

大学構内における駐車政策

京都大学工学部 正 員・佐佐木 綱

京都大学工学部 正 員 西井 和夫

1. はじめに

郊外にある大学は別として、市街地内にある大学にとって構内の駐車問題は一層深刻になってきている。大学によっては、強力な規制を行って駐車による環境悪化を防止しているところもある。私共の働いている京都大学もモータリゼーションの波をかぶり、歩行の危険、自転車との接触事故、荷物の搬出入の困難さ、消火・工事作業への支障、排気ガス・発進騒音の発生など教員・研究活動にも悪影響を与えている。そこで駐車実態調査を行い、実効のある駐車政策を模索することにした。以下はその報告と各大学においてすでに実施されている規制方法についてまとめたものである。

2. 路上駐車規制の種類

路外に職員・学生用の駐車場を持つものについては、駐車場の使用方法が検討対象になるが、ここでは主として路上駐車に関する規制に関しての方策を分類してみる。

A. 入構制限による方法

- A-1 公用車、出入業者のみに入構許可証（またはこれに代るもの）を発行し、職員・学生は原則的に車による入構を禁止される。（例外措置を含むことはもちろんであるが。）
- A-2 学生による入構を制限する。大学院学生及びこれと同等の研究者については入構を認める場合、また特別研究などで深夜に帰宅する必要のある者など一定期間の入構許可を行う場合も含む。
- A-3 公共交通機関との関連で入構許可基準を設け、入構許可証を交付する。
- A-4 教職員の通勤手段（届出）が自動車である場合のみ入構許可証を交付する。
- A-5 許可基準を設けず、すべての車に許可証を交付する。交付目的は主として駐車場所の移動要請を行うためのものである。したがって許可証には運転者への連絡電話番号等と記入し、車内表示とさせる必要がある。

入構制限の問題点は入構に際しての許可証のチェックの能力が守衛にあるのかどうか、臨時に入構する必要のある車に、1台1台許可すべきかどうか確認していると、膨大な労働時間を要することになるし、また入構待ちの車の列で他に支障をきたすことも考えておかなければならない。出入業者の車が多いとこの方法は困難さが増してくる。

B. 駐車制限による方法

入構は認めるが構内指定の駐車場以外の所に駐車する車及び駐車許可証の掲示のない車に対して張紙等の手段で警告を与える方法であり、駐車に対する巡回チェックのみであるので守衛の労働強化にならない。巡回も板打ち式、定期式が考えられる。

- B-1 公用車、出入業者のみに駐車許可証を交付し、職員・学生は止むを得ない場合を除いて民間駐車場の利用を促す。
- B-2 学生の利用する車の駐車を禁止する。ただし大学院生及びこれと同等の研究者については駐車を認める場合や特別研究等によって深夜帰宅となる学生については一定期間構内駐車を許すものも含まれる。
- B-3 公共交通機関との関連で構内駐車を許可する範囲（身分とか居住地域の限定）を決める。このとき駐車可能容量を参考にすることは当然である。

B-4 教職員の通勤手段(届出)が自動車となっている場合のみに許可証の交付を制限する。

B-5 路外駐車場の整備

B-6 有料駐車場の設置(協会その他の法人を設立する必要あり)

このような駐車管理方式は、交通需要の多い大学において入構管理方式よりも実現性が高いが、国公立大学においては、B-5、B-6という方式をとることは予算の関係と、公的財産の私的利用という反論もあって、実現が困難である。わずかに名古屋大学付属病院において財団法人経済団への委託として駐車場整理業務を行っている。

駐車規制の中で最も労力があるのが取締りである。そこで駐車違反に対する取締りを容易にするため、各部署各学科ごとに駐車スペースを割り当て、そこに他の部署の車が駐車することを違法とするような部署学科別駐車規制法が考えられる。京都大学の場合でも、付属病院であるとか少し離れた場所にある部署については当然列個の措置をとることも考えられ、全学一本で考える必要もない。このとき次のC方式が考えられる。

