



2026年3月期 第2四半期 決算説明資料

ダイナミックマッププラットフォーム株式会社

2025年11月13日

東証GRT

336A

- 01 会社・事業概要
- 02 自動運転技術の最新動向
- 03 新たな事業領域への取り組み
- 04 2026年3月期 第2四半期実績及び通期業績見通し
- 05 パイプラインアップデート
- 06 Appendix

01

会社・事業概要



会社概要

会社名	ダイナミックマッププラットフォーム株式会社（証券コード: 336A）
設立	2016年6月13日
本社所在地	東京都渋谷区渋谷二丁目12番4号
拠点	日本、米国、ドイツ、サウジアラビア、アラブ首長国連邦、韓国
従業員数	248名（2025年11月時点） ⁽¹⁾
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転・先進運転支援システム等に利用される高精度3次元地図データ（HDマップ）の生成・販売 ● HDマップ関連技術を用いた（自動運転以外の）多用途での高精度位置情報・ソリューションの提供

設立経緯

日本政府主導により、国内主要自動車会社等が出資し、当社が設立

その後、General Motors Companyの投資先であった在米国HDマップ企業を完全買収し、グローバルに事業展開



注：(1) 従業員数には派遣社員を含む

数字でみるダイナミックマッププラットフォーム

グローバルにビジネス展開し高い売上成長率で事業拡大

74億円

連結売上高

2025年3月期

26カ国

進出国数⁽³⁾

北米、欧州、日本
韓国、中東

64%

海外売上高比率

2025年3月期

52%

連結売上高
年平均成長率

2025年3月期まで5年間

37%

自動運転/先進運転支援
システム市場年平均成長率⁽¹⁾

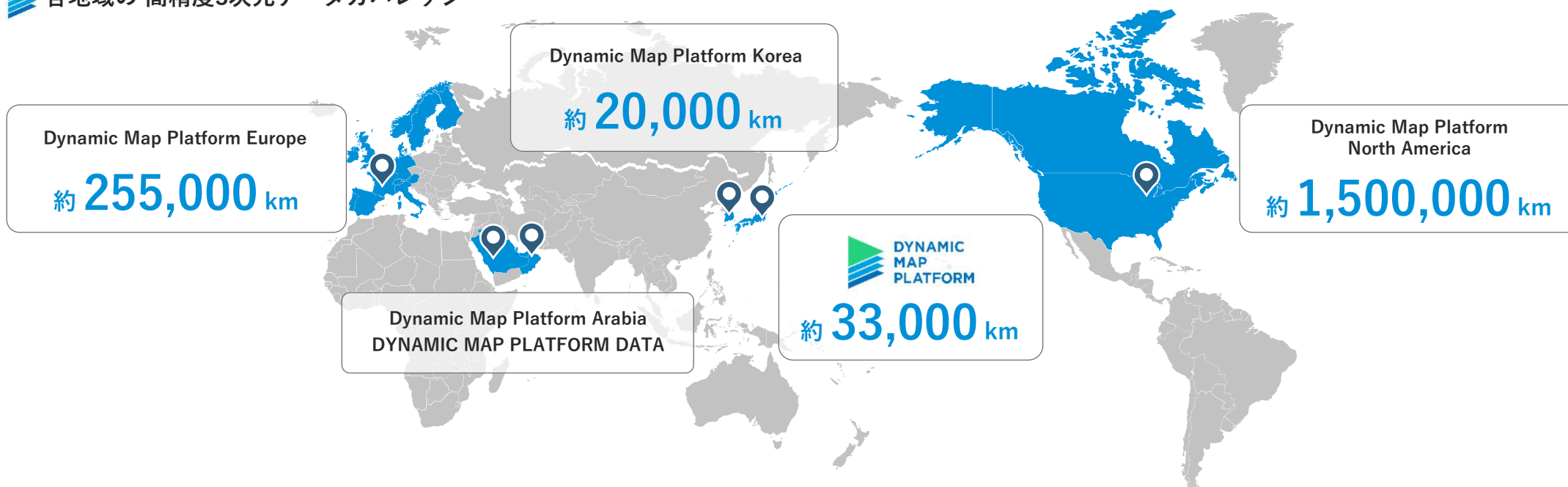
2022実績-2030予想

1.6兆円

デジタルマップ
市場規模⁽²⁾

2023実績

各地域の高精度3次元データカバレッジ⁽⁴⁾



出所：(1)「IHS Markit “Autonomous Vehicle Sales Forecast 2023”」を基に当社作成 (2)「Markets and Markets “Digital Map Market Global Forecast to 2029”」を基に当社作成。為替レートは150円/ドルで計算 (3)(4) 2025年11月時点

ハイライト

Global Deep-tech

ダイナミックマップという高精度な位置情報基盤をグローバルに構築するディープテック型のスタートアップ

High Growth

日系大手自動車メーカー10社やGeneral Motors Company / 日本国政府等の優良な顧客基盤を持ち高い売上成長性を実現可能

High Competitiveness

競合比でも圧倒的な高精度3次元データを保有しており世界初の自動運転レベル2+・レベル3の実現に寄与してきた高い技術力を有している競争優位性

High Profitability

ビジネスモデルについてはプロジェクト型ビジネスとライセンス型ビジネスの2本柱
プロジェクト型ビジネスを通じてデータ基盤が整っており、以降は高い利益率が期待できる
ライセンス型ビジネスによって高収益体質の実現を目指す


Modeling The Earth

高精度3次元データプラットフォームとして様々な情報を集約
分析・制御・予測が可能な世界を実現し、社会課題解決に資する
イノベーションを実現

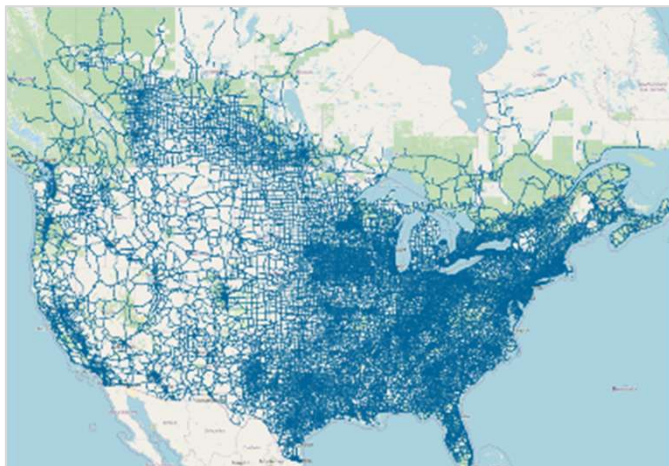


高精度3次元データをグローバルに構築（180万kmのデータを整備済）

先行投資の成果として、大手自動車メーカーの要求を充足し、かつ圧倒的なカバレッジを有するデータをグローバルに構築
整備済の180万kmに及ぶデータは自動運転/先進運転支援システム向け利用にとどまらず、世界各国における産業のデジタル化、
社会課題解決に貢献する大きなポテンシャルを有する

 北米における当社データカバレッジ


1,500,000 km



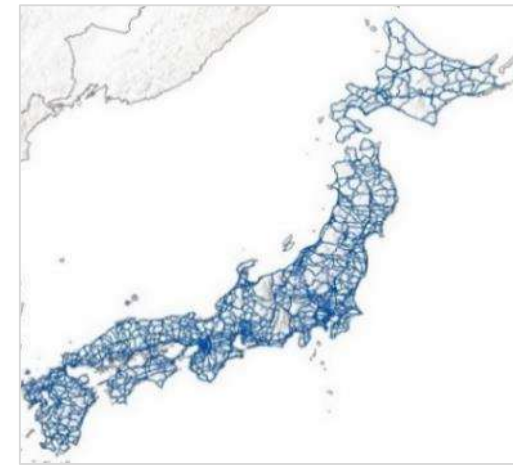
 欧州における当社データカバレッジ

255,000 km



 日本における当社のデータカバレッジ

高速道路 33,000 km



 その他地域における当社のデータカバレッジ

韓国

高速道路

20,000 km

中東

高速道路

25年度中の整備完了見込み

先進国地域の整備は概ね完了

業界横断的な社会へのインパクト（高精度3次元データの活用領域）⁽¹⁾

高精度3次元データは様々な産業においてゲームチェンジャーとなり得るキーテクノロジー

自動運転/先進運転支援システムや3Dデータビジネスを超えて社会全体の高度化を牽引。活用領域の拡大に取り組み



注：(1) 上記は当社グループが2025年3月の時点でまだ進出していない分野を含む、ターゲット市場のイメージ (2) レベル0：運転自動化なし、レベル1：運転支援（ハンズオン／シェアードコントロール）、レベル2：特定条件下での自動運転機能（ハンズオフ）、レベル2+：高速道路での条件付自動運転、レベル3：条件付自動運転（アイズオフ）、レベル4：特定条件下における完全自動運転（マインドオフ）、レベル5：完全自動運転（ドライバーストフ）

各種データ連携を通じたダイナミックマッププラットフォーム構築

当社が提供する高精度3次元データはダイナミックマップにおける高精度な位置情報基盤となる

公道における静的なデータ取得からスタートし様々な動的データの収集・システム化を進めるとともに、公道以外特定エリアへの展開及び動的データを統合するアプリケーションの開発・導入を進め、ダイナミックマップの構築に取り組む

ダイナミックマップの社会実装に向けて、より広範なデータ取得・連携に取り組む

ダイナミックマップを構成するデータ

➤ 各種データの取得・連携により実現されるユースケース



ビジネスモデル全体像（プロジェクトとライセンスの2本柱）

プロジェクト型ビジネス：一定の粗利率を前提に受注

ライセンス型ビジネス：整備済みデータ等を活用したビジネスであり高い収益性を期待できる

プロジェクト型

事業基盤構築

- 一定の粗利率を前提に案件を選別して受注
- R&Dとしての役割、自己投資を減らしながら事業基盤を構築
- 売上原価は主にプロジェクト受注に伴う変動費

A オートモーティブビジネス

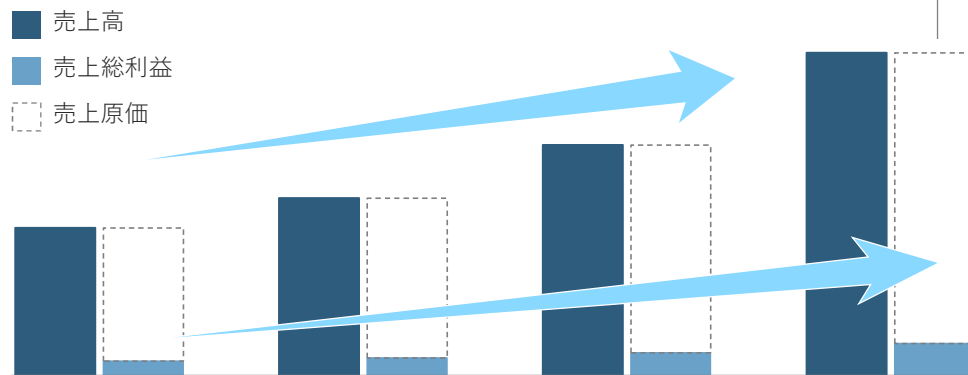
GM他を顧客とした
HDマップカバレッジ拡大及び更新

B 3Dデータビジネス

官公庁主導の研究開発案件多数

売上総利益増加イメージ (1)

プロジェクトごとの変動費



ライセンス型

高い収益性を狙う

- 整備済みのアセット（データ・システム）を活用
- 単価×数量で算定される量産ライセンス売上と法人データライセンス売上で構成
- 売上原価は固定的であり、限界利益率が高い

C オートモーティブビジネス

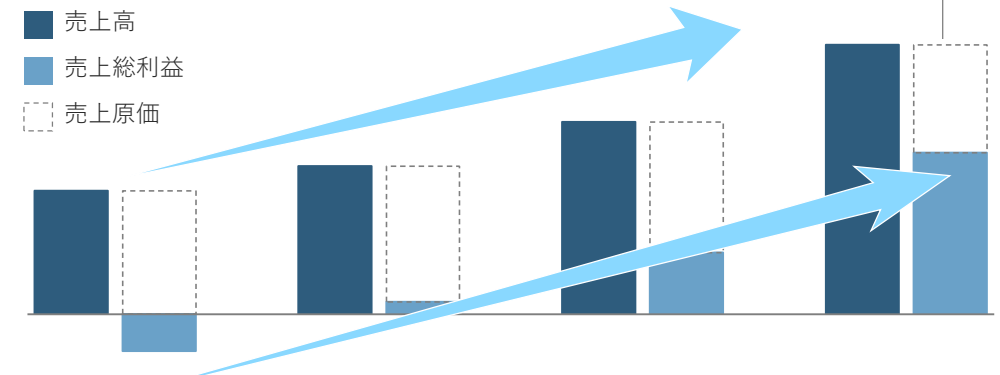
量産車へのHDマップ提供
（量産ライセンス）
法人データライセンス

D 3Dデータビジネス

多用途展開可能な
プラットフォーム構築
法人データライセンス

売上総利益増加イメージ (1)

