

阪大ホームページによる豊中バスロータリー・駐輪場に関するアンケートの結果(1/10)／自由記述リスト2010.09.25.まとめ

No.	日付	属性	性別	年齢等	自由記述意見
1	6/3	学生	男性	修士・博士課程	集約駐輪場の案は非常に素晴らしいと思います。ただし、学外者の無断利用が想定されますので、駐輪場への入場に際しては学生証をカードキーとして用いる入場ゲートを設けたほうが良いと思います。
2	6/5	学生	男性	2～4年生	自転車全面入構禁止には反対です。理由は2点。入口付近の駐輪場を増やさねばならない点。これについては問題点として既に挙げられています。2つめ、私は体育会サイクリング部に所属しており、部室は活動の拠点となっています。自転車進入禁止になった場合は、駐輪場の増設とともに学外にでも新しい部室を作ったりなどしていただけるのでしょうか。
3	6/5	学生	男性	修士・博士課程	自転車入構禁止には断固反対である。明らかにこれは自転車通学者の利便性を損なう。安全上好ましくないともあるが、実際に事故の起きた件数を記すべきであろう。利便性と安全性を天秤に掛けるならば正確な情報を公開すべきである。また景観保護が理由に上げられているが、管理された清潔さより、雑多に自転車が駐まっている方が「大学らしく」はないだろうか？「水清ければ魚棲まず」である。
4	6/5	学生	男性	2～4年生	現在の共通教育メインストリートの駐輪状態に景観・安全上問題があるというが、それは新たに大規模な施設を作るほどの程度のものなのか疑問があります。歩行者が多いなか自転車も多く混じるとい点では、阪大坂下の通学時間帯も同様の状態、もしくは正門から入ることのできないバイクが集約されて人の間を縫う状態になっていることから、より危険であるように思えます。また、バスの危険も現時点で許容内とは思いますが、自転車の問題と一挙に解決するためにロータリー施設を作るというなら、比較表で考慮されているような、環境・景観の保全という点はこの際捨象して機能性に重点を置いてしまえばよいのでは、とも思います。根本的に現在の豊中キャンパス内の景観や緑は、保全に値するものとして扱われていないでしょう。A案を基本として構内乗り入れを禁止するのであれば、3箇所の集約駐輪場はより大規模に、上記の歩行者とバイクの問題も踏まえて、ロータリー合築施設にバイク駐輪場を置き、阪大坂下における歩行者との直接接点減らすというような、全体としてより安全な形にしていきたいと思えます。
5	6/6	学生	女性	2～4年生	自転車全面入校禁止の方針案を打ち出した理由は十分理解できます。確かに自転車マナーの悪い人たちが多く、車道を我が物顔で通行しているのを目にします。ですが、だからと言って?????内に自転車が入れないというのは極端のような気がします。吹田キャンパスのように広い駐輪場が設置できないのは土地の立地上仕方ないと思いますが、では学生はどこに自転車を置いて歩いて?????に向かわなければならないのですか。坂下に停めても共通棟まで10分程度かかるのですから、それ以上かかります。たかが数十分と思う人もいるかもしれませんが・・・。
6	6/6	学生	男性	2～4年生	現状維持 少なくとも料金を取る意味がわからない
7	6/6	学生	女性	2～4年生	バスのロータリーはどこにかわってもかまわないが、自転車は大学構内まで乗り入れ可能でないと困ります。キャンパス内は決して狭いわけではないのだし、門の付近で駐輪する規則になったら、何のために自転車で行っているのか分からなくなります。
8	6/6	学生	女性	2～4年生	バスロータリーを正門に移動させることに賛成。 理由としては、自転車でのキャンパス内の移動が不可能になると大変不便だ。というも、朝は正門から来たが、帰りは用事があり、べつの門から帰る、ということもできなくなる。
9	6/7	教職員	男性	40才代	景観より安全性・利便性を優先して欲しい。阪大坂は石畳であるために雨や雪の時滑り危険である。アスファルトの方が安全である。また、動線上に自転車来るのは利便性のため当然であり、自転車道と歩道を分けるなどによる安全確保が望ましい。計画D案は基本的に賛成であるが、なぜ駐輪場整備の件において駐車場を増設する案が出ているのか。全て駐輪場とすることで2600台分と十分な量が確保できる。
10	6/7	教職員	男性	40才代	授業でよく利用します。A案だと駐輪場に1年生が駐輪するとはあまり思えません。個人的には、市道豊中柴原線側の留学生会館ロータリー周辺にバスロータリーが出来ればと常々考えていました。この案の却下された理由はな？それと、工学部前バス停も要改良だと思います。個人的には千里門周辺にロータリーを新設し、右左折レーンと駐輪場、歩道拡充と一緒に整備するのが良いと考えています。特に朝9時頃は非常に危ない。
11	6/8	教職員	男性	40才代	バスロータリーA案に賛成します。安全のために、バスをなるべく中心部まで入れないようにすべきです。また、自転車全面通行禁止に反対します。逆に、車両の通行制限を強化すべきです。北米の大学では、車両を一カ所に集約し、かつ1ヶ月あたり100～150ドル程度の駐車場代を請求している例がいくつもあります。キャンパス内の安全確保と、騒音および大気汚染の悪化を考えれば、車両通行を制限し、歩行者と自転車の通行を促進すべきです(もちろん、自転車の右側通行や二人乗りなどの違法行為には指導が必要ですが、これは国民全てに必要な指導です)。
12	6/9	学生	女性	2～4年生	私は、電車通学なので、自転車は利用していません。ですから、駐輪場が入構禁止になっても、不都合はありません。安全性の確保、通行のスムーズさの点から考えても、入構禁止に1票を投じたいと思います。また、バスロータリーの問題ですが、現状維持を希望いたします。
13	6/10	学生	男性	2～4年生	良い計画だと思えます。豊中では吹田のようにバスが通り抜けられないため、バスロータリーがあればより安全に運行できるでしょう。駐輪場に関してはおおむね案1に賛成です。 以下、要望などです。 ・歩道・車道の他に自転車道を設けるのはどうでしょうか↓ 【建物】 歩 車 自 【建物】 ・明道館は自転車・バイクともあふれかえっているの、同時に対処してほしいです。 ・坂下の駐輪場は、よく車上荒らしが発生します。駐輪場をキャンパスの中心から遠ざけるのは理解できますが、相応のセキュリティ対策をお願いします。 また、自転車とバイクの置き場を分けていただけるとありがたいです。危ないです。
14	6/11	教職員	男性	30才代以下	・自転車を入構禁止にする一方、自動車が入構出来るままであるなら、十分な危険性の除去につながらず、学生に不便を強いるだけである。 ・また、学内移動にも自転車は便利であり、環境保全の考え方からも自転車の利用はむしろ促進されてしかるべきである。 ・危険性の除去には、動線の分離で対応すべきである。すなわち、バス・業務車両以外の入構禁止、車道の自転車専用道化で対応すべき。 ・坂下についても、歩行者は旧医療棟大裏山の歩道経路とし、道路上に速度超過を防ぐ工夫をとった上で、入構禁止を解除すべきである。
15	6/11	学生	男性	修士・博士課程	バスロータリーをA案のように作製して学内中心部にまで大型バスを侵入させないことは安全面から考えても妥当だと思う。駐輪場も併設することは問題ない。しかしながら「景観上」という理由で自転車を学内通行不可能にするのは果たして妥当なのだろうか。阪大坂の自転車通行禁止も自転車を学内に入れたくないという理由が根底にあるようではない。もしそうでないなら中山池経由の自転車用迂回ルートを生学生センター横にでも増築し、A案のバスターミナルに正門まで迂回せずにかつ、共通棟前を通らずに行けるような自転車対策案も同時に考える必要があるのではないかと、そうすれば正門近辺での自転車と車の接触事故等も未然に防げると思う。
16	6/11	教職員	男性	40才代	バスロータリーを理学部前に新設することは安全確保上、望ましいと思えます。集約駐輪場の計画も必要だと思えますが、キャンパス内の移動と利便性を考えると共通教育棟前の駐輪場は残しておき、駐輪マナーを啓発した方がよいと思えます。駐輪禁止にしたとしても違反者との間で「いたちごっこ」を続けることになるだけだと思います。キャンパスの各要所に駐輪区域を設けた上で、駐輪マナーを守らない自転車(指定場所以外での駐輪)は強制撤去・手数料徴収もやむを得ないと思えます。
17	6/14	学生	女性	修士・博士課程	バスに関しては、危ない、と思った経験がないので、今のままでもいいと思う。豊中キャンパスの中心である図書館・食堂・購買のちかくにバス停があるのは良いと思う。 自転車に関して、まず阪大坂を通行禁止にしているが、他のルートでも住民から苦情が寄せられていると聞く。阪大坂が歩行者レーンと自転車レーンに分かれていたらいいに・・・ メインストリートに自転車があるのはじゃまではないけど、メインストリートで自転車を飛ばしている人をどうにかしてほしい。
18	6/15	学生	女性	2～4年生	確かに、豊中キャンパスの学内バスの乗降場所は、歩行者にとって危険であるし、バスの運転手にしても運転しづらいと思う。ただ、学内の端にロータリーを作ると不便だと思います。自転車に関しても学内移動に使っている人も多いと思いますので、自転車通行禁止を広げるのは困ります。また、自転車の駐輪有料化した場合、それがどう使われるのか気になります。学生(特に下宿生にとって)有料とは非常に大きな意味を持ちます。
19	6/15	学生	女性	1年生	バスロータリーの移動を考えたほうが良いと思えます。バスロータリーが今の場所だと歩行者も危険だと思います。自転車の駐車場を決めても、利便性を優先して、禁止区域に駐車する人が出てくると思えます。それならば、共通教育棟の前の自転車の駐車スペースを狭くして歩行者のスペースを確保したほうがよいのではないのでしょうか。 自転車通学をする者としては、禁止区域を作られると正直困ります。規制を強化するなどして現状維持はできないのでしょうか。
20	6/16	学生	男性	2～4年生	現行方式のままにしていたほうが移動が楽で私にとって都合が良い。案1で「景観」について触れられているが、自転車がなくなれば景観が良くなる、という論理がわかりません。また、実際のバス転回についても今回これを読んでからはじめて意識しました。いずれにせよ、他のお金の使い方を考えたほうがよさそうなものだと私には感じられます。
21	6/16	学生	女性	2～4年生	坂駐輪場利用者です。駐輪場方針案1について意見です。まず、登録制ということは、ステッカー配布ですかね？だれも貼ってくれないような・・・。それから、使用料1千円はちょっと高いかも。学内に乗り入れての人からお金取るのならわかりますが、乗り入れ禁止を守った学生が、乗り入れしている学生たちが原因で急に規制ばっかりになって、いきなり年間千円ってのは割に合わない。景観・安全ってのはもちろんわかりますが、やっぱり利便性を重視したい学生の方が多いと思います。主観ですが・・・。ただ、放置自転車の撤去はありだとおもいます。坂下駐輪場、夜10時過ぎてもかなり自転車がのこっていて、次の日は1限の時間に登校しても下の方の駐輪場がいっぱいなので、放置自転車かなり多いんじゃないかなあと感じています。
22	6/16	学生	男性	2～4年生	自転車を全面的に入構禁止にすることによるメリットを示していくことが大切であると思う。 大阪大学が、入構禁止により、どのようなキャンパスを目指すのか、学生にとってどのようなメリットがあるのか、示さなければ、「規制ばかりが増え、過ごしくなっている」と学生には感じられる。
23	6/16	教職員	女性	30才代以下	【バスターミナル・駐輪場の場所について】 グラウンドとサイバーメディアセンターの間、ベンチや自販機があるエリアを整備して使用することは不可能なのか。 【自転車の登録制について】 登録制にするのは賛成だが、無料になるようにした方がよい。お金をかけないために自転車通学・通勤している人が多くいるし、学外(近隣の住宅の駐輪場など)に駐輪する人が出てくるのではないかと。料金を取るとしても、「ステッカー代として登録時に100円」程度に留めてほしい。 【旧柴原口駐輪場について】 入口に警備員を置き、ステッカーを貼っている自転車のみ通させる。学外者が利用しやすい位置のため、早朝・深夜は閉鎖する等の利用時間帯の制限を行う。他の駐輪場は深夜も利用できるようにする。 【歩行者の安全性について】 今回の件について直接関係あるものではないが、OSIPP・文系総合研究棟前の道路も危険を感じる。車の往来が多く、かなりの速度を出して通行する車もいる。業者等の路上駐車のため見通しが悪く、車の陰から歩行者がいきなり出てくるという場面に何度も出くわすので、対策が必要かと思う。

