

【回答】問8：本部構内への交通問題に関して、ご意見がありましたら、お書きください。

ご記入いただいたご意見を以下に表示します。但し、個人や特定の団体等に対する意見について一部割愛させていただきました。

また、以下のように意見を整理区分しました。

(学生)

●駐輪場の増設・整備についての意見

- 根本的に学生数に対する駐輪スペースが足りないと思う。増やすべき。
- 駐車スペース以外を駐禁にする前に、全然スペースが足りてないのでどうにかしてほしい。時計台前をキレイにしたりしてたけど、無駄な気がする。
- 車椅子の乗り降り用スペースに駐輪してあるのが気になる。柵などを作るなどの対策（ゲートを置く？）があっても良いのでは。
- 工学部6号館前の迷惑駐輪に困られています。主に時計台への用事（各人にとっては習慣的ではないが、常に利用者がいる）によるものだと思います。
全般的に、建物へのアクセスがいい場所に公式の駐輪場を設定して欲しい。不便なところだと迷惑駐輪は減らないと思います。
- 駐輪場が絶対的に不足している以上、自転車止められている場所は一律に駐輪場と見做すしかない
- 付属図書館前の駐輪場に屋根を設置してほしい。
- 工学部周辺の駐輪場スペースが全く足りておらず、3号館の西側道路では自動車が通行できないほど。しかし、そこを自動車が通行しようとして渋滞が生まれている。3号館の北・西側の道路は教室移動でも大勢の生徒が通行するので可及的速やかに対策を講じるべきだと思われる。
- 工学部の跡地などにスペースがあるのであれば、大規模な立体駐車場を整備して現在の駐車スペースを駐輪場に当てたらよいのではないかな。
- 駐輪場の増設には賛成。マナーの問題というより単純にスペースの問題であると思うし、「駐輪の禁止」は一切何の問題の解決にもならないので、やらないでほしい。
- 屋根がついている駐輪場を増やしてほしい。
- 雨に備えて屋根付きの駐輪場を整備してほしい。
- 例えば通行量が多い細い道路のみ駐輪を禁止し、通行量が比較的少なかったり通行量に比べて道路が大きい所は路肩の駐輪を許すなど、柔軟に対応してほしい。
- 駐輪場に屋根を設けていただきたいです。
- 自治会を通して学生と話し合っていて考えて決めるべきです。大人達だけで決めない。迷惑にならない所ならば何処に停めてもいいでしょう。

●駐輪マナーに対しての意見

- 自転車のとめ方が雑すぎる。周辺の道を歩く人のことを考えてとめるように指導してほしい。
- 自転車を利用する学生のマナーの悪さに毎日辟易しています。通路の端を歩いていて、並走する自転車に罵声を浴びたこともあるほどです。歩行者の安全を守るために、駐輪場を充実させて建物周辺は駐輪禁止するなど、せめて住み分けられるような対策を望みます。
- 確かに、本部構内の駐輪マナーは良くないと思う。しかし、15 分の間に次の講義教室に行く為には最寄りのスペースに停めるのが一番良いのも確かである。各講義教室それぞれの周りに十分な駐輪スペースがあることを望む。接触事故等については特に意見は無い。

●駐輪場以外を駐輪中止とすることに関する意見

- とにかく「違法駐輪」の場所を定めるのであれば、違法者（車）にきちんと罰則。
- 駐輪場以外の部分を駐輪禁止にしても、止める所がなければ駐輪せざるを得ないと思います。又、違反自転車撤去・保管のコストもかかります。学内者で何台も使用している人や学外者・非利用者の駐輪を防止するようにする（利用証発行など）と共に廃車同然になっているものは廃棄するなどして台数の削減をしてはいかがでしょう。
- 駐輪禁止の場所が多すぎる。駐禁にしても停めるんだから、いっそなくせばいいと思う。
- 交通問題の現状と問題は理解できるが、少なくとも「駐輪スペースを拡充せず現状維持のまま、駐輪スペース以外の場所を全面駐輪禁止にする」、「キャンパス内自転車禁止」などというような極端なことにならないようにしてほしいと思う。自転車が無いと 15 分の休み時間では何もできないし次の授業に間に合わないということもあり得る。最終的に学生の足を奪うようなことにならないように慎重に事を進めてほしいと強く思う。
- 数は十分だが、位置の配慮が不十分な駐輪場をつくり、それ以外は駐輪禁止としたり、徒歩での学内移動を前提に話を進めるのには、授業に間に合うため、授業と授業の間を自転車で移動し、授業が行われる建物の近くに止める必要がある学生として到底賛成できない。
- ・駐輪スペースを増設するのはいいとして、そこ以外は禁止とする措置は行き過ぎと感じる。

●駐輪が過密な部分への対策についての意見

- 附属図書館（この場所は駐輪に便利なので、恐らく駐輪禁止にして道幅を広くしようとしても違反車が続出すると思われます）と法経済学部本館の間（本館西側）は自転車で道幅が狭くなっており自動車が通ると大変危険です。
- 自動車は迂回するなどして、その場所を通らないようにしていただきたいです。本学の連絡バスもそこを通っているようですが、時計台東側から迂回するなど出来ないのでしょうか。
- 時期によって自転車の駐輪場の混み具合が違う。テスト期間中は図書館前など。ただ、それ以外の時期は不自由を感じないので、新しく設置するというのは不要かと。テスト期間は可動式の衝立みたいな物を置いて自転車が無秩序にならないようにすればいいのでは。

●放置自転車への対応についての意見

- 放置自転車の撤去をもっと積極的にして下さい。駐輪が出来ません。
- ずっと停められている自転車・二輪車があるからスペースが不足しているので、定期的に長期駐輪は処分すべき。又いらなくなった自転車の処分も学校が何か助けられればいいのでは。
- 通路妨害のような違法駐輪が後を絶たないことについても、強制撤去をもっと断行して毅然たる態度をとるべき。歩行者、特に障害学生が非常に迷惑している実情を最優先に考慮すべきだと思う。
- たしか放置自転車の撤去は一年に一回だと思いますが、二回ぐらい行って成果を見てみるのもありかと思います。(お金はかかりますが)
- 卒業時などに置き去りにされ、現在誰にも使われていない自転車も多いと思います。それをどうにか撤去できないものでしょうか。
- 無料で駐車許可証を発行するのは、経済学でいうところの「モラルハザード」を誘発する。つまり、必要性が低いにもかかわらず自動車を乗り入れる人が多くなり、それ以外の人が迷惑する。自動車の乗り入れは有料にするか、現在より制限するべき。自転車については、卒業などで利用されていない自転車が長期間放置されているので、これらを頻繁に撤去すれば駐輪スペース不足が解消するのではないか？
- 放置自転車の撤去の回数を増やしてほしいです。あと、図書館などは試験前大変混み合います。駐輪ブロックのないスペースにも柵を設けて駐輪場所を確保してくれていますが、それでも足りません。人がすれ違うことができないくらい通路が狭くなっています。図書館の閲覧席数に見合うだけの駐輪スペースを確保してほしいです。

●自転車の走行や構内道路についての意見

- 学内の自転車通行禁止となっている場所が分かりにくい。
- 道が狭い箇所(駐輪などの結果を含む)が多い。そこを通る時は、自転車でも歩行者でも危ないと思います。
- 自転車の運転マナーが悪すぎる。歩行者が危険にさらされている。
- 学生の自転車のマナーは悪いと思いますが、具体的な対策は思いつきません。
- 工学部と文学部の所の通路が狭いので、自転車一方通行にしたら、良いと思います。
- 授業時間の間の休み時間に本部と南部の間の道路の通行で、車と自転車がぶつかりそうで危ないです。
- 歩行者が安心して歩けるような配慮をすべきだと思う。自転車のスピード制限を設けたり、歩道を設置するなど。
- 授業と授業の間で自転車の往来が激しいので危険である。授業におくれまいと焦ってしまう学生がいる。とりわけ、北部構内方面の出口付近や正門の道幅が狭く、ルートも限られているので、接触事故が多いと思う。出来る限り、道幅の拡大を希望したい。
- 本部構内というか、キャンパス内には乗り入れないのが普通ではないですか。自転車は飛ばしている人が多く、歩行者にとって大変危険です。事故が起きるまで放っておくつもりなの

ですか。大きな私立大などでは自転車乗り入れなどとくに禁止してます。できる限り早く、キャンパス内への自転車乗り入れの禁止をお願いします。

- 構内でのバイクや自転車の使用を禁止して欲しい
- 正門前に自転車と歩行者が混雑して危険。しかし自転車禁止にすると不便すぎる。隣のバス入口を自転車も通れるように開くべき。学生からするとバスなんてどうでもいい。
- 講義開始・終了時間前後は正門の出入りが激しい一方、正門が狭いのと見通しが悪いためたびたび危険な目にあっているのが、東側のバスロータリーからの入出構を許可してほしいです。現在は拒否されているが、警備員がいるのだから明確な自転車用の誘導路を作れば安全に通行できると思います。
- それぞれの門が狭すぎる。正門、裏門すべての門が狭い。朝や昼には自転車や歩行者のお見合いが多発している。見通しも悪い。狭き門というのをアピールしたいのはわかるが、余分なコンクリートを壊して門を広げるべきである。
- 正門付近の整備工事がされてから正門の自転車と歩行者の入り口が狭すぎて、衝突が起こりやすく渋滞も起こりやすくなりました。整備前は自動車の入り口からも臨機応変に出入りができたのでそちらのほうがむしろ安全だったと思います。吉田南構内との往来が激しいところですので何らかの改善を希望します。
- 本部構内に南側から入る場合、進入可能なのが正門部分のみになったが、学生のほとんどが自転車に乗っているということを考えると、この判断はおかしいと思う。実際授業の間に移動しようとする人で正門周辺が混雑して非常に不便。
- 自転車についてはイヤホンで音楽などを危機ながら、ケータイをいじりながらの乗り方は危険なので取り締まって欲しいが、マナーが守られ、駐輪場をうまく整備すればエコの観点でも自動車より優遇されるべきと考える。
- 自転車禁止にしてほしい。迷惑。
- 自転車進入禁止のところ標識に気づかず、誤って進入してしまっ注意を受けた。それは私の落ち度であるが、よくその同じ道を自転車で走行している人がいながら、目の前に居る守衛さんが注意していないのを多く見かける。注意するならば徹底してやってもらいたいし、標識をもっと目立つようにしてほしい。
- 文学部新館東側など、極端に狭い箇所を通行禁止にするなど、自転車の通って良い箇所を定め直す方がより交通安全に繋がるのではないかと。
- 東大路通の歩道のように歩行者通路と自転車用通路にわけべきだと思います。本部構内北東側の通路は歩行者のマナーもよくないと思います。可能であれば道に広がって歩かないような工夫をして欲しいです。
- 運転しながらの携帯電話の保持・操作、イヤホン・ヘッドホンの規制を。
- 自転車で走行している人がマナーを守ることは当然です。しかしながら、構内を走行していて感じるのは、歩行者のマナーも悪い。双方が思いやりを持って、通路を共有できれば新たに自転車道などの設置は必要ありません。いくら規則を定めようが、交通問題とは最終的に個人のモラルに委ねられると思います。
- 1. まず、基本的に「自転車は危ない乗り物だ」ということです。学外でも、自転車事故により何千万円の賠償金が課せられたりしている。この点から言えば、免許を取得し、左側通

