

しごと、くらし、あそびを支える

デジタル道路地図

No.89

一般財団法人 日本デジタル道路地図協会



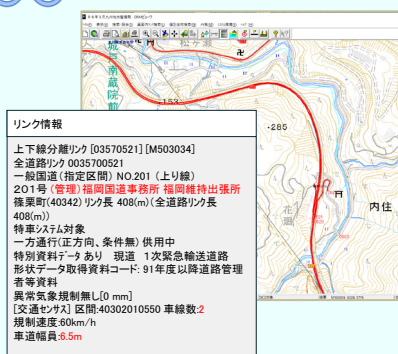
DRM-DB ビューワに地理院地図を重ねた図
(↓印で写真を撮影した方向を示す)



一般国道 201 号 八木山 (やきやま) バイパス 篠栗 (ささぐり) 本線料金所
写真提供 ▶ NEXCO 西日本



のぞいてみよう、DRM-DB



◆国道 201 号八木山バイパス【延長：13.3km】は、福岡県篠栗町と飯塚市を結ぶ道路です。福岡都市圏と筑豊地域を結ぶこの幹線道路は、4車線道路に挟まれた暫定2車線区間でした。◆2025(令和7)年3月30日、八木山バイパスは4車線化されるとともに、有料化されました。◆八木山バイパスは、峠越えの山道である国道201号のバイパスとして、1985(昭和60)年2月に日本道路公団管理の有料道路として開通しましたが、

2014(平成26)年10月に無料開放され、管理も国土交通省に移管されました。◆しかしながら、無料開放後に交通量が大幅に増え、渋滞が増加するとともに交通事故も多発したため、信頼性の高いネットワークの構築等を目的に4車線拡幅事業が進められてきました。◆今回、4車線化した区間は、西側の篠栗IC～筑穂IC間【延長：5.7km】です。この区間の開通をもって、八木山バイパスの管理は、国土交通省からNEXCO西日本に移管されました。◆一度無料になった有料道路が、再び有料化するの全国で初めての事です。◆DRM-DBでは、道路(リンク)の管理者を、NEXCO、首都高速道路等、国、都道府県などに区分、コード化しています。また、車線数や有料道路であるかどうかともコード化して格納しています。



おすすめ記事



ISO/TC204 総会及び WG3
アンマン会議 2025 出席報告

👉 P4 ~

令和7年度研究助成採用
テーマの決定について👉 P5 ~



連載企画・おしえて、DRM
協会(6)👉 P6 ~ 令和の
DRM-DB ~

DXの時代を迎えて DRM-DB が
どうあるべきか、また、DRM-
DB の利用シーンがどのように
広がってくべきなのかについて、
ここ数年間、DRM 協会が取り組
んできた内容を紹介しします

□ DRM セミナー開催 (予告)

- ◆日 時：令和7年9月～10月ごろ
- ◆場 所：DRM 協会 大会議室
- ◆内 容：講師による講演(テーマ未定)
- ◆受 付：DRM 協会 HP にて受付予定

□ 令和6年度 研究助成報告会を開催しました

- ◆日 時：令和7年6月17日(火) 10:15～17:20
- ◆場 所：DRM 協会 大会議室 ◆内容：9 団体による発表
- ◆参加数：会場 12 名 / オンライン 277 名
- ※(一社)建設コンサルタンツ協会の CPD プログラム登録実施
- ◆報 告：90 号 2025 年秋号に記事を掲載する予定です

詳細は HP へ



■ 令和 6 年度事業報告	2
■ 令和 6 年度第Ⅳ四半期の DRM-DB の提供実績について	3
■ ISO/TC204 総会及び WG3 アンマン会議 2025 出席報告	4
■ 令和 7 年度研究助成 採用テーマの決定について	5
■ リレー連載「おしえて、DRM 協会」(6) ～ 令和の DRM-DB ～	6
● コラム「公共事業に対する誤解 その2」理事長 増田 博行	8

