

7-1. 2) 豊中キャンパスの交通ネットワーク (その2)

前項の検討の中から有力なものを整理統合して、東口の出入りを重視する方向で再検討を行ったものが下表である。前頁で述べた通り、現状では車で常時入構出来るのが正門だけであり、災害等の緊急時の対応に問題がある。東口は最も有力な第二出入口の候補である（他の出入口は近隣への影響が大きいと予想される）。なお2'案と12'案は同点であるが、2'案は第二出入口問題のため最有力案とはしない。また以下に示す通り、当面は実現性・柔軟性のある12'案を目指し、将来的には安全性や歩行者への配慮を最重視した13案を目標とすることが妥当である。

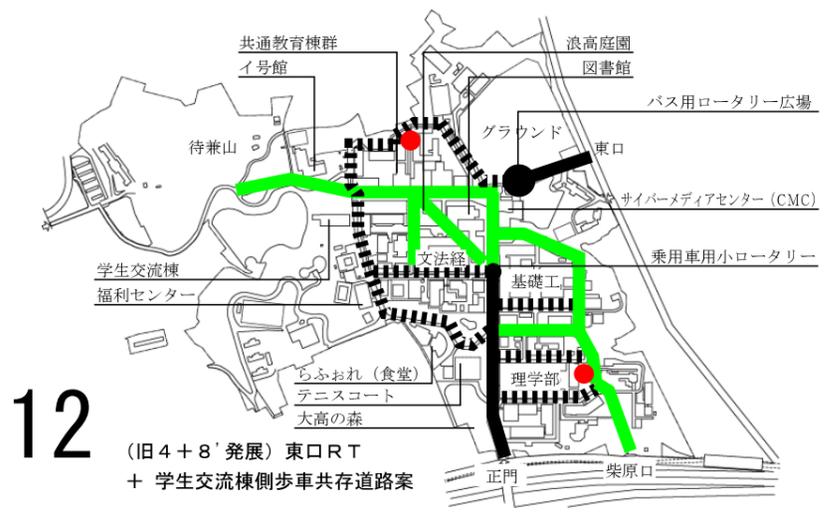
豊中キャンパス/交通ネットワーク形態比較表 (その2)

項目 \ 案	0. 現状の動線骨格	2'. 環状道路 + 基礎工前RT案	12. 東口RT + 学生交流棟側歩車道案	12'. 東口 + 基礎工前RT案	13. 東口RT + イ号館裏出入口案	備考
ダイアグラム						
安全性 動線交錯度合、歩車分離等のスムーズ性	図書館、OMC周辺 ×× 双方方向通行、バス転回 学生交流棟周辺 × 双方方向通行 理系裏へ柴原口 △ 一方通行	× 双方方向通行 ○ 歩行者専用化 ○ 多くの部分を歩車化	○△ グラウンド間のみ分断される × 双方方向通行 ○ 多くの部分を歩車化	○△ グラウンド間のみ分断される × 双方方向通行 ○ 多くの部分を歩車化	○△ グラウンド間のみ分断される ○ 歩行者専用化 ○ 多くの部分を歩車化	
既設駐車場	現状台数の維持 最大限確保 使い勝手車の動線 ○	○ 多くの部分を維持可能 △ 一方通行、動線長い	○ 多くの部分を維持可能 △ 一方通行、動線長い	○ 多くの部分を維持可能 △ 一方通行、動線長い	○ やや減少する △ 共通教育棟動線長い	言語文化周辺の既存駐車場が分かれ目
オープンスペースの広がりや景観 および主な歩行者動線の景観	共通教育棟前大通り、浪高庭園周辺が代表的だが、駐輪や鬱蒼とした緑で広がり感欠く・図書館前が圧迫感大	×	○	○	○	◎
グラウンドの利便性 (削られる程度や動線など)	図書館前の動線交錯が著しい	× 動線交錯	△	×	△	×
実現が難しい箇所 (費用面を含む)	(現状のまま)	○ 共通教育棟裏道路	△	×	△	×
総合評価 上記評価の平均点(参考) (各評価項目の重みは均等と仮定)	0.0	× 0.6	○ 0.2	△ 0.6	○ 0.4	△
備考		・正門以外に車の常時出入り口が無いのが問題。		・柔軟性に富む案である。	・東口整備問題、駐車場台数の問題。イ号館裏出入口問題の3点が解決すれば、理想型となりうる。 ・バスRTを正門側とすれば、左記12'案と同点になる。	前頁の比較に対し以下項目削除 ・バスルート ・立体駐車場 ・費用(現実性に含める)

<凡例>

- 歩行者専用道 <注1>
- 車の幹線道路 (バス道路+歩道)
- 歩車共存 (可能なかぎり一方通行+広い歩道)
- ロータリー広場 (バス転回、略称RT)
- 立体駐車場候補地 <注2>

注1: サービス車等は通行可能とする。
注2: 立体駐車場の計画は、豊中キャンパスにおける自動車通勤のあり方や必要収容台数を定めた上で、規模等を設定する必要がある。



本案(12'案)は、図書館周辺の歩行者専用化と、現状駐車場台数を出来るだけ維持することを計りながら、東口の車入構を緊急時対応として重視した案である(12案に対しバス入構を正門側として、東口の簡易化も意図している)。

但し、東口の整備は高低差解消の為に長大な斜路を必要とし大規模な工事となる。従って今後継続して、安全・景観・近隣に対するアセスメントを行う必要がある。

しかし本案は、東口整備未了でも実用的であるので、柔軟性・現実性を考慮すれば、当面目指すべき最有力の案だと言える。

12' 12案から、バスRTを基礎工前へ変更した案

本案(13案)は、車の入構を歩行者専用空間によって南北に完全に分断する案である。12'案における石橋口側の歩行者・車の交錯が、13案では解消される。安全性や歩行者への配慮を最重視すれば本案が理想型であるが、東口整備問題、駐車場台数の問題、イ号館裏出入口問題の3点を解決しなければ実現出来ない。

以上により、当面は現実性の高い案(12'案)を目指し、長期的には理想案(13案)を目標に整備を進めることが妥当であると言える。

13 (旧4+10) 東口RT + イ号館裏車出入口案