行に徹する原付バイクやバイクの方がずっと安全である。しかし、現状認識の薄い当局は自転車はやりたい放題、免許はあるものの、その物理的破壊力を見れば、かなり危ない車には学内を走行させている。車は入口で自転車は押して歩くことを提案します。

2. 京大生は、自転車が「車両」であり、左側通行も知らないだろう。

●駐輪ブロックについて

- 構内に今よくあるブロック型の駐車スペースは駐車可能台数を少なくするだけなのでやめた方がよい。スペースを区切るだけにするといいと思う。
- 駐輪用ブロックは、不要だと思います。
- 立体的に駐輪する設備はなくしたほうが良いように思う。駐輪密度が低い上に駐輪がない場合邪魔であるからだ。

●バイクに関しての意見

- バイク（原付）の駐輪スペースが少ない。
- 原付が自転車にまざってるともっと怖い。往生してる自動車の後ろで自転車が停滞すると授業間の移動に迷惑。上手く言えないが、バイクの多い神戸大学ではバイク専用の通路から直接駐車場に抜けられるよう工夫されており、是非見習って欲しいと思った。
- 現在、本部キャンパス正門の車両通用門が整備され、日中は警備員3名が警備していますが、構内のバイク運転は一切だめだと強く言われました。しかし、本部キャンパス北門が門から数十メートルは運行可能であるように、構内から正門を出るときもまた、警備員から数十メートル離れた位置からエンジンをかけて運行することは適切な行為だと思います。なぜなら警備員が立って誘導等している位置は車両の分岐点であるため警備員もある程度の範囲で動くし、車両も前進してくるので危ないからです。そこで、工学部総合館西側の前の道路あたりまでバイクを押してきて、そこから周りの歩行者や自転車の安全性を確認し、徐行して車両通用門に出る、といった行為は問題があるでしょうか。以前、警備員の方に警備員が車両を識別できるくらいの距離で徐行してくるのが安全で、警備員がいる付近は車両誘導するので危ない、と言われ、学生センターにも確認したことがあって、そのような行為をとっていました。しかし、先日、最初の記載のとおり、「構内は一切バイク運行ダメ！」とかなりの厳格解釈でしかも返事をするまで制止してきてどかない、といった警備員がいました。この方の言うのが京大側の方針なのかわからないですが、安全を考慮するなら、今の私の行為はむしろ以前の警備員の注意に沿った適切な行為だと思います。警備員の過剰な警備というか無理に制止してきて怒鳴るように言い返事をするまでどかないというのもまた問題だと思います。厳格にとらえるのはかえって危険であり、一定の裁量幅をもって何が一番安全かを考えたうえで警備していただきたいです。そうでなければただの横暴行為だと思います。
- 細かい駐輪場所のことよりも、バイクを構内で運転しないなど根本的なことをしっかり対策してほしい。

●自動車に関する意見

- それ以前に、本部構内に駐車場を増設すべき。立体でも地下でもなんでもいいので。圧倒的に不足していることそのものが問題であり、課金以前の問題。増設後に、その工事費用を本部構内乗り入れ料金で徴収するのがリーズナブルだと思う。
- 車のタイヤにチェーンをつけて返さなかった時にすぐに返してほしかったです。
- 車が通りにくそうなので、駐輪についてもっと区切りをつけるか、車の動ける範囲を狭めるか。
- 駐輪場、駐車場が足りない。工学部6号館空き地を駐車場として整備すべき。
- 自動車の乗入がもっと減ればいい。
- 厳格な歩行者分離をしてほしい。自動車については、一方通行を全構内で実施してほしい。
- 正門の所から図書館前を通って行く車が非常に危険だと思います。速度が速く、自転車や歩行者にぶつかりかねません。
- 交通の大前提として、①歩行者、②自転車、③バイク、自動車という優先順位があるはず。構内の道は歩行者と自転車が通るだけならば、十分な道幅があると考えられる。問題は自動車の通行である。自動車の運転マナーは悪い。構内はどの道も歩行者、自転車があふれており、徐行すべきであるのに、我が物顔でスピードを出しているドライバーがいる。また、駐車スペースも不足しており、敷地面積の都合上増設も難しいと考えらる。駐車場の不足から歩道に自動車をはみ出し、それが自転車の駐輪スペースを奪い、歩行者などの通行を妨げる。諸悪の根源は自動車である。自動車の入構に関しては強く制限を敷き、歩行者・自転車との分離を図るべきである。また、自転車のマナーもよくないかもしれないが、歩行者も注意が足りないと感じることが多々あり、周りに注意を払わずに道をふさぐように複数人で並進する行為は、決してマナーがいいとは言えない。全ての人に譲り合いの精神を呼びかけるべきである。交通問題として、自転車が大きくやり玉に挙がっているようだが、便利のために利用しているのだから、使うなどと言われても使い続けるのが人間だろう。むしろほぼすべての学生が多様な目的（自宅・大学間の往復、構内での移動、駅・大学間の往復、バス停・大学間の往復の組み合わせ）のために構内で自転車を利用することを前提条件として問題解決を図るべきである。
- 何度も自動車に轢かれそうになって怖い。後ろからくる自動車を避けて雪の日に転倒したが、自動車の人はそのまま去ってしまった。特に営業車は本当にマナーが悪い。
- 構内を自動車がかなりのスピードで走っているのがいつも怖いです。それから、時計台と工学部2号館をつなぐ通路が、工事の影響で狭くなっていて、コーンや張り紙で歩行者と自転車を分けるようにしていますが、誰も守っていません。特に休み時間になると、自転車のすれ違いが激しくて歩行者はとても歩きにくいです。
- 3号館前など道も狭く駐輪も多い場所は車の交通を規制すると思う。よく渋滞になっているのを見る。
- 逆に自動車は業者・臨時のみにすべきだろう。さらには学生の特に多い11時半～13時半は業者のみ入構可とするなどもあって良いと思う。
- 車より自転車や歩行者を優先させる

- 本部構内に駐車場が散見されるが、学生のことを考えるのであれば、不必要であるばかりか、ただでさえ自転車の多い学内を走行する車が増えて道を塞ぎ、むしろ迷惑である。教職員やゲスト用には、図書館南西方面に無駄に広い駐車場があるのだからそれで充分ではないか。そもそも車の入構については、業務用のもの以外については厳しく制限するとともに、最小限の駐車場?門以外の区域については走行禁止としてほしい。
- 車に厳しく、自転車にやさしい政策をとってほしい

●自転車の登録制に対する意見

- 自動車の入構を許可シール制にすることには反対である。学部間、他の大学との交流に支障を来たす。
- 関係者にのみ駐輪シールを配布してほしい。また、夜間の駐輪を禁止して、放置車両を撤去してもらいたい。この問題に関する解決策を学生にもっと積極的に公募すれば、おもしろいアイデアが出るのではないか。
- 東京大学のように、駐輪許可証を有料で交付してはどうか?1年ごとに更新が必要、とすれば無許可駐輪を効率的に撤去することが可能だと思う。ただし、現在把握している駐輪自転車(6,700台)が十分駐輪出来るだけの駐輪場が確保出来てからでなければ、構成員の賛成を得るのは困難かも知れない。
- また、過剰に駐輪場の指定・ステッカーの配布などを行うなどの過剰な管理は本学の自由の学風の観点から望ましくないと考えます。
- 登録制にしたら面倒くさいでしょ。このままでいいんだよ。
- 当該学部の学生を優先するために、駐輪許可証が無いと駐輪できない場所を設けて欲しい。本部構内とはやや関係ない話になってしまうが、病院西構内は神宮丸太町駅の駐輪場と化していて非常に迷惑である。

●その他の意見

- 色々大変とは思いますが。どうか有意義な結果が得られますように。
- がんばって。
- このアンケートについては、授業で先生が言ってたので知ったが、それ以外で知るには大学のホームページのお知らせはすぐに新しい情報に埋もれてしまうし、日常的に環境安全保健機構をチェックする人というのは少ないと思われ、なかなか機会がないのではないかと思う。なのでもっと幅広い意見を求めろとするなら、クラスやメールで告知したほうがよいのではないかと思う。
- 問7が誘導的に答えを求めてるとしか思えない。
- 試験期間中など局所的に駐輪台数、人の往来が増加し、交通を妨げるなどの問題が起きていることは歪めません。又、大学には学生だけでなく、業者、教職員が必要的に入構しているのも間違いなんでしょう。最終的にはこれら立場を達する多数の人々が、限られた土地である大学構内を同時に利用しているという現状を踏まえて、それぞれのモラルによって互譲し

ていく他ないと思います。一部の利用者によって、他の利用者の通交が完全に排除されてしまうのであれば、その状況は大半が整備して除去しなければなりません、その程度に至っていないのであれば、多少の不便は、互いに認められなければならないと思われます。（そのような視差から駐輪場の拡大、駐輪場外での駐輪禁止、駐車の課金など、拘束を増やすことには、即座に賛同しかねます。

