

しごと、くらし、あそびを支える デジタル道路地図

No.92

一般財団法人 日本デジタル道路地図協会

Press Release (2026年3月2日) 資料より

DRM-PF(DRM プラットフォーム)の提供を開始しました ～ 全国の道路ネットワークデータを手軽に使える Web アプリケーション ～

DRM-PF は、2023年3月から道路管理者向けの試行運用を通じて、国土交通省が推進する道路システムのDX「xROAD」を支える基盤として活用されています。

このたび、より多くの皆さまにご利用いただけるよう、DRM-PF を道路管理者以外にも開放いたしました。

DRM-PF は、道路の形状・位置・属性を収録した「全国デジタル道路地図(DRM-DB)」をクラウド上で管理し、Web-APIを通じて道路線形や各種属性データを手軽に取得できるサービスです。

また、データを直感的に閲覧できる専用の地図サイトも併せてご利用いただけます。

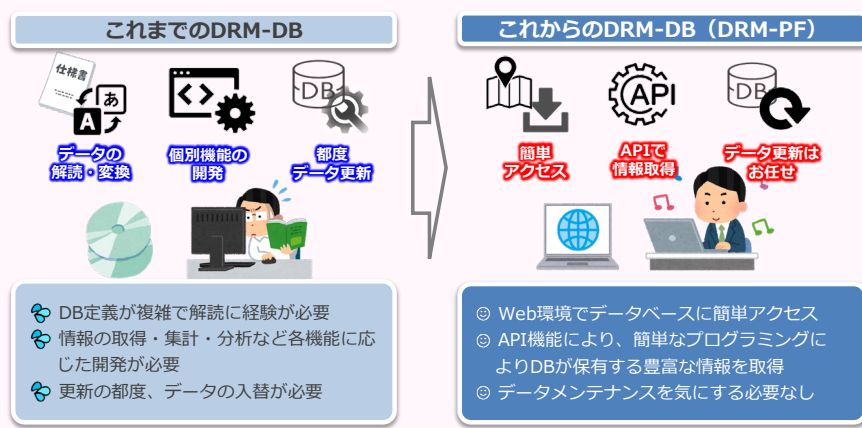
本サービスをご利用いただくことで、道路関連データの入手・管理・分析がこれまで以上にスムーズになり、API連携を活用した道路関連システムの開発を、より低コストかつ効率的に進めることが可能となります。

■ DRM-PF の主な特徴

- ▶ 全国の道路ネットワークデータをインターネット経由で手軽に使える形で提供
- ▶ 国土交通省 道路局のベースレジストリーとして指定されている DRM-DB データを自動更新
- ▶ アプリケーション開発に API 連携することでコスト低減や外部システム連携が簡単に可能
- ▶ 道路交通センサ情報の可視化や交通計画・維持管理業務の効率化(DX 化)や省力化が可能
- ▶ 不動産、都市開発等の沿道利用分野において道路ネットワークや前面道路等の情報の利用が可能

自社開発のコスト削減、面倒なデータセットアップ不要、全てAPIで欲しいデータ(年4回更新)が、いつでも取得可能、過去データと比較分析に利活用も可能

- ▶ 初めは基本料金2万円のみ
- ▶ サービス期間中は契約月から3ヵ月間はAPI使い放題(無償)
- ▶ API利用料金の確認も可能
- ▶ マイページ機能使い放題
 - ・ FAQ対応
 - ・ DRM-Chat
 - ・ 料金確認
 - ・ 各資料ダウンロード
- ▶ 従来、DVD等の媒体にて提供してきたDRM-DBをインターネット経由で手軽に使える環境を提供
- ▶ 2023年4月から、国土交通省道路局のベースレジストリーとして利用開始



■ 料金

- ▶ 基本料金:2万円/月
- ▶ 従量料金:API 単価7円/取得データ数
 - ・ 取得データ数の計算方法は(ノード数+リンク数)×API 単価
- ※ サービスイン期間中(2026年3月～2026年10月契約まで)は基本料金のみでAPI 使い放題(契約月から3ヵ月間無償)

■ ご利用いただける方

- ▶ 民間企業及び大学・研究機関等の法人

■ お申込み先

- ▶ DRM 協会 HP:
<https://www.drm.jp/>
- ▶ 詳細は DRM-PF ポータルサイト:
<https://pf.drm.jp/>
- ▶ DRM-PF 申込み:
https://pf.drm.jp/?page_id=28



