

DRM ニュース

JAPAN DIGITAL ROAD MAP ASSOCIATION

No. 54

平成 28 年
秋号

■ 新理事長のご挨拶	1
■ 平成 28 年度 4～6 月（第 1 四半期）の DRM データベースの提供実績について	2
■ 平成 28 年度（前期）の開通前事前走行について	3
■ ミニ解説 位置参照技術（4）	4
■ ご挨拶 泉 堅二郎	6

新理事長のご挨拶

9 月 16 日の理事会におきまして理事長に選任されました奥平 聖です。どうぞよろしくお願いいたします。

本協会は 1988 年の設立以来四半世紀以上の長きにわたり、全国のデジタル道路地図を提供する唯一の機関として我が国の経済、社会の発展に寄与し続けてきました。

輝かしい実績を誇る本協会の一員に加えていただきましたことを光栄に存じます。

今やカーナビは、スマホなどでも利用できるようになり、広く社会、国民の間に普及し、経済活動や日常生活に欠くことのできないサービスになっています。このため、デジタル道路地図の精度、鮮度に対する国民の期待も今まで以上に大きくなっているといえます。さらに道路管理者、民間企業、研究機関など各方面でのデジタル道路地図の活用促進に伴い新たな活用ニーズが生じ、それらに対応するための標高などのデータの追加や位置精度の向上など、たゆまぬ改良、更新が求められています。

特に、昨今自動運転技術の開発が全世界的に本格化しています。我が国においても、戦略的イノベーション創造プログラムの一環として、内閣府を中心に自動運転システム開発(SIP-adus)が始まっています。

自動運転のためには、安全な走行に必要なありとあらゆる情報を収集する必要があります。しかも、走行しながら刻々変化する情報です。自動車の走行の舞台である道路に関する情報が不可欠であることは言うまでもありません。

具体的には、今現在走行している道路はどんな構造なのか、どの車線のどこを走行しているのか、これから先の道路がどうなっているのか、交通規制がどうなっているのか、といった情報が考えられます。

このような情報を保持した自動運転用デジタル道路地図に現在のデジタル道路地図をそのままでは使うことはできませんが、これまで培ってきたノウハウやロジックが役立つことは論を待ちません。

今後、内閣府のプロジェクトの進捗とともに必要な要素技術の開発が進むと考えられますが、デジタル道路地図の開発分野における本協会への期待は大きいといえます。

このように、これまでの業務の発展、拡大、付加価値の向上においても、新たな事業分野においても、本協会が果たすべき使命はますます広がっていると思います。

このような時期に理事長を拝命し、身の引き締まる思いですが、全力で取り組みますので、皆様のご支援、ご協力をお願いいたします。



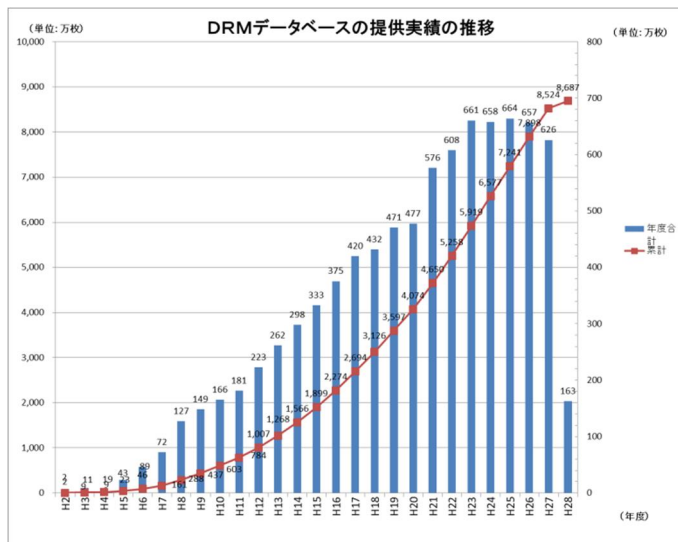
理事長 奥平 聖

平成28年度4～6月(第1四半期)のDRMデータベース提供実績について

平成28年4～6月期のDRMデータベースの提供実績(表1)は1,631,148枚(前年比107%)となり、1～3月期に続き、2期連続で前年を上回るとともに、4～6月期としては、平成24年度に次ぐ水準となりました。

