

平成 20 年度提案公募型研究

自動二輪駐車違反者を対象とした
駐車場ニーズの把握と利用促進に関する実証的研究
報 告 書

平成 2 1 年 2 月

財団法人 東京都道路整備保全公社

株式会社 浜銀総合研究所

目次

1. 研究概要	2
1-1.研究の背景と目的	2
1-2.既存研究のレビュー	3
1-3.調査概要.....	7
1-4.期待される効果	8
1-5.研究体制.....	9
1-6.本報告書の構成	9
2. インターネットアンケートを用いた第1回意識調査	10
2-1.第1回意識調査の概要	10
2-2.第1回意識調査の結果	14
2-3.自動二輪駐車場の需要分析	41
2-4.クロス集計分析	48
2-5. χ^2 検定.....	56
3. 違法駐車行為抑制のための情報提供方法	58
3-1.説得研究の方法	58
3-2.説得力に及ぼすメッセージ変数の効果.....	59
3-3.本研究における情報提供方法と情報提供内容	60
4. 情報提供の実施.....	61
4-1.分析対象者のセグメント化	61
4-2.情報提供の実施	62
5. インターネットアンケートを用いた第2回意識調査	64
5-1.第2回意識調査の概要	64
5-2.第2回意識調査の結果	65
6. 情報提供効果の検証.....	75
6-1.情報提供前後の差の検定	75
6-2.情報提供群間の差の検定	81
7. 結論	83
7-1.結論.....	83
7-2.課題.....	85
8. 参考資料	86

1. 研究概要

1-1. 研究の背景と目的

都市部における違法な路上駐車は、交通容量の低下をもたらし、円滑な交通流を妨げるだけでなく、安全性も阻害する一因となっている。

その中でも、自動二輪は端末交通としての利便性の良さから、車道や歩道等に駐車され、交通バリアフリーの阻害をもたらすだけでなく、周辺地域の景観をも悪化させる要因となっていたが、2006年5月の駐車場法の改正により、一定条件に該当する場合、自動二輪の駐車場を設置することが義務化された。さらに、2006年6月の道路交通法の改正により、民間による違法駐車の取締りの強化が始まったことを受け、自動二輪の駐車場に対する需要が増加している。

一方、①自動二輪の駐車場は採算が見込めないこと、②既存の駐車場に機械式・ラック式がある場合、自動二輪は転倒する恐れがあるため使用できないことなど、採算性や駐車場構造上の問題から駐車場の整備が遅れているのが現状であり、結果として違法駐車が絶えない状況が続いている。

駐車場に関するニーズ調査は、様々な研究でなされているが、違反者を分析対象とした場合、ニーズ調査だけでは不十分であり、どのような手段を用いれば違反者が駐車場を利用するようになるのか、実証的な研究を併せて行う必要がある。

以上の背景から、本研究では、自動二輪の違反者を対象にして、具体的な駐車場ニーズの把握と利用促進の具体策を実証的に明らかにする。

そのために、マーケティングにおける4P< Place(立地), Product(機能), Price(価格), Promotion(利用促進)>の概念を用いて、Place(立地), Product(機能), Price(価格)では、具体的な駐車場のニーズについて整理し、Promotion(利用促進)については、媒体や情報内容について整理を行う。

具体的には、同一個人を追跡するパネル調査により、第1回目の調査で駐車場ニーズ等を把握する。また、違法駐車抑制のための効果的な情報内容を把握するため、被験者をいくつかの同質なグループに分け、そのグループ毎に異なる情報提供を行い、第2回目調査時自動二輪利用行動を観測することで、効果的な情報内容について検証する。

1-2. 既存研究のレビュー

本研究では、駐車違反者に対して、駐車場の利用促進方法についても検討する。このようなモラル向上のための施策として、心理的なアプローチによる研究がなされている。また、これまでに自動二輪車に着目した調査等が行われているため、本節では、心理的方略による調査・研究と自動二輪車を対象とした調査・研究の既存事例の整理を行う。

表 1-1 心理学的方略に関する既存事例

タイトル	著者	発表年	目的	調査期間	調査対象	調査方法	サンプル数	結果	課題
二輪運転者の駐車に関する態度	山口直樹	交通科学 Vol.53 No.1 45~ 49.2004	現状では二輪運転者(原付を含む)は、駐車する場所がないためにやむをえず歩道や路肩へ駐車せざるを得ない。違法行為ではあるが、その際の駐車方法や駐車時間についてどのような意識を持っているのかを調査し、社会的進歩的である違法駐車者の減少に役立てたい。また、大阪府・京都府の市街地での二輪車駐車状況を観察し、意識と現状にはどのような差異が見られるのかを検討する。さらに駐車取締り件数の差異が二輪運転者の態度にどのように影響しているのかを検討する。		大阪府・京都府のバイクショップの来客者、兵庫県播磨名川サーキットライディングスクール参加者、三重県鈴鹿サーキット地方選手権観戦者、岡山県TTサーキット全日本選手権観戦者、京都府社会福祉法人Gの職員から構成される337名	12項目からなる質問紙で原付及び自動二輪運転者に層別による意識調査を実施した。質問紙の概要は、フェイス項目(性別、年齢、居住地、免許種別、免許種、事故歴、運転歴)及び歩道と車道に駐車する際の位置と角度、二輪専用駐車場の利用意思と駐車料金に関するものである。また、Jackson(1960)のリターン・ポジション・モデルを用いた項目をひとつ設け、駐車時間による規範の行動特性を検討した。	337名	【駐車場意識】二輪専用駐車場の利用意思として、是非ともたいが26.9%、とめたいが42.8%で二輪専用駐車場に駐車する意思のある者が全体の69.7%を占めた。また、お金を払ってまでとめたい者が30.2%と約3割であった。【二輪専用駐車場の料金設定】二輪専用駐車場に定めるものならば、1時間あたり100円までなら払ってもよいが約半数の50.6%	海外での二輪専用駐車場対策は、路上設置のパーキングメーターにバイクが合入る二輪専用駐車スペースを設けたり、植え込みの間など歩道のデッドスペースを利用して駐車エリアを設けている例がある。我が国でも、これらの対策なら地方自治体の敷置が可能ではないだろうか。
社会的ジレンマとしての路上駐車問題に関する研究	竹内大一郎	東京大学卒業論文 文.2000	ドライバーが路上駐車する時の意思決定構造を把握し、路上駐車問題を社会的ジレンマと捉えることで、問題解決の糸口を探ることを目的とする。	平成13年1月10日(水)~14日(日) 10:00~17:00	練馬駅前千川通りの路上駐車車両 練馬駅北口駐車場の駐車場利用車両	アンケート調査	路上駐車車両の有効回答数63、分析使用数63 駐車場利用車両の有効回答数32、分析使用数38	路上駐車問題、駐車場選択を社会的ジレンマの枠組みで説明 心理的な要因は、習慣的な駐車場選択にも作用していることを示した	匿名性を表す観測変数の見直し等、モデルの改善 心理要因を変化させた時の、路上駐車削減効果の実証的研究
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	藤井聡、小塚篤史、北村隆一	土木計画学研究 論文集.19(1).pp.439-446.2002	責罰を与えたり、環境の構造に変化を加えたりせずに、単なるコミュニケーションで人々の行動が変化する否かの実験を行い、心理的方略の実務的展開の可能性について基礎的な検討を加えることを目的とする。そしてその中から、人々の行動に影響を及ぼすコミュニケーションのあり方を明らかにすることを目指す。		京都大学の学生99名	依頼群、動員群、計画要請群、制御群の4グループに被験者を割り配し、2週間の時間間隔をあけた、段階1、段階2の2時点からなる形式の実験を行った。段階1では、被験者を大学構内の説明会場に集めた。そして、まず最初に、過去1週間「自転車回収」と、その内の自転車輪軸以外に止めた回数「それぞれをドライブ目的、別の用途別に回収することを要請した。その回答終了後、年齢、性別等の調査票を、1名の実験者が配布し、その記入を求めた。ついで、依頼群、動員群、計画要請群の3グループについては、説得的コミュニケーションを実施した。	計画要請群が24名、それ以外は29名、計99名	本研究の実験は、社会的ジレンマ状況において、人々の協力行動(すなわち、自転車放置をしないという行動)を誘発するのに、説得的コミュニケーションが十分に有効に機能し得ることを示している。大学生を対象とした本研究の実験では、わずか10分のチラシの読了行為で、2週間後の放置自転車行為が9割以上削減されたことが示されたのである。	本実験では、説得によって重要性認知や道徳意識が活性化されるとともに、動員や計画要請によって実行意図が高まるなどの仮説が設けられたが、動員の効果以外は裏切られた。特に、動員を行わずに回収、つまり、十分な具体的な情報を与えずにただ動員を要請するというだけでは十分な効果が得られないだけでなく、逆効果となりかねない、その可能性も示唆された。このことから、社会的ジレンマにおける人々の協力行動を目的とした説得的コミュニケーションを実施する場合には、具体的にどのような行動すべきか、という情報を適切に提供することが極めて重要な要件であることが示唆されたものと考えている。
心理的要因を考慮した自転車駐車行動に関する研究	樽高範	東京大学大学院修士論文.2003	空間的、財政的に十分な対策を取ることが難しい都心部を対象に、社会的ジレンマ状態にある可能性を示すとともに構造的方法の限界を示し、心理的方略の重要性を示唆する。そして、心理的方略を考慮するために、自転車利用者の自転車駐車に関する意思決定構造を明らかにし、統制監視による内発的動機の高減の存在を指摘して現在の監視統制主導の取締りに疑問を投げかける。また、心理的方略の有効性を、行動モデルを構築し、シミュレーションを行って示す。	2002年12月	JR中野駅において路上駐車者、駐輪場1日券購入者を対象	アンケートによる意識調査	168名(男性55名)	・重要性認知→道徳意識→行動意図→実行意図という因果構造が検証できた。 道徳意識と利己的な認知のバランスが行動意図に影響を与える 内発的動機を高減させる効果を持つ可能性があるものとして、撤去後回収、他人の協力承認、駐車場確保による利用制限が検討された。 社会的規範評価の因子は裏切られた。統制監視が強いと、この因子が弱ら可能性を予測している	多母集団での意思決定構造の違いや内発的動機の高減に関する研究、質的データによる構造化得点と効用の概念のスムーズな統合、政策の違いによる意識の違い、心理的方略の費用対効果、路上駐輪の社会的損失削減に関する研究が望まれる。
構造方程式モデルによる違法路上駐車行動の因果構造	寺島光	名古屋工業大学大学院修士論文.2005	違法駐車者の特性を踏まえ、道徳意識や道徳者特性といった心理的側面から、いかなる要因が違法駐車行動に影響を与えているのかを構造方程式モデルにより検証する。先行研究では考慮されなかった心理的要因を挙げそれらを組み込んだ新たな因果モデルを構築し、違法駐車問題研究の一つとして位置づける。そして、違法駐車に由来する年間問題 交通問題解決の一助となることを本研究の目的とする。因果モデルの一般性を検証するために、学生群と非学生群という社会的に異なった2母集団と比較し、検証することも目的とする。		学生と非学生(学生人、無職)	アンケート調査 お金に対する態度、社会的迷惑意識、Locus of Controlの各心理尺度に加え、違法駐車頻度、違法駐車に関する知識の項目を使用した。	有効数138名	分析の結果、総合的な分析では必ずしも説明力が高いとはいえないが、学生群、非学生群の2集団において、それぞれ異なる構造が存在することが示された。この群間差は記憶の忘却、違法駐車に対する罰金、被検者の経験という時間的影響を受ける要因が原因であると推測される。つまり、学生群、非学生群によるモデルの変化は個人の意識・特性によるものであるが、最終的には時間という変数にも影響を受けていると考えられる。	
心理的方略による放置駐輪削減効果の実証的検証: 東京メトロ千川駅周辺における事例	飯原剛、藤井聡、池田匡彦	土木計画学 秋大会.2006	コミュニケーションによる放置駐輪削減の実務的な可能性を検証することを目的とし、放置駐輪が社会的な問題となっている東京都豊島区の東京メトロ千川駅周辺において、既存のMMIにおける知見を基盤として「リーフレット」を配布した。そして、その効果を「駐輪台数の変化」と「心理的な効果」の観点から検証することを試みた。	2006年4月~5月	千川駅周辺の歩道を通行中の歩行者・自転車利用者	リーフレット事後調査は、街頭インタビュー形式の調査	223名(事後調査)	リーフレットを読むことによって、人々の放置駐輪を抑制しようという意識が活性化されることが示唆された。また、リーフレット配布前後の駐輪状況と比較すると、駐車場の利用状況の変化が確認されたと共に、放置駐輪の台数がリーフレット配布2週間後、ならびに3週間後に約2割減少していることが確認された。	今後は、社会問題となっている放置駐輪対策の一オプションとして、駐車場の増設や規制的手法といった構造的対策の手法も、同時に検討していることが望まれる。
心理的方略による放置駐輪削減効果の実証的研究	三木谷智	東京工業大学.2007	主にコミュニケーションによって交通問題の解消を図る「モビリティマネジメント(MM)」に関する実務的・学術的な知見を援用し、コミュニケーションを中心とした心理的方略による放置駐輪削減が実務的に可能であるか否かを、フィールド調査を通じて実証的に検証することを目的とした。		東京都目黒区の東急電鉄東横線都立大駅周辺	放置駐輪の削減を意図したリーフレットを作成し、配布すると共に、コミュニケーションによるフェイス・トゥーフェイスでの説得的コミュニケーションといった心理的方略を実施		心理的方略による放置駐輪削減の効果が確認された。また、既存自転車駐車場の一時利用枠に関する受容意識を高めるためには、まず施策によって放置駐輪が削減される可能性があることを人々に理解してもらうことが必要であることが示された。そして、この点において、心理的方略による受容意識向上の重要性が示唆された。	
自転車・バイク利用者の駐輪行動原理と空間的差異	谷道奈穂	東京大学.2008	・東京大学構内の自転車・バイク駐輪場を実験場として、実際に実験調査を行うことで駐輪者の行動原理を把握し、駐輪行動選択モデルについて定式化モデルの特定を行う。 駐輪者の行動特性のなかで違反駐輪に特に作用する行動原理を抽出し、それに応じた違反駐輪対策の提案を行う。		東京大学本部キャンパス内の第2食堂前駐輪場、総合研究棟前駐輪場、工学部4号館横と13号館前駐輪場の3箇所を調査対象			・駐輪者の行動原理として、距離、駐輪時間のほか全体の違反割合が大きな影響を及ぼしている かつその割合が20%のときである 違反駐輪が帰帰的に増加することを防ぐためには全体の違反割合が20%以内の範囲を確保することが必要であり、東京大学本部キャンパス内の特に違反駐輪集まる場所においてシミュレーションを行い、駐輪場所の必要かつ最適な整理頻度を算出した。	駐輪行動の際の個人属性の考慮 長期的な抑制効果の検証

表 1-2 自動二輪車を対象とした既存事例(報告書・論文)

【ジャンル】	【タイトル】	【著者】	【発表年】	【目的】	【調査方法】	【調査結果(利用者の視点)】	【調査結果(行政・事業者の視点)】	【調査に基づく提言(結論)】
報告書	道路空間を活用した適切な荷動き・自動二輪車管理報告書	財団法人 東京都道路整備保全公社 株式会社 交通総合研究所	2007年	道路における荷動き交通や自動二輪車の駐車可能とする道路空間を利用した駐車行動に対する適切な管理方法の検討	・インターネットアンケート調査 ・電子メールアンケート調査	・40%の自動二輪ライダーが路上駐車、全般的に自動二輪駐車が不足 ・90%の自動二輪ライダーが都心部におけるバイク駐車整備の必要性を認識 ・自動二輪ライダーは「いざさらや盗難など安全性の観点から路外駐車を希望」 ・駐車料金が駐車行動選択の主要因 ・路上駐車の取締り頻度が高い場合は路上駐車選択少ない		・路上駐車の適正な料金設定、路外駐車に求められるサービス水準等の検討 ・整備化したシステムと料金精算機器の一体化
	自動二輪車駐車整備促進検討会報告書	東京都自動二輪車駐車整備促進検討会	2008年	既存の助成制度を継続して実施することによる、民間駐車事業者への支援 ・自動二輪駐車不足地区に対する既存駐車場の有効利用等の対策の検討		・自動二輪車駐車可能な駐車場少ない ・ライダーの入庫やルール・マナーに対する意識が低い ・駐車料金がネックとなり、路上駐車をを行うライダーの駐車場の利用が進まない ・ライダーは盗難及び不正利用が防止できる駐車管理機器・装置の開発を希望 ・業務用自動二輪車(バイク等)は都市内で小規模輸送形態として広く認知	・東京都では、自動二輪車駐車場の設置義務化はされていない ・既存パーキング・メーターの自動二輪車用への転用等、道路上駐車スペース確保連携 ・公共の安価な料金設定での自動二輪車駐車運営による民間事業者参入障壁の発生 ・自動二輪車用場の車面固定装置や料金清算機等未発達による不正利用問題の発生	
	自動二輪車の現状と駐車空間に関する調査	財団法人 東京都道路整備保全公社	2005年	自動二輪車の駐車空間の確保や普及啓発活動等に向け、現状の問題点、課題等を整理し、関係行政機関や業界団体等に新たな施策等に資する情報を提供すること	・インターネットアンケート調査 ・アンケートの郵送配布および郵送回収	・ライダーは駐車場の不足、安全性、料金設定に不満あり ・ライダーの大半は「条件次第で駐車場を利用する(61.5%)」 ・ライダーは駐車場を料金、目的地までの距離、安全性、駐車場の傾斜の順に重視 ・ライダーは他の二輪自動車が多く路上駐車しているところを好むに駐車	・美用車と自動二輪車が混在することによる事故発生危険性の増加 ・自動二輪車に対する駐車場施設設計基準が無く、実施が困難 ・駐車機器整備(初期投資)に対する助成・補助金の交付の要望 ・(機械式・ラック式でも利用可能な)自動二輪車の駐車機器の開発要望 ・自動二輪車に対する駐車施設設計基準の制定要望	
	横浜駅自動二輪車利用実態利用調査	西区役所区政推進課企画調整係		二輪車の駐車状況・利用目的の実態を把握し、行政の取るべき対応策を検討するための基礎資料とすること	・ヒアリング調査 ・郵送アンケート調査	・自動二輪車利用者の90%が料金支払いによる駐車場利用を希望 ・通勤目的の駐車時間は4時間超、買い物目的の駐車時間は4時間以内の駐車が9割 ・駐車場利用の主要理由 勤務先・通学先に近い、買い物先に近い、駅に近い	・ほとんどの駐車場事業者が採算性、事故・トラブルの不安等の観点から自動二輪車の駐車を受入れ拒否	・原因者負担の考えに基づく駐車需要を発生させる構造物に対する駐車場整備義務化 ・民間事業者による自動二輪車駐車場の整備促進 ・自動二輪車駐車場の技術基準(駐車スペースの広さ、車路幅)の策定 ・民間自動二輪車駐車整備に対する補助制度の確立
	二輪車市場動向調査	社団法人 日本自動車工業会	2008年	環境変化による二輪車保有の意向を調査すること	アンケート調査	・二輪車の駐車に困る場所 駅前:72%、繁華街:75% ・二輪車の使用で気になる点 雨の日の乗車:41%、盗難:26%、外出先での駐車:19% ・保有を中止する理由 駐車スペースがなくなったとき:50%、経済的理由:44%、体力の低下:32% ・二輪車の使用用途 通勤・通学:47%、買い物:30%、商用、仕事:7%		
	民間駐車場事業者調査報告書	社団法人 日本自動車工業会	2006年	広く一般の利用が可能な民間駐車場について、二輪車の収容に関する実態および今後の対応を把握し、また、二輪車を収容することに関して課題となっている事柄を抽出すること	・アンケート調査 ・ヒアリング調査 ・事例収集	・民間駐車場の8割が二輪車の駐車を拒絶 ・二輪車を受け入れられない理由 構造上:47.6%、駐車枠、料金設定:43.3%、倒れやすい:16.3%、慣例的:13.2% ・今後の二輪車収容に対する見解 民間駐車場:29.3%、公営駐車場47.8%、路上9.9% ・今後二輪車を受け入れる条件 顧客からの要望:37.7%、警察、自治体等からの指導、通達:19.5%、規格等要件の明確化:16.9%、整備費用の助成制度成立:11.7% ・二輪車駐車場設置の障壁となる事項 投資対効果、駐車機器、不正駐車、ユーザーの駐車意識、雨などの天候	・ビジネスとして成り立つ事例の増加 ・施設の新設、改修に対する公的な成り立ちの活用 ・二輪車駐車場の設置ガイドラインの策定 ・二輪車用駐車機器の開発 ・駐車対策重点地域における二輪車駐車場の設置義務の導入	
論文	都市における駐車マネジメント	日本大学理工学部専任講師 小翠川 悟	2007年	自動二輪車の路上駐車の実態を把握し、駐車場の利用意思を調べ、今後の改善策を探ること	駐車台数調査 駐車場利用意思に関するアンケート調査	・違法駐車の目的の大半は通勤(44.2%)と宅配(34.4%) ・通勤、宅配ともに駐車時間は30分以下で大半(69.2%、79.3%) ・約8割(75.9%)が目的地から20m以内で駐車 ・二輪車駐車場の利用意思 全体の利用意思あり31.4%、営業目的の利用意思あり57.1%	・二輪車駐車場の設置状況 専用エリアあり:13.5%、車の駐車スペースで受け入れ:9.1%、自転車駐車スペースで受け入れ:35.2%、原則お断り:16.4% ・ヨーロッパでは、路上や歩道上にバイク専用の駐車スペースあり	・新設大規模建築物の附属義務駐車スペースの緩和 ・短時間駐車者に対する一部路上の駐車スペースとしての開放
	二輪車専用駐車場の開設と今後への課題	有馬行夫	2005年	市役所・デパート、その他施設等でのバイクの受入れ実態とヨーロッパにおける二輪車駐車場の設置事例に基づき日本における駐車場設置に関する提言	バイク受け入れ状況に関するアンケート調査		・二輪車行政担当部署の有無 ある:6%、ない:94% ・行政としての二輪車整備状況 二輪車専用駐車場を整備:6.6%、自転車駐車場と併用:25.8%、特になし:67.5% ・歩気量による駐車制限状況	ヨーロッパのバイク専用駐車場を参考として、日本では①二輪車用パーキングメーターの設置、②「駐車可」の標識による駐車場所の指示、③道路付属物としての路上自動駐車施設、④駐車場法の定める路上駐車場などの検討
	都市における二輪車の役割に関する研究	高田 邦道	2005年	自動二輪車を都市交通としてどう位置づけ、諸々の交通政策の中へ二輪車を組み入れればよいか等を検討し、自動二輪車の都市における役割と今後の交通政策の展開を明らかにすること	・自治体におけるアンケート調査 ・路上駐車実態に関するアンケート調査 ・集計項目と交通手段のクロス集計調査	・路上駐車している自動二輪車は駐車目的によって駐車時間に差異 通勤:4時間以上(9%)、営業:30分以下(69%)、宅配:30分以下(79%) ・トリップにおける複数交通手段割合 バイク単独:89.7%、バイク⇄鉄道:8.9%、バイク⇄徒歩:0.9%	・二輪車行政担当部署の有無 ある:6%、ない:94% ・行政としての二輪車整備状況 二輪車専用駐車場を整備:6.6%、自転車駐車場と併用:25.8%、特になし:67.5% ・歩気量による駐車制限状況	・郊外部の東急線駅付近へのバイク駐車場の十分な配置 ・通勤目的のライダーには長時間安心して駐車できるスペースを、宅配や営業目的のライダーには近郊で短時間止められるような小さな駐車スペースの確保 ・営業、宅配目的のライダーには、地上と平面状で駐車できるような小さな駐車スペースを用意し、可能な限り目的地に近い場所で駐車できるようなスペースの確保
	二輪車の走行空間に関する研究	高田邦道	2007年	二輪車の走行空間の確保を交通事故対策、先進事例、機械工学の視点から追求し、二輪車を都市交通手段の一つとする方法を検討すること	二輪車事故の事故特性を把握した実際の走行挙動の分析	・路上駐車理由 ・二輪車駐車場の少なさ、駐車料金設定、道徳意識の欠如、違反取締り件数の少なさ ・駐車の条件 目的地からの近さ、駐車料金の安さ、場所のわかりやすさ、入庫しやすさ、防犯設備の充実 ・外周線外の路肩走行が発生し、走行分布は原付ならびに自動二輪車が著しく重複し無秩序化	欧州では二輪車のための曲線部、交差点、ロータリー、沿道の障害物、路上の要素について規定、台湾では二輪車専用レーンが確保され、路上に二輪車専用駐車スペースも確保	原付は自転車駐車場、自動二輪は自動車駐車場で扱うこと
	二輪車駐車場整備の可能性に関する研究	高田邦道	2006年	二輪車のための駐車スペースの確保をどのように行かを検討するとともに、二輪車を都市交通の手段として諸々の交通政策のなかへ組み入れていくの方策を検討すること	・民間の二輪車駐車施設の管理者や自動駐車場管理者に対するアンケート調査 ・路上における自動二輪車の駐車実態調査と二輪車利用者に対するアンケート調査	・駐車場に駐車する理由 二輪車の盗難防止のため、取締りを受けたくない、路上駐車は迷惑だから ・目的地から近い場所にあるから、駐車料金が安いから、会社・学校からの指導	・二輪車を駐車場で受け入れられない理由 必要性の認識、駐車需要の非認識、構造上整備不可、転倒・事故等の懸念、盗難等の対策不整備、騒音、ユーザーマナーの悪さ ・行政に求められる二輪車駐車対策 行政による二輪車専用駐車場設置、補助金制度に基づく民間事業者による二輪車専用駐車場の整備、二輪車の附属義務駐車制度の制定、二輪車の駐車取締りの徹底、二輪車駐車場の整備運用に関する相談窓口の設置	・長時間駐車は路外、短時間駐車は路上での受け入れ ・既存の二輪車駐車場では駐車場付近の全ての路上駐車を受け入れることは困難であるため、新たな用地の確保が困難な都市部においてはテラススペース等の活用 ・転倒防止付駐車料金管理装置の開発および普及 ・二輪車専用通過車線の設置 ・駐車料金は、古市面額に合わせた整備費、維持管理費を基本とした駐車料金(少なとも自動車1/3程度)の設定 ・路外駐車場におけるグランドレベルでの整備位置や構造への留意 ・二輪車の盗難防止機器の整備 ・駐車場出入庫については、二輪車利用者のわずらわしさを軽減した駐車場整備

表 1-3 自動二輪車を対象とした既存事例(事例・インターネット)

【ジャンル】	【タイトル】	【著者】	【発表年】	【目的】	【調査方法】	【調査結果(利用者の視点)】	【調査結果(行政・事業者の視点)】	【調査に基づく提言(結論)】	
事例	欧州各都市に見られる二輪車駐車事情	田口一義	2006年	欧州各都市における二輪車駐車対策事例を紹介する。	筆者による欧州視察	・ロンドン:二輪車用の路外駐車スペースを整備、歩道上の二輪車駐車スペースなし ・パリ:二輪車歩道上駐車取締りの強化、自動車駐車スペースの二輪車専用化、歩道脇の二輪車駐車スペースの整備 ・ミュンヘン:道路両脇の二輪車駐車スペースの整備、市内随所に無料駐車スペースを整備、歩道上にも駐車スペースを整備 ・アムステルダム:各鉄道駅付近に二輪車駐車屋内施設を整備		欧州各都市のようにモビリティの一手段として二輪車を認知し、二輪車駐車スペースを確保していくべき	
	自治体の放置自転車撤去と警察の自動二輪車等注射取締りの共同実施等による放置自転車・駐輪に対する取組みについて	大阪警察本部交通部駐車対策課 藤倉武史	2006年	「ミナミ」の南波地区において、歩行空間確保のための警察と地元住民等との連携した活動や、自治体の活動と合わせた自動二輪車等の放置自転車取締りの取組み状況についての紹介をする。	放置台数調査 放置者に対するヒアリング	駐車目的はレジャーが32.5%、買物が28.9%となっている			
	東京都における自動二輪車駐車場設備の取組み	前東京都青少年・治安対策本部総合対策部違法駐車対策担当課長 滝澤達	2007年	東京都の駐車場整備の事例を紹介する。					
	東京都における自動二輪車駐車場設備の取組み(その2)	前東京都青少年・治安対策本部総合対策部違法駐車対策担当課長 滝澤達	2007年	東京都の駐車場整備の事例を紹介する。					
	東京の二輪車専用一次利用駐車場と二輪ライダー達の声	JAMAGAZINE編集部	2006年	ネットに寄せられたバイクライダー達の意見から、二輪駐車場不足の現状を認識する。	メールへの自主的な投稿内容の収集				・歩道の幅え込みの間の駐車場 ・歩道脇の階段下駐車場 ・バイク直立体駐車場 ・デパート駐車場の二輪への開放 ・ロック機能付駐車場
インターネット	二輪車の利用環境向上に関するアンケート	NMCA日本二輪車協会	2008年	自治体へ二輪駐車場の確保を働きかけるための資料とする	アンケート調査	最近1年以内に二輪車の駐車違反取締を受けた経験がない人が94%を占めた		路上管理型の駐車場より屋内管理型駐車場のほうが望まれている	
	二輪車環境の変化に関するアンケート	NMCA日本二輪車協会	2008年	自治体へ二輪駐車場の確保を働きかけるための資料とする	アンケート調査		84.1%の人が自宅敷地内を駐車場場所としている		
	ユーザー/ノンユーザーが考える「二輪車に乗らない理由」アンケート	NMCA日本二輪車協会	2008年	ユーザー動向の経年変化を掴むための資料とする	インターネット・ホームページ上でのアンケート調査				
	「駐車禁止 二輪を除く」の標識でライダー救済?	Pnews	2006年	自動二輪車の駐車場拡充のための見解					
	オートバイの駐車場を増やす為に実態調査(2)	Pnews	2006年	自動二輪車駐車場の拡充のためにどのような障壁があり、どのような対策をどれくらいか考える。					
	オートバイの駐車場を増やす為に実態調査(3)	Pnews	2006年	二輪自動車駐輪機器の事例を紹介する					
	法の狭間に落ち込んでいた自動二輪の駐車問題	社団法人 日本自動車工業会	2006年	交通バリアフリー法による影響と、今後の情勢の予測をまとめる	警察庁データなど				

以上の事例から、以下のことが明らかとなった。

【心理的方略に関する既存事例】

- 既存事例では、自動二輪ユーザーのみに焦点を当てた事例は極めて少ない
- 分析の方法としては、構造方程式モデルによって、違法駐車の意味決定に関する因果構造の分析を行うものと、モビリティ・マネジメント（以下、MM）によって、行動変容を測定する方法の2種類である
- MMは、自動車利用者に環境意識を喚起する形式で自動車利用抑制や公共交通機関への転換を目的として行われるケースが多いが、近年では、自転車の放置者に対し、道徳意識を喚起する形式で放置削減を目的として行い、一定の効果が示されている
- MMで扱われる行動変容モデルの仮定としては、「重要性認知→道徳意識→目標意図→実行意図」というモデルの使用が多い

【自動二輪車を対象とした既存事例】

- 自動二輪ユーザーを対象とした調査は多く行われているが、違反者を対象とした事例は少ない
- 違法駐車の原因は、「目的地付近に駐車場がない」や「料金が安い」という意見が多く、望まれている駐車場は、「目的地に近い駐車場」や「駐車料金の安い駐車場」、「安全性の高い駐車場」等が挙げられる
- 目的地を整理した事例が少なく、実務面での障害となっている
- 課題の1つとして、駐車場の認知が挙げられているが、この課題について実証的に研究されたケースはない
- 駐車場業者は、自動二輪駐車場整備に対し、消極的な側面が目立つ

1-3.調査概要

本研究では、日頃、違法駐車を行っている自動二輪利用者を調査対象とする。そのため、日頃、違法駐車を行っている自動二輪利用者からアンケート調査を行う場合、インタビューや郵送式の調査では、匿名性が保たれないため、被験者が少数となることが予想される。そこで、インターネットを使用したアンケート調査を実施する。

1) 調査対象者

東京都に在住する自動二輪運転者かつ東京都内での駐車違反者

2) 調査方法

インターネットを使用したパネル(追跡)調査

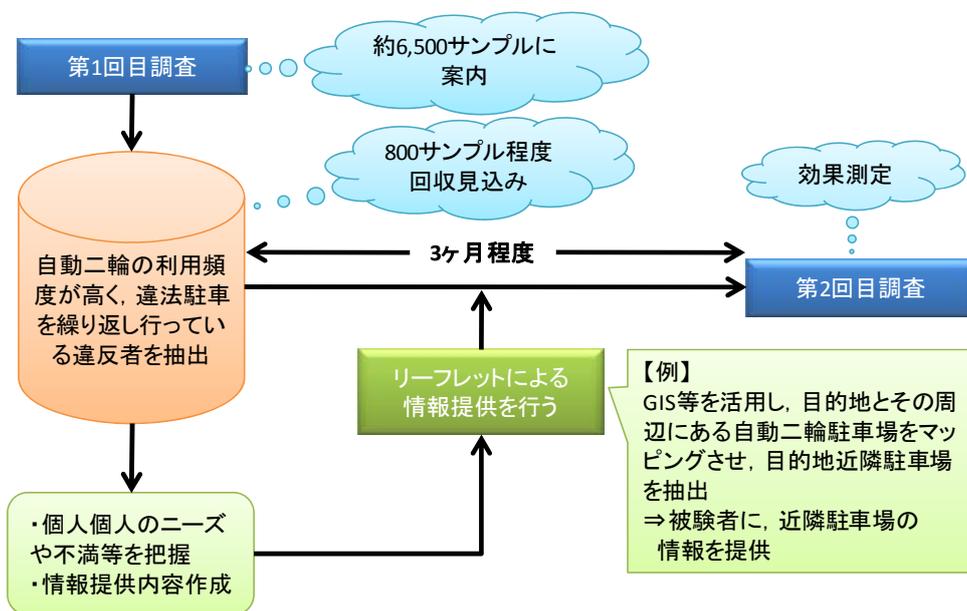


図 1-1 調査概要

1-4.期待される効果

新たに駐車場を設置しただけでは、既存の駐車場利用者の需要を奪い合う可能性がある。本研究では、自動二輪利用者で違法駐車を行う違反者を分析対象とするため、違反者が駐車場を利用する行動に変容したことが確認できれば、駐車場利用者増加に寄与することができ、その結果、円滑な交通流の実現や安全性の向上、交通バリアフリーの向上にも貢献するものと考えている。

また、本研究は、以下の2点が目的である。

- ① 具体的な駐車場ニーズの把握
- ② 利用促進の具体策を明らかにする

①では、自動二輪の駐車場設置を検討する際、どのような立地にどういった駐車場で、どの程度の料金設定で利用が見込めるか把握できるため、以下の効果が期待できると考えている。

【①から期待される効果】

- 新規の自動二輪駐車場の設置や既存の駐車場を自動二輪用に有効活用する場合など、どのような立地へ優先的に行うかなど、優先順位的意思決定や経営資源の配分決定に役立つ

②では、違法駐車経験者に駐車場を利用しない理由を聞くため、違法駐車となっている原因の把握が可能であるほか、違法駐車抑制のための各種情報提供内容を行い、その後の行動結果と情報提供内容の効果を把握することができるため、以下の効果が期待できると考えられる。

【②から期待される効果】

- 駐車場情報を得るための媒体として何が望まれているか把握することが可能である
- 情報提供内容として、どのような内容が重要であり、効果がある内容かを検証することが可能である

