

D-12

自転車防犯登録の活用による放置自転車対策の可能性について

Possibility of an anti-illegally parked bicycle measure by use of the bicycle theft prevention registration

指導教授 轟 朝 幸 2122 細 谷 涉 太

1. 本研究の背景と目的

近年、わが国における都市交通政策では自転車交通の位置づけが不十分であり、自転車利用者のマナー低下などの問題を抱えているのが現状¹⁾である。放置自転車問題が発生して 20 年以上経つ現在も、有効な対策は未だ明確には得られてはいない。最近では、駐輪場の民営化や有料化、新しい動きとして駐輪場登録自転車に IC タグを装着させ、利用者の意識を明確にし、さらに駐輪場に登録している利用者専用駐輪場をつくり、快適で安全な駐輪場を運営し、その結果として放置自転車の減少につなげようという考えも出てきている。自転車登録制度としては、既に防犯登録制度があるが、放置自転車対策には活用されていない。

そこで本研究では、自転車の登録制度として義務化されている防犯登録制度を、積極的に放置自転車対策として活用する。これにより、利用者の帰属意識を明確にさせ、放置への責任を持たせることで放置自転車減少の可能性を検討する。

2. 自転車登録制度導入可能性の調査概要

(1) ヒアリング調査概要

本調査は放置自転車対策を行っている団体を対象に、放置対策の現状や自転車登録制度導入の可能性を探る目的で、表-1 のようにヒアリング調査を行った。

表-1 ヒアリング日程

調査日時	調査団体
2005年9月20日	NPO法人 been
2005年11月8日	警視庁交通部交通規制課
2005年11月17日	世田谷区道路局土木調整課
2005年12月1日	横浜市道路局総務部総務課

(2) ヒアリング調査結果

ヒアリング調査では、団体ごとに放置自転車対策に関する役割と自転車登録制度導入の可能性を把握した。

放置自転車対策は、自転車法内に自治体の役割と明記²⁾されており、各自治体では積極的に対策に取り組んでいる現状にあるが、なかなか効果的な対策が行えていない。一部のNPOでも、自治体や民間企業と組んで放置自転車対策を行うことで効果的に放置自転車を減少させようとしていた。警察では、定常的な対策は

行っていないが、自治体との合同パトロールや社会実験を通して放置自転車対策に関っていた。

自転車登録制度導入の可能性については、世田谷区で検討した例があるが、全車両への貼付の難しさやデータ管理、どのようなメリットを付けたら良いのかという観点から実現へとは至らなかった。しかし、自転車登録制度が放置自転車対策として効果を発揮する可能性については、どの団体でも非常に有効な施策ではないかという意見が挙げられた。

(3) アンケート調査概要

本調査は自転車利用者を対象に、駐輪に対する行動変化の可能性を探る目的で、表-2 のように、紙面及び Web でアンケート調査を実施した。

表-2 アンケート調査実施概要

実施・配布期間	2005年12月8日から2006年1月9日	
全配布枚数	紙面：150枚	Web：送信部数不明
有効回収枚数	紙面：99枚	Web：17部
有効回収率	紙面：66%	Web：不明

(4) アンケート項目

表-3 にアンケート項目を示す。本調査では、全自転車が登録制になり、放置自転車に対して自治体が放置者の特定や罰則金を課すことができると仮定し、そのときの自転車利用者の駐輪行動の変化及び防犯登録に関する認知度を質問している。

図-1 は、放置自転車対策を行っている自治体が、現在、警察で管理されている防犯登録データを、放置自転車対策へと活用するまでの流れを示す。

表-3 アンケート項目

	質問項目
自転車の利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ・利用目的 ・利用頻度 ・駐輪禁止区域への駐輪経験 ・駐輪禁止区域への駐輪頻度 ・駐輪禁止区域への駐輪理由 ・撤去経験の有無
登録制度時の駐輪行動	<ul style="list-style-type: none"> ・氏名が把握される場合の駐輪行動 ・連絡がある場合の駐輪行動 ・罰則金が課される場合の駐輪行動
防犯登録制度	<ul style="list-style-type: none"> ・防犯登録の認知度 ・防犯登録を貼付しているか ・防犯登録制度の概要の理解度
個人属性	<ul style="list-style-type: none"> ・性別 ・年代 ・職業

