

大阪市立大学大学院 学生員 ○ 井上正昭
大阪市立大学工学部 正 員 西村 昂
近畿大学工学部 正 員 高井宏行

1. まえがき 自動車の急激な増加は、多くの利便性を与えつつも、同時に交通公害、交通事故等の様々な問題を引き起こしており、そうした問題の解決は緊急な課題である。住宅地区は本来生活の場であるから、車と人との調和がとれた交通運用が適用されなければならない。しかし、現状においては、住宅地区内の多くの住民は自動車による危険不安感等の精神的侵害を受けており、その一つの大きな要因は運転マナーの問題が挙げられる。そこで本研究は、大阪市旭区高殿地区、平野区平野南流町地区、東大阪市長栄寺地区、俊徳地区を対象としたアンケート調査、走行状況調査より、現在の住宅地区内の運転マナーの実態及び問題点を分析し、住民との調和を旨とした交通運用を考える場合の基礎資料の一つを作製するために行なったものである。

2. 住宅地における運転マナーに対する住民意識

(1) ドライブマナーへの全般的評価 自宅周辺のドライブマナーに対する住民の評価を図-1に示す。いずれの地区も「非常に悪い」と「やや悪い」が「非常に良い」と「やや良い」をかなり上まわっている。また「良い」との評価は平野地区の71%が最大で、俊徳地区では19%と非常に低い。この結果をみる限り、住宅地区においてドライバーのマナーが地区環境にかなり大きな影響を与えていると思われる。

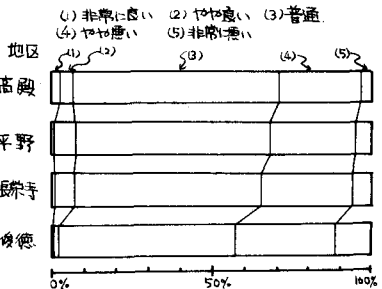


図-1 自宅周辺のドライブマナーに関する評価

(2) 悪いドライブマナーの例 次に住民に、自由記入形式により悪いドライブマナーの例を最高4つまで記入してもらい、項目の記入数

の回答者数に対する割合を訴之率とし表-1に示す。その集計結果は全体では①速度違反・速度の出しすぎ(暴走行為を含む)②駐車違反・迷惑駐車③配慮不足(歩行者、住民への配慮不足、ポイ捨て等)④一時停止違反⑤交通信号違反⑥一方通行規制違反⑦通行禁止違反(自動車、大型車)の順に多い。表には⑧その他(交通違反、無謀運転、交差点での危険な運転等)を8項目を示す。全般的にも「速度違反等」が最も多く50%を超える場合が多く、次いで「駐車違反等」「配慮不足」も多い。比較的規制力の強い一方通行規制でも「同違反」が5~8%みられる。俊徳地区と他の3地区との差異は、俊徳地区内は駐車量が少なく、幅員の狭い屈曲した道路が多いという理由によるものであろう。男女別にみれば女性は男性と比較して全体的に訴之件数は少ないが、「配慮不足」は高くなっている。免許の有無別では免許保有者は「速度違反等」「駐車違反等」で高い。年令別では61才以上を除けば、年令が高くなるにつれてわずかに「駐車違反等」の訴之は高くなり、「速度違反等」「配慮不足」は低くなっている。

