



東北大学 青葉山キャンパスマスタープラン 2008

AOBAYAMA CAMPUS MASTER PLAN 2008  
TOHOKU UNIVERSITY



■青葉山キャンパスマスタープランの骨格 — 環境調和型キャンパスを目指して

	目標	方針	計画	図	関連する検討項目
交通計画	公共交通の利用を基本とした、安心安全で、歩行者中心の快適なキャンパス環境を実現する	自動車通勤通学の抑制と公共交通の利用促進	二酸化炭素排出抑制のためにも自動車・バイク交通量を減らすことは全キャンパス共通の課題である。2015年の地下鉄東西線開業を踏まえ、公共交通機関の利用を促進し、駐車場有料化や入構制限による自動車・バイク交通量の抑制を検討、実施する。	図1-1 図1-2	課金等、自動車・バイク通勤通学抑制策及び学内バス等の全学的な検討を運輸交通専門委員会で検討
		自動車動線と分離した、青葉山駅を中心とした安全な歩行者空間づくり	通勤通学自動車・バイク等の自動車動線を出来るだけ集約するとともに、青葉山駅を中心とした歩行者動線を整備し、歩車分離による安全なキャンパス形成を目指す。		課金や許可条件の見直し等を踏まえ立体駐車場整備の必要性を検討
		土地利用計画上で最も合理的な駐車場整備方法の検討	自動車での通勤通学の抑制によって駐車場面積の最小化を図ることで将来的な施設建設用地やオープンスペースを確保する。また必要に応じて、さらなる敷地の有効活用法として、立体駐車場の整備についてもキャンパス全体の駐車場管理を含め、検討を行う。		
オープンスペース計画	青葉山の自然を活かした開かれたキャンパスづくり	保存緑地の維持・保全	キャンパスを取り囲む豊かな青葉山の緑地やキャンパス内に存在する樹林等を「保存緑地」として設定し、維持・保全に努める。	図2	
		歩行者動線とリンクしたオープンスペースの整備	地下鉄東西線開業に合わせて、歩行者優先のキャンパス環境を形成するとともに、人々が憩い、集い、交流できるオープンスペースを歩行者動線や福利厚生施設と合わせて整備する。また、同時に緊急時の防災拠点としてもオープンスペースを位置づけ、整備する。		分かり易い総合的なサイン計画の策定が必要
		一般市民や本学卒業生等が気軽に立ち寄れる開かれたキャンパスづくり	新キャンパスで計画されている「ユニバーシティパーク」を中心として市民や本学卒業生などが気軽に立ち寄り、大学の雰囲気味わうことの出来る環境整備を目指す。		
施設計画	青葉山の自然と調和し、青葉山駅を中心とした交流・融合型キャンパスの実現	新たな学問領域の創出や産学官連携の強化による地域産業への貢献に対応出来る研究・教育環境の充実	研究科等の大半が集積する青葉山キャンパスが担う「新たな学問領域の創出」や「産学官連携の強化による地域産業への貢献」のために必要とされる研究スペースの確保のみならず、研究環境の変化に対する柔軟な対応を可能にする施設環境を構築する。	図3-1 図3-2 図3-3	
		老朽化・低層施設の集約化による土地の有効活用	青葉山の環境を維持・保全しつつ、新たな施設需要に対応するため、老朽化・低層施設等を集約化し、限られた土地の有効活用を図る。		
		地下鉄東西線青葉山駅前における学術文化交流拠点の形成	地下鉄東西線開業に伴い、駅を中心としてキャンパスを再編し、青葉山駅前については民間事業者との共同も含め戦略的に土地の活用を検討し、新たな大学の顔としての福利厚生施設等の多様な機能の充実を図る。		全学的、また青葉山キャンパスにおける必要機能、事業計画等の検討が必要

図 1-1：交通計画  
自動車動線・駐車場

地下鉄開業時（2015年）

- ・地下鉄東西線開業（2015年）に合わせて、通勤通学の公共交通機関への移行を図り、駐車場を削減する。
- ・地形の高低差等を考慮しつつ、明確でシンプルなキャンパス内の主要自動車動線を整備する。
- ・主要自動車動線に沿って、ゾーン毎に駐車場を集約配置する。場合によっては立体駐車場による集約化も検討する。
- ・各主要建物の正面はエントランスとして出来るだけ駐車場を移動し、顔となる空間を形成する。
- ・学内バスなどによる安全な移動手段について、関係機関や他キャンパスと検討を行う。

