

今後の検討対象とするサービスの評価（案）

＜基本的な考え方＞

- ・下表に示すサービスは、これまでの実証実験を通じた検討結果や各委員の方々、障害者の方々のご意見などを踏まえ、国土交通省として、自律移動支援プロジェクトにおいて、**今後実現を目指すべきと考えるサービス**を示している。
- ・全てのサービスを早期に実現することはできないため、各サービスについて技術的および体制的な評価を行い、「**実現済みのサービス**」「**H20に実現を目指すサービス**」、「**H21以降の実現を目指すサービス**」の3つに分類し、段階的に実現を目指す。
- ・「H20に実現を目指すサービス」についても、**H21以降も毎年継続的にサービスの高度化**を目指す。

| 今後の検討対象とするサービス | | 集約したサービス | 事務局が考える 主なサービス利用対象 | | | 評価(事務局案) | | コスト 評価 | 段階的整備の考え方及び今後の方向性 | |
|-----------------------|---|---|-----------------------|-----------|------------|----------|----|--------------|--|---|
| | | | 視覚 障害者 | 聴覚 障害者 | 車いす 利用者 | 技術 | 体制 | | | |
| 現在位置 案内 | 現在位置の情報提供 | 現在位置の表示 | | ○ | ○ | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | すでに民間でサービス提供されているが、H20実証実験で検証すべき項目の前提となるものであるため実験対象とする |
| | | 現在位置のランドマークを基準とした案内 | ○ | | ○ | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | ランドマークのうち、住所での位置案内については既に民間で提供されていることから、地物名での案内についても実験対象とする |
| 施設情報 提供 | 経路探索の目的地となる施設の探索 周辺のバリアフリー施設の情報提供 | 目的施設の情報提供 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | すでに民間でサービス提供されているが、H20実証実験で検証すべき項目の前提となるものであるため実験対象とする |
| | | 身障者が利用可能な公共性の高い施設情報提供 | | | ○ | ○ | △ | | H20に実現を目指す | 身障者が利用可能な公共性の高い施設情報のデータ整備状況次第で可能と考えられるため、H20の実現を目指す |
| | | 身障者が利用可能な目的施設の情報提供 | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | | H20に実現を目指す | 身障者が利用可能な施設のデータ整備状況次第で可能と考えられるため、H20の実現を目指す |
| 経路探索 | 最短経路の探索 | 2点間の最短経路を探索 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | すでに民間でサービス提供されているが、H20実証実験で検証すべき項目の前提となるものであるため実験対象とする |
| | | 公共交通機関を含む最短経路検索 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | すでに民間でサービス提供されているが、H20実証実験で検証すべき項目の前提となるものであるため実験対象とする |
| | バリアフリー経路の探索 | 経路属性を考慮した障害者が通行可能なバリアフリー経路探索 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | H20実証実験で検証 |
| | | 車いすでの電車・バスの乗車の可否を反映した経路探索 | | | ○ | ○ | △ | | H20に実現を目指す | 電車・バスのバリアフリー対応車両運行データの整備状況次第で可能と考えられることから、H20の実現を目指す |
| | | リアルタイムに変化する歩行空間環境を加味した経路探索 | ○ | ○ | ○ | — | — | | H21以降の実現を目指す | リアルタイムに変化する歩行空間環境をデータとして収集するセンサー等の技術、及び、そのデータの収集・提供体制について確立しておらず、H20の実証実験において検証することは困難であるが、今後の技術・体制状況を踏まえ、H21以降の実現を目指す |
| 公共交通の運行情報情報等を反映した経路探索 | 公共交通の運行情報情報等を反映した経路探索 | ○ | ○ | ○ | — | △ | | H21以降の実現を目指す | 公共交通機関の運行情報を取得することは可能であるが、経路探索に必要なリアルタイムで高精度な情報の提供体制が未構築であり、H20の実証実験において検証することは困難であるが、今後の技術・体制状況を踏まえ、平成21以降の実現を目指す。 | |
| 移動案内 | 歩行経路の案内 | 分岐点や曲がり角における移動経路案内 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | すでに民間でサービス提供されているが、H20実証実験で検証すべき項目の前提となるものであるため実験対象とする |
| | | 変更の可能性がない(低い)バス停、乗車ホーム等の案内 | ○ | | | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | すでに民間でサービス提供されているが、H20実証実験で検証すべき項目の前提となるものであるため実験対象とする |
