

違法駐輪に影響を及ぼす要因の検討 —既に放置されている自転車の台数の違いからの検討—

藤木 慎治

自転車利用の弊害として違法駐輪の問題が挙げられる。これまで、駐輪場の整備や自転車の撤去等の対策が行われてきたが、このような方法では限界がある。そこで本研究では、心理学的な観点から違法駐輪を検証し、違法駐輪を効果的に減少させる提言を行うことを目的とした。違法駐輪の特徴として、既に放置されている自転車の台数が増えるにつれて違法駐輪が誘発されることが先行研究(e.g.,家田・加藤,1995;北折,2007)で報告されてきたが、その理由については検証されてこなかった。また、違法駐輪は法や条例に反する「違反行動」である一方、「ルールを守るデメリット」がある場合には違反が促進される(芳賀,2000)という点から、違法駐輪を「リスクテイキング行動(リスク行動)」の観点からも論じる必要がある。そこで本研究では、上市・楠見(1998b)のリスク回避-志向行動(以下、リスク行動)を規定する因果構造モデルから違法駐輪を説明し、台数の変化による違法駐輪の敢行度の違いについて検討することを目的とした。同時に、違法駐輪の敢行度に影響を及ぼす要因として「(ルール違反への)抵抗感」をモデルに加え、違法駐輪の説明を試みた。

208名(男性91名、女性117名)の大学生及び大学院生を対象とした質問紙調査を行った。台数条件ごとに、リスクを回避することにどの程度面倒さを感じるかを示す「コスト認知」、ルールに反して違法駐輪を行うことへの抵抗感をどの程度感じるかを示す「抵抗感」、自転車がどの程度撤去されると思うかを評価する「リスク認知」、どの程度の割合で違法駐輪を行うかを示す「違法駐輪の敢行度」に対して回答を求めた。また、共通項目として「パーソナリティ」、「(撤去リスクの)重要度」、「(撤去リスクの)制御可能性」、「(自転車撤去への)関心度」について回答を求めた。以上の8変数を用いて台数条件ごとに共分散構造分析を行い、3つの台数条件間で因果構造を比較した。

その結果、先行研究(e.g.,家田ら,1995;北折,2007)と同様、台数が増えるにつれて違法駐輪が誘発されることが示された。また、台数の変化に関わらず一貫してリスク認知が抵抗感を介して違法駐輪を規定する因果構造が見られたものの、台数が増えるとリスク認知、抵抗感は低くなった。つまり、予め放置されている自転車の台数が増えるにつれてリスク認知や抵抗感が低くなることにより、違法駐輪が誘発されていることが窺える。

また、台数の変化によって、関心度がリスク認知に及ぼす影響に違いが生じていた。特に0台条件では関心度とリスク認知に関連がなかったが、3台条件及び9台条件では関心度とリスク認知に関連があった。この理由として、0台条件の「他に放置されている自転車がない」という状況の特異性による影響が可能性の1つとして示された。

以上の結果より、既に放置されている自転車の台数の変化による違法駐輪の敢行度の違いが検討された。

本研究より、違法駐輪の敢行度を規定する因果構造には、既に放置されている自転車の台数の影響を「受ける特徴」と「受けない特徴」が見られた。今後の展望として、既に放置されている自転車の台数の影響を「受けない特徴」を利用した対策(例えば、違法駐輪や自転車の撤去に関する教育等を通して、「自身が違法駐輪を行うことの結果として自転車の撤去が行われる」ことを認識させる等)を行うことで、違法駐輪を効果的に減少させることができると考えられる。(応用行動学・ボランティア行動学)