

8. 交通計画

8.1 交通計画の方針

(1) 歩行者中心のキャンパス形成

歩行者が自動車・バイク等から守られ、安心して歩ける環境づくりを行う。そのために、東西に長いキャンパスの骨格として、歩行者専用(あるいは歩行者と共存する未来型交通システムと兼用)となるキャンパス・モールを整備し、キャンパス・モールを中心とした学内の主要な歩行者動線を形成する。

(2) 公共交通の重視

環境に配慮し、通学通勤等のキャンパス内外の連絡移動、およびキャンパス内の移動のため、環境共生型の公共交通システムの充実した運行を目指す。

(3) 機能的で環境に配慮した道路システム

キャンパス内の幹線道路および支線道路は、各施設の利便性を高めるとともに、外部からのアプローチの円滑化を図れるよう計画する。このため、施設間の連絡と交通の安全性、円滑性に配慮した道路網および道路線形とする。

また、周辺環境に配慮し、沿道には緩衝緑地等を設けるとともに、アカデミック・ゾーン内の支線道路は、原則としてサービス・緊急用に限定する。

(4) 各種交通動線の確保と相互連絡

前記(1)から(3)の方針を実現するため、歩行者交通、公共交通、パーソナル交通、サービス交通ごとに安全で効率的な交通動線を確保し、交通手段相互の連絡に十分配慮した計画とすることで、全体交通の安全性と利便性を図る。

(5) 段階的整備への対応

段階的に実施されるキャンパス建設に対応し、各建設段階における研究・教育活動にともなう交通需要、およびキャンパス内外をつなぐ交通需要に対して、必要十分な交通施設を整備する。

8.2 歩行者交通計画

(1) キャンパス・モール

歩行者にわかりやすく、歩きやすいキャンパスの形成を目指し、キャンパス内は歩車分離を徹底する。

歩行者の主動線となる東西延長約2kmの長さとなるキャンパス・モールは、全キャンパス的に展開する研究・教育活動をつなぐ骨格軸としての役割を持ち、各施設間の歩行移動の利便性に配慮した人間中心の安全で快適な歩行空間とする。

キャンパス・モール内は、一層の安全性と快適性を確保するため、自動車・バイクはもとより、自転車も排除して歩行者専用(あるいは歩行者と共存する未来型交通システムと兼用)の空間とする。

敷地の特性から、キャンパス・モールの縦断線形は、なだらかなスロープが中心となるが、地形上避けられない高低差は、エスカレータやエレベータ等の昇降装置等を設置することによって、バリアフリー化を図る。

また、総合大学としてのキャンパスの一体感と歩行者空間の安全性、連続性の確保のために、学園通線とキャンパス・モール等の歩行者動線との交差点における歩行者横断施設は、立体構造とする。

