

11. 駐車車両

駐車場で、車に同伴者がいない状態で止められているときはいつでも、車が盗まれたり、衝突されたり、タイヤなどの部品が破損されたり、それとも単に残酷な方法でダメージを受けられる可能性がある。

問題点

イギリスでは車の犯罪は深刻な問題である (Webb and Laycock)。大雑把に言うところ、毎年100台のうち2台が盗まれている。報告された車からの盗難の数は、今では車の盗難の数に比べ2倍ほどありふれたものとなっており、その多くの事件は報告されていないと広く認識されている。1994年の英国犯罪調査からの最近の統計によると、車の盗難の92%が、警察により報告されている。一方、自動車からの盗難は31%しか報告されていない (Mayhew et al, 1994)。自動車への犯罪的なダメージは、余り深刻な問題ではないようだが、これに関する情報の方がより不透明である。

イギリス犯罪調査によると、およそ20%の車の犯罪は公的また私的駐車場で起こるようだ。しかし、他の調査 (Webb et al, 1994) によると、ある警察権力の範囲内では、その比率は2倍ほど高く、駐車場で40%もの車の犯罪が起こっている。この調査はまた犯罪の水準は多様に満ちていることを示した。通勤者用の駐車場で、毎年100台の車のうち10台以上が盗まれる統計があった。また、いくつかの駐車場で、車からの盗難がこの割合の2倍であった。

危険が起こる場所

その危険は車の種類、駐車している場所、また駐車場の施設によりさまざまである。ある自動車メーカーやモデルは、他に比べ頻繁に盗まれている (Clarke and Harris, 1992; Houghton, 1992)。

おそらく空き地に囲まれて外にある駐車場や空で放棄された所有地に多く囲まれている横断の激しい都市周辺に車が止められているときは、もっとも危険であろう。車をとめるのに安全な場所は小さく、小規模な会社や店の構内の後ろにある従業員により良く監視された駐車場、もしくは、出入口が管理されている良く監視された営利的な駐車場であろう。長く車をとめるための駐車場、鉄道の駅での通勤者の駐車、商業地区での一日中駐車は短い時間の駐車、例えば買い物などであるが、それに比べ危険に直面する傾向がある。

予防策へのアプローチ

盗難へのもっとも適切な予防策は、車に設置されている安全装置を使用することである。車にドアロックを備えるのは1931年代の初めから実行されている。車を作動するための鍵のスイッチは、1949年にアメリカに導入された。そして1969年にはイギリス (Webb and Laycock, 1992) が、ハンドルの鍵を要求するこ

とが法律で定められた。車の犯罪についての考慮を続けたことにより、多くの自動車製造会社により安全装置による管理がより増大し進んだ。そして部品を付け加える景気のいい産業がある。

車内の安全装置を改良するという犯罪予防のための証拠は奨励されるようだが(Houghton,1992)、車の犯罪被害を軽減する別の方法として環境的なデザインを使う良いものがある。駐車場のデザインや設備が盗難の数に大きな効果をもたらすという確かな証拠があることを2つの研究(Poyner,1992;Webb et al,1992)によって述べられている。車内の安全装置とは違って、この試みは車自体への犯罪的な損害を減らす要因にもなる。

これらの研究の両方とも駐車場からの車の盗難を防ぐ最も効果的な方法は、綿密な監視や出口の管理だという。チケットにより出口が管理されている出口は特に効果的である。駐車場のスタッフや24時間のタクシー営業のようなビジネス団体の活動による出口の監視は、車の非合法的な撤去を事実上除去することができる。

車からの盗難を防ぐには、その問題性は増す。出口の管理体制だけでは十分ではない。そのねらいは、駐車場の周辺をうろついている泥棒が、盗難する可能性をなくさせることであり、できる範囲内での管理体制を備えなければならない。また、歩行者の横断は制限されるべきである。車の使用者であるとはつきりと分かる人だけが駐車場付近にいる合法的な理由があるからだ。従業員による管理は、その危険を減らし、短期間の駐車による利用者の頻繁な動きを十分に引き止めるであろう。長期間の通勤者による駐車や、一晩中の駐車はより偉大な管理を必要とし、とくにCCTVによる援助は必要である。

