

学内における徒歩トリップの実態と歩道網計画

名古屋大学 正員 河上 省吾
○ 中部工業大学 正員 竹内 伝史

0. はじめに

キャンパス内の交通計画に当っては、教職員や学生の通勤・通学に用いられる自動車の駐車場が最も大きな問題となっていることは、各大学共通の点である。しかし、この駐車場計画との関連において、歩行者のための交通空間を、どのように計画するかも重要な問題である。とくに、名古屋大学東山キャンパスのように、広く車に門戸を開いた施設配置になっている場合には、看過することができない。そこで、ここではキャンパス内のパーソントリップ、なかんずく徒歩トリップの実態を調べてみるので報告することにしたい。

1. データの採取

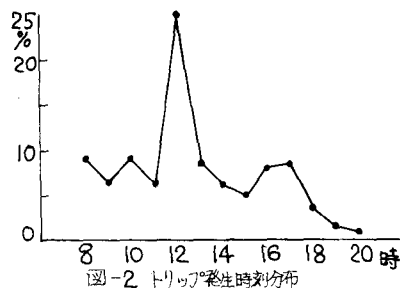
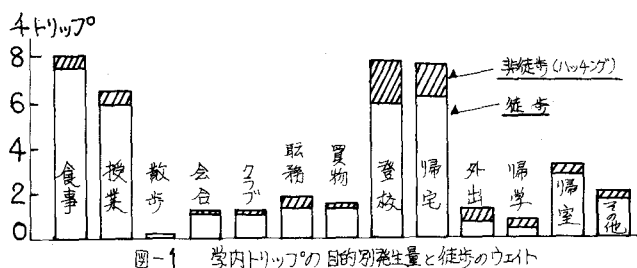
学内のパーソントリップデータは、学内構成員全員に対して為されたアンケート調査（別に報告する）に、学内各点の番号を付した地図を刷りこみ、これによって起終点および経過地点を全部記入させる方法によって採取した。学外との流入入については、キャンパス境界上の地点を起終点として扱っている。また、1部キャンパス周辺地区についてはキャンパス内同様、番号を付して記入されている場合もある。調査法、回収率等については別に報告するところである。

2. 学内パーソントリップの概要

名古屋大学東山キャンパスの全構成員によって生成される全学内トリップは約43,300トリップである。学外者による学内トリップは別の調査により1,600トリップ（自動車に依るもののみ）とされているので、学内トリップの大部分は学内者によるものと考える。

この学内交通における主たる交通手段はもちろん徒歩であって、全体の83.5%となっている。自動車利用は10.7%であるが、その実数は4,600トリップとかなりの量となる。もちろん、この構成比は、トリップ目的に依り差違がある。たとえば登校・出勤では徒歩（バス利用を含む）は76%であるし、学外への一時外出は58%と低率である。これに対し、食事のためのトリップでは徒歩が92%となっている（図-1）。その他の手段の利用状況は、自転車3.2%、自動二輪が2.7%である。

トリップの目的構成は、図-1に示すように、食事・授業と登校出勤・帰宅がそれぞれ15~20



%の構成比を持っている。そして、トリップの時刻的な分布は、この目的構成を反映して、昼休みがピークを構成しており、その率は25%に達する(図-2)。

3. 交通発生 の 原単位

上述の学内トリップ量は構成員1人当りに換算すると3.50トリップ/人日になる。実際には1日2トリップの人が全体の23%、4トリップの人が21%ほどみられる。この生成原単位を構成員の階層別にみると、教養部の学生が最も高く4.67、最低は付属学校教員で2.44トリップ/人日と大きな差がみられる(図-3)。もっとも、各層内でも分散は大きく、この層間格差は、必ずしも決定的なものとは言い難い。階層別の目的構成については当然のことながら、学生と教職員では大きく異なっているのであるが、全般にみて大学院学生は学生よりも、むしろ教員若手に似たパターンを示していることが注目される。

学部別にみた生成原単位は、これまた大きな差がみられる。本学部派、経済学部が低く、最低の経済学部では2.0トリップ/人日を割っているのに対し、工学部は3.97となっている。この結果、工学部構成員の多いことと相まって、工学部によるトリップは全学の25%となっている。これは教養部の41%に次いで高い。なお、文、教育学部が5.0トリップ/人日を超える値を示しているが、両学部とも回収率が悪く、標本数が少ないので一概に論じられない。

4. トリップの 集 中 する 地 点

学内で最も多くのトリップの集中する地点は教養部であり、その量は5,000トリップを超える。しかし、一般に多くのトリップ集中施設は食堂である。各施設ごとの床面積当り集中原単位をみると、1.0トリップ/床面積を超える値を示すのは食堂のみである。他の施設では最も高いのが工学部の2施設で0.22トリップ/床面積であることをみると、この値がいかに高いかが判るであろう。

このような事情であるから、学内トリップの希望線図は、主として教養部と食堂群およびバス停を結んだところで強く現われることになる。そして、各断面交通量を集計し、ここでは、最大交通量は1日6,000トリップを超え、昼休みには1時間で1,800トリップを数えることが判った。

5. 学内交通計画における歩道網計画の方向

上述のように、学内の一定の経路では、かなり大量の交通量が発生しており、その大部分は徒歩である。しかも、その交通量の発生している経路は、必ずしも希望線とは一致していない。自動車の接近性を重視し、建物の整列と合う美観を過度に意識した学内施設配置は、多くの歩行者に遠まわりを強いていると言えよう。さうは、その歩道環境は危険で全くの殺風景である。キャンパス内に談笑の場を復活させるために

も、歩行者空間は再計画される必要があるのではないだろうか。

本報告は、名古屋大学学交通問題専門委員会の企画に基づいた調査の報告である。

