

第8回4次元時空間情報基盤アーキテクチャ検討会 議事録

日時	2024年3月15日 14:30-16:00	
場所	オンライン会議	
出席者 (検討会委員:50音順) *は当日ご欠席、事後コメント	岩崎 秀司*	株式会社パスコ 事業統括本部G空間DX推進部 部長
	落合 孝文	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 弁護士
	小関 賢次	株式会社トラジェクトリー 代表取締役 社長
	坂下 哲也	一般財団法人日本情報経済社会推進協会 常務理事
	柴崎 亮介	東京大学 空間情報科学研究センター 教授
	高森 美枝	株式会社ウエザーニューズ 執行役員 サービス運営主責任者
	野村 光	東京電力パワーグリッド株式会社 技術・業務革新推進室長
	中條 覚	株式会社三菱総合研究所 スマート・リージョン本部 副本部長
	古橋 大地*	青山学院大学 教授
	水上 幸治*	アジア航測株式会社 社会基盤システム開発センター センター長
	宮内 隆行*	株式会社 Geolonia 代表取締役 CEO
出席者 (関係省庁・機関)	麻山 健太郎	デジタル庁 国民向けサービスグループ 参事官
	酒井 千尋	警察庁 交通局交通企画課 専門官
	藤村 英範	国土交通省 国土地理院 地理地殻活動研究センター 研究管理課長
	間瀬 智志	国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構
事務局	和泉 憲明	経済産業省 商務情報政策局 情報経済課 アーキテクチャ戦略企画室 室長
	高野 駿	経済産業省 商務情報政策局 情報経済課 アーキテクチャ戦略企画室 課長補佐
	林下 剛	経済産業省 商務情報政策局 情報経済課 アーキテクチャ戦略企画室 課長補佐
	稲川 竜一	独立行政法人情報処理推進機構 デジタルアーキテクチャ・デザインセンター
	五味 俊弘	独立行政法人情報処理推進機構 デジタルアーキテクチャ・デザインセンター
次回報告会に向けた検討事項	各論点に関する委員の指摘を踏まえ、空間IDの拡張仕様、4次元時空間情報基盤の各機能等をユースケース領域毎に具体化し、進捗を報告する。	
事務局回付資料	第8回4次元時空間情報基盤アーキテクチャ検討会資料 (PDFにて事前配信)	

<冒頭ご挨拶>

(デジタル庁 国民向けサービスグループ 麻山参事官)

- ・ いよいよ2024年度からデジタルライフライン全国総合整備計画が策定され、それに基づくアーリーハーベストプロジェクトを進めることとなるが、その中で空間情報基盤が非常に重要な位置付けにあり、今回の検討会は特別な意味を持っている。
- ・ これまでの実証の成果もふまえて、具体的にどう活用するかについて検討していくことになるので、ぜひ活発な議論をしていただければと思う。
- ・ 今回の議題にあるローカル空間IDについては、これまで検討を進めていた公的空間のオープンスペースの領域とは異なる課題も生じる。建物内でサービスロボットなどを運用するためには、ローカル空間IDが重要となるが、建物の多くは個人または法人が所有し、新築・改築等があれば、IDの考え方も当然変化する。
- ・ そのようなこともふまえて、技術面だけでなく、IDの課題や、今後どうあるべきかという点も少し裾野を広げて検討いただき、ローカル空間そして全体を通じた空間IDが実際に使えるようなかたちに繋げていただけるとありがたい。

<議事進行>

- 事務局より配付資料に基づき、プロジェクトの活動概況、デジタルライフライン全国総合整備計画における4次元時空間情報基盤の検討状況、仕様の検討状況等についてプロジェクトの検討進捗を報告。
- その後、事務局が設定した4つの論点につき、検討会委員より以下意見が出された。
 - 論点1：デジタルライフライン全国総合整備計画の各実証に関するご意見、ご助言
 - 論点2：ローカル空間IDに関するご意見、ご助言
 - 論点3：時間軸に関するご意見、ご助言
 - 論点4：その他、4次元時空間情報基盤全般に関するご意見、ご助言
- 以下の議事においては検討会委員からの意見は論点ごとにまとめている。また、当日欠席された検討会委員には検討会開催後に事務局資料を送付したうえでコメントを受領し、記載している。

<検討会委員の主な意見>

① デジタルライフライン全国総合整備計画の各実証に関するご意見、ご助言

(坂下委員)

