

平成 30 年度 第 1 回 高精度測位社会プロジェクト検討会
議事要旨

1. 日時：平成 30 年 9 月 5 日（水）10：30～12：00
2. 場所：九段第 2 合同庁舎 8 階 国土地理院 地震予知連絡会大会議室
3. 議事
 - (1) 高精度測位社会プロジェクトのこれまでの取組と今後の展開について
 - (2) 平成 30 年度実証実験について
 - (3) 関連プロジェクトにおける取組について
4. 議事要旨

議事（1）（2）について

事務局より資料 2, 3, 4 の説明後、出席者より以下の発言がなされた。

<東京駅周辺屋内地図のオープンデータ化について>

- ・東京都の地図が公開されたが、オープン化されているということは非常に意味があると考えており、サービス事業者としてはデータの調達コストが落ちるため、利活用が進むことを期待する。
- ・政府のアンケートの結果では訪日外国人が一番迷ってしまうのが「案内板、案内表示が分かりにくい」と、「地図があるがそもそも自分のいる場所が分からない」ということ。屋内地図が公開されてそこに今いる場所が分かればそういう課題を解決できると考えている。ある経路探索会社によると訪日外国人の方の検索数は毎月 2 億トランザクションあり、その 2 億トランザクションの中で人が動いて今度は屋内で移動できるようになるので経済効果も大きくなると考えている。

<屋内電子地図の整備・公開促進について>

- ・屋内電子地図の整備・公開促進に向けた検討における作成ルールの整備と認証方法の検討について、特に認証方法につきまして案があれば教えていただきたい。
- ・認証というのは認証されていない地図は使わせないという強い制約があるような認証か、あるいはお墨付きといったような意味の認証なのか、また認証を行うのは誰が実施するかイメージはあるか。

（事務局 回答）

- ・今後は様々な主体が地図を作る可能性が出てくる中で地図として重要なのは屋外と整合性が取れた形で繋がったシームレスなものとして使えるということだと考えている。制約のある認証ではなく、お墨付きといった後者のイメージ。国が主体となって認証を行う仕組みは難しいかもしれないが、どういったところを確認すればいいのか、また実際それがどういった機関で認証が出来るのかを含めて検討しているところである。

<事務局による実証について>

- ・今回の実証実験では鉄道・ビル等の施設管理者にとって、地図・測位環境を整備しておくこととメリットがあることを訴えていくところが重要と考えられる。
 - ・大手町・丸の内・有楽町地区では、これまで都市再生安全確保計画を作成してきた。毎年 徐々に良いものにしていくと活動していく中で、昨年度「大丸有災害ダッシュボード」というものを作成した。この災害ダッシュボードはツイッター等のオープン情報を集約すると周辺のライブ情報がとれる形となっているものである。長年災害対策に取り組んできた中で、本部と現場が効率よく情報連携して動くことが大切と考えており、本部と現場との連携は内線電話・メール等で連絡をとっていることが多いが、頻繁に本部と現場が連絡するとその負担を現場に掛けるという状況もあり、ライブカメラを現場担当者が設置・情報発信し、それを本部が見るといった形を考えた。ライブカメラ（スマホ）発信場所は、帰宅困難者が多い中でも負傷者が集まる仮救護所の周辺、それから東京駅内や有楽町駅を高いところから見渡せる場所などである。
- 今年度は、屋内電子地図を活用し、資料4の10ページのような内容を実証することを検討している。自助の災害対策活動をされている鉄道事業者、ビル事業者および行政機関の方々と俯瞰情報を共有することを実験して、ニーズ・課題等の分析をしたいと考えている。（補足：三菱地所）

<測位環境構築方針について>

- ・今年から実証実験でやる環境調査型の進め方について、これはオリパラに向けて例えばなかなか良いので使いたいということだと、この時期にはサービス化されているような可能性があるようなものが必要だと思うが、エリアを広げていく等は見えているか。

（事務局 回答）

- ・今回この事業では実証として、新宿駅にて実施させていただくが、もちろんNTTデータはこういった環境を事業として整備していくという民間事業者としての立場もあり、その辺は事業の話になってしまいますが、オリパラを1つのターゲットにしてエリアを広げていく動きをしている事業者もいるという状況だと理解していただけたらと思う。

議事（3）について

国土交通省総合政策局情報政策課、国土交通省総合政策局総務課（政策統括官付）より資料5,6の説明後、出席者より以下の発言がなされた。

<屋内外の歩行空間ネットワークデータについて>

- ・総合政策局総務課で整備されている屋外のNWと、国土情報課で整備されている屋内のNWは接続して使えるように整備しているか。座標が近いという判断だけだと接続箇所を間違える可能性があるため、接続点を同じノードIDとするなどしなければいけないと考えられる。屋内はある種特殊環境かもしれないので属性が多情増えることもあるかもしれないが、基本的に属性の定義やコードなどは共通であるか。

（事務局 回答）

- ・昨年度も新横浜駅で屋内外を接合して実証実験を行うなど、これまでもお互いの仕様について両者でコミュニケーションを取りながら合わせられる所は合わせてきた。また屋内の要件を総合政策局総務課よりお伝えして仕様を合わさせていただくなど、お互い情報交換しながら切れ目、境目を決めて繋がる情報で作るといった形で作業を進めており連携しながら進めさせていただいている。

<空港施設における取組について>

- ・成田空港内の屋内ナビゲーションの取組について、ナビゲーションアプリがこの度完成しており、近々にもリリースをさせていただく予定。このプロジェクトの関連で設置したビーコンと、地磁気を採用させていただき、それらを組み合わせた形でお客様の自己位置をアプリ上で表示する。さらにお客様の自己位置から目的のレストランや店舗、搭乗ゲートをスマートフォンで検索して今いるところから迷わずにルート表示して行って頂くようなナビゲーションを開発した。これはお客様のサービスはもちろんであるが、スタッフが活用することも考えられる。案内カウンターなどではスタッフが紙のフロアマップに手書きでルートを書いてお客様に示すがこのルートをあらかじめ設定した状態でお客様にルートを見ていただくことや、もしくはお客様のスマートフォンを借りて今回のアプリというのはWeb版も開発しており、Webのなかで表示を行うような形が可能。空港の中は複雑な構造をしているが2020年にむけて初めて空港にいらっしゃる方にも分かりやすくご利用いただくための取り組みを進めている。
- ・羽田国際線空港ターミナルの取組としては、資料4に記載のような警備会社でウェアラブルのカメラで取った情報をモニタリングできるというような取組についてサービス提供できるかどうかを検討しているところである。成田空港の地磁気の取組も非常に興味深い。またWifiでも位置把握ということも技術的に可能のようですが、ご利用いただくお客様に向けてWifi電波の通信環境改善に向けてアンテナも非常に多く設置している。ビーコンであり地磁気でありWifiであり、それらをうまく組み合わせながらお客様に対して提供できればと考えている。

<公共交通分野におけるオープンデータ化の推進について>

- ・オープンデータ化というのはいつごろ提供していただけるのか。スケジュールが決まっているか、もしお答えできれば教えていただきたい。

(国土交通省総合政策局 回答)

- ・オープンデータについてはエリアを決めて、すでに整備されたところは公開されているところもあり、順次進めている。東京駅については今年の秋頃の公開を目指してオープンデータ化を進めており、新宿駅周辺についても今年度中のオープンデータ化に向け、作業を進めている。

<東京都におけるオープンデータの取組について>

- ・バスの関係については、HP等にバスのルートが公表されているのでお客様については時刻もルートは分かる状況になっている。オープンデータ協議会に動的データと静的データを提供しオープンデータ化をしている。

以上