構内交通安全対策に関するアンケート（6/1～8/31 実施）の結果報告（別紙リンクに詳細データあり）

平成 22 年 10 月 4 日 施設マネジメント委員会

ご回答いただいた皆様、ご協力ありがとうございました。

１．アンケートの実施概要

Ａ．＜ハガキ＞キャンパス内交通安全アンケート（回答期間 6/1～6/30（一部 7/2 消印分まで含む））

回収数： 豊中 152 吹田 296 箕面 41 合計：489 通（配布数 4000 の 12.2%）

概 要： 危険要因の記述、危険箇所の地図上プロット、利用交通機関、概略居住地域、回答者属性

※豊中版のみ(1)集約駐輪場への賛否、(2)自転車入構有料登録制への賛否、(3)その他提案、の設問を設けた。

※全体に回答が教職員に偏っており（学生 11%）、特に箕面では学生 0% 。→ 箕面は再調査を検討。

・生協や各部局への配布依頼時に、学生・教職員に満遍なく配布する意図が充分伝わらなかったと推測される。

※豊中・吹田については、回答者属性に偏りがあるものの、学生・教職員別の全体傾向は読取り可能。

→ 豊中・吹田については、概ね有効なサンプルが得られたと考えられる（但し属性偏りには要注意）。

Ｂ．＜ホームページ＞豊中キャンパスバスロータリー＋集約駐輪場計画案アンケート（阪大ＨＰで実施、回答数 196）

一次回答期間：6/1～7/1

延長募集（一次回答結果を公開しながら）：7/26～8/31（一部 9/1 回答分含む）

なお、延長募集の回答が少なかったので、8/20 に KOAN を通じて全学生に告知（掲示板＋メール）した。

２．集計結果資料リスト（別紙、下記リンク参照）

資料 1. 豊中キャンパスの自転車入構規制案・集約駐輪場案・バスロータリー案に関する賛否（Ａ・Ｂによる）

（次節３．にて結果要約）

資料 2. ハガキアンケートによる豊中キャンパスの自転車入構規制案・集約駐輪場案の賛否と理由（Ａによる）

資料 3. 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自由記述回答全リスト（Ｂによる）

資料 4. 各キャンパス内の危険要因まとめ（Ａによる） … 今後の整備・補修の優先順位付けに役立つ

および、回答者属性・利用交通機関・概略居住地域

… モノレール提携シミュレーションなど、今後のモビリティマネジメントに活かせる可能性がある.

資料 5. キャンパス内の危険箇所プロットのまとめ（Ａによる） … 今後の整備・補修の優先順位付けに役立つ

３．豊中キャンパスの自転車入構規制案・集約駐輪場案・バスロータリー案に対する自由記述のまとめ（要約）

(1) 自転車入構規制案について、利便性低下（1.通学、2.学内移動）に対する反発が極めて大きい。

(2) 自転車有料登録制案に対する反発も大きい。

(3) 集約駐輪場建設自体に関しては、賛否が分かれるが、駐輪場の分散配置と充分な容量が求められている。

(4) バスロータリー建設の必要性は認知されているが、位置については賛否がやや分かれる。
駐輪場問題を別にすれば、理学部前案に対する賛成は、反対よりも多い。

(5) バス・自転車の危険性は概ね認知されているが、駐輪は景観上の問題と考えられていない。

(6) 自転車入構規制・有料登録制に関して、不正を防ぎきれない・制度運用に失敗する、という意見が多い。

(7) 自転車入構規制・有料登録制を導入した場合、周辺地域への悪影響が懸念される、という意見も多い。

(8) 自転車よりも自動車・バイクを規制するのが先決、という意見が多い。

(9) 自転車レーン（歩行者／自転車分離、特に阪大坂）を求める意見が多い。
※阪大坂を歩行者／自転車分離にした場合、自転車の速度が上がり、死亡事故発生が充分予測される。

(10) 阪大坂入構規制（h18 年実施）に対して、現在でも反発が大きく、意義が理解されていない。

(11) 本アンケートの情報提示、告知の方法、大学の整備姿勢などに対する不信感が非常に大きい。

(12) その他にも重要な意見が多く見られる。詳細は別紙資料 1.～3.参照。

４．今後の予定について

(1) なお自由回答のなかで出された質問・要望等につきましては、委員会として回答を作成し 12 月末を目標に公開する予定です。

(2) 今回提示しました計画案については、アンケート結果を一つの参考資料としつつ、さらに検討を進めていきます。

以上

資料1. 豊中キャンパスの自転車入構規制案・集約駐輪場案・バスロータリー案に関する賛否まとめ

（ホームページアンケート＋ハガキアンケート）　2010.09.25.

表. ホームページアンケートにおける自由記述の分類集計（数値は全て%、回答数196、うち学生160、教職員36）

	賛成またはそう思う	条件付または消極的賛成	反対	直接的言及なし	合計	**賛否比 賛成**（条件付を含む）	**賛否比 反対**	備考・摘要
(1)自転車有料登録制案（例示：年間1000円）	3.6	3.1	18.4	75.0	100.0	26.5	73.5	
うち学生	3.1	1.0	14.8	62.8	81.6	21.6	78.4	学生が反対強い
うち教職員	0.5	2.0	3.6	12.2	18.4	41.7	58.3	
(2)自転車入構禁止（集約駐輪場より内側）案	6.1	2.6	57.1	34.2	100.0	13.2	86.8	
うち学生	4.6	1.5	49.5	26.0	81.6	11.0	89.0	学生が反対強い
うち教職員	1.5	1.0	7.7	8.2	18.4	25.0	75.0	
(3)集約駐輪場建設	9.7	1.5	13.3	75.5	100.0	45.8	54.2	
うち学生	7.1	1.5	9.2	63.8	81.6	48.6	51.4	
うち教職員	2.6	0.0	4.1	11.7	18.4	38.5	61.5	教職員がやや反対強い
(4)バスロータリー建設（場所は別として）	24.5	2.0	7.7	65.8	100.0	77.6	22.4	
うち学生	18.9	2.0	7.7	53.1	81.6	73.2	26.8	
うち教職員	5.6	0.0	0.0	12.8	18.4	100.0	0.0	教職員は全て賛成
(5)バスRT場所A案（理学部前案）	19.9	2.6	12.8	64.8	100.0	63.8	36.2	
うち学生	16.8	1.5	10.7	52.6	81.6	63.2	36.8	
うち教職員	3.1	1.0	2.0	12.2	18.4	66.7	33.3	
(6)安全向上の意義を認める（案への賛否は別）	20.9	5.1	9.2	64.8	100.0	73.9	26.1	
(7)景観保全の意義を認める（案への賛否は別）	5.1	2.6	30.1	62.2	100.0	20.3	79.7	景観の意義は認められていない
(8)バスの危険性を認識している	16.3	1.0	5.6	77.0	100.0	75.6	24.4	
(9)自転車の危険性を認識している	12.2	1.5	10.2	76.0	100.0	57.4	42.6	多くが阪大坂について
(10)阪大坂の自転車通行規制について	0.5	0.0	9.7	89.8	100.0	5.0	95.0	根強い反対がある
(11)車両を規制するのが先決	14.3							
(12)分散した駐輪場が必要	7.1							
(13)自転車マナーの向上が必要	8.2							
(14)歩行者と自転車のレーン分離を計るべき	6.1							(14) 阪大坂では、仮に自転車レーンを設置すれば、自転車の速度が大幅に上がり、死亡事故発生が充分予測される。
(15)予算の有意義な使い道が他にある	5.6							
(16)放置自転車を撤去・違反者に罰則が必要	3.6							
(17)自転車入構規制は学外の交通問題に波及	2.6							
(18)阪大坂の仕上が劣化している	2.0							(18)は補修の予定あり
(19)必要な情報が不足・提示方法不適切	11.7							
(20)広報の姿勢がまずい（アンケート告知不足等）	8.7							

表. 自転車入構規制・有料登録制案に対する、ハガキアンケートとインターネットアンケートでの賛否比の比較

	ハガキアンケート※1				インターネットアンケート※1			
	属性	回答数※2	賛成比※3	反対比	属性	回答数	賛成比※3	反対比
自転車有料登録制案（例示：年間1000円程度）	学生	17	35%	65%	学生	160	22%	78%
	教職員	122	55%	45%	教職員	36	42%	58%
自転車入構禁止案（集約駐輪場に限定）	学生	17	18%	82%	学生	160	11%	89%
	教職員	118	60%	40%	教職員	36	25%	75%
備考	※1. 言及なしを除いて賛否比で計算した ※2. 教職員に偏っており、配布方法に問題があったと考えられる ※3. 条件付き賛成を含む							

資料2-1. 豊中キャンパス集約駐輪場案・自転車入構規制案に対する賛否と理由（ハガキアンケート）（その1）

※ハガキアンケートでは学生の回答の割合が少なく、配布方法に問題があったと考えられ、学生と教職員のバランスは適正でない。
※ホームページアンケート（別紙参照）では、学生と教職員の比率は、構成員比に近い。 2010.09.25.
※危険要因その他の設問については、別紙参照.
※なおバスロータリーに関しては、紙面都合でハガキでは設問を割愛し、ホームページアンケート（別紙）のみでの意見収集とした。

設問3-1. 集約駐輪場＋中央部への全面自転車入構禁止案賛否

賛成※	78	51%
反対	64	42%
無回答	10	7%
合計	152	100%

※条件付き賛成を含む

設問3-1. 集約駐輪場＋中央部全面自転車入構禁止案の賛成理由

安全性を向上するために必要	3	20%	
歩行者優先を強化すべきだから	3	20%	乱雑な駐輪が交通の妨げ1
自転車のマナーが悪いから	3	20%	乱雑な駐輪が交通の妨げ1
自転車交通量が多いから	2	13%	
構内移動に自転車は不要だから	2	13%	
駐輪スペースが飽和状態だから	1	7%	
駐輪が景観を乱しているから	1	7%	
理由延べ回答数	15	100%	

中央の欄は同様意見数. 右の欄の数は個別付加意見（内数）.

