

令和元年度調査研究報告書

信号機のない横断歩道通過時の自動車の停止率及び減速状況等の
実態に関する調査研究

報 告 書

令和2年3月

自動車安全運転センター

はじめに

道路交通法では、自動車運転者は、横断歩道に近づいたときは、横断する人や自転車がいないことが明らかな場合のほかは、その手前で停止できるように速度を落とさなければならないとされています。また、歩行者や自転車が横断しているときや横断しようとするときは、横断歩道の手前(停止線があるときは、その手前)で一時停止して歩行者や自転車に道を譲らなければならないとされています(いわゆる信号機のない横断歩道における歩行者優先のルール)。

しかしながら、この歩行者優先のルールが守られていないことが多く、信号機のない横断歩道で歩行者が犠牲となる交通事故が後を絶ちません。また、そもそも、自動車運転者が、どのような状況や条件のもとなら、歩行者優先のルールにしたがって減速、停止するのかについて明確にはわかっていないところがありました。

そこで、本調査研究は、複数の信号機のない横断歩道を選定し、同所で横断を待つ歩行者がいた場合の自動車の減速、停止状況等の観測調査を行い、その調査結果に基づいて、運転者と歩行者を対象とした信号機のない横断歩道における歩行者優先ルールを徹底するためのポイントを取りまとめました。

交通安全教育や指導を行われる方々におかれましては、この内容をご活動の推進に役立てていただけますと幸甚でございます。

末筆ではございますが、本調査研究にご参加くださり、ご指導いただいた委員の皆さま方、並びにご協力いただいた関係各位に深く感謝の意を表します。

令和2年3月

自動車安全運転センター
理事長 種谷 良二

令和元年度調査研究

「信号機のない横断歩道通過時の自動車の停止率及び減速状況等の実態に関する調査研究」委員会委員等名簿（順不同、敬称略）

（委員会委員）

委員長	石田 敏郎	早稲田大学名誉教授
委員	加藤 麻樹	早稲田大学人間科学学術院人間科学部教授
〃	久保田 尚	埼玉大学理工学研究科教授
〃	平松 伸二	警察庁交通局交通企画課交通安全企画官
〃	矢野 伸裕	科学警察研究所交通科学第一研究室主任研究官

（オブザーバー）

	杉田 雅樹	警察庁交通局交通企画課課長補佐
	西岡 伸洋	警察庁交通局交通企画課係長

（事務局）

	柴山 克彦	自動車安全運転センター調査研究部部長
	木平 真	自動車安全運転センター総務部調査役（調査研究担当）
	倉内 麻美	自動車安全運転センター調査研究課係長
	滝口 禎雅	自動車安全運転センター安全運転中央研修所研修統括
	高嶺 一男	株式会社計画研究所取締役
	早川 敬一	株式会社計画研究所所長

目 次

第1章 調査研究の目的	1
第2章 調査研究の概要	2
2-1 調査研究フローと調査研究内容	2
(1) 調査研究フロー	2
(2) 調査研究の内容	3
2-2 調査実施の概要	4
(1) 調査実施の概要	4
(2) 調査地点の概要	10
(3) 解析データの作成	17
(4) 委員会の開催	20
第3章 調査結果	21
3-1 地点と減速・停止率	22
3-2 車種と減速・停止率	25
(1) 車種と減速・停止率	25
(2) 社名記載の有無と減速・停止率	26
3-3 時間帯別の減速・停止率	27
3-4 ダミー歩行者の行動別減速・停止率	28
3-5 一般歩行者の特性と減速・停止率	28
(1) 一般歩行者の属性	28
(2) 性別	30
(3) 年齢	30
(4) 歩行者特性	30
(5) 立ち位置	31
(6) 行動	31
3-6 右側歩行者の有無と減速・停止率	32
3-7 減速・停止自動車と通過自動車の速度	33
(1) 減速・停止自動車と通過自動車の速度の比較	33
(2) 減速・停止自動車と通過自動車の規制調整速度の比較	35
(3) 通過自動車の歩行者の有無別の速度の比較	37
(4) 通過自動車の歩行者の有無別の規制調整速度の比較	39
(5) 車種別の規制調整速度分布の比較(減速・停止自動車と通過自動車別)	41
3-8 後続車との車頭時間と減速・停止率	43
3-9 先行車との車頭時間と減速・停止率	44
(1) 全体	44
(2) 車種別	44
3-10 対向車の有無別減速・停止率	45

3 - 11	薄暮時間帯調査結果	46
(1)	地点別減速・停止率	46
(2)	車種別減速・停止率	47
(3)	ダミー歩行者の行動別減速・停止率	48
(4)	街灯点灯の有無別減速・停止率	48
(5)	社名記載の有無別減速・停止率	49
(6)	対向車が先行停止した場合の減速・停止率	49
第4章	まとめ	50
4 - 1	調査結果の要約	50
4 - 2	数量化 類による解析結果	53
(1)	分析データの作成	53
(2)	分析結果	53
第5章	信号機のない横断歩道における歩行者優先に関する啓発上のポイント	56

資料編

資料1	地点別時間別車種別交通量	資料-1
資料2	横断時通過自動車台数集計結果	資料-22
資料3	ダミー歩行者の状況写真	資料-24
資料4	観測調査の写真	資料-34

第1章 調査研究の目的

道路交通法では、自動車運転者は、横断歩道に近づいたときは、横断する人や自転車がいないことが明らかな場合のほかは、その手前で停止できるように速度を落とさなければならないとされている。また、歩行者や自転車が横断しているときや横断しようとするときは、横断歩道の手前(停止線があるときは、その手前)で一時停止して歩行者や自転車に道を譲らなければならないとされている。しかし、横断歩道で歩行者が犠牲となる交通事故が後を絶たず、しかも、信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車側の横断歩道手前での減速が不十分なものが多い。したがって、上記の運転者に課されるルール、いわゆる信号機のない横断歩道における歩行者優先のルールが徹底されれば、死亡事故も含め、信号機のない横断歩道での交通事故を一層抑制できる可能性がある。

そこで、本調査研究では、信号機のない横断歩道における歩行者優先のルールをより一層徹底するために必要なデータを得ることを目的として、交通量や道路環境等が異なる様々な信号機のない横断歩道を選定し、同所で歩行者や自転車がいた場合の自動車の減速、停止状況等についての観測調査を行った。

第2章 調査研究の概要

2-1 調査研究フローと調査研究内容

(1) 調査研究フロー

本調査研究を以下の業務フローにしたがって行った(図2-1-1)。

なお、観測調査は、埼玉県内から10か所の信号機のない横断歩道(単路)を選定して行った。選定に当たっては、自動車の通行量、歩行者の横断量や横断歩道の設置環境(横断歩道の見通し、小学校又は幼稚園の近く等)が異なるようにした。

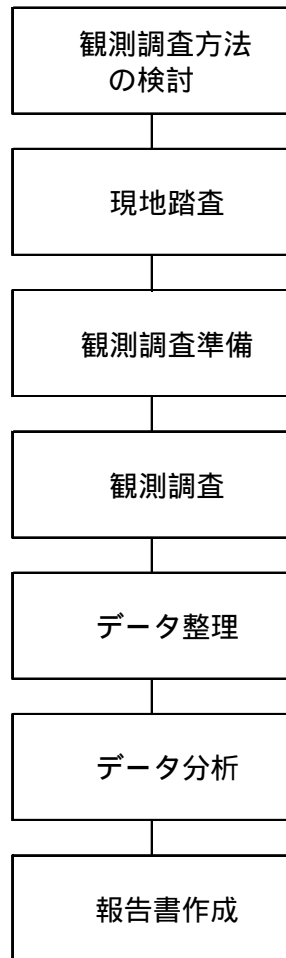


図2-1-1 業務フロー

(2) 調査研究の内容

図 2-1-1 に示した業務フローに従い、調査研究内容を説明する。

観測調査方法の検討

いわゆる信号機のない横断歩道のある場所での歩行者優先ルールの遵守状況の実態を把握するための観測調査方法を検討した。

現地踏査

調査対象の候補が上がった信号機のない横断歩道について、事前に現地踏査を実施し、カメラの設置位置、調査員の配置位置等を検討した。

観測調査準備

現地踏査で検討したカメラの設置位置、調査員の配置位置等を図面に整理し、道路使用許可証を作成・提出した。併せて、必要機材の調達・準備、調査員の募集・教育を実施した。

観測調査

(ア) ビデオ観測調査

自動車の速度等を計測する目的で、横断歩道の手前に引かれた停止線を基準に上流側 75m、50m、25m、0m 及び下流側 25m のそれぞれに CCD カメラ 1 台を設置した。また、対向車の有無を確認するために上記の 0 m 付近に CCD カメラ 1 台、横断歩行者を撮影するために反対側歩道に CCD カメラ 1 台を設置した。

一般の横断歩行者がいない場合には、ダミー歩行者を立てた。ダミー歩行者には、「立っている」、「手を上げている」、「顔を通行自動車に向ける」の 3 パターンを繰り返しとってもらった。ダミー歩行者は 50 歳代女性とした。

(イ) 薄暮時間帯調査

薄暮・夜間については、光量の不足や自動車のヘッドライト等の影響などにより、映像の解析が困難と判断されたため、調査員の目視によりダミー歩行者の行動別に通過自動車の停止状況を観測した。街灯の点灯時間も併せて確認した。

データ整理

ビデオ映像、調査員による記録を整理し、分析に必要なデータを電子データ化した。

データ分析

データを集計し、自動車の特性、車速別の減速・停止率等を分析した。

報告書作成

調査結果をまとめた報告書を作成した。

2 - 2 調査実施の概要

(1) 調査実施の概要

(ア) 実施日時の条件

悪天候時以外の平日に実施した。

調査時間帯は朝ラッシュの時間帯及び昼休み前後の時間帯とした。具体的には、7:30～9:30、11:00～14:00とした。

併せて、薄暮時間帯において、当該横断歩道付近に街灯や商店等が存在し、その明かりにより、運転者が横断歩行者を確認できると判断された地点において調査員の目視による調査を実施した。調査時間帯は16:30～17:30とした。

(イ) 観測地点

観測地点は、埼玉県内の信号機のない横断歩道10カ所とした。選定に当たっては、次の共通条件、選択条件を満たすものの中から、自動車の通行量、歩行者の横断量、横断歩道の設置環境(横断歩道の見通し、小学校又は幼稚園の近く等の条件)が異なるように選定した。

共通条件 歩道がある。バス路線である(ただし、付近にバス停はない。)。直線道路である。付近にスーパーの出入り口といった自動車の交通量や速度に影響を与えるものがない。ガードレール又は縁石がある(観測機材を設置するため)。

選択条件 交通量、歩行者需要ともに多い(市街地の主要路線)。交通量が多いが、歩行者需要が少ない(非市街地の幹線道路)。

(ウ) 観測方向

観測方向は調査地点である単路(2方向)の1方向である。

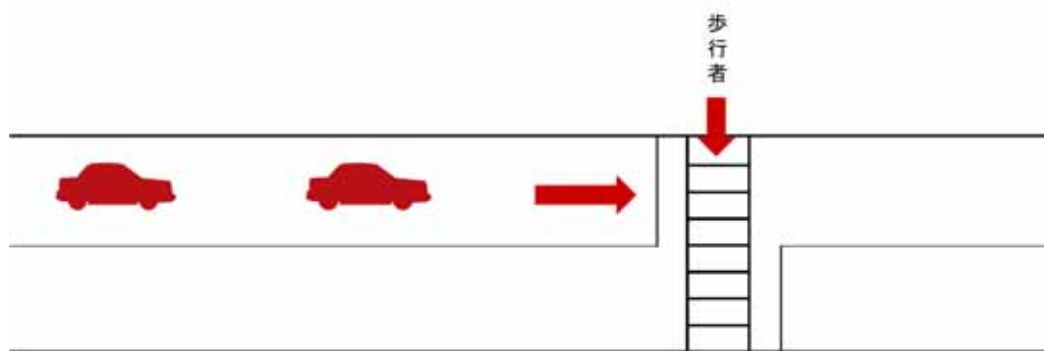


図2-2-1 観測方向イメージ

(エ) 観測対象自動車

観測対象自動車は軽自動車以上とし、車種分類は「乗用車(軽乗用車を含む)」、「貨物車(軽貨物車を含む)」、「タクシー」、「バス」、「その他(緊急自動車等)」の5車種とした。また、自動車の側面に会社名等の記載の有無も確認した。

(オ) 観測項目

ア 自動車

信号機のない横断歩道の停止線から上流側 75m 程度までに 4 カ所、下流側 1 カ所にビデオカメラを設置し、各カメラを通過した時間差から自動車の速度変化を記録した。

イ 横断歩行者(自転車に乗っている人も含む。)

横断歩行者・横断可能性がある歩行者の状況を別のビデオカメラで記録し、表 2-2-1 の歩行者の観測区分にしたがって整理した。

ウ その他

ビデオ映像を補完する目的で、横断歩道を通過する自動車の停止・減速の有無や横断歩行者の有無を調査員の目視により記録した。

表 2-2-1 歩行者の観測区分

区分	内容
性別	1:男性 2:女性
年齢層	1:幼児以下 2:未成人層(小・中・高生) 3:青壮年層 4:高齢層
特徴	1:正常 2:杖をついている 3:松葉杖をついている 4:シルバーカーを押している 5:足が不自由である 6:大きな荷物を持っている 7:キャリーバッグを引いている 8:子供連れである 9:ベビーカーを押している 10:自転車に乗っている 11:自転車を押している 12:その他
立ち位置	1:歩道上 2:一歩車道に出ている 3:二歩以上車道に出ている
行動	1:前を向いている 2:右側の車両を見ている 3:左側の車両を見ている 4:左右の車両を見ている 5:手を挙げている 6:スマホを見ている 7:その他

年齢層の区分は調査員の目視による判断。例えば、青壮年層は概ね 65 歳未満に見える者(ただし、幼児以下や未成人層には見えない。)、高齢層は概ね 65 歳以上に見える者である。

(カ) ビデオ観測調査

CCDカメラを次のとおり計 7 台設置した。

自動車の速度等の計測を目的	横断歩道の手前に引かれた停止線を基準に、 上流側：75m 50m 25m 0m 下流側：25m
対向車の有無の確認を目的	上流側 0m 付近
歩行者の撮影を目的	反対側歩道

設置イメージは図 2-2-2、使用した機器は表 2-2-2 のとおりである。

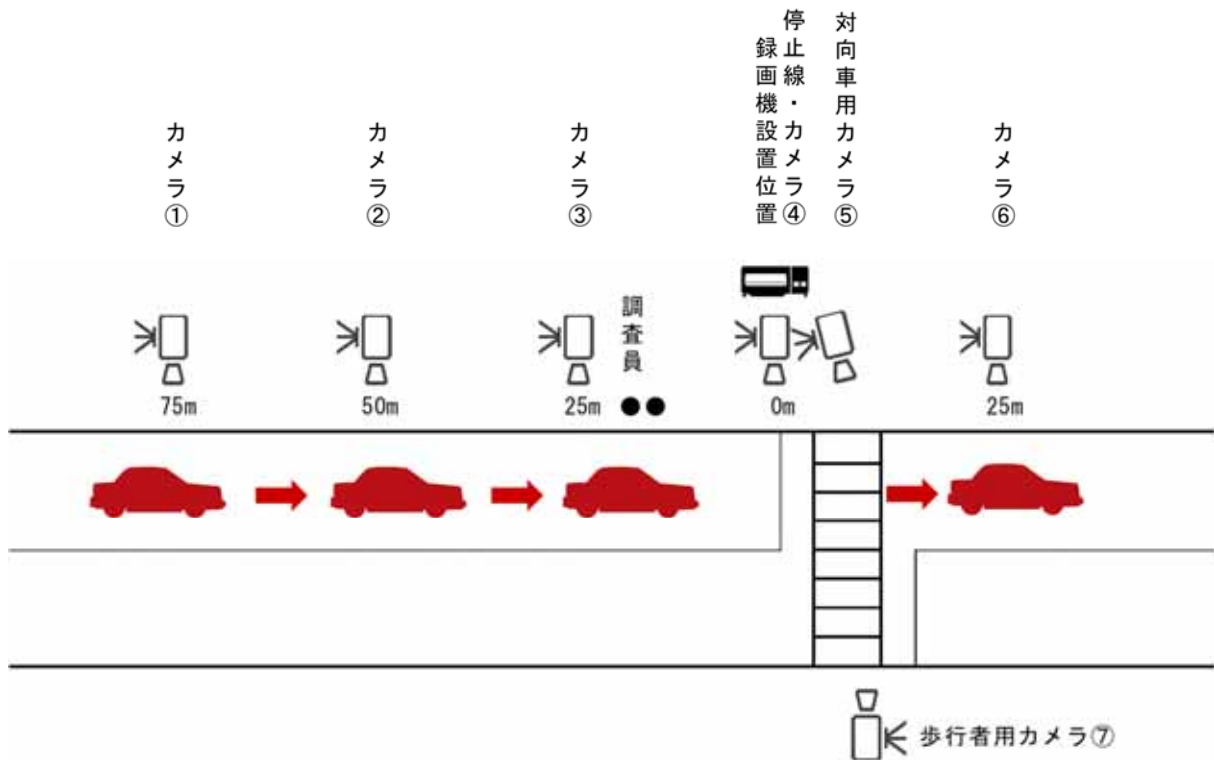


図 2-2-2 カメラ設置のイメージ

カメラ①～③はケーブルにより直接録画機に接続した。カメラ④は無線通信で映像を録画機に伝送した。図 2-2-3 はカメラの設置状況例の写真である(緑石に設置した例)。カメラの大きさは 22×19×22mm と小型で、運転者からは目立たない大きさである。

ビデオ映像を補完する目的で当該横断歩道を通過する自動車の停止・減速の有無、横断歩行者の有無等について、調査員の目視により記録した。調査員が使用した調査票は図 2-2-4 のとおりである。



図 2-2-3 カメラの設置例

なお、一般の横断歩行者が存在しない場合には、ダミー歩行者を立てた。ダミー歩行者は「立っている」、「手を上げている」、「顔を通行車両に向ける」の 3 パターンのポーズを繰り返した。また、ダミー歩行者は 50 歳代女性とした。

(キ) 薄暮時間帯調査

調査員の目視によりダミー歩行者の行動別に通過自動車の減速・停止状況を観測した。併せて、街灯の点灯時間も確認した。調査員が使用した調査票は図 2-2-5 のとおりである。

表 2-2-2 使用した機器

機器種類	型番	メーカー	仕様
録画機	KDR-4008WG	ケイヨー	・サイズ：300×248×45mm ・最大接続カメラ台数：8台 ・録画画質：各チャンネル 1080p 30fps録画
車両撮影用カメラ	CAM218	PORMIDO	・サイズ：22×19×22mm ・有効画素数：約92万画素 ・画角：水平角度168°、垂直角度122°
横断者撮影用カメラ	MP-126S	PARKVISION	・サイズ：24×21×22mm ・有効画素数：約130万画素 ・画角：水平角度120°、垂直角度120°
カメラ接続用ケーブル (映像、電源一体ケーブル)	DVC-10SDI DVC-20SDI DVC-30SDI DVC-50SDI	ケイヨー	・映像：BNC端子ケーブル ・長さ：型番上から 10m、20m、30m、50m ・映像ケーブル：5.6mm (BNC) ・電源ケーブル：5.3mm
映像トランスミッター (映像無線送受信機器)	AV240	Measy	・サイズ：100×100×25mm (送受信機共) ・使用周波数：2.4GHz ・感度：-90dBm ・送信電力：50mW ・AV入出力：RCA
電源用バッテリー	PowerHouse	Anker	・サイズ：200×145×165mm ・容量：434Wh / 120,600mAh ・出力：ACコンセント(100V)、12Vシガーソケット、USBポート

調査日: 月 日 () 調査員氏名: _____ 調査員氏名: _____

①性別	1:男性 2:女性
②年齢層	1:幼児以下、2:未成年層(小・中・高生)、3:青壮年層、4:高齢層
③特徴	1:正装 2:杖をついている 3:松葉杖をついている 4:シルバーカーを押している 5:足が不自由である 6:大きな荷物を持っている 7:キャリアバッグを引いている 8:子供連れである 9:ベビーカーを押している 10:自転車に乗っている 11:自転車を押している 12:その他
④立ち位置	1:歩道上 2:一歩車道に出ている 3:二歩以上車道に出ている
⑤行動	1:前を向いている 2:右側の車面を見ている 3:左側の車面を見ている 4:左右の車面を見ている 5:手を挙げている 6:スマホを見ている 7:その他

※ダム一区分:ダム一が通行した場合の条件(1.立っている 2.手を上げている 3.緑を通行車面に向ける)

時間 時:分	車両(し点)		左側歩行者(方向A)				右側歩行者(方向B)				備考			
	停止 あり	減速 あり	ダム一 区分	歩行者人数		自転車台数		歩行者人数		自転車台数				
				小学生 以下	生徒 非高 齢者	高齢 者	乗 機断 し	押 し断 り	小学生 以下	生徒 非高 齢者		高齢 者	乗 機断 し	押 し断 り
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														
18														
19														
20														

図 2-2-4 調査員が使用した調査票

薄暮時間帯調査票

調査日時 月 日() : ~ : 調査員名 _____

ダミー種別:1:前を向いている 2:手を挙げている 3:右を向いている

ダミー種別	時	分	秒	車種	乗用軽		貨物軽		乗用普通		タクシー	貨物車		バス		その他		対向車有	備考
					無	有	無	有	無	有		無	有	無	有	無	有		
1				通過・減速・停止															
2				通過・減速・停止															
3				通過・減速・停止															
4				通過・減速・停止															
5				通過・減速・停止															
6				通過・減速・停止															
7				通過・減速・停止															
8				通過・減速・停止															
9				通過・減速・停止															
10				通過・減速・停止															
11				通過・減速・停止															
12				通過・減速・停止															
13				通過・減速・停止															
14				通過・減速・停止															
15				通過・減速・停止															
16				通過・減速・停止															
17				通過・減速・停止															
18				通過・減速・停止															
19				通過・減速・停止															
20				通過・減速・停止															
21				通過・減速・停止															
22				通過・減速・停止															
23				通過・減速・停止															
24				通過・減速・停止															
25				通過・減速・停止															
26				通過・減速・停止															
27				通過・減速・停止															
28				通過・減速・停止															
29				通過・減速・停止															
30				通過・減速・停止															

図 2-2-5 調査員が使用した調査票(薄暮時間帯調査)

(2) 調査地点の概要

調査地点の所在地及び実施日時は表 2-2-3、調査地点の交通量、歩行者の人数は表 2-2-4 のとおりである。また、調査地点の位置は図 2-2-6 のとおりである。なお、調査対象地点の周辺図を図 2-2-7 に示す。

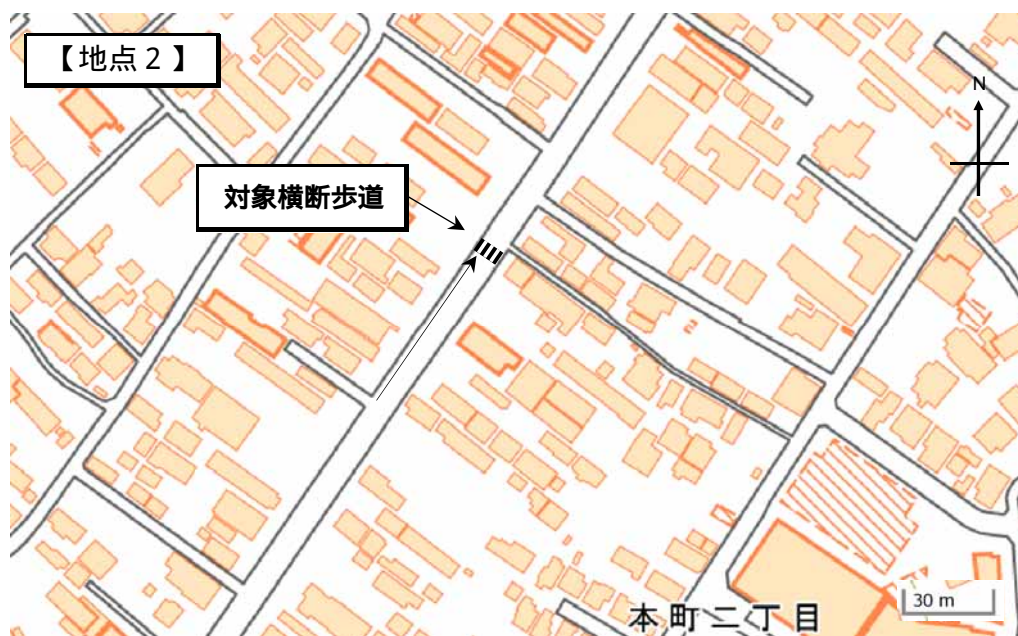
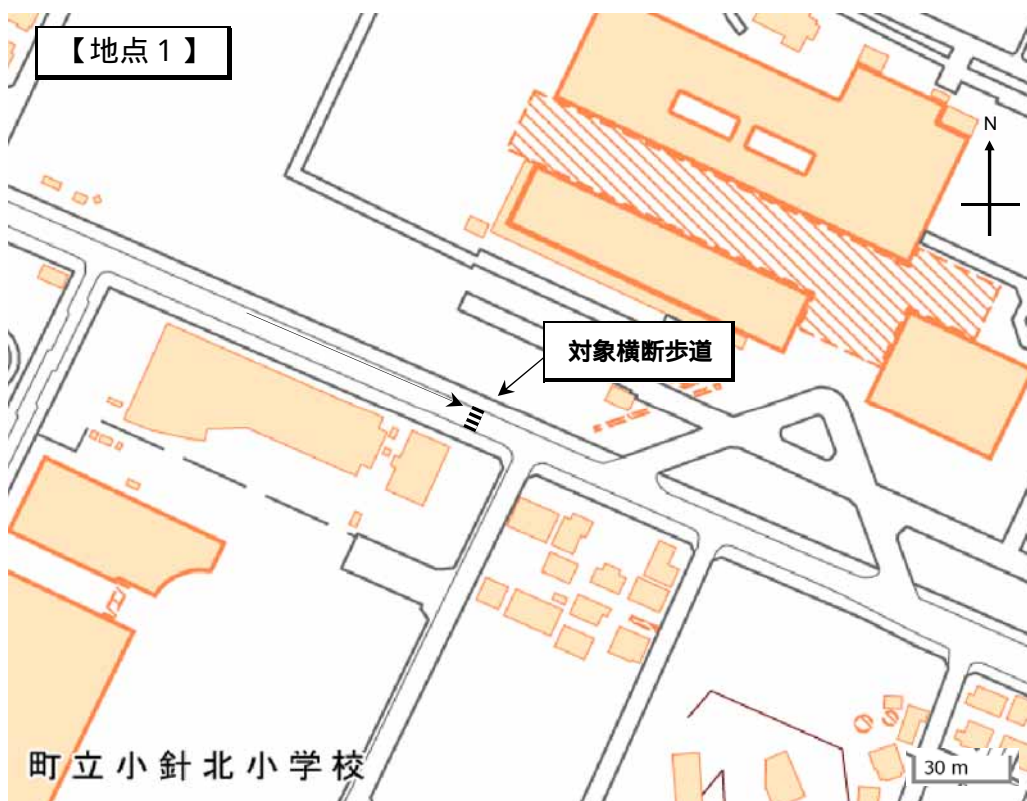
表 2-2-3 調査地点の所在地及び実施日時

調査地点 番号	所在地	日	曜日	実施種別		路線	備考
				ビデオ 観測	薄暮時間 帯調査		
1	伊奈町内宿台 6 丁目 16 番地	12月20日	金			都市計画道路 (伊奈東線)	北側の県施設利用者、南側の小学生生徒が利用
2	さいたま市岩槻区本町 2 丁目 2 番 3 7 号	12月23日	月			主要地方道	朝方は交通量が多い
3	さいたま市桜区道場 2 丁目 21 番 7 号	1月9日	木			市道	位置は校外、役所直近横断旗設置
4	さいたま市桜区大字大久保領家 385 番地	1月10日	金			市道	大久保東小前
5	さいたま市大宮区錦町 1017	1月14日	火			市道	大宮駅北側、鉄道博物館沿いの市道
6	上尾市大字小敷谷 845 番地 1	1月22日	水			県道	
7	入間市東藤沢 2 丁目 1・9	1月16日	木			国道(463号)	武蔵藤沢駅東口近い
8	所沢市緑町 3 丁目 2 9・1 0	1月17日	金			国道(463号)	
9	戸田市大字新曽 1081 番地の 3	1月20日	月			市道	駅付近 小学校・高校がある
10	和光市広沢 1 番 4 号	1月21日	火			市道	和光駅に近く、学校や幼稚園付近

表 2-2-4 調査地点の交通量・歩行者人数

調査地点 番号	所在地	交通量		歩行者(人)		
		朝昼計 (台)	ランク	朝	昼	計
1	伊奈町内宿台 6 丁目 16 番地	1,426	中	4	3	7
2	さいたま市岩槻区本町 2 丁目 2 番 3 7 号	1,380	中	1	2	3
3	さいたま市桜区道場 2 丁目 21 番 7 号	2,143	多い	31	15	46
4	さいたま市桜区大字大久保領家 385 番地	1,122	少ない	1	2	3
5	さいたま市大宮区錦町 1017	1,907	中	5	4	9
6	上尾市大字小敷谷 845 番地 1	1,809	中	4	8	12
7	入間市東藤沢 2 丁目 1・9	2,567	多い	3	13	16
8	所沢市緑町 3 丁目 2 9・1 0	2,847	多い	10	7	17
9	戸田市大字新曽 1081 番地の 3	1,107	少ない	2	7	9
10	和光市広沢 1 番 4 号	835	少ない	17	6	23
合計		17,143	-	78	67	145

交通量ランク	定義
1	少ない 1,200台以下
2	中 1,200 ~ 2,000台
3	多い 2,000台以上



矢印の区間がカメラを設置した調査対象区間である。

地理院タイルを使用 (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)

図 2-2-6 調査地点周辺図 (その1)



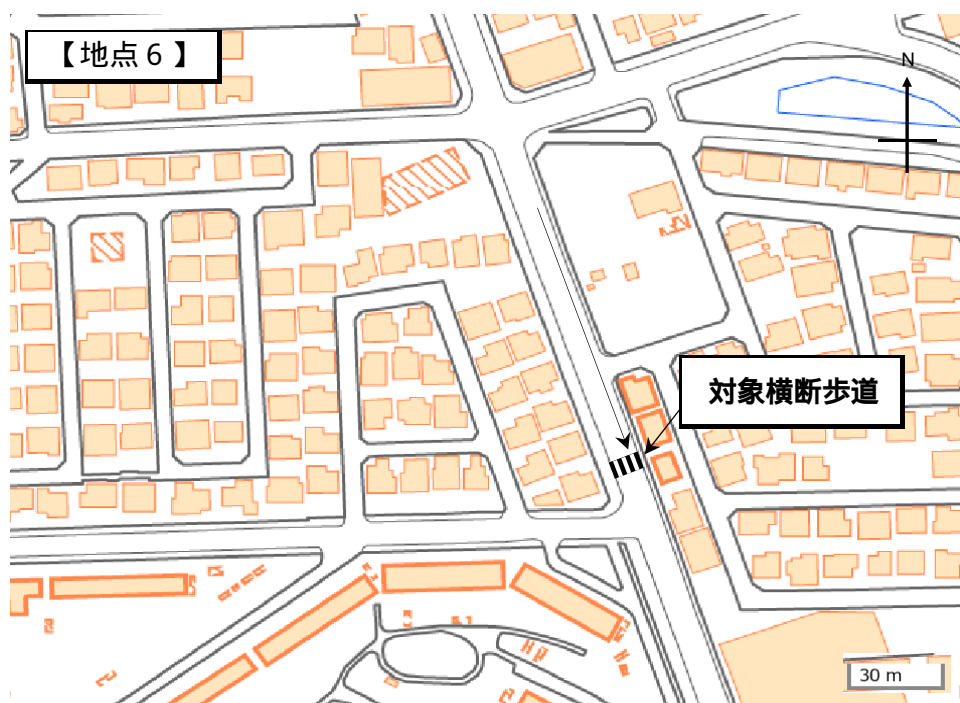
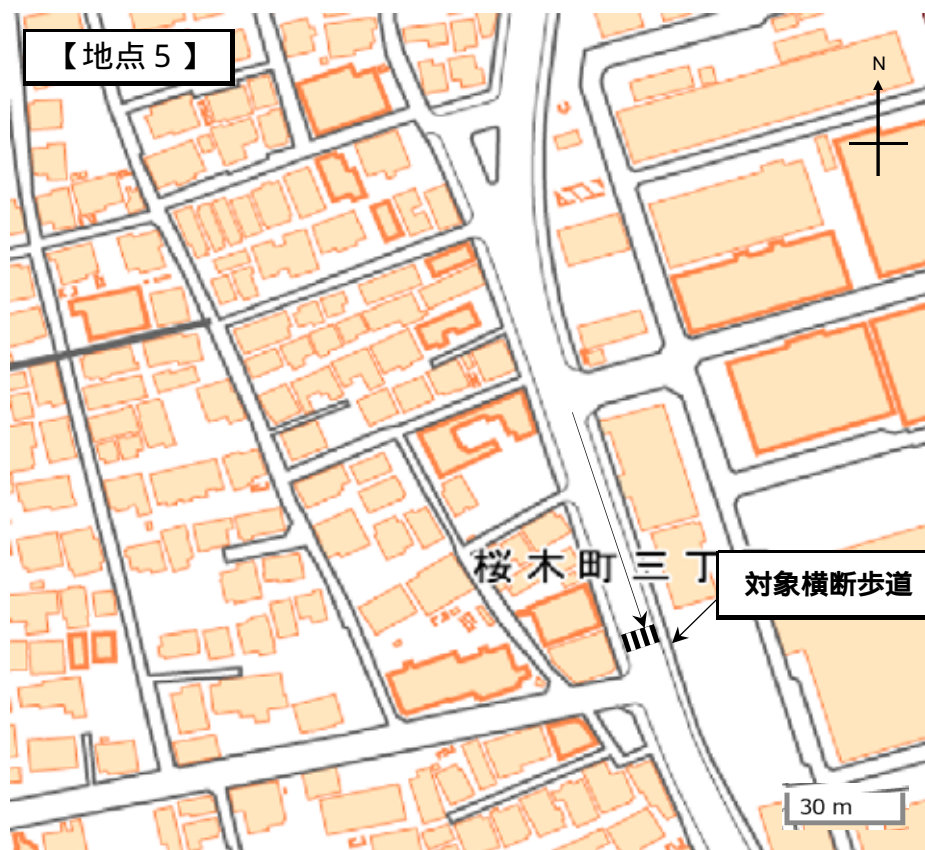
注：地図上は斜めに交差する交差点であるが、調査時点では、交差側道路と直角に交わる形状に改められていた。



