

住宅団地入居時の自動車利用に関する意志がその後の自動車利用に及ぼす影響*

The influence of intent to use a car at the time when they moved into an apartment upon later car use *

松村暢彦**・森田卓志***

By Nobuhiko MATSUMURA **・Takashi MORITA ***

1. はじめに

地球温暖化や交通事故など過度な自動車利用のもたらす社会的不利益を回避するため、個人の自動車利用の抑制が必要とされている。これに対し、地区交通計画では、道路空間の再配分や自転車優先のまちづくりなどが提案されている。これらの施策の特徴は、物理的構造に着目し、自動車交通の利便性を抑制し、一方で自転車や徒歩などの魅力を向上させる点にある。

個人の自動車利用の発生源である住宅地における施策の具体例としては、ドイツを中心に建設されている自動車を保有しないと契約した人が集まって住むカーフリーハウジング¹⁾や、住宅地内の自動車進入禁止を世界に先駆けて実施した大阪南港ポートタウンのノーカーゾーンがあげられる(表-1)。大阪南港ポートタウンは、都市構造から見ると、居住区域内の自動車利用の禁止と居住区域外の離れた位置に駐車場を設置することで、自動車交通の利便性を抑制する典型的な構造的方略に位置づけられる。

一方で、近年、このようなハード面の施策以外の重要性も指摘され始めている。例えば、藤井は、「コンパクト・シティがコンパクト・シティとして成立するのは、物理的構造がコンパクトであるためではなく、コンパクト・シティを成立させる生活、文化が存在するためだ」と主張し、文化の重要性を指摘している²⁾。そして、そのような文化を形成するために、交通計画者が自動車利用に依存した生活とコンパクト・シティにおける生活のどちらを選択するか、市民に問いかけることもあり得るのではないかと提案している。

*キーワード：地区交通計画，自動車利用，計画手法論，ノーカーゾーン

**正員，工博，大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻

(〒565-0871 大阪府吹田市山田丘2-1, TEL:06-6879-4079, FAX:06-6879-4059, matumura@mit.eng.osaka-u.ac.jp)

***正員，工修，東海旅客鉄道(株)

(〒411-0033 三島市文教町1-4-19)

市民にとって、生活スタイルを選択するときの一つのきっかけとして転居が考えられる。入居時に自動車利用を前提とした生活スタイルを選択する人は、自動車の利便性が高い住宅を選ぶであろうし、そうでないひとはむしろ公共交通などの利便性を重視するであろう。

そこで、本研究では、入居時の自動車利用に対する意識に着目し、入居時の自動車利用意識と住宅地の交通計画、現在の交通行動の関係を明らかにすることを目的とする。具体的には、大阪南港ポートタウンで実施されているノーカーゾーンという自動車交通の排除を目的とした交通システムをとりあげ、同時期に建設された住宅団地の自動車利用と比較することによって、ノーカーゾーンの自動車利用抑制効果を明らかにする。

2. ノーカーゾーンの概要

大阪南港ポートタウンは、1977年にまちびらきさ

表-1 カーフリーハウジングの概要

団地名	ホラーランド	フォーボー	ウェスターパーク
都市	プレーメン	フライブルグ	アムステルダム
開始年	1995年	2000年	1998年
戸数	220	2000	600
中心部からの距離	8km	3km	3km
立地条件	郊外(新規開発)	都心近傍(元軍事施設)	都心近傍(元水道施設)
主な交通手段	バス	バス, トラム, 自転車, カーシェアリング	トラム, バス, 自転車, カーシェアリング
マイカー放棄の種別	生涯クルマを保有できない	将来車を保有できるオプション	子ども世代は車保有可

