

●事例紹介●

安全で快適なキャンパスを目指した
島根大学の挑戦
～自転車登録制度と構内乗り入れ規制区域の設定～

松本 一郎
(島根大学教育学部助教授)

一 はじめに「ボランティアから組織的な活動へ」

「大学構内の交通問題」、それは大学ごとに事情が異なる。つまり、都市部の大学と地方大学、また、新設もしくは移転した大学と旧来からの大学とでは構内の施設の配置や交通導線等の考え方が異なることが多いからである。

ここでは、本学松江キャンパスの「構内交通問題」解決へ向けたこれまでの取組を紹介する。特に、問題解決に向けた取組の中で本学では、伝統的に献身的な学生及び教職員の活動に支えられてきた側面がある。本学松江キャンパスでは、そうしたボランティア的な活力を二〇〇六年三月にISO14001の認証を取得したことをきっかけに、

組織的な取組として大きく前進させた。これは、本学の環境改善に向けた挑戦であり、社会に向けたアピールでもある。

二 松江キャンパスの過去、現在、そして未来へ

本学松江キャンパスの面積は一七万六九三二平方メートルであり、写真1及び写真2のとおり国立大学法人の中でも大変狭いキャンパスの一つであることが分かる。この敷地に、法文学部、教育学部、総合理工学部及び生物資源科学部が所狭しと同居しているのが現状である。また、学生食堂、図書館、本部棟、学生会館、体育館等の施設もこのキャンパスに含まれている。現在、松江キャンパスには六

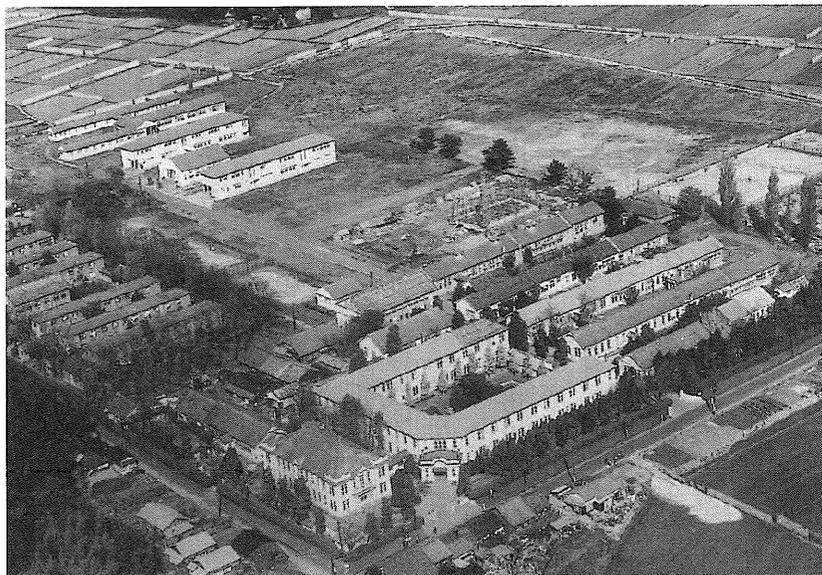


写真1 昭和34年当時の松江キャンパス



写真2 現在（平成17年）の松江キャンパス

〇〇人を超える学生・教職員が生活している。この狭い敷地に、これだけの人数が入ると自ずと構内の交通に多々問題が生じてくることになる。

ただし、過去はどうであったかという点、興味深い変化が分かった。二〇〇三〇年前のキャンパスをみてみると、敷地面積には変化がないが（写真1及び写真2を参照）、学生・教職員数が現在の半数程度であった。つまり、人口密度は当時に比べて倍程度になったことになる。

当時は、自動車も少なく、バイクや自転車もとりたてて問題がなかったと聞いている。時が経過するにつれ、移動や敷地の拡充が行われていない本学では、学生・教職員数の増加への対応は、敷地内に一〇階を超える高層の学部棟をいくつか建設することにより、これを克服してきた。

ただし、学内の限られたスペースに自動車、バイク、自転車の収納を余儀なくされ、それらが歩行者と共存することにより、構内移動に伴う諸問題が徐々に表面化してきた。現在、私達は松江キャンパスの交通問題を解決すべく、快適な「構内未来図」を提示する必要性に迫られていると言える。