阪大ホームページによる豊中バスロータリー・駐輪場に関するアンケートの結果(2/10)／自由記述リスト2010.09.25.まとめ

No.	日付	属性	性別	年齢等	自由記述意見
24	6/16	学生	男性	2～4年生	キャンパス内移動に自転車を利用する必要があるため、キャンパス全体を自転車進入禁止にする方針案1には賛成できない。 メインストリートに駐輪される自転車については警備員の方がきれいに整頓して下さっているため、安全上大きな問題を感じるほどではない。ただし大学側がどうしてもメインストリートの自転車を排除したいのであれば、方針案2程度であれば許容できると考える。 自転車登録制案については、レンタサイクルや友人の自転車の利用など多様な利用が制限されるため、賛成できない。 バスロータリー整備に関しては、現在のバス発着が危険である点は理解できるため、賛成する。 豊中キャンパスよりも先に吹田キャンパスの自動車制限を考えるべきである。スピードを出すドライバーが多く非常に危険を感じる。
25	6/17	学生	男性	2～4年生	■バスについてはほぼ賛成。 ■自転車はなぜ全面入構禁止までしなければいけないのか？ 乗れる人間の自由にさせてほしい。危険な運転やマナーを守れない学生がいることが問題。それは「乗れない人間」である。自転車の安全運転もできない人間を阪大生にしたいものか。お金がなく、安全に依る「許可制」にすべき。 ■駐輪場を整備することには賛成だが、刀根山寮生として、刀根山寮の駐輪場を大学の駐輪場として扱われることには強く反対する。ここは私たちの「家」である。 ■あと、なぜ「1年生」だけ別枠？「未来ある学生の意見」とか言って操作するつもりでは？
26	6/17	学生	男性	2～4年生	そもそも豊中キャンパス構内に自転車を入れさせないようにする意図が全く理解できない。安全？景観？前者に関しても、自転車が安全性を損ねているとは全く考えられないし、後者に関しては最早何が言いたいのか理解に苦しむ。誰を視点とした「景観」なのか？この態度が阪大の体質を如実に表している。上層部は現場を知らない、まさに象牙の塔的な体質が染みついてるのだから。自転車入構の制限には断固反対である。
27	6/17	学生	男性	2～4年生	バスロータリーは賛成だが、正門前、というのは、いかがなものか。それよりも、現在の回転場所を整備(歩行者が安全に通行できるように広めの歩道を設ける、など)するべきでは、と思う。現在、歩行者天国状態であるメインストリートから、車道に出る部分に歩道がないのが問題ではないか。自転車について。 まず、無礼を承知で書かせていただきたい。学生から通学手段まで奪うつもりですか。そんなにきれいなキャンパスでないといけないですか。景観、という理由を第一にあげて自転車をキャンパスから締め出すのであれば、教職員が構内に車を乗り入れるのも当然禁止するのですよね。キャンパス内に車が駐車してあるほうが自転車がメインストリートに置いてあるよりもよっぽど見栄えが悪いです。大学側は、駐輪場を構内に作る、という発想はないのでしょうか。今の計画を見る限り、お金をとって入構規制をすることありきで話が進んでいるようにしか見えません。広いキャンパスですので、キャンパス内を移動するのに、自転車が必須、という人もいます。
28	6/17	教職員	男性	30才代以下	大学側の自転車使用者の見立ては甘すぎる。おそらく豊中キャンパスを利用、通過するものうち、自転車利用者は5割いると考えていいと思われる。
29	6/17	学生	女性	修士・博士課程	自転車入構全面禁止にする必要性を感じない。方針2で十分であると考えている。 勉強・研究を円滑に行うための場であるはずなのに、自転車を使うことを不可能にすることで学生の移動時間を不必要に増やし、勉強・研究を行うための時間を減らさせる理由がよくわからない。 方針2の長所・短所が書いていないため、方針2を「中途半端な案である」とぼつさり切り捨てている理由がわからない。 方針1をとろうとした経緯が不透明。意味不明。 方針2の長所・短所と比較した結果、方針1を「より優れていると考えられる」という結論に至ったのであればその経緯をしっかりと書くべき。 書かずに「方針1がより優れていると考えられる」とだけ書くのは一方的すぎる。 そもそも「学びの場」で景観を重視する理由は？ 学生・教職員の利便性よりも景観を取るのですか？
30	6/17	学生	女性	2～4年生	豊中キャンパスに通学しているが、キャンパス周辺地域は地元住民を含めて自転車が重要かつ最も一般的な交通の手段となっている。上記の説明を読むと、生活の一部ともなっている自転車を構内で禁止するほどの説得力が感じられ無い。さらに、豊中キャンパスは門から建物まで非常に距離があるが、学生は研究活動のため資料を運搬したり、迅速な移動が求められたりする場合もある。この場合の自転車の必要性を認められないほど、安全・景観の問題は重要なのか、再考いただきたい。
31	6/17	教職員	男性	30才代以下	非常に見にくいです。 何を伝えたいのか、よくわかりません。 非常に大切な問題ですが、ここまでたどりつくまでに、読むのを断念する方が多いのではないのでしょうか。もったいない気がします。
32	6/19	学生	女性	2～4年生	・駐輪場建設云々の前に、まず学内の放置自転車をすべて撤去する必要があると思います。 ・メインストリートの自転車走行は確かに危ないですが、キャンパス内の車が通れる道路は自転車も通してほしいです。メインストリートを自転車乗り入れ禁止にするのは賛成です。 ・吹田キャンパスのように「キャンパス内で自転車を止めてもよいところ」を作る方がいいと思います。 ・登録制にするのも賛成です。「自宅から学校が1km以上離れている」とかの条件をつけてもいいと思います。どれくらいの距離が適切かはよくわかりませんが。 ・私は授業は吹田キャンパスで、部活動のために自転車で豊中に来ています。登録条件や登録料などを決めるときに、そういう人たちへの対応もちゃんと考えてほしいです。 ・あんまり自転車利用者を悪者扱いしないでくださいお願いします。 あと今回のアンケートの趣旨とはすこしずれますが、 自転車に乗っていて、学校には用がなく石橋から瀬川4丁目に行きたいだけだったのに「大阪大学の学生だから」という理由で阪大坂を通してもらえなかったことがあります。手押しで行くといっても警備員に駄目だと言われました。周辺住民は通れると聞きました。周辺に住んでる大学生はダメなんですか？ 阪大坂を自転車で下っている人を見ると本当に危ないと思いますが、手押しでも通れないのは不便です。右側を歩行者、左側を自転車通行帯にして(逆でも全然かまいませんが)、手押しでの通行を指導徹底するほうがいいと思います。
33	6/22	教職員	女性	30才代以下	間接経費も削られ財政が厳しい中、何千万かけて整備する予定でしょうか。その点も情報開示してもらえる方が、アンケートも集まりやすいと思います。
34	6/23	教職員	女性	30才代以下	駐輪の問題だけでなく、キャンパス内歩行中、スピードを出しすぎている自転車には恐怖を感じるがあったため、自転車入構の禁止はよい方策だと思います。 ただ、警備員の監視だけで、自転車入構を防ぎきれぬのかという疑問はあります。
35	6/23	教職員	女性	40才代	自転車で通学している身としては、勤務場所に近い場所に駐輪できなくなることは厳しいが、致し方ないと思う。 ただ、入構した場所と違う所から出て行く必要がある場合もあり(出勤時は東口で、サイバー裏に駐輪し、帰宅時は正門から出たい場合など)、構内を完全に通行禁止とされると、困ることもある。 また、バス停については、安全面も考えるとA案が妥当だと思う。特に雨風がしのげる待合スペースが確保できることが評価できる。
36	6/24	教職員	女性	50才代	この案に対する意見は、内容を確認して申し上げたいと思っておりますが、アンケートを行っていることの通知を教職員及び学生に広報はされているのでしょうか？職員である私はたまたま?????????で見つけましたが、今まで知りませんでした。学生にはKOAN等で広報しているのでしょうか？幅広い人からの意見を集約したいと考えてのアンケートであれば多くの人にこのアンケートを広報し、自転車利用者の学生の理解を深める方が先決と考えます。
37	6/24	教職員	男性	40才代	とにかく歩行者の便宜、安全を第一に考えてほしい。よく(とくに自転車利用者からの)利便性が低下することを理由とした反対案があるが、吹田キャンパスのような広さならともかく豊中キャンパスくらいの広さで徒歩で移動できない理由が無い。実際多くの教職員は徒歩で移動している。歩行者の安全を第一に考えるべきです。バスロータリーについても同様。歩行者の安全確保が第一に優先されるべきです。
38	6/26	学生	女性	2～4年生	私の住まいは石橋で最寄門は石橋門ですが、阪大坂を自転車で通行できないため、毎朝迂回して正門から入っています。もし方針案1のようになれば、理学部付近から教室まで結局歩かなくては行けなくなるので、坂下の駐輪場に定めるようにしたいと思います。 希望としては、阪大坂を歩分分離で自転車通行できるようにし、坂の上に駐輪場を設けてほしいです。せっかく大学まで徒歩5分のところに下宿しているのに教室まで20分かかってしまうのでは、授業に出席する意欲がなくなってしまいます。安全性の問題があることには納得できますが、景観よりも学生の通学し易さを考えてほしいです。
39	6/28	学生	男性	2～4年生	そんなのは非現実的だと思います。 大学らしからぬというか、ただでさえ、阪大坂を通れなくて不便なのに、これ以上自転車が使えないのは不便。 むしろ、バスがきてるのに、よけて通らない自転車や歩行者の倫理観が疑われる。その一部に対し、多くの自転車利用者が迷惑を受けるのはいや。 理学研究科前バスロータリーを設置することに関しては、比較的人通りが少ないということもあり、安全面を考えても賛成です。
40	6/28	学生	女性	2～4年生	自転車入構禁止はやりすぎではないかと思えます。自分自身は自転車で通学したこともなければ、今後も豊中キャンパスに自転車で来ることもないとは思いますが、現在の学生の自転車利用状況やキャンパス内の移動を考えれば、不便になり不満が大きくなることは目に見えています。メインストリートの安全上・景観上好ましくないという理由は理解できなくはないですが、共通教育棟付近にまともな駐輪場がないことが問題ではないでしょうか。
41	6/29	学生	男性	2～4年生	私は自転車が景観を損なうとは思いません。敷地の広さを考えても必要だと感じます。ただ、阪大坂のような急な坂を自転車で下るのは非常に危険だと思います。故に、阪大坂のみを自転車侵入禁止にして、他の弓道場前、グラウンド、柴原門からは自転車での通行を認めるべきだと思います。
42	6/29	教職員	男性	30才代以下	A案に賛成であるが、駐車場が少なすぎることも、メインの通りの車の交通量が多くなる原因である。理学部の東などに立体駐車場を作り、キャンパス中心部への車の進入を少なくすることも重要と考える。
43	6/29	学生	男性	2～4年生	方針案1は著しく学生の自由を侵害している。入構規制には反対する。 そして結局、阪大生の自転車マナーが悪いという根本的な問題を解決できていない。学内だけ美しくなればいいんですか。 入試に、もしくは1回生の必修科目に、「自転車の乗り方」を入れ、「阪大生＝正しい自転車乗り人」を成立させれば構内完全入構禁止なんて不自由な規制は必要なくなる。 あと、入構証でお金を取るのは反対です。それも解決になってない。せめて厳しいテストによって入構証を出すようにしなければ。 バスロータリー案には賛成する。
44	6/30	学生	女性	修士・博士課程	自転車入構制(有料化)は反対です。阪大はアクセスが悪いので、自転車がないと通学したりキャンパス内の移動が困難です。正門から自転車が入構できなくなるようであれば、柴原側のゲート付近の自転車置き場を復活させてほしいです。キャンパス内は、歩行者、自転車を優先させ、極力、車を減らすべきだと思います。理学部前のバス停案は賛成です。
45	6/30	教職員	男性	30才代以下	大阪大学の景観は、自転車のせいではなく、無計画に建てられる建物のせいだと思います。私は自転車で載りませんが、自転車だけに責任を押し付けるのは筋違いです。キャンパス内の自転車の走行が危険であるということもありません。むしろ歩行して危険を感じるののは車のほうです。 よって、ロータリーの案を除き、この計画には反対です。
46	6/30	学生	男性	30才代以下	安全上・景観上の問題というのが具体的にない、かつ、大学において景観を優先させる理由が不明瞭である。景観上の理由というのであれば、横暴な警備員を撤去する必要がある。また、研究施設や図書館に堂々と車を横付けしている教職員には言及せず、自転車のみを問題にする理由が分からない。加えて、安全上の問題というのであれば、阪大坂の敷石のボコボコ具合の方がよっぽど問題である(私もつまづいて転倒した経験が少なからずある)。以上、文句しか出ないのが残念である。

