

前回の振り返り

第3回「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会

日時：2023年6月28日 10時00分～12時30分

ご発表

「MSP(Mobility Smart Passport)構想 ヒトとモビリティ、その他をつなぐデータ連携の
考え方」

山下構成員

主な討議内容

【MSP 構想の背景・ポイントについて】

- ・利用者であるヒトを起点に必要なサービスを届けていく必要があり、ヒトを起点に多様なモビリティに乗るため、必要なときに必要なサービスをそれぞれ利用者の方々が受けられるように、インフラ側をはじめとするモビリティサイドともつなげるような形を目指している。
- ・マイナンバーカードと運転免許証の一体化を契機として、モビリティの ID を有機的につなげて、データ連携基盤をつくっていく必要があり、生活者は、サービスをシームレスに享受できるということを前提に検討しており、その中で、データの捉え方として、社会へ開放する範囲やユーザが決める範囲、各社ビジネスでの活用及び秘匿性の高い範囲がありうる。
- ・生活者、事業者、地域／社会の三位一体で考えていく必要があり、生活者は、諸手続とかデータ連携、利便性があり、事業者は、コスト削減、あるいはコスト低減というところにつながる。地域／社会は、公共交通も含めた地域交通のリデザインにデータが活用でき、地域経済への貢献になりうる。
- ・データ戦略の中の個人の情報をどう扱うかも併せて検討する必要あり。また、ユーザにとってフレンドリーではないデータ連携も懸念されるため、安全・安心を踏まえて、考える必要有り。また、中小も含めた業界スタンダードとして考えていく必要有り。
- ・車について、本人が納得すれば、別の場所でも整備履歴を基にサービスを受けることができるようになるかもしれない。また、車に保険がついているが、個人についてくるというものもあるかもしれない、中古車の事業者や輸入事業者も同じようにサービスを楽しむ仕組みを考えなければいけない。
- ・高度運転サポートシステムは、オートマチック車と違って、見ただけでは分からないため、車検証に機能があるか、整備されている等を紐づけられると、高齢者の自動車マーケットは再拡張するのではないか。
- ・実証をトライアルしていく中で、秘匿性について配慮しながら、気づきをオープンにしていき、

スタンダードを作っていく必要有り。

- ・利用範囲を決めて、利用者の同意を得た上で、車の操縦のデータを活用して、安全を担保していく方法もありうる。また、発展していくと、エネルギー分野との連携もありうる。

【モビリティ・ロードマップに織り込む視点について】

- ・車検証の電子化を活用して、ADASのレベル、整備状況等を連携していくことが必要と考える。リサイクル、リユースへも繋がっていく可能性あり。
- ・マイナンバーカードや新たなモビリティの増加により、基本的なアーキテクチャを考えていく必要有り。

ご発表

「皆で運ぶ、物流の未来」

NEXT Logistics Japan 株式会社 代表取締役 CEO 梅村幸生 様

主な討議内容

【物流における社会課題に対する取組について】

- ・ダブル連結トラックを活用した異業種の荷物の混載で、トラック物流の生産性を徹底的に上げていこうという取組。
- ・日本のトラック輸送の市場規模は14兆円と言われており、宅配は、2.5兆円で、残りがBtoBの企業物流となり、企業物流が成り立たなくなるというのは、日本として大きな課題。
- ・関東と関西という日本の物流の大動脈の2拠点にクロスドックステーションを置き、様々な方々の荷物を持ち込み、組み合わせて運ぶことによる効率化を実施。
- ・将来的には、トラックが自動運転になる、また、そのトラックが電動化されていくという次のステップを見据えながら、枠組みや仕組みを作っていく。
- ・積載率39%というのが今のトラックの平均値となり、6割が空気を運んでいるという問題があり、日本でドライバーが足りなくて困っているという状況がある一方で、生産性が非常に低い。
- ・荷室の2階建て化や、荷姿の標準化もつくり、荷姿やタイミングを合わせることで、積載率が上がり、CO2も減っていく。
- ・荷物の情報、多彩な寸法、匂い有無等が変数になり、非常にたくさんの変数の組合せの中から、積載率の高いパターンを一つ選んでいく必要があり、一般的なコンピューターでは1万時間、人がやると2～3時間かかるが、量子コンピューターを使い、現在40秒でこれを解くことに成功した。
- ・さらに、APIの開発を進めて、オープン化も検討、また、荷室のシェアだけではなく、トラックとドライバーのシェアもやっている。
- ・いろいろな商習慣の中で細かく発注できる、いろいろな消費者のニーズが細分化され、商品が