また、ここで車が駐車場の従業員に管理されたり、自動的な駐車システムなど管理された駐車場は更なる安全を提供することを述べる。

デザインの原則

次の3つの原則は、すべての個人的な駐車場のシステムに適用する。

駐車場からの出口を管理する

駐車場からの出口は、従業員による監視や自動的なチケットシステムによって管理されるべきである。

ある形で請求するシステムのある公的駐車場の中では、管理体制の方法は出口で適用されるべきである。係員やチケットにより管理された発給設備を作動するかどちらの方法でも良い。車は、チケットや係員によって出口が管理がなされていない公的駐車場からの盗難されることが多い。

スーパーやショッピングセンターなど、忙しく短い駐車場での車の盗難は他に比べ低い。私的な駐車場の場合、出口は受付人や管理係によって監視されるべきである。また、閉じることのできる門やかぎやカードの所有者のみによって作動する設備によって入口や出口を管理する体制も実効的かも知れない。

歩行者の横断を減らす

駐車場までの歩行者用の一般通路は1つか2つの地点に限定されるべきである。駐車場を使わない人の横断やほんの通り抜けをする理由は何もない。

その目的は、違反者でありうる人が標的となるものを駐車場で探しまわる機会を減らすことである。そのためには、駐車場が柵や似たような障壁の近くにあることが要求される。これは外にある駐車場と立体駐車場の入口にも当てはまる。

私的駐車場や買い物のために消費者が駐車する場合、歩行者の横断を1つにすることは可能であるはずだし、管理された入口や出口を2つつくるのも可能であるはずだ。これらの方法によって関係者以外の人々が駐車場に入っていくが容易に見つけられるだろう。

駐車場の監視

parking attendanceや管理人、利用者による監視の拡大

実効的な要因としては、これは駐車場の設計上にあるサービスの柵や柱のようなあいまいで小さい柵をなくし、車列が容易にわかるものにすることを意味する。また、監視は駐車場の周辺を移動する利用者からも得られる。だから、車の流れが駐車場一体を通り抜けると、その役割は果たされる。

公的駐車場は安全のために運営される会社や、駐車場の従業員、もしくはタクシーやレンタカーのような日常的な管理をするビジネスがあることによって運営されている。短期間の駐車では、入口やlift lobbiesに直行したopen layoutは絶えず来る利用者から監視され得る。

ある公的駐車場で使用されている"pay on foot"システムは、チケットによって管理された出口と同様に監視として役立っているようだ(駐車場からの出口の管理の原則を参照)。また、歩行者用の入口の各階や駐車場に発給設備があるため、頻繁に他の階へ移動し、機械のサービスをし、問題を対処する従業員が、頻繁に他の階へ移動することが必要とされる。

通勤者による一日中駐車や一晩中の駐車のような長期間の駐車のための管理は

より難しい。ここではおそらくCCTVに支えられている管理人は、車の犯罪を避けるためには不可欠であろう。また、個人的な駐車よりも管理された駐車場のシステムのほうが、より考慮が必要である。また、代金やblock-parkedを確保するために、駐車場の従業員により管理される車は、盗難に余りあわない。

もっとも安全な選択は、車が移動され路面電車の上に止められる自動化された駐車やstackingシステムかもしれない。しかし、これらは高く、短期間の使用には適さない。

駐車場をライトアップすることは、管理や恐れや心配を減らすためには効果的である。ライトの室の良さや分配は、駐車場のライトアップの明るさよりも重要である（58ページのパート4のライトアップと安全を参照）。

参考文献

Clarke,RV and Harris,PM(1992)

「自動車の盗難の標的となる正しい分別のある選択」

Houghton,G(1992)

英国とウォールズでの車の盗難：the Home Office Car Theft Index

Mayhew,P, Mirrlees-Black,C and Aye Maung,N(1994)

”犯罪の傾向：findings from she 1994 britishi crime survey”

Poyner,B(1992)

”situational crime prevention in two parking facilities”

Webb,B and Laycock,G(1992)

車の犯罪を話し合う：その問題の本質と延長

Webb,B, brown,B, and Bennett,k(1992)