■ 令和 8 年度事業計画	2
■ 令和 7 年の DRM-DB 提供実績と利用状況について	3
■ 連載「つかってみよう！DRM-PF」(2) ～ リンクやノードの取得方法と利用方法 ～.....	4
■ 連載「おしえて、DRM 協会」(7) ～ 道路告示データシステムの活用による道路DX ～..	6
● コラム「英国の柔軟なPPP」理事長 増田 博行	8

令和 8 年度事業計画

令和 8 年 3 月 16 日に開催された第 82 回理事会において承認された「令和 8 年度事業計画」は以下のとおりです。
(詳細は、当協会ホームページ/事業の内容 <https://www.drm.jp/introduction/content/> をご参照ください。)

I. 事業計画の基本的な考え方

DRM 協会が官民協力の下で整備を進めてきた DRM-DB は行政利用及びカーナビにおける基礎データの収集を目的として整備を進めてきたが、カーナビ以外の分野でも使いやすいデータベースとして運用を続けている。

国土交通省では、xROAD と銘打った DX 推進を政策として打ち出しているが、DRM-DB は xROAD 構想においても道路管理をはじめとする道路を扱うすべてのサービスにおけるプラットフォームに位置づけられている。

民間においても自動車産業では電動化や自動運転に関する国際競争が激化しており、地図データの先進運転支援システムでの利用も進んでいる。特に E2E 自動運転ではカーナビ用地図相当の地図を利用するものやセンサーのみに頼って運転を行う方法を指向している。

一方で、新車販売台数は減少傾向が続いており、センター地図型やスマホアプリ等新しい形態での地図利用が拡大しているが、こうした動向はこれまでの DRM-DB の整備・提供の収支構造や料金体系モデルの想定を超えるものがある。

このため、本年度は予算執行の適正化を図るとともに DRM-PF の利用拡大等、DRM-DB の確実・安定的サービス提供を行い、新たな技術やニーズに合致したデータの収集・整備・提供に向けた検討を進めるため、以下の事項に重点を置いて実施する。

- ① 道路関係情報の収集強化
- ② 最新道路関係情報の収集充実
- ③ 防災、交通安全等に関するデータの提供
- ④ データベース水準の向上
- ⑤ 道路管理者及び利用者からの意見要望への対応
- ⑥ 特殊車両対応
- ⑦ DRM-PF の運用

II. 事業計画

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-DB 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. 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

3. 情報整備・提供事業

- (1) 道路に関する情報の収集
- (2) DRM-DB の整備等
- (3) DRM-DB 等の提供

4. 特車事業等

- (1) 特車用 DRM-DB の着実な更新
- (2) DRM-DB を活用した特車通行手続きの検討

5. MMS による三次元点群データ等の提供

国土交通省道路局より提供事業者として認定された事業の継続

6. その他

当協会の目的を達成するために必要な事業の実施

以上

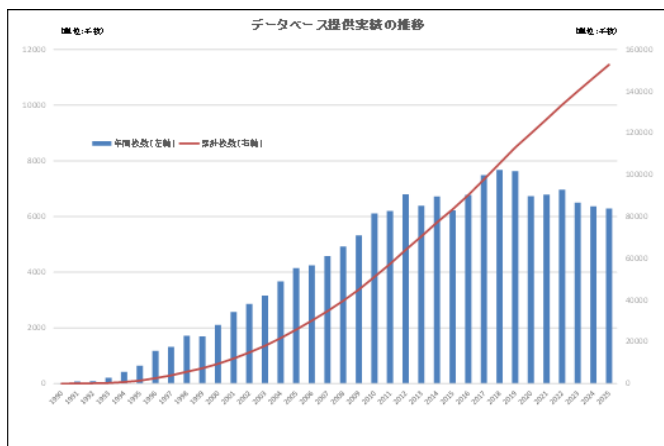
令和 7 年の DRM-DB 提供実績と利用状況について

2025 年の DRM データベースの提供実績(表-1、図-1)は、6,292 千枚(前年比 99%)と、前年実績並となりました。

新車市場は、年間で 4,566 千台(前年比 103%)と増加しましたが、提供実績は年後半に伸び悩み前年を若干下回りました。

【表 1】 DRMデータベース提供実績

	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	年間合計	前年比	累計枚数
2021年	1,766	1,709	1,667	1,654	6,796	101%	126,579
2022年	1,777	1,839	1,534	1,817	6,967	103%	133,546
2023年	1,996	1,455	1,449	1,601	6,501	93%	140,048
2024年	1,531	1,589	1,691	1,562	6,373	98%	146,421
2025年	1,609	1,641	1,514	1,528	6,292	99%	152,713
前年比	100%	103%	90%	98%			104%



