

京都市民のプライドを誘発する路上駐車対策

同志社大学政策学部 野田ゼミ A 班

○山田 董子 (YAMADA SUMIREKO)・道中 杏実 (DONAKA AMI)・熊谷 知也 (KUMAGAI TOMOYA)・宮脇 昌子 (MIYAWAKI SHOKO)・西村 夢愛来 (NISHIMURA YUARA)・奥田 真 (OKUDA MAKOTO)・田口 大登 (TAGUCHI HIROTO)・得津 陽菜乃 (TOKUTSU HINANO)・吉田 愛里 (YOSHIDA AIRI)

(同志社大学政策学部政策学科)

キーワード：路上駐車、プライド誘発、ルール順守

1. 研究の背景と目的

歴史と伝統のまちを守る京都市にとって、迷惑な路上駐車に対する認識は、まちの美観を損ね、歩行障害や緊急車両通行困難を引き起こすものである(京都市 2008)。特に狭い道が多い京都市では渋滞や交通事故が多発し、路上駐車は深刻な問題である。路上駐車への解消に向けた駐車場の計画的整備のため、『京都市駐車場条例』や『駐車施設基本計画』を策定するとともに美しいまちづくり重点地区設定による対策も行われてきた。また『「歩くまち・京都」総合交通戦略』では、公共交通の利用やウォーカブルなまちづくりが可能な環境整備を進められてきた。こうした対策のほか、京都府警の取締りが行われてきたが、2020年のダイヤモンド編集部による調査によると人口当たり駐停車違反検挙件数は京都府(人口の6割を京都市が占める)が東京都に次いで全国第2位と悪い結果になった。

本研究の目的は、自動車の路上駐車(5分以内か否かに関わらず迷惑な駐車)に着目し、現行政策の問題を明らかにするとともに、迷惑な路上駐車への減少に向けた政策の有効性を実証することである。

2. インタビュー調査による現状把握と問題点

2.1 京都府警・京都市役所インタビュー

京都府警と京都市役所へのインタビュー調査を行った。現行政策として、京都府警は主に違法駐車への取締りを行っている。また、京都府警と京都市が共同して月に1回、中心市街地重点路線等クリア作戦を実施しており、京都タクシー業務センターや京都運輸局と連携して街頭啓発指導を行っている。さらに、京都市はNTTと共同でナッジを活用した看板を設置し、タクシーの違法駐車台数の大幅減の成果を上げたことがわかった。

2.2 路上駐車対策の問題点

京都市は事業用車両による路上駐車減少には成功したが、一般車両対策が不十分であることがインタビューにより明らかになった。もちろん、一般車両向けの対策として、これまで『京都市駐車施設に関する基本計画』に基づき計画的に駐車場

整備を促進してきたが、路上駐車は空いている時間貸し駐車施設にすべて収容できる状態にあり駐車場整備には既に対策の重点はない(京都市 2010)。また取締りは駐車監視員への民間委託を通じてそれなりに実施されている。したがって、今後はいかに街頭啓発や看板の設置を進めるかである。しかし、看板の設置は必要な箇所に随時なされてきたものの、運転者に効果的にメッセージを伝えてきたとはいえず、単に駐車禁止と示すのみであった。このようなことから本研究では、情報発信の仕方によるナッジに注目する。

そうした中、京都市ではNTT経営研究所との取り組みで四条河原町交差点に「ドライバーさん違法駐車みんな見えますよ」「この窓から見えるタクシーは違法停車中です」といった監視型看板を設置しその効果を検証している。表現によりドライバーの心理に訴えかける方法は新しい対策の可能性が見出せる。ところが、採用されている運転者への表現は運転者の気分を害するような強い刺激があり、京都市が守ってきた景観としても馴染む表現とは言い難い。京都府警へのインタビューでも今後監視型看板を増やす予定はないとのことで、これを市全域の必要なところに設置するのは得策ではない。さらにガードレール設置型である点も活用範囲が限られてしまう。一方、「路上駐車による事故多発!」といった危険通告型看板もあるが、監視型看板同様刺激が強いという問題点がある。

また、これまでは主に四条通や烏丸通等の広い道路で対策が行われてきたが、路上駐車の問題点である事故や通行の妨げ等は、狭い道路で生じる可能性が高い点に注目すべきである。駐車場があるのにマナーを守らない一般車両の路上駐車について狭い道路にまで視野を広げ、運転者の自発的なルール順守を喚起する対策こそが必要である。

3. プライドを誘発する路上駐車対策

3.1 京都市民のプライド

自発的なルール順守のためには、京都市民のプライドを誘発するような表現が望ましい。京都市民のプライドは多様に想定できるが、多くの京都人にとって京都市の景観やまち並みは市民全体で

守ってきた深く根をはるプライドである。高橋(2003)によれば、かつて都があったという自負から、今でも京都は日本の中心であるという意識をもつ人が多いという。実際に、京都市民のプライドの高さを検証するために、路上駐車が多い40代～70代に対して居住地域へのプライドや満足度など複数項目を調査し、認識の差を分析した結果が表1である。これを見るといずれの項目でも京都市民は他の市民と比べて高く、京都市民のプライドは統計的に有意に高いことがわかる。こうした京都市民のプライドの高さを想定の上、路上駐車によって景観が害される点を運転者に少ないワードで端的に伝えることが必要である。

表1 京都市民のプライドに関する認識 (t検定)

	住んでいる地域へのプライド	住んでいる地域の満足度	住んでいる地域の街並みや景観へのプライド	他地域への憧れ(反数)	住んでいる地域の歴史や文化へのプライド	合計
京都市	5.48	5.50	5.38	4.75	5.29	26.39
その他	3.90	4.39	3.84	3.87	3.48	19.48
差	1.58***	1.11***	1.54***	0.88**	1.80***	6.91***

(注) 標本数87. 7点尺度. ***:1%, **:5%, *:10%. 合計は各項目計($\alpha=0.88$).

