

キャンパスマスタープランに関する検討

—上浜キャンパス交通マスタープラン作成について—

(答 申 書)

平成31年3月
三重大学施設整備専門委員会

施設整備専門委員会答申（交通マスタープランについて）

2019. 3. 18_施設整備専門委員会

本委員会では今年度、上浜キャンパスの交通問題について検討した。

この答申は、キャンパスマスタープラン2018の補足として扱うものとする。

1) 駐車場整備に関すること

入構許可の発行状況から、現実的な駐車場整備の目標たる「整備台数」を算出し、現状整備済の駐車場台数と比較し、今後の考えられる方策を示した。

〈許可台数及び許可の状況〉

許可台数とは、個人（教職員、学生等）の申請に基づき、財務部（財務チーム資産管理担当）が発行している入構許可証の数を指す。

現状入構許可は以下のとおり運用されている。

① 医学部・附属病院

自動車通勤で手当が出るのは、通勤距離が2 km以上の場合であるが、保育園等への送迎や医師看護師の夜勤等の理由があれば、通勤距離が短い場合でも入構を許可している。（医学部総務課職員係による）

駐車許可については、駐車場整理事務所へ別途申請を行い、駐車カード（18,000円/年）を購入している。通常は公共交通機関で通勤していて夜勤のみに駐車場を利用する場合は、直属上司の承認を得た上で別に申請を行い、駐車場整理補助券（50円/回）を購入している。（一般財団法人三翠会駐車場整理事務所による）

② その他の部局

自動車通勤での交通費支給距離は2 km以上となっているが、それ未満の距離数でも申請があれば自動車通勤を許可している。（企画総務部人事労務チームによる）

入構許可は通勤手段の許可さえ得ていれば、距離数やその他の状況（育児・介護等）に関係なく自動的に発行されている。（財務部財務チーム資産管理担当による）

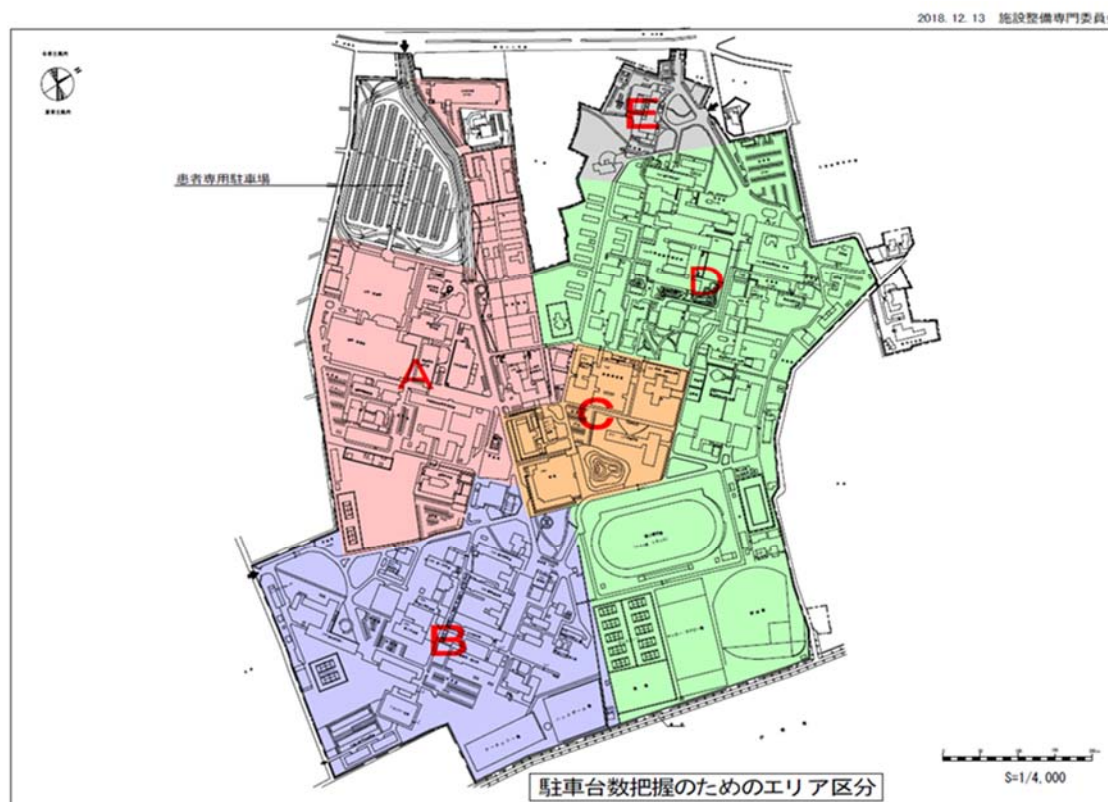
以上のように、その他の部局では、入構許可について実効性のある規制は設けられておらず、申請全てが自動的に承認されている状況である。このため駐車台数の無原則な増加が懸念される。

〈上浜キャンパス内の駐車区分〉

キャンパス内での各部分での整備台数を把握するため、キャンパスを【図1】のように区域分けする。

病院前の患者用駐車場は、患者専用として構内駐車場から除外する。

また、C地区は現在路上駐車や緑地駐車が横行しており、明らかに駐車台数が不足しているが、キャンパス内の中心部に位置するため追加の駐車場整備は大変困難である。この理由から地域イノベ周辺はA地区に編入し、教養教育院周辺はD地区に編入し、C地区の範囲を意図的に狭く設定している。



【図1】 駐車許可のエリア区分

〈整備台数及び同時使用率の定義〉

入構許可台数全てを同時使用するとして駐車場を整備すると、駐車場の台数は過大となり、非現実的である。そこで現実的に整備すべき駐車場の数を知る必要がある。これを整備台数という。