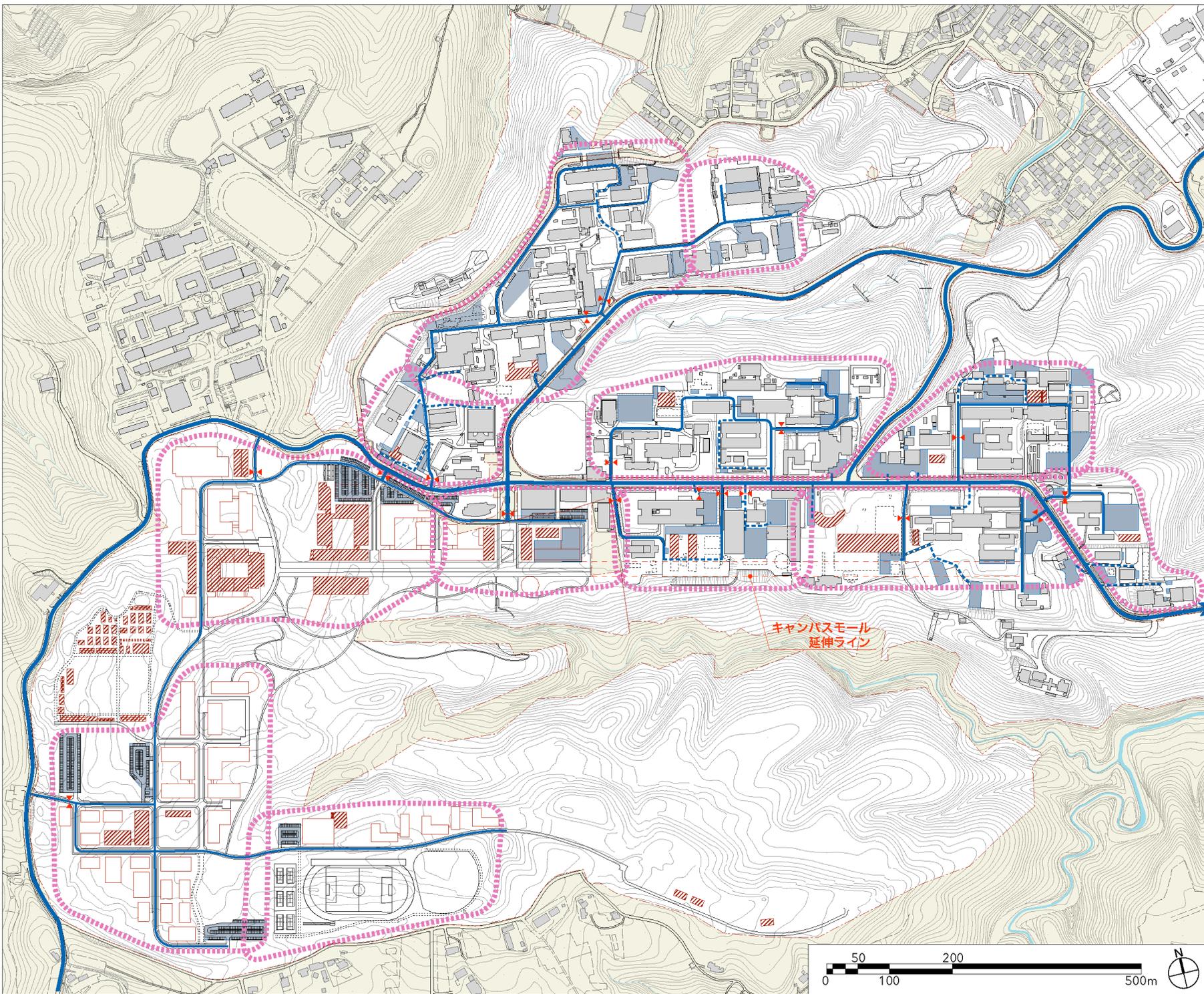