(2) 歩行者空間のセキュリティ

夜間の歩行者の安全性、防犯性を確保するため、駐車場やバス停留所等への動線上には、十分な照明や非常用電話等を設置する。

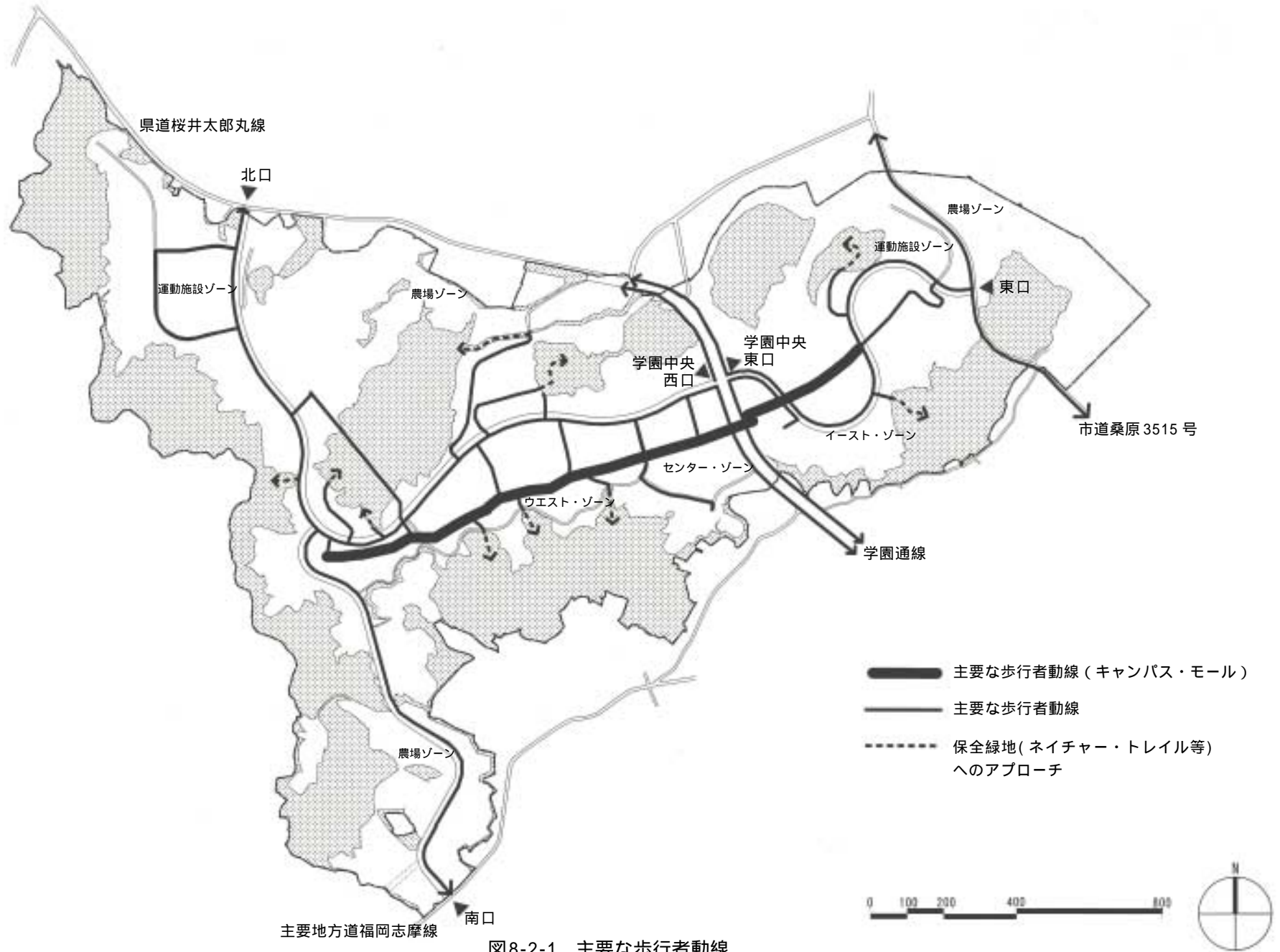


図8-2-1 主要な歩行者動線

8.3 パーソナル交通計画

(1) 自動車交通のゲート

新キャンパスの自動車交通等の主要なゲートは、メイン・ゲートである学園中央東口(学園通線の東側)、学園中央西口(学園通線の西側)の2箇所、および北口(県道桜井太郎丸線)、東口(市道桑原3515号)、南口(主要地方道福岡志摩線)の計5箇所とし、その他に管理および緊急用車両の出入口を数箇所設置する。

学園通線と幹線道路との交差点(学園中央交差点(仮称))は、最も自動車交通が集中するため、交通安全、交通容量に十分に配慮した交差点の構造とする。

(2) 幹線道路の構成

自動車の主動線となる幹線道路は、学園通線の東西を結ぶ東西幹線、およびウエスト・ゾーン西部の北口と南口をつなぐ南北幹線より構成する。

ウエスト・ゾーンでは、幹線道路をアカデミック・ゾーン北側に寄せることにより、同ゾーン中央を東西に走るキャンパス・モール等の歩行者動線と明確に分離する。

イースト・ゾーンでは、歩行者動線がS字型曲線を描く幹線道路と交差する箇所が発生するため、この箇所では歩道橋等の立体交差により歩行者の動線に連続性を持たせ、同時に安全性を確保する。

イースト・ゾーン、ウエスト・ゾーンともに傾斜や高低差のある敷地のため、主動線となる幹線道路は、自動車交通の安全性に最大限配慮した線形と縦断勾配とする。

(3) 支線道路の交通管理

緊急避難用自動車、緊急自動車、その他のサービス等に使用される支線は、施設配置に合わせて効率的に設置する。支線及び管理用道路については、原則として非常時以外の一般車両の進入を禁止する。バイク動線は、自動車動線と共通とし、歩行者、自転車の動線との分離を徹底する。