C. 部署学科別駐車規制法

この方法は部署別に専用駐車スペースを指定し、必要ならばその部署に造成させること。路上駐車は全部局共同利用とするが、各部署に割り当てるかは検討を要するが、部署別に独自の駐車許可証の発行基準を作成する必要があり、許可基準連絡会のような組織を作り余りに大きなギャップのある許可基準が生じないように調整することも必要であろう。この方法は、それぞれの部署学科が専用の駐車場を造成する意欲を高めることができ、受益負担の原則の徹底を図ることが容易である。自分の学科は緑で囲まれ、他所の学科の方に駐車させるという行為も減少すると思われる。

3. 京都大学(吉田地区)構内における駐車実態調査

3.1 調査の概要 本調査は、京都大学(吉田地区)構内における駐車実態を把握することを目的として、昭和53年11月28日より12月1日までの4日間の午前7時より午後7時までの12時間を調査期間とした。調査場所については、吉田地区を2区に分け、本部及び北部構内を11月28日(火)、29日(水)に、西部、教養部、医学部、薬学部及び病院構内を11月30日(木)、12月1日(金)にそれぞれ実施した。調査内容としては、まず構内各門での出入構車台数の観測(タクシー・タクシー以外の2車種について30分ごとの台数)と調査員の30分ごとに巡回する駐車車両調査である。

また、本調査を実施するにあたっての予備調査は11月14日14時～15時に行われ、各構内別駐車台数を把握し本調査の規模及び方法を考える基礎資料とした。補足調査としては、54年1月25日(木)にピーク時(14時～16時)の構内別駐車台数を観測し、1月26日午前0時～1時に夜間駐車調査を、さらに

54年2月1日12時～13時に構内別自転車駐車台数を観測した。これらの調査結果を次節以下で明らかにしよう。

3.2 最大駐車台数

駐車台数は時々刻々変化するが、構内別の時間帯別最大駐車台数を調べたのが表3-1である。午前中(11時30分～正午)に駐車台数が最大になる薬学部、病院東部、病院西部の各構内に

表3-1 駐車最大時間帯および最大駐車台数
(1日平均)

構内	駐車最大時間帯	最大駐車台数
本部	14:30～15:00	964
北部	14:30～15:00	514
西部	17:00～17:30	65
教養部	13:00～13:30	140
医学部	14:00～14:30	181
薬学部	11:30～12:00	54
病院東部	11:30～12:00	660
病院西部	11:30～12:00	163
吉田地区全体	14:30～15:00	2,613

表3-2 予備調査、補足調査、夜間駐車調査および自転車駐車調査の結果

構内	予備調査 (S53.11.14) 14時～15時	補足調査 (S54.1.25) 14時～16時	夜間駐車調査 (S54.1.26) 0時～1時	午前7時における 平均駐車台数 (S53.11.28～12.1)	自転車駐車調査 (S54.2.1) 12時～13時
本部	977	1,029	251	215	1,360
北部	547	518	196	222	582
西部	91	80	35	26	271
教養部	133	153	11	11	751
医学部	204	229	52	52	126
薬学部	43	59	3	5	44
病院東部	690	601	191	187	270
病院西部	177	180	53	57	103
合計	2,862	2,849	792	775	3,507

対して、本部、北部、医学部の各構内では午後（14時～15時）にピークが見られ、西部構内のみは夕方（17時～17時30分）にピークを示している。吉田地区全体では、14時30分～15時の間に最も多く、調査日（11月28日～12月1日）の1日平均で2,613台であった。

調査当日は入構車すべてに構内通用門と調査用ステッカーを配布したため、入構を遠慮した車が250台程度あったものと思われる。これは、予備調査および補足調査によって得られた駐車台数（2,862台、2,849台）に比べて減っていることからうかがわれる。（表3-2参照）なお、自転車の駐車台数については本格的調査は実施していないが、ピーク時にはかなりの台数にのぼり自動車との接触事故の危険性は非常に高くなると考えられる。

また、夜間駐車調査より夜間に大学構内に駐車する台数が792台あり、これは午前7時時点の駐車台数775台とほぼ同じ値を示している。

3.3 総駐車台数、平均回転率および平均駐車時間

1つの駐車スペースについて見たとき、1日のうちにそのスペースが何台の車にも利用される可能性がある。したがって1日の間に構内に駐車した車の総数は表3-3に示す台数を上回ることになる。