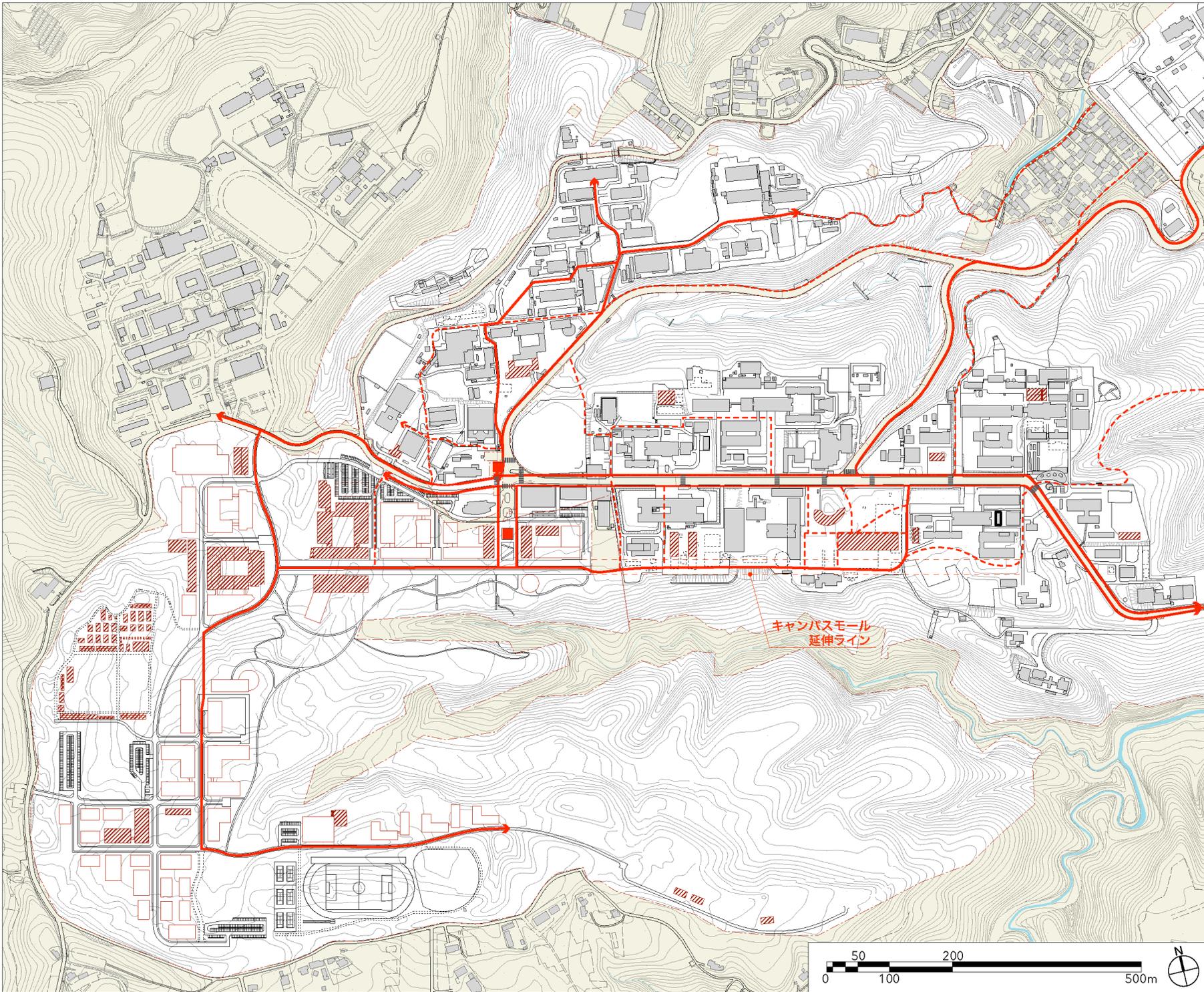


