

第IV部門

大阪府の駅周辺における放置自転車防止にかかわる条例と地域的 取り組みとの相互関係のあり方に関する研究

大阪工業大学 学生会員 ○坂口 久和 吉本 礼遵 吉岡 倉男
大阪工業大学 正会員 岩崎 義一

1. はじめに： 最近の我が国では、地球温暖化や都市環境問題への対応から、環境負荷の小さい都市交通手段として自転車利用を促進しようとする動きが見られる。しかし一方で、我が国における従来の都市交通政策では自転車交通の位置付けが不十分であったため、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である⁽¹⁾。特に自転車を無秩序に駐輪する、いわゆる放置自転車が社会問題となっており、大量の駐輪需要が集中する場所である駅周辺でこの問題は顕著である。その対策として、市町村は条例で自転車放置禁止区域を設定したり、条例に基づく放置自転車の撤去をはじめとした放置防止の取り組みをしている。しかし、条例による防止だけではその効果は多くを期待できず、地域の自主的な取り組みが極めて重要と考えられる。

よって本研究では大阪府下で唯一の自主的取り組みを行っている鴻池地区（東大阪市）を取り上げ、その取り組みの実態を調べることによって放置自転車防止への効果を明らかにし、地域取り組みの課題を検討する。

2. 放置自転車防止に対する行政的対策とその内容に見る特徴： 現在大阪府下44市町村のうち37市町村で条例が定められており、そのうち33市町村が罰則制を採っている。また、放置禁止区域を定めている駅が平成元年より増えてきている中で、放置自転車は減少傾向が見られる場合もあり、条例制定による放置自転車抑制に対する一定の効果があつたものと想像される。（図1-1）しかし、平成5年以降放置台数は殆ど減少していないことを考えると、制度が機能するための新たな課題、問題が潜んでいると考えられる。

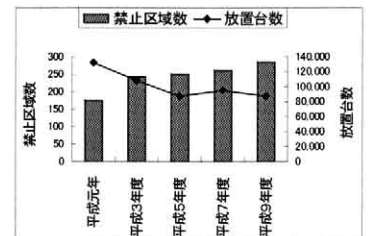


図1-1 禁止区域数と放置台数の関係

3. 地域の主体的取り組みの実態

(1) 活動の始動背景と取り組み内容： 鴻池駅周辺での活動主体（以下推進協議会）は、急激に放置自転車が目立つようになり、この影響で道路交通事故等の問題が多発し始めたことを受けて、地区内の有志が集まり自ら放置自転車の防止に参加していこうとの合意を形成し、平成6年に「鴻池駅前地区放置自転車対策推進協議会」として設立された。この推進協議会に対して、東大阪市も支援を行っている。この活動を行って以降、鴻池駅地区の放置自転車の数は減少している。（図2-1）

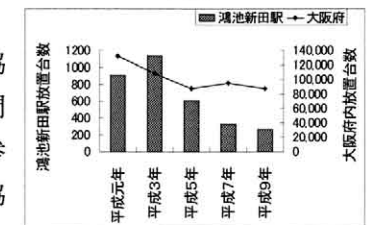


図2-1 鴻池新田駅と大阪府内の放置自転車台数の推移

(2) 推進協議会メンバーの取り組みに対する意識調査： 推進協議会のメンバーに対して放置自転車の防止対策、今後の活動方向についてアンケート調査（1999.12.13、配布数28件、回収数20件、回収率は71.4%）を行った。基本集計結果において特徴が見いだせなかったため、メンバーを利害関係別に一定の基準で分類して特徴を見ることにした。なお、利害を被る者と損害を被る者とは10人ずつである。

(a) 基本集計から見た特徴： 放置自転車をなくすための対策に係わる重要度は「自転車利用者の意識の啓発」

が最も高く、次いで「撤去回数増加」、「鉄道会社の積極的取り組み」となっている（図3-1）。行政に望むことは「撤去等罰則の条例による強化」を最も強く望んでおり、次いで「宣伝強化に対する人的金銭的援助」となっている。利害別に見ても概ね同様の傾向にある（図3-2）。今後の活動方向に関わる重要度は、利害関係に関係なく「撤去作業を積極的に行うべき」と

