

〔資料編〕

資料目次

資料1 関連法令＜抜粋＞

- 1-① 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）＜抜粋＞・・・75
- 1-② 道路法（昭和27年法律第180号）＜抜粋＞・・・76
- 1-③ 道路交通法（昭和35年法律第105号）＜抜粋＞・・・76
- 1-④ 警察法（昭和29年法律第162号）＜抜粋＞・・・78
- 1-⑤ 道路構造令（昭和45年政令第320号）＜抜粋＞・・・78
- 1-⑥ 交通規制基準（令和6年7月26日警察庁丙規発第20号各管区警察局長、各都道府県警察の長宛て警察庁交通局長通達）＜抜粋＞・・・78
- 1-⑦ 法定外表示等の設置指針について（通達）（令和6年7月26日警察庁丁規発第97号警視庁交通部長、各道府県警察（方面）本部長宛て警察庁交通局交通規制課長通達）＜抜粋＞・・・79
- 1-⑧ 官民データ活用推進基本法（平成28年法律第103号）＜抜粋＞・・・81
- 1-⑨ 世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画（令和2年7月17日閣議決定）＜抜粋＞・・・81
- 1-⑩ オープンデータ基本指針（平成29年5月30日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定（最終改正：令和3年6月15日））＜抜粋＞・・・82
- 1-⑪ 学校保健安全法（昭和33年法律第56号）＜抜粋＞・・・83

資料2 第11次交通安全基本計画＜抜粋＞・・・84

資料3 都道府県別の分析表

- 3-① 生活道路における人身事故件数・・・86
- 3-② 生活道路における自転車関連の人身事故件数・・・87

資料4 生活道路の事故発生箇所における最高速度規制別の事故件数

- 4-① 全事故箇所（全国1,741市区町村）【令和4年】・・・88
- 4-② 事故多発箇所（実地調査対象120市区町村）【令和元年】・・・88

資料5 生活道路の交差点（信号機なし）で発生した事故における一時停止規制別の事故件数

- 5-① 全体（全国1,741市区町村）【令和4年】・・・89
- 5-② 事故多発箇所（実地調査対象120市区町村）【令和元年】・・・89

資料6 生活道路における市区町村別事故件数の増減率分布

- 6-① 北海道・・・90
- 6-② 東北地方（青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島）・・・91
- 6-③ 関東地方（茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・新潟・

山梨・長野)	92
6-④ 中部地方 (富山・石川・岐阜・静岡・愛知・三重)	93
6-⑤ 近畿地方 (福井・滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山)	94
6-⑥ 中国四国地方 (鳥取・島根・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛 ・高知)	95
6-⑦ 九州沖縄地方 (福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島・沖 縄)	96
資料7 ODを活用し、交通事故の発生箇所と事故内容を国土地理院地図に 取り込んだ例	97
資料8 交通事故統計情報のオープンデータ (警察庁) の活用例 (手順書) 【総務省行政評価局】	98
資料9 重回帰分析による定量的評価	115

資料1 関連法令＜抜粋＞

1-① 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）＜抜粋＞

（国の責務）

第三条 国は、国民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全（以下「交通の安全」という。）に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（道路等の設置者等の責務）

第五条 道路、鉄道、軌道、港湾施設、漁港施設、飛行場又は航空保安施設を設置し、又は管理する者は、法令の定めるところにより、その設置し、又は管理するこれらの施設に関し、交通の安全を確保するため必要な措置を講じなければならない。

（中央交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第十四条 内閣府に、中央交通安全対策会議を置く。

2 中央交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- 一 交通安全基本計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、交通の安全に関する総合的な施策で重要なものの企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

（交通安全基本計画の作成及び公表等）

第二十二條 中央交通安全対策会議は、交通安全基本計画を作成しなければならない。

2 交通安全基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
- 二 前号に掲げるもののほか、交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3 国家公安委員会及び国土交通大臣は、中央交通安全対策会議が第一項の規定により交通安全基本計画を作成するに当たり、前項各号に掲げる事項のうちそれぞれの所掌に属するものに関する部分の交通安全基本計画の案を作成し、中央交通安全対策会議に提出しなければならない。

4・5 （略）

1-② 道路法（昭和 27 年法律第 180 号）＜抜粋＞

（用語の定義）

第二条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

（市町村道の意義及びその路線の認定）

第八条 第三条第四号の市町村道とは、市町村の区域内に存する道路で、市町村長がその路線を認定したものをいう。

2～5 （略）

（市町村道の管理）

第十六条 市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。

2～5 （略）

（道路の維持又は修繕）

第四十二条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

2・3 （略）

（道路標識等の設置）

第四十五条 道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に道路標識又は区画線を設けなければならない。

2 前項の道路標識及び区画線の種類、様式及び設置場所その他道路標識及び区画線に関し必要な事項は、内閣府令・国土交通省令で定める。

3 都道府県道又は市町村道に設ける道路標識のうち内閣府令・国土交通省令で定めるものの寸法は、前項の規定にかかわらず、同項の内閣府令・国土交通省令の定めるところを参酌して、当該都道府県道又は市町村道の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

（道路の行政又は技術に対する勧告等）

第七十八条 国土交通大臣は都道府県又は市町村に対し、都道府県知事は市町村に対し、道路を保全し、その他道路の整備を促進するため、道路の行政又は技術に関して必要な勧告、助言又は援助をすることができる。

1-③ 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）＜抜粋＞

（目的）

第一条 この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。

(公安委員会の交通規制)

第四条 都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者若しくは遠隔操作型小型車（遠隔操作により道路を通行しているものに限る。）（次条から第十三条の二までにおいて「歩行者等」という。）又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において、緊急を要するため道路標識等を設置するいとまがないとき、その他道路標識等による交通の規制をすることが困難であると認めるときは、公安委員会は、その管理に属する都道府県警察の警察官の現場における指示により、道路標識等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制をすることができる。

2～5 （略）

附則

(交通安全対策特別交付金)

第十六条 国は、当分の間、交通安全対策の一環として、道路交通安全施設の設置及び管理に要する費用で政令で定めるものに充てるため、都道府県及び市町村（特別区を含む。以下同じ。）に対し、交通安全対策特別交付金（以下「交付金」という。）を交付する。

2 交付金の額は、第二百二十八条第一項（第百三十条の二第三項において準用する場合を含む。以下この項において同じ。）の規定により納付された反則金（第二百二十九条第三項の規定により反則金の納付とみなされる同条第一項の規定による仮納付に係るものを含む。以下この条及び附則第十八条第一項において「反則金等」という。）に係る収入額に相当する金額に当該金額に係る余裕金の運用により生じた利子に相当する金額を加えた額（次項第一号及び附則第十八条第一項において「反則金収入相当額等」という。）から次の各号に掲げる額の合算額を控除した額とする。

一 第二百二十九条第四項の規定による返還金に相当する額

二 第二百二十七条第一項後段に規定する通告書の送付に要する費用（次項第二号ロ及び附則第十九条において「通告書送付費」という。）に係る収入額に相当する額として政令で定めるところにより算定した額（以下「通告書送付費支出金相当額」という。）

三 過誤納に係る反則金等の返還金に相当する額

3 （略）

(交付の基準)

第十七条 都道府県及び市町村ごとの交付金の額は、当該都道府県及び市町村の区域における交通事故の発生件数、人口の集中度その他の事情を考慮して政令で定めるところにより算定した額とする。

1-④ 警察法（昭和 29 年法律第 162 号）＜抜粋＞

(長官)

第十六条 警察庁の長は、警察庁長官とし、国家公安委員会が内閣総理大臣の承認を得て、任免する。

2 警察庁長官（以下「長官」という。）は、国家公安委員会の管理に服し、警察庁の庁務を統括し、所部の職員を任免し、及びその服務についてこれを統督し、並びに警察庁の所掌事務について、都道府県警察を指揮監督する。

1-⑤ 道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）＜抜粋＞

内閣は、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第三十条第一項及び第二項の規定に基づき、この政令を制定する。

(交通安全施設)

第三十一条 交通事故の防止を図るため必要がある場合においては、横断歩道橋等、自動運行補助施設、柵、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設で国土交通省令で定めるものを設けるものとする。

(凸部、狭窄部等)

第三十一条の二 主として近隣に居住する者の利用に供する第三種第五級の道路には、自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保する必要がある場合においては、車道及びこれに接続する路肩の路面に凸部を設置し、又は車道に狭窄部若しくは屈曲部を設けるものとする。

1-⑥ 交通規制基準（令和 6 年 7 月 26 日警察庁丙規発第 20 号各管区警察局長、各都道府県警察の長宛て警察庁交通局長通達）＜抜粋＞

第 2 章 交通規制総則

第 1 交通規制の概要

公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため

必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者若しくは遠隔操作型小型車（遠隔操作により道路を通行しているものに限る。以下同じ。）（以下「歩行者等」という。）又は車両若しくは路面電車（以下「車両等」という。）の通行の禁止その他の道路における交通の規制を実施することができる（法第4条第1項）。

公安委員会が交通規制を行うことができるのは、

- 道路における危険の防止
- 交通の安全と円滑
- 交通公害その他の道路の交通に起因する障害の防止

をするため必要があると認めるときであり、これは単独であっても重複しても差し支えないが、それ以外の目的での交通規制は認められず、また、目的達成のため必要最小限の交通規制でなければならない。

1・2 （略）

第2 道路管理者等との関係

1 （略）

2 協議等

公安委員会は、特定の交通の規制を行うときは道路管理者又は地方自治体の長等に対して意見聴取又は協議を行わなければならない。一方、道路管理者が道路の改築や通行の禁止、制限等を行うときは、公安委員会に対して意見聴取又は協議することとなっている。

これらは、良好な道路交通環境を実現するために行うものであるから、常に緊密な連携を保つとともに、意見聴取や協議の時期、内容等が適正なものとなるように配慮しなければならない。

（以下省略）

1-⑦ 法定外表示等の設置指針について（通達）（令和6年7月26日警察庁丁規発第97号警視庁交通部長、各道府県警察（方面）本部長宛て警察庁交通局交通規制課長通達）＜抜粋＞

法定外表示等については、法定の道路標識等による交通規制の効果を明確にし、運転者に対して道路の状況又は交通の特性に関する注意喚起を行うなど、交通の安全と円滑に資することを目的として整備されてきたところであるが、これらが無秩序に設置された場合には、法定の道路標識等の整備効果を低下させるおそれがあることから、一定の法定外表示について設置様式等の統一を図り、適正な交通管理に資する必要がある。

そこで、法定外表示等の設置指針について、下記のとおり定めたので、事務処理に遺漏のないようにされたい。

また、「法定外表示等の設置指針について（通達）」（令和 5 年 3 月 17 日付け警察庁丁規発第 24 号）は廃止する。

記

1 法定外表示等の定義

法定外表示等とは、交通の安全と円滑を図り、交通規制の実効性を高めることを目的として設置する路面表示やカラー舗装及び看板で、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和 35 年総理府・建設省令第 3 号。以下「標識令」という。）、道路交通法施行規則（昭和 35 年総理府令第 60 号）、災害対策基本法施行規則（昭和 37 年総理府令第 52 号）、大規模地震対策特別措置法施行規則（昭和 54 年総理府令第 38 号）等の法令で定められたもの以外のものをいう。

2 法定外表示等の設置の在り方

(1) 統一を図る法定外表示

次の法定外表示は、「統一を図る法定外表示」とし、下記 3（例外的に別の仕様を用いる場合には 6）に定める事項に従うこと。

- 「進行方向別通行区分」の予告表示
- 環状交差点における路面表示
- 「止まれ」文字表示
- ハンプ路面表示
- 交差点クロスマーク表示

(2) 標準仕様を定める法定外表示等

次の法定外表示等は、「標準仕様を定める法定外表示等」とし、下記 4（別の仕様を用いる場合には 6）に定める事項に従うこと。

- 普通自転車専用通行帯の路面表示等
- ゾーン 30 プラス及びゾーン 30 の路面表示
- 普通自転車専用通行帯以外の自転車通行空間路面表示等
- ドットライン表示
- 減速を促す路面表示
- 「進路変更禁止」の注意喚起表示
- ゾーン 30 プラスの看板
- 「特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可」の注意喚起看板
- 特定小型原動機付自転車又は特例特定小型原動機付自転車の通行を禁止する場合の看板

(3) 標準運用を定めるカラー舗装

次のカラー舗装は、「標準運用を定めるカラー舗装」とし、下記 5（別の仕様を用いる場合には 6）に定める事項に従うこと。

- バスレーン関係のカラー舗装
- 歩行者、自転車利用者等保護のためのカラー舗装

(4) その他の法定外表示等

その他の法定外表示等については、下記 6 に定める事項に従うこと。

3～7 （略）

1-⑧ 官民データ活用推進基本法（平成 28 法律第 103 号）＜抜粋＞

（国及び地方公共団体等が保有する官民データの容易な利用等）

第十一条 国及び地方公共団体は、自らが保有する官民データについて、個人及び法人の権利利益、国の安全等が害されることのないようにしつつ、国民がインターネットその他の高度情報通信ネットワークを通じて容易に利用できるよう、必要な措置を講ずるものとする。

2 （略）

3 国は、官民データ活用を推進するため、官民データの円滑な流通に関連する制度（コンテンツ（コンテンツの創造、保護及び活用の促進に関する法律（平成十六年法律第八十一号）第二条第一項に規定するコンテンツをいう。）の円滑な流通に関連する制度を含む。）の見直しその他の必要な措置を講ずるものとする。

1-⑨ 世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画（令和 2 年 7 月 17 日閣議決定）＜抜粋＞

II－（2）オープンデータの促進【官民データ基本法第 11 条第 1 項及び第 2 項関係】

これまでの主な取組等

- ・ 平成 24 年に「電子行政オープンデータ戦略」を策定し、国、地方公共団体及び事業者において取組を開始した。現在は、官民データ基本法第 11 条において、政府、地方公共団体等が保有するデータについて、国民が容易に利用できるよう必要な措置を講ずるものとされており、「オープンデータ基本指針」に基づき、各府省庁が保有するデータは全てオープンデータとして公開するという原則の下、ニーズに即したオープンデータの推進を進めている（以下省略）。

1-⑩ オープンデータ基本指針（平成 29 年 5 月 30 日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定（最終改正：令和 3 年 6 月 15 日））＜抜粋＞

3. オープンデータに関する基本的ルール

(1) 行政保有データのオープンデータ公開の原則

公共データは国民共有の財産であるとの認識に立ち、政策（法令、予算を含む）の企画・立案の根拠となったデータを含め、各府省庁が保有するデータはすべてオープンデータとして公開することを原則とする。

なお、①個人情報が含まれるもの、②国や公共の安全、秩序の維持に支障を及ぼすおそれがあるもの、③法人や個人の権利利益を害するおそれがあるもの等、公開することが適当ではない情報に対して公開の要望があった場合は、オープンデータとして公開できない理由を公開することを原則とする。

(2) 公開データの二次利用に関するルール

各府省庁のウェブサイト上で公開されるデータについては、原則、政府標準利用規約を適用し、具体的かつ合理的な根拠により二次利用が認められないものを除き、公開データの二次利用を積極的に促進する。

(3) 公開環境

各府省庁は、ウェブサイトで容易に検索・利用できる形でデータを公開する。

特に「各府省庁にしか提供できないデータ」、「様々な分野での基礎資料となり得る信頼性の高いデータ」、または「リアルタイム性を有するデータ」等の有用なデータについては社会的ニーズが高いと想定されるため、積極的な公開を図る。加えて、利用者の利便性やシステムの負荷及び効率性の観点から、一括ダウンロードを可能とする仕組みの導入や、API を通じた提供を推進する。（以下省略）

(4) 公開データの形式等

公開するデータについては、機械判読に適した構造及びデータ形式で掲載することを原則とする。（中略）

特に構造化しやすいデータはより活用がしやすいデータ形式である「3 つ星（CSV や XML 等のフォーマット）」以上での公開を原則とする。（以下省略）

(5) 未公開データの限定公開

2. に示したとおり、各府省庁が保有するデータはすべてオープンデータとして公開されることが原則であるが、何らかの理由により即座にオープンデータとして公開することが困難な情報も存在する。現在公開していな

いデータをオープンデータとして公開することで、市民生活の安全の維持に支障を及ぼすおそれ等がある場合には、公開に先立って効果とリスクの比較検討をすることが求められる。こうしたデータについて、段階的にオープンデータ化を進めていく観点からは、データの利用目的、範囲、提供先などを限定して公開し、その活用を図っていくこと（以下「限定公開」という。）が有効である。なお、限定公開を行う府省庁は、その理由と考え方（限定公開の下、関係者間でデータがどのように活用されるかを示す計画等）をあわせて公開することとする。（以下省略）

1-⑪ 学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）＜抜粋＞

（国及び地方公共団体の責務）

第三条 国及び地方公共団体は、相互に連携を図り、各学校において保健及び安全に係る取組が確実かつ効果的に実施されるようにするため、学校における保健及び安全に関する最新の知見及び事例を踏まえつつ、財政上の措置その他の必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、各学校における安全に係る取組を総合的かつ効果的に推進するため、学校安全の推進に関する計画の策定その他所要の措置を講ずるものとする。

3 地方公共団体は、国が講ずる前項の措置に準じた措置を講ずるように努めなければならない。

資料 2 第 11 次交通安全基本計画＜抜粋＞

計画の基本理念

3. 横断的に重要な事項

(5) EBPMの推進

交通安全に関わる施策における EBPM の取組を強化するため、の基盤となるデータの整備・改善に努め、角的にデータを収集し、施策の効果を検証した上で、効果的な施策を目指す。

第 1 部 陸上交通の安全

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 交通事故のない社会を目指して

3. 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、都道府県、市区町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

第 3 節 交通事故の安全性についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組が求められている。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

る。(以下省略)

Ⅱ 講じようとする施策

1 交通安全環境の整備

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

都道府県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。

(略)

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

資料3 都道府県別の分析表
3-① 生活道路における人身事故件数

人口		事故件数				千人 当たり 件数	減少率
		R1	R2	R3	R4	R4	R1→R4
東京都	14,047,594	10,243	8,695	9,657	10,973	0.781	-7.1%
大阪府	8,837,685	10,131	8,365	8,476	8,415	0.952	16.9%
神奈川県	9,237,337	8,353	7,417	7,808	7,496	0.811	10.3%
愛知県	7,542,415	9,573	7,973	7,718	7,262	0.963	24.1%
埼玉県	7,344,765	7,550	6,000	5,950	5,862	0.798	22.4%
静岡県	3,633,202	8,645	6,400	5,659	5,355	1.474	38.1%
兵庫県	5,465,002	7,202	5,287	5,220	4,854	0.888	32.6%
福岡県	5,135,214	5,742	4,461	4,293	3,938	0.767	31.4%
千葉県	6,284,480	4,686	3,727	3,956	3,841	0.611	18.0%
群馬県	1,939,110	2,997	2,382	2,638	2,623	1.353	12.5%
北海道	5,224,614	2,097	1,700	1,915	1,884	0.361	10.2%
茨城県	2,867,009	1,577	1,339	1,276	1,324	0.462	16.0%
栃木県	1,933,146	1,307	1,149	1,211	1,143	0.591	12.5%
岡山県	1,888,432	1,273	1,188	1,232	1,095	0.580	14.0%
広島県	2,799,702	1,522	1,117	1,175	1,044	0.373	31.4%
宮崎県	1,069,576	1,878	1,494	1,311	1,012	0.946	46.1%
長野県	2,048,011	1,409	1,001	1,094	983	0.480	30.2%
宮城県	2,301,996	1,209	1,002	1,013	947	0.411	21.7%
京都府	2,578,087	1,373	1,095	1,070	938	0.364	31.7%
鹿児島県	1,588,256	1,248	1,084	920	749	0.472	40.0%
奈良県	1,324,473	929	747	829	737	0.556	20.7%
岐阜県	1,978,742	1,124	816	794	722	0.365	35.8%
三重県	1,770,254	927	823	684	705	0.398	23.9%
香川県	950,244	927	793	682	683	0.719	26.3%
熊本県	1,738,301	936	773	778	677	0.389	27.7%
新潟県	2,201,272	876	692	703	669	0.304	23.6%
愛媛県	1,334,841	849	715	699	616	0.461	27.4%
山形県	1,068,027	883	693	720	607	0.568	31.3%
滋賀県	1,413,610	697	581	624	595	0.421	14.6%
福島県	1,833,152	865	715	642	574	0.313	33.6%
山口県	1,342,059	687	630	619	572	0.426	16.7%
沖縄県	1,467,480	821	564	577	555	0.378	32.4%
佐賀県	811,442	886	613	669	545	0.672	38.5%
青森県	1,237,984	641	587	541	542	0.438	15.4%
大分県	1,123,852	652	508	572	531	0.472	18.6%
山梨県	809,974	760	454	512	515	0.636	32.2%
富山県	1,034,814	536	468	460	459	0.444	14.4%
長崎県	1,312,317	693	527	501	441	0.336	36.4%
徳島県	719,559	449	459	463	407	0.566	9.4%
石川県	1,132,526	464	435	394	404	0.357	12.9%
岩手県	1,210,534	440	430	356	391	0.323	11.1%
和歌山県	922,584	453	411	352	324	0.351	28.5%
秋田県	959,502	338	342	297	274	0.286	18.9%
高知県	691,527	325	279	221	205	0.296	36.9%
福井県	766,863	255	193	229	188	0.245	26.3%
島根県	671,126	186	143	149	176	0.262	5.4%
鳥取県	553,407	141	124	128	100	0.181	29.1%
全国値	126,146,099	107,755	87,391	87,787	84,952	0.673	21.2%

