

■ 新年のご挨拶	1
■ 平成29年7~9月期のDRMDBの提供実績について	2
■ 第24回ITS世界会議2017モントリオール参加レポート	3
■ 北海道北広島高校の生徒さんの訪問学習.....	5
■ ミニ解説第二回 みちびき（準天頂衛星システム）に関する最新情報と利活用（2）	6
● コラム 理事長 奥平 聖	8

新年明けましておめでとうございます

日頃より当協会の事業運営及び活動に多大のご支援とご協力をいただき誠にありがとうございます。

当協会は、道路網及び道路地図に関する数値情報の調査研究とその標準化を推進し、道路及び道路交通の情報化に貢献することを目的として1988年に設立され、以来、順調にその役割を果たしてまいりました。お陰をもちまして、本年で設立から30年という節目の年を迎えることができました。これもひとえに関係各位のご支援、ご協力の賜物と深く感謝申し上げる次第です。

さて、当協会では設立初年度に世界に先駆けて「全国デジタル道路地図データベース標準」を作成し、この標準を基に「全国デジタル道路地図データベース」の作成を継続的に実施し、現在では幅員3メートル以上の道路約95万キロを網羅しています。

本データベースは、VICS情報や特車通行許可システムなどの道路管理者の利用を始め、地方公共団体、民間企業、研究機関等各方面で広く活用されています。また、カーナビゲーションやパソコン、スマートフォンなどにおける地図の基礎データとして利用されており、データベースの出荷枚数は、今年累計1億枚に達する見込みです。

当協会では、常にデータベースの鮮度、精度、網羅性について質の向上を目指して、道路の更新情報等の収集の拡充に積極的に取り組んでいます。更新情報等の収集は、国土交通省地方整備局等と国土地理院の連携の下で当協会が実務を担う体制により、全国の道路管理者から

の提供をいただき、効率的に進めていますが、協会では、道路管理者の事務負担を軽減しつつ、より効率的に更新情報等を収集できるよう、地方公共団体のオープンデータの活用等についても検討しているところです。

一方、当協会ではこれまで、自動運転を含む先進運転支援のための新しい高度デジタル道路地図データベースについて、高度デジタル道路情報対応検討会を開催し、その仕様を検討してきました。この仕様は、内閣府の推進するSIP（戦略的イノベーション創造プログラム）における自動走行システム（SIP-adus）のダイナミックマップの研究開発にも提供し、実証実験のなかで静的地図の交換ファイル仕様に反映されています。今後も、これまで培った知識・技術をもって、政府の検討作業やISO等の国際的な標準化に積極的に貢献してまいります。

当協会は、多くの方々に利用されているこの「全国デジタル道路地図データベース」を適切に維持更新していくという重要な社会的責任を果たすため、引き続き健全な組織運営に努めてまいる所存であります。関係者の皆様に引き続きご支援とご協力をいただきますよう心からお願い申し上げます。



平成30年元旦

一般財団法人 日本デジタル道路地図協会
理事長 奥平 聖

平成29年7～9月期のDRMDBの提供実績について

2017年7～9月期のDRMデータベースの提供実績（表1）は、国内新車販売が堅調に推移したことを受け、1,830千枚（前年比110%）と、2016年1～3月期より、7四半期連続で前年を上回り、かつ7～9月期の実績としては過去最高となりました。

（表1）DRMデータベース提供実績

	単位:千枚						
	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	年間合計	前年比	累計枚数
2012年	1,851	1,704	1,541	1,706	6,803	110%	64,139
2013年	1,629	1,396	1,516	1,847	6,388	94%	70,527
2014年	1,880	1,586	1,585	1,677	6,728	105%	77,254
2015年	1,724	1,527	1,424	1,551	6,226	93%	83,480
2016年	1,758	1,649	1,656	1,716	6,779	109%	90,259
2017年	1,942	1,840	1,830	0	5,612	83%	95,871
前年比	110%	112%	110%	0%	83%	—	106%

この内訳（表2）ですが、ナビ機器用への提供実績が、1,683千枚（前年比107%）で、そのうち新規ナビ機器用が、1,420千枚（前年比111%）と順調に伸びた一方、更新需要用は、前年の実績を下回る263千枚（前年比89%）に留まりました。

