

# 環境ボランティアに参加するオートバイ・ライダー を対象としたエコライディングの普及に関する研究

中村 和也

環境計画学科環境社会計画専攻において学士（環境科学）の学位授与の資格の  
一部として滋賀県立大学環境科学部に提出した研究報告書

2008 年度

承認

---

指導教員

# 環境ボランティアに参加するオートバイ・ライダーを対象とした

## エコライディングの普及に関する研究

近藤研究室 0512030 中村和也

### 1. 背景

#### 1-1 環境問題とオートバイ

近年、オートバイの生産台数は全体的には減少傾向にある(図 1)<sup>1)</sup>。原付一種・二種のオートバイは、重量税や車検が要らず燃費も良いため、郵便配達等の各種ビジネスや街中の移動によく使用されるが、その生産台数は減少傾向にあり、反対に、重量税や車検が必要で、原付一種・二種に比べれば燃費も悪い 251cc 以上のオートバイの生産台数は増加している(オートバイは大型化が進んでいる)。一般的に、排気量の大きなオートバイは「趣味性が強い」<sup>2)</sup>とされている。それらの生産台数が伸びていることから、趣味の乗り物としてのニーズが、この環境の時代にも存在すると言える。

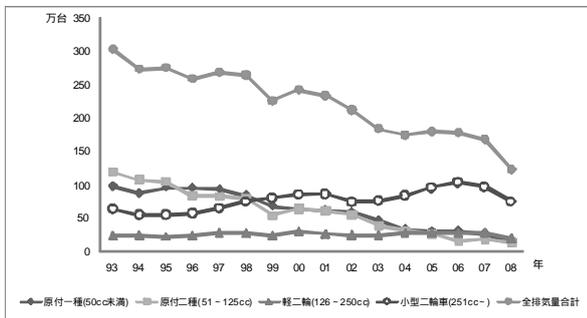


図 1 自動二輪車生産台数の推移

#### 1-2 環境配慮行動について

##### 1-2-1 エコドライブ

「エコドライブ」とは、「環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用」<sup>3)</sup>であり、国土交通省や環境省などが、その普及に取り組んでいる。

##### 1-2-2 エコライディング

「エコドライブ」を参考に、オートバイ版エコドライブを「エコライディング」として設定した(表 1)。

表 1 エコライディング 10 項目

1. 急加速をしない、ふんわりアクセルで走る
2. 適切なギヤで走る
3. アクセル開度を一定に保って走る
4. 減速時は早めにアクセルオフ
5. アイドリングストップを行う
6. タイヤの空気圧を適正にする
7. チェーンオイルを塗布する
8. 足回りのベアリングなどをグリスアップする
9. エアクリーナーの掃除
10. マシンや人体の軽量化

オートバイは、台数的にも排気量的にも、クルマよりも少ないので、行政ぐるみでの「エコドライブ」という取り組みや、行政・企業等の各方面から呼びかけられる状態になっていないと推測する。

##### 1-3 『Love the Earth』

ライダーが地球環境に与える悪影響の代償行為として地球に良いこと行おうと解釈できる趣旨で、2002 年に活動を開始し「バイク乗りからはじめる地球愛護活動」<sup>4)</sup>を呼びかけている団体及び、その活動である。同団体は「ラブ・ジ・アースミーティング」と呼ばれる海岸清掃活動を行っており、それに参加するライダーは、集団でゴミ拾い活動を行うので、環境ボランティア参加ライダーと呼ぶことができるだろう。

##### 1-4 モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメントは、「ひとり一人のモビリティ(移動)が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」<sup>5)</sup>と定義され、「MM」と略されている。その MM における、かしこいクルマの使い方に向けたドライバーの行動変容プロセスを、主体をライダーに置き変えたものが、図 2 である。

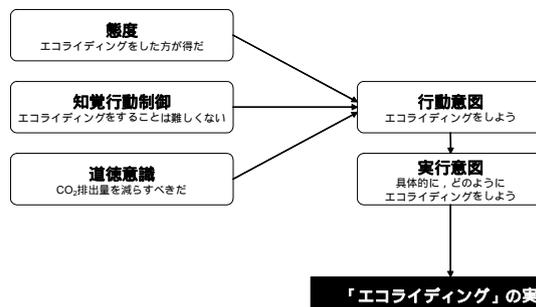


図 2 エコライディングへの、ライダーの行動変容プロセス

##### 1-5 研究の目的と意義

本研究の目的は、環境ボランティア参加ライダーに「エコライディング」を普及させるために、環境ボランティア参加ライダーが、与えられるメッセージ(情報)の違い(刺激される心的要因の違い)によって『エコライディング』に関する意識が異なるかどうかを明らかにすること。環境ボランティア参加ライダーの『エコライディング』に関する意識・行動の実態を把握することである。

本研究の意義は、まだまだ未知数な「エコライディング」という分野について、それに対する意識や実施されている行動などの、その普及に向けて資する知見が得られることである。

## 2. 研究の方法

### 2-1 調査対象

「エコライディング」を扱った先行研究は見当たらないため、全ライダーの中で、少しでも環境に意識があり、かつ「エコライディング」に興味を示すライダーが、本分野の開拓のために必要である。それゆえ「ラブ・ジ・アースミーティング」参加ライダー(環境ボランティア参加ライダー)を調査対象とする。提供するメッセージ(情報)の違いによる意識の違いを比較するためには、環境に関心があると思われるライダーが多く集まる点で、「ラブ・ジ・アースミーティング」が適当である。その他の一般的なライダーは、環境や「エコライディング」への関心の有無が不明で、同一時期に多数のサンプルを確保しにくいので、調査を見送る。

### 2-2 調査方法

「エコライディング」に関する意識や普段の「エコライディング」行動は、基本的に本人に表明してもらう方法でしか調査できない。そこで、アンケート票を用いた面接法による調査を行う(質問項目表3)。そのアンケートには属性に関する質問の後に図2の3つの心的要因に対応した3つのメッセージ(情報)を掲載する。

表2 心的要因、メッセージ、アンケートの対応

	アンケートの種類			0
	A	B	C	
刺激したい心的要因	態度	知覚行動制御	道徳意識	—
刺激したい意識	エコライディングをした方が得た	エコライディングをすることは難しくはない	排出CO2量を減らすべきだ	—
メッセージ(情報)	エコライディングによる金銭的メリットを伝える	エコライディングの方法が簡単であることを伝える	バイクに乗ることによる排出CO2量を伝える	—

表3 質問項目

Q1	回答者自身に関する質問
Q2	回答者が一番良く乗るバイクについての質問
Q3	過去のラブ・ジ・アースミーティングへの参加
Q4	今回の参加理由
Q5	「エコライディング」の行動意図に関する質問
	「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマ一台よりも低い」と思いませんか？ 「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？ 「実際にエコライディングをしてみよう」と思いませんか？ 「いくらライダーがエコライディングをしてもクルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思い
Q5	「エコライディング」の実行意図に関する質問
	「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を 考えることは多いですか？ 「燃費が良くなる工夫」をしていますか？ 「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングを しよう」と努力していますか？
Q5	「エコライディング」の自己評価を問う質問
	「自分はよくエコライディングをしている」と思いませんか？
Q6	エコライディング(1-2-2の10項目)実施状況を問う

### 2-3 分析方法

...アンケート調査により得られたデータを単純集計し、全体の傾向を把握。

...回答者をアンケート 0(情報なし), A(態度), B(知覚行動制御), C(道徳意識)で分け、質問 ~ とQ6における各質問の回答状況とアンケートの種類でクロス集計し、そのグラフから傾向を読み取る。

...質問 ~ とQ6 合計得点, 質問 ~ と質問 ~ について、クロス集計、二乗検定によって、「エコライディング」に関する自己評価と実際の取組状況との関連性と、「自分はエコライディングしている」と思う気持ちと関連性のある意識を調べる。

...回答者を、同一の属性要素を併せ持つグループ(30代男性ライダーと、そうではないライダー)に分け、そのグループ間およびアンケートの種類間で、質問 ~ 回答状況を比較し、二乗検定にて、回答者の分かれ方と質問の回答状況の関連性を計る。

...質問 ~ , Q6(合計得点)間の影響の度合いを把握するために重回帰分析を行う。重回帰分析は、ライダーの行動変容プロセス(図2)に沿った形で行う。

## 3. 分析結果

2008年9月21日に開催された『ラブ・ジ・アースミーティング 11th』にてアンケート調査を行い、そこで得られたデータを先述のように分析した。分析については、Q6(エコライディング実施状況)のみ、図3に示す。回答者は172人(0:42, A:44, B:43, C:43)であった。母集団の特徴としては、男性が多い(7割強)、30代が約5割、職業は「会社員」が8割強、オートバイの排気量は1000cc超が最も多数派、その主な用途をツーリングと答える人が非常に多い、ミーティング初参加者が多い、といったことがあげられる。分析 ~ 分析の結果を下記(次ページ以降)に紹介する。

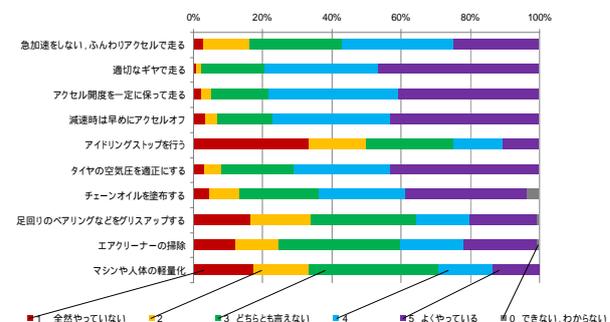


図3 エコライディング実施状況

分析 (図4~図11)...アンケートの種類による回答状況の違いに統計的な差は見られなかった。グラフからは、オートバイによる排出CO<sub>2</sub>の情報(=道徳意識)を伝えたアンケートCが、最も環境配慮的な回答の割合が多い。

「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台よりも低い」と思いますか？

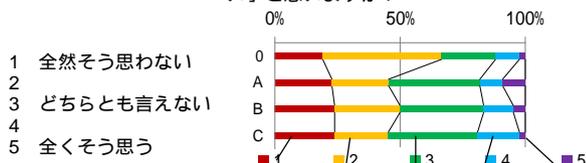


図4 質問 回答状況のアンケート間比較

「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか？

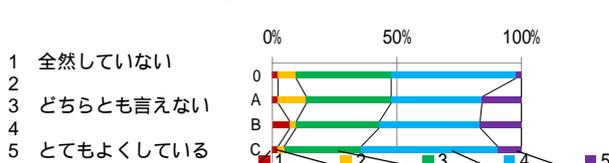


図10 質問 回答状況のアンケート間比較

「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちがありますか？

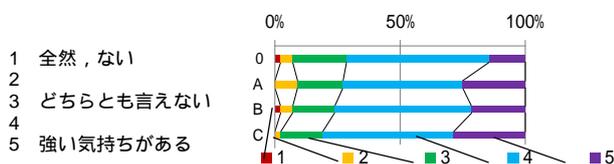


図5 質問 回答状況のアンケート間比較

「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

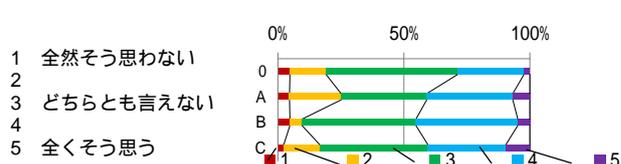


図11 質問 回答状況のアンケート間比較

「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？

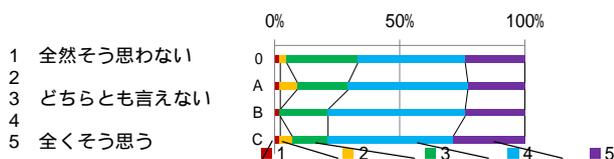


図6 質問 回答状況のアンケート間比較

「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

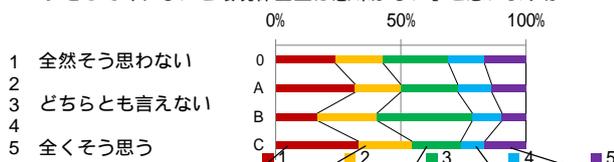


図7 質問 回答状況のアンケート間比較

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えると多いですか？

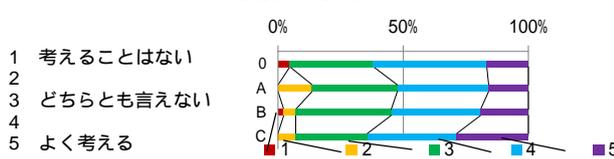


図8 質問 回答状況のアンケート間比較

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

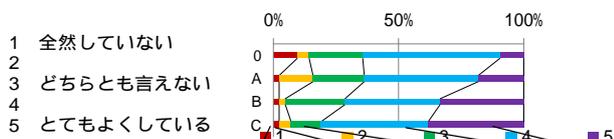


図9 質問 回答状況のアンケート間比較

分析 (表4~表7)...質問 と有意な関係性があったのは質問 と質問 (両者間の関係性:表7)であった。

表4 質問 と Q6 合計得点の回答状況の関係性

	独立性の検定				CramerのV
	$\chi^2$ 乗値	自由度	P 値	判定	
アンケート0	85.1773	64	0.0396	*	0.7120
アンケートA	95.5452	84	0.1830		0.7368
アンケートB	124.3638	84	0.0028	**	0.8604
アンケートC	97.6261	76	0.0481	*	0.7623

表5 質問 と質問 の回答状況の関係性

	独立性の検定				CramerのV	関係の強さ
	$\chi^2$ 乗値	自由度	P 値	判定		
アンケート0	28.7409	16	0.0257	*	0.4136	やや強い
アンケートA	55.9180	16	0.0000	**	0.5637	非常に強い
アンケートB	33.3784	16	0.0066	**	0.4457	やや強い
アンケートC	52.5176	16	0.0000	**	0.5591	非常に強い

表6 質問 と質問 の回答状況の関係性

	独立性の検定				CramerのV	関係の強さ
	$\chi^2$ 乗値	自由度	P 値	判定		
アンケート0	52.6061	16	0.0000	**	0.5596	非常に強い
アンケートA	66.1513	16	0.0000	**	0.6131	非常に強い
アンケートB	53.1706	16	0.0000	**	0.5626	非常に強い
アンケートC	57.2515	16	0.0000	**	0.5838	非常に強い

表7 質問 と質問 の回答状況の関係性

	独立性の検定				CramerのV	関係の強さ
	$\chi^2$ 乗値	自由度	P 値	判定		
アンケート0	26.1636	16	0.0518		0.3946	
アンケートA	53.9005	16	0.0000	**	0.5534	非常に強い
アンケートB	38.9340	16	0.0011	**	0.4814	非常に強い
アンケートC	55.3080	16	0.0000	**	0.5738	非常に強い

表4~表7より、下記の4項目が明らかとなった。

1. 環境ボランティア参加ライダーの「エコライディング」実施に関する認識と行動は、ほぼ一致
2. 『燃費向上』に関する意識と「エコライディング」に関する意識との関連がある
3. 『地球環境負荷低減』に関する意識と「エコライ

ディング」に関する意識との関連がある

4. メッセージ(情報)の掲載があったアンケートについて『燃費向上』と『地球環境負荷低減』との間に結びつきがある

分析 (図 12)...回答者を“ ツーリング好きの 30 代の男性ライダー(45 人)”と“ そうではないライダー(125 人)”に分け、さらにアンケートの種類で 8 グループに分けた。その分かれ方と各質問の回答状況とでクロス集計を行い、有意な判定が出たのは、質問 だけであった。

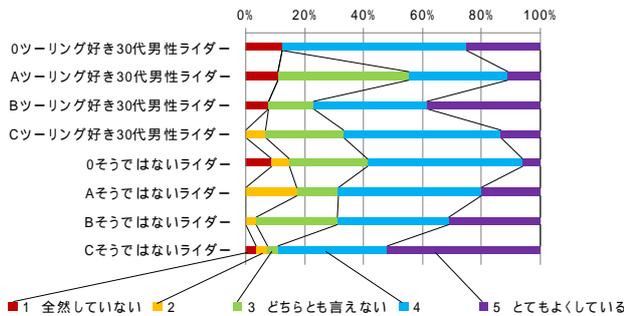


図 12 質問 のグループ間比較

図 12 より、下記の 2 項目が明らかとなった。

5. ラブ・ジ・アースミーティング参加者にはオートバイの主な用途をツーリングと答えるライダーが多く、ツーリング好きのなかでも、“30 代男性ライダー”には、燃費に関わる情報を強調して伝える方が、自身の燃費向上コミットメントで高得点に結び付きやすかった
6. 30 代男性以外のツーリング好きライダーとツーリングが主な用途ではないライダーには、オートバイの CO<sub>2</sub> 排出量に関するメッセージの方が、自身の燃費向上コミットメントで高得点に結び付きやすかった

分析 ...2-3 分析方法にて記した各重回帰分析の結果をまとめると図 13 のようになり、下記のことが明らかとなった。

7. 行動意図は、実行意図や自己評価に影響を与えるが、「エコライディング」行動指標(実践度)には影響を与えておらず、実行意図は「エコライディング」行動指標(実践度)に影響を与えていること

つまり、ライダーの行動変容プロセスと同じく、「エコライディングをしよう」と思っても、そう思うだけでは駄目で、「エコライディング実行」までには、まだプロセスを踏む必要がある、という行動意図と実行意図の関係が表れている。

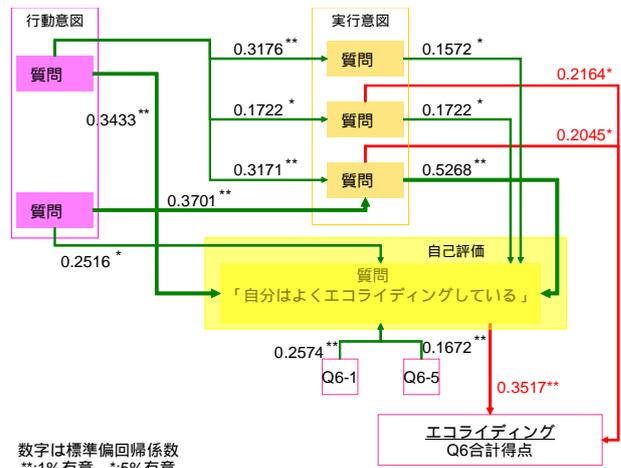


図 13 「エコライディング自己評価&実践度」を規定する要因

#### 4. 結論

本研究における分析から、目的 に対しては、道徳意識に訴えかけるメッセージ(情報)が一番効果的な可能性があるという結論があげられる。目的 の意識に対しては、「自分はエコライディングをしている」と思っている人ほど実際の行動も伴っており、また、『燃費向上』と『地球環境負荷低減』に関する意識(コミットメント)が、「エコライディング」の自己評価と関連があることなどが結論としてあげられる。「エコライディング」の実施状況に対しては、アンケートの単純集計から、アイドリングストップとメカニカルな内容以外の項目が比較的良好に行われていることがわかった。

環境ボランティア参加ライダーに「エコライディング」を普及させるためには、その具体的な行動とそれによる効果や、オートバイによる地球環境へのインパクトを伝える(=道徳意識を刺激する)ことが重要である。幸い『Love the Earth』では、参加者はオートバイに乗って会場に来るので、“具体的な行動”が、簡単にできるということを強調して伝えることで、参加者は帰り道で早速「エコライディング」を試すことができる。本研究における課題は、環境配慮的でないライダーからもデータを得る必要性があることと、情報提供後の行動変容の実態を調査することである。

#### 5. 参考文献

- 1) JAMA 日本自動車工業会データベース <http://jamaserv.jama.or.jp/newdb/> , 2008-1-11
- 2) 富田礼志:テクノロジーと文化:デザインの条件と趣味的の形成について,大分大学教育福祉科学部研究紀要, 22 (2), 579-590 (2000)
- 3) 環境省報道発表資料 http://www.env.go.jp/press/press.php?serial=7197 > , 2008-09-08
- 4) Love the Earth <http://www.lovetheearth.jp/> 2008-09-08
- 5) 土木学会:モビリティ・マネジメントの手引き, p.1 ,(社)土木学会 (2005)

# Research on the spread of “eco-riding” for the motorcycle rider participating in an environmental volunteer

Kondo Laboratory Nakamura Kazuya

## 1. Background, Purpose and Significance

To a car, “eco-drive” is called for by administration. To a motorcycle, there is not such a thing, but a rider should do something like “eco-riding”. Then, in this study, the author suggests “eco-riding” (Table 1) as the environmental consideration action that a rider performs. However, this field does not have a precedent example. Then, Purpose 1 of this study is clarifying a rider’s consciousness and the actual action about it. Purpose 2 is clarifying an important mental factor to work on it. Significance of this study is useful for spreading the “eco-riding”.

Table 1 10 “eco-riding” items

1	Riding with an accelerator softly
2	Riding with an appropriate gear
3	Riding as keeping a fixed accelerator
4	Closing the accelerator early at the time of the slowdown
5	Idling stop
6	Checking the air pressure of the tire
7	Applying chain oil
8	Applying Grease oil to the bearing
9	The cleaning of the air cleaner
10	The lightweighting of the human body and the machine

## 2. Research method

The method of this research is using the four kinds of questionnaires to participation rider of “Love the Earth” that is an environmental volunteer. The respondent answers a questionnaire at randomly. To achieve purpose 1, the questionnaires asked a rider’s consciousness and an actual action about “eco-riding”. The questions about rider’s consciousness for “eco-riding” are 8 items. The questions about rider’s actual action “eco-riding” are 10 items

(Table 1). The respondent choose from 1(I don’t at all) ~ 5(I do well) at answer all questions. To achieve purpose 2, the questionnaires gave information (A or B or C or nothing) before asking consciousness. The following is information what the questionnaires gave to stimulate a mental factor.

**Questionnaire A** : financial merit by the eco-riding to stimulate a manner

**Questionnaire B** : “eco-riding” method and an effect about carbon dioxide reduction to stimulate perception action control

**Questionnaire C** : Quantity of discharge carbon dioxide by riding a motorcycle to stimulate moral consciousness

**Questionnaire 0** : no information (to compare questionnaire 0 with others)

## 3. Conclusion

### Conclusion of purpose 1

- Brief items are performed in “eco-riding” well, but difficult items are not very performed. Only the Idling Stop did not performed in spite of easy and simple act.
- The rider who thought “*I do eco-riding well*” accompanied the real action.
- The rider who thought “*I strive to improve a one’s machine’s mileage*” and “*I strive to reduce global environment load from riding*” thought “*I do eco-riding well*”.

### Conclusion of purpose 2

- Moral consciousness is most-stimulate mental factor of all because, questionnaire C had the most environmental considerate answers.
- And questionnaire A, B, C had many environmental considerate answers than questionnaire 0. Therefore, giving information is salutary method of spreading the “eco-riding” to the motorcycle rider participating in an environmental volunteer.

## 目 次

第1章	研究の背景と目的	1
1-1	環境問題とオートバイ	1
1-2	環境配慮行動について	3
1-2-1	「エコドライブ」の具体的内	4
1-2-2	「エコライディング」の具体的内	4
1-3	『Love the Earth』	6
1-3-1	『Love the Earth』の概要	6
1-3-2	ラブ・ジ・アース ミーティング	7
1-4	環境ボランティア	9
1-5	モビリティ・マネジメント	10
1-5-1	モビリティ・マネジメントについて	10
1-5-2	事実情報提供法	11
1-6	本研究の目的と構成	11
	参考文献	13
第2章	研究の方法	15
2-1	アンケート調査実験について	15
2-1-1	調査目的	15
2-1-2	調査方法	15
2-1-3	アンケート票	16
2-1-4	メッセージ	18
2-1-5	質問項目	22
2-2	分析方法	29
	参考文献	34
第3章	事実情報提供法を用いたアンケート調査(実験)の分析と考察	35
3-1	調査(実験)について	35
3-1-1	調査(実験)の概要	35
3-1-2	ラブ・ジ・アース ミーティング 11th	36
3-2	回答者の概要	40
3-2-1	回答者の属性	40
3-2-2	回答者の過去のミーティング参加と今回の参加理由	43
3-2-3	回答者の「エコライディング」の行動意図に関する質問	46
3-2-4	回答者の「エコライディング」の実行意図に関する質問	50
3-2-5	「エコライディング」についての自己評価と、その実施状況に関する質問	53

3-3	アンケート0, A, B, C間の比較	56
3-3-1	回答者の属性の比較	56
3-3-2	「エコライディング」の行動意図に関する質問のアンケート0, A, B, C間比較	62
3-3-3	「エコライディング」の実行意図に関する質問のアンケート0, A, B, C間比較	66
3-3-4	「エコライディング」についての自己評価と, その実施状況に関する質問のアンケート0, A, B, C間比較	69
3-3-5	回答者の「エコライディング」に関する意識と行動の関係	73
3-3-6	回答者の「エコライディング」に関する意識間関係	75
3-3-7	アンケート0, A, B, C間の比較の考察	84
3-4	回答者をタイプ別に見た, アンケート0, A, B, C間の比較	88
3-4-1	回答者のタイプ分けと分析方法	88
3-4-2	回答者の「エコライディング」に関する意識の比較とその結果	89
3-5	アンケート質問項目間の関連について(重回帰分析)	92
3-5-1	重回帰分析, Q6(回答者の実際の行動)の各項目と質問(「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか)について	92
3-5-2	重回帰分析, 行動意図(質問)とエコライディングに関する自己評価(質問)について	94
3-5-3	重回帰分析, 実行意図(質問)とエコライディングに関する自己評価(質問)について	95
3-5-4	重回帰分析, 行動意図(質問)と実行意図( )について	97
3-5-5	「エコライディング」に関する意識と実際の「エコライディング」行動について	99
3-5-6	質問項目ごとの重回帰分析のまとめ	101
3-6	アンケート調査(実験)及びその分析の考察	102
	参考文献	104
第4章	むすび	105
4-1	結論	105
4-2	環境ボランティア参加ライダーに「エコライディング」を促すために	106
4-3	今後の課題	107
	参考文献	110

## 図 表 目 次

図 1-1	オートバイ生産台数の推移	1
図 1-2	燃料電池二輪車 HONDA	2
図 1-3	燃料電池二輪車 YAMAHA	2
図 1-4	クロスケージ SUZUKI	2
図 1-5	エコドライブ 10 のすすめ	4
図 1-6	「Love the Earth 宣言」	6
図 1-7	『Love the Earth』のステッカー(著者自身が会員登録し頂いたもの, 私物)	7
図 1-8	本研究の対象	9
図 1-9	ドライバーの行動変容プロセス	10
図 1-10	ライダーの行動変容プロセス	11
図 1-11	研究の構成	12
図 2-1	エコライディング“お得”メッセージ	18
図 2-2	エコライディング“方法”メッセージ	20
図 2-3	バイクに乗ることによる排出 CO <sub>2</sub> メッセージ	21
図 2-4	分析フロー	33
図 3-1	ミーティングの様子 駐車場 2008/09/21 地頭方海浜公園著者が撮影	37
図 3-2	ミーティングの様子 海岸清掃風景 2008/09/21 地頭方海浜公園で著者が撮影	38
図 3-3	ミーティングの様子 回収されたゴミ 2008/09/21 地頭方海浜公園で著者が撮影	38
図 3-4	ミーティングの様子 メインステージ 2008/09/21 地頭方海浜公園で著者が撮影	39
図 3-5	ミーティングの様子 回収されたゴミ 2008/09/21 地頭方海浜公園で著者が撮影	39
図 3-6	回答者の性別と年齢(単位:人)	40
図 3-7	回答者の職業	40
図 3-8	回答者の四輪保有の有無	41
図 3-9	回答者の居住地	41
図 3-10	回答者のオートバイの排気量	41
図 3-11	回答者のオートバイの主な用途(複数回答)	42
図 3-12	回答者のオートバイの週間使用日数	42
図 3-13	回答者の過去のミーティング参加状況	43
図 3-14	回答者の今回のミーティング参加回数	43
図 3-15	回答者の今回のミーティング参加動機(複数回答)	44

図 3-16	質問 「バイク一台による環境破壊の程度は、 クルマー台分よりも低い」と思いますか？の回答結果	46
図 3-17	質問 「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはあり ますか？の回答結果	47
図 3-18	質問 「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？ の回答結果	48
図 3-19	質問 「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドラ イブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？の回答結 果	49
図 3-20	質問 「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考 えることは多いですか？の回答結果	50
図 3-21	質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか？の回答結果	51
図 3-22	質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」 と努力していますか？の回答結果	52
図 3-23	質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？の回答 結果	53
図 3-24	Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各質問の回答結果	54
図 3-25	回答者の性別のアンケート間比較(単位：人)	56
図 3-26	回答者の年齢のアンケート間比較(単位：人)	57
図 3-27	回答者の職業のアンケート間比較(単位：人)	58
図 3-28	回答者の四輪保有のアンケート間比較(単位：人)	58
図 3-29	回答者の居住地のアンケート間比較(単位：人)	59
図 3-30	回答者のオートバイの排気量のアンケート間比較(単位：人)	60
図 3-31	回答者のオートバイの週間使用日数のアンケート間比較	61
図 3-32	質問 「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマー台分よりも低い」 と 思いますか？のアンケート間比較	62
図 3-33	質問 「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはあり ますか？のアンケート間比較	63
図 3-34	質問 「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？のアンケ ート間比較	64
図 3-35	質問 「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドラ イブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？のアンケ ート間比較	65
図 3-36	質問 「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考 えることは多いですか？のアンケート間比較	66
図 3-37	質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか？のアンケート間比較	67
図 3-38	質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」 と 努力していますか？のアンケート間比較	68

図 3-39	質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか?のアンケート間比較	69
図 3-40	Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各項目の回答状況(アンケート 0)	70
図 3-41	Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各質問の回答状況(アンケート A)	71
図 3-42	Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各質問の回答状況(アンケート B)	71
図 3-43	Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各質問の回答状況(アンケート C)	72
図 3-44	質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか? ×Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の合計得点(アンケート 0)	73
図 3-45	質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか? ×Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の合計得点(アンケート A)	73
図 3-46	質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか? ×Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の合計得点(アンケート B)	74
図 3-47	質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか? ×Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の合計得点(アンケート C)	74
図 3-48	アンケート 0 における質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか?と 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか? のクロス集計, $\chi$ 二乗検定	76
図 3-49	アンケート A における質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか?と 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか? のクロス集計, $\chi$ 二乗検定	76
図 3-50	アンケート B における質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか?と 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか? のクロス集計, $\chi$ 二乗検定	77
図 3-51	アンケート C における質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか? と質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか? のクロス集計, $\chi$ 二乗検定	77
図 3-52	アンケート 0 における質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控える ライディングをしよう」と努力していますか?と質問 「自分はよくエコ ライディングをしている」と思いますか?のクロス集計, $\chi$ 二乗検定	79
図 3-53	アンケート A における質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控える ライディングをしよう」と努力していますか?と質問 「自分はよくエコ ライディングをしている」と思いますか?のクロス集計, $\chi$ 二乗検定	79
図 3-54	アンケート B における質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控える ライディングをしよう」と努力していますか?と質問 「自分はよくエコ ライディングをしている」と思いますか?のクロス集計, $\chi$ 二乗検定	80
図 3-55	アンケート C における質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控える ライディングをしよう」と努力していますか?と質問 「自分はよくエコ ライディングをしている」と思いますか?のクロス集計, $\chi$ 二乗検定	80

図 3-56	アンケート 0 における質問 「燃費が良くなる工夫」と質問 「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」のクロス集計， $\chi^2$ 二乗検定	82
図 3-57	アンケート A における質問 「燃費が良くなる工夫」と質問 「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」のクロス集計， $\chi^2$ 二乗検定	82
図 3-58	アンケート B における質問 「燃費が良くなる工夫」と質問 「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」のクロス集計， $\chi^2$ 二乗検定	83
図 3-59	アンケート C における質問 「燃費が良くなる工夫」と質問 「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」のクロス集計， $\chi^2$ 二乗検定	83
図 3-60	タイプ分け×アンケートの種類， $\chi^2$ 二乗検定	89
図 3-61	質問 “「燃費がよくなる工夫」をしていますか”のグループ間比較	90
図 3-62	質問 “「燃費がよくなる工夫」をしていますか”のグループ間比較( $\chi^2$ 二乗検定)	90
図 3-63	ツーリング好き 30 代男性ライダーの意識構造予想図	91
図 3-64	ツーリング好き 30 代男性ライダー以外の意識構造予想図	92
図 3-65	説明変数：Q6(回答者の実際の行動)の各項目と，目的変数：質問 (「自分はよくエコライディングしている」と思いますか)の重回帰分析結果より作成した「エコライディングをしていると思う気持ちを規定する“行動”要因モデル」	93
図 3-66	説明変数：行動意図(質問 )と目的変数：エコライディングに関する自己評価(質問 )の重回帰分析結果より作成した「エコライディングをしていると思う気持ちを規定する“行動意図”要因モデル」	95
図 3-67	説明変数：実行意図(質問 )と目的変数：エコライディングに関する自己評価(質問 )の重回帰分析結果より作成した「エコライディングをしていると思う気持ちを規定する“実行意図”要因モデル」	96
図 3-68	説明変数：行動意図(質問 )と目的変数：実行意図(質問 ， )の重回帰分析結果より作成した「行動意図と実行意図の各質問間の要因関連モデル」	98
図 3-69	説明変数：行動意図(質問 )，実行意図(質問 )，自己評価(質問 )と目的変数：エコライディング行動指標(Q6 合計得点)の重回帰分析結果より作成した「エコライディング」行動を規定する要因	100
図 3-70	「エコライディング(自己評価&実践度)」を規定する要因	101

表 1-1	エコドライブとエコライディング比較表	5
表 1-2	Love the Earth の活動目的	6
表 1-3	過去のミーティング開催状況と参加人数	8
表 2-1	ライダーの行動変容プロセス(図 1-10)における行動意図に関わる3つの心的要因と、その意識および、それらに対応したメッセージとアンケートの種類の対応	16
表 2-2	アンケート回答手順	17
表 3-1	アンケート回収数の内訳	35
表 3-2	今回の参加動機『その他』の自由記述 22 件	45
表 3-3	Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各項目の回答結果(表) 単位：人	55
表 3-4	クロス集計 における分析結果の比較表	74
表 3-5	クロス集計 における分析結果の比較表	78
表 3-6	クロス集計 における分析結果の比較表	87
表 3-7	クロス集計 における分析結果の比較表	84
表 3-8	説明変数：Q6(回答者の実際の行動)の各項目と 目的変数：質問（「自分はよくエコライディングしている」と思いますか）	93
表 3-9	説明変数：行動意図(質問 )と 目的変数：エコライディングに関する自己評価(質問 )	94
表 3-10	説明変数：実行意図(質問 )と 目的変数：エコライディングに関する自己評価(質問 )	96
表 3-11	説明変数：行動意図(質問 )と目的変数：実行意図(質問 )	97
表 3-12	説明変数：行動意図(質問 )と目的変数：実行意図(質問 )	97
表 3-13	説明変数：行動意図(質問 )と目的変数：実行意図(質問 )	98
表 3-14	説明変数：行動意図(質問 )と目的変数：Q6 合計得点	98
表 3-15	説明変数：実行意図(質問 )と目的変数：Q6 合計得点	99
表 3-16	説明変数：自己評価(質問 )と目的変数：Q6 合計得点	100

## 第1章 研究の背景と目的

### 1-1 環境問題とオートバイ

2006年6月、「エコドライブ普及・推進アクションプラン」がエコドライブ普及連絡会によって取りまとめられた<sup>1)</sup>。「エコドライブ」とは、「環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用」<sup>2)</sup>を指し、「自動車から排出される窒素酸化物等の排出削減につながり、大気汚染対策にも資するものである」<sup>3)</sup>と捉えられている。「エコドライブ」は、“ecology-drive”と“economy-drive”を掛け合わせた造語である<sup>4)</sup>。“drive”は、「(車など)を(運転席に座って)運転する」「(馬車など)を駆る、御する」という意味であるが、自動二輪車(以後バイク、オートバイと表記)の場合は“drive”ではなく“ride”を用いる<sup>5)</sup>。

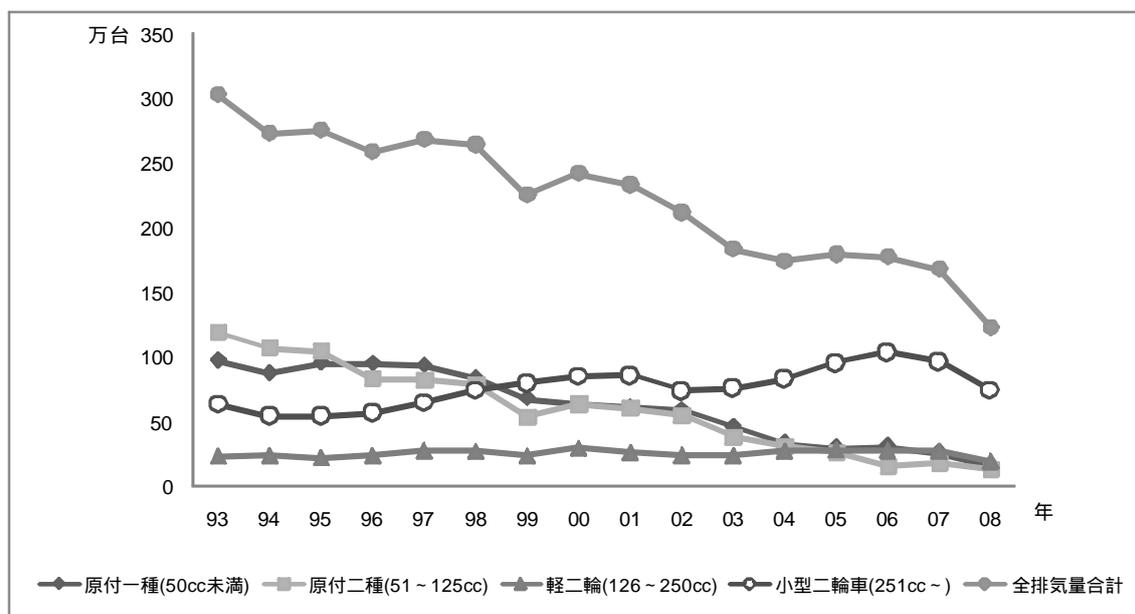


図 1-1 オートバイ生産台数の推移

近年、オートバイの生産台数は全体的には減少傾向にある(図 1-1)<sup>6)</sup>。原付一種や原付二種のオートバイは、重量税や車検が要らず、燃費も良いため、郵便配達等の各種ビジネスや街中の移動によく使用されるが、その生産台数は減少を続けている。反対に、重量税や車検が必要で、原付一種や原付二種に比べれば燃費も悪い 251cc 以上のオートバイの生産台数は、原付一種二種を抜き、近年まで増加傾向にあった。2006 年以降、生産台数は落ち込んだものの、依然として、251cc 以上のオートバイ生産台数が最上位にある。オートバイは大型化が進んでいると言える。一般的に、排気量の大きなオートバイは「趣味性が強い」<sup>7)8)</sup>とされている。それらの生産台数が上位にあるということは、すなわち趣味の乗り物としてのニーズが、この環境の時代にも存在すると言える。

オートバイは、燃焼効率や CO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub> の削減効果、占有スペースの小ささ等の点から、「(クルマよりも)環境負荷の少ない乗り物」として、その有益性・有用性が二輪車市場動向調査<sup>9)</sup>内で述べられている。

日本の各二輪メーカーも電子制御燃料噴射システムやアイドルストップ機能を備えたバイク、燃料電池搭載二輪車、電気自動二輪車など環境負荷の削減に配慮した技術を研究・開発している<sup>10)</sup>。

例えば、世界最大の二輪メーカーである HONDA は、PGM FI システム(電子制御燃料噴射装置:燃料の最適な霧状化と空燃比を与えシリンダー内に噴射し、最適な燃焼を促進させる)を開発し<sup>11)</sup>、また「原付ハイブリッド二輪車」「原付電動二輪車」「燃料電池二輪車(図 1-2)」「<sup>12)</sup>を発売している。



図 1-2 燃料電池二輪車  
HONDA

YAMAHA は、メタノール水溶液(液体)を燃料とする燃料電池二輪車(図 1-3)<sup>13)</sup>や電気バイク(エレクトリックコミューター)の開発に取り組んでいる。



図 1-3 燃料電池二輪車  
YAMAHA

SUZUKI はクロスケージと呼ばれる、スポーティな燃料電池二輪車(図 1-4)<sup>14)</sup>を開発し実用化に向けて研究をしている。

KAWASAKI は、今のところ、環境性能に磨きをかけた特筆すべきバイクを発表してはいない。

二輪各社ともに、研究開発面、製造面での環境負荷低減や、オートバイのリサイクル促進にも力を入れている。



図 1-4 クロスケージ  
SUZUKI

また、メーカー以外による取り組み事例もある。アデレードの大学生グループが、バイオディーゼル機関を動力源としたオートバイ(モーターサイクル)を開発するプロジェクトを行っている<sup>15)</sup>。

他にも、イギリス南部に住む元ロードレーサーの精密加工エンジニアが、液化石油ガスを燃料とするオートバイを開発した事例<sup>16)</sup>などがある。

オートバイの車体そのものは、その特性上、四輪自動車と比較して環境負荷が少なく、また、そのメーカーや大学、個人でも、環境負荷の低減に配慮したオートバイの開発に励んでいる。では、オートバイに乗る者(以後ライダーと表記)には、どのような環境負荷の低減に配慮した行動ができるのだろうか。

## 1-2 環境配慮行動について

前節で述べたように、主として(クルマの)ドライバーに向けた「エコドライブ」という取り組みが存在する。ライダーもクルマと同じく内燃機関を動力源とする乗り物に乗っているのだから、類似の取り組みができるのではないか。そこで、本研究では、「エコドライブ」のオートバイ版、「エコライディング(eco-riding)」を、ライダーが行える環境配慮行動として提起する。

さて、ドライバーが環境に配慮したいのであれば、極論を言えば、クルマに乗らなければ良いのではないか。しかし現代では、リンダ・ステフが述べているように、「自動車の利用は社会経済上不可欠なものとなった」<sup>17)</sup>。このことに異論を唱える人は少ないであろう。自動車を降りることができないのであれば、その使い方を改めるという苦肉の策も、現実的な対応としてはある。「エコドライブ」には、まさしく、この考え方が当てはまる。

本研究で取り上げるオートバイは、「社会経済上不可欠なもの」であろうか。オートバイは、クルマと比較した場合、実用性がはるかに劣ることは明白である(風雨をしのげず、荷物の積載性もクルマほど良くなく、停車時は人が支えていなければならない)。それでは、「社会経済上不可欠」とは言いがたい。例えば、50ccの原付スクーターなどは、1-1節にて述べたように、維持費も安く燃費も良いので、それらを日常的に(クルマの代わりに)使用することで運転の気軽さや経済的なメリットが得られるが、それらのオートバイよりも趣味性が高い<sup>18)</sup>とされている大きなオートバイの方が、相対的には多い(図 1-1)。オートバイ・ライダーを対象とした環境政策は、環境省、国土交通省、資源エネルギー庁のwebページでは発見できなかったが、行政を挙げての取り組みが無いからと言って、何もなくてよいということにはならない。それどころか、趣味によって環境に負荷を与えているライダーは、クルマのドライバー以上に環境配慮行動をする必要があるのではないか。

ライダーが環境に配慮したいのであれば、最も効果的な行動は“オートバイから降りる(乗らない)”という選択であろう。しかし、そもそも趣味で乗っているライダーならば、降りる可能性は低いのではないだろうか。映画、釣り、散歩、読書、写真、料理、旅行、ラジコン・模型、テニス、サーフィン、カヌー、自転車、盆栽、など、趣味は人生にうるおいを与えてくれる。趣味でオートバイに乗っているライダーは、オートバイが好きなのである。そのような人が、環境保全のため、と言ってオートバイを降りる(乗らなくなる)だろうか。仮に、環境に配慮したいのであれば、オートバイの楽しみを保持しつつ、オートバイに乗りながらできる“何か”を探すのではないだろうか。では、“乗り換え”はどうか。今乗っているオートバイよりもエコなオートバイに乗り換えるのである。確かに環境負荷は低減できるだろう。しかしライダーは何もしていないし、その多少エコなオートバイも、乗り方を誤れば(過剰に乗れば)意味がないだろう。やはり、乗る人が意識・行動ともに変わらなければならないのではないか。つまり、ライダー自身が行える環境配慮行動が必要である。それが、後で述べる「エコライディング」や、『Love the Earth』の取り組みである。

### 1-2-1 「エコドライブ」の具体的な内容

「エコドライブ」の概要については、先の 1-1 で紹介したが、その具体的な行動内容は、エコドライブ普及連絡会による『エコドライブ 10 のすすめ』(図 1-5)<sup>19)</sup> によれば、

- 1.ふんわりアクセル『e スタート』
- 2.加減速の少ない運転
- 3.早めのアクセルオフ
- 4.エアコンの使用を控えめに
- 5.アイドリングストップ
- 6.暖機運転は適切に
- 7.道路交通情報の活用
- 8.タイヤの空気圧をこまめにチェック
- 9.不要な荷物は積まずに走行
- 10.駐車場所に注意

の 10 項目が効果及び取り組みやすさの点から、最も勤めたい行動であるとしている。

また、川崎市環境局環境対策部とかわさき地球温暖化対策推進協議会が市内のイベント会場などで行ったエコドライブに関するアンケート調査の結果<sup>20)</sup>によれば「エコドライブ」について

「聞いたこともあるし内容も知っている」が 47%、「聞いたことはあるが内容は知らない」が 44%であった。川崎市では、非常に高い水準で、「エコドライブ」は認知されていると言えよう。また、全国的には、国土交通省や環境省、(社)全日本トラック協会や(社)日本自動車連盟(JAF)などの団体や、企業などが、その普及に向けて取り組んでいる。



図 1-5 エコドライブ 10 のすすめ

### 1-2-2 「エコライディング」の具体的な内容

「エコライディング」について、上記『エコドライブ 10 のすすめ』のような、具体的な行動を取りまとめたものは、エコドライブ普及推進ポータルサイト、チーム・マイナス 6%、環境省、国土交通省、資源エネルギー庁の web ページ等を参照しても見当たらなかった。また、先行研究・事例も CiNii では見当たらなかった。

そこで『エコドライブ 10 のすすめ』と、二輪ジャーナリスト小林ゆき氏のブログ<sup>21)</sup>等を参考に、わかりやすさ及び取り組みやすさを考慮して、オートバイの運転に関わる下記の 10 項目を、「エコライディング」として選定した。なお、10 項目の内容・文面について

は、Love the Earth 実行委員会 広報担当 田中鉄平氏に助言を頂き、下記のように整えた。

- 1.急加速をしない、ふんわりアクセルで走る
- 2.適切なギヤで走る
- 3.アクセル開度を一定に保って走る
- 4.減速時は早めにアクセルオフ
- 5.アイドリングストップを行う
- 6.タイヤの空気圧を適正にする
- 7.チェーンオイルを塗布する
- 8.足回りのベアリングなどをグリスアップする
- 9.エアクリナーの掃除
- 10.マシンや人体の軽量化

これをまとめるに当たって参考にした『エコドライブ 10 のすすめ』には、エアコン使用についてや、荷物の過積載、駐車についてなど、クルマならではと言える内容があり、それらオートバイにはそぐわないもの(エアコンはふつう装備されておらず、不要な荷物を積むスペースも無く、クルマほど占有面積も大きくない)は省き、オートバイならではの項目(メカニズム面の注意事項や軽量化について)を追加した。なお、「エコライディング」項目は、一見すると全て燃費向上に関する項目のように見えるが、オートバイの楽しみを抑圧しなければならない項目も多々ある。ライダーがどのような考えを持って「エコライディング」を実行したか、それは本人にしか知りえないが、意図がどうあれ、「エコライディング」は結果として“エコ”である故、「エコライディング」は環境配慮行動であるとする。

「エコライディング」は、単語として雑誌等に出ていることはあるが、その中身について述べられているものは、著者は見たことが無い(2009-01-08 日現在)。web サイトも同様である(小林ゆき氏のブログを除く)。また、オートバイは、台数的にも、排気量的にも、クルマよりも少ないので、行政ぐるみでの「エコドライブ」という取り組みのように発展しておらず、それゆえ「エコライディング」が呼びかけられていないと推測する。

エコドライブ	エコライディング
ふんわりアクセル『eスタート』	1. 急加速をしない、ふんわりアクセルで走る
加減速の少ない運転	2. 適切なギヤで走る
早めのアクセルオフ	3. アクセル開度を一定に保って走る
エアコンの使用を控えめに	4. 減速時は早めにアクセルオフ
アイドリングストップ	5. アイドリングストップを行う
暖気運転は適切に	6. タイヤの空気圧を適正にする
道路交通情報の活用	7. チェーンオイルを塗布する
タイヤの空気圧をこまめにチェック	8. 足回りのベアリングなどをグリスアップする
不要な荷物は積まずに走行	9. エアクリナーの掃除
駐車場所に注意	10. マシンや人体の軽量化

表 1-1 エコドライブとエコライディング比較表

### 1-3 『Love the Earth』

『Love the Earth』とは、ライダーが地球環境に与える悪影響の代償行為として地球に良いこと行おうといった様に解釈できる趣旨で、2002年に活動を開始し「バイク乗りからはじめる地球愛護活動」<sup>22)</sup>を呼びかけている団体及び、その活動である。この節ではその詳細を紹介する。

