

大学生による都心部の放置自転車削減 に向けたアクションプログラムの提言¹京都 市都心部放置自転車対策アクションプログラムへの追加提 言を目指して

同志社大学 経済学部 八木 匡研究室

氏名 石本 朝子²

富田 茉莉子

川端 亮平

古澤 元樹

水田 匡俊

山角 知幹

¹本稿は、2007年12月9日に開催される、WEST論文研究発表会2007に提出する論文である。本稿の作成にあたっては、八木匡教授（同志社大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

² 代表者アドレス : bef0198@mail3.doshisha.ac.jp

要旨

今回、私たちは論文のテーマを選ぶにあたって、私たちに身近な問題を取り上げようというこ
とでずっと話し合いを進めてきた。その結果、京都の都心部における放置自転車の削減をテーマ
として決めた訳だが、これは友達との何気ない会話のなかで疑問に思ったことが始まりだった。

学校で市内に住む友達と話をしているとき、「今日、自転車を道に放置してきてしまったから撤
去されないか心配だ」、「今日、自転車を撤去されてしまった」など自転車に関する話をその会話
の中でよく耳にする。私たちは大学3年になり、京田辺キャンパスから今出川キャンパスに移っ
てきた。そして現在、大学までの交通手段はというと下宿生は主に自転車を利用する人が大半だ。
また同志社は都心部へのアクセスが非常に良く、都心へも自転車を利用する人が多い。この都心
部には、数多くのファッションビル、百貨店、カフェ、カラオケ BOX、居酒屋と様々な用途の建
物が立ち並んでおり、私たち学生も“買い物”、“アルバイト”、“飲み会”などで都心部へ訪れる
機会が多い。しかし、この都心部を歩いていると必ずといっていいほど歩道の脇に固められた不
法駐輪の数々を目にする。ひどいところでは歩道が全て自転車で覆いつくされているようなと
ころもある。このような放置自転車に、都心部へ自転車で行くことが多い我々学生も加担してしま
っているのではないだろうかと思ったのがこのテーマを調べるに至った経緯である。またこれは
同志社大学に限らず、京都市内の他大学でも同様に考えられるのではないかということで、京都
市内の4つの大学に学生による都心部の放置自転車の現状を調べるためアンケート調査を行った。
本論分ではこの調査結果に基づき、学生の都心部への放置自転車解消には一体何が有効なのか順
を追って探っていくこととする。

WEST 論文研究発表会 2007

II 現状・問題意識

第一節 歩くまちとしての京都の魅力を確立したい

都市交通における問題点は山積しているのが現状である。ここ京都でも日常生活を送っていると様々な問題が目につく。今回はその中でも放置自転車に焦点を当てたい。

京都市は交通問題に対し積極的に政策を考案し、解決の糸口を掴もうと模索中である。その中でも力を入れているのが、快適な歩行空間の実現と放置自転車対策である。歩行者数の多さは京都の特徴で、また観光都市としても「歩いて京都の良さをわかってもらおう」という動きがあり、四条界限では歩道を拡張し、一般車両の通行を禁止して交通量を減らすトランジットモール実験を10月12日から14日までの3日間行うなどしている。その歩行空間と放置自転車は結びつくところがある。放置自転車が歩行の障害の一因であるともいえる。

そういった観点からも、京都市は「歩いて楽しいまちなか戦略」の一環として放置自転車対策を行おうとしている。市が講じようとしている対策は駐輪スペース確保のプログラムと放置自転車撤去などの駐輪マナー向上のプログラムを主軸とした5つのアクションプログラムからなっている。この駐輪スペース確保のプログラムでは2,500台分の公共交通自転車等駐車場の整備を目指している。しかしこの収容台数では放置自転車がなくなるとは考えにくい。他に集客施設への駐輪場付置義務の強化も組み込まれているが、都心部の放置自転車の実態調査では、それを上回る数が報告されているからだ（表1参照）。

私たちはこのアクションプログラムを後押しするような提言をアクション6として追加できないかと考えた。現在のプログラムに自転車流入そのものを抑えるという新しい視点を加え、そのような方策は可能であるかを考えたい。自転車は環境、健康によい乗り物であるとして、推奨されるのが現代の流れだ。しかしそれは自転車利用の環境が整備された上でされることである。京都府警のHPによると、自転車対歩行者の事故は年々増加していることがわかる（表2参照）。放置自転車が問題となっている現実と併せて、そういった推奨は自転車環境の整備がある程度完成されるまでは控えるべきであると考えられる。

第二節 学生が京都市に及ぼす影響力の強さ

駐輪場が最も必要とされているのは鉄道駅周辺である。放置自転車をする人たちの多くは自宅から駅までの移動手段として自転車を使い、充実していない駐輪場を使わない、使えないとして放置するのである。この鉄道利用として推測されるのが通勤、そして学生数の多さから通学という目的である。今回は私たち自身学生という立場から、特にこの学生の利用という点に着眼してみたい。京都市の大学学生数の多さは他の都市と比べても明らかである（表3参照）。

鉄道駅付近以外の京都市内で放置自転車が問題になっているのは最も集客施設が集中する繁華街四条界限である。大学生は時間的にゆとりのある生活を送っていることから、繁華街への出入

WEST 論文研究発表会 2007

りが他の年代層に比べて多いと推測でき、その交通手段として利用する自転車を放置しているという予測を立てた。このことから大学生に絞った放置自転車対策を考案することができれば、問題の発展的解消の一つの手立てに繋がるのではないかと期待しつつ探っていきたい。平坦な道が多く自転車利用に適した京都において大学生にとって自転車は通学、アルバイト、買い物など生活の足になっていると考えられる。自転車には利用コストが低く移動の自由度が高い乗り物であるという利点がある一方で、雨などに影響を受ける、坂道には利用しにくいなどといった欠点もある。ここで自転車先進国であるとともにバスやトラムといった公共交通機関の充実したオランダ等の例を取り上げてみたい。自転車を利用できない天候のとき、また自転車そのものを使わない人が困らないように公共交通機関が網のように走っているのである。自転車の特徴である移動の自由度を同じく持った乗り物であるトラムやバスがその代替的役割を担うというのは納得のいくところである。京都市の交通ではバスの充実が特徴として上げられる。さらに京都市交通局も学生の利用促進に動いており、大学生向けの通学定期券を発売している。この点と自転車利用を結びつけると、学生の自転車からバス利用への転換の可能性という案が浮かびあがってくる。しかし、バスの利用伸び悩みの影には利用者の不満の声がある点も認識しておく必要がある。主に系統が複雑すぎて分かりにくい、都心部の慢性的な交通渋滞によって定時性が損なわれている、ということが言われている。こういった問題の解決案も併せて提案していかなければならないが今回は放置自転車の解消をメインとして考えているので、ここからは単純にバス利用促進について考えていきたい。さて、一般的な公共交通機関としてのバスの特徴は次の通りである。①路線の開設・撤廃が簡単であり、柔軟な路線設定ができること。②インフラである道路が公共で負担されるので輸送コストが安い。③機能が人口規模によって異なる。公共交通機関として中程度の輸送能力を有し、中小の都市では主要な交通機関として、大都市では鉄道の補助交通機関として用いられる。これらを踏まえて京都で学生のバス利用者の獲得が可能であるかを熟考したい。学生にとって希望に沿った運行状況でないことがバス利用を敬遠する理由だとしたら、①にあるように改善が可能である。また、②のように輸送コストの安さは、安定した収入のない学生が利用しやすい交通機関だと言えるのではないかと考える。前述したように放置自転車は自宅鉄道間の移動手段として自転車が使われていることが一因だといえる。③で触れられているバスと自転車の期待される機能が重なる点も、バス転換への着想の理由である。

第三節 放置自転車の現状

- ① 安全で快適な歩行空間の阻害 **—写真 1,2,3—**
- ② 景観の悪化 **—写真 4、5、6—**
- ③ 営業妨害

放置自転車が私たちに与える影響というのは実に様々で、そのなかでも特に京都の都心部を歩いていると、よく目にするのが上記の①、②で挙げている“歩道の安全”、“まちの美”を無視した放置自転車の数々だ。

WEST 論文研究発表会 2007

写真 1 を見てみると、放置自転車が横断歩道の中央部にまで侵出しており、黄色の点字ブロックの上に自転車が置かれた状態である。もし、ここに目の不自由な人が来た場合、この点字ブロックを探すうちに自転車にぶつかる可能性があり、非常に危険だ。また**写真 2** では自転車が両側から突き出しており、歩行者が実際に歩くことの出来るスペースをかなり狭めている。車椅子やベビーカーをおす人にとっては自転車をよけて進むのはもちろん、これらが倒れてこないように注意する必要がある、大変な苦勞を強いることとなる。**写真 3** では、歩道が全て自転車で埋め尽くされており、もし自転車をよけて、歩こうとすると車やトラックのすぐ隣を歩くこととなり、非常に危険である。

写真 2、**写真 3** のように今回撮影した店だけでなく、他店舗でもこのような不法駐輪がみられ、特に銀行、コンビニエンスストアの前では人々が放置自転車をする割合が高い。これらの共通点は何かと考えると、どちらも基本的に営業時間中は客が自転車で来店するのを見越しており、駐輪スペースが設けられている。駐輪スペースといっても駐輪場ほどの大きさはなく、店の前にわずかな余裕があるというだけで自転車を何台も迎え入れる程のスペースはなく、一時的な預かりという前提のもとであろう。しかし店側もその駐輪スペースをはみ出した自転車については厳しい対応をとらず、たとえ、その自転車が店の利用が目的の自転車でなくても、人の出入りが多いため、注意が払われず、どれが店の利用者の自転車でどれが不法駐輪なのかが区別がつきにくい。このように都心部には、自転車をきちんと管理する駐輪場を設けていない店がほとんどで、それらを利用するために、こういった銀行、コンビニエンスストアのわずかな駐輪スペースに自転車を置いていくといった人が多いのである。

②の景観の悪化については**写真 4**、**写真 5** を見比べて検証していくこととする。この二枚の写真は、同じ場所で撮られた写真であり、現状・問題意識の部分でも触れた京都市で 10 月 12~14 日に行われた社会実験の実験前、実験中の写真となっている。その実験に伴い、「歩行者と自転車の共存」という名目で実験中は四条通り近辺での放置自転車の撤去が強化された。そのため**写真 4** のように普段は店の横の放置自転車が奥の電気店の前までずらっと連なっている状態だが、**写真 5** では全て自転車が撤去され、今まで放置自転車によって隠れていた歩道も現れ、自転車による圧迫感もなくなり、非常にスッキリとした印象を受ける。このように放置自転車があるとないとはまちの印象は大きく変わってくる。