保全緑地の区域等には管理用道路を適宜設け、災害時の緊急用道路とする。

(4) サービス動線

幹線道路、支線道路、施設の搬入出口等の適切な配置により、効率的なサービス動線を構築する。

物販、物流、営業等のサービス交通に対しては、通勤・通学用の駐車場と区別した専用駐車場を設け、駐車場から施設搬入出口等へ誘導する適切な動線を確保する。

図書館等の学外者の利用が見込まれる開放型施設に関しては、来訪者が利用しやすいよう、来訪者用駐車場・駐輪場から施設まで誘導する歩行者動線を確保する。

(5) 駐車場の配置

駐車場は、学生・教職員の通学・通勤向けと来訪者向けの需要を想定し計画する。他のキャンパスからの利用者や、導入されるバス、未来型交通システム等の公共交通の輸送力を考慮して、将来の拡張用地等を活用しながら、必要最小限の駐車容量を確保する。

大型駐車場をウエスト・ゾーンでは北西部に、イースト・ゾーンでは東部に設置する。それらの利便性を向上させるためには、大型駐車場とアカデミック・ゾーンとの間を学内バスで連絡する必要がある。

センター・ゾーンには、来訪者向けの大型駐車場を併設し、将来の需要拡大によっては、立体駐車場の建設を検討する。

その他、サービス交通などの利用が可能な多目的の小規模駐車場を幹線道路に沿って分散配置する。

なお、移転初期段階からのバス交通の利便性の確保を図るため、暫定的に建設用地内における駐車場用地をバスの転回広場や待機場として使用する。

(6) 駐車場案内システム