【図-1】 DRMデータベース提供実績の推移

さて、近年の利用状況につき、過去 5 年のデータベース提供実績を著作物別(図-2)に見てまいります。

予め地図データを端末に持たせるタイプについてですが、カーナビ向けは 2021 年には 4,307 千枚(構成比 63.4%)の実績でした。当時は、車載半導体不足などにより新車とカーナビの生産に制約があり、カーナビ向け枚数は伸び悩み、2022 年に 3,873 千枚(構成比 55.6%)まで減少しました。その後、生産制約の緩和による新車の販売増を背景に 2023 年には 4,139 千枚(構成比 63.7%)まで回復しました。ところが、2024 年になると車両の認証不正の問題を契機に再びカーナビ向けは減少に転じ 2025 年も回復することなく 3,583 千枚(構成比 56.9%)の実績に留まりました。

また以前より減少傾向が続く PND 向けは、2025 年もさらに減少が続き、205 千枚(構成比 3.3%)まで減少しております。

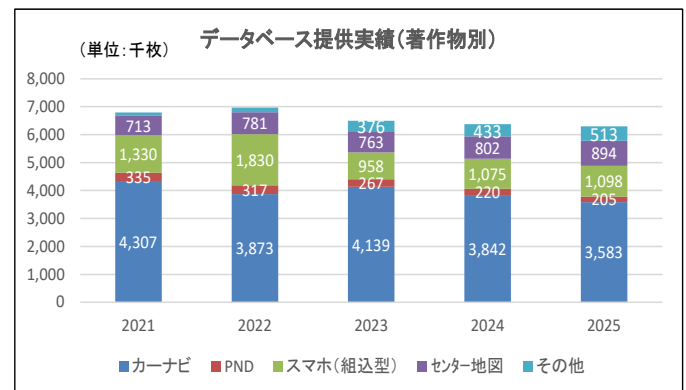
一方スマホ向けは、2022 年は 1,830 千枚(構成比 26.3%)と急増しましたが、2023 年には半減し、その後は年百万枚程度を維持しております。このスマホ向け枚数は、データベース提供先からの報告数(エンドユーザーとの契約数)に基づいており、これには月極契約と年間契約が混在しています。

2025 年の報告数の内、約 94%が月極契約であり、カーナビ向け枚数とは重みの違いがある点が、実績把握上の課題となっています。

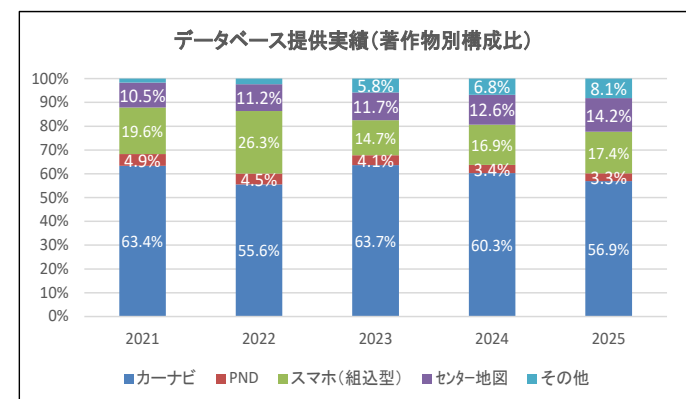
次に、データを都度配信するタイプであるセンター地図型については、現在端末はスマホが大半ですが、2025 年は 894 千枚(構成比 14.2%)と堅調に増加しました。中長期の傾向として、センター地図型は今後も増加するものと思われます。尚、このセンター地図型の枚数は、あくまでみなし枚数(推定値)になります。

DRM データベースの利用形態には、この他にも電子地図組込型、システム組込型などありますが、従来は数量が限られていたため、一括で「その他」扱いにしておりました。

ところが、2022 年よりはシステム組込型に分類している車両の ADAS(先進運転支援システム)向けに著しい増加が見られ、2025 年には「その他」が 513 千枚まで増加し、今後も拡大が期待されております。



【図-2】 データベース提供実績(著作物別)



【図-3】 データベース提供実績の著作物別構成比

2026 年の新車市場は、若干増が期待されています。しかし、カーナビの減少傾向が続いている点、ならびに、カーナビ機能を含むイン・ビークル・エンタテインメント商品の競争が厳しさを増している点など、先行きは楽観できないことから、これらの動向に特に注視して参りたいと考えております。

つかってみよう！ DRM-PF（シリーズ 2） ～ リンクやノードの取得方法と 利用方法 ～

DRM-DB は国土交通省道路局が進める xROAD(道路 DX) のベースレジストリとして指定された基本データです。網羅性・即時性・正確性が確保され、社会活動の様々な場面で参照される社会全体の基盤となる DRM-PF の利活用方法についてシリーズ解説していただく、第 2 回目です。