図 1-2：交通計画  
歩行者動線

地下鉄開業時（2015年）

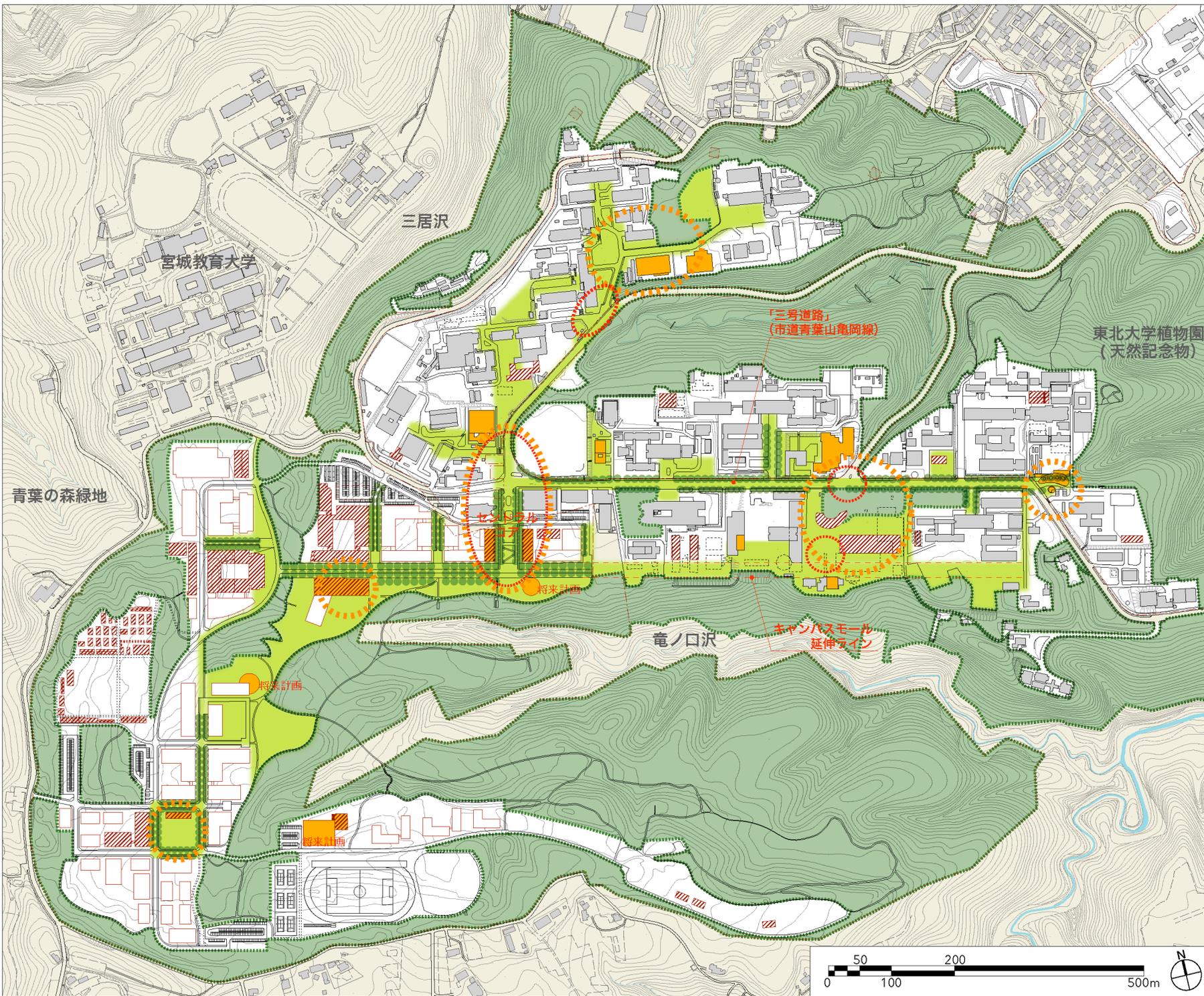
- ・地下鉄の開業、新キャンパスの開校を踏まえ、より公共交通の利用を促進した、歩行者に優しいキャンパスの構築を目指す。
- ・地下鉄東西線青葉山駅から各キャンパスへの安全で快適な主要歩行者動線を整備する。
- ・東キャンパスではメインの歩行者動線として、新キャンパスで計画しているキャンパスモールを東キャンパスまで延伸し、既存のメイン動線である市道とをつなぐ副歩行者動線を整備する。
- ・北キャンパスでは、地下鉄青葉山駅からのメインの歩行者動線として、高低差のないルートを整備する。
- ・八木山方面・川内キャンパスからの市道の歩行環境については、運輸交通委員会等と連携し、安全で快適な動線として改善を市に働き掛ける。
- ・学内バスなどによる安全な移動手段について、関係機関や他キャンパスと検討を行う。



