

アーバンデータチャレンジ2025・最終審査会
防犯・防災部門のアプリケーション

GISAIR
Lab

交通安全オープンデータを活用した 総合オンラインマップの構築と事故対策支援への応用



説明資料はこちらからダウンロード
いただけます。ぜひご利用ください。

提案者：GISAIRラボ 代表 楊甲 博士（工学）
連絡先：mryangjia@hotmail.com

本提案の一部は、提案者が（前職）公益財団法人豊田都市交通研究所で実施した先行研究（日本デジタル道路地図協会研究助成事業、研究代表者：名古屋大学三輪富生先生）を踏まえて実施したものである。

報告内容のサマリー

なぜこの検討が必要なのか

- ✓ 先行研究で構築した事故マップの有用性が評価されて、市民や民間企業に活用されているものの、**現状では可視化ツールとしての用途に限られている**。このため、交通事故マップのさらなる有効活用には、**交通規制情報の追加が求められている**

この検討はどこまで何を明らかにしたかったのか

- ✓ 愛知県を事例として、**交通規制オープンデータの品質確認**、および**交通事故と規制データを統合可視化するWebGISツールの構築**を通じて、**交通安全対策の検討への活用方法**を探ることを目的として実施した
- ✓ 構築した交通安全総合マップの利点として、**サーバーレンタル料以外の維持管理費がかからない点が挙げられる**

分析結果から、どのような知見を得たのか

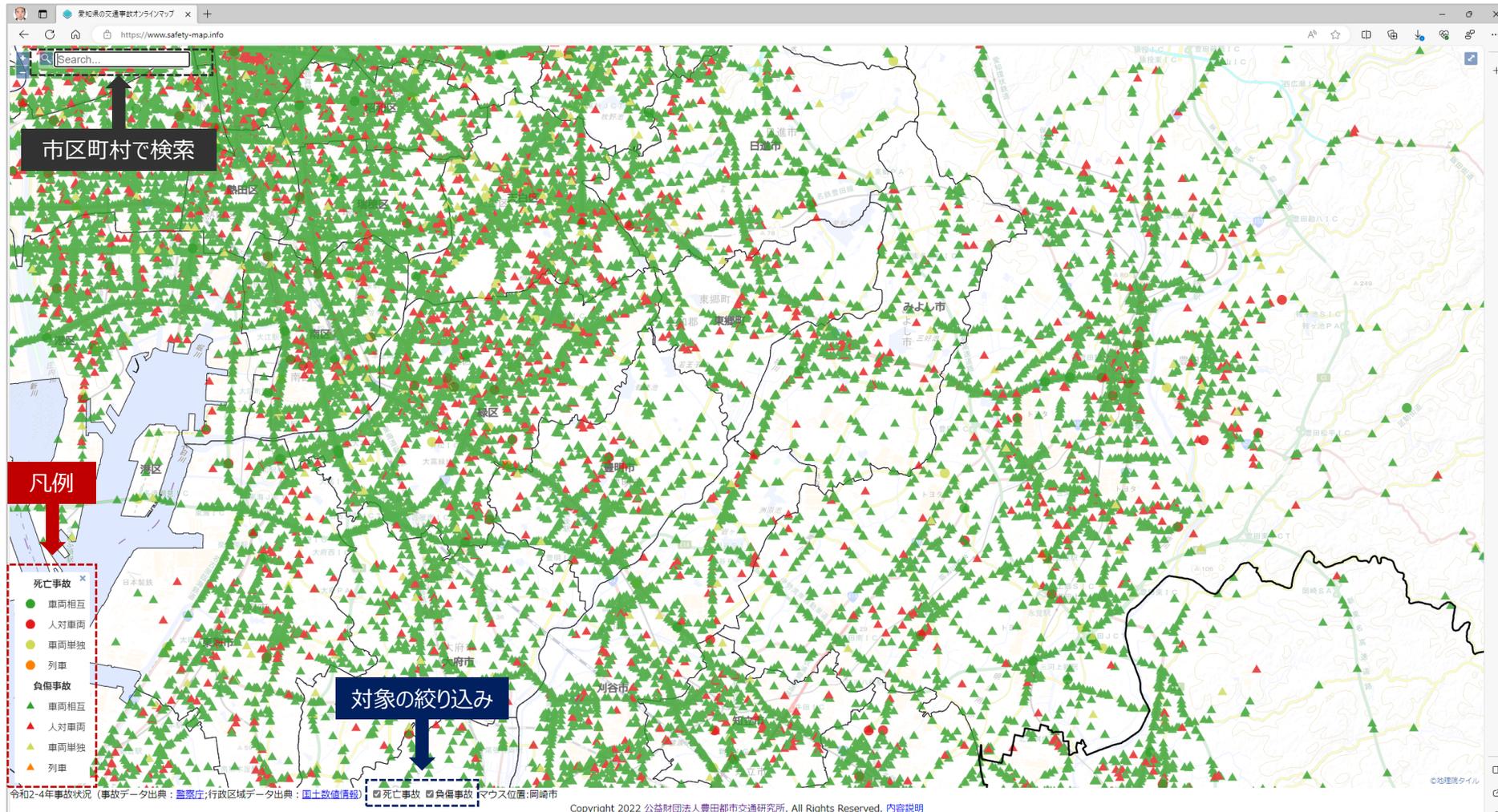
- ✓ **一時停止、最高速度、横断歩道などの交通規制データでは、重大な位置ずれは認められず、可視化には大きな問題がなかった**
- ✓ **交通事故と交通規制を統合的に可視化するWebGISツール**を構築した。そのうち、使いやすさを考慮し、交通事故と交通規制箇所の絞り込み機能、および市区町村単位での表示地域検索機能を実装した
- ✓ 構築した交通安全総合マップを用いて、**速度規制適正化、交通取締り対象箇所の選定、効果的な安全教育の例を示した**

