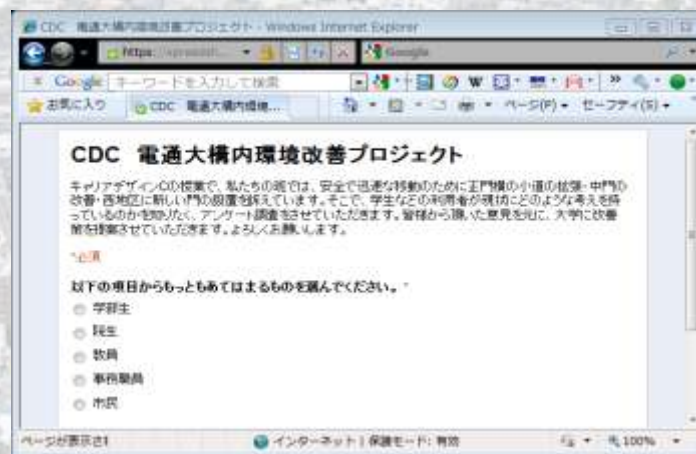


学内交通環境改善の提案

電通大ウォーカー
DentsudaiWalker

全体	遠藤亮
丘の小道	佐藤陽則・八木田太郎
中門	高石学・倉内久和・高泉俊輔
新西門	祐成友樹・石川陽一



学生、職員の167人からの回答



中門・正門でビデオによる定点観察
市役所や警察や国交省との意見交換



中門の横断が危険



甲州街道沿いに
新しい門の設置

中門周辺の
横断環境の改善

西地区の門が不便
な位置にある

壁の撤去による
歩道(丘の小道)の拡張

歩道が狭く自転車と
の接触の危険

信号待ち時に歩行
者と自転車の接触



1 丘の小道(正門周辺)



正門での信号待ち
時に歩行者と自転
車の接触

中門の横断が危険

中門の通りの歩道が
狭く自転車との接触
の危険

西地区の門が不便な
位置にある

2. 中門

3. 新しい西門の設置



電通大ウォーカー Dentsudai Walker

電気通信大学 丘の小道



丘の小道班メンバー

佐藤陽則
八木田太郎
遠藤亮

丘の小道

丘の小道側の現状



一般市民も利用
→双方向で利用

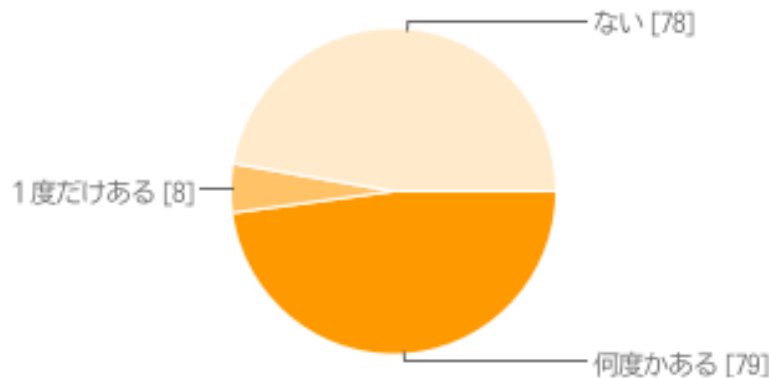
朝のピーク時は、
1度に30人が通行
→必ずしも道幅が
十分でない
→拡張の余地



通行人は多いが、
情報発信に活用さ
れていない



甲州街道の歩道を歩いているとき、又は信号待ちをしていたときに危険を感じたことや目撃したことがありますか？



半数以上が現状に危険を感じている

具体的にどのような危険でしたか？

「自転車が歩行者の集団に突っ込んで来た」「後ろから自転車にぶつけられそうになる」「狭い電通大側で信号待ちをしていたとき、歩道を走る自転車と衝突しそうになったことが何度もありました。学生はもちろん、子連れの方や高齢者はさらに危険だと思います。」「自転車とのすれ違いが危なかった」「甲州街道の車道が狭く、車が歩

道のすぐ近くを通るため危ないと思いました。」「交差点付近で信号待ちをしている集団に自転車が突っ込んできているのを何度か見た。」「歩道の幅に対して通行者が多いためであると感じる。」「自転車が歩行者を押し越そうとしたらその歩行者(自転車)が突然進路を変更(左側を歩いて)のに右側へ移動するなどのためにもぶつかりそうになった。」「ぶつかると言うよりも、歩行者が自転車の進路を無理に歩道上に侵入する。」「歩行者と自転車の接触の危険性が高い。」「歩行者と自転車の接触の危険性が変わっても無理に交差点に進入する車が多いため、とても危険である。」「自転車も本来歩道上は歩行又は押して歩く必要があるはずだが、乗ったまま走り抜けようとする自転車が多く、ぶつかる危険性がとても高い。」「また、歩行者及び自転車の量が多いため車道にあふれそうになり、車から見るととても危険である。」「メガロス前の横断歩道が青になり、自転車利用者が電通大側からすぐ走り出したが、甲州街 ...」

