

○ 近畿大学	工学部	正員	高井 広行
大阪市立大学	工学部	正員	西村 昂
大阪府立工業高等		正員	高岸 節夫

1. はじめに 生活ゾーン規制は昭和49年以降、日本各地で実施されており、名称も各地で様々である。1つのゾーン平均面積は約1km²で、一方通行規制と主軸に低速度規制、広車幅通行禁止規制、駐車禁止規制等の組み合わせにより、各地域に適した面的交通規制を行なっている。とくに、交通事故(とくに、歩行者事故、自転車事故)が多発するところのある地区、生活環境が悪化している地区と重点に実施されている。

本研究は、生活ゾーン規制が、物理的交通環境とどのように変え、また、地域住民がどのように評価しているのかを昭和54年度に、大阪府下4地区において実施した規制前・後の物理的指標に関する調査と、規制後の各地区住民の意識調査（アンケート調査）を併して考察したものである。

表.1 規制実施状況と物理的交通環境指標の変化

2. 生活ゾーン規制による物理的

交通環境指標の变化

(1) 生活ゾーン規制の内容

昭和5年3月に実施された4地区

(高殿・平野・長栄寺・俊徳)に於

ける生活ゾーンに規制後の規制率(地

项目 地区	规划实施状况(%)			物理的地理环境指标变化率 (%)							
	方位度	地形度	地貌度	自然坡度	水文坡度	地质构造坡度	经纬度	高度度	宽度度	厚度度	
高殿	17.9	36.4	71.7	-13.8	+0.7	+69.2	+17.5	+13.4	+12.5	+64.4	-3.5
平野	61.3	68.6	91.2	-11.6	+0.7	+32.5	+10.9	-9.6	-26.7	-0.1	-6.8
长荣寺	43.9	30.9	61.9	-16.1	+1.9	+29.9	-8.2	+2.1	-22.8	-21.9	-1.6
恢德	30.4	29.8	49.1	-15.8	+1.3	+14.7	+3.2	+4.7	-19.0	-22.6	-6.9
大坂(4.2)	11.8	39.2	32.9	-	-	-	-	-	-	-	-

区内道路渋滞延長に対する割合)を表1に示す。この表からも低速度規制を中心に一斉通行規制、駐車禁止等が各道路において複数の規制の組み合わせで実施されているが、各地区とも道路幅員が5m以下の道路が多く、完全に規制が行えない状況である。

(2) 交通量等の変化 交通規制は物理的交通環境に大きく影響を及ぼすものと考えられる。同表1に物理的交通環境の変化を示す。全般的に見れば、生活ゾーン規制により減ずる指標は、自動車交通量、発着密度、速度であり、残りの指標はやや増加傾向にある。とくに、自転車交通量が各地区とも増加しているのが目立つ。

3. 生活ゾーン規制による住民意識の変化 生活ゾーン規制による地区住民の交通環境指標に関する評価の変化を表スに示す。駐車迷惑意識と除いて、良くなったと答えた人の割合が悪くなったと答えた人の割合と上回っており、全般的にはゾーン規制の効果がうかがえられよう。駐車迷惑意識が逆の傾向にあるのは、前述した駐車密度が各地の路線により増減の変化が異なり、地区住民が敏感にそれと受け取っているのではないかと。しかし、「規制を実施して良かったか、悪かったか」の質問に対しては、良かったと答えた人の割合が悪かったと答えた人の割合を大きく上回っており、生活ゾーン規制が地区住民に好ましく受け取られているようである。また、全体的な環境も生活ゾーン規制による改善によって良くなったと答えた人の割合が高く、地区環境に關しても、一つの改善策と言えよう。つぎに、住民意識の変化間の関係、とくに、全体的な環境の

表2 住民意識の変化(個人票)

