



日米国際航空シンポジウム2025

～日米ASEANの連携で拓く航空コネクティビティの未来～



主催：運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所 (*全米桜祭り公式イベントとして実施)

後援：在米日本国大使館

1. 開会挨拶



宿利 正史

運輸総合研究所/ワシントン国際問題研究所
会長

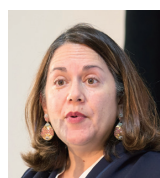
2. 来賓挨拶



山田 重夫

米国駐箚日本国特命全権大使

3. 基調講演



ヘイディ・ゴメス

米国国務省
次官補代理 (運輸)



中山 理映子

国土交通省
大臣官房審議官 (航空)



シンディ・バラバン

米国運輸省
次官補代理 (航空・国際)

4. パネルディスカッション① アジア太平洋地域における航空ネットワークの強化



モデレーター

ナヴィーン・ラオ

H4 Advisors LLC
代表取締役



田村 明比古

成田国際空港株式会社
代表取締役社長



スティーブン・モリッシー

ユナイテッド航空
バイスプレジデント
(国際規制・政策担当)



小山 雄司

日本航空株式会社
執行役員 経営企画本部長

シンディ・バラバン

米国運輸省 次官補代理 (航空・国際)

5. パネルディスカッション② アジア太平洋地域における航空課題への対応

モデレーター

ナヴィーン・ラオ

H4 Advisors LLC 代表取締役



ヤップ・オン・ヘン

シンガポール運輸省 顧問



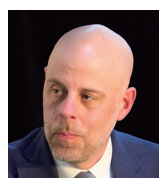
ロンス・アーモンド

アメリカン航空
マネージングディレクター
(国際政府渉外担当)



松下 正

全日本空輸株式会社
上席執行役員
航空政策・GX 担当



ボブ・レッテニー

デルタ航空
バイスプレジデント
(国際政府渉外・政策担当)

中山 理映子

国土交通省
大臣官房審議官 (航空)

開催趣旨

航空需要は新型コロナウイルス感染症によるパンデミックの影響から着実に回復し、回復が遅れていたアジア・太平洋地域でもコロナ前の状況への回復が見込まれています。

一方で、地政学的緊張が高まる中、同地域における航空コネクティビティの強化は、地域の経済的繁栄のみならず、国際社会の持続可能な成長と安定の確保に繋がり、経済安全保障上も重要な課題となっています。また、パンデミック以降、アジア・太平洋地域における米国・中国の二大国間の航空便が制限される中、日本はアジア・ASEANと米国を結ぶ重要なハブとしての役割を一層強化しています。さらに、日米を含むアジア・太平洋地域では、増加する航空需要に対応するため、空港インフラの整備や航空管制技術の向上、そして人材の確保が急務であり、環境負荷の軽減を含む持続可能性の確保も不可欠です。

このような状況を踏まえ、「日米国際航空シンポジウム2025」を米国ワシントンD.C.において開催し、航空コネクティビティ強化をテーマに、日米政府当局、航空・空港会社、ASEAN域内国の関係者等の参加の下、アジア・太平洋地域の具体的な協力方策を議論しました。

冒頭の宿利会長からの開会挨拶の要点は以下のとおりです。

「航空業界を取り巻く環境は、複雑かつ不透明さを増しており、地政学的リスクへの対応や経済安全保障の観点からも、アジア・太平洋地域における航空コネクティビティの強化は極めて重要となっています。本シンポジウムでは、グローバル経済成長の原動力であるASEANの航空市場の急速な拡大を踏まえた、アジア・太平洋地域の交通需要増加に対応する航空当局の政策、空港インフラの整備、航空会社による取り組みや戦略等、日米ASEANの連携による航空コネクティビティの強化に向けた議論を展開いただきます。また、その実現のために不可欠な方策として、安全の確保、航空管制キャパシティの向上、人材の確保、持続可能性の確保や環境負荷軽減策等についての真摯な議論を期待します。本シンポジウムが、国際航空が直面する諸課題の解決に貢献し、日米ASEAN三極の開かれた形での連携発展に繋がることを願います。これは、共通の価値と原則に基づく同志国との協力によって実現される、『自由で開かれたインド太平洋』（FOIP）構想にも合致するものです。」



