国土交通データプラットフォームの整備に向けて

BUILDING THE MLIT DATA PLATFORM

片柳　貴文 *・藤原　鉄朗 **・遠藤　和志 *
高石　光博 *・九鬼　和広 *・竹内　恭一 ***
Takafumi KATAYANAGI, Tetsuro FUJIWARA, Kazushi ENDO
Mitsuhiro TAKAISHI, Kazuhiro KUKI and Kyoichi TAKEUCHI

MLIT (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism) is now building a data platform named MLIT Data Platform. MLIT proposes to build a Digital Twin of Japan, in other words, a Virtual Japan. It will promote open innovation using various linked data with various database systems. In this paper, we report the following five topics. 1) survey of database systems for infrastructure maintenance items of local governments, 2) link with the prototype of the MLIT Data Platform and database systems of local governments, 3) consideration of open innovation with infrastructure maintenance data, 4) survey of other data platforms, 5) conclusion and proposal of innovation.

Keywords : *digital twin, platform, API, virtual Japan, digital government, data driven, Society 5.0, DX(Digital Transformation)*

1. はじめに

現実そっくりの世界をコンピュータに再現する。こんなコンセプトを提唱した人がいた。ミシガン大学のマイケル・グリーブス教授、時は平成 14 年。このコンセプトこそ「デジタル・ツイン（現実世界と対をなす双子）」である [1)]。

平成 28 年 1 月に第 5 期の「科学技術基本計画」が閣議決定され、「知の資産の持続的創出」等の 4 つを「目指すべき国の姿」として定め、政策を推進することが提示された [2)]。そして、目指すべき国の姿の実現に向けて科学技術イノベーション政策を推進するにあたり、「未来の産業創造と社会変革に向けた新たな価値創出の取組」などの 4 つの取組が政策の柱として位置づけられた [2)]。この取組の中で「超スマート社会」を未来社会の姿として共有し、「Society 5.0」として強力に推進し、世界に先駆けて超スマート社会を実現していくと示された [2)]。

超スマート社会とは、「必要なもの・サービスを必要な人に必要な時に必要なだけ提供し、社会の様々なニーズにきめ細やかに対応でき、あらゆる人が質の高いサービスを受けられ、年齢、性別、地域、言語といった様々な違いを乗り越え、活き活きと快適に暮らすことのできる社会」であり、新しい価値やサービス、ビジネスが次々と生まれる仕組み作りを強化する ICT を最大限に活用し、サイバー空間とフィジカル空間（現実世界）を融合させた取組により、人々に豊かさをもたらす社会である [2)]。なお、Society 5.0 には、狩猟社会（Society 1.0）、農耕社会（Society 2.0）、工業社会（Society 3.0）、情報社会（Society 4.0）に続くような新たな社会を生み出す変革を科学技術イノベーションが先導していくという意味が込められている [2)]。

平成 30 年 6 月に「統合イノベーション戦略」が閣議決定された。この戦略では、安全・安心にデータを利活用等できる機能を持ち、世界に先駆けて、AI を活用して、様々な分野のデータの利活用等を通じて新たな価値を創出することを目指すべき将来像として提示している [3)～5)]。つまり、Society 5.0 の実現に向けた必須の社会インフラとして、国、地方自治体、民間等に散在するデータを連携させ、分野横断での利活用を可能とするデータ連携基盤の整備が必要であるとしている [3)～5)]。

また、日本経済団体連合会は、平成 29 年 2 月に「Society 5.0 実現による日本再興～未来社会創造に向けた行動計画～」を公表している。この中で、国土全体に広がる 3 次元のデータベース「バーチャル・ジャパン」を官民で協力して構築することを提示している [6)]。バーチャル・ジャパンとは、サイバー空間上に国土全体を 3 次元モデルで再現し、文字通り仮想化した日本を構築することであり、デジタル・ツインと同じ意味で使われる [6)]。「Society 5.0 実現による日本再興～未来社会創造に向けた行動計画」によると、バーチャル・ジャパンは、地形や地質などの地理空間情報を結合した静的データと災害、環境、気象、交通、都市、エネルギー、水などの動的データを連携させたデータベースであり、企業の施設計画や物流計画、行政の都市計画、災害対策などのシミュレーションに活