*上記に上げた団地以外にもハンブルグ、エジンバラ、ウィーンなどにおいても実施されている

表－2 ノーカーゾーンの規則内容の変更点

	ゲート改良以前 (～2001/10/25)	ゲート改良後 (2001/10/26～)
(9～許可車	許可車を除く全ての4輪・オートバイが通行禁止	
規制除外車両	軽車両(自転車、荷車、リヤカーなど) 緊急車両(消防車、救急車、パトカーなど) 貨物車(4ナンバー)(9～17時)	軽車両 緊急車両 タクシー(検討中)
長期許可車両*	身体障害者のための車両 定期的に大阪南港ポートタウンを訪れる業者の車両	
臨時許可車両*	一時的にノーカーゾーン内に進入する必要がある車両	
許可申請場所	住之江警察署(ポートタウンより約5km)(終日)	南港中央交番(ゲート付近)(平日10～17時) 住之江警察署(終日)
許可時間	2時間(ただし、許可内容により異なる)	4時間(ただし、許可内容により異なる)
事前許可	不可	可
罰則	なし	あり(検討中)

*許可車両とは、やむを得ない理由により警察署長の許可を得た車両

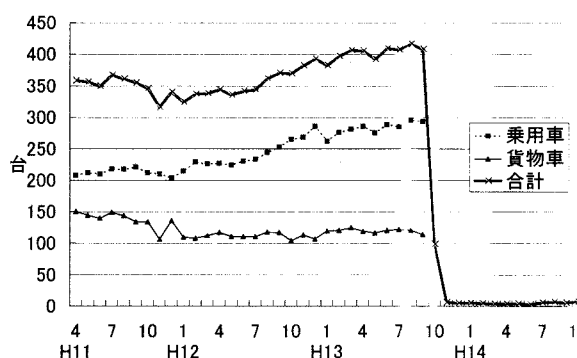


写真－2 路上駐車まん延時 (2001/10/21)



写真－1 ゲート改良後 (2001/11/1)

れ、約1km²に現在約3万人が暮らす住宅団地である。ノーカーゾーンは「自動車交通の排除による良好な住環境の実現」を目的として、まちびらきとほぼ同時期に実施された交通システムである。住民用の駐車場を居住区域内に一つも作らずに、区域外周辺に集合駐車場として配置し、区域内には原則として住民であって



図－1 1日当たり深夜滞留車両台数^[1]

も車両通行禁止としている(表－2)。このような自動車抑制型の交通システムが実現できた理由として、地区内の道路管理区分が公道で港湾地区道路という特殊な管理体制にあったことが想定される。居住区域内への車両が進入できるゲートは、1ヶ所に限り、ゲートをガードマンにより監視し、業務車両のみは許可証を持っているものに限り通行することができる。

ノーカーゾーン導入当初、ゾーン内の交通は静穏化し、安全であり、当初の目標が達成されたと思われた。一方、ゾーン外では、駐車場が空いているにも関わらず、違法駐車が溢れたが、ポートタウン周辺が未開発で影響が小さかったため、一般の住宅地と同様に、取り締まりは頻繁には行われなかった。

その後、入居者の増加とモータリゼーションの進展に伴い駐車場は立体化され、駐車場設置率は完成当初の15%から94年度には約60%に増加した。しかし、住区内の警察によるゾーン内の取り締まりがなくなり、またガードマンに法的な権限がないことから、徐々にゾーン内に進入する車両が増加し、ゾーン内に違法駐車が溢れ出した(写真－1、図－1)。ついにはゾーン内の道路が縦列駐車で埋まり、火事の際に緊急車両

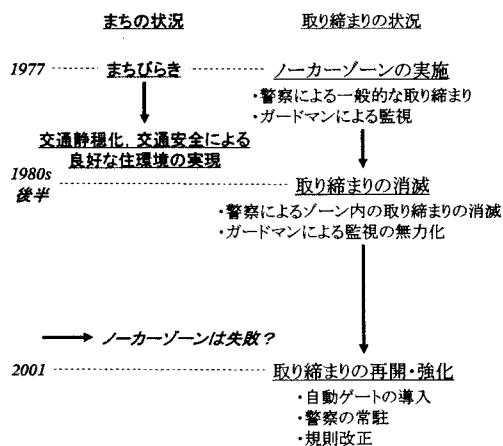


図-2 ノーカーゾーンの経緯

が
通れないなど、危険な状態に陥った。このように違法駐車が蔓延したことから、南港のノーカーゾーンは失敗事例と評価されることが多い。

この事態を打開するために、2001年秋、行政は自動ゲートを導入し、許可なく進入する車両の排除に成功した。また、警察を平日（10時～17時）配置し、ゾーン内の違法駐車を取り締まりを再開し、同時にゾーン内に進入するための手続きを簡略化した。その結果、ゾーン内の違法駐車は一掃され、交通量も減り、現在は良好な住環境が取り戻されている（写真-2）。こ

