

## CSISシンポジウム2019

# 「モビリティの未来と空間情報」

日時：2019年11月29日（金）13:45～17:00(13:30開場)（G空間エキスポ会期内）

場所：日本科学未来館

主催：東京大学空間情報科学研究センター

共催：東京大学空間情報科学 連携ラボ

協賛：東京大学モビリティ・イノベーション連携研究機構

13:30- 受付開始

13:45-13:55 開会挨拶

13:55-14:25 モビリティの未来と空間情報 オープニング

東京大学 空間情報科学研究センター 講師 日下部貴彦 氏

14:25-14:55 ダイナミックマップの現状と今後の期待

株式会社 三菱総合研究所（CSIS客員研究員） 中條覚 氏

14:55-15:25 次世代モビリティに関する取り組み

東京大学 生産技術研究所 准教授 鹿野島秀行 氏

15:25-15:55 本格的な社会実装を目指す自動運転、MaaSの交通オペレーター視点での現状

株式会社みちのりホールディングス 浅井康太 氏

15:55-16:25 自動運転時代の交通システム理論：展望と課題

東京大学 大学院工学系研究科 助教 瀬尾亨 氏

16:30-16:55 パネルディスカッション

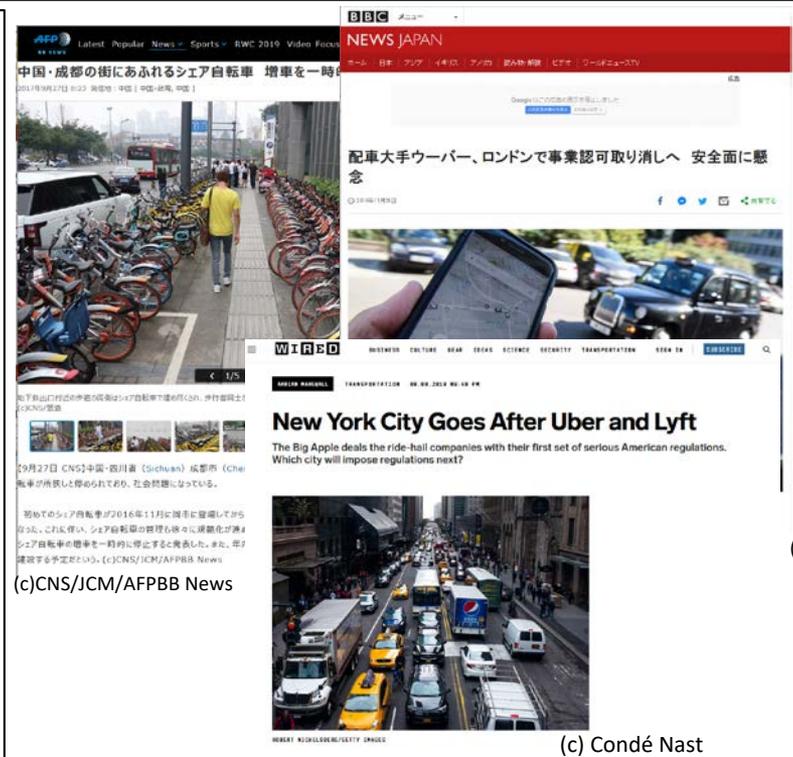
16:55-17:00 閉会挨拶

# お題：次世代モビリティのインテグレーションに向けた課題

## 背景

- 自動運転車両の運用だけでなく、**モーダルコネクトやMaaSを前提**とした情報提供や交通システムの計画・運用・評価では、**データ連携は欠かせない状況**
- 中国でのシェアサイクルの失敗事例や、ニューヨークのUberやLyftの台数規制が行われるなど、モビリティ分野の市場は、**自由競争だけでは市場が成り立たないあるいは社会的効率性の改善がなされない**ことは実例でも示されている状況

→ 競争だけではデータ連携を前提とした次世代モビリティの実装のゴールにたどり着かない？



● それぞれのお立場で問題の認識について。

● データの連携の実態と課題。

● 技術面や実装面の現況や課題は？

● リーダーシップや調整役が必要だとすれば、誰が担うべき？

# お題：次世代モビリティのインテグレーションに向けた課題

## ● それぞれのお立場で問題の認識について.

- 合理的な公共的主体が全てのモビリティを社会の全員が得をするように中央制御するのが理想だが、実際には不可能
- 民間企業・個人にそれぞれのモビリティを運用させつつ、公共が混雑課金などにより介入し市場の失敗を回避すべき
- データが連携されれば、モビリティも自動的に連携されるはず

## ● データの連携の実態と課題.

- 個々の状況によってだいぶ変わるという印象
- 連携した場合のメリット（一般にとって（建前）／データ提供者にとって（本音））を共有することが重要
- 連携方法の一般化, モデル化, 事例集？
- ユーザ個人情報の問題→匿名性を担保したデータシェアリング
- 企業秘密の問題→それを上回るメリットの提示 or 法規制
- 交通状態推定アプローチ＝クラウドソーシングされたデータから全体の状態を推定
- 継続的なデータの入手（メンテされていない一時点のみのデータ（オープンデータにありがち）だとビジネスで使いづらい
- プローブデータ. 各社が紐付けているDRM-DBのバージョンが異なっており変換が手間

## ● 技術面や実装面の現況や課題は？

- 今後は、決済情報、予定（スケジュール）や施設情報（目的地情報）などモビリティ以外の連携も増え、それらのデータとモビリティをどう連携させるかも大きな課題になると感じます
- 協調領域のみですと競争がなく緊張感が薄れる場面もあるかとおもいます。協調と競争のうまい連携が必要と考えます
- 様々な交通まわりのデータがあり、（用途に応じて）一元化が必要・適切なものとそうでないもの
- 法定のものもある（交通事故：道路交通法第108条の13 等）

## ● リーダーシップや調整役が必要だとすれば、誰が担うべき？

- 公共の観点を理解する主体
- 従来であれば官、あるいは公益的な組織（例：官の技術基準解説書）
- 他分野においては業界団体が主導する例
- 今後の学への期待・可能性
- 今後は、利用者（ニーズ）に近い「民」が主導することも必要と考えます