- 喫煙を所定以外の場所で吸う人間の煙を避けようとして、危険を感じたことが数回ある。煙草は傷害罪だし、事故になる前に取り締まってほしい。
- 最近の警備会社（スタッフ）の入替に伴い、対応が横柄になりました。又、やくざまがいの管理者が学生をどうかすることがあります。
- 附属図書館から博物館まで繋がっているスロープに設置されている車止めは、明らかに歩行者・自転車双方の通行を妨げていると思います。自転車のスピードの出し過ぎを防ぐ目的で設置されたのだと思いますが、狭い隙間に歩行者と自転車が集中してかえって危険です。博物館の前から構内に入る入口にある柵が邪魔です。あれがあるせいで、逆に事故が増えるのではないのでしょうか。自転車のスピードを抑えるために設置しているのかもしれませんが、歩行者との接触が多くなると思います。
- 「京都大学目安箱交通関係抜粋」の2月1日16時14分19秒の意見で挙げられている博物館横のスロープについて。障害物のせいで進路を斜めに変えなければならないことで他者の動きが予測しにくくなりかえって危なくなっていると思います。障害物の幅を調整するなどして進路をあまり変えなくても通れるようにしてほしいです。目安箱の意見にあったようにセンターラインもあった方がいいと思います。
- 今のままでよい。
- 昨今構内では常にどこかで工事が行われており、通路が常にどこか狭い。時計台前の工事後の状態を見ると、本当に必要な工事のために通路が狭くなって危険な状態になっているといえるのかどうか疑問を抱かざるを得ない。（2年ほど前の時計台前の工事は何を目的にどう改善したのか不明瞭なものに見える）双方に納得のいくような十分な議論がなされることを期待します。
- 基本的に自転車の利用に関して制限を加えるべきではない。加えるのであれば代替案を提示するべきであり、ただ一方的に禁止するなどということはないように。駐輪場のキャパシティは既に限界に達しており駐輪場の増設が必要であるし、もしも増設をしないのであれば無意味に自転車の進入を禁止するなどということはしてはならない。特に最近でひどいと思ったのは博物館前のスロープに障害物を設置したことである。安全確保のために無意味である上に歩行者からしても邪魔である。あのような体裁を整えるためだけに行う施策は税金の無駄であるのでやめるように。
- 大学についてその景観を重視するのはナンセンスだと思います。観光客が多少は来るのかもしれませんが、彼らに迎合する必要はないです。
- 大学は学生や教職員だけのものではなく、地域住民さらには日本国民共有の財産である。故に、学内入構や駐輪を学生及び教職員にのみ許可するというのは誤りだと思う。
- 構内ごとで課金制度が異なるのは問題だと思う。せめて北部構内の額程度の課金はすべきでは？

- 病院と北部構内では駐車許可証の発行にお金がかかるのに、本部構内でかからないというのは不平等に感じる。
- 自動車は構内では徐行することが必要。人のそばを走っているとは思えない速さで走っている軽トラなどを見かける。授業の前後など人通りが多いことが明らかなときは自動車は走行を控えるべき。授業後に乗用車が道を塞いでいるところに大量の自転車が来て交通が滞ることがよくある。バイクが禁止されているところで走行していることがよくある。大学関係者かどうか知らないが、構内でバイクと接触したとかなんとかいってわめき散らしている男性を 2、3 回見かけた。あそこまで大声で暴言を吐くと、周りにとっては不愉快なのでやめて欲しい。JR でも「暴力は見たくない」キャンペーンをやっている。大量の自転車が走り回っている現状は危険だが、京大は広いわりに休み時間は短く、授業間の移動は自転車でないと無理。駐輪場でないところ（道のわきなど、人環図書館の入口の向かい側とか）でも駐輪を容認しているところがあるが、人が通れるスペースを開けるなどのマナーを守れば問題ないと思う。自転車おじさんが整頓してくださっているのも助かる。附属図書館の入口前など駐輪禁止のスペースに止めてある自転車は撤去やチェーンロックしてもいいと思う。しかし、テスト前など自転車の数が多くなるときに限っては、既存の駐輪スペースでは明らかに足りないのでは、仕方ないようにも思う。駐輪場は新設しても目的地から遠くなるので利用者は少ないかもしれない。吉田南の門（正門の向かい側）は自転車に乗って出られるのに、入るのは禁止（自転車を押してもダメ）なのは、なぜなのかわからない。吉田南のテニスコートを工事していることで狭い道しかなくなっているが、そこは自転車やバイクは押して通るべき。
- 箇条書きにします。

【資料について】

- ・ 前回の案では、せっかくいい資料が出ているのにその認識不足の感が否めません。
- ・ プロット図→事故が起きやすい場所を正確に表していると思います。
- ・ 駐輪状況調査→ぜひもっと多くの学生に見せるべき、重要な資料だと思います。

【現状分析・要望】

- ・ 附属図書館前→分散・拡充が必要。しかし現状の利便性を維持できなければいくら呼びかけても利用してくれないでしょう。よって、図書館前駐輪場の改修（現在ある緑色のブロックをもっと小型のものにして台数を増やすなど）+図書館周辺の建物周りの正式な駐輪場化（今は木が生えている法経本館の西側など）が必要だと思います。
- ・ 新たに駐輪ブロックを設置する場合、学生の課外活動や 11 月祭の出展の邪魔になる可能性があることも考慮に入れていただきたいです。（交通状況の改善と引き換えに学生の自由な活動が失われることがないようにしてもらいたい、ということ。時計台と法経本館の間などは特に）
- ・ 本部構内ではありませんが、東大路から吉田南構内に入るところで、左折時に構内歩行者が見えないため、左折の自転車が急に減速する光景がよく見られます。石垣を少し削って見通しを良くするのはどうでしょう。（大きく削るのは何かと問題があると思いますので、少し死角を減らすだけでも）
- ・ 時計台西側駐輪場（資料中の「Hエリア」）に停めて附属図書館へ行く人はほとんどいない →「この場所は図書館からは遠い」という認識の学生が多い証拠でしょう。 →図書

館利用者向けの駐輪場は、この駐輪場よりも図書館に近い位置になければならないと思います。

- ・資料のF・Gエリア（百万遍門付近の駐輪地帯）から学外・吉田南への利用者（徒歩移動？）が半数近くいる→学外や吉田南へ行く際は自転車利用をむしろ推奨して、このエリアに原付・バイク駐輪場を増やすべきではないでしょうか。また、百万遍門からこの駐輪場が見えにくいので、案内板を設置するなどして知らせるべきだと思います。
 - ・自動車の交通規制は自転車の話とは別として考えていただきたいです。しかし「授業間の10分間自動車の進入を規制すべき」というのは賛成です。ただでさえ自転車が多く走る授業間なので、自動車の危険はせめて排除すべきでしょう。
 - ・実際に自転車で構内を移動している一人の学生として、目的の建物から徒歩30秒圏内に駐輪する状況がこれまで当然だったため、規制により長い徒歩移動を強いられるのではという不安があります。徒歩30秒圏内、というのは一つの目安になると思います。建物の近くに駐輪場を作れば良いという問題ではありません。現状なぜ路上駐輪が行われているか考えていただきたいです。そこに駐輪するのが目的の建物の入り口まで一番近いからなのです。（問6に「反対する」と答えたのはそういう理由です）
 - ・本部構内のみで規制を実施すると、「規制逃れ」のため吉田南・西部・北部構内等に自転車が殺到し、かえって危険な状況になることを懸念しています。だからと言って吉田キャンパス全域で規制すればいいという話ではなく、なるべく規制を少なくする方向で考えていただきたいです。（多くの学生は、ただでさえ京都市行政による頻繁な自転車撤去にウンザリしています）
 - ・また、本部構内で規制が行われた後、「前例」が出来たからと、連鎖的に吉田南・西部・北部等で規制が行われ、結果より息苦しい状態が生まれるのではないかと懸念もあります。
 - ・機構側は管理強化を目論んでいるのではなく、交通安全について考えた結果の案だと思いますが、不穏な管理強化の動きだと認識する学生が少なからずいたのは、やはり周知不足や規制強化をベースとした案によるところが大きいのと思います。学外者の出入りが多く、学生の自由度が高い京大ならではの事情も考慮に入れるべきでしょう。
- はじめに、2011年12月に行われた機構長と学生の話し合いにおいて、発言の一部が乱暴になってしまったことを発言者の一人として深くお詫びいたします。また、交通整理案を一度白紙に戻し、学生との話し合いをした上で新しい案を考えるという大畠機構長の決断に敬意を表します。

さて、大学の交通問題についていくつか提言させていただきたいと思います。

- ・本部構内、特に図書館前の駐輪について

現状：図書館前及び法経本館入り口前の駐輪数が多く、通路を塞いでいる

この問題を考える上では一つの仮定をおいたほうが良いと思います。その仮定とは、学生は目的の建物（図書館や法経本館）の入り口に近いところに駐輪したがるというものです。そしてこの仮定から、図書館から遠い場所に大規模な駐輪場を設置するという当初の案を実行したとしても、図書館付近の駐輪の混雑は解消しないことが予想されます。ではどうすればよいのか。やはり図書館の周りの駐輪場を広げるのが効果的だと思います。例え

ば、今期の試験期間中は図書館前のスペースを狭めて駐輪場を広げ、歩行者用の通路は柵を設置することで確保していました。このように柵を使うことで、歩行者の通路を確保しつつ駐輪場を広げることは可能になると思われます。また、吉田南構内のように自転車整理員の方を雇うのもよいと思います（図書館前は図書館職員の方が整理していました）。他に考えられる対策としては講義の時間や教室の場所を分散させるという方法があります。つまり、講義が行われる教室、受講生の人数から、どれくらいの学生がどこの入り口から入るか、どこに駐輪をするかを予想するのです。また、他の対策としては、図書館横、教育学部側の駐輪場を活用するということがあります。現状ではこの駐輪場にはあまり駐輪されていません。例えば看板を設置するなどしてこの駐輪場の利用を促したらよいのではないのでしょうか。

- ・駐輪場以外の場所に駐輪することについて

今回のアンケートで駐輪場以外のところに駐輪することを禁止するかどうかという問がありました。このことについて、いくつか疑問が生じたので述べさせていただきます。まず、禁止した場合についてですが、その場合は禁止した場所に駐輪すると何かしらの罰則を設けるということなののでしょうか。というより、禁止する場合は罰則を設けないと有名無実化すると考えられます。