(表1)DRM データベースの提供実績

	第Ⅰ四半期 4～6月	第Ⅱ四半期 7～9月	第Ⅲ四半期 10～12月	第Ⅳ四半期 1～3月	年度合計	対前年比	累計
平成2年度	801	1,117	10,254	4,012	16,184	—	16,184
平成3年度	8,687	20,750	42,408	19,805	91,650	566%	107,834
平成4年度	13,095	30,356	25,501	16,146	85,098	93%	192,932
平成5年度	23,294	52,175	120,857	37,074	233,400	274%	426,332
平成6年度	66,930	122,773	198,721	71,230	459,654	197%	885,986
平成7年度	134,308	239,109	208,238	142,745	724,400	158%	1,610,386
平成8年度	314,369	361,664	364,027	231,649	1,271,709	176%	2,882,095
平成9年度	284,148	405,147	401,116	396,942	1,487,353	117%	4,369,448
平成10年度	349,715	500,291	469,844	336,384	1,656,234	111%	6,025,682
平成11年度	413,868	439,714	505,389	454,782	1,813,753	110%	7,839,435
平成12年度	510,004	493,627	656,399	565,986	2,226,016	123%	10,065,451
平成13年度	665,974	624,357	726,401	600,703	2,617,435	118%	12,682,886
平成14年度	679,257	700,332	885,050	715,694	2,980,333	114%	15,663,219
平成15年度	770,815	753,133	922,192	880,528	3,326,668	112%	18,989,887
平成16年度	881,037	863,018	1,045,284	965,633	3,754,972	113%	22,744,859
平成17年度	1,050,349	925,411	1,211,471	1,010,058	4,197,289	112%	26,942,148
平成18年度	1,111,235	950,442	1,181,411	1,075,799	4,318,887	103%	31,261,035
平成19年度	1,167,506	1,069,437	1,272,592	1,196,298	4,705,833	109%	35,966,868
平成20年度	1,227,818	1,182,623	1,321,803	1,042,552	4,774,796	101%	40,741,664
平成21年度	1,300,902	1,392,069	1,584,750	1,483,175	5,760,896	121%	46,502,560
平成22年度	1,547,544	1,630,564	1,455,694	1,444,187	6,077,989	106%	52,580,549
平成23年度	1,314,419	1,666,626	1,774,478	1,850,684	6,606,207	109%	59,186,756
平成24年度	1,704,174	1,541,476	1,706,464	1,628,518	6,580,632	100%	65,767,388
平成25年度	1,396,118	1,516,155	1,846,971	1,880,492	6,639,736	101%	72,407,124
平成26年度	1,585,875	1,584,624	1,676,554	1,724,383	6,571,436	99%	78,978,560
平成27年度	1,526,948	1,423,962	1,550,571	1,757,614	6,259,095	95%	85,237,655
平成28年度	1,631,148	0	0	0	1,631,148	26%	86,868,803
前年比 %	107						



この内訳ですが(表2)、ナビ用への提供実績が1,532,354枚(前年比107%)で、そのうち更新需要用が219,658枚(前年比109%)、新規ナビ機器用が1,312,696枚(前年比106%)となりました。さらに、新規ナビ機器用の提供実績の内訳(表3)をみると、スマートフォン組込み用が172,767枚(前年比約2.5倍)で、昨年10～12月期以降、3期連続で前年に比べ約2倍の水準で推移しました。

また、据え置きナビ機器用は989,894枚(前年比98%)と、ほぼ前年並みとなり、PNDが149,976枚で、前年

比100%となりました。PNDは、昨年来より大幅に前年を下回る状況が続き、これまで全体を引き下げる要因となっていました。ようやく前年並みとなりました。ただ、昨年の水準が極めて低く、下げ止まり感はあるものの相変わらず低水準であり、力強さのない展開となっています。

(表2)ナビ機器用提供実績と需要の内訳(平成23年度以降)