阪大ホームページによる豊中バスロータリー・駐輪場に関するアンケートの結果(3/10)／自由記述リスト2010.09.25.まとめ

No.	日付	属性	性別	年齢等	自由記述意見
47	6/30	教職員	男性	30才代以下	?アンケートの趣旨の文章の論理構造が不明確である。このような非論理的な文章に対しては回答が困難である。よって、このアンケートの結果を以て、学内への周知、あるいは合意形成などとされないよう希望する。 ?バスの問題と自転車問題との関係が不明確である。 ?なぜ阪大坂の自転車手押し通行がダメなのか、わからない。たしか、事故とか危険性が理由になっていたと思うが、手押しの自転車が事故を起こしたり、危険と判断された事例があれば、示していただきたい。 ?教職員の自動車入構も、もっと制限して欲しい。自転車だけが制限されるのは、おかしい。エコの面からいっても、輸送人員あたりの専有面積からいっても、自動車の入構は不合理である。 ?自転車入構登録制度は、条件付きで賛成である。条件とは、以下の2点。?. 許可を得た者には、手押しでの構内・阪大坂通行を許可する。?. 許可を得た者が構内・阪大坂で事故を起こし、責任が自転車側にある場合、入構許可は剥奪する。 ?マナーの悪い自転車を排除することにより、まっとうに生活している自転車の下宿生を迫害することの無いよう、希望する。
48	6/30	教職員	女性	30才代以下	冒頭の「豊中キャンパスへ指摘されています」は誰の意見でしょうか。10年以上いますがそんな意見を聞いたことはありません。そもそも駐輪場とバス乗り入れの問題は別個の問題です。自転車は効率的に学内を移動する手段として必要不可欠です。その利便性に「景観」が優先するという発想がナンセンスです。見た目を整えるために構成員に不便を強いるのは阪大坂「整備」の失敗に懲りていない。どの案よりも現状のままの方がずっとましです。
49	6/30	教職員	女性	30才代以下	自転車が入構して何が悪いのでしょうか。車の方が気をつければいいのです。また自転車が歩行者に気をつければそれで良いのです。入構箇所とキャンパス内の目的地は人によって様々です。正門から入って言語文化部に向かう人もいれば石橋側から理学部に向かう人もいます。わざわざ入構場所で足止めを食わせて時間的なロスを生み、構成員に思い通りの動きをさせることだけしか考えていない最悪の発想だと思います。
50	6/30	教職員	男性	30才代以下	景観上の問題とは何か? 誰にとつての景観か? 景観が利便性に優先するという発想はどこから来るのか? 案1のように自転車全面入構禁止は学生・教職員に大きな不便を強いる。誰のための大学なのかという基本的な考えが決定的に欠落している。そここのところに立ち帰って、考え直してほしい。もっといえば、現状の入構制限も撤廃すべきだ。 このアンケートで学内の意見を集約したと考えるのか? この案はどういう手順を踏んで実行に移されるのか? 極めて不透明で公平性を欠いているのではと危惧する。
51	6/30	教職員	女性	30才代以下	阪大坂問題以降、施設マ委員は皆百らの矢策は見ようもしないで、構成員の行動様式に対して多様な制約を課し、監視・規制し、ひたすら問題が起こらないようにすることしか考えていない。大学側がその看板である入り口に、構成員を何かの被害から守るためではなく、その行動を四六時中監視するために高い費用をかけて警備員を置いている今の環境は異常です。こんな環境で学ぶ学生が気の毒です。いい加減にしてください。
52	6/30	教職員	男性	30才代以下	自転車の通行禁止はやりすぎです。坂ですらどうかと思います。大学側のやってることは無駄です。ましてや共通教育メインストリートは景観上も好ましくないことは全くないので、このままで大丈夫です。無駄なことにお金使わないでください。 バス停については場所の考慮は必要ですが、良い案だと思います。
53	6/30	学生	女性	修士・博士課程	・バスロータリーの移設の件は賛成です。正門から図書館までの道(特に図書館横)は車道と歩道の区別が明確でないからです。徒歩や自転車で走っている時に、バスが通ってヒヤッとすることがあります。 ・全面的な自転車進入禁止については、反対です。キャンパス内は広く、授業間など移動が大変だからです。問題はしかるべき場所に駐輪場がないことではないでしょうか。(他の施設を使っているときと同様)正規の駐輪スペースがあれば、そこに停めるものだと判断します(吹田地区はそのようになっていると思います)。「あれはダメ、これもダメ。」ではなく、学生の自主的な意識を高められるような規制になることを願っています。
54-1	6/30	学生	女性	2~4年生	以下の理由から一連の計画案に反対です。 1、集約駐輪場のキャンパシティ 現在は正門等から自転車の入構が可能だが、全面禁止になった場合、阪大坂に今より多くの自転車が集まると予想される。満杯に近い現状から鑑みて非現実的。 2、警備員 配置予定以外の個所から自転車が入構駐輪した場合の措置は? 禁止区域の3mごとにでも警備員を配置するともいうのか。禁止区域の自転車は即座に撤去するのか。警備員の手で?トラックで?(バスや自転車は禁止なのにトラックが巡回する矛盾)また、一つの駐輪場が埋まった際、警備員は学生に「外周を迂回して別の駐輪場に停めるように」と言えるのか。 3、バスロータリー 自転車の入構が禁止されれば安全面の問題は半減すると感じる。現状の問題はバスがメインストリート側に侵入して転回することではないのか。それならばサイバーの正面にあるデッドスペース(テーブルが置かれている)をロータリーにした方がよいのではないのか。加えて、計画案のロータリーの詳細が不明だが、テニスコートは屋内になるのか? そうでないなら、車のフロントガラスにボールが直撃しかねない状態で危険を感じる。 4、通学自転車の登録 年間1000円は高すぎると思う。ステッカー代なら100円で十分では? 学校側が「美観」のために勝手に計画を実行しながら、一方でそれにかかる管理費等を学生側に請求しようというのは問題。利用者たる学生は「美観」より「利便性」を求める。
54-2	6/30	学生	女性	2~4年生	以上の理由により、計画には反対です。 各所案の比較表などを見ても、非常に恣意的で、大学側が車両・自転車の入構を阻止したいがための案だと感じました。 駐輪場を増やすことだけを問題にされればよいのではないですか? 阪大坂が通行禁止になったので、学内の自転車通行はほとんどみられないと思います。全面禁止にはほとんど意味がないです。日中の通行料の調査などされてますか? 台数をカウントしてるだけではないんですか? 安全性・景観の問題があることはわかったが、バス停周辺が問題であることはわかったが、進入禁止エリアの必要性に関しては納得しかねる。キャンパスは広い。その中を自転車で走れないのは不当ではないか。 理学部2年生に関しては授業に関しては共通教育棟と理学部棟との行き来を10分の休み時間間にしなければならぬことも多く、学内で自転車に乗れないとなると授業に遅刻してしまうことも多くなるだろう。
54-3	6/30	学生	女性	2~4年生	以上の理由により、計画には反対です。 各所案の比較表などを見ても、非常に恣意的で、大学側が車両・自転車の入構を阻止したいがための案だと感じました。 駐輪場を増やすことだけを問題にされればよいのではないですか? 阪大坂が通行禁止になったので、学内の自転車通行はほとんどみられないと思います。全面禁止にはほとんど意味がないです。日中の通行料の調査などされてますか? 台数をカウントしてるだけではないんですか? 安全性・景観の問題があることはわかったが、バス停周辺が問題であることはわかったが、進入禁止エリアの必要性に関しては納得しかねる。キャンパスは広い。その中を自転車で走れないのは不当ではないか。 理学部2年生に関しては授業に関しては共通教育棟と理学部棟との行き来を10分の休み時間間にしなければならぬことも多く、学内で自転車に乗れないとなると授業に遅刻してしまうことも多くなるだろう。
55	6/30	学生	女性	修士・博士課程	・まず違法駐輪の撤去から始めるべき ・自転車の規制をして自動車の規制は行わないのはなぜか、駐車場はあるのに駐輪場がない ・登録制で課金するのはどうか、吹田キャンパスも課金制にするのか
56	6/30	学生	男性	2~4年生	そもそもこういったアンケートの周知すらほとんどできていない印象であるのに、「全学理解を得るため説明や広報」が十分に行えるとは思わない。
57	6/30	学生	男性	修士・博士課程	博物館前からの坂の区域にある時間帯に自転車がはいれないのは、かんべんしてほしい。ものすごく不便です。それから、キャンパス内では、自動車は時速10キロ以下で運行を義務づけてほしい。いつもあぶないめにあいます。
58	6/30	教職員	女性	30才代以下	現状石橋門から出入りできなくなっていることですので多くの構成員が不便を強いられています。自転車で自由に移動できることは、時間の有効活用、体力の温存、荷物の運搬、行動範囲の拡大など研究・教育上のメリットが多くあります。一刻を惜しむ多忙な研究環境では、10分であろうとも貴重な時間の節約です。それを阻害してまで「景観」とやらを優先する必要はない。「歩いて移動している人も沢山ののだから」といった尊大な物言いはやめていただきたい。
59	6/30	学生	男性	修士・博士課程	キャンパス内での移動が不便になるので、全面自転車乗り入れ禁止はやめてほしい。
60	6/30	教職員	女性	30才代以下	豊中キャンパスの現状を何も知らない本部の方々だけで、机上の案で勝手なことをするのはもうやめて欲しい。現状のままで何も問題を感じません。どの案もお金の無駄、かつ教職員・学生にとって何の利益もありません。バスを利用する学生は共通教育棟・イ号館からが大半で、理学部前まで歩いていけばバスを1本遅らせることになります。学生の貴重な時間を奪うことの意味を何も思わないのですか。 自転車を利用するのは体力的な問題を抱えている場合もあります。汗をかくと皮膚炎が悪化する身としては、夏場炎天下に重い荷物を持って入口から歩かされるのは嫌がらせとしか感じません。そんな些細なことの積み重ねが、学生に阪大への愛着を抱かせない原因になるのです。常に警備員が自分たちを監視していたことはきっと印象に残ります。学生時代に大学から嫌な思いをさせられた記憶は後々効いてきますよ。80周年の募金とやらを募る前によく考えてください。
61	6/30	教職員	女性	30才代以下	このこそそしたアンケートをもって「学内の意見を聞いた」という建前に利用するのだけは絶対にやめてください。トップページからリンクも張られておらず、誰も気づいていません。こんな姑息なやり方で物事をすすめるという姿勢にこそ一番問題があります。
62	6/30	学生	女性	修士・博士課程	大学キャンパスは近隣に比べ自然環境が比較的保全されていると思います。しかし、工事がおこなわれるたびに、元あった植物がなくなっているのを寂しく感じます。「景観」も重視されていて、緑を残そうとしてきたことと思いますが、人工的なものが増えてきている気がします。キャンパスも自然環境の一部を担っているということを念頭に置いたうえで新しいキャンパスづくりをお願いできればと思います。
63	6/30	教職員	女性	30才代以下	バスロータリーと自転車進入制限との関連が不明。駐輪場を整備するのは結構だが、すでに施設等の使用のための費用も含んだ授業料を納めている学生から、さらに使用料金を徴収する理由が分からない。よって、このような計画には賛成できない。
64	6/30	教職員	女性	30才代以下	自転車の進入禁止、および登録制は安全管理上好ましいとは思いますが、車両(特に教職員の通勤用)を制限しないことにはその理念も片手落ちとなるのではないのか。業務上しかたないものもあるかとは思いますが、その点、考慮されたい。
65	6/30	学生	女性	修士・博士課程	通学圏が駅から遠い者にとって、自転車は通学に欠かせない「足」である。 「景観」「安全」が取りざたされているが、自転車通学をする「阪大生」だけが、なぜ不便さを味わわなければならないのか。 >現在キャンパス間バスが乗降・転回している総合図書館前は、キャンパスの正に中心部であるため人の通行が極めて多く、バスの進入による危険性が指摘されています。 合併により、学生数が増えたことは事実である。 バス進入による危険性が指摘されているのであれば、バスに関わる箇所のみ、駐輪の規制を行えばよい。 全面規制を行おうとするから、警備員の配置等、莫大な費用がかかるのではないのか。 >考え方の大変更となり、全学理解を得るため説明や広報を十分に行う必要がある。 そもそも、阪大坂側の門からの自転車乗り入れが規制されたが、いつの間にかそれが決定になったのか。 その際でも、説明や広報は十分に行われたと言いたい。 今回のアンケートにしても、本当に協力を求める姿勢があるのか疑わしい。 阪大坂の整備が行われて以来、歩行者のマナーが非常に悪くなったことが気にかかっていた。 自転車の通行規制が行われたが、事故が起こった原因は自転車側だけの問題なのであろうか。 道幅いっぱいになり、だからと歩く歩行者の傍若無人ぶりはいかかかと思う。 今回も、「自転車」のみを問題視するのではなく、「歩行者」のマナー向上を呼びかけるようにしてもらいたい。
66	6/30	教職員	男性	40才代	バスロータリーと自転車進入制限との関連が不明。駐輪場を整備するのは結構だが、すでに施設等の使用のための費用も含んだ授業料を納めている学生から、さらに使用料金を徴収する理由が分からない。よって、このような計画には賛成できない。
67	6/30	学生	男性	修士・博士課程	自転車の進入禁止、および登録制は安全管理上好ましいとは思いますが、車両(特に教職員の通勤用)を制限しないことにはその理念も片手落ちとなるのではないのか。業務上しかたないものもあるかとは思いますが、その点、考慮されたい。
68	6/30	学生	女性	修士・博士課程	通学圏が駅から遠い者にとって、自転車は通学に欠かせない「足」である。 「景観」「安全」が取りざたされているが、自転車通学をする「阪大生」だけが、なぜ不便さを味わわなければならないのか。 >現在キャンパス間バスが乗降・転回している総合図書館前は、キャンパスの正に中心部であるため人の通行が極めて多く、バスの進入による危険性が指摘されています。 合併により、学生数が増えたことは事実である。 バス進入による危険性が指摘されているのであれば、バスに関わる箇所のみ、駐輪の規制を行えばよい。 全面規制を行おうとするから、警備員の配置等、莫大な費用がかかるのではないのか。 >考え方の大変更となり、全学理解を得るため説明や広報を十分に行う必要がある。 そもそも、阪大坂側の門からの自転車乗り入れが規制されたが、いつの間にかそれが決定になったのか。 その際でも、説明や広報は十分に行われたと言いたい。 今回のアンケートにしても、本当に協力を求める姿勢があるのか疑わしい。 阪大坂の整備が行われて以来、歩行者のマナーが非常に悪くなったことが気にかかっていた。 自転車の通行規制が行われたが、事故が起こった原因は自転車側だけの問題なのであろうか。 道幅いっぱいになり、だからと歩く歩行者の傍若無人ぶりはいかかかと思う。 今回も、「自転車」のみを問題視するのではなく、「歩行者」のマナー向上を呼びかけるようにしてもらいたい。

阪大ホームページによる豊中バスロータリー・駐輪場に関するアンケートの結果(4/10)／自由記述リスト2010.09.25.まとめ

No.	日付	属性	性別	年齢等	自由記述意見
69	6/30	学生	女性	修士・博士課程	箕面方面から豊中キャンパスに通学している者です。自転車は大学の構内に入らなくなると、生活に非常に不便です。景観上の理由などで駐輪を坂下に集中するより、学生の生活の利便性も含めて考えるべきなのではありませんか？また、遅くまで研究室で勉強する学生なら、構内から自転車に乗って家に帰られるなら、どんなに心強くなりますか、この点も検討の視野に入れていただければ幸いです。よろしく願いいたします。
70	6/30	学生	男性	2～4年生	この際は自転車全面入構禁止案も賛成です。
71	6/30	学生	男性	2～4年生	正直理学部棟まで行くと、石橋方面から来るスクールバス利用者はかなりの打撃を受けるのではないだろうか。また自転車の進入については、バイクの進入を禁じればよいと思う。現状で、自転車事故などが頻繁に起きている気配もないので。
72	6/30	学生	男性	修士・博士課程	現在の運行時間が早すぎる、もっとはやく出発し、もっと遅くまで運行するようにしてほしい。大学院生はほとんど夜10時まで研究しています。しかし、バスは7までなので、仕方なく高いモノレールで帰宅しています。2-4時の間はトラフィックが少ないから、この間の本数を減らして、7以降でも運行するようにしてください。1時間で1本でもいいので、学生たちはほんとうに助かります。では、よろしく願いします。
73	6/30	学生	男性	修士・博士課程	豊中キャンパスの駐輪場問題:登録制は人に対するものなのか、自転車ごとに対するものなのか、もし自転車の乗り換えをする場合また課金されることになるのか、いろいろクリアすべき点は多いし、課金に対しては正直拒否感はある。
74	6/30	学生	女性	修士・博士課程	「自転車全面入構禁止」には反対です。そもそも、学生の生活に直結することなのに、このようなアンケートの存在を広く知らせようとしていないのは何故ですか。メールで全体へ連絡することくらい、訳のないことですよ。景観とはいいますが、あそこは駐めてもいい場所ですよ。駐輪禁止の場所に関する議論ならともかく、いきなり全面入構禁止とはあまりにも乱暴で強引すぎます。禁止された場所から入構するわけでもない、駐輪禁止の場所に駐めたわけでもない。それなのに何故このような締め付けにあわねばならないのですか。理不尽すぎます。理解できません。納得のいく説明を、もっと広く発信してください。
75	6/30	学生	男性	1年生	駐輪場を入口に固める案はいい案だと思いますが、大学内での反対側への移動に自転車を利用している人(教職員・学生・一般の方)にとっては大きな障害となりえます。中心部への自転車の乗り入れ禁止にするのであれば、周辺部と認識できる区域での自転車通行を許可していただければと思います。理学部前にキャンパス連絡バス停を移動すると、主に石橋方面から通学している学生が基礎工・理学部前を通行することになり、大人数の歩行を考えられていない現在の状態では混雑が生じます。ロータリーなどの整備で解消できそうであれば、この点も賛成です。
76	6/30	学生	男性	修士・博士課程	自転車の駐輪に関して、景観上、安全上の問題がありますが具体的なにはどのようなものか分からない。また、学部生に多く見られるが、キャンパス内の徒歩の移動に、休み時間では足りない場合がある(例:イ号館上階から基礎工学部棟または理学部棟への移動)が、そのような時間割を解消することも同時並行で進めるべきである。そして、安全上の問題としては学生交流棟前の道路を自動車も通行することも危険であるため、学生交流棟横の駐車を駐輪場にすることを提案する。
77	7/1	教職員	男性	40才代	バスバースはB案が良いと思う。A案はキャンパスの中央から離れすぎている。主な利用者は1,2年生であることを考えると、A案の場所まで移動する歩行者動線の完全分離などを視野に入れる必要がある。特に、らふおれ側や、シグマホール側から来る車との交錯が新たな問題になりうる。生協関連の車は刀根山寮側の門をロボットゲートにして通行可能にするなど、学内自動車交通量の削減がA案実現のためには必須である。また、バスの最終便の時間の都合で講義を延長できない現状を考えると、共通教育の講義棟に近い方が望ましい。もしくは最終便の延長を行うなど、時間に余裕を持たせるのも一案ではある・・・ 図書館の南側はデッドスペースになっているので、トランジットモールの整備、修景を行うのが望ましい。 どうしてもA案にする場合は、理学部から「らふおれ?、生協方面へのバリアフリー動線としてエレベータの整備を行うことが、多大なコストをかけて切り土をする、この地の利を生かすことになる。
78	7/1	教職員	男性	40才代	自転車は方針1にするべき。危険性を説いても阪大をフルスピードで下る連中が相当数存在する現状では、こうしたシビアな制限もやむなし。更に、坂下交差点から坂下駐輪場間の道路も阪大の土地であるのだから、何らかの対策(石畳化やボンネル舗装など、あまりスピードが出ない工夫・・・ただし吹田キャンパスの段差によるやり方は見栄えがいいとは思えない)が必要ではないか。ただ、坂の上りや、徒歩での長距離の移動を考えると、ゴルフ場のカートのような学内を巡回できる、何らかの手段があっても良いのではないか。少し休憩するベンチなども数が少ない。 また、駐輪場はもう少し分散配置するべきであって、イ号館裏の門横や、刀根山寮あたりにも作るべきではないか。正門に集中させると、中環の歩道を高速で駆け下りる連中が激増するのは十分予想ができる(今でも西向き、東向き、共に多い)。