| | | 変更の可能性のある(高い)搭乗ゲート・乗船ゲート等の位置案内 | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | | 一部実現済 | 民間でサービスが一部開始されているが、そのサービスの高度化の動向により今後検討する。 |
| | | 自動ドア、ドア、エレベーター等、操作・行動が必要な箇所で適切な行動の仕方を案内 | ○ | ○ | | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | H20実証実験で検証。ただし、エレベータの満員情報等を案内することは、歩行者端末にエレベータの満員情報を伝える技術、及び、体制について確立しておらず、H20の実証実験において検証することは困難であるため、今後の技術・体制状況を踏まえ、H21以降の実現を目指す |
| | 誤った交差点を曲がる等、案内経路から逸れた場合における適切経路の移動案内 | ○ | | | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | すでに民間でサービス提供されているが、H20実証実験で検証すべき項目の前提となるものであるため実験対象とする | |
| | 歩行経路からの逸脱防止 | 歩道から車道へはみ出す等、歩行すべき空間からはずれた場合における情報提供 | ○ | | | — | ○ | | H21以降の実現を目指す | 歩行空間からそれたことを検知するほどの高精度の位置特定技術が確立しておらず、H20の実証実験において検証することは困難であるが、今後の技術・体制状況を踏まえ、H21以降の実現を目指す |
| 公共交通の運行・遅延情報等の提供 | 公共交通の運行・遅延情報等の提供 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | 実現済 | すでに民間でメール配信等によりサービス提供されているが、よりリアルタイムに情報提供ができるよう関係者との調整を進める方向で検討 | |
| | 公共交通の運行状況を反映したリアルタイムな移動案内 | ○ | ○ | ○ | — | — | | H21以降の実現を目指す | 公共交通機関の運行データを取得することは可能であるが、移動案内に必要なリアルタイムな情報の提供体制が未構築なためH20の実証実験において検証することは困難であるが、よりリアルタイムな情報提供体制が構築されるよう関係者との調整を進める方向で検討 | |
| 注意喚起 | 歩行中の歩行空間情報の提供 (落下箇所、車道横断箇所、道路線形、交差点、路面情報、路上障害物(固定物)、信号、路上障害物(非固定物)、歩行者の存在、踏切、列車接近) | 経路上に固定された地物が存在する場合の注意喚起 | ○ | | ○ | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | H20実証実験で検証 |
| | | リアルタイムに変化する歩行空間環境についての注意喚起 | ○ | ○ | ○ | — | — | | H21以降の実現を目指す | リアルタイムに変化する歩行空間環境をデータとして収集するセンサー等の技術、及び、そのデータの収集・提供体制について確立しておらず、H20の実証実験において検証することは困難であるが、今後の技術・体制状況を踏まえ、H21以降の実現を目指す |
| | | 経路上に工事等の規制箇所が存在する場合の注意喚起 | ○ | | ○ | ○ | — | | H21以降の実現を目指す | 工事箇所に関するリアルタイムな情報をデータ化し、それを提供する体制が未構築なため、H20の実証実験において検証することは困難だが、今後の技術・体制状況を踏まえ、H21以降の実現を目指す |
| | | 歩行者・自転車者が接近した際の注意喚起 | ○ | ○ | ○ | — | — | | H21以降の実現を目指す | 歩行者、自転車の存在・接近を把握する技術や情報提供体制が未構築なため、H20の実証実験において検証することは困難だが、今後の技術・体制状況を踏まえ、H21以降に実現を目指す |
| | 列車が接近した際の注意喚起 | ○ | ○ | ○ | — | — | | H21以降の実現を目指す | 列車の踏切接近を把握する技術や情報提供体制が未構築なため、H20の実証実験において検証することは困難であるが、今後の技術・体制状況を踏まえ、H21以降の実現を目指す。なお、音や光により情報提供していない踏切については関係部局と調整を行い、問題の共通認識を図る。 | |
| 接近車両に関する注意喚起 | 自動車が接近した際の注意喚起 | ○ | ○ | ○ | — | — | | H21以降の実現を目指す | 歩行者端末と自動車端末との通信技術や車両の接近を把握する技術、情報提供体制が未構築なため、H20の実証実験において検証することは困難だが、今後の技術・体制状況(ITSの技術動向)を踏まえ、H21以降実現を目指す。 | |
| 緊急情報 | 災害発生情報の提供 | 災害発生情報の事前登録者への提供 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | 実現済 | すでに民間でサービス提供されているが、災害発生情報に避難場所の情報を加えて提供するなどのサービスの高度化の動向を踏まえ、今後検討する。 |
| | 避難場所の情報提供 | 最寄りの避難場所の情報提供 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | H20に実現を目指す | すでに民間でサービス提供されているが、H20実証実験で検証すべき項目の前提となるものであるため実験対象とする |
| | 災害時の避難経路の案内 | 移動案内中の災害発生時避難経路の移動案内 | ○ | ○ | ○ | — | — | | H21以降の実現を目指す | 経路探索、移動案内を実施するに必要な災害時の通行不能経路の情報収集・提供体制が未構築なため、H20の実証実験において検証することは困難だが、今後の技術・体制状況を踏まえ、H21以降の実現を目指す |

