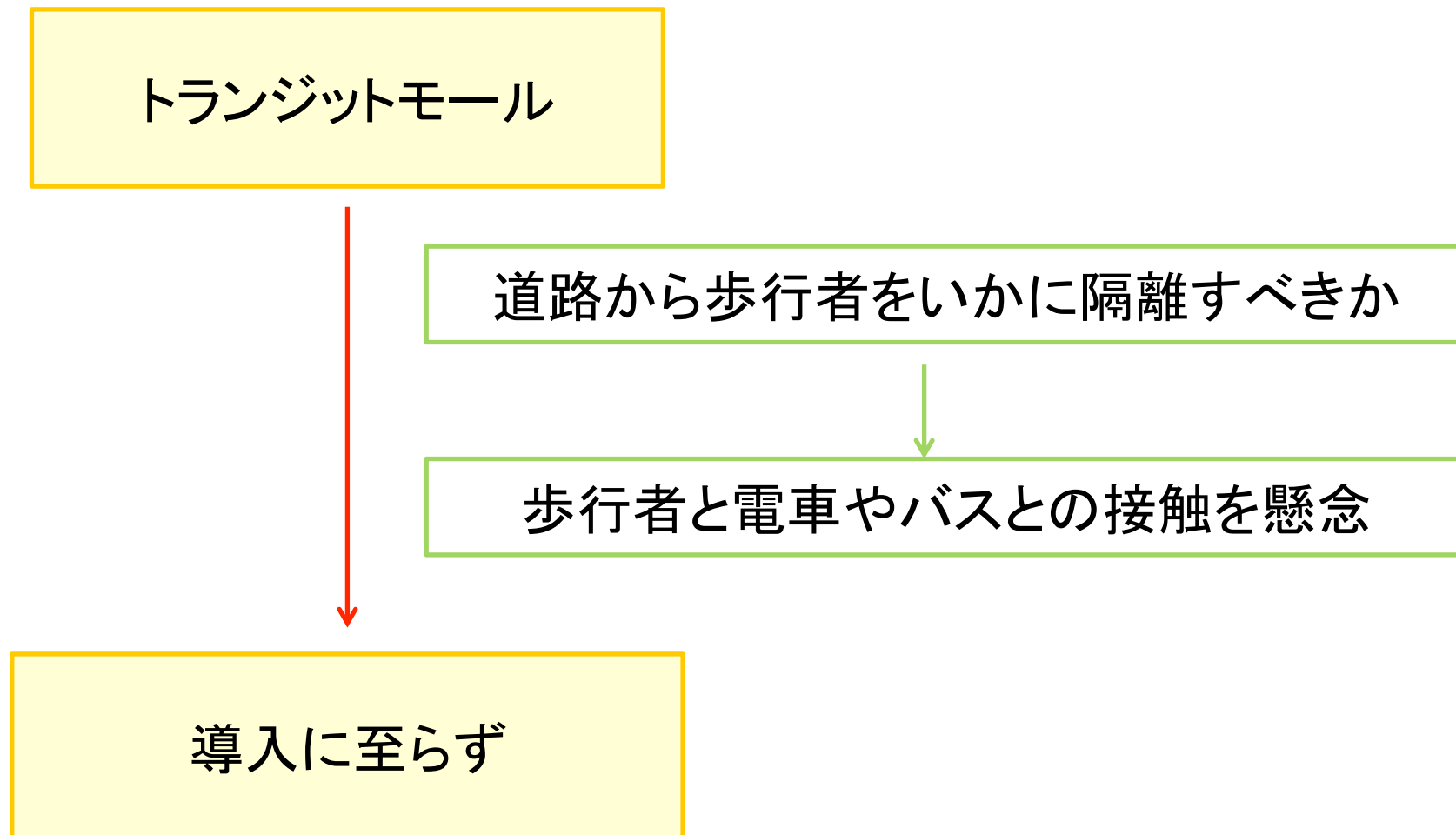


ビデオ調査に基づくトランジットモールにおける歩行者の LRT軌道横断に関する分析

大阪産業大学大学院 平山理恵
波床正敏 ペリー史子 吉川耕司 塚本直幸

1.研究の背景



2.研究の目的

- ヨーロッパでのトランジットモールにおける歩行者の軌道横断行動を分析
- 日本での比較的低速度で自動車が多く走行し、歩行者も比較的多い道路を分析



歩行者がどのようなタイミングで道路横断を実行に移すのか