以上6/1～7/1までの第一次収集意見。その後、7/26～8/31まで追加意見収集＝次ページ以降参照。

以降は、7/26～8/31までの追加意見収集。なお7/20にKOAN掲示+メールにて、アンケート告知を行った。

79	7/26	学生	男性	2～4年生	それは、本当に必要なんですか？ 箕面の駐輪場が砂利であるせいで、転倒するものが続出している方が問題だと思います。
80	7/29	学生	男性	1年生	A案が現実的だと思うが、理想は正門からの道路下に豊中キャンパス大地下道を作るのも便利だと思う。地下道は図書館下食堂と同じ高さに設置し、正門前、図書館前、CMC北、柴原口周辺、郵便局前に地上との連絡口を、そして車が通る道路沿いの各施設の地下に直通の出入り口を設ける。開放時間、巡回警備等明確にすれば問題も起きないだろう。雨の日や暑い日は重宝すると思う。
81	8/5	学生	男性	修士・博士課程	自由に考えるという前提で提案いたします。 現在の方向性としては歩行者や景観を最優先との方向ですが、実はここに大きな問題点があるのかもしれない。吹田キャンパスと比べ手狭であるにもかかわらず、多くの構成員が生活するため危険が生じています。 現在メインストリートはレンガ敷で車両の入場を制限しておりますが、この制限を取り払い、学内バスの通行を許可し、法経前の道路とあわせて大きなバスロータリーにするというのはどうでしょう。必然的にメインストリートは駐輪が不可能になります。浪高庭園・駐車場の一部を削り歩道を整備するのと合わせ、不足となった駐輪場は、各学部の敷地の範囲内で構成員の数にあわせた駐輪場を学部の責任において整備し、その構成員に専用のステッカーを配布するといった方策が望ましいと考えます。自分のところだけ景観が良くて自転車は他所にまかせるといったのでは景観のタダ乗りです。 そもそも、図書館前でバス切り返し時に危険が生じるというのは、歩行者の意識が歩行者天国のまま図書館周辺を通行していることにあるのではないのでしょうか。道路であるという意識ならば、道路の真中を平然と横に並んで歩いたり、自転車でその人の間をすり抜けるといった行為もないでしょう。 歩行者が増加する時間帯は通学時間帯・授業間・昼休み時間帯・帰宅時間帯といった限られた時間帯です。この時間帯に、警備員を限定配置し交通整理をすることによって、キャンパス内で安全に通行するための意識を醸成することが可能かと思われます。バスを排除し、自転車を排除しといった方策が一番波風が立ちにくいでしょうが、大学は教育の場でもあります。共存する・配慮する・規律するといった精神を学ぶことも重要だと考えます。 歩行者が危ない・広くする土地が無い・予算がないというのであれば、いかに限られた条件下で共存していくのかということ、"すべての"構成員が配慮していくのが筋ではないでしょうか。最大多数がよければいい、気に入らなければ排除すればいいという思想のもとでの自転車入構禁止は一部に不満を強いて、ひいてはそこから全体のモラルの低下につながるのではないのでしょうか。
82	8/7	教職員	女性	50才代	現状は、どの入り口から自転車入構して、どこに駐輪しているのでしょうか。全面入構禁止案では、駐輪できる総台数を用意しても、入り口ごとの通行量とマッチしていなければ、意味がないと思います。駐輪数制限のために登録・ステッカーにした場合、車の入構証の不正取得や不正コピーなどの問題と同様のことが起こりえると思います。費用はかかっても利用が多いと思われる阪大下の駐輪場を立体化して駐輪数を確保することが必要だと思います。
83	8/11	学生	女性	修士・博士課程	景観を守るために、自転車の進入を禁止するというのは納得できない。キャンパスは学生のものである。阪大坂下からの自転車の入構を禁止しても以前の七割にまで復活したと言うこと自体が、学生がキャンパス内に自転車を乗り入れる利便性を重視している証拠である。方案2を中途半端として根拠を明示せず捨てているが、学生の利便性・運営の景観へのこだわり(?)を両立できる案だと思うので再検討いただきたい。 しかし構内乗り入れ禁止・あるいは課金ありきで検討しているように思えるがどうか。方針案2の却下もだが、全体的に経過が不透明で不信感が煽られる。 そもそも経費も削られている中、自転車のためにこれほどの工事が必要なのか、根本的な疑問がある。少なくとも身の周りには自転車の現状を不満に思っているものはいない。 ロータリーについては、サイバー前のスペースを活用できるのではと思うが、安全性を求めるならより校門に近い案も納得する。 そして安全面を配慮するなら自転車より自動車乗り入れを業務用車両を除き禁止などにしたほうが効果的だと思う。深夜に速度を出す自動車には何度もひやりとさせられた。
84	8/11	学生	女性	修士・博士課程	このアンケートをKOANの告知メールなどで告知されてはいいかがですか。 より広く意見を聞けるものと思います。
85	8/12	学生	女性	修士・博士課程	バスロータリー案、キャンパス内に立体駐輪場を作るなど、極力進入禁止措置は取らないでいただきたいです。
86	8/20	学生	女性	修士・博士課程	駐輪の有料化について 自宅から自転車で通学でき交通費がかからないことが、私が本学に入学した大きな動機のひとつでした。 したがって、有料化には断固として反対です。 お金を取るのであれば、登録の際、登録料として数百円程度の料金を取るくらいが許容範囲ではないでしょうか。 景観とおっしゃいますが、自転車がたくさん並んでいるのも、大学らしくてよいのではないのでしょうか。
87	8/20	学生	女性	2～4年生	石橋に住んでいる学生にとってはバス停留所の移動や駐輪所の移動にメリットが全くない。 また、今までと同様にバスを待つ長蛇の列ができることになるが、今までのように箕面ゆきはベンチを利用するなどの対策がないと、歩道の通行に支障をきたすと思われる。 駐輪まで登録制にするのは大学が金を集めたいだけのように思われる。
88	8/20	学生	女性	2～4年生	キャンパス内の安全のため駐輪場を三ヶ所設けるのは良いことだと思いますが、どうしてお金を取られないといけないうのか理解が全くできません。自分の通う大学に駐輪代を取られるなんてありえないです。 バスロータリーも危険ですが、部室前を自動車を通れるようになっていっているのも危険なことだと思います。部活動のための部屋の前をすごいスピードで走って行き、本当にひかれそうになったこともあります。なので、この部室前の自動車の通行の安全についても考えてほしいです。

阪大ホームページによる豊中バスロータリー・駐輪場に関するアンケートの結果(5/10)／自由記述リスト2010.09.25.まとめ

No.	日付	属性	性別	年齢等	自由記述意見
89	8/20	学生	男性	修士・博士課程	<p>そもそも現在でさえも根本的に駐輪スペースが足りていないというのに、メインストリート等を使えなくするというのはまったくもって意味がわからない。登録料を払うのが面倒な自転車通学者を大学から追い出そうとしているとか思えない。世間では必死にエコだとかCO2削減だとか叫ばれており大学としてもそれに同調すべきなのであろうが、しかし自転車の使用を避けさせるような方針をとろうとしているのは矛盾していると思う。</p> <p>自転車通学者をしている人間としては、歩行者側の交通マナー・モラルも欠けていると思う。</p> <p>今は自転車通行禁止となっているという阪大坂でも、歩行者が道いばいに広がって通行を妨げるような歩き方をしていれば、ぶつかりたくなくとも自転車と接触してしまうだろう。当時、そういう目に何度かあった。そこで完全通行禁止にしたり、変に巨額の費用をかけてあれこれ改造するよりも、例えば道路に線を引いて歩行者・自転車専用レーンを設けるだけで改善されないだろうか。</p> <p>事故が起きた場合どうしても車や自転車等の大きい側が責められるが、果たして歩行者には何の罪もないのか。小学生ならまだしも、大学生といういい大人なのだから。</p> <p>一般道ではなく大学キャンパス内だからどう歩こうと勝手だろう、という認識を改めることを求める。</p> <p>どうも殊更に景観を損ねることを必死に心配しているようだが、共通教育棟の脇にオシャレなカフェを作ってみたり、「大阪大学はお洒落な大学です」ということをアピールしたいのだろうか。汚いよりはいいのだろうか、実用性を削ってまでオシャレを追い求める必要もないと思う。</p> <p>良く知らないがマネジメント委員会とやらの自己満足なのではないかとさえ思ってしまう。</p> <p>外国語学部も増えて豊中で共通教育を受ける学生が増えたのに、特に食堂スペースも駐輪スペースも増えたわけではない。共通教育の授業に出ようと思ったら、近くのメインストリートに自転車を止めたいと思うし、遠く離れた場所にもっと空いた駐輪場があるとと言われてもわざわざ止めに行く気もおきないだろう。するとギチギチの駐輪スペースの隙間にねじ込むようにして自転車を止めるしかなく、その自転車がはみ出してれば景観も悪くなるだろう。</p> <p>昼食時、食べるものはあれど食べる場所がないため外にあふれ出して食べている光景も、美しいとは言えない。</p> <p>空間を広げる努力をせず、自転車・学生の絶対数を減らすような計画を立てているなら、そう言えはいい。</p> <p>どうぞ勝手に、どこぞの私立大学のような綺麗で美しい広々としたキャンパスを目指してほしい。</p> <p>阪大坂の自転車通行禁止となった時も、警備員によって通す通さないの判断基準が曖昧であり、結局未だに下りは通れるとか時間外の上りは許されているとかの詳細がわからないままである。</p> <p>仮に今回のような制度が実施されたとしても、それらを踏まえるとマネジメント委員会とかいう組織によって完全な実施ができるとも思えない。例えば登録料を払ってなくても「授業に遅刻する！今回だけ！」等と言えば通ってしまうのではないのか。これではわざわざ払った人間が馬鹿みたいになる。今回このような唐突で突飛な案を出した人間は、普段は車だとしても今回のために自転車で大学に来る体験を試みたことはあるのだろうか。おそらく多くの学生が反対の意見を出しているであろうが、それを単なる面倒くさがりだとして一蹴するのではなく、毎日勉強するための過程としての通学を少しでも快適にすることを考えてほしい。歩行者、自転車、バス・自動車、どの人についても。</p>
90	8/20	学生	男性	2～4年生	<p>駐輪場の件ですが、安全上、景観上のことを考慮するのであれば、共通教育棟北側の教職員が駐車する場所を一部駐輪場にすればよいのではないのでしょうか。学生に不自由さを与えるのであれば、教職員もなるべく公共交通機関で通勤して車通勤の人を減らし、豊中キャンパスは公共交通機関に恵まれている方なので、環境面からも貢献するのが適当なのではないでしょうか。</p>
91	8/20	学生	男性	2～4年生	<p>豊中キャンパス内の自転車移動の禁止には、断固反対です！</p>
92	8/20	学生	男性	2～4年生	<p>バスは自転車通学者や歩行者にとって非常に危険な存在なので、ロータリーの整備には賛成。</p> <p>集約駐輪場についてだが、キャンパスは決して狭くないので、自転車によるキャンパス内移動が禁止されると非常に困る。大学を規制ばかりの息苦しい場所にして欲しくない。</p> <p>また、通学自転車を登録制にすれば、大学周辺の違法駐輪が増えるだけだと思う。地域のことを考えれば、通学自転車登録制は導入しないほうが良いと思う。</p>
93	8/21	学生	女性	2～4年生	<p>自転車の入構禁止については全面的に反対です。利用者が構成員の25%も占めているのに、現状よりさらに不便にするというのは馬鹿げています。既にたくさんの方がご指摘しているように、阪大坂も含めて、自転車/歩行者専用道路を設ける方が、利便性・安全性共に向上すると思います。排除するだけでは本当の解決にはなりません。学内の景観が構成員の快適さに優先する大学のシステムは、おかしいとしか言えません。根本的な見直しを求めます。</p> <p>バスロータリーの建設については賛成ですが、利用者層を考えると理学部前への移設はやはり不便です。現在の位置から極力遠ざからないように考慮いただきたいと思っています。</p>
94	8/21	学生	男性	1年生	<p>バスの問題と自転車の問題はまったく別であり、同時に議論することがナンセンス。</p> <p>自転車に関しては飯台坂の通行禁止のように安全上の問題があるならまだ納得できないこともないが、メインストリートその他の自転車について危険を感じたことはなく、禁止の理由が分からない。正門から共通教育棟、文系学部エリアまでは距離があり正門付近に駐輪場を作ることは非現実的。経済的事情から交通の便が悪いが家賃が安いエリアに下宿しているのに自転車通学が有料化されるのはまったく納得がいかない。弱みに付け込んだ悪徳商法である。学校外への不法駐輪が増えるだけである。</p>
95	8/21	学生	女性	2～4年生	<p>有料の駐輪場などありません。</p> <p>そして多くの学生が気が付かないままにアンケートをとったという姿勢に不信感を抱きます。また、アンケート用紙も生協のレジ付近以外では見かけませんでした。駐輪場は生協が運営するんですか？</p>
96	8/21	学生	男性	2～4年生	<p>駐輪場よりも駐車場を整備・拡充すべきだ。平日は現在の駐車場では収容しきれない。加えて、学生の自動車通学をもっと認めるべきである。</p> <p>私のような遠方より通っている学生は少なくはない。自宅が遠い場合下宿するのも1つの方法だが、経済的負担は大きい。研究などで夜遅く帰る場合、公共交通機関の営業が終了している場合もある。大学側には、短絡的にならず柔軟な発想をお願いしたい。</p>
97	8/21	学生	男性	修士・博士課程	<p>熟考した上で思うようにしていただいかまわらないのですが、あまりにも禁止事項を設けすぎると学生生活が全くおもしろくありません。</p> <p>阪大坂が通行禁止になっただけでも大学に対する学生の落胆は著しいものでした。</p> <p>集約駐輪場などは大いに結構ですが、課金制にするというのはあまりにも煩わしいです。最初から学生一人に対して個別IDを印刷したシールでも配布してくれたほうがいくらかましです。</p> <p>学生にとっては、自由＝活力、規制＝虚脱、のような等式が普通です。それが社会のルールを無視しているのだ、いろいろと言われても、言っしまえば詭弁のように思えます。</p>
98	8/21	学生	男性	修士・博士課程	<p>二つの点において大反対である。一つはお金をとるという案に関して。何故授業料を払っている自分の大学に入るのにお金がいるのか理解に苦しむ。バイクの入構にすら何故かあれほどのお金がかかっているが、本当にそこまで必要な経費なのだろうか。</p> <p>二つ目は通行禁止区間をつくることについてである。利便性が少し損なわれる程度だと考えているのかもしれないが、もし一カ所に自転車をまとめ、1300台のなかから自分の自転車を毎日出すということが求められれば多大な時間的損失になる。安全面、景観ばかりを主張するが、極論誰も大学に通わなければ事故は起きないからといって大学を閉鎖するのだろうか。自転車事故が多いため自転車を入れなくするというのはあまりにも安易な考えすぎる。阪大坂を通行禁止にした時点でかなりやりすぎだと考えていたが今回はそれにもましてひどい案である。</p> <p>さらにこれほど大学生活に関わる大変な提案があまり知られていないことに大変問題がある。阪大坂通行禁止、柴原バイク駐車場廃止も一方的だった感がいなめない。もっと情報を大学生みんなにいきわたるような工夫をして頂きたい。</p>
99	8/21	学生	男性	修士・博士課程	<p>少しでも安い下宿に住もうと遠めの場所に下宿する人だっているんです。自転車全面入構禁止は断固反対。自転車を入構禁止にするのであれば単車、自動車も入構禁止にしなければ誰も納得しないうでしよう。そんなことできますか？</p> <p>阪大生の多くは阪大坂を歩行者通路と自転車通路に分離させることを望んでいます。阪大坂が通行禁止になり現在多くの学生が国道176号線を通っていますが、176号線は非常に狭いため近い将来死者がでるのが目に見えています。</p>
100	8/21	学生	男性	修士・博士課程	<p>豊中キャンパス内での移動は大変なので自転車使用禁止には反対です。バス乗り場も中心にあるからこそ便利なのは。</p>
101	8/21	学生	男性	2～4年生	<p>安全性が大きな問題とされているようですが、具体的なデータとして示されていないので評価がしづらくなっています。事故の発生件数や「危険を感じた」などの苦情の数について公表して欲しいと思います。</p>
102	8/21	学生	男性	修士・博士課程	<p>キャンパス内での自転車は確かに危険であり、景観を損ねるものである。自転車は駐輪場にまとめておくことに私は賛成である。敷地面積が小さい豊中キャンパスでは仕方ないことであろう。自転車を登録制にして数を減らすのも良い案だと思う。</p> <p>バスのロータリーに関しては、土地の確保が可能であるならばすぐにでも実現してもらいたい素晴らしい計画だと思う。</p>
103	8/21	学生	男性	2～4年生	<p>自転車の全面入構禁止には反対です。自転車は学生にとって最も身近で欠かせない「足」です。学生への大々的な意識調査も行わず、一部の方々だけでこのような身勝手な提案をされてはこまります。アンケートをとるなら取るで今回のように地味に実施するのでは意味がありません。</p>
104	8/21	学生	男性	2～4年生	<p>抜け道等がでて失敗すると思う。</p> <p>キャンパス内通行禁止は24時間しなければ意味がないが、24時間警備員を自転車をとめるだけに配置させるのは困難ではないだろうか。美観にこだわりすぎて本質を見失わないようにしてほしい。</p>
105	8/21	学生	男性	2～4年生	<p>どの案もキャンパス内の移動の利便性が大きく損なわれるので、反対です。駐輪されている自転車、キャンパス内への(プロの運転手が運転する)バスの進入よりも、キャンパス内を走る(運転の仕方のわからない人が運転する)車のほうがよほど危険であると思います(人が横断歩道を渡っていても、一時停止することなく平気で突っ込んできます)。キャンパス内の大量の駐輪について、安全上、バリアフリー上、景観上問題があると認識している人が学生教職員約12000人のうちのどのくらいいると大阪大学施設マネジメント委員会はお考えですか？検討案を考えるのは、それを積極的に調査してからにして頂きたいと思っています。学生教職員が問題と認識していないことに関してあれこれ考えるのはお金(主に人件費)と時間の無駄です。もし、具体的に調査を行ったのであれば、具体的なデータを示してください。</p>
106	8/21	学生	男性	修士・博士課程	<p>当初アンケートの中で不明点の指摘が多数あったが(現状の問題点の具体的内容、計画の検討過程等)、それには回答せず、アンケートで誤解が多かった点として(1)を掲示することは、アンケート結果に対し当局の都合のいい回答だけをする姿勢にしかみえない。しかも、(1)の内容は計画が実質的に自転車通学禁止に類する効果がないか憂慮する意見に対し形式論で応ずるもので、真摯な回答ではない。また、阪大坂自転車通行禁止後に他門への迂回自転車が多数発生していることを認識しているようだが、阪大坂の自転車通行禁止の目的は安全対策だから、迂回自転車の増加は阪大坂から公道上へ事故リスクを転化しただけで施策は失敗なのではないか。もしくは、そもそも施策は大学管理地での事故防止を考えた当局の保身策だったのか。情報開示姿勢や阪大坂自転車通行禁止の結果のまずさを見ると、計画の実施主体が信用できず、計画内容の是非を論ずる前提を欠くと思える。</p>
107	8/21	学生	男性	2～4年生	<p>現状維持に越したことはないです そんなことしたら遅刻が増えると思います</p>
108	8/21	学生	男性	2～4年生	<p>我々学生の自由について、何も考えられていない点に強い憤りを感じます。</p> <p>大学は一般の領域とは一線を画すものであり、それをむやみやたらに「常識」に迎合していくのは、大学らしからぬもので、今回の計画案については即刻撤回されることを期待します。</p>