さらに新規ナビ機器用の提供実績の内訳（表3）を見ますと、据置きナビ機器用の提供実績は、1,074千枚（前年比116%）と、7～9月期の実績としては過去最高となりました。一方、市場縮小傾向の続くPND用は124千枚（前年比79%）と、過去最高を記録した2011年に対し、1／4の25%にまで落ち込む結果となりました。また、携帯・スマートフォン組込み用は、222千枚（前年比118%）と、引き続き前年を上回っておりますが、2017年4～6月期に比べると若干の減となり、伸び率は落ち着いてまいりました。

これらの結果、DRMデータベースの2017年1～9月の提供実績（表1）は5,612千枚となり、年間では過去最高記録である2012年の6,803千枚を5年ぶりに更新する見込みです。

また、DRM設立以来の累計の出荷枚数は9,587万枚となりました。今後、大きな市場の落ち込みがない限り、2018年中には累計1億枚の大台に乗せがほぼ確実な情勢であり、過去30年に渡るDRMデータベース提供の記念すべきマイルストーンとなるでしょう。

（表2）ナビ機器用提供実績と更新需要

【ナビ機器用提供実績】

単位:千枚

	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	年間合計
2015年	1,620	1,434	1,332	1,454	5,840
2016年	1,663	1,557	1,571	1,622	6,411
2017年	1,841	1,686	1,683	0	5,209
前年比	111%	108%	107%	0%	

【新規ナビ機器用提供実績】

単位:千枚

	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	年間合計
2015年	1,364	1,233	1,124	1,182	4,903
2016年	1,446	1,337	1,276	1,369	5,427
2017年	1,547	1,444	1,420	0	4,411
前年比	107%	108%	111%	0%	

【更新需要用提供実績】

単位:千枚

	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	年間合計
2015年	256	201	207	273	937
2016年	217	220	295	253	984
2017年	293	242	263	0	798
前年比	135%	110%	89%	0%	

（表3）新規ナビ機器用提供実績の内訳

【据置きナビ機器用提供実績】

単位:千枚

	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	年間合計
2015年	1,005	1,010	770	854	3,639
2016年	1,131	1,014	928	973	4,046
2017年	1,139	1,076	1,074	0	3,289
前年比	101%	106%	116%	0%	

【PND用提供実績】

単位:千枚

	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	年間合計
2015年	293	151	274	201	918
2016年	190	150	158	193	691
2017年	192	139	124	0	454
前年比	101%	92%	79%	0%	

【携帯・スマートフォン組込み用提供実績】

単位:千枚

	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	年間合計
2015年	64	69	77	124	333
2016年	123	173	188	203	687
2017年	216	230	222	0	667
前年比	175%	133%	118%	0%	

第24回ITS世界会議2017モントリオール参加レポート

第24回ITS世界会議2017が10月29日から11月2日までカナダ・モントリオールの国際会議場(Palais des congrès de Montréal)で開催されました。



写真-1 Palais des congrès de Montréalと会場内

会議の概要は以下の通りです。

【会議テーマ】Next Generation Integrated Mobility:
Driving Smart Cities

「次世代の統合モビリティ：スマートシティを加速する」

【公式Webサイト】<http://itsworldcongress2017.org/>

【参加規模(速報値)】会議参加者数 約8,000人、会議登録者数 約6,000人、出展団体数 約300、参加国数 65

(参加規模は、http://www.its-jp.org/katsudou2014/tabid_100/montreal-2017/より引用)

本稿では、世界会議へのDRMの対応ならびに見聞してきたトピックスをレポートします。

1. 世界会議2017へのDRM協会の対応

(1)スペシャル・インタレスト・セッション(SIS98)における発表

セッション“Digital Transformation for Automated Vehicles: Needs and Challenges”において、DRM協会特別研究員 柴田潤(ISO/TC204/WG3国際コンビーナ)が、「FOT for “Dynamic Map” & International Standardization」と題して、ダイナミックマップの概念とこの秋から始まる実証実験の内容等について講演しました。またダイナミックマップ関連のISO TC204 WG3における最新の作業項目であるPWI 22726 (Dynamic events and map database specifications for applications of ADS, C-ITS, and advanced road/traffic management systems)について紹介しました(図-1参照)。モデレータからはダイナミックマップの開発計画に