#### 1-3-1 『Love the Earth』の概要

『Love the Earth』の活動目的<sup>23)</sup>は表 1-2 のとおりである。

表 1-2 Love the Earth の活動目的

ライダーのモラル向上と社会的地位の向上
ライダーによる社会貢献
地球環境保全

また、同団体は、上の目的に即した活動を行っており、なかでも特に象徴的であるのが「ミーティング」と称した海岸清掃活動である(詳細は 1-3-2 にて述べる)。

同団体のメンバーになるためには、web 上にある「Love the Earth 宣言」(図 1-6)<sup>24)</sup>という PDF ファイルを入手、印刷し、必要事項を記入し、実行委員会あてに送る方法がある。「Love the Earth 宣言」を送ると、会員の証である『Love the Earth』のステッカー(図 1-7)が届き、メンバーとして登録される。

図 1-6 「Love the Earth 宣言」



図 1-7 『Love the Earth』のステッカー(著者自身が会員登録し頂いたもの、私物)

会員になっても会報誌や手紙・メール等は一切来ない。「Love the Earth 宣言」を提出した人数は、2008 年 1 月の時点で 6,221 名(「ミーティング」参加者は含まれていない)<sup>25)</sup>。また、実行委員会 広報担当 田中鉄平氏は、同活動の将来像として、次のように語っている。

「ライダーの間にラブ・ジ・アースのマインドが浸透し、私たちがミーティングを主催せずともゴミを捨てるなどの行動を各自が起こすようになること。そしてバイク・ライダーの地位が向上し、地球環境が守られ、未来にバイクという乗り物が残ること」<sup>26)</sup>

ここで注目したいのが、「未来にバイクという乗り物が残ること」という発言である。『Love the Earth』では、オートバイの未来を危惧していると読み取れよう。

### 1-3-2 ラブ・ジ・アースミーティング

『Love the Earth』は、年に 2 回、「ミーティング」と呼ばれる海岸清掃活動を行っている。海岸清掃をすることになった理由については、実行委員会 田中氏からのメールを引用して説明する。

「理由は大きく 2 つあります。『世界につながっている海を清掃することで地球と向き合ってみよう』という意味的な側面と、大勢の人間が安全に効率よく清掃活動を行なえて、か

つ大きな駐車場などの敷地を安全のために貸しきれること、という現実的な側面です。この条件を満たすのはオフシーズンの海水浴場しかありません。また、清掃を行なった浜は見違えるほどきれいになり、その充実感他では味わえないものです。

補足：普段迷惑をかけている分だけ地球に恩返ししよう、と呼びかけています。そのような意味もあり、会場へバイクで来ることは全く問題にしているし、2st は悪いとか、旧車は良くないといった考えもありません。また、『この日一日だけ海岸清掃をしても地球を救うことにはならない』と毎回はっきり参加者には伝えていきます。参加者がミーティングで感じたことを普段の生活に生かしたり、周囲のライダーに伝えていくことに意味があるのだと呼びかけています<sup>27)</sup>。

このような理由で『Love the Earth』では海岸清掃を行っている。『ラブ・ジ・アースミーティング』は、2008年11月現在までに、11回開催されている。過去の開催は、全て日曜に行われている(天候が悪い場合、開催するか延期するかは、前日の土曜日に発表されることとなっている)。その記録を表1-3に記す。

表 1-3 過去のミーティング開催状況と参加人数  
(ラブ・ジ・アースミーティング開催実績<sup>28)</sup>より)

	会期	会場	来場者数(人)
第1回	2003.09.28 (sun)	静岡県榛原郡相良町 相良サンビーチ	約600
第2回	2004.05.23 (sun)	茨城県鹿島郡波崎町 波崎海水浴場	約400
第3回	2004.10.10 (sun)	静岡県浜名郡新居町 新居弁天海浜公園	約400
第4回	2005.04.24 (sun)	茨城県東茨木郡大洗町 洗海岸・大洗サンビーチ	約650
第5回	2005.10.09 (sun)	静岡県御前崎市 マリンパーク御前崎	約500
第6回	2006.04.09 (sun)	新潟県柏崎市 みなとまち海浜公園	約550
第7回	2006.10.08 (sun)	静岡県御前崎市 マリンパーク御前崎	約750
第8回	2007.05.13 (sun)	新潟県柏崎市 みなとまち海浜公園	約720
第9回	2007.09.16 (sun)	静岡県御前崎市 マリンパーク御前崎	約650
第10回	2008.05.18 (sun)	兵庫県豊岡市 竹野浜海水浴場	約800
第11回	2008.09.21 (sun)	静岡県牧之原市 地頭方海浜公園	約600

この活動は、環境に良い行いである(少なくとも海岸からゴミが撤去される)し、実行委員会 田中氏によると、地元の人にも喜ばれているようだが、この活動に参加するライダーは、自分の趣味によって地球に負荷を与えているにも関わらず、一方では海岸清掃という

環境保護活動に参加している。そのことは、『Love the Earth』の趣旨によれば、「楽しませて  
もらっている分の恩返し」という説明ができるが、(地球に対して)悪影響を与えている  
者による「代償行為」と考えることもできよう。

しかし、その恩返しあるいは代償行為は、筋違いではないだろうか(対象を誤っている)。  
ライダーが行う恩返し・代償行為としての環境配慮行動としては、ガソリンを使用するこ  
とによる排出ガスを削減すべきではないか。なぜなら、ライダーは、オートバイで走るこ  
とにより、地球環境に負荷を与えているからである。海岸のゴミをライダーが出したのな  
らともかく、そうではないならば、自身の排出ガスを無くす、もしくは、少しでも減らす  
方が、オートバイ・ライダーが行う、恩返し・代償行為としての環境配慮行動としては、  
自然な形なのではないだろうか。加えて、海岸清掃では CO<sub>2</sub> をオフセットできないので、  
それ以外にも、なにか行動をすべきである。そして、そのためにできることの一つが、「エ  
コライディング」である。

#### 1-4 環境ボランティア

環境ボランティアは、個人で行う環境配慮行動と異なり、「集団で行うものであり、他  
の人々にも働きかけを行う」<sup>36)</sup> ものである。『Love the Earth』を象徴する活動である「ラ  
ブ・ジ・アースミーティング」は、全国各地からライダーが集まり、海岸清掃を行うので、  
環境ボランティアと言える。よって、ラブ・ジ・アースミーティング参加ライダーを、環  
境ボランティア参加ライダーと呼ぶ。

『Love the Earth』以外の環境ボランティアに参加しているライダーも環境ボランティア  
参加ライダーと呼ぶことができる。しかし、ライダーがライダーとして行う環境ボランテ  
ィアは、『Love the Earth』  
ほど規模の大きなものは  
他に見当たらない。ライ  
ダーが“ライダーとして  
行う”環境配慮行動であ  
るという点に着目し、本  
研究では、『Love the  
Earth』の参加ライダーの  
みを指して、環境ボラン  
ティア参加ライダーと呼  
ぶこととする。

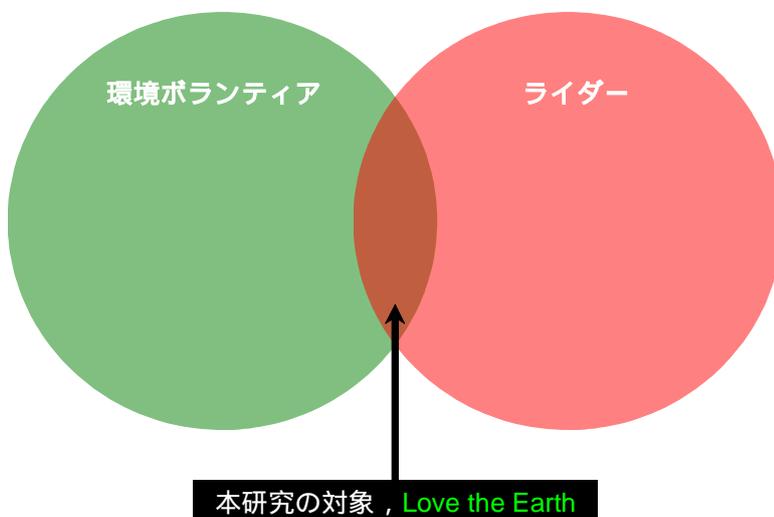


図 1-8 本研究の対象

## 1-5 モビリティ・マネジメント

本節では、モビリティ・マネジメント(Mobility Management, 以下 MM)および、その技術(手法とも言うことができる)である「事実情報提供方」について、紹介する。

### 1-5-1 モビリティ・マネジメントについて

MM の定義は「ひとり一人のモビリティ(移動)が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」<sup>30)</sup>とされ、ドライバーの行動変容プロセスは図 1-9 のように示される。

MM とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものである<sup>32)</sup>。

MM の取り組みの基本的な技術には、例えば、人々にクルマを控えバスに乗ってもらうために、バスのメリット、クルマのデメリット、バスの運賃や時刻表や乗り方等のデータ・情報を、地域の人々に教えて、バス利用者が増えるかどうかといった取り組み(事実情報提供法)や、呼

びかけ(依頼法)、各人の行動パターンや排出 CO<sub>2</sub> 量などの情報をフィードバックする(フィードバック法)、行動をどのように変えるかを具体的に検討してもらう(行動プラン法)、どのように行動を変えるかに関するアドバイスを行う(アドバイス法)などがある<sup>33)</sup>。

図 1-9 における行動変容のプロセス部分をドライバーによる「かしこいクルマの使い方」から、ライダーによる「エコライディング」に置き換えると、図 1-10 のようになる。ライダーが「エコライディング」を実行するまでには、“行動意図→実行意図→実行”というプロセスを踏むことが分かる。さらに、最初のステップである“行動意図”形成には、3 つの要因が関係している。それはすなわち次の 3 つである。

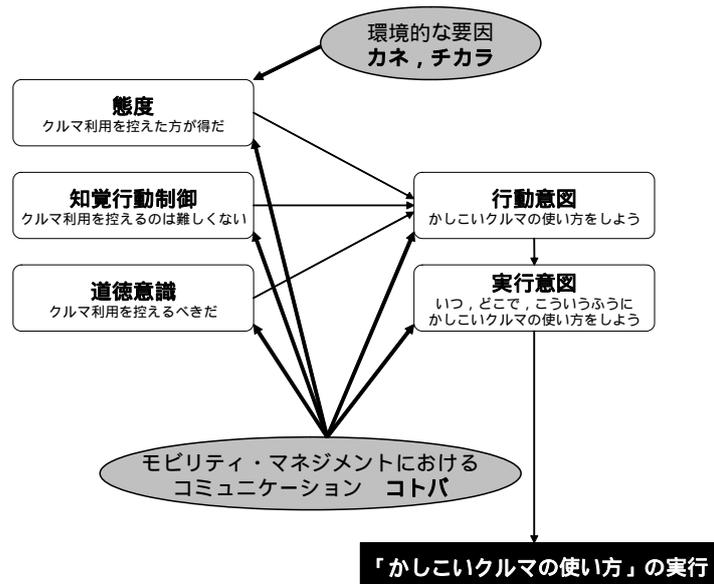


図 1-9 ドライバーの行動変容プロセス  
「かしこいクルマの使い方」に向けた  
行動変容プロセス<sup>31)</sup>を元に著者が作成

- 「態度(金銭的メリット：エコライディングをした方が得だ)」
- 「知覚行動制御(方法：エコライディングは難しくない)」
- 「道德意識(道德的傷心情報(CO<sub>2</sub>)：エコライディングするべきだ)」

この3つの心理的要因を活性化させるMMの技術としては、「事実情報提供法」がある。

### 1-5-2 事実情報提供法

「事実情報を提供することで認知、ひいては態度と行動の変化を期待する方略」<sup>34)</sup>を事実情報提供法と呼ぶ。これは、MMの技術の中でも、最も基本的な技術であり、先述のように図1-9の「態度」「知覚行動制御」「道德意識」という3つの心的要因に影響を与えることができる<sup>35)</sup>コミュニケーション技術である。

事実情報提供法を用いた研究事例は、大学生の免許取得行動に関するもの<sup>36)</sup>

がある。そこでは、大学1年生178人を対象とし、被験者を5つのグループに無作為に分割し、それぞれ異なる事実情報を提供し、自動車利用のリスク認知やコスト認知、免許保有の有無等についての質問を、情報提供の直後、6ヵ月後、18ヵ月後に実施している。そこから、免許取得選択の最中にいる人々は自動車利用について過度に肯定的な思い込みをしていること、事実情報の提供が免許取得を抑制する方向の効果を持ちうる可能性を支持することがわかっている。

### 1-6 本研究の目的と構成

本研究の目的は、環境ボランティア参加ライダー(対象の選定理由、研究方法などは、2章にて述べる)に「エコライディング」を普及させるために、

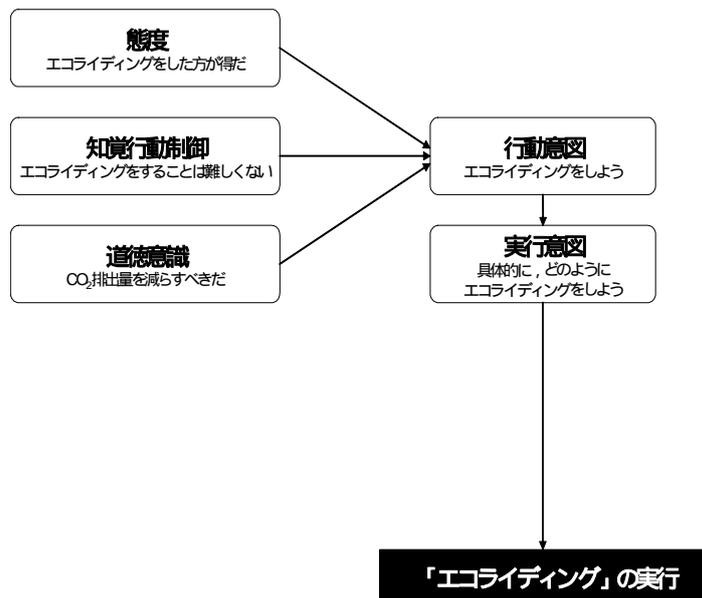


図 1-10 ライダーの行動変容プロセス

図 1-9 ドライバーの行動変容プロセス

を元に著者が作成

環境ボランティア参加ライダーが与えられるメッセージ(情報)の違い(刺激される心的要因の違い)によって『エコライディング』に関する意識が異なるかどうかを明らかにすること

環境ボランティア参加ライダーの『エコライディング』に関する意識・行動の実態を把握すること

である。

本研究の意義は、これらの目的により、国のあらゆる環境政策から除外されているオートバイ・ライダーが行う環境配慮行動としての、まだまだ未知数な「エコライディング」という分野にて、それに関するライダーの意識や実施されている行動といった、その普及に向けて資する知識が得られることである。

本研究の構成は図 1-11 のようになっている。

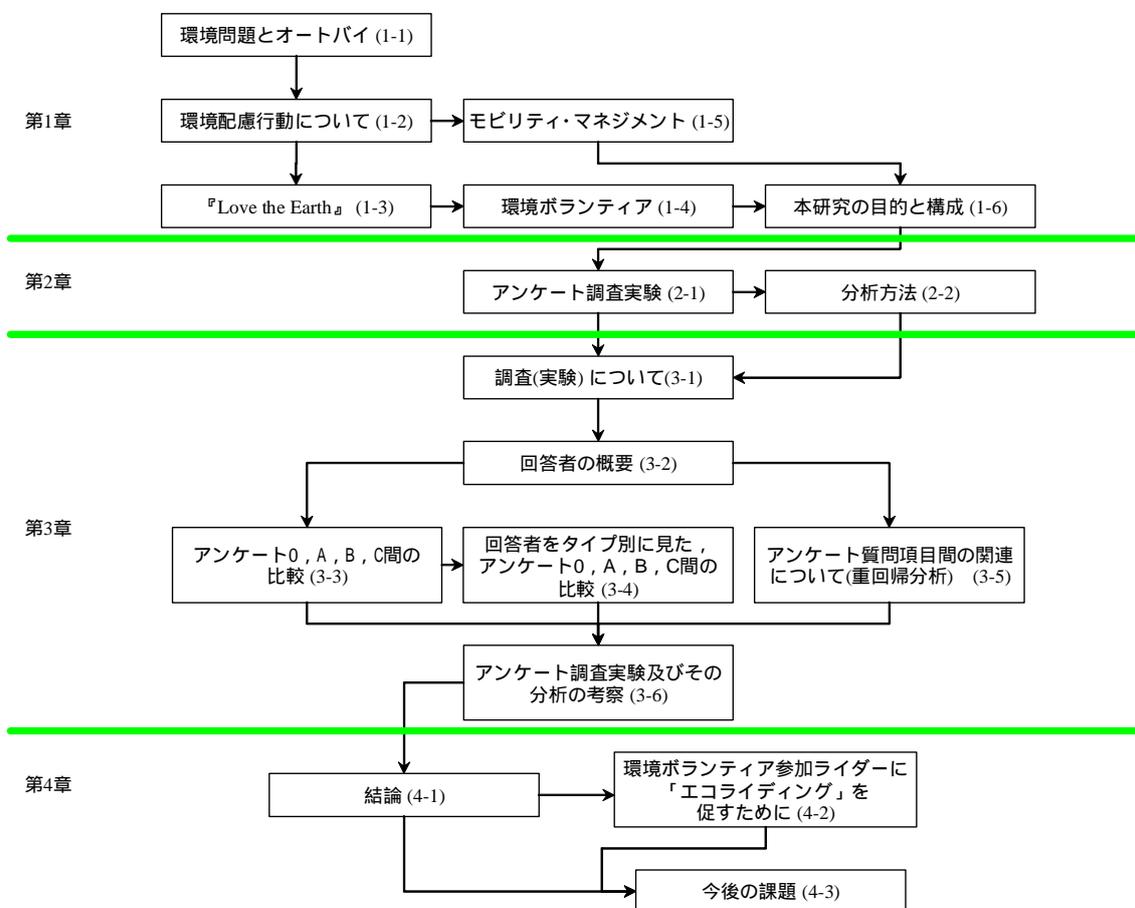


図 1-11 研究の構成

## 註および引用文献

- 1) 環境省報道発表資料 < <http://www.env.go.jp/press/press.php?serial=7197> > , 2008-09-08
- 2) 環境省前掲 web ページ , 2008-09-08
- 3) 環境省前掲 web ページ , 2008-09-08
- 4) エコドライブによる安全運行の推進  
< <http://park22.wakwak.com/~ms-logi/topics/eco.htm> > , 2008-11-26
- 5) ジーニアス英和大辞典 , 大修館書店 (2001)
- 6) JAMA 日本自動車工業会データベース  
< <http://jamaserv.jama.or.jp/newdb/> > , 2008-1-11
- 7) 大田克彦:オートバイ「本物に触れる喜び!」(40代だから,いま挑戦),週刊ダイヤモンド, 87(15),ダイヤモンド社, 60-63(1999)
- 8) 富田礼志:テクノロジーと文化:デザインの条件と趣味性の形成について,大分大学教育福祉科学部研究紀要, 22(2), 579-590(2000)
- 9) (社)日本自動車工業会・二輪調査部会:2007年度二輪車市場動向調査, p.46(2008)
- 10) 関根太郎:オートバイの新たな可能性,国際交通安全学会誌, 30(2), p.3(2005)
- 11) HONDA 環境テクノロジー  
< <http://www.honda.co.jp/tech/motor/environment/clean-technology/index.html> > , 2008-12-20
- 12) HONDA 代替エネルギー技術の実用化  
< <http://www.honda.co.jp/environment/activities/products/motorcycle/04.html> > , 2008-12-20
- 13) YAMAHA ヤマハ発動機のCSR環境分野  
< <http://www.yamaha-motor.co.jp/profile/csr/environmental-field/index.html> > , 2009-01-05
- 14) SUZUKI 環境社会レポート[PDF]  
< [http://www.suzuki.co.jp/about/csr/report/pdf/2008\\_envj\\_all.pdf](http://www.suzuki.co.jp/about/csr/report/pdf/2008_envj_all.pdf) > , 2009-01-05
- 15) Biobike <<http://www.mecheng.adelaide.edu.au/biobike/>> , 2008-12-20
- 16) アラン・カスカート:CATHCART TEST vol.027 プロパンで走る自作バイクに見る未来, RIDERS CLUB 411, 柊出版社, 31(11), 83-87(2008)
- 17) リンダ・ステフ:持続可能な交通手段 - 心理学的展望, 国際交通安全学会誌, 31(4), pp.14-23(2007)
- 18) (社)日本自動車工業会・二輪調査部会:前掲資料(2008)
- 19) エコドライブ普及・推進アクションプラン  
< <http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/01/010609/01.pdf> > , 2008-11-26
- 20) 川崎市環境局環境対策部エコドライブ・アンケート集計結果の詳細 < <http://www.city.kawasaki.jp/30/30zidou/home/ecodrive/ecodrivequestsoukei.htm> > , 2008-12-20
- 21) 小林ゆき BIKE.blog < <http://yukky.txt-nifty.com/bikeblog/> > , 2008-11-26
- 22) Love the Earth < <http://www.lovetheearth.jp/> > , 2008-09-08

- 23) Love the Earth とは？活動目的  
< <http://www.lovetheearth.jp/what/purpose/> > , 2008-12-20
- 24) Love the Earth 宣言  
< <http://www.lovetheearth.jp/download/declaration0703.pdf> > , 2008-11-26
- 25) ラブジアース < [lovetheearth@crete.co.jp](mailto:lovetheearth@crete.co.jp) > : こんばんは 卒論についての回答です ,  
2008-01-18 , 私信
- 26) ラブジアース < [lovetheearth@crete.co.jp](mailto:lovetheearth@crete.co.jp) > : 前掲メール , 2008-01-18
- 27) ラブジアース < [lovetheearth@crete.co.jp](mailto:lovetheearth@crete.co.jp) > : 前掲メール , 2008-01-18
- 28) Love the Earth とは？実績 < <http://www.lovetheearth.jp/what/results/> > , 2008-12-20
- 29) 安藤香織：環境ボランティアは自己犠牲的か：活動参加への動機づけ，質的心理学研究, 1, pp.129-142, (2000)
- 30) 土木学会：モビリティ・マネジメントの手引き , p.1 , (社)土木学会 (2005)
- 31) 土木学会：前掲書 , p.11 (2005)
- 32) 藤井聡，谷口綾子：モビリティ・マネジメント入門 - 「人と社会」を中心に据えた新しい交通戦略 , p.13 , 学芸出版社 , (2006)
- 33) 土木学会：前掲書 , p.14 (2005)
- 34) 藤井聡：社会的ジレンマの処方箋 都市・交通・環境問題のための心理学 , p.52 , ナカニシヤ出版 , (2003)
- 35) 土木学会：前掲書 , p.14 (2005)
- 36) 藤井聡：前掲書 , pp.62-65 (2003)

## 第2章 研究の方法

### 2-1 アンケート調査実験について

#### 2-1-1 調査目的

調査目的は、下記二項目である。

環境ボランティア参加ライダーが与えられるメッセージ(情報)の違い(刺激される心的要因の違い)によって「エコライディング」に関する意識が異なるかどうかを明らかにすること

環境ボランティア参加ライダーの「エコライディング」に関する意識・行動の実態を把握すること

調査対象は、第1章にて紹介した、環境ボランティアと言える「ラブ・ジ・アースミーティング」に参加するライダーである。

調査対象の選定理由は、「エコライディング」というテーマに関する先行研究が見当たらないため、まずは、この分野に先鞭をつけるため(この分野に一時接近するため)に、全ライダーの中で、少しでも環境に意識があると考えられ、少しでも「エコライディング」に興味を示してくれるライダーが必要であったからである。また、提供するメッセージ(情報)の違い(刺激される心的要因の違い)による意識の違いを見るためには、それらを比較する必要があるため、環境に関心があると思われるライダーが多く集まる、「ラブ・ジ・アースミーティング」が、サンプル数確保の面でも、適当であると考えられる。なお、一般的なライダーは、環境や「エコライディング」に関心があるのか不明なこと、同一時期に多数のサンプルを確保しにくいことを理由に、今回調査を見送る。先にも述べたが、まずは、少しでも関心を持ってくれると考えられるライダーを調査し(それにより結果に限定性が付きまとうことになるが)、このテーマに切り込むことが肝要だと考える。

#### 2-1-2 調査方法

「エコライディング」に関する意識や普段の「エコライディング」行動は、基本的に、本人に表明してもらう方法でしか調査できない。意識はもちろんのこと、行動についても、オートバイの運転が「エコライディング」なのか、そうではないのかは、基本的に本人しか知り得ない。

例えば、オートバイに何らかの装置を付け運転に関するデータを得られるようにし、ライディングを把握できる状況にしたとする。そこでライダーがアクセル開度一定で走っていたなら、それは「エコライディング」だろうか、そうではないのだろうか。そのライダーは、ただ単に、流して走りたかったからそうしたのかもしれないし、「エコライディング

するんだ!」と考えてそうしたのかもしれない。

それゆえ、「エコライディングをしていますか」と尋ねる必要がある。そこで、アンケート票を用いた面接法による調査を行う。回答は被験者が記入することとする。アンケート票については、次節及び、2-1-4 にて、詳細を説明する。

### 2-1-3 アンケート票

アンケート調査には、行動意図(図 1-9 及び図 1-10 参照)に影響を与える 3 つの心的要因を活性化させるメッセージ・情報(内容は後述、2-2-4)を MM の事例<sup>1)</sup>を参考に設定し、それらをそれぞれ掲載した 3 パターンのアンケート票と、メッセージ(情報)が掲載されていないパターンの、計 4 種類作成する(調査に用いた調査票は APPENDIX 参照)。表 2-1 にライダーの「エコライディング」に関する行動意図の 3 つの心的要因とその心理・意識との対応を、図 1-10 ライダーの行動変容プロセスより抜き出し、まとめた。

表 2-1 ライダーの行動変容プロセス(図 1-10)における行動意図に関わる 3 つの心的要因と、その意識および、それらに対応したメッセージとアンケートの種類に対応

	アンケートの種類			
	A	B	C	0
刺激したい心的要因	態度	知覚行動制御	道徳意識	—
刺激したい意識	エコライディングをした方が得だ	エコライディングをすることは難しくない	排出CO2量を減らすべきだ	—
メッセージ(情報)	エコライディングによる金銭的メリットを伝える	エコライディングの方法が簡単であることを伝える	バイクに乗ることによる排出CO2量を伝える	—

態度(クルマを控えた方が得だ)を刺激するために「かしこいクルマの使い方(図 1-9 参照)」においては、公共交通サービスの水準や自動車渋滞の状況を伝えることができる。しかし、ライダーに「エコライディングをした方が得だ」と思ってもらうために、「かしこいクルマの使い方」による情報例は、適合しない。ライダーが「エコライディング」をすることによるメリットは、(公共交通によって)楽に早く移動できることでも、交通渋滞に遭わないことでもないからである。そこで、「エコライディング」をすることで、“得”と感じてもらうための、わかりやすい情報として、燃料に関わる“金銭的メリット”を挙げた。燃料に関わる金銭的メリット以外にも、“得”と思える情報はあるだろう(無理な運転をしないこと、メンテナンスをしっかりとすることで、マシンが長持ちするというメリット等もあるだろう)。しかし、わかりやすい事例を考えると、これほどストレートな情報は無いと考える。

知覚行動制御のためには、「かしこいクルマの使い方」においては、公共交通の路線図や

時刻表を伝えることができる。そうすることによって、公共交通が、意外と“簡単”に利用できることを知らせるのである。ライダーに“簡単”と思ってもらうためには、「エコライディング」の方法を伝え、それが難しくないことを強調すべきであると考える。

道徳意識については、「かしこいクルマの使い方」においては、自動車利用の社会的でメリット(環境・混雑)を伝えることができる。それに習い、ライダーには、オートバイによる排出 CO<sub>2</sub> の話題が、この場合は適していると考える。

アンケートの回答は、次の表 2-2 の ~ の流れで行う。

表 2-2 アンケート回答手順

	回答者本人について、回答者のオートバイなど、属性に関する質問に回答を記入
	メッセージ・情報を読む
	「エコライディング」についての行動意図：エコライディングを行おうと思う気持ちを測定するための質問(4 つ、5 件法で測定)に答える
	「エコライディング」についての実行意図(意思決定コミットメント)：エコライディングに関する具体的な行動プランを実行しようという意図を測定するための質問(3 つ、5 件法)に答える
	自分の「エコライディング」状況を評価する質問(1 つ、5 件法)に回答する
	「エコライディング」への取組み状況を把握するために、実際の「エコライディング」に関する行動についての質問(10 項目、5 件法)に答える

アンケート回答は、以上の 6 つのプロセスを踏み、最後に感想等を自由に記述する欄を設けてあるので、書きたい人は、そこに意見を書くという仕様になっている。質問総数は、28 項目となっている。質問項目設定理由については、2-1-5 で述べる。

「エコライディング」に関する行動意図は、アイセンとフィッシュバインの理論(予定行動理論 Theory of Planned Behavior や合理的行為理論 Theory of Reasoned Action)<sup>2)</sup>で仮定される「~しようと思う」という心理的要因を「エコライディング」に対応させたものである。つまり、「エコライディング」に関する行動意図とは、「エコライディングをしよう」という気持ちを表すものであると、本研究では位置づける。

「エコライディング」に関する実行意図は、ゴルウィッツァーが提案した、行動意図達成までの『サブ目標』を、いつ、どこで、どのように遂行していくかという具体的な行動プランを実行しようという意図であり<sup>3)</sup>、それを「エコライディング」に対応させたものである。つまり、「エコライディング」に関する実行意図とは、行動意図よりも具体的に、どうやって行うかという行動プランを立てること、ならびに、そのプランを実行しようとする気持ちのことであると、本研究では位置づける。

しかし、ライダーに行動プランを立ててもらい、それを遂行する気持ちを回答してもらい、それを測定することは、海岸清掃時に行う面接法のアンケートでは難しい。そこで、参考となる事実情報提供法を用いている谷口・藤井による先行研究<sup>4)</sup>に習い、「意思決定コミットメント」という指標を用いることとする。意思決定コミットメントとは、実行意図の強度を間接的に測定する指標<sup>5)</sup>であり、その行動にどの程度コミットしていたかの程度を表すものである。

また、先出の谷口・藤井による先行研究では、メッセージ(情報)提供について、種々の情報を与える層に加え、情報なしの層と、全ての情報を与える層を設定して、「行動が本当に変化するか否か」を検証しているが、本研究は、「どの情報が「エコライディング」に取り組むために重要か」を明らかにする目的で実験を行うゆえ、全てを与える層を設定した場合、情報提供効果の比較が困難になると判断し、全ての情報を与える層は設定しない。

情報なしの層は、情報提供の効果を測るために設定する。

#### 2-1-4 メッセージ

この節では、本調査で用いるアンケート票に掲載するメッセージ(情報)の内容と選定理由等について述べる。

- (1)態度を活性化させるための情報：アンケート A に掲載
- (2)知覚行動制御を活性化させるための情報：アンケート B に掲載
- (3)道徳意識を活性化させるための情報：アンケート C に掲載

- (1)態度を活性化させるための情報

急加速をしない、長く停まるときはアイドリングストップ、減速時は早めにアクセルを閉じてエンブレを使うなどすることで、  
燃費を 26.0km/L→30.0km/L、約 15% 向上させた例があります。

< 詳細はこちらをご覧ください→<http://www.nenpikoujyou.com/toukou/tec.htm> >

上の例で、ガソリン代が 1ℓ：180 円、年間 1 万キロ走るとして計算すると、  
15%の燃費向上で、  
年間約 1 万円ガソリン代がお得になります。



図 2-1 エコライディング“お得”メッセージ

このメッセージは、行動意図形成に関わる心的要因である「態度」を刺激することにより、バイクの運転を「エコライディング」へと行動変容を促す目的で設定した。

「態度」とは、「ある対象についての好き嫌いの主観的傾向」である<sup>6)</sup>。例えば「公共交通機関利用やごみの分別行動などの協力行動が、不快なものでも、高い出費を伴うものでもなければ、そして、それが感情的に楽しいと感じうる行為であるならば、それらの行動についての態度は肯定的になるというもので、「態度」が協力行動の行動意図に及ぼす効果は、人々の利己的な動機を意味する効果」<sup>7)</sup>である。

MM で事実情報提供法を用いて「態度」の高揚を期待する場合、「公共交通のサービス水準や自動車交通渋滞の状況を伝える」<sup>8)</sup>と記されており、自動車交通のデメリットや公共交通のメリットを伝えることで「態度」に働きかけることができる。つまり、クルマを控え、公共交通を使う方が得であるという情報を伝えられる内容のメッセージを伝えることで、利己的な動機によって、行動意図の活性化を期待するのである。

具体例としては、

「例えば、1時間クルマで移動する代わりにバス・電車を使えば、それだけで消費カロリーは2倍以上になります」<sup>9)</sup>

といったメッセージや、

「自動車を保有すると、保有しているだけで1日1150円、節約して乗って1日1500円、ふつうに乗ると1日2000円のコストがかかり、安くて燃費の良いトヨタヴィッツ(95万円)でも購入から廃車までの平均総費用は約500万円にもなる」<sup>10)</sup>

といったコスト情報などがあげられる。

「エコライディング」について考えてみた場合、「(環境のことを意識しないで)普通に乗る→エコライディング」という行動変容のために与える、「エコライディングをした方が得だ」という利己的な動機によって行動意図の活性化を期待する内容のメッセージは、普通に乗ることのデメリットやエコライディングによるメリットを含むものにする必要があると考える。

そこで、アンケート調査計画当時の原油高によるガソリン価格高騰を考慮し、エコライディングを行うことによる金銭的なメリットを伝えることにした。

メッセージの概要は、車種にもよるが「エコライディング」をすることで、年間およそ1万円ガソリン代が安くなるというもので、燃費向上の具体例は、「燃費向上テクニック投稿室」<sup>11)</sup>というHPにあった唯一のバイクの事例を元に、同掲示板の管理人の方に許可をいただき、メッセージを作成した。

著者自身も「急加速をしない、早めのアクセルオフ」を意識的に行った場合と、それらを、わざと行わなかった場合とでは、遠乗りした際、1割強ほど燃費が向上することを自身のオートバイで経験していることから、ここで参考にした事例は、常識を大きく逸脱する結果ではないと判断する。イラストは、メッセージの堅苦しさを軽減させ楽しげな雰囲気を作るために、メッセージの内容に沿った形でバイクとお金をイメージして描いた。

(2)知覚行動制御を活性化させるための情報

楽しくバイクで走って、ときどきエコしませんか？

**燃費を良くすると、ガソリン消費量が減る = 排出ガスが減る = 環境にやさしい**

たとえば、急加速をしない，長く停まるときはアイドリングストップ，減速時は早めにアクセルを閉じるなどを行えば，(車種にもよりますが)13%ほど，

**排出 CO<sub>2</sub> が削減できます**

こちらを参考に走行1万 km/年で計算しました

[http://kanayaken.web.](http://kanayaken.web.fc2.com/2005PDF/2005asazuki/2005asazuki4.pdf)

[fc2.com/2005PDF/2005asazuki/2005asazuki4.pdf](http://kanayaken.web.fc2.com/2005PDF/2005asazuki/2005asazuki4.pdf)

何も買わなくても，今すぐにでも，  
**簡単にできます。**



図 2-2 エコライディング“方法”メッセージ

このメッセージは，行動意図形成に関わる心的要因である「知覚行動制御」を刺激することにより，バイクの運転を「エコライディング」へと行動変容を促す目的で設定した．

「知覚行動制御」とは「その行動の実行に伴う容易さの程度に関する見込み」であり<sup>12)</sup>，「それが高い，(つまり，容易であると認識される)ほど，行動意図が形成されやすくなる．逆に，それが低い(つまり，困難であると認識される)ほど，意図の強度が弱くなる」<sup>13)</sup>．

MM で事実情報提供法を用いる場合，「公共交通の時刻表や路線図などの単純な情報でも知覚行動制御の高揚が期待できる」<sup>14)</sup>と記されている．対象となる行為の利用の仕方を教えることで，「クルマを控えるのは難しくない」<sup>15)</sup>という意識に働きかけ，行動意図の活性化を期待するのである．

「エコライディング」について考えてみた場合，「(環境のことを意識しないで)普通に乘る→エコライディング」という行動変容のために与える，「エコライディングをすることは難しくない」という内容のメッセージは，エコライディングは今すぐにでも，簡単に実行できる，ということを伝える必要性を有するであろう．

しかし，ただ単に方法だけを書き，簡単にできますと言われれば，押しつけがましい印象を与え，「エコライディングをやれ」と言われていると捉える人がいるかもしれない．場合によっては，かえって逆効果を招きかねない．そこで，そのような心理的リアクタンスを軽減する目的で，バイクの楽しさを肯定しつつ，「ときどき」という語句を入れ，可能な範囲で実行していただきたい，という趣旨のメッセージに仕上げた．また，どれくらい効果があるのかという具体的数値を掲載し，メッセージの説得性が向上するよう努めた．

また，メッセージの内容に沿いつつ楽しい雰囲気醸すために，バイクと木を描いた．

### (3) 道徳意識を活性化させるための情報

1 時間電車で移動すると、  
排出される CO<sub>2</sub> (二酸化炭素・温室効果ガス) は、0.8kg です。  
1 時間バイクで移動すると、排出される CO<sub>2</sub> は、3.2kg、実に電車の 4 倍です。  
ちなみにクルマだと、4.9kg になります。

< 詳細はこちらをご覧ください → <http://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/cgi/cal.cgi> >



図 2-3 バイクに乗ることによる排出 CO<sub>2</sub> メッセージ

このメッセージは、行動意図形成に関わる心的要因である「道徳意識」を刺激することにより、バイクの運転を「エコライディング」へと行動変容を促す目的で設定した。

「道徳意識」とは、「社会的に望ましいとされる規範に、自らの言動を一致させようとする意識」であり<sup>16)</sup>、「協力行動を行うべきである」<sup>17)</sup> と考える傾向である。

MM で事実情報提供法を用いる場合、「自動車利用に伴う環境問題や、公共交通のモビリティ(移動)の低下の問題を伝えることで道徳意識に働きかけることができる」<sup>18)</sup>と記されている。対象となる行為をしない状態における社会的デメリットを伝えることで、「クルマを控えるべきだ」<sup>19)</sup> という意識に働きかけ、行動意図の活性化を期待するのである。

上記の自動車利用に伴う環境問題や、公共交通のモビリティ(移動)の低下の問題といった、MM における情報の具体例としては、「例えば 1 時間クルマを使えば、一人の排出 CO<sub>2</sub> は二倍以上になってしまいます」<sup>20)</sup> や「H8 年から 14 年にかけて 電鉄の利用者は 23.6% 減少しています」<sup>21)</sup> といったメッセージがある。

「エコライディング」について考えてみた場合、「(環境のことを意識しないで)普通に乘る→エコライディング」という行動変容のために与える「エコライディングをするべきだ」という内容の道徳意識メッセージは、例に倣えば、バイク利用における CO<sub>2</sub> 排出量を伝える方法が妥当であろう。

しかし、ただ単にバイクの排出 CO<sub>2</sub> だけを書かれても、それだけでは、それが多いのか少ないのか判断ができない。そこで広島県における MM の取り組みの HP 内にある、移動手段と移動時間から排出 CO<sub>2</sub> を計算できるページ<sup>22)</sup> にて、バイクとクルマと電車について、それぞれ 1 時間、日本の平均体系の男女(男：身長 167.1cm 体重 65.6kg、女：身長 153.7 体

重 52.9，年齢 44 歳<sup>23)</sup>を四捨五入して(上記 HP では小数点以下が入力できない)入力し，その結果を表記し(男女間の差はなかった)，バイクが電車の 4 倍であることを明記した．

イラストは，メッセージの堅苦しさを軽減させ，楽しい雰囲気を作るために描き，乗り物大きさを CO<sub>2</sub> 排出量を暗示的に示している．

#### 2-1-5 質問項目

本調査で用いるアンケート票の質問項目の概要を以下に記す．質問選定理由は後述．

Q1 回答者自身に関する質問 (選択肢ひとつを選ぶ，都道府県は記入)

性別(女・男)

年齢(~ 20 歳，21~30 歳，31~40 歳，41~50 歳，51~60 歳，61~70 歳，71 歳~)

職業(農林漁業，会社員，商工自営業，公務員，学生，主婦・主夫，その他，無職)

四輪保有(有・無)

居住地(都道府県を記入)

Q2 回答者が一番良く乗るバイクについての質問 (選択肢ひとつを選ぶ，( )は記入)

排気量(~ 50cc，51~125cc，126~250cc，251~400cc，401~750cc，

750cc~999cc，1000~)

主な用途(通勤・通学(駅まで)，通勤・通学(会社・学校まで)，買い物・用足し，

仕事で使う，ツーリング，走りに行く(峠・サーキット)，その他)

週間使用日数(毎日，5~6 日，3~4 日，それ以下(月に( )回・年に( )回))

Q3 過去のラブ・ジ・アースミーティングへの参加を尋ねる質問 (複数回答)

第 1 回~第 11 回(今回)までの場所と日時を記載し，そこから覚えている範囲で，参加したものを選ぶ

Q4 今回の参加理由を選択肢から選ぶ質問 (複数回答)

(ライダーが多く集まるから，役に立ちたいから，環境活動がしたいから，

環境破壊の加害者意識から，自分にもできそうだから，前に参加したことがあるから

その他( ))

Q5

「エコライディング」の行動意図に関する質問

「バイク一台による環境破壊の程度は，クルマ一台分よりも低い」と思いますか？

「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？

「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？

「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

#### 「エコライディング」の実行意図(意思決定コミットメント)に関する質問

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか？

#### 「エコライディング」についての自己評価を問う質問

「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

#### Q6 回答者が実際に行っている「エコライディング」状況を問う質問

1. 急加速をしない、ふんわりアクセルで走る
2. 適切なギヤで走る
3. アクセル開度を一定に保って走る
4. 減速時は早めにアクセルオフする
5. アイドリングストップを行う
6. タイヤの空気圧を適正にする
7. チェーンオイルを塗布する
8. 足回りのベアリングなどをグリスアップする
9. エアクリーナーの掃除を行う
10. マシンや人体の軽量化を行う

Q1～Q4の質問は、回答者の個人属性の傾向を把握するために用意した。また、Q1, 2はアンケート間で属性を比較するため(回答者の属性に偏りがあるか調べるため)に用意した。それらの選択肢は、日本自動車工業会による二輪車市場動向調査 2007 年度版<sup>24)</sup>を参考に設定した。同調査を参考にした理由は、ライダーを対象に行われた調査である点と、全ての質問に選択肢で回答するため回答者の負担が少ない点が挙げられる。なお、四輪保有については、回答者にとってのオートバイの位置づけを探るために用意した。

Q5, Q6の質問に関しては、すべて1～5で回答を要求している。1が最も環境配慮的ではなく、5が最も環境配慮的である。たとえば、Q5「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？(R)という質問は、次のように答える。

全然そう思わない		どちらともいえない		全くそう思う				
1	-	2	-	3	-	4	-	5

なお、逆転項目においては、評価が逆になる。小さい数字を答える方が、環境配慮的であると捉える。この回答方法による、心理要因の測定は、藤井によりその信頼性が述べられている<sup>25)</sup>。

Q5, Q6の選定理由を以下に記す。なお、Q5の質問設定においては、主に、2-1-3にて紹介した、「モビリティ・マネジメントにおける情報技術の活用可能性」谷口・藤井(2008)を参考にしている。

#### Q5

「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？(R)

この質問は、エコライディングについての“行動意図”を説明するための、1つの変数として用意した。なお、この質問は逆転項目となっているので、小さい数字を答えた方が、つまり、バイクによる環境破壊の度合いは、クルマよりも低いとっていない方が、環境配慮行動(エコライディング)に対する行動意図は大きいと捉える。

「バイクはクルマよりマシだなんてことはない」と思っている人の方が、エコライディングをしようという意図を持っているのではないか、反対に、「バイクはクルマよりマシだろう」という考えの人は、エコライディングしようという意図は持ちにくいのではないか、という仮説である。

実際は「21世紀の交通社会における二輪車の役割に関する調査研究」<sup>26)</sup>で述べられているように、「クルマとの定量的な比較計算によれば、バイクは、燃費効率、CO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>の削減効果、省スペース性などの面においてクルマよりも優位」であるが、そのことを鼻にかけて、ライダーは環境配慮する必要がないとは、とても言えないのではないだろうか。

また、この質問をこの位置に持ってきたことには意味がある。それは、ライダーに「そういえばそうかもな」という注意を喚起するためである。この質問の受け止め方で、以後

の質問に対する考えも変わってくるのではないか。こうすることで、「エコライディング」をライダーにしてもらうための一番重要な情報と、その行動に至るプロセス、意識と行動、さらに「オレたちのオートバイはクルマよりマシだろう」という意識をあぶり出せるのではないかと考える。

Q5

「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？

この質問は、谷口・藤井による研究の中で実験に使われている質問の表現を参考にした。その質問は“「できるだけクルマ利用を控えてみよう」という気持ちはありますか？”というものであった。この表現を、本研究に沿うように仕立て直すと、“「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？”となるであろう。

この質問の回答値が大きければ大きいほど、「エコライディング」をしようという意図は大きいと解釈する。

Q5

「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？

この質問は、「エコライディング」に対する行動意図を測るために用意した質問群のなかの一つである。この質問の回答値が大きければ大きいほど、「エコライディング」をしようという意図は大きいと解釈する点は、前の質問と同じである。

質問内容が前の質問と似ているが、こちらは、前の質問よりも若干強めの意志を尋ねている。そのために、“実際”という単語を盛り込んでいる。この手法は、先述した谷口・藤井の研究で用いられたアンケートを参考にした。同アンケートでは、“「できるだけクルマ利用を控えよう」という気持ちはありますか？”の後に“「できるだけクルマ利用を控えよう」と思いますか？”という質問が続いていた。この質問群は妥当性・信頼性ともに問題がないとして、同研究に使用された。本研究でも、同じの心理指標を複数の尺度で測るために、この手法を用いることとする。

Q5

「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしなくても環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)

この質問も、前質問と同じく、「エコライディング」についての行動意図を測るために用意した。この質問は逆転項目となっているので、少ない値を答えた方が、行動意図は大きいと評価する。「クルマがエコドライブをしなくても、バイクがエコライディングをするだけで意味がある」と思っている人ほど、「エコライディング」に対する行動意図が高く、また、実際に行動をとるのではないかと、という仮説に導かれた質問である。逆に、「バイクだけでは意味がない」と思っている人ほど、「エコライディング」に対する意識は低く、行動

にも至らないのではないかと予測する。

この質問の表現は、斉藤純の“オートバイライフ”の中からインスピレーションを得た。その部分を以下に引用する。

「信号待ちのときはエンジンを切る。アイドリングストップである。現実問題としてオートバイは少数だし、排ガスの質はともかく、排出量は少ないので、トラックやバスなどの大型車が実行してくれないことにはあまり意味がないのだが、これはひとつの異議申し立ての姿勢である。」<sup>27)</sup>

上記は、「エコライディング」ではなく、アイドリングストップの話であるが、両者ともに環境配慮行動であることに変わりはない。本研究では、アイドリングストップも「エコライディング」の中に含んでいる。

この質問から、ライダーは、実際の効果をどのように評価しているのかが判断できるのではないかと思う。

Q5

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？

この質問は「エコライディング」の実行意図(=意思決定コミットメント：エコライディングを実際に行おうと努力している具体的な程度)を測るために用意した。この質問の回答値が大きいほど、「エコライディング」を行おうと努力していると判断する。

この質問は谷口・藤井の研究を参考にした。そこで意思決定コミットメントを測るために用意された質問には“あなたは、車利用を控えるためには、どうしたらいいか考えることは多いですか”というものがあ、それを本研究の沿うような文面にした質問である。

本質問は、「どうしたらエコライディングができるのだろうか」と考えている人ほど、その実行意図が大きいという解釈であるが、この考えは、「エコライディング」をしようとしている人ほど、その方法を考えるのではないか、という想定から来ている。つまり、「エコライディング」をするためにどうすればよいかを考えるということは、すなわち、その行動をとろうと考えているからに他ならない。逆に、「エコライディング」をするためにどうすればよいかを考えない人は、たとえ、そういう行動を試みようと思っても、思っているだけで、次のステップには進まないのである。

Q5

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

この質問は、「エコライディング」の実行意図(=意思決定コミットメント：エコライディングを実際に行おうと努力している具体的な程度)を測るために用意した。この質問の回答値が大きいほど、「エコライディング」を行おうと努力していると判断する。

本質問の作成にあたって参考にした谷口・藤井の研究では、“あなたは「できるだけクルマ利用を控えるための工夫」をしていますか”という質問があった。これを、“クルマ利用を控える”→“エコライディング”とした場合、「エコライディングをするための工夫」という文面になる。「エコライディングをするための工夫」といわれても、著者には思い当たる節がない。

そこで、「エコライディング」とは、ガソリン消費を控えることであることを考慮し、それすなわち、燃費が良くなることを踏まえ、「燃費が良くなる工夫」という表現とした。

ここで言う“工夫”とは、マシン自体についても、ライダー自体についても当てはまる。それら“工夫”をしている人ほど、実際の行動が伴っているのか否かが、この質問と質問との比較で、わかるであろう。工夫をしている人ほど「エコライディング」をするのではないか。「エコライディング」自体は、特に難しいわけではないので、工夫せずとも実行できるが、工夫を凝らす余地がないわけではない。