- 能登半島地震で珠州市において3カ月水道が止まっていたが、このような状況に4次元時空間情報基盤がどう寄与するのかという観点で具体的に検討した方がよい。4次元時空間情報基盤だけで水道が3カ月以内で通じる話ではないが、各インフラ事業者がインフラデータを空間IDで整備していれば、災害が発生した際にどのようなことに寄与するのかについて理解が深まりやすいと思う。

(落合委員)

- 自動運転支援に関して、直ちに民事・刑事の法律を改正するところまでは難しいと思うが、ガイダンスを定めていく話があると認識している。
- ガイダンスの前提として、動作できるようにする必要のある範囲などの自動車側に要求される性能、民事や刑事の責任の部分と、型式を認証する時の前提になる話とをオーバーラップをしながら整理をする必要性がある。このとき法的議論だけでなく、例えば通行できる場所を制限するなど、どのような機能を持たせるのかという議論を行い、自動走行において責任関係があまり難しくならないようにする考え方もある。
- 情報の連携にあたって、どのような範囲、どのような形で連携ができ、フィードバックとして何が必要かについては、社会的な法律関係の基礎になる。どこまで明示的に記載するかはともかく、このような要素も出るので、空間IDが社会的基盤になる可能性があるという視点でさらにまとめとよいと思う。

(小関委員)

事務局資料5ページについて

- 「データ連携基盤の整備を連動させる」との記載があるが、これ以降に記載されている検討内容には、データ連携基盤の件が記載されていない。デジタルライフラインの社会実装の過程で、「データ連携基盤の整備」をどうするのかということが今後出てくる可能性がある。

事務局資料11ページについて

- ケース3が今回の空間情報の整備として、アーリーハーベストPJとしてのドローン航路の整備とは別に進めていくべきだと思う。
- 事業者レベルで見たときに、ドローン航路の橋梁領域の考え方があくまでコリドーレベルということで整備されていくとなると、基本的にコリドーを含む一帯のエリアの空間情報が先にあって、そこから必要な航路を作ろうとすると、すぐ作られるようになるべき。物流の用途で考えると、実運用時には網目のように航路の希望が出てくる。それらをコリ

ドローンをとしてどんどん整備して拡張していくのが今後進んでいく方向と考えた場合、そもそも一帯の情報が空間情報として整備されていないと、結局航路ごとに作ることで非常に非効率になる。

- 空間情報の価値は、データベースとして障害物などの情報が保有されていることで、コリドーが非常にスムーズに作られ、目的地へ航路がつながる点だと思うので、今後の普及を見据えて、4次元時空間情報の整備を多面的に先行して進める施策を次年度以降検討すべきではないか。これに関しては、物流の平時のユースケースだけではなく災害時の物資輸送のユースケースを作るときにも、基本的にヘリコプターの運用を考えるとコリドーを整備した方が空域管理がし易いので、12ページの考えた方に伴う整備を如何にしていくかが今後のキーと考える。

事務局資料 13 ページについて

- 複数の航路が重なるということは当然あり得ると考えている。ドローンの機体の制約、例えば電力施設を点検する場合はそれを利用できる機体またはそれに伴う安全の基準といったものが、物流用途の飛行とは全然異なることを考えると、同じ空間の中にも複数の基準の異なる航路が存在する可能性が出てくる。この複数の航路が交差するユースケースは、当初からこのモデルの通りだと思うが、運用ルール作りが必要である。

事務局資料 20 ページについて

- 災害時に撮影されたドローンの画像や自動車のカメラ映像を混合して同レベルで使いたいという声たまに自治体等からあがっている。これについては、ドローンや自動車取得したデータを空間 ID 経由で他の事業者へリンク付けするような運用についても考えていくべきではないかと思う。アプリケーションベースで画像データや映像データを、他の事業者へうまく見せられる ID として空間 ID を使うのは有効である。このようにドローンと自動運転も合わせて考えていった方がよいと思う。

(柴崎委員)

- 整備計画という点では、公共的に整備できるのはある種狭い意味のインフラになるかと思う。例えば空間 ID や空間 ID の付与された基本的なデータを整備するといっても、事務局資料で提示されているユースケースを実現するには、(自治体もそうではあるが)民間側がかなり色々なことをしなければならぬと想定される。
- 坂下委員が珠洲市で3ヶ月も水道止まっていることに対して4次元時空間情報基盤がどのような貢献できるかと言及されていたが、空間 ID ができただけで水道が復旧することはご存知のようにありえなくて、まずデータをきちんと整備しているかという点から入ると思う。