3.分析対象と調査方法

- 分析対象とした街路

マンハイム(ドイツ) 2011/9/8 12:00～



図-2 マンハイム(独)の調査対象街路の位置



写真-2 マンハイム(独)の計測対象範囲

カールスルーエ(ドイツ) 2011/9/10 11:30～



図-3 カールスルーエ(独)の調査対象街路の位置



写真-3 カールスルーエ(独)の計測対象範囲

大阪(梅田) 2011/6/7 12:00~

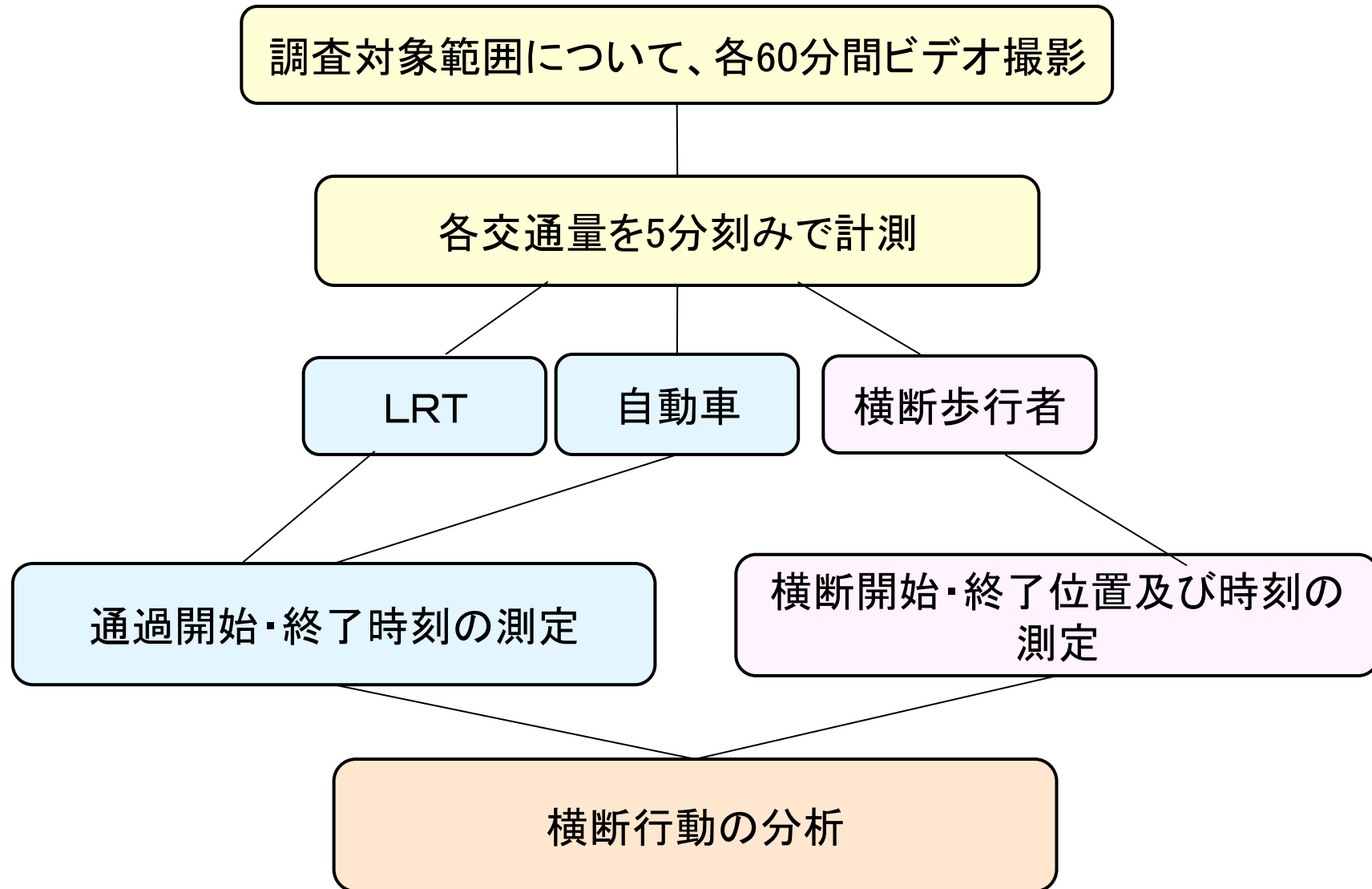


図-4 大阪(梅田)の調査対象街路の位置

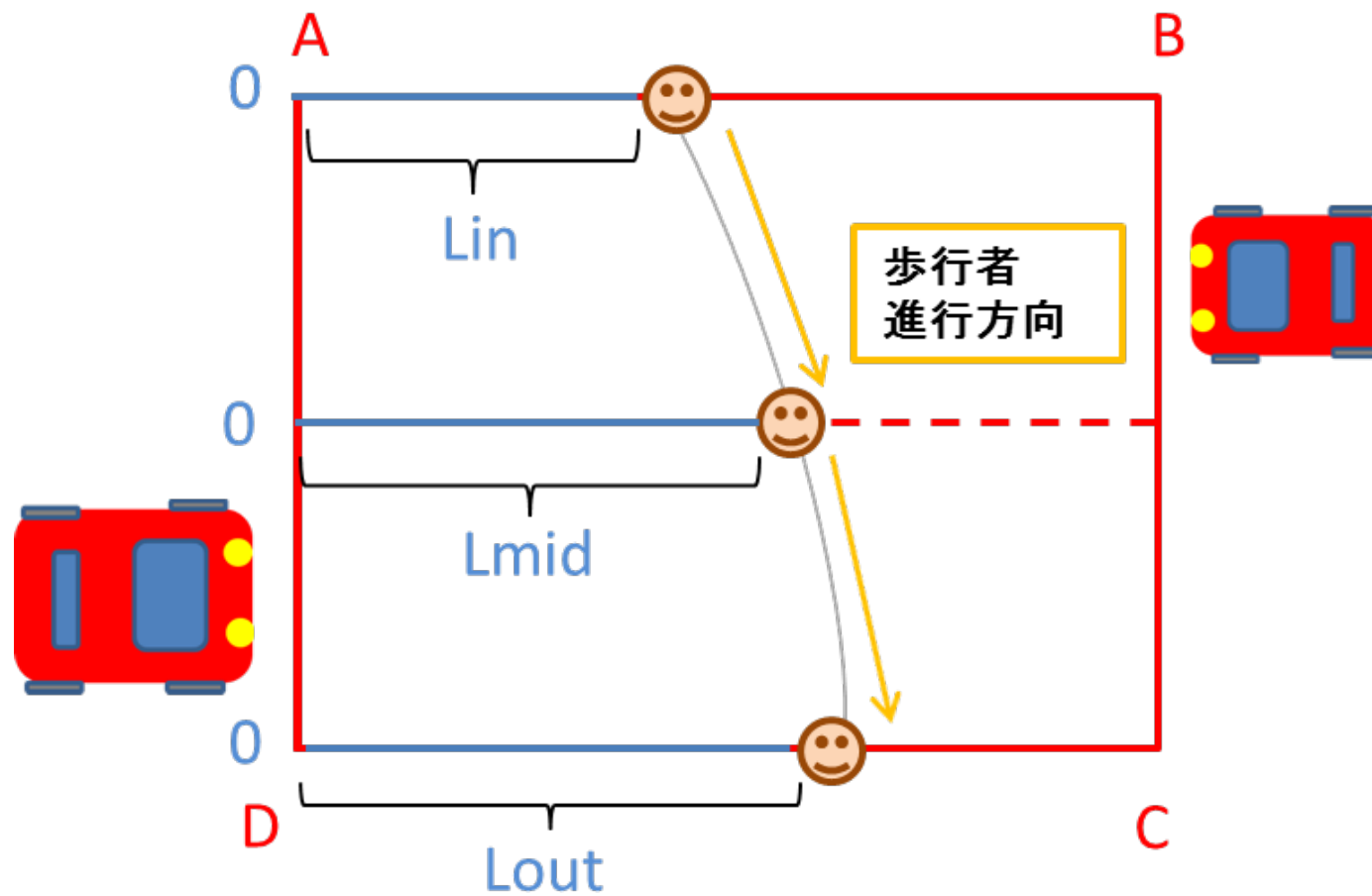


写真-4 大阪(梅田)の計測対象範囲

- 調査方法

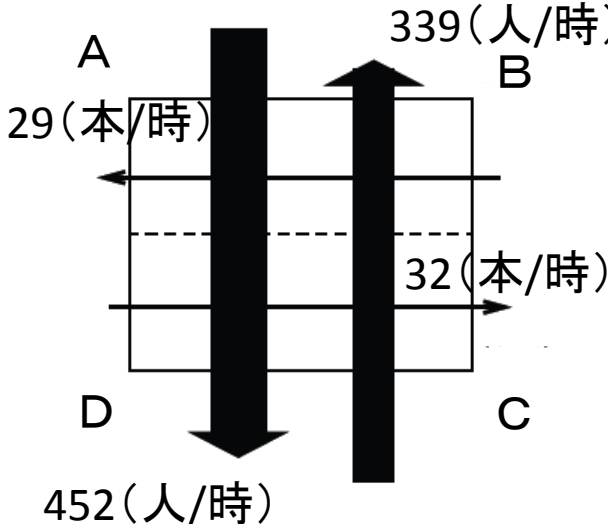
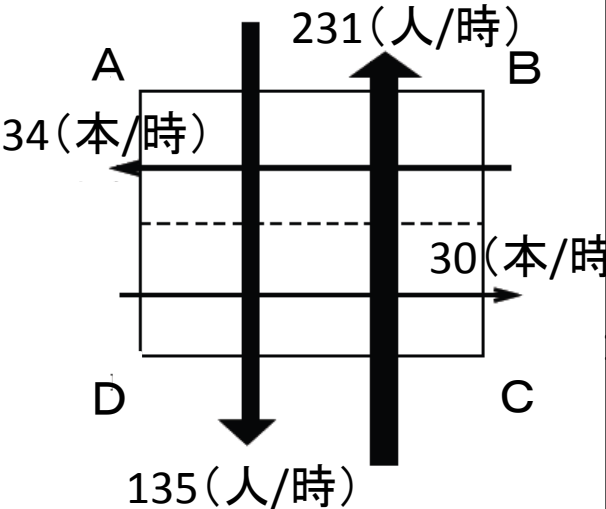
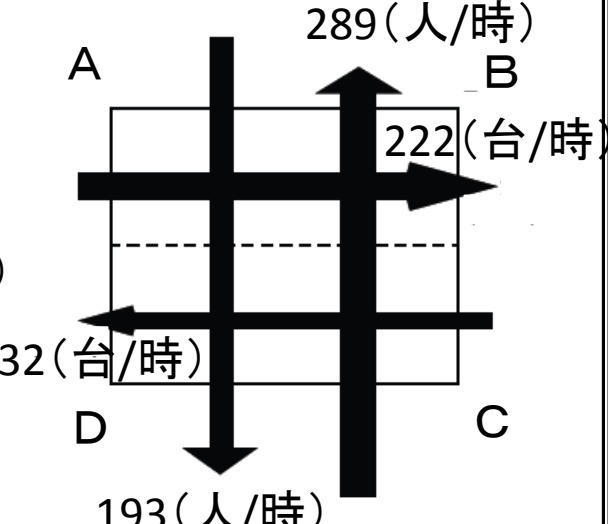


