

放置駐輪問題と社会的ジレンマ

A Socially-Undesirably-Bicycle Parking Problem and Social Dilemmas

東京工業大学 藤井 聡

Tokyo Institute of Technology, Satoshi Fujii

In many cities in Japan, many bicycles that are socially undesirably parked on pedestrian roads can be seen. In this paper, the strategies to resolve the problem with respect to the socially undesirably parked bicycle, are discussed based on the frame work of *social dilemmas* research. It is concluded that psychological strategies aiming at activating public spirits not to socially-undesirably park bicycles are called for, based on a social psychological experiment and a social experiment on bicycle parking.

1. 自転車交通の地位向上を妨げるもの

「自転車は、徒歩と公共交通機関、徒歩と自動車との隙間を埋める交通手段の一つとして、都市交通計画の中で明確に位置づけられなければならない」

この主張は、多くの都市交通計画者の中で十分に認識されており、近年では、様々な場で主張されているようである。しかし、未だ、自転車が都市交通計画の中で明確に位置づけられるには至っていない。これには、日本の都市交通計画の歴史的経緯をはじめとして、自転車道用地の問題、道路空間の再配分の問題、都市計画や道路交通に関する法的枠組みの問題等、様々な原因が挙げられよう。

しかし、その中でも、都心における店主や歩行者といった自転車に乗らざる人々の自転車に対する否定的態度が、最も重要な原因の一つであることは間違いない。自転車に乗らざる人々にとっては、自転車の走行は安全で円滑な歩行を妨げる厄介者にしか過ぎない。そして、駅前や都心の至る所で自転車は不法に放置され、景観を乱し、やはり、人々の安全で円滑な歩行を妨げている。こうした自転車の否定的な側面が解消されない限り、自転車利用の促進が自転車にまつわる諸問題の助長を意味する、と人々に認識されたとしても致し方ないだろう。自転車の都市交通計画における位置づけを明確化するためには、放置駐輪問題を代表とする自転車交通の否定的側面にこそ目を向け、その問題の解消に取り組むことがまず最初に必要とされているのである。

2. 放置駐輪と社会的ジレンマ

何故、放置駐輪の問題は無くならないのであろうか。

この自明とも思える問いの答えには、様々な回答があり得よう。例えば、駐輪場が無いから、駐輪場があったとしても不便だから、駐輪場は有料だから、放置すれば目的地のすぐ近くまで自転車で行けるから、そして、撤去される可能性はさして高くないから——、等々、放置駐輪の理由には枚挙にいとまが無い。実際、これまでの放置駐輪対策では、上に述べた幾つかの理由に着目して様々な方法が採用されてきた。例えば、便利で安価で大容量の駐輪場の整備を目指したり（例えば佐竹他，1998）、撤去の頻度を高めたり（例えば室町他，2000）、等である。確かに、こうした方策を講じれば、少なくとも短期的には目に見えて放置駐輪は減少するだろう。

しかし、これらの方策に本質的な問題点がある事（藤井，2001）は、これまでの都市交通計画の中で見過ごされてきたのではなからうか。その問題が一体いかなるものであるか、それを理解するためには、まずは、社会的ジレンマに関わる一連の社会心理学研究（e.g. Dawes, 1980; Messick & Brewer, 1983; Yamagishi, 1986; Foddy et al., 1999）に目を向けなければならない。

3. 社会的ジレンマの解消方略

社会的ジレンマとは、次のような社会的状況である。

「個人利益の最大化行動と公共利益の最大化行動のいずれかを選択しなければならない社会状況（藤井，2001，p. 42）」

ここに、一般には、個人利益の最大化行動を逃避行動(defection)、公共利益の最大化行動を協力行動(cooperation)と呼称されている。本稿で取り扱う放置駐輪問題を巡る社会状況が社会的ジレンマとして定義できるのは、

「全員が自らの個人利益(利己的利益)を追求してより便利でより安価な放置駐輪行為を行う(逃避行動)か、公共利益を優先させて放置駐輪を行わないか(協力行動)のいずれかを選択しなければならない状況」

だからである。あるいは、

「全員が自らの個人利益(利己的利益)を優先させて放置駐輪をする(逃避行動)場合の方が、全員が多少の不利益を許容して放置駐輪を行わない(協力行動)場合よりも公共利益が低い状況」

