

VLED 第3回データ運用検討分科会

議事録

1. 日 時 平成28年1月20日(金) 13:30-15:30
2. 場 所 三菱総合研究所 大会議室 B
3. 出席者(敬称略)
 - 有識者(主査) : 大向一輝(国立情報学研究所 准教授)
 - 有識者 : 庄司昌彦(国際大学 GLOCOM 准教授・主任研究員)
 - 社 員 : 日本マイクロソフト、日立製作所
 - オブザーバー : 総務省
 - 自治体会員 : 福井県、新潟県、広島市、静岡市、会津若松市
 - 賛助会員 : ヤフー、トヨタ IT 開発センター、パスコ、伊藤忠テクノソリューションズ、インクリメント・P、国際航業
 - 事務局 : YRP ユビキタス・ネットワークング研究所、三菱総合研究所
4. 資料
 - 資料1. 参加者リスト
 - 資料2. オープンデータに関する政府/総務省の動向について
 - 資料3. 第1回・第2回分科会の振り返り
 - 資料4. 技術委員会での検討
 - 資料5. 除雪車情報の公開及び活用の状況
 - 資料6. 自治体における道路通行規制情報の公開例
 - 資料7. 第3回分科会の論点
 - 参考資料1. 第1回データ運用検討分科会議事録(未定稿)
 - 参考資料2. 第2回データ運用検討分科会議事録
 - 参考資料3. VLED 自治体会員アンケート調査結果(非公開)
 - 参考資料4. 政府や地方公共団体による API 提供に関する検討事項
(VLED 第2回技術委員会 資料2-4より抜粋)
5. 議題
 - (1) 参加メンバーのご紹介
 - (2) 総務省挨拶及び関連動向の紹介
 - (3) 第1回・第2回分科会の振り返り
 - (4) 技術委員会での検討について
 - (5) 除雪車情報の公開及び活用の状況
 - (6) 自治体における道路通行規制情報の公開例

- (7) 第3回分科会の論点
- (8) ディスカッション
- (9) 事務局からの連絡（次回以降の開催日程など）

6. 議事録

(1) 総務省挨拶及び関連動向の紹介

- 資料2に基づき説明。

(2) 第1回・第2回分科会の振り返り

- 資料3に基づき説明。

(3) 技術委員会での検討について

- 資料4に基づき説明。
- APIの特徴としては、クラウド利用について最小限の構成をとっているためにアクセス制限を行っている。利用が広がるにつれて、拡大していく。
- 技術委員会で個人情報の漏えいなどセキュリティ関連について、コメントはあったか。
- オープンデータなので、情報漏えいについて心配することはない。サーバーへの負荷を考慮し、どのような制限を設けるかについて予め決める必要があると意見があった。

(4) 除雪車情報の公開及び活用の状況

- 資料5に基づき説明。
- 位置情報を公開する仕組みに関する費用は、どの程度かかるのか。
- 除雪車にGPSを付け、位置情報がわかるよう業者に委託している。委託業務の範囲内で行っているため、具体的な金額は不明である。
- 国道や県道について、いつ除雪を行っているのかは、把握できるのか。
- 建設局は、国などと情報連携を行っているもののリアルタイムに情報を把握することはできていない。積雪が始まると、電話が鳴り続け、約20名の職員が、対応に追われてしまう。除雪車がいつ来るのかという問い合わせが多いが、具体的な時間がわからなくても、どの辺りにいて、あとどのくらいで行くのか、目安がわかるだけでも住民は安心する。
- トヨタIT開発センターが作ったアプリは、最終的にはカーナビやスマホアプリをイメージしているのか。
- 最終的には、カーナビに取り込みたいと考えているが、カーナビは現時点のデータを参照するのみで、過去データを参照する仕組みがない。その点について、全社的に調整を行っている。除雪車にSIMを搭載している自治体は、市レベルで20以上ある。SIMの費用がかかってしまう問題はあ
- 費用については、LPWAを使うと費用が安く済む。
- 除雪車の通行予定は、公開されていないのか。