得た知見はだれを対象にどういった新たな価値を提供できるのか

- ✓ 構築した交通安全総合マップ【愛知県版】は、**行政や民間企業が実施する安全意識啓発活動にご利用いただける**
- ✓ 愛知県以外の地域でも同様の交通安全総合マップを構築可能で、**わが国全体の交通安全水準向上に寄与することが期待される**

先行研究では、交通事故オープンデータを用いて、事故オンラインマップを構築した

OpenLayers技術を用いて、低コストな事故オンラインマップを構築した。市民の閲覧を前提としているため、わかりやすさを考慮して表示内容を検討した。さらに、使いやすさの観点から、対象の絞り込みや市区町村による表示地域の検索機能を追加した。



事故オープンデータは、警察庁が公開する交通事故統計のオープンデータを指す

警察庁が公開している交通事故オープンデータは、全国统一フォーマットで提供されており、高速道路を含む詳細な事故発生状況が掲載されている。また、一定の条件に従えば、誰でも複製、公衆送信、翻訳・変形などの翻案を自由に行うことができる。

交通事故統計情報のオープンデータ

「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）に基づき、交通事故統計情報のオープンデータを公開しています。
データの概要、ファイル定義書、各種コード表、利用規約をご理解の上、ご活用ください。

なお、公表しているデータは公開時最新のものですが、後日新たな事実が判明した場合等にはデータの修正が行われる場合があります。その際、公開データを修正することはありませんので、別途公表している統計表と相違することがあります。

刊行物 >

- > 白書等
- > 統計
- > 広報誌・パンフレット・ポスター

概要・利用規約

- ・ [交通事故統計データの概要](#)
- ・ [利用規約](#)

オープンデータ

- ・ [2019年（平成31年／令和元年）](#)
- ・ [2020年（令和2年）](#)
- ・ [2021年（令和3年）](#)
- ・ [2022年（令和4年）](#)
- ・ [2023年（令和5年）](#)
- ・ [2024年（令和6年）](#)

2019～2024年にかけての都道府県別交通事故データが公開されている

構築した事故マップの有用性が評価されて、市民や民間企業に活用されている

構築した愛知県の事故オンラインマップは有用性が評価され、日本経済新聞朝刊のコラム「私見卓見」に掲載された。また、前職のHPに掲載されたように、トヨタグループの会社（社員規模4万人超）において、社内安全教育ツールとして活用されている。

2022年1月12日日経新聞朝刊の電子版²⁾

日本経済新聞

朝刊・夕刊 LIVE Myニュース 日経

トップ 速報 オピニオン 経済 政治 ビジネス 金融 マーケット マネーのまなび テック 国際 スポーツ

この記事は会員限定記事です

提言内容

交通事故、データ活用で減らせ 楊甲氏
公益財団法人・豊田都市交通研究所主任研究員

私見卓見 + フォローする

2022年1月12日 2:00 [会員限定記事]

保存

交通事故のオープンデータについて知っているだろうか。行政機関が持っている「いつ」「どこで」「だれに」「どのような」事故が起こっているかについてのデータを、誰でも利用できるようにインターネットを通じて公開したものである。事故が発生した状況の把握や、事故対策の立案および実施、対策の効果を評価する時などに利活用の余地が大きい。

豊田都市交通研究所HP掲載内容²⁾

愛知県の交通事故オンラインマップが社内教育に活用されました

公開済み: 2023年10月23日

利用実績

楊甲元主席研究員が作成した「愛知県の交通事故オンラインマップ」が、株式会社ジェイテクト様の社内教育にご活用いただくことになりました。

【愛知県の交通事故オンラインマップ】
令和2年度の自主研究「交通事故オープンデータの活用に向けた地理情報システムにおける可視化・解析ツールの開発」を通じて構築した、愛知県内の交通事故発生地点を確認することができるオンラインマップです。