れまでのノーカーゾーンの経緯をまとめて図-2に示す。

3. 調査の概要

(1) 調査地区の概要

本研究では、ノーカーゾーンが自動車利用に与えた影響を明らかにするためにアンケート調査を実施した。調査対象地区として、1)大阪南港ポートタウン、2)公団武庫川団地、3)神戸ポートアイランドの3住宅団地を、規模、立地条件、まちびらきの時期から選定した。以下に3団地の概要を、道路・公共交通の状況を中心に示す(表-3)。

3団地とも大阪市、神戸市、都市整備公団などによって整備された大規模な公的住宅団地であり、臨海部の埋め立て地に位置している(図-3)。臨海部にあ

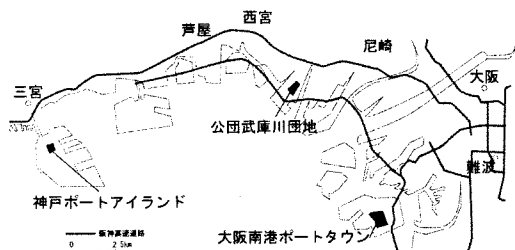


図-3 調査地区の位置図

表-3 アンケート調査の概要

名称	大阪南港ポートタウン	公団武庫川団地	神戸ポートアイランド	合計
位置	大阪市住之江区 南港中2～5丁目	兵庫県西宮市 高須町1～2丁目	神戸市中央区 港島中町2～3, 6丁目	
人口** 世帯数** まちびらき	28,159人 9,744世帯 1977年	20,436人 7,696世帯 1979年	14,933人 5,961世帯 1981年	
公共交通機関	ニュートラム(3駅) ・運行頻度が高い	阪神電鉄武庫川線(1駅) ・運行頻度が低い	ポートライナー(4駅) ・運行頻度が高い	
最寄りの駅までの所要時間	平均4.8分	平均10.3分	平均5.7分	
道路	外周道路が広い	団地内に幹線道路あり	外周道路が広い	
駐車場	住宅地の外側に集合駐車場 (一部、立体駐車場) 外来者用駐車場あり	団地棟の間に駐車場(一部立 体駐車場) 外来者用駐車場なし	主に団地間に平面駐車場(一 部、多層式・地下駐車場) 外来者用駐車場あり	
駐車場までの所要時間	平均6.1分	平均2.9分	平均2.6分	
都心との距離	梅田15km, 難波10km	梅田15km, 三宮25km	三宮3km	
配布数 配布世帯 回収数 回収率	10,000部 5,000世帯 1,051部 10.51%	6,000部 3,000世帯 384部 6.18%	6,000部 3,000世帯 485部 8.3%	22,000部 11,000世帯 1,920部 8.73%
配布日 回収日	2002年10月5日(土)	2002年10月6日(日) 2002年10月31日(木)	2002年10月6日(日)	

**平成12年度国勢調査より

表-4 アンケート調査項目一覧

項目	調査内容		調査項目
個人属性	居住環境		入居年 / 居住形態 / 最寄り駅までの距離・手段
	家族構成		年齢 / 性別 / 職業
心理的要因	ノーカーゾーンに関する意識		賛否・認知, 関心
	入居時の自動車利用意識		自動車の持つ特徴に対する自動車利用意識
交通行動	異時点自動車利用行動		自動車利用行動
	現在のトリップ調査	通勤・通学	自動車保有状況 / 運転頻度 / 年間走行距離
		平日の外出	駐車場保有状況 / 路上駐車行動
		休日の外出	頻度 / 所要時間 / 交通手段 / 距離

るため、既存のまちの影響を受けない住宅団地であり、地区交通計画の理論を反映した道路・住宅配置がなされている。また、いずれの団地もまちびらき当初、子供を抱える核家族が中心に転入した。そのため、建設から四半世紀が経過した現在、子供が独立しまちを離れ、当時働き盛りであった世代が年をとり、まち全体が高齢化している特徴がある。

