

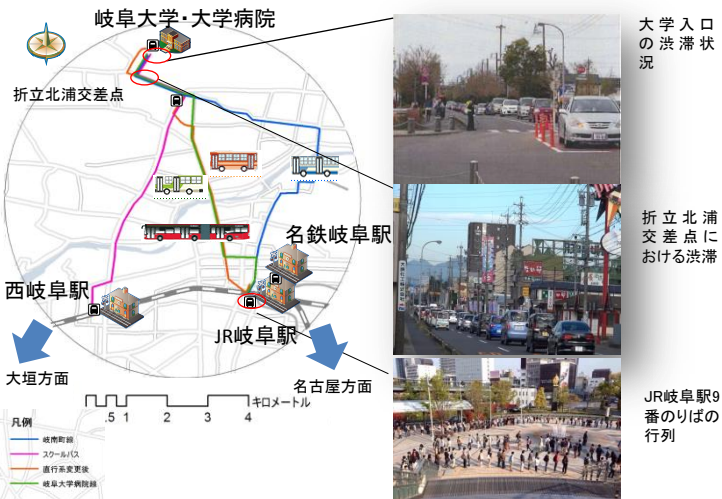
トラフィレンジャー登場の巻

岐阜市現状

近年モータリゼーションの進展は都市の郊外化を促進し、地方都市においては自動車依存型の社会になっている。対象地域（岐阜市）でも例外なく、中京都市圏パーソントリップ調査によると、主要公共交通のバスの分担率が変わらないものの、自動車の分担率が増加している。岐阜市総合交通戦略(2009～2013)策定にあたり、自動車からの公共交通の転換を促進した。

主な施策として**JR岐阜駅ー岐阜大学岐阜大学病院**を核としたバス路線の再編を実施してきた。定時制が向上し、効率運行のためこの路線を利用する人が増加している。

普段このバス路線を利用するのは学生、大学職員や病院患者である。ただし、平日の朝通勤・通学の時間帯にJR岐阜駅で学生の利用が集中され、長行列が見られる。また、道路混雑により登校するバスの遅れがよく生じる。以下の地図にはスクールバスを含め朝時間帯に大学行きのバス路線を示す。



朝時間帯駅から岐阜大学大学病院行きのバス現状

岐阜町線

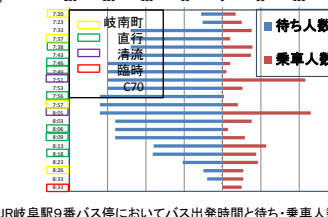
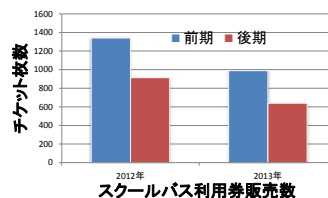
のりば: JR岐阜駅9番
経路が大回りなので所要時間がかかる。そのため、混雑な時間でも席が空いていることが多い。

スクールバス

のりば: JR西岐阜駅
直行便であるが、運行頻度が少ない。利用券でのみ乗車できる。ただし、利用者数が減少している傾向にある。

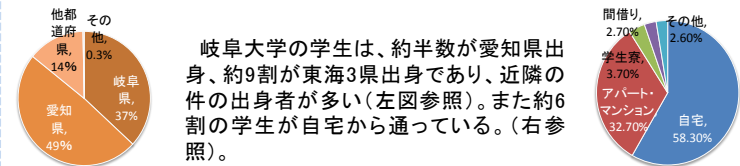
岐阜大学病院線

- C70系統
のりば: JR岐阜駅9番
一番多く運行しているバス。利用が極度に集中される。
- C71清流系統
のりば: JR岐阜駅9番
連節バスなので、定員が通常のバスの2倍となっている。停車するバス停が少ないので、早く到着する。ただし、運行頻度が少ない。
- C72直行系統
のりば: 名鉄岐阜駅バスターミナルーJR岐阜駅9番
所要時間が一番少ないバスで平日の1、2限の時間のみ運行している。ただし、名鉄バスで乗車する人が多いため次のJR岐阜駅で乗車できる人が少ない。H25後期から混雑を避けるため運行路線を変更した。
- 臨時便
特定時間なく、イベントや試験日などに混雑状況に応じ運行される。



平成25年7月から学生を中心とした活動を進めている。私たちは、岐阜大学周辺の通勤・通学時間帯における混雑の解消を目的とし、学生向けには「トラフィレンジャー」という名で、一般向けには「エントランス円滑課」という2つの名で活動を進めている。

