

ローカル5Gを活用した鉄道事業者共有型ソリューションの実現

2025年2月13日

住友商事株式会社 メディア・デジタルグループ 5G SBU
ソリューション事業開発チーム長 山田 晃敬

登壇者紹介



山田 晃敬

住友商事株式会社 5G事業部
ソリューション開発チーム長

経歴

2006年からメーカーにおいて通信キャリア向けの
移動機端末の高周波無線設計開発に従事

2019年より5G活用を想定した新規事業実現に
向けた国内外の実証実験を遂行

2020年より住友商事に転職、通信技術を活用した
新規事業/サービス開発を担当

これから実現したいこと

世の中の無線化を推進し、未来では当たり前になっている
“次世代のスタンダード”をつくり、人々の生活をより便利で
豊かなものにしたい。

目次

01

当社5G取組概要

02

地域社会DXにおける取組事例（鉄道案件）の紹介

03

取組における課題と成功の要因

04

今後の展望

05

総務省様による支援等の要望



1

当社5G取組概要

住友商事グループご紹介

- 9 営業グループ／44 SBU（Strategic Business Unit）が緊密に連携し、様々な産業分野でビジネスを展開
- 様々な機能を戦略的に統合することで、変化を先取りし、既存の枠組みを超えて新たな価値を創造



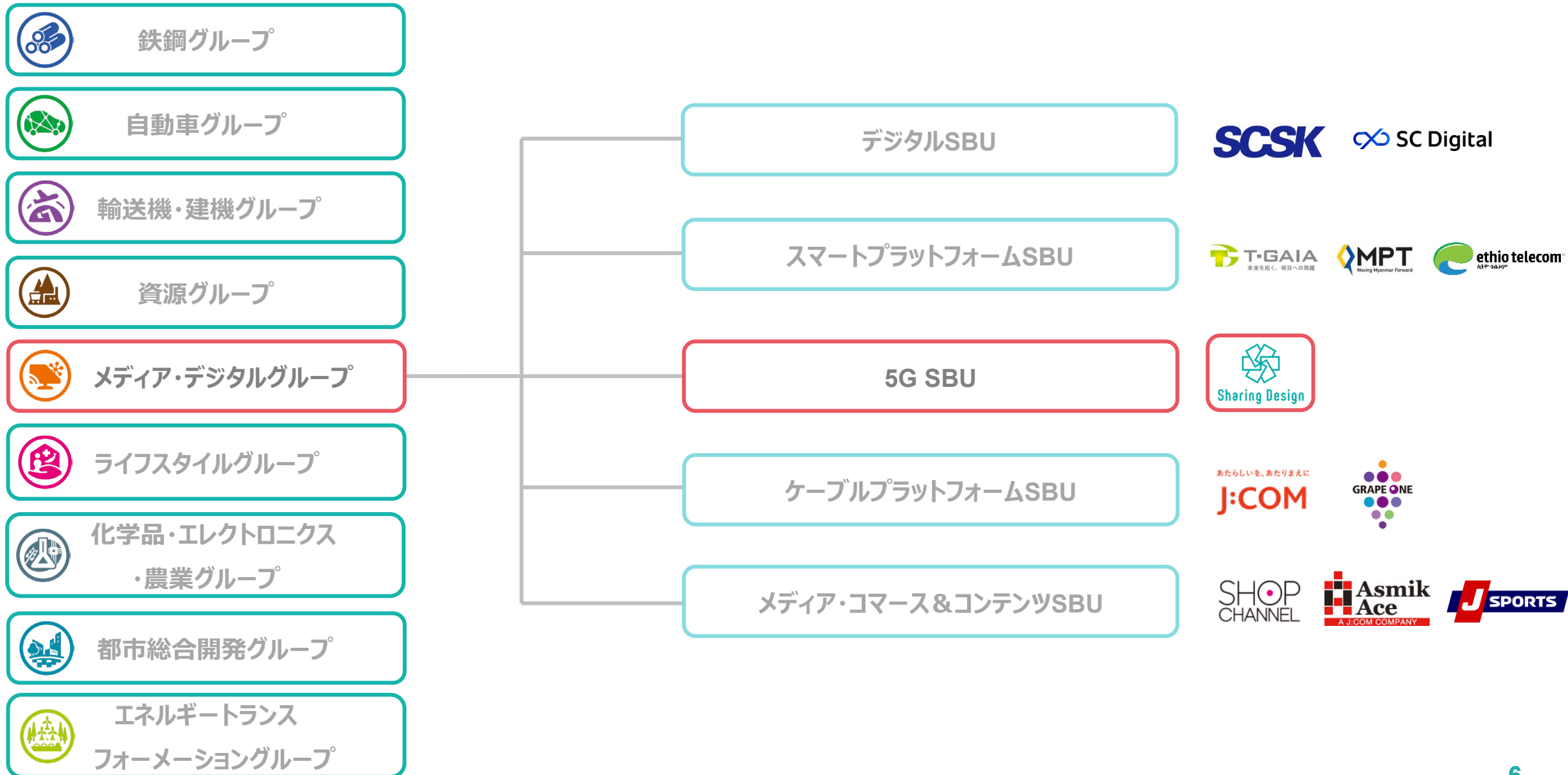
多様なグループ会社（国内例）



株主資本 (親会社の所有者に帰属する持分)	3.8兆円	
純利益	5,652億円	
連結対象会社数	886社 (78カ国・地域)	
	連結子会社:636社(日本135社 海外501社) 持分法適用会社:250社(日本50社 海外200社)	
社員数 (連結ベース)	78,235人	
企業評価	FortuneGlobal 500	世界の発展を牽引するグローバルカンパニーの1社として、米フォーチュン誌の選出するFortune Global 500に28年間選出されています。

国際会計基準 (IFRS) に基づく

組織概要

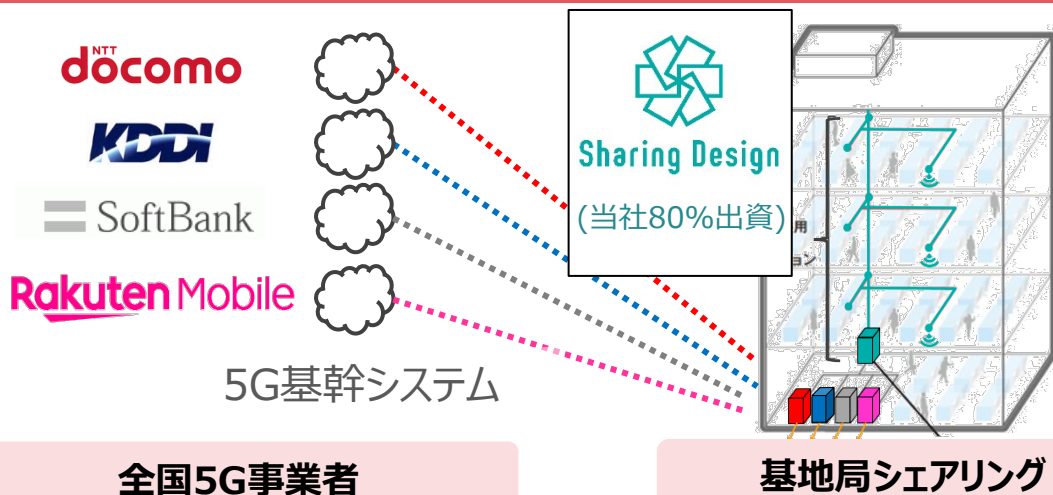


当社 5G事業の取組み

✓ 5Gがもたらす未来社会像



全国5G 基地局シェアリング (インフラ)

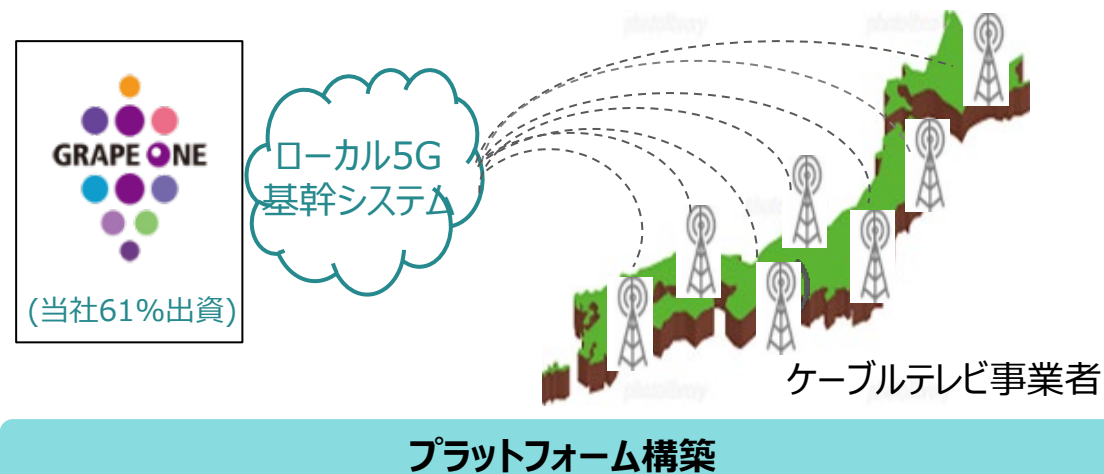


ローカル5G (ソリューション)



ソリューション開発

ローカル5G (インフラ)





2

取組事例（鉄道案件） のご紹介

鉄道事業者を取り巻く環境

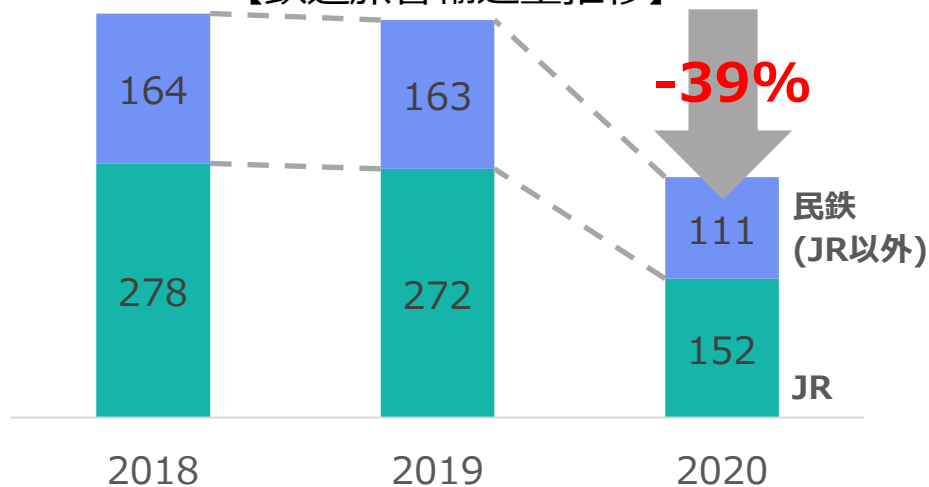
深刻化する労働人口減少



引用：経済産業省「2050年までの経済社会の構造の変化と政策課題について」
労働人口（生産年齢人口）：日本では15歳以上64歳以下の人口

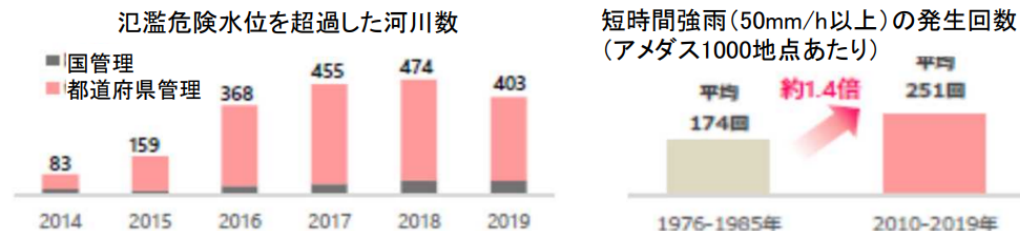
コロナ影響による旅客輸送量の顕著な減少

【鉄道旅客輸送量推移】



災害リスクの増大

豪雨災害の激甚化・頻発化



インフラ老朽化

平均経年64.6年

(橋梁の場合：2020年時点)