その点では、空間 ID を活かす、逆の言い方をすると、データをどのようにうまく整備させるか、そのあたりのある種の社会的・公共的なビジネスモデルの話があり、これは検討の主たる目的ではないとは思いますが、そのような道筋も見つめて検討していかないと空間 ID だけ作って終わりということになりかねないと少し心配している。

(高森委員)

- アーリーハーベスタのドローン、自動運転、インフラ管理の3つの領域を横断的に実証している企業は多くないので、今後実施する実証内容の相互間の情報共有を進めていくべきと考える。
- 理由としては、実際に業界間を超えた情報連携を行っているケースがあるためである。例えば、航空機の情報を道路の規制や危険情報に繋げている実例として、羽田空港を離着陸した航空機が衛星通信を通じてリポートする風向風速情報をもとに、海ほたる周辺の道路に速度制限をかけるかどうか判断の一つの材料として使われている例がある。また、逆のパターンとして、例えば、成田空港では、道路管理者の保持する路面温度情報を参考に、航空会社が滑走路の路面にみぞれや雪がどの程度降り積もるかを推定するなどの事例もある。
- 航空と道路で業界は異なるが、ドローンと自動運転についても相互連携できる情報は数多くあると考える。

- これらのことから、空間ボクセルを水平な単一業界で利用する視点ではなく、パーティカルな多業種間で空間ボクセル経由で情報を連携してリスク管理ができるようになると、空間 ID が多業種間で利用される仕様になって行くと思う。

(中條委員)

- 空間 ID の使い道を考えていくのであれば、いろいろなサービスや主体間をまたがって情報共有ができるのか、それが役立つのかという観点で検討するのがよいと思う。例えばドローンの航路とインフラ管理の災害情報を組み合わせて情報のやり取りをしたら円滑かつ有効であるかなど、3つの領域の中でもケースがあり得る気がするので、オプションかもしれないがこのあたりも検討してみてもよいかと思う。
- 自動運転のところで空間 ID とリンクの紐付けの話があったが、リンクには地図作成時における誤差があるので、意図した変換ができない可能性がある。試作をするのであれば、一気に実施するのではなく、情報とエリアを絞って小規模に実施して、意図したとおりに紐づいていくかを見たらうで規模を広げるような方法で、段階を追って検討した方が手戻りが少なくなると思う。

(野村委員)

- 今回具体的なユースケースが出てきたことで、イメージが高まったのは非常によかったと思う。
- なぜ空間 ID なのか、何ができるのかを問われる場面によく遭遇するので、そのためにも具体的なユースケースを出しながらいろいろな方々とアイデアを出し合っていくという意味で一定の成果と評価できると思う。
- インフラ管理 DX においては、各社で異なるデータ管理形式を統合していくという中で一つの選択肢を定義されたのは、大きな意味を持っていると思う。
- 空間 ID の必要性・有効性を示すには、より具体的な活動をしていくことが必要で、今まではサービス利用側の議論が主体であったが、データ提供者側が空間 ID を利用することによる業務の変化も含めて両面で議論する必要がある。そうしないと、データを提供する意味合いが明確にならないと感じている。
- 災害発生時における自治体・企業を含めた情報の連携は、非常に重要性が増していると感じている。ドローンの常時におけるユースケースを考えつつも、フェーズフリーの観点から非常時も含めた両面での検討が必要なので、考え方をまとめるうえで反映してもらいたい。
- 空間 ID は新しい概念なので、実証においてはバーチャルな机上の部分とリアルな部分の同時並行で行う非常に難しいことを実施していくことになる。実証において解決できない残課題が出る可能性もあると思うので、アジャイル的に進められるようにホールドポイントのようなものを定め、何を実証し何を確認していくのかをしっかりと見定めながら、慎重かつダイナミックに実施するべきかと思う。

(岩崎委員：事後コメント)

- 事務局資料（23 ページ）に「設備情報のデータ精度が異なる場合には、空間 ID のレベルを適切に設定・・・」とあるが、空間 ID のレベルにより、利活用可能な場面（ユースケース）が異なると考えられる。ユースケースに応じて 必要なレベルを設定し、実現可能なかを検討する必要があると考える。
- 事務局資料（22 ページ）の図にインフラ事業者のデータを位置補正して 3D 都市モデル→空間 ID とあるが、インフラ事業者のデータをどのように位置補正するのか、その時の基盤データはどうするのか、実際に可能なかを検証する必要があるのではないかと考える。