この質問で高い値を示した人で、後の実際の「エコライディング」に関する質問でも、高い値で回答したならば、それはある意味当たり前であるし、もし、後の質問で低い値を答えたら、それは、“燃費が良くなる工夫”はしたが、それに甘んじて自身の努力をしていない、ということになるであろう。

この質問で低い値を示しつつ、後の実際の「エコライディング」に関する質問で高い値を返した人は、“燃費が良くなる工夫”はしていないが、その分、自身が努力しているということを示しているし、両方低ければ、それは環境配慮に関心がないと判断できよう。

#### Q5

「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？

この質問は、「エコライディング」の実行意図(=意思決定コミットメント：エコライディングを実際に行おうと努力している具体的な程度)を測るために用意した。この質問の回答値が大きいほど、「エコライディング」を行おうと努力していると判断する。

この質問で大きい値を回答した方が、「エコライディング」を行おうと努力しており、実際の行動も伴うはずである、というのが仮説である。地球環境への負荷を抑えるライディング＝エコライディングであるので、それをしようとして努力している人ほど行動もしているはずというものである。

この質問と、直前に記した2つの質問を用い、「エコライディング」に対する意思決定コミットメントを表す尺度とする。

Q5

「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

この質問は、環境配慮行動(エコライディングをどの程度行っているかについての自己報告)に関する質問で、この値が大きいほど、「エコライディング」を行っていると、回答者本人は思っている。それが実際にどの程度であるか測るのは、次の質問に譲ることとする。

また、この質問は谷口・藤井の研究の“あなたはどのくらいクルマ利用を控えていますか”を本研究に沿うように書き換えたものである。表現もストレートで分かりやすいので、特にそれ以上の手は加えていない。

仮説としては、この質問で大きな値を返してきた人は、これ以前の質問でも環境配慮寄りの回答をしてきていると予測する。その逆も然りである。以前の質問で環境配慮寄りでない回答をし、この質問で大きな値を返す、あるいは、以前の質問で環境配慮寄りの回答をし、この質問で小さな値を返すことは、常識的に考えにくく、回答パターンとしては、前者2つが有力であろう。

Q6

あなたが実際に行っている行動について、ご回答ください

- 急加速をしない、ふんわりアクセルで走る
- 適切なギヤで走る
- アクセル開度を一定に保って走る
- 減速時は早めにアクセルオフする
- アイドリングストップを行う
- タイヤの空気圧を適正にする
- チェーンオイルを塗布する
- 足回りのベアリングなどをグリスアップする
- エアクリーナーの掃除を行う
- マシンや人体の軽量化を行う

この質問は、環境配慮行動(エコライディングをどの程度行っているかについての自己報告：行動指標 = 実践度)に関する質問で、各項目について、5件法で回答をする。この数量データを、そのまま、あるいは、合計して(Q6の合計得点として)、分析データとして用いる。この値が大きいほど、「エコライディング」を行っているとと言える。前の質問は、回答者自身の評価であったが、今回の質問も、回答者自身が自分の行動について答える点では前質問と同じであるが、それをこちらからも、つまり著者(分析者側)からも、評価できる点が違っている。この質問と前質問とを比べることによって、回答者の思い込みを検証できる。つまり、前質問で高い値を示しても今質問ではそれほどでもない、反対に前質問で

低い値を示しておきつつ今質問では高い値を示してきたり、という回答パターンをとるライダーが居るかもしれない。しかし、仮説としては、やはり、前質問やそれ以前の質問の回答に沿った回答をすると考えられる。

この質問は谷口・藤井の研究のアンケートの心理指標“あなたは実際にクルマ利用を控えていますか”と、同アンケートの交通行動指標である、公共交通利用頻度(回/週)と、クルマ走行距離(km/月)をまとめたものである。行動の評価については、先の質問で尋ねているので、ここでは、実際の行いを項目ごとに尋ね、合計得点を出すことで、「エコライディング」の行動指標(=実践度)とする。

実際の行動については、「エコライディング」について非常によくまとめられている、バイクジャーナリスト 小林ゆき氏のブログ<sup>28)</sup>を参考に、実行が困難なもの(足回りの交換、乗換え)を省き、触れられていなかった“軽量化”を追加し、評価尺度とした。項目の並び方は、『Love the Earth』実行委員会 田中氏と相談し、行うことが容易なものから順に配置した。

## 2-2 分析方法

アンケート調査により得られたデータを単純集計し、4種類のアンケート 0, A, B, C 間にて、「エコライディング」に対する意識・行動を比較する。各質問の内容および詳細については、2-1-5 質問項目を参照。

### **単純集計** (3-2 回答者の概要)

Q1～Q6 の、それぞれの質問について、まずはアンケートの種類で分けずに集計し、それらを全体の傾向として捉える。Q6 については、各項目の実施状況のほかに、Q6 の各項目の回答得点を合計したものの“Q6 の合計得点”を算出し、分析に用いる。

### **アンケートの種類ごとの単純集計結果の比較 - アンケート間比較 1**

アンケートの種類(0, A, B, C)で回答者を4つのグループに分け、アンケートの種類の違いと、各質問(Q1, Q2, Q5 ~ , Q6)の回答状況とでクロス集計をする(Q2の主な用途は除く)。そして 二乗検定を行い、アンケートの種類の違いと、各質問の回答状況との間に、関連があるかどうかを確かめる。また、クロス集計のグラフからも、傾向を把握する。

なお、Q3 と Q4 については比較を行わない。メッセージ(情報)の前に位置する、属性以外の質問なので、比較は無意味だからである。

### **属性比較**(3-3-1 回答者の属性比較)

性別や、年齢、職業など、回答者の属性に関わる質問について、それらの回答状況をア

アンケートの種類で比較し、アンケート間に属性の偏りがどうかを確かめる。偏りがあるようならば、以後の分析の解釈時に、それを考慮する。

#### 「エコライディングの行動意図」比較

(3-3-2 「エコライディング」の行動意図に関する質問のアンケート0, A, B, C間比較)

質問 ~ の質問における、アンケートの種類ごとの回答状況を、比較する。各質問の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計し、そのグラフから傾向を読み取る。例えば、「質問 では、アンケート A は、高得点寄りの回答が、他のアンケートよりも多くなされている」といった具合である。これを質問 ~ で行い、もっとも高得点寄り(環境配慮型)の回答が多かったアンケートの種類に掲載されていたメッセージ(情報)を、もっとも行動意図形成に効果的なメッセージ(情報)と捉えることとする。また、クロス集計表に対し、二乗検定を用いることで、各質問の回答状況とアンケートの種類の間に関連性があるかどうかを確かめる。

#### 「エコライディングの実行意図」比較

(3-3-3 回答者の「エコライディング」に関する実行意図のアンケート0, A, B, C間比較)

質問 ~ の質問における、アンケートの種類ごとの回答状況を、比較する。各質問の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計し、そのグラフから傾向を読み取る。例えば、「質問 では、アンケート B は高得点寄りの回答が、他のアンケートよりも多くなされている」といった具合である。これを質問 ~ で行い、もっとも高得点寄り(環境配慮型)の回答が多かったアンケートの種類に掲載されていたメッセージ(情報)を、もっとも実行意図形成に効果的なメッセージ(情報)と捉えることとする。また、クロス集計表に対し、二乗検定を用いることで、各質問の回答状況とアンケートの種類の間に関連性があるかどうかを確かめる。

#### 「エコライディングの自己評価」比較

(3-3-4 「エコライディング」についての自己評価を問う質問と、その実施状況を問う質問のアンケート0, A, B, C間比較)

の回答状況と、Q6の各項目の回答状況をアンケート間にて比較する。については、「エコライディングの行動意図」「エコライディングの実行意図」と同じ様に分析を行うが、Q6については、「普段のエコライディング行動の実施状況は、調査当日の情報提供によって変わりようがない」ので、アンケート間の回答状況の紹介のみを行う。

### エコライディングに関する意識と行動の関係(クロス集計) - アンケート間比較 2

(3-3-5 回答者の意識と行動の関係)

質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか? と Q6 あなたが実際

に行っている行動について、ご回答くださいの回答状況(Q6のエコライディング10項目の合計得点)をクロス集計、二乗検定によって、「エコライディング」に関する自己評価と実際の取組状況との関連性を調べ、アンケート間にて比較を行う。また、クロス集計表からも、おおまかな傾向を読み取る。例えば、「情報提供のあったアンケートでは、自分はエコライディングをしていると考えている人ほど、実際の行動も伴っていたが、情報のなかったアンケートでは、そうではなかった」といった具合である。

### エコライディングに関する意識間の関係(クロス集計 , , ...)-アンケート間比較 3

(3-3-6 回答者の意識間の関係)

質問「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか?と質問 ~ を、各々クロス集計し、二乗検定を行う。これにより、「自分はエコライディングしている」と思う気持ちと関連性のある意識を調べる。また、質問との関連性が有意であった質問間でもクロス集計、二乗検定を行い、質問との関連性が有意であった質問間における関連性も測定する。例えば、質問と関連性が見られた質問が、とであったとすると、質問と質問の回答状況についてもクロス集計し、両質問間の関連性を測定することで、自分はエコライディングをしているという意識と関連のある、意識間の関係性が把握できる。

### タイプ分け比較(タイプ分けクロス集計)

(3-4 回答者をタイプ別に見た、アンケート0, A, B, C間の比較)

アンケート回答者を、同一の属性要素を併せ持つグループに分け、そのグループ間およびアンケートの種類間で、質問 ~ 回答状況を比較し、二乗検定にて、回答者の分かれ方と質問の回答状況の関連性を計る。具体的には、性別、年齢、オートバイの主な用途から、同一の属性を満たすもっとも大きな派閥と、そうではない派閥とに回答者を分け、さらにアンケートの種類でも回答者を分け、計8つのグループ間にて、質問 ~ との回答状況の関連性を検証する。グループが多くなると、各グループの構成員が減り、場合によっては、グループ間の構成員の格差が非常に大きくなることも考えられるので、8以上のグループ分けは想定していない。また、意識と行動の関係(アンケート間比較2)や意識間の関係(アンケート間比較3)は、各グループの構成員数に差がある場合(それらの分析は、各質問間のクロス集計を、各グループごとに行い、結果を比較しなくてはならないため)、行わないこととする。

本分析を行う目的は、『Love the Earth』において「エコライディング」の普及に向けて取り組みを行う場合、ターゲットごとにことなる戦略を立てる必要性の有無を調べるためである。

## 重回帰分析

(3-5 アンケート質問項目間の関連について(重回帰分析))

質問 ~ , Q6(合計得点)間の影響の与え方を把握するために、重回帰分析を行う。重回帰分析は、1章にて提示したライダーの行動変容プロセス(図 1-10)に沿った形で行う(図 1-10 の矢印の方向を参考に目的変数、説明変数を決定していく)。具体的には、

### 重回帰分析

説明変数：Q6(回答者の実際の行動)の各項目

目的変数：質問 (「自分はよくエコライディングしている」と思いますか)

### 重回帰分析

説明変数：行動意図(質問 )

目的変数：エコライディングに関する自己評価(質問 )

### 重回帰分析

説明変数：実行意図(質問 )

目的変数：エコライディングに関する自己評価(質問 )

### 重回帰分析 , ,

説明変数：行動意図(質問 )

目的変数：実行意図(質問 , 質問 , 質問 )

### 重回帰分析

説明変数：行動意図(質問 )

目的変数：Q6 合計得点

### 重回帰分析

説明変数：実行意図(質問 )

目的変数：Q6 合計得点

### 重回帰分析

説明変数：自己評価(質問 )

目的変数：Q6 合計得点

以上の重回帰分析を行い、全ての結果をひとつの図にまとめ、ライダーの行動変容プロセスと比較する。分析の流れ、各分析の関係を図 2-4 に記す。

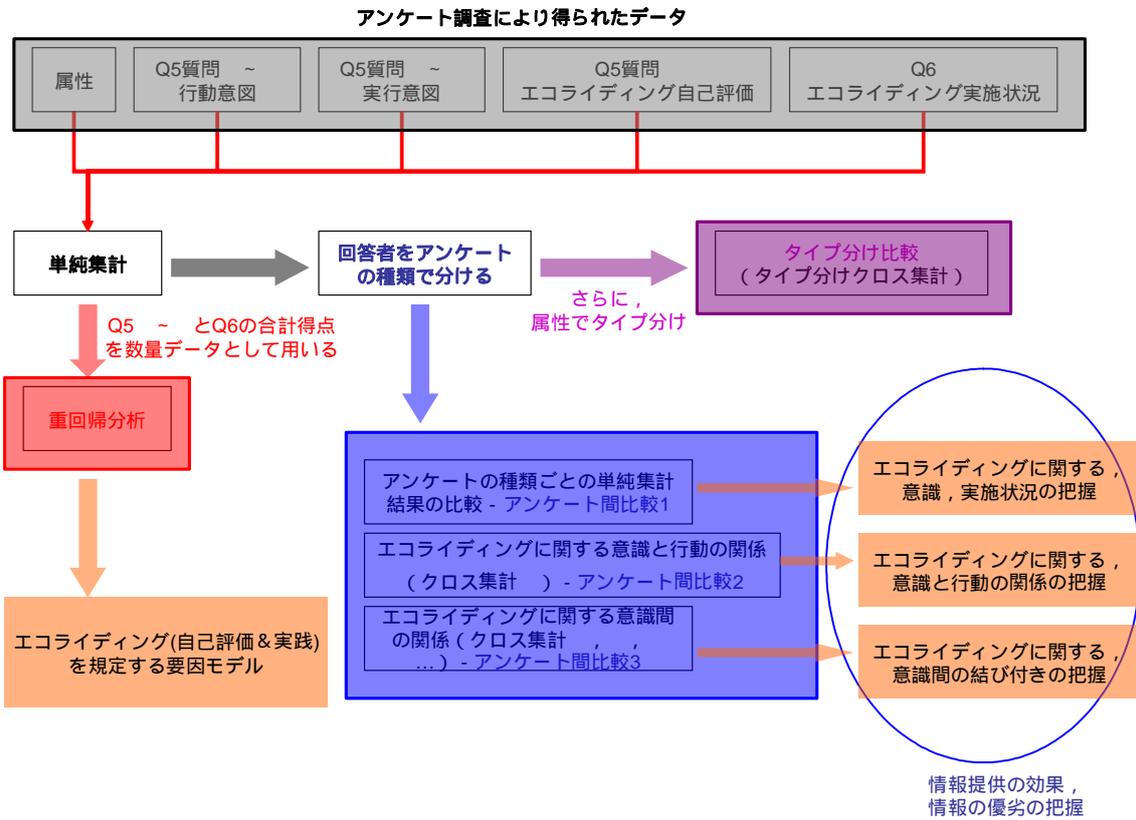


図 2-4 分析フロー

## 註及び引用文献

- 1) 土木学会：モビリティ・マネジメントの手引き，p.14，(社)土木学会(2005)
- 2) 藤井聡：社会的ジレンマの処方箋 都市・交通・環境問題のための心理学 ，p.30，ナカニシヤ出版 (2003)
- 3) 藤井聡：前掲書，p.41 (2003)
- 4) 谷口綾子，藤井聡：モビリティ・マネジメントにおける情報技術の活用可能性，国際交通安全学会誌，31(4)，58-66(2008)
- 5) 藤井聡：前掲書，p.12 (2003)
- 6) 藤井聡：前掲書，p.37 (2003)
- 7) 藤井聡：前掲書，p.37 (2003)
- 8) 土木学会：前掲書，p.14 (2005)
- 9) 土木学会：前掲書，p.169(2005)
- 10) 藤井聡：前掲書，p.63 (2003)
- 11) 燃費向上テクニック投稿室 < <http://www.nenpikoujyou.com/toukou/tec.htm> > ，2008-09-15
- 12) 藤井聡：前掲書，p.37 (2003)
- 13) 藤井聡：前掲書，p.37 (2003)
- 14) 土木学会：前掲書，p.14 (2005)
- 15) 土木学会：前掲書，p.14 (2005)
- 16) 藤井聡：前掲書，p.37 (2003)
- 17) 藤井聡：前掲書，p.39 (2003)
- 18) 土木学会：前掲書，p.14 (2005)
- 19) 土木学会：前掲書，p.14 (2005)
- 20) 土木学会：前掲書，p.134(2005)
- 21) 土木学会：前掲書，p.134(2005)
- 22) 広島都市圏モビリティ・マネジメント CO2 カロリー計算  
< <http://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/cgi/cal.cgi> > ，2008-09-15
- 23) 日本の統計 2008 年版，総務省統計研修所 (2008)
- 24) (社)日本自動車工業会・二輪調査部会：2007 年度二輪車市場動向調査(2008)
- 25) 藤井聡：前掲書，p.263 (2003)
- 26) 21 世紀の交通社会における二輪車の役割に関する調査研究：日本自動車工業会 二輪車特別委員会(1999)
- 27) 斉藤純：前掲書，p209 (1999)
- 28) 小林ゆき Bike.blog  
<[http://yukky.txt-nifty.com/bikeblog/2008/07/post\\_3347.html](http://yukky.txt-nifty.com/bikeblog/2008/07/post_3347.html)> ，2008-08-26

### 第3章 事実情報提供法を用いたアンケート調査(実験)の分析と考察

#### 3-1 調査(実験)について

##### 3-1-1 調査(実験)の概要

調査対象 ラブ・ジ・アースミーティング 11th に参加したライダー

調査場所 静岡県牧之原市地頭方海浜公園

調査日時 2008年9月21日(日) 9:30~14:30 (ミーティング会期に順ずる)

天候 雨のち晴れ

回収数 172人 有効回答率 98.8% (170 / 172)

表 3-1 アンケート回収数の内訳

A エコライディングによる金銭的メリット	44人
B エコライディングの方法	43人
C バイクに乗ることによる排出 CO2 量	43人
0 情報なし	42人

スタッフ 中村(著者)  
平川, 浜岡, 松尾, 西野(滋賀県立大学生) ...計5名

##### 調査方法

今回の調査では、アンケート間の比較を行うので、そのサンプル数の差を少なくするために、ある工夫を行った。バインダーを10冊用意し、バインダーには、0, A, B, C, 0...と、一部ずつ合計20部ファイリングし、バインダーには、A, B, C, 0, A...というように1パターンずらしてファイリングし、バインダーには、Bから....., と、順に少しずつずらしながらファイリングする。そのバインダーとボールペンを2セットずつ各調査員が持ち、ミーティング会場で、海岸清掃の邪魔をせぬように気をつけながら、面接法にて調査を実施した。

### 3-1-2 ラブ・ジ・アースミーティング 11th

名称 「ラブ・ジ・アースミーティング 11th」

内容 バイク乗りによる海岸清掃

会場 静岡県牧乃原市 地頭方海浜公園

主催 ラブ・ジ・アース実行委員会

後援 牧之原市 環境省

特別協賛 HONDA YAMAHA SUZUKI

二輪協賛誌 アウトライダー , アンダー400 , オートパイ , カスタムピープル , ガルル , カワサキバイクマガジン , ジパングツーリング , スクーターファン , タンデムスタイル , トランスクーター , バイカーズステーション , BikeJin , バイクプロス , バックオフ , ビッグマシン , 別冊モーターサイクリスト , ミスターバイク , モーターサイクリスト , ヤングマシン , レディスバイク , ロードライダー

ブース出展協力 スズキ , ホンダ , ヤマハ , 牧乃原市 , イエスカンパニー , WIMA , ウインドソックス , 小栗農園 , カメハメ八王国 , クシタニ , グリーンパーティ , JMCA , WWF , 萩の里 , プロト , 村松園 , 焼き鳥フード大石 , YMFS ヤマハ発動機スポーツ振興財団 , YSP メンバーズクラブ

トークショーゲスト(ボランティア)敬称略

実行委員 : 鶴田竜二 , 佐藤信哉

プロライダー : 清原明彦 , 岡田忠之 , 佐藤裕児

番組パーソナリティ , タレント : 近藤スパ太郎

牧乃原市長 : 西原茂樹

回収ゴミ 約 4 トン (粗大ゴミと流木をのぞく)

募金額 177,000 (WWF ジャパン)

スタッフ Love the Earth 実行委員会 50 名

来場者数 約 600 人

出典：Love the Earth プレスインフォメーション<sup>1)</sup>(補足あり)

ミーティングの様子(写真：回収されたゴミ 1 および 2 は、いずれも全体のごく一部)



図 3-1 ミーティングの様子 駐車場 2008/09/21 地頭方海浜公園著者が撮影



図 3-2 ミーティングの様子 海岸清掃風景 2008/09/21 地頭方海浜公園で著者が撮影



図 3-3 ミーティングの様子 回収されたゴミ 2008/09/21 地頭方海浜公園で著者が撮影



図 3-4 ミーティングの様子 メインステージ 2008/09/21 地頭方海浜公園で著者が撮影



図 3-5 ミーティングの様子 回収されたゴミ 2008/09/21 地頭方海浜公園で著者が撮影

### 3-2 回答者の概要

#### 3-2-1 回答者の属性

図 3-6 を見ると，アンケート回答者の 7 割強を男性が占めている．女性は約 1 割，性別不明も約 1 割である．性別不明者は，大部分が記入し忘れである．著者が面接法で調査している際，記入し忘れを指摘することが少なからずあった．調査票上の質問配置に難があっ

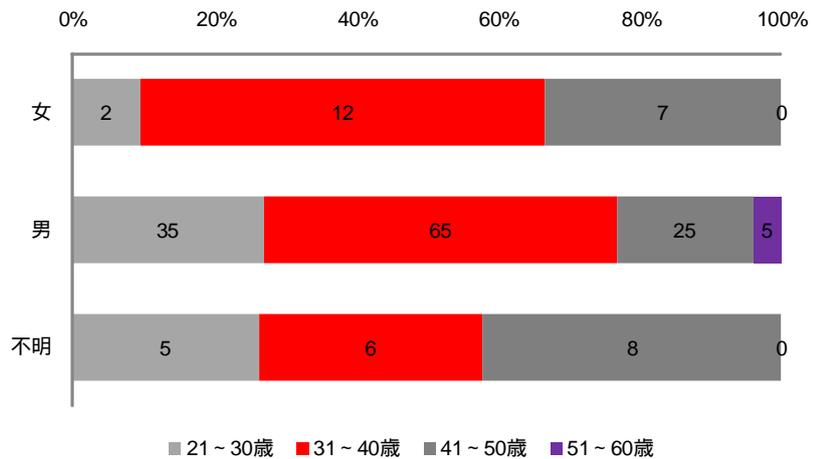


図 3-6 回答者の性別と年齢(単位：人)

たのかもしれない．男性が 7 割強という結果は，2007 年度 二輪車市場動向調査(以下，二輪車市場動向調査)の結果<sup>2)</sup>とほぼ一致する．

図 3-6 によると，回答者の年齢は，30 代が約 5 割を占めている．次いで 20 代，40 代が多い．二輪車市場動向調査の回答者の平均年齢は 45.8 歳となっている<sup>3)</sup>ので，日本のオートバイ市場の中では比較的若い層が，本調査に協力してくれたと言える．

回答者の職業は，図 3-7 によれば，会社員が 87%と，圧倒的 majority を占めていることがわかる．二輪車市場動向調査では，会社員という選択肢はなく，“労務職”“事務職”という選択肢となっている．それらをあわせても全体の約 6 割ほどしかない<sup>4)</sup>

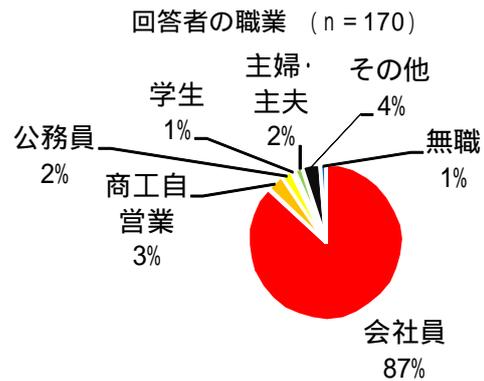


図 3-7 回答者の職業

ことから，本調査における回答者の職業割合は，日本のオートバイ市場とは異なる構成であると言える．これは，ミーティングが日曜に開催されることと関連しているのではないかと推測する．すなわち，日曜日に休むことができる人は，限られている．

図 3-8 は、回答者がクルマ(四輪自動車)を保有しているかどうかを尋ねた結果である。8割弱の回答者が、クルマという、オートバイ以外の移動手段を所持している。つまり、“ある”と答えた人々にとっては、オートバイは、通勤・通学といった用途のための、生活必需品ではなく、あくまで趣味のアイテムである可能性が高い。このことは、後に紹介する回答者のオートバイの週間使用日数(図 3-12)とも関係があると考えられる。

回答者の居住地は、実に多様である(図 3-9)。“静岡”が一番多いのは、開催地だからであろう。その他は、愛知、神奈川、東京などの、近隣の地域からの参加者が多い。しかし関西(京都、大阪、滋賀、兵庫)からの参加者も存在した。著者がアンケート調査をしながら回答者に聞いた話では、どうやら、遠くから来ている回答者は、個人的に訪れたのではなく、オートバイチームの一員として、ツーリングがてら地頭方海浜公園に来たようであるが、その点については調査していないので、事実はわからない。なお、一番遠い回答者は、長崎からの参加であった。

回答者の一番良く乗るオートバイの排気量は、1000cc 超が一番多く、全体の 2.5割を占めている。次いで、126~250cc が 23%、401~750cc が 13%となっている。最も少なかった回答は、50cc 以下と、51~125cc である。これは、居住地域によっては長距離を移動して来る必要があるので、小排気量では辛いという理由が挙げられよう。リッタークラス(1000cc 超)のオートバイが多い理由は、1章で紹介した、“趣味性”によるものと思われる。

四輪の保有 (n = 170)

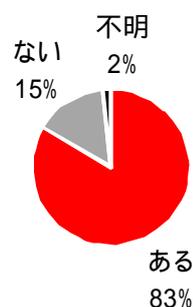


図 3-8 回答者の四輪保有の有無

回答者の居住地 (n = 170)

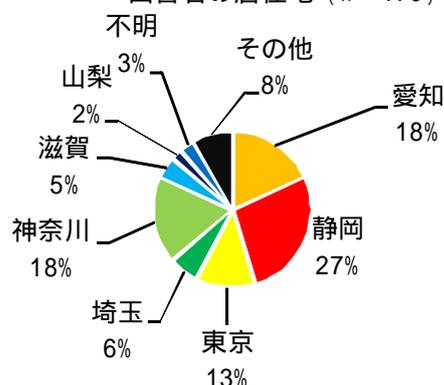


図 3-9 回答者の居住地

回答者が一番良く乗るバイクの排気量 (n = 170)

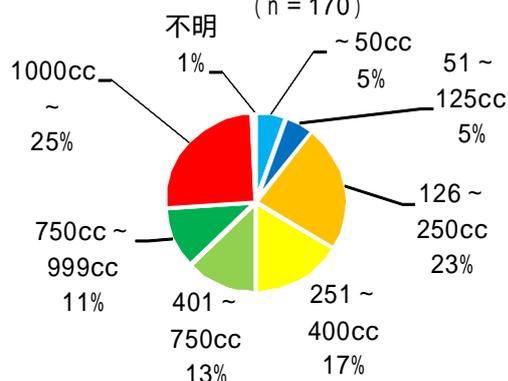


図 3-10 回答者のオートバイの排気量

対象としたライダーの、オートバイの週間使用日数(後述)や、四輪保有(後述)も、彼らにとってのオートバイの“趣味性”の高さを表していると考えられる。

図 3-11 は、回答者のオートバイ(図 3-10)の主な用途を尋ねた質問の結果である。図 3-8(四輪保有の有無)から示唆されているように、やはり、趣味と

しての用途(ツーリング)がよく選ばれていた。逆に、それ以外の用途は、ほとんど選ばれなかった。これには、『Love the Earth』というイベントそのものの特性も影響を与えているものと思われる。

図 3-12 も、図 3-8(四輪保有の有無)と同じく、図 3-11(オートバイの主な用途)を示唆しているように思う。なぜなら、週間使用日数は、“それ以下(3~4 日以下)”が一番多く選ばれているからである。週間使用日数が 1~2 日ということは、その 1~2 日とは休日と考えるのが妥当であろう。休日にしか乗らないと考えると、それは図 3-11 の 1, 2, 3, 4(通勤・通学, 買い物, 仕事)以外の用途と考えられる。

以上を踏まえると、本調査の回答者は、ツーリング好きの 30 代男性が多いと言えよう。また、彼らには会社員で、クルマを持ち、休みの日にバイクを楽しむ、というスタイルのライダーが多いと考えられるであろう。全回答者の中で、ツーリング好きの 30 代男性は 45 人、全体の約 1/4 であった。

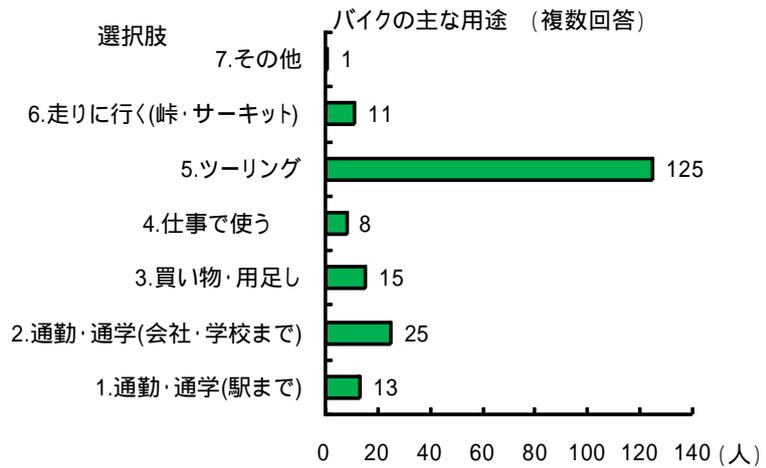


図 3-11 回答者のオートバイの主な用途(複数回答)

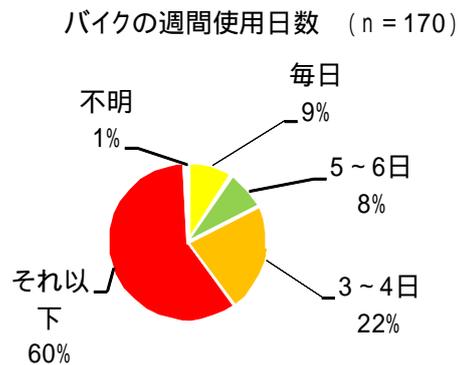


図 3-12 回答者のオートバイの週間使用日数

### 3-2-2 回答者の過去のミーティング参加と今回の参加理由

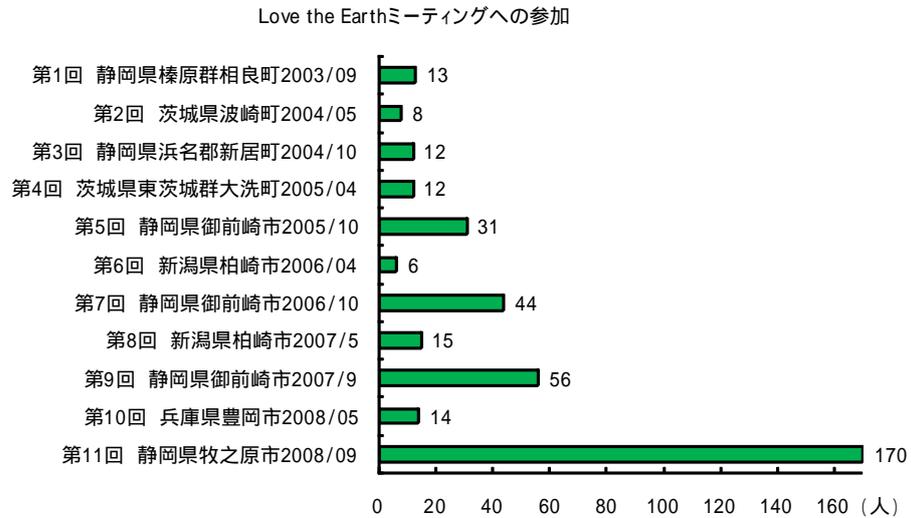


図 3-13 回答者の過去のミーティング参加状況

図 3-13 は、回答者のミーティング参加状況をまとめたものである。比較的参加が多いのは、第 5 回、第 7 回、第 9 回、第 11 回である。全て静岡での開催となっていることから、回答者の居住地(図 3-9)が関連しているのだろう。すなわち、来場が容易いからという心理が働いていると推測できる。第 5 回、第 7 回、第 9 回、第 11 回に全て参加している回答者は 23 人、そのなかで居住地が静岡の者は 11 人であった。

また、回答者の過去の参加状況から、回答者それぞれの参加回数をもとめ、それをまとめてグラフにした(図 3-14)。そこから、参加回数が多いほど、その人数は少ない、つまり、何度も参加している人ほど少ないということがわかった。参加回数とその人数は、反比例の関係にあると言える。

なお、過去の開催すべてに参加した人は 1 人(神奈川県出身、30 代、男性)である。今回が初めて、という人は 93 人で、全回答者の半分強(54.7%)である。

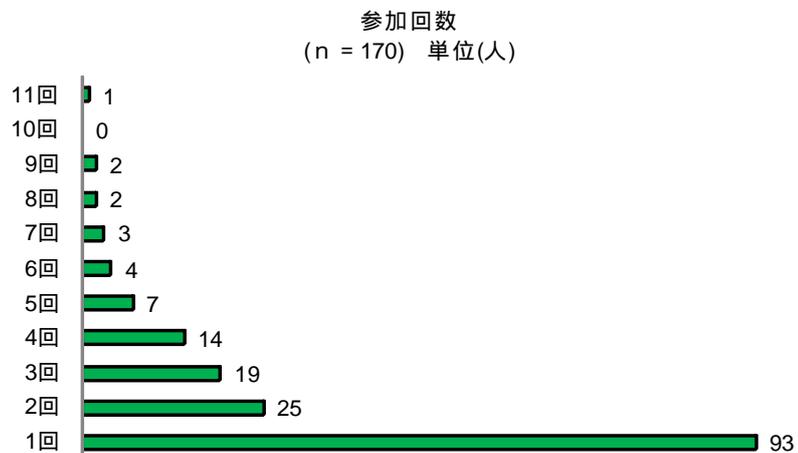


図 3-14 回答者の今回のミーティング参加回数

図 3-15 は、回答者に今回のミーティングの参加動機について複数回答で答えてもらい、それらをまとめたものである。著者は、“4.環境破壊の加害者意識から”が、多く選ばれるものと予想していた。なぜなら、オートバイに乗っている以上、環境破壊に加担して

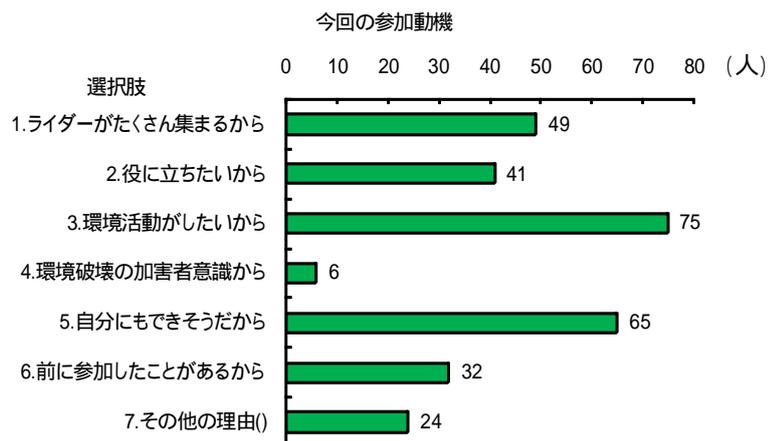


図 3-15 回答者の今回のミーティング参加動機(複数回答)

しまうことは絶対に避けられず、だからこそ、「いつも楽しませてくれている自然に恩返しをしたい」<sup>5)</sup>という『Love the Earth』のマインドに共感して、環境破壊の加害者意識という気持ちを持って来場しているのではないかと考えたのだが、そうはならなかった。著者が予想したものは、最も選ばれなかった。1番多く選ばれたものは、“3.環境活動がしたいから”，2番目は“5.自分にもできそうだから”，3番目は“1.ライダーがたくさん集まるから”となった。この結果から回答者たちは、選択肢 4.のような重い意識ではなく、もっと気軽に良いことをしようという「少しずつ、できることから地球に恩返し」<sup>6)</sup>のようなイメージに共感しているのではないかと考えられる。

表 3-2 は、図 3-15(今回のミーティング参加動機)の“7.その他の理由”を記したものである。類似の内容のものも含めて自由記述回答 22 件の全てを掲載した。ここから、“人に誘われた”という内容の回答が 6 つ存在することがわかる。会社関係の回答も 5 つ存在する。どちらも、自発的に来たとは言えず、なにかのきっかけがあったから来た、と言える。しかし、会社関係に分類した中にも、マフラーを作っているから = 環境破壊に加担していることに対しての代償行為と、読み取れなくもない回答が存在する。“レースをしているため”という回答も、同じ様に読み取ることができよう。

表 3-2 今回の参加動機『その他』の自由記述 22 件

少しでも良いことがしたい
会社でマフラーを作っているのを見に来ました
ボランティア自己満足
ひまだったから
出席者です
自分は初めて，前回参加した人が居たから
友人の誘い
会社仕事
通勤している会社がマフラーメーカーのため
特になし
地元だから
友人に誘われて
友達に誘われた
知人の紹介
会社のクラブ活動
イベントもあるから
御前崎市民だから
LOVE
レースをしているため
修理した単車で走りたいから
姉に誘われて
社員の勧誘

### 3-2-3 回答者の「エコライディング」の行動意図に関する質問

ここでは、各質問の回答状況をアンケートの種類で分けずに、まず初めに、全体の傾向を把握する。

「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？

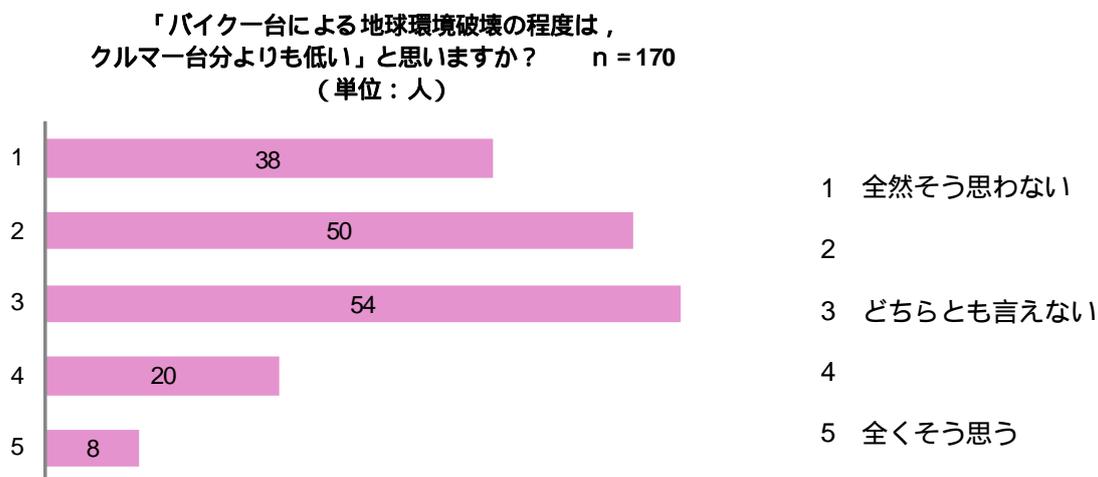


図 3-16 質問 「バイク一台による環境破壊の程度は、  
クルマ一台分よりも低い」と思いますか？の回答結果

この質問は、オートバイによる環境負荷の程度を、クルマと比べて、どのように評価しているのかを尋ねた質問である。質問は逆転項目なので、大きい値の回答をすれば、それは、環境配慮意識が低いと捉える(2章参照)。その逆も然りである。つまり、オートバイによる環境負荷の程度はクルマより低いと思っている人は、「バイクはクルマよりも(環境負荷の面で)マシなんだから、ライダーが環境負荷の低減に配慮する必要はないのではないか(まずはドライバーがやるべきだ)」というように考えているのではないか。そのように考えるならば、環境負荷の低減に配慮したオートバイの使用「エコライディング」に関する行動意図は低いと捉え、環境配慮意識も低いと考える。その逆の、オートバイによる環境負荷の程度はクルマより低いと思っていない人は、「バイクはクルマより(環境負荷の面で数値的には)マシかもしれないが、地球にインパクトを与えていることに変わりはないんだから、やはりライダーも環境配慮すべきだ」というように考えているのではないか。そう考えるなら、「エコライディング」に関する行動意図は高く、環境配慮意識も高いと予想できる。

質問を外観すると、環境配慮寄りの回答(“1”や“2”)が多いことがわかる。回答者は、2章のはじめで述べたように、全ライダーの中でも比較的環境に意識があると思われる“環境ボランティア参加ライダー”であるので、この質問およびこれ以降の質問にて、環境配慮寄

りの回答をしやすい層であると考えるが、その意識の根底には、しっかりと環境配慮のマインドが浸透しているように思う。なぜなら、この質問で“4”や“5”を答えれば、「自分(オートバイ)は環境負荷の面では、(クルマと比べて)マシな乗り物だと考えている(自分は環境配慮しなくても良い?)にもかかわらず、海岸清掃(環境配慮活動)に参加している(環境に配慮しなくてよいのではないのか?)」という、ある意味矛盾した状況となり、そのような状況で、なぜミーティングに参加するのかと問われれば、おそらく、地球環境保全とは別の理由があるのではないかと考えられる。すなわち、良いことがしたい=良いことをしていると思われたい=自信のイメージアップのため、あるいは友人の誘い(自分はあまり関心がない)、イベントに惹かれて、などという、ある意味不純な心理要因が考えられる。しかし、質問は、“1”や“2”や“3”といった回答が多く選ばれていることから、そのような不純な心理は多数派ではないということが考えられる。しかし、“4”や“5”といった回答も存在することから、「オートバイは環境破壊していないと思う」や「オートバイが環境破壊だとは全然思っていない」という様な意識を持った回答者も存在する可能性がある。

また、質問にて“3: どちらとも言えない”が一番多く回答されている。これは、質問内容が分かりづらかったことが原因と考えられる。

「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？

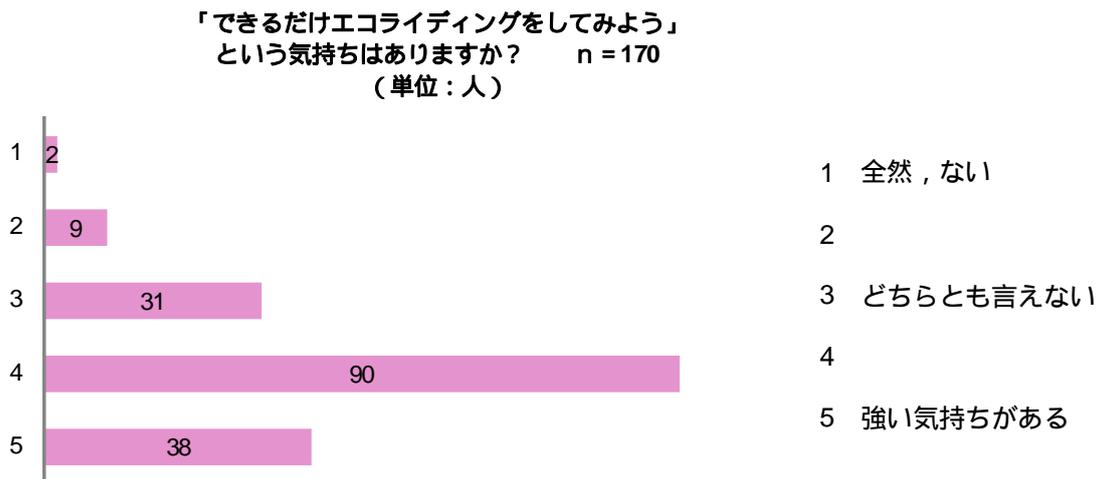


図 3-17 質問 「できるだけエコライディングをしてみよう」  
という気持ちはありますか？の回答結果

この質問は、「エコライディング」をしようという気持ちの強さについて尋ねた質問である。この質問で、その気持ちが強ければ、「エコライディング」に関する行動意図は高いと捉える。

質問 において“4：どちらかという強い気持ちがある”が最も多く回答されている。次に多いのが“5”である。おおよそ環境配慮的であると言えるが，“4”と答えたライダーが，“5”と言い切れない理由は何であろうか。それは「いつもいつも、やろうと考えているわけじゃない」という考えが働いているのではないかと推測する。言うまでもなく、常に「エコライディング」を(特に、アクセル操作に関わる事柄を)実行すると、オートバイの『走る楽しみ、喜び』が半減してしまう。質問 で、“5”と言い切れないのは、例えばツーリング先で胸の踊るワインディングに遭遇した時、ちょっとしたスポーツ走行を楽しむか、それとも「エコライディング」に徹するか、すなわち自分の楽しみか環境配慮か、と問いただされた時、必ずしも環境配慮を選ぶとは限らないということがありうるからと言える。

「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？

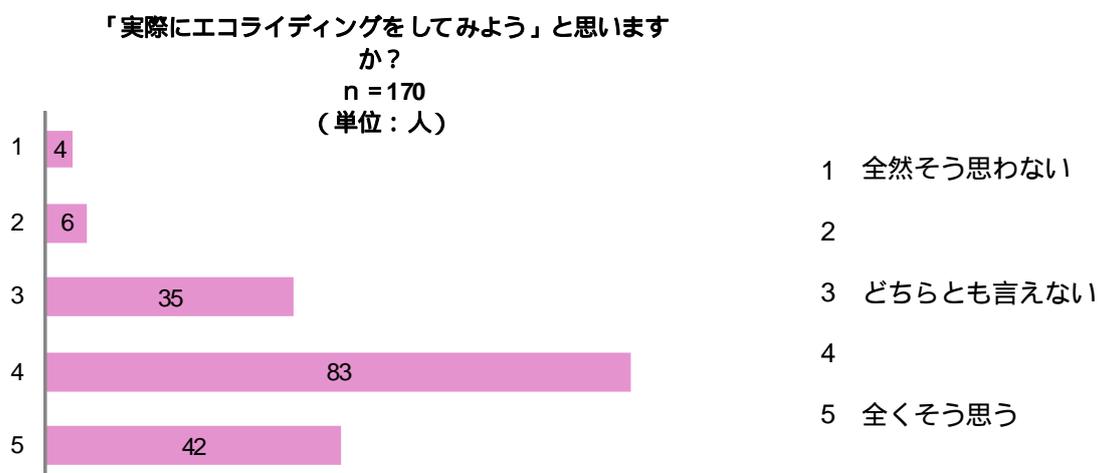


図 3-18 質問 「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？  
の回答結果

この質問は、質問 同様「エコライディング」をしようという気持ちの強さについて尋ねた質問であるが、質問 よりも、強い意図を訪ねている。この質問で、その気持ちが強ければ、「エコライディング」に関する行動意図は高いと捉える。

質問 において、質問 と同様に、“4：どちらかというと思う、強い気持ちがある”が最も多く回答されており、次に多いのが“5”となっている。“4”を選んだ回答者の数は、質問 が 90 人、質問 が 83 人と、若干ではあるが、本質問 の方が少ない。“5”は反対に、本質問 の方が若干多い。著者は、強い意志を尋ねた質問 の方が、回答者に「いや、そんなに強い気持ちは無いんだが…」という意識を芽生えさせ、回答値を低くする傾向があると思っていたが、そうはならなかったようだ。またこの質問 でも、質問 のように“4”

と答えた人が、“5”と言いきれない理由は「いつもいつも、やるわけじゃない」という考えが働いているのではないかと推測する。

「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

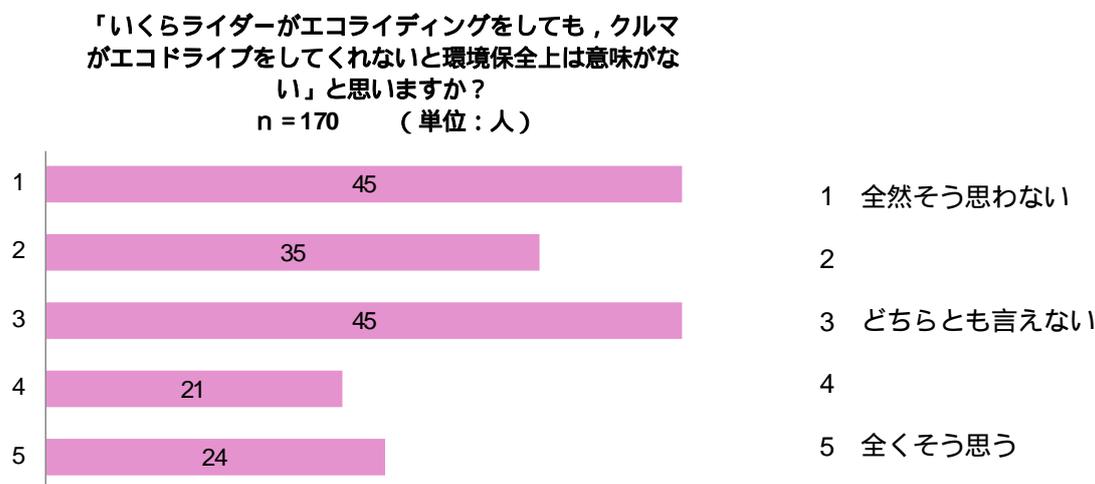


図 3-19 質問 「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？の回答結果

この質問は、「エコライディング」の効果をも、どのように評価しているのかを尋ねた質問である。質問は質問のように逆転項目なので、大きい値の回答をすれば、それは、環境配慮意識が低いと捉える(2章参照)。その逆も然りである。つまり、オートバイが「エコライディング」しても、絶対数・排気量で勝るクルマが「エコドライブ」をしてくれないと環境保全上は意味がないと思っている人は、「排気量も車両台数も少数派のバイクが環境配慮してもムダだ。クルマの方が排気量も車両台数も多いのだからクルマが何かするべきだ」というように考えているのではないか。そのように考えるならば、環境負荷の低減に配慮したオートバイの使用「エコライディング」に関する行動意図は低いと捉え、環境配慮意識も低いと考える。その逆の、オートバイによる環境負荷の程度はクルマより低いとオートバイが「エコライディング」しても、絶対数・排気量で勝るクルマが「エコドライブ」をしてくれないと環境保全上は意味がないと思っていない人は、「意味が無いはずはない。たしかにクルマと比べると、ライダーが環境配慮したところで、あまり効果はないのかもしれない。しかし、だからと言って何もしなくてよいということにはならない」というように考えているのではないか。そう考えるなら、「エコライディング」に関する行動意図は高く、環境配慮意識も高いと予想できる。

質問 を外観すると、環境配慮寄りの回答が多いことがわかる。先の質問 の考察で述べたように、回答者の意識の根底には、しっかりと環境配慮のマインドが浸透しているように思う。しかし、一番多く選ばれている環境配慮寄りの回答(5)と同等に多く選ばれているのが“3：どちらとも言えない”である。これも質問 と同様に、質問文の分かりにくさが最大の要因であろう。本質問 は、「エコライディング」の効果についての正確な知識を有しているかよりも、その効果を信じているかどうかを重視していたのだが、その意図が正確に伝わらなかった、もしくは伝わりにくかったという可能性が高い。「エコライディング」によって低減される環境負荷の要素を、すべてのオートバイの数で掛け合わせて、同じ計算を「エコドライブ」で行った場合と比べると、本当にオートバイの方は、意味がないと言えるほどの効果しかないのかもしれない。この考えに導かれれば、質問 では“4”や“5”と答えるはずである。しかし著者が測定したかったのは、「どれほどの効果があるかは知らないが、行動することに意味がある」という熱きマインドである。このような考えに導かれると、おそらく“1”や“2”と答えると考えていた。実際、“1”が最も多い回答の一つではあったが、“3”も最も多かった。これは、「いろいろ考えられるけど、どう答えるべきか決めかねる」という気持ちからと考える。

### 3-2-4 回答者の「エコライディング」の実行意図に関する質問

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？

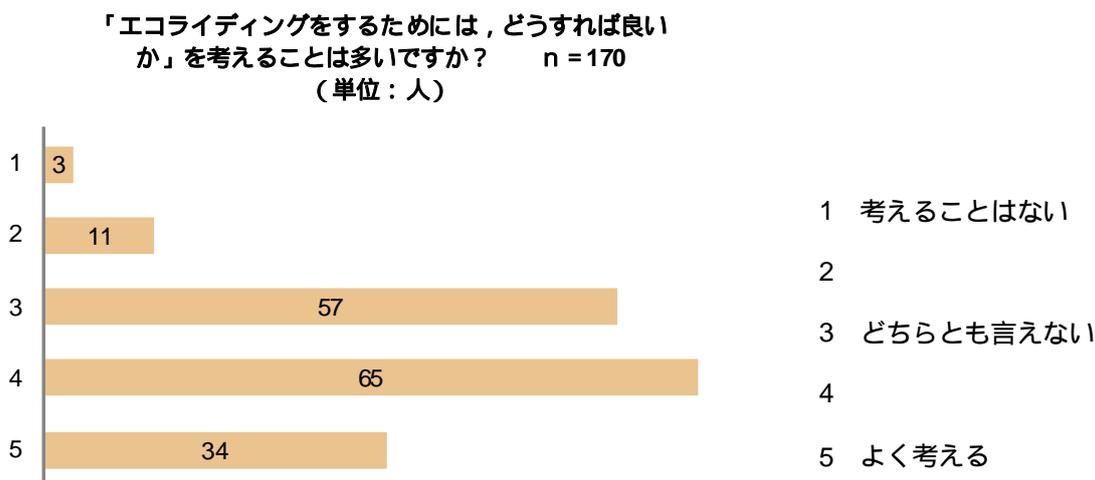


図 3-20 質問 「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？の回答結果

この質問は、「エコライディング」の行動意図( ~ )よりも具体的な内容(「エコライディングしよう」と思ってから、実際に行動するまでに踏まなければならないステップ)

を訪ねることにより、「エコライディング」の実行意図を測定するために、その代理指標である「エコライディング」に関する意思決定コミットメントを尋ねたものである。質問は、「エコライディングをしよう」と考えた後に「では、どうすれば良いのだろうか?」と考えることが多いかどうかを尋ねた質問である。「エコライディングをしよう」と思っても、その次に「どうすれば良いか」を考えないならば、「エコライディング」の遂行には至らないと考える(2章参照)。

質問の回答結果を概観すると、質問 ~ と同じく、おおよそ環境配慮意識が高い方向であることがわかる。すなわち、質問は、高得点寄りの回答がなされている。この質問で一番多く答えられているのは“4:どちらかというによく考える”である。次いで“3:どちらとも言えない”が多く選ばれている。これには本質問が、単なる意識だけを訪ねた質問ではないことが影響しているのではないだろうか。実行意図は、行動意図である ~ よりも、一段階上の心理的要因であり、行動意図と「エコライディング」の遂行との間に位置するものである。つまり、行動意図よりも具体的な話に移るということであるゆえ、行動意図よりも強い意志が求められよう。その要求が、回答者の質問の回答を鈍らせたのかもしれない。しかし、“1”や“2”といった、「エコライディングをするために考えを巡らせてはいない」という方向の回答はあまり選ばれていない。回答者は、なんらかの形で「オートバイの燃費向上や環境負荷低減」(=エコライディング)について考えたことがある人が多いと言える。

「燃費が良くなる工夫」をしていますか?