表3-3の値は、構内別の総駐車台数を示したもので、吉田地区全体で1日平均5,752台となっている。このとき駐車スペース1台当りの利用の平均回転率は全成で2.15となり、また平均駐車時間は4時間16分となっている。構内別に見れば、教養部および西部の駐車時間が短いことを除いて全体的に同じ傾向を示している。

3.4 車種別駐車台数

吉田地区全成で総駐車台数5,752台のうち、乗用車が86%にあたる4,971台にのぼり、残りはほとんどトラックである。これらのトラックは大学に出入りする業者の搬入・搬出に伴う駐車、あるいは構内の各所で行われている工場現場付近の駐車が大半となっている。これらの結果を表3-4に示す。

3.5 職員学生等による駐車状況

表3-5は、各構内に駐車している車の使用者がどのような人で構

表 3-3 総駐車台数、平均回転率、平均駐車時間

構内	総駐車台数	平均回転率	平均駐車時間
本部	1,896	1.95	4時間28分
北部	1,058	2.01	4時間40分
西部	213	2.91	3時間35分
教養部	283	1.87	2時間45分
医学部	357	1.89	4時間36分
薬学部	96	1.62	4時間47分
病院東部	1,479	2.16	4時間44分
病院西部	370	2.15	3時間55分
吉田地区全体	5,752	2.15	4時間16分

表 3-4 車種の分布（1日平均）

車種	台数	構成比
普通乗用車	4,547	0.79
軽乗用車	424	0.07
普通トラック	11	0.00
小型トラック	647	0.11
軽トラック	55	0.01
バス	10	0.00
特殊自動車	27	0.01
特殊自動車	7	0.00
不明	24	0.01
合計	5,752	1.00

※は調査員による車種判別が困難であったもの

表 3-5 職員、学生等の駐車台数分布（1日平均）

構内	使用者 (職員を含む)	学部学生 (研究生を含む)	大学院学生 (研究生等を含む)	生協・業者	外来者	不明	合計
本部	507 .27	472 .25	284 .15	177 .09	164 .09	292 .15	1,896 1.00
北部	340 .32	170 .16	145 .14	88 .08	100 .09	215 .20	1,058 1.00
西部	19 .09	80 .38	7 .03	32 .15	31 .15	44 .21	213 1.00
教養部	93 .33	133 .47	9 .03	17 .06	13 .05	18 .06	283 1.00
医学部	116 .32	92 .26	51 .14	43 .12	16 .04	39 .11	357 1.00
薬学部	46 .48	18 .19	18 .19	10 .10	1 .01	3 .03	96 1.00
病院東部	406 .27	44 .03	76 .05	152 .10	500 .34	301 .20	1,479 1.00
病院西部	152 .41	9 .02	15 .04	40 .11	33 .09	121 .33	370 1.00
合計	1,679 .29	1,018 .18	605 .11	559 .10	858 .15	1,033 .18	5,752 1.00

(注1) 上段は総数、下段は構内別合計に対する構成比

(注2) 使用名等の「業者」は常時構内に出入りする業者。「外来者」は前記以外の業者、訪問者および患者等。「不明」はステッカー表示が読み取れないものおよびステッカーのないもの。以下表6、表7についても同じ。

表 3-6 車両登録局別駐車状況（1日平均）

府県	使用者 (職員を含む)	学部学生 (研究生を含む)	大学院学生 (研究生等を含む)	生協・業者	外来者	不明	合計	構成比
京都	1,340	349	266	451	615	682	3,703	0.65
大阪	76	178	86	48	82	98	568	0.10
滋賀	86	58	36	26	77	70	353	0.06
兵庫	43	120	69	10	25	47	314	0.05
奈良	13	23	13	2	8	13	72	0.01
三重	13	27	13	0	6	10	69	0.01
福井	16	11	4	2	4	7	44	0.01
その他	92	252	118	20	41	106	629	0.11
合計	1,679	1,018	605	559	858	1,033	5,752	1.00

成されているかを示した構内別身分別
駐車分布である。これによると、1日
平均の総駐車台数5,752台のうち、職
員使用の車が29%にあたる1,679台で
あり、また学生(大学院生を含む)の
使用する車が28%にあたる1,623台とな
っており、使用者不明の車が18%にあ
たる1,033台にのぼっている。この使用
者不明の車の多くは、本大学を駐車場
代わりに使用している人々であり、比較
的出入りの自由な病院西部、北部及び
西部構内における不明の割合が大きい
ことからわかる。