大阪南港ポートタウンは、ノーカーゾーンにより、居住区域に全く駐車場が建設されていないため、十分なオープンスペースが確保されている。住宅団地周辺は、周囲に港湾施設が建ち並ぶ臨海工業地域のイメージが強かったが、近年、商業施設・オフィス施設が誘致されている。公団武庫川住宅は、阪神間の大動脈である国道 43 号線までのアクセスが容易で、公共交通機関が不便であるため、モータリゼーションの進展に伴って、なし崩し的に緑地などのオープンスペースを駐車場に転換していった。現在は、マンション間のオープンスペースの多くが駐車場で埋まっているが、それでも駐車場は不足し、来訪者用の駐車場を用意できない状況である。神戸ポートアイランドは、都心の三宮まで新交通システムで 10 分程度のところにある公共交通利用が便利なところに位置している。さらに、地下式・多層式駐車場が取り入れられているため、多少駐車場の増設が実施されているが、マンション間のオープンスペースに緑地も十分残されている。付近に港湾施設や商業施設・オフィスが立地しており、居住機能だけでなく都市機能も整っている。

(2) 調査の概要

アンケートは、在宅時間の長い主婦などに偏ることがないよう 1 封筒にアンケートを 2 部封入した。アンケートの配布は留置方法とし、各マンションに設置されている集合ポストに配布し、後日郵送により回収した。また、各対象団地において、地域ごとにサンプル数のばらつきが出ないように、各マンションの世帯数に応じて、配布数を決定した。今回の調査では、希望者に対し、謝礼として、『スルッと KANSAI 対応カード 1000 円分』を、抽選で 100 名に、調査の概要を希望

者全員に配布した。

(3) アンケート調査項目

アンケート調査における調査項目を以下に示す(表-4)。

1) 個人属性

居住状況に関するものとして、入居年、居住形態(賃貸住宅・分譲住宅)、最寄り駅までの所要時間、最寄り駅までの交通手段を尋ねた。また、家族構成として、入居時と現在の家族全員の年齢、性別、職業について尋ねた。

2) 心理的要因

入居時の自動車利用に対する意識は、その後の生活の交通行動に大きな影響を与えていると考えられる。そこで、自動車利用の特性として、「利便性」、「経済性」、「外見」、「好き嫌い」、「安全性」、「環境に及ぼす影響」、の 6 項目を挙げ、これらの特性から入居時に自動車を利用したかったか、という自動車利用に対する意識を 7 件法で尋ねた。

大阪南港ポートタウンの住民に対しては、入居時のノーカーゾーンに対する認知・賛否、今年のゲート改良に対する認知・賛否を調査項目に用意した。一方、公団武庫川住宅と神戸ポートアイランドで暮らす人々に対しては、ノーカーゾーンのような交通政策に対する関心を質問した。

3) 交通行動

入居時と現在の 2 時点(大阪南港ポートタウンにあっては、路上駐車がまん延していたゲート改良以前を加えた 3 時点)について、以下にあげる自動車利用行動を調査した。自動車保有状況(あり、なし)、年間走行距離(3000km 未満, 3000~6000km 未満, 6000~9000km 未満, 9000~12000km 未満, 12000~15000km 未満, 15000~18000km 未満, 18000~21000km 未満, 21000km 以上)、運転頻度(週に 5 日以上, 週に 3,4 日, 週に 1,2 日, 月に 1,2 日, 数ヶ月に 1,2 日, 運転していなかった)、駐車場保有状況(あり、なし)、駐車場までの所要時間(徒歩でおよその時間)、路上駐車頻度(週に 5 日以上, 週に 3,4 日, 週に 1,2 日,

月に1,2日、数ヶ月に1,2日、駐車していなかった)を調査した。これら過去の時点での利用行動を調査する目的は、現在と過去の自動車利用状況を比較するのではなく、大阪南港ポートタウン、公団武庫川住宅、神戸ポートアイランドの地点間の比較である。これらの調査地点で他の2地点と比べて、忘却バイアスが特にかかる根拠が見あたらないので、これらの過去の交通行動データを分析に用いることとした。