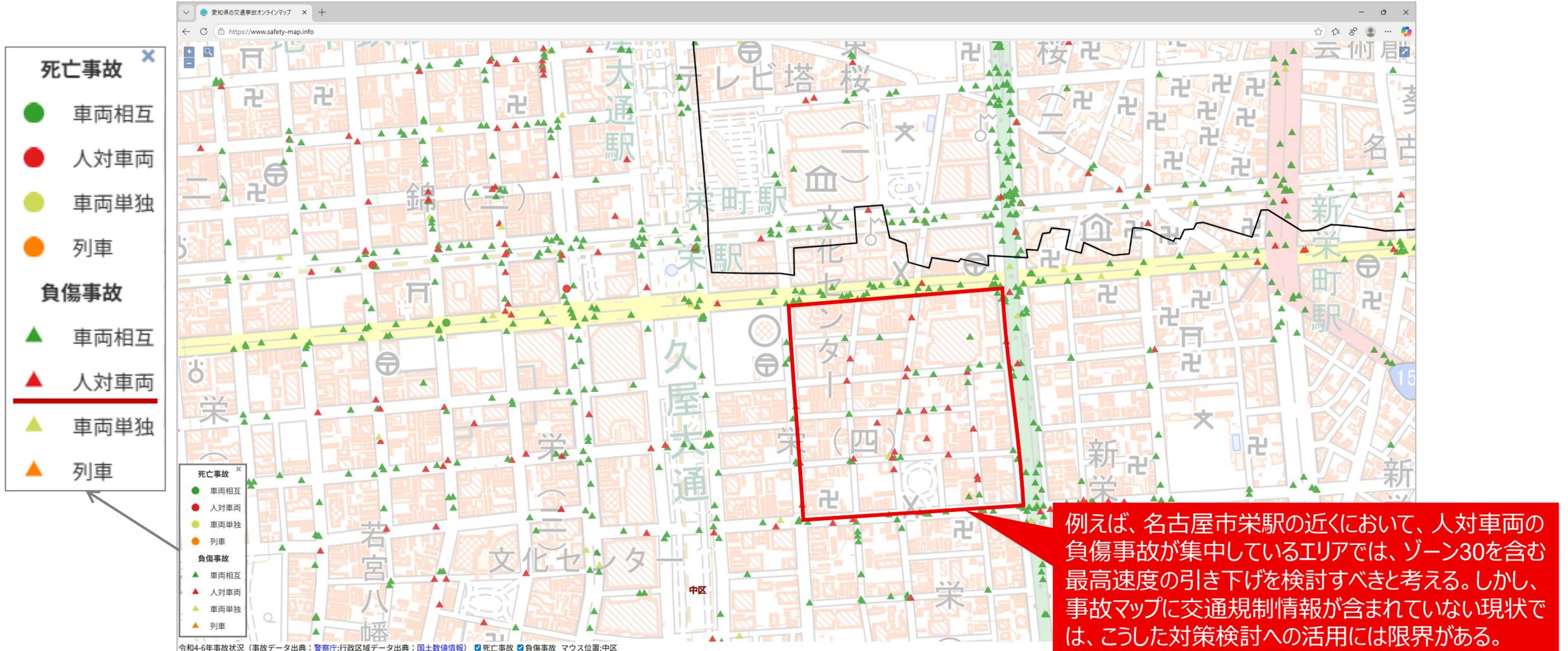
図 研究所が構築した愛知県の交通事故オンラインマップ

出所 1) 日本経済新聞社のHP、<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOCD272YI0X21C21A2000000/>

2) 公益財団法人豊田都市交通研究所のHPに掲載された内容、<https://www.ttri.or.jp>

交通事故マップのさらなる有効活用には、交通規制情報の追加が求められている

構築した交通事故マップは活用されているものの、現状では可視化ツールとしての用途に限られている。規制の見直しなど事故防止対策に役立てるため、自治体・警察・地域住民をつなぐコミュニケーションツールとしては十分に活用されていないのが現状である。



交通規制のオープンデータが公開されて、データの利活用検討が可能になった

各都道府県警察が保有する交通規制データベースの情報を交通規制に係る拡張版標準フォーマットに合わせて変換したものを採用した。このアプローチにより、一つの地域で有効性が実証されれば、同様の手法を全国規模に展開することが可能となる。

「交通規制情報」(2025年07月分)

日本道路交通情報センターのHPで毎月更新

更新日 2025年09月01日

各都道府県警察が保有する交通規制データベースに入力された交通規制情報を交通規制に係る拡張版標準フォーマット(※1)に合わせて変換した情報です。

各情報については、下記ボタンの各都道府県情報(ZIPファイル)にそれぞれ格納されています。

交通規制情報の作成基準日や拡張版標準フォーマットのバージョン情報については、ダウンロード前に「[作成基準日等データ](#)」をお読みください。

情報は毎月初の更新を基準としておりますが、作業状況により更新が遅れる場合がありますのでご了承ください。

【お知らせ】

「標準フォーマット(※2)」形式による交通規制情報の提供は、2025年3月末日をもって終了し、2025年4月1日から全ての都道府県警察において、「拡張版標準フォーマット」形式による交通規制情報の提供へ移行しました。

※1「交通規制情報(拡張版_K_2.1)」の説明書(必ずお読みください。)

