

研究報告

自律移動支援プロジェクトにおける取組みと今後の展開について



林 隆史

道路政策グループ
首席研究員

研究の背景と目的

日本は、急速な高齢化と少子化の進行により、かつて経験したことのない本格的な人口減少社会となる。これに伴う、我が国の労働力不足、経済社会の持続的発展への影響が懸念される中、豊かで活力のある社会を築き、維持・発展していくためには、すべての人が持てる力を発揮して、支え合う「ユニバーサル社会」を構築していく必要がある。そのためには、すべての人が安心して円滑に移動できる環境の整備が必要不可欠である。

このような中、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（以下「ハートビル法」という）、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という）が制定され、特定建築物や公共交通機関、駅などの旅客施設周辺の道路等におけるハード面でのバリアフリー化が進められてきた。2006年には、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー新法」という）が制定され、一体的・総合的なバリアフリー施策が推進されている。

移動環境のバリアフリー化として、高齢者、障がい者を含む、すべての人が安心して円滑に移動できる環境を実現するためには、ハード面の整備だけでなく、すべての人の移動を支援するための情報提供などソフト面での対策の充実が重要である。

これらを背景に、本プロジェクトでは「ユニバーサル社会」の実現に向けた取組の一環として、ユビキタス技術を活用した自律移動支援システムにより、身体的状況、年齢、言語等を問わず、「いつでも、どこでも、だれでも」社会参加や就労などにあたって必要となる「移動経路」、「交通

手段」、「目的地」などの情報を入手することができる環境を構築することを目的としたものである。

自律移動支援システムの概要

場所に応じて、利用者属性に対応した移動に関する情報を提供するためには、緻密で精度の高い位置特定が必要となる。そこで、自律移動支援プロジェクトの目的を達成するために、あらゆる場所やモノに IC タグ等の位置特定インフラを配置し、場所やモノに関する情報が提供できるユビキタス技術を活用することとした。自律移動支援システムは「場所情報コード」、「位置特定インフラ」、「歩行空間ネットワークデータ」、「施設データ」、「アプリケーション・サービス機能」及び「携帯情報端末」によって構成され、この構成については、国際標準（ITU-T 勧告 H.621 及び ITU-T 勧告 F.771）に対応したものとなっている（図-1）。現在地情報の把握としては、利用者の現在地を位置特定インフラを基に特定し、必要に応じて各種施設データや外部のデータベースにもアクセスして情報を受信する。現在地の把握後、内部の歩行空間ネットワークデータと照合することで、現在位置の認識と歩行者の検索条件に応じた経路案内等（一般ルートと車いす使用者のルート案内等）の移動支援に関するサービスを受けることができる。



図-1 自律移動支援システム構成

自律移動支援プロジェクトの取り組み概要

本プロジェクトは国土交通省が中心となり、ユビキタス技術を活用した自律移動支援システムの実現を目指し、様々な環境下での実証実験や、技術面・制度面での検討が進められてきた。(図-2)

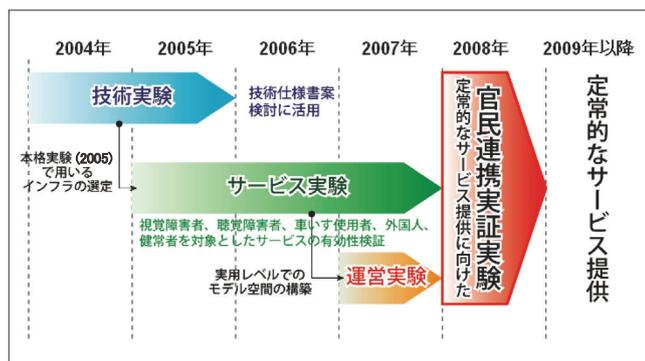


図-2 プロジェクトの取り組み概要

2004年度には、自律移動支援プロジェクトのコンセプトを設定するとともに、システムを構成する要素技術の検証を行い、位置特定インフラの実用可能性が確認された。また、場所情報コードとして、柔軟なコード体系を有しており、様々なモノを認識、識別することができ、応用性や多様な展開が図られる汎用的な仕組みとして最適なコード体系である ucode を使用することとした。