令和 6 年度事業報告

令和 7 年 5 月 27 日に開催された第 81 回理事会において承認され、同年 6 月 16 日に開催された評議員会で報告された、「令和 6 年度事業報告」は以下のとおりです。(全文は、当協会ホームページに掲載いたします。)

1. 調査研究・標準化事業

(1) 調査研究

- ① 道路更新情報の収集方策の充実
- ② DRM データベースの活用分野の拡大
- ③ 国際的な取り組みへの対応
- ④ 研究の助成

(2) 標準化

- ① データベース標準の管理
- ② ISO 等国際標準化の促進
- ③ 地域メッシュコード規格に関する情報の提供

2. データベース高度化等事業

- ① 高度 DRM データベースの検討
- ② DX に向けた DRM クラウド化の推進
- ③ DRM-PF の機能拡充
- ④ DRM データベースによる位置参照方式の整備

3. 広報・普及事業

- ① デジタル道路地図に関する広報・普及
- ② 国際会議への参加
- ③ 講演会等の開催
- ④ 機関誌の発行

4. 情報整備・提供事業

1) 情報整備

(1) 道路に関する情報の収集

- ① 道路管理者資料の収集
- ② 基盤地図情報資料の収集
- ③ 市町村道等の情報の収集
- ④ 供用状況の調査
- ⑤ 開通前事前走行 (10 区間)
- ⑥ カーナビ案内への要望事項の収集受付 (200 件)

(2) DRM データベースの整備・更新

- ① DRM データベースの整備・更新
- ② データの信頼性の向上
- ③ 路面標高の更新
- ④ 災害対応、交通安全、道路構造物点検等に資するデータの整備
- ⑤ VICS リンクデータベースの更新
- ⑥ 新規データ入力編集システムの機能追加

2) 情報提供

- ① DRM データベース等の提供
 - ㊦ 行政目的利用 (国及び地方公共団体)
 - ㊧ 民間利用
 - ㊨ 大学等での研究目的利用
- ② 道路供用情報の提供
- ③ 道路管理者資料の提供
- ④ VICS リンクデータベースの提供

5. 特車事業等

- ① 特車用 DRM データベースの着実な更新
- ② DRM-PF を活用した新特車システムの構築

6. MMS による 3 次元点群データ等の提供

提供対象の道路延長は約 21,000 km

民間企業 58 社に対して約 1,296 km のデータを提供

7. SIP 第 3 期への参画

「スマートモビリティプラットフォームの構築」に参画

以上。

令和 6 年度 第Ⅳ四半期の DRM-DB の提供実績について

令和 6 年度第Ⅳ四半期(令和 7 年 1～3 月)の DRM データベースの提供実績(表 1)は、1,610 千枚(前年比 105%)と前年を 79 千枚上回りましたが、新車市場(前年比 114%)の増加レベルには至りませんでした。年度合計は 6,452 千枚(前年比 107%)と前年度より 416 千枚増加しています。

(表 1) DRMデータベース提供実績

単位:千枚							
	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	年度合計	前年比	累計枚数
R3年度	1,709	1,667	1,654	1,777	6,807	101%	128,356
R4年度	1,839	1,534	1,817	1,996	7,186	106%	135,542
R5年度	1,455	1,449	1,601	1,531	6,036	84%	141,578
R6年度	1,589	1,691	1,562	1,610	6,452	107%	148,030
前年比 %	109%	117%	98%	105%			

この内訳(表 2)を見ますと、全体の約 8 割を占めるナビ機器用への提供実績は、1,270 千枚(前年比 103%)となりました。この内、新規ナビ機器用は 1,169 千枚(前年比 103%)に増加し、更新需要用も 101 千枚(前年比 106%)と前年を上回りました。

更に新規ナビ機器用の提供実績の内訳(表 3)を見ますと、据置きナビ機器用は 851 千枚(前年比 93%)と第Ⅲ四半期も若干減少しました。PND 用は 40 千枚と一層低いレベルで、前年より更に減少しております。一方、スマートフォン組込み用は 278 千枚(前年比 168%)と大幅に増加しております。なお、スマートフォン組込み用は月極契約がほとんどです。