*　コンサルティング事業統括本部　基盤技術事業本部
　社会システム事業部　統合情報技術部
**　コンサルティング事業統括本部　鉄道事業本部　鉄道事業部
***　コンサルティング事業統括本部　交通運輸事業本部　道路事業部
　交通インフラマネジメント部

用するサイバー空間上の街・都市・地域・国土である[6]。なお、このシステム構築にあたっては、すべてのデータを一元的に蓄積するのではなく、データ連携により様々なニーズに応えていくことを基本とすべきとしている[6]。

そして、国土交通省は、平成29年5月に策定された「デジタル・ガバメント推進方針」で示されたデジタル・ガバメントの実現を図るとともに、必要なサービスが時間と場所を問わず最適な形で受けられる社会、官民を問わずデータやサービスが有機的に連携し新たなイノベーションを創発する社会の実現に寄与することを目的として、平成30年6月に「国土交通省デジタル・ガバメント中長期計画」を策定した[7)~9)]。この中で、国土交通省としてプラットフォーム改革を推進し、行政保有データのオープンデータ化、APIの整備、標準化・共通化の推進等を通じてデータ活用の促進等を図ることとした[9]。

APIとは、Application Programming Interface（アプリケーション・プログラミング・インターフェース）の頭文字をとった言葉であり、異なるシステム間でそれぞれのソフトウェアの機能を共有する機能、つまり、データ交換する機能と言える。

さらに、社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会において、「データ駆動型行政」の推進と、そのためのデータ連携基盤の構築が提言された[10]。中間とりまとめでは、国土交通省は自ら持つ多様なデータを連携させ、データに基づく政策の立案・実施を推進していくことが必要であり、さらに、民間や他機関の持つデータとも相互に連携することによってシナジー効果を生み出し、民間におけるイノベーションを促進する、「データ駆動型」の行政を推進すべきであるとしている[10]。また、データやモデルがクラウド上で簡単にアクセスできるデータ連携基盤の構築に早急に取り組むべきとしている[10]。

これらを受け、国土交通省は、令和元年5月に「国土交通データプラットフォーム（仮称）整備計画」を公表した[11),12)]。

2. 国土交通データプラットフォームとは

(1) 目的

国土交通省は、国土、都市、交通、気象等の多くのデータを保有している機関であるものの、データは個々の部局ごとに管理されているものが多く、十分に連携されるまでには至っていない[11),12)]。これらの豊富なデータを相互に連携させ、行政の推進やイノベーションの促進に如何に活用するかが求められている[11),12)]。

そのため、国土交通省は、保有するデータと民間等のデータを連携し、フィジカル空間（現実世界）の事象をサイバー空間に再現するデジタル・ツインを構築することにより、業務の効率化やスマートシティ等の国土交通省の施策の高度化、産学官連携によるイノベーションの創出を目指すこととした[11),12)]。これを実現するため、各種データの横断的活用に資するデータ連携基盤となるデータプラットフォームを国土交通データプラットフォームとして整備することとした[11),12)]。

(2) 機能

国土交通データプラットフォームが有する機能と機能イメージ（**図－1**参照）を以下に示す。

1) 3次元データ視覚化機能

国土に関するデータをサイバー空間に再現するため、国土地理院の3次元地形データをもとに、3次元地図上に点群データ等の構造物の3次元データや地盤の情報を表示する[11),12)]。

2) データハブ機能

国土に関するデータと人や物の移動等の経済活動に関するデータ、気象等の自然現象に関するデータを活用するため、APIで連携し、同一インターフェースで横断的に検索、表示、ダウンロードできるようにする[11),12)]。

3) 情報発信機能

国土交通データプラットフォームのデータを活用してシミュレーション等を行った事例を国土交通データプラットフォームに登録し、ケーススタディとしてその情報を閲覧できるようにする[11),12)]。

出典：国土交通データプラットフォーム（仮称）整備計画について

図－1 国土交通データプラットフォームの機能イメージ

(3) 利活用イメージ

国土交通データプラットフォームの利活用により、サイバー空間上でシミュレーションを実施し、結果をフィジカル空間へ反映させることで課題の解決を図ることができ、大きく以下の4つの利活用イメージが想定される[11),12)]。なお、利活用方法は、データが増えることにより、また、国土交通省以外の機関や民間のデータとの連携が進むことにより、これまでは思いもつかなかったような利活用方法が生まれることが期待されている[11),12)]。