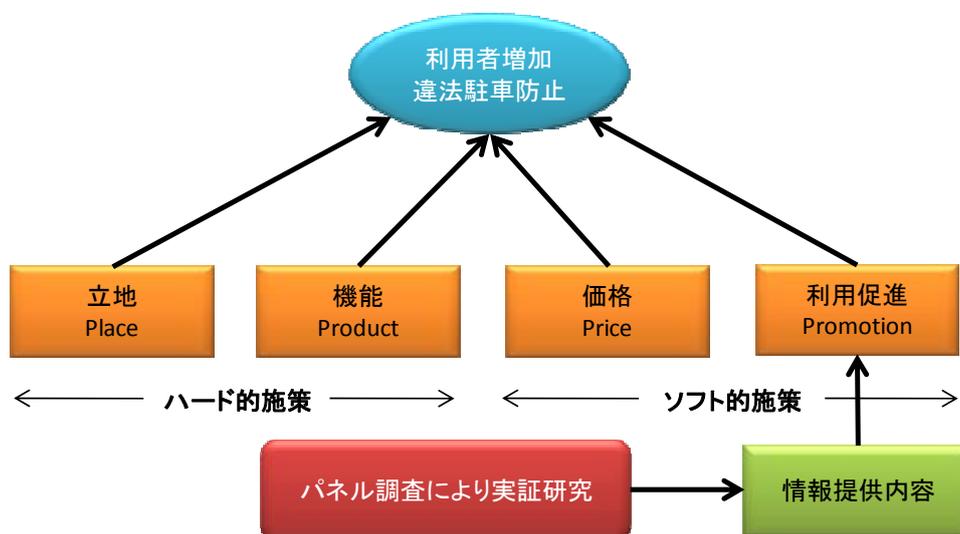


図 1-2 期待される効果

1-5.研究体制

以下の通り、役割分担を定め、研究体制を構成した。

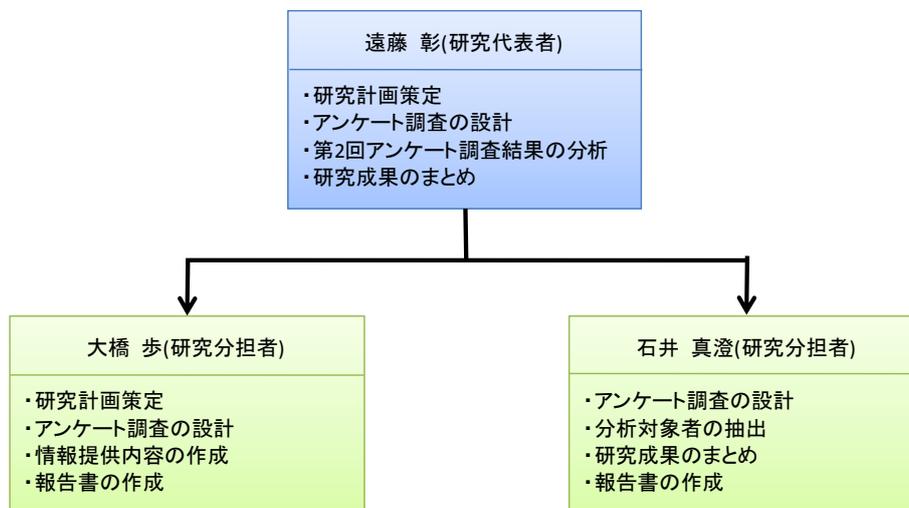


図 1-3 研究体制

1-6.本報告書の構成

本報告書の構成は以下の通りとなる。

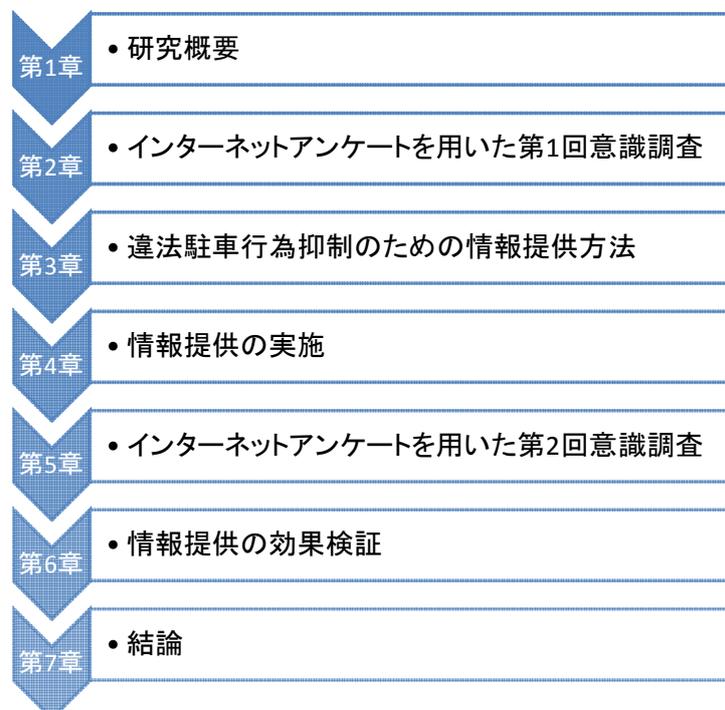


図 1-4 本報告書の構成

2. インターネットアンケートを用いた第1回意識調査

駐車違反者を対象として、自動二輪車の利用頻度や違法駐車頻度、自動二輪駐車場利用頻度等の実態調査のほか、4Pの観点から駐車場ニーズを把握するため、インターネットによるアンケート調査を実施した。

2-1. 第1回意識調査の概要

(1) 調査概要

本調査は、東京都内において自動二輪利用者かつ駐車違反者を対象とするため、匿名性に配慮したインターネットアンケート調査を実施する。このように、本調査は、①東京都内に在住し、②自動二輪車を利用しており、③東京都内で、④違法駐車行為を行う者を被験者とするため、被験者を抽出することに困難な状況が予想される。そこで、国内最大級のモニターを有するYahoo!リサーチのシステムを利用して、アンケートを行う。

図2-1のように、インターネットリサーチ会社が独自で把握している個人属性項目から本調査の分析対象者となる可能性の高いモニターに電子メールによる調査案内を配信する。

第1回意識調査は、2008年8月18日～2008年8月19日に実施し、6,589サンプルに調査依頼を行い、795サンプルの回収を得た。



図 2-1 第1回意識調査の方法

表 2-1 第1回意識調査の概要

調査期間	2008年8月18日～8月19日(2日間)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・個人属性 ・違法駐車実態 ・取締り経験 ・4Pの観点から駐車場ニーズの把握 ・駐車場利用実態 ・ライフスタイル ・駐車意識や法制度に関する意識
調査方法	インターネットによるアンケート調査
被験者	<ul style="list-style-type: none"> ・居住地が東京都内 ・自動二輪利用者 ・目的地が東京都内 ・東京都内で違法駐車
配布数	6,589サンプル
回収数	2,993サンプル
分析対象者数	795サンプル

ここで、回収されたサンプル数の信頼性について考察する。サンプル数は分析結果の信頼性に影響を与えると考えられているため、分析に際してどの程度のサンプル数が必要となるのかは重要な問題である。本調査の場合、分析対象者の条件が「東京都在住」「自動二輪利用者」「目的地が東京都内」「東京都内で違法駐車」であり、このような統計調査が行われていないため、母集団が未知である。そのため、母集団に対する標準誤差を精緻に推計することはできないが、ここでは、参考として回収されたサンプル数と東京都の小型二輪車保有台数とを比較し、自動二輪車保有台数に対するサンプル抽出の標準誤差を統計学的に算出する。

標準誤差は以下の数式で算出される。

$$b = \pm 1.96 \sqrt{\frac{N-n}{N-1} \times \frac{P(1-P)}{n}}$$

b : 信頼度95%の標準誤差

N : 母数

n : サンプル数

P : 回答比率

上記の算出式を用いて、被験者 795 名と東京都の市区别の小型自動二輪車保有台数(表 2-3)とを比較する。その結果、表 2-2 に示すようにサンプル数が 795 であった場合、回答比率がちょうど 50%の時の標準誤差は±3.5%となる。したがって、アンケート調査結果で得た 50%という集計結果を、母数の傾向として評価する際には、50%ではなく 50±3.5%(=46.5%~53.5%)という一定の幅を持った値(信頼区間)として取り扱う必要がある。ただし、先に述べた通り、参考程度の信頼性の評価であることに留意したい。

表 2-2 本調査における標本誤差の早見表

サンプル数	回答比率	10% or	20% or	30% or	40% or	50%
	90%	80%	70%	60%		
795	2.1%	2.8%	3.2%	3.4%	3.5%	

表 2-3 東京都市区別の小型二輪車保有台数

市区名	1)小型二輪車 保有台数	縦構成比%
千代田区	885	0.5%
中央区	1,575	0.9%
港区	3,843	2.2%
新宿区	4,313	2.4%
文京区	2,492	1.4%
台東区	2,111	1.2%
墨田区	2,636	1.5%
江東区	5,316	3.0%
品川区	5,151	2.9%
目黒区	4,145	2.4%
大田区	10,045	5.7%
世田谷区	15,343	8.7%
渋谷区	3,936	2.2%
中野区	4,942	2.8%
杉並区	7,488	4.3%
豊島区	3,588	2.0%
北区	4,012	2.3%
荒川区	1,948	1.1%
板橋区	7,634	4.3%
練馬区	9,598	5.5%
足立区	8,034	4.6%
葛飾区	5,187	2.9%
江戸川区	8,355	4.7%
八王子市	8,502	4.8%
立川市	2,441	1.4%
武蔵野市	1,479	0.8%
三鷹市	2,682	1.5%
青梅市	2,220	1.3%
府中市	3,212	1.8%
昭島市	1,459	0.8%
調布市	2,796	1.6%
町田市	4,684	2.7%
小金井市	1,438	0.8%
小平市	2,349	1.3%
日野市	2,289	1.3%
東村山市	1,764	1.0%
国分寺市	1,417	0.8%
国立市	860	0.5%
福生市	833	0.5%
狛江市	1,155	0.7%
東大和市	1,205	0.7%
清瀬市	766	0.4%
東久留米市	1,410	0.8%
武蔵村山市	1,140	0.6%
多摩市	1,891	1.1%
稲城市	936	0.5%
羽村市	777	0.4%
あきる野市	1,356	0.8%
西東京市	2,406	1.4%
合計	176,044	100.0%

出典) 東京都統計年鑑 平成 18 年 9.運輸及び通信

1) 総排気量が 250 cc を越えるオートバイなど

(2) 調査項目

表 2-4 に調査項目一覧を示す。表中の Q 番号とは、設問番号を示し、回答形式とは、被験者の回答方法を表す。ここで、SA とは「回答は選択肢から 1 つ選択」、MA とは「回答は選択肢から複数選択」、PA とは「回答選択肢の中から優先順位を選択」、MB とは「マトリックス・バイポーラ(複数の心理指標などの 7 段階評価あるいは 5 段階評価による選択形式)による選択」、FA とは「自由記述回答」を示す。また、表示条件とは、被験者の回答に応じて必要または不必要な設問画面を判断するもので、例えば、Q10 において、取締り経験がないと回答した被験者に対して Q11 の取締り回数や Q12 の取締り認知地域は不必要な設問となり、このような設問画面の表示の条件を表すものである。

表 2-4 調査項目一覧

Q番号	回答形式	質問項目	表示条件
①スクリーニング調査			
Q1	SA	居住地区	ALL
Q2	MA	自動二輪保有	Q1=1-47
Q3	SA	東京都への移動頻度	Q2=2-4
Q4	SA	路上駐車頻度	Q3=1-7
Q5	FA	路上駐車時の目的地	Q4=1-7
●第1回本調査			
②違法駐車実態			
Q6	FA	路上駐車場所	ALL
Q7	MA	路上駐車時の移動目的	ALL
Q8	SA	路上駐車理由	ALL
Q9	MA	路上駐車時の駐車時間	ALL
③取締り経験			
Q10	SA	取締り経験	ALL
Q11	SA	取締り回数	Q10=1
Q12	SA	取締り認知地域	Q10=1
④4Pの観点から駐車場ニーズの把握			
Q13	PA	駐車場利用のための重要属性	ALL
Q14	MA	立地	ALL
Q15	SA	機能	ALL
Q16	SA	価格	ALL
Q17	SA	四輪駐車スペース利用意向	ALL
Q18	SA	情報収集媒体	ALL
Q19	FA	情報収集媒体に関する改善	Q18=1-4
⑤駐車場利用実態			
Q20	SA	駐車場利用頻度	ALL
Q21	FA	s-park for ridersのサイトに関する意見	ALL
Q22	MA	駐車場種類	Q20=1-8
Q23	SA	駐車場利用理由	Q20=1-8
Q24	MA	駐車場利用時の移動目的	Q20=1-8
Q25	MA	駐車場利用時の駐車時間	Q20=1-8
⑥ライフスタイル			
Q26	MB	日常生活における態度の測定(5段階評価)	ALL
⑦駐車意識や法制度に関する意識			
Q27	MB	駐車場利便性/道徳意識/法令遵守/法制度に関する知識/重要性認知/目標意図/実行意図(7段階評価)	ALL
⑧個人属性			
Q28	SA	年齢	ALL
Q29	SA	性別	ALL
Q30	SA	自動二輪利用頻度	ALL

2-2.第 1 回意識調査の結果

(1) スクリーニング調査

【概要】

スクリーニング調査とは、分析対象者を絞り込むための設問を設け、分析対象者に当てはまる被験者を抽出する調査である。その結果、分析対象者の回答結果は以下の通りとなった。

- 被験者の 99.5%が東京 23 区内に在住
- 東京都内への移動頻度は、1 ヶ月に 10 回未満と回答した被験者が 44.8%で、10 回以上と回答した被験者が 55.2%
- 路上駐車頻度は、1 ヶ月に 10 回未満と回答した被験者が 67.4%で、10 回以上と回答した被験者が 32.6%

図 2-2 に被験者の居住地を示した。全体の 99.5%が東京 23 区に在住している結果となった。中でも、世田谷区に在住する被験者は、全体の 10.3%を占め、最も多くなっている。続いて、大田区が 8.7%を占め、杉並区が 8.3%を占めた。

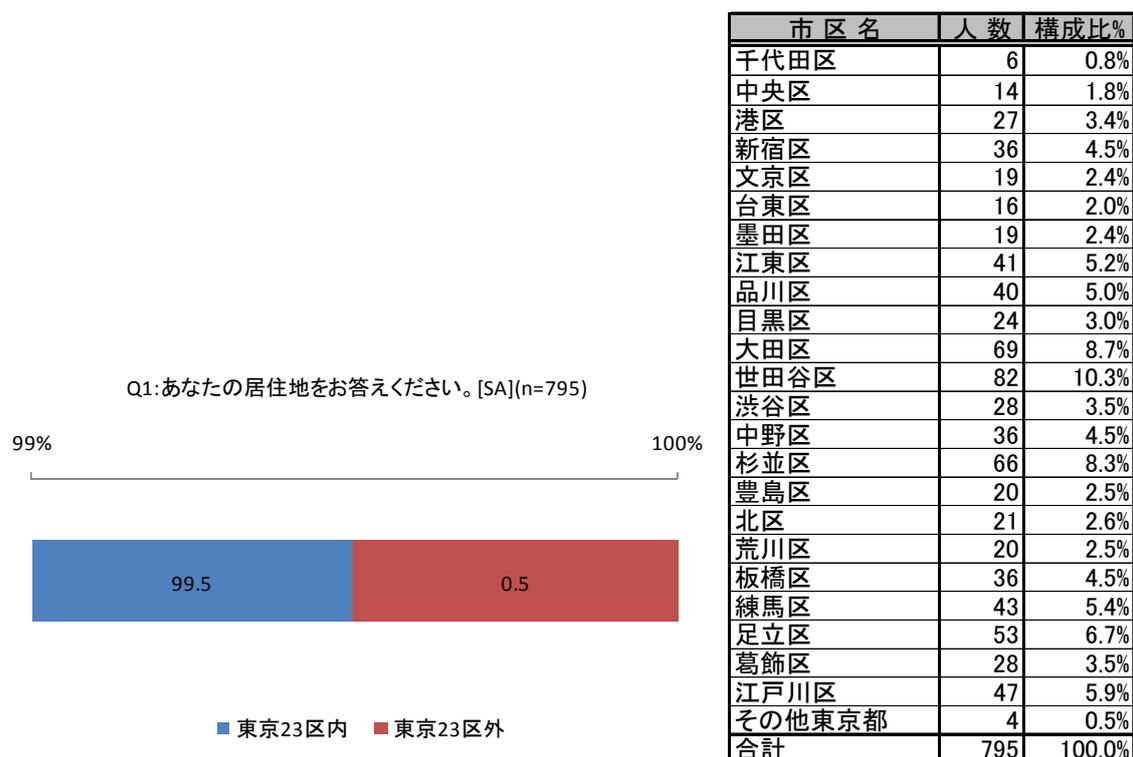


図 2-2 居住地

図 2-3 に保有している乗り物を示した。自動二輪車の中では、中型自動二輪車を保有している割合が高く、自動二輪車のほかに四輪車も保有していることがわかった。

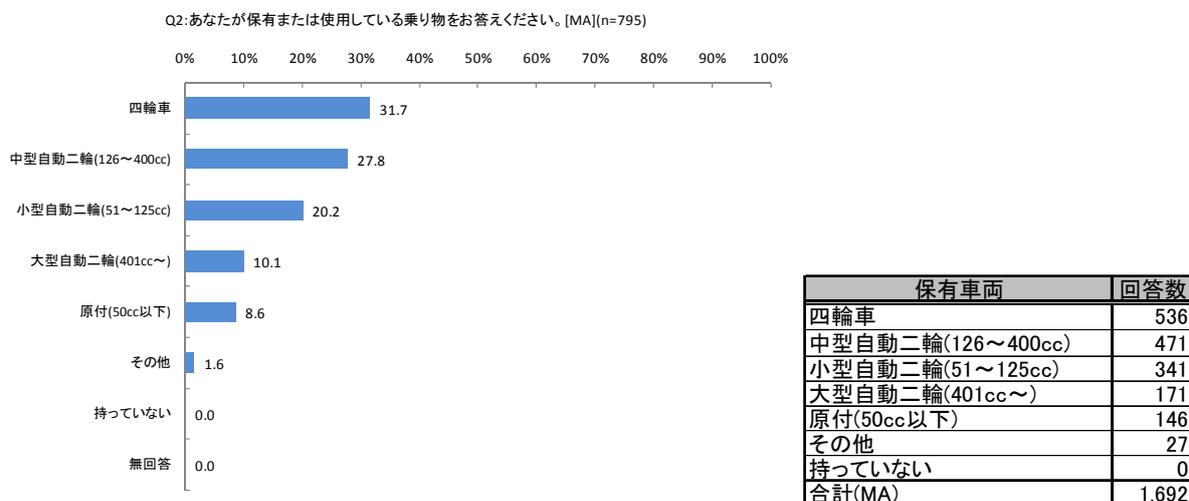


図 2-3 保有している乗り物

図 2-4 に自動二輪車を使用した東京都内への移動頻度を示した。1ヶ月に「1~4回」や「5~9回」と回答した被験者がそれぞれ全体の20%以上を占める。また、1ヶ月に10回以上東京都内へ出掛ける被験者は全体の約半数を占めることがわかった。

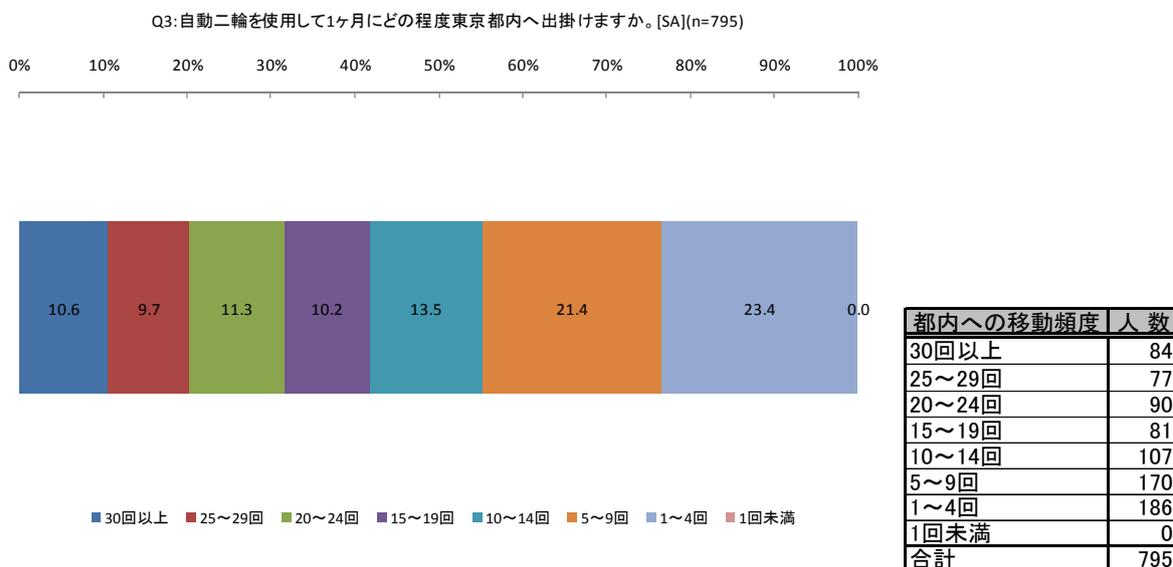


図 2-4 自動二輪車を使用した東京都内への移動頻度

図 2-5 に違法駐車頻度を示した。1 ヶ月に「1～4 回」と回答した被験者が全体の 45.0%を占め、「5～9 回」と回答した被験者は全体の 22.4%を占めた。一方、1 ヶ月に 20 回以上違法駐車する被験者は全体の約 10%以上を占めることがわかった。

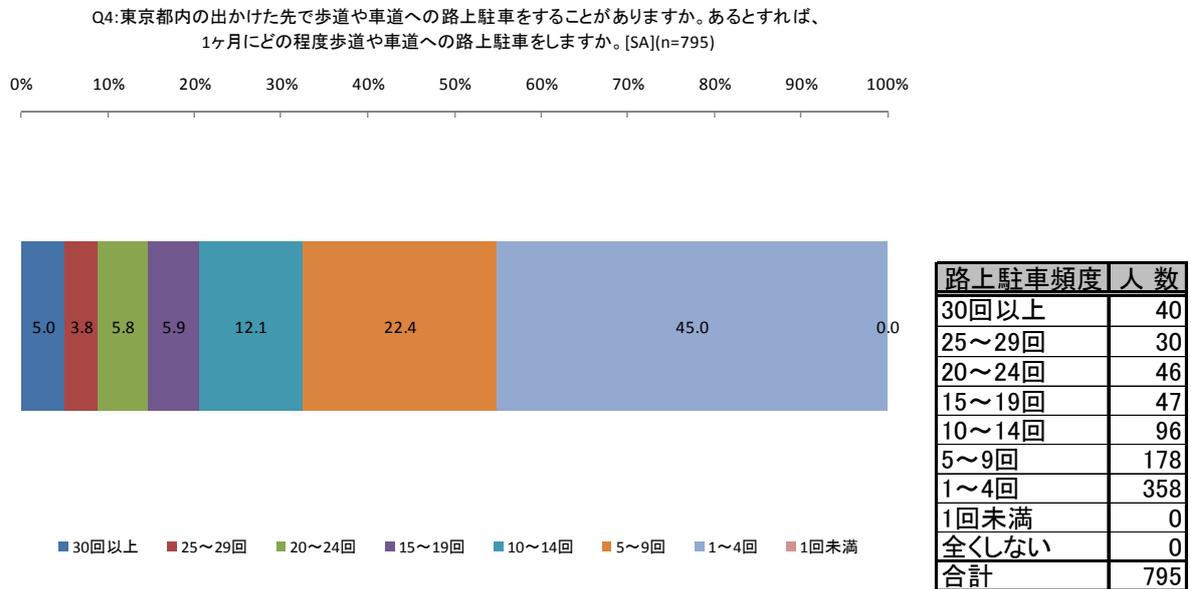


図 2-5 違法駐車頻度

図 2-6 に目的地を示した。構成比が 5%以上となった地域は、新宿区や千代田区、渋谷区、港区、豊島区、中央区の 6 地域であった。

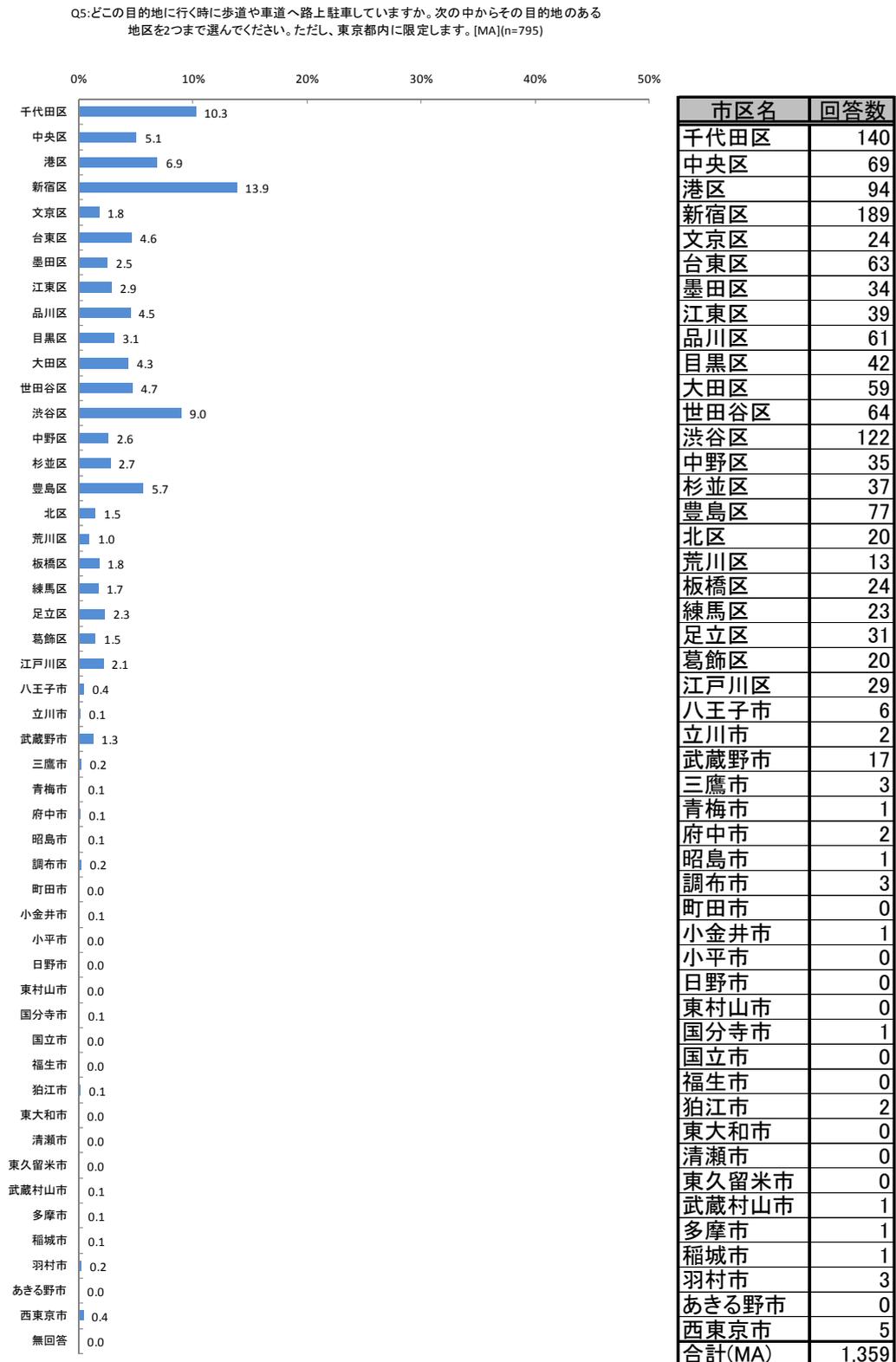


図 2-6 目的地

(2) 違法駐車実態

【概要】

違法駐車実態では、違法駐車場所や違法駐車時の移動目的、違法駐車時の駐車時間、違法駐車理由について調査をした。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 違法駐車場所の上位 5 地域は、新宿区、千代田区、渋谷区、港区、豊島区
- 移動目的は、買物が最も多く、全体の 39.4%
- 違法駐車時間は、買物や食事、娯楽、観光・ツーリング、病院・福祉施設等では、3 時間以内の駐車時間が約 80%
- 違法駐車理由について最も当てはまるもの 1 位は、「目的地に近い駐車場がない」
- 違法駐車理由について最も当てはまるもの 2 位は、「目的地に近い駐車場を探すのが面倒」や「駐車場は料金が掛かるから」といった駐車場情報の入手のし易さや駐車場料金といったソフト面に関する回答が多い
- 違法駐車理由について最も当てはまるもの 3 位は、2 位と同様で「目的地に近い駐車場を探すのが面倒」であるが、「駐車時間が短いから」といった規範の欠如による項目も回答が増加

図 2-7 に違法駐車場所を示した。目的地近隣に違法駐車をすると考えられるため、構成比が 5%以上となった地域は、やはり、新宿区や千代田区、渋谷区、港区、豊島区、中央区の 6 地域であった。

Q1: 歩道や車道に路上駐車をすることが多い地域はどこですか。ただし、東京都内に限定します。
次の中から市区名を選んでください。[MA](n=795)

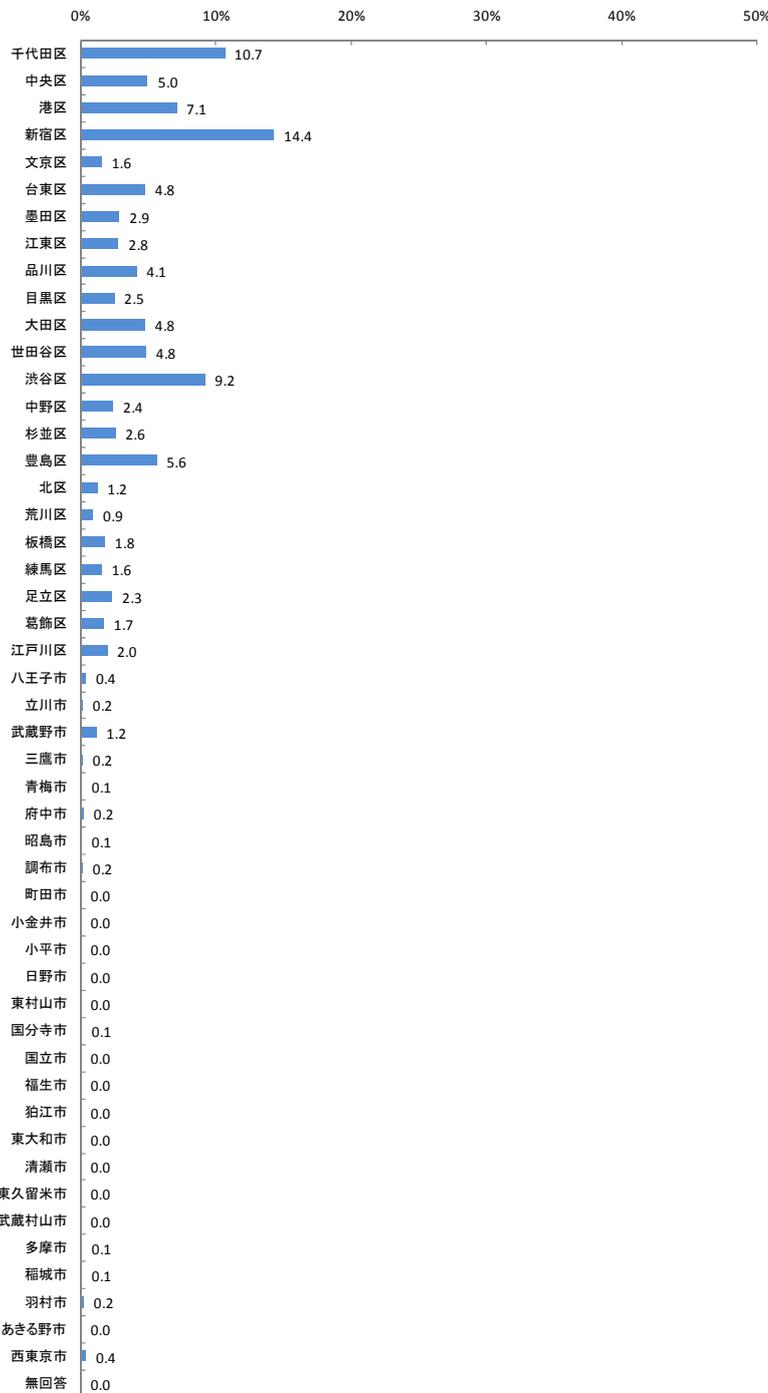


図 2-7 違法駐車場所

図 2-8 に移動目的を示した。「買物」と回答した割合が最も多く、39.4%を占める。次に「食事」や「娯楽」といった回答が多い結果となった。

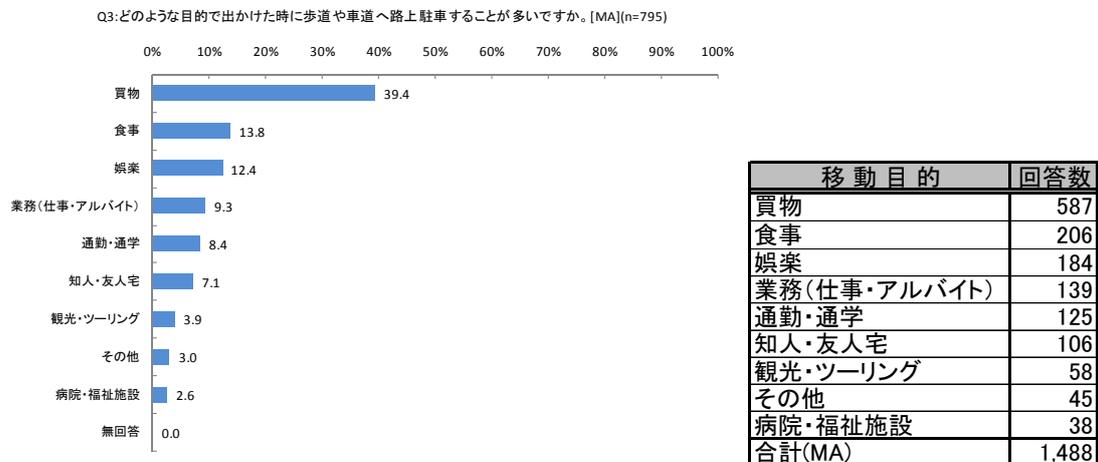


図 2-8 移動目的

図 2-9 に違法駐車時間を示した。通勤・通学では、長時間の駐車時間となる傾向があるが、買物や食事、娯楽、観光・ツーリング、病院・福祉施設等では、3 時間以内の駐車時間が約 80% を占めている。

