

中部大学の通勤・通学実態と新交通システム利用意向の分析

中部大学 学生員 古沢伸之
同 同 脇田量普
同 正員 竹内伝史

1. 中部大学通勤・通学実態調査と桃花台線

中部大学は名古屋市の北隣、春日井市の東郊、愛岐丘陵の南麓に位置する総学生数8000名（短大、高校を含む）規模の大学である。その位置は国道19号沿道でありJR中央線最寄駅からは1.9 km離れているため、公共輸送サービスは不便であり従来から自動車通学の多い大学であったが最近ではJRのサービス向上と短大新設に伴うスクールバスの開設等もあり状況は改善の兆しがある。

一方、新交通システム桃花台線はいよいよ平成3年春に第1期線として小牧・桃花台NT間を開業の見込みであるが、2期線ではこれをJR中央線高蔵寺駅まで延伸の計画がある。この経路は未定であるが、今これが中部大学の近傍を通れば、どの程度の利用が同大学から望めるかを調べるのが本調査の目的である。

調査は9月末に表1に示すようにキャンパス内各層にアンケートされた。内容は現在の通勤・通学手段と桃花台線への要望と利用意向である。

2. 中部大学の通勤・通学実態

通勤・通学者の居住地分布は約35%が春日井市内であり、ついで名古屋市、愛知県尾張・西三河、岐阜県東濃地方となっており、以上で85%以上を占めるという極めてローカルな分布となっている。（図-1）

通勤・通学交通手段は表2に示すように自動車が圧倒的に多くなっているが、学年等による差は大きく、高校は自転車7～8割、短大は鉄道が3割強である。また学年が上がるに従って徒歩や鉄道が減り自動車が増加する。とくに1年から2年への変化が著しい。

鉄道利用駅は階層で違いが大きく高校生は高蔵寺（ついで神領）であるが、他は春日井となる。各駅からのアクセス交通手段の関係を見ても、短大生は8割以上がスクールバス（春日井から）であり、他は民営バス（高蔵寺から）である。これに対し、大学生はスクールバスが約7割あるものの、徒歩、自転車（神領から）と民営バスが各1割前後残っている。そしてスクールバスは2年生が増加し、そのあと学生が上になると減少するという変化を下している。民営バスがこの逆のパターンをとる。高校生は自転車8割強、

表-1 在籍者数と標本数

	在籍者数	回答者数	拡大係数
大学	5509	2224	2.48
短大	512	224	2.29
高校	1877	891	2.11
職員	563	350	1.61
合計	8461	3689	2.29

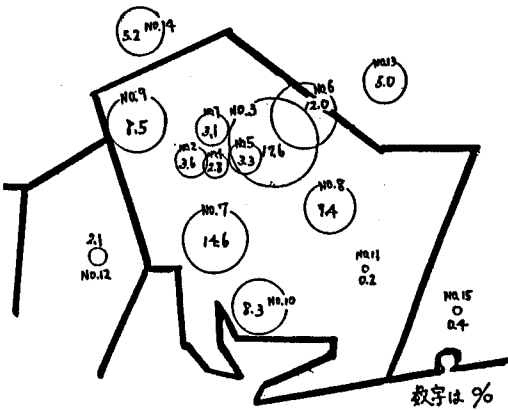


図-1 居住地分布

表-2 通勤・通学交通手段分担率 (%)

	自動車のみ	自二のみ	バスのみ	自動車のみ	見歩のみ	民営バス	スクールバス	徒歩+自転車
大学	3.0	15.3	1.6	41.1	16.2	11.7	7.0	4.1
短大	6.8	6.1	8.1	28.4	8.8	13.5	9.5	18.9
高校	26.4	0.3	3.8	0.8	1.5	1.5	0.9	14.9
職員	2.2	1.1	1.9	80.7	4.1	1.1	7.4	1.5
全体	5.5	11.3	3.2	40.8	13.0	9.8	6.7	9.7

職員はスクールバス7割と徒歩、民営バス、自動車に分散している。

3. 桃花台延伸線の利用意向

桃花台線延伸線の利用についてはまず計画についての賛否と利用意向を聞き、次にサービス水準の要望を設問し、その後改めてそのサービス水準達成後の利用の意向を聞く方式を採った。図2に見るように、最初は39%の利用意向であったが、水準提示後は53%無回答を母数に含めば44%に向上している。

