

大阪市立大学大学院工学研究科 学生員 ○八幡 賢治
 大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 吉田 長裕

大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 日野 泰雄
 大阪市立大学大学院工学研究科 正会員 内田 敬

1. 研究の背景と目的

大阪・南港ポータウンでは、昭和52年、自動車に過度に依存しないためのノーカーゾーンシステムが導入され、現在も継続的に運用されている。この間、当該ゾーンを対象とした研究^{1), 2), 3)}もみられ、種々の側面から検討されている。しかしながら、乗り入れ許可申請が1日300件あり、千台の車両がゾーン内に存在するなど問題も見受けられる。

そこで、本研究では、ゾーンのほぼ全世帯を対象にアンケート調査を実施し、住民の意識面から、世代交代が進む中でシステムが継続できている理由と、現状の課題を明らかにし、将来のあり方を検討することを目的とした。

2. 対象地区

2.1 対象地区の概要

本研究で対象とするポータウンは、大阪・南港の人工島「咲洲」に位置する。ポータウンは、昭和52年から入居が始まり、約1km²に現在2万4千人が暮らしている。

ノーカーゾーンは、駐車場を団地外周に設けることで、団地内への自動車の進入を制限し、騒音、排気ガス、交通事故などから住民を守り、静かで緑豊かなまちづくりを目指すために、まち開き当初から導入された。

2.2 ノーカーゾーンにおける自動車乗入れ実態

ノーカーゾーン内に1日で乗入れる車はおよそ1,000台⁴⁾であり、現地調査を行った結果、業務用以外にも路上や住宅棟敷地内に駐車車両が多く見られた。また、ノーカーゾーンに自動車に乗入れるための手続きが現在300件/日上り、管理者(警察)が対応に追われているのが現状である。

3. 居住者アンケート調査の概要

本研究では、入居時と現在の居住属性とシステムに対する評価の変化や現在の課題などとともに、今後のノーカーゾーンの持続可能性とそのための方策検討に向けた基礎資料を収集することを目的に、住民アンケート調査を行った(表-1)。調査内容は、「住民の外出行動実態」、「ノーカーゾーンの住民生活に与える影響」、「住民が望むノーカーゾーンの将来展望」に関する項目で構成されている。なお、本調査では、多様な層からの意見を求めるため、世帯

を代表する世帯票以外に個人票を世帯に2部同封した。

表-1 アンケート調査の概要

調査対象	管理人から許可を得た全世帯
配布数	世帯票：7,259部
	個人票：14,518部
調査方法	ポスティング配布・郵送回収
アンケート構成	世帯票・個人票 (1世帯当たり個人票は2枚[2名が回答])
回収数	世帯票：1,199部(16.5%)
	個人票：1,855部(12.8%)
期間	2011年11月～同年12月

回答世帯の居住年数を、2005年に実施された調査¹⁾と比較すると、居住年数が5年以下の世帯が増加している一方で、20年以上の割合もかなり高くなっており、住み続けと住み替えの二極化が進んでいるとも考えられる(表-2)。

表-2 居住年数の変化

	～5年	6～19年	20～29年	30年～
本調査(2011年)	16.0	22.4	32.2	29.4
松本調査(2005年)	13.5	37.5	49.0	

4. 住民の自動車利用実態

4.1 住民の自動車利用と乗入れ実態

外出行動調査結果から自動車利用をみると、休日の買い物を中心とした飲食などのチェーン行動が多いことがわかった。一方、ゾーン内への乗入れについての特徴をみると、自動車保有世帯で多く、荷物運搬目的の場合には6歳未満の子どもがいる世帯、歩行困難者・傷病人の搬送目的では高齢者のいる世帯で多いことが分かった。

4.2 住民の自動車保有の変化

ポータウン世帯の自動車保有率は51.5%で、世帯当たり0.566台となっており、全国平均の1.081台、大阪府の0.677台(2011年)⁵⁾を下回っている。また、入居後の自動車保有の変化を調べたところ、自動車を手放した世帯が2割近くあり、自動車非保有世帯の4割(235/580世帯)を占めていることから、ノーカーゾーンは、自動車に依存しない生活様式を誘導する効果があると考えられる。

5. 住民意識からみたノーカーゾーンの評価と課題

5.1 ノーカーゾーン満足度と課題

現在のノーカーゾーンに対して満足と回答した住民は7

割を超え、自動車非保有世帯では 8 割近くに達した(表-3)。

そこで、満足と不満で判別を行ったところ、「治安や自然環境に対して不満(自動車の存在に不満)」と、「利便性に対して不満」(自動車の利用規制に不満)の 2 つのグループに分けることができた。この両者で抽出された住民属性として、「自動車を保有」し、「6 歳未満の子どもがいる」世帯が抽出された。このことは、若い世代の生活様式でのジレンマを表しているものと考えられる。