設問3-1. 集約駐輪場＋中央部全面自転車入構禁止案の反対理由

中央の欄は同様意見数. 右の欄の数は個別付加意見（内数）.

不便だから	30	50%	学生の学内移動に必要3、教員の学内移動に必要1
管理上の問題が大きい	9	15%	人件費1、無責任な管理1、学外者利用1、盗難される2
根本的対策とならない	5	8%	
必要性なし	5	8%	自転車に寛容でいたい1、自転車利用促進すべき1、駐輪場足りている1
自動車の規制が先決	2	3%	
工事費の無駄	2	3%	
入口周辺の環境が悪化	2	3%	
徹底しすぎ	2	3%	
バリアフリーのため	2	3%	
スペースの有無	1	2%	
理由延べ回答数	60	100%	

設問3-1. 集約駐輪場＋中央部全面自転車入構禁止案の「条件付き賛成」の条件

学外者駐輪の注意	1	
教職員にも適用	1	
自転車乗り入れ禁止	1	
石橋方面にも適用	1	
障害者以外完全通行止め	1	
屋根つきの駐輪場を設置	1	

設問3-2. 自転車入構有料登録制案への賛否

賛成※	76	50%
反対	67	44%
無回答	9	6%
合計	152	100%

※条件付き賛成を含む

設問3-2. 自転車入構有料登録制案への「条件付き賛成」の条件

人件費より駐輪場の増設に
研究室等に配慮必要
人件費ではなくスタンドの購入費に
入構=払う、払いたくない=坂下へ

設問3-2. 自転車入構有料登録制案への賛成の理由

中央の欄は同様意見数と理由回答数に対する%. 右の欄の数は個別付加意見（内数）.

利用者が負担すべき	6	40%	駐輪場使用の対価1、受益者負担は当然2、便利な自転車は対価を1
整理のための人件費が必要	3	20%	必ず放置する者が出る1、古い自転車の撤収に必要1
高額でなければよい	2	13%	年1000円程度なら理解が得られる1、登録料は動向を見ながら調整1
良い環境を作るには負担も必要	1	7%	
乱雑さが解消される期待をもつ	1	7%	
車両区別・違反ペナルティ可能	1	7%	
入構数をコントロールできるため	1	7%	
理由延べ回答数	15	100%	

資料2-2.豊中キャンパス集約駐輪場案・自転車入構規制案に対する賛否と理由（ハガキアンケート）（その2）

設問3-2. 自転車入構有料登録制案への反対の理由　　中央の欄は同様意見数と理由回答数に対する%. 右の欄の数は個別付加意見(内数).

事務が大変すぎる	10	17%	集金にコストかかる1、充分な収入得られない1
モラル低下・不正横行	8	14%	不正増2、規制仕切れない2、モラル低下2、放置増1、盗難1
課金する姿勢・制度がおかしい	7	12%	
そこまでする必要なし	5	8%	現状支持1
根本的対策とならない	4	7%	
学生へ負担をかけるのは反対	4	7%	
開かれたキャンパス理念違反	4	7%	警備員多すぎる1
自転車通学を推進すべき	3	5%	車両の駐車場代を高くして入構制限すべき1
学外駐輪が増える	3	5%	
登録者か確認しきれない	3	5%	周辺住民など区別困難1
その他、現実性・実務上問題	4	7%	管理困難2、現実性低い2、学生周知困難1
モラルを教育すべき	2	3%	
その他	2	3%	駐輪場整備が先決1、学部によっては遠くて不便1
理由延べ回答数	59	100%	

設問3-3. その他、駐輪問題に対する自由提案

＜1. 具体的な駐輪場場所提案＞　10件　延べ提案数に対し　22%

実践センターに本設駐輪場を
共通A棟裏のスペース活用
柴原口の自転車置き場の再開
宙の横を駐輪場に
集約駐輪場を設け、キャンパス中央部は従来通り
中山池を埋めて駐輪場にする
メインストリート地下に駐輪場
大講義室裏を共通棟用駐輪場に
駐輪場を分散して設置
メインストリート以外の駐輪場に車輪止めを設置する

＜2. 課金設定・ペナルティ＞　7件　15%

駐輪マナー違反者への罰金
未登録車撤去
長期放置自転車の処分
違反者は即時撤去、売却
教職員1000円、学生200円
一時入構=100円
自転車整理の人件費を計上する

＜3. マナー教育・広報＞　4件　9%

駐輪可能スペースの周知
新入生に対するマナー呼びかけ
自転車マナー教育を大学が行う
マナー向上

＜4. 自転車動線分離＞　3件　7%

自転車、車、歩行者の動線を分ける
自転車用通路つくる
自転車専用道つくる

＜5. 範囲・新ルール等設定＞　5件　11%

自転車進入区域制定（メインストリート等）
入構できる範囲を決める
キャンパス中央部は自転車を降りて通行する
速度制限を設定の上阪大坂の自転車通行を認める
案①を導入後、構内専用自転車を各部局に用意する

＜6. 理念・前提への問題提起＞　5件　11%

自転車を悪者にするのはエコに反している
自転車=クリーンとして推奨
車への措置も必要
前提が間違っている。問題は車両である
自動車・自転車の乗り入れ禁止

＜7. 現状維持＞　5件　11%

現状維持（4件）
不便な場所なので自転車禁止は無理

＜8. その他＞　7件　15%

バイクは騒音等問題大きい為入構禁止に
大型バイクの駐輪場所がないので設置すべき
立体駐車場を作る
バスもタクシーも禁止に
阪大坂で自転車が暴走
昔にもどす（恐らく阪大坂規制のこと）
伐採はしないでほしい

延べ提案数：　46件

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いいと思います。
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。歩行者が多いなかに自転車も多く混じるという点では、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ってよいのでは、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触を減らすというような、全体としてより安全な形にしていただきたいと思います。
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案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。 というのも、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、動線上に自転車が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, 駐輪場が入講禁止になっても, 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, 入講禁止に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	良い計画だと思います。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で、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ー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、歩行者は旧医療短大裏山の歩道経由とし、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こと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ならない. 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. 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、望ましいと思います。集約駐輪場の計画も必要だと思いますが、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います。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います。
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のに・・・ 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いいと思います。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います。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だいたほうが移動が楽で私にとって都合がよい。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、実際のバス転回の危険性についても今回これを読んで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年千円はちょっと高いかも。学内に乗り入れてる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てた学生が、乗り入れしてる学生たちが原因で急に規制ばっかになって、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、過ごしにくくなっている」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良い。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。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。

つづく

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くださっているため、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ていいものか。お金じゃなく、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いるのだろう。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も、自転車が必要、という人もいると思います。
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。方案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であるのに、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。 方案2の長所・短所が書いていないため、方案2を「中途半端な案である」とばっさり切り捨てている理由がわからない。 方案1をとろうとした経緯が不透明。意味不明。 方案2の長所・短所と比較した結果、方案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書くべき。 書かずに「方案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な距離があるが、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分かりませんが。 ・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覚えることがあったため、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るのかという疑問はあります。
35	6/23	教職員	女性	40才代	自転車を使って通勤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、致し方ないと考える。 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いますが、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	ともかく歩行者の便宜，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いけなくなるので、坂下の駐輪場にとめるようにすると思います。 希望としては、阪大坂を歩車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分も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、阪大坂を通れなくして不便なのに、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。
40	6/28	学生	女性	2～4年生	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。 自転車入構禁止はやりすぎではないかと思います。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ため、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。私は自転車に載りませんが、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。むしろ歩行していて危険を感じるのは車のほうです。 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でない、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。

