

IV-36 震災時の交通規制に関する被災地域内の住民意識について

大阪大学工学部 学生会員 西尾健太郎

大阪大学工学部 正会員 松村 暢彦

大阪大学工学部 正会員 新田 保次

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、円滑な復旧・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、交通規制に対する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（図1）。この際の選定基準としては、鉄道の不通区間、不通期間、震災前の

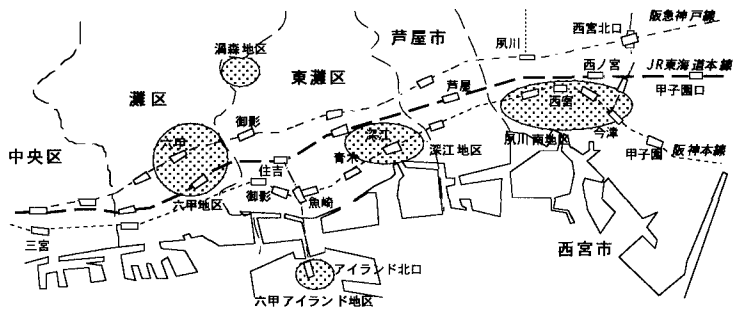


図1 調査対象地域

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.交通規制に対する意識

交通規制に対する不満の程度は「不満無し」層が約15%であるのに対して「不満あり」層は約50%となっている（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かの不満をもっている人が多いことがわかった。

地区ごとにみても、深江、六甲アイランド、夙川南の3地区については六甲アイランド不満ありが50%を超えているのに対して、六甲では40%、渦ヶ森でも46%に

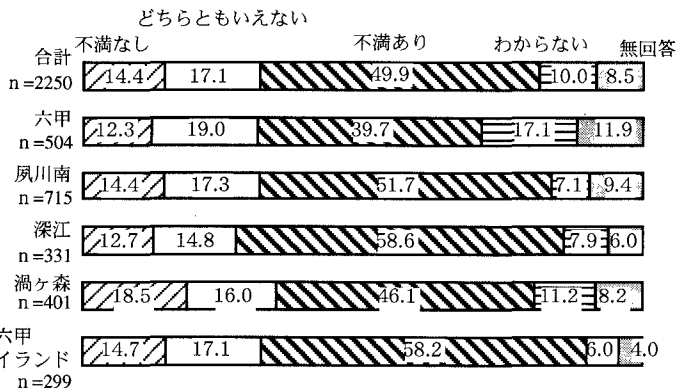


図2 交通規制に対する不満の程度

とどまっていることがわかる。不満の多い3地区はいずれも国道2号・43号沿いの地区であり、生活上に交通規制が深くかかわっていると考えられる。また六甲、渦ヶ森地区においては、先述の規制道路から離れていることも

あり、「不満あり」が少なく、「わからない」、無回答が多くなっているものと思われる。

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1660）。合計で30%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%)」が挙げられる。まとめると、行政の不手際に関する項目や、地域環境の悪化、交通規制の有効性などに対する不満が多かったことになる。

次に地区ごとにみてみる。まず目につくのが「規制の結果、生活道路にまで自動車が進入してきた」という項目の地域間格差である。すなわち、規制道路を迂回する自動車の影響が特定地区においてかなり大きいということである。また「交通規制区間の出入口で渋滞が激しかった」については、六甲アイランドにおいて非常に高い値となっているが、これは六甲アイランドとを結ぶ六甲大橋が国道43号に直結しているため、ここが渋滞していたことによると思われる。また「被災地の住民は規制対象外にすべき」についても六甲アイランド地区が最も大きく、渦ヶ森地区が最も小さくなっている。これも規制道路の影響の大小によるものと思われる。渦ヶ森地区では「震災後初期により厳しい交通規制を実施すべき」や「交通規制対象路線の掲示がわかりにくい」などの、いわば外からみた意見が多くなっている。これは規制道路使用の必要性が小さいためのものであると考えられる。

表1 交通規制に対する不満の理由（複数回答）

（左：度数、右：構成比％）

	六甲		夙川南		深江		渦ヶ森		六甲アイランド		合計	
被災地の住民は規制対象外にすべき	91	26.7	147	27.1	78	30.7	63	22.4	76	31.4	455	27.4
交通規制対象地域が狭すぎる	8	2.3	15	2.8	9	3.5	11	3.9	4	1.7	47	2.8
交通規制対象地域が広すぎる	46	13.5	68	12.5	34	13.4	29	10.3	34	14.0	211	12.7
交通規制の時間帯が短すぎる	9	2.6	16	3.0	6	2.4	7	2.5	5	2.1	43	2.6
交通規制の時間帯が長すぎる	79	23.2	147	27.1	70	27.6	63	22.4	92	38.0	451	27.2
交通規制対象路線の掲示がわかりにくい	73	21.4	95	17.5	42	16.5	81	28.8	50	20.7	341	20.5
規制の結果、生活道路にまで車が進入	201	58.9	396	73.1	187	73.6	142	50.5	77	31.8	1003	60.4
初期により厳しい交通規制を実施すべき	114	33.4	174	32.1	65	25.6	107	38.1	73	30.2	533	32.1
交通規制の内容の変更がわかりにくかった	98	28.7	125	23.1	70	27.6	83	29.5	76	31.4	452	27.2
規制地域進入車両の取り締まりがルーズ	100	29.3	178	32.8	84	33.1	92	32.7	72	29.8	526	31.7
復興・除外標章の発行がルーズ	141	41.3	170	31.4	95	37.4	129	45.9	86	35.5	621	37.4
復興・除外標章の受け取りが面倒	16	4.7	28	5.2	18	7.1	7	2.5	6	2.5	75	4.5
交通規制地区の出入口で渋滞が激しかった	139	40.8	228	42.1	106	41.7	106	37.7	119	49.2	698	42.0
交通規制の期間が長すぎる	54	15.8	87	16.1	60	23.6	45	16.0	60	24.8	306	18.4
その他	13	3.8	28	5.2	8	3.1	15	5.3	4	1.7	68	4.1
人数（回答者数）	341	100.0	542	100.0	254	100.0	281	100.0	242	100.0	1660	100.0

4. 結論 今回の被災地域住民に対する調査で、交通規制に対しては過半数の人が不満を持っていることがわかった。交通規制に対する不満の内容としては、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対するものであった。特に国道2号・43号沿いの地区においては不満をもっている人が多く、これは生活道路に迂回自動車が進入してきたことによる地域環境の悪化が第一の原因として挙げられる。このように同じ被災地においても不満の程度や不満の理由に地域間格差がみられた。これは平常時における規制道路のもつ役割や規制道路が与える影響の差であると思われる。また、「生活道路に自動車が進入」「被災地域の住民は規制対象外」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、被災地域住民の意向に沿った改正と考えることができる。