(水上委員：事後コメント)

- アーリーハーベストでは、ドローンの検証は進んでいるものの、その他の進捗状況が低いと感じる。

- 地下埋設物の共有においては、位置情報の信頼性、セキュリティ面、事業者間調整など様々な課題があり、これまでも共有することが難しい領域だと思う。
- 英国では、政府（地理空間委員会）が主導する地下埋設物のプラットフォーム NUAR が一部地域でその実運用が開始され、2024 年度にはスコットランドを除く国内全域に拡大する予定と聞いており、参考にするのがよいかもしれない。

（宮内委員：事後コメント）

- 都市 OS やデジタル田園都市国家構想で採択されたこれまでの地方自治体の事業などとの連携が見えるといい。
- 具体的な実装がもう少し見えると意見や助言をしやすい。

② ローカル空間に関するご意見、ご助言

（坂下委員）

- 2010 年から 2011 年にかけて二子玉川ライズにおいてローカル空間 ID と同じようなことを行っている。当時は二子玉川ライズができたばかりの頃で、建物内の空間データを作って繋げることをしたが、私有地であったために調整が難しかった。したがって、事務局資料に記載があるように、ローカル空間 ID は推奨(拡張仕様；オプション)で良く、採用するかどうかは利用者の判断に委ねて、利便性が高まってきたら皆が使っていくと思う。
- 2011 年当時はロボットもドローンもなかったが、今は走行・航行しているの、非常時にはデータが接続された方がよい。各社が独自にコードを振ってもよいが、緊急時には互いにデータを繋げられるルールを作っておけば、救助が必要な人をドローンが見つけたり、ロボットが入っていったりすることができるようになると思う。
- 現在、デジタル庁で鉄鋼の受発注のデータ連携を行っているが、目的の中にはビルの建築現場での資材管理がある。4 次元時空間データを使うことで、このデータはおそらく繋げられるので、非常に大きな絵が描けるのではないかな。

（落合委員）

- 社会実装の際に、複数の事業者が相互作用しながら移動するときに、どのような情報連携ができると効果的・効率的にリソースを配置したり航路を確保できるか、という話があがってくると思う。
- このフレームワーク(ローカル空間 ID)を実証ベースで使用することで、どういう形で相互作用できるか、何を準備する必要があるのか、どこに限界があるのかなどもわかってくると思う。

（柴崎委員）

- 船や飛行機の移動体内部の空間を使いたいときに、移動体そのものが動いてしまうという時にローカル空間 ID がないと困るというのは理解できる。
- それ以外の用途において、構造物の壁と平行してないから気持ちが悪いというレベルでローカル空間 ID を整備すると、非常時などに私有地であることを理由にローカル空間 ID が公開されないなどの事態が想定される。
- ローカル空間 ID があると便利だというのはよくわかるが、ローカル空間 ID が一生懸命プロモートされるべきものなのかについてはやや疑問がある。

（高森委員）

- 事務局資料（34 ページ）に記載のローカル空間 ID の検討の指針については概ね同意する。
- 「ローカルな空間を部分空間として利用することを想定し、基準となる位置情報が動的もしくは頻繁に変化するこ

とを前提に検討する。」の記載については、作り手の視点だけでなく、ユーザー側が使用する際に必要なリテラシーをしっかりと伝えておくべきと考える。動的情報、特に気象については短い時間内に大きな変化があり、このような情報の使い方について伝えることも検討する必要があると思う。

(中條委員)

- 座標定義情報にある回転角が真北からの回転角を意味しているとする、日本国内では問題ないが真北に近い地域ではかなり誤差が出て角度も取れなかったりと思うので、ローカル空間 ID も国際標準を目指しているのであれば、本当にこの定義でよいのか少し気になる。ある領域を、2 点とか 3 点の座標で絶対位置と紐づける方法もあるかと思う。
- ローカル空間 ID はいろいろな人が定義できることになると思うが、その信頼性について気になる部分もある。主体間でローカル空間 ID を共用する際には、誰がいつ定義したものなのかをメタ情報として保持するのがよいかと思う。認証する方法もあるが、仕組みを作るのにコストがかかると思うので、まずは共有するメタ情報を共通定義化することを考えてみてはどうか。

(岩崎委員：事後コメント)