三 「交通問題」解決へ向けた取組体制ができるまで

現在、「交通問題」を含めて環境に関わる諸問題について



写真3 教職員による駐輪指導

論を重ねた。この組織体は、学内の非公式のものであったにもかかわらず、当時の学長、副学長をはじめ事務方の要職も名を連ね、年に一度の成果発表会を開催した。その成

てはISO14001規格のもと組織された委員会（環境マネジメントシステム（EMS）実施委員会）を中心に、個々の環境側面ごとに六つの作業部会（①環境教育に関する作業部会（環境教育作業部会）、②環境研究に関する作業部会（環境研究作業部会）、③エネルギー消費・節約に関する作業部会（エネルギー作業部会）、④生活系ごみの排出に関する作業部会（生活系作業部会）、⑤実験系の廃棄物の排出に関する作業部会（実験系作業部会）、そして⑥構内の交通問題やアメニティに関する作業部会（キャンパス・アメニティ作業部会）を立ち上げ、それらを実行・実践する学部や部局でのEMS対応委員会を組織した。交通問題については、上記キャンパス・アメニティ作業部会での対応が検討・実行されているところである。

本学松江キャンパスでは、これらISO14001に基づく組織が形成されるに至った経路が非常にユニークなものであった。つまり、学生と教職員とのボランティアベイスの組織体はその原型になったのである。

この組織体は、エコロジカル・キャンパスプロジェクト（通称ECCO）と呼ばれる組織であり、平成二二年度に学長裁量経費を得て緩やかに組織化されたものであった。当初、各学部から数名ずつの教員に加えて、十数名の学生が中心になり、日々学内の環境に関わる諸問題について議

果発表会には地域住民をも巻き込み、発表会の参加者は四〇〇名近くに達した。このような取組は、学生・教職員の熱い思いがあったからこそ成し得たものであったが、特に「学生のやる気」に教職員が引つ張られた感があった。

このECCOの活動に連動するように、平成一三年には学内で環境委員会が発足し、そのもとに「キャンパス・アメニティ専門委員会」が組織化された。このキャンパス・アメニティ専門委員会は、ECCOを母体にしており、それまでの活動の成果が実を結んだと言える。その後、このボランティアベースのECCOと公認委員会のキャンパス・アメニティ専門委員会の協調のもと、より組織的な環境改善を目指し、現在のISO14001ベイスのEMS実施委員会へと引き継がれることとなった。組織体が変わりこそすれ、学生・教職員の「環境」に対する思いに変わりはなく、現在に至っている（写真3）。

四 「交通問題」の問題点と解決の難しさ

さて、本題の「交通問題」であるが、一体何が問題なのであろうか。それに対する答えは、多くの学生・教職員が同じに考えるところであり、松江キャンパスでは、自転車の駐輪場外駐輪が一番の問題となっている。これについて

はECCO時代より、学生・教職員にアンケートや聞き取りを繰り返して、次のような論点を抽出・整理した。つまり、現状の自転車の問題点は、①安全上の問題（交通事故とそれに伴う傷害）、②緊急車両、車椅子及び歩行の障害になる（交通障害）、③乱雑な駐輪マナーに基因する悪景観、である。特に、安全上の問題は最重要課題であり、自転車といえども死亡事故に至り得ることを考えると、早急な対策と対応が望まれる。

しかし、以上のような問題点が明らかになってはいるものの、問題解決に立ち及ぶのはなかなか難しい局面を、作業部会では実感することとなった。それは、アンケート結果にも如実に現れ、作業部会の判断を迷わした。つまり、ごみの問題やエネルギーの問題では、その改善に対する思いはほぼ類似しているのに対して、交通問題では全く反対の考えが存在するからである。

例えば、自転車はそもそも「環境に優しい乗り物」であるので、学内を自由に乗り回せるようにすべきだという意見がある。これは、更なる学内整備による駐輪場の拡充と整備により解決が可能ないように思われ、利便性が向上する。これとは反対に狭い構内であり、乗り入れ規制をせよという意見がある。これは、安全上及び景観上も学内環境を大いに向上させることに繋がるとして、最近では学生もこの