2005年度には、全国4地区（青森・東京〔上野〕・愛知万博・神戸）で一般モニターを対象に実証実験を実施し、身体的状況等に応じた情報提供方法・提供項目やシステムの稼働性等を検証し、これら検証結果を踏まえて、技術仕様書（案）、サービス定義（案）が作成された。

2006年度には、技術仕様書（案）等に基づく試験的運用を推進し、全国8地区（青森・東京〔銀座〕・静岡・神戸・奈良・堺・那智勝浦・熊本）で実証実験を実施した。多様な環境下において、様々な特性を有する利用者を対象に実証実験を積み重ね、技術仕様書（案）が改訂された。さらに、自律移動支援システムに伴う情報リスクを軽減し、利用者の保護とシステムの普及、円滑かつ健全な利用を促進するため、「自律移動支援システム情報セキュリティガイドライン」が策定された。

2007年度には、定常的なサービスの提供に向けて、段階的なサービス実現の考え方を整理した上で、情報提供対象と情報提供内容、情報提供のタイミング、情報提供手

法等を定めた「サービス内容案」を作成するとともに、「官民連携運用モデル（案）」が策定され、官と民の役割分担による運用方針も整理している。さらに、技術的要件や発注仕様としての妥当性等の観点から「位置特定インフラ機器仕様（案）」を改訂し、歩行経路のバリア情報の作成・交換を円滑に行うために「歩行空間ネットワークデータ作成要領（案）」が策定された。また、これら検討に必要となるデータを取得するため、全国8地区（青森・東京〔銀座〕・静岡・豊田・神戸・奈良・那智勝浦・熊本）で実証実験を実施した。

2008年度には、翌年度以降の定常的なサービス提供を目指して、民間企業等を公募し、官と民がそれぞれの役割を分担した元での実証実験を全国5地区（東京・豊田・高山・神戸・奈良）で実施し、サービス/システム、インフラ等の仕様、事業性・継続性の観点から総合的な検証を行った。

2008年度実証実験における取り組み

2008年度の実証実験は、2009年度以降の展開に必要となる具体的な検討材料を得るための検証を行うことが目的であった。検証項目については、プロジェクト全体で設定した。官と民の役割分担については、位置特定インフラ等を実験実施主体が整備し、公募により選定された民間企業等がプロジェクトにおいて実現を目指すサービスを提供することとした（図-3）。全国5地区において民間企業を公募した結果、4団体から参加申し込みがあった。各企業のサービス提案を整理すると、2008年度に実現を目指した46サービスのうち、38サービスが提供（表-1）され、提案内容と地域の特徴に応じた利用者による有用性の検証を行った。

併せて、システムの有用性、インフラ等の仕様、事業性・継続性の観点から総合的な検証を行った。

1 東京地区における取り組み

東京〔銀座〕地区は、地下空間を含んでいることから、地下から地上へのスムーズな移動案内が求められている。また、日本を代表する繁華街であり、エリア全域に商業施設が存在し、多くの外国人観光客も訪れるため、多言語で