3.6 車両登録府県別駐車状況
表3-6は構内に駐車している車の
登録地別分布を示したものである。
これによると、ほとんど全都道府県に
わたっており、特に学生の使用する車
にその傾向が強い。学生使用の車1,623
台中62%の1,008台が京都府以外のもので
ある。あなわち、下宿学生およ
び京都府隣接府県からの通学者はいわ
ゆる親元で登録された車を利用してい
ると言える。逆に、教職員の場合は全
体の約80%の1,340台が京都府に登録
された車を使用している。

3.7 関係部局別駐車状況
駐車している車の使用者の関係部局別分布状況を表3-7に示す。これ
によると、1位が病院の1,100台、ついで工学部の986台、農学部391台の
順に少なくなっている。また、使用者の身分別では、職員では1位が病院
ついで工学部、理学部、農学部、事務局の順であり、学部生院生では、位
は学生数の多い工学部の625台で圧倒的であり、次いで農学部、医学部の
順となっている。この中で学生数の割に駐車台数の多い医学部の現状が目
立っていると言えよう。

3.8 入構車数
各構内に入構してくる車の台数を調査してみると、午前7時から午後7時までの12時間に統計28,959台、構
内別では病院東部地区の2,662台と本部構内の2,598台が目立っている。これはタクシー入構数が868台と非常
に多く病院という特殊な事情を示している。また時間帯別に見れば、朝のピーク時(9時~9時30分)の間に本
部構内へ210台、病院東部地区165台に達しており、一方、夕方のピーク時(17時~17時30分)の間に本部構内
から195台、病院東部地区113台とややゆるやかな傾向をもっている。

表 3-7 吉田地区構内関係部局別駐車台数の分布(1日平均)

部局又は目的地	使用 者	職 員 (研修員を 含む)	学部学生	大学院学生 (研究生等 を含む)	生協・業者 外来者	不 明	合 計
事 務 局	136	—	—	66	12	5	219
保健診療所・保健管理センター	18	—	—	1	0	0	19
学 生 部	20	—	—	5	2	2	29
附 属 図 書 館	6	—	—	2	6	5	19
法 学 部	13	66	5	5	6	1	96
経 済 学 部	4	36	1	2	1	0	44
文 学 部	21	22	8	8	5	0	64
工 学 部	243	363	262	33	51	34	986
教 育 学 部	12	11	9	1	3	0	36
環 境 保 全 センター	1	0	0	1	0	0	2
情報処理教育センター	2	0	0	1	1	1	5
大型計算機センター	17	0	0	3	7	1	28
人 文 科 学 研 究 所	2	0	0	1	1	0	4
経 済 研 究 所	4	0	0	1	2	0	7
埋蔵文化財研究センター	4	0	0	0	1	0	5
理 学 部	152	30	58	8	24	8	280
農 学 部	145	88	80	37	28	12	391
附 属 農 場	5	0	0	0	0	0	5
附 属 演 習 林	11	1	0	2	1	1	16
基礎物理学研究所	4	0	0	1	0	0	5
数理解析研究所	17	0	1	1	0	0	19
教 養 部	105	166	3	3	7	2	286
医 学 部	98	107	48	21	8	10	292
放射線生物研究センター	7	0	2	1	0	0	10
放射性同位元素総合センター	1	0	0	0	1	0	2
薬 学 部	42	15	17	15	0	0	89
病 院	431	21	81	133	392	42	1,100
医療技術短期大学部	15	6	0	3	1	0	25
結核胸部疾患研究所	62	0	4	7	3	3	79
ウイルス研 究 所	17	0	1	2	1	1	22
ヘリオロン核融合研究センター	1	0	0	0	0	0	1
東南アジア研究センター	2	0	0	0	0	1	3
化 学 研 究 所	7	1	0	1	0	0	9
原子エネルギー研究所	1	0	1	0	0	0	2
木 材 研 究 所	0	0	1	0	0	0	1
食糧科学研究所	3	0	0	0	1	0	4
防 災 研 究 所	8	2	3	0	0	0	13
原 子 研 究 所	1	0	0	0	0	0	1
産 長 類 研 究 所	3	0	0	0	0	0	3
生 協	—	—	—	100	15	4	119
不 明	37	83	20	94	278	900	1,412
合 計	1,679	1,018	605	559	858	1,033	5,752