- 通行予定は定めていない。夜中に道路維持課の職員がパトロールを行い、積雪具合を確認し、委託業者に除雪の指示している。積雪具合は、場所によって異なるので予定を立てることが難しいが、直接行かなくても状況を把握できる方法がないか模索している。
- 除雪車の走行結果データが公開されても、走行予定データがないのでは、問い合わせが減らないのではないか。
- 問い合わせ件数としては、減少していないが、住民は、除雪車が現在どこを走行しているかを把握できるだけで安心してもらえることがあるので、問合せ対応はしやすくなった。
- 除雪具合（地面まで見える、硬くなった雪が残っているなど）まで把握できるとよいのではないか。
- 道路規制情報は、リアルタイム化されていないことが課題である。一本道で立ち往生してしまうと生命の危険にさらされてしまい、大変危険であるので、雪の降り方を予測し、通行止めができるようになるとうい。
- 鯖江市が消火栓の位置情報をオープンデータとして公開している。県内全市町村で公開できるように進めたい。除雪車の走行データについて標準化を進める取り組みはしているのか。
- 除雪のクレームについては、千葉市の「ちばレポ」のような地域の課題を市民と共有するモデルと併せて活用すると、課題解決につながるのではないか。「富岳 3776 景」は、大雪の際に、緊急時の対応として、積雪状況を投稿するサイトとして利用された例もある。
- 吹き溜まりになりやすい場所、積雪しやすい場所や苦情が多い場所が特定できれば、除雪車の走行ルートを決定する際の有力な情報源となる。
- 積雪量のデータを取得することはできないのか。
- 車を運転する際、白線を確認できるかどうかが重要となる。また、雪にどれだけ水分が含んでいるかにより、除雪時間が異なる。市道だけでなく、国道や県道のデータも併せて取得できるようになると利便性が高まる。
- 国道、県道のデータが出せない理由はあるのか。
- 3 桁国道は県で管理している。静岡市は政令市であるので、県道も管理している。県と国の道路管理システムが異なっている。道路管理者が異なっているので、国道、県道、市道のデータを一括して公開することは難しい。

(5) 自治体における道路通行規制情報の公開例

- 資料 6 及び参考資料 3 に基づき説明。

(6) 第 3 回分科会の論点

- 資料 7 に基づき説明。

(7) ディスカッション

- データの公開を進めて行くにあたり、メリットがわからないとモチベーションを維持することが難しい。データを公開した結果、どのようなサービスが生まれるかがわかるとよい。共通語彙基盤の活用について、IPA と話を進めている。
- 道路通行規制情報は、道路利用者のために作られていないと感じる一方で、道路交通情報などをラジオで聞くことができるので、道路交通規制情報を収集・展開する経路などはどのように整備されているのか。
- 日本道路交通情報センターに、自治体が FAX でどの道が使えないか情報を流し委託している。日本道路交通情報センターには、道路管理者ではなく、交通管理者の情報として流してもらっている。
- 道路は国、県、市町村と管理する団体が異なっており、関係者が多い。また、データを活用する側も自動車、メディア、配送業など様々な業界が存在するので、官民の様々な組織が集まり議論するのにふさわしいテーマである。
- 普段の生活の中では、道路交通情報を得ることができれば、充分であると感じている。市町村の道路通行規制情報は身近でない。既にカーナビやインターネット上で道路交通情報をとることができるので、マラソンやデモなどを行う際に取得する警察の道路使用許可に関する情報の方が有意義ではないか。
- 第 1 回のときに、静岡市の場合、山間部に観光地があると話があった。その際、市道を通り、山間部に向かうこととなる。普段運転するのは、幹線道路だけではないので、市道の情報も重要である。
- 観光情報と道路通行規制情報を合わせて公開することを検討している。大型イベントの情報も加えることで有意義な情報提供をできるようになるのではないかと考えている。
- 福井県で行ったアプリコンテストで、自分の位置情報と飲食店の営業情報を組み合わせ、閉店までに行くことが可能である店を表示するアプリが表彰された。データを組み合わせるといのは、利便性を高める有効な手段である。
- 官民データ活用推進計画の策定について、市町村では努力義務になっている。今後、県の状況を見ながら進めて行きたい。他の市町村はどのように対応される予定なのか。
- 情報政策課が主体となり進めていく。民間との協働をどのように進めていくのか今後検討しなければならない。
- 必要な情報を収集しながら、静岡県 の動向を注視していく。
- 現段階では、どのような内容になるのか不明であるので、今度の動向を注視していく。
- 官民データ活用推進計画を策定するにあたり、新たな内容を盛り込んでいくより、既に取り組んでいる内容を推進していく計画とするべきである。どのような計画を策定するのか明らかになるまで待つのではなく、オープンデータの取り組みを先んじて進めていくことが望まれる。
- 計画の中に、官民協働の取り組みを記載し、民間とともに進めていくのがよい。民間を巻き込んでいくよい機会である。
- 地方自治体は官民データ活用推進基本法に基づく計画を策定することになるが、計画を策定すると、地方創生のように交付金が交付されやすくなるなどはあるのか。