1) スマートシティの実現

都市の3次元データに、道路交通・公共交通・人流等のデータを組み合わせることで、MaaS等の新たなモビリティサービスの導入効果や多様な交通モード間の交通結節計画、走行空間の再配分等、スマートシティに関わる分析が可能になる[11),12)]。

2) 物流の効率化

国土に関するデータ（標高データや都市構造物データ）に経済活動に関するデータ（物の動きと商品情報に関するデー

タ）を組み合わせることで、例えば、ドローンによる荷物配送の検討等、物流の効率化の検討が可能になる[11),12)]。

3）観光振興

建築物やインフラ、観光施設等の精緻な 3 次元データに関連する歴史やイベント情報等を付与することで、リアリティのある VR（仮想現実）や AR（拡張現実）体験が可能となり、訪問意欲を喚起し、交流人口の拡大に寄与できる[11),12)]。

4）防災関連

国立研究開発法人防災科学技術研究所が運営している SIP4D（基盤的防災情報流通ネットワーク）とも連携し、災害発生時にはインフラの被害状況や交通規制等のデータを収集・共有するとともに、蓄積した施設情報から迅速な復旧の検討が可能になる[11),12)]。

また、発災時にリアルタイムに変化するインフラの被災状況と公共交通関連データ、地方自治体が保有する避難所等の情報を連携することで、安全な避難誘導や速やかな復旧計画策定が可能となり、暮らしの安全性向上に寄与できる[11),12)]。

（4）取り扱うデータと連携の考え方

国土交通データプラットフォームで取り扱うデータを**図－ 2** に示す。データの種類と保有者の別で整理されており、データの種類は、国土に関するデータ、経済活動に関するデータ、自然現象に関するデータの大きく 3 つに分けられる。それぞれのデータに対して、国土交通省が保有するデータと他機関や民間が保有する連携を目指すデータがある[11),12)]。

国土交通省に限らず、他機関や民間では既に様々なデータベースシステムが整備され、日々データが蓄積されている。従来、これらの様々なデータベースシステムは、管理者が異なるため、個々のシステムとして運用され、データを相互に参照する等の連携という利用はされてこなかった[11),12)]。そのため、国土交通データプラットフォームはこれらの個々のデータベースを連携し、データハブ機能となることにより、国土交通データプラットフォームを経由して個々のデータベースのデータを参照することを目指している。連携の考え方のイメージを**図－ 3** に示す[11),12)]。

	国土交通省が保有するデータ(システム)	連携を目指すデータ(システム)
国土に関するデータ	①電子成果品(電子納品・保管管理システム) ②維持管理情報(社会資本情報プラットフォーム) ③国土地盤情報 ④基盤地図情報 ⑤国土数値情報 ⑥道路基盤地図情報 ⑦海洋状況表示システム(※) ※経済活動及び自然現象に関するデータにも該当する。	①自治体の電子成果品 ②自治体の維持管理情報 ③民間建築物データ ④地下埋設物データ ⑤G空間情報センター ⑥衛星データ(Tellus)
経済活動に関するデータ	①道路交通データ(ETC2.0データ等) ②全国幹線旅客純流動調査データ ③訪日外国人流動データ ④外国人観光に関するデータ	①公共交通に関するデータ ②物流・商流に関するデータ ③港湾関連データ(連携基盤) ④民間企業等の保有する人流データ ⑤民間企業等の保有する観光に関するデータ ⑥RESAS(地域経済分析システム)
自然現象に関するデータ	①気象データ ②水文水質データ	①DIAS(データ統合・解析システム) ②SIP4D(基盤的防災情報流通ネットワーク)

出典：国土交通データプラットフォーム（仮称）整備計画について

図－ 2　国土交通データプラットフォームの取り扱うデータ

出典：国土交通データプラットフォーム（仮称）整備計画について

図－ 3　国土交通データプラットフォームのデータ連携の考え方のイメージ

3. 本稿の報告内容

本稿では、**図－ 2** に示す国土交通データプラットフォームと連携を目指すデータの 1 つである「地方自治体の維持管理情報」について、受注業務により検討した内容を報告する。