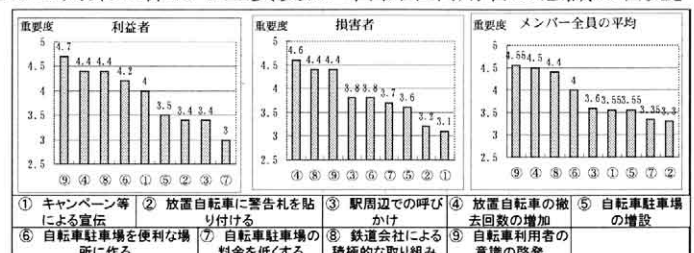


図3-1 放置自転車をなくす方法に関する回答状況

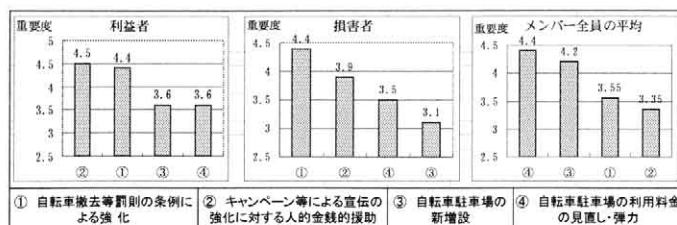


図3-2 今後行政に望むことに関する回答状況

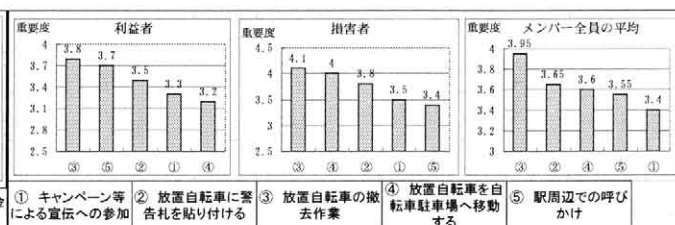


図3-3 今後推進協議会の活動方向に関する回答状況

いう意見が最も多く、次いで利害者が「駅周辺での呼びかけ」、損害者が「放置自転車を自転車駐車場へ移動する」となっている（図3-3）。

(b)主成分分析から見る特徴： 利害関係別の基本集計で興味ある特徴が見出せないため、主成分分析を試みた。自転車放置をなくすための対策について分析してみた。これによると、第2主成分までで50%の寄与率であり明確にサンプルを分類していないが、第1主成分は「自転車駐車場を便利な場所に作る」、「自転車駐車場の増設」といった施設の整備充実と、「放置自転車に警告札を貼り付ける」、「駅周辺での呼びかけ」の地域的運動の両極になっていることから、地区計画の重要性を示唆する軸と考えられ、第2主成分は「駅周辺での呼びかけ」、「自転車駐車場の料金を低くする」といった放置防止への直接的アプローチと、「自転車利用者の意識の啓発」、「自転車駐車場の増設」といった放置防止への間接的アプローチの両極になっていることから、地域社会でのルール作り・社会的土壌作りの重要性を示す軸と考えられる。（図4-1）これらの軸のうち、主成分2で利害関係者が分類される傾向があり、害を受ける者は放置自転車を撤去するなど直接行使の意識が比較的強いものと考えられる。

また、今後の活動方向に係わる重要度を主成分分析すると、第1主成分は「キャンペーン等による宣伝への参加」という誘導と、「放置自転車を自転車駐車場に移動する」という強制的措置に2極化し、活動内容の実行力の程度を示唆しており、第2主成分も、カテゴリーの並びは反対だが第1主成分と同じ意味を持っているようである。ここでも、先の主成分分析と同様の結果が見て取れる（図4-2）。

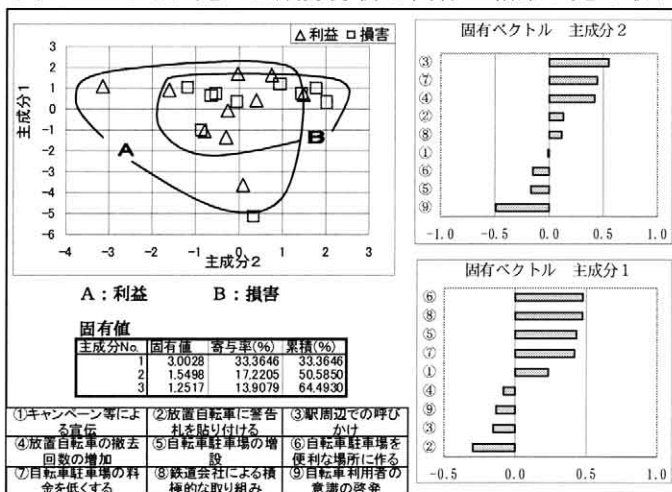


図4-1 放置自転車をなくす方法に関する主成分分析

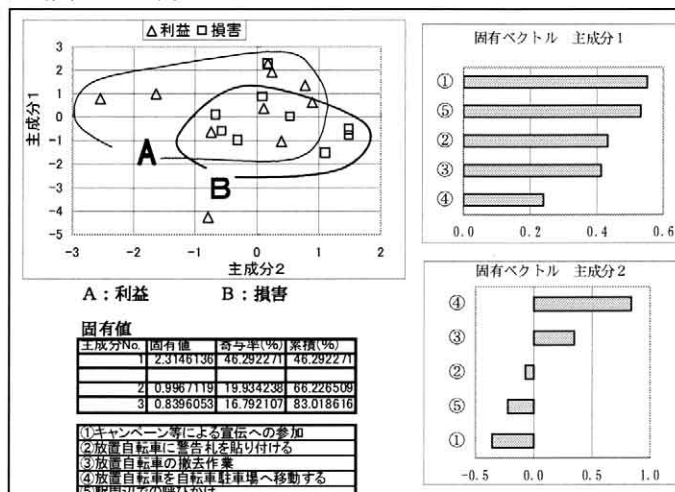


図4-2 今後行政に望むことに関する主成分分析

4. まとめ： まず、本研究で得られた知見を述べる。①地域の取り組みによって放置自転車数は減少しており、一定の効果があつた。②放置自転車をなくすには推進協議会メンバーの意見によれば利用者意識を高めること、罰則強化の条例が必要であることがわかった。また、今後の活動内容としては撤去作業を積極的に行なうべきであると考えていることがわかった。③推進協議会メンバーの利害関係による立場の差が、放置自転車防止対策や推進協議会の今後の活動内容に一定の影響（誘導か強制措置か等）を与えていると考えられる。

防止対策としての条例の制定は、一定の効果をもつと考えられるものの限界があり、地域取り組みとセットで対応していくことが重要と思われる。その際、地域取り組みにどの程度の権限を与えるかといった課題があるが、これを地域・地区で明確にし実行に移すためにも、地域手動のメンバー構成の支援や成果に対する褒賞制度の導入などを行政サイドから検討し、条例に反映させていくことが重要と考えられる。

<参考文献>

- (1) 山根・栗井・藤井・阿部：地方都市における自転車利用環境の整備が通勤・通学交通手段に及ぼす影響、土木計画学研究・講演集、