矢印の区間がカメラを設置した調査対象区間である。

地理院タイルを使用 (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)

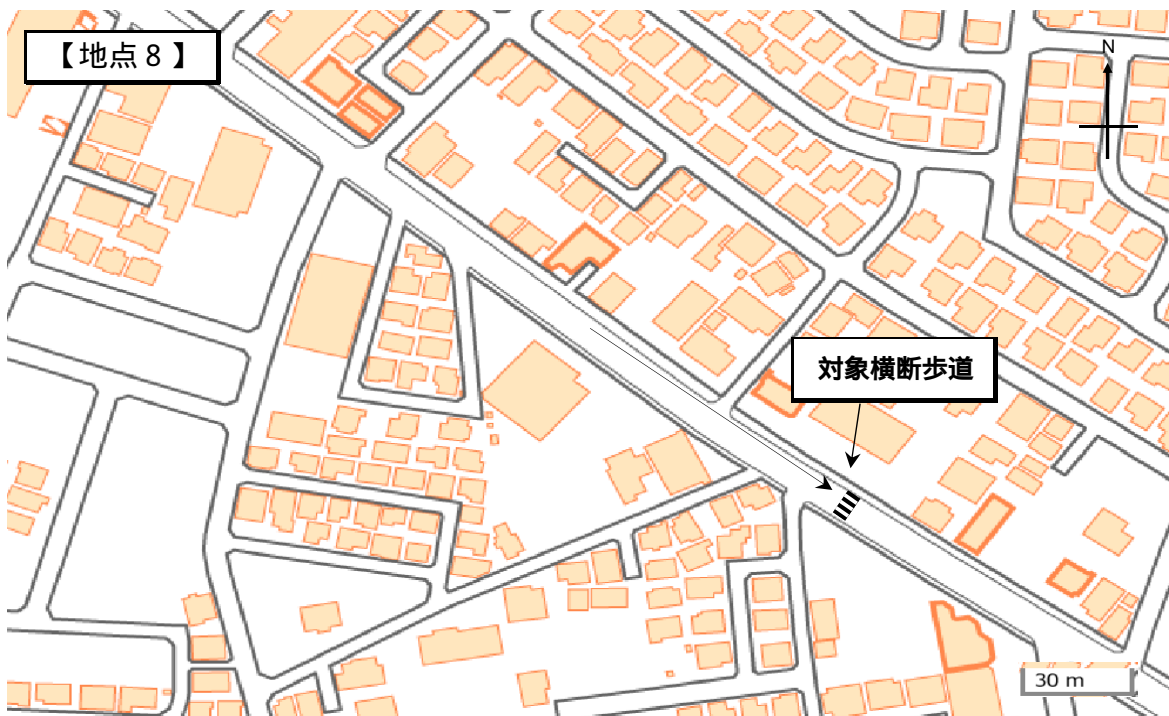
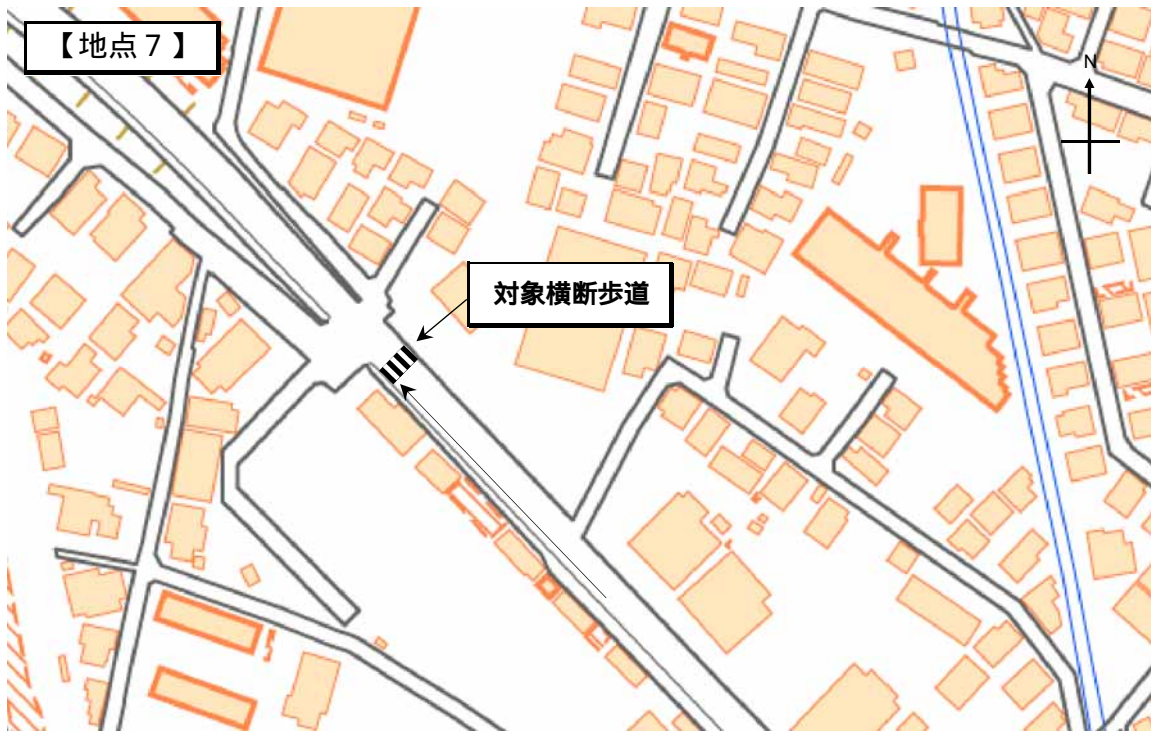
図 2-2-6 調査地点周辺図 (その 2)



矢印の区間がカメラを設置した調査対象区間である。

地理院タイルを使用 (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)

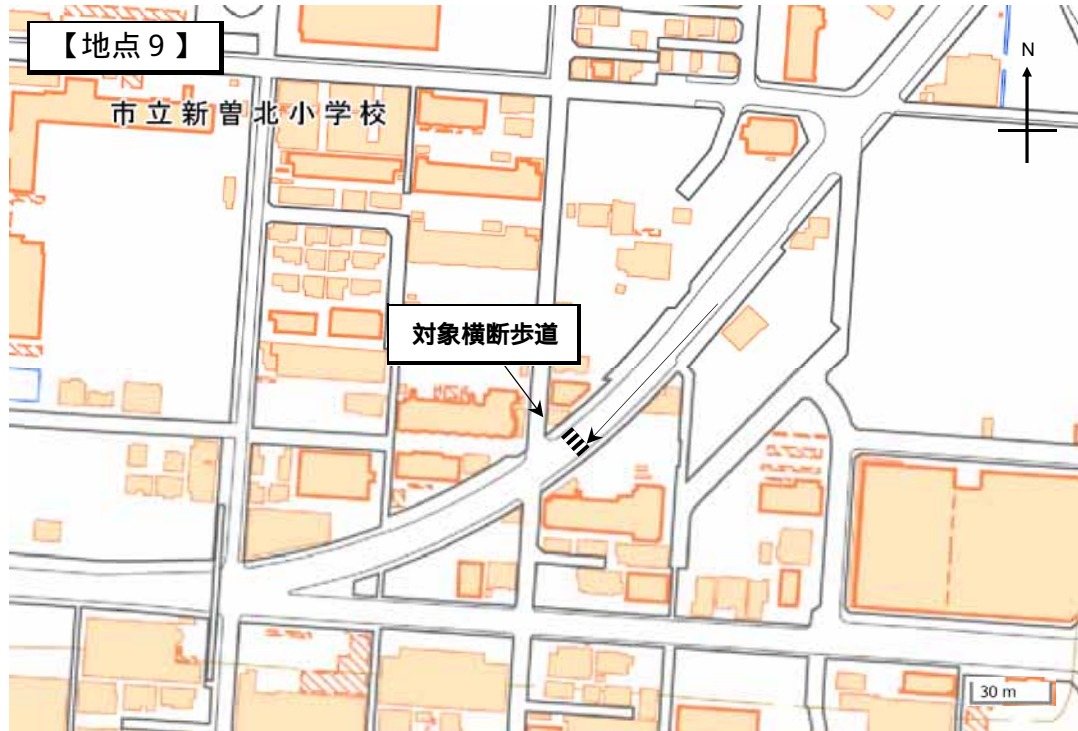
図 2-2-6 調査地点周辺図 (その 3)



矢印の区間がカメラを設置した調査対象区間である。

地理院タイルを使用 (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)

図 2-2-6 調査地点周辺図 (その 4)



矢印の区間がカメラを設置した調査対象区間である。

地理院タイルを使用 (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)

図 2-2-6 調査地点周辺図 (その 5)



出典：地理院タイルを使用 (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)

図 2-2-7 調査地点位置図

(3) 解析データの作成

7台のカメラで撮影した映像と調査現場で調査員が記入した内容を統合して解析用ファイルを作成した。

画像読み込み用映像の作成

カメラ1~7の映像を一画面に合成し、図2-2-8の画像を作成した。この映像からカメラ1~4の地点を通過した時刻を記録し、それぞれの区間を通過する自動車の速度を算出した。概ね25m間隔でカメラを設置したが、地点によっては駐車場や脇道等が存在したため25m間隔での設置が困難なケースがあった。そのため地点によって設置間隔が異なっている。実際の設置位置は表2-2-5に示すとおりである。



図 2-2-8 自動車の通過時刻読み取り画像の例(各カメラの合成映像)

表 2-2-5 地点別カメラの設置間隔 (単位：m)

調査地点 コード	横断歩道前の停止線からの距離				カメラ間距離		
	カメラ	カメラ	カメラ	カメラ	~	~	~
1	75.6	53.0	30.5	0.0	22.6	22.5	30.5
2	60.7	45.3	28.5	0.0	15.4	16.8	28.5
3	74.6	49.6	25.0	0.0	25.0	24.6	25.0
4	75.5	50.2	25.3	0.0	25.3	24.9	25.3
5	71.1	49.8	24.8	0.0	21.3	25.0	24.8
6	83.4	62.0	33.5	0.0	21.4	28.5	33.5
7	73.7	57.5	22.7	0.0	16.2	34.8	22.7
8	84.5	48.8	24.9	0.0	35.7	23.9	24.9
9	77.7	50.0	25.0	0.0	27.7	25.0	25.0
10	74.4	48.1	24.6	0.0	26.3	23.6	24.6

解析用ファイルに入力した自動車

解析用ファイルに入力対象とした自動車は以下のとおりである(図 2-2-9 参照)。

A自動車：

横断しようとして待機している者がいる状態で、横断歩道を停止しないで通過した自動車、歩行者を横断させるために減速又は停止した自動車。当該自動車が横断歩道手前に達した時点で横断しようとする者が存在する自動車がAとしての入力対象である。例えば、75m地点では横断しようとする者がいたが、0 m地点では何らかの理由により横断しようとしている者がいなくなった場合は、入力対象とならない。

B自動車：

A自動車の1台前に通過した自動車で、歩行者がいない状態で通過した自動車。

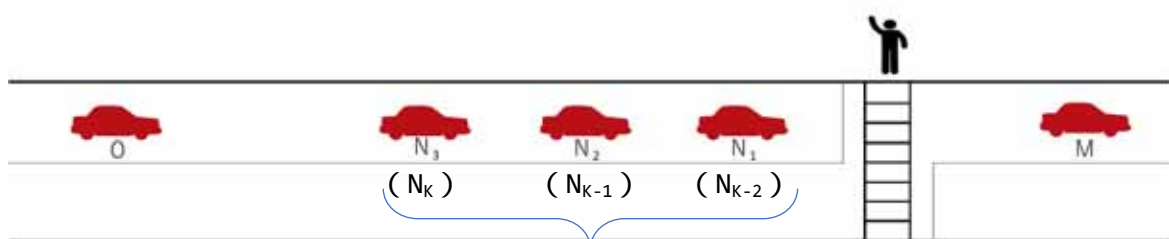
C自動車：

先行車としてA自動車が存在し、かつ歩行者が横断開始した後に通過した自動車。

B自動車の情報は、歩行者がいない時に通過した自動車の速度分析及び先頭のA自動車と先行車との車頭時間の算出のために必要である。また、C自動車の情報は、1横断現象の最後のA自動車(そのまま通過した場合と減速・停止して歩行者を横断させた場合とがある。)とその後続車との間の車頭時間を計測するために必要な情報である。

なお、ある自動車Mが横断歩道を通過後、同歩道に歩行者が現れた際に、K台の車が連なって走行してきたとする(図示すると図 2 - 2 - 9 のようになる。図はK = 3 の例)。この時、L台目の自動車 N_L が停止した場合は、MはBに区分され、 $N_1 \dots N_L$ はAに区分される。ただし、K, Lはそれぞれ自然数とする。

L = K - 1 の場合、通常、 N_L の後続自動車 $N_{L+1} \dots N_K$ も停止するが、この時、 N_{L+1} はCに区分される(L = K - 2 だった場合の $N_{L+2} \dots N_K$ はいずれにも区分されない)。停止した自動車が N_K だった場合(L = K)あるいは車群の全て($N_1 \dots N_K$)が通過後に歩行者が横断した場合は、自動車OがCに区分される。



K台(図は3台の例)のうちL台目が停止するか、全ての自動車が通り過ぎる。

図 2-2-9 解析用に入力対象とした自動車の区分

車種

画像から車種を判断した。車種区分は以下の5区分である。

- 1：乗用車(軽乗用車を含む。)
- 2：貨物車(軽貨物車を含む。)
- 3：タクシー
- 4：バス
- 5：その他(緊急自動車等)

対向車の有無

画像から対向車の有無を以下のようにして判断した。

観測対象自動車(図 2-2-10 の下方から接近する自動車)が横断歩道の停止線から約 25m以内を走行中に、反対側の横断歩道から約 25m以内の範囲(右図の「対向車ありと判断する範囲」)に自動車が存在した場合に対向車ありと判定した。

社名等の記載の有無

自動車に会社の社名等の記載があるか否かを通過自動車映像から読み取った。

解析用データファイルの作成

読み取り用の映像から通過時刻、車種等を読み取り、さらに調査現場で記入した調査員記入用紙の情報を加えて解析用ファイルを作成した。

解析用ファイルは横断歩道通過自動車1台に1レコードとして作成した。解析用ファイルに収められている情報は表 2-2-6 のとおりである。

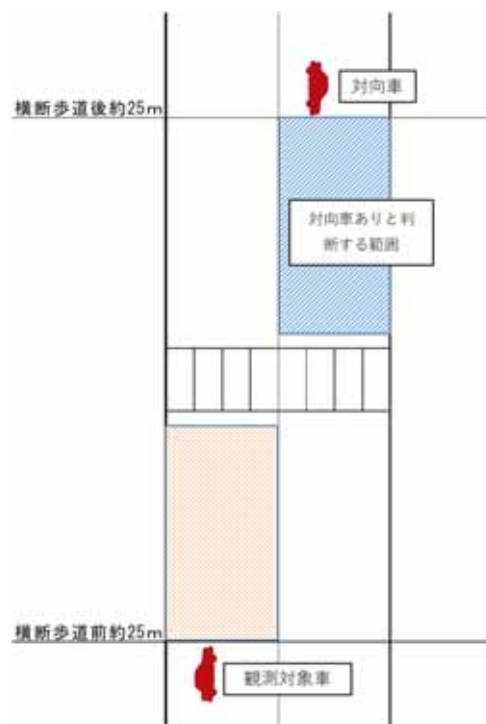


図 2-2-10 対向車の判断方法

表 2-2-6 解析用データファイルの内容

大項目	中項目	小項目1	小項目2	情報内容	
地点コード				地点1～10のコード区分	
時間帯コード				朝時間帯、昼時間帯の区分	
A～C車両区分				A～C車両の区分	
通過車両特性	75m地点通過時刻			当該地点の通過時刻（100分の1秒単位）	
				同上	
				同上	
				同上	
				同上	
				通過速度（時速）	
				同上	
	先行車両との車頭時間	75m地点			車頭時間（100分の1秒単位）
					同上
					同上
					同上
		50m地点			同上
					同上
					同上
後続車両との車頭時間	0m地点			同上	
				同上	
				同上	
				減、停止の有無	
				歩行者を横断させるための減速・停止の有無	
				車種	
				対向車の有無	
				社名等記載の有無	
75m地点情報	運転者から見て左側の歩行者情報	歩行者人数		ダミー区分	
				ダミー歩行者のタイプ区分	
				人数小学生未満	
				人数生徒	
				人数非高齢	
				人数高齢者	
		先頭歩行者情報		自転車乗車	
				自転車押して	
				性別	
				年齢層	
				特徴	身体特性等の特徴
				立ち位置	
				行動	手をあげているか等の横断時の行動
	運転者から見て右側の歩行者情報	歩行者人数		人数小学生未満	
			人数生徒		
			人数非高齢		
自転車台数			人数高齢者		
			自転車乗車		
		自転車押して			
			立ち位置		
50m地点	75m地点情報と同一項目			75m地点情報と同一内容	
25m地点	75m地点情報と同一項目			同上	
0m地点	75m地点情報と同一項目			同上	

(4) 委員会の開催

本調査研究では、有識者による委員会を設置した。委員会では、事務局で作成した各種資料に対する協議や、各関係機関の立場による知見の教示を受けた。委員会は、以下の日程・内容で3回開催した。

第1回委員会 令和元年10月1日(火)

調査研究の趣旨確認

調査実施計画の検討・確認

第2回委員会 令和2年2月5日(水)

中間集計結果に基づき、今後の分析方針等を検討

なお、第3回委員会(報告書案の検討等)を令和2年3月16日(月)に予定していたが、新型コロナウイルス感染症への感染拡大リスクを減らすために開催を中止し、メールで各委員に報告書案等を送付し、意見を伺った。

第3章 調査結果

以下、調査結果を示していく。ここでは、横断歩道で停止して歩行者に譲る行動だけではなく、減速して歩行者に譲る行動も含めて「減速・停止」と称する。減速・停止をして歩行者に譲った自動車の比率は「減速・停止率」と称する。

各集計結果に統計的仮説検定を行っているが、その結果は、図表の右下に以下の表記で示している。

* * 危険率 1%以下(統計的に有意)

* 危険率 5%以下(統計的に有意)

† 危険率 10%以下(有意傾向)

NS 統計的に有意ではない

用いた検定方法は、クロス表についてはカイ二乗検定(表記は χ^2)又はフィッシャーの正確確率検定(同 FS)を用い、平均値の差については t 検定、分散分析の F 検定を用いた。本文の図表ごとに検定結果とともに検定名を示している。

(例: **(χ^2))。

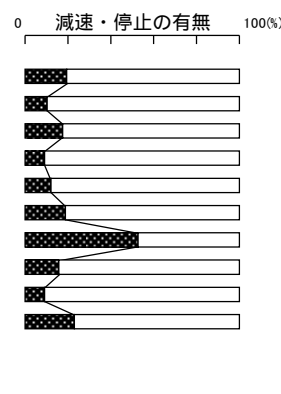
3 - 1 地点と減速・停止率

表 3-1-1 に地点別の減速・停止率を示す。全体としての減速・停止率は 16.7%である。地点別にみると減速・停止率にはかなり大きな差異があり(危険率 1%で有意)、最大の地点 7 では 5 割を超える。これに対して最小は地点 9 の 8.9%で、その差は 40 ポイントを上回る。

表 3-1-1 地点別の減速・停止率

地点コード	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
地点 1	27	111	138
地点 2	22	198	220
地点 3	63	299	362
地点 4	19	186	205
地点 5	37	272	309
地点 6	45	197	242
地点 7	60	54	114
地点 8	52	273	325
地点 9	19	195	214
地点 10	42	141	183
合計	386	1926	2312

地点コード	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
地点 1	19.6	80.4	100%(138)
地点 2	10.0	90.0	100%(220)
地点 3	17.4	82.6	100%(362)
地点 4	9.3	90.7	100%(205)
地点 5	12.0	88.0	100%(309)
地点 6	18.6	81.4	100%(242)
地点 7	52.6	47.4	100%(114)
地点 8	16.0	84.0	100%(325)
地点 9	8.9	91.1	100%(214)
地点 10	23.0	77.0	100%(183)
合計	16.7	83.3	100%(2312)



各地点の減速・停止率には様々な要因が関与しているものと思われるが、今回の調査地点は埼玉県警が横断歩道のルール周知を強化している路線ではなく、特別な交通安全指導などが行われているといった影響の可能性は少ない。

図 3-1-1 は、横軸に通過交通量(朝 2 時間と昼 3 時間の合計 5 時間の交通量)、縦軸に減速・停止率をとって描いた散布図である。減速・停止率は 10~20%程度の地点がほとんどであるが、右上端の地点 7 のみは 50%を超える大きな値を示している。

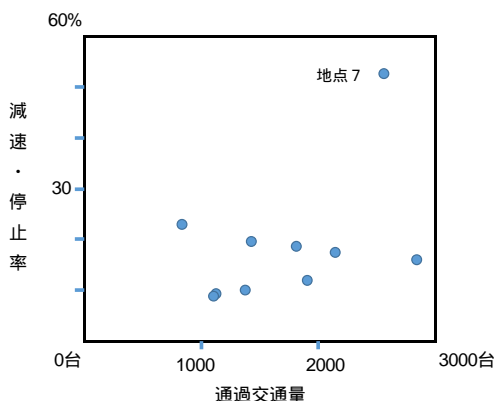


図 3-1-1 通過交通量と減速・停止率との関連

地点 7 の減速・停止率が極めて高い背景として、次のような点が指摘できる。

1. 武蔵藤沢駅に近い観測場所で、観測対象側の反対側から横断する歩行者が極めて多い場所である。そのため、運転者は歩行者に注意して通過する傾向が強いと想定される。
2. 見通しのよい横断歩道で事前に歩行者を発見しやすい環境である。
3. 緩やかな上り坂で、アクセルを離すだけで減速するような道路環境で、減速して歩行者に譲りやすい。
4. 地点 7 には横断歩道以外の減速誘因もある。具体的には、観測対象の横断歩道の先の地点に、商業施設や工事現場、側道に入ることができる交差点があり、商業施設や工事現

場、側道に入るために横断歩道の手前から減速する自動車が多い状況となっている(ある自動車が減速すれば後続自動車も減速することになる。)。そのため、歩行者に譲るケースが多くなっていると考えられる。(図 3-1-2 参照)。



注：調査は図の右下から左上の方向で実施した。

出典：国土地理院ウェブサイト(<https://mapps.gsi.go.jp/maplibSearch.do?specificationId=122231>)

図 3-1-2 調査地点 7 の状況図

今回の調査では、地点による減速・停止率の差異が大きいが、調査地点は 10 カ所と少数であるので、今回の調査結果からは、どのような横断歩道なら減速・停止率が高くなるのかを特定することは困難である。横断歩道特性と減速・停止率の関係を明らかにするためには、調査地点数を増やすとともに様々な条件の信号のない横断歩道を対象として調査を実施していく必要がある。

次に、地点別の特性として走行自動車の速度と減速・停止率の関係についてみておく。表 3-1-2 は地点別に 50～25m 区間の速度を示したものである。表中に「規制調整速度」とあるが、これは地点により交通規制による最高速度(以下「規制速度」という。)が異なるために調整した速度である。具体的には、地点 10 のみは規制速度が 30km/h で、他の地点の規制速度 40km/h より低いので、自動車の観測された速度を単純に比較することには問題がある。このため、

$$(\text{規制調整速度}) = (\text{観測された速度}) - (\text{その地点の規制速度})$$

とし、以下では、この規制調整速度を速度分析の対象とした。また、この項での各地点の観測された速度及び規制調整速度の平均値の算出に当たっては、歩行者の影響を受けずに走行

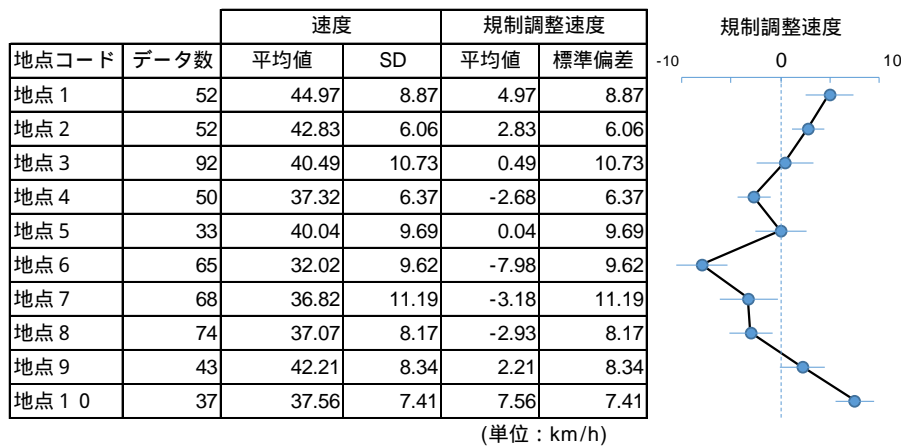
している自動車(横断歩道脇に横断待ちの歩行者がいない状態で通過した自動車)の速度を用いた。

表 3-1-2 は地点別の観測された速度、規制調整速度の平均値、標準偏差とともに図に規制調整速度の平均値を折れ線グラフで描き、点の両側に標準偏差を示した。

観測された速度では、地点 1 の約 45km/h が最も速く、次いで地点 2 の約 43 km/h が続く。遅い地点は地点 6 の約 32 km/h、地点 7 が約 37km/h の順である。

規制調整速度では、地点 10 が最も速く +7.56 km/h、次いで地点 1 の +4.97 km/h となる。遅い地点は地点 6 の -7.98 km/h、地点 7 の -3.18 km/h などである。

表 3-1-2 地点ごとの観測された速度及び規制調整速度の平均値と標準偏差(50～25m区間)



次に、図 3-1-3 は、横軸に平均規制調整速度、縦軸に減速・停止率をとって描いた散布図である。この図でも地点 7 が他の地点と傾向が大きく異なることが確認できる。

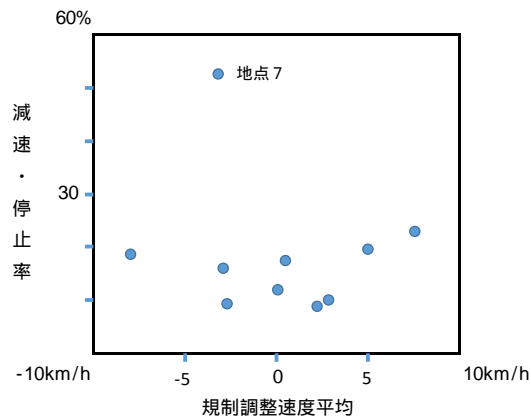


図 3-1-3 規制調整速度平均と減速・停止率との関係

図 3-1-4 は、地点別に横断回数(横軸)と減速・停止率(縦軸)との関連を散布図でみたものである。1回の横断で複数人が渡ることもあるが、ここでは横断回数として示した。ここでも地点 7 は異なっている。また、地点 3 の横断回数は多いが、減速・停止率は他の地点(地点 7 を除く。)と異なった傾向は認められない。

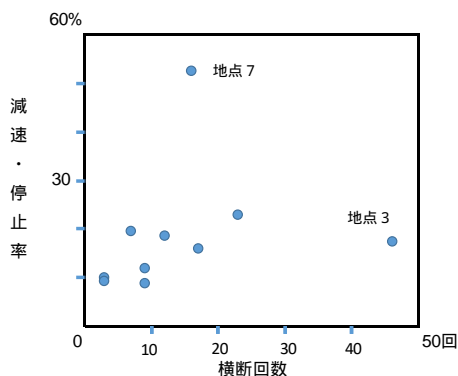


図 3-1-4 横断回数と減速・停止率との関係

3 - 2 車種と減速・停止率

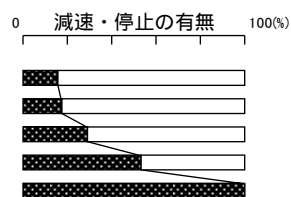
(1) 車種と減速・停止率

表 3-2-1 に車種別の減速・停止率を示す。図表にみるように減速・停止率は車種によって大きく異なる(危険率 1%で有意)。最も低いのは乗用車(16.0%)、続いて貨物(17.5%)である。その他の車種はサンプル数が少ないが、タクシーでは 29.2%(24 台中 7 台)、バスでは 53.3%(15 台中 8 台)である。なお、その他とあるのは緊急自動車等である。

表 3-2-1 車種別の減速・停止率

車種分類	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
乗用車	299	1571	1870
貨物車	70	331	401
タクシー	7	17	24
バス	8	7	15
その他	2	0	2
合計	386	1926	2312

車種分類	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
乗用車	16.0	84.0	100%(1870)
貨物車	17.5	82.5	100%(401)
タクシー	29.2	70.8	100%(24)
バス	53.3	46.7	100%(15)
その他	100.0	0.0	100%(2)
合計	16.7	83.3	100%(2312)



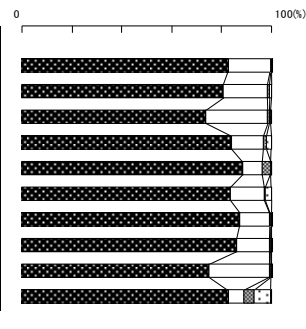
*** (FS)

表 3-2-2 は調査時の地点別通過交通量(朝 2 時間と昼 3 時間の合計 5 時間の交通量)を車種別に示したものであるが、地点 10 のタクシー・バスの比率が、計 11%と他の地点と比較して特に高く、地点 10 の大きな特徴となっている。前項では、地点 10 の減速・停止率の高さを見たが、それには同地点のバス・タクシーの構成比の高さも関係していると考えられる。

表 3-2-2 地点別の車種別交通量

地点	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
地点1	1,178	240	4	3	1	1,426
地点2	1,103	241	10	11	0	1,380
地点3	1,575	537	11	11	9	2,143
地点4	941	144	13	24	0	1,122
地点5	1,684	152	64	3	4	1,907
地点6	1,508	249	10	42	0	1,809
地点7	2,240	307	9	9	2	2,567
地点8	2,451	370	12	12	2	2,847
地点9	830	267	6	3	1	1,107
地点10	689	53	33	58	2	835

地点	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
地点1	82.6	16.8	0.3	0.2	0.1	100.0
地点2	79.9	17.5	0.7	0.8	0.0	100.0
地点3	73.5	25.1	0.5	0.5	0.4	100.0
地点4	83.9	12.8	1.2	2.1	0.0	100.0
地点5	88.3	8.0	3.4	0.2	0.2	100.0
地点6	83.4	13.8	0.6	2.3	0.0	100.0
地点7	87.3	12.0	0.4	0.4	0.1	100.0
地点8	86.1	13.0	0.4	0.4	0.1	100.0
地点9	75.0	24.1	0.5	0.3	0.1	100.0
地点10	82.5	6.3	4.0	6.9	0.2	100.0