- グローバル空間 ID とローカル空間 ID の位置の整合をどのようにとるのか、どの程度の精度で整合をとる必要があるのかを考えることが必要だと考える。例えば、BIM データの位置精度と公共測量成果のデータでは、位置精度も異なり、うまく整合が取れるのか確認が必要となると考える。

(水上委員：事後コメント)

- ローカル空間 ID については、ある程度の机上で検討できるユースケースに対応できそうな仕様がそろってきたと思う。
- 物流など導入効果の高そうなサービスをユースケースにて、実証を模索してみてもどうか。

③ 時間軸に関するご意見、ご助言

(小関委員)

- 時間 ID は非常に有用ではないかと思う。
- ドローンの機体数を一気に算出するにはエリアの概念だけでなく時間の概念が必要で、データの抽出がしやすい仕組みになるのであればすぐ使えるものになると思う。
- ドローンの観点では、ドローン同士の衝突を回避するためにどの程度の距離間隔で配置するのかという管制間隔が非常に重要である。水平面の間隔だけではわかりづらく、速度と距離感の関係もあるので、例えば距離間隔に関しては 2 キロ間隔で開けるとしたとしても、速度が早い飛行機だと 2 キロ間隔では足りない場合もある。その場合、時間間隔で 10 分の間隔があれば安全だというような対応ができる。安全を確保するために、距離と時間の双方の観点で間隔を設定するのは非常に有効であると思う。
- 時間間隔のインデックスをつけることで検索しやすくなり、それをうまく利用することでドローン航路の計画作りに反映できるようになれば、すぐ有用な技術であると思う。
- ズームレベル毎に区切られる時間の間隔については、人間の感覚に合う 10 分、30 分などにうまくはまればよいが、中途半端な時間帯になると使いづらいと思う。

(柴崎委員)

- 以前から、時間について ID 化がなされておらず、4 次元でない点について疑問に思っていた。このような方向性が出てきたことには賛成である。

(高森委員)

- 事務局資料（42 ページ）に記載の時空間 ID の検討指針について概ね同意する。
- 時間の分割単位は、複数の単位に対応できるようにすべきと考える。
- 災害時（例：大雪による車の立ち往生、台風に伴う線状降雨帯による通行止め、霧による速度規制）のコントロールをどのようにするかという点もあるので、局所災害においても適用できる品質を担保する必要があると考える。

(岩崎委員：事後コメント)

- ドローン航行に必要となる天候などのリアルタイム情報をどの程度の時間単位で割り当てることができるのか、ユーザー側ではどの程度必要なのか、ニーズとシーズを考えながら検討することが必要だと考える。

(水上委員：事後コメント)

- 検討指針のとおり進めていただきたい。

(宮内委員：事後コメント)

- 次のような理由で「時間軸」に関しては競争領域側で自由にやればいいのではないかと考えている。
 - 時間は ID で区切ることができない。
 - API の実装上（キャッシュコントロールなど）パフォーマンスに問題が出る気がする。
 - 決め過ぎは危険である。
- 時間軸を ID にするというよりも、時間軸によって変わる変化を空間 ID にひもづけるというような逆のアプローチのほうが正しいと思われる。
- RESTful API や GraphQL などの仕様をぜひ参考にしていきたい。

④ その他、4次元時空間情報基盤全般に関するご意見、ご助言時間軸に関するご意見、ご助言

(坂下委員)

- 国際標準化への対応は是非よろしくお願ひしたい。

(落合委員)

- 国際標準との連携は非常に重要であり、国際的な動向を踏まえながら議論していくことも重要である。国内で使いやすい形式はあると思うが、日本独自のルールはやめたほうがよく、日本において独自に対策が必要な事項が生じることはありうるものの、相互運用性は非常に重要なので、海外との差分をみながら整理を進めるのがよい。

(中條委員)

- 国と民間の間でやりとりをする際の国の仕組み（申請や許認可）にも使えるとよいので、このあたりの活用の可能性も検討できるとよい。
- 国がいろいろな方面で使うことになるのであれば、WTO/TBT 協定の関係上、国際標準化するのも 1 つの考えとしておくべき事柄である。そのため、空間 ID を使う場面の位置付けと併せて、必要に応じて、国際標準化に向けた手順を考えておくのがよいと思う。
- 事務局資料（4 ページ）によると、2024 年度がガイドライン完成の 1 つの区切りになる。どこまでガイドラインに入れ込むかを目標を立てたうえで、2024 年度の活動内容を明確化したうえで進めるのがよい。