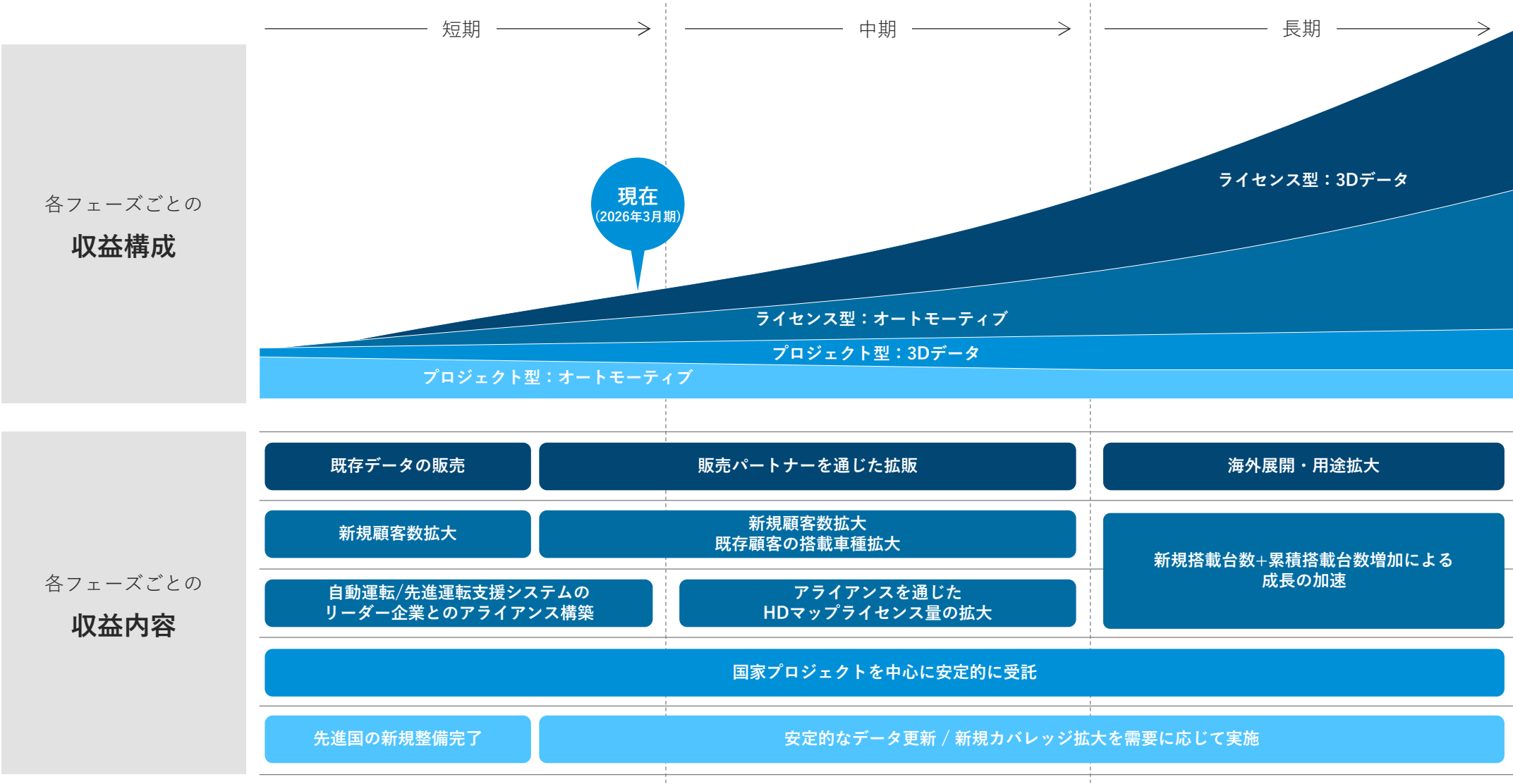
固定的費用



注：(1) 売上総利益増加イメージ通りの成長を保証するものではありません

将来の収益イメージ

プロジェクト型収益、ライセンス型収益（オートモーティブビジネス）の堅実な成長に加え、
ライセンス型収益（3Dデータビジネス）での潜在的な成長を見込む



注：(1) 記載の収益推移はイメージであり、達成を保証するものではありません

02

自動運転技術の最新動向



自動運転レベル

国内外で共通認識となっている自動運転のレベルは、米国の自動車技術会（SAE：Society of Automotive Engineers）によって定義され、以下レベル0からレベル5の6段階に区分される

自動運転レベル	運転操作の主体 (※1)	概要・定義	具体的内容・状況等
<div>HDマップが有効</div> <div>自動運転</div>	レベル5	完全自動運転 システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	場所、天候、速度等の状況に関わらず、いつでもどこでも運転者が介入することなく自律的に運転できる。交通信号や標識、歩行者、他の車両など、周囲の状況を正確に認識し、適切に対応する。 
	レベル4	特定条件（※2）下における完全自動運転 システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	高速道路や特定の都市部などの「限定領域」において、運転者が介入することなく自律的に運転できる。「限定領域」外では、自動運転が出来ない。 
	レベル3	条件付き（※3）自動運転 システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に運転者が適切に応答	高速道路や特定の都市部などの「限定領域」において、システムの作動継続が困難な場合はシステムの介入要求等に運転者が適切に応答する条件付きで、自律的に運転できる。システムの介入要求がある際には、運転者が適切に応答する必要があり、運転者が必要。 
	レベル2+	特定条件下での自動運転機能（高機能化） レベル2に車線変更や合流、分岐、遅いクルマの追い越しなど高度な運転支援機能を追加したもの	車線変更や合流、分岐、遅いクルマの追い越しなどの複雑な運転操作をシステムが自動で行う。一定の条件下でハンズフリー走行が可能。運転者は常に運転状況を監視し、必要に応じて介入する準備が求められる。 
	レベル2	特定条件下での自動運転機能（レベル1の組み合わせ） システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	レベル1の機能の組み合わせによる運転支援が可能。具体的には、車線を維持しながら、前方車両との距離を保ち追従することが出来る。 
<div>先進運転支援システム</div>	レベル1	運転支援 システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	システムが前後・左右のいずれかの車両制御を実施する。 例：自動ブレーキ、自動前車追従機能、自動車線維持機能
	レベル0	運転者が全ての動的運転タスクを実行	

出所：国土交通省資料等より当社作成（※1）運転操作の主体：車両の操縦のために必要な、認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと（※2）特定条件：システムが自動運転を行うために必要な特定の環境や状況を指し、場所、天候、速度等が含まれます。「特定条件」として、特定の地理的範囲や道路環境が設定される場合には、これを「限定領域」と呼びます。例えば、高速道路のみ、特定の都市部内でのみ自動運転システムが作動する場合、これらの領域が「限定領域」となります。（※3）条件付き：特定の条件下でシステムが全ての運転タスクを実行することを指し、システムの作動継続が困難な場合には、運転者が適切に対応する必要があるというものです。（※4）例：走行中にスマートフォン操作が可能。

レベル3以上は、システム動作時の運転結果責任をシステムが負う。自動車メーカーの開発において高い壁となっているODD（システムが作動する範囲）は、レベルが上がるほど狭くなり、レベル5では限定がなくなる（いつでも、どこでも）

自動運転レベル	運転操作の主体 (※1)	システム動作時の運転結果責任	ODD(運行設計領域)
レベル5	自動運転システム	自動運転システム	いつでも、どこでも
レベル4			
レベル3			
レベル2+	運転者	運転者	狭い
レベル2			
レベル1			
レベル0			

HDマップが有効

自動運転

先進運転支援システム

高い壁

狭い

広い

先進運転支援システム(ADAS/L2~L2+)のトレンド概要

北米ではGMのSuper Cruise、TeslaのFSD (Full Self Driving)がODD拡大を牽引。中国ではNOA (Navigate on Autopilot) と呼ばれるADAS機能の普及が進み、競争の主軸になっている

日本では米中のODD拡大を受け追従する動きが見られる。欧州では高度なドライバー注視監視システム搭載義務化により、同システムとセットでハンズオフ機能の展開が加速する可能性あり

ADAS	自動運転レベル	運転者（人間の関与）		システム動作時の運転結果責任	運行設計領域 (ODD：Operational Design Domain)		代表機能例
	レベル2+	常時監視/介入の準備が必要	ハンズオフ	運転者	限定	やや広い	LKA, ACC
	レベル2	常時監視 & ハンドルキープが必要	ハンズオン			広い	

地域	ADAS市場トレンドの概要
北米	<ul style="list-style-type: none">GMのSuper CruiseがODDを大きく拡大TeslaがFSD Ver.14をローンチし、目的地までの運転支援機能をリリース
中国	<ul style="list-style-type: none">中国自動車メーカー各社がNOAを搭載した車両を販売。消費者もNOA機能を重視して購入する動きが見られ、主要な競争軸の一つに米中の対立を背景として中国独自のエコシステム、サプライチェーンを構築する動き日系・欧州系自動車メーカーは中国企業と協業し、中国国内でNOA機能を搭載した車両販売を計画
日本	<ul style="list-style-type: none">一部の自動車メーカーがハンズオフ機能を高速道路で展開するも、搭載モデルや台数は限定的北米、中国におけるADAS機能のODD拡大を受け、一部の自動車メーカーは次世代ADASの開発方針として機能の深化(L2+⇒L3)ではなく、ODD拡大に注力する動き
欧州	<ul style="list-style-type: none">一部の自動車メーカーがハンズオフ機能を展開。EUの安全規則に完全に適合はしていないものの、ドライバーの注視を常時監視することができるシステムの導入とセットでの例外的許諾となっており(*1)、機能が動作する国は限定的。26年7月以降に販売される新車には、高度なドライバー注視監視システムの搭載義務が発表されており(*2)、同システムとセットでハンズオフ機能の展開が加速する可能性あり。

*1 出典：European Transport Council "Risks of hands-off driving and system-initiated lane changes in Level 2 driver assistance systems"の内容を参照し記載 <https://etsc.eu/risks-of-hands-off-driving-and-system-initiated-lane-changes-in-level-2-driver-assistance-systems/> (2025年10月16日閲覧)









*2 出典：European Union "NEW RULES ON VEHICLE SAFETY AND AUTOMATED MOBILITY" の内容を参照し記載 https://single-market-economy.ec.europa.eu/document/download/cd243af9-c877-401e-9f69-d7d4ab6a90c6_en?filename=Fact%20Sheet%20General%20Safety%20regulations_July%202024.pdf&prefLang=mt (2025年10月16日閲覧)

自動運転(L4)市場の概要

Waymoを筆頭とするロボタクシーは自動運転レベル4に該当。人間ではなくシステムが全ての責任を負うロボタクシー用途ではより高い安全性が求められる

米国、中国では着実に社会実装が進むが、実運用ではメーカーや都市の規制により安全要員が同乗するケースもある

自動運転 レベル	運転者（人間の関与）		システム動作時の 運転結果責任	運行設計領域 (ODD：Operational Design Domain)	
レベル4	不要	ブレインオフ	システム	限定	狭い

地域		自動運転市場の概要
米国	    	<ul style="list-style-type: none">Waymo（Alphabet傘下）が運行エリアを拡大しながらサービスを展開。現在は5都市(フェニックス、サンフランシスコ、ロサンゼルス、オースティン、アトランタ)で運行。今後マイアミとワシントンDCでのサービス開始も告知している。Zoox（Amazon傘下）は25年9月～ラスベガスでの無償サービスを開始。規制当局の許認可が下り次第有償サービスへと移行する計画。その他エリア(サンフランシスコ、マイアミ、オースティン、ワシントン)での今後のテスト運行を計画。Teslaは25年6月～オースティンでロボタクシーサービスを開始。25年10月現在、利用者は招待を受けた人に限定されている。Pony aiはかつて米国でのテスト走行を実施していたが、21年に無人テスト走行許可が取り消されている。安全要員付でのテストは継続しているものの、米国でのテスト走行距離は近年伸びが鈍化している。May Mobilityは大学キャンパス構内などのシャトル運行を一部区間で実施。
	  	<ul style="list-style-type: none">中国検索大手のBaiduは「Apollo Go（蘿蔔快跑）」というロボタクシーサービスを展開。2022年の同サービス開始以降、2024年11月現在で中国国内11都市（北京市、上海市、広州市、深セン市、重慶市、武漢市、成都市、長沙市、合肥市、山西省陽泉市、浙江省桐郷市烏鎮鎮）で運用されている。2022年のサービス開始以来、2024年7月末までのライド数は累計700万回を超えているとも(*1)。Pony aiは中国国内では北京、上海、広州、深センの4都市で有償ロボタクシーサービス（上海以外は無人）を展開。24年6月末時点で、中国国内で250台超のロボタクシーを運行、累計自動運転走行距離3,350万km超、うち無人走行距離390万km超(*2)。WeRideは中国国内で広州、深セン、北京、無錫、大連などの都市で営業許可を取得済み。メインは安全要員同乗での許認可となっており、無人でのサービスは一部パイロット的实施に留まっていると思われる(*3)。

