

9 章

今後の課題

1 章に述べた通り、今日、全国の大学は様々な情勢の変化にさらされており、本学のキャンパスをとりまく状況もまた、きわめて流動的な変革の時期にある。本学のキャンパスマスタープランは以下のような課題を検討しながら、継続的にバージョンアップを図っていく。

9-1. 新箕面キャンパス整備

箕面キャンパスは、2007（平成 19）年の大阪外国語大学と大阪大学の統合以来、教養学部門や研究科の一部を豊中キャンパスに移したことにより学生・教職員が大幅に減少し、様々な課題が顕在化してきた。また、建物の老朽化と利活用方策などについても様々な問題解決策が考えられてきたが、財政的なことから解決は容易ではなかった。

このような状況の中で、箕面市から 2020（平成 32）年度の地下鉄御堂筋線の延伸に伴う新船場駅（仮称）前の整備構想の核として駅前に箕面キャンパスを移転する案が提示され、新船場駅（仮称）前への移転が課題解決の最善案と考へて、2015（平成 27）年 6 月に本学は箕面市と覚書を交した。翌 2016（平成 28）年 4 月に正式合意を締結し、2021（平成 33）年春には地下鉄御堂筋線の延伸と新船場駅（仮称）開設に合わせて、箕面新キャンパスを開校する予定となっている。

新キャンパスは豊中、吹田の両キャンパスの中間に位置する新船場駅（仮称）前に「都市型キャンパス」として計画するものであり、地域とのコミュニティの形成や連携、箕面市との施設の相互利用等での相乗効果が期待されている。また省エネルギー対策及び維持管理、環境配慮等を検証した持続可能な施設の計画を行いライフサイクルコストの削減に大きく貢献するとともに、周辺の公共施設及び民間施設との一体的なエリアマネジメントにも取り組んでいくことが重要である。大阪大学の国際化を先導するキャンパスとして、多文化・多言語への対応と、IT を活用したスマートキャンパスのモデルともなるキャンパス整備を目指すものとする。

本構想については、別途委員会にて検討がなされているが、次期改訂ではこれらの具体的方策とその後の箕面新キャンパスの方向性を取り込みながらキャンパスマスタープランの改訂を行っていく。

9-2. 中之島キャンパス

大阪市北区中之島 4 丁目地区は大阪帝国大学発祥の地であり、大阪大学医学部、歯学部および理学部がかつてあった、大阪大学にとって縁の深い場所である。その跡地に大阪大学は中之島センターを開設し、社会学連携活動の拠点としている。中之島は古くから大阪の経済・文化・行政の中心地で、大阪市立科学館、国立国際美術館、テレビ局などがあり、大阪の文化・芸術の集積地となっている。加えて大阪市による新美術館やJRなにわ筋線の計画もあり、将来の発展が見込まれる重要なエリアであると言える。

この発祥の地において、中之島キャンパスを中心とした大阪大学の「社会学共創」^{*}の中核拠点とする「社会学共創アゴラ・イノベーション」が構想されている。このことは、大阪大学のみならず大阪市や大阪府の発展にも資するものであると考えられる。

※ 社会学共創：多様な知と人材が交差し、学術・文化・芸術を協奏することで、新しい時代の大学のあり方を社会と大学が共に育んでいこうとするもの

9-3. 医学部附属病院再開発

医学部附属病院は、1993（平成 5）年に中之島キャンパスから吹田キャンパスへ全面的に移転した。2015（平成 27）年度の外来患者数は 2,400 人/日、病床数は 1,086 床という、地域の中核病院である。

本格的な超少子高齢化社会を迎え、患者数の増加とともにハイリスク患者、低侵襲治療のニーズが増加することが予測され、地域において大阪大学医学部附属病院の果たすべき役割はますます重要性を増してゆく。

しかし病院の外来・中診棟、病棟は 1993～1997（平成 5～9）年に集中的に完成しているため、施設の老朽化も同時に進行する。その対策をできるだけ早めにスタートできるように考えておく必要があり、さらに前述の課題への抜本的な対応も困難になりつつあることから、病院再開発が検討されている。

病院の再開発計画は大規模で極めて長い期間を要するため、大阪大学の場合、計画の末期では耐用年数を大きく超過し、相応しい医療を提供できないことが懸念される。このため耐用年数に達していない建物であっても、建て替えを含む再開発を検討せざるをえないことが考えられる。次節に述べる吹田キャンパス地区計画との整合を図りながら、病院再開発計画を進める必要がある。

9-4. 地区計画

大阪大学では教育研究の発展に伴って、建物の延べ面積が年々増加し、2015（平成 27）年 5 月時点で約 108 万㎡となっている。今後も医学部附属病院の再開発計画による増築も検討されていることから、さらに延べ面積が増加することも予想される。しかし建て替え更新のための空地、緑地等のオープンスペースや、駐車場が減少しつつあり、これらを維持しながら建物整備を行うことはキャンパスの景観上だけでなく防災上の観点からも重要な課題である（7-5 節参照）。

