

実証実験結果報告

アイチシステム株式会社

▶ 1/10

2024/09/09

概要

- ▶ 横断歩道付近の柱へ装置を設置する
- ▶ 設置前後において、横断者がいる場合に車が進路を譲る割合に変化が見られるか分析する

▶ 実験場所

- ▶ 愛知県高浜市新田町3丁目
- ▶ 信号機のない横断歩道

▶ 実証実験期間

- ▶ 令和6年6月3日～19日

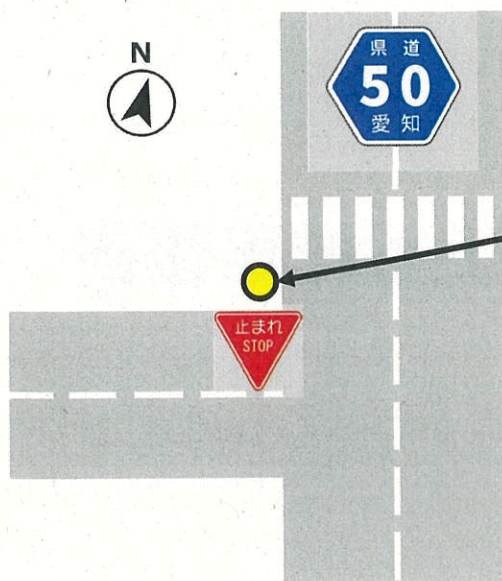


▶ 2/10

2024/09/09

装置

装置は横断歩道横の
街灯へ設置

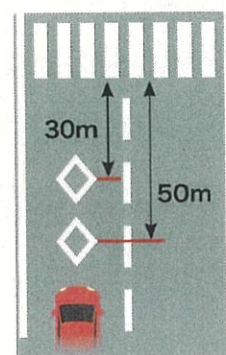


▶ 3/10

2024/09/09

用語の定義

- ▶ 横断者は、横断歩道を通行するすべてのものとする
- ▶ 横断歩道手前は、およそ30m以上60m以下とする *下図参考
- ▶ 車は、原動機を持つ乗り物とする
- ▶ 日中は午前5時26分～午後6時21分、それ以外は夜間とする
(日の出 ~ 日の入り)