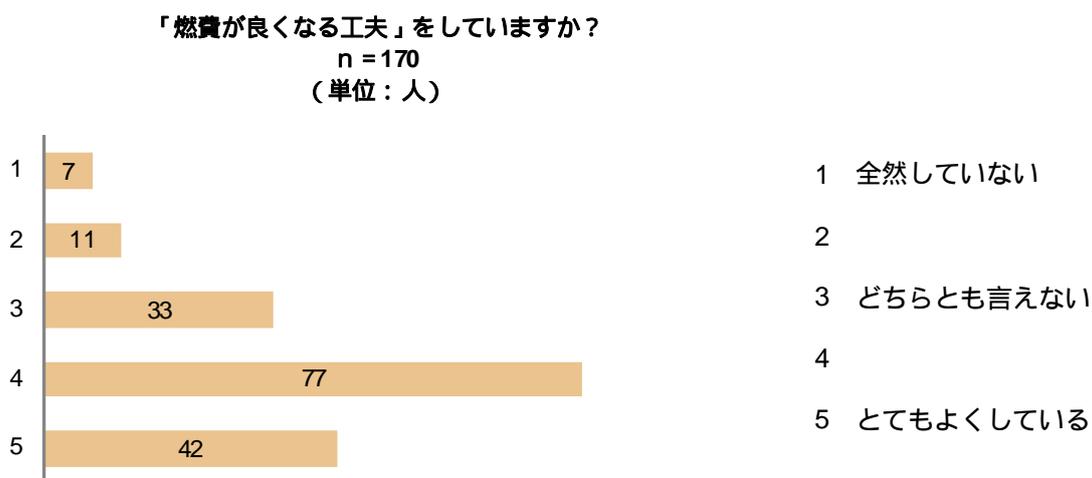


図 3-21 質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか?の回答結果

この質問は、質問 同様、「エコライディング」の実行意図を測定するために、その代理指標である「エコライディング」に関する意思決定コミットメントを尋ねたものである。

本質問は、「エコライディングをしよう」と考えた後に「では、どうすれば良いのだろうか?」と考えることよりも、さらに「エコライディング」の遂行に近い部分、つまり、“どうすればよいか”の中身(=答えの一つ)である「燃費向上」に取り組んでいるかを尋ねたものである。

質問の回答結果を概観すると、質問～及び質問と同じく、おおそ環境配慮意識が高い方向であることがわかる(高得点寄りの回答がなされている)。この質問で一番多く答えられているのは“4:どちらかというによくしている”である。次いで“5:とてもよくしている”が多く選ばれている。これらの回答をした回答者本人が、どのような行動(工夫)をイメージして、“よくしている”と答えたのかは、計り知ることができないが、少なくとも本人が燃費向上に効果があると思っている行動(工夫)を、(そのライダー自身は)行っている、と考えている回答者が多いといえる。

「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか?

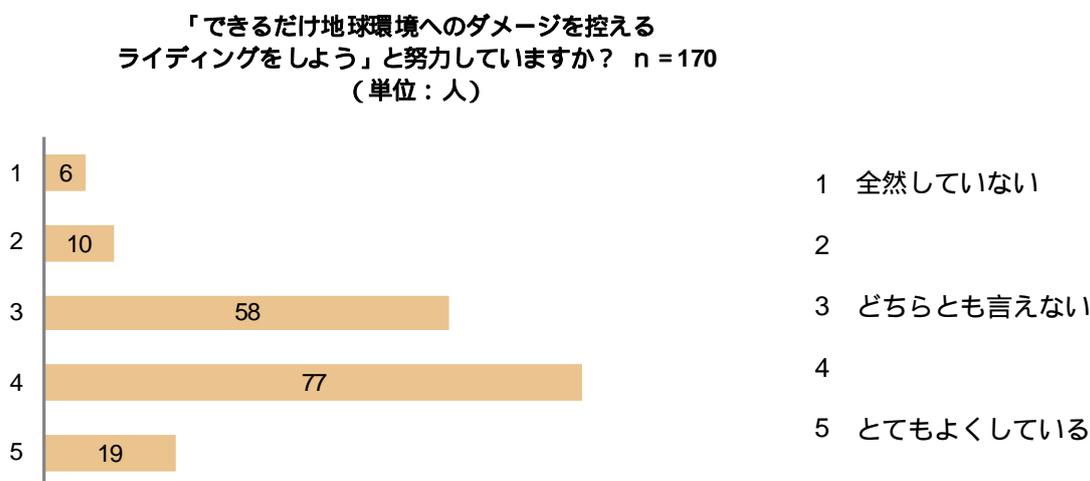


図 3-22 質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか?の回答結果

この質問も、質問同様、「エコライディング」の実行意図を測定するために、その代理指標である「エコライディング」に関する意思決定コミットメントを尋ねたものである。本質問は、「エコライディングをしよう」と考えた後に「では、どうすれば良いのだろうか?」と考えることよりも、さらに「エコライディング」の遂行に近い部分、つまり、“どうすればよいか”の中身(=答えの一つ)である「環境負荷低減」努めているかを尋ねたものである。

質問 の回答結果を概観すると、質問 ~ 及び質問 , と同じく、おおよそ環境配慮意識が高い方向であることがわかる(高得点寄りの回答がなされている)。この質問で一番多く答えられているのは“4: どちらかというによくしている”である。次いで“3: どちらとも言えない”が多く選ばれている。これらの回答をした回答者本人が、どのようなライディングをイメージして、“よくしている”と答えたのかは、計り知ることができないが、少なくとも本人が環境負荷低減に効果があると思っているライディングを、(そのライダー自身は)行っている、と考えている回答者が多いということが言える。

### 3-2-5 回答者の「エコライディング」についての自己評価と、その実施状況に関する質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

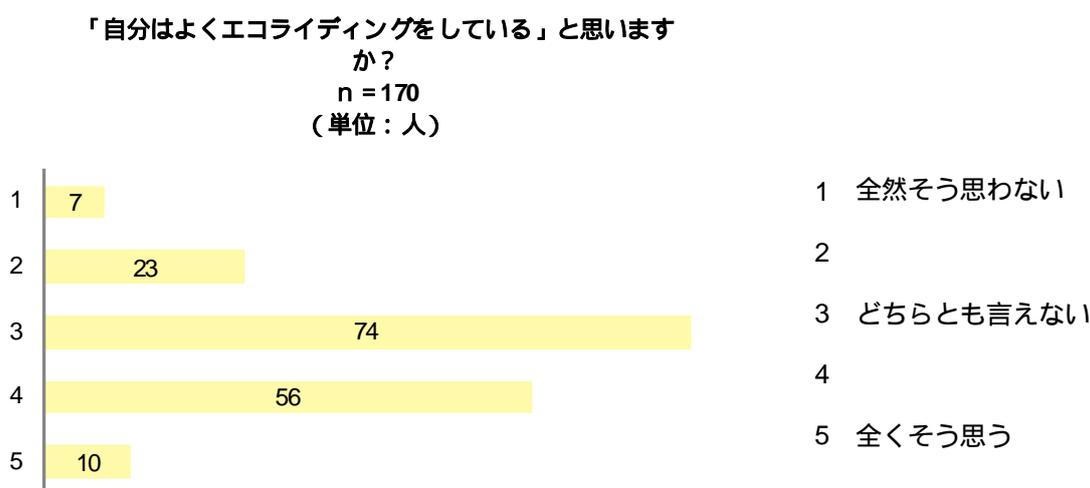


図 3-23 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？の回答結果

この質問は、「エコライディング」についての自己評価を尋ねた質問で、質問 ~ 質問 や後に回答結果を紹介する Q6(回答者が実際に行っているエコライディング行動に関する質問)とのクロス集計によって、意識間の関係や、行動との関係を計るものである(2章参照)。

本質問 は、“3: どちらとも言えない”が一番多く選択されている。次いで、“4(どちらかという、そう思う)”が多く選ばれている。環境負荷の低減に配慮したオートバイの使用を促すメッセージを読み、「エコライディング」に関わる質問に環境配慮的に答えていても、自分を評価するとなると、判断しにくいのだろうか。それとも、「いつもやってるわけじゃないし、どう答えれば良いのだろうか」との意識から、どう回答すべきか揺れているのだろうか。2 番目に“4”が多い理由も、おそらく「いつもやっているわけじゃない」だろう。すなわち、「いつもやっているよ」と言い切るのは、気が引けるということだろう。だ

から，“3”や“4”が多く選ばれたのであろう．反対に，“1：全然そう思わない”や“5：全くそう思う”があまり選ばれなかったことも，“やってないとも言い切れない，でも，やっているとこのも気が引ける」という理由からだ，著者は推測する．

Q6「あなたが実際に行っている行動について，ご回答ください」

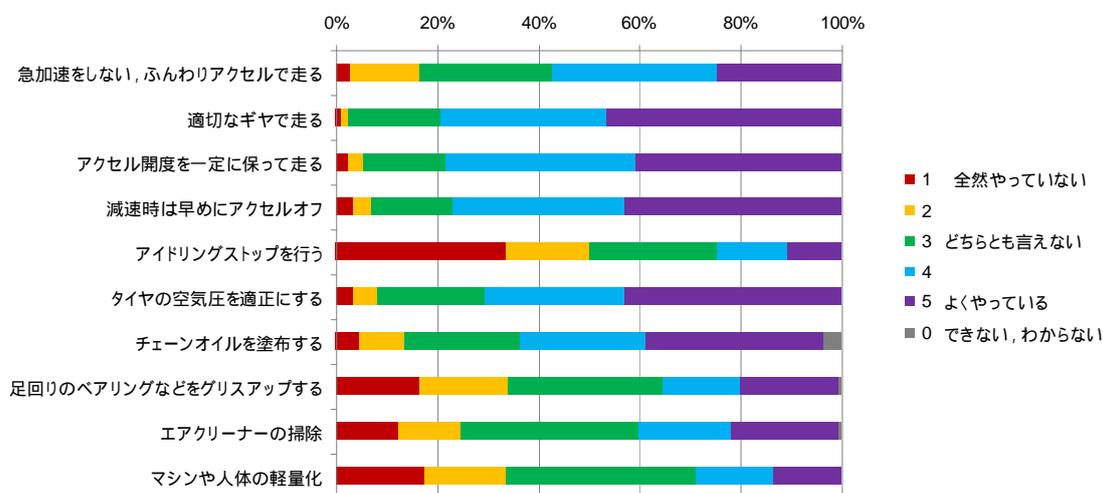


図 3-24 Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各質問の回答結果

回答者の実際の「エコライディング」の実施状況は，図 3-24 のようになっている．この Q6 は，各「エコライディング」項目について，自身がどの程度行っているかを尋ねたもので，図中の凡例のように答えてもらった．“選択肢 0”は用意していなかったが，無回答及びそれに近いものは“0”としてカウントした．この“0”は計 7 人でベアリングとエアクリナーがどんなものか分からないから答えられないと言っていたライダーが 1 人と，“チェーンオイルを塗布する”が構造的に不可能な，ベルトドライブや，シャフトドライブによってエンジンの動力を後輪に伝えるオートバイに乗っている 6 人である．

図 3-24 からわかるように，前半にある 4 項目“急加速をしない，ふんわりアクセルで走る”“適切なギヤで走る”“アクセル開度を一定に保って走る”“減速時は早めにアクセルオフ”は，高得点寄りの回答状況となっており，比較的良く行われていることがわかる．

次の“アイドリングストップを行う”は，全然行われていないか，どちらとも言えない(時と場合によるということだろう)といった状況だと言える．

次の 2 項目“タイヤの空気圧を適正にする”“チェーンオイルを塗布する”も，前半の 4 項目と同じく，比較的良く行われていることが分かる．

最後の 3 項目“足回りのベアリングなどをグリスアップする”“エアクリナーの掃除”“マシンや人体の軽量化”のうち，足回りのベアリングとエアクリナーは多少メカニカルな内容なので，機械に詳しくない人には難しい．行う場合はショップ等に依頼することに

なる。最後の“軽量化”は、燃費アップの究極の手段である、と著者は思うのだが、マシンを軽量化するには、外装パーツやホイール等を軽い素材のもの(カーボンやアルミニウム、マグネシウム等の素材を使ったパーツ、極めて高価)に交換しなければならないため、多額の費用がかかる。人体の方も、人によっては非常に手間と根気が必要になってくるだろう。それゆえ、効果があると知っても、あるいは知っていても、なかなか実行に踏み切れないのであろう。

Q6(回答者が実際に行っている行動)の各質問の回答状況は、以上のようになっている。なお、Q6の各質問の回答状況を表で示すと、表3-3のようになる。

	急加速をしない、ふんわりアクセル	適切なギヤで走る	アクセル開度を一定に保って走る	減速時は早めにアクセルオフ	アイドリングストップを行う	タイヤの空気圧を適正にする	チェーンオイルを塗布する	足回りのベアリングなどをグリス	エアクリナーの掃除	マシンや人体の軽量化
1	5	2	4	6	57	6	8	28	21	30
2	23	2	5	6	28	8	15	30	21	27
3	45	31	28	27	43	36	39	52	60	64
4	55	56	64	58	24	47	42	26	31	26
5	42	79	69	73	18	73	60	33	36	23
0	0	0	0	0	0	0	6	1	1	0

1	全然やっていない
2	
3	どちらとも言えない
4	
5	よくやっている
0	できない、わからない

各項目ごとに、最も選ばれた回答

表 3-3 Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各項目の回答結果(表) 単位：人

### 3-3 アンケート 0, A, B, C 間の比較

本調査の目的は、1章、2章で述べたように、

環境ボランティア参加ライダーが与えられるメッセージ(情報)の違い(刺激される心的要因の違い)によって「エコライディング」に関する意識が異なるかどうかを明らかにすること

環境ボランティア参加ライダーの「エコライディング」に関する意識・行動の実態を把握すること

となっている。本節では、アンケート 0, A, B, C ごとに回答者の回答を見、目的のためにそれを比較し、考察する。また、複数の質問どうしをクロス集計し、質問の組み合わせから、「エコライディング」に対するライダーの考えを見る。

まずは、アンケート間に属性の偏りがあるかどうかを、これ以降、検証する。

なお、分析には、エクセル統計 2006 を用いた。

#### 3-3-1 回答者の属性の比較

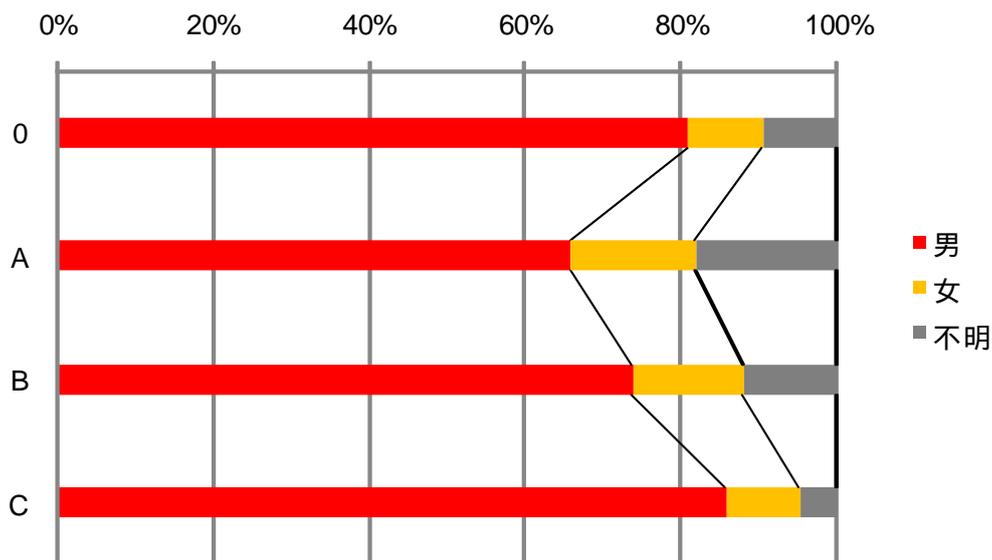


図 3-25 回答者の性別のアンケート間比較(単位：人)

先に紹介した回答者の性別と年齢(図 3-6)では、回答者は、圧倒的に男性が多いことが記された。その傾向は、回答者をアンケートの種類で分けても変わらない。つまり、極端に女性ばかりが偏ったアンケートの種類はないと言え、回答者の性別だけを見た場合、「エコ

ライディング」に関する意識や行動を，アンケート間で比較をすることは，可能であると考えられる．以下に，性別以外の属性に関する質問の回答結果についても，アンケート間で比較し，大きな偏りが存在しないかを調べる．

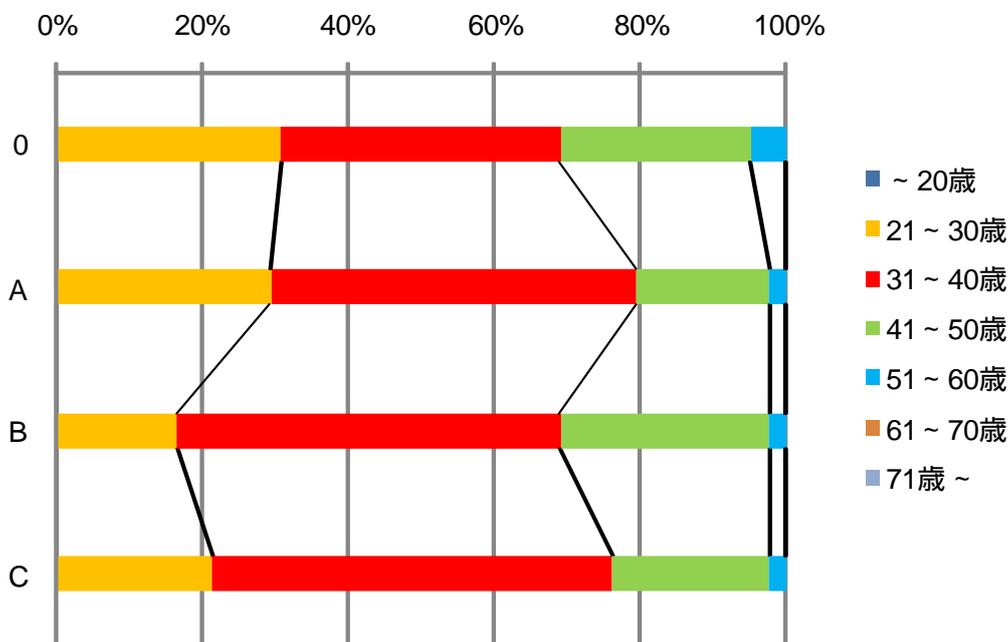


図 3-26 回答者の年齢のアンケート間比較(単位：人)

図 3-26 は，回答者の年齢のアンケート間比較である．先に紹介した回答者の性別と年齢(図 3-6)では，31~40 歳(30 代)が一番多い，という結果がわかった．その傾向は，回答者をアンケート別に見ても，変わらない．回答者をアンケート別に分けなかった場合に，その次に多かったのは，20 代と 40 代であるが，その傾向も，回答者をアンケート別に見ても変わらない．つまり，アンケート間に，大きな年齢の偏りは無いと言えよう．

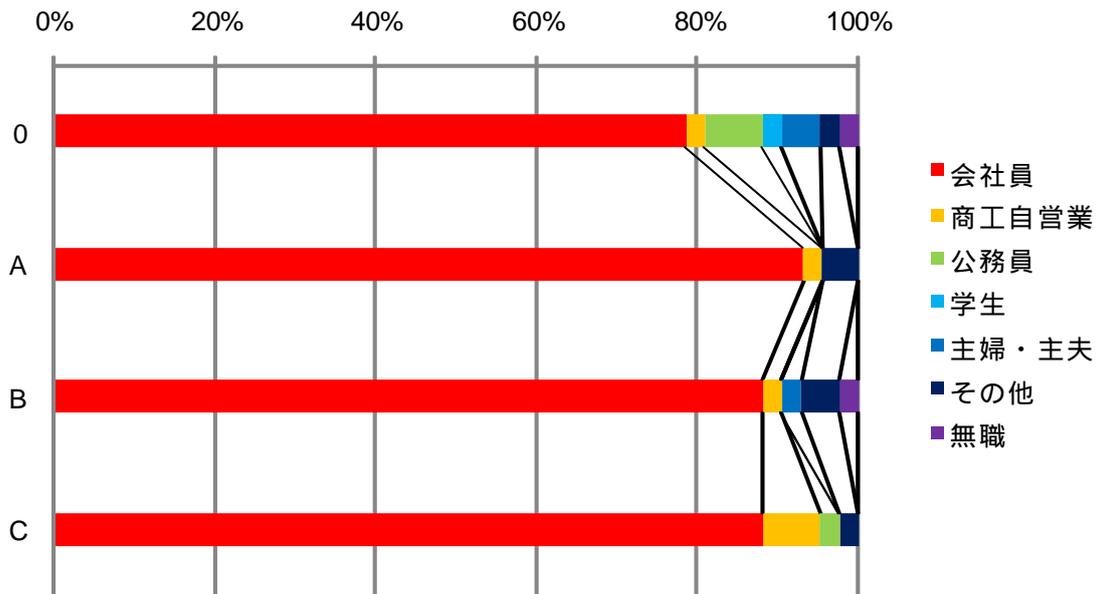


図 3-27 回答者の職業のアンケート間比較(単位：人)

図 3-27 は、回答者の職業をアンケート間で比較したものである。先に紹介した回答者の職業(図 3-7)では、会社員が全体の 87%と、圧倒的 majority を占めることがわかった。その傾向は、回答者をアンケート別に見ても同様である。

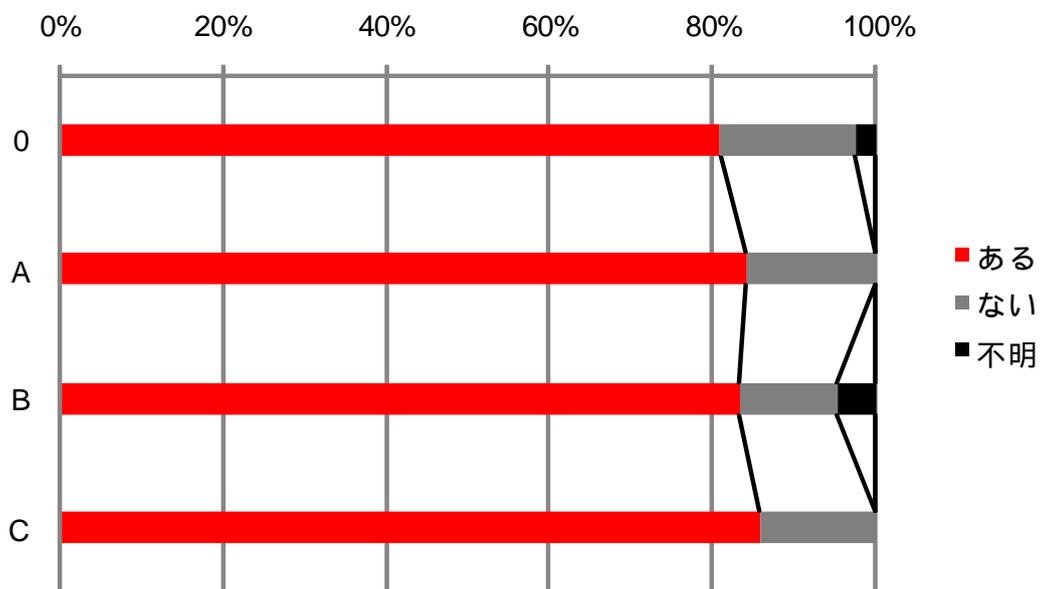


図 3-28 回答者の四輪保有のアンケート間比較(単位：人)

図 3-28 は、回答者の四輪保有の有無をアンケート間で比較したもので、ここでも、先に比較した属性と同様、全体で見ても、アンケート別に見ても、その傾向に変わりはなく、大きく他と異なるアンケートの種類は無いと言える。四輪を保有している回答者が非常に多いが、クルマを有していない回答者も存在する。その、クルマを“ない”と答えた層は、全体にうまく分かれている。

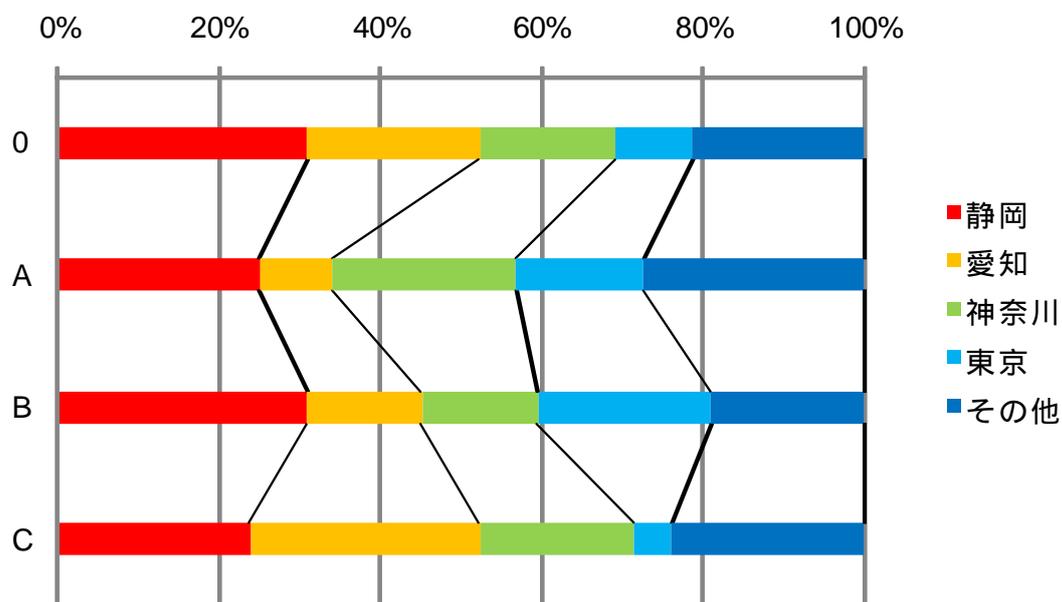


図 3-29 回答者の居住地のアンケート間比較(単位：人)

回答者の居住地は、静岡、愛知、神奈川、東京が他の府県よりも多かった(図 3-9)。静岡、愛知、神奈川、東京は、全体に占める割合が、それぞれ 10%を超えていた地域であるが、それらが多数派であることは、回答者をアンケート別に見ても、変わらない。しかし、アンケート C では、東京が 2 名と、他のアンケートよりも大幅に少なく、静岡と愛知の大小関係が他とは逆になっている。静岡は、回答者全体の 27%を占める県で、愛知は 18%(神奈川も 18%)である。先述のように、大まかな傾向は変わらないが、多数派の内での地域の差は存在する結果となった。

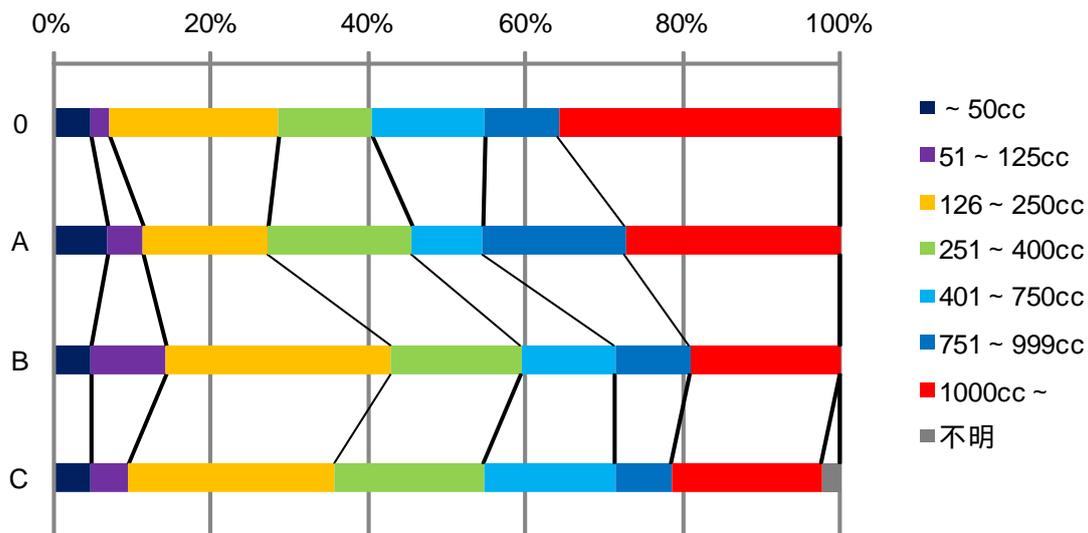


図 3-30 回答者のオートバイの排気量のアンケート間比較(単位：人)

図 3-30 は、回答者のオートバイの排気量をアンケート間で比較したものである。回答者を全体で見た場合は、1000cc 超が 25%、126~250cc が 23%となっていることがわかっている(図 3-10)。アンケート C では 1000cc 超が 251~400cc とほぼ同数となっているが、図 3-10 での少数派(~50cc : 5%、51~125cc : 5%)が、いずれかのアンケートの種類に偏るということはなかった。しかし、排気量不明者(全体の 1%)がアンケート C に偏る結果となった。この理由は、排気量不明者が 1 名しかいないので、どこかに偏ることは防ぎようがなかったからと言える。

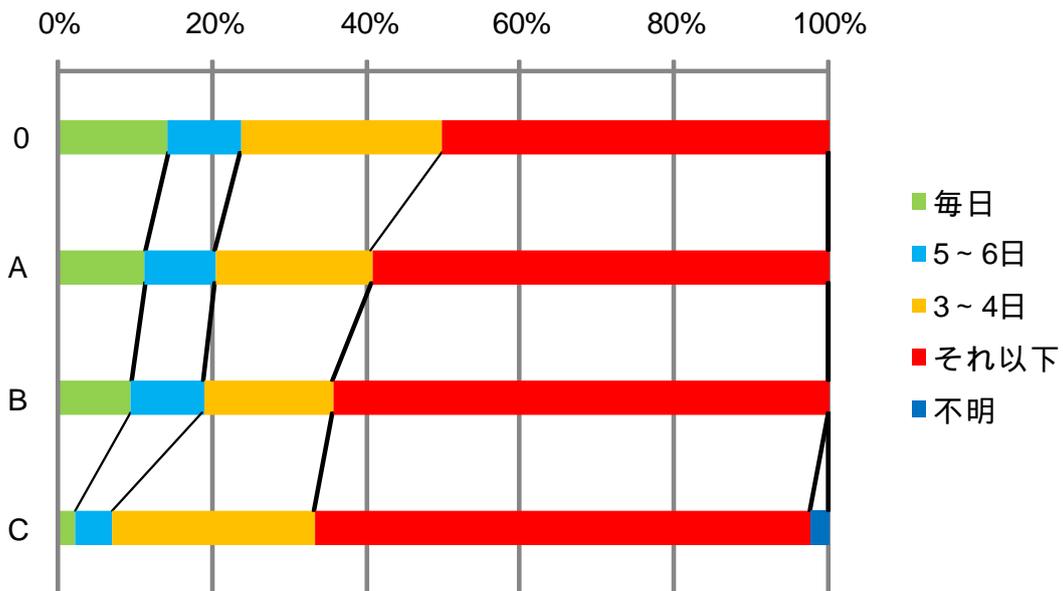


図 3-31 回答者のオートバイの週間使用日数のアンケート間比較

回答者のオートバイの週間使用日数も、回答者を全体で見ても、アンケート別に見ても“それ以下(週 1~2 日もしくはそれ以下)”が一番多く、“3~4 日”が次に多く選ばれているという傾向は変わらない。

先のオートバイの排気量のアンケート間比較(図 3-30)にて、排気量不明者がアンケート C にのみ存在し、オートバイの週間使用日数のアンケート間比較においても、“不明”がアンケート C に存在するが、両者は同一人物ではない(APPENDIX)。

### 3-3-2 「エコライディング」の行動意図に関する質問のアンケート0, A, B, C 間比較

「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？

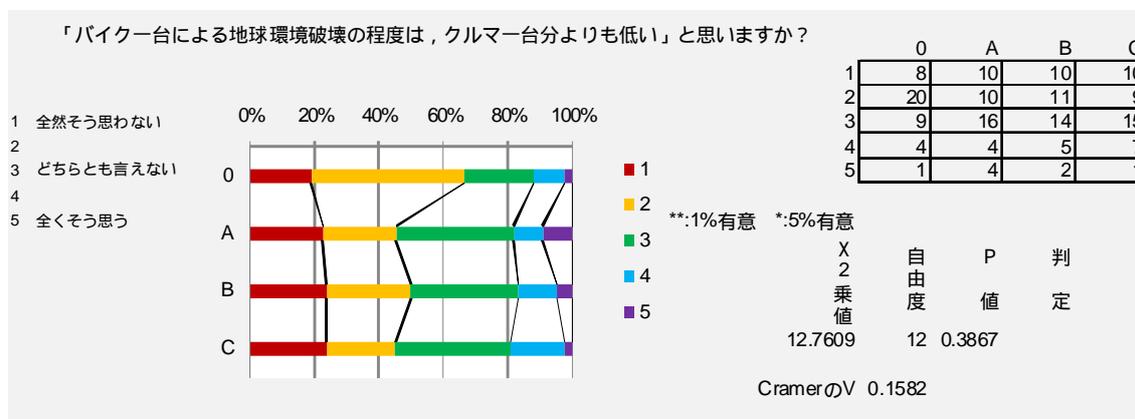


図 3-32 質問 「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？のアンケート間比較

質問 の回答状況について、アンケート0, A, B, C 間にて比較を行った(図 3-32)。質問 の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計表を作り、二乗検定を行った。その結果、質問 について「エコライディングに関する行動意図とアンケートの種類は関連がない(独立である)」という、帰無仮説は棄却されない結果となった。このことから、アンケートの種類による回答状況の違いに統計的な差は見られなかったと言える。

図中の棒グラフを見ると、「1」や「2」といった否定的な回答が多く回答されている(質問 は逆転項目なので、数字が小さい方が環境配慮的である)という全体としての傾向(図 3-16 参照)はアンケート別に見ても変わらないが、アンケート0 において、「2」が他のアンケートよりも2倍ほど多くなっている。質問 では、情報を提供しなかった層が、もっとも環境配慮的な回答が多いという結果となっており、情報提供によって「オートバイの方がクルマよりも環境負荷の程度が低い」という客観的な認識につながった可能性がある。このあたりの事実関係は、今回のアンケート調査からは判断できない。

「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？

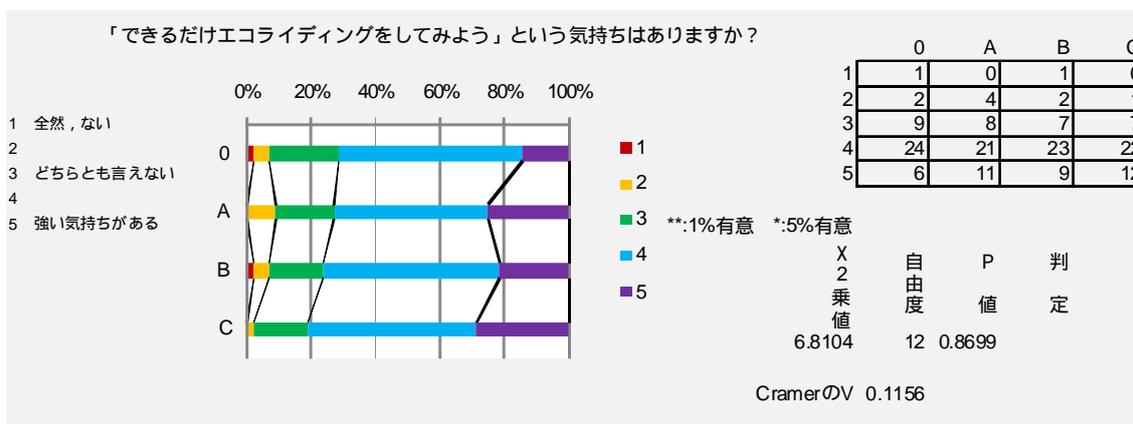


図 3-33 質問 「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？のアンケート間比較

質問 の回答状況について、アンケート 0、A、B、C 間にて比較を行った(図 3-33)。質問 の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計表を作り、二乗検定を行った。その結果、質問 について「エコライディングに関する行動意図とアンケートの種類は関連がない(独立である)」という、帰無仮説は棄却されない結果となった。このことから、アンケートの種類による回答状況の違いに統計的な差は見られなかったと言える。

図中の棒グラフを見ると、“4”や“5”といった「エコライディング」に肯定的な回答が多く回答されているという全体としての傾向(図 3-17 参照)はアンケート別に見ても変わらないが、情報提供の行われたアンケート(A、B、C)において、肯定的な回答が、情報提供の行われていないアンケート(0)よりも多く選ばれていることがわかる。特に、アンケート C における肯定的回答の割合は(否定的回答の割合の少なさも加えて)顕著である。

「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？

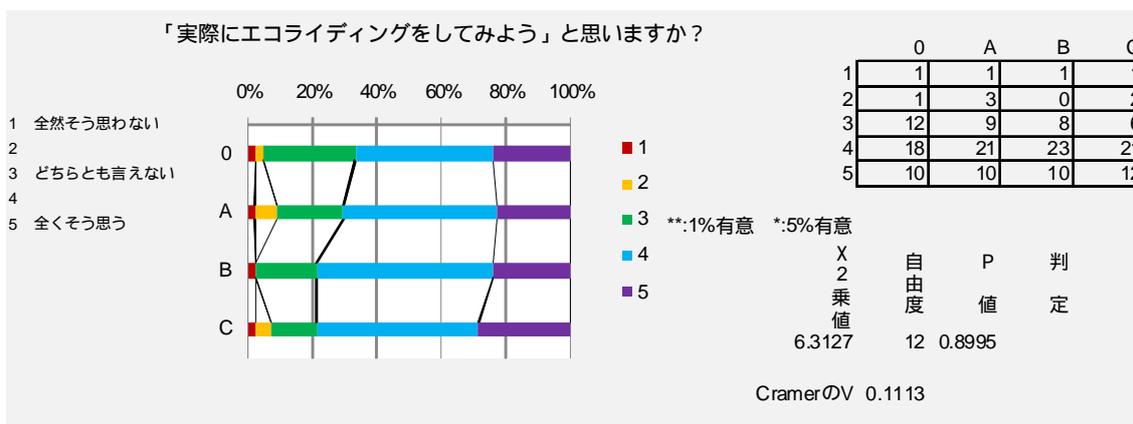


図 3-34 質問 「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？  
のアンケート間比較

質問 の回答状況について、アンケート 0, A, B, C 間にて比較を行った(図 3-34)。質問 の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計表を作り、二乗検定を行った。その結果、質問 について「エコライディングに関する行動意図とアンケートの種類は関連がない(独立である)」という、帰無仮説は棄却されない結果となった。このことから、アンケートの種類による回答状況の違いに統計的な差は見られなかったと言える。

図中の棒グラフを見ると、“4”や“5”といった「エコライディング」に肯定的な回答が多く回答されているという全体としての傾向(図 3-18 参照)はアンケート別に見ても変わらないが、情報提供の行われたアンケート(A, B, C)において、肯定的な回答が、情報提供の行われていないアンケート(0)よりも多く選ばれていることがわかる。この点は、先述の質問 の回答状況のアンケート間比較と同じである。質問 では、アンケート C が最も肯定的な回答が多かったが、本質問 では、アンケート B でもアンケート C と同程度に肯定的な回答が多く得られた。アンケート B では、「エコライディングの方法」とそれによる効果(排出 CO<sub>2</sub> 削減量の目安) を掲載していたため、回答者は「お、これなら実際にやってみようかな」と思ったと考える。

「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

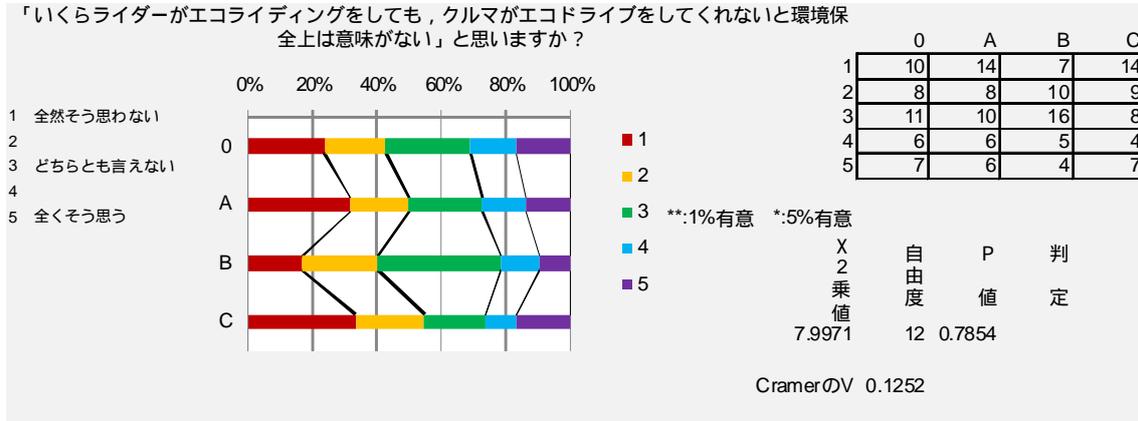


図 3-35 質問 「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？のアンケート間比較

質問 の回答状況について、アンケート 0, A, B, C 間にて比較を行った。各質問の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計表を作り、二乗検定を行った。その結果、質問 ~ について「エコライディングに関する行動意図とアンケートの種類は関連がない(独立である)」という、帰無仮説は棄却されない結果となった。このことから、アンケートの種類による回答状況の違いに統計的な差は見られなかったと言える。

図中の棒グラフを見ると、中立な“3”を除けば、どちらかというところ、“1”や“2”といった回答(逆転項目なので、環境配慮意識、エコライディング意識は高いと捉える)が、“4”や“5”といった回答(逆転項目なので、環境配慮意識、エコライディング意識は低いと捉える)よりも多く回答されているという全体としての傾向(図 3-19 参照)はアンケート別に見ても変わらないが、アンケート間の差はあまりないと思う。

質問 及び質問 は逆転項目であり、かつ、客観的に答えるべきか、自身の思い込み(信念)や意思表示を回答に表すべきかで、回答者を悩ませたと思われる質問である。特に質問 は、質問 , のように、はっきりとした傾向がつかめない結果となっている。

