

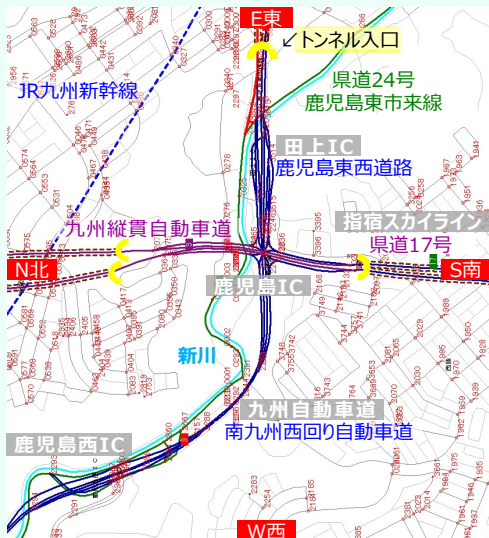


しごと、くらし、あそびを支える

デジタル道路地図

No.69

一般財団法人 日本デジタル道路地図協会

田上 IC～鹿児島 IC～鹿児島西 IC 付近
(DRM-DB ビューワ表示後、左に90度回転)桜島と鹿児島市街地、九州自動車道・鹿児島 IC
写真提供 ▶九州地方整備局 鹿児島国道事務所

のぞいてみよう、DRM-DB

◆南国鹿児島のシンボル桜島は、太古から何度も噴火を繰り返し、現在も活発に活動を続ける日本有数の活火山です。海を隔てて対岸に位置する市中心部から間近に仰ぎ見るこの山の姿は迫力満点で見る者を圧倒します。◆鹿児島市は、関門海峡を経て本州からつながる我が国の大幹線道路や鉄道の終着地であり、南方の島々に向かう多くの航路の出発地でもあります。◆九州北端の北九州市で分岐し、九州を西まわり、東まわりで南下する国道3号（現道）と国道10号は、鹿児島市中心部で再び合流しここが終点となります。◆写真手前側に見える立体交差は鹿児島ICですが、北側（写真左方）から伸びてくる九州縦貫自動車道【E3】もここが終点であり、さらに南（写真右方）に県道17号（指宿スカイライン）となって続いています。◆東西（写真上下）方向の道路は、

鹿児島 IC より東側は地域高規格道路の鹿児島東西道路で、鹿児島 IC よりも西側は南九州西回り自動車道【E3A】と呼ばれています。◆鹿児島 IC は新川という川が作る小さな谷の中にありますが、周辺は多くの住宅が並ぶ一段高い台地（シラス台地）となっており、【E3】や鹿児島東西道路はこの台地の下をトンネルで抜けています。◆DRM-DB では、トンネルは橋梁などとともにリンク内属性^{注1)}としてデータ化されています。

注1) DRM-DB では、道路を交差点や路線の起終点などに設定される「ノード」と2つのノードを結ぶ線である「リンク」で表現しています。トンネルや橋梁は単独ではリンクを形成せず、当該リンクの中の一属性として扱われます。

おすすめ記事

災害時にも DRM-DB の活用を
P5～デジタル地図は
文字より早く、分かりやすく
伝えます！～JARTIC、
茨城県の取り組みをご紹介します



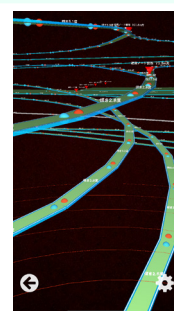
リレー連載スタート！デジタル
道路地図研究最前線（1）
P6～地図更新の効率化
と高度利用～幅広いテクノ
ロジーの適用が期待される
今、東京電機大・小林亘教授
の研究をご紹介します

3Dでみてみよう、DRMアプリ

- ◆AppStoreにて、iPhone・iPadアプリ『DRM道路管理情報』V1.1.3 ARリンク表示版を配信中です。（Android版は開発中）
- ◆ARリンクは標高値を反映しているので、3D表示になります。
- ◆道路管理者、賛助会員の方は無料でご利用いただけます。
- ◆アプリ利用登録（パスワード）が必要です。

