

環境犯罪学からみた環境犯罪(下)

覚 正 豊 和

5. 環境犯罪の展望

車輛の不法投棄や放置がなぜ生じるのかは、廃棄したり放置するために望ましいとされる場所が存在するからであり、また、そうした問題の解決には刑事的制裁を含めた法規制の限界があることから地域におけるガバナンスの確立によって、環境犯罪学というところの犯罪実行地に焦点をあてた行政の対策が効果的であることを述べてきた。ここで環境犯罪学のメカニズムにつき再度確認しておく、コーエンとフィルソンによる日常行動理論では、i 動機づけられた犯罪者、ii 適当な犯罪対象、iii 有能な監督者の不存在という要素が、場所と時間を同時に共有したときに起こるものとされた。また、ブランディングハム夫妻による犯罪者の活動パターンに関する研究においても、犯罪は潜在的犯罪対象の存在地区と潜在的犯罪者が認知し活動している場所の交差する地点、すなわち、土地勘のある場所で発生するというのである。それは、カーターとヒルの研究にいう「犯罪者は、まず犯行に望ましいと感じる地域を選択する」という言葉にも示される^(注1)ところである。したがって、車輛の不法投棄の問題にあっても、その廃棄や放置場所の地域的偏差が把握しなければならない。そこで、まず、千葉県佐倉市の放置自転車の状況、つぎに、本年2月に結成された12政令指定都市と東京都で構成する不法投棄対策の全国連絡会のとり組み、およびその構成都市である大阪市、京都

市、千葉市、横浜市、そして最後に横須賀市の状況についてみていきたい。

(1) 千葉県佐倉市の放置自動車状況と放置場所の特徴

佐倉市における最近の放置自動車の状況は、^(注2)表1(放置自動車撤去処理状況)に示されるように年々増加傾向がみられる。放置が頻繁するおもな場所および特徴を整理するとつぎのようになる。

飯野干拓地区：周囲は民家も無く田圃や山になっている。行き止まりの道路であるものの、車輛が通れる状況であるため、大量のゴミ等も投棄されている。

南ユーカリ地区：駅に近い宅地開発地域内で、家が建っていない道路上に2、3台ずつ放置されている。車輛は通れる状況である。

上志津原・下志津原地区：農道のような細い道路。自動車解体屋が隣接しており放置なのか置いてあるのか区別がつけづらい。周りは田圃と雑木林、民家はない状況である。

岩名地区：市管理の赤道で特定の人だけが使用している道である。車輛は通らないが周りは山と田圃で民家からかなり離れている。

西志津地区：市街地のマンションの裏にある道路で空き地と隣接している。通行車輛は少ないがマンション住人が駐車場代わりにしており、その間に放置されている。届出がくるまで長期間経過する。

回答（経済環境部長）：不法投棄につきましては、不法投棄監視委員20名による週1回程度の巡回と職員によるパトロールのほかは、主に市民の通報によって発見されております。平成9年度のしないの不法投棄件数は、平成10年2月20日現在で103件ありまして、そのうち78件を処理いたしました。投棄されたものの処理につきましては、不法投棄者が判明したときはその者に撤去させております。また、民地に不法投棄された場合は、土地の所有者と市とで共同処理しております。不法投棄防止対策といたしましては、市広報による啓発や不法投棄看板の設置のほか、不法投棄多発地区については、パトロールを強化するとともに、地権者みずからが柵等の設置をするようお願いしております。また、とくに悪質なものについては、警察と連携を持って進めているところでございます。

表1 佐倉市放置自動車撤去処理状況

(単位：台)

年 度	放置台数	市撤去	所有者等撤去	未処理
8年度	12	6	3	3
9年度	16	8	1	7
10年度 (見込み)	33	30	2	1

(佐倉市役所交通安全課、平成11年3月23日)

また、こうした状況は佐倉市議会においても、ゴミの不法投棄対策関連についての個別質問のなかで問題とされ、その対策についてはつぎのような答弁がみられる。^(注3)

質問（K議員）：道端に投げ捨てられた飲料缶やプラスチック容器、人目につかない林や行きどまりの場所に捨てられている車や冷蔵庫など、不法投棄が至るところに見られ、大量生産、大量消費のもたらした現実に暗澹とした気持ちになります。——（略）——車の放置も目立ちますが、^(注4)どのように処理し、どのような対策を考えているのでしょうか、お尋ねします。

回答（市長）：不法投棄の現状と対策でござい
ますが、現在監視員をお願いしてパトロールするこ
とと、これに対する実際の活動等を行っておりますから、その実態については、担当から説明する
ようにいたします。^(注5、6、7)

以上が佐倉市の不法投棄自動車の状況とそのとり組みである。

(2) 12政令指定都市と東京都で構成する不法投棄対策の全国連絡会のとり組み

12政令指定都市と東京都が平成9年度に撤去した不法投棄の廃車は、表2の示すように合計6,993台にもなり、各々の自治体では深刻な問題として対応に躍起になっている。そこで本年2月8日に大阪市の呼びかけで旗揚げしたのが、かかる連絡会であり、設立趣意書「大阪市放棄自動車対策連絡協議会の発足について」に示されるよう、放棄自動車問題とその解決に向け、1ワーキンググループによる活動、2関係省庁及び業界の参加のもとラウンド・テーブル方式の論議、3従来の

環境犯罪学からみた環境犯罪(下)

表2 大都市放棄自動車処理状況

(単位：台)

処理担当部局		H 5	H 6	H 7	H 8	H 9
札幌市	建設局管理部道路管理課	55	67	94	124	127
仙台市	建設局道路部路政課	250	177	210	146	139
千葉市	建設局土木部維持管理課	295	460	305	373	438
東京都	建設局道路管理部監察指導課	485	411	229	200	246
川崎市	建設局土木管理部路政課	274	196	191	184	142
横浜市	環境事業局事業推進部美化推進等担当	1,058	719	899	702	668
名古屋市	土木局道路部管理課	1,567	1,036	816	814	1,014
京都市	都市建設局道路部道路管理課	634	497	362	573	549
大阪市	建設局管理部路政課	2,558	2,023	1,781	1,858	1,981
	港湾局建設部施設保全事務所	136	323	237	66	406
神戸市	建設局道路部管理課	368	327	525	558	687
広島市	道路交通局道路管理課	53	65	28	25	28
北九州市	建設局総務部管理課	77	128	178	163	256
福岡市	土木局管理部道路管理課	129	147	253	324	312

※数字は各都市への照会の回答による（自動二輪含む）

観念にこだわらず、ゼロからのディスカッションを行うがため、設置要綱にのっとり各都市が連携を強化していくためのものである。その詳細は以下の通りである。

① 構成都市

札幌市建設局管理部道路管理課

仙台市建設局道路部路政課

千葉市建設局土木部維持管理課

千葉市環境局環境管理部業務第一課

東京都建設局道路管理部監察指導課

川崎市建設局土木管理部路政課

横浜市環境事業局事業推進部美化推進等担当

名古屋市土木局道路部管理課

京都市都市建設局道路部道路管理課

大阪市建設局管理部路政課

大阪市港湾局建設部施設保全事務所

神戸市建設局道路部管理課

広島市道路交通局道路管理課

北九州市建設局総務部管理課

福岡市土木局管理部道路管理課

② 大都市放棄自動車対策連絡協議会の発足について

放棄自動車は、道路管理上、あるいは道路交通上の大きな支障となるばかりでなく、市民の生活環境を悪化させ、また、まちの美観を損なうなど非常に深刻な社会問題であり、法律においても禁止されている悪質な違法行為である。