作られることによって、荷物がまとまらなくなることは、積載率が下がるため、荷主と物流と一緒に考えていく必要あり。ロボットの籠でも同様に、荷姿が異なることで、大量生産に踏み出せない背景あり。工場の自動化においても、設備をどうするかと併せて、製品をどういう構造にしたら、自動化できるのかと考えるといけない。

- ・ 同じ問題意識を持ってもらうというのが大事で、目の前に危機が迫っているのだから、もう成り立たないよねということからスタートとなる。また、ドライバーをパイロットと呼び、日本の物流を支えているのだという自負を持って、運んでもらっている。
- ・ AからBに運ぶことに付加価値はないが、運べなくなることによるリスクが大きく、運べるようになるというのは大きな価値。さらに、束ねて運ぶことで、CO2が減らすこともできる。

【モビリティ・ロードマップに織り込む視点について】

- ・ アーリーハーベストとして、沼津から浜松の100キロ区間を空のトラックが毎日走っていますという状態はなしにしたい。いろいろな方が一緒に本当に実業の中で運ぶことの実証としてあの区間があるという形にしたい。自動化と効率化は必ずセットでなければならない。

ご発表

「スマートモビリティとデジタル基盤」

越塚構成員

主な討議内容

【スマートモビリティとデジタル基盤について】

- ・ 協調領域のインフラとして、データをやり取りするレイヤーでインフラが必要なのだろうかというところが、今回のモビリティのデータ基盤というもので、どうするかを考える必要あり。
- ・ 協調領域、競争領域は大きな議論があり、アメリカは競争領域と言い、ヨーロッパと日本は比較的協調領域でやろうとしており、今回の計画は、協調領域として考えていこうとしている。
- ・ 従来型で、競争領域でビジネスにしようとした場合、独占して集めてきてやるのが技術的にも楽だが、モビリティ分野は、好まれず、利用者の立場からすれば一体と見えるけれども、集めなくても済む、そのようなテクノロジーも必要だし、そのためのルールメイキングも必要で、支えるための体制も必要ということも併せて、どうするかということがポイント。
- ・ サービスの囲い込みや、交通事業に近いところだけをビジネスの密度高く集約するのではなく、ベンチャーがすぐサービスを立ち上げられるときに、支援できるような仕組み等で、MaaSを生まれ変わらせることができなかなというのも一つのテーマとして考えている。
- ・ データを連携して相互運用しようとする場合、アクセスの連携、データの形式、意味も連携、インターオペラビリティを持たなければいけない、ツールもインターオペラビリティを持たなければいけない、さらに、ルール、組織が必要であり、責任を持って運用する組織として、

日本版 NIST が必要と考える。 その際に、レイヤー構造を意識して、官民の担い手を考えていく必要あり。

- ・マーケットがシュリンクする中で、同一人物の同一行動を複数のサービスサプライヤーが別の形でデータを取っていることの社会的無駄というのが看過できなくなっている状況と思われるため、リアルタイムの需要データをみんなでシェアすべきだというのが結論となりうる。さらに、AI の登場により、データの信頼をもって、供給していく必要がある。
- ・その上で、「共助であるべきものの正体」は、プラットフォーム基盤を作るという話ではなく、「データを連携せしめる仕組み及びそれにどうしても重複投資せずに誰かピンで投資しなければいけないもの」がそれにあたると思われる。
- ・政府、自治体が考えなければいけないのは、国民の安全・安心という話と、地球環境のような、本当の社会課題に対応した形で、官民一体になって、インフラ構築していく必要有り。

【モビリティ・ロードマップに織り込む視点について】

- ・社会生活や国民にとって、公共的に必要という視点や、働かされている方の誇り等に配慮しながら、必要なデータを出すことをオーソライズして、そこを扱う空間を公的につくってあげれば、みんなが活用して、いい社会ができるようになっていくというメッセージは必要ではないか。
- ・モビリティのデータ連携基盤や、物流の取組に対して受発注の仕組みをどう掛け算をしていくかとか、トラストアンカーとしてのマイカーIDという世界みたいなことをどうやって組み込んでいくかというところを整理していく必要があるのではないか。