だからとも言える。

さて、社会的ジレンマを対象とした実証的、理論的研究の多くでは、いかなる対応策が有効であるかを探求してきた。それらの研究の中で、ジレンマ対応策は、しばしば次の二つの種類に区別されてきた（藤井，2001，p. 43）。

構造的方略(*structural strategy*): 法的規制により逃避行動を禁止する、逃避行動の個人利益を軽減させる、協力行動の個人利益を増大させる等の方略により、社会的ジレンマを創出している社会構造そのものを変革する。

心理的方略(*psychological strategy*): 個人の行動を規定している、信念(belief)、態度(attitude)、責任感(ascribed responsibility)、信頼(trust)、道徳心(moral obligation)等の心理要因に働きかけることで、社会構造を変革しないままに、自発的な協力行動を誘発する。

前章で、これまでの都市交通計画で放置駐輪対策として、駐輪場の整備を目指したり、撤去の頻度を高めたり等の対策が講じられてきたことを述べたが、これらの施策は、上記分類で言うならば、いずれも社会構造そのものを変革することで放置駐輪行為の取りやめ(協力的行動)を促す構造的方略に分類できる。そして、駐輪場整備や撤去による施策には、本質的な問題点が存在するであろうこともあわせて述べたが、それは、社会的ジレンマ研究の中で、構造的方略のみだけでは、社会的ジレンマを解消することが出来ないことが知られているからである。

4. 構造的方略の限界

構造的方略のみでは社会的ジレンマが解消できない理由には、様々なものが挙げられる（藤井，2001）。まず最初の理由は、駐輪場整備などに代表されるハードな社会資本整備によって社会的ジレンマを創出している社会構造そのものの変革を目指す方略は、その多くの場合において財源の問題から十分な構造変革を行うことが不可能であることである。社会的ジレンマは、簡単にジレンマ状況を改変することが出来なかったからこそ社会的ジレンマとして長年解消されなかったものであり、許される範囲の財源を投じたハードな社会資本整備を行うだけで解消される様な社会的ジレンマは、既に解消されているに違いない。実際、駅前の放置駐輪を一掃する程の便利で安価、あるいは、無料の駐輪場を整備できるような(放置駐輪に長年悩まされている)駅は、決して多くはないだろう。

ついで、撤去対策に代表される規制的な対策を行った場合、そうした方策を行った行政に対する否定的態度(あるいは、敵意 hostility)を創出する傾向が知られている(Van Vugt et al., 1996)。また、処罰を伴う規制的方策は、非協力的な逃避行動は行うべきではないという自発的な公共心(あるいは、内発的動機 intrinsic

motivation) を剥奪することも知られている(福井他, 2002)。それ故, 撤去を繰り返すことで, 撤去される / されないに関わらず自転車を放置駐輪しない, という自発的な道徳的傾向が低下してしまうことが危惧されるのである。

さらには, こうした処罰を伴う構造的方略を行う場合, 人々がそれを受け入れないかも知れない, という危惧が考えられる。もちろん, 規制的手法が受け入れられるためのさらなる構造的方略を検討することもできるが, その高次の構造的方略が受け入れられないという新たな問題が生ずる。かくして, 規制的な構造的方略だけに頼る場合, 構造的方略を永遠に積み重ねることが必要となり, 結局は規制的施策を導入できない, という事態が理論的に予想される。この事態を打開するために必要なのが, 人々の自主的, 自発的な協力意識, 公共心なのである。

5. 心理的方略の有効性

かくして, 人々の自主的協力意識が皆無であるならば, 社会的ジレンマの解消は望めないのである。それ故, アメとして駐輪場の整備と, ムチとしての撤去に専心しているようでは放置駐輪問題は解消できない。実際, 既に現在ですら, 数多くの人々が放置駐輪をしていない, という事実に着目してみよう。もしも, 万人に自主的協力意識がないのなら, 現在放置駐輪をしていない人も含めた全員が, 駐輪場を使わずに放置駐輪をすることが利己的に得するか否かを判断することとなり, 結局は放置駐輪問題は現在よりもさらに深刻なものとなってしまふ。すなわち, 現状においてすら, 人々の自主的協力意識のお陰で, 放置駐輪問題の深刻さはある程度で収まっている, と考えることが出来るのである。

だとするならば, 都市交通計画における放置駐輪対策を考える場合, 人々の公共心の存在を十全に認識することが必要なのである。そして, 人々の公共心を活性化させる心理的方略を用いて社会的ジレンマ解消の糸口を探ることに, 大いに努力すべきなのである。