自動車の路上放棄は以前から見られたものの、

スクラップ価格の低迷及びシュレッダーダスト処分費用の高騰等を原因とする、いわゆる逆有償化——廃車の際にユーザーが解体業者に処理費用を支払わなければならない——により違法投棄が増加しているところである。

これまでも、各都市においては、事後的な撤去処分のみならず、未然防止策こそが肝要との認識から種々の方策を講じており、放棄自動車問題は各都市にとって大きな支障、負担となっている。しかしながら、単一の都市による対策では限界があり、抜本的な解決を求めるものであることから、その実現までにはなお時間を要することは否めない。

一方、この間、社会においては、大量生産・大量消費型の経済に対する反省から、資源の再利用や環境保全に対する関心が高まり、リサイクル活動が活発化している。したがって、放棄自動車問題についても、早晩、地球環境およびリサイクルの観点からも社会的な関心を集めることが予想されることから、このような要素も考慮し、自宜に適った方策について検討することが、ひいては抜本的な解決につながるものである。

このような課題に応えるため、放棄自動車問題の解決に向け、各都市がさらに連携を強化して対応すべく、本連絡協議会を発足するものである。

③ 大都市放棄自動車対策連絡協議会設置要綱 (平成11年2月8日から施行)

第1条(目的) この要綱は、大都市放棄自動車対策連絡協議会という。この組織、運営その他必要な事項について定めることを目的とする。

第2条(協議事項) 本会は、各都市において対策に苦慮している放棄自動車問題について、

道路等の適正な管理と、安全で快適な住民の生活環境の確保を図るため、各都市の密接な連携のもと、関係する情報を収集し、次に掲げる事項を協議する。

[1]自動車の放棄の未然防止に関すること。

[2]前号に掲げるもののほか、放棄自動車問題に関すること。

第3条(組織) 本会は、各都市の放棄自動車問題の担当課をもって組織する。

2 本会は、必要に応じて事務局が招集する。

3 本会の事務局は、各都市が交替で務めるものとし、別に定める。

4 本会の構成員の変更および、増員は、必要に応じて本会で定める。

第4条(関係者の出席) 本会は、協議事項について必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

④ 関係省庁および自動車業界に対する大都市連名の要望^(注8)

(ア) 通産省および厚生省

- 廃車の処理に関する自動車業界の責任を明確にした法令の整備
- 徹底した回収システムの導入
- 廃車のための相談窓口の制度的充実・PR強化
- 自動車のリサイクルに向けた改善
- 路上放棄車処理協会の寄付基準の明確化

(イ) 運輸省

- 自動車登録制度の厳格な運用

(ウ) 自動車業界

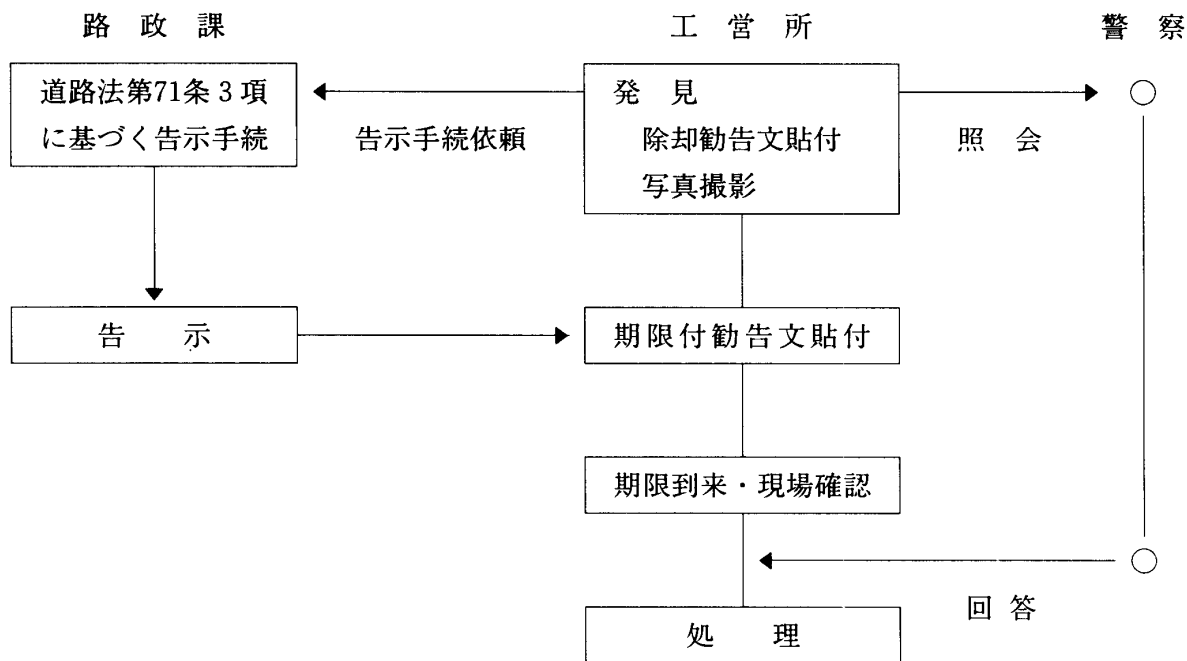
- 徹底した回収システムの導入

環境犯罪学からみた環境犯罪(下)

- 廃車のための相談窓口の制度的充実・PR強化
- 自動車のリサイクルに向けた改善
- 路上放棄車処理協力会の寄付基準の明確化

⑤ 大阪市放棄車輛の処理フローチャート

この全国連絡会は、大阪市の呼びかけによって始められたことから第1回会議では、以下のような大阪市のとり組みが紹介された。



(3) 京都市の放棄自動車状況と特徴

京都市には、放置自動車をとり締まるための「放棄自動車の発生防止及び適正処理に関する条例」は制定されていないが、京都市または京都市長の管理する道路上に放棄されている自動車等の撤去処理と道路の保全と交通の安全を確保する目的から、平成8年2月1日に施行された、「放棄自動車等処理要綱」によって不法投棄車輛に対処している。

本処理要綱の対象は、ナンバープレートのない自動車、ナンバープレートのある自動車で警察署長が廃車車輛と認定し、道路管理者に通報のあったもの、いわゆる、放置自動車と屋台、バイク、鉄骨、その他これらに準ずるものとされている(第

2条) その具体的処理は、**図1**に示す方法でなされ、平成10年度の処理状況は、**表3**の通りである。

また、放置が目だつ場所としては、京都市広報(第3910号乃至第3958号)に掲載された平成10年度中の除却から分析すると下表のようになる。

区	町名
北区	西賀茂蟹ヶ坂町
左京区	岩倉南条原町
南区	上鳥羽金仏、上鳥羽仏現寺町、吉祥院新田式ノ段町
下京区	川端町
西京区	下津林東芝ノ宮町、牛ヶ瀬川原口町
伏見区	淀樋爪町、羽東師古川町