◆お申し込みはメールを下さい。

- ・宛先 tokiniwa@drm.or.jp
- ・件名 DRM道路管理情報アプリ
- ・メール内容
所属・お名前・IDとする
メールアドレス



◀一時停止＆スクロールして、大橋ジャンクションのリンクを選択し、地図左上のARモードをタップして4層のループを3D表示しました。

■ 令和元年度事業報告	2
■ 「道路法等の一部を改正する法律」が公布されました	3
■ 令和元年度第Ⅳ四半期の DRM-DB の提供実績について	4
■ 災害時において DRM-DB（デジタル道路地図）をご活用ください	5
■ リレー連載「デジタル道路地図研究最前線」（1）～東京電機大学 小林 亘教授～	6
● コラム「在宅勤務に思う」理事長 奥平 聖	8

令和元年度事業報告

令和2年5月27日に開催された第71回理事会において承認され、同年6月17日に開催された評議員会で報告された、令和元年度事業報告は以下のとおりです。（詳細は、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体制の充実 ② DRM データベースの活用分野の拡大 ③ 国際的取り組みへの対応
- ④ 研究の助成（一般および特定分野）
- ⑤ センシングデータを活用した道路管理等の効率化検討
- ⑥ 3次元測定の活用

(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 データベースの整備・更新
- ② 拡張 DRM-DB の仕様開発

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 国際会議への参加報告 ③ 講演会「DRM セミナー」の開催
- ④ 機関誌の発行（誌名改称および内容のリニューアル）

4. 情報整備・提供事業

(1) 道路に関する情報の収集

- ① 道路管理者資料の収集 ② 市町村道等の情報の収集
- ③ 供用状況の調査 ④ 開通前事前走行（16区間）
- ⑤ 「カーナビへの要望」受付・民間提供先への展開（150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
 - ① 道路管理者資料等による整備および更新 ② 基盤地図情報による更新 ③ 道路管理関係データベースの更新
- ② 道路関連情報の収集によるデータの信頼性の向上
- ③ 標高データの更新

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

- ① 異常気象時通行規制区間データ ② 冬期通行規制区間データ ③ 踏切データ ④ 津波警戒時の避難等に資する道路標高データ（再掲） ⑤ アンダーパスなど道路冠水想定箇所の位置データ ⑥ 緊急輸送道路データ ⑦ トンネル、橋梁等の構造物位置データ、直轄国道における除雪優先区間のデータ化検討

- ⑤ VICS（道路交通情報通信システム）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開発

(3) DRM データベースおよび道路情報の提供

① DRM データベース等の提供

- ① 行政目的利用（国および地方公共団体）
 - a. 国の利用（関東地方整備局に全国分を一括納品）
 - b. 地方公共団体等の利用（48件提供）
- ② 民間利用
 - a. 民間企業への提供（19社、1財団、20組織）
 - b. 二次的著作物の承認事務簡素化
- ③ 大学等での研究目的利用（貸与/13件、成果報告/10件）

- ② 道路供用情報の提供 ③ 道路管理者資料の提供
- ④ 市町村道等の情報の提供 ⑤ 新規供用路線の供用前の資料の提供 ⑥ VICS（道路交通情報通信システム）リンクデータベースの提供

5. 特車事業

① 特車用 DRM データベースの更新

MMS によるセンシングデータを基にした特車用 DRM 作成業務

- ② DRM データベースと特車用 DRM データベースの一体化
特車情報便覧の障害情報データを DRM データベースへ関連付けする作業の実施（一部のエリアにて）

