

### 【総括】

- ①事故及びETC2.0プローブデータ等のビッグデータを使った市道への分析の適用が非常に有効である。（市道でも十分なサンプルでの現状分析が可能）
- ②これまでは、地元要望や職員の経験や現地確認を踏まえた主観的な評価が中心であったが、客観的な評価・分析が可能となり、EBPM（エビデンスに基づく政策立案）が実現できる。
- ③感覚的に問題を認識していた箇所と客観データが合致するだけでなく、市で認識していなかった問題箇所とその要因の見える化ができ、よりきめ細やかな行政運営が可能となる。
- ④様々な客観データを最大限活用した上で、関係機関が一同に介する会議を複数回開催し、関係機関内での情報共有が活発化され、連携が強化。
- ⑤マクロからミクロまでの幅広いデータ分析や専門家を含めた議論を行い、交通円滑化・交通安全対策における科学的アプローチが可能となる。
- ⑥検討内容の透明性や客観性が向上し、市民・道路利用者への説得力のある説明が可能となり、行政サービスが向上する。

## 4. まとめと今後の課題

### 【今後の進め方】

- ①引き続き、市内の交通状況の見える化（旅行速度・死傷事故等）を継続・モニタリングし、状況変化等を確認した場合は、追加対応を行う。
- ②交通円滑化・安全の優先度が高いエリア・箇所（問題箇所）での経過観察。
- ③既存対策検討エリア・箇所で立案した対策の進捗管理。

### 【現時点の課題】

- ①開発した交通シミュレーションは、主に市域全体を対象としたマクロ評価ツールであり、ミクロレベルの個別箇所の評価には不向きである。そのため、個別箇所単位の評価の際には、精度が悪い箇所があるため、実態調査などを実施し再現性担保を行った上での評価が重要である。
- ②ビッグデータの処理・集計・分析が膨大な作業を伴うため、自治体内職員が簡単に取り扱える環境整備が必要である。
- ③直轄国道が市内北南端部を東西に横断しているため、中央部でのETC2.0プローブデータの取得率がやや悪い。