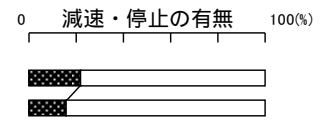
(2) 社名記載の有無と減速・停止率

今回の調査では、通過した自動車の車体に社名等の表記があるかについても調査した。表 3-2-3 に社名記載の有無別の減速・停止率を示す。図表によれば「社名記載有り」の方が減速・停止率は高く、その差は約 6 ポイント(危険率 5 %で有意)である。車体に社名記載があるのは、バス、タクシーのほか、比較的規模の大きな企業の保有自動車に多いと考えられる。これらの組織では運転者教育にも力を入れていると想定され、これにより安全意識が高まり、減速・停止率も高くなっていると推定される。

表 3-2-3 社名等の記載の有無と減速・停止率

社名記載	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
有り	58	207	265
無し	328	1719	2047
合計	386	1926	2312

社名記載	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
有り	21.9	78.1	100%(265)
無し	16.0	84.0	100%(2047)
合計	16.7	83.3	100%(2312)



* (²)

3 - 3 時間帯別の減速・停止率

表 3-3-1 に時間帯別の減速・停止率を示す。図表によれば、時間帯によって減速・停止率にほとんど差がみられず、有意差も認められない。

表 3-3-1 時間帯別の減速・停止率

時間帯コード	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
朝時間帯	206	976	1182
昼時間帯	180	950	1130
合計	386	1926	2312

時間帯コード	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
朝時間帯	17.4	82.6	100%(1182)
昼時間帯	15.9	84.1	100%(1130)
合計	16.7	83.3	100%(2312)

NS(2)

表 3-3-2 は、地点ごとの時間帯別減速・停止率を示したものである。これによれば、地点によって減速・停止率の高い時間帯が異なっている。全体として減速・停止率の高い地点(地点1、地点7、地点10)では、朝時間帯での減速・停止率が高く、いずれも昼時間帯との差は10ポイント以上である。

表 3-3-2 地点ごとの時間帯別減速・停止率

地点コード	時間帯コード	減速・停止の有無		
		減速・停止	通過	合計
1 地点	朝時間帯	18	49	67
	昼時間帯	9	62	71
	合計	27	111	138
2 地点	朝時間帯	9	110	119
	昼時間帯	13	88	101
	合計	22	198	220
3 地点	朝時間帯	37	175	212
	昼時間帯	26	124	150
	合計	63	299	362
4 地点	朝時間帯	9	98	107
	昼時間帯	10	88	98
	合計	19	186	205
5 地点	朝時間帯	24	146	170
	昼時間帯	13	126	139
	合計	37	272	309
6 地点	朝時間帯	20	102	122
	昼時間帯	25	95	120
	合計	45	197	242
7 地点	朝時間帯	27	16	43
	昼時間帯	33	38	71
	合計	60	54	114
8 地点	朝時間帯	26	134	160
	昼時間帯	26	139	165
	合計	52	273	325
9 地点	朝時間帯	10	82	92
	昼時間帯	9	113	122
	合計	19	195	214
10 地点	朝時間帯	26	64	90
	昼時間帯	16	77	93
	合計	42	141	183

地点コード	時間帯コード	減速・停止の有無		
		減速・停止	通過	合計
1 地点	朝時間帯	26.9	73.1	100(67)
	昼時間帯	12.7	87.3	100(71)
	合計	19.6	80.4	100(138)
2 地点	朝時間帯	7.6	92.4	100(119)
	昼時間帯	12.9	87.1	100(101)
	合計	10.0	90.0	100(220)
3 地点	朝時間帯	17.5	82.5	100(212)
	昼時間帯	17.3	82.7	100(150)
	合計	17.4	82.6	100(362)
4 地点	朝時間帯	8.4	91.6	100(107)
	昼時間帯	10.2	89.8	100(98)
	合計	9.3	90.7	100(205)
5 地点	朝時間帯	14.1	85.9	100(170)
	昼時間帯	9.4	90.6	100(139)
	合計	12.0	88.0	100(309)
6 地点	朝時間帯	16.4	83.6	100(122)
	昼時間帯	20.8	79.2	100(120)
	合計	18.6	81.4	100(242)
7 地点	朝時間帯	62.8	37.2	100(43)
	昼時間帯	46.5	53.5	100(71)
	合計	52.6	47.4	100(114)
8 地点	朝時間帯	16.3	83.8	100(160)
	昼時間帯	15.8	84.2	100(165)
	合計	16.0	84.0	100(325)
9 地点	朝時間帯	10.9	89.1	100(92)
	昼時間帯	7.4	92.6	100(122)
	合計	8.9	91.1	100(214)
10 地点	朝時間帯	28.9	71.1	100(90)
	昼時間帯	17.2	82.8	100(93)
	合計	23.0	77.0	100(183)

NS(2)

3 - 4 ダミー歩行者の行動別減速・停止率

表 3-4-1 に、ダミー歩行者の行動別減速・停止率を示す。歩行者の行動と減速・停止率には強い関連(危険率 1%で有意)が認められる。行動別にみて行くと、「手をあげている」の減速・停止率が最も高く、横断に向けての明確な意思表示があるほど減速・停止率が高まることから分かる。最も横断意思が伝わりにくいと思われる「正面を見ている」の減速・停止率は「手をあげている」の半分に過ぎない。

表 3-4-1 ダミー歩行者の行動別減速・停止率

ダミーの設定	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
正面を見ている	96	656	752
手をあげている	124	392	516
右側を見ている	95	598	693
合計	315	1646	1961

ダミーの設定	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
正面を見ている	12.8	87.2	100%(752)
手をあげている	24.0	76.0	100%(516)
右側を見ている	13.7	86.3	100%(693)
合計	16.1	83.9	100%(2312)

** (²)

3 - 5 一般歩行者の特性と減速・停止率

本調査では、合計で 145 件の一般歩行者の横断データを取得した。1 件の横断には複数の歩行者が含まれる場合もあるが、その場合は先頭の歩行者の属性を代表として採用して分析している。

(1) 一般歩行者の属性

歩行者の特性と減速・停止率との関連について検討を加えるが、その前に、一般歩行者の属性の単純集計をみる(表 3-5-1)。まず、地点では、地点 3 の横断件数が最も多く、全体の 3 割を越え、続いて地点 7、8、10 が 1 割を越えている。一方、2 % 程度の地点が 2 つあり、地点には偏りがある。その他に、性別では男女がほぼ同数、年齢では「青壮年層」の比率が高い。また、歩行者の動作としては、立ち位置では「歩道上」、行動としては「左右の車両を見ている」が多く、ともに 8 割を越え、歩行者特性では「特記事項無し」が多い。

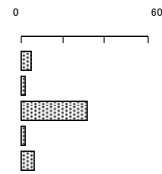
1 つの横断で横断する人数では「1 人」が 86.2%と圧倒的である。先に、複数の歩行者を含む場合には先頭の歩行者の属性で代表することを述べたが、「1 人」が多いことから、属性の代表性についての問題は少ないと考えられる。

- 1 表 3-5-1 は、歩行者数を属性別に集計したものである。集計単位は「人」である。一方、(2) 以下では、歩行者が横断歩道に立った場合に、そこを通過する自動車が減速・停止をしたのかを計測したので、その集計単位は「台」となる。なお、本報告書を通して、集計単位が「人」であるのは表 3-5-1 のみであり、それ以外は全て「台」である。
- 2 観測した歩行者一人について、複数の自動車が通過することがあるので、表 3 - 5 - 1 の一般歩行者の人数と表 3 - 5 - 2 以下の自動車台数は当然に、一致しない。

表 3-5-1 一般歩行者の属性

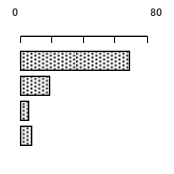
< 地点コード >

カテゴリ名	度数	相対度数%	累積相対度数%
地点 1	7	4.8	4.8
地点 2	3	2.1	6.9
地点 3	46	31.7	38.6
地点 4	3	2.1	40.7
地点 5	9	6.2	46.9
地点 6	12	8.3	55.2
地点 7	16	11.0	66.2
地点 8	17	11.7	77.9
地点 9	9	6.2	84.1
地点 1 0	23	15.9	100.0
合計	145	100%(145)	100%(145)



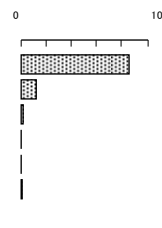
< 歩行者特性 >

カテゴリ名	度数	相対度数%	累積相対度数%
特記事項無し	101	69.7	69.7
自転車乗車	27	18.6	88.3
自転車を押す	7	4.8	93.1
犬を連れてくる	10	6.9	100.0
合計	145	100%(145)	100%(145)



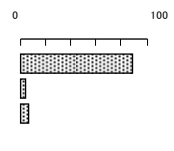
< 歩行者人数 >

カテゴリ名	度数	相対度数%	累積相対度数%
1人	125	86.2	86.2
2人	17	11.7	97.9
3人	2	1.4	99.3
4人	0	0.0	99.3
5人	0	0.0	99.3
6人	1	0.7	100.0
合計	145	100%(145)	100%(145)



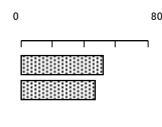
< 立ち位置 >

カテゴリ名	度数	相対度数%	累積相対度数%
歩道上	130	89.7	89.7
一歩車道に出ている	6	4.1	93.8
二歩以上車道に出ている	9	6.2	100.0
合計	145	100%(145)	100%(145)



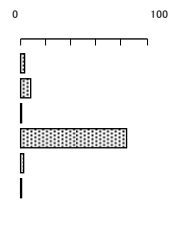
< 性別 >

カテゴリ名	度数	相対度数%	累積相対度数%
男性	76	52.4	52.4
女性	69	47.6	100.0
合計	145	100%(145)	100%(145)



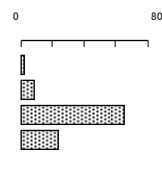
< 行動 >

カテゴリ名	度数	相対度数%	累積相対度数%
前を向いている	5	3.4	3.4
右側の車両を見ている	12	8.3	11.7
左側の車両を見ている	1	0.7	12.4
左右の車両を見ている	123	84.8	97.2
手を挙げている	3	2.1	99.3
スマホを見ている	1	0.7	100.0
合計	145	100%(145)	100%(145)



< 年齢層 >

カテゴリ名	度数	相対度数%	累積相対度数%
幼児以下	3	2.1	2.1
未成人層 (小・中・高生)	12	8.3	10.3
青壮年層	96	66.2	76.6
高齢層	34	23.4	100.0
合計	145	100%(145)	100%(145)



(2) 性別

表 3-5-2 に歩行者の男女別減速・停止率を示す。女性の方が約 6 ポイント減速・停止率が高いが、統計的には有意ではない。

表 3-5-2 男女別の減速・停止率

性別	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
男性	31	149	180
女性	40	131	171
合計	71	280	351

性別	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
男性	17.2	82.8	100%(180)
女性	23.4	76.6	100%(171)
合計	20.2	79.8	100%(351)

(3) 年齢

表 3-5-3 に年齢別の減速・停止率を示す。データ数が少ないため、明確な結果とはいえないが、全体としては、年齢の高まりと共に減速・停止率が減少していく傾向がみえる。ただし、検定結果は有意ではない。

表 3-5-3 年齢層別の減速・停止率

年齢層	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
幼児以下	1	3	4
未成人層(小・中・高生)	5	15	20
青壮年層	53	195	248
高齢層	12	67	79
合計	71	280	351

年齢層	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
幼児以下	25.0	75.0	100%(4)
未成人層(小・中・高生)	25.0	75.0	100%(20)
青壮年層	21.4	78.6	100%(248)
高齢層	15.2	84.8	100%(79)
合計	20.2	79.8	100%(351)

(4) 歩行者特性

表 3-5-4 に歩行者特性格別の減速・停止率を示す。ここでは、特性として「自転車乗車」、「自転車を押す」と「犬をつれている」を取り上げ、これらの要素のない者を「特記事項無し」として分類し、その特性間で減速・停止率を比較した。

表によれば、「特記事項無し」が最も減速・停止率が低く、「自転車乗車」、「自転車を押す」、「犬を連れている」の順で減速・停止率は高くなり、有意水準 5% で特性間に有意差があるとの結果となった。横断歩道の停止・減速行動は、歩行者を明確に識別できるか否かに関連する。ここでの結果は、歩行者が自転車などを伴った場合、より目立ち、運転者からは、そのような特性のない歩行者と識別し易いことを示唆していると考えられる。

表 3-5-4 歩行者特性格別の減速・停止率

歩行者特性	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
特記事項無し	46	221	267
自転車乗車	14	41	55
自転車を押す	5	13	18
犬を連れている	6	5	11
合計	71	280	351

歩行者特性	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
特記事項無し	17.2	82.8	100%(267)
自転車乗車	25.5	74.5	100%(55)
自転車を押す	27.8	72.2	100%(18)
犬を連れている	54.5	45.5	100%(11)
合計	20.2	79.8	100%(351)

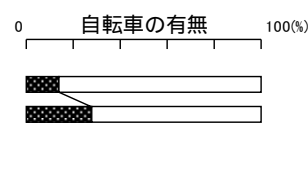
このような歩行者特性は、どのような属性により多く現れるのか、ここでは減速・停止と関連が強い「自転車」を取り上げ、それと性別との関係でみておく。

表 3-5-5 は、性別と自転車の有無との関連を示したものである。図表によれば、女性の場合、自転車を伴うケースが 30% 近くとなっており、男性との差も 14 ポイント以上である（危険率 1% で有意）。先に女性の方が減速・停止率が高いことをみたが、それには自転車も関連していると判断される。なお、年齢についても自転車の有無との関連をみたが、ほとんど関連は認められなかった。

表 3-5-5 性別と自転車の有無との関連

性別	自転車の有無		合計
	有り	無し	
男性	25	155	180
女性	48	123	171
合計	73	278	351

性別	自転車の有無		合計
	有り	無し	
男性	13.9	86.1	100%(180)
女性	28.1	71.9	100%(171)
合計	20.8	79.2	100%(351)



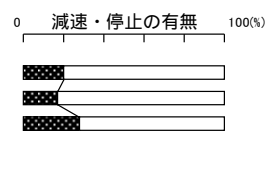
(5) 立ち位置

表 3-5-6 は、歩行者の立ち位置と減速・停止との関連を示したものである。立ち位置との関連では、統計的な有意差は得られていない。

表 3-5-6 立ち位置別の減速・停止率

立ち位置	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
歩道上	63	252	315
一歩車道に出ている	3	15	18
二歩以上車道に出ている	5	13	18
合計	71	280	351

立ち位置	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
歩道上	20.0	80.0	100%(315)
一歩車道に出ている	16.7	83.3	100%(18)
二歩以上車道に出ている	27.8	72.2	100%(18)
合計	20.2	79.8	100%(351)



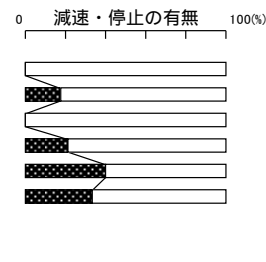
(6) 行動

表 3-5-7 は、歩行者が横断に伴ってどのような行動をとった場合に、減速・停止率が高くなる可能性があるのかを示す。ほとんどの歩行者が「左右の車両を見る」に分類され、それ以外の行動のサンプルは少数である。「手をあげる」は、平均に比べて減速・停止率が 20 ポイント程度高いが、5 台中 2 台と少数であり、その差は有意ではない。

表 3-5-7 歩行者の行動と減速・停止率

行動	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
前を向いている	0	13	13
右側の車両を見ている	4	19	23
左側の車両を見ている	0	1	1
左右の車両を見ている	64	242	306
手を挙げている	2	3	5
スマホを見ている	1	2	3
合計	71	280	351

行動	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
前を向いている	0.0	100.0	100%(13)
右側の車両を見ている	17.4	82.6	100%(23)
左側の車両を見ている	0.0	100.0	100%(1)
左右の車両を見ている	20.9	79.1	100%(306)
手を挙げている	40.0	60.0	100%(5)
スマホを見ている	33.3	66.7	100%(3)
合計	20.2	79.8	100%(351)



3 - 6 右側歩行者の有無と減速・停止率

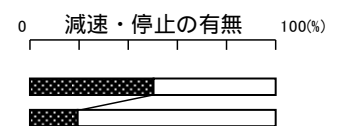
一般歩行者の場合、反対側(観測対象自動車から進行方向に見て右側)にも歩行者が存在する状態での横断がみられた(ダミーの場合は右側の歩行者がない状態で横断した)。一般歩行者のケースを集計対象にした結果が表 3-6-1 である。図表によれば、右側にも歩行者がいた場合、減速・停止率は2倍以上となっている。データは少ないものの、その差は危険率5%で有意である。

ただし、右側に歩行者がいる場合、先に対向車が停止するケースがあり、それが観測側自動車の減速・停止率を高めているとみられる。

表 3-6-1 右側歩行者の有無別減速・停止率

右側歩行者の有無	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
有り	5	5	10
無し	66	275	341
合計	71	280	351

右側歩行者の有無	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
有り	50.0	50.0	100%(10)
無し	19.4	80.6	100%(341)
合計	20.2	79.8	100%(351)



■ □ * (FS)

3 - 7 減速・停止自動車と通過自動車の速度

「3 - 1 地点と減速・停止率」でも述べたように、速度については、地点によって規制速度が異なる点に注意が必要である。「3 - 7」では、まず、観測された速度(以下、「3 - 7」では、単に「速度」と呼ぶ。)を用いて分析し、続いて「3 - 1」で述べた規制調整速度を用いて分析を行う。

(1) 減速・停止自動車と通過自動車の速度の比較

図3-7-1、表3-7-1、表3-7-2に、減速・停止群と通過群の速度を測定区間別に比較した結果を示す。図3-7-1は、速度の分布をヒストグラムと折れ線の累積相対度数分布で示したもので、折れ線の実線(-)が減速・停止群、破線(---)が通過群に対応している。また、ヒストグラムには平均値の位置を Δ で挿入した。なお、3段目には、2群の比較を明確に示すために、2群の累積相対度数分布を1つの図に表示した。

75~50mの区間では、2つの群の分布にほとんど差異は認められない。全体としては通過群の方が若干、速度の高い方に裾を引く形になっており、その傾向は相対度数分布が右側(値の大きい方)にズレていることに現れているが、その差は極めて小さい。この段階では、「横断歩道での停止」傾向が速度に表れていない。

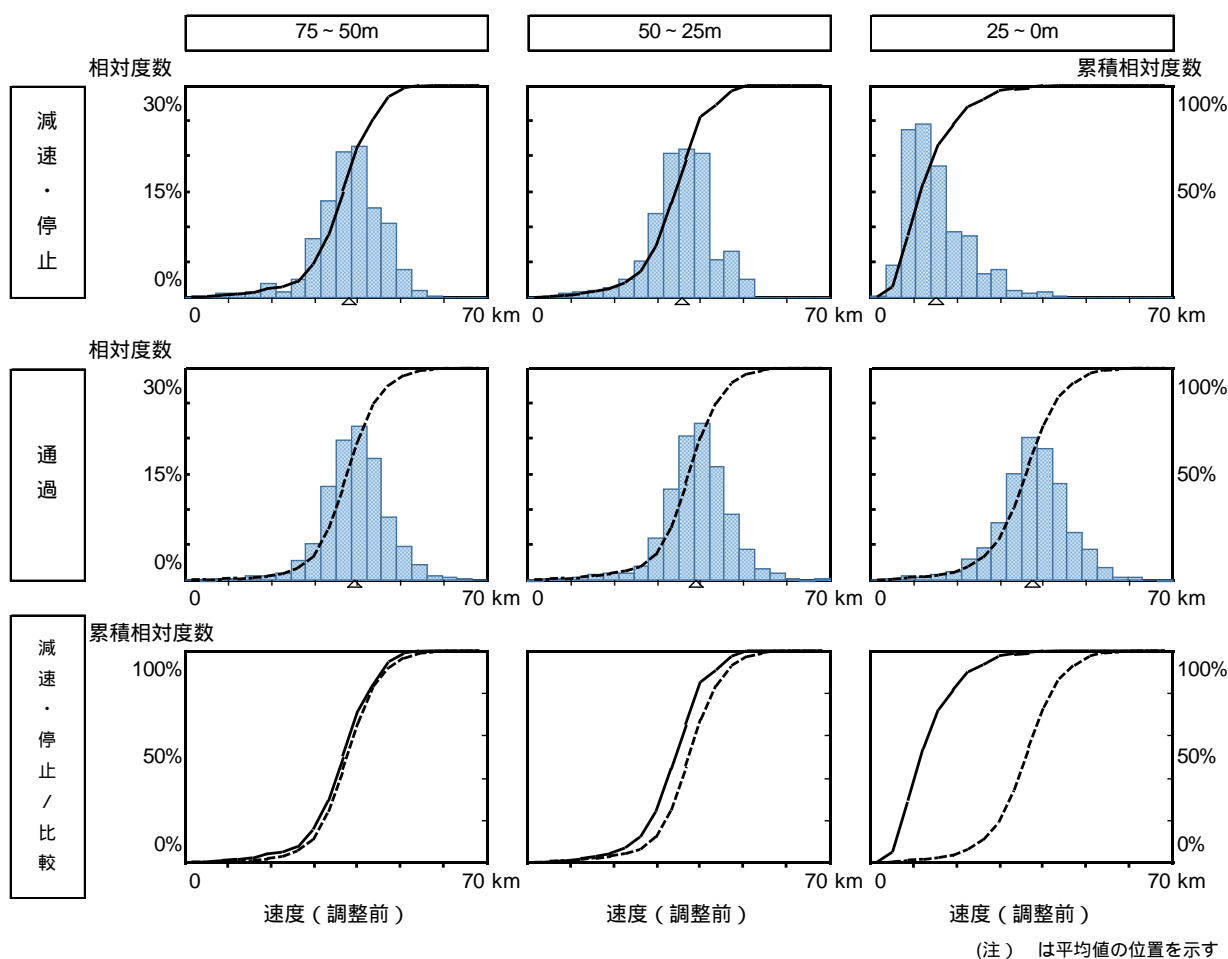


図3-7-1 走行区間別、減速・停止別の速度の分布

50～25mの区間では、減速・停止に向けての準備として減速・停止群で速度が低下する傾向にある。特に、40km/hを越える範囲での比率が低下しており、通過群の速度分布との違いとなっている。また、この2群の違いは、相対度数分布に明確に現れており、減速・停止群は速度の低い方向にスライドしている。なお、通過群については、前の区間との差があまり認められない。

25～0mの区間では、当然ながら減速・停止群は大きく速度を低下させており、分布は値の小さい方向にスライドしている。通過群についても、分布の山が40kmから35kmに移っており、停止はしないものの、横断歩道への接近に伴い速度を低下させる傾向が認められる。

表3-7-1は、減速・停止群と通過群の速度の平均値(標準偏差)を区間ごとに比較した表である。また、右端は2群の平均値をt検定で比較した結果で、いずれの区間ともその差は危険率1%で有意と評価された。ただし、75～50mにおける速度差は1.3km/hと小さな値で、ほとんど差はないともいえる。つまり、減速・停止群も通過群も横断歩道75～50mの手前では、速度に大きな差は認められない。ただし、50mより横断歩道に近い区間の差は大きく、いずれも通過群の方が平均速度は高い。

表3-7-1 区間別の減速・停止群と通過群の速度の平均値比較

(単位: km/h)					減速・停止と通過の比較	
区間	停止の有無	平均	SD	データ	t値	判定
75～50m	減速・停止	38.0	7.5	386	-3.298	* (t)
	通過	39.3	7.1	1926		
50～25m	減速・停止	35.6	7.3	386	-8.072	** (t)
	通過	39.0	7.5	1926		
25～0m	減速・停止	15.2	6.9	386	-50.805	** (t)
	通過	37.5	8.1	1926		

平均値の差のt検定

表3-7-2 減速・停止群と通過群別の速度の区間間比較

(単位: km/h)				多重比較		
減速・停止	平均	SD	F検定	75～50m	50～25m	25～0m
75～50m	38.0	7.5	1%有意		1%有意	1%有意
50～25m	35.6	7.3		1%有意		1%有意
25～0m	15.2	6.9		1%有意	1%有意	

繰り返しのある一要因分散分析と多重比較

(単位: km/h)				多重比較		
通過	平均	SD	F検定	75～50m	50～25m	25～0m
75～50m	39.3	7.1	1%有意		1%有意	1%有意
50～25m	39.0	7.5		1%有意		1%有意
25～0m	37.5	8.1		1%有意	1%有意	

繰り返しのある一要因分散分析と多重比較

表 3-7-2 は、減速・停止群と通過群別に区間ごとの平均値を比較したものである。このデータは、同一の運転手が 3 つの区間を走った結果であるから、3 つの平均値の差の検定として「繰り返しのある一要因分散分析」を使用した。その結果は、すべて有意となった。群ごとの 3 つの平均値に関する F 値は高く、多重比較も全ての対で危険率 1% の有意である。ただ、この結果で興味深いのは通過群で、横断歩道に近づくに伴って、平均速度は若干低下し、標準偏差が大きくなっている。このことから、横断歩道に近づくに伴い、一部の自動車は速度を下げていると考えられる。

(2) 減速・停止自動車と通過自動車の規制調整速度の比較

前項では速度を用いて減速・停止自動車と通過自動車の比較を行ったが、ここでは規制調整速度を用いて分析した結果を述べる。基本的には速度の分析と大きな差は認められず、したがって、図表についてのコメントの多くは重複している。図 3-7-2、表 3-7-3、表 3-7-4 に、減速・停止群と通過群の規制調整速度を測定区間別に比較した結果を示す。

まず図 3-7-2 は、規制調整速度の分布をヒストグラムと折れ線の累積相対度数分布で示したもので、作図方法は速度と同じである。

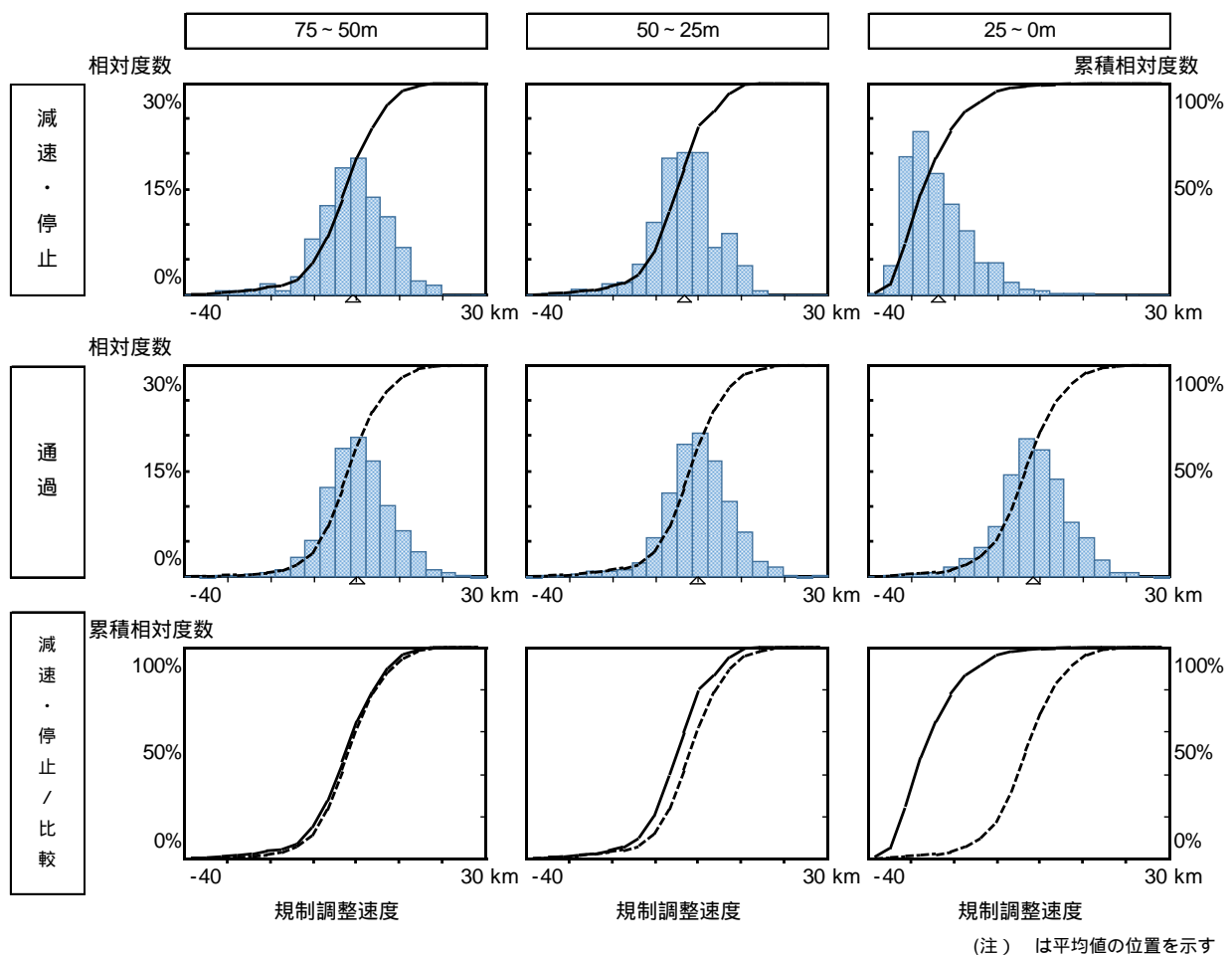


図 3-7-2 走行区間別、減速・停止別の規制調整速度の分布

速度と同じく 75～50m の区間では、2つの群の分布にほとんど差異は認められない。50～25m の区間では、停止に向けての準備として減速・停止群で速度が低下する傾向にある。特に、規制調整速度 0 km/h を越える範囲での比率が低下しており、通過群の速度分布との違いとなっている。また、この2群の違いは、相対度数分布に明確に現れており、減速・停止群は速度の低い方向にスライドしている。なお、通過群については、前の区間との差があまり認められない。

25～0m の区間では、減速・停止群は大きく速度を低下させており、分布は値の小さい方向にスライドしている。通過群についても、分布の山が 0 km/h から - 5 km/h に移っており、停止はしないものの、横断歩道への接近に伴い速度を低下させる傾向が認められる。

表 3-7-3 は、減速・停止率群と通過群の規制調整速度の平均値(標準偏差)を区間ごとに比較した表である。また、右端は2群の平均値を t 検定で比較した結果で、75～50m 区間は危険率 5%、それ以外は危険率 1%でその差は有意と評価された。速度の分析では3区間とも危険率 1%で有意となったので、若干、結果が異なる。また、速度と同様、75～50m の区間の速度差は 1 km/h 未満と小さく、大きな違いはない。減速・停止群も通過群も横断歩道 75～50m 手前では、規制調整速度にほとんど差がない。ただし、それよりも横断歩道に近づくと規制調整速度の差が大きくなり、いずれも通過群の方が平均速度は高い。

表 3-7-3 区間別の減速・停止群と通過群の規制調整速度の平均値比較

(単位: km/h)					減速・停止と通過の比較	
区間	停止の有無	平均	SD	データ	t値	判定
75～50m	減速・停止	-0.91	8.07	386	-2.252	* (t)
	通過	0.06	7.64	1926		
50～25m	減速・停止	-3.31	7.57	386	-6.887	* * (t)
	通過	-0.29	7.90	1926		
25～0m	減速・停止	-23.74	7.50	386	-48.391	* * (t)
	通過	-1.77	8.26	1926		

平均値の差の t 検定

表 3-7-4 は、減速・停止群と通過群別に区間ごとの平均値を比較したものである。ここでも、3つの平均値の差の検定として「繰り返しのある一要因分散分析」を用いる。群ごとの3つの平均値に関する F 値は高く、多重比較も全ての対で危険率 1%で有意である。この結果でも横断歩道に近づくと伴って、通過群でも平均速度が若干低下し、標準偏差が大きくなっており、横断歩道に近づくと伴い、一部の自動車は速度を下げているものとみられる。

表 3-7-4 減速・停止群と通過群別の規制調整速度の区間間比較

減速・停止	(単位: km/h)			多重比較		
	平均	SD	F検定	75~50m	50~25m	25~0m
75~50m	-0.91	8.07	1%有意		1%有意	1%有意
50~25m	-3.31	7.57		1%有意		1%有意
25~0m	-23.74	7.50		1%有意	1%有意	

