

ビッグデータを活用した生活道路の交通安全対策について

生活道路対策エリア

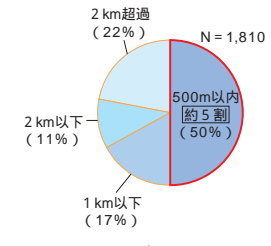
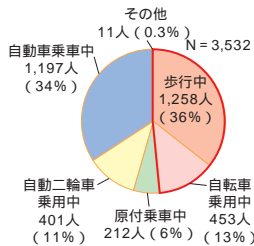
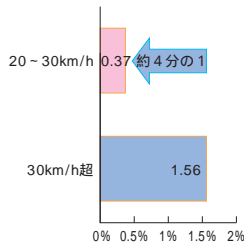
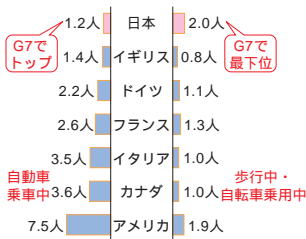
近年、ETC2.0車載器または対応カーナビを搭載した車両のプロープ情報（走行履歴，挙動履歴）を収集し分析することができるようになった。

国土交通省では、このようなビッグデータの活用により、これまでの事故発生箇所に対する“対症療法型”の対策に加え、速度超過や急ブレーキ発生等の潜在的な危険箇所を特定（見える化）して、ランプ・狭さく等の物理的デバイスの設置等、速度抑制や通過交通進入を抑制する対策を生活道路において効率的・効果的に実施する地域を支援する「生活道路対策エリア」の取組を推進しており、全国866エリア（平成31年2月末時点）で進められている。

現状と課題

- ・歩行中・自転車乗用中の人口10万人当たりの交通事故死者数はG7で最多。
- ・交通事故による致死率は衝突速度30km/h前後で大きく異なる。
- ・交通事故死者数の約半分は歩行中・自転車乗用中で、その半分は自宅から500m以内で発生。

【人口10万人あたり交通事故死者数】 【生活道路の速度別の致死率】 【状態別交通事故死者数】 【自宅からの距離別死者数（歩行者・自転車）】



出典) IRTAD (2017), World Bank

出典) 交通事故データ (ITARDA: 平成28年データ)

出典) 警察庁交通局「平成30年における交通事故の特徴等について」をもとに作成

出典) 交通事故データ (ITARDA: 平成29年データ)

ビッグデータを活用した対策と効果

取組概要

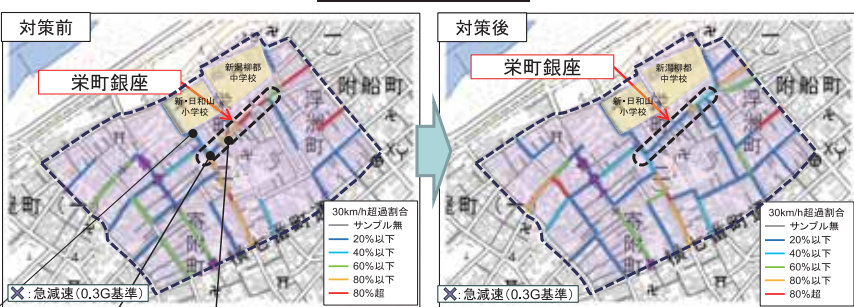


ワークショップの開催

住民、学校関係者及び関係機関の協働でワークショップを開催し、対策を検討

- H28.7 : 交通安全に関する知識の共有 問題点と対策案の共有
- H28.9 : 具体的な対策案の検討
- H28.11 : 実施方針のとりまとめ
- H29.12 : 効果検証、改善の取組

ビッグデータ分析結果



整備状況



スムーズ歩道を整備 ライジングホラードを設置 狭さく、カラー舗装を実施

整備効果

	30km/h超過割合		平均速度		急減速発生状況	
	エリア全体	栄町銀座	エリア全体	栄町銀座	回数	発生トリップ割合
対策前	25.2%	73.8%	17.6km/h	34.0km/h	114回	13.2%
対策後	22.7%	28.6%	18.2km/h	22.7km/h	84回	9.5%

(▲2.5%) (▲45.2%) (+0.6km/h) (▲11.3km/h) (▲30回) (▲3.7%)

【出典】1. 履歴点データ: ETC2.0プローブデータ(30km/h超過割合)【対策前】H28.4～6、【対策後】H29.4～6 (急減速)【対策前】H28.4～6、【対策後】H29.4～5
2. 背景地図: 国土地理院

生活道路交通安全フォーラムの開催

国土交通省は、平成30年6月21日に、生活道路の交通安全対策の取組の全国的な展開を図るため、『生活道路交通安全フォーラム～ビッグデータを活用した交通安全対策の新たな展開～』を開催した。（共催：一般社団法人 交通工学研究会）

約350人の参加があり、学識経験者や取組を進めている地方公共団体などさまざまな立場から、生活道路の交通安全対策を進める意義や、ビッグデータを活用した政策立案及びその整備効果の事例等について示された。