

データの公開と標準化

桑原雅夫

東京大学
生産技術研究所助教授

Masao KUWAHARA

Associate Professor, Institute of Industrial Science,
University of Tokyo

交通事故分析の必要性に異を唱える者はいない。交通の効率性と安全性の向上が、交通施設整備・運用を行う場合の二つの大きな目標であるからである。道路の新設はもちろん、ガードレール、照明、標識などの付属物の設置、また信号制御、路面標示等の交通運用についても、安全性が最も重要な視点となる。このような施設整備・運用が安全性を向上あるいは維持することを確認するためには、事故分析が必須である。

事故の分析のためには、交通事故データを直接分析する必要があり、事故データへのアクセス改善に向けて交通事故分析センターの設置、警察・建設データを融合した統合事故データベースの作成など、いくつかの努力が行われてきたことは評価できる。

ところが、事故データの公開性については、未だ不十分であると言わざるを得ない。事故データといってもさまざまなレベルがある。事故原票・供述調書のような生データ、事故原票に基づいて非集計デジタル化されたデジタルデータ、さらにそれをカテゴリーや個人属性などで集計した集計データなどである。それぞれのレベルに合わせて公開制も変わってくるものと思われるが、全般的に我が国は依然として閉鎖的である。

少し前になるが、主要西欧諸国の状況をアンケート調査したところ、非集計デジタルデータは公共の研究機関であれば、フランス、イギリスでは無条件にアクセスでき、民間機関、学協会、大学についても、オランダ、イギリス、アメリカでは利用目的によっては十分にアクセス可能である。一個人であっても、イギリス、アメリカのように入手できる国もある。事故原票については、道路管理者、公共の研究機関であれば、ほとんどの国でアクセスは制限されていない。民間機関、大学、学協会からのアクセスは利用目的による審査は受けるものの、我が国のように利用目的によらずほとんどアクセスできない国は少ない。各国ともに、司法データと事故データの分離、個人のプライバシーに関わる部分とその他の部分の分離などを工夫して公開性を高めているのである。

事故分析には、事故データだけでなく交通量データ、道路幾何構造データ、信号制御などの運用履歴データといった関連データも必要である。これらのデータの公開性は事故データに比較すれば高いのであるが、それでも直接データを取得・管理している公共機関以外への公開性は低い。さらに、各種のデータが得られたとしてもそれらを統合して利用するためにはデータ仕様の違いによって、なかなか有効に利用できないのが常である。従来の調査やセンサーによる収集データに加えて、新たなセンサーによるデータも加わりつつある今、各種データの標準化も望まれる。

データを収集する者には、それを適切に管理する責任があると同時に、有効に活用する義務もある。今も時々刻々と膨大な量の各種データは収集されており、管理者だけではそれらを公共のために十分活用できているとは言い難い。「公開できないことになっている」という返事を聞く前に、「なぜ公開できないのか」について、データを受け取って利用する側の責任も含めて、公開する側とともに議論したい。

原稿受理 1999年1月7日