

大阪大学工学部 正 員 松村 暢彦
 大阪大学工学部 正 員 新田 保次
 大阪大学工学部 学生員 ○西尾健太郎

1. はじめに 1995年1月17日早朝に発生した阪神・淡路大震災によって、高速道路、鉄道等の交通施設の殆どが被害を受けた。残された一般道路は自動車で混乱し、人命救助、緊急物資輸送、円滑な復興・復興活動に重大な支障をきたした。そこで、緊急車両や復旧関係車両の迅速かつ安全な通行のために、自家用車などの神戸市街地流入を規制する必要がでてきた。

交通規制の実施により、復興車両の通行が円滑になる一方で、被災地住民の自動車による移動が制限されたことに加え規制道路周辺の住区内道路に車両が進入したことから規制に対する不満が生じているものと思われる。この復興関係車両の円滑さを維持しつつ住民の不満を最小限とするために、新たな交通規制の形態について検討する必要性がでてきた。ここでは被災地住民を対象にして震災後実施された交通規制の影響について考察するとともに被災地住民からみた交通規制のあり方について提案する。

2. 調査の概要 被災地域内の住民を対象に、震災前後における調査地域の自動車交通の諸問題の変化と交通規制の不満の程度とその理由を尋ねた。調査地区としては西宮市夙川南部、神戸市東灘区深江地区、神戸市東灘区渦ヶ森地区、神戸市東灘区六甲アイランド、神戸市灘区六甲地区の5カ所を選定した。この際の選定基準としては、鉄道の不通区間の期間、震災前の鉄道の利便性、交通規制対象道路である国道2号、43号からの距離を考慮した。調査票配布部数は夙川南地区、六甲地区がそれぞれ600世帯1200部、深江地区、渦ヶ森地区、六甲アイランド地区がそれぞれ400世帯800部の合計2400世帯4800部である。有効回答数は全体で2250部（47%）であ

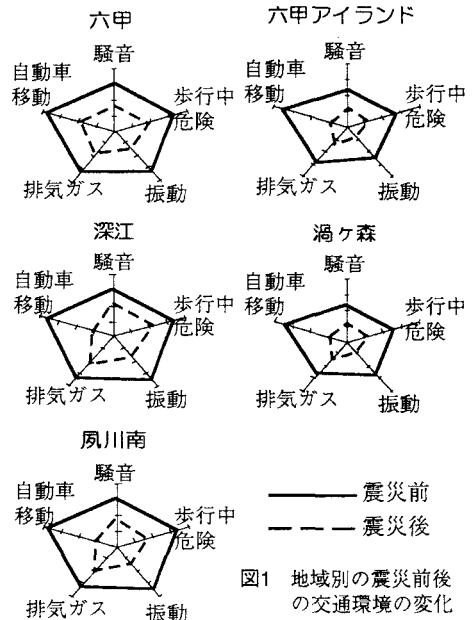


図1 地域別の震災前後の交通環境の変化

り、調査票は訪問配布・回収によって、1995年12月に行った。

3. 交通環境の変化 震災の前後において図1の自動車交通問題の5項目について変化の様子をまとめた。このグラフは外側に行くほどそれぞれの項目について深刻であることを示している。これによると震災前においては5地区とも排気ガスが気になることがあったと回答している人が多い。しかし震災後においては自動車による移動が不便になったとの意見が特に増え、その他の4項目についても増えたとの回答が多かった。これにより震災後の自動車交通問題は深刻になり、地域の環境を悪化させていることがわかった。また地区ごとにみると六甲、夙川南、深江地区においてより深刻であることがわかった。これらは国道2号・43号沿いの地域であり、交通規制の影響であるといえ、住区内道路に自動車が進入していることが類推される。

