



項目をクリックすることで当該記事に進みます

寄稿

日本の物流におけるJR貨物の取り組みと課題

日本貨物鉄道株式会社 取締役兼執行役員
事業開発本部長 野村 康郎氏

目次

I センター情報

- ① SIC2024年度連続講義「現代システム科学講座(第二回)」第4回『学習・AI』(7月26日)開催案内

II センター活動

- ① 2024年度第5回SICフォーラム開催案内
【日時】 7月19日(金) 15:00~16:15 (オンライン、会員限定)
【タイトル】 「分散 PDS とパーソナル AI」
【講師】 橋田 浩一 氏 理化学研究所革新知能統合研究センター
分散型ビッグデータ チームリーダー
(元・東京大学大学院情報理工学系研究科教授)
- ② 2024. 6. 25 2024年度第4回SICフォーラム開催報告
【タイトル】 「欧州&グローバル産業データ連携基盤の動向 ~日本産業界への示唆~」
【講師】 中島 一雄 氏 RRI(ロボット革命・産業IoT イニシアティブ協議会)
WG1 インダストリアル IoT 推進統括
- ③ 2024. 6. 18 2024年度第6回実行委員会開催報告

III 会員一覧

日本の物流におけるJR貨物の取り組みと課題

日本貨物鉄道株式会社 取締役兼執行役員
事業開発本部長 野村 康郎氏

1. はじめに

2024年4月より「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」がトラックドライバーにも適用が開始され、時間外労働時間の上限が年間960時間に制限される、いわゆるトラックドライバー2024年問題がいよいよ本格化した。このままでは、2030年にはトラックで輸送されてきた貨物34%が運べなくなるともいわれている。

また、地球温暖化による甚大な自然災害が増える中、温暖化ガス CO2 の発生量削減への取り組みが世界的な共通課題となり、我が国においても2030年に2013年度比46%削減、2050年にはカーボンニュートラル実現が宣言された。我が国の CO2 排出量の18%を占める運輸部門についても、排出量削減に向けた取り組みが求められている。

貨物鉄道輸送は、ひとつの列車で最大10トントラック130台分の貨物を一人の運転士で運ぶことが出来る。摩擦抵抗の少ないレールを走る電気機関車はエネルギーロスが少なく、トラックに比べて CO2 の排出量はトンキロ当たり1/10である。

日本で唯一、貨物鉄道ネットワークを全国に有するJR貨物は、トラックドライバー不足による国内物流の停滞、物流における地球温暖化防止という、共に日本にとって重要な社会課題を解決する使命を担っている。

2. JR 貨物の会社概要

日本貨物鉄道株式会社(JR貨物)は、国鉄分割・民営化により誕生したJR7社の一つであり、旅客会社6社の線路を走行し、北海道から九州までコンテナと専用貨車(車扱)による貨物輸送を行っている。一日当たりの列車走行距離を合計すれば、地球5周にも相当するが、それでも日本国内の物流量に対する比率は、トンベースで1%足らず、トンキロベースでも5%にも満たない(図1)。また、2023年に貨物鉄道開業150年という節目の年を迎え、長い歴史の中でそれぞれの時代のニーズに合わせ、様々な物資の輸送を担ってきた。宅配貨物をはじめとする積み合わせ貨物や食料工業品が近年輸送量が伸びている一方、紙・パルプや化学工業品は、在宅勤務やモバイル端末の拡大などによるペーパーレス化や中国経済の停滞による化学製品の輸出量の減少など、実態経済を反映したものとなっている。(図2)

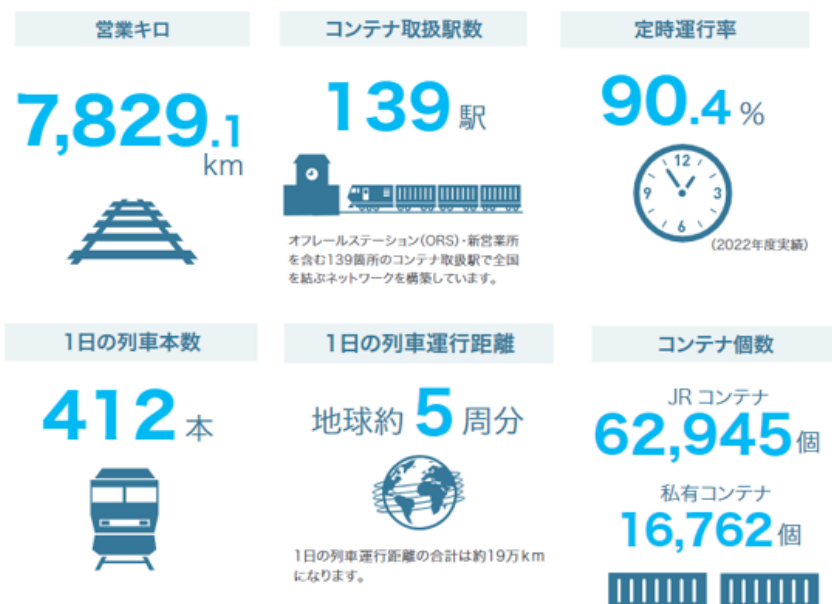
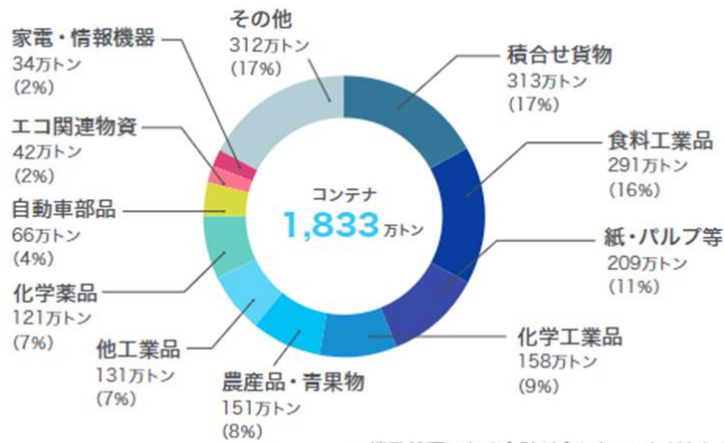