環境情報研究 第7号

表3 京都市路上放置車両撤去状況（平成10年度）

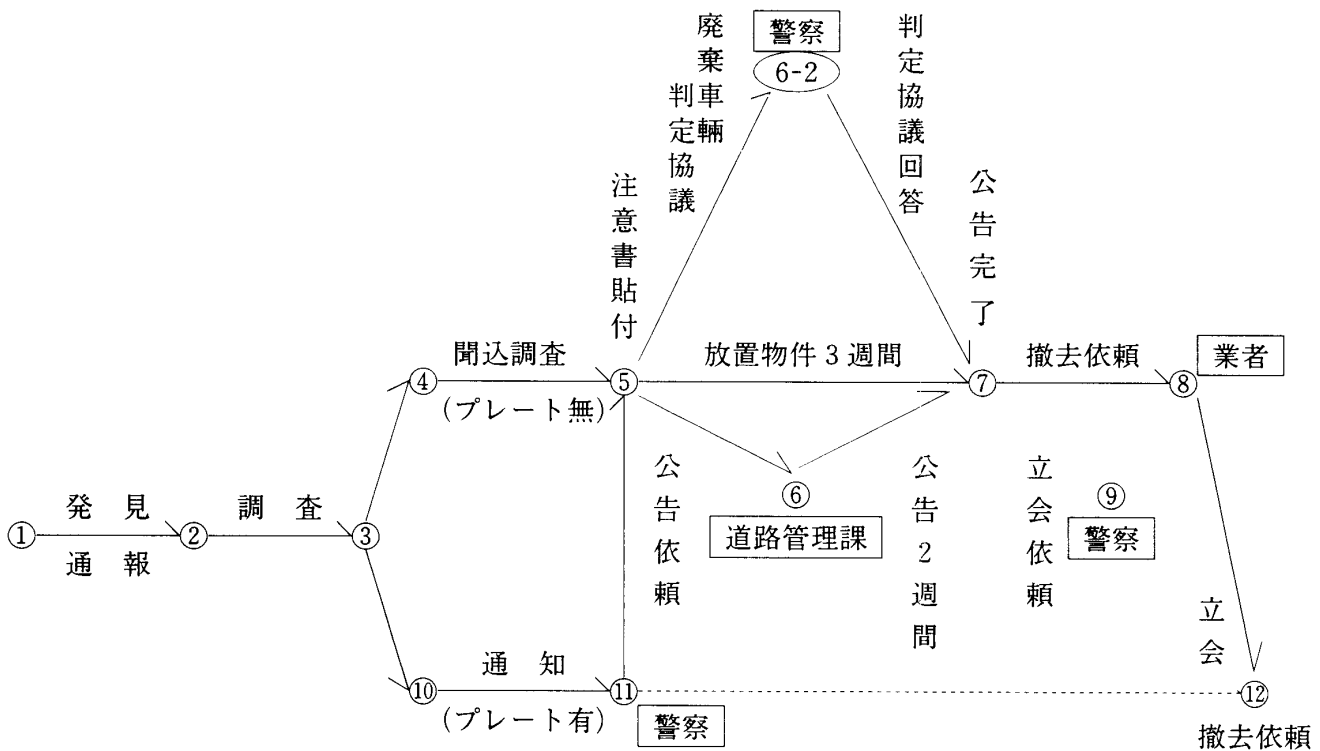
（単位：台）

		月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	合計
公 告	土木事務所等の発見による	北部	2	1	2	1	1	3	3	1	2	0	3		19
		左京	1	2	2	4	5	5	4	2	5	3	4		37
		東部	3	2	0	0	0	3	0	0	0	1	0		9
		南部	7	10	7	2	6	13	3	9	21	8	15		101
		西部	4	2	6	10	2	3	4	3	0	0	6		40
		西京	5	6	7	7	9	5	4	7	6	5	3		64
		伏見	10	20	30	10	13	12	6	16	15	18	13		163
		小計	32	43	54	34	36	44	24	38	49	35	44		433
	警察からの通知による	北部	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0		4
		左京	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
		東部	1	4	7	8	12	3	5	8	5	6	10		69
		南部	1	1	0	2	6	0	3	2	0	0	0		15
		西部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		1
		西京	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0		2
		伏見	0	0	1	3	2	7	1	2	3	7	2		28
小計		2	7	8	15	20	12	9	12	8	14	12		119	
合 計		34	50	62	49	56	56	33	50	57	49	56		552	
撤 去	自主撤去	北部	0	1	0	3	0	3	0	0	0	1	2		10
		左京	1	1	0	0	0	6	1	0	0	0	0		9
		東部	2	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1		7
		南部	1	0	3	0	2	2	0	0	0	0	0		8
		西部	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0		2
		西京	0	0	5	5	4	2	1	1	3	1	0		22
		伏見	1	4	7	2	0	8	3	3	5	3	0		36
		小計	5	8	15	10	6	22	5	5	9	6	3		94
	強制撤去	北部	2	2	4	0	1	1	2	1	1	1	1		16
		左京	0	1	1	2	3	4	0	4	8	1	3		27
		東部	0	3	3	3	18	9	1	5	12	1	7		62
		南部	7	13	7	6	12	13	8	3	18	18	16		121
		西部	1	4	6	9	3	4	0	5	1	1	2		36
		西京	0	7	5	7	2	7	2	3	3	10	3		49
		伏見	7	13	24	13	13	18	0	17	16	18	11		150
小計		17	43	50	40	52	56	13	38	59	50	43		461	
合 計		22	51	65	50	58	78	18	43	68	56	46		555	

（京都市公報より）

環境犯罪学からみた環境犯罪(下)

図1 京都市放棄車輛の処理フローチャート



(4) 千葉市の放置自動車状況と特徴

千葉市では、平成8年4月1日より「千葉市放置自動車の発生の防止および適正な処理に関する条例」や「千葉市放置自動車の発生の防止および適正な処理に関する条例施行規則」「千葉市放置自動車事務処理要綱」等の施行により、道路、公園その他公共の用に供される場所に放置された自動車等の障害を除去し、市民の快適な生活環境の維持を図ることを目的としている。この条例の概要をみると以下の通りである。