つづく

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の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～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ら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？誰にとっての景観か？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、施設マ委員会は自らの失策は見ようともしないで、構成員の行動様式に対して多大な制約を課し、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。大学側がその表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。いい加減にしていただきたい。
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しょうが、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でもいうのか。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。
54-2	6/30	学生	女性	2～4年生	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。
54-3	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。
55	6/30	学生	女性	修士・博士課程	駐輪場がないのが問題なんですか？それとも学内を自転車が走り回るのが問題なんですか？混同されているようで理解できませんでした。 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？
56	6/30	学生	男性	2～4年生	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共通教育棟と理学部棟との行き来を10分の休み時間の間にしなければならないことも多く、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。
57	6/30	学生	男性	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
58	6/30	学生	男性	修士・博士課程	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。
59	6/30	教職員	女性	30才代以下	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。
60	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でに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。一刻をも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いるのだから」などといった尊大な物言いはやめていただきたい。
61	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。
62	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ればバスを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とも思わないのですか。
63	6/30	教職員	女性	30才代以下	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。
64	6/30	教職員	女性	30才代以下	このこそこ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ようという姿勢にこそ一番問題があります。
65	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いている気がします。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の新しいキャンパスづくりをお願いできればと思います。
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うが、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か。業務上しかたないものもあるかとは思うが、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、いつの間にそのこと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難い。 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。 道幅いっぱいに広がり、だらだらと歩く歩行者の傍若無人ぶりはいかがかと思う。 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。

つづく

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。自転車が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、学生の生活の便利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、どんだけ心強くなりますか、この点も検討の視野に入れていただければ幸いです。 よろしくお願いいたします。
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なると、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いいと思う。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、よろしくお願いします。
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ね。 景観とはいいますが、あそこは駐めてもいい場所ですよね。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、安全上の問題があるとありますが具体的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が通行することも危険であるため、学生交流棟横の駐車場を駐輪場にする案を提案する。
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回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ろう。特に、らふぉれ側や、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的に整備、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「らふぉれ?、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阪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(石畳化やボンエルフなど、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）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、共に多いが）。

以上6/1～7/1までの第一次収集意見。この後、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ません．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う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を，″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言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、部室前を自動車が通れるようにな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。

つづく

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	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しか思えない。 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。 自転車通学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。 今は自転車通行禁止となっているという阪大坂でも、歩行者が道いっぱ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。 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。 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。 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が、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。 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えてしまう。 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いれば景観も悪くなるだろう。 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、美しいとは言い難い。 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、そう言えばいい。 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。 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。 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！」等と言えば通れてしまうのではないか。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して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。
90	8/20	学生	男性	2～4年生	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。
91	8/20	学生	男性	2～4年生	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！
92	8/20	学生	男性	2～4年生	バスは自転車通学生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。 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。 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。
93	8/21	学生	女性	2～4年生	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。 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います。
94	8/21	学生	男性	1年生	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。 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。
95	8/21	学生	女性	2～4年生	有料の駐輪場などありえません。 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？ 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ていない。加えて、学生の自動車通学をもっと認めるべきである。 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。
96	8/21	学生	男性	2～4年生	
97	8/21	学生	男性	修士・博士課程	熟考した上で思うようにしていただいてかまわないのですが、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。 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。 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。 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っているだの、いろいろと言われても、言ってしまえば詭弁のように思えます。
98	8/21	学生	男性	修士・博士課程	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。 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。 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。
99	8/21	学生	男性	修士・博士課程	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が納得しないでしょう。そんなことできますか？ 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。
100	8/21	学生	男性	修士・博士課程	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では。
101	8/21	学生	男性	2～4年生	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。
102	8/21	学生	男性	修士・博士課程	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。 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。
103	8/21	学生	男性	2～4年生	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。
104	8/21	学生	男性	2～4年生	抜け道等がでて失敗すると思う。 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時間警備員を自転者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。
105	8/21	学生	男性	2～4年生	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)車のほうがよっぽ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。
106	8/21	学生	男性	修士・博士課程	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、阪大阪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阪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考える。
107	8/21	学生	男性	2～4年生	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
108	8/21	学生	男性	2～4年生	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。 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。

つづく

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、国公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す。 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こと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う。私個人としては、この計画には大反対で
116	8/21	学生	男性	2～4年生	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。 そうなると景観面ですが、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る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、駐輪等であま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ものは必要はない。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った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か、よっぽど時間に余裕がおあ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し、メインストリート内を禁止にするのも納得しかねます。もう大学生なのですから、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。自転車が並べてあるのも(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条理な提案など、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しただけなのに。)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、路上駐車の取り締まり、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け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？

つづく

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が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。誰にとって景観上好ましくないのか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ま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して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，どうなんでしょうか． 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るべきです．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	自転車の入講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しょうが，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いう印象を受けました。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います。 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います。
138	8/23	学生	男性	修士・博士課程	金取るとかふざけんな　授業料はらっとるやろが
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ってほしい。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がわからない。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います。
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、何故駐輪車輌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案を織りま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か？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性はないと思います。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でしょうか。

つづく

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(らふぉれ付近)． 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車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よい。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、全ての四輪の駐車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停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…）。立体駐車場ではなく、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、入出庫口を共通棟の正面にしても未来的であるとすらいえるでしょう。地上に駐車場を存続することもできるでしょうし、収容台数が足りなくても駐車場を駐輪場に徐々に転用するのもアリでしょう。 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もらいたいです。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 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しょうが、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ずにすむと思います。
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。自転車や二輪の入講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てはいかがでしょうか。 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 駐輪料金をとるというのも反対　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？きっとそんなことはできんのだろうな・・・ 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。車道いっぱいに広がって歩いたり、車が通って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のでしょうか？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きちん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で、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	自転車での移動が大学内で出来ないと非常に不便 ?安全。　誰に対しての安全なのか？ 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。（鷲田学長） 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。

つづく

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」などと判断されるのは、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	阪大坂を通って、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。長所とあげる、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その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は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とく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。阪大阪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，自転車通行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がありません．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でしょうか．(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が) 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行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す．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，放置自転車の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でしょうか． バスロータリー計画と組み合わせて意見を述べます．バスロータリーが現状よりも正門側に移動した場合，自転車通行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 これらの問題に関しても，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，どうぞよろしくお願いいたします．
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す。 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、景観状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るはず。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に思えてなりません。
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は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にキャンパス内専用の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とっていただきたい。
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、下宿さがしです。 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倹約に努めている学生が多くいます。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く、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。 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か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います。 自転車を登録制にするのは登録料は痛いですが、放置自転車の減少も期待できそうですし、良い案かと思います。
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。 共通教育メインストリートの景観上の問題は、駐輪場の指定、誘導により解消されるのではないか。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。バスロータリー新設案（A案）に、駐車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をして頂きたい。

つづく

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しょうか？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ことがとても辛いです。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。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。そもそも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。
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で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、さらにもともと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しょうか？ 学生からお金を取ってまで、大事にし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の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るし。あんなにいらない。
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、「自転車が多い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が理解できないし、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が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公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しか見えない。
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が感じられますが、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。）

資料4.キャンパス内交通アンケート（ハガキ）集計結果（交通に関する危険要因・居住地域ほか）
豊中キャンパス（その1）

2010.08.24.

※学生の回答の割合が少なく、配布方法に問題があったと考えられる。

設問1-1の回答数・%

阪大生	17	11%
教職員	131	86%
その他	4	3%
合計	152	100%

設問1-2の回答数・%

男性	58	38%
女性	37	24%
無回答	57	38%
合計	152	100%

設問1-3の回答数・%

高校以下	0	0%
1年生	0	0%
2～4年生	12	8%
修・博	5	3%
30台以下	27	18%
40才代	34	22%
50才代	31	20%
60才代	11	7%
70才以上	0	0%
無回答	32	21%
合計	152	100%

設問2.(1) 危険要因の視点分類

歩行者	210	70%
車	54	18%
バイク	4	1%
自転車	28	9%
台車	1	0.3%
学内バス	4	1%
合計	301	100%

※計数は危険要因の延べ回答数

設問2.(2) 歩行者の視点による危険要因の一覧

大分類	回答数	%	中分類	回答数	%	小分類（個別的付加意見の内数）
対 歩行者	9	4%	歩行者マナーが悪い	9	4%	車道2を歩く、自転車と交錯1、不注意横断1、ボール追って飛出し1
対 車	41	20%	バス転回	11	5%	歩行者多い1、歩行者マナー1
			路上駐車	9	4%	たこ焼店路上駐車1、車がスピード出す1、交差点に邪魔駐車1
			車がスピードを出す	6	3%	路上駐車1、道が狭い1、夕方1
			車が多い	5	2%	業務用車1、歩行者マナー1
			車の飛出し	4	2%	測道から1、駐車場出入2
			車の不注意進路変更	2	1%	入構直後右左折
			車と交錯	2	1%	特に昼休み1
			阪大坂を夜間に車が通る	1	0.5%	
			近隣の車が送迎通行	1	0.5%	
対 バイク	15	7%	バイクがスピードを出す	9	4%	夜間危ない1
			バイクのマナーが悪い	6	3%	一方通行逆走1、歩道他禁止区域走行4
対 自転車	53	25%	自転車がスピードを出す	35	17%	夜間危ない5、坂道4、柵がない1、学外者1
			自転車のマナーが悪い	17	8%	歩道走行11、併走1、二人乗右側通行1、無灯火1、近隣住民非降車1
			自転車の駐輪	1	0.5%	
舗装等の道路の個別要素※1	35	17%	舗装等劣化	7	3%	階段破損1、段差1、道でこぼこ1、レンガ欠損1、歩道に穴あき1
			夜に暗い	6	3%	滑る1、防犯不安1
			石敷き・ボラード※1でつまづく	6	3%	石敷き5、ボラード1（※1対車両障害物）
			道が狭い	5	2%	車がスピードを出す1、歩行者多い1
			歩行者優先でない	5	2%	車が徐行しない2
			通行区分不明	4	2%	歩道がない1
			はみ出し陳列	2	1%	自転車店2
道路構成そのもの※2	28	13%	通行者過密	14	7%	昼休み1、業務用車1、歩行者・自転車3、歩行者・自転車・バイク・車1
			視界不良	9	4%	車みつけにくい3
			三叉路・交差点	4	2%	三叉路2、交差点2
			正門で信号を渡る為急ぎ転倒	1	0.5%	
不明（理由示さず漠然と危ない）				29	14%	
危険要因延べ回答数（歩行者視点）				210	100%	