ここで「(自分が) 自転車で都心部へ行くこととなり、**写真 4** の前に自転車をとめようと考えている」という状況を仮定してみよう。**写真 4** のように放置自転車が無秩序に並んだ状態だと、「こんなに放置自転車があるのだから自分ひとりくらいやっても大丈夫だ」と思い、自分も自転車を置いてしまうという人は少なくないであろう。では、もし**写真 5** の状態だったとしたらどうだろうか。果たして、**写真 4** のときと同じ行動がとれるだろうか。“放置自転車が一台もない”という状況では、自分が放置自転車をする最初の一台目ということとなり、とても置きづらい。たとえ置いたとしても自分の自転車が目立ってしまい、撤去される可能性がうんと高くなる。このように**写真 4** の状態では景観の悪化だけでなく、次なる放置自転車を誘発しているといえる。

WEST 論文研究発表会 2007

第四節 放置自転車の撤去費用

ここで表 4 をみてることとする。表の中の受益者負担分とは自転車の撤去の際に払う手数料のことで、その率がおよそ 25% であるから、残り 75% は京都市が負担しているということである。金額にしておよそ 15 年度 4 億 8 千万円、16 年度 4 億 2 千万円、17 年度 3 億 6 千万円になる。民間委託による人件費削減などがなされてはいるものの、大きな負担であることは明らかである。数字で表すと受益者負担分が少なすぎるように感じるが、あまり多くしすぎてしまうと受け取りに来なくなってしまうことが予想され、市が負担せざるを得ない状況であると言える。

放置自転車等撤去台数が多いということは放置自転車等が多いことが原因のひとつであるため、増加することが一概に良いとはいえない。単位あたり費用も減少しており、コストパフォーマンスが良くなっている。しかし台数の単純な減少も楽観視はできない。放置される場所が限定的になっている傾向があり、またその場所が都心部であることから街の機能に影響を及ぼしているからだ。

第五節 アンケートをとるにあたって

学生の都心部への交通手段の転換の可能性を探るということで今回、同志社大学、京都女子大学、立命館大学、佛教大学の四つの大学の学生にアンケートをとった。なぜ、京都の数ある大学の中、この四つの大学を選んだのかというと、本論分で“都心部における放置自転車の解消”をテーマとして掲げているため、都心部へ自転車で訪れる可能性がある学生のサンプルを得る必要があった。そのため、第一条件として“市内の大学であること”というのは外せなかった。また、今回「自転車から市バスへの転換」をはかるということで、“大学への交通手段と都心部への交通手段に市バスが利用出来る大学であること”というのが第二条件としてあった。さらには大学の立地による転換率の差も調べる必要があったため、都心部へ近い大学（同志社大学、京都女子大学）と都心部から遠い大学（立命館大学、佛教大学）としてこの四つの大学を調べるに至った。しかし、アンケートをとるにあたって市内、市外に住む学生を無作為にとっていったため大学によって市内、市外の割合にばらつきがみられた。図 1 の居住地の割合を見ると京都女子では市外に住む学生の人数が多く、市内に住む学生のサンプルがあまり得られなかったのが反省すべき点である。また、今回図で表すのは京都市内に住む学生のみとする。市外に住む学生は都心部へ行く際、地下鉄、京阪、阪急、バスのいずれかの交通手段を利用する人が大半で自転車を使用する人がほとんどいないため、本論分の都心部における自転車利用者の対象とは外れるため、除外することとした。

※各大学の位置（☆印で示している）、都心部（四角で囲んでいる）を示した地図を見ていただくと、都心と大学の大体の位置関係がおわかりいただけると思う。（P. 21 参照）
また、P. 22～23 に今回行ったアンケート調査を載せたので、以下はその問いに従って考察を進めていく。

WEST 論文研究発表会 2007

Ⅲ 分析

第一節 データ結果の考察～

【問1の考察】

大学までの交通手段（図2参照）を見てみると、自転車利用は立命館が81%と最も高く、それに続いて佛教、同志社、京都女子と続いている。京都女子は徒歩の割合が31%と他三大学より高めの結果となった。これには京都女子大学に辿り着くまでの上り坂である「女坂」が大きく影響しており、そのため自転車ではなく徒歩という手段を選んでいる人が多いのだと考えられる。またこの図の中でも注目すべき点は、同志社はバス利用が1%と極端に少なく、鉄道（同志社の場合は地下鉄）を利用する割合が22%となっている点だ。他と比べても同志社の鉄道利用の割合が高いということがわかる。例えば、同志社では雨で自転車が使えないという場合でもバスではなく、地下鉄を利用するという学生が多い。なぜ大学へバスではなく地下鉄を利用するのかという問いに対しては、バスだと時間の制約がかかり、授業に間に合わない、着きたい時間に着かないとの意見があった。

【問2、問3の考察】

先に問3の回答をみていただきたい。（図4参照）問3では大学生向け市バス定期券の内容を知っているかどうかについて聞いた質問であるが、佛教、立命館、京都女子では知っている人が半数以上いたが、同志社は三割程度にとどまっており、同志社では認知度が低いということがわかる。これには市外から来る学生の交通手段も関係してくると思われる。特に佛教では市外の学生が市バス定期を利用して大学に通う割合が高く、そこ（市外から大学に来る学生）から情報を得ているとも推測できる。しかし同志社では市外の生徒は大学への最終交通手段で地下鉄を利用している人が多く、市バス定期を利用するという生徒が非常に少なく他大学よりそういった情報を得にくいという状況が考えられる。しかし佛教を除いて、同志社が64%、次いで立命館、京都女子では市バス定期の内容を知らないと答えた人の割合がともに4割を超えており、これら三つの大学では、あまり市バス定期券の内容の認知がなされていないという現状である。また問3の回答（市バス定期券を持っているか）と比較しても、問4で知っている人と答えた64%の学生のうち、市バス定期券を持っていると答えた人はわずか9%であった。（図3参照）全体を通して見ると、市バス定期の保有率がほぼ一割以下であり、認知度も含めて定期の必要性を感じている学生が非常に少ないということがわかった。

【問4-1, 2, 3の考察】

問4では市バス定期が安くなることで大学までの交通手段が自転車からバスへ変わるかどうかを見たものであるが、問4-1で市バス定期券を6000円と設定した場合（図5参照）、たとえ市バス定期が6000円になったとしても「自転車を使い続ける」と答えた人が全体を通して6割を超えており、この条件設定では現在の自転車利用を変えないという意思が固いということがわかった。それに続いて問4-1で「自転車が便利なので市バス定期券は利用しない」と答えた人に、問4-2で今度は市バス定期券が6000円から5000円となった場合、どうするかという問いを設けたと

WEST 論文研究発表会 2007

ころ(図6参照)、先ほどより上回って「そのまま自転車を使い続ける」と答えた人が大半であった。このことから問4の市バス定期の値下げという条件設定では大学への交通手段を自転車からバス利用(定期使用)へと転換させるというのは困難であるということがわかった。自宅から大学というアクセスを考えると都心部と異なり、大学には自転車をとめる駐輪場が設けられているため、駐輪場を探すという手間が省け、撤去される心配もない。さらには学生という立場を考えたとき月5000円を払ってまで定期代を払うのは辛いと考える人が多く、定期代がいかなる値段であっても学生は「お金がかかる」ということに強い抵抗感をもつということがわかった。

【問5の考察】

次に都心部へ舞台を移して考えることとする。問5-1(図7参照)をみると全体を通して同じような割合で推移しており、都心部への行動パターンはどの大学でもさほど変わらないということがわかった。さらに問5-2で都心部へ行く頻度(図8参照)を見てみると、「毎日行く」と答えた人は同志社が最も多く、次いで京都女子とこれら二つの大学では週1回以上都心部へ訪れるという人がともに77%いることがわかった。これは立命館、佛教が都心部へ行く頻度が月数回と答えた人が70%近くいたことから、同志社、京都女子はこれら二大学と比べてより都心部に近くに立地していることが大きく影響していると推察出来る。

次に問5-3でこの論文のメインともなる都心部への交通手段(図9参照)をみていきたい。ここで、最初に注目したいのが佛教のバス利用の高さである。定期こそ持っていないが都心部へのアクセスにバスを使うと答えた人が45%と他大学と比べても圧倒的に多く、定期保有の人と合わせると6割近くにもなる。立命館をみると自転車利用の割合が45%と他二大学(同志社、京都女子)と同じような数値となったが、バスを利用している人は約2割いることがわかった。それに比べて同志社は自転車利用が最も高く、都心部へのバス利用がたった5%と最も低い結果となった。

【問6の考察】

さらに問6では都心部での自転車利用に関する質問を設けた。(図10参照)問6-1で自転車の駐輪場所について尋ねたところ、この問でもまた佛教で他大学とは違う傾向がみえた。佛教では店の駐輪場、公共の駐輪場を使う、つまり路上駐輪をしないと答えた人が47%と他大学よりも割合が高かった。立命館、京都女子、同志社では路上駐輪が半数を超え、そのことから考えると佛教の学生は都心部の自転車利用におけるマナーの意識が他大学の学生より高いということが読み取れる。

このように路上駐輪をする学生が多い中、問6-2で市が実施する放置自転車撤去の経験の有無を調べたところ(図11参照)、佛教、立命館、同志社は7割以上が経験したことがないと答え、私たちの予想に反して非常に少ない結果となった。このことから、市が行っている都心部における放置自転車に対する規制が十分に行われていないということがわかる。また撤去がされた日には撤去日が書かれた張り紙が張られていて、それを見て次ほどの時期に撤去が行われるかということが予測出来るという意見もあり、撤去されるといっても自分は逃れられると考えている学生が

WEST 論文研究発表会 2007

多いということが結果としてわかった。

【問 7-1, 2, 3 の考察】

次に問 7 では都心部への交通手段を自転車からバスに変えるための条件設定を三つ行った。まず一つ目の条件設定の問 7-1 では「市バス定期券を保有した」と仮定し、それを都心部への交通手段に利用するかどうかの意思を調べた。(注意：問 5 では市バス定期を買うかどうかを聞いた設問であり、保有したと仮定してそれを利用する意思があるかどうかを探るのが今回の設問の問 7 の目的であり、問 5 との違いをご理解いただきたい。)

図 13 を見てみると佛教、京都女子では「バスを利用する」と答えた人が半数を越え、特に佛教では市バス定期券を持つ意思がないと答えた人が 15%で最も低く、条件設定に好意的な結果となった。それに反して同志社では市バス定期を使うと答えたひとが最も低く、逆に自転車が便利だから市バス定期券をもつ意思はないと回答した学生が 43%と四大学のうち最も高かった。

次に条件設定の二番目、問 7-2 をみていく。(図 14 参照) ここでは非常に格安な回数券が発売された場合であるが、「バスを利用する」と答えた人が佛教、立命館、京都女子で半数を越えた。同志社では反対に、バスを利用すると答えた人が 28%と問 7-1 よりも 8%減少し、「格安な回数券が発売されたとしても都心部へバスを利用する意思はない」と答えた人が 51%とバス利用に対して否定的な構えをとる学生が増えた。