※コストについては、平成20年度に実証実験において検証予定

※評価における○、△、—は以下の基準によって判断している。

技術 { ○：サービスの実現に当たって必要となる技術や機器が、すでに民間企業等において一般に活用されている、若しくは多少の改良で活用できると事務局が確認できたもの
—：上記の確認が出来なかったもの

体制 { ○：位置特定インフラ機器と歩行空間ネットワークデータで実現可能なもの
△：位置特定インフラ機器と歩行空間ネットワークデータ以外に別途既存のデータとの連携が必要となるもの
—：位置特定インフラ機器と歩行空間ネットワークデータ以外に別途必要となるデータの存在が事務局において確認できなかったもの

■自律移動支援システム サービス内容案（イメージ）

＜サービス内容を記載するにあたって＞

- ・ サービス内容案は、「H20 年度に実現を目指すサービス」について、具体的な内容を示したもので、民間企業等によるサービスの実現を期待するものである。
- ・ サービス内容案で記載する事項は、H20 年度にサービスを実現するにあたって必要となる「サービスの概要」、「情報提供の対象と情報提供の内容」、「情報が提供されるタイミング」、「情報提供手法」とする。
- ・ なお、このために必要となるインフラ（位置特定インフラおよび歩行ネットワークデータ）等については、実験実施主体がその整備を行う予定。

| | |
|------------------------|--|
| 現在位置案内 | |
| 現在位置の表示 | |
| 現在位置のランドマークを基準とした案内 | |
| サービスの概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 画面に地図および現在位置を表示する ・ あわせて／もしくは、目的地もしくは周辺のランドマーク施設（駅等）からの位置関係を案内する |
| 情報提供の対象となる地物および情報提供の内容 | 現在位置を示した地図を表示する（地図の縮尺・形式については規定しない） 住所、道路・交差点名称、出発地・目的地・駅などの経由地等を基準とした相対位置、周辺のランドマーク等を基準とした相対位置等の方法により、現在位置の情報提供を行う |
| 情報が提供されるタイミング | 利用者が要求した時 |
| 情報提供手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 表示 ・ 音声 |
| 備考 | <p>周辺のランドマークを基準とした位置情報の提供を行う場合、ランドマークとなりうる施設は利用者によって異なるため、利用者がランドマークを登録できる機能を持たせることが望ましい。</p> <p>視覚障害者が特に不便と感じている自分の進行方向が分かるようにするための機能はニーズが高いため、本サービスに機能を持たせることが望ましい。</p> <p>システム開発に向けて下記の点を留意することが望ましい。</p> <p>＜拡大文字＞ 拡大文字による表示</p> <p>＜再発話機能＞ 音声での情報提供が聞こえなかった際に、再度発話できる機能</p> |