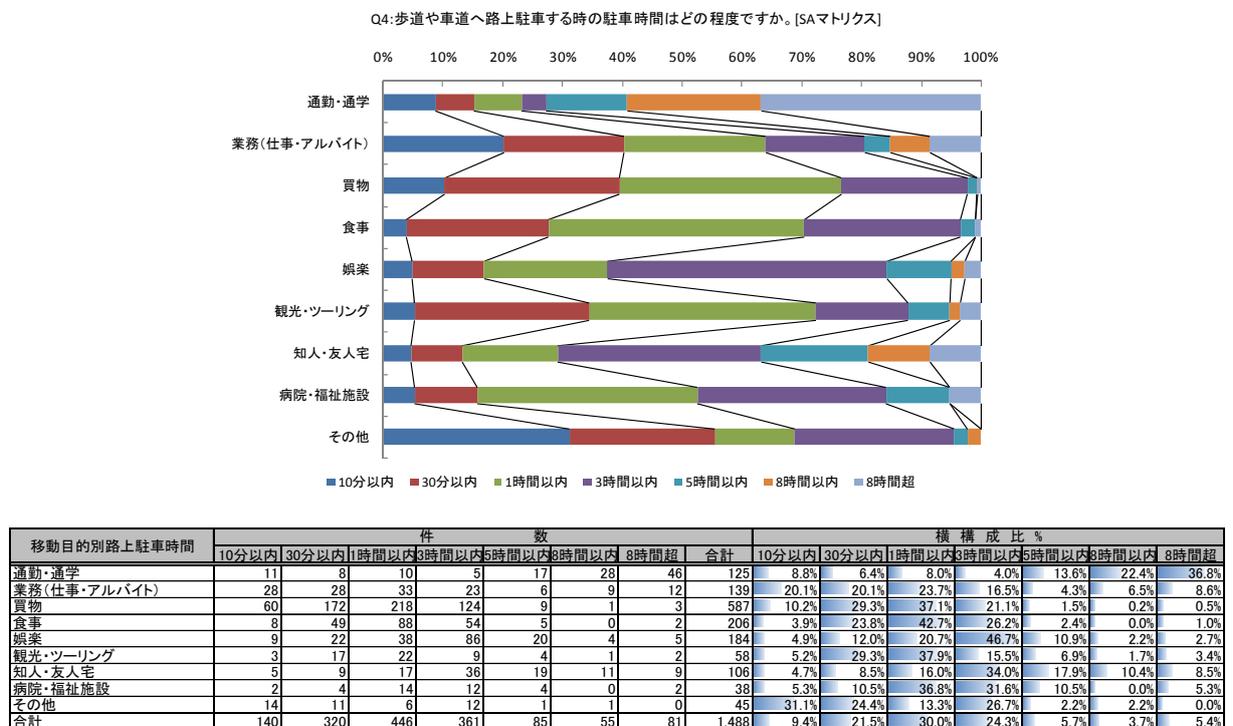
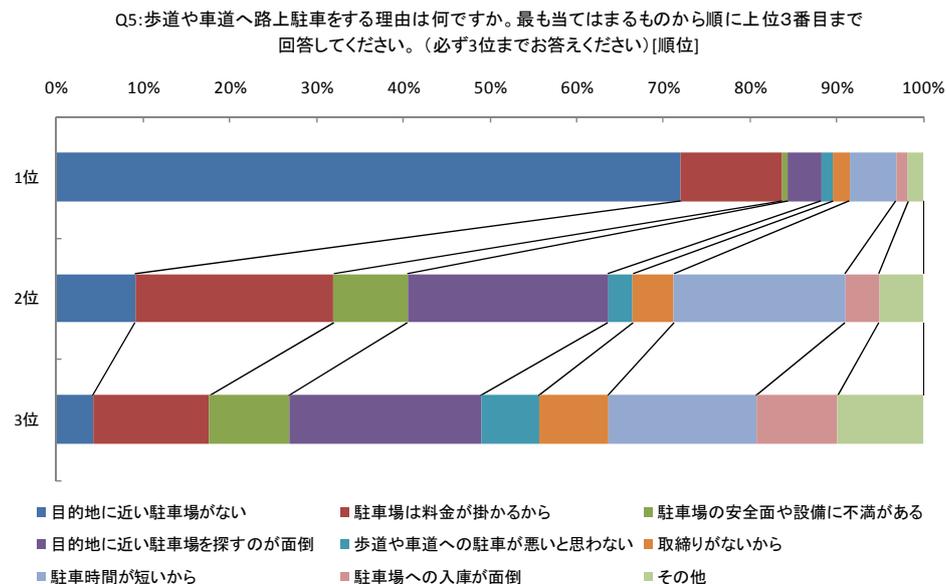


図 2-9 違法駐車時間

図 2-10 に違法駐車理由を示した。最も当てはまるもの 1 位は、「目的地に近い駐車場がない」といったハード面に関する項目で 71.8%を占めた。2 位は、「目的地に近い駐車場を探すのが面倒」や「駐車場は料金が掛かるから」といった駐車場情報の入手のし易さや駐車場料金といったソフト面に関する回答が多い結果となった。3 位は、2 位と同様に「目的地に近い駐車場を探すのが面倒」のほか「駐車時間が短いから」といった規範の欠如による項目も回答が増加した。



路上駐車理由	件数			縦構成比 %		
	1位	2位	3位	1位	2位	3位
目的地に近い駐車場がない	571	73	34	71.8%	9.2%	4.3%
駐車場は料金が掛かるから	94	182	107	11.8%	22.9%	13.5%
駐車場の安全面や設備に不満がある	5	67	74	0.6%	8.4%	9.3%
目的地に近い駐車場を探すのが面倒	31	183	176	3.9%	23.0%	22.1%
歩道や車道への駐車が悪いと思わない	11	23	52	1.4%	2.9%	6.5%
取締りがいいから	15	38	61	1.9%	4.8%	7.7%
駐車時間が短いから	43	157	137	5.4%	19.7%	17.2%
駐車場への入庫が面倒	11	31	75	1.4%	3.9%	9.4%
その他	14	41	79	1.8%	5.2%	9.9%
合計	795	795	795	100.0%	100.0%	100.0%

図 2-10 違法駐車理由

(3) 取締り経験

【概要】

取締り経験では、過去に取締りを受けた経験の有無や取締り回数、取締りが厳しいと認知している地域について調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 過去の取締り経験の有無について、「ある」と「なし」の回答がおおよそ半数に分かれた
- 取締りを受けた回数について、「1～2回」が最も多く、全体の65.6%
- 取締りが厳しいと認知している地域の上位5地域は、新宿区、千代田区、渋谷区、中央区、港区

図2-11に取締りを受けた経験の有無と取締りを受けた回数を示した。過去に違法駐車取締りを受けた経験の有無については、半々に分かれる結果となった。

取締りを受けたことのある被験者に対し、取締りを受けた回数について尋ねたところ、「1～2回」と回答した被験者が最も多く、全体の65.6%を占め、「3～4回」が21.0%を占め、1～4回で全体の80%以上を占める。

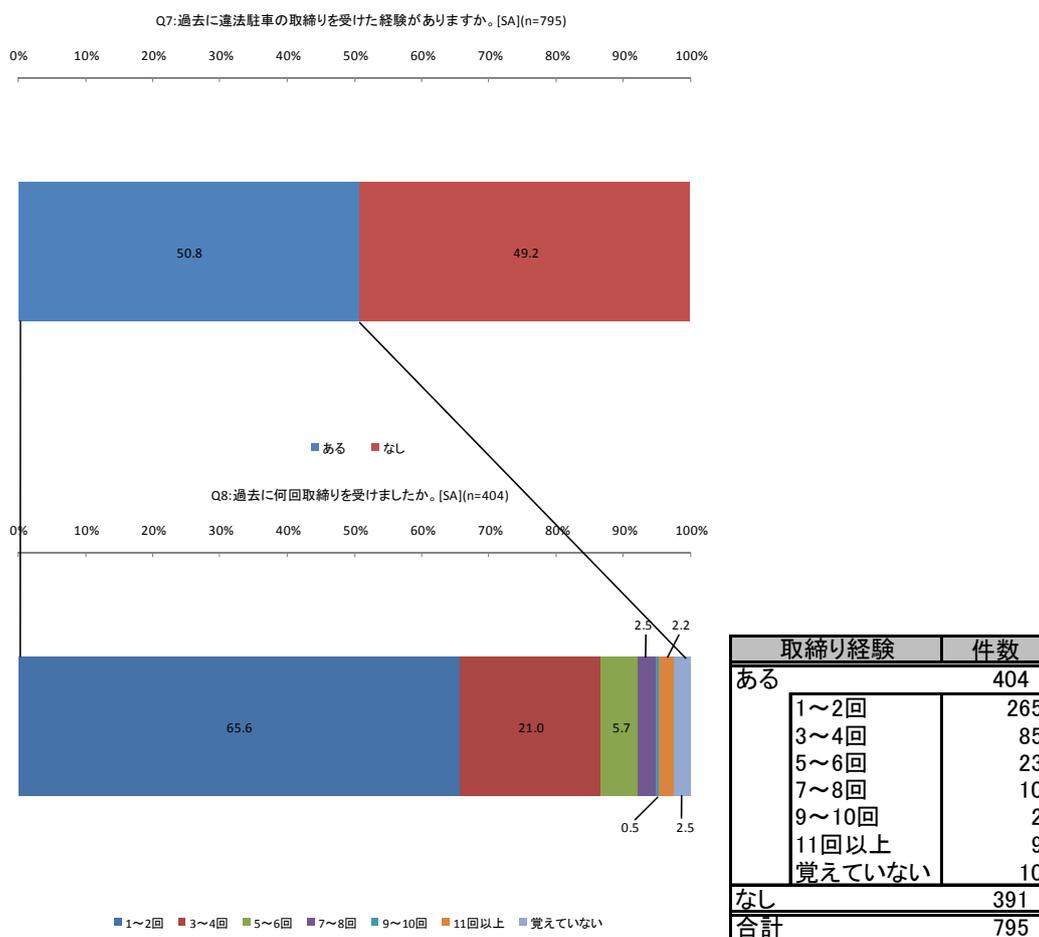


図2-11 取締りを受けた経験の有無と取締りを受けた回数

図 2-12 に取締りが厳しいと認知している地域を示した。構成比が 10%以上となった地域は、新宿区や千代田区、渋谷区、中央区、港区の 5 地域であった。

Q9:具体的に取締りが厳しいと思う地域はどこですか。ただし、東京都内に限定します。次の中から2つまで選んでください。[MA](n=404)

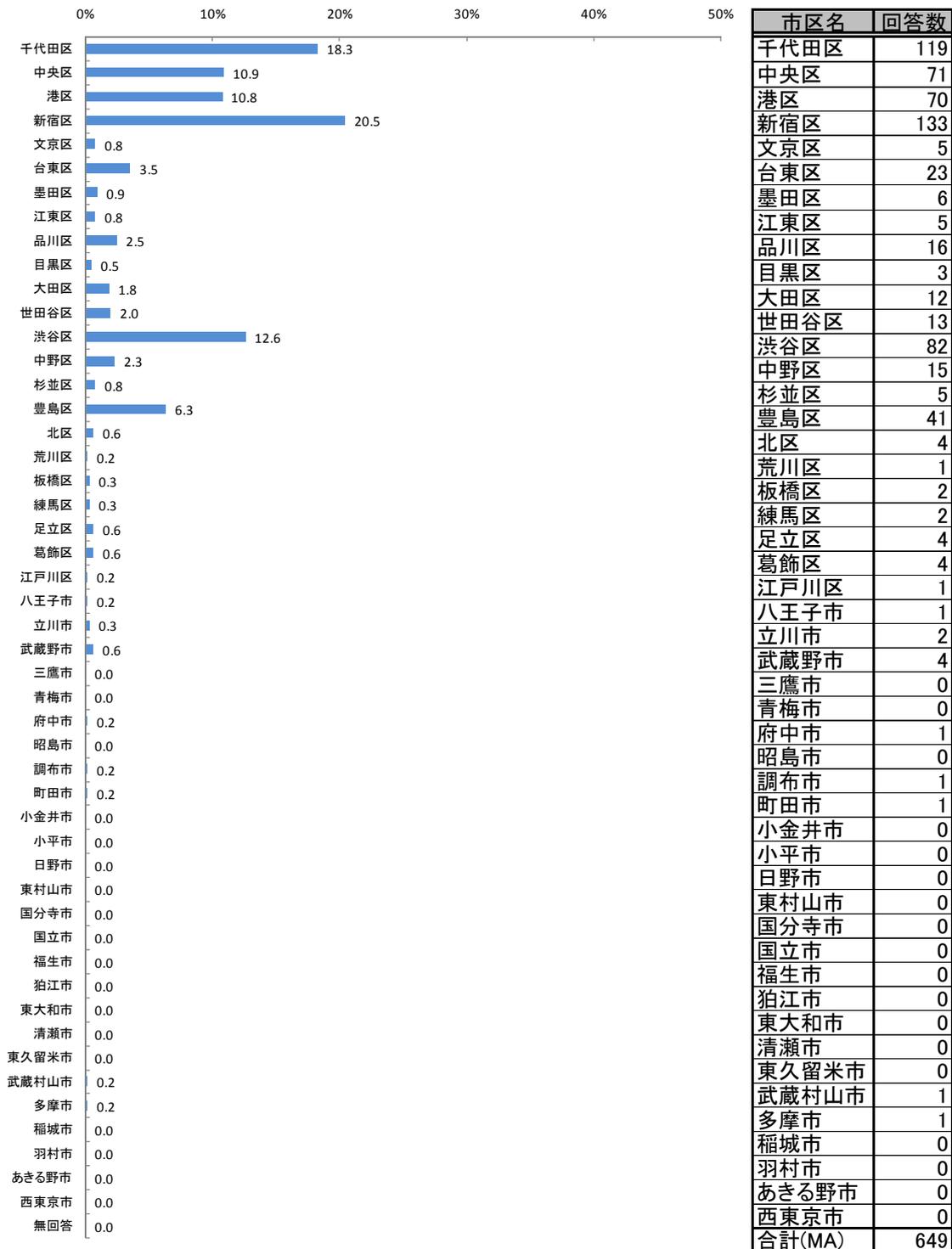


図 2-12 取締りが厳しいと認知している地域

(4) 4P の観点から駐車場ニーズの把握

【概要】

4P の観点から駐車場ニーズの把握では、駐車場利用のための重要属性や立地、機能、価格、四輪駐車スペース利用意向、情報収集媒体、情報収集媒体に関する改善について調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 駐車場利用のための重要属性 1 位は、「目的地付近の駐車場設置」
- 駐車場利用のための重要属性 2 位は、「駐車場料金の安さ」
- 駐車場利用のための重要属性 3 位は、「駐車場施設の安全・機能の向上」
- 駐車場を利用する際に重視する機能は、「防犯性」と「料金支払い等の利便性」
- 四輪車と同じ金額でも利用すると回答した被験者 261 人に対し、四輪駐車場の 1/4 の料金及びそれ以下の料金と回答した被験者が 379 人であった
- 利用する情報収集媒体は、「PC の Web サイト」と「道路上に設置されている案内」
- 情報収集媒体に関する改善では、携帯電話を使用して検索できることや道路上の看板や案内板を設置して欲しいという意見が多い

図 2-13 に駐車場利用のための重要属性を示した。重要視するもの 1 位は、「目的地付近の駐車場設置」でハード面に関する項目で 62.4% を占めた。2 位は、「駐車場料金の安さ」でソフト面に関する項目で 44.0% を占めた。3 位は、「駐車場施設の安全・機能の向上」のほか「駐車場の案内の情報媒体の充実」といった駐車場情報の入手のしやすさに関するソフト面の回答も増加した。また、「道德意識の向上」や「周囲の人の違法駐車行為の削減」といった規範に関する項目も合わせて 16.5% を占めた。

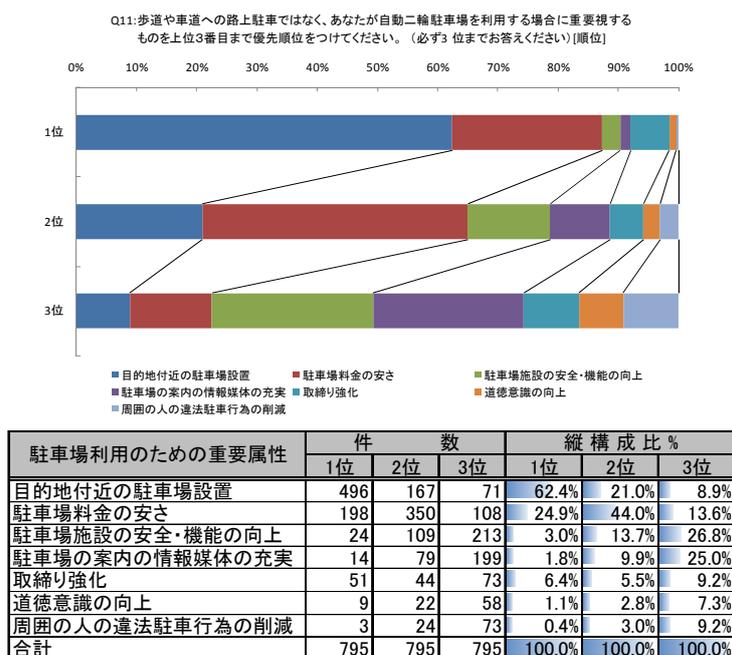


図 2-13 駐車場利用のための重要属性

図 2-14 に駐車場を利用する際に重視する機能を示した。「防犯性」と回答した被験者が最も多く、全体の 44.9%を占めた。次に多いのは、「料金支払い等の利便性」で全体の 34.2%を占めた。

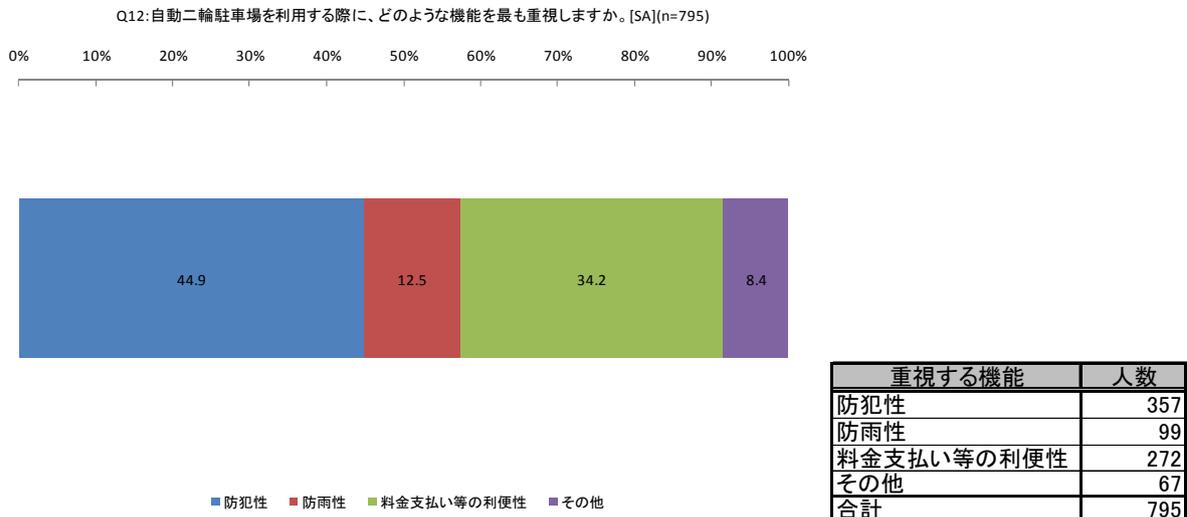


図 2-14 重視する機能

図 2-15 に四輪駐車スペースの利用意向と自動二輪車駐車場の料金支払い意向を示した。料金が四輪車と同じ金額でも利用すると回答した被験者は、全体の 32.8%を占め、利用しないと回答した被験者は、全体の 67.2%を占め、利用しないと回答した被験者の方が多い結果となった。

Q13 において、四輪車と同じ金額では利用しないと回答した 534 人の被験者を対象に質問した結果、「四輪駐車場の 1/4 の料金」と回答した被験者が 50.6%と半数を占め、「それ以下の料金」も 20.4%となった。四輪車と同じ金額でも利用すると回答した被験者 261 人と比較し、四輪駐車場の 1/4 の料金及びそれ以下の料金と回答した被験者が 379 人であるから、望む利用料金は、両極端に分布している様子がわかる。

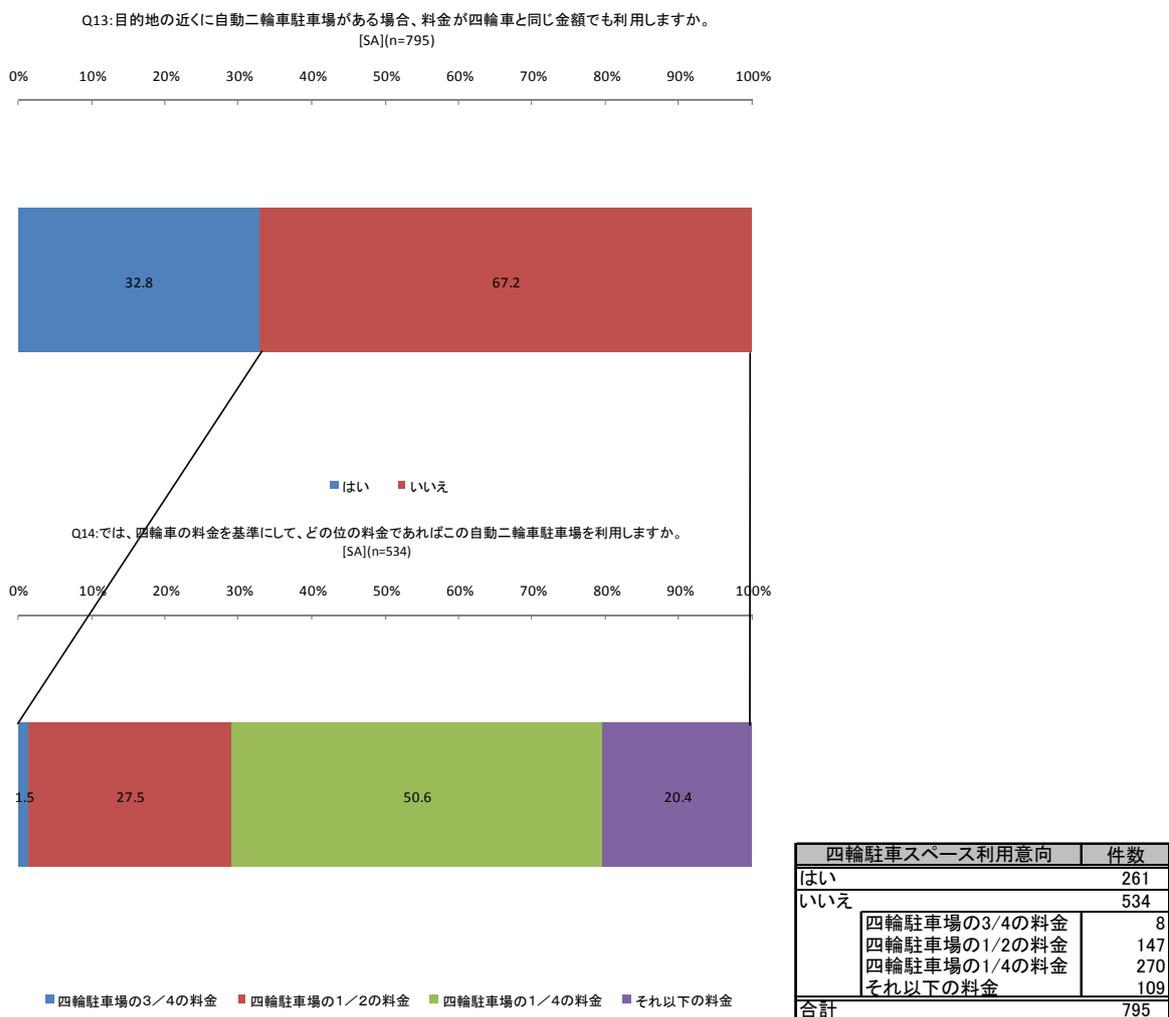


図 2-15 四輪駐車スペース利用意向と自動二輪車駐車場料金支払い意向

図 2-16 に利用する情報収集媒体を示した。「PC の Web サイト」と回答した被験者が 32.1% と最も多く、次に「道路上に設置されている案内」と回答した被験者が 26.5% となった。一方、「特に利用しない」と回答した被験者も 28.4% と多い。

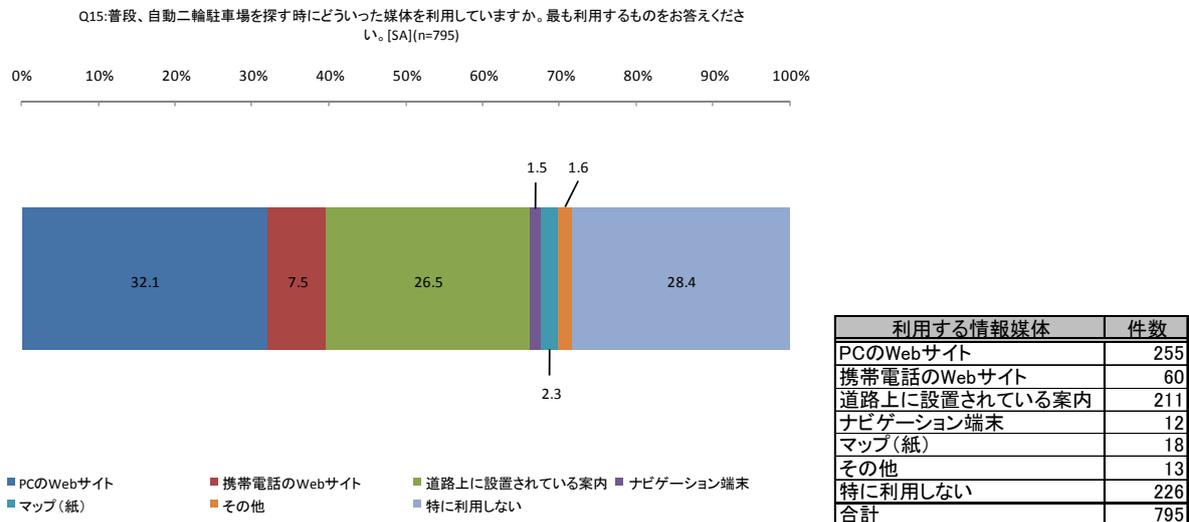


図 2-16 利用する情報収集媒体

情報収集媒体に関する改善では、「どうすれば、情報媒体をより便利に活用できると思いますか」と質問し、被験者の自由記述による回答を求めた。その回答結果をテキストマイニングというツールを用いて分析を行った。分析に使用したソフトは、株式会社数理システムの Text Mining Studio (バージョン 3.0) を使用した。分析内容としては、自由記述中に出現する単語の頻度や係り受け頻度、ことばネットワークである。

単語頻度では、「携帯電話」や「サイト」、「案内板」「設置」など携帯電話に関する単語や道路上の案内に関する単語が多いことがわかる。次に、係り受け頻度の分析を行った。これは、ある単語とそれに係る先の単語とをセットにして頻度分析を行うものである。その結果、「案内板-設置」や「携帯-探す+できる」など、やはり道路上の案内を充実させて欲しい意見や携帯電話を使用して簡単に検索できるサイトが望まれているものと考えられる。

【単語頻度】

※単語の出現頻度を集計し、アンケート全体でどのような単語が多く書かれているか表示した

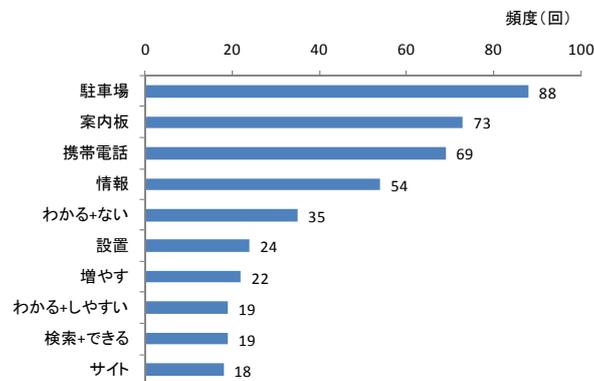


図 2-17 単語頻度 (情報収集媒体に関する改善)

【係り受け頻度】

※どのような単語にどのような形容がなされているか出現頻度を集計し、表示した

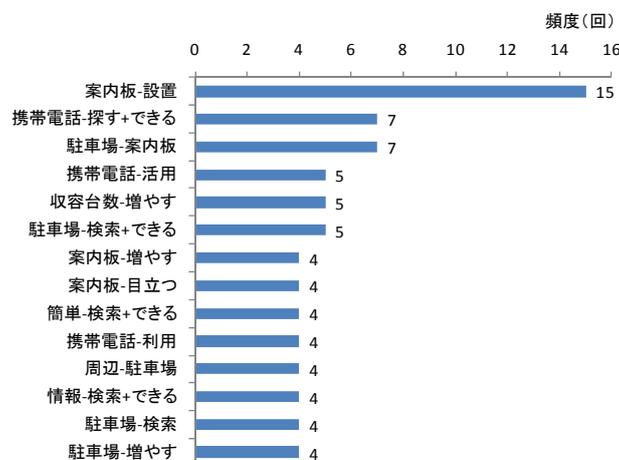


図 2-18 係り受け頻度 (情報収集媒体に関する改善)

自由記述全体から関連の強い言葉同士を単語の係り受け関係に基づいた抽出方法によりまとめ、いくつかのかたまりを作成することばネットワークによる分析を行い、出現回数が3回以上の係り受け関係を中心に取り上げた。図 2-19 中のスカイブルーの部分では、駐車場や案内板、携帯電話という単語を中心として、駐車場の詳しい情報を検索できることや駐車場場所の案内板を充実させて欲しいもののほか、案内板を目立つように設置して欲しいという要望があると考えられる。そのほか、紫色の部分では、専用サイトを開発して欲しいという要望もあることがわかる。

【ことばネットワーク】

※関連の強い言葉同士のネットワークを表示した

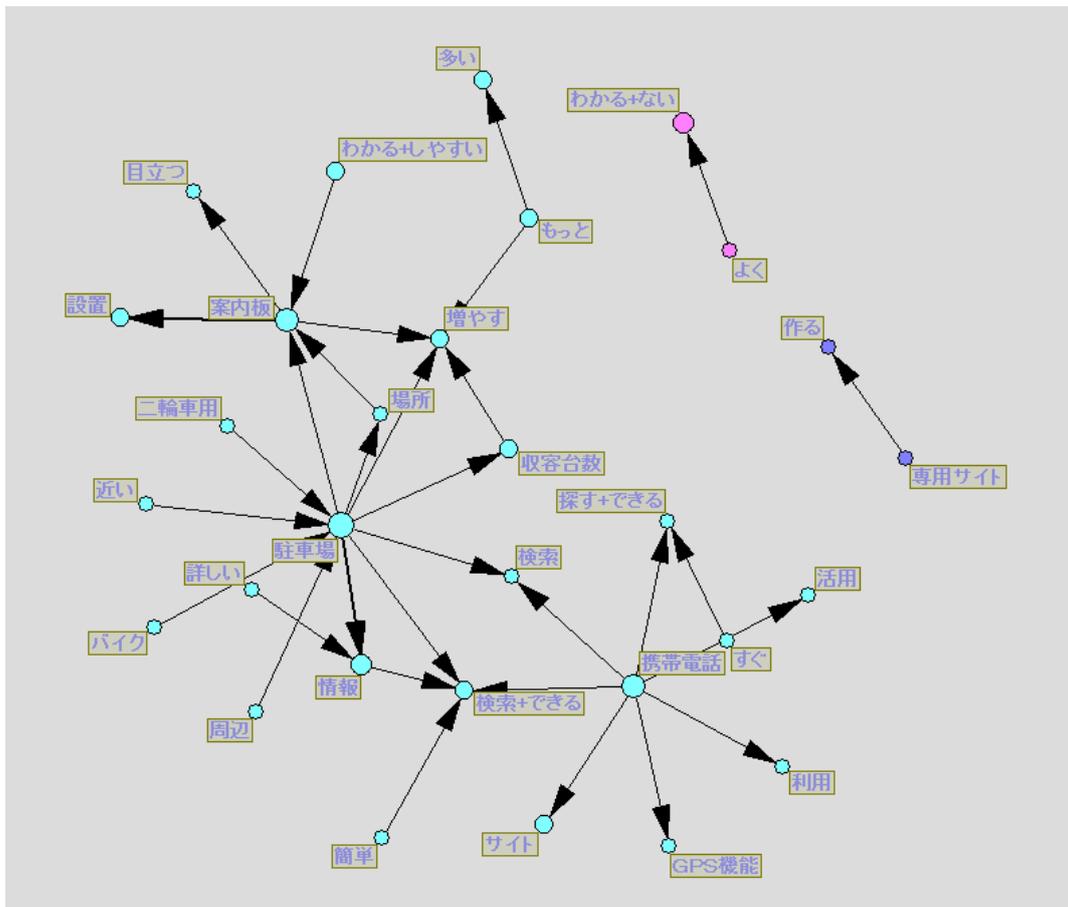


図 2-19 ことばネットワーク (情報収集媒体に関する改善)

(5) 駐車場利用実態

【概要】

駐車場利用実態では、駐車場利用頻度や駐車場種類、駐車場利用理由、駐車場利用時の移動目的、駐車場利用時の駐車時間、s-park for riders のサイトに関する意見について調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 駐車場利用頻度は、1ヶ月に10回未満と回答した被験者が半数以上を占め、全く利用しないと回答した被験者も29.2%を占めた
- 利用する駐車場種類は、「目的地に設置されている無料の駐車場」と回答した割合が最も高く、41.3%を占めた
- 駐車場利用理由では、「目的地に近い場所にあるから」と回答した被験者が最も多く、35.5%を占めたが、「取締りが厳しいため」や「路上駐車は迷惑になるから」と回答した被験者も多く、罰則に対する意識や規範の意識から駐車場を利用する被験者も少なくない
- 駐車場利用時の移動目的や駐車時間は、違法駐車時の移動目的や違法駐車時間と大きな差異はなく、駐車場選択においては、目的地近隣の駐車場設置有無が大きな影響を与えていると考えられる
- s-park for riders のサイトに関する意見では、地図のスクロール機能やリアルタイムな駐車場情報、駅名での検索機能等を望んでいるものと考えられる

図 2-20 に駐車場利用頻度を示した。「1回未満」と回答した被験者が全体の20.6%を占め、「1～4回」は26.3%を占めるなど、自動二輪駐車場はあまり利用されていないことがわかる。また、「全く利用しない」も29.2%を占めた。

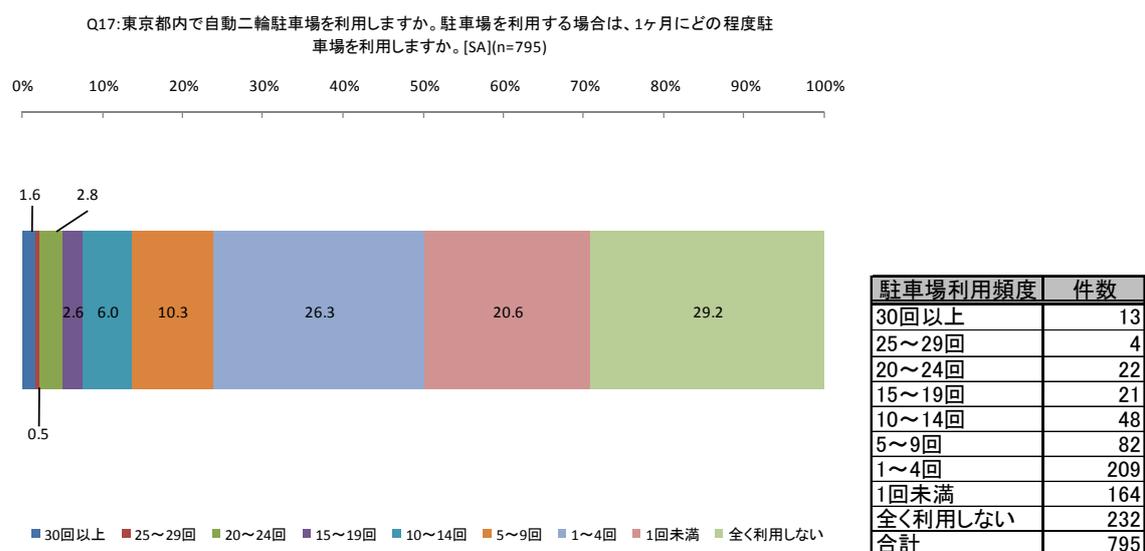


図 2-20 駐車場利用頻度

図 2-21 に駐車場種類を示した。Q17において、東京都内で駐車場を利用すると回答した 565 人の被験者を対象に質問した結果、「目的地に設置されている無料の駐車場」と回答した割合が 41.3%と最も多く、次に多いのは、「目的地の敷地内(駐車場以外の場所)」で 26.9%であった。一方、「目的地に設置されている有料の駐車場」は 17.1%にとどまった。

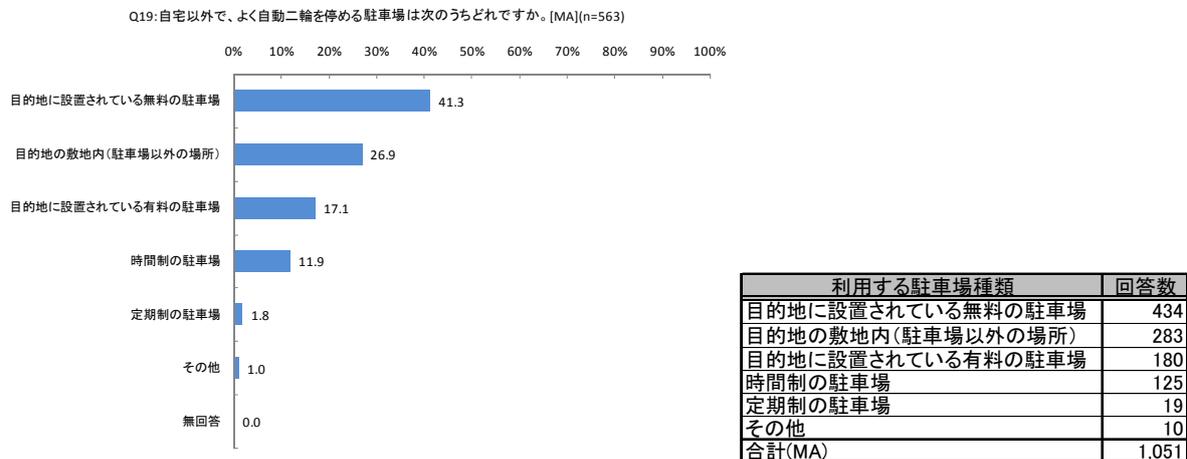


図 2-21 駐車場種類

図 2-22 に駐車場利用理由を示した。「目的地に近い場所にあるから」と回答した被験者が最も多く、35.5%を占めた。一方、「取締りが厳しいため」や「路上駐車は迷惑になるから」と回答した被験者も多く、罰則に対する意識や規範の意識から駐車場を利用する被験者もいることがわかる。