☞P3～「道路法等の一部を改正する法律」が公布されました
参照

以上。

「道路法等の一部を改正する法律」が公布されました

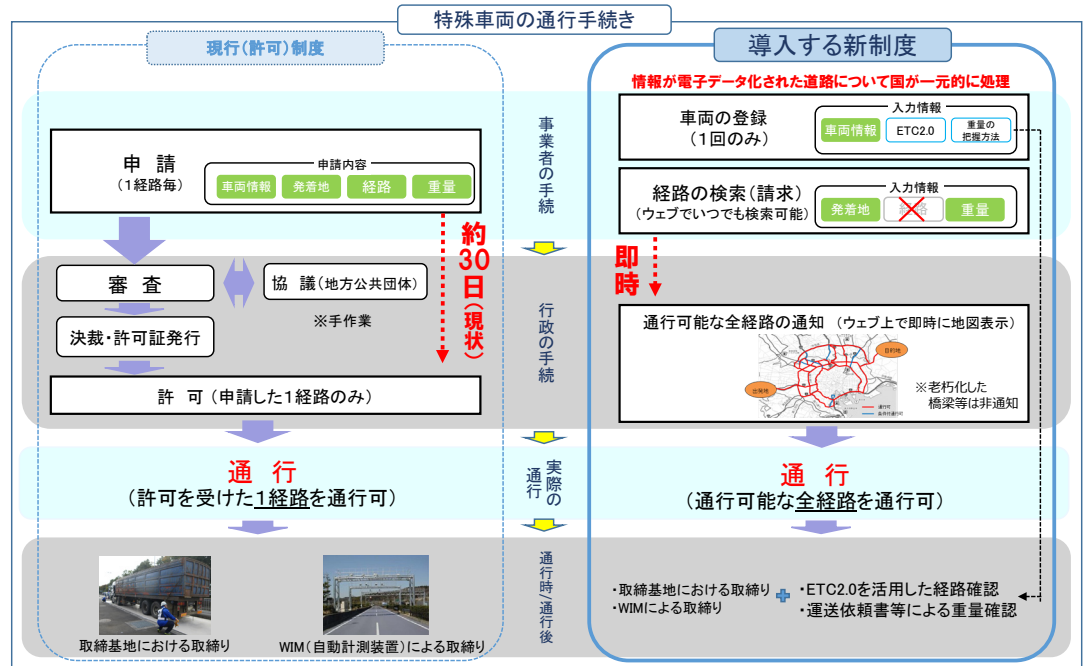
本誌 68 号理事長コラムでもご紹介しておりました「道路法等の一部を改正する法律」が成立し、令和2年5月27日、公布されました。^{注1)}

DRM 協会では、今後とも特殊車両の通行手続きの迅速化に向けた取組（DRM データベースと特車用 DRM データベースの一体化等）への貢献に努めてまいります。

1. 物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設

国土交通省
【道路法、道路特措法】

② デジタル化の推進による新たな特殊車両通行制度の導入



4. 自動運転を補助する施設の道路空間への整備

国土交通省
【道路法、道路特措法、財特法】

自動運行補助施設

- 自動運転車の運行を補助する施設（磁気マーカ等）を道路附属物に「自動運行補助施設」として位置づけ（民間事業者の場合は占用物件とする）

<自動運行補助施設のイメージ>



▲電磁誘導線による自車位置特定による運行の補助



▲磁気マーカによる自車位置特定による運行の補助



▲位置情報表示施設による自己位置補正の補助



▲車両センサーの届かない箇所における道路状況把握の補助

【図-1】国土交通省道路局資料「道路法等の一部を改正する法律案について」^{注2)} より一部抜粋

注1) 国土交通省 報道発表資料 https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001321.html

注2) 国土交通省 第73回基本政策部会【資料1-2】 https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000485.html

令和元年度 第Ⅳ四半期の DRM-DB の提供実績について

令和元年度第Ⅳ四半期（令和 2 年 1～3 月）の DRM データベースの提供実績（表 1）は、前年を 238 千枚下回る 1,755 千枚（前年比 88%）と、新車市場（前年比 90%）に連動し減少しました。

（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
H27年度	1,527	1,424	1,550	1,758	6,259	95%	85,238
H28年度	1,649	1,656	1,716	1,942	6,963	111%	92,201
H29年度	1,840	1,830	1,878	2,004	7,552	108%	99,753
H30年度	1,891	1,899	1,877	1,993	7,660	101%	107,413
R1年度	1,913	1,885	1,842	1,755	7,395	97%	114,808
前年比 %	101%	99%	98%	88%			