シンポジウムの概要

来賓挨拶

山田 重夫 米国駐劄日本国特命全権大使

島国である日本にとって、国際航空は必要不可欠である。日本は日米ASEANを繋ぐハブとしての役割を強化しており、ASEANもアジアの成長を牽引している。アジア・太平洋と米国との航空コネクティビティの強化は、戦略的に重要である。本年2月の日米首脳会談の共同声明において、両首脳は「日米関係の新たな黄金時代」を築く決意を共有し、FOIPの維持を改めて確認した。また、日米協力を中心とした同志国による多国間



協力の重要性が強調されたところであるが、本シンポジウムも、航空分野における多国間連携をテーマとしている。

昨年、シカゴ条約は80周年を迎えたが、国際民間航空機関（ICAO）は、その間常に多国間のルール作りを主導してきた。日本政府は、ICAO代表部特命全権大使である大沼俊之氏を次期ICAO理事会議長候補として推薦しており、同氏への支援を要請している。

昨年は約270万人の米国人が日本を訪問し、今年も昨年を1.3倍上回るペースで訪日客が増加している。「日米関係の新たな黄金時代」が、「日米の新たな航空の黄金時代」をもたらすことを心より願っている。

基調講演

ヘイディ・ゴメス 米国國務省 次官補代理（運輸）

70年以上にわたり、日米同盟は、インド太平洋や世界の平和と繁栄の柱となってきた。我々は、現在と将来の複雑な課題に対応するグローバルなパートナーシップを築き上げており、これは日米両国だけでなく世界全体に利益をもたらすものである。



日米は互いに相手国にとって最大の対外直接投資元となっており、高品質な雇用の創出と経済成長を促進している。先日のトランプ大統領と石破総理による首脳会談において、両首脳は、ビジネスチャンスの拡大、産業基盤の強化に加え、重要技術の開発において世界をリードするべく取り組むことを約束し、石破総理からは1兆ドル規模の対米投資ビジョンが発表された。貿易・旅行・観光・投資を促進する二国間航空関係は、経済協力の礎である。国際航空政策が他の産業分野に及ぼす影響は大きく、その影響は経済成長に留まらず、安全保障上の連携強化にも繋がるものである。本年2月にも東京を訪問し、日本政府との間で航空パートナーシップの強化と更なる自由化について協議を行った。

インド太平洋地域における航空コネクティビティの未来は、日米の強固なパートナーシップや、ASEANやその他の国際的な協議の場での連携にかかっている。日本は、今後10年間で、インド太平洋地域の航空産業の成長と観光の発展において、極めて重要な役割を果たす立場にある。また、米国にとっても、東南アジアの立地や人口、急速に成長する経済は、非常に大きな貿易と投資の機会を提供するものであり、ASEANと連携することで、こうした機会を取り込み、米国の繁栄にも繋げることができる。

オープンスカイ政策は、航空会社の運営柔軟性を高め、ASEANおよび広範なインド太平洋地域を含む新たな市場へのアクセスを容易にする。地域間の航空コネクティビティの継続的な拡大は、日米ASEANの連携を強化し、貿易と投資の機会を拡大し、米国とインド太平洋地域間の接続性の向上と旅客・貨物便の増加を促進する。

米国は、地域全体の航空安全・保安を確保するための技術協力や、経済成長と商業開発の促進の取り組みを支援し続けており、昨年6月には、インド太平洋地域の14か国を招き、航空保安技術の展示やベストプラクティス共有のためのイベントを開催した。将来的には、無人航空機や商業宇宙分野でも協力強化を模索している。