図1 鉄道事業の概要



※端数処理のため合計が合わないことがあります。

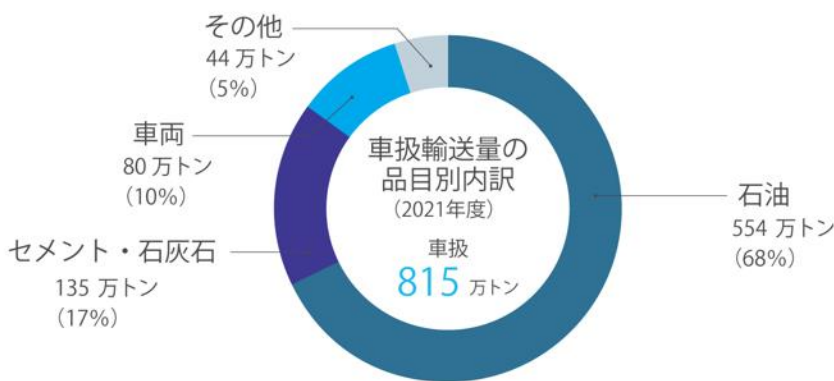


図2 鉄道輸送量品目別内訳

3. モーダルシフトへの取り組み

トラックによる幹線貨物輸送を、鉄道や船舶など、環境にやさしく大量輸送が可能な輸送モードに転換することをモーダルシフトという。モーダルシフトのメリットとして、トラックドライバー不足への対応、CO2 排出削減に加え、長距離輸送になるほど速達性やコストメリットが出てくる(図3)。鉄道コンテナの平均輸送距離が約900 kmとなっていることからわかる様に、これまでは長距離輸送に強みを発揮し輸送サービスを展開してきたが、2024年問題を背景に、トラックドライバーの労働時間規制により、一人のドライバーが一日で運べる距離が制限されることから、600km前後の中距離輸送でも利用実績が徐々に増えてきている。具体的な例を紹介すると、アサヒビール(株)様と麒麟ビール(株)様が共同で大阪から金沢まで共同輸送を開始されたり、アサヒビール(株)様単独で大阪から四国新居浜まで利用されたりしている(図4)。特にライバル企業が共同輸送では手を組んでおり、業種を超えた共同輸送や積み合わせ(重くて容積の小さな貨物と軽くて大きな貨物の混載)にも発展させていきたいと考えている。