このように第Ⅳ四半期の提供実績は、スマートフォン組込み用の大幅増加が継続し、据置きナビ機器用、PND 用の減少があったものの、ナビ機器用全体として増加になりました。

令和 6 年度の提供実績は、年度を通じたスマートフォン組込み用の大幅増加が据置きカーナビ用、PND 用の減少を補って全体としては増加となりました。据置きカーナビ用の減少は、昨夏以降続いていますが、市販市場でのカーナビ販売の不振が影響しているようです。

令和 7 年度は、新車の生産・販売が一層回復する事が期待されておりますが、世界的な地政学リスクの影響や、米国の関税政策の大転換に起因する景気の先行きに対する見通しの悪さもあることから、市場の変化を一層注視したいと考えております。

(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					
	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
R3年度	1,510	1,455	1,439	1,535	5,939
R4年度	1,606	1,299	1,581	1,722	6,208
R5年度	1,176	1,175	1,290	1,232	4,873
R6年度	1,293	1,376	1,236	1,270	5,175
前年比 %	110%	117%	96%	103%	106%

【新規ナビ機器用提供実績】

単位:千枚					
	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	年度合計
R3年度	1,371	1,311	1,304	1,435	5,421
R4年度	1,491	1,206	1,457	1,622	5,776
R5年度	1,086	1,086	1,182	1,137	4,491
R6年度	1,198	1,289	1,140	1,169	4,796
前年比 %	110%	119%	96%	103%	107%

【更新需要用提供実績】

単位:千枚					
	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	年度合計
R3年度	139	143	136	100	518
R4年度	114	94	123	100	431
R5年度	89	89	108	95	381
R6年度	94	87	97	101	379
	105%	98%	90%	106%	99%

(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					
	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
R3年度	975	835	784	914	3,508
R4年度	941	679	923	1,057	3,600
R5年度	883	870	956	919	3,628
R6年度	893	807	859	851	3,410
前年比 %	101%	93%	90%	93%	94%

【PND用提供実績】

単位:千枚					
	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	年度合計
R3年度	78	87	93	76	334
R4年度	99	66	60	47	272
R5年度	65	72	69	53	259
R6年度	54	52	52	40	198
前年比 %	83%	72%	76%	75%	76%

【携帯・スマートフォン組込み用提供実績】

単位:千枚					
	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	年度合計
R3年度	317	390	427	444	1,578
R4年度	452	461	473	518	1,904
R5年度	138	144	157	165	604
R6年度	252	430	228	278	1,188
前年比 %	182%	299%	145%	168%	197%

ISO/TC204 総会及び WG3 アンマン会議 2025 出席報告

はじめに

国際標準化機構 ISO/TC204 は、ITS（高度道路交通システム）に関する国際標準化を行う技術委員会です。

DRM 協会は、TC204 傘下の WG3（ITS データベース技術分科会）の引き受け団体として活動しています。

1. 開催概要

□日 時：2025 年 5 月 25 日 ～ 29 日

□場 所：ヨルダン・ハシミテ王国 アンマン

□参加国：フランス、米国、オーストリア、インド、日本、ヨルダン、韓国、ベルギー、オランダ、ニュージーランド、中国、サウジアラビア、フィンランド、スウェーデン他

※今回は、第 65 回 TC204 総会及び TC204WG3 総会ハイブリッド会議です。

2. ISO/TC204 総会について

ISO/TC204 が活動を開始した 1993 年に組織され、ISO/TC204 総会は、欧州地域、米国地域、アジア地域の 3 つの地域を順番に総会が開催されています。

なお、ISO/TC204 WG1～WG19 の事務局を 6 つの引き受け団体で分担し、DRM 協会はその中の 1 つの WG3 を担当しており、国際 WG のコンビーナを務め派遣しています。

ISO/TC204 総会では各 WG からの活動内容の報告を受け、総会の最後に投票を行っています。

3. ISO/TC204 の主な役割

TC204 には作業グループ（Working Group, WG）が設置され、各 WG へそれぞれのテーマに関する専門家が各国から参加し、規格原案の開発を行っています。