整備台数は、前述の**許可台数**に申請者の属性に応じて定める**同時使用率**を掛けて算出する数値と定義する。

同時使用率は地区ごとに以下のとおりとした。

①A地区（附属病院経営管理課総括・管理系の試算による【付録】）

常勤教員・一般職員：80%

平日業務委託従事者：70%

毎日業務委託従事者：50%

出入業者・MR・学生：25%

②B～E地区（施設整備専門委員会の設定による）

常勤教員・事務系職員：100%

非常勤教員：50%

常駐構内業者・学生：25%

非常駐業者：10%

以上に基づく地区別の許可台数及び整備台数の積算表を【表1】に示す。

【表1】のとおり、大学全体として通算すると、今後整備すべき台数は144台であった。A地区・C地区はほぼ充足しており、D地区が大幅に（189台）不足しているとの結果であった。

〈駐車場整備の手法〉

以上の結果に基づき、今後考えられる整備方針のうち典型的なものを **PLAN A、B、C** の3案を示す。【表2】

PLAN A：A地区を除く地区について、現状の許可台数の維持を前提とし、それに基づく整備台数を満たすための立体駐車場をD地区に整備する方策。財源確保のために駐車場利用者より駐車料金を徴収して建設費に充てる。駐車料金は約22,800円/年と概算される。

PLAN B：A地区を除く地区について、入構許可を制限し、許可台数を駐車場整備済台数とする方策。新たな駐車場整備を行わないため利用者に金銭的な負担を強くない。許可の制限により今後自動車通勤が出来なくなる人がかなりの数生ずると考えられる（試算では現状の約24%）。駐車場収入を利用した外構整備・メンテナンスの財源が創出できない。

PLAN C：A地区を除く地区について、A地区と同額の駐車場料金負担を導入し、全学同料金として、駐車場整備及び外構保全整備を行う方策。駐車料金は18,000円/年となる。この支出に伴って許可台数が減少するため、整備台数を10%減と見込み、120台分の立体駐車場を10年償却で建設できると概算した。駐車料金を全学均等にすることで、成員の不公平感を払拭できる。また、駐車場外構整備（特に海岸門及び接続道）のための財源が創出できる。キャンパスマス

タープランにすでに記されている全学一体の交通体系へと前進する、積極的な意義をもっている。【図 2】

以上、**PLAN A～C**は典型的な例示である。追加の整備台数と駐車料金の間には関係があり、台数が増加すれば料金が上がり、減少すると下がる。

メンバーのコスト負担許容額に応じた提案（例えば 6,000 円/年のような）も可能である。

〈近隣大学における駐車料金の現状〉

【表 3】に近隣大学の通勤用の駐車料金を示す。

駐車料金を無料としている大学は「金沢大学」「富山大学」の一部団地と「静岡大学」「名古屋工業大学」「豊橋技術大学」である。そのうち今後も無料とする方針の大学は 1 大学（豊橋技術大学）のみであり、他の各大学で有料化が検討されている。

特に市街地のキャンパスでは、年額 10,000 円～16,000 円程度の負担が通常となっている。

なお、上浜キャンパス周辺の月極駐車場料金の実勢は、月額 4,000 円程度である。

【表1】

○整備台数(キャンパスに整備すべき駐車台数)の算出及び既整備台数(現状の路駐を含まない)との比較

2019.01.24 施設整備専門委員会

棟番号・棟名称	エリア 同時使用率	A					B				C				D				E				
		100%	80%	70%	50%	25%	100%	50%	25%	10%	100%	50%	25%	10%	100%	50%	25%	10%	100%	50%	25%	10%	
A 000 医学部・附属病院			788	75	767	105																	
229 地域イノベーション研究開発拠点施設		17																					
B 095 厩舎								2															
101 工学部管理棟							17	3		67													
105 分子素材棟							17	3															
108 機械創成棟							20	4															
110 電子情報棟							14	2															
140 レーモンドホール							3																
145 総合研究棟 I							36	10	6														
150 機械材料設計(実)							1																
151 機械工作実習工場							1	1															
164 総合情報処理センター							9	6															
167 環境研究・保全施設							2																
182 建築棟・院生棟							12																
228 情報工学科校舎							8	2															
238 第一合同棟							3																
243 第二合同棟							11																
999 コンビニエンスストア								10															
C 100 附属図書館											23												
217 人文学部校舎											34	5		67									
231 オープンイノベーション施設											2	7											
287 環境・情報科学館											4												
036 教養教育校舎3号館												10											
D 015 教育学部校舎一号館															77	11							
019 技術棟															2								
021 音楽棟															3								
027 教職支援センター															13								
032 教養教育校舎1号館															57	1							
034 教養教育校舎2号館															7		1						
046 総合研究棟 II															76	14							
158 体育系サークル共用棟																1							
162 翠陵会館																2		67					
170 教育学部校舎二号館															9								
226 生物資源学部校舎															116	48	6						
E 003 本部管理棟															47					99			67
216 定型業務等運営・支援センター																			5				
整備台数		17	631	53	384	27	154	22	2	7	63	11	0	7	407	39	2	7	104	0	0	7	
既整備台数				1112				185				81				455				111			832
不足台数(マイナスは駐車場に余り)				1141				180				110				266				103			659
				-29				5				-29				189				8			144