現在の交通行動に関して、通勤・通学行動、平日の外出行動、休日の外出行動、それぞれに対し、目的、頻度、所要時間、交通手段、距離等を質問した。

(4) アンケート回答者の概要

アンケートの属性分布を以下に示す(表-5)。神戸ポートアイランドにおいて、70才以上の高齢者が多く、無職の割合が高くなっているが、性別、年齢、職業の分布において、3地区間に有意な差は認められなかった。

4. ノーカーゾーンの入居時の同意に関する分析

(1) 入居時のノーカーゾーンの認知

ノーカーゾーンの認知については、「よく知っていた」から「全く知らなかった」までの5件法で尋ねた。まちびらき当初は、全く知らなかったと回答した人は5%未満であったが、80年代中頃からはよく知っていたと回答した人が減少しはじめ、そのかわりに全く知らなかった人が増加しはじめた(図-4)。最近に入居した人は約25%がノーカーゾーンを全く知らなかったと回答しており、年を追うごとにノーカーゾーンの認知度が低下していることが明らかになった。

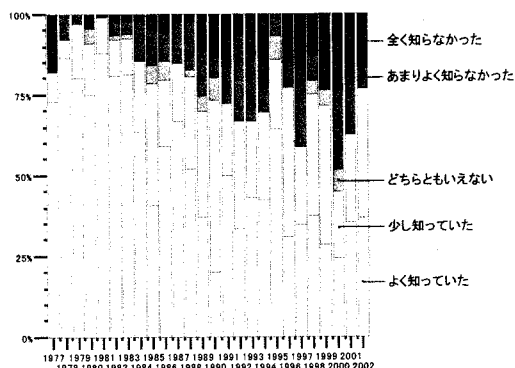


図-4 入居時のノーカーゾーンに対する認知

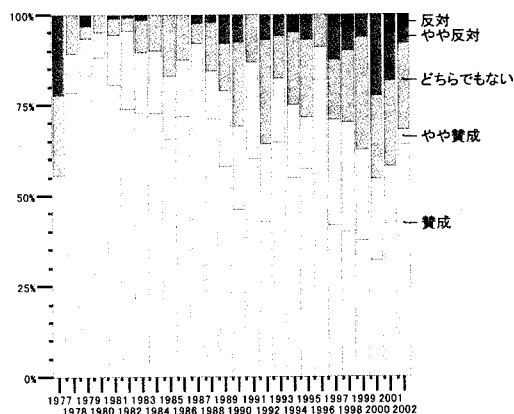


図-5 入居時のノーカーゾーンに対する賛否

(2) ノーカーゾーンに対する賛否意識

入居時のノーカーゾーンの賛否意識については、賛成から反対まで5件法で尋ねた。その結果、賛成が66%を占め、やや反対、反対の4%をはるかに上回っていた。アンケート回答者からは、ノーカーゾーンに対しては、高い賛同が得られていたことがわかった。

さらに、入居年と賛否意識とのクロス分析を行うと、反対、やや反対と回答した人の割合が年を経過するごとに増加している(図-5)。

表-5 個人属性

属性		大阪南港 ポートタウン		公団 武庫川団地		神戸ポート アイランド		合計	
		度数	%	度数	%	度数	%	度数	%
性別	男性	562	56.1	197	56.8	239	53.3	998	55.6
	女性	439	43.9	150	43.2	209	46.7	798	44.4
年代	～20才	14	1.4	3	0.8	9	2.0	26	1.4
	21～30才	79	7.9	42	11.8	35	7.8	156	8.6
	31～40才	132	13.1	58	16.2	46	10.2	236	13.0
	41～50才	223	22.2	70	19.6	95	21.2	388	21.4
	51～60才	286	28.4	81	22.7	117	26.1	484	26.7
	61～70才	207	20.6	77	21.6	82	18.3	366	20.2
	71才～	65	6.5	26	7.3	65	14.5	156	8.6
	職業	459	46.7	162	46.0	156	35.8	777	43.9
職業	勤め人	1	0.1			1	0.2	2	0.1
	農林水産業	66	6.7	24	6.8	32	7.3	122	6.9
	自営業、自由業	135	13.7	57	16.2	56	12.8	248	14.0
	パート、アルバイト、内職	142	14.4	45	12.8	78	17.9	265	15.0
	専業主婦(主夫)	11	1.1	5	1.4	7	1.6	23	1.3
	学生(高校生以上)	3	0.3	0	0.0	0	0.0	3	0.2
	学生(小・中学生)	162	16.5	58	16.5	94	21.6	314	17.7
	無職	4	0.4	1	0.3	11	2.5	16	0.9
	その他								