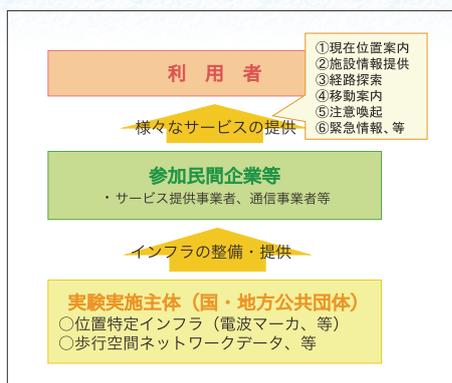


図-3 2008年度実験における官民役割分担

表-1 プロジェクトが2008年度に実現を目指したサービスの参加民間企業からの提案状況

平成20年度に実現を目指すサービス	情報提供の対象となる地物/経路及び情報提供内容	提供有無	
現在位置案内	現在位置を示した地図の表示	○	
現在位置のランドマークを基準とした案内	住所による現在位置の案内	○	
	道路・交差点名称による現在位置の案内	○	
	出発地・目的地を基準とした相対位置による現在位置の案内	○	
	駅などの経由地等を基準とした相対位置による現在位置の案内	○	
	周辺のランドマーク等を基準とした相対位置による現在位置の案内	○	
施設情報提供	利用者のランドマークの登録機能	×	
	自分の進行方向が分かる機能(特に視覚障害者対応)	○	
	現在位置周辺や任意の場所にある沿道施設の検索、情報提供	○	
	検索対象 公共の用に供するトイレ、公共施設、病院、避難所等	○	
	公共の用に供するトイレ(身障者利用可否の検索、情報提供)	○	
身障者が利用可能な公共性の高い施設情報提供	自治体が指定する避難所(身障者利用可否の検索、情報提供)	○	
	その他公共性の高い施設(身障者利用可否の検索、情報提供)	○	
	身障者が利用可能な目的施設の検索、情報提供	○	
経路探索	2点間の最短経路を探索	○	
	現在位置から利用者が設定した目的地までの最短経路探索	○	
	利用者が設定した出発地から目的地までの最短経路探索(公共交通機関の利用を含む)	○	
	現在位置から利用者が設定した目的地までの最短経路探索(公共交通機関の利用を含む)	○	
	経路属性を考慮した障害者が通行可能なバリアフリー経路探索	階段	○
		エスカレーター	○
		エレベーター	○
		幅員	○
		段差	○
	歩道の有無	○	
坂道が経路に含まれる場合、坂道を地図に表示	○		
車いすでの電車・バスの乗車の可否を反映した経路探索	経路探索条件 鉄道・バスの車椅子対応	×	

平成20年度に実現を目指すサービス	情報提供の対象となる地物/経路及び情報提供内容	提供有無	
移動案内	分岐点や曲がり角における移動経路案内	○	
	目的地到着案内	○	
	(利用要求時)目的地の方向・距離等の案内	○	
	バス停への到着案内	○	
	乗るべきバスの行先・予定時刻及び降車バス停の案内	○	
	ホームへの到着案内	×	
	乗るべき電車のホーム・行先・予定時刻及び降車駅の案内	×	
	乗車中における降車すべきバス停等の事前案内	×	
	自動ドア、ドア、エレベーター等、操作・行動が必要な箇所での適切な行動の仕方を案内	階段・エスカレーターの上り/下りの別	○
		エレベーターの降りるべき階層	○
建物等の入口(出口)を通行することの案内		×	
ドアの種類案内		×	
改札を通行することの案内		×	
誤った交差点を曲がる等、案内経路から逸れた場合における適切な経路の移動案内	経路到着案内	×	
	横断歩道到着案内	○	
	信号の有無及び押しボタン式信号の案内	○	
注意喚起	案内対象とする地物/歩行環境を利用者が予め設定可能	○	
	階段・エスカレーター存在	○	
	踏切存在	×	
	横断歩道存在	○	
	信号の有無及び押しボタン式信号存在	○	
緊急情報	歩道の区間が終了することの案内、歩道のない道路の存在	○	
	歩道のない溝、水路等の存在	○	
最寄りの避難場所の情報提供	注意対象とする地物/歩行環境を利用者が予め設定可能	○	
	災害発生時における最寄りの避難場所となる施設の情報提供	○	
情報提供・入力方法(ユーザインターフェース)		提供有無	
画面表示	画面表示	○	
	振動後、画面表示	○	
	拡大文字表示	○	
音声案内	音声案内	○	
	再発話機能	○	
音声入力	音声入力機能	×	
	音声入力情報の読み上げ機能	×	

の情報提供が求められるといった地域の特徴がある。そのため、利用者の属性に応じて地下から地上までシームレスな移動案内サービスを提供し、定常的なサービス提供に向けて、官民連携による総合的な検証・評価を行った。

2 高山地区【岐阜県】における取り組み

岐阜県高山市は、バリアフリー、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進している。実験を実施したエリアは、JR高山駅から主要な観光地である「古い町並」に至るエリアであり、主要な観光施設、公共施設などが存在するため、観光客への移動案内が求められる。また、外国人が多く訪れるため、多言語での観光情報などの提供が行われているといった地域の特徴がある。そのため、利用者の属性に応じたサービスを提供し、定常的なサービス提供に向けて官民連携による総合的な検証・評価を行った。