岐阜大学現状



岐阜大学の学生は、約半数が愛知県出身、約9割が東海3県出身であり、近隣の出身者が多い(左図参照)。また約6割の学生が自宅から通っている。(右参照)。

車入構許可書申請者数によると、学生より職員のほうが圧倒的に多いである。さらに限られる校内の駐車場もあり、出入口が1つしかないことから通勤・通学時間帯には大学入口付近に**ボトルネック**状態になり、渋滞を避けないことも当然であろう。

大学入口交通状況調査

例年4月になると、JR岐阜駅前のバス停には新入生も含めた長打の列が生じ、そして大学入口でも長い車列が発生している。特に昨年度は始業時間が8:45に変更されたこともあり、その影響が懸念される場所である。

工学部社会基盤工学科**交通システムデザイン研究室**では、**施設環境部施設整備課**からの依頼を受け、前期4月の講義開始直後の1週間(H25/4/10~4/16)と後期の12日間(H25/9~H25/11)、大学入口交差点を中心とした交通状況の調査を実施しました。

調査項目

- 調査時間: 8時~9時
- 大学入口交差点の右折折と大学橋手前での左折交通量
- 大学入口交差点と大学橋横断歩道の交通量
- 線船橋~大学橋までのバス所要時間
- 折立北浦交差点での右折待ち行列長

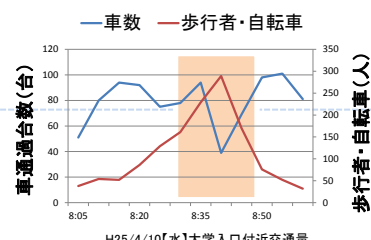
調査結果

- 大学入口前によりバスに大きな遅れが生じている(普段2、3分だけかかる)



大学橋通過時刻

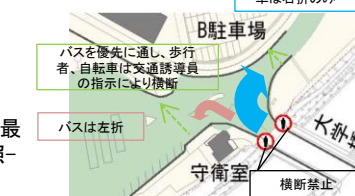
- 折立北浦交差点の右折待ち行列は最大線船橋まで延伸する(調査図参照-大体600m)
- 大学入口での渋滞の主な原因は**自動車と歩行者・自転車**の**錯綜**



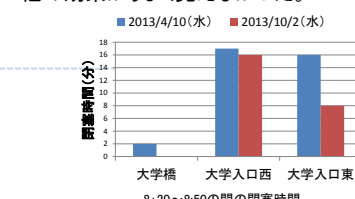
大学入口交通規制(試行)

4月交通状況調査の結果を踏まえ、始業時の交通渋滞を緩和しバスの遅れを最小限にすることを目的に大学施設環境部により大学入口の交通規制を行った。

- 実施期間: H25/9/30~11/1
- 実施時間: 8:20~8:50



交通規制により混んでる時間帯を避ける意識が働き、進入車両が分散されるのを期待した。ただし、下の閉塞時間(歩行者・自転車の横断により車が止められる時間)を比較したら、車の進入がスムーズになった。その他の効果がうまく見えなかった。





朝の大学へ登校は大変混雑しており、講義に間に合わない学生が多数いる。この混雑は大学周辺の住民や大学病院を利用する人たちに迷惑をかけている。このような状況に対し大学本部は交通状況調査から交通対策の試行などを実施してきた。以上の背景をもとに、私たちトラフィレンジャーは今後大学本部と連携しながら、大学入口の混雑の改善のため企画した活動を紹介する。

ポスターの巻 (H.25 9・10月)

活動内容

実際に朝の時間に通勤・通学をしている職員の方や学生の生の声がききたい！という思いから、気軽に情報を発信できるツールであるtwitterを利用した。そして、twitterでの活動をみんなに知ってもらい意見をもらうためにポスターを作製した。ポスターには、twitterのハッシュタグの他、メールアドレスをのせ、朝の混雑状況についてどんなことを思っているのか、みなさんがどのようなことを通学や通勤で求めているのかなどの意見を募集した。

冊子の巻 (H.25 11～H.26 2月)

活動内容

冊子は配布することでポスターよりも多くの人に見てもらえることができるということで、冊子を作成することとなった。また、ポスターに比べ多くの情報を掲載することができ、あとに残ることができるので、トラフィレンジャーの活動を周知することができる。