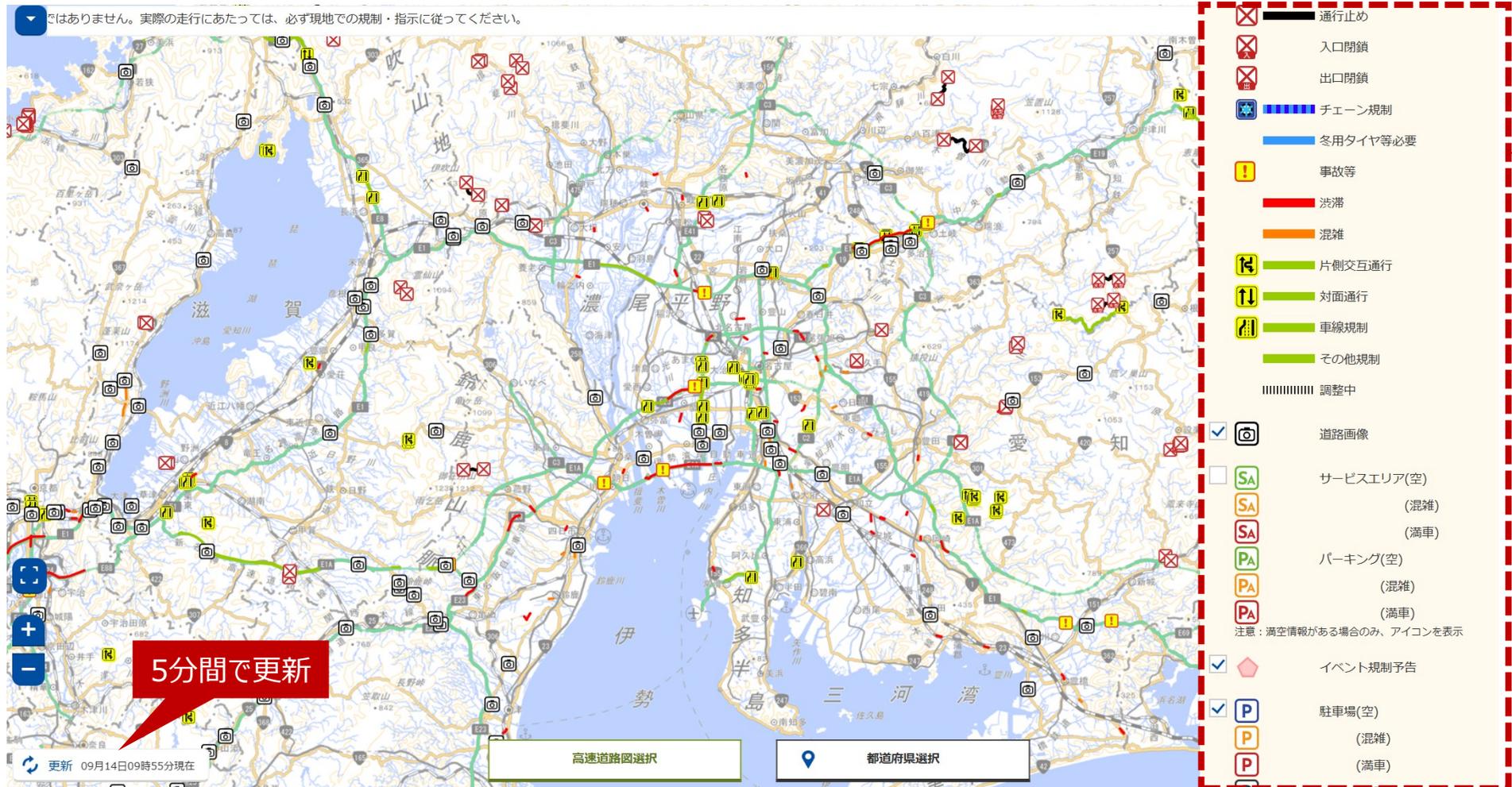


交通規制情報(拡張版_K_2.1)の説明書に記載された内容からの抜粋

- 1) 拡張版標準フォーマットバージョン情報
- 2) 県情報
- 3) 規制種別情報
- 4) 年月日管理
- 5) 規制番号管理
- 6) 規制情報 場所
 - 規制場所の経度・緯度を含む
 - WGS84、度分秒60進数
 - Well-Known Text形式に対応
- 7) 路線名
- 8) 規制情報【対象・除外】時間・車両等
- 9) 規制情報 規制種別項目

既存の交通規制マップは、そのままでは安全対策の検討に適用するのが困難

規制マップに関する事例を調査した結果、JARTICが提供するHPが確認された。当該HPは渋滞や通行規制情報を主に扱っているが、事故発生箇所や交通規制の詳細情報が不足しており、安全対策の検討に活用するには実用性に課題が見られた。



渋滞や通行規制情報が掲載されているものの、速度規制、一時停止、横断歩道などの規制が掲載されておらず

交通規則の認知度向上という観点では、デジタル地図での情報提供が有用

普及が進んでいるデジタル地図技術を活用し、Googleマップのような形式で交通規則情報も併せて提示することが、効果的な方策ではないかと考えられる。多様なツールを活用して交通規則を広く周知できれば、事故減少につながる効果が期待されている。

日本経済新聞

朝刊・夕刊
LIVE
Myニュース
日経会社情報
人事ウォッチ
NIKKEI Prime

お申し込み
ログイン

トップ
速報
オピニオン
経済
政治
ビジネス
金融
マーケット
マネーのまなび
テック
国際
スポーツ
社会・調査
地域
文化
ライフスタイル

Q

🔒 この記事は会員限定記事です

提言内容

交通規則を周知せよ 楊甲氏

豊田都市交通研究所元主席研究員

私見卓見
+ フォローする

2023年6月6日 2:00 [会員限定記事]

📌 保存
✉
n
✕
f
↑

交通事故につながる主な要因は交通規則の違反である。道路区間の指定最高速度の超過、横断歩道での歩行者通行妨害、止まれの路面表示がある場所での一時不停止などによる事故が多い。現在、全国で整備が進んでいる「歩車分離式交差点」についても多数の問題が起きているようだ。

歩車分離式交差点は、歩行者の通行の安全性を確保するため、車両の通過と歩行者の横断が交わらないよう青信号のタイミングを分離した交差点である。...



イメージキャラクター
瀧本美穂

NTT・TCリース

詳しくはこちら

速報ニュース >

12:00 株高、「冷水をぶっかけたい」 作家真山仁氏 🗄

12:00 衣料品、国内ブランドに脚光 国産生地にも世界も注目 🗄

事故・規制データの統合可視化による安全総合マップの構築と活用方法を提案

本研究の目的は、愛知県を対象事例とし、交通規制オープンデータの品質確認、および交通事故データと統合・可視化する交通安全総合マップ（WebGISツール）を構築することで、これらを交通安全対策の検討に活用する方法を探ることである。

検討視点別の問題意識に対する対応方法

検討視点	問題点の認識	対応方法
交通規制データの品質確認	<ul style="list-style-type: none"> データの品質に関する研究報告は極めて少なく、交通安全総合マップの構築に利用できるかどうかは不明 	<ul style="list-style-type: none"> 全ての交通規制を対象とせず、市民・企業による活用が可能と判断された内容に限定して、その妥当性を確認した上で、可視化用データセットを整備
交通事故オンラインマップの内容充実	<ul style="list-style-type: none"> 前職で構築した愛知県の交通事故マップは可視化ツールとしては活用されているが、事故防止への具体的な活用に至っていない 	<ul style="list-style-type: none"> 愛知県を対象としたデモツールを開発し、交通事故と交通規制を統合的に可視化するWebGISツール（交通安全総合マップ）の構築を提案
交通規制オンラインマップの有効活用	<ul style="list-style-type: none"> 既存マップは渋滞・通行規制情報に偏りがちで、安全対策の検討を支援するコミュニケーションツールとしての機能が不足していた 	<ul style="list-style-type: none"> 構築した交通安全総合マップ【愛知県版】を、関係機関間の協働のためのプラットフォームとして位置付けた これを用いた具体的な活用プロセスとして、最高速度制限の見直し、ゾーン30の整備推進、横断歩道における重点取締り箇所の選定、歩車分離式信号交差点の周知徹底などの施策を提案

