

# Global Mobility Conferenceへの参加

2025年9月9日～10日

## Global Mobility Conference概要

Global Mobility Conferenceは、2025年9月9日～10日に開催された。韓国国土交通部、韓国交通安全庁及びITF (International Transport Forum) 主催の年次大会で、世界各国の交通およびモビリティ関連機関のネットワーク構築を目的としている。

当該大会の中における、運輸総合研究所の研究員が講演すべく今回招待された東アジア特別セッションは、KOTI (韓国交通研究院) が企画しており、中国・日本・韓国のモビリティ分野における交流促進を目的としている。今年から毎年開催される予定である。

## 当研究所からの講演参加概要

東アジア特別セッションにおいて、当研究所から長谷川研究員が招待講演を行った。共同研究調査「運輸分野における自動運転導入の効果・影響と普及加速化に関する調査研究 (2023年度～2025年度)」の成果を基に「公共交通の自動運転：現状と課題、対応策」と題して発表を行った。



はじめに、公共交通の自動化の意義や、それが社会に与える効果や影響について整理し、なぜ自動化が必要とされているのかを解説した。続けて、日本の現状を取り上げ、自動運転の普及を加速させるためには技術面だけでなく、社会的受容性など多くの課題があることを示し、それらへの対応策を「バス・タクシー・鉄道の自動運転普及加速化に向けた提言」として発表した。



講演する長谷川研究員

## パネルディスカッション

冒頭、セッション議長より、以下のコメントがあり、ディスカッションを行った。

公共交通への自動運転導入では、安全がポイントになる。無人化して交通事故が起こった場合はどうするのか、過去の

事例では予期できないようなパターンも無人運転になると起こる可能性があると思うがそのあたりをどう対応していくかが重要ではないか。



パネルディスカッション

会場参加者との質疑応答は以下のとおり。

**Q**：日本においてWaymo社と日本交通が協業し自動運転導入を目指しているとのことであったが、韓国とは考え方が大きく異なる。海外製のものを入れると国内メーカーの競争力が失われる可能性があるがその点についてはどう考えているのか。

**A (長谷川研究員)**：個人的な見解だが、確かに海外製を導入すると一時的には国内メーカーの競争力低下につながる可能性がある。しかし現状では、国内メーカーは積極的な展開ができていないため、人手不足対応の観点から運行事業者が海外勢と組むのはやむを得ない選択である。むしろこれを契機に、国内メーカーが安心して参入できる制度設計と責任の所在に関する議論を進めることで、国内産業の競争力を将来的に強化する方向へ繋げることが重要である。

**Q**：日本のバス自動運転のパイロットプロジェクトでの運行台数を教えてほしい。

**A (長谷川研究員)**：茨城県日立市でレベル4の自動運転を実施している。同市は東京から2時間程度かかる場所にあるが、自分が知る限り一番先行している事例と思う。導入台数は1台である。1台しか導入できていないのはコストの問題が大きいと考えており、自動運転バスは普通のバスの10倍程度のコストがかかると言われていた。



東アジア特別セッション登壇者およびKOTI関係者との集合写真