(ア) 市、市民、事業者等の責務を規定し、関係機関との連携を図っている。

(イ) 発見・調査から処分までの手続きを定めている。

1 調査 — 職員による状況および所有者等の調査を行い、関係機関との連携を図る

2 調査で所有者が判明した場合の処置

調査・撤去を促す告知→撤去勧告→（弁明の機会）撤去命令→命令違反→罰則

3 調査で所有者が判明しない場合の処置

(a) 廃物に速やかに認定する場合（明らかにごみである場合）

調査・撤去を促す告知→（判定基準による）廃物認定・告知→処分

(b) 廃物判定委員会にかけて廃物に認定する場合

調査・撤去を促す告知→廃物判定委員会→廃物認定・告知→処分

(c) 廃物に直ちに認定されない場合

調査・撤去を促す告知→廃物判定委員会→移動・保管→告知→保管期間の経過→処分

4 保管期間中に所有者が判明した場合の処置

保管→所有者判明→引取通知→引取→費用
の請求

(ウ) 廃物廃物認定は判定委員会を経ることにより、客観的で公平なものとしている

判定委員会 — 専門的知識を有する者、学識経験者、関係行政期間の職員、市職員、その他で構成し、必要に応じ開催

(エ) 生活環境に著しく悪影響を与えている場合は、判定委員会にかける前であっても移動できることとしている。

(オ) 罰則および移動・保管費用等の請求により抑止効果を図っている。

措置命令違反 — 20万円以下の罰金

つぎに、千葉市における放置自動車処理状況は、表4の通りであり、その具体的処理は、図2に示す方法でなされている。また、表5・図5は、千葉市内において平成8年4月から平成11年1月までの撤去台数から、放置自動車の常習場所を整理したものである。こうした箇所の防止対策としては、花見側区三角町道路や稲毛区小仲台市立高校裏道路では、ガードレールを設置し、道幅を削減して放置されるスペースを無くした。美浜区新港陸運支局脇道路では、道路中央にゼブラゾーン(安全地帯)を設置し、道幅を削減し、放置されるスペースを無くした。若葉区高品町道路では、平成10年にガードパイプを設置し、道幅を削減して放置されるスペースを無くした。花見川区幕張町幕張パーキングエリア先や美浜区浜田公園周辺道路では、監視パトロールを随時実施した。美浜区稲毛海岸稲岸公園脇道路では、放置されていたスペースの外側に縁石を設置し自転車専用道路とした。花見川区長作町道路では、平成9年に簡易ガードレールを設置し道幅を削減し、放置されるスペースを無くした。若葉区千城台南貯水池脇道路では、住民の協力で道路脇に花壇を設置し、放置されるスペースを無くした。

なお、こうしたとり組みにもかかわらず、平成9年度の処理状況において、438台と増加したのは、1ヶ所に80台もの不法投棄がなされたためである。

表 4 千葉市放置自動車処理状況

(単位：台)

月	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H 10
4	31	30	0	0	9	30
5	17	17	31	50	0	31
6	19	77	60	35	58	15
7	30	58	40	39	29	30
8	33	24	32	51	25	22
9	33	70	25	23	23	32
10	11	31	26	64	89	19
11	18	4	52	25	19	9
12	4	24	15	61	30	44
1	58	32	0	10	79	14
2	26	46	0	14	46	12
3	15	47	24	1	31	
計	295	460	305	373	438	258

(H 11, 2, 28現在)

(5) 横浜市の放置自動車状況と特徴

横浜市では、平成3年10月1日から全国にさがけて「横浜市放置自動車および沈船等の発生の防止および適正な処理に関する条例」や「横浜市放置自動車および沈船等の発生の防止および適正

図2 千葉市放棄車輛の処理フローチャート

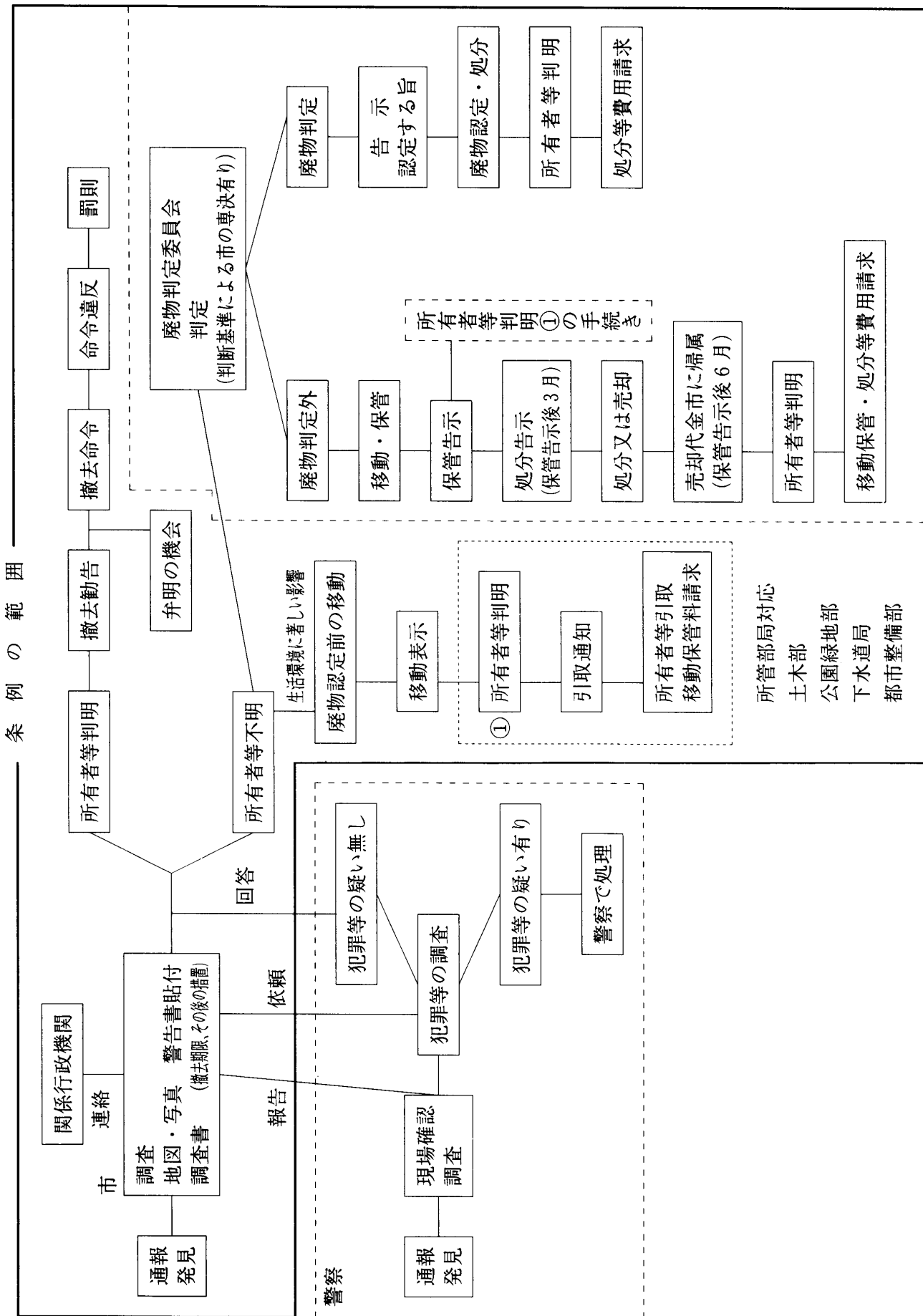
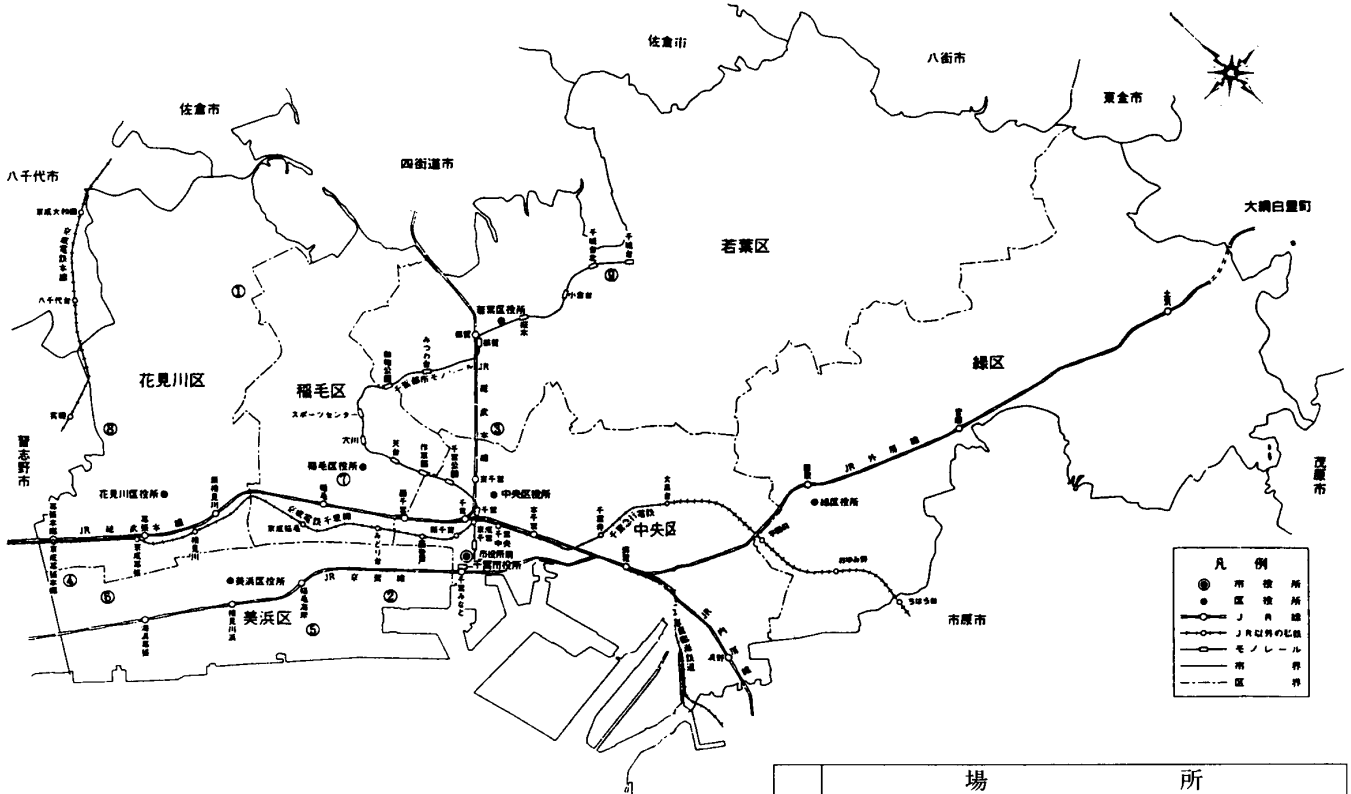