→愛知県から始めて、全国に展開できる、普遍的な交通安全総合マップの実現に向けて検討を進める

使用データの一覧

愛知県全域を対象に、2021年から2023年の3年間の交通事故、2025年6月時点の交通規制、2025年版の行政区域のデータを用いる。

通し番号	名称	出所	使用内容	利用制約
1	交通事故 オープンデータ	警察庁	2021年から2023年の3年間に発生した死亡事故と負傷事故 (カテゴリー別、位置情報)	無
2	交通規制 オープンデータ	日本道路交通情報センター 各種情報提供	2025年6月時点の一部交通規制 (カテゴリー別、位置情報)	無
3	行政区域	国土数値情報ダウンロードサービス 政策区域	2025年版の行政区域 (名称別、位置情報)	無

補足：上記の表に示した交通事故、交通規制、行政地域のデータは、本調査研究の実施時に入手可能であった最新のデータである。

出所URLの一覧

- 1.警察庁のHP、https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/index_opendata.html
- 2.日本道路交通情報センターのHP 各種情報提供、<https://www.jartic.or.jp/>
- 3.国土数値情報ダウンロードサービスのHP 政策区域、<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N03-2025.html>

検討結果1:割合が最も高い規制データでは、重大な位置ずれは認められず

規制種別ごとの件数内訳を分析した結果、点規制では「一時停止」、線規制では「横断歩道」、面規制では「最高速度（区域指定）」の割合が最も高いことが明らかになった。また、これらの交通規制データでは、重大な位置ずれは認められなかった。

点規制名称	件数
一時停止	168,734
信号機	13,085
指定方向外進行禁止	9,306
車両通行止め(踏切)	583
右左折の方法	576
停止禁止部分	544
原動機付自転車の右折方法(小回り)	369
原動機付自転車の右折方法(二段階)	191
斜め横断可	131
環状の交差点における右回り通行	14
二段停止線	8
普通自転車の交差点進入禁止	3

線規制名称	件数
横断歩道	179,559
駐車禁止	51,045
自転車横断帯	21,295
普通自転車歩道通行可	17,948
最高速度(区間)	17,429
一方通行	16,936
追越しのための右側部分はみ出し通行禁止	12,116
進行方向別通行区分	11,369
中央線の変移	6,704
路側帯	5,864
車両通行帯	5,643
通行止め	4,921
進路変更禁止	4,059
歩行者用道路	2,308
駐車方法の指定	2,002
駐車可	909
駐停車禁止	480
転回禁止	366
専用通行帯(普通自転車専用通行帯を除く。)	239
時間制限駐車区間	164
路線バス等優先通行帯	109
その他	131

面規制名称	件数
最高速度(区域)	287
駐車禁止	2

一時停止、単路部での無信号横断歩道における歩行者優先、最高速度、歩車分離式信号交差点での斜め横断可など、多様な交通規制の遵守を促すため、構築した交通安全総合マップではこれらの情報を掲載した。

検討結果2：構築した交通安全総合マップ（WebGISツール）【愛知県版】

愛知県を対象としたデモツールとして、交通事故と交通規制を統合的に可視化するWebGISツールを構築した。そのうち、使いやすさを考慮し、交通事故と交通規制箇所の絞り込み機能、および市区町村単位での表示地域検索機能を実装している。