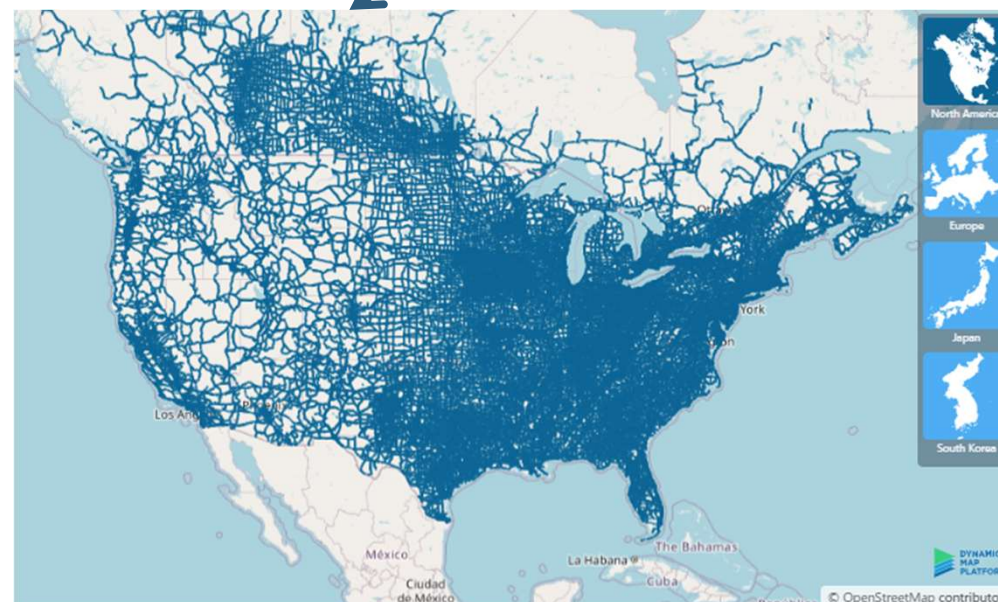
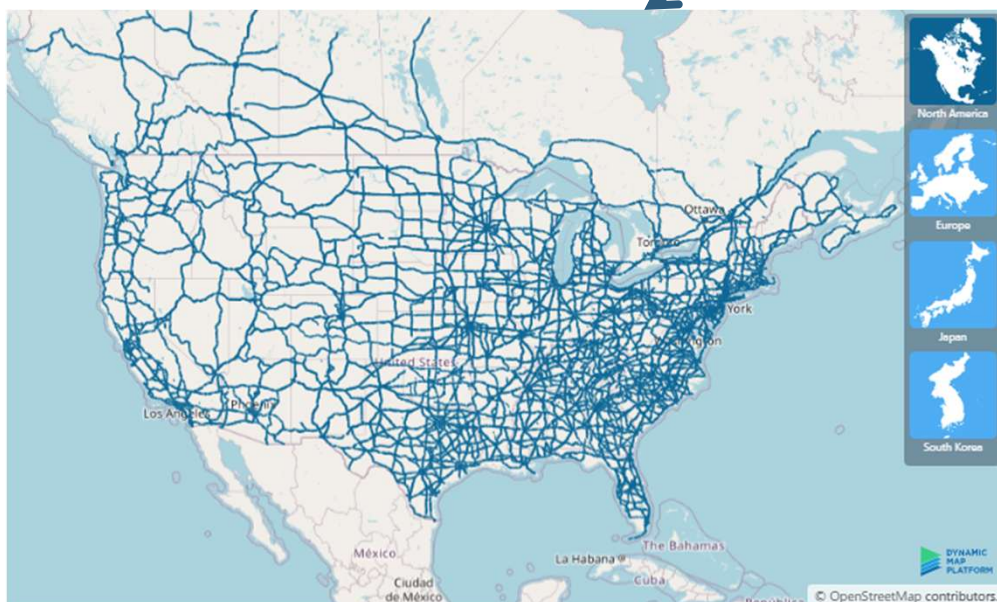
出典：各社HPを参照して当社にて作成（閲覧日：2025年10月15日）
*1 出典：JETRO 2024年12月19日執筆記事「武漢市の自動運転技術開発の変遷と展望 百度、「Apollo Go」の事例」の記載情報を引用 <https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2024/1201/ca07147c1878517a.html>（2025年10月15日閲覧） *2 出典：Pony AI Inc., IPO目論見書, 2024年11月26日, Registration No. 333-282700, <https://ir.pony.ai/static-files/511f2bca-b981-4287-87b8-4fabca618bbf>（2025年10月15日閲覧） *3 出典：WeRide Inc., Annual Report (Form 20-F), 2025年3月25日提出, <https://ir.weride.ai/static-files/72a895d1-7999-4f63-9d97-476c54e7ecab>（2025年10月15日閲覧）

ODD拡大を牽引する要素① 高精度地図カバレッジの拡大

ODDの拡大を牽引する要素として、高精度3次元地図カバレッジの拡大が挙げられる

GMのADAS機能であるSuper Cruiseは、当社の高精度地図データ整備拡張に伴いODDを拡張

	2017年	2019年	2022年	2024年
GM Super Cruise ODD	約208,000km	約320,000km	約640,000km	約1,200,000km
	Only Highway	State to State	City to City	Town to Town

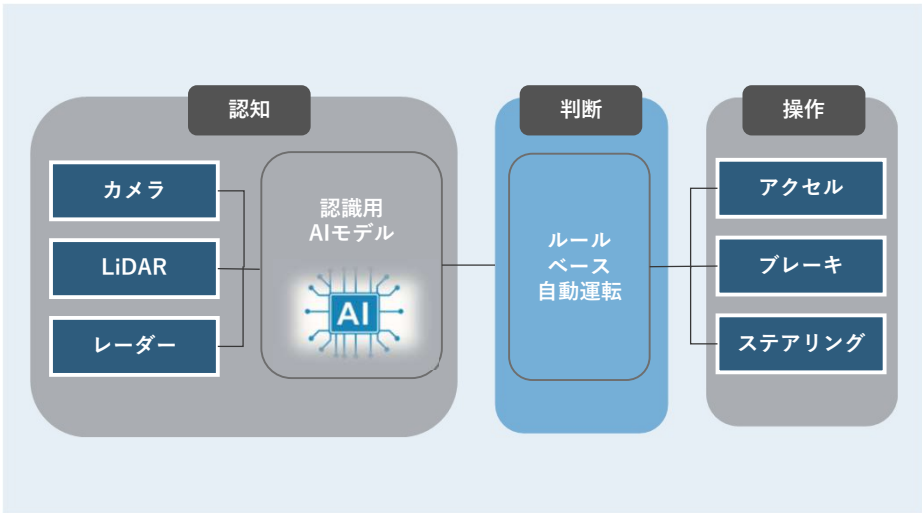


ODD拡大を牽引する要素② AI技術の進展によるE2E AIシステム

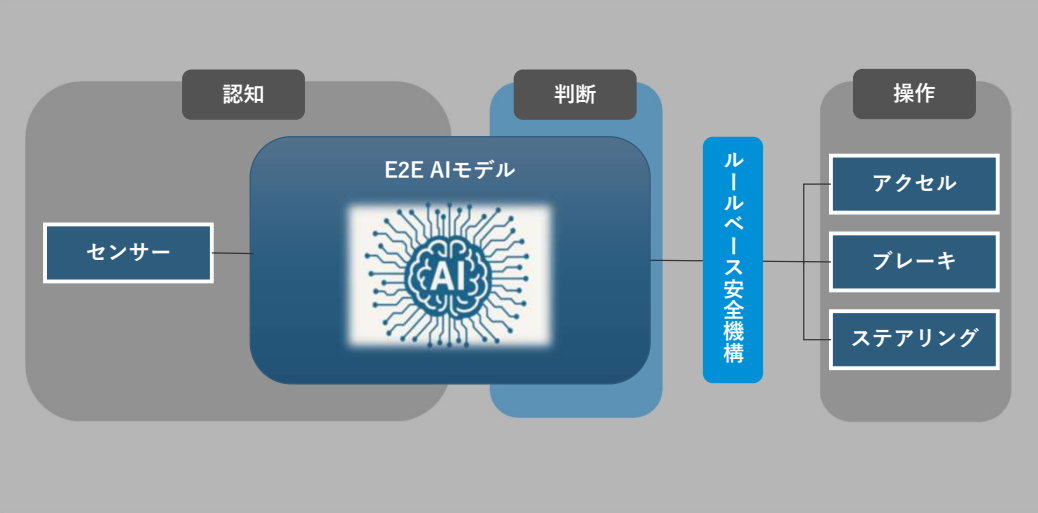
ODDの拡大を牽引する要素として、AIによる車両制御技術の急速な発展も挙げられる

特にEnd-to-End AI(E2E AI)と呼ばれる技術は従来の車両制御技術の弱みを克服できる可能性がありテスラや中国自動車メーカーなどが開発を進めるが、課題も山積であり、拙速な市場投入には懸念も指摘される

従来システム



E2E AIシステム



	従来技術による制御	End-to-End AIによる制御
強み	<ul style="list-style-type: none">● 各タスクに分解した安全性検証がしやすい● 高精度地図カバレッジ拡大に合わせたODD拡大が可能	<ul style="list-style-type: none">● 高精度地図のカバレッジ拡大に依存しないODD拡大が可能
弱み	<ul style="list-style-type: none">● あらゆる運転シーンのルール設定が現実的ではない● 高精度地図の整備、更新が必要	<ul style="list-style-type: none">● 安全性の検証が困難（ブラックボックス）● AIモデルの確立に膨大かつ良質なデータでの学習が不可欠● AI処理のための学習・推論リソースが必要

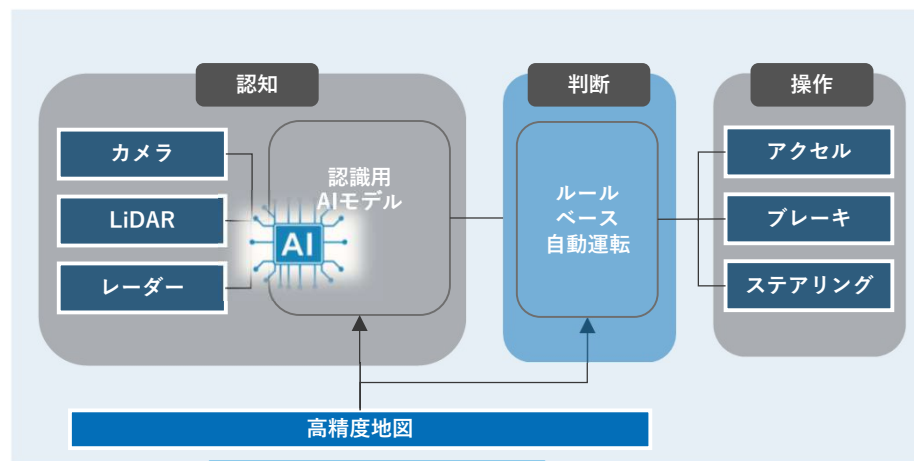
*1 出典 経済産業省「モビリティDX戦略」2025年のアップデート P30 のモデルのイメージ図をベースに、当社で追記し作成 https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/jido_soko/pdf/mobilitydxsenryaku2025.pdf (2025年10月10日閲覧)

モジュラー型AIシステム

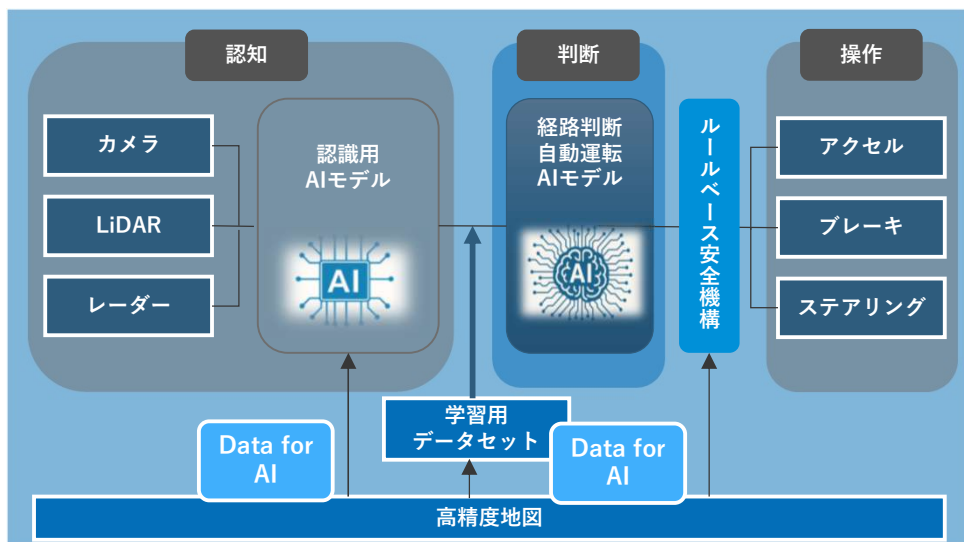
E2E AIによる自動運転技術において、複数のバリエーションがあり段階的に進展している

全てをAIで処理する「モノリシックE2E AIシステム」はその処理負荷や安全性検証の難しさ、大量のリソース確保の困難さから、「モジュラー型AIシステム」戦略（機能分割）を取る自動運転プレイヤーも存在する

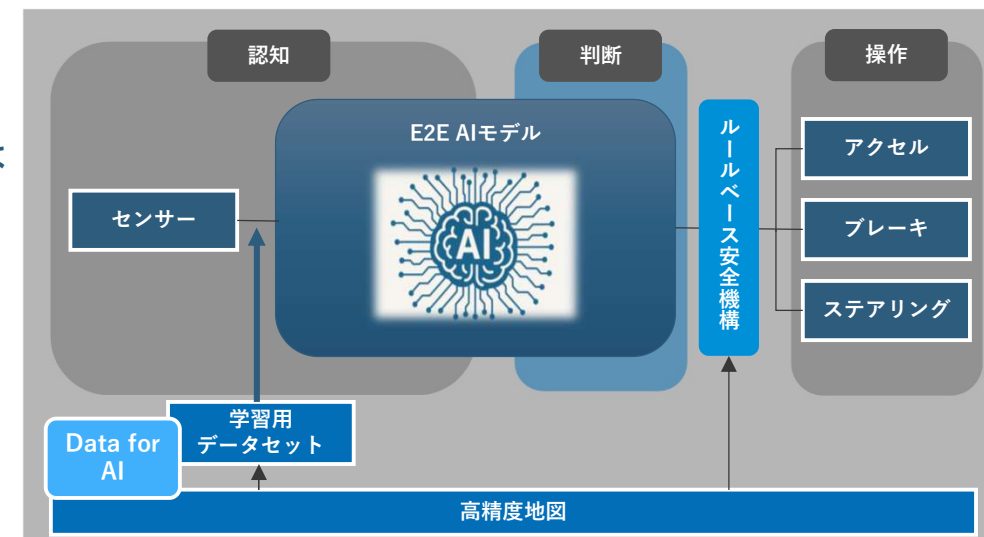
従来システム



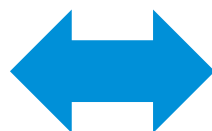
モジュラー型AIシステム



モノリシックE2E AIシステム



AIモデルや
搭載ルールは
地域毎



自動運転システムと高精度地図データのバリュー

当社は大量の高精度な素材データから高精度位置情報を提供しているプラットフォーマーとして、いずれの自動運転システム・技術にも、高精度地図データのバリューを提供可能。顧客要望や技術トレンドに合わせて、広範なビジネス機会に対応する