さらに続けて、最後の条件設定の問 7-3 を考えていくとする。(図 15 参照) ここでは前の二つの条件設定と異なり、放置自転車の規制の強化という場合を仮定した。すると佛教では 75%もの学生が都心部への交通手段に自転車を利用することをやめるという答えを出し、反対に自転車で行くと答えた人はわずか 13%という結果になった。同様に立命館で 56%、京都女子では 60%と今までの条件設定の中で「自転車をやめる」という意思を示した人の数が一番多かった。しかし、ここで注目したいのが同志社である。同志社とはいうと、「自転車をやめる」と答えた人が 32%と先ほどよりはわずかに上がったものの大きな変化は現れておらず、依然として都心部へは自転車を使うという意思が半数近くにのぼり、条件設定による効果が出ていないと思われる。

WEST 論文研究発表会 2007

第二節 全ての考察を終えて

1. 市バス定期値下げによる通学の市バス利用への転換（自転車から市バス利用へ）は不可能
2. 佛教、立命館、京都女子の三大学については条件設定による都心部への交通手段の転換（自転車から市バスへ）の見込みあり
3. 同志社の学生による都心部への交通手段の転換（自転車から市バスへ）は不可能
→市バスへの転換はあきらめ、他三大学とは違う政策を打ち出す必要あり

このように、全ての問の考察を終えてわかったことをまとめてみると上記の3つが挙げられる。まずアンケートの最大の目的であった「都心部への交通手段を自転車から市バス利用へと転換させる」であるが、これについては今回設定した「非常に安い回数券が発売された場合」、「放置自転車の規制のさらなる強化」という条件のもとでは「自転車をやめる」との意思を示した人が同志社を除く三つの大学全てで半数を超え、都心部への自転車流入抑制に十分効果があると判断することが出来る。さらには京都女子、立命館、佛教大学については今抱えているバスの問題点を解消していけば、今回出た結果よりも多く、学生のバス利用の実現が可能であるかもしれない。

しかし、上記の3で示したとおり、同志社については都心部への自転車利用の抑制が問7の条件設定のもとでは大きな効果が見込めないということがわかった。同志社は今回、アンケートを行った大学のなかで都心部に一番近く立地しているということもあり、市バス利用に対して難色を示したのは、その立地が大きく影響していると考えられる。けれども、問7の「放置自転車の規制の強化」の設問に対して、同志社を除く三つの大学では「自転車利用をやめて他の交通手段を利用する」と答えた人が6割を越す中、同志社では「自転車を使い続ける」という意思を示した人が45%もいたということは軽視できない。私たちは当初、同志社は他大学に比べてバス利用に対して消極的な意見を出すであろうと予想はしていたがこれほどまでに違いが現れたのには正直驚きであった。確かに、立地という問題もあるが、同志社の学生のモラルの問題とも捉えることが出来る。問6で市の取り締まり（放置自転車の撤去）にあわなかった人が多いとの結果が出たことから、「自分は大丈夫、たとえ規制が強化しても切り抜けられる」という気持ちが、自転車を使い続けるという動機につながったのかもしれない。これについては京都市が市民に行った放置自転車意識調査（表5参照）においても、放置場所の選択理由に「他にも放置しているから」、「邪魔にならないから」という答えが上位に挙げられているように、放置自転車をしてしまう要因には自転車利用者の意識が深く関係していると考えられる。また私たちが行ったヒアリング調査のなかでも自転車利用者の中から「都心部では自転車を使っている人を含め、歩行者自身も放置自転車を黙認してしまっている雰囲気があるため、放置自転車をするということに対してあまり罪の意識を感じない」といった意見が相次いだ。このように放置自転車をする人自身に、もちろん責任があるのだが、果たして彼らだけの責任といえるのであろうか。「他の人もやっているから大丈夫」という放置自転車容認の雰囲気を作り出し、彼らの行動を助長させ、放置自転車の数がいまだに増え続けているのは、市の政策、規制の甘さからくるものといっても過言ではない。

WEST 論文研究発表会 2007

そのためには「放置自転車をやってはいけない、やれない」という雰囲気を作り出し、自転車利用者の行動、意識を変えさせるような厳しい制度を作らない限り、いくら駐輪場を整備したとしても都心部における放置自転車は永遠になくならないであろう。もし、そのような雰囲気作りを実現することが出来るのであれば、自転車利用者だけでなく、歩行者自身の意識も変わり、放置自転車をする人に対し、注意を喚起しやすい環境が生まれる。都心部において、そういった環境を作り出すためには具体的にどういった政策が必要なのか、バス利用転換の提言とともに次の章で詳しく説明していくこととする。

IV 政策提言

第一節 放置自転車をしない、させないまちを目指して

今回、調査を行い、同志社大学のみならず、全ての大学において学生は一貫して“お金がかかる”ということに強い抵抗感をもつという傾向がみられた。京都市は放置自転車対策として保管手数料の値上げを検討しているが、現在の保管手数料である 2300 円を高いと感じている学生も多く、値上げをするにしても金額を上げすぎてしまえば、今度は“自転車を取りに行かない”という学生が出てくる可能性が高い。現にアンケートの回答の中に 5000 円（設問で設定した金額）ならば自転車をとりにいかないと答えた学生が複数いた。また自転車の駐輪場整備も、放置自転車対策として打ち出されているが、今まで放置自転車をしていた人たちが、いざ駐輪場が出来たからといってそのまま素直にそれを利用するようになるとは考えにくい。駐輪場といっても使用料はもちろん払わねばならない。しかし使用料といっても 100 円～200 円の間になるであろうが、その値段でもお金が惜しいと考える学生は少なくないのである。“今までタダで使えたのに”という思いが強い分、たとえ使用料が安くても、“もったいない”という思いがあるのだろう。都心部における放置自転車対策として今、挙げた政策はもちろん必要不可欠である。しかし、この政策だけでは放置自転車をするという行為は一時的に減ったとしても、十分な効果は得られないであろう。そもそも四条通、河原町通は自転車での通行は禁止されており、それに対して人々の罪の意識というのがあまりにも低すぎるというのが問題なのである。いくら制度を作ったとしても放置自転車をする人自身の意識が変わらなければ、放置自転車はこれからもずっとなくなることはない。

“放置自転車をしにくくする環境”、“放置自転車はいけないことだ”と気づかせる政策を実現することが出来るのであれば、それらに付随して駐輪場整備、保管手数料の値上げも意味のあるものとなってくる。まずは市民の路上マナー確立ありきである。よって以下の三つは、自転車利用者の意識の変革を促す政策を提案したものである。

- ① 四条通における巡回指導員の導入
- ② 特に放置自転車が著しい店への監視員設置の義務化
- ③ 放置自転車撤去日をランダム化し、撤去日を増やす

① 四条通における巡回指導員の導入

放置自転車をさせないためには、違反を監視する「人の目」の役割というのが重要になってく

WEST 論文研究発表会 2007

る。10月に行った社会実験における放置自転車の一斉撤去では、多くの監視員が導入され、不法駐輪への注意、臨時駐車場への誘導などの努力もあつてか、一部では放置自転車の姿が全く見られないというところまで成果を挙げた。(※一部では社会実験においてもまだ放置自転車をするという人も見られた)しかし**写真6**の社会実験後の写真を見ると、“歩道に自転車が放置される”という前の状態に逆戻りしている。このように一時的なパフォーマンスではなく、市民の間に“放置自転車はしない”という意識を完全に浸透させるまでは根気強く続けるべきである。指導の強化という面では、大阪市で今年の4月1日から「路上喫煙の防止に関する条例」が施行され、路上禁止地区に指定された御堂筋、中ノ島の大阪市役所周辺の「歩きタバコ」に1000円の違反金を徴収する制度が10月1日にスタートした例がある。この「歩きタバコ」も放置自転車と同様、市民の路上マナーの悪さを取り締まる運動であるが、この運動によって禁止区域では以前よりも、路上喫煙者やタバコのポイ捨ての数が減ったという成果が出ている。なかには徴収料金の回収を拒否し、逃げ出す人もいると言われているが、市民への歩きタバコ禁止の浸透への環境づくりに貢献しているといえる。また、その大阪市の例を受けて京都市でも今年11月1日に烏丸、河原町通などの10の通りが市の6月に施行した路上喫煙等防止条例に基づき、「路上喫煙禁止区域」に指定され、来春以降(2008年春から)違反者から2000円以下の過料を徴収する方針だと発表した。このように、都心部における放置自転車においても市民のモラル向上のための持続的なPR活動が必要なのではないだろうか。自転車はタバコと違って、駐輪場が十分に整備されない現在の状態で“その場で違反金を徴収する”という強攻策は取れないが、巡回指導員の導入は有効策であり、また実現可能な範囲での放置自転車対策といえる。

② 特に放置自転車が著しい店への監視員設置の義務化

写真4、5、6は藤井大丸の横を撮影したものであるが、店の横にこれほどまでの放置自転車があるにもかかわらず、店側は何の処置も行っていない。ここでは常に、放置自転車がこのような状態で連なっており、「自転車を置くなら藤井大丸の横」という話が一部の学生の間で出来上がっているのも事実である。これは店側の管理の甘さ、不法駐輪を容認しているとも捉えることが出来る。①で挙げたように市側が指導員を派遣するという案も考えられるが、このような明らかに店側の責任ともいえる地域には、店側に責任を課すべきである。しかし藤井大丸のような都心部の既存の施設に、新たに駐輪場を設置するというのは困難な話である。その代わりとして、店側に店周辺の放置自転車を取り締まる監視員を常備させ、その人件費を店側に負担させるというのは実現可能な話である。そうすることによって店側にも放置自転車の解消に向けて真剣に取り組んでもらう契機ともなりうるし、市が都心に派遣する指導員も最小限の数でとどめることが出来る。よって、市側はこういった藤井大丸のように、都心部において不法駐輪が著しい店を一度、全て調査し、監視員が必要と判断した場合、それを義務化出来るような制度作りを進めていくべきであると考ええる。

③ 放置自転車撤去日をランダム化し、撤去を増やす

放置自転車撤去において撤去が毎月、大体同じ時期に行われるため、その撤去日を予測し、そ

WEST 論文研究発表会 2007

の時期だけ都心部への自転車を控えることで撤去を逃れている学生が少なくないということが今回のアンケート、ヒアリング調査を行った中で明らかとなった。その状況を打開するためにも自転車利用者に「いつ撤去されるかわからない」という危機感を常にもたせる必要がある。そこで現在、定期化してしまっている自転車撤去日をランダム化し、さらには撤去回数を増やすことで自転車利用者の中に撤去されるかもしれないという意識をもたせることで放置自転車抑止につながる。アンケートでは自転車撤去を経験した人が少ないという結果が出たが、撤去経験があるかないかでは放置自転車をする確率が変わってくる。撤去経験がない人は、いくら撤去規制が厳しくなると言われても具体的なイメージがつきにくく、自分は大丈夫と思い、再度放置自転車をしてしまうという人が多い。実際、ヒアリング調査によって撤去を経験した人、いまだ撤去を経験していない人の両者に「放置自転車の規制が強化された場合、今まで通り、放置自転車をするか」という質問をしたところ、撤去経験があるひとは「以前より撤去される可能性が高くなるなら、放置自転車はしない」と答えた一方で、撤去経験のない人は「撤去されるのは怖いだが、運が良かったら取られない可能性もあるので、放置自転車をすると思う」との答えが返ってきた。この二人の意見が全ての自転車利用者に通じる話かといわれれば、そうだとはいえ切れないが、撤去経験のある人が増えていくことで、“自転車を放置すると撤去される”という意識が自転車利用者の中に広がっていく効果が得られるというのは考えられる。そのため、まだ撤去されたことがないという人にはまず撤去の経験をさせる、そしてこの撤去回数の増加、撤去日を不定期にするという政策によって、より放置自転車をさせにくくすることが必要と考える。