ついて質問があり、DMP社の協調領域のデータ群の概略開発予定を紹介しました。

Scope of PWI 22726

Standardization of logical data model for static/semi-static/semi-dynamic data

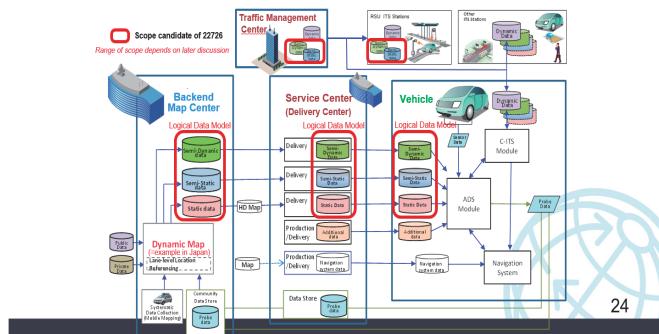


図-1 PWI22726のスコープ

(2)パネル展示

展示会場に入って真正面のJapan Pavilionに国土交通省の道路局を中心とする「道路グループ」コーナーが設置され、DRM協会もグループの一メンバーとして我が国のデジタル道路地図の概要、特車通行許可申請システムやカーナビ/VICSなど官民による利活用の例、財団の設立以来30年の歩みについてパネル紹介しました。

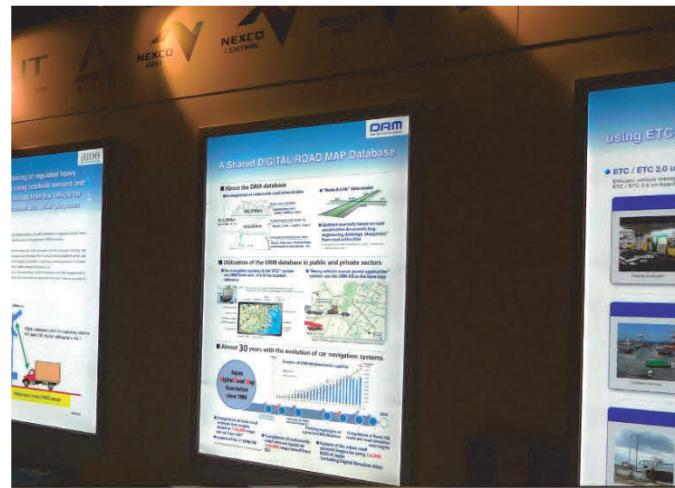


写真-2 道路グループ中のDRMパネルの展示(中央)

2. 世界会議トピックス

オープニングセレモニー(写真-3参照)は第二日目の10月30日に行われ、開催都市のモントリオール市を代表してClaude Caretteインフラ・道路・交通局長が歓迎の挨拶をされました。次にITSアメリカのCEOであるShailen Bhatt氏による挨拶、各地域の代表者によるスピーチと続き、アジア太平洋地域からは日本政府代表の長谷川豊警察庁長官官房審議官が登壇、日本のITSの状況を紹介されました。



写真-3 オープニングセレモニーセンターホール

開会式直後には最初のプレナリーセッションがあり、「都市の統合モビリティ」というテーマでニュージーランドのクライストチャーチ、開催都市のモントリオール、デンマークのコペンハーゲン、およびシンガポールの代表者が、各都市における交通問題への取り組みなどを紹介されました。

表1は、モントリオール会議で分類された7テーマとそれぞれのセッション数をまとめたものですが、自動運転などに関する「Connectivity and Autonomy」が最も多かった一方、Executiveセッション及びSpecial Interestセッションでは、「Innovation, What's Next? The New Ideas」や「Disruption and New Business Models」という新しい課題に取り組む内容について比較的多く取り上げられ、関連政策や施策が議論されました。

表-1 モントリオール会議テーマとセッション数

テーマ	ES	SIS	TS
A. Connectivity and Autonomy(「つながる」と「自律」)	4	47	41
B. Infrastructure Challenges and Opportunities(インフラ)	2	15	20
C. Smarter Cities(スマート・シティ)	2	18	25
D. Data, Security and Privacy(セキュリティとプライバシー)	0	10	14
E. Integrated Approach: Planning, Operations and Safety(統合的手法)	1	10	15
F. Disruption and New Business Models(新しいビジネスモデル)	3	16	3
G. Innovation, What's Next? The New Ideas(革新、新しいアイディア)	0	7	1