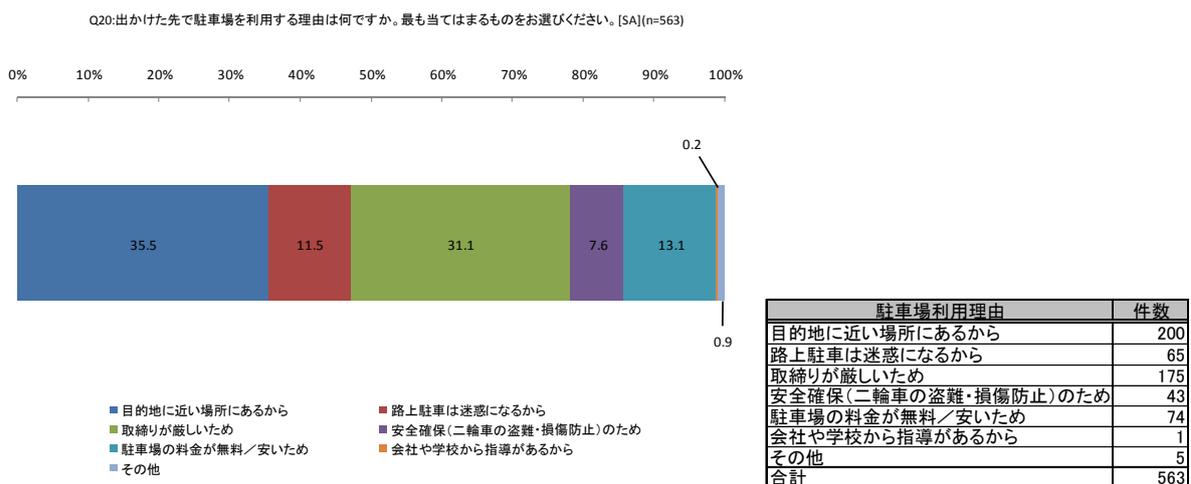


図 2-22 駐車場利用理由

図 2-23 に駐車場利用時の移動目的を示した。買物の割合が 32.7%と最も多く、知人・友人宅を除いては図 2-8 と分布に大きな変化はない。したがって、違法駐車する際に駐車場を利用する際に移動目的に大きな差異はなく、目的地近隣の駐車場設置有無が大きな影響を与えていることが確認できる。

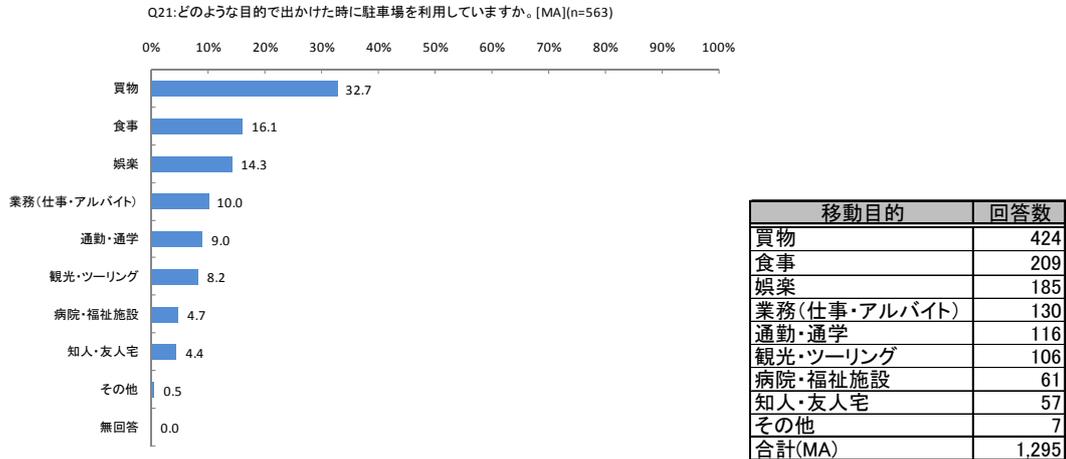


図 2-23 駐車場利用時の移動目的

図 2-24 に駐車場利用時の駐車時間を示した。図 2-9 と比較すると、違法駐車時間と駐車場利用時の駐車時間に大きな差異はないことがわかる。

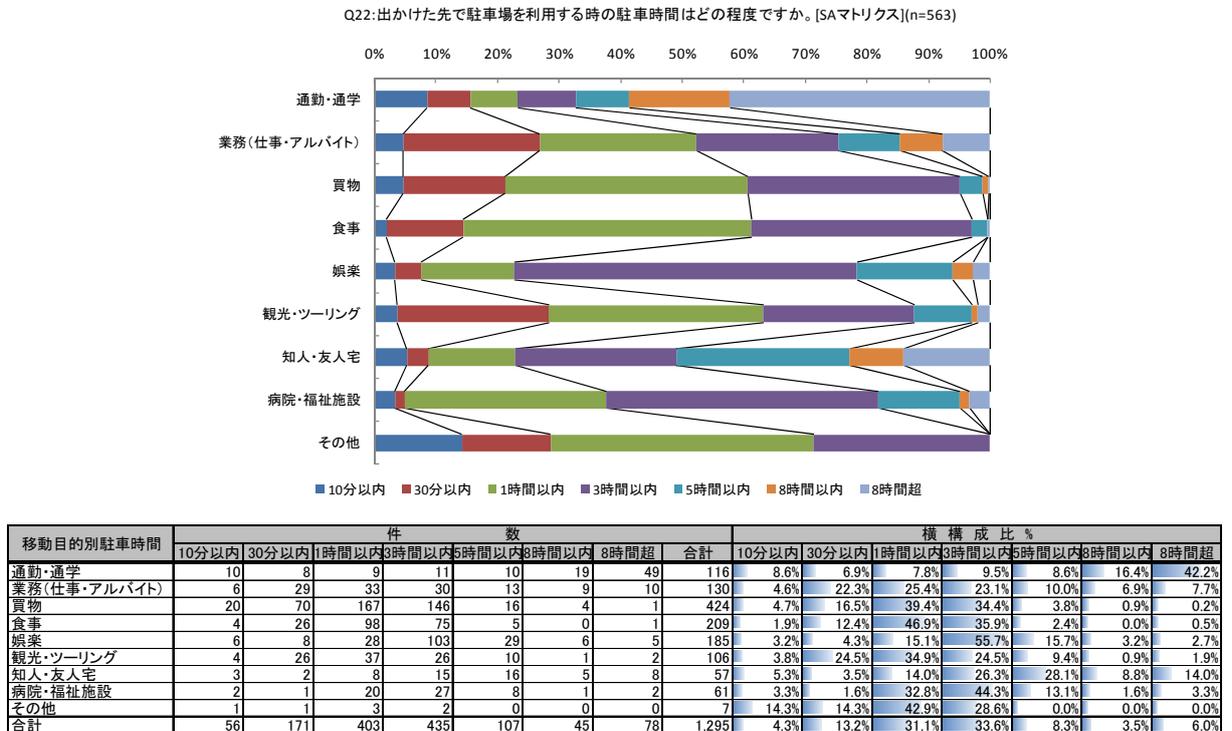


図 2-24 駐車場利用時の駐車時間

s-park for riders のサイトに関する意見では、「サイトの情報内容や操作性を向上するために他に欲しい情報内容や機能等ありましたらお書きください」と設問を設け、被験者の自由記述による回答を求めた。テキストマイニングによる分析を行い、分析内容としては、前回の分析と同様に自由記述中に出現する単語の頻度や係り受け頻度、ことばネットワークについて分析した。

単語頻度では、「駐車場」や「地図」という単語に出現回数が多いほか、「空車情報」や「料金」に関する単語が多いことがわかる。次に、係り受け頻度の分析を行った。その結果、「写真-欲しい」や「情報-欲しい」、「情報-少ない」など、サイトに対する改善の意見のほか、サイト云々ではなく、現状として駐車場施設や収容台数が少ないために情報が少ないという意見も見受けられる。

【単語頻度】

※単語の出現頻度を集計し、アンケート全体でどのような単語が多く書かれているか表示した

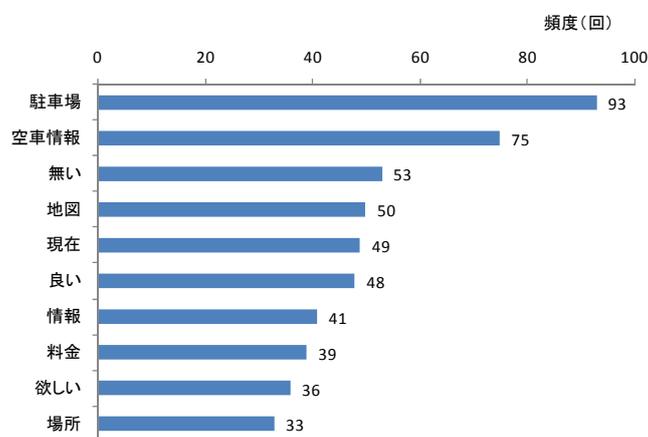


図 2-25 単語頻度 (s-park for riders のサイトに関する意見)

【係り受け頻度】

※どのような単語にどのような形容がなされているか出現頻度を集計し、表示した

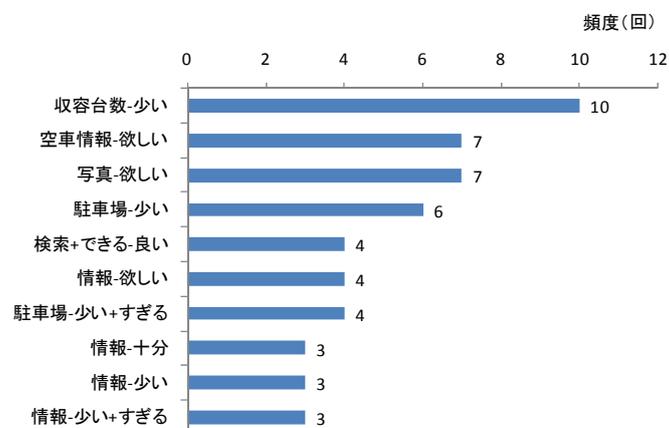


図 2-26 係り受け頻度 (s-park for riders のサイトに関する意見)

自由記述全体から関連の強い言葉同士を単語の係り受け関係に基づいた抽出方法によりまとめ、出現回数が3回以上の係り受け関係を取り上げ、ことばネットワークによる分析を行った。図 2-27 中のピンク色の部分では、より詳細な地図を望んでいるほか、地図がスクロールできると良いといった改善の意見であると考えられる。黄色の部分では、満車情報が求められていると考えられる。スカイブルーの部分では、駐車場という単語を中心として、駐車場の写真や収容台数、空車情報などを求めているものと考えられる。紫色の部分では、駅名で検索することで付近の駐車場が入手できると良いという要望があると考えられる。

【ことばネットワーク】

※関連の強い言葉同士のネットワークを表示した

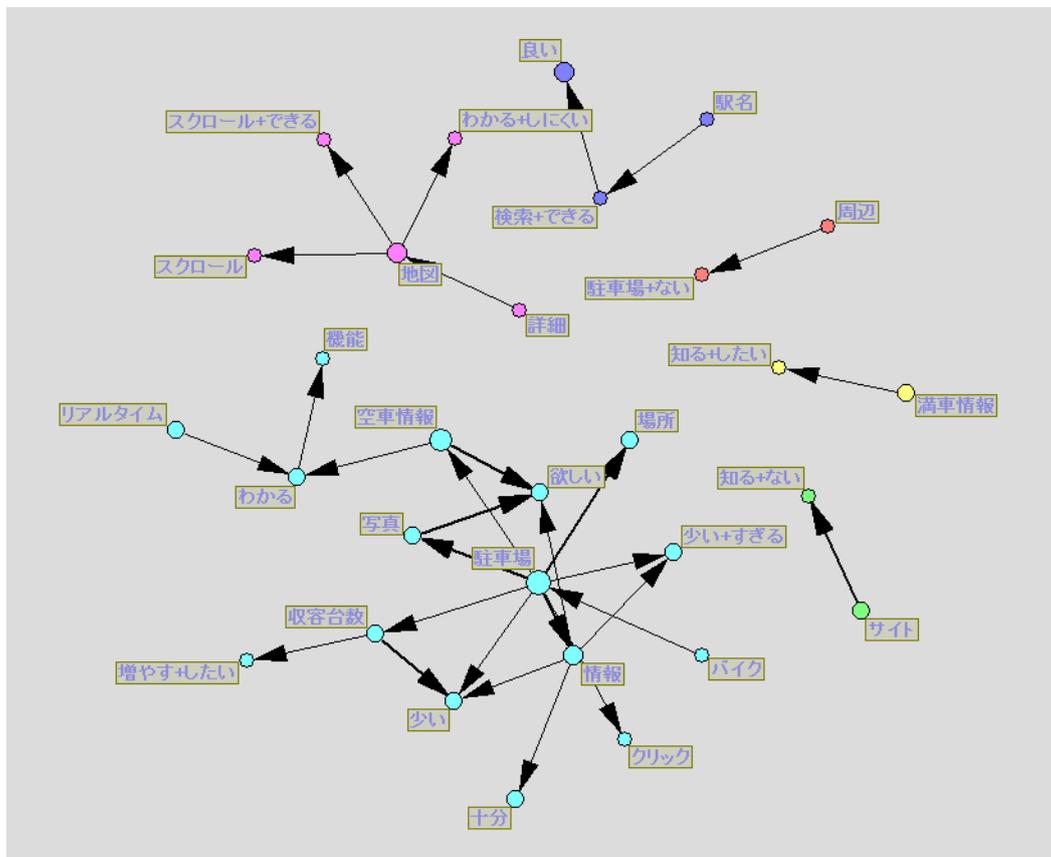


図 2-27 ことばネットワーク (s-park for riders のサイトに関する意見)

(6) ライフスタイル

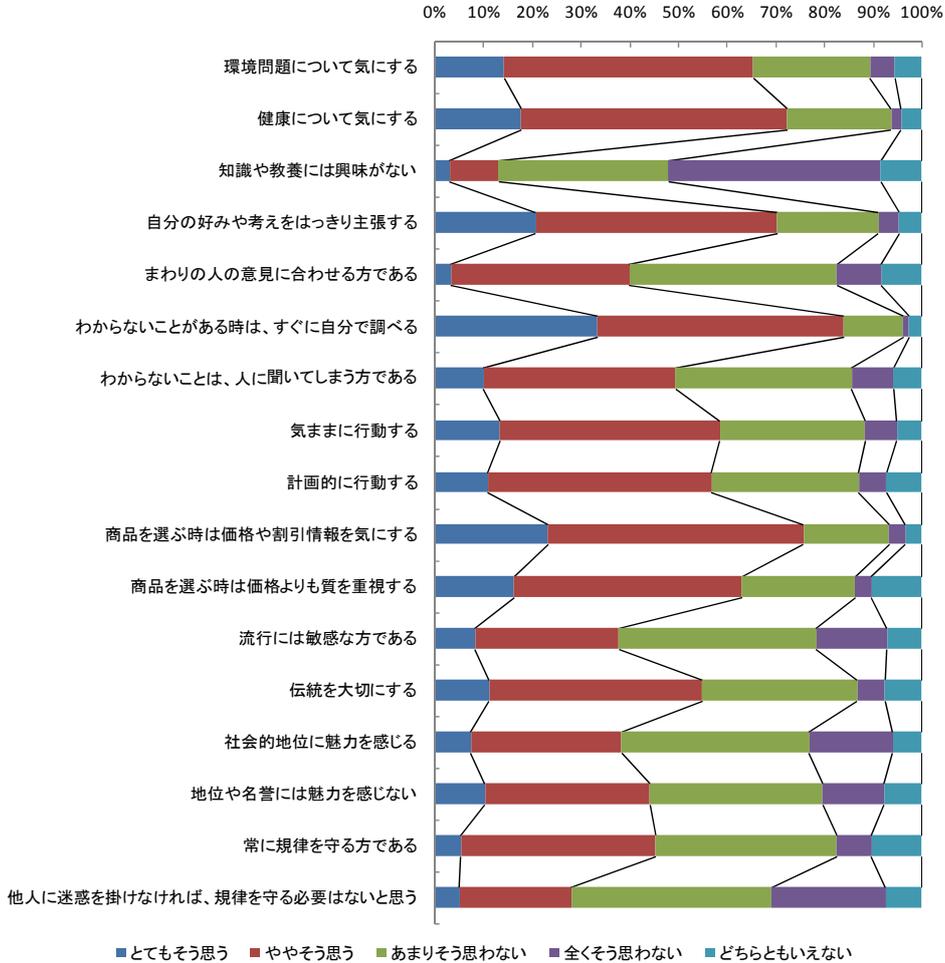
【概要】

ライフスタイルでは、普段の生活におけるライフスタイルや価値観について調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 環境問題や健康に関する意識は高い
- 「わからないことがある時は、すぐに自分で調べる」について、「とてもそう思う」と「ややそう思う」合わせて83.7%と意識が高い
- 「価格や割引情報を気にする」について、「とてもそう思う」と「ややそう思う」合わせて75.4%と意識が高い
- 「常に規律を守る方である」について、「とてもそう思う」と「ややそう思う」合わせて45.2%であるが、実際は、違法駐車をしており、意識と行動にギャップがある

図 2-28 に普段の生活におけるライフスタイルや価値観を示した。「常に規律を守る方である」について、「とてもそう思う」と「ややそう思う」合わせて 45.2%であるが、実際は、違法駐車をしており、必ずしも意識の通り行動がなされているとは限らないことがわかる。

Q23:あなたの普段の生活におけるライフスタイルや価値観についてお伺いします。
[SAマトリクス](n=795)



ライフスタイル 価値観	件数					構成比%				
	とても そう思う	やや そう思う	あまり そう思わない	全く そう思わない	どちらとも いえない	とても そう思う	やや そう思う	あまり そう思わ ない	全く そう思わ ない	どちらとも いえない
環境問題について気にする	114	407	190	40	44	14.3%	50.9%	23.8%	5.0%	5.5%
健康について気にする	142	434	170	16	33	17.8%	54.3%	21.3%	2.0%	4.1%
知識や教養には興味がない	25	80	277	346	67	3.1%	10.0%	34.6%	43.3%	8.4%
自分の好みや考えをはっきり主張する	166	394	165	34	36	20.8%	49.3%	20.6%	4.3%	4.5%
まわりの人の意見に合わせる方である	28	290	339	73	65	3.5%	36.3%	42.4%	9.1%	8.1%
わからないことがある時は、すぐに自分で調べる	266	403	97	9	20	33.3%	50.4%	12.1%	1.1%	2.5%
わからないことは、人に聞いてしまう方である	80	313	288	68	46	10.0%	39.1%	36.0%	8.5%	5.8%
気ままに行動する	107	359	237	52	40	13.4%	44.9%	29.6%	6.5%	5.0%
計画的に行動する	88	364	241	45	57	11.0%	45.5%	30.1%	5.6%	7.1%
商品を選ぶ時は価格や割引情報を気にする	186	417	139	27	26	23.3%	52.1%	17.4%	3.4%	3.3%
商品を選ぶ時は価格よりも質を重視する	130	372	185	26	82	16.3%	46.5%	23.1%	3.3%	10.3%
流行には敏感な方である	67	234	322	116	56	8.4%	29.3%	40.3%	14.5%	7.0%
伝統を大切にする	90	347	253	45	60	11.3%	43.4%	31.6%	5.6%	7.5%
社会的地位に魅力を感じる	60	245	307	136	47	7.5%	30.6%	38.4%	17.0%	5.9%
地位や名誉には魅力を感じない	83	269	281	101	61	10.4%	33.6%	35.1%	12.6%	7.6%
常に規律を守る方である	43	318	296	57	81	5.4%	39.8%	37.0%	7.1%	10.1%
他人に迷惑を掛けなければ、規律を守る必要はないと思う	42	182	326	187	58	5.3%	22.8%	40.8%	23.4%	7.3%

図 2-28 普段の生活におけるライフスタイルや価値観

(7) 駐車意識や法制度に関する意識

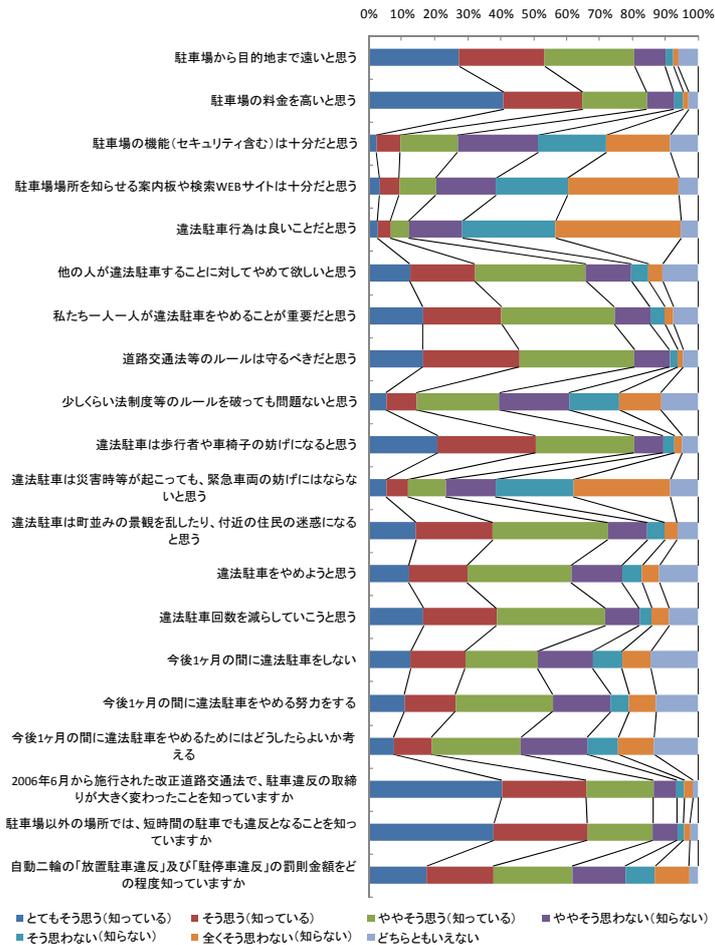
【概要】

駐車意識や法制度に関する意識では、出かけた先で利用する自動二輪駐車場や駐車意識等について調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 駐車場から目的地までの距離や駐車場の料金、機能、駐車場案内・情報について不満の意見を持つ被験者が7～8割程度いる
- 法制度について、駐車違反に関する知識はあるが、実際は、違法駐車を行っており、意識と行動にギャップが生じている

図 2-29 に駐車意識や法制度に関する意識を示した。駐車場の4Pに関して、不満の意見を持つ被験者が7～8割程度いることがわかる。また、2006年6月の道路交通法の改正内容など、法制度に関する知識はあるが、実際は違法駐車を行っており、意識と行動にギャップが生じている。

Q24:出かけた先で利用する自動二輪駐車場の利便性や駐車意識等について伺います。
[SAマトリクス](n=795)



駐車意識や法制度に関する意識	件数							構成比%						
	とてもそう思う(知っている)	そう思う(知っている)	ややそう思う(知っている)	ややそう思わない(知らない)	そう思わない(知らない)	全くそう思わない(知らない)	どちらともいえない	とてもそう思う(知っている)	そう思う(知っている)	ややそう思う(知っている)	ややそう思わない(知らない)	そう思わない(知らない)	全くそう思わない(知らない)	どちらともいえない
駐車場から目的地まで遠いと思う	218	206	218	74	20	11	48	27.3%	25.8%	27.3%	9.3%	2.5%	1.4%	6.0%
駐車場の料金を高いと思う	325	191	156	66	21	13	23	40.6%	23.9%	19.5%	8.3%	2.6%	1.6%	2.9%
駐車場の機能(セキュリティ含む)は十分だと思う	18	57	139	195	164	154	68	2.3%	7.1%	17.4%	24.4%	20.5%	19.3%	8.5%
駐車場場所を知らせる案内板や検索WEBサイトは十分だと思う	26	47	88	145	174	269	46	3.3%	5.9%	11.0%	18.1%	21.8%	33.6%	5.8%
違法駐車行為は良いことだと思う	21	31	44	130	224	303	42	2.6%	3.9%	5.5%	16.3%	28.0%	37.9%	5.3%
他の人が違法駐車することに対してやめて欲しいと思う	99	156	269	110	41	34	86	12.4%	19.5%	33.6%	13.8%	5.1%	4.3%	10.8%
私たち一人一人が違法駐車をやめることが重要だと思う	130	190	273	87	34	21	60	16.3%	23.8%	34.1%	10.9%	4.3%	2.6%	7.5%
道路交通法等のルールは守るべきだと思う	130	233	279	85	19	13	36	16.3%	29.1%	34.9%	10.6%	2.4%	1.6%	4.5%
少くとも法制度等のルールを破っても問題ないと思う	41	74	200	169	121	100	90	5.1%	9.3%	25.0%	21.1%	15.1%	12.5%	11.3%
違法駐中は歩行者や車椅子の妨げになると思う	166	236	239	71	26	19	38	20.8%	29.5%	29.9%	8.9%	3.3%	2.4%	4.8%
違法駐中は災害時等が起こっても、緊急車両の妨げにはならないと思う	41	54	91	119	188	235	67	5.1%	6.8%	11.4%	14.9%	23.5%	29.4%	8.4%
違法駐中は町並みの景観を乱したり、付近の住民の迷惑になると思う	113	186	279	95	41	31	50	14.1%	23.3%	34.9%	11.9%	5.1%	3.9%	6.3%
違法駐車をやめようと思う	97	140	252	123	47	43	93	12.1%	17.5%	31.5%	15.4%	5.9%	5.4%	11.6%
違法駐車回数を減らしていこうと思う	132	176	263	82	30	42	70	16.5%	22.0%	32.9%	10.3%	3.8%	5.3%	8.8%
今後1ヶ月の間に違法駐車をしない	100	132	175	134	70	70	114	12.5%	16.5%	21.9%	16.8%	8.8%	8.8%	14.3%
今後1ヶ月の間に違法駐車をやめる努力をする	85	123	237	139	44	65	102	10.6%	15.4%	29.6%	17.4%	5.5%	8.1%	12.8%
今後1ヶ月の間に違法駐車をやめるためにはどうしたらよいか考える	59	93	215	161	73	87	107	7.4%	11.6%	26.9%	20.1%	9.1%	10.9%	13.4%
2006年6月から施行された改正道路交通法で、駐車違反の取締りが大きく変わったことを知っていますか	321	204	162	57	18	21	12	40.1%	25.5%	20.3%	7.1%	2.3%	2.6%	1.5%
駐車場以外の場所では、短時間の駐車でも違反となることを知っていますか	301	226	159	59	15	16	19	37.6%	28.3%	19.9%	7.4%	1.9%	2.0%	2.4%
自動二輪の「放置駐車違反」及び「駐停車違反」の罰則金額をどの程度知っていますか	139	161	191	128	71	83	22	17.4%	20.1%	23.9%	16.0%	8.9%	10.4%	2.8%

図 2-29 駐車意識や法制度に関する意識

(8) 個人属性

【概要】

個人属性では、分析対象者となった被験者の年齢や性別、自動二輪利用頻度について調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 年齢は、30歳代が最も多く被験者の44.2%
- 性別は、男性の方が多く、被験者の85.3%
- 自動二輪車の利用頻度は、1ヶ月に10回未満と回答した割合が38.7%で、10回以上と回答した割合が61.3%

図 2-30 に年齢を示した。30歳代が最も多く、被験者全体の44.2%を占めており、次に多い40歳代は、30.4%を占めていることから、30～40歳代で被験者全体の70%以上を占めている。20歳代の若年層は被験者全体の15.3%で3番目に多い結果となった。

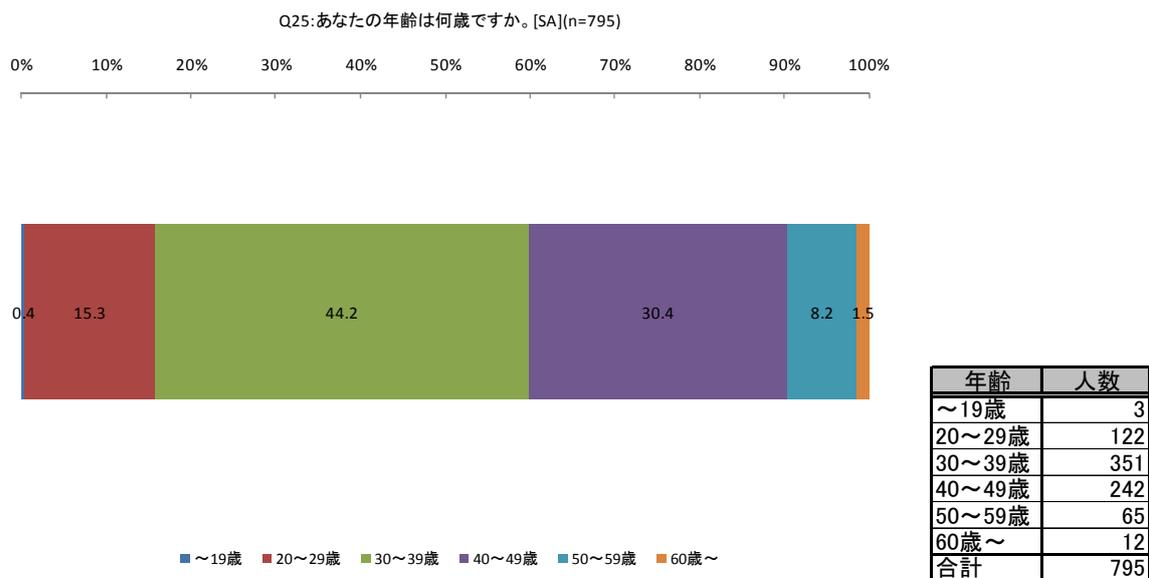


図 2-30 年齢

図 2-31 に性別を示した。男性が被験者全体の 85.3%を占め、女性は被験者全体の 14.7%であった。

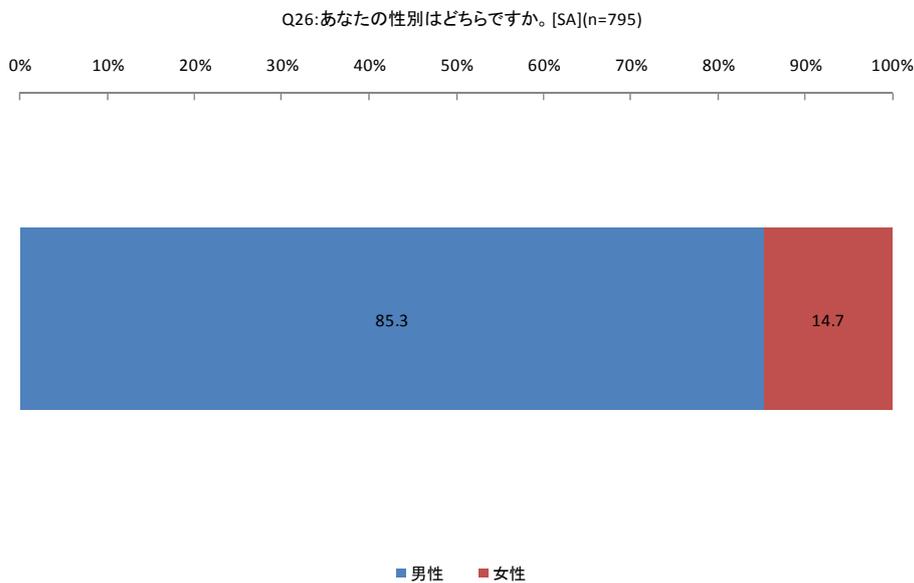


図 2-31 性別

図 2-32 に自動二輪利用頻度を示した。1ヶ月に「1~4回」と回答した被験者が全体の 18.4%で「5~9回」と回答した被験者が全体の 20.3%を占める。また、1ヶ月に10回以上自動二輪車を利用する被験者は全体の約半数を占めることがわかった。

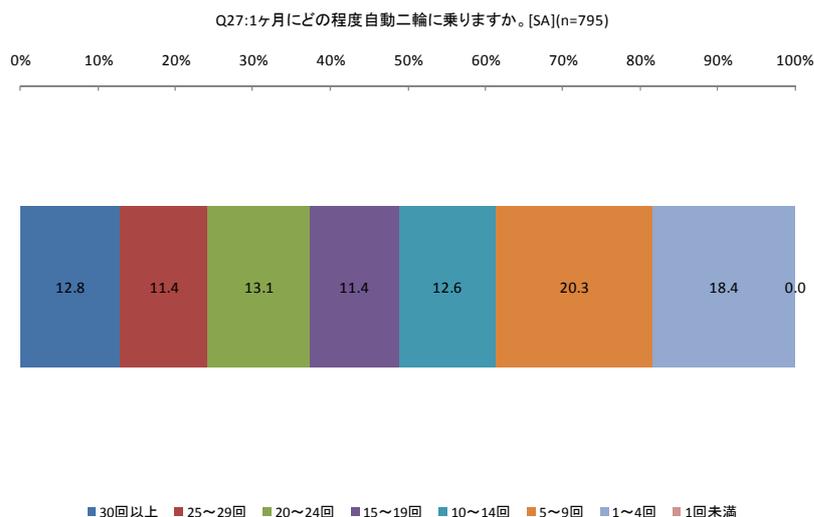


図 2-32 自動二輪利用頻度

2-3.自動二輪駐車場の需要分析

本節では、アンケート調査の回答をもとに、被験者の違法駐車場所を GIS により視覚化し、自動二輪駐車場の需要分布を把握する。

また、駐車場供給面の参考として、財団法人東京都道路整備保全公社（以下、公社）の運営する東京都内自動二輪車駐車場案内サイト「s-park for riders」に掲載されている自動二輪駐車場の所在地データ(2008年9月時点)を使用し、GIS上に駐車場と被験者の需要ポイントを重ねてマッピングし分析することで、駐車場が存在しないことによる違法駐車の可能性を推定した。

この際、駐車場が存在すると判断する地域の範囲（以下、影響範囲）については、自動二輪車利用者が駐車場から目的地まで許容できる距離をもとに決定した。

公社が2008年に行った調査の結果から、ここでは影響範囲を300mとして以下の分析を行った※1。

【23区における分布】

図2-33に23区における需要分布と駐車場分布を示す。この結果、需要は23区内の主要なターミナル駅に集中している様子がわかり、JR中央線沿線やJR山手線沿線、JR山手線内に比較的需要が集中している。一方、駐車場が存在しない地域にも需要が点在しており、これらの地域では駐車場がないために違法駐車行為が起こる可能性がある」と推測できる。

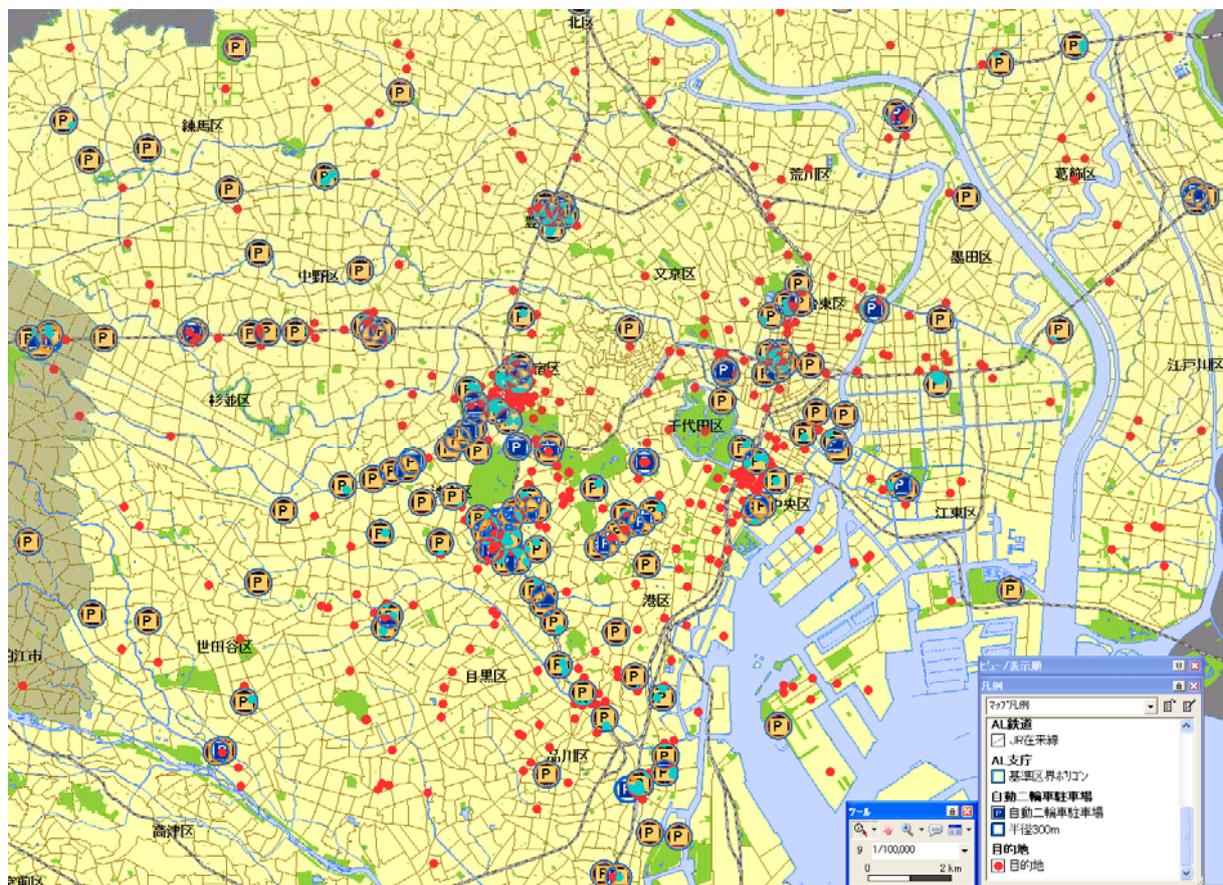


図 2-33 23区における需要分布と駐車場分布¹⁾

【上位5地域における分布】

図 2-34 や図 2-35, 図 2-36, 図 2-37, 図 2-38 には, 需要台数が多い上位5地域※2である新宿区, 千代田区, 渋谷区, 港区, 豊島区における需要分布と駐車場分布を示した. 新宿区や千代田区, 港区では, 駐車場の影響範囲外にも需要が点在していることがわかり, 駐車場未設置により違法駐車が起こる可能性があるかと推測できる. 一方, 渋谷区や豊島区では, 駐車場影響範囲内に需要が比較的収まっている様子がわかり, 駐車場の容量不足, あるいは, モラルの欠如のために違法駐車行為が起こる可能性があるかと推測できる.