米国は、日本や各国と協力し、インド太平洋諸国との更なるコネクティビティの強化、航空安全・保安の増進、地域のサプライチェーン強靱化や商業発展に取り組んでいく。

中山 理映子 国土交通省 大臣官房審議官（航空）

日本における国際旅客需要は、訪日観光客数の増加によってパンデミック前の水準まで回復しており、2024年の訪日外国人人数は過去最多を記録した。また、日本は、アジアと米国を結ぶ主要な乗り継ぎポイントとして機能しており、パンデミック後、日本を経由して北米とASEAN諸国間を移動する乗客数も増加している。



こうした需要の高まりに応じて、日米ASEANの航空コネクティビティを向上させる様々な取り組みを行っている。関西国際空港や成田国際空港における容量拡大のほか、ASEANを含めたアジア諸国において、ODAや技術協力、コンセッションを活用した空港整備支援を数多く実施しており、域内外の航空交通の強化に貢献している。

また、航空ネットワークの持続的発展のためには、空域のより効率的な利用と航空交通流管理の強化も不可欠である。2010年に策定したCARATS（将来の航空交通システムに関する長期ビジョン）の主な取り組みの一つとして、リアルタイムの気象情報を活用した最適な航路設定により安全性の向上や燃料消費量の削減に貢献する、Trajectory Based Operations（TBO）がある。この手法の実現には関係国間の連携が不可欠であり、2023年には、日本、米国、シンガポール、タイの4か国の航空当局とボーイング社が共同で、世界初の実機を使用した試験飛行を実施した。

さらに、日本では、カーボンニュートラルへの取り組みとして、持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に向けた官民協議会の立ち上げなど、SAFの国内生産の確保に向けた取り組みを行っている。日本政府は、2030年までのSAFの使用・供給目標を設定し、自

給使用と生産に関する規制と支援策を導入している。本年4月には日本初のSAF製造工場が操業開始予定となっている。

シンディ・バラバン 米国運輸省 次官補代理（航空・国際）

2024年9月時点の米国運輸省のデータによると、日米間の旅客数は約920万人であり、2023年比では25%増、2019年比では13%減ではあるが、日本は米国人にとって、アジアにおける最大の旅客ゲートウェイとしての地位を維持している。



2020年東京五輪前の羽田空港の発着枠拡大は素晴らしいものであり、日本が国際ハブとしての地位を強化し、日米市場における空港の活用を最大化するため日本側航空局との協力を継続していく。成田空港は、米国とアジア・太平洋、特に東南アジアとのコネクティビティの強化に重要である。ASEANは航空需要の成長が最も速い地域の一つとされており、2024年の年間訪米者データによると、日米を除く主要な出発国の上位15か国から成田空港を経由して米国に向かう旅行者のうち、約半数はASEANの居住者であった。

最近では、シアトル、シカゴ、ヒューストンー成田間、さらに成田以遠で成田ーフィリピン、モンゴル、台湾、パラオ間といった路線が新たに就航済みまたは就航を予定している。

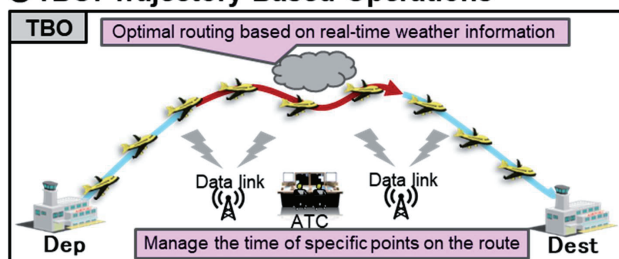
日米の航空市場にとって、航空会社が消費者とビジネスの需要に応えるサービスを確立するための最大限の柔軟性を確保することが重要である。日米の航空関係は成長、コネクティビティ、繁栄をもたらす原動力であることから、更なる自由化に向けた日本政府との協議を続けたい。

7. TBO Validation Activities

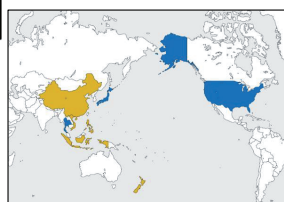


- TBO (Trajectory Based Operations : a new concept for optimal aircraft operations) contributes to safe and efficient flights as well as carbon neutrality.
- In June 2023, in collaboration with the aviation authorities of the United States, Singapore and Thailand, as well as Boeing company, we conducted the world's first test flight using an actual aircraft to verify the feasibility of Trajectory Based Operations.
- The "APAC TBO Pathfinder Project" started in 2024.

