

近畿大学理工学部 正員 ○三屋昭宏
近畿大学工学部 正員 高井広行
KK 東洋情報システム 正員 矢野公一

1. はじめに

「生活ゾーン規制」は日常生活圏における交通対策として昭和49年以降全国的に実施されている。そのねらいは、生活の場における交通事故減少、環境向上、交通秩序回復などにあるといえる。筆者らは生活ゾーン規制について調査研究を行ない、これまで規制実施前後の「物理量」の変化や、「住民意識」の変化について報告してきた。ここでは、調査地区も9地区(ゾーン)になり交通事故発生および住民自身の評価の2つの面から生活ゾーン規制の効果と問題点をまとめる。

2. 交通事故発生の変化

対象とした地区は大阪府下の住宅地(一部に商店、工場も含む)で生活ゾーン規制が実施されている8地区(ゾーン)である。事前と事後の交通規制の密度の差は地区によってかなりの相違があるが、この8地区は、おおむね府下の生活ゾーン規制のパターンを代表しているものと考えられる。規制の実施時期は、昭和52年10月(一地区)、昭和53年3月(二地区)、同5月(一地区)、昭和54年3月(四地区)である。このうち四地区については規制前後の1年間づつ、他の四地区については規制後半年とその前年同月半年の交通事故原簿から事故の詳細を得た。人身事故を対象とし、外周の幹線道路を除くゾーン内の類型別事故件数の変化を表-1に示す。この表の上段の「高殿」から「後徳」までの4地区は1年づつ、前後の値であり、他の4地区については規制後半年とその前年同月半年の交通事故原簿から事故の詳細を得た。人身事故を対象とし、外周の幹線道路を除くゾーン内の類型別事故件数の変化を表-1に示す。この表の上段の「高殿」から「後徳」までの4地区は1年づつ、前後の値であり、他の4地区については規制後半年とその前年同月半年の交通事故原簿から事故の詳細を得た。人身事故を対象とし、外周の幹線道路を除くゾーン内の類型別事故件数の変化を表-1に示す。この表の上段の「高殿」から「後徳」までの4地区は1年づつ、前後の値であり、他の4地区については規制後半年とその前年同月半年の交通事故原簿から事故の詳細を得た。

5地区で減少、3地区で増加している。このように件数全体からみると十分規制効果があったといえないが、内わけではかなり特徴的な点が見られる。それを列記すると以下になる。

1) 歩行者事故がかなり減少しているのに対し、自転車事故が

表-1 類型別事前事後人身事故発生件数

地区	類型	高殿		平野		美芝寺		後徳	
		前	後	前	後	前	後	前	後
本府下	歩行者	15	10	4	2	6	2	10	13
	自転車	2	2	4	0	0	0	0	0
	その他	3	2	1	0	1	2	3	1
	計	20	14	9	2	7	4	13	14
八尾市	歩行者	7	8	6	13	6	4	5	7
	自転車	0	2	2	1	3	0	1	1
	その他	1	1	0	0	0	0	0	0
	計	8	11	8	13	9	4	6	8
八尾市	歩行者	10	13	12	15	13	6	9	10
	自転車	6	4	5	5	2	5	2	7
	その他	2	0	2	1	1	7	3	3
	計	18	17	19	21	16	19	14	20
八尾市	歩行者	0	0	0	0	1	0	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	0	0	0	1	0	1	0
八尾市	歩行者	6	2	4	8	3	5	3	7
	自転車	4	1	3	6	2	4	0	4
	その他	0	0	0	0	0	1	0	0
	計	10	3	7	14	5	10	3	11
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	6	2	4	8	3	5	3	7
	自転車	4	1	3	6	2	4	0	4
	その他	0	0	0	0	0	1	0	0
	計	10	3	7	14	5	10	3	11
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0
	自転車	0	0	0	0	0	1	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	4	4	1	1	0	1	1	0
八尾市	歩行者	4	4	1	1	0	1	1	0

増加しており、ゾーン規制は自転車事故に十分に減少効果を持っていない。自動車事故は大きな変化がない。
 2) 全体に側面衝突が減っており、出合頭が増えている。規制により、一般路上の秩序が向上した反面、交差点では検討課題が残っているように思われる。交差点事故が増えていることは表-2にも顕著に示されている。
 3) その他ここで表を示していないが、幅員5.5m以上7.5m未満の道路で減り、その他の狭幅員、広幅員道路で増えていること、事故の第一当事者の居住地域では地区外居住者事故が減り、地区内居住者が増えていることなどが特徴的であった。