- 法制定時点においては優遇措置等は設けられていないが、今後、各省庁が実証事業などを行う際に、計画を策定している自治体を優先的に取り扱うことなどは十分考えられる。
- 研究活動において、データをどうマネジメントするのかを計画として示さないと助成金をもらえなくなっている。研究活動自体が、データを生産する活動と結びついていなければならなくなっている。
- 共通語彙基盤については、コア語彙とドメイン語彙に分かれており、分野横断的なコア語彙については IPA 中心に検討を行うが、ドメイン語彙についてはそのドメインの人しかわからない内容となるので、当該分野で検討を進めることとなる。興味を持った人がデータ構造を決めていかないと、進んでいかない。
- 静岡市から観光と道路規制情報を組み合わせる話があった。私は神輿の地域活動に参加しているが、近年では「本社神輿」に GPS がおり、どこにいるかがわかるようになっている。今後「町会神輿」にも GPS がつけば、神輿位置がわかり、祭りを楽しむことができる。
- 積雪計は、電力や設置費などがどの程度かかるのか。信号機や電信柱に積雪計があれば、除雪車の運行経路作成に役立つのではないか。
- 夜中に積雪確認のために市内を回るのは止めたいので、ぜひ改善策をご提案いただきたい。積雪量を計測するのに、国道ではポールが立っているが、1 本立てるのに 1 千万円程度かかると聞いており、市道で立てるのは難しい。積雪量は、地域によって状況が異なるので、理想としては各町内に積雪を計測する装置（積雪計ではなくカメラなど他の機器で代用）を 1 つずつ置きたい。
- 積雪計の計測値を正式に公開するには気象庁の許可が必要。札幌市では、一定のルールに乗っ取って、積雪の深さをものさしで測りカメラで撮影すれば、記録として採用することとしている。また、除雪費用は多額で会津若松市で 1 晩、1 千万円程度、札幌市では、1 晩除雪を行うと、1 億円程度かかると聞いている。予算も考慮しながら除雪計画を立てていかなければならない。
- アンダーパスについては、ある程度予算があるので冠水水位を計測している。河川災害が起こった場合に、冠水範囲を特定するため、電柱などに簡易的なセンサーを付けられるものなのか。
- 電力だけ供給できれば、基本的に可能である。カメラを使って読み取る方法や河川の水位計がオーバーフローした場合にも、水圧などから冠水範囲をある程度推測することが可能である。
- カーシェアリングが増えていること、観光客がレンタカーを使用する場合を考慮すると、運転の不慣れな人や普段通行しない場所を運転する人は一定数いる。そのような人は経験値に基づく細かい道路状況やノウハウを把握していないことが多いので、気象情報に基づいた早めの道路交通情報の提供や交通事故が多い交差点や路地の注意情報の提供は大変有益だと考える。交通関係では、国土交通省や警察など関係者が多岐に渡っており、センシティブな情報も多いことからデータ開示に向けて難しい部分もあるかもしれないが、オープンデータの働きかけを行っていくことが、VLED の役割であるのでぜひこの部分には期待したい。また、東京オリンピックやラグビーワールドカップに向け、民間企業も国や自治体と協働し、新たなビジネスへつなげていきたい。

(8) その他（次回以降の開催日程について）

- 次回は2月13日（月）13：30から15：30に実施する。議題は、行政情報及びイベント情報を予定している。
- 気象庁が事務局となり、気象ビジネス推進コンソーシアムを立ち上げることになっている。興味がある方は、ぜひ参加していただきたい。

以上