しかし、駐輪禁止を取り締まる場合は監視員を雇うことが必要となります。その場合は当たり前ですが監視員を雇うことが必要となり人件費がかかります。さて、そこまでして駐輪禁止を取り締まるべきなのでしょうか。私はそこまでして取り締まる必要がないと思われます。

- ・自動車の入構について

本部構内の自動車入構についてですが、そもそも本部構内だけ入構が無料である理由がわかりません。不定期に入構する業者の車は無料だとしても、定期的に入構する教職員の車が無料である理由があるのでしょうか。これについては、北部、病院同様に有料にしても良いと思います。

- ・ステッカーについて

当初の交通安全案ではステッカーを発行するということがありましたが、私はわざわざ発行する意味を理解できません。自転車の撤去時に判別するというのではありませんが、撤去は現在の方法をなぜ変えなければならないのでしょうか。ステッカーをわざわざ発行する（発行代を学生から徴収する）となると、ステッカーを使わなければならない理由が必要になると思います。現状の交通整理案ではステッカーを使う必要があるとは思えません。

- ・危険運転について

1. 自転車の高速走行

本部構内を高速で走行する自転車が問題になっています。なぜ学生はそこまで急いで走行するのでしょうか。その理由は2つ考えられます。1つ目は遅刻寸前の学生が急いで下宿、自宅から吉田南構内へ移動する場合。この場合は大学としての対策を打つことはできないと思われます（本人が余裕を持って出発するしかない）。2つ目は吉田南構内から北部、本部構内に移動する場合です。特に、理学部の1回生はクラス指定の科目の一部が北部構内で行われるため吉田南から北部へ頻繁に移動しなければなりません。現在、休み時間は

15 分ですが、仮に前の講義が 5 分間遅れて終了した場合は 10 分で移動しなければなりません。その場合はかなり急いで移動する必要があります。このような、吉田南→北部の移動が必要とされる時間割にならないようにクラス指定科目を調整する、もしくはクラス指定の講義の教室を変更するということが必要ではないでしょうか。例えば、理学部の B 群科目のうち、北部で行われるものは 3 限に行うようにする、もしくは B 群科目は全て吉田南構内で行うといったようにです。

2. 無灯火運転について

自転車について、私が最も問題だと思っていることは無灯火運転が多いということです。無灯火運転している自転車は暗い所では目立たず、周りの人がその自転車の存在を認識できないため非常に危険です。しかし、無灯火運転をしている学生はかなり多いです。そこで一つ提案なのですが、生協で自転車のライト、特に取り付けが簡単なものを販売することはできないでしょうか。現在はホームセンターまで行かなければライトを手に入れることが出来ず、学生が積極的に買いに行かなければなりません。生協で販売することで学生がより手軽にライトを購入、交換できるようになると思います。3. 自転車の保険について最近、自転車による事故で高額な賠償を請求されるということが問題になっています。もちろん、安全な自転車走行を行うというのは当然ですが、その一方で万が一事故を起こすと高額な賠償をしなければならないというのは学生にとって人生を左右しかねない大きな負担となります。そこで、学研災に加入するように、自転車向けの保険への加入を義務付けることはできないでしょうか。学生向けの低額の自転車保険があるのならば加入の義務付けをしてもよいと思います。

●本部構内以外に対しての意見

- 本部ではないが、病院周辺の駐輪場を病院関係者と医学部生以外を駐輪禁止にするのはやめてほしい。自宅生は出町から歩くか、丸太町から来る人が圧倒的に多いと思うので、自宅生のことをもっと考えてほしい。病院周辺も駐輪禁止の範囲が増えたが取り消すべき。植え込みの中とか別に置いても邪魔にならないはず。
- 吉田南の正門の自転車出入禁止はよくわからない。分散した方がよいのでは。
- 本部構内の話とは少しそれてしまいましたが、就職活動等で京阪丸太町駅を使う際に医学部構内の駐輪場を利用させていただくことがあります。この際、学部・研究科ごとにステッカーを発行すると、学内の関係者でも駐輪する場所がなく難しくなってしまいます。研究科ごとにステッカーを設けるのではなく、京大関係者全体でステッカーを統一すべきと考えます。これは本部構内においてステッカーを発行する際にも念頭においていただければと思い、意見させていただきます。また、構内への自転車の乗り入れを禁止することに関しては反対です。大学構内が広いため、教室が異なる場合は自転車を用いないと授業に間に合わないことが多いと予想されるためです。ただ、危険走行を抑制し歩行者に危険を守る方法として・雨・雪の日は自転車走行を控えるような通知を出す・本部構内や吉田南構内など、隣接する建物は連絡通路を設けるなどしてなるべく屋内で移動を行えるようにする等の施策は有効ではないかと考えます。

- 東一条通りから吉田南館への入構が分かりにくい。西側の入り口は自転車通行禁止（押している人も含めて）となっているが、中からの自転車は出てくる。完全に自転車の通行禁止なのか一方通行なのかはっきりしてほしい。
- 本部構内ではないが、吉田南構内について。吉田南のグラウンドの南側に、東大路通りへとつながる道があるが、その出入口が非常に危険である。なぜミラー等をつけないのかと不思議なくらいである。構内から外へ出る時、左右から来る自転車または歩行者の姿が全く見えないのである。今まで何度ぶつかりそうになりひやりとしたことかわからない。実際、私の友達は、歩いて門に入ろうとした瞬間自転車とぶつかり、文字通り「ふっとんだ」と言っていた。あの出入口は出口に向かって下り坂となっており、自転車ではスピードも出やすいので本当に危ない。当局は知らないだけで、大小はともかくとしてかなりの事故があ出入口で起こっているのではと思う。今までどこに申し出てよいのかわからずにいたが、やっと今日機会に恵まれた。早急な対策を要請する。
- 本部ではありませんがいつも利用している病院西構内の駐輪場に自転車がなくて困ります。せっかく人間健康科学科の学生は自転車にシールを貼っているのに何の意味もない感じがします。

(教職員)

●駐輪場の整備についての意見

- 構内乗入数を制限しない限り、駐輪場を増設しても効果はないと思われる。構内は徒歩と所属によって駐輪可能ゾーンを限定するなどしてもよいのではないか。
- 駐輪場に台数を多く収納出来る施設を設置していただきたいです。自転車の置き方が雑で通りにくいです。
- バイクの無法走行があり、危険で迷惑している。ゲートの設置などをして、厳格に取り締まってほしい。また自転車も、歩行者が居るのに早い速度ですれ違うように走るなどして、非常に危険である。構内入口付近に駐輪場をもうけ、構内は全面、自転車を禁止するべきである。
- 自転車、バイク、自動車歩行者の通行の障害になっている。建物の周りに大量にある自転車は、非常に見苦しい。静謐であるべき大学の雰囲気になさくない。
- 駐輪、駐車場の増設と屋根を望む声が多いように見受けられるので、立体駐車場を造るとよいと思う。
- 本部構内に限らず「駐輪禁止」と書いてあるところにも自転車が停めてあるのは、実際その場所が駐輪するのに便利な場所だったり、正規の駐輪場が足りないなど、なんらかの理由があると思うので、「駐輪禁止」にすれば良いというものでもないと思います。

●駐輪マナーに対しての意見

- 京大は、歩行者、自動車、自転車が錯綜し、大変危険だと思います。駐輪マナーの悪さも問題です。キャンパス内で、歩行者と自動車の通行路が区分されていないことに驚きます。年中工事をしていて、工事車両（大型トラック）が多いのも、キャンパスのアメニティを損ねています。本当に、何とかならないのでしょうか。
- 駐輪場が足りなければ増設すればいいと思う。しかしそれ以前に、故意に捨てたり（放置自転車）、駐輪場以外の場所に駐輪したり、駐輪場の出入り口を塞ぐように駐輪し、通行の邪魔をしたりする人のモラルを正すべきではないだろうか？
- 自転車の駐輪マナーが悪いので取り締まるべき。

●駐輪場以外を駐輪中止とすることに関する意見

- 駐輪のマナーを形成するためにも、駐輪場所以外の路上駐輪自転車は撤去すべき。
- 本部構内だけでなく、周辺での自転車のマナーもとても悪く（無灯火、ヘッドホン、そして何より逆走）、非常に危険です。特に逆走がいかに危険な行為か、改めて周知が必要だと思います。おそらく学生だけでなく、教職員含めての問題です。構内の駐輪場の整備、それ以外の場所への駐輪の禁止については、賛成したいところですが、おそらく構内の駐輪場所が減れば、学外周辺に自転車を停める者が増えることになり、近隣への迷惑となることを危惧し

ます。大学のキャンパス内だけで完結するような「閉じた」発想ではなく、京都大学という自由の伝統のある大学には、「開いた」発想で交通問題を考えて欲しいと望みます。

●駐輪が過密な部分への対策についての意見

- 自動車に対する制限は現状のシステムで十分だと思うので、今のままでよいと思います。自転車・バイクの止め方が一部のエリアで少々乱雑かと思います。(特に工学部8号館の北東、文学部と工学部の間の通路が道幅の狭さに対して駐輪台数が多い。) 一条通や今出川からの入口付近に「駐輪棟」があった方がよいと思います。その場合には2～3階建(または地階?)にして容量を増やし、かつ多くの人間の出入りが朝昼晩に集中することを考慮した構造にするのはいかがでしょうか。東大路方面からのアプローチに対しては西部構内に停めてもらえば十分です。

●放置自転車への対応についての意見

- 不法投棄された自転車の廃棄。図書館周辺の駐輪マナーが悪い。
- 全体的にどこもいっぱい様なので、放置自転車や放置自動二輪の撤去で対応するほかないのでは。
- 利用者のいない放置自転車が多数学内にあり、駐輪場の有効な活用の妨げになっている。放置自転車の撤去をより強力にすすめてほしい。
- 優先ルールをもっとはっきりしてもらいたいです。特に歩行者が一番優先だとみんなに周知してもらいたい。あと、実際不使用の自転車をもっと頻繁に処理してほしいです。
- ・常時監視員を置き、駐輪させないようにする。
・駐輪場以外へ自転車を停めているのを発見した場合は、市などが実施しているように、注意書きを印刷した目立つシールを作り、サドルに貼り付け撤去、特定の集積場所に移動させる。駐輪禁止と集積場所を示す看板を随所に置く。
- 自転車の数が長期休暇中や休日にも全く減らず、構内に置きっぱなしや捨てられたものが多いとしか思えない。自動車も通る通路に大きくはみ出して停められた自転車は交通にも迷惑かつ危険であり、定期的に撤去するなど厳しく管理すべきである。