朝夕のピーク時における交通混雑の緩和や、不案内な来訪者の利便性を考慮すると、駐車場への安全、円滑な誘導のための駐車場案内システムを導入する必要がある。

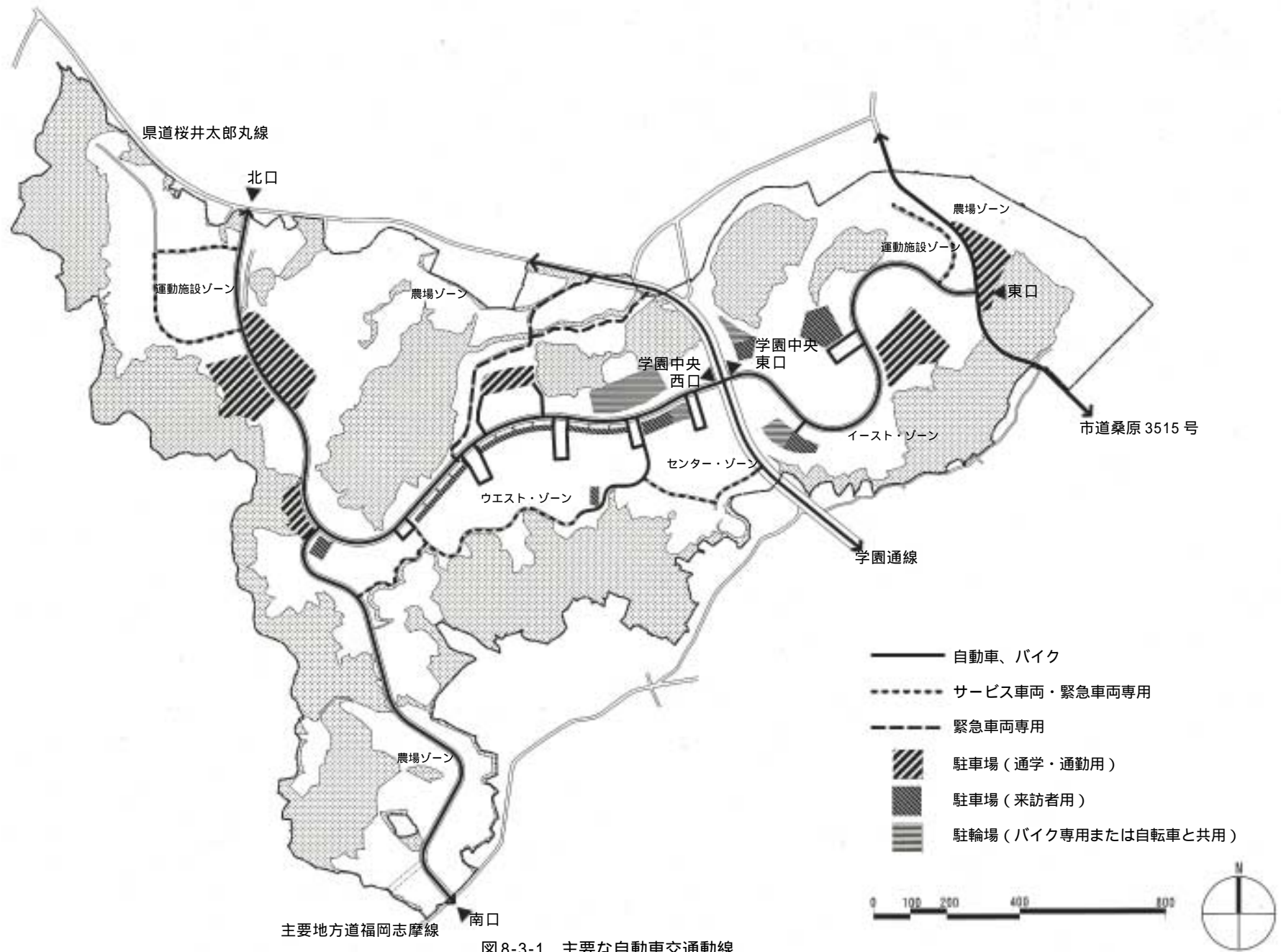


図 8-3-1 主要な自動車交通動線

(7) 自動車交通の抑止と駐車場管理・運営システム

公共交通とパーソナル交通のバランスが取れたキャンパスの実現を図るため、将来的には、駐車場の利用に対する課金等の方策等を導入することにより、自家用車による通学・通勤を必要最小限に抑制する。

なお、駐車需要抑制(制限)の方法については、今後、駐車場の管理・運営のために、具体的に導入する方法やシステムと共に検討していくものとする。

(8) 自転車交通

歩行者の安全性に配慮し、アカデミック・ゾーン内においては、自転車専用道路を設け、歩行者と自動車からの分離を図る。

その際、自転車専用道路は、勾配に配慮して車道沿いに計画し、車道とはレーンを独立させることで安全性を確保する。但し、一部の道路では、自転車交通には勾配が急な箇所もあり、自転車交通の動線としては、配慮を要する。

自転車利用者の利便のため、施設近傍までアプローチできるよう配慮する。

(9) 駐輪場

駐輪場は、バイク専用と自転車専用、および両者の共用とし、この3タイプを目的に応じて適切に配置する。また、駐輪場がキャンパスの景観を損なうことがないように、配置やデザインに十分配慮する。