DRMナビ用提供実績 (単位: 枚)						
	第Ⅰ四半期 4～6月	第Ⅱ四半期 7～9月	第Ⅲ四半期 10～12月	第Ⅳ四半期 1～3月	年間合計	対前年比
平成23年度	1,265,755	1,616,884	1,716,236	1,793,375	6,392,250	—
平成24年度	1,627,345	1,462,378	1,629,354	1,543,545	6,262,622	98%
平成25年度	1,313,954	1,438,849	1,758,060	1,791,371	6,302,234	101%
平成26年度	1,495,847	1,506,691	1,572,572	1,620,128	6,195,238	98%
平成27年度	1,434,324	1,331,529	1,454,403	1,662,571	5,882,827	95%
平成28年度	1,532,354	0	0	0	1,532,354	26%
前年比 %	107					

更新需要用提供実績 (単位: 枚)						
	第Ⅰ四半期 4～6月	第Ⅱ四半期 7～9月	第Ⅲ四半期 10～12月	第Ⅳ四半期 1～3月	年間合計	対前年比
平成23年度	257,978	292,039	331,821	296,764	1,178,602	—
平成24年度	242,695	325,903	370,368	276,357	1,215,323	103%
平成25年度	225,713	217,583	301,747	228,784	973,827	80%
平成26年度	167,171	189,201	344,717	255,759	956,848	98%
平成27年度	201,018	207,468	272,858	216,690	898,034	94%
平成28年度	219,658	0	0	0	219,658	24%
前年比	109					

新規ナビ機器用提供実績 (単位: 枚)						
	第Ⅰ四半期 4～6月	第Ⅱ四半期 7～9月	第Ⅲ四半期 10～12月	第Ⅳ四半期 1～3月	年間合計	対前年比
平成23年度	1,007,777	1,324,845	1,384,415	1,496,611	5,213,648	—
平成24年度	1,384,650	1,136,475	1,258,986	1,267,188	5,047,299	97%
平成25年度	1,088,241	1,221,266	1,456,313	1,562,587	5,328,407	106%
平成26年度	1,328,676	1,317,490	1,227,855	1,364,369	5,238,390	98%
平成27年度	1,233,306	1,124,061	1,181,545	1,445,881	4,984,793	95%
平成28年度	1,312,696	0	0	0	1,312,696	26%
前年比 %	106					

(表3)新規ナビ機器用提供実績の内訳(平成23年以降)

PND用提供実績 (単位: 枚)						
	第Ⅰ四半期 4～6月	第Ⅱ四半期 7～9月	第Ⅲ四半期 10～12月	第Ⅳ四半期 1～3月	年間合計	前年比
平成23年度	453,296	494,201	601,829	441,737	1,991,063	—
平成24年度	423,528	389,218	451,643	375,998	1,640,387	82%
平成25年度	299,520	349,928	412,489	343,826	1,405,763	86%
平成26年度	342,430	305,097	329,943	292,790	1,270,260	90%
平成27年度	150,550	273,844	201,094	190,044	815,532	64%
平成28年度	149,976	0	0	0	149,976	18%
前年比 %	100					

スマートフォン組込み用提供実績 (単位: 枚)						
	第Ⅰ四半期 4～6月	第Ⅱ四半期 7～9月	第Ⅲ四半期 10～12月	第Ⅳ四半期 1～3月	年間合計	前年比
平成23年度	1,403	1,497	1,351	11,047	15,298	—
平成24年度	45,629	31,892	41,721	16,521	135,763	887%
平成25年度	27,678	24,118	69,118	15,555	136,469	101%
平成26年度	69,113	78,883	61,246	63,680	272,922	200%
平成27年度	68,593	76,774	124,033	123,324	392,724	144%
平成28年度	172,767	0	0	0	172,767	44%
前年比	2.5倍					

据え置きナビ機器用提供実績 (単位: 枚)						
	第Ⅰ四半期 4～6月	第Ⅱ四半期 7～9月	第Ⅲ四半期 10～12月	第Ⅳ四半期 1～3月	年間合計	前年比
平成23年度	549,635	824,979	777,786	1,042,402	3,194,802	—
平成24年度	910,649	709,378	760,211	864,623	3,244,861	102%
平成25年度	755,211	840,079	972,081	1,198,847	3,766,218	116%
平成26年度	912,282	931,966	834,557	1,004,531	3,683,336	98%
平成27年度	1,010,091	770,369	854,043	1,131,022	3,765,525	102%
平成28年度	989,894	0	0	0	989,894	26%
前年比 %	98					

