

住民意識と交通実態から見た交通規制策の評価について

金沢大学工学部 正会員 ○高山純一, 石川富士通 山形勝久

1. はじめに

道路の合理的運用あるいは交通安全対策を考える場合、各種交通規制策をうまく組み合わせて、最も適切な規制策を講ずることが必要である。しかし、道路の合理的運用については、ある程度理論的な検討も可能であるが、交通安全対策の評価については非常に困難な点が多い。そこで、本研究では実際の交通規制策が当該地域およびその周辺地域に対して、どのような影響（あるいは効果）を及ぼすか、住民意識調査と交通実態調査を実施することにより把握し、今後の交通政策策定の一助とする。特に、本研究では通勤ラッシュ時における生活道路への自動車の進入（通過交通）問題に焦点を当てて、調査分析を行った。

2. 調査の方法およびその内容

本研究では、金沢市をケーススタディとして、それぞれ周辺地区特性の異なる3つの地域（郊外部にある神谷内地域、中心部にある長町地域、中間的位置にある泉野地域）を選定して、調査分析を行った。

(1) 交通実態調査

交通実態調査は、各地域ごとにそれぞれ2回（月曜日と木曜日）行った。調査時間帯は午前7～9時と午前10時～12時のそれぞれ2時間で、自動車交通量の調査はナンバープレートマッチング法により行った。また、調査地点は対象道路と幹線道路の間で自動車の進入・進出が容易にできる場所（神谷内5ヶ所、長町3ヶ所、泉野4ヶ所）を選んだ。なお、歩行者・自転車交通量は数読み取り器を用いて、15分ごとに延べ人数を記録し、路上駐車台数は調査時間帯に3往復して記録した。

(2) 住民意識調査

道路環境および交通規制策に対する住民意識調査の内

容（アンケート調査票の内容）を表-1に示す。

調査は訪問留置調査法を用い、後日直接回収することにより行った。なお、アンケートの配布・回収状況は、それぞれ神谷内が配布数195 回収数146（回収率74.9%）、長町が配布数160、回収数81（回収率50.6%）、泉野が配布数171、回収数89（回収率52.0%）であった。

3. 交通規制に対する地域住民の意識について

(1) 速度規制に対する住民意識

「速度規制策が守られているか」という設問に対する回答を図-1に示す。神谷内、長町では「守られていない」あるいは「あまり守られていない」という回答者が多く、規制速度を守らないドライバーが多いことに対してかなり強い不満意識を示している。一方、泉野では、「ほぼ守られている」と回答した人が57.5%、「守られている」と回答した人を合わせると、約65%の人が「守られている」と回答している。これは、泉野の規制速度が40km/hと他の2地域（神谷内が30km/h、長町が20km/h）に比べ規制速度が高く設定されているために、住民の不満意識が少ないうえと考えられる。

なお、「速度規制策が守られていない理由」に対する回答（複数回答）を見ると、「運転者のマナーが悪いから」、「取り締まりが行われていないから」と回答した人の比率がすべての地域において高く、速度規制策が守られていない主な理由は地域によらずほぼ同じであるといえる。

表-2は「規制の速度が適当か」という設問に対する回答である。神谷内、長町では「適当である」と回答した人の比率が70%以上を占め、満足意識を持っているのに対し、泉野では「適当でない」と回答した人の比率が38.5%と高く、神谷内（13.0%）、長町（14.3%）に比

表-1 アンケート調査票の内容

個人属性	性別、年齢、職業、在宅人数 子供の有無、免許証の有無
道路環境	事故の不安・危険意識、迷惑意識 道路幅員等物理的・道路環境、交通量
速度規制	規制の認知度、規制の目的・利益
時間指定 歩行者専用規制	規制が守られているかどうか 規制の実施が適当かどうか
駐車禁止規制	規制に対する今後の要望
運転者のマナー	運転者のマナーが良いかどうか

表-2 規制の速度は適当か

	神谷内	長町	泉野
適当である	107(77.5)	57(74.0)	37(47.4)
適当でない	18(13.0)	11(14.3)	30(38.5)
わからない	13(9.5)	9(11.7)	11(12.1)
合計	138(94.5)	77(95.1)	78(87.6)

・（ ）内は合計に対する割合（%）
・合計欄の（ ）内は回収数に対する割合（%）

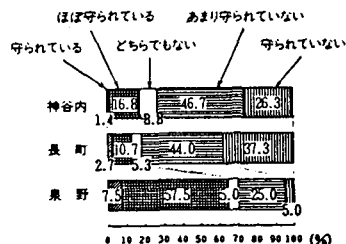


図-1 速度規制策は守られているか

べ約3倍となっている。また、「適当でない理由」としては、「規制速度が高い」と回答した人が泉野(83.3%)で多く、神谷内、長町では「違反車両が多い」と回答した人がそれぞれ38.9%、54.5%と比較的多い傾向にある。