大規模な駐輪場はメイン・ゲート周辺に配置し、小規模な駐輪場は施設近傍の適切な位置に配置する。

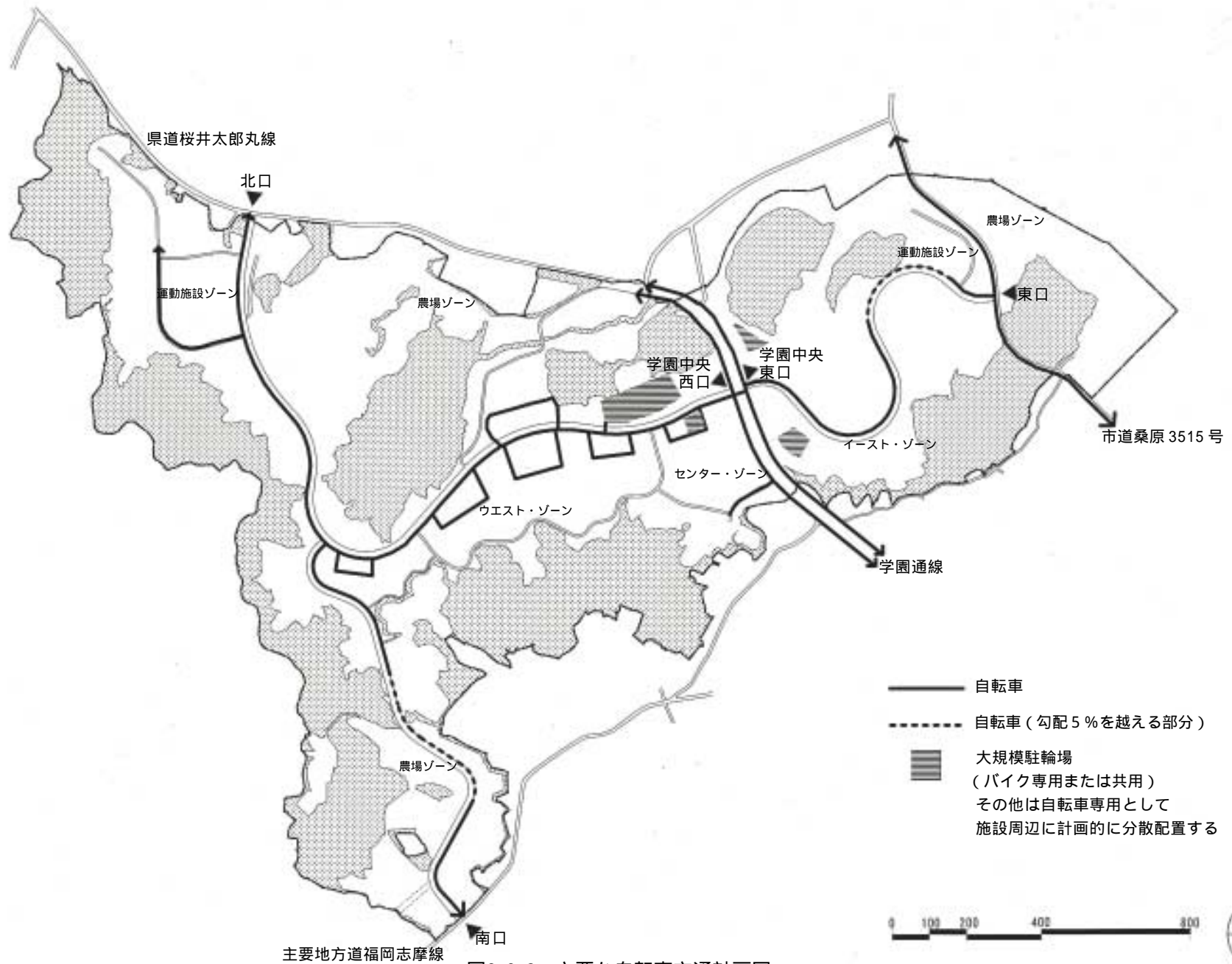


図8-3-2 主要な自転車交通計画図

8.4 公共交通計画

(1) 公共交通導入の課題

通学・通勤の交通は、可能な限り公共交通システムを利用するものとし、公共交通機関の充実を図る。

そのために、各整備段階における新キャンパス内部の移動利便性の確保や周辺のまちづくりとの連携を図りつつ、地元自治体や民間交通事業者等との連携により、公共交通手段の充実を目指していくものとする。

特に、移転完了後の新キャンパスと、筑紫地区、病院地区等の他キャンパスとの移動連絡、および移転段階においては、箱崎地区、六本松地区のキャンパスを加えた他キャンパスとの移動連絡の利便性を高める必要がある。

(2) バス交通

移転初期段階からの交通利便性を確保するために、最も現実的な手段として、バス交通を位置づける。バス交通に関しては、路線バスのキャンパス内への乗入れ、キャンパス内循環バス、福岡市都心部からの高速バス、地域循環型バス等の様々なルートでの導入を検討する。

そのために、本マスタープランでは、キャンパス内のメイン・ゲート付近に適正規模のバス・ターミナルを計画し、バス停留所を幹線道路沿いの歩行者動線との結節点等の複数箇所に適宜配置可能としている。

(3) バス交通導入の留意点

実際の導入に際しては、夜間における各施設からバス停留所までの歩行者の安全性を考慮し、できるだけ施設に近い位置にバス停留所を配置するとともに、利用者の利便性の向上を目指したバス案内システムの導入を図る必要がある。