- 主要歩行者動線
- - - 副歩行者動線
- 地下鉄駅出口
- ▬ 横断歩道
- ▨ 計画建物（短期）
- 計画建物（長期）
- 敷地境界

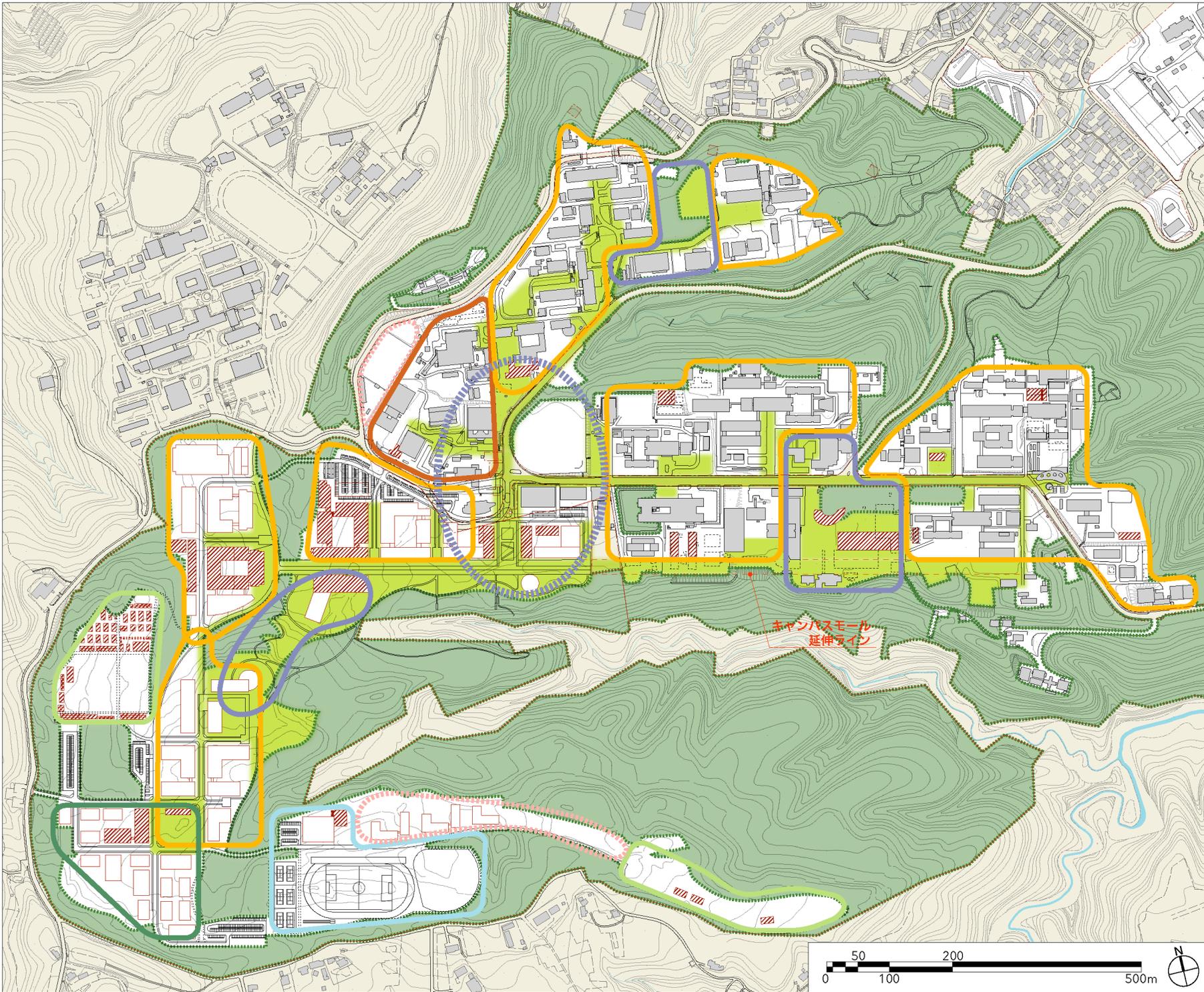
## 図2: オープンスペース計画 基本的考え方

- ・青葉山の豊かな自然環境や既存の並木等の資源を最大限に生かすとともに、保存緑地を設定し維持・保全に努める。
- ・歩行者動線とリンクしたオープンスペース計画とする。特に、竜ノ口沢に面するキャンパスモール沿いには自然との緩衝帯としてのオープンスペースを確保する。また「三号道路」沿いについては賑わいを形成する建物と、オープンスペースを適度に配置する。
- ・福利厚生施設、図書館等とオープンスペースを中心に、人の集まる空間となるキャンパスのコアを形成する。特に青葉山駅周辺は「セントラルコア」として青葉山キャンパス全体の中心として計画する。また各キャンパスには「サテライトコア」を整備する。
- ・青葉山駅周辺やメインの自動車動線を考慮し、フロントとなる場所についてはキャンパスの顔となるデザインとする。



### 図 3-1：施設計画 土地利用計画ゾーニング

- ・現在の利用状況や地形、自然環境等を踏まえ、ゾーン毎に特色をもった土地利用を図る。