冊子の内容は、前半に通勤通学の現状を、混雑の時間帯や交通量調査の結果を記載することで多くの人に現状を理解してもらおうとした。後半には、混雑を避け大学へ通学・通勤をする方法の提案などを行っている。また他にも、ポスターと同様に通勤・通学をしている方からの意見を直接聞き入れることができるようなページもある。

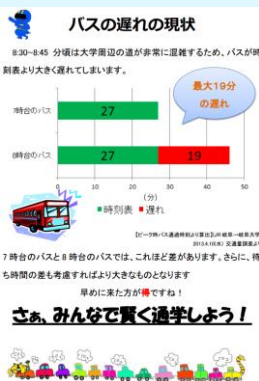
冊子は、今年度の新入生全員に配布した。そうすることで、朝の混雑を知らない新入生に朝の通学状況を事前知ってもらえることができる。また、岐阜駅からの自転車を利用するといったようにバス以外の通学手段の提示や、西岐阜駅から岐阜大学間のスクールバスの存在を知らせることで冊子を見てくれた人が少しでも意識や行動を変えてくれることを期待する。

提案内容

早めの通勤・通学の促進

H25年の交通量調査の結果より、8:20~8:50分頃が非常に混雑するという結果となっていた。その現状を踏まえ、自動車で通勤・通学する人に対して時間をずらすように促したり、バス通学者に対しては、バス到着時間の遅れについて7時台のバスと8時台のバスでは所要時間に最大で約20分

の差があることを示し、早い時間に来ることで渋滞にも巻き込まれず、駅でのバスの待ち時間も少なくてすむというメリットを挙げた。



さあ、みんなで賢く通学しよう！

自転車通学の促進

岐阜駅から大学まで、バスではなく自転車で通学しようと呼びかけた。一か月の費用を、バスと比較するとバスの定期代に比べ、駐輪場の一か月の費用の方が安いことがわかる。所要時間に関して比較しても、バスは待ち時間+約30分に対して、自転車は待ち時間がないので所要時間が約40分と大差ないことがわかる。さらに、朝の混雑時にはバスの所要時間は増えることが予想される。



西岐阜駅の利用促進

大学へのバスはJR岐阜駅、名鉄岐阜駅も他にも、西岐阜駅からのスクールバスがある。西岐阜駅からスクールバスを利用者が少ないことがわかっており、今後西岐阜駅を利用してもらおうと提案した。スクールバスは運行本数が一日往復で6本と少なく不便だが、1



成果

冊子配布の成果については、配布を行ったばかりということもあり検証できていない。検証方法としては、冊子を読んで参考にしたかどうか実際に聞いてみないとわからないが、冊子の中で取り上げた西岐阜駅からのスクールバスについては、前年度の利用者数と比較することで検証することができるのではないかと考えられる。また、今回の冊子については、新入生に対してしか配布を行わなかったが、他の学年や職員の人にも見てもらいたいと思う。そのため、冊子は見やすくわかりやすいものに改良し、手に取ってもらいやすいものを作成する必要がある。そうすることで、見てくれた人の意識や行動が少しでも変われることを期待する。

サークル設立の巻 (H.26 3月)

今までの大学内の活動では、学生団体として認められていなかったため、ポスターの設置や冊子の配布など制限がかかっていた。しかし、今年の春から、正式に「交通研究会」という名で団体を設立し承認された。団体として承認されることで、冊子の印刷などの費用を活動援助費として申請することができ、活動の幅を広げることができる。今までのメンバーは全員社会基盤工学科に限定されていたが、学校団体であれば、興味がある人なら他の学科や他の学部の人でも参加しやすくなり、様々な意見を取り入れることができると考えられる。

今後と展望の巻

冊子の改訂版の作成
冊子の効果の検証

ターゲットの変更

新たな交通問題

今回の活動では、今後の活動としては、今回大学構内へ自動車を通っている人の7割が職員であることが新たにわかった。交通量調査の結果では、主な大学入り口の混雑の原因として歩行者・自転車の車道横断により自動車の進行が妨害されていることがわかっていった。このことより、公共交通による通学・通勤を促す対象について学生ではなく、職員の方にした方がよいということがわかった。学生に対しての活動は今後も冊子を介して続けていくが、今度は職員に対してや、最終的には大学に対して、学生から何か解決案を提案したいと思う。

大学の交通問題に関しては、他にも原動付自転車の構内侵入や大学内の歩行者と自転車の混合といったような様々な問題があります。こうした問題にも、今後学生から提案できるものを作成したいと思う。