

<ご参考> ReVision コネクテッドカー & UX サミット 2024

オンラインでのご質問と一部講師からの追加ご回答

参加者からのご質問にも貴重な視点が含まれていますので共有いたしております。

サミット内の講演後やディスカッション内で回答済のものも多くあります。

午前セッション：テクノロジーやデータ、アイデアで拓くクルマと UX の未来

9:37am

異業種の主要プレイヤーと連携してバリューチェーン構築に図を見ると、日本全体が出遅れていると感じますが、その理解で合っていますでしょうか。日本企業に何かしら勝ち筋があるのか不安になりました。

10:03am

伊藤さんに質問です。2035 年がターゲットとのことですが、実現可能性はどのくらいで見積もっていますか？

10:03am

パナソニックさんの個人の最適のための技術情報は、キャビンに限らず、居室内や電車内などにも拡張できるのでしょうか。車両や部屋など空間ではなく、個人に紐づいていくと面白いのではと思いました。

10:10am

山内様への質問です。車両側インフラ側、いずれも高度化しますとおのずとコーザー側コストも上昇するわけですが、一方アフォードブルなコストで購入・利用出来るモビリティの市場も御社のようなフルラインメーカーにとって無視できないと思われますが、このセグメントに対してはどのようなアプローチが考えられますでしょうか？

10:13am

伊藤さまに質問です。動画にあった 2035 年で使われるモビリティでは、個人のクルマ（保有する）が主となりますでしょうか？あるいは、シェアリングした車（保有しない）が主となると予想していますでしょうか？2035 年のクルマの保有の仕方の未来像について、お考えがあれば、ご意見頂戴できますでしょうか。

10:16am

現時点では人間が生成 AI の能力に合わせて工夫をしている状況ですが、将来はそういった工夫がいらなくなり、ある種の平準化に向かうのでしょうか。もしくは工夫ができる人・企業・組織と、工夫ができない人たちとの格差が広がっていくのでしょうか。＞ソニー石井様

10:17am

ソニーグループでは生成 AI の不確かさや嘘情報をどのように見分けていらっしゃるのでしょうか。

10:27am

IBM 川島さんにお伺いしたいのですが、日産さんのプレゼンで OEM を頂点にした産業ピラミッドから OEM がセンターに来る構造に変わるとありました。IT 業界から見て、その変化の兆しを感じるのか、変化はプラスかどうか、ご意見お聞かせいただければ幸いです。

10:58am

山内様に質問です。異業種との連携について現在の各 OEM の状況を示すスライドがありましたが、これはどのような基準で定義されたのでしょうか？また、日本メーカーが遅れているように示されていますが、この状況を打開するために OEM には何が必要となるのでしょうか？

11:24am

後藤さんにお伺いします。乗り物酔いの原因に視覚と嗅覚の問題があります。コンテンツの充実は視覚的に乗り物酔いを誘発する可能性がありますし、ライドシェアでは他者のにおいの問題が大きく影響しそうです。このあたりの検証や技術開発はどのように進んでいますか。

後藤 靖浩 氏（トヨタ紡織）よりご回答

乗り物酔い対策として視覚的なケアは感覚矛盾がおきないようなコンテンツの工夫（AR を時より流すなど）を入れ、実証実験をいたしました。一方、嗅覚に関しては酔いの発生を抑える香りを研究、実証実験中です。

11:30am

SDV 時代には新しいサービスが生まれるとよく言われますが、どんなサービスが生まれると思いますか？

11:30am

PAS 伊藤様に＞コネクティッドで実現できることは、とかく若い世代向けにアピールされますが、現在の人口ピラミッドを考えると高齢者にももっと活用してもらえるような、生活をサポートできるような仕組みができるといいなあと感じています。この視点でなにか具現化できそうなものを御検討されてたりしますか？

11:46am

商用車、ツールとしてのクルマ、観光や趣味のためのクルマなど、それぞれに求める UX が異なると思います。UX への投資回収という点ではどのあたりが採算が取れそうでしょうか。例えば、UX 改善でドライバーの就業環境が変わる、といったことに採算の見込みはあるかどうか、知りたいです。

11:47am

テスラや中国がすごいという発言が多いですが、これから、どうやって、逆転しようと考えられていますか？元氣の出る回答をお願いします！

11:52am

AI のアウトプットの確からしさの確認について質問をさせていただきます。モデルの確からしさは検定等で確認できますが、AI が導出するアウトプットの確からしさはやはり人が確認しないといけないかな、と感じています。複雑な検討を AI に任せると、その確認に人の膨大な時間がかかってしまうのではないかと感じていますがいかがでしょうか。