●TBO: Trajectory Based Operations



ecoDemonstrator
Boeing 787



Continued participation from MR TBO Demonstration
New participation in Pathfinder Project

9

Trajectory Based Operations（TBO）と、4か国共同での試験飛行（中山大臣官房審議官の講演資料）

■パネルディスカッション①

アジア太平洋地域における航空ネットワークの強化

【モデレーター】

ナヴィーン・ラオ H4 Advisors LLC代表取締役

【パネリスト】

シンディ・バラバン 米国運輸省 次官補代理（航空・国際）

田村 明比古 成田国際空港株式会社 代表取締役社長

スティーブン・モリッシー ユナイテッド航空

バイスプレジデント（国際規制・政策担当）

小山 雄司 日本航空株式会社 執行役員 経営企画本部長

ナヴィーン・ラオ H4 Advisors LLC代表取締役

国際民間航空は、外交、商業、観光や人々の交流等の手段として、世界的な広い文脈の中に存在しており、近年では、パンデミックとそれに伴う市場の回復における地域差、欧州での戦争や米中間の航空の制限等の地政学的な緊張の高まり等の影響を受けている。本パネルでは、日米ASEAN間における機会の拡大に焦点を当て、公共政策や商業的戦略等の観点から、航空ネットワークの強化に関する取り組み等について議論していきたい。



田村 明比古 成田国際空港株式会社 代表取締役社長

成田空港は、金額ベースにおいて輸出入ともに日本最大の貿易拠点であり、日本の国際貨物輸送において重要な役割を果たしている。



また、近年の航空需要増は、羽田空港の空港容量の制約により成田空港と関西空港で吸収されており、今後予想される需要増を考慮すると、首都圏の空港容量の増強は不可欠である。日本政府は、第3滑走路の新設と第2滑走路の延伸によって拡張が可能な成田空港について、年間発着枠を30万回から50万回に増やすプロジェクトを進めている。加えて、3つの旅客ターミナルを1つに統合し、高速道路の近くに貨物ターミナルを新設するなど十分な旅客・貨物施設を整備するとともに、周辺地域にエアポートシティを開発し、航空に適した産業を誘致していきたい。



成田国際空港の拡張に関する構想（田村社長の講演資料）

スティーブン・モリッシー ユナイテッド航空

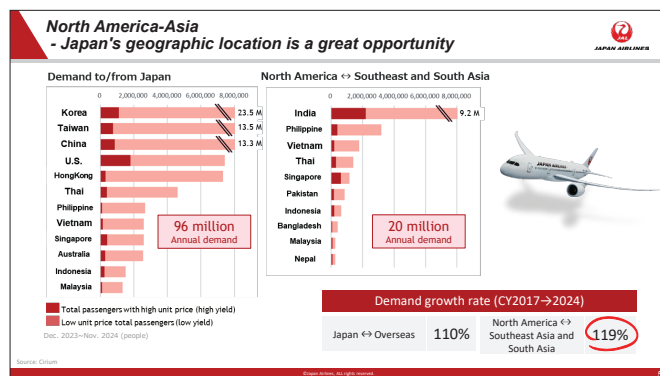
バイスプレジデント（国際規制・政策担当）

我々の使命は、人々を繋ぎ、世界を繋ぐことであり、繋がり（connection）こそが当社の活動の核心である。当社は、米国ーアジア・太平洋地域で業界最大のネットワークを提供しており、最近では、成田以遠でセブ、高雄、コロール、ウランバートルの4路線の新設を発表し、新たな地にネットワークとコネクティビティをもたらしている。