※ はステッカーに表示された部局または外来者の訪問部局

表 3-8 入構車数(1日平均)

構 内	タクシー 以外	タクシー	計
本 部	2,469	129	2,598
北 部	1,431	71	1,502
西 部	430	1	431
教 養 部	436	7	443
医 学 部	623	15	638
薬 学 部	145	2	147
病院東部	1,794	868	2,662
病院西部	517	21	538
合 計	7,845	1,114	8,959

4. 通勤届による車利用者に関する調査

4.1 本調査の目的 ……大学構内に駐車する車利用者の大半は通勤・通学目的であると考えられるが、もし何らかの駐車政策を実施する場合にこれら車利用者への影響を充分把握しておく必要がある。そこで、本調査は前節で明らかになった構内駐車の実態にもとづき、大学関係車両が通勤目的としてどのように利用されているか、また、他の交通機関を利用する場合の所要時間、所要距離などについて検討を行うことにする。

4.2 調査方法および調査内容 ……現在京都大学(本部構内)に在職中の職員で駐車実態調査用ステッカーの発行者(車利用者)を母集団として、その中から工学部の職員を対象データとした。具体的には、ステッカー発行時の原票である京都大学関係車両証より身分欄が職員の所属教室別氏名を明記し、次に工学部職員の通勤届から該当職員について表4-1に示す項目を調査する。

調査項目の中で、通勤所要距離・時間は通勤に要する総所要距離・時間であり、また、主な交通機関は通勤方法の別で代表的な交通機関、乗換え回数は徒歩を除く他の交通機関への乗換え回数を意味する。

4.3 対象データに関する検討

本大学工学部におけるステッカーの発行状況(表4-2)から総数982台に対して職員は31%の308台(299人)を占め、一方通勤届の申請状況は、現在在職していない32人を除く252人であるが、通勤届未提出者15人も有効データとして計上すると、総計267件となっている。次に、前節の駐車実態調査の集計より、全構内、本部構内(工学部が位置する)、工学部のそれぞれにおける身分別車利用状況(表4-3参照)を見ると、職員の構成比率に大差なく本調査の対象データの抽出が一応全体の傾向を代表し得ると判断できる。

4.4 調査の集計結果

本調査ではステッカーの発行を受け車を利用している人が通常の通勤時にどのような交通機関でどのくらいの距離と時間を費やして大学まで来ているかなどを把握するため、以下に示す集計結果を得た。

まず、通勤所要距離および通勤所要時間の相対的度数分布を図4-1、図4-2に示す。また、表4-4に平均トリップ長(時間)、最大所要距離(時間)などを示す。

表4-1 車利用者に関する調査の方法

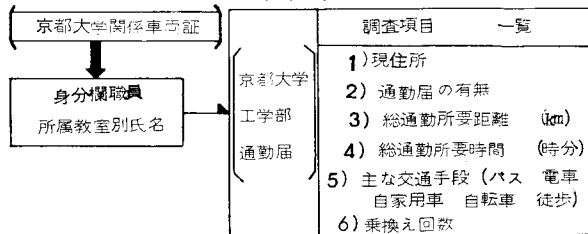


表4-2 工学部ステッカー発行状況(身分別)

職員	学部生	院生	生協業者	外来者	合計
308台	341台	274台	0台	49台	982台

表4-3 構内局別車利用状況 上段:台 下段:構成比率

	職員	学部生	院生	生協業者	外来者	不明	合計
工学部	243	363	262	33	51	34	986
	0.25	0.15	0.19	0.03	0.05	0.03	1.00
本部	507	472	284	177	164	292	1896
	0.27	0.25	0.15	0.09	0.09	0.15	1.00
全構内	1,679	1,018	605	559	858	1,033	5,752
	0.29	0.18	0.11	0.10	0.15	0.18	1.00