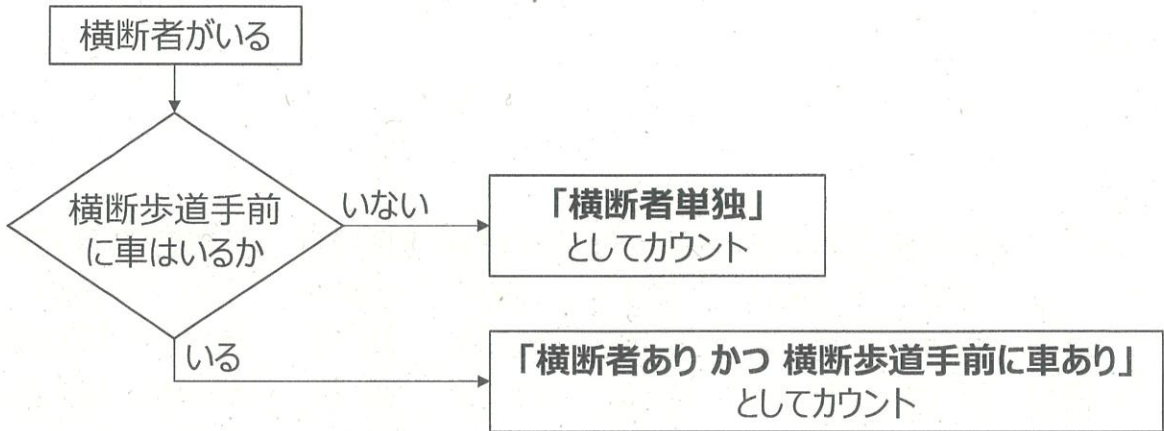
▶ 4/10

2024/09/09

分析方法

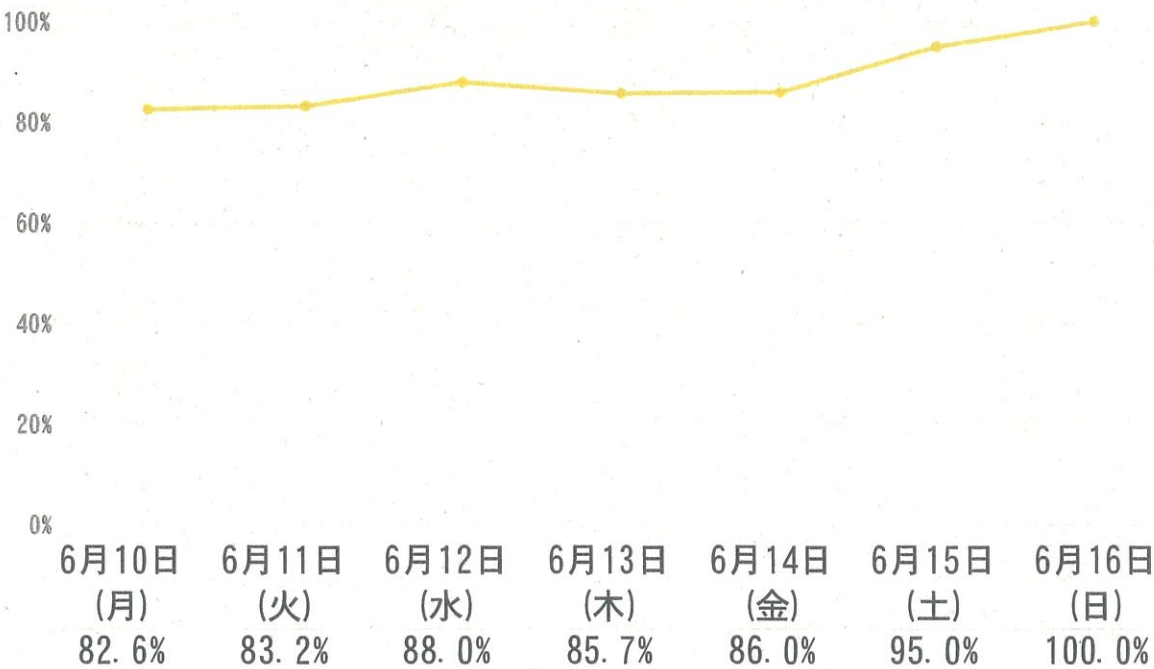
- ▶ 録画映像をもとに下記項目を集計し、車が横断者に進路を譲る割合を求め評価する

横断者単独	横断者あり かつ 横断歩道手前に車あり		
横断者以外に誰もいない状態での横断件数	車が横断者に進路を譲った件数（徐行を含む）	車は横断者に進路を譲らなかった件数	渋滞等で車は止まっている状態での横断件数