小山 雄司 日本航空株式会社 執行役員 経営企画本部長

日本へのインバウンド市場は国際ビジネスにおける有望な成長分野となっており、当社の全体的な戦略の中で、北米は最も重要な地域である。また、日本ー北米間のポイント・トゥー・ポイントの市場だけでなく、アジア市場の成長も取り込むことが重要である。日本発着の旅客需要や、アジアと北米間の需要は2017年から2024年にかけて大きく成長しており、日本の地理的優位性を活かしてこの需要を取り込む機会をもたらした。ネットワーク戦略上、羽田空港は国内線と国際線の接続のハブ、成田空港は北米とアジアを接続するハブと位置付けている。また、フルサービスキャリアだけでなく、グループ内の3つのLCCブランドの提供を通して、顧客層の多様化を促進し、アジアと北米の成長市場に対応していく。



北米ー日本ーアジアの航空需要（小山執行役員の講演資料）

◇質疑応答

Q（ラオ代表取締役）：パンデミック後の米国と中国の間の航空需要の減退は、空港・航空会社の役割にどのような影響を与えているか。

A（小山執行役員）：米中間の直行便はパンデミック前と比較し30%程度まで減少していると認識しているが、当社においては、日本経由での米中間の旅客数が約6倍に増加している。一方で、中国系航空会社が米中路線に投入していた大型機材の一部を日中路線で使用するなどの転換が起きており、競争の激化も見られる。

A（田村社長）：中国は世界の工場として発展してきたが、近年ではグローバル企業による世界的なサプライチェーンの見直しが始まっており、東南アジアやインドへの工場のシフトや、高度な技術を要する部品等の製造拠点を、日本を含めた東アジア諸国へ置く動きも予想される。アジアと北米の中間にある日本の役割は大きく、



ディスカッションの様子

成田を含めた日本の空港の容量拡大は、日本だけでなく世界全体の経済にとっても非常に重要である。

A (モリッシーバイスプレジデント)：当社は、パンデミック以前は米中間の主要航空会社になることを望んでいたが、ロシア領空の通過制限や米中間の旅客需要の回復の遅れから、現段階では供給水準の回復には至っていない。航空旅客の拡大には、人々に「再び航空機に乗る理由」を与えることが必要である。

Q (ラオ代表取締役)：航空市場の形成において政府の政策は大きな影響力を持っているが、日米ASEANの航空ネットワーク強化の観点において、官民それぞれの立場から、優先すべき政策や変化の必要性、商業と公共政策の関係をどのように捉えているか。

A (バラバン次官補代理)：米国政府は1992年の策定以来一貫してオープンスカイ政策を推進している。国際的な航空輸送の増大とコネクティビティの発展は経済的利益を支えるものであり、便数・旅客数・就航地の更なる拡大のためオープンスカイ政策の推進が重要である。

A (モリッシーバイスプレジデント)：当社としては、航空管制システムの見直し、ロシア上空の通過制限、持続可能性をさらに追求するための技術革新の3点を重要な政策と捉えている。特に、航空管制システムの見直しについては、政府の取り得る最も重要で影響範囲の広い政策だと考えており、昨今の米国や世界におけるこの問題への注力を歓迎している。

A (小山執行役員)：日本へのインバウンド旅客の増加に向けた政策を政府と協力しながら進めていくとともに、都心や関西だけでなく、地方都市への集客にも努めていきたい。また、SAFについて、使用目標の達成のためには、量と価格の両面で課題をクリアしていく必要があると考えている。

Q (ラオ代表取締役)：過去には日本において米航空会社による第5の自由を活用したフライトが活発であったが近年では縮小してい

た。昨今のユナイテッド航空による成田以遠路線の発表に見られるように、今後、第5の自由の活用が再びトレンドとなっていくと考えるか。もしくはアライアンスの活用等が重視されるのか。