表－6 地区別自動車利用の概要

	自動車保有率 (%)	自動車利用頻度(日/週)	年間走行距離(km)
ポータウン	65.7	2.63	8196
武庫川団地	72.9	2.73	7769
ポートアイランド	61.3	2.54	7190

表－7 各地区の距離帯別自動車の分担率

目的	距離帯	ポータウン	武庫川住宅	ポートアイランド
通勤	2km 未満	7	12	8
	2～5km	27	37	20
	5～10km	24	32	36
	10～20km	33	21	36
	20km 以上	28	25	25
通勤以外の平日の行動	2km 未満	5	19	5
	2～5km	40	36	27
	5～10km	35	61	38
	10～20km	39	38	56
	20km 以上	43	46	54
休日の行動	2km 未満	7	39	7
	2～5km	57	62	35
	5～10km	48	56	52
	10～20km	47	44	46
	20km 以上	67	59	60

このように年々ノーカーゾーンの認知と同意が低下した要因として、保有者からのノーカーゾーンの周知徹底不足があげられる。まちびらき当初は、入居時にノーカーゾーンについて積極的にPRが行われた。ところがその後時間が経過すると、入居応募者が少なくなるに連れて、行政や不動産業者によるノーカーゾーンの周知が徹底されず^[2]、大阪南港ポータウンがノーカーゾーンを実施していると知らずに、あるいは賛成せずに入居した住民が増えたと考えられる。

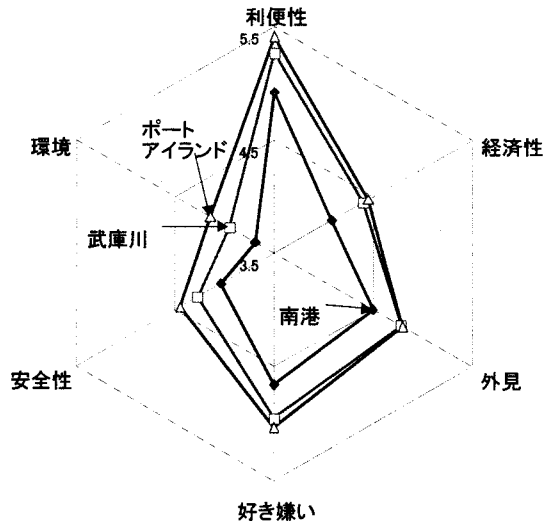
5. ノーカーゾーンが自動車利用に与える影響

(1) 3住宅団地の自動車利用の概要

自動車保有率、自動車利用頻度は武庫川団地が最も高く、ポータウン、ポートアイランドの順になっている。年間走行距離は逆にポータウンが長く、武庫川団地、ポートアイランドの順になっている。(表－6)。

(2) 外出行動に関する調査

通勤、通勤以外の平日の行動(自宅から出発する行動)、休日の行動について距離帯別に交通手段を尋ね



図－6 入居時の自動車利用意識
(外側ほど自動車利用意向が高い)