※ オDにより、当省が集計した。

※ 生活道路は、以下のアかつイに該当するものとした。

ア 市区町村道

イ 道路の要件

(7) 単路

① 車道幅員が5.5m未満の単路

② 車道幅員が5.5m以上9.0m未満の単路で、中央線等が無い単路

(4) 交差点

① 車道幅員が5.5m未満の道路同士の交差点

② 車道幅員が5.5m未満の道路とそれ以上の車道幅員の道路との交差点

③ 車道幅員が5.5m以上13.0m未満の道路同士の信号機のない交差点

3-② 生活道路における自転車関連の人身事故件数

人口		事故件数				千人 当たり 件数	減少率
		R1	R2	R3	R4		
東京都	14,047,594	5,657	4,933	5,612	6,581	0.873	-16.3%
大阪府	8,837,685	5,103	4,307	4,372	4,362	0.578	14.5%
愛知県	7,542,415	3,552	3,030	2,981	2,991	0.397	15.8%
神奈川県	9,237,337	2,800	2,598	2,769	2,789	0.370	0.4%
埼玉県	7,344,765	3,048	2,359	2,399	2,299	0.305	24.6%
兵庫県	5,465,002	2,827	2,046	2,140	1,953	0.259	30.9%
静岡県	3,633,202	1,953	1,557	1,463	1,413	0.187	27.6%
千葉県	6,284,480	1,833	1,452	1,510	1,370	0.182	25.3%
福岡県	5,135,214	1,563	1,181	1,255	1,102	0.146	29.5%
群馬県	1,939,110	897	719	846	788	0.104	12.2%
岡山県	1,888,432	429	447	462	400	0.053	6.8%
広島県	2,799,702	499	385	399	364	0.048	27.1%
北海道	5,224,614	426	387	412	360	0.048	15.5%
京都府	2,578,087	447	379	355	317	0.042	29.1%
茨城県	2,867,009	394	335	305	327	0.043	17.0%
栃木県	1,933,146	480	435	506	448	0.059	6.7%
奈良県	1,324,473	248	213	232	223	0.030	10.1%
宮城県	2,301,996	331	235	234	215	0.029	35.0%
香川県	950,244	303	276	235	224	0.030	26.1%
長野県	2,048,011	331	259	265	209	0.028	36.9%
滋賀県	1,413,610	243	184	194	207	0.027	14.8%
岐阜県	1,978,742	326	219	247	199	0.026	39.0%
熊本県	1,738,301	251	177	204	188	0.025	25.1%
宮崎県	1,069,576	369	270	235	178	0.024	51.8%
愛媛県	1,334,841	260	237	223	183	0.024	29.6%
三重県	1,770,254	200	172	166	172	0.023	14.0%
徳島県	719,559	162	165	150	152	0.020	6.2%
山口県	1,342,059	143	145	152	147	0.019	-2.8%
大分県	1,123,852	156	121	152	129	0.017	17.3%
佐賀県	811,442	164	129	149	130	0.017	20.7%
新潟県	2,201,272	213	168	148	140	0.019	34.3%
鹿児島県	1,588,256	192	161	151	114	0.015	40.6%
和歌山県	922,584	112	114	105	101	0.013	9.8%
石川県	1,132,526	106	119	96	102	0.014	3.8%
福島県	1,833,152	162	125	84	98	0.013	39.5%
山梨県	809,974	155	97	99	98	0.013	36.8%
青森県	1,237,984	126	112	97	89	0.012	29.4%
富山県	1,034,814	83	91	90	80	0.011	3.6%
山形県	1,068,027	166	122	113	78	0.010	53.0%
岩手県	1,210,534	79	71	72	74	0.010	6.3%
沖縄県	1,467,480	87	53	68	76	0.010	12.6%
高知県	691,527	108	100	80	68	0.009	37.0%
鳥根県	671,126	49	47	40	50	0.007	-2.0%
秋田県	959,502	58	59	73	48	0.006	17.2%
福井県	766,863	53	34	37	42	0.006	20.8%
鳥取県	553,407	39	36	31	24	0.003	38.5%
長崎県	1,312,317	40	37	33	18	0.002	55.0%
全国	126,146,099	37,225	30,899	32,041	31,722	0.251	14.8%

※ O Dにより、当省が集計した。自転車単独の事故を除いて集計。

※ 生活道路は、以下のアかつイに該当するものとした。

ア 市区町村道

イ 道路の要件

(7) 単路

① 車道幅員が5.5m未満の単路

② 車道幅員が5.5m以上9.0m未満の単路で、中央線等が無い単路

(4) 交差点

① 車道幅員が5.5m未満の道路同士の交差点

② 車道幅員が5.5m未満の道路とそれ以上の車道幅員の道路との交差点

③ 車道幅員が5.5m以上13.0m未満の道路同士の信号機のない交差点

資料 4 生活道路の事故発生箇所における最高速度規制別の事故件数

4-① 全事故箇所（全国 1,741 市区町村）【令和 4 年】

（単位：件）

制限速度		第二当事者							
		30km/h 以下	30km/h 超 40km/h 以下	40km/h 超	速度規制 無し	対 歩行者	対 自転車	単独 事故	その他
第一 当 事 者	30km/h 以下	6,007	812	133	1,317	3,784	7,759	425	103
	40km/h 以下	1,011	6,362	176	1,890	2,621	4,718	258	117
	40km/h 超	316	165	1,726	369	620	1,376	76	25
	速度規制無し	1,785	2,078	546	13,468	5,233	11,664	850	195

（注）1 当局が OD を活用して作成した。

2 第一当事者（事故の過失割合が大きい者）には、最高速度規制の対象である自動車及び二輪（原動機付自転車を含む。）を集計した。

4-② 事故多発箇所（実地調査対象 120 市区町村）【令和元年】

（単位：件）

制限速度		第二当事者							
		30km/h 以下	30km/h 超 40km/h 以下	40km/h 超	速度規制 無し	対 歩行者	対 自転車	単独 事故	その他
第一 当 事 者	30km/h 以下	625	138	19	140	260	819	6	11
	40km/h 以下	175	915	25	235	249	641	8	15
	40km/h 超	49	21	209	47	42	143	0	4
	速度規制無し	220	210	46	911	265	932	11	17

（注）1 当局が OD を活用して作成した。

2 第一当事者には、最高速度規制の対象である自動車及び二輪（原動機付自転車を含む）を集計している。

資料5 生活道路の交差点（信号機なし）で発生した事故における一時停止規制別の事故件数

5-① 全体（全国 1,741 市区町村）【令和4年】

（単位：件）

		第二当事者				
		規制あり	規制無し	対歩行者	単独事故	その他
第一当事者	規制あり	1,621	15,931	1,661	159	101
	規制無し	8,280	19,285	4,434	657	621

（注）1 当局がODを活用して作成した。

2 ODの「一時停止規制に係る標識の有無」の項目において、「標識あり」（コード01～08）に該当する事故件数を「規制あり」に、「規制なし」（コード09）に該当する事故件数を「規制無し」にしている。

3 第一当事者には、一時停止規制の対象である自動車、二輪（原動機付自転車を含む）及び自転車を集計している。

5-② 事故多発箇所（実地調査対象 120 市区町村）【令和元年】

（単位：件）

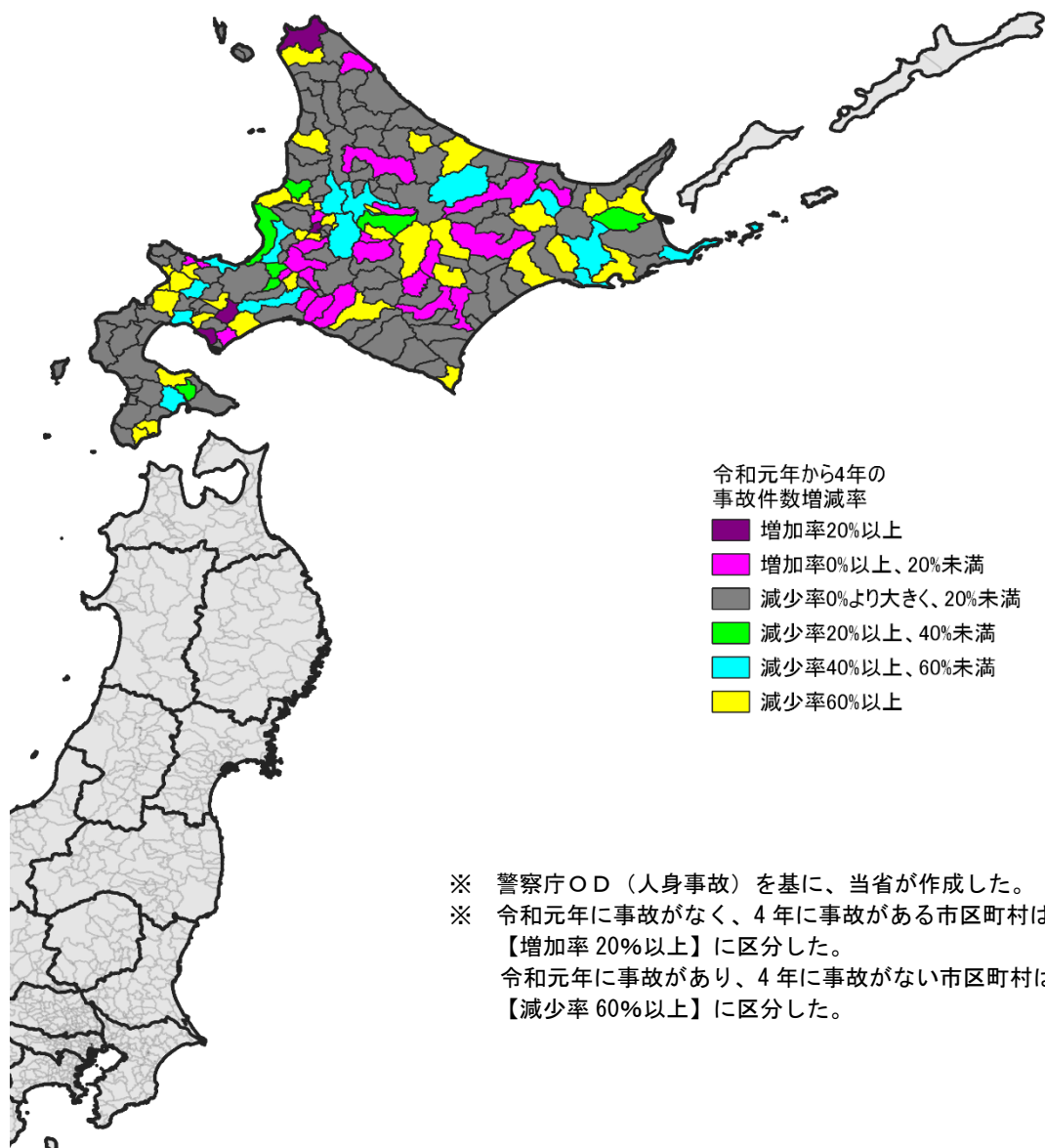
		第二当事者				
		規制あり	規制無し	対歩行者	単独事故	その他
第一当事者	規制あり	286	2,519	241	5	20
	規制無し	1,212	1,521	388	16	69

（注）1 当局がODを活用して作成した。

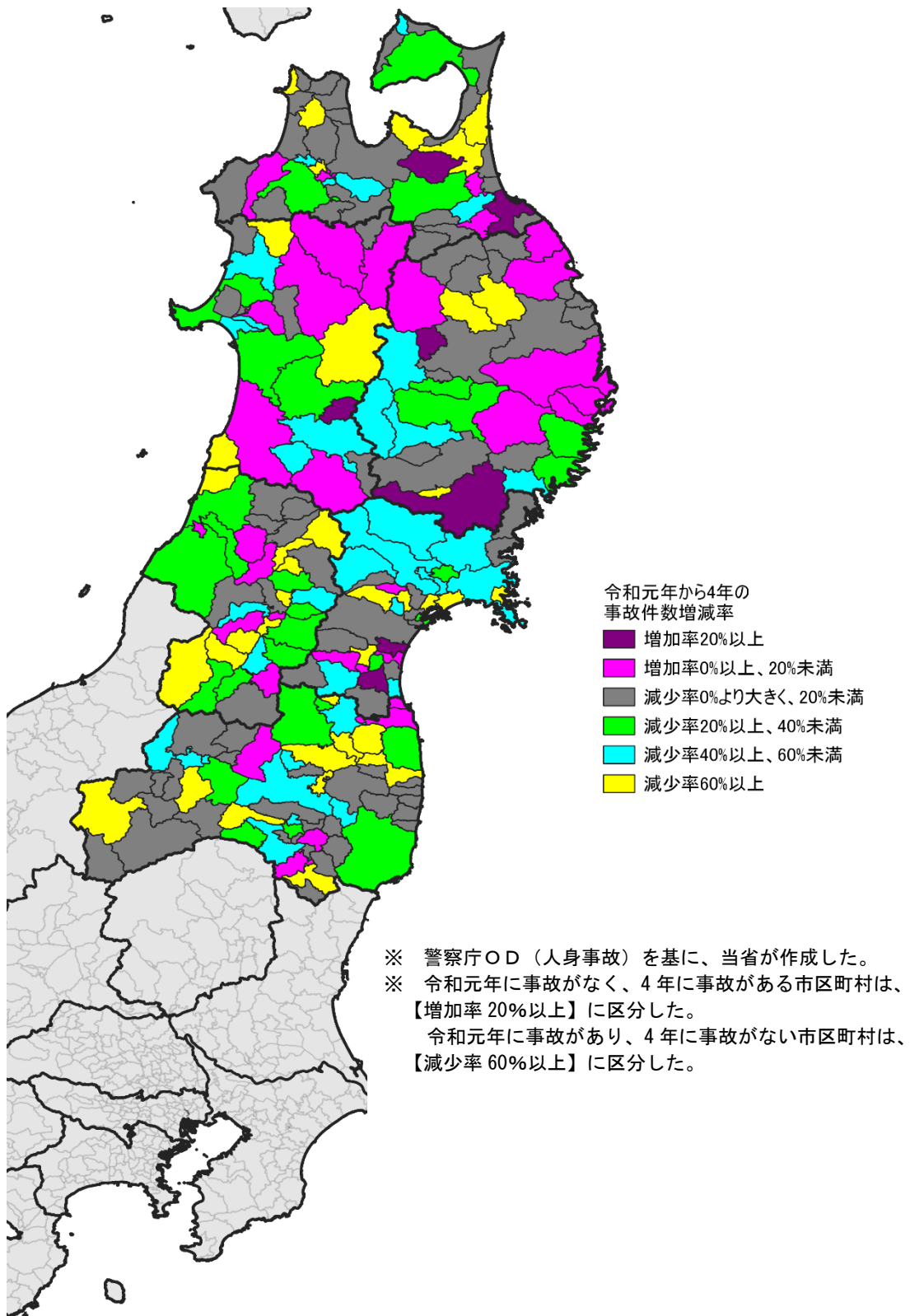
2 ODの「一時停止規制に係る標識の有無」の項目において、「標識あり」（コード01～08）に該当する事故件数を「規制あり」、「規制なし」（コード09）に該当する事故件数を「規制無し」としている。