ほとんどの人が信号待ち時の自転車と歩行者の接触の危険を指摘





- 信号待ちの歩行者の電通生と自転車の接触
- 歩行者が歩道まで出てしまう。
- 門があるため待機スペースが狭い



丘の小道

改善策の提案

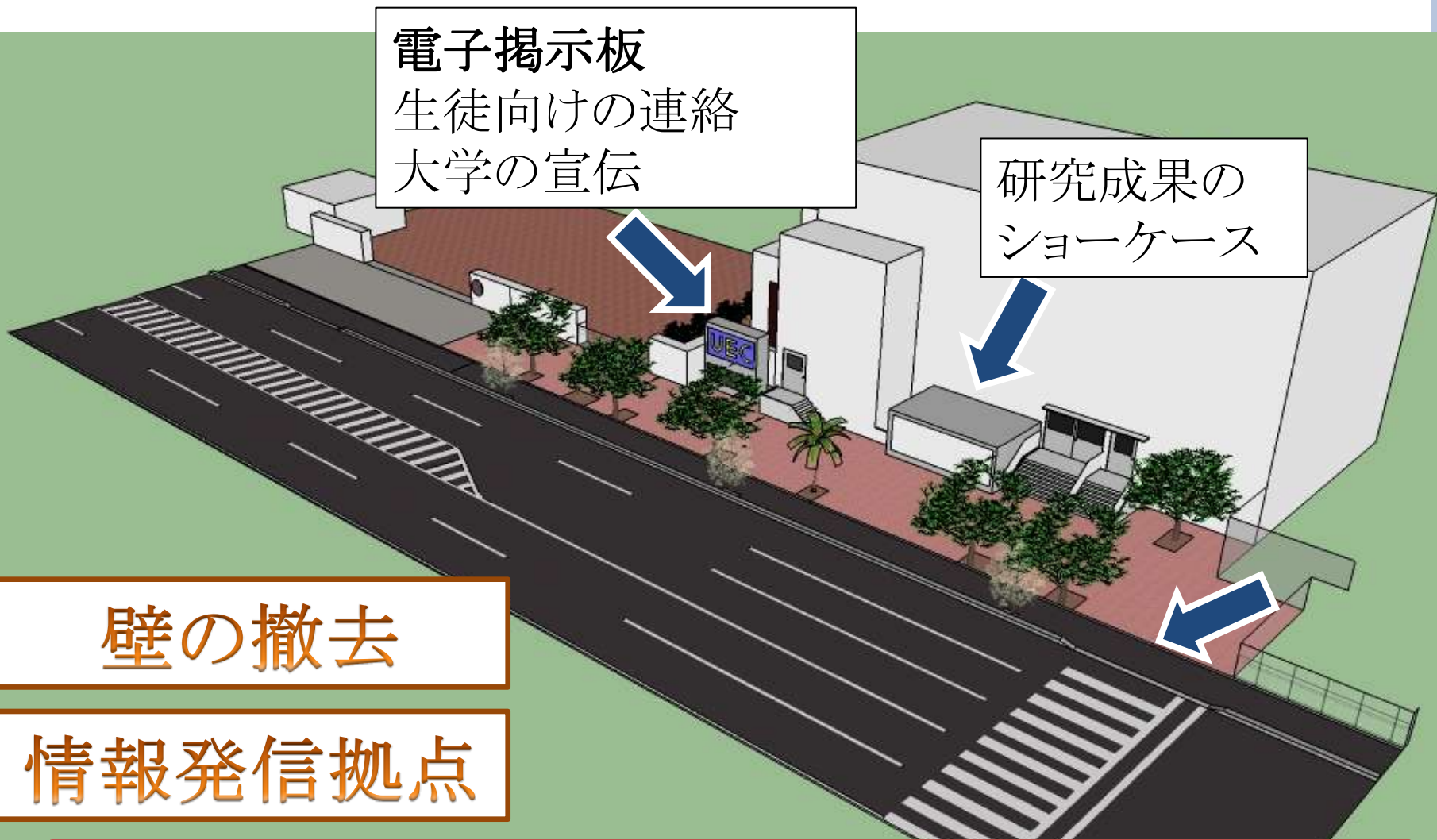
電子掲示板
生徒向けの連絡
大学の宣伝

研究成果の
ショーケース

壁の撤去

情報発信拠点

大学と市民の橋渡しのような役割



- **アンケートにより、危険性を確認**
- **大学の財産を残した**
 - **木を残す**
 - **土地を大学になるべく残して拡幅を行う**
- **学内全体の交通環境改善の一部として提案**