A (モリッシーバイスプレジデント)：当社としては、利用可能なあらゆるツールを活用し、旅客の開拓を行うということに尽きる。今回の新規就航も、当社がグアムに置いている航空機・クルーの拠点を活用したものであり、画期的な政策転換を表すものではない。

A (小山執行役員)：1990年代以降コードシェアやジョイントビジネスの拡大により第5の自由の活用が縮小傾向にあったと認識している。また、昨今ではLCCも含めた乗り継ぎの需要も高まっており、旅客流動が多様化している。基本的には自社のハブを強化し、コードシェアやジョイントビジネスパートナーを活用していくが、その中で、第5の自由の活用も選択肢の一つとなる可能性はある。

Q (参加者からの事前質問)：訪日観光客の増加による影響と対応に関し、混雑緩和のためにどのようなインフラの改善や強化が考えられているか。また、日米の観光政策の変化が、両国間の航空自由化の枠組みにどのような影響を与えると思うか。

A (田村社長)：日本における訪日観光客の消費による「輸出」収入は自動車に次ぐ金額規模に成長しており、重要な収入源となっている。増加する観光客への空港における対応としては、長期的な空港容量の拡大に加えて、搭乗手続きや出入国手続きの自動化、手荷物取扱施設の容量拡大、グランドハンドリングや保安検査における人材確保のための労働環境の改善などが考えられる。

A (バラバン次官補代理)：航空会社には、増大する需要に合わせてネットワークやスケジュールを調整できる柔軟性が必要であり、日米の航空関係における制限を取り除くために取り組んでいる。羽田空港は米国にとっての日本における最大のゲートウェイであり、更なる自由化に向けた対話を続けていきたい。

■パネルディスカッション②

アジア太平洋地域における航空課題への対応

【モデレーター】

ナヴィーン・ラオ H4 Advisors LLC代表取締役

【パネリスト】

ヤップ・オン・ヘン シンガポール運輸省 顧問

中山 理映子 国土交通省 大臣官房審議官（航空）

ロンス・アーモンド アメリカン航空

マネージングディレクター（国際政府渉外担当）

松下 正 全日本空輸株式会社 上席執行役員 航空政策・GX担当

ボブ・レッテニー デルタ航空

バイスプレジデント（国際政府渉外・政策担当）

ナヴィーン・ラオ H4 Advisors LLC代表取締役

本パネルでは、日米ASEANにおける航空ネットワークの強化のための、より具体的な課題とその対応について取り上げる。航空管制やパイロット等の航空人材の強化、航空機の納入遅延への対応、SAFの利用・供給拡大等、各国が直面している課題とその取り組みについて、話を聞いていきたい。

ヤップ・オン・ヘン シンガポール運輸省 顧問

航空は、ASEAN諸国にとって、経済発展を促進し、繁栄を分かち合うための重要な要素であり、ASEAN経済共同体（AEC）のビジョン実現のためにも必須のものである。

今後のアジア・太平洋地域における航空需要の成長を最大限活かすためには、航空コネクティビティの強化、航空安全の確保、空港・空域のキャパシティ制約への対応、持続可能性と脱炭素化の実現が重要な課題である。



ディスカッションの様子

ロンス・アーモンド アメリカン航空

マネージングディレクター（国際政府渉外担当）

パンデミック後のアジア・太平洋地域における航空需要の回復は一様でなく、この背景には、就航路線の選択における機会費用、機材の納入遅れ等のサプライチェーンの問題、貿易関係における困難、航行ルートにおける上空飛行制限による影響等の様々