3 第一当事者には、一時停止規制の対象である自動車、二輪（原動機付自転車を含む）及び自転車を集計している。

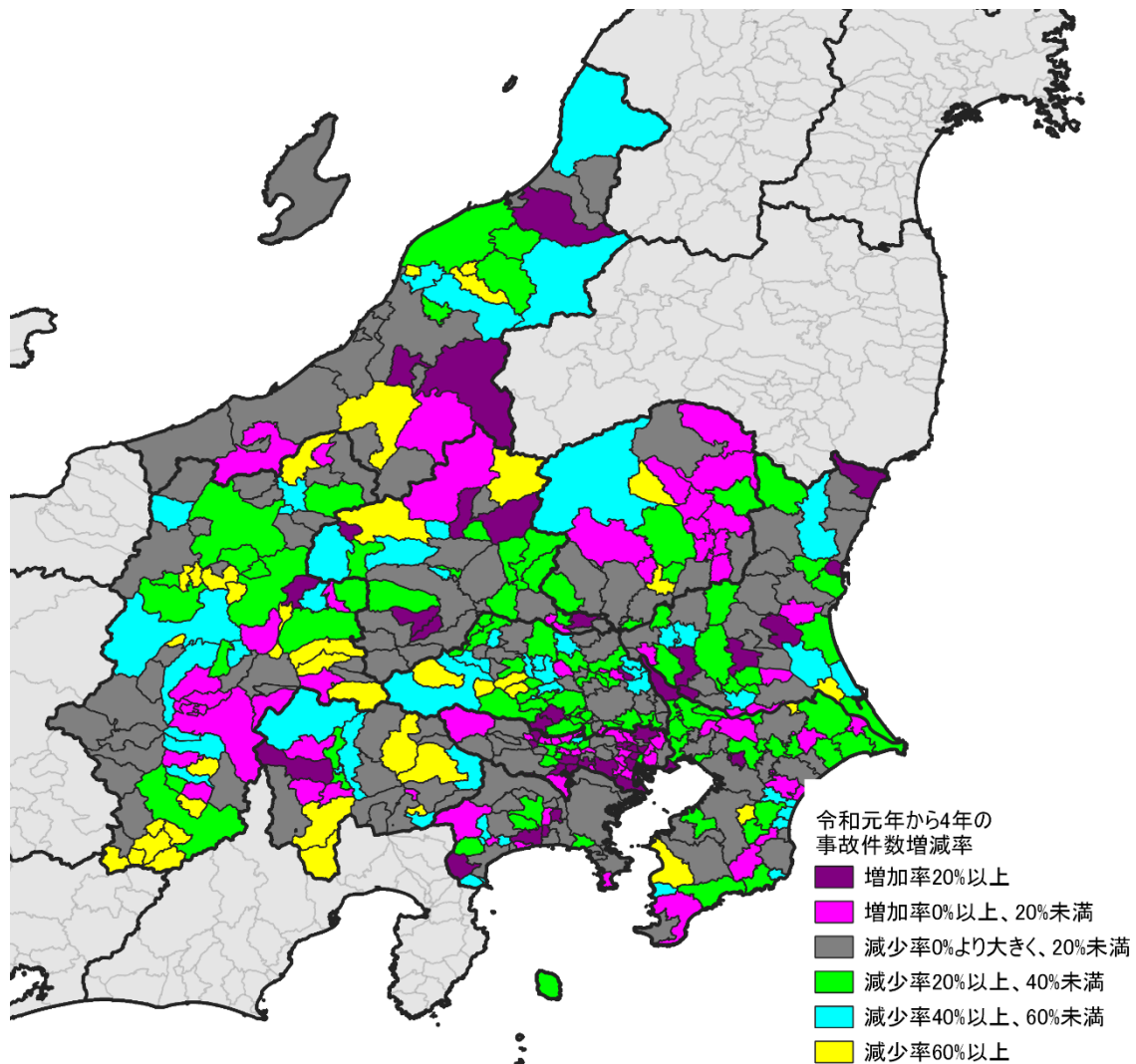
資料 5 生活道路における市区町村別事故件数分布
【北海道】



【東北地方（青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島）】



【関東地方（茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・新潟・山梨・長野）】

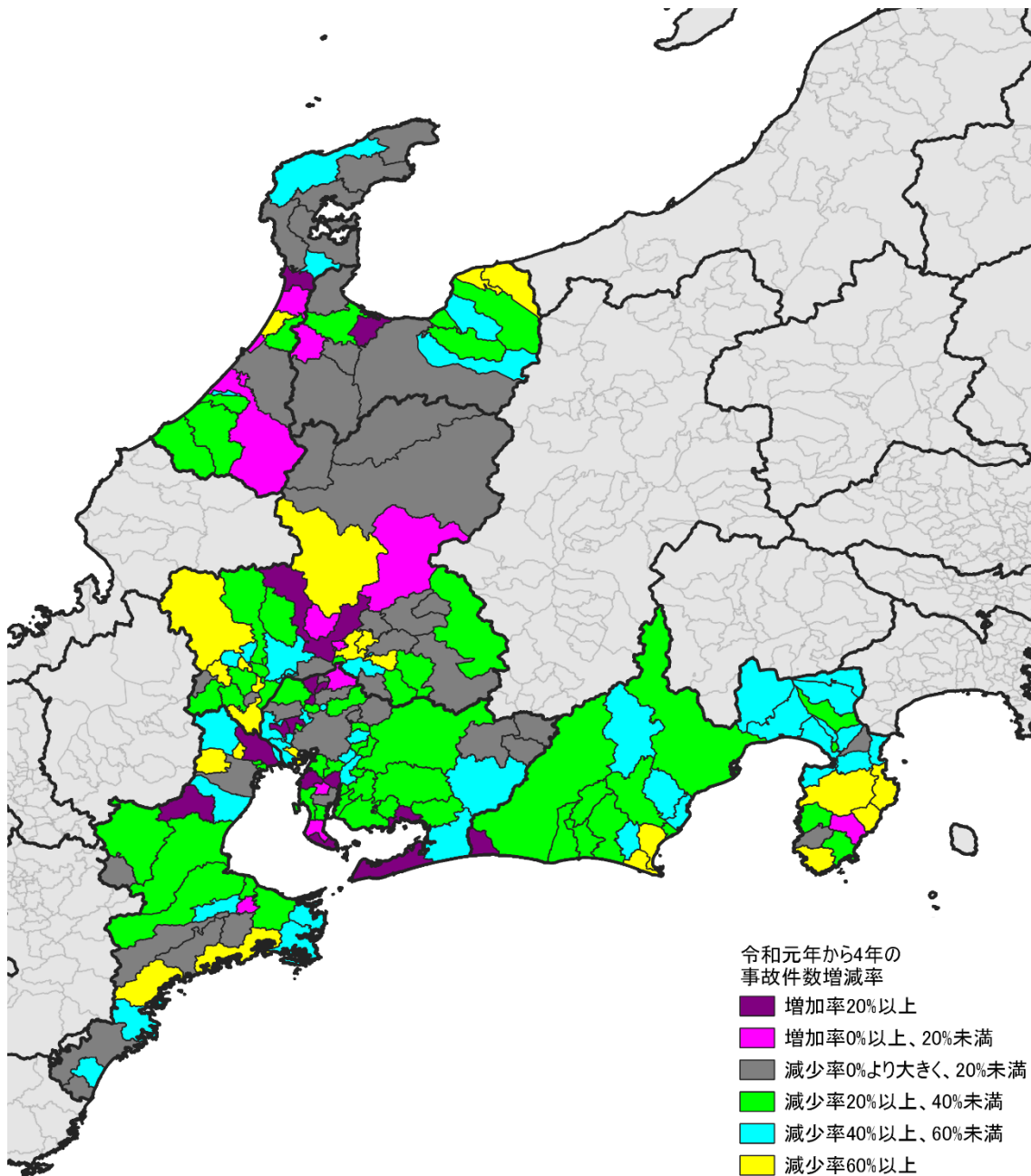


※ 警察庁OD（人身事故）を基に、当省が作成した。

※ 元年に事故がなく、4年に事故がある市区町村は、
【増加率 20%以上】に区分した。

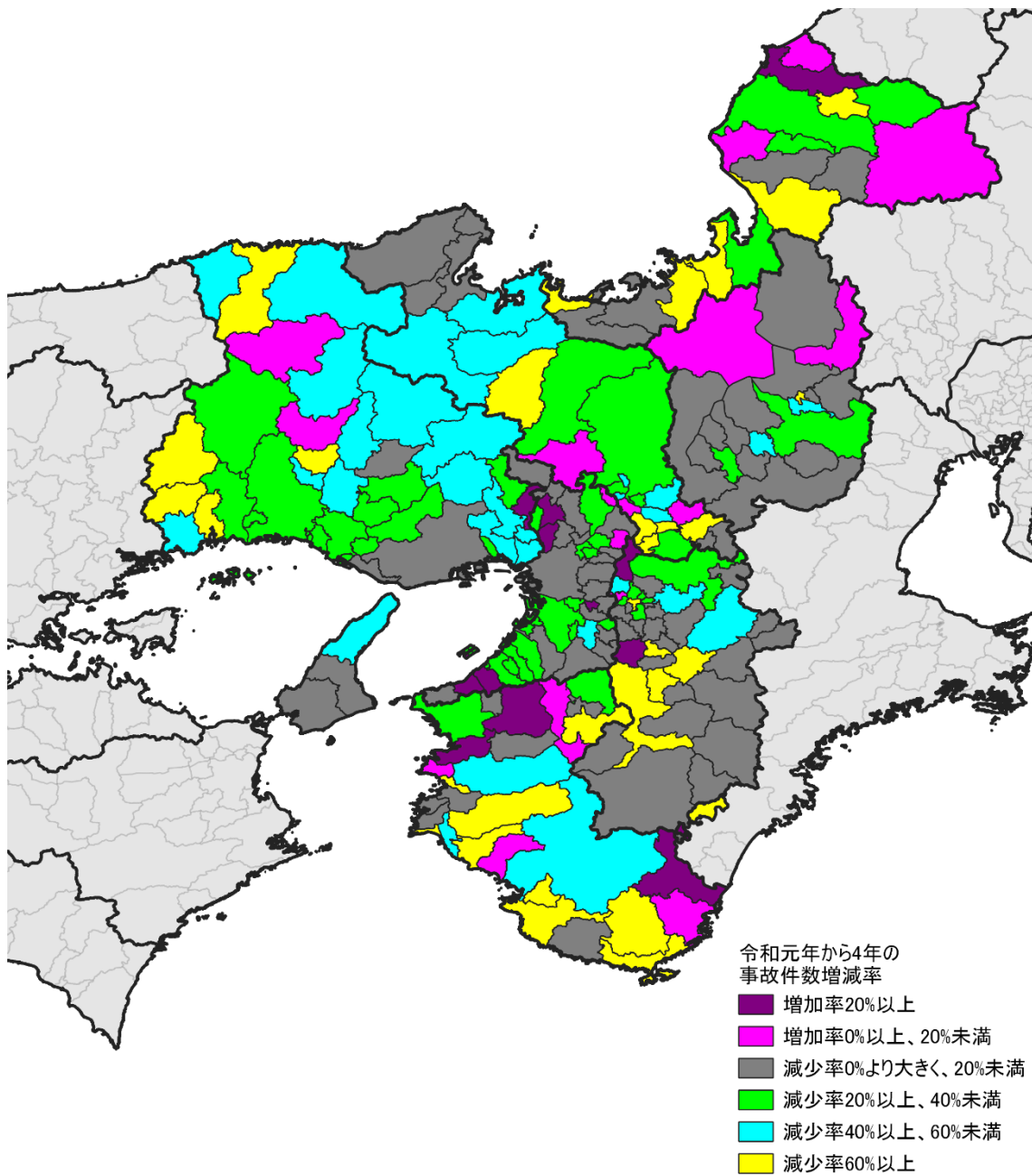
元年に事故があり、4年に事故がない市区町村は、
【減少率 60%以上】に区分した。

【中部地方（富山・石川・岐阜・静岡・愛知・三重）】



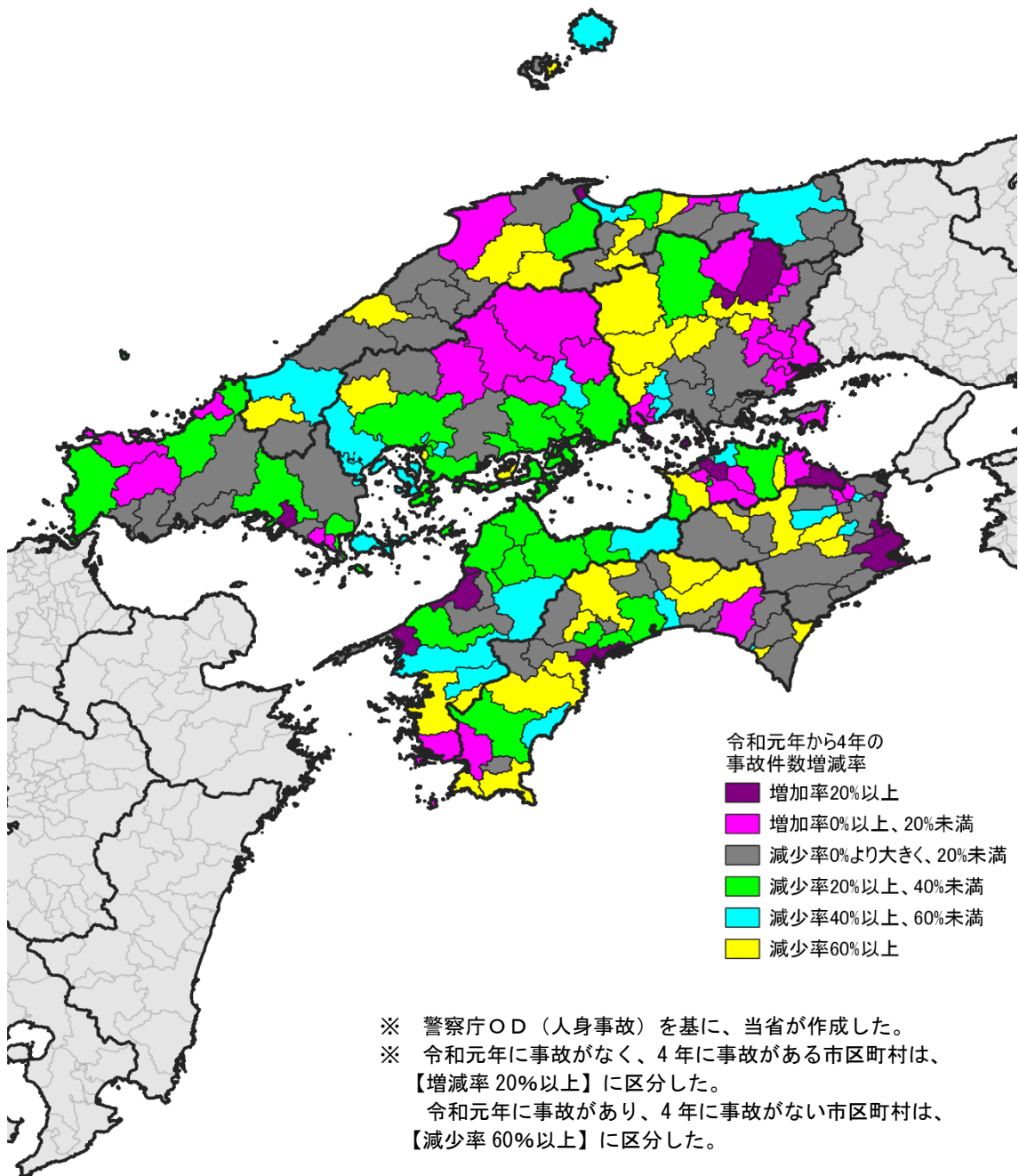
- ※ 警察庁OD（人身事故）を基に、当省が作成した。
- ※ 令和元年に事故がなく、4年に事故がある市区町村は、【増減率 20%以上】に区分した。
令和元年に事故があり、4年に事故がない市区町村は、【減少率 60%以上】に区分した。

【近畿地方（福井・滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山）】

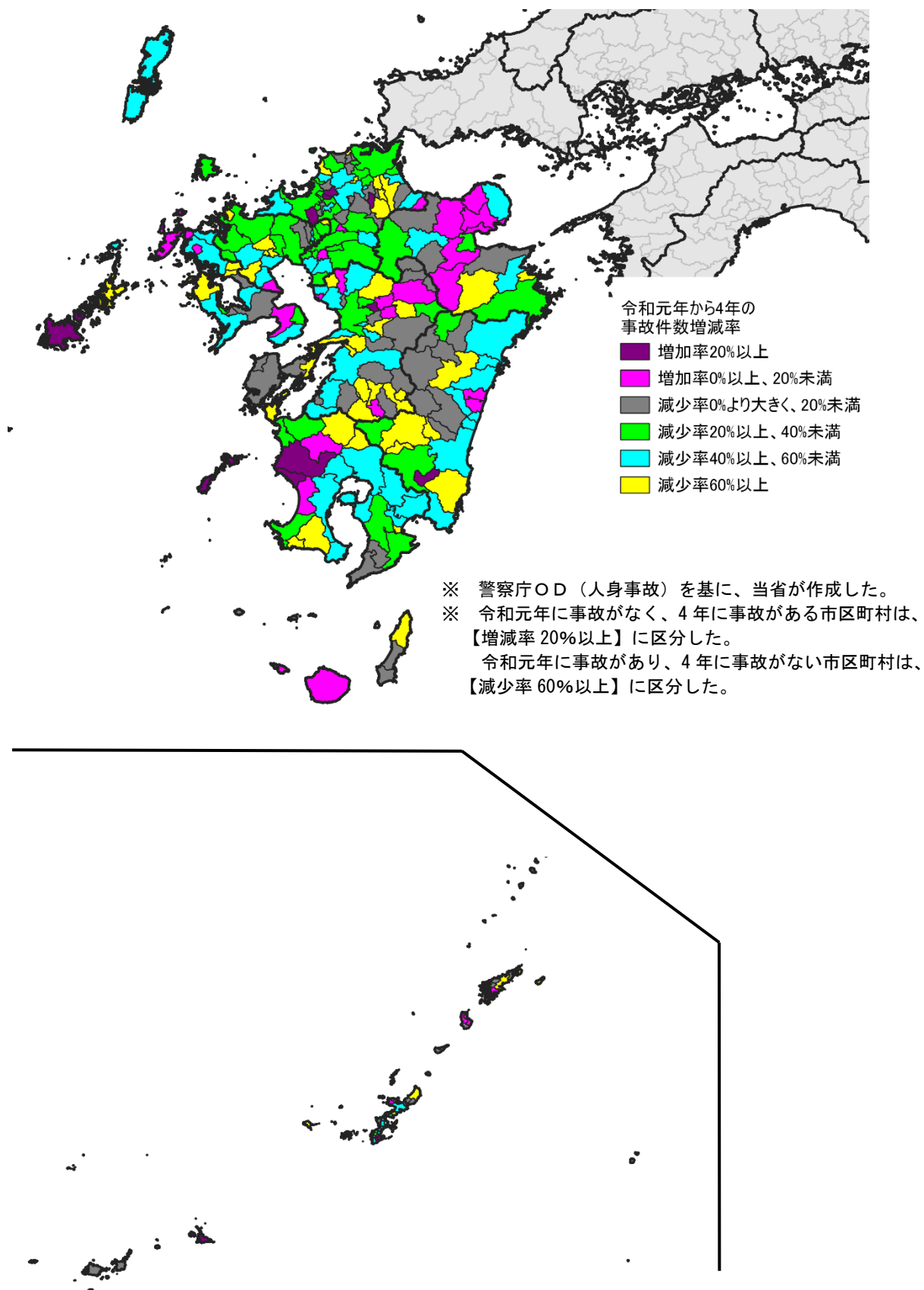


- ※ 警察庁OD（人身事故）を基に、当省が作成した。
- ※ 令和元年に事故がなく、4年に事故がある市区町村は、
【増減率 20%以上】に区分した。
令和元年に事故があり、4年に事故がない市区町村は、
【減少率 60%以上】に区分した。

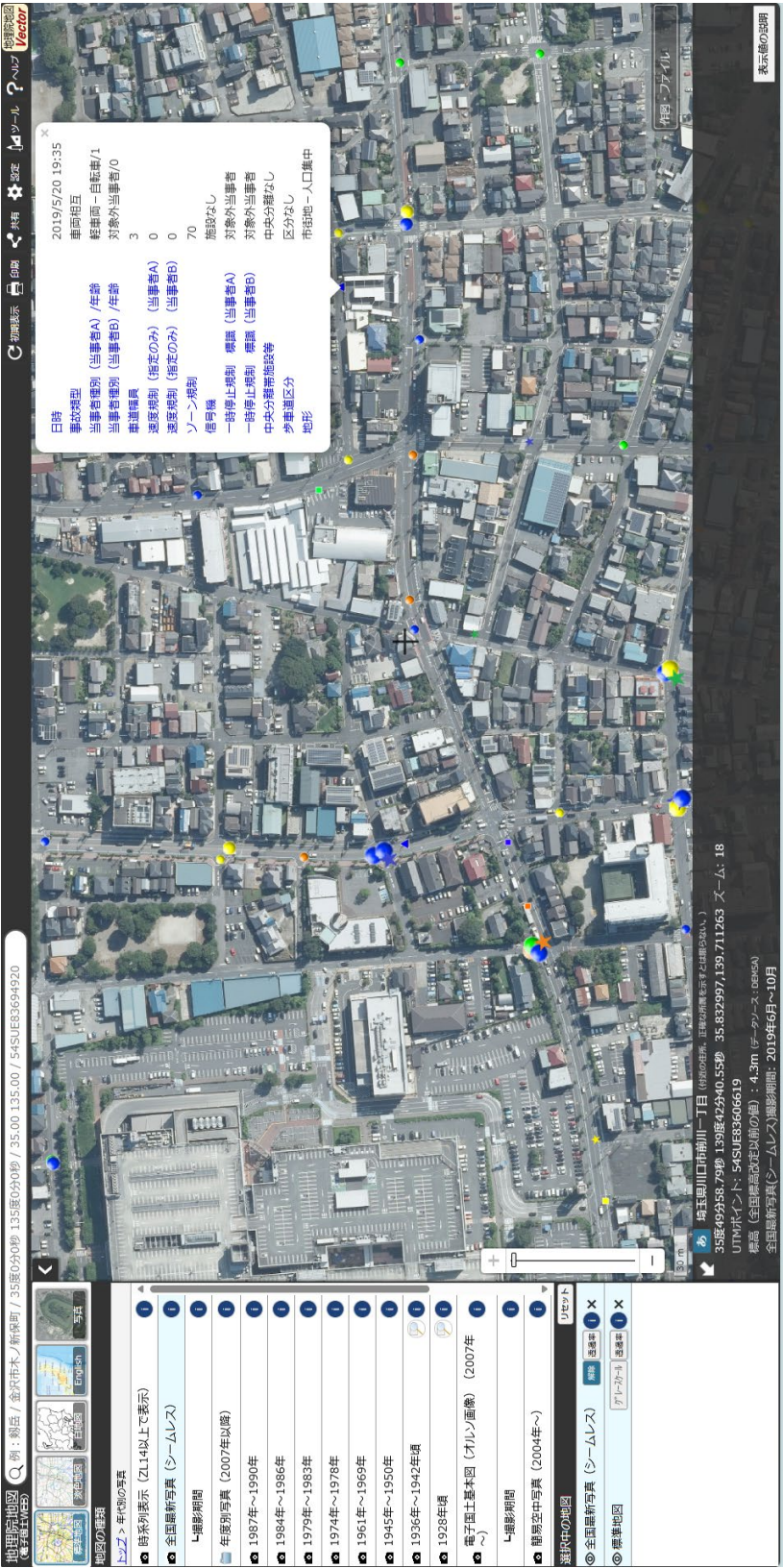
【中国四国地方（鳥取・島根・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛・高知）】