(古橋委員：事後コメント)

3次元空間 ID のコアの仕様公開

- 国際標準のデファクトスタンダードを狙っていくために、すでに仕様が固まっている 3次元空間 ID のコア部分だけを公式 GitHub の <https://github.com/ouranos-gex> に <https://github.com/zfxy-spec> リポジトリとして英語/日本語で公開し、認知を広げるべきだと思う。現状は日本語のみで、しかも情報量が多すぎて、その仕様を第三者が理解することが非常に困難な状況である。
- 4次元時空間 ID の仕様策定と同時に、デファクトスタンダードとしての認知度を上げていく施策を打ち出していくべきと考える。
- <https://github.com/zfxy-spec> リポジトリとして記述すべき内容としては、以下の MVT Specification リポジトリが参考になる。
<https://github.com/mapbox/vector-tile-spec>

3次元空間 ID 及び 4次元空間 ID の海外展開

- 国際標準のデファクトスタンダードとしての認知度を上げていくために、関連する技術コミュニティ・国際カンファレンスに積極的に広報・普及啓発活動を進めていくべきだと思う。
- 具体的には OGC や、3DGeoInfo 等のデジタルツイン関連、FOSS4G 等のオープンソース GIS 関連、スマートシティ関連、ドローン関連といった国際カンファレンスでのアピールが重要になると考える。

(宮内委員：事後コメント)

- 各開発事業の中間報告等をもとにしたフィードバックを検討会でも伺うことはできないのか。机上の検討だけをしているように感じてしまうが実際には 4 件の開発事業が進んでいるはずで、そちらからのフィードバックがあればもっと適切な意見や助言を検討会からもお送りすることができると思う。
- 4次元時空間情報基盤アーキテクチャガイドライン γ 版に記載の命名規則には否定的である。そもそも実装を想定して考えたときにどこの何に対する命名規則なのかわからない。なんのために命名規則が必要なのかわからない。

<まとめ>

(経済産業省 アーキテクチャ戦略企画室 和泉室長)

- 本日の議論は、全体として、空間 ID というインデックスが各政策に使われていく中で、ローカル空間 ID、時間軸、今後の継続的な課題、に関してであったと考えている。
- ローカル空間 ID については、移動体の内部空間に使用する点に関しては重要性があり、自動運転やトラック物流での利用を考えると一定の必要性はあるが、それ以外のケースに関しては慎重に考えるべきで、本当に何が必要かということについては継続的な議論とするのがよいと思う。
- ローカル空間 ID を採用することによってグローバル空間 ID のためのソフトウェアが多目的に使われるという良い面はわかるが、他方でデータの信頼性、非常時における公開など実際の運用時に想定される制約に関しては、改めて追加で検討が必要と考える。
- また、時間軸、特に、時間幅を持って評価できることが大事であるという点について着実に反映させ、いろいろなユースケースや政策に活用されるように進めていきたいと思う。
- 落合委員から自動運転支援におけるガイダンスの定義の必要性についてコメントいただいた。これを「ハードロー」にそのまま反映させることは難しいかもしれないが、ガイドラインを典型とするような「ソフトロー」として確実にアウトプット

トしながら、いろいろな政策、特に事故時の責任など、デジタル行財政で検討しているような話にも出していくことが重要かと思う。

- 空間 ID というインデックスの在り方に立ち戻ると、当初は異種情報が相互に連携できて、それらを軽量に計算でき、軽量であるがゆえにリアルタイム性を有する、ということの実現から検討を始めていた。今後は、ステークホルダー間をまたいだ情報連携ができるのか、異なる情報間で多重に変換した際に確実に情報を継承できるのか、など、同じ場所でユースケースを横断して使用できるような点についても検討していく必要があると考えている。
- 非常時の活用については、デジタルライフラインの 2024 年度以降のフォローアップも含めて、その在り方、特に官民の役割分担、民への期待という点について何らかの発信・検討をしつつ、具体的なユースケースを介して皆さんで議論いただくことが重要ではないかと思う。
- その他、コリドーの在り方等々も含めていろいろと意見をいただいたが、これらは特に、政策的に受け入れることが重要という観点で挙げさせていただいた。

<事務局より>

- 2024 年度に向けてデジタルライフライン全国総合整備計画と並行して実施される実証のフォローアップ、仕様の具体化等を進めていく。

以上