

広島大学東広島キャンパスにおける駐車場対策

広島大学大学院 学生員 ○田辺博樹
広島大学大学院 正会員 杉恵頼寧
広島大学大学院 正会員 大東延幸

1. 研究の背景と目的

広島大学東広島キャンパスでは、通学・通勤のために、多くの学生・教職員が自動車を利用している。そのため、例えばピーク時には、進入道路や構内道路、学内駐車場で大混雑を招いている。

本論ではまず、学内の駐車台数カウント調査を行った。全体の駐車台数の変化は 10 月は 3,933 台、11 月は 3,932 台、12 月は 4,151 台と増加しているが路上駐車の数値は 411 台、380 台、382 台と少し減って安定している。これは警備員による路上駐車場の取り締まりが厳しくなり、学生の違法駐車に対する行動の意識が、少し変化したのではないかと考えられる。しかしそのため、駐車場に駐車している台数は、3,522 台、3,552 台、3,769 台と増加傾向にあり、そのため駐車場内は正規の駐車ロット以外の場所に停める車が多くなってきた。その超過割合を図 1 に示す。

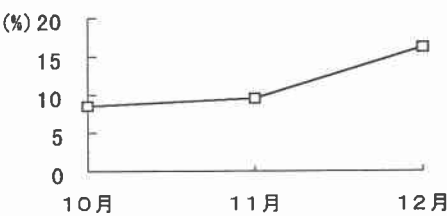


図1 月別の駐車場の超過割合の変化

駐車場不足の問題を抱えたまま、路上駐車を取り締まりを厳しくすることは、駐車場内で無理に停める車を増やすことにつながり、これは駐車場内の安全性等を考えた場合、かえってよくないことである。

この駐車場不足を解決するためには、駐車場の容量を増やすことが一番望ましいが、現実には制約が強く、自動車での通学・通勤を何らかの方法で抑制する方向で考えていくのが現実的である。

そこで本論では、広島大学東広島キャンパスの学生・教職員の通学・通勤に関する現状を知り、自動車利用に対する意識・行動から通学・通勤の問題点を整

理する。そしてそこから望ましいと考えられる対策を提案することを目的とする。

2. アンケート調査

東広島キャンパスへの通学・通勤交通状況を把握し、駐車場問題解決のために考えられるいくつかの入構規制を行う場合、どのような方法や水準で行うかを検討するため、アンケート調査を行った（表 1 参照）。

表 1 アンケート調査の概要

調査対象	東広島キャンパスの学生・教職員
調査日	11 月の中旬から 12 月の上旬
調査方法	各所属学部事務局にて配布回収
回収数	7,602

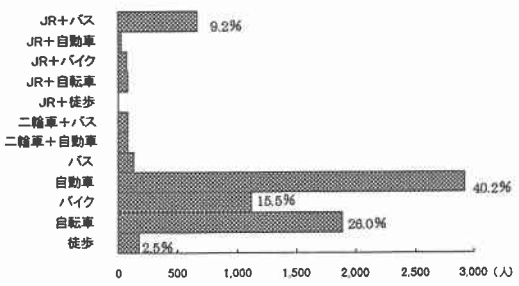


図2 現在の交通手段

図 2 は現在の通学・通勤利用交通手段を示すが、自動車が圧倒的に多く全体の 40.2%である。次いで、自転車、バイクが多い。バス利用者は少なく、徒歩で通学・通勤する人も少ない。

3. 入構規制についての検討

自家用車利用者の他の交通手段への変更可能性を見るため、自家用車利用者の約 80%が住む東広島市を
バスが便利な地区（ブロック 1）
大学周辺の地区（ブロック 2）
大学から遠い地区（ブロック 3）

に分けて集計した。



図3 ブロック分けの地図

ブロック1,2に関しては、自家用車以外の場合の通学・通勤所要時間は現在と比べ約+10分であり、快適性の問題を除けば、他の交通手段への変更は十分可能であるといえる。

駐車台数カウント調査から、総駐車台数は最大で4,151台であり、これが駐車可能台数を上回らないためには、現在より906人(総駐車台数の21.8%)自家用車利用者を減らさなければならない。

アンケート調査の集計から、距離・学年・運転免許取得後年数・有料化による規制を行った場合、現在の自家用車利用者がどれくらい減るのかをまとめた。これを表2に表す。

表2 各入構規制を行った場合の自家用車利用者減少割合

距離	ブロック2の利用禁止	29.8%減
	ブロック1,2の利用禁止	45.0%減
学年	1、2年生の利用禁止	19.9%減
	1～3年生の利用禁止	42.5%減
免許年数	免許取得後半年間の禁止	42.0%減
	免許取得後1年間の禁止	69.1%減
有料化	駐車料金月額1,000円	27.9%減
	駐車料金月額2,000円	43.4%減

同じくアンケート調査から、各入構規制について自家用車利用者がどの規制を支持しているのかを順位づけしてもらい、1位を4点、2位を3点、3位を2点、4位を1点として重みづけし、集計したものを図4に表した。

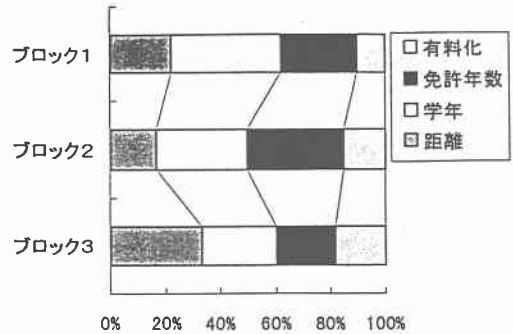


図4 自家用車利用者の入構規制意向

自家用車利用者の入構規制に対する意見としては、まず、圧倒的に有料化を支持する人が少ない。距離による規制については、大学からの距離が遠くなるほど支持率が高い。学年による規制と運転免許取得後年数による規制は、極端に支持が低い地区はない。

入構規制をする側の立場を考えると、距離による規制は、具体的に距離をいくらに決めるのか難しく、距離を決めたとしても実際の道路長と地形の問題からその距離の線引きが難しい。また、自家用車で通学・通勤したいために、大学からある程度遠い場所に住む人がでくる可能性があり、この規制は実施しにくい。学年、運転免許取得後年数、有料化による規制は、不正が行われにくく、公平性が保たれるので、これらの規制は実施しやすい。

以上のことから、各入構規制を行った場合の効果、自家用車利用者の意見、そして入構規制をする側の立場を総括すると、最も望ましいと考えられる入構規制としては、学部1,2年生による自家用車利用禁止(学年による規制)を基本にしたものであると考えられる。しかし、この入構規制を行う場合、ブロック3では、他の交通手段へ変更することが困難な所に住んでいる人がおり、その人たちには何らかの措置が必要である。

4. 結論

以上の結果から、自家用車利用者の通学・通勤に関する意識・行動を把握することができた。また、駐車場カウント調査とアンケート調査を集計・分析することにより、自家用車利用者を抑制するために、入構規制案を提案することができた。