表-3 自動車保有状況別にみたノーカーゾーン満足割合

自動車保有状況	満足 (%)	不満 (%)	わからない (%)	合計 (%)
保有	67.4	27.7	2.4	97.5
	69.1	28.4	2.5	100
非保有	62.1	15.0	3.1	80.2
	77.4	18.7	3.9	100

5.2 満足度評価の変遷性

ポートタウンへの入居時とその後のノーカーゾーンに対する満足度の変化をみると、入居時によいと思っていた人の 8 割以上は現在も満足しており、一方不満を持っていた人も 7 割近くは、現在は満足と回答している(表-4)。このことから、自動車利用の不便さよりも、むしろ安全で良好な環境への評価が高くなっていると考えられる。

表-4 ノーカーゾーン満足度の変化

		現状評価			合計
		満足 (%)	不満 (%)	わからない (%)	
入居時評価	良い	64.1	12.8	1.2	781
		82.1	16.4	1.5	
	不満	49.5	21.7	2.8	740
		66.9	29.3	3.8	
	気にしない	10.9	3.9	1.3	161
		67.7	24.2	8.1	
合計		124.5	38.4	5.3	1682

6. 住民が望むノーカーゾーンの将来のあり方

6.1 ノーカーゾーンの将来展望

ノーカーゾーンが「現状で良い」と回答したのは約 6 割にとどまり、現在の満足度(72.9%)より低い結果となった。将来に対する懸念を持つ人が多少存在すると考えられることから、将来の乗入れのあり方の 3 分類(厳格、現状、緩和)で判別分けを行ったところ、「自動車への依存」と「乗入れ不可」の相反する評価は、それぞれ明確に逆の傾向を示しており、自動車利用を求める層はさらに手続きを簡略化して乗入れやすくすることを望んでいることがわかった。

6.2 ノーカーゾーンのシステム改善施策検討

ノーカーゾーンの課題改善策を住民に 7 項目提示し、その実施可能性を質問した(表-5)。その結果、大規模な対策の可能性は低いと判断され、特に住民による管理について

は否定的であったことから、現状維持を基本と考えていると言える。一方で、自動車の乗入れを減らすことに関しては、概ねどの目的でも 40%以上の住民が他の手段に変更できると回答されたことから、移動支援策の導入によっては、さらに満足度の高いシステムに発展し得ると考えられる。

表-5 改善方策に対する住民の判断

改善方策		可能	不可能
規制	規制エリアの変更	22.4%	64.1%
	許可対象の見直し	26.6%	62.4%
	乗入れ時間帯変更[一部時間解除]	24.2%	64.7%
システム	ETC等の導入	24.0%	60.4%
	地区内に駐車スペース新設	19.1%	72.4%
住民管理	乗入れ手続き廃止で住民管理	8.8%	83.4%
	中央ゲート廃止で住民管理	7.2%	84.8%

7. 自動車依存の課題に向けた検討

本研究の分析では、7 割の住民がノーカーゾーンシステムを良いと評価し、将来も現状で良いとする住民も 6 割を超えていることから、基本的には現状のシステム運用でも十分持続可能と考えられる。しかしながら、小さな子供がいる世帯では、ゾーン内の自動車に安全面で不安を抱きつつ、一定の自動車利用の必要性を感じていること、および、高齢化に伴う移動の不便さに不安を感じている住民もいることから、ゾーン内の自動車利用の管理をより効果的に行う一方、緊急時のサポート体制が必要であると考えられる。

そのため、居住ゾーンと駐車場までの移動手段(たとえば、デポジット制等により利用の管理を想定した運搬カートや、自転車のシェアシステム等)の導入が効果的と考えられる。一方、乗入れ手続きについては、警察の事務繁忙への対応が必要と考えられるため、居住地内で、将来構想(乗入れのあり方等)を検討するための仕組みづくり等が課題と言える。

謝辞

本研究の遂行に種々ご協力いただいた大阪市港湾局の関係諸氏、ならびにアンケート調査にご協力いただいたポートタウン居住者の方々に、記して感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 松本滋：大阪南港ポートタウンにおけるノーカーゾーンシステムの評価、兵庫県立大学環境人間学部研究報告、第7号、2005
- 2) 松村暢彦・森田卓志：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、土木計画学研究・論文集、Vol.22, No.3, 2005
- 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-大阪南港ポートタウンをケーススタディとして、日本都市計画学会都市計画論文集、No.39-3, 2004
- 4) 大阪市港湾局提供データ
- 5) 財団法人自動車検査登録委員会：マイカーの世帯当たり普及台数、2011