据え置きナビ機器用提供実績＝新規ナビ機器用提供実績－PND用提供実績－スマートフォン組込み用提供実績

平成28年度(前期)の開通前事前走行について

平成28年度の開通前事前走行は今年度に供用が予定されている高規格幹線道路以上を対象として、年度始めに29区間を予定しておりましたが、その後供用延期が発表された区間を除き2016年8月末時点で25区間(表-1)となっております。前期は道路管理者のご協力の下、既に6区間の開通前事前走行を行っております。

開通前事前走行は可能な限り供用時点に近い状況(路面標示や看板)を調査撮影したく、概ね供用日の1週間前に道路管理者へ走行のお願いしておりますが、供用間近は道路の防災訓練やイベント(ウォーキング大会等)も多く、開通前事前走行の日程調整がつかない場合もあります。(前期は1区間中止)

さて、前期のトピックとしては9月11日に開通した東北中央自動車道(福島JCT～福島大笹生IC)が挙げられます。この区間(1.4km)は、3つの道路管理者(国土交通省、福島県、東日本高速道路(株))がそれぞれ、本線、福島大笹生IC、福島JCTを工事担当されており、DRMが開通前事前走行の日程調整に戸惑う中、国土交通省(福島河川国道事務所)の方が迅速に道路管理者間の調整を図ってくださり、8月30日に走行させて頂くことで調整完了しておりました。



写真-1 東北中央自動車道の開通前事前走行

しかしながら、前日に台風10号(気象庁の統計開始(1951年)以来初めて東北太平洋側へ直接上陸)が懸念され、開通前事前走行を半ば諦めていた所、道路管理者間で柔軟に日程変更の調整をしてくださり、9月1日に無事走行させて頂くことが出来ました。(写真-1)

供用間近の多忙な中、快く開通前事前走行を行わせて頂いた道路管理者の皆様に改めて感謝申し上げます。

表-1 平成28年度(前期)開通前事前走行実施の記録

道路名称	開通区間	開通日	事前走行実施日
旭川・紋別自動車道(丸瀬布遠軽道路)	丸瀬布IC～瀬戸瀬IC		
東北中央自動車道(院内道路)	湯沢市上院内～湯沢市下院内		
東北中央自動車道(相馬福島道路(阿武隈東道路))	相馬西IC～阿武隈東IC		
東北中央自動車道	福島JCT～福島大笹生IC	2016年 9月11日	2016年 9月 1日
日本海沿岸東北自動車道(鷹巣大館道路)	鷹巣IC～二井田真中IC		
三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路(登米志津川道路))	登米東和IC～三滝堂IC	2016年 4月16日	中止
三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路(登米志津川道路))	三滝堂IC～志津川IC		
三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路(南三陸道路))	志津川IC～南三陸海岸IC		
津軽自動車道(鯉ヶ沢道路)	国道101号～鯉ヶ沢IC	2016年 7月30日	2016年 7月 21日
第二東海自動車道	海老名南JCT～厚木南IC		
中部横断自動車道	六郷IC～増穂IC		
首都圏中央連絡自動車道	境古河IC～つくば中央IC		
首都高速横浜環状北線	生麦JCT～港北IC		
近畿自動車道名古屋神戸線(新名神高速道路)	四日市JCT～新四日市JCT	2016年 8月11日	2016年 8月 2日
東海環状自動車道	東員～新四日市JCT	2016年 8月11日	2016年 8月 2日
近畿自動車道名古屋神戸線(新名神高速道路)	城陽JCT・IC～八幡JCT・IC		
中部縦貫自動車道(永平寺大野道路)	永平寺IC～上志比IC		
京奈和自動車道(紀北西道路)	岩出根来IC～和歌山JCT		
京奈和自動車道	御所南IC～五條北IC		
北近畿豊岡自動車道(八鹿日高道路)	日高IC～八鹿水ノ山IC		
阪神高速大和川線	三宝JCT～三宅西出入口		
山陰自動車道(浜田・三隅道路)	西村IC～石見三隅IC		
高知東部自動車道(高知南国道路)	なんこく南IC～高知龍馬空港IC	2016年 4月23日	2016年 4月13日
東九州自動車道	椎田南IC～豊前IC	2016年 4月24日	2016年 4月18日
南九州西回り自動車道(出水阿久根道路)	野田IC～高尾野IC		

