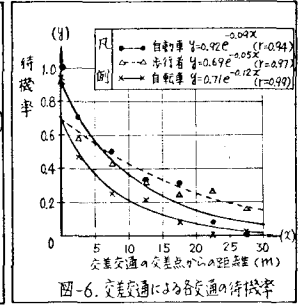
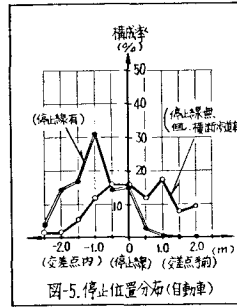
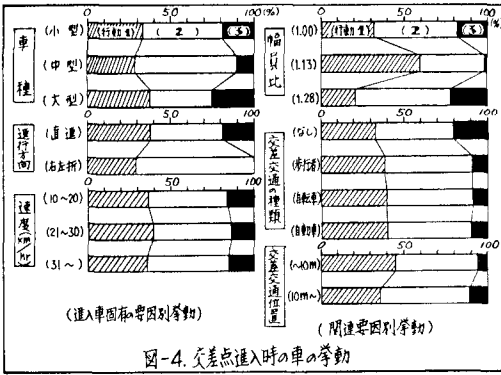




4. まとめ

以上の調査結果をまとめると次の通りである。

(1) 自動車速度は平均で 25 ~ 27 km/hr (30 m 地点)、25 km/hr (15 m 地点) であり、規制順守率 10 ~ 26 % とかなり低い。

(2) 速度に影響する主な要因としては、当該交通固有の要因では車種、進行方向、道路構造・交通状況に関する要因では幅員比、交差交通の種類とその位置などが挙げられる。

(3) 自動車の進入時の挙動としては、ほとんどが減速ないし停止しているものの、約 15 % が定速のまま通過している。これは、幅員比の最も大きい阪南町 4 で 22 % と高くなっていることから、交差道路に対する優先度の認識が影響しているものと思われる。

(4) 安全確認率は、自動車 (84 %) に比べ、歩行者 (40 %), 自転車 (30 %) が極端に低い。しかし、これらは交差交通があった場合には、いずれも高くなり、目で見る前に音などによって交差交通を感知しているものと推測される。

(5) 一旦停止率についても、自動車 (60 %) に対して、歩行者 (15 %), 自転車 (5 %) は極端に低い。

(6) 安全確認、一旦停止に影響する主な要因には、幅員比、停止線の有無、横断歩道の有無といった道路構造、安全施設に関するものが挙げられる。

(7) 待機率に影響する要因は、交差交通の位置、進入時の挙動、当該交通の進行方向であり、とくに交差交通の位置との関係は指数関数によくあてはまる。

以上の実態から、細街路交差点での安全を考える場合、交差点、一旦停止等の路面標示やカーブミラーの設置などの必要性が示唆されるものの、交通主体のモラルの低さにもかなりの問題があるといえよう。また、今後さらにデータの充実をはかる必要があろう。

3-3. 交差点進入時の安全確認行動 (非優先側) ---- 安全確認に関しては、次の様な項目をとりあげた。

- ① 安全確認率 ② 一旦停止率 ③ 停止線と停止位置 ④ 交差交通の対応(待機率) ⑤ 交差点の見通し ⑥ 横断歩道と安全確認 (但し、待機率は、交差時に交差交通の通過を待つケース数の割合をいう。) 主な調査結果を表-2, 3, 図-5, 6 に示す。

表-2. 安全確認率と一旦停止率 (%)

交通主体別項目	安全確認項目	安全確認率				一旦停止率			
		有	無	計	無	有	計	無	有
自動車	車種								
	小型	80.0	87.9	81.8	60.9	81.8	65.7		
	中型	82.2	77.1	85.4	58.9	79.4	61.7		
	大型	77.6	92.3	80.0	58.2	61.5	59.8		
	進行方向								
	直進	79.7	96.5	83.0	59.9	72.6	63.4		
	右折	66.1	85.7	86.0	51.2	70.5	58.3		
	幅員比*	1.00	77.0	87.5	72.0	57.6	61.3	59.2	
	0.89	79.5	94.7	81.6	56.8	78.3	59.6		
	0.78	89.4	97.7	91.8	67.0	77.3	70.1		
自転車	停止線の有無								
	有	83.7	95.3	86.1	59.9	76.8	63.4		
	無	71.0	87.5	78.2	37.6	61.3	59.2		
	幅員比*								
	1.00	81.4	94.8	84.0	58.1	78.4	62.3		
	0.89	72.1	75.9	74.7					
	0.78	41.0	61.6	52.4					
	性別								
	男	24.5	60.7	32.5					
	女	45.5	82.8	55.8					
歩行者	年齢								
	小	20.0	76.9	34.0					
	中	22.2	79.1	51.7	7.0	14.9	4.6		
	大	21.3	75.9	36.5	4.0	10.3	5.8		
	進行方向								
	直進	36.7	69.2	47.2	5.5	15.5	6.1		
	右折	39.2	84.2	46.6	0	17.5	7.2		
	幅員比*	1.00	42.7	81.5	56.7	0	78.2	5.7	
	0.89	39.4	82.9	42.9	0	77.8	11.1		
	0.78	36.7	69.2	47.2	5.5	15.5	6.7		
その他	停止線の有無								
	有	38.5	70.1	39.6	7.5	14.1	4.8		
	無	25.8	69.5	46.0					
	幅員比*								
	1.00	47.1	71.6	55.7					
	0.89	20.8	65.2	42.8					
	0.78	45.5	76.9	56.0					
	性別								
	男	43.9	78.7	47.3					
	女	46.1	75.7	58.7	1.4	39.6	17.9		
その他	進行方向								
	直進	19.2	40.0	25.0	0	15.0	4.6		
	右折	31.8	72.9	52.5	0	22.2	10.3		
	幅員比*	1.00	41.5	69.6	47.6	0	47.8	10.5	
	0.89	45.7	66.7	56.3	3.3	44.1	23.3		
	0.78	42.7	67.7	57.8	1.4	45.1	17.3		
	停止線の有無								
	有	32.8	69.5	52.5	0	22.2	10.3		
	無	45.2	66.7	56.3	3.3	44.1	23.3		
	横断歩道の有無								
	有	41.5	69.6	47.6	0	47.8	10.5		
	無								
	利用の有無								
	有	36.8	70.5	54.7	1.1	38.1	15.5		

* 幅員比 = (当該道路幅員) / (交差道路幅員)

** 横断歩道があり、かつ、それを利用するかどうかで分類している。なお、ここでは、直進の交通のみを対象としている。(参考: 横断歩道利用率 20.6 %)

表-3. 数量化Ⅱ類による各交通の待機率の分析結果

項目	相関比	主な影響要因			備考
		1	2	3	
自動車	0.719	交差交通の位置	交差交通の挙動 (自動車進行方向)		1.2 の影響度大
自転車	0.670	交差交通の位置	交差交通の挙動 (自転車進行方向)		1.2 の影響度大
歩行者	0.590	交差交通の位置	歩行者の挙動	交差交通の挙動	4. 年令