【標準化が果たす主な役割】

- ・ 製品の互換性・インターフェースの確保
- ・ 生産効率の向上
- ・ 品質の確保
- ・ 正確な情報伝達、相互理解の促進
- ・ 研究開発による技術の普及
- ・ 安全・安心の確保
- ・ 環境負荷の低減
- ・ 産業競争力の強化、競争環境の整備
- ・ 貿易促進など

4. WG3 の主な役割

WG3（ITS データベース技術分科会）では、ナビゲーションや自動運転のための地理データに関する標準化を行っています。

ITS のほとんどのアプリケーションは人・物・車等の移動に関わるサービスであり、これらは時間・費用等の情報に加えて始点・終点・経路等の位置情報が必要となり、地理情報の利活用が必須となります。

特にカーナビゲーションシステムや、進行中の協調 ITS において、地理情報は非常に重要な役割を果たしています。

協調 ITS で必要な静的地図データモデルについては既に標準化（ISO14296）されています。次のワークアイテムでは自動運転システム等の新規アプリケーションで必要となる静的地図データの論理データモデルを標準化し、さらに準静的・準動的データの公開と改訂作業を進めています。

5. WG3 for Map Update JTF

今回の「Map Update JTF ※1」会議では、マップ更新（N2139）に必要な 3 つのテーブル（ユースケースと要件、地図更新の種類、データ配信方式）を JTF において、AVDS（自動バレーパーキングシステム L4）、MRM（最小リスク操縦）、MCS（高速道路運転手システム）に重点を置いて、充電ポイント、車両の制限と規制（高さ、幅、重量など）等を改訂しました。

「Map Update」は以下の（1）～（3）の 3 つのテーブル毎に分けて定義されています。

- （1）Use cases and requirements（ユースケースと要件）
 - ・ 使用事例
 - ・ ユースケースの説明
 - ・ 地図の要件
- （2）Types of map update（地図更新の種類）
 - ・ 地図更新の種類
 - ・ プロパティ
- （3）Data delivery methods（データ配信方式）
（Push vs Pull vs Broadcast ※2）
 - ・ タイトルと説明
 - ・ フロー
 - ・ 依存関係と前提条件

※1 JFT（Joint Task Force）の関係団体：CEN TC278 WG7, TN-ITS, SENSORIS, WG3

※2 情報の伝え方や顧客との接点における手法の違いを表す

- ・ Push（プッシュ）
企業が顧客に積極的に情報を届けるアプローチ
- ・ Pull（プル）
顧客が自ら情報を探し、企業に接触するアプローチ
- ・ Broadcast（ブロードキャスト）
不特定多数の顧客に一斉に情報を伝える手法

6. 参考資料

今回の開催国の正式名は「ヨルダン・ハシミテ王国」で、イスラム教の開祖ムハンマドの子孫であるハーシム家を王家とする、立憲君主制の国家であり、アラブ諸国の一員として中東に位置しています。

国土の面積:8.9 万平方キロメートル(日本の約 4 分の 1)、人口:1,143.9 万人(2023 年)、首都:アンマン、言語:アラビア語、気候:訪れた 5 月の日中の気温は 30℃前後ですが、空気が乾燥していて過ごしやすく、夜は 10℃前後まで下がり、肌寒くなります。

ヨルダンの観光は古代の遺跡から自然の絶景まで、さまざまな魅力が詰まっています。世界で最も塩分濃度の高い死海は特に人気のスポットです。

参考文献

- ・ ITS の標準化 2024
- ・ Revised ISO/TC204WG3_Convenor's Report to TC204 (Amman)



TC204総会会場 (Princess Sumaya University)



首都アンマンとローマ劇場



TC204総会ハブリッド会議



ヘラクレス神殿



TC204WG3総会



死海 (海面マイナス428m)