表5 放置自動車の常習場所

場 所	撤去台数
花見川区三角町528番地先道路	76台
美浜区新港陸運支局脇道路	54台
若葉区高品町1597番地先道路	53台
花見川区幕張町2丁目幕張パーキングエリア先	32台
美浜区稲毛海岸4丁目稲毛公園脇道路	32台
美浜区浜田2丁目浜田公園周辺道路	20台
稲毛区小仲台9丁目47-1市立高校裏道路	14台
花見川区長作町1065番地先道路	14台
若葉区千城台南4丁目15貯水池脇道路	9台

図5 千葉市放置自動車の常習場所



	場 所
①	花見川区三角町528番地道路
②	美浜区新港陸運支局脇道路
③	若葉区高品町1597番地先道路
④	花見川区幕張町2丁目幕張パーキングエリア先
⑤	美浜区稲毛海岸4丁目稲毛公園脇道路
⑥	美浜区浜田2丁目浜田公園周辺道路
⑦	稲毛区小仲台9丁目47-1市立高校裏道路
⑧	花見川区長作町1065番地先道路
⑨	若葉区千城台南4丁目15貯水池脇道路

環境犯罪学からみた環境犯罪(下)

な処理に関する条例施行規則」「横浜市放置自動車および沈船等の発生の防止および適正な処理に関する条例事務取扱要綱」等を施行して、放置自動車や沈船等より発生する障害を除去することにより、地域の美観を保持し、良好な都市環境を形成するとともに、市民の快適な生活環境の維持に努めている。

横浜市における放棄自動車処理状況は表6の通

りであり、その具体的処理は図3に示す方法で行われている。本市の処理台数は、表2からも明らかのように、平成5年よりずっと不法投棄対象全国連絡会の構成都市のうち上位にあり、平成10年度は、前年より3割増の1,900台にのぼることが明らかにされた。また、表7は横浜市の区別、発見、通報件数を示したものであるが、これより都筑区、鶴見区、中区、港北区、青葉区、緑区等が

表6 横浜市放置自動車処理状況

(単位：件)

	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	合計
発見・通報	1,481	1,593	1,505	1,458	1,454	6,037
諮問件数	1,042	1,074	954	936	899	4,006
本市撤去	719	899	702	668	595	2,988
自主撤去	1,058	793	534	967	612	3,352

(平成10年度は12月末現在)

