

Messages

Time	Message	Likes
10 Mar 2018 14:52:32 JST	3番目スピーカーです	1
10 Mar 2018 14:59:49 JST	JR東日本の日高です。 二番目の発表者です。 「日本版MaaS(Mobility as a Service)モデルの社会実装にむけての考察」 どうぞよろしく申し上げます。	2
10 Mar 2018 15:00:27 JST	テスト	0
10 Mar 2018 15:00:51 JST	テスト中	0
10 Mar 2018 15:08:09 JST	人工知能学会の全国大会でSAVS as a MaaS の発表をします	0
10 Mar 2018 15:08:13 JST	Test	0
10 Mar 2018 15:14:24 JST	日本版Uberを超えるサービスを目指しておられるようで、E2E(End to End)のモビリティを支える興味深いサービスと思います。 サービスの設計だけでなく、需要(乗客)と供給(ドライバ)の両者を増やしていく施策が必要と思いますが、地方都市ならではの施策としてどういことをされているかお聞きしてみたい。	1
10 Mar 2018 15:17:05 JST	Uberより先です:-) 昨年から急に需要(運行側)が増えてオーバーロード気味です	0
10 Mar 2018 15:18:00 JST	これってコメントに直接コメントできないのでしょうか？	0
10 Mar 2018 15:20:08 JST	共著者に直接コメント頂いても構いません。聴講の妨げにならない程度でありましたら。 中にはMeeToolにJoinされていない方もおられると思いますので、後でみなさんとは共有させていただきます。	0
10 Mar 2018 15:20:29 JST	Uberに勝ってほしい！地方のバス会社に参加頂けると素晴らしいシステムになりますね。	4
10 Mar 2018 15:22:08 JST	利用者視点の質問があります。 1. タクシーへの乗車人数によって、タクシー利用料金は変わるのでしょうか？ 2. 利用者には、「〇〇地点経由といった」経由地情報を開示するのでしょうか？	0
10 Mar 2018 15:25:11 JST	1:料金設定は運行側に任せています。我々は配車サービスで料金をいただきます。乗合があろうがなかろうが一定の低料金が良いと思うのですが、国交省は乗合の有無で料金を変えろと言います	1
10 Mar 2018 15:25:22 JST	集まっているデータを他のビジネスに展開したり、行政で活用するというようなお話はまだ出ていませんか？	1
10 Mar 2018 15:25:55 JST	プライシングは新しいサービスのデザインにおいて、大きな課題です。実践を経た取組みに非常に興味があります。	1

Time	Message	Likes
10 Mar 2018 15:26:35 JST	稼働率向上に対して、どの程度事業者に収益が上がるかという目安や算出方法などはあるのでしょうか？	0
10 Mar 2018 15:26:52 JST	2.経路は変わりうるので提示しません。そのかわり到着時刻保証をします(渋滞や事故がなければ)	0
10 Mar 2018 15:28:57 JST	行政との交渉にかなりの時間を要したとのことですが、具体的につめなければならない事項にはどのようなものがありますか？	0
10 Mar 2018 15:30:02 JST	本セッション2人目の発表に移ります。	0
10 Mar 2018 15:30:08 JST	配車サービスの料金体系はどうされていますか？	1
10 Mar 2018 15:34:39 JST	SAVSの苦勞についてはサービソロジー4(2017)-4をご覧ください	0
10 Mar 2018 15:41:55 JST	ユーザ視点で見ると多様な交通手段をつなぐことが利便につながりますが、サービス提供者から見ると収益分配ルールが複雑化しそうに思えます。MaaSプラットフォーム事業者のタスクになると思いますが、その辺りの検討状況をお聞きしたいです。 先ほどのプライシングの話にもつながるかもしれませんが。	3
10 Mar 2018 15:43:50 JST	最初の二件に共通する質問かもしれませんが、完全自動運転技術が実現されてもモデルは大きく変わらないのでしょうか。それとも全く違うモデルになるのでしょうか。	6
10 Mar 2018 15:43:58 JST	プラットフォームとAPIを提供して、その後の連携は参加者に任せればスケラブルになると思います。	1
10 Mar 2018 15:45:15 JST	SAVSは自動運転コンパチです	1
10 Mar 2018 15:49:51 JST	MaaSの連携データの高度化の方向としては、スマートシティ以外に何が考えられているのでしょうか。	0
10 Mar 2018 15:53:04 JST	システムアーキテクチャは国際的な動向を踏まえて国際標準化機構などを使っていくことは可能でしょうか？	2
10 Mar 2018 15:56:08 JST	ご質問ありがとうございます。二件目の発表者日高です。3件目が始まったので、混在しないために後ほど回答させていただきます。	0
10 Mar 2018 15:56:10 JST	MaaSを取りまとめるのは、従来型の交通事業者がいいか、デジタル技術に強いベンチャーがいいか、どちらでしょうか。前者はアセットもあり、ノウハウ豊富ですが、後者はアセットやノウハウがない分、既存エコシステムを破壊することに躊躇ないような気がします	1
10 Mar 2018 15:56:26 JST	3人目の発表に移ります。	0
10 Mar 2018 16:08:05 JST	誘客効果、経済効果算出をKPIとしたとしても、「どの場所でやっても変わらないアートプロジェクト」と、「その地域でないとなしえないアートプロジェクト(風土や環境を活かしたもの)」で評価方法が異なるのではないのでしょうか？後者のほうが「地域活性化」としては効果的なのではないかと思います。	5
10 Mar 2018 16:11:45 JST	継続的に集客力を高めるということでは、APの他にも移動、宿泊、コミュニケーション(特に海外来訪者)などの環境を提供する事業者を巻き込んでいく仕組みも重要そうですね。	1
10 Mar 2018 16:12:51 JST	地方都市でのシニア層を活性化する取組みは賛成です！	1