当社は車載用量産ライセンスに加えて、AI用途での法人ライセンス案件（Data for AI）としてデータ需要を捕捉

高精度地図データのバリュー	自動運転システム・技術		
	従来システム	モジュラー型AIシステム	モノリシックE2E AIシステム
● 自己位置推定などの運転制御に不可欠な情報	○	○	
● 自動運転システムのODDの設定	○	○	
● AIモデルの学習用素材		○	○
● システム検証における真値(グラウンドトゥルース)		○	○
● ルールベース安全機構の要素（ODD設定など）		○	○

Data for AI

自動運転システム開発に取り組むプレイヤー

AI活用の進展に伴い、自動運転システム開発における半導体メーカーの存在感が大きくなっている

自動運転システムの要素開発に取り組む半導体メーカー

企業名（国）	主な製品・技術・特徴	主な採用・提携先・事例
 NVIDIA (米国)	<ul style="list-style-type: none">DRIVE AGX Orin/Thor（SoC）SoCのほか、OSや自動運転アプリ層までフルスタックで提供可能	<ul style="list-style-type: none">大手自動車メーカー（欧州・米国）EV専門メーカー（中国）自動運転タクシーサービス提供企業（米国・中国）
 Qualcomm (米国)	<ul style="list-style-type: none">Snapdragon Rideシリーズ（SoC）SoCに対応した自動運転スタック開発支援ツールを提供	<ul style="list-style-type: none">大手自動車メーカー（欧州・米国・日本・中国）EV専門メーカー（欧州・中国）Tier 1サプライヤー（欧州・日本）
 AMD (米国)	<ul style="list-style-type: none">Versal AI Edgeシリーズ（SoC）SoCに対応した自動運転スタック開発支援ツールを提供	<ul style="list-style-type: none">大手自動車メーカー（日本）Tier 1サプライヤー（欧州・日本）
 ルネサス エレクトロニクス (日本)	<ul style="list-style-type: none">R-Carシリーズ（SoC）SoCに対応した自動運転スタック開発支援ツールを提供	<ul style="list-style-type: none">大手自動車メーカー（日本）Tier 1サプライヤー（日本）

※1: SoC：System on Chip。車載コンピュータの主要機能（CPU、GPU、AI演算など）を1つの半導体チップに集約したもの。自動運転では、カメラやLiDARのデータをリアルタイムで処理する「頭脳」となる。

出典 半導体メーカー各社および採用企業の公開情報をもとに当社作成より当社作成

03

新たな事業領域への取り組み



中東地域における戦略的提携

中東における事業展開を加速する為、現地パートナー「Space 42」社との戦略的提携を実施。地域における安全な自動運転の加速を目指し、国際標準化、プラットフォーム統合、技術連携に関する協業を推進

中東、中央アジア、アフリカなどの市場における安全な自動運転の加速を目指す

中東における現地パートナー



2025年9月、下記3分野における協業についてMOU締結

高精度地図およびデータプラットフォームの国際標準化
自動運転パイロット事業
技術・イノベーション連携

(協業対象市場)



Space42はアラブ首長国連邦(UAE)に拠点を置くAIスペーステック企業であり、衛星通信、地理空間解析、人工知能(AI)技術を統合することで、宇宙から地球を可視化する革新的なプラットフォームを提供しています。2024年に Bayanat と Yahsat の合併により設立された Space42 は、グローバルな展開力を活かし政府機関、企業、地域社会における顧客の急速に進化するニーズに対応します。Space42 は「宇宙サービス」と「スマートソリューション」の2事業部門で構成されます。宇宙サービス部門は固定衛星サービスと移動体衛星サービスの両分野における上流衛星運用を担い、スマートソリューション部門は地理空間データの取得・処理とAIを統合し、意思決定支援、状況認識の向上、運用効率の改善を実現します。主要株主には G42、ムバダラ、IHC が名を連ねています。

(アブダビ証券取引所(ADX)上場)



政府系テック企業



政府系投資会社



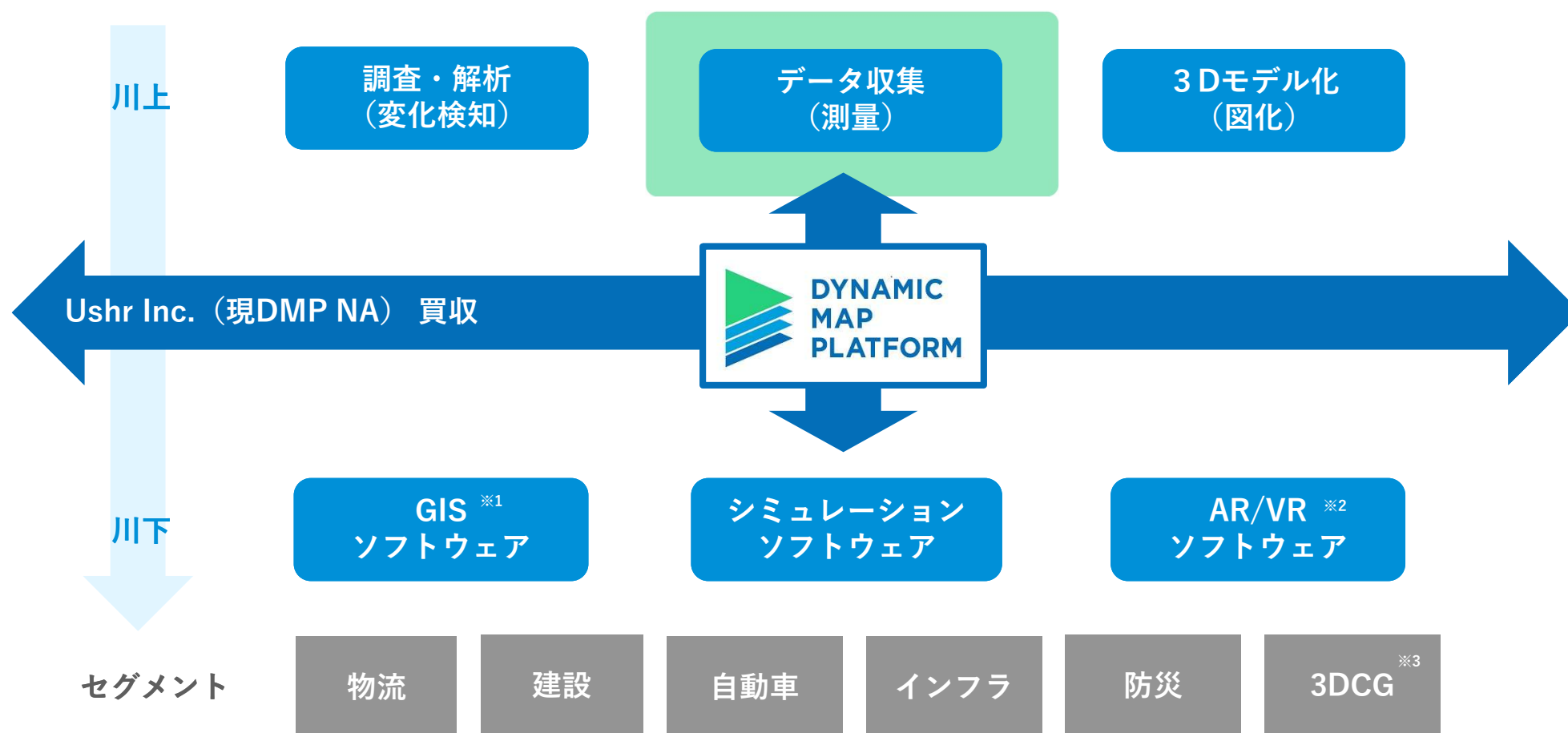
政府系投資会社



M&Aによる事業領域拡大の取り組み

市場シェア獲得を目的とする「水平統合型」のM&Aは、2019年のUshr Inc.（現Dynamic Map Platform North America）を買収し、HDマップ市場で世界一のポジションを獲得。「垂直統合型」のM&Aとして、川上・川下のそれぞれの領域が対象

川上におけるデータ収集を担う測量業界のネットワーク化に取り組み



※1: Geographic Information System ソフトウェア (地理空間データを扱う為のシステム) 2: Augmented Reality (現実世界にデジタル情報を重ねて表示する技術) / Virtual Reality (完全な仮想空間を構築し、ユーザーを没入させる技術) ソフトウェア
3: 3次元コンピュータグラフィックス (コンピュータを使って立体的な映像やモデルを作成する技術)

測量ネットワーク構築

地域のデジタルインフラ整備を担う測量会社のネットワーク化に取り組み。第1号案件として、富山県内の測量会社を子会社化
 当社のビジョン「Modeling the Earth」実現に向け、測量技術の拡充と機動的な測量体制を確立するとともに、地域のデジタルインフラ整備、測量機能維持に貢献することが目的。広範なデータ整備を通じて、当社グループのビジネス拡大につなげる

測量能力拡大の必要性（当社の課題）

狭域・特定エリアにかかわるソリューション提供において、
 基盤データ取得のための測量が必要

測量技術の 拡充

- ・ 公道とは異なる計測手段（ドローン、ハンディスキャナ等）の確保、最新技術の採用

機動的な 測量体制

- ・ 施設運用をさまたげない迅速、かつ柔軟な測量作業

地域の測量業界を取り巻く課題

地域のインフラ整備の担い手確保が困難になる
 新技術導入が進まず、デジタルインフラ整備が遅延する

業界再編

- ・ 地域で安定的な受注が確保出来る為、小規模事業者の再編が進みにくい

人材育成

- ・ 周辺業種・大手測量会社との比較において、待遇面から人材が流出（特に、若年層・中堅層）

技術導入

- ・ 資金面から最新機材への投資が困難であり、3次元測量/ドローン測量等の新技術導入が進まない

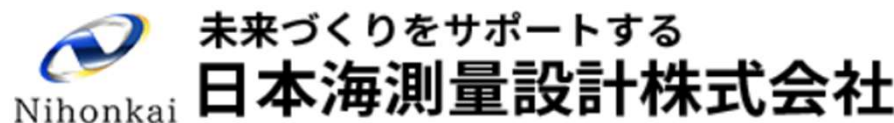
測量会社のネットワーク化に取り組み

当社事業に必要なデータ整備を進めると同時に
 地域のインフラに係わる社会課題解決に貢献



広範なデータ整備を通じて更なるビジネス拡大へ

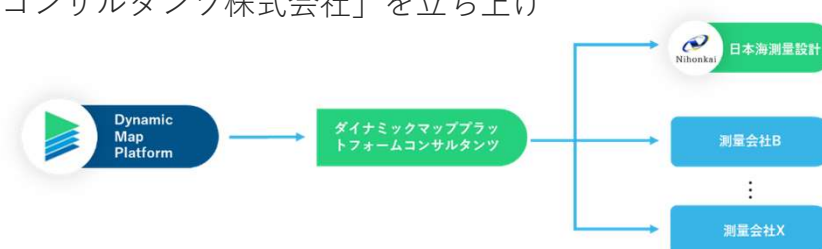
● 測量・調査・土木設計を行う日本海測量設計株式会社を子会社化



（本社：富山県高岡市）

● ロールアップによるネットワーク化を展望

当社の測量事業を統括する「ダイナミックマッププラットフォームコンサルタンツ株式会社」を立ち上げ



測量ネットワーク構築 -測量能力拡大の必要性-

空港/港湾/物流センター等、狭域・特定エリアにかかわるソリューション提供において、基盤データ取得のための測量が必要
→事業拡大の為には測量技術の拡充と機動的な測量体制が必要であり、既存パートナーに加え自社で測量能力を保有する必要

3次元測量の技術動向

- ・ センサ性能の向上や機材の小型化により、データの正確性と迅速性が向上
- ・ 幅広い空間での精密なデータ取得が可能となり、ICT施工やデジタルツイン構築等利用が広がっている

測量システム

MMS



- ・ 車両にLidarとカメラ等を搭載し、移動しながら連続測量
- ・ 走行ルートの道路周辺の点群を高精度に取得

航空測量



- ・ 航空機にカメラやLiDARを搭載し高度から広域データを取得

ドローン



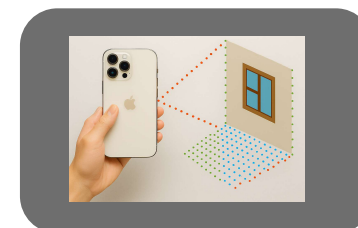
- ・ レーザまたはカメラを搭載し、短時間で広範囲のデータ取得が可能
- ・ 樹木の下の地形も取得可能で、森林や災害地での活用が進む

地上型レーザ／ハンディレーザースキャナ



- ・ 地上でレーザを照射し測定
- ・ 建物内部や地下空間にも対応

スマホ Lidar・画像



- ・ スマホに搭載されたカメラ、LiDARを活用し、手軽に3D測量が可能

データ処理

- ・ **AIとの融合**：画像や点群データの自動分類・認識、リアルタイム解析が可能に
- ・ **リアルタイム処理**：5G/6G通信を活用し、現場からクラウドへ即時送信・共有
- ・ **非GPS環境対応**：GPSが届かない環境での自己位置推定と地図生成