1. はじめに／前回の振り返り

全国の道路ネットワーク情報の効率的な取得を可能にするサービスである DRM-PF、その利用方法の紹介を目的とした連載の第 2 回です。

前回(第 1 回/91 号掲載)は、DRM-PF を利用するための環境(QGIS/Q-DRM)を構築する手順について紹介しました。環境構築は、地味で面倒に思えますが、一度完了すれば、あとは DRM-PF の利便性が存分に活用できます。

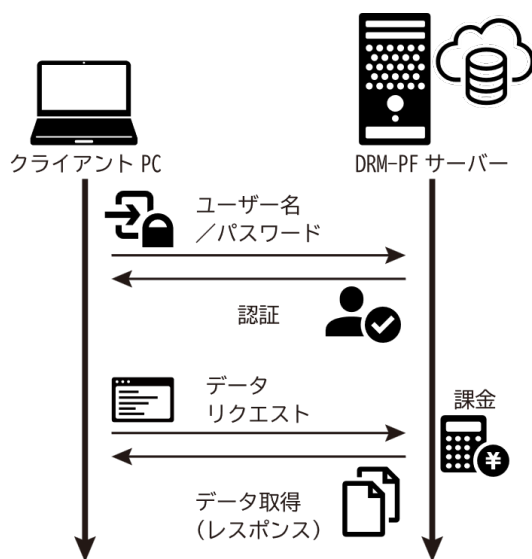
紙面では紹介できなかった内容も多くありますので、[QGIS LAB](#) や [Q-DRM リポジトリ](#) も参照してください。

なお、Q-DRM は適宜バグ修正を行っていますので、[最新版のダウンロード・インストール](#) をお願いします。

今回は、前回構築された環境を前提として、DRM-PF の利用スキームについて示しつつ、リンクやノードの取得・利用方法について紹介します。

2. DRM-PF の API 利用スキーム

DRM-PF には様々な API が用意されていますが、その基本的な利用スキームは共通しています(図-1)。



【図-1】 DRM-PF における API 利用スキーム

なお、API に関するより詳細な情報については、DRM-PF ポータルサイト(<https://pf.drm.jp/>)の API 解説書や利用者に配布される API 仕様書、[API リファレンス](#)を参照ください。

(1) ユーザー認証

ユーザー(クライアント PC)から DRM-PF サーバーへ、ユーザー名・パスワードを送信し、認証を行います。認証が成功すると、サーバーからトークンが発行され、以降の API 利用ではそれを利用します。このプロセスは、(一部の無償 API を除き)全ての API 利用の前提となります。

Q-DRM を利用する際には、このプロセスのみを明示的に実行する必要はありませんが、API 実行時に「user_name」、「password」を入力することによって自動的に認証を行っています(図-2)。

【図-2】 Q-DRM におけるユーザー認証ダイアログ

なお、「入力した認証情報を保存する」にチェックを入れると、クライアント PC にそれらの情報が保存され、次回以降、「認証情報を読み込んで利用」にチェックを入れることで認証情報の入力を省略できます。

(2) データリクエストとデータ取得

ユーザーからサーバーへリクエストを送付し、データを取得します。このとき、必要となるパラメータは API によって異なります。たとえば、「最近接リンクの取得」では、位置(緯度・経度)が必須のパラメータとなり、道路区分、道路種別等が任意のパラメータとなります(API 定義書参照)。このリクエストに応じて、サーバーから該当するデータが取得されます。

また、この際には利用料金が生じることに注意してください。API で一度に大量の DRM データを取得しようとする、高額な請求が発生する可能性があります。利用者は、API 使用量や取得する DRM データ量に十分注意し、事前に料金体系を確認し、注意してご利用ください。

リクエストパラメータは、過不足なく正確に指定する必要があります。返送されたデータは DRM-PF [利用規約](#) に基づき、ご利用する必要があります。Q-DRM では、これらの作業が自動化されており、ユーザーは容易にデータをリクエストし、その結果を QGIS 上に表示(可視化)することができます。