阪大ホームページによる豊中バスロータリー・駐輪場に関するアンケートの結果(6/10)／自由記述リスト2010.09.25.まとめ

No.	日付	属性	性別	年齢等	自由記述意見
109	8/21	学生	男性	1年生	危ないから禁止、という考え方はあまりに稚拙だと思う 阪大坂の自転車通行禁止についても疑問を感じる 例えば、危ないのであれば自転車道を設けて、人と自転車が通る道を隔てればよいのではないだろうか 道路に線を一本引くだけで、コストもかからず、利便性も保ったままより安全な生活が出来るであろう 阪大坂の自転車手押しを含める禁止は、国立大学の対応としては幼稚過ぎると思うし、他大学の友達に話すたびに笑われてしまう 同じようなことを繰り返すことなく、建設的な議論を強く求める 危ないと言えば、学内の車の走行の方がよほど危険を感じる 教職員の皆様や先生方は自分達が車で通勤しているので規制の議論にならないのかもしれないが、いまの豊中キャンパスに求められる安全対策は、歩行者、自転車、車の通る道をもっと明確に分けることだと思う
110	8/21	学生	男性	修士・博士課程	豊中キャンパス内自転車入構禁止には賛成できません。キャンパス内の徒歩での移動時間を十分検討してほしいと思います。現在はカリキュラム変更によりなくなっているかもしれませんが、理学部付近からイ号館まで講義の間の10分で移動するのは徒歩では難しかったように思います。講義が5分程長引けば、次の講義に遅刻する状態でしたので、自転車での校内移動が必須でした。
111	8/21	学生	女性	修士・博士課程	(引用)6/1～6/30回答で誤解が多かった点について(1)集約駐輪所の設置とキャンパス内での自転車による移動の禁止について 本案は、自転車通学・通勤自体を禁止しようとするものではありません。学内における自転車移動(及びこれにともなう乱雑な駐輪)禁止を企画・提案しているものです。 とのことですが、結果を読んだ限り、誰も誤解はしていないと思います。 またしてもアンケートの周知が十分でないですし、先のアンケート結果から何も学ばれていないではないですか。 学内での自転車移動が禁止されると、学業に支障が出ます。 また、自転車移動と駐輪は別の問題です。なぜ一緒にするのか全く意味がわかりません。
112	8/21	学生	男性	修士・博士課程	バスA案には賛成です。駐輪場を増やすことも賛成です。しかし、自転車の入構禁止には反対です。お金をとるのも反対です。そんなに自転車が危ないのですか？阪大坂は事故が多かったので自転車を規制するのはわかりますが、キャンパス内も規制するのは違うのでは？景観は共通棟などの各建物の近くに駐輪場ができれば解決するかと。放置自転車は警察の様にハンドルにタグつけて数日そのままならどこかに移動。とりにこないなら捨てる。
113	8/21	学生	女性	2～4年生	自転車については景観よりも学生の利便性を考慮すべきだと思います。正門から各校舎まで(特に文系)は遠く、歩くと数十分かかります。自転車のほうが楽に移動することが出来ます。体力や健康上の問題を抱えている人にとっては、徒歩での数十分の移動も身体に影響すると思いません。 景観というのは環境権に過ぎません。学生としては安全上の問題は特に無いように思います。それよりも駐輪場付近の人通りが多くなるのが安全上問題ではないでしょうか。 こう考えると、なぜ自転車入校禁止案がもちあがったのか大変疑問です。
114	8/21	学生	男性	2～4年生	そもそも「キャンパス内の大量の駐輪について、安全上、バリアフリー上、景観上の問題」というのが不明瞭で、問題の深刻性の説明が不足している。
115	8/21	学生	男性	2～4年生	この計画を聞いて正直がっかりしました。規制したところで大した効果は見込めるようにも思えませんし、バスの障害となる歩行者の数はより増えてしまいます。またキャンパス内での便利も非常に悪くなるため、学生・職員から大いに不平が出ることでしょ。私個人としては、この計画には大反対で大学の立地条件、校内面積などから考えて自転車での乗り入れ、校内移動を必要とする学生等が多く存在するのは当然のことです。比較的常識を持ち合わせた人間が大多数を占める大学という場での校内移動において、安全面に関するリスクは、改めて議論に値するほど大きいものではないと考えられます。
116	8/21	学生	男性	2～4年生	そうすると景観面ですが、学びの場である大学において学生にとっての効率、利便性よりも重視すべきものではないと思います。特に、大阪大学豊中キャンパスは統一感の無い建物が並び、意図のわからない像が建てられるなど、全体的に景観面を考慮したつくりになっていないと思うので、駐輪等であり変わるものではないと思います。
117	8/21	学生	男性	2～4年生	自転車の入構禁止案には反対。現行を望みます。利便性を失ってまで景観というのは必要はない。そもそも、阪大坂の自転車通行禁止措置も歩行者専用道路の整備、坂下部の滑りやすいタイルの除去等を行い、解除すべき。これは阪大坂の景観だけを求めた施設者の不備によって、大学利用者、もともと通り抜けられていた一般の方に多大な不便を強いている。現在のバスのターン時は無理やり渡る歩行者が多く危険な場面に多く見受けられるので、バスロータリーA案は賛成。ただし、集約駐輪場は不必要。
118	8/21	学生	男性	修士・博士課程	坂下を自転車で通れないだけでも不便なのに学内に入れなくするのはやめて欲しいです。豊中キャンパスの道は普通の道路の歩道よりずっと広く、キャンパス外の道よりも安全です。坂下で自転車を押してなら通っていいとなっていたときも、警備員さんがいて注意をしていた時期は自転車に乗って坂を降りる人はほとんどおらず十分安全だったと思います。むやみに規制を増やすのはやめてほしいです。またバスがじゃまだと思ったことはあっても危険だと思ったことはなく、多額のお金を使ってロータリーを作るほどではないと思います。
119	8/21	学生	男性	2～4年生	はっきりいって、これらの案の検討の必要性が見いだせない。駐車の状況を改善するために通行まで禁止する必要があるのか。ただ単にキャンパス内にある駐輪場をしっかりと整備し、メインストリートでの駐輪を禁止すればいいだけのことである。キャンパス内での自転車移動を禁止する事の不便さは容易に想像できるのに、この案を起案した方はどうやらそういう考えにはたどり着かないようですね。自転車に乗らない方が、よっぽど時間に余裕がおおりのかたなんでしょう。
120	8/21	学生	女性	1年生	私は理学部研究科前にバス停を構築する案に賛成です。現在のバス乗降地は、歩行者にたいしてかなり危険だと思います。あそこを普段歩行者として通行する私は、自転車以上に危険を感じます。それならいっそ、理学部研究科前にバス停をつくり、バスを利用した生徒はその近くの駐輪場から自転車で行くか、歩いて行った方が安全だと思います。キャンパス内に自転車侵入禁止区域を作る案については反対です。全面禁止は非現実的な気がしますが、メインストリート内を禁止にするのも納得しかねます。もう大学生なので、他人を顧みないような危険な運転をする人はいないでしょうし、実際事故を起こしたところをみたこともありません。ですから、自転車を侵入禁止にする必要はそこまでないと思います。自転車が並べられているのももちろん警備員さんのおかげもありますが景観が悪いとも思いませんし、オープンキャンパスに来てくれた後輩は大学っぽいと言っていました。
121	8/21	学生	男性	1年生	バリアフリーというのは自転車を除去しても実現できない。詭弁の一つであろう。景観や安全をいうのなら、車の乗り入れこそ全面禁止すべきで、学生の必需品たる自転車をターゲットにするとはなにごとか。まずは声の弱い学生からというのは、いかにも卑怯なやり方ではないか。この件は車の乗り入れを全面禁止にしてからの話だろう。それができないうちから、学生の不利益を図ろうというのはいただけない。そもそも学生の車を締め出している時点で、学生は不利益を甘んじて受け入れている。また大学は学ぶところであって、観光地ではない。景観よりも実用？実務性こそ優先されるべきである。自転車を締め出すことよりも、車の無料駐車場を近辺に設置して頂きたい。国立大学でも、車通学を原則認めているところはいくらでもある。このような学生の利便性を向上させる提案なら無論賛成だが、不利益にしかならない不合理的な提案など、到底受け入れることはできない。周囲の人間も皆、同意見である。(それにしてもアンケートをとるまでもなく予測できる結果に、敢えてアンケートをとる真意こそ知りたい。結論ありきの調査の一つであろうか)
122	8/21	学生	男性	1年生	学生としては現状が使いやすいので変更しないほうが良いと思います。 特に、共通教育棟前の駐輪場は必須かと。
123	8/21	学生	女性	2～4年生	自転車禁止にするのは絶対だめ！そんなの大学生らしくないし、京大とかに「また阪大はw」って馬鹿にされるにきまっています！不便すぎるし！阪大坂を通れないのだけでも不便すぎるのに。阪大坂の警備員さんが、自転車が通ろうとすると(休日と間違えて通ろうとただけなのに。)鬼のように恐いので心が折れました。(←普段は優しいです)
124	8/22	学生	女性	30才代以下	?バスロータリーについて A案に賛成。理由は以下の通り。 現在の転回場所は、図書館・食堂・メディアセンター・共通教育棟と学生が密集する場所であり、車両の乗り入れは大変危険である。(特に昼食時は歩行者が多く、整備のしようがない。) ?自転車入構規制について 反対。理由は以下の通り。 1、現行の問題点・危険性についての説明が不十分。現在の説明では批判が出て当然であろう。具体的データ、事例などを十分に提示し、論理的で明確な説明を願いたい。 2、大学は勉強・研究を円滑に行うための場であるはずである。規制により、学生の移動時間を不必要に増やし勉強・研究を行うための時間を奪うことは本末転倒であろう。 3、環境保全の時代。むしろ自転車の使用を促進すべきでは？ ?入構規制に対する疑問 1、提案の趣旨が不明。構内の自転車量を減らしたいのか？それとも駐輪自転車の数を減らしたいのか？前者・後者それぞれと、安全性・景観などとの繋がりが不明瞭で、提案の趣旨が分からない。 ?入構規制に対する提案 1、路上駐車を取り締まり、教職員の車両使用を規制する。 構内の危険性を高めているのは、自転車よりもむしろ構内を走行している車ではないかと考えられる(自転車の規制の前に、車両の危険性をなぜ考慮しないのかが甚だ疑問である)。普段から構内を利用している者としては、こちらの方が問題だと思うのだが…。 2、自転車道を設置する。 現在侵入が禁止されている阪大坂を含め、自転車道を設置するのはどうか。警備員の雇用や新たな駐輪場の設置にかかる予算があるのなら、十分可能なのでは？ 最後に自転車の入構禁止策は学生・教職員に大きな不便を強いるものであり、誰のための大学なのかという基本的な考えが決定的に欠落している。根本的なところから考え直すべきでは？本件はまだごく一部の学生・教職員にしか周知できていないため、このアンケートのみで学内の意見を集約出来たとは言えない。さらに、アンケートによって得られた意見がどのような手順で反映されるのか、本件がどのような過程で意思決定されるのか明確に示されていない。現在の入構制限が決定された時のように、不透明で不公平な決定がなされないことを強く希望する。学生は大学に対し強い不満を持っている。
125	8/22	学生	男性	2～4年生	どちらも反対。 これらの対策を講じることによって安全性が確保されるのはなぜなのか。明確な根拠を示してから再度提案願いたい。
126	8/22	学生	女性	1年生	バス停:反対。外部利用者(外部の教職員など)に一番分かりやすいのは現在の場所だから。 自転車:反対。学生・教職員の利便性を考えると入構禁止は望ましくない。どうして自転車だけなんですか？車両はどうなんですか？