この内訳（表 2）を見ますと、ナビ機器用への提供実績は、1,563 千枚（前年比 86%）と減少しております。この内、新規ナビ機器用は 1,413 千枚（前年比 86%）、更新需要用は 150 千枚（前年比 84%）といずれも大幅減となりました。

さらに新規ナビ機器用の提供実績の内訳（表 3）を見ますと、据置きナビ機器用が 1,085 千枚（前年比 84%）と減少し、PND 用も 84 千枚（前年比 75%）と一段と減少しました。一方、スマートフォン組込み用は、243 千枚（前年比 103%）と前年を上回り堅調でした。

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を除く新規ナビ機器用の提供数が落ち込み、更新需要用も振るわず、全体として前年実績を大幅に下回る結果となりました。

令和元年度の提供実績は、第Ⅳ四半期の落ち込みが厳しかったものの、消費税増税前の年度前半が比較的堅調であったことから、年度計では 7,395 千枚（前年比 97%）を確保しました。過去最高を記録した平成 30 年度を 265 千枚下回るものの、平成 29 年度に次ぐ過去第 3 位の実績です。これにより、協会設立以来の累計提供実績は、114,808 千枚となりました。

令和2年度は、コロナ禍の影響による新車販売の落ち込みが 4 月以降本格化するであろう状況からスタートしており、コロナ禍からの脱却時期が未だ見通せない状況ですので、市場の変化を一層注視しつつ、適切な対応をとり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
H29年度	1,686	1,683	1,700	1,826	6,895
H30年度	1,723	1,734	1,729	1,820	7,006
R1年度	1,742	1,720	1,637	1,563	6,662
前年比 %	101%	99%	95%	86%	95%

【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
H29年度	1,444	1,420	1,395	1,658	5,917
H30年度	1,480	1,499	1,483	1,643	6,105
R1年度	1,508	1,495	1,379	1,413	5,795
前年比 %	102%	100%	93%	86%	95%

【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
H29年度	242	262	304	169	977
H30年度	243	235	246	178	902
R1年度	234	226	258	150	868
前年比 %	96%	96%	105%	84%	96%

（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
H29年度	1,076	1,074	1,058	1,345	4,553
H30年度	1,168	1,182	1,152	1,295	4,797
R1年度	1,161	1,166	1,055	1,085	4,467
前年比 %	99%	99%	92%	84%	93%

【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
H29年度	139	124	120	118	501
H30年度	117	102	85	112	416
R1年度	109	90	81	84	364
前年比 %	93%	88%	96%	75%	87%

【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
H29年度	230	222	217	195	864
H30年度	195	215	247	235	892
R1年度	239	239	243	243	964
前年比 %	122%	111%	99%	103%	108%

災害時において DRM-DB(デジタル道路地図)をご活用ください

～デジタル地図は、文字情報よりも“早く”、“分かりやすく”伝えます！～

1. 現状と課題

東日本大震災以降も毎年大規模災害が日本の各地で発生しています。行政、地域住民、企業等が連携し災害情報を共有すること喫緊の課題であり、さらに迅速な災害復旧も求められているところです。パソコン、スマホ、カーナビが普及した今日、DRM-DB を利用した道路交通情報の収集・提供や災害情報共有システムの取り組みについてご紹介します。

2-1. JARTIC 災害時情報提供サービス

テレビ・ラジオでおなじみの JARTIC 日本道路交通情報センターでは、平成 26 年よりホームページ上で**災害時情報提供サービス**を行っています。

震災や大雪をはじめとする異常気象等によって道路または道路交通に著しい障害が発生した場合、通行規制、交通渋滞等に関する情報は警察や道路管理者から収集したオンライン情報を基に、通行実績情報は自動車各社より警察庁が収集した情報を基に、道路の詳細なデジタル地図に表示しています。

このデジタル地図に DRM-DB のネットワークデータが利用されています。

図-1 は、長野県千曲川の堤防決壊など関東、東北地方に被害をもたらした令和元年 10 月台風 19 号および 20 号による、東京都・神奈川県通行止め状況の表示例です。