项目	语音意识	短韵意识	长韵意识	推断元音	推断声母	推断韵母	推断声母	推断韵母	推断声母	推断韵母	推断声母	推断韵母
高段	23.1	7.0	18.2	7.0	17.2	11.9	24.5	6.3	19.5	8.6	21.7	8.0
中段	17.9	12.7	15.7	12.1	17.7	13.8	22.9	5.0	8.2	10.1	10.2	11.1
低段	15.1	7.8	10.4	10.9	17.7	13.5	20.3	7.7	12.8	10.3	13.1	9.6
总平均	14.0	12.1	11.9	11.0	11.1	22.4	6.2	4.1	4.8	13.6	6.4	11.4
标准差	18.1	9.9	14.3	9.7	15.7	16.7	23.6	9.2	17.8	12.7	15.5	10.5

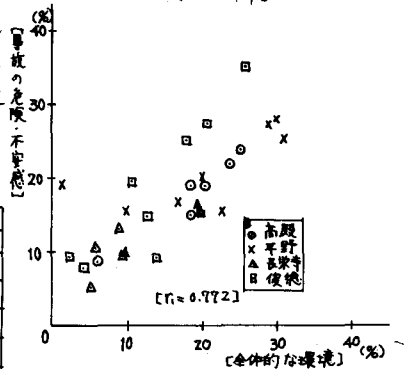


図1. 意識相互間の関係(3×1)

変化と交通事故の危険・不安感の変化および、子供の遊びの不安感の変化の良くなったと答えた人の割合と各地区の路線単位で図1, 図2に示す。交通事故の危険・不安感, 子供の遊びの不安感ともかなり強い正の相関が見られ、相関係数はそれぞれ、 $r_1=0.772$, $r_2=0.759$ となっている。このことから、交通環境意識相互間には、かなり高い相関関係が見られ、各路線単位で考えることにより、比較的意識間の関係が明らかになるようである。

4. 物理的交通環境の変化と住民意識の変化 物理的交通環境の変化に伴ない地区住民意識も変化するものと考えられる。そこで物理的交通環境の変化(とくに、自動車交通量の変化)と地区住民意識の変化(全体的な環境の変化, 交通事故の危険・不安感の変化)の関係を図3, 図4に示す。図3は横軸に自動車交通量を $\rightarrow$ と使って増減を表わし、縦軸に全体的な環境の変化の関係を図示している。この図によれば、交通量の比較的小さい路線で、交通量の減少に伴ない、良くなったと答えた人の割合が高くなり、効果が現われているようであるが、交通量の多い路線では少しの変化では効果がみられないようである。また、図4は横軸に自動車交通量の規制前・後の増減率と、縦軸には交通事故の危険・不安感の有効超過率(「良くなったと答えた人の割合」-「悪くなったと答えた人の割合」)を取り、図示したものである。この図から明確な傾向はつかみ難いが、減少率が高い路線に於いて、かなり有効超過率が高くなっている。しかし、減少率が高い路線でも有効超過率が負の路線があり、超過率の値はそれぞれ大きくあらかわれている。増加している路線でも超過率が正のものがあり、単に交通量の増減のみで説明するのは困難な所もある。

5. まとめ 以上のように、生活ゾーン規制による

物理的交通環境の変化、地区住民意識の変化、また、各々相互間の関係について考察を行なつてきたが、地区住民の評価でもわかるように実施して良かったという人の割合が高く、好意的に受け取られてはいるが、物理的交通環境が実質的に悪化している路線(駐車速度、速度、交通量の増加している路線)もかなりあり、これらの沿道住民からはかなりの不満がでている。また、いずれの項目においても「変わらない」と答えた人の割合が50%以上あり、全体的に地環境に大きな変化を与えることができていないことも一つの留意点であろう。今後、住居地区に及ぼる総合交通規制のあり方、交通規制による交通の流れの変化、生活環境への影響等さらに種々各観点から分析し、発展させていく必要がある。

最後に、種々の資料や御助力を頂いた大阪府警本部交通規制課の方々に、ここに、深謝する次第である。また、本研究は(財)日産科学振興財団より、昭和55年度より3年間にわたり、研究助成金と頂いて行なっている研究であり、ここに記して感謝の意を表します。

<参考文献>

1. 生活ゾーン研究会, 生活ゾーンに関する基礎的研究(第1年度・第2年度) 1979, 1980
2. 西村・高井・三島・高井・矢野, 生活ゾーン規制の効果と問題点に関する一考察, 昭和55年度国土部年次学術講演概要