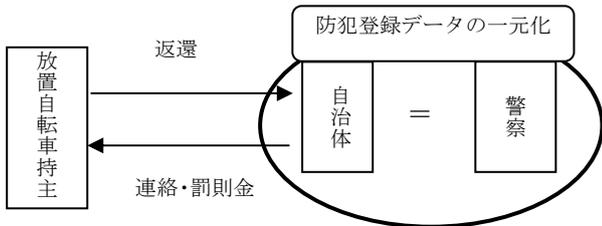


図-1 登録制度導入のイメージ図

3. アンケート集計及び分析

(1) アンケート集計結果

図-2に男女別、年齢別、目的別のサンプルの属性比率を示す。回答者の男女の割合は、男性 54%、女性 46%であった。年代の割合は20代が24%と最も多く、次いで50代の20%、30代の16%、40代の15%、10代以下の13%、60代以上の12%であった。自転車利用目的の割合は、通勤・通学目的が29%、買物目的が40%、娯楽目的が21%であった。

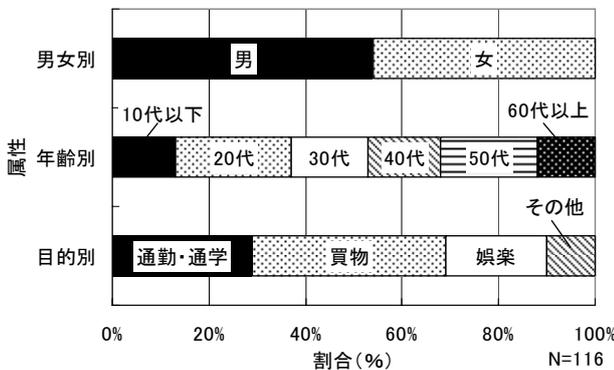


図-2 サンプルの属性比率

(2) 分析方法及び結果

自転車登録制度を実施した場合の駐輪行動を男女別、利用目的別、頻度別、年齢別にクロス集計した。

例として、男女別駐輪行動の分析結果を「放置者の氏名や連絡先が把握される場合」は表-4、「把握された連絡先に自治体から警告の連絡がある」場合は表-5に示す。表を二つにわけたのは、罰則が厳しくなるに伴い、「駐輪しない」と回答するサンプルの増加を比較できるからである。

男女別の分析では、男女差は無かったが、過去に撤去経験が「有る」人と「無い」人では駐輪行動に差があり、「撤去経験が有る」と回答した人の方が「駐輪する」と回答した。

利用目的別の分析では、娯楽目的で「駐輪しない」と回答した人が多く、他に変化は見られなかった。

利用頻度の分析では、頻度別に差が見られたが、検証の結果、回答の偏りが影響したためであり、利用頻

度と駐輪行動に深い関係性は見られなかった。

年齢別の分析では、年代による差は現れなかった。

表-4 名前が把握される場合の男女別駐輪行動

	撤去経験有 (%)			撤去経験無 (%)		
	男	女	合計	男	女	合計
駐輪しない	37	40	77	58	39	97
駐輪する	15	8	23	3	0	3
合計	52	48	100	61	39	100

表-5 連絡がある場合の男女別駐輪行動

	撤去経験有 (%)			撤去経験無 (%)		
	男	女	合計	男	女	合計
駐輪しない	47	45	92	58	39	97
駐輪する	5	3	8	3	0	3
合計	52	48	100	61	39	100

4. 結論と今後の展望・課題

本研究は長年、交通問題として扱われてきた放置自転車問題に対して、その解決の一助になるように、自転車を登録制にして自治体で管理する。それにより、自転車利用者の自転車に対する帰属意識が増し、責任感から放置が減少する傾向が見られるのではないかと考え、調査を行った。本研究による分析の結果、防犯登録制度を自転車登録制度として活用することは、個人情報保護や全自転車への導入の困難さから、現段階では難しいという結論が得られた。しかし、自転車登録制度に関していえば、自転車利用者は自転車が登録制度になれば、自転車の利用目的や帰属意識により多少の差は出るが、年齢・性別・利用頻度に関係なく、「名前の把握」・「自治体からの連絡」・「罰則金」と、罰則が強化されるにつれ「駐輪しない」と回答した人が62%、82%、94%と上昇し、駐輪禁止区域への駐輪をしなくなる傾向が強いという成果が得られた。

よって放置自転車対策の案として、自転車利用者に対し自転車防犯登録制度を活用する意義はあるといえる。

今後の課題としては、仮に罰則金を課すならば誰に課すべきなのか、その主体を明らかにしなければならないことが考えられる。また、登録制度を導入するにあたって、全ての自転車へどのように登録させるのか、システム・管理主体を考えなければならない。

<参考文献>

- 1) 渡邊千賀恵：自転車とまちづくり、学芸出版社、pp.38-42、1999年3月
- 2) 諸岡昭二：改正自転車法の解説、東京経済、pp.67-70、1994年12月