3 豊田地区【愛知県】における取り組み

愛知県豊田市では、鉄道(複数)、バスなどの公共交通機関による実験地区へのアクセスを想定して実証実験を行った。本地区は、地上部とペDESTリアンデッキからなる階層構造を含む地区である。また、「みちなびとよた」等、豊田市が運営するサイトで観光・地域情報を提供中といった地域の特徴がある。そのため、利用者の属性に応じて、駅構内やペDESTリアンデッキ下部など、GPSが安定して受信できない複雑な環境下で歩行者移動支援サービスを提供し、定常的なサービス提供に向けて官民連携による総合的な検証・評価を行った。

4 神戸地区における取り組み

神戸地区は、三宮周辺地区と神戸空港にて実験を行った。三宮周辺地区[三宮駅]は、公共交通機関が集中する相互の乗り換えが多い交通結節点であり、三宮駅周辺には、地下街や大規模なデパート、南京町等の観光地も多く含まれる。本地区は地下空間を含む交通結節点であり、地下から地上へのスムーズな移動案内が求められるといった地域の特徴がある。そのため、利用者の属性に応じて地下から地上までシームレスな移動案内サービス(公共交通機関の利用を含む)を提供し、定常的なサービス提供に向けて官民

の連携による総合的な検証・評価を行った。

5 奈良地区における取り組み

奈良地区は、世界遺産として登録されている「古都奈良の文化財」地区である。外国人などの観光客が多く訪れるため、外国語での情報提供が求められる。また、本地区は2つの観光地から構成される広域的なエリアであり、広域的な移動をスムーズに行うための移動案内が求められるといった地域の特徴がある。そのため、利用者の属性に応じたサービスを提供するとともに、エリア間の広域的な移動をスムーズに行うためのサービスを提供し、定常的なサービス提供に向けて官民連携による総合的な検証・評価を行った。

表-2 2008年度実証実験検証項目

分類	検証項目
サービス内容の有用性	・6サービスに対し、情報提供内容、提供手法、提供タイミングの観点から評価 ・6サービスの中でのサービスの高度化に関する評価
携帯端末等の実用性検証	・携帯端末の実用性検証 ・サービス実現の各種アプリケーションの実用性検証
インフラ機器・データの有用性検証	・位置特定インフラ機器の実用性検証 ・位置特定インフラ機器設置・保守に関する検証 ・歩行空間ネットワークデータの有用性検証
事業性評価	・利用者のサービス利用意向、支払い意思額の評価 ・位置特定インフラ整備コスト、維持管理コストの算出 ・歩行空間ネットワークデータの整備コスト、維持管理コストの算出 ・その他継続的な運用段階で必要となる投資や運営コストの算出 ・民間企業等の立場からの事業性評価
継続性評価	・国、地方公共団体、公共交通事業者、大規模集客施設開発者などの役割分担や費用負担などに関する検討 ・官民の役割分担や費用負担などに関する検討 ・NPO等との連携に関する検討 ・民間企業等の事業参加条件の整理 ・歩行空間ネットワークデータ等の公開方法の検討(管理・公開団体のあり方等を含む) ・位置特定インフラや歩行空間ネットワークデータ等の民間による利用条件の検討 ・セキュリティ・プライバシー対策、注意喚起サービスでの瑕疵責任対応のあり方の検討

表-3 各地の実験参加者一覧

地区	期間	車いす ヘビィ ユーザー	視覚 障害者	聴覚 障害者	外国人	健常者	計
銀座	2/10~3/6 (25日間)	1	6	2	28	865	902
高山	2/14~3/1 (16日間)	5	-	1	16	323	345
豊田	2/9~2/22 (14日間)	6	2	7	-	199	214
神戸	2/6~2/26 (18日間)	18(9)	30	2	15	415	480
奈良	1/20~2/8 (20日間)	12	-	6	34	353	405
計		42(9)	38	18	93	2,155	2,346