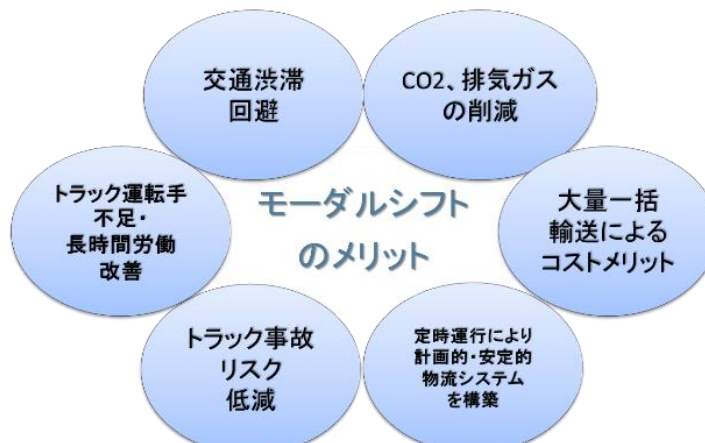


図3 モーダルシフトのメリット

■アサヒビール・麒麟ビール：関西→北陸向け共同モーダルシフト



- 関西から北陸へ回送する空コンテナを活用し、2017年1月より共同輸送開始
- 2017年度グリーン物流パートナーシップ会議 国土交通省大臣表彰受賞

■アサヒビール：関西→四国向けの近距離モーダルシフト



- 吹田貨物ターミナル駅構内の倉庫を活用することで、柔軟な発送体制を構築
- 関西から四国へ回送する空コンテナを活用
- 2022年10月から輸送開始

図4 ビール会社のモーダルシフト事例

① 31フィートコンテナ輸送の拡充

31フィートコンテナは、トラック輸送において相当のシェアを占める10トントラックとほぼ同等の積載容量であることから、お客様の輸送単位や荷役作業を大きく変更することなく利用ができ、トラック輸送とのモーダルコンビネーションに取り組みやすいコンテナである(図5)。そのため、お客様からの引き合いも多く、コンテナの増備等が必要な状況となっている。ただし、12フィートコンテナと違い、まだ31フィートコンテナの数も少なく、コンテナ自体の価格も高額なことから、稼働率の最大化を図る必要がある。そのため、31フィートコンテナの往路と復路をそれぞれ業種の異なる企業間でマッチングさせ、ラウンド運用を行う事例や、複数社の製品を1コンテナに混載することで積載効率を高めた事例など、企業や業界の壁を超えた連携を進めている。また、政府では物流危機への対応策を検討する関係閣僚会議を開催し、物流を支える環境整備に向けた「物流革新に向けた政策パッケージ」を2023年6月に策定・公表した。また、同10月には、賃上げや人材確保等、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、具体的な取組みを盛り込んだ「物流革新緊急パッケージ」を策定した。この「物流革新緊急パッケージ」においては、31フィートコンテナの利用拡大が提言されており、その方針に対応すべく、札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・福岡といった6大都市各駅間の輸送ルートの拡充を図っていくほか、顧客やトラック事業者からなるコンソーシアム(共同企業体)を構築、政府の支援を得ながら、31フィートコンテナの増備や、貨車、トラックへのコンテナの積み卸しに必要な大型荷役機械の導入を拡大していく計画である。



図5 31フィートコンテナと荷役機

② 専用列車「ブロックトレイン」の運行

往復で利用いただく専用列車を「ブロックトレイン」と呼び、宅配貨物を中心に利用が拡大、現在10列車が運行中である(図6)。2004年に運行を開始した佐川急便(株)様専用列車「スーパーレールカーゴ」は日本初の電車型貨物列車で、旅客列車と同様、複数の車両に駆動装置を分散配置した専用車両で、加減速に優れ、最高時速130kmで東京と大阪間を毎日一往復している。



図6 ブロックトレインの種類

③ 積替えステーションによる一般トラックの鉄道利用促進

従来、鉄道コンテナ輸送では、貨物駅と顧客先間の道路輸送はコンテナ固定装置のついた専用トラックで行っている。これを、一般トラックで貨物駅へ荷物を持ち込み、コンテナに積替えを行うことができる「積替えステーション」の拡充を進めている(図7)。合わせて、手軽にパレットのレンタル・返却ができるレンタルパレットサービス「駅パレ」も進めている。「駅パレ」は、パレット利用に係る手間・コストの低減を図り、一般トラックとコンテナの積替えを容易にするだけでなく、集荷・配達含めた一貫パレチゼーション輸送の促進を目指している。

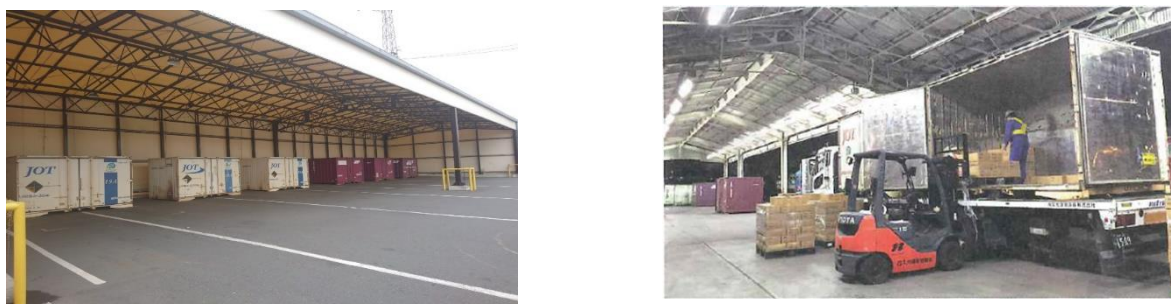


図7 積替えステーション(東京貨物ターミナル駅と熊本駅)

4. カーボンニュートラルへの取り組み

地球温暖化防止は人類にとっても解決すべき重要な課題であるが、JR貨物にとっても近年無視できない経営課題となっている。2018年7月豪雨では山陽線で約100日間の運休が発生しているほか、2019年10月の台風19号、2020年7月の九州豪雨、2021年8月の西日本豪雨と、2018年以降、ほぼ毎年全国のどこかで甚大な自然災害が発生している(表1)。線路をはじめとする鉄道インフラ施設が長期間利用できない事態となり、貨物列車の運休による減収減益、それに伴う鉄道貨物輸送への信用の低下、顧客の利用見合わせなど、経営への影響は相当なものがある。地球温室効果ガス削減のために鉄道利用を促進すべき時に、温暖化が原因と考えられる異常気象による災害により、貨物鉄道輸送が利用できなくなる事態が発生している現実はやるせないものがある。一方、企業として信頼回復、鉄道貨物輸送復活をかけたBCP対策にも取り組んでおり、不通区間の輸送を船舶によりカバーすべく、内航船(通称499船)(図8)の共同保有や、迂回ルートが無く、災害発生リスクの高い山陽線では、トラック及び船舶での代行輸送体制、鉄道輸送の結節点として新南陽駅の機能整備を進めている。

