

大阪府立高専 正員 高岸 節夫
 大阪市立大エ 正員 西村 昂
 大阪市立大院 学生員 高井 宏行

1. まえがき 自動車交通による過去の損害を累積してみれば、交通事故に限っても将来に悲惨な「もの」であり、ごく最近の減少傾向も手放しでは喜べない。いわゆる生活道路においても状況は周知のとおりで、環境問題を含めた対策が急がれている。構造的改善が殆んど望めない一般都市域道路（とくに生活道路）にあっては車利用のあり方、交通運用のあり方がまず論議される必要があると考えられ、この基礎的分析資料とすべく、我々は交通と沿道環境との関連について調査研究し、次に続く2篇と合わせて発表することにした。本研究は大阪府の委託を得て大阪交通科学研究会の都市交通運用班が2年間にわたって行なったもので、各方面の多くの方々から協力を得た。アンケートに回答していただいた方々にも、あわせて感謝の意を表したい。なお、本篇は3篇に共通な基礎的事項および自動車交通による沿道住民の迷惑意識について述べたものである。

2. 研究方法 交通と環境の関連を把握するため、交通の側面は物理的調査を、環境の側面は物理的調査および意識調査を実施し、これらの結果をクロスさせ分析することにした。昭和47年度は11、48年度は12のいずれも大阪府下の計23の地区を対象に調査した。各地区の概要は表-1のとおりで、講演時にスライドを用いて補足説明する。調査地区は図-1のようにモデル化できるが、地区の中心的道路をメイン道路、これに交差する道路をサブ道路と名づけ、地区の選定には各種のメイン道路交通量が得られることを条件の1つとした。意識調査は世帯および個人を対象に実施し、1559世帯、4173人（小学生以上）から回答を得、メイン・サブの沿道別に集計できるようにした。交通調査は交通量、駐車量、発着量、走行速度の4種類を行ない、環境に関しては騒音レ

表-1 調査地区の概要

地区名	特性	所属市・区名	AD/世帯	自動車保有率(%)	宅地規模(㎡)	持家率(%)	日常の買物の便	用途地域	交通量(台/20分)	メイン道路の歩道の有無	メイン道路の歩道の幅員(m)	メイン道路に交差する道路の交通規制	騒音レベル(人)	備考
1 羽曳ヶ丘	羽曳野市	4.1	57	300	93	やや不便	1住専	4116	6.5	○	駐禁	54	61 (95)	47
2 大美野	堺市	4.0	50	400	97	ふつう	1住専	2932	8.0	○	駐禁	58	58 (92)	〃
3 宿院	堺市	3.5	53	120	82	やや不便	近前・商	742	7.7	X		60	50 (75)	〃
4 阪南町	阿倍野区	3.7	40	100	73	ふつう	2住専・住	10198	8.0	○	駐禁	60	69 (86)	〃
5 菅島	寝屋川市	3.2	51	50	42	便利	住・近前・商	450	3.8	X	一方通行	62	45 (70)	〃
6 寝屋川	寝屋川市	4.0	54	100	64	便利	住・近前・商	11544	6.0	X	駐禁・一方通行	70	55 (75)	〃
7 北桜塚	豊中市	3.6	38	180	58	不便	2住専	548	8.0	X		57	74 (93)	〃
8 大島町	豊中市	4.1	40	50	21	やや不便	住・準工	3206	6.0	X	駐禁	62	43 (75)	〃
9 昭和町	吹田市	3.5	22	80	72	ふつう	2住専	1890	8.0	X	駐禁	62	71 (90)	〃
10 土居	守口市	3.9	35	40	78	ふつう	住	1944	4.5	○	駐禁・一方通行	66	63 (89)	〃
11 枚岡	東大阪市	3.6	45	40	78	不便	住	1048	5.0	X		64	55 (80)	〃
12 豊津	吹田市	3.3	51	150	60	便利	近前・住・2階	8196	5.8	X	駐禁・一方通行・20%	68	85 (83)	48
13 左内	豊中市	3.1	57	60	63	やや不便	住・近前	6150	6.8	X	駐禁・20%	66	54 (54)	〃
14 門真	門真市	3.4	49	80	47	ふつう	2住専・準工	4374	5.8	X	駐禁・一方通行	63	83 (81)	〃
15 放云	城東区	3.7	54	90	52	ふつう	準工	3550	7.3	X	駐禁	67	84 (82)	〃
16 末広	寝屋川市	3.3	47	200	53	やや不便	住・1住専	10282	6.5	X	駐禁	69	83 (87)	〃
17 あさひ丘	寝屋川市	3.4	50	200	76	不便	1住専	1886	9.0	X		60	94 (92)	〃
18 布施	東大阪市	3.5	54	90	69	便利	商・近前	8956	8.1	○	駐禁・一方通行・30%	70	58 (73)	〃
19 九条	西区	3.9	65	70	69	やや不便	準工・商	1036	10.8	○	20%	60	64 (71)	〃
20 瓜破	東住吉区	3.6	41	50	0	やや不便	2住専	6074	6.9	X	駐禁・20%	62	71 (66)	〃
21 天美	松原市	3.5	45	80	71	ふつう	2住専・住	15228	4.4	X		72	79 (73)	〃
22 新香里	枚方市	4.0	26	50	0	やや便利	2住専	6446	10.0	○	駐禁	67	85 (83)	〃
23 藤田川	枚方市	3.1	38	30	0	ふつう	2住専	14504	10.0	○	駐禁	69	75 (75)	〃