※注意:上記の予定路線は協会独自で調べたものであり、記載内容(供用時期、道路名称、施設名称)は全て仮の情報です。

また、道路管理者との調整次第では事前走行が出来ない場合もございます。

ミニ解説 位置参照技術(4)

高精度な位置参照技術の今後

1. はじめに

今回は、位置参照方式に関するミニ解説の最終回として、最近検討が進んでいる高精度な位置参照技術の今後について解説します。

走行支援システムや自動走行システムの進展などを踏まえ、レーンの識別ができるレベル(レーンレベル)で位置を正しく伝達するための方法へのニーズが高まっています。緯度経度でも、例えば10⁻⁷など有効桁数を多くすれば1cm単位での位置表現も可能です。しかし、特に日本などの火山国においては1年間で数cmから数十cm程度は地表が動いているため、何も補正をしなければ単純に衛星から測位した結果と、過去のある時点を基準に作成された地図上の位置にずれが生じてしまいます。

また、走行支援システムなどにおいては、絶対的な位置情報よりも道路やレーンとの関係からみた相対的な位置関係の方が重要となる場合も多く存在します。例えばカーブ地点でクルマの正面に他のクルマがいるが、実際は別レーンを走行しており自車の走行には関係がないシーン(図-1 参照)などが考えられます。そのほか、対向車線を走行している車両と、自車のレーンに飛び出してきた危険な対向車を判別することなども必要なシーンと考えられます。

こうした背景などを踏まえ、関係する様々な研究開発が行われるとともに、2016年4月ISO/TC204 (WG3:データベース技術)において、レーンレベルでの位置参照方式がPWI(予備業務項目)として承認され、日本主導の国際標準化に向けた議論が始まっています。

国際標準化の議論はまだ開始直後であり、今後、各国の事情などを踏まえたさまざまな議論が行われることになるかと思われます。今回の解説では、この国際標準の元となった基本要件や基本的な考え方を概説するとともに、今後の展望などを説明致します。

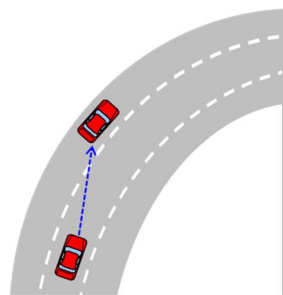


図-1 レーンレベルでの位置表現が必要なシーン例

2. 高精度な位置参照方式の基本要件

既存の位置参照方式の状況や走行支援サービスや自動

走行システムなどの検討状況を踏まえ、今後必要となる高精度な位置参照技術の基本要件として以下があると考えられています。

1) 基本要件①：概ね $\sigma < 25\text{cm}$ 以下の位置正確度

現状の日本の地図情報レベル 500 の位置正確度が $\sigma < 25\text{cm}$ であること、25cm は概ね普通車のタイヤ幅 1 本分であることなどを鑑み、必要な場所で概ね $\sigma < 25\text{cm}$ 程度の位置正確度の情報を伝達できるようにすることがひとつの目安と考えられます。

2) 基本要件②：相対位置表現

地表が動いていること、GNSS (Global Navigation Satellite Systems) を用いた場合の車両の位置特定誤差が考えられることを鑑み、例えば交差点中心からの距離と方向など道路を基準とした相対位置で表現することが望ましいと考えられます。

3) 基本要件③：多様な送り手・受け手を前提

現状では、多くの情報がレーンを特定するまでの位置正確度で表現されていないことや、将来的にもレーンという概念では表現されない情報が存在する可能性が高いことから、送り手・受け手のいずれかがレーンに関する情報を保持していない可能性を考慮して位置表現を行うことができるように方式を定めることが望ましいと考えられます。

3. 高精度な位置参照方式の基本的な考え方

3.1 基本的な考え方と表現に必要な要素

高精度な位置表現として、2つの方法を考えます。1つは道路の「どの位置にいるのか」を表現する方法であり、ある基準点からの位置の差分情報を用いて位置参照を行います。正確な位置を表現したい場合に基準点近傍で用いる方法です。もう一つは「どのレーンにいるのか」を表現する方法であり、道路の区間を指定するとともに、その区間内での基準点からの道のり距離および区間代表線からのオフセット距離を用いて存在するレーンを表現します(図-2 参照)。