表 1 自然災害の影響事例

災害	平成30年 7月豪雨	令和元年 東日本台風	令和3年 前線による大雨
発生～運転再開	2018.7.5～ 2018.10.13	2019.10.12～ 2019.10.29	2021.8.12～ 2021.9.5
影響日数	100日間	17日間	24日間
運休本数	4,421本	1,196本	900本
被害状況	山陽線・伯備線・ 予讃線不通、設備 冠水等	東北線・中央線・ 武蔵野線・しなの 鉄道北しなの線不 通、設備冠水等	山陽線・中央線不 通



図 8 499船(2024年7月竣工予定)

JR貨物とそのグループは2050年カーボンニュートラルに貢献すべく、2つの視点で「環境先進企業」を目指している。1つ目の視点は「自分たちのCO2削減」である。次世代省エネ型車両の積極的な導入や、建物・設備における省エネ技術の導入及び電化の推進、DX等による列車運転や駅構内作業の効率化等の施策を推進するほか、再生可能エネルギー電力の導入や、代替液体燃料の導入等の施策も推進し、2050年度のCO2排出量実質ゼロを目指す。2つ目の視点は「お客様のCO2削減」である。従来、企業が温室効果ガスの削減目標を設定する場合、その事業者自らによる温室効果ガスの直接排出であるScope1、他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出であるScope2に加え、最近では、自社に関連するそれ以外の排出量であるScope3についても積極的に削減していく動きがある。Scope3には、調達物流における輸送・配送や、販売物流における輸送・配送のCO2排出も含まれており、目に見える形でのCO2削減効果の明示やインセンティブの仕組み作りなど、グリーン社会の実現に向けた取り組みを進めていく。

5. 貨物鉄道輸送を支えるシステム

システムイノベーションセンター様に投稿の機会を頂いたので、日々の貨物列車運行を支えているシステムについても紹介したい(図9)。基幹システムである「FRENS」システムは、JR旅客会社の「MARS(マルス)」システムと同様な機能を持ち、ダイヤ情報及び列車の諸元情報をもとに、全ての貨物列車の「輸送枠(座席)」を一日単位で作成している。この「輸送枠」に対して、Webシステムの「IT-FRENS」から鉄道利用運送事業者が貨物の予約申し込みをコンテナ単位で行う。

予約日当日、鉄道利用運送事業者が顧客から集荷してきたコンテナをトラックで駅に持ち込み、入場ゲートに設置された端末に予約番号などを入力すると、予約した列車の入線ホームが示され、同時に「TRACE」システムを搭載するフォークリフトに作業指示が出される。「TRACE」システムはGPS、4Gモバイル通信、ICタグリーダー、PCから構成されたシステムであり、コンテナに取り付けられたICタグからコンテナ番号を読み取り、ホームに置いた時は緯度経度情報、貨車に積載した時は貨車のICタグから貨車番号と積載位置情報を取得、時間とリフト番号、オペレーターIDと共に、データベースに格納される。つまり、全てのコンテナの位置及び積載情報、作業履歴がリアルタイムで管理されている。機関車には「PLANETS」システムが搭載され、運転士へのナビゲーションを行うと共に、秒単位でGPSを使って列車の現在位置を発信している。そのため、顧客は利用運送事業者を通じて、現在貨物がどこにいるかが確認できる。駅に到着したコンテナは「TRACE」を搭載したフォークリフトが発駅と同様ICタグ情報を読み取り、ホーム上に置いた位置や、配達するトラックが正しいかの照合、引き渡し時間、オペレーターIDなどの情報をデータベースに記録する。

蓄積されたフォークリフト作業のデータや鉄道利用運送事業者のトラックの入場、出場時間、顧客や貨物データは、JR貨物にとって有用な情報となり、これらに基づき列車ダイヤの最適化やフォークリフトオペレーターの勤務体制の見直し、長期滞留貨物の削減、空コンテナ在庫の需要に応じた最適分配などに貢献している。また、フォークリフトにはカメラが取り付けられており、全ての作業を記録した動画データは、安全かつ品質の高い荷役作業の実践、事故防止にも役立っている。

一方、日本は少子高齢化が進み、労働人口の減少が予測されており、24時間体制で勤務するフォークリフトオペレーターの確保は年々難しくなっている。そこで、ハード面ではフォークリフトの遠隔操縦、無人運転をメーカーと技術開発を進めている。ソフト面では、フォークリフトの作業効率を最大化すべく、現在最も無駄な作業となっているコンテナホーム上に仮置きしているコンテナ群から目的のコンテナを取り出すために、