希望サービス水準は希望水準と最低水準の2段階を聞いており、両者には図3に見るような分離が見られるが、最低水準の方はその大勢が大略実現可能な水準といえよう。すなわち、駅までの距離は0.5～1.0 Km 料金は200円、運転間隔は10～30分である。

4. 桃花台線のサービスによる利用率推計

上述のように、サービス水準の条件が整えば全体の44%がこの桃花台線を利用するといっている。これを中部大学全構成員数に乗ずれば3700人になって、新規開業路線にとっては大変な利用者数となる。しかし、全ての希望サービス水準を満たすことは容易なことではない。図4は希望サービス水準と利用する人の率との関係を調べたものである。この図は駅までの距離をサービス水準に採った場合のものであるが、いずれの場合もA点のような一定の利用率を得るのに最も効果的な水準が存在する。いま、これを表にしたものが表3である。実際に実現しそうな利用率はこのあたりの数字から、判断をすべきであろう。

5. あとがき

以上の分析は、階層別や居住地域別、利用交通手段別に行っている。発表会ではこの特色などについても報告したい。なお本調査に当たって中部大学学生部の協力に感謝する。

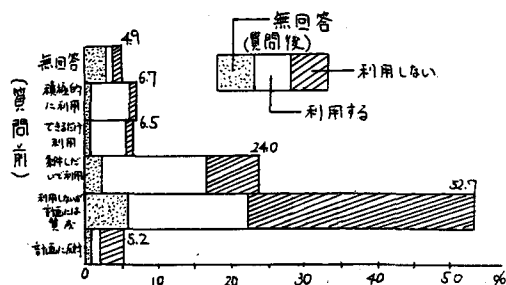


図-2 桃花台線利用意向（サービス水準質問前後）

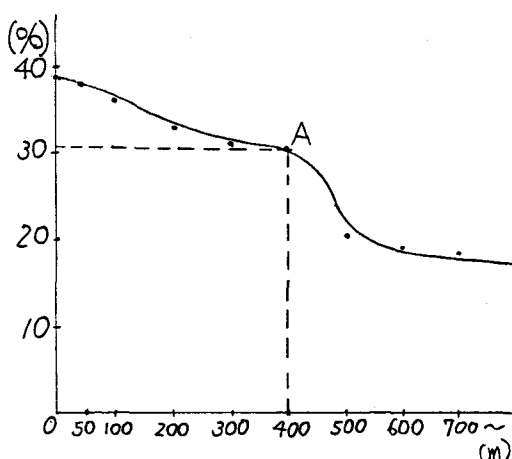


図-3 希望サービス水準の分布（希望水準と最低水準）

表-3 桃花台線サービス水準と利用率

サービス水準	平均	A点値	その利用率
距離	780m	500m	9.8%
料金	220円	200円	18.5%
運転間隔	18分	15分	9.2%

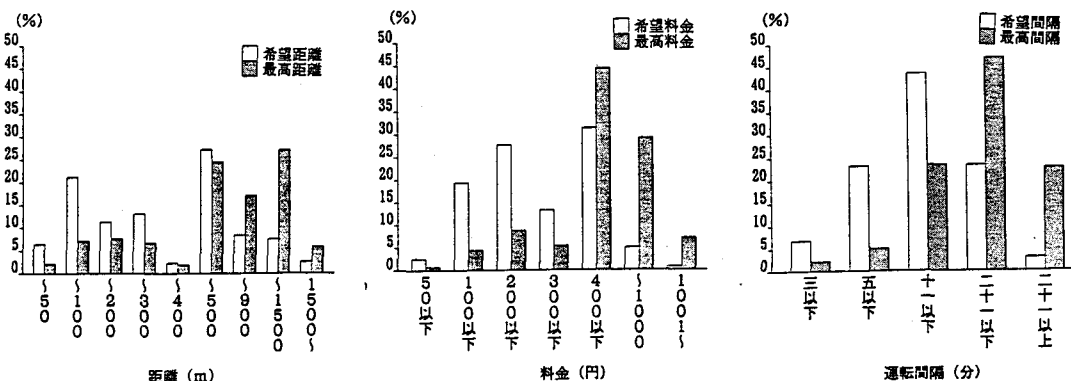


図-3 希望サービス水準の分布（希望水準と最低水準）