どちらの表現においても、基準となる点が必要となります。これをCRP(Common Reference Point)と称し、その位置およびIDの情報は、予め情報の送り手・受け手それぞれで共有されているものとします。

3.2 位置表現の考え方

「どの位置にいるのか」は、CRPからの差分距離(Δx 、 Δy 、 Δh)で表現します。位置表現のためには原点とするCRPが必要となりますが、必ずしも対象の道路全線に高密度かつ網羅的にCRPを設定するする必要はなく、高精度な位置情報の交換が必要となる場所にCRPを設置し、

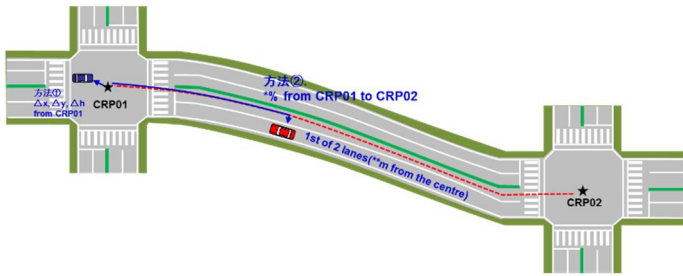


図-2 2つの位置表現方法の例

その近傍でこの方法による位置情報の交換が可能となればよいと考えられます。具体的には、大きな交差点内で右折待ちのクルマが、対向する右折車の陰を走行する直進車など見落とす可能性があるクルマに自車の位置を伝達することなどが利用例として考えられます。

現状の車載の障害物検知センサの有効距離が概ね200m程度であることなどからみれば、1つのCRPを用いて高精度に位置情報交換を行う範囲は、概ね半径200mの円がひとつの目安になると考えられます。

「どのレーンにいるのか」は、区間の始点と終点とする2点のCRPを用いて対象となる区間を定めます。その上で対象とする区間の道のり距離と区間代表線からのオフセット距離を表現することで、その区間内での対象となるレーンを指定します。補足的に、例えば上り方向で左から1レーン目などの表現を追加することも可能です。具体的には、落下物の位置や車線規制情報をレーン単位で表現することなどが利用例として考えられます。

受け手と送り手で地図が異なっていれば、道路線形が異なるため、厳密には道のり距離が異なる可能性があります。しかし、その場合でも本方法で位置を表現すれば、対象となる区間やレーンは間違わずに伝達することが可能と考えられます。

3.3 基準として用いる点（CRP）の考え方

CRPの具体的な設置候補は、大きな交差点、インターチェンジの分合流点、高速道路料金所などのそれぞれ概ね中心と考えられる点などが考えられます。また、CRPの位置は緯度経度などの絶対位置で表現してしまうと地図や時点による表現位置の違いなどが生じてしまうため、近傍にある実在地物からの差分距離で表現します。

例えば交差点であれば、CRPは概ね交差点の中心と考えられる点（仮想点）に設置し、その位置は近傍にある標識や信号機の支柱の代表点など、変化が生じにくい実在地物からの相対距離で表現することになります（図-3参照）。

4. おわりに

高精度な位置参照方式に関する検討や標準化は、まだこれからの部分も多いところです。今後、海外も含め、

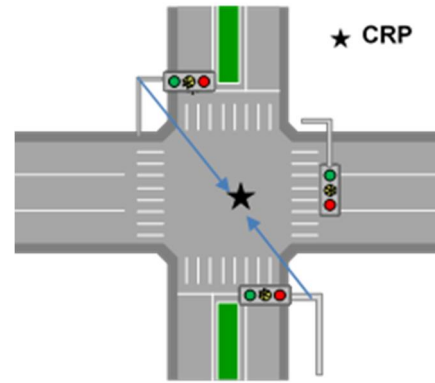


図-3 CRPとその位置表現例

様々な議論が行われることになるかと思いますが、検討結果を幅広く普及させるためには、位置参照方式によりすぐに解決を図るべき課題と、時間をかけて徐々に解決を図るべき課題（図化手順や方法の標準化に関する課題など）は区別した上で、過度に詳細な位置参照方式の標準を定めないことも重要と考えます。