### 3-3-3 「エコライディング」の実行意図に関する質問のアンケート0, A, B, C 間比較

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？

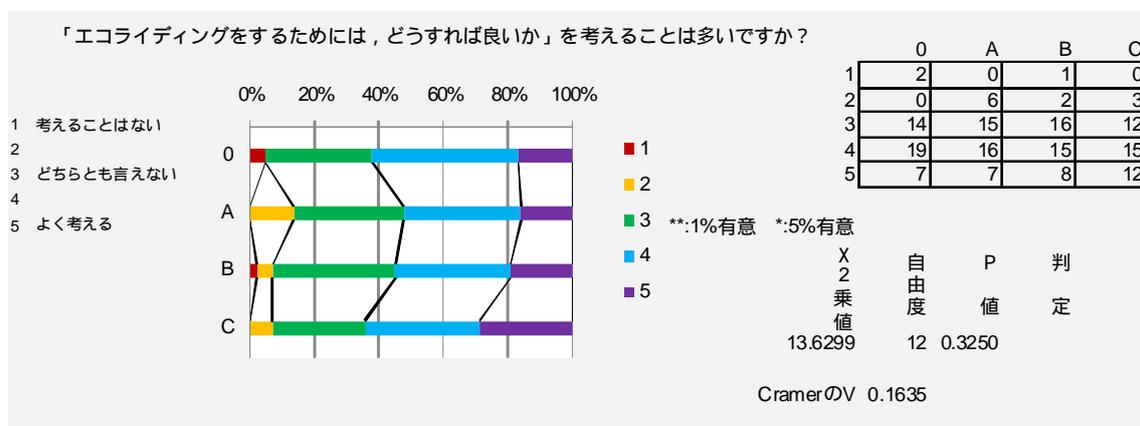


図 3-36 質問 「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？のアンケート間比較

質問 の回答状況について、アンケート0, A, B, C 間にて比較を行った。質問 ~ についてと同様、各質問の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計表を作り、二乗検定を行った。その結果、質問 ~ ほどP値は大きくないのだが、帰無仮説を棄却するには至らなかった。つまり、質問 ~ についても、「エコライディングに関する意識とアンケートの種類には関連がある」とは言うことができない。

図中のグラフを見ると、アンケート全体で見た時の傾向(おおよそ環境配慮意識が高い：図 3-20)を大きく逸脱した結果となったアンケートの種類はない。しかし、“5：よく考える”の回答状況をアンケート間で比較すると、アンケートCにおける“5”の割合が、もっとも大きくなっていることがわかる。

統計学的な差はないが、グラフの傾向から、アンケートCが最も環境配慮的回答が多かったと言えよう。

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

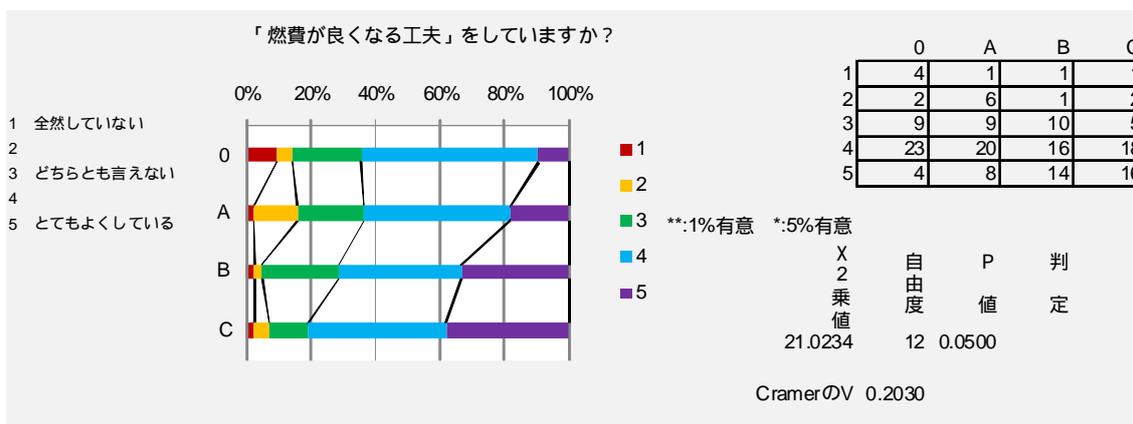


図 3-37 質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか？のアンケート間比較

質問 の回答状況について、アンケート 0, A, B, C 間にて比較を行った。質問 ~ についてと同様、各質問の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計表を作り、二乗検定を行った。その結果、質問 ~ ほど P 値は大きくないのだが、帰無仮説を棄却するには至らなかった。つまり、質問 ~ についても、「エコライディングに関する意識とアンケートの種類には関連がある」とは言うことができない。

図中のグラフを見ると、アンケート全体で見た時の傾向(おおよそ環境配慮意識が高い: 図 3-21)を大きく逸脱した結果となったアンケートの種類はないが、アンケート C において、“4”や“5”といった環境配慮的回答が、他のアンケートの種類よりも、多くなされていることがわかる。しかし、“5: とてもよくしている”の回答状況をアンケート間で比較すると、情報提供の行われたアンケート(A, B, C)における“5”の割合が、情報提供の行われなかったアンケート 0 よりも大きな割合となっていることがわかる。

統計学的な差はないが、本質問 も、質問 と同じく、グラフの傾向から、アンケート C が最も環境配慮的回答が多かったと言えよう。

アンケート C は、オートバイによる排出 CO<sub>2</sub> 量を、他の乗り物(クルマ, 電車)と比較して伝えている。このこと(排出 CO<sub>2</sub> 量を伝えること)がこの回答結果(燃費向上に努めているという意思表示)に影響していると考えれば、「燃費が良くなる(=消費ガソリン量が減る)=排出 CO<sub>2</sub> 量が減る」という認識が、回答者のなかで存在すると考えられる。このことは、各方面で声高に“環境”が叫ばれる今となっては、常識として知っているというライダーが多いということを示している言えよう。

「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか？

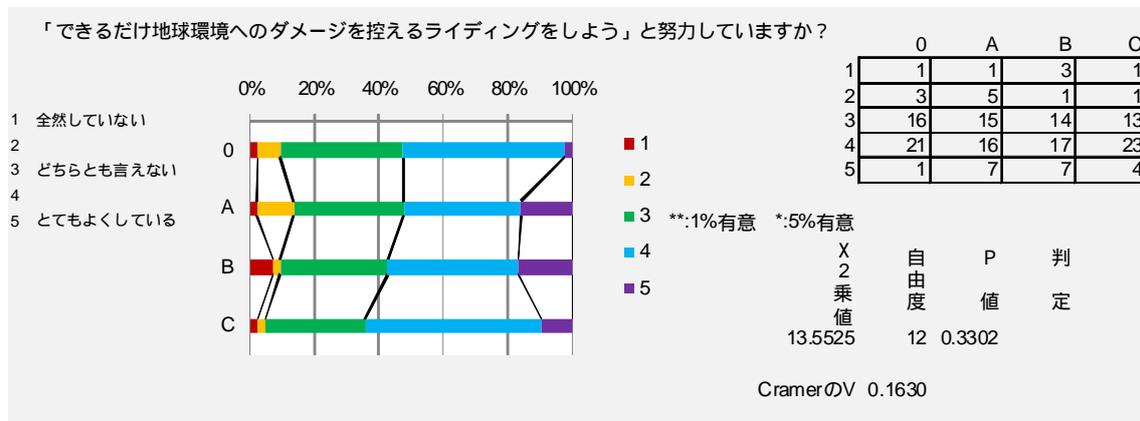


図 3-38 質問 「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか？のアンケート間比較

質問 の回答状況について、アンケート 0, A, B, C 間にて比較を行った。質問 ~ についてと同様、各質問の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計表を作り、二乗検定を行った。その結果、質問 ~ ほど P 値は大きくないのだが、帰無仮説を棄却するには至らなかったことは、先の質問 , と同様である。つまり、質問 についても、「エコライディングに関する意識とアンケートの種類には関連がある」とは言うことができない。

図中のグラフを見ると、アンケート全体で見た時の傾向(おおよそ環境配慮意識が高い：図 3-22)を大きく逸脱した結果となったアンケートの種類はないが、アンケート C において、“4”や“5”といった環境配慮的回答が、他のアンケートの種類よりも、多くなされていることがわかる。この点も、先の質問 , と同様である。“5：とてもよくしている”の回答状況をアンケート間で比較すると、情報提供の行われたアンケート(A, B, C)における“5”の割合が、情報提供の行われなかったアンケート 0 よりも大きな割合となっているが、アンケート C が最も“5”の割合が多くはならなかった。

統計学的な差はないが、本質問 も、質問 , と同じく、グラフの傾向から、アンケート C が最も環境配慮的回答が多かったと言える。

オートバイによる地球環境負荷(の一部、排出 CO<sub>2</sub> 量)の現状を伝えられることで、「こんなに(CO<sub>2</sub> を)出していたのか」と考え、普段の行動の中から、エコなライディングを(意識的 or 無意識に)選び出し、そのライディングをイメージして、「環境負荷の低減に努めている」と答えたのかもしれない。しかし、その真相を知ることが本アンケートの目的ではないため、あくまで、これは著者の予想である。

3-3-4 「エコライディング」についての自己評価と，その実施状況に関する質問のアンケート 0, A, B, C 間比較

「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

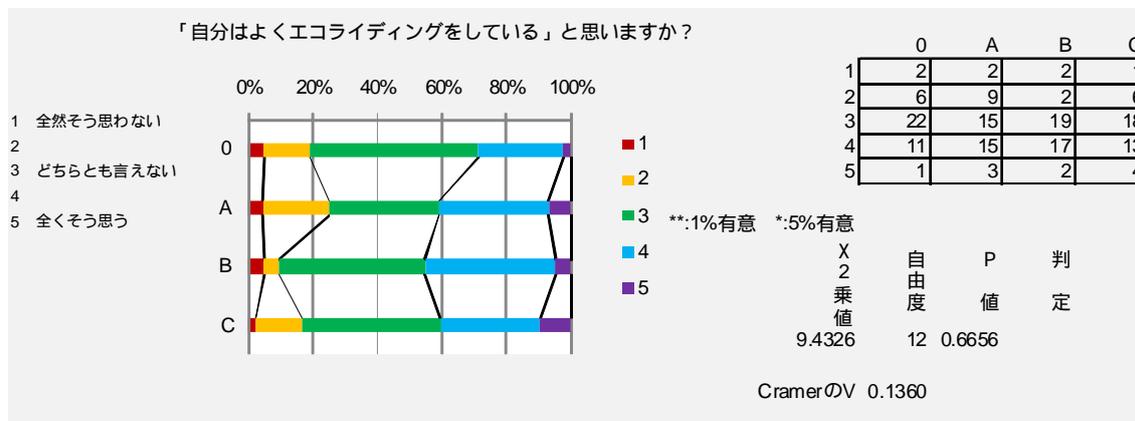


図 3-39 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？のアンケート間比較

この質問 についても，先に述べた質問 ~ ，質問 ~ と同様の分析を行い，帰無仮説が棄却されるかどうかを調べたが，先に分析した質問と同じく，アンケートの種類と関係があるとは言えなかった。

図中のグラフを見ると，アンケート全体で見た時の傾向(「自分はエコライディングしている」方向の回答が大多数：図 3-23)を大きく逸脱した結果となったアンケートの種類はないが，アンケート B において，“4”や“5”といった「エコライディングしている」(=高得点寄りの)回答が，他のアンケートの種類よりも，多くなされていることがわかる。また，アンケート 0 が最も高得点回答の割合が少ない。

統計学的な差はないが，本質問 は，わずかであるがアンケート B に高得点寄りの回答が多かったと言える。

アンケート B は「エコライディングの方法」とそれによる効果(排出 CO<sub>2</sub> 削減量の目安)を掲載していた。ここで方法及び行動例を示されることにより，「それならやっているよ」という考えを導いたのかもしれない。

次に，実際の行動についてのアンケート間比較を紹介する。

Q6「あなたが実際に行っている行動について、ご回答ください」

Q6について、アンケートの種類別に、その回答状況を以下に掲載する。ここにあげた質問は、回答者の実際の「エコライディング」実施状況(行動指標 = 実践度)について尋ねたものなので、調査時に見せられたメッセージによって、意識は変わったとしても、その時まで毎日行っていた行動は変わりようがないから、アンケート間の比較は意味がない。それゆえ、ここでは、その回答状況の紹介だけにとどめる。大まかな傾向は、先述の回答者全体で見た時と同様である。行うことが容易な行動(図の上寄り)は比較的良好に行われており、行うことが困難な行動になるほど(図で下に行くほど)、あまり行われていない。アイドリングストップだけは、行動の行いやすさは関係なく、あまり行われていないか、どちらとも言えない状況となっている。

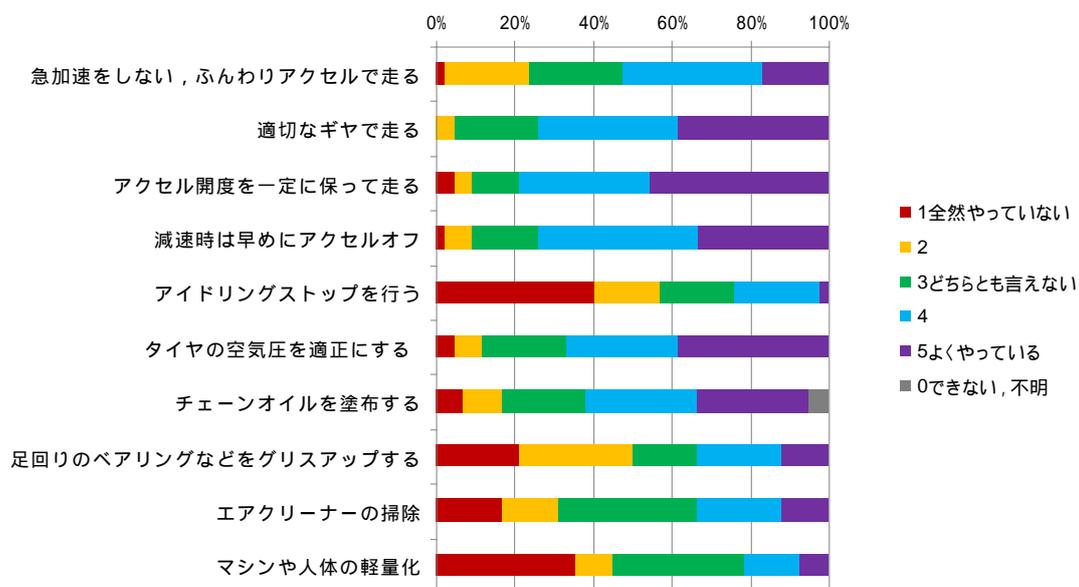


図 3-40 Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各項目の回答状況(アンケート 0)

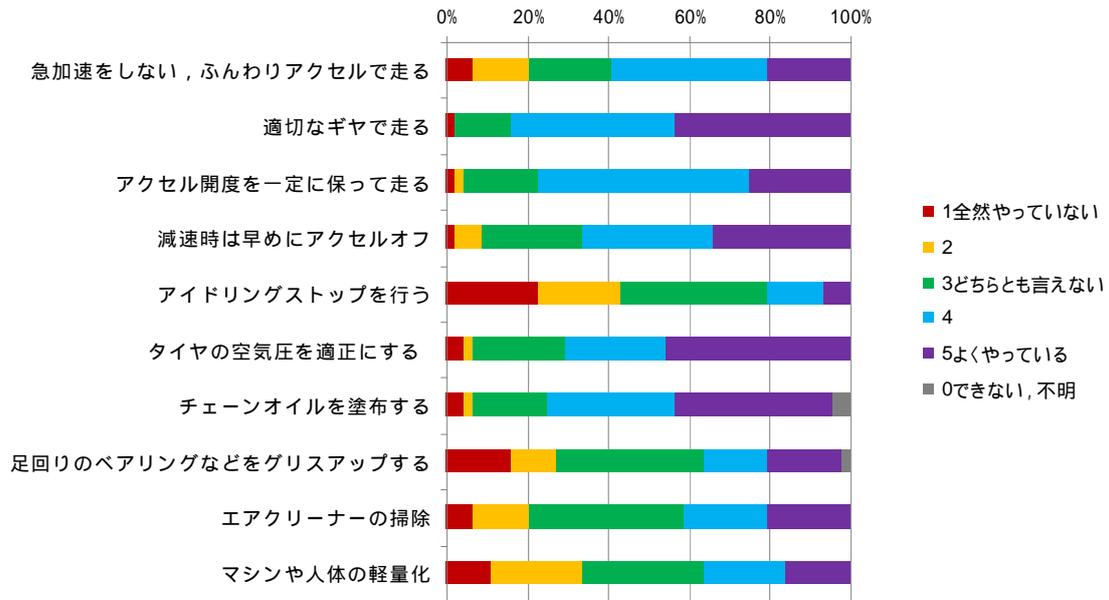


図 3-41 Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各質問の回答状況(アンケート A)

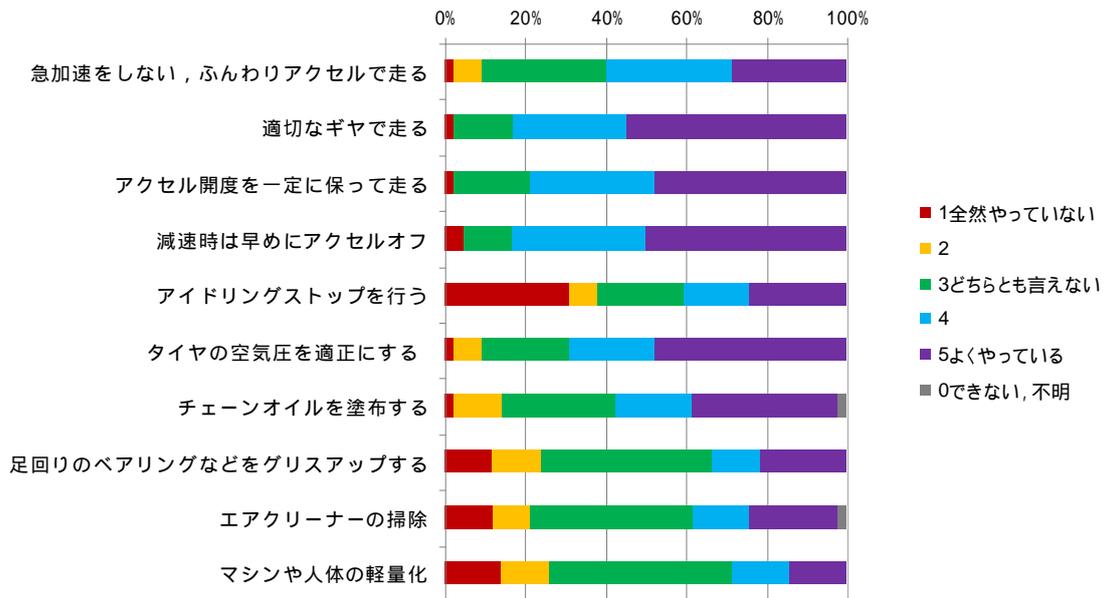


図 3-42 Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各質問の回答状況(アンケート B)

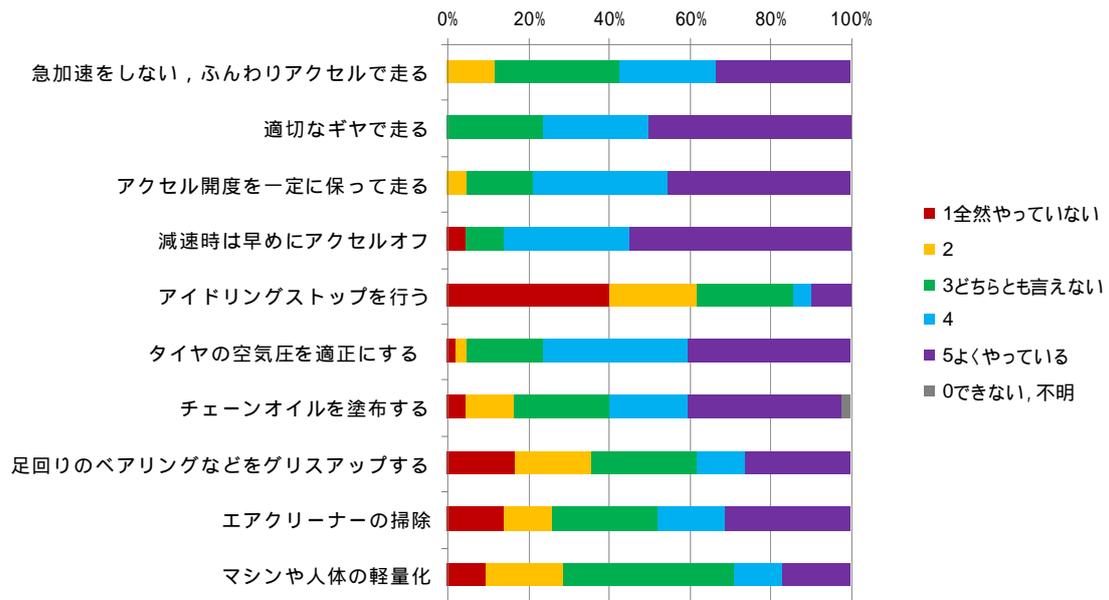


図 3-43 Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の各質問の回答状況(アンケート C)

### 3-3-5 回答者の「エコライディング」に関する意識と行動の関係

ここでは、回答者の「エコライディング」に対する意識に関する質問(質問 )と、実際の「エコライディング」の状況に関する質問(Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の合計点)との関係をクロス集計し把握する(クロス集計 )。以下に、アンケートの種類ごと、およびアンケート全体で見た場合のクロス表と、それに対する 二乗検定の結果を掲載する。

アンケート0 × Q6の合計得点		質問 の合計得点																
「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？		19	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	43
		1			1								1					
2	1				1		1			1	1		1					
3		1			1	4	3			3	2		3		4			
4				1			1	2		1	2		1	1	1	1		
5																1		

独立性の検定		**:1%有意		*:5%有意	
	X <sup>2</sup> 乗値	自由度	P値	判定	
	85.1773	64	0.0396	*	

CramerのV 0.7120

図 3-44 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？  
× Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の合計得点(アンケート 0)

アンケートA × Q6の合計得点		質問 の合計得点																					
「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？		10	23	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	40	41	42	43	44	45	46	47
		1					1						1										
2						1	1			2		1		1	1	1		1					
3			1	1		3	1	1	1	1	1	1	1		2		1		1				
4		1						1	2			1	1		2		2			1	1	1	2
5	1																	1		1			

独立性の検定		**:1%有意		*:5%有意	
	X <sup>2</sup> 乗値	自由度	P値	判定	
	95.5452	84	0.1830		

CramerのV 0.7368

図 3-45 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？  
× Q6(回答者の実際の行動に関する質問)の合計得点(アンケート A)



には関連がある」ということである。「自分はエコライディングをしている」と思っているかどうか、が「その人の実際のエコライディング実施状況」と無関係ではないということである。アンケート A においては、帰無仮説が棄却されるには至らなかった。質問 で高得点寄りの回答をしつつ、実際の行動は、それほどでもない(むしろ低水準)の、「自分はエコライディングをしている」と思い込んでいる(しかし実際はそう評価できない)ライダーが、幾人かいたためであろう。

図中の表からは、はっきりとした比例の関係は見られないが、質問 で高得点寄りの回答をする人ほど、Q6 の合計得点も高い傾向にありそうである。

意識と行動の間に関連性がある場合、「自分はエコライディングを全然していない」と思っているライダーが、実際は「エコライディング」を実施しているとは考えにくい。この場合は「自分はエコライディングをしている」と思っているライダーほど、行動も伴っていると考えるのが妥当であろう。つまり、ライダーの「エコライディング」に関する意識(認識)と行動はおおよそ一致していると考えられる。

### 3-3-6 回答者の「エコライディング」に関する意識間の関係

3-3-5 にて、意識と行動の関連を見た。ここでは、「エコライディングをしている」という意識と関連がある、別の意識(要因)は何かをクロス集計と 二乗検定によって、明らかにする。以下に、「エコライディング」に関する質問( ~ )と、回答者自身の「エコライディング」についての自己評価( )とのクロス集計(クロス集計 )及びその後の 二乗検定にて結果が、4 種類のアンケート全てにおいて有意であったもの(質問 × 質問 , 質問 × 質問 )を掲載し、それぞれを比較し、考察をする。

#### クロス集計

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

独立性の検定		×				
		「燃費が良くなる工夫」をしていますか？				
		1	2	3	4	5
1		2	1	1		
2			1		1	
3			2	6	1	
4			2	13	7	1
5				2	2	

独立性の検定		**:1%有意	*:5%有意
X <sup>2</sup> 乗値	自由度	P値	判定
28.7409	16	0.0257 *	
CramerのV		0.4136	

図 3-48 アンケート 0 における質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか？と  
 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？  
 のクロス集計， 二乗検定

独立性の検定		×				
		「燃費が良くなる工夫」をしていますか？				
		1	2	3	4	5
1		1				
2		1	4	1		
3			2	6	1	
4			3	6	11	
5				2	3	3

独立性の検定		**:1%有意	*:5%有意
X <sup>2</sup> 乗値	自由度	P値	判定
55.9180	16	0.0000 **	
CramerのV		0.5637	

図 3-49 アンケート A における質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか？と  
 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？  
 のクロス集計， 二乗検定

独立性の検定		×				
		「燃費が良くなる工夫」をしていますか？				
		1	2	3	4	5
1		1				
2					1	
3			2	5	3	
4		1		8	7	
5				6	6	2

独立性の検定		**: $1\%$ 有意	*: $5\%$ 有意
X	自	P	判
2	由	値	定
乗	度		
値			
33.3784	16	0.0066	**
CramerのV		0.4457	

図 3-50 アンケート B における質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか？と  
 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？  
 のクロス集計， 二乗検定

独立性の検定		×				
		「燃費が良くなる工夫」をしていますか？				
		1	2	3	4	5
1		1				
2			1	1		
3			1	4		
4			2	9	6	1
5			2	4	7	3

独立性の検定		**: $1\%$ 有意	*: $5\%$ 有意
X	自	P	判
2	由	値	定
乗	度		
値			
52.5176	16	0.0000	**
CramerのV		0.5591	

図 3-51 アンケート C における質問 「燃費が良くなる工夫」をしていますか？と  
 質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？  
 のクロス集計， 二乗検定

表 3-5 クロス集計 における分析結果の比較表

独立性の検定 \*\*:1%有意 \*:5%有意

	$\chi^2$ 乗値	自由度	P 値	判 定	CramerのV	関係の強さ
アンケート0	28.7409	16	0.0257	*	0.4136	やや強い
アンケートA	55.9180	16	0.0000	**	0.5637	非常に強い
アンケートB	33.3784	16	0.0066	**	0.4457	やや強い
アンケートC	52.5176	16	0.0000	**	0.5591	非常に強い

質問 と質問 との関係は、以上のようになった。アンケート 0 が 5%の有意水準で、アンケート A, B, C が、1%の有意水準で、その独立性が棄却され、全てのアンケート間にて、質問 と質問 は、無関係でないと言える。

図中の表を見てみると、自分は「燃費が良くなる工夫をしている」と思っている人ほど、自分は「エコライディングしている」と思っている、ということが読み取れる。

しかし、詳しく見てみると、「無関係ではない」という中にも、若干の差があるように思う。まず、アンケート 0 において P 値が他より大きい(表 3-4)。加えて、Cramer の V(連関係数)にも差がある。(著者が参考に行っている)統計分析に関する文献<sup>7)</sup>では、0.5 以上で非常に強い関係があり、0.3 以上でやや強い関係があると記されている。これを踏まえて表 3-4 の各アンケートの Cramer の V を見ると、アンケート 0 が 0.4136(やや強い)、A が 0.5637(非常に強い)、B が 0.4457(やや強い)、C が 0.5591(非常に強い)とすることができる。つまり、情報なし(0)と、エコライディング方法(B)よりも、金銭的メリット(A)と CO<sub>2</sub>の話(C)の方が、『燃費向上』と「エコライディング」が、(微量では有るが)より強く結びついていると言えるだろう。

次に、クロス集計後の 二乗検定において有意な判定が出た、もう一方の組み合わせである、質問 ×質問 (クロス集計)の分析結果を記す。

#### クロス集計

「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」

と努力していますか？

「自分はよくエコライディングしている」と思いますか？

独立性の検定		×				
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？						
		1	2	3	4	5
1		1				
2		1	2			
3			4	12		
4				10	10	1
5					1	
独立性の検定		**:1%有意		*:5%有意		
X	自由	P	判			
2	度	値	定			
乗						
値						
52.6061	16	0.0000	**			
CramerのV		0.5596				

図 3-52 アンケート 0 における質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？と質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？のクロス集計， 二乗検定

独立性の検定		×				
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？						
		1	2	3	4	5
1		1				
2		1	4			
3			4	9	2	
4			1	5	10	
5				1	3	3
独立性の検定		**:1%有意		*:5%有意		
X	自由	P	判			
2	度	値	定			
乗						
値						
66.1513	16	0.0000	**			
CramerのV		0.6131				

図 3-53 アンケート A における質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？と質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？のクロス集計， 二乗検定

独立性の検定		×				
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？						
		1	2	3	4	5
1		2		1		
2				1		
3			2	10	2	
4				7	10	
5					5	2
独立性の検定		**:1%有意		*:5%有意		
X	自由	P	判			
2	度	値	定			
乗						
値						
53.1706	16	0.0000	**			
CramerのV		0.5626				

図 3-54 アンケート B における質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？と質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思っていますか？のクロス集計， 二乗検定

独立性の検定		×				
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？						
		1	2	3	4	5
1		1				
2				1		
3			4	8		1
4			2	7	12	2
5				2	1	1
独立性の検定		**:1%有意		*:5%有意		
X	自由	P	判			
2	度	値	定			
乗						
値						
57.2515	16	0.0000	**			
CramerのV		0.5838				

図 3-55 アンケート C における質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？と質問 「自分はよくエコライディングをしている」と思っていますか？のクロス集計， 二乗検定

表 3-6 クロス集計 における分析結果の比較表

独立性の検定 \*\*:1%有意 \*:5%有意

	$\chi^2$ 乗値	自由度	P 値	判 定	CramerのV	関係の強さ
アンケート0	52.6061	16	0.0000	**	0.5596	非常に強い
アンケートA	66.1513	16	0.0000	**	0.6131	非常に強い
アンケートB	53.1706	16	0.0000	**	0.5626	非常に強い
アンケートC	57.2515	16	0.0000	**	0.5838	非常に強い

質問 と質問 との関係(クロス集計 )は、以上ようになった。全てのアンケートにおいて 1%の有意水準で、その独立性が棄却された。つまり、質問 と質問 は無関係ではないと言える。

図中の表を見てみると、自分は「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と思っている人ほど、自分は「エコライディングをしている」と考えているという傾向がわかる。

また、今回の検定においては、どの種類のアンケートにおいても、1%の有意水準で「関係が無い」という帰無仮説が棄却されたわけであるが、先の検定ように、P 値においてアンケート間の違いが出ることは無かった。すなわち、情報の種類、情報の有無に関わらず、『地球環境負荷低減』と「エコライディング」は結びつきがあると言えよう。

質問（「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？）と関係性が見られた質問は、質問（「燃費が良くなる工夫」をしていますか？）と質問（「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか？）の2つであった。いずれもエコライディングに関する「実行意図」であった。

次に、質問 と関係性のあった質問について、その質問間の関係性を検証する。

#### クロス集計

「燃費が良くなる工夫」

「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか

独立性の検定 ×					
	1	2	3	4	5
1	1				
2	1	1	1		
3	2		4	10	
4		1	4	12	4
5				1	

独立性の検定	**: $1\%$ 有意	*: $5\%$ 有意
X <sup>2</sup> 乗値	自由度	P値
26.1636	16	0.0518
CramerのV	0.3946	

図 3-56 アンケート 0 における質問 「燃費が良くなる工夫」と質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」のクロス集計，二乗検定

独立性の検定 ×					
	1	2	3	4	5
1		1			
2	1	3		1	
3		2	5	7	1
4			4	11	1
5				1	6

独立性の検定	**: $1\%$ 有意	*: $5\%$ 有意
X <sup>2</sup> 乗値	自由度	P値
53.9005	16	0.0000 **
CramerのV	0.5534	

図 3-57 アンケート A における質問 「燃費が良くなる工夫」と質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」のクロス集計，二乗検定

独立性の検定		×				
		1	2	3	4	5
1		1			1	1
2						1
3			1	8	4	1
4				2	10	5
5					1	6

独立性の検定		**:1%有意	*:5%有意
X <sup>2</sup> 乗値	自由度	P値	判定
38.9340	16	0.0011	**
CramerのV	0.4814		

図 3-58 アンケート B における質問 「燃費が良くなる工夫」と質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」のクロス集計，二乗検定

独立性の検定		×				
		1	2	3	4	5
1		1				
2					1	
3			2	3	5	3
4				1	12	10
5				1		3

独立性の検定		**:1%有意	*:5%有意
X <sup>2</sup> 乗値	自由度	P値	判定
55.3080	16	0.0000	**
CramerのV	0.5738		

図 3-59 アンケート C における質問 「燃費が良くなる工夫」と質問 「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」のクロス集計，二乗検定

表 3-7 クロス集計 における分析結果の比較表

独立性の検定 \*\*:1%有意 \*:5%有意

	$\chi^2$ 乗値	自由度	P 値	判定	CramerのV	関係の強さ
アンケート0	26.1636	16	0.0518		0.3946	
アンケートA	53.9005	16	0.0000	**	0.5534	非常に強い
アンケートB	38.9340	16	0.0011	**	0.4814	非常に強い
アンケートC	55.3080	16	0.0000	**	0.5738	非常に強い

以上、4つの図および1つの表は、質問 と関連のあることがわかった質問 ， について、その両者の間に関連があるかどうか調べた結果(クロス集計 )とその比較である。アンケート A, B, C においては、質問 と質問 との間に「関連がない」という帰無仮説が1%の有意水準で棄却された。しかし、アンケート 0 においては、それが棄却されるに至らなかった。つまり、アンケート 0 においては、質問 と質問 に間に関連があるとは言えない。Cramer の V も、アンケート 0 においては 0.3946 しか算出されておらず、他のアンケートとの間に差があることがわかった。以上のことから、アンケート 0(情報なし)においては、『燃費向上』と『地球環境負荷低減』が結び付かなかったと考えられる。その他のアンケートにおいては、図中の表より、『燃費向上』と『地球環境負荷低減』に関わる考えが比例の関係にあると言えるだろう。

### 3-3-7 アンケート 0, A, B, C 間の比較の考察

本研究の目的は

環境ボランティア参加ライダーが与えられるメッセージ(情報)の違い(刺激される心的要因の違い)によって『エコライディング』に関する意識が異なるかどうかを明らかにすること

環境ボランティア参加ライダーの『エコライディング』に関する意識・行動の実態を把握すること

である。3-3 節では上記の目的のために、アンケート 0, A, B, C ごとに回答者の回答を見、それを比較した。また、複数の質問どうしをクロス集計し、質問の組み合わせから、「エコライディング」に対するライダーの考えを見た。ここでは、そのまとめを行う。

#### 属性比較

「回答者の属性とアンケートの種類は関係がある」という帰無仮説は棄却されなかったことから、回答者の属性についての各質問とアンケートの種類との関連はあるとは言えなかった。本調査では、そのような関係があるとは想定していなかったため、この結果は想定内である。各アンケート間での属性の傾向は、おおむね全体での傾向と変わりは無かった。

質問 ~ 比較

「エコライディング」の行動意図に関する質問

質問 ~ の回答状況について、アンケート0, A, B, C間にて比較を行った。各質問の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計表を作り、二乗検定を行った。その結果 ~ の各質問について見た場合は、アンケートの種類による回答状況の違いに統計的な差は見られなかった。クロス集計のグラフからは、アンケートCが、最も、環境配慮的な回答をする傾向が読み取れた。

質問 ~ 比較

回答者の「エコライディング」に関する実行意図

質問 ~ の回答状況について、アンケート0, A, B, C間にて比較を行った。各質問の回答状況とアンケートの種類とでクロス集計表を作り、二乗検定を行った。その結果、 ~ ほどP値は大きくなかったのだが、帰無仮説を棄却するには至らなかった。つまり、質問 ~ についても「エコライディングに関する意識とアンケートの種類には関連がある」とは言うことができなかった。クロス集計のグラフからは、先の質問 ~ と同じく、アンケートCが、最も、環境配慮的な回答をする傾向が読み取れた。

質問 比較

「エコライディング」についての自己評価を問う質問

質問 について、先に述べた ~ , ~ と同様の分析を行った。この質問単体では、先に分析した質問と同じく、アンケートの種類と関係があるとは言えなかった。また、クロス集計のグラフからは、これまでアンケートCが環境配慮的な回答の傾向があったのだが、ここでは、アンケートBが僅差で、最も環境配慮的な回答が多い層となった。

アンケートの質問 ~ の比較では、統計学的な差は見られなかったが、おおむね、オートバイによる排出CO<sub>2</sub>の情報を伝えたアンケートCが、最も環境配慮的な回答の割合が多く、反対に最も環境配慮的な回答の割合が少なかったのは、情報なしのアンケート0であった。

Q6「あなたが実際に行っている行動について、ご回答ください」の比較

「エコライディング」実施状況を問う質問

Q6について、アンケートの種類別に、その回答状況を紹介した。大まかな傾向は、全体で見たときとあまり変わらなかった。

質問 ×Q6「あなたが実際に行っている行動について、ご回答ください」の合計得点

「エコライディング」についての自己評価×「エコライディング」実施状況

質問 “「自分はよくエコライディングをしている」と思えますか”と、Q6“あなたが実際に行っている行動について、ご回答ください”の合計得点とのクロス集計し、それに二乗検定をかけた。その結果、アンケート0,B,Cと、それらを全体で見た場合において、有意水準5%ないし1%で、「意識と行動の間には関連が無い」という帰無仮説は棄却され、対立仮説が支持される結果となった。アンケートAにおいては、帰無仮説が棄却されるには至らなかった。アンケートAでは、前述のとおり、「行動得点は比較的低いが、気持ちだけは、エコライディングをしている」ライダー、ある意味「思い込み」ライダーと呼べる回答者が幾人が存在したためであると考えられる。アンケートA以外の分析で、「自分はエコライディングをしている」と思っているかどうか、が「その人の実際のエコライディング実施状況」と無関係ではないということがわかった。ライダーの「エコライディング」に関する意識(認識)と行動は、おおよそ一致していると考えられる。

質問 ×

『燃費向上』×「エコライディング」

質問 と質問 との関係は、アンケート0が5%の有意水準で、アンケートA,B,Cが、1%の有意水準で、その独立性に関する帰無仮説が棄却され、全てのアンケート間にて、質問 と質問 は、無関係でないことが証明されたが、「無関係ではない」という中にも、程度の差があることが確認できた。情報なし(0)と、エコライディング方法(B)よりも、金銭的メリット(A)とCO<sub>2</sub>の話(C)の方が、『燃費向上』と「エコライディング」が強く結びついていて、燃費向上=お金が浮く(金銭的メリット)、燃費向上=排出CO<sub>2</sub>量が減るという関係が、回答者に認識されていると言える。

質問 ×

『地球環境負荷低減』×「エコライディング」

質問 と質問 との関係は、全てのアンケートにおいて1%の有意水準で、その独立性に関する帰無仮説が棄却された。つまり、質問 と質問 は無関係ではないということがわかった。情報の種類、情報の有無に関わらず、『地球環境負荷低減』と「エコライディング」は結びつきがあるということがわかった。

質問 ×

『燃費向上』×『地球環境負荷低減』

質問 と関連のあることがわかった質問 , について、その両者の間に関連があるかどうか調べた。情報が掲載された、アンケートA,B,Cにおいては、質問 と質問 との間に「関連がない」という帰無仮説が1%の有意水準で棄却された。しかし、情報の記

載が無かったアンケート0においては、それが棄却されるに至らなかった。ことから、アンケート0(情報なし)においては、『燃費向上』と『地球環境負荷低減』が結び付かなかったと考えられる。

#### まとめ

アンケート調査を行った目的は、先述のように、与えられるメッセージ(情報)の違い(刺激される心的要因の違い)によって、「エコライディング」に関する意識が異なるかどうかを明らかにすること、「エコライディング」への取組み状況・ライダーの考えを把握すること、であった。そして、そのために、4種類のアンケートを用意し、実験的調査を行ったが、目的 に対しては、アンケート間の明確な、統計学的な差は見られなかった。統計的なメッセージ(情報)を掲載したアンケート間の優劣も不明のままである。

しかし、クロス集計 ~ の各グラフからは、アンケートCが最も効果的ではないか、と考えられる傾向が見て取れた。今回の調査とその結果のアンケート間比較のみからわかったこと及び、そこかえら言えることは、

1. 環境ボランティア参加ライダーの「エコライディング」に関する意識(認識)と行動は、ほぼ一致している(A以外)こと
2. 『燃費向上』に関する意識と自身の「エコライディング」に関する意識との関連があること
3. 『地球環境負荷低減』に関する意識と自身の「エコライディング」に関する意識との関連があること
4. 情報の掲載があったアンケートについて『燃費向上』と『地球環境負荷低減』との間に結びつきがあること
5. アンケートC(環境負荷情報 排出CO<sub>2</sub>量 = 道徳意識を刺激するメッセージ(情報))が、最も効果的である可能性があること

以上である。

目的 に対応する結果として4.5.を、目的 に対応する結果として1.2.3.4.を挙げる。

### 3-4 回答者をタイプ別に見た，アンケート 0，A，B，C 間の比較

先の 3-3 節では，回答者をアンケートの種類のみによって分類し，その回答を比較した．アンケート間に属性の偏りは見られなかった

ここでは，先の，分析の方法(2-2)で示した分析のうち，タイプ分け比較を行う．3-2-1 で回答者の属性を見たとき，そこには，“ツーリング好きの 30 代の男性” が多数存在するという，回答者を大きく二分できる要素があった．そこで本節では，“ツーリング好きの 30 代の男性ライダー” と，“そうではないライダー” 間での「エコライディング」に関する意識・行動の違いを分析する．『Love the Earth』参加者における，一大派閥と，それ以外のライダー間で，なにか，「エコライディング」に関する意識等に違いがあるかを調べるためである．分析には，エクセル統計 2006 を用いる．

なお，先の 3-3 で行った分析のうち，意識と行動，および意識間の関連性の検討を行う場合は，回答者を属性で分けた後にアンケートの種類で分け，その各グループごとに質問間の関連性について分析することになる．しかしサンプル数が一桁のグループもあれば，サンプル数がその 3 倍以上もあるグループも存在するので，意識と行動，および意識間の関連性の検討は試みないこととする．

#### 3-4-1 回答者のタイプ分けと分析方法

先に述べたように回答者のタイプ分けを行う．それに用いる質問は，以下の 2 つである．

Q1 回答者自身に関する質問

“性別” 男性 “年齢” 31～40 歳

Q2 回答者が一番良く乗るバイクについての質問

“主な用途(複数回答)” ツーリングを含む回答

上記の条件をすべて満たすものを，“ツーリング好きの 30 代の男性ライダー(45 人)” とし，条件のうち，一つでも満たしていないものを“そうではないライダー(125 人)” とする．

独立性の検定		タイプ分け×アンケートの種類			
		0	A	B	C
ツーリング好き30代男性ライダー		8	9	13	15
そうではないライダー		34	35	29	27
独立性の検定    **:1%有意    *:5%有意					
	X <sup>2</sup> 乗値	自由度	P 値	判 定	
	4.2844	3	0.2323		
CramerのV		0.1588			

図 3-60 タイプ分け×アンケートの種類， 二乗検定

図 3-60 は，タイプ分けとアンケートの種類とをクロス集計したものである．これに二乗検定をかけたが，有意な判定は出なかった．タイプ分けに用いた質問は，全て，メッセージ前に配置された質問である．つまり，分かれたタイプとアンケートの種類とは，関連がないと考えられる．しかし，比較対象となる「エコライディング」に関する質問は，メッセージの後にあるので，質問の回答はメッセージの影響を受けている可能性がある．以上を踏まえ，回答者をグループ分けおよび分析の手順を以下に記す．

1. 回答者を，“ ツーリング好きの 30 代の男性ライダー ” と，“ そうではないライダー ” とに分類する
2. 二つに分かれたグループを，さらにアンケートの種類で分類する
3. 各「エコライディング」に関する質問の回答状況を，手順 1.2.で分かれた 8 グループでクロス集計をする
4. 3.の内， 二乗検定で有意な判定があったものについて考察する

### 3-4-2 回答者の「エコライディング」に関する意識の比較とその結果

先述の分析手順を適用し， 二乗検定で有意な判定が出たものは，質問 “「燃費がよくなる工夫」をしていますか”だけであった．そのクロス集計結果の図を以下に記す．

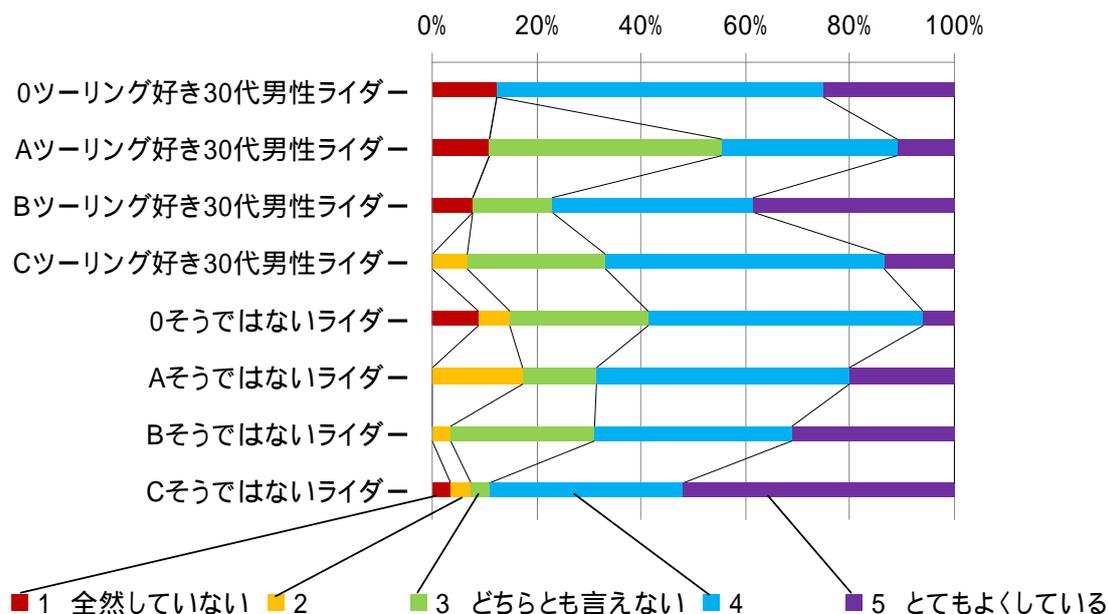


図 3-61 質問 “「燃費がよくなる工夫」をしていますか”のグループ間比較

独立性の検定 グループ別に見た質問					
	1	2	3	4	5
Oツーリング好き30代男性ライダー	1			5	2
Aツーリング好き30代男性ライダー	1		4	3	1
Bツーリング好き30代男性ライダー	1		2	5	5
Cツーリング好き30代男性ライダー		1	4	8	2
Oそうではないライダー	3	2	9	18	2
Aそうではないライダー		6	5	17	7
Bそうではないライダー		1	8	11	9
Cそうではないライダー	1	1	1	10	14
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意					
	X <sup>2</sup> 乗値	自由度	P値	判定	
	46.1290	28	0.0169	*	
CramerのV		0.2605			

図 3-62 質問 “「燃費がよくなる工夫」をしていますか”のグループ間比較( 二乗検定)

結果は以上のとおりである。上記の図表からは、アンケート C に答えた“そうではないライダー”が、最も高得点よりにシフトしていることがわかる。次に高得点よりにシフトしているのは、アンケート B に答えた“ツーリング好きの 30 代男性ライダー”である。全体の約 1/4 を占めるツーリング好きの 30 代男性ライダーに「燃費が良くなる工夫をしている」

との意思決定コミットメントにて、環境配慮寄りの回答(高得点寄り、4 および 5 の回答)をさせる効果が一番大きいと考えられるのが、アンケート B に掲載した、燃費向上の具体値およびそこから導かれる CO<sub>2</sub>削減量の目安が併記されたエコライディングの方法に関わるメッセージである。

それに対して、全体の 3/4 を占める、そうではないライダーに同じコミットメントにて環境配慮寄りの回答をさせるための効果が一番大きいと考えられるものは、アンケート C に掲載した、オートバイによる排出 CO<sub>2</sub>量が以外と多いことに関するメッセージである。二番目は、“ツーリング好きの 30 代男性ライダー”と同じく、アンケート B のメッセージと考えられる。

「ラブ・ジ・アースミーティング」参加者の中で、今回調査したライダーは、大多数がオートバイの主な用途をツーリングと答えていた。ツーリング好きのなかでも、“30 代男性ライダー”には、B のメッセージが、30 代男性以外のツーリング好きと、ツーリング好きでないライダーを合わせたグループには C のメッセージと B のメッセージが、燃費向上に関する工夫の程度についてのコミットメントに影響を及ぼしていたと言えよう。コミットメントは、藤井や広瀬が述べているとおり<sup>8) 9)</sup>、行動変容に効果を及ぼすものとされている。

このことから、次のように考えることができる。ツーリング好きのなかでも、特に 30 代の男性ライダーは、オートバイがいくら CO<sub>2</sub>を排出しようが、そのような情報は二の次であって、彼らにとっては、オートバイでツーリングすることに直接関わってくる、「具体的な行動とそれに伴う具体的な燃費向上の数値および排出 CO<sub>2</sub>量の削減値」を強調して伝える方が、自身の燃費向上に関するコミットメントで高得点よりの回答に結び付きやすい。つまり、次のような意識構造が存在するのではないだろうか。