Time	Message	Likes
10 Mar 2018 16:14:00 JST	都会に住んでいると実感がわかないが、地方在住の方々にとっては、一大イベントで、参加者の生きがいに繋がるのではないかと。たくさんのアートプロジェクトが、人々を幸福にできれば良いですね。	0
10 Mar 2018 16:14:17 JST	結局のところアートプロジェクトを中心としてどのようなエコシステムが出来上がったのでしょうか。	5
10 Mar 2018 16:15:08 JST	アートプロジェクトが目的を達成したかどうかを短期的、中長期的に評価する指標は何があるのでしょうか。例えば中長期的にはイベント終了後もサービスエコシステム自体が自律的に発展し続けているか検証する必要がありますと思いますが、これを表す指標として何かあるのでしょうか。	1
10 Mar 2018 16:28:03 JST	<p>JRE日高の回答です。沢山の質問ありがとうございます。(1/2)</p> <p>A. E. MaaSを取りまとめるのは、従来型の交通事業者がいいか、デジタル技術に強いベンチャーがいいか、どちらでしょうか。前者はアセットもあり、ノウハウ豊富ですが、後者はアセットやノウハウがない分、既存エコシステムを破壊することに躊躇ないような気がします →破壊的イノベーションならよいのですが、交通インフラ自体が破壊されないようにすることはもちろん必要なのでその議論が世界各国で学会などで具体的に行われています(publicとprivate)。日本でもその議論が出来るようになるとういことだと思います。</p> <p>J. U. システムアーキテクチャは国際的な動向を踏まえて国際標準化機構などを使っていくことは可能でしょうか？ →欧州で国際標準化が始まっているのでそこに参画すべきかどうかは産業政策的に重要な部分かだと思います。</p> <p>H. K. MaaSの連携データの高度化の方向としては、スマートシティ以外に何が考えられているのでしょうか。 →物流が一番連携による事業的効果があるかだと思います。また、人を集めたいようなロケーションオーナーがMaaSパッケージをつかって流動性を高める。アートプロジェクトも親和性が高いと思います。</p> <p>H. N. プラットフォームとAPIを提供して、その後の連携は参加者に任せればスケーラブルになると思います。 →MaaSAllienceもその方式を提案していますが、事業性がないとMaaSが実現しないと地域格差が出る可能性もあり、都市と地方でわかる必要があるかも知れません。</p> <p>T. O. 最初の二件に共通する質問かもしれませんが、完全自動運転技術が実現されてもモデルは大きく変わらないのでしょうか。それとも全く違うモデルになるのでしょうか。 →基本的には自動車サービスの人件費低減という効果のみかと思いますが、TOYOTA様のe-palletのようなサービス側が動いてくるとなるとMaaSとの連携で移動・物流の概念から再構築がされるかだと思います。</p>	0
10 Mar 2018 16:28:30 JST	<p>日高(2/2)</p> <p>H. N ユーザ視点で見ると多様な交通手段をつなぐことが利便につながりますが、サービス提供者から見ると収益分配ルールが複雑化しそうで思えます。MaaSプラットフォーム事業者のタスクになると思いますが、その辺りの検討状況をお聞きしたいです。 先ほどのプライシングの話にもつながるかもしれませんが。 →収益分配ルールについては、沖縄のモノレールやモントリオールで事例がありますが、これからの議論になろうかと思っています。私もその専門ではないので、MaaSというサービスの社会実装のためには併行して様々な分野の方からご意見頂戴したいです。</p>	0