測量能力拡大の必要性詳細
詳細はP47以降に掲載

04

2026年3月期 第2四半期実績及び通期見通し



2026年3月期 第2四半期 サマリー

2026年3月期取り組み方針に沿って事業・開発が進捗。中東における現地パートナーとの戦略的提携、ダイナミックマップの新興国への展開など、海外における事業拡大に向けた取り組みが進捗。慶應義塾大学との社会実装に向けた共同研究開始

測量能力の拡大、当社の技術・データを活用した社会課題解決への貢献を目的に、測量会社のネットワーク化プロジェクト開始
売上高・ライセンス型売上は、前年同期比増加。調整後EBITDAも前年同期比改善

主な取り組み

事業

- 当社高精度3次元地図データを搭載した**新たな車種・モデルの量産が開始**
- AI用途でのオートモティブ法人ライセンス案件（Data for AI）の商談進捗
- PTV Groupが新たにリリースしたプラットフォーム（Model2Go for PTV Vissim）を通じて、**交通シミュレーション領域で当社データをグローバルに提供**
- **中東における現地パートナーとの戦略的提携**（Space42社: アラブ首長国連邦のAIスペーステック企業）

開発

- **慶應義塾大学大学院システムデザイン・マネジメント研究科の白坂成功研究室とダイナミックマップの社会実装に向けた共同研究を開始**。ダイナミックマップの社会実装と新たな産業応用を推進
- 日本マイクロソフトと提携した**AI活用による高精度3次元データ生成効率化（AI for Data）**の取り組み進捗
- 政府研究開発事業（国家プロジェクト）を通じた開発。国土交通省の**ASEAN諸都市のスマートシティ実現に向けた支援事業**に採択

M&A

- 当社事業に必要な測量能力の拡大、地域のインフラに係わる社会課題解決への貢献を目的に、**測量会社のネットワーク化プロジェクト開始**

第2四半期（累計） 業績ハイライト

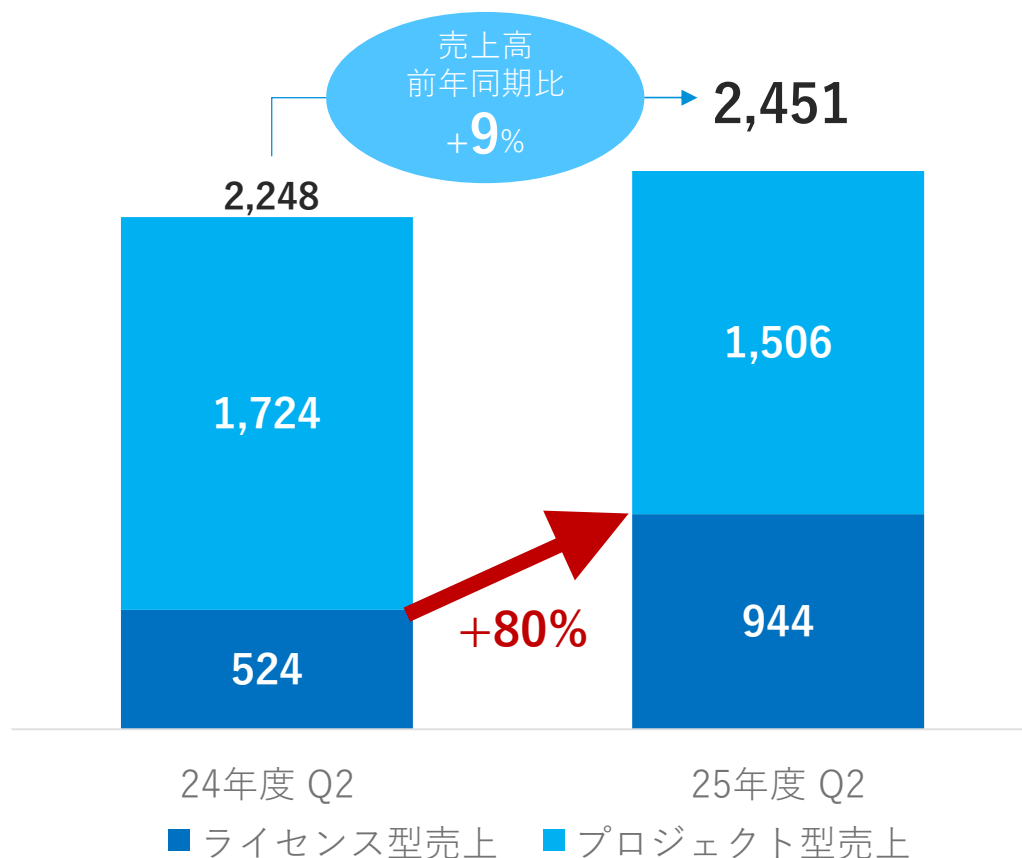
- 「売上高」（9%増）・「ライセンス型売上」（80%増）は、前年同期比増加
- 利益指標である「調整後EBITDA」は、マイナス565百万円（前年同期比533百万円改善）

2026年3月期 第2四半期累計 連結業績ハイライト

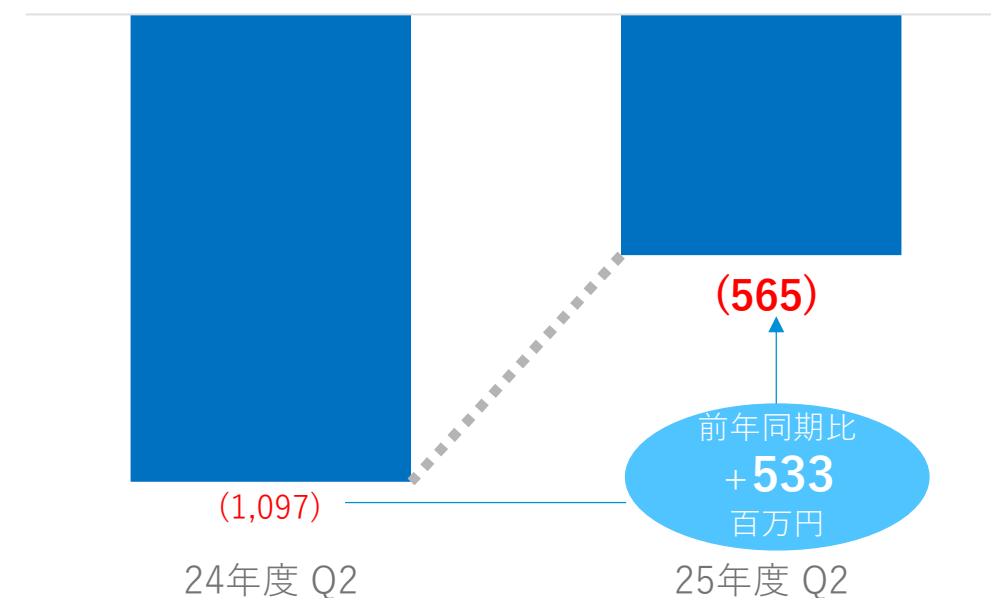
当社の重視する「売上高」・「ライセンス型売上」・「調整後EBITDA」の3つともに前年同期比増加・改善

大手自動車メーカーグループ向けAI用途でのオートモーティブ法人ライセンス案件（Data for AI）を含め、ライセンス型売上増加により売上高増加。プロジェクト型売上は、北米での新規整備に目処が付いたことから前年比減少。利益指標である調整後EBITDAは、前年比大幅改善