第二節 終わりに

以上①、②、③で挙げたように自転車利用者だけに責任を押しつけるような政策ではなく、京都の都心に訪れる全ての人々が、気持ちよく過ごせるような環境づくりを心がけていかなければならない。「それぞれの立場を理解し、尊重しあうことで、より良い歩行空間をつくりだす。」そのためにはお互いが少しずつ気を遣い、意識を変えることが必要不可欠となってくる。またそれが実現したのであれば、“放置自転車をしない、させないまちをつくること”は決して不可能な話ではなくなってくる。都心に自転車で訪れる人には放置自転車をしてしまわないように、これから駐輪場のさらなる充実を。都心を歩いてまわる人には安全で快適な歩行空間の提供を。都心の店は景観が悪化しないように不法駐輪の監視など店周辺の美化の徹底を。これらの政策は、全ての人が都心の歩行空間への心がけが成り立った上で生きてくる政策である。放置自転車の解決には、まずはそこから始めていかなければならないのではないだろうか。今回、私たちは学生に焦点をあて、学生の放置自転車をなくすための政策とは何かと模索してきたが“意識のうえでの変革”というのは学生だけにとどまらず、通勤に利用する人、観光で訪れる人、都心を生活の拠点としている人、など様々な立場の人に通じる話であるため、この意識面での変革は学生に限らず、都心を訪れる全ての人への提言としたい。今回、放置自転車対策とあわせて、いくつかの条件設定をすることで自転車利用からバス利用への転換をはかった。その結果、同志社を除き、その他三つの大学では転換の可能性があるという結果が出たため、これを今後、都心への自転車流入を減らすための案ということで“自転車からバスへの転換政策”として提言することは出来る。

WEST 論文研究発表会 2007

しかし、“定時性がない”、“夜間の運行が少ない”、“系統が複雑でわかりにくい”など現在のバス利用で浮上している多くの問題点を一つ一つ解消したうえでないと十分な乗客確保が見込めず、これらの政策も実現へとはつながっていかない。例えば、都心と大学をつなぐ直行バスなど学生の需要に合わせた政策も同時に考えていかなければ、バスの現在の問題点の解決も含め、手軽で便利な自転車利用からバスへの転換というのは非常に困難なものとなってくるであろう。

以上、今回、本論分では自転車利用からバス利用への転換ということまでとどめる形となったが、放置自転車対策として最も必要なこと、それは都心に自転車で訪れる市民のモラルの向上、つまりは“自転車利用者の意識の変革”であるということがわかった。私たちはこれを京都市放置自転車対策アクションプログラム 6 として追加提言し、都心における放置自転車の解決の一つの手立てとなることを期待して終わりの言葉とする。

【図表】

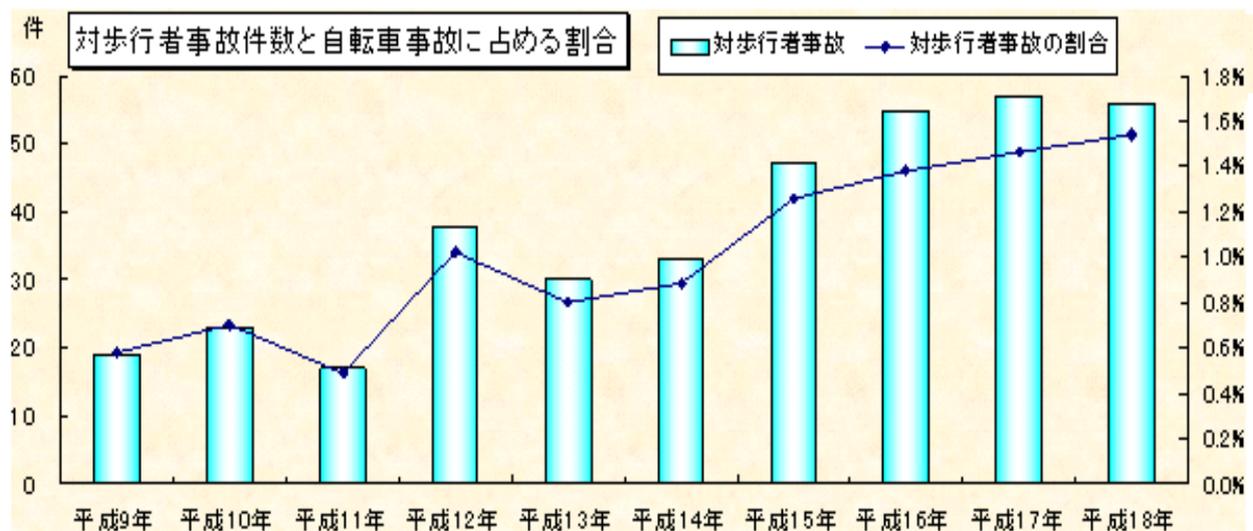
WEST 論文研究発表会 2007

表 1

調査区分	対象	放置台数	
		平日	休日
昼間	自転車	3,784 台	4,756 台
	原付等	545 台	397 台
夜間	自転車	6,091 台	5,824 台
	原付等	862 台	616 台

(京都市 都心部放置自転車等対策アクションプログラム 調査結果より)

表 2



	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年
自転車事故	3,272	3,279	3,457	3,713	3,755	3,744	3,745	3,986	3,892	3,638
指数	100	100	106	113	115	114	114	122	119	111
対歩行者事故	19	23	17	38	30	33	47	55	57	56
指数	100	121	89	200	156	174	247	289	300	295
対歩行者事故の場合	0.6%	0.7%	0.5%	1.0%	0.8%	0.9%	1.3%	1.4%	1.5%	1.5%

※指数は、平成9年を100とした数値

(京都府警察 交通事故防止 自転車事故の推移 HP より)

WEST 論文研究発表会 2007

表 3

順位	市	学生数
----	---	-----

<都市別大学学生数>

順位	市	学生数
1	東京 23区	469,216
2	京都市	132,639
3	横浜市	83,084
4	名古屋市	82,625
5	福岡市	74,830

<都市別大学学校数>

順位	市	学校数
1	東京 23区	85
2	京都市	25
3	神戸市	18
4	名古屋市	15
5	札幌市	14

(文部科学省平成18年度学校基本調査高等教育機関統計表一覧より)

表 4

	平成15年度	平成16年度	平成17年度
年間事業費	243,358,000円	209,891,000円	225,425,000円
人件費	237,875,000円	208,074,000円	141,465,000円
年間経費	481,233,000円	417,965,000円	366,890,000円
受益者負担分	120,907,000円	99,776,000円	90,161,000円
京都市年間負担経費	360,326,000円	318,189,000円	276,729,000円
受益者負担率	25.10%	23.90%	24.60%
放置自転車等撤去台数	72,408台	69,779台	64,287台
単位あたり費用	6,646円/単位	5,990円/単位	5,707円/単位

<平成18年度 京都市放置自転車対策課 事務事業評価表 年関係費等推移より作成>

表 5

放置場所の選択理由	(%)
ほかにも放置している	39.3
邪魔にならない	37.3
苦情を言う人がいない	15.4
目立たない	10.9
撤去されにくい	8.5

<京都市自転車総合計画 自転車等放置者意識調査(平成10年京都市)より作成>

WEST 論文研究発表会 2007

写真 1



写真 2



写真 3



WEST 論文研究発表会 2007

写真 4



写真 5



写真 6



WEST 論文研究発表会 2007

大学生の都心部への交通手段を考える

アンケート調査のお願い

2007年10月

同志社大学経済学部 八木ゼミ

問0 最初にあなたのことについておたずねします。

①性別及学年	1. 男 2. 女	() 学部 () 回生
②あなたの住まい	1. 京都市内 2. 京都市外	

以下の問いは市バス利用の促進により、大学キャンパスや周辺、および市内の他地区において学生による不法駐輪を減少させる方法を探る方策を探るためにお伺いします。

問1 あなたの毎日の大学キャンパス（または近く）までの交通手段はどれですか。（1つに○印）

1. 徒歩	2. 毎日自転車通勤	3. 毎日バス通勤
4. バス利用も自転車利用もどちらもある	5. 地下鉄	
6. その他（ ）		

問2 あなたは市バス定期券をお持ちですか。

1. 持っている
2. 持っていない

問3 あなたは「大学生向け市バス定期券で京都市内の均一区間バスが自由に利用できる」ことをご存知ですか。

1. 知っている
2. 知らなかった



□市バスの均一区間は以下の範囲です



問4 あなたは「大学生向け市バス定期券（現在は7920円/月）」の定期代が以下のような金額になったら市バス定期券を保有されますか。市バス定期券を持っていると、の京都市内の均一区間のどこでも利用できることも併せてお答えください。（1つに○印）。

