



6. すべての人が安全に快適に移動できる環境の形成

6-1. 交通ネットワークにおける問題点の整理

従前から、キャンパス内にはさまざまな構内交通安全上の問題が指摘されていた。図は平成22(2010)年に実施(概要は3-2-1節参照)した調査の結果プロットである。

下記に各キャンパスごとの要点をしめす。

1) 豊中キャンパス

- ・歩行者が危険を感じる対象は、
 - ①自転車(25%)、
 - ②自動車(20%)、
 - ③舗装等の道路構成要素(17%)、
 - ④道路構成そのもの(13%)
 となっている。
- ・自動車が危険を感じる対象は、
 - ①道路構成要素(37%)、
 - ②自動車(11%)、
 - ③自転車(15%)、
 - ④歩行者(9%)
 となっている。

場所別にみると、**阪大坂で危険を感じる**という回答が非常に多く、自転車通行規制を敷いても(平成18年)、なお危険であること、マナー啓発等の活動が引き続き必要であることが明確になっている。

そのほか、**银杏通りや柴原口での自転車との交錯・接触の危険**が指摘されている。

個別意見では図書館前での**バス転回による危険**の指摘も多くみられた。

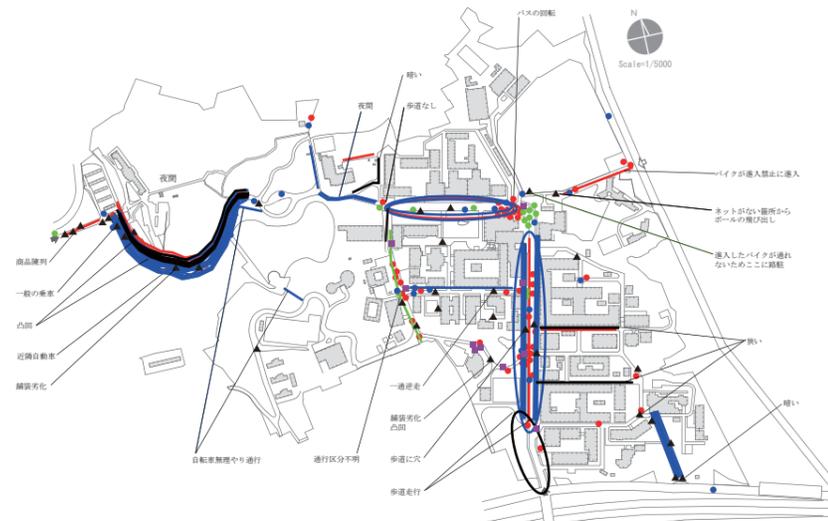
なおこれら調査の他、平成19年の箕面キャンパス統合以来、豊中キャンパスに1年生が大幅に増え、**阪急石橋駅からの通行ルートの混雑・集中**が大変危険となったことが、各方面から指摘されている。

2) 吹田キャンパス

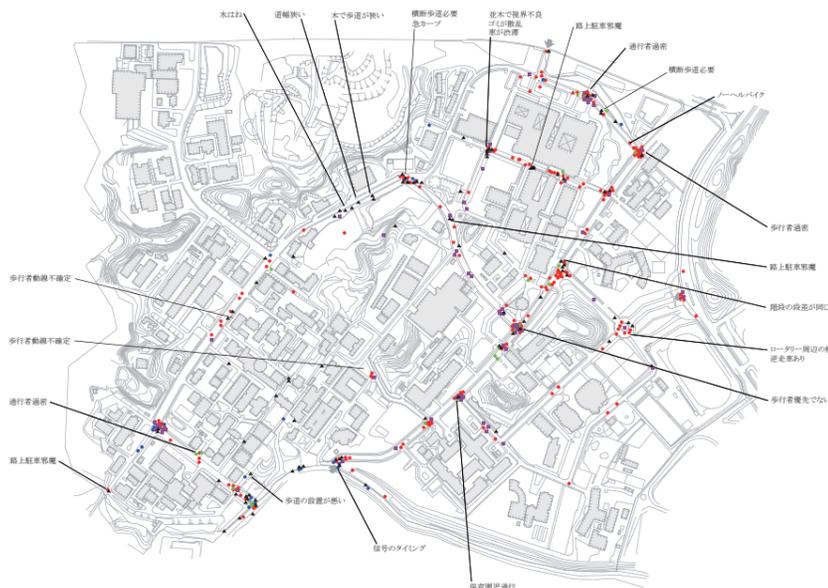
- ・歩行者が危険を感じる対象は、
 - ①自動車(40%)、
 - ②舗装等の道路構成要素(25%)、
 - ③道路構成そのもの(20%)、
 の3点で85%が占められている。
- ・自動車が危険を感じる対象は、
 - ①道路要素・構成(40%)以外は、
 - ②自動車、③自転車、④歩行者がそれぞれ18~17%ずつとなった。