さらに、「速度規制策を今後どのようにすれば良いか」という設問に対しては、「現状で良い」とする人が、神谷内(72.5%)、長町(65.7%)で多く、泉野では「もっと規制速度を低くする(25.0%)」、「少し規制速度を低くする(30.6%)」と回答した人が多いという結果であり、現状の規制速度40km/hよりもさらに低い規制速度を望む人が多いといえる。

(2) 時間指定歩行者専用規制(歩行者専用規制)に対する住民意識

図-2は「歩行者専用規制策は守られているか」という設問に対する地域住民の意識を図示したものである。長町では「守られていない(43.7%)」あるいは「あまり守られていない(31.0%)」と回答した人の合計が約75%とかなり高く、他の2地域と比較しても2倍近い比率となっている。また、神谷内および泉野はほぼ似たような構成となっており、「守られている」、「ほぼ守られている」という意識の方がわずかに強い傾向にある。これは、交通実態調査の分析結果(歩行者専用規制策の実施時間帯である午前7～9時の間に対象道路を通り抜けた違反車両台数をプレートナンバー照合法により調査した結果)からも明らかである。特に、長町ⅠⅡにおいては2時間で266台、約27秒に1台の割合で違反車両が対象道路を通過している状況にある。

以上のことより、長町においては歩行者専用規制策が十分な効果を持っておらず「近道」として利用されているために、「歩行者専用規制策はどのようにすれば守られるか」という設問の回答(図-3)に示されるように、「柵などの車止めを置く」あるいは「終日規制にする」といった直接的な手段で自動車交通を排除しようとする強硬な意見が他の2地域に比較して強いといえる。

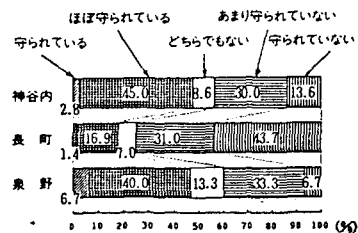


図-2 歩行者専用規制策は守られているか

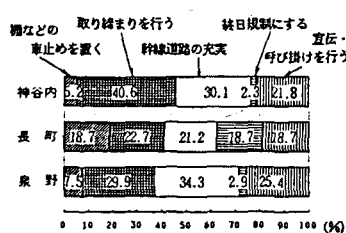


図-3 歩行者専用規制策はどのようにすれば守られるか

(3) 駐車禁止規制に対する住民意識

図-4は「駐車禁止規制策は守られているか」という設問に対する回答である。神谷内では、「守られていない(15.8%)」、「あまり守られていない(39.1%)」と回答した人が半数以上を占めているのに対して、長町では逆に「守られている(9.3%)」、「ほぼ守られている(54.7%)」という意識の方が強い。これは、長町が日市街地に位置しているために、道路幅員が狭く側面には建造物が迫っており、空間的に車両の駐車が可能であるためと考えられる。

4. まとめと今後の課題

調査結果を比較すると、地域によってその交通実態にかなりの違いが見られ、住民の交通規制策に対する意識にもかなりの相違が見られることが明らかとなった。またその結果、現在実施されている交通規制策を見直す必要があるような地域も明らかになったといえる。したがって、このように地域住民に対する意識調査と交通実態調査を組み合わせて実施することにより、交通規制策の評価がある程度可能になると考えられるので、今後の交通政策策定においても、非常に有益な示唆を与えるものといえる。今後は、アンケート調査のサンプル数を増加させるなどして、分析結果のバラツキを小さくする必要がある。なお、紙面の都合上、ここでは調査結果の一部を載せたが、詳細な分析結果については講演時にまとめて発表したい。最後に、本研究は交通安全対策振興助成により行われた研究成果の一部である。また、研究を進めるに当たり、金沢大学工学部助教授河川上光彦先生から貴重なコメントを頂いた。ここに、研究助成を決定して頂いた佐川交通社会財団および河川上光彦先生に対して、感謝致します。

参考文献

- 1) 高山純一：交通安全対策としての交通規制策が地域住民に及ぼす影響に関する調査研究、交通安全対策振興助成研究報告書, pp 17～27, Vol. 3, 1988

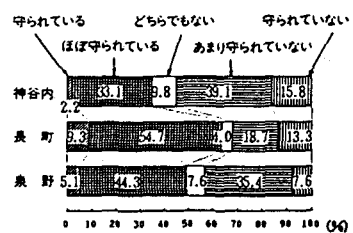


図-4 駐車禁止規制策は守られているか