| | |
|------------------------|---|
| 施設情報提供 | |
| 目的施設の情報提供 | |
| 身障者が利用可能な公共性の高い施設情報提供 | |
| 身障者が利用可能な目的施設の情報提供 | |
| サービスの概要 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在位置周辺や任意の場所にある沿道施設について、身障者の利用の可否も含めて検索し、情報提供する |
| 情報提供の対象となる地物および情報提供の内容 | <p>以下の施設および内容について情報提供する。トイレおよび避難所については、身障者利用の可否も含めて検索／情報提供する。これら以外の沿道施設の情報提供については特に規定しない。</p> <p>「公共の用に供するトイレ」 「公共施設」 「病院」 「自治体が指定する避難所」</p> |
| 情報が提供されるタイミング | 利用者が要求した時 |
| 情報提供手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 表示 ・ 音声 |
| 備考 | <p>各種施設のコンテンツについては、各地方自治体が作成・公開したものを基本的に活用する</p> <p>システム開発に向けて下記の点を留意することが望ましい。</p> <p><拡大文字> 拡大文字による表示</p> <p><再発話機能> 音声での情報提供が聞こえなかった際に、再度発話できる機能</p> <p><入力方法> 音声入力・読み上げ 正しく入力できたか否か、入力した内容を音声で確認できる機能</p> |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--|-----------------------|----|-------|------|-------|----------|--|---------------|------|-----------|-------|------|----------|-------|---------------|------|-------|--------------------|--|-------|--|------|-------|-----------------------|--|------|--|------|-------|-------------|
| 経路探索 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2点間の最短経路を探索 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 公共交通機関を含む最短経路検索 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 経路属性を考慮した障害者が通行可能なバリアフリー経路探索 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車いすでの電車・バスの乗車の可否を反映した経路探索 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| サービスの概要 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者が設定した出発地もしくは現在位置から、利用者が設定した目的地まで、公共交通機関での移動も含め、利用者の属性にあわせた最適経路を検索する | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 情報提供の対象となる経路と情報提供の内容 | <p><情報提供の対象となる探索条件></p> <table border="0"> <tr> <td>「鉄道・バス」</td> <td>通常</td> <td>車いす対応</td> </tr> <tr> <td>「階段」</td> <td>気にしない</td> <td>出来る限り避ける</td> </tr> <tr> <td></td> <td>近くに別経路があれば避ける</td> <td>通らない</td> </tr> <tr> <td>「エスカレーター」</td> <td>気にしない</td> <td>通らない</td> </tr> <tr> <td>「エレベーター」</td> <td>気にしない</td> <td>近くに別経路があれば避ける</td> </tr> <tr> <td>「幅員」</td> <td>気にしない</td> <td>1m 以上 1.5m 以上</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2m 以上</td> <td></td> </tr> <tr> <td>「段差」</td> <td>気にしない</td> <td>10cm 位なら可 5cm 位なら可</td> </tr> <tr> <td></td> <td>通らない</td> <td></td> </tr> <tr> <td>「歩道」</td> <td>気にしない</td> <td>歩道の無い経路を避ける</td> </tr> </table> <p><情報提供の内容></p> <p>探索された経路情報の提供手法については特に規定しないが、坂道が経路に含まれる場合は地図に表示されるなど、情報提供することとする。</p> | 「鉄道・バス」 | 通常 | 車いす対応 | 「階段」 | 気にしない | 出来る限り避ける | | 近くに別経路があれば避ける | 通らない | 「エスカレーター」 | 気にしない | 通らない | 「エレベーター」 | 気にしない | 近くに別経路があれば避ける | 「幅員」 | 気にしない | 1m 以上 1.5m 以上 | | 2m 以上 | | 「段差」 | 気にしない | 10cm 位なら可 5cm 位なら可 | | 通らない | | 「歩道」 | 気にしない | 歩道の無い経路を避ける |
| 「鉄道・バス」 | 通常 | 車いす対応 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 「階段」 | 気にしない | 出来る限り避ける | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 近くに別経路があれば避ける | 通らない | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 「エスカレーター」 | 気にしない | 通らない | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 「エレベーター」 | 気にしない | 近くに別経路があれば避ける | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 「幅員」 | 気にしない | 1m 以上 1.5m 以上 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2m 以上 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 「段差」 | 気にしない | 10cm 位なら可 5cm 位なら可 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 通らない | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 「歩道」 | 気にしない | 歩道の無い経路を避ける | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 情報が提供されるタイミング | 利用者が要求した時 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 情報提供手法 | <ul style="list-style-type: none"> 表示 音声 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 備考 | <p>システム開発に向けて下記の点を留意することが望ましい。</p> <p><拡大文字> 拡大文字による表示</p> <p><再発話機能> 音声での情報提供が聞こえなかった際に、再度発話できる機能</p> <p><入力方法> 音声入力・読み上げ</p> <p>正しく入力できたか否か、入力した内容を音声で確認できる機能</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| 移動案内 | |
| 分岐点や曲がり角における移動経路案内 | |
| 変更の可能性がない(低い)バス停、乗車ホーム等の案内 | |
| 自動ドア、ドア、エレベーター等、操作・行動が必要な箇所で適切な行動の仕方を案内 | |
| 誤った交差点を曲がる等、案内経路から逸れた場合における適切経路の移動案内 | |
| サービスの概要 | <ul style="list-style-type: none"> 検索された目的地までの経路にそって移動中の利用者に対して、分岐点や曲がり角における進行方向の案内、バス停・乗車ホーム等の乗車箇所における案内、自動ドア・ドア・エレベーター等の操作が必要な箇所における行動案内を行う 誤った交差点を曲がる等、案内経路から逸れた場合における適切経路の移動案内を行う。 |
| 情報提供の対象となる箇所・事象および情報提供の内容 | <p>以下の各地物／歩行環境のうち、利用者が予め設定したものが経路上に存在する場合に情報提供する。</p> <p>「交差点等の経路変化・分岐点」 目的地への方向（交差点等の経路変化点・分岐点の位置精度については規定しない）</p> <p>「階段・エスカレーター」 階段・エスカレーターの上り・下りの別</p> <p>「エレベーター」 降りるべき階層</p> <p>「建物等の入り口（出口）」 入り口（出口）を通行することの案内および、「手動ドア」「引き戸」「回転ドア」「自動ドア」「自動ドア（ボタン付）」の有無 二重扉の場合はその案内</p> <p>「改札」 改札を通行することの案内</p> <p>「バス停」 バス停への到着、乗るべきバスの行き先・予定時刻および降車バス停の案内</p> <p>「ホーム」 ホームへの到着、乗るべき電車のホーム・行き先・予定時刻および降車駅の案内</p> <p>「踏切」 踏切到着の案内</p> <p>「横断歩道」 横断歩道到着の案内 信号の有無および押しボタン式信号の案内</p> <p>「誤った交差点を曲がる等案内経路から逸れた場合」 誤った交差点を曲がる等検索した案内経路からある程度離れた場合に逸れたこと及び、戻るべき方向を案内</p> <p>「目的地」 目的地到着の案内</p> |