売上高（単位：百万円）



調整後EBITDA（単位：百万円）

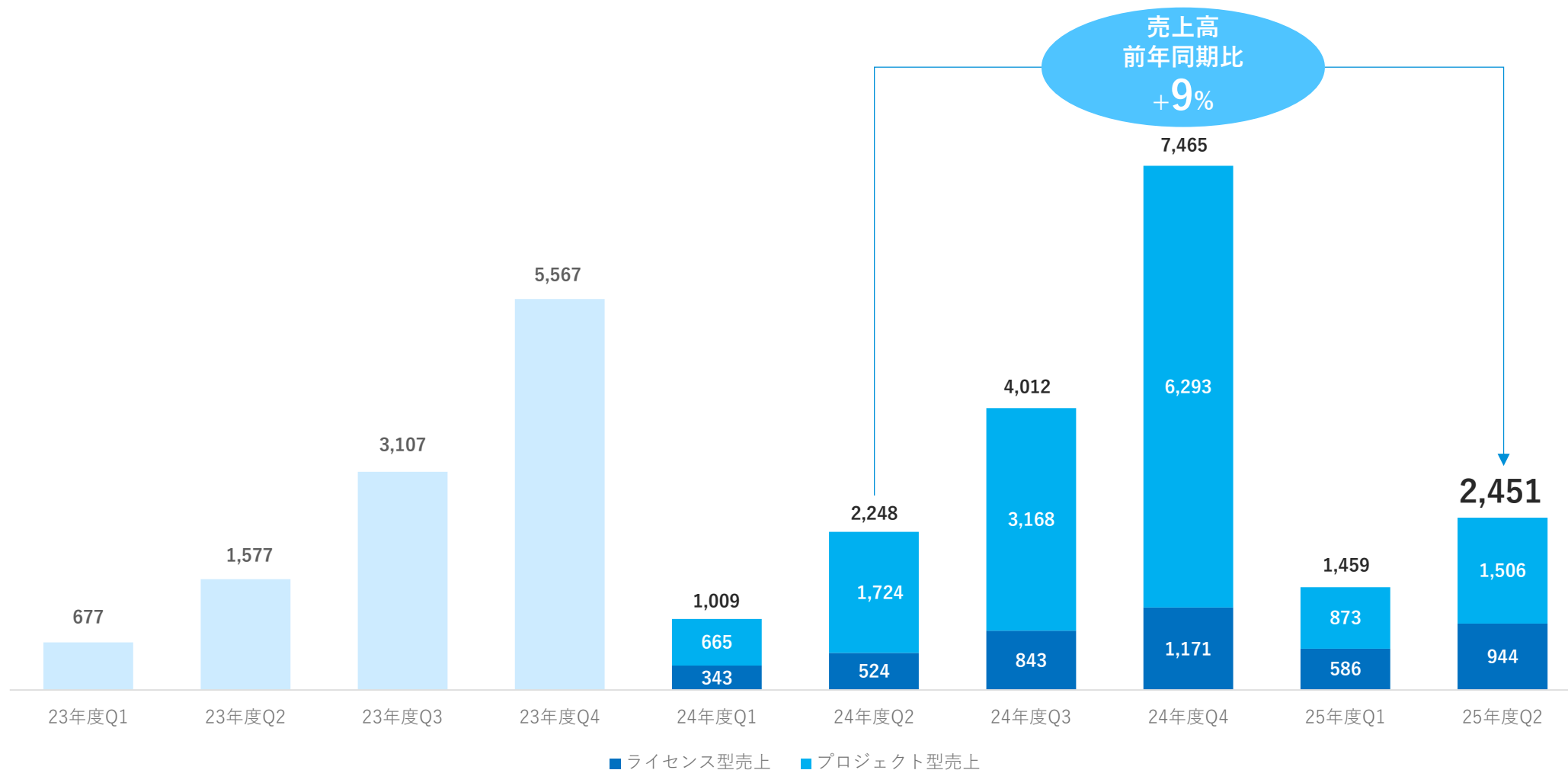


注：調整後EBITDA = EBITDA（営業利益 + 減価償却費）+ 政府補助金（営業外収益に計上される）+ M&A関連費用

(ご参考) 連結業績 四半期累計売上高推移

四半期毎の季節変動あるなか、増収トレンド継続

四半期累計売上高（単位：百万円）

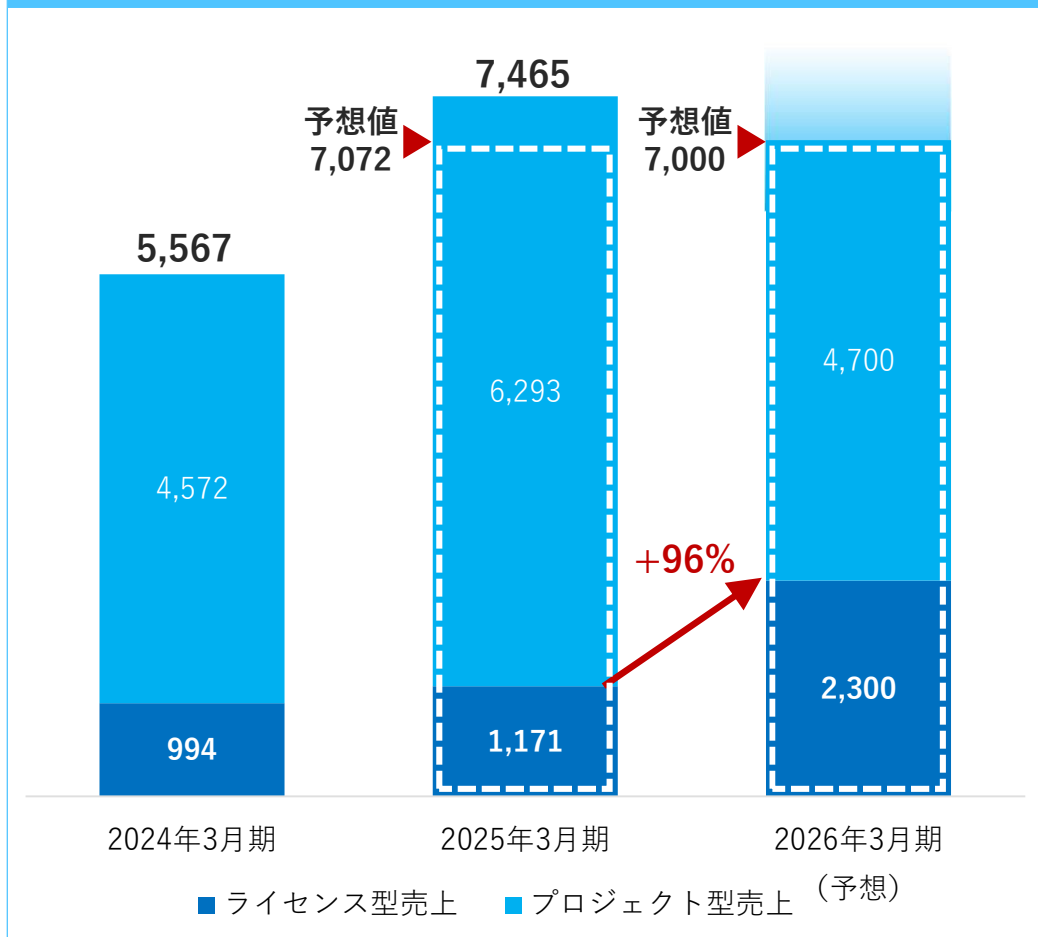


2026年3月期 通期業績予想（据え置き）

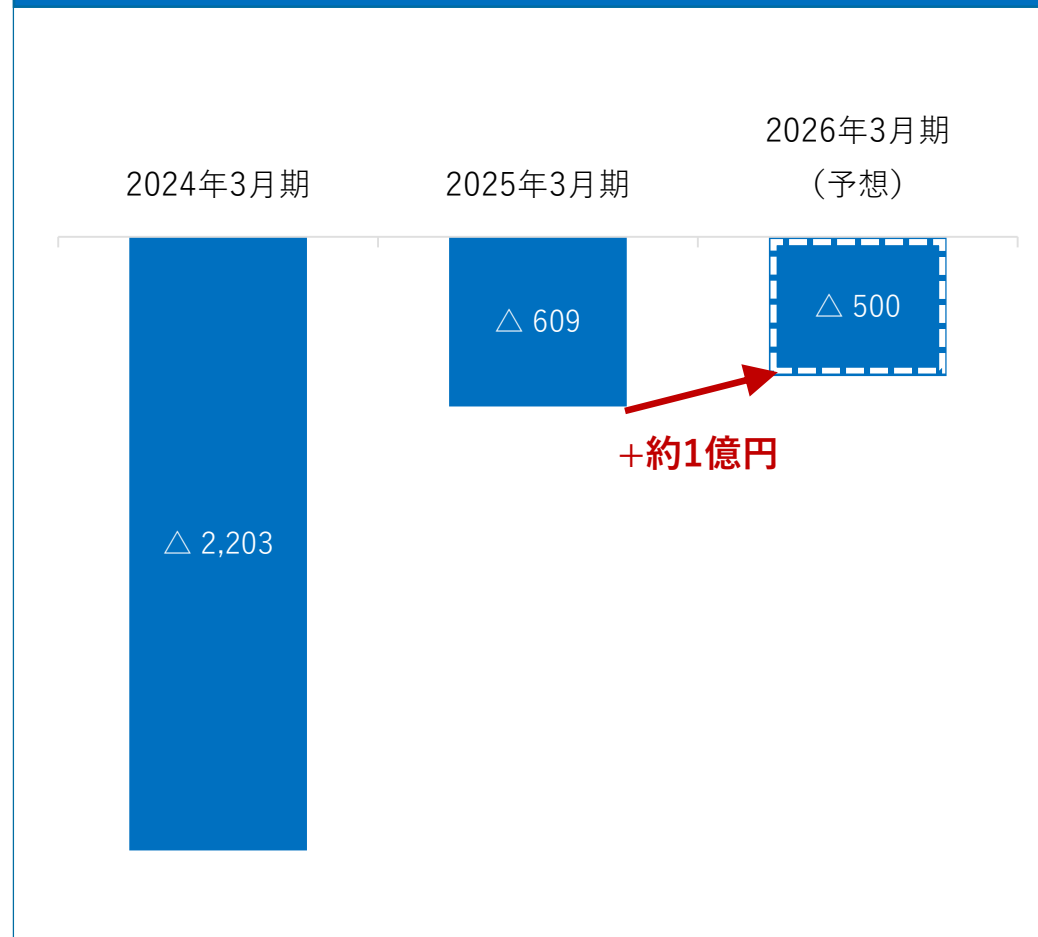
3Dデータを用いた産業・社会DXへの期待は依然として高く、中長期的な見通し、取り組み方針は不変。ライセンスビジネス拡大、技術開発・サービス開発を目的にアライアンス強化、グロース戦略としてのM&Aに取り組む

自動車業界を中心とした顧客企業の投資・開発動向に著しい変化はなく、パイプライン案件の進捗状況等を踏まえて、通期業績予想は据え置き

売上高（単位：百万円）



調整後EBITDA（単位：百万円）



2026年3月期 売上増加に向けた主な取り組み

売上カテゴリー別に潜在的売上増加の実現に向けて取り組む

- ・ **ライセンス型**： 販売パートナーを通じたシミュレーター用途他データ販売、HDマップ法人ライセンス販売取り込み
- ・ **プロジェクト型**： 政府・民間プロジェクト受注/規模拡大、HDマップ地域カバレッジ拡大・新たな道路クラス整備

売上カテゴリー		2026年3月期注力する取り組み	<div>+</div> 売上増加ポテンシャル	直近の進捗
ライセンス型	3Dデータビジネス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 販売パートナーを通じた保有HDマップデータの販売 	<ul style="list-style-type: none"> ・ アライアンスを通じた既存データ販売 (PTV・Terrasolid等) ・ 除雪支援システム販売拡大 ・ 3Dmapspocket販売拡大 	交通シミュレーション領域でのデータ提供
	オートモーティブビジネス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 量産ライセンス: HDマップ搭載メーカー・車種拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・ HDマップ搭載車の販売動向に連動した売上変動 	新たな車種・モデルの量産開始
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 法人ライセンス: 自動運転/先進運転支援システム有力プレーヤー向けデータライセンス販売 	<ul style="list-style-type: none"> ・ AI学習・推論用データ販売 <ul style="list-style-type: none"> ・ 海外大手地図メーカー向け ・ 大手半導体メーカー向け ・ 大手車載システムメーカー向け 	
プロジェクト型	3Dデータビジネス	<ul style="list-style-type: none"> ・ ライセンス型商品開発につながる政府・民間プロジェクトの受注、受注規模拡大に向けた働き掛け 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国家プロジェクトの規模拡大 ・ 協業・提携をしている民間企業のプロジェクト受注・規模拡大 	ASEANスマートシティ支援事業採択
	オートモーティブビジネス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車メーカーとの協業によるHDマップデータ地域カバレッジ拡大、新たな道路クラスのHDマップ整備の受注 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな国・地域・道路クラスのHDマップ整備受注 	

05

パイプラインアップデート



ライセンス型ビジネス（3Dデータ）

グローバル150万Kmの広範な整備済み保有データと蓄積技術をベースに営業活動に注力。今後のボリューム拡大によって売上・利益の両面での成長ドライバーとなる見込み。ドイツPTV Group、フィンランドTerrasolidと提携等、販売パートナーを拡げデータ拡販に取り組む

主なパイプライン⁽¹⁾

Guidance商品

Viewer商品

法人データライセンス

契約済み

商談中⁽²⁾

更新箇所

顧客

事業内容

FY22

FY23

FY24

FY25

FY26

FY27

FY28

地方自治体

除雪

大手損害保険会社

事故調査会社

大手道路管理会社

インフラ管理

海外州政府

V2X

海外州政府

インフラ管理

海外ソフトウェア会社

シミュレーター、産業用

データ提供ライセンス契約締結

販売パートナーを通じたデータ拡販に向けた取り組み

海外ソフトウェア会社との提携

- 2025年8月より、ドイツのシミュレーションソフトウェア企業PTV Groupが新たにリリースしたプラットフォーム（Model2Go for PTV Vissim）を通じて、**交通シミュレーション領域で当社の高精度3次元データをグローバルに提供開始**
- 2025年4月、フィンランドの点群処理ソフトウェアを提供するTerrasolid Ltd. と、**高精度3次元データの利用を容易にし、様々な業界におけるイノベーションを促進する**ことを目的としたMOUを締結。この協業を通じ、**高精度3次元データ活用の可能性をさらに広げ、保有する高精度3次元データの利活用機会拡大を目指す**

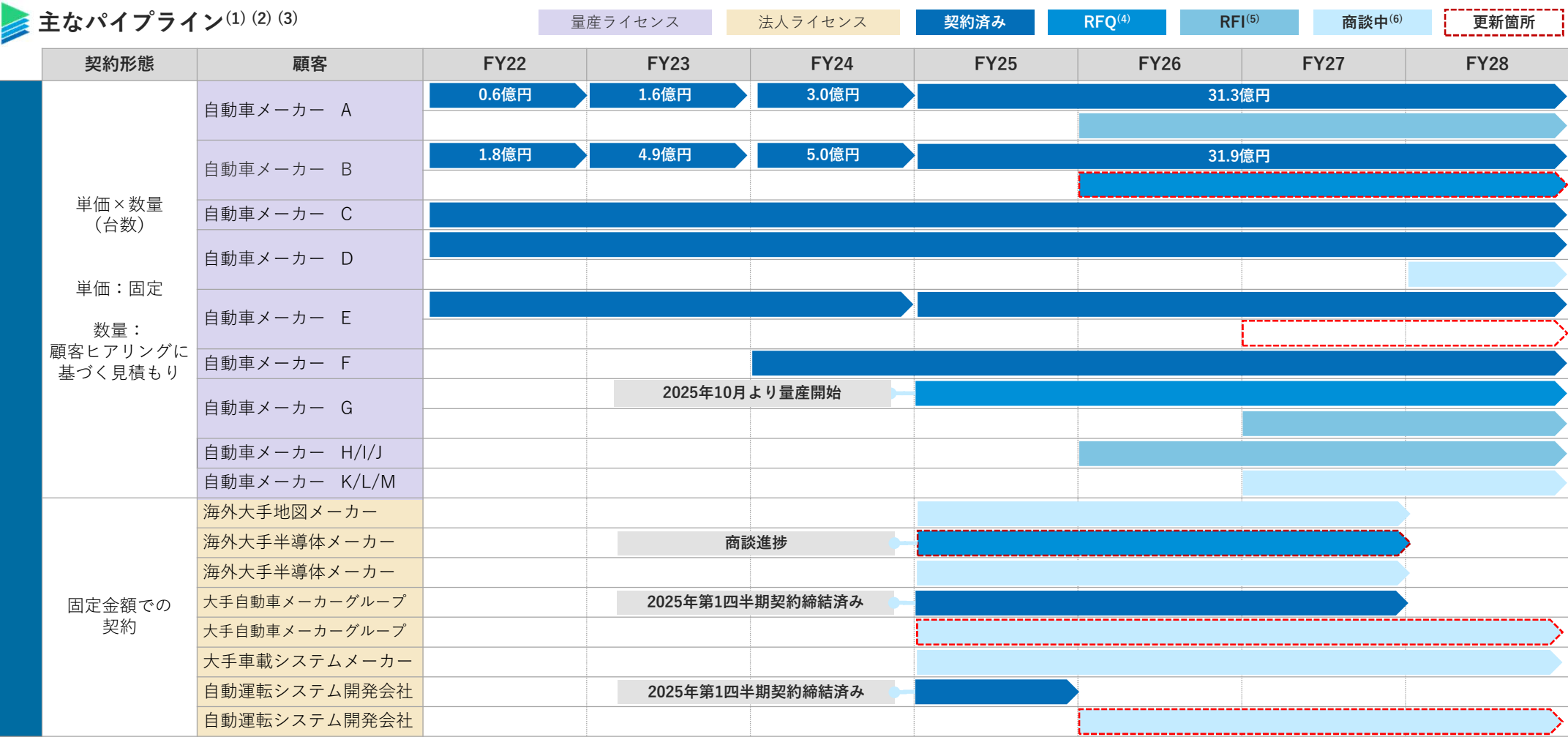


PTV Vissim でのシミュレーションイメージ

注：（1）契約済みかつ金額非開示のものについては、顧客との取り決めにより開示を差し控える。（2）商談中：「契約済み」に至るまでの様々な段階で交渉が継続している状況を指します。パイプラインによっては具体的な諸取引条件について明確になりつつあるものも含まれますが、いずれも法的拘束力のある契約の締結には至っておらず、今後の契約締結及び収益計上について何ら保証されるものではありません。

ライセンス型ビジネス（オートモーティブ）

搭載車種増加に加え、自動運転・ADASへのAI利用が進行する流れにおいて当社データへの需要を見込む
大手自動車メーカーグループ、自動運転システム開発会社、海外大手半導体メーカー等からの法人ライセンス需要を捕捉