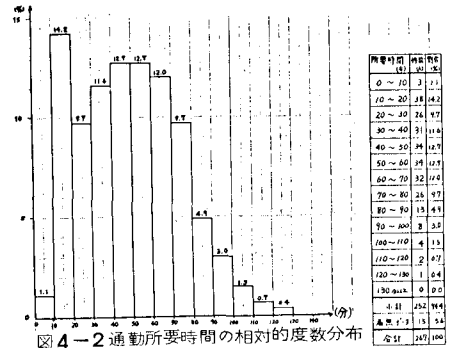
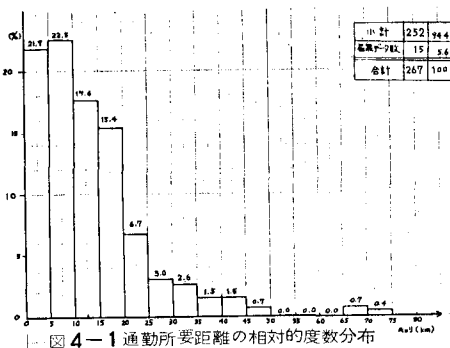


表4-4より、本大学職員の通勤に要する距離、時間とも比較的短かいと考えられ、また平均トリップ長12.6km、平均トリップ時間49.2分および表4-5に示す居住地分布からも京都市全域68.2%、京都市内(京都市を除く南西部(岸和田市、向日市、長岡京市))17.6%と全体の約86%を占めていることが明らかになった。

表4-5 職員居住地分布

現住所	件数	%
京都市内在住	182	68.2
京都市内 (京都市を除く)	47	17.6
滋賀県内	22	8.2
その他の府県	16	6.0
計	267	100.0

次に主な交通機関別の所要距離・時間の分布から各交通機関の分担を眺めて見ることにし、図4-3、図4-4に所要距離・時間の主な交通機関の分担を示す。また、各交通機関の平均トリップ長、平均トリップ時間、平均乗換え回数を表4-6に示す。

図4-3を見ると、

表4-6 主な交通機関別のトリップ特性

5km以内においてのみ自転車・徒歩が通勤手段として使われており、10km~15kmではバスが主要な通勤手段と言

交通機関	電車	バス	自家用車	全交通機関
平均トリップ長 (km)	20.4	7.4	6.5	12.6
平均トリップ時間 (分)	66.0	41.8	26.5	49.2
平均乗換え回数 (回/人)	1.33	0.27	0.0	

え、一方電車は15km~20kmでバスと競合しながらもそれより長い距離ではバスなどとの乗換えを含んだ形で主要な通勤手段となっている。また、図4-4を見ると、所要時間が20分~30分では自家用車が主で、40分~60分では電車、バス、自家用車の分担関係に差がなく60分以上では電車が大半を占める。

これらの集計結果より得られた知見をまとめると、

- 1) 本調査の対象となった車利用者が通勤する場合、全体的には平均所要距離12.6km、平均所要時間49.2分と比較的短かく、全体の約70%の人が京都市内在住者である。
- 2) 通勤届の中での主な交通機関別に見ると、最寄駅までのアクセス、乗換えなどから表4-6に示すように各交通機関で異なる結果を得た。特に所要距離・時間による分担関係については、徒歩・自転車は本大学を中心として半径2.0km~2.5kmの圏内に限られ、また、バスは半径7.5km圏内にその大半を、一方電車は路線沿いに平均トリップ長で約20km、平均トリップ時間で66分となっている。
- 3) 尚、通勤届の未提出者はその現住所から半径2km以内の在住者で通常の通勤手段としても自家用車を利用している。
- 4) 本大学の場合、交通網に関する地理的条件から比較的短距離、短時間の通勤においても実際上車利用している場合が全体の20%強あり、一方電車を主な交通機関としている場合は、平均トリップ時間66分、平均乗換え回数1.33回と3人の

表4-4 通勤所要距離時間の分布

所要距離	平均トリップ長	12.6km
	20km以内	約77%
	最大所要距離	71.6km
所要時間	平均トリップ時間	49.2分
	1時間以内	約62%
	最大所要時間	2時間5分