(3) API とデータベースのバージョン

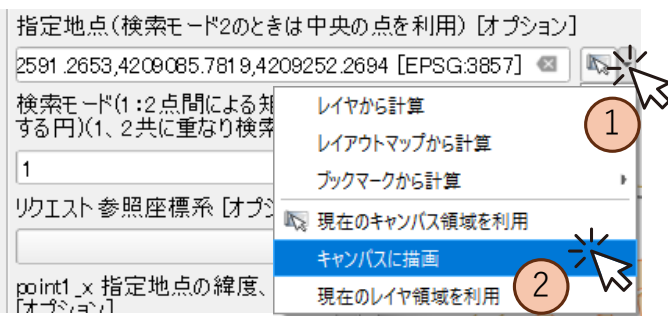
DRM-PF には、API およびデータベースに複数のバージョンが用意されています。特定のバージョンでのみ提供される API を利用するには、適切なバージョンを選択する必要があります。Q-DRM は、最新版での動作を基本としつつ、様々なバージョンでの利用に対応しています。

3. DRM-PF によるリンク取得・利用方法

以上のスキームを踏まえて、Q-DRM を使ってリンクを取得します。さっそく、QGIS を起動し、適当な背景地図を表示の上、プロセッシングツールボックスの中の「DRM-PF → Link → SearchLinks」を起動してください(前回記事参照)。これは、範囲を指定してリンクを取得する API であり、QGIS の画面上には様々なパラメータを指定するウィンドウが表示されます(画像省略)。

この API で重要なのは「指定地点」パラメータです。本来は緯度・経度を数値で入力する必要がありますが、Q-DRM ではグラフィカルな指定が可能です。

「指定地点」の右側のボタンをクリックして現れるメニューの中から「キャンパスに描画」を選択すると(図-3)、地図上に矩形を描くことができ、それによって「指定地点」パラメータが書き換わります。認証情報(user_name / password)を指定し、「実行」で API が実行されます。



【図-3】「指定地点」の指定方法

実行結果は地図上に表示されるほか、ダイアログの「ログ」にも表示されます(図-4)。ここで、ログの「Request」が実際に DRM-PF の API に渡されたリクエストであり、「HTTP response」および「API return」がサーバーのレスポンスです。



【図-4】 SearchLinks 実行結果の例(地図・ログ)

取得されたデータは、位置情報および属性情報を持ち、以降は QGIS の機能を使って様々な処理に用いることができます。QGIS で実現できる様々な処理は「QGIS LAB」を参照してください。ここでは、以降の処理のために、レイヤの属性テーブルを表示し、「pid」(パーマネント ID: P-ID)を取得しておきます。

P-ID は、道路ネットワークにおける時間変化を受けにくい ID 体系であり、位置や履歴の確認に非常に有用です。(なお、P-ID の利活用法に関しては次回記事に記載します。)

4. DRM-PF によるノード取得・利用方法

ノード用にも様々な API が存在し、たとえば「Node → GetNearestNode」は指定地点の最近接ノードを取得できます(利用法は前回記事の GetNearestLink とほぼ同じ)。ここでは、「Node → GetNodeByLinkPID」を使って、リンクの P-ID から両端ノードの P-ID を取得します。

この API で指定するのはリンクの P-ID のみです。前項の SearchLinks で取得した P-ID 文字列を指定し、実行します。

この API では、実行して結果を得ても地図上にレイヤは追加されません。その代わりに、ログにノードの P-ID である「node_pid_list」が表示されます(図-5)。

```
--- Method GetNodeByLinkPID ---
Request: {'link_pid': '7140305850.00000'}
---- Result ----
HTTP response: {'status_code': 200, 'reason': 'OK'}
API return: {'status': 1, 'node_pid_list':
['6140213798.00000', '6140213810.00000']}
```

【図-5】 GetNodeByLinkPID 実行結果の例

さらに、ノードの位置情報・属性情報等を取得するには、「Basic → GetItemsbyPID」を利用します。取得した P-ID を Q-DRM ダイアログから入力し、API を実行してください(注: Q-DRM 最新版を前回記事にしたがってインストールしてください)。ノードが QGIS 地図上に表示され、またその属性テーブルに様々な情報を見つけることができます。

DRM-PF には様々な API が存在しますが、このようなリンクあるいはノードの取得が基本的であり、これに様々な応用が付け加えられることとなります。次回は、より応用的な API に触れつつ、P-ID の利用法について紹介します。

横浜市立大学 データサイエンス学部
准教授 田鎖 順太(たぐさり じゅんた)
*令和 8 年 4 月より新所属となりました

【参照元 URL】

- DRM-PF ユーザー登録: https://pf.drm.jp/?page_id=28
- QGIS LAB: <https://qgis.mierune.co.jp/>
- Q-DRM リポジトリ: <https://gitlab.com/itagusari/q-drm>



おしえて、DRM 協会 (7) ~道路告示データシステムの活用による道路DX~

DRM 協会は 1988 年の設立以来 30 年以上にわたりデジタル道路地図情報に関する業務や国の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紹介させていただく企画です。

