

第1回 自律移動支援プロジェクト評価委員会 議事概要

1. 概要

- 日時： 平成20年8月26日(火) 15:00~17:00
場所： 中央合同庁舎3号館4階 特別会議室
- 出席者： 岡部 篤行 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 教授
川嶋 弘尚 慶應義塾大学理工学部管理工学科 教授
後藤 省二 三鷹市企画部 コネクティクス・コミュニティ推進担当部長
竹中 ナミ 社会福祉法人プロップ・ステーション 理事長
根来 龍之 早稲田大学大学院商学研究科 教授
長谷川 貞夫 日本点字図書館 評議員
長谷川 洋 日本聴覚障害者コンピュータ協会 顧問
(事務局) 国土交通省 政策統括官
国土交通省政策統括官付 参事官
国土交通省政策統括官付参事官付 政策企画官
国土交通省国土技術政策総合研究所道路研究部 道路空間高度化研究室長

2. 主な意見

(1) 自律移動支援プロジェクトのこれまでの取組について

- 経路誘導等のサービスに必要な大縮尺の地図をつくるには大変お金がかかる。これからどういうステップで地図データを整備していくのか整理しないと、民間は参画が難しいだろう。特に屋内の民間施設については、話し合いにも時間を要するし、プライバシーの問題や施設内の情報は明らかにしたくないという場合もあるかもしれない。
- 民間施設の図面は、サービス提供事業者と施設管理者といった、民と民の協議だけではなかなか得られない場合もある。行政は予算を付けるだけでなく、駅などの重要拠点を管理する民間に対して図面を公開してくれるようしっかりと依頼することによって、実験に参加してくれる企業がその情報を入手できる。信頼関係や人と人のつながりといったこともこのプロジェクトには必要なことであると思う。
- 平成20年度はどのように官民の役割分担をしていくかが重要な問題となってくる。最近、携帯のGPSを使って、自分達で道路地図をつくらうとするサイトが出てきた。公園の中の道路データなどをボランティア的につくるものでありおもしろい試みだが、この場合も精度の問題や使い方、分担、責任のあり方などが今後の議論として残っている。

(2) 平成 20 年度のプロジェクトの進め方について

- 平成 18 年度に作成したセキュリティポリシーは、官がサービス提供することを前提として作成されたものである。民間がサービスを提供する場合のセキュリティポリシーについて作成する必要がある。

- システムが故障して案内が止まってしまった場合、特に視覚障害者などは、初めての場所ではどうしようもない状態になる。そのため、いざという時に連絡を取れば対処法を教えてくれるサポートセンターなどをどうするのか考えなければならない。

- インフラの整備には、国だけでなく、都道府県や市町村も一定の役割を果たさなければならない。平成 21 年度以降の実用化に当たり、実験レベルでのコストではなく実用化に向けたコストとして、インフラの整備や維持管理にどのくらいのコストがかかっているのかをきちんと示すことが大変重要である。

- 大都市にいる人だけが便利に使えるものというのではなく、全国津々浦々で使えるものがよい。全国津々浦々の誘導ブロックの中に IC タグを埋めるようなことは事実上困難であり、どこでも使えるという面で GPS が平等であると思う。GPS を活用して視覚障害者の移動案内が実現するようお願いしたい。幸いなことに、この数年で民間のナビゲーションシステムが発達してきており、音声の携帯電話でも GPS が使えるようになってきた。視覚障害者も数千から一万近い数でこの種の携帯電話を持っていると想像している。ある程度はこのシステムを参考にして移動することができるが、これだけに頼って歩くことはまだできない。このようにナビゲーションシステムは、民間で既に使われており、視覚障害者も文字を音声化する携帯電話を既に保有し、使用料も払っている。このようなものを用いて、視覚障害者にとって足りないところを国の力で視覚障害者が実際にナビゲーションシステムを頼れるものにしてもらいたい。

