

2022年2月16日

産業構造審議会 グリーンイノベーションプロジェクト部会
産業構造転換分野ワーキンググループ 御中

東京大学院新領域創成科学研究科 特任教授
中村文彦

「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクトに関する
研究開発・社会実装計画（案）に対するコメント

「スマートモビリティ社会の構築」プロジェクトに関する研究開発・社会実装計画（案）について、現在の技術動向や商用車にかかる実態を十分に踏まえた上で、従来であればなかなかなし得なかった規模での実証とその先の実装を見据えた事業と拝察いたします。技術開発の方向性、研究課題や目標の設定については、大筋において賛同するところです。その上で、具体的に事業を推進するにあたり、以下の諸点について、コメントをさせていただきます。なにかの参考になれば幸いです。

① 目標の設定

本事業のタイトルに示されている「スマートモビリティ社会」を実際の研究開発活動においてどのように位置づけるのか、個別の開発目標設定が、社会全体にどのようにつながっていくのか、全体像を十分に見据えた研究活動であることを、研究活動開始の前段階から途中を経て最終段階に至るまで繰り返し確認することが望まれます。引用されているグリーン成長戦略では、事故ゼロ、移動弱者ゼロ、渋滞ゼロのほか、移動時間の有効活用、スマートシティの高度化、災害レジリエンス、付加価値等の明確な課題が示されています。大規模に商用車を管理していくことで、これらの目標に、直接ではないにせよ、どのようにつながっていくのか常に意識されることが期待されます。

なお、グリーン成長戦略に物申すつもりは毛頭ございませんが、渋滞ゼロというのは一見わかりやすいものの、移動する立場、荷物を送る立場からすると、時間の読める移動選択肢があり、それが選べること、そのことが移動の自由につながることで、がより重要であり、本プロジェクトの商用車管理での評価でも、この部分を加味いただくことが望ましいと考えるところです。

② データ連携の意味

データ連携は重要な課題で、いわゆる協調領域に位置しますが、データ連携をすることを法的に義務付ける、データ連携しないと罰則規定がある、データ連携すると補助金増額があ

る、というような位置づけではなく、データ連携することで業界全体として実感できる便益を享受でき、その結果、業界自体が、経済活動全体の中で競争力、場合によっては国際競争力をつけるというような道筋を踏まえて、データ連携の課題に取り組めるような方向を用意していただくと、より社会実装、持続力のあるデータ連携になっていくものと思います。

③ シミュレーションの前提条件としての諸制度

例えば乗合バス事業でいえば、乗務員の眼前に運賃箱があり、運賃箱は現金対応が必須であること、運行管理者の配置と諸業務、乗務員の労働条件および労使間の取り決め、停留所の道路占用と道路使用、車両内での物販の制約、道路上での充電は駐車行為となること、などさまざまな制約の中で、現業の方々が多大な苦勞をなさっています。紙面の関係で省略しますが、タクシーも運送業も多岐にわたる制約で現在のシステムが稼働しています。これらは車両の設計にも大きく関連してきます。近未来あるいはその先を見据え、社会に資するシステムの実装を考えるならば、これらの諸条件が変化する場合に、技術開発の効果がどのように増幅され得るのか、リアリティを持ちつつ、幅広く前提条件のコントローラブルなパラメータを設定できるように誘導することを期待します。

以上