手前においてあるコンテナを退かす「掘り起こし」作業を最小化するために、駅へのコンテナ持ち込み、持ち出し時刻の予測データや列車時刻などをもとに、作業順序及び仮置き場所の最適化、フォークリフトの作業計画を管理するシステムを開発している。このコンテナハンドリングシステムと無人作業フォークリフトを組み合わせることで、そう遠くない将来には貨物鉄道駅の荷役作業において、相当程度の自動化、少人化が可能になると見込んでいる。

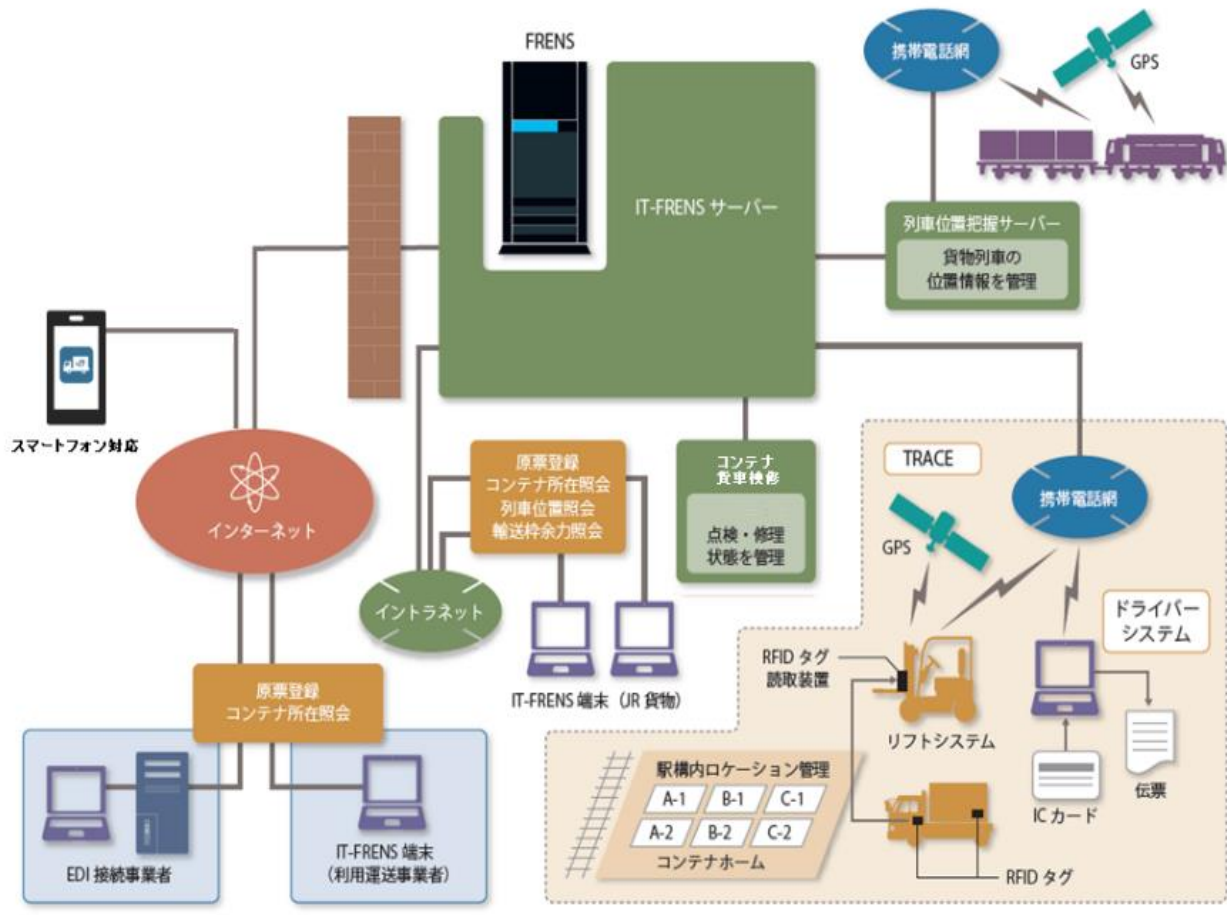


図9 貨物鉄道輸送を支えるシステムの構成

6. おわりに

北海道から四国、九州まで鉄道線路はトンネルを経由してつながっており、その鉄道ネットワークを利用して大量一貫輸送できる貨物鉄道輸送は、日本の労働力減少に伴うトラックドライバー不足や2024年問題、地球温暖化問題などの社会課題に対して、非常に有効な輸送モードである。しかしながら、自然災害に対する脆弱性から、キャリアとしての責務が十分果たせていない。

2024年1月に、自動運転システムの開発及び同システムを搭載した車両による幹線輸送サービス事業を目指すベンチャー企業、株式会社T2(注)に出資した。T2は2027年から東京～大阪間で自動運転トラックによる貨物輸送サービスを計画している。貨物鉄道と自動運転トラックで東京～大阪の幹線輸送を並行して担うことで、災害時の代行輸送手段の確保や、貨物鉄道駅を結節点とした鉄道と自動運転トラックの連携輸送により、国内物流キャリアとしての役割を果たしていきたいと考えている。

