

# 放置自転車が引き起こす犯罪に関する研究

## A study on crime to be caused by an illegally parked bicycle

岸 達貴  
Tatsuki KISHI

### SUMMARY

This study reveals that an illegally parked bicycle becomes a factor which causes a street crime. Broken windows theory is considered in this study illegally parked bicycles that they are one of them when you have to replace modern. Since the number of crime and illegally parked bicycles are the maximum, I chose the investigation area in Osaka city. Because the illegally parked bicycle narrows width, that crime opportunity increases for criminals accessible to the victim revealed. Also it is promoting factors to interfere with the monitoring of the fact that it cuts off the view.

### KEYWORDS

Illegally parked bicycle, space property, street crime

## 1. 研究の目的と背景

近年、通勤・通学等の外出時の移動手段の選択肢の一つとして自転車を利用する人がいる。その要因として経済的、健康的などが挙げられ、現代の日本にとって自転車は最適な乗り物である。その一方で放置自転車が東京都、大阪府などの大都市やその郊外で問題となっている。

「平成 23 年度 駅周辺における放置自転車に関する実態調査」によると大阪市が放置自転車台数 23158 台と全国の市区町村で最も多い。放置自転車の存在は交通の妨げや街の景観を損ない、都市の機能や印象を悪化させる要因の 1 つだと考えられる。

また重要犯罪・重要窃盗犯の認知・検挙件数で大阪府が全国最多で、大阪市は 60776 件と府内最多である。集客力のある商業施設や鉄道が整備されている等の人口が集中する要因が大阪市にはあり犯罪のターゲットを見つけやすい。街頭犯罪多発地域は監視性が低く、管理・整備が不十分な空間で、このような空間は住民の関心が低いと推測できるので犯罪が多発する。

米国の心理学者の J・ケリングが提唱した「割れ窓理論」は現代に置き換えると放置自転車がその 1 つだと本研究では考えており、放置自転車が存在する空間は管理・整備が不十分といえる。したがって本研究では放置自転車の台数が多く重要犯罪・重要窃盗犯の認知・検挙件数の多い大阪市の焦点を当てて、放置自転車が街頭犯罪を引き起こす要因になることを明らかにしていく。

## 2. 放置自転車の分布

通勤・通学時に自宅から駅まで自転車を利用する場合、駐輪場は駅から時間がかからなく長時間駐輪可能な場所が適切である。内田武史ら<sup>(4)</sup>によると路上駐輪者は「駅改札まで時間がかからないこと」を重視して駐輪場所を選択しており 2 分を超えると駐輪場を利用しないと、述べられている。徒歩 2 分は道路距離 160m 以内なので、駅から道路距離 160m 以内の場所が駅利用者にとって違法駐車をする範囲と考えられる。他にも駐輪場料金がからないことが重要な選択肢として考えられ、保管可能台数が十分な駐輪場が整備されている場所でも駅から離れている場所や料金がかかってしまう駐輪場は利用率が低下して放置自転車台数が増加傾向にあるだろう。