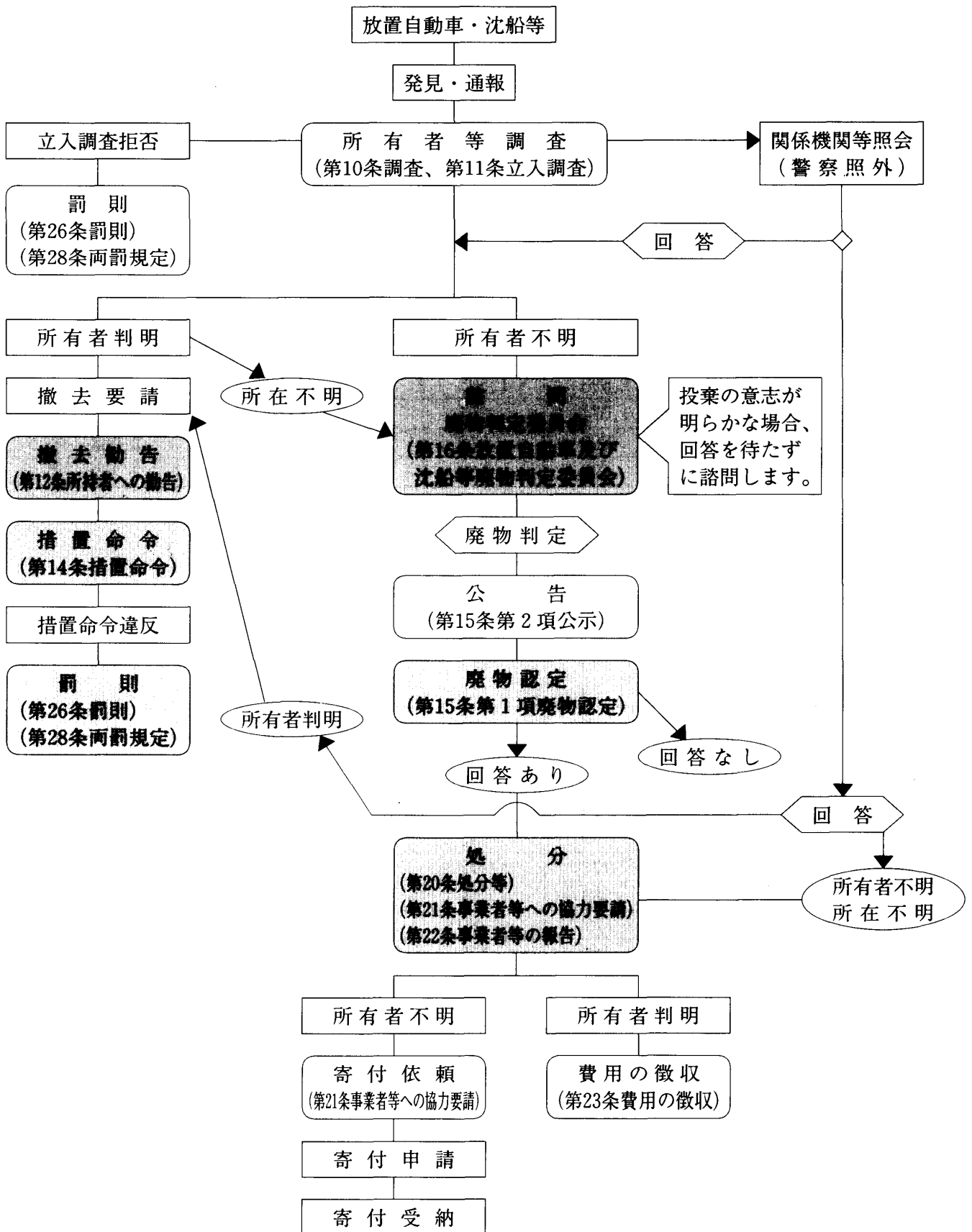
表7 横浜市放置自動車区別発見・通報件数

(単位：件)

	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	合計
鶴見区	155	180	251	180	189	955
神奈川区	67	79	75	48	40	309
西区	29	36	33	39	42	179
中区	204	115	117	130	145	711
南区	47	39	46	35	71	238
港南区	54	53	60	55	48	270
保土ヶ谷区	49	69	43	59	45	265
旭区	53	78	72	87	55	345
磯子区	43	83	51	45	31	253
金沢区	77	87	80	106	73	423
港北区	147	147	139	103	143	679
緑区	231	100	59	70	38	498
青葉区	71	170	122	143	135	641
都筑区	69	210	194	211	271	955
戸塚区	69	80	57	54	51	311
栄区	23	17	13	19	18	90
泉区	61	16	46	17	25	165
瀬谷区	32	34	47	57	34	204
合計	1,481	1,593	1,505	1,458	1,454	7,491

(平成10年度は12月末現在)

図 3 横浜市放棄車輛の処理フローチャート



環境犯罪学からみた環境犯罪(下)

放置の頻繁に行われる場所であることが判明される。

これらの場所のうち、都筑区は平成6年11月に港北区、緑区より再編成された横浜の北端、豊かな自然を残しつつ都市と緑が併存する人口の増加率のもっとも高い地区である。鶴見区は、自然を擁する丘陵地で、鶴見川流域の低地と臨海部の埋め立て地からなっている。中区は、横浜の行政、経済の中心であり(長者町から扇町にかけての市道に15台ほどのナンバープレートが外され、製造番号が削られた自動車が放置され、撤去とのいたちごっこが続いているという)、港北区は、市内で人口が最も多い地域となっている。青葉区は、平成6年11月に緑区より分区した人口、面積とも市内第2の、田圃風景の残る地区であり、これらの地区が車輛廃棄や放置の恰好の場所になっているのである。こうした状況に対する市の取り組みとしては、ガードレール、柵やロープの設置や間道の閉鎖、立看板、警告アラーム、監視カメラ設置等によって対処しているという。

(6) 横須賀市の放置自動車状況と特徴

横須賀市では、平成7年7月1日から施行された「横須賀市放置自動車の発生防止および適正処理に関する条例」と「横須賀市放置自動車の発生防止および適正処理に関する条例施行規則」等により、放置自動車防止とこれにより生ずる障害を除去することにより、良好な生活環境を保持することに努めている。本市は、横浜市、千葉市と同様に放置自動車の取締り条例をもつ地方自治体でもある。「放置自動車の発生防止および適正処理に関する条例」の事務取扱要綱は制定されていないが、放置自動車判定のため、平成7年4月1日より「横須賀市放置自動車廃物判定委員会規則」が設けられている。横須賀市の放棄自動車の処理状況は表8の通りであり、その具体的処理は図4に従ってなされている。また、放置が多くみられる場所は表9からも明らかのように、JR衣笠駅裏路上、東京湾岸沿い堤防横路上(大津漁業組合裏付近)、西行政センター管内のグランド用地横雑草地等である。

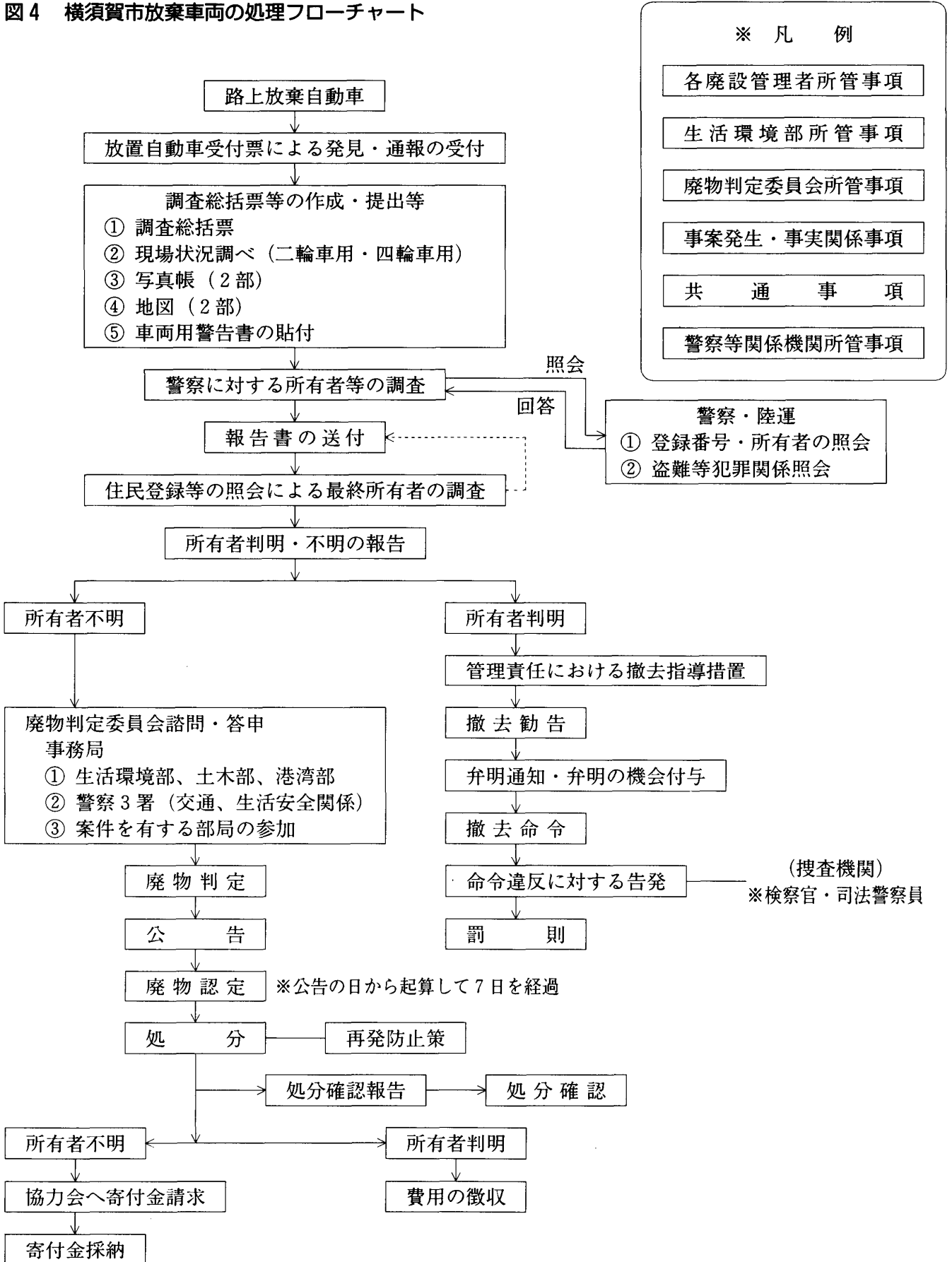
表8 横須賀市自動車適正処理状況経過一覧

(単位：件)