・横断行動の分析



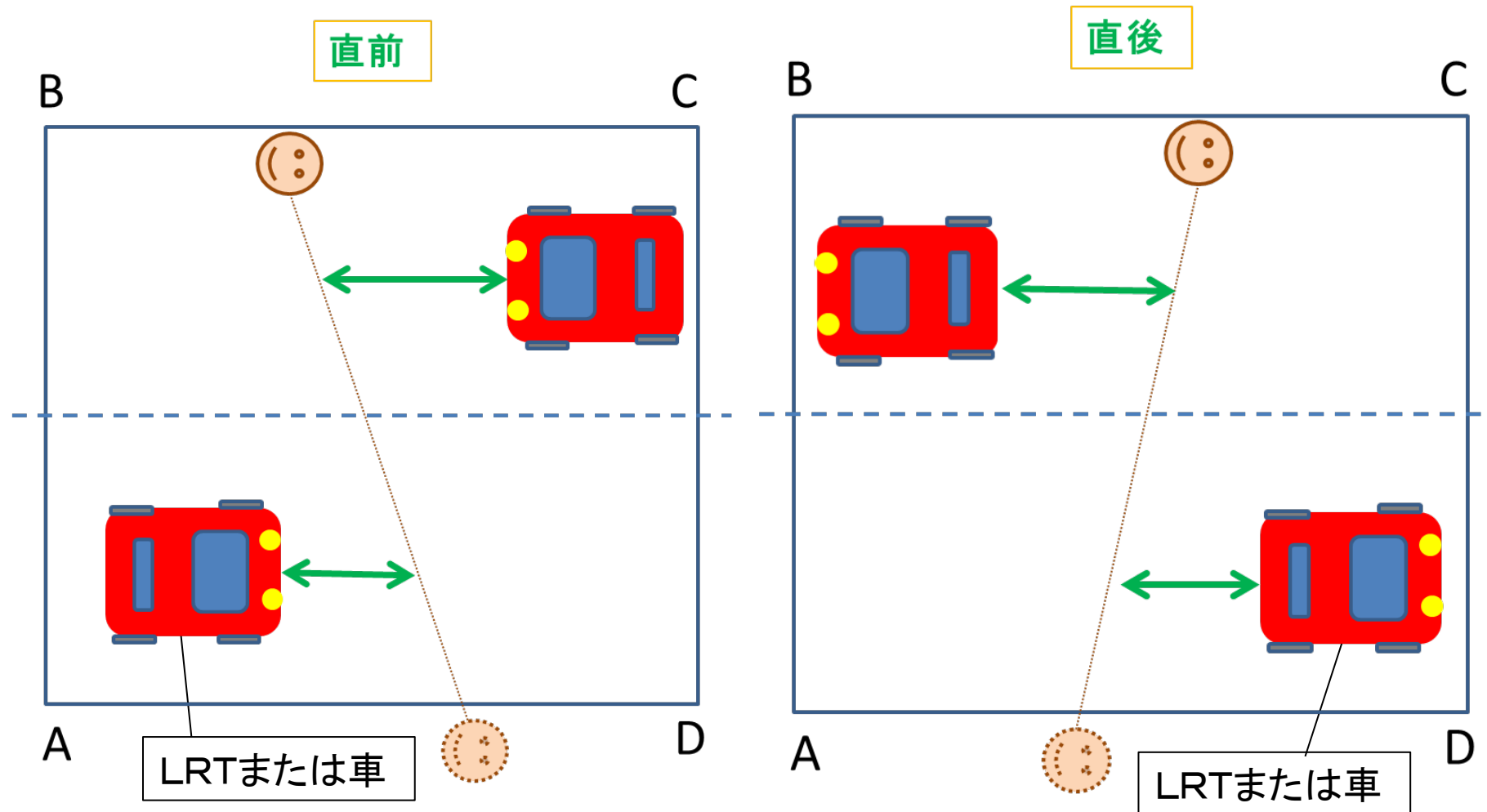
4. 交通量および横断者数

- 交通量と横断者数

1時間あたりの交通量及び 横断歩行者数		
マンハイム	カールスルーエ	大阪 梅田)
		

	マンハイム	カールスルーエ	大阪 梅田)
交通量	毎時往復60本程度		毎時354台
横断歩行者数	791人	366人	482人
交通通過速度	12.0km /h	19.5km /h	20.4km /h
歩行者速度	3.5km /h	4.9km /h	6.1km /h

