

2025年6月13日（金）  
バス・タクシー・鉄道の自動運転シンポジウム  
宿利会長 挨拶

皆様こんにちは。ご紹介いただきました宿利です。

今日は、皆様それぞれにお忙しい中にもかかわらず、大変多くの方々にご参加いただいております。会場は100名を超えて満席状態でありまして、オンラインでご参加の申込みをいただいた方が1200名を超えており、当研究所のいろいろなセミナーやシンポジウムの中でも、格段に皆様の関心が高いということが、ご参加いただいた方々の数を見ても明らかだと思います。

さて、今日基調講演をいただきます、日本バス協会会長補佐・伊予鉄バス（株）代表取締役専務の竹中様、また、全国ハイヤー・タクシー連合会会長・日本交通（株）取締役の川鍋様に感謝申し上げます。今日は、あいにく日本バス協会の清水会長は同協会の総会がありますので、竹中会長補佐にお越しいただいておりますが、全国のバス、タクシーの協会会長が、自ら音頭をとって、旗を振って、自ら実践しておられるという、非常にアクティブな活動をされており、素晴らしいと思います。

また基調講演の後にパネルディスカッションを予定しておりますが、多くのパネリストの皆様にお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私も楽しみにしております。

ところで、覚えていらっしゃるでしょうか。当研究所は2年前に「2050年、どうする 公共交通」という提言を出しました。2050年という一見長期ですが、実はもうすぐです。2050年の日本の社会がどうなっているか、あるいは日本はどういう社会を目指すべきかを想定し、そのためには公共交通はどうでなければならないのか、今から何をしておかなければならないか、ということをしっかり議論して、提言を出しました。多くの反響がありましたが、私達はその提言によりこの課題に対し一石を投じたものであり、それを参考にしながら、関係する多くの分野の皆様が全力で課題解決に向かって進んでいただければありがたいと思います。

今日のテーマである自動運転・DXにつきましても、その提言の中で、「イノベーションによって交通サービスを革新する」というテーマで取り上げた重要な柱です。今日は、これを少しずつ前に進めていくための一つのきっかけになれば我々としては大変ありがたいと思っています。

私は、この運輸総合研究所の活動や他の活動でも、欧米、アジア、オーストラリアなどに出かける機会があり、各地の公共交通を見ておりますと、引き続き日本の公共交通の方が優れていると感じることも多々ありますが、他方でずいぶん遅れをとっていると感じることも多々あります。むしろ後者の方が増えてきているのではないか、という危機感を私自身は持っており、その一つのわかりやすい例が、今日のテーマとして取り上げます「鉄道の自動運転」における世界的な水準から見た日本の遅れではないかと思います。

鉄道は、日本の代表的な公共交通と皆さん思っておられるかもしれませんが、自動運転の世界では遥かに先進諸国の後塵を拝していると言ってよいと思います。つい最近行きましたいくつかの国でも、鉄道の完全自動運転が普通に行われており、どうして日本ではできないのか、やはりそこに大きな課題を抱えているのではないかと思います。

さりとて、日本の中でもバスにつきましては、愛媛県の松山市や茨城県の日立市などでレベル4の自動運転が実現されております。またタクシーは今年の4月から米国で既に実用化されております自動運転技術を日本の公道において適用させるための専用の車両がデータ集めのために走行しております。

そういう明確な動きもありますし、鉄道も現状では遅れをとっておりますけども、自動運転のGOA2.5、GOA3に関し、もちろん本来GOA4というのが目指すべきところではありますが、少なくともその手前のところを何とか日本の普通鉄道で社会実装しようということで動きがあるわけであります。これらを加速させ、世界の最先端のイノベーションを内蔵した公共交通に変えていかないといけないと思います。

とりわけ日本の場合は、少子高齢化、運転手不足という明らかな課題を抱えており、自動運転が持つポテンシャルは、そういった労働力不足、

運転手不足という問題の有力な解決策のもちろん一つではありますが、そもそも安全の確保という点でも、自動運転が持つポテンシャル、つまりヒューマンエラーがないという強みは、交通においては極めて重要であると思います。

去年の5月に、シンガポールの陸上交通庁副長官のチュアさんに日本にお越しただいて、セミナーを開催いたしました。シンガポールは都市鉄道が開業してから十数年で、もう2000年代の初めから完全自動運転を導入しました。今、多くの路線が完全自動運転であります。20年以上も前にシンガポールが完全自動運転を導入した理由として、三つのことをチュアさんは挙げておられました。

一つ目は、シンガポールは人口が少なく既に少子高齢化が進んでいるので、鉄道の要員を確保することが難しいと見込まれていること、二つ目は、自動化した方が柔軟な運行計画が立てられるということ、そして三つ目は、ヒューマンエラーがなく、安全性、信頼性が高くなるということでした。

当時、シンガポールの自動運転化に関わっていた日本側の鉄道メーカーの幹部の方のお話を聞きますと、日本側の関係者は、本当に大丈夫なのかと思いながら見ていたが、結果は完璧にできたとのことでした。つまり、今では完全自動運転が当たり前になっているということであり、外国でできることがなぜ日本でできないのか。ここが最大の課題であり、今日のテーマだと思っております。

今日は基調講演の後、先進的な取組を進めておられる皆様、そしてそれを支える制度作りや、その運用について責任を持っておられる行政当局者にお越しただいており、パネルディスカッションを行います。実りある議論が行われ、日本で自動運転の社会実装、実用化を普及させ、加速するためにどうすべきか、皆さんと一緒に議論をしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上、ご挨拶といたします。今日はどうぞよろしくお願いいたします。