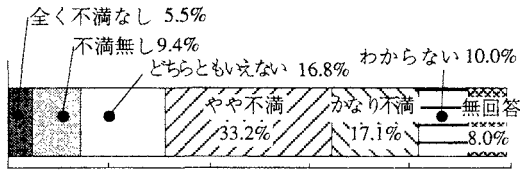


図2 交通規制に対する不満の程度

4. 交通規制に対する意識 交通規制に対する不満の程度は「全く不満無し」「不満無し」をあわせた不満無し層が約15%であるのに対して「やや不満」「かなり不満」をあわせた不満あり層は50%をこえている(図2)。これにより実施されてきた交通規制に対して、被災地域内住民は何らかの不満を持っている人が多いことがわかった。

次にその不満の理由をきいたところ、表1のようになった(複数回答、有効回答数1613)。25%をこえる不満の理由としては「規制の結果、生活道路にまで自動車が進入してきた(62.2%)」「交通規制区間の出入口で渋滞が激しかった(43.3%)」「復興・除外標章の発行がルーズ(38.5%)」「震災後初期により厳しい交通規制を実施すべき(33.0%)」「規制地域への進入車両の取り締まりがルーズ(32.6%)」「被災地域の住民は規制対象外にすべき(28.2%)」「交通規制の時間帯が長すぎる(28.0%)」「交通規制の内容の変更がわかりにくかった(28.0%)」が挙げられる。特に「生活道路にまで車が進入」については60%以上の人不満の理由として挙げており、自動車交通問題の深刻化の一因として規制路線を迂回する自動車をあげることができる。また行政の不手際に関する項目については30%以上となっており、地域環境の悪化や、交通規制の有効性などの不満が多かった。

5. 結論 震災後の自動車交通問題については震災前よりも深刻化し、地域の生活環境を悪化させた。特に国道2号・43号沿いの地域において顕著であり、また交通規制に対しては過半数の人が不満を持っていた。これら交通規制に対する不満の理由としては自動車交通による環境の悪化や交通規制の有効性に対する疑問によるものであった。

表1 交通規制に対する不満の理由

	人数	%
被災地域の住民は規制対象外にすべき	455	28.2
交通規制対象地域が狭すぎる	47	2.9
交通規制対象地域が広すぎる	211	13.1
交通規制の時間帯が短すぎる	43	2.7
交通規制の時間帯が長すぎる	451	28.0
交通規制対象路線の標示がわかりにくい	341	21.1
規制の結果、生活道路にまで車が進入	1003	62.2
初期により厳しい交通規制を実施すべき	533	33.0
交通規制の内容の変更がわかりにくかった	452	28.0
規制地域進入車両の取り締まりがルーズ	526	32.6
復興除外標章の発行がルーズ	621	38.5
復興除外標章の受け取りが面倒	75	4.6
交通規制地区の出入口で渋滞が激しかった	698	43.3
交通規制の期間が長すぎる	306	19.0
その他	68	4.2

(複数回答)

また、「生活道路に自動車が入る」「被災地域の住民は規制対象外」「規制地域への進入車両の取り締まりがルーズ」という不満が多かったことより、被災地域住民からみた交通規制の形態として、現在行われている線的な規制から、被災地域一帯を進入禁止にする面的な規制への転換が考えられる。その際、交通規制地域外からの一般車の進入の取り締まりを強化し、地域住民は規制対象外とすることが考えられる。なお1995年5月23日に災害対策基本法の一部改正案が閣議決定され、「都道府県公安委員会による災害時における車両の通行禁止又は制限に関する措置の拡充」「国家公安委員会の関係都道府県公安委員会に対する通行禁止等に関する指示」により、面的な規制を実施できるようになった。このことは、被災地域の住民にとっては望ましい改正と考えることができる。

今後の課題として、本研究では被災地域住民のみを対象としており、地区外から地区内に流入する人の意向については考慮していない。よって地区外からの流入者の規制に対する意識を探るとともに、地域住民、地区外住民の交通行動のモデル化が挙げられる。これらから震災復興時の交通規制について定量的に考える必要がある。

参考文献 1) 国土庁：平成7年度防災白書