●自転車の走行や構内道路についての意見

- 自転車もスピードを出しすぎている学生がいて怖い。もう少し注意を促してはどうか。
- 自転車の走行、特に正門から東一条通りが大変危険だと思います。学生に「自転車交通安全教室」を受講させるなど、左側通行を徹底し、衝突、接触事故を減らせないものでしょうか。
- 自転車の交通マナーの悪さ改善の取組必要。
- 自転車の方が歩道を走らないように徹底していただきたいです。何度も当たりそう(轢かれそう)になりますので。
- 自転車の交通量が多すぎだが、それよりもマナーの悪さが問題。「学生生活実態調査(H21)」

からも学生は十分理解している。なのにマナーが悪い。この問題を何とかしなければならな
いだろう。

- 放置自転車の完全排除と教職員、学生の自転車に対する交通ルールを含めたモラルの向上に徹底して取り組んでいただきたい。その結果絶対数的に場所が足りないなら増設を検討すべき。実態調査不足での対応に不満である。駐輪場についても、学外者の駐車を完全排除することが先である。学外者に規制せずに教職員の規制を強めるのはおかしい。世間では道交法が強化されたにもかかわらず、学内外を傘をさして自転車に乗っている者が非常に多く、また誰も注意しない大学の姿勢に呆れる。駐輪場の問題の前に取り組む重要な交通問題を先に解決すべき。
- 駐輪よりも自転車の運転マナーの悪さが目立つ。
- 自転車専用レーンをもっと完備してほしい。
- 自転車の危険な運転が目にあふ。入学時のガイダンスで資料を配るなど、積極的な教育が必要である。また、自転車事故に関する専門の報告窓口を学内に設置し、学内の状況をより詳細に把握するとともに、速やかに対策を取れるようにしておく。いずれにせよ、大学は学内が安全であることを保障する義務がある。毅然として問題にあたってほしい。
- とにかく無謀な運転をする学生が多く、歩いているだけでも恐怖を感じることもある。自転車が駐輪場以外のところにもとめてあり、車が進めない状態になっていることもある。こわくて、本部構内で歩くことができない。
- 構内の自転車がスピードが早いのでこわいです。もうすこしゆっくり運転して欲しいです。
- 近隣にお住まいの小さな子供や老人に対して、注意を払うべきである。京都大学には、病棟もあり四肢の不自由な方も多く往来するので、学生を含む構成員はそのことをよく認識しなくてはいけない。
- 駐輪よりも、学生の自転車通行マナーの悪さをなんとかしてほしい。総合博物館前の坂に設置された、自動二輪の通行を妨げる柵は、自転車通行に非常に不便なのでなんとかしてほしい。自転車がもたもたすることで、歩行者に迷惑をかけ、危険を増していると思う。
- ともかく、歩く場所のほとんどすべてが歩行者・自転車・自動車混在になっている。学生のマナーも年々ひどくなり、ひやりとする場面も日常茶飯事で、京大として恥ずかしい。まず、自動車・バイクの通行場所と駐輪場をもっと制限し、自転車・歩行者も通行場所を分けるべきだと思う（とくに博物館前のスロープ、せっかく柵があっても自転車バイクともに通り抜けていて危ない）せめて基本的なマナーを守るよう、入学時に指導してほしい。～逆走しない、通路をふさぐ形で自転車を止めないなどごく基本的なことだが、現状では仕方ない。
- 自転車による事故は重大な健康被害を引き起こしうるので、車両交通規制は重要な問題だと思います。自転車が構内の移動に不可欠でなければ、構内での移動は歩行がベストではないでしょうか。
- 危ない運転をする人は捕まえて注意する！！安全強化週間をつくる。
- 構内を走行する自動車・自転車のマナーが悪いのが気になります。マナーの改善が見られないようであれば、一部（障害のある方のみ、時間帯で規制等）を除いて、構内の乗り入れを禁止した方がよいと思います。
- 自転車の非常識な駐輪や構内での危険運転をどうにかする必要がある。特に医学部の南西構

内では、丸太町駅に近い一般の人が駐輪している。不法な駐輪は、即時撤去、引取りに課金するなどの断固とした措置を講じてほしい。学生にもそういった常識を叩きこむ必要がある。

- とにかく学生の自転車マナーが悪すぎると思います。構内のみならず、百万遍交差点や東一条交差点など、信号無視、無理な斜め横断、携帯電話を使いながらの運転等々……。私は、学生が横断し終わるのを見てから、少し遅れて横断しています。が、それでも、後から猛スピードで私の前を斜めに追い抜く自転車に危険を感じるがよくあります。学生も本部の方針に反対するばかりでなく、例えば、学生有志で交通整理をするなど、具体的かつ前向きな姿勢がほしいものです。
- 自転車の台数が多いのは、それなりの学生数と教職員数を有しているため、必然であると思うが、構内及び大学周辺の公道で、歩行者の脇を高速で走行するなど、危険な運転をしている者が多いのが気になる。
- 歩行通行に邪魔となる自転車を何とかしてほしい。また、歩行者を何とも思わない自転車走行が気になる。
- 北門付近では自転車の危険走行が特に1限始業時前後に目立ちます。入構速度を制限するなどの策は取れませんか？安全に歩行できません。
- 正門前の自転車が入る所と、歩行者が入る所が非常に狭く、人と自転車が交錯して大変危険。自転車専用の別入り口（あるいは歩行者専用入り口）を作っていただきたい。
- 毎日自転車通勤しております。また本部構内勤務ですのでキャンパス内を歩きます。駐輪場・駐車場の問題もわかりますが、それ以上に自転車・バイクの走行マナー（ほぼ学生と思われる）がひどすぎます。バイクはいつ人をひいてもおかしくない速度で突っ走り、自転車は今や半分以上がウォークマンなどをきいており注意不足もはなはだしいです。譲り合いの精神ありません。マナーと思いやりの欠如を日々感じ嘆かわしく思っています。駐輪場より難しいかもしれませんがマナー向上にむけて注意喚起をしてほしいです。本当に毎日危険を感じます。（特に正門前）
- 車道、自転車道を色分けしたら良いと思う。車に関しては、一方通行制にすべき。
- 車の絶対数を減らすことも必要だが、ルートの整理が一番必要だと思う。人、自転車・バイク、車が入り乱れないような道路整備ができなければ安全確保は難しいと思う。

●駐輪ブロックについて

- 自転車があふれていて、ひどい。総合図書館前の駐輪ブロックのような”余裕”ある駐輪ではなく、より過密に集中して駐輪させるべき。迷惑駐輪と放置車の撤去頻度を上げる。

●バイクに関する意見

- 時折バイクの構内走行を見かけ、危険だと思う。本部構内のバイク走行が散見される。危険なので、この方も注意を促してほしい。他の人（職員・学生）が見て見ぬふりをしているのも問題。お互いに注意すべき。

- バイクの構内走行もきわめて危険なので、門付近の駐車以外はチェーンロックなど考えた方がよい。
- バイク乗り入れ禁止の立て札があるにもかかわらず、バイクで構内を走っている者が見受けられる。朝の時間帯で人が少ないから気を抜いているのかもしれないが、大変危険。入り口に立っている警備員は無視しているが、何故注意しないのか？猛スピードでの自転車走行も見かける（通り抜けるだけの一般の人もいるようだ。）構内は一般の道路ではないのだから、歩行者の安全を最優先で守るべき。構内を安心して歩けるようにしてほしい。
- 原付バイクの制限の融通をきかしてほしい。駐輪場も少ない上、学内の通行を禁止するなら自転車も禁止すべきだと思う。バイクも危険だが現状自転車の方がもっと危険。大学に無関係な人の通行も制限してほしい。
- 時計台～図書館前を通過して百万遍へ抜けていくルートをよく利用しますが、バイクに乗って移動している人をちょくちょく見かけます。危険なので、バイク置場より内部への乗り入れは厳密に規制できないものでしょうか。もっとも、自転車も同じように危険なので、校内は降車するとか、自転車専用、歩行者専用のルートなどが必要になるのかもしれませんが。どうしても導線が交わってしまうので、現実的には難しいかもしれません。
- 構内の道幅が狭いため、学生が多い時期は自転車の台数が多く歩きにくいと感じます。また、バイクが公道を走っている時と同じような速さで走っているのをよく見かけるため、バイクの交通ルールを徹底して頂けると幸いです。
- バイクも入構門近くだけでなく、建物近くまで行けるようにしてほしい。雨の時はバイク置き場まで遠いので困る。

●自動車に関する意見

- できるならば、自動車は構内駐車禁止にしてしまった方が、みんながそのつもりで行動するようになって、良いと思います。業者さんや教職員が、人や荷物を積み下ろしする場合のみ、通行許可を発行してはいかがでしょうか。京都は自転車で移動しやすい土地柄なので、自転車を便利に使うことは、とてもいいことなのですが、最近の状態では、構内乗入禁止にしてほしいぐらいです。一般道路も法律でルールを決めて、自転車道路整備し、事故の起こらないようにするべきでしょう。不景気などといってないで、そういう方面で雇用、工事、開発などで仕事に結びつけばいいのではないのでしょうか。
- 自家用車の駐車場をもっと増やしてほしい。
- 同じ大学の中で、課金制、非課金制の両方があることに違和感が生じる。警備員が常駐する緊急車両、タクシーや学用車（公用車のこと）が通行できるゲートと、別に課金ゲートを設けるべき。取引業者には別途パスカードを発行する。
- 自動車（4輪）の入出構の現状は、平日勤務時間帯のみ一応入構時にチェックしているが、出るときはチェック無し。夜間、土日はチェック無しの状態である。4輪の外来者用駐車場もない。大学構内への自動車（4輪）乗り入れは必要最小限度にすべきで、教職員の通勤車については基準を設けてやむを得ない事情のある者に限定すべき。業者についても同様の基準を設けるべき。但し、大学構内に自由に車両が出入り出来る現状を改善することが前提で最