令和 7 年度研究助成 採用テーマの決定について

- ◆ 令和 7 年 1 月 6 日から 4 月 1 日までの期間において、協会ホームページ等で研究助成の募集を行いました。
- ◆ 審査の結果、5 件の研究テーマに対して研究助成を行うことが決定しました(下表を参照)。

テーマ名	研究機関名	研究者代表者氏名
秘匿化メッシュ統計データと道路経路データを連動した空間検索方式の開発とその利活用	横浜市立大学大学院 データサイエンス研究科 データサイエンス専攻	佐藤 彰洋 教授
アクセシビリティとロバスト性を考慮した橋梁修繕計画の最適化に関する研究	大阪大学大学院 工学研究科	笹井 晃太郎 特任助教
DRM-PF に基づく自動車騒音マップの高精度化および活用に関する研究	北海道大学大学院 工学研究院 環境工学部門 地域環境研究室	田鎖 順太 助教
大規模言語モデルによるマルチモーダルデータを用いた大雪時の車両走行速度予測	富山大学 都市デザイン学部	猪井 博登 准教授
DRM-DB を活用した世界初の道路環境を基軸とした国土スケールの居住満足度評価指標の開発	東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科	秋山 祐樹 教授

おしえて、DRM 協会 (6) ～令和の DRM-DB～

DRM 協会は、1988 年の設立以来 30 年以上にわたってデジタル道路地図情報に関する業務や特車関連業務などを行っています。「おしえて、DRM 協会」は、DRM 協会が行っている主な業務を連載形式でご紹介させていただく企画です。

第 6 回は、DX の時代を迎えて DRM-DB がどうあるべきか、また、DRM-DB の利用シーンがどのように広がってくべきなのかについて、ここ数年間 DRM 協会が取り組んできた内容を紹介합니다。

1. 平成までの DRM-DB

DRM 協会が発足したのは昭和 63 年ですが、DRM-DB は GIS と相性の良い仕様となっており、その当時としては大変素晴らしいものでした。30 年以上にわたって安定的に整備され提供されてきたのは、最初の仕様の堅牢さによるところが大きいと思いますが、その反面少しずつ古さを感じるようになってきました。拡張性の乏しさは、かねてから指摘されてきたところでしたが、平成後期に問題になってきたのは道路網の動的変化を捉えることの難しさでした。

道路は、新たな道路が建設されるなど、緩やかにではありますが確実に変化していきます。ある時刻の道路網を正確に取得できれば良かった昭和の頃とは異なり、令和の今では道路網の変化にも追従して、日々の業務を効率化できることが重要になっています。このような状況のもとで、DRM-DB も DX の波をかぶることとなったのです。

2. DX がもたらすパラダイムシフト

DX (Digital Transformation) という言葉は、人口に膾炙したこともあって、用法や定義があいまいなままで使われている場面が多いようですが、筆者は以下の 4 点が特徴的だと考えています。

1) 利用可能な計算機資源の増大

利用可能な計算機資源や取扱い可能なデータ量が増大したことで、システム上の制約を気にせずに大規模なシステムを組む動きが登場しました。このことは、通常 Big Data として捉えられています。

2) AI に代表される高度なツールの普及

DX に欠かせないソフトウェア資産も高度化し、ChatGPT のように一昔前では考えられなかったサービスが安価に利用できるようになってきました。このようなソフトウェア資産の蓄積も DX を進める要因だと考えられます。

3) 他 DB との連携

DB は、他の DB と連携してこそ価値や効果が発揮できます。平成前半は、DRM-DB に道路に関するすべての情報を取り

込むような風潮がありましたが、道路に関する情報でも他団体が DB として整備している場合が多く、それを改めて DRM-DB に取り込むのはリソースの無駄です。それよりは、それぞれの DB へのアクセス方法や利用規約などをできるだけ共通化して、相互に利用し合えるようにする方が遥かに優ります。異分野の DB と連携できれば、今までにない価値を創造することも期待できます。