4. 地方自治体が保有する維持管理分野に関するデータ実態調査

我が国の社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、今後急速に老朽化することが懸念されている。特に、地方自治体では少子高齢化に伴い、維持管理のための財源と担い手の双方の不足が顕在化しており、早急な対策が必要になっている。

国土交通省では、これらの状況を鑑み、平成 25 年度をメンテナンス政策元年と位置付け、道路施設の点検要領などを策定してきたほか、平成 27 年には「市町村における持続的な社会資本メンテナンス体制の確立を目指して」および「社会資本のメンテナンス情報に関わる 3 つのミッションとその推進方策」とする提言をとりまとめるなど、国と地方自治体のインフラメンテナンスについて警鐘と対応策の双方を提示してきた。

この中で、維持管理・更新に係る情報について、正確な情報の把握・蓄積、研究や技術開発を行う者に対するオープンデータ化を視野に入れた情報の電子化・データベース整備が必要であると言及している[13),14)]。

本業務では、国土交通省メンテナンス戦略小委員会（第 3 期）にて平成 29 年度に実施された地方自治体アンケート（**表－ 1** 参照）から維持管理情報の管理・活用の状況を整理するとともに、政令市、中核市など様々な規模の地方自治体へヒアリング（**表－ 2** 参照）を実施した[15)]。その結果をもとに情報管理と情報活用の実態を**表－ 3** のとおり整理した。

表－1　メンテナンス戦略小委員会（第3期）の地方自治体アンケートの概要

目的	地方自治体における社会資本（国土交通省所管の9分野※）の維持管理・更新の課題の把握
対象	地方自治体（都道府県、政令市、市区町村）
回答率	77.1%（母数 1,788）
調査項目	①管理体制 ②維持管理・更新の PDCA サイクルの確立状況 ③維持管理・更新費用の把握（推計）状況 ④公共施設の老朽化が進む中での懸念事項 ⑤適切な維持管理・更新に向けた取組状況 ⑥維持管理・更新において国に求める事項

注）※：道路、河川・ダム、砂防、下水道、港湾、公園、海岸、空港、公営住宅の9分野

出典：第20回メンテナンス戦略小委員会（第3期第2回）配布資料

表－3　地方自治体へのヒアリング結果概要

項目	データベース構築の実態調査結果等
維持管理情報の管理状況	・ヒアリング対象の地方自治体ではいずれも道路分野メインのデータベースの活用（検討）がなされており、施設数が多く管理の手間が大きい分野のニーズが高いと言える。 ・データベースの情報更新は工事単位や年に1回程度と、頻度は高くない。また、現状では運用に問題を抱えている地方自治体はなかった。 ・アクセス権限を担当部署職員に限定するなどのセキュリティ対策が取られている。
データベースの運用・活用状況	・蓄積した情報を有効活用できていない状況にあり、データベース導入による効果は実感できていない状況にある。 ・小規模な地方自治体では、情報活用の機会が限定されるためデータベース導入のニーズが低いものと考えられる。 ・後任担当者に引き継ぐ情報が集約されているため、職員の異動等に伴う引き継ぎ作業の適正化・効率化が期待されている。
今後の展開予定、展望	・対象施設（分野）を拡大することで、データベース導入効果を向上させる考えが多い。一方で、データベースを活用する職員が限定的であり、庁内で必要性の理解を得ることが難しい実態にある。 ・検索機能の追加など、情報活用しやすいシステムへの改修が検討されている。 ・導入検討中の地方自治体からは、構築後すぐの改修を回避するため、データベース構築の標準化を望む意見があった。
国土交通省のデータベースとの連携、オープンデータ化について	・周辺地方自治体との連携はなされていないが、他地方自治体の情報を参考とできることに期待する意見が多い。 ・新技術等の導入に際しては、管理者側の意見が参考になるため、導入実績数や導入効果を簡単に評価できるシステムとなれば活用しやすいという意見があった。 ・費用面など、他管理者に見られたくない情報も多い。閲覧者によって情報のアクセス権限を持たせる運用が必要とする意見が多かった。 ・オープンイノベーションについては、地方自治体側の具体的なメリットがイメージされていない。