公開HP : safety-map.gisair-lab.com

市区町村で検索

事故箇所絞り込み

交通規制箇所絞り込み

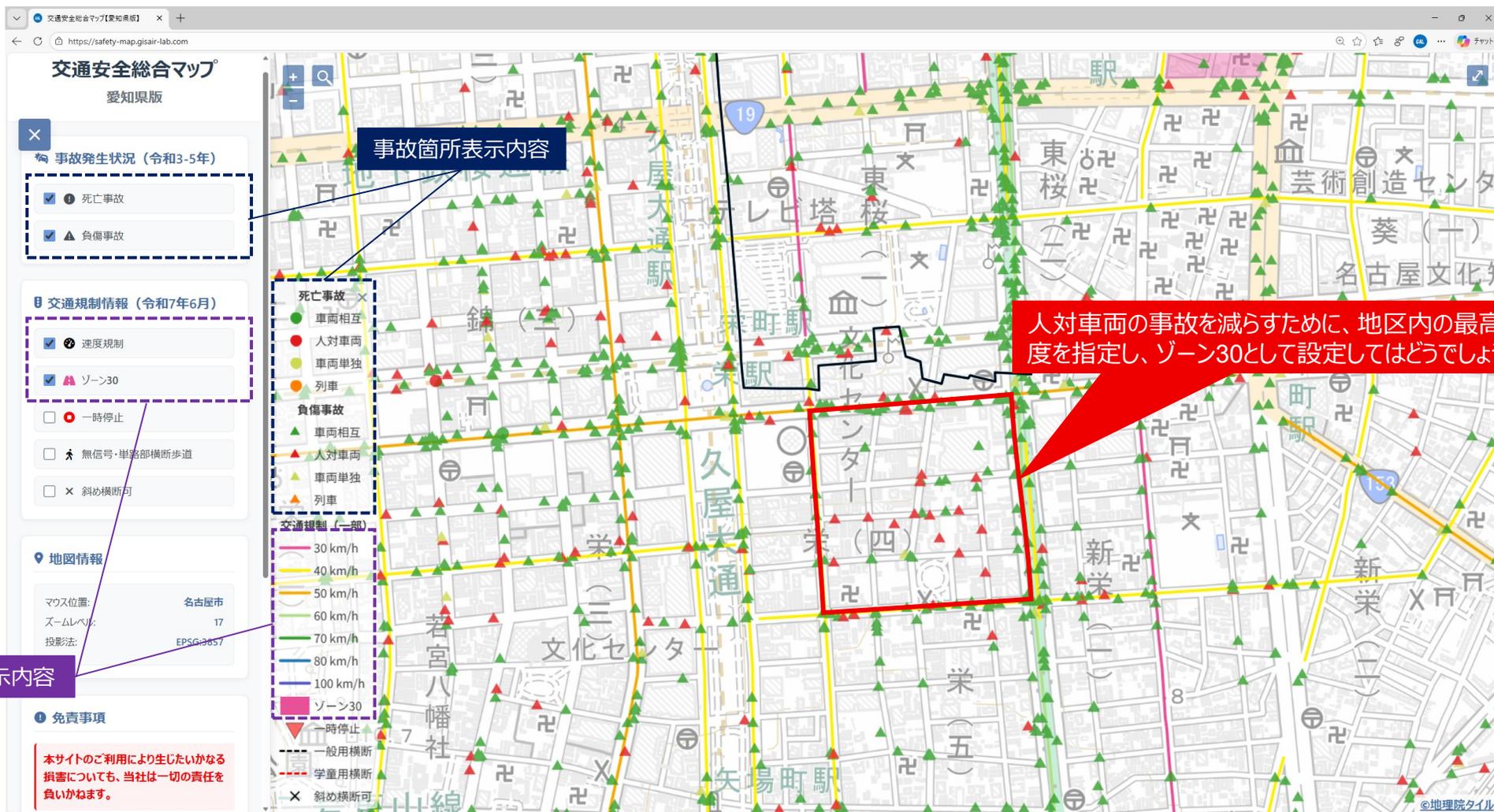
凡例

本サイトのご利用により生じたいかなる損害についても、当社は一切の責任を負いかねます。

©地理院タイル

検討結果3：交通安全総合マップの活用事例（最高速度規制の適正化）

中心市街地・栄駅周辺では、渋滞を避けるための抜け道利用が多く、それらの経路が歩行者が多いエリアを通るため、人身事故のリスクが高いと考えられる。このため、区域指定速度ゾーン30導入を提案する際、下記の結果は参考資料として活用できる。



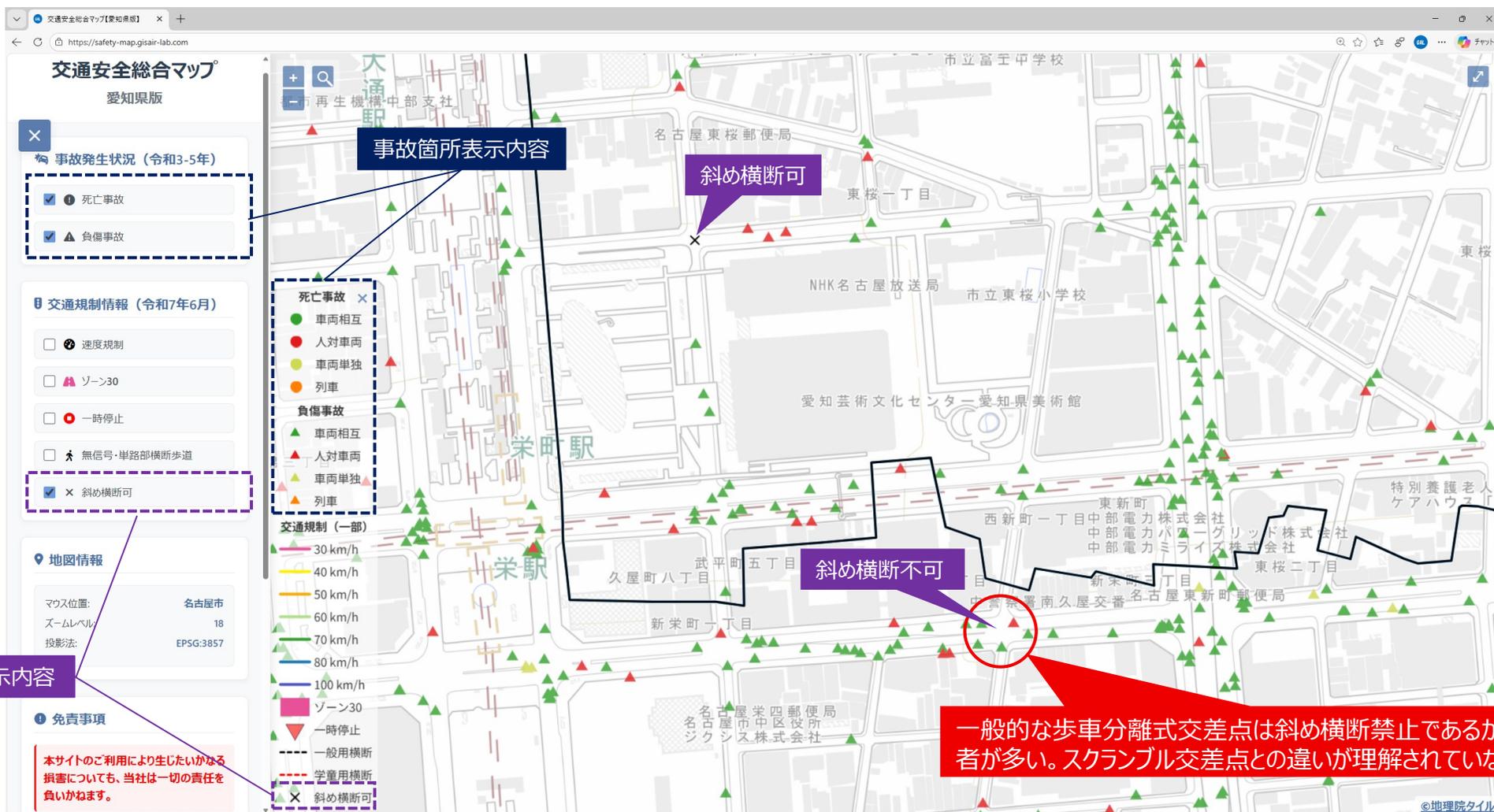
検討結果4：交通安全総合マップの活用方法（取締り箇所を選定事例）

名古屋市立桜小学校付近の横断歩道では、直近3年間で人对車両の事故が3件発生しており、事故多発地点として注意が必要な状況。児童の安全を確保するため、警察に対し、同地点を交通取締りの重点候補地点として指定することを提案する。