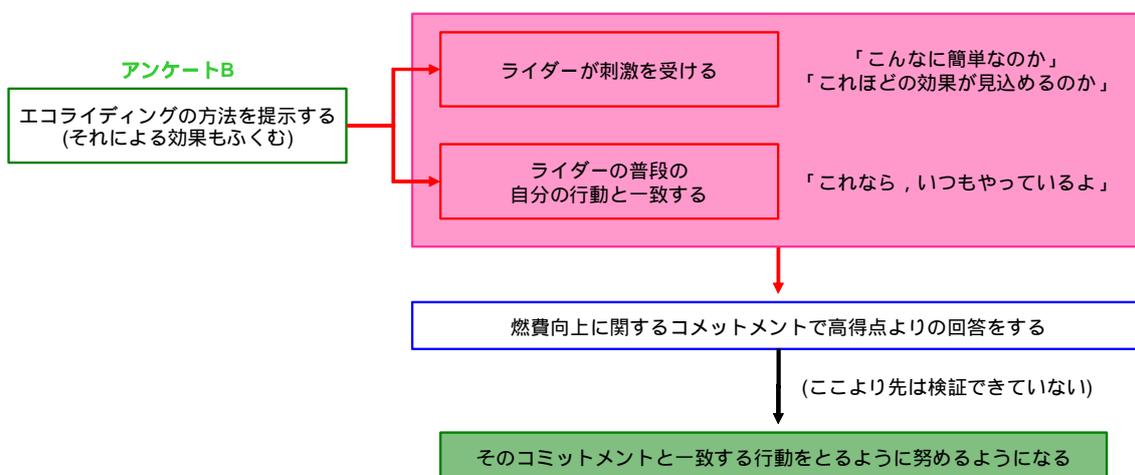


図 3-63 ツーリング好き 30 代男性ライダーの意識構造予想図

30代男性以外は、大多数が、やはりツーリングがオートバイの第一用途ではあるが、30代男性とは違い、CO<sub>2</sub>排出量に関するメッセージの方が、自身の燃費向上コミットメントに結び付きやすい。つまり、次のような意識構造が存在するのではないだろうか。

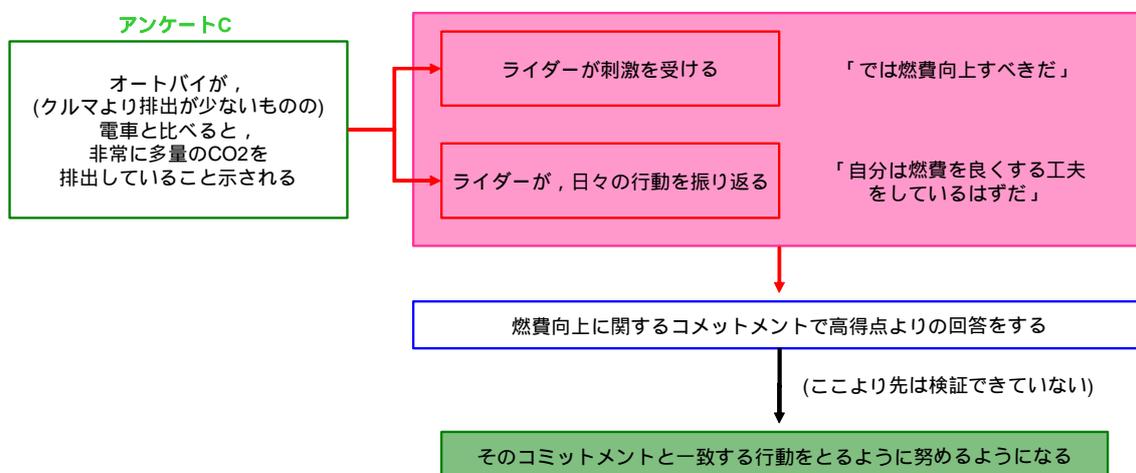


図 3-64 ツーリング好き 30 代男性ライダー以外の意識構造予想図

“30代男性ライダー”は、同一の属性を持つものとしては大きなグループであるが、回答者を全体で見た場合は、約 1/4 を占めているに過ぎない。もし、「方法(その効果も併記)」か「環境破壊」を選ぶならば、どちらかという「環境破壊」に関する事実を伝える方がよいということである(残り 3/4 に訴えかけることができる)。

### 3-5 アンケート質問項目間の関連について(重回帰分析)

この節では、アンケート質問項目間の関連性について、目的の質問(質問 )に対する、複数の質問の影響をの度合いを計るために、質問 ~ および Q6 の回答を、数量データとして扱い、重回帰分析を用いて分析をする(統計ソフトは、エクセル統計 2006)。具体的な設定等は、これ以降に記す個々の重回帰分析の部分で説明する。

#### 3-5-1 重回帰分析, Q6(回答者の実際の行動)の各項目と質問 (「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか)について

はじめに、Q6(回答者の実際の行動)の各項目と質問 (「自分はよくエコライディングしている」と思いますか)について、どの「エコライディング」項目が、「自分はエコライディングしている」という意識に影響を及ぼしているのか、その強さ関係はどの程度かを把

握するために、目的変数を質問 の回答状況、説明変数を Q6 の各項目の回答状況とし、重回帰分析を行った。

表 3-8 説明変数：Q6(回答者の実際の行動)の各項目と  
目的変数：質問（「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか）

目的変数	「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？
説明変数	急加速をしない、ふんわりアクセルで走る
	適切なギヤで走る
	アクセル開度を一定に保って走る
	減速時は早めにアクセルオフ
	アイドリングストップを行う
	タイヤの空気圧を適正にする
	チェーンオイルを塗布する
	足回りのベアリングなどをグリスアップする
	エアクリナーの掃除
	マシンや人体の軽量化

表 3-8 のように重回帰分析の各変数を設定した。出力された分析結果は、P 値：0.000(判定：\*\*)で有意であった。決定係数は 0.2295、重相関係数は 0.4790 であった。出力結果の詳細は APPENDIX に掲載する。Q6 の各項目のうち、有意であったものと、その標準偏回帰係数を図 3-65 に図示して記す。

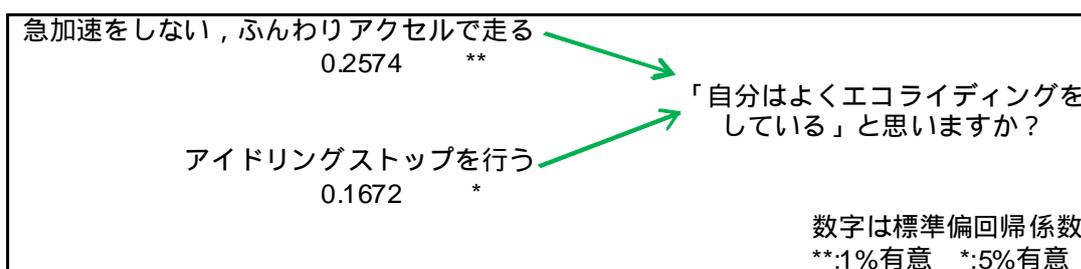


図 3-65 説明変数：Q6(回答者の実際の行動)の各項目と、目的変数：質問（「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか）の重回帰分析結果より作成した「エコライディングをしていると思う気持ちを規定する“行動”要因モデル」

結果は以上ようになった。“急加速をしない、ふんわりアクセルで走る”と“アイドリングストップを行う”の遂行の度合いが、「自分はよくエコライディングをしている」という気持ちに影響を与えていた。また、“ふんわりアクセル”と“アイドリングストップ”とでは、“ふんわりアクセル”の方が、若干影響を与える度合いが強いことが確認できた。両者は、いずれも、主に信号待ちに関連した項目である。発信時にそっとアクセルを操作することで、体感としては、無用な騒音を抑えることができ、スマートに発進することができる。ガソリンの無駄な消費もせずに済む。アイドリングストップに関しても、信号待ち中にエ

ンジンを停止させることにより、要らぬ騒音を出さずに済む。また、エンジンの熱ダレや、移動していないのにガソリンを消費してしまうことも予防できる。また、ここで影響の見られた項目は、信号待ち以外でも、自宅から出発するときにも関連する。急加速、アイドリング、どちらも騒音となる。開けた道路を走っている時は、そう感じなくても、住宅地などでは、オートバイの排気音等が反響して、それなりにうるさいことがある。排出 CO<sub>2</sub> 量を減らす、と言うよりは、ガソリンの無駄や、騒音(=周りの人々)を意識していると考えられる。これらの行動を意識的に行うことが、「エコライディングをしている」という気持ちに影響を与えていると言える。

反対に、有意な影響の見られなかった項目については、“適切なギヤで走る” “アクセル開度を一定に保って走る” “減速時は早めにアクセルオフする”など、ことさら「エコ」と構えなくとも、普通に走ることで満たされる項目や、“タイヤの空気圧を適正にする” “足回りのベアリングなどをグリスアップする” “エアクリナーの掃除を行う”などメカニカルな項目なので、それらを行うことは、「自分はエコライディングをしている」という気持ちに影響を与えている、という有意な関連には結び付かなかったのであろう。

### 3-5-2 重回帰分析、行動意図(質問 )とエコライディングに関する自己評価(質問 )について

次に、行動意図(質問 )と質問 (「自分はよくエコライディングしている」と思えますか)について、どの「エコライディング」項目が、「自分はエコライディングしている」という意識に影響を及ぼしているのか、その強さ関係はどの程度かを把握するために、図 1-10 ライダーの行動変容プロセスを参考に、目的変数を質問 の回答状況、説明変数を行動意図の各質問の回答状況とし、重回帰分析を行った。

表 3-9 説明変数：行動意図(質問 )と  
目的変数：エコライディングに関する自己評価(質問 )

目的変数	質問	「自分はよくエコライディングをしている」と思えますか？
説明変数	質問	「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思えますか？
	質問	「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？
	質問	「実際にエコライディングをしてみよう」と思えますか？
	質問	「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思えますか？

表 3-9 のように重回帰分析の各変数を設定した。出力された分析結果は、P 値：0.000(判定：\*\*)で有意であった。決定係数は 0.3417，重相関係数は 0.5845 であった。出力結果の詳細は APPENDIX に掲載する。行動意図のうち、有意であったものと、その標準偏回帰係数を図 3-66 に記す。

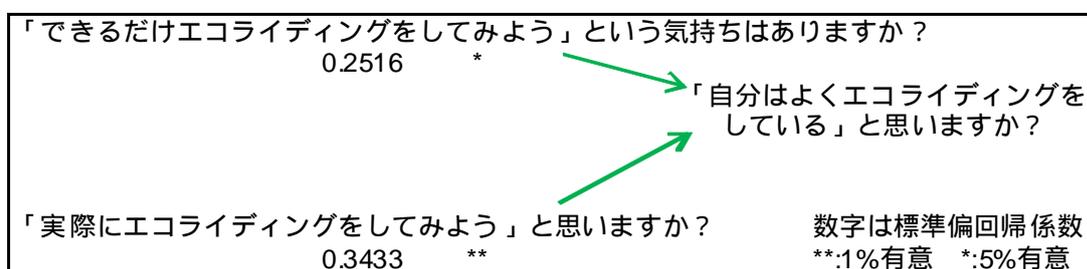


図 3-66 説明変数：行動意図(質問 )と

目的変数：エコライディングに関する自己評価(質問 )の重回帰分析結果より作成した  
「エコライディングをしていると思う気持ちを規定する“行動意図”要因モデル」

結果は以上のようになった。実行意図の中の、“「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ち”と“「実際にエコライディングしてみよう」という気持ち”の度合いが、「自分はよくエコライディングをしている」という気持ちに影響を与えていた。また、両者間の比較では、少し強めな意図を尋ねた“「実際にエコライディングしてみよう」と思いますか？”の回答状況の方が、影響の度合いが強かった。質問 や質問 は、有意な影響が見られなかった。質問 は、3-2-3 や 3-3-2 で述べたように、答えにくい質問であったために、影響が見えない結果となったのかもしれない。あるいは、質問 は、表 3-9 で質問 と比較してわかるように、「エコライディング」をしていると思う気持ちに直接結び付きにくい。質問 や は直接的な内容、質問 や は間接的な内容で設計されているから、図 3-66 の結果は、妥当であると考えられる。

### 3-5-3 重回帰分析，実行意図(質問 )とエコライディングに関する自己評価(質問 )について

次に、実行意図(質問 )と質問 (「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか)について、どの「エコライディング」項目が、「自分はエコライディングしている」という意識に影響を及ぼしているのか、その強さ関係はどの程度かを把握するために、図 1-10 ライダーの行動変容プロセスを参考に、目的変数を質問 の回答状況、説明変数を実行意図の各質問の回答状況とし、重回帰分析を行った。

表 3-10 説明変数：実行意図(質問 )と  
 目的変数：エコライディングに関する自己評価(質問 )

目的変数	質問	「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？
説明変数	質問	「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？
	質問	「燃費が良くなる工夫」をしていますか？
	質問	「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？

表 3-10 のように重回帰分析の各変数を設定した。出力された分析結果は、P 値：0.000(判定：\*\*)で有意であった。決定係数は 0.5579，重相関係数は 0.7467 であった。出力結果の詳細は APPENDIX に掲載する。行動意図のうち、有意であったものと、その標準偏回帰係数を図 3-67 に記す。

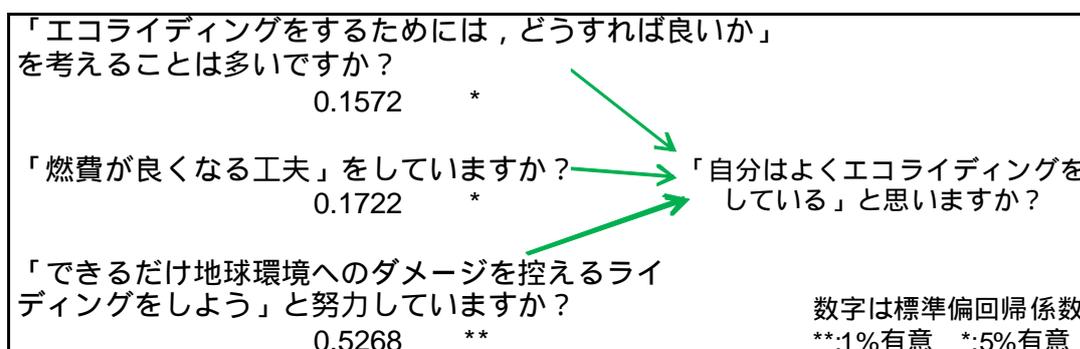


図 3-67 説明変数：実行意図(質問 )と

目的変数：エコライディングに関する自己評価(質問 )の重回帰分析結果より作成した  
 「エコライディングをしていると思う気持ちを規定する“実行意図”要因モデル」

結果は以上ようになった。実行意図の中の、全ての質問項目“「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考える”程度と“「燃費が良くなる工夫」をしていると思う”程度，“「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していると思う”程度が、「自分はよくエコライディングをしている」という気持ちに影響を与えていた。また、それらの比較では、“地球環境負荷を控えるライディングしよう”と努力している気持ち”の回答状況が、他よりも大幅に影響の度合いが強かった。このことは、「燃費」に配慮したライディングよりも、「地球環境」に配慮したライディングの方が、「エコライディング」をしている気持ちに対して影響が強いということを示唆している。

3-5-4 重回帰分析，行動意図(質問 )と実行意図( )について

ここでは、行動意図(質問 )と実行意図(質問 )について、どの行動意図に関する質問が、どの実行意図に関する質問に影響を及ぼしているのか、その強さ関係はどの程度か、を把握するために、目的変数を実行意図の各質問の回答状況、説明変数を行動意図の各質問の回答状況とし、図 1-10 ライダーの行動変容プロセスを元に重回帰分析を行った。なお重回帰分析は、実行意図(質問 ，質問 ，質問 )をそれぞれ目的変数に設定し、計 3 回行った。

表 3-11，3-12，3-13 のように重回帰分析の各変数を設定した。出力された分析結果は、P 値：0.000(判定：\*\*)で有意であった。決定係数はそれぞれ 0.2789，0.2840，0.4426，重相関係数はそれぞれ 0.5281，0.5329，0.6653 であった。出力結果の詳細は APPENDIX に掲載する。行動意図のうち、有意であったものと、その標準偏回帰係数を図 3-68 に記す。

表 3-11 説明変数：行動意図(質問 )と目的変数：実行意図(質問 )

目的変数	質問	「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？
説明変数	質問	「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？
	質問	「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？
	質問	「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？
	質問	「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

表 3-12 説明変数：行動意図(質問 )と目的変数：実行意図(質問 )

目的変数	質問	「燃費が良くなる工夫」をしていますか？
説明変数	質問	「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？
	質問	「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？
	質問	「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？
	質問	「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

表 3-13 説明変数：行動意図(質問 )と目的変数：実行意図(質問 )

目的変数	質問	「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？
説明変数	質問	「バイク一台による地球環境破壊の程度は，クルマ一台分よりも低い」と思いますか？
	質問	「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？
	質問	「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？
	質問	「いくらライダーがエコライディングをしても，クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

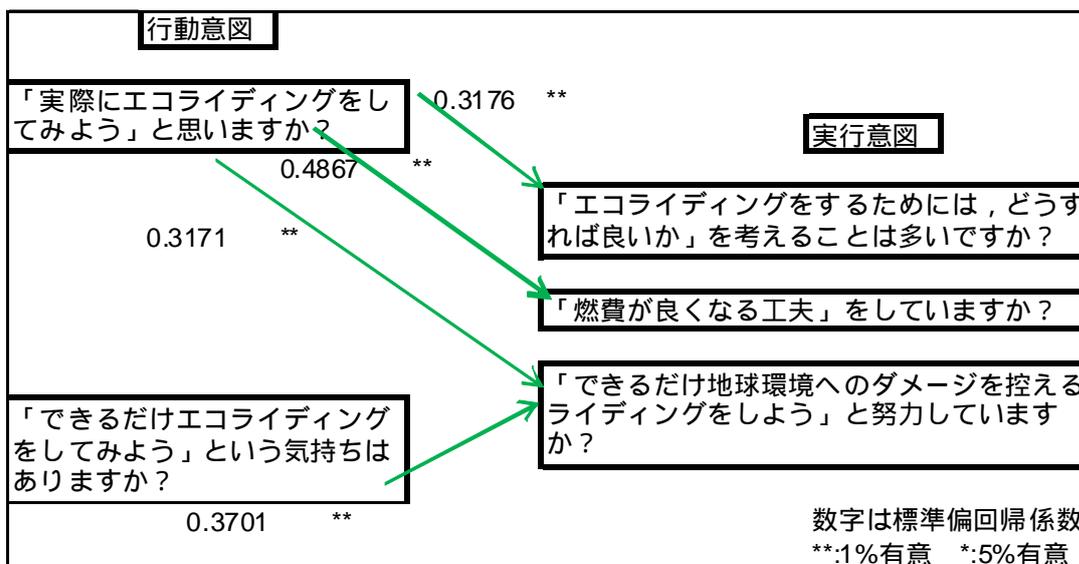


図 3-68 説明変数：行動意図(質問 )と

目的変数：実行意図(質問 , , )の重回帰分析結果より作成した

「行動意図と実行意図の各質問間の要因連関モデル」

結果は以上のようなになった。質問 , は，先の分析(図 3-67)と同様，ここでも，影響を及ぼしていない。行動意図の“「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？”の回答状況は，実行意図の“「エコライディングをするためには，どうすれば良いか」を考えることは多いですか？”“「燃費が良くなる工夫」をしていますか？”“「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？”に影響を与えていた。そして，“「燃費が良くなる工夫」をしていますか？”に対する影響が最も大きかった(0.4867\*\*)。最も他から影響を受けたのが，実行意図の“「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？”で，“「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？”と“「できるだけエコライディングをしてみよう」とい

う気持ちはありますか？”から影響を受けていた。先に紹介した分析からでも言えることだが、質問 1 と質問 2 の間には、すこし強めな意志を尋ねた質問 1 の方が、他の要因に影響を与えやすいという力関係がある。

3-5-5 「エコライディング」に関する意識と実際の「エコライディング」行動について  
 ここでは、「エコライディング」に関する意識による、実際の「エコライディング」行動についての影響の度合いを分析する。「エコライディング」に関する意識は、行動意図(質問 1)と実行意図(質問 2)を加えて自己評価(質問 3)を、「エコライディング」行動指標は、Q6 の合計得点を、それぞれ測定尺度として用いる。

表 3-14 のように第一の重回帰分析の各変数を設定した。出力された分析結果は、P 値：0.0013(判定：\*\*)で有意であった。決定係数は 0.1017、重相関係数は 0.3190 であった。出力結果の詳細は APPENDIX に掲載する。

表 3-14 説明変数：行動意図(質問 1)と目的変数：Q6 合計得点

目的変数	Q6合計得点	
説明変数	質問 1	「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？(R)
	質問 2	「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？
	質問 3	「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？
	質問 4	「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)

表 3-15 のように第二の重回帰分析の各変数を設定した。出力された分析結果は、P 値：0.00000(判定：\*\*)で有意であった。決定係数は 0.1845、重相関係数は 0.4290 であった。出力結果の詳細は APPENDIX に掲載する。

表 3-15 説明変数：実行意図(質問 3)と目的変数：Q6 合計得点

目的変数	Q6合計得点	
説明変数	質問 1	「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？
	質問 2	「燃費が良くなる工夫」をしていますか？
	質問 3	「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？

表 3-16 のように第三の重回帰分析の各変数を設定した。出力された分析結果は、P 値：0.0000(判定：\*\*)で有意であった。決定係数は 0.1237，重相関係数は 0.3517 であった。出力結果の詳細は APPENDIX に掲載する。

表 3-16 説明変数：自己評価(質問 )と目的変数：Q6 合計得点

目的変数	Q6合計得点	
説明変数	質問	「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

表 3-14～3-16 のように重回帰分析の各変数を設定し，出力された分析結果から，有意な判定の出た項目と，その標準偏回帰係数を図 3-69 に図示する。

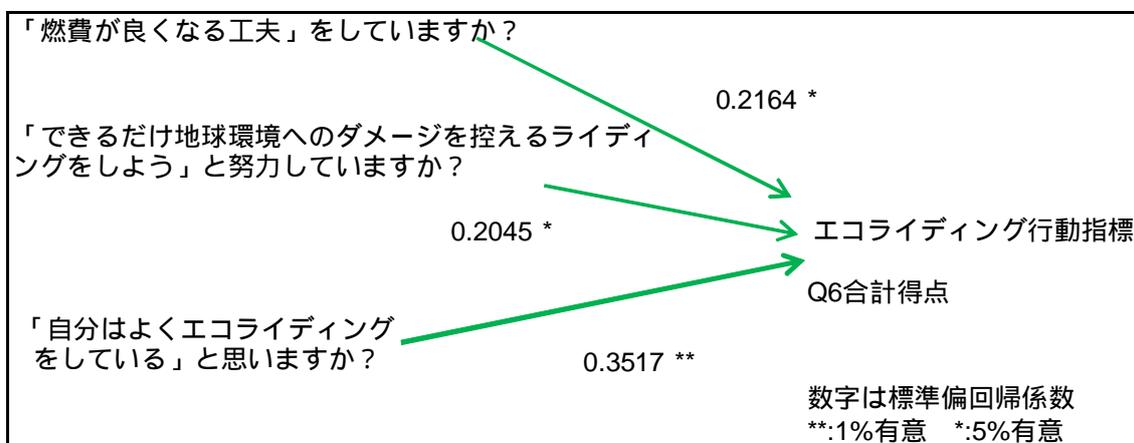
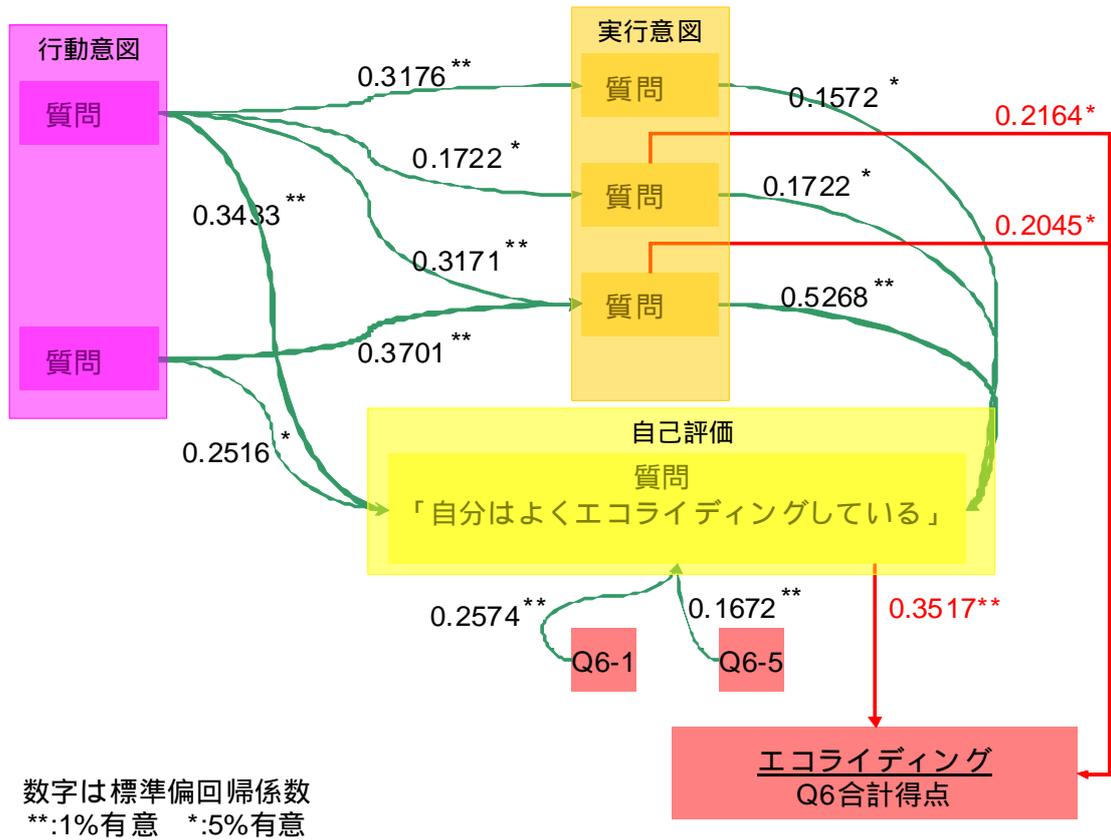


図 3-69 説明変数：行動意図(質問 )，実行意図(質問 )，自己評価(質問 )と目的変数：エコライディング行動指標(Q6 合計得点)の重回帰分析結果より作成した「エコライディング」行動を規定する要因

「エコライディング」行動指標に影響を与えていた意識は，実行意図である“「燃費が良くなる工夫」をしていますか？”と“「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか？”、「エコライディング」に関する自己評価である“「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？”であった。行動意図と，実行意図の質問 “「エコライディングをするためには，どうすれば良いか」を考えることは多いですか？”からエコライディング行動指標への有意な影響は見られなかった。

行動意図から影響が見られないことは，図 1-10 に提示したライダーの行動変容プロセスと合致する。

3-5-6 質問項目ごとの重回帰分析のまとめ



行動意図	質問	「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？
	質問	「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？
実行意図	質問	「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？
	質問	「燃費が良くなる工夫」をしていますか？
自己評価	質問	「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？
	質問	「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？
エコライディング行動	Q6-1	急加速をしない、ふんわりアクセルで走る
	Q6-5	アイドリングストップを行う

図 3-70 「エコライディング(自己評価&実践度)」を規定する要因

図 3-70 は、図 3-65(Q6 と質問 )、図 3-66(質問 と質問 )、図 3-67(質問 と質問 )、図 3-68(質問 と質問 )、図 3-69 を合わせて表示したものである。

質問 が、多くの心理尺度に影響を与えていることがわかる。しかし、最終到達ポイントである「エコライディング」には影響を与えていない(図 3-70 赤い矢印)。「エコライディング」に影響を与えるのは、それについての自己評価と、「エコライディング」に関する実行意図である。このことは、「エコライディングをしよう」と思っても、そう思うだけではいけない。「エコライディング実行」までには、まだプロセスを踏む必要がある、という行動意図と実行意図の関係が表れていると考えられる。

### 3-6 アンケート調査(実験)及びその分析の考察

今回の調査についての、分析(3-3, 3-4, 3-5)では、質問ごとのアンケート間比較において、情報間の(統計学的な)優劣がつけ難い結果となった。しかし、おおむね、アンケート C(道徳意識を刺激する)が効果的だという可能性は示唆された。

アンケートの種類ごとの単純集計結果の比較 - アンケート間比較 1 からは、目的 (与えられるメッセージ(情報)の違いによって、「エコライディング」に関する意識が異なるかどうかを明らかにすること)に対して、情報の有無に関する統計的に有意な差は見られたが、情報による“違い”までは、残念ながら検証できなかった。しかし、意識間の結び付きに関する分析において情報提供が無意味ではないことがわかった。この結果は、環境ボランティア参加ライダーへの「エコライディング」の普及に向けて、情報提供の有意さといった点で、その前提となる知識として役立つであろう。

また、エコライディングに関する意識と行動の関係(クロス集計 ) - アンケート間比較 2, およびエコライディングに関する意識間の関係(クロス集計 , , ...) - アンケート間比較 3 より、目的 (「エコライディング」への取組み状況・ライダーの考えを把握すること)に対して、環境ボランティア参加ライダーを対象とした今回の調査では、ライダーの「エコライディング」に関する認識と行動がほぼ一致していることがわかった。これは、情報提供の有意さの証明とともに、環境ボランティア参加ライダーへの「エコライディング」の普及に向けて、その前提となる知識として活用できる。すなわち、彼らの認識を改める(矯正する)ことで、「エコライディング」実施につながる。ほかに、『燃費』に関する意識と「エコライディング」に関する意識に関連性が見られること、『地球環境負荷低減』に関する意識と「エコライディング」に関する意識に関連性が見られることがわかった。さらに「エコライディング」に関する意識と関連性のある、二つの意識間にも結びつきがあることがわかった。これらの事柄は、先にあげた情報提供の有意性ととともに、

エコライディングを呼びかける際、具体的な内容として、『燃費向上』や『地球環境負荷低減』を伝えても問題はないという点で、環境ボランティア参加ライダーへの「エコライディング」の普及に大いに資するものである。

全体的に傾向を把握すると、メッセージ(情報)の優劣としては、上から C, B, A の順になるだろう。つまり、彼らには、「エコでサイフもうれしい」(金銭的メリット, アンケート A)などと言わずに、もっと、テクニカルなデータ(エコライディングの方法・テクニック)とそれによる効果(アンケート B)や、地球環境破壊の深刻さ、オートバイによる環境へのインパクト(アンケート C)など、リアルな情報の方が、有効であると言える。

また、タイプ分け比較(タイプ分けクロス集計)においては、“ツーリング好きの30代男性ライダー”という条件を満たすライダーが多数存在したので、それらとそれら以外に回答者を二分し、8つのグループ間で「エコライディング」に関する意識の比較を行うという分析を行った。そこでは、質問 “「燃費が良くなる工夫」をしていますか” という「エコライディング」に関する実行意図においてのみ、グループ分けと回答状況との間に、なんらかの関係性があることが示唆された。その結果から、ツーリング好きのなかでも、特に30代の男性ライダーには、方法・燃費に関する情報を強調して伝える方が、自身の燃費向上コメントで高得点に結び付きやすく、30代男性以外は、CO<sub>2</sub>排出量に関するメッセージの方が、自身の燃費向上コメントで高得点に結び付きやすいと言えるだろう。また、方法・燃費に関する情報でも程度は低いと同じことが言えるだろう。

そして、3-5重回帰分析(アンケート回答を数量データとして扱った分析)では、重回帰分析を用いて、意識間の影響の度合いや、「エコライディング」行動への影響の与え方を調べた。そこでは、環境ボランティア参加ライダーの「エコライディング」に対する意識や行動の関係は、ドライバーの行動変容プロセス(図 1-9)から派生させたライダーの行動変容プロセス(図 1-10)と、同じような構造になることがわかった。

## 註及び引用文献

- 1) Love the Earth 報道関係者専用 web ページのアドレスは、関係者以外に教えることができないので、ここに記すことはできない
- 2) (社)日本自動車工業会・二輪調査部会：2007 年度二輪車市場動向調査 (2008)
- 3) (社)日本自動車工業会・二輪調査部会，前掲資料 (2008)
- 4) (社)日本自動車工業会・二輪調査部会，前掲資料 (2008)
- 5) ラブ・ジ・アースとは？ < <http://www.lovetheearth.jp/what/mission/> > ，2008-12-18
- 6) 前掲 web ページ ，2008-12-18
- 7) 管民郎：ホントにやさしい多変量統計分析，p.86，現代数学社 (2003)
- 8) 藤井聡：社会的ジレンマの処方箋 都市・交通・環境問題のための心理学 ，p.113，ナカニシヤ出版 (2003)
- 9) 広瀬幸雄：環境と消費の社会心理学 共益と私益のジレンマ ，p.216，名古屋大学出版会 (1995)

## 第4章 むすび

### 4-1 結論

はじめに、各章のまとめを行う。

第1章では、本研究の背景となる事象を紹介し、本研究の目的について論じた

第2章では、本研究の方法について述べた

第3章では、第2章で述べた調査について述べ、その調査結果の分析を紹介し考察した

そして、第4章では、本研究における結論と課題について述べる。

本研究は、環境ボランティア参加ライダーに「エコライディング」を普及させるために、与えられるメッセージ(情報)の違い(刺激される心的要因の違い)によって「エコライディング」に関する意識が異なるかどうかを明らかにすること、「エコライディング」に関する意識・行動の実態を把握することを目的として行ったものである。

その目的に対する結論をこれより述べる。

1. 環境ボランティア参加ライダーの「エコライディング」に関する意識(認識)と行動は、ほぼ一致している
2. 『燃費向上』に関する意識と「エコライディング」に関する意識との関連がある
3. 『地球環境負荷低減』に関する意識と「エコライディング」に関する意識との関連があること
4. メッセージ(情報)の掲載があったアンケートについて『燃費向上』と『地球環境負荷低減』との間に結びつきがあること
5. ラブ・ジ・アースミーティング参加者にはオートバイの主な用途をツーリングと答えるライダーが多く、ツーリング好きのなかでも、“30代男性ライダー”には、燃費に関する情報を強調して伝える方が、自身の燃費向上コミットメントで高得点に結び付きやすかったこと
6. 30代男性以外のツーリング好きライダーとツーリングが主な用途ではないライダーには、オートバイのCO<sub>2</sub>排出量に関するメッセージの方が、自身の燃費向上コミットメントで高得点に結び付きやすかったこと
7. 行動意図は、実行意図や自己評価に影響を与えるが、「エコライディング」行動指標(実践度)には影響を与えておらず、実行意図は「エコライディング」行動指標(実践度)に影響を与えていること(行動意図と実行意図の関係が表れている)

1.より、彼らに対して、「エコライディング」普及に向けて情報提供をすることは、無意味ではないと言えよう。つまり彼らは、どういう行動をすれば、それがエコにつながるの

か、わかっているのである。

また、2.3.より、その「エコライディング」をしていると考える意識に、少なくとも『燃費向上』と『地球環境負荷低減』に関する意識が関係していることがわかる。このことから、環境ボランティア参加ライダーに「エコライディング」を普及させる場合、『燃費向上』と『地球環境負荷低減』の具体的な数値や行動事例等を伝えることで、「エコライディング」に取り組むようになると考えられる。

さらに、4.より、「エコライディング」に関する情報提供という手法が無駄ではないと言えよう。

5.6.からは、環境ボランティアに参加するようなライダーにとっては、オートバイの排出CO<sub>2</sub>量がクルマのそれよりは少ないものの電車と比べると格段に多いことや、「エコライディング」の方法(およびその効果)を伝えることが、どれほど燃費向上に努めているかのコミットメントにおいて、環境配慮寄りの回答を引き出しやすいことがわかったので、今回用意した3種類のメッセージのうち、金銭的メリットよりも、それ以外のふたつの方が、優先して伝えられるべきであることが言える。

7.から、今回のアンケート調査で用いた各質問間の関係性が明らかとなったことで、「エコライディングしよう」と思い立ただけでは、行動につながらない(行動意図と実行意図の関係が表れている)可能性が示唆された。

また、全体の傾向から、金銭的メリットよりも、テクニカルなデータ(エコライディングの方法・テクニック)とそれによる効果や、地球環境破壊の深刻さ、オートバイによる環境へのインパクトなど、リアルな情報の方が、有効であると言える。また、テクニカルなデータと、環境へのインパクトとでは、後者の方が、環境ボランティアに参加する(環境に関心があると思われる)ライダーにとっては、効果的である可能性が高い。

#### 4-2 環境ボランティア参加ライダーに「エコライディング」を促すために

前節にてまとめたことを踏まえると、環境ボランティア参加ライダーに「エコライディング」を促すためには、具体的な数値および現実性を伴った事実情報を提供すること、オートバイの環境へのインパクトを伝えることが重要ではないかと考える。環境に負荷を与える側のライダーでありながら、環境ボランティアに参加するということは、前にも述べたが、少なくとも環境配慮に対する意識はあると捉えて問題ないように思う。しかし、彼らはオートバイで環境ボランティア会場にやってくる。オートバイの楽しみを否定することはしないし、海岸清掃が無意味だとも思わないが、オートバイによる地球環境へのインパクトが、決して小さいものではない、ということに十分留意する必要がある。彼らに情報提供することは、無駄ではないことがわかっている。重要なことは、「あなたたちに楽しさをもたらしてくれるオートバイは、同時に地球環境にダメージを与えているのですよ」と

いう事実から、目を背けないことである。だから、年に2回、ゴミを拾いに来るだけでなく、普段のライディングでも、良いことをする必要もある。また排出CO<sub>2</sub>のオフセットも重要な概念である。海岸清掃では、排出CO<sub>2</sub>をオフセットできない。ならば、少しでもそれを減らす努力もするべきであろう。

事実情報提供法が、行動変容を期待する、MMにおけるもっとも基本的な技術であることは、1章で紹介済みであるが、『Love the Earth』のように、年に数回全国からライダーが集まり、ボランティア活動を行う場合は、その集まるための会場が必要なため、その場を利用した情報提供が行えるのではなかろうか。例えば『Love the Earth』では、ほとんどの、ライダーである来場者は、オートバイに乗って来る。オートバイに乗って来たのであれば、またオートバイに乗って帰る必要がある。すなわち帰り道で、会場で知ったことを、さっそく試すことができる。そこで試した行動が、意外と良いものだったら、そのライダーが、今後それを行う可能性は、非常に高いであろう。このような考え方が、「経験誘発法(行動の経験による態度と行動の変容を期待する方法)」<sup>1)</sup>である。つまり、環境ボランティア参加ライダーへは、事実情報提供法と経験誘発法の両方が適用できるのである。具体的には、次のようなことが考えられる。

#### <エコライディング教示&体験>

エコライディングブースの設置、ポスター張付など、多数考えられるが、実際に人に言われる方が、説得力があるだろう。幸い、『Love the Earth』では、ステージイベントを行うので、そこで「エコライディング」の“具体的な行動(例えば、アクセル開度一定を保って走る、急発進急加速しない等)”とそれによる効果(燃費向上効果・排出CO<sub>2</sub>量削減効果・金銭的効果の具体的な数値)や、オートバイによる地球環境へのインパクトを伝える(=道徳意識を刺激する)ことができる。ここで重要なことは、“具体的な行動”が、簡単にできるということ、帰り道で試せるということを強調して伝える必要があるということである。彼らに、帰り道で「エコライディング」に意識的に取り組んでもらい、情報提供法と経験誘発法によって、行動変容を期待するのである。

海岸清掃だけでなく、実際に意識して「エコライディング」を試し、気付きを与えるられことで、彼ら環境ボランティア参加ライダーは、にわか環境配慮ライダーから、真の環境配慮ライダーになると思う。

#### 4-3 今後の課題

本研究についての今後の課題を述べる。本研究は、全く未知数な「エコライディング」をテーマについて、その普及に資する成果を求めて行ったものであるが、そもそも先行研究や先行事例すらほとんど見当たらないという状況下で、このテーマへの一時接近として、

ライダーの中でも、ある程度の環境意識を持っているであろう対象が必要であった。それゆえ、『Love the Earth』に協力を依頼し、ミーティングの参加ライダーを対象としてアンケート調査を実施したのである。そしてそこから、「エコライディング」普及に向けての、前提となる大切な知識や、情報提供が無意味でないこと、意識間の結びつきなどがわかった。オートバイによる環境負荷の情報が効果的である可能性も示唆された。また、「エコライディング」普及に向けて、MMの技術である「事実情報提供法」と「経験誘発法」を組み合わせた提案を行った。だが、『Love the Earth』以外のライダーでは、どういう結果になるのだろうか(他のライダーでの予想は後述)、といった疑問がある。「エコライディング」についてさらに言及していくためには、今回のデータを他のサンプルによるデータと比較する必要がある。加えて、今回はメッセージ(情報)を、ドライバーの行動意図を活性化させようとされている3つの心的要因に対応したものしか提供していないが、他のメッセージ(情報)も試す必要があるのではないか。もしかしたら、ドライバーとは違った、別の心的要因が存在するかもしれない。

また、今回の調査で実験的に行った情報提供による行動の変化が検証できていない。意識の面では差があっても、情報提供後の行動はどのようになるのか不明のままである。そのためには、今回のような調査を、同一の集団で、継続的に行っていく必要がある。

加えて、環境配慮意識や「エコライディング」に関する意識の形成に関して、“オートバイの排気量”も重要なファクターの一つであると、今回の分析を通じて著者は考えた。なぜなら、単純に考えて、排気量の大きなオートバイほど環境負荷の値も大きいので、排気量の大きな、環境負荷の大きなオートバイに乗っているライダーの方が環境配慮意識を持つのではないかと考えられるからである。しかしその一方で、そのようなオートバイに平気で乗っているようなライダーだから、むしろ環境配慮意識は無い、とも考えられる。いずれにせよ、本研究におけるアンケート設計の段階では、このような仮説は持ち得ていなかったため、今回のアンケートからは“排気量”に関わった分析は行えない。参考として、JAMA((社)日本自動車工業会)が行った“排気量×用途”の分析<sup>2)</sup>がある。

今回は『Love the Earth』の活動に参加するライダーを対象とすることで、数々の成果があったわけだが、一般のライダーでは、どのような結果になるのだろうか。今回の対象は、「エコライディング」に関するアンケートには、肯定的な回答をするライダーが多かった(そういう対象を選んだ)。それは、彼ら自身が、環境ボランティアに参加しており、少なくとも、多少は、地球環境に興味関心があるからだろう。しかし、他のライダーではそうはいかないと考える。なぜなら、オートバイの魅力は、走ること、マシンを操ることだと、著者は思うからである。アクセル操作に関わる「エコライディング」は、それらの楽しみを半減させる。ふんわりアクセルは、オートバイの加速の良さを、スポイルしてしまうだろう。オートバイの楽しみを多少減らしてでも、地球環境負荷の低減や、燃費向上に努めたいライダーと、オートバイの楽しさに打ち勝てないライダーとに分かれるだろう。また、ロン

グツーリングによく行くかどうかでも変わってくるかもしれない。遠くへ行けば行くほど、燃料であるガソリンが無くなる危険性が増す。知らない土地で、一度でも、ガソリン切れ(ガス欠)の危機に見舞われたライダーなら、普段から、『燃費』の面で、「エコライディング」を意識しているかもしれない。

環境負荷の低減に配慮した、オートバイの使用「エコライディング」は、「エコドライブ」と異なり、行政等で紹介されていない。排出 CO<sub>2</sub> 量や、車両の絶対数も、オートバイはクルマより少ない。環境省、国土交通省、資源エネルギー庁による、環境政策からも、オートバイ・ライダーは、ほとんど除外されている。しかし、だからと言って、オートバイが環境に配慮しなくても良いということにはならない。1章で述べたように、マシン(オートバイの車体)は時代とともに環境性能に磨きをかけ、進化し続けている。では、ライダーはどうか。進化しているのだろうか？原動機付き自転車(原付スクーター)が電動アシスト付き自転車に販売台数で下回ってしまった<sup>3)</sup>今、快適さや利便性においてクルマより劣り、自転車より環境性能で劣るオートバイに未来はあるのだろうか？このような状況でライダーの進む方向性の一つが、オートバイ乗ることによる環境負荷に対する、その代償行為としての環境配慮行動であると、著者は考えている。「エコライディング」や「海岸清掃」も、その環境配慮行動の一種である。今後、このような環境に配慮した取り組みが、環境ボランティア参加ライダーを含む、すべてのライダーに広がってゆくことを願ってやまない。それが、ライダーが環境の時代を生き残り、オートバイが、真の文化として発展していくための、1つの“道”となるだろう。

## 註及び引用文献

- 1) 藤井聡：社会的ジレンマの処方箋 都市・交通・環境問題のための心理学 ，pp.72-92 ，ナカニシヤ出版 (2003)
- 2) JAMA 暮らしの中の二輪車 好きな場所にいつでも行けるオートバイツーリングの楽しさ < [http://www.jama.or.jp/motorcycle/living/01\\_01.html](http://www.jama.or.jp/motorcycle/living/01_01.html) > ，2009-02-12
- 3) 菅生雅文「どうせ一度の人生だ」 < <http://ameblo.jp/un-chain/> > ，2008-12-12



バイク乗りだから知ってる大地、バイク乗りだからわかる風。そしてバイク乗りだから出来ること！  
バイク乗りからはじめる地球愛護活動「ラブ・ジ・アース」

[ラブ・ジ・アースとは？](#)

[主な活動](#)

[応援メッセージ](#)

[ラブ・ジ・ブログ](#)

[会員登録](#)

[よくあるご質問](#)

[トップページ](#) > [ラブ・ジ・アースとは？](#) | [理念](#)

## ラブ・ジ・アースとは？

 [理念](#)

[mission](#)



## 「ラブ・ジ・アース」とは、バイク乗りによる地球愛護活動です

体全部を剥き出しにして走るバイク乗りだからこそ知っているもの—

**肌で感じる温もり**

**鼻で感じる匂い**

**目で感じる景色...**

そう、私たちは自然のすばらしさを知っています。

でも、普段、バイクに乗ることで  
少なからず環境にインパクトを与えているという  
意識しなくてはいけない現状もあります。

だからこそ。

**スローガンは、  
「バイク乗りだから知ってる大地、バイク乗りだから分かる風  
そしてバイク乗りだからできること！」**

「いつも楽しませてくれている自然に恩返しをしたい」

そんな想いを込めて、  
バイク乗りからはじめる地球愛護活動「ラブ・ジ・アース」を  
2002年からスタートしました。

### 「少しずつ、できることから地球に恩返し」

大げさなことじゃなくていい。

例えば信号待ちでのアイドリングストップ、  
無駄な空ぶかしをやめる、  
ツーリング先でひとつゴミを拾う...

そんなに難しく考える必要はない。  
でも何もやらないよりはずっといい。  
ちょっとだけ意識を持つことで変わるはず。

できることから一緒にはじめませんか？

[ページの先頭へ戻る](#)

 [TOP](#)

[活動目的](#)

| [サイトマップ](#) | [お問い合わせ](#) | [プライバシーポリシー](#) | [携帯版](#) |

copyright © Love the Earth Executive Committee All Rights Reserved.

## 小林ゆきBIKE.blog

ヒロチー商事バイクパーツ

可能な限り送料安く。激安のオートバイパ  
ーツ

1000台のレンタルバイク

最新輸入車から国産スクーターまで 満足  
と安心はRENTAL819

Ads by Google

バイクにまつわる思考のワインディング  
Yuki Kobayashi Bike Blog

スポンサーリンク

[« 合わせて読みたい・最新バイク関連  
ニュース | トップページ | あつはなついで  
な〜雪の北海道編 »](#)

2008.07.23

## いまさら聞けない「エコライディング」超入門

いまさら聞けない「エコライディング」  
超入門 134 users(推定)

(タイトルは[ホットトリメーカー](#)で作りました)

エコエコとかましいい今日この頃ですが  
皆さんいかがお過ごしですか。

エコな運転と言えば、各関連団体やメーカーが「エコドライブ」を推奨してませんが、ここはバイクブログということでひとつ「今日からできるエコライディング」を提唱してみたいと思います。

エコロジー運転は結局はエコノミー運転につながる、ということで。

### 【今日からできるエコライディング】

ここでは、燃費...

15km/L、ガソリン価格

1L = 190円、年間

10,000km走るとして、年

額ガソリン代が12万6666

円かかるとして計算して

みます。

1.チェーンオイル塗布で燃費3%向上  
(推定)

### 最近の記事

ヤンキーがエイブ/モンキーに乗り始めた

チバラギ県民のソウルドリンクMAXコーヒのレースゲームは筑波サーキット?

