

自律移動支援プロジェクト 第4回セキュリティポリシー検討専門委員会
議事概要（案）

1. 日 時：2006年12月22日(金) 10:00～12:00

2. 場 所：東海大学校友会館 朝日の間・東海の間

3. 議事次第

(1) 開会

(2) 委員長あいさつ

(3) 議事

①第3回委員会の議事概要

②プロジェクトの実施状況および本委員会のアウトプットイメージ

③セキュリティポリシー検討の前提条件

④リスク分析結果および情報セキュリティガイドライン（イメージ案）

(4) その他

(5) 閉会

4. 議 事

(1) セキュリティポリシー検討の前提条件について

- ・ どういうシステムを作るのか、当事者間の法的関係や権利義務関係をどうするのか、誰が責任を持つのか（誰も持たないのか）などの前提条件を最初に整理すべき。
- 今までサービス面からリスク分析を進めており、システム面の検討が後手に回った。ガイドラインの仕上げ、実運用に際しては、再度システムイメージとすり合わせをしていただきたい。
- 新しいサービスを提供する場合のセキュリティ対策には、システムの詳細が決まる前に決めるべきことと、システムの確立・運用後に決めるべきことがある。現段階では、サービスやシステムの詳細が決まる前の段階であり、法令遵守の「宣言」という位置づけでガイドラインを策定すれば良いのではないか。
- ・ 資料-4で、（飛行機の）搭乗時刻やゲートの変更情報、搭乗時刻が迫っている情報等の提供サービスはどこに含まれるのか？
- 「緊急情報提供」サービスの中に含めて検討したいと考えている。
- ・ 資料-4では、対象者に外国人を入れておいてもよい。
- ・ 民間セクターが公的セクターからの委託でサービス提供をする場合もある。

(2) リスク分析について

- ・ 参考資料-1 8ページで、「利用者はリスクを保有し、代替的手段を予め確保しておく」とあるが、自律移動を支援しているのだから、視覚障害者がヘルパーなど代替手段を用意して利用するのは意味がない。別の対応を考えていただきたい。
- ・ 検討対象が「障害者の自律移動支援サービス」から「健常者向けサービス」にぶれていると思われる。「障害者の自律移動支援」にフォーカスした議論をすべきではないか。
- ・ 「コンテンツ・サービス提供者にとって運用の負担が大きい」という課題は、事業化にかかわる。

課題の解決策も含めて検討いただきたい。

- 運用の負担が適切になるように国・自治体がシステムを整備すべき。
 - ・ 情報が出ることは必ずしも良いことではない。「不完全な情報が出ることは、情報が無いより悪い」と認識すべき。
 - ・ 責任は発生しない方が良い。「責任が発生するような事故を起こさないために、事業者に対策を取らせること」を最終目標と認識すべき。
 - ・ NAVITIME 利用約款が消費者契約法上有効かどうか疑問な点がある。少なくとも、これをこのまま自律移動支援サービスには適用できないであろう。
 - ・ 資料－7 1 ページでは、「情報面のリスク対策を講じ」とあるが、「情報面」に限るのか？「サービス全体」のリスクを検討するのではないのか？
- 情報に起因するリスクを検討対象としており、物理的に機器にぶつかって怪我をする等のリスクは対象外である。「情報が無い」ことに起因するリスクは考慮している。

(3) 情報セキュリティガイドラインについて

- ・ システムの故障は十分あり得る。問題が起こった時の対応策の必要性について、ガイドラインに明記すべき。
- 観光情報は止まっても影響が少ないが、障害者がサービス利用中に突然情報が止まり事故が起きた場合は責任を問われる可能性がある。統一的な窓口の可能性を含めて、検討いただきたい。
 - ・ 「ポリシー」「ガイドライン」「行動基準」の3つの用語を整理すること。また、ガイドラインの構造を整理すること。
 - まず全てのサービスに関するセキュリティの基本指針があり、次に各技術仕様書で実装すべき内容に関するセキュリティポリシーがあり、その上で各関係者の行動基準が定まるという構造にすべき。
 - ・ 資料－7 3 ページ「6. 関係法令・規則の遵守」の書きぶりが重要になる。関係法令の例示、対象者毎の抽出・挙など、関係法令を明確化する方法を検討すべき。
 - ・ 法律違反者を罰してもシステムを適正に運用できるわけではなく、そこをどうするかポリシーとして重要である。また、設置した組織が無くなった場合についても検討が必要。
- 懲役刑を受けたり、罰金を払ったりすれば、法令を遵守したことになるのではない。そもそも、法的に責任とは刑事責任（刑事処罰）のことだけを言うのではなく、実務的には、むしろ民事責任（損害賠償責任）の方が重要である。そして、損害賠償責任の効果は金銭支払義務であるから、この問題は関係者間におけるリスク管理の問題であるとも言える。そのような観点から、適切な仕組みを検討していただきたい。
 - ・ ガイドラインを作る上で、公的セクターと民間セクターは扱いを別にすべきかもしれない。
 - ・ 小規模な災害（停電など）のリスクは、組織や制度を整備すれば担保できるのではないか。
 - ・ 通信ネットワーク提供者はどんな事業者でも良いわけではなく、何らかの参入条件が必要かもしれない。
 - ・ あれば便利なサービスと生命に関わるサービスは、セキュリティポリシーとして分けて汲み上げる必要がある。

(4) その他

- ・ 将来、歩道空間に億単位のタグが埋め込まれた場合、0.1%/年の故障率でも年間数十万個のタグが故障することになり、100%の管理瑕疵を求められるシステムは恐らく実現しないと思われる。インターネットのようなベストエフォート型の要素があることを許容していただける素地を、リスクコミュニケーションを通じて高めていくしかないのではないかと。
- ・ 公的セクターがサービス提供する場合、従来どおりの100%瑕疵の姿勢でいくか、多少なりともベストエフォート容認の姿勢でいくか、検討が必要であろう。
- ・ セキュリティポリシーをリスク一般を含めた形に拡張するのは現状では難しいであろう。セキュリティポリシーは情報面（機密性、可用性、完全性）に限定し、安全面についてはセーフティポリシーを定める必要があるかもしれない。

(5) 今後の進め方について

- ・ 来年度から実用化を念頭に置いた運用を行う予定。今後ともご指導願いたい。
- ・ 次回、第5回委員会は3月上旬に開催予定である。日程については後日連絡する。

以 上