検討結果5：交通安全総合マップの活用方法（安全意識啓発事例）

歩車分離式交差点には、斜め横断可能なタイプと不可能なタイプが混在している。民間企業は、下記の可視化結果を用いて、従業員に対し、両者の違いを分かりやすく提示することで、歩車分離式交差点の正しい理解と認知度向上が図れる。



今後の予定

今回構築した交通安全総合マップ【愛知県版】を踏まえ、他の46都道府県における同様のマップ開発を進める予定である。その開発を実施するにあたって想定される問題点および対応方法を以下に示す。

検討視点別の問題意識に対する対応方法

視点	問題点の認識	対応方法
UIデザインの改善	<ul style="list-style-type: none"> 構築した交通安全総合マップに利用上の問題はなかったものの、市民、自治体、民間企業に広く利用してもらうためには、継続的な改善する余地が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> UIデザインの改善に向けた示唆を得るため、学会発表などの場を活用し、交通安全に関する研究者や技術者との意見交換を活発に進める
交通規制データの品質確認	<ul style="list-style-type: none"> 交通規制オープンデータは都道府県単位で整備されているため、データ精度そのものが粗い可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 他の都道府県のオープンデータについても、愛知県のマップで利用したデータと整合性を取るため、品質を厳密に確認する必要あり
3Dマップ構築検討	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故対策の立案においては、事故多発場所（住宅密集地など）の詳細な道路環境把握が望まれるが、従来の2Dマップでは建物形状などの立体的な情報を表現できない 	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省が提供するPLATEAUの3D都市モデルには、建物や道路インフラデータが含まれる。これらのデータを事故データと重ねて表示できるよう、3Dマップ構築の検討を始める

Appendix

提案者のプロフィール



楊 甲 (ヨウ コウ)
工学 (博士)
日本国 GISAIRラボ 代表
(副業：個人研究者)

学歴

名古屋大学大学院環境学研究科
都市環境学博士後期課程修了

職歴

2014年10月 (公財) 豊田都市交通研究所入所
2022年04月 名古屋商科大学国際学部非常勤講師
2023年04月 民間企業入社、現在に至る
2025年10月 副業として、個人事務所の運営開始

専門テーマ

- 世帯の自動車保有・利用行動に関する研究
- プロブカー情報の活用に関する研究 (交通安全分野)
- 交通事故に関する研究 (計量経済学や機械学習分析手法の適用方法やGISによる事故データの可視化)

主な研究実績

〈豊田都市交通研究所の自主研究〉

- 高齢運転者の法令違反特性及び防止対策に関する考察
- 豊田市の高齢運転者の事故特徴を踏まえた事故対策に関する検討
- 交通事故オープンデータの活用に向けた地理情報システムにおける可視化・解析ツールの開発
- 高齢運転者を対象としたテレマティクス自動車保険の社会受容性に関する実証的研究 (公益財団法人三井住友海上福祉財団助成研究)
- 高齢運転者を対象とした経路探索アルゴリズムの開発 (一般財団法人日本デジタル地図協会助成研究)

〈地方自治体、民間企業の委託研究〉

- 豊田市交通事故データ調査委託 (愛知県豊田市)
- ゾーン30区域を中心とした安全性向上業務委託 (愛知県豊田市)

受賞歴

- 2018年3月 SMART ACCESSIBILITY 2018優秀論文賞
- 2018年6月 World Transport Convention 2018 優秀論文賞
- 2021年10月 公益財団法人三井住友海上福祉財団奨励賞 (交通安全)
- 2023年9月 第15回アジア交通学会国際学会八十島義之助賞 (最高賞)

日経新聞掲載記事 (執筆3編、参画1編)

- 2022年1月12日 日経新聞朝刊私見卓見「交通事故、データ活用で減らせ」
- 2023年6月06日 日経新聞朝刊私見卓見「交通規則を周知せよ」
- 2025年3月05日 日経新聞朝刊私見卓見「下水管対策は人口分布に応じて」
- 2025年10月24日 日経新聞朝刊私見卓見「交通対策、AIカメラを整備せよ」

警察庁の公開した交通事故統計オープンデータの本票

交通事故の内容および事故当事者（A、B）に関する事項が記載されている。従来の事故属性データに加え、一時停止やゾーン30などの交通規制情報、車両の衝突部位、損害程度、エアバッグの装備の有無など、より豊富な情報が含まれている。

No	項目名	データ型	桁数	備考
1	資料区分	固定長・文字列	1	「1」固定
2	都道府県コード	固定長・文字列	2	
3	警察署等コード	固定長・文字列	3	
4	本票番号	固定長・文字列	4	
5	事故内容	固定長・文字列	1	
6	死者数	固定長・文字列	3	
7	負傷者数	固定長・文字列	3	
8	路線コード	固定長・文字列	5	上4桁：路線コード 下1桁：バイパスコード
9	上下線	固定長・文字列	1	
10	地点コード	固定長・文字列	4	
11	市区町村コード	固定長・文字列	3	
12	発生日時 年	固定長・文字列	4	
13	発生日時 月	固定長・文字列	2	
14	発生日時 日	固定長・文字列	2	
15	発生日時 時	固定長・文字列	2	
16	発生日時 分	固定長・文字列	2	
17	昼夜	固定長・文字列	2	
18	天候	固定長・文字列	1	
19	地形	固定長・文字列	1	
20	路面状態	固定長・文字列	1	
21	道路形状	固定長・文字列	2	
22	環状交差点の直径	固定長・文字列	2	
23	信号機	固定長・文字列	1	
24	一時停止規制 標識 (当事者A)	固定長・文字列	2	
25	一時停止規制 表示 (当事者A)	固定長・文字列	2	
26	一時停止規制 標識 (当事者B)	固定長・文字列	2	
27	一時停止規制 表示 (当事者B)	固定長・文字列	2	