電通大ウォーカー Dentsudai Walker

電気通信大学 中門の整備



中門班メンバー

くらうち ひさかず
倉内 久和

たかいずみ しゅんすけ
高泉 俊輔

たかいし まなぶ
高石 学

- 1、目標
- 2、データからみる問題点
- 3、解決策と実行状況
- 4、現時点のまとめ

中門の整備 電気通信大学の中門

- ・大学の東地区と西地区を結ぶ横断歩道
地方道12号線を挟んで位置している



東地区からの風景



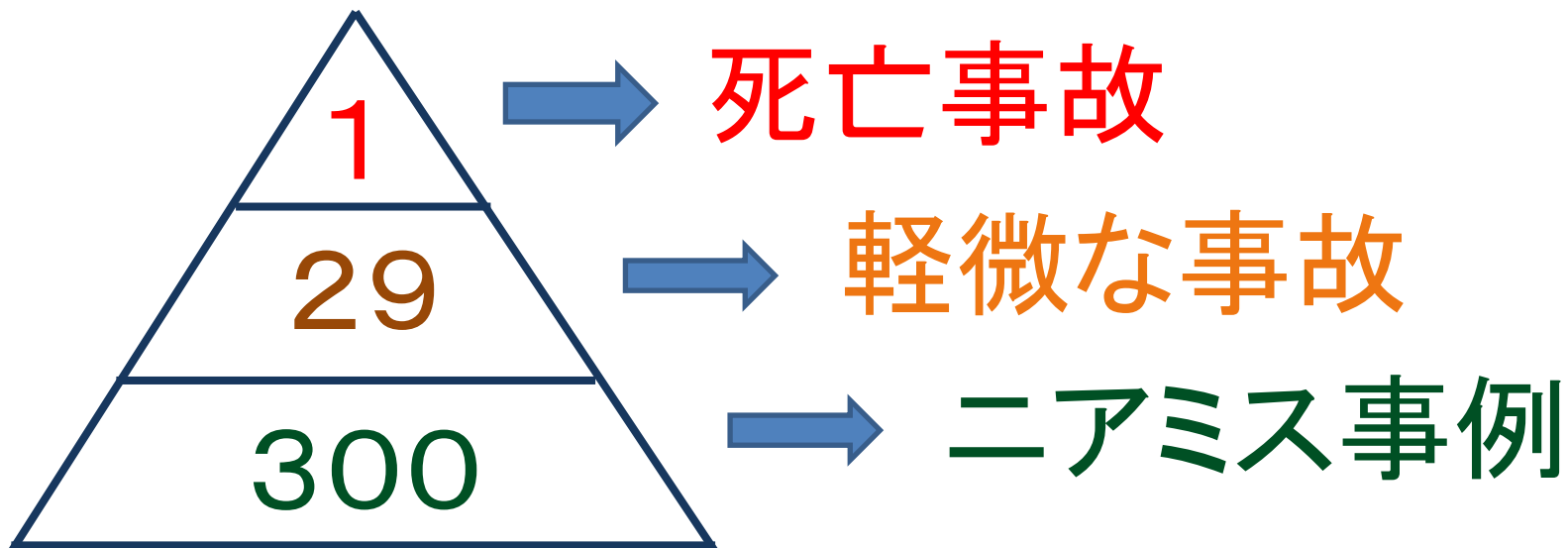
西地区からの風景

中門の整備 目標

学生・教職員・一般市民の安全な通行の実現

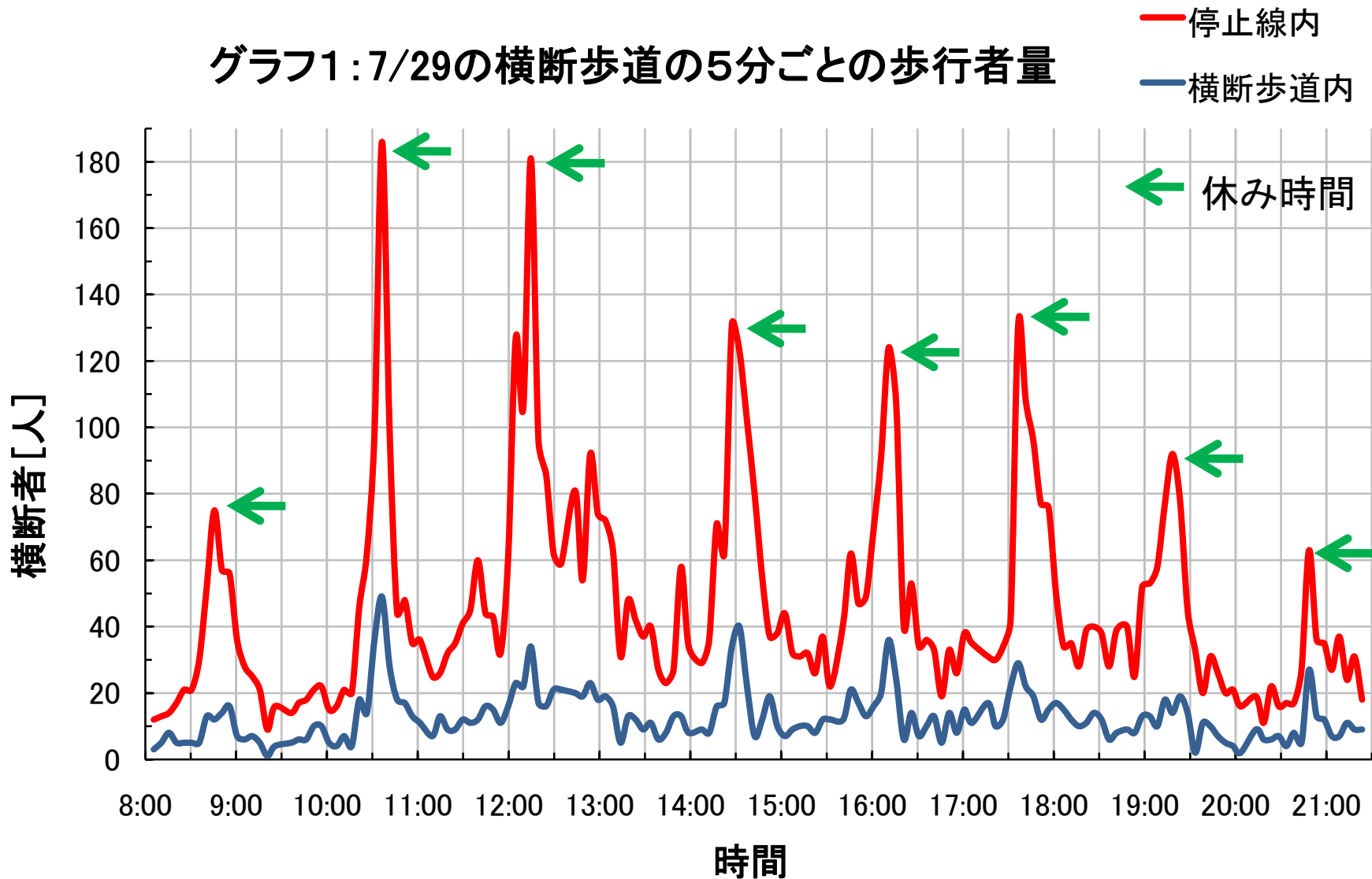
→ 人命の損失を防止

ハインリッヒの法則



中門の整備 交通データ - 歩行者

グラフ1: 7/29の横断歩道の5分ごとの歩行者量



中門の整備 歩行者について

最大値：5分間で 186人

横断歩道の歩行者：約27%