※1.個別の改善工事が比較的容易と考えられる項目。 ※2.根本的改善工事が容易でないと考えられる項目。 以下の表で同様。

設問2.(3) 車の視点による危険要因の一覧

大分類	回答数	%	中分類	回答数	%	小分類（個別的付加意見の内数）
対 歩行者	9	17%	歩行者マナーが悪い	5	9%	路上駐車1、休み時間1、車道で部活1、接触しそう1
			歩行者不注意横断	4	7%	
対 車	11	20%	車の飛出し	3	6%	右左折2
			車がゲート前Uターン	2	4%	
			車の乗入れ自体	2	4%	バスの通行1
			路上駐車	2	4%	歩行者マナー1
			一方通行逆走車	1	2%	
			車がスピードを出す	1	2%	
対 バイク	1	2%	バイクマナー	1	2%	すり抜け1
対 自転車	8	15%	自転車マナー	3	6%	逆走1、ゲートの為車道通行1、不注意横断1
			自転車がスピード出す	3	6%	
			自転車飛出し	2	4%	
道路要素・構成	20	37%	道が狭い	5	9%	坂で見通し悪い1、手摺りが邪魔1
			通行者過密	5	9%	車道に歩行者1、歩行者多い1
			視界不良	10	19%	正門出構時1、対向車視認性1、らふぉれ側1、カーブ2、ミラー無し1、坂1
不明（理由示さず漠然と危ない）				5	9%	
危険要因延べ回答数（車の視点）				54	100%	

キャンパス内交通アンケート（ハガキ）集計結果
豊中キャンパス（その2）

2010.08.24.

設問2.（4）自転車視点による危険要因の一覧

大分類	回答数	%	中分類	回答数	%	小分類（個別的付加意見の内数）
対 歩行者	3	11%	歩行者マナー	3	11%	バイク進入禁止障害物が邪魔1
対 車	2	7%	車のスピード、右左折、バス転回	2	7%	スピード1、右左折1、バス転回1
対 自転車	7	25%	自転車のスピード、マナー	7	25%	スピード4、マナー3
舗装等の道路の個別要素	5	18%	道が狭い	1	4%	
			スロープが雨で滑る	1	4%	素材の問題1
			通行区分不明	3	11%	自転車と歩行者1、車と歩行者1、歩行者と自転車交錯1
道路構成・制度	4	14%	通行者過密、交錯	3	11%	昼休み1、歩行者マナー1
			住宅地の自転車が増加	1	4%	
不明（理由示さず漠然と危ない）				7	25%	
危険要因延べ回答数（自転車の視点）				28	100%	

＜設問3の集約駐輪場賛否、自転車有料登録制の賛否、その他提案については、別紙＝ホームページアンケートとともにまとめる＞

設問4×5. キャンパス最寄り利用交通機関と概略居住地域との関係（有効回答数134）　%

利用交通機関（大学最寄）／概略居住地域	阪急宝塚線	モノレール	スクールバス	自動車	バイク・原付	自転車	徒歩のみ	その他	合計
石橋	0.75		0.75	1.49		2.24	6.72		11.94
少路	0.75	4.48		1.49	0.75	1.49	0.75		9.70
瀬川・柴原・宮山町				2.24		2.99	2.99		8.21
桜塚	1.49					1.49			2.99
蛍池						1.49	0.75		2.24
刀根山							0.75		0.75
その他豊中市	1.49	3.73		0.75		1.49			7.46
その他池田市	1.49			1.49		1.49		0.75	5.22
吹田市		7.46		2.24	0.75	0.75			11.19
箕面市	1.49	1.49		3.73					6.72
大阪市	1.49	2.99		2.24					6.72
茨木市		2.99		1.49					4.48
神戸方面※1	9.70	0.75		0.75	0.75				11.94
大阪東部方面※2		4.48		0.75	0.75				5.97
大阪・兵庫以外	1.49	2.24	0.75						4.48
合計	20.15	30.60	1.49	18.66	2.99	13.43	11.94	0.75	100.00

※1.神戸方面とは神戸、芦屋、西宮、尼崎、川西の各市とした。※2.東部方面とは守口、門真、枚方、高槻の各市とした。
※2.学生の回答比率が低く、シミュレーションにあたっては注意を要する。

キャンパス内交通アンケート（ハガキ）集計結果
吹田キャンパス（その１）

2010.08.24.

※学生の回答の割合が少なく、配布方法に問題があったと考えられる。

設問1-1の回答数・%

阪大生	12	4%
教職員	261	88%
無回答	23	8%
合計	296	100%

設問1-2の回答数・%

男性	99	33%
女性	106	36%
無回答	91	31%
合計	296	100%

設問1-3の回答数・%

高校以下	0	0%
1年生	0	0%
2～4年生	2	1%
修・博	12	4%
30台以下	108	36%
40才代	64	22%
50才代	47	16%
60才代	9	3%
70才以上	0	0%
無回答	54	18%
合計	296	100%

設問2・3. 危険要因の視点分類

歩行者	477	50%
車	395	41%
バイク	28	3%
自転車	60	6%
その他	1	0.1%
合計	961	100%

※計数は危険要因の延べ回答数

設問2. 歩行者の視点による危険要因の一覧

大分類	回答数	%	中分類	回答数	%	小分類（個別的付加意見の内数）
対 歩行者	27	6%	歩行者が多い	13	3%	横断者2
			無理な横断	11	2%	
			歩行者の飛び出し	3	1%	保育園児1
対 車	189	40%	車がスピードを出す	77	16%	坂道5、横断しにくい3、業務用車2、夜間1、ゲート前1、朝1
			車が多い	56	12%	横断しにくい11、大型車4、朝夕通勤時4、業務用車3、右左折車2、ゲート2、バス停1
			車のマナーが悪い	14	3%	一時停止しない5、一方通行逆走2、水はね1、Uターン1
			車と交錯	13	3%	合流地点2、夜間1、バス・モノレール乗客1
			路上駐車が多い	12	3%	バス1、業務用車1
			車の飛び出し	8	2%	朝1、ゲート前1、右左折時1
			車に気づかれにくい	6	1.3%	
			右左折時ウインカーなし	3	0.6%	
対 バイク	24	5%	バイクのマナーが悪い	12	3%	ヘルメットなし6、一時停止しない2、無理な横断2、一方通行逆走1、歩道乗り入れ1
			バイクがスピードを出す	6	1.3%	無灯火1
			バイクが多い	4	0.8%	
			路上駐輪が多い	2	0.4%	駐輪区分違反1
対 自転車	21	4%	自転車がスピードを出す	8	2%	坂道3
			自転車のマナーが悪い	6	1.3%	無理な横断4、歩道の走行2
			自転車の飛び出し	3	0.6%	
			自転車多い	2	0.4%	
			自転車と交錯	2	0.4%	
舗装等の道路の個別要素※1	120	25%	歩行者優先でない	37	8%	
			舗装等劣化	24	5%	舗装不良12、排水溝詰まり5、枝など落下物2、側溝蓋破損2、水溜り1、階段の段差見えにくい1
			横断歩道がない	18	4%	正門2、無理な横断2、横断しにくい1、消えている1、人科～本部1
			通行区分不明	13	3%	歩道がない6、歩・車・自分離なし3、一方通行かどうか不明1、歩道に入りにくい1、車の進行方向不明1
			横断しにくい	12	3%	信号がない6、ゲート前1、水溜り1、3方向から車1
			道路狭い	12	3%	歩道狭い8、道路狭い4
			ミラーがない	2	0.4%	
			暗い	2	0.4%	樹木が覆っている1、階段危ない1
道路構成そのもの※2	96	20%	視界不良	58	12%	カーブ9、停車中のバス6、植木4、車が見にくい4、交差点2、T字路1、ミラー見にくい1、夜間1、ゲート前1
			通行者過密	14	3%	病院職員1、学生1
			三叉路・交差点	10	2%	交差点6、三叉路4
			急カーブ	4	0.8%	
			坂道	4	0.8%	
			ハンプ	3	0.6%	
			信号のタイミング	2	0.4%	巻込事故の可能性1、横断しにくい1
			渋滞	1	0.2%	
危険要因延べ回答数（歩行者視点）				477	100%	

※1.個別の改善工事が比較的容易と考えられる項目。 ※2.根本的改善工事が容易でないと考えられる項目。 以下の表で同様。

キャンパス内交通アンケート（ハガキ）集計結果
吹田キャンパス（その2）

2010.08.24.