(注) <https://t2.auto/>

筆者プロフィール

野村 康郎(のむら やすお)氏

1983年3月 金沢大学工学部卒業

1983年4月 味の素ゼネラルフーズ株式会社(現味の素AGF)入社

2003年6月 日本貨物鉄道株式会社(JR貨物)入社

2008年3月 明治大学大学院グローバルビジネス研究科卒業

2012年6月 JR貨物 情報システム部長

2017年6月 同 執行役員経営統括本部技術企画部長

2020年6月 同 業務創造推進部長

2021年6月 同 取締役兼執行役員 事業開発本部長

2024年6月 日本運輸倉庫株式会社 代表取締役社長 就任予定

(2024年5月23日原稿受領)

I センター情報

① SIC2024年度連続講義「現代システム科学講座(第二回)」第4回『学習・AI』 (7月26日(金))開催案内

SIC人財育成協議会では、2024年度6回連続講義「現代システム科学講座(第二回)」を企画しました。本連続講義は一般公開で、6回通しでの申込みを原則としていますが、各回単位の個別受講も可能となっています。講義は第4回の対面講義(スクーリング)以外は、オンライン(MS-Teams)開催です。全体を通じての教科書として、木村英紀著「現代システム科学概論」(東京大学出版会、2021. 6)を使用します。

第4回のテーマは『学習・AI』で、対面講義(スクーリング)で行います。終了後交流会を予定しています。

開催場所: 西新宿: 住友不動産新宿グランドタワー5Fコンファレンスセンター会議室

https://www.bellesalle.co.jp/shisetsu/shinjuku/bs_shinjukuconference/access/

【プログラム】

① 7月26日(金) 10時—19時

10:00—12:30 「学習の基礎」 講師: 木村英紀氏(東京大学・大阪大学名誉教授)

- ニューラルネットワークの数理
- 将棋ソフトの実際
- 強化学習

12:30—13:30 ランチ(お弁当を用意します)

13:30—17:00 「AI特論」 講師: 麻生英樹氏(国立研究開発法人産業技術総合研究所人工知能研究センター 招聘研究員)

- 生成AI
- AIとシステム構築

—19:00 交流会(軽食を準備します。会費1,000円/人 徴収させていただきます)

各講師の略歴は <https://sysic.org/news/3934.html> から開催案内の講師略歴を参照ください

個別受講受講料 SIC正会員・準会員所属の方 受講料 7,000円(教科書代4,000円別)/回・人
非会員の方 受講料10,000円(教科書代4,000円別)/回・人

受講希望者は [SICイベント参加登録ページ](#)

(<https://sysic-org.sakura.ne.jp/SICregistration.html>)
より、記載の案内に沿ってお願いします

テキスト等の手配がありますので、締め切り等の詳細はSIC事務局にお問い合わせください。

SIC事務局 メールアドレス office@sysic.org
電話 03-5381-3567

なお、6月28日(金)、29日(土)に開催された第3回『最適化』の開催報告は次号に掲載予定です。

Ⅱ センター活動

① 2024年度第5回SICフォーラム開催案内

【開催日時】 2024年 7月19日(金) 15:00~16:15 (オンライン@MS-teams)

【タイトル】 「分散 PDS とパーソナル AI」

【講師】 橋田 浩一 氏 理化学研究所革新知能統合研究センター
分散型ビッグデータ チームリーダー
(元・東京大学大学院情報理工学系研究科教授)

【参加申込】 (会員限定) SIC イベント参加登録ページ
(<https://sysic-org.sakura.ne.jp/SICregistration.html>)

より、記載の案内に沿ってお願いします。

【講演概要】

パーソナル AI(PAI)とは、特定個人に専属し分散 PDS(Decentralized Personal Data Store)のデータを用いて利用者との対話に応じて多様なサービスを仲介(選定・実行)する AI である。人間はアプリや Web サイトを操作しなくても PAI と言えばいろいろなサービスを受けられるのでデジタルデバイドが解消する。各 PAI 利用者の手もとには仲介されたサービスに関連するデータが自ずと集約され、それを分散 PDS に保管することにより、そのデータを PAI がフル活用してデータの価値を最大化できる。さらに、分散 PDS のデータを多くの利用者から収集し分析することにより各 PAI の価値を評価でき、各利用者はその評価が高い PAI に簡単に乗り換えることができるので、PAI の価値が保証される。

また、サービス提供者は分散 PDS 経由で PAI につながることでサービスの利用を大幅に増やすことができる。一方、利用者の認知バイアス等に付け込んで注意や行動を操作することができなくなるので、注意経済と監視資本主義が終焉する。

【講師プロフィール】

橋田 浩一(はしだ こういち)氏

1981 年東京大学理学部情報科学科卒業。

1986 年同大学院理学系研究科博士課程修了。理学博士。

1986~2001 年電子技術総合研究所。

1988~1992 年(財)新世代コンピュータ技術開発機構(出向)。

2001~2013 年産業技術総合研究所。

2013~2024 年東京大学大学院情報理工学系研究科教授。

2020 年~ 理化学研究所革新知能統合研究センター社会における人工知能研究グループグループディレクター。

言語処理学会会長、日本認知科学会会長などを歴任。

最近の研究テーマはパーソナル AI とそれに基づくオープン市民科学。



以上

② 2024. 6. 25 13:30–15:00 2024年度第4回SICフォーラム開催報告

参加者数： 126名(申込者数144名)(MS-Teams、会員限定)