→ 歩行者は多いが、横断歩道を渡っていない

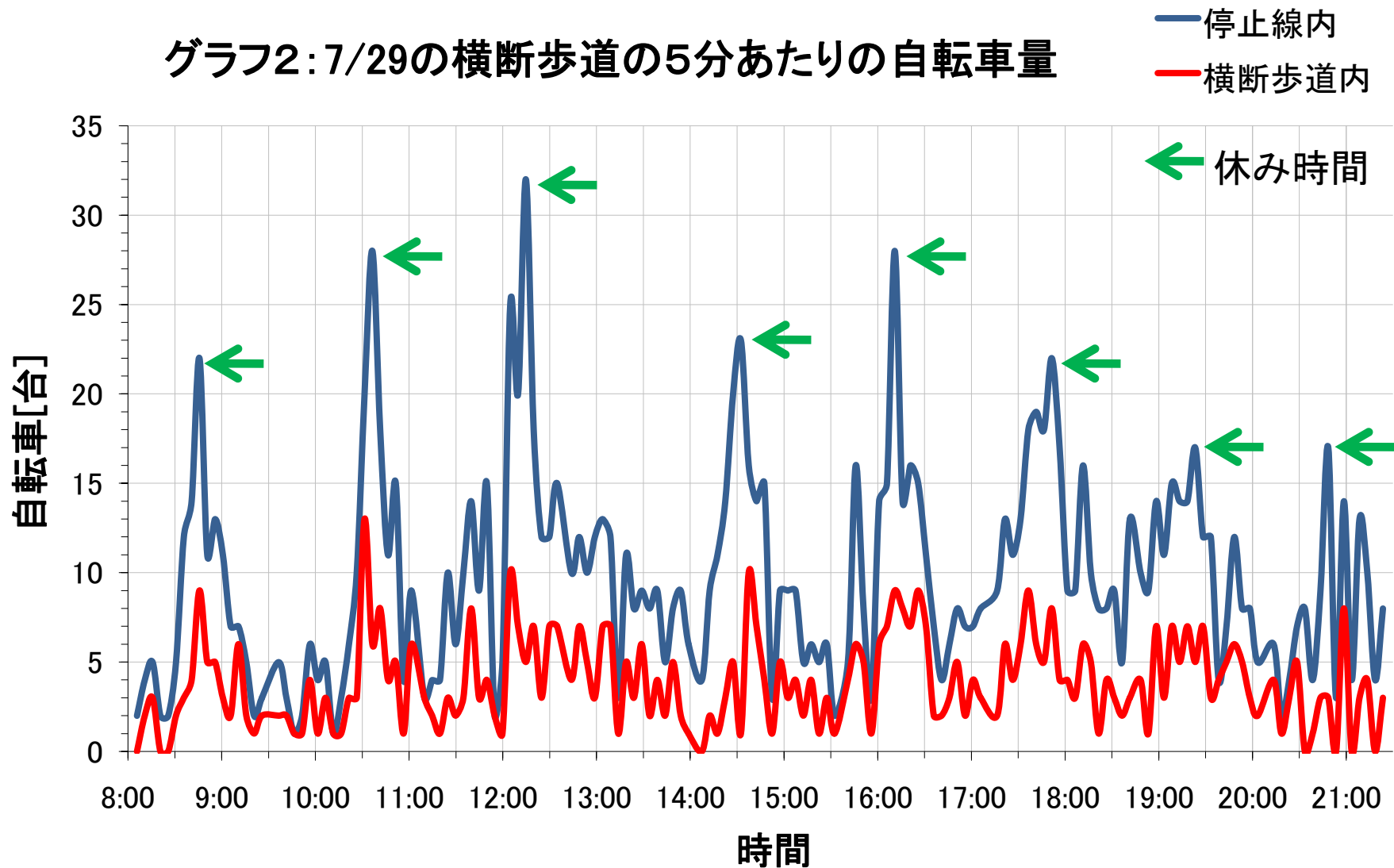


原因

横断歩道のズレ

中門の整備 交通データ - 自転車

グラフ2: 7/29の横断歩道の5分あたりの自転車量



中門の整備 自転車について

最大値：5分間で 32台

横断歩道の自転車：約39%

→ 自転車のほうが横断歩道をよく通っている

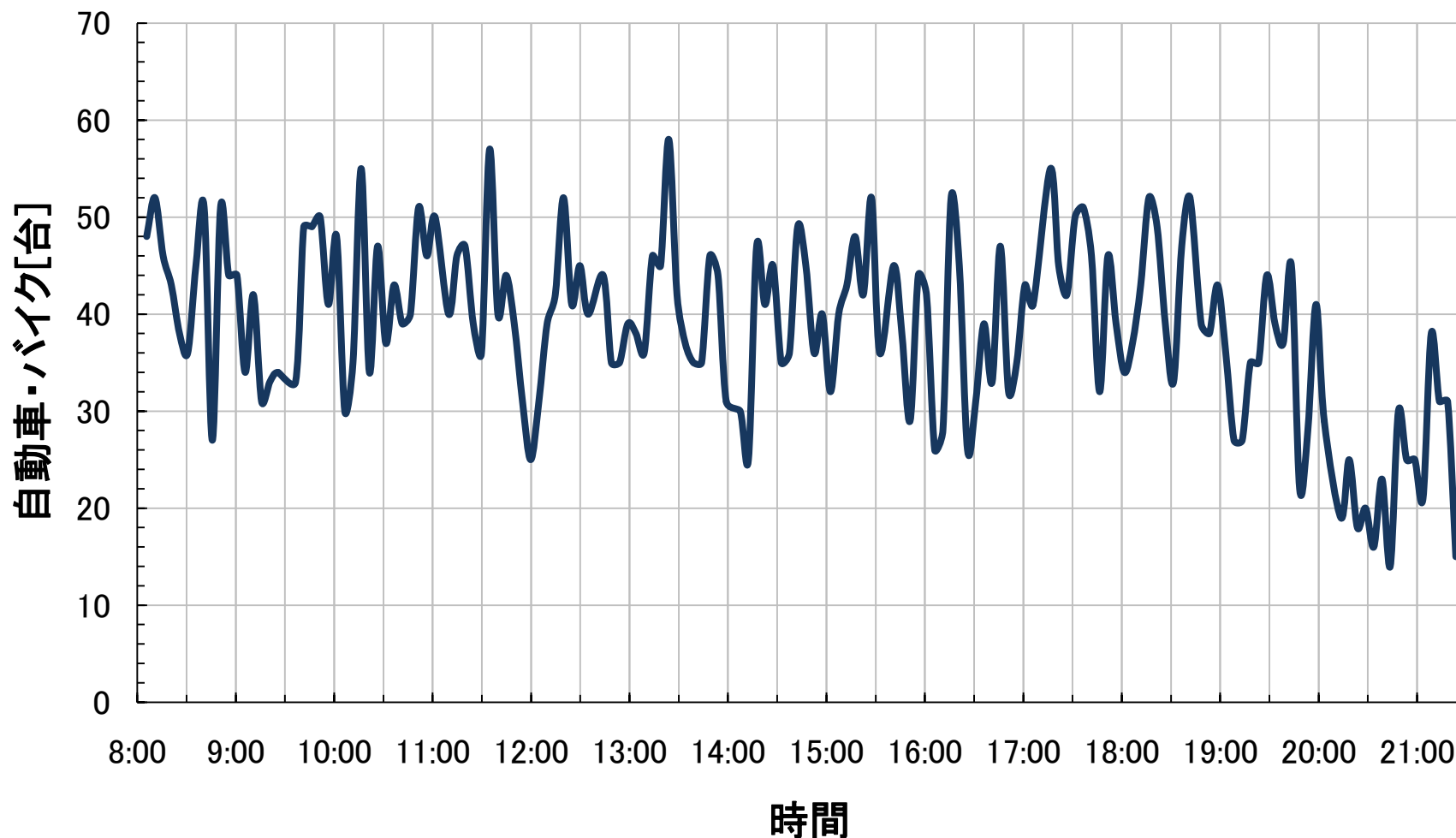


原因

車道と歩道との段差が
横断歩道の部分だけ小さい

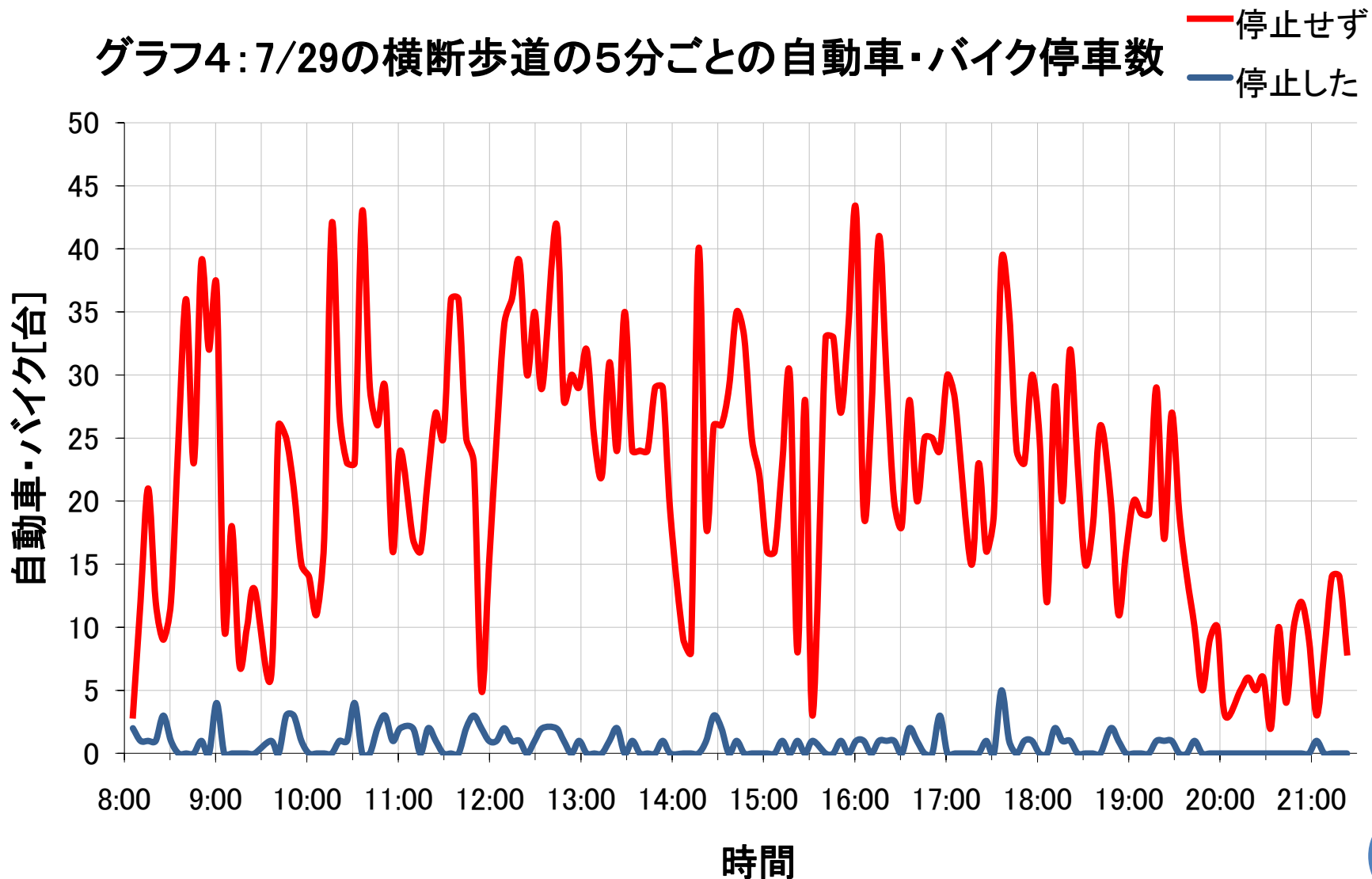
中門の整備 交通データ - 自動車・バイク

グラフ3: 7/29の横断歩道の5分ごとの自動車・バイク通行量



中門の整備 交通データ - 停車数

グラフ4: 7/29の横断歩道の5分ごとの自動車・バイク停車数



中門の整備 自動車・バイクについて

最大値: 5分間で 43台

時間帯も歩行者も自転車もほとんど影響なし

→ 原因 **甲州街道の通行**

ドライバーが歩行者(自転車)を**無視**する割合



約 97 %

中門の整備 ■ なぜ歩行者を無視するのか？

ドライバーにはどう見えている？



全然見えない！ ➡ 停車するのは**危険**

中門の整備 ■ ポイント まとめ 1

- 横断歩道は地方道12号線にある
(道路管理者:東京都、交通管理者:調布警察)
- 歩行者と自転車は休み時間に激増する
- 横断歩道は位置が南にズレている
- 車道と歩道の段差が自転車の通行を阻害
(もともとは自動車の違法駐車防止対策)

中門の整備 ■ ポイント まとめ 2

- 横断歩道は狭いが、横断者は多め
自動車とバイクは間断なく通行（原因：甲州街道）
- ドライバーは中門周辺での視界が
障害物で遮られており、歩行者が直前まで見えない
- 急に停車すると事故につながってしまう
→ 歩行者がいても走り抜けた方が安全

中門の整備 解決策(一部) その1

- ・信号機の設置(交通管理者が管轄)