| | |
|---|---|
| 移動案内 | |
| 分岐点や曲がり角における移動経路案内 | |
| 変更の可能性がない(低い)バス停、乗車ホーム等の案内 | |
| 自動ドア、ドア、エレベーター等、操作・行動が必要な箇所で適切な行動の仕方を案内 | |
| 誤った交差点を曲がる等、案内経路から逸れた場合における適切経路の移動案内 | |
| <p>情報提供の対象となる箇所・事象および情報が提供されるタイミング</p> | <p>「交差点等の経路変化点・分岐点」 「階段・エスカレーター」 「エレベーター」「建物等の入り口」 「改札」「バス停」「ホーム」 「踏切」「横断歩道」</p> <p>各地物にさしかかる手前とする</p> <p>「誤った交差点を曲がる等案内経路から逸れた場合」</p> <p>誤った交差点を曲がる等、設定された案内経路からある程度逸れた場合（閾値については規定しない）</p> <p>「目的地」</p> <p>目的地手前にさしかかった場合</p> |
| 情報提供手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 音声 ・ 表示 ・ 振動により情報提供を行ったことを案内後、情報表示 |
| 備考 | <p>前述のプッシュ型の情報提供にあわせて、利用者がボタンを押す等、情報を要求した場合に目的地の方向・距離等を案内する機能があることが望ましい。</p> <p>バス等乗車中に、降車すべきバス停の事前案内機能があることが望ましい。</p> <p>システム開発に向けて下記の点を留意することが望ましい。</p> <p><拡大文字> 拡大文字による表示</p> <p><再発話機能> 音声での情報提供が聞こえなかった際に、再度発話できる機能</p> |