ES: Executive Session, SIS: Special Interest Session,

TS: Technical/Scientific Session

今回の世界会議で発表された内容から各地域の最新状況をまとめると以下のようになります。

(1) 米国の最新状況

2018年5月にテストが完了予定の協調システムパイロット実施展開プロジェクトの第2フェーズがワイオミング州、ニューヨーク市及びタンパの3カ所において進行中、つながる車と自動運転車を含めたデータ共有化メカニズムを構築中とのことでした。

また、米国運輸省では自動運転システムを支援するインフラの役割を追及しており、その認証技術に取り組んでいる他、道路交通安全局では「自動運転システム2.0」という安全技術のビジョンを取りまとめています。

また、インフラ側は車両が発信するデータ群を利活用す

べきとしてAMCD (Advanced Messaging Concept Development) を推進しています。

(2) 欧州の最新状況

欧州でまとめられている乗用車の自動運転実現ロードマップによると2018年前後からレベル3の自動運転システムが搭載される見込みとなっており、セキュリティやプライバシーに加えてデータの信頼性を確保するための認証メカニズムなどの重要性が浮上しています。また自動運転システムに関連してSENSORISなど多くのコンソーシアムがそれぞれに静的・動的データのデファクト標準を開発中です。

会議と並行して広大な展示会場が設けられ、約300団体によるITSに関する技術展示が行われました。展示の全体的な傾向としては先進的交通マネジメントシステムに関する展示が86件を数え、従来のITSへ回帰しているような雰囲気でした。また、自動運転システム関連はAdvanced Vehicle Control/Safety Systemsが23件展示されており、目新しい技術の開示はないものの自動運転車を実際に展示しているものは数件ありました。

ERTICO (ITS Europe) は情報量の多い展示ブースを開設し、一つのスクリーンでC-ITS Platform、C-Roads PlatformやHorizon 2020を構成する28プロジェクトなどについて画面による分かりやすい展示に工夫を凝らしていました。また業種別に見てみると、地図関連企業ではHERE及びゼンリンが展示に参加していましたが、TomTomの参加はありませんでした。OEMでは、トヨタ、ホンダ、VWのみでお膝元のGMやFORDの展示はありませんでした。

展示会場の一角にはスマート・シティ・パビリオンが設置されモントリオール、クライストチャーチ、コロンバス、コペンハーゲン、シンガポールがスマートシティへの取り組みを紹介していました。

最終日の閉会式では、最優秀論文の表彰、優れたITS活動を展開した地方政府の表彰、モントリオール市の幹部による挨拶、会議の総括報告がありました。最後には来年の世界会議開催地であるコペンハーゲンの代表（写真-4参照）が歓迎の意を表明し会議が終了しました。



写真-4 自転車で登場したコペンハーゲン代表

北海道北広島西高校の生徒さんの訪問学習

2017年10月26日（木）午後、北海道北広島西高校の生徒7名の皆さんが、訪問学習のためにD RM協会へ見学に来られました。訪問学習は見学旅行の一環で、数名ずつのグループに分かれて都内のいくつかの企業等職場を訪問し、仕事の内容や働きがいを学ぶというものです。

当日協会ではデジタル道路地図の概要の説明とあらかじめ頂いていた質問への回答、その後は2班に分かれてデジタル道路地図データの体験制作を行いました。皆さん真剣に説明を聞き、地図更新の制作は楽しみながらやっていたと思われます。

後日、生徒の皆さんから訪問学習についての礼状が当協会へ寄せられました。

紙面の都合上、全体の掲載はかないませんが、生徒の皆さんのお札状」の抜粋を掲載します。



写真1 説明を聞いている様子



写真-2①航空写真画像とデータの比較閲覧体験

【生徒の皆さんのお札状】

[Aさん]

“今まで簡単に地図を使っていたけども、一つ一つ作るのにとても色々な方がかかりわり、私たちのために手間をかけて作って下さっているのだと思いました。”

[Bさん]

“デジタル道路地図の編集や年代別のマップを比較して見たり、外部からは触れることのできない貴重な体験をさせていただきました。”

[Cさん]

“実際にパソコンを使って体験させて頂き、作る大変さがある中にやりがいを感じさせてくれる仕事だと思いました。”