駐車場における車の犯罪を防ぐ

Good Practice

警察庁の組合

安全な駐車場

外部や内部の駐車場を評価するにあたって2つの注目点がある。車の犯罪を減らせると期待されている高いライトの設備と駐車場での他の犯罪である(see ”Public car parks” in Part 3,page 134)。

12. 駐輪場

これは自転車を置く安全な場所の供給の問題である。多くの環境政策（汚染や交通の集中を減らすために）は、自転車の使用を奨励する。しかし、窃盗に対する懸念が自転車使用を思いとどまらせている。

問題点

公式統計記録によると、イングランドとウェールズで毎年20万台以上の自転車紛失が警察に報告されている。調査は、多くの自転車窃盗は報告されていないと指摘する（Wheeler, 1989）。自転車に乗る人が安全性と窃盗を心配することが、自転車の使用抑制の重要な要素であることは明白である。

危険が起こる場所

この問題をもっと詳細に描写したり、異なる場所を含んだ危険の程度を指摘した研究はほとんど存在しない。窃盗の危険は、人が住んでいない建物ならどこでも自転車が通勤や通学、買い物、輸送施設などで使われると起こる。

ショッピングセンターや学校、大学のキャンパスのような場所は、確かに問題を抱えていることが知られている。通勤者のための駅の駐輪場は一日中挑戦する問題が最も多いところのひとつである。

自転車は泥棒によって所持されたり転売されるよりもむしろ短い行程のために「借りられて」捨てられることが多い。

予防策へのアプローチ

その他のセキュリティー問題によれば、窃盗防止に近づく二つの基本的なことがある。それは危険な資産に鍵をかけることと、守ること、またはその二つの結合である。

自転車を使用する人の多くが、自転車から離れるとき、車輪とフレームをロックすることは必要だと認めている。それらが簡単に乗り去られないためだ。持ち去ることができないように、セキュリティーを確実にするためには、自転車はほかにサイクルスタンド、手すりや他の道路上の物のような固定されたものにつなげて動かさなくするべきである。

Wilist bicyclesは、標準的な自転車の鍵から特別な保護のみの質の高い鍵があり、より安全に保護されることができる。この理由から、駐輪のための良いセキュリティーは、一般的に自然または形式的な監視、又他に構内や安全な保管場所の用意が必要とする。監視はほかに自転車窃盗の危険をへらす。

鍵は、自転車の安全にきわめて重要な部分だが、鍵があげられないように良い管理をすることが大切だ。

デザインの原則

道路上の取り付け具

自然な監視が伴う場所での駐輪場や同様な道路の取り付け具

公共の場で、自転車を持つ人をひきつけるのに適切な場所は、ショッピングセンターや大学、図書館のような公共の建物だ。自然の監視を最大にするために、スタンドの取り付け場所は多くの通行人がよく利用する場所に位置するべきだ。もし隣の住人が自転車にとって良い視界を持つのであれば、自然な監視は高まる。静かな、建物や公共駐車場の裏の路地のような監視の行き届かない駐輪場は満足できない。

駐輪場のデザインは、Hudson(1982)で論議された。しかし、記録では単純な機能の自転車スタンドのみの解決であった。手すり、植木、柵、ベンチ、柱などは都市空間において伝統的なものだ。それらは良い機能で限られた数の自転車を守ることができる。しかし、デザイン目的は、多くの自転車が便宜をはかれるためのより適切な場所である。

安全な駐輪場

オフィスや受付に見渡され、管理人によって守られている駐輪場の供給

安全な駐輪場の用意は、一般的大衆よりもたとえば従業員のいる工場、オフィスなど、また、学生がいる学校や大学のような建物の使用者に属する自転車のために選択する。

これらの駐輪場は、自転車がスタンドやラックにロックすることを許可するべきだ。駐輪場は一般大衆による簡単な移動を妨げるところに位置すべきである。

参考文献

McClintoc,H(1992)

The Bicycle and City Traffic

Wheeler,A H(1989)

Cycle Theft Update

Good practice

Hudson,M(1982)