表－2　本業務で実施したヒアリングの概要

目的	地方自治体における維持管理データベースシステムの実態の把握
対象	政令市（1 市）、中核市（2 市）、その他の市（2 市）、特別区（1 区）の計 6 自治体
調査項目	①データベース導入（検討）の背景・目的 ②維持管理情報の管理状況 ③データベースの運用・活用状況 ④今後の展開予定、展望

注）政令市：人口 50 万以上の市のうちから政令で指定
中核市：人口 20 万以上の市の申出に基づき政令で指定
その他の市：人口 5 万以上ほか
特別区：大都市の一体性および統一性の確保の観点から導入されている制度

5. 国土交通省と地方自治体のデータベースの連携

ヒアリングを実施した中から3つのモデル地方自治体を選定し、これらの地方自治体用に試行で整備された維持管理データベースと国土交通省で構築中（当時）の国土交通データプラットフォーム（プロトタイプ版）（以下「プロトタイプ版」という。）を**図－4**に示す連携方法で試行するための API を作成した。

さらに、整備した連携の仕組みを用いてモデル地方自治体の維持管理データベースシステムとプロトタイプ版の連携をインターネット経由により試行した。この結果、3つのモデル地方自治体の維持管理データベースシステムに同一の API を実装することで、プロトタイプ版からそれぞれのモデル地方自治体の維持管理データベースシステムに連携し、同じデータを閲覧できることを確認した。

なお、これら3つのモデル地方自治体の維持管理データベースシステムは、東北大学インフラマネジメント研究センターなどの SIP（戦略的イノベーション創造プログラム：インフラ維持管理・更新・マネジメント技術）地域実装支援チームが各地方自治体と連携して試行的に整備しており、オープンイノベーションとして実施されているという経緯があった。このため、モデル地方自治体の維持管理データベースシステムはインターネット上のクラウドサーバに整備されており、インターネットを経由してプロトタイプ版との連携を試行することができた。

しかしながら、多くの地方自治体は、維持管理データベースシステムを導入している場合であっても、LGWAN（総合行政ネットワーク）内に構築している場合が多く、セキュリティの観点からインターネットから LGWAN への接続が認められていないという課題がある。

図－4　API による連携方法のイメージ

6. 維持管理データを活用したオープンイノベーションの検討

ここでは、前項までの検討結果を踏まえ、地方自治体の維持管理データベースシステムとの連携やオープンイノベーションの促進に必要となる検討事項として以下の 4 項目を提案した。

- 地方自治体の維持管理データベースシステムのクラウド化促進に関する検討
- 地方自治体が管理する土木構造物全般の維持管理データベースシステムに関する検討
- 地方自治体間連携による維持管理データベースシステム運営の課題の整理
- 国土交通データプラットフォームとの連携とメンテナンス年報データ登録の一元化の検討

7. 他のデータプラットフォーム等に関する情報収集および連携方策の調査・検討

国土交通データプラットフォーム構築の検討にあたり、国土、経済活動（人や物の移動等）および気象等の自然現象に関するデータを提供している国土交通省部局、他省庁または民間のデータプラットフォームについて、それらのデータの種類、データ形式、API の有無、位置情報の有無等の情報をインターネットより収集し、調査・整理した。

これらの結果を踏まえ、国土に関するデータとそれらのデータを活用した連携方策について検討し、**図－5** に示す国土交通データプラットフォームのデータハブ機能を整理するとともに、他機関のデータベースシステムやプラットフォームとの連携を API により行えることを示した。

図－5　国土交通データプラットフォームのデータハブ機能のイメージ

8. まとめ

本業務では、国土交通データプラットフォームと地方自治体の維持管理情報の連携方法等を検討し、モデル地方自治体に対して API を活用することで、連携が可能となることを示した。

国土交通データプラットフォームの整備の目的の一つは、様々なデータベースシステムと連携することである。様々なデータベースシステムはそれぞれが異なるシステムであることから、これらと連携するためにはそれぞれのシステムに合わせた対応（国土交通データプラットフォーム側の改良）が必要になってしまう。しかしながら、それぞれのシステムごとに対応することは非効率であり、また、現実的ではない。そこで、データハブ機能となる国土交通データプラットフォーム側で、維持管理情報に特化した専用の API 仕様を定め、この仕様を公開することを提案する（これを「公開 API 標準仕様」という。）。これにより、国土交通データプラットフォームと連携したいデータベースシステムは、公開 API 標準仕様に基づきシステムを改良することで、国土交通データプラットフォームと連携することが可能となる。このことは、国土交通データプラットフォームの運用上非常に有用であると考える。また、公開 API 標準仕様に基づきシステムを改良したデータベースシステム側にとっては、国土交通データプラットフォームを介して様々なデータベースシステムと連携できるという利点も生まれる。