[Dさん]

“実際に地図の一部を作らせて頂きましたが、思っていたより難しく大変に感じました。今後の私たちの進路に向けてとても参考になりました。”

[Eさん]

“具体的な業務内容についていろいろとお話を伺い、非常に勉強になりました。外部からは触れる事のできないとても貴重な経験をさせていただきました。”

[Fさん]

“業務内容について色々とお話を伺い、カーナビに対しての興味が一層強まった気がします。普段聞く事の出来ない貴重なお話を伺えました。”

[Gさん]

“パソコンを使っての実習ではゆっくりと丁寧に教えていただき非常に分かりやすかったです。仕事について何が大切で、何が必要で、今何をすべきなのか考える貴重な体験をさせていただきました。”



写真-2② 実際のデータで地図更新を体験する様子

みちびき(準天頂衛星システム)に関する最新情報と利活用(2)

1. 追加 3 機の準天頂衛星が無事に宇宙空間へ

2017 年 6 月 1 日にみちびき 2 号機(準天頂軌道)、8 月 19 日にみちびき 3 号機(静止軌道)、10 月 10 日にみちびき 4 号機(準天頂軌道)が無事に打ち上げられ、所定の軌道に達しております。現在、初号機及び 2 号機による試験サービスを開始しており、日本のほぼ天頂をおよそ 16 時間カバーしています。

今後、3 号機及び 4 号機に関しましても、各種試験とチューニングが終了次第、順次試験サービスに組み込まれていく予定です。

2. みちびき(準天頂衛星システム)の産業界における利活用

準天頂衛星システムは国が整備する社会インフラですので、各産業界で使っていただくために、現在、主要な 6 分野に関して利用推進活動を行っております。

①LBS (Location Based Services) 分野

- ②鉄道分野
- ③道路・交通分野
- ④農業分野
- ⑤土木・建設分野
- ⑥地図(測量)分野

分野毎に利用環境などの差はありますが、最初に利活用推進のためのグループを形成するため、「座長」「有識者」「推進メンバー」「オブザーバ」として関係者へ声掛けし、利活用推進会議を開催(「道路・交通」分野は連携活動のみ)してきました。「座長」「有識者」には大学関係者、「推進メンバー」には関連する産業界から企業、「オブザーバ」には関連する府省から参加いただいたため、結果として产学研官の連携が構築できました。この中で参加メンバーからの情報提供、利活用に向けての課題整理、対応策の検討、必要に応じて「協調領域」を対象とした実証実験の企画・検討を実施しています。

次に、6 分野の内、準天頂衛星システムの利活用が最も早く進む事が想定される農業分野での実証実験を紹介します。

3. 農業分野における実証実験

日本の農業における就業人口の大幅な減少、また農業従事者の高齢化により、従来の取組みでは農業の先細りが深刻な問題になっています。そこで、北海道大学や京都大学によるロボット農機の研究開発の成果より、農作

業の支援や自動化がその解決策の 1 つとして、クローズアップされてきました。

ロボット農機における測位の仕組みは、従来、RTK 方式を用いた高精度測位により実現されてきましたが、初期投資や維持費が掛かるなど、農家の負担にもなっていました。今回、準天頂衛星システムが配信する「センチメータ級測位補強サービス(通称、CLAS)」により、高精度測位が可能となる事が期待されており、初めての実証実験を 2か所で実施しました。

(1) 北海道編

2017 年 10 月 22 日、北海道上富良野「土の館」では国内の農機メーカーの協力により、持ち込んだトラクターに評価用 CLAS 受信機を搭載し、自動走行の実証実験を実施しました(下記の上段の 2 枚と下段左の写真)。写真では運転手は乗っていますが、両手を上げています。



北海道大学・野口教授(農業分野における利活用推進会議では座長)の協力により、大学保有の農機に MADOCA 対応受信機を搭載し、自動走行の実証実験を実施しました(上記、下段右の写真)。MADOCA 信号も準天頂衛星システムから放送される測位信号ですが、現状では技術実証用信号で、主に海外での利用を期待されています。

この時期としては、異例の大雪という悪天候でしたが、各社の農機は、ぶれることなく直進・方向転回を自動走行させることができ、ロボット農機での利活用において大きな可能性を示すことができました。