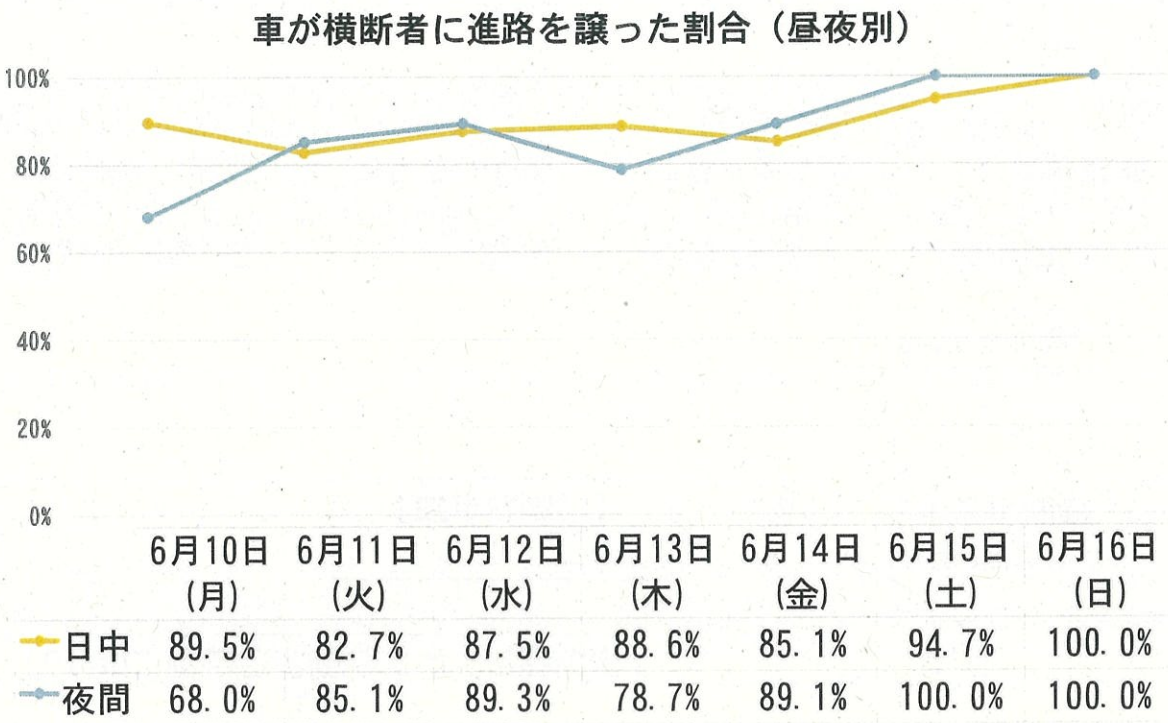


結果（日別）

車が横断者に進路を譲った割合（日別）



結果（昼夜別）



結果（詳細データ）

		横断者単独	横断者あり かつ 横断歩道手前に車あり			結果	
		横断者以外に誰もいない状態での横断件数	車が横断者に進路を譲った件数 (徐行含む)	車は横断者に進路を譲らなかった件数	渋滞等で車は停止している状態での横断件数	総横断件数	車が横断者に進路を譲った割合
6月10日 (月)	日中	146	94	11	9	260	89.5%
	夜間	21	34	16	0	71	68.0%
	合計	167	128	27	9	331	82.6%
6月11日 (火)	日中	63	124	26	46	259	82.7%
	夜間	44	40	7	0	91	85.1%
	合計	107	164	33	46	350	83.2%
6月12日 (水)	日中	57	140	20	35	252	87.5%
	夜間	50	50	6	0	106	89.3%
	合計	107	190	26	35	358	88.0%
6月13日 (木)	日中	69	132	17	40	258	88.6%
	夜間	37	48	13	2	100	78.7%
	合計	106	180	30	42	358	85.7%
6月14日 (金)	日中	60	131	23	37	251	85.1%
	夜間	49	41	5	0	95	89.1%
	合計	109	172	28	37	346	86.0%
6月15日 (土)	日中	45	18	1	0	64	94.7%
	夜間	21	1	0	0	22	100.0%
	合計	66	19	1	0	86	95.0%
6月16日 (日)	日中	1	4	0	0	5	100.0%
	夜間	0	1	0	0	1	100.0%
	合計	1	5	0	0	6	100.0%

結論

装置稼働後、日を追うごとに車が横断者に進路を譲る割合は高まる傾向にある。

但し検証期間は1週間と短いため、長期的な効果を検証することも必要と考える。

改善点

- ▶ 周囲の状況も記録するために360度カメラを導入する
- ▶ データ記録媒体は高耐久性のものへ切替える
- ▶ 長期間（最低1ヶ月間）の検証を実施する