た。距離は、2km 未満、2～5km、5～10km、10～20km、20km 以上に分けた(表－7)。

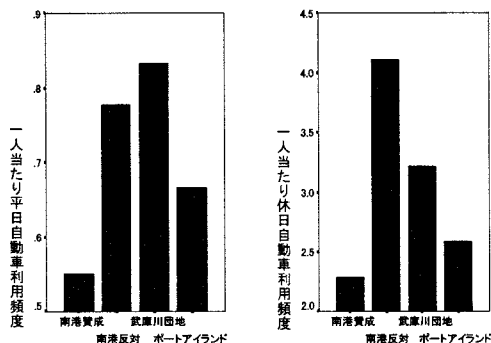
いずれの目的、距離帯においても、武庫川団地の住民の自動車分担率が高い。特に2km 未満の近距離においては顕著である($\chi^2(2)=6.12$, $p<0.05$)。また、2～5km での通勤以外の平日および休日の交通行動では、武庫川団地とポータウンは自動車の分担率が神戸ポートアイランドと比べて高くなっている。これは神戸ポートアイランドでは徒歩圏内に鉄道駅があることに加えて、神戸の中心部まで鉄道で10分と公共交通の利便性が高いことによると考えられる。

(3) 入居時の自動車利用の意識

入居時に、将来(その住宅団地内で生活する期間)の自動車の利用意識を、自動車利用の特性として「利便性」、「経済性」、「外見」、「好き嫌い」、「安全性」、「環境に与える影響」の6項目を設定し、各特性から自動車を利用したいと思ったか、したくないと思ったか、7件法にてアンケート調査で測定した。

各項目の平均値を算出したところ、各項目において、神戸ポートアイランドが最も入居時の自動車利用意識が高く、続いて公団武庫川住宅で、大阪南港ポータウンは最も低かった(図－6)。

また、6指標には、自動車利用に対する共通の因子が含まれていると考え、因子分析を行ったところ1因子が抽出された。この因子得点を「入居時の自動車利用意識」と命名した。住宅団地による入居時の意識の違いを検証するために、入居時の自動車利用意識について分散分析を実施すると、ポータウンとその他の地区間に有意な差があることが示された($F=12.23$, *



図一七 一人当たり平日・休日自動車利用頻度

*p(0.001). これらの結果から、大阪南港ポートタウンに入居した人は、自動車利用の意向が低いことが示された。

(4) 自動車利用頻度の比較

ノーカーゾーンが自動車利用に与える影響として、通勤、平日、休日の外出行動における一人当たりの自動車利用頻度の平均値を比較した。大阪南港ポートタウンについては、ノーカーゾーンに賛成していたグループ(入居時にノーカーゾーンに対し「賛成」、「やや賛成」とノーカーゾーンに賛成していなかったグループ(入居時にノーカーゾーンに対し「どちらでもない」、「やや反対」、「反対」)の2グループを考え、公団武庫川住宅と神戸ポートアイランドを加え、4グループで自動車利用頻度について分析を行う。

現在の自動車利用頻度として、アンケート項目であった「通勤目的」、「平日の外出(通勤目的以外)」、「休日の行動」のそれぞれにおける各グループの自動車利用トリップ回数について分散分析を行った。その結果、平日の外出と休日の外出における自動車利用頻度において、有意な差が検出された(通勤： $\chi^2(3)=4.914, p=0.178$, 平日： $\chi^2(3)=9.538, p=0.023$, 休日： $\chi^2(3)=21.404, p=0.000$)。

さらに各グループを比較すると、ノーカーゾーンに賛成し南港ポートタウンに入居したグループは平日・休日ともに自動車利用頻度が最も低いが、賛成せずに入居したグループは休日の自動車利用頻度が最も高くなっている(図-6)。つまり、ノーカーゾーンに賛成し入居した住民の自動車利用頻度は抑制されているが、反対し入居した住民の自動車利用頻度は抑制されておらず、むしろ他の地区と比べても自動車の利用度が高い。

6. 結論

ノーカーゾーンが自動車利用の中でも、短距離トリ

ップに与える影響が大きいと仮説を立て、3 臨海住宅団地の比較から、武庫川団地に比べ、大阪南港ポートタウンは、自動車利用は有意に低く、公共交通のサービスレベルが高い神戸ポートアイランドと2km未満の近距離帯ではほとんど違いが見られなかった。また、大阪南港ポートタウンの自動車の利用頻度は、自動車保有率が最も高い武庫川団地より少ないものの、年間走行距離ではむしろ長い。これは、ノーカーゾーンを採用していることにより駐車場まで距離があるため、複数トリップを縮減化したり、島外までの中長距離を利用したりするなどの対応を行っていると考えられる。しかし、通勤以外の自動車利用頻度は、入居時の住民の交通政策に対して賛成していた住民は利用抑制に、賛成していなかった住民は利用促進の傾向にあることから、入居時の交通政策への態度がその後の交通行動に影響を与えていることがわかった。