阪大ホームページによるバスロータリー・駐輪場に関するアンケートの結果(7/10)／自由記述リスト2010.09.25.まとめ

No.	日付	属性	性別	年齢等	自由記述意見
127	8/22	学生	男性	2～4年生	バスについては利用しないので、バスロータリーの利便性については議論できない。だが、バスが図書館前で転回するのは動線の妨げであり、安全性としては評価できると思う。あまり中心部に入らないほうがいい。 自転車の入構禁止は反対である。メインストリートに自転車と並べられていることは大学の活気、学生の活気を表しており、景観を損ねるとは考えられない。また、動線の確保は現状のままで十分である。誰にとっても景観上好ましくないのが非常に疑問である。大学は学生が中心であるが、この「景観上」というのは少なくとも学生にとってではないと思う。車を通して自転車を遮断するよりも、車を遮断する方が安全である。また、キャンパス内の移動において、自転車は使われても、車を使うことがないように、移動における自転車の需要は高い。
128	8/22	学生	女性	修士・博士課程	まず申し上げたいのはこの案が非常に分かりにくいということです。行動の目的がごちゃ混ぜになっているように感じます。方針案1の長所2など全く意味が分からないですし、これらの計画に対して議論ができるとも思えません。現状維持と考えます。 以下は意見です 計画に対するアンケートを実施する前に、どういった案が考えられるかというアンケートを実施しようとは思わなかったのでしょうか？ 豊中キャンパスの自転車に対するここ最近の対応は、問題解決のため、というよりは問題を何ともしも起こさないためという印象が非常に強いです。学生や職員のために、という考えはないのですか？この計画からはこれ以上問題を起こさないためという姿勢が感じられるのですが、どうなのでしょうか。 なんだか私たちは大学のイメージを下げるばかりであるというように認識されているのだと感じますが、大学のイメージとは私たちの研究成果や活動によって作られているものです。その私たちに対して利便性を供給するという態度を示して頂きたい。自転車が侵入してくるから問題が起こるのであれば日本中のあちこちがおかしなことになります。歩道と自転車道を明確に分けるという対応が良いのではないのでしょうか。 私たちはここ数年大学に対して非常に不便を感じていますが、一向に解決される気配がありません。こんなことにお金をかけるのなら阪大坂を整備し直したり食堂を増やしたりすべきです。研究に必要な何十万の装置を新しく買うために、研究費を必死に節約し一生懸命研究している学生と職員もいるので、お金の使い方にはぜひ慎重になってください。
129	8/22	学生	女性	1年生	私は石橋に住んでいて2回から箕面に学内バスで通う予定です。石橋から大学に行ってバスを利用する人にとっては今でもバス停は遠いように思われるので、これ以上遠ざかるようであれば代替地への移転には反対です。もう1つ石橋側にもバス停ができるとよいのですが。。
130	8/22	学生	男性	1年生	この案での改善点と学生の不利益になる点のどちらが大きいかというと、不利益が大き過ぎると思います。意識の面やちょっとしたデザインの面などもっといろいろな面で改善すべき点はあるので、この目的しか達成しないような案には僕は反対します
131	8/22	学生	男性	2～4年生	A案がいいとおもう その他の案では、わざわざロータリーを作るのに、なんら根本的解決になっておらず、また、バスが奥まで侵入しないのは大きな機動性に劣るバスと自転車や歩行者との接触事故が防止できる点でも優れている ただ、大学当局は一部の人間のみが特権的に自動車やバイクで進入するのを何事にも先んじて禁止するべき 更に、ファミリーマート横から強引に進入する原付を厳重に取り締まり、常駐の人間を設置し厳罰に処すべき
132	8/22	学生	男性	1年生	自転車の入構については方針案一のほうが効果が期待できると思います。しかし、自転車が使えないことで不便に感じることもあるので、車や人が少なく、バスもない土日は入講を許可するといった柔軟な仕組みにするとよいのではないのでしょうか。バスロータリーについてはバス待ちの状況改善はありがたいし、場所の利用も合理的だと思いますが、改修中テニスコートが使用できないのが残念です。また、改修後もテニスコートの広さが確保されることはわかりましたが、その他のテニスコートの使用にかかわりそうな周辺の状況の変化をもっと具体的に示してほしいです。また、このアンケートの終了後に結果や決定案について詳しい情報を公開してほしいと思います。
133	8/22	学生	男性	修士・博士課程	移動の手間を考えると、構内を自転車で動けないのは面倒である。
134	8/22	学生	女性	2～4年生	集約駐輪場の案に反対します。 安全や景観も勿論大切ですが、利便性が大きく下がるのは困ります。 阪大は駅から校舎まである程度の距離があり、重い荷物を運ぶ際に自転車を乗り入れられないと他に手段がありません。 せめて共通教育棟前のメインストリートの自転車の立ち入りを禁止し、それに代わる駐輪場を別に作るなど通行の邪魔になる自転車を取り除く程度 の案に変えていただきたいです。 自転車を原付などのように登録制にすることに関しては賛成します。 バスロータリーに関してはA案が良いと考えます。 現在の場所では人の往来が多すぎ、いつか事故がおきるのでは？と普段から感じていました。
135	8/22	学生	男性	2～4年生	自転車全面入構禁止に反対します。私自身は自転車で学内に入る事はありませんが、多くの学生・職員の快適性の点からは全面入構禁止は不便極まりないと考えられます。既に指摘のあるように、豊中キャンパスの駐輪問題は構内にまともな駐輪場が少ない事が原因であると思われまます。安全上や景観上の点を問題にするならば、構内に駐輪場を増設するべきであり、それによってメインストリートの大量の駐輪も減少すると思います。 バスロータリーに関しては、A案はキャンパス中心部からあまりにも離れ過ぎており、快適性を度外視した極論であると言えますし、そのような大規模な施設が本当に必要なのかという疑問も湧きます。C案やD案は歩行者通行の点から見ても現状からあまり変化があるとは考えられず、これらの案の中ではB案(基礎工とサイバーの間)がまだ支持できるかと思われまます。
136	8/22	学生	男性	修士・博士課程	・大学側が自転車を問題化するのとは、学生の「安全性」を憂慮しているのではなく、外部からの「みてくれ」を気にしているのだな、と感じました。「景観」重視なら文学部本館の無様な耐震補強をどうにかするべきです。 ・阪大坂も「みてくれ」をよくしましたが、破損も多く、歩いていて足を挫きそうになる箇所があります。アスファルトで十分なのに、わざわざ無駄遣いしていると思えます。 ・阪大坂は「安全性」を建前に自転車通行禁止にしましたが、手押しまでダメにする理由がわかりません。そもそも「安全性」なら元のように歩車分離にするのが自然な方策ではないでしょうか。 ・アンケート結果を読ませてもらいました。構内全面通行禁止がいかに愚策であるかはすでに明らかになっているので、これ以上書きません。石橋門周辺に無駄な銅像を作るより、やるべきことは山ほどあるのでは？
137	8/23	学生	男性	2～4年生	自転車もバスも、もう既に計画が決定しているのではないかと印象を受けました。後から文句が来た時のために形式的にアンケートをしているだけなのでは？代替案の比較方法があまりにも稚拙というか、情報操作されているんじゃないかと思えます。 確かに日頃キャンパスに居て危険な場面をたびたび見かけます。施設の問題もあると思いますが、ほとんどは学生のモラルの問題で、そっちをどうにかするのが一番効果的でお金も掛からないと思えます。
138	8/23	学生	男性	修士・博士課程	金取るとかふざけんな 授業料はらつとるやろが
139	8/23	学生	女性	2～4年生	むしろ現在の入構制限さえ厳しいと思う。 自転車の数は変わらないのにゲートの制限をする意味がわからない。
140	8/23	学生	男性	2～4年生	自転車で入れないと不便。だから全面的に反対。
141	8/23	学生	男性	2～4年生	集約的駐輪場を設け、合わせて通学自転車を登録制(たとえば年間1000円程度)とする案について???できれば現在の様に学部棟の近くに駐輪場があつてほしい。集約的駐輪場にした場合学生の遅刻率が上がると思う(少なくとも私は遅刻する)。あと登録制にしてお金をとる意味がわからない。国立大学なのに。そのお金を何に使うのかわからない。景観上問題があると言うが、自転車のせいで景観が損なわれているとは思わない。正門周辺にバスロータリーを設ける案について???安全面を考えるとこれが最適。学生が図書館、共通棟付近に集中するのをうまく分散できそう。
142	8/23	学生	男性	修士・博士課程	自転車入構禁止措置には反対。不便極まりない。実際にキャンパスを豊中キャンパスを利用していたら、こんなことは言えないはず。これまでのアンケート結果で、これだけ反対意見が多いなら、中止にすべきですね。これでも実行に移すなら結果ありきのアンケートとしか考えられない。
143	8/23	学生	男性	2～4年生	全ての案に反対。バスロータリーや駐輪場の整備費用はいくら？ 自転車の危険な走行は警備員の方々が注意すればいい。そうでなければ何を「警備」しているのかわからない。単に自転車の整理をしているだけ？
144	8/23	学生	男性	修士・博士課程	私は普段吹田キャンパスで過ごしており、TAなどでたまに再履バスで豊中キャンパスへ行くのですが、通行者の多い昼時などは現在のバスロータリーはかなり危険だと思います。 交通整備をしてくださっている方々もかなり気を使って頑張ってくださっているのがいつも目にとまります。現在のバス転回場所付近でこれまでに事故が起こっていないのが幸いです。 ですのでバスロータリーを整備するA案に賛成したいと思います。非常に明快な案であり、資金繰りなどがかなり厳しいかとは思いますが、キャンパス内の安全性向上のため、今後の事故防止のためにも必要な計画かと思えます。
145	8/23	教職員	男性	50才代	方針案1の長所に挙げられている「景観が大幅に向上する」については、浅薄すぎて驚きを禁じ得ません。何故景観の向上を求めているのか、何故駐輪車輦がなくなれば景観は向上するのか、自転車は大学の景観を損ねるものなのか、景観とは大学にとって何であるのか、まともに検討したとは到底思えません。この点、つよく再考を促します。
146	8/23	学生	男性	2～4年生	大規模なコストがかかることが予想されるが、理学部前に複合施設を建設することには賛成。
147	8/23	学生	男性	1年生	自転車について 豊中キャンパスは吹田キャンパスと比べると小さいとはいえ、広い。 学内の移動が徒歩だけに制限されるのには反対である。 B案の共通教育メインストリート周辺のみ自転車進入禁止とするという考え方は、非常によいと思う。利便性をあまり損なわずに景観上・動線上の問題が改善できると思うからである。 その上で、理学部棟西側や体育会部室など、A案とB案を織り混ぜながら駐輪場を整備すればよいと思う。 ちなみに、個人的に、であるが、アンケートをとる前から、B案を「中途半端な案である」と記すのはあまりよいことではないと思う。 もし、A案に賛同する意見を多く集めたいがためにそう記してあるのであれば、悪質であると思う。
148	8/23	学生	男性	2～4年生	自転車全面入構禁止およびバスロータリーの案に賛成です。 今現在の豊中キャンパスでは多くの自転車が乱雑に置かれており、歩くのに邪魔です。自転車でさえ綺麗に駐輪できていない現状では阪大学生のマナーも落ちぶれていると感じてしまいます。 警備員などを増員して頂き、徹底的にやっつけてほしいです。 バスロータリーができれば今よりも格段に安全性が増すと思います。
149	8/23	学生	男性	2～4年生	私は今回提案された自転車の乗り入れ禁止は反対です。大学構内に自転車を乗り入れることが、指摘されているほど問題なのでしょう？問題の共有がなされていないように思えます。また、はじめから方針案1, 2について優劣をつけて聞くのはどうかと思います。加えて、乗り入れを認めるという選択肢がないことにも問題を感じます。以上のような問題が散見されるため、私は今回の案には明確に反対したいと思います。
150	8/24	学生	男性	2～4年生	バスロータリーに関してはA案に賛成です。安全性が確保されているのが最大の長所だと思います。しかし、テニスコートを二階に再建築する必要はないと思います。すでにテニスコートは他の場所にもありますよね。この分の予算をカットすればコスト削減につながるのではないのでしょうか。

