

大学における交通規制について

九州工業大学 学生員 山本 健三
 学生員 島田 和英
 正員 佐々木 昭士

1. はじめに わが国における最近の急激な自動車交通の増加は、その例を他に見られない。その結果深刻な交通問題が生じている。とりわけ都市における駐車の問題は、都市活動の能率、安全と交通の緩和を計るために緊急に解決しなければならぬ重要な課題であり、大学においても自動車の構内流入量が過大となり、各大学でその対策が検討されている。九州工大においても昭和53年4月から構内交通規制を実施し、満5年を迎えようとしている。

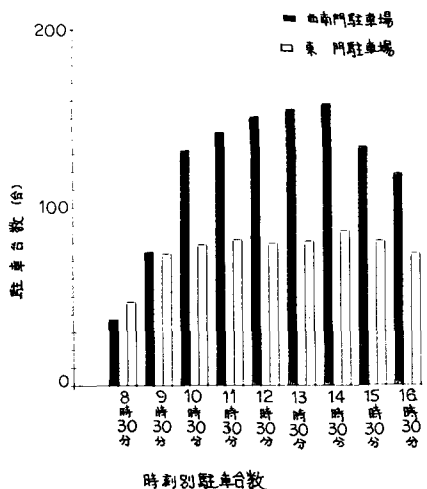
本研究は、これらの規制の経過を再検討し、基礎を得ることを目的として構内駐車状況の調査ならびにアンケート調査を実施したので報告するものである。

2. 学内交通規制の概況 学内交通規制については、「構内交通規制に関する実施要綱」が規定され、学内の自動車交通については、公用車、営業車など特殊車輛を除いての教育研究地区への流入が禁止され、物質の搬入などには特別許可制を敷いている。

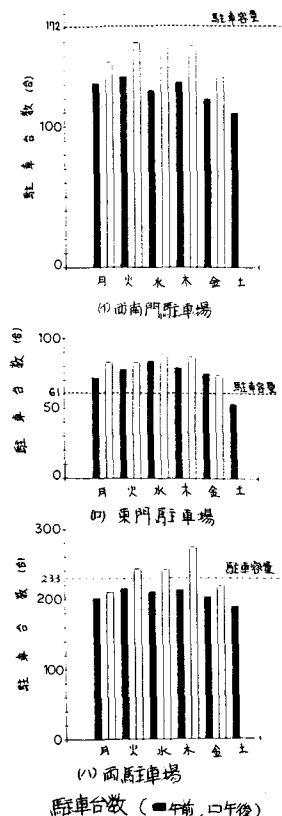
学内への通勤・通学については規制区域外からの登録車に限り、2箇所の指定駐車場（駐車容量172台、61台）に規定されたコースで流入駐車を認めている。なお、バイクについては、指定された駐車場に自由に駐車させている。

3. 駐車状況調査 昭和57年11月8日～13日の1週間、午前10時30分と午後14時30分の2回駐車台数を調査した。なお、11月11日のみ午前8時30分から1時間毎に9回調査を行った。その結果の概要を次に示す。図のように東門駐車場は西南門駐車場よりも約150m校舎に近く、しかも東門駐車場は舗装されているために駐車台数が容量の20%近くを超えている。これに対し西南門駐車場は容量を充すことは少ない。なお、11月時点での平均は駐車容量を超過している。なお規制直後の昭和53年5月の調査によ、7時14時30分が最大駐車台数となつたので、今回その最大駐車時を基準とした。過去の実績によると寒気の強くなる季節ならび卒業研究の迫り込み時には学生の駐車台数増加するので駐車場の拡充か、規制を厳しくせざるを得ない。昭和53年規制前の調査で約300台（1月25日）の場合があったが全般的には

	実際の利用回数							合計
登 録 車	6	5	4	3	2	1		
登 録 車	28	31	18	14	12	7		110
登 録 車	8	10	10	8	4	5		45
登 録 車	5	12	6	9	10	13		55
登 録 車	1	0	1	0	2	6		10
登 録 車	35	23	32	21	34	10		246
登 録 車	77	76	67	52	62	32		466