Bicycle planning:policy and practice

13. 荷積及び不荷積車輛

荷を積んだり、降ろしたりする地点の回りの場所では、盗難、こそ泥、強盗の危険を減らすことを考えなければならない。

問題点

多くのセキュリティ設備は、それらが安全に建物の中にある時、価値のある品々を守るようにデザインされる。しかし、それらの処置は物が輸送中の時には役に立たない。これはより大きい範囲でもより小さい範囲でもすべての建物での問題である。しかし小売店と流通のための建物にとって、これは完全に中心的な問題だ。それらの建物と他の、常に多くの量の物が出たり入ったりする建物は安全な貯蔵場所制定に関して、輸送の安全に費やすべきだ。

危険が起こる場所

特別な荷積み場所で品物が積まれているときやされていないとき、品物に対する盗難の恐れは、主に従業員からくる。大通りや公共の場所での商業上の配達には、通行人や待っている誰かからの盗難の危険がある。しかし、実際には品物は受取人の建物に安全に入るまでは配達人の責任であるとされる。その危険は、建物の所有者が負うのではない。もし配達が大きな規模で特別に荷を積む場所が供給されるのを予想するとすれば、確実に新しい建物の中だろう。

特別な現金運搬のケースや、銀行からの集金、そして同様に輸送に高い安全性をもとめることは、この解説の論点を超えている。

予防策へのアプローチ

荷を積むときと配達中の特定の安全性問題についての研究は、あまり公表されていない。そしてそれについてくる忠告は、良いpracticeの傾向がある文献の再調査が元になっている。主な戦略は、他の活動とスペースから運送時の物を分けるところと、取り扱われる場所をわけることである。

デザインの原則

単に物を搬入したり、出荷するために使われる荷を積む入口と最終地点の供給。

積載場所への独断的な出入りをもつことは、従業員の可能性もなく、ましてや一般大衆の可能性もない。品物が受けられ、素早く処分され、確認されることが可能な内部の場を供給することだ。そういうところは公認された従業員のみが行くことができる。建物の他の場所との間のルートは、この場所を通ることができない。

望ましい原則は、物が入ったり出たりするための分けられたドアと、積載場所を持つべきであるということだ。これは物がなくなる機会を減らす。入ってく

る運転手のためのトイレ設備の準備は、外部の人が受取人の建物に入る可能性を減らす。

重要なことは、積載の出入りは従業員の入口と共有すべきではないということだ。それじたい、従業員による盗みを最小にするために非公式に使われるべきではない。

Rubbishは積載場所を通して持ち出されてはならない。

運搬車出入りの分割

運搬車入口と荷積み、荷降ろし専用とされる運用場所の供給

積載場所分割は、広大な敷地でのみ可能になるだろう。優先的な敷地やレイアウトの供給は、外の積載ドアと積載の終点の外の場所は囲まれたところだ。直接中に入る運搬車や人々のみが行きやすくなるべきである。

自動車駐車場は、盗んだものをその場所から隠したり、移したりすることが難しいように完全に配達場所とは分けるべきだ。

もし外部の積載場所が保護され、立ち入りを禁止され警備員によってコントロールされているとすれば、働いている間や、外での作業時の泥棒の被害を防ぐ。

小さな建物では、配達場所を保護することは実行できない。そのことに関しては、積載場所終点をにぎやかな通りや細い道に向かって開くべきではない。

隠れた場所を避ける

積載場所で窃盗のための機会を最小限にする

内部の積載場所では、積荷を認識できる範囲内でのすみや、すき間などは避けたほうがよい。積荷の配置は、監視のための機会が最大になるようにすべきである。

価値があり、危険で損傷があり、戻った積荷のために、安全な場所を供給することが望ましい。中でも外でも良い管理は他に重要な役割をはたす。

「従業員による窃盗（§ 7）」にも同じ事が要求される。

積載ドア

外部の積載ドアのデザインは危険のレベル予想と釣り合わせるべき

積載場所は普通、多少自然の監視と関係ある建物の近くにあり、仕事時間以外の運搬車が頻繁に近づきやすく、そして強盗の被害を特に受けやすい。

積載や荷降ろしを実際に行うとき以外は、積載ドアを閉じておくことができるように、接近してくる運搬車を内部の者が見るのに役立つ準備をすべきである。

研究は、ramraidingの問題を他に与えられるべきだ。

参考文献

Good practice

British Standard 8220:Part3:1990

Security of Buildings against Crime; Warehouses and Distribution Units

Fire Protection Association(1990)