阪大ホームページによるバスロータリー・駐輪場に関するアンケートの結果(8/10)／自由記述リスト2010.09.25.まとめ

No.	日付	属性	性別	年齢等	自由記述意見
151	8/24	学生	男性	2～4年生	学生にとって大事なものは、美観ではなく利便性。多少ごちゃごちゃしていても構わないので、吹田のような住みにくいキャンパスになってほしくはない。よって自転車利用に対する制約追加については反対。
152	8/24	学生	男性	修士・博士課程	バスロータリーに関してはA案に賛成する。バスより構内を非常識な速度で走行している自動車に危険を感じる(らふおれ付近)。バスロータリーと自転車は別々に議論するべきである。自転車に関して、阪大坂が通行禁止になったことに未だ釈然としていないのでまずこの説明を求める。禁止する前に分離することを考えなかったのはなぜか？いきなり禁止というのはあまりにも暴力的である。自転車も降りれば歩行者である。自転車を押した歩行者も禁止にするのであれば「自転車を押した歩行者も通行禁止」と正確に記述すべきである。景観上の定義が曖昧である。景観上を錦の御旗にするのは解せない。ここは京都や奈良ではない。日常生活で阪大と関わる人の利便性を重視すべきである。
153	8/25	学生	男性	2～4年生	>このページについて >代表とする案(A案と方針案1)についてはよくわかりますがそれ以外の案がわかりません。特に方針案2なんてひどすぎます。「A案と方針案1にしますが皆さんよろしいですね」と言っている風にしか聞こえません >案について >A案に賛成 自転車に関する規制全般に反対 >正直現状のままでも自転車による危険をそこまで感じません。メインストリート以外はきちんと歩道があるわけですし、規制するほどでないと思います。むしろ阪大坂の規制も解除していただきたいくらいです。見た目の問題については現状の駐輪スペースをそのまま維持しさらにA案の駐輪スペースを増設することで見苦しくなくなると思います。 >あと賛成と書いたA案に関してですがなぜ駐輪場をつくるのでしょうか？このスペースも駐輪場にしてください。
154	8/25	学生	男性	2～4年生	すべて現状維持のままです。ただでさえ阪大坂が通行禁止になって自転車通学者は不便を強いられている。現時点でそれほど危険性は無いし、景観など利便性に優先させる程重要なものではない。
155	8/25	学生	男性	2～4年生	まず、自転車の問題に対して。景観よりも利便性を重要視すべきでしょう。現状では著しく景観を損ねているとまでは考えられない。自転車入構禁止にせよ、監視員が注意することにせよ、大学のキャンパスとしては美しくない！ 特に共通棟の裏についてであるが、全ての四輪の駐輪場は駐輪スペースとして見直されるべきではないでしょうか。建物の側の何台もの自転車が止められるスペースを一台の自動車で占拠している人にこそ理解を求めて入口の方に移動する義務がまずあるでしょう。裏に駐輪すれば、景観の問題も軽くなり、なおかつ多くの人の利便性を確保することができます。 一つ提案を(S案とでも...)。立体駐輪場ではなく、立体駐輪場というのもアリではないでしょうか。サイクルツリーとして有名なものです。ちょうど図書館のように学生証で使えて、なおかつ盗難・いたづらなどの対策にも使えます。景観の面も、入庫口を共通棟の正面にしても将来的であるとすらいえるでしょう。地上に駐輪場を存続することもできるとし、収容台数が足りなくても駐輪場を駐輪場に徐々に転用するのでもアリでしょう。いずれにしてもバスロータリーの問題とは別に解決できるもので、共通棟のそばのスペースをもっと有効活用すべきです。 次に、バスロータリーの問題に対して、バスが学内中心部に入ることができるのは非常に大きな利点なので、何とか現状を維持しつつ問題点を解決するべきでしょう。バスの方向転換は現状では安全が確保されており、安全面では正門から図書館前までの間の車道に問題があるのだと思います。中央分離帯のスペースを車道と一緒に整備して自転車専用道を端に作れば解決になると思います。ロータリーと駐輪場の上にテニスコートがあるというのも景観上は問題があるといえるでしょう。わざわざ問題があるようにしないでほしいです。敢えて作るなら待合スペースとして学内の全員が使えるようにすべきで、ぶっきらぼうにテニスコートを作る必要はないでしょう。キャンパスでテニスコートが点在する意味も分からないところです。 S案として、サイクルツリーの共通棟付近への設置・自転車専用道の整備を強く提案いたします。 A'D案の全てに断固反対です。いずれも大多数の学生の利便を損ない、かつ景観を損なう不格好な工事という無駄な予算を使うことになると言えるでしょう。アンケート自体が周知されていないのに反対意見が押し寄せ、積極的な賛成がほとんどない中ではどの案も不可能ではないでしょうか。どの案も最後に阪大生のモラルについてですが、自転車専用道から駐輪場までをつなげるようにすれば、大きな問題を起こす輩もあまりいないと思います。一番の問題は阪大坂ですが、一定間隔で障害物を置き、手押しはよいというようなことが将来なされてほしいと思います。監視はできないという前提で対策をするべきだと思います。何か所も障害物があれば、監視員の注意する姿を見られずすむと思います。
156	8/25	学生	男性	2～4年生	駐輪場の確保を行う以前に阪大坂下にある駐輪場の安全性を確保してほしいです。2?3年前に自転車のサドルが盗まれ、去年は原付をイタズラされて乗れなくなりました。このようなことをされている人は僕だけではないと思います。自転車や二輪の入構を制限するのであれば、防犯面も確保できるような施設を建設すべきだと思います。 また、バスを利用する学生としては、乗降場所の改善よりも授業時間等に合わせた運行を行ってほしいです。バスを利用している上で危険だと思うのは、歩行者ではなく自転車です。まず自転車の改善を行った後、バスの乗降場所の検討を行ってみたいかがでしょうか。 最後に、自転車に対する措置を厳しくするのであれば、駐車スペース以外に駐車する車などの対処もすべきだと思います。
157	8/25	学生	男性	2～4年生	自転車全面入構禁止案には反対です。理学部周辺から共通教育棟や物理棟へのアクセスを考えると、歩きでは不便に感じます。現実的ではないかもしれませんが、メインストリートの景観をよくしたいのであれば、メインストリート近くに駐輪場を作るべきだと思います。「景観、安全性」も大事ですが、「利便性」という概念が一番重要だと思います。
158	8/25	学生	男性	2～4年生	共通教育棟前への自転車進入禁止ならまだ分かりますが、学内における自転車移動禁止には反対です。自転車は、通学だけではなく、様々な使い方をされているわけですから、自転車移動禁止はやりすぎだと思います。
159	8/25	学生	男性	修士・博士課程	全面入構禁止は論外 禁止にしたところで従わない人は出てくるのでやるだけ無駄 駐輪料金をとるとしても反対 料金を払ったというステッカーを貼っていない自転車は見つけ次第撤去するのだろうか？きつとそんなことはできないのだろうか・・・ 理学部前にバスロータリーをつくるというのはいい案であるとおもう
160	8/25	学生	女性	2～4年生	自転車についての改善案は、両案ともにあまりに景観とうを重視しすぎており、キャンパスを利用する学生への配慮が欠如しすぎているように思われる。現行のままでも十分交通スペースは確保されていると思うし、阪大坂の自転車通行を制限しただけでも自転車利用がしづらくなっているのに、これ以上の制限をかけられては実質自転車利用禁止という意図があるようにしか思えない。
161	8/25	学生	男性	修士・博士課程	全面進入禁止(方針案1)に断固反対する。正門から自転車で通学する者だが、計画の存在について今日偶然知った。このような大々的な計画があるにもかかわらず、大学側が周知を徹底してこなかった事に対して激しい憤りを感じる。そもそも、目的である「景観の整備」は誰のためにやるのか。大学の主たる利用者たる学生のほとんどは景観整備の必要性など感じていないはず。問題とする必要がない。 次に、バスの通行と歩行者の安全確保の問題は、バスに最徐行させ、かつ歩行者に道の端での歩行を徹底させることで解決すべきである。また、構内での自転車と歩行者の衝突等の問題は聞いたことがない。まず、どのくらい危険があるのか、抽象的な論に終始せず具体的統計で示すべきである。 生協の近くには文系の研究室が多数あるが、重い研究資料を持って研究室と正門を徒歩で往復せよと強いるのは、甚だ酷である。また、女性の研究生を夜間徒歩で入口まで移動させるのは危険である。あるいは夜間の研究を断念せざるを得なくなり、研究の妨害となる。大学は第一に学問研究のための場である。抽象的な「危険」や「景観」のために研究を阻害するような措置をとるのは本末転倒であり、したがって全面進入禁止は論外である。
162	8/25	学生	男性	2～4年生	バスに関してはA案でおおむね賛成です。自転車に関しては失礼ながら愚策としか思えません。安全上、バリアフリー上、景観上の問題とありますが、安全面に関しては歩行者のマナーこそ問題にされるべきだと思います。車道いっぱいには広がって歩いたり、車が通るのに堂々と道を渡ったりと、自転車より遥かに迷惑です。バリアフリー上の問題については警備員(という呼び方でいいのでしょうか)の方が自転車を整頓している現状ではダメなんでしょうか？景観上の問題についてもほかの方が指摘されているように大学に自転車が置いてある事のどこがおかしいのでしょうか。もっともらしい言葉でごまかすのはやめてください。現状の自転車が置いてあるのが景観を乱しているとは到底思えません
163	8/25	学生	男性	2～4年生	?のURLに「学内における自転車移動(及びこれにともなう乱雑な駐輪)禁止を企画・提案しているものです。」とありますが、むしろ学内での自転車移動の方が私にとっては必要だと感じています。授業間の休み時間だけでは移動が間に合わない授業も多数あるということを引きと理解していただきたいです。方針案2ならまだいいですが、方針案1などはただの嫌がらせにしか思えません。 また”大阪大学施設マネジメント委員会”について調べさせていただいたのですが、?のURLによると「総長が指名した教授・部局長、施設部長、総長が指名した者」によって構成されているようですね。このような人員で構成されている委員会、学生を縛るルールを決めるのはおかしいと思います。?のURLで「本計画案は、本アンケートの結果等を基礎資料とし、しかるべき諸会議の審議を経て、その採否が決定されます。」とありますが学生の意見がきちんと反映されるのか疑問が残ります。 http://www.osaka-u.ac.jp/jp/about/kitei/reiki_honbun/u0350450001.html <大阪大学施設マネジメント委員会規定のURL>
164	8/26	学生	男性	2～4年生	私は柴原に下宿しているのですが、阪大坂の自転車通過禁止だけでも大迷惑です。石橋に買い物に行くだけで迂回しなければならず、しかも狭い道を通る必要があり何度か危ない目にあいました。加えて、イ号館北側からも自転車通過を禁止する意味も分かりません。「何のための大学なのか」ということ「批判している側が悪い事もある」ということを理解していただきたく思います。 以上3つに分けて意見を投稿させていただきました。
165	8/26	学生	女性	修士・博士課程	自転車の全面入構禁止には反対します。そもそも自転車が多いのは豊中キャンパスが広さの割に、学生数が多すぎるからだと思うので、そこをむしろなんとかすべきでは。
166	8/26	学生	男性	修士・博士課程	キャンパス内の自転車の移動禁止は、阪大内部を自転車で移動する必要がある人間の不都合を全く考えていない。授業間の学内の移動や研究などによる移動は、自転車の利用なくして行えないことも多く、景観を損なうと言う理由で、学生の利便性を全く無視するのは理解できない。警備員の数を増やして、管理者に都合の良い管理システムを敷いており、利用する学生として、学内の自転車の移動禁止には反対である。
167	8/26	学生	男性	修士・博士課程	自転車で移動が大学内で出来ない！と非常に不便 ?安全。誰に対する安全なのか？ 学生:安全と利便性どちらをとる？ 一般人:果たして大学内で一般人の安全を第一に考えるべきなのか？ 代替案:最低限の安全が確保できる歩道の整備 ?バリアフリー。最低限必要 ?景観。大学の景観はそんなに重要か？ 大学の役割とは？ 学生が24時間、ひたすらに勉強するところである。(驚田学長) 一方で、図書館は土日必ず5時には閉まる。食堂、コンビニも休日、深夜あいてない。有料でもシャワー室がない。一日中研究室にこもり勉強する場所でもない。