4) 人的リソースの合理的な節約

DX を何のためにやるのかという観点では、このことが最も重要です。

DX においては、人的リソースの合理的な節約を IT の知見を多用して進めていくことになります。一方、現場のノウハウが失われないようにするためには、IT に何をさせようとしているのか、従来の方法が確実に IT で置き換えられているのか、途中でエラーが発生した場合にどのように回復処理を行うのかなどについて、現場で把握していることが重要です。

回っている現場であれば、このような要件は確保されと考えられます。言い換えると、現場が回っている間に人的リソースの合理的な節約ができるようにならなければ、今後の少子高齢化時代が乗り切れなくなります。

3. DRM-DB と DX 第一段階：P-ID

実は、従来の DRM-DB は、整備時期が異なる場合、リンクの ID が保存されない(似ても似つかない値が付与される場合がある)ことがありました。道路網が緩やかに変化していくといっても、大半の交差点や道路区間は短時間では変化しないわけですから、その間はリンクに附番された ID は本来変化するべきではないわけです。

そこで DRM 協会では、時間変化に強い ID 体系を新たに構築しました。これがパーマネント ID (以下、P-ID と略称)です。

この P-ID には、いろいろな効果が期待できます。

1) 道路構造物の指定が便利に

橋梁やトンネルなどの道路構造物は、それがどの道路リンクに紐づいているかが重要です。今、特殊車両(特車)の通行ルート候補があるとき、そのルートを構成する道路リンクの P-ID について、道路構造物の有無及び特車通行の可否を道路構造物 DB に問い合わせることができれば、特車通行許可申請対応は合理的に高速化できます。P-ID を共通キーにすることで、DRM-DB と独立に更新される道路構造物 DB へのアクセスが確立できるわけです(図-1)。

2) 災害対応時の情報共有が便利に

大規模な災害が発生した場合、道路の通行不能区間が発生

することがあります。この通行不能区間を P-ID で表現することとすれば、関係者への情報共有はテキストメールで済むことになります。情報の受け手は、後述する DRM-PF を用いて、P-ID が示す通行不能区間を一瞬で地図表示させることができますので、地図を用意して大きな画像ファイルをメールで送ることを考えるとずっと楽になります。また、被害状況や復旧状況を取りまとめる際も、表の最初の列に P-ID を入れておけば、「P-ID が XX である不通区間は、応急復旧が完了するまでの間、以下に示す P-ID を順にたどるようなルートが代替区間である」「P-ID が XX である不通区間は、○月○日に応急復旧が完了し、一般車両の通行を開始した」というような情報を手早く用意することができるようになります。

3) 相対位置参照機能を実装

GISの世界では、位置は経度緯度または平面直角座標で表現します。一方、現地で場所を簡便に確認するためには、経度緯度で工事箇所を指定するよりも、どの道路区間であるかを P-ID で指定し、交差点(リンクの端点)から何 m の場所であるかを指定する方が分かりやすいわけです。

このような事を考慮して、経度緯度で示される指定地点について、最寄りの道路区間の P-ID 及び指定地点の交差点からの道なり距離を返す処理を用意しました。指定地点が道路上にない場合でも、指定地点に最も近い道路上の地点について、その地点の P-ID 及び交差点からの道なり距離を返します。

この機能は相対位置参照と呼び、DRM-DB の DX 対応におけるコアになる機能だと考えています。

4) その他の DB との連携

上で示した相対位置参照機能を用いると、建物玄関の経度緯度を与えて、最寄りの道路の P-ID や交差点からの道なり距離を求めることができるようになります。建物だけでなく、駐車場の出入口、名所旧跡の場所など、およそ位置座標を持っているすべてのものに最寄りの道路の P-ID や交差点からの道なり距離を求めることができます。

このように、P-ID の実装及び相対位置参照機能の開発によって、DRM-DB の拡張性が広がっていくことを期待しています。

4. DRM-DB と DX 第二段階: DRM-PF

ここまでで、DRM-DB が他の DB と連携できる下地ができました。ここから、いよいよ具体的な連携システムを構築していきます。それが DRM プラットフォーム(DRM-PF)です。

