

名古屋大学工学部 正 河上省吾
 名古屋大学工学部 正 広島康裕
 名古屋大学大学院 学 磯部友彦

7. 計画策定の基本方針

計画策定に当っては、限られた敷地を有効に利用し、かつ快適で安全な大学構内環境を創出するため、次のような基本方針に基づいて、計画策定作業をすすめることにする。

- 校内交通に関する各種の利害が対立する場合には、歩行者の安全性を優先させる。
- 歩行者の利便性を犠牲にした交通安全対策は行なわない。
- 歩行者の通路はできる限り最短経路をとり、明確な歩行者空間を用意する。
- 自動車の通路は、歩行者の利便性・安全性のためには多少の迂回はやむを得ないものとする。
- 自動車が構内で高速度で走行できないような措置をとる。
- 緊急自動車のための通路空間は確保しておく。
- 大学構内の交通網は、学外者でも判り易いものとする。
- 場合によっては学内の自動車の総量を減らすこともある。

8. 歩行者空間に関する計画

学内における歩行者の安全確保のために、以下に示すような具体策を考える。

- 一方通行・通行止め等により、自動車交通流を誘導する。
- 十分な幅員(最低2m)を持ち、最短経路をとるなどの快適な歩道を整備する。
- 車道幅員は、最小限度で十分であるとし、2車線対面通行の場合は5.5m、一方通行の場合は緊急自動車の通行を考慮して3.5mとする。
- 歩道と車道の交差部は、歩道優先となるような構造にする。(たとえば“横断歩道”から“横断車道”への発想の転換)
- 路上駐車禁止区間の見直しを行ない、禁止区間については規制を守らせるような構造を考えると同時に違反者には厳しい態度で臨む。

なお、当日配布する付図-5に、実際の交通量・意識等を考慮した学内歩行者空間計画のための対策を示すことにする。

9. 駐車に関する計画

9-1. 駐車需要の将来予測

(1) 予測の前提条件

- 目標年度は5年後(昭和58年)とした。
- 目標年度における名古屋大学東山地区構成員数は過去の傾向から判断して、12,000人とした。
- 名古屋大学東山地区をとりまく公共輸送機関網は現在のままとした。
- 駐車需要の時間特性は将来も変わらないものとした。

表1 自動車の利用率と利用希望率

調査年	自動車利用率 P^c (%)	自動車非利用者の 自動車利用希望率 d (%)
昭和48年	15.4	12.5
昭和53年	19.2	21.8

E. 昭和48年および今回(昭和53年)のデータを用いて予測する。

(2) 学内者による駐車需要

昭和58年における学内者の通勤通学の自動車利用率は次式によって求める。

$$P_{58}^c = P_{48}^c + (P_{53}^c - P_{48}^c) \times \frac{(1 - P_{53}^c) \times d_{53}}{(1 - P_{48}^c) \times d_{48}} \quad (1)$$

ここに P_i^c : i 年における自動車利用率

d_i : i 年における自動車非利用者の自動車利用希望率

昭和48年、53年の P_i^c , d_i (表1に示す値) を式(1)に代入すると昭和58年の自動車利用率は、25.5%となる。これに構成員数を乗じると、終日の駐車需要台数は3,060台、ピーク時は2,993台となる。

(3) 学外者による駐車需要

教職員・生協職員1人当りの学外者駐車台数を求めると昭和48年の0.326%に対し、昭和53年では0.380%と増加している。この伸び率が今後5年間継続するものとする、昭和58年には終日の駐車需要台数は1,240台、ピーク時で345台となる。

9-2. 将来駐車需要への対策

昭和58年における学内者、学外者合計のピーク時駐車需要は3,338台となることが予測されるが、現在(昭和53年)の駐車容量は1,826台分しかなく、1,512台分(全需要の約45%)が不足することになる。

この対策として以下の3つの方法が考えられる。

① 大学構内の駐車容量を増加させる。

全駐車需要分の路外駐車場を新設とするならば、1台当りの必要面積23㎡として約35,000㎡の面積(名大東山地区全面積の約5%に当る)が必要になる。しかし現実には地下しか用地がない。

② 自動車の入構規制を行なう

学内への自動車乗り入れを許可制とし、それにより学内駐車需要を減らす。許可の基準として以下のものがある。

(イ) 居住地から名大までの距離による(例: 徒歩圏は不許可)

(ロ) 公共輸送機関のサービス水準による(例: 所要時間、乗換回数、運転間隔を考慮する)

(ハ) 構成員の階層による(例: 学部生は不許可)

以上の規制を行なえば、学内者の駐車需要は表-2のように削減できる。

③ 名大東山地区をとりまく交通環境の改善

公共輸送機関サービス網の改善を名古屋市当局等へ要望し、自動車利用率が自然に減少するようにし、学内駐車需要を削減させる。通勤通学実態調査分析によると公共輸送機関の所要時間が10分短縮する毎に自動車利用率が約6%減少する関係がある。よって東山地区周辺の住民と協力して名古屋市当局へ地下鉄の早期建設やバス系統の新設を要望するなどして学内交通計画に内部化していく必要がある。

参考文献 名古屋大学交通専門委員会; 学内総合交通計画(鶴舞地区)策定概要 S.50. 6月
同 ; 学内総合交通計画(東山地区)策定概要 S.50. 3月

表2 自動車入構許可基準と削減率

入構が許可される資格	削減率(%)
居住地が千種・昭和区以外	29.1
居住地から大学までの 公共輸送機関による 所要時間が	30分以上 13.5 40分以上 29.5 50分以上 45.5
大学院生 および大学教職員	36.1
大学教職員	55.7