午後セッション：次世代車と新たな UX へ向けた技術・アイデアの拡がり

1:51pm

地図に頼らない自動運転について、日本では否定的な論調が多いです。中国ではいかがでしょうか。事故の発生状況や業界関係者の声、市民の反応など、お聞かせいただければ幸いです。

1:52pm

エンドユーザーの視点で私にとって最高の UX は、まず事故を避ける、渋滞を避ける、車に乗ってのトラブルや不快な経験をしたくないです。また、駐車場、メンテナンス、維持コストなど車にまつわるめんどくさいことを避けたいです。そこへの貢献は何かありますか？ 車室内の快適性とかエンタメ、スマホアプリが使えるなどは興味が無いのです。

2:04pm

AutoX 3さんの事業イメージをお伺いします。既存のディーラーや整備工場等に御社の AI システムを採用してほしいのか、自分たちで整備事業のネットワークを作っていきたいのか、それとも別の事業形態を考えているのか、教えてください。

黎 鋭煒 氏 (AutoX3) よりご回答

AutoX3 のビジョンは、自社で修理サービスのネットワークを構築するのではなく、既存のディーラーやメンテナンスショップのネットワークに、AI 駆動の車両状態可視化ソリューションを統合することに焦点を当てています。元々は社内で修理工場を運営していましたが、目指すところは、修理・メンテナンスセンターの運営を革命的に変え、AI 強化ツールを提供することで効率、透明性、顧客体験を向上させることです。

既存のビジネスと協力することで、AutoX3 は世界中のワークショップやディーラーのネットワークを活用し、直接競争するのではなく、パートナーシップを通じて価値を創出します。同社のデジタルソリューションは、すでに SAIC VW、GWM、BYD などの大手企業によって採用され、ディーラーおよびガレージ管理システム（DMS および GMS）に統合されており、既存のエコシステム内で広く採用される方向性を示しています。

ビジネスモデルは、主に新しい物理的なサービスネットワークを構築するのではなく、技術統合を通じて変革を推進することに重点を置いています。

2:06pm

車両整備の事業を通して、各国の中古車に関するデータが集まりそうです。収集したデータは何かにご利用するご予定がありますか？

黎 鋭煒 氏 (AutoX3) よりご回答

はい、特に中古車に関する車両メンテナンスビジネスから収集されたデータは、AutoX3 にとって貴重な資産となる可能性があります。このデータを活用するいくつかの方法が考えられます。

1. ****予知保全と AI モデル****: 収集されたデータは、AutoX3 の AI 駆動型予知保全機能を強化し、問題を事前に検知する精度を向上させることができます。さまざまな車両や条件からの情報を蓄積することで、システムはさらに正確な推奨を提供するためにモデルを微調整することが可能です。
2. ****中古車市場のインサイト****: 車両の状態や修理に関するデータを集約することで、AutoX3 は、中古車市場に関する価値あるインサイトを提供できるようになります。たとえば、よくある問題の傾向、異なるモデルの耐久性、地域ごとの市場の違いなど、ディーラー、メーカー、あるいは中古車の購入や販売を検討する消費者にとって有益な情報となります。
3. ****再販価値とコンディションの格付け****: AutoX3 は、メンテナンス履歴に基づいて中古車のより正確な格付けシステムを構築し、購入者や販売者に透明性を提供する可能性があります。これにより、公正な価格設定が行われ、中古車市場における信頼の構築に寄与します。
4. ****保険会社や金融機関との連携****: 収集されたデータは、保険会社や金融機関と共有され、リスクや車両の価値をより適切に評価するために活用される可能性があります。これにより、車両所有者に対して、より個別化された保険料や金融オプションが提供されることが期待されます。

2:41pm

Time to market というところに Aeris 様が活躍されていると仰っていましたが、どのようなチャレンジがあり、それに対して Aeris 様でどのような取り組みされているか教えていただけますか？

勝又 光一 氏 (エアリス コミュニケーションズ) よりご回答

新たな機能が追加しやすいモジュール化されたアーキテクチャであることや、全体のプロセスに自動化を多く取り入れる等が挙げられます。

2:54pm

デベロッパーというお話がありましたが、Aeris 様どのように連携されていくかということにもし成功事例や連携へのアプローチなど参考になる情報があれば教えていただきたいです。

勝又 光一 氏 (エアリス コミュニケーションズ) よりご回答

一例として、エマージェンシーサービスや EV チャージングサービスを OEM からユーザーに提供されるサービスに統合し、ユーザビリティを工場しているケースなどが挙げられます。