凡例(各図共通)

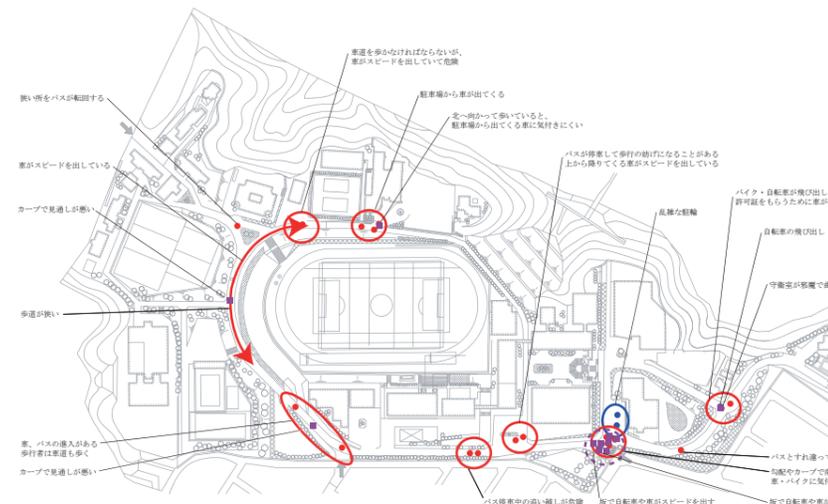
- 車・バイクに対して危険を感じる箇所
- 歩行者に対して危険を感じる箇所
- 自転車に対して危険を感じる箇所
- 視界不良による危険を感じる箇所
- ▲ 道路環境(劣化等)に危険を感じる箇所(路上駐車を含む)



図a1. 歩行者の視点による危険箇所図(豊中)



図b1. 歩行者の視点による危険箇所図(吹田)



図c1. 歩行者の視点による危険箇所図(箕面)

吹田キャンパスが広大で「自動車型キャンパス」であることが明らかである。歩車分離と、**自動車の速度を低減させ歩行者優先が守られる環境**をつくるのが肝要である。

3) 箕面キャンパス

- ・歩行者が危険を感じる対象は、
 - ①道路構成そのもの(38%)、
 - ②舗装等の道路要素(22%)、
 - ③自動車(19%)
 となっている。
- ・自動車が危険を感じる対象は、
 - ①道路要素・構成(35%)、
 - ②自動車(25%)、
 - ③歩行者(22%)
 となっている。

バス停付近の追い越しによる危険性と管理棟~南西口付近での歩行者横断による危険性などが指摘されている。

4) 各キャンパス共通の駐車場不足の問題について

調査では、駐車場の不足を述べた意見も多かった。しかし、平成23年3月の吹田キャンパス駐車スペース検討ワーキングの答申では、

大学としては低炭素社会の実現に向けて努力していく必要があることから、**止むを得ない事情によるものを除き、立体駐車場等の駐車場整備を積極的に推進するのではなく、…中略…**各部局が入構許可を自主規制することや入構料値上げにより入講車両台数の総数を減らすなどの、総量規制の実施で対応していくべきであるとの結論に至った。

と述べられており、全キャンパスにおいても今後、建物等の整備にあたって**駐車場需要の見極めを行うと同時に、入構する車両台数の総量をコントロールすることが、駐車場を新たに整備することよりも優先されるべき**であると考えられる。

交通ネットワークの改善にあたっては以上の状況把握をベースにした検討を行うこととする。



図a2. 車両の視点による危険箇所図(豊中)



図b2. 車両の視点による危険箇所図(吹田)