交通管理者の調布警察へ申請済み



年度末に申請 & 警視庁信号機計画課が判断

中門の整備 解決策(一部) その2

・横断歩道のズレ修正(拡幅) & 自転車横断帯



こちらも調布警察へ申請済み



警視庁交通規制課が実施の可否を分析・判断

中門の整備 解決策(一部) その3

・路面のカラー化(道路管理者が管轄)



横断歩道へ
注意喚起！

東京都建設局へ問い合わせ



申請すれば設置可能

中門の整備 解決策(一部) その4

- ・中門周辺の歩道の拡幅 & 障害物の移動



ドライバーと歩行者の視野の確保



予算

バイクの進入

などがネック

中門の整備 学長からの提案

2010年8月31日に梶谷学長と面談した際に
以下のご提案(抜粋)をいただきました

- ・信号機設置などの解決策はセットで実行
- ・LED照明や反射板を設置する
- ・巨木については大学の財産として残したい
- ・大学では現在、予算が切り詰められている
しかし、資金面では可能な限り協力する



電気通信大学
学長 梶谷 誠

中門の整備 ■ 現時点のまとめ

- ・警視庁 交通管制課 信号機計画係 & 交通規制課 から
平成23年度の信号機設置、横断歩道修正等の判断を仰ぐ



路面のカラー化を東京都建設局へ申請

- ・交通状況に合わせた信号機の管制が必要
- ・障害物の除去 & バイク進入対策として階段やスロープを設置
- ・ドライバーへの注意喚起 & 大学のPR
→ LED電光掲示板の設置を検討



電通大ウォーカー Dentsudai Walker

新西門班



メンバー

すけなり

祐成 友樹

石川 陽一

遠藤 亮

電通大西地区に新たな門（「新西門」と呼ぶ）を設置することにより、学生・職員に安全、かつ利用されるルートを確立、西地区の利便性を向上させる案を作成、提案する

- 調布駅から西地区へ移動する場合の利便性が非常に悪い
- 中門への交通量の集中を分散する必要がある
- 学外の危険な通路に対し改善の必要がある

新西門

現状の問題点



調布駅から西地区へ
行こうとすると、
調布駅側に門が無く
どちらの門の場合も
利用する棟によっては
遠回りになってしまう

- 中門

先ほどの発表のように中門の利用は、交通量が多く、現状では危険性が伴う

- 西門

歩行者、自転車の出入り口としては車両との接触等が懸念され、適していない

- 調布駅にできるだけ近いところに、新しく門（「新西門」）を設置する
- 都道12号（東・西地区間を通る道路）での設置は、中門班の述べたように非常に危険であるため不可能 ⇒ 甲州街道沿いに設置

新西門

解決案



前記の条件より、
左図のような位置に
門を設置することが
理想的

新西門

メリット1: 駅～西地区間のアクセス

丘の小道入口から西地区の各建物までの距離(m)							
	中門	西門	新西門		中門	西門	新西門
体育館	450	710	510	西7号館	510	670	570
西1号館	560	580	460	西8号館	600	650	430
西2号館	520	600	480	西9号館	630	590	460
西3号館	590	550	490	西売店	520	630	440
西4号館	620	550	530	IS棟	500	680	480
西5号館	490	670	470	平均	539	631	488
西6号館	480	690	540				

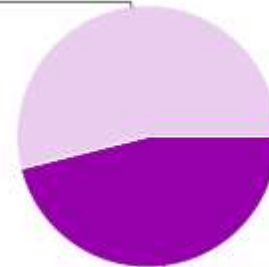
順位
1位 赤
2位 黄
3位 青

西地区の多くの建物において、調布駅からの距離は既存の門を使う場合より短くなる

中門の危険性を
根本的に排除する
ことは難しい...

中門前の横断歩道あるいは中門付近で、自転車や自動車とぶつかりそうになったことはありますか？

いいえ [89]



はい 76人 46%

いいえ 89人 54%

はい [76]