3. 住民の評価

地区内住民にアンケートにより規制前後の環境の変化を尋ねた。回答者は一地区 500人から700人程度であり、調査時期は規制実施後数ヶ月経過した頃である。環境は各側面にわけ、それぞれについて「非常に良くなった」から「非常に悪くなった」まで5段階の選択肢を設けた。表-3は各項目について、「非常に良くなった」を2点、「やや良くなった」を1点、「変らない」を0点、「やや悪くなった」を-1点、「非常に悪くなった」を-2点とし、1人あたりの平均得点を示したものである。全般的に負の値が多いのが2地区あるが、他の6地区ではおおむね正の値を示している。「騒音」、「振動」、「歩きやすさ」、「横断のしやすさ」などの項目が他の項目より高い値となっている地区が多いようである。「車の便利さ」は大半が負の値になっているが、「駐車迷惑」も負が多く、住民の評価では駐車迷惑がかえってひどくなっている点が注目される。一部の地区の事前事後の駐車実態調査でもあまり変化がないという結果が得られたが、路上駐車場所はかなり移動しているようである。このように個別の項目では必ずしも高い評価が与えられていないが、「結局今回の規制は良かったか悪かったか」の設問の回答状況(表-4)をみると回答した人の中では「良かった」が「悪かった」を上まわり、「総論的」にはおおむね肯定的な評価をしているようである。しかし無回答者が全体の3分の1を占め、また回答者の約2分の1が「良くも悪くもない」とし、約1割が「時間をかけてみないと分からない」としているように、確定的な評価が避けられる傾向がみられる。現在のゾーン規制では十分な効果が発揮されていないことを示しているように思われ、その原因とも考えられる「駐車対策」、「交差点対策」などに今後工夫をこらしていく必要があるようである。

4. あとがき

この研究は(財)日産科学振興財団より助成を受け3年間継続したもので、研究グループの中から筆者らがここで発表するものである。記して謝意を示したい。

(参考文献) 高村、西村、高岸、「生活ゾーン規制による物理的な環境の変化と住民意識の変化に関する一考察」、SSSエッセイ全国大会。

表-4. 規制の総合的評価

						人(%)	
地区	選択肢	良かった と思う	良くも悪く ない	悪かったと 思う	時間をかけて みないとわから ない	合 計	無回 答
高倉地区		77(19.8)	165(42.4)	40(10.3)	107(27.5)	389(100.)	280
中宮地区		58(28.6)	81(39.9)	19(9.4)	45(22.2)	203(100.)	495
小松地区		53(21.4)	107(43.1)	11(4.4)	77(31.0)	248(100.)	251
高殿地区		217(32.1)	341(50.4)	49(7.2)	69(10.2)	676(100.)	70
平野南流町地区		123(30.6)	212(52.7)	35(8.7)	32(8.0)	402(100.)	75
長栄寺地区		84(19.4)	300(69.3)	14(3.2)	35(8.1)	433(100.)	100
徳大寺地区		152(30.0)	261(51.5)	50(9.9)	44(8.7)	507(100.)	114
地区合計		764(26.7)	1467(51.3)	218(7.6)	409(14.3)	2858(100.)	1385

表-3 項目別、地区別変化意識平均得点

項目 地区	車の騒音	車の振動	駐車迷惑	ほこり	排気ガス	歩きやすさ	横断のしやすさ	交通事故の不安	自転車の走りやすさ	車の便利さ	全体的な環境
木川地区	0.244	0.226	0.177	0.102	0.104	0.214	0.257	0.106	0.154	-0.236	0.132
高倉地区	0.105	0.097	-0.099	0.077	0.002	0.212	0.215	0.072	0.237	-0.400	0.123
中宮地区	0.049	0.051	-0.093	-0.025	-0.008	0.193	0.166	0.026	0.066	-0.277	0.048
小松地区	-0.087	-0.084	-0.242	-0.073	-0.100	-0.026	-0.096	-0.116	-0.057	-0.216	-0.091
高殿地区	0.274	0.096	0.131	0.159	0.157	0.205	0.193	0.129	0.255	0.025	0.282
平野南流町地区	0.011	0.034	-0.022	0.034	0.024	0.070	0.138	0.023	0.015	-0.417	0.000
長栄寺地区	0.064	0.039	0.039	0.026	0.039	0.104	0.197	0.158	0.015	0.028	0.156
徳大寺地区	-0.180	-0.164	-0.350	-0.131	-0.129	-0.016	0.033	-0.254	0.306	-0.276	-0.207