図c2. 車両の視点による危険箇所図(箕面)

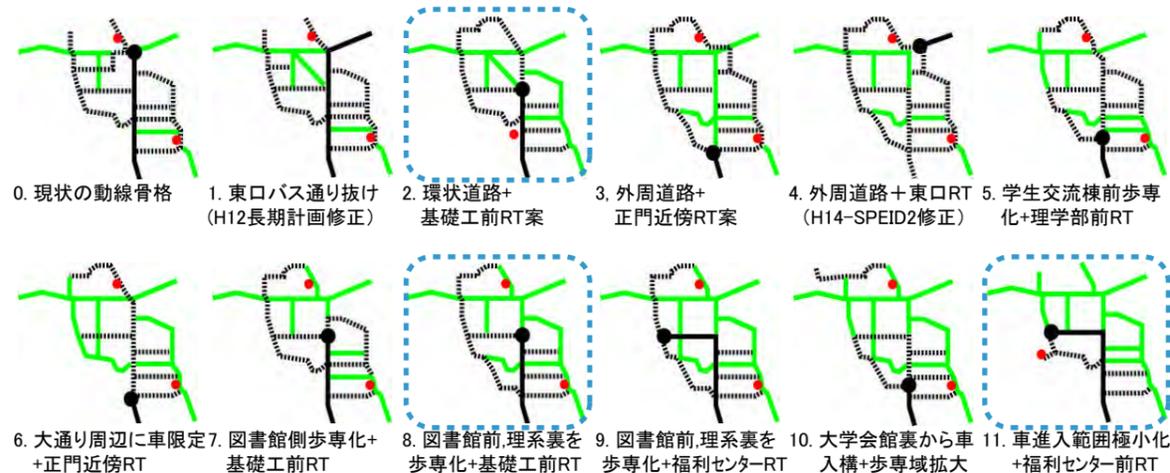


6-2. 豊中キャンパスの交通ネットワーク（その1）

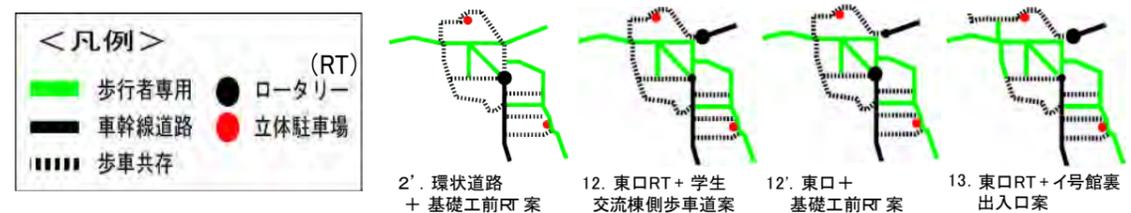
豊中キャンパスでは従来より、自動車と歩行者等の交錯、駐輪、駐車場、自転車等の交通マナー、阪大阪、総合図書館前でのバス転回などの危険性等の諸問題が指摘されていた。本節ではこれまでの検討経緯と状況推移をふまえながら、平成22（2010）年に行われた調査の結果も合わせて示し、今後あるべき交通ネットワークの形態を提示する。

6-2-1. 平成17（2005）年版での検討と結論（豊中）

平成17（2005）年版ではまず、考えられる交通ネットワークの形態を模式化して、安全性、バスルート、立体駐車場、既設駐車場、オープンスペースの広がりや景観、グラウンドの利便性、実現が難しい箇所、費用の面から比較検討した（図a）。その結果をもとに、有力案を修正した諸案で比較を行った（図b）。