区分	平成7年度				平成8年度				平成9年度				平成10年度				
	横須賀	田浦	浦賀	合計	横須賀	田浦	浦賀	合計	横須賀	田浦	浦賀	合計	横須賀	田浦	浦賀	合計	
受付	繰越分	0	0	0	0	7	4	6	14	31	4	7	42	10	2	14	26
	新規	55	7	51	113	70	10	34	114	46	6	40	92	69	11	40	120
	合計	55	7	51	113	77	11	40	128	77	10	47	134	79	13	54	146
処理	自己撤去	28	2	31	61	30	6	21	57	40	4	18	62	53	6	24	83
	条例処理	20	4	14	38	16	1	12	29	27	4	15	46	11	5	12	28
	合計	48	6	45	99	46	7	33	86	67	8	33	108	64	11	36	111
翌年へ繰越(処理途中)	7	1	6	14	31	4	7	42	10	2	14	25	15	2	18	35	
委員会開催	6回				5回				7回				4回				

平成10年11月17日現在

図 4 横須賀市放棄車両の処理フローチャート



環境犯罪学からみた環境犯罪(下)

表9 横須賀市放置自動車放置場所地域一覧表

放置場所地域概要	町名	件数
本町管内		15
ハウジングセンター裏側周辺	日の出町	3
田戸小学校横路上	米が浜通	1
トーホーサウナ横歩道上	米が浜通	1
港湾施設内路上	平成町	1
聖徳寺坂下路上	安浦町	1
都築金物店横路上	安浦町	1
京急ガード下路上	三春町	1
関東ビルシステム横路上	三春町	1
住宅地坂路上	上町	1
市営テニスコート横路上	不入斗町	2
鶴が丘2丁目公園横路上	鶴が丘	1
県営鶴が丘アパート横坂路上	鶴が丘	1
追浜行政センター管内		4
日産自動車向上横路上	夏島町	2
関東自動車工場研修所裏路上	浜見台	1
追浜駅第3駐輪場内	追浜町	1
田浦行政センター管内		2
住宅地路上	船越町	1
住宅地坂路上	長浦町	1
逸見行政センター管内		4
モデルルーム横路上	安針台	2
本町山中道路横路上	西逸見町	1
逸見小学校前公園横路上	西逸見町	1
衣笠行政センター管内		11
地上交差点付近歩道上	池上	1
住宅地路上	阿部倉町	1
しょうぶ園横路上	阿部倉町	1
しょうぶ園横路上	平作	1
石見氏駐車場内	平作	2
住宅地坂路上	小矢部	1
住吉公園横路上(衣笠インター入口付近)	衣笠町	1
衣笠インター入口交差点歩道上	衣笠町	1
横横道路ガード下路上	大矢部	1
日本たばこ営業所横路上(平作川沿い)	森崎	1

放置場所地域概要	町名	件数
大津行政センター管内		9
東京湾岸沿い堤防路上(大津漁業組合裏付近)	大津町	5
大津公園横歩道上	大津町	1
馬堀海岸3丁目公園横路上	馬堀海岸	1
防衛大学校裏側横路上	走水	1
老人ホームシャローム入口付近路上	走水	1
浦賀行政センター管内		4
住宅造成地内路上	浦賀町	1
住宅地内路上	鴨居	1
浦賀丘2丁目公園横路上	浦賀丘	1
川間トンネル入口脇空地(西浦賀側)	西浦賀町	1
久里浜行政センター管内		25
JR衣笠駅裏路上(平作川沿い)	内川	6
ダイヤモンドテニスクラブ横の路上	佐原	1
オートサハラ自動車販売店横路上	佐原	1
JR衣笠駅裏路上(平作川沿い)	久里浜	15
東京電力工場横路上	久里浜	1
東京湾フェリー乗場横路上	久里浜	1
北下浦行政センター管内		2
長沢グリーンハイツ内路上	グリーンハイツ	1
武山ハイキングコース脇	津久井	1
西行政センター管内		16
長井米軍跡地内	長井	1
荒井漁港付近路上脇雑草地	長井	1
グラウンド用地横雑草地	武	3
市営竹川ハイム横路上	武	2
武1丁目公園横路上	武	1
水道局武山配水池入口路上	武	1
住宅造成地内路上	山科台	2
みどりハイツ内路上	荻野	2
長坂射撃場横路上	長坂	1
三富氏梅畑内	長坂	1
サンライズ芦名駐輪場内	芦名	1
合計		92

おわりに

車輛の不法投棄や放置問題の解決は、適正な生活環境の保全のみならず、健全な国民経済を確保するためにも重要な課題である。こうした問題は、年々量的にも増加し、社会問題化していることは、12の政令指定都市と東京都で構成する不法投棄対策の全国連絡会の結成をみるまでもないであろう。本稿では、犯罪を構成する第4番目の要素である実行地に焦点をあてて、千葉県佐倉市、大阪市、京都市、千葉市、横浜市及び横須賀市などの放置場所の特徴を概観したのだが、それは、真にコーエン等の説くように廃棄したり放置しやすい場所が存在するからであり、問題解決には刑事的制裁にも限界があるからである。また、千葉市における1ヶ所に80台もの不法放置の事例は、「有能な監督者の不存在」というコーエン等の研究にいう状況下においてなされたもので、ともすると不法放棄者と行政とのいたちごっこの様を呈しているといえよう。^(注9)先に挙げた都市のうち、千葉市、横浜市および横須賀市は、全国でも数少ないいわゆる放置自動車の取締条例を擁する都市であり、京都市は条例の制定こそないが、まちの景観維持にはかなりの努力を払い続ける都市であるばかりか、放置自動車等処理要綱の設置により独自の展開をみせている都市である。^(注10)そして、12の政令指定都市と東京都で構成する不法投棄対策の全国連絡会の紹介は、放置自動車の全国的実態をより詳しく明らかにするものであると同時に不法放棄自動車問題解決にむけて大きな期待が得られるものである。だが、こうしたとり組みを通じて思われるのは、行政の努力がいかに効果的に続けられたとしても、根本的に解決される問題ではけっしてないということである。^(注11,12)いうまでもなくかかる問題は、人間の社会・経済活動が一方において、人間生活への便益を生み出し、他方において不法廃棄された車輛などの廃棄物を生み出しながら、連綿として今日に至っている結果なのである。した

