

## 新キャンパスの交通問題について考える

—他大学の例を参考にしして—

広報委員会 堀越 孝雄

新キャンパスへのアクセス手段、キャンパスにおける交通問題について、本学と同じように都心から離れて郊外に統合移転したいいくつかの大学の例を参考に考えてみた。

### 新キャンパスへのアクセス手段

#### 広島修道大学の例

新キャンパスへのアクセス手段について、発想を思いきり転換した大胆な方法を取り入れているのが広島修道大学である。(広報誌 TRUTH、一九七四・二号、一九九二・十一号)

広島修道大学は、一九七四年秋、都心(広島市観音町)から直線距離にして七kmの沼田丘陵地に移転した。現在は、学生・教職員合わせて六千三百人が新天地で教育研究に励んでいる。

移転当時、道路交通網がまったく未整備の状態であった地で、広島修道大学がとった通学・通勤手段の解決策は、広島電鉄(株)と契約

した、学生・教職員のための特定バス(スクールバス)の運行であった。

このスクールバスのユニークな点は、運行経費を構成員全員が一律に負担しているという点と、バスをコミュニケーションの場として捉えていることである。

当初、二系統、年間一七、五二三便の予定で出発したこの事業は九一年度には四系統、二六、〇二五便(平日、広島駅前—大学間には二三往復運行)にまで発展している。九一年度の運行経費は、総額五億円あまり、一人当たりの施設運営費は、年額七万八千円、月額にするると六千五百円である。

日常の運行から運賃改訂の問題も含めた運営は、施設運営委員会で行われている。また、一九九四年度に新交通システムが開通すると、本制度も抜本的な見直しをせまられるという。九一年度末の調査によると、構成員の七三%がスクールバスの必要性を感じ、六五%が実際に利用しており、五三%が一律負担を妥当と考えている。(Green Campus —厚生局通信—、一九九二・六号)

#### 岐阜大学の例

一九八四年度末までに、教育・工・農の三学部と教養部(学生・教職員約六千人)が、都心より数kmの黒野地区に統合移転した。

岐阜バス会社が唯一の公共アクセス機関である。当初は、バス会社に停留所、回転・待機場を大学敷地外に確保するように要求していたが、折衝の中で、大学がそれらを大学の敷地内に確保すること、進入路を拡幅することなどの便宜をはかることにより、便数などについて便宜をはかってもらっている。(統合ニュース、一九八〇・六、一九八二・九) 現在は、大学周辺の宅地開発も進み、バス路線の採算はとれているという。

### 新キャンパスの交通問題

表に他大学のキャンパス内での交通規制の例をあげた。すべての大学で自動車による通学・通学の規制を行っている。

本学の西条キャンパスにおいても、省資源、環境を汚さない、事故を防止するといった立場から公共交通機関の積極的な利用・育成が望まれるが、下宿の立地、起伏の多い地形、分割されたキャンパスといった事情から一方的な規制だけでは問題は解決しない。現実的に即した対応が迫られていると思う。