【タイトル】「欧州&グローバル産業データ連携基盤の動向 ～日本産業界への示唆～」

【講師】 中島一雄 氏 RRI (ロボット革命・産業IoT イニシアティブ協議会)
WG1 インダストリアルIoT 推進統括

司会 SIC実行委員 藤野直明(野村総合研究所)

【講演要旨】

1. 初めに、講師の所属するRRIの紹介をされた。[ロボット革命イニシアティブ|トップページ \(jmfrri.gr.jp\)](http://jmfrri.gr.jp)
2. 製造業を取り巻く環境変化を4つのピースで解説。
ピース1:大量消費からの脱却、使い続けるモデルへと変化、その結果モノの売上の減少。これからはモノに関するサービスなどビジネスモデルの転換が必須。
ピース2:世界の情報がGAFに吸い取られる欧州の危機感、それに対抗したデータは集めないデータ主権をベースとした産業データ市場を指向。
ピース3:個社中心のモデルから共同体モデルへ、すなわちビジネスエコシステムを考える。
ピース4:利用者の社内システム、データ体系等が整備されているか?
3. Gaia-X、IDSA(The International Data Spaces, e. V.)とデータ連携基盤のアーキテクチャ
 - ① 欧州ではデータ連携の枠組み(ルール化)とドメイン毎のデータスペース(コミュニティ・場)が構造的に分かれており、それを担う組織も別。
 - ② データ連携の枠組みに関しては、欧州ではGaia-XやIDSAが代表格で、日本ではDATA-EX(<https://data-society-alliance.org/>)がそれに相当する。
 - ③ 認証されたコネクタ同士をつなぐことにより、Trustworthinessを確保。コネクタなど技術的な仕組みは日本も同等なものがあり、今後、日・欧で接続性に関する調整が進むと期待。
4. 第2フェーズに入りつつある欧州は、次のような動きをしている。
 - ①欧州共通の真のデータ連携基盤の構築
 - ・Gaia-X、IDSA、FIWAREなどデータ連携基盤だけでもいくつかの流派(仕様)が存在しており、それぞれが個別にいくつかのデータスペースを支えている。
 - ・個別のデータスペース「内」でのデータ連携(例えばCatena-Xならば自動車業界)に留まるが、今後はデータスペース「間」でのデータ連携が必要と認識。
 - ・欧州委員会のFunding Project、DSSC(Data Space Support Center)にて将来の統合モデルの検討が始まっている。
 - ②自動車から製造業全体へ
 - ・Catena-Xをひな形に製造業全体をカバーするManufacturing-Xの動きがドイツで始まっており、RRIにて対応を検討中。
5. Catena-Xに見る欧州式デジタルエコシステムの例として、
 - ・データ連携の仕組み、
 - ・Catena-Xのユースケース、
 - ・Catena-Xにおける役割の分担とエコシステム化、
 - ・ソフト開発環境等、が紹介された。

欧州ではデータスペースで活用するアプリケーション・サービスの開発をオープン化して、市場にモチベーションを持たせ、市場拡大を目指している(デジタルエコシステムの形成)。そして、それを支えるための役割分担が構造的にデザインされている。アプリケーション開発者やデータスペースに社内システムをつなぐためのソフトウェア開発キットなどが整備されている。

6. 日本の取組としては、「データ連携の枠組み」としてのデジタル庁、経産省、DADC が推奨する日本型産業エコシステム、「データ連携の原則層」として DATA-EX、「データスペース層」としてウラノスエコシステムを紹介し、RRI の取組としてのベンチマーク、ユースケース、エンジニア変革としての設計・製造のイノベーション、海外とのコミュニケーション等の活動を紹介された。
7. 今後に向けては、以下の様な提言を行った。
 - ① 日本発の DFFT(<https://www.digital.go.jp/policies/dfft>)への国際社会の賛同がサミットで強化されたことを受けて、今後グローバルをより意識した政策の検討・実行が必要であろう。
 - ② 先行する欧州では、産業連携プロジェクトを単なる IT プロジェクトではなくデジタルエコシステム形成と捉えて活動している。そのため環境整備も進む。同時に規制との関連性に関しては注視が必要であろう。
 - ③ データ利活用に関する企業の Readiness とデータスペースが提供する機能のバランスを考えた設計、ロードマップが必要であろう。
 - ④ RRI としては「エンジニアリング変革に向けた産業データ連携アクショングループ」にて、製造業のデータスペース連携の検討を推進する。

今回講師からの希望で、1時間の講演後、30分の議論の場を設けたが、「データスペースの具体的な中身は？」や、「日本の企業の多くはまだ対応できるための準備が整っていないのでは？」等に関する意見交換がなされた。
(文責:中野一夫(SIC実行委員))