注：(1) これらのパイプラインに記載の金額はあくまで契約に基づく単価と顧客ヒアリングに基づく販売台数見積りにより想定される収益見込み金額であり、実際の販売台数が見積りを下回った場合には、記載の図の通りに推移しない可能性があります。(2) 為替レートはFY22は131.43円/ドル、FY23は140.56円/ドル、FY24は151.58円/ドル、FY25以降は140円/ドルで計算。(3) 契約済みかつ金額非開示のものについては、顧客との取り決めにより開示を差し控える。(4) Request For Quotation: 顧客からの見積依頼書（RFQ：Request for Quotation）を受領し、その回答を行っている状況を指し、当該見積依頼書や回答自体には法的拘束力はなく当該見積依頼書や回答に基づく契約が将来締結される保証はありません。一般に、自動車業界においては数年先のサービス提供開始を見据えて開発契約や生産計画が検討されることが多く、見積依頼書（RFQ：Request for Quotation）を受ける時点においては当該パイプラインの具体性が高まっている状況にあると考えられるものの、見積依頼書に対して回答を行った取引内容や販売条件等がその後変更または失注となり、当社グループが想定する収益につながらない可能性があります。(5) Request For Information: 顧客から情報提供依頼書（RFI：Request for Information）を受領し、その回答を行っている状況を指し、当該情報提供依頼書や回答自体には法的拘束力はなく当該情報提供依頼書や回答に基づく契約が将来締結される保証はありません。すなわち、「RFI：Request for Information」の段階は、見積依頼書（RFQ：Request for Quotation）受領に至る前段階であり、当該情報提供依頼書への回答で行われた取引内容や販売条件等は「RFQ：Request for Quotation」及び「契約済み」に進捗する段階においてその後変更または失注となり、当社グループが想定する収益につながらない可能性があります。(6) 商談中: P35の注参照。

プロジェクト型ビジネス（3Dデータ）

日本政府との強い関係性に裏付けされた、3Dデータビジネスにおける複数の国家プロジェクト受託実績。2025年度、順次契約締結済み。提携民間企業とのプロジェクトにも取り組み

主なパイプライン（2022年以降売上計上分） (1) (2)

契約済み 商談中⁽³⁾ 更新箇所

契約形態	顧客	プロジェクト	FY22	FY23	FY24	FY25	FY26	FY27	FY28
固定金額での契約 合計金額：固定	NEDO	グリーンイノベーション基金	1.2億円	6.8億円	3.2億円				
	デジタル庁	デジタルツイン構築に関する調査研究	6.7億円						
	デジタル庁	モビリティ分野における産業用データ連携基盤の整備に関する実証調査研究		2.7億円		コンソーシアム経由で受託			
	NEDO	デジタルライフライン			14.6億円				
	経産省	Bridge公共エリア向けダイナミックマップ		1.0億円	2.1億円	2.1億円			
	経産省	令和5年度「標準加速化支援事業（高精度3次元地図データに関する国際標準化）」		1.3億円					
	総務省	「新東名高速道路の一部区間における自動運転レベル4トラック実証と連携したV2N通信を用いたユースケース実証に関する検討」							
	国土交通省	日ASEAN相互協力による海外スマートシティ支援策		契約締結済み					
	民間企業	物流自動化に向けた実証実験		実証実験に向けた契約締結済み					
	民間企業	物流自動化に向けた実証実験							

国の長期的な計画に基づき
継続的な受注を見込む

※国家プロジェクトは
単年契約のためFY26以降は契約未了

注：(1) これらのパイプラインはあくまで契約に基づいて想定される収益見込み金額であり、記載の図の通りに推移しない可能性があります。(2) 為替レートはFY22は131.43円/ドル、FY23は140.56円/ドル、FY24は151.58円/ドル、FY25以降は140円/ドルで計算。(3) 商談中: P35の注参照。

プロジェクト型ビジネス（オートモーティブ）

安定した収益を確保し自己負担を軽減しながら、事業基盤であるHDマップカバレッジを拡大

主なパイプライン（2022年以降売上計上分）

(1) (2) (3)

契約済み

RFQ⁽⁴⁾

RFI⁽⁵⁾

商談中⁽⁶⁾

更新箇所

契約形態	顧客	プロジェクト	FY22	FY23	FY24	FY25	FY26	FY27	FY28
契約で定める 固定金額での受注 複数年度に渡る 合計金額：固定 各年度への配分：売上 実績及び当社見積り	自動車メーカー	新規整備	1.9億円						
		新規整備	2.6億円	7.2億円					
		新規整備		6.7億円	18.0億円	6.8億円			
		新規整備		0.6億円	0.03億円	3.6億円			
		新規整備	8.0億円	2.2億円	0.9億円				
		新規整備	1.1億円	3.4億円					
		新規整備							
		新規整備							
		新規整備							
		更新整備	6.9億円	10.2億円	13.2億円	14.5億円			
		更新整備							
		更新整備							

代表的な案件

自動車メーカーを顧客としたHDマップ整備

- 米国、欧州等の主要道路をHDマップとして整備し、カバレッジ距離に応じた収益を獲得
- 既存地域での追加整備に加えて、新規地域で継続した取引を予定
- 更新整備についても、継続して安定的な収益を獲得

注：(1) これらのパイプラインはあくまで契約に基づいて想定される収益見込み金額であり、記載の図の通りに推移しない可能性があります。(2) 契約済みかつ金額非開示のものについては、顧客との取り決めにより開示を差し控える。(3) 為替レートはFY22は131.43円/ドル、FY23は140.56円/ドル、FY24は151.58円/ドル、FY25以降は140円/ドルで計算。(4) Request For Quotation: P36の注参照。(5) Request For Information: P31の注参照。(6) 商談中: P35の注参照。

高精度位置情報の提供を通じて あらゆる産業における共通基盤を目指す

絶対精度を有する巨大な仮想空間を生成し、デジタル社会の標準インフラとして、あらゆる産業から参照される高精度位置情報の共通基盤を目指す

各産業で共通に必要なプロダクトを提供し、顧客の付加価値創造を助け、これらを産業横断的につなげ事業を拓ける

産業横断的に
事業拡大



現実の世界



高精度位置情報を含む
3D DIGITAL WORLD

高精度位置
情報基盤の
整備

プロダクトの
提供

顧客の
付加価値
創造に
貢献

06

Appendix



連結損益計算書

連結損益計算書

	2025/3期 Q2 累計	2026/3期 Q2 累計	増減
売上高	2,248	2,451	+203
売上原価	2,341	2,242	▲99
売上総利益（損失）	(93)	209	+302
販売管理費及び一般管理費	1,215	1,351	+136
営業利益（損失）	(1,308)	(1,142)	+166
営業外収益	27	133	+106
営業外費用	128	65	▲63
調整後EBITDA	(1,097)	(565)	+533
経常利益（損失）	(1,409)	(1,073)	+336
特別利益	-	-	-
特別損失	-	-	-
税金等調整前当期純利益（損失）	(1,409)	(1,073)	+336
法人税等合計	6	91	+84
当期純利益（損失）	(1,416)	(1,165)	+251
非支配株主に帰属する当期純利益（損失）	(0)	(1)	▲0
親会社株主に帰属する当期純利益（損失）	(1,416)	(1,163)	+252

（売上高内訳）

売上高	2,248	2,451	+203
国内売上高	376	647	+271
海外売上高	1,871	1,804	▲67
プロジェクト型売上高	1,724	1,506	▲218
ライセンス型売上高	524	944	+420

（単位: 百万円）

連結貸借対照表/連結キャッシュ・フロー計算書

連結貸借対照表

	2025/3末	2025/9末	増減
資産			
流動資産合計	12,562	8,510	▲4,052
有形固定資産	652	512	▲139
無形固定資産	2,644	2,970	+ 326
投資その他の資産合計	117	112	▲4
固定資産合計	3,413	3,595	+ 181
資産合計	15,975	12,105	▲3,870
負債・純資産			
流動負債合計	6,024	4,320	▲1,704
固定負債合計	991	301	▲690
負債合計	7,016	4,621	▲2,395
資本金	2,755	100	▲2,655
資本剰余金	9,567	11,054	+ 1,486
利益剰余金	(3,642)	(3,637)	+ 5
株主資本合計	8,680	7,516	▲1,163
為替換算調整勘定	253	(56)	▲309
その他包括利益累計額合計	253	(56)	▲309
新株予約権	19	19	-
非支配株主持分	5	4	▲1
純資産合計	8,958	7,483	▲1,475
負債・純資産合計	15,975	12,105	▲3,870

(単位: 百万円)

連結キャッシュ・フロー計算書

	2025/3期 Q2 累計	2026/3期 Q2 累計	増減
営業活動によるキャッシュ・フロー	(724)	(592)	+132
投資活動によるキャッシュ・フロー	(1,699)	(882)	+ 882
財務活動によるキャッシュ・フロー	(954)	(1,942)	▲988

自動車向けHDマップー自動運転/先進運転支援システムにおけるHDマップの役割

HDマップは高度な安全性を担保した自動運転/先進運転支援システムに肝要

近時ではAIによる学習・推論も含め、AIと一緒に利用される用途が拡大

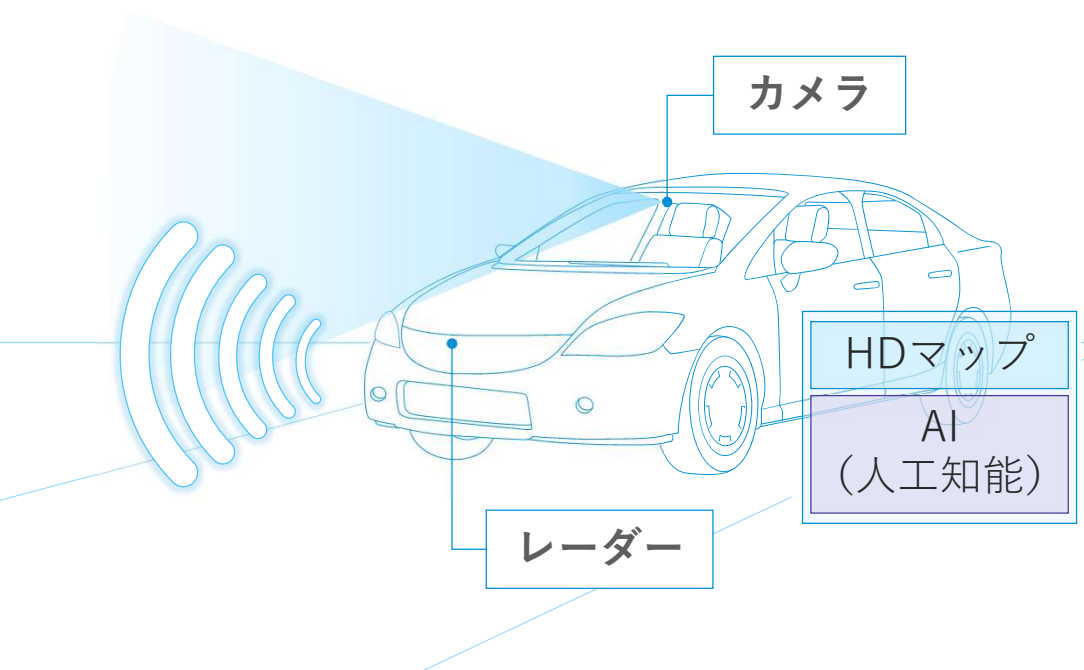
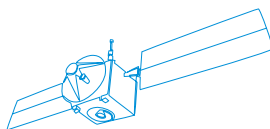
プロダクト紹介サイト



自動車向けHDマップとは

自動運転・先進運転支援システムのための
高精度3次元データの提供

自己位置推定において重要な役割を果たす



自動車向けHDマップの役割

自動運転の構成要素

認知

(HDマップ、カメラ、レーダー)

自己位置推定(地図照合)



周辺車両認識(全方位)

判断(半導体・AI)

運転計画(状況判断、行動計画)

操作(制御アクチュエーター)

車両制御(操舵量、走行速度)

3Dデータビジネス－Viewer

高精度3次元データをViewer機能によって見える化

これまでDX化が実現してこなかった様々な産業において事業拡大

3Dデータビジネス－Viewerとは

正確な3次元データをどこからでもWebブラウザで閲覧可能
現場へ行かずともcm級の計測、角度計算を実現

ユースケースと潜在的ニーズ⁽¹⁾

1 事故調査

道路状況が再現されたデータを可視化・計測

2 インフラ管理

高さを含む正確な寸法計測や形状確認が可能

3 自律移動モビリティ

ルート設計等の運行コストの最適化に貢献可能

4 MaaSシミュレーション

交通シミュレーション構築における時間・コストの最適化を実現可能

Viewerプロダクト事例：3Dmapspocket

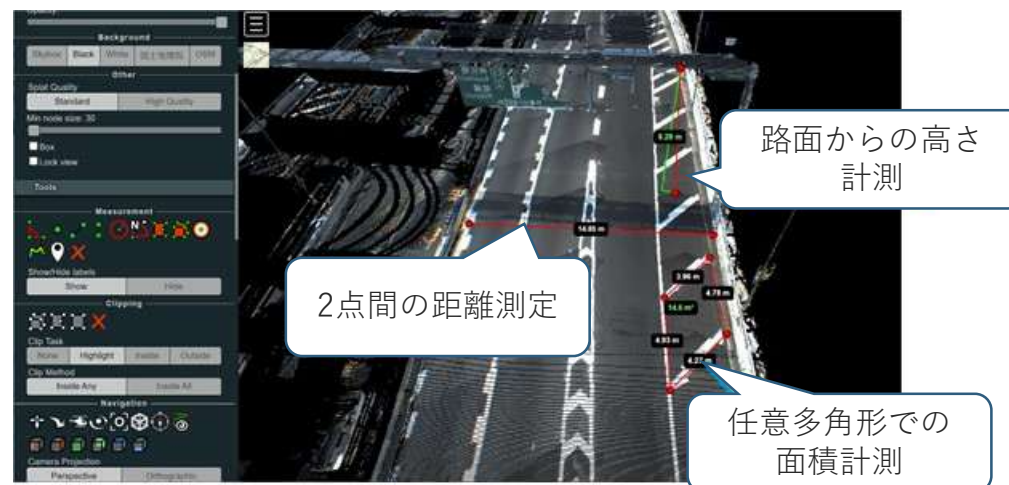
課題

事故現場確認の困難さ、調査作業の安全性

導入効果

- デジタル空間内で、事故現場の道路構造や位置情報の計測・把握。現地での作業を最小限に圧縮し、現場作業員を3分の2に
- 大手損害保険会社、事故調査会社等で、導入実績あり