アカデミック・ゾーンの周辺に配置された駐車場の利便性を確保するためには、学内移動サービスのために学内循環バスを導入する必要がある。

また、段階的整備に合わせた適切な輸送力の確保や、低公害型車両の導入等に関して、バス交通事業者と協議を行うことも今後の課題である。

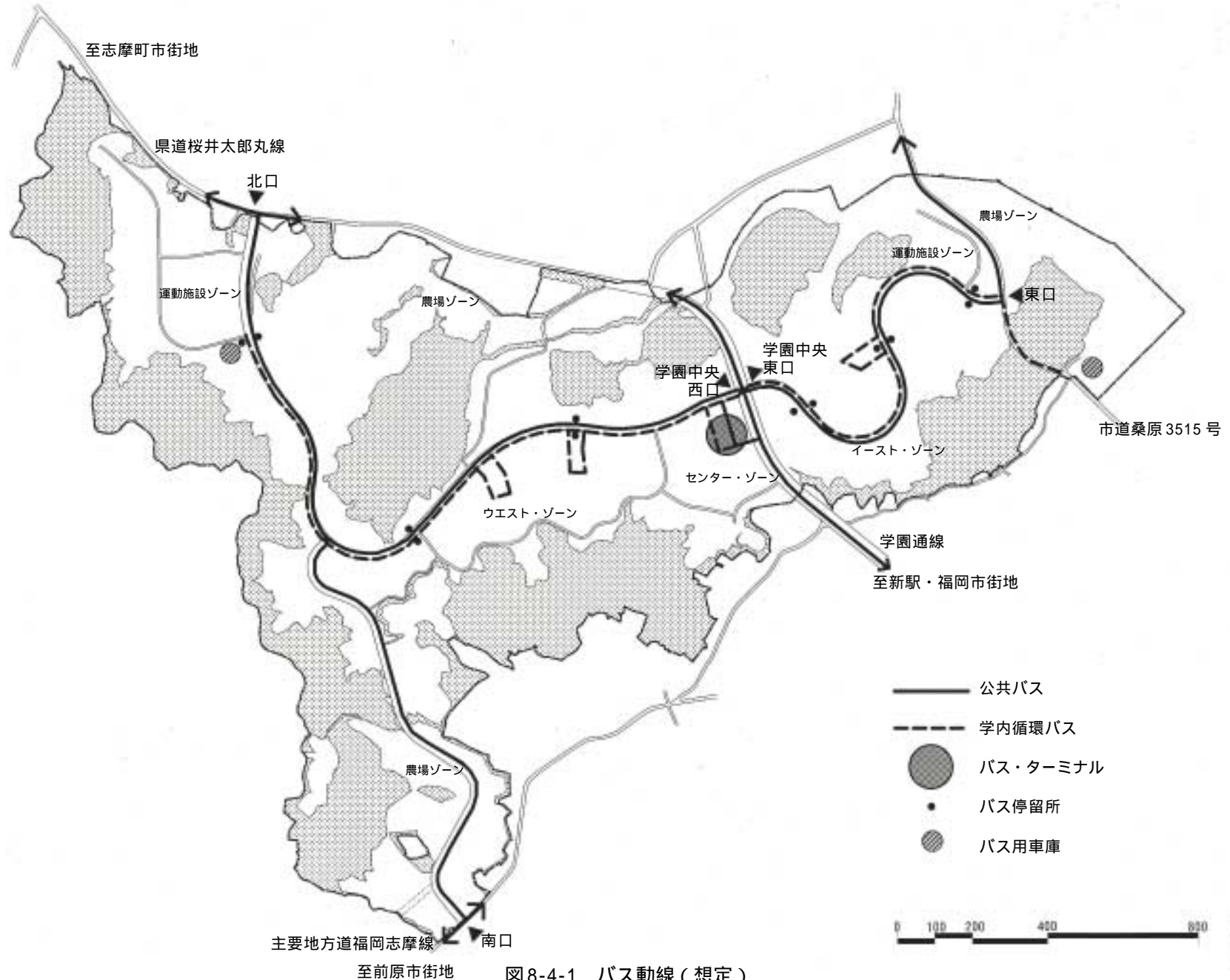


図8-4-1 バス動線(想定)

(4) 未来型交通システム

傾斜や高低差がある広大な新キャンパス内の移動交通や、朝夕の通学・通勤のピーク時にJR筑肥線の駅等の市街地と新キャンパスとをつなぐ交通手段に関しては、未来型交通システムの導入が強く望まれる。

21世紀の実験都市としてのキャンパスに相応しい、環境にやさしく経済的な未来型交通システムの導入については、九州大学の研究者らで開発、発明された技術の導入を含め検討を進める。

現時点では、未来型交通システムの形式が具体化されていないため、本マスタープランの交通計画においては、以下の2つの軌道もしくは走行路のルート进行を想定し、そのための用地を確保することで対応する。