省力化、安全性向上、費用削減等の効果実現に向け
鉄道各社取組中

検査
自動化

自動
運転

etc

引用：インフラメンテナンス(鉄道)特別委員会報告書「鉄道インフラの健康診断と将来のメンテナンスに向けた提言」

共同創出型鉄道デジタルイノベーション

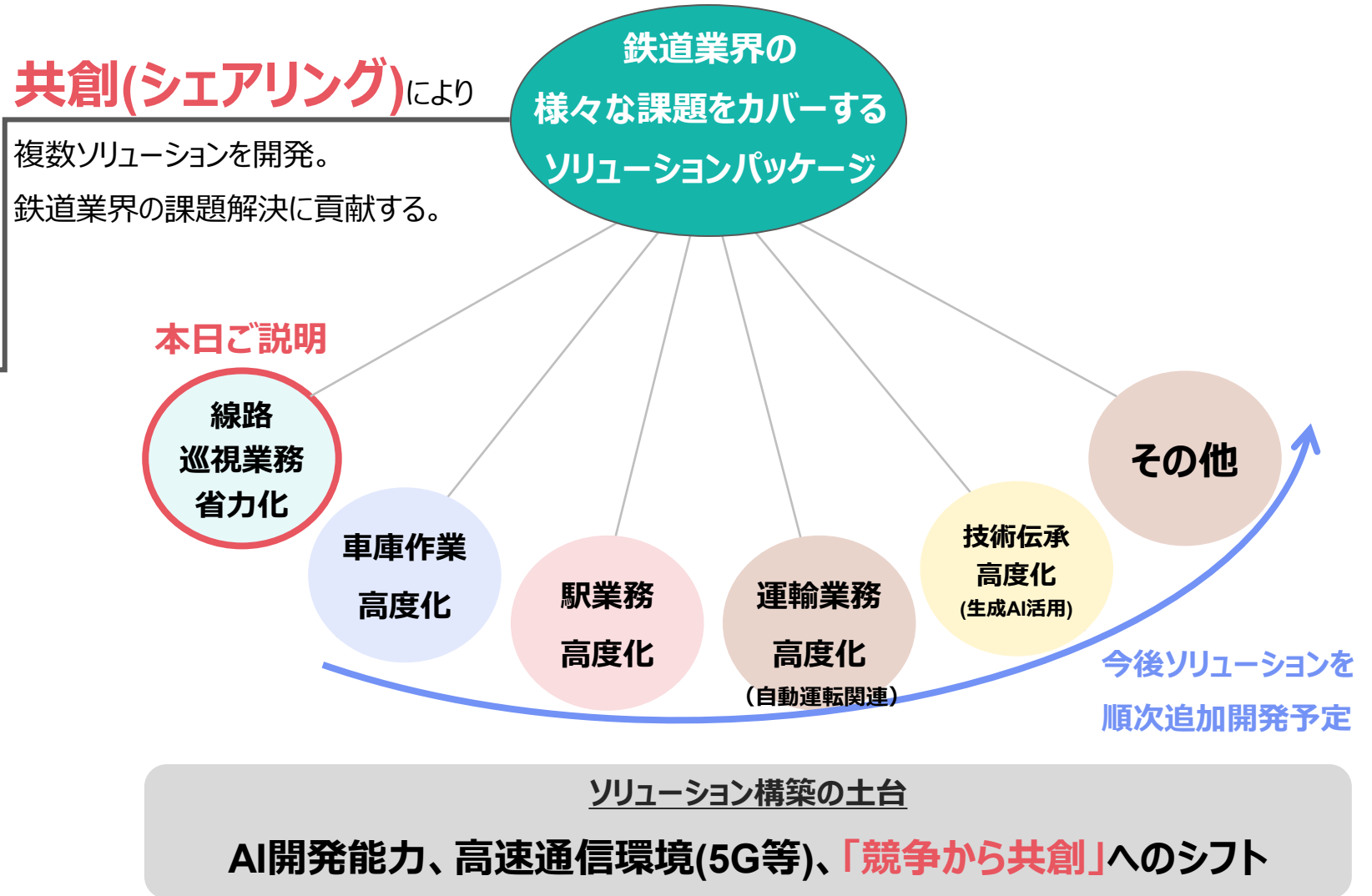
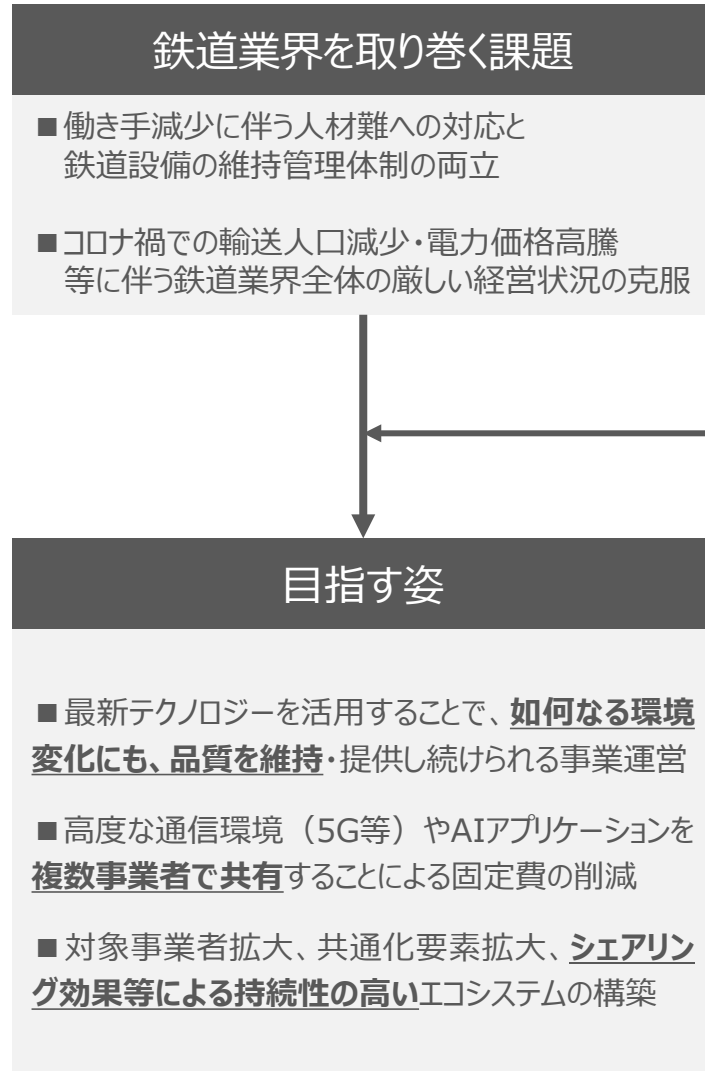
MISSION

「競争から共創」へのシフトによる
地域社会を支える鉄道業界の持
続可能性への貢献

VISION

将来的な労働者数減少に対応
する新たなソリューション群の創造

複数事業者での共創により、鉄道業界の課題を解決するソリューション群を構築する

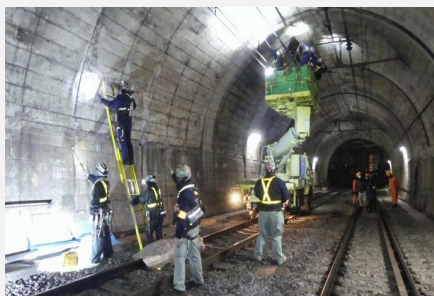


前方モニタリングソリューション概要（巡視業務DX）

- ・電車の前方に設置した**高精細カメラやセンサー**で撮影した映像・振動・音をAI解析用サーバーに伝送し、線路設備などの**異常を自動解析**
- ・従来**毎日数時間**かけて路線を目視で確認していたが、AIが解析した異常箇所のみを確認とすることで、**1日数十分**で行える仕組みを構築
- ・都市・地下・地域環境における様々な路線環境データを集積し、AIによる解析精度を向上させ、**汎用性**の高いソリューションの構築を目指す

現状

目視検査

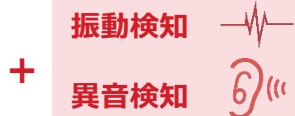


実装時

画像検知物(例)



AIによる異常検知



ローカル5G
基地局

車載カメラ



ソリューションシェアリング

- ・AI学習データの共有
- ・持続可能な運用構築
- ・鉄道環境に類似した他分野への展開

共通化システム基盤



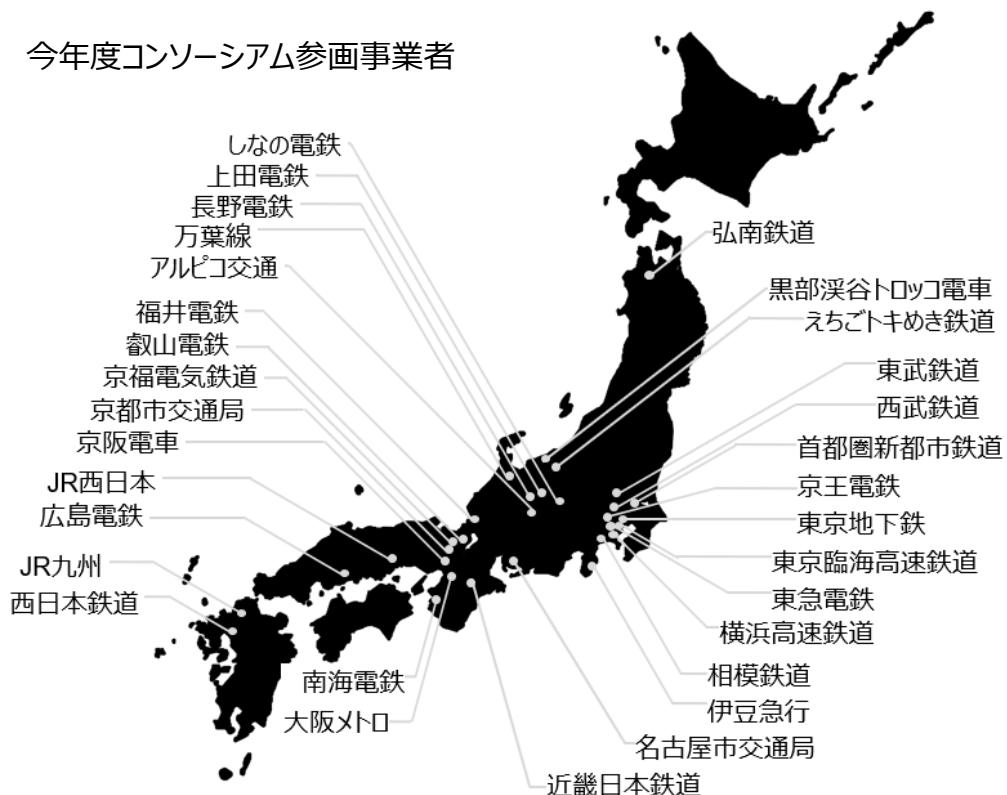
31社鉄道事業者と24箇所実証フィールドにて
汎用的なAIモデル構築に向けた共同実証中

実証参画事業者（31社鉄道事業者）による連携

実証参画事業者による連携

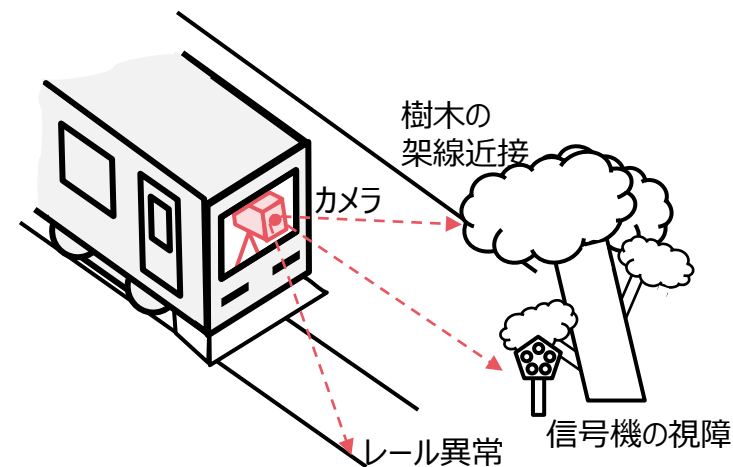
今年度コンソーシアム参画事業者は31社。東急電鉄様やJR九州様を筆頭に、実証環境での撮影を実施し、データを連携。