【図-1】 JARTIC 提供 注1)

利用者の方からは Twitter 等で「災害による通行規制が発生している場所をデジタル地図上で確認でき、テキスト表示よりもわかりやすく、目的地までの経路選択に役立ち助かった。」という声が JARTIC に寄せられています。

注1) 災害が発生していない場合は表示されません。

2-2. 茨城県災害情報共有システム

茨城県防災・危機管理部では、東日本大震災を契機として、県・市町村等で情報共有するためのシステムを運用しており、地図データとして DRM-DB が利用されています(図-2)。



【図-2】 茨城県防災・危機管理部 提供

災害発生時における道路の被災状況や復旧状況等に関する情報提供は、従来、一覧表などによる文字情報であったところ、デジタル地図上に表示することで**道路区間や道路周辺の地形なども併せて把握**できるようになり、**災害対策を検討する上で非常に効率良く行える**ようになったそうです。

本システムから**Lアラート**(地方公共団体等が発出した避難指示や避難勧告といった災害関連情報をはじめとする公共情報を放送局等多様なメディアに対して一斉に送信することで、災害関連情報の迅速かつ効率的な住民への伝達を可能とする共通基盤)に配信され、テレビ、携帯電話、ネットなどや**緊急速報メール**にも提供されています。

3. 標高データの活用

DRM-DB の標高は、工事の縦断面図、実走行データ、国土地理院の基盤地図情報(数値標高モデル)からデータ化しています。道路管理と河川管理や危機管理部局が連携し、「河川氾濫や地震・津波浸水シミュレーション」と「水害時通行規制」に利用されている他、道路冠水想定個所のデータも活用されています。

4. まとめ

災害時や平常時においても、高速道路から市町村道まで「ネットワーク機能」が常に発揮されるよう、道路管理業務などで DRM-DB をご活用頂ければ幸いに存じます。

デジタル道路地図研究最前線（1）～東京電機大学 小林 亘教授～

東京電機大 教員紹介ページ <https://ra-data.dendai.ac.jp/tduhp/KgApp?kyoinId=yimggsgmggy>



新連載のご案内

デジタル道路地図は最新の研究と連動して発展していきます。新連載「デジタル道路地図研究最前線」では、最前線の研究者の皆様にデジタル道路地図に関連するご研究をご紹介いただき、デジタル道路地図とその未来を探っていきます。第1回は東京電機大学的小林亘教授に、現在 DRM とともに進めているご研究についてご紹介いただきます。

テーマ：地図更新の効率化と高度利用

移動と物流において、道路そしてデジタル道路地図が果たしている役割は計り知れません。日本全国 120 万キロメートル以上の道路のデータを的確にアップデートし続けるには大変な労力が必要であり、幅広いテクノロジーの適用が期待されています。東京電機大学・研究推進社会連携センターの小林研究室では、デジタル道路地図の作成、応用等に関する様々な研究テーマに取り組んでいます。

本稿ではまず、道路地図のアップデートの効率化を目的とする研究 1、研究 2 をご紹介します。次に、道路地図の利用の観点から研究 3、研究 4 をご紹介します。車上でのナビゲートだけでなく、道路地図データを災害への対応や効率的な物流に役立たせる高度利用の例です。

研究 1．網羅的な情報の収集のために

新しい道路が使用可能になると、その場所と日時が「道路の供用開始」として道路管理者から公表（告示）されます。公表は自治体等の公報紙（例えば、県報）や掲示でなされることが多く、全国の情報を収集することは容易ではありません。しかも、集めた情報は縦書き、横書き、段組みなどのレイアウトがバラバラで、利用しやすいとは言えません。

しかし、中には供用の情報を平面図と一緒にインターネットで公開している自治体があります。そこでは、道路の変化に関する情報公開請求が削減され、官民ともに大きな効率化が達成できていることが分かりました。