第1図



第2図

規制後駐車台数は一定である。

4. アンケート調査

学生の自動車、バイク、自転車の利用状況ならびに通学手段について開拓土木工学科の全学生と他学科は最終学年を対象にしてアンケート調査を実施した。その一部を示す。学生の58.2%は大学から徒歩圏(2km以内)の学生の通学による自動車

表2 学生の住所分布

	学生 規制 圏内	職員 規制 圏内	市 規制 圏外	鹿 児 島 本 線 北 九 州 内	鹿 児 島 本 線 県 内	鹿 児 島 本 線 県 外	日 豊 本 線 北 九 州 内	日 豊 本 線 県 内	日 豊 本 線 県 外	筑 豊 本 線 北 九 州 内	筑 豊 本 線 県 内	日 田 山 本 線 北 九 州 内	日 田 山 本 線 県 内	下 関	そ の 他	合 計
開発1	13	1	3		1							1		1		20
2	28	5	3		2		1			2				1		42
3	25	4	5	4	1											39
4	23	4	6	1			1									35
院生	7	1	3				1									12
機 械	16	3	2		1		1				1			2		26
電 気	18	6	8	1			1							2		36
電 子	11	4	5	1												21
金属・金加	32	8	7	3	2		1			1	1			2		57
制 御	5	4	5	1	1		1									17
情 報	19	7	3	3	1					1	1					35
工 学 環 境	37	3	6	1	1									1		49
二部生	14	5	11	3	1					1				1	1	37
合 計	248	55	67	18	11	0	7	0	0	5	4	0	0	10	1	426

乗り入れ規制区域内に居住し、市内規制外に居住している学生は自宅通学がほとんどである。これらを見ると通学への自動車の必要性は少ないようである。

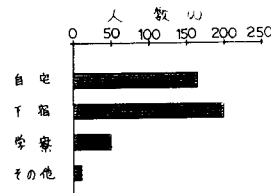
免許に関しては大学入学後にほとんどが取得している。さらに自動車の利用に関しては、通常の学生生活で予剰される利用し方である。

さらに自動車の利用理由についても一般に言われているような理由を挙げている。

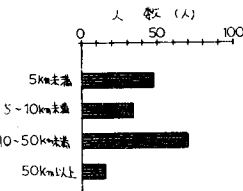
これらの自動車の利用理由と目的の関係については詳細な検討を行っているが、通勤・通学手段についてと併せて当日報告する。バイクならびに自転車の利用距離についての回答を第4図と第5図に示す。バイクについては10~50km、自転車については1~5kmが最頻値を示している。なお、これらはかならずしも通学によるものだけではない。謝辞：本研究実施にあたり、都市計画研究室の学生諸氏の協力を得た、謝意を表す。

参考文献：

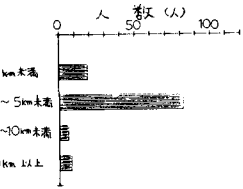
- 1)佐々木、藤田、今田：大学の駐車場計画に関する研究、第1.2報(九州工業大学研究報告、1979年)
- 2)西井、佐佐木：大学構内における駐車政策、土木計画研究発表会議集(1980年)



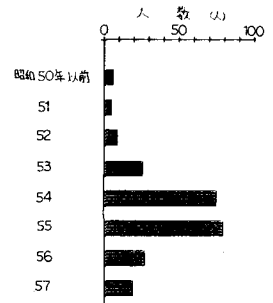
第3図



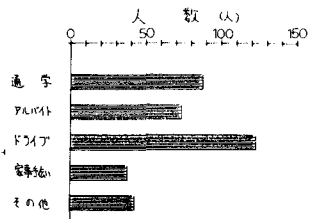
第4図 バイクの利用距離



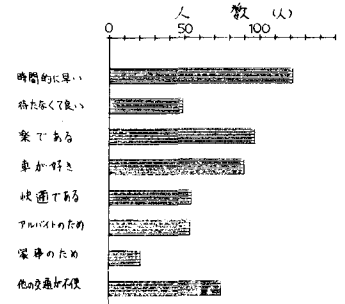
第5図 自転車の利用距離



第6図 年度別免許取得者数



第7図 自動車の利用目的



第8図 自動車の利用理由