| 注意喚起 | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--|--------------|---------------|------|-------|--------|---------|--|---------------------|-----------|---|-------------|--------------|
| 経路上に固定された地物が存在する場合の注意喚起 | | | | | | | | | | | | | |
| サービスの概要 | 通行に注意が必要な箇所や地物が存在する場合に、それらの存在を案内する。 | | | | | | | | | | | | |
| 情報提供の対象となる地物・事象および情報提供の内容 | <p>以下の各地物／歩行環境のうち、利用者が予め設定したものが経路上に存在する場合に情報提供する。</p> <table border="0"> <tr> <td>「階段・エスカレーター」</td> <td>階段・エスカレーターの存在</td> </tr> <tr> <td>「踏切」</td> <td>踏切の存在</td> </tr> <tr> <td>「横断歩道」</td> <td>横断歩道の存在</td> </tr> <tr> <td></td> <td>信号の有無および押しボタン式信号の存在</td> </tr> <tr> <td>「歩道のない道路」</td> <td>歩道のない道路を通行すること、歩道のない道路の区間が終了することの案内歩道のない通路の存在</td> </tr> <tr> <td>「蓋のない溝、水路等」</td> <td>蓋のない溝、水路等の存在</td> </tr> </table> | 「階段・エスカレーター」 | 階段・エスカレーターの存在 | 「踏切」 | 踏切の存在 | 「横断歩道」 | 横断歩道の存在 | | 信号の有無および押しボタン式信号の存在 | 「歩道のない道路」 | 歩道のない道路を通行すること、歩道のない道路の区間が終了することの案内歩道のない通路の存在 | 「蓋のない溝、水路等」 | 蓋のない溝、水路等の存在 |
| 「階段・エスカレーター」 | 階段・エスカレーターの存在 | | | | | | | | | | | | |
| 「踏切」 | 踏切の存在 | | | | | | | | | | | | |
| 「横断歩道」 | 横断歩道の存在 | | | | | | | | | | | | |
| | 信号の有無および押しボタン式信号の存在 | | | | | | | | | | | | |
| 「歩道のない道路」 | 歩道のない道路を通行すること、歩道のない道路の区間が終了することの案内歩道のない通路の存在 | | | | | | | | | | | | |
| 「蓋のない溝、水路等」 | 蓋のない溝、水路等の存在 | | | | | | | | | | | | |
| 情報提供の対象となる地物・事象および情報が提供されるタイミング | <p>「階段・エスカレーター」「踏切」 「横断歩道」「蓋のない溝、水路等」 「歩道のない道路」</p> <p>歩道のない区間にさしかかる、および、歩道のない区間が終了する十分手前とする。（歩道のない区間が連続する場合には連続する最初の区間および最後の区間にて情報提供する。）</p> | | | | | | | | | | | | |
| 情報提供手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 音声 ・ 振動により情報提供を行ったことを案内後、情報表示 | | | | | | | | | | | | |
| 備考 | <p>注意喚起サービスのうち、「階段・エスカレーター」「踏切」「横断歩道」に関する項目は移動案内サービスに含まれる。</p> <p>「車止め」に関する注意喚起については、H20 実験箇所における車止めの状況を調査し、その必要性を検討することとする。</p> <p>システム開発に向けて下記の点を留意することが望ましい。</p> <p><拡大文字> 拡大文字による表示</p> <p><再発話機能> 音声での情報提供が聞こえなかった際に、再度発話できる機能</p> | | | | | | | | | | | | |

| | |
|------------------------|---|
| 緊急情報 | |
| 最寄りの避難場所の情報提供 | |
| サービスの概要 | 最寄りの避難場所の情報提供を行う |
| 情報提供の対象となる地物および情報提供の内容 | 災害が発生した場合の最寄りの避難場所となる施設の情報提供を行う |
| 情報が提供されるタイミング | 利用者が要求した時 |
| 情報提供手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 表示 ・ 音声 |
| 備考 | <p>施設情報提供に含まれる</p> <p>システム開発に向けて下記の点を留意することが望ましい。</p> <p><拡大文字></p> <p>拡大文字による表示</p> <p><再発話機能></p> <p>音声での情報提供が聞こえなかった際に、再度発話できる機能</p> |