※車いす・ヘビィユーザーの()内は、ヘビィユーザー数の内数。

得られた成果・課題

1 サービス・システムに関する成果・課題

各地のアンケート結果を総合すると、サービスの有用性については、健常者及び障がい者を含め、8割弱の方から有用であるとの評価を得た(図-4)。しかし、システムが一部安定しなかったこともあり、システム毎に「画面表示」「音声案内」「振動による情報提供」「機器の操作性」等様々な改善要望が挙げられた。今後の課題として、ユーザーインターフェースを考慮したアプリケーション・サービスの改善が必要である。

車いす使用者に対するサービスとして実施した、歩行空間ネットワークデータを活用し、段差や幅員等を考慮したバリアフリー経路探索や移動案内に対する利用者の評価は、約7割の方から「とても役立つ」、「ある程度役立つ」という評価を得た(図-5)。しかし、介助者の有無や障害の程度、車いすの種類等により、走行可能な状況が異なることから、これらへの対応を含めた経路探索機能の向上が必要である。

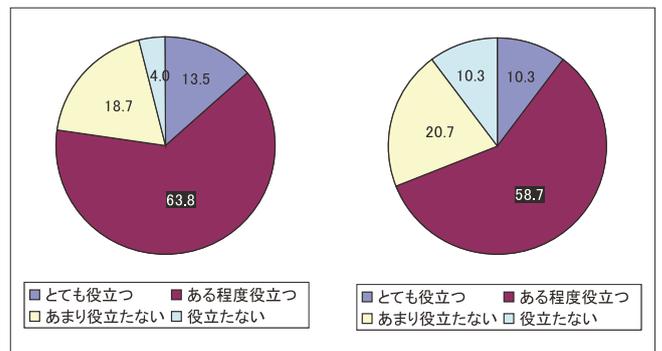


図-4 サービス全体の有用 図-5 バリアフリー経路探索・移動案内情報の有用

聴覚障がい者に対するサービスとして実施した、携帯端末の振動機能による情報提供に対する利用者の評価は、サービス全体の評価と同様に、8割弱の方から「非常に有用」「有用」という評価を得た。しかし、情報提供のタイミング精度向上と情報種別毎に振動を区分すること、端末の振動の強度について課題があることが判明した。(図-6)

視覚障がい者に対するサービスとして実施した、電波マーカーと視覚障がい者誘導用ブロックを併用した移動案内については、利用者の約9割の方から「とても役立つ」

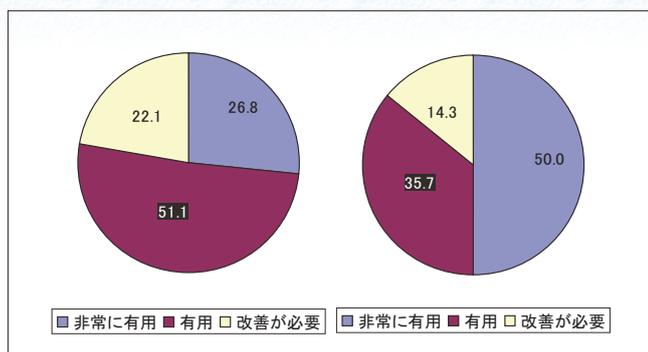


図-6 振動機能を活用したサービスの有用性
(左：体験者全体、右：聴覚障がい者)

「ある程度役立つ」との評価を得た (図-7)。一方で、情報の正確さや情報提供に際してタイミングを重視したサービスの提供について課題も見受けられる。

外国人向けの多言語による情報提供については、利用者の8割強の方から「とても役立つ」「ある程度役立つ」との評価を得た (図-8)。システムの安定性・操作性に対する改善要望も出されている。今後ユーザーインターフェースの見直しを含めた改善が必要である。