一時停止規制

28	車道幅員	固定長・文字列	2	
29	道路線形	固定長・文字列	1	
30	衝突地点	固定長・文字列	2	
31	ゾーン規制	固定長・文字列	2	
32	中央分離帯施設等	固定長・文字列	1	
33	歩車道区分	固定長・文字列	1	
34	事故類型	固定長・文字列	2	
35	年齢 (当事者A)	固定長・文字列	2	
36	年齢 (当事者B)	固定長・文字列	2	
37	当事者種別 (当事者A)	固定長・文字列	2	
38	当事者種別 (当事者B)	固定長・文字列	2	
39	用途別 (当事者A)	固定長・文字列	2	
40	用途別 (当事者B)	固定長・文字列	2	
41	車両形状 (当事者A)	固定長・文字列	2	
42	車両形状 (当事者B)	固定長・文字列	2	
43	速度規制 (指定のみ) (当事者A)	固定長・文字列	2	
44	速度規制 (指定のみ) (当事者B)	固定長・文字列	2	
45	車両の衝突部位 (当事者A)	固定長・文字列	2	
46	車両の衝突部位 (当事者B)	固定長・文字列	2	
47	車両の損壊程度 (当事者A)	固定長・文字列	1	
48	車両の損壊程度 (当事者B)	固定長・文字列	1	
49	エアバッグの装備 (当事者A)	固定長・文字列	1	
50	エアバッグの装備 (当事者B)	固定長・文字列	1	
51	サイドエアバッグの装備 (当事者A)	固定長・文字列	1	
52	サイドエアバッグの装備 (当事者B)	固定長・文字列	1	
53	人身損傷程度 (当事者A)	固定長・文字列	1	
54	人身損傷程度 (当事者B)	固定長・文字列	1	
55	地点 緯度 (北緯)	固定長・文字列	9	
56	地点 経度 (東経)	固定長・文字列	10	
57	曜日 (発生日)	固定長・文字列	1	
58	祝日 (発生日)	固定長・文字列	1	

ゾーン30規制

衝突部位
損害程度

エアバッグ

警察庁の公開した交通事故統計オープンデータの補充票

本票に記録されない交通事故の関係者のうち、1) 死亡または負傷した者、および2) 死傷はないが死亡事故に関与した車両等の運転者に関する事項が記載されている。これらは、一部の都道府県が独自公開した事故データには含まれていない内容である。

No	項目名	データ型	桁数	備考
1	資料区分	固定長・文字列	1	「2」固定
2	都道府県コード	固定長・文字列	2	
3	警察署等コード	固定長・文字列	3	
4	本票番号	固定長・文字列	4	
5	補充票番号	固定長・文字列	3	
6	当事者種別	固定長・文字列	2	
7	乗車別	固定長・文字列	1	
8	乗車等の区分	固定長・文字列	2	
9	エアバッグの装備	固定長・文字列	1	
10	サイドエアバッグの装備	固定長・文字列	1	
11	人身損傷程度	固定長・文字列	1	
12	用途別	固定長・文字列	2	
13	車両形状	固定長・文字列	2	
14	車両の衝突部位	固定長・文字列	2	
15	車両の損壊程度	固定長・文字列	1	

警察庁の公開した交通事故統計オープンデータの高速票

本票に記録されない高速道路における交通事故の発生地点、道路構造等に関する事項が記載されている。一部の都道府県が独自公開した事故データには含まれていない内容である。

No	項目名	データ型	桁数	備考
1	資料区分	固定長・文字列	1	「3」固定
2	都道府県コード	固定長・文字列	2	
3	警察署等コード	固定長・文字列	3	
4	本票番号	固定長・文字列	4	
5	発生地点	固定長・文字列	4	
6	道路管理者区分	固定長・文字列	2	
7	道路区分	固定長・文字列	2	
8	道路構造	固定長・文字列	2	
9	曲線半径	固定長・文字列	1	
10	縦断勾配	固定長・文字列	1	
11	トンネル番号	固定長・文字列	3	
12	当事者車両台数	固定長・文字列	2	
13	事故類型	固定長・文字列	2	
14	車両単独事故の対象物	固定長・文字列	2	
15	臨時速度規制の有無	固定長・文字列	1	
16	速度規制（臨時のみ）	固定長・文字列	2	
17	トンネル延長距離	固定長・文字列	5	

2025年6月愛知県の交通規制データの詳細

通し番号	規制内容	属性大分類
点規制	一時停止、横断歩道、自転車横断帯、信号機、指定方向外進行禁止、車両通行止め(踏切)、右左折の方法、停止禁止部分、原動機付自転車の右折方法(小回り)、原動機付自転車の右折方法(二段階)、斜め横断可、環状の交差点における右回り通行、二段停止線、普通自転車の交差点進入禁止	1) 拡張版標準フォーマットバージョン情報 2) 県情報 3) 規制種別情報 4) 年月日管理 5) 規制番号管理
線規制	駐車禁止、自転車横断帯、普通自転車歩道通行可、最高速度(区間)、一方通行、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止、進行方向別通行区分、中央線の変移、路側帯、車両通行帯、通行止め、進路変更禁止、歩行者用道路、駐車方法の指定、駐車可、駐停車禁止、転回禁止、専用通行帯(普通自転車専用通行帯を除く。)、時間制限駐車区間、路線バス等優先通行帯、車両通行区分、車両通行止め、高齢運転者等標章自動車駐車可、歩行者横断禁止、最低速度、車両横断禁止、歩行者通行止め	6) 規制情報 場所 ○規制場所の経度・緯度を含む →WGS84、度分秒60進数 →Well-Known Text形式に対応 7) 路線名 8) 規制情報【対象・除外】時間・車両等 9) 規制情報 規制種別項目
面規制	最高速度(区域)、駐車禁止	

交通安全総合マップ【愛知県版】の構成

OpenLayersを用いて、地理院淡色地図に、市区町村や交通事故・交通規制のオープンデータから作成したベクトルデータを重ね、カテゴリ別に事故発生地点と規制地点を表示する。

