

## 継続

|        |                   |
|--------|-------------------|
| 原議保存期間 | 10年(平成41年3月31日まで) |
| 有効期間   | 一種(平成36年3月31日まで)  |

各管区警察局広域調整担当部長  
警視庁交通部長 殿  
各道府県警察本部長

警察庁丁規発第57号  
平成31年3月27日  
警察庁交通局交通規制課長

「道路交通情報の提供の在り方に関する基本的考え方」の作成、公表について

平成14年3月14日付けでみだしの文書を国土交通省と連名で作成、公表したので連絡する。

本文書は、民間事業者並びに都道府県公安委員会及び道路の管理者による道路交通情報提供の在り方について、両省庁が合意した基本的考え方を示したものであり、民間事業者にも広く配布される予定である。

都道府県警察にあっては、道路交通情報提供の効果と重要性を再度認識し、引き続き、関連施策の充実・高度化に努められたい。

### 【継続措置状況】

初回発出日：平成14年3月14日

(有効期間：平成31年3月31日)

平成14年3月14日  
警察庁交通局  
国土交通省道路局

## 道路交通情報の提供の在り方に関する基本的考え方

警察庁及び国土交通省（以下「両省庁」という。）が共催するトラフィック・インフォメーション・コンソーシアムにおいて「道路交通情報ビジネスの現状と今後の展望－中間取りまとめ－」がまとめられ、安全かつ円滑、快適な道路交通を実現するために、民間の道路交通情報提供事業の健全な発展と、このために両省庁が連携して民間事業発展の環境整備に努めることが重要であるとされた。

このことを踏まえ、両省庁は、道路交通の安全、円滑及び快適性の確保を目的とした道路交通情報提供の高度化を推進するため、民間事業者並びに都道府県公安委員会及び道路の管理者による道路交通情報提供の在り方について、下記のとおり基本的な考え方を取りまとめたので公表する。

### 記

#### 1 道路交通情報の提供の社会的意義

##### (1) 道路交通情報の効用

自動車の運転者にとって、交通渋滞の有無、目的地までの最短経路、交通規制、路面の状態、気象状況、駐車場の満空状況等に関する情報（以下「道路交通情報」という。）は、道路を安全、円滑かつ快適に通行するために必要不可欠なものである。

正確な道路交通情報が適宜適切に提供されると、道路利用者は、道路の混雑、通行の禁止又は制限を回避したり、あらかじめ路面の積雪や凍結、降雨などの気象の変化に備えたりすることができるなど、運転の安全性や快適性を向上させることができる。また、道路交通全体から見ても、交通事故の抑止が図られることはもちろんのこと、混雑している道路・区間・時間帯から比較的空いている道路・区間・時間帯に交通流が誘導され、分散するなど、道路ネットワークの利用効率を高める効用がもたらされる。

近年、交通事故や交通渋滞、交通公害を巡る情勢が深刻化しており、また、道路の新設・改良には多額の費用や用地確保の問題もあることから、道路利用者の主体的判断に依拠して道路交通状況の改善を図る道路交通情報の役割は、ますます重要になっている。このため、都道府県公安委員会及び道路の管理者は、道路利用者への情報提供を一層充実させていくこととしている。

##### (2) 民間の道路交通情報提供事業に期待される役割

我が国における道路交通情報の提供は、これまで、都道府県公安委員会及び

道路の管理者が主要な役割を占め、民間事業の範囲は限定されてきた。しかしながら、近年、情報通信技術の飛躍的發展を背景に、カーナビゲーションシステム、インターネット等を活用した、民間事業者による道路交通情報提供事業が活発化している。

民間事業の多くは、都道府県公安委員会及び道路の管理者から提供された道路交通データを活用しつつ、情報提供の方法等に創意工夫を凝らし、付加価値が高く利用者にとって利便性に優れたサービスを実現することに努めている。今後さらに、正確かつ適切な道路交通情報が提供されれば、(1)で述べたとおり、道路交通の安全、円滑及び快適性に好ましい効果をもたらし、技術レベルの向上に伴って、行政機関による道路交通情報提供とは差異化する形で発展すると考えられる。

こうした情勢を踏まえ、両省庁は緊密な連携の下、道路交通情報提供事業の発展を通じて道路交通の安全、円滑及び快適性を確保するという観点から、事業者からの意見要望を取り入れつつ、民間の道路交通情報提供事業を活性化させるための諸施策を積極的に推進していく。