【九州沖縄地方（福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島・沖縄）】



資料7 ODを活用し、交通事故の発生箇所と事故内容を国土地理院地図に取り込んだ例



交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁）の 活用例（手順書） 【地方公共団体職員用】

令和6年4月
（令和7年6月改訂）

総務省行政評価局



POINT

✓ 総務省行政評価局では、地域住民の日常生活に利用される生活道路（※1）での交通事故の更なる減少に向け、令和6年2月から「生活道路における交通安全対策に関する政策評価」を実施しているところである。

✓ 本政策評価に当たり、当局は、警察庁が公表している交通事故統計情報のオープンデータ（以下「OD」）（※2）を活用することにより、生活道路における事故発生状況（件数、内容、場所）の把握・分析を行っている。
この活用例（手順書）は、当局が行っているODを活用した事故発生状況の把握・分析の方法を整理したものである。

※1 「生活道路」には法令上明確な定義はないため、上記政策評価では、市区町村道の管理実態や事故発生状況を踏まえ、次のとおり設定しました。

【単路】 5. 5m未満
5. 5m以上9m未満（中央線等なし）

【交差点】 5. 5m未満同士の交差点
5. 5m未満道路とそれ以上の幅員の道路との交差点
5. 5m以上13m未満道路同士の交差点（信号機なし）

※2 2019年～2022年の詳細な事故情報（発生日時、緯度経度、事故類型別（車両 対 人）、当事者種別（歩行者、自転車等）道路形状（交差点・単路）、など）

【出典等】

- ・ この手順書では、警察庁が公開しているODを利用しています。
- 【警察庁HP】 https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/index_opendata.html
- ・ また、ODを地図化する際は、国土地理院のコンテンツ（国土地理院/GSI Maps）と地理院マップシートを利用しています。
- 【国土地理院/GSI Map】 <https://maps.gsi.go.jp/#5/36.104611/140.084556/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1>
- 【地理院マップシート】 https://renkei2.gsi.go.jp/renkei/130326mapsh_gijutu/index.html

目次

1.	データの入手・整理		P.1
2-1.	事故件数の集計		P.5
2-2.	事故発生箇所の地図化		P.8
3.	事故多発箇所の整理		P.14

1. データの入手・整理

○ ダウンロードしたデータはコード化されて（数字に置き換わって）おり、コードが何を表すかは警察庁HPの「各種コード表」にまとめられています。このままでも交通事故の集計等の作業を行うことはできますが、以下の作業手順により、コードを日本語に置き換える等の作業を行うことで、データを見やすくすることができま

※ 当局が分析に活用した主なコードは「警察庁OD各種コード表まとめ（2019～2022）」に整理済

作業1：ODのテーブル化

① ダウンロードしたデータはCSV形式の表（右図①）になっているため、表をテーブル化する

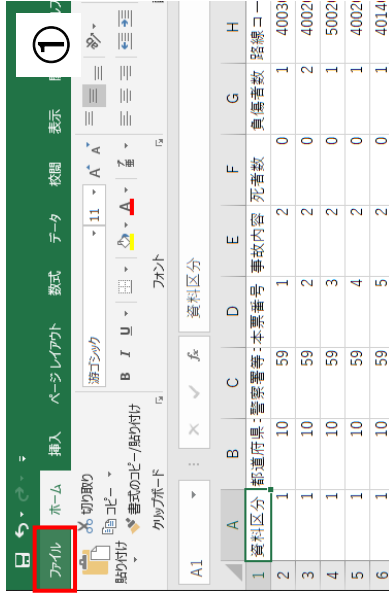
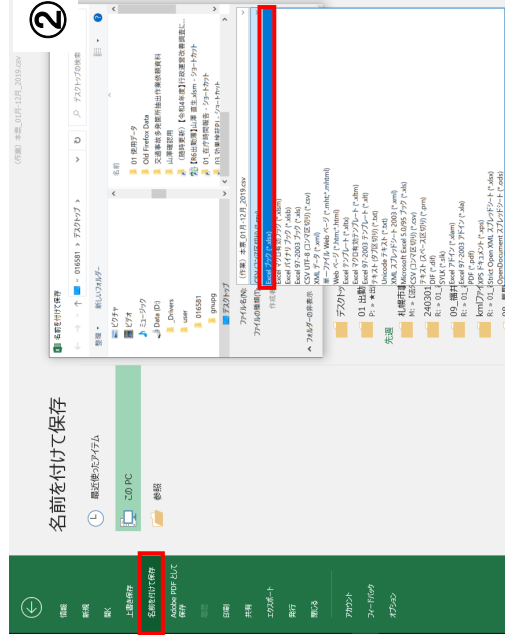
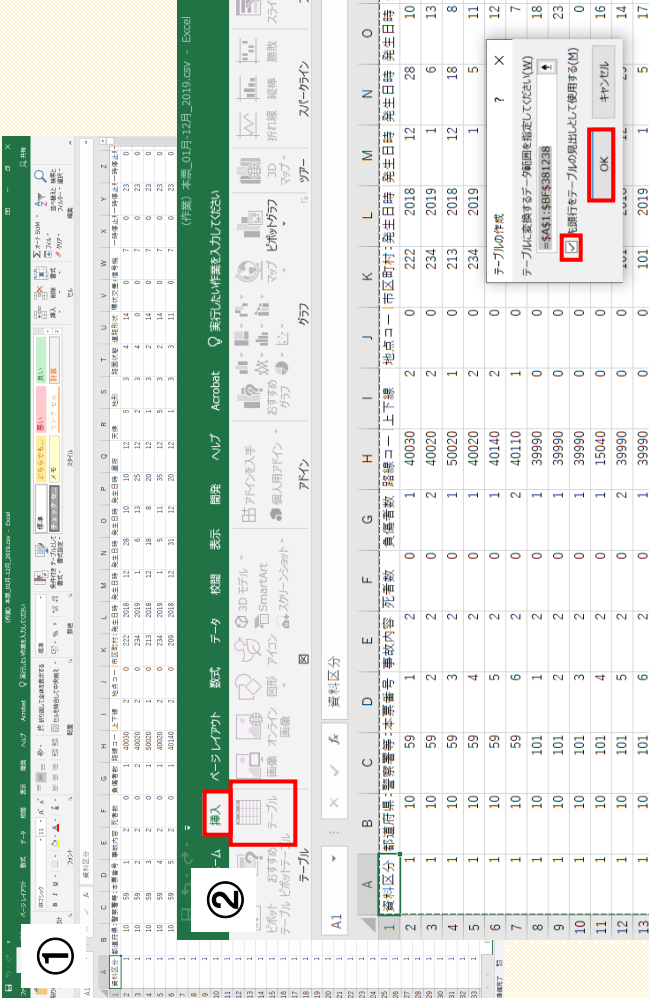
② メニューバー左上にある「挿入」より「テーブル」を選択し、「先頭行をテーブルの見出しとして使用する」にチェックが入った状態で「OK」をクリックします。

③ ODのテーブル化が完了します。

CSV形式のファイルをExcel形式(.xlsx)で保存する
今回ダウンロードするODはCSV形式のため、保存する際は、以下の手順でExcel方式で保存

① CSVファイルを開いている状態で、メニューバー左上の「ファイル」を選択し、「名前を付けて保存」をクリックします。

② 「ファイル形式」を「Excelブック(.xlsx)」に設定し、保存場所を選択して、「保存」をクリックし



1. データの入手・整理

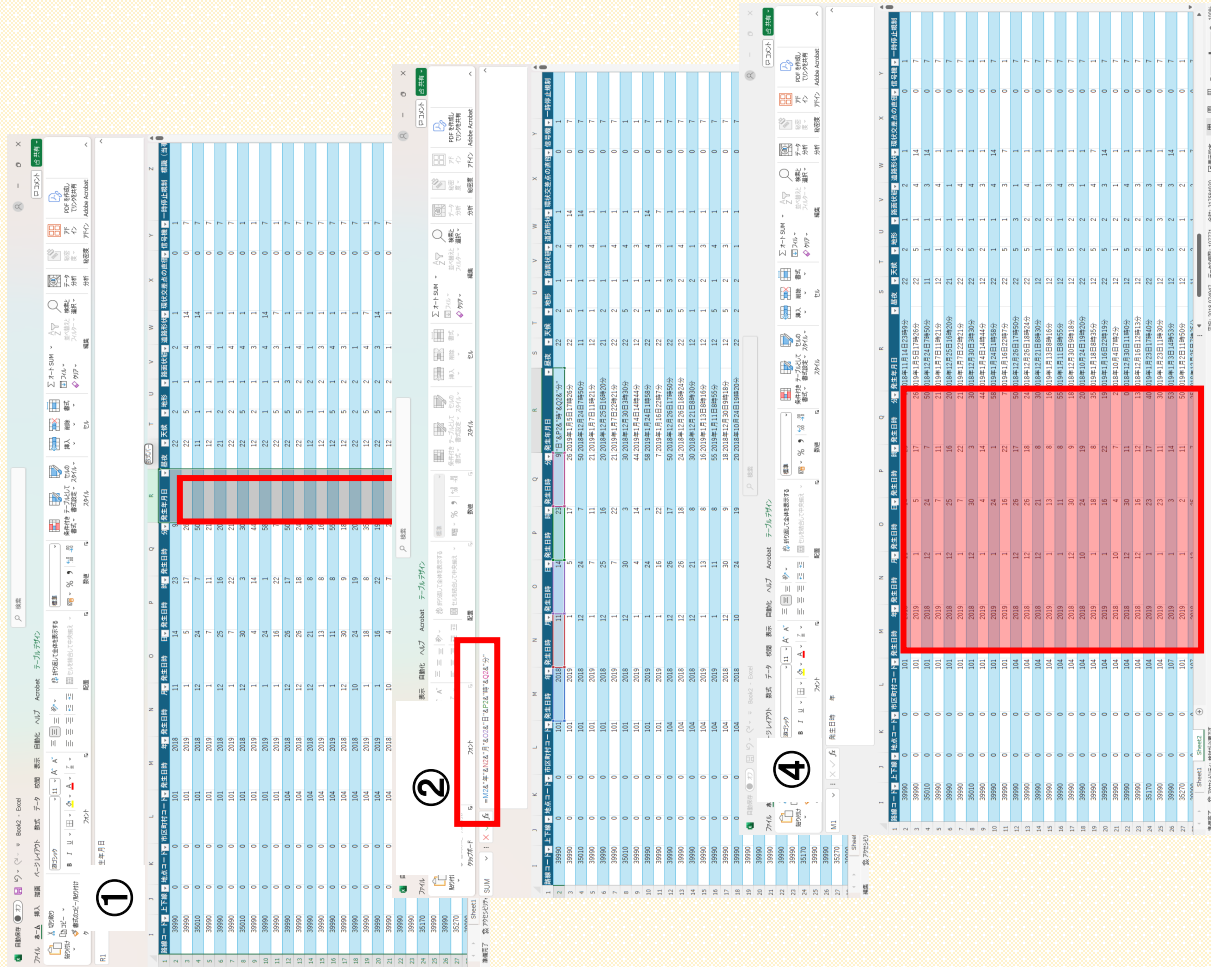
作業2：事故発生年月日データの結合

ダウンロードしたデータでは、発生年月日が「発生日時 年」、「発生日時 月」、「発生日時 日」、「発生日時 時」、「発生日時 分」の5項目に分けて管理されているため、必要に応じて1項目に統合します。

- ① 「発生日時 分」の隣に列を挿入し、先頭行に「発生年月日」と入力します。
- ② 下記の関数を入力し、列全体に適用させます。
- ③ 列全体を選択 (Ctrl+Shift+↓) してコピーし、「値として貼り付け」を選択します。
- ④ 元々の「発生日時 年」、「発生日時 月」、「発生日時 日」、「発生日時 時」、「発生日時 分」の列を削除します。



発生年月日に係る項目の結合方法（関数）
「=MO&"年"&NO&"月"&O&"日"&PO&"時"&QO&"分"」
※ Oは同じ行数の数字



1. データの入手・整理

作業3：コードの置き換え

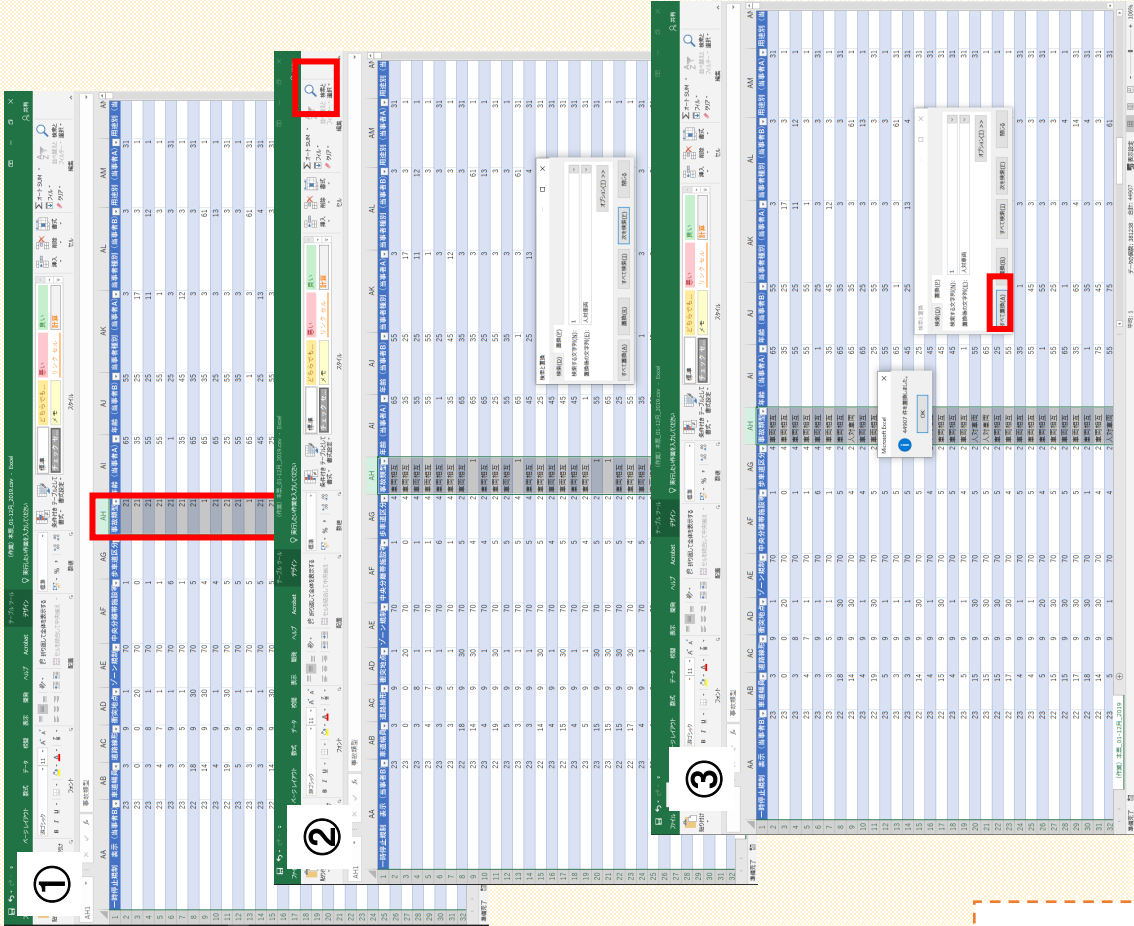
- ① ダウンロードしたデータのうち、コードを日本語に置き換えたい行（事故類型）を選択します。
- ② タブ右上にある「検索と選択」より「置換」を選択し、他のコードと重複がない数値から順に「検索する文字列」に変換するコードを、「置換後の文字列」に変換したい区分を入力します。
- ③ 「すべて置換」を選択します。

各種コード表_2019（抜粋）

項目名	事故類型
適用	本署
説明	交通事故の類型をいう。
コード	区分
01	人対車両 交通事故関係者（当事者A、当事者Bの一方が歩行者である交通事故（列車が相手方である場合を除く。）の類型をいう。
21	車両相互 交通事故関係者（当事者A、当事者Bがいずれも車両等である交通事故（列車が相手方である場合を除く。）の類型をいう。
41	車両単独 交通事故関係者（当事者A、当事者Bの一方が物状、駐車両（運転者不在）又は相手方としてある交通事故の類型をいう。
61	列車 列車が交通事故関係者となった鉄軌道事故の類型をいう。

コードの置換方法

今回のように、置換するコードが「1, 21, 41, 61」となっている場合、「1」から作業を行うと、「21」などの「1」も置き換わってしまいうため、「1」の置換作業は最後に行うようにしてください。



5

- ① 緯度・経度データは60進法で表記されており、事故発生箇所の地図化（P.7～）をする際は、10進法にする必要があります。
- ② 「地点 緯度（北緯）」の隣りに列を追加します。
- ③ 下記の関数を入力し、列全体に適用させます。
- ④ 列全体を選択してコピーし、「値として貼り付け」を選択します。
- ⑤ 元々の「地点 緯度（北緯）」の列を削除します。
- ⑥ ②で追加した列の先頭行に「地点 緯度（北緯）」と入力します。
- ⑦ ②～⑥の作業を「地点 経度（東経）」についても行います。

右画像では、B D列に緯度（北緯）、B E列に経度（東経）データが入力されており、既にB C列に列を追加している状態です。この場合、変換後の緯度データをB C列に組み込む式は以下のようになります（○には該当する行の数字が入ります。）

$$\Gamma = \text{LEFT}(\text{BDO}, 2) + (\text{MID}(\text{BDO}, 3, 2) / 60) + (\text{MID}(\text{BDO}, 5, 5) / 3600000) \text{ J}$$

経度データを変換する場合は、B E列の隣りに新たに列を追加した上で、以下の数式を組み込みます（○には該当する行の数字が入ります。追加した列に応じて、B E列が変化する点に注意してください。）。

$$\Gamma = \text{LEFT}(\text{BEO}, 3) + (\text{MID}(\text{BEO}, 4, 2) / 60) + (\text{MID}(\text{BEO}, 6, 5) / 3600000) \text{ J}$$

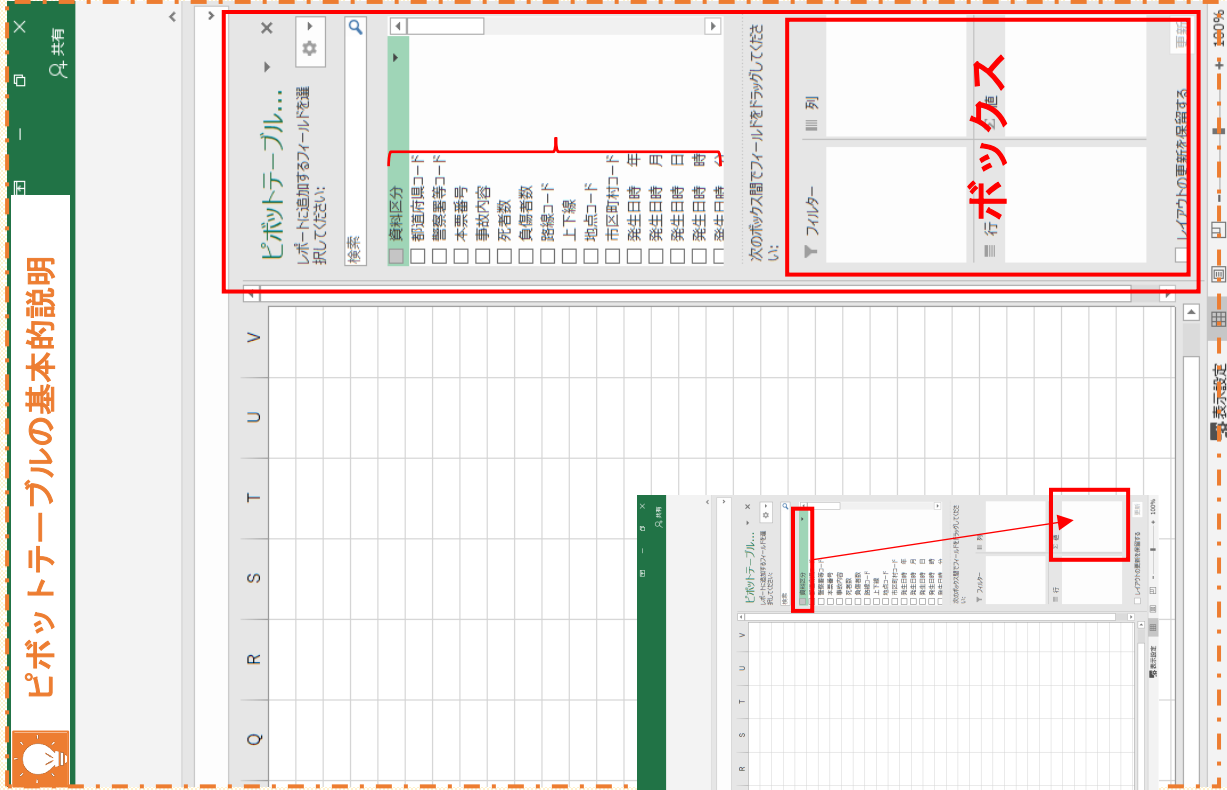
- [illegible]