プラットフォームという言葉も何通りかの定義があり、話者によって思い描いているイメージが異なる場合も少なくありません。そのようなことも想定した上で、ここではまず、【基盤となるDBとAPIを組み合わせて、様々なアプリケーションを作成するための土台となるシステム】を用意することとしました。

これは PF としては狭めの定義になりますが、最小限の機能をできるだけ短時間で用意したのです。開発自体は難しくなく、① DRM-DB の内容(P-ID も)をクラウド上の RDB に格納し、② DRM-DB の内容にアクセスしたり簡単な検索や集計を行う機能を持つ API をいくつか用意し、③ 結果を簡単に眺めるためのビューアを用意しただけです。

最初のバージョンは内部で実証実験用に作成したもので、自動車と言えばむき出しのシャーシにパワートレインを乗せただけのような代物でしたが、問題なく動作することは確認できました。ビューア部分は、地理院地図と見た目や UI をできるだけ揃えることで、利用者の学習コストを極力抑制することとしましたので、初めて DRM-PF を見る人にもとっつきやすい外見や操作感になっています。

ネット越しに DRM-PF を使う場合は、このビューアを通す必要はなく、指定 url に HttpRequest で指定文字列(これが API)を送信すれば GeoJSON 形式で結果が返ってきます。

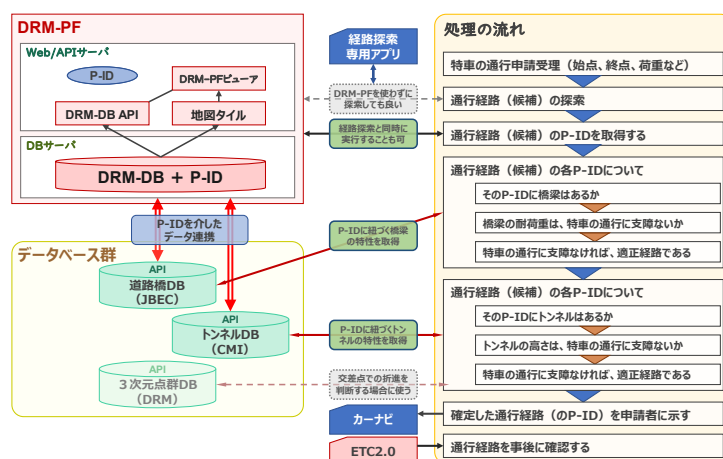
実際に、このレベルのシステムで、SIP(戦略的イノベーション創造プログラム)第3期のテーマ10において、道路の幅員別・制限速度別・市区町村別の交通事故発生頻度を比較的短時間で集計することができました。

5. 令和の DRM-DB

ナビ用のデジタル地図データとして発足した DRM-DB は、道路に関する事実上のベースレジストリとして、DX 時代にも生き残ろうとしています。継続的に利用して下さっている利用者の便宜を損なわないようにしながら、令和の時代にあった新しい用途に向けて進化して参ります。

DRM 協会は、DRM-PF を道路のデジタルツインに育て上げることで、道路や交通部門の DX をこれからも下支えして参ります。

DRM-PF の利用イメージ (特車通行処理を例に)



【図-1】 DRM-PF の利用イメージ

今回も、「公共事業に対する誤解」について述べたいと思う。

前回、「日本の面積当たりの道路延長は、世界でも突出しており、無駄な投資が行われている。」という主張の誤りを例に、データというものは、嘘ではなくても(捏造しなくても)その前提条件等を正しく理解して適切に使わなければ、導かれる結論は誤ったものになるという例を示した。公共事業に関しては、そのミスリードを意図的に狙った、あるいは適切でない情報を鵜呑みにした主張がよく見られるように思う。

また、政府の財政出動が厳しいという印象を与えるためによく使われるフレーズに、「国の借金は、国民一人当たり〇百万円」というのがある。これもおかしな話で、国民が借金しているのではなく、日本の国債がほとんど国内で消化されていることを考えると、極論を言えば政府が国民に借金しているのであり、