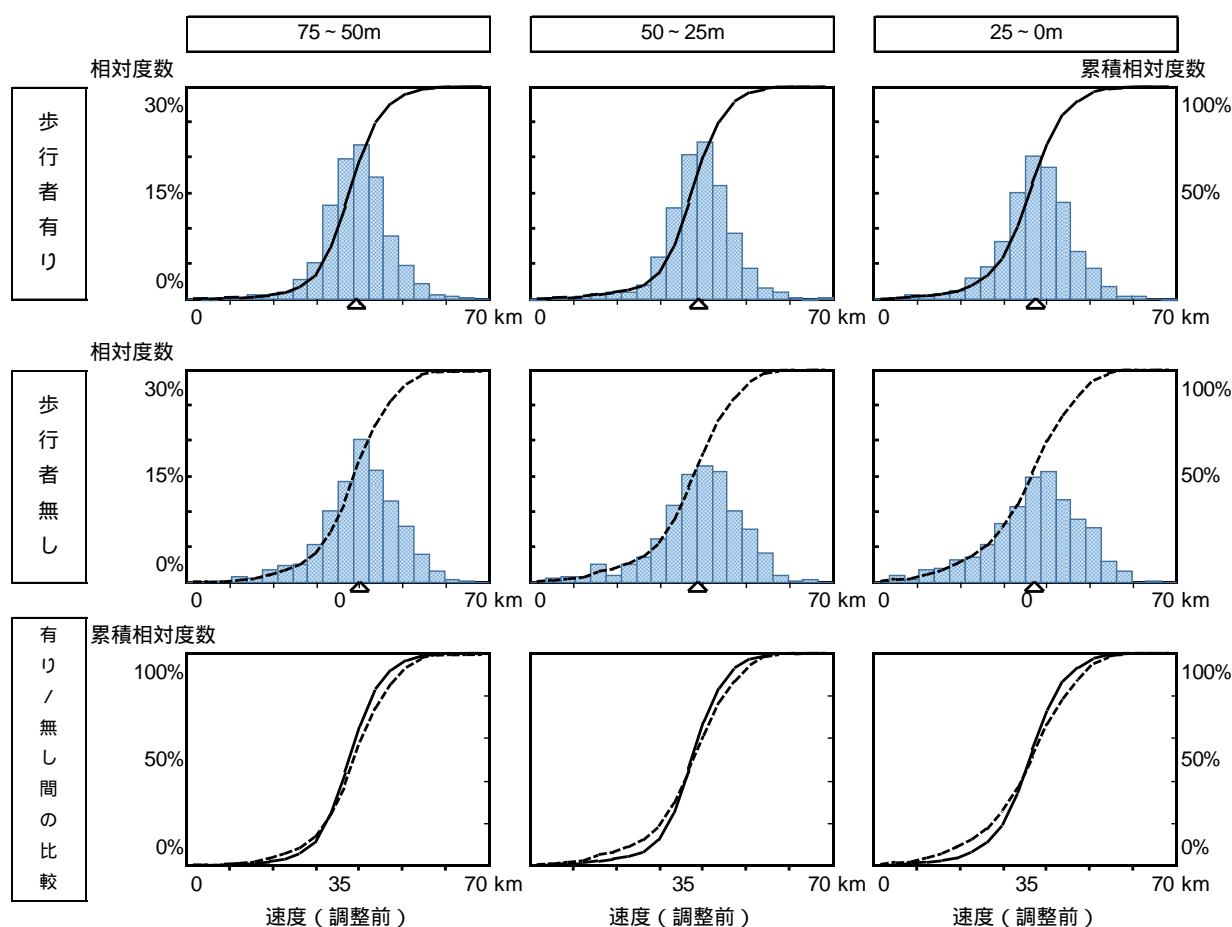
繰り返しのある一要因分散分析と多重比較

通過	(単位: km/h)			多重比較		
	平均	SD	F検定	75~50m	50~25m	25~0m
75~50m	0.06	7.64	1%有意		1%有意	1%有意
50~25m	-0.29	7.90		1%有意		1%有意
25~0m	-1.77	8.26		1%有意	1%有意	

繰り返しのある一要因分散分析と多重比較

(3) 通過自動車の歩行者の有無別の速度の比較

横断歩道を通過した自動車の速度を、歩行者の有無によって比較する。ここではまず、速度の分析を行い、次の項で規制調整速度についての結果を述べる。結果を図 3-7-3、表 3-7-5、表 3-7-6 に示す。



(注) は平均値の位置を示す

図 3-7-3 通過自動車の歩行者の有無別の速度分布

歩行者の無い状態で走行した自動車については、横断歩道に歩行者が現れる直前に通過した場合を集計した。また、歩行者有りは、前項の図 3-7-1 の「通過群」に対応している。

まず各群の平均値をみると、横断歩道に近づくに伴ってわずかに速度が低下していることが分かる。詳細は表 3-7-5 の平均値の比較表でさらに検討する。次は、分布の広がりである。図表によれば、両群とも横断歩道に近づくにともなって、分布の広がりが大きくなっていることが分かる。特にその傾向は「歩行者無し」群で顕著で、50～25m の段階でも分布の広がりは大きい。つまり、「歩行者無し」群の一部には、横断歩道に近づくに伴って速度を低下させる群があり、一方、速度を維持したままの群もあるため、全体として分布の広がりが大きく現れていると考えられる。その傾向は、「歩行者有り」群にも認められるが、「歩行者無し」群の方が顕著である。「歩行者無し」群には、横断歩道に歩行者がいれば、減速・停止する可能性のある運転者も含まれており、それが二つの群の差異をもたらしていると考えられる。

表 3-7-5 は、「歩行者有り」群と「歩行者無し」群の速度の平均値(標準偏差)を区間ごとに比較した表で、右端は 2 群の平均値を t 検定で比較した結果である。75～50m 区間で危険率 5% の有意差が得られたが、50m 以内では有意差は認められない。標本数の多さから考えて、この 2 群の平均値についてはそれほど大きな差はみられないと考えてよい。そして 2 群とも横断歩道に近づくに伴い、速度が低下している。標準偏差については、一貫して「歩行者無し」群の方が大きく、速度に関して多様であることが分かる。先にも述べたように、横断歩道での停止の可能性のある運転者をその一部に含むためであると考えられる。

表 3-7-5 区間別歩行者有無別の速度平均値の比較(通過自動車)

(単位: km/h)					減速・停止と通過の比較	
区間	歩行者の有無	平均	SD	データ	t値	判定
75～50m	有り	39.3	7.1	1926	-2.312	*(t)
	無し	40.2	8.9	566		
50～25m	有り	39.0	7.5	1926	0.226	NS (t)
	無し	38.9	9.7	566		
25～0m	有り	37.5	8.1	1926	0.462	NS (t)
	無し	37.3	10.5	566		

平均値の差の t 検定

表 3-7-6 歩行者の有無別の速度の区間間比較(通過自動車)

(単位: km/h)				多重比較		
歩行者有り	平均	SD	F値	75～50m	50～25m	25～0m
	75～50m	39.3	7.1	1%有意		1%有意
50～25m	39.0	7.5	1%有意			1%有意
25～0m	37.5	8.1	1%有意		1%有意	

繰り返しのある一要因分散分析と多重比較

(単位: km/h)				多重比較		
歩行者無し	平均	SD	F値	75～50m	50～25m	25～0m
	75～50m	40.2	8.9	1%有意		1%有意
50～25m	38.9	9.7	1%有意			1%有意
25～0m	37.3	10.5	1%有意		1%有意	

繰り返しのある一要因分散分析と多重比較

表 3-7-6 は、「歩行者有り」群と「歩行者無し」群別に区間ごとの速度を比較した結果である。「繰り返しのある一要因分散分析」では、群ごとの3つの平均値の差、さらに区間の間の差は全て有意となっている。また横断歩道に近づくことによる速度の低下は「歩行者無し」群の方が大きく、標準偏差も一貫して大きい。

(4) 通過自動車の歩行者の有無別の規制調整速度の比較

横断歩道を通過した自動車の規制調整速度を、歩行者の有無によって比較するが、傾向は速度と概ね同一である。結果を図 3-7-4、表 3-7-7、表 3-7-8 に示す。

まず、各群の平均値をみると、横断歩道に近づくに伴ってわずかに規制調整速度が低下しており、速度と同一の傾向にある。詳細は表 3-7-7 の平均値の比較表でさらに検討する。分布の広がりも速度と同じく、両群とも横断歩道に近づくにともなって、分布の広がりが大きくなっている。特にその傾向は「歩行者無し」群で顕著で、50～25m の段階でも分布の広がりは大きい。ここでも「歩行者無し」群の一部には、横断歩道に近づくに伴って速度を低下させる群があり、一方、速度を維持したままの群もあるため、全体として分布の広がりが大きく現れていると考えられる。その傾向は、「歩行者有り」群にも認められるが、「歩行者無し」群の方が顕著である。すでに述べているように「歩行者無し」群には、横断歩道に歩行者がいれば、減速・停止する可能性のある運転者も含まれており、それがこの2群の差異をもたらしていると考えられる。

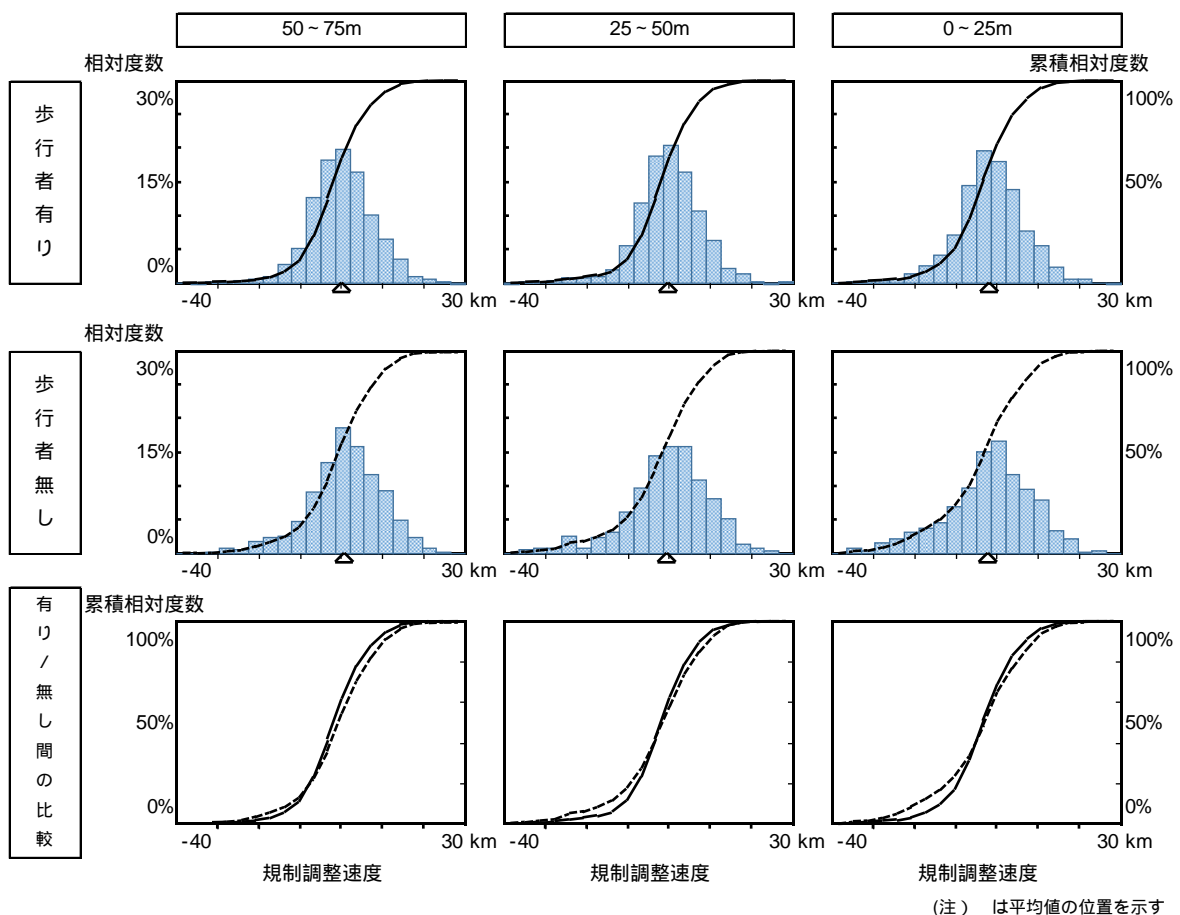


図 3-7-4 通過自動車の歩行者の有無別の規制調整速度分布

表 3-7-7 は、「歩行者有り」群と「歩行者無し」群の速度の平均値(標準偏差)を区間ごとに比較した表で、右端は2群の平均値を t 検定で比較した結果である。75～50m 区間で危険率 5%の有意差が得られたが、50m 以内では有意差は認められない。標本数の多さから考えて、この2群の平均値についてはそれほど大きな差はみられないと考えてよい。そして2群とも横断歩道に近づくに伴い、速度が低下している。標準偏差については、一貫して「歩行者無し」群の方が大きく、速度に関して多様であることが分かる。

表 3-7-7 区間別の歩行者有無別の規制調整速度平均値の比較(通過自動車)

(単位: km/h)					減速・停止と通過の比較	
区間	歩行者の有無	平均	SD	データ	t値	判定
75～50m	有り	0.06	7.64	1926	-1.973	*(t)
	無し	0.82	9.24	566		
50～25m	有り	-0.29	7.90	1926	0.412	NS(t)
	無し	-0.46	9.94	566		
25～0m	有り	-1.77	8.26	1926	0.638	NS(t)
	無し	-2.04	10.61	566		

平均値の差の t 検定

表 3-7-8 は、「歩行者有り」群と「歩行者無し」群別に区間ごとの速度を比較した結果である。「繰り返しのある一要因分散分析」では、群ごとの3つの平均値の差、さらに区間の間の差は全て有意となっている。また横断歩道に近づくにしたがって速度の低下は「歩行者無し」群の方が大きく、標準偏差も一貫して大きい。

表 3-7-8 歩行者の有無別の規制調整速度の区間間比較(通過自動車)

(単位: km/h)				多重比較		
歩行者有り	平均	SD	F値	75～50m	50～25m	25～0m
75～50m	0.06	7.64	1%有意		1%有意	1%有意
50～25m	-0.29	7.90		1%有意		1%有意
25～0m	-1.77	8.26		1%有意	1%有意	

繰り返しのある一要因分散分析と多重比較

(単位: km/h)				多重比較		
歩行者無し	平均	SD	F値	75～50m	50～25m	25～0m
75～50m	0.82	9.24	1%有意		1%有意	1%有意
50～25m	-0.46	9.94		1%有意		1%有意
25～0m	-2.04	10.61		1%有意	1%有意	

繰り返しのある一要因分散分析と多重比較

(5) 車種別の規制調整速度分布の比較(減速・停止自動車と通過自動車別)

表3-7-9は減速・停止群と通過自動車群の別に、車種ごとの速度分布を比較した結果である。車種の「その他」はデータ数が少ないため集計対象から外した。また、右端の折れ線グラフは区間別の速度平均値を車種間で比較したものである。減速・停止群については、50～25mから25～0m間の速度変化が大きく車種間の比較が難しいため作図はしていない。

通過群については、いずれの車種も横断歩道に近づくにつれて速度を低下させており、25～0mの区間では75～50m区間より2km/h程低い速度で走行している。また、速度低下のパターンとしては乗用車、貨物が類似しており、50～25m区間までは速度の低下はあまりみられず、25～0mで速度を低下させている。

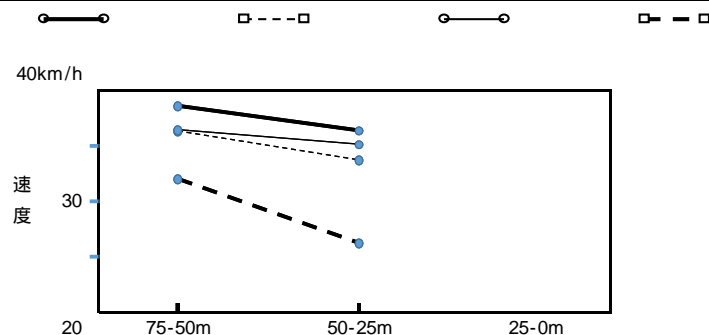
タクシー・バスも他の車種と同様に横断歩道に近づくにつれて速度を低下させている。特にバスの減速・停止群は速度が低いことが特徴である。ただし、両車種の減速・停止群のサンプル数は7～8台と極めてわずかであり、ここでの傾向を一般化するのは危険である。

表3-7-9 車種別の速度分布の比較(減速・停止自動車と通過自動車)

【減速・停止】

(単位：km/h)

速度	区間	乗用車		貨物		タクシー		バス	
		平均	SD	平均	SD	平均	SD	平均	SD
速度	75～50m	38.61	7.49	36.32	7.69	36.44	4.81	31.99	5.75
	50～25m	36.38	7.2	33.7	7.03	35.13	3.06	26.19	7.39
	25～0m	15.64	7.22	13.65	5.29	17.37	6.94	11.06	4.64
	データ数	299		70		7		8	



【通過】

(単位：km/h)

速度	区間	乗用車		貨物		タクシー		バス	
		平均	SD	平均	SD	平均	SD	平均	SD
速度	75～50m	39.31	7.14	39.55	7.19	37.11	5.3	38.52	5.65
	50～25m	38.9	7.54	39.4	7.51	37.96	4.34	37.34	7.46
	25～0m	37.48	7.95	37.69	8.66	36.64	5.09	35.93	7.41
	データ数	1571		331		17		7	

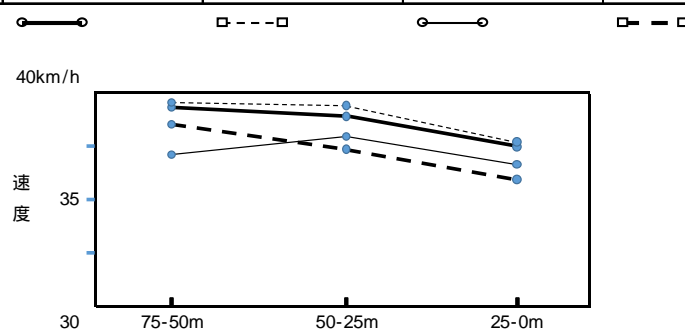


表 3-7-10 は減速・停止群、通過自動車群別に、車種ごとの規制調整速度分布を比較した結果である。作表、作図の方法は表 3-7-9 と同じである。

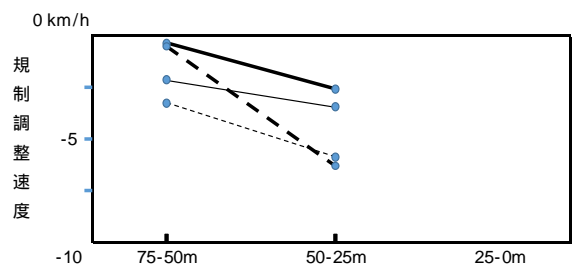
まず全体としてみた場合、表 3-7-9 と比べ、バスの速度が高まっていることが分かる。これは規制速度が 30 km/h と他の地点の 40 km/h よりも低い地点 10 にバスが多いため、規制速度による調整がバスの速度に対し、より大きな影響を与えたためである。ただ、それ以外の傾向は表 3-7-9 と同様で、通過群については、いずれの車種も横断歩道に近づくにつれて規制調整速度を低下させており、25～0m の区間では規制速度より 2 km/h 程低い速度で走行している。また、低下のパターンは乗用車と貨物が類似しており、速度の低下は 50～25m 区間まではほとんど現れていない。

表 3-7-10 車種別の規制調整速度分布の比較(減速・停止自動車と通過自動車別)

【減速・停止】 (単位: km/h)

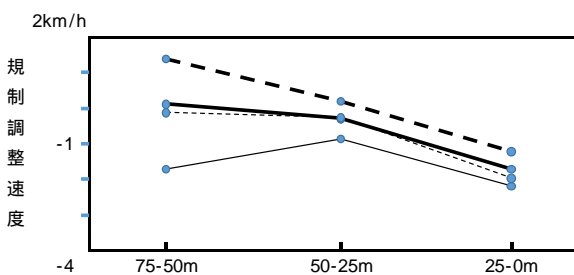
規制調整速度	区間	乗用車		貨物		タクシー		バス	
		平均	SD	平均	SD	平均	SD	平均	SD
	75～50m	-0.35	8.11	-3.25	7.83	-2.13	6.59	-0.51	5.95
	50～25m	-2.59	7.57	-5.88	7.21	-3.44	4.51	-6.31	6.82
	25～0m	-23.32	7.88	-25.92	5.35	-21.20	5.95	-21.44	6.74
	データ数	299		70		7		8	

○—○ □---□ ○—○ □--□



【通過】 (単位: km/h)

規制調整速度	区間	乗用車		貨物		タクシー		バス	
		平均	SD	平均	SD	平均	SD	平均	SD
	75～50m	0.110	7.702	-0.121	7.434	-1.713	6.364	1.381	6.692
	50～25m	-0.294	7.965	-0.265	7.725	-0.867	4.391	0.194	7.705
	25～0m	-1.721	8.180	-1.975	8.800	-2.188	3.701	-1.212	7.459
	データ数	1571		331		17		7	



3 - 8 後続車との車頭時間と減速・停止率

表 3-8-1 に、後続車との車頭時間と減速・停止率を測定位置別に示す。車頭時間については、「2 秒未満」、「2 ~ 3 秒」、「3 ~ 5 秒」、「5 秒以上」の 4 カテゴリに分類し、また測定位置は 75m、50m、25m の 3 地点を用いた。

表によれば、75m、50m 地点についてはよく似た傾向を示している。つまり、「2 秒未満」~「3 ~ 5 秒」では減速・停止率の差は小さく、「5 秒以上」で減速・停止率が増加している。5 秒以内の 3 つのカテゴリの差が小さいため、検定では有意となっていないが、5 秒以内の 3 カテゴリを 1 つにまとめ、それと「5 秒以上」との比較にした場合には、75m、50m とともに危険率 5 % で有意となる。

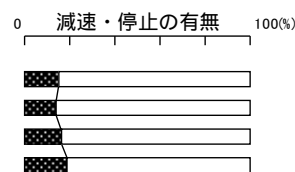
さらに 25m の場合には、車頭時間と減速・停止率には明確な関連が現れており、車頭時間が長くなるほど減速・停止率は単調に増加している(危険率 1 % で有意)。「2 秒未満」と「5 秒以上」の減速・停止率の差は 9 ポイントと大きい。後続車が離れていれば、追突事故等に あう不安がなく、安心して減速・停止できるということであろうか。

表 3-8-1 後続車との車頭時間別の減速・停止率

【75m】

	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
2 秒未満	43	238	281
2 ~ 3 秒	88	532	620
3 ~ 5 秒	100	508	608
5 秒以上	141	601	742
合計	372	1879	2251

	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
2 秒未満	15.3	84.7	100%(281)
2 ~ 3 秒	14.2	85.8	100%(620)
3 ~ 5 秒	16.4	83.6	100%(608)
5 秒以上	19.0	81.0	100%(742)
合計	16.5	83.5	100%(2251)

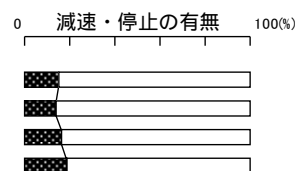


NS (²)

【50m】

	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
2 秒未満	41	227	268
2 ~ 3 秒	87	524	611
3 ~ 5 秒	102	513	615
5 秒以上	142	616	758
合計	372	1880	2252

	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
2 秒未満	15.3	84.7	100%(268)
2 ~ 3 秒	14.2	85.8	100%(611)
3 ~ 5 秒	16.6	83.4	100%(615)
5 秒以上	18.7	81.3	100%(758)
合計	16.5	83.5	100%(2252)

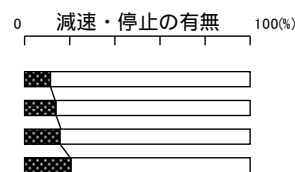


NS (²)

【25m】

	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
2 秒未満	28	214	242
2 ~ 3 秒	81	513	594
3 ~ 5 秒	99	523	622
5 秒以上	164	630	794
合計	372	1880	2252

	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
2 秒未満	11.6	88.4	100%(242)
2 ~ 3 秒	13.6	86.4	100%(594)
3 ~ 5 秒	15.9	84.1	100%(622)
5 秒以上	20.7	79.3	100%(794)
合計	16.5	83.5	100%(2252)



** (²)

3 - 9 先行車との車頭時間と減速・停止率

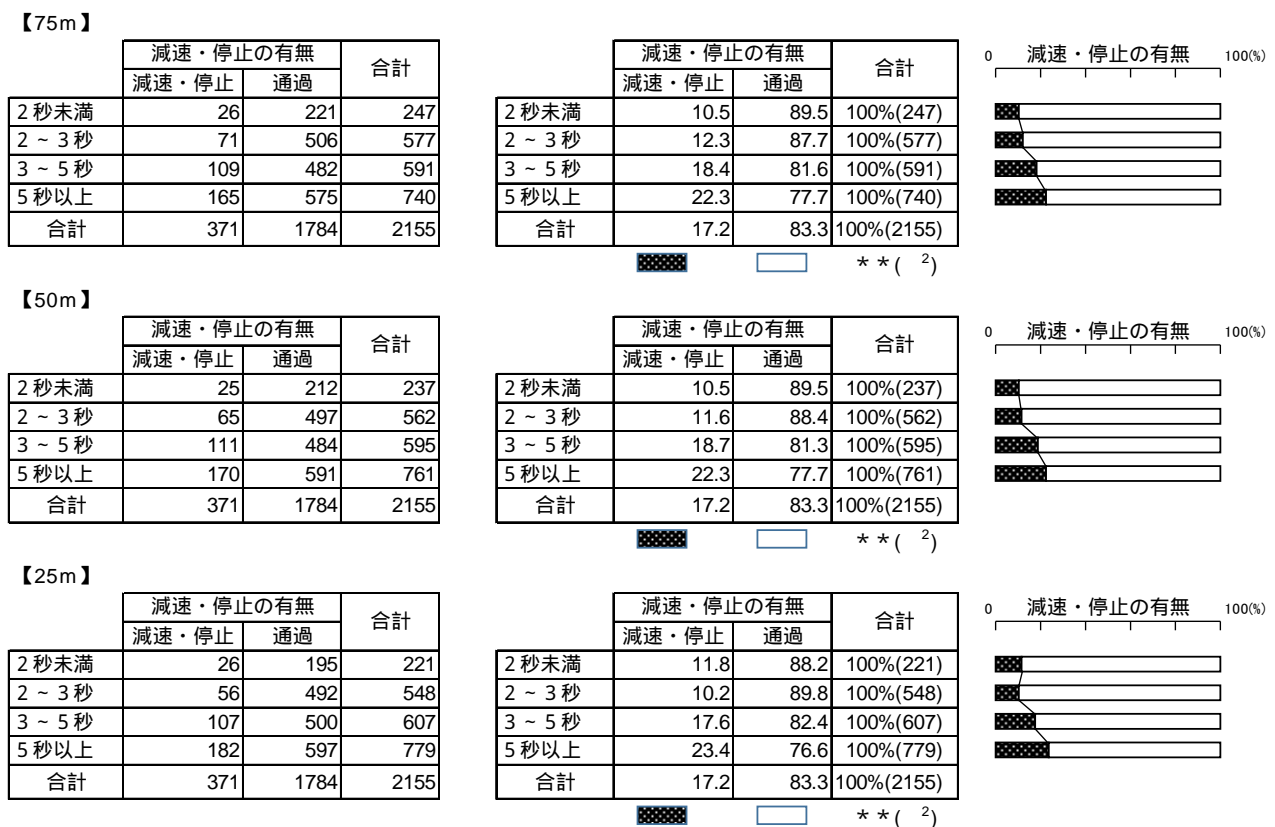
(1) 全体

表 3-9-1 に、先行車との車頭時間別の減速・停止率を測定位置別に示す。後続車と同様、車頭時間については、「2 秒未満」、「2 ~ 3 秒」、「3 ~ 5 秒」、「5 秒以上」の 4 カテゴリに分類し、また測定位置は 75m、50m、25m の 3 点を用いた。

表によれば、いずれの地点でも類似した傾向を示しており、先行車との車頭時間が長くなるほど減速・停止率は高まる。「2 秒未満」と「5 秒以上」の差は 10 ポイント以上であり、危険率 1 % で有意との結果が得られた。

先行車との車頭時間が短い運転者ほど減速・停止率が低い傾向となっているが、一般に車頭時間が短い、言い換えるならば車間距離が短い運転者ほど攻撃性や先急ぎ傾向が強いと考えられ、それが減速・停止率に表れていると思われる。また、車頭時間(車間距離)が短いと前車に遮られて見通しが悪くなり、それが歩行者を発見しにくくし、減速・停止率を低下させている可能性も考えられる。

表 3-9-1 先行車との車頭時間別の減速・停止率



(2) 車種別

表 3-9-2 は、25m 地点における先行車との車頭時間別の減速・停止率を車種別に示す。いずれの車種でも車頭時間が長くなるほど減速・停止率が高まる傾向が認められる。ただ検定の結果としては、データ数の影響で乗用車は危険率 1 % の有意、貨物車は危険率 10% の有意傾向であり、さらにタクシーとバスは有意差なしである。このように仮説検定では明確な関連があるとは評価されていないが、図によれば車頭時間と減速・停止率の関連はいずれの車

種でも現れており、概ね先行車との車頭時間が長いほど減速・停止率が高い。

車頭時間の増加に伴う減速・停止率の増加は、タクシーで顕著であり、2～3秒(7台中1台)と3～5秒(7台中3台)では30ポイント近い差が認められる。

表 3-9-2 先行車との車頭時間別の減速・停止率(車種別)

車種 分類	先行車 車頭時間	減速・停止の有無		
		減速・停止	通過	合計
乗 用 車	2秒未満	23	171	194
	2～3秒	47	432	479
	3～5秒	85	398	483
	5秒以上	131	449	580
	合計	286	1450	1736
貨 物 車	2秒未満	2	22	24
	2～3秒	8	54	62
	3～5秒	17	96	113
	5秒以上	42	139	181
	合計	69	311	380
タ ク シ ー	2秒未満	0	2	2
	2～3秒	1	6	7
	3～5秒	3	4	7
	5秒以上	2	4	6
	合計	6	16	22
バ ス	2秒未満	0	0	0
	2～3秒	0	0	0
	3～5秒	2	2	4
	5秒以上	6	5	11
	合計	8	7	15

車種 分類	先行車 車頭時間	減速・停止の有無		
		減速・停止	通過	合計
乗 用 車	2秒未満	11.9	88.1	100(194)
	2～3秒	9.8	90.2	100(479)
	3～5秒	17.6	82.4	100(483)
	5秒以上	22.6	77.4	100(580)
	合計	16.0	84.0	100(1870)
貨 物 車	2秒未満	8.3	91.7	100(24)
	2～3秒	12.9	87.1	100(62)
	3～5秒	15.0	85.0	100(113)
	5秒以上	23.2	76.8	100(181)
	合計	17.5	82.5	100(401)
タ ク シ ー	2秒未満	0.0	100.0	100(2)
	2～3秒	14.3	85.7	100(7)
	3～5秒	42.9	57.1	100(7)
	5秒以上	33.3	66.7	100(6)
	合計	29.2	70.8	100(24)
バ ス	2秒未満	0	0	0(0)
	2～3秒	0	0	0(0)
	3～5秒	50.0	50.0	100(4)
	5秒以上	54.5	45.5	100(11)
	合計	53.3	46.7	100(15)

3 - 1 0 対向車の有無別減速・停止率

表 3-10-1 に対向車の有無別の減速・停止率を示す。表によれば、「対向車有り」の方が減速・停止率が高く、「無し」との差は5ポイントである(危険率1%で有意)。

表 3-10-1 対向車の有無別の減速・停止率

対向車の有無	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
有り	124	483	607
無し	262	1443	1705
合計	386	1926	2312

対向車の有無	減速・停止の有無		合計
	減速・停止	通過	
有り	20.4	79.6	100%(607)
無し	15.4	84.6	100%(1705)
合計	16.7	83.3	100%(2312)

3 - 1 1 薄暮時間帯調査結果

薄暮時間帯にダミー歩行者による横断のみの観察調査を行った。調査地点は5～10の6カ所、時間帯はを各地点 16 時 30 分から 17 時 30 分とした。ダミー歩行者の横断時の行動は昼時間帯調査と同様に「正面を向いている」、「手をあげている」、「顔を右に向けている」の3パターンで、それぞれ 10 回、合計 30 回の横断を行っている。

なお、調査期間(1月14日～同21日)のさいたま市の日没時刻は、16時50分～同59分である。

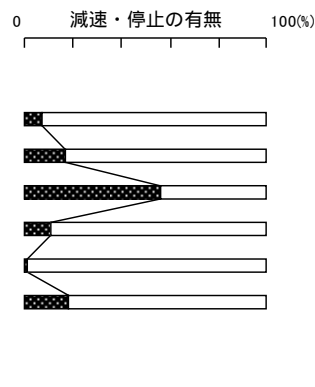
(1) 地点別減速・停止率

薄暮時間帯の6地点全体での減速・停止率は14.9%で、地点別には地点7の減速・停止率が高く55.8%となっている。次いで減速・停止率が高いのは地点10(18.3%)、地点6(同17.0%)などである。減速・停止率が低いのは地点9(1.3%)、地点5(7.5%)などである(表3-11-1)。