5. 交通量およびLRT通過との時間間隔



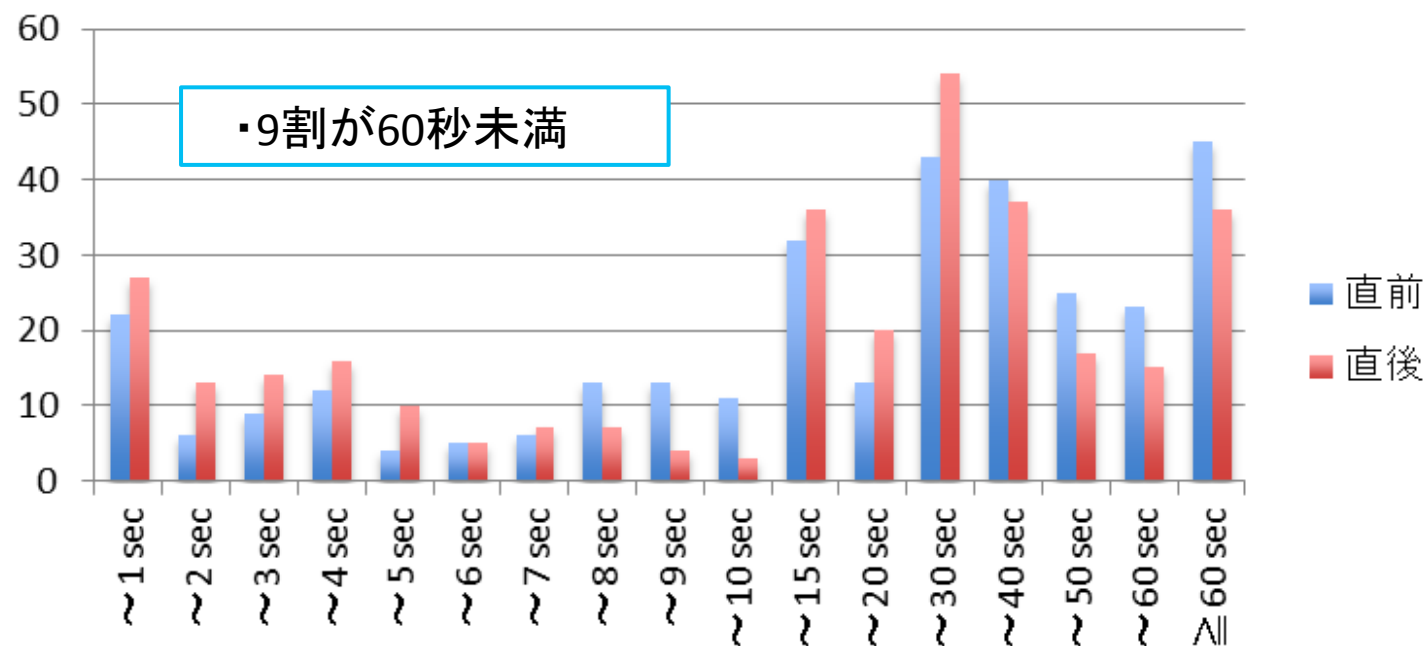
歩行者と一番接近している自動車またはLRTのデータを計測（最接近時の時隔）