低限出入口ゲートの設置は必要である。

- 教職員の自動車通勤について、徹底調査をお願いしたい。近隣にもかかわらず自動車で通勤している職員が存在する。また、時々自動車通勤する職員もあり、この点も調査をお願いしたい。
- 事故防止はもちろんのこと、特に夜間や大学の休校日に自由な出入りが可能であり、学生・教職員の安全を第一義に考えると同時に資産等保護の観点からカーゲート設置による出入り状況確認等をして交通事故や犯罪防止対策の必要性が、今、求められていると思います。反対意見もあろうかと思いますが、何らかの被害にあった方は切実な思いではないかと思います。決して管理・監視の強化ではないと考えます。
- 特別な理由（障がい者等）がなければ教職員に年間駐車許可証の発行は停止する。業者には許可証を出さず、毎回課金すべきである。もちろん、学生の入構を禁止するのは言うまでもない。
- 課金の場合、お金を払って許可証を貰っている人のみが損をする（お金を払っていない人も入構できてしまうなど）という事態に成らない様に、入出構を厳密に監視する必要がある、そちらの費用の方がむしろかかってしまうという事も十分あり得ると思うのですが・・・。
- 本部構内は自転車・自動車とも交通ルールのない無法化した状態が日常となっています。また、百万円交差点近辺の構内は、守衛さんが日々自転車整理に苦労されていますが、駐輪が過多のため通行が危険な状態です。広報などでは、学生のマナー向上は期待できませんので、課金だけが解決策とは思いませんが、構内利用車両数を減らすことは有効な安全策だと思います。
- 自動車、オートバイ、自転車などが無秩序に溢れかえっており何らかの対策が必要かと思います。学内の移動は徒歩でも問題ないと思われます。特に本部構内は大学の顔でもあり、現在の状況は見苦しいですし、重大事故が起きてからの改善では遅すぎると思います。自由と勝手の履き違えの横行で迷惑を被るのは弱者でありますから規制、有料化等により通行量の抑制が必要だと思います。
- 臨時入構自動車には許可証を発行すべきではない。年間を通しての教職員への許可証発行についても、見直すべきで原則発行すべきでない。
- 京大の関係者以外がバス停の近くの構内で駐輪してバス通勤している者が見受けられる。自動車についても土日は外部の者が構内に駐車して観光に出かけてるケースもあるようだ。ゲートを設けるなど管理を十分して構内安全と環境の維持に努めてほしい。この費用捻出のため利用者から整備料という名目で課金してはどうか。
- ・教職員の自動車の入構の原則禁止 必要ならその都度届出にする
・道路に駐車場は作らない。道路上の駐停車原則禁止
・学内外限らず、交通ルールの徹底。教職員を含め守られていない。最低限以下のことを守らすべき
・歩車分離（バイクはもちろん自転車も車である）
・自転車は車道通行であることの徹底（本部・北部の入口で、歩行者と自転車を同じ入口にするのはおかしく、自転車と車は同じ入口にするべき）
・左側通行（自転車も）

- 留学生や院生が、早朝から停りに来て、スペースを奪い合うケースを発見して、疑問に思っています。業者、部長、障害者などに限るべきではないのでしょうか。
- 車通勤を段階的に禁止し、周辺に民間の月極駐車場が増えるのを待って、原則通勤による学内駐車を禁止して駐車スペースを駐輪場に転換する。
- 自動車を減らすことは事故のリスクを小さくできると思うので、配達等の一時的な入構以外は課金すべきだと思います。
- 構内の車両走行スピード厳守を啓発してほしい。最近特に正門付近が整備されたことによりスピードを上げている車が多く、危険。
- 自転車駐輪場の整備より自動車入構のルール作りを優先させる必要があると思う。自転車のほうが交通弱者であるから。
- 大学構内は構成員が落ち着いた環境で教育・研究活動をする場であり、自動車(サービス車両も含む)が縦横無尽に走行出来る状況には違和感がある。ハード的な面よりソフト面での意思決定が必要ではないか。自動車を優遇する必要は全くなく、サービス車両も構内は可能な限り、自転車等で運搬すればいいと思う。
- 自動車は業務車両以外は全面禁止すべき。
- 通勤にバイクを使用していますが、学内で自転車を使うことも許可願えますか。
- 自動車、自転車ともに原則物品等の搬入業者以外の乗り入れを禁止すべき
- ・課金する以前の処置として、他の交通手段で通勤手当をもらっている教職員のマイカー通勤を止めさせるべき。
・車での通勤手当をもらっている教職員も止めさせるべき。
・業者が駐車場として利用している。
- 介護・緊急時などへの対応を考えると、入構や駐車を物理的に制限することには問題がある。
- 学生が自動車通学できるということが信じられません。他の大学でもそうなんでしょうか？吉田地区は割と交通の便のよいところがあるので、学生はなにも自動車でなくてもよいと思います。
- 毎日、臨時入構許可申請をしている教職員をまず、排除すべきではないでしょうか。カーゲートの話しは、それからだと思います。
- 朝8時～8時半ごろ、歩行者がいるのにスピードを出して構内を通る車が多い。危ないので、構内は基本的に走行禁止にしてほしい。
- 教職員の自家用車通勤は、厳しく制限されるべきだと思います。一般企業では、介護・保育等の特別な理由がある場合、自家用車通勤を認めても、その駐車場まで提供（利用者自己負担であっても）することはないというのが一般的ではないのでしょうか。
- 入構する車両の運転手に、構内地図で通行可能な道路と進行方向を指示した方がよいのではないのでしょうか。
- 自動車の入構許可証の手数料は、病院や北部より大幅に高く設定するのがよい。
- 通勤手当は一律なのに働くキャンパスが違うだけで駐車料金が違うことがおかしいと思います。本部は無料なので病院構内や北部構内の教職員も停めています。その為車通勤で許可を受けている車が停める場所も確保しにくい状況です。学生に臨時であっても許可を出すのはおかしいです。一晩中止めっぱなしにしている車も少なくありません。業者や外来者に

は有料のスペースを設けるべきだと思います。

- 部局で使用する仕事用自転車を登録制にし、駐輪場に優先ゾーンを設ける。キャンパス内を自家用車が走行するのは???です。吉田南のグラウンド地下に駐車場を設けて、徒歩・登録自転車で移動すれば良いと思う。

●自転車の登録制に対しての意見

- ステッカー配布は費用や手間の割に効果が薄いと思う。現在の学生気質では便利なところにとめようとする人はあとをたたないと思う。この際性善説ではなく、性悪説にたって費用を警備員の増員と違反場所に置かれた自転車を常時撤去する費用にあてればかなり効果を上げると思う。京都市が同様に撤去を強化してから目にみえて違反場所の自転車が少なくなった例にならってはいかがでしょうか。
- 大学という人の入替わりが多い現場なので、放置自転車が多いため、ステッカー等で確認できるようにしたほうがよい。
- 自転車は、最寄り駅からレンタルサイクルを利用しているため、日々使用する自転車が異なることから、ステッカーを導入されると非常に困る。
- 自転車登録制は、かなりの人員を割いて登録自転車以外は入稿させないなど、思い切った措置とコストをかけないと効果が上がらないと考えられる。現状程度の人員での自転車整理と、定期的な放置自転車の撤去、および、学生への自転車マナー啓発活動を組み合わせた方が、現実的である。

●その他の意見

- あまりにも歩行者が危険な現状をなんとかしてほしい。
- みんなが譲り合う気持ちを持って、自動車も自転車も歩行者も通行してほしいと思います。もちろん、駐車場、駐輪場、通行すべき道の明示も必要と思います。事故なくみんなが安全安心して、キャンパスライフが過ごせることを願っています。
- 構内交通者の優先順位を認識しておくべき。歩行者、自転車、バイク、自動車、トラックの順では？自転車は環境にもやさしく場所もとらないのだから、できるだけ多くの場所に駐輪場を設け、許可証の発行などしないでおくべき。また、キャンパス間の自動車移動も多くそれを減らすためにはシャトルバスを増やすべき。
- 車通勤者の他の方法への変更勧告（通勤手当のチェック）、タクシー入構の原則禁止、バイク通行禁止の更なる徹底、自転車通勤者の公共機関への変更促進など、可能なところから進めるのはどうでしょうか。
- 本部と北部間の今出川通りの横断が、歩行者、自転車、自動車が交錯して非常に危険で、事故の程度はわからないがこれまでに何度も救急車が来たり、人身事故の直後を見たこともあります。会議などで提起したこともありますが、死亡事故が起こるまで何の対処もしないよう見受けられます。学内の traffic を減らすためには、自動車の制限だけでなく、徒歩での学内の移動、バス等での通勤通学の方が自転車より便利になるような工夫が必要でしょう。

全学共通科目は基本的に吉田南構内でおこなう、限られた場所に確実に置ける屋内駐輪場を設置する、など。

問2に「通学・通勤に利用し、学内移動には利用していない」、問4に「減らす方がよい」、問2、4、6に「その他」の項目が無いので考えている通りに答えられません（問4はどちらでもない、問6は条件付き賛成）。

- 現在でも駐輪及び駐車のリール&マナーの悪さがひどすぎる。事故也多発していることから、より厳しい取り締まりをすべき。
- 駐輪場は屋根付き、駐輪スタンド有りのものが必要（整理する人件費が無駄）。・カーゲートは必須。業者用に搬入構をつくり、現状のように手続きさせる（時間限定）。土日、夜間はゲートは使用せず、搬入構を通常の出入り口とする（手続き無し）。・駐車の年間許可証は申請内容によって受理する。保育園などに通う子どもの送り迎えが必要な場合や、公共交通機関がない遠方からの出勤者を優先する。年間36000円程度なら、妥当でもあり、料金を徴収することは必要でもある。
- 現在の規制の徹底化から始めれば？
- 大学院を卒業したころに比べ、学内外における自転車／バイク（以下二輪車）の激増に驚きを禁じ得ない。とくに附属図書館前、以前では考えられないことだが駐輪空間が二重三重となり逆に通行空間が極端に狭くなっていることがその象徴、駐輪台数は当時の3倍近くあるのではないかと感じる。