阪大ホームページによるバスロータリー・駐輪場に関するアンケートの結果(9/10)／自由記述リスト2010.09.25.まとめ

No.	日付	属性	性別	年齢等	自由記述意見
168	8/26	学生	男性	修士・博士課程	案としては賛否両論あると思いますが、個人的には反対です。自転車通学者の数は多く、明らかにその利便性を欠くことになると思います。大学内の交通整備としては良いかもしれませんが、デメリットが多すぎると思います。年間1000円を取られる理由も理解できません。
169	8/26	学生	男性	1年生	自転車の乗り入れ規制は学生の便宜上、バスロータリーはキャンパスの構造上、現実的な案でないと思う。今頃になって、アンケートを行っているのはなぜだろうか。「方針案1の方が優れている」などと結論を出せるのは、本来学生や教職員に広く意見を聞いてからであろう。その手続きも経ないでこのような計画案を示すのは、「画期的」ではなく「トップダウン式」の意思決定をしているに過ぎない。現状で、自転車乗り入れ規制に学生の理解を求めるのはナンセンスである。また、この計画案を今後検討していくにあたり、豊中キャンパスのみを利用する職員が中心となってくれることを期待したい。吹田キャンパスの広さに慣れた人間に、「吹田に比べれば狭いのだから、豊中キャンパス内の移動は徒歩で十分間に合う」と判断されるのは、今後4年間豊中キャンパスを利用する文系として、非常に不愉快である。
170	8/27	学生	女性	2～4年生	阪大坂を通過して、学内バスを利用する学生です。現在のバスロータリーの位置であっても、阪大坂からはかなりの距離があり、暑い中徒歩で毎日通うにはつらい。これ以上遠くなるのは本当に困る。また現行の自転車規制制度では、阪大坂側から柴原側に行きたいときに、わざわざ大学を出て、まわっていかなければならない。警備員をせっかく配備しているのだから、自転車手押し通行の規制も可能だと思う。また、このアンケートの存在を学生に認知させる努力をされているのか甚だ疑問である。
171	8/27	学生	男性	修士・博士課程	私はバイク通学をしていますが、これには賛同できない。長所とあける、1.景観を損ねるは意味がわかりません。世界遺産でもないのに景観どうこうはおかしいと思う。これだけ建物があって、今更景観云々議論する意味がわからない。2.考え方が明確については自画自賛でしかない。メインストリートのみ禁止しても他に自転車があふれかえるだけで、解決策としてはだめだと思う。
172	8/27	学生	女性	修士・博士課程	私は自転車入構全面禁止には反対である。もちろん、安全性は守られるべきであるが、それに対して損なわれる利便性がその比に合わないように思う。自転車を車両扱いするのなら、自転車がだめで車やバイクが良いというのは納得いかない。メインストリートは禁止、など車と同じ道のみ通行可ならまだ理解できる。ましてや阪大坂の通行禁止は、手押しであるなら本来自転車は歩行者扱いのはずなのに通行禁止になったのもよくわからない。坂下に血が流れてる現場も見たことがあるし、私自身も坂下から来た自転車にぶつかられて怪我をしたこともあるが、勢いよく来たこと自体より、大して心配もせずそのまま過ぎ去ってしまうようなモラルのない人間が阪大生であることに私は怒りを感じる。そしてそれを自転車をひどくりにして追放しようとする大学側の姿勢も理解に苦しむ。モラルの問題であるのに、モラルを育てることもできない大学に「景観」などと口にしてほしくないし、モラルを知らない人間に大学生になる資格はない。モラルのなさによる不便のためにお金を投資することほど馬鹿馬鹿しいことはないのではないか。
173	8/27	教職員	男性	50才代	自転車全面入構禁止案(入口集約駐輪場案)に反対します。自転車は、エネルギー効率の最もよい乗り物であり、安全上も景観上も好ましくないという考え方は、発想が逆転しています。むしろ、自動車の乗り入れを制限し、お金をかけてでも自転車道を歩道とは別に整備して、違法駐輪の防止の啓蒙に努めるべきだと思います。阪大坂も乗り入れ禁止にするのではなく(実際には近隣住民の乗り入れは続いています)、自転車道の整備こそがやるべきことです。
174	8/27	学生	男性	2～4年生	自転車全面入構禁止に反対
175	8/27	学生	男性	修士・博士課程	バスロータリーに関しては、A案に賛成いたします。正門から図書館前まで続く道路は幅も狭く、バスの通行には適していないと思います。停留所の位置が変わることによる賛否両論があると思います。石橋側において活動されている方は不便と感じ、正門側において活動されている方は便利だと感じるのではないのでしょうか。ですがバスの通行による危険性が減少することを考えると、「改善」がされる計画だと思います。
176	8/27	学生	男性	修士・博士課程	自転車の乗り入れに関しては、提案に反対いたします。私は現在自転車を利用していませんが、もし私が自転車を利用する立場であり、提案が施行されるとなると大きな不便を感じると思います。これまで8年間豊中キャンパスで生活していますが、自転車通学者による危険を感じたことはありません。共通教育棟付近の景観に問題があると感じたこともありません。バリアフリー上の問題も感じたことはありません。これらを、提案の根拠として挙げられるのであれば、これまでに発生した問題の具体的な例を件数なども含めて提示しなければ議論にならないのではないか。(これまでにアンケートを記述された方も述べられています)安全性に関して意見を述べます。上で述べたように、これまでの生活で自転車通学者に対する危険を感じたことはありません。そもそも、我々は幼くとも18歳以上です。危険なこととそうでないことの区別はできるはずで、問題が発生した際には、当事者が相応の責任を負えば良いのであり、過剰な予防線をはるべきではないと思います。景観に関して意見を述べます。自転車の駐輪に関しては、整備を行うためにエコレンジャーの方々がいらっしゃるのではないのでしょうか。放置自転車に関して意見を述べます。適切な対応をとることにより、放置自転車問題は容易に解決できると思います。鉄道の駅周辺などと同様に、疑わしい自転車には紙を貼り、一定期間経過後にその紙が付いているようであれば撤去する、という方策をとれば十分なのではないのでしょうか。バスロータリー計画と組み合わせ意見を述べます。バスロータリーが現状よりも正門側に移動した場合、自転車通学者とバスの接点が激減し、提案の根拠とされている「安全性」は十分に向上するのではないのでしょうか。また、現在の「キャンパスの中心部」からバスロータリーが移動することにより、バスロータリーまで移動するための自転車による通行が必要となり、今まで以上に自転車のキャンパス内での利用が必要となるのではないのでしょうか。以上のように、自転車の乗り入れに関する提案に関しては反対いたします。加えて、阪大坂の自転車通行に関して要求を述べさせていただきます。阪大坂の自転車通行に関して、キャンパスから石橋の方へ坂を下る方向に関して、自転車に乗ったまま下る危険性は理解できます。しかし、自転車を押した通行まで禁止する必要はないのではないのでしょうか。池田市方面より通学する学生は、大変な不便を感じていることと思います。過去に一度手押しによる通行のみ許可している時期がありましたが、どのような根拠で完全な通行禁止になったのでしょうか。また、東口およびグラウンド周辺に関して要求を述べさせていただきます。現在、東口よりバイクが入構してくる光景をしばしば見かけます。これに対処するためなのか、サイバーメディアセンター裏に新たにバリカーが増築これら問題に関しても、今回の駐輪問題に付随した問題として挙げられると思います。併せて議論していただければ幸いです。以上、どうぞよろしく願いいたします。
177	8/27	学生	女性	修士・博士課程	自転車は学内を移動する重要なツールであり、全面使用禁止になると利便性が著しく低下する。安全に関しては、個人が十分気を使うほか、注意を喚起することで十分対応できると考えます。公道では、車道を自転車が通行しなければならないところが多々あります。学内のバスはさほどスピードを出しておらず、学内の危険性は公道に比べ、はるかに小さい。自転車の通学をゆるすのであれば、公道での危険性も考慮しているはずで、自転車の全面使用禁止は断固反対します。
178	8/27	学生	男性	2～4年生	体育会の自転車部はどうすればいいの？お金払うの？
179	8/28	教職員	男性	40才代	自転車との共存は、解決が難しい課題ですが、今の時代、共存の工夫をする方が大学デザインの先進性を表すことができると考えます。自転車道の設定(特に阪大坂)、駐輪場の整備に力を入れるべきでしょう。共存デザインされたキャンパスに自転車が並ぶさまは、景観も素晴らしいものであると考えます。阪大にも建築・環境デザインの専門家がいます。専門家の意見を取り入れてはどうでしょう。また、登録ステッカー制も一つのアイデアですが、費用は毎年ではなく、ステッカー発行の際の費用に限るべきだと考えます。さらに、私は、あまりに無機質に整備しすぎたキャンパスは、学生や教職員の精神不安定を助長するよう思えてなりません。
180	8/28	教職員	男性	30才代以下	安全目的のために自転車の全面入構禁止も致し方ないかと思いますが、キャンパス内の端から端まで徒歩だけでそれなりに距離があるので、ある程度は自転車が通行可能に出来ればと思います。例えば、キャンパスの各入口付近と主要箇所(主にキャンパス内専用)に共用自転車を配置して、その間のみ自転車通行可能にする。海外であるようなシステムで、コンビニや主要箇所に自転車の置き場と自転車があって、コイン(例えば100円)を入れると自転車を使用でき、所定の置き場に繋げるとコインが返却されるようなタイプにすれば、自転車の台数を制限できるのはもちろん、置場も制限できますし、放置自転車を片付ければコインがもらえるので放置自転車が激減するし、キャンパス内の移動の不便さも解消されると思います。
181	8/28	学生	男性	修士・博士課程	自転車の全面乗り入れ禁止には反対である。夜間に帰宅することの多い大学院生、とくに女子学生の安全を考えた場合自転車による通学の禁止によって被る影響は非常に大きいと言わざるを得ない。また大学構内の端から端へと移動する際の労力は馬鹿にならないものがあり、その労力を強いることは果たして学生の為になるのだろうか。職員の方は車両を用いた移動が可能であるだろうが、学生には不可能である。CO2の削減という観点で自転車の有用性が注目されている昨今、それに逆行するような施策を行おうとする大学当局の意図が理解できない。現状のとおり、自転車の通行禁止区域をもうけない方法を今後ともっていただきたい。
182	8/28	教職員	女性	30才代以下	キャンパス内を自転車で移動できないのは非常に不便ですので、禁止にはしないで欲しいです。
183	8/29	学生	男性	2～4年生	新入生が大学に合格して、最初にやることは、下宿がしです。下宿の家賃の価格は、阪大からの距離が近いほど高価になっており、このため、自転車通学を選択して儉約に努めている学生が多くなります。かくいう私もそうです。もしも正面玄関のみからしか入校できない規制が敷かれるのであれば、規制前に箕面方面に下宿を構えた多くの人が、通勤時間と困難の増大被害を被ります。大学周辺は坂がきつ、交通も盛んです。メインストリートから、石橋駅方面や箕面方面へも自転車で出られるようにすべきと考えます。追伸:アンケートの存在を知らない学生が多すぎて、不平等である。おそらく、最もこの規制の被害を被るはずの若い学生達が、一番この件について知らないのではないかと。情報の公開の仕方に疑問を感じる。
184	8/29	学生	女性	修士・博士課程	バスのロータリーができるのであれば、自転車の通行を制限する必要性は減少すると思われるのですが…。あと、安全性の確保はわかるのですが、景観の確保はさほど考慮すべき事情ではないかと思えます。自転車を登録制にするのは登録料は痛いです。放置自転車の減少も期待できそうですし、良い案かと思えます。
185	8/29	学生	男性	修士・博士課程	全面・一部入構禁止、どちらも反対です。バスロータリー案は、賛成です。通勤車は入構可、通勤・通学自転車は入構不可というのは、昨今の環境問題に関する流れと真逆である。車が通れる道路は、基本、自転車も通れるようにするべきである。また、安全上、自転車で歩道を走るのは問題外であるが、降車している場合は歩行者と同じ扱いを受けるべきである。共通教育メインストリートは降車し、指定の駐輪場に移動させるようにすれば、危険度は小さくなるのではないかと。共通教育メインストリートの景観の問題は、駐輪場の指定、誘導により解消されるのではないかと。事実、理学研究科や基礎工学研究科周囲には、自転車の散乱等はほとんど見られない。これらは、駐輪して良い場所がしっかりと指定されているからである。また、きれいに駐輪場に整頓された自転車は、景観上問題あるとは思えない。駐輪スペース確保の問題は、通勤用の駐車スペースを当てれば良いのではないかと。バスロータリー新設案(A案)に、駐輪場を新たに増設すると書かれている。その分の駐車場を、ある程度駐輪場に置き換えられないだろうか。他にも、共通教育棟の中庭エリアにも駐輪スペースは作れないのだろうか。また、バスロータリーを造るのであれば、これまで転回していた部分を駐輪スペースにできないだろうか。大多数の反対が予想される自転車の全面入構禁止を唱える前に、さらなる駐輪場スペースの確保を検討して頂きたい。

阪大ホームページによるバスロータリー・駐輪場に関するアンケートの結果(10/10)／自由記述リスト2010.09.25.まとめ

No.	日付	属性	性別	年齢等	自由記述意見
186	8/30	学生	女性	修士・博士課程	構内の自転車移動を禁止されてしまうと、重いものなどを生協で購入した場合や、図書館で何冊も本を借りたときに運びにくくなるため反対です。それは例えば、自転車を引いていてもだめなんですか？正門から入って、阪大坂に降りるときも手押し通行も禁止などがとても辛いです。また、個人的に、理学部付近でバスの乗り降りをするというのも反対です。正門から多くの車や自転車が入ってくるのでただでさえ危ないのに更に歩行者や乗客があふれるのは理学部在籍として非常に不便です。以上、ご検討をお願いします。
187	8/31	学生	男性	2～4年生	自転車の乗り入れが規制されると率直に言って非常に困るので、やめてほしい。阪大坂の自転車乗り入れ禁止についてもそうだが、学生に対して信頼がなさ過ぎるのではないかと。危険性や問題点を周知し、違反者については罰則を設けるべきだと思う。少し注意したが改善が見られないので全面禁止、というのはあまりにも短絡的である。理由についても、景観上の理由で学生の利便性を損なうような提案は受け入れられない。そもその原因は豊中キャンパスに学生が集められすぎていることにある。大学側の運営の結果生じた事態の責任を学生側に転嫁するのは理不尽である。全面的な入稿禁止は現実味がないと思う。車(バイク、原付)は通すが自転車は止めるというのは無理がある。警備員を配置したところで、朝の忙しい時間帯にすべての自転車を止めるのは無理だろうし、余計な対立を生むだけだ。今回の内容と直接関係はないが、自転車通学を続けていて安全上問題だと感じることがあるので述べておく。昨年東口が整備されて自転車も通行できるスロープが設けられたが、あまりにも滑りやすく、危険である。冬季の凍結している時期だけでなく、ただ雨が降って濡れただけで非常に滑りやすい。自転車から降りて押して押しながらも転んでいる人もいた。景観を重視して木製のデザインになったのかどうか知らないが、そのために安全性を犠牲にしたのであれば大いに憤りを感じる。とにかく駐輪場云々より早急に対応してほしい。
188	8/31	学生	男性	2～4年生	全面的な入稿禁止は現実味がないと思う。車(バイク、原付)は通すが自転車は止めるというのは無理がある。警備員を配置したところで、朝の忙しい時間帯にすべての自転車を止めるのは無理だろうし、余計な対立を生むだけだ。今回の内容と直接関係はないが、自転車通学を続けていて安全上問題だと感じることがあるので述べておく。昨年東口が整備されて自転車も通行できるスロープが設けられたが、あまりにも滑りやすく、危険である。冬季の凍結している時期だけでなく、ただ雨が降って濡れただけで非常に滑りやすい。自転車から降りて押して押しながらも転んでいる人もいた。景観を重視して木製のデザインになったのかどうか知らないが、そのために安全性を犠牲にしたのであれば大いに憤りを感じる。とにかく駐輪場云々より早急に対応してほしい。
189	8/31	学生	男性	2～4年生	集約駐輪場を作りバスロータリーを併設させると人の動線も変化するので、今度はバスロータリー付近の歩行者&自転車通行者が増加して混雑してしまい、逆に危険性が高まってしまおうと考えられる。そこで旧柴原口駐輪場の跡地にバスロータリーを作る案を提案する。一切利用価値のない無駄なスペースを有効活用でき、危険を排除でき、さらにもともの駐輪場であった空スペースなのでコストが抑えられて費用対効果が高いと考えられる。
190	8/31	学生	男性	修士・博士課程	自転車入構禁止に反対です。実際に私が実感として安全上の問題を感じているのは、授業の合間の時間でのメインストリートにおいてのみであり、入構禁止にするとしてもメインストリートだけにすべきであり、豊中キャンパスはほぼ全域を入構禁止とする案には納得できません。また、景観上の理由が理解できません。景観を気にするほどセンスの良い建物が並んだキャンパスではないと思います。また、教職員の自動車入構・駐車が認められているのに、学生の自転車入構が禁止されるのにも納得がいきません。駐輪スペースが足りないという話なのに、よりスペースを要する自動車の駐車が認められているのはおかしいと思います。また、自動車にも同様に安全上の問題があると思います。
191	8/31	学生	男性	2～4年生	景観ってなんなんですか？学生からお金を取ってまで、大事にしななければならないのでしょうか。疑問です。
192	8/31	学生	男性	修士・博士課程	景観の問題はあまり気にならない。自転車で事故が起こっているのも見たことが無いし、スピードの出し過ぎなどもある程度の常識は持っているつもりです。ただ、広いキャンパスで自転車が自由に使えないのは誰もが不便と思うはず。東大や京大でこんな聞いたことありますか？警備員さんの人件費自体も無駄です。ていうか自転車置き場の警備員さん多すぎます。あんなにいらぬ。
193	8/31	学生	男性	30才代以下	大学とは教育(勉強)および研究の場です。それらを効率よく進めるためキャンパス内で自転車を利用するのは自然なことであり、「自転車が多くののは大学の景観を損ねる」という理由には疑問を感じます。また、「安全の追求」というのは危険因子を徹底的に排除することではなく、それらのリスクとうまく共存する方法を模索していくことだと思います。強力な規制で大学の中だけを安全にしても、それは危機管理能力の低い歩行者を育ててキャンパス外に放つことにつながります。実際、阪大坂の自転車通行を禁止した直後には、「キャンパス内で敵なし」となってしまった歩行者のマナーが著しく低下し、坂下での歩き方について注意喚起のポスターが貼られているのを見ました。
194	8/31	教職員	男性	30才代以下	歩行者から「車や自転車が危ない」という意見が多く出ていますが、そのひとつの要因は中途半端に歩行者優先を進めてきた点にあると思います。歩行者は「キャンパス内には自分たちしかおらず、それを阻むものはない」と思っていますが、実際には車も自転車もいるわけで、不意の事態(本来は歩行者にも注意義務はあると思いますが)に驚いてしまうわけです。それならばさらに歩行者優先にするため、車を減らして自転車を入構禁止にすればいい、というのは拙速です。Don'tではなくLet's doで考えれば、歩車分離や自転車の一部手押し通行など前向きな方針はまだあると思います。
195	8/31	学生	男性	修士・博士課程	なぜここまで大阪大学本部が自転車を目の敵にしているのか理解できないし、情報公開の点からも問題点が多い。阪大坂通行禁止の措置が取られた際も、突然配備された警備員が闇雲に通行を阻止してきたので非常に戸惑ったが、実際に生じた衝突事故の情報公開されたのは措置が取られてからかなり後だった。自転車を利用する学生はかなりの人数がおり、その分大人数の生活環境を左右される問題なのだから、この様な案はまずホームページの一角でだけでなく、豊中キャンパス内の掲示板等でも告知を図るべきである。その上で、阪大坂の通行禁止措置は(手押しでの通行も認められないため、非常に不便を伴うが)まだ危険防止という根拠が存在していた。それに対し、今回の案は自転車通学・通勤者に大きな負担を強いるものであるのに、根拠が非常に不明確である。自転車がどの様に景観を損なっているのかの説明が全く示されていないし、安全を脅かす状況がどの様に生じているのか、事故等の具体的事例も見当たらない。また、仮に自転車の増加が阪大坂の通行禁止の結果生じたのだとしても、その様な状況は通行禁止案を通した時点で想定すべきであるし、今回の説明では自転車利用者をスケープゴートにしている様には見えぬ。
196	9/1	学生	男性	修士・博士課程	最初の締切で反対意見が多かったためか、急遽アンケート期間を延ばし「あくまでも参考にするだけ」みたいなことを追記されていますが、施設マネジメント委員会の皆様は胸を張って家族に語れるような仕事をしてください。このまま自分たちの計画を押し通しそうな雰囲気を感じられますが、多くの反対意見を無視し大学の本分まで忘れてしまったようなおかしな施策を強行し、学生職員の涙を代償に得た給与で家族を養って幸せですか？厳しいことを書きましたが、良薬口に苦しです。大阪大学を良くするのも悪くするのもあなたたち次第です。少なくとも自転車の全面禁止に関しては、こんな誰も気づかないようなウェブアンケートではなく、講義期間中に教室や食堂に配布するなどしてなるべく多くの「当事者」の意見を集めるべきです。

以上、合計196件(「追伸」などの記述により、明らかに同一人物の回答とわかるものは、1件としている。)