

# AI 自動運転時代における交通サービスの公共性の検討

龍谷大学 築地達郎

tsukiji@soc.ryukoku.ac.jp

## はじめに

本研究の目的は、AI（人工知能）を用いる自動運転（以下「AI 自動運転」）が一般化する時代において、そのサービスの公共性を担保するための条件を検討することである。AI 自動運転は地図データや人の移動データ、車両の運行・制御データなどを統合した巨大なデータ基盤によって実現するものであり、こうしたデータ基盤の構築と運用を担うのはいわゆる「巨大デジタルプラットフォーム」と呼ばれる独占的な企業群である。こうした企業群の行動においては「ユーザーデータ集積メカニズムにおける『余剰』の極大化」が目指される。現代ではこのメカニズムにAIが深く組み込まれ、資本の論理が加速的に強化されている（ズボフ 2021）。このような状況において、今後、地域に生きる生活者の交通権／移動権の原理と整合的に接続するためには、資本の論理に抵抗可能な、地域特性に根ざす新たな AI 基盤の構築が必要になるものと思われる。

## 1. 確率論的世界観と監視資本主義

現代の AI 技術は、動物の神経ネットワークを電子的に模倣すること（Neural Network）によって実現している。動物の神経細胞は複数経路からの入力に「重み付け」を行って一定の処理を行い、その結果を次の神経細胞に向けて出力していく。適切な重み付けを行うための試行錯誤活動が「学習」である。AI もやはり、各演算子間の入力重み付けを「機械学習」によって行い、確率論的にパラメーターを求めていく。

2022 年に一躍登場して世界に衝撃を与えている「生成 AI」（Generative Artificial Intelligence）は、われわれが日々発生させている言語的ビッグデータを AI に学習させ、「大規模言語モデル」（LLM=large language model）を構築することによって実現している。人間の表現における単語間・要素間の関係や文脈依存状況を確率論的に把握することを通じて、あたかも「人間らしい」対話や表現を可能としている。

2026 年現在、これら生成 AI の開発とサービス提供は、主に米 Microsoft 社を中心とする企業群（「ChatGPT」を擁する OpenAI 社を含む）と米 Google 社の 2 グループによる寡占状況にある。これらグローバルデジタルプラットフォーム企業は、ズボフが「監視資本主義」と呼ぶ行動原理を徹底的に展開し資本蓄積を加速させている。

## 2. フィジカル AI=AI とロボティクスの高度な融合

2030 年代の AI 自動運転は、「AI を用いて自動車を運転する」システムではない。自動運転用の自動車は高性能なロボットであり、AI と高度に融合した「フィジカル AI」（physical AI=身体を持つ AI）と呼ぶべき存在である。世界中を走る自動車に組み込まれた無数のセンサーから発生する膨大な量のデータを学習し、独自の確率論的世界——つまり「世界基盤モデル」（WFM=World Foundation Model）を作り続ける。「WFM とは、物理世界の構造、因果関係、時間変化を学習し、『この世界で何が起きているか』『次に何が起こりうるか』を内在的に理解・予測する

AI」(田中 2026)である。これからの AI 自動運転とは、「WFM の中で動き回る、自動車という身体を持つ AI」と考えるのが適切である。

フィジカル AI のコンセプトを提唱した AI 半導体最大手・米 NVIDIA 社は、この WFM の構築において優位な地位の確立を目指している。田中 (2026) は、Microsoft-OpenAI 連合や Google が LLM で覇権的な地位を追求してきたのと同様、NVIDIA、そして米 EV 大手の Tesla は、WFM という確率論的世界を独占的に構築することを通じて、新たなタイプのデジタルプラットフォーマーになろうとしていると分析する(田中 2026)。NVIDIA や Tesla は今後、人々の移動やモノの移動が作り出す膨大なデータを集積して「余剰」を極大化させるグローバル資本として、さらに圧倒的な影響力を持つようになるものと思われる。

### 3. AI 自動運転が逆説的に加速する移動疎外

そのような展開を生活世界の側から見ると、深刻な問題が横たわっていることが分かる。つまり、濃度の濃いユーザーデータ(人とモノの移動データ)を日常的に生み出さない領域・地域は、WFM 上では捨象されるということである。

われわれが SNS 上で既に経験しているように、巨大デジタルプラットフォーマーが作り出す情報世界の中では、ユーザーデータが刻々と生み出されない領域は不可視化されていく。そして、いったん何かの情報に関心を寄せるとそれに関連する情報が怒濤のように押し寄せてくる。WFM 上でも同様の極端化が加速するに違いない。AI 自動運転の普及が、逆に移動疎外を加速する可能性を孕むということである。

現代の公共交通、自動車交通においても、人口稠密地域と過疎地域との間で一定の格差が生じているが、AI 自動運転が WFM と融合していくとき、人々は「自分がどこに行きたいか」を想像することすら出来なくなるかもしれない。より深刻な移動疎外が生じる可能性がある。

### 4. おわりに——移動権の公共性理念に基づくローカル基盤モデルの構築

基本的人権としての自由な交通権/移動権を担保するためには、上に述べたような移動疎外への抵抗が必要だろう。「いつでもどこでも行きたいところへ行ける」というだけではなく、「自分がいつどこに行くべきか」を想像し自己決定できるということだ。そのときに想起される移動空間は、なんらかの地域特性を色濃く反映するだろう。

圧倒的な資本力で構築され続ける世界基盤モデルでは、そうした生活世界の地域特性の多くは不可視化される。地域特性に基づく移動を担保するためには、世界基盤モデルを補完する「ローカル基盤モデル」の構築が求められるであろう。

そのときの論点は経済性だけではないはずだ。公共的利益や社会的公平など非経済的な視点からのデータ集約が必須である。今後、公共性理念に根ざした AI 自動運転普及戦略がさらに求められるであろう。

### 参考文献

- ズボフ, ショシヤナ. 2021. *監視資本主義：人類の未来を賭けた闘い*: 東洋経済新報社.
- 田中, 道昭. 2026. "フィジカル AI の時代." 富士通株式会社.