

生活ゾーン規制についての調査研究

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
 大阪府立工専 正員 高岸 節夫

1. まえがき 全国各地において、種々の面的交通規制が行なわれている。東京都では、TU規制、MY TOWN化規制、愛知県ではUNIT規制、大阪府では生活ゾーン規制、広島県では安全健康ゾーン規制等の名称がつけられ、面積は約0.5~2.0km²位で1ゾーンとし、総合的な交通規制が実施されている。主なゾーン規制の目的は地区内の通過交通、大型車の通行制限、自動車通行禁止規制による歩行車空間の拡大、低速度(20~30km/h)規制、路側帯の整備、一時停止箇所の設置等による地区の交通環境の改善である。

本研究は現在警察主導で行なわれているゾーン規制の内容、効果、問題点を調査し、新しい交通の秩序形成と住宅地区環境の改善のための規制のあり方を考察することを目的として実施したものである。

表1 大阪府における生活ゾーン規制推進状況

年度	50年度 以降	51年度	52年度	53年度	54年度 以降 (推定)	合計
地域						
大阪市内	79	44	39	35	9	206
大阪市外	62	61	41	65	121	350
合計	141	105	80	100	130	556

2. ゾーン規制の概要 本研究で調査対象として大阪府における生活ゾーン規制の実施状況を経年別に表-1に示す。実施予定地区総数は556地区であり、現在、約3/4が実施されており、54年度以降予定の130地区を加えて市街化された地区のほぼ全域をカバーする予定となっている。基本的な考え方は「住区における交通事故、交通公害の発生、交通機能の低減、生活環境の改善を目標とするものであり、そのため、既存の道路ネットワークにおける交通の流れのパターンを改善し、かつ、その改善の過程で自動車交通総量の削減を図ろうとするものである。また、規制内容は路面標示の徹底、一方通行規制、幹線道路との交差点での右折・直進禁止、大型(広車幅)車の通行禁止による制限、低速度規制等を基本にしており、とくに現状では、ゾーン規制の主軸として、一方通行を優先的に用いる方針となっている。

3. 大阪における事例研究

1) 調査地区の概要 本研究の事例として大阪市北部の4地区(木川、高倉内代、中宮・大宮、小松・大隅地区)を選び調査を行なった。各地区の規制の内容、地区特性を表-2に示す。

表2 各地区の規制状況

地区	面積 km ²	土地利用	一方通行 %	大型車 制限 %	低速度 規制 %	一時 停止 箇所 箇所	新設 道路 %
木川	0.80	住	40.0	36.0		117	
高倉内代	0.90	住	44.0	3.1	77.5	163	7.8
中宮・大宮	1.31	住・商	49.0	37.0	61.2	169	8.5
小松・大隅	1.30	住・工	24.8	8.0	16.9	123	12.9

2) 調査内容 調査は交通実態調査(交通量、駐車量、騒音、速度等)と意識調査を実施し、木川地区は規制前・後、他の3地区は事後調査のみを行なった。意識調査は世帯票と個人票の2種類を配布し、個人票では小学生以上の人々を対象とした。

3) 調査結果 ここでは事後調査のみを行なった3地区において、世帯票で尋ねた

「交通規制による道路事情の変化」、個人票の「交通規制に対する住民の評価」の結果を表-3に、また自宅付近を行なわれた交通規制に対して役立っていると思う人の割合と、迷惑と思う人の割合

を、表-4に示す。

まず、交通量、駐車量の変化は全体的に「増えた」と

答えた人々の割合が、「減った」と答えた人々の割合を上回っているが、「どちらともいえない」という人の割合が多く、交通規制によって道路環境が整理されたといえるが、現状では多少改善されたといえる段階であると思われる。環境を表わす多くの指標を設定したが、指標によっても相違し、また同じ指標についても個人によっても評価が分れている。

個人票の交通規制による各項目の変化と全体的な環境が「良くなった」と答えた人々が高倉内代、中宮・大宮の2地区をやや高い割合を占めている。「交通事故の不安」「交通規制を実施したこと」の良否に対する答えにも規制の特徴がうかがえる。また規制種別の評価に関しては表-4のようにやや役立っているとする割合が多いが、積極的に評価する割合は一方通行以外は少ない。総合的に見ても交通規制は住民に支持されているといえよう。

4) 規制種別の交通規制効果 地区別

に交通規制の効果は沿道住民の評価を得点にウェイトづけして表わし、効果の程度を分析した結果を表-5に示す。地区によって交通規制の評価は違っているが、「一方通行」に関してはかなり良い効果がみられる。とくに木川地区の「一方通行」と「駐車」の組み合わせでかなりの効果がみられるが、小松・大隅のように評価の低い地区もある。

注「かなり良い」を2点、「やや良い」を1点とし、評価に区分した。
総合点 ③30点以上、②10~30点未満、①±10点以内、④10点以下

表5 規制種別と環境評価

項目	騒音	振動	駐車	走りや2	橋下の走りや2	歩道の走りや2	歩道の走りや2	歩道の走りや2
地区	役立	役立	役立	役立	役立	役立	役立	役立
木川地区	②	②	②	②	②	②	②	②
高倉内代	○	○	○	○	○	△	○	○
中宮・大宮	○	○	△	○	○	△	○	○
小松・大隅	○	○	△	○	○	△	○	○
小松・大隅	△	△	△	△	△	△	△	△

4. ゾーン規制の問題点と今後の課題

現在、ゾーン規制に関する効果分析の理論的な方法が十分に確立されておらず、その評価の分析にも問題点が残っている。とくに地区特性に則した規制種別、望ましい規制のあり方、解決すべき地区の交通問題などゾーン規制の理論において解決すべき重要な課題が多くある。今後、調査地区を増やし、種々な分析を行なうことにより研究を積重ねる必要がある。本研究は昭和53年度より、日産科学振興財団の研究助成金により、行なっている研究であることを記し、また、調査に御協力を頂いた大阪府警本部および関係各署に対し、感謝の意を表します。