びの一つだと思っています。

最後に、これまでの業務や研究活動を支えてくださった方々、日頃お世話になっている職員の皆様、そして代え難い経験と運輸総研とのめぐり逢いを与えてくれた古巣に、心より感謝します。これからも、精緻な研究と動きの速い実務とのバランスを取りながら、取り組んでいければと思います。

# ワシントンD.C.から見た 米国鉄道事業者の現状



ワシントン国際問題研究所 研究員 佐藤 直樹

【専門分野】 鉄道  
【出身組織】 東京地下鉄株式会社  
【在籍期間】 2024年4月～



ワシントン国際問題研究所に着任し、米国の旅客鉄道を中心とした公共交通政策の動向を調査しています。着任早々、改札を飛び越えていく利用者（利用者と呼ぶべきか迷うところですが）を目の当たりにしたときのことを今でも鮮明に覚えています。このような行為が日常的に行われ、改札の駅係員も事実上看過している状況には非常に驚きました。こうした経験は、日本で当たり前だと思ってきた鉄道の姿との違いを強く意識させるものでした。日本では、利用者が運賃を支払い、その収入を前提に鉄道ネットワークを維持・発展させることが当然視されています。一方、米国では運賃だけで運行を成り立たせるといふ発想自体が少数派であり、「公共交通は公的な支援を前提としたサービスである」という位置付けが色濃く見られます。もっとも、D.C.の地下鉄も不正乗車への対策を強化しており、2024年9月までに全98駅の改札を、高さ約70cmから約150cmへと大幅にかさ上げした新型改札機に更新しました。その結果、運賃回避を約8割減少させたとしており、限られた財源のなかで少しでも運賃収入を確保しようとする姿勢も感じられました。

近年の米国では、パンデミックによる利用者数の減少から十分に回復できないなか、連邦政府による財政支援は終了し、その反動で多くの地域が苦しんでいます。深刻な予算不足に直面する交通機関は、州が運行維持のための追加支援を行わなければ大幅なサービス削減が避けられないと訴えており、一部の路線では週末の運行停止や平日の本数削減も現実的な選択肢となりつつあります。利用者の運賃負担と納税者による財政負担をどのように組み合わせるのかという問いは、公共交通の持続可能性を考えるうえで避けて通れません。高速鉄道や都市間鉄道の整備をめぐる議論も政権の影響を受けやすく、「追い風」と「向かい風」が局面に応じて入れ替わる不安定さをはらんでいるように感じます。

こうした環境下で公共交通を持続・発展させていくためには、特定の政権に依存しない超党派的な幅広い支持をいかに形成するかが重要な課題です。現行の交通インフラ整備の授權法であるインフラ投資雇用法（IIJA）は2026年に終期を迎え、後継法に向けた議論が始まりつつあります。また、今後はワールドカップや五輪といったメガイベントも控えており、国内外から公共交通の真価が問われる局面を迎えようとしています。

そのため鉄道投資がもたらす経済効果や地域への波及効果など、政権の違いを超えて共有し得る公共交通の価値を整理し、訴求していくことは重要であると考えています。米国で予定されているメガイベントも念頭に置きつつ、鉄道がもたらす価値について日米双方の事例を持ち寄って議論を深めることで、財政面が厳しい米国の公共交通が持続的に発展していく道筋を探る一助となるよう、春の鉄道シンポジウム開催に向けて取り組んでいます。現地で得た気づきを大切に、日米の公共交通機関がそれぞれの制度や文化の違いを踏まえながら、より良い公共交通の姿をとともに描いていける場にできるよう、引き続き準備に取り組んでまいりたいと思います。



# ミャンマー地震を経験して 見たこと、感じたこと



アセアン・インド地域事務所 研究員 高松 俊介

【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～

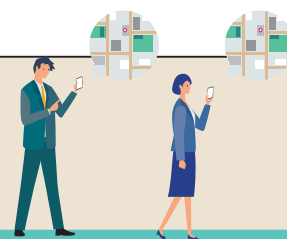


2024年4月からAIROに着任し、バンコクでの生活を始めてから1年8か月が経過しようとしています。初の海外生活ということもあり、これまで驚くことばかりでしたが、業務を除いて最も印象に残った出来事と言えば、2025年3月28日に発生したミャンマー地震でしょうか。今後の参考として、当日のことを振り返りたいと思います。