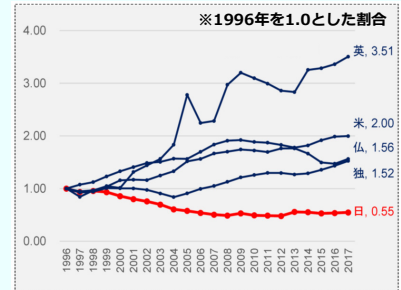
は、内需拡大が必要不可欠なのである。

社会資本整備への投資は、整備によるストック効果で世代を超えて国民生活の安全・安心と経済の活性化に貢献することが最も大きなメリットであるが、短期的な内需拡大にも貢献するものである。国土強靱化の観点からも、まさに今こそしっかりと取り組まなければならないと思う。

災害の頻発する日本では、社会資本整備の際に「非常時の機能維持と機能復旧」という視点が欠かせない。しかしながら、これまでの投資は、平時のみを前提としたコスト削減に走りすぎていると思う。

例えば、高速道路の暫定 2 車線整備である。日本では、実に約 4 割が暫定 2 車線であり、このような整備手法は世界でも稀である。平常時の交通量のみを考えれば計算上は当面耐えられたとしても、道路利用者の安全性、事故や災害、

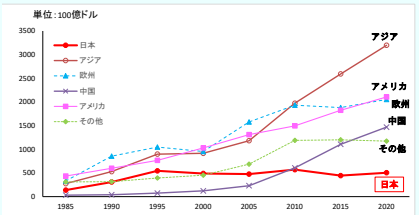
一般政府の総固定資本形成 (IG) の推移



出典：日本：内閣府「国民経済計算」を元に作成(年度ベース)。諸外国：OECD「National Accounts」等を基に作成(暦年ベース)。(注)グラフ中、2004 年までは旧基準(93SNA ベース)、2005 年以降は 08SNA ベースの IG より研究開発投資(R&D)や防衛関係分を控除。

【図-1】

各国の名目 GDP の推移



出典：総務省統計局「世界の統計2024」

【図-2】

【表-1】

各国の輸出依存度 (2017年)

日本	14.3%
韓国	35.3%
中国	18.9%
アメリカ	7.9%
イギリス	16.6%
ドイツ	39.2%
フランス	20.7%
ブラジル	10.6%
スイス	33.0%

出典：総務省統計局「世界の統計2024」

公共事業に対する誤解 その2

理事長 増田 博行

国民は、日本国が破産しない限りは取りはぐれない債権を持っていることになる。

日本国にとってどの程度の債務まで許容できて、長期的視点から債務を負ってでも今投資すべきは何かということは、「国民一人当たりの借金」とは全く別の観点から判断すべきものであって、これを家計のローンをイメージするような言葉に置き換えるのもミスリードの典型だと思う。

日本は、ここしばらくの短期財政収支偏重の財政政策と、社会資本整備に対する印象操作ともいえるべきミスリードが積み重なり、主要国の中で異例なほど社会資本整備への投資が抑制され(図-1)、それと極めて高い相関で GDP も一人負けしている(図-2)。

また、我が国は、貿易立国と思われがちであるが、実は輸出依存度はかなり低い(表-1)。つまり、経済成長のために

メンテナンス等を考えれば、本来の性能を発揮できないことは明らかである。それは、厳しい財政状況を踏まえた苦肉の策ということになっているが、段階的整備はやむを得ないとしても、できるだけ早期にあるべき姿にしなければならない。

日本は、これから人口減少局面を迎える中で、経済活動や地域の活力の維持が重要な課題である。この解決のためには、今のうちに将来にわたり安全と活力を生む社会資本にしっかりと投資することが必要不可欠である。

そのためには、短期財政収支偏重ではなく、長期的観点も含めて投資とその効果を正しく見直し、取り組むべきである。

短期的視点から印象操作している場合ではないのである。

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
平河町フロントビル5階

TEL : 03-3222-7990 (代表)

FAX : 03-3222-7991

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



DRM は協会の略称ロゴです。