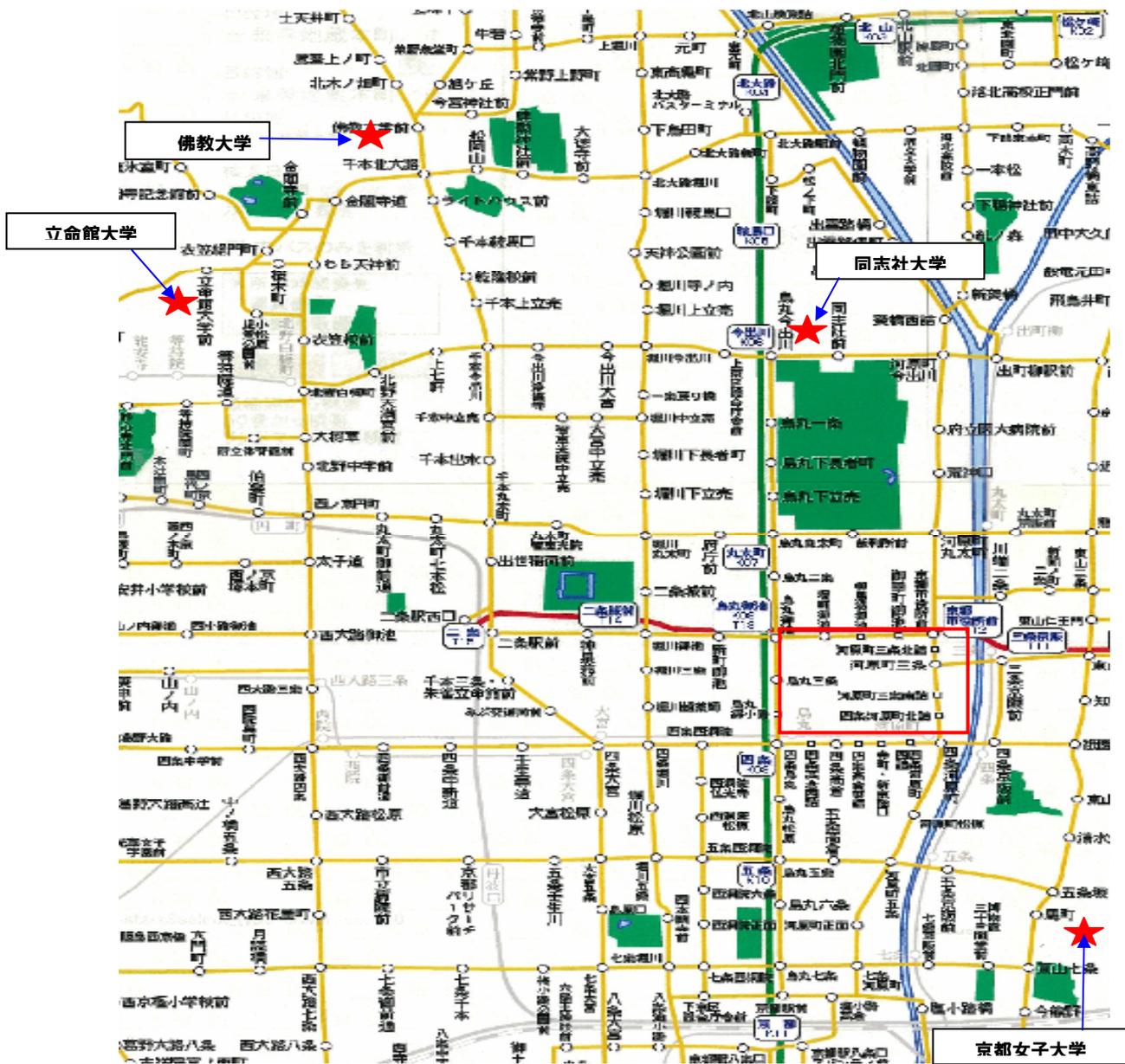
【条件1】バス定期代が6000円/月（今の定期代の88%）に値下げした場合
1. 市バス定期券を持って自転車通勤をやめて毎日バスで通学する
2. 市バス定期券を持ってその他の交通手段（地下鉄や電車等）をやめて毎日バスで通学する
3. 市バス定期券を持つが、場合に応じてバスと自転車の両方で通学する
4. 自転車が便利なので市バス定期券は利用しない（→次の問い「条件2」へ）
5. その他（具体的に ）

○【条件1】の問いで4と答えた方へ 市バス定期代をさらに値下げした場合はいかがでしょうか

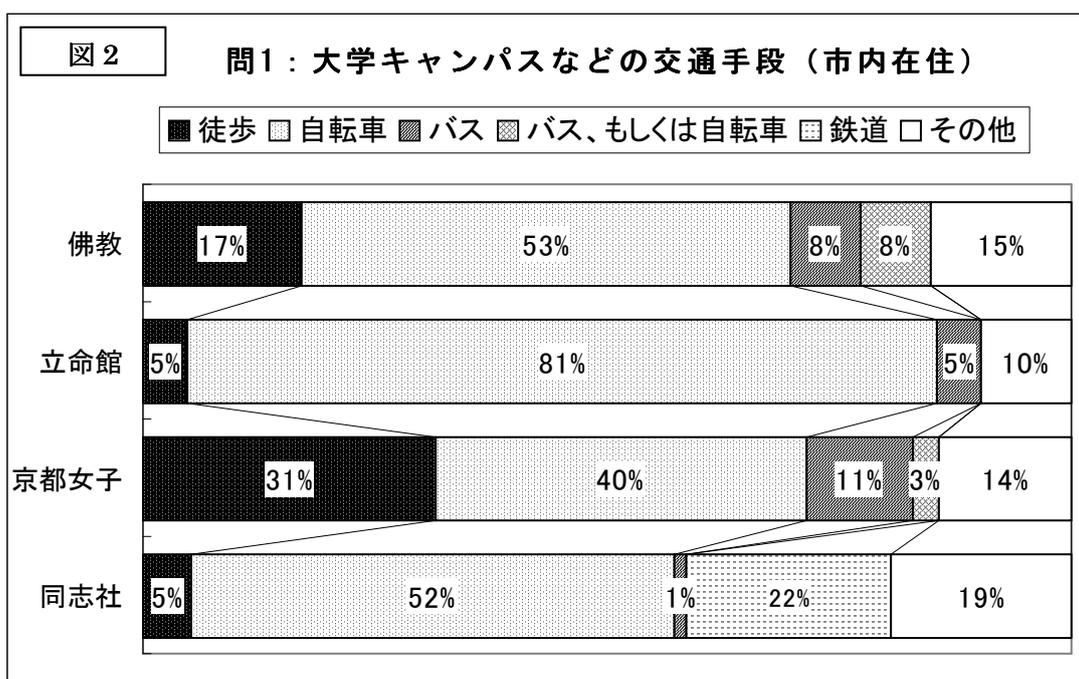
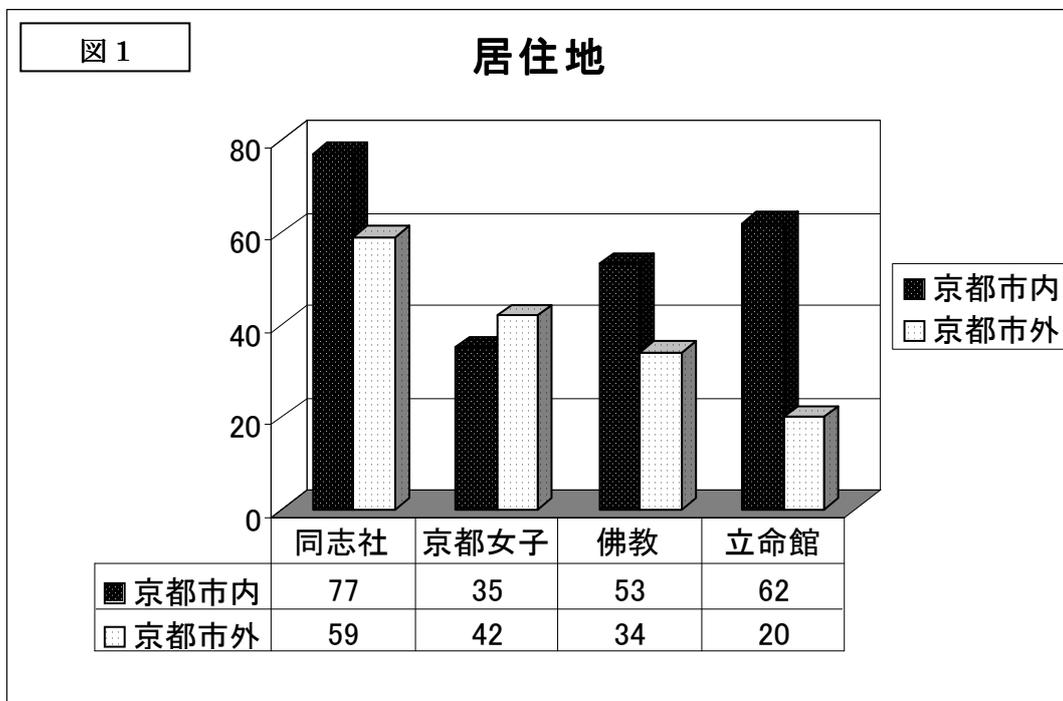
【条件2】バス定期代が5000円/月（今の定期代の63%）に値下げした場合
1. 市バス定期券を持って自転車通勤をやめて毎日バスで通学する
2. 市バス定期券を持ってその他の交通手段（地下鉄や電車等）をやめて毎日バスで通学する
3. 市バス定期券を持つが、場合に応じてバスと自転車の両方で通学する
4. やはり自転車が便利なので市バス定期券は利用しない
5. その他（具体的に ）

