

IV-97 交通安全に関する地区分析について

大阪大学工学部 正員 三星 昭宏

0. はじめに

モータリゼーションの進展とともに、近年交通事故やその不安による日常生活の阻害、環境破壊が問題となってきている。細間路や裏通りにおける交通事故は、対象地域を小さくすると事故発生データからだけでは危険性を評価するのが難かしく、むしろ潜在的な交通危険性を含めて考察する必要がある。ここでは、住民の全般的な交通実態と意識実態から地域の危険性を分析し、裏通りにおける交通規制の可能性と問題点を把握することを目的とする。検討は、ゾーン単位で行ない、データは、先に行なった名古屋市一部地域交通実態調査の結果を用いた。

1. 調査の概要

調査の詳細は既報なので、ここでは簡単に述べる。調査対象日：1971年7月6日(火)。対象地域：名古屋市千種区、中村区、昭和区の一部地域(図-1)。有効標本数1333世帯、3845人。実抽出率4.3%。対象者：抽出家庭家族5人以上全員。調査方式：調査用紙配布・回収方式。

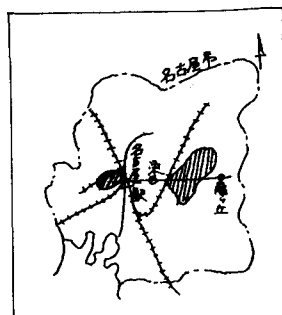


図-1. 対象地域

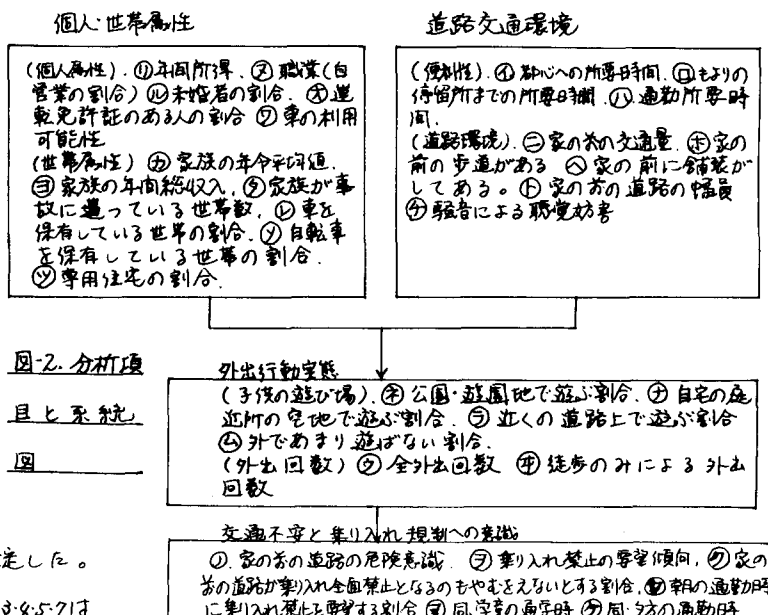
2. 結果と考察

対象地域を、昭和区・千種区18ゾーン、中村区9ゾーンにわけて集計した。調査項目のうち、個人・世帯属性、居住地周辺道路・交通環境、外出行動実態、交通不安と集り入れ規制への意識、の4つに概当するものをとり、図-2に示す。

各ゾーンにおけるこれらの項目を5段階にわけたランク表を表-1に示す。なお、傾向を意味する項目は、項目内選択項と強弱にわけ点数を与えてその集りつき平均値をとって整理した。

ランクのわけ方は、A, E, がそれぞれ全体の15%になるようにしたが、数値はバラツキ方も考慮して決定した。

各地区の性格を述べると、おおよそは、



混合旧市街地である

[illegible][illegible]

⑨ $A \leftarrow \rightarrow E$

ゾーン19~27. 中村区

必ずしも明瞭なものではなく、むしろあらゆる地域でそれが出ているのが注目される。要望傾向と各項目との相関をとってみると、車利用に関する項目の自動車利用可能性、車の保有、免許の有無とおそらく自宅前の道路状況を示すであろう家の前の道路幅員・舗装の有無を除いてすべて相関が棄却された。しかしこれらも相関係数は0.37~0.50と低かった。自動車の交通量^{の項目}との間には関係は見出せなかった。舗装の有無、免許証の有無との車相関係数では0.59となった。これから指摘できるのは、集り入れ禁止の要望の強さは、特殊な地域だけではなく全域的なものになっており、個人世帯属性にかかわりなくあらわれていることである。しかしながら車利用度の多い^{高車}地域では(ゾーン8, 1, 6, 8, 19)慎重な回答も多くなっている。

あとがき 紙数の都合で割愛したその他の分析は当日口頭で述べたい。