図a. 豊中キャンパス／交通ネットワーク形態比較図（その1）



図b. 豊中キャンパス／交通ネットワーク形態比較図（その2）

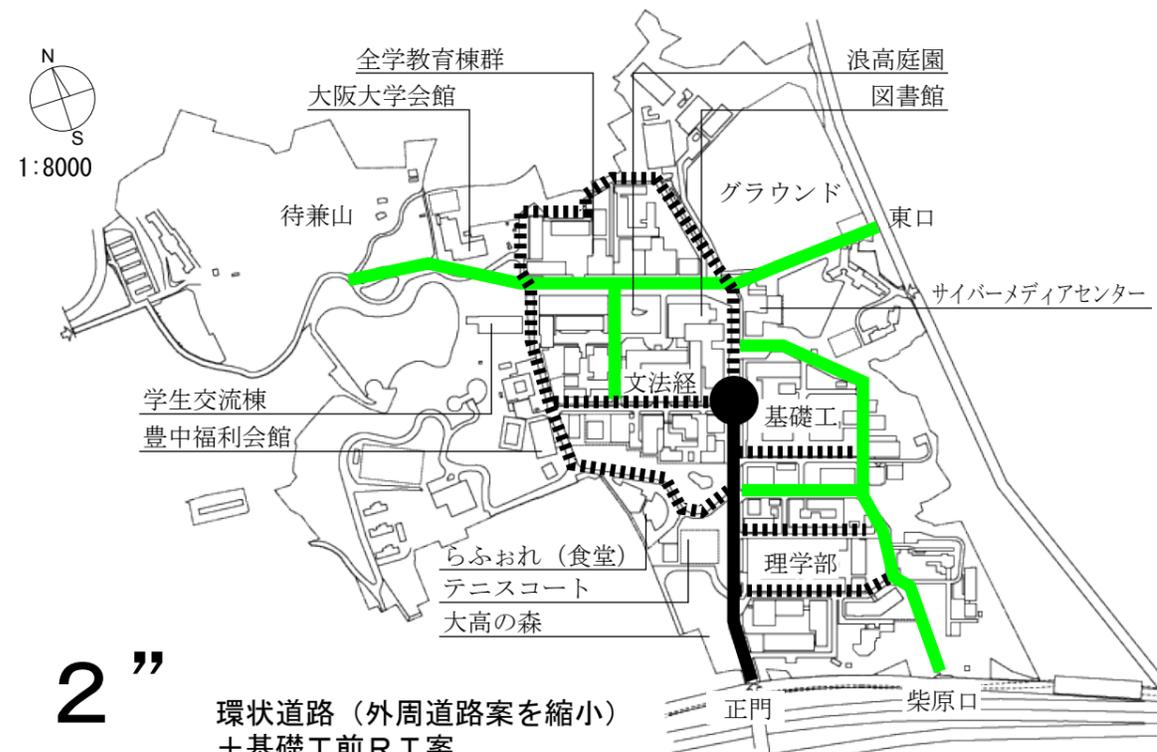
これらの検討の結果、2'案と12'案が優れていること（ただし2'案は、当時、緊急時の車両出入口が正門以外に無かったことが問題視された）、将来的には歩行者優先化をさらにすすめて13案を目指すべきことが結論とされた。

6-2-2. 状況と方針の変化と目指すべき交通ネットワークの形態（豊中）

その後、下記の諸点について状況と方針の変化があり、これに鑑みて、右上図の2"案を、今後めざすべき交通ネットワーク形態とする。

<状況と方針の変化>

- (1) 東口から直接車両を入れることは、物理的に現実的でないこと
- (2) 東口のバリアフリー等整備によって、国際交流会館～テニスコート・グラウンドを介して、緊急時の車両進入が可能となったこと
- (3) 立体駐車場が費用対効果に合にくいことが判明したこと。また大学として省エネ・低炭素を推進する立場から、キャンパス全体としてできるだけ自動車利用を減らすべきであること



注1：歩行者専用道路であっても、サービス車等は通行可能とする。
注2：バスロータリー（RT）の位置は、基礎工前に限らず、周辺計画と合わせて検討し設定する必要がある。

図c. 豊中キャンパス／めざすべき交通ネットワーク形態図

6-2-3. バスロータリーの位置について（豊中）

平成16（2004）年以来、バスロータリーの位置は様々に検討されてきた（次ページ図）。しかし広い敷地を必要とすることや、高低差の調整の必要性などのため、単体工事としての整備では費用対効果が適正になりにくいことから、実現には至らなかった。ここではその経緯を踏まえ、計画の要点と今後の検討範囲を述べる。

<バスロータリー計画の要点>

- (1) キャンパス骨格、特に歩行者の集中や主要な歩行者動線との関係性を適正にすること
特に図書館北側は、キャンパスの中心であるため、これにふさわしい設えとする必要がある
- (2) バスの学内への進入範囲と歩行者等との交錯を最低限におさえる