一方で、2011（平成 23）年度の北摂地域の都市計画規定（高度地区制限の見直し、簡単にいうと高さ制限）の改定によって、吹田キャンパス、箕面キャンパスにおいては、一部建物が建物の高さ制限を超える既存不適格建物という扱いとなったため、これら建物を使用し続ける限り、この高度地区の見直し時点である 2012（平成 24）年度の延べ面積を基準として 1.2 倍までしか建てることができなくなった。

このことにより吹田キャンパスにおいては、2016（平成 28）年初頭現在、あと約 7 万㎡までしか増築することができなくなったが、防災その他のキャンパス環境、ならびに周辺地域に与える影響など全般的にみて、まだまだ余裕があるところで制限がかかってしまった状態である。地区の環境を維持向上させる方針について明示した「地区計画」を定めることによって、この制限はクリアすることができる。地区計画は都市計画決定の手続きであり、周辺地域への説明や都市計画上の複雑な手続きを経る必要がある。

大学キャンパスとその周辺地域の環境を維持しながら、医学部附属病院再開発をはじめとする案件を支障なく進め、大阪大学が継続的に発展できることを目的として、吹田キャンパスについては、地区計画を定めるための検討を現在行っているところである。

9-5. キャンパスのスマート化

1-1-1 節でも述べたが、第 5 期 科学技術基本計画では、国内外の様々な課題が増大し複雑化する中で、ICT の進化等による大変革の時代の到来を踏まえてイノベーションの推進をはかっていくこと、世界に先駆けた「超スマート社会」（Society5.0）を目指していくべきことが述べられており、本学はキャンパスのスマート化を進めながら、これらを牽引していく。

すでに先導的「産学共創」*の理念のもと、研究データの統合利活用に向けたデータビリティフロンティア機構が創設されている。大学キャンパスには、社会のモデルとなる生きた実験場（Living Laboratory）としての役割が期待され、IT 技術の面において本学は、社会サービスプラットフォームのモデルともなるような、スマートキャンパスの構築を目指す。

具体には、研究データ利活用をはじめとして、省エネ省資源、書籍や物品も含めた ID 管理、セキュリティ・防災、空間の効率的利用などの諸側面で共通化されたプラットフォームの研究と、部局横断的な体制や財源を含めた学内の諸制度に関する検討が必要となる。

* 産学共創： 阪大モデルの新しい産学連携の考え方。基礎研究段階からの包括的な産学連携と、産学協働のイノベーション人材育成からなる。

9-6. 広報およびユーザー参加による点検評価（アンケート等）の強化ならびに地域との連携

構成員が自身の所属するキャンパス空間に関心を持ち、愛着を深めることができるためには、キャンパス計画において学生や教職員がかかわりをもつことも非常に重要である。

これまでは、キャンパス計画ご意見箱、アンケートやヒアリングなどの限定的な場面しかなかったが、今後は、定期的なアンケート調査はもちろん、清掃に関するイベント「キャンパス・クリーンデイ」のようなものや、整備に関するワークショップ等、より幅広く奥行きあるかたちでの企画や参加が期待される。関心をもって参加してもらうためには、日ごろからのキャンパスマネジメントの広報もまた、大変重要である。

キャンパスは教育・研究の場であると同時に、建物が密集する大都市近郊において、貴重なオープンスペースを比較的多く内包した豊かな空間をもっている。昔のような塙で閉ざされた大学キャンパスは、地域にとってはある種の迷惑施設の様であったが、近年の大学キャンパスは教育研究面での社会への貢献に限らず、地域に潤いを与える空間、「地域資源」としての役割や、周辺に居住する学生たちとの共生など、様々な側面において地域との連携が期待されている。

一例として2012（平成24）年から豊中キャンパスでは、隣接する地域住民と学生教職員により「阪大タケの会」という、キャンパス内の竹やぶとその周辺を間伐・清掃する維持管理活動が、年に5回行われており継続的に成果を上げている。こうした取り組みの裾野を広げていくことも必要である。

9-7. 豊中キャンパスにおける通学路ラッシュや自転車と駐輪の取り扱い

大阪外国語大学との統合後、豊中キャンパスに学生が増えたことによって、これらは大きな問題となってきた。警察や行政、地元と共同して対症的な対策をとりながらも、交通マネジメント（例えば、大阪モノレール等の公共交通事業者への働きかけと提携によって、通学ルートをコントロールすることも考えられる）や空間マネジメントによる積極的な対策も、長期的には考えていく必要がある。

集約駐輪場や駐車場の計画（今次改訂にてリーディングプロジェクトT-7とした）などを、キャンパスや周辺地域の空間キャパシティを踏まえた検討を行ってこれらの在り方に方向性を与えつつ、キャンパス内だけでなく周辺地域を含めて、歩行者優先のより安全な空間としていかなければならない。

上記の各節のほか、5章「大学とキャンパスの持続可能性向上を目指すマネジメント」の各節については検討が不十分な部分が多く、継続的な検討によって順次改訂していくこととする。