2:55pm

さきほど大塚様はコネクテッドサービスのジレンマについて話しておられましたが、勝又様は様々なサポートをされておられる観点からデータ活用やサービスで差別化やマネタイズが可能だと思いますか？

勝又 光一 氏（エアリス コミュニケーションズ）よりご回答

保険やリースへの活用などは多くの成功事例があると思います。今後、車両アーキテクチャの進化と共に、より多くのサービスがインカー側でも開発されるようになり、差別化やマネタイズの機会は大きくなるのではないのでしょうか。

2:59pm

勝又様にご質問です。欧州 DataAct への対応において、車両からアップロードされたデータを自社クラウド上で提供するのではなく、車両から直接、データを提供する必要はあるのでしょうか。

勝又 光一 氏（エアリス コミュニケーションズ）よりご回答

コネクティッドカーの全体システムは、基本車両からクラウドにデータが集約されますので、そのクラウドを経由してユーザーやサード・パーティーへのデータ提供が行われます。

3:40pm

精度検証で安全と判定した交差点は事故がほぼゼロということでしょうか。また、実際に事故が起きた交差点ならではの特徴などは明らかになっているのでしょうか。

加瀬 正和 氏（ジオテクノロジーズ）よりご回答

イベントの場でも回答させて頂きましたが、残念ながら安全と判定したところでも実際には事故が起きている箇所は存在します。ただ、安全と判定した交差点のうち、事故がない交差点の割合(Accuracy)は 93%と比較的高い確率で当てることができています。また、実際に事故が起きていた交差点の特徴といたしましては、「交差や合流の通行が多い」「（歩行者が絡む事故においては）歩行者通行量が多い」というところまでは見えていて、今後更なる検証を進める予定であります。

3:41pm

交差点以外への応用可能性はあるでしょうか。例えば、自転車用レーンが狭かったり、路上駐車が多かったりして、さまざまな巻き込み事故が起きています。ループのようなモビリティも増えているなか、自治体等の安全対策に生かせないかと思っています。

加瀬 正和 氏（ジオテクノロジーズ）よりご回答

おっしゃる通り、交差点以外の箇所でも事故は起きているところから、弊社でも道路においても危険な箇所を割り出すことができないか検討しております。たとえば、歩道の安全性を画像分析によって分類したり、カーブなどにより先の見通しが悪い道路の検出にもチャレンジしています。自転車専用レーン・路上駐車は考慮できていませんでしたので、今後の参考にさせていただきます。アドバイス頂きありがとうございました。

3:41pm

人流データではなく様々なデータを個人の許可を得てパーソナライズドサービスに活用することは将来的に考えておられますか

加瀬 正和 氏（ジオテクノロジーズ）よりご回答

個人情報に十分配慮した上ではなりますが、弊社としても人流を含めた様々なデータを活用して、パーソナライズに活用できないかを模索中ではあります。正直申し上げて、まだまだ研究開発段階にはなりますが、人の暮らしがより良くなるデータ・サービスを目指して開発を継続していく予定です。

3:42pm

どのような特徴が学習されたのか、気になります。簡単な例を教えてください

加瀬 正和 氏（ジオテクノロジーズ）よりご回答

先の質問でも回答させて頂きましたが、「交差や合流の通行」(歩行者が絡む事故においては)歩行者通行量といったところを中心に学習されています。詳しくは弊社のプレスリリースをご確認ください。

<https://geot.jp/pressrelease-20240530/>

4:01pm

NissanConnect として、新たな生成 AI を開発・搭載する方が良いのか、Alexa のような外部 AI と連携する方が良いのか、日産ユーザーにとってどのような形が望ましいのでしょうか。

4:11pm

柴田様へ質問です。マネタイズは今日のキーワードの一つとなっていますが、Nissan Connect ではどのようなマネタイズ戦略がおありでしょうか。サブスク料金だけでは収支が合わないように思うのですが、差し支えない範囲でご教示ください。

4:14pm

インカーペイメントになると、モバイルペイメントに比べて、何が便利になるのでしょうか？

石橋 知彦 氏（パーコペディアジャパン）よりご回答

運転中に安全性を考えてスマホを見ないようにした方がよいということがあります。さらに、車載ナビであれば、車のセンサーと連動させた UX が作れます。例えば、ガソリンや EV の残量が少なくなったという信号を受けて、ナビ画面上に残量が少なくなりましたが給油/充電ポイントを探しますか？というプロンプトを出し、ドライバーがルートに車載決済が出来るおすすめの給油/充電ポイントを追加するといった、スマホよりも充実した良い運転体験が提供出来ます。