2-1. 事故発生件数の集計

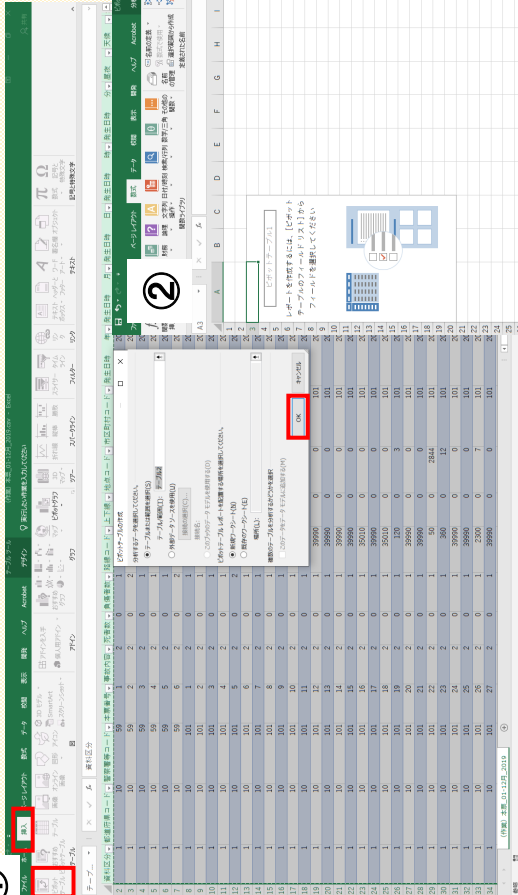
- 事故発生件数を集計する際には、ピボットテーブルを活用すると便利です。
以下では、2019年の全国の市町村道で発生した死亡事故件数（人対車両）を集計していきます。

作業4：事故発生件数の集計

- ① 「挿入」タブから「ピボットテーブル」を選択し、「OK」をクリックします。
- ② 新設されたシート（「sheet1」）のフィールドより「資料区分」を「値」のボックスへ、ドラッグ&ドロップします。
※ 「資料区分」の「1」が交通事故「1件」を表します。



①



2-1. 事故発生件数の集計

- ③ フィールドより、「フィルター」のボックスへ「路線コード」を「列」のボックスへ「事故内容」を「行」のボックスへ「事故類型」を「行」のボックスへそれぞれドラッグ&ドロップします。
- ④ 市町村道のみを抽出するため、各種コード表を参照しながら、今回の場合は、市町村道（路線コードの「15000」～「19999」及び「30000」～「39999」）を抽出
(注) コード（上4桁）「1500～1999（主要地方道－市道）」「3000～3999（一般市町村道）」コード（下1桁）「0」及び「1～9」からなる5桁を選択
- ⑤ 各種コード表より、「事故内容」で「死亡」を表すコードは「1」であるため、これにより2019年の全国の市町村道で発生した死亡事故件数（人対車両）「364件」を集計することができます。

各種コード表 2019（抜粋）	
項目名	路線コード
適用	本道 交通事故が発生した道路をいう。 「ハババス」は、当初から使用されている区間とは別に、新たに道路の供用がなされているバイパス部分（路線コードが異なる部分は除く。）をいう。
説明	バス部分（路線コードが異なる部分は除く。）をいう。
コード(上4桁)	
0001～0999	一般国道(国道番号)
1000～1499	主要地方道(都道府県道)
1500～1999	主要地方道－市道
2000～2999	一般都道府県道
3000～3999	一般市町村道
4000～4999	高速自動車国道*
5000～5499	自動車専用道－指定*
5500～5999	自動車専用道－その他
6000～6999	道路運送法の道路
7000～7999	県(市)道
8000～8499	林道
8500～8999	港湾道
9000～9499	私道
9500	その他
9900	一般の交通の用に供するその他の道路
*1 路線(高速自動車国道、自動車専用道(指定))コード表を参照	

7

③

④

⑤

ピボットテーブル...

レポートに追加するフィールドを選択してください。

検索

☐ 中央地方道指定等

☐ 歩道区分

☒ 事故類型

☐ 年齢 (当事者A)

☐ 年齢 (当事者B)

☐ 当事者種別 (当事者A)

☐ 当事者種別 (当事者B)

☐ 用途別 (当事者A)

☐ 用途別 (当事者B)

☐ 車両形状 (当事者A)

☐ 車両形状 (当事者B)

☐ 速度規制 (指定のみ) (当事者A)

☐ 速度規制 (指定のみ) (当事者B)

☐ 車両の衝突部位 (当事者A)

☐ 車両の衝突部位 (当事者B)

☐ 車両の損壊程度 (当事者A)

☐ 車両の損壊程度 (当事者B)

次のボックス内でフィールドをドラッグしてください:

フィールド

路線コード

事故内容

事故類型

合計 / 資...

行

Σ 値

レポートの更新を促す

グループの選択

グループ解除

フィールドのグループ

グループ

名前: アクティブなフィールド:

合計 / 資料区分

ドリルダウン

フィールドの折りたたみ

アクティブなフィールド

グループ

A3

B

C

D

E

F

2 総計

324153

325313

10127

10941

43803

44907

21

76

378104

381237

検索

38730

38740

38880

38910

39000

39010

39020

39030

39040

複数のアイテムを選択

OK

キャンセル

ホーム

挿入

ページレイアウト

数式

データ

校閲

表示

開発

貼り付け

クリップボード

フォント

A3

B

C

D

E

1 路線コード

2

3 合計 / 資料区分

4 行ラベル

5 車両相互

6 車両単独

7 人対車両

8 列車

9 総計

1024

169047

170071

2-2. 事故発生箇所の地図化

8

○ ODで把握できる交通事故情報は、国土地理院のマップ等を使用することで、発生箇所を地図化することができます。以下では、2019年～2022年の間に、千代田区で発生した事故の箇所を地図化していきます。

使用するデータ

- ・地図化用に整理したOD（※1）
- ・【資料1】警察庁OD頻出コード表まとめ
- ・【資料2】地理院マップシートを加工して作成した例
(https://renkei2.gsi.go.jp/renkei/130326mapsh_gijutu/index.html)

よりダウンロード

※1 本作業でODを使用する前に、P.4で行った作業に加え、主に以下のような整理を行ってください。

① ODデータのE x c e lシートと、それとは別に、新規のE x c e lシートを開く。

【市区町村道の抽出】

② 市町村道（路線コードの「15000」～「19999」及び「30000」～「39999」）を抽出

※ 抽出する際は、路線コードの隣に列を追加し、

「=IF (OR (AND (H9>=15000, H9<=19999), AND (H9)=30000, H9<=39999)), "O", "")」

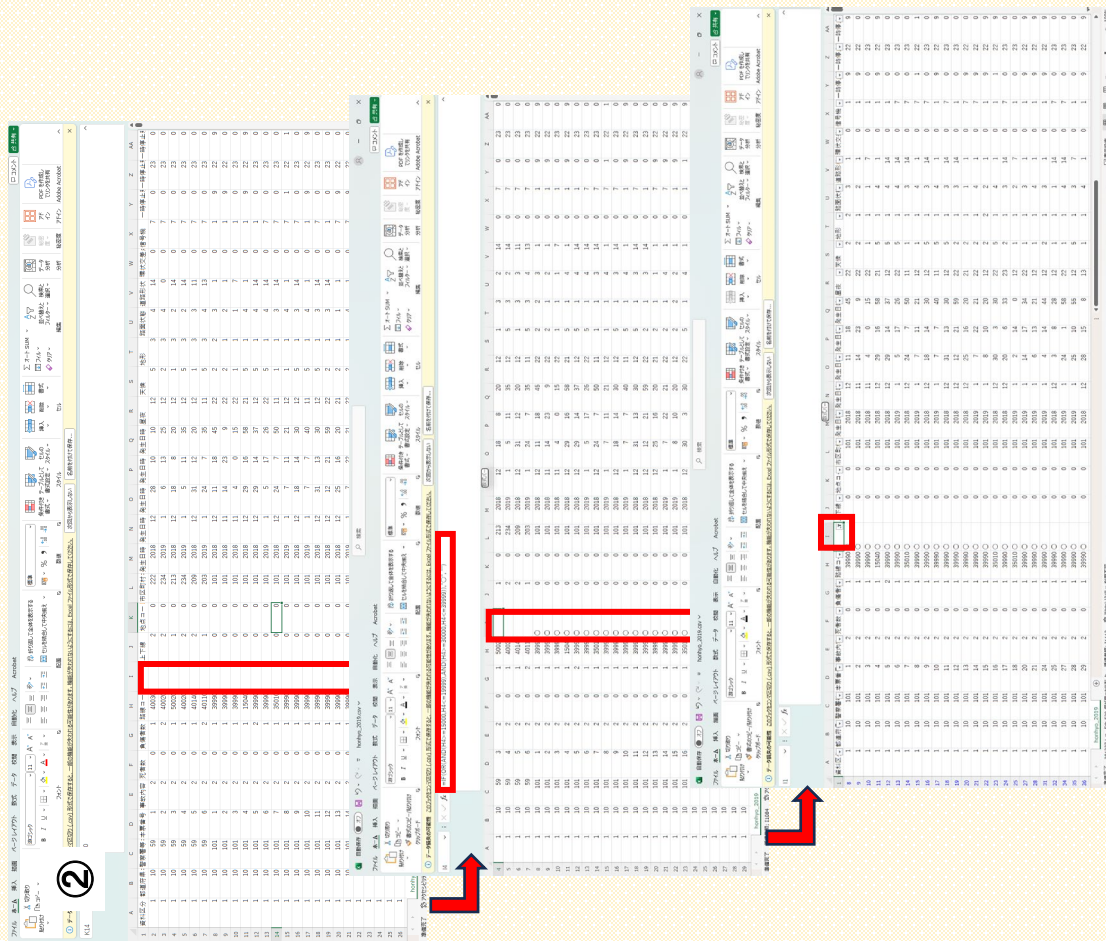
上記の関数を入力。フィルターで「O」の行を選択すると市町村道を簡単に抽出できます。なお、追加した行はのちほど削除してください。

③ メニューバーの「検索と選択」を左クリック⇒「条件を選択しジャンプ」を左クリック

④ 「選択オプション」が開くので、右下にある「可視セル」のボタンを左クリックして選択した上で、「OK」を選択して閉じる。

⑤ 数字・文字が入力されている全てのセルを選択し、右クリックで「コピー」を選択

⑥ 新規のE x c e lシートにコピーしたデータを「貼り付け」（以後は、この⑥のシートを作業に使用します。）



2-2. 事故発生箇所の地図化

9

- O Dで把握できる交通事故情報は、国土地理院のマップ等を使用することで、発生箇所を地図化することができます。以下では、2019年～2022年の間に、千代田区で発生した事故の箇所を地図化していきます。

【生活道路での事故の抽出 (1)車道幅員5.5m未満の単路で発生した事故の抽出】

- ⑦ ⑥のE x c e lシートにおいて、車道幅員コードから、「1」、「2」を、フィルター機能を利用して抽出
- ⑧ 上記③～⑤と同じ作業を行い、抽出したデータ全てを選択
- ⑨ 新たに、別のE x c e lシートを開き、「貼り付け」(このシートは、P. 12の地図化作業で使います。)

【生活道路での事故の抽出 (2) 車道幅員5.5mの道路とそれ以上の道路が交差する交差点で発生した事故の抽出】

- ⑩ ⑥のE x c e lシートにおいて、車道幅員コードから、「11」、「14」及び「17」をフィルター機能を利用して抽出(2022年以降は、これに「12」及び「13」を追加)
- ⑪ 上記③～⑤と同じ作業を行い、抽出したデータ全てを選択
- ⑫ 新たに、別のE x c e lシートを開き、「貼り付け」(このシートは、P. 12の地図化作業で使います。)

【生活道路での事故の抽出 (3)車道幅員5.5m～9.0m未満の単路(中央分離なし)で発生した事故の抽出】

- ⑬ ⑥のシートに戻り、車道幅員コードの「3」と中央分離帯施設等コードの「5」を、フィルター機能を利用して抽出
- ⑭ 上記③～⑤と同じ作業を行い、抽出したデータ全てを選択
- ⑮ 新たに、別のE x c e lシートを開き、「貼り付け」(このシートは、P. 12の地図化作業で使います。)

【生活道路での事故の抽出 (4)車道幅員5.5m～13.0m未満の道路同士の交差点(信号機なし)で発生した事故の抽出】

- ⑯ ⑥のシートに戻り、車道幅員コードの「15」と信号機コードの「7」を抽出
- ⑰ 上記③～⑤と同じ作業を行い、抽出したデータ全てを選択
- ⑱ 新たに、別のE x c e lシートを開き、「貼り付け」(このシートは、P. 12の地図化作業で使います。)

- ⑲ ⑨のシートを含むE x c e lファイルを「名前を付けて保存」(ファイル名の例「【●●市】◎◎生活道路事故データ(作業用)」等)

3. 事故発生箇所地図化

作業5：事故発生箇所の整理

① 前頁（P.7）の⑨で作成したシートの都道府県コードの列より「30（東京都）」、市区町村コードより「101（千代田区）」を選択します。

② 可視セルの緯度・経度データを全選択、コピーし、地理院マップシートの緯度・経度列（D～E列）に貼り付けます。

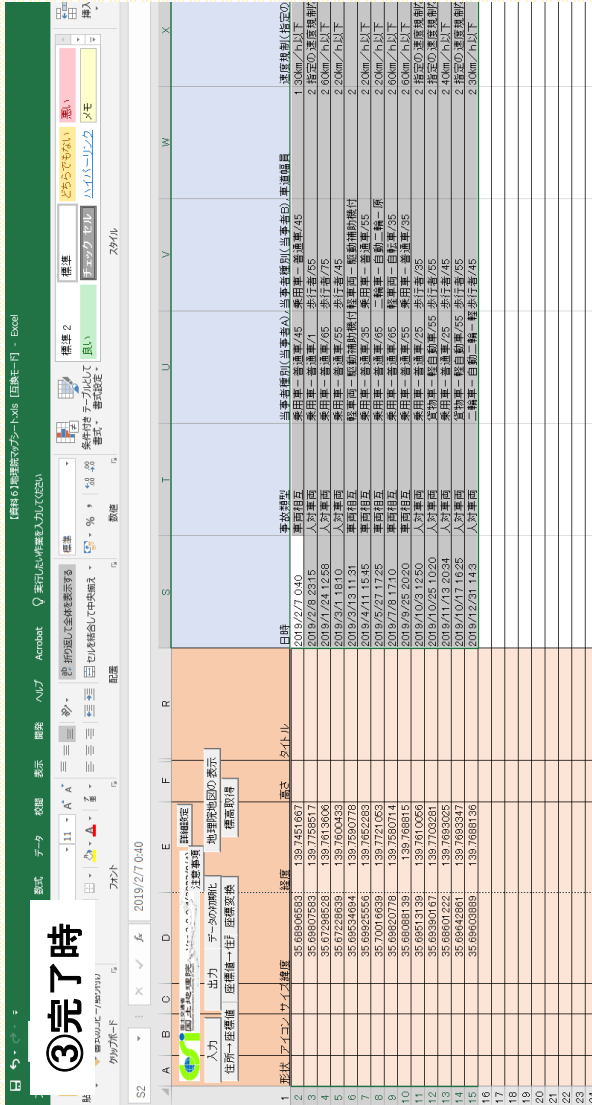
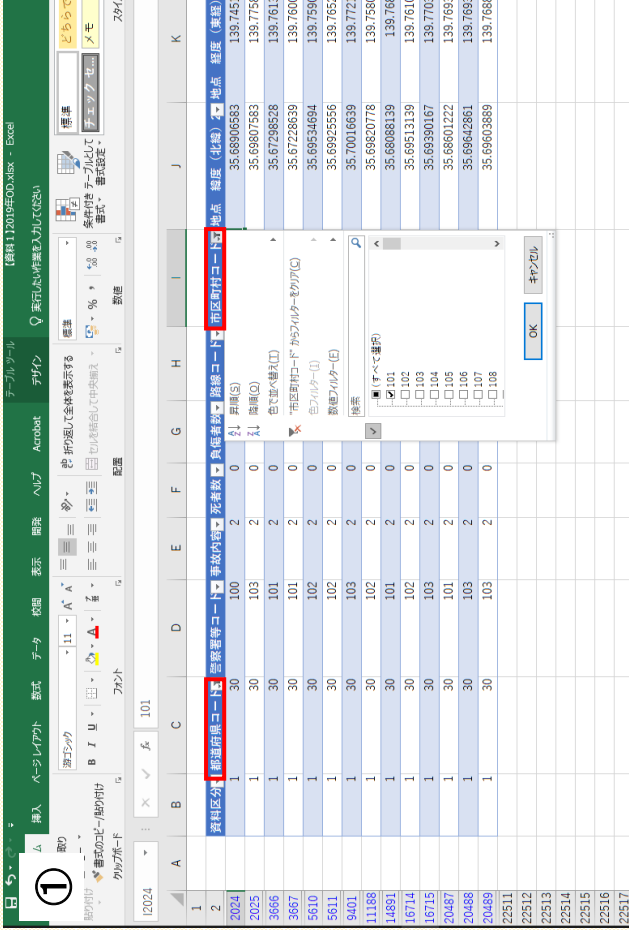
※ 【資料1】のファイルは、入力されたデータをkm1ファイル化するマクロが組まれているので、「セキュリティの警告」が出た場合、「コンテンツの有効化」をクリックしてください。

③ 同様に【資料1】の「生活道単路」シートの具体的な事故情報（※）を列ごとに全選択、コピーし、【資料1】のS列以降の列に貼り付けます。

地理院マップシートのS列以降の活用

※ 本作業でODを使用する前に、地理院マップシートの1行目のS列以降のセルには、分析に使用したい任意の項目を追加することが可能です。なお、本手順書では、以下の項目名を入力しています。

- ・S列1行目：日時
- ・U列1行目：当事者種別（当事者A）/年齢
- ・V列1行目：当事者種別（当事者B）/年齢
- ・W列1行目：車道幅員
- ・X列1行目：速度規制（指定のみ）（当事者A）
- ・Y列1行目：速度規制（指定のみ）（当事者B）
- ・Z列1行目：ゾーン規制
 - ・A A列1行目：信号機
- ・A B列1行目：一時停止規制 標識（当事者A）
- ・A C列1行目：一時停止規制 標識（当事者B）
- ・A D列1行目：中央分離帯施設等
- ・A E列1行目：歩車道区分
 - ・A F列1行目：地形



3. 事故発生箇所地図化

- ④ データが入力された行のアイコン列をダブルクリックします。「アイコンの選択」が出てくるので、■（□（89番、青））を選択します。

※ 本調査では、2019年のデータは「青色」で整理しており、生活道路単路の事故は□で整理しています。

本調査で利用した各種アイコンについては、以下「各種アイコン整理表」のとおりです。

- ⑤ 「89」と入力されるので、セルをコピーし、緯度・経度が入力されている一番下のセルまで貼り付けます。

- ⑥ 同じ地理院マップシートを使用し、下の行に追加していく形で、P.7の⑫、⑮、⑰シートも同様に①～⑤の作業をします。また、2020年～2022年のODについても順次実施します。