今年度コンソーシアム参画事業者



異常検知AIの迅速な開発

複数の事業者でデータを共有することで、迅速にデータを収集。複数の項目について、早期に精度の高いAIを開発する。



事業者間でデータを共有

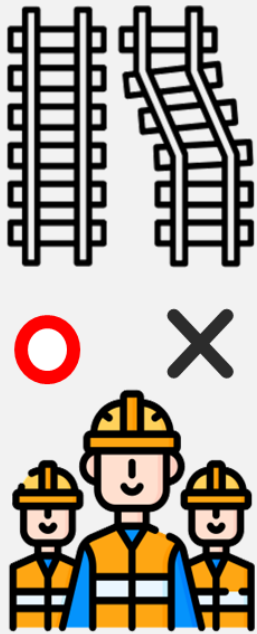
※上図は検知項目の一例。開発中の検知項目詳細は以下。



地域鉄道事業者向けラインナップ拡充

※R6 地域デジタル基盤活用推進事業にて採択

現状



目視検査

課題

①労働力・熟練技術者の減少による対応力低下

②設備・車両等の老朽化の進行に伴う運行支障原因の増加

③鉄道利用者減少による収益縮減



目指す姿

導入効果：『添乗巡視、線路巡視の作業負担軽減』、『熟練技術者のノウハウ継承』、『省力化・人員不足への対応』、『列車安全・安定輸送へ寄与』

地域鉄道向け

NEW

iPhone版車載器

NEW

Wi-Fi 6E

NEW

オンプレAIサーバー※

※安価に構築できる可能性を検討

NEW

地域向け汎用AIモデル

①iPhoneカメラで撮影

②Wi-Fiでアップロード

③AIで異常検知

④結果確認

➡ iPhone・Wi-Fi 6E・オンプレAIサーバーで価格低減、地域向け汎用AIモデルで更に地域鉄道へ導入促進

都市鉄道向け

専用車載器

ローカル5G

クラウドAIサーバー

①高精細カメラで撮影

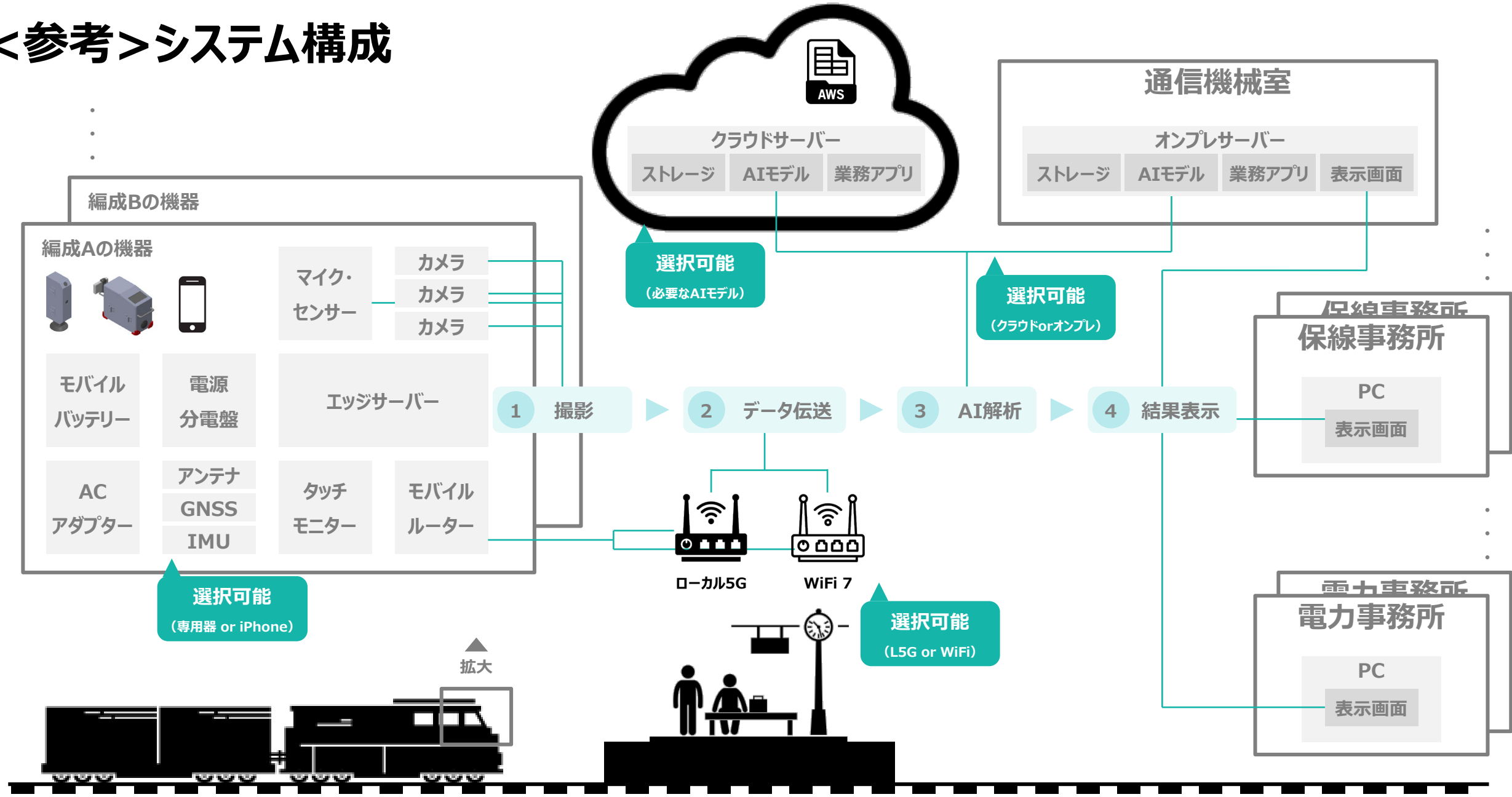
②ローカル5Gでアップロード

③AIで異常検知

④結果確認

汎用AIモデル

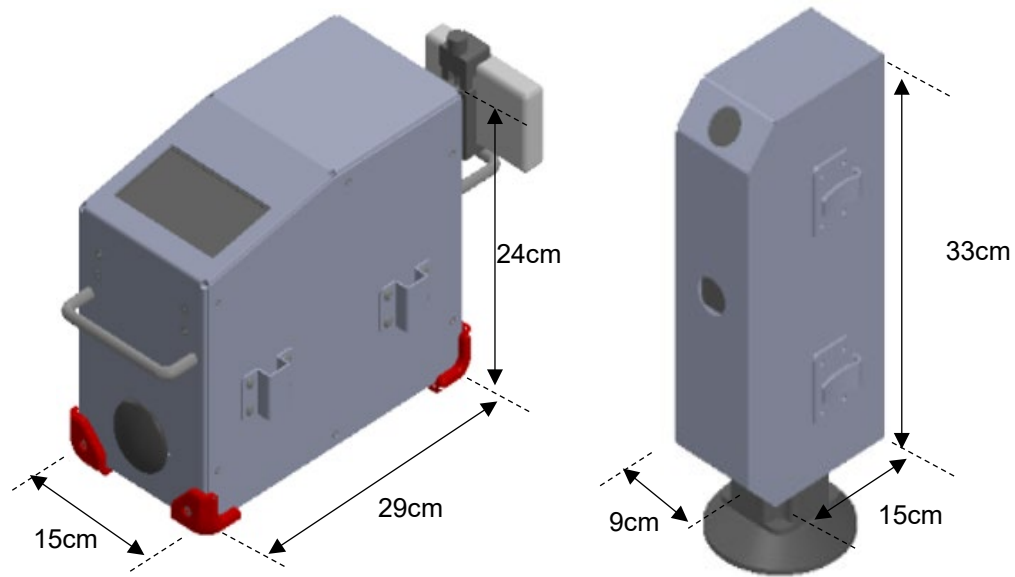
<参考>システム構成



車載機器（可搬式）

- ・ 列車の運転席横の運転台に機材を置き、モニター上のボタンを押すだけで、ソリューションが稼働、撮影開始
- ・ 車両改造が不要なため、導入コストを抑えられ、試験的に運用開始が可能

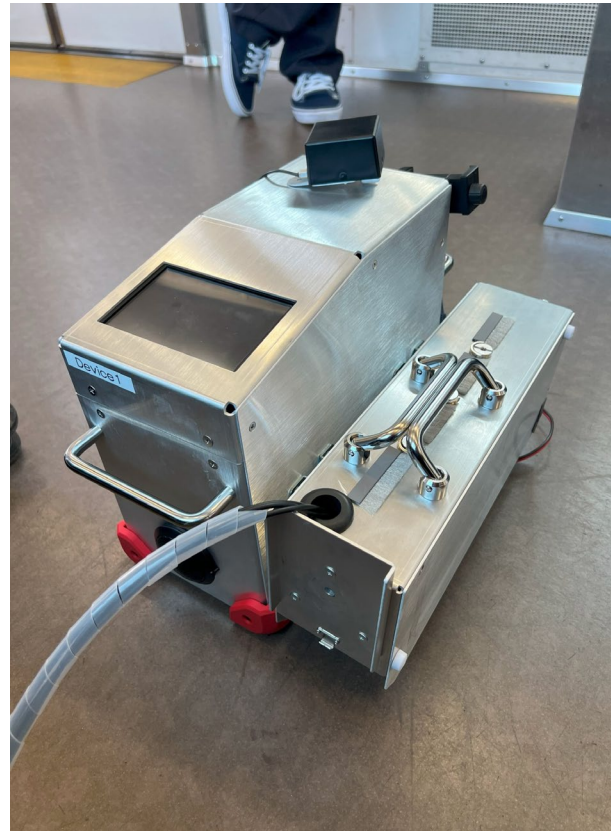
筐体サイズ



筐体材質	本体部	カメラ部
アルミニウム	約7kg	約3kg

筐体実写

ハンドキャリー時



設置状況



iPhone版 開発中



結果確認Webアプリケーション画面イメージ

路線、進行方向（上り・下り）、日付、確認項目などの必要情報を入力し、AIが検知した異常をタイムリーに確認できる。

確認項目

道床あおりの状態

木造家

道床あおりの状態

沿線樹木等の接近状態

レール傷

トンネル漏水滴下

トンネル上部水染み

検知項目を選んで

車載モニタリング

□ 東横線 194/241

- 渋谷 1/2
- 代官山 2/5
- 中目黒 9/16
- 祐天寺 14/18
- 学芸大学 6/7
- 都立大学 9/12
- 自由が丘 17/23
- 田園調布 1/1
- 多摩川 8/9
- 新丸子 3/3
- 武蔵小杉 2/2
- 元住吉 2/2
- 日吉 9/12
- 綱島 22/24
- 大倉山 20/23
- 菊名 19/28
- 妙蓮寺 21/25
- 白楽 6/6
- 東白楽 18/18
- 反町 5/5

□ 道床あおりの状態

異常なし 経過観察 現地確認 補修候補 誤検知

初回検出日: 2024/1/23 14:43:55
検出日: 2024/2/27 13:17:22
検出場所: 東横線 - 中目黒 - 2287.621
検出除外期間:

□ 道床あおりの状態

異常なし 経過観察 現地確認 補修候補 誤検知

初回検出日: 2024/2/27 12:16:46
検出日: 2024/2/27 12:16:46
検出場所: 東横線 - 中目黒 - 2487.621
検出除外期間:

□ 道床あおりの状態

異常なし 経過観察 現地確認 補修候補 誤検知

初回検出日: 2024/2/27 12:16:47
検出日: 2024/2/27 12:16:47
検出場所: 東横線 - 中目黒 - 2487.621
検出除外期間:

□ 道床あおりの状態

異常なし 経過観察 現地確認 補修候補 誤検知

初回検出日: 2024/2/27 12:16:47
検出日: 2024/2/27 12:16:47
検出場所: 東横線 - 中目黒 - 2487.621
検出除外期間:

□ 道床あおりの状態

異常なし 経過観察 現地確認 補修候補 誤検知

初回検出日: 2024/2/27 12:16:47
検出日: 2024/2/27 12:16:47
検出場所: 東横線 - 中目黒 - 2487.621
検出除外期間:



3

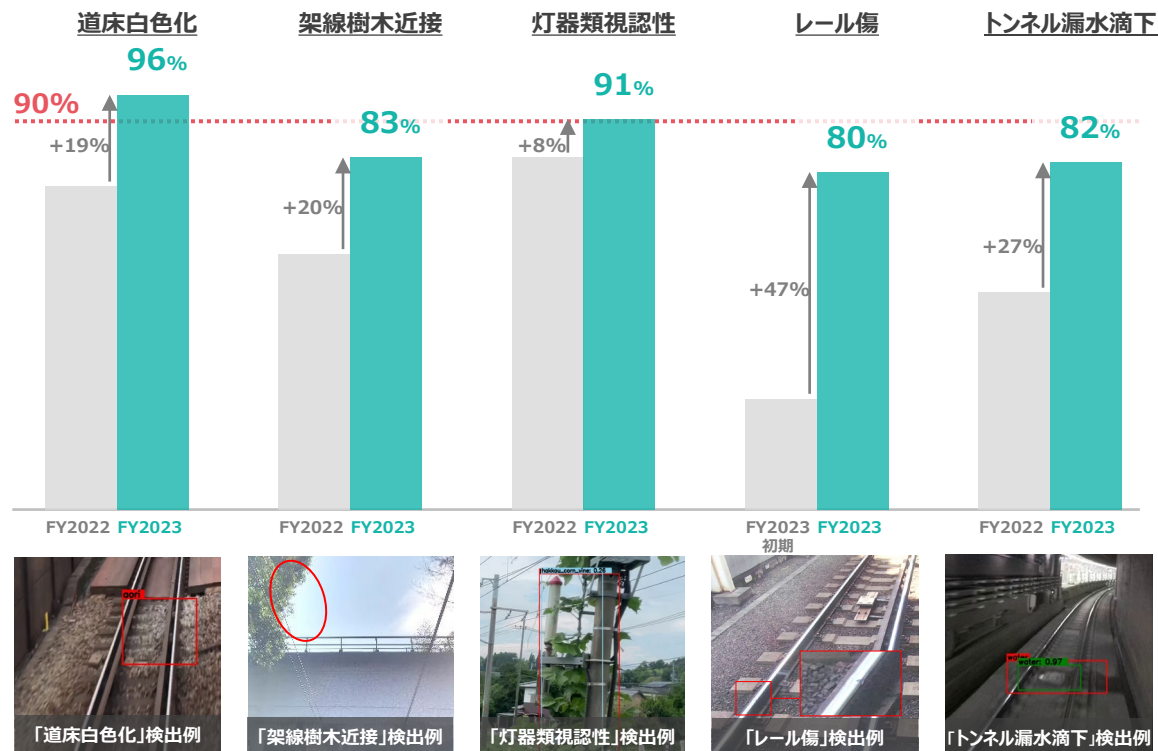
課題と成功の要因

ソリューションの開発状況

事業者間の連携により、AIの精度が大きく向上。現在は東急電鉄にて試験運用を実施し、本格導入を見据えている状況。

開発中AIの検知精度

複数鉄道事業者間で学習データを持ち寄ったことによりAI精度（再現率）が大幅に向上。単一走行で再現率90%以上の精度を確立し、複数走行で見落とし無しを達成する。

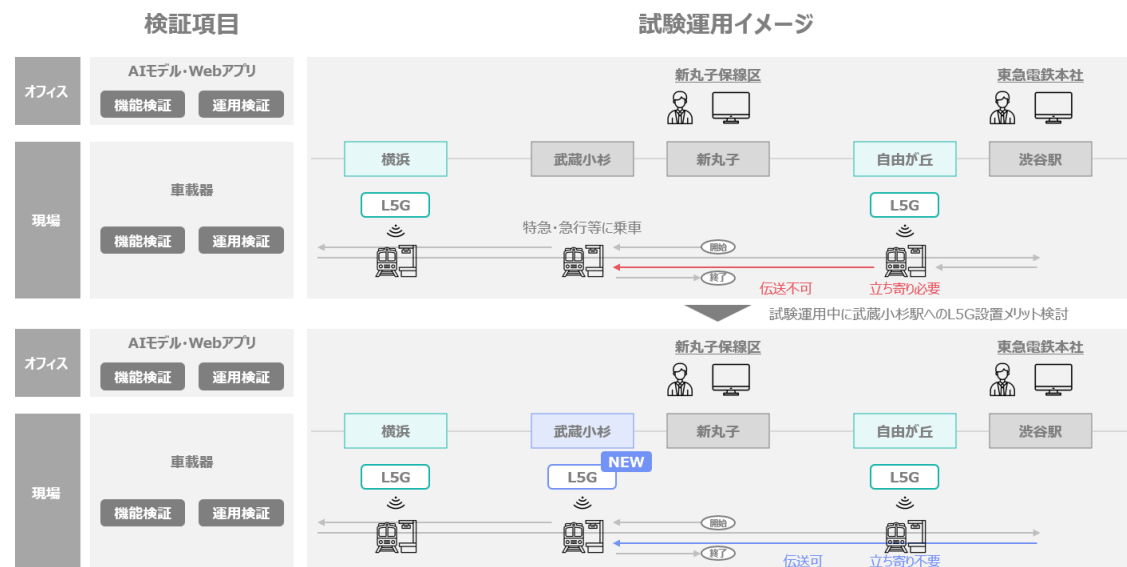


東急電鉄での試験運用の状況

AI精度の向上を受け、東急電鉄にて導入に向けた試験運用を開始。現場理解の促進と、AIの微調整による精度の追い込みを実施し、25年度上半期での実運用開始を目指し取り進め。

また、サービス提供価格については、類似サービスより遥かに安価に提供予定（類似ソリューション：イニシャル3億円、ランニング7百万円程度。本ソリューション見込み：イニシャルは不要、ランニング10百万円程度）

試験運用 実施イメージ



ソリューションの開発状況 | ローカル5G

■ 2021年度に、他社土地への電波漏洩、複数端末使用時のUL干渉発生によるスループット低下等、課題を抽出

■ 各種施策※を講じ、他社土地漏洩を抑制しつつ、UL300Mbps以上のスループット実現（LCXは100Mbps程）

※指向性アンテナ活用、端末設置位置最適化、電波吸収体活用、準同期対応、LCX活用、DAS構成採用、ビーム数制限等

対象エリア	アンテナタイプ	準同期	年度	アップロード (Ave.)	備考
自由が丘駅	DAS	×	2021	67Mbps	R3比較2倍以上の速度改善。 ホーム全体の平均速度。 最大速度はホーム端の407Mbps。
		○	2022	337Mbps	
横浜駅	DAS	○		281Mbps	ホーム全体の平均値。 最大速度はホーム端の346Mbps。
妙蓮寺-菊名 線路区間	LCX	○		124Mbps	
菊名駅 (参考値)	LCX	×		105Mbps	※参考値(Sub6のみ) NRDC対応端末が無い場合、Sub6で実証。

試験運用に繋がった要因

1 鉄道事業者との密な連携

- ・現場の声を反映し当事者意識を醸成。実際に現場で実利用していただきながら開発推進。
- ・イシューツリーを活用し課題を可視化。関係者間で認識を統一し正確な情報共有を実現。
- ・現場からエグゼクティブクラスまで各レイヤーとのコミュニケーションプロセスを確立。

2 効率的なAI精度向上の仕組みの確立

- ・31社でAI学習データを共有し、高品質なソリューションを低コストで提供可能な仕組みを構築。
- ・現場で通常業務に活用するだけでAI精度が自動的に向上（ベンダーへの追加開発委託不要）。

3 経済合理性を追求した事業モデルの構築

- ・AIモデル等を複数事業者で共有することにより経済合理性の高い事業モデルを構築。
- ・現状の巡視業務頻度や削減可能な業務量をもとに費用対効果を試算し適正価格を算出。
- ・国交省様と地域鉄道事業者を対象とした補助金制度について議論。

① 鉄道事業者との密な連携 | 案件組成に向けた課題特定と技術開発

地域鉄道を含む鉄道事業者31社を開発段階から巻き込むことで現場の実態を把握し、課題・開発要件を明確化。

鉄道事業者31社と連携し、現場理解・課題特定



地域鉄道事業者のニーズを開発段階から把握し反映

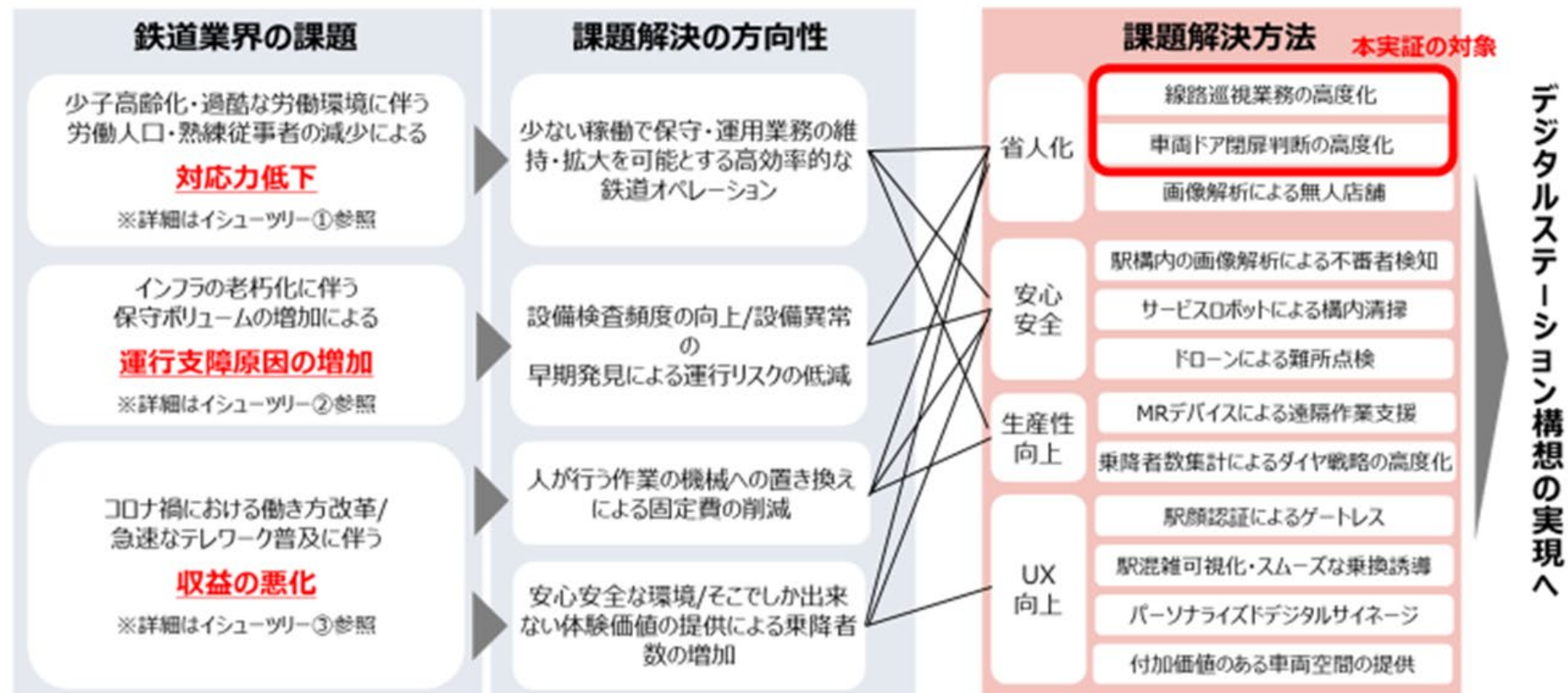


① 鉄道事業者との密な連携 | イシューツリー (サマリー版)

鉄道業界における課題と解決方法

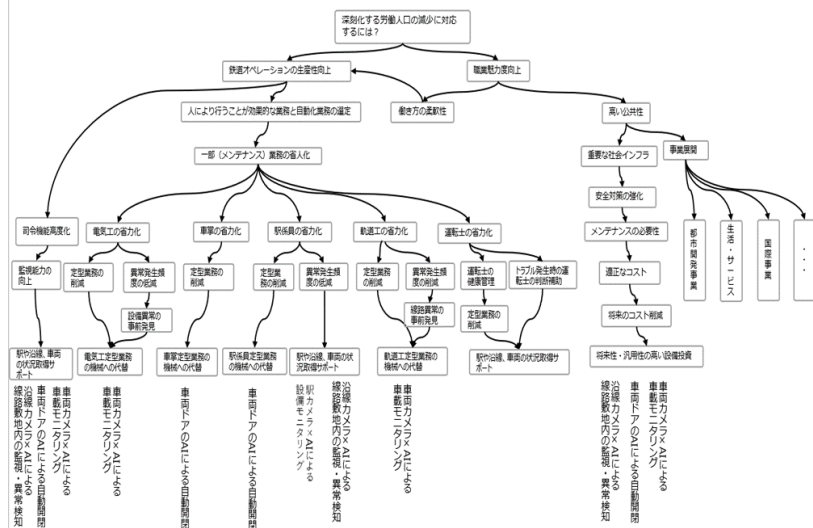
課題背景

労働力人口の減少が予見される中で、3K(きつい、汚い、危険)と呼ばれる鉄道保守人員の高齢化やコロナ禍による需要が減少した鉄道輸送の安心安全維持/向上の効率化が課題となっている。
鉄道事業のDXを推進し、多様な移動ニーズに適應するべく、持続可能で効率的な「デジタルステーション構想」実現を目指す。