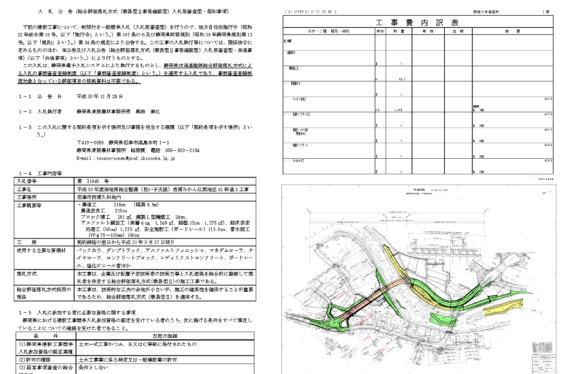
このため、道路の供用開始や道路区域の変更等の情報をオープンデータとして一元的に登録・活用できるサイト「道路告示データシステム」(<http://roadmark.jp/open/>)を（一財）日本デジタル道路地図協会と立ち上げ、各地の道路管理者へデータの登録を呼びかけ、2020年4月から幾つかの自治体で利用が始まっています。道路告示データシステムでは供用等の正確な日時と経緯度の自動収集を目指しています。

なお、後述する道路ジオコードを用いて、該当する区間の始終点を自動的に地図上に表示する機能を搭載しています。

研究 2．タイムリーな地図更新のために

道路が供用されるタイミングに合わせて地図や経路選択に関する諸情報が修正されるには、供用より数か月から 2 年程度前に情報を入手することが必要です。（一財）日本デジタル道路地図協会では、道路管理者に協力を呼びかけて建設段階での道路工事データの収集を行っています。しかし、道路管理者は人手で工事を分類しなければならないなど、収集は容易ではありません。このため、許可を得て発注者の PPI（Public Works Procurement Information Service: 入札情報サービス）から発注工事資料を自動的にダウンロードし、入手した資料を地図のアップデートに活用する研究を進めています。これにより、建設段階で道路の情報を入手できる、街路・農道・林道の情報が入手できる、何より、道路管理者の情報整理の負担を軽減できるといった効果が期待できます。

工事発注資料には、入札公告、仕様書、工事費内訳書、数量表等の文書や、位置図、平面図、横断面図等の図面が混在しています。その例を図-1 に示します。



【図-1】工事発注資料の例

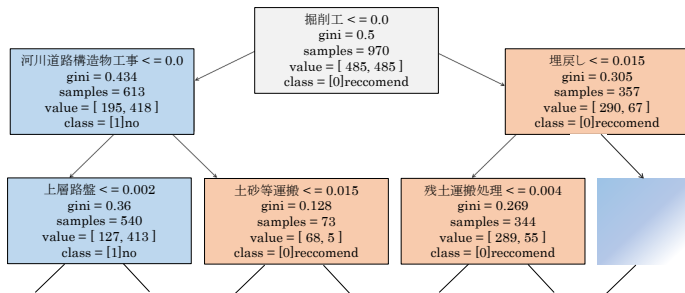
（左：入札公告、右上：工事費内訳表、右下：平面図）

一つの自治体で資料が 1 週間に数千ページ以上になることは珍しくなく、道路地図に関係する工事の抽出は相当な労力となります。何より、工事発注資料から工事内容を把握して地図への影響を判断するには専門的な知識が必要です。

この作業を自動化するために、画像を扱う AI 技術として広い分野で威力を発揮している畳み込みニューラルネットワーク（CNN）を用い、静岡県を対象とした実験では工事費内訳書、数量表の画像を 100% 識別・抽出できました。^{注1)}

抽出した工事費内訳書、数量表等のテキストデータには、自然言語処理の AI 技術を適用して、工事資料をベクトル化（数値化）し、これをもとに道路地図への影響を判定することができます。ベクトル化の方法や判定の方法には様々なものがありますが、図-2 は人間でも判読しやすい決定木による判定の一部を例示しました。

注 1) 小林 亘, 市川 広志, CNN による工事発注資料の分類と道路地図情報の収集への適用, 土木学会論文集 F3 (土木情報学), 2019, 75 巻, 2 号, p. II_62-II_70