駐輪場の増設（場合によっては駐輪場の有料化）とか乗用車の入構制限、放置車両の撤去といった対症療法が誰の考えにも浮かぶだろうけれども、それだけで根本的な問題解決になりえない。そもそも何故此处まで二輪車の台数が増えたのか。学内で受け入れられるのはあとのどのくらいか。自転車交通だけでも歩行者から分離するためにはどうすればよいか。万一やむを得ない場合二輪車を減らすにはどうすればよいか。二輪車代わりの受け皿をどうするか、等々について考察しなければいけない。交通手段のオプションは多々有るのだから、二輪車だけに着目しての問題解決を図ろうとするのではなく、二輪車を減らすためのあらゆる手段を講じることが必要となってくる。

まず一つ。二輪車を必要とするライフスタイルがかなりの割合で定着してしまっていることに着目したい。とはいえ構内に二輪車を乗り入れる学生教職員の一日の生活動線がどのようになっているのかは大学自身でさえもまだサーベイランスできていないのでは対策の取りようがない。

- 1：学内に二輪車を乗り入れるヒトは何処から来て何処に帰るのか？
- 2：通勤通学はじめ課外活動、生活全般、また休日での二輪車の利用実態は？
- 3：雨の日の移動はどうしているのか？
- 4：生活動線をどのように引き直せば二輪車は極力使わずに済むか？
- 5：公共交通利用に転じるならひと月のコストを何処まで許容できるか（左京区内居住の場合）？
- 6：二輪車や自動車に煩わされず安心して歩ける環境になれば二輪車を使わずに生活できるか？

こういうところまで全学挙げて、全学生教職員対象に徹底的に調査すべきである。工学研究科の交通工学を専門にされている研究室(たしか都市社会工学専攻)があったと思うので、ここと組んでサーベイランスを行えばおおかたの傾向と対策は組めるのではないか。交通局の市営地下鉄からの撤退を主張したり、醍醐コミュニティバスや富山 LRT といった学外の都市交通を研究対象として活躍していながら、折角の行動力(とその成果)を自らの学内に切り込んでフィードバックさせられないようでは紺屋の白袴などといわれても致し方なかろう。

二つ目。歩行者、自動車交通から自転車交通を分離する方法としての自転車レーンの確保を考えなければならない。学内では物理的に困難だが東大路通の丸太町から高野、今出川通の河原町から銀閣寺道まで、この区間について設置することを提案したい。従来の「歩道を削った」自転車道は歩道を狭くしただけ、横断歩道部分の段差が自転車通行の障壁になっていたり、途中で切れていたりするなどで歩車分離になんらの効果も挙げていないように思える。自転車交通を全面排除はできないが歩行者交通も守りたい、できれば学内外の地域へのアクセスは公共交通を使うように仕向けて限られた道路空間を効率的に使わせたい、自動車の通行量を低く抑えたい、こういう理由で「車道を削って」自転車レーンを設置してはどうか。(この場合バス停や荷捌き車両、タクシー乗り場との兼ね合いも研究しなければならない) 地下鉄東山駅などから本部構内まで健康維持や交通費節約のために通う学生や教職員もごく少数いるが、歩道が自転車のため危険に晒されること、とくに東大路通の丸太町-七条間が極端に狭いので、この間については自転車レーンの設置のほかに歩道の拡幅も急ぐべきである。

三つ目。深夜帯にも自転車が多数放置されていることが非常に目につく。不心得な学生が当座の車庫がわりにずっと置いているのか? 学外者が学内に放置して百万遍などのバス停、あるいは京阪出町柳駅から通勤通学していることも考えうる。附属図書館は 24 時間利用できる自習室ができていたりしているが、二輪車での利用実態はどうなのか? 理系学部では深夜(どうかすると徹夜)に及ぶ実験が行われていたりすることも往々にあるけれども、教職員や博士課程の院生の二輪車/自動車利用状況はどうか? かなり限られてくるのかもしれない。事前に予告した上で放置車両の撤去を深夜に行ってはどうか。こうすることで二輪車を切実に要する者が駐輪場を求め右往左往する事態を解消できるだろう。東大本郷のように乗り入れ制限(2009 年から学内関係者のみ 1000 円/年での許可証発行)といった対策も考えられるが、一部不心得者のために真面目な二輪車利用者の金銭的負担を増す行為は決して望ましいものではなく、あくまでも万策尽き果てた場合の最終手段と考えられたい。

更に四つ目。二輪車利用車の受け皿となるべき公共交通にも改善すべき点は非常に多く有る。まずは路線バスの利用コストの高さ。1 乗車 220 円では近距離利用客は誘引できない。市役所前で土日限定で 10 年以上も空気ばかり輸送して久しい 100 円循環バスがあるが、これの運行経路を全面的に変更してもらって、例えば四条河原町-四条京阪-百万遍-河原町今出川-四条河原町の経路として毎日運行してはどうだろうか? 成功を博している「かわらまち・よるバス」ではないが運行主体は京大、実戦部隊は交通局で 10 分毎運行という形式が

よいだろう。あるいは駅から概ね 1km 圏を 100 円ゾーンとしてタクシーや二輪車利用者をバスに誘導、という手もある。九州の西鉄でもかつて「駅から 100 円、駅まで 100 円」でキャンペーンを打っていた。また地下鉄とバスの乗り継ぎ運賃も決して安くはない。乗り継ぎ割引制度も最大 60 円引きでしかないのが、百万遍に出向くための今出川あるいは東山からバス乗り継ぎは却って嫌われているのではないだろうか。すくなくとも倍の 120 円引きにして地下鉄から乗り継ぎのバス利用は実質 100 円としないと相手にされないだろう。またバスから地下鉄への乗り継ぎ切符、バス同士の乗り継ぎ券も購入できる箇所がほとんどない（かつて北部生協で一度見たことがある程度）。ICOCA のような IC カードを市バスにも導入して乗り継ぎの労を軽減させてはどうだろうか？ またバス/地下鉄定期券を購入出来る場所が市内でも数カ所しかないのも痛い。京大はじめ学生の特に多い大学（同志社、立命館、龍谷など）では学内のどこか 1 カ所に販売拠点が欲しいところ。あと京都駅から京大方面に直通するバスは 206 や 17 といった混雑しがちで時間のかかる東大路や河原町経由の路線のみである。川端通りを塩小路から出町柳まで走り抜いて百万遍-銀閣寺道-錦林車庫か岩倉に向かう急行バスを試験運行してみてもどうか。さすがにこの距離になると 100 円では難しいだろうが、京大方面だけでなく逆方向の通勤通学、そして観光客の動線も取り込めるので採算はとれるかもしれない。川端通では京阪と重複することになるが、客層が被ることはないと考えられる。

五つ目。学外者における学内への駐輪について。殆どは通勤通学用の駐輪場の代用として本部構内等を使用しているのではないだろうか？ その理由として考えられるのは 2 点。夜半過ぎまで動いている京阪に午後 9 時か 10 時前後で終車になる市バス、京都バスが対応できていない、あるいは自宅方面へのバスがないので、神宮丸太町駅や出町柳駅の少ない駐輪場が夜遅い利用者のために忽ち飽和状態になること（月極はすぐ満杯になる）、もうひとつ考えられるのは白川通方面からのバスだけでは本数が少ないか遅いので百万遍あたりに二輪車で出向いてバスを利用するとそこそこ便利、こんな事情と思われる。深夜勤務手当を要する 10 時以降のバス運行をタクシー会社に委託したうえで、京阪の終電と一部系統の終バスを相互接続させる、こういう社会実験を行ってはどうか？ タクシー会社は利用客が減る可能性があるけれども委託料が入るので減収の可能性はなく、通勤通学者は帰宅が遅くなっても終電に終バスがつく安心感から二輪車を使う必要もなく、二輪車で駅に乗り付ける台数が減れば放置車撤去の手間も費用も減じられる。路線バスは委託料を出せば増収にはならないが増客は見込める、といった効果が期待できる。平成 21 年版の学生生活白書で阪急を学内まで引き込めという極論があったが、数百億単位のコストがかかる割に費用対効果が合わないのは自明であり、それよりはこうした直通の安いバスを出したり使いやすい運賃体系にするほうがはるかに現実的といえよう。

六つ目。神宮丸太町駅に特急と快速急行を止めるべきである。この駅を最寄りとする部局は医学部、附属病院、薬学部、ウイルス研、東南アジア研など多岐にわたり、また京大以外にも府立医大、法務局や京都地裁、京都御苑といった重要どころが揃いに揃っているのに、平成元年の開業以来一貫して特急どころか快速急行すら止まらないという意地悪としか言

いような扱いに徹している。三条で特急と普通との連絡はあるが、時間短縮効果もなく無意味と思われる。都心部にありながら乗降客が低迷しており、マイカーで訪れる用務客も多いのはこうした現状も有ると思われる。当然不満の声も上がっているが、団結の強い地元民中心の駅でなく団結のほとんどない用務客中心の駅であり、利用者の声はなかなか届くことなく現在に至っている。懸案だった叡電との直通見込みもなく、両方とも特急の止まる出町柳と三条に挟まれた立地であるので、止めたところで実害はないようにおもえる。またいくつかの普通は三条どまりであるので、ここに特急と快速急行を止めることで通勤時間帯や本数の極端に少ない深夜の利便性を向上させることができる。いちど京大サイドから京阪に正式に要望しては？（特急停車と引き換えに普通をすべて三条止まりに、という声もあるが、そうすると普通しか止まらない駅からは乗り換え必須となるのでこれだけは回避！）

七つ目。出町柳駅の今出川口を午後9時以降終電まで利用可能にしてはどうだろうか？百万遍からの動線からすると横断歩道を使う必要もなく、混雑もないなど、叡電口よりは今出川口が遥かに利用しやすい。帰宅の遅くなる学生教職員も多く、また京大以外、同志社方面にも便利よくなるので、これも京阪側に要望する価値は十分ある。

最後に。学生や教職員の居住地がバラバラなので生活動線も千差万別、これが問題解決を困難にしているのではないかと。千人単位で居住の可能な寄宿舍を学内に作って動線をまとめられればよいが、熊野寮の場所だと却って自転車利用を誘発してしまう、吉田寮は潰すには惜しい、北部グラウンドなどは論外、結局適地が見つけないのが現状？市内の他の場所に建設して、連絡バスで本部と直結、というのはどうだろうか。自転車通学のしにくい桂キャンパス、あるいは間もなく廃止になる山ノ内浄水場の跡地、はたまた京都駅に近い崇仁か東九条など、候補地はいくつか考えられる。（以上）