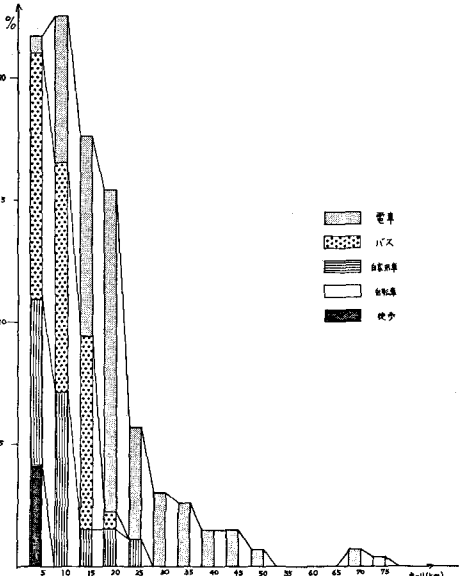


図4-3 所要距離別の主な交通機関の分担

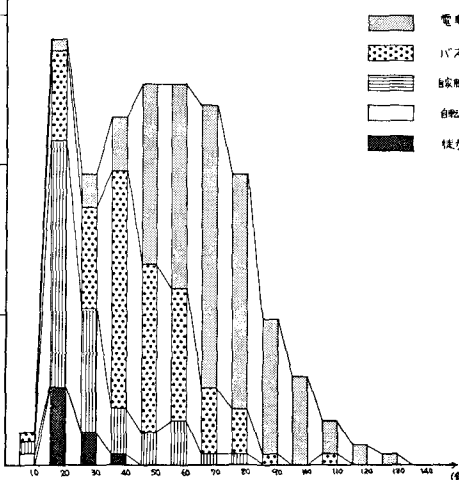


図4-4 所要時間別の主な交通機関の分担

うち1人は2回、残りの2人は1回の乗換えを行っていることから、車を利用した場合との差異は大きいと考えられる。

4.5 車利用から代替交通機関への転換の可能性の把握に関する検討

ここでは、本調査にもとづき車利用から代替交通機関への転換がどの程度可能であるかを把握することを目的として、何らかの車利用に関する規制を加えたときの効果（削減可能性）を算定してみた。

①前項の調査結果から、主な交通機関が自転車・徒歩及び通勤届の未提出者は通勤距離も2.0km～2.5km以内であり車利用からの転換も積極的に推奨すべきであろう。この場合の削減効果を表4-7に示す。

ここで、自家用車が通常の通勤手段として用いている人の代替交通機関は自転車・徒歩がほとんどと考えられるが、車利用しか不可能な場合もあり実際にはもう少し低い削減効果となろう。

表4-7 車利用からの転換の可能性（その1）削減率%

所要時間	自転車・徒歩	バス	自家用車	届未提出	計
2km以内	4.1 %	0.4 %	1.1 %	5.6 %	11.2 %
2.5km以内	4.5 %	0.7 %	1.5 %	5.6 %	12.3 %

②主な交通機関がバスであるそれによる所要時間が30分（～40分）であれば、車利用からの転換に対してそれ程の不便は感じないとするれば、表4-8に示すように①の場合よりさらに5%～10%の削減効果の増加を期待することができる。しかし、路線網によって所要時間に5分～10分の差が生じる場合もあり、バスによる所要時間が実質的に30分以内におさえることができる範囲で車からの転換が可能になると考えれば、削減率の増加は約5%と見るべきであろう。

表4-8 車利用からの転換の可能性（その2）

所要時間	削減率	①の場合（2.5km）	計
バス 30分	5.2 %	12.3 %	17.5 %
バス 35分	9.7 %	〃	22.0 %
バス 40分	13.1 %	〃	25.4 %

③主な交通機関が電車の場合、本大学の地理的条件よりまた平均乗換え回数（1.33回）より電車→バスの乗換えを行っており、そのときの待合せによっても車利用の際の所要時間との差を大きくしている。そこで、車利用からの無理のない転換が可能な場合としてバスと同様所要時間30分以内について削減効果を求めた。（表4-9参照）しかし、この場合の削減率の増加はほとんど望めないと言えよう。

所要時間	削減率の増加
電車 30分以内	1.5 %
電車 35分以内	3.0 %

これらの検討は車利用からの代替交通機関への無理のない転換がどの程度の削減効果をもたらすかを試算したものであり、それによると通勤所要距離2.5km以内、バス電車による所要時間を30分以内の場合で、約15%の削減効果が期待できる。

5. 各大学における駐車規制策

現在全国の各大学では、キャンパス内での歩行者安全確保、排気ガス・発進騒音などの環境悪化の防止等を目的としてさまざまな政策が検討実施されてきている。具体的には、その中に歩道設置による歩車分離、一方通行、速度制限および本研究で取扱った駐車政策などが含まれる。そして、この駐車政策はその他の政策と結合された形をとることにによって、より総量規制的な方向が打ち出されてきていると言える。