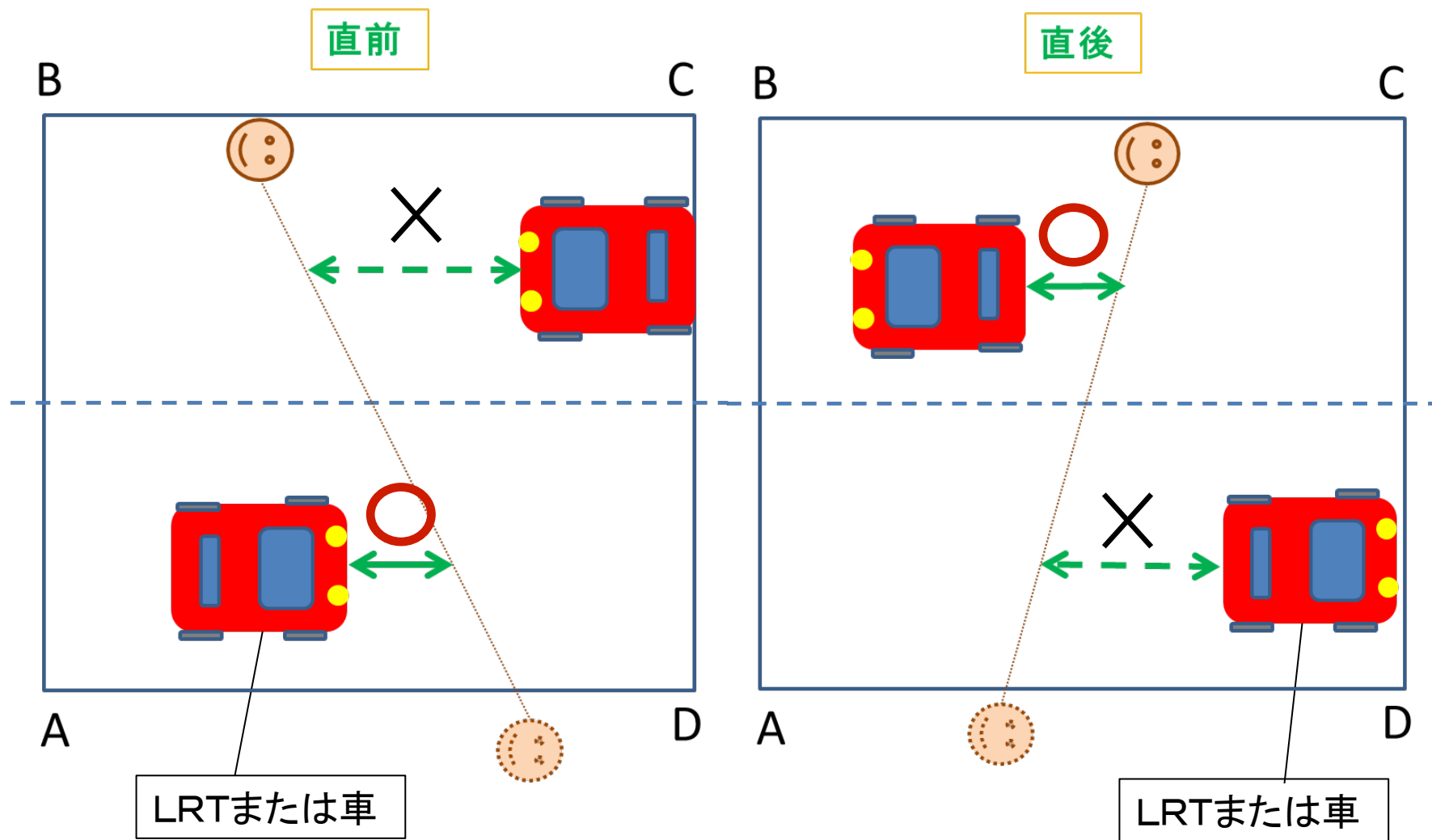
最接近時の時隔

マンハイム



大阪

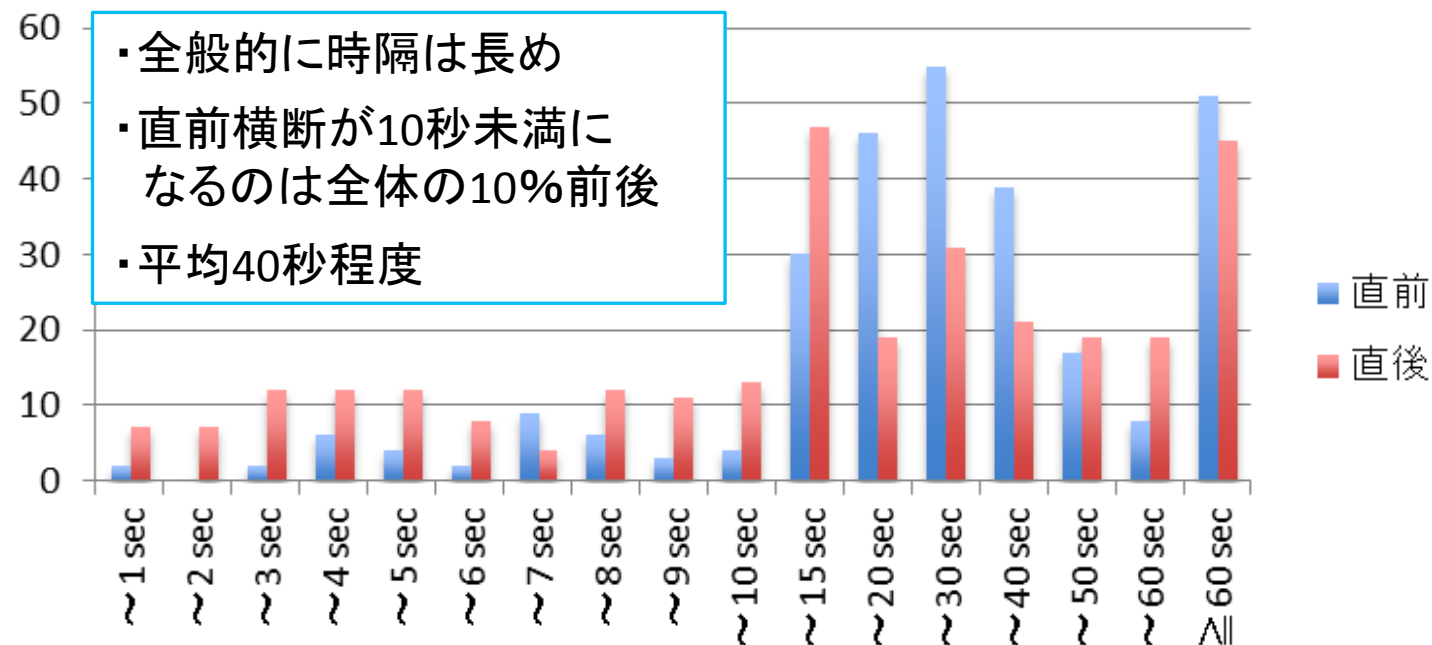