表 3-11-1 薄暮時間帯の地点別減速・停止率

	減速・停止		合計
	減速・停止	通過	
地点5	11	136	147
地点6	19	93	112
地点7	29	23	52
地点8	12	99	111
地点9	1	76	77
地点10	13	58	71
合計	85	485	570

	減速・停止		合計
	減速・停止	通過	
地点5	7.5	92.5	100%(147)
地点6	17.0	83.0	100%(112)
地点7	55.8	44.2	100%(52)
地点8	10.8	89.2	100%(111)
地点9	1.3	98.7	100%(77)
地点10	18.3	81.7	100%(71)
合計	14.9	85.1	100%(570)



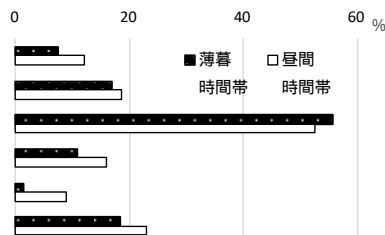
** (FS)

調査対象6カ所の減速・停止率を昼時間帯と比較すると、薄暮時間帯は14.9%に対し昼時間帯では18.4%であり、薄暮時間帯の方が3.5ポイント減速・停止率が低い。ほとんどの地点で薄暮時間帯の方が減速・停止率が低いが、地点7のみ薄暮時間帯の減速・停止率の方が高い。ただし、地点7の差は有意ではない(表3-11-2)。

表 3-11-2 薄暮と昼時間帯の地点別減速・停止率

地点	減速・停止率		サンプル数		検定結果
	薄暮時間帯	昼間時間帯	薄暮時間帯	昼間時間帯	
地点5	7.5	12.0	147	309	NS
地点6	17.0	18.6	112	242	NS
地点7	55.8	52.6	52	114	NS
地点8	10.8	16.0	111	325	NS
地点9	1.3	8.9	77	214	*
地点10	18.3	23.0	71	183	NS
合計	14.9	18.4	570	1,387	†

注：薄暮、昼共に地点5～10の集計結果である。
検定は比率の差の検定による



(2) 車種別減速・停止率

車種別の減速・停止率は、乗用車が12.9%、貨物車が18.9%である。この2車種以外はサンプルが少ないが、バス(サンプル数3台)、タクシー(同12台)の減速・停止率は高い(表3-11-3)。

前記のように全体で見ると薄暮の方が減速・停止率が低下しているが、乗用車の薄暮と昼の減速・停止率は、それぞれ12.9%、17.6%、差が4.6ポイントで有意である。貨物車の薄暮と昼の減速・停止率は18.9%、19.5%と差は0.6ポイントとわずかで、有意差はみられない(表3-11-4)。

表 3-11-3 薄暮時間帯の車種別減速・停止率

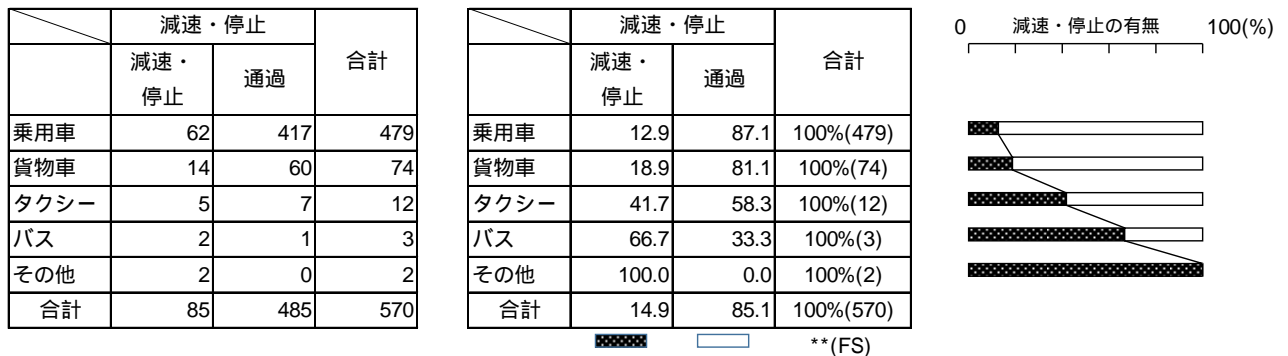


表 3-11-4 薄暮と昼時間帯の車種別減速・停止率



注：薄暮、昼共に地点5～10の集計結果である。
検定は比率の差の検定による

(3) ダミー歩行者の行動別減速・停止率

ダミー歩行者のポーズ(行動)別に減速・停止率をみると、昼間と同様に「手をあげている」が最も高く 16.6%となっている。「正面を見ている」、「右を見ている」はそれぞれ 14.1%、14.5%と大差はない(表 3-11-5)。ただし、この差は有意ではない。

表 3-11-5 薄暮時間帯のダミー歩行者設定別減速・停止率

	減速・停止		合計		減速・停止		合計
	減速・停止	通過			減速・停止	通過	
正面を見ている	30	183	213	正面を見ている	14.1	85.9	100%(213)
手をあげている	26	131	157	手をあげている	16.6	83.4	100%(157)
右を見ている	29	171	200	右を見ている	14.5	85.5	100%(200)
合計	85	485	570	合計	14.9	85.1	100%(570)

ダミー歩行者のポーズ別の減速・停止率を薄暮と昼で比較すると「手をあげている」の減速・停止率が薄暮で大きく落ちていることがわかる。「手をあげている」の昼時間帯の減速・停止率は 28.4%に対して薄暮では 16.6%と 11.8 ポイントの減少で、危険率 1%以下で有意である。それ以外の設定の減速・停止率の低下は 0.1~0.7 ポイントとわずかで、差は有意ではない(表 3-11-6)。この結果は、薄暮になると手をあげていても歩行者を認識しにくくなり、他の設定と差が少なくなるということであろう。

表 3-11-6 薄暮と昼時間帯のダミー歩行者設定別減速・停止率

	減速・停止率		サンプル数		検定結果
	薄暮時間帯	昼間時間帯	薄暮時間帯	昼間時間帯	
正面を見ている	14.1	14.2	213	466	NS
手をあげている	16.6	28.4	157	285	**
右を見ている	14.5	15.2	200	441	NS
合計	14.9	18.0	570	1,387	†

注：薄暮、昼共に地点 5~10の集計結果である。

検定方法：比率の差の検定

(4) 街灯点灯の有無別減速・停止率

薄暮調査の対象とした 6カ所の横断歩道付近にはいずれも街灯が設置されており、地点 5を除いて調査時間中に点灯していた。各地点の点灯時刻は、表 3-11-7 に示すとおりで、地点 5を除いて概ね日没時刻頃に点灯していた。

街灯の点灯・非点灯で減速・停止率を比較するとそれぞれ 11.6%、22.7%と点灯前の方が減速・停止率が高い(表 3-11-8)。

表 3-11-7 街灯点灯時刻

地点	点灯時間
地点 5	16時20分
地点 6	16時55分
地点 7	16時54分
地点 8	16時53分
地点 9	16時59分
地点 10	17時02分

表 3-11-8 薄暮時間帯の街灯点灯状態別減速・停止率

	減速・停止		合計
	減速・停止	通過	
点灯	46	352	398
非点灯	39	133	172
合計	85	485	570

	減速・停止		合計
	減速・停止	通過	
点灯	11.6	88.4	100%(398)
非点灯	22.7	77.3	100%(172)
合計	14.9	85.1	100%(570)

0 減速・停止の有無 100(%)

**(2)

(5) 社名記載の有無別減速・停止率

薄暮時の調査でも車体に社名等の記載があるか否かを調査した。その有無別に減速・停止率をみたのが表 3-11-9 である。図表にみるように、「社名記載有り」が 23.6%、「無し」が 13.7%と、「有り」の方が減速・停止率が高く、その差は有意である。

表 3-11-9 社名記載の有無と減速・停止率

	減速・停止		合計
	減速・停止	通過	
有り	17	55	72
無し	68	430	498
合計	85	485	570

	減速・停止		合計
	減速・停止	通過	
有り	23.6	76.4	100%(72)
無し	13.7	86.3	100%(498)
合計	14.9	85.1	100%(570)

0 減速・停止の有無 100(%)

*(2)

(6) 対向車が先行停止した場合の減速・停止率

薄暮時の調査時で、対向側に横断待ちの者がいないにもかかわらず、対向車が観測調査側の車よりも先に停車したケースに遭遇した。件数は自動車台数にして 10 台と少ないため、あくまでも参考値に過ぎないが、その場合の観測調査対象車線での自動車の停止率を示しておく。

表 3-11-10 に示すように対向車が先に停止した場合の減速・停止率は 90.0%(10 台中 9 台)とそうでないケース 13.6%(560 台中 76 台)を大きく上回る。

表 3-11-10 対向車が先に停止した場合の減速・停止率

	減速・停止		合計
	減速・停止	通過	
対向車先行停止	9	1	10
その他	76	484	560
合計	85	485	570

	減速・停止		合計
	減速・停止	通過	
対向車先行停止	90.0	10.0	100%(10)
その他	13.6	86.4	100%(560)
合計	14.9	85.1	100%(570)

0 減速・停止の有無 100(%)

**(FS)

第4章 まとめ

4-1 調査結果の要約

(1) 調査地点と減速・停止率

今回調査対象とした10カ所全体の平均減速・停止率は16.7%であった。地点別にみると最小は地点9の8.9%、最大は地点7の52.6%で、地点によるばらつきが大きい。

(2) 車種と減速・停止率

車種別に減速・停止率をみると乗用車が16.0%、貨物が17.5%となっている。それ以外の車種はサンプル数が少ないが、タクシーは29.2%(24台中7台)、バスが53.3%(15台中8台)である。

車体に社名記載の有無と減速・停止率の関係も分析したが、車体に社名記載がある自動車の減速・停止率は21.9%で、そうでない自動車の16.0%を上回っている。

(3) 時間帯別の減速・停止率

朝の時間帯と昼の時間帯の減速・停止率を比較すると、わずかに朝の時間帯の方が高くなっているが、両時間帯で大きな差はみられず、有意差もない。

(4) ダミー歩行者の行動別減速・停止率

ダミー歩行者は「正面を見ている(車の方を見ていない)」、「手をあげている」、「右側を見ている」の三つのポーズで横断歩道脇に立った。最も減速・停止率が高いのは「手をあげている」で24.0%、「右側を見ている」は13.7%、「正面を見ている」は12.8%となった。

(5) 一般歩行者の特性別減速・停止率

今回分析対象としている一般歩行者の横断は145件である。1件の横断には複数の歩行者が含まれている場合があるが、横断人数は「1人」が86.2%と圧倒的に多い。以下、一般歩行者の属性と減速・停止率との関係を見るが、複数の歩行者がいる場合は先頭の歩行者の属性との関係进行分析している。

性別

男性は17.2%、女性は23.4%と女性の減速・停止率の方が高いが、その差は有意ではない。

年齢

年齢別減速・停止率は「青壮年層」が21.4%、「高齢層」が15.2%となっているが、年齢別の差は有意ではない。

歩行者特性

減速・停止率は「自転車乗車」が25.5%、「自転車を押す」が27.8%で、それ以外の一般歩行者の17.2%を大きく上回っており、自転車を伴う横断の場合は減速・停止率が高い。

行動

一般歩行者のほとんどは「左右の車両を見ている」で、この場合の減速・停止率は20.9%である。それ以外の歩行者は極めて小サンプルであり信頼性は低い、「右側の車両を見ている」は17.4%(23台中4台)と低く、「手をあげている」になると40.0%(5台中2台)と高まり、横断の意思表示が強いほど停止率が高まると思われる。ただし、行動による減速・停止率の差は有意ではない。

(6) 右側歩行者の有無

反対側歩行者がいた場合の減速・停止率は50.0%に対して、片側だけの場合は19.4%である。対向側に歩行者がいる場合、先に対向車が停止するケースがあり、それが減速・停止率

に影響したと考えられる。

(7) 減速・停止自動車と通過自動車の速度

減速・停止自動車と通過自動車の速度の比較

75～50m、50～25m、25～0mの3区間の速度をみると、減速・停止群ではそれぞれ38.0km/h、35.6 km/h、15.2 km/hに対して通過群では39.3 km/h、39.0 km/h、37.5 km/hといずれの区間でも通過群の速度の方が速い。また、両群共に横断歩道に近づくにつれて速度が低下している。

通過自動車の歩行者の有無別での速度の比較

横断歩道を通過した自動車の速度を、横断待ちの者の有無によって比較した。横断待ちの歩行者有りの速度は、横断歩道から遠い地点から、それぞれ39.3 km/h、39.0km/h、37.5 km/hに対して、歩行者無しの場合は、40.2 km/h、38.9 km/h、37.3 km/hとなった。このように両者の速度差はほとんどないが、両群とも横断歩道に近づくにつれて若干速度が低下している。

(8) 後続車との車頭時間と減速・停止率

横断歩道手前75m、50m、25mの位置で後続車との車頭時間を分析した。75mと50m地点の2つはよく似た傾向を示しており、「2秒未満」と「3～5秒」の群の間に減速・停止率の差はほとんどみられず、5秒未満では後続車との車頭時間と減速・停止率間の関係がみられない。ただし、「5秒以上」の群ではそれ以下の群と比べて減速・停止率が高い。

25mになると車頭時間と減速・停止率に明確な関連が現れており、後続車との車頭時間が長くなるほど減速・停止率が増加している。

(9) 先行車との車頭時間と減速・停止率

後続車との車頭時間と同様に横断歩道手前75m、50m、25mの位置で先行車との車頭時間を分析した。いずれの地点でも類似した傾向を示しており、先行車との車頭時間が長くなるほど減速・停止率が高い傾向にあり、「2秒未満」と「5秒以上」の減速・停止率の差は10ポイント以上と大きい。先行車との車頭時間が長いほど(車間距離が長いほど)減速・停止率が高くなる傾向が顕著である。

(10) 対向車の有無別減速・停止率

対向車の有無別の減速・停止率をみると、「有り」が20.4%、「無し」が15.4%で対向車がある方が高い比率となっている。

(11) 薄暮時間帯調査結果

ここまでの調査とは別に薄暮時間帯(16時30分から17時30分)にダミー歩行者による観察調査を行った。調査対象は地点5～10の6カ所で昼時間帯調査と同様に「正面を向いている」、「手をあげている」、「顔を右に向けている」の三つのポーズで、それぞれ10回、合計30回の横断を行った。

地点別減速・停止率

薄暮時間帯の6地点全体での減速・停止率は14.9%で、最も高いのは地点7(55.8%)、最も低いのは地点9(1.3%)とばらつきが大きい。同じ6地点の昼間の減速・停止率は18.4%で薄暮時間帯の方が低い減速・停止率で、危険率10%以下の有意傾向がみられる。

車種別減速・停止率

減速・停止率をサンプル数が多い2車種でみると、乗用車が12.9%、貨物車が18.9%とな

っている。昼間は、それぞれ 17.6%、19.5%で乗用車の低下が大きい。乗用車の差は危険率 1%で有意であるが、貨物車の差は有意ではない。

ダミー歩行者の行動別減速・停止率

ダミー歩行者の設定別に減速・停止率をみると昼間と同様に「手をあげている」が最も高く 16.6%となっている。「正面を見ている」、「右を見ている」はそれぞれ 14.1%、14.5%と大差はない。ダミー歩行者の行動別減速・停止率に有意差はない。

昼の時間帯と比較すると「手をあげている」の昼時間帯の減速・停止率 28.4%に対して薄暮では 16.6%と大きく低下しているが、それ以外の設定の減速・停止率の低下は 0.1~0.7 ポイントとわずかである。「手をあげている」の昼と薄暮には有意差があるが、その他には有意差がない。薄暮になると手をあげていても歩行者を認識しにくくなり、他の設定と差が少なくなることが考えられる。

4 - 2 数量化 類による解析結果

信号機のない横断歩道に横断待ちの歩行者がいるときに、どのような要因があると、自動車が減速・停止をし、あるいは、そのまま通過するのかについて、これまで様々な観点から検討を加えてきた。最後にまとめとして、取り上げた複数の要因の中でいずれがより強い影響を与えているのか、その相対的影響の強さについて総合的に検討する。用いる手法は数量化 類と呼ばれる分析モデルで、減速・停止と通過を判別するモデルを利用する。

(1) 分析データの作成

今回の分析データにはダミー歩行者と一般歩行者が混在しており、収集したデータ内容も一部で異なっている。数量化 類で総合的に分析するにあたって、これらの要因を統一することとした。例えば、ダミー歩行者には女性コードを与え、歩行者の行動(「前を向いている」、「手をあげている」等)もダミーと一般歩行者で統一したコードとした。

(2) 分析結果

数量化 類による分析結果が表 4-2-1~3 である。表のウェイトが説明変数の各カテゴリに付与された数値であり、その右側に数値の大きさを表す棒グラフを示した。今回の分析結果では、その値が大きい(正)ほど減速・停止傾向が強く、値が小さい(負)ほど通過傾向が強くなるモデルとなっている。したがって、説明変数の各カテゴリの数値が正で値が大きい場合には減速・停止傾向を強め、逆に負であれば通過傾向を強める方向で作用している要因である。

表の「範囲」の欄は当該変数の中のウェイト(例えば、車種であれば乗用車から事業用までの各車種別のウェイト)の最大値と最小値の差で、この値が大きいことはその変数が減速・停止に強く係わっていると解釈できる。

モデルの説明力は、総合特性値である相関比によって評価できるが、表の上部に示したようにその値は 0.271~0.275 である。この相関比は高いとはいえないが、減速・停止に影響する要因を総合的に概観することは可能であると考える。

表 4-2-1 は、一般歩行者のみで分析した結果である。

一般歩行者のみの結果で最も「範囲」が大きいのは「横断者の行動」で、サンプル数が 5 と少ないものの「手をあげている」のウェイトが極めて大きい。これまでの分析でも「手をあげている」の減速・停止傾向が強いことは共通しており、横断意思をはっきりと示すことが減速・停止傾向を強めることは明らかである。二番目に「範囲」が大きいのは「車種」で、特に「事業用(タクシーとバス)」のウェイトが正に大きく、この車種の減速・停止傾向が強い。三番目に大きいのは「75~50m 区間と 50~25m 区間の速度差」で、横断歩道に近づくにしたがって減速している自動車の減速・停止傾向が強い。四番目が「先行車との車頭時間(25m)」で、車頭時間が長い、言い換えるならば車間距離が長い自動車の減速・停止傾向が強い。五番目が「年齢」で、「幼児以下」と「高齢層」の減速・停止傾向が弱いことが目立っている。

表 4-2-2 は、ダミー歩行者のみで分析した結果である。ダミー歩行者は 50 歳代の女性としたため、この分析では年齢を説明変数から除いた。また、ダミー歩行者の行動は 3 ポーズのみとしたため、カテゴリ数が一般歩行者の分析よりも少なくなっている。

「範囲」が最も大きいのは「車種」で、一般歩行者のケースと同様に「事業用」の減速・停止傾向が強い。二番目に大きいのは、「75～50m 区間と 50～25m 区間の速度差」で、これも一般歩行者のケースと同様に横断歩道に近づくにつれて減速する自動車の減速・停止傾向が強い。三番目に大きいのは、「横断者の行動」で、「手をあげている」の減速・停止傾向が強く、これも一般歩行者の結果と共通している。四番目が「先行車との車頭時間(25m)」である。

表 4-2-3 は、ダミー歩行者と一般歩行者の両者を一括して分析した結果である。

全体の傾向はダミー歩行者の結果と類似しており、最も「範囲」が大きいのは「車種」で、二番目が「75～50m 区間と 50～25m 区間の速度差」、三番目が「年齢」である。年齢はダミー歩行者の分析では除いた変数であるが、「幼児以下」のウェイトが極端に大きなマイナスの値で、その影響により「範囲」が大きくなっている。四番目が「横断者の行動」で、手をあげたり左右を見たりして横断の意志を示す行動をとっている場合に減速・停止傾向が強いことは他の分析と共通している。五番目は「先行車との車頭時間(25m)」で、先行車との車頭時間が長い自動車の減速・停止傾向が強い。

表 4-2-1 数量化 類の分析結果(一般歩行者のみ)

< 相関比 : 0.274 >

変数名	カテゴリ名	データ数	ウェイト	範囲	
車種	乗用車	237	-0.0804	1.9491	
	貨物車	66	0.0057		
	事業用	10	1.8686		
先行車との車頭時間 (25m)	5 秒未満	205	-0.3201	0.9277	
	5 秒以上	108	0.6076		
後続車との車頭時間 (25m)	5 秒未満	198	0.0204	0.0555	
	5 秒以上	115	-0.0351		
規制調整速度 (75～50m)	規制速度未満	164	0.0853	0.1791	
	規制速度以上	149	-0.0938		
75～50m区間と50～25m区間の速度差	減速	156	0.4691	0.9351	
	加速	157	-0.4661		
横断者の行動	正面を見ている	13	-1.6700	3.1914	
	手をあげている	5	1.5215		
	右を見ている	19	-0.7649		
	左右を見ている	276	0.1038		
年齢	幼児以下	4	-0.4687	0.8077	
	未成人層(小・中・高生)	17	0.1150		
	青壮年層	225	0.1851		
	高齢層	67	-0.6227		
群別平均値	減速・停止	62	0.5495		
	通過	251	-0.1357		

注：「規制調整速度」とは、速度から当該地点の規制速度を減じた値である。

表 4-2-2 数量化 類の分析結果(ダミー歩行者のみ)

< 相関比 : 0.275 >

変数名	カテゴリ名	データ数	ウェイト	範囲
車種	乗用車	1436	-0.0253	1.6023
	貨物車	304	-0.0052	
	事業用	24	1.5771	
先行車との車頭時間 (25m)	5秒未満	1116	-0.3329	0.9063
	5秒以上	648	0.5734	
後続車との車頭時間 (25m)	5秒未満	1145	-0.1646	0.4690
	5秒以上	619	0.3044	
規制調整速度 (75~50m)	規制速度未満	983	0.1291	0.2917
	規制速度以上	781	-0.1625	
75~50m区間と50~25m区間の速度差	減速	886	0.7597	1.5263
	加速	878	-0.7666	
横断者の行動	正面を見ている	685	-0.2588	0.9329
	手をあげている	452	0.6741	
	右を見ている	627	-0.2032	
群別平均値	減速・停止	286	0.6258	
	通過	1478	-0.1211	

注：「規制調整速度」とは、速度から当該地点の規制速度を減じた値である。

表 4-2-3 数量化 類の分析結果(ダミー歩行者と一般歩行者全体)

< 相関比 : 0.271 >

変数名	カテゴリ名	データ数	ウェイト	範囲
車種	乗用車	1673	-0.0235	1.6693
	貨物車	370	-0.0433	
	事業用	34	1.6259	
先行車との車頭時間 (25m)	5秒未満	1321	-0.3373	0.9268
	5秒以上	756	0.5895	
後続車との車頭時間 (25m)	5秒未満	1343	-0.1366	0.3865
	5秒以上	734	0.2499	
規制調整速度 (75~50m)	規制速度未満	1147	0.1253	0.2798
	規制速度以上	930	-0.1545	
75~50m区間と50~25m区間の速度差	減速	1042	0.7196	1.4440
	加速	1035	-0.7244	
横断者の行動	正面を見ている	698	-0.3457	0.9641
	手をあげている	457	0.6184	
	右を見ている	646	-0.3270	
	左右を見ている	276	0.6155	
年齢	幼児以下	4	-1.1876	1.2235
	未成人層 (小・中・高生)	17	-0.2366	
	青壮年層	1989	0.0359	
	高齢層	67	-0.9348	
群別平均値	減速・停止	348	0.5308	
	通過	1729	-0.1068	

注：「規制調整速度」とは、速度から当該地点の規制速度を減じた値である。

第5章 信号機のない横断歩道における歩行者優先ルールを徹底するためのポイント

我が国は、交通事故死者数に占める歩行中死者の割合が欧米諸国に比べて高く、悲惨な交通事故を防ぐためには、自動車の運転者、歩行者がそれぞれの立場に配慮し、思いやりの気持ちを持って行動することが何よりも重要である。特に、自動車の運転者には人、とりわけ歩行者を傷つけないように安全運転をするということが求められる。

このため、「信号機のない横断歩道通過時の自動車の停止率及び減速状況等の実態に関する調査研究」委員会は、横断中歩行者の交通事故を未然に防止することを目的として、本調査研究の結果を踏まえ、運転者と歩行者を対象とした「信号機のない横断歩道における歩行者優先ルールを徹底するためのポイント」を作成した。

交通安全教育や指導を行う者においては、これを活用した教育を推進することを期待したい。

また、本調査研究では、速度を抑え、車間距離を十分に確保する運転者ほど、横断歩道での減速・停止傾向が強いことが明らかとなっている。加えて、十分なサンプル数は確保できなかったが、対向車の停止に伴って、走行中の自動車も停止することが確認されている。

警察においては、引き続き、適切な速度規制と速度違反取締りを行うとともに、本調査研究の結果を踏まえて、横断しようとする歩行者の保護に資する指導取締り(横断歩行者妨害等による指導取締り)を推進することを期待する。

【運転者】

1. 横断歩道付近では、横断歩行者が現れる可能性を考慮して、あらかじめ、速度を落とす。前方に横断歩道又は自転車横断帯があることを示す標示(いわゆる マーク)にも注意する。
2. 前方や周囲の歩行者を早期に発見して、安全に停止できるようにするため、制限速度を遵守するとともに、車間距離を十分確保する。

特に、歩行者を発見しにくい夜間や薄暮時は、注意して走行する。

【歩行者】

1. 付近に横断歩道等がある場合は利用する、車両の直前直後を横断しないなど、正しい横断に関する基本的な交通ルールを遵守する。
2. 横断時には手を上げるなどして、横断する意思を明示するよう心がける。また、夜間や薄暮時は、明るい服装や反射材用品、LED ライトを着用し、運転者から発見されやすいように心がける。ただし、運転者に歩行者優先ルールがいまだ十分に徹底されているとはいえないことから、周囲の安全を十分確認して道路を横断することが必要である。

なお、本調査研究の結果をふまえると、歩行者優先ルールをより徹底するためには、上記のような運転者や歩行者への教育(ソフト面の対策)に加え、横断しようとする歩行者の保護に資するような運転支援技術の開発や道路環境の整備(ハード面の対策)が期待される。

資料編

- 資料1 地点別時間別車種別交通量
- 資料2 横断時通過自動車台数集計結果
- 資料3 ダミー歩行者の状況写真
- 資料4 観測調査の写真

資料1 地点別時間別車種別交通量

時間帯	地点	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)							
		乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
朝時間帯	地点1	602	94	2	2	0	700	86.0	13.4	0.3	0.3	0.0	100.0	3.5	0.5	0.0	0.0	0.0	4.1
	地点2	436	101	5	6	0	563	77.4	17.9	0.9	1.1	0.0	100.0	2.5	0.6	0.0	0.0	0.0	3.3
	地点3	729	215	7	4	4	959	76.0	22.4	0.7	0.4	0.4	100.0	4.3	1.3	0.0	0.0	0.0	5.6
	地点4	411	72	4	13	0	500	82.2	14.4	0.8	2.6	0.0	100.0	2.4	0.4	0.0	0.1	0.0	2.9
	地点5	875	69	28	2	1	975	89.7	7.1	2.9	0.2	0.1	100.0	5.1	0.4	0.2	0.0	0.0	5.7
	地点6	577	105	3	27	0	712	81.0	14.7	0.4	3.8	0.0	100.0	3.4	0.8	0.0	0.2	0.0	4.2
	地点7	835	130	3	4	0	972	85.9	13.4	0.3	0.4	0.0	100.0	4.9	0.8	0.0	0.0	0.0	5.7
	地点8	922	202	5	10	1	1,140	80.9	17.7	0.4	0.9	0.1	100.0	5.4	1.2	0.0	0.1	0.0	6.6
	地点9	361	117	2	3	0	483	74.7	24.2	0.4	0.6	0.0	100.0	2.1	0.7	0.0	0.0	0.0	2.8
	地点10	260	33	16	36	0	345	75.4	9.6	4.6	10.4	0.0	100.0	1.5	0.2	0.1	0.2	0.0	2.0
朝時間帯計		6,008	1,138	75	107	6	7,349	81.8	15.5	1.0	1.5	0.1	100.0	35.0	6.6	0.4	0.6	0.0	42.9
昼時間帯	地点1	576	146	2	1	1	726	79.3	20.1	0.3	0.1	0.1	100.0	3.4	0.9	0.0	0.0	0.0	4.2
	地点2	667	140	5	5	0	817	81.6	17.1	0.6	0.6	0.0	100.0	3.9	0.8	0.0	0.0	0.0	4.8
	地点3	846	322	4	7	5	1,184	71.5	27.2	0.3	0.6	0.4	100.0	4.9	1.9	0.0	0.0	0.0	6.9
	地点4	530	72	9	11	0	622	85.2	11.6	1.4	1.8	0.0	100.0	3.1	0.4	0.1	0.1	0.0	3.6
	地点5	809	83	36	1	3	932	86.8	8.9	3.9	0.1	0.3	100.0	4.7	0.5	0.2	0.0	0.0	5.4
	地点6	931	144	7	15	0	1,097	84.9	13.1	0.6	1.4	0.0	100.0	5.4	0.8	0.0	0.1	0.0	6.4
	地点7	1,405	177	6	5	2	1,595	88.1	11.1	0.4	0.3	0.1	100.0	8.2	1.0	0.0	0.0	0.0	9.3
	地点8	1,529	168	7	2	1	1,707	89.6	9.8	0.4	0.1	0.1	100.0	8.9	1.0	0.0	0.0	0.0	10.0
	地点9	469	150	4	0	1	624	75.2	24.0	0.6	0.0	0.2	100.0	2.7	0.9	0.0	0.0	0.0	3.6
	地点10	429	20	17	22	2	490	87.6	4.1	3.5	4.5	0.4	100.0	2.5	0.1	0.1	0.1	0.0	2.9
昼時間帯計		8,191	1,422	97	69	15	9,794	83.6	14.5	1.0	0.7	0.2	100.0	47.8	8.3	0.6	0.4	0.1	57.1
朝昼時間帯計	地点1	1,178	240	4	3	1	1,426	82.6	16.8	0.3	0.2	0.1	100.0	6.9	1.4	0.0	0.0	0.0	8.3
	地点2	1,103	241	10	11	0	1,380	79.9	17.5	0.7	0.8	0.0	100.0	6.4	1.4	0.1	0.1	0.0	8.0
	地点3	1,575	537	11	11	9	2,143	73.5	25.1	0.5	0.5	0.4	100.0	9.2	3.1	0.1	0.1	0.1	12.5
	地点4	941	144	13	24	0	1,122	83.9	12.8	1.2	2.1	0.0	100.0	5.5	0.8	0.1	0.1	0.0	6.5
	地点5	1,684	152	64	3	4	1,907	88.3	8.0	3.4	0.2	0.2	100.0	9.8	0.9	0.4	0.0	0.0	11.1
	地点6	1,508	249	10	42	0	1,809	83.4	13.8	0.6	2.3	0.0	100.0	8.8	1.5	0.1	0.2	0.0	10.6
	地点7	2,240	307	9	9	2	2,567	87.3	12.0	0.4	0.4	0.1	100.0	13.1	1.8	0.1	0.0	15.0	
	地点8	2,451	370	12	12	2	2,847	86.1	13.0	0.4	0.4	0.1	100.0	14.3	2.2	0.1	0.1	0.0	16.6
	地点9	830	267	6	3	1	1,107	75.0	24.1	0.5	0.3	0.1	100.0	4.8	1.6	0.0	0.0	6.5	
	地点10	689	53	33	58	2	835	82.5	6.3	4.0	6.9	0.2	100.0	4.0	0.3	0.2	0.3	0.0	4.9
朝昼時間帯計		14,199	2,560	172	176	21	17,143	82.8	14.9	1.0	1.0	0.1	100.0	82.8	14.9	1.0	1.0	0.1	100.0