## 2 両省庁が連携して推進していく施策

### (1) 原データの提供に関する事項

現状では、都道府県公安委員会及び道路の管理者が収集した道路交通データを民間事業者が活用し、官民がいわば原データを共有しているところ、行政機関が保有するデータを充実させ、積極的に提供していくことは、民業発展のためにも重要である。

したがって、両省庁は、車両感知器等データ収集のための機器整備の拡充に努めることにより、データを収集する路線の拡大やデータの精度の向上を図るとともに、データの提供のための施設整備等の現状や経済性を踏まえつつ、これらを一元的に取りまとめた上、オンライン・リアルタイムで民間事業者へデータ提供できる効率性の高いシステムを整備するほか、これらのデータ利用に関する公益的観点からの必要最小限の遵守事項を担保することとする。

既に、一般道路におけるリンク旅行時間の提供、データの加工を禁止する制限の見直し、他の道路交通情報提供事業者に加工済みデータを提供する事業の認容等が実施され、又は実施予定となっているところである。また、路上に設置されたカメラにより撮影された画像データについても、プライバシー保護の問題に配慮しつつ、民間事業に活用できるようにするため、可能なものから上記と同様の方法等により部外に提供するシステムの整備を検討していくこととする。

さらに、渋滞情報や旅行時間情報を基に最適経路を高い精度で推定計算した

り、デジタル地図上において交通規制に違反しない経路誘導を行うためには、官民が連携して交通規制や車両の運行に資する道路構造に関する詳細なデータベースを構築し、これを民間事業者が自由に利用できる環境を整える必要がある。現在、一定水準のものが作成、提供されているところであるが、これらを更に高度化していくこととする。

将来的には、民間事業者が独自にデータを収集する事業が拡大することが見込まれることから、その動向を見極めつつ、民間のデータと行政のデータを有機的に結合させ、これらを共通のデータ形式により経済原理に沿った条件の下で相互利用できるようにするための方策についても検討するものとする。

## (2) 産学官の連携による取組みの推進

民間の道路交通情報サービスが国民に広く受け入れられるようになるためには、(1)のような原データの充実のほか、それを編集・加工するための技術を高度化し、道路利用者にとって真に有用なコンテンツを作成する必要がある。このことを考慮して、道路交通情報高度化の核となる交通状況の予測が、今後の規制緩和により初めて事業化が認められたものであるが、その技術水準は必ずしも十分とは言えず、その高度化に当たっては、既に予測情報を提供している都道府県公安委員会や道路の管理者に蓄積されている知見を生かすことも有用であると考えられる。

このため、産学官の連携の下、データの収集や情報の提供に用いられる機器や通信技術の研究開発に加えて、交通状況を予測するための技術や、渋滞情報や旅行時間情報を基に最適経路を算出するための技術等の研究開発・検証を強力に行うことにより、かかる先端技術の民間事業分野における実用化を推進することとする。

また、道路交通情報を利用する国民及び事業者の意識や、民間事業分野が我が国よりも広いとされている欧米各国の事例を調査し、これらの調査結果を基にして、今後の官民の連携と役割分担の在り方や、行政が推進すべき施策の方向性についてさらに検討を進めることとする。

## 3 公益的観点から配慮すべき事項

道路交通情報の提供には、1のような効用が期待されるが、それが正確かつ適切でない場合には、交通渋滞や交通公害を悪化させたり、交通事故を発生させたりするおそれもある。よって、事業者は、顧客にとって魅力あるサービスの提供に努めるとともに、事業が果たすべき公益性を十分に認識し、正確かつ適切に道路交通情報を提供することにより、交通の安全と円滑に資するように配慮する必要がある。配慮し、又は遵守すべきと考えられる事項の概要は、(1)から(5)までに掲げるとおりである。

なお、道路交通法の規定に基づく指針等の両省庁が作成する道路交通情報の提供に関する指針は、これらの事項を踏まえて作成するものとし、また、これらの指針の内容については、今後の事業の実態、技術水準の状況等を勘案して検討を加え、適宜、適切な見直しを行うものとする。