しばしお別れ、ジバングツーリング。

充填式カセットボンベのバイク燃料利用の可能性

企業スポーツとかモータースポーツとか

明日はバレンティーノ・ロッシさんの誕生日です

高齢者マークとの葛藤

バイクに乗り続けることは、ライフスタイルを変えること

国産ナナハンは絶滅危機機種

多摩テックが閉鎖へ

プロフィール

rakuten

花粉症・インフルエンザ・黄砂・火山灰対策に各種マスク

チェーンをチェーンクリーナーで掃除すればなおよし。こまめなチェーンオイル塗布は、チェーンの寿命を劇的に延ばします。

12万6666円 - 12万2977円 = 年額3689円のお得

## 気になるモノ

### 2.タイヤの空気圧を適正にして燃費3%向上(推定)

わずか数分の手間でハンドリングも快適に。

12万6666円 - 12万2977円 = 年額3689円のお得

サニーク 快適さわやかマスク 小  
めサイズ 60枚入

### 3.足周りベアリング類へのグリスアップで燃費2%向上(推定)

前後ホイールベアリングだけでなくステムベアリングへのグリスアップでハンドリングも向上。

12万6666円 - 12万4183円 = 年額2483円のお得

ディステックマスク ホワイト 50枚

ケビン・シュワッツ物語 [DVD]

### 4.エアクリーナーの掃除で燃費1%向上(推定)

12万6666円 - 12万5412円 = 年額1254円のお得

ユニクロではないけど: パールイズミのヒートテック

### 5.ふんわりスロットル&パーシャル(一定開度)で燃費3%向上(推定)

キャブ車もFI車も加減速でガソリンを消費するそうなので。退屈な高速道路もパーシャルゲーム(できるだけ速度一定を心がける運転)していると退屈しなかったり。

12万6666円 - 12万2977円

ミズノプレスサーモ

マン島TTレース 2008 [DVD]

円 = 年額3689円のお得

### 6.道に迷わなければガソリン1リットルお得

15分15km余計に走ったとして190円の損。15km目で気づいたとして往復30km、380円の損。安いガソリン求めて寄り道するなんてもってのほか。

世界最速のインディアン ゴッド・オブ・スピード・エディション

### 7.アイドリングストップ

頻繁すぎるエンジンのオンオフはパーツを痛めることもあるかもしれませんが、あらかじめ判っている長い信号待ちではエンジンを止めるとか、暖気運転はしないなどで省ガソリンにつながりますよね。

The History of the TT - マン島TTレース 1907 2006

### 【そのうちできるかもしれないエコライディング】

100 Greatest TT Moments & The Japanese Sensation

### 8.足周りベアリング類交換&チェーン・スプロケット交換で燃費10~20%向上(推定)

ロバート M.パーシング: 禅とオートバイ修理技術 上 価値の探求 (1) (ハヤカワ文庫 NF 332)

ベアリング類交換で数万円、チェーンスプロケット交換でも数万円。けっこうお金がかかりますが、これやると、**新車の気持ち良さが甦ります。**

五十嵐 美克: 禅とオートバイ修理技術 価値の探求 (下) (ハヤカワ文庫 NF (333))

12万6666円 - 10万5555円 = 年額2万1111円のお得

渡辺 和博: お父さんのネジ

### 9.古い年式のキャブレター車のジェット類の見直し

古い年式のキャブレター車はけっこう濃い目のセ

シ・マイル・オブ・マン - マン島

シン・アイロニクス・マン・マン 四  
TT・ドキュメンタリー

ッティングがSTDだったり  
しますので、専門家に相  
談しながら若干薄くする  
というのも手かも。

黒井 尚志: レーサーの死

## 10.四気筒より二気筒、二気筒より単気筒

必ずしもそうとは限りま  
せんが、マルチに比べて  
ツイン、シングルの方が  
燃費がいいことが多いの  
で、次回バイクを買うとき  
は気筒数を考慮に入れ  
てもいいかも。

モーターサイクル・ダイアリーズ コ  
レクターズ・エディション

## 小林 ゆき の 著 書

2008.07.23 ツーリング、バイク、バイクライフハック  
| [固定リンク](#)

[「ツーリング」カテゴリの記事](#)

### [しばしお別れ、ジパングツーリング。](#)

(2009.02.18)

### [多摩テックが閉鎖へ](#)(2009.02.09)

### [大阪・名古屋を走っての雑感](#)

(2008.03.26)

### [“普通”のバイクは125cc以上400cc未 満、なのに“普通”のバイクのラインナッ プが少ない](#)(2009.01.28)

### [二輪車ETC機器が4200円で購入可能 に](#)(2009.01.26)

[「バイク」カテゴリの記事](#)

小林 ゆき: ぶらりデイトナひとり旅  
なぜ彼らはバイクで集うのか? (え  
い文庫 136)

### [ヤンキーがエイブノモンキーに乗り始 めた](#)(2009.02.23)

(2009.02.23)

### [チバラギ県民のソウルドリンクMAXコー ヒーのレースゲームは筑波サーキット?](#)

(2009.02.19)

### [しばしお別れ、ジパングツーリング。](#)

(2009.02.18)

### [充填式カセットボンベのバイク燃料利 用の可能性](#)(2009.02.17)

### [企業スポーツとかモータースポーツと か](#)(2009.02.16)

小林 ゆき: バイクの島、マン島に首  
ったけ。 出たところ勝負のバイク  
旅・海外編 (ニ文庫)

小林 ゆき: 出たところ勝負のバイク日  
本一周(準備編)

日本一周するまでに起こったセイシ  
ユンのアレコレです。バイク便と  
か、銀座のピアノ弾き時代とか、パ  
ブル全盛時代のお話し。

[「バイクライフハック」カテゴリの記事](#)

小林 ゆき: 出たところ勝負のバイク日本一周(実践編)  
日本一周の旅編です。旅の心象を綴っています。

バイク 駐 車 場 ・ 駐 輪 場

s-park for riders

NMCA日本二輪車協会 | モーターサイクルと社会

マイフォト

YUKKY Polaroid

YUKKY RACING

YUKKY TOURING

ナベゾ画伯



本 ブログ について

マルチメディアと著作権

当ブログを読んでいただきありがとうございます。リンク・トラックバック・メールについては以下を参照の上、お願いします。リンクはご自由にどうぞ。トラックバックは当ブログの参照記事を書記事内でリンクしてください。されていない場合はスパムトラバとみなして削除する場合があります。なお公開は認証後となります。コメントは現在受け付けておりません。情報、コメント、お仕事の問い合わせ等はプロフィール欄に記載しておりますメールアドレス宛まで。

[バイクに乗り続けることは、ライフスタイルを変えること](#)(2009.02.12)

[「しもやけ」に効果絶大の意外なモノとは](#)(2009.01.05)

[革パンツが塩吹いた](#)(2008.12.25)

[気温と路面温度は別、なのでやっぱり凍結注意](#)(2008.12.16)

[とにかく国民年金は加入した方がいい、いや、すべきだ\(追記あり\)](#)

(2008.11.12)

トラックバック

この記事のトラックバックURL:

<http://app.cocolog-nifty.com/t/trackback/1903/41946471>

(トラックバックは記事投稿者が公開するまで表示されません。)

この記事へのトラックバック一覧です:

[いまさら聞けない「エコライディング」超入門:](#)

ランキング参加して  
MAX!!!

コーヒー一滴も飲めないけど筑波サーキットのソウルドリンクだから応援してMAX!!!



送料 & 返品 無料

エンジニアブーツもアウトドアシューズも自宅でお試し可能



スポンサーリンク



**広告について**

本ブログはcookieやビーコンを利用して広告を配信することがあります。

**お 仕 事**

月刊 高速道路と自動車

Ahead

営業力IIフリークリエイター営業強化塾

SUZUKI MOTORCYCLES

BIG MACHINE HOME PAGE

3184バイクパーツ通販&バイク用品  
通販ショップ

eJAFMATE

MOTONAVI

ジバングツーリングオンライン

YAESUpublishing

Ei Publishing

カワサキRider's Club KAZE

モーターマガジン社

ネコ・パブリッシング

**B I K E 株**

- 7012 川崎重工業株
- 7267 本田技研工業株
- 7269 スズキ株
- 7272 ヤマハ発動機株
- 7242 カヤバ工業(株)
- 7274 (株)ショーワ
- 7230 日信工業株
- 7232 トキコ(株)
- 7238 曙ブレーキ工業(株)

Ducati.com || Company || Investor Relations

**Y U K K Y**

counter

バイクゼミナールBlog版

マン島TTブログ

フィード・ティッカーを使ってみましょう

ブログでポイントGet!

My BLOG RANKING

BlogRanking INPOINT

バイク

順位	ページ名称
第28位	21000無りのぐ... たら日記
第29位	リターンライダー 25年ぶりにこ...
✓ HERE!	小林ゆき BIKE.blog
第30位	IG熊のRoug

第31位	ほーな生活
第32位	デルスラーさんのSR日記

人気ブログランキング  
モバイル版はコチラ→

このブログに投票する

## 携帯URL

[携帯にURLを送る](#)  
[RSSを表示する](#)

[このブログをマイリストに追加](#)

[このブログをマイニフティで読む](#)

## カテゴリー

[ETC](#)

[MFJ](#)

[交通問題・道交法](#)

[お知らせ](#)

[もて耐](#)

[イベント](#)

[カメラ](#)

[ゲーム](#)

[ショップ](#)

[ショー](#)

[スポーツ](#)

[ツーリング](#)

[テクノロジー](#)

[デイトナバイクウィーク](#)

[ニュース](#)

[バイク](#)

[バイクライフハック](#)

[バイク駐車場](#)

[パソコン・インターネット](#)

[マン島TT](#)

[モータースポーツ](#)

[三宅島](#)

[携帯・デジカメ](#)

[文化・芸術](#)

[旅行・地域](#)

[日記・コラム・つぶやき](#)

[映画・テレビ](#)

[書籍・雑誌](#)

[用品](#)

[経済・政治・国際](#)

[車](#)

[鈴鹿8耐](#)

[音楽](#)

## バックナンバー

[2009年2月](#)

[2009年1月](#)

[2008年12月](#)

[2008年11月](#)

[2008年10月](#)

[2008年9月](#)

[2008年8月](#)

[2008年7月](#)

[2008年6月](#)

[2008年5月](#)

## archives

[海外でレースするときの保険](#)

[ライダーのための確定申告情報まとめ](#)

[自動車保険、節約の裏ワザ](#)

[交通事故時の心のケアをカバーする自動車保険](#)

[国民年金が一番オトクな障害年金です](#)

[マン島TTポスター](#)

[「世界最速のインディアン」~これを観ずして何を見るのか](#)

[事故後のトラウマ・ケアとPTSD予防](#)

[東京公営バイク駐車場案内](#)

## advertisement

検索



Web



yukky.txt-nifty.com

## 小林ゆきの本棚

[小林ゆきの本棚](#)

[ここをクリック！ わたしがセレクトしたバイク関連の書籍やDVD、ウエ](#)

...の紹介をしています。DVD、...

amazon.co.jp

お買い得の家電&カメラ

**PhotoFast<sup>®</sup>**  
**MS** Pro Duo **microSD**  
CR-5300 **41% off**

PhotoFast microSD to MS Pro Duo変換アダプタープリスターパッケージ...

☆☆☆☆☆ (32)

~~¥ 1600~~ **¥ 999**

[7点の新品/中古商品を見る](#)

最安価格 ¥ 820

[今すぐ買う](#)

[お買い得情報をもっと見る](#)

このリンクを貼る [プライバシー 規約](#)

二輪車は楽しい乗り物！

JAMA

暮らしの中の  
二輪車

ページリンク

ツーリング

走って汗をかく

見るスポーツとして

親子で楽しむ

## Enjoy Touring

好きな場所にいつでも行ける  
オートバイツーリングの楽しさ風、そして土地の風景や  
匂いを受けとめながら走る

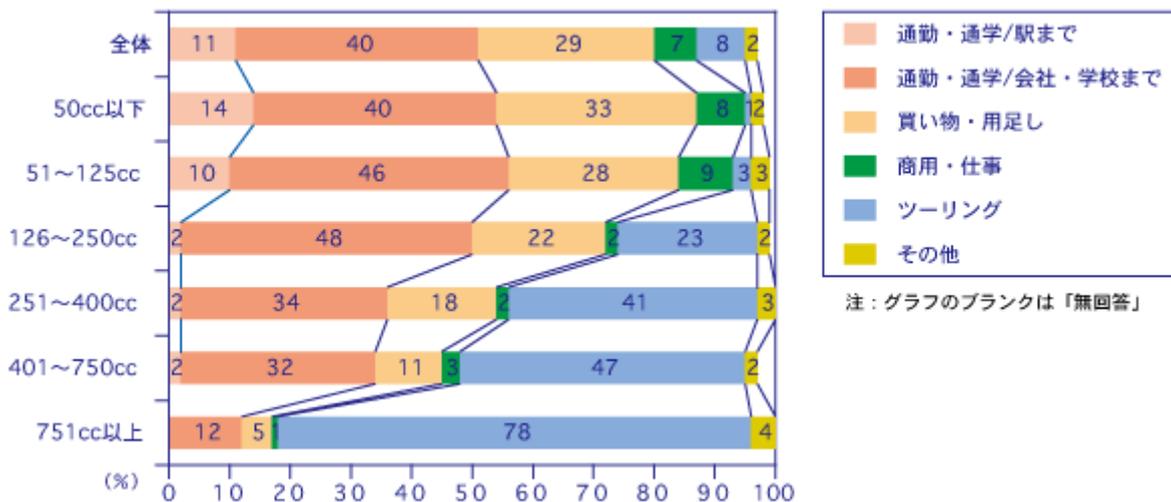
オートバイユーザーがツーリングの魅力として挙げるのが、「風を感じて走る」という爽快感。オートバイは、外気と直接触れながら走るだけに、その土地の風景や空気の匂いを、より直接的に感じられることが魅力となっています。日常を離れ、美しい景色の中をどこまでもオートバイを走らせていくのは、ライダーに許された特権です。



## オートバイの楽しみの第1はツーリング

オートバイの楽しみとしてユーザーが第1に挙げるのはツーリング。排気量が大きくなるほど、ユーザーのツーリング指向は高まります。

●二輪車の用途 排気量別



「平成17年度 二輪車市場動向調査」(社)日本自動車工業会

## 独りで気が向いた場所に

単独でのツーリングは、気が向いたときに気が向いた場所に出かけられるのが魅力。仕事や日常生活を離れてリフレッシュすることが可能です。



### カップルで、家族でタンデムツーリング

恋人同士や友人、家族など、親しい人とタンデム(2人乗り)でツーリングに行くのは格別な楽しさ。知らない土地を訪ねる楽しさも2倍になります。



### 同好のグループで旅をする

グループツーリングは、オートバイを趣味とする仲間同士で、さまざまな場所を走り、併せてバイクの話、食べ物の話など四方山話で盛り上がるのが魅力です。



### 高速道路を利用して、どこまでもツーリング

2005年4月から高速道路の二輪車二人乗りがで

きるようになりました。これにより夫婦、友人同士、親子などカップルでの長距離ツーリングが、きわめて楽に、快適にできるようになりました。

注1: 20歳未満の方、および大型二輪免許または普通二輪免許を取得して3年未満の方は、高速道路の二輪車二人乗りはできません。

注2: 首都高速道路の一部には二人乗りが禁止されている区間がありますので、ご注意ください。



### リンク

メーカー・団体のユーザーサービス

KAZE [カワサキ](#) JAJA [スズキ](#)

HRCJ [ホンダ](#) クラブヤマハ モーターサイクル [ヤマハ](#)

写真協力: 『アウトライダー』 『タンデムスタイル』

JAMA | 暮らしの中の二輪車

| [トップ](#) | [二輪車は楽しい乗り物](#) | [効率的な交通手段として社会に貢献](#) | [安全への活動も活発](#) | [二輪車の現況](#) |  
| [二輪車に関する法律・制度](#) | [二輪車の交通事故防止](#) | [二輪車を取り巻く課題](#) | [二輪車メーカー団体](#) |

sugo gamon ルーム | ブログ | フォト | 相談 | プレゼント

## 菅生雅文「どうせ一度の人生だ」

Text by SUGO GAMON

« 色づいたイチョウの… | 記事一覧 | 今日の編集部2 »

2008年12月11日

## 原チャリが抜かれた

テーマ: [ブログ](#)

驚いた。あろうことか今年、販売代数が電動アシスト自転車よりも下になってしまったようだ。今夏のガソリン高、駐車違反取締まりの厳格化と駐輪スペース不足など、要因はいろいろあるだろうが、バイク乗りとしてはとにかく寂しい。原チャリが高くなる一方、安くなったものなあ、電動アシスト自転車。個人的には所有欲、まったく刺激されないけども。

Ads by Google

[モトコルサ Racing Parts](#) [www.ezrider.jp](http://www.ezrider.jp)

イタリアンブランド二輪レーシングパーツの販売

[ダットサントラック専門店](#) [www.carlifeauto.co.jp](http://www.carlifeauto.co.jp)

ダットサントラック、ハイラックス、ピックアップ中古車専門店。

[あいつに負けないライテク](#) [www.baike1.com/](http://www.baike1.com/)

ひそかに上達する方法教えます元テストライダーの非常識な上達法

[二輪免許ならコチラ](#) [www.kantansc.com](http://www.kantansc.com)

おすすめの二輪免許情報をかたんサーチで楽々サーチ!

記事URL [チェック!](#) [ベタ](#)

« 色づいたイチョウの… | 記事一覧 | 今日の編集部2 »

## PR



## 映画検索

プリチャンの前で、今から梅田で観られる映画を探す



## ローカル検索

鶴橋でたまらん店を探す。

## プロフィール

[ルーム](#) | [フォト](#) | [相談](#) | [プレゼント](#)

ニックネーム: sugo gamon

性別: 男性

誕生日: 1963年11月

血液型: A型

出身地: 岩手県盛岡市

自己紹介:

ツーリングマガジン「OutRider」(奇数月11日発売、学習研究社発行)を製作している、編集プロダ...

[>>続きを見る](#)

「旅具屋」は、アウトライダー・スタッフの推奨品、愛用品ばかりを集めたツーリング用品専門ネットショップ。オリジナル商品や、お値打ち品などいろいろと扱っています。

powered by CAP.

[メッセージを送る](#)[メンバーになる](#)[プレゼントを贈る](#)ブログジャンル: [\[自動車・バイク\]](#)[\[記事作成・編集\]](#)

プロに似顔絵描いてもらお

## ブログ内検索

検索

天気 | 無料ブログパーツ

## カレンダー

&lt;&lt; 2月 &gt;&gt;

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

## ブックマーク

高橋克也 [Powered Pencil]

ブログデザインに満足してる?

3/4締切 iPod nanoプレゼント / 家族について考えました  
読者友達にプレゼント贈ろう / いま行くらうオン安の韓国へ  
初転職ならプロに聞け! / 読モ&ブロガーが資格に挑戦

フロントシールドが安い

ゴルフカーのフロントシールドが3枚組みで。いま交換のチャンス!  
e-course-net.com

Ads by Google

イタチョー [otaworks]  
山田深夜「あん時や夜走り朝帰り」  
野岸泰之[Touring Happy]  
小林夕里子「コバユリSP」  
斎藤純「流れる雲を友に」  
旅具屋「店長のひとりごと」  
Taka Masui [movin'on]  
河合宏介[photo azul]  
小原信好[HOKKAIDER!]  
勝間田しげる「イラストゥーンの穴」  
[一覧を見る]

仙台 新庄 東京 大阪 高松 名古屋 那覇 福岡 広島 札幌  
今日の天気  
24日11時気象庁発表  
もう、不況なんか怖くない  
PC1台できる副業! マジ、ぶっとが副収入! 誰でもできて、お金持ち!

アーカイブ

- 2009年02月 (7)
- 2009年01月 (11)
- 2008年12月 (15)
- 2008年11月 (9)
- 2008年10月 (10)
- 2008年09月 (5)
- 2008年08月 (16)
- 2008年07月 (8)
- 2008年06月 (22)
- 2008年05月 (13)
- 2008年04月 (9)
- 2008年03月 (8)
- 2008年02月 (11)
- 2008年01月 (9)
- 2007年12月 (8)
- 2007年11月 (4)
- 2007年10月 (8)
- 2007年09月 (10)
- 2007年08月 (7)
- 2007年07月 (17)
- 2007年06月 (25)
- 2007年05月 (12)

最近の記事一覧

本日はヤマハの熱く語るぜ!  
伊豆は暖かい  
焚き火の横で眠れる幸せさくらを  
[一覧を見る]

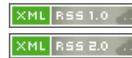
ブログテーマ一覧

ブログ (244)

アメブロトップへ

ブログを作る

いま行くらうオン安の韓国へ  
胸きゅんベットのMMORPG  
読モ&ブロガーが資格に挑戦!  
みんなを元気にするベタ!  
人材紹介会社の皆様へ朗報!  
人気タレントの家族観とは?



著作権についてのご注意



このブログの読者

読者になる  
このブログの更新情報が届きます  
読者数49人 [一覧を見る]

- 中古車販売・買取・オ... (by sunnydriveさん)
- 天下一打闘会GT-R (by tetsu999さん)
- 高収入バイトまとめ (by hasem23さん)
- 車の燃費・エンジンバ... (by bardahl0960さん)
- 旧車二輪専門店 BANBAN 奮闘日記 (by banban-bikeさん)
- 高品質BMW&M-BENZ専門... (by betty-staffさん)
- Montana Motorcycles (by montana-mcさん)
- ショッピング枠現金化 エースキャッシュ (by ace-aidaさん)
- 筆まめ 無料ダウンロードするには? (by fudemame19さん)
- @亀吉ライダーズ (by kamekithonpoさん)
- D40と日々いろいろ。... (by zep-emiさん)
- movin'on (by takamasuiさん)
- 千恵ショップ (by olmjuhcif3さん)
- たんども (by kozuncelliさん)
- さり気にバイク乗り (by rossinariさん)

お気に入りブログ

RxL SOCKS 部長のブログ (by rxl-socks-buchioさん 更新!)  
[一覧を見る]

# APPENDIX

## 1 アンケート

2 分析

3 web ページ

アンケート調査票

アンケート0(ゼロ)

アンケートA

アンケートB

アンケートC

## バイクのエコライディングに関するアンケート調査

このアンケートはエコライディングに関する調査のために滋賀県立大学・環境科学部・近藤研究室が、実行委員会より許可を得て行っています。個人情報につきましては、研究以外には使用しません。

**\*ここで言うエコライディングとは、環境負荷に配慮した、燃費の良いバイクの乗り方を指しています。**

Q1 あなた自身について最もよく当てはまるものの番号(ひとつ)に をつけてください。

( )には都道府県をご記入ください。

性別 1.女 2.男	年齢 1. ~20歳 2. 21~30歳 3. 31~40歳 4. 41~50歳 5. 51~60歳 6. 61~70歳 7. 71歳~
ご職業 1. 農林漁業 2. 会社員 3. 商工自営業 4. 公務員 5. 学生 6. 主婦・主夫 7. その他 8. 無職	
四輪の保有 1.ある 2.ない	居住地 都道府県でお願いします ( )

Q2 あなたが一番良く乗るバイクについて最もよく当てはまるものの番号(ひとつ)に をつけてください。( )には数字をご記入ください。

排気量 1. ~50cc 2. 51~125cc 3. 126~250cc 4. 251~400cc 5. 401~750cc 6. 750cc~999cc 7. 1000cc~
主な用途 1. 通勤・通学(駅まで) 2. 通勤・通学(会社・学校まで) 3. 買い物・用足し 4. 仕事で使う 5. ツーリング 6. 走りに行く(峠・サーキット) 7. その他
週間使用日数 1. 毎日 2. 5~6日 3. 3~4日 4. それ以下 月に( )回・年に( )回

Q3 過去に参加したことがあるラブ・ジ・アースミーティングを教えてください。

(覚えている範囲で、参加したことがある回の番号に してください)

- ① 第11回 静岡県 牧之原市 2008,9,21      2. 第10回 兵庫県 豊岡市 2008,5,18  
3. 第9回 静岡県 御前崎市 2007,9,16      4. 第8回 新潟県 柏崎市 2007,5,13  
5. 第7回 静岡県 御前崎市 2006,10,8      6. 第6回 新潟県 柏崎市 2006,4,6  
7. 第5回 静岡県 御前崎市 2005,10,9      8. 第4回 茨城県 東茨城郡 大洗町 2005,4,24  
9. 第3回 静岡県 浜名郡 新居町 2004,10,10  
10. 第2回 茨城県 波崎町 2004,5,23      11. 第1回 静岡県 榛原郡 相良町 2003,9,28

Q4 今回の参加理由を教えてください。(複数回答可)

1. ライダーが多く集まるから      2. 役に立ちたいから      3. 環境活動がしたいから  
4. 環境破壊の加害者意識から      5. 自分にもできそうだから      6. 前に参加したことがあるから  
7. その他の理由 ( )

Q5 次の ~ の質問に対するあなたの考えを教えてください。（あてはまる数字に ）

「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
 (全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
 (全然、ない    どちらとも言えない    強い気持ちがある)

「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
 (全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
 (全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
 (考えることはない    どちらとも言えない    よく考える)

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然していない    どちらとも言えない    とてもよくしている)

「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然していない    どちらとも言えない    とてもよくしている)

「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

Q6 あなたが**実際に行っている行動**について、ご回答ください。(あてはまる数字に )

全然やってない	1	2	3	4	5	よくやっている
---------	---	---	---	---	---	---------

急加速をしない，ふんわりアクセルで走る	1	2	3	4	5
適切なギヤで走る	1	2	3	4	5
アクセル開度を一定に保って走る	1	2	3	4	5
減速時は早めにアクセルオフする	1	2	3	4	5
アイドリングストップを行う	1	2	3	4	5
タイヤの空気圧を適正にする	1	2	3	4	5
チェーンオイルを塗布する	1	2	3	4	5
足回りのベアリングなどをグリスアップする	1	2	3	4	5
エアクリーナーの掃除を行う	1	2	3	4	5
マシンや人体の軽量化を行う	1	2	3	4	5

感想等ございましたら，ご自由にお書きください

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

## バイクのエコライディングに関するアンケート調査

このアンケートはエコライディングに関する調査のために滋賀県立大学・環境科学部・近藤研究室が、実行委員会より許可を得て行っています。個人情報につきましては、研究以外には使用しません。

**\*ここで言うエコライディングとは、環境負荷に配慮した、燃費の良いバイクの乗り方を指しています。**

Q1 あなた自身について最もよく当てはまるものの番号(ひとつ)に をつけてください。

( )には都道府県をご記入ください。

性別 1.女 2.男	年齢 1. ~20歳 2. 21~30歳 3. 31~40歳 4. 41~50歳 5. 51~60歳 6. 61~70歳 7. 71歳~
ご職業 1. 農林漁業 2. 会社員 3. 商工自営業 4. 公務員 5. 学生 6. 主婦・主夫 7. その他 8. 無職	
四輪の保有 1.ある 2.ない	居住地 都道府県でお願いします ( )

Q2 あなたが一番良く乗るバイクについて最もよく当てはまるものの番号(ひとつ)に をつけてください。( )には数字をご記入ください。

排気量 1. ~50cc 2. 51~125cc 3. 126~250cc 4. 251~400cc 5. 401~750cc 6. 750cc~999cc 7. 1000cc~
主な用途 1. 通勤・通学(駅まで) 2. 通勤・通学(会社・学校まで) 3. 買い物・用足し 4. 仕事で使う 5. ツーリング 6. 走りに行く(峠・サーキット) 7. その他
週間使用日数 1. 毎日 2. 5~6日 3. 3~4日 4. それ以下 月に( )回・年に( )回

Q3 過去に参加したことがあるラブ・ジ・アースミーティングを教えてください。

(覚えている範囲で、参加したことがある回の番号に してください)

- ① 第11回 静岡県 牧之原市 2008,9,21      2. 第10回 兵庫県 豊岡市 2008,5,18  
3. 第9回 静岡県 御前崎市 2007,9,16      4. 第8回 新潟県 柏崎市 2007,5,13  
5. 第7回 静岡県 御前崎市 2006,10,8      6. 第6回 新潟県 柏崎市 2006,4,6  
7. 第5回 静岡県 御前崎市 2005,10,9      8. 第4回 茨城県 東茨城郡 大洗町 2005,4,24  
9. 第3回 静岡県 浜名郡 新居町 2004,10,10  
10. 第2回 茨城県 波崎町 2004,5,23      11. 第1回 静岡県 榛原郡 相良町 2003,9,28

Q4 今回の参加理由を教えてください。(複数回答可)

1. ライダーが多く集まるから      2. 役に立ちたいから      3. 環境活動がしたいから  
4. 環境破壊の加害者意識から      5. 自分にもできそうだから      6. 前に参加したことがあるから  
7. その他の理由 ( )

次のメッセージをよく読んでから、以降の質問に回答をお願いします。

急加速をしない、長く停まるときはアイドリングストップ、減速時は早めにアクセルを閉じてエンブレを使うなどすることで、  
燃費を 26.0km/L→30.0km/L、約 15%向上させた例があります。

< 詳細はこちら→燃費向上テクニック投稿室 <http://www.nenpikoujyou.com/toukou/tec.htm> >

上の例で、ガソリン代が 1ℓ : 180 円、年間 1 万キロ走るとして計算すると、  
15%の燃費向上で、  
年間約 1 万円ガソリン代がお得になります。



Q5 次の ~ の質問に対するあなたの考えを教えてください。（あてはまる数字に ）

「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然、ない    どちらとも言えない    強い気持ちがある)

「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(考えることはない    どちらとも言えない    よく考える)

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然していない    どちらとも言えない    とてもよくしている)

「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然していない    どちらとも言えない    とてもよくしている)

「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

Q6 あなたが**実際に行っている行動**について、ご回答ください。(あてはまる数字に )

全然やってない	1	2	3	4	5	よくやっている
---------	---	---	---	---	---	---------

急加速をしない，ふんわりアクセルで走る	1	2	3	4	5
適切なギヤで走る	1	2	3	4	5
アクセル開度を一定に保って走る	1	2	3	4	5
減速時は早めにアクセルオフする	1	2	3	4	5
アイドリングストップを行う	1	2	3	4	5
タイヤの空気圧を適正にする	1	2	3	4	5
チェーンオイルを塗布する	1	2	3	4	5
足回りのベアリングなどをグリスアップする	1	2	3	4	5
エアクリーナーの掃除を行う	1	2	3	4	5
マシンや人体の軽量化を行う	1	2	3	4	5

感想等ございましたら，ご自由にお書きください

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

## バイクのエコライディングに関するアンケート調査

このアンケートはエコライディングに関する調査のために滋賀県立大学・環境科学部・近藤研究室が、実行委員会より許可を得て行っています。個人情報につきましては、研究以外には使用しません。

**\*ここで言うエコライディングとは、環境負荷に配慮した、燃費の良いバイクの乗り方を指しています。**

Q1 あなた自身について最もよく当てはまるものの番号(ひとつ)に をつけてください。

( )には都道府県をご記入ください。

性別 1.女 2.男	年齢 1. ~20歳 2. 21~30歳 3. 31~40歳 4. 41~50歳 5. 51~60歳 6. 61~70歳 7. 71歳~
ご職業 1. 農林漁業 2. 会社員 3. 商工自営業 4. 公務員 5. 学生 6. 主婦・主夫 7. その他 8. 無職	
四輪の保有 1.ある 2.ない	居住地 都道府県でお願いします ( )

Q2 あなたが一番良く乗るバイクについて最もよく当てはまるものの番号(ひとつ)に をつけてください。( )には数字をご記入ください。

排気量 1. ~50cc 2. 51~125cc 3. 126~250cc 4. 251~400cc 5. 401~750cc 6. 750cc~999cc 7. 1000cc~
主な用途 1. 通勤・通学(駅まで) 2. 通勤・通学(会社・学校まで) 3. 買い物・用足し 4. 仕事で使う 5. ツーリング 6. 走りに行く(峠・サーキット) 7. その他
週間使用日数 1. 毎日 2. 5~6日 3. 3~4日 4. それ以下 月に( )回・年に( )回

Q3 過去に参加したことがあるラブ・ジ・アースミーティングを教えてください。

(覚えている範囲で、参加したことがある回の番号に してください)

- ① 第11回 静岡県 牧之原市 2008,9,21      2. 第10回 兵庫県 豊岡市 2008,5,18  
3. 第9回 静岡県 御前崎市 2007,9,16      4. 第8回 新潟県 柏崎市 2007,5,13  
5. 第7回 静岡県 御前崎市 2006,10,8      6. 第6回 新潟県 柏崎市 2006,4,6  
7. 第5回 静岡県 御前崎市 2005,10,9      8. 第4回 茨城県 東茨城郡 大洗町 2005,4,24  
9. 第3回 静岡県 浜名郡 新居町 2004,10,10  
10. 第2回 茨城県 波崎町 2004,5,23      11. 第1回 静岡県 榛原郡 相良町 2003,9,28

Q4 今回の参加理由を教えてください。(複数回答可)

1. ライダーが多く集まるから      2. 役に立ちたいから      3. 環境活動がしたいから  
4. 環境破壊の加害者意識から      5. 自分にもできそうだから      6. 前に参加したことがあるから  
7. その他の理由 ( )

次のメッセージをよく読んでから、以降の質問に回答をお願いします。

楽しくバイクで走って、ときどきエコしませんか？

**燃費を良くすると、ガソリン消費量が減る = 排出ガスが減る = 環境にやさしい**

たとえば、急加速をしない、長く停まるときはアイドリングストップ、減速時は早めにアクセルを閉じるなどを行えば、(車種にもよりますが)13%ほど、**排出 CO<sub>2</sub> が削減できます。**

何も買わなくても、今すぐにでも、**簡単にできます。**



Q5 次の ~ の質問に対するあなたの考えを教えてください。(あてはまる数字に )

「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「できるだけエコライディングを試みよう」という気持ちはありますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然、ない    どちらとも言えない    強い気持ちがある)

「実際にエコライディングを試みよう」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(考えることはない    どちらとも言えない    よく考える)

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然していない    どちらとも言えない    とてもよくしている)

「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然していない    どちらとも言えない    とてもよくしている)

「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

Q6 あなたが実際に行っている行動について、ご回答ください。(あてはまる数字に )

全然やってない 1    2    3    4    5 よくやっている

急加速をしない，ふんわりアクセルで走る	1 - 2 - 3 - 4 - 5
適切なギヤで走る	1 - 2 - 3 - 4 - 5
アクセル開度を一定に保って走る	1 - 2 - 3 - 4 - 5
減速時は早めにアクセルオフする	1 - 2 - 3 - 4 - 5
アイドリングストップを行う	1 - 2 - 3 - 4 - 5
タイヤの空気圧を適正にする	1 - 2 - 3 - 4 - 5
チェーンオイルを塗布する	1 - 2 - 3 - 4 - 5
足回りのベアリングなどをグリスアップする	1 - 2 - 3 - 4 - 5
エアクリーナーの掃除を行う	1 - 2 - 3 - 4 - 5
マシンや人体の軽量化を行う	1 - 2 - 3 - 4 - 5

感想等ございましたら，ご自由にお書きください

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

## バイクのエコライディングに関するアンケート調査

このアンケートはエコライディングに関する調査のために滋賀県立大学・環境科学部・近藤研究室が、実行委員会より許可を得て行っています。個人情報につきましては、研究以外には使用しません。

**\*ここで言うエコライディングとは、環境負荷に配慮した、燃費の良いバイクの乗り方を指しています。**

Q1 あなた自身について最もよく当てはまるものの番号(ひとつ)に をつけてください。

( )には都道府県をご記入ください。

性別 1.女 2.男	年齢 1. ~20歳 2. 21~30歳 3. 31~40歳 4. 41~50歳 5. 51~60歳 6. 61~70歳 7. 71歳~
ご職業 1. 農林漁業 2. 会社員 3. 商工自営業 4. 公務員 5. 学生 6. 主婦・主夫 7. その他 8. 無職	
四輪の保有 1.ある 2.ない	居住地 都道府県でお願いします ( )

Q2 あなたが一番良く乗るバイクについて最もよく当てはまるものの番号(ひとつ)に をつけてください。( )には数字をご記入ください。

排気量 1. ~50cc 2. 51~125cc 3. 126~250cc 4. 251~400cc 5. 401~750cc 6. 750cc~999cc 7. 1000cc~
主な用途 1. 通勤・通学(駅まで) 2. 通勤・通学(会社・学校まで) 3. 買い物・用足し 4. 仕事で使う 5. ツーリング 6. 走りに行く(峠・サーキット) 7. その他
週間使用日数 1. 毎日 2. 5~6日 3. 3~4日 4. それ以下 月に( )回・年に( )回

Q3 過去に参加したことがあるラブ・ジ・アースミーティングを教えてください。

(覚えている範囲で、参加したことがある回の番号に してください)

- ① 第11回 静岡県 牧之原市 2008,9,21      2. 第10回 兵庫県 豊岡市 2008,5,18  
3. 第9回 静岡県 御前崎市 2007,9,16      4. 第8回 新潟県 柏崎市 2007,5,13  
5. 第7回 静岡県 御前崎市 2006,10,8      6. 第6回 新潟県 柏崎市 2006,4,6  
7. 第5回 静岡県 御前崎市 2005,10,9      8. 第4回 茨城県 東茨城郡 大洗町 2005,4,24  
9. 第3回 静岡県 浜名郡 新居町 2004,10,10  
10. 第2回 茨城県 波崎町 2004,5,23      11. 第1回 静岡県 榛原郡 相良町 2003,9,28

Q4 今回の参加理由を教えてください。(複数回答可)

1. ライダーが多く集まるから      2. 役に立ちたいから      3. 環境活動がしたいから  
4. 環境破壊の加害者意識から      5. 自分にもできそうだから      6. 前に参加したことがあるから  
7. その他の理由 ( )

次のメッセージをよく読んでから、以降の質問に回答をお願いします。

1 時間電車で移動すると、  
 排出される CO<sub>2</sub> (二酸化炭素・温室効果ガス) は、0.8kg です。  
 1 時間バイクで移動すると、排出される CO<sub>2</sub> は、3.2kg、実に電車の 4 倍です。  
 ちなみにクルマだと、4.9kg になります。

< 広島都市圏モビリティ・マネジメント CO<sub>2</sub> とカロリー計算

<http://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/cgi/cal.cgi> より作成 >



Q5 次の ~ の質問に対するあなたの考えを教えてください。(あてはまる数字に )

「バイク一台による環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然、ない    どちらとも言えない    強い気持ちがある)

「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5

(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(考えることはない    どちらとも言えない    よく考える)

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然していない    どちらとも言えない    とてもよくしている)

「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然していない    どちらとも言えない    とてもよくしている)

「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？

1 - 2 - 3 - 4 - 5  
(全然そう思わない    どちらとも言えない    全くそう思う)

Q6 あなたが実際に行っている行動について、ご回答ください。(あてはまる数字に )

全然やってない 1    2    3    4    5 よくやっている

急加速をしない，ふんわりアクセルで走る	1 - 2 - 3 - 4 - 5
適切なギヤで走る	1 - 2 - 3 - 4 - 5
アクセル開度を一定に保って走る	1 - 2 - 3 - 4 - 5
減速時は早めにアクセルオフする	1 - 2 - 3 - 4 - 5
アイドリングストップを行う	1 - 2 - 3 - 4 - 5
タイヤの空気圧を適正にする	1 - 2 - 3 - 4 - 5
チェーンオイルを塗布する	1 - 2 - 3 - 4 - 5
足回りのベアリングなどをグリスアップする	1 - 2 - 3 - 4 - 5
エアクリーナーの掃除を行う	1 - 2 - 3 - 4 - 5
マシンや人体の軽量化を行う	1 - 2 - 3 - 4 - 5

感想等ございましたら，ご自由にお書きください

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

# APPENDIX

1 アンケート

## 2 分析

3 web ページ

### 単純集計

- p.1 アンケート0 単純集計
- p.6 アンケートA 単純集計
- p.11 アンケートB 単純集計
- p.16 アンケートC 単純集計

### クロス集計

- p.21 アンケート0 質問 , , , , × 質問
- p.22 アンケートA 質問 , , , , × 質問
- p.23 アンケートB 質問 , , , , × 質問
- p.24 アンケートC 質問 , , , , × 質問
- p.25 アンケート0, A 質問 , × 質問
- p.26 アンケートB, C 質問 , × 質問

### 重回帰分析

- p.27 Q6 × 質問
- p.29 質問 × 質問
- p.31 質問 × 質問
- p.33 質問 × 質問
- p.35 質問 × 質問
- p.37 質問 × 質問
- p.39 質問 × Q6
- p.41 質問 × Q6
- p.43 質問 × Q6

## アンケート0 単純集計

回答者	性別	年齢	職業	四輪保有	居住地	排気量	1.通勤・通学 2.通勤・通学(会社・学校まで) 3.買い物・用足し 4.仕事で使う 5.ツーリング 6.走りに行く(峠・サーキット) 7.その他							週間使用日数	
0-1	男	31-40歳	公務員	ある	愛知	126-250cc		会社・学校まで				ツーリング	峠・サーキット		毎日
0-2	男	41-50歳	会社員	ある	静岡	1000cc-						ツーリング			それ以下
0-3	男	21-30歳	会社員	ない	神奈川	126-250cc		会社・学校まで							3-4日
0-4	男	31-40歳	その他	ある	東京	-50cc		会社・学校まで							3-4日
0-5	女	41-50歳	会社員	ない	静岡	-50cc	駅まで		買い物・用足し						毎日
0-8	男	31-40歳	会社員	ない	東京	126-250cc			買い物・用足し						それ以下
0-9	男	31-40歳	会社員	ある	静岡	1000cc-						ツーリング			3-4日
0-10	男	31-40歳	会社員	ある	愛知	1000cc-						ツーリング			それ以下
0-11	男	31-40歳	会社員	ない	神奈川	126-250cc		会社・学校まで		仕事で使う		ツーリング			毎日
0-12	男	41-50歳	会社員	ある	静岡	751-999cc						ツーリング			それ以下
0-13	男	21-30歳	会社員	ある	愛知	51-125cc						ツーリング			3-4日
0-14	男	21-30歳	会社員	ない	静岡	751-999cc						ツーリング			3-4日
0-15	男	21-30歳	会社員	ある	静岡	126-250cc						ツーリング			3-4日
0-16	男	21-30歳	会社員	ある	愛知	1000cc-						ツーリング			3-4日
0-17	不明	31-40歳	会社員	ある	愛知	1000cc-						ツーリング			それ以下
0-18	女	41-50歳	無職	ある	静岡	251-400cc	駅まで								それ以下
0-19	男	31-40歳	公務員	ある	神奈川	1000cc-						ツーリング			それ以下
0-20	男	41-50歳	会社員	ある	不明	401-750cc						ツーリング			それ以下
0-21	男	41-50歳	会社員	ある	埼玉	1000cc-						ツーリング			それ以下
0-22	女	31-40歳	主婦・主夫	ある	静岡	126-250cc						ツーリング			3-4日
0-23	男	21-30歳	会社員	ある	静岡	401-750cc						ツーリング			それ以下
0-24	男	41-50歳	会社員	ある	愛知	401-750cc						ツーリング			それ以下
0-26	男	21-30歳	会社員	ない	長崎	1000cc-			買い物・用足し			ツーリング			3-4日
0-27	男	21-30歳	会社員	不明	不明	401-750cc						ツーリング	峠・サーキット		5-6日
0-28	不明	21-30歳	会社員	ある	神奈川	251-400cc						ツーリング			それ以下
0-29	男	41-50歳	会社員	ある	愛知	751-999cc						ツーリング	峠・サーキット		それ以下
0-30	男	21-30歳	会社員	ない	愛知	1000cc-						ツーリング			それ以下
0-31	男	51-60歳	商工自営業	ある	愛知	1000cc-						ツーリング			それ以下
0-32	男	41-50歳	会社員	ある	静岡	401-750cc						ツーリング			それ以下
0-33	男	31-40歳	会社員	ある	神奈川	126-250cc		会社・学校まで				ツーリング			毎日
0-34	男	31-40歳	会社員	ある	静岡	251-400cc						ツーリング			それ以下
0-35	不明	31-40歳	会社員	ある	大阪	1000cc-						ツーリング			それ以下
0-36	男	51-60歳	会社員	ある	静岡	251-400cc						ツーリング			3-4日
0-37	男	21-30歳	会社員	ある	埼玉	1000cc-							峠・サーキット		それ以下
0-38	男	21-30歳	公務員	ある	山梨	751-999cc	駅まで						峠・サーキット		毎日
0-42	不明	41-50歳	会社員	ある	岡山	1000cc-						ツーリング			5-6日
0-44	女	31-40歳	主婦・主夫	ある	神奈川	126-250cc							峠・サーキット		3-4日
0-45	男	31-40歳	会社員	ある	東京	1000cc-			買い物・用足し	仕事で使う					それ以下
0-46	男	21-30歳	学生	ある	奈良	126-250cc						ツーリング			5-6日
0-47	男	41-50歳	会社員	ある	静岡	401-750cc						ツーリング			それ以下
0-48	男	31-40歳	会社員	ある	神奈川	1000cc-	駅まで								毎日
0-49	男	31-40歳	会社員	ある	東京	251-400cc			買い物・用足し			ツーリング			5-6日

ミーティングの参加状況

回答者	11静岡県牧之原市2008/09	10兵庫県豊岡市2008/05	9静岡県御前崎市2007/9	8新潟県柏崎市2007/5	7静岡県御前崎市2006/10	6新潟県柏崎市2006/04	5静岡県御前崎市2005/10	4茨城県東茨城郡大洗町2005/04	3静岡県浜名郡新居町2004/10	2茨城県波崎町2004/05	1静岡県榛原郡相良町2003/09	参加回数
0-1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	11
0-2	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	11
0-3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-4	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	11
0-5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-9	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	11
0-10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
0-12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-13	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-15	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	11
0-16	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	11
0-17	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-18	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	11
0-19	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-20	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-21	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-22	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-23	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	11
0-24	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-26	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-27	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	11
0-28	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	11
0-29	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-30	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	11
0-31	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	11
0-32	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	11
0-33	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	11
0-34	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-35	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	11
0-36	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-37	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	11
0-38	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-42	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	11
0-44	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-46	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-47	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-48	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
0-49	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11

今回のミーティングの参加動機

回答者	1.ライダーがたくさん集まるから	2.役に立ちたいから	3.環境活動がしたいから	4.環境破壊の加害者意識から	5.自分にもできそうだから	6.前に参加したことがあるから	7.その他の理由()
0-1							少しでも良いことがしたい
0-2					自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
0-3					自分にもできそうだから		
0-4						前に参加したことがあるから	
0-5		役に立ちたいから					
0-8					自分にもできそうだから		
0-9	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
0-10	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
0-11			環境活動がしたいから				
0-12	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから				
0-13	ライダーがたくさん集まるから						
0-14							会社でマフラーを作っているのを見て来ました
0-15			環境活動がしたいから			前に参加したことがあるから	
0-16			環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
0-17					自分にもできそうだから		
0-18			環境活動がしたいから		自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
0-19	ライダーがたくさん集まるから				自分にもできそうだから		
0-20							その他
0-21			環境活動がしたいから				
0-22	ライダーがたくさん集まるから						
0-23					自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
0-24			環境活動がしたいから				
0-26					自分にもできそうだから		
0-27	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから			前に参加したことがあるから	
0-28			環境活動がしたいから			前に参加したことがあるから	
0-29		役に立ちたいから				前に参加したことがあるから	
0-30			環境活動がしたいから				
0-31							ボランティア自己満足
0-32			環境活動がしたいから				
0-33			環境活動がしたいから				
0-34	ライダーがたくさん集まるから						
0-35	ライダーがたくさん集まるから						
0-36	ライダーがたくさん集まるから	役に立ちたいから	環境活動がしたいから				
0-37		役に立ちたいから					
0-38		役に立ちたいから	環境活動がしたいから				
0-42			環境活動がしたいから	環境破壊の加害者意識から	自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
0-44	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
0-45							ひまだったから
0-46		役に立ちたいから			自分にもできそうだから		
0-47						前に参加したことがあるから	
0-48	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
0-49		役に立ちたいから			自分にもできそうだから		

回答者	「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がありますか？(R)」						「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えると多いですか？			「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？
	「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？(R)	逆転	「できるだけエコライディングをしよう」という気持ちがありますか？	「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？	逆転	「燃費が良くなる工夫」をしていますか？	「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？			
0-1	2	4	3	3	4	2	3	1	3	3
0-2	2	4	5	5	2	4	4	4	4	4
0-3	3	3	4	4	5	1	3	4	3	3
0-4	1	5	4	4	1	5	4	3	4	3
0-5	2	4	4	4	3	3	3	4	3	2
0-8	2	4	4	4	1	5	3	4	3	3
0-9	3	3	5	5	3	3	5	4	5	4
0-10	4	2	5	5	3	3	4	5	4	4
0-11	1	5	4	5	5	1	5	5	4	3
0-12	2	4	4	3	2	4	3	4	3	3
0-13	1	5	4	3	2	4	4	4	3	3
0-14	2	4	1	3	4	2	3	4	3	2
0-15	2	4	4	4	3	3	3	3	4	3
0-16	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3
0-17	2	4	3	3	1	5	3	3	2	2
0-18	4	2	5	5	1	5	4	4	3	3
0-19	2	4	4	4	2	4	4	4	4	3
0-20	4	2	3	2	2	4	4	4	4	4
0-21	2	4	4	4	5	1	4	4	4	4
0-22	3	3	4	4	5	1	3	4	4	3
0-23	2	4	4	4	1	5	5	4	4	5
0-24	5	1	4	4	4	2	4	5	4	3
0-26	1	5	3	3	3	3	1	1	3	2
0-27	3	3	4	4	1	5	4	3	3	2
0-28	3	3	4	5	3	3	5	4	4	3
0-29	2	4	3	3	3	3	4	4	3	3
0-30	2	4	4	5	5	1	5	4	4	4
0-31	4	2	3	3	2	4	3	1	2	1
0-32	2	4	4	5	3	3	4	3	4	4
0-33	3	3	4	4	4	2	5	4	4	3
0-34	2	4	4	4	2	4	4	4	4	3
0-35	2	4	5	5	1	5	3	2	4	4
0-36	1	5	4	4	2	4	4	3	3	3
0-37	3	3	2	3	4	2	3	2	2	2
0-38	2	4	3	3	5	1	4	3	3	3
0-42	2	4	3	3	1	5	4	3	3	3
0-44	3	3	4	4	4	2	5	5	4	4
0-45	1	5	3	3	1	5	1	1	1	1
0-46	2	4	5	5	3	3	4	4	3	3
0-47	1	5	2	1	1	5	3	4	3	3
0-48	1	5	4	4	3	3	4	4	4	4
0-49	2	4	4	4	5	1	4	4	4	4