9. 国土交通データプラットフォームの利用方法の提案

国土交通データプラットフォームは、Ver.1.0 が令和 2 年 4 月 24 日に公開され、機能や連携データが追加された Ver.1.2 が令和 2 年 10 月 29 日に公開された（**図－6** 参照）[16]。

図－6　国土交通データプラットフォームのトップ画面
（https://www.mlit-data.jp/platform/）

今後、機能や連携データは順次追加される予定であるが、ここで、国土交通データプラットフォームの利用を促進するための方策の一つとして課題解決のプラットフォームとなることを提案したい。方策のイメージを図－7に示す。

図－7　課題解決のプラットフォームとしての国土交通データプラットフォームのイメージ

この方策では、国土交通データプラットフォームをハブとし、課題提示者、データ提供者、データ編集者をプロデューサーまたはプレーヤーと位置づけ、図－8に示すような課題解決の場面を想定している。

課題提示者（例：国土交通省国道事務所）から、「効率的に除雪したい」という課題が提示される（①）。

↓

データ提供者（例：公共交通機関）から「路線バスのドライブレコーダ映像」が提供される（②）。

↓

データ編集者（例：大学、民間、個人）が「路線バスのドライブレコーダ映像を利用して効率的に除雪する方法（アプリ）」を開発する（③）。

↓

このアプリにより課題が解決できると課題提示者が判断した場合、データ編集者からアプリを購入する（④）。

↓

課題提示者（国土交通省国道事務所）がデータ編集者（大学、民間、個人）に開発費を支払う（⑤）。

↓

データ編集者（大学、民間、個人）がデータ提供者（公共交通機関）にデータ利用料を支払う（⑥）。

注）○数字は図－7の○数字に対応する。

図－8　課題解決のプラットフォームとしての国土交通データプラットフォームのイメージ

10.　最後に

国土交通省は、令和2年7月29日に第1回国土交通省インフラ分野のDX推進本部を開催し、DXに本格的に取り組むことを表明した。国土交通データプラットフォームはDX推進における基幹システムの1つとしてますます発展していくと期待される。

参考文献

1）　情報文化学会：ニューズレター　JICS、No.65、2019年8月30日
2）　科学技術基本計画：閣議決定、平成28年1月22日
3）　内閣総理大臣決裁：統合イノベーション戦略推進会議の設置について、平成30年7月25日
4）　閣議決定：統合イノベーション戦略2019、平成元年6月21日
5）　閣議決定：統合イノベーション戦略2020、令和2年7月17日
6）　一般社団法人日本経済団体連合会：Society 5.0実現による日本再興～未来社会創造に向けた行動計画～、2017年2月14日
7）　高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定：デジタル・ガバメント推進方針、平成29年5月30日
8）　eガバメント閣僚会議決定：デジタル・ガバメント実行計画、平成30年1月16日
9）　国土交通省：国土交通省デジタル・ガバメント中長期計画、平成30年6月
10）社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会　国土交通技術行政の基本政策懇談会：国土交通技術行政の基本政策懇談会中間とりまとめ、平成30年11月
11）国土交通省：国土交通データプラットフォーム（仮称）整備計画、令和元年5月
12）国土交通省：国土交通データプラットフォーム（仮称）整備計画について
13）市町村における持続的な社会資本メンテナンス体制の確立を目指して：社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会、平成27年2月
14）社会資本のメンテナンス情報に関わる3つのミッションとその推進方策：社会資本整備審議会・交通政策審議会技術分科会技術部会、平成27年2月
15）国土交通省：第20回メンテナンス戦略小委員会（第3期第2回）配付資料
16）国土交通省：報道発表資料　デジタルツインの実現に向けて連携を拡充～充実や改善に向けた意見募集中～