【表2】

○上浜キャンパス駐車場整備計画案

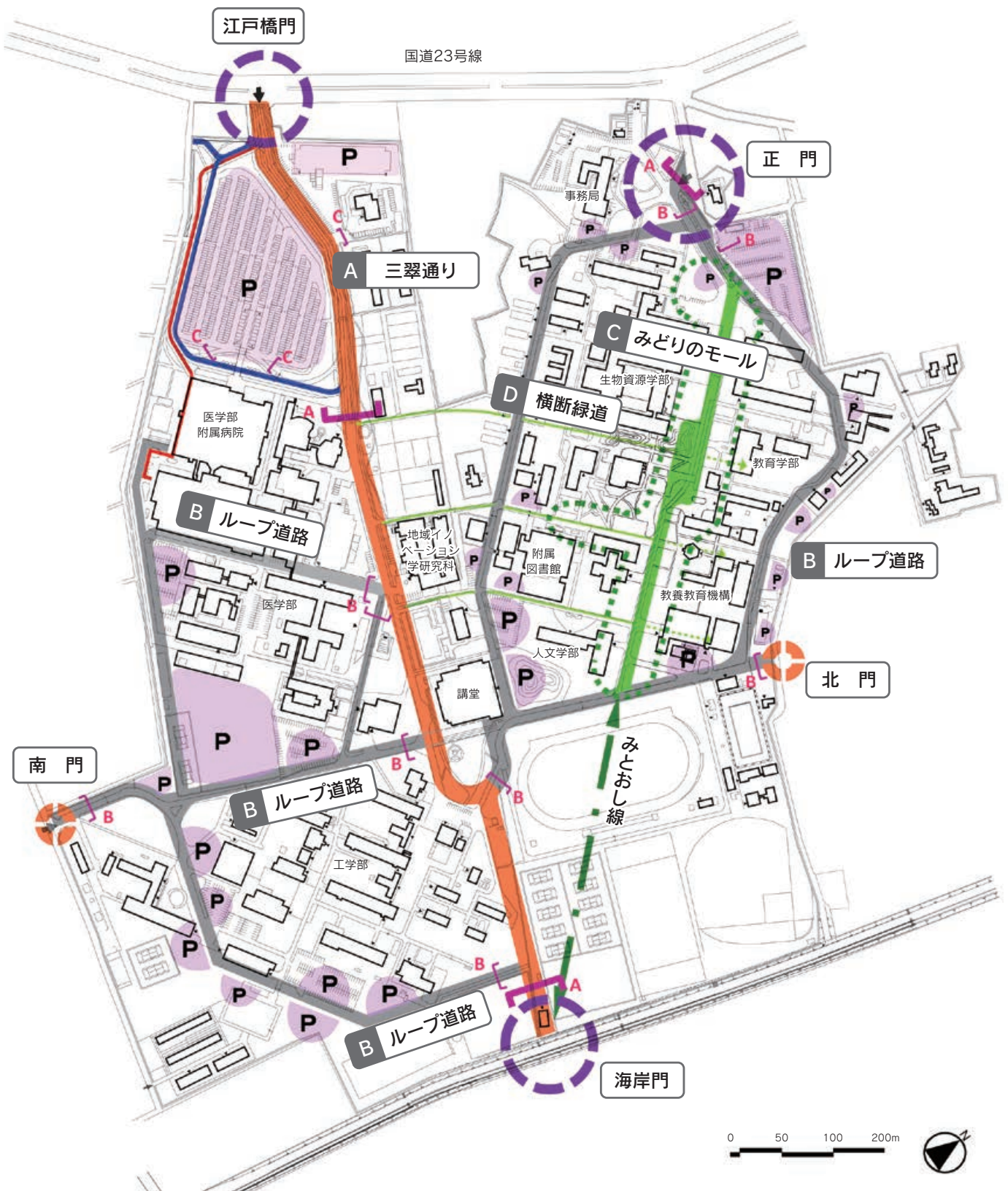
2019.02.01 施設整備専門委員会

PLAN:A (許可台数を減らさず駐車場を整備する)			PLAN:B (駐車場を整備せず許可台数を減らす案)			PLAN:C (許可台数を減らし駐車場を整備する案)					
■整備すべき台数について			現状	削減後	現状			削減後			
1. 許可台数		1,151台	1. 許可台数	1,151台	875台	1. 許可台数		1,151台	1,036台		
2. 整備台数		832台	2. 整備台数	832台	633台	2. 整備台数		832台	749台		
3. 既整備台数		659台	3. 既整備台数	659台	659台	3. 既整備台数		659台	659台		
4. 今後整備すべき台数		173台	4. 今後整備すべき台数	173台	-26台	4. 今後整備すべき台数		173台	120台		
■駐車場建設費用について											
立体駐車場を新たに建設する必要があり、25㎡/台として算定すると、25㎡×173台 4,325㎡ 整備費用を、60,000円/㎡ ^(※) とすると、259,500,000円 ※平成29年度名古屋大学工事実績による			新たに整備する必要がないため、ただし、許可台数を24%程度削減する必要がある。			0円 許可台数と整備台数が10%減少すると仮定。余剰台数を含め120台分の立体駐車場を建設するとし、25㎡/台として算定すると、25㎡×120台 3,000㎡ 整備費用を、60,000円/㎡ ^(※) とすると、180,000,000円 ※平成29年度名古屋大学工事実績による					
■駐車場利用料について (金額については仮定値)											
5. 現状駐車場利用料 (B～Eエリア)			0円			5. 現状駐車場利用料 (B～Eエリア)			0円		
6. 想定される 駐車場利用料 (B～Eエリア) 【償却計画10年】			教職員(非常勤を含む) 22,800円/年 学生、構内常駐業者 20,132,400円 出入業者 45,600円/年 12,220,800円			6. 想定される 駐車場利用料 (B～Eエリア)			0円		
7. 想定収入(年額)			32,353,200円			7. 想定収入(年額)			0円		
7. 想定収入(年額)			32,353,200円			7. 想定収入(年額)			23,472,000円		
■その他											
<ul style="list-style-type: none"> ・新たに駐車場を整備するための予算確保が必要。 ・B～Eエリアの駐車場利用者にAエリアより高額な負担が生じる。 ・駐車場増設工事の際、一時的に駐車場が利用できない期間が生じる。 			<ul style="list-style-type: none"> ・新たに駐車場を整備するための予算が不要。 ・B～Eエリアの駐車場利用者の負担が生じない。 ・駐車場利用者の学内格差が残る。 ・駐車場利用者を24%程度減らす必要があるため、入構許可の制限が必要。 ・外構等整備費用が捻出できないため、道路等の計画的な整備が出来ない。 			<ul style="list-style-type: none"> ・新たに駐車場を整備するための予算確保が必要。 ・B～Eエリアの駐車場利用者の負担は生じるが駐車場利用者の学内格差はなくなる。 ・駐車場利用者を10%減らすため、入構許可の制限が必要。 ・駐車場増設工事の際、一時的に駐車場が利用できない期間が生じる。 					