- ・特に青葉山駅周辺については「セントラル・コア」として青葉山キャンパス全体の顔となる土地利用を図る。
- ・「セントラル・コア」については、現在青葉山キャンパスで研究・教育上不足している機能はもとより、学都仙台の学術文化拠点として市民や来訪者に、青葉山キャンパスでしか味わえないアカデミックな雰囲気形成し得る機能などの導入を検討する。
- ・キャンパスモールの南側は新たな造成・建設を行わない。



	アカデミックゾーン
	福利厚生ゾーン (サテライト・コア)
	セントラルコア
	全学共用ゾーン
	実験フィールドゾーン
	サイエンスパーク
	スポーツゾーン
	将来拡張ゾーン・用地
	保存緑地
	オープンスペース
	計画建物（短期）
	敷地境界



図 3-2：施設計画 - 北キャンパス

- ・青葉山の景観を守り、中層程度の自然に溶け込む施設規模とする。
- ・新規施設や1～2階建ての低層・老朽化施設については、出来るだけ集約化し、立体的に敷地を有効活用する。
- ・新規施設については、出来るだけ青葉山駅からのアクセスが容易な敷地への建設を優先することが望ましい。
- ・馬場については将来的には移設を検討し、地下鉄東西線青葉山駅からほど近く、宮城教育大学に隣接する将来拡張用地として、活用の方策を検討する。