6-2-4. 駐輪場の考え方について（豊中）

平成22（2010）年に実施した交通関係アンケート（3-2-2節参照）の結果を背景として、平成23（2011）年10月から自転車登録制が開始された。これにより、豊中キャンパス内の自転車の総量と各部局での駐輪数が明確となった（次ページ図参照）。

<駐輪場計画の要点>

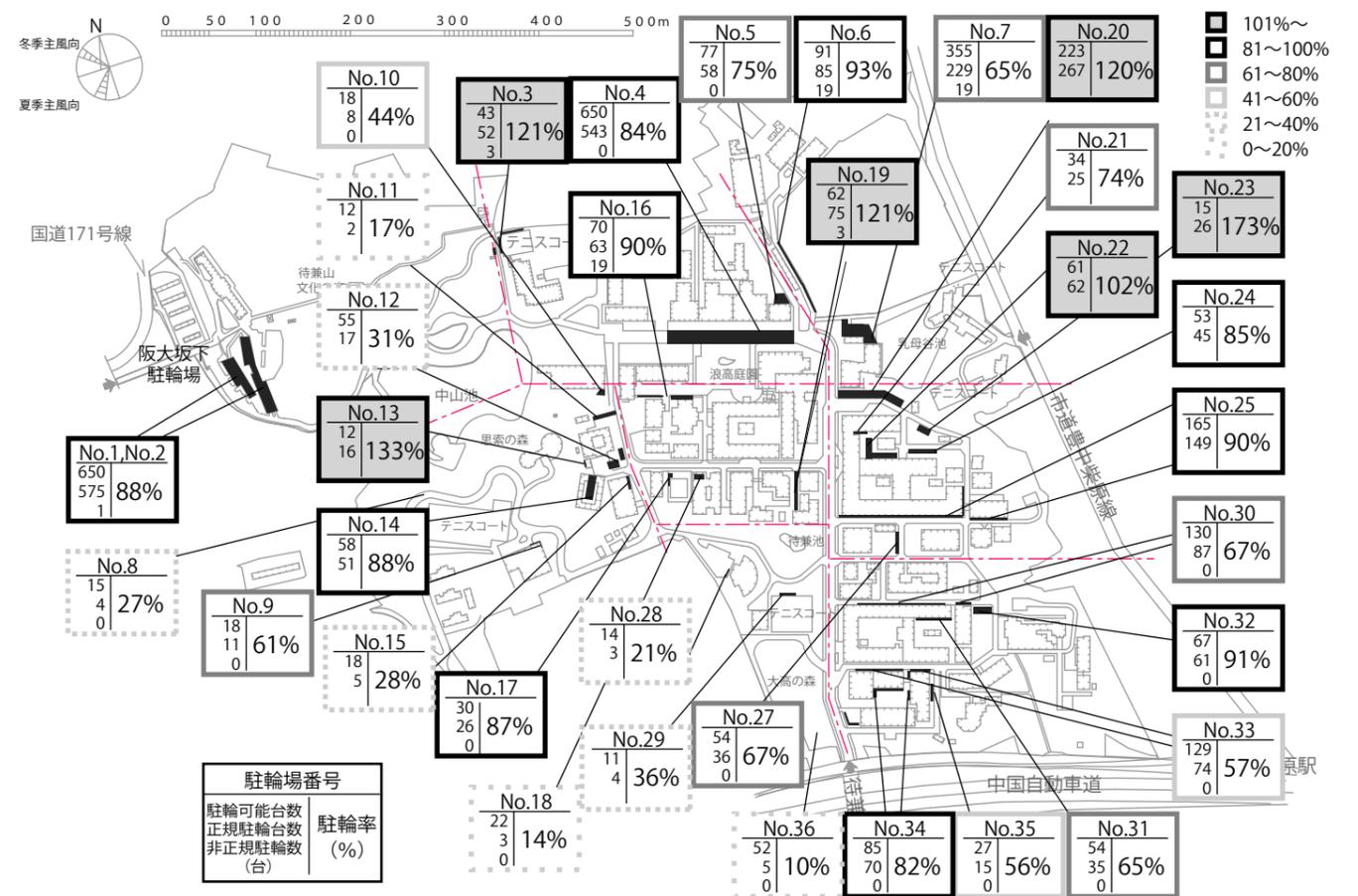
- (1) できるだけ歩行者専用の領域を増やし、駐輪場を集約化すること
- (2) 駐輪場の配置にあたって、学外周辺地域の安全性と学生の利便性に配慮すること
- (3) 十分な台数の駐輪場を確保しつつ、自転車登録制との併用により、放置駐輪を防ぐこと