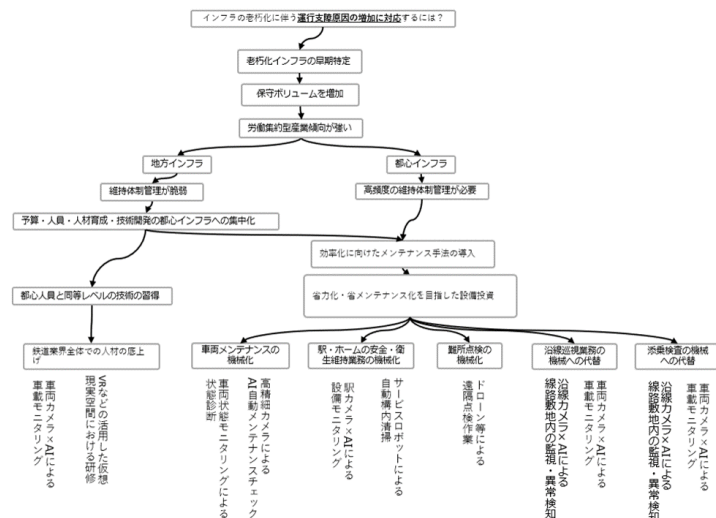


① 鉄道事業者との密な連携 | イシューツリー (詳細版)

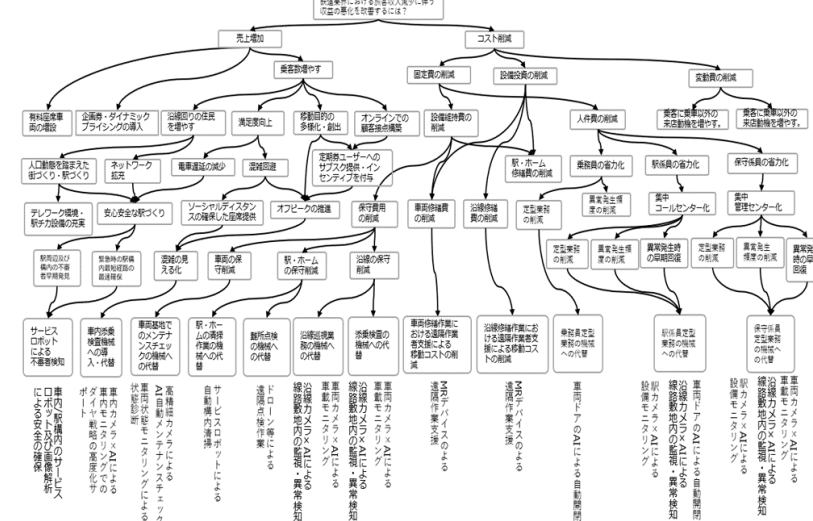
イシューツリー① 少子高齢化・過酷な労働環境に伴う労働人口・熟練従事者の減少による対応力低下



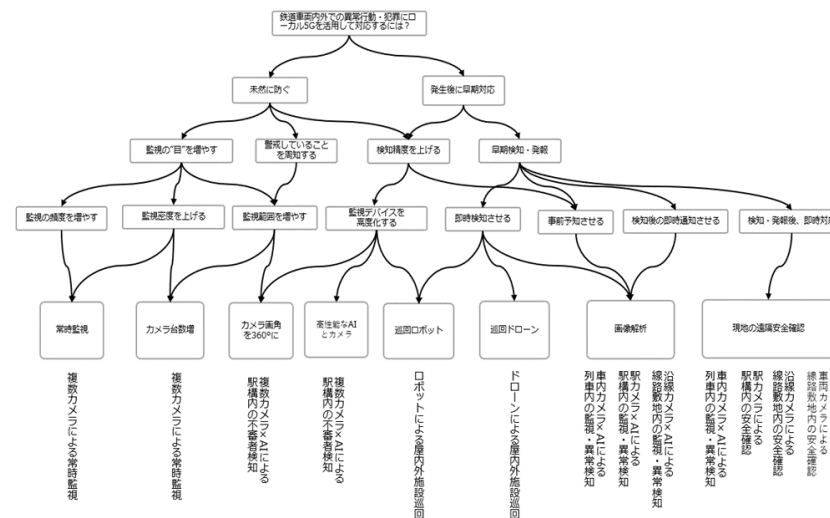
イシューツリー② インフラの老朽化に伴う運行支障原因の増加



イシューツリー③ コロナ禍の働き方改革の急速なテレワーク普及に伴う通勤需要の大幅減少による収益の悪化

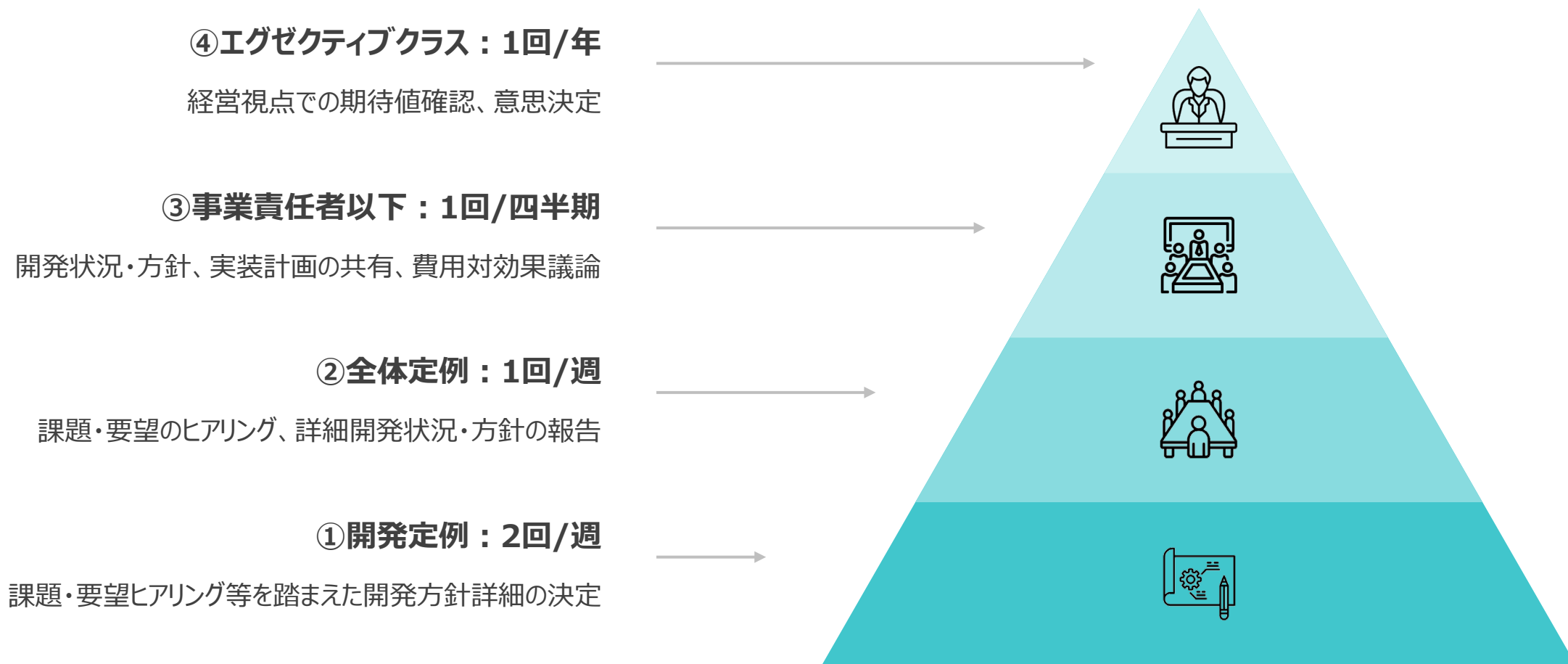


イシューツリー④ 線路立ち入り・車内凶悪事件等、外的要因による運行支障リスクの増加



① 鉄道事業者との密な連携 | プロジェクト管理体制

東急電鉄様と、現場からエグゼクティブクラスまで各レイヤーとのコミュニケーションプロセスを確立



②効率的なAI精度向上の仕組みの確立 | 共創の輪コンセプトについて

共用可能部分を複数事業者で共同開発することにより効率化。また各種費用按分により単独導入に比べ安価にソリューション開発・導入可能。

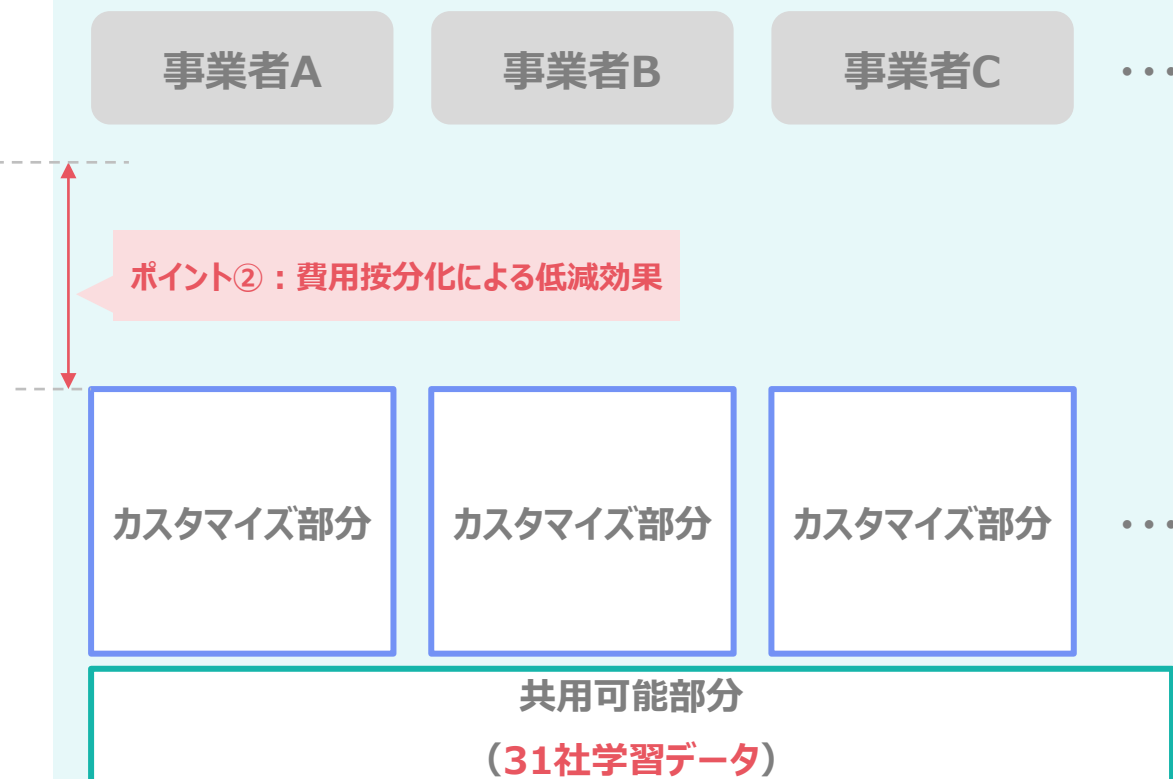
従来型開発

⇒共用可能部分を各社が開発（非効率）



共創の輪コンセプト

⇒共用可能部分は共同開発（効率的）



ポイント①：共同開発によるソリューション精度向上

ポイント②：費用按分化による低減効果

②効率的なAI精度向上の仕組みの確立 | AI精度評価画面

従来、AIベンダーに委託していたAIモデル精度改善を鉄道事業者が独自に実施可能な仕組みを開発

⇒鉄道事業者からAIベンダーに支払う委託料が不要となり、より持続可能なソリューションを実現



<参考> 技術伝承への貢献

本ソリューションにより、遠隔地から沿線映像を確認、AIを再学習させる過程でベテラン技術者から若手技術者への技術伝承の機会を提供。また、過去に学習データとなった様々なシチュエーションの映像が残るため、ノウハウが溜まる。

As Is



ベテラン技術者、若手技術者の双方が異常の可能性のある現場へ行き、状況を確認。
また、鉄道事業者は安全第一のため、異常発生自体が少なく、多くの事例を見ることはできない。