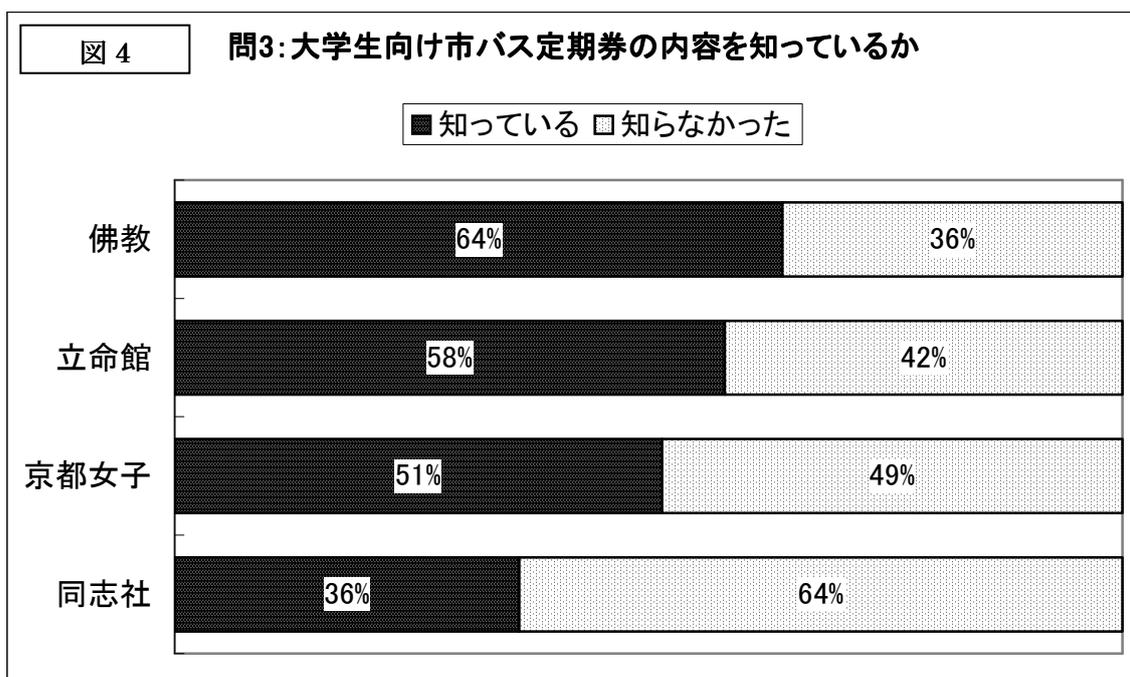
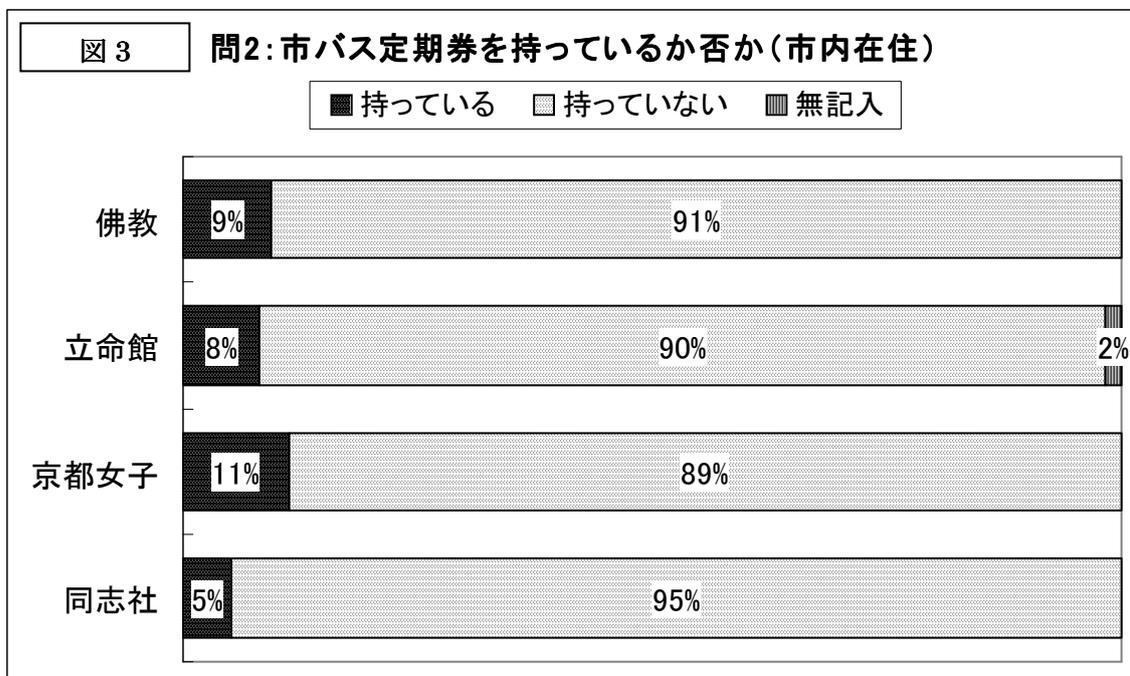
WEST 論文研究発表会 2007

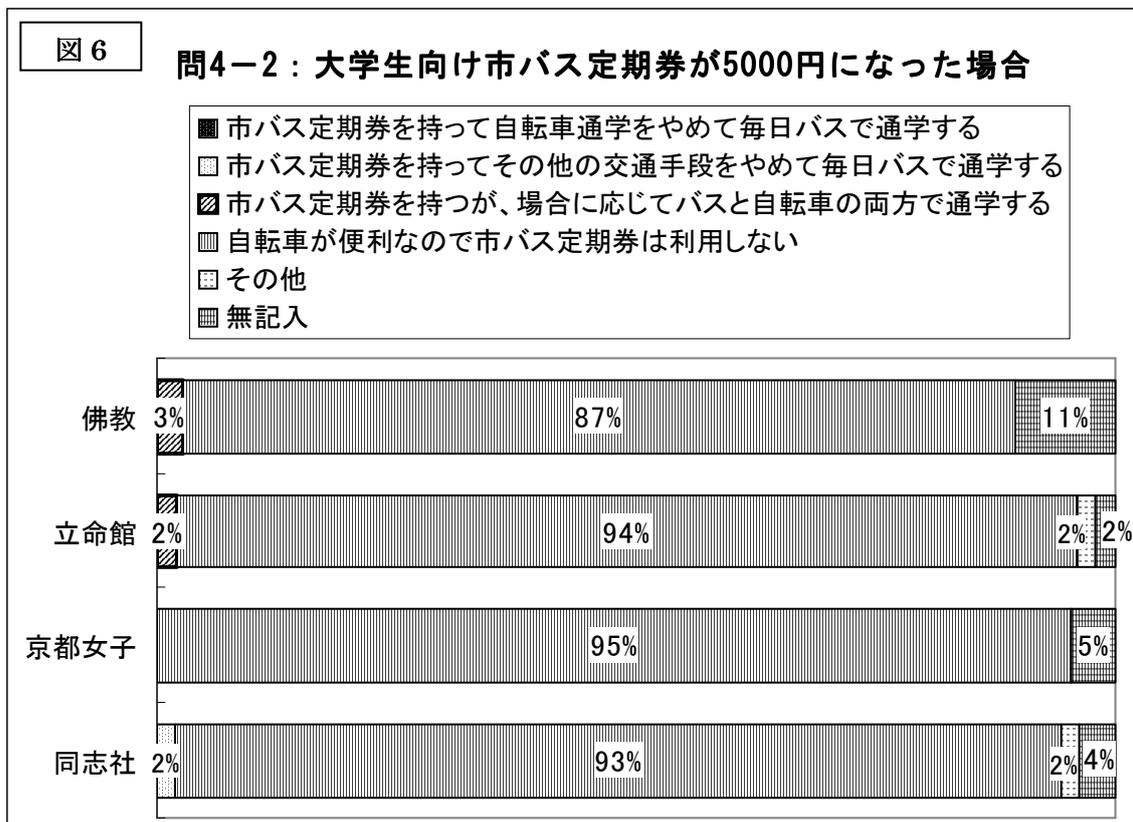
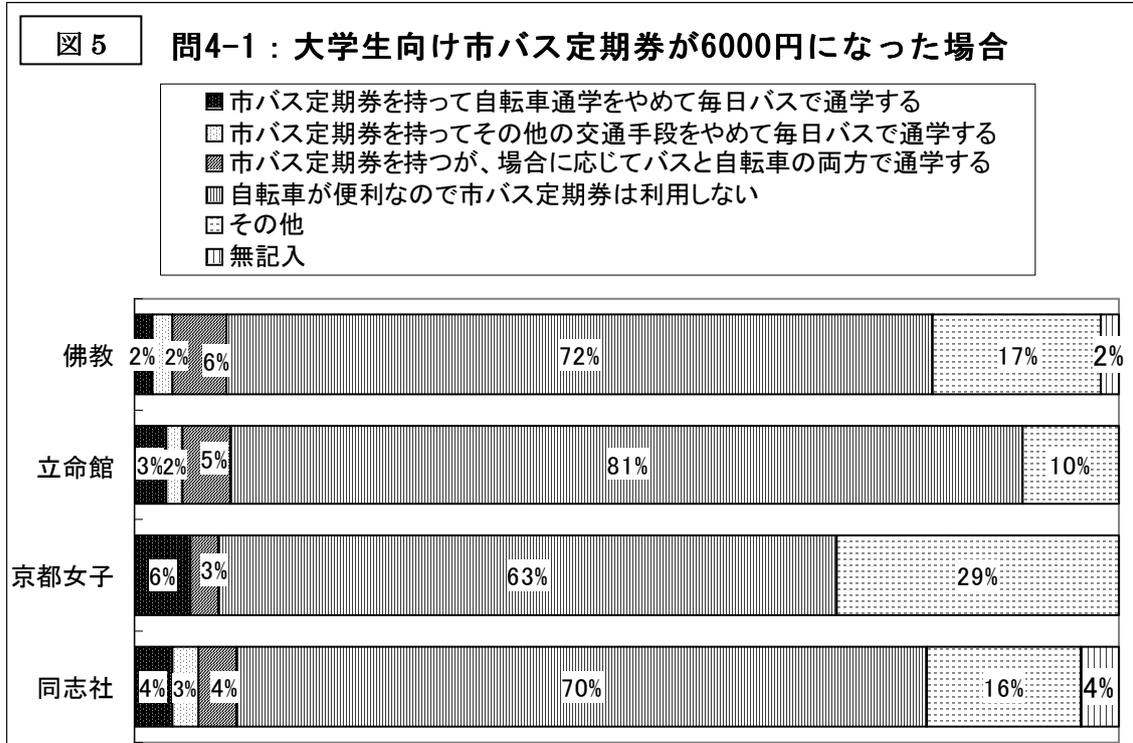
〈地図〉対象大学の位置と最寄り鉄道駅・最寄りバス停（京都市交通局洛ナビから作成）