6-2. 豊中キャンパスの交通ネットワーク（その2）

表. 豊中キャンパスのバス停・ロータリー代替地の比較

それぞれの評価は状況によって変わります

各案記号	A案	B案	C案	D案
各案名称	理学研究科前 バスロータリー案 (駐輪・駐車場・テニスコート併設)	基礎工学研究科前 バスロータリー案	グラウンド南西角部 (図書館側) バスロータリー案	基礎工学研究科北側 バスロータリー案
1. 大学運営上の問題や他の利用との競合	現状のテニスコートは、屋上に併設・復旧できる。	現在は緑地	現状ですら、グラウンドは広さが不足している。	2005年に一度、オープンスペースとして整備されている。
2. バスロータリーを設置できる十分な広さ	現状のテニスコート下部を掘削するので問題ない。	十分な広さが無く、バス転回には切返しが必要。	上記が解決すれば→	十分な広さが無く、バス転回には切返しが必要。
3. バス通行の安全性	キャンパス中心部までバスが入らなくてすむ。	バス転回に切返し必要。	図書館前周辺の大量の歩行者とバスの交錯が残る。	バス転回に切返し必要。
4. 歩行者の安全性	全学教育エリア・図書館から遠く、その間での乱横断などが懸念される。	基礎工前も歩行者通行が多く、現状よりあまり良くならない。	図書館前周辺の大量の歩行者とバスの交錯が残る。	基礎工北側も歩行者通行が多く、現状よりあまり良くならない。
5. バス利用者の利便性	全学教育エリア・図書館から遠くや不便。風雨を避けられるなどバス待ちの快適性は高くなる。街路に面する線は概ね保全できる。現状テニスコート部分を大規模掘削する必要あり。	共通教育棟・図書館から、あまり遠くない。	共通教育棟・図書館から近い。	共通教育棟・図書館から、あまり遠くない。
6. 景観・環境保全	駐輪場・駐車場・テニスコート(現状と同等)を併設できる。	地盤が平らではなく、掘削・盛土・擁壁工事が必要。また緑地を削ることになる。	特に問題なし	現在すでに、美観の整ったオープンスペースである。
7. 土地の高度利用	立休駐車場・駐輪場・屋上テニスコートを併設するので、費用はかかる。	掘削・盛土・擁壁工事が発生する。	仮に駐車・駐輪場等を併設するとグラウンド方向への視界が遮られ景観上の問題が大きい。	駐車場・駐輪場を併設するほどのスペースが無い。
8. コスト			あまりコストはかからないが、長所も少ない。	あまりコストはかからないが、長所も少ない。
総合評価	コスト高が弱点	比較的バランスがとれている。	バスと歩行者の交錯を解決できず、長所があまり無い。	バスと歩行者の交錯を解決できず、長所があまり無い。