【図-2】地図製作に有用な工事を判定する決定木の一部
(工事費内訳表のテキストデータによる)

研究3．道路の場所を的確に把握するために

地震や水害で寸断された道路の場所を特定するのは容易ではありません。もちろん、普段でも事故や道路の損傷などの場所を正確に把握するニーズは少なくありません。道路の場所を示す場合に、道路には住所がないなどの理由から、近隣の住所、施設名、交差点名、バス停、自然の地名等の様々な目印(地理識別子)が利用されます。選択された目印がバラバラなことから、把握に手間取る、間違えるなどの問題が生ずることがあります。筆者も2016年熊本地震において、通行止めの場所の把握に苦労した経験があります。

この問題の解決のため、道路の情報(路線、道路、区間等)を構造化して座標と一体化したデータを整備し、様々な目印の座標との関係を高速で計算して道路上の地点を出力する「道路ジオコード」(<http://roadmark.jp/georoad/>)を公開しました。図-3は道路ジオコードの用途の一例です。



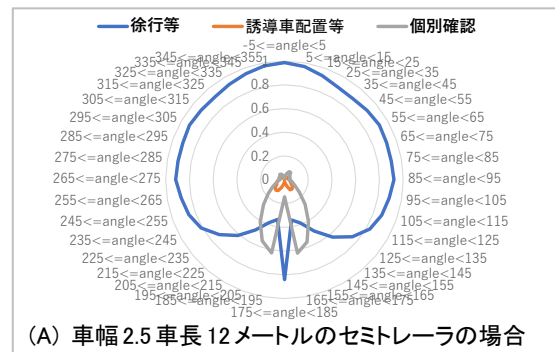
【図-3】道路ジオコードによる被災場所の探索の例

熊本地震で崩落した阿蘇大橋の場所は、通行止めの一覧表には「河陽」と記されていました。図-3の地図で表示されている地名を頼りに「河陽」を探すと阿蘇大橋から5.4キロメートル離れた場所しかなく、誤認の恐れがあります。道路ジオコードでは地図には表示されていない信号交差点名やバス停等も検索に使用しますので、地図の表示では見つけれない地点を出力できます。

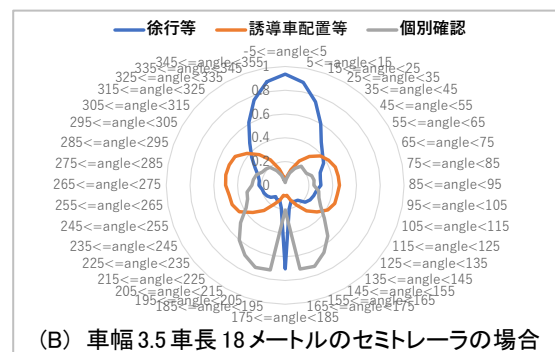
研究4．特車通行の効率化のために

車幅が2.5メートル、車長が12メートルを超える等の特殊車両(以下、「特車」といいます)の通行には許可が必要です。通行許可の審査には、数十日を要することがあり、短縮化が望まれています。しかし、通行許可には、通行する道路の幅や橋梁の耐荷重、交差点の右左折の支障等を一つ一つ慎重に確認する必要があり、審査は手作業で行われています。そこで、交差点での折進判定だけでも情報処理技術で支援できないかと考えました。

交差点直近の道路リンクの方位角から交差点での進入進出角度を求め、これまで蓄積された交差点の折進条件との対応を解析しました。その結果、図-4(A)の車種は、多くの折進角度に対して厳しい条件が課せられていないことが分かります。車両が大きい図-4(B)では、直進方向以外では誘導車の配置や個別審査が求められる割合が高くなっていることが分かります。



(A) 車幅2.5車長12メートルのセミトレーラの場合



(B) 車幅3.5車長18メートルのセミトレーラの場合

【図-4】交差点における折進角度ごとの折進条件
(車両が真下から交差点に進入した時)