設問3.（1）車の視点による危険要因の一覧

大分類	回答数	%	中分類	回答数	%	小分類（個別的付加意見の内数）
対 歩行者	68	17%	歩行者と交錯・マナーが悪い	25	6%	歩行者に気づきにくい6、車道に歩行者4、
			歩行者の過密	20	5%	
			歩行者の不注意な横断	15	4%	
			歩行者の飛び出し	8	2%	
対 車	71	18%	車が多い	17	4%	
			一時停止無視・飛出し	17	4%	
			車がスピードを出す	16	4%	
			路上駐車車両が多い	11	3%	
			車のマナーが悪い・違反	10	3%	逆走6、割込み2、信号無視1、ウインカー無
対 バイク	30	8%	バイクのマナーが悪い・違反	12	3%	逆走3、スピード2、信号無視1、一時停止無
			ヘルメット無着用バイク	8	2%	
			バイクの飛び出し	8	2%	
			バイクが多い	2	1%	
対 自転車	69	17%	自転車のマナーが悪い・違反	21	5%	逆走7、車道に自転車6、無灯火1、信号無
			自転車の飛び出し	20	5%	
			自転車がスピードを出す	10	3%	
			自転車の過密	10	3%	
			自転車の不注意な横断	8	2%	
道路要素・構成	157	40%	視界不良	88	22%	車が見にくい12、歩行者が見にくい8、自転
			車道の優先不明	25	6%	
			ハンプに危険を感じる	9	2%	
			道路が狭い	9	2%	
			信号	6	2%	信号の時間が短い3、信号がなく危険3
			通行区分不明	5	1.3%	
			舗装が劣化	4	1.0%	
			急カーブ	3	0.8%	
			横断歩道がない	2	0.5%	
			交差点が危険	2	0.5%	
			その他	4	1.0%	駐車スペースが狭い1、歩道がない1、左折
危険要因延べ回答数（車視点）				395	100%	

設問3.（2）バイク・原付の視点による危険要因の一覧

大分類	回答数	%	中分類	回答数	%	小分類（個別的付加意見の内数）
対 歩行者	6	21%	歩行者の不注意な横断	5	18%	
			歩行者の過密	1	4%	
対 車	2	7%	車の飛び出し	2	7%	
対 バイク	4	14%	バイクのすり抜け	4	14%	
道路要素・構成	16	57%	視界不良	5	18%	ミラーが見にくい2、車が見にくい1
			ハンプに危険を感じる	5	18%	
			舗装が劣化	4	14%	
			急カーブ	1	4%	
			車道の優先不明	1	4%	
危険要因延べ回答数（バイク・原付視点）				28	100%	

設問3.（3）自転車の視点による危険要因の一覧

大分類	回答数	%	中分類	回答数	%	小分類（個別的付加意見の内数）
対 歩行者	12	20%	歩行者と交錯・マナーが悪い	4	7%	車道で部活1、信号無視1
			歩行者の不注意な横断	4	7%	
			歩行者の飛び出し	3	5%	
			歩行者の過密	1	2%	
対 車	14	23%	車のマナーが悪い・違反	12	20%	スピード4、飛出し4、路上駐車3、右折禁止
			車が多い	2	3%	
対 バイク	1	2%	バイクがスピードを出す	1	2%	
対 自転車	8	13%	自転車のマナーが悪い・違反	8	13%	飛出し2、スピード2、逆走1、不注意横断1
道路要素・構成	25	42%	視界不良	9	15%	三叉路1、停車中のバス1、路上駐車1
			道路が狭い	4	7%	
			歩道・車道の分離がない	4	7%	
			舗装が劣化	3	5%	
			段差大きい	3	5%	
			坂が急	1	2%	
			通行禁止ヶ所を通ってしまう	1	2%	
危険要因延べ回答数（自転車視点）				60	100%	

キャンパス内交通アンケート（ハガキ）集計結果
吹田キャンパス（その3）

2010.08.24.

設問4×5. キャンパス最寄り利用交通機関と概略居住地域との関係（有効回答数278）　%

利用交通機関（大学最寄）／概略居住地域	阪急千里線	モノレール	阪急バス（千里中央）	近鉄バス	自動車	バイク・原付	自転車	徒歩のみ	その他	合計
小野原					5.04	0.36	2.16	0.36		7.91
春日丘					1.80	0.36	0.72	1.08		3.96
北千里	0.36		0.72		1.80		0.72			3.60
豊川		0.36			1.44	0.36	0.72			2.88
山田					1.44		0.36	0.36		2.16
豊中市		2.88	1.44		10.07		1.08			15.47
その他吹田市	0.72	1.44	0.72		9.35	0.72	0.36			13.31
その他茨木市		1.80		0.36	6.12	0.36	0.72			9.35
大阪市	1.44	1.44	1.44		4.68	0.36				9.35
箕面市		0.36			6.83	0.36		0.36	0.36	8.27
神戸方面※1	1.80	0.72		1.08	3.96	0.36	0.36			8.27
その他北部方面※2	0.72	1.44			2.88		0.36			5.40
大阪南部方面		0.36	0.72		2.16	0.36			0.36	3.96
大阪東部方面※3		0.36		0.72	1.08	0.36				2.52
大阪兵庫以外	0.36	0.72		0.72	1.44		0.36			3.60
合計	5.40	11.87	5.04	2.88	60.07	3.96	7.91	2.16	0.72	100.00

※1.神戸方面とは神戸、芦屋、西宮、尼崎、川西の各市とした。※2.北部方面とは池田市、川西市、豊能町、猪名川町とした。
※3.東部方面とは守口、門真、枚方、高槻の各市とした。
※4.学生の回答比率が低く、シミュレーションにあたっては注意を要する。

キャンパス内交通アンケート（ハガキ）集計結果
箕面キャンパス（その1）

2010.08.24.

※学生の回答が寄せられておらず、配布方法に問題があったと考えられる。
（生協や各部局への配布依頼時に、学生・教職員に満遍なく配布する意図が伝わらなかったと推測される → 再調査を検討）

設問1-1の回答数・%

学生	0	0%
教職員	39	95%
無回答	2	5%
合計	41	100%

設問1-2の回答数・%

男性	19	46%
女性	12	29%
無回答	10	24%
合計	41	100%

設問1-3の回答数・%

高校以下	0	0%
1年生	0	0%
2～4年生	0	0%
修・博	0	0%
30台以下	8	20%
40才代	13	32%
50才代	8	20%
60才代	5	12%
70才以上	0	0%
無回答	7	17%
合計	41	100%

設問2・3. 危険要因の視点分類

歩行者	69	50.4%
車	68	49.6%
合計	137	100%

※計数は危険要因の延べ回答数

設問2. 歩行者の視点による危険要因の一覧

大分類	回答数	%	中分類	回答数	%	小分類（個別的付加意見の内数）
対 歩行者	8	12%	歩行者のマナーが悪い	5	7%	授業終了時1、車道に歩行者1
			歩行者の飛び出し	3	4%	バス停車時1、不注意横断1、無理な横断1
対 車	13	19%	車がスピードを出す	7	10%	バス1
			バスが停車している	3	4%	
			車の飛び出し	1	1.4%	駐車場出入口1
			車と交錯	1	1.4%	
			車の急停止	1	1.4%	
対 バイク	2	3%	バイクのマナーが悪い	1	1.4%	
			バイクの飛び出し	1	1.4%	
対 自転車	5	7%	自転車がスピードを出す	2	3%	
			自転車の乱雑な駐輪	2	3%	
			自転車の飛び出し	1	1.4%	
舗装等の道路の個別要素※1	15	22%	通行区分不明	4	6%	歩道がない2、車道を歩かざるを得ない2
			道路狭い	4	6%	駐車場出入口狭い1
			暗い	3	4%	
			監視カメラがない	3	4%	
			舗装が滑りやすい	1	1.4%	雨天時1
道路構成そのもの※2	26	38%	視界不良	14	20%	門からあがってくる車1、駐車場から出てくる車1、間谷4～構内の交差点1、南西門1
			車の出入口等	7	10%	駐車場出入口2、車出入口2、車通行箇所2、合流地点1
			バス関係	3	4%	バス方向転換場所1、バス停1、バスとのすれ違い1
			坂道	2	3%	
危険要因延べ回答数（歩行者視点）				69	100%	