【地点1・朝時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
7:30~7:35	21	7	0	0	0	28	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	100.0	3.0	1.0	0.0	0.0	0.0	4.0
7:35~7:40	31	2	0	0	0	33	93.9	6.1	0.0	0.0	0.0	100.0	4.4	0.3	0.0	0.0	0.0	4.7
7:40~7:45	30	2	0	0	0	32	93.8	6.3	0.0	0.0	0.0	100.0	4.3	0.3	0.0	0.0	0.0	4.6
7:45~7:50	38	1	0	0	0	39	97.4	2.6	0.0	0.0	0.0	100.0	5.4	0.1	0.0	0.0	0.0	5.6
7:50~7:55	21	4	0	1	0	26	80.8	15.4	0.0	3.8	0.0	100.0	3.0	0.6	0.0	0.1	0.0	3.7
7:55~8:00	27	6	0	0	0	33	81.8	18.2	0.0	0.0	0.0	100.0	3.9	0.9	0.0	0.0	0.0	4.7
8:00~8:05	30	7	0	0	0	37	81.1	18.9	0.0	0.0	0.0	100.0	4.3	1.0	0.0	0.0	0.0	5.3
8:05~8:10	24	2	0	1	0	27	88.9	7.4	0.0	3.7	0.0	100.0	3.4	0.3	0.0	0.1	0.0	3.9
8:10~8:15	32	5	1	0	0	38	84.2	13.2	2.6	0.0	0.0	100.0	4.6	0.7	0.1	0.0	0.0	5.4
8:15~8:20	28	4	1	0	0	33	84.8	12.1	3.0	0.0	0.0	100.0	4.0	0.6	0.1	0.0	0.0	4.7
8:20~8:25	33	5	0	0	0	38	86.8	13.2	0.0	0.0	0.0	100.0	4.7	0.7	0.0	0.0	0.0	5.4
8:25~8:30	39	7	0	0	0	46	84.8	15.2	0.0	0.0	0.0	100.0	5.6	1.0	0.0	0.0	0.0	6.6
8:30~8:35	30	0	0	0	0	30	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	4.3	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3
8:35~8:40	19	1	0	0	0	20	95.0	5.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.1	0.0	0.0	0.0	2.9
8:40~8:45	32	3	0	0	0	35	91.4	8.6	0.0	0.0	0.0	100.0	4.6	0.4	0.0	0.0	0.0	5.0
8:45~8:50	21	3	0	0	0	24	87.5	12.5	0.0	0.0	0.0	100.0	3.0	0.4	0.0	0.0	0.0	3.4
8:50~8:55	26	6	0	0	0	32	81.3	18.8	0.0	0.0	0.0	100.0	3.7	0.9	0.0	0.0	0.0	4.6
8:55~9:00	16	6	0	0	0	22	72.7	27.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.9	0.0	0.0	0.0	3.1
9:00~9:05	14	2	0	0	0	16	87.5	12.5	0.0	0.0	0.0	100.0	2.0	0.3	0.0	0.0	0.0	2.3
9:05~9:10	21	6	0	0	0	27	77.8	22.2	0.0	0.0	0.0	100.0	3.0	0.9	0.0	0.0	0.0	3.9
9:10~9:15	19	0	0	0	0	19	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7
9:15~9:20	15	4	0	0	0	19	78.9	21.1	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.6	0.0	0.0	0.0	2.7
9:20~9:25	15	6	0	0	0	21	71.4	28.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.9	0.0	0.0	0.0	3.0
9:25~9:30	20	5	0	0	0	25	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.7	0.0	0.0	0.0	3.6
合計	602	94	2	2	0	700	86.0	13.4	0.3	0.3	0.0	100.0	86.0	13.4	0.3	0.3	0.0	100.0

【地点1・昼時間帯】

時間帯	台数(台)					横計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
11:00～11:05	14	4	0	0	0	18	77.8	22.2	0.0	0.0	0.0	100.0	1.9	0.6	0.0	0.0	0.0	2.5
11:05～11:10	17	4	0	0	0	21	81.0	19.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.6	0.0	0.0	0.0	2.9
11:10～11:15	15	3	0	0	0	18	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.4	0.0	0.0	0.0	2.5
11:15～11:20	15	5	0	0	0	20	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.7	0.0	0.0	0.0	2.8
11:20～11:25	16	5	0	0	0	21	76.2	23.8	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.7	0.0	0.0	0.0	2.9
11:25～11:30	13	2	0	0	0	15	86.7	13.3	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.3	0.0	0.0	0.0	2.1
11:30～11:35	11	7	0	0	0	18	61.1	38.9	0.0	0.0	0.0	100.0	1.5	1.0	0.0	0.0	0.0	2.5
11:35～11:40	7	5	0	0	0	12	58.3	41.7	0.0	0.0	0.0	100.0	1.0	0.7	0.0	0.0	0.0	1.7
11:40～11:45	13	4	0	0	0	17	76.5	23.5	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.6	0.0	0.0	0.0	2.3
11:45～11:50	11	11	0	0	0	22	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.5	1.5	0.0	0.0	0.0	3.0
11:50～11:55	18	4	0	0	0	22	81.8	18.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.6	0.0	0.0	0.0	3.0
11:55～12:00	11	6	0	0	0	17	64.7	35.3	0.0	0.0	0.0	100.0	1.5	0.8	0.0	0.0	0.0	2.3
12:00～12:05	18	1	0	0	0	19	94.7	5.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.1	0.0	0.0	0.0	2.6
12:05～12:10	22	3	0	0	0	25	88.0	12.0	0.0	0.0	0.0	100.0	3.0	0.4	0.0	0.0	0.0	3.4
12:10～12:15	19	2	0	0	0	21	90.5	9.5	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.3	0.0	0.0	0.0	2.9
12:15～12:20	13	1	0	0	0	14	92.9	7.1	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.1	0.0	0.0	0.0	1.9
12:20～12:25	21	5	0	0	0	26	80.8	19.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.7	0.0	0.0	0.0	3.6
12:25～12:30	21	2	0	0	0	23	91.3	8.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.3	0.0	0.0	0.0	3.2
12:30～12:35	24	4	1	0	0	29	82.8	13.8	3.4	0.0	0.0	100.0	3.3	0.6	0.1	0.0	0.0	4.0
12:35～12:40	17	3	1	0	0	21	81.0	14.3	4.8	0.0	0.0	100.0	2.3	0.4	0.1	0.0	0.0	2.9
12:40～12:45	18	1	0	0	0	19	94.7	5.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.1	0.0	0.0	0.0	2.6
12:45～12:50	17	5	0	0	0	22	77.3	22.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.7	0.0	0.0	0.0	3.0
12:50～12:55	18	5	0	0	0	23	78.3	21.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.7	0.0	0.0	0.0	3.2
12:55～13:00	17	1	0	0	0	18	94.4	5.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.1	0.0	0.0	0.0	2.5
13:00～13:05	18	4	0	0	0	22	81.8	18.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.6	0.0	0.0	0.0	3.0
13:05～13:10	16	3	0	0	0	19	84.2	15.8	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.4	0.0	0.0	0.0	2.6
13:10～13:15	9	7	0	0	0	16	56.3	43.8	0.0	0.0	0.0	100.0	1.2	1.0	0.0	0.0	0.0	2.2
13:15～13:20	17	4	0	0	0	21	81.0	19.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.6	0.0	0.0	0.0	2.9
13:20～13:25	16	7	0	0	0	23	69.6	30.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	1.0	0.0	0.0	0.0	3.2
13:25～13:30	15	4	0	0	0	19	78.9	21.1	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.6	0.0	0.0	0.0	2.6
13:30～13:35	32	0	0	0	0	32	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	4.4	0.0	0.0	0.0	0.0	4.4
13:35～13:40	11	5	0	1	0	17	64.7	29.4	0.0	0.0	0.0	100.0	1.5	0.7	0.0	0.1	0.0	2.3
13:40～13:45	13	3	0	0	0	16	81.3	18.8	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.4	0.0	0.0	0.0	2.2
13:45～13:50	13	7	0	0	0	20	65.0	35.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	1.0	0.0	0.0	0.0	2.8
13:50～13:55	16	3	0	0	0	19	84.2	15.8	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.4	0.0	0.0	0.0	2.6
13:55～14:00	14	6	0	0	1	21	66.7	28.6	0.0	0.0	4.8	100.0	1.9	0.8	0.0	0.0	0.1	2.9
合計	576	146	2	1	1	726	79.3	20.1	0.3	0.1	0.1	100.0	79.3	20.1	0.3	0.1	0.1	100.0

【地点2・朝時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計		
7:30~7:35	21	2	0	1	0	24	87.5	8.3	0.0	4.2	0.0	100.0	3.7	0.4	0.0	0.2	0.0	4.3
7:35~7:40	11	1	1	0	0	13	84.6	7.7	7.7	0.0	100.0	2.0	0.2	0.0	0.0	2.3	0.0	2.3
7:40~7:45	22	5	1	2	0	30	73.3	16.7	3.3	6.7	0.0	100.0	3.9	0.9	0.2	0.4	0.0	5.3
7:45~7:50	22	7	1	1	0	31	71.0	22.6	3.2	3.2	0.0	100.0	3.9	1.2	0.2	0.2	0.0	5.5
7:50~7:55	18	3	0	0	0	21	85.7	14.3	0.0	0.0	100.0	3.2	0.5	0.0	0.0	0.0	3.7	
7:55~8:00	16	4	0	0	0	20	80.0	20.0	0.0	0.0	100.0	2.8	0.7	0.0	0.0	0.0	3.6	
8:00~8:05	21	7	0	0	0	28	75.0	25.0	0.0	0.0	100.0	3.7	1.2	0.0	0.0	0.0	5.0	
8:05~8:10	29	2	0	1	0	32	90.6	6.3	0.0	3.1	0.0	100.0	5.2	0.4	0.0	0.2	0.0	5.7
8:10~8:15	19	2	0	0	0	21	90.5	9.5	0.0	0.0	100.0	3.4	0.4	0.0	0.0	0.0	3.7	
8:15~8:20	28	3	0	0	0	31	90.3	9.7	0.0	0.0	100.0	5.0	0.5	0.0	0.0	0.0	5.5	
8:20~8:25	18	2	0	0	0	20	90.0	10.0	0.0	0.0	100.0	3.2	0.4	0.0	0.0	0.0	3.6	
8:25~8:30	13	3	0	0	0	16	81.3	18.8	0.0	0.0	100.0	2.3	0.5	0.0	0.0	0.0	2.8	
8:30~8:35	10	5	0	0	0	15	66.7	33.3	0.0	0.0	100.0	1.8	0.9	0.0	0.0	0.0	2.7	
8:35~8:40	22	3	0	0	0	40	55.0	7.5	0.0	0.0	100.0	3.9	0.5	0.0	0.0	0.0	7.1	
8:40~8:45	15	5	0	0	0	20	75.0	25.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.9	0.0	0.0	0.0	3.6	
8:45~8:50	20	6	0	0	0	26	76.9	23.1	0.0	0.0	100.0	3.6	1.1	0.0	0.0	0.0	4.6	
8:50~8:55	22	4	2	0	0	28	78.6	14.3	7.1	0.0	100.0	3.9	0.7	0.4	0.0	0.0	5.0	
8:55~9:00	24	5	0	0	0	29	82.8	17.2	0.0	0.0	100.0	4.3	0.9	0.0	0.0	0.0	5.2	
9:00~9:05	15	5	0	0	0	20	75.0	25.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.9	0.0	0.0	0.0	3.6	
9:05~9:10	17	1	0	0	0	18	94.4	5.6	0.0	0.0	100.0	3.0	0.2	0.0	0.0	0.0	3.2	
9:10~9:15	20	12	0	1	0	33	60.6	36.4	0.0	3.0	100.0	3.6	2.1	0.0	0.2	0.0	5.9	
9:15~9:20	7	4	0	0	0	11	63.6	36.4	0.0	0.0	100.0	1.2	0.7	0.0	0.0	0.0	2.0	
9:20~9:25	10	5	0	0	0	15	66.7	33.3	0.0	0.0	100.0	1.8	0.9	0.0	0.0	0.0	2.7	
9:25~9:30	16	5	0	0	0	21	76.2	23.8	0.0	0.0	100.0	2.8	0.9	0.0	0.0	0.0	3.7	
合計	436	101	5	6	0	563	77.4	17.9	0.9	1.1	100.0	77.4	17.9	0.9	1.1	0.0	100.0	

【地点2・昼時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)					
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
11:00~11:05	22	2	0	0	0	24	91.7	8.3	0.0	0.0	100.0	2.7	0.2	0.0	0.0	2.9
11:05~11:10	20	6	0	0	0	26	76.9	23.1	0.0	0.0	100.0	2.4	0.7	0.0	0.0	3.2
11:10~11:15	20	5	1	0	0	26	76.9	19.2	3.8	0.0	100.0	2.4	0.6	0.1	0.0	3.2
11:15~11:20	22	4	0	0	0	26	84.6	15.4	0.0	0.0	100.0	2.7	0.5	0.0	0.0	3.2
11:20~11:25	16	3	0	0	0	19	84.2	15.8	0.0	0.0	100.0	2.0	0.4	0.0	0.0	2.3
11:25~11:30	18	5	1	0	0	24	75.0	20.8	4.2	0.0	100.0	2.2	0.6	0.1	0.0	2.9
11:30~11:35	12	5	0	1	0	18	66.7	27.8	0.0	5.6	100.0	1.5	0.6	0.0	0.1	2.2
11:35~11:40	12	5	0	0	0	17	70.6	29.4	0.0	0.0	100.0	1.5	0.6	0.0	0.0	2.1
11:40~11:45	17	6	0	0	0	23	73.9	26.1	0.0	0.0	100.0	2.1	0.7	0.0	0.0	2.8
11:45~11:50	26	5	0	0	0	31	83.9	16.1	0.0	0.0	100.0	3.2	0.6	0.0	0.0	3.8
11:50~11:55	16	5	0	0	0	21	76.2	23.8	0.0	0.0	100.0	2.0	0.6	0.0	0.0	2.6
11:55~12:00	16	3	0	0	0	19	84.2	15.8	0.0	0.0	100.0	2.0	0.4	0.0	0.0	2.3
12:00~12:05	19	5	1	0	0	25	76.0	20.0	4.0	0.0	100.0	2.3	0.6	0.1	0.0	3.1
12:05~12:10	18	0	0	0	0	18	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.0	0.0	0.0	2.2
12:10~12:15	17	5	0	1	0	23	73.9	21.7	0.0	4.3	100.0	2.1	0.6	0.0	0.0	2.8
12:15~12:20	13	5	0	0	0	18	72.2	27.8	0.0	0.0	100.0	1.6	0.6	0.0	0.0	2.2
12:20~12:25	17	1	0	1	0	19	89.5	5.3	0.0	5.3	100.0	2.1	0.1	0.0	0.0	2.3
12:25~12:30	22	4	1	0	0	27	81.5	14.8	3.7	0.0	100.0	2.7	0.5	0.1	0.0	3.3
12:30~12:35	24	3	0	0	0	27	88.9	11.1	0.0	0.0	100.0	2.9	0.4	0.0	0.0	3.3
12:35~12:40	16	6	0	1	0	23	69.6	26.1	0.0	4.3	100.0	2.0	0.7	0.0	0.1	2.8
12:40~12:45	17	2	0	0	0	19	89.5	10.5	0.0	0.0	100.0	2.1	0.2	0.0	0.0	2.3
12:45~12:50	23	3	1	0	0	27	85.2	11.1	3.7	0.0	100.0	2.8	0.4	0.1	0.0	3.3
12:50~12:55	14	4	0	0	0	18	77.8	22.2	0.0	0.0	100.0	1.7	0.5	0.0	0.0	2.2
12:55~13:00	15	4	0	0	0	19	78.9	21.1	0.0	0.0	100.0	1.8	0.5	0.0	0.0	2.3
13:00~13:05	19	4	0	0	0	23	82.6	17.4	0.0	0.0	100.0	2.3	0.5	0.0	0.0	2.8
13:05~13:10	26	4	0	0	0	30	86.7	13.3	0.0	0.0	100.0	3.2	0.5	0.0	0.0	3.7
13:10~13:15	12	2	0	0	0	14	85.7	14.3	0.0	0.0	100.0	1.5	0.2	0.0	0.0	1.7
13:15~13:20	26	4	0	0	0	30	86.7	13.3	0.0	0.0	100.0	3.2	0.5	0.0	0.0	3.7
13:20~13:25	22	2	0	0	0	24	91.7	8.3	0.0	0.0	100.0	2.7	0.2	0.0	0.0	2.9
13:25~13:30	15	5	0	0	0	20	75.0	25.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.6	0.0	0.0	2.4
13:30~13:35	16	5	0	0	0	21	76.2	23.8	0.0	0.0	100.0	2.0	0.6	0.0	0.0	2.6
13:35~13:40	20	3	0	0	0	23	87.0	13.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.4	0.0	0.0	2.8
13:40~13:45	21	0	0	0	0	21	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.0	0.0	0.0	2.6
13:45~13:50	23	4	0	0	0	27	85.2	14.8	0.0	0.0	100.0	2.8	0.5	0.0	0.0	3.3
13:50~13:55	20	2	0	0	0	22	90.9	9.1	0.0	0.0	100.0	2.4	0.2	0.0	0.0	2.7
13:55~14:00	15	9	0	1	0	25	60.0	36.0	0.0	4.0	100.0	1.8	1.1	0.0	0.1	3.1
合計	667	140	5	5	0	817	81.6	17.1	0.6	0.6	100.0	81.6	17.1	0.6	0.6	100.0

【地点3・朝時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝屋合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
7:30~7:35	35	7	0	0	0	42	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0	100.0	3.6	0.7	0.0	0.0	0.0	4.4
7:35~7:40	49	9	0	0	0	58	84.5	15.5	0.0	0.0	0.0	100.0	5.1	0.9	0.0	0.0	0.0	6.0
7:40~7:45	30	10	0	0	0	40	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	100.0	3.1	1.0	0.0	0.0	0.0	4.2
7:45~7:50	35	11	0	0	0	46	76.1	23.9	0.0	0.0	0.0	100.0	3.6	1.1	0.0	0.0	0.0	4.8
7:50~7:55	25	7	0	1	0	33	75.8	21.2	0.0	0.0	3.0	100.0	2.6	0.7	0.0	0.0	0.1	3.4
7:55~8:00	38	8	0	0	0	46	82.6	17.4	0.0	0.0	0.0	100.0	4.0	0.8	0.0	0.0	0.0	4.8
8:00~8:05	30	5	0	0	0	35	85.7	14.3	0.0	0.0	0.0	100.0	3.1	0.5	0.0	0.0	0.0	3.6
8:05~8:10	36	13	0	0	0	49	73.5	26.5	0.0	0.0	0.0	100.0	3.8	1.4	0.0	0.0	0.0	5.1
8:10~8:15	30	13	0	0	0	43	69.8	30.2	0.0	0.0	0.0	100.0	3.1	1.4	0.0	0.0	0.0	4.5
8:15~8:20	35	11	2	0	0	48	72.9	22.9	4.2	0.0	0.0	100.0	3.6	1.1	0.2	0.0	0.0	5.0
8:20~8:25	36	7	0	0	0	43	83.7	16.3	0.0	0.0	0.0	100.0	3.8	0.7	0.0	0.0	0.0	4.5
8:25~8:30	38	8	0	0	0	46	82.6	17.4	0.0	0.0	0.0	100.0	4.0	0.8	0.0	0.0	0.0	4.8
8:30~8:35	23	8	0	0	0	31	74.2	25.8	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.8	0.0	0.0	0.0	3.2
8:35~8:40	27	11	0	1	0	39	69.2	28.2	0.0	2.6	0.0	100.0	2.8	1.1	0.0	0.1	0.0	4.1
8:40~8:45	30	5	1	1	1	38	78.9	13.2	2.6	2.6	2.6	100.0	3.1	0.5	0.1	0.1	0.1	4.0
8:45~8:50	30	7	2	0	0	39	76.9	17.9	5.1	0.0	0.0	100.0	3.1	0.7	0.2	0.0	0.0	4.1
8:50~8:55	22	14	0	0	0	36	61.1	38.9	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	1.5	0.0	0.0	0.0	3.8
8:55~9:00	28	11	1	1	0	41	68.3	26.8	2.4	2.4	0.0	100.0	2.9	1.1	0.1	0.1	0.0	4.3
9:00~9:05	20	8	0	1	1	30	66.7	26.7	0.0	3.3	3.3	100.0	2.1	0.8	0.0	0.1	0.1	3.1
9:05~9:10	34	7	0	0	0	41	82.9	17.1	0.0	0.0	0.0	100.0	3.5	0.7	0.0	0.0	0.0	4.3
9:10~9:15	21	16	0	0	0	37	56.8	43.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	1.7	0.0	0.0	0.0	3.9
9:15~9:20	30	6	0	0	0	36	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0	100.0	3.1	0.6	0.0	0.0	0.0	3.8
9:20~9:25	22	6	0	1	29	79.9	20.7	0.0	0.0	3.4	100.0	2.3	0.6	0.0	0.0	0.0	0.1	3.0
9:25~9:30	25	7	1	0	0	33	75.8	21.2	3.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.7	0.1	0.0	0.0	3.4
合計	729	215	7	4	4	959	76.0	22.4	0.7	0.4	0.4	100.0	76.0	22.4	0.7	0.4	0.4	100.0

【地点3・昼時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
11:00~11:05	24	16	0	0	0	40	60.0	40.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.0	1.4	0.0	0.0	0.0	3.4
11:05~11:10	22	12	0	0	0	34	64.7	35.3	0.0	0.0	0.0	100.0	1.9	1.0	0.0	0.0	0.0	2.9
11:10~11:15	27	9	0	0	0	36	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.8	0.0	0.0	0.0	3.0
11:15~11:20	26	13	0	0	1	40	65.0	32.5	0.0	0.0	2.5	100.0	2.2	1.1	0.0	0.0	0.1	3.4
11:20~11:25	18	11	0	0	0	29	62.1	37.9	0.0	0.0	0.0	100.0	1.5	0.9	0.0	0.0	0.0	2.4
11:25~11:30	27	10	0	0	0	37	73.0	27.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.8	0.0	0.0	0.0	3.1
11:30~11:35	20	11	0	0	0	31	64.5	35.5	0.0	0.0	0.0	100.0	1.7	0.9	0.0	0.0	0.0	2.6
11:35~11:40	15	16	1	0	0	32	46.9	50.0	3.1	0.0	0.0	100.0	1.3	1.4	0.1	0.0	0.0	2.7
11:40~11:45	23	7	0	1	0	31	74.2	22.6	0.0	3.2	0.0	100.0	1.9	0.6	0.0	0.1	0.0	2.6
11:45~11:50	25	9	1	0	1	36	69.4	25.0	2.8	0.0	2.8	100.0	2.1	0.8	0.1	0.0	0.1	3.0
11:50~11:55	14	11	0	0	1	26	53.8	42.3	0.0	0.0	3.8	100.0	1.2	0.9	0.0	0.0	0.1	2.2
11:55~12:00	20	14	0	0	0	34	58.8	41.2	0.0	0.0	0.0	100.0	1.7	1.2	0.0	0.0	0.0	2.9
12:00~12:05	22	8	0	0	0	30	73.3	26.7	0.0	0.0	0.0	100.0	1.9	0.7	0.0	0.0	0.0	2.5
12:05~12:10	32	9	0	0	0	41	78.0	22.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.8	0.0	0.0	0.0	3.5
12:10~12:15	29	9	0	0	0	38	76.3	23.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.8	0.0	0.0	0.0	3.2
12:15~12:20	19	3	0	0	0	22	86.4	13.6	0.0	0.0	0.0	100.0	1.6	0.3	0.0	0.0	0.0	1.9
12:20~12:25	26	7	0	0	0	33	78.8	21.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.6	0.0	0.0	0.0	2.8
12:25~12:30	29	7	0	0	0	36	80.6	19.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.6	0.0	0.0	0.0	3.0
12:30~12:35	25	8	0	0	0	33	75.8	24.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.7	0.0	0.0	0.0	2.8
12:35~12:40	21	8	0	0	0	29	72.4	27.6	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.7	0.0	0.0	0.0	2.4
12:40~12:45	20	2	0	2	0	24	83.3	8.3	0.0	8.3	0.0	100.0	1.7	0.2	0.0	0.2	0.0	2.0
12:45~12:50	26	12	0	1	0	39	66.7	30.8	0.0	2.6	0.0	100.0	2.2	1.0	0.0	0.1	0.0	3.3
12:50~12:55	23	8	0	0	0	31	74.2	25.8	0.0	0.0	0.0	100.0	1.9	0.7	0.0	0.0	0.0	2.6
12:55~13:00	24	9	0	0	0	33	72.7	27.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.0	0.8	0.0	0.0	0.0	2.8
13:00~13:05	20	7	0	0	0	27	74.1	25.9	0.0	0.0	0.0	100.0	1.7	0.6	0.0	0.0	0.0	2.3
13:05~13:10	26	9	1	0	0	36	72.2	25.0	2.8	0.0	0.0	100.0	2.2	0.8	0.1	0.0	0.0	3.0
13:10~13:15	18	10	0	1	0	29	62.1	34.5	0.0	3.4	0.0	100.0	1.5	0.8	0.0	0.1	0.0	2.4
13:15~13:20	22	8	1	0	0	31	71.0	25.8	3.2	0.0	0.0	100.0	1.9	0.7	0.1	0.0	0.0	2.6
13:20~13:25	25	6	0	0	0	31	80.6	19.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.5	0.0	0.0	0.0	2.6
13:25~13:30	29	9	0	0	1	39	74.4	23.1	0.0	0.0	2.6	100.0	2.4	0.8	0.0	0.0	0.1	3.3
13:30~13:35	21	6	0	0	0	27	77.8	22.2	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.5	0.0	0.0	0.0	2.3
13:35~13:40	21	7	0	0	1	29	72.4	24.1	0.0	0.0	3.4	100.0	1.8	0.6	0.0	0.0	0.1	2.4
13:40~13:45	31	14	0	1	0	46	67.4	30.4	0.0	2.2	0.0	100.0	2.6	1.2	0.0	0.1	0.0	3.9
13:45~13:50	29	8	0	1	0	38	76.3	21.1	0.0	2.6	0.0	100.0	2.4	0.7	0.0	0.1	0.0	3.2
13:50~13:55	21	6	0	0	0	27	77.8	22.2	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.5	0.0	0.0	0.0	2.3
13:55~14:00	26	3	0	0	0	29	89.7	10.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.3	0.0	0.0	0.0	2.4
合計	846	322	4	7	5	1,184	71.5	27.2	0.3	0.6	0.4	100.0	71.5	27.2	0.3	0.6	0.4	100.0

【地点4・朝時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝屋合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計		
7:30~7:35	13	3	0	1	0	17	76.5	17.6	0.0	5.9	0.0	100.0	2.6	0.6	0.0	0.2	0.0	3.4
7:35~7:40	15	5	0	1	0	21	71.4	23.8	0.0	4.8	0.0	100.0	3.0	1.0	0.0	0.2	0.0	4.2
7:40~7:45	8	4	0	1	0	13	61.5	30.8	0.0	7.7	0.0	100.0	1.6	0.8	0.0	0.2	0.0	2.6
7:45~7:50	7	3	0	0	0	10	70.0	30.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.4	0.6	0.0	0.0	0.0	2.0
7:50~7:55	23	2	0	1	0	26	88.5	7.7	0.0	3.8	0.0	100.0	4.6	0.4	0.0	0.2	0.0	5.2
7:55~8:00	14	6	0	0	0	20	70.0	30.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.8	1.2	0.0	0.0	0.0	4.0
8:00~8:05	16	2	0	1	0	19	84.2	10.5	0.0	5.3	0.0	100.0	3.2	0.4	0.0	0.2	0.0	3.8
8:05~8:10	13	4	0	0	0	17	76.5	23.5	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.8	0.0	0.0	0.0	3.4
8:10~8:15	23	4	0	0	0	27	85.2	14.8	0.0	0.0	0.0	100.0	4.6	0.8	0.0	0.0	0.0	5.4
8:15~8:20	26	0	0	1	0	27	96.3	0.0	0.0	3.7	0.0	100.0	5.2	0.0	0.0	0.2	0.0	5.4
8:20~8:25	13	1	0	1	0	15	86.7	6.7	0.0	6.7	0.0	100.0	2.6	0.2	0.0	0.2	0.0	3.0
8:25~8:30	22	3	0	0	0	25	88.0	12.0	0.0	0.0	0.0	100.0	4.4	0.6	0.0	0.0	0.0	5.0
8:30~8:35	15	4	0	0	0	19	78.9	21.1	0.0	0.0	0.0	100.0	3.0	0.8	0.0	0.0	0.0	3.8
8:35~8:40	14	3	1	1	0	19	73.7	15.8	5.3	5.3	0.0	100.0	2.8	0.6	0.2	0.2	0.0	3.8
8:40~8:45	17	2	0	1	0	20	85.0	10.0	0.0	5.0	0.0	100.0	3.4	0.4	0.0	0.2	0.0	4.0
8:45~8:50	20	4	0	1	0	25	80.0	16.0	0.0	4.0	0.0	100.0	4.0	0.8	0.0	0.2	0.0	5.0
8:50~8:55	23	0	0	1	0	24	95.8	0.0	0.0	4.2	0.0	100.0	4.6	0.0	0.0	0.2	0.0	4.8
8:55~9:00	15	2	3	0	0	20	75.0	10.0	15.0	0.0	0.0	100.0	3.0	0.4	0.6	0.0	0.0	4.0
9:00~9:05	21	3	0	0	0	24	87.5	12.5	0.0	0.0	0.0	100.0	4.2	0.6	0.0	0.0	0.0	4.8
9:05~9:10	21	3	0	1	0	25	84.0	12.0	0.0	4.0	0.0	100.0	4.2	0.6	0.0	0.2	0.0	5.0
9:10~9:15	21	5	0	0	0	26	80.8	19.2	0.0	0.0	0.0	100.0	4.2	1.0	0.0	0.0	0.0	5.2
9:15~9:20	18	1	0	0	0	19	94.7	5.3	0.0	0.0	0.0	100.0	3.6	0.2	0.0	0.0	0.0	3.8
9:20~9:25	22	0	0	1	0	23	95.7	0.0	0.0	4.3	0.0	100.0	4.4	0.0	0.0	0.2	0.0	4.6
9:25~9:30	11	8	0	0	0	19	57.9	42.1	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	1.6	0.0	0.0	0.0	3.8
合計	411	72	4	13	0	500	82.2	14.4	0.8	2.6	0.0	100.0	82.2	14.4	0.8	2.6	0.0	100.0

【地点4・昼時間帯】

時間帯	台数(台)				構計を母数とする構成比(%)				朝昼合計を母数とする構成比(%)									
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
11:00～11:05	16	2	2	1	0	21	76.2	9.5	9.5	4.8	0.0	100.0	2.6	0.3	0.3	0.2	0.0	3.4
11:05～11:10	17	6	0	0	0	23	73.9	26.1	0.0	0.0	0.0	100.0	2.7	1.0	0.0	0.0	0.0	3.7
11:10～11:15	21	1	0	0	0	22	95.5	4.5	0.0	0.0	0.0	100.0	3.4	0.2	0.0	0.0	0.0	3.5
11:15～11:20	21	1	0	1	0	23	91.3	4.3	0.0	4.3	0.0	100.0	3.4	0.2	0.0	0.2	0.0	3.7
11:20～11:25	29	2	2	0	0	33	87.9	6.1	6.1	0.0	0.0	100.0	4.7	0.3	0.3	0.0	0.0	5.3
11:25～11:30	16	0	0	0	0	16	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	2.6
11:30～11:35	12	3	1	0	0	16	75.0	18.8	6.3	0.0	0.0	100.0	1.9	0.5	0.2	0.0	0.0	2.6
11:35～11:40	21	2	0	1	0	24	87.5	8.3	0.0	4.2	0.0	100.0	3.4	0.3	0.0	0.2	0.0	3.9
11:40～11:45	13	2	1	0	0	16	81.3	12.5	6.3	0.0	0.0	100.0	2.1	0.3	0.2	0.0	0.0	2.6
11:45～11:50	17	3	0	0	0	20	85.0	15.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.5	0.0	0.0	0.0	3.2
11:50～11:55	15	2	0	0	0	17	88.2	11.8	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.3	0.0	0.0	0.0	2.7
11:55～12:00	20	1	0	1	0	22	90.9	4.5	0.0	4.5	0.0	100.0	3.2	0.2	0.0	0.2	0.0	3.5
12:00～12:05	11	2	0	0	0	13	84.6	15.4	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.3	0.0	0.0	0.0	2.1
12:05～12:10	10	2	0	0	0	12	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0	100.0	1.6	0.3	0.0	0.0	0.0	1.9
12:10～12:15	12	1	0	0	0	13	92.3	7.7	0.0	0.0	0.0	100.0	1.9	0.2	0.0	0.0	0.0	2.1
12:15～12:20	19	3	0	1	0	23	82.6	13.0	0.0	4.3	0.0	100.0	3.1	0.5	0.0	0.2	0.0	3.7
12:20～12:25	13	1	0	0	0	14	92.9	7.1	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.2	0.0	0.0	0.0	2.3
12:25～12:30	8	1	0	0	0	9	88.9	11.1	0.0	0.0	0.0	100.0	1.3	0.2	0.0	0.0	0.0	1.4
12:30～12:35	11	1	0	1	0	13	84.6	7.7	0.0	7.7	0.0	100.0	1.8	0.2	0.0	0.2	0.0	2.1
12:35～12:40	15	3	1	1	0	20	75.0	15.0	5.0	5.0	0.0	100.0	2.4	0.5	0.2	0.2	0.0	3.2
12:40～12:45	15	1	0	0	0	16	93.8	6.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.2	0.0	0.0	0.0	2.6
12:45～12:50	13	0	0	0	0	13	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1
12:50～12:55	11	1	0	0	0	12	91.7	8.3	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.2	0.0	0.0	0.0	1.9
12:55～13:00	14	2	0	1	0	17	82.4	11.8	0.0	5.9	0.0	100.0	2.3	0.3	0.0	0.2	0.0	2.7
13:00～13:05	10	2	0	0	0	12	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0	100.0	1.6	0.3	0.0	0.0	0.0	1.9
13:05～13:10	10	4	0	0	0	14	71.4	28.6	0.0	0.0	0.0	100.0	1.6	0.6	0.0	0.0	0.0	2.3
13:10～13:15	18	1	0	0	0	19	94.7	5.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.2	0.0	0.0	0.0	3.1
13:15～13:20	16	4	2	1	0	23	69.6	17.4	8.7	4.3	0.0	100.0	2.6	0.6	0.3	0.2	0.0	3.7
13:20～13:25	9	2	0	0	0	11	81.8	18.2	0.0	0.0	0.0	100.0	1.4	0.3	0.0	0.0	0.0	1.8
13:25～13:30	13	2	0	0	0	15	86.7	13.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.3	0.0	0.0	0.0	2.4
13:30～13:35	8	1	0	0	0	9	88.9	11.1	0.0	0.0	0.0	100.0	1.3	0.2	0.0	0.0	0.0	1.4
13:35～13:40	15	2	0	1	0	18	83.3	11.1	0.0	5.6	0.0	100.0	2.4	0.3	0.0	0.2	0.0	2.9
13:40～13:45	16	2	0	0	0	18	88.9	11.1	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.3	0.0	0.0	0.0	2.9
13:45～13:50	13	4	0	0	0	17	76.5	23.5	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.6	0.0	0.0	0.0	2.7
13:50～13:55	21	0	0	1	0	22	95.5	0.0	0.0	4.5	0.0	100.0	3.4	0.0	0.0	0.2	0.0	3.5
13:55～14:00	11	5	0	0	0	16	68.8	31.3	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.8	0.0	0.0	0.0	2.6
合計	530	72	9	11	0	622	85.2	11.6	1.4	1.8	0.0	100.0	85.2	11.6	1.4	1.8	0.0	100.0