がって、私たちは、全国連絡会の設立趣旨書にも掲げられているように、廃棄物抑制の徹底、リサイクルを強化推進し廃棄物を可能な限り資源として利用する循環型社会へと一日も早く社会経済システムの転換を図っていく必要に迫られている。^(注13,14,15)もちろん、そうした方針策定にあたっては、住民参加のもとで住民との合意形成を、法治行政の原理に基づいて実践していかなければならないことはいうまでもない。すでに見てきたように、行政のとり組みは、廃棄・放置→環境汚染→住民の意識化→環境問題→行政の取締強化→処分・措置→汚染の潜在化・悪質化といった悪循環も生じよう。そこで必要とされるのは、こうした悪循環を切断するため廃棄物の減量化、リサイクルの推進といった総合的対策なのである。「かけがえない地球環境」という表現が大多数の人々に浸透してきた。今日、そこで生活するものにとって、快適さと地球環境保全という二つの衡量は個々人の責任において果していかなければならない。また、総合的対策にとり組んでいくうえでの基本的スタンスとしては、①都市自治を尊重し、地方分権の潮流を踏まえること ②市民、事業者、自治体それぞれの役割と責任分担の再構築 ③車輛の放置問題のみならずあらゆる廃棄物政策を、総合的なまちづくりの重要な柱とすることである。ただ最後に述べておかねばならないことは、不法投棄をなくすため、行政に特権や広い裁量権を許すということでは決してない。それは、あくまでも法治主義原理に導かれたところの法の支配をくずすものであってはならないはずである。^(注16,17)

以上

〈注〉

- 注1 拙稿「環境犯罪学からみた環境犯罪」(上) 環境情報研究第5号58頁(1997)
- 注2 佐倉市には、佐倉市廃棄物の処理及び清掃に関する条例(議案第35号、1998年4月1日

環境犯罪学からみた環境犯罪(下)

施行)はあるものの、放置自動車の発生防止及び適正処理に関する条例はない現在、この条例が制定されているのは千葉市、横浜市及び横須賀市の三自治体だけである。

- 注3 佐倉市議会会議録(1998年2月定例会)109~114頁、さくら市議会だよりNo8(1998年5月1日号第2面参照)。
- 注4 91年社団法人日本自動車工業会が事務局となり、路上放棄車処理協力が組織され市町村が路上放棄車の処理に要する費用に見合う金額の寄付を行うことにより、その処理に協力するという制度ができた。現在400の市町村から申請があり、関東地方の場合1台当たりの費用の負担の上限は1万6,000円で台数の制限はない。
- 注5 佐倉市は、違法な不法投棄などに対する監視強化の切り札として、元警察官を生活環境課職員として採用した。これは、八街市が1994年、成田市も1995年に元警察官を環境関係課に嘱託等として迎え、監視強化に効果を挙げてきたからに他ならない。元警察官の採用によって、行政と司法のパイプ役としての力が期待されるとのことである(1997年4月29日付千葉日報参照)。
- 注6 限られた市職員では目が届かないため、千葉市、成田市等においても不法投棄の監視を民間に委託して、不法投棄が頻繁する地域のパトロールを行っている(1997年8月20日付千葉日報参照)。私有地に立ち入る権限はないものの、こうしたパトロールによって不法投棄の抑制と情報収集の両面で地道な効果をあげているという。
- 注7 千葉県内の各自治体では、不法投棄の未然防止を図るため担当職員や、県、警察署、不法投棄監視員などを対象とする研修会が行われている(1997年9月3日付読売新聞参照)。
- 注8 大都市連名の関係省庁及び自動車業界に対する要望は、12政令指定都市と東京都で構成

する不法投棄対策の全国連絡会発足以前の1994年度から行ってきた。

- 注9 厚生省水道環境部産業廃棄物対策室監修「よくわかる産業廃棄物処理の実務」79頁第一法規(1994)
- 注10 田村明『美しい都市景観をつくる』朝日新聞社、(1997)
- 注11 阿部泰隆「改正廃棄物処理法の全体的評価」ジュリスト1120号 6頁以下(1997)
- 注12 阿部泰隆「廃棄物行政の課題—1997年の改正が残した問題」環境法研究24号 5頁(1998)
- 注13 個別リサイクル法には、2001年施行の特定家庭用機器再商品化法(家電リサイクル法)があるが、廃棄物の不法投棄に占める建設系廃棄物の比率は90%に達するとの指摘から、日本建設業団体連合会など建設9団体で構成する副産物対策協議会は、「建設指定副産物等リサイクル促進法(仮称)の立法化を要請している(日本経済新聞1999年4月6日付朝刊13面)。
- 注14 厚生省が、産業廃棄物の不法投棄の現状回復に取り組む自治体を対象に1998年度限りで実施した国庫補助について補助を申請した自治体は、秋田県(能代市)、福島県(いわき市)、栃木県(都賀市)、新潟県(栄町)、愛知県(三好町、渥美町)、岐阜県(美濃市、美濃加茂市)の6県8件のみであった。不法投棄の処理に苦しむ自治体は多いのに拘らず申請が少ないのは、この補助金をもらって $\frac{2}{3}$ は自治体の自己負担になるためである。今回の国庫補助金は、不法投棄対策として改正廃棄物法で産業界と国が出資した基金から都道府県を補助する制度が平成10年6月から開始されたが、それ以前に発生した分は対象にならない。そこで、その現状回復事業に $\frac{1}{3}$ を補助するというものである(朝日新聞1999.4.15朝刊3面)。
- 注15 欧米の廃棄物法については、国際比較環境法センター編訳「主要国における最新廃棄物

法制」(1998)を参照。

注 16 Dieey, "Law of the Consfitution (1959)
p184 ダイシーの理論は発表以来法的論理性を欠き単なる政治的意見の表明に過ぎない。あるいは自由放任の消極的国家観と直結するもので現代に適用しない等多くの批評に曝されてきた。しかし、ダイシーの ①専断的権力と対立する法の優越、②行政の裁量権の排除、例えば、行政裁判所の否定、③法規範は個人の権利保護の結果であること等は、今日こうした問題を考えるうえで十分に示唆に富むものといえる。

注 17 Becker, G. S., "Crme and punishment : A Economic Approch" Journai of political Economy, 76 pp167~217 (1968)

ABSTRACT

Crimes Against Nature : A Viewpoint from Environmental Criminology

Toyokazu KAKUSYO

Environmental problems have signaled an urgent need for corresponding plans for problems of the human-race.

In a society afflicted by high economic growth, in which there is a great deal of consumption and disposal, people tend to place an emphasis on surface values such as the pursuit of profit, convenience and comfort.

In this climate it is easy to become distracted from crucial matters of the environment and social charge.

What is needed is to establish "a society sensitive to environment problems" adopted at the Earth summit.

For this purpose it is necessary to enact punitive laws in order to protect the environment.

However, there are limits these laws can have in gaining the desired effect.

In this paper the illegal disposal of cars is considered as a means of redefining the categories of crime.

Cars are disposed of illegally essentially because convenient locations for this purpose exist.

In an investigation of environmental criminology, Cohen and Felson note that these acts are most likely to occur when 1) there is a clear motive 2) no one is around to observe the act 3) the location is known to the criminal.

Brantingham also mentions that the location is most often an area frequented by the perpetrator.

Carter and Leech confirm this and add that the location is one the perpetrator feels is most convenient or desirable for the act.

In light of these findings, ways of preventing environmental crimes are considered for the cities of Sakura, Tokyo, Osaka, Kyoto, Yokohama and Yokosuka and others.