Security Precautions: Site layout

14. 飛行場の駐車場

もし、個人の駐車場や緑化エリアさえ、駐車スペースによって圧迫されるところに位置しているとすれば、望まない車を締め出す必要がある。

問題点

飛行場の駐車場は、犯罪活動ではなく明確な妨害である。なぜなら合法的な駐車場が必要な組織と競争し、景観を損ねるからだ。直ちにそれが問題にならない間、デザイン計画の着手の用意を用心深くするべきだ。それによって問題が将来には処理されていくだろう。

危険が起こる場所

危険は、個人に位置する駐車場として厳しく駐車が禁止されている場所を供給された所ならばどこにでも存在する。典型的な所として、都市中心部やビジネス地区がある。例として通勤電車の駅やスポーツスタジオの閉鎖がある他の場所では特に、問題がある。他の危険はいくつかの土地で「new age」の旅行者を引き付ける。

予防策へのアプローチ

重きをおかれているいくつかのアプローチがある。多くが活発な出入り場所の扱われ方に頼っている。例として、有名ホテルやビジネスの本拠地は完全に、ドアマンの活動的な展開と、駐車場の出入りをコントロールするセキュリティースタッフに頼ることができる。他の仕事はより少ない処理と、それ以上のデザインと配置に頼っている。

デザインの原則

多くの選択は、飛行場の駐車場への圧力のようなものに頼っている。

駐車場の定義

個人の駐車場と公共スペースを明確に分ける

時々出入りが簡単でひかえめな所に個人の駐車場が位置するのは避けるべきだ。限られた出入りを明確に車道、出入口、正面玄関と分離することが望ましい。限られた歩行者が同じ道を出入りする。そして飛行場の駐車場は、彼らが挑戦されるであろう場所を歩かねばならない。

一方通行

車の進入を妨げる一方通行出口のバリアの供給

もし駐車場が多くの出入口を持っているとすれば、ひとつの入口にしてひとつ

を有効に取り締まるように指摘する。他の場所が入口として出入りに使われるのを防ぐために、出口専用の、例えば、開き戸などを取り付ける。完璧な出入りコントロールをするよりもこれは簡単である（しかし十分ではない）。けれども、守らない飛行場の駐車場にとっては、進入が困難になる。

出入りのコントロール

進入をコントロールするバリア設備の準備

バリアを利用した出入りコントロールは、飛行場の駐車場を防ぐ確かな方法である。そしていくつかの個人駐車場は危険に対してバリアを設置するような設計をするべきだと考えられている。遅かれ早かれ、それらは必須になるはずだ。バリアは、パスカードやドアまたは受付従業員の遠隔操作によって動く。もしも出入りコントロールが使われたら、駐車場の所有物と利用者のために小さな管理されたスペースを許可し、受付で駐車場配置について尋ねさせる。

運搬車妨害

美化エリアへの駐車防止

隣の道や車道に位置する駐車することを圧迫する美化エリア（土でも舗装でも）は、低い壁や生垣、排水溝、ポストなど、運搬車が出入りや駐車ができないようなもので守られるべきだ。

参考文献

このセキュリティー問題についての建設案内や公共の研究のようなものは存在していない。

15. 顧客のみの出入り

ビジネスや公共施設の多くの場合で、顧客と訪問者を必要としている。しかし望ましくない使用や活動の邪魔をしたり、防いだりする。

問題点

現在の商業上の仕事や公共施設は、よく顧客や客を引き付けることを目的にしている。しかし、彼らの寛大さは好ましくない使用者や活動者を引き付けることもある。好ましくない利用者は、寒さや雨から逃れるために単に利用する。彼らはおそらく、うるさい若者や浮浪者、スケートボードで遊ぶ子供、または売春婦や薬物使用者である。彼らはshort-cutで話す。重要なことは、彼らは独特な仕事や機能に損害を与えるような建物管理によって見られているということだ。