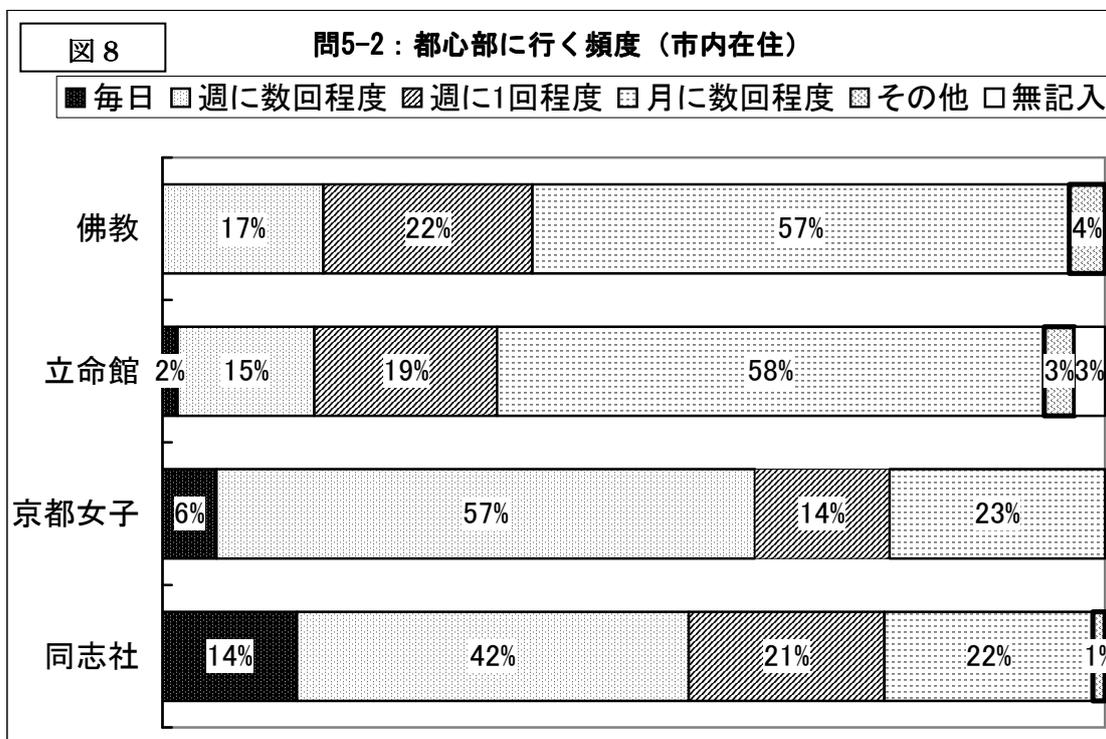
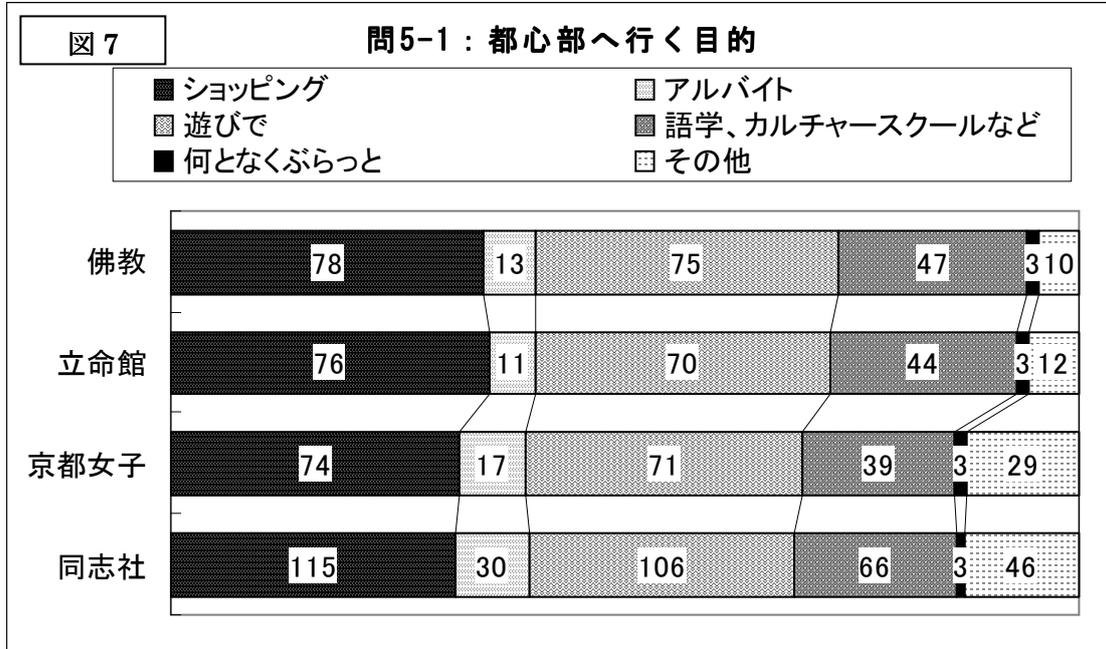


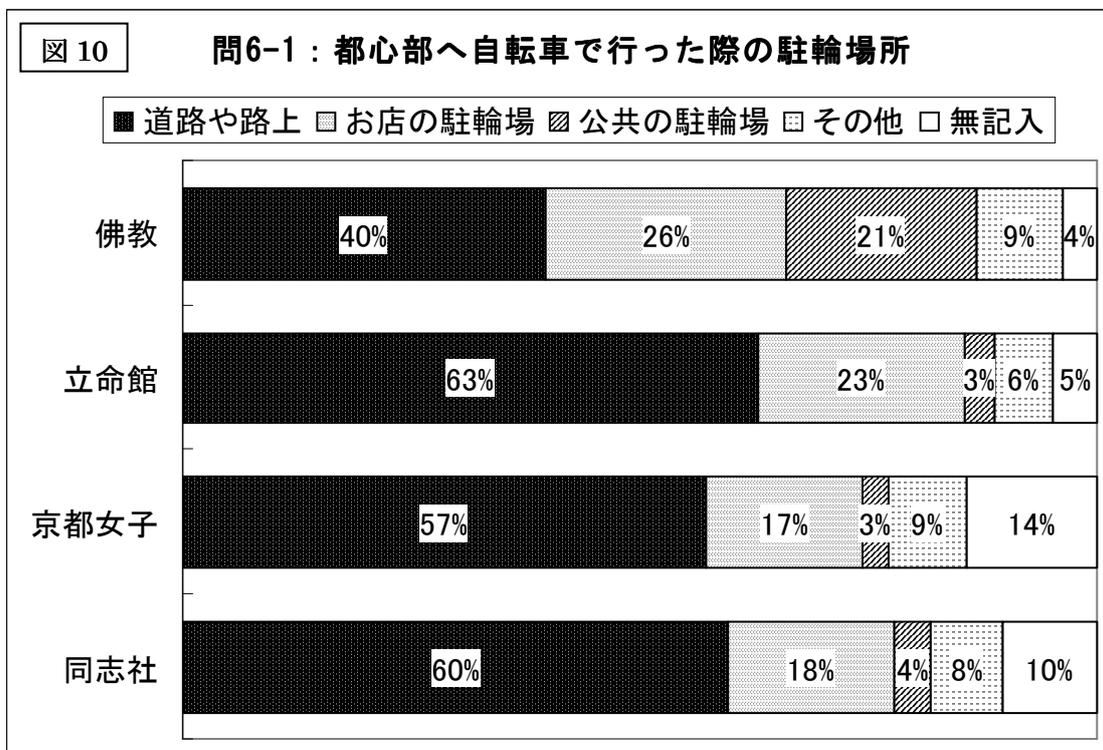
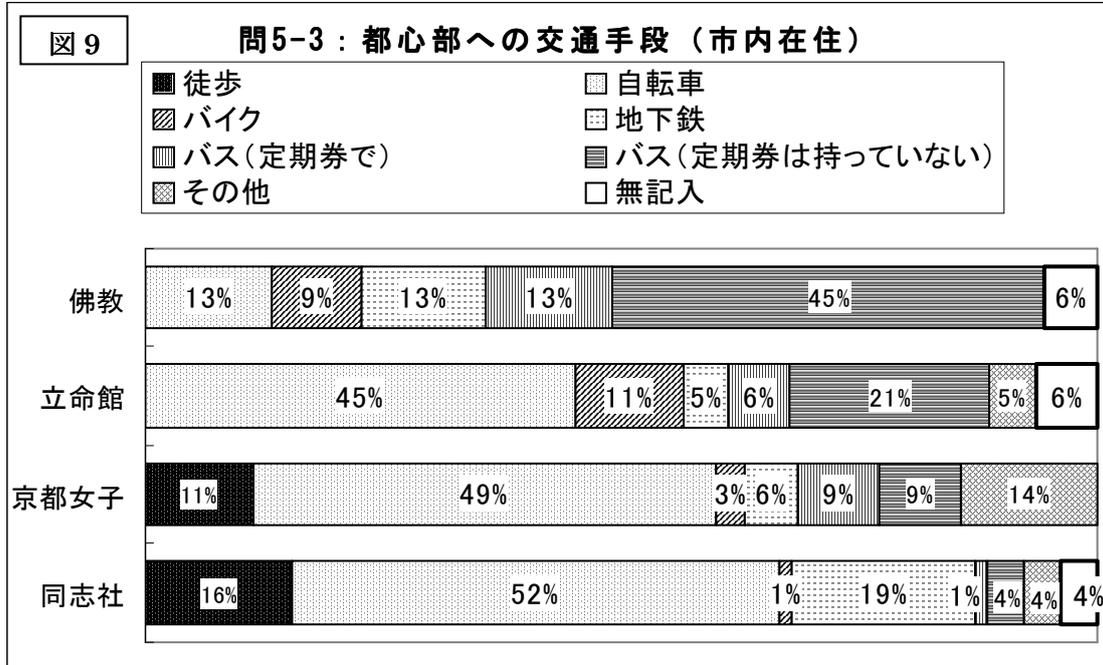
大学	鉄道 最寄り駅 (地下鉄、JR、阪急、京阪)	市バス 最寄りバス停
同志社大学 京都市上京区今出川通烏丸東入	地下鉄烏丸線今出川駅下車すぐ	同志社前 烏丸今出川
立命館大学 京都市北区等持院北町	JR 山陰線円町駅から北に約 2 km	立命館大学前
佛教大学 京都市北区紫野北花ノ坊町	地下鉄烏丸線北大路駅から西に約 2 km	佛教大学前
京都女子大学 京都市東山区今熊野北日吉町	京阪七条駅から約 1.1 km	馬町 東山七条

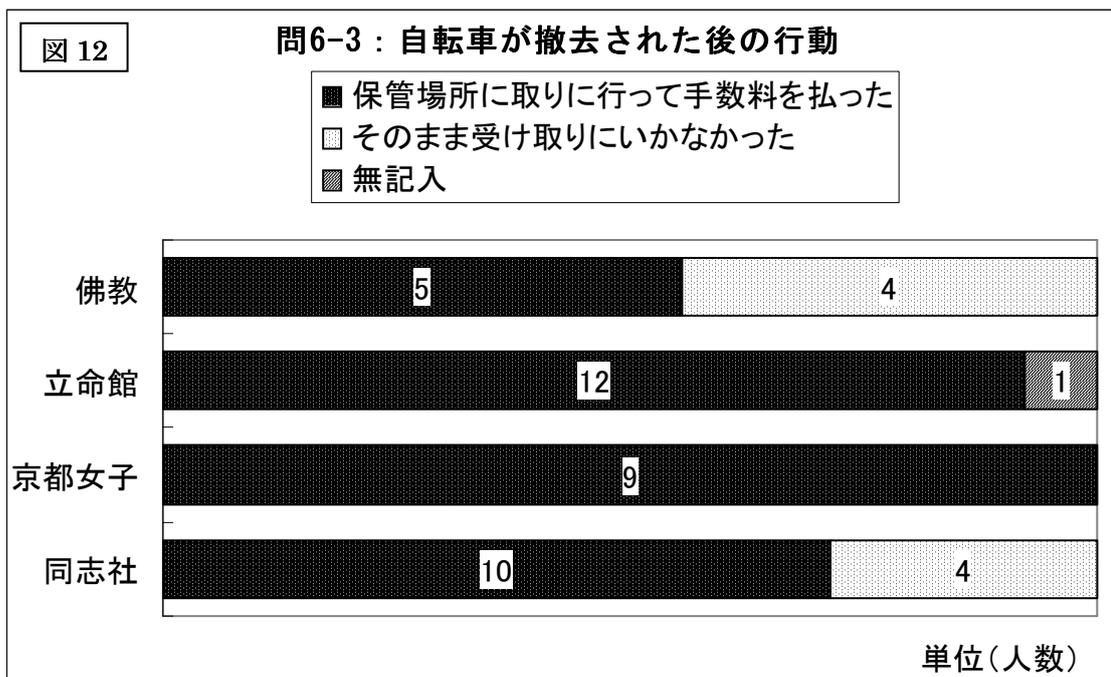
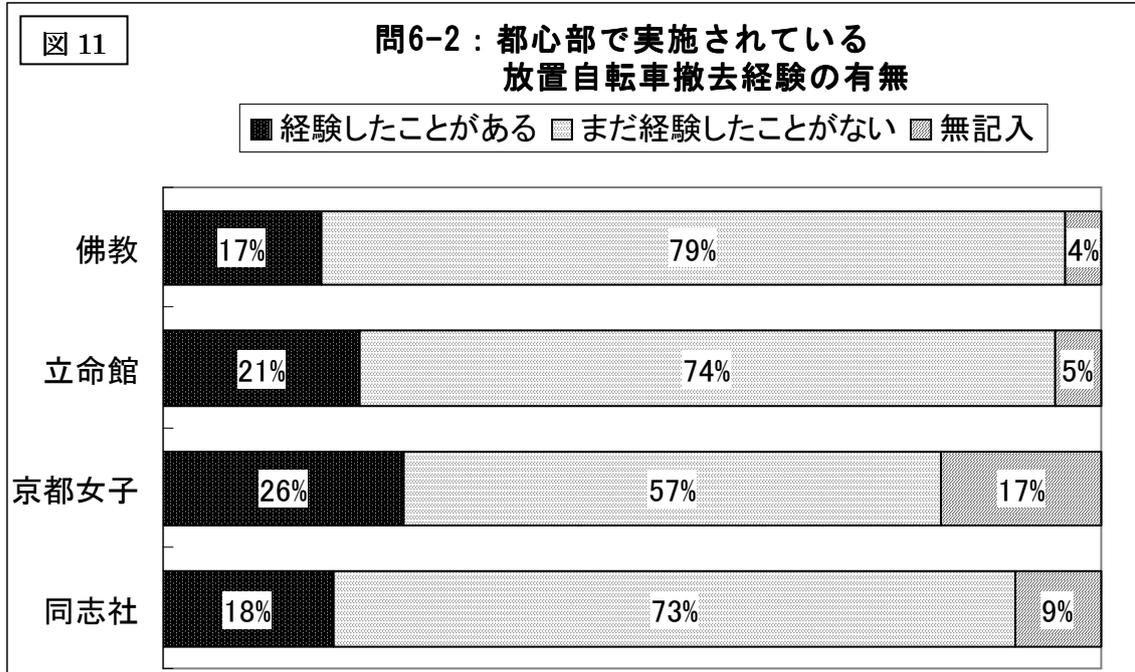


