

連載

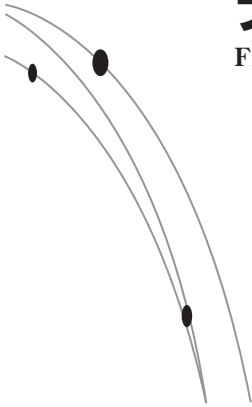
フィールド・アイ

Field Eye

ドイツから—①

京都大学 島田 裕子

Yuko Shimada



/// 自転車泥棒とドイツ

“自転車泥棒”という言葉聞いたとき何を連想するだろうか。ある人は1948年に公開されたイタリアのネオリアリズムを代表するヴィットリオ・デ・シーカ監督作品『自転車泥棒』(Ladri di Biciclette)を連想するかもしれない。この映画は、戦後の貧困にあえぐイタリアにおいて、生活の糧を得るための道具としての自転車を盗まれ途方に暮れる親子の姿を描いた作品で、日本においても根強い人気を誇る名画である。同様の趣向としては、2000年公開の中国映画『北京の自転車』(王小帥)もある。経済成長に伴う社会的格差の増大が著しい中国社会への風刺を含むこの作品は、ベルリン国際映画祭で銀熊賞、審査員グランプリを受賞した。どちらも経済的に芳しくない社会を舞台としており、自転車泥棒というとてもそうしたイメージを持ってしまう。

筆者は現在ドイツにて在外研究に従事しているが、こちらに来て一月ほどで新品の自転車を盗まれた。以前から自転車盗難の話を知っていたので、それなりに警戒はしていたが、まさか自分が、との感が強い。

もちろん、日本でも自転車窃盗は日常的な犯罪の一つである。警察庁の統計によると平成25年に、全国で30万5003件の自転車盗難の届出がなされている。このうち、60%近くが施錠していない状態で被害に遭っており、還付率を見ると、43.9%が持ち主の手許に戻ってきている。施錠といっても、日本で自転車に最初から付いている簡易なカギに加えて、さらに厳重な施錠をするというケースは多くはないであろう。

日本とドイツでは殆ど同じくらいの自転車が存在す

るが、自転車の置かれている状況は必ずしも同じではない。ドイツでは、自転車が主要な交通手段の一つとして強く意識されている。もちろん、公共交通網が十分に整備されているために、都市中心部での自転車利用が少ない都市もあるが、公共交通網が不十分、学生が多い等の条件が重なると、自転車の利用率は著しく高くなる傾向にある。そうした自転車都市のひとつが、筆者の滞在先、ゲッティンゲンである。丘陵部が多く、自転車には寧ろ不向きとも思える都市であるが、公共交通が発展しておらず、また学生数が多いため、自転車の利用率が高い。さらに、住宅供給状況が良くないため、近隣の都市から鉄道で通勤・通学する人も多く、そのために駅前には大量の自転車が無造作に停められている。

ドイツで自転車を購入する場合、日本との違いで驚かされるのが、いわゆるシティサイクル(通称“ママチャリ”)を探しても、見当たらないことだ。マウンテンバイクに代表される、衝撃吸収機能を備えたタイヤの太い車種が主流を占める。そのためか、自転車の価格は総じて高い。日本では贅沢を言わなければ1万円そこそこで自転車を入手できるが、ドイツの新車購入は、最低でも3万円(1ユーロ=140円で換算)あたりからになる。さらに贅沢を言えば、価格はいくらでも跳ね上がる。

ドイツでも、自転車の盗難は日常茶飯事である。連邦刑事局(Bundeskriminalamt)の2013年犯罪統計によると、ドイツ全体で2013年に31万6857件の自転車盗難被害届があり、そのうち還付率は9.5%である。被害届件数から見ると、2002年の5万件弱から著しく減少傾向にあり、ここ数年は3万~3万5千件で推移している。保険ポータルサイト大手の統計調査結果によれば、人口10万人以上の“大都市”(2012年の統計によれば全部で80都市がこれに該当する)の自転車盗難届出件数ランキングにおいて、ゲッティンゲン市は64位であり、事件発生件数は、2013年に1619件(還付率は11.6%、被疑者に占める外国人率30.5%)となっている。件数だけ見ると少ないように思われるが、人口当たりの発生件数を見ると、全国4位にランクインする。盗まれた自転車の多くは、そのまま、あるいは分解されて転売されるようである。