【表3】

2018.10.17 東海北陸地区国立大学法人施設部課長会議資料より抜粋

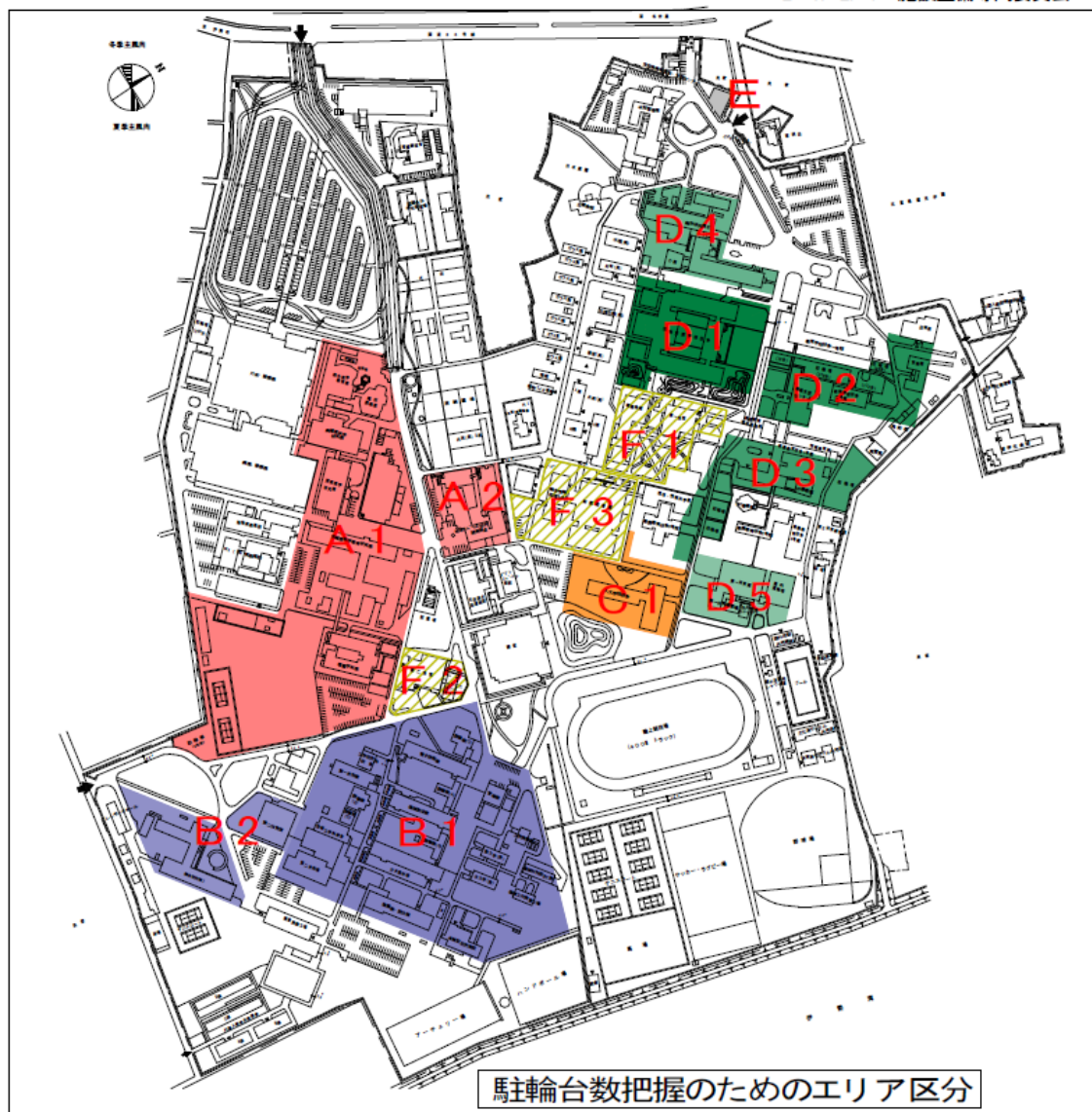
	自動車入構について		駐車場管理方法	入構料金の施設維持管理費の転用	PPP事業導入の有無	その他
金沢大学	宝町団地	駐車料18,900円/年	入構証発行・ICカード・財団がゲート保守	道路・構造物の補修	現在検討中	角間団地において、自動車ゲートによる入構管理について検討したが、組合等の反対や学内の主要会議の結果、現在見送られている。
	角間団地	無料	入構許可書発行・外部委託業者が巡視	なし	なし	
	その他団地	無料	入構許可書発行	なし	なし	
富山大学	五福キャンパス	無料 (有料化検討中)	入構証の発行・入構確認	なし	なし	五福キャンパスの入構ゲート化を提案したが否決。現在も検討中。 原因は学部ごとの必要性・有効性・緊急性の認識の相違。 慢性的な駐車場不足に伴い、不法入構車両に対する取り締まり強化。
	高岡キャンパス		入構証の発行		なし	
	杉谷キャンパス	入構料12,000円/年 (医・薬・附属病院)	ゲートによる入構 外部委託業者管理(ゲート)		H25から事業開始 附属病院患者用立体駐車場	
福井大学	文京団地	入構料(常勤)12,000円/年 (臨時)300円/月	ゲートによる入構 職員が管理(駐車場・入構料含む)	構内道路補修 カーゲート設置費償還(10年)	なし	なし
	松岡団地	入構料(常勤)12,000円/年	ゲートによる入構 外部委託業者が管理(駐車場・入構料含む)	なし (委託業者に維持管理)		
岐阜大学	常時入構金額	職員9,000円/年 学生5,500円/年 寮生等2,000円/年	入構証及びバスカード発行	あり	なし	7:30~8:30 直行バス(5~7分間隔) (路線バス等含めると3分間隔で運行)
	臨時入構	学生300円/回 学外者100円/回	ゲートによる入構 外部委託業者が管理(ゲート)			
静岡大学	静岡キャンパス	無料 (有料化検討中)	入構証の発行 守衛所における入構証の確認	なし	検討なし	駐車場不足が検討課題になっているが進展なし。 把握している各部局別の入構台数を基に乗り入れ条件等を見直す必要あり。 (家から住居までが3km以上可) 距離にこだわらず個人ごとのバス通勤の可否を含めた検討が望まれるが 通勤手当へのアップし影響にも配慮必要。 その上で増収策を含めた有料化、必要に応じてゲート新設検討。 料金徴収の際駐車出来る場所の確保が必要。
	浜松キャンパス					
浜松医科大学	職員	10,000円/年	大学側:入構証及びバスカード発行 ゲートによる入構・外部委託業者管理(ゲート・駐車場整理)	駐車場関連整備費として流用	外来患者用立体駐車場の整備と 外来患者用駐車場の管理業務	安全面から入構の有料化は必須と考える
			病院側:ゲートによる入構 外部委託業者管理(ゲート・駐車場管理)			
名古屋大学	東山団地	入構整理料 16,800円/年	入構証の発行・ICカード 外部委託業者が保守(ゲート)	なし	なし(PFIを過去に検討。断念)	学生の自動車による入構は原則禁止。 東山団地は入構料金の値上げを検討中
	鶴舞団地	駐車料金			なし	
	大幸団地	50,400円/年	入構証の発行・人が確認作業を行う。 (H31かゲート導入予定)			
愛知教育大学	教職員	入構発行手数料 2,000円/年	総務課にて、入構証発行及び構内見回り	なし	検討中	大学構内の安全対策と併せて、入構料について検討中。 安全対策に必要な資金投入が生じる場合に、入構料で賄えるような料金設定を行う 方向で検討中。 入構許可対象者の制限で、入構量の総量抑制を併せて検討中。
	学生		学生国際課にて、入構証発行			
名古屋工業大学	無料(有料化検討中)		入構証の発行・入構確認(事前申請は財務課・当日申請は守衛所) 一部の駐車場はゲートによる入構	なし。無料のため (有料化になった場合、警備費用、 車両動線整備費用などの経費に 充てる予定)	検討なし	御器所団地ではH25から自動車入構を規制 (研究棟の建設による駐車スペースの減少・歩行者の安全性を考慮) 入構権限付与を財務課管財係で一元化することで、定期入構自動車を一括管理。 自動車入構基準の見直しで入構車両減少
豊橋技術科学大学	無料		車両入構駐車許可証の発行。守衛巡回時に駐車確認	なし	なし	
北陸先端科学 技術大学院大学	市営駐車場	10,250円/年 1,025円/月	有料駐車場はバスカード(発行料1,000円/枚)、許可書を発行。 バスカード(RFIDカード)認証方式の自動ゲート管理。 来客駐車場、構内道路は許可書での管理。 利用者は車両番号、連絡先等の申告により許可書を発行。 管理者:市営・市(許可書発行)構内・大学(許可書・バスカード発行)	直接の転用なし (市営駐車料金は市の歳入へ、 構内駐車料金は大学の歳入となる)	なし	学内規定により有料駐車場の利用を義務付け。 無許可での構内道路への乗り入れ禁止。 申請時の確認項目事項について、学生の事故対応(防止)対策として、学生を対象と して、学生証・免許資格・車検証・任意の保険の契約状況を確認。 無料バスあり。
	構内駐車場	7,000円/年 月単位契約なし				
三重大学	学部	無料(有料化検討中)	入構証の発行。入構確認	なし	検討中	職員宿舍駐車料金:3,950円/月
	医学部	入構料18,000円/年	ゲートによる入構。外部委託業者が管理(ゲート)			