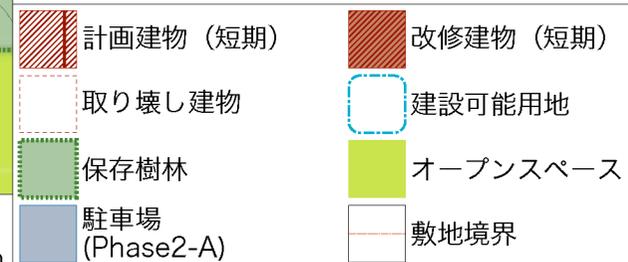
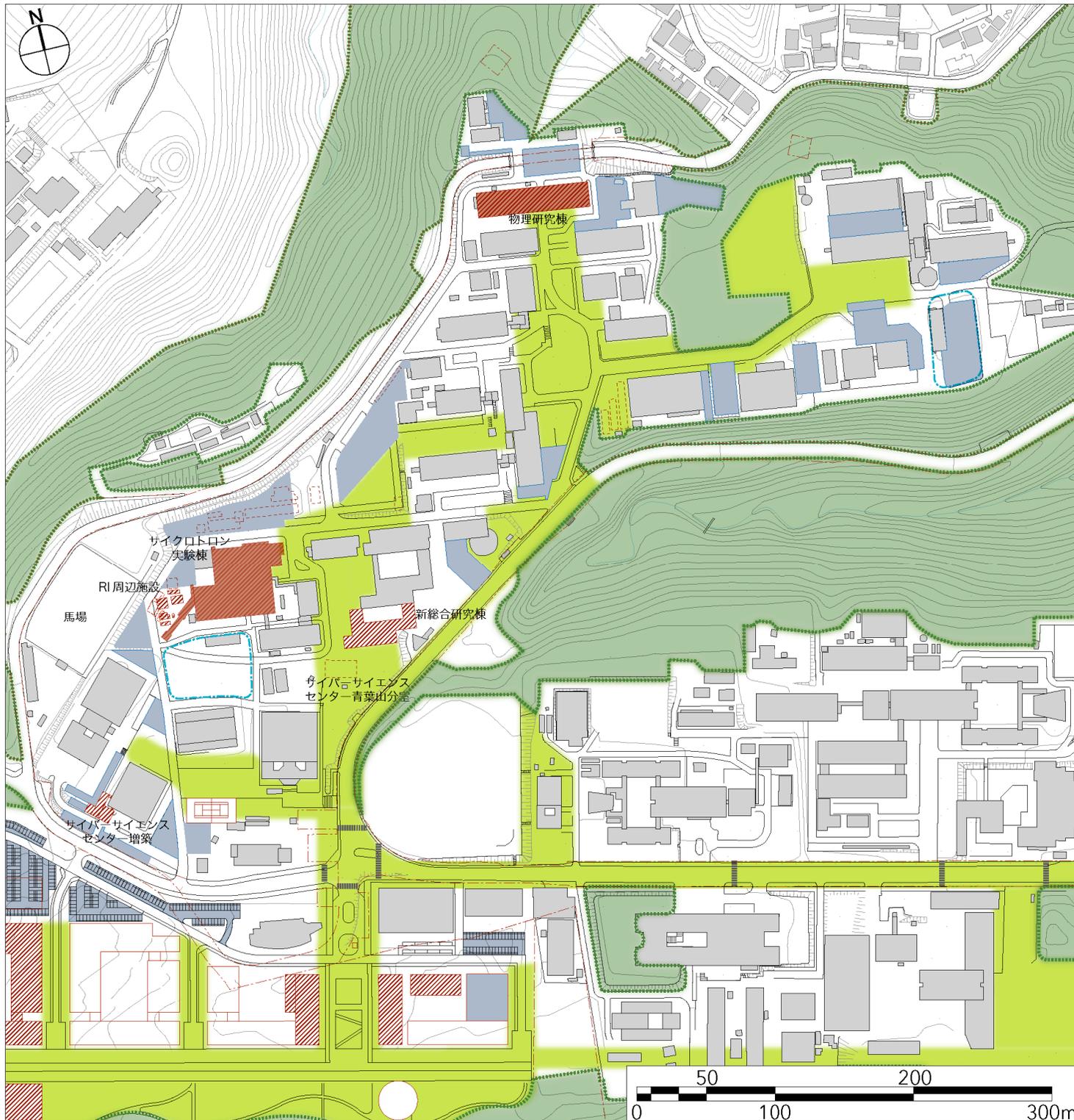


図 3-3：施設計画 - 東キャンパス

- ・オープンラボスペースを積極的に設置する等、各系の垣根を越えて流動的、効率的な施設活用を行う。
- ・建て詰まりを解消し、長期的な更新に配慮した計画とする。
- ・環境科学研究科の新キャンパスへの移転を契機に敷地・施設の有効活用を図る。
- ・歩行者空間の賑わい、緑地景観との調和に配慮した計画とする。
- ・キャンパスモール予定区域の南側は原則として、低層の福利厚生施設のみとし、新たな造成、建築等を行わないことが望ましい。
- ・駅前の1等地となるグラウンドは、7,000名の学生および教職員にとって福利厚生施設として必須であるグラウンド機能を確保しつつ、全学的な検討によって、有効な土地利用を図る。
- ・キャンパス来訪者にとって分かりやすい統一的なサインを3号道路沿道を中心に検討する。
- ・アクセスの良さを考慮し、新規施設については、出来るだけ青葉山駅からのアクセスが容易な敷地への建設を優先することが望ましい。

	計画建物 (短期)		改修建物
	撤去・移設建物		建設可能用地 (要駐車場検討)
	保存緑地		オープンスペース
	駐車場 (Phase2)		敷地境界