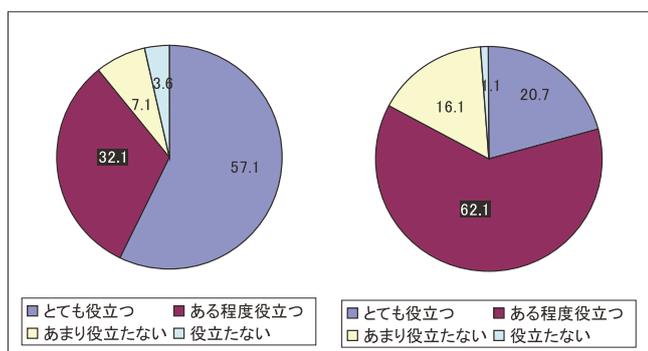


図-7 視覚障がい者向け移動 図-8 外国人へのサービスの提供の有用性

2 システムに必要な機器等の使用の成果・課題

「場所情報コード」については、2005年度に場所情報コードが具備すべき要件が定められ、実証実験において一定の実用性が確認されていることから ucode を活用している。なお、現在 ucode を含んだ ID コード体系に関する国際標準が ITU で審議されているため、その勧告が成立した場合には、技術仕様への反映を行う必要がある。

「位置特定インフラ」については、「電波マーカ-」、「IC タグ」、「IC タグ付き視覚障がい者誘導用ブロック」、「QR コードタグ」、「赤外線マーカ-」、「地上補完システム (IMES)」、「照明器具を用いた可視光線通信」の7種類に

ついて、2008年度の実証実験において適合性を検証した。その結果、「赤外線マーカ-」、「IMES」、「可視光線通信」については、継続的に国際標準への対応や技術開発状況を踏まえた検証を行う必要があるとされた。

2008年度の実証実験では、2007年度に作成した歩行空間ネットワークデータの仕様を利用して、データの整備及びサービスの提供を行った。その結果、データ作成時に「道路空間のどこを歩行空間とみなしデータ取得すべきか」「リンクの属性項目としてバリアフリー経路の案内に必要な路面状況や通行条件などの収集が必要である」との課題が浮き彫りとなった。また、当初、規定していたデータの保存形式は、民間サービス事業者が歩行空間ネットワークデータを取込む際に障壁となることが明らかとなった。これらの課題の改善点は、技術仕様へ反映されている。

また、サービスを提供する上で必要となる施設データとしては、「公共用トイレ」、「公共施設」、「病院」、「指定避難所」を定めて実証実験にて確認を行った。その結果、サービス提供内容によって必要とされる施設情報が異なることから、各施設に関して取得すべきデータ項目を再度整理し、技術仕様へ反映している。

3 官民の役割分担の成果・課題

今後の定常的なサービス提供時の役割分担については、公的主体がインフラ等を整備・提供し、民間企業等がそれらを活用して各種サービスを提供するモデルを作成した。(図-9)

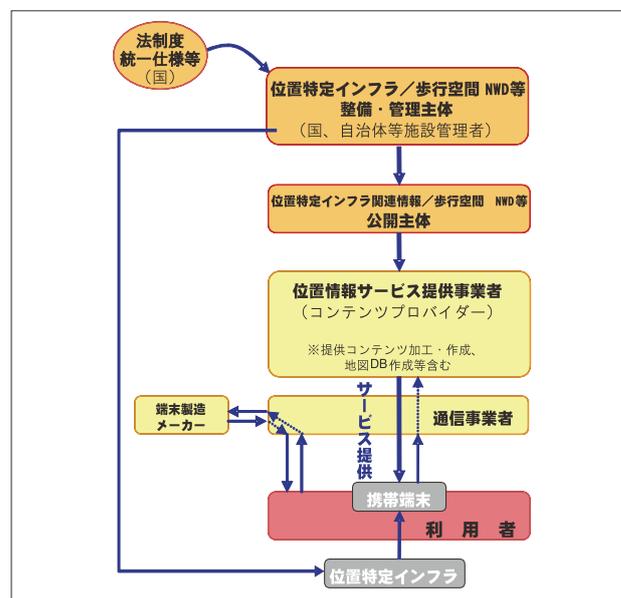


図-9 定常的なサービス提供に向けた役割分担イメージ

サービスを提供する媒体の携帯端末については、不特定多数の人が自ら保有する携帯端末の利用が望まれている。ただし普及移行期間あるいは限られたエリアでのサービス提供については、携帯端末を貸し出す場合もあり得る。図-9の役割分担で今後定期的にサービスを提供する場合の課題としては、以下の2点が挙げられる。