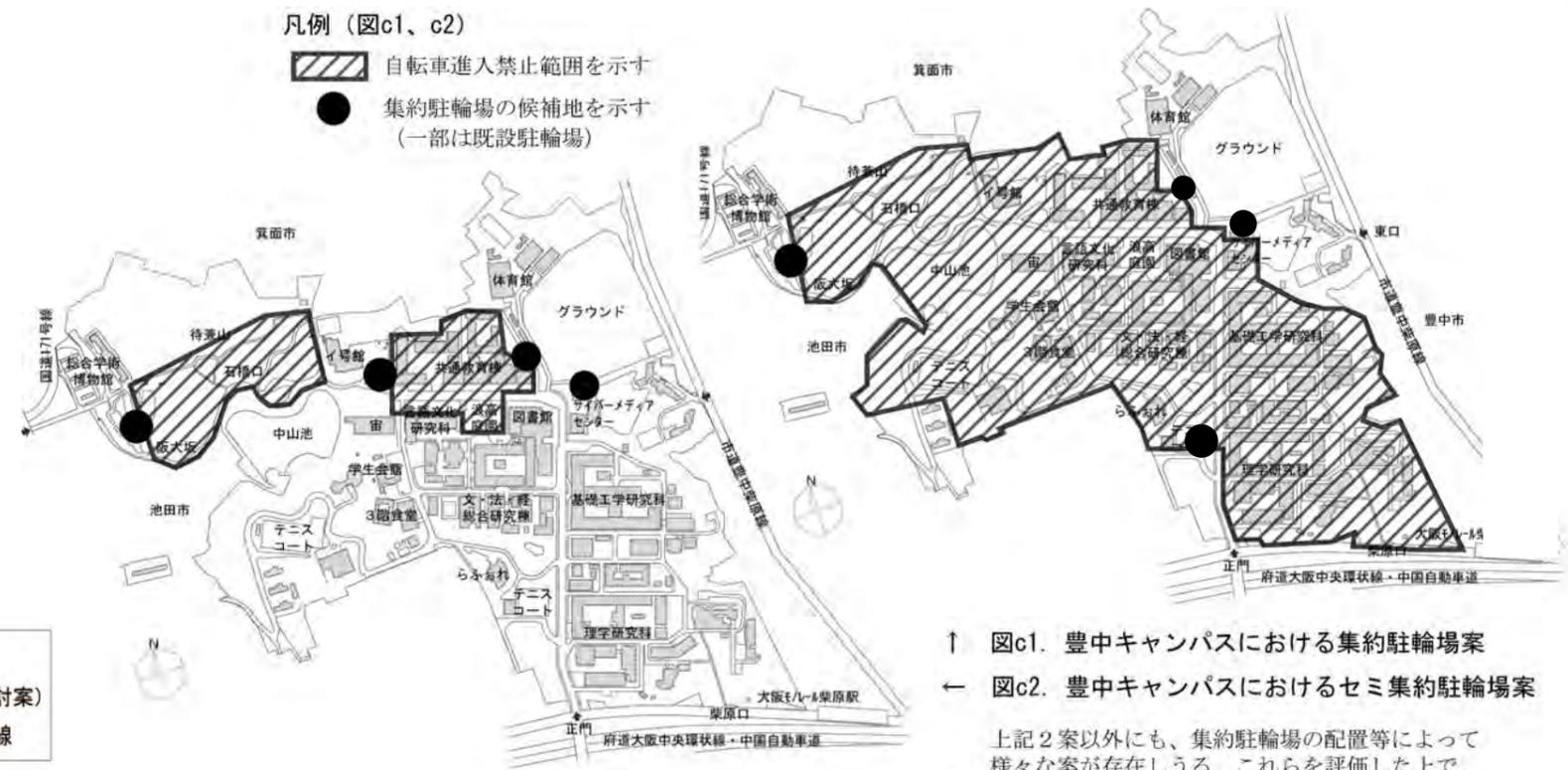
図b. 平成23(2011)年11月の豊中キャンパス各所における常時平均駐輪台数

