

表2 実態調査データ

データ No.	横断歩道名	利用者数 (人・時)	無視者数 (人・時)	無視率 (%)	交通量(台 時)	道路幅員 (m)	信号サイン ル長(秒)	赤信号時間 (秒)	マウントアップ、防護 柵、植樹帯の有無
1	造幣局横交差点 1	3.0	1.0	33.3	16.8	11.0	8.0	4.8	×、○、×
2	造幣局横交差点 2	9.0	2.5	27.8	12.8	12.0	8.0	4.8	×、×、×
3	要町交差点 1	51.5	8	15.5	295.6	16.0	13.0	8.2	○、○、×
4	要町交差点 2	15.3	5	32.7	162.4	16.0	13.0	8.2	○、○、○
5	えびす通り入口交差点 1	39.1	7	17.9	164.8	16.0	10.0	5.8	○、○、○
6	えびす通り入口交差点 2	62.5	13.9	22.2	144	5.0	10.0	2.7	○、×、×
7	池袋警察署横交差点 1	10.2	7	68.6	45.2	16.0	7.0	4.4	○、○、×
8	池袋警察署横交差点 2	25.9	1	3.9	126.4	12.0	7.0	4.2	○、○、×
9	空蟬橋北側交差点	89.0	6.3	7.1	60.4	13.0	7.0	4.2	○、○、○
10	サンシャインビル南側交差点	54.0	1.9	3.5	52.0	14.0	8.0	5.6	○、○、○
11	サンシャインビル南側交差点	6.5	1.5	23.1	11.2	8.0	8.0	4.0	○、×、×
12	豊島区役所横交差点 1	43.2	7.7	17.8	11.2	8.0	12.0	9.0	○、×、×
13	豊島区役所横交差点 2	32.5	2.1	6.5	175.6	15.0	12.0	4.2	○、○、○
14	豊島区役所横交差点 3	37.7	7.7	20.4	11.2	10.0	12.0	9.0	○、×、×

(○、×はそれぞれ安全施設の有無を表す。)

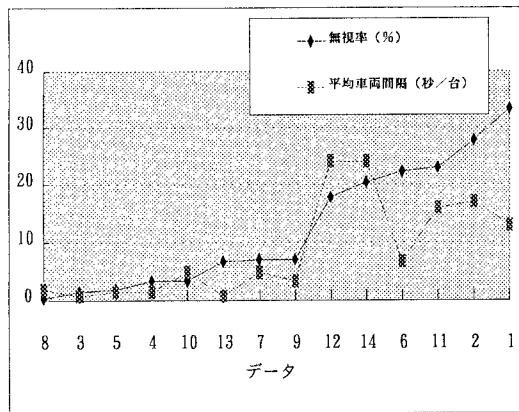


図2 無視率と平均車両間隔の関係

相関係数は0.747と計算され、交通量と無視率よりも強い正の相関をみることができる。また図2より無視率が20%前後までは、平均車両間隔も同様の増加がみられるが、それ以降は無視率と平均車両間隔に線形関係はみられない。つまり無視率と平均車両間隔の関係は無視率が0～20%の間に限ると、さらに強い相関があるといえる。

実際に無視率が22.2%以上の4データを除いた場合の無視率と平均車両間隔の相関係数は0.949であった。

(2) 定性データによる分析

無視率は安全施設の有無によって、数値に変化がみられる。図3は各安全施設の有無による無視率の変化を表したものである。

この図によるとマウントアップは無視率低下、植樹帯は無視率に影響しないと考えられるが、防護柵については明らかにならなかった。

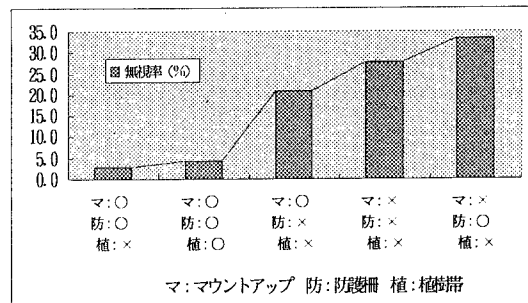


図3 無視率と安全施設の有無との関係

5. 利用者の属性による無視率の違い

男女別、年代別、自転車利用有無別についての無視率の平均を表3に示す。

表3 属性別無視率

	全体	男性	女性	子供	青年	中年	老人	自転車
無視率	9.9	11.2	8.1	5.3	13.2	9.5	11.4	10.1

6. 今後の課題

今後は実態調査を追加しさらに詳しく分析を行うが、その際

- ①天候、時間帯別による無視率の違い
 - ②無視率と事故率の関係
 - ③相関でなく因果関係を分析する方法の検討
 - ④横断歩道の種類別の検討（押しボタン式、道路が一方通行等）
- 等を考慮して研究を行う必要があると考えている。

参考文献

- (1)交通工学研究会：道路交通の管理と運用
- (2)小俣 哲：信号付き横断歩道の信号無視（中央大学土木工学科卒業論文）