

名古屋大学 正 河上省吾
 “ 正 広島康裕
 “ 学 〇 陸井一嘉

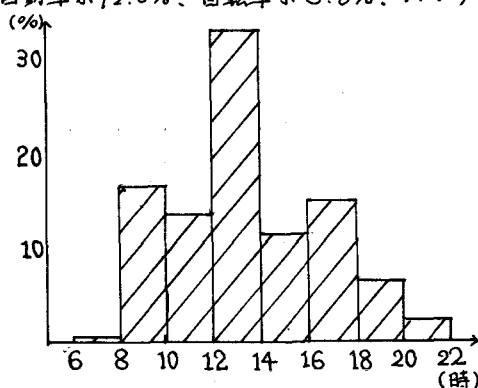
4. 学内交通の実態

i) トリップ生成量

学内者の全学総トリップ数は約57000トリップで、学内構成員一人当たりによると5.14トリップである。交通手段別には、徒歩が総トリップ数の80.0%、自動車は12.5%、自転車が5.6%、バイクが1.8%である。また、時刻別トリップ数は図Iに示す。

ii) 交通手段別学内道路交通量

自動車、徒歩の道路リンク別交通量は、付図1, 2(当日配布予定)に示す。これより徒歩トリップは四ッ谷通り以西に集中しているのがわかる。また、四ッ谷通りを横断するトリップは全数で9934トリップ(17.5%)あり、うち、徒歩トリップは77.9%(7734トリップ)である。



図I 時刻別トリップ数

5. 駐車の実態

i) 駐車需要及び実駐車台数

駐車実態分析に際して、付図3を参照されたい。アンケート調査によると、学内者の駐車需要量は2234台であるが、そのうち25.7%(583台)がグリーン・ベルト周辺に集中している。インタビュー調査によると、学外者は4時間で978台確認できたが、学内で駐車したものは、9%(890台)であった。駐車需要のピークは14時に出現し、その数は2466台(駐車需要台数に対するピーク時集中度は学内者の場合は、97.9%学外者の場合は、27.8%である。)になる。実測による実駐車台数はピーク時に2063台であり、駐車指定内に駐車している車は、50.0%である。駐車需要が実駐車台数を上まわっているのは、駐車需要は全需要が集中した場合の値で、最大値に近いと考えられるからである。また、出勤、登校、帰宅以外の学内交通における自動車利用トリップは、2329トリップで、全交通量の7.6%を占め、これに伴う昼食時などの場所別駐車需要の変化も、一時間あたり最大33台増加となるゾーンがあり、無視できない。

ii) 駐車容量

ここで駐車容量とは、無理なく駐車可能な台数を目測したものである。駐車容量は全数で1826台(うち指定場所は1068台)、四ッ谷通以西は834台、以東は992台である。全体でピーク需要台数の74.1%であり、西地区は60.4%、東地区は91.3%となっている。特にグリーン・ベルト周辺の学部は、全需要が一日に重った場合、486台の車があふれることになる。

実測による実駐車台数もほとんどのゾーンで駐車容量を上まわり、特に工学部周辺では、288台の車が無理な駐車をしていた。

iii) 駐車に関する意識

駐車場の形態に関する意識調査の結果を、図Ⅱに示す。これによると、駐車場はもと規模を大きくし、何ヶ所かに集中させるというのが最も多い意見である。また、駐車場から建物までの通正距離は平均約200mと答えており、これは現状の平均35mと比較してかなり大きな値と言える。

6. 構成員の意識

i) 学内交通環に関する意識

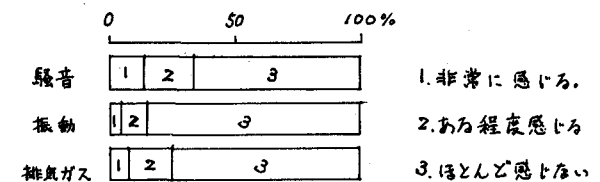
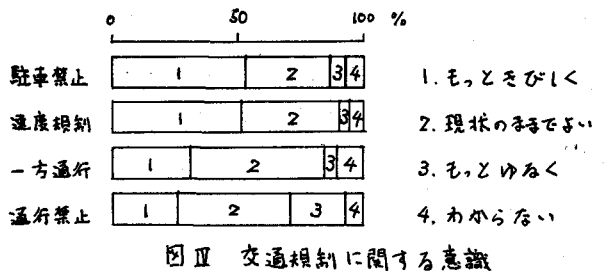
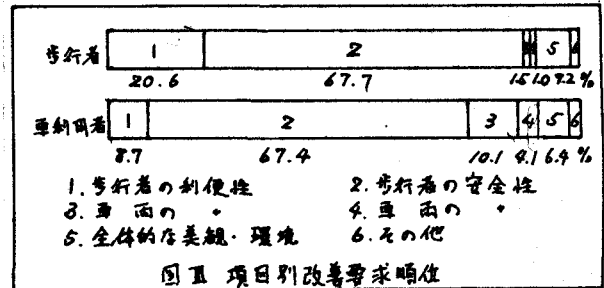
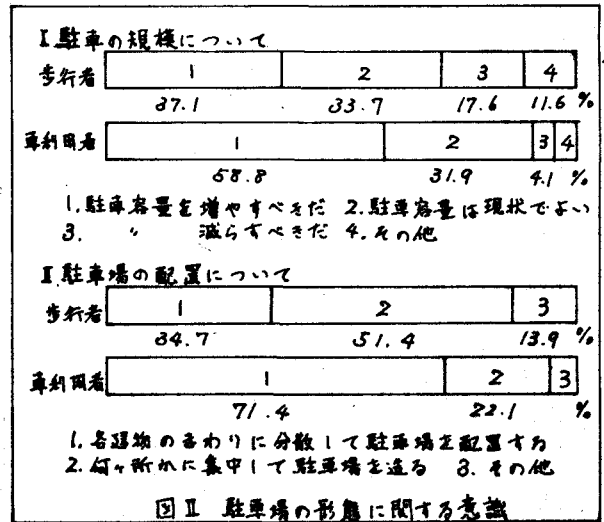
アンケート調査によると、全体で51%の人が「車の量を減らすべき」とし、「規制の必要なし。」は18.5%である。車利用者についても「減らすべきだ。」が約35%と「規制の必要なし。」の29%を上回っているのは注目値する。また、学内を歩いている時に危険を感じている人は、約65%もあり、さらに危険を感じる人には特にそう思う場所を答えてもらったが、それを用いて次式によって各道路リンク別の危険度を求めた。結果を付図4に示す。

$$[\text{あるリンクの危険度}] = \frac{[\text{そのリンクを答えた人数}]}{[\text{そのリンクを通過する人数}]} \times 100 (\%)$$

これによると、危険度が45%と越えるリンクもある。次に、項目別改善要求順位と交通規制に関する意識調査の結果は図Ⅲ、Ⅳに示す。項目別改善要求順位は、歩行者の安全性を一番に挙げた人が、車利用者、歩行者にかかわらず全体の2/3を占めている。

ii) 四ッ谷通りに関する意識

四ッ谷通りを横断する際に、横断歩道を渡らない人は19.5%であるが、64.8%の人が危険を感じ、56.0%の人が横断歩道で大回りさせられることに迷惑を感じ、78.2%の人が学内でありながら信号を待たなければならないことに不満を訴えている。次に、四ッ谷通りの自動車交通からの被害意識調査の結果を図Ⅴに示す。これはゾーン特性が大きく、多い所では84%の人が騒音の被害を訴え、55%の人が排気ガスの被害を訴えている。



図Ⅴ 被害意識