正規駐輪台数 1016 = 35%
全駐輪台数 2913

※正規駐輪とは駐輪場(自然発生的なものを含む)から著しくはみ出さない駐輪。

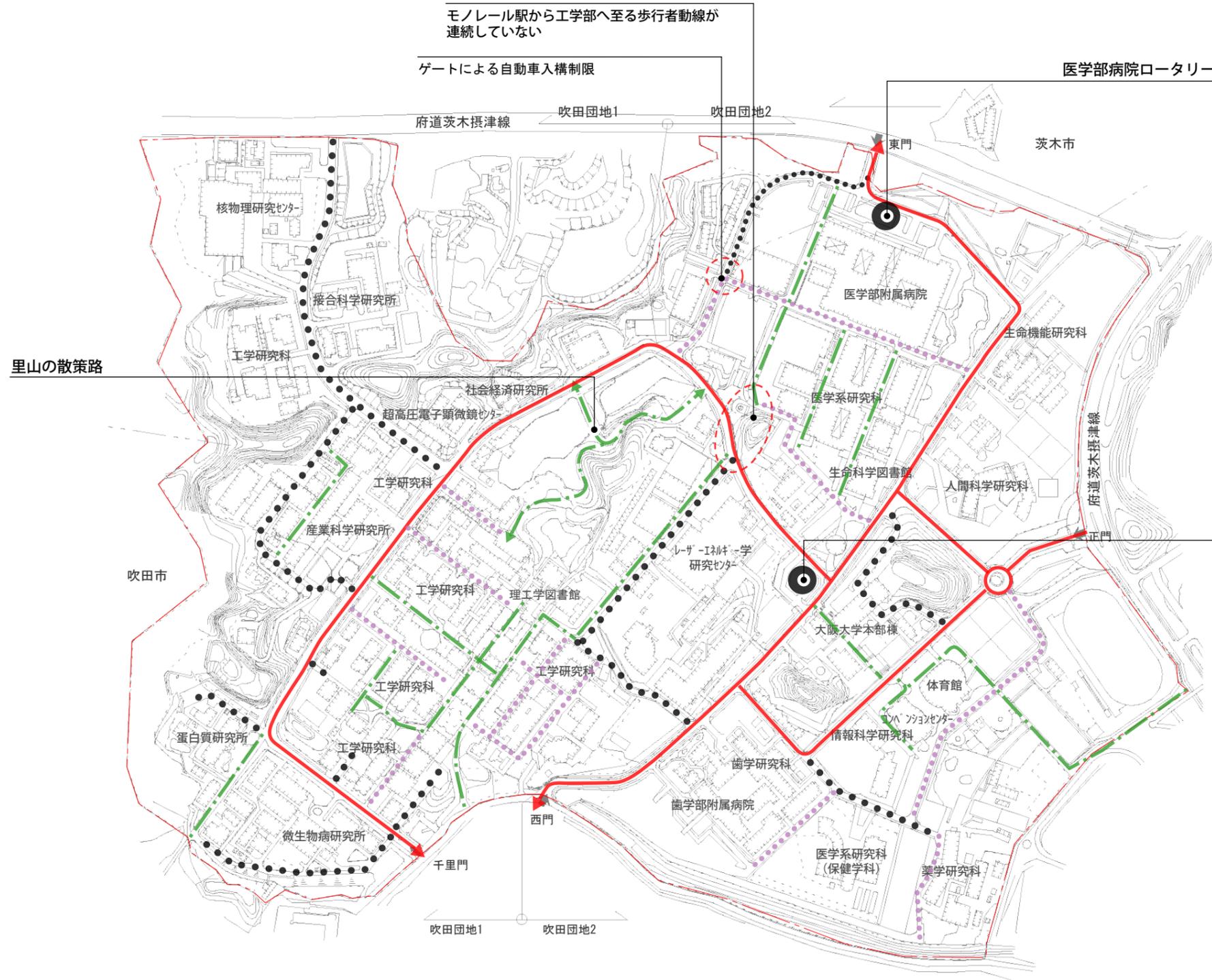


図a. いままでの豊中キャンパスのバス停・ロータリー代替地検討



↑ 図c1. 豊中キャンパスにおける集約駐輪場案
← 図c2. 豊中キャンパスにおけるセミ集約駐輪場案

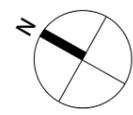
上記2案以外にも、集約駐輪場の配置等によって様々な案が存在しうる。これらを評価した上で、豊中キャンパス全体の駐輪を総合的に検討する。



- 計画条件
1. シンボルストリートがイメージの骨格となるよう、沿道の樹種、ペーパメント、ストリートファニチャー、沿道建物のデザインなどの面から総合的な環境整備を行い、通りの個性化を計る。
 2. 本部前（バス停）、医学部付属病院前のロータリーは重要な起点である。
 3. 主要部局と上記のロータリーや各門、駅等を、歩行者系の街路で結ぶ。街路樹、庇、ストリートファニチャー、ペーパメントの整備、バリアフリー化などにより、歩行者が快適に移動できるような配慮を行う。

凡例

- シンボルストリート
- 交通ネットワークの形成
- 歩行者系
- 融合系
- 自動車幹線系
- ロータリー



1:6000 0 50 100 200 300 400 500m