(2) 京都編

2017 年 11 月 23 日、京都大学「木津農場」にて、京都大学・飯田教授（農業分野における利活用推進会議では有識者）の協力により、大学保有のロボット農機であるコンバインに評価用 CLAS 対応受信機を搭載し、RTK 方式と CLAS 方式を切り替えながら、自動走行させる実証実験を実施しました。



実験の結果、RTK 方式と CLAS 方式は、ロボット農機の動きから同じ精度を出していることが推測できました。

4. その他の実証実験

地図（測量）分野に関しては、全国 5 か所（北海道、東京、新潟、鹿児島、沖縄）で同じ時間帯に同時に評価用 CLAS 対応受信機による測位を行うという実証実験を日本測量調査技術協会「位置情報・応用計測部会」の全面協力をいただき、2017 年 11 月 28 日に実施しました。こちらは、VRS 方式との比較を行っております。

産業界の括りとは異なりますが、自治体と連携し、3 号機（静止衛星）の衛星安否確認サービス（通称、Q-ANPI）を活用した実証実験を実施しており、内容に関しては次回に記載したいと思います。

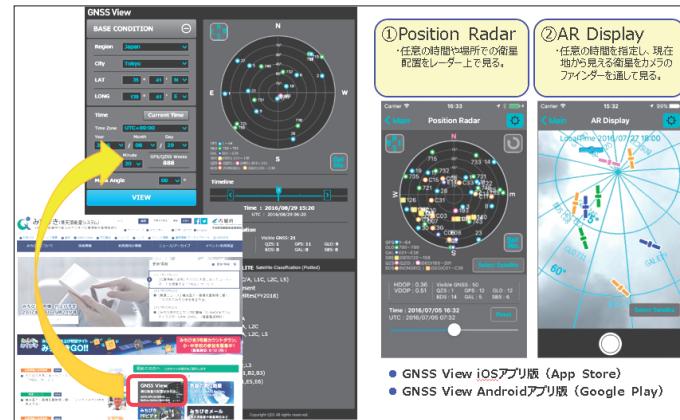
準天頂衛星システムのホームページより、「受信機の貸し出し」に関する申し込みをしていただきますと、無償で評価用受信機を借りることができます。

http://qzss.go.jp/appli-demo/appli01_info.html

評価用受信機を使って、業務の効率化や品質向上に貢献できることが分かれば、益々その利活用は加速すると考えており、今後も積極的な情報発信に努めていく考えです。

5. GNSS VIEW の紹介

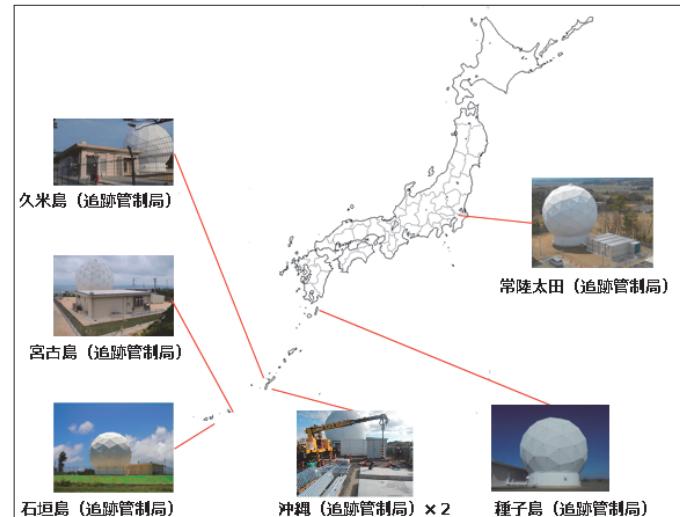
実証実験の際に利用できるツールとして、準天頂衛星システムを含む測位衛星が、どのように配置されているかが分かる「GNSS VIEW」を公開しています。ホームページ内 (<http://qzss.go.jp>) には Web 版もありますが、スマートフォン向け（iOS 版, Android 版）も用意されておりますので、ご活用いただければと思います。



スマートフォン版では、カメラを通して、配置されている衛星が建物などの陰になっていないかを確認できる機能を持っております。

■一口メモ

準天頂衛星システムの制御を担う「地上システム」の内、追跡管制局 7 局は 24 時間 365 日、衛星と通信を行っています。また、準天頂軌道の南側ではオーストラリア上空に至るため、種子島以南に追跡管制局を多く配置しております。