意見に賛同を寄せている傾向が伺える。つまり、作業部会では論点整理をした後に、時間をかけ、さらに意見を集約し、議論を重ねることで、学生・教職員の意見の方向性を見極めISO14001規格のもとで対策を講じることとした。

五 自転車乗り入れ規制区域「キャンパス・プラザ」の成功

松江キャンパスでは、特に図書館、生協及び学生食堂に囲まれた空間を「キャンパス・プラザ」と呼び、学生・教職員の憩いの場として整備していた。勿論、その空間は自転車の駐輪スペースは存在しない。しかし、実際には非常に多くの自転車が駐輪され、自転車をかき分けないと目的の建物に入れない現状が続いた。学内の大方の意見では、この状況の改善（マナーやルールの指導）は大変難しいと危惧されていた。

しかし、平成一六年度にキャンパス・アメニティ作業部会では意を決してこの改善に臨んだ。すなわち、一か月以上の間、学生・教職員が交代で立ち番指導を行ったのである。並々ならぬ努力と粘り強い現場での指導のお陰で、現在ではそこに駐輪する自転車はほとんど無くなった（写真



写真4 指導前のキャンパス・プラザ



写真5 指導後のキャンパス・プラザ

4及び写真5を参照)。
この「キャンパス・プラザ」での成功は、私達作業部会のみならず学内の学生・教職員の環境意識を一段引き上げることにつながっているとみている。

六 自転車登録制度の導入と構内乗り入れ規制区域の設定に向けて

「キャンパス・プラザ」での成功を受けて、平成一七年度からは「自転車の登録制度」を開始した。これは、放置自転車が年間数百台も学内から発生することや、駐輪ルールの徹底等、マナーの向上を進めるための「管理面の強化」に踏み切ったのである。ただし、一年を経過して登録率がようやく半分以上になる等、まだまだ問題点が山積している現状も否定できない。ただ、盗難に遭った自転車が所有者のもとに返却される等の効

果も認められている。

また、次なるアクションとして、平成一八年度後期のある時期からは、学内の中心部分への自転車の乗り入れを制限すべく、すでに学内掲示板や立ち番指導等により周知を図っているところである。

七 安全で快適なキャンパスに向けて

交通問題の解決には、ここに紹介したような「難しさ」が随所に存在するように思われる。「安全で快適な空間の演出」と「利便性の向上」とは常に対峙する側面を持ち合わせているからである。また、問題の解決には一進一退を繰り返すことも多々あり得ることを承知しておく必要もあろう。なぜなら、交通問題は多様な思いが複雑に交錯することが多い問題だからである。

ただ、本学の長期的な交通問題への取組を振り返ったときに、見えてくるものがある。つまり、現在の本学松江キャンパスの交通問題の中心は「自転車」であるが、考えてみれば二〇年前は「自動車」が問題の主人公であったのである。これは、当時の学生・教職員数が、現在の半分程度であり、自動車は構内のいたるところを走りまわり、交通事故の危険性と騒音に悩まされていた時代であった。当時

は、私も本学の学生であり、この問題の解決は容易ではないうと感じていた。ところが、自動車問題解決のために、当時の教職員の地道な努力により、構内に交通規制を設けたことと、利用者に対する登録制を導入したことにより、多くの問題が解決したそうである。

一見地道で困難な作業が多い「交通問題」ではあるが、その解決へ向けたたゆまぬ努力こそが重要であると言える。加えて、そのたゆまない努力の「計画（P）」、「実施（D）」、「点検（C）」、及び「見直し（A）」の諸作業、つまりPDCAサイクルの継続的改善のための大変重要な潤滑油としての役割が「学生の存在」であると感じている。つまり、母校に対する熱い気持ちを有した学生と教職員が一体となることこそが、問題解決の近道であると信じている。

近い将来、共に問題解決にあたった学生諸氏とともに、「少し昔は構内には自転車問題があつたのですね」と安全で快適になったキャンパスを歩ける日を想像し、引き続き交通問題の解決にあたっていきたい。