アイコンの細分化

※ P.7の⑨のファイルを目的に応じて細分化し、それぞれに異なるアイコンを使用した上で、地図化する直前に結合することにより、事故の発生状況に係る分析を可視化することが可能です。

本手順書の次ページ以降では、車道幅員コードごとに異なるアイコンを設定したものを使用していますが、事故類型別、当事者別等に応用することも可能です。

各種アイコン整理表

「生活道路（P.7の①）（□で整理）」「生活道路（P.7の②）（○で整理）

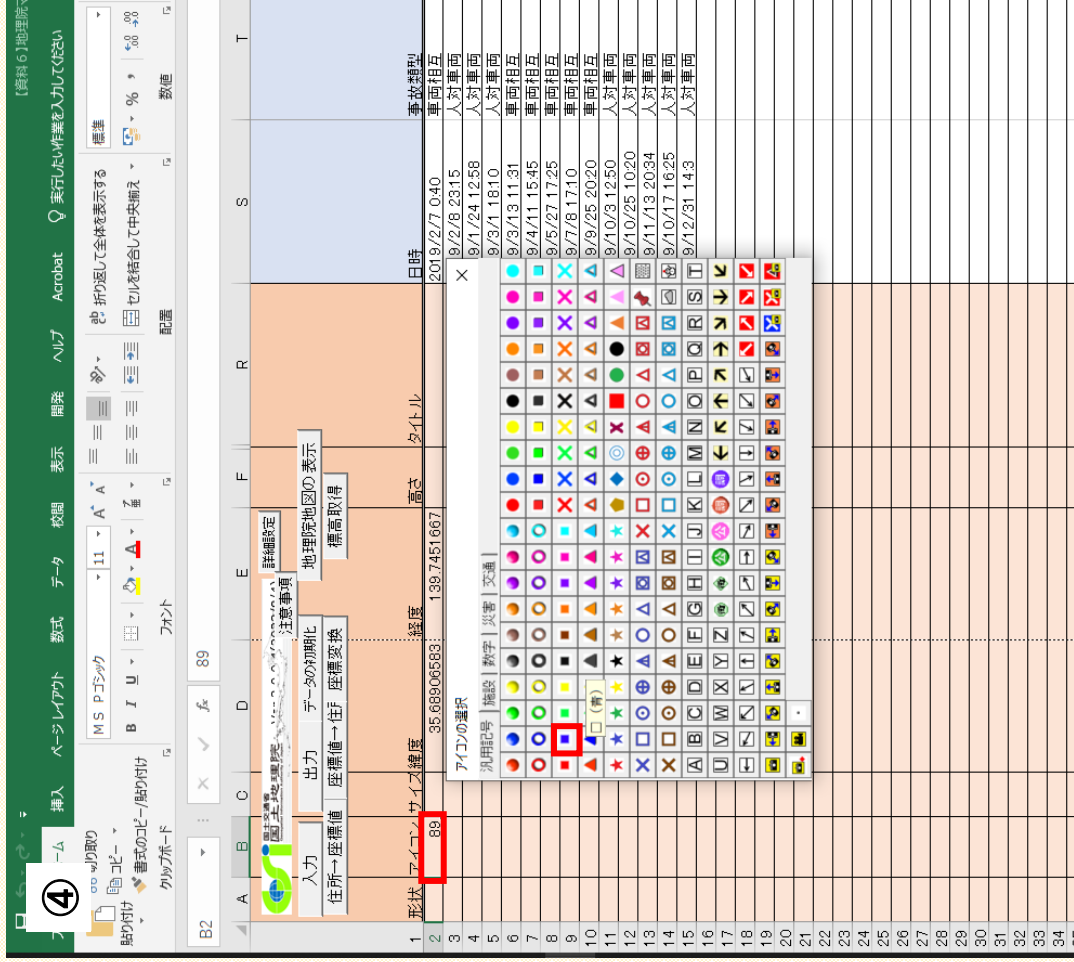
2019年：	■（□（89番、青））	2019年：	●（○（81番、青、光沢））
2020年：	■（□（819番、橙））	2020年：	●（○（807番、橙、光沢））
2021年：	■（□（91番、黄））	2021年：	●（○（83番、黄、光沢））
2022年：	■（□（90番、緑））	2022年：	●（○（82番、緑、光沢））

「生活道路（P.7の③）（△で整理）

2019年：	▲（△（102番、青））	2019年：	★（☆（318番、青））
2020年：	▲（△（825番、橙））	2020年：	★（☆（801番、橙））
2021年：	▲（△（104番、黄））	2021年：	★（☆（316番、黄））
2022年：	▲（△（103番、緑））	2022年：	★（☆（319番、緑））

「生活道路（P.7の④）（☆で整理）

2019年：	★（☆（318番、青））	2019年：	★（☆（318番、青））
2020年：	★（☆（801番、橙））	2020年：	★（☆（801番、橙））
2021年：	★（☆（316番、黄））	2021年：	★（☆（316番、黄））
2022年：	★（☆（319番、緑））	2022年：	★（☆（319番、緑））