現在、交差点の道路縁を画像化し(図-5)、道路幅も考慮した折進条件の解析を進めています。



【図-5】交差点画像の例

本稿が印刷配布される7月上旬にはコロナはどのようなになっているだろう。執筆中の現在は、全国の緊急事態宣言が順次解除されたものの、北九州市の新規感染者が急増するなど第2波の襲来が危惧され、予断を許さない状況である。

コロナ対策で出勤7割以上削減のご指導を受け、当協会でも在宅用のノートPC、ZOOM会議用の機器などを急遽手配して、4月からすべての職員を対象にテレワークに取り組み、かなりの業務が在宅でもできることが実証された。この経験はコロナ後にきちんと評価して当協会の働き方改革に反映するとして、ここでは在宅勤務中に思ったことを述べる。

通常勤務と在宅勤務の最大の違いは当然ながら通勤がないことである。サラリーマンの通勤時間は人によって

「無駄な時間の短縮」で、生産現場では待ち時間の最小化が目的だ。有名な「かんぱん方式」はその手段である。大野氏はさらに進めて、「注文を受けてから顧客に届くまでの時間を極力短縮すること」を目標にすべきとも示唆されている。

筆者も前の会社で超勤削減を至上命題として仕事の棚卸に取り組んだことがある。やり方はいたってシンプル。本当にやらねばならない仕事だけに集中し、それ以外はとりあえず棚上げするというものだが、気づいたことは「やらないよりやったほうがいい仕事」がいかに多くを占めていたかということだった。蛇足ながら、あまり超勤は減らなかった。

では、個人のレベルではどうか。まず、「個人としてやりたいことがあるのに時間がなくてやれていない」と

COLUMN COLUMN COLUMN COLUMN COLUMN COLUMN COLUMN COLUMN COLUMN 在宅勤務に思う 理事長 奥平 聖

違うが、東京では片道1～2時間というところであろうか。筆者の通勤時間は今は約1時間だが、新婚時代の40年前には2時間通勤をしたこともある。当時は土曜半ドンだから、年間365日のうち約50日を通勤のために使っていた計算になる。しかも現在とは比べようもないほどの満員電車で疲労の蓄積も半端なく、残業も多くて睡眠時間にしわよせがくるため、「通勤時間分を睡眠できたらどれほど幸せだろう」と本気で考えたものだ。

忙しい人ほど自由に使える時間を渴望しているだろうが、だれでも一日は24時間、「限られた時間をどう使うか」という問題に帰着する。

そこで思いだしたのはトヨタの業務改善である。提唱者の大野耐一元副社長によれば業務改善のキモは

いう現実があるか。筆者の友人たちは定年で第一線を退いたとたんには百名山登頂とか全国鉄道制覇とか四国お遍路とか海外旅行三昧とかに精出していることが多い。しかし、定年まで我慢するのではなく、現役のうちから第一歩を踏み出せばそのための時間を作ることそのものが楽しみにもなり、より充実した人生になるに違いない。

自身の時間の使い方に無駄はないか、不要不急の仕事をなんとなくやっていないか、仕事の生産性を高める工夫の余地はないかなど今回の在宅勤務を機会にじっくりとふり返り、掛け声ばかりが先行しているテレワークの導入や働き方改革に本気でチャレンジし、自らの望ましいワークライフバランスの実現を目指すきっかけにしたらどうだろう。



はじめてみよう、DRM-DB

◆デジタル道路地図データベース(DRM-DB)は、道路管理者の皆様からご提供いただく貴重な資料をもとに整備・更新されています。◆このため、情報の新鮮さ、正確性に優れ、各種道路管理やカーナビなどに広く活用されています。◆初めてのご利用も大歓迎です。◆ご興味のある方は、当協会HPをご覧ください。同HP【お問い合わせ】フォームを活用の上、お気軽にご連絡ください。

◆DRM協会の『デジタル道路地図における道路網』は、「ノード(点)」と「リンク(線)」の組み合わせによって表現されています。◆当協会が独自に付与するノード/リンク番号は官・民が共有しており、この番号を通じて工事・事故・渋滞等の道路交通関連情報のやり取りが行われています。

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

協会周辺マップは
こちらから →



DRM

は協会の略称ロゴです。