もちろん, これまでの都市交通計画において, 人々の公共心の存在が無視されてきた訳ではない。ポスターやチラシ, コマーシャルなどの媒体を通じて, 放置駐輪を止めるようにとの呼びかけが繰り返されてきた。しかし, そうしたキャンペーンに行政が本気で取り組んできたか否かは, 議論が分かれるところかも知れない。実際, 予算の大半はキャンペーンというよりはむしろ, 撤去や駐輪場整備に用いられてきたのが現状であろう。すなわち, これまでの都市交通計画では, 人々の公共心の存在が無視されてきたわけではないが, あまり重視されてこなかったのは事実であろう。あるいは, 公共心を活性化する事など, 到底無理だろうと考えられてきたのかも知れない。

しかし, 万人が公共心を持ち合わせていると信ずるなら, わずかな語りかけで人々の公共心の活性化を促し, 実際の放置駐輪行為が削減する可能性が十分に考えられる。その可能性の一つが, 筆者と共同研究者で行ったコミュニケーション実験で実証的に示されている(藤井他, 2002)。この実験では, 大学生の被験者を4のグループに分け, その内の3つのグループに放置駐輪の取りやめを促すチラシの(5ないし10分間の)読了を要請し, 1つのグループには比較のためにチラシ読了を要請しなかった。その結果, チラシ読了を要請しなかったグループでは, 2週間後に放置駐輪の頻度に変化は見られなかったが, チラシの読了を要請したグループでは, 2週間後に, 最大で平均約3割もの放置駐輪頻度の削減が見られたのである。この結果は, わずかなコミュニケーションで公共心が活性化され, 実際に放置駐輪の取りやめが生じる事が十分にあり得ることを実証的に示している。

心理的方略の有効性を例証するもう一つの事例は, 2001年度に京都市都心部で行われた「まちなかを歩く日」の一環として, 有料の駐輪場を都心に作るという交通社会実験である(主催: 京のアジェンダ21フォーラム)。京都市の都心部には放置駐輪が慢性的に見られており, 京都市も多くの予算を費やして撤去を行っているが, それでも, 放置駐輪が減少する兆しは見られなかった。そんな中, 交通社会実験「まちなかを歩く日」では, 都心部にいくつかの駐輪場を設けた。それらのうち, 実際にはほとんど利用されなかった駐

輪場もあったが、利用率の高い「有料」の駐輪場が一つあった。それは、普段は都心の商店街内の広場に自転車を放置していた人々が、その駐輪場を利用したためであった。その広場は普段は放置駐輪で覆われていたのだが、実験当日にはそうした放置駐輪は半減したのである。

なぜ、こうした事態が生じたのだろうか。設けられた駐輪場が「有料」であったにも関わらず。

その答えは、上記の広場に、実験に関わる者（実験者）が、人々に有料駐車場の場所を口頭で伝えて回ったからである。もちろん、実験者は、有料駐車場を利用することを強制したりはできない。ただただ、有料駐車場があるとの情報を伝えただけに過ぎない。

こうした結果を解釈する方法には幾つかあるかも知れない。しかし、次の点は、認めざるを得ないのではなからうか。すなわち、

「普段は自転車を放置している人々ですら、善い悪いの判断でいうならば放置駐輪は決して善い事ではないことを知っている。少なくともその程度の公共心なら、万人は持ち合わせている。その公共心は、迷惑駐輪を避けるために僅かな小銭を支払うことを厭わない、という水準以上のものである。そして、その公共心は、例えば、他者からフェイス・トゥ・フェイス・コミュニケーションで駐輪場情報が伝達されるだけで、少なくともある程度は活性化されうる」

6. 構造的方略と心理的方略の調和に向けて

以上に述べたコミュニケーション実験と京都市における交通社会実験の事例は、いずれも人々は公共心を持ち、かつ、その公共心はわずかなコミュニケーションで活性化されうることを示している。もしも、これまでの都市交通計画が、この点を十全に把握しないままに、構造的方略にのみ専心してきたとするならば、その点を真摯に反省し、心理的方略に基づく駐輪対策を本気で検討し、十分な予算を付けて実行に移すことが必要であろう。