既往の研究において、入居時のノーカーゾーンに対する受容度が低下したことが、路上駐車がまん延した要因の1つであることが明らかになっている³⁾。本研究の分析結果からも、入居時のノーカーゾーンに対する意識と自動車利用に対する意識には関係が見られ、入居時のノーカーゾーンに対する賛否はその後の自動車利用頻度に影響を与えていることが示唆された。

公団武庫川住宅はいうにおよばず、神戸ポートアイランドのように極めて公共交通が便利な立地条件にありながら、駐車場不足のため緑地を駐車場に変えざるを得なかった。この結果から、自動車交通の抑制が求められるいま、今後建設される住宅団地では、立地条件や規制だけでなく、カーフリーハウジングのように、住宅団地入居時に、自動車の便利さ快適さを享受するかわりに住環境を犠牲にする可能性がある生活を送るのか、それとも自動車の便利さは損なわれるかもしれないが、住環境は保証される生活を送るのか意志決定を迫ることが必要であると考えられる。

脚注

[1]大阪市港湾局、財団法人大阪港開発技術協会より提供して頂いたデータに基づき作成。深夜滞留車両とは、車庫代わりにゲート内に夜間に路上駐車された車両を指し、車庫代わりに路上駐車をしていたと考えられる。

[2]大阪市港湾局に対して大阪南港ノーカーゾーンについてヒアリングを行ったところ、1980年代中頃より住宅団地への転入に際して、自動車利用の不便さが入居率の低下を招くとの懸念からノーカーゾーンについての説明を行わないのが慣例になったことや警察によるノーカーゾーン内の取締がなくなったことが明らかになった。

参考文献

- 1) Jan, Scheurer: <http://www.wistp.murdoch.edu.au/publications/projects/carfree/carfree.html>
- 2) 藤井聡：コンパクト・シティ文化とマイカー，vol.37，交通工学増刊号，pp.23-28，2002
- 3) 松村暢彦：共有地の悲劇としての住宅団地の駐車問題に関する実証的研究，都市計画論文集，No. 39-3，pp. 523-528，2004

住宅団地入居時の自動車利用に関する意志がその後の自動車利用に及ぼす影響

松村暢彦・森田卓志

本研究では、大阪南港ポートタウンで実施されているノーカーゾーンという、居住区域内を車両通行禁止とする交通政策に着目する。共有地の悲劇における知見から、「入居時の規制に対する合意」に着目し、ノーカーゾーンが自動車利用に与える影響を明らかにするために、大阪南港ポートタウン、公団武庫川住宅、神戸ポートアイランド、の3臨海住宅団地を対象にアンケート調査を実施した。その結果、ノーカーゾーンに賛成し入居した人は自動車利用頻度が低く、ノーカーゾーンに反対し入居した人は自動車利用頻度が高いことから、「自動車交通の排除」という交通政策に対する入居時の態度が交通行動に影響を与えていることが明らかになった。したがって、新規転入者に対し、入居時に住宅団地の自動車交通政策に対する同意を取り付けることが、住宅団地の自動車交通問題の解決に有効であると考えられる。

The influence of intent to use a car at the time when they moved into an apartment upon later car use

Nobuhiko MATSUMURA・Takashi MORITA

We have an interest in a traffic policy, "no-car zone", which prohibited vehicles from passing inside the residence zone in the Osaka Nanko port-town. In this study, we turned our attention to "the agreement for the control and the regulation at moving into the town" from the knowledge of the tragedy of the commons. We investigated 3 housing development at seaside; Osaka Nanko port-town, Mukogawa apartment houses built by the Housing Corporation and Kobe port-island: by questionnaire surveys to clear the effect of the car use by "no-car zone". The slogan of "no-car zone" has "the exclusion of the auto-traffic", lower use of car are expected. As the result of the analysis, people who agree to "no-car zone" use car less frequently, on the other hand disagree use car more frequently.