(1) データの収集に関する事項

経時的に変化する交通渋滞、旅行時間、路面の状況、路上工事や異常気象、災害等に関する情報を提供する場合には、十分な測定精度を有する機器等を用いて収集された、最新のデータを用いることが重要であり、都道府県公安委員会及び道路の管理者が収集した道路交通データ以外のデータを、事業者が独自にデータ収集機器を設置するなどして収集をする場合には、都道府県公安委員会及び道路の管理者のデータとおおむね同程度の正確性が確保されるよう努めなければならない。

このほか、比較的変更頻度の少ない道路地図、交通規制等に関する情報についても、誤情報を提供したり、通行すべきでない道路への通行を促さないようにするため、できる限り最新のデータを用いるものとし、都道府県公安委員会及び道路の管理者は、関係情報の提供等によりこれを支援するものとする。

(2) 情報の作成に関する事項

ア 一般的事項

事業者は、情報を作成するときは、データ収集機器の誤動作等に起因する異常値を除去すること、一定周期ごとのデータの平均値や代表値を算出すること、交通流の変動の速さの違いに応じて情報を適切な間隔で更新すること等により、提供値が道路交通の状況を的確に表わすものとなるよう配慮する必要がある。

また、情報の精度向上のため、都道府県公安委員会又は道路の管理者のデータを加工して予測情報を作成する場合、独自に収集したデータを用いて情報を作成する場合等においては、提供値と実測値との差を照合するなどして、正確性の検証を行うことが必要である。

このようなデータの編集・加工の方法への配慮のほか、利用者に対し、情報の作成・更新日時、データ収集の方法、情報の作成者等を明示することによって、道路利用者の主体的な判断に資するようにすることも重要である。なお、こうした参考情報の明示は、情報提供の都度行うべき場合と、あらかじめ説明書や契約書で説明すれば足りる場合があると考えられる。

イ 渋滞情報、旅行時間情報、経路誘導情報

渋滞情報や旅行時間情報を提供するときは、路線、方向、始点、複数の経路がある場合における経由地その他の必要事項を過不足なく伝達するほか、

できる限り、いわゆる自然渋滞であるのか、交通事故又は路上工事が影響したものであるのかを明らかにすることが望ましい。

また、渋滞の程度については、複数のサービスに接する利用者の混乱を防止するため、原則として旅行速度の高低により判断するものとし、これを数値ではなく「混雑」や「渋滞」という文言により表現する場合には、次表の基準に従うものとする。なお、地域の実情に応じてこの基準を変更することを妨げるものではない。

| 道路の区分       | 「混雑」と表現すべき道路 | 「渋滞」と表現すべき道路 |
|-------------|--------------|--------------|
| 都市間の自動車専用道路 | 60キロメートル毎時以下 | 40キロメートル毎時以下 |
| 都市内の自動車専用道路 | 40キロメートル毎時以下 | 20キロメートル毎時以下 |
| 上記以外の道路     | 20キロメートル毎時以下 | 10キロメートル毎時以下 |

さらに、やむを得ずデータ欠損区間の情報を推定して提供することは差し支えないが、その場合には、前後の区間・周辺の地域や過去における混雑の状態から合理的に推定しなければならない。

なお、次のような情報の提供は、交通の安全と円滑を損ねるおそれが高いことから、実施されるべきではないと考えられる。

- (ア) 最高速度違反をして走行することを前提とした短い旅行時間の提供
- (イ) 集客や混雑の解消等のため特定の区間又は地点に車両を誘導し、又は誘導しないことを目的とした意図的な誤情報の提供
- (ウ) 次のような道路への車両の誘導
  - ・ 交通規制により車両の通行・進入が禁止されている道路
  - ・ 車道の幅員が5.5m未満の道路その他歩行者及び軽車両の通行の安全を確保するため通過交通量の増加を抑止することが必要と認められる道路（目的地が当該道路に面している場合その他当該道路を通行するやむを得ない事情がある場合を除く。）
  - ・ 災害、異常気象、交通事故その他の突発的な事象に起因して著しい混雑が発生している又は通行が禁止、制限されている道路

### (3) 情報の提供に関する事項

#### ア 安全な運転の確保

カーナビゲーション装置等の車載装置等を用いて運転者に道路交通情報を提供しようとする事業者は、最近の交通事故の実態にかんがみ、装置の操作や情報の読取り等が安全な運転を妨げないようにするために必要な措置を講