危険が起こる場所

すべての公の近づきやすい建物は、好ましくない使用者に悩んでいる。しかし、危険は特定の場所と問題の建物に囲まれていることにより大きく決定される。さらにまた、そのような危険の情報は、隣の所有者や警察から手に入れるのがよい。

特徴的な場所は、バスの中や駅構内、ショッピングモール、公共駐車場、都市中心部のホテルのロビー、病院、マルチテナントオフィスのビル、図書館、美術館など、建物の前の半公共スペースと同様だ。

予防策へのアプローチ

建物の公の出入口で、出入りする顧客がいないという大きな問題は、個人の安全性やドアキーパー、他の従業員によってコントロールされるという原則がある。しかし、これは多くの場合実行できない。

自然環境問題を減らすことができるデザインの多くの方法があるようだ。一番に、非公式の監督の功績がある。店や喫茶店などの調査地点のような施設の中の公共場所のデザインは可能だ。それらの従業員は、非公式に治安を取める役割を行うことを進められる。

他のアプローチは、引き付ける力が最小だから顧客がいないということだ。不必要な配置を引き付けることを創り出すのをさける、例として、座る場所と広くて使用していない場所を排除し、ぶらぶらしている人や浮浪者を引き付ける壁などのくぼみも排除する。このアプローチは駅構内で使われるが、快適なホテルや広い場所では適当にされていたようだ。

いくつかの場合、戦略以上では不十分であった。例として、実行できなかった

り、適切な監督をつけるのに金がかかりすぎたり、好ましくない利用者による出入りへの圧力は大きすぎた。ここでは、最小限の場所を自由な公共出入りのために開放することがよりよいだろう。

「きみ、」と警官が言う。「たとえ彼が何度も言ったとしても、動くことはないだろう。」「私はいつも動いています。」少年は汚れた涙を腕でぬぐいながら叫んだ。どこにだって行くことができます!」「そうやって来るのではない。私の指示はきみはどんどん歩くのだということだ。私はきみに、500回もいった。」「でもどこへ？」少年は泣いた。

デザインの原則

公共の場の監督

受付、案内場所、店、バー、コーヒョップなどの従業員の戦術の位置する景観の供給、そして監視されている場所を通り抜けなければならない建物に人々が安全に入れること。

監督は特別な従業員のコントロールと特定のケアのもとに、創られた場所によって達成できる。カフェや店、一時のセールは、新しい車やdouble-glazingのために設定する。

上ったり持ち上げたりする出入りを安全にすることは、よく監視された場所、受付や安全な場所のような所、を通した最初の動きによる公共のみ可能である。

レストランや上の階のような良く管理された場所のみを通して、公衆トイレ、電話、同様の便利なもののために出入りを供給すること。いくつかの場合の記録は、警察やセキュリティースタッフによる活動をより多く要求するだろう。

合法でない使用の防止

合法でない使用者を引き付けるであろう特徴的なデザインを避ける

例えば快適なイスの供給を避ける。特に管理が不十分な場所を避けることは重要である。記録では、浮浪者は背がなかったり、個人に分かれている丸い石のベンチのようなものなど、座れないデザインをするために努力している。

ひとつの例として、警察案内は、運搬車の表面的な手すりは、スケートボードにとっては大雑把過ぎると指摘している。

建物の公共エリアを通して、近道を避けるか除去すること。

Public Accessの限界

よりやさしいコントロールの方法は不十分と考えられている。自然なアクセスコントロールを意味するものの供給

自然なアクセスコントロールは、多くの方法に達することができる。例えば、オフィスビルのパスカードで開ける回転ドアや、公衆トイレへの出入りのときに、コインによって開くものがある。

公衆場所はときどき、仕事時間とそれ以外の時間に固定されることができる。

輸送交換のとき、合法的な旅行者の使用に限り、座る場所と他の設備がチケットコントロールバリアの中に位置することは可能だ。

参考文献

Good practice

Assosiation of Chief Police Officers(1992b)

Secure Car Parks

Play areasのような駐車場の使用を思いとどまらせるアドバイスが含まれている。