3.2 設定した表現と看板の類型

運転者のプライド喚起の表現として「景観守ってルール守らず？」を設定した(プライド誘発型)。当表現の効果を抽出するために後述の実地実験の比較対象としたのは駐車禁止と直接表現したストレート型である。なお、NTT 経営研究所による表現は監視型、その他に、路上駐車で事故を想定させる危険通告型が考えられる。プライド誘発型は、他の類型とは異なり、京都市民のプライドに訴えかける京都ならではのものであり、強い刺激や強制力に依存するものではないという特徴がある。

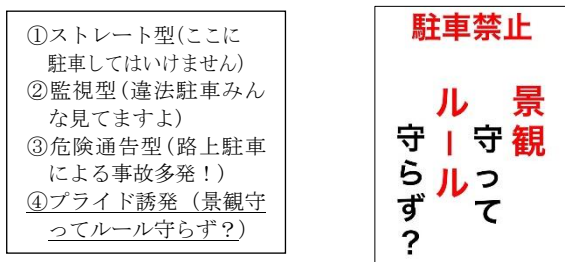


図1 看板の類型と実地実験で用いた看板

3.3 効果の検証方法

プライド誘発型の効果を検証するために、思考実験と実地実験の2つの方法を用いた。まず、思考実験では、京都市内の戸建て住宅に訪問調査を行い、各タイプをランダムに示して何分駐車するかを質問してデータを収集した。

次に実地実験では、曜日、天候、時間の条件を揃え、ストレート型看板とプライド誘発型看板を設置し、実際に生じた路上駐車台数を計測した。検証地域は、一般車両の路上駐車が多い西大路通、東大路通(京都府警 2022)と、大きな通りに限定しないため、岩倉中通も対象とした。

4. プライド誘発型の実証結果

4.1 思考実験の結果

結果は表2のとおりで、プライド誘発型が最も路上駐車の時間が短くなった。一対比較を行ったところ統計的にはプライド誘発型とストレート型の間が10%であるものの差がある結果となった。

表2 思考実験の結果

タイプの組合せ	括弧内は路駐時間(分)	差	P値
プライド誘発型(2.43) vs ストレート型(5.06)		-2.63	0.092 *
監視型(3.31) vs ストレート型(5.06)		-1.75	0.217
危険通告型(3.06) vs ストレート型(5.06)		-2.00	0.184
監視型(3.31) vs プライド誘発型(2.43)		0.88	0.561
危険通告型(3.06) vs プライド誘発型(2.43)		0.63	0.657
危険通告型(3.06) vs 監視型(3.31)		-0.25	0.859

(注) 各タイプの標本は16でDuncanの方法で検定。***:1%, **:5%, *:10%

4.2 実地実験の結果

結果は以下の通りで、観測日数(サンプル数)が少ないため正確な統計的検定ができないが、いずれの地域でもストレート型よりプライド誘発型看板を設置した方が、路上駐車台数が減少することがわかる。しかもプライド誘発型の効果は大通りだけでなく幅員の狭いところでも現れる点を確認できる。

表3 実地実験の結果

		総数	コープ岩倉	極鶏	幸吉
路上駐車台数(台)	プライド誘発型	8.9	24.7	1.3	0.7
	ストレート型	14.9	34.3	4.7	5.7
	差	-6.0	-9.7	-3.3	-5.0
観測日数		21	7	7	7
道路		-	岩倉中通	東大路通	西大路通

5. 課題と展望

路上駐車は、立地環境、道路環境、時間帯、集団心理といった要因により件数が変化するため、これらの要因をふまえると今回の実証結果はより説得力あるものになる。ただし、本実証結果は京都らしさを活用した独自性があるもので、しかも運転者の自発的なルール順守の精神を喚起する政策として、景観との親和性も改善する重要な選択肢である。さらに追加的予算は既存の看板設置上の表現を変えるのみで低く抑えることができる。

今後は、上記要因をふまえ、監視型、危険通告型看板との実地調査による比較を精緻化しつつ、市の景観との調和をさらに検討する必要がある。

参考文献

- NTT データ研究所 HP、<https://www.nttdata-strategy.com/newsrelease/220530.html> (2022年10月14日閲覧)
- 京都市(2008)『平成21年度国の予算に関する重点要望』
- 京都市(2010)『京都市駐車施設に関する基本計画(改定)』
- 京都府警察(2022)『駐車場の現状(令和4年1月調査)路線別・状態別駐車実態』
- 高橋勉(2003)「京都人の気質 プライドの高さの陰に隠れる先進性の気質」『Business data』第18号