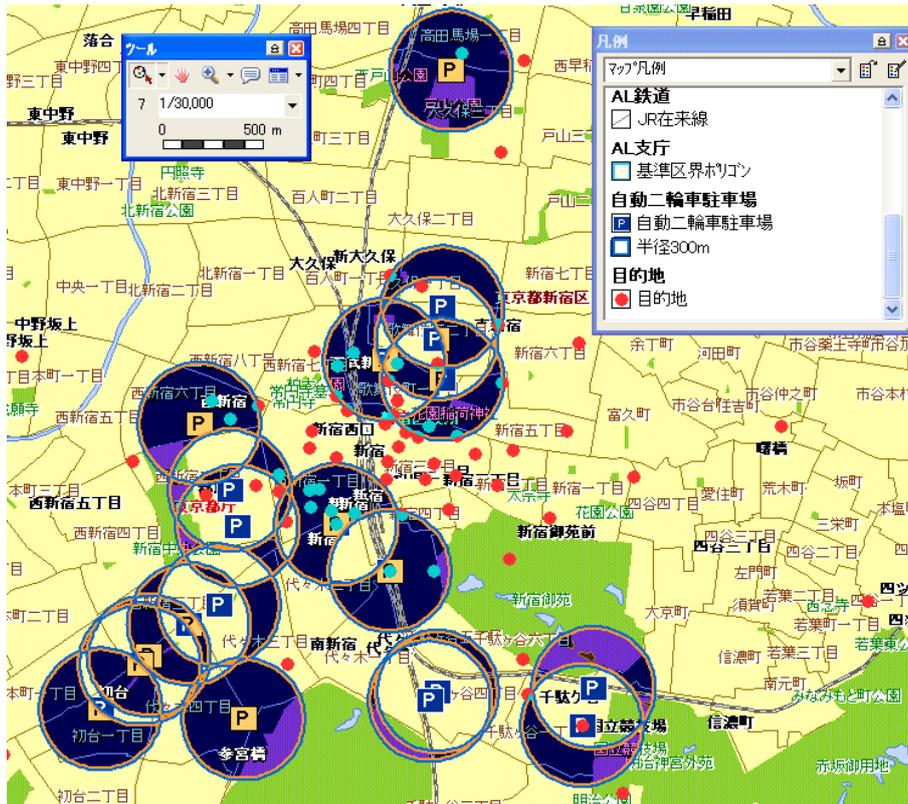


図 2-34 新宿区における需要分布と駐車場分布¹⁾



図 2-35 千代田区における需要分布と駐車場分布¹⁾

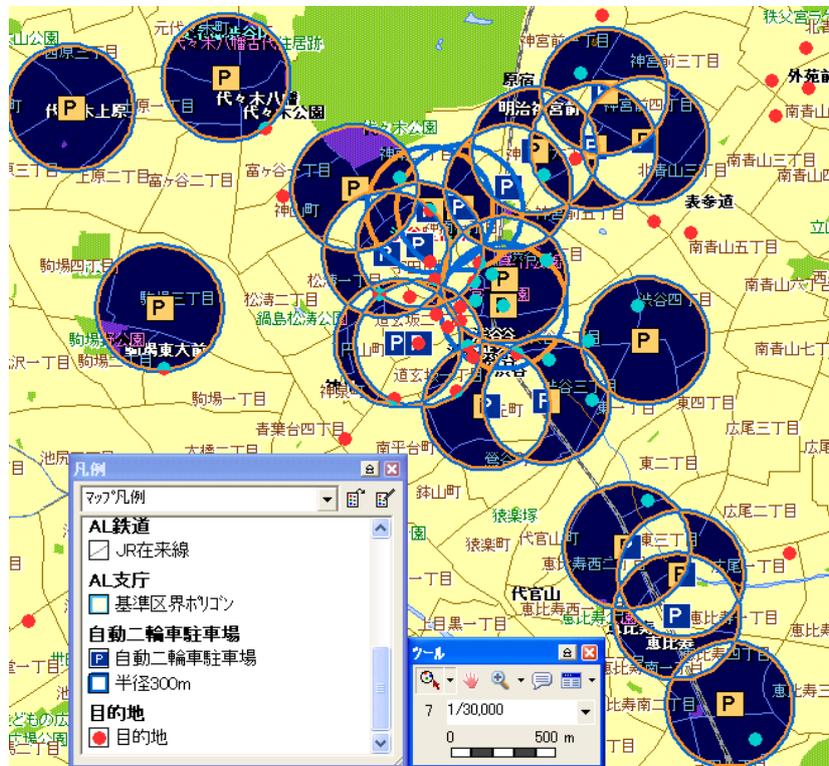


図 2-36 渋谷区における需要分布と駐車場分布¹⁾



図 2-37 港区における需要分布と駐車場分布¹⁾

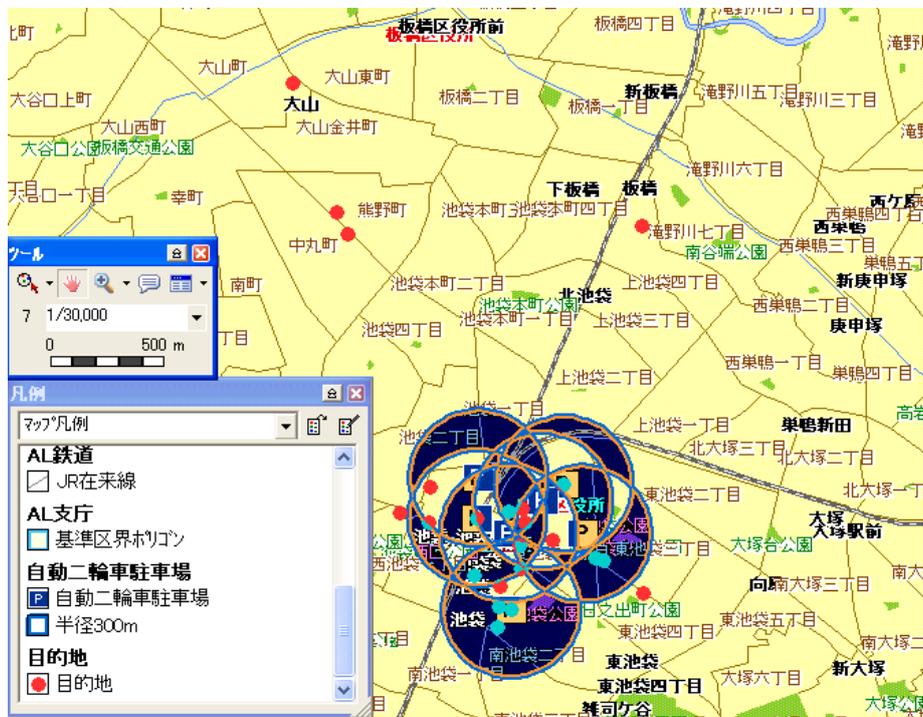


図 2-38 豊島区における需要分布と駐車場分布¹⁾

<参考>

※1 影響範囲について

表 2-5 に公社が行った駐車場影響範囲に関する調査概要を示す。この調査結果(図 2-39)によると、100m 以内であれば許容できると回答した被験者が 194 名、300m 以内であれば許容できると回答した被験者が 270 名であり、合わせると被験者の約 75%を占める。この結果を踏まえ、今回の分析では「300m」を駐車場の影響範囲として設定した。

表 2-5 調査概要

調査主体	財団法人東京都道路整備保全公社
調査期間	2008年7月6日
調査場所	青海臨時駐車場 特設会場 (チャレンジ三宅島08 モーターサイクルフェスティバルinお台場)
質問項目	駐車場から目的地までの 許容できる距離
有効回答数	621サンプル

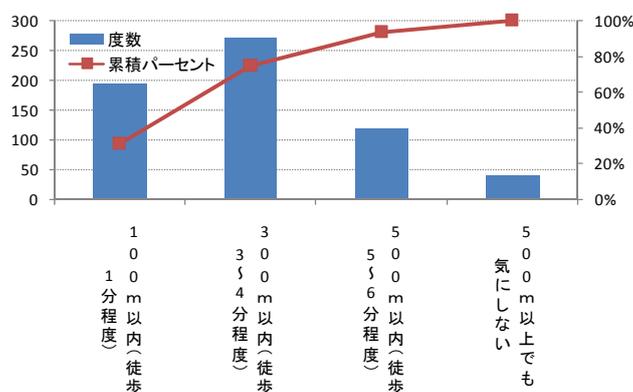


図 2-39 駐車場影響範囲

※2 市区単位による需要

市区単位による需要分析では、被験者が目的地として回答した市区データ(1人最大2つまで回答可としたため、サンプル数:1359)の集計を行う。また、自動二輪駐車場データ(サンプル数:212)から市区別の自動二輪駐車場数と収容台数も集計した。ここで、収容台数について、s-park for riders に掲載されていないものや「若干」と記載されているものについては、収容台数は3台とした。

【東京都における需要分布と自動二輪駐車場の設置数の分布との比較】

図 2-40 に需要分布と自動二輪駐車場設置数の分布との比較を示した。これにより、東京都における自動二輪駐車場の設置数の市区別の分布と市区別の目的地の需要分布との偏りがわかる。その結果、需要の高い地域としては、新宿区や千代田区、渋谷区が挙げられる。また、千代田区や中央区、港区、新宿区、豊島区などでは、自動二輪駐車場の構成比に対して、目的地の需要の構成比が上回っていることがわかる。

【東京都における需要分析】

表 2-6 に市区単位からみた需要台数の多い上位 30 地域を示した。その結果、新宿区や千代田区、渋谷区、港区、豊島区が需要台数の多い上位 5 地域として挙げられる。

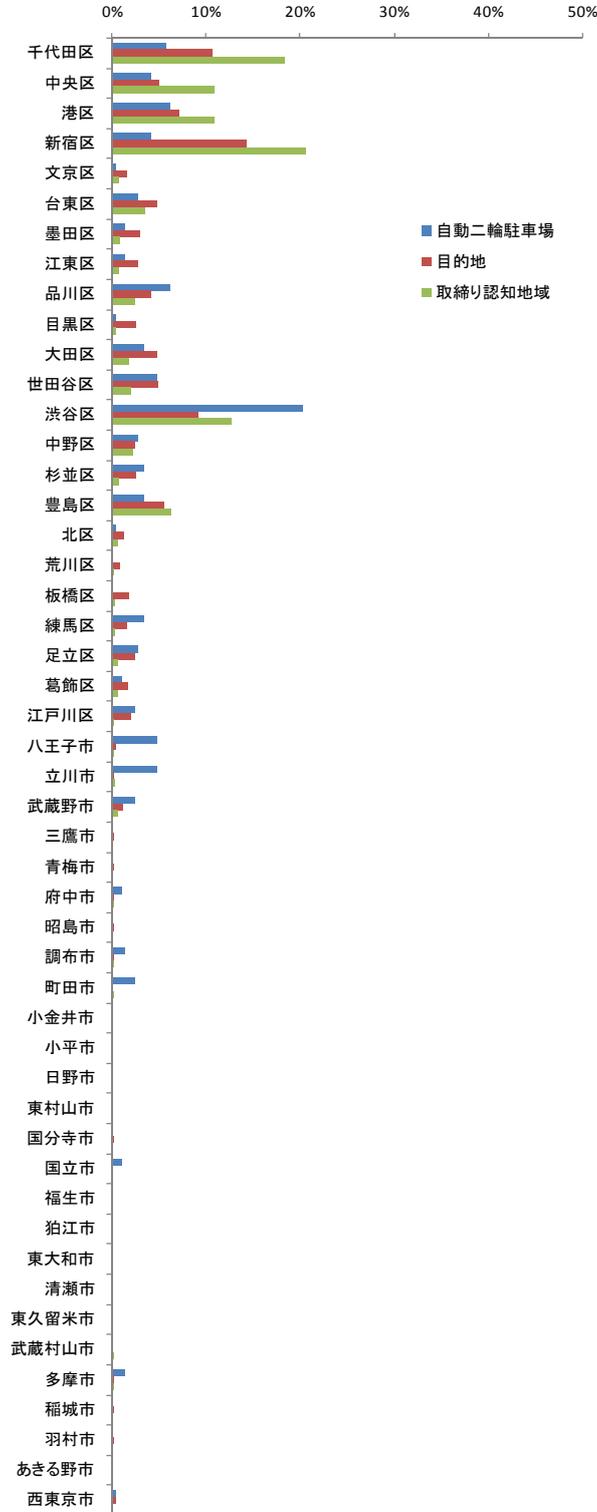


図 2-40 需要分布と自動二輪駐車場設置数の分布との比較

表 2-6 市区単位からみた需要台数の多い上位 30 地域

順位	市区名	目的地	収容台数
1	新宿区	189	115
2	千代田区	140	237
3	渋谷区	122	1,442
4	港区	94	489
5	豊島区	77	116
6	中央区	69	123
7	世田谷区	64	159
8	台東区	63	200
9	品川区	61	307
10	大田区	59	167
11	目黒区	42	3
12	江東区	39	20
13	杉並区	37	149
14	中野区	35	176
15	墨田区	34	87
16	足立区	31	98
17	江戸川区	29	19
18	板橋区	24	0
18	文京区	24	12
20	練馬区	23	99
21	北区	20	6
21	葛飾区	20	55
23	武蔵野市	17	53
24	荒川区	13	0
25	八王子市	6	212
26	西東京市	5	3
27	三鷹市	3	0
27	羽村市	3	0
27	調布市	3	77
30	狛江市	2	0
30	府中市	2	50
30	立川市	2	270

※ s-park for riders に掲載されていないものや「若干」と記載されているものについては、収容台数を 3 台とした

【出典】

- 1) 電子地図は Yahoo!地図の町丁目行政界地図を使用し、アンケート調査結果をもとに GIS で作成

2-4.クロス集計分析

本節では、4P(立地分類、機能、価格、利用促進媒体)の観点からクロス集計分析を行う。さらに、今後、違法駐車行為を抑制するための手段として、重要な要素となる目的地の近くに自動二輪車駐車場があった場合の駐車場への料金支払い意向や取締りを受けた経験の有無についても他の変数との関連を調べるため、クロス集計分析を行う。

(1) 立地分類に関するクロス集計

立地分類では、駅周辺を目的地とするケースが多いことがわかる。表 2-7 の立地分類と機能とのクロス集計を見ると、どの立地分類でも防犯性に関する意向が強いが、横構成比に着目すると、公園周辺では、料金支払い等の利便性が若干高くなることわかる。

表 2-8 の立地分類と利用促進媒体とのクロス集計を見ると、どの立地分類でも PC の Web サイトや道路上に設置されている案内、特に利用しないといった意向が強いことがわかる。

表 2-9 の立地分類と料金とのクロス集計を見ると、オフィス・学校周辺では、四輪車の駐車場の料金と同じでも利用する回答した割合が高いことがわかる。

表 2-7 立地分類と機能とのクロス集計

立地分類/機能	件数					横構成比%			
	防犯性	防雨性	料金支払い等の利便性	その他	合計	防犯性	防雨性	料金支払い等の利便性	その他
欠損	45	9	29	7	90	50.0%	10.0%	32.2%	7.8%
駅周辺	221	73	189	43	526	42.0%	13.9%	35.9%	8.2%
ロードサイド周辺	46	8	23	8	85	54.1%	9.4%	27.1%	9.4%
オフィス・学校周辺	18	1	13	3	35	51.4%	2.9%	37.1%	8.6%
住宅地区周辺	15	6	5	4	30	50.0%	20.0%	16.7%	13.3%
公園周辺	12	2	13	2	29	41.4%	6.9%	44.8%	6.9%
合計	357	99	272	67	795	44.9%	12.5%	34.2%	8.4%

表 2-8 立地分類と利用促進媒体とのクロス集計

立地分類/利用促進媒体	件数								横構成比%						
	PCのWebサイト	携帯電話のWebサイト	道路上に設置されている案内	ナビゲーション端末	マップ(紙)	その他	特に利用しない	合計	PCのWebサイト	携帯電話のWebサイト	道路上に設置されている案内	ナビゲーション端末	マップ(紙)	その他	特に利用しない
欠損	26	4	23	3	2	2	30	90	28.9%	4.4%	25.6%	3.3%	2.2%	2.2%	33.3%
駅周辺	178	46	140	9	7	8	138	526	33.8%	8.7%	26.6%	1.7%	1.3%	1.5%	26.2%
ロードサイド周辺	25	5	22	0	5	2	26	85	29.4%	5.9%	25.9%	0.0%	5.9%	2.4%	30.6%
オフィス・学校周辺	9	1	9	0	3	0	13	35	25.7%	2.9%	25.7%	0.0%	8.6%	0.0%	37.1%
住宅地区周辺	10	1	8	0	0	0	11	30	33.3%	3.3%	26.7%	0.0%	0.0%	0.0%	36.7%
公園周辺	7	3	9	0	1	1	8	29	24.1%	10.3%	31.0%	0.0%	3.4%	3.4%	27.6%
合計	255	60	211	12	18	13	226	795	32.1%	7.5%	26.5%	1.5%	2.3%	1.6%	28.4%

表 2-9 立地分類と料金とのクロス集計

立地分類/料金	件数						横構成比%				
	四輪車料金の4/4	四輪車料金の3/4	四輪車料金の1/2	四輪車料金の1/4	四輪車料金の1/4以下	合計	四輪車料金の4/4	四輪車料金の3/4	四輪車料金の1/2	四輪車料金の1/4	四輪車料金の1/4以下
欠損	31	0	14	25	20	90	34.4%	0.0%	15.6%	27.8%	22.2%
駅周辺	167	6	99	190	64	526	31.7%	1.1%	18.8%	36.1%	12.2%
ロードサイド周辺	29	0	14	30	12	85	34.1%	0.0%	16.5%	35.3%	14.1%
オフィス・学校周辺	16	2	3	12	2	35	45.7%	5.7%	8.6%	34.3%	5.7%
住宅地区周辺	9	0	10	5	6	30	30.0%	0.0%	33.3%	16.7%	20.0%
公園周辺	9	0	7	8	5	29	31.0%	0.0%	24.1%	27.6%	17.2%
合計	261	8	147	270	109	795	32.8%	1.0%	18.5%	34.0%	13.7%

(2) 機能に関するクロス集計

表 2-10 の機能と利用促進媒体とのクロス集計を見ると、どの機能でも PC の Web サイトや道路上に設置されている案内、特に利用しないという回答が多かった。

表 2-11 の機能と料金とのクロス集計を見ると、どの機能でも四輪車と同じ料金か四輪車料金の 1/4 という回答が多かった。若干ではあるが、防犯性では、四輪車料金の 1/4 以下という回答は他と比べ回答割合が減少していることがわかる。

表 2-12 の機能と立地分類では、どの機能でも駅周辺という回答が多いことがわかる。

表 2-10 機能と利用促進媒体とのクロス集計

機能/利用促進媒体	件数								横構成比%						
	PCのWebサイト	携帯電話のWebサイト	道路上に設置されている案内	ナビゲーション端末	マップ(紙)	その他	特に利用しない	合計	PCのWebサイト	携帯電話のWebサイト	道路上に設置されている案内	ナビゲーション端末	マップ(紙)	その他	特に利用しない
防犯性	112	31	95	9	8	3	99	357	31.4%	8.7%	26.6%	2.5%	2.2%	0.8%	27.7%
防雨性	26	9	32	1	3	0	28	99	26.3%	9.1%	32.3%	1.0%	3.0%	0.0%	28.3%
料金支払い等の利便性	96	18	71	1	6	4	76	272	35.3%	6.6%	26.1%	0.4%	2.2%	1.5%	27.9%
その他	21	2	13	1	1	6	23	67	31.3%	3.0%	19.4%	1.5%	1.5%	9.0%	34.3%
合計	255	60	211	12	18	13	226	795	32.1%	7.5%	26.5%	1.5%	2.3%	1.6%	28.4%

表 2-11 機能と料金とのクロス集計

機能/料金	件数						横構成比%				
	四輪車料金の4/4	四輪車料金の3/4	四輪車料金の1/2	四輪車料金の1/4	四輪車料金の1/4以下	合計	四輪車料金の4/4	四輪車料金の3/4	四輪車料金の1/2	四輪車料金の1/4	四輪車料金の1/4以下
防犯性	124	4	65	123	41	357	34.7%	1.1%	18.2%	34.5%	11.5%
防雨性	32	2	19	29	17	99	32.3%	2.0%	19.2%	29.3%	17.2%
料金支払い等の利便性	77	2	54	99	40	272	28.3%	0.7%	19.9%	36.4%	14.7%
その他	28	0	9	19	11	67	41.8%	0.0%	13.4%	28.4%	16.4%
合計	261	8	147	270	109	795	32.8%	1.0%	18.5%	34.0%	13.7%

表 2-12 機能と立地分類とのクロス集計

機能/立地分類	件数							横構成比%					
	欠損	駅周辺	ロードサイド周辺	オフィス・学校周辺	住宅地区周辺	公園周辺	合計	欠損	駅周辺	ロードサイド周辺	オフィス・学校周辺	住宅地区周辺	公園周辺
防犯性	45	221	46	18	15	12	357	12.6%	61.9%	12.9%	5.0%	4.2%	3.4%
防雨性	9	73	8	1	6	2	99	9.1%	73.7%	8.1%	1.0%	6.1%	2.0%
料金支払い等の利便性	29	189	23	13	5	13	272	10.7%	69.5%	8.5%	4.8%	1.8%	4.8%
その他	7	43	8	3	4	2	67	10.4%	64.2%	11.9%	4.5%	6.0%	3.0%
合計	90	526	85	35	30	29	795	11.3%	66.2%	10.7%	4.4%	3.8%	3.6%

(3) 価格に関するクロス集計

表 2-13 の料金と機能とのクロス集計を見ると、料金が高くなるにつれて、防犯性と回答する割合も増加する傾向にあることがわかる。

表 2-14 の料金と利用促進媒体とのクロス集計を見ると、料金が高くなるにつれて、PC の Web サイトと回答する割合も増加する傾向があり、また、料金が低くなるにつれて、特に利用しないと回答する割合が増加する傾向にあることがわかる。

表 2-15 の料金と立地分類とのクロス集計では、どの料金でも駅周辺という回答が多いことがわかる。

表 2-13 料金と機能とのクロス集計

料金/機能	件数					横構成比%			
	防犯性	防雨性	料金支払い等の利便性	その他	合計	防犯性	防雨性	料金支払い等の利便性	その他
四輪車料金の4/4	124	32	77	28	261	47.5%	12.3%	29.5%	10.7%
四輪車料金の3/4	4	2	2	0	8	50.0%	25.0%	25.0%	0.0%
四輪車料金の1/2	65	19	54	9	147	44.2%	12.9%	36.7%	6.1%
四輪車料金の1/4	123	29	99	19	270	45.6%	10.7%	36.7%	7.0%
四輪車料金の1/4以下	41	17	40	11	109	37.6%	15.6%	36.7%	10.1%
合計	357	99	272	67	795	44.9%	12.5%	34.2%	8.4%

表 2-14 料金と利用促進媒体とのクロス集計

料金/利用促進媒体	件数								横構成比%						
	PCのWebサイト	携帯電話のWebサイト	道路上に設置されている案内	ナビゲーション	マップ(紙)	その他	特に利用しない	合計	PCのWebサイト	携帯電話のWebサイト	道路上に設置されている案内	ナビゲーション	マップ(紙)	その他	特に利用しない
四輪車料金の4/4	106	21	79	4	3	7	41	261	40.6%	8.0%	30.3%	1.5%	1.1%	2.7%	15.7%
四輪車料金の3/4	3	1	2	0	0	0	2	8	37.5%	12.5%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%
四輪車料金の1/2	47	11	42	3	4	1	39	147	32.0%	7.5%	28.6%	2.0%	2.7%	0.7%	26.5%
四輪車料金の1/4	77	25	62	5	6	5	90	270	28.5%	9.3%	23.0%	1.9%	2.2%	1.9%	33.3%
四輪車料金の1/4以下	22	2	26	0	5	0	54	109	20.2%	1.8%	23.9%	0.0%	4.6%	0.0%	49.5%
合計	255	60	211	12	18	13	226	795	32.1%	7.5%	26.5%	1.5%	2.3%	1.6%	28.4%

表 2-15 料金と立地分類とのクロス集計

料金/立地分類	件数							横構成比%					
	欠損	駅周辺	ロードサイド周辺	オフィス・学校周辺	住宅地区周辺	公園周辺	合計	欠損	駅周辺	ロードサイド周辺	オフィス・学校周辺	住宅地区周辺	公園周辺
四輪車料金の4/4	31	167	29	16	9	9	261	11.9%	64.0%	11.1%	6.1%	3.4%	3.4%
四輪車料金の3/4	0	6	0	2	0	0	8	0.0%	75.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%
四輪車料金の1/2	14	99	14	3	10	7	147	9.5%	67.3%	9.5%	2.0%	6.8%	4.8%
四輪車料金の1/4	25	190	30	12	5	8	270	9.3%	70.4%	11.1%	4.4%	1.9%	3.0%
四輪車料金の1/4以下	20	64	12	2	6	5	109	18.3%	58.7%	11.0%	1.8%	5.5%	4.6%
合計	90	526	85	35	30	29	795	11.3%	66.2%	10.7%	4.4%	3.8%	3.6%

(4) 利用促進媒体に関するクロス集計

表 2-16 の利用促進媒体と機能とのクロス集計を見ると、どの利用促進媒体でも防犯性と料金支払い等の利便性という回答の割合が多いが、ナビゲーション端末と回答した被験者は、防犯性に対する意識が強いことがわかる。

表 2-17 の利用促進媒体と料金とのクロス集計を見ると、PC の Web サイトと回答する被験者は、料金が高くても駐車場を利用する傾向が確認できる。一方、マップ(紙)と回答した被験者は、料金を支払う意思がない傾向にあることがわかる。

表 2-18 の利用促進媒体と立地分類とのクロス集計を見ると、どの料金でも駅周辺と回答する割合が高いことがわかる。

表 2-16 利用促進媒体と機能とのクロス集計

利用促進媒体/機能	件数					横構成比%			
	防犯性	防雨性	料金支払い等の利便性	その他	合計	防犯性	防雨性	料金支払い等の利便性	その他
PCのWebサイト	112	26	96	21	255	43.9%	10.2%	37.6%	8.2%
携帯電話のWebサイト	31	9	18	2	60	51.7%	15.0%	30.0%	3.3%
道路上に設置されている案内	95	32	71	13	211	45.0%	15.2%	33.6%	6.2%
ナビゲーション端末	9	1	1	1	12	75.0%	8.3%	8.3%	8.3%
マップ(紙)	8	3	6	1	18	44.4%	16.7%	33.3%	5.6%
その他	3	0	4	6	13	23.1%	0.0%	30.8%	46.2%
特に利用しない	99	28	76	23	226	43.8%	12.4%	33.6%	10.2%
合計	357	99	272	67	795	44.9%	12.5%	34.2%	8.4%

表 2-17 利用促進媒体と料金とのクロス集計

利用促進媒体/料金	件数					横構成比%					
	四輪車料金の4/4	四輪車料金の3/4	四輪車料金の1/2	四輪車料金の1/4	四輪車料金の1/4以下	合計	四輪車料金の4/4	四輪車料金の3/4	四輪車料金の1/2	四輪車料金の1/4	四輪車料金の1/4以下
PCのWebサイト	106	3	47	77	22	255	41.6%	1.2%	18.4%	30.2%	8.6%
携帯電話のWebサイト	21	1	11	25	2	60	35.0%	1.7%	18.3%	41.7%	3.3%
道路上に設置されている案内	79	2	42	62	26	211	37.4%	0.9%	19.9%	29.4%	12.3%
ナビゲーション端末	4	0	3	5	0	12	33.3%	0.0%	25.0%	41.7%	0.0%
マップ(紙)	3	0	4	6	5	18	16.7%	0.0%	22.2%	33.3%	27.8%
その他	7	0	1	5	0	13	53.8%	0.0%	7.7%	38.5%	0.0%
特に利用しない	41	2	39	90	54	226	18.1%	0.9%	17.3%	39.8%	23.9%
合計	261	8	147	270	109	795	32.8%	1.0%	18.5%	34.0%	13.7%

表 2-18 利用促進媒体と立地分類とのクロス集計

利用促進媒体/立地分類	件数						横構成比%						
	欠損	駅周辺	ロードサイド周辺	オフィス・学校周辺	住宅地区周辺	公園周辺	合計	欠損	駅周辺	ロードサイド周辺	オフィス・学校周辺	住宅地区周辺	公園周辺
PCのWebサイト	26	178	25	9	10	7	255	10.2%	69.8%	9.8%	3.5%	3.9%	2.7%
携帯電話のWebサイト	4	46	5	1	1	3	60	6.7%	76.7%	8.3%	1.7%	1.7%	5.0%
道路上に設置されている案内	23	140	22	9	8	9	211	10.9%	66.4%	10.4%	4.3%	3.8%	4.3%
ナビゲーション端末	3	9	0	0	0	0	12	25.0%	75.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
マップ(紙)	2	7	5	3	0	1	18	11.1%	38.9%	27.8%	16.7%	0.0%	5.6%
その他	2	8	2	0	0	1	13	15.4%	61.5%	15.4%	0.0%	0.0%	7.7%
特に利用しない	30	138	26	13	11	8	226	13.3%	61.1%	11.5%	5.8%	4.9%	3.5%
合計	90	526	85	35	30	29	795	11.3%	66.2%	10.7%	4.4%	3.8%	3.6%

(5) 自動二輪車駐車場への料金支払い意向

表 2-19 の料金支払い意向と年齢とのクロス集計を見ると、どの料金支払い意向でも 30 歳代と 40 歳代が多いことがわかる。

表 2-20 の料金支払い意向と性別とのクロス集計を見ると、女性では、目的地近くに駐車場がある場合、四輪車と同じ料金でも利用すると回答する傾向が強いと考えられる。

表 2-21 の料金支払い意向と東京都内での 1 ヶ月の自動二輪車利用頻度とのクロス集計を見ると、利用頻度が高いほど、四輪車と同じ料金でも利用すると回答する傾向が見受けられる。

表 2-19 料金支払い意向と年齢とのクロス集計

料金支払い意向	件数							横 構 成 比 %						
	年齢	～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳～	合計	～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳～
四輪車料金の4/4	1	33	118	80	25	4	261	0.4%	12.6%	45.2%	30.7%	9.6%	1.5%	
四輪車料金の3/4	0	3	3	1	1	0	8	0.0%	37.5%	37.5%	12.5%	12.5%	0.0%	
四輪車料金の1/2	1	23	63	44	13	3	147	0.7%	15.6%	42.9%	29.9%	8.8%	2.0%	
四輪車料金の1/4	1	41	115	88	22	3	270	0.4%	15.2%	42.6%	32.6%	8.1%	1.1%	
四輪車料金の1/4以下	0	22	52	29	4	2	109	0.0%	20.2%	47.7%	26.6%	3.7%	1.8%	
合計		3	122	351	242	65	12	795	0.4%	15.3%	44.2%	30.4%	8.2%	1.5%

表 2-20 料金支払い意向と性別とのクロス集計

料金支払い意向	件数			横 構 成 比 %		
	性別	男性	女性	合計	男性	女性
四輪車料金の4/4		209	52	261	80.1%	19.9%
四輪車料金の3/4		6	2	8	75.0%	25.0%
四輪車料金の1/2		127	20	147	86.4%	13.6%
四輪車料金の1/4		239	31	270	88.5%	11.5%
四輪車料金の1/4以下		97	12	109	89.0%	11.0%
合計		678	117	795	85.3%	14.7%

表 2-21 料金支払い意向と自動二輪車利用頻度(都内の移動回数)とのクロス集計

料金支払い意向	件数								横 構 成 比 %							
	利用頻度(都内の移動)	1～4回	5～9回	10～14回	15～19回	20～24回	25～29回	30回以上	合計	1～4回	5～9回	10～14回	15～19回	20～24回	25～29回	30回以上
四輪車料金の4/4		51	56	37	25	32	22	38	261	19.5%	21.5%	14.2%	9.6%	12.3%	8.4%	14.6%
四輪車料金の3/4		1	1	0	1	0	2	3	8	12.5%	12.5%	0.0%	12.5%	0.0%	25.0%	37.5%
四輪車料金の1/2		32	39	27	15	10	16	8	147	21.8%	26.5%	18.4%	10.2%	6.8%	10.9%	5.4%
四輪車料金の1/4		76	57	30	27	34	23	23	270	28.1%	21.1%	11.1%	10.0%	12.6%	8.5%	8.5%
四輪車料金の1/4以下		26	17	13	13	14	14	12	109	23.9%	15.6%	11.9%	11.9%	12.8%	12.8%	11.0%
合計		186	170	107	81	90	77	84	795	23.4%	21.4%	13.5%	10.2%	11.3%	9.7%	10.6%

表 2-22 の料金支払い意向と 1 ヶ月の路上駐車頻度とのクロス集計を見ると、どの料金支払い意向でも路上駐車頻度 10 回未満が多いことがわかる。

表 2-23 の料金支払い意向と取締り経験とのクロス集計を見ると、取締り経験の有無にかかわらず、料金支払い意向が決まることがわかる。

表 2-24 の料金支払い意向と 1 ヶ月の駐車場利用頻度とのクロス集計を見ると、四輪車料金の 1/4 以下で駐車場を全く利用しないと回答した構成比は 44.0%であるのに対し、四輪車料金の 4/4 で駐車場を全く利用しないと回答した構成比は 19.2%であり、駐車場の利用経験や利用頻度が料金の高低と関係がある様子がわかる。