※1.個別の改善工事が比較的容易と考えられる項目。 ※2.根本的改善工事が容易でないと考えられる項目。 以下の表で同様。

設問3.車両の視点による危険要因の一覧

大分類	回答数	%	中分類	回答数	%	小分類（個別的付加意見の内数）
対 歩行者	15	22%	無理な横断	3	4%	
			歩行者の飛び出し	2	3%	バス停車時1
			歩行者のマナーが悪い	8	12%	車道に歩行者4
			歩行者と交錯	2	3%	歩行者出入口1
対 車	17	25%	バス停車	9	13%	一車線占領3、追越が危険1
			すれ違いが危険	4	6%	バス2、大型車2
			バスが危ない	3	4%	バス停1、方向転換場所1、バスがスピードを出す
			車が急停止する	1	1.5%	
対 バイク	4	6%	一時不停止	3	4%	
			バイクの飛び出し	1	1.5%	
対 自転車	8	12%	無理な横断	1	1.5%	
			自転車の飛び出し	4	6%	バス停車時1
			自転車がスピードを出す	3	4%	
道路要素・構成	24	35%	道路等が狭い	5	7%	門が狭い2
			視界不良	11	16%	バス停車時2、歩行者が見えにくい2、夜間1
			坂道	2	3%	
			通行者過密	1	1.5%	
			急カーブ	1	1.5%	
			車の出入口等	3	4%	駐車場出入口1、車出入口1
			入構許可証発行時	1	1.5%	許可証の為、車から離れる必要あり1
危険要因延べ回答数（車両の視点）				68	100%	

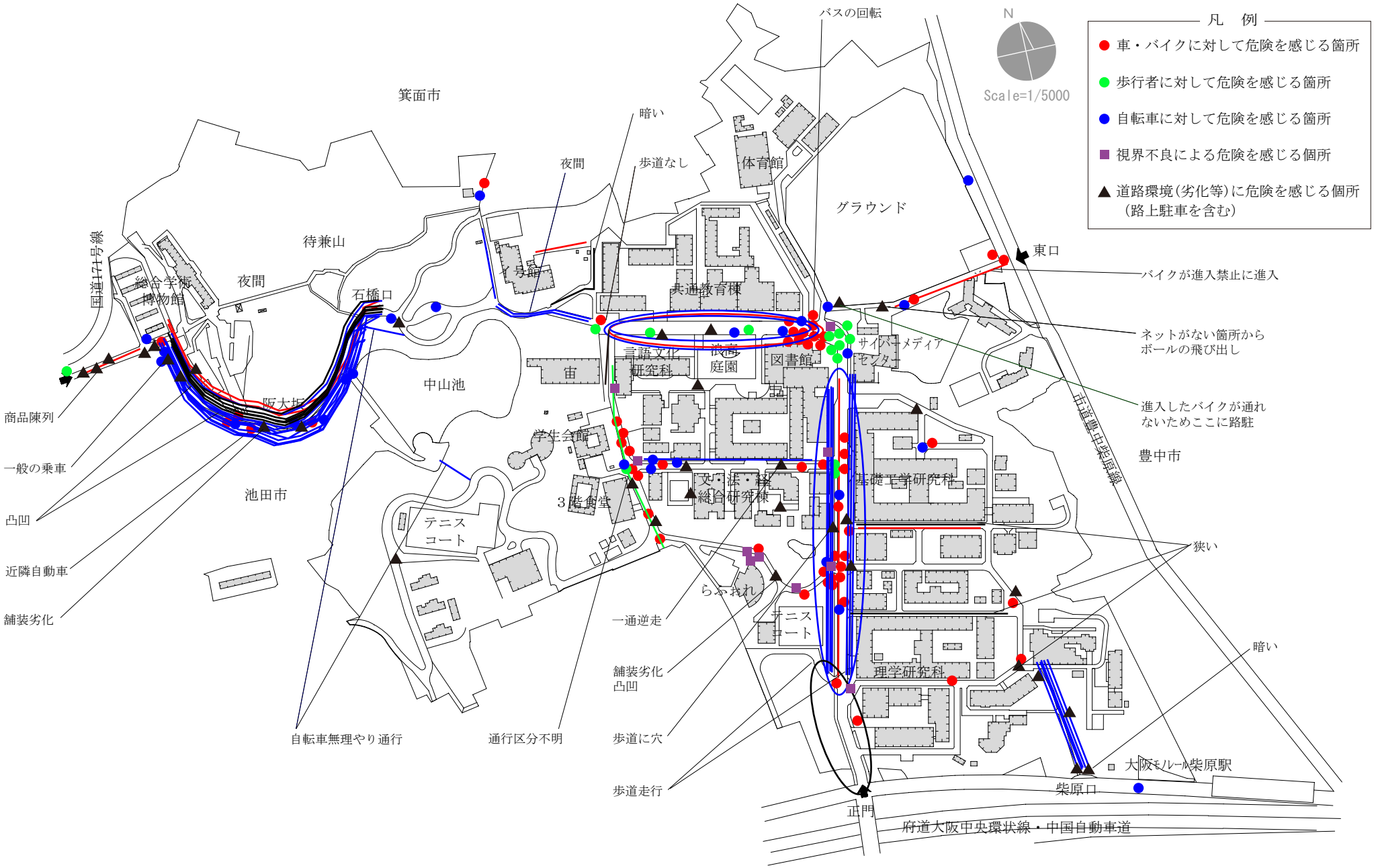
キャンパス内交通アンケート（ハガキ）集計結果
箕面キャンパス（その２）

2010.08.24.

※学生の回答が寄せられておらず、配布方法に問題があったと考えられる。
（生協や各部局への配布依頼時に、学生・教職員に満遍なく配布する意図が伝わらなかったと推測される → 再調査を検討）

設問4×5. キャンパス最寄り利用交通機関と概略居住地域との関係（有効回答数38、但し学生回答ゼロ）　　%

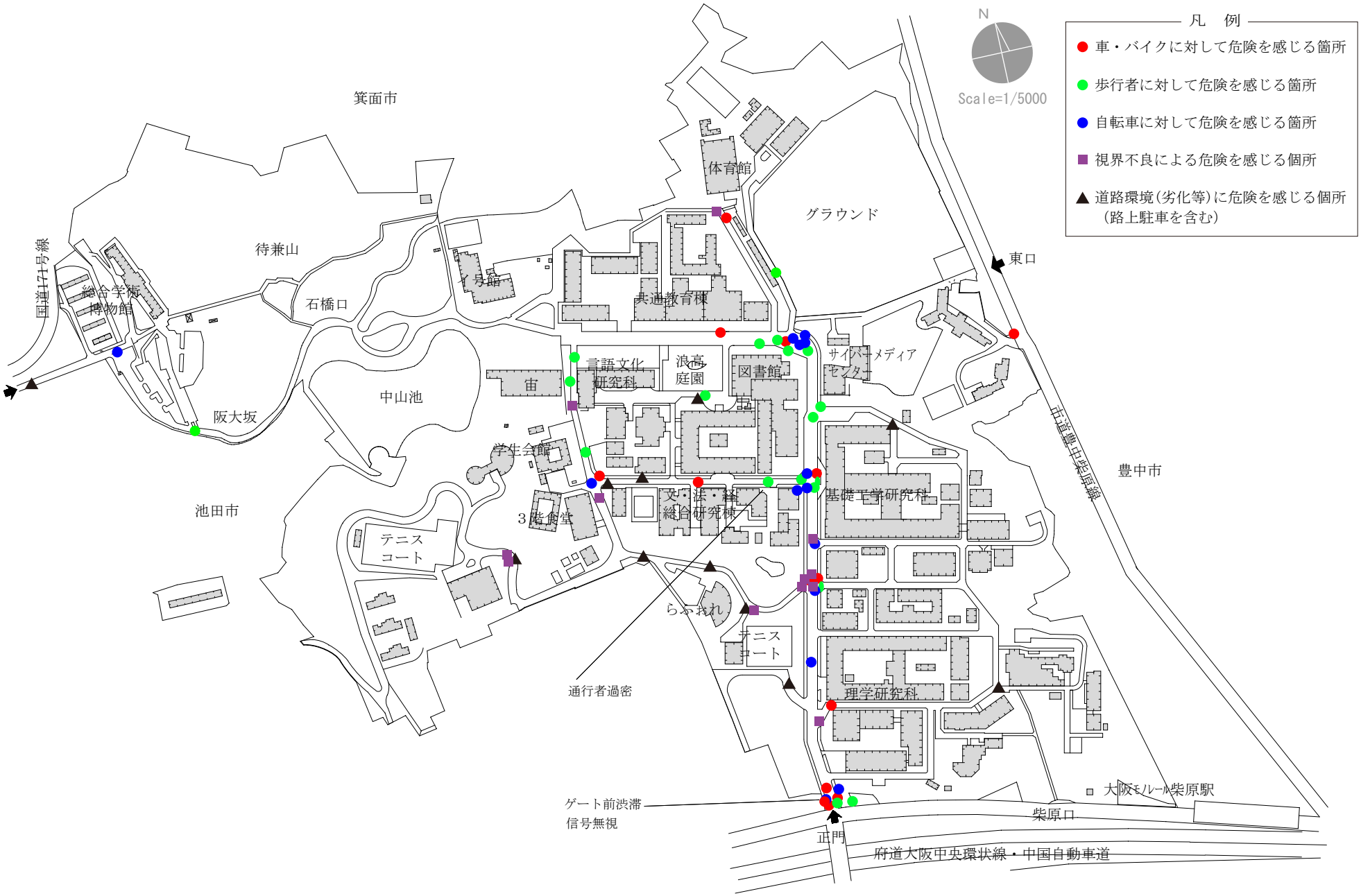
利用交通機関（大学最寄）／概略居住地域	阪急バス（千里中央）	阪急バス（ＪＲ茨木）	阪急バス（阪急箕面）	モノレール（彩都西駅）	自動車	バイク・原付	自転車	徒歩のみ	合計
間谷	2.63							5.26	7.89
彩都									0.00
豊川									0.00
その他箕面市	2.63				10.53				13.16
吹田市	5.26				10.53				15.79
豊中市	2.63			2.63	10.53				15.79
その他茨木市				2.63	7.89	2.63			13.16
大阪市	5.26				5.26				10.53
その他大阪府		2.63			7.89				10.53
兵庫県			2.63	2.63	5.26				10.53
大阪・兵庫以外					2.63				2.63
合計	18.42	2.63	2.63	7.89	60.53	2.63	0.00	5.26	100.00