(1) インフラ等の全国整備・管理に係る事業スキームの確立

インフラ等の整備は、初期費用や管理（更新）に多額の費用を要する。しかし、サービスが提供されることによる社会的効果として、事故の減少や外出時の介助負担の減少による安全性・安心感の向上、外出機会の増大に伴う消費活動の増大、また、回遊性向上による地域活性化・雇用創出など様々な効果が考えられる。このことから、公的主体が位置特定インフラ等の整備を行うことの意義は大きいと考えられる。このことから、位置特定インフラ等の全国整備・管理にあたっては、社会的コンセンサスを得た上で、法制度に基づく事業スキームを確立し、インフラ等整備・管理主体の負担を軽減することが必要である。

(2) 民間事業者の参入促進、サービス利用者数の増大（積極的な端末販売、サービス提供の促進）

今後サービスの全国的普及を図るためには、民間事業者の参入を促進する必要がある。そのためには、位置特定インフラ・歩行空間ネットワークデータ等を全国統一仕様に準拠したデータとして整備し、インターネット等を通じて一元的に公開できる仕組みを構築することが重要である。

しかし、自律移動支援システムが提供を目指すサービスのみでは民間事業者の事業採算性を確保することが必ずしも期待できない。そのため、民間事業者の事業リスクを低減させ、積極的な端末販売、サービス提供を促進するには、幅広い利用者層を対象とした多様なサービス展開を可能とし、サービス利用者数の増大を図ることが重要である。このため、位置特定インフラの全国仕様等の策定・規格化にあたっては、民間事業者等が創意工夫により多様なサービス展開を行えるように配慮するなど、環境を整えることも重要な課題である。

4 官民の役割分担の成果・課題

5年間の取組みによって、実用化に向けたシステムを構

成する要素技術の検証が行われてきたが、現時点ですべての人が満足できるシステムの実用化には至っていない。例えば、視覚障がい者の移動案内については、ICタグ付き視覚障がい者誘導用ブロックとICタグリーダー機能を有する白杖との組み合わせにより可能ではあるものの視覚障がい者誘導用ブロックに沿って移動しているとの前提であり、ブロックから大きく外れた場合に必要な情報を提供することは実現していないのが現状である。また、視聴覚障がい者向けのサービスとして、情報提供されたことを振動により通知するサービスは実現しているが、振動の違いによって情報内容を伝えることについては技術的には可能であるものの実現には至っていない。

一方、これまで実証実験で検証された要素技術と、民間において進められてきた携帯電話分野の普及・発展等を各種情報通信技術を組合せることによって、限られたサービスではあるが、一連のシステムが構築できたと考えられる。例えば、歩行空間ネットワークデータを整備し、それを民間事業者が活用することによって、車いす使用者からのニーズが高いバリアフリー経路の探索が可能となった。また、電波マーカ一等の位置特定インフラとそれに対応した携帯端末を組合せることにより、探索された経路に沿った移動案内が、地上のみならず地下や建物の中においても可能となった。

このように限られたサービスに関連する技術については、実用化の目途が立ったものの、定常的に提供するにあたっては、整備費用の問題を含め解決すべき課題がまだ多く残されている。

今後は官と民とがそれぞれの役割を分担した上で、位置特定インフラや歩行空間ネットワークデータの整備を全国展開するとともに、効率的な管理体制を構築することが必要である。さらに、サービス内容、提供方法、ユーザーインターフェースの向上なども、実用化に向けて解決を図るべき課題として挙げられる。

2009年度以降も、これらの課題の解決を図りながら、提供できなかったサービスを含めたサービス全体が提供可能となるよう調査・検討、技術開発と併せて、地域への展開に向けた取組等を積極的に行う必要がある。国土交通省では2009年度に「モビリティサポートモデル事業」（図-10）を創設し、地方公共団体等に対して支援することとしている。この事業で得られた成果を全国的に水平展開することにより、ユビキタス技術を活用した自律移動支援シ