## 3. フィールドワークの考察・結果

### 3-1. 淡路駅周辺における放置自転車実態調査

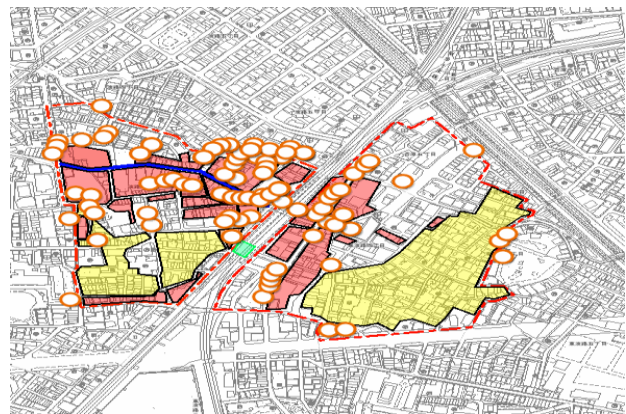


図 1：放置自転車箇所と土地利用

(注) 赤：販売商業施設 黄：住宅



図 2：道路幅約 2m

図 3：道路幅約 8m

調査日時：平成 25 年 12 月 6 日 14 時～16 時

調査範囲（赤枠）を淡路駅から概ね 500m 以内としてパノラマカメラにて放置自転車発生箇所（橙○）を撮影した。

写真には GPS 情報が含まれており、「マップナビおおさか」にプロットした。西側は商店街があり放置自転車が集中している。これは商店街周辺に小規模な店舗が並んでおり入口付近には駐輪場があるが満車で「需要にあった駐輪場が整備されていないこと」「駅・商店街へのアクセスがよいこと」が要因と挙げられる。図 2 のような狭い路地では平行、図 3 のような広い道路では垂直に放置自転車あることが見られた。後者は入口に自転車によって領域性が発生し、侵入ができない環境になったと考察できる。

一方、東側も駐輪場が整備されていない地域であるが放置自転車は見られなかった。この住宅地には一戸建て住宅が多いため私有地が多くプライバシー性の高い空間になっている（図 2）。西側には販売商業施設が集中しており不特定多数の人が行き来する地域であったが東側の住宅地には西側と異なり不特定多数の人が行き来する目的が明確でないため人口密度も低くなっている。このようなプライバシー性が高く、人口密度も低い空間では不自然な行動が目立ちやすいので放置自転車が発生しにくくなっていたと考察できる。

### 3-2. 大阪市の犯罪多発地域での空間特性

調査日時：平成 25 年 12 月 2 日 14 時～16 時



図 4：放置自転車あり

図 5：放置自転車なし

平成 24 年から 25 年 12 月 1 日までの過去 2 年の犯罪発生箇所を犯罪発生マップで特定し、パノラマカメラで撮影し 3-1 と同様にプロットした。図 4 と図 5 はひたくり発生箇所である。空間的共通点は幹線道路に直結している、歩行者が通りの中央を通行していることである。これは図 4 の場合は看板が歩行の障害になっており、図 5 の場合は放置自転車が道端にあり歩行者が中央を通行しなければならない状況になっているためである。図 5 の路地は道幅が約 6m で、一般自転車の長さは 1900 mm 以下とされているので図 3 の放置自転車も一般自転車であるので道幅が約 4m になっており狭くなっている。3-1 の商店街付近の路地のように人通りが少なくプライバシー性の低い路地であるため放置自転車が発生しやすい路地である。そのため自転車や自動二輪で犯行を行うひたくり犯がターゲットに接近しやすく逃走経路が確保しやすい空間となっている。犯罪手法として自転車や自動二輪が約 86% を占めているので幹線道路沿いが犯罪多発空間であるといえる。

### 4. 考察・まとめ

放置自転車の発生する空間特性として商業施設等のあるプライバシー性が低い人通りが少ない道路、犯罪多発地域の空間特性は幹線道路付近で逃走経路の確保しやすい道路で街頭犯罪が発生している。また道路に平行・垂直等の駐輪形態によって領域性が発生し、侵入盗の抑制要因になっていることがフィールドワークで挙げられる結果であった。したがって人が被害対象の犯罪の場合は「ターゲットに接近しやすくなるため放置自転車が促進要因」、人以外が対象の場合は「放置自転車が道路に仕切りをつくり「領域性を生むので抑制要因」と放置自転車が犯罪機会に影響を与えていることが明らかになった。

### 引用 参考文献

- 1) 「駅周辺における放置自転車に関する実態調査」 内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付 交通安全対策担当 平成 23 年度
- 2) 大阪府警察 安まちアーカイブ  
<http://www.police.pref.osaka.jp/cgi-bin/anmachi.cgi/gateway/> (2013/12/12)
- 3) 犯罪統計資料 第 512 号 平成 24 年 1 月～12 月分（確定値）警察庁刑事局刑事企画課
- 4) 内田武史 「違法駐輪に関する意識を考慮した自転車利用者の駐輪場所選択行動特性分析」 土木計画学研究論文集 19(3), p409-414, 2002
- 5) 大阪市ホームページ [www.city.osaka.lg.jp/](http://www.city.osaka.lg.jp/) (2013/12/4)