【地点5・朝時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	
7:30~7:35	32	2	1	0	0	35	91.4	5.7	2.9	0.0	0.0	100.0	3.3	0.2	0.1	0.0	0.0	3.6
7:35~7:40	35	3	1	0	0	39	89.7	7.7	2.6	0.0	0.0	100.0	3.6	0.3	0.1	0.0	0.0	4.0
7:40~7:45	42	1	1	0	0	44	95.5	2.3	2.3	0.0	0.0	100.0	4.3	0.1	0.1	0.0	0.0	4.5
7:45~7:50	43	3	1	0	0	47	91.5	6.4	2.1	0.0	0.0	100.0	4.4	0.3	0.1	0.0	0.0	4.8
7:50~7:55	47	2	3	0	0	52	90.4	3.8	5.8	0.0	0.0	100.0	4.8	0.2	0.3	0.0	0.0	5.3
7:55~8:00	41	2	3	0	0	46	89.1	4.3	6.5	0.0	0.0	100.0	4.2	0.2	0.3	0.0	0.0	4.7
8:00~8:05	41	1	4	0	0	46	89.1	2.2	8.7	0.0	0.0	100.0	4.2	0.1	0.4	0.0	0.0	4.7
8:05~8:10	37	3	0	0	0	40	92.5	7.5	0.0	0.0	0.0	100.0	3.8	0.3	0.0	0.0	0.0	4.1
8:10~8:15	35	2	0	0	0	37	94.6	5.4	0.0	0.0	0.0	100.0	3.6	0.2	0.0	0.0	0.0	3.8
8:15~8:20	42	3	1	0	0	46	91.3	6.5	2.2	0.0	0.0	100.0	4.3	0.3	0.1	0.0	0.0	4.7
8:20~8:25	39	2	3	0	0	44	88.6	4.5	6.8	0.0	0.0	100.0	4.0	0.2	0.3	0.0	0.0	4.5
8:25~8:30	35	1	2	0	0	38	92.1	2.6	5.3	0.0	0.0	100.0	3.6	0.1	0.2	0.0	0.0	3.9
8:30~8:35	28	3	1	0	0	32	87.5	9.4	3.1	0.0	0.0	100.0	2.9	0.3	0.1	0.0	0.0	3.3
8:35~8:40	35	2	1	1	0	39	89.7	5.1	2.6	2.6	0.0	100.0	3.6	0.2	0.1	0.1	0.0	4.0
8:40~8:45	43	6	0	0	0	49	87.8	12.2	0.0	0.0	0.0	100.0	4.4	0.6	0.0	0.0	0.0	5.0
8:45~8:50	49	2	0	0	0	51	96.1	3.9	0.0	0.0	0.0	100.0	5.0	0.2	0.0	0.0	0.0	5.2
8:50~8:55	30	2	2	0	0	34	88.2	5.9	5.9	0.0	0.0	100.0	3.1	0.2	0.2	0.0	0.0	3.5
8:55~9:00	27	4	0	1	0	32	84.4	12.5	0.0	3.1	0.0	100.0	2.8	0.4	0.0	0.1	0.0	3.3
9:00~9:05	31	1	0	0	0	32	96.9	3.1	0.0	0.0	0.0	100.0	3.2	0.1	0.0	0.0	0.0	3.3
9:05~9:10	31	4	2	0	1	38	81.6	10.5	5.3	0.0	2.6	100.0	3.2	0.4	0.2	0.0	0.1	3.9
9:10~9:15	46	5	0	0	0	51	90.2	9.8	0.0	0.0	0.0	100.0	4.7	0.5	0.0	0.0	0.0	5.2
9:15~9:20	32	5	1	0	0	38	84.2	13.2	2.6	0.0	0.0	100.0	3.3	0.5	0.1	0.0	0.0	3.9
9:20~9:25	30	4	1	0	0	35	85.7	11.4	2.9	0.0	0.0	100.0	3.1	0.4	0.1	0.0	0.0	3.6
9:25~9:30	24	6	0	0	0	30	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.6	0.0	0.0	0.0	3.1
合計	875	69	28	2	1	975	89.7	7.1	2.9	0.2	0.1	100.0	89.7	7.1	2.9	0.2	0.1	100.0

【地点5・昼時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)						
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	
11:00~11:05	27	0	1	0	0	28	96.4	0.0	3.6	0.0	0.0	100.0	2.9	0.0	0.1	0.0	3.0
11:05~11:10	38	2	2	0	1	43	88.4	4.7	4.7	0.0	2.3	100.0	4.1	0.2	0.2	0.0	4.6
11:10~11:15	19	3	2	0	1	25	76.0	12.0	8.0	0.0	4.0	100.0	2.0	0.3	0.2	0.0	2.7
11:15~11:20	24	3	2	0	0	29	82.8	10.3	6.9	0.0	0.0	100.0	2.6	0.3	0.2	0.0	3.1
11:20~11:25	24	4	1	0	0	29	82.8	13.8	3.4	0.0	0.0	100.0	2.6	0.4	0.1	0.0	3.1
11:25~11:30	13	1	2	0	0	16	81.3	6.3	12.5	0.0	0.0	100.0	1.4	0.1	0.2	0.0	1.7
11:30~11:35	21	4	0	0	0	25	84.0	16.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.4	0.0	0.0	2.7
11:35~11:40	19	3	0	0	0	22	86.4	13.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.0	0.3	0.0	0.0	2.4
11:40~11:45	22	3	0	0	0	25	88.0	12.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.3	0.0	0.0	2.7
11:45~11:50	27	0	2	0	0	29	93.1	0.0	6.9	0.0	0.0	100.0	2.9	0.0	0.2	0.0	3.1
11:50~11:55	23	2	2	1	0	28	82.1	7.1	7.1	3.6	0.0	100.0	2.5	0.2	0.2	0.1	3.0
11:55~12:00	27	1	0	0	0	28	96.4	3.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.1	0.0	0.0	3.0
12:00~12:05	18	3	2	0	0	23	78.3	13.0	8.7	0.0	0.0	100.0	1.9	0.3	0.2	0.0	2.5
12:05~12:10	23	2	3	0	0	28	82.1	7.1	10.7	0.0	0.0	100.0	2.5	0.2	0.3	0.0	3.0
12:10~12:15	23	2	2	0	0	27	85.2	7.4	7.4	0.0	0.0	100.0	2.5	0.2	0.2	0.0	2.9
12:15~12:20	28	4	1	0	0	33	84.8	12.1	3.0	0.0	0.0	100.0	3.0	0.4	0.1	0.0	3.5
12:20~12:25	17	1	2	0	0	20	85.0	5.0	10.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.1	0.2	0.0	2.1
12:25~12:30	22	2	2	0	1	27	81.5	7.4	7.4	0.0	3.7	100.0	2.4	0.2	0.2	0.1	2.9
12:30~12:35	20	1	1	0	0	22	90.9	4.5	4.5	0.0	0.0	100.0	2.1	0.1	0.1	0.0	2.4
12:35~12:40	20	1	0	0	0	21	95.2	4.8	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.1	0.0	0.0	2.3
12:40~12:45	23	2	0	0	0	25	92.0	8.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.2	0.0	0.0	2.7
12:45~12:50	27	1	0	0	0	28	96.4	3.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.1	0.0	0.0	3.0
12:50~12:55	20	2	1	0	0	23	87.0	8.7	4.3	0.0	0.0	100.0	2.1	0.2	0.1	0.0	2.5
12:55~13:00	21	0	0	0	0	21	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.0	0.0	0.0	2.3
13:00~13:05	20	1	1	0	0	22	90.9	4.5	4.5	0.0	0.0	100.0	2.1	0.1	0.1	0.0	2.4
13:05~13:10	21	3	0	0	0	24	87.5	12.5	4.2	0.0	0.0	100.0	2.4	0.3	0.0	0.0	2.6
13:10~13:15	22	1	1	0	0	24	91.7	4.2	4.2	0.0	0.0	100.0	2.3	0.1	0.1	0.0	2.6
13:15~13:20	28	2	1	0	0	31	90.3	6.5	3.2	0.0	0.0	100.0	3.0	0.2	0.1	0.0	3.3
13:20~13:25	26	3	0	0	0	29	89.7	10.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.8	0.3	0.0	0.0	3.1
13:25~13:30	22	2	2	0	0	26	84.6	7.7	7.7	0.0	0.0	100.0	2.4	0.2	0.2	0.0	2.8
13:30~13:35	15	3	1	0	0	19	78.9	15.8	5.3	0.0	0.0	100.0	1.6	0.3	0.1	0.0	2.0
13:35~13:40	24	10	0	0	0	34	70.6	29.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	1.1	0.0	0.0	3.6
13:40~13:45	24	5	1	0	0	30	80.0	16.7	3.3	0.0	0.0	100.0	2.6	0.5	0.1	0.0	3.2
13:45~13:50	20	2	0	0	0	22	90.9	9.1	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.2	0.0	0.0	2.4
13:50~13:55	16	4	1	0	0	21	76.2	19.0	4.8	0.0	0.0	100.0	1.7	0.4	0.1	0.0	2.3
13:55~14:00	25	0	0	0	0	25	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.0	0.0	0.0	2.7
合計	809	83	36	1	3	932	86.8	8.9	3.9	0.1	0.3	100.0	86.8	8.9	3.9	0.1	100.0

【地点6・朝時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝屋合計を母数とする構成比(%)					
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
7:30~7:35	28	3	0	0	0	31	90.3	9.7	0.0	0.0	100.0	3.9	0.4	0.0	0.0	4.4
7:35~7:40	31	4	1	0	0	36	86.1	11.1	0.0	2.8	0.0	100.0	4.4	0.6	0.0	5.1
7:40~7:45	24	2	0	3	0	29	82.8	6.9	0.0	10.3	0.0	100.0	3.4	0.3	0.0	4.1
7:45~7:50	31	6	0	1	0	38	81.6	15.8	0.0	2.6	0.0	100.0	4.4	0.8	0.0	5.3
7:50~7:55	39	2	0	0	0	41	95.1	4.9	0.0	0.0	0.0	100.0	5.5	0.3	0.0	5.8
7:55~8:00	20	3	0	2	0	25	80.0	12.0	0.0	8.0	0.0	100.0	2.8	0.4	0.0	3.5
8:00~8:05	26	3	0	3	0	32	81.3	9.4	0.0	9.4	0.0	100.0	3.7	0.4	0.0	4.5
8:05~8:10	15	2	0	1	0	18	83.3	11.1	0.0	5.6	0.0	100.0	2.1	0.3	0.0	2.5
8:10~8:15	30	4	1	2	0	37	81.1	10.8	2.7	5.4	0.0	100.0	4.2	0.6	0.1	5.2
8:15~8:20	20	3	0	1	0	24	83.3	12.5	0.0	4.2	0.0	100.0	2.8	0.4	0.0	3.4
8:20~8:25	20	2	0	1	0	23	87.0	8.7	0.0	4.3	0.0	100.0	2.8	0.3	0.0	3.2
8:25~8:30	27	2	1	1	0	31	87.1	6.5	3.2	3.2	0.0	100.0	3.8	0.3	0.1	4.4
8:30~8:35	22	6	0	1	0	29	75.9	20.7	0.0	3.4	0.0	100.0	3.1	0.8	0.0	4.1
8:35~8:40	36	5	0	0	0	41	87.8	12.2	0.0	0.0	0.0	100.0	5.1	0.7	0.0	5.8
8:40~8:45	14	4	0	0	0	18	77.8	22.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.0	0.6	0.0	2.5
8:45~8:50	19	1	0	1	0	21	90.5	4.8	0.0	4.8	0.0	100.0	2.7	0.1	0.0	2.9
8:50~8:55	18	9	0	1	0	28	64.3	32.1	0.0	3.6	0.0	100.0	2.5	1.3	0.0	3.9
8:55~9:00	28	10	0	2	0	40	70.0	25.0	0.0	5.0	0.0	100.0	3.9	1.4	0.0	5.6
9:00~9:05	19	3	1	1	0	24	79.2	12.5	4.2	4.2	0.0	100.0	2.7	0.4	0.1	3.4
9:05~9:10	24	5	0	2	0	31	77.4	16.1	0.0	6.5	0.0	100.0	3.4	0.7	0.0	4.4
9:10~9:15	19	9	0	1	0	29	65.5	31.0	0.0	3.4	0.0	100.0	2.7	1.3	0.0	4.1
9:15~9:20	16	6	0	0	0	22	72.7	27.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.8	0.0	3.1
9:20~9:25	22	9	0	1	0	32	68.8	28.1	0.0	3.1	0.0	100.0	3.1	1.3	0.0	4.5
9:25~9:30	29	2	0	1	0	32	90.6	6.3	0.0	3.1	0.0	100.0	4.1	0.3	0.0	4.5
合計	577	105	3	27	0	712	81.0	14.7	0.4	3.8	0.0	100.0	81.0	14.7	0.4	100.0

【地点6・昼時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計		
11:00～11:05	17	3	1	0	0	21	81.0	14.3	4.8	0.0	0.0	100.0	1.5	0.3	0.1	0.0	0.0	1.9
11:05～11:10	30	2	0	0	0	32	93.8	6.3	0.0	0.0	100.0	2.7	0.2	0.0	0.0	0.0	2.9	
11:10～11:15	24	6	0	1	0	31	77.4	19.4	0.0	3.2	0.0	100.0	2.2	0.5	0.0	0.1	0.0	2.8
11:15～11:20	26	2	0	0	0	28	92.9	7.1	0.0	0.0	100.0	2.4	0.2	0.0	0.0	0.0	2.6	
11:20～11:25	26	2	1	0	0	29	89.7	6.9	3.4	0.0	100.0	2.4	0.2	0.1	0.0	0.0	2.6	
11:25～11:30	27	5	1	0	0	33	81.8	15.2	3.0	0.0	100.0	2.5	0.5	0.1	0.0	0.0	3.0	
11:30～11:35	27	6	1	2	0	36	75.0	16.7	2.8	5.6	0.0	100.0	2.5	0.5	0.1	0.2	0.0	3.3
11:35～11:40	23	6	1	0	0	30	76.7	20.0	3.3	0.0	100.0	2.1	0.5	0.1	0.0	0.0	2.7	
11:40～11:45	21	3	0	0	0	24	87.5	12.5	0.0	0.0	100.0	1.9	0.3	0.0	0.0	0.0	2.2	
11:45～11:50	18	6	0	1	0	25	72.0	24.0	0.0	4.0	0.0	100.0	1.6	0.5	0.0	0.1	0.0	2.3
11:50～11:55	31	1	0	0	0	32	96.9	3.1	0.0	0.0	100.0	2.8	0.1	0.0	0.0	0.0	2.9	
11:55～12:00	27	4	0	0	0	31	87.1	12.9	0.0	0.0	100.0	2.5	0.4	0.0	0.0	0.0	2.8	
12:00～12:05	22	4	0	1	0	27	81.5	14.8	0.0	3.7	0.0	100.0	2.0	0.4	0.0	0.1	0.0	2.5
12:05～12:10	29	2	0	0	0	31	93.5	6.5	0.0	0.0	100.0	2.6	0.2	0.0	0.0	0.0	2.8	
12:10～12:15	28	3	0	2	0	33	84.8	9.1	0.0	6.1	0.0	100.0	2.6	0.3	0.0	0.2	0.0	3.0
12:15～12:20	25	2	0	0	0	27	92.6	7.4	0.0	0.0	100.0	2.3	0.2	0.0	0.0	0.0	2.5	
12:20～12:25	35	5	0	0	0	40	87.5	12.5	0.0	0.0	100.0	3.2	0.5	0.0	0.0	0.0	3.6	
12:25～12:30	35	4	0	0	0	39	89.7	10.3	0.0	0.0	100.0	3.2	0.4	0.0	0.0	0.0	3.6	
12:30～12:35	20	1	0	0	0	21	95.2	4.8	0.0	0.0	100.0	1.8	0.1	0.0	0.0	0.0	1.9	
12:35～12:40	20	3	0	0	0	23	87.0	13.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.3	0.0	0.0	0.0	2.1	
12:40～12:45	21	5	0	1	0	27	77.8	18.5	0.0	3.7	0.0	100.0	1.9	0.5	0.0	0.1	0.0	2.5
12:45～12:50	28	3	1	0	0	32	87.5	9.4	3.1	0.0	100.0	2.6	0.3	0.1	0.0	0.0	2.9	
12:50～12:55	22	5	0	0	0	27	81.5	18.5	0.0	0.0	100.0	2.0	0.5	0.0	0.0	0.0	2.5	
12:55～13:00	25	5	0	1	0	31	80.6	16.1	0.0	3.2	0.0	100.0	2.3	0.5	0.0	0.1	0.0	2.8
13:00～13:05	23	7	0	1	0	31	74.2	22.6	0.0	3.2	0.0	100.0	2.1	0.6	0.0	0.1	0.0	2.8
13:05～13:10	29	5	0	1	0	35	82.9	14.3	0.0	2.9	0.0	100.0	2.6	0.5	0.0	0.1	0.0	3.2
13:10～13:15	37	3	0	1	0	41	90.2	7.3	0.0	2.4	0.0	100.0	3.4	0.3	0.0	0.1	0.0	3.7
13:15～13:20	39	9	0	0	0	48	81.3	18.8	0.0	0.0	100.0	3.6	0.8	0.0	0.0	0.0	4.4	
13:20～13:25	27	3	0	0	0	30	90.0	10.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.3	0.0	0.0	0.0	2.7	
13:25～13:30	25	2	0	0	0	27	92.6	7.4	0.0	0.0	100.0	2.3	0.2	0.0	0.0	0.0	2.5	
13:30～13:35	25	5	0	1	0	31	80.6	16.1	0.0	3.2	0.0	100.0	2.3	0.5	0.0	0.1	0.0	2.8
13:35～13:40	25	2	1	0	0	28	89.3	7.1	3.6	0.0	100.0	2.3	0.2	0.1	0.0	0.0	2.6	
13:40～13:45	23	4	0	0	0	27	85.2	14.8	0.0	0.0	100.0	2.1	0.4	0.0	0.0	0.0	2.5	
13:45～13:50	23	5	0	1	0	29	79.3	17.2	0.0	3.4	0.0	100.0	2.1	0.5	0.0	0.1	0.0	2.6
13:50～13:55	30	5	0	0	0	35	85.7	14.3	0.0	0.0	100.0	2.7	0.5	0.0	0.0	0.0	3.2	
13:55～14:00	18	6	0	1	0	25	72.0	24.0	0.0	4.0	0.0	100.0	1.6	0.5	0.0	0.1	0.0	2.3
合計	931	144	7	15	0	1,097	84.9	13.1	0.6	1.4	0.0	100.0	84.9	13.1	0.6	1.4	0.0	100.0

【地点7・朝時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝屋合計を母数とする構成比(%)					
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
7:30~7:35	40	1	0	0	0	41	97.6	2.4	0.0	0.0	100.0	4.1	0.1	0.0	0.0	4.2
7:35~7:40	35	8	0	0	0	43	81.4	18.6	0.0	0.0	100.0	3.6	0.8	0.0	0.0	4.4
7:40~7:45	25	4	0	0	0	29	86.2	13.8	0.0	0.0	100.0	2.6	0.4	0.0	0.0	3.0
7:45~7:50	34	7	0	0	0	41	82.9	17.1	0.0	0.0	100.0	3.5	0.7	0.0	0.0	4.2
7:50~7:55	53	3	0	0	0	56	94.6	5.4	0.0	0.0	100.0	5.5	0.3	0.0	0.0	5.8
7:55~8:00	49	8	0	1	0	58	84.5	13.8	0.0	1.7	100.0	5.0	0.8	0.0	0.1	6.0
8:00~8:05	49	5	1	0	0	55	89.1	9.1	1.8	0.0	100.0	5.0	0.5	0.1	0.0	5.7
8:05~8:10	40	1	0	1	0	42	95.2	2.4	0.0	2.4	100.0	4.1	0.1	0.0	0.1	4.3
8:10~8:15	36	8	0	0	0	44	81.8	18.2	0.0	0.0	100.0	3.7	0.8	0.0	0.0	4.5
8:15~8:20	30	6	0	0	0	36	83.3	16.7	0.0	0.0	100.0	3.1	0.6	0.0	0.0	3.7
8:20~8:25	30	7	0	0	0	37	81.1	18.9	0.0	0.0	100.0	3.1	0.7	0.0	0.0	3.8
8:25~8:30	28	8	0	0	0	36	77.8	22.2	0.0	0.0	100.0	2.9	0.8	0.0	0.0	3.7
8:30~8:35	41	7	0	0	0	48	85.4	14.6	0.0	0.0	100.0	4.2	0.7	0.0	0.0	4.9
8:35~8:40	48	3	0	0	0	51	94.1	5.9	0.0	0.0	100.0	4.9	0.3	0.0	0.0	5.2
8:40~8:45	27	7	0	1	0	35	77.1	20.0	0.0	2.9	100.0	2.8	0.7	0.0	0.1	3.6
8:45~8:50	44	7	0	1	0	52	84.6	13.5	0.0	1.9	100.0	4.5	0.7	0.0	0.1	5.3
8:50~8:55	26	4	0	0	0	30	86.7	13.3	0.0	0.0	100.0	2.7	0.4	0.0	0.0	3.1
8:55~9:00	14	10	0	0	0	24	58.3	41.7	0.0	0.0	100.0	1.4	1.0	0.0	0.0	2.5
9:00~9:05	38	7	0	0	0	45	84.4	15.6	0.0	0.0	100.0	3.9	0.7	0.0	0.0	4.6
9:05~9:10	33	3	0	0	0	36	91.7	8.3	0.0	0.0	100.0	3.4	0.3	0.0	0.0	3.7
9:10~9:15	22	6	0	0	0	28	78.6	21.4	0.0	0.0	100.0	2.3	0.6	0.0	0.0	2.9
9:15~9:20	24	4	1	0	0	29	82.8	13.8	3.4	0.0	100.0	2.5	0.4	0.1	0.0	3.0
9:20~9:25	21	2	0	0	0	23	91.3	8.7	0.0	0.0	100.0	2.2	0.2	0.0	0.0	2.4
9:25~9:30	48	4	1	0	0	53	90.6	7.5	1.9	0.0	100.0	4.9	0.4	0.1	0.0	5.5
合計	835	130	3	4	0	972	85.9	13.4	0.3	0.4	100.0	85.9	13.4	0.3	0.4	100.0

【地点7・昼時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)					
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
11:00～11:05	35	11	0	0	0	46	76.1	23.9	0.0	0.0	100.0	2.2	0.7	0.0	0.0	2.9
11:05～11:10	43	6	1	0	0	50	86.0	12.0	2.0	0.0	100.0	2.7	0.4	0.1	0.0	3.1
11:10～11:15	36	5	1	0	0	42	85.7	11.9	2.4	0.0	100.0	2.3	0.3	0.1	0.0	2.6
11:15～11:20	43	5	0	0	0	48	89.6	10.4	0.0	0.0	100.0	2.7	0.3	0.0	0.0	3.0
11:20～11:25	43	2	1	0	0	46	93.5	4.3	2.2	0.0	100.0	2.7	0.1	0.1	0.0	2.9
11:25～11:30	32	7	1	0	0	40	80.0	17.5	2.5	0.0	100.0	2.0	0.4	0.1	0.0	2.5
11:30～11:35	44	7	0	0	0	51	86.3	13.7	0.0	0.0	100.0	2.8	0.4	0.0	0.0	3.2
11:35～11:40	33	3	0	0	0	36	91.7	8.3	0.0	0.0	100.0	2.1	0.2	0.0	0.0	2.3
11:40～11:45	36	6	0	0	0	42	85.7	14.3	0.0	0.0	100.0	2.3	0.4	0.0	0.0	2.6
11:45～11:50	42	6	0	0	0	48	87.5	12.5	0.0	0.0	100.0	2.6	0.4	0.0	0.0	3.0
11:50～11:55	42	9	0	1	0	52	80.8	17.3	0.0	1.9	100.0	2.6	0.6	0.0	0.0	3.3
11:55～12:00	34	4	0	1	0	39	87.2	10.3	0.0	2.6	100.0	2.1	0.3	0.0	0.1	2.4
12:00～12:05	32	2	0	0	0	34	94.1	5.9	0.0	0.0	100.0	2.0	0.1	0.0	0.0	2.1
12:05～12:10	32	2	0	0	0	34	94.1	5.9	0.0	0.0	100.0	2.0	0.1	0.0	0.0	2.1
12:10～12:15	35	12	1	0	0	48	72.9	25.0	2.1	0.0	100.0	2.2	0.8	0.1	0.0	3.0
12:15～12:20	52	6	0	1	0	59	88.1	10.2	0.0	0.0	100.0	3.3	0.4	0.0	0.1	3.7
12:20～12:25	46	4	0	0	1	51	90.2	7.8	0.0	0.0	100.0	2.9	0.3	0.0	0.0	3.2
12:25～12:30	40	4	0	0	0	44	90.9	9.1	0.0	0.0	100.0	2.5	0.3	0.0	0.0	2.8
12:30～12:35	46	5	0	0	0	51	90.2	9.8	0.0	0.0	100.0	2.9	0.3	0.0	0.0	3.2
12:35～12:40	39	3	0	0	0	42	92.9	7.1	0.0	0.0	100.0	2.4	0.2	0.0	0.0	2.6
12:40～12:45	38	5	0	0	0	43	88.4	11.6	0.0	0.0	100.0	2.4	0.3	0.0	0.0	2.7
12:45～12:50	33	2	0	0	0	35	94.3	5.7	0.0	0.0	100.0	2.1	0.1	0.0	0.0	2.2
12:50～12:55	52	1	0	0	0	53	98.1	1.9	0.0	0.0	100.0	3.3	0.1	0.0	0.0	3.3
12:55～13:00	34	9	0	0	0	43	79.1	20.9	0.0	0.0	100.0	2.1	0.6	0.0	0.0	2.7
13:00～13:05	47	4	0	0	0	51	92.2	7.8	0.0	0.0	100.0	2.9	0.3	0.0	0.0	3.2
13:05～13:10	30	7	0	1	0	38	78.9	18.4	0.0	2.6	100.0	1.9	0.4	0.0	0.1	2.4
13:10～13:15	40	2	0	1	0	43	93.0	4.7	0.0	2.3	100.0	2.5	0.1	0.0	0.0	2.7
13:15～13:20	40	9	0	0	0	49	81.6	18.4	0.0	0.0	100.0	2.5	0.6	0.0	0.0	3.1
13:20～13:25	30	6	0	0	0	36	83.3	16.7	0.0	0.0	100.0	1.9	0.4	0.0	0.0	2.3
13:25～13:30	50	8	0	0	0	58	86.2	13.8	0.0	0.0	100.0	3.1	0.5	0.0	0.0	3.6
13:30～13:35	40	0	0	0	0	40	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.0	0.0	0.0	2.5
13:35～13:40	40	5	0	0	0	45	88.9	11.1	0.0	0.0	100.0	2.5	0.3	0.0	0.0	2.8
13:40～13:45	48	1	1	0	0	50	96.0	2.0	2.0	0.0	100.0	3.0	0.1	0.1	0.0	3.1
13:45～13:50	31	3	0	0	0	34	91.2	8.8	0.0	0.0	100.0	1.9	0.2	0.0	0.0	2.1
13:50～13:55	33	2	0	0	0	35	94.3	5.7	0.0	0.0	100.0	2.1	0.1	0.0	0.0	2.2
13:55～14:00	34	4	0	1	0	39	87.2	10.3	0.0	2.6	100.0	2.1	0.3	0.0	0.1	2.4
合計	1,405	177	6	5	2	1,595	88.1	11.1	0.4	0.3	100.0	88.1	11.1	0.4	0.3	100.0

【地点8・朝時間帯】

時間帯	台数(台)					積計を母数とする構成比(%)					朝屋合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
7:30～7:35	46	4	0	0	0	50	92.0	8.0	0.0	0.0	0.0	100.0	4.0	0.4	0.0	0.0	0.0	4.4
7:35～7:40	45	8	0	0	0	53	84.9	15.1	0.0	0.0	0.0	100.0	3.9	0.7	0.0	0.0	0.0	4.6
7:40～7:45	41	3	0	0	0	44	93.2	6.8	0.0	0.0	0.0	100.0	3.6	0.3	0.0	0.0	0.0	3.9
7:45～7:50	54	6	0	0	1	61	88.5	9.8	0.0	0.0	1.6	100.0	4.7	0.5	0.0	0.0	0.1	5.4
7:50～7:55	48	6	0	1	0	55	87.3	10.9	0.0	1.8	0.0	100.0	4.2	0.5	0.0	0.1	0.0	4.8
7:55～8:00	43	6	0	1	0	50	86.0	12.0	0.0	2.0	0.0	100.0	3.8	0.5	0.0	0.1	0.0	4.4
8:00～8:05	35	5	0	2	0	42	83.3	11.9	0.0	4.8	0.0	100.0	3.1	0.4	0.0	0.2	0.0	3.7
8:05～8:10	35	6	0	1	0	42	83.3	14.3	0.0	2.4	0.0	100.0	3.1	0.5	0.0	0.1	0.0	3.7
8:10～8:15	11	40	0	0	0	51	21.6	78.4	0.0	0.0	0.0	100.0	1.0	3.5	0.0	0.0	0.0	4.5
8:15～8:20	41	11	1	1	0	54	75.9	20.4	1.9	1.9	0.0	100.0	3.6	1.0	0.1	0.1	0.0	4.7
8:20～8:25	42	4	0	0	0	46	91.3	8.7	0.0	0.0	0.0	100.0	3.7	0.4	0.0	0.0	0.0	4.0
8:25～8:30	42	9	0	1	0	52	80.8	17.3	0.0	1.9	0.0	100.0	3.7	0.8	0.0	0.1	0.0	4.6
8:30～8:35	37	7	0	1	0	45	82.2	15.6	0.0	2.2	0.0	100.0	3.2	0.6	0.0	0.1	0.0	3.9
8:35～8:40	32	9	0	1	0	42	76.2	21.4	0.0	2.4	0.0	100.0	2.8	0.8	0.0	0.1	0.0	3.7
8:40～8:45	33	7	0	0	0	40	82.5	17.5	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.6	0.0	0.0	0.0	3.5
8:45～8:50	39	4	1	0	0	44	88.6	9.1	2.3	0.0	0.0	100.0	3.4	0.4	0.1	0.0	0.0	3.9
8:50～8:55	33	6	0	0	0	39	84.6	15.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.5	0.0	0.0	0.0	3.4
8:55～9:00	39	8	2	0	0	49	79.6	16.3	4.1	0.0	0.0	100.0	3.4	0.7	0.2	0.0	0.0	4.3
9:00～9:05	35	5	0	0	0	40	87.5	12.5	0.0	0.0	0.0	100.0	3.1	0.4	0.0	0.0	0.0	3.5
9:05～9:10	28	12	0	0	0	40	70.0	30.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	1.1	0.0	0.0	0.0	3.5
9:10～9:15	33	14	0	0	0	47	70.2	29.8	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	1.2	0.0	0.0	0.0	4.1
9:15～9:20	45	6	0	1	0	52	86.5	11.5	0.0	1.9	0.0	100.0	3.9	0.5	0.0	0.1	0.0	4.6
9:20～9:25	46	8	0	0	0	54	85.2	14.8	0.0	0.0	0.0	100.0	4.0	0.7	0.0	0.0	0.0	4.7
9:25～9:30	39	8	1	0	0	48	81.3	16.7	2.1	0.0	0.0	100.0	3.4	0.7	0.1	0.0	0.0	4.2
合計	922	202	5	10	1	1,140	80.9	17.7	0.4	0.9	0.1	100.0	80.9	17.7	0.4	0.9	0.1	100.0