凡例		みどりのモール		横断緑道		A管理ゲート (公共交通、構内進入、管理ゲート)
		三翠通り		救急車用道路		B管理ゲート (構内進入、管理ゲート)
		ループ道路		P 駐車場		C管理ゲート (患者駐車、管理ゲート料金收受)
		送迎・開放ループ (管理なしで進入できる部分)		ゲートゾーン(メイン)		ゲートゾーン(サービス)

図3.4 構内道路の指定

- 2) 駐輪場整備に関すること
 〈上浜キャンパス内の駐輪区分〉
 【図3】のように区域分けする。



【図3】 駐車許可のエリア区分

〈駐輪場の使用状況〉

駐輪許可の発行状況から地区ごとの必要台数（許可台数の100%）を算出し、整備済台数と比較した。【表4】

教育学部付近（D2地区）・教養教育院付近（D3地区）は、近年キャンパスマスタープランの設計方針に沿って、駐輪場整備を行っており、充足している。

第一食堂・図書館前付近（F 1・F 3 地区）及び工学部付近（B 1 地区）は大幅に不足している状況である。

人文学部付近（C 1 地区）は不足の数字が出ているが、現状では充足している状況である。

〈駐輪場整備の手法〉

以上の通り、キャンパスマスタープランに基づいて整備された地区については、その後良好な運用状況が見て取られ、キャンパス環境が著しく改善している
このことを踏まえて表全体を通覧すると、

- a) 工学部で不足が大きく早急な手当が必要である
- b) 第一食堂・翠陵会館付近の駐輪場を撤去して、学内の駐輪移動を抑制する必要がある
- c) 駐輪場の位置を適正化することによって、駐輪場の合理的配置が可能である

の 3 点が結論として得られた。

特に早急な着手の要望が強い a), b) については、【図 4】【図 5】のように整備計画を行った。

今後ともマスタープランの方針に則って、着実に計画を実施していくことによって問題解決できる。【参考資料】

駐輪場整備は 1 台あたり 19,000 円程度のコストがかかる。これを捻出するため、利用料の徴取なども考えるべきだとの意見もあった。

なお、参考として江戸橋駅駐輪場の半年の利用料は大学生で 8,700 円である。

【表4】

○整備台数(キャンパスに整備すべき駐輪台数)の算出及び既整備台数

2019.01.24 施設整備専門委員会

調査範囲	既整備台数			整備台数			不足台数	
	サイクルラック	一般駐輪場※1	合計 (駐輪可能台数)	学生	教職員	合計	(マイナスは駐輪場に余り) 【19,000円/台】	
	①	②	③=①+②	④	⑤	⑥=④+⑤	⑦	
A1	医学部周辺	340	735	1,075	761	11	772	-303
A2	社会連携研究センター・地域イノベ周辺	18	0	18	34	14	48	30
B1	工学部周辺	194	708	902	1,267	20	1,287	385
B2	総合研究棟Ⅰ周辺※3	0	46	46	46	0	46	0
C1	人文学部周辺	282	21	303	845	0	845	542
D1	生物資源学部周辺	555	0	555	759	0	759	204
D2	教育学部周辺	755	0	755	610	5	615	-140
D3	教養教育周辺※2	80	1,200	1,280	1,280	0	1,280	0
D5	総合研究棟Ⅱ周辺	48	24	72	0	64	64	-8
D6	第一体育館周辺	0	88	88	88	0	88	0
E	正門周辺	68	10	78	0	79	79	1
計		2,340	2,832	5,172	5,690	193	5,883	711
F1	第一食堂・翠陵会館周辺	200	0	200	※4			
F2	第二食堂	20	71	91				
F3	附属図書館・総情センター	48	165	213				