表 2-22 料金支払い意向と路上駐車頻度とのクロス集計

料金支払い意向 路上駐車頻度	件数								横 構 成 比 %						
	1~ 4回	5~ 9回	10~ 14回	15~ 19回	20~ 24回	25~ 29回	30回 以上	合計	1~ 4回	5~ 9回	10~ 14回	15~ 19回	20~ 24回	25~ 29回	30回 以上
四輪車料金の4/4	117	52	31	18	14	13	16	261	44.8%	19.9%	11.9%	6.9%	5.4%	5.0%	6.1%
四輪車料金の3/4	1	2	0	1	0	2	2	8	12.5%	25.0%	0.0%	12.5%	0.0%	25.0%	25.0%
四輪車料金の1/2	76	33	14	10	8	6	0	147	51.7%	22.4%	9.5%	6.8%	5.4%	4.1%	0.0%
四輪車料金の1/4	126	68	32	11	14	4	15	270	46.7%	25.2%	11.9%	4.1%	5.2%	1.5%	5.6%
四輪車料金の1/4以下	38	23	19	7	10	5	7	109	34.9%	21.1%	17.4%	6.4%	9.2%	4.6%	6.4%
合計	358	178	96	47	46	30	40	795	45.0%	22.4%	12.1%	5.9%	5.8%	3.8%	5.0%

表 2-23 料金支払い意向と取締り経験とのクロス集計

料金支払い意向 取締り経験	件数			横 構 成 比 %	
	なし	ある	合計	なし	ある
四輪車料金の4/4	127	134	261	48.7%	51.3%
四輪車料金の3/4	4	4	8	50.0%	50.0%
四輪車料金の1/2	81	66	147	55.1%	44.9%
四輪車料金の1/4	124	146	270	45.9%	54.1%
四輪車料金の1/4以下	55	54	109	50.5%	49.5%
合計	391	404	795	49.2%	50.8%

表 2-24 料金支払い意向と駐車場利用頻度とのクロス集計

料金支払い意向 駐車場利用頻度	件数										横 構 成 比 %								
	全く 利用 しない	1回 未満	1~ 4回	5~ 9回	10~ 14回	15~ 19回	20~ 24回	25~ 29回	30回 以上	合計	全く 利用 しない	1回 未満	1~ 4回	5~ 9回	10~ 14回	15~ 19回	20~ 24回	25~ 29回	30回 以上
四輪車料金の4/4	50	48	75	38	21	7	11	1	10	261	19.2%	18.4%	28.7%	14.6%	8.0%	2.7%	4.2%	0.4%	3.8%
四輪車料金の3/4	3	1	1	1	0	0	1	1	0	8	37.5%	12.5%	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	12.5%	12.5%	0.0%
四輪車料金の1/2	36	35	39	15	13	6	2	1	0	147	24.5%	23.8%	26.5%	10.2%	8.8%	4.1%	1.4%	0.7%	0.0%
四輪車料金の1/4	95	60	65	24	11	5	8	1	1	270	35.2%	22.2%	24.1%	8.9%	4.1%	1.9%	3.0%	0.4%	0.4%
四輪車料金の1/4以下	48	20	29	4	3	3	0	0	2	109	44.0%	18.3%	26.6%	3.7%	2.8%	2.8%	0.0%	0.0%	1.8%
合計	232	164	209	82	48	21	22	4	13	795	29.2%	20.6%	26.3%	10.3%	6.0%	2.6%	2.8%	0.5%	1.6%

(6) 取締りを受けた経験の有無

表 2-25 の取締りを受けた経験の有無と年齢とのクロス集計を見ると、取締りを受けた経験の有無にかかわらず 30 歳代と 40 歳代が多いことがわかる。

表 2-26 の取締りを受けた経験の有無と性別とのクロス集計を見ると、男性では取締りを受けた経験があると回答した割合が高いのに対し、女性は取締りを受けた経験がないと回答した割合が高い。

表 2-27 の取締りを受けた経験の有無と東京都内での 1 ヶ月の自動二輪車利用頻度とのクロス集計を見ると、取締りを受けた経験があると回答した被験者の方が、自動二輪車の利用頻度が高いことがわかる。これは、自動二輪車の利用頻度が高く、違法駐車を行う回数が多ければ、それだけ取締りを受ける確率が高くなると推測される。

表 2-25 取締りを受けた経験の有無と年齢とのクロス集計

取締り経験 年齢	件 数							横 構 成 比 %					
	～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳～	合計	～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳～
なし	3	60	173	120	29	6	391	0.8%	15.3%	44.2%	30.7%	7.4%	1.5%
ある	0	62	178	122	36	6	404	0.0%	15.3%	44.1%	30.2%	8.9%	1.5%
合計	3	122	351	242	65	12	795	0.4%	15.3%	44.2%	30.4%	8.2%	1.5%

表 2-26 取締りを受けた経験の有無と性別とのクロス集計

取締り経験 性別	件 数			横 構 成 比 %	
	男性	女性	合計	男性	女性
なし	316	75	391	80.8%	19.2%
ある	362	42	404	89.6%	10.4%
合計	678	117	795	85.3%	14.7%

表 2-27 取締りを受けた経験の有無と自動二輪車利用頻度(都内の移動回数)とのクロス集計

取締り経験 利用頻度(都内の移動)	件 数								横 構 成 比 %							
	1～ 4回	5～ 9回	10～ 14回	15～ 19回	20～ 24回	25～ 29回	30回 以上	合計	1～ 4回	5～ 9回	10～ 14回	15～ 19回	20～ 24回	25～ 29回	30回 以上	
なし	100	97	62	38	36	26	32	391	25.6%	24.8%	15.9%	9.7%	9.2%	6.6%	8.2%	
ある	86	73	45	43	54	51	52	404	21.3%	18.1%	11.1%	10.6%	13.4%	12.6%	12.9%	
合計	186	170	107	81	90	77	84	795	23.4%	21.4%	13.5%	10.2%	11.3%	9.7%	10.6%	

表 2-28 の取締りを受けた経験の有無と路上駐車頻度とのクロス集計を見ると、路上駐車頻度が1ヶ月に15回未満であると取締りを受けた経験なしと回答する割合が高く、路上駐車頻度が15回以上になると、取締りを受けた経験ありと回答する傾向が強くなっている。

表 2-29 の取締りを受けた経験の有無と駐車場利用頻度とのクロス集計を見ると、駐車場を全く利用しなくても取締りを受けたことのない被験者も多く、駐車場を利用する習慣がない被験者がいることがわかる。

表 2-30 の取締りを受けた経験の有無と料金支払い意向を見ると、取締りを受けた経験の有無にかかわらず、駐車場が目的地の近くにあるのであれば料金を支払う意思がある被験者や駐車場が近くにあっても料金を支払う意思のない被験者がいることがわかる。

表 2-28 取締りを受けた経験の有無と路上駐車頻度とのクロス集計

取締り経験 路上駐車頻度	件数								横構成比%						
	1~4回	5~9回	10~14回	15~19回	20~24回	25~29回	30回以上	合計	1~4回	5~9回	10~14回	15~19回	20~24回	25~29回	30回以上
なし	184	94	53	19	12	8	21	391	47.1%	24.0%	13.6%	4.9%	3.1%	2.0%	5.4%
ある	174	84	43	28	34	22	19	404	43.1%	20.8%	10.6%	6.9%	8.4%	5.4%	4.7%
合計	358	178	96	47	46	30	40	795	45.0%	22.4%	12.1%	5.9%	5.8%	3.8%	5.0%

表 2-29 取締りを受けた経験の有無と駐車場利用頻度

取締り経験 駐車場利用頻度	件数										横構成比%								
	全く利用しない	1回未満	1~4回	5~9回	10~14回	15~19回	20~24回	25~29回	30回以上	合計	全く利用しない	1回未満	1~4回	5~9回	10~14回	15~19回	20~24回	25~29回	30回以上
なし	133	61	103	45	22	7	10	3	7	391	34.0%	15.6%	26.3%	11.5%	5.6%	1.8%	2.6%	0.8%	1.8%
ある	99	103	106	37	26	14	12	1	6	404	24.5%	25.5%	26.2%	9.2%	6.4%	3.5%	3.0%	0.2%	1.5%
合計	232	164	209	82	48	21	22	4	13	795	29.2%	20.6%	26.3%	10.3%	6.0%	2.6%	2.8%	0.5%	1.6%

表 2-30 取締りを受けた経験の有無と料金支払い意向

取締り経験 料金支払い意向	件数						横構成比%				
	四輪車料金の4/4	四輪車料金の3/4	四輪車料金の1/2	四輪車料金の1/4	四輪車料金の1/4以下	合計	四輪車料金の4/4	四輪車料金の3/4	四輪車料金の1/2	四輪車料金の1/4	四輪車料金の1/4以下
なし	127	4	81	124	55	391	32.5%	1.0%	20.7%	31.7%	14.1%
ある	134	4	66	146	54	404	33.2%	1.0%	16.3%	36.1%	13.4%
合計	261	8	147	270	109	795	32.8%	1.0%	18.5%	34.0%	13.7%

2-5. χ^2 検定

χ^2 検定とは、2変数をクロス集計した項目間に期待値と観測値の乖離を評価することで関連性があるかどうかを統計的に調べるものである。これまでのクロス集計分析を行った4Pに関する項目の検定と目的地の近くに自動二輪車駐車場があった場合の駐車場への料金支払い意向や取締りを受けた経験の有無についても検定を行う。

表2-31、表2-32、表2-33にそれぞれ4Pに関する χ^2 検定の結果、料金支払い意向に関する χ^2 検定の結果、取締りを受けた経験の有無に関する χ^2 検定の結果を示した。表2-31の4Pに関する χ^2 検定では、有意な検定結果は得られず、4P間で関連性が認められるほど顕著な傾向は表れなかった。一方、表2-32の料金支払い意向に関する χ^2 検定では、性別と都内への移動頻度について5%有意であった。性別では、男性よりも女性の方が駐車場料金を支払う意思がある傾向があると認められる。また、表2-33の取締りに関する χ^2 検定では、性別と都内への移動頻度、路上駐車頻度、駐車場利用頻度について1%有意であった。この結果から、自動二輪車を利用した都内への移動機会が多いほど、それに伴い路上駐車頻度や駐車場利用頻度が高くなるとわかる。また、路上駐車頻度が高いほど、それだけ取締りを受ける可能性が高く、その結果、駐車場の料金支払いに抵抗が無く、前向きな態度になったと考えられる。

一方で、現状として駐車場が不足しているために、取締りを受けても違法駐車を繰り返す側面もあると推測できる。

表 2-31 4P に関する χ^2 検定

立地分類	χ^2 値	χ^2 値の自由度	χ^2 値のP値	検定結果
機能	15.58653993	12	0.210915363	-
利用促進媒体	26.5894896	24	0.323948335	-
料金支払い意向	23.0782439	16	0.111658815	-

機能	χ^2 値	χ^2 値の自由度	χ^2 値のP値	検定結果
利用促進媒体	38.89719878	18	0.002941605	-
料金支払い意向	11.37150937	12	0.497376889	-
立地分類	15.58653993	12	0.210915363	-

料金支払い意向	χ^2 値	χ^2 値の自由度	χ^2 値のP値	検定結果
機能	9.180662873	12	0.687426868	-
利用促進媒体	54.80844916	24	0.00033219	-
立地分類	23.0782439	16	0.111658815	-

利用促進媒体	χ^2 値	χ^2 値の自由度	χ^2 値のP値	検定結果
機能	38.89719878	18	0.002941605	-
料金支払い意向	66.79466939	24	6.61E-06	-
立地分類	26.5894896	24	0.323948335	-

※ - : 妥当な検定結果得られず

表 2-32 料金支払い意向に関する χ^2 検定

料金支払い意向	χ^2 値	χ^2 値の自由度	χ^2 値のP値	検定結果
年齢	13.09336837	20	0.873342164	-
性別	9.901405858	4	0.042121643	*
移動頻度(都内)	36.88208719	24	0.0449595	*
路上駐車頻度	47.3058645	24	0.003073419	-
取締り経験	3.308424651	4	0.507598555	-
駐車場利用頻度	90.80104132	32	1.55E-07	-

※ -: 妥当な検定結果得られず

※ *: 5%有意

※ **: 1%有意

表 2-33 取締りに関する χ^2 検定

取締り経験	χ^2 値	χ^2 値の自由度	χ^2 値のP値	検定結果
年齢	3.662787829	5	0.598911307	-
性別	12.21932502	1	0.00047297	**
移動頻度(都内)	23.72412825	6	0.000586921	**
路上駐車頻度	20.55418821	6	0.002205367	**
駐車場利用頻度	20.28065843	8	0.00932481	**
料金支払い意向	3.308424651	4	0.507598555	-

※ -: 妥当な検定結果得られず

※ *: 5%有意

※ **: 1%有意

3. 違法駐車行為抑制のための情報提供方法

本章では、違法駐車行為抑制のための情報提供を行う上で必要となる 3-1.説得研究の方法、3-2.説得力に及ぼすメッセージ変数の効果について整理し、3-3 では、本研究における情報提供方法と情報提供内容について論じる。これにより、情報提供施策を論理的な実験計画で行うことを目的とする。

3-1.説得研究の方法

深田¹⁾によると、説得研究の方法における実験計画は、(1)のようにまとめられている。

(1) 実験計画

説得実験では、事前事後測定(before-after design / pre-post design)と事後測定計画(after-only design / post only design)のいずれかが使用される。

1) 事前事後測定計画

独立変数を操作する前に被験者の反応(事前態度)を測定しておき、その後で独立変数を操作し、再び被験者の反応(事後態度)を測定することによって、反応の変化(事後態度－事前態度＝態度変化)量を検討する。実験群の反応変化量は、①独立変数の効果に、②2回にわたる測定時点間の時間経過に伴う変化と③繰り返し測定の効果が加わった、見かけの変化量である。独立変数の操作を加えずに、2回の反応測定のみを行う統制群を設けると、統制群の反応変化量は、先の効果②と③の合成効果となる。したがって、実験群の反応変化量から統制群の反応変化量を差し引いて得られた値が、独立変数の効果と査定できる。事前事後測定計画は、被験者内の変化を測定するので、各被験者の個人差の影響を取り除くことができるという長所がある。

2) 事後測定計画

実験群では、独立変数を操作した後でのみ、被験者の反応(事後態度)を測定し、統制群では、独立変数を操作しないで、被験者の反応を測定する。そして、実験群の反応と統制群の反応の差が独立変数の効果として査定できる。事後測定計画では、反応に関する被験者の個人差を確認することができないし、実験群と統制群の等質性を確認することもできない。ただし、事前測定の実施が事後測定の結果を歪める危険性がある場合や、事前事後の繰り返し測定のコストが大きすぎる場合には、事後測定計画が有用である。

さらに、実験計画では、(社)土木学会土木計画学研究委員会及び日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)実行委員会により、詳細な分類と特徴が示されている²⁾。表 3-1 に施策評価方法を示す。

表 3-1 施策評価方法²⁾

施策評価方法の種類		評価方法	特徴
事前事後比較		MM実施前後の状態を測定し、その差を、MM効果と見なす。	時間的安定性が高い指標の場合に適用可能。ただし、変動の強い指標の場合は適正な評価が難しい。
事後対統制群比較		MMを実施する群(施策群)とMMを実施しない群(統制群)を設け、MM実施後の両者の状態を測定し、その両者の差をMM効果と見なす。	施策群と同質の制御群を設定出来、しかも、十分なサンプルが確保できる場合に得策。ただし、それができない場合は適正な評価が難しい。
事後対推定without比較	事前事後対統制群比較法	MMを実施する群(施策群)とMMを実施しない群(統制群)を設け、MM実施前後の両者の状態を測定する。そして、(施策群事前値)×{(統制群事後平均値)/(統制群の事前平均値)}で得られる値(without状態)と施策群の事後値の差をMM効果と見なす。	基本的にはいずれの場合においても活用可能であり、かつ、他の方法よりも信頼性ある評価が可能である。
	外生データによる事後対推定without比較法	MM実施前後の状態を測定する。一方で、MM実施前の値と何らかの外生データの両者を用いて、without状態を推定し、それと施策群の事後値の差をMM効果と見なす。	この方法の信頼性は、集計データの信頼性に依存している。

3-2.説得力に及ぼすメッセージ変数の効果

深田¹⁾によると、説得研究における論拠とアピールのタイプは、(1)のようにまとめられている。

(1) 論拠とアピールのタイプ

1) 論拠のタイプ

ディベートでの戦術のタイプ、広告での論拠のタイプ、対人的相互影響過程での論拠のタイプ、潜在的な論拠のタイプなどが分析されている。

2) ポジティブ・アピールとネガティブ・アピール

健康保護行動と関連する説得話題では、ポジティブ・アピールとネガティブ・アピール(例、脅威アピール：threat appeal)の両方が使用できる。ポジティブ・アピールは危険に対する対処を促進するが、ネガティブ・アピールは感情に対する対処を促進する。しかし、後者のネガティブ・アピールによる感情対処は、受け手の追従が監視可能である、あるいは危険の有効な回避方法がある、と示すことによって抑制され、危険対処が促進される。ネガティブ・アピールには、不適応反応を抑制するだけでなく、コミュニケーション事態を回避するように動機づけるような逆効果もある。こうした相反する効果は、中程度の脅威水準で最大の態度変化や行動的追従、すなわち、非単調な関係の出現をもたらす。

3-3.本研究における情報提供方法と情報提供内容

本節では3-1から3-3を含めて、本研究における情報提供方法と情報提供内容を検討する。本研究では、第1回アンケート調査から第2回アンケート調査まで約3ヶ月の間隔がある調査を行う。そのため、季節変動等の要因を取り除くため、情報提供を行わない統制群を設けることが望ましく、事後対統制群比較を行う。

情報提供内容に関しては、『モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン(平成20年7月4日)』において、情報提供の効果測定するためには、情報提供実施群と統制群で各々数百ずつのサンプルが必要としており²⁾、最低でも100以上必要であるといえる。第1回アンケート調査において795サンプル取得できたため、情報提供実施群及び統制群を含め、2～7グループ作成できるが、実際にはパネル調査によるサンプルの消耗を考慮しなければならない。仮に消耗率を30～50%とした場合、サンプル数は397.5～556.5となるため、2～5グループを作成することが妥当だと考えられる。

このような制約のもと、情報提供内容を分類する。3-3の(1)論拠とアピールのタイプより、本研究の場合では、広告での論拠のタイプとなる。アピールのタイプでは、ポジティブ・アピールとネガティブ・アピールとがあり、駐車違反者を対象とした場合、ポジティブ・アピールでは、モビリティ・マネジメントで行われているように規範や道德意識を喚起する方法が考えられる。また、駐車場を探さずに違法駐車する被験者も少なくないと考えられるため、被験者個人の目的地に応じた駐車場の情報のみを提供する方法も考えられる。ネガティブ・アピールとしては、法律や罰則の情報を与える方法が考えられる。これは、第1回アンケート調査の取締り経験の有無が約半々の結果であったことから、情報提供の効果を検証するためには、適切な内容であると考えられる。

【出典】

- 1) 深田博己 編著(2002),『説得心理学ハンドブック 説得コミュニケーション研究の最前線』;北大路書房, 539pp.
- 2) 『モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン(平成20年7月4日)』; (社)土木学会 土木計画学研究委員会, 日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)委員会

4. 情報提供の実施

4-1. 分析対象者のセグメント化

被験者 795 人をランダムサンプリングにより、4 グループに分類する。図 4-1 には、被験者の分類と情報提供内容を示した。このうち、統制群は何も情報を与えないグループとなり、残りの 3 グループには、各々「駐車場情報」「規範・道徳」「法律・罰則」の情報を与える。この中の「駐車場情報」は、第 1 回アンケート調査によって取得した目的地のデータから被験者の個人個人に応じた情報提供内容となるため、複数のパターンが存在することになる。一方、「規範・道徳」や「法律・罰則」では、各々 1 パターンずつの情報提供内容となる。

このように、情報提供内容別に被験者を分類した上で調査のフローを整理すると、図 4-2 に示した図の通りとなる。このようなアンケート調査フローに基づき、情報提供及び第 2 回アンケート調査を実施する。

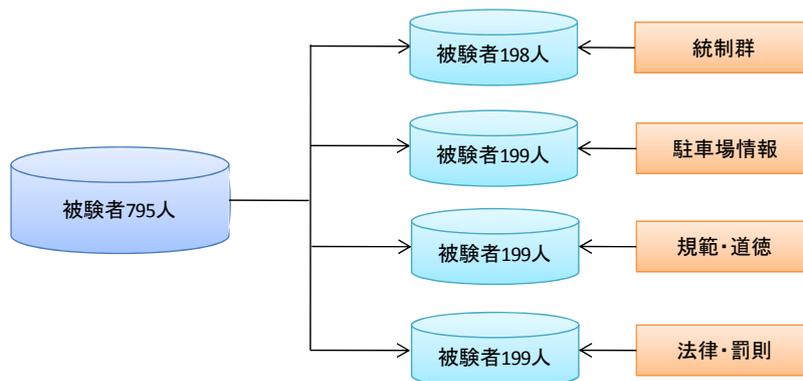


図 4-1 被験者の分類と情報提供内容

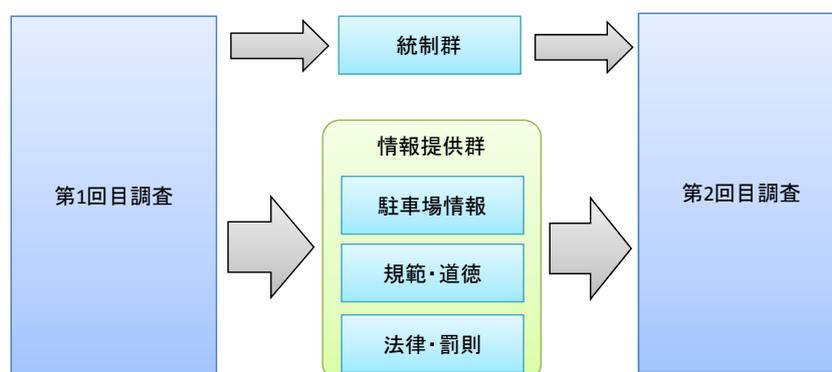


図 4-2 アンケート調査のフロー

4-2. 情報提供の実施

(1) 情報提供の実施の概要

情報提供群の 597 人を対象として、PDF による情報提供を行った。PDF はアンケート調査画面に貼り付けられた専用 URL へアクセスすると PDF が開き、閲覧できるものとした。この URL は、各々情報提供群によって異なる専用の URL を用意した。このうち「規範・道徳」と「法律・罰則」については、情報提供の PDF は各々 1 つであり、与えられる情報はグループ内では異なる。しかし、「駐車場情報」では、被験者の目的地に応じた駐車場情報を与えるため、PDF は複数存在し、グループ内での情報は異なる。

次に、リーフレットの閲覧後、そのリーフレットの内容を正確に理解しているか調査するため、リーフレットの内容に関する質問を設けた。「PDF の内容は次のうちどれでしたか」という質問に対し、回答選択肢を「付近の駐車場の情報」「法律・罰則の情報」「道徳・マナーの情報」の 3 つ用意し、その中の 1 つを選択させた。以上が情報提供の実施の概要である。

調査概要は表 4-1 の通りで、調査期間は 2008 年 10 月 29 日～2008 年 11 月 4 日にインターネットによる調査を実施し、回収率 88.6%で 529 サンプルの回収を得た。



図 4-3 情報提供の実施概要

表 4-1 調査概要

調査期間	2008年10月29日～11月4日(1週間)
調査内容	・PDFタイプのリーフレットの閲覧 ・リーフレットの内容の認知
調査方法	・インターネットによるPDFの閲覧 ・インターネットによるアンケート調査
配布数	597サンプル
回収数	529サンプル(回収率88.6%)

(2) 情報提供内容の正答率

図 4-4 には情報提供内容の正答率を示した。リーフレットの閲覧者は、「駐車場情報」で 177 人、「規範・道徳」で 176 人、「法律・罰則」で 176 人であり、そのうち、リーフレットの内容を正しく理解した被験者は、「駐車場情報」で 151 人(正答率 85.3%)、「規範・道徳」で 126 人(正答率 71.6%)、「法律・罰則」で 152 人(正答率 86.4%)となった。この結果から、「規範・道徳」の情報提供群は、与えた情報提供内容に対する理解が他の情報提供群と比較してやや低い結果となった。

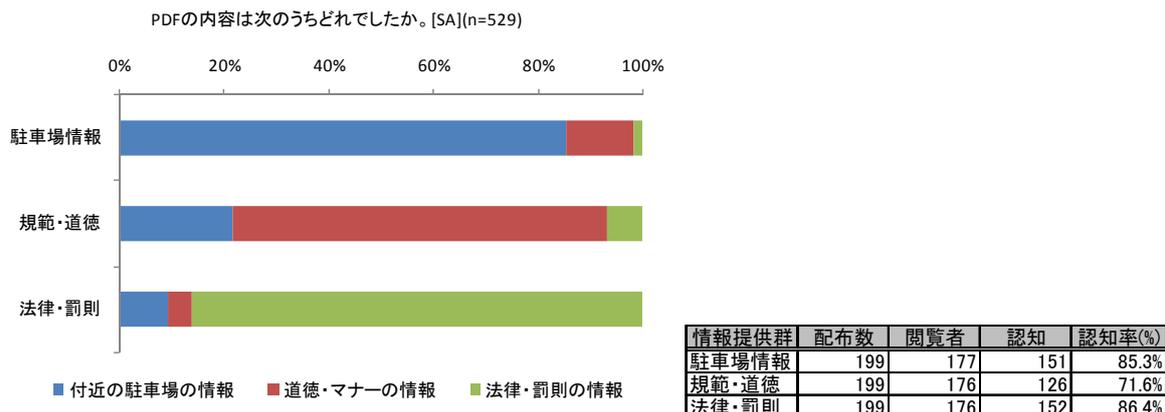


図 4-4 情報提供内容の正答率

(3) 情報提供内容の理解

図 4-5 には情報提供内容の理解度を示した。情報提供の内容については、9 割以上の被験者が「とてもそう思う」「そう思う」「ややそう思う」と回答した。

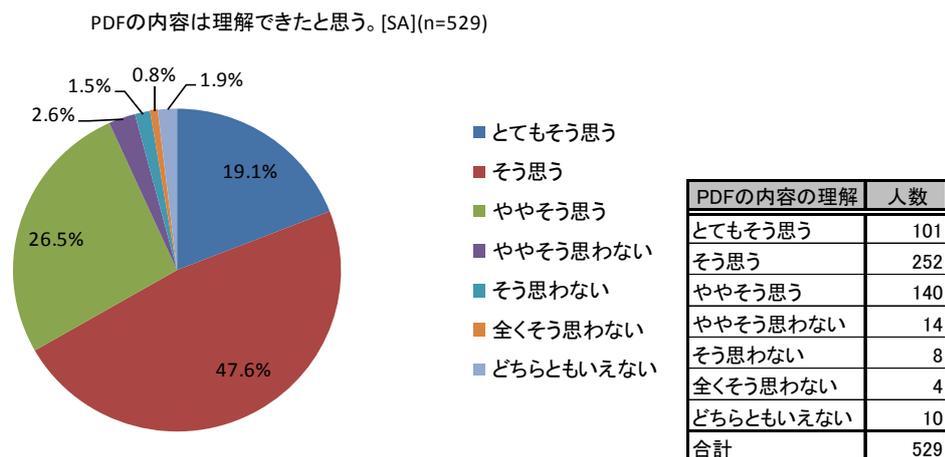


図 4-5 情報提供内容の理解度

5. インターネットアンケートを用いた第2回意識調査

5-1. 第2回意識調査の概要

(1) 調査概要

第2回意識調査は、情報提供の効果測定を目的に、情報提供を行った情報提供群と情報提供を行わなかった統制群を含め、727人を対象に調査を行う。調査は、第1回意識調査と同様にインターネットによるアンケート調査を実施し、同一個人を対象としたパネル調査である。

表5-1に第2回意識調査の概要を示した通り、第2回意識調査は、2008年11月28日～12月1日まで実施し、656サンプルの回収を得た。

表5-1 第2回意識調査の概要

調査期間	2008年11月28日～12月01日(4日間)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・自動二輪車利用実態 ・駐車場利用実態 ・違法駐車実態 ・ライフスタイル ・駐車意識や法制度に関する意識
調査方法	インターネットによるアンケート調査
被験者	統制群とリーフレットを閲覧した情報提供群合わせて727人 <ul style="list-style-type: none"> ・統制群(198人) ・駐車場情報提供群(177人) ・規範・道徳情報提供群(176人) ・法律・罰則情報提供群(176人)
配布数	727サンプル
回収数	656サンプル(回収率90.2%)

(2) 調査項目

表5-2に調査項目一覧を示した。①自動二輪車利用実態では、第1回調査と比較して自動二輪車の利用回数に変化がないかを調査する。②駐車場利用実態と③違法駐車実態では、情報提供後、駐車場利用や違法駐車行為にどの程度影響を与えたかを調査する。④ライフスタイルと⑤駐車意識や法制度に関する意識では、情報提供が意識面にどの程度影響を与えたかを調査する。以上の質問10項目から情報提供前後の差を明らかにする。

表5-2 調査項目一覧

Q番号	回答形式	質問項目	表示条件
①自動二輪車利用実態			
Q1	SA	東京都への移動頻度	ALL
②駐車場利用実態			
Q2	SA	駐車場利用頻度	ALL
Q3	SA	駐車場利用理由	Q2=1-8
Q4	MA	駐車場利用時の移動目的	Q2=1-8
Q5	SA	駐車場情報収集媒体	Q2=1-8
Q6	SA	四輪駐車スペース利用意向	ALL
③違法駐車実態			
Q7	SA	違法駐車頻度	ALL
Q8	PA	違法駐車理由	Q7=1-8
④ライフスタイル			
Q9	MB	日常生活における態度の測定(5段階評価)	ALL
⑤駐車意識や法制度に関する意識			
Q10	MB	駐車場利便性/道徳意識/法令遵守/法制度に関する知識/重要性認知/目標意図/実行意図(7段階評価)	ALL

5-2. 第2回意識調査の結果

(1) 自動二輪車利用実態

【概要】

自動二輪車の利用頻度では、自動二輪車を利用した東京都内の移動頻度を調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 東京都内の移動頻度は、1ヶ月に10回未満と回答した被験者が52.6%で、10回以上と回答した被験者が47.4%
- 第1回意識調査と分布の傾向に大きな違いはないが、1ヶ月に1回未満と回答した被験者が増加するなど、全体的に移動頻度の減少が見られた

図5-1に自動二輪車を使用した東京都内の移動頻度を示した。1ヶ月に「1～4回」や「5～9回」と回答した被験者がそれぞれ全体の20%以上を占める。第2回意識調査では、「1回未満」と回答した被験者が新たに増加するなど、全体的に移動頻度の減少が見られた。

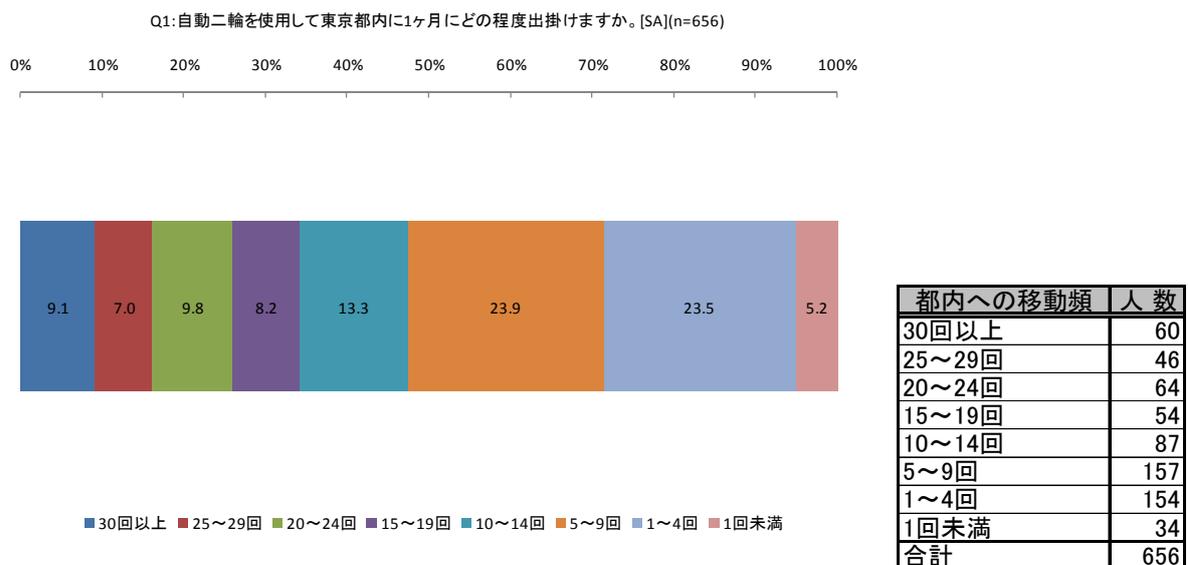


図5-1 自動二輪車を使用した東京都内の移動頻度

(2) 駐車場利用実態

【概要】

駐車場利用実態では、駐車場利用頻度や駐車場利用理由、駐車場利用時の移動目的、駐車場情報収集媒体、四輪駐車スペース利用意向を調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 駐車場利用頻度は、1ヶ月に10回未満と回答した被験者が半数以上を占め、全く利用しないと回答した被験者は41.6%占めた
- 駐車場利用理由では、「取締りが厳しいため」と回答した被験者が、49.6%と最も多く、罰則に対する意識の向上が見られる
- 駐車場利用時の移動目的は、「買物」が最も多く36.5%となり、次に「娯楽」「食事」の順となり、第1回意識調査と比較して「食事」と「娯楽」の順番が入れ替わった
- 利用する情報収集媒体は、「特に利用しない」は17.8%と第1回意識調査よりも約10ポイント低下し、「PCのWebサイト」が42.3%と約10ポイント上昇した
- 四輪車と同じ料金でも利用すると回答した割合は40.2%となり、第1回意識調査よりも約7ポイント上昇した

図5-2に駐車場利用頻度を示した。直近1ヶ月に1回以上利用した割合は48.5%であり、第1回意識調査とあまり変わらない結果となった。一方で、全く利用しないと回答した割合が増加した。

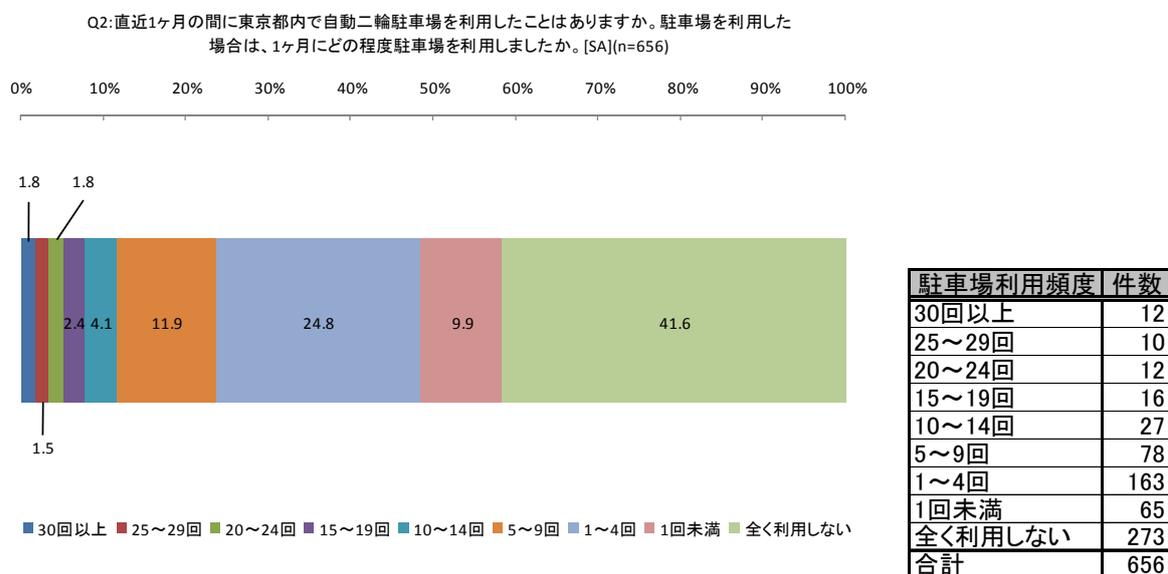


図5-2 駐車場利用頻度

図 5-3 に駐車場利用理由を示した。「取締りが厳しいため」と回答した割合が 49.6%であり、第 1 回意識調査と比較して約 18 ポイント上昇した。また、「路上駐車は迷惑になるから」という回答も約 2 ポイント上昇した。このことから、罰則に対する意識や規範・道徳に対する意識の向上が見られると考えられる。