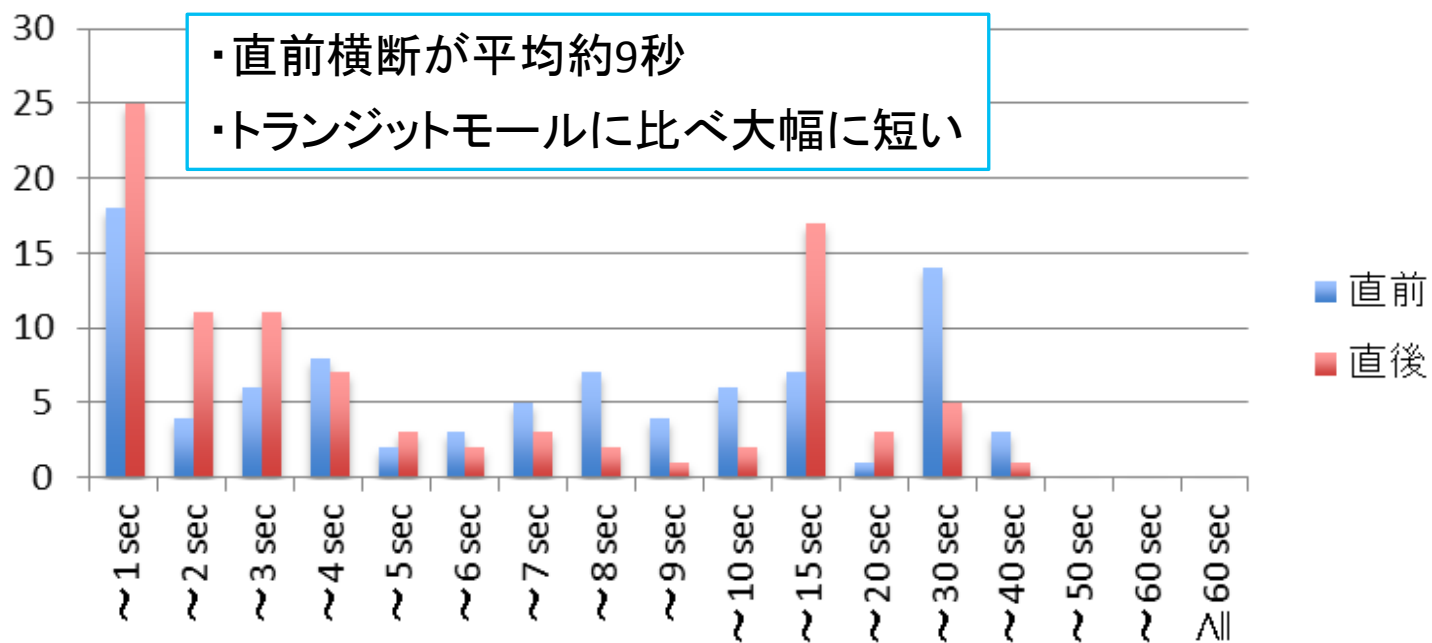
最接近時の時隔の往復で短いほうの時隔(近いほうの時隔)