※1. 一般駐輪場とは、屋根付自転車置場や白線等で区画された自転車置場を指すものとする。また、台数は自転車の幅を500mmとして算出したものである。

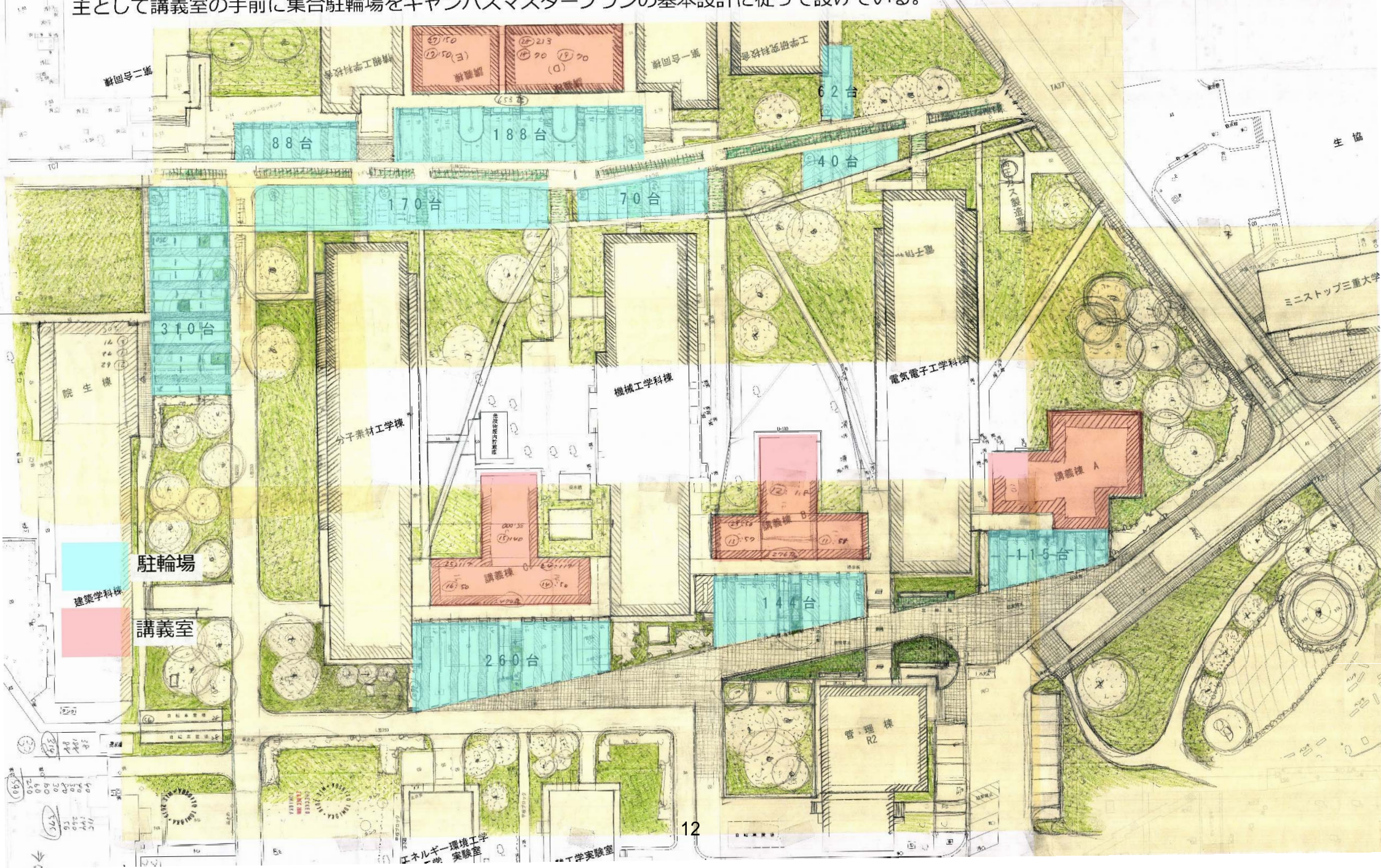
※2. 教養教育北側の駐輪場(500台分)を含むものとする。

※3. 第二体育館を含む

※4. 駐輪禁止(自転車の乗り入れ禁止)とするエリア

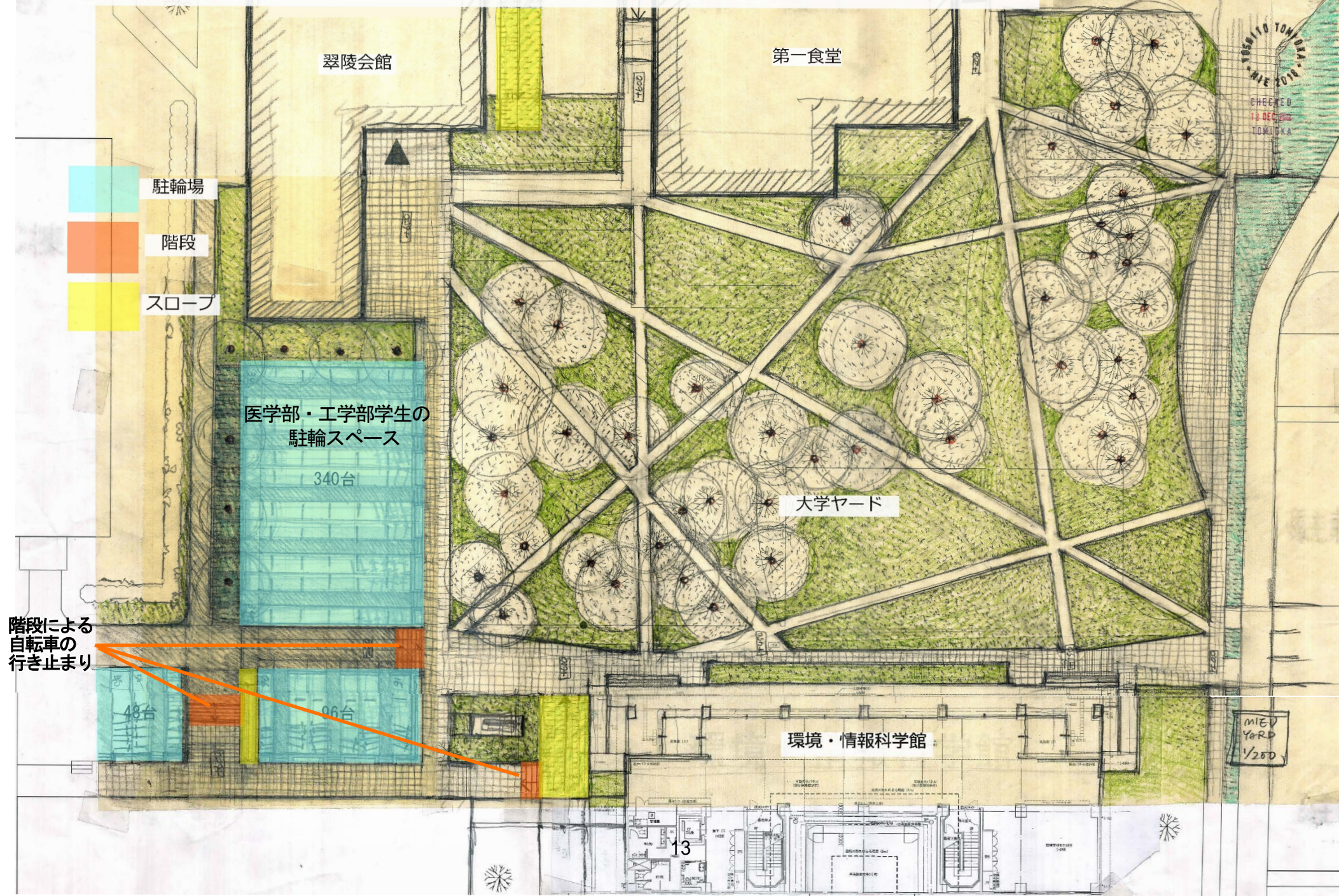
【図4】

工学部の駐輪許可台数1,287台に対して1,447台の整備を行ったスケッチである。
主として講義室の手前に集合駐輪場をキャンパスマスタープランの基本設計に従って設けている。



【図5】

学内の自転車移動を抑制するため、医学部・工学部よりの自転車交通は段差を設けることによってクルドサック（行き止まり）にし、環境・情報科学館前を大学ヤードとして整備し、歩行者利用を徹底する案。



3.2.6 駐輪場計画

自転車交通は、そのほとんどが学生の通学用で、駐輪場は朝一番に到着する講義室棟などの前面を中心に整備することが合理的である。図3.28は、駐輪場の標準設計を示したものである。以下に要点を説明する。