第 7 回は、道路告示データシステムについてご紹介します。

1. 道路告示データシステムとは

DRM-DB(データベース)は、VICS、道路交通センサス、交通事故 DB、特車申請許可システム、ETC2.0 プローブデータ、#9910 アプリ、災害情報収集システム、カーナビ、民間プローブデータなど、幅広く利用されている他、建設工事の「建設副産物情報交換システム」にも利用されています。このため、データの網羅性、新鮮性、正確性が重要です。

「道路告示データシステム」は、道路管理者が道路法に基づき告示する、区域決定や供用情報について、デジタル技術を活用しインターネットで漏れなくタイムリーに収集・提供するシステムです。DRM 協会と東京電機大学小林教授が共同開発し、DRM 協会のホームページに掲載しています。

システムの機能は、告示文の一覧と添付図面の位置図、平面図が登録・閲覧・検索できるとともに、DRM-PF(プラットフォーム)を活用し、始点、終点の地先名入力により、地図に当該区間が自動的に表示されます(図-1)。

- 現行はDRM更新業務において年1回、期限を定めて収集。
- 道路法に基づく区域決定・供用開始における図面の情報があれば、よりタイムリーかつ網羅的な資料収集が可能。



【図-1】道路告示データシステムの画面構成

現在、鳥取県庁、宮崎県庁、佐賀県庁でご利用頂いておりますが、今後、さらに多くの道路管理者の皆様にご利用して頂くことで、DRM-DB の品質向上に伴う道路 DX への貢献およびカーナビの早期反映を目指しています。

2. 道路告示データシステム開発の背景

DRM-DB の更新においては、年 1 回、夏頃に資料収集を依頼し、図面とともに供用予定情報の提供を頂いております。

道路変化情報は、新設供用、新設(工事中と工事中→供用)、拡幅、線形改良、交差点改良、移管、廃道等がありますが、幅員 5.5 m 以上の幹線道路から幅員 3 m 以上の生活道路まで、全国で年間約 4,600 件に達しています。

DRM 協会では、道路管理者から提供され了解を得た図面について、DRM-DB の提供先であるカーナビ地図会社へ提供しています。

供用予定については、開通日の近くになって公表される場合や DRM-DB の更新時期である 12 月以降に供用されるケース、予定の延期や前倒しがあり、さらに、道路管理者間での移管が行われていることから、年間を通じてタイムリーな収集が必要となっています。

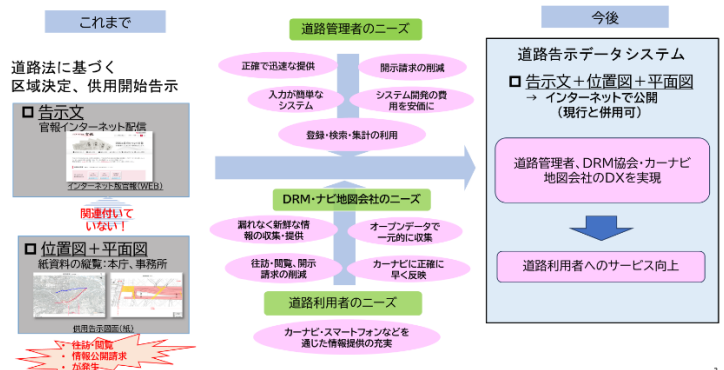
収集方法については、通年で記者発表等から行っていますが、地方自治体では小規模な事業も含め全ての供用情報が公表されるものではなく、図面も概要図なことから、道路管理者の告示情報を得ることが網羅性の鍵となっています。

一方、多くの道路管理者の区域決定、供用開始告示の情報提供の現状は、インターネットでの機械判読できない告示文のみの提供で図面の添付がありません。

各カーナビ地図会社は、DRM-DB の資料収集の対象外の右折レーン設置、案内看板などの図面も含め収集しており、往訪・閲覧や情報公開請求などによって、個々に図面を入手していることから、この作業が官民で相当な労力となっており、カーナビ情報の反映の遅れの要因にもなっています。

このため、当協会では道路管理者、DRM 協会・カーナビ地図会社、道路利用者の各ニーズを踏まえ、デジタル技術を活用し、漏れなくタイムリーに情報提供・収集する仕組みとして、道路告示データシステムを構築しました(図-2)。