資料５．キャンパス内の危険箇所プロットまとめ（1ページ／全6枚）

ハガキアンケート調査（平成22.6.実施）による、交通に危険を感じる箇所のプロット

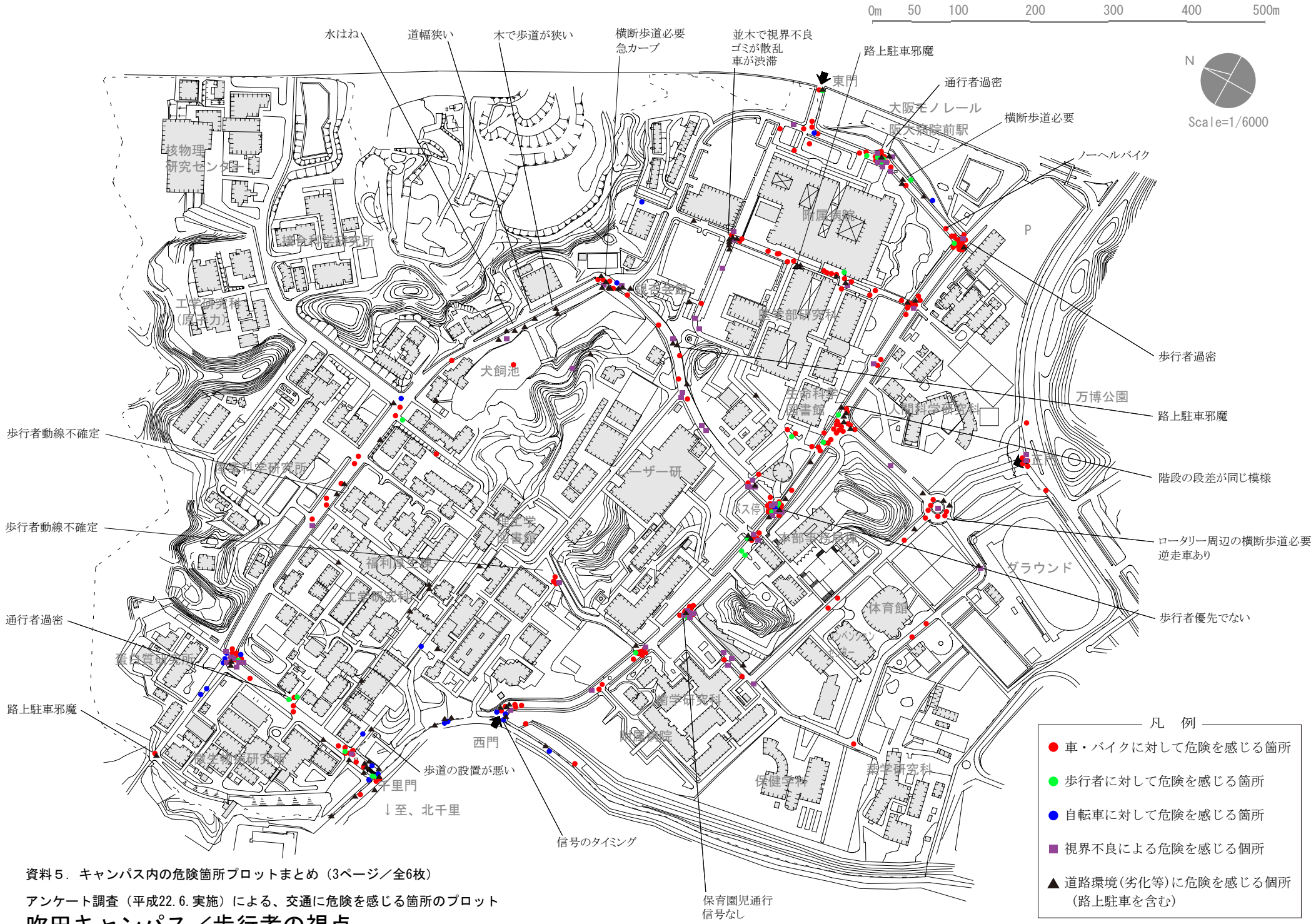
豊中キャンパス／歩行者の視点



資料５．キャンパス内の危険箇所プロットまとめ（2ページ／全6枚）

アンケート調査（平成22.6.実施）による、交通に危険を感じる箇所のプロット

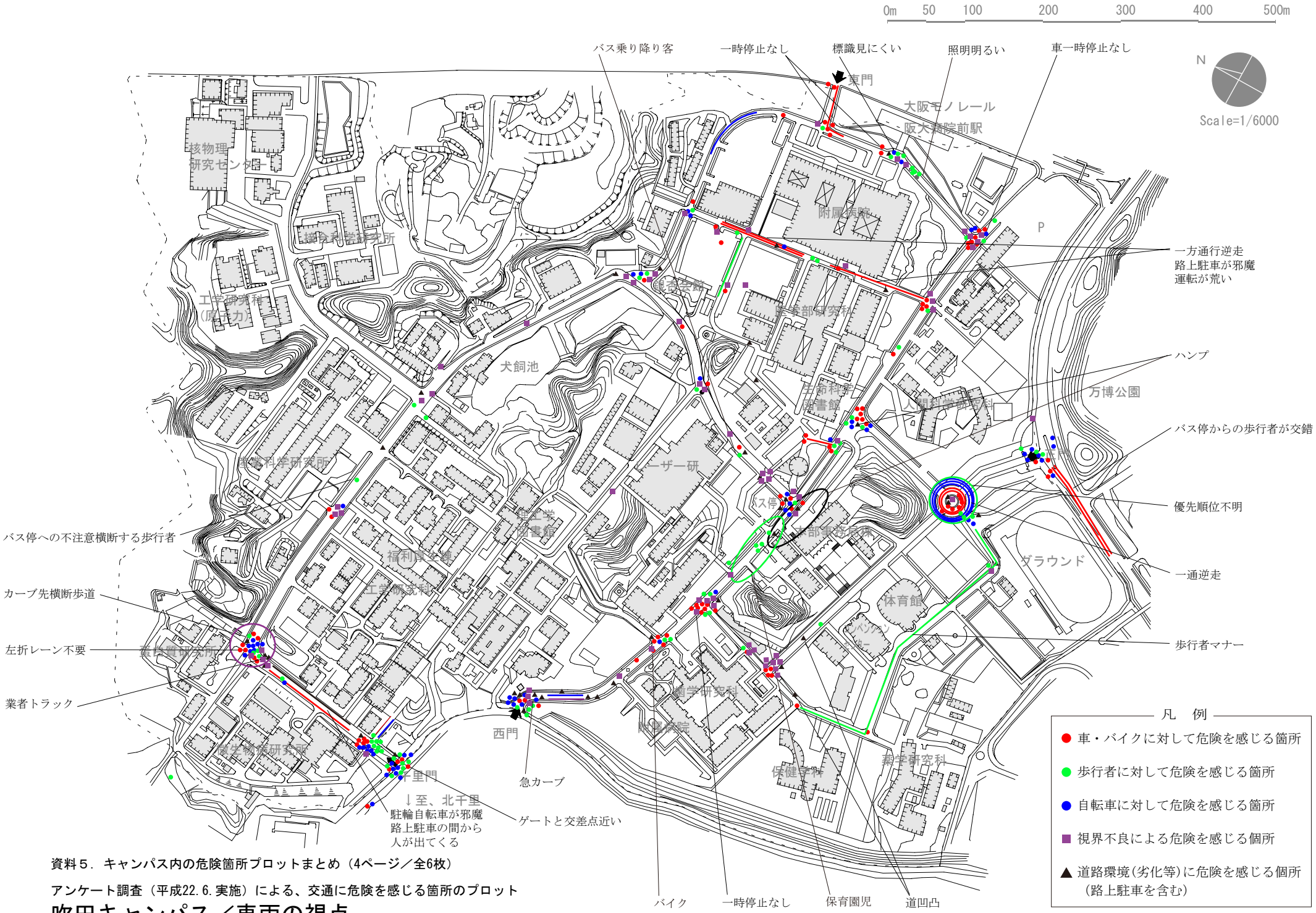
豊中キャンパス／車両の視点



資料５．キャンパス内の危険箇所プロットまとめ（3ページ／全6枚）

アンケート調査（平成22.6.実施）による、交通に危険を感じる箇所のプロット