しかし、残念ながら、心理的方略だけでも、放置駐輪を巡る社会的ジレンマは解消され得ないことは最後に付記せねばならない。なぜなら、駐輪場が一切無いならば、人々の自転車利用を許容する以上、放置駐輪を完全に無くすることが出来ないからである。それ故、ハード整備型の構造的方略は不可欠と言わねばならない。そして何よりも、如何なる社会にあっても、最低限のルール、マナー、あるいは、規範や法律を守れない人々が一定数いることは避けられないという事を考えた場合、規制型の構造的方略も不可欠であるとも認識せねばならない。そして、規範を守らない人々は、周りの人々にも強い影響を及ぼすことも認識せねばならない。社会的ジレンマ研究では、そうした効果は「腐ったリンゴ効果」と言われており、一人の逃避行動が他者に伝搬していくことが知られている（例えば、山岸，2002）。これらを考えた場合、たかだか一台の放置自転車がさらなる放置自転車を呼び、最後には大量の放置を生むことすらあり得る。それ故、こうした効果を避けるためにも、最初の放置自転車をくい止めるための構造的方略は必要なのである。

しかし、その規制型の構造的方略は、万人に対して用いられるものではない。あくまでも、万人に対しては、各人の公共心を信頼した上で、心理的な方略で駐輪対策を検討することが前提である。規制型の構造的方略を用いるのは、規範から逸脱した者に対して処罰を与える、という以上のものであってはならない。もし、人々がその構造的方略が、自らの行動を律するものであると認識した瞬間に、人々の自主的な協力意識、公共心が剥奪されてしまうかも知れないのである。

いずれにしても、心理的方略も構造的方略も適切に組み合わせることが、現実の社会的ジレンマを解消する上では必要である。

しかし、あくまでも、ソフトの面では心理的方略、ハードの面ではインフラ整備型の構造的方略が基本なのであり、それを補う形で規制的の構造的方略があるに過ぎない、と認識することが肝要である。そして、繰り返すなら、今までの都市交通計画の駐輪対策を鑑みるに、今まで見過ごされてきた側面を十全に検討すること、すなわち、人々の公共心を信頼した心理的方略のあり方を、都市交通計画の文脈の中でも、真剣に

検討し始めなければならないのである .

謝辞 :

本稿に記載した京都市の交通社会実験については , 「京のアジェンダ 21 フォーラム」から情報提供頂いた .
ここに記して , 謝意を表します .

(参考文献)

Dawes, R. M.: Social dilemmas. *Annual Review of Psychology*, **31**, 169-193, 1980.

Foddy, M., Smithon, M., Hogg, M. and Schneider, S.: *Resolving social dilemmas*. Philadelphia, PA: Psychology Press, 1999.

藤井聡 : TDM と社会的ジレンマ : 交通問題解消における公共心の役割 , 土木学会論文集 , No. 667/IV-50, pp. 41-58, 2001.

福井賢一郎・藤井聡・北村隆一 : 内発的動機に基づく協力行動 - 社会調査における報酬の功罪 - , 土木計画学研究・論文集 , **19** , 2002 , (印刷中).

藤井 聡 , 小畑篤史 , 北村隆一 : 自転車放置者への説得的コミュニケーション - 社会的ジレンマ解消のための心理的方略 - , 土木計画学研究・論文集 , **19** , (投稿中) , 2002.

室町泰徳・原田昇・太田勝敏: 鉄道駅端末の自転車交通を対象とした規制と取締りの社会的費用に関する研究, 土木計画学研究・論文集, No. 17, pp. 863-868, 2000.

Messick, D. M. and Brewer, M. B.: Solving social dilemmas: A Review. In L. Wheeler and P. Shaver (eds.), *Review of personality and social psychology*, Vol. 4., Beverly Hills, CA: Sage, pp. 11-44, 1983.

佐竹鑑・鈴木崇児・宮城俊彦: 路上駐輪を考慮した駐輪場最適配置分析 ~ 岐阜市柳ヶ瀬商店街を例として ~ , 土木計画学研究・講演集, No. 21(1), pp. 291-294, 1998.

山岸俊男 : 心でっかちの日本人 , 日経新聞社 , 2002.

Yamagishi, T.: The structural goal/expectation theory of cooperation in social dilemmas. In E. Lawler and B. Morkovsky (ed.), *Advances in Group Processes*, Vol. 3., Greenwich, CT: JAL, pp. 52-87, 1986.

Van Vugt, M., Van Lange, P. M., Meertens, R. M. and Joireman, J. A.: How a structural solution to a real-world social dilemma failed: A field experiment on the first carpool lane in Europe, *Social Psychology Quarterly*, **59**, pp. 364-374, 1996.