表-1 悪いドライブマナーの訴之率

悪いドライブマナーの例	地 区 別				性 別		免 許 証		職 業				年 令					危険不安感を感じない	全体
	高殿	平野	長栄寺	俊徳	男	女	有	無	有職主	主婦	学生	無職	~20才	21~30才	31~40才	41才~	51才~		
速度違反(超速含む)	53.2	57.1	48.1	47.1	53.0	49.3	56.8	48.1	55.0	44.1	49.8	55.6	52.3	48.4	45.9	16.9	53.0	46.4	51.3
迷惑駐車・駐車違反	40.1	32.3	32.0	50.7	42.0	36.8	43.8	35.8	42.3	36.8	35.4	33.3	35.0	37.4	39.2	16.9	39.2	39.2	39.2
配慮不足	36.3	35.4	30.6	34.5	31.0	35.7	29.5	32.0	33.0	32.8	34.5	36.1	32.7	31.3	29.4	22.0	34.3	32.5	33.7
一時停止違反	23.2	22.2	25.2	17.5	25.9	17.6	23.7	22.1	22.2	22.1	24.5	8.3	24.3	19.8	21.8	11.9	21.4	23.0	21.8
交通信号違反	10.9	18.0	8.7	7.2	12.6	9.4	8.4	10.8	11.0	9.3	13.5	5.6	12.1	8.8	8.9	3.4	11.5	9.1	11.0
一方通行違反	6.4	7.9	5.3	4.9	5.5	6.7	3.6	6.7	5.4	9.3	9.2	2.8	6.1	7.7	6.5	6.8	7.6	1.9	6.1
通行禁止違反	3.4	2.1	1.9	5.4	3.2	2.9	2.9	2.4	2.7	2.9	2.6	0.0	4.2	0.5	3.6	1.7	3.2	2.9	3.3
その他	34.4	33.9	40.3	36.8	42.0	31.9	38.0	29.8	37.4	30.9	29.3	44.4	35.5	44.5	49.5	20.3	31.3	54.5	36.3
回答者数(n)	267	189	206	223	436	448	308	553	409	204	229	36	214	182	418	59	659	209	885
(平均記入件数)	(2.1)	(2.1)	(1.9)	(2.0)	(2.2)	(1.9)	(2.1)	(1.9)	(2.1)	(1.9)	(2.0)	(1.9)	(2.0)	(2.0)	(2.0)	(1.7)	(2.0)	(2.1)	(2.0)

3. 交通規制の順守状況に対する評価 地区内走行自動車の交通規制順守状況に対する住民の評価を表-2に示す。「守られている」とする割合より「守られていない」とする割合が上まわっているのは4地区とも「速度規制」と「駐車禁止規制」である。特に「駐車禁止規制」は「守られている」を大きく上まわっている。この他に「一時停止規制」も平野地区、長栄寺地区では「守られていない」が「守られている」を上まわっている。また、「一方通行」「自動車通禁」も「守られていない」とするものがそれぞれ10～14%もあり注目されるが、複雑でわかりにくくなった交通規制も原因の1つと考えられよう。

4. 駐車マナーの実態

(1)速度規制の順守状況 調査対象4地区における、生活ゾーン規制(昭和54年3月実施)施行前後における20km/時規制の施行されている道路での平均走行速度及び規制速度以下で走行した車の割合(順守率)を表-3に示す。平均走行速度が20km/時以下の地点数は長栄寺地区の事前の1地点、事後の2地点、俊徳地区の事後の1地点のみである。順守率は4地区とも低く、道路の整備水準が高くなるにつれて低くなっているようであり、物理的条件が大きく関係していると思われる。

(2)駐車禁止規制の順守状況 駐車禁止規制施行直路においても0.24～1.00台/100mの常時駐車台数があり、高殿地区、平野地区では規制のかかっていない道路の常時駐車台数を上まわっている。長期的対策の必要は問題ではあるが、道路を駐車場がわりに使用し、特に住民への生活妨害、事故の危険性が大きいことを考えれば、違法駐車対策は大きな課題である。

(3)信号停止発進状況 早期発進は10%前後であるが赤現示中に徐行を始め、発進準備する早期徐行発進や停止線内侵入停止になると高くなり、特に停止線内侵入停止は非常に高くなっている。これは、早期徐行発進停止線内侵入停止と併せてドライバー側の危険意識が小さくなり、マナーの悪さが表面するものと思われる。