そこで、ここではキャンパスが狭く駐車のために支障をきたしている大学においてはいずれも規制案を実施、あるいは検討中であることを考慮して、現在各大学で実施中の規制方法について調査することにした。

具体的な調査項目としては以下に示す5項目を中心にまとめてゆくことにした。

- (1) 本研究で考察検討が加えられてきた路上駐車規制の種類（規制方式）
- (2) 駐車規制の対象となる車両（対象）
- (3) 入構および駐車規制に伴う取締方法（取締方法）
- (4) 入構および駐車に関する許可基準（許可基準）
- (5) その他（備考）

これらの結果を表5-1に示す。厳しい規制策ほど、大学周辺の住民に干渉、駐車が増大という形で迷惑をかけている事も事実である。

表一 5-1 各大学における駐車政策の比較

大学名	規制方式	対 象	取締方法	許可基準	備 考
都立大学 (目黒地区)	A-1	入構車両(單車を含む)	入構チェック 物理的閉鎖 ノーカーゾーン		出入口正門のみ 業務用車のみ
立命館大学	A-1	入構車両	入構チェック	全面 禁止	非常勤講師の一部
広島大学 (市千田地区)	A-3 A-4	入構車両	入構チェック	旧広島市内の一部	入構許可証
岐阜大学	B-3 B-4 C	無許可車両 区画外駐車	注意書	2Km以上, 鉄道駅より 1Km以上, 差30分以上	駐車許可証 入出門証
大阪府立大学	B-3	無承認車両 違法駐車	注意書	2Km以上	乗入承認証 單車乗入禁止
九州大学 (筑崎地区)	B-5	不表示車両 違法駐車	注意書	申請者全員	入構登録証 入構許可証
京都大学 (吉田地区)	B-3	不表示車両 違法駐車	注意書	京都府及びその隣接 府県	構内駐車許可証 (55年1月実施予定)

6. おわりに

ここでは、前節までの調査集計・分析を踏まえて京都大学における駐車政策の提案を行い、さらにその効果にも考察を加えることにし、また全国の各大学で実施されている駐車政策を参考にして京都大学構内における歩行者安全確保のための駐車規制のあり方を検討する。

駐車政策を考えてゆく場合、その政策実施にあたって 1) 歩行者安全確保にとってその削減効果が妥当なものであり、かつ車利用からの転換が無理なく行われ得るか、2) その運営取締りについてどのような適切な方法・制度が考えられるか、などについて特に留意する必要がある。

大学構内における歩行者安全確保のための政策としては、車の乗入れの全面禁止という最も厳しいものから、なすがままという最もゆるやかなものまで様々考えられるが、その大学の実情にあった無理のない政策の実行が望ましいことは言うまでもない。そこで、4.で検討した①、②、③の場合は、京大における車利用者の中で比較的短距離であり代替交通機関による所要時間との差異のわずかなものを積極的に車から転換させることが最も合意の得られやすい政策であること、また削減効果の観点からも約15%（但し職員に関して）に達するということからある程度効果が期待できるものであることがわかった。しかし、その実施にあたってはいくつかの運営取締り上の方法・制度を検討する必要がある。すなわち、(1)駐車許可証発行の資格の設定、(2)許可証申請などの手続き(3)入門チェックおよび不法駐車（違反駐車）に対する取締り方法、などである。(1)については、京都市内在住者で代替交通機関の利用可能な人たちに車利用を認めず、車から公共交通機関への積極的な転換の可能性を検討しつつある。(2)、(3)の運営管理上の具体的な問題点として特に不法駐車などの違反事項違反者の扱いがあり、現段階では警告、駐車許可証の没収などが考えられている。しかし、これらは、制度的な枠組みだけでなく車利用者自身の認識が確固たるものでなければ混乱と招く結果となる可能性がある。今後これらの点についての十分な検討の末、京大方式を考えてゆきたい。

最後に、駐車実態調査に際し種々御協力を頂いた京都大学関係各部署の方々ならびに、全国の各大学の駐車規制に関する資料提供にあたって御尽力をうけたまわった方々に感謝の意を表します。