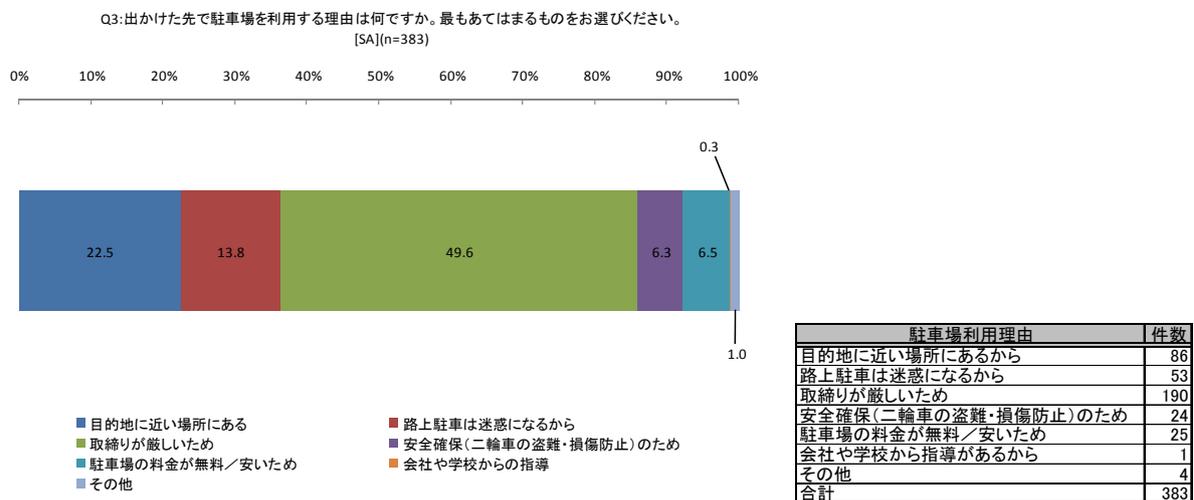


図 5-3 駐車場利用理由

図 5-4 に駐車場利用時の移動目的を示した。第 1 回意識調査と比較して、買物の回答が約 4 ポイント上昇した。一方、食事は約 2 ポイント低下し、娯楽よりも回答数が減少した。

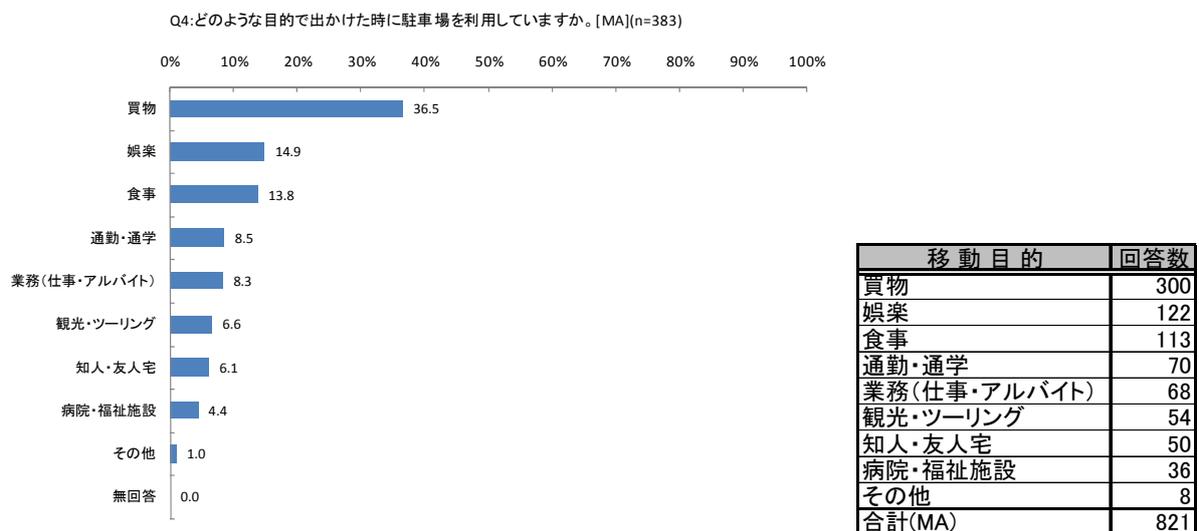


図 5-4 駐車場利用時の移動目的

図 5-5 に利用する情報収集媒体を示した。「特に利用しない」と回答した割合が 17.8%と第 1 回意識調査と比較して約 10 ポイント低下した。それに代わり、「PC の Web サイト」と回答した割合が 42.3%となり、約 10 ポイント上昇した。

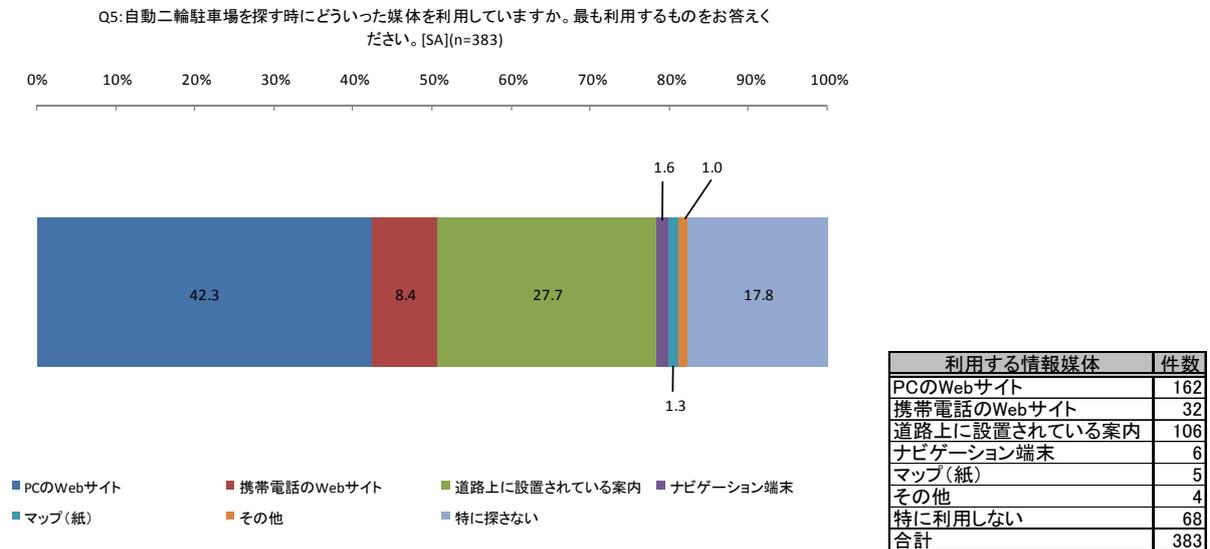


図 5-5 利用する情報収集媒体

図 5-6 に四輪駐車スペース利用意向を示した。料金が四輪車と同じ金額でも利用すると回答した割合は 40.2%と第 1 回意識調査と比較して約 7 ポイント上昇した。

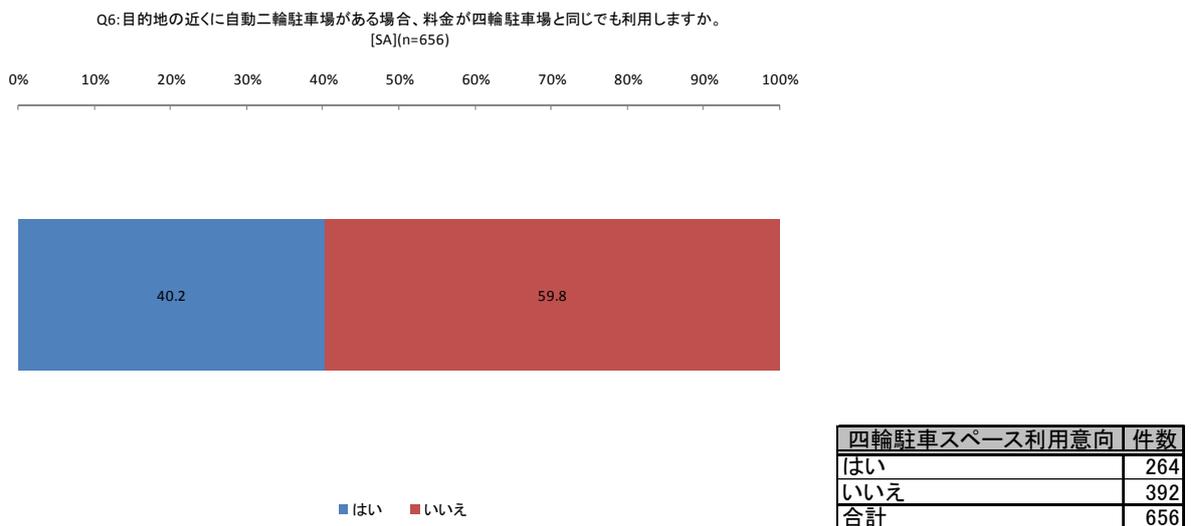


図 5-6 四輪駐車スペース利用意向

(3) 違法駐車実態

【概要】

違法駐車実態では、違法駐車頻度や違法駐車理由を調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 違法駐車頻度は、1ヶ月に10回未満と回答した被験者が81.2%となり、第1回意識調査と比較して約14ポイント上昇した
- 違法駐車理由は、第1回意識調査と傾向は変わらず、理由の第1位は「目的地に近い駐車場がない」、第2位は「駐車場は料金が掛かるから」や「駐車時間が短いから」、「目的地に近い駐車場を探すのが面倒」という回答が多く、第3位も2位と同じ傾向となった

図5-7に違法駐車頻度を示した。1ヶ月に「1～4回」と回答した被験者が全体の39.9%を占め、「5～9回」と回答した被験者は全体の19.8%を占めた。また、「1回未満」と「全くしない」が合わせて21.5%であり、第1回意識調査と比較して、違法駐車頻度は減少した傾向にあることがわかる。

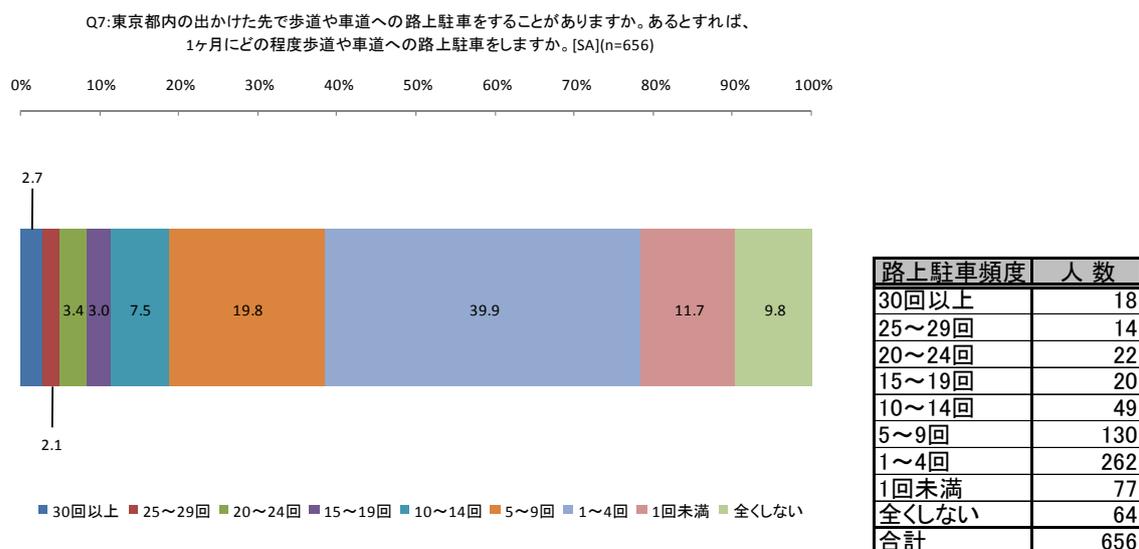
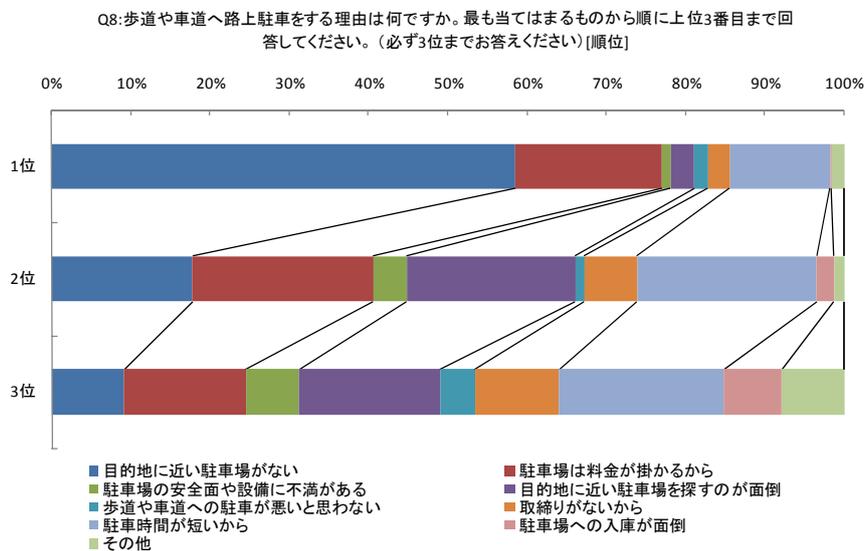


図5-7 違法駐車頻度

図 5-8 に違法駐車理由を示した。第 1 回意識調査と傾向は変わらず、理由の第 1 位は「目的地に近い駐車場がない」、第 2 位は「駐車場は料金が掛かるから」や「駐車時間が短いから」、
「目的地に近い駐車場を探すのが面倒」という回答が多く、第 3 位も 2 位と同じ傾向となった。



路上駐車理由	件数			縦構成比%		
	1位	2位	3位	1位	2位	3位
目的地に近い駐車場がない	346	105	54	58.4%	17.7%	9.1%
駐車場は料金が掛かるから	110	135	91	18.6%	22.8%	15.4%
駐車場の安全面や設備に不満がある	6	25	40	1.0%	4.2%	6.8%
目的地に近い駐車場を探すのが面倒	18	126	105	3.0%	21.3%	17.7%
歩道や車道への駐車が悪いと思わない	10	7	26	1.7%	1.2%	4.4%
取締りがないから	16	39	63	2.7%	6.6%	10.6%
駐車時間が短いから	75	134	123	12.7%	22.6%	20.8%
駐車場への入庫が面倒	1	13	43	0.2%	2.2%	7.3%
その他	10	8	47	1.7%	1.4%	7.9%
合計	592	592	592	100.0%	100.0%	100.0%

図 5-8 違法駐車理由

(4) ライフスタイル

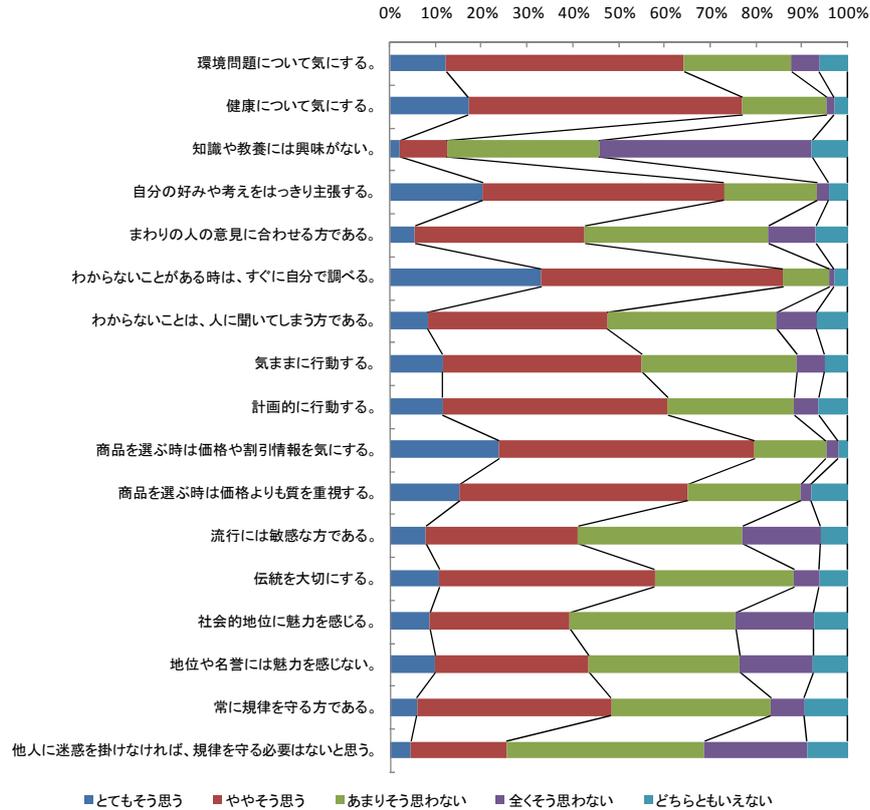
【概要】

ライフスタイルでは、普段の生活におけるライフスタイルや価値観について調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 「わからないことがある時は、すぐに自分で調べる」について、「とてもそう思う」と「ややそう思う」合わせて 85.3%と意識が変わらず高く、第1回意識調査と比較して 2.2 ポイントの上昇となった
- 「気ままに行動する」について、「とてもそう思う」と「ややそう思う」合わせて 55.0%であり、第1回意識調査と比較して、3.2 ポイントの低下となった
- 「計画的に行動する」について、「とてもそう思う」と「ややそう思う」合わせて 60.5%であり、第1回意識調査と比較して、4.0 ポイントの上昇となった
- 「常に規律を守る方である」について、「とてもそう思う」と「ややそう思う」合わせて 48.3%であり、第1回意識調査と比較して、3.2 ポイントの上昇となった
- 「他人に迷惑を掛けなければ、規律を守る必要はないと思う」について、「とてもそう思う」と「ややそう思う」合わせて 25.5%であり、第1回意識調査と比較して、2.5 ポイントの低下となった

図 5-9 に普段の生活におけるライフスタイルや価値観を示した。第1回意識調査の結果と傾向は大きく変わらない結果となった。しかし、「わからないことがある時は、すぐに自分で調べる」や「気ままに行動する」、「計画的に行動する」、「常に規律を守る方である」、「他人に迷惑を掛けなければ、規律を守る必要はないと思う」などは、僅かではあるものの違法駐車行為を抑制する上で望ましい方向に変化した。

Q9:あなたの普段の生活におけるライフスタイルや価値観についてお伺いします。[SAマトリクス]



ライフスタイル 価値観	件数					構成比%				
	とても そう思う	やや そう思う	あまり そう思わ ない	全く そう思わ ない	どちらとも いえない	とても そう思う	やや そう思う	あまり そう思わ ない	全く そう思わ ない	どちらとも いえない
環境問題について気にする。	80	341	154	40	41	12.2%	52.0%	23.5%	6.1%	6.3%
健康について気にする。	112	392	121	12	19	17.1%	59.8%	18.4%	1.8%	2.9%
知識や教養には興味がない。	14	67	218	305	52	2.1%	10.2%	33.2%	46.5%	7.9%
自分の好みや考えをはっきり主張する。	133	345	134	17	27	20.3%	52.6%	20.4%	2.6%	4.1%
まわりの人の意見に合わせる方である。	35	244	262	69	46	5.3%	37.2%	39.9%	10.5%	7.0%
わからないことがある時は、すぐに自分で調べる。	217	346	66	7	20	33.1%	52.7%	10.1%	1.1%	3.0%
わからないことは、人に聞いてしまう方である。	54	257	242	58	45	8.2%	39.2%	36.9%	8.8%	6.9%
気ままに行動する。	75	286	221	41	33	11.4%	43.6%	33.7%	6.3%	5.0%
計画的に行動する。	75	322	181	36	42	11.4%	49.1%	27.6%	5.5%	6.4%
商品を選ぶ時は価格や割引情報を気にする。	156	366	102	18	14	23.8%	55.8%	15.5%	2.7%	2.1%
商品を選ぶ時は価格よりも質を重視する。	99	327	162	15	53	15.1%	49.8%	24.7%	2.3%	8.1%
流行には敏感な方である。	51	218	236	112	39	7.8%	33.2%	36.0%	17.1%	5.9%
伝統を大切にする。	70	309	199	37	41	10.7%	47.1%	30.3%	5.6%	6.3%
社会的地位に魅力を感じる。	56	201	238	112	49	8.5%	30.6%	36.3%	17.1%	7.5%
地位や名誉には魅力を感じない。	65	220	215	106	50	9.9%	33.5%	32.8%	16.2%	7.6%
常に規律を守る方である。	38	279	229	47	63	5.8%	42.5%	34.9%	7.2%	9.6%
他人に迷惑を掛けなければ、規律を守る必要はないと思う。	29	138	283	147	59	4.4%	21.0%	43.1%	22.4%	9.0%

図 5-9 普段の生活におけるライフスタイルや価値観

(5) 駐車意識や法制度に関する意識

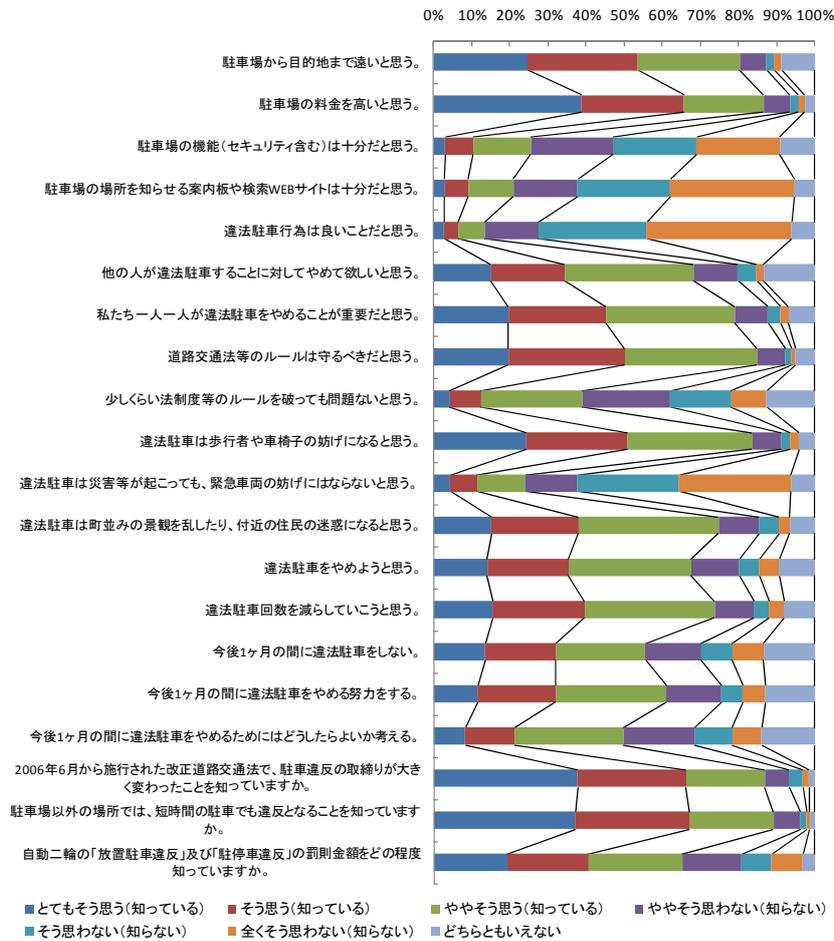
【概要】

駐車意識や法制度に関する意識では、出かけた先で利用する自動二輪駐車場や駐車意識等について調査した。その回答結果は、以下の通りとなった。

- 「私たちひとりひとりが違法駐車をやめることが重要だと思う」について、「とてもそう思う」「そう思う」「ややそう思う」合わせて 79.0%であり、第1回意識調査と比較して、4.8ポイントの上昇となった
- 「違法駐車をやめようと思う」について、「とてもそう思う」「そう思う」「ややそう思う」合わせて 67.5%であり、第1回意識調査と比較して、6.4ポイントの上昇となった
- 「今後1ヶ月の間に違法駐車をしない」について、「とてもそう思う」「そう思う」「ややそう思う」合わせて 55.5%であり、第1回意識調査と比較して、4.6ポイントの上昇となった
- 「今後1ヶ月の間に違法駐車をやめる努力をする」について、「とてもそう思う」「そう思う」「ややそう思う」合わせて 61.1%であり、第1回意識調査と比較して、5.5ポイントの上昇となった

図5-10に駐車意識や法制度に関する意識を示した。「私たちひとりひとりが違法駐車をやめることが重要だと思う」について、「とてもそう思う」「そう思う」「ややそう思う」合わせて79.0%であり、第1回意識調査と比較して、4.8ポイントの上昇となったほか、「違法駐車をやめようと思う」や「今後1ヶ月の間に違法駐車をしない」、「今後1ヶ月の間に違法駐車をやめる努力をする」についても、それぞれ「とてもそう思う」「そう思う」「ややそう思う」合わせて、67.5%、55.5%、61.1%であり、第1回意識調査と比較して、それぞれ6.4ポイント、4.6ポイント、5.5ポイントの上昇となった。

Q10:出かけた先で利用する自動二輪駐車場の利便性や駐車意識等についてお伺いします。[SAマトリクス]



駐車意識や法制度に関する意識	件数							構成比%						
	とてもそう思う(知っている)	そう思う(知っている)	ややそう思う(知っている)	ややそう思わない(知らない)	そう思わない(知らない)	全くそう思わない(知らない)	どちらともいえない	とてもそう思う(知っている)	そう思う(知っている)	ややそう思う(知っている)	ややそう思わない(知らない)	そう思わない(知らない)	全くそう思わない(知らない)	どちらともいえない
駐車場から目的地まで遠いと思う。	162	189	175	47	13	12	58	24.7%	28.8%	26.7%	7.2%	2.0%	1.8%	8.8%
駐車場の料金を高いと思う。	254	177	136	45	15	11	18	38.7%	27.0%	20.7%	6.9%	2.3%	1.7%	2.7%
駐車場の機能(セキュリティ含む)は十分だと思う。	20	48	99	142	143	143	61	3.0%	7.3%	15.1%	21.6%	21.8%	21.8%	9.3%
駐車場の場所を知らせる案内板や検索WEBサイトは十分だと思う。	19	42	77	110	159	213	36	2.9%	6.4%	11.7%	16.8%	24.2%	32.5%	5.5%
違法駐車行為は良いことだと思う。	18	25	45	92	186	250	40	2.7%	3.8%	6.9%	14.0%	28.4%	38.1%	6.1%
他の人が違法駐車することに対してやめて欲しいと思う。	98	128	221	76	31	13	89	14.9%	19.5%	33.7%	11.6%	4.7%	2.0%	13.6%
私たち一人一人が違法駐車をやめることが重要だと思う。	128	169	221	57	21	14	46	19.5%	25.8%	33.7%	8.7%	3.2%	2.1%	7.0%
道路交通法等のルールは守るべきだと思う。	128	201	227	49	10	7	34	19.5%	30.6%	34.6%	7.5%	1.5%	1.1%	5.2%
少しくらい法制度等のルールを破っても問題ないと思う。	27	54	174	152	104	62	83	4.1%	8.2%	26.5%	23.2%	15.9%	9.5%	12.7%
違法駐車を歩行者や車椅子の妨げになると思う。	159	175	214	50	14	17	27	24.2%	26.7%	32.6%	7.6%	2.1%	2.6%	4.1%
違法駐車が災害等が起こっても、緊急車両の妨げにはならないと思う。	29	46	83	90	174	193	41	4.4%	7.0%	12.7%	13.7%	26.5%	29.4%	6.3%
違法駐車が町並みの景観を乱したり、付近の住民の迷惑になると思う。	100	150	240	70	33	20	43	15.2%	22.9%	36.6%	10.7%	5.0%	3.0%	6.6%
違法駐車をやめようと思う。	92	140	211	82	35	34	62	14.0%	21.3%	32.2%	12.5%	5.3%	5.2%	9.5%
違法駐車回数を減らしていこうと思う。	102	158	224	67	26	26	53	15.5%	24.1%	34.1%	10.2%	4.0%	4.0%	8.1%
今後1ヶ月の間に違法駐車をしない。	89	122	153	96	53	54	89	13.6%	18.6%	23.3%	14.6%	8.1%	8.2%	13.6%
今後1ヶ月の間に違法駐車をやめる努力をする。	76	134	191	94	37	38	86	11.6%	20.4%	29.1%	14.3%	5.6%	5.8%	13.1%
今後1ヶ月の間に違法駐車をやめるためにはどうしたらよいか考える。	54	85	188	122	64	51	92	8.2%	13.0%	28.7%	18.6%	9.8%	7.8%	14.0%
2006年6月から施行された改正道路交通法で、駐車違反の取締りが大きく変わったことを知っていますか。	248	186	136	41	23	12	10	37.8%	28.4%	20.7%	6.3%	3.5%	1.8%	1.5%
駐車場以外の場所では、短時間の駐車でも違反となることを知っていますか。	244	196	144	47	10	6	9	37.2%	29.9%	22.0%	7.2%	1.5%	0.9%	1.4%
自動二輪の「放置駐車違反」及び「駐停車違反」の罰則金額をどの程度知っていますか。	126	140	161	102	52	54	21	19.2%	21.3%	24.5%	15.5%	7.9%	8.2%	3.2%

図 5-10 駐車意識や法制度に関する意識

6. 情報提供効果の検証

情報提供効果の検証では、情報提供内容が被験者の心理や行動にどのような影響を与えたかを精緻に分析するため、図 4-4 や図 4-5 で取り上げた情報提供内容を正確に認知し、その上でリーフレットの内容を理解(「とてもそう思う」「そう思う」「ややそう思う」と回答)した被験者を対象に分析を行う。第 2 回意識調査で脱落した被験者もいるため、サンプル数は、駐車場情報 127 人、規範・道徳 106 人、法律・罰則 135 人となっている。

6-1. 情報提供前後の差の検定

はじめに情報提供前後で心理指標の平均値に統計的な差があるかを t 検定によって明らかにする。これにより、情報提供そのものが心理指標に対して影響を及ぼしたかどうかを検証する。

ここで、t 検定とは、ある量的変数を 2 つの値をとる質的変数(独立した場合や対応のある場合)で分け、その平均値の差を検定することで 2 群の間に関連性があるかどうかを統計的に調べる検定である。

心理指標など、情報提供前後の差の検定を行う上で、情報提供前におけるグループ別の平均値に差異がないか注意しなければならない。ランダムサンプリングによりグループ分けしたものの、サンプルの消耗により各グループの平均値に差が生じている可能性がある。情報提供前の各グループの平均値に差が生じていれば、精緻な効果の検証は行えない。そのため、図 6-1 の手順を取り、情報提供前後の差の検定を行う。まず、STEP1 と STEP2 では、情報提供前の各グループ間に平均値の差があるかどうか統計的な検定を行い、平均値に差があると認められる心理指標は除外し、平均値に差がない心理指標だけを保持し、STEP3 では、その心理指標を用いて情報提供前後の差の t 検定を行う。これにより、情報提供前後の差の検定を行う。

ここで、情報提供前と情報提供後における平均値とは、7 段階評価において、「とてもそう思う」を 7、「そう思う」を 6、「ややそう思う」を 5、「どちらともいえない」を 4、「ややそう思わない」を 3、「そう思わない」を 2、「全くそう思わない」を 1 とした平均値である。また、情報提供前後の差における平均値とは、情報提供後の心理指標値から情報提供前の心理指標値の差を取ったものの平均値である。

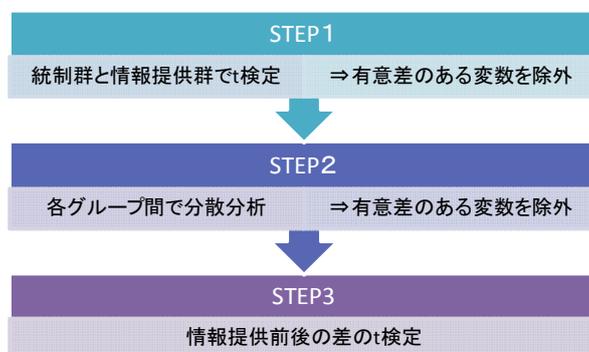


図 6-1 情報提供前後の差の検定の手順

STEP1に基づき、表 6-1 には、情報提供前における統制群と情報提供群の心理指標の差の t 検定結果を示した。その結果、「違法駐車行為は良いことだと思う」や「違法駐車行為は歩行者や車椅子の妨げになると思う」、「違法駐車回数を減らしていこうと思う」では、グループの平均値に差があり、情報提供効果の検証を行う変数としては適切でないと判断できる。

ここで、表中の目標意図は、違法駐車行為を抑制しようという目標状態の態度であり、実行意図は、違法駐車行為抑制のために方略的な努を行う程度の態度である。

表 6-1 情報提供前における統制群と情報提供群の差の t 検定(心理指標)

統制群と情報提供群の差の検定	統制群		情報提供群		t検定
	情報提供前		情報提供前		
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	t値
【駐車場利便性】 駐車場から目的地まで 遠いと思う	5.44	1.41	5.45	1.39	-0.03
【駐車場利便性】 駐車場の料金を 高いと思う	5.74	1.56	5.74	1.40	0.01
【駐車場利便性】 駐車場の機能(セキュリティ含む)は 十分だと思う	3.10	1.71	3.07	1.59	0.24
【駐車場利便性】 駐車場所を知らせる案内板や 検索WEBサイトは十分だと思う	2.72	1.72	2.61	1.69	0.74
【道徳意識】 違法駐車行為は 良いことだと思う	2.53	1.61	2.09	1.36	3.35 **
【道徳意識】 他の人が違法駐車することに 対してやめて欲しいと思う	4.70	1.48	4.77	1.54	-0.51
【道徳意識】 私たち一人一人が違法駐車を やめることが重要だと思う	4.95	1.44	5.12	1.46	-1.26
【法令遵守】 道路交通法等のルールは 守るべきだと思う	5.25	1.31	5.22	1.38	0.25
【法令遵守】 少くも法制度等のルールを 破っても問題ないと思う	3.69	1.68	3.67	1.68	0.09
【重要性認知】 違法駐車は歩行者や車椅子の 妨げになると思う	5.12	1.53	5.38	1.40	-1.98 *
【重要性認知】 違法駐車は災害時等が起こっても、 緊急車両の妨げにはならないと思う	2.96	1.79	2.69	1.76	1.66
【重要性認知】 違法駐車は町並みの景観を乱したり、 付近の住民の迷惑になると思う	4.76	1.54	4.90	1.62	-0.96
【目標意図】 違法駐車を やめようと思う	4.39	1.69	4.62	1.60	-1.59
【目標意図】 違法駐車回数を 減らしていこうと思う	4.74	1.57	5.03	1.58	-2.02 *
【実行意図】 今後1ヶ月の間に 違法駐車をしない	4.25	1.78	4.33	1.81	-0.52
【実行意図】 今後1ヶ月の間に違法駐車を やめる努力をする	4.32	1.73	4.43	1.63	-0.71
【実行意図】 今後1ヶ月の間に違法駐車をやめるためには どうしたらよいか考える	3.92	1.71	4.08	1.70	-1.03
【法制度に関する知識】 2006年6月から施行された改正道路交通法で、 駐車違反の取締りが大きく変わったことを知っていますか	5.66	1.56	5.74	1.54	-0.59
【法制度に関する知識】 駐車場以外の場所では、短時間の駐車でも 違反となることを知っていますか	5.76	1.51	5.74	1.40	0.12
【法制度に関する知識】 自動二輪の「放置駐車違反」及び「駐停車違反」 の罰則金額をどの程度知っていますか	4.54	2.00	4.42	1.98	0.66
サンプル数	179		368		