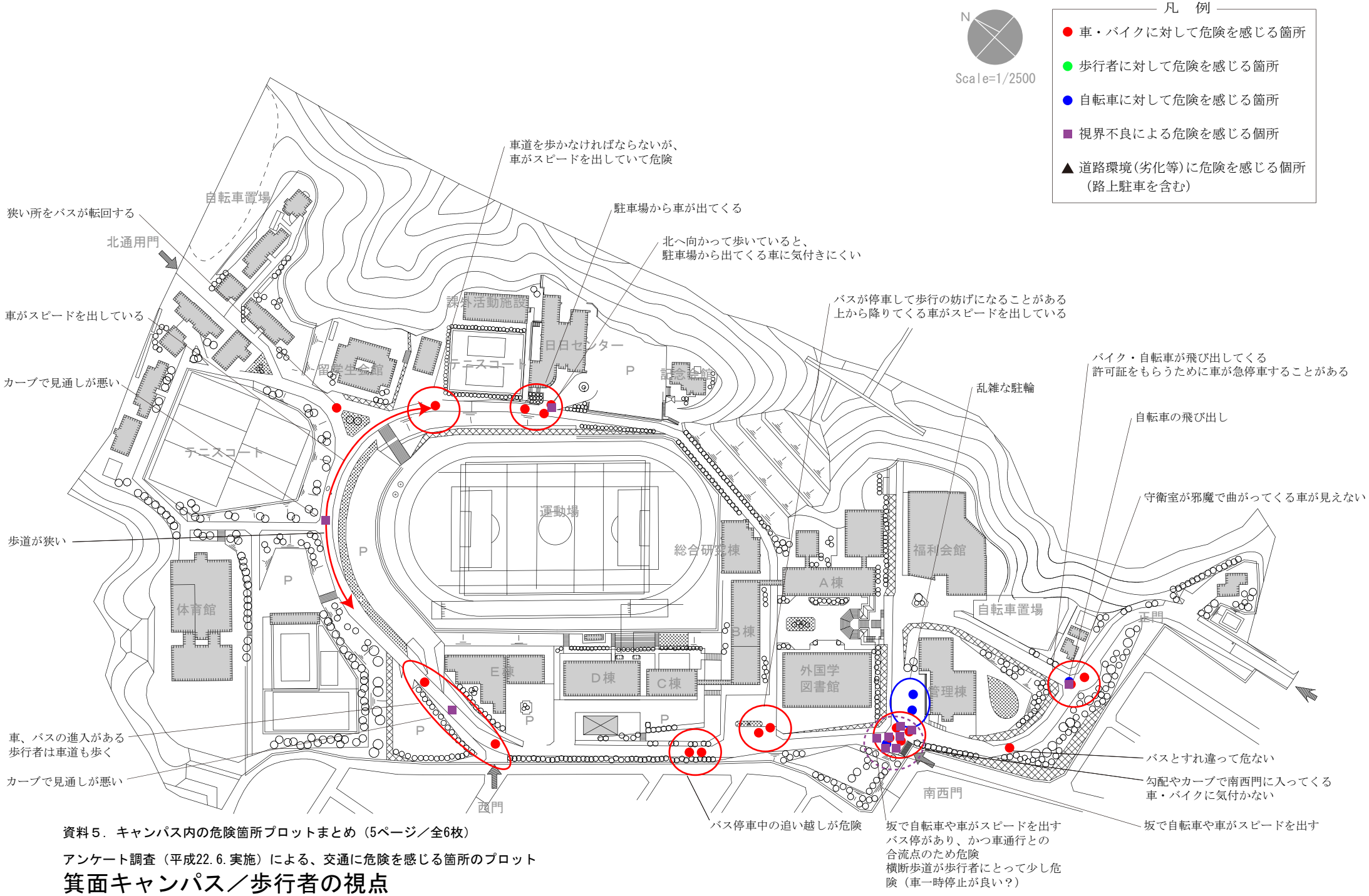
吹田キャンパス／歩行者の視点



資料５．キャンパス内の危険箇所プロットまとめ（4ページ／全6枚）

アンケート調査（平成22.6.実施）による、交通に危険を感じる箇所のプロット

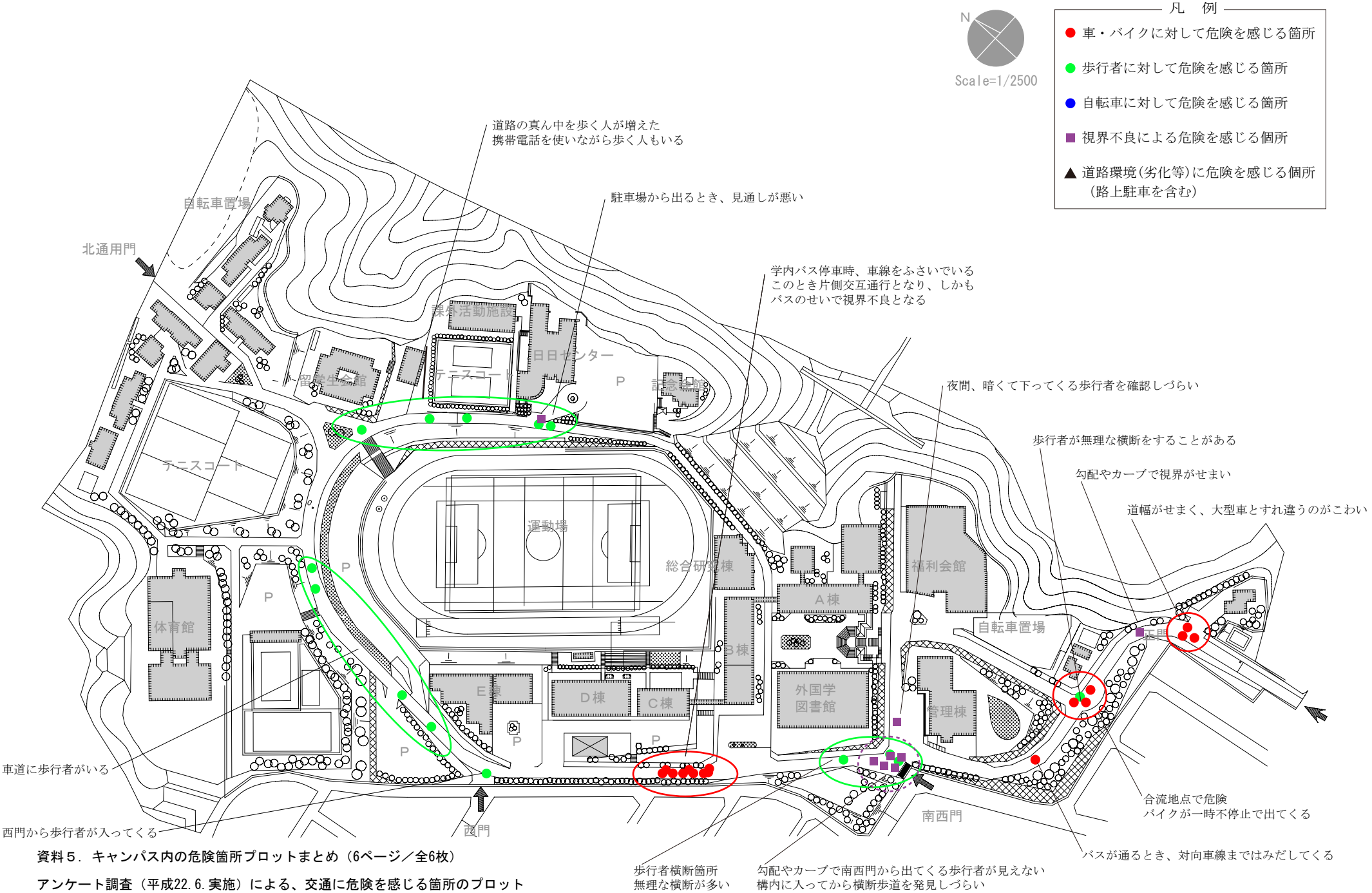
吹田キャンパス／車両の視点



資料５．キャンパス内の危険箇所プロットまとめ（5ページ／全6枚）

アンケート調査（平成22.6.実施）による、交通に危険を感じる箇所のプロット

箕面キャンパス／歩行者の視点



資料５．キャンパス内の危険箇所プロットまとめ（6ページ／全6枚）

アンケート調査（平成22.6.実施）による、交通に危険を感じる箇所のプロット

箕面キャンパス／車両の視点