3. 事故発生箇所を地図化



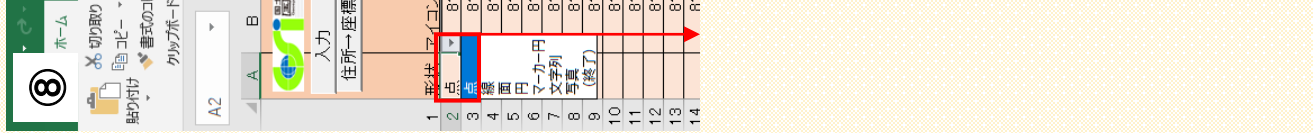
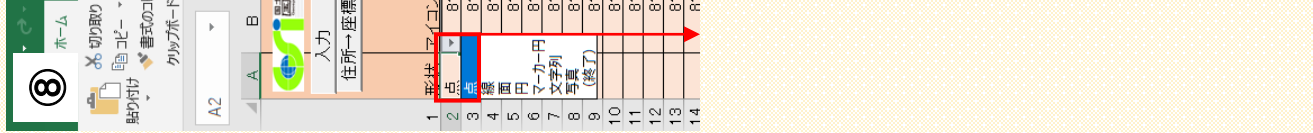
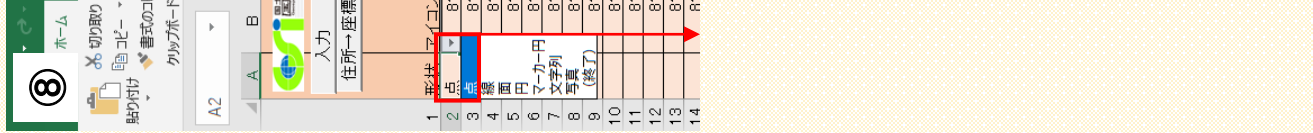
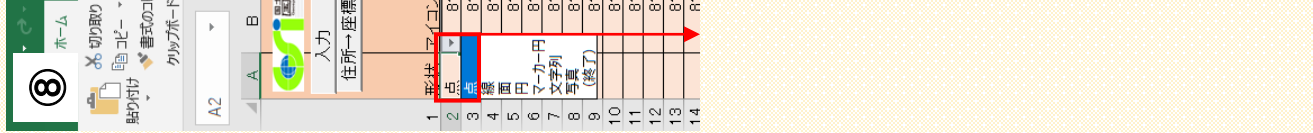
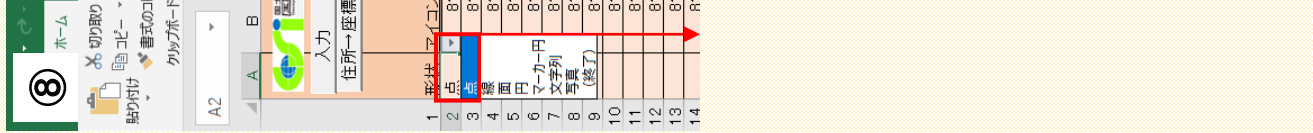
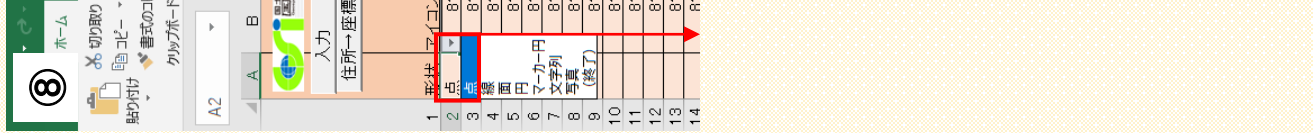
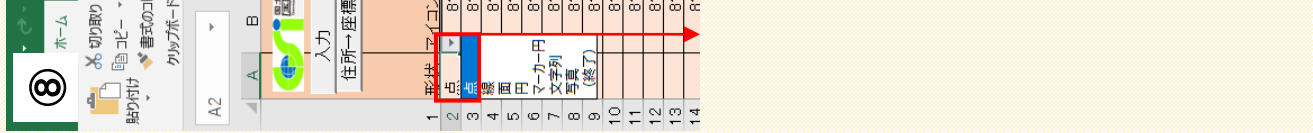
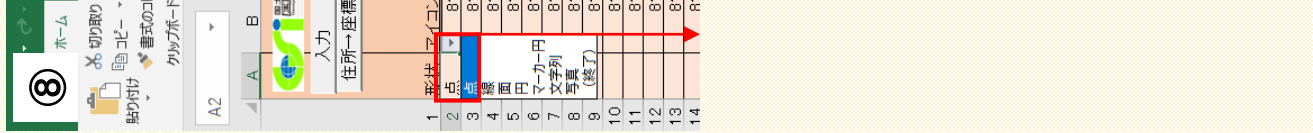
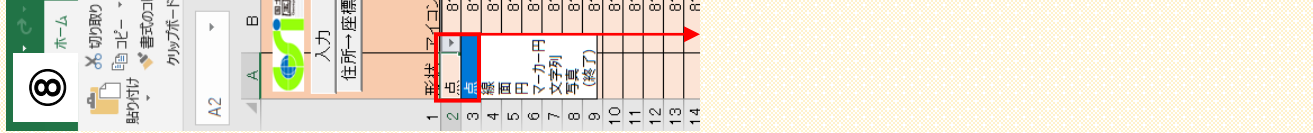
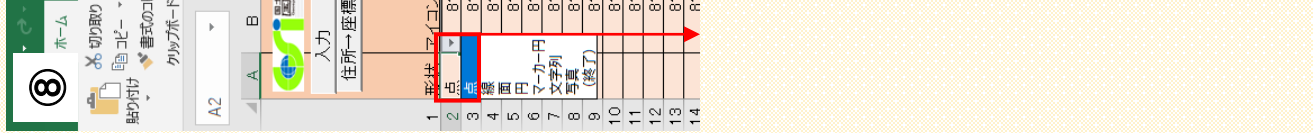
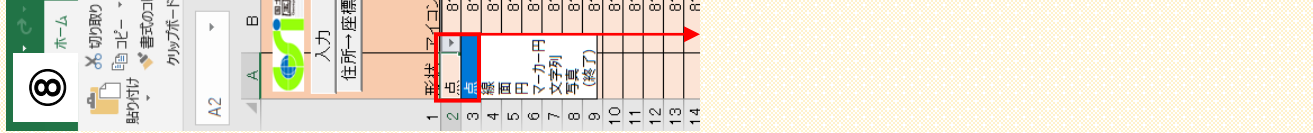
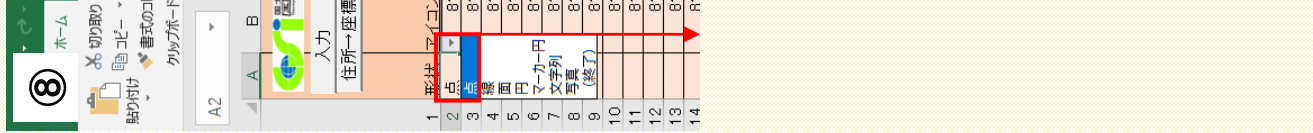
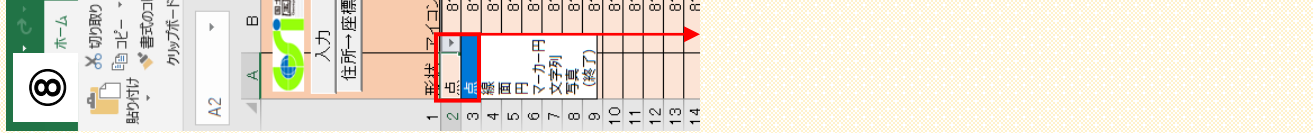
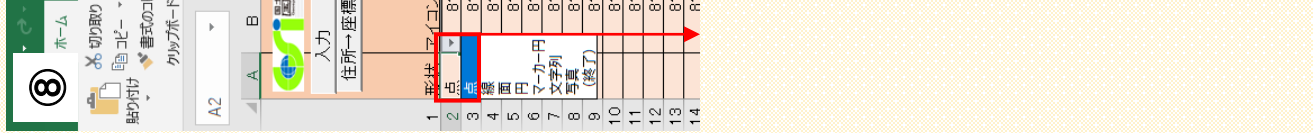
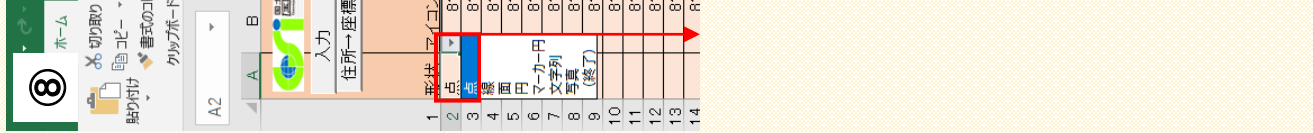
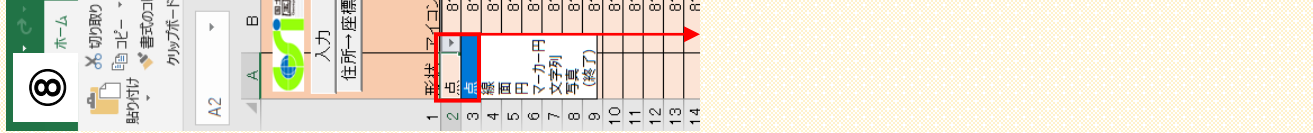
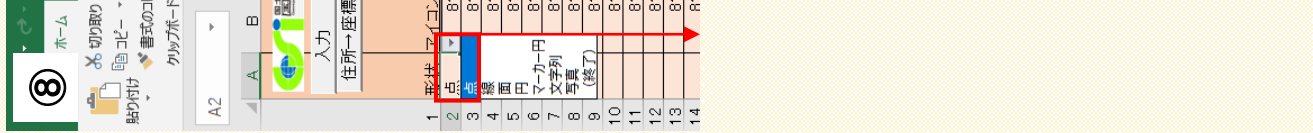
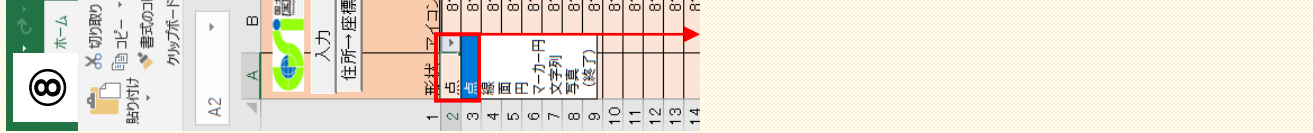
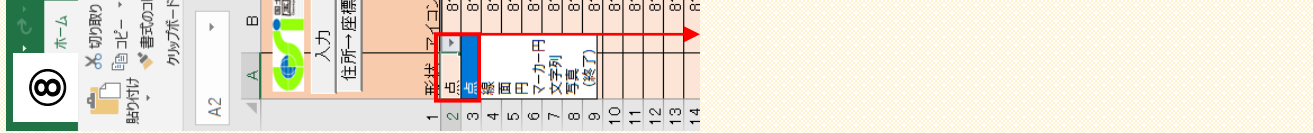
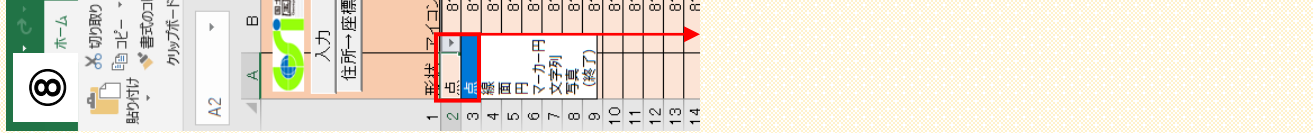
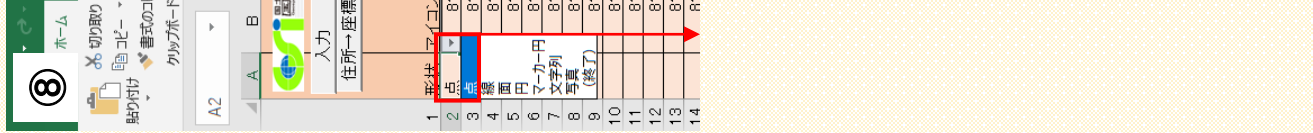
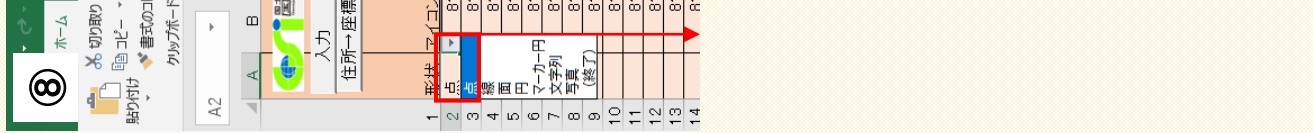
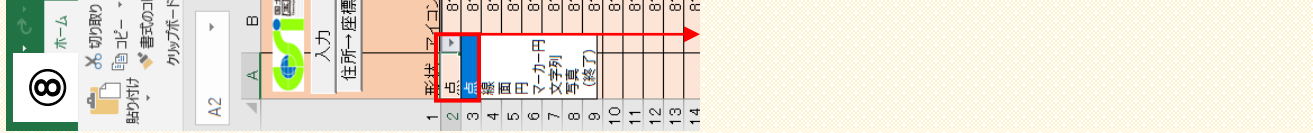
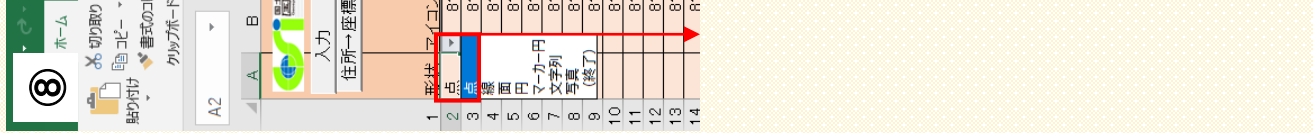
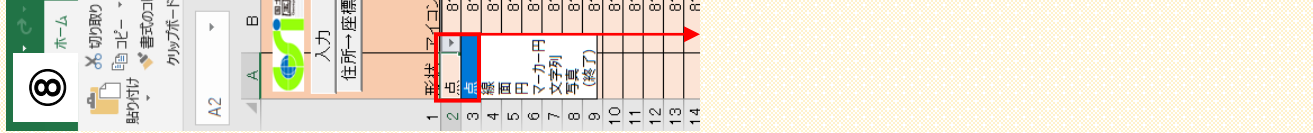
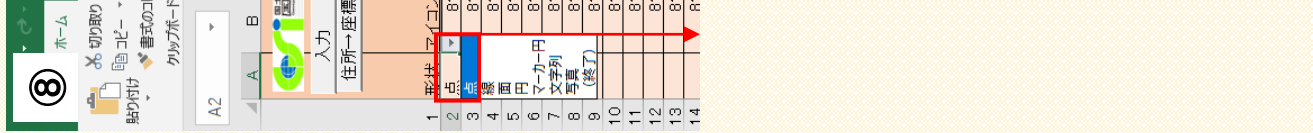
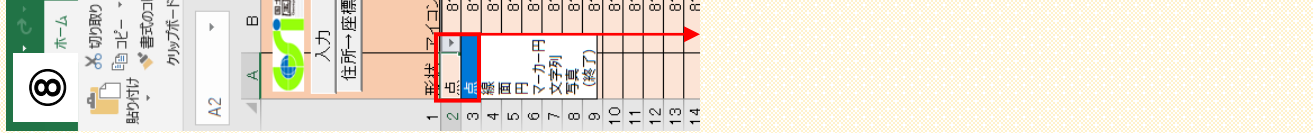
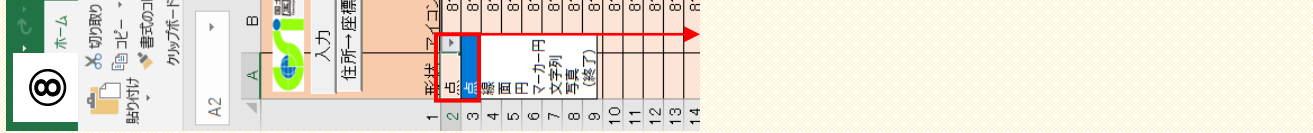
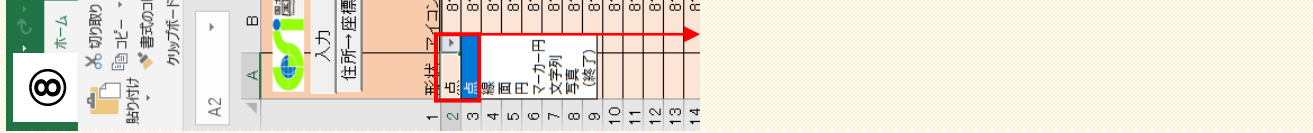
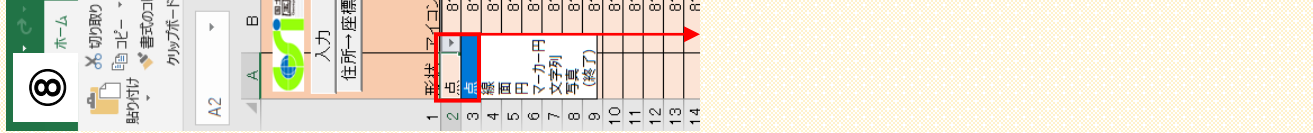
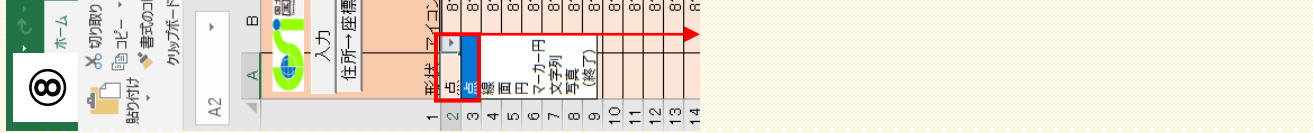
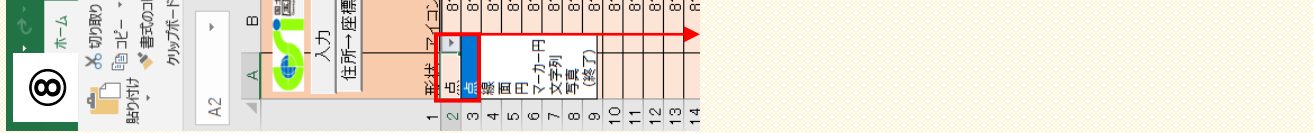
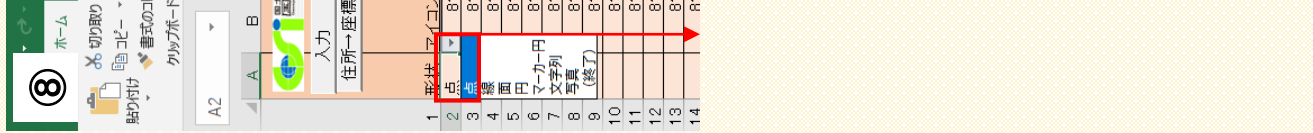
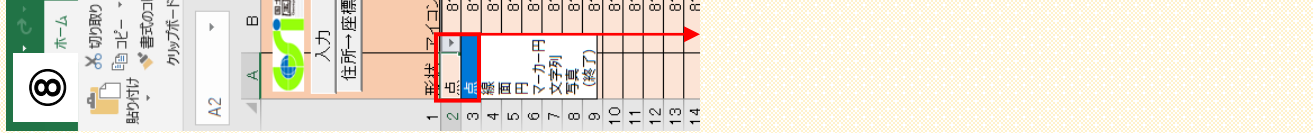
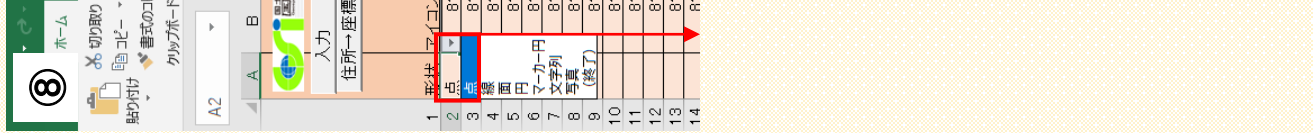
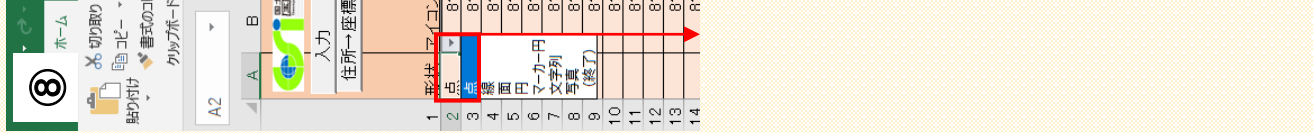
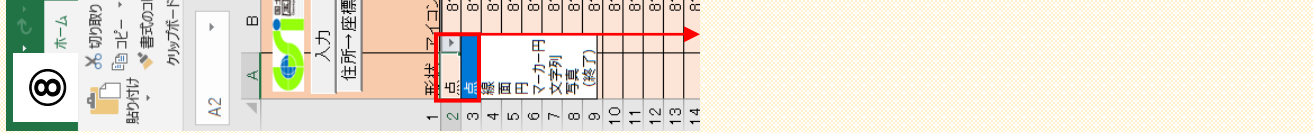
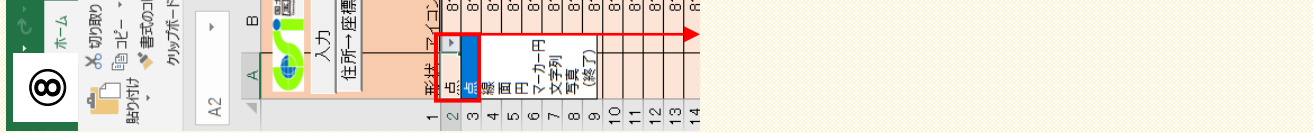
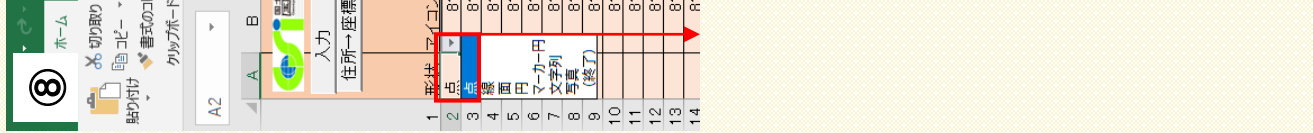
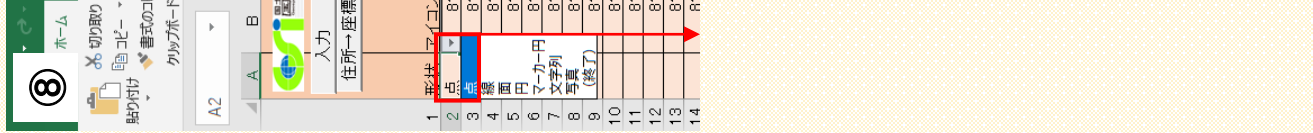
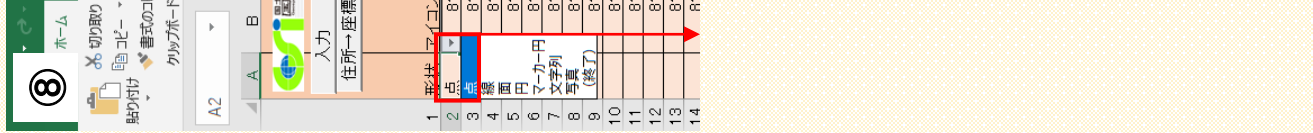
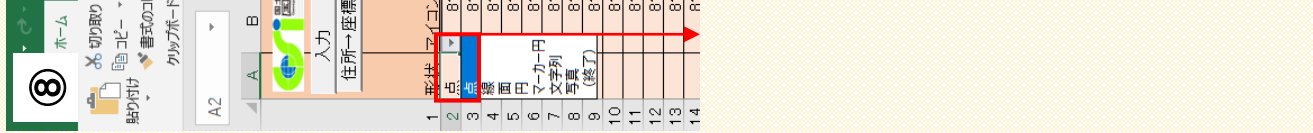
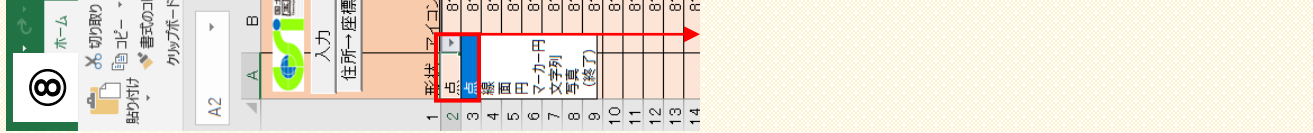
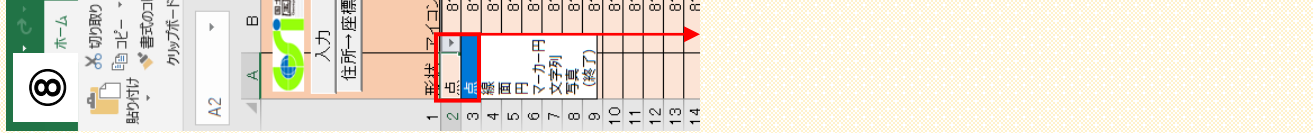
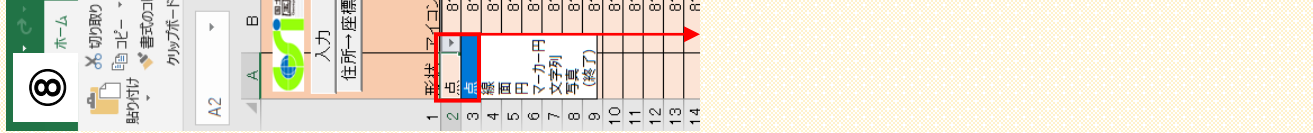
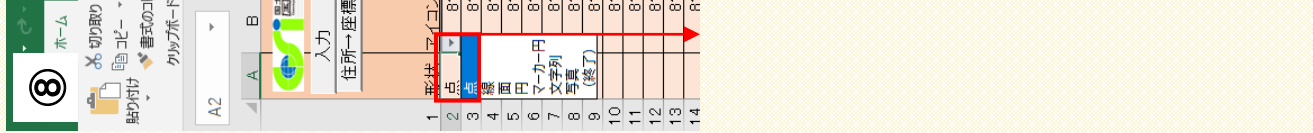
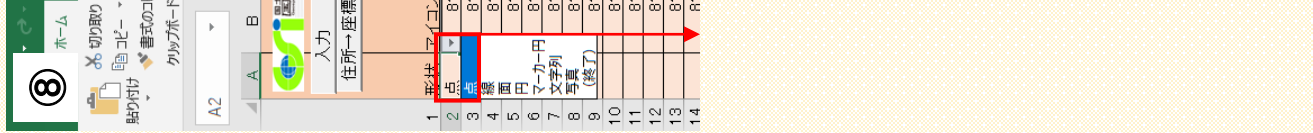
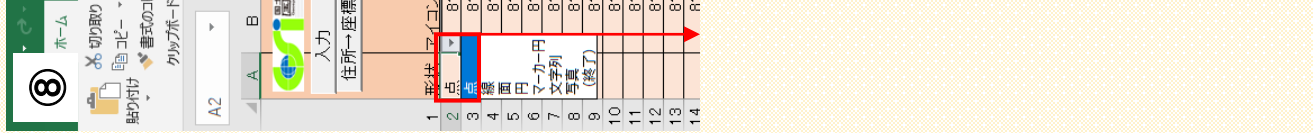
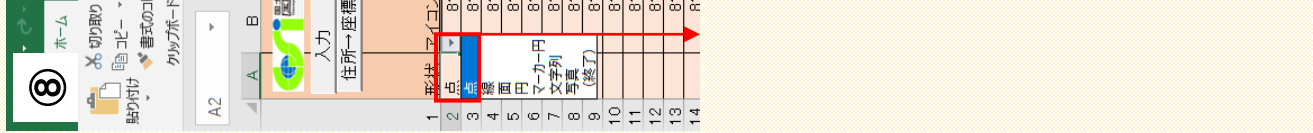
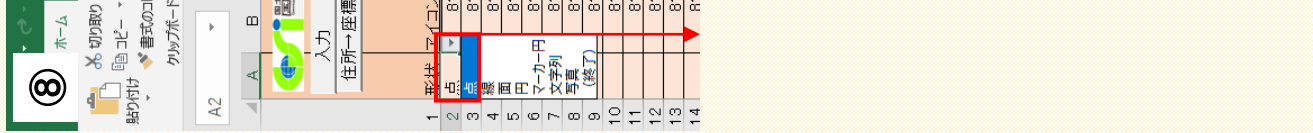
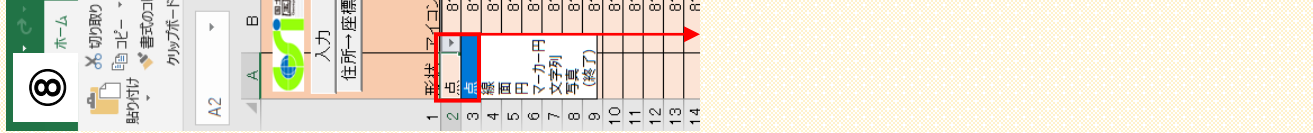
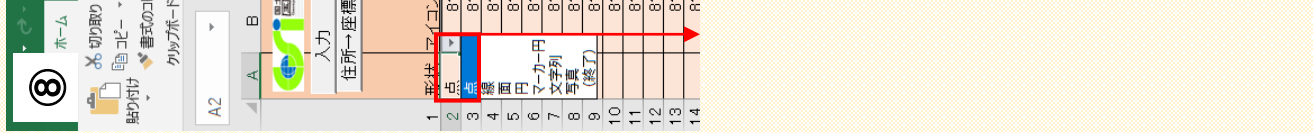
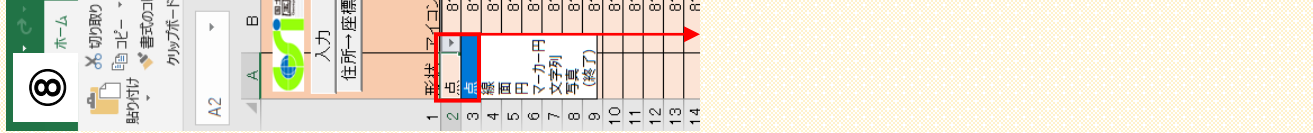
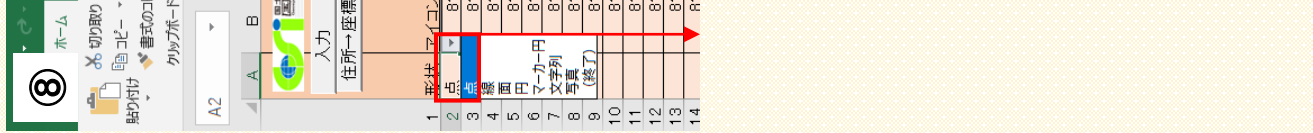
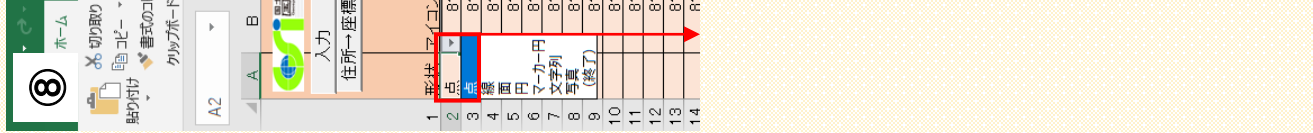
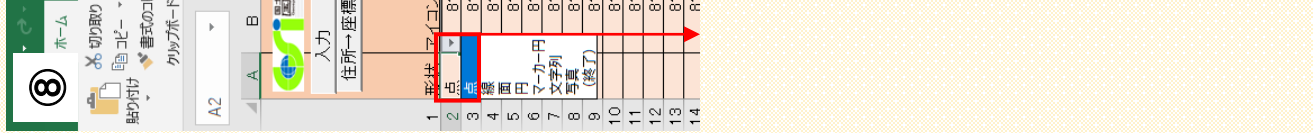
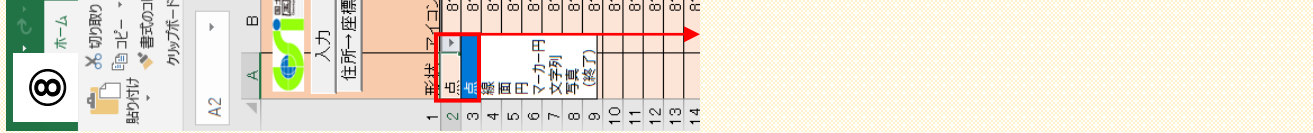
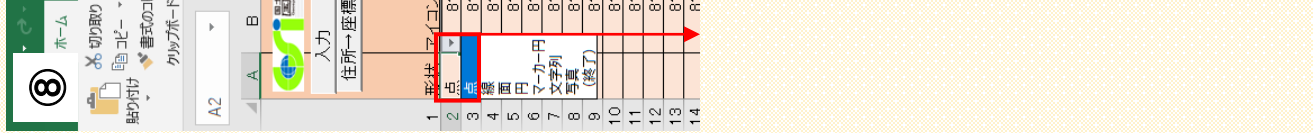
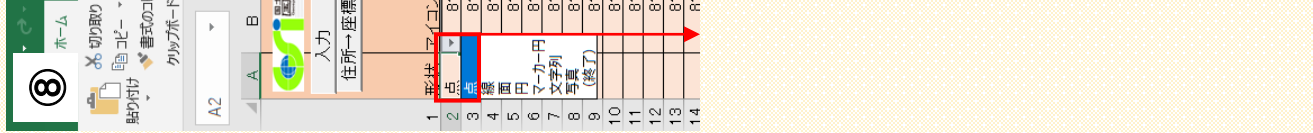
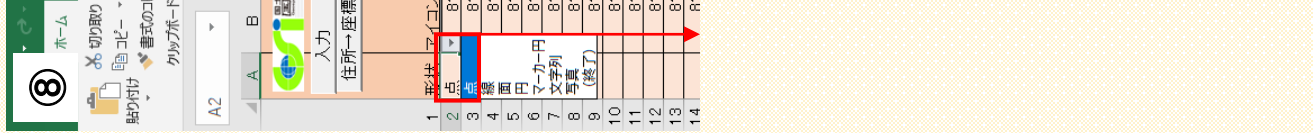
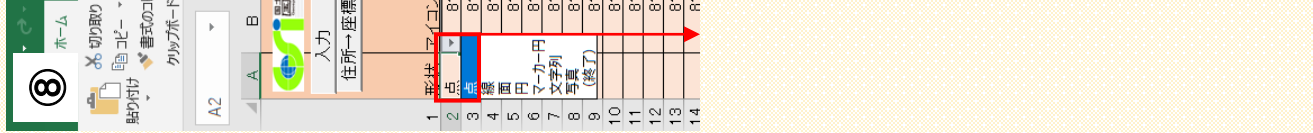
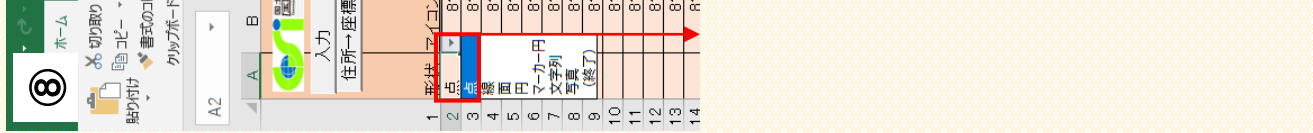
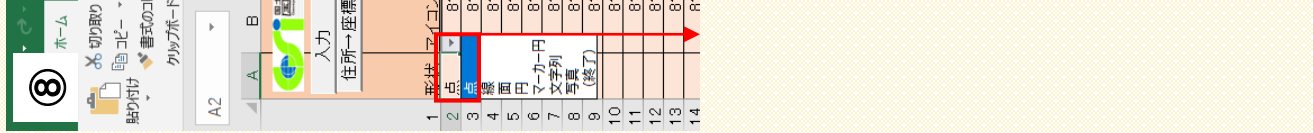
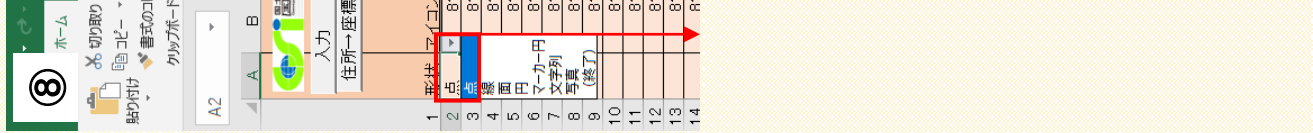
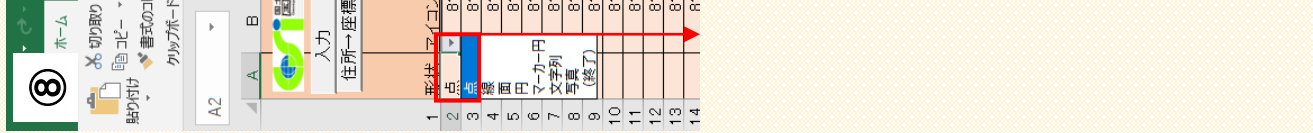
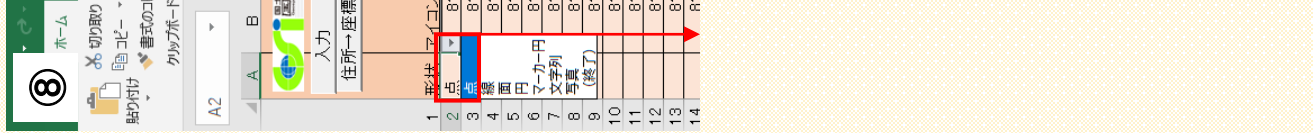
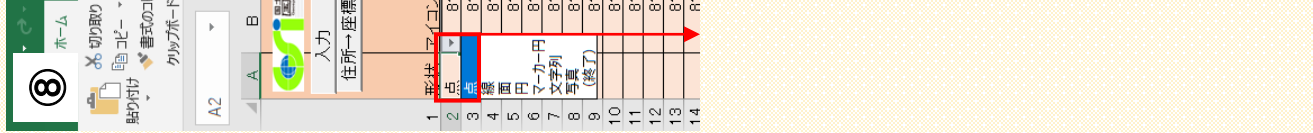
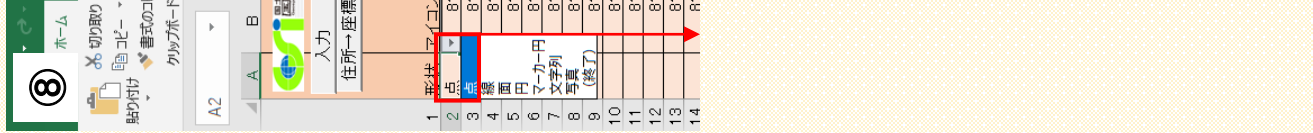
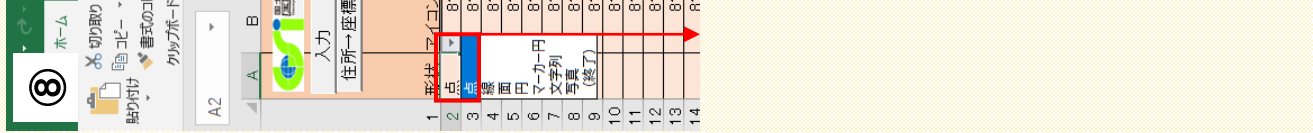
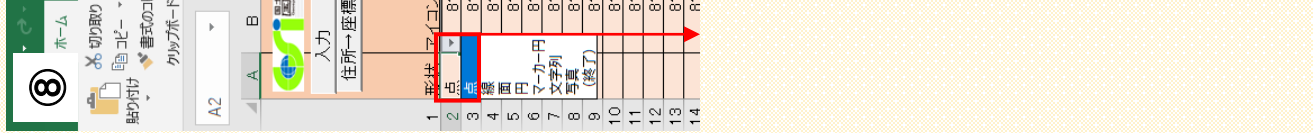
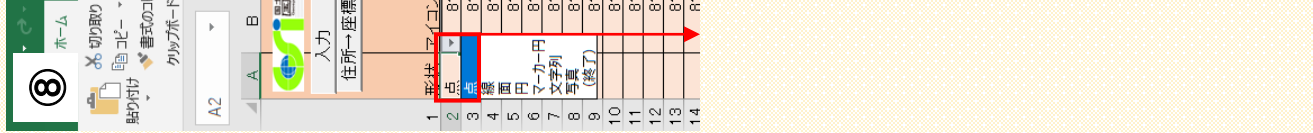
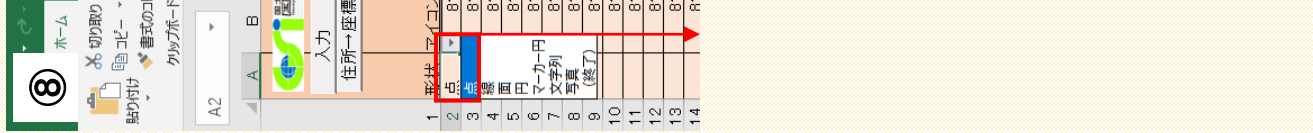
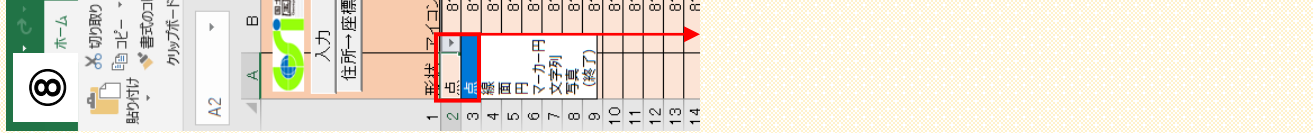
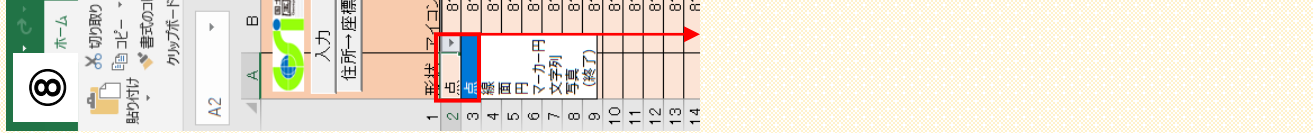
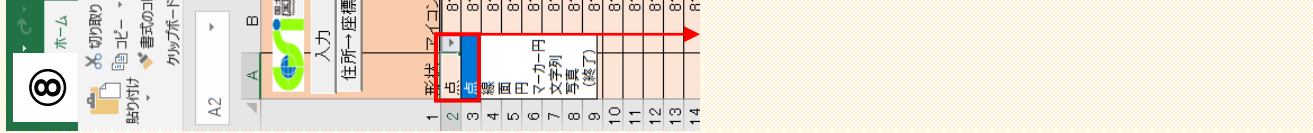
⑧ 【資料1】のA列（形状）のプルダウンより「点」を選択し、緯度・経度が入力されている一番最後のセルまで貼り付けます。