未来型交通ルートA：高架等の専用軌道(走行路)を前提とした交通システム用のルート。キャンパス内の景観に配慮しつつ、主として幹線道路沿いの用地を利用する。

未来型交通ルートB：高架によらず、歩行者と同じレベル、もしくは近いレベル上を走行するルート。歩行者の交通を部分的に支援する移動装置などもこれに該当する。

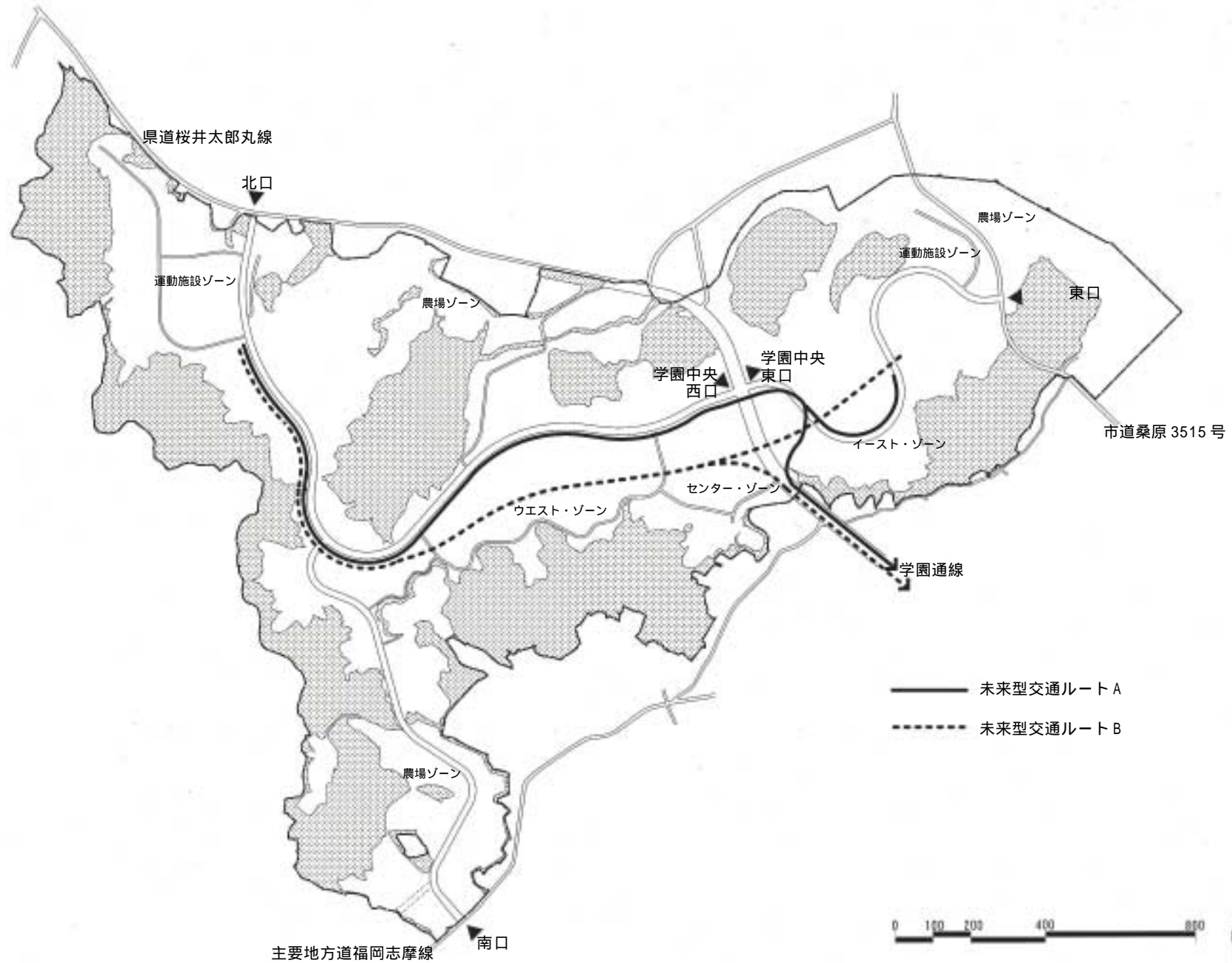


図8-4-2 未来型交通システムのルート(想定)