明確な位置参照方式の標準が定まる前に高精度な位置情報の整備や活用が進展すると、それぞれの整備主体で情報の囲い込みが行われ、多くの情報を囲い込んだ主体が関連する情報に関する権利を独占してしまう可能性も考えられます。こうした独占が民間企業によって行われた場合、最悪のケースでは当該企業の突然のサービス停止などにより情報を得ることができなくなることも考えられます。

今後、自動走行システムの進展などにより、道路に係する高精度な位置情報を交換・共有する場面が急速に増えていくことが予想されます。円滑な情報流通環境を整えるために、早期に高精度位置参照に関する標準が成立し、関係者で幅広く活用されることを望みます。

参考文献

- 1) 中條覚・柴崎亮介、レーンレベルの位置参照方式具体化へ向けて、2015年12月、第13回ITSシンポジウム2015
- 2) Nakajo S., et al, A proposal for Lane Level Location Referencing, 2016年3月, CSIS discussion paper #142
<http://www.csis.u-tokyo.ac.jp/english/dp/dp.html>

謝辞

本解説のとりまとめに際しては、東京大学空間情報科学研究センター柴崎亮介教授、三菱総合研究所木村紋子研究員、坂井浩紀研究員をはじめ、様々な関係者にご協力を頂きました。ここに記して感謝の意を表させていただきます。

(株) 三菱総合研究所 ITSグループ
主席研究員 中條 覚 (なかじょう さとる)

長い間お世話になりました

前理事長 泉 堅二郎

日本デジタル道路地図協会が設立されたのは、1988年8月8日なので今年で28年が経っている。初代理事長尾之内由紀夫氏、2代浅井新一郎氏から引き継いで私が理事長に就任したのが2007年10月であった。5、6年と思っていたが約9年間勤務したことになる。

振り返ってみると私が引き継いだころは、カーナビの販売も順調でDRMデータベースの利用も右肩上がりのころであった。調べてみるとDRM-DBの利用枚数は2007年度が470万枚、2011年度には660万枚とこの4年間で1.4倍になっている。利用が伸びていることは収入も順調でよい事ではあるが、カーナビの進化とともに地図に対する要望も強くなっている頃であった。新しい道路が載っていない、線形がずれている、接続が間違っているなど、鮮度、精度、網羅性などの指摘も多く寄せられるようになってきた。そのためには道路管理者からの資料収集方法の改善、既存のデータの再チェックなど課題も多かった。また、ITSの進展に応じ次世代の高度地図（車線ごとの位置が分かるもの）の必要性も要望されていた。

そこで幸いデータベース修復の為に積立金があったので、これを活用して数年かけてデータベースのチェック、高度化地図の調査研究、標高データの付与などの作業を行った。

一方、もっとも困難だったことは、公益法人への強い批判への対応であった。国会やマスコミでも大きく取り上げられ、いろいろな調査や説明を求められたが、当協会については仕分けの対象になることもなくまた団体を解散するようなことも無くて済んだ。我々が行っているこの仕事が社会的にも必要であり、適正に事業が執行されていることが認められたということが言えよう。

また公益法人制度については新しい法律が制定され、新たに認定または認可を受ける必要があったが、DRM協会は一般財団法人として2012年に認可を受け新しい法人として再出発した。

いくつかの試練はあったが9年間ほぼ順調に協会の運営ができたことは、これまで支えていただいた道路管理者の皆様、評議員、理事の方々、賛助会員の皆様、また共に仕事をした職員の皆様のご支援ご協力によるものであり心から感謝申し上げます。

道路があり道路利用者がいる限り健全な道路とソフトインフラとしてのデジタル道路地図はなくてはならないものである。これからもより良いデータベースの作成に関係者の皆様の一層のご尽力をお願いして退任の言葉といたします。

皆様ありがとうございました。

DRMニュースのお届け先に変更がありましたら、新旧の連絡先を下記にご連絡ください。



一般財団法人 日本デジタル道路地図協会

〒102-0093 東京都千代田区平河町1丁目3番13号
ヒューリック平河町ビル5階

TEL.03-3222-7990（代表）

FAX.03-3222-7991

URL:<http://www.drm.jp>

お問合せなどのアドレス：contact@drm.or.jp