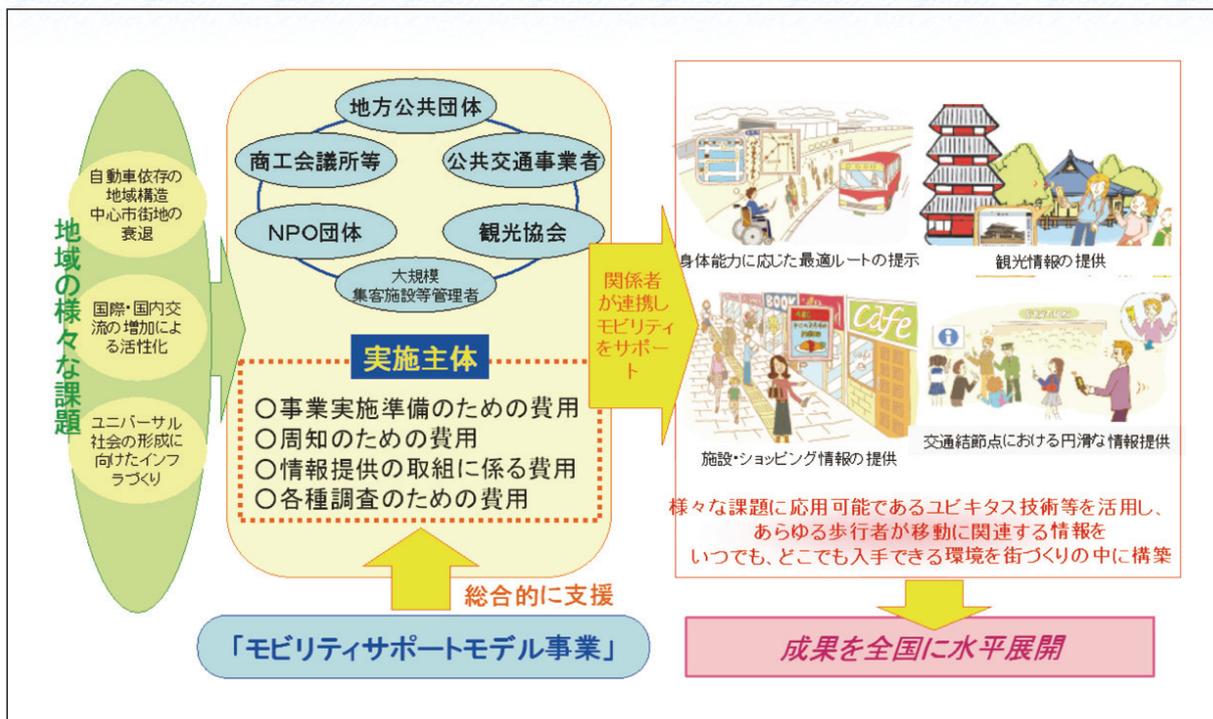


図-10 モビリティサポートモデル事業

システムの普及を図ることとしている。

これまでの5年間の成果と課題に新たな事業での成果も合わせ、すべての利用者にとって使い勝手のよいものとするには、「いま、ここで、あなたに」必要な移動に関する情報が提供できるということが重要である。

今後も、プロジェクトの可能性をさらに広げるとともに、自律移動支援システムの社会への実装を進めることによって、元気な日本に向けて1日も早いユニバーサル社会の実現を期待する。そのような中であって、すべての人が互いに助け合うという“人の心の社会基盤”が重要であることを忘れてはならない。

今年度の取り組み

モビリティサポート事業は、全国7箇所（千葉県いすみ市、東京都中央区、墨田区、神戸市、奈良県橿原市、高

知県室戸市、福岡市）において、ユビキタス技術を活用した観光情報や移動情報の提供を展開している。

また、従来より継続して実施している「東京ユビキタス計画・銀座」では、ホテルや観光事業者による機器の貸し出しによるサービス提供を行い、実運用に向けた新たな取組みを進めている。

おわりに

実験を通じて、技術的な見通しはついてきたが、今後一般への普及を目指した法的な整理や継続的な維持管理に向けた体制、仕組みに関する検討を続けていく必要がある。また、情報通信技術の進歩は著しく新たな技術への柔軟な対応も重要である。これらを踏まえ、当初の目的であるユニバーサル社会の実現に向けて歩み続けていきたい。