ベル等を測定した。

3. 自動車交通に伴う迷惑意識の実態 自宅前の道路上で自動車による迷惑・生活妨害を感じているか否かの設問によって、より生活に密着したところにおける車の影響を調べてみた。「感じている」人は迷惑を受容しながら生活しているわけであるが、許容限界に近づけば例えば転居希望といった何らかの意志表示がなされるであろう。迷惑意識は治道環境の現状把握、自動車交通との関連を知る1つの指標と考えることができよう。調査の結果、迷惑を感じている世帯は23地区1474世帯中1051世帯、71%。これをメイン道路沿い世帯に限れば733世帯中574世帯、78%である。100%の迷惑率を示した地区は地区全域ではないが、メイン沿いでは3地区ある。全域では1地区(48%)を除く他の地区は全て50%以上、メイン沿いでは全地区50%以上となっている。23地区中には交通環境の比較的良好とみなせる地区もあるにもかかわらず、最低でもほぼ50%というこの結果は注目に値する。迷惑を感じている世帯があげたその種類をみると、騒音が727世帯(69%)、排気ガスが521世帯(50%)、振動が444世帯(42%)、駐車が412世帯(39%)、高速走行が189世帯(18%)、その他が542世帯(52%)で、メイン沿いでは駐車(33%)を除いて他はいずれもこれより高い比率になっている。一般に迷惑はメイン沿いの方で高率に感じられており、駐車(全地区ともサブ沿いで高率)を除けばさらに高率となる。

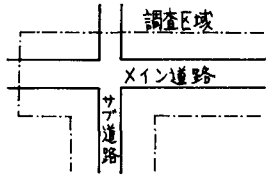
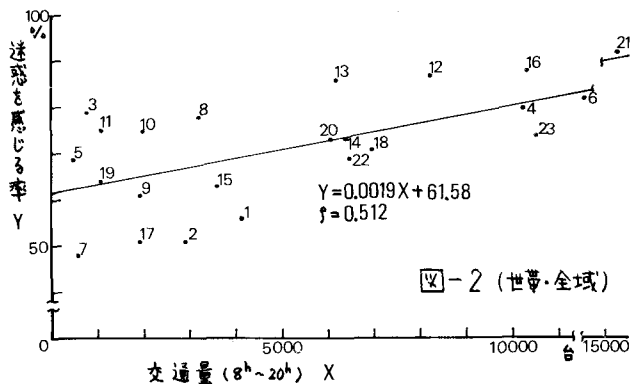


図-1 地区モデル

4. 自動車交通と迷惑意識について

治道住民の迷惑度が交通量の増加とともに高まることは上述の結果からも推察できるが、これは地区全域における迷惑率と12時間交通量との相関をみた図-2に明らかに認められる。交通量の少ない場合にバラツキが大きく出ているが、これは交通量は少ないが駐車量や発着量が多い地区(3.宿院)、反対に全く車利用の少ない地区(17.あさひ丘)、また道路幅員の十分な地区(2.大美野)、反対に狭小な地区(8.大島町)、など地区特性のちがいが、この場合には出やすいからであろう。



迷惑の種類では騒音を訴える世帯が多かったが、この騒音苦情率と交通量との間にはかなり明瞭な曲線関係がみられた。排気ガス苦情率については交通量よりは発着量に対してより高い相関関係がみられた。振動苦情率と平均走行速度とは負の相関が認められたが、大型車交通量とは意外に明瞭な関係がみられなかった。これらは地区全域に関する分析であるが、メイン沿いについても同様の分析を行なっている。詳細は講演時に報告するつもりである。

5. まとめ 本篇では次の2篇と共通な研究方法および地区特性などについて概要を述べ、治道環境を評価していく1指標として自動車による治道住民の迷惑意識をとりあげて、その実態および自動車交通との関連について概説した。地区における交通の運用は単に物理的現象のみならず(この物理的現象も複雑であるが)、住民の意識も考慮されねばならないことは言うまでもない。迷惑を感じ率などの地区も50%を(ほぼ)越えているということは、地区における車の利用を今までの型のものから転換することの必要性を示している。さらに分析を進めて地区における交通運用のあり方をさぐってゆきたい。