*:5%有意 **:1%有意

STEP2に基づき、表 6-2 には、情報提供前における各グループ間の心理指標の分散分析結果を示した。ここで、分散分析とは、データのばらつきが因子によるものよりも誤差によるものの方が大きいかどうかを検定し、因子によるばらつきの方が大きい場合、母平均に差があるとする検定であり、3つ以上のグループの平均値の差を統計的に調べるものである。

その結果、「駐車場から目的地まで遠いと思う」と「駐車場場所を知らせる案内板や検索 WEB サイトは十分だと思う」は、グループ間に有意な差が認められ、情報提供効果の検証を行う変数として適切ではないと判断できる。

表 6-2 情報提供前における各グループ間の分散分析(心理指標)

各グループ間の差の検定	統制群		駐車場情報提供群		規範・道徳情報提供群		法律・罰則情報提供群		分散分析	
	情報提供前		情報提供前		情報提供前		情報提供前		F値	F-境界値
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差		
【駐車場利便性】 駐車場から目的地まで 遠いと思う	5.44	1.41	5.72	1.28	5.40	1.36	5.23	1.49	2.73	0.0433 *
【駐車場利便性】 駐車場の料金を 高いと思う	5.74	1.56	5.84	1.44	5.82	1.19	5.59	1.52	0.83	0.4786
【駐車場利便性】 駐車場の機能(セキュリティ含む)は 十分だと思う	3.10	1.71	3.09	1.61	3.27	1.69	2.87	1.48	1.23	0.2967
【駐車場利便性】 駐車場場所を知らせる案内板や 検索WEBサイトは十分だと思う	2.72	1.72	2.53	1.70	2.97	1.76	2.39	1.58	2.65	0.048 *
【道徳意識】 他の人が違法駐車することに 対してやめて欲しいと思う	4.70	1.48	4.69	1.57	4.75	1.55	4.87	1.51	0.43	0.7312
【道徳意識】 私たちが一人一人が違法駐車を やめることが重要だと思う	4.95	1.44	5.20	1.52	5.02	1.44	5.12	1.42	0.82	0.4832
【法令遵守】 道路交通法等のルールは 守るべきだと思う	5.25	1.31	5.35	1.42	5.05	1.42	5.23	1.31	1.01	0.3878
【法令遵守】 少しくらい法制度等のルールを 破っても問題ないと思う	3.69	1.68	3.61	1.66	3.88	1.69	3.58	1.68	0.74	0.529
【重要性認知】 違法駐車は災害時等が起こっても、 緊急車両の妨げにはならないと思う	2.96	1.79	2.57	1.69	2.81	1.88	2.71	1.74	1.27	0.2851
【重要性認知】 違法駐車は町並みの景観を乱したり、 付近の住民の迷惑になると思う	4.76	1.54	4.77	1.72	4.79	1.63	5.10	1.51	1.48	0.2198
【目標意図】 違法駐車を やめようと思う	4.39	1.69	4.54	1.70	4.60	1.58	4.71	1.54	1.08	0.3583
【実行意図】 今後1ヶ月の間に 違法駐車をしない	4.25	1.78	4.39	1.86	4.35	1.65	4.26	1.90	0.22	0.8852
【実行意図】 今後1ヶ月の間に違法駐車を やめる努力をする	4.32	1.73	4.45	1.73	4.49	1.39	4.37	1.73	0.28	0.8417
【実行意図】 今後1ヶ月の間に違法駐車をやめるためには どうしたらよいか考える	3.92	1.71	4.20	1.73	4.01	1.55	4.03	1.78	0.65	0.582
【法制度に関する知識】 2006年6月から施行された改正道路交通法で、 駐車違反の取締りが大きく変わったことを知っていますか	5.66	1.56	5.73	1.64	5.80	1.38	5.70	1.57	0.2	0.8987
【法制度に関する知識】 駐車場以外の場所では、短時間の駐車で 違反となることを知っていますか	5.76	1.51	5.85	1.36	5.84	1.27	5.57	1.52	1.05	0.3695
【法制度に関する知識】 自動二輪の「放置駐車違反」及び「駐停車違反」 の罰則金額をどの程度知っていますか	4.54	2.00	4.39	2.01	4.58	1.90	4.31	2.02	0.54	0.6579
サンプル数	179		127		106		135			

*:5%有意 **:1%有意

最後に STEP3 に基づき、グループ別に情報提供前後の心理指標の差の検証を行ったものを表 6-3 に示す。その結果、駐車場情報提供群では、「違法駐車をやめようと思う」は 1%有意であった。これは、目的地付近の駐車場情報を提供したことにより、新たな駐車場を知ることができたことと具体的な料金を知ることができたためだと考えられる。また、有意とは言えないが、「駐車場の料金を高いと思う」についても平均値が減少の方向へ変化したことが確認できる。規範・道徳情報提供群では、「私たち一人一人が違法駐車をやめることが重要だと思う」や「違法駐車は町並みの景観を乱したり、付近の住民の迷惑になると思う」などについて有意な差が認められる。規範・道徳情報提供群の特徴としては、重要性認知や道徳意識に対する意識が高くなったことである。法律・罰則情報提供群では、「今後 1 ヶ月の間に違法駐車をしなす」や「今後 1 ヶ月の間に違法駐車をやめる努力をする」について 1%有意であったほか、「自動二輪車の『放置駐車違反』及び『駐停車違反』の罰則金額をどの程度知っていますか」が 5%有意であった。法律・罰則情報提供群の特徴としては、道徳意識や目標意図を喚起することなく、直接、実行意図に影響を与えた点である。

「道路交通法等のルールは守るべきだと思う」については、駐車場情報提供群以外のグループは全て有意であった。統制群についても有意となったのは、この心理指標自体が外的要因(テレビなど)を受けやすいためだと考えられる。

表 6-3 グループ別の情報提供前後における差の t 検定(心理指標)

情報提供前後の差の検定	統制群			駐車場情報提供群			規範・道徳情報提供群			法律・罰則情報提供群		
	平均値	標準偏差	t値	平均値	標準偏差	t値	平均値	標準偏差	t値	平均値	標準偏差	t値
【駐車場利便性】 駐車場の料金を高いと思う	0.05	1.43	0.47	-0.21	1.72	-1.40	0.08	1.55	0.56	0.22	1.63	1.58
【駐車場利便性】 駐車場の機能(セキュリティ含む)は十分だと思う	-0.06	1.86	-0.40	0.02	1.96	0.14	-0.16	2.00	-0.83	0.06	1.97	0.35
【道徳意識】 他の人が違法駐車することに対してやめて欲しいと思う	0.16	1.62	1.29	0.26	1.64	1.78	0.28	1.51	1.93	0.11	1.61	0.80
【道徳意識】 私たち一人一人が違法駐車をやめることが重要だと思う	0.11	1.54	0.92	0.08	1.74	0.51	0.40	1.48	2.76 **	0.13	1.46	1.06
【法令遵守】 道路交通法等のルールは守るべきだと思う	0.32	1.35	3.16 **	-0.12	1.37	-0.97	0.36	1.53	2.42 *	0.25	1.23	2.39 *
【法令遵守】 少くとも制度等のルールを破っても問題ないと思う	0.08	1.91	0.55	0.05	1.59	0.34	-0.05	1.80	-0.27	-0.05	1.99	-0.30
【重要性認知】 違法駐車は災害時等が起こっても、緊急車両の妨げにはならないと思う	0.15	2.03	1.00	-0.09	2.26	-0.47	-0.15	2.13	-0.73	-0.04	2.08	-0.25
【重要性認知】 違法駐車は町並みの景観を乱したり、付近の住民の迷惑になると思う	0.19	1.90	1.34	0.32	1.55	2.35 *	0.35	1.74	2.07 *	-0.09	1.65	-0.62
【目標意図】 違法駐車をやめようと思う	0.22	1.67	1.79	0.43	1.80	2.71 **	0.21	1.73	1.23	0.20	1.65	1.41
【実行意図】 今後1ヶ月の間に違法駐車をしなす	-0.01	1.83	-0.08	0.25	1.67	1.70	0.07	1.65	0.41	0.44	1.94	2.66 **
【実行意図】 今後1ヶ月の間に違法駐車をやめる努力をする	0.13	1.81	0.95	0.16	1.86	0.96	0.21	1.48	1.44	0.44	1.71	3.02 **
【実行意図】 今後1ヶ月の間に違法駐車をやめるためにはどうしたらよいか考える	0.27	1.89	1.94	-0.03	1.83	-0.19	0.28	1.64	1.77	0.19	1.82	1.18
【法制度に関する知識】 2006年6月から施行された改正道路交通法で、駐車違反の取締りが大きく変わったことを知っていますか	0.02	1.52	0.15	0.00	1.67	0.00	0.24	1.48	1.64	-0.14	1.62	-1.01
【法制度に関する知識】 駐車場以外の場所では、短時間の駐車でも違反となることを知っていますか	0.18	1.54	1.60	-0.02	1.49	-0.18	0.07	1.48	0.46	0.06	1.55	0.44
【法制度に関する知識】 自動二輪の「放置駐車違反」及び「駐停車違反」の罰則金額をどの程度知っていますか	0.19	1.88	1.35	0.05	2.07	0.26	0.31	1.70	1.89	0.33	1.67	2.27 *
サンプル数	179			127			106			135		

*:5%有意 **:1%有意

続いて、情報提供前後で行動指標の平均値に統計的な差があるかを t 検定によって明らかにする。

最初に STEP1 に基づき、情報提供前における統制群と情報提供群の行動指標の差の t 検定結果を示した。その結果、統制群と情報提供群で有意な差は認められなかった。

表 6-4 情報提供前における統制群と情報提供群の差の t 検定(行動指標)

統制群と情報提供群の差の検定	統制群		情報提供群		t検定
	情報提供前		情報提供前		
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	t値
都内の移動頻度	4.41	2.07	4.26	2.02	0.82
違法駐車頻度	3.40	1.85	3.26	1.64	0.91
駐車場利用頻度	1.70	1.68	1.64	1.65	0.41
サンプル数	179		368		

*:5%有意 **:1%有意

STEP2 に基づき、表 6-5 には、情報提供前における各グループ間の行動指標の分散分析結果を示した。その結果、上と同様に各グループ間で有意な差は認められなかった。

表 6-5 情報提供前における各グループ間の分散分析(行動指標)

各グループ間の差の検定	統制群		駐車場情報提供群		規範・道徳情報提供群		法律・罰則情報提供群		分散分析	
	情報提供前		情報提供前		情報提供前		情報提供前		F値	F-境界値
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差		
都内の移動頻度	4.41	2.07	4.19	1.91	4.50	2.13	4.13	2.05	0.96	0.41
違法駐車頻度	3.40	1.85	3.29	1.63	3.35	1.71	3.15	1.59	0.58	0.63
駐車場利用頻度	1.70	1.68	1.72	1.81	1.81	1.74	1.41	1.38	1.38	0.25
サンプル数	179		127		106		135			

*:5%有意 **:1%有意

最後に TEP3 に基づき、グループ別に情報提供前後の行動指標の差の検証を行ったものを表 6-6 に示す。各グループともに自動二輪車を使用した都内の移動頻度が減少している。それに伴い違法駐車頻度も減少していることがわかる。情報提供を行っていない統制群においても違法駐車頻度が減少していることから、情報提供の効果ではなく、季節変動などの外的な要因であると考えられる。

駐車場情報提供群では、都内の移動頻度に有意な差はないものの、違法駐車頻度は減少している。しかし、目的地付近の駐車場の情報を提供したにもかかわらず駐車場利用頻度が減少しており、実際の行動への影響が小さいことがわかる。規範・道徳情報提供群では、都内の移動頻度が減少しており、それに伴い違法駐車頻度も減少している様子がわかる。駐車場利用頻度の平均値も負の方向へ変化しているが、有意な差はない。法律・罰則情報提供群は、同様に都内の移動頻度及び違法駐車頻度が減少しているが、駐車場利用頻度の平均値は正の方向へ変化していることが確認できた。これは、他の情報提供群と比較しても変化の方向が異なり、望ましい方向に行動変容したことがわかる。ただし、移動頻度が全体的に減少傾向にある中での駐車場利用頻度の増加のため、有意な差となるまでには至らなかった。しかし、移動頻度が減少している中での駐車場利用頻度の増加であるため、自動二輪車で出掛けた際に違法駐車するか駐車場を利用するかという選択においては、駐車場の選択確率が高まったものと推測できる。

表 6-6 グループ別の情報提供前後における差の t 検定(行動指標)

情報提供前後の差の検定	統制群			駐車場情報提供群			規範・道徳情報提供群			法律・罰則情報提供群		
	平均値	標準偏差	t値	平均値	標準偏差	t値	平均値	標準偏差	t値	平均値	標準偏差	t値
都内の移動頻度	-0.27	1.73	-2.07 *	-0.24	1.58	-1.74	-0.57	1.71	-3.40 **	-0.27	1.30	-2.46 *
違法駐車頻度	-0.75	2.01	-5.02 **	-1.02	1.67	-6.85 **	-0.75	1.48	-5.25 **	-0.71	1.51	-5.49 **
駐車場利用頻度	-0.22	1.64	-1.78	-0.28	1.24	-2.58 *	-0.06	1.78	-0.33	0.21	1.66	1.45
サンプル数	179			127			106			135		

*:5%有意 **:1%有意

6-2.情報提供群間の差の検定

本節では、情報提供後の心理指標と行動指標について情報提供群間に差があるかどうか一元配置分散分析を行うことで検証する。これにより、情報提供の効果が情報提供群間で異なるか検証を行う。また、ここではSTEP1やSTEP2に基づき、情報提供前に有意差のない変数を取りあげる。

表6-7に情報提供群間の分散分析の結果を示した。その結果、「駐車場の料金が高いと思う」については、10%有意であり、駐車場情報提供群が負の方向へ変化している。「道路交通法等のルールは守るべきだと思う」では、5%有意となり、中でも規範・道徳情報提供群と法律・罰則情報提供群が望ましい方向に変化した。ただし、先に述べたように、この心理指標自体は外的要因(テレビなど)を受けやすいことに留意したい。

一方、「違法駐車は町並みの景観を乱したり、付近の住民の迷惑になると思う」は10%有意であり、駐車場情報提供群と規範・道徳情報提供群が望ましい方向に変化したことが確認できる。

表 6-7 情報提供群間の分散分析(心理指標)

情報提供群間の差の検定	駐車場情報提供群		規範・道徳情報提供群		法律・罰則情報提供群		分散分析	
	平均値	分散	平均値	分散	平均値	分散	F値	F-境界値
【駐車場利便性】 駐車場の料金を高いと思う	-0.21	2.95	0.08	2.40	0.22	2.67	2.380	0.094
【駐車場利便性】 駐車場の機能(セキュリティ含む)は十分だと思う	0.02	3.83	-0.16	3.98	0.06	3.86	0.410	0.665
【道徳意識】 他の人が違法駐車することに対してやめて欲しいと思う	0.26	2.70	0.28	2.28	0.11	2.58	0.430	0.648
【道徳意識】 私たち一人一人が違法駐車をやめることが重要だと思う	0.08	3.03	0.40	2.18	0.13	2.13	1.330	0.267
【法令遵守】 道路交通法等のルールは守るべきだと思う	-0.12	1.88	0.36	2.33	0.25	1.50	4.040	0.018 *
【法令遵守】 少くも法制度等のルールを破っても問題ないと思う	0.05	2.52	-0.05	3.25	-0.05	3.95	0.120	0.886
【重要性認知】 違法駐車は災害時等が起こっても、緊急車両の妨げにはならないと思う	-0.09	5.10	-0.15	4.53	-0.04	4.33	0.070	0.930
【重要性認知】 違法駐車は町並みの景観を乱したり、付近の住民の迷惑になると思う	0.32	2.39	0.35	3.01	-0.09	2.74	2.850	0.059
【目標意図】 違法駐車をやめようと思う	0.43	3.23	0.21	3.00	0.20	2.71	0.740	0.479
【実行意図】 今後1ヶ月の間に違法駐車をしない	0.25	2.79	0.07	2.71	0.44	3.77	1.370	0.256
【実行意図】 今後1ヶ月の間に違法駐車をやめる努力をする	0.16	3.45	0.21	2.20	0.44	2.92	1.050	0.350
【実行意図】 今後1ヶ月の間に違法駐車をやめるためにはどうしたらよいか考える	-0.03	3.35	0.28	2.70	0.19	3.30	0.980	0.375
【法制度に関する知識】 2006年6月から施行された改正道路交通法で、駐車違反の取締りが大きく変わったことを知っていますか	0.00	2.79	0.24	2.18	-0.14	2.63	1.660	0.192
【法制度に関する知識】 駐車場以外の場所では、短時間の駐車でも違反となることを知っていますか	-0.02	2.21	0.07	2.18	0.06	2.40	0.140	0.873
【法制度に関する知識】 自動二輪の「放置駐車違反」及び「駐停車違反」の罰則金額をどの程度知っていますか	0.05	4.27	0.31	2.88	0.33	2.77	0.930	0.395

*:5%有意 **:1%有意

次に、行動指標における情報提供群間の差があるかどうか一元配置分散分析を行うことで検証した。

表 6-8 行動指標における情報提供群間の分散分析結果を示した。これまでの分析結果の通り、都内の移動頻度が全体的に減少したため、各情報提供群間での差は認められなかった。移動頻度に関連性のある違法駐車頻度についても同様の結果となっている。一方、駐車場利用頻度では、法律・罰則情報提供群において増加に転じたため、情報提供群間での差が 5%有意で認められる。この結果から、駐車場利用頻度増加のために最も効果的な情報提供内容としては、法律・罰則の内容であると判断できる。その次に効果的な情報提供内容は、情報提供前後の差の平均値が減少したもののほぼ横ばいであった規範・道徳の内容であると言える。

表 6-8 情報提供群間の分散分析(行動指標)

情報提供群間の差の検定	駐車場情報提供群		規範・道徳情報提供群		法律・罰則情報提供群		分散分析	
	平均値	分散	平均値	分散	平均値	分散	F値	F-境界値
都内の移動頻度	-0.24	2.49	-0.57	2.93	-0.27	1.68	1.540	0.216
違法駐車頻度	-1.02	2.79	-0.75	2.19	-0.71	2.27	1.420	0.243
駐車場利用頻度	-0.28	1.54	-0.06	3.18	0.21	2.76	3.220	0.041 *

*:5%有意 **:1%有意

7. 結論

7-1. 結論

本研究の目的は、自動二輪の違反者を対象として、具体的な駐車場ニーズの把握と駐車場利用促進のための具体策を明らかにすることである。第2章では、インターネットアンケート調査を用いて具体的な駐車場ニーズを把握した。第5章及び第6章では、駐車場利用促進のための具体策を明らかにする分析を行った。以下に結論をまとめる。

【具体的な駐車場ニーズ】

- 違法駐車時の移動目的は、買物が最も多く全体の39.4%を占め、短時間の違法駐車が多い
- 駐車場利用のための重要属性1位は、「目的地付近の駐車場の設置」で全体の62.4%を占める
- 駐車場を利用する際に重視する機能は、「防犯性」が44.9%、「料金支払い等の利便性」が34.2%であった
- 立地と価格との関係について、駅周辺では、付近の駐車場における四輪車料金と同程度でも良いと回答した被験者が31.7%であったが、オフィス・学校周辺では、四輪車料金と同程度でも良いと回答した被験者が45.7%と比較的高い結果となった
- 料金と機能との関係について、防犯性が優れていれば、駐車場の料金は高くても良いとする傾向があることがわかった
- 駐車場設置が望まれる地域としては、23区内の主要なターミナル駅であり、特にJR中央線沿線やJR山手線沿線、JR山手線内に比較的需要が集中している
- 新宿区や千代田区、港区では、駐車場影響範囲外にも需要が点在しており、駐車場施設が不足しているものと考えられる
- 渋谷区や豊島区では、駐車場影響範囲に需要が比較的収まっていることから、駐車場の容量不足、あるいは、モラルの欠如のために違法駐車行為が起こっているものと推測できる

以上のまとめから、具体的な駐車場ニーズの把握では、23区内の主要なターミナル駅周辺において、「防犯性」や「料金支払い等の利便性」が高い駐車場が望まれており、駐車料金は、付近の駐車場における四輪車料金と同じでも利用すると回答した被験者が31.7%で四輪車料金の1/4または1/4以下という回答が合わせて48.3%という結果であったが、四輪車料金と同じでも利用すると回答した被験者は、防犯性の高い駐車場を条件に望む傾向がある。主要なターミナル駅でも特に、JR中央線沿線やJR山手線沿線、JR山手線内に比較的需要が集中している傾向がわかった。また、新宿区や千代田区、港区では、必ずしも需要に合った場所に駐車場が存在しているとは限らず、駐車場の配置問題には更なる検討が必要であると考えられる。一方、渋谷区や豊島区では、駐車場の容量不足などから違法駐車が起こっている可能性があり、容量増加の検討が必要であると考えられる。

【駐車場利用促進のための具体策】

- 駐車場を探す際に利用する媒体は、PCのWebサイトが32.1%と最も多く、次に、道路上に設置されている案内で26.5%という結果となった
- 法律・罰則情報提供群では、ネガティブ・アピールを行うことにより、直接、実行意図へ影響を与え、駐車場利用頻度が増加した
- 駐車場情報提供群は、駐車場利便性に関する意識と目標意図の向上に影響を与えたものの、実際の行動への影響はほとんどない
- 規範・道徳情報提供群は、重要性認知や道徳意識の向上に影響を与えたものの、実際の行動への影響は小さい
- 駐車場を発見するための情報収集媒体に関する改善では、道路上の案内板を充実させて欲しいという意見や携帯電話を使用して簡単に検索できるサイトが望まれているものと考えられる
- 特に、s-park for ridersのサイト改善に関する意見では、地図にスクロール機能を追加して欲しいという意見や駐車場の写真、収容台数、空車情報を望んでいるほか、駅名で検索できる機能を追加して欲しいという意見が挙がった

以上のまとめから、図7-1に仮定できる心理構造モデルを示した。駐車場利用促進のためには、法律・罰則といったネガティブ・アピールを行うことが最も効果的であることがわかった。先に述べた具体的な駐車場ニーズの把握において、駐車場利用のための重要属性1位は、「目的地付近の駐車場の設置」であったが、駐車場情報提供群は、情報提供の結果、駐車場利用行動まで影響を及ぼしたとは言い難く、意識と行動との間に乖離があると考えられる。

駐車場施設を発見するためには、道路上の案内板を充実させ、携帯電話を使用して簡単に検索できるサイトが望まれており、特に、公社が運営するs-park for ridersのサイトでは、より詳細な駐車場情報や地図の使い勝手や駅名での検索機能が望まれている。

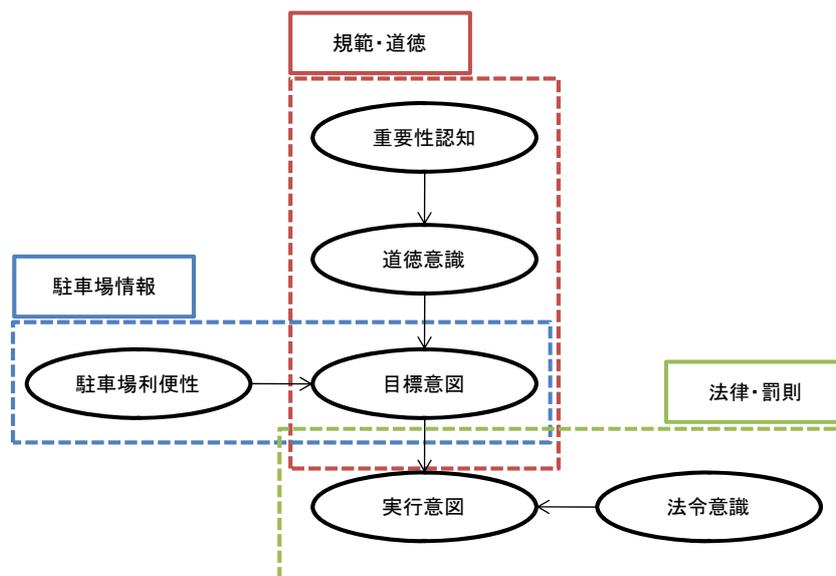


図7-1 仮定できる心理構造モデル

7-2.課題

本研究の課題としては、情報提供の効果検証において課題が浮き彫りとなり、以下の2点を挙げることができる。

まず1点目として、第2回意識調査の時期が季節的な要因を受け、自動二輪車の利用に影響を与えた点である。これにより、移動頻度が減少したため、違法駐車頻度や駐車場利用頻度に対しても影響を与えてしまった。この改善としては、第1回意識調査と同時期に再度調査を行うことで克服可能であるが、今回のワンショット型の情報提供の効果が薄れていることに留意しなければならない。

2点目として、情報提供効果の検証で用いた心理指標の改善である。テレビなどの外的要因の受けやすい変数の除外や天井効果や床効果を考慮した設問設計を行わなければならない。天井効果とは、例えば、心理指標の取り得る値が1~7の場合、施策前の平均値が6といった高い値を取った場合、施策を行って心理指標の高い方向へ変化させようとしても頭打ちの状態となることである。また、その逆が床効果である。このように、心理指標の取り得る値の上下限が定まっている場合には、設問に対する回答が指標の中央(7段階評価であれば3や4程度)に集まるような設問設定や設問提示を行うことが望ましく、この結果、より多くの変数を用いて検証が可能となる。

8. 参考資料

< 駐車場情報提供群に用いたリーフレットの一例 >

2008年8月18～19日に自動二輪車利用に関するアンケートにご回答された皆様へ




あなたも今日からスマートライダー

自動二輪車は、四輪車と比較して、維持費が安く、また、操作性に優れているなど、利便性の高い乗り物です。

ここでは、あなたの身近な駐車場について一度整理して、快適なモーターライフのために、スマートライダーは何をすべきか考えましょう。

1. あなたの目的地付近の駐車場

- 羽田空港周辺には、3つの駐車場施設があります。



駐車場名	・東京国際(羽田)空港第1駐車場 ・東京国際(羽田)空港第3駐車場 ・東京国際(羽田)空港第2駐車場
駐車料金	・最初の8時間以内30分毎50円 ・以降24時間以内60分50円 ・24時間以降60分30円
営業時間	24時間
定休日	無休
収容台数	おおよそ20～25台
駐車形態	立体自走 枠内駐車 全車庫内



アクセスしてね

ケータイ電話からも検索できます!
(mode・Yahoo!ケータイ・EZweb対応)

ケータイ電話からもオートバイ駐車場の情報が入手できます。外出先のオートバイ駐車場探しにぜひご利用ください。

URLでアクセス

<http://b.s-park.jp/>

QRコードでアクセス



ケータイ電話からの利用方法(例)



<http://b.s-park.jp/>

2. スマートライダーはこう駐車する

都内では、駐車場が不足しており、駐車場に駐車したくても停められない状況もあるかもしれません。
そんなとき！！

- 駐車場検索サイトのご案内(時間貸し駐車場) ※ケータイでも検索できます
<http://hika.e-park.in/> (e-park for riders)

(1) 「区市名から探す」などから目的地を検索します



(2) 目的地付近の駐車場を検索します



(3) 駐車場の位置を確認します



2/3

3. スマートライダーならこうする！

① 検索サイト等で目的地付近の駐車場を確認
➢ <http://bike.e-park.jp/>
➢ 他のサイト等

② 混雑時のために近隣駐車場も確認

③ 駐車場がない場合は、電車などの公共交通機関や他の乗り物を利用



- 新しい駐車場ができていられるかもしれませんので、自動二輪駐車場の検索サイト等を利用して目的地付近の駐車場を探しましょう。
- 安易に違法駐車習慣をつけてしまうことは、良くありません。
- ケータイを使用して駐車場を検索することもできます。

⇒週に1回でも、月に1回でも違法駐車回数を減らすように努力しましょう！！

3/3

2008年8月18～19日に自動二輪車利用に関するアンケートにご回答された皆様へ



あなたも今日からスマートライダー

自動二輪車は、四輪車と比較して、維持費が安く、また、操作性に優れているなど、利便性の高い乗り物です。

ここでは、違法駐車の実状について一度整理して、快適なモーターライフのために、スマートライダーは何をすべきか考えましょう。

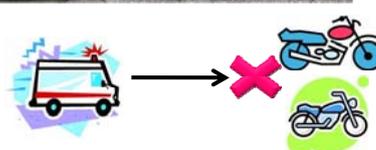
1. 違法駐車の実状 (交通バリアフリーの阻害)

- 違法駐車は、歩行者や車イスの方の迷惑になるほか、救急車などの緊急車両の妨げとなる場合もあります。

【点字ブロック上に違法駐車しているケース】



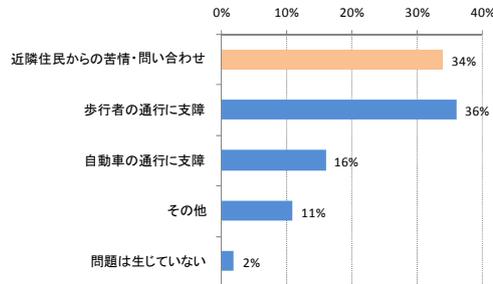
【ポール前に違法駐車しているケース】



1. 違法駐車は今 (近隣住民への迷惑)

- 自動二輪の放置により、歩行者の通行に支障のほか、近隣住民からの苦情・問い合わせという状況が発生しています。

【自動二輪車の放置による問題発生状況】



出典)財団法人東京都道路整備保全公社：「自動二輪車の現状と駐車空間に関する調査」
※自治体(23区及び多摩地区4市)を対象としてアンケート調査を実施した結果



近隣住民やお店で商売をしている従業員の方などは、
違法駐車を不快に思っています。

2/4

2. スマートライダーはこう駐車する

都内では、駐車場が不足しており、駐車場に駐車したくても停められない状況もあるかもしれません。

そんなとき！！

- 駐車場検索サイトのご案内(時間貸し駐車場) ※ケータイでも検索できます
<http://hike-s-park.in/> (s-park for riders)

(1) 「区市名から探す」などから目的地を検索します



(2) 目的地付近の駐車場を検索します



(3) 駐車場の位置を確認します



3/4

3. スマートライダーならこうする！

①検索サイト等で目的地付近の駐車場を確認
➤<http://bike.s-park.jp/>
➤他のサイト等



②混雑時のために近隣駐車場も確認



③駐車場がない場合は、電車などの公共交通機関や他の乗り物を利用



- 新しい駐車場ができていないかもしれませんので、自動二輪駐車場の検索サイト等を利用して目的地付近の駐車場を探しましょう。
- 安易に違法駐車の問題をつけてしまうことは、良くありません。
- 違法駐車は、歩行者や車イスの方の通行の迷惑となるだけでなく、緊急車両の妨げとなる可能性があります。
- 違法駐車が原因で、交通事故が発生することも少なくありません。

⇒週に1回でも、月に1回でも違法駐車回数を減らすように努力しましょう！！

2008年8月18～19日に自動二輪車利用に関するアンケートにご回答された皆様へ



あなたも今日からスマートライダー

自動二輪車は、四輪車と比較して、維持費が安く、また、操作性に優れているなど、利便性の高い乗り物です。

ここでは、あなたを取り巻く法制度について一度整理して、**快適なモーターライフのために、スマートライダーは何をすべきか考えましょう。**

1. あなたを取り巻く法制度（道路交通法と罰則）

道路を利用する場合には、**道路交通法**を守らなければなりません。
この道路交通法とは、交通の安全と円滑を図り、道路での危険や障害の防止を目的とした**法律**です。

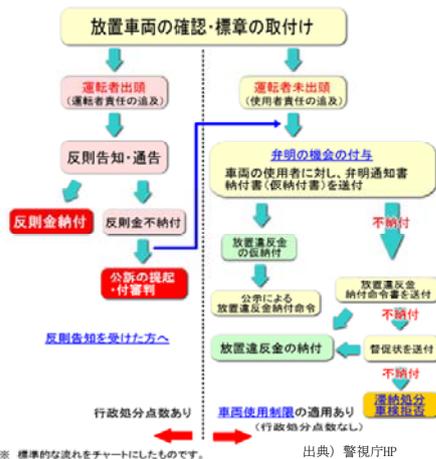
2006年6月の改正道路交通法では、違法駐車対策に関する規定について、新しい取締りの制度として、

- ① **放置違反金の新設**
 - ② **短時間駐車取締り強化**
 - ③ **放置車両の確認等の民間委託**
- の3つなどが施行開始となりました。

反則行為の種類		反則金
放置駐車違反	(駐停車禁止場所等)	10,000円
	(駐車禁止場所等)	9,000円
駐停車違反	(駐停車禁止場所等)	7,000円
	(駐車禁止場所等)	6,000円

出典) 警視庁HP

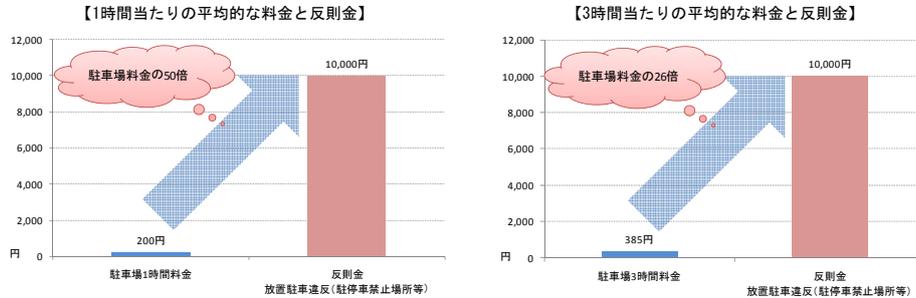
**取締りを受けた場合は、反則金を納付します。
反則金の納付がなければ、刑事手続きに移行します。**



1. あなたを取り巻く法制度（反則金と駐車場料金の関係）

- 東京都内の自動二輪駐車場の1時間当たりの平均的な料金は、約200円です。
- 東京都内の自動二輪駐車場の3時間当たりの平均的な料金は、約385円です。

※s-park for ridersに登録されている自動二輪車駐車場を対象に算出



【反則金と駐車場料金の関係について】

- 1回の反則金1万円は、駐車場利用の約50回分に当たります(違法駐車時間1時間が多い方)
 - 1回の反則金1万円は、駐車場利用の約26回分に当たります(違法駐車時間3時間が多い方)
- ⇒**お金を支払って駐車場を利用することは、決して損ではありません！！**

※放置駐車違反(駐停車禁止場所等)をケースとした場合

2/5

1. あなたを取り巻く法制度（駐車場整備のための法改正）

違法駐車に対する取締りは厳しくなりましたが、一方で、自動二輪の駐車場を活発に整備するために、法律が改正されています。

【駐車場法】

- 2006年11月、改正駐車場法が改正され、法律の対象に普通自動二輪車と大型自動二輪車が加わりました。これにより、一定の条件を満たす場合には、自動二輪車を含めた駐車場の整備が義務付けられました。

【道路交通法】

- 2007年1月、改正道路交通法施行令が施行され、これにより道路管理者以外の自治体や民間企業などが道路の占用許可を得ることで、道路上に自動二輪の駐車場を設置できるようになりました。

【路上自動二輪等駐車場のイメージ】



出典) 国土交通省資料

自動二輪駐車場は増加の方向へ

新しい駐車場ができて
いるかもしれません

目的地付近の駐車場を**事前に調べる習慣を！**

3/5

2. スマートライダーはこう駐車する

都内では、駐車場が不足しており、駐車場に駐車したくても停められない状況もあるかもしれません。
そんなとき！！

- 駐車場検索サイトのご案内(時間貸し駐車場) ※ケータイでも検索できます
<http://hika-s-park.jp/> (s-park for riders)

(1) 「区市名から探す」などから目的地を検索します



(2) 目的地付近の駐車場を検索します



(3) 駐車場の位置を確認します



4/5

3. スマートライダーならこうする！

① 検索サイト等で目的地付近の駐車場を確認
 > <http://bike.s-park.jp/>
 > 他のサイト等

② 混雑時のために
 近隣駐車場も確認

③ 駐車場がない場合は、
 電車などの公共交通機関や他の乗り物を利用



- 新しい駐車場ができていられるかもしれませんので、自動二輪駐車場の検索サイト等を利用して目的地付近の駐車場を探しましょう。
- 安易に違法駐車習慣をつけてしまうことは、良くありません。
- 自動二輪車を快適に利用するためにも法律は守りましょう。
- お金を払って駐車場を利用することは、決して損ではありません。

⇒週に1回でも、月に1回でも違法駐車回数を減らすように努力しましょう！！

5/5