To Be



AIが検知した異常を現場に行かずにベテラン、若手で確認が可能。誤りがあるもの(または異常と検出されたが実際は異常でないもの)があれば、AIにその場で指摘を行う。

この際、ベテランが発見、判断した誤りを若手に伝えることで、若手にノウハウが溜まるきっかけになる。

②効率的なAI精度向上の仕組みの確立 | 独自AIモデル精度向上機能

従来、AIベンダーに委託していたAIモデル精度改善を鉄道事業者が独自に実施可能な仕組みを開発
⇒鉄道事業者からAIベンダーに支払う委託料が不要となり、より持続可能なソリューションを実現

開発済

ステップ①：動画撮影

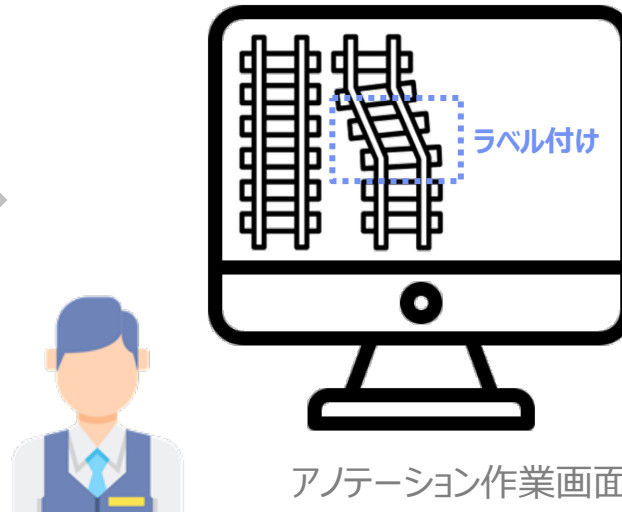
車両の前方にカメラを設置し
レール等の保守対象を撮影



開発済

ステップ②：アノテーション

撮影データに写った異常箇所を
鉄道保守員がラベル付けを実施



新規開発

ステップ③：AIモデル改善

従来ベンダーが行っていたAIモデル改善を
鉄道事業者でも実施可能なツールを開発



画像データ



AIモデル

鉄道事業者にて実施



4

今後の展望

前方カメラモニタリング | ロードマップ

FY2023

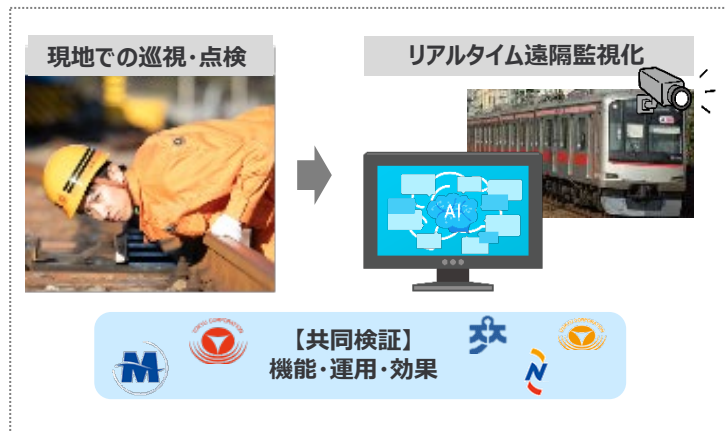
実証

FY2024

実装

FY2025~

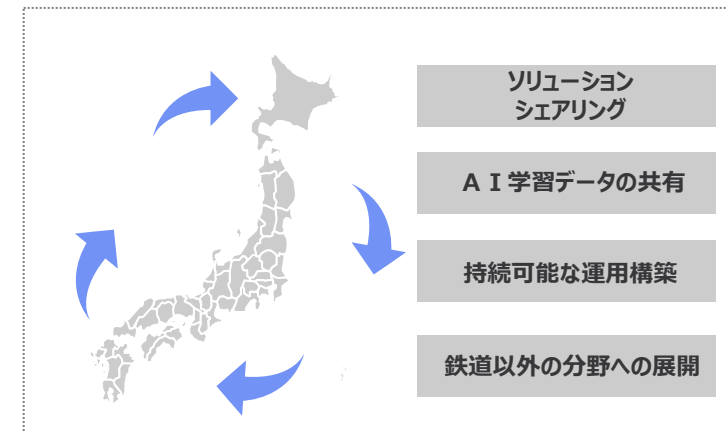
横展開



ソリューションの機能開発および検証

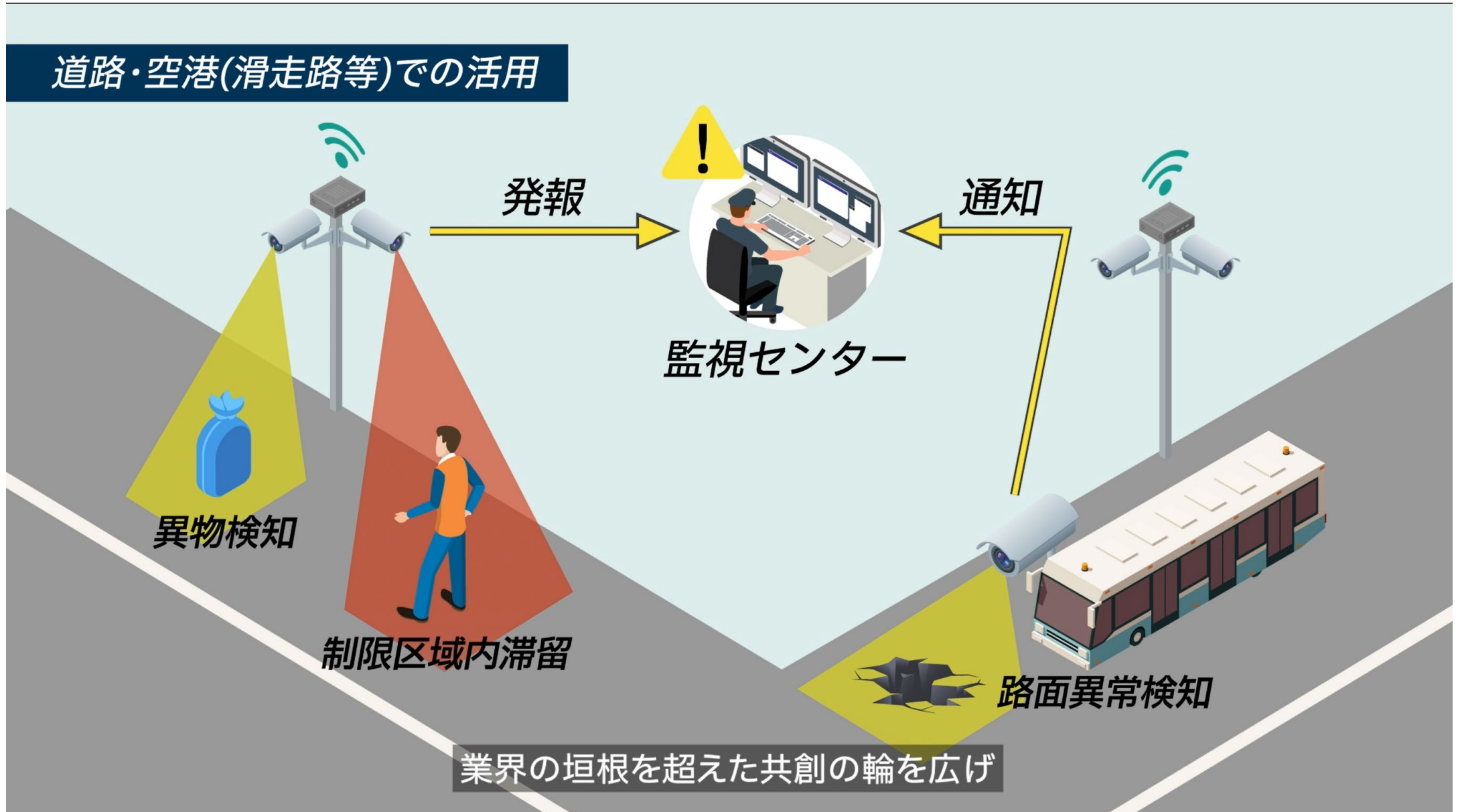


東急電鉄へのソリューション実装開始
地域鉄道における実証

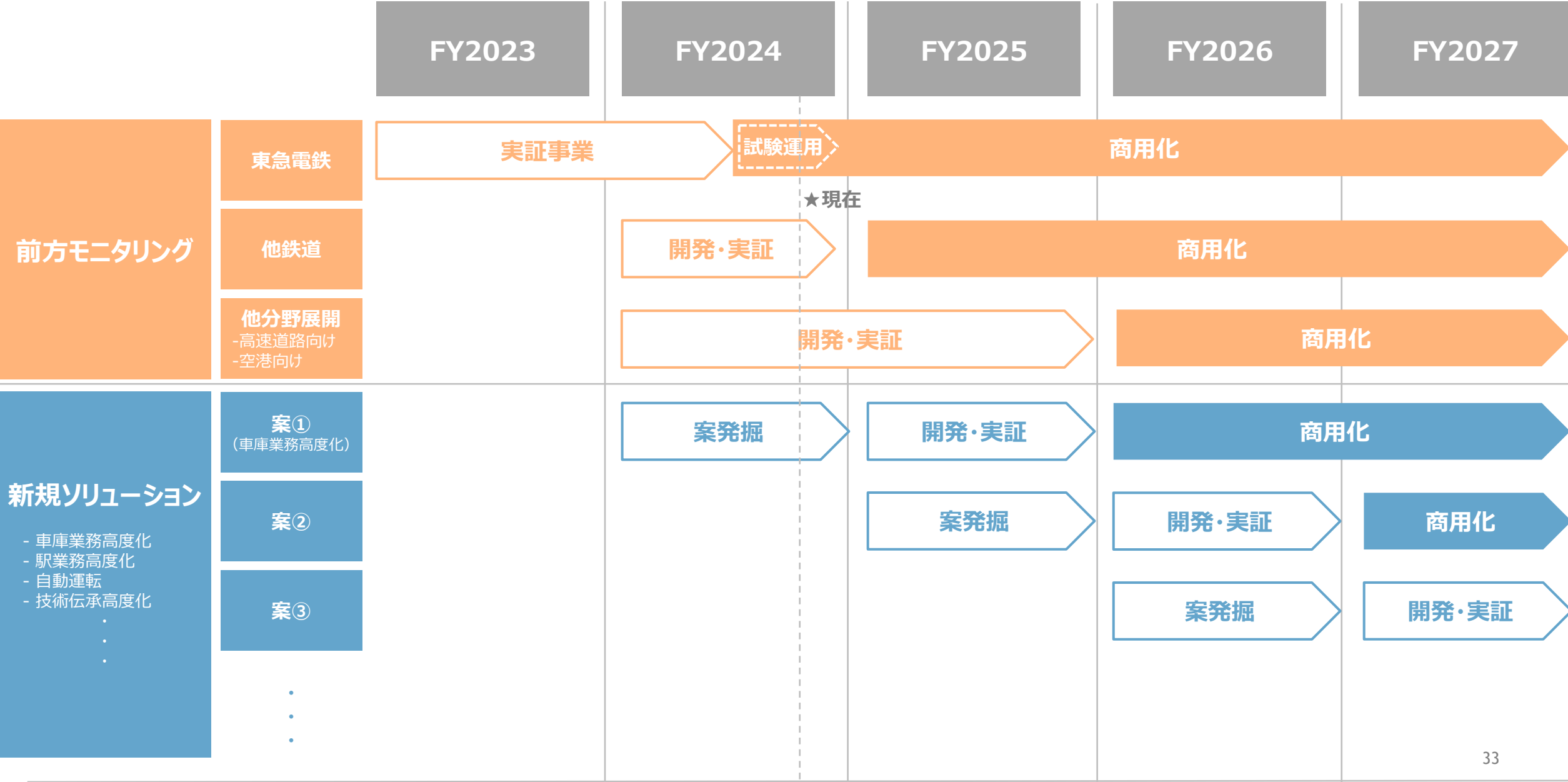


全国鉄道事業者/他業界への横展開

道路・空港（滑走路等）での活用可能性



ロードマップ



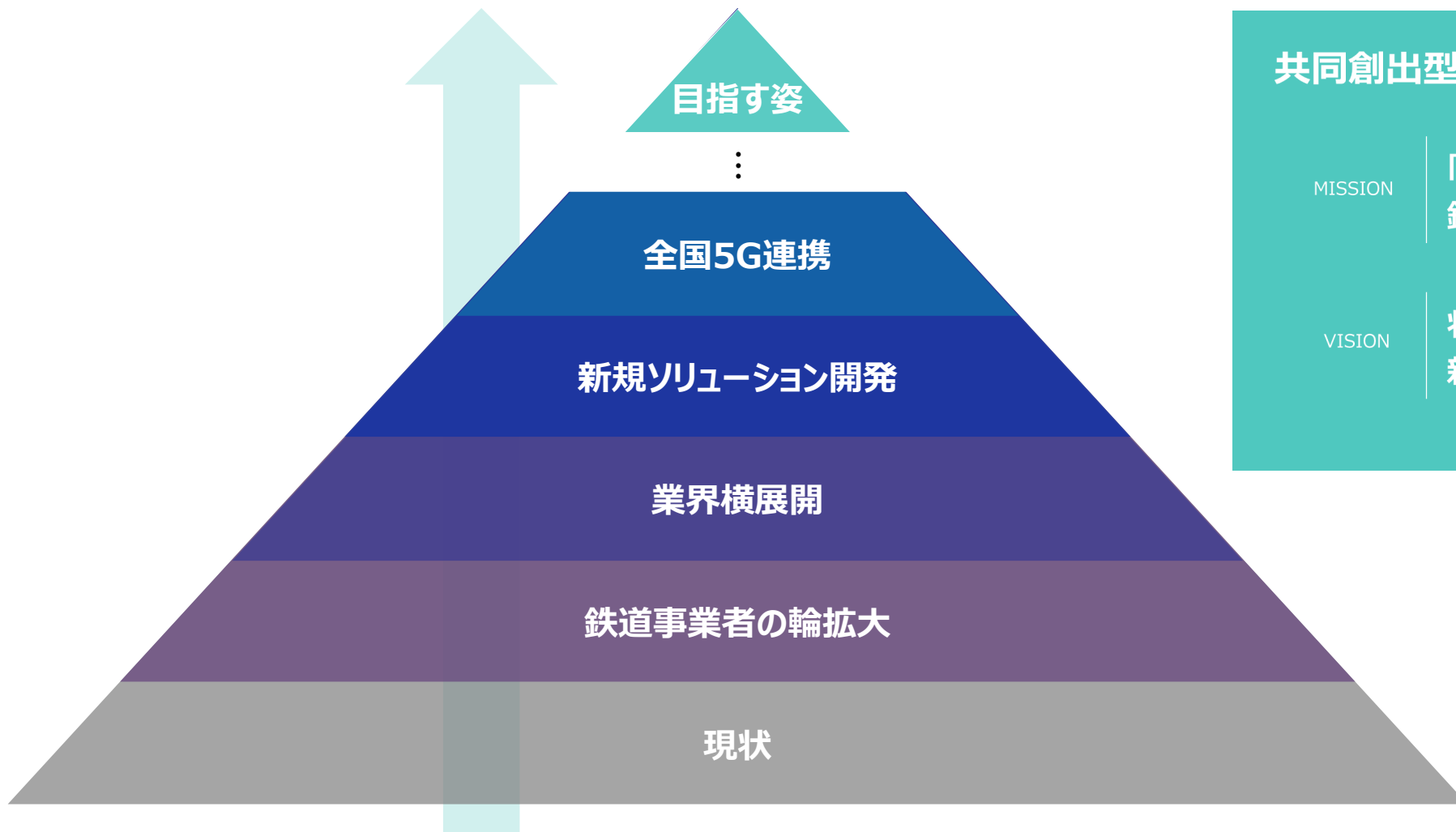
全国5Gとローカル5Gの共用化

事業者ニーズに応じたインフラ・ソリューション（全国5G&ローカル5G）の**シェアリング**により、鉄道の維持管理コストの低減が期待でき、都市圏はもとより、地方路線においても、鉄道事業運営の持続可能性を高め、沿線価値および沿線住民の利便性の維持・向上に貢献



目指す姿

住友の事業精神である”企画の遠大性”、将来を見据え国家と社会全体の利益を俯瞰する長期的視点を持って取り組むことで、社会の持続性や人々の生活の便利さ・豊かさの実現に貢献することを目指す。



共同創出型鉄道デジタルイノベーション

MISSION

「競争から共創」へのシフトによる
鉄道業界の持続可能性への貢献

VISION

将来的な働き手減少に対応する
新たなソリューション群の創造

5

支援等の要望

総務省様による支援等の要望について

テーマ

ミリ波について

課題意識

鉄道駅等の狭小エリアにおいてミリ波は不要なエリアへの干渉が少なく使い勝手が良い
一方、機器コストの面ではSub6の数倍高額であることから事業者目線では導入ハードルが高い

ご要望事項

ミリ波機器導入に対する費用補助の仕組みをご検討いただきたい

APPENDIX

結果確認Webアプリケーション画面イメージ② | モニタリング画面