発生時刻である13時20分頃、17階の執務室でゆっくりとした大きな揺れを感じました。地震がないと言われていたバンコクで一体何が起きているのか理解ができませんでしたが、「地震？とにかく避難しよう。」という富田次長からの指示でようやく事態を呑み込むことができました。揺れの残る中で船酔いのような感覚がありつつも、非常階段にて地上まで降りましたが、同様に避難したビルの住人たちが付近にあふれかえっていました。私たちは即座に落下物の危険を避けるためビルから離れた位置を確保しましたが、他社のタイ人はそのような様子もなく建物の真下に広がっている様子でした。13時40分頃には帰宅指示があり、約2km離れた幼稚園まで次女（当時5歳）を迎えに行きました。14時30分頃には長女（当時7歳）を小学校へ迎えに行った妻たちと合流しましたが、道中の車がまったく動いていない状況から、当時住んでいた Condominium まで約5kmの道のりを徒歩で帰ることとしました。暑季で子どもたちを連れての徒歩による帰宅は大変で、途中何度か水分補給や休憩を挟みながら約3時間かけての帰宅となりました。途中、途方に暮れてただビルの前に広がり携帯をのぞき込む人や開くことのない鉄道駅シャッターの前で呆然と待つ人の様子、落下対策がされずビルの壁等の剥落している様子から、日本での被災後とは全く異なる状況に戸惑いました。一方、いくつかの場所でペットボトルの水を率先して無料配布する様子や、休憩場所で子どもに座る場所を優先的に譲ってもらえたこと等、タイの持つ温かさにも大きく触れたことも印象的でした。17時30分頃に自宅へ到着しましたが、Condominium（28階建て）の安全点検が終わるまで原則立入禁止となっていました。富田次長を通じて総務部へ相談したところ、近隣ホテルへの避難が認められたため19時30分頃にはチェックインすることができました。Condominiumの安全点検が終わって構造上の問題がないことを確認した後、3月30日に一度は帰宅しましたが、部屋の台所下で排水管のずれと漏水が見つかり、修理が完了するまでの間、再度ホテルへの一時避難をしました。修理を終えた4月3日に自宅へ帰ることができ、徐々に生活は戻るようになります。なお、翌日には鉄道が再開した他、都市活動が通常通りに戻るのも早かったようにも感じました。

今回の地震を経験し、この場をお借りし全面的にサポートいただいたみなさまに感謝します。安全に対する概念や考え方の違いや、わが国では当たり前のように行われている避難訓練等の防災教育のありがたみについて身をもって感じることができました。また、災害をどう乗り越えるのか、タイのレジリエンスを垣間見ることができたのも貴重な経験でした。AIROでの業務が私にとって貴重なものであることは言うまでもありませんが、この経験を活かし今後の業務に活かしていきたいと考えています。

## 運輸総研の現場から ～物流チームなどのケース～



特任研究員 土屋 知省

【専門分野】 物流、交通一般  
【在籍期間】 2023年10月～



私は東京海洋大学での研究という「学術」、(一社)日本冷蔵倉庫協会での「実務」とともに、当研究所での研究に関わっておりますが、当研究所の研究は、会長がよく言われたように「社会に役にたつ研究」を目指し、「学術と実務の橋渡し」をするものと実感しております。

2023年に特任研究員に任命されて担当した“持続可能な物流システムの構築に向けて ～解決のカギは「デジタル技術」～”では、当初、研究をどのような方向に進めるか、相当に悩みました。当時、「物流DX」という言葉がもてはやされており、これが当初のテーマでしたが、物流そのものが多様である上に、DXというのはビジネスの変革を意味し「高度すぎる」ので、中小企業の多い運輸産業に役立つのか疑問でした。そこで、物流の多様なステークホルダー毎にデジタル技術を適用する場面と、活用態様である「デジタル化」、「見える化」、「共有化・オープン化」、「データ活用」、「自動化」の5段階でクロス表を作って、対応する具体的施策を整理し、できる限り、実例を集めました。チームの力を借りた力技でしたが、物流DXというあいまいな言葉しかなかった当時、物流関係者に、概念の整理をして、先端的な技術、プラクティスを分かりやすく示すことができたと思います。

「社会に役にたつ」ためには、研究で得られた知見を社会に知ってもらうことが必要であり、学会での発表はもちろん、官庁、企業、一般向けのセミナーは重要な活動です。私は、2018年から2019年にかけて、理事として当研究所の国際部を担当しましたが、米国ワシントンで官庁や団体に「営業」して、彼らと都市交通や観光等の共同セミナーを実施しました。日本の知見、事例の発表に対する米国の聴衆の受け止めは、お国柄を反映して日本と異なるものがあるものの、鉄道の定時性など優れたものはやはり評価され、研究に限られない当研究所の「民間外交」としての役割を認識したものです。在外の事務所は人数も少ないので、セミナーの日は所員総出で、会場を「手作り」していました。

近年、当研究所の研究は、企業、官庁の出向者、研究所プロパーの研究員等多様な人材の混成チームによる共同研究が多くなっており、現在取り組んでいる“～海と陸の機能の連携による陸海の結節点の効率化・利便性の向上～”の研究も、通関・フォワーディング業務、港湾行政、国際協力、外国でのターミナル運営など多様な経験を有する者が集まっています。これまでの仕事で接触がない人たちが集まるのですから、お互いを理解し、コミュニケーションをとるのに時間がかかるのは仕方ないのですが、ひとりの経験、能力では達成できない多面的な研究ができるのが貴重です。しかも、事業の現場、実務者への訪問、ヒアリングなど「足で稼ぐ」研究を皆で行い、共通の時間を過ごすことにより、今後の人生に貴重な知己、経験を得られることはチーム研究の特色のひとつといえると思います。

思いつくままに書きましたが、2018年当時に比べて当研究所の活動は多様で重層的になっており、今後も発展が期待されます。実務に立脚した研究に地道に取り組み、私も一助となればと思います。