【講師プロフィール】

中島 一雄 (なかしま かずお)氏

2018 年に東芝デジタルソリューションズ株式会社よりロボット革命・産業 IoT イニシアティブ協議会(RRI)に出向。

現在、インダストリアル IoT 推進統括、および国際電気標準化 IEC / SyC Smart Manufacturing System Committee (SM) 国内委員会 事務局長、IEC /SyC SM AG1、WG1、WG2、WG3 の国際エキスパートを担当。

また、政府の日独連携の実行部隊としてドイツ側との窓口や米国 Manufacturing Institutes との交流を図っている。



講演中の中島一雄氏

以上

③ 2024. 6. 18 15:00-17:00 2024年度第6回実行委員会開催報告

開催形式：MS-Teams によるオンライン開催

出席者数：実行委員11名、副センター長・監事・事務局各1名、出席者合計14名

司会 松本隆明実行委員長

議題

1. 報告事項

1. 1 SIC連続講義「現代システム科学講座(第二回)」第5回の講師決定報告 久保忠件事務局次長
未定であった第5回『状態推定と予測』の9月28日(土)「データサイエンス特論」の
講師が片山徹氏(京都大学名誉教授)に確定、開催案内に反映済み
1. 2 2024年度第3回SICフォーラム開催(5/28)報告 同上
1. 3 2024年度第4回SICフォーラム開催(6/25)案内 同上
<https://sysic.org/news/4071.html>
1. 4 2024年度第5回 SIC フォーラム開催(7/19)案内 同上
<https://sysic.org/news/4100.html>
1. 5 SoS 分科会 活動報告 澤田順一実行委員
1. 6 SIC戦略委員会 開催(5/24)報告 松本隆明実行委員長
戦略委員会で戦略提言公開シンポジウム開催(2回に分散開催)が決定された
同シンポジウム企画案について意見交換
1. 7 戦略提言に向けたSWG(サブワーキンググループ)の活動状況報告 久保忠件事務局次長
エネルギーSWG の提言書は公開準備
1. 8 SIC学術協議会・総会 開催(6/5)報告 木村英紀副センター長
当日講演されたSIC戦略提言 『科学技術:現場を重視する科学技術政策を』
を簡単に紹介
1. 9 戦略提言の普及、シンポジウム開催、および正会員・準会員拡大に向けた
SIC情報発信のための利用媒体について 久保忠件事務局次長
- ① 経産省 NEDO スタートアップ向け
JOIC(オープンイノベーション・ベンチャー創造協議会) メルマガ(火曜日発行)
- ② 経産省 中小機構、スタートアップ向け J-Net21 新着情報メールマガジン(火曜日発行)
[ABOUT | FASTAR 中小機構のアクセラレーション事業 | 中小機構 \(smrj.go.jp\)](https://www.smrj.go.jp/about/FASTAR)
- ③ 国交省:スマートシティ官民連携プラットフォーム 企業、学術機関、政府関係向け
メルマガ [スマートシティ官民連携プラットフォーム \(mlit.go.jp\)](https://www.mlit.go.jp) 登録会員向け
- ④ 内閣府:防災 x テクノロジー官民連携プラットフォーム 登録会員企業、自治体向け
- その他 次回(7月号)ニュースレター発行予定 中野一夫実行委員
寄稿「日本の物流における JR 貨物の取組と課題」JR 貨物 取締役野村康郎氏
(8月号 テーマ「Model Based Design」マツダ、9月号 テーマ「工場のBCP」構造計画研究所を予定)
- 次回、次々回の実行委員会開催予定日時
- | | |
|----------------|----------------------|
| 2024年度第7回実行委員会 | 7月23日(火) 15:00-17:00 |
| 2024年度第8回実行委員会 | 8月27日(火) 15:00-17:00 |

Ⅲ 会員一覧

正会員

SCSK株式会社	NTTコムウェア株式会社
株式会社NTTドコモ	株式会社クエスト
株式会社構造計画研究所	株式会社JSOL
株式会社テクノバ	株式会社東芝
株式会社ニューチャーネットワークス	株式会社野村総合研究所
株式会社日立国際電気	株式会社日立産業制御ソリューションズ
株式会社日立システムズ	株式会社日立製作所 研究開発グループ 社会システムイノベーションセンター
損害保険ジャパン株式会社	東京ガス株式会社
東京電力パワーグリッド株式会社	日鉄ソリューションズ株式会社
日本郵船グループ株式会社MTI	ファナック株式会社
富士通株式会社	マツダ株式会社
三菱電機株式会社	横河電機株式会社
ロジスティード株式会社(旧日立物流株式会社)	

準会員

電腦バンク株式会社(準1)	三菱重工業株式会社 デジタルイノベーション本部(準2)
---------------	--------------------------------

(準1)インキュベーション会員、(準2)人財育成限定会員
(2024年7月1日現在:五十音順)

©SIC 2024.7

発行者: 一般社団法人システムイノベーションセンター(SIC)
代表理事・センター長 浦川伸一
編集者:SIC 実行委員 中野一夫 (構造計画研究所)
事務局 〒160-0023 東京都新宿区西新宿 6-12-7 ストック新宿 B-19 号
URL: <https://sysic.org> E-mail: office@sysic.org Tel.Fax:03-5381-3567