じる必要がある。

操作性の問題については、操作部の取付位置をハンドル、ブレーキ等の操作の妨げとならないようにするとともに、走行中に用いることが想定される機能については複雑な操作を要しないようにすること、複雑な操作を要する機能については走行中に用いることができないようにすること等が重要である。

視認性の問題については、画面の取付位置を、運転のために必要な視界を妨げず、かつ、画面を見るための視線の移動が必要最小限となるようにするとともに、情報を送信する事業者と車載装置等を製造する事業者との連携の下、運転操作への集中力を阻害する次のような情報の表示をしないこと等が重要である。

(ア) 注視をすることなく読み取ることのできない複雑かつ多量な道路交通情報

(イ) テレビ、ビデオその他の動画（道路交通情報の内容を読み取りやすくするため画面を可動させているものや、いわゆるバックモニターの画面を除く。）

(ウ) 広告その他運転に必要ではない情報

また、右左折、進路変更、一時停止その他の運転を促す情報は、交差点の直前等、安全な運転を妨げるようなタイミングで提供することは避けなければならない。

このほか、画面上の情報を分かりやすく、読み取りやすいものとするため、必要に応じ、略称、通称、記号等の使用、地図の簡略化、色彩の区別による情報の表示等に配慮することが望ましい。なお、混乱防止のため、渋滞や混雑は赤系統の色彩を用い、また、高速自動車国道等と一般道路では異なる色彩を用いることとする。

イ 優先して提供すべき情報

地震、豪雨、豪雪その他の災害や交通事故その他の事故が発生した場合における道路利用者の対応を適切なものとするためには、①異常気象時等における通行の禁止制限に関する情報、交通規制に関する情報、②交通渋滞情報、う回路に関する情報、③注意、警戒情報、④予告情報、⑤その他の情報という優先順位に従い情報を提供する必要がある。

また、災害や異常気象、事故に伴い行政機関から関連情報が提供された場合にも、これらを優先して提供する必要がある。

(4) 交通状況の予測に関する事項

交通状況を予測した情報を提供する場合は、確定していない事実を提供しよ

うとするものであること、長期間にわたり提供されるときには多数の道路利用者に影響を及ぼすこと等にかんがみ、正確性及び適切性の確保についてより慎重な配慮が必要である。

交通状況の予測は、原則として、データ収集機器等により収集された正確なデータに適切な処理を加えることにより行うものとし、曜日又は時間帯、天候等を考慮した過去データを用いたり、適切な交通シミュレーションモデルを利用するなど、予測精度を確保するため十分な措置を講じなければならない。これに関し、事後に正確性の検証を実施すべきことは、(2)アで述べたとおりである。

また、自らが用いる予測技術の精度を十分に検証するほか、交通流に大きな変動を及ぼす行事等の予定を把握した上、正確な予測が極めて困難であると認められる条件の下では、予測情報を作成、提供しないようにすることも重要である。

このような予測精度等への配慮のほか、利用者に対し、予測の方法や精度を明示することによって、利用者の主体的な判断に資するようにすることも重要である。加えて、利用者の混乱を防止するためには、予測情報であるか否かを明示することや、単に現在又は過去のデータを提供しているに過ぎない情報を予測情報と称しないようにすることも、遵守されるべきであると考えられる。

なお、混雑する区間又は時間帯を表わす予測情報を不特定多数に提供するときは、別の区間又は時間帯への過度な集中をもたらすことのないよう、可能な範囲で必要な配慮をすることが望ましい。

#### (5) その他公益的観点から配慮すべき事項

(1)から(4)までに掲げる事項のほか、次のような事項に配慮して事業を行なうことが必要であると考えられる。

- ・ 事業に従事する者に対し、道路交通の現状及び交通事故の実態、自動車、道路及び道路交通に関する法令の知識その他の道路交通の安全及び円滑の確保に関する知識を習得させるよう努めること。
- ・ 道路交通情報の提供に使用する情報システムに関する犯罪又は不正行為、災害等による被害を未然に防止し、又は最小限に抑えるために必要な対策を講じること。
- ・ 道路交通の状況を撮影したり、特定自動車の走行経路を記録するなどの方法によりデータを収集する場合は、みだりに個人のプライバシーを侵害することのないよう必要な措置を講ずること。
- ・ 道路交通情報の提供について苦情があったときは、必要に応じて、当該苦情の内容及びその処理状況を関係行政機関に通報するよう努めること。