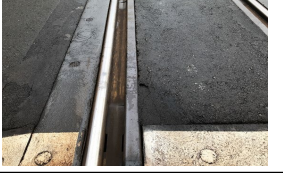
上向き、前向き、下向き、動揺グラフ、現在地(地図)を一度に表示。動画がいつでも確認できる。



<参考> 前方モニタリング検知項目イメージ詳細①

レール周辺

No.	検知項目	イメージ
①	ゲージコーナー剥離	
②	頭頂面剥離	
③	シェリング傷	
④	波状摩耗	
⑤	砕石白色化（あおり）	
⑥	余盛高	

No.	検知項目	イメージ
⑦	レール締結装置 (ボルトゆるみ・脱落・破損)	
⑧	レールボンド異常	
⑨	レール継ぎ目板	
⑩	踏切路面陥没	
⑪	トンネル漏水滴下	

＜参考＞ 前方モニタリング検知項目イメージ詳細②

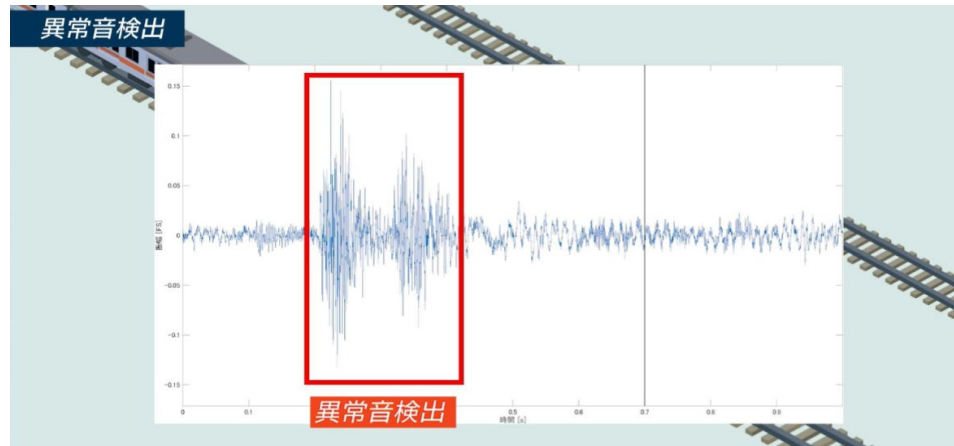
沿線環境・設備

No.	検知項目	イメージ
⑫	架線樹木近接	
⑬	草木繁茂（架線以外）	
⑭	トンネル坑口樹木垂下がり	
⑮	差分検知	
⑯	遮断かんずれ	

No.	検知項目	イメージ
⑰	標識類傾き検知	
⑱	飛来物	
⑲	運転用諸標類	 速度制限標識 速度制限標識 曲線速度制限標識 速度制限解除標
⑳	灯器類視認性(特発)	
㉑	倒木検知	

<参考> 前方モニタリングの拡張機能

① レール異音検知



② 列車動揺検出



③ 簡易建築限界



④ 差分検知

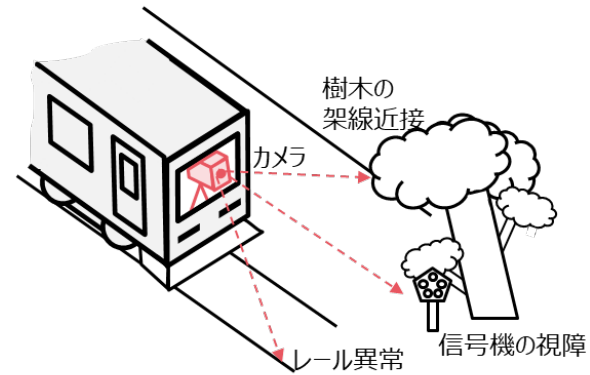
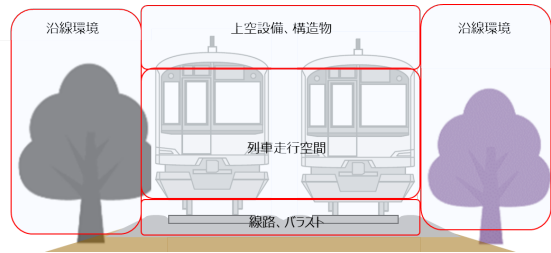


ソリューション全体概要

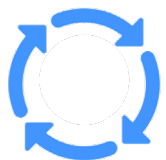
前方カメラ装置にて撮像



- 電車の前方に設置した高精細カメラやセンサーで撮影した映像・振動・音をAI解析用サーバーに伝送し、線路設備などの異常を自動解析
- 従来毎日数時間かけて路線を目視で確認していたが、AIが解析した異常箇所のみを確認とすることで、1日数十分でできる仕組みを構築



ローカル5G
自動通信



AI精度向上

検知項目（一例）

レール傷

道床白色化

レール水染み

樹木の架線近接

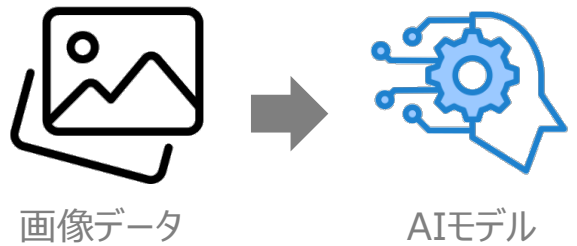
遮断桿ズレ

標識視認性

+ 振動検知

異音検知

AI検知・発報 & AI再学習

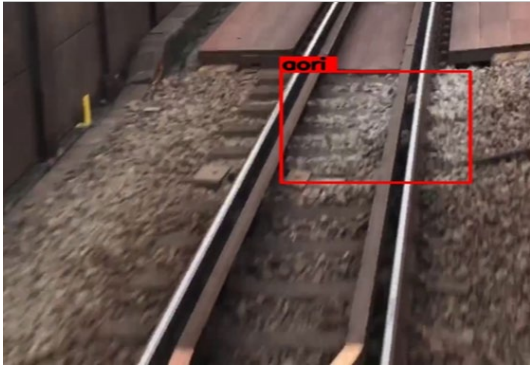


業務の中で自動的にAIモデルが成長

実証成果① | AI精度（詳細）

道床白色化（再現率：96%）

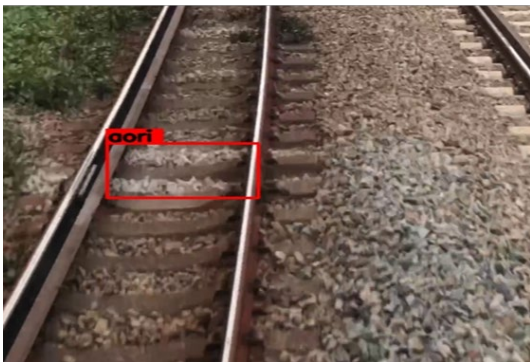
道床白色化検出例



概要

前方モニタリング映像から、道床白色化（碎石が小さく砕け、車両通過時の振動に繋がる事象）している部分のみを異常として検出する。

見逃し例：小さめの白色化

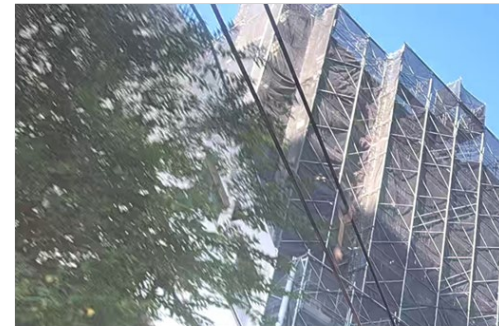


今後の精度向上施策

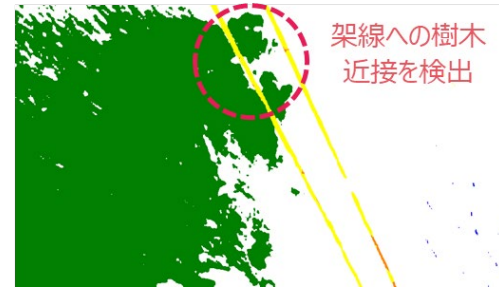
現行のAIモデルでの誤検知・見逃しを分析し、対策を実施（道床全体が白い場合や枕木が一部区間で白い場合に誤検知に繋がるため、対応を検討する等）。