- 時計台前だけに異様に広いスペースを確保しておきながら、他の部分は通行も困難な程に狭いまま放置してあるのはおかしい。キャンパス全体がどうあるべきなのか、大きなビジョンも無いまま、目立つ所だけを局所的に整備しているのはみっともない。リーダーシップが欠如したままマネジメントだけに力を入れている証。日本を代表する伝統ある大学として恥ずかしい。
- キャンパス内の交通規制・整備のみでは限界があるのではないのでしょうか。周辺道路も含めて自治体などと協議し、環境整備をしなければ、事故は減らないように思います。学内よりむしろ大学周辺の方がヒヤリとする場合があります。
- ハード面の整備も必要であるが、使用・利用者の交通問題に関するモラルについての対策が必要と考える。
- 大規模集中駐輪施設を設けた上、構内に自転車等の乗り入れを禁じ、かつ、東一条、百万遍付近の交通規制も考えるべきである。
- 1. まずは学生への教育、啓発活動を行う。学生は自転車を運転していても時間の余裕がないのか我先で、危険な状況が予測できてもほとんどが自分から停止、減速、回避を行わない。学生だから仕方がないでは済まない。
2. 構内全面通行禁止は難しいので、共存する方向で検討すればよい。「車・バイク・自転車」

と「人」で通る道を別ければよい。また、駐輪場以外のところに止めている自転車は理由に関わらず即撤去すればよい。当初は学生と衝突があると思うが、そのうち浸透する。

- 自動車、オートバイ、自転車の通行が多すぎる。業者などどうしても必要な者は別として、車両の構内乗り入れは原則として禁止すべきだ。自動車はスピードを落とさず歩行者にすれすれで走る者が多いし、自転車も概してマナーが酷すぎる。自転車の構内乗り入れ禁止が無理だとすれば、せめて課金するなどして通行を制限すべきだ。構内ぐらいは安心して歩けるようにしたいものだ。
- 授業に間に合うよう（このため、学外駐輪は不便と思われる）にフルスピードで移動する自転車が多く、事情はよくわかるが、学内を横断するのも危険な状況になっている。死傷者がでてもおかしくないという環境は大学として放置できないと思う。委員会、施設部専門職員の方々の良策にお任せしたいと思うが、さしあたって、下記の案がある。
 1. 『NORO RUN!』（のろのろ走ろう!）キャンペーン期間を4月、10月の授業開始時期に1ヶ月間実施。「授業の前に命の安全!」を訴える。
 2. 『京大駐輪シール』を一人一枚に限定して配布する。長期にわたる放置自転車をマークでき、「放置自転車撤去」時、効率的である。盗難等の犯罪防止になる。
 3. 『アームライト（京大特注）』を利用学生に配布する。（予算上可能であれば）
 4. 歩行者用、障害者用学内通路（ウッドロードもしくは茶系で色別）の拡張。
 5. 駐輪場から道路にはみでると、トラック、自動車がひっかける場合が多々あり、自転車が破損したりすることがあり整備しているが、学生の方での認識があまりなく、新学期などは、簡単に突っ込んでいくだけというケースが多い。説明を付加して欲しい。
 6. 「学内信号」が必要である箇所（事故発生箇所等）には設置したほうがいいかもしれない。自転車用通路（左車線通行）の整備が可能であれば設置。
- 他大学学生などで図書館資料の利用等での訪問者もありうるので、学内者だけを想定したルール作りでは不十分であり、より総合的な考慮に基づく規制が求められるように思います。いずれにしても他大学に比べ、構内で自転車にひかれる可能性は格段に高く、構内を自転車で移動できなくする、ことはなるべく早急 to 実施して頂きたく存じます。
- 制限することで解決しようとするのではなく、どうすれば利用者自らがきちんと整理整頓・安全運転するようになるか、から検討してください。（スピードが出せないように、海外大学を倣って地面に凹凸をつけるとか）
- 災害時の避難場所として空き地空間を確保する必要がある。空き地だからといって整備して利用目的を決めてしまうと、いざという時に利用できなくなる可能性があることが懸念される。
- 歩行者の安全や利便性を犠牲にした形で、自動車及び自転車の利用者を過度に優遇していると思います。他の大学では、学内乗入れに対して何らかの規制を行っています。また、駐車場・駐輪場を設置するにしても、歩行者の多いメイン通りは避けています。とくに自転車の利用に対しては、社会一般でも、交通規制を強化する方向にあります。そうした流れに沿った規制を強く望みます。ただし備品等の納入業者が短時間に自動車を乗入れるケースについては、別枠の緩やかな規制措置が必要であると思います。
- 交通問題を改善するためには、いろいろな障害があることを承知していますが、地道に実施

していくしかないと思います。学内のみならず大学周辺の歩道などで地域の方の通行を脅かす事態も発生しています。抗議の電話もありました。

- 駐車違反取締のために構内に多数ポールが立ててありますが、ポールが折れ曲がっているのはおそらく自転車や車でぶつかったためだと思います。自転車でポールにぶつくと大怪我につながります。ポールを最低限に減らすかぶつからないように目につきやすくしてほしい。実際私は怪我しました。
- ○ 届出と異なる方法での通勤には、一定の制限を課すべき。
 - 自動車等を締め出すことばかりでなく、建物の屋上やグラウンドの地下上などへの駐車場等の設置も検討すべき。
 - 特に教養課程（1～2 回生）における講義棟を集中化して、講義のたびに学生が自転車で移動する必要をなくすべき。
 - 駐輪を許可制とするならば、運転講習受講を義務付けるとともに、構内での事故の申告制を義務化すべき。
 - 駐車後、ただちに学外へ出る者がいるので、入構及び駐車理由の確認を徹底するべき。
 - カーゲート方式は、駐車車両の所有者又は連絡先が不明となるため、導入すべきでない。
 - 駐輪可能台数で判断するのではなく、駐輪理由についても把握したうえで整備、増設をするべき。
 - 事務方が思いついた対策をベストだと思わず、大学を構成するすべての人の意見を広く聞いたうえで、時間をかけて議論すべき。学生に通用するのかどうかはわからないが、パブリックコメントを求めるのも一つの方法。
- 大学全体ではなく本部構内のみの問題となっているのがまず不思議に思う。また、計画を進めてから凍結するなど対応が非常に悪い。自転車・自動車利用者の自由な考え方がある一方で、歩行者等の安全性や構内で自転車に乗って欲しくないとの考え方もある。全ての構成員が100%納得することはあり得ないのだから、大学構内の管理責任者として、毅然とした判断をして欲しい。
- 自転車・車の台数が多すぎると感じます。学生にとって自転車は不可欠でしょうし、放置自転車の撤去、並びに自動車の入構制限で対応するべきだと思います。（課金制の導入、許可証の発行の承認を委員会で行う等）また、本部構内ではないですが、東一条通りの自転車の通行、駐車車両（タクシー、バス等）の多さ、本部構内と吉田南構内の行き来に危険を感じます。多数の自転車が車道の右側通行を行っています。歩道の拡張等が必要ではないかと思っています。
- 自信をもって取り組まれたらよいと思います。学生の意見を尊重するのであれば、広く意見を集めればよい。
- 制度を変えるより、モラル教育をすることが重要（難しいと思うが）。例えば、本部と北部の間の横断歩道の自転車の通行状態は、かなり危険であるし、大学関係者以外にも迷惑がかかっていると思う。
- 先日、吉田神社前のタクシー乗り場から乗ったところ、運転手に「京大の学生の自転車の乗り方は京都で一番悪い、同志社や立命館ではガードマンが学生を注意しているのに、京大はひどい状態だ。」と言われました。さすがに恥ずかしかったです。このような問題は学生の

同意を得ることではないと考えます。

- 以前から何回も検討されてきたが、何時も結論が出ず改善がされない。抜本的な対策を早期に実施すべきと考える。
- 時代の要請に応えられないキャンパスをどうするかというふうに問題を立てて、考えるべきだと思います。学生募集人員を増やすのなら、受け皿（敷地・教職員）増もすべきでしたね。教育の質（する方もされる方も）低下をどう考えておられますか。さまざまな問題点が、交通問題に象徴されていると考えています。抜本的な解決策が必要で、できないのなら、現状に甘んじるしかないでしょう。小手先では無理です。
- 自転車が非常に多いのにもかかわらず、車の通行もそれなりにあり危険を感じる人が多い。駐輪場を増やすことには賛成ですが、それだけで危険が無くなるとは思えません。車両について、構内全体を通行可能とするのではなく、大通りのみに制限し、駐車場も一カ所にまとめてはいかがでしょうか。あと、構内では原付は押すように指導すべきだと思います。本部構内はそれほど広くないので全く問題は無いかと思います。全学的な話になってしまいますが、長期的には、駐輪場を確保しても学生が多いことに変わりはないので、桂や宇治キャンパスへの学生数の移行を検討すべきだと思います。（宇治についてはあまり知りませんが、桂はまだまだスペースがあります）以上、難しいとは思いますがご検討願います。

●本部構内以外に対しての意見

- 北部構内においては、駐車スペースに空きがありそうなので現状のままでよい。
- 構内ではないのですが、本部／吉田南間の一条通の横断は、横断歩道をもうひとつ設けるなどの規制策が必要だと思います。特に自転車の横断が危ないと感じています。
- 本部構内の自転車と直接関係あるか不明だが、毎朝、京阪電車からの通学者等が神宮丸太町駅から徒歩で病院西構内まで行き、予め病院西構内に駐輪しておいた自転車に乗って、他の構内へ移動するケースが多く見られる。そして夕方になると、また病院西構内に駐輪して徒歩で神宮丸太町駅へと向かう。今回は本部構内交通安全に関するアンケートなので、本部構内のみを解決しようとする前提なのであろうが、もう少し吉田キャンパス全体に目をむけて、周辺地域の特性も含めた検討をお願いしたい。本部構内は立派に解決されても、他構内や周辺地域にしわ寄せがいくようでは、真に解決されたことにはならないと思われるので、この点は念頭に置いてご検討頂きたい。