【地点8・昼時間帯】

時間帯	台数(台)					積計を母数とする構成比(%)					朝屋合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
11:00～11:05	42	5	0	0	0	47	89.4	10.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.3	0.0	0.0	0.0	2.8
11:05～11:10	49	5	0	0	0	54	90.7	9.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.3	0.0	0.0	0.0	3.2
11:10～11:15	58	1	0	0	0	59	98.3	1.7	0.0	0.0	0.0	100.0	3.4	0.1	0.0	0.0	0.0	3.5
11:15～11:20	38	5	0	0	0	43	88.4	11.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.3	0.0	0.0	0.0	2.5
11:20～11:25	35	8	1	0	0	44	79.5	18.2	2.3	0.0	0.0	100.0	2.1	0.5	0.1	0.0	0.0	2.6
11:25～11:30	40	2	1	0	0	43	93.0	4.7	2.3	0.0	0.0	100.0	2.3	0.1	0.1	0.0	0.0	2.5
11:30～11:35	45	4	0	0	0	49	91.8	8.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.2	0.0	0.0	0.0	2.9
11:35～11:40	44	8	0	0	0	52	84.6	15.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.5	0.0	0.0	0.0	3.0
11:40～11:45	36	3	1	1	0	41	87.8	7.3	2.4	2.4	0.0	100.0	2.1	0.2	0.1	0.1	0.0	2.4
11:45～11:50	40	4	0	0	0	44	90.9	9.1	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.2	0.0	0.0	0.0	2.6
11:50～11:55	47	5	0	0	0	52	90.4	9.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.8	0.3	0.0	0.0	0.0	3.0
11:55～12:00	37	6	0	0	0	43	86.0	14.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.4	0.0	0.0	0.0	2.5
12:00～12:05	53	2	1	0	0	56	94.6	3.6	1.8	0.0	0.0	100.0	3.1	0.1	0.1	0.0	0.0	3.3
12:05～12:10	35	4	0	0	0	39	89.7	10.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.2	0.0	0.0	0.0	2.3
12:10～12:15	40	8	0	0	0	48	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.5	0.0	0.0	0.0	2.8
12:15～12:20	39	5	0	1	1	46	84.8	10.9	0.0	2.2	2.2	100.0	2.3	0.3	0.0	0.1	0.1	2.7
12:20～12:25	52	1	0	0	0	53	98.1	1.9	0.0	0.0	0.0	100.0	3.0	0.1	0.0	0.0	0.0	3.1
12:25～12:30	35	4	0	0	0	39	89.7	10.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.2	0.0	0.0	0.0	2.3
12:30～12:35	45	5	0	0	0	50	90.0	10.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.3	0.0	0.0	0.0	2.9
12:35～12:40	39	1	0	0	0	40	97.5	2.5	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.1	0.0	0.0	0.0	2.3
12:40～12:45	47	7	0	0	0	54	87.0	13.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.8	0.4	0.0	0.0	0.0	3.2
12:45～12:50	31	5	0	0	0	36	86.1	13.9	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.3	0.0	0.0	0.0	2.1
12:50～12:55	47	7	0	0	0	54	87.0	13.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.8	0.4	0.0	0.0	0.0	3.2
12:55～13:00	39	2	0	0	0	41	95.1	4.9	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.1	0.0	0.0	0.0	2.4
13:00～13:05	41	4	0	0	0	45	91.1	8.9	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.2	0.0	0.0	0.0	2.6
13:05～13:10	49	4	1	0	0	54	90.7	7.4	1.9	0.0	0.0	100.0	2.9	0.2	0.1	0.0	0.0	3.2
13:10～13:15	51	6	0	0	0	57	89.5	10.5	0.0	0.0	0.0	100.0	3.0	0.4	0.0	0.0	0.0	3.3
13:15～13:20	46	8	0	0	0	54	85.2	14.8	0.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.5	0.0	0.0	0.0	3.2
13:20～13:25	41	2	0	0	0	43	95.3	4.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.1	0.0	0.0	0.0	2.5
13:25～13:30	41	7	0	0	0	48	85.4	14.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.4	0.0	0.0	0.0	2.8
13:30～13:35	42	6	1	0	0	49	85.7	12.2	2.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.4	0.1	0.0	0.0	2.9
13:35～13:40	47	7	0	0	0	54	87.0	13.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.8	0.4	0.0	0.0	0.0	3.2
13:40～13:45	41	4	0	0	0	45	91.1	8.9	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.2	0.0	0.0	0.0	2.6
13:45～13:50	45	1	0	0	0	46	97.8	2.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.1	0.0	0.0	0.0	2.7
13:50～13:55	38	8	0	0	0	46	82.6	17.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.5	0.0	0.0	0.0	2.7
13:55～14:00	34	4	1	0	0	39	87.2	10.3	2.6	0.0	0.0	100.0	2.0	0.2	0.1	0.0	0.0	2.3
合計	1,529	168	7	2	1	1,707	89.6	9.8	0.4	0.1	0.1	100.0	89.6	9.8	0.4	0.1	0.1	100.0

【地点9・朝時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
7:30~7:35	18	5	0	0	0	23	78.3	21.7	0.0	0.0	0.0	100.0	3.7	1.0	0.0	0.0	0.0	4.8
7:35~7:40	22	4	0	0	0	26	84.6	15.4	0.0	0.0	0.0	100.0	4.6	0.8	0.0	0.0	0.0	5.4
7:40~7:45	19	5	0	0	0	24	79.2	20.8	0.0	0.0	0.0	100.0	3.9	1.0	0.0	0.0	0.0	5.0
7:45~7:50	23	5	0	0	0	28	82.1	17.9	0.0	0.0	0.0	100.0	4.8	1.0	0.0	0.0	0.0	5.8
7:50~7:55	11	5	0	0	0	16	68.8	31.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	1.0	0.0	0.0	0.0	3.3
7:55~8:00	17	5	0	0	0	22	77.3	22.7	0.0	0.0	0.0	100.0	3.5	1.0	0.0	0.0	0.0	4.6
8:00~8:05	17	7	0	0	0	24	70.8	29.2	0.0	0.0	0.0	100.0	4.3	0.6	0.2	0.0	0.0	5.0
8:05~8:10	21	3	1	0	0	25	84.0	12.0	4.0	0.0	0.0	100.0	4.3	1.0	0.0	0.2	0.0	5.6
8:10~8:15	21	5	0	1	0	27	77.8	18.5	0.0	3.7	0.0	100.0	4.3	1.0	0.0	0.2	0.0	5.6
8:15~8:20	14	6	1	0	0	21	66.7	28.6	4.8	0.0	0.0	100.0	2.9	1.2	0.2	0.0	0.0	4.3
8:20~8:25	12	10	0	0	0	22	54.5	45.5	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	2.1	0.0	0.0	0.0	4.6
8:25~8:30	12	4	0	0	0	16	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.5	0.8	0.0	0.0	0.0	3.3
8:30~8:35	15	6	0	0	0	21	71.4	28.6	0.0	0.0	0.0	100.0	3.1	1.2	0.0	0.0	0.0	4.3
8:35~8:40	21	2	0	0	0	23	91.3	8.7	0.0	0.0	0.0	100.0	4.3	0.4	0.0	0.0	0.0	4.8
8:40~8:45	13	6	0	1	0	20	65.0	30.0	0.0	5.0	0.0	100.0	2.7	1.2	0.0	0.2	0.0	4.1
8:45~8:50	14	8	0	0	0	22	63.6	36.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	1.7	0.0	0.0	0.0	4.6
8:50~8:55	10	5	0	0	0	15	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	1.0	0.0	0.0	0.0	3.1
8:55~9:00	6	3	0	0	0	9	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	100.0	1.2	0.6	0.0	0.0	0.0	1.9
9:00~9:05	14	4	0	0	0	18	77.8	22.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.8	0.0	0.0	0.0	3.7
9:05~9:10	14	6	0	0	0	20	70.0	30.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	1.2	0.0	0.0	0.0	4.1
9:10~9:15	11	2	0	0	0	13	84.6	15.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.3	0.4	0.0	0.0	0.0	2.7
9:15~9:20	12	3	0	1	0	16	75.0	18.8	0.0	6.3	0.0	100.0	2.5	0.6	0.0	0.2	0.0	3.3
9:20~9:25	10	4	0	0	0	14	71.4	28.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.8	0.0	0.0	0.0	2.9
9:25~9:30	14	4	0	0	0	18	77.8	22.2	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.8	0.0	0.0	0.0	3.7
合計	361	117	2	3	0	483	74.7	24.2	0.4	0.6	0.0	100.0	74.7	24.2	0.4	0.6	0.0	100.0

【地点9・昼時間帯】

時間帯	台数(台)				構計を母数とする構成比(%)				朝昼合計を母数とする構成比(%)									
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
11:00~11:05	8	5	0	0	1	14	57.1	35.7	0.0	0.0	7.1	100.0	1.3	0.8	0.0	0.0	0.0	2.2
11:05~11:10	10	6	0	0	0	16	62.5	37.5	0.0	0.0	0.0	100.0	1.6	1.0	0.0	0.0	0.0	2.6
11:10~11:15	9	1	0	0	0	10	90.0	10.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.4	0.2	0.0	0.0	0.0	1.6
11:15~11:20	13	6	0	0	0	19	68.4	31.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	1.0	0.0	0.0	0.0	3.0
11:20~11:25	8	4	0	0	0	12	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	100.0	1.3	0.6	0.0	0.0	0.0	1.9
11:25~11:30	15	7	1	0	0	23	65.2	30.4	4.3	0.0	0.0	100.0	2.4	1.1	0.2	0.0	0.0	3.7
11:30~11:35	17	5	0	0	0	22	77.3	22.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.8	0.0	0.0	0.0	3.5
11:35~11:40	11	2	0	0	0	13	84.6	15.4	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.3	0.0	0.0	0.0	2.1
11:40~11:45	11	3	0	0	0	14	78.6	21.4	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.5	0.0	0.0	0.0	2.2
11:45~11:50	15	3	0	0	0	18	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.5	0.0	0.0	0.0	2.9
11:50~11:55	10	8	0	0	0	18	55.6	44.4	0.0	0.0	0.0	100.0	1.6	1.3	0.0	0.0	0.0	2.9
11:55~12:00	10	9	0	0	0	19	52.6	47.4	0.0	0.0	0.0	100.0	1.6	1.4	0.0	0.0	0.0	3.0
12:00~12:05	18	11	1	0	0	30	60.0	36.7	3.3	0.0	0.0	100.0	2.9	1.8	0.2	0.0	0.0	4.8
12:05~12:10	15	4	0	0	0	19	78.9	21.1	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.6	0.0	0.0	0.0	3.0
12:10~12:15	14	3	0	0	0	17	82.4	17.6	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.5	0.0	0.0	0.0	2.7
12:15~12:20	15	3	0	0	0	18	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.5	0.0	0.0	0.0	2.9
12:20~12:25	16	4	0	0	0	20	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	0.6	0.0	0.0	0.0	3.2
12:25~12:30	17	3	0	0	0	20	85.0	15.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.5	0.0	0.0	0.0	3.2
12:30~12:35	11	4	0	0	0	15	73.3	26.7	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.6	0.0	0.0	0.0	2.4
12:35~12:40	12	3	1	0	0	16	75.0	18.8	6.3	0.0	0.0	100.0	1.9	0.5	0.2	0.0	0.0	2.6
12:40~12:45	11	2	0	0	0	13	84.6	15.4	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.3	0.0	0.0	0.0	2.1
12:45~12:50	10	1	1	0	0	12	83.3	8.3	8.3	0.0	0.0	100.0	1.6	0.2	0.2	0.0	0.0	1.9
12:50~12:55	21	5	0	0	0	26	80.8	19.2	0.0	0.0	0.0	100.0	3.4	0.8	0.0	0.0	0.0	4.2
12:55~13:00	26	0	0	0	0	26	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2
13:00~13:05	14	1	0	0	0	15	93.3	6.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.2	0.2	0.0	0.0	0.0	2.4
13:05~13:10	12	3	0	0	0	15	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.9	0.5	0.0	0.0	0.0	2.4
13:10~13:15	16	7	0	0	0	23	69.6	30.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	1.1	0.0	0.0	0.0	3.7
13:15~13:20	11	3	0	0	0	14	78.6	21.4	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.5	0.0	0.0	0.0	2.2
13:20~13:25	7	3	0	0	0	10	70.0	30.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.1	0.5	0.0	0.0	0.0	1.6
13:25~13:30	7	3	0	0	0	10	70.0	30.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.1	0.5	0.0	0.0	0.0	1.6
13:30~13:35	13	4	0	0	0	17	76.5	23.5	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.6	0.0	0.0	0.0	2.7
13:35~13:40	12	3	0	0	0	15	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.9	0.5	0.0	0.0	0.0	2.4
13:40~13:45	10	4	0	0	0	14	71.4	28.6	0.0	0.0	0.0	100.0	1.6	0.6	0.0	0.0	0.0	2.2
13:45~13:50	15	7	0	0	0	22	68.2	31.8	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	1.1	0.0	0.0	0.0	3.5
13:50~13:55	16	7	0	0	0	23	69.6	30.4	0.0	0.0	0.0	100.0	2.6	1.1	0.0	0.0	0.0	3.7
13:55~14:00	13	3	0	0	0	16	81.3	18.8	0.0	0.0	0.0	100.0	2.1	0.5	0.0	0.0	0.0	2.6
合計	469	150	4	0	1	624	75.2	24.0	0.6	0.0	0.2	100.0	75.2	24.0	0.6	0.0	0.2	100.0

【地点10・朝時間帯】

時間帯	台数(台)					構計を母数とする構成比(%)					朝昼合計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
7:30~7:35	11	1	0	0	0	12	91.7	8.3	0.0	0.0	0.0	100.0	3.2	0.3	0.0	0.0	0.0	3.5
7:35~7:40	8	1	1	1	0	11	72.7	9.1	9.1	9.1	0.0	100.0	2.3	0.3	0.3	0.3	0.0	3.2
7:40~7:45	2	0	1	1	0	4	50.0	0.0	25.0	25.0	0.0	100.0	0.6	0.0	0.3	0.3	0.0	1.2
7:45~7:50	9	3	1	1	0	14	64.3	21.4	7.1	7.1	0.0	100.0	2.6	0.9	0.3	0.3	0.0	4.1
7:50~7:55	13	2	0	1	0	16	81.3	12.5	0.0	6.3	0.0	100.0	3.8	0.6	0.0	0.3	0.0	4.6
7:55~8:00	14	1	0	3	0	18	77.8	5.6	0.0	16.7	0.0	100.0	4.1	0.3	0.0	0.9	0.0	5.2
8:00~8:05	14	1	3	0	0	18	77.8	5.6	16.7	0.0	100.0	4.1	0.3	0.9	0.0	0.0	5.2	
8:05~8:10	18	0	0	1	0	19	94.7	0.0	0.0	5.3	0.0	100.0	5.2	0.0	0.0	0.3	0.0	5.5
8:10~8:15	15	2	1	3	0	21	71.4	9.5	4.8	14.3	0.0	100.0	4.3	0.6	0.3	0.9	0.0	6.1
8:15~8:20	12	3	2	1	0	18	66.7	16.7	11.1	5.6	0.0	100.0	3.5	0.9	0.6	0.3	0.0	5.2
8:20~8:25	13	1	0	1	0	15	86.7	6.7	0.0	6.7	0.0	100.0	3.8	0.3	0.0	0.3	0.0	4.3
8:25~8:30	8	2	0	2	0	12	66.7	16.7	0.0	16.7	0.0	100.0	2.3	0.6	0.0	0.6	0.0	3.5
8:30~8:35	15	2	2	2	0	21	71.4	9.5	9.5	9.5	0.0	100.0	4.3	0.6	0.6	0.6	0.0	6.1
8:35~8:40	12	1	1	1	0	15	80.0	6.7	6.7	6.7	0.0	100.0	3.5	0.3	0.3	0.3	0.0	4.3
8:40~8:45	2	0	0	1	0	3	66.7	0.0	0.0	33.3	0.0	100.0	0.6	0.0	0.0	0.3	0.0	0.9
8:45~8:50	7	1	0	4	0	12	58.3	8.3	0.0	33.3	0.0	100.0	2.0	0.3	0.0	1.2	0.0	3.5
8:50~8:55	17	0	0	2	0	19	89.5	0.0	0.0	10.5	0.0	100.0	4.9	0.0	0.0	0.6	0.0	5.5
8:55~9:00	14	3	1	3	0	21	66.7	14.3	4.8	14.3	0.0	100.0	4.1	0.9	0.3	0.9	0.0	6.1
9:00~9:05	9	4	2	2	0	17	52.9	23.5	11.8	11.8	0.0	100.0	2.6	1.2	0.6	0.6	0.0	4.9
9:05~9:10	13	1	0	1	0	15	86.7	6.7	0.0	6.7	0.0	100.0	3.8	0.3	0.0	0.3	0.0	4.3
9:10~9:15	8	0	1	1	0	10	80.0	0.0	10.0	10.0	0.0	100.0	2.3	0.0	0.3	0.3	0.0	2.9
9:15~9:20	8	1	0	1	0	10	80.0	10.0	0.0	10.0	0.0	100.0	2.3	0.3	0.0	0.3	0.0	2.9
9:20~9:25	11	3	0	1	0	15	73.3	20.0	0.0	6.7	0.0	100.0	3.2	0.9	0.0	0.3	0.0	4.3
9:25~9:30	7	0	0	2	0	9	77.8	0.0	0.0	22.2	0.0	100.0	2.0	0.0	0.0	0.6	0.0	2.6
合計	260	33	16	36	0	345	75.4	9.6	4.6	10.4	0.0	100.0	75.4	9.6	4.6	10.4	0.0	100.0

【地点10・昼時間帯】

時間帯	台数(台)					横計を母数とする構成比(%)					縦計を母数とする構成比(%)							
	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計	乗用車	貨物車	タクシー	バス	その他	合計
11:00~11:05	16	0	1	0	0	17	94.1	0.0	5.9	0.0	0.0	100.0	3.3	0.0	0.2	0.0	0.0	3.5
11:05~11:10	9	0	0	1	0	10	90.0	0.0	0.0	10.0	0.0	100.0	1.8	0.0	0.0	0.2	0.0	2.0
11:10~11:15	15	0	0	0	0	15	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1
11:15~11:20	11	0	0	0	1	12	91.7	0.0	0.0	0.0	8.3	100.0	2.2	0.0	0.0	0.0	0.2	2.4
11:20~11:25	12	2	1	1	1	17	70.6	11.8	5.9	5.9	5.9	100.0	2.4	0.4	0.2	0.2	0.2	3.5
11:25~11:30	7	0	0	0	0	7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4
11:30~11:35	11	1	0	2	0	14	78.6	7.1	0.0	14.3	0.0	100.0	2.2	0.2	0.0	0.4	0.0	2.9
11:35~11:40	4	0	0	1	0	5	80.0	0.0	0.0	20.0	0.0	100.0	0.8	0.0	0.0	0.2	0.0	1.0
11:40~11:45	15	1	1	1	0	18	83.3	5.6	5.6	5.6	0.0	100.0	3.1	0.2	0.2	0.2	0.0	3.7
11:45~11:50	12	0	0	0	0	12	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4
11:50~11:55	10	0	0	2	0	12	83.3	0.0	0.0	16.7	0.0	100.0	2.0	0.0	0.0	0.4	0.0	2.4
11:55~12:00	14	0	0	0	0	14	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9
12:00~12:05	17	1	0	0	0	18	94.4	5.6	0.0	0.0	0.0	100.0	3.5	0.2	0.0	0.0	0.0	3.7
12:05~12:10	9	1	0	1	0	11	81.8	9.1	0.0	9.1	0.0	100.0	1.8	0.2	0.0	0.2	0.0	2.2
12:10~12:15	12	1	0	0	0	13	92.3	7.7	0.0	0.0	0.0	100.0	2.4	0.2	0.0	0.0	0.0	2.7
12:15~12:20	11	0	0	1	0	12	91.7	0.0	0.0	8.3	0.0	100.0	2.2	0.0	0.0	0.2	0.0	2.4
12:20~12:25	8	0	2	0	0	10	80.0	0.0	20.0	0.0	0.0	100.0	1.6	0.0	0.4	0.0	0.0	2.0
12:25~12:30	12	1	2	0	0	15	80.0	6.7	13.3	0.0	0.0	100.0	2.4	0.2	0.4	0.0	0.0	3.1
12:30~12:35	11	0	0	1	0	12	91.7	0.0	0.0	8.3	0.0	100.0	2.2	0.0	0.0	0.2	0.0	2.4
12:35~12:40	22	1	0	1	0	24	91.7	4.2	0.0	4.2	0.0	100.0	4.5	0.2	0.0	0.2	0.0	4.9
12:40~12:45	10	1	2	0	0	13	76.9	7.7	15.4	0.0	0.0	100.0	2.0	0.2	0.4	0.0	0.0	2.7
12:45~12:50	15	1	0	1	0	17	88.2	5.9	0.0	5.9	0.0	100.0	3.1	0.2	0.0	0.2	0.0	3.5
12:50~12:55	8	1	0	0	0	10	80.0	10.0	0.0	10.0	0.0	100.0	1.6	0.2	0.0	0.2	0.0	2.0
12:55~13:00	13	1	0	0	0	14	92.9	7.1	0.0	0.0	0.0	100.0	2.7	0.2	0.0	0.0	0.0	2.9
13:00~13:05	15	1	1	0	0	17	88.2	5.9	5.9	0.0	0.0	100.0	3.1	0.2	0.2	0.0	0.0	3.5
13:05~13:10	12	1	0	1	0	14	85.7	7.1	0.0	7.1	0.0	100.0	2.4	0.2	0.0	0.2	0.0	2.9
13:10~13:15	19	1	1	1	0	22	86.4	4.5	4.5	4.5	0.0	100.0	3.9	0.2	0.2	0.2	0.0	4.5
13:15~13:20	14	1	2	1	0	18	77.8	5.6	11.1	5.6	0.0	100.0	2.9	0.2	0.4	0.2	0.0	3.7
13:20~13:25	10	0	2	0	0	12	83.3	0.0	16.7	0.0	0.0	100.0	2.0	0.0	0.4	0.0	0.0	2.4
13:25~13:30	9	0	0	0	0	9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8
13:30~13:35	12	0	1	1	0	14	85.7	0.0	7.1	7.1	0.0	100.0	2.4	0.0	0.2	0.2	0.0	2.9
13:35~13:40	12	1	1	1	0	15	80.0	6.7	6.7	6.7	0.0	100.0	2.4	0.2	0.2	0.2	0.0	3.1
13:40~13:45	8	0	0	1	0	9	88.9	0.0	0.0	11.1	0.0	100.0	1.6	0.0	0.0	0.2	0.0	1.8
13:45~13:50	13	1	0	1	0	15	86.7	6.7	0.0	6.7	0.0	100.0	2.7	0.2	0.0	0.2	0.0	3.1
13:50~13:55	13	0	0	1	0	14	92.9	0.0	0.0	7.1	0.0	100.0	2.7	0.0	0.0	0.2	0.0	2.9
13:55~14:00	8	1	0	0	0	9	88.9	11.1	0.0	0.0	0.0	100.0	1.6	0.2	0.0	0.0	0.0	1.8
合計	429	20	17	22	2	490	87.6	4.1	3.5	4.5	0.4	100.0	87.6	4.1	3.5	4.5	0.4	100.0

資料2 横断時通過自動車台数集計結果

歩行者が横断しようとして横断歩道脇に立った時に、何台の自動車が通過したかを集計した結果である。たとえば、横断歩道脇に立って1台目の自動車が停止した場合は0台、1台の自動車が通過して次に横断できた場合は1台となる。

(1) 全体

通過車両数	頻度	相対度数(%)	累積度数(%)
0	136	18.8	18.8
1	166	22.9	41.7
2	129	17.8	59.4
3	101	13.9	73.4
4	61	8.4	81.8
5	28	3.9	85.7
6	35	4.8	90.5
7	29	4.0	94.5
8	10	1.4	95.9
9	9	1.2	97.1
10	9	1.2	98.3
11	4	0.6	98.9
12	5	0.7	99.6
13	0	0.0	99.6
14	2	0.3	99.9
15	0	0.0	99.9
16	1	0.1	100.0
合計	725		

注：ダミーと一般歩行者の合計の集計結果である。

(2) 地点別

地点コード	平均	中央値	最小値	最大値	標準偏差	データ数
地点1	1.682	1	0	7	1.568	66
地点2	3.159	3	0	11	2.457	63
地点3	3.020	2	0	14	3.117	99
地点4	3.049	3	0	8	2.138	61
地点5	3.814	3	0	12	3.077	70
地点6	2.736	2	0	10	2.528	72
地点7	0.771	0	0	5	1.233	70
地点8	3.653	2	0	16	3.474	75
地点9	2.826	2	0	7	1.933	69
地点10	1.763	1	0	7	1.614	80

** 一要因の分散分析

注：ダミーと一般歩行者の合計の集計結果である。

(3) 時間帯別

時間帯コード	平均	中央値	最小値	最大値	標準偏差	データ数
朝時間帯	2.679	2	0	14	2.841	361
昼時間帯	2.626	2	0	16	2.375	364

NS 一要因の分散分析

注：ダミーと一般歩行者の合計の集計結果である。

(4) ダミー設定横断者の設定と一般歩行者別

ダミー設定	平均	中央値	最小値	最大値	標準偏差	データ数
ダミー・歩道向き	3.383	3	0	16	2.959	193
ダミー・片手合図	2.058	1	0	11	2.357	189
ダミー・右側見る	2.990	2	0	12	2.523	198
一般歩行者	1.993	1	0	14	2.217	145

** 一要因の分散分析

注：ダミーと一般歩行者の合計の集計結果である。

(5) 性別

性別	平均	中央値	最小値	最大値	標準偏差	データ数
男性	2.053	1	0	14	2.444	76
女性	1.928	1	0	12	1.936	69

NS 一要因の分散分析

注：一般歩行者のみの集計結果である。

(6) 年齢層別

年齢層	平均	中央値	最小値	最大値	標準偏差	データ数
幼児以下	1.000	1	0	2	0.816	3
未成人層(小・中・高生)	1.250	1	0	3	1.010	12
青壮年層	2.063	1	0	12	2.193	96
高齢層	2.147	1	0	14	2.580	34

NS 一要因の分散分析

注：一般歩行者のみの集計結果である。

(7) 歩行者特性別

歩行者特性	平均	中央値	最小値	最大値	標準偏差	データ数
特記事項無し	2.188	1	0	14	2.452	101
自転車乗車	1.593	1	0	5	1.225	27
自転車を押す	2.571	2	0	6	1.990	7
犬を連れている	0.700	0	0	3	1.005	10

NS 一要因の分散分析

注：一般歩行者のみの集計結果である。

(8) 立ち位置別

立ち位置	平均	中央値	最小値	最大値	標準偏差	データ数
歩道上	2.008	1	0	14	2.285	130
一歩車道に出ている	2.333	2	0	6	1.886	6
二歩以上車道に出ている	1.556	1	0	4	1.066	9

NS 一要因の分散分析

注：一般歩行者のみの集計結果である。

(9) 行動

行動	平均	中央値	最小値	最大値	標準偏差	データ数
前を向いている	2.600	2	1	4	1.200	5
右側の車両を見ている	1.667	1.5	0	3	0.943	12
左側の車両を見ている	1.000	1	1	1	-	1
左右の車両を見ている	2.033	1	0	14	2.361	123
手をあげている	1.000	1	0	2	0.816	3
スマホを見ている	2.000	2	2	2	-	1

NS 一要因の分散分析

注：一般歩行者のみの集計結果である。




(10) 歩行者数別

歩行者人数	平均	中央値	最小値	最大値	標準偏差	データ数
1人	2.072	1	0	14	2.270	125
2人	1.588	1	0	6	1.881	17
3人以上	1.000	1	0	2	0.816	3

NS 一要因の分散分析

注：一般歩行者のみの集計結果である。

資料3 ダミー歩行者の状況写真

ダミー歩行者の状況写真（車内より撮影）	
撮影日：12月20日（金）	地点1：伊奈町内宿台6丁目16番地
【1．顔を前に向ける】	
【2．手を挙げています】	
【3．右を向いている】	

ダミー歩行者の状況写真（車内より撮影）

撮影日：12月23日（月） 地点2：さいたま市岩槻区本町2丁目2番37号

【1．顔を前に向ける】



【2．手を挙げています】



【3．右を向いている】



ダミー歩行者の状況写真（車内より撮影）

撮影日：1月9日（木）

地点3：さいたま市桜区道場2丁目21番7号

【1．顔を前に向ける】



【2．手を挙げている】



【3．右を向いている】



ダミー歩行者の状況写真（車内より撮影）

撮影日：1月10日（金）

地点4：さいたま市桜区大字大久保領家 385 番地

【1．顔を前に向ける】



【2．手を挙げている】



【3．右を向いている】



ダミー歩行者の状況写真（車内より撮影）

撮影日：1月14日（火）

地点5：さいたま市大宮区錦町 1017

【1．顔を前に向ける】



【2．手を挙げている】



【3．右を向いている】



ダミー歩行者の状況写真（車内より撮影）

撮影日：1月22日（水）

地点6：上尾市大字小敷谷 845 番地 1

【1．顔を前に向ける】



【2．手を挙げている】



【3．右を向いている】



ダミー歩行者の状況写真（車内より撮影）

撮影日：1月16日（木）

地点7：入間市東藤沢2丁目1・9

【1．顔を前に向ける】



【2．手を挙げています】



【3．右を向いている】



ダミー歩行者の状況写真（車内より撮影）

撮影日：1月17日（金）

地点8：所沢市緑町3丁目29・10

【1．顔を前に向ける】



【2．手を挙げている】



【3．右を向いている】



ダミー歩行者の状況写真（車内より撮影）

撮影日：1月20日（月）

地点9：戸田市大字新曽 1081 番地の3

【1．顔を前に向ける】



【2．手を挙げている】



【3．右を向いている】



ダミー歩行者の状況写真（車内より撮影）

撮影日：1月21日（火）

地点 10：和光市広沢1番4号

【1．顔を前に向ける】



【2．手を挙げている】



【3．右を向いている】



資料4 観測調査の写真

観測調査の写真	
撮影日：1月21日（火）	地点10：和光市広沢1番4号
【調査員観測状況】	 A photograph showing two individuals on a paved sidewalk next to a road. One person, wearing a blue jacket and a cap, stands holding a clipboard. The other person, wearing a dark blue jacket and a white face mask, is kneeling on a blue stool. A camera is mounted on a bicycle in the foreground, which is parked on the sidewalk. The background shows a road with a metal guardrail and some trees.
【録画機等設置状況】	 A close-up photograph of the recording equipment setup on a bicycle. A silver laptop is mounted on the handlebars, and various cables and a camera are visible. The bicycle is parked on a paved sidewalk next to a utility pole.
【カメラ 停止線】	 A photograph showing a road with a yellow stop line. A metal guardrail runs along the edge of the road. A camera is mounted on a bicycle, which is positioned near the stop line. A utility pole is visible in the foreground on the right side.

令和元年度調査研究報告書

信号機のない横断歩道通過時の自動車の停止率及び減速状況等の実態に関する調査研究

この著作物の著作権は、自動車安全運転センターに属します。
無断使用を禁じます。

令和2年3月



自動車安全運転センター調査研究部

〒102-0084 東京都千代田区二番町3番地

URL <https://www.jsdc.or.jp/library/research/tabid/123/Default.aspx>