架線樹木近接（再現率：83%）

架線樹木近接の検出例



樹木と架線を認識



概要

給電や列車の通過に支障を来し得るため、樹木が架線に接近する箇所を、上向きカメラの画像からAIで検出する。

今後の精度向上施策

太陽が画像内に映る時間帯に撮影すると、架線や樹木が白飛びしてしまい、精度が下がる場合があった。
複数回の走行で取得したデータを用い、太陽が入らない画像を取り込む運用を検討する。

実証成果① | AI精度（詳細）

灯器類視認性（再現率：100%）

特殊信号発光器(五角形)の見通し支障検知例



特殊信号発光器(縦型)の見通し支障検知例

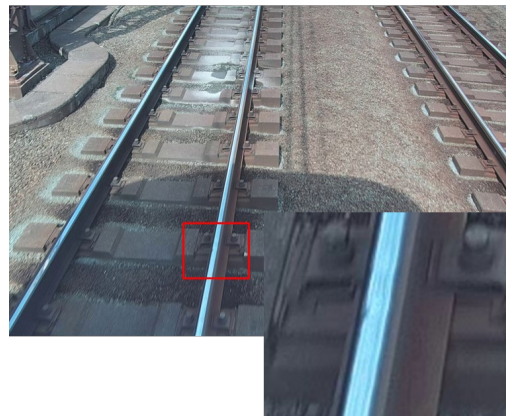


概要

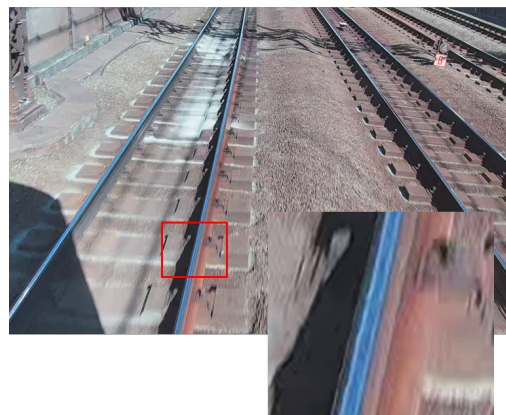
運転士から視認されることが重要であるものの、発光する頻度が少なく、視認性の支障を発見・報告しにくい、特殊発行信号機（踏切への立ち入り等の異常事態を知らせる信号機）について、植物が巻き付き視認性が支障している状態をAIにより検知する。

レール傷（再現率：80%）

2024/3：カメラ高画質化後



2024/1：カメラ高画質化前



概要

レール頭頂部の4種の傷「ゲージコーナー剥離」「普通継目頭部剥離」「シェリング傷」「波状摩耗」を検出する。

今後の精度向上施策

一回の計測で見逃した検出対象を、複数回の別計測で検出することで再現率を高めているが、立て続けに走行したため、計測条件が近い状況。今後は、別時間帯や別日など異なる条件でデータを取得し、見逃しの検出を目指す。また、カメラ高画質化により更なる精度向上を目指す。

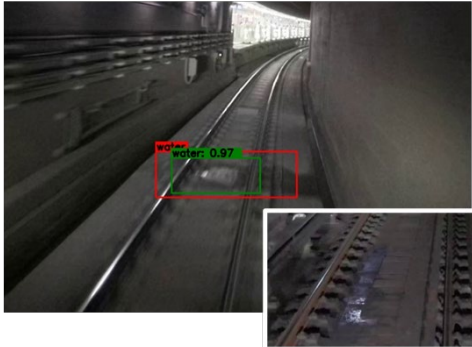
実証成果① | AI精度（詳細）

トンネル漏水滴下（再現率：82%）

トンネル天井漏水の検出例



レール付近水濡れの検出例



見逃し例



概要

トンネル内で、レールに水滴が恒常的に垂れ（車両エアコンから排水等の一時的な水滴を除く）、腐食に繋がる箇所を特定することを目指す。具体的には、トンネル天井に水染みがあり、かつ、その直下でレール付近に水染みがある箇所を異常として検出する。

今後の精度向上施策

見逃しはトンネル内の環境差異の影響が大きいと考えられるため、学習データを増やすとともに、検出する閾値を調整し、見逃しを減らすことを検討。

遮断桿ズレ（再現率：83%）

検出結果（遮断桿ズレあり）



誤検知の結果（遮断桿のない区間を検出した例）



概要

遮断桿が2本ある大型の踏切において、遮断桿の先端がズレて人が通れるようになってしまう危険性のある箇所を検知する。

今後の精度向上施策

遮断桿ズレの学習データを増やすとともに、踏切を検知する精度を高めることで誤検知の低減を目指す。

実証成果① | AI精度（詳細）

余盛（再現率：72%）

余盛が低くなっている区間の検出例



概要

余盛は、線路脇に山盛りにされている砂利で、線路の安定性を確保する上で重要な役割を果たすもの。その余盛が低くなっている箇所は対策の必要があるため、余盛が低い箇所を検出する。

誤検出例（余盛のない区間を誤って検知した例）

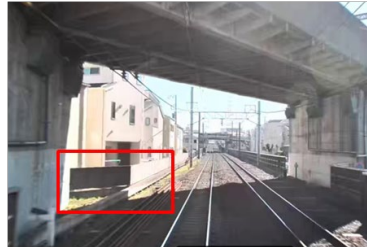


今後の精度向上施策

異常データ（余盛の低い箇所のデータ）をさらに追加することで、判定精度の向上を行う。

差分検知（再現率：50%）

前回撮影



今回撮影

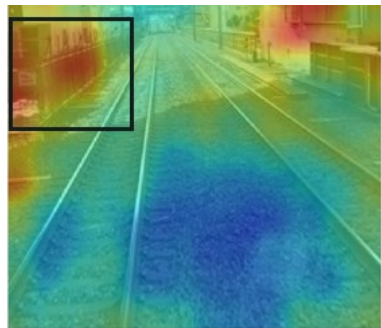


概要

前回撮影時との違いを検出する。それにより、個別に学習させた異常だけではなく、全般的な異常を検知する。

今後の精度向上施策

閾値を下げると、微小な差分を検知出来るようになるが、誤検知も増加するため、バランスを考慮し、閾値を検討する。



前回撮影との差分（工事借り囲いが新たに設置）を赤く表示

実証成果② | ソリューション

実際に使っていただく
現場の保線区員と
レビューを重ね開発



業務への適用可能性
「有り」の回答率

100%

(= 11/11鉄道事業者)

鉄道事業者の声



車両改造が不要であることから導入ハードルが低い



Webアプリの操作が容易で慣れていない方でも問題ないように配慮されている



Webアプリ画面の動きが軽い

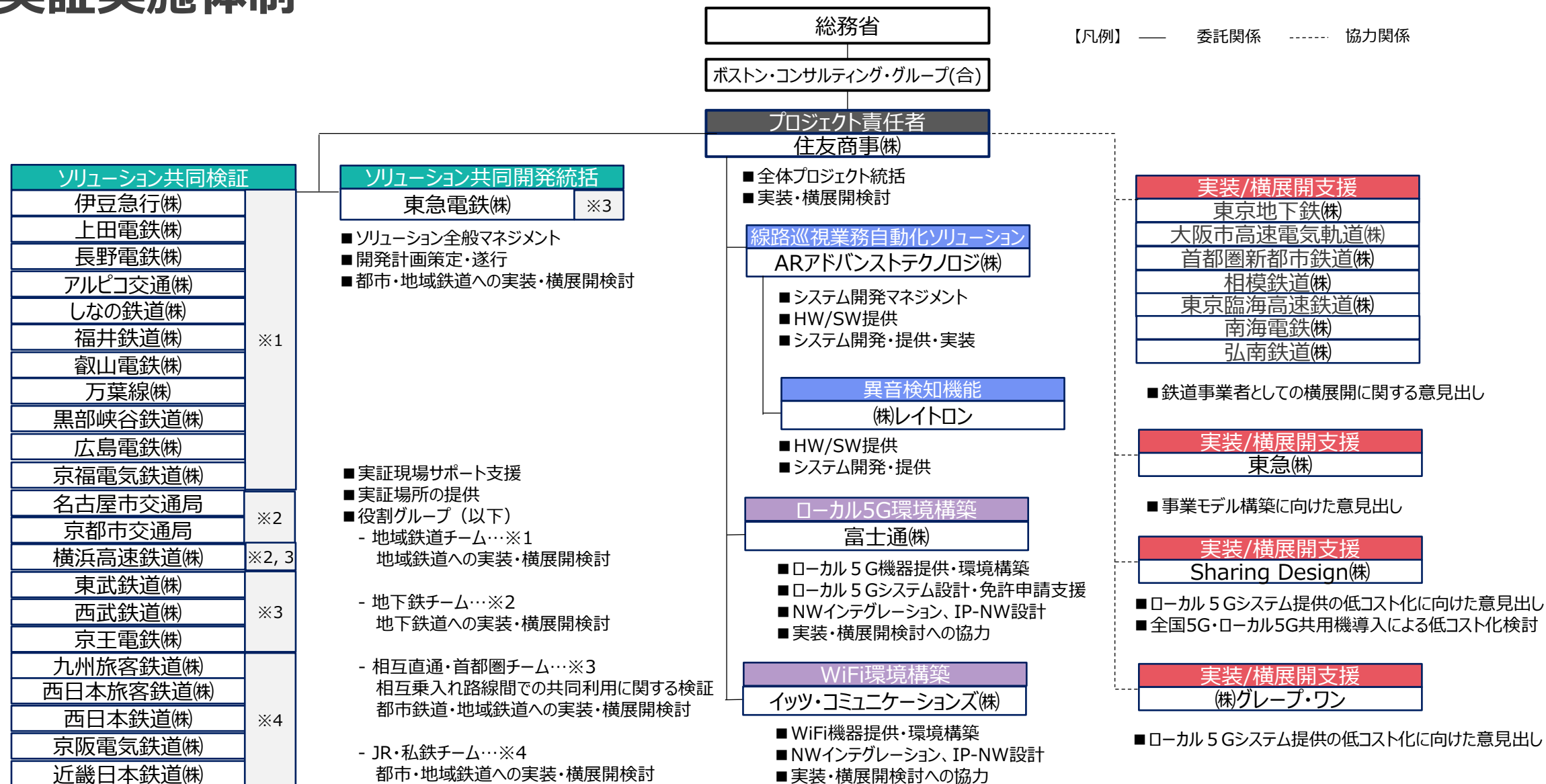


現地データを蓄積できる点が良い



静止画だけでなく前後の動画が確認できるため分かりやすい

実証実施体制



取組方針

MISSION・VISION達成のために

どんな事業者でも、導入出来て、ニーズが満たされる、 そんなソリューションを様々な領域で共創する

「複雑化するテクノロジーを、鉄道事業者が自分のものとして使える様にお手伝いをする事」、これが我々のVisionひいてはMissionを達成するために目指すものです。

そのために、一部のテック企業に集約されがちな先端技術を民主化する。
どんな状況の事業者でも、導入することが出来、事業者によって異なる多様なニーズを解決できる、そういったソリューションを、使い手が協力しあって色々な領域で作っていく。そんな姿を目指して、今年度は、以下の3つに取り組んでまいります。

Affordable

どんな事業者でも
使えるようにすること

Diverse

複雑で多様な
ニーズに応えること

Multiple fields

多領域でソリューションを
届けること

導入しやすく多様なニーズに応えられるソリューションの展開に向けて

Affordable

どんな事業者でも使えるようにする



地域鉄道での

導入障壁を低減する

都市鉄道よりも保守に課題感を持つ地域鉄道では、活用の余地は極めて大きいですが、費用感や運用面から導入障壁が高い。機能を取捨選択し、コストを抑え、障壁を低減。

Diverse

複雑で多様なニーズに応える



鉄道業界全体の

多様なニーズに対応する

都市鉄道は求める水準が高く、事業者によって求める要件が異なる。多くの事業者に使っていただき、技術の民主化を進めるため、都市鉄道の多様なニーズに応えられるさらなる汎用性向上を目指す。

Multiple fields

多領域でソリューションを届ける



前方モニタリング以外の ニーズに応える

前方モニタリング以外の領域でもソリューションを展開することで、共創の輪を様々な事業者に広げ、技術の民主化を加速させることを目指す。