プロダクト紹介サイト



注：(1)「自律移動モビリティ」、「MaaSシミュレーション」については事業開発段階

3Dデータビジネス－Guidance

自動運転/先進運転支援システム向けHDマップの生成技術に応用しGuidance機能を提供
デジタル化の遅れている業界向けに3Dデータを用いたDXを推進

プロダクト紹介サイト



3Dデータビジネス－Guidanceとは

HDマップ+タブレット+測位端末によって
高精度Guidanceを実現

ユースケースと潜在的ニーズ⁽¹⁾

1 除雪

雪に覆われた障害物を3Dで可視化し、除雪作業を支援

2 空港・港湾

航空機の離発着に応じた輸送車両への運航ガイダンス

3 脱炭素

勾配情報を活かしてトラックドライバーへ低燃費をガイダンス

4 エンターテインメント

モビリティ内におけるHDマップによる高精度なMR（複合現実）

Guidanceプロダクト事例：除雪支援システム

課題

担い手不足による労働力不足、作業の安全性

導入効果

- 作業日数短縮の伴うコスト削減
- 道路構造物可視化による作業安全性の向上
- 北海道・東北エリアを中心に、複数の地方自治体から受注



注：(1)「脱炭素」、「エンターテインメント」については事業開発段階

3Dデータビジネス－国家プロジェクト

日本政府との強い関係性に裏付けされた、3Dデータビジネスにおける複数の国家プロジェクト受託
社会課題解決への貢献と研究開発・商品開発の機会

国家プロジェクト取り組みの意義

当社グループが保有する高精度3次元データ及び関連技術、各種知見を提供することにより、社会課題解決に向けた取り組みに貢献。自己投資を抑制しながら新たなライセンス商品開発に取り組むことが出来る研究開発・商品開発の機会

国家プロジェクト受託実績例

デジタルライフライン：自動運転サービス支援道

自動運転に関するデータ連携システムの開発に取り組む。ダイナミックマップの実装を通じて自動運転バスの運行、物流トラックの定時運行等を支援し、地域交通危機や物流2024年問題の解決に寄与

当社の役割

コンソーシアム代表企業として全体取り纏め、ダイナミックマップの基盤となるデータ連携システム（車両情報連携システム等）の開発

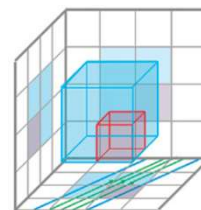
デジタルツイン⁽¹⁾ 構築に関する調査研究

3次元空間を複数のボックスで仮想的に切り分け、一意に位置を特定できるようにする規格「空間ID」を整備。空間IDにこれまで様々な形で表されていた情報を一元的に紐付け、ロボットやシステムが利用しやすい形にすることでデジタルツイン基盤として活用可能

現実世界を3次元データ化



3次元データを箱状に切り分け



当社の役割

3次元空間情報基盤に関わる開発

注：(1) 現実世界から集めたデータを基にデジタルな仮想空間上に双子（ツイン）を構築し、様々なシミュレーションを行う技術

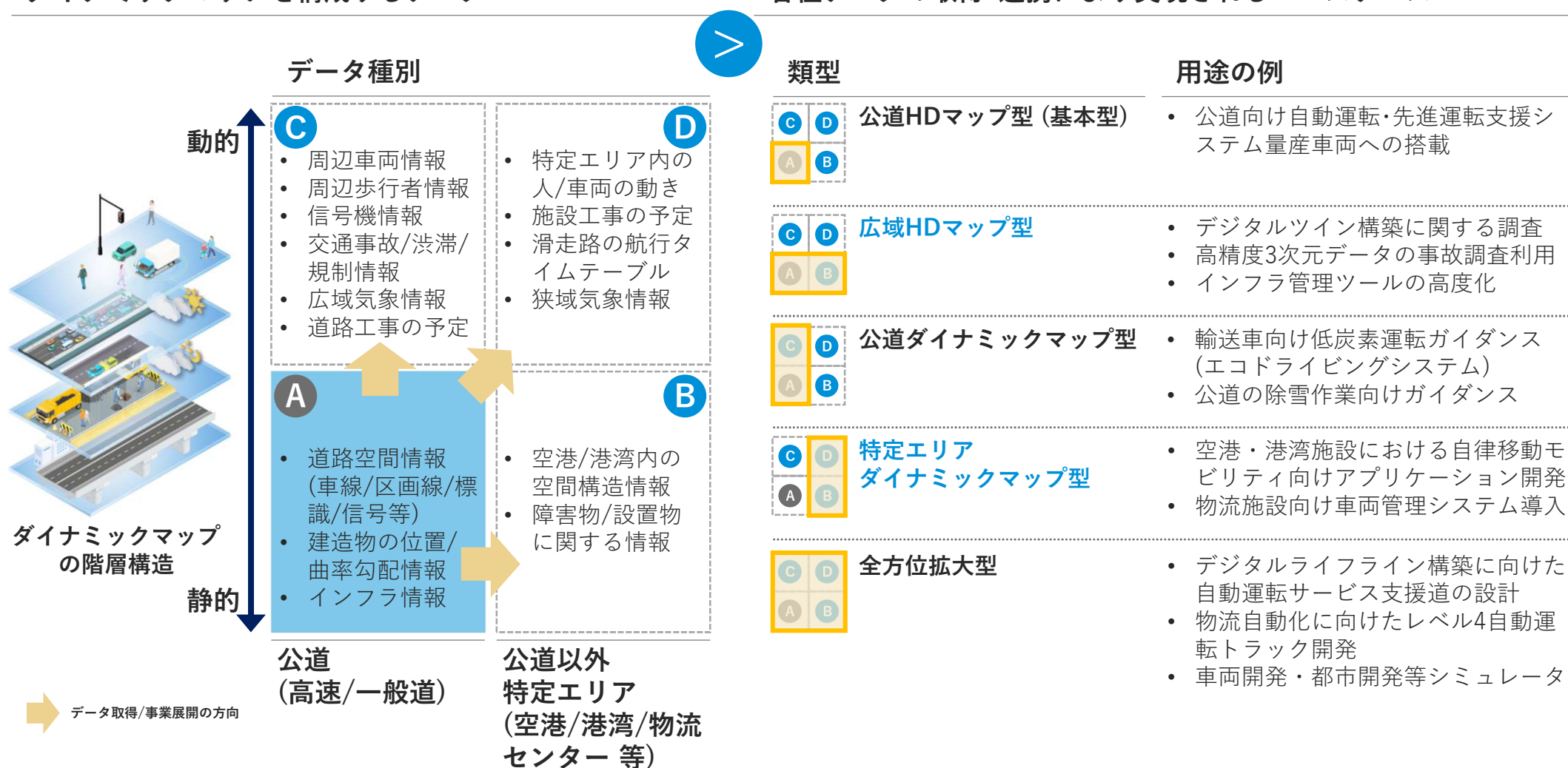
事業拡大に伴うデータ整備対象エリアの多様化

当社は創業時から公道を中心にデータを整備してきたが、最近では空港・港湾などの公共エリアや、物流センターなどの狭域エリアでの自動化の取り組みも具体的に進み、データ整備対象エリアが多様化

当社のミッション「Modeling the Earth」達成に向けては、より幅広いエリアでのデータ化が必要であり、その技術的ベースとなる測量は当社にとって重要な領域

ダイナミックマップを構成するデータ

各種データの取得・連携により実現されるユースケース

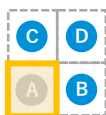


公道と狭域エリアを繋ぐ広域HDマップ

物流センター等、企業施設内及び周辺一般道での自動運転車両の実装に向けた検討を開始

IC直結型物流センターの整備構想も進むが、ICから数Km離れた既存物流センターに対する自動運転車両対応の検討も重視されている

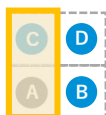
データ活用の類型



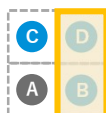
公道HDマップ型
(基本型)



広域HDマップ型



公道ダイナミック
マップ型



特定エリア
ダイナミックマップ型



全方位拡大型

レベル4自動運転を活用した物流自動化

ユースケース拡張 民間企業プロジェクトで実証開始

物流センター
(三井不動産,TRC)



トラック

大阪ガス関連施設



トラック

大規模建設現場
(ゼネコン)



ダンプカー

...

- 三井不動産・東京流通センターが保有する既存物流センターでの検討を開始
- 大阪ガス関連施設内及び周辺一般道での自動運転車両実装に向けたMOUを締結
- 今後、各AD車両、倉庫メーカーに対応する拡張性を持った標準仕様（敷地内Map/運行必要情報を提供する仕組み）の構築が必要

➤ 既存物流センター自動運転イメージ

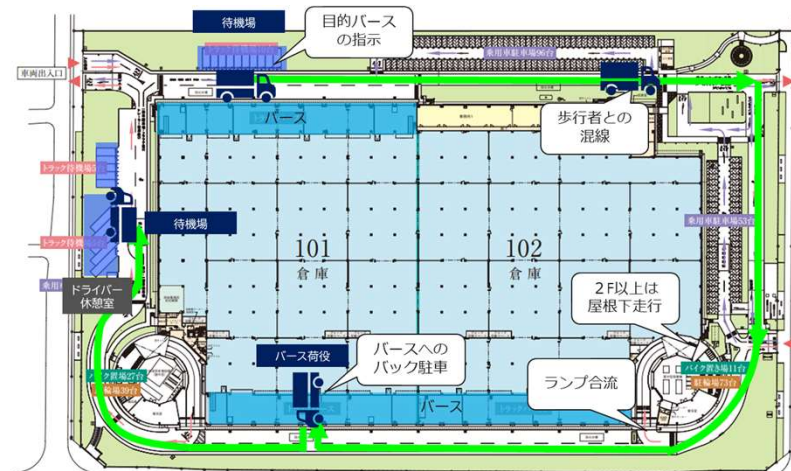
- 待機場→バース→待機場までの自動化検討
- ICから物流センター待機場までの一般道の自動走行も検討スコープ



イメージ)三井不動産MFLP



イメージ)東京流通センター



特定エリアにおけるダイナミックマップ

空港等特定エリアにおけるダイナミックマップ提供の実証実験を推進

- SRSS（除雪支援システム）を活用した航空機プッシュバックガイダンスの実証実験をJALグランドサービスとともに実施中
- また、グラハン作業員の業務効率化に資するよう、空港向けHDマップを整備し、工事情報やセンサー情報などを集約・生成・配信するデータ連携システム（VIPS）を開発中

高精度3次元データを活用した空港内グラハン業務支援

データ活用の類型

C D
A B 公道HDマップ型
(基本型)

C D
A B 広域HDマップ型

C D
A B 公道ダイナミック
マップ型

C D
A B 特定エリア
ダイナミックマップ型

C D
A B 全方位拡大型

航空機プッシュバックガイダンス



空港内高精度3次元地図データイメージ



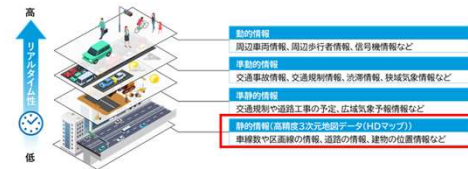
航空機のプッシュバック時のSRSS使用イメージ

- 出発の準備が整った航空機を誘導路まで押し出していく「プッシュバック」
- 降雪や雨天などの視界不良時は航空機が通るべきルートの視認が難しい状況で、トーイングカー運転手の運転操作を支援

グラハン作業支援のためのデータ連携システム（VIPS）

公道向けHDマップをベースに空港特有の情報を付加。GSE経路探索、航空機や他車両位置に基づく車両制御を支援

ダイナミックマップ 対象地物名	地物事例 1.
工事情報	工事箇所の迂回が可能になる
緊急車両走行	緊急時の車両に近づくこととアラート
満空情報	行き先の空き情報の確認
死角からの情報	安全確認ができない場所での注意喚起
事故多発、危険地帯	事故多発地点、危険と思われる場所を通過する前に注意喚起



一般道 対象地物名	地物事例 1.
1. 区画線	
2. 路肩線	
3. 道路標示	
4. 車線リンク	車線ごとの車線中心線（仮想地物）
5. トンネル境界線	
6. 交差点領域	交差点領域を表現するポリゴンデータ（仮想地物）

空港 対象地物名	地物事例 1.
1. スポットアウトライン	
2. スポットエリア	
3. スポット区画線	
4. スポット路肩線	
5. スポット車線リンク	
6. スポットTT待機エリア	ターミナル側と航空機側がある

GSE：バス、トーイングトラクター



本資料は、情報提供のみを目的として当社が作成したものであり、当社の有価証券の買付けまたは売付け申し込みの勧誘を構成するものではありません。

本資料には、将来の見通しに関する記述が含まれています。これらの将来の見通しに関する記述は、本資料の日付時点の情報に基づいて作成されています。これらの記述は、将来の結果や業績を保証するものではありません。このような将来予想に関する記述には、既知及び未知のリスクや不確実性が含まれており、その結果、将来の実際の結果や業績は、将来予想に関する記述によって明示的又は黙示的に示された将来の結果や業績の予測とは大きく異なる可能性があります。

これらリスクや不確実性には、国内および国際的な経済状況の変化や、当社が事業を展開する業界の動向などが含まれますが、これらに限定されるものではありません。

また、本資料に含まれる当社以外に関する情報は、公開情報等から引用したものであり、かかる情報の正確性、適切性等について当社は何らの検証も行っておらず、またこれを保証するものではありません。