道路告示データシステムは、デジタル技術を活用した供用等の情報提供・収集システムです。



【図-2】供用情報等の提供・収集の DX 化

3. 道路告示データシステムの活用と効果

1) 道路管理者の DX

① システム開発のコスト削減と無料で利用

本システムを利用して頂くことで、開発システム費用の削減と情報提供が地方自治体は無料で利用できます。

② 先進事例(香川県庁)の情報公開請求の削減効果

年間 15 時間削減(公開前 40 時間/公開後 25 時間)

項目	公開前	公開後
情報公開請求件数	60件/年	0件/年
事務処理時間	情報公開請求処理に40分/件を要するとして2,400分/年	告示公開データ入力等処理に10分/件。150件で1,500分/年

※香川県庁のシステム活用によるヒアリング結果より

③ 告示情報データベースにより紙ファイル管理を廃止

道路管理者毎に、区域決定、供用日、道路種別、路線名等、統一様式で登録し、検索、集計が可能です。

④ 各道路管理者のHPとリンク接続

DRM 協会の道路告示データシステムを利用して、各道路管理者のホームページへリンク接続することもできます。

⑤ 各システムへの DRM-DB の迅速な反映

DRM-DB を利用している各システムに供用情報等の迅速な反映が可能となります。

2) DRM-DB の DX

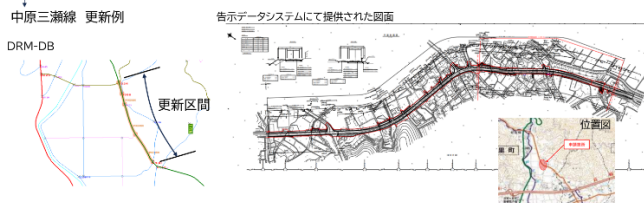
① 通年で漏れなく供用情報等の収集が可能に

年 1 回の資料収集では道路管理者からの情報提供が難しい場合もあり、移管の情報は記者発表も少ないため、通年でタイムリーな収集と DRM-DB への反映が可能となります。(図-3)。

道路告示データシステムによるDRM-DBの更新事例

「道路管理者資料収集できなかったものが、告示システムで収集できDRM-DBへ反映できた事例」

No	区	路線	内容	告示日	基礎資料の提供状況	DRM-DBへの対応状況	備考
1	佐賀県	中環三瀬線	拡幅形状改良	2025.11.04	提供済み	対応済	告示から約1か月後にDRM-DBへ反映
2	岩手県	国道219号	形状改良	2025.02.25	提供済み	対応済	3706
3	佐賀県	東与賀佐賀線	工事中→供用	2024.07.02	提供済み	対応済	3609



【図-3】道路告示データシステムによる DRM-DB の更新事例

② DRM-PF(プラットフォーム)による地図の自動作成

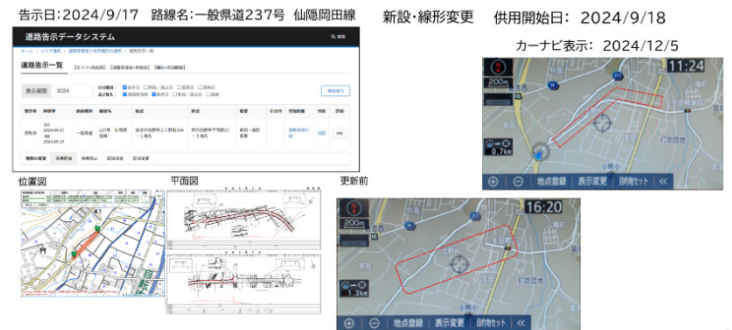
供用区間等の起点、終点の入力による地図表示は、DRM-PF の線形を参照することで、これまでの直線表示から道路線形に沿って即時に表示ができます。

3) カーナビ地図会社の DX

カーナビ地図会社から「道路告示データシステム」の利用拡大要望とともに、活用事例と効果の報告を受けています(図-4)。

道路告示データシステムの活用事例～カーナビ～

■鳥取県庁: A社のカーナビへの利用例



【図-4】道路告示データシステムの活用事例 ～カーナビ～

① カーナビに早期に反映

従来よりも 1 ヶ月程度、カーナビへの反映が短縮される(一部の路線や月度モデルが対象)

② 往訪、閲覧、情報公開請求の削減による効率化

- ・各道路管理者の供用告示へ一元的にアクセスできる
- ・DRM の年 1 回の収集から洩れても随時収集ができる
- ・DRM-DB では資料収集対象外の情報(例えば、カーナビには必要な右折レーン設置等)の収集もできる
- ・供用時(完成形)の道路構造を確認するための作業が即時にできる

③ 往訪、閲覧、開示請求の削減効果

・道路告示データシステムの利用前と利用後の比較(B社の例)

☑往訪、閲覧所要時間(3 県合計)