近い方の時隔

マンハイム

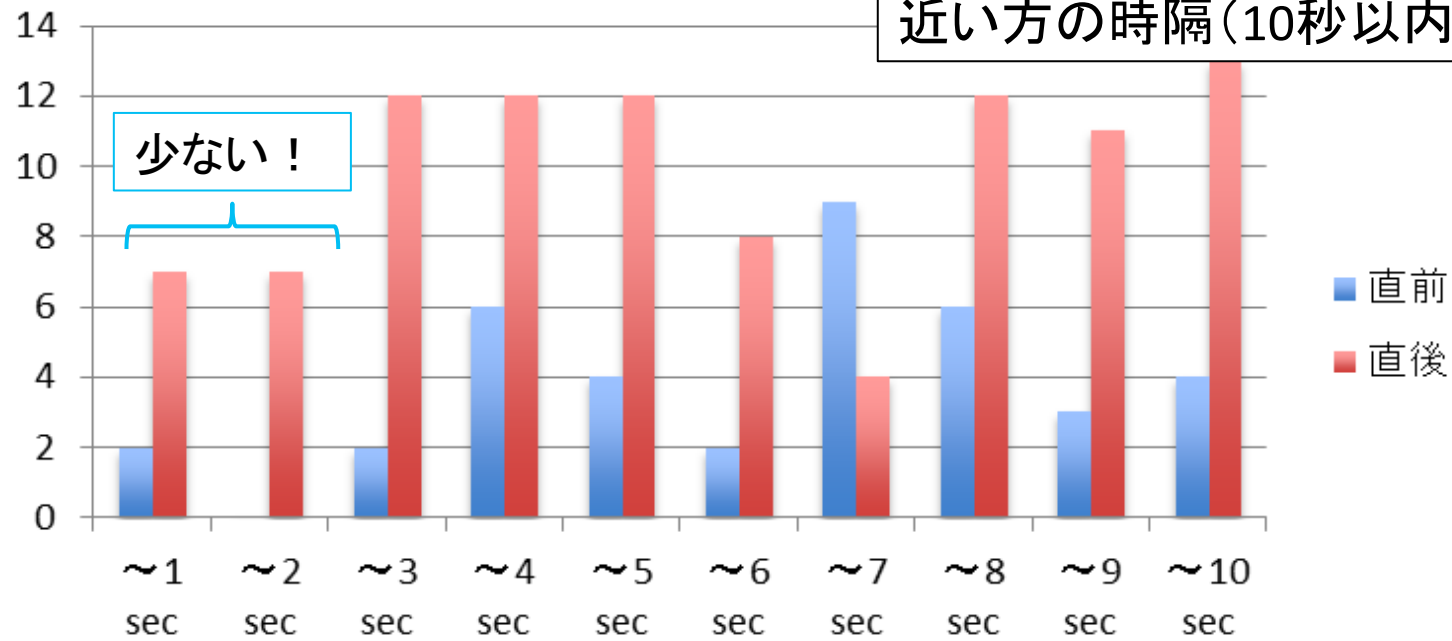


大阪

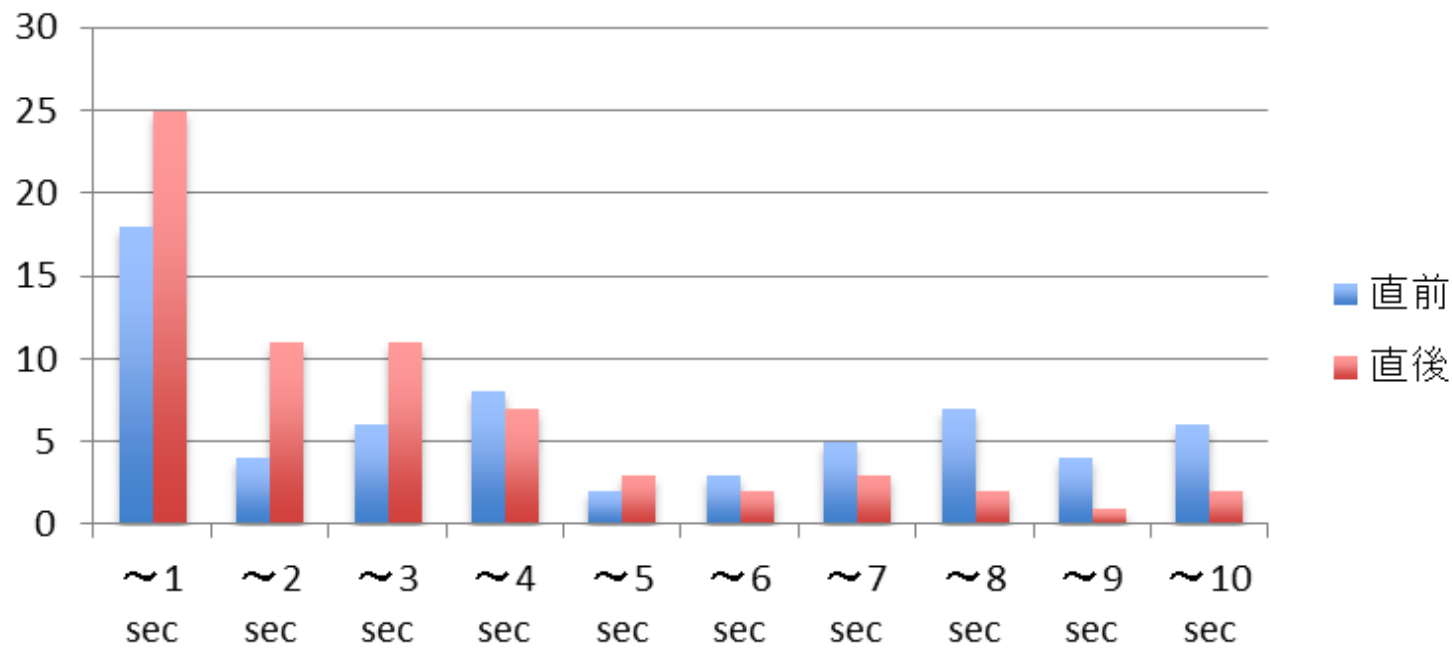


マンハイム

近い方の時隔(10秒以内のみ)



大阪



6.全体のまとめと今後の課題

トランジットモール横断歩行者の特徴

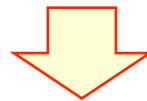
- ・軌道を横断する場合は、大幅に余裕をとっている
- ・LRT接近時、時隔が10秒未満で横断件数が減少
- ・同、時隔が4～5秒未満では、基本的に横断しない
- ・LRT通過直後に横断する歩行者は、直前横断の3倍程度
- ・通過後であっても、10秒程度は様子を見ている傾向

トランジットモールにおける歩行者横断行動



大きく違いがある

大阪梅田地区の歩行者横断行動



同一視することは適切でない

- 日本でのトランジットモール導入しようとする場合

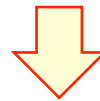
通過するLRTの本数と歩道の広さが
マンハイム、カールスルーエ程度

情報提供

適切な注意喚起
安全をどのように判断
するかの基準



「慣れ」



日本でも同様の横断行動が得られる可能性が高い

- マンハイム及びカールスルーエのビデオ撮影では、

歩行者は大半軌道と並行に歩道を歩く
軌道を横断する行動自体が稀であった



街路における歩道の広さが関係しているのではないか



街路構造の違いによる影響についても分析が必要