1 集合駐輪場

自転車道に出来る限り付随した講義室棟前に集合駐輪場を設置する。駐輪場以外の自転車は撤去など適切に管理する。

2 設置位置

集合駐輪場は、次のように自転車通学者がたどる最短動線の間に来るように整備する。

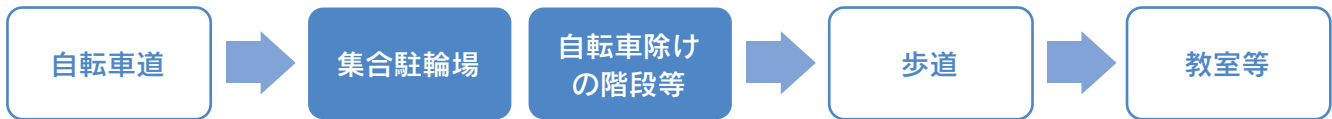


図3.27 駐輪場の設置位置

3 駐輪場の工夫

キャンパス内の近距離移動は、自転車を利用するとかえって不便になるようにする。

このときの近距離とは、図書館—第一食堂—共通教育—人文学部—環境・情報科学館程度の距離を指す。なお、このエリアから工学部や医学部への移動は自転車によると考える。以上のことから、第1・第2食堂前の駐輪場は原則的に廃止する。

環境・情報科学館の前面の道路は、緑地を横切ることから、自転車を排除し、歩行者専用の歩いて楽しい道として整備する。

4 駐輪場の標準設計

駐輪場の標準設計を図3.28に示す。自転車道や車道から「先入れ」する形式(自転車用通路から直接自転車の前輪から入れ一列に並ぶ形式:写真3.3参照)の駐輪場は、二重ないし多重駐輪を誘発しがちであるため、原則的に順次廃止していく。整備後の状況を写真3.4に示す。