5. まとめ 住宅地区内において、住民はドライバーの交通規制順守状況及び歩行者・住民等への配慮不足に強い不満を表明し、同時にドライバー側も速度規制、駐車禁止規制の順守状況の悪さを認識しているといえる。これらの中で車のスピードの問題が最も大きく意識されており、その低速化による車と人との調和は今後の地区交通の大きな課題である。住宅地区での低速化は車の機能を根本的に低下させるものとはいえず、調和ある共存に不可欠といえよう。最後に、この研究は財団法人産科科学振興財団の助成を得て進めてきたものであり、ここに記して感謝の意を表したい。

表-2 規制順守状況に対する住民の評価

地区	規制	よく守られている	大体守られている	あまり守られていない	守られていない	守られていない	標本数
高殿地区	一方通行	32.9%	44.6%	8.7%	2.6%	11.2%	689
	交通信号	26.3	45.5	10.7	2.5	15.0	674
	速度規制	7.3	29.2	35.6	12.8	15.0	685
	駐車禁止	4.5	18.9	33.4	30.8	12.4	688
	一時停止	5.3	30.2	29.0	16.4	19.1	682
平野地区	一方通行	15.8	34.7	12.8	3.5	33.2	663
	交通信号	17.4	35.1	10.6	3.3	33.7	644
	速度規制	30.8%	53.3%	10.5%	2.3%	3.2%	439
	駐車禁止	26.4	57.9	10.4	1.2	4.2	425
	一時停止	4.0	33.9	42.1	12.2	7.8	425
長栄寺地区	一方通行	4.6	21.9	36.3	30.9	6.2	433
	交通信号	5.9	40.0	30.6	12.8	10.7	422
	速度規制	22.9	41.5	5.1	1.5	29.0	393
	駐車禁止	18.7	47.6	7.5	2.0	24.2	401
	一時停止	43.8%	41.5%	9.6%	1.5%	3.6%	470
俊徳地区	一方通行	28.5	53.1	11.3	0.4	6.6	452
	交通信号	8.2	32.7	34.3	16.3	8.5	449
	速度規制	3.7	17.0	37.1	37.7	4.5	464
	駐車禁止	6.0	34.7	36.6	15.2	7.5	453
	一時停止	16.9	33.1	12.4	5.6	32.1	396
地区	一方通行	21.1	35.0	10.7	3.7	29.5	383
	交通信号	32.7%	50.1%	9.6%	2.3%	5.3%	511
	速度規制	23.9	52.9	12.6	3.5	7.1	452
	駐車禁止	3.9	33.4	39.8	13.7	9.1	482
	一時停止	4.4	9.9	29.0	53.4	5.4	504
地区	一方通行	26.3	24.3	36.1	19.1	15.9	460
	交通信号	14.3	35.7	11.3	6.2	32.5	406
	速度規制	16.2	39.0	9.2	3.5	32.0	400
	駐車禁止						
	一時停止						

表-3 速度規制順守状況(20km/時規制のみ)

項目	高殿地区	平野地区	長栄寺地区	俊徳地区
平均速度	26.32	24.30	22.27	17.27
平均順守率	6.8%	10.5%	12.8%	16.5%
調査地点数	3	3	4	9

表-4 駐車禁止規制順守状況

項目	高殿地区	平野地区	長栄寺地区	俊徳地区
事前	0.29	0.24	0.25	0.24
事後	0.53	0.57	0.35	0.37
平均	0.53	0.57	0.35	0.37
調査地点数	3	3	4	9

注) A, B, Cは事前、事後の規制の順守率を示す。Aは事後とも規制あり、Bは事後とも規制なし、Cは事後のみ規制あり。

表-5 信号停止発進状況

項目	早期発進	早期徐行
高殿地区	38% (30.2)	7% (6.5)
平野地区	88% (69.8)	10% (9.3)
長栄寺地区	30% (27.5)	10% (13.5)
俊徳地区	50% (62.5)	64% (86.5)
平均	46% (45.1)	7% (7.2)
調査地点数	56 (54.9)	90 (92.8)
調査時間	578 (53.3)	126 (12.4)
調査地点数	50 (46.7)	85 (87.6)

()内は構成率%