⇒新西門の利用により、
甲州街道に交通量が分散し、
事故のリスクが減らせる

新西門

メリット3: 駐輪場



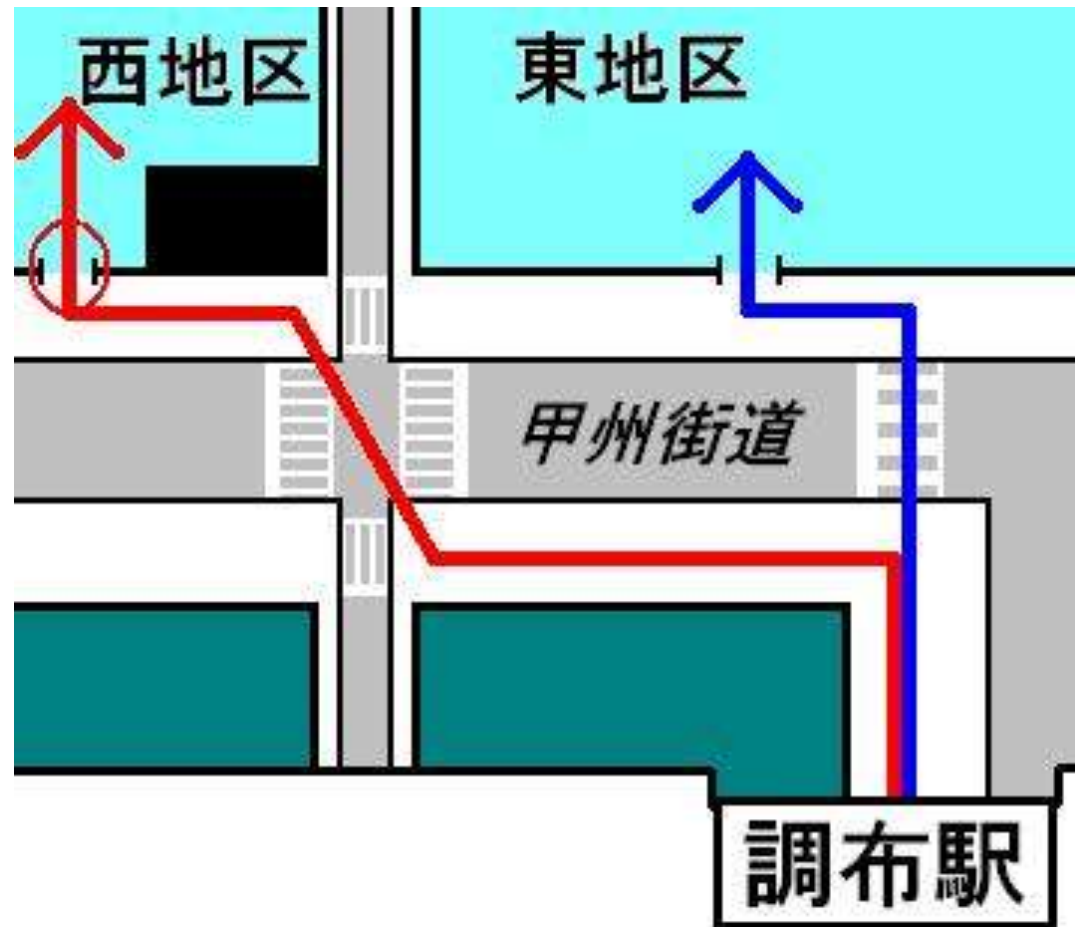
CDCのプロジェクトにより、
左図の位置に駐輪場が
整備された



しかし...

利用率は芳しくない

現在、青のルートばかり使われているため、丘の小道入口で混雑
⇒赤のルートが使われるようになり、歩行者が分散化



新西門

完成予想図(完成前)



新西門

完成予想図(完成後)



新西門

完成予想図(完成前)



新西門

完成予想図(完成後)



新西門

完成予想図(完成前)



新西門

完成予想図(完成後)



- 新西門の設置にかかる費用
 - >総額350～400万円程度と想定
- 新西門設置後の管理
 - >守衛による開門、閉門のみの管理
- 新西門での自転車との衝突
 - >ポールによる減速・フェンスによる視界確保

(補足)

新西門

新西門を現在の形に設計した経緯1



当初、このように新西門の周り
にあるフェンス
の高さを下げず
に設計を行って
いた

(補足)

新西門

新西門を現在の形に設計した経緯2



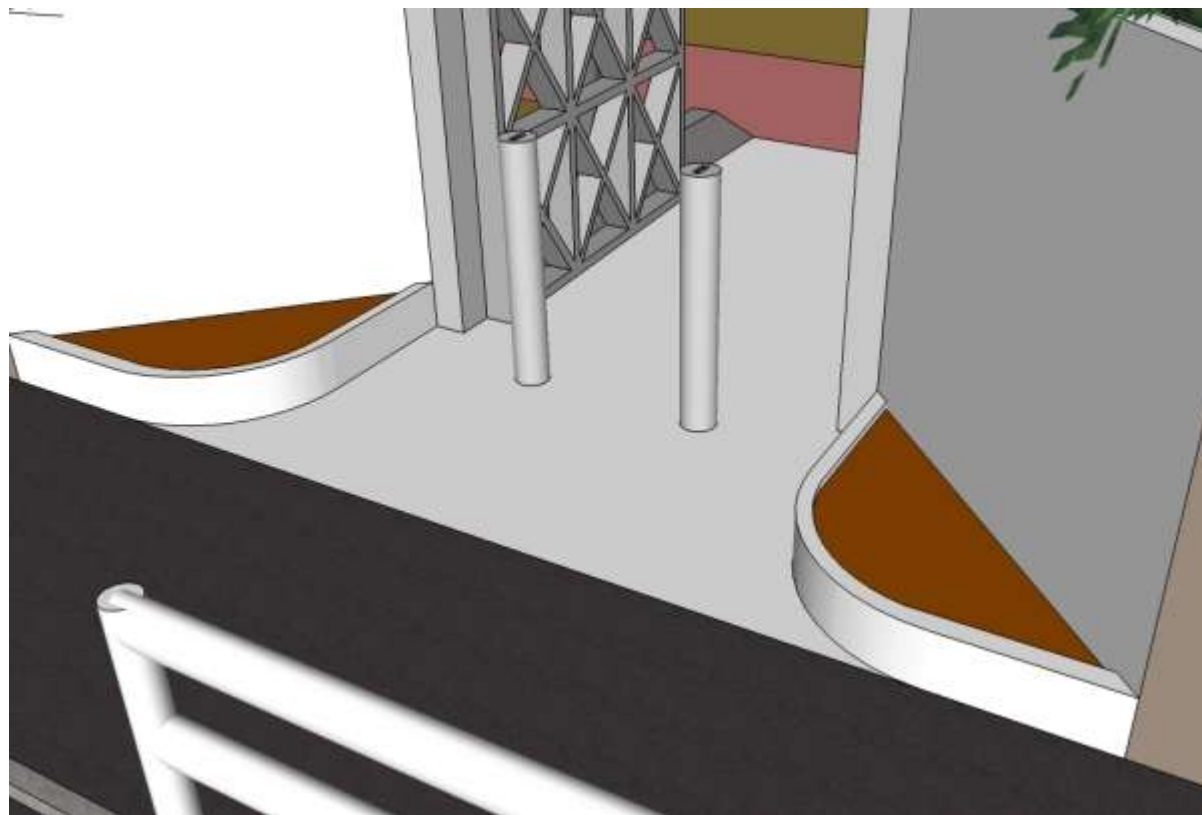
しかし...