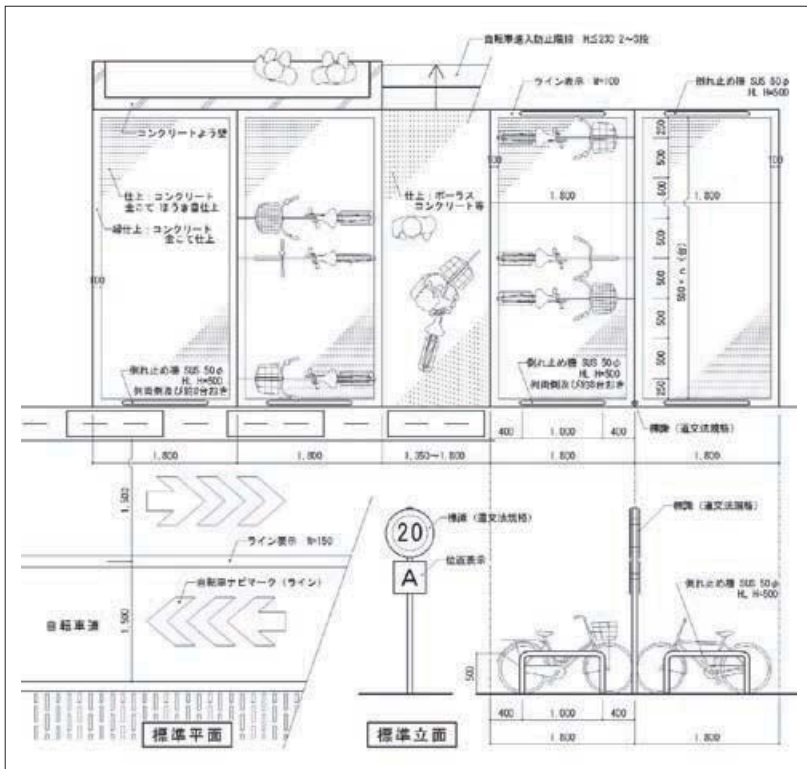


図3.28 駐輪場の標準設計



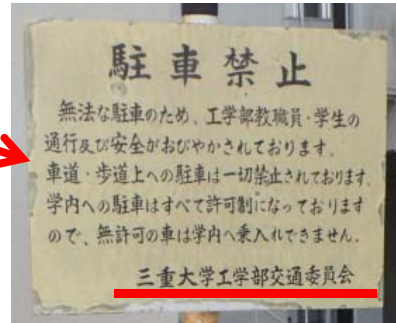
写真3.3 改修前の先入れによる多重駐輪の状況



写真3.4 整備後の状況

3) 交通管理・進入等に関するサイン・バリア等の現状について

a) 根拠のないサイン



存在しない委員会名でのサイン

b) 無意味なサイン



無関係な場所に放置されたサイン

c) 交通標識が公道の標準から外れている



駐車禁止ではなく進入禁止マーク

d) ワイヤーバリカーやチェーンバリカーによるバリア対策



夜間転倒する危険性が高い

4) 交通危険地域の改修について

a) 斜め面



歩道等に不陸や勾配があり、車いすの
使用が困難な場所がある。

→水勾配等は最低限にとどめる整備が
必要。植栽についても根が横に広がる
ような樹種を選択する。

b) 段差



自転車通路での段差が解消されていな
いため、脱輪等の危険がある。

→恒久的に段差解消となるような方策
が必要である。

c) 見通し



日中（左）でも接触事故が多いが、夜間（右）は更に危険になる
→視界を確保するために、樹木の剪定・伐採の必要がある。



圃場横通路

外灯がほとんど無いため、夜間歩行者や自転車の認識が非常に困難
→足下灯を設置するなど、明るさを確保する必要がある。



地域イノベ横通路

建物に近い場所以外は暗く、学生からは不審者がでるとの声もあった
→明るさ確保と不審者が隠れられる樹木の剪定等が必要である。

d) 自転車の右側通行



車両と接触する危険性が高い。
→一般の交通規則と同じ、左側通行となるよう整備が必要。

e) 車の速度を出させないような構内の道路整備



歩行者の横断通路を平板にするなど視覚的に速度を落とす工夫を行う。

f) アスファルトの面積を減らしていく



近年整備を行った附属病院と翠のモール

いずれもアスファルトの面積を減らし、緑化ブロック等を設置することで緑の多いキャンパス環境の充実や真夏の気温上昇の抑制に繋がっている。

以上

駐車台数の現状について

経営管理課

総括・管理係

施設部の施設整備専門委員会資料における駐車台数の算定においての前提条件は駐車許可台数の根拠として、常勤教員、事務系職員は「100%」、非常勤教員、医師・看護師は「50%」、構内事業者・学生は「25%」、出入り業者・MR・学生等は「10%」の利用率と想定し、それぞれの駐車許可台数に乗算し、想定使用台数とされており、これらを踏まえた駐車台数は以下の通りである。

利用者	常勤教員、事務系職員	非常勤教員、医師・看護師	構内事業者・学生	出入り業者 MR・学生等	総合計
同時使用率区分	100%	50%	25%	10%	
医学部	360	588	708	122	1,778
地域イノベ	62	31	6	0	99
使用台数合計	422	619	714	122	1,877
想定使用台数	422	310	179	13	<u>924</u>

よって同時駐車台数は924台であり、駐車場整備台数1,141台と比較して217台の余剰があるとの結論を導いている。

しかしながら、このような駐車台数算定の前提条件では、以下に錯誤があると考えられる。

- それぞれの算定根拠が不明瞭である。
- (例：当方より提出した資料では、総許可台数は1,735台である。(公用車を除く。))
- 常勤教員、事務系職員を「100%出勤」というのは多すぎる算定であるので「80%」とする。
- 構内事業者を「25%」とするのは少なすぎる。平日業務委託従事者が189人、毎日勤務委託従事者が75人で、それぞれ「80%」、「70%」の利用率と考える。
- 出入り業者・MR・学生等を「10%」と算定するのは少なすぎるため「25%」と想定する。たとえば出入り業者は頻繁に出入りし、本院への納品を行っている。
- 従前より通院している一般患者が職員駐車場に駐車しており、それが盛り込まれていない。同時使用率「100%」に17台を含める。(入庫と出庫の台数差＝駐車台数が一番多い時間帯の台数とした。)

以上のことを踏まえ、改めて算定したところ以下の通りとなった。

	一般患者	常勤教員、事務系職員	平日業務委託従事者	毎日業務委託従事者	出入り業者 MR、学生	総合計
同時使用率区分	100%	80%	70%	50%	25%	
医学部・地域イノベ	17	788	75	767	105	1,752
想定使用台数	17	631	53	384	27	<u>1,112</u>

同時駐車台数は1,112台であり、駐車場整備台数1,141台と比較して29台の余剰と見込まれる。これは外来患者数が想定を超えた場合や本院のイベントに備えた余剰であり、大学側の駐車場の不足台数173台を補うには許容をはるかに超えるものである。

よって、医学部・病院駐車場は所属する職員及び患者からの駐車料金により自前で整備されてきたことを鑑みると、大学側の駐車場整備が整わない現段階で統合することは、大学全体の駐車場管理に悪影響があるだけでなく、医学部・病院の駐車場不足を招くことが予想される。