4:17pm

ホンダさんは大地震の際にカーナビ情報を公開し、平時のサービスを有事の対策に役立てました。北陸で災害が相次ぐなか、平時と有事の垣根を越えたフェーズフリーにこそコネクットの価値があるのではという気がしますが、社内ではそういった議論がなされているのでしょうか。

野川 忠文 氏（本田技研工業）よりご回答

はい。詳しくは回答できませんが、そういった議論はしており、コネクテッドだけではなく説明をしたとおり、In-Car/Out-Car 一体でそのような議論をしています。

4:17pm

ユーザーメリットのない技術に未来があるのか、ちょっと疑問です。

4:17pm

大塚さま> 物事がサチリ始めると、ますますイノベーションを遠ざけるような流れになることが残念だと思っています。このジレンマを乗り越えるコツは何かあるのでしょうか。ジレンマに強い組織の特徴などあれば教えてください。

4:17pm

石橋様に質問です。インカーペイメントの国際比較のような情報はありますでしょうか。各国の取組みや法規制などが知りたいです。

石橋 知彦 氏（パークペディアジャパン）よりご回答

クレジットカードを使用するための国際基準を満たしていれば、In-car Payment は提供可能です。加盟店への支払いを行なうために弊社は PCI-DSS の認定を取得しています。欧州では GDPR(データ保護)や PSD2(金融規制)があります。<https://business.parkopedia.com/in-car-payment-platform>

4:17pm

野川さんへ> ホンダコネクティッドサービスのアジア地域（携帯は普及してものの高価格車両普及率はまだまだこれから伸びしろのある東南アジアやインド）への展開戦略や、その地域への展開時にこれだけは考えておかないと！というものがあつたら教えてください。

野川 忠文 氏（本田技研工業）よりご回答

グローバル展開は効率よく展開、運用を考えるとグローバル共通化は必須と考えておりますが、アジアに限らず各地域の特性、国民性、また弊社のブランドを加味が必要です。また、必須として考えることは各国の法規です。コネクテッドは IoT の位置づけですのでデータ法規や通信の法規などは必ず展開前に確認をする必要があります。

4:18pm

大塚様、野川様、サービス拡大と各国の法規規制との融合について御苦労された点や、注意しなくてはならない点などがございましたら紹介いただきたいです。

野川 忠文 氏（本田技研工業）よりご回答

グローバル共通化し展開効率、運用効率を上げたい一方で各国法規が少しずつ違うためにソフトウェアのバリエーションが増えてしまうことが苦労する点です。また、法規によってはクラウドを使うことができません我々の持っている現在のクラウドの資産が全く使えない国も存在し対応に苦労しています。

4:23pm

御登壇者みなさんに> コネクティッド契約率がもっと上がって開発者もユーザーがより近接するともっと嬉しい FOD やシステム構築されていくと想像しますが、関わられるみなさんの思いを聞かせていただきたいです。

石橋 知彦 氏（パーコペディアジャパン）よりご回答

冬の時期だけヒートシート機能を購入するといった Feature On Demand が提供出来ると思いますが、限定期間でのオンデマンド支払いをするためには OEM 様のポータルサイトでユーザーがクレジットカード等の設定をして Wallet のアカウントを作成する必要があります。ただし、ユーザーのクレジットカード管理やカード支払いを OEM 様で対応いただくのは大変な面があると思いますので、PCI-DSS の認定を取得している弊社が代わって対応することを欧米で行なっています。

4:27pm

柴田様にご質問です。高い契約率、CS の要因は何とお考えでしょうか。具体的なサービスでしょうか、それ以外に何かおありでしょうか。

4:31pm

キーワードの一つであるユーザーメリットについて、車両購入時点でわかるくらい明快なメリットならば対価を上乗せしやすく（メーカーとして投資しやすく）、ランニングでのメリットならばメーカーよりもサービスの方が訴求しやすいように思います。みなさまがおっしゃる「メリットとは何か」、お考えをお伺いしたいです。

石橋 知彦 氏（パーコペディアジャパン）よりご回答

運転中にスムーズにナビ画面で駐車場の支払いが出来るようになれば駐車券の管理がなくなり利便性を感じていただけたと思います。(https://www.youtube.com/watch?v=7FZXt_Wwxik)

4:36pm

登壇者のみなさまにお伺いします。他社さんのコネクテッドサービスで「これがすごい！」「やられた！」と思っているものがあれば、教えてください。

石橋 知彦 氏（パーコペディアジャパン）よりご回答

メルセデスの EQS で 2 時間運転をしたところ、休憩エクセサイズをしようとナビ画面がエクセサイズモードに切り替わり、シートのマッサージ機能がスタートしたことです。