⑨ 同様に、C列（サイズ）を入力し（今回は「12」と入力）、緯度・経度が入力されている一番最後のセルまで貼り付けます。

⑩ 【資料6】左上にある「出力」ボタンをクリックし、「KMLファイル」を選択、名前を付けてフォルダに保存します。

（例）「千代田区.kml」

①～⑩の作業により、事故発生箇所を地図化するための準備が完了しました。



3. 事故発生箇所を地図化

13

作業6：国土地理院マップへkmlファイルをインポート

- ① 作業5で作成したkmlファイルを国土地理院マップにインポートします。インターネットより、「国土地理院/GSI Maps」を開いてください。

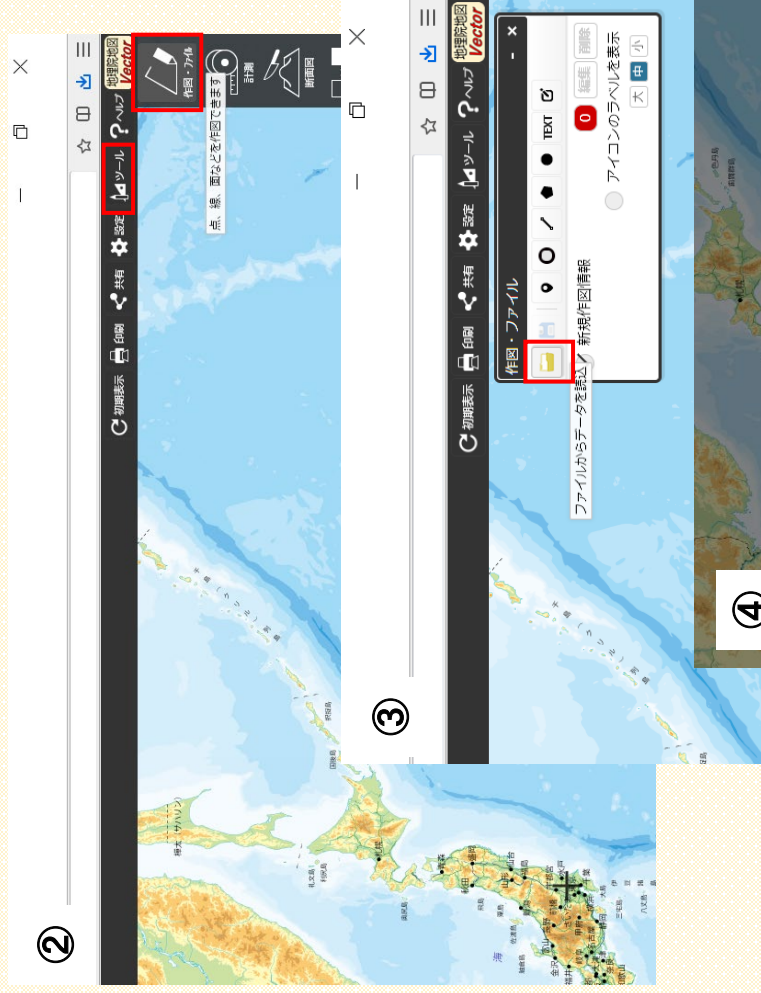
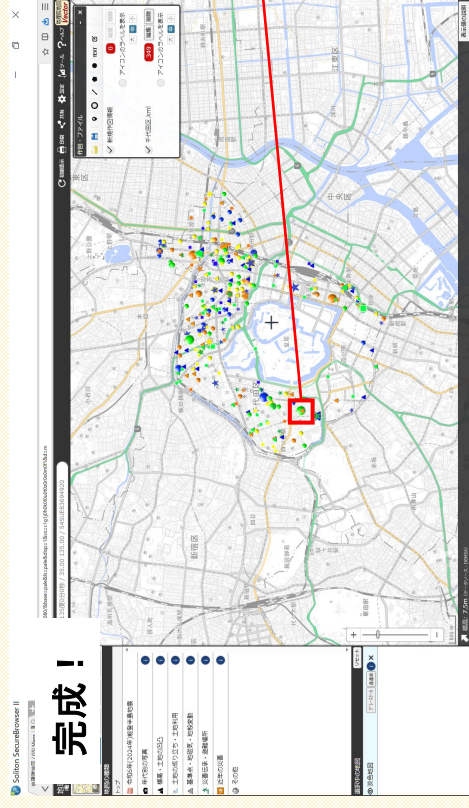
(<https://maps.gsi.go.jp/#5/36.104611/140.084556/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1g1j0h0k010u0t0z0r0s0m0f1>)

- ② 画面右上の「ツール」を選択し、「作図・ファイル」を選択します。

- ③ 「ファイルからデータを読込」を選択します。

- ④ 「ファイルの選択」より、作成したkmlファイルを選択し、「読込を開始」をクリックします。

以上の作業により、国土地理院マップで交通事故発生箇所を地図化することができます。



カーソルを合わせると、詳細な事故情報を見ることが出来ます。

- 警察庁が公開している「交通事故多発地点解析ツール」を活用することにより、ＯＤのcsvファイルを利用して簡単に事故多発箇所を抽出、集計及び地図化することが可能です。

【事故多发地点解析ツール】

https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.npa.go.jp%2Fpublications%2Fstatistics%2Fkoutsuu%2Fopendata%2Fopendata_tool.xml&wdOrigin=BROWSELINK

【事故多发地点解析ツールマニユアル】

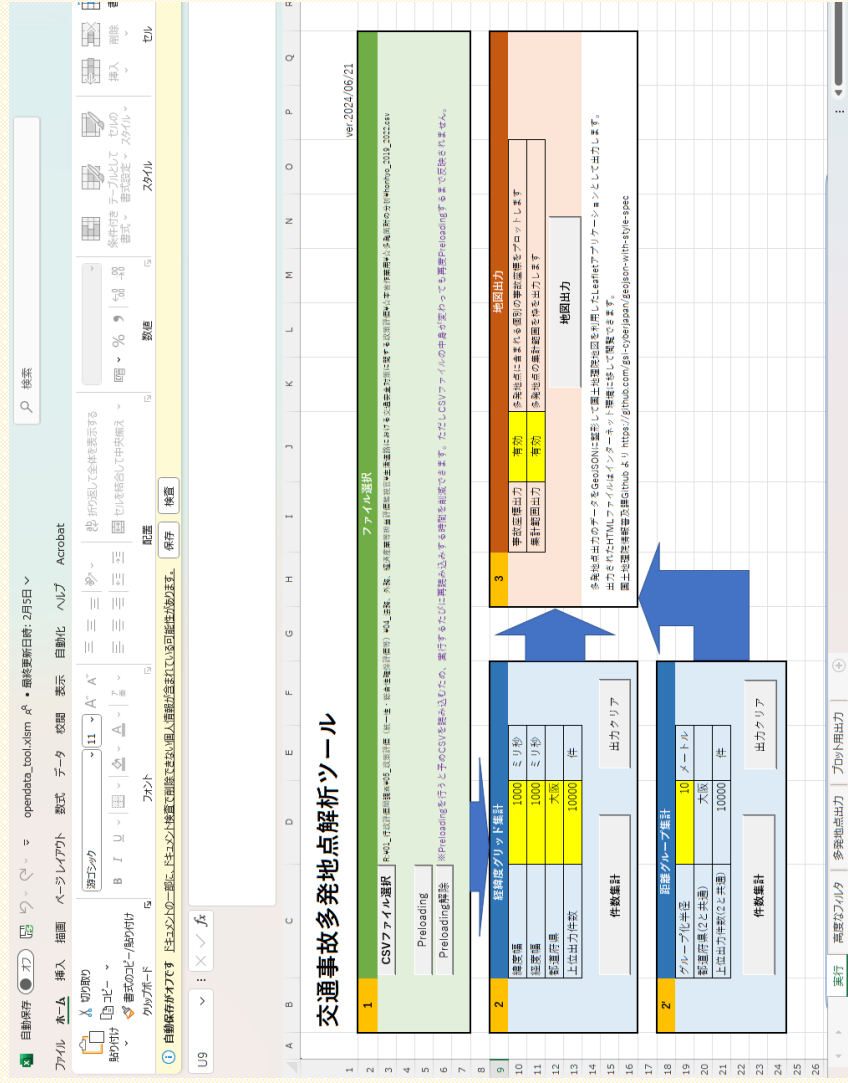
https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/tool_manual.pdf

(注) いずれも、警察庁のHPのURLとなります。

- 生活道路に絞り込むためには、本手順書の P.2～P.4の作業を省略して、P.7の①～⑬の手順により生活道路に係る事故データを抽出した上で、csvファイルに変換・保存する必要があります。

また、複数年の事故情報から、事故多発箇所を抽出する場合は、各年ごとのデータを1つのファイルに結合する必要があります。基のODをそのまま使用した場合、データ量が膨大なものとなるため、あらかじめ自らの市区町村を限定するなどの作業を行っておくことを推奨します。

- 具体的な作業手順等は、警察庁の「事故多发地点解析ツールマニュアル」を御確認ください。



資料9 重回帰分析による定量的評価

○ 第3の3「市区町村による取組と事故減少率との関係」では、市区町村の取組と事故減少率との関係について、t検定による平均値の単純な比較を行ったが、取組の効果を定量的に評価するため、事故発生状況の把握に着目して、以下のモデルにより重回帰分析を試みた。

回帰モデル

$$Y = \beta_0 + \beta_D D + \sum_{i=1}^4 \beta_i X_i + \varepsilon$$

目的変数：

Y ：生活道路の事故減少率（%）

説明変数等：

D ：事故発生箇所の把握の有無（把握あり＝1、なし＝0）

X_1 ：可住地人口密度（対数・中心化）

X_2 ：生活道路以外の道路における事故減少率（%・中心化）

X_3 ：基準時交通事故件数（対数・中心化）

X_4 ：基準時生活道路交通事故件数割合（%・中心化）

ε ：誤差項

回帰分析結果

重相関（R）	0.401
決定係数（R ² ）	0.161
補正決定係数（Adjusted R ² ）	0.150
標準誤差	17.55
観測数（n）	397

変数	係数	標準誤差	t 値	p 値
切片	20.22	1.86	10.84	<0.001
D	4.21	2.13	1.98	0.048
X_1	-8.15	1.06	-7.71	<0.001
X_2	0.11	0.03	3.48	<0.001
X_3	3.50	1.08	3.25	0.001
X_4	0.37	0.09	4.03	<0.001

交通事故発生箇所の把握は、生活道路事故件数の減少率に有意な効果が認められた（ $p=0.048$ ）。発生箇所を把握している自治体では、把握していない自治体と比較して、生活道路における事故減少率が平均で約4.21ポイント大きく、事故発生箇所の把握が交通事故の抑制に資する状況が示唆された。

その他、各説明変数の回帰係数に基づく定量的解釈から、以下のような傾向及び示唆がうかがえる。

- 可住地人口密度が1%増加した場合、生活道路における交通事故の減少率は平均して0.08ポイント縮小する傾向がある。人口密度の高い地域において、事故抑制効果が相対的に得られにくい状況が示唆される。
- 生活道路以外の道路における交通事故の増減率が1ポイント変化するごとに、生活道路における交通事故の増減率は平均して約0.11ポイント変化する相関関係がみられる。生活道路と生活道路以外の道路における交通事故が、交通量の変化、気象、社会情勢等といった地域内の共通的な背景要因によって連動して変動している可能性がうかがえる。
- 基準時点（令和元年）における地域内の交通事故件数が1%増加すると、生活道路の交通事故の減少率は平均して0.04ポイント拡大する傾向がある。地域全体の交通事故件数が元々多かった地域ほど、事故件数の減少余地が大きく、交通事故対策等によって生活道路における交通事故減少率は大きくなる傾向があることが示唆される。
- 基準時点（令和元年）における地域内の交通事故件数に占める生活道路の事故件数の割合（構成比）が1ポイント高くなるごとに、生活道路の交通事故の減少率が平均して約0.37ポイント拡大する傾向がある。地域全体の交通事故の中で、生活道路での交通事故の占める割合が元々高い地域ほど、交通事故対策等によって生活道路の交通事故がその後により大きく減少する傾向がある可能性がうかがえる。
- 切片は、可住地人口密度、非生活道路の事故傾向、基準時点の事故件数、生活道路事故構成比がいずれも平均的な自治体において、令和元年から4年までの間、生活道路の交通事故件数が平均して20.2%減少していることを意味している。