準天頂衛星システムについては、以下の Web ページにて最新情報を公表しています。

<http://qzss.go.jp>

謝辞 :

本文を作成するにあたり、準天頂衛星システムの開発関係者から、丁寧かつ熱心なご指導を賜りました。ここに感謝の意を表します。

内閣府 宇宙開発戦略推進事務局

準天頂衛星システム戦略室

企画官 坂部 真一（さかべ しんいち）

準天頂衛星システムサービス（株）（日本電気（株））

神藤 英俊（じんどう ひでとし）

コラム

新名神高速道路の開通

理事長 奥平 聖

ネクスコ西日本から 12 月 10 日に行われる新名神高槻～川西の開通式の案内が届いた。当協会に勤務する前、約 6 年間ネクスコ西日本に勤務し、建設事業を担当した筆者としては感無量であり、早速、出席の返事を出した。

新名神は四全線に 14000 km の高規格幹線道路が位置付けられた時、我が国の三大都市圏（首都圏、中京圏、関西圏）を結ぶ高速道路をダブルネットにするために新東名とともに計画された。旧東名名神は原則 4 車線で計画され大都市近郊では 6 車線で建設されたが渋滞が著しく、我が国経済発展の切り札として新東名名神の建設が急がれていた。

そんな中、小泉総理の道路公団民営化の議論が起り、民営化推進委員会（所謂 7 人委員会）において新名神の大津～高槻が当面建設しない 5 区間（所謂凍結区間）の 1 つに指定された。

唯一大都市圏の区間であり、他の委員から反対意見もある中、I 委員の強い主張が通った結果であり、主張の根拠は「この区間にはすでに自動車専用道路が 2 本ある」であった。

この「2 本」というのは旧名神と京滋バイパスを言っているのだが、京滋バイパスは国道 1 号の渋滞対策を目的に建設されたもので、規格、構造も劣っており、道路のネットワークの議論に加えるのはどうかと思う。また、その起終点は新名神の内側にあり、厳密には 2 本あるとは言い難い。私見である。

2010.9 現役出向でネクスコ西日本に勤務する際、当時の社長から「新名神に全力投入、特に凍結区間の解除を最優先」との指示をいただいた。滋賀、京都、大阪の沿線 3 府県、7 市町の協力体制をさらに強化し、団結して様々な要望活動、イベントなどを

間断なく展開した結果、国土交通省退職の翌日（2012.4.1）の前田国土交通大臣の現地視察を経て、なんとか 4.20 凍結解除を実現できた。

1 年後、再びネクスコ西日本に勤務することになったが、凍結解除後の新名神のミッションは「非凍結区間の予定通りの供用」であった。

高槻～神戸の供用は協定上平成 30 年度であるが、H21.12.12、起工式で当時の会長が 2 年前倒しを約束した為、実質 28 年度目標で工事を進める必要があった。困難な用地補償案件を多数抱えていたため理想的な工事展開は期待できない中、様々な工夫をしながら工事を進め、ようやく開通の目途が見えてきた H28.4.22、有馬川橋橋桁落下事故が発生した。死者 2 名、負傷者 8 名の大事故であり、落下した桁が直下の国道 176 号を塞ぎ、2~3 ケ月の通行止めを余儀なくされた為、原因究明、工事現場の復旧再開のほか、迂回路の確保、周辺企業商店住民への保障などの対応に追われた数ヶ月であった。

筆者が携わった最後の大事業で、他にも多くのエピソードがあるが、また別の機会にさせていただく。

今回の開通は H29.4 の城陽～八幡に続くものだが、有馬川橋事故のあった川西～神戸は今年度末の予定であり、その開通により関西の渋滞名所宝塚トンネルの渋滞は解消する見込みである。しかし凍結解除区間の大津～城陽、八幡～高槻は 35 年度とまだまだ先になる。本来、最も老朽化が著しく渋滞の激しいこの区間こそ急がれるのだが、ネクスコ西日本はじめ関係各位のご尽力により、一日も早い全線開通を祈らずにはおられない。

（H29.11.30 記）



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)

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

お問い合わせなどのアドレス：contact@drm.or.jp