

岐阜大学工学部 正員 O加藤 晃

1. まえがき

岐阜大学の校地統合が実施に移され、その最初の移転学部として、昭和56年8~9月に工学部が移転して、黒野地区の校舎で教育・研究を開始した。この報文は、岐阜大学が新校地に移るに伴って生じた交通に関係する問題をまとめたものである。

2. 統合移転計画と統合地の問題点

岐阜大学には現在教育、農、工、医の4学部と教養部があり、それに夜間の工業短期大学部が工学部に併設されている。校地は各学部の前身の専門学校の立地の経緯から、本部・農・工学部・工業短大は各務原市那加門前町に、教育学部、教養部は岐阜市長良城之内に、医学部・同附属病院は岐阜市司町と分かれており、大学本来の目的である教育・研究をはじめ、学生のサークル活動等の面でも種々不便な状態であった。

この問題の解消のために昭和38年頃から移転統合の話が大学執行部の中で重要課題とされ、学内に統合基本計画特別委員会が設置され、学生の協議会参加を含めて検討の結果、最終的に黒野地区に移転が決まり、医学部・附属病院、附属看護学校、教育学部附属小中学校を除いて、全部の大学学部と附属施設が黒野地区に集まることとなり、昭和48年度から用地買収に入り、53年から工事が始まり、工学部、本部、学生寮、農学部、図書館、体育館、教育学部、大学会館と進み59年に講堂を造って統合が一応完了し、それに新設学部の増設を予定している。

黒野地区は岐阜駅から北北西へ直線距離で約6 km、路線距離で約6.8 kmの地点で、伊自良川の河跡地で近辺には山が迫り、周辺は水田と住宅地で、校地面積は約52万 km^2 である。

この統合用地には治水、交通の問題点があり、また大学立地に伴う問題として都市開発、用水、排水の問題が予想された。治水上の問題は、この辺りの平均海拔水位が約12 mで内水排除が不良で昭和51年の17号台風時には平均1.8mの冠水被害を受けた。このため大学の盛土が高すぎると出水時に既存の住宅地等へ被害を拡大するという根拠があった。このため関連地区と協議して大学の盛土を校舎は海拔13.0 m、農場12.53 m、運動場12.30 mに制限して住民の同意を取り、さらに新堀川を設けて排水を良好にし、伊自良川に20cmの排水機を設けることにした。

交通問題は後述するので、都市開発の問題については、県、市、地元住民の代表を加えた岐阜市北西部開発整備構想と計画案を作り、農、住、文の秩序ある混在地区を形成することとした。また校地は現在市街地調整区域であるので現在は上下水道がなく、井戸の利用と自前の排水処理をしているが、将来は市上下水道を利用する計画になっている。

3. 交通計画の問題点

統合移転完成時の学生数は約3800名、職員数は1200名で、通勤通学の総数は5000人に及びるので、交通問題は重要な課題である。

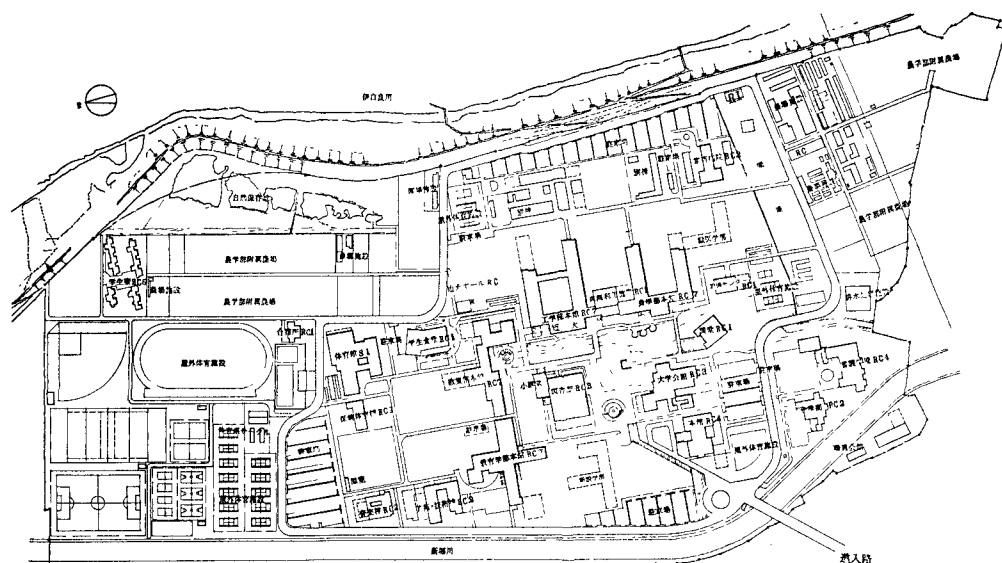
交通問題は大きく分けて次の2点が問題とされた。

1) 学内の動線計画⇒道路計画をどうするか
駐車場、駐輪場の容量をどの位とするか

2) 通勤通学手段の需要予測と供給計画

まず1)については、交通計画委員会を作り、学内の流動を車系(自動車と二輪車)と人系(歩行者と自転車)に分けて、完成時にはこの2系統を

岐阜大学黒野団地配置図



可能な限り分離することとし、車系の交通は外周を回って出入するように外周に2車線(歩道あり)の道路を整備し、原則としてその外側に駐車場を配置する。人系の交通は中心部に集まる放射状のショートカット道路を中心に配置する方法をとった。

駐車場等の容量については、交通手段別の需要予測をすることにし、まず全学に対してアンケート調査を実施して、その希望から自動車駐車場の希望容量が約1500台、二輪車400台、自転車300台の希望容量が出たが、これに対して駐車場900台、二輪車300台、自転車400台の置場を計画の中に折込むことにした。また、バスのアクセスをできるだけ良くするために、一部学内の反対を押切って学内にバスターミナルを設けることにした。(図-1参照)2)の問題は次項に述べる。

4. 通勤・通学手段に対する予測と追跡調査

通勤・通学の手段としては、バス、自動車、二輪車、自転車があり、この手段別需要を予測する必要がある。また、通勤通学の起点は市中心部方向が圧倒的に多いので、この方面からの

アクセス道路の確保が重要な問題となる。この課題に対しては県道稲富岐阜線の幅員を7.5mから18mに拡張して4車線化し、交通容量を増大させるように県・市に協力を依頼した。

次に交通手段の需要予測については、全学的なアンケート調査とは別に第1期の移転にあたる工学部と本部の学生・教職員については、バスの予定時刻表と運賃を情報として示して、どんな交通手段を使うかを申告して貰った。要するに移転前に通勤通学についての意向調査を実施した。

また、移転実施後に教職員学生の実際の行動を校門においてチェック(手段別、バスについては乗降客数を調査)した。この結果から伺えたことは自動車、二輪車、自転車、歩行者数の調査結果は移転前の意向調査と10~20%の乖離で、ほぼ同じ結果が得られており、移転前の意向調査が十分信頼のできるものであることが判明した。ただバス交通については意向調査時よりも30%以上少ない数値が示されている。この分は乗用車の相乗り(カープリンク)が自発的に発生しているためと見られる。このことは校門チェックでも確認した。具体的な数値は発表時に示す。