視界が確保でき
ていないため
出入口付近で
の衝突が予想
される

(補足)

新西門

新西門を現在の形に設計した経緯3



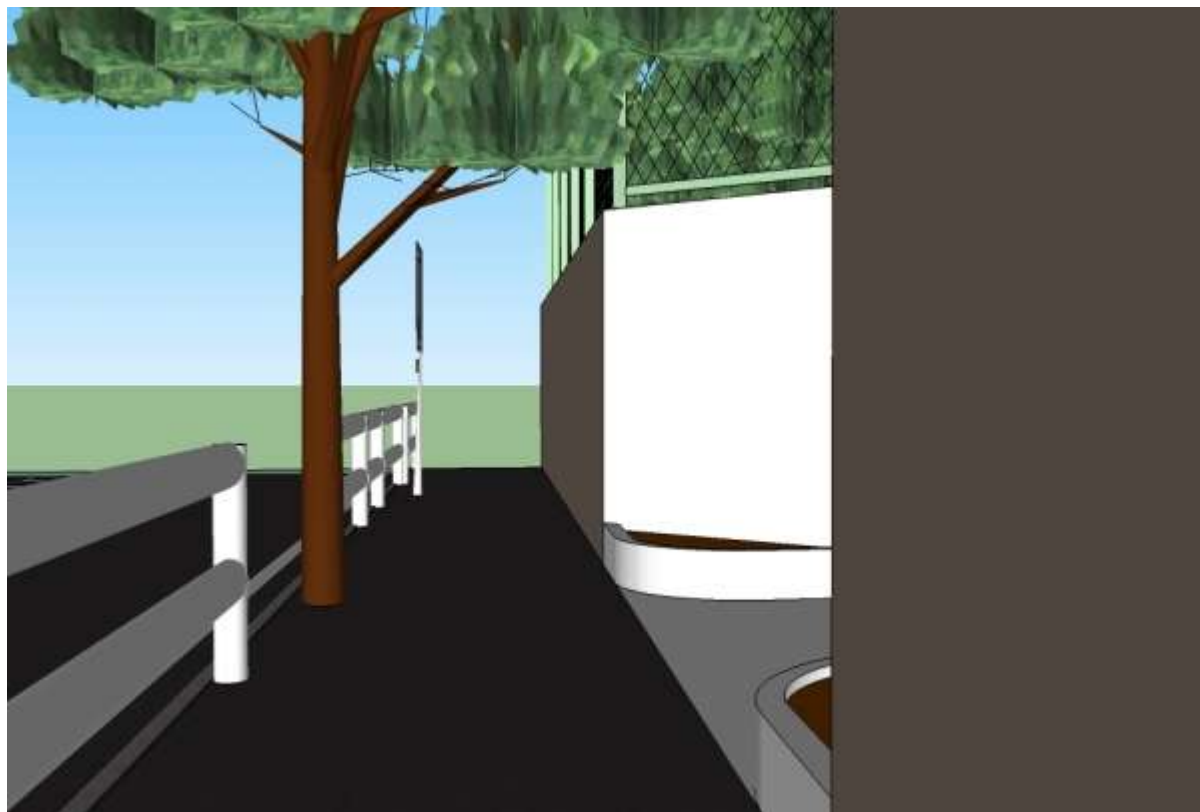
そこで...

花壇を作成して
衝突の可能性
を減らせないか
と考えた

(補足)

新西門

新西門を現在の形に設計した経緯4



しかし...

それでも西地区
から出る通行者
を、国道側から
直前まで認知で
きないため、や
はり危険

(補足)

新西門

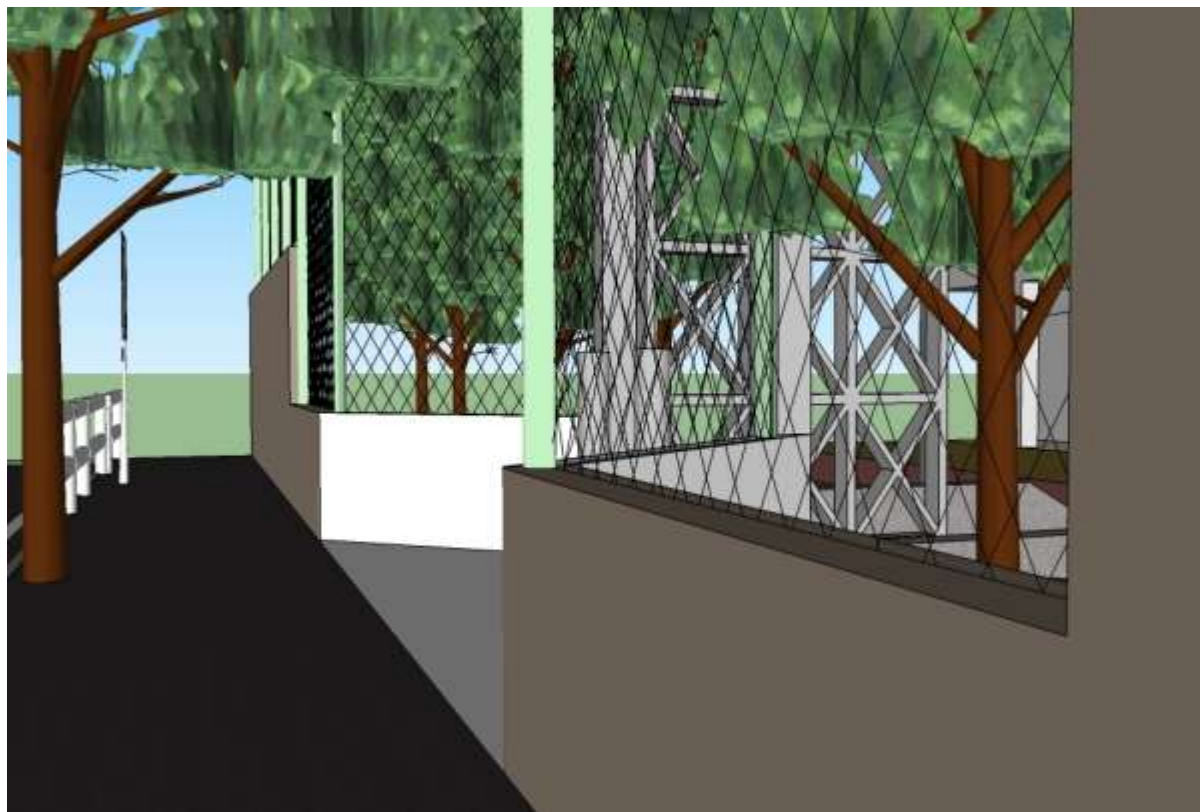
新西門を現在の形に設計した経緯5



(補足)

新西門

新西門を現在の形に設計した経緯6



新西門周囲の
壁の高さを下げ
てフェンスに変
えたところ、視
界を確保できた