年間 110 時間 → 0 時間

☑手続きによる入手期間

14 日～7 日 → 0 日

4. 今後に向けて

令和 3 年の内閣府による「道路に関する世論調査」では、施策ニーズとして力を入れてほしい道路分野の中で、上位 4 番目に「カーナビやスマートフォンなどを通じた情報提供の拡充」があげられています。

その実現に向けては、道路告示データシステムを活用した道路 DX によって促進されるものと考えております。

より多くの道路管理者の皆様へ、このシステムを利用して頂きたい、以下までお問い合わせ頂きますと幸いです。

HP : <https://doukokokuji.jp/>

Mail : kokuji@drm.or.jp (市川、長谷川)

TEL : 03-3222-7990(代表)

一般財団法人日本デジタル道路地図協会
上席調査役 市川 広志

前回、英国の特徴として、柔軟な社会システムであることを挙げた。

英国の柔軟性と、日本の柔軟性の欠如とを感じた一つの事例が、当時調査テーマの一つにしていた、公共サービスへの民間活用である PPP (Public Private Partnership/官民連携) をめぐる日英のスタンスの差である。

英国では、従来型の手法と様々な手法とを比較し、PPPが良いと判断すれば導入するが、やはり従来型の方が良いと判断すれば戻す。例えば、英国の国鉄は民営化されたが、サービスレベルの低下と事故の多発などにより、再度国有化された。

日本では、民営化先にありきで「一旦民営化したのだから戻すことはできない。」「民営化が失敗だったことになってしまう。」という反応になりがちである。

日本では、PFI から PPP への政策転換は、「PPP は、より広範な概念であり財政制約や様々な社会課題に対し、民間の資金やノウハウをより積極的に活用する必要がある」という文脈で説明される。もちろん、表面的には間違っているのではないのだが、PFI 先進国が経験した本質の部分があまり語られずに、財政制約回避のために連携の範囲を広げることだけが独り歩きしているのではないかと懸念している。

当時の報告書に、「日本は、従来型の公共事業の非効率性を問題視するあまりに、PFI 等の PPP 手法を絶対視する傾向にある。公共的目的自体は、民間の直接的な目的にはなり得ないことを再認識し、既存手法の効率化や各種 PPP 手法のメリット・デメリットを客観的に分析して、なじむものとなじまない

建物の管理運営などのように、シムブルで実施の部分の元々民間が担っていて収益を上げやすいサービスについては、PPP 導入は比較的容易である。難しいのは、公共性が高く、高度な行政的判断や制度設計を必要とし、民間だけで完結することのできない大規模な公的サービスである。

郵政民営化、国鉄民営化、道路公団民営化などなど、はたして現在の我が国の PPP 事情は、どう評価できるのだろうか。

自国の特徴を踏まえず、柔軟な先進諸国の建前論に翻弄されてはいけないのである。

英国の柔軟な PPP 理事長 増田 博行

そもそも、PFIを政策として1990年代初期に最初に導入し、リードしてきたのは英国である。しかし、導入の本音は、EU の政府債務比率の制約等もあり、公共サービスの費用を政府のバランスシートから外し財政制約を回避することであった。その後 1997 年から PPP へと政策を転換し、PFIは PPP に包含される概念とされた(図-1)。

ちょうどこの転換期に、英国政府組織の内部から見て感じていたことは、実際にはこの転換は PFI の問題点を改善することが主な目的であり、一言で言えば、「行き過ぎた民間依存からの揺り戻し」だということである(図-2)。

ものを、自国の文化・国民性や社会背景を踏まえて判断することが必要である。」というようなことを書いた。

そもそも、民間は、利益を上げなければならない。つまり、公共サービスを民間がより効率的に提供するためには、利益分を上回るコスト削減を実現しないと成り立たない。そして、一旦民営化したサービスで陥りがちなのが、そのためにサービスレベルを落とす、あるいは落ちてしまうという状況である。これでは本末転倒である。委ねる公共側も負担するコストを減らすことが第一目的になりがちであるが、最も大切なのは、必要十分なサービス提供の継続である。

👁️👁️ つかってみよう、DRM-PF

◆『DRM-PF ポータルサイト』をご利用ください◆DRM-DB のデータを一般的な Web ブラウザで簡単に見ることができる Web 地図サイトです◆DRM-PF の API を呼び出すメニューを地図上に設け、簡単な操作で道路施設情報を得ることができます◆「DRM-PF フリービューア (<https://pf.drm.jp/FreeViewer/>)」はどなたでもご利用になれます◆有償版がリリースされました！(詳細は表紙をご覧ください)



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
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。