な要因が関係している。ロシア上空の飛行制限については、燃料費や乗務員の人件費等の運用コストの負担が大きく、ネットワークの成長における決定的な障害となっている。



米国・日本・韓国路線における上空飛行制限の影響（アーモンド マネージングディレクターの講演資料）

松下 正 全日本空輸株式会社 上席執行役員 航空政策・GX担当

北米ーアジア・太平洋地域間の流動は今後も顕著な伸びが予想されており、当社は、旅客・貨物輸送をより効率的且つ快適にすることにより、急増する需要に対応していく。

自国のハブ空港における発着枠の面において、日本は他国の航空会社と比較して不足している。また、我が国の航空ネットワーク拡大の障壁としては、機材の納入遅れ、パイロットや整備士等の人材不足、世界的に不均一な脱炭素化制度といった要素が挙げられ、これらへの対応が必要である。



航空課題へのANAの取り組み（松下上席執行役員の講演資料）

ボブ・レッテニー デルタ航空

バイスプレジデント（国際政府渉外・政策担当）

当社は日本の航空会社のパートナーを有していないため、日米2都市間輸送を基本としている。仁川空港をアジアへの乗り継ぎハブとしている一方で、仁川経由でも日本に多くの旅客を輸送しており、当社のアジア・太平洋地域の供給量は日本がトップである。



米国とアジア・太平洋地域の航空ネットワーク拡大には、更なる自由化、米中間の需要低下、ロシア上空の飛行制限への対応が必要と考える。

◇質疑応答

Q（ラオ代表取締役）：様々な航空課題がある中で、それらに対処するためにアジア・太平洋地域で政府が進めている取り組みは何か。

A（中山審議官）：航空人材確保のため、グランドハンドリング人材の採用促進支援、整備士資格の改革、パイロット訓練プログラムの合理化、女性パイロットの活躍促進等の取り組みを行っているほか、省力化技術の導入も進めていきたいと考えている。

A（ヤップ顧問）：航空コネクティビティの強化については、ASEAN諸国と連携したオープンスカイ政策を推進している。また、革新技術の活用による既存の空港容量の最大化や空域のキャパシティの改善、航空安全の強化のためのASEAN諸国間での安全に関するデータや情報の共有等の取り組みを行っている。

Q（ラオ代表取締役）：航空会社各社の立場から、日米ASEANの

各国政府に対し、どのような課題解決のための取り組みを望んでいるか。

A（レッテニーバイスプレジデント）：繰り返しにはなるが、需要への対応には、更なる自由化が必要であり、公益にも適うと考える。

A（松下上席執行役員）：パイロットの人材不足への対応について、医療や航空技術の発展に基づくパイロットの年齢制限の引き上げなど、政府やICAOによる強力なリーダーシップを期待している。

A（アーモンドマネージングディレクター）：オープンスカイ政策の維持に加え、航空事業における新市場への参入障壁、例えばスロットや税制、料金に関わるものから航空会社間の商業的な連携への規制に至るまで、それらの緩和による市場の成長の促進を希望している。

Q（参加者からの事前質問）：ここワシントンD.C.でも本年1月に非常に痛ましい航空事故があり、安全が最優先であることが改めて認識されているところだが、航空安全の確保において最も重要な課題は何であり、それに対してどのような取り組みを進めているか。

A（中山審議官）：自国や他国の事例から得た教訓を今後に活かすことが非常に重要である。昨年の羽田空港での事故は運輸安全委員会の調査中であるが、現時点までに判明している事実に基づき取り得る安全対策を既に講じているほか、より安全性を高めるための法案の準備も進めている。

A（ヤップ顧問）：シンガポールと日本は、ハイレベルの戦略的枠組協定を締結し、航空分野におけるあらゆる協力を行っており、安全についてもベストプラクティスの共有の取り組みを実施している。

A（アーモンドマネージングディレクター）：本年1月の航空事故を受け、安全が我々の最優先事項であることを改めて表明したい。また、航空管制の近代化は確実に実行されるべきであり、政府がこの問題を重視していることに感謝する。



ディスカッションの様子

本開催概要は主催者の責任でまとめています。



当日の講演資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/events/2025/symposium250327.html>