こうした状況下で、警察も自転車を所持する市民に自衛を呼びかけている。その第一歩が施錠である。驚くべきことに、日本では盗難届件数の半分以上が非施

錠の状態であるのに対して、ドイツでは届出件数の約80%が施錠車である。ドイツでは最初からカギを装備して自転車が販売されることは殆ど無く、別売りが通常である。カギ売り場は充実しており、メーカーによる「自転車カギの安全度表」なるものが展示されている。また「警察推奨の自転車カギ」というものもある。ドイツの交通行政に対しても影響力を有する自転車利用者団体 ADFC (Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club) は、新車の5~10%の価格帯のカギを装着することを推奨している。日本ではどちらかといえば用心深い人が使っているのではないかと思われるようなスパイラル状のカギは、簡単な工具で一瞬にして切断されてしまうので、気休めにしかならない。ある程度の太さをもったワイヤー製のカギでさえ、ある程度の工具をもってすれば簡単に切断可能である。そこで警察は、U字ロック、多間接ロック、チェーン式のカギを用いて施錠することを勧めている。このように、ドイツでは自転車盗難に対して所有者の側で十分な対策をすることが求められる。“ふつうの”カギでは不十分なのである。

カギ選びだけでなく、カギのかけ方も重要である。必ず、自転車と固定物(電柱や駐輪用器具等)を結びつけるように施錠しなければならない。そうでなければ、カギごと自転車が持っていかれるからである。しかし、そのようにしても決して充分でないことは、無残にも本体が消え車輪だけがカギと共に繋がれている、あるいは車輪が持ち去られた自転車が転がっているのをみれば一目瞭然である。どのようなカギを選んでも、どのように施錠しても、持っていかれるときは持っていかれるのである。

そこで自転車売り場では、自転車保険への加入が勧められている。自転車盗難保険(日本では“自転車保険”)といえれば自転車で損害を与えた場合の保護という意味で使われることが殆どだが、こちらでは盗難対策の保険を意味する)。しかし、多くの場合、様々な条

項により保険加入が報われないことも多い。

さらに、警察、また上述の ADFC などは、自転車情報をコード化し、本体に貼り付けるサービスを有償で行っている。これによって、盗難の際の還付率を上げるのみならず、取り外しが困難なシールを貼ることにより、窃盗後の転売を困難にすることで、間接的に自転車の盗難を防ぐと言われている。しかし、実効性に疑問が付されているほか、あまり普及しているとはいえない。

長年自転車盗難の被害が話題とされる中、少しも改善しない状況に業を煮やしたのか、警察などの手を借りず、ユーザーの側で対策に乗り出すイニシアティブも見られる。たとえば Fahrradjäger.de というサイトでは、自転車登録、防犯シールの発行、盗難被害届などのサービスを無償で扱っており、さらには懸賞金付きの自転車捜索まで運営している。警察での検挙率の低さから、自転車の盗難の際には、まずこの懸賞金付き捜索サイトを見るように勧めている大学もある。

労働法とも労働政策ともあまり関わりの無い話だが、自転車盗難の一件は——なにも自転車に限った話ではないが——自分の権利はなんとしてでも自分で守らなければならない、という過酷な状況に現実を身をおいているのだと実感させられた。普段、遠く離れた日本から主にドイツの法制度を研究しているが、日本で研究しているときは、その法が実際にどのような社会を背景にして成り立っているのか、ということまでは思いが至らないことが多い。しかし、実際にその社会で暮らしてみると、今までとは違った形で異国の法をみる着想を得られるかもしれない。そういえば、盗まれた自転車は安い“授業料”だったのかもしれない。

しまだ・ゆうこ 京都大学法学研究科准教授。最近の主な著作に「平等な賃金支払いの法理(四)——ドイツにおける労働法上の平等取扱い原則を手掛かりとして」法学論叢 175 巻 3 号 1-29 頁。労働法・社会法学専攻。