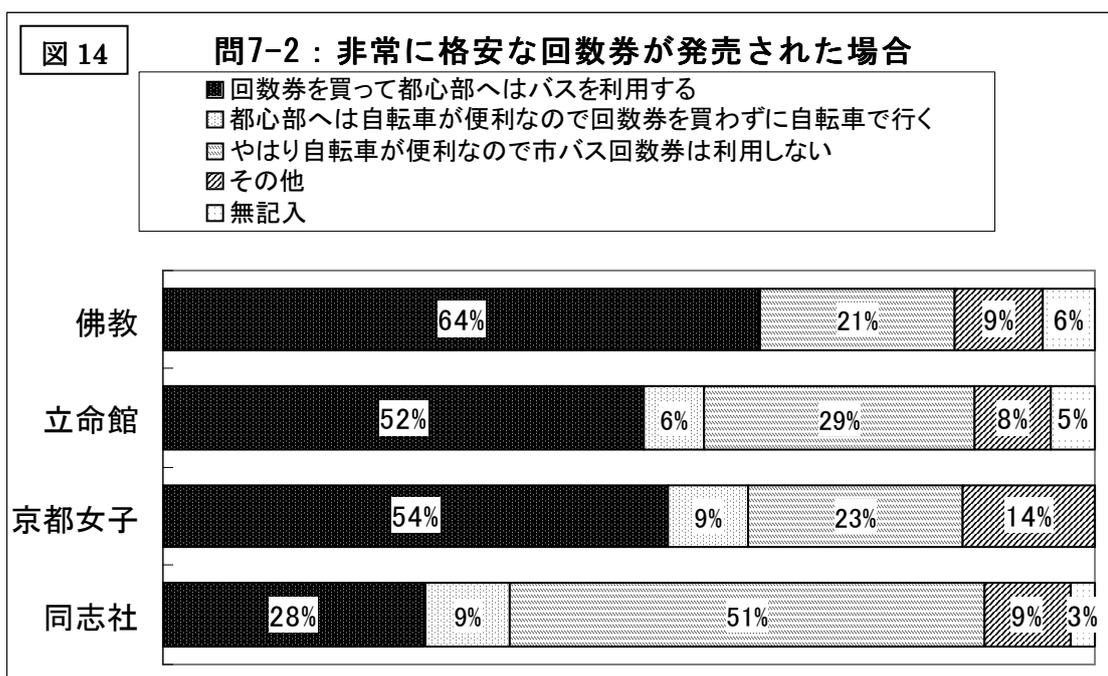
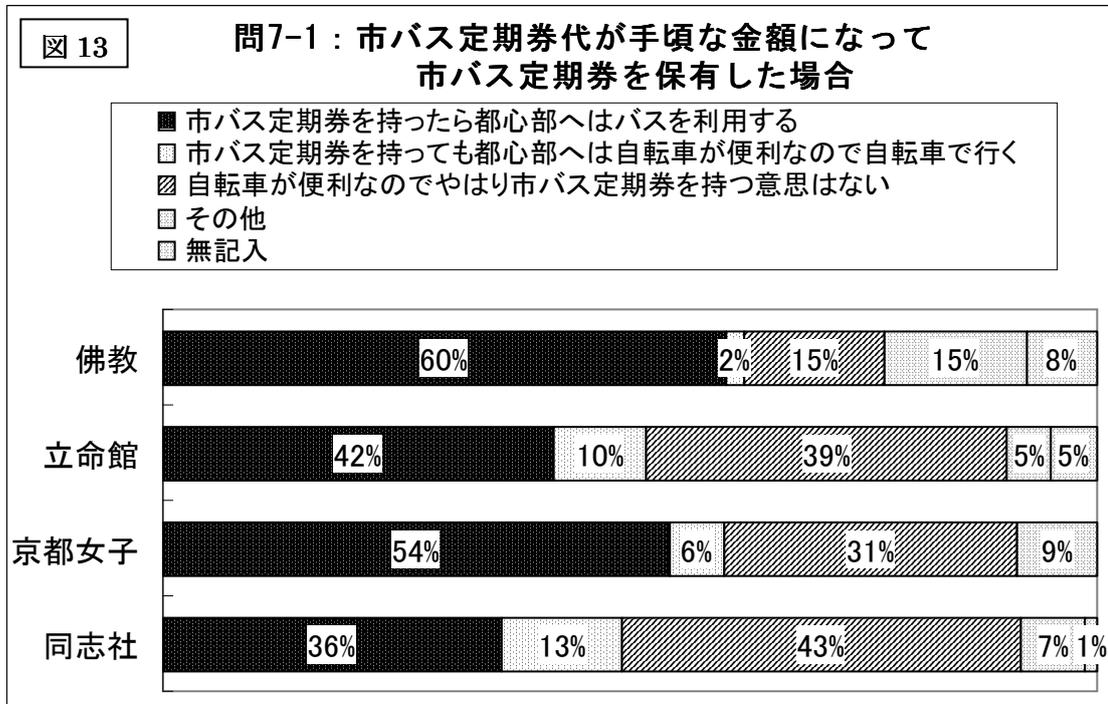


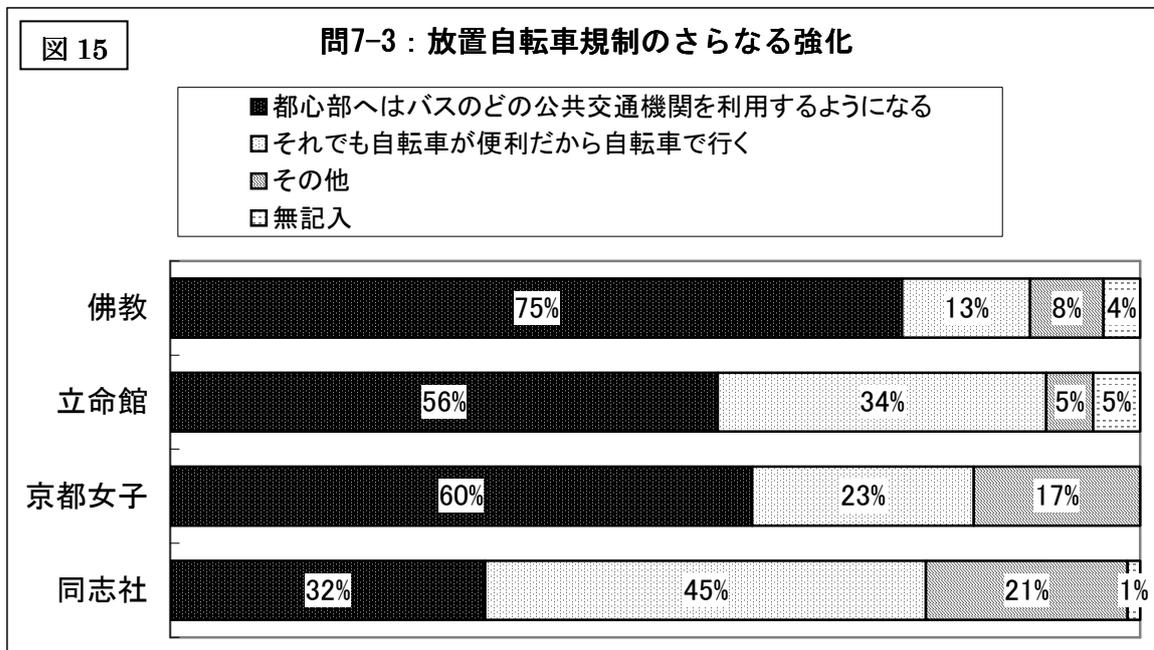












WEST 論文研究発表会 2007

《参考文献》

元田良孝・岩立忠夫・上田敏 (2006) 『交通工学 (第二版)』 森北出版株式会社、pp196-197

京都新聞 朝刊 (2007年11月10日土曜日) 社会面
『路上喫煙防止条例の過料徴収 京にマナー根付くか』

矢部努 (2006) 「高度化したバス輸送システムの計画手法に関する研究」 pp. 75

《データ出典》

京都府警察HP 『http://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki_k_t/jitensha/suii.htm』

文部科学省HP 『http://www.mext.go.jp/b_menu/toukei/001/06121219/004.htm』

京都市自転車総合計画～みんなでつくる ひと・まち・自転車のいい関係～
自転車等放置者意識調査 (平成10年京都市) より作成

『http://proxy.f3.ymdb.yahoofs.jp/bc/46b86315_3046/bc/%ca%fc%c3%d6%bc%ab%c5%be%bc%d6%c2%d0%ba%f6%c8%f1%cd%d1%a4%ca%a4%c9.pdf?bcun6MHBdAVAv9o』