- 本プロジェクトは、当初からユニバーサル社会の実現のために取り組んでいるものでもあると考えている。自律移動の様々な課題が解決されれば、高齢社会、様々な不自由を持つ人が増えてくる社会において、それを克服し、社会を支えていける。そのためには、現場でボランティアの活動をしている民間の者が、システムを支えるような行動をし、市民、国民が行動を起こして行かなくてはならない。官と企業との連携だけではなく、官と企業とボランティアや NPO 等の民間など様々な団体による活動が必要になってくる。そのような行動を喚起できるような結果を出してもらいたい。

(3) 実証実験による検証の流れについて

- ユビキタスコミュニケーター(UC)でこれまでずっと実験を行ってきたが、将来、自分が今使っている携帯電話のほかに UC のような大きな端末を持って、実際にまちで歩いて使うことはできない。それから、携帯電話にはマナーモードのように「振動」の機能がある。視覚障害者には「音声」を、聴覚障害者には「視覚」情報を、というだけでなく、視覚障害者や聴覚障害者も共通に利用できる、「振動」という情報を与えて頂きたい。

- 「実証実験」から「定常的なサービス提供の実現」に移行するイメージが掴みにくい。今回のスケジュールでは「実証実験」と「定常的なサービス提供」にはステップとして切れ目があり、実証実験を2～3月に実施して、来年である平成21年度から定常的なサービス提供を実現するというスケジュールは実現が難しいところがあるかもしれない。「定常的なサービス提供の実現」のためには、「移行プラン」のようなものを考えないと、実証実験ができました、これで事業者の皆さんやりますかといったときに、事業者が対応できないという結果もあり得るのではないか。その点について問題がないように進めて欲しい。
- 5年間にわたり実証実験を続け、大きな予算を投入して様々作り上げられたものが、いざ実現の段階で途切れてしまうことがあったら、一体何のためにそれだけ大きな国家予算が投入されたのかということになってしまう。国家プロジェクトはそうした事例が多々あるが、本プロジェクトは、有効なものとして市民が自ら適切と思われる価格を払って、ちゃんと使えるものとして維持されるようにして欲しい。
- 「(2) インフラ等の仕様検証」を上手く行わなければならない。世界的に見れば大変な数のお困りの方々がいる訳であり、国内に止まらず、世界中で使われるという視点から機器仕様を考えることも重要である。
- システムを記述するときの標準的な手法がいくつか提案されている。その中からどういうものを用いるのかなども検討する必要がある。民間がしっかりと国土交通省の意図を理解できるようにシステムの記述方法を勉強して頂きたい。例えば、経路誘導に関してはISO/TC211で記述の仕方をかなり検討してきており、少なくともそういったものを参照しながら進めることが重要。
- 国土交通省独自のものをつくって、民間に開放していくというやり方は、バリアを高くしてしまう場合がある。例えば、位置コードと各種データベースとの対応については、(財)日本情報処理開発協会、データベース振興センターで優れた方法(PIJIS 原案)を提案している。既にあるものを使いながら進めていくことも一つの方策である。既存のISO等国际標準をどんどん取り込んで欲しい。
- ISO/TC211では、ユビキタス・パブリック・アクセスを検討するWG10が最近できた。国内委員会もそれに対応してできている。世界的にも動きつつあり、かつ、日本が得意な分野でもある。世界に向けたインフラとして発現できれば、まさにユニバーサルになる可能性を秘めていると言える。
- 自律移動支援システムのようなサービスが提供されていくことで利便性は向上するが、利用者がそのサービスに頼り切ってしまう、自分で注意を払わなくなると大きな事故につながってしまう。事故を心配してこうした取組みが進まなくなると本末転倒であるが、サービスを100%完全なものとするのは現実的には困難であることから、サービスの提供に当たっては利用者自身による情報収集や注意を払うことが重要であるということを利用者に理解してもらえらるようになりたい。

以 上