回答者	急加速をしない、ふんわりアクセルで走る	適切なギヤで走る	アクセル開度を一定に保って走る	減速時は早めにアクセルオフ	アイドリングストップを行う	タイヤの空気圧を適正にする	チェーンオイルを塗布する	足回りのベアリングなどをグリスアップする	エアクリナーの掃除	マシンや人体の軽量化	行動の得点
0-1	3	3	5	5	2	5	5	5	4	1	38
0-2	4	4	5	4	1	3	4	4	4	1	34
0-3	5	5	5	5	1	5	2	2	3	3	36
0-4	3	5	5	5	1	3	3	2	2	1	30
0-5	2	4	4	4	2	4	4	4	3	3	34
0-8	5	3	5	5	1	4	1	3	3	3	33
0-9	3	5	5	4	3	5	0	1	1	1	28
0-10	3	4	4	4	3	5	5	4	3	5	40
0-11	5	5	5	4	4	5	5	3	5	2	43
0-12	3	4	4	3	2	3	3	3	3	3	31
0-13	4	2	3	3	1	5	3	2	2	1	26
0-14	4	4	2	2	1	4	3	4	4	1	29
0-15	3	5	5	4	1	5	5	5	4	1	38
0-16	2	5	5	4	1	5	0	2	3	3	30
0-17	3	4	2	4	3	5	5	3	3	4	36
0-18	3	3	4	5	2	3	3	2	3	3	31
0-19	4	5	5	5	2	2	5	1	1	4	34
0-20	2	3	4	4	4	3	3	2	3	3	31
0-21	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	38
0-22	2	3	3	3	4	4	3	2	2	4	30
0-23	4	5	5	5	1	5	5	1	5	3	39
0-24	2	3	4	3	1	5	5	5	5	1	34
0-26	4	4	3	2	1	1	1	1	1	1	19
0-27	2	4	4	5	4	4	2	2	2	4	33
0-28	5	5	5	4	3	2	3	1	1	1	30
0-29	3	4	3	3	2	4	4	3	3	4	33
0-30	4	5	5	4	2	4	5	2	3	5	39
0-31	2	5	5	5	1	5	4	3	4	1	35
0-32	4	5	4	5	1	3	2	2	3	3	32
0-33	4	4	4	3	4	2	4	1	2	1	29
0-34	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	36
0-35	5	5	5	5	1	4	4	1	1	1	32
0-36	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	38
0-37	1	2	1	1	1	5	5	5	5	5	31
0-38	2	3	1	2	5	5	5	5	5	3	36
0-42	3	3	4	4	3	5	5	4	4	3	38
0-44	4	5	5	5	4	4	4	2	1	3	37
0-45	5	5	5	5	1	1	1	1	1	2	27
0-46	4	4	5	4	3	3	2	2	2	2	31
0-47	5	3	4	3	1	5	4	4	3	1	33
0-48	2	4	3	4	4	4	4	4	4	2	35
0-49	4	5	5	5	4	3	4	1	3	1	35

## アンケートA 単純集計

回答者	性別	年齢	職業	四輪保有	居住地	排気量	オートバイの主な用途							週間使用日数	
							1.通勤・通学(駅まで)	2.通勤・通学(会社・学校まで)	3.買い物・用足し	4.仕事で使う	5.ツーリング	6.走りに行く(峠・サーキット)	7.その他		
A-1	男	31~40歳	会社員	ある	兵庫	100cc~		会社・学校まで							3~4日
A-2	男	21~30歳	会社員	ない	静岡	126~250cc					ツーリング				5~6日
A-3	女	31~40歳	会社員	ある	静岡	~50cc		会社・学校まで							毎日
A-4	不明	41~50歳	会社員	ある	静岡	251~400cc					ツーリング				それ以下
A-5	男	31~40歳	会社員	ある	静岡	251~400cc							その他		それ以下
A-6	男	31~40歳	会社員	ある	神奈川	401~750cc					ツーリング				それ以下
A-8	男	21~30歳	会社員	ない	東京	126~250cc					ツーリング				それ以下
A-9	男	31~40歳	会社員	ある	愛知	100cc~			買い物・用足し						それ以下
A-12	男	51~60歳	会社員	ある	静岡	100cc~					ツーリング				それ以下
A-13	男	41~50歳	会社員	ある	東京	251~400cc		会社・学校まで							5~6日
A-14	男	31~40歳	会社員	ある	滋賀	401~750cc					ツーリング				それ以下
A-15	男	21~30歳	会社員	ある	静岡	~50cc					ツーリング				3~4日
A-16	不明	31~40歳	会社員	ある	山梨	100cc~					ツーリング				それ以下
A-17	男	41~50歳	会社員	ある	滋賀	100cc~					ツーリング				それ以下
A-18	男	31~40歳	会社員	ある	神奈川	751~999cc					ツーリング	峠・サーキット			それ以下
A-19	男	41~50歳	会社員	ある	東京	251~400cc				仕事で使う					3~4日
A-20	男	31~40歳	会社員	ある	神奈川	100cc~					ツーリング				それ以下
A-21	男	31~40歳	会社員	ある	愛知	751~999cc		会社・学校まで			ツーリング				3~4日
A-22	女	31~40歳	会社員	ある	埼玉	126~250cc					ツーリング				それ以下
A-23	男	31~40歳	会社員	ある	神奈川	126~250cc	駅まで								5~6日
A-24	不明	31~40歳	会社員	ある	静岡	751~999cc					ツーリング				それ以下
A-25	男	21~30歳	会社員	ある	滋賀	251~400cc					ツーリング				それ以下
A-26	男	21~30歳	その他	ある	東京	100cc~	駅まで								3~4日
A-27	男	31~40歳	会社員	ある	東京	751~999cc					ツーリング				それ以下
A-28	女	31~40歳	会社員	ある	愛知	~50cc	駅まで								毎日
A-29	男	41~50歳	会社員	ある	神奈川	100cc~					ツーリング				それ以下
A-30	不明	21~30歳	会社員	ある	静岡	126~250cc	駅まで								毎日
A-31	男	31~40歳	会社員	ない	埼玉	126~250cc					ツーリング				それ以下
A-32	女	31~40歳	会社員	ない	静岡	401~750cc					ツーリング				それ以下
A-33	不明	21~30歳	会社員	ある	神奈川	51~125cc					ツーリング				3~4日
A-34	不明	41~50歳	会社員	ある	不明	401~750cc				仕事で使う	ツーリング				3~4日
A-35	男	21~30歳	会社員	ない	神奈川	751~999cc	駅まで								毎日
A-36	女	31~40歳	その他	ある	東京	100cc~					ツーリング				それ以下
A-37	女	31~40歳	会社員	ない	千葉	251~400cc					ツーリング				それ以下
A-38	男	21~30歳	会社員	ない	神奈川	251~400cc					ツーリング				それ以下
A-39	男	21~30歳	会社員	ある	静岡	100cc~					ツーリング	峠・サーキット			それ以下
A-42	男	31~40歳	会社員	ある	東京	100cc~					ツーリング				それ以下
A-44	男	31~40歳	会社員	ある	京都	100cc~					ツーリング				それ以下
A-45	男	21~30歳	会社員	ある	神奈川	51~125cc		会社・学校まで							5~6日
A-46	男	41~50歳	会社員	ある	滋賀	751~999cc					ツーリング				3~4日
A-47	不明	31~40歳	商工自営業	ある	三重	751~999cc					ツーリング				それ以下
A-48	不明	41~50歳	会社員	ある	神奈川	126~250cc		会社・学校まで							毎日
A-49	女	21~30歳	会社員	ある	静岡	251~400cc	駅まで				ツーリング				3~4日
A-50	男	21~30歳	会社員	ある	愛知	751~999cc					ツーリング				それ以下

ミーティングの参加状況

回答者	11静岡県牧之原市2008/09	10兵庫県豊岡市2008/05	9静岡県御前崎市2007/9	8新潟県柏崎市2007/5	7静岡県御前崎市2006/10	6新潟県柏崎市2006/04	5静岡県御前崎市2005/10	4茨城県東茨城郡大洗町2005/04	3静岡県浜名郡新居町2004/10	2茨城県波崎町2004/05	1静岡県榛原郡相良町2003/09	参加回数
A-1	1											1
A-2	1											1
A-3	1											1
A-4	1		1		1		1					4
A-5	1	1	1	1	1							5
A-6	1											1
A-8	1											1
A-9	1											1
A-12	1											1
A-13	1											1
A-14	1		1									2
A-15	1		1		1							3
A-16	1											1
A-17	1											1
A-18	1											1
A-19	1											1
A-20	1											1
A-21	1										1	2
A-22	1											1
A-23	1											1
A-24	1											1
A-25	1						1	1	1	1	1	6
A-26	1											1
A-27	1											1
A-28	1											1
A-29	1											1
A-30	1											1
A-31	1				1			1		1		4
A-32	1				1							2
A-33	1											1
A-34	1											1
A-35	1											1
A-36	1											1
A-37	1											1
A-38	1		1									2
A-39	1				1							2
A-42	1		1		1							3
A-44	1										1	2
A-45	1											1
A-46	1	1										2
A-47	1											1
A-48	1											1
A-49	1		1		1		1					4
A-50	1											1

今回のミーティングの参加動機							
回答者	1.ライダーがたくさん集まるから	2.役に立ちたいから	3.環境活動がしたいから	4.環境破壊の加害者意識から	5.自分にもできそうだから	6.前に参加したことがあるから	7.その他の理由()
A-1	ライダーがたくさん集まるから						
A-2	ライダーがたくさん集まるから	役に立ちたいから					
A-3		役に立ちたいから					
A-4			環境活動がしたいから				
A-5							出席者です
A-6		役に立ちたいから	環境活動がしたいから	環境破壊の加害者意識から	自分にもできそうだから		
A-8	ライダーがたくさん集まるから	役に立ちたいから	環境活動がしたいから				
A-9			環境活動がしたいから				
A-12	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから				
A-13			環境活動がしたいから				
A-14					自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
A-15						前に参加したことがあるから	
A-16			環境活動がしたいから				
A-17					自分にもできそうだから		
A-18			環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
A-19			環境活動がしたいから				
A-20		役に立ちたいから	環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
A-21		役に立ちたいから					
A-22			環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
A-23							自分は初めて、前回参加した人が促したから
A-24	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから				
A-25	ライダーがたくさん集まるから					前に参加したことがあるから	
A-26	ライダーがたくさん集まるから						
A-27							友人の誘い
A-28							会社仕事
A-29					自分にもできそうだから		
A-30			環境活動がしたいから				
A-31			環境活動がしたいから				
A-32			環境活動がしたいから			前に参加したことがあるから	
A-33					自分にもできそうだから		
A-34							その他
A-35					自分にもできそうだから		
A-36					自分にもできそうだから		
A-37	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから				
A-38			環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
A-39	ライダーがたくさん集まるから						通勤している会社がマフラスメーカーのため
A-42	ライダーがたくさん集まるから	役に立ちたいから	環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
A-44	ライダーがたくさん集まるから					前に参加したことがあるから	
A-45	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
A-46					自分にもできそうだから		
A-47	ライダーがたくさん集まるから				自分にもできそうだから		
A-48		役に立ちたいから	環境活動がしたいから				
A-49	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
A-50	ライダーがたくさん集まるから	役に立ちたいから	環境活動がしたいから				

回答者	「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思っていますか？(R)						「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えると多いですか？			「自分はよくエコライディングをしている」と思っていますか？
	「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思っていますか？(R)	逆転	「できるだけエコライディングしよう」という気持ちはありますか？	「実際にエコライディングをしてみよう」と思っていますか？	逆転	「燃費が良くなる工夫」をしていますか？	「できるだけ地球環境へのダメージを抑えるライディングをしよう」と努力していますか？			
A-1	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3
A-2	3	3	4	4	4	2	3	4	3	4
A-3	3	3	4	4	4	2	4	4	3	2
A-4	4	2	4	4	2	4	4	4	4	4
A-5	1	5	5	5	5	1	3	4	4	4
A-6	2	4	2	2	5	1	3	4	4	4
A-8	4	2	4	3	2	4	2	2	2	2
A-9	3	3	4	4	1	5	4	3	4	4
A-12	1	5	4	4	1	5	3	4	4	3
A-13	4	2	5	5	1	5	5	5	5	5
A-14	2	4	4	4	1	5	4	3	3	3
A-15	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
A-16	2	4	4	3	5	1	3	2	2	2
A-17	3	3	3	3	5	1	3	2	3	3
A-18	2	4	4	4	2	4	5	5	3	3
A-19	3	3	3	3	4	2	3	3	3	3
A-20	5	1	2	2	5	1	2	1	2	1
A-21	5	1	3	3	1	5	2	3	3	3
A-22	3	3	5	5	3	3	4	5	4	4
A-23	1	5	5	5	1	5	4	4	4	3
A-24	2	4	2	2	2	4	2	2	2	2
A-25	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3
A-26	2	4	4	4	3	3	5	4	4	4
A-27	1	5	3	3	5	1	2	4	3	2
A-28	1	5	5	5	1	5	5	5	5	5
A-29	3	3	5	5	1	5	5	5	5	5
A-30	1	5	2	1	2	4	4	2	1	1
A-31	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3
A-32	4	2	4	4	2	4	4	4	4	4
A-33	1	5	4	4	1	5	4	4	4	4
A-34	1	5	4	4	1	5	4	3	4	3
A-35	3	3	3	3	3	3	3	4	2	2
A-36	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3
A-37	1	5	5	5	1	5	4	4	4	4
A-38	2	4	4	4	3	3	3	2	3	2
A-39	5	1	3	4	1	5	3	4	3	3
A-42	2	4	4	4	1	5	3	3	4	2
A-44	2	4	5	4	2	4	4	4	5	4
A-45	1	5	4	4	2	4	4	4	3	4
A-46	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2
A-47	3	3	4	4	4	2	4	5	5	3
A-48	2	4	5	5	1	5	5	5	5	4
A-49	3	3	5	5	4	2	4	4	4	4
A-50	5	1	5	5	4	2	5	5	5	4

回答者	急加速をしない、ふんわりアクセルで走る	適切なギヤで走る	アクセル開度を一定に保って走る	減速時は早めにアクセルオフ	アイドリングストップを行う	タイヤの空気圧を適正にする	チェーンオイルを塗布する	足回りのペーリングなどをグリスアップする	エアクリナーの掃除	マシンや人体の軽量化	行動の得点
A-1	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	32
A-2	3	4	5	3	3	3	4	1	3	3	32
A-3	4	4	4	5	1	5	5	5	5	4	42
A-4	3	5	4	4	3	4	5	5	4	4	41
A-5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	47
A-6	4	5	3	4	4	5	5	3	4	4	41
A-8	2	4	3	4	1	5	5	5	5	3	37
A-9	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	38
A-12	4	4	5	4	2	5	4	3	3	4	38
A-13	5	5	5	5	3	5	3	3	3	5	42
A-14	3	4	4	3	1	3	4	3	3	3	31
A-15	2	3	2	2	2	3	4	3	3	3	27
A-16	4	4	4	3	2	5	4	2	2	5	35
A-17	2	4	3	4	3	3	3	3	3	2	30
A-18	5	4	4	4	1	2	4	2	2	2	30
A-19	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
A-20	1	5	4	4	5	5	0	0	5	5	34
A-21	3	3	4	3	2	4	4	4	4	3	34
A-22	5	5	5	5	3	5	5	4	5	5	47
A-23	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	36
A-24	2	5	5	5	1	5	5	1	2	2	33
A-25	5	5	5	5	2	4	4	4	3	4	41
A-26	4	5	4	3	2	1	1	1	1	1	23
A-27	4	5	4	5	1	5	5	3	2	4	38
A-28	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
A-29	5	5	5	5	3	5	5	3	5	3	44
A-30	2	5	4	4	1	4	2	2	3	2	29
A-31	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	28
A-32	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	36
A-33	4	3	5	5	1	5	3	1	4	2	33
A-34	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	33
A-35	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	40
A-36	5	4	4	5	3	5	0	4	4	1	35
A-37	5	4	4	5	3	3	4	1	5	1	35
A-38	4	4	4	3	2	3	4	3	2	2	31
A-39	1	5	3	3	3	5	5	5	3	5	38
A-42	2	4	4	4	3	4	3	2	4	3	33
A-44	4	5	4	3	4	5	5	3	3	2	38
A-45	4	4	4	5	2	4	4	2	2	2	33
A-46	4	5	3	4	1	5	5	1	1	1	30
A-47	3	5	5	5	2	5	5	5	5	3	43
A-48	5	5	4	2	3	5	5	5	5	5	44
A-49	4	5	4	5	5	5	5	5	5	3	46
A-50	4	5	5	5	3	5	5	5	5	4	45

## アンケートB 単純集計

回答者	性別	年齢	職業	四輪保有	居住地	排気量	オートバイの主な用途							週間使用日数	
							1.通勤・通学(会社・学校まで)	2.通勤・通学(会社・学校まで)	3.買い物・用足し	4.仕事で使う	5.ツーリング	6.走りに行く(峠・サーキット)	7.その他		
B-1	男	51-60歳	会社員	ある	静岡	1000cc-		会社・学校まで				ツーリング			5-6日
B-2	男	31-40歳	会社員	ある	山梨	751-999cc						ツーリング			それ以下
B-3	男	31-40歳	会社員	ある	静岡	1000cc-						ツーリング			それ以下
B-4	男	31-40歳	会社員	ある	山梨	251-400cc						ツーリング			それ以下
B-5	女	41-50歳	会社員	ある	静岡	126-250cc						ツーリング			それ以下
B-8	男	21-30歳	会社員	ある	静岡	126-250cc						ツーリング			3-4日
B-9	男	41-50歳	会社員	ない	東京	1000cc-						ツーリング			3-4日
B-10	女	41-50歳	その他	ない	東京	51-125cc			買い物・用足し						3-4日
B-11	男	41-50歳	会社員	ある	愛知	251-400cc						ツーリング			それ以下
B-12	男	31-40歳	会社員	ある	愛知	251-400cc						ツーリング			それ以下
B-13	男	31-40歳	会社員	ある	神奈川	51-125cc		会社・学校まで							毎日
B-14	男	31-40歳	会社員	ある	滋賀	751-999cc		会社・学校まで	買い物・用足し			ツーリング			それ以下
B-15	不明	21-30歳	会社員	不明	不明	401-750cc						ツーリング			それ以下
B-16	男	21-30歳	会社員	ある	神奈川	~50cc			買い物・用足し						3-4日
B-18	男	41-50歳	会社員	ある	静岡	751-999cc						ツーリング			それ以下
B-19	男	31-40歳	会社員	ある	東京	251-400cc	駅まで			仕事で使う					3-4日
B-20	男	31-40歳	会社員	ある	愛知	401-750cc						ツーリング			それ以下
B-22	男	31-40歳	会社員	ある	静岡	126-250cc						ツーリング			それ以下
B-23	男	21-30歳	会社員	ある	静岡	126-250cc		会社・学校まで							5-6日
B-24	男	21-30歳	会社員	ある	静岡	126-250cc						ツーリング			それ以下
B-25	男	31-40歳	会社員	ある	滋賀	1000cc-						ツーリング			それ以下
B-26	不明	31-40歳	会社員	ある	東京	126-250cc						ツーリング			5-6日
B-27	男	41-50歳	商工自営業	ある	神奈川	1000cc-						ツーリング			それ以下
B-28	不明	41-50歳	会社員	ある	神奈川	126-250cc		会社・学校まで				ツーリング			毎日
B-29	不明	21-30歳	会社員	ある	静岡	126-250cc		会社・学校まで				ツーリング			それ以下
B-30	男	31-40歳	会社員	ない	東京	401-750cc						ツーリング			それ以下
B-31	男	31-40歳	無職	ある	愛知	126-250cc						ツーリング			それ以下
B-32	男	31-40歳	会社員	ある	静岡	~50cc		会社・学校まで							それ以下
B-33	不明	41-50歳	会社員	ある	岐阜	1000cc-						ツーリング			それ以下
B-34	男	31-40歳	会社員	ある	神奈川	1000cc-						ツーリング			それ以下
B-35	女	31-40歳	会社員	ある	東京	251-400cc						ツーリング			それ以下
B-36	女	41-50歳	主婦・主夫	ある	静岡	401-750cc						ツーリング			それ以下
B-37	男	41-50歳	会社員	ある	埼玉	126-250cc						ツーリング			それ以下
B-38	男	31-40歳	会社員	ない	東京	51-125cc			買い物・用足し						それ以下
B-39	女	31-40歳	その他	ある	静岡	51-125cc		会社・学校まで							5-6日
B-42	男	31-40歳	会社員	ある	愛知	401-750cc						ツーリング			3-4日
B-44	男	41-50歳	会社員	ある	神奈川	126-250cc		会社・学校まで							毎日
B-45	男	31-40歳	会社員	ある	東京	751-999cc						ツーリング			それ以下
B-46	男	41-50歳	会社員	不明	静岡	251-400cc						ツーリング			それ以下
B-47	女	31-40歳	会社員	ない	大阪	126-250cc			買い物・用足し			ツーリング			それ以下
B-48	男	21-30歳	会社員	ある	東京	251-400cc				仕事で使う					3-4日
B-49	男	31-40歳	会社員	ある	愛知	1000cc-		会社・学校まで							毎日

ミーティングの参加状況

回答者	11静岡県牧之原市2008/09	10兵庫県豊岡市2008/05	9静岡県御前崎市2007/9	8新潟県柏崎市2007/5	7静岡県御前崎市2006/10	6新潟県柏崎市2006/04	5静岡県御前崎市2005/10	4茨城県東茨城郡大洗町2005/04	3静岡県浜名郡新居町2004/10	2茨城県波崎町2004/05	1静岡県榛原郡相良町2003/09	参加回数
B-1	1		1									2
B-2	1		1		1						1	4
B-3	1											1
B-4	1											1
B-5	1		1									2
B-8	1											1
B-9	1		1	1	1		1	1	1	1	1	9
B-10	1		1		1		1	1	1	1		7
B-11	1	1	1		1		1	1	1			7
B-12	1											1
B-13	1											1
B-14	1											1
B-15	1											1
B-16	1											1
B-18	1		1		1		1		1			5
B-19	1											1
B-20	1											1
B-22	1		1		1							3
B-23	1		1		1		1					4
B-24	1		1									2
B-25	1											1
B-26	1											1
B-27	1			1	1	1	1					5
B-28	1		1									2
B-29	1											1
B-30	1											1
B-31	1		1		1							3
B-32	1		1									2
B-33	1											1
B-34	1											1
B-35	1		1		1							3
B-36	1		1		1		1					4
B-37	1											1
B-38	1			1								2
B-39	1		1						1			3
B-42	1											1
B-44	1											1
B-45	1											1
B-46	1											1
B-47	1	1										2
B-48	1											1
B-49	1											1

今回のミーティングの参加動機

回答者	1.ライダーがたくさん集まるから	2.役に立ちたいから	3.環境活動がしたいから	4.環境破壊の加害者意識から	5.自分にもできそうだから	6.前に参加したことがあるから	7.その他の理由()
B-1	ライダーがたくさん集まるから	役に立ちたいから					
B-2							特になし
B-3			環境活動がしたいから				地元だから
B-4							友人に誘われて
B-5		役に立ちたいから	環境活動がしたいから		自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
B-8							友達に誘われた
B-9					自分にもできそうだから		
B-10			環境活動がしたいから		自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
B-11	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから	環境破壊の加害者意識から			
B-12		役に立ちたいから					
B-13							知人の紹介
B-14							会社のクラブ活動
B-15					自分にもできそうだから		
B-16			環境活動がしたいから				
B-18	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから				
B-19		役に立ちたいから			自分にもできそうだから		
B-20			環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
B-22		役に立ちたいから			自分にもできそうだから		
B-23	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから				イベントもあるから
B-24							御前崎市民だから
B-25	ライダーがたくさん集まるから				自分にもできそうだから		
B-26			環境活動がしたいから				
B-27			環境活動がしたいから			前に参加したことがあるから	
B-28					自分にもできそうだから		
B-29					自分にもできそうだから		
B-30					自分にもできそうだから		
B-31		役に立ちたいから	環境活動がしたいから	環境破壊の加害者意識から			LOVE
B-32	ライダーがたくさん集まるから						レースをしているため
B-33					自分にもできそうだから		
B-34	ライダーがたくさん集まるから						
B-35		役に立ちたいから	環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
B-36			環境活動がしたいから			前に参加したことがあるから	
B-37			環境活動がしたいから				
B-38						前に参加したことがあるから	廃理した単車で走りたかったから
B-39					自分にもできそうだから		誘に誘われて
B-42	ライダーがたくさん集まるから						
B-44							社員の勧誘
B-45		役に立ちたいから	環境活動がしたいから				
B-46	ライダーがたくさん集まるから				自分にもできそうだから		
B-47	ライダーがたくさん集まるから				自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
B-48		役に立ちたいから			自分にもできそうだから		
B-49		役に立ちたいから	環境活動がしたいから				

回答者	「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマー台分よりも低い」と思えますか？(R)						「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思えますか？(R)			「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」と考えられていますか？			「燃費が良くなる工夫」をされていますか？		「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？		「自分はよくエコライディングをしている」と思えますか？
	逆転					逆転											
B-1	1	5	5	5	1	5	5	5	5	4							
B-2	2	4	5	4	3	3	5	5	3	3							
B-3	3	3	5	5	3	3	5	5	5	4							
B-4	3	3	2	4	3	3	4	5	1	3							
B-5	4	2	3	3	2	4	4	3	3	3							
B-8	2	4	5	4	3	3	3	4	4	4							
B-9	3	3	4	4	3	3	5	4	4	3							
B-10	4	2	4	4	5	1	4	4	4	4							
B-11	4	2	4	4	1	5	5	4	5	4							
B-12	2	4	4	4	2	4	4	4	4	4							
B-13	2	4	4	4	2	4	3	4	3	3							
B-14	1	5	1	1	5	1	1	1	1	1							
B-15	3	3	4	5	3	3	4	5	4	3							
B-16	4	2	4	4	4	2	4	4	4	3							
B-18	2	4	3	3	3	3	4	5	2	3							
B-19	3	3	4	4	3	3	4	3	4	4							
B-20	1	5	5	5	1	5	5	5	5	4							
B-22	2	4	4	4	5	1	3	3	3	3							
B-23	3	3	4	4	3	3	3	5	4	3							
B-24	1	5	3	3	4	2	3	4	3	3							
B-25	1	5	4	4	2	4	3	4	4	3							
B-26	2	4	4	3	4	2	3	3	3	2							
B-27	1	5	4	4	2	4	3	2	3	4							
B-28	3	3	4	5	3	3	4	5	4	4							
B-29	3	3	4	5	3	3	5	5	4	4							
B-30	4	2	3	3	2	4	2	4	1	1							
B-31	5	1	5	5	1	5	4	5	5	5							
B-32	1	5	4	4	1	5	3	4	3	3							
B-33	3	3	4	4	4	2	4	3	3	3							
B-34	5	1	3	4	4	2	3	4	3	3							
B-35	3	3	4	5	2	4	3	3	3	2							
B-36	2	4	3	3	2	4	4	4	4	3							
B-37	1	5	5	5	1	5	4	5	5	5							
B-38	2	4	3	3	2	4	2	3	3	3							
B-39	3	3	4	4	3	3	4	5	4	3							
B-42	2	4	4	4	2	4	3	3	3	3							
B-44	1	5	5	4	1	5	5	3	4	4							
B-45	2	4	4	4	5	1	4	4	4	4							
B-46	3	3	2	3	3	3	3	3	3	4							
B-47	3	3	5	5	3	3	3	5	5	4							
B-48	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4							
B-49	1	5	4	4	3	3	3	4	4	4							

回答者	急加速をしない、ふんわり適切なギヤでアクセル開度を一定に保って走る アクセル開度を一定に保って走る 減速時は早めにアクセルオフ アイドリングストップを行う タイヤの空気圧を適正にする チェーンオイルを塗布する 足回りのペアリングなどをエアクリーナークリスアップする マシンや人体の軽量化										行動の得点
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
B-1	5	5	5	4	2	4	4	3	5	4	41
B-2	3	5	4	4	4	5	5	5	5	2	42
B-3	4	5	5	4	3	4	5	3	3	1	37
B-4	3	3	3	4	4	4	3	1	1	1	27
B-5	4	4	4	3	3	2	2	2	2	2	28
B-8	5	5	5	4	1	4	3	3	4	3	37
B-9	5	5	5	4	3	5	5	4	5	5	46
B-10	4	4	4	5	5	4	4	3	4	4	41
B-11	4	5	5	4	4	4	3	4	2	3	38
B-12	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	48
B-13	4	4	5	5	1	5	5	5	5	5	44
B-14	1	1	1	1	1	1	5	3	3	3	22
B-15	5	5	5	5	1	1	1	1	1	4	29
B-16	4	4	3	3	5	3	3	4	4	3	36
B-18	2	4	5	3	1	2	2	2	2	4	27
B-19	3	3	3	4	3	2	2	3	3	3	29
B-20	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	48
B-22	4	4	4	5	1	3	4	3	3	2	33
B-23	2	5	4	4	5	5	2	2	3	1	33
B-24	4	5	5	5	1	3	4	3	3	3	36
B-25	3	5	4	5	5	5	3	3	3	3	39
B-26	3	5	4	4	4	5	5	2	1	4	37
B-27	5	5	5	5	5	5	5	3	2	2	42
B-28	5	5	5	5	5	5	5	3	5	3	46
B-29	5	4	5	5	4	4	4	4	3	3	41
B-30	3	5	3	1	1	5	5	1	1	1	26
B-31	3	5	5	5	1	5	5	5	3	3	40
B-32	3	5	5	5	3	5	5	5	5	3	44
B-33	3	3	3	3	1	3	3	2	3	2	26
B-34	5	5	4	5	1	5	5	5	5	5	45
B-35	4	3	4	4	3	3	2	3	3	3	32
B-36	4	4	4	4	5	5	3	3	3	3	38
B-37	5	5	5	5	1	5	5	5	4	3	43
B-38	3	4	3	4	1	4	4	1	4	1	29
B-39	4	4	5	5	5	3	5	5	3	3	42
B-42	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
B-44	2	3	4	5	2	5	3	3	4	3	34
B-45	3	5	4	5	4	4	4	3	3	1	36
B-46	4	4	4	4	2	3	0	4	3	3	31
B-47	5	5	5	5	5	3	3	3	0	5	39
B-48	3	5	3	5	4	5	3	1	1	4	34
B-49	5	5	5	5	3	5	4	3	3	3	41

## アンケートC 単純集計

回答者	性別	年齢	職業	四輪保有	居住地	排気量	オートバイの主な用途							週間使用日数	
							1.通勤・通学 (駅まで)	2.通勤・通学(会社・学校まで)	3.買い物・用足し	4.仕事で使う	5.ツーリング	6.走りに行く(峠・サーキット)	7.その他		
C-1	男	31~40歳	会社員	ある	神奈川	1000cc~			買い物・用足し		ツーリング				それ以下
C-2	不明	41~50歳	会社員	ある	静岡	251~400cc					ツーリング				それ以下
C-3	男	41~50歳	会社員	ある	静岡	126~250cc	駅まで								3~4日
C-4	男	21~30歳	会社員	ある	愛知	401~750cc					ツーリング	峠・サーキット			それ以下
C-5	男	31~40歳	会社員	ある	栃木	401~750cc					ツーリング				それ以下
C-8	男	21~30歳	会社員	ある	愛知	1000cc~					ツーリング				それ以下
C-9	男	31~40歳	会社員	ある	静岡	51~125cc				仕事で使う					5~6日
C-10	男	31~40歳	商工自営業	ある	愛知	~50cc		会社・学校まで							毎日
C-12	男	31~40歳	会社員	ある	愛知	126~250cc					ツーリング				それ以下
C-13	男	31~40歳	会社員	ある	愛知	401~750cc					ツーリング				それ以下
C-14	女	31~40歳	会社員	ある	神奈川	251~400cc					ツーリング				それ以下
C-15	男	31~40歳	会社員	ある	神奈川	751~999cc					ツーリング				3~4日
C-16	男	31~40歳	会社員	ある	愛知	251~400cc					ツーリング				3~4日
C-17	男	31~40歳	会社員	ない	神奈川	126~250cc					ツーリング				3~4日
C-18	男	31~40歳	会社員	ある	三重	1000cc~					ツーリング				それ以下
C-19	男	31~40歳	商工自営業	ある	静岡	126~250cc						峠・サーキット			それ以下
C-20	男	31~40歳	会社員	ある	静岡	~50cc		会社・学校まで							3~4日
C-21	男	21~30歳	会社員	ある	滋賀	251~400cc					ツーリング				それ以下
C-22	男	21~30歳	会社員	ある	神奈川	751~999cc					ツーリング				それ以下
C-23	男	51~60歳	会社員	ない	埼玉	126~250cc					ツーリング				それ以下
C-24	男	31~40歳	会社員	ある	埼玉	51~125cc		会社・学校まで							5~6日
C-25	男	41~50歳	会社員	ある	神奈川	126~250cc					ツーリング				それ以下
C-27	男	31~40歳	会社員	ある	静岡	1000cc~					ツーリング				それ以下
C-28	男	21~30歳	会社員	ある	愛知	126~250cc					ツーリング				それ以下
C-29	男	31~40歳	商工自営業	ある	愛知	401~750cc				仕事で使う	ツーリング				それ以下
C-30	女	41~50歳	会社員	ある	静岡	126~250cc					ツーリング				それ以下
C-31	男	31~40歳	会社員	ある	愛知	401~750cc		会社・学校まで							3~4日
C-32	男	41~50歳	会社員	ある	静岡	1000cc~					ツーリング				それ以下
C-33	男	21~30歳	会社員	ある	愛知	251~400cc					ツーリング				それ以下
C-34	男	31~40歳	会社員	ある	静岡	126~250cc					ツーリング				それ以下
C-35	女	41~50歳	公務員	ない	東京	251~400cc			買い物・用足し		ツーリング				それ以下
C-36	男	31~40歳	会社員	ある	埼玉	1000cc~					ツーリング				3~4日
C-37	男	31~40歳	会社員	ない	神奈川	401~750cc			買い物・用足し						不明
C-38	男	31~40歳	その他	ない	埼玉	126~250cc					ツーリング				それ以下
C-39	男	31~40歳	会社員	ある	静岡	751~999cc					ツーリング				それ以下
C-42	男	41~50歳	会社員	ある	愛知	不明					ツーリング				3~4日
C-44	男	41~50歳	会社員	ない	不明	1000cc~					ツーリング				3~4日
C-45	男	31~40歳	会社員	ある	埼玉	401~750cc					ツーリング				それ以下
C-46	不明	41~50歳	会社員	ある	神奈川	251~400cc					ツーリング				3~4日
C-47	男	21~30歳	会社員	ある	愛知	126~250cc	駅まで								3~4日
C-48	女	21~30歳	会社員	ある	東京	1000cc~						峠・サーキット			それ以下
C-49	男	21~30歳	会社員	ある	滋賀	251~400cc			買い物・用足し						それ以下

ミーティングの参加状況

回答者	11静岡県牧之原市2008/09	10兵庫県豊岡市2008/05	9静岡県御前崎市2007/9	8新潟県柏崎市2007/5	7静岡県御前崎市2006/10	6新潟県柏崎市2006/04	5静岡県御前崎市2005/10	4茨城県東茨城郡大洗町2005/04	3静岡県浜名郡新居町2004/10	2茨城県波崎町2004/05	1静岡県榛原郡相良町2003/09	参加回数
C-1	1											1
C-2	1											1
C-3	1											1
C-4	1											1
C-5	1											1
C-8	1		1				1					3
C-9	1		1		1				1		1	6
C-10	1		1		1		1					4
C-12	1	1										2
C-13	1											1
C-14	1											1
C-15	1											1
C-16	1	1	1									3
C-17	1											1
C-18	1				1							2
C-19	1		1		1		1				1	6
C-20	1											1
C-21	1										1	2
C-22	1		1		1		1					4
C-23	1											1
C-24	1		1	1								3
C-25	1											1
C-27	1		1		1		1					4
C-28	1											1
C-29	1	1										2
C-30	1		1		1							3
C-31	1	1		1								3
C-32	1		1									2
C-33	1											1
C-34	1		1				1					3
C-35	1		1		1		1	1				5
C-36	1		1	1	1	1	1	1	1	1		9
C-37	1											1
C-38	1		1	1	1		1	1				6
C-39	1											1
C-42	1	1		1								3
C-44	1		1	1	1		1	1	1	1		8
C-45	1											1
C-46	1		1									2
C-47	1											1
C-48	1											1
C-49	1											1

今回のミーティングの参加動機

回答者	1.ライダーがたくさん集まるから	2.役に立ちたいから	3.環境活動がしたいから	4.環境破壊の加害者意識から	5.自分にもできそうだから	6.前に参加したことがあるから	7.その他の理由()
C-1					自分にもできそうだから		
C-2			環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
C-3	ライダーがたくさん集まるから						
C-4			環境活動がしたいから				
C-5					自分にもできそうだから		
C-8			環境活動がしたいから			前に参加したことがあるから	
C-9					自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
C-10		役に立ちたいから	環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
C-12	ライダーがたくさん集まるから	役に立ちたいから	環境活動がしたいから				
C-13			環境活動がしたいから				
C-14		役に立ちたいから	環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
C-15		役に立ちたいから			自分にもできそうだから		
C-16	ライダーがたくさん集まるから	役に立ちたいから			自分にもできそうだから		
C-17	ライダーがたくさん集まるから		環境活動がしたいから				
C-18					自分にもできそうだから		
C-19		役に立ちたいから	環境活動がしたいから	環境破壊の加害者意識から	自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
C-20			環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
C-21	ライダーがたくさん集まるから				自分にもできそうだから		
C-22					自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
C-23			環境活動がしたいから				
C-24		役に立ちたいから				前に参加したことがあるから	
C-25	ライダーがたくさん集まるから						
C-27	ライダーがたくさん集まるから	役に立ちたいから				前に参加したことがあるから	
C-28		役に立ちたいから	環境活動がしたいから		自分にもできそうだから		
C-29	ライダーがたくさん集まるから	役に立ちたいから			自分にもできそうだから		
C-30			環境活動がしたいから				
C-31						前に参加したことがあるから	
C-32			環境活動がしたいから				
C-33	ライダーがたくさん集まるから						
C-34				環境破壊の加害者意識から			
C-35		役に立ちたいから	環境活動がしたいから			前に参加したことがあるから	
C-36		役に立ちたいから			自分にもできそうだから	前に参加したことがあるから	
C-37			環境活動がしたいから				
C-38		役に立ちたいから				前に参加したことがあるから	
C-39	ライダーがたくさん集まるから						
C-42						前に参加したことがあるから	
C-44			環境活動がしたいから				
C-45		役に立ちたいから					
C-46		役に立ちたいから					
C-47	ライダーがたくさん集まるから						
C-48			環境活動がしたいから				
C-49	ライダーがたくさん集まるから						

回答者	「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)						「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えよう」と努力していますか？			「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？
	「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちがありますか？			「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？			「燃費が良くなる工夫」をされていますか？			
C-1	2	4	4	4	2	4	4	5	5	4
C-2	1	5	5	4	2	4	4	4	4	4
C-3	2	4	4	4	1	5	3	4	3	3
C-4	4	2	5	4	2	4	4	5	4	3
C-5	1	5	5	5	1	5	3	5	3	5
C-8	2	4	4	5	5	1	5	5	4	4
C-9	1	5	4	4	1	5	5	5	4	5
C-10	3	3	4	4	4	2	4	4	4	3
C-12	3	3	4	4	3	3	4	4	4	3
C-13	2	4	3	3	1	5	3	4	3	3
C-14	4	2	5	5	4	2	4	3	3	3
C-15	1	5	3	3	1	5	3	4	4	4
C-16	2	4	4	4	1	5	4	4	4	4
C-17	2	4	4	4	4	2	4	4	4	4
C-18	3	3	2	2	2	4	4	4	3	3
C-19	1	5	5	5	5	1	5	4	4	5
C-20	2	4	5	5	1	5	5	5	5	3
C-21	1	5	4	4	1	5	3	4	4	3
C-22	2	4	4	3	5	1	3	4	3	2
C-23	1	5	5	5	3	3	5	5	5	5
C-24	3	3	5	5	3	3	4	5	4	4
C-25	1	5	4	5	3	3	4	5	3	2
C-27	3	3	3	4	2	4	4	3	4	3
C-28	3	3	4	4	1	5	5	5	4	3
C-29	1	5	5	5	1	5	5	3	5	3
C-30	4	2	5	5	2	4	5	4	4	4
C-31	3	3	3	2	5	1	3	1	1	1
C-32	2	4	5	5	5	1	5	5	4	4
C-33	3	3	4	4	5	1	3	5	4	4
C-34	3	3	3	1	1	5	5	3	3	3
C-35	4	2	5	5	1	5	4	5	4	4
C-36	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4
C-37	1	5	4	4	1	5	5	4	2	3
C-38	5	1	4	4	5	1	2	2	3	3
C-39	3	3	4	4	2	4	3	4	3	3
C-42	4	2	4	4	1	5	4	4	4	2
C-44	3	3	3	3	3	3	3	5	3	3
C-45	4	2	3	3	4	2	2	3	3	2
C-46	3	3	4	4	2	4	3	5	4	4
C-47	3	3	4	4	3	3	5	4	4	3
C-48	4	2	4	4	3	3	3	5	4	2
C-49	3	3	4	3	2	4	2	2	3	2

回答者	急加速をしない、ふんわりアクセルで走る	適切なギヤで走る	アクセル開度を一定に保って走る	減速時は早めにアクセルオフ	アイドリングストップを行う	タイヤの空気圧を適正にする	チェーンオイルを塗布する	足回りのベアリングなどをグリスアップする	エアクリナーの掃除	マシンや人体の軽量化	行動の得点
C-1	5	5	4	4	4	2	5	3	3	3	38
C-2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
C-3	4	4	3	3	1	3	3	4	4	3	32
C-4	3	4	4	5	3	5	5	3	2	3	37
C-5	5	5	5	5	1	4	3	1	1	1	31
C-8	5	5	5	5	1	5	5	2	5	5	43
C-9	5	5	5	5	1	5	5	1	1	1	34
C-10	5	5	5	5	2	5	5	5	5	3	45
C-12	4	4	4	4	5	4	3	2	3	4	37
C-13	5	5	5	5	1	5	5	5	5	3	44
C-14	4	4	5	5	5	5	5	3	4	3	43
C-15	3	5	4	4	3	4	4	3	3	3	36
C-16	4	5	5	5	2	5	3	4	4	4	41
C-17	4	5	5	5	1	5	5	5	5	5	45
C-18	3	4	3	4	2	4	4	4	4	3	35
C-19	5	5	5	5	1	5	5	5	5	5	46
C-20	4	5	5	5	1	3	2	1	1	3	30
C-21	4	4	4	5	3	5	2	2	2	3	34
C-22	2	5	4	4	3	3	2	2	3	2	30
C-23	5	5	5	5	4	5	3	3	3	3	41
C-24	5	5	4	5	3	5	5	5	5	3	45
C-25	2	3	4	1	1	4	4	4	5	1	29
C-27	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3	35
C-28	5	3	5	5	1	4	3	2	4	4	36
C-29	5	5	5	5	3	5	0	5	5	3	41
C-30	2	5	5	5	1	4	2	3	2	3	32
C-31	3	3	2	1	1	3	3	1	1	5	23
C-32	5	5	5	5	1	4	4	3	4	3	39
C-33	3	5	5	5	2	5	4	2	5	2	38
C-34	3	5	5	5	1	3	5	3	5	5	40
C-35	5	5	4	4	5	4	1	1	1	4	34
C-36	3	4	4	4	5	5	5	5	5	2	42
C-37	3	5	5	5	2	5	5	5	5	2	42
C-38	2	3	2	4	1	1	1	1	1	1	17
C-39	5	3	5	3	1	4	3	1	4	3	32
C-42	3	3	3	5	2	4	4	2	3	2	31
C-44	3	3	3	3	2	3	5	5	5	5	37
C-45	3	3	3	4	3	4	4	3	3	2	32
C-46	4	4	4	4	2	5	5	5	2	2	37
C-47	3	4	4	5	2	4	5	5	3	5	40
C-48	4	4	4	4	1	4	4	4	3	4	36
C-49	2	3	3	4	3	3	2	2	2	2	26

アンケート0 質問 , , , , x質問 クロス集計

0 独立性の検定 x

「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台よりも低い」と思いますが? (R)

	1	2	3	4	5
1	1	1	5	1	
2		3	10	6	1
3		2	5	2	
4	1		1	2	
5			1		

独立性の検定    \*\*:1%有意    \*:5%有意  
 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定  
 11.1770    16    0.7984

CramerのV    0.2579

0 独立性の検定 x

「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか?

	1	2	3	4	5
1		1			
2		1	1		
3	2	2	4	1	
4		2	15	6	1
5			2	4	

独立性の検定    \*\*:1%有意    \*:5%有意  
 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定  
 23.7134    16    0.0960

CramerのV    0.3757

0 独立性の検定 x

「実際にエコライディングをしてみよう」と思いませんか?

	1	2	3	4	5
1			1		
2				1	
3	2	4	6		
4		2	11	4	1
5			4	6	

独立性の検定    \*\*:1%有意    \*:5%有意  
 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定  
 22.7040    16    0.1219

CramerのV    0.3676

0 独立性の検定 x

「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いませんか? (R)

	1	2	3	4	5
1	1	2	5	1	1
2	1		5	2	
3		2	5	4	
4		2	3	1	
5			4	3	

独立性の検定    \*\*:1%有意    \*:5%有意  
 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定  
 12.6320    16    0.6995

CramerのV    0.2742

0 独立性の検定 x

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか?

	1	2	3	4	5
1	1	1			
3	1	4	8	1	
4		1	11	7	
5			3	3	1

独立性の検定    \*\*:1%有意    \*:5%有意  
 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定  
 26.2368    12    0.0099 \*\*

CramerのV    0.4563

アンケートA 質問 , , , , x質問 クロス集計

A		独立性の検定 ×				
「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますが？(R)		1	2	3	4	5
1	1	1	3	4	1	
2		4	2	4		
3		3	8	4	1	
4		1		2	1	
5	1		2	1		
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意						
χ <sup>2</sup> 乗値 自由度 P 値 判定						
16.5000 16 0.4186						
CramerのV 0.3062						
A		独立性の検定 ×				
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？		1	2	3	4	5
2	2	1		1		
3		3	5			
4		5	9	7		
5			1	7	3	
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意						
χ <sup>2</sup> 乗値 自由度 P 値 判定						
43.9344 12 0.0000 **						
CramerのV 0.5769						
A		独立性の検定 ×				
「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますが？		1	2	3	4	5
1	1					
2	1	1		1		
3		5	4			
4		3	10	8		
5			1	6	3	
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意						
χ <sup>2</sup> 乗値 自由度 P 値 判定						
55.7923 16 0.0000 **						
CramerのV 0.5630						
A		独立性の検定 ×				
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますが？(R)		1	2	3	4	5
1		1	6	4	3	
2	1	2	1	4		
3		3	5	2		
4		1	2	3		
5	1	2	1	2		
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意						
χ <sup>2</sup> 乗値 自由度 P 値 判定						
17.5482 16 0.3510						
CramerのV 0.3158						
A		独立性の検定 ×				
「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？		1	2	3	4	5
2	1	4	1			
3		4	8	3		
4	1	1	5	9		
5			1	3	3	
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意						
χ <sup>2</sup> 乗値 自由度 P 値 判定						
36.8445 12 0.0002 **						
CramerのV 0.5283						

アンケートB 質問 , , , , x質問 クロス集計

B		独立性の検定 x				
「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？(R)						
		1	2	3	4	5
1		1		3	5	1
2			1	7	3	
3			1	6	7	
4		1		2	2	
5				1		1
独立性の検定    **:1%有意    *:5%有意 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定 19.5247    16    0.2424 CramerのV    0.3409						
B		独立性の検定 x				
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？						
		1	2	3	4	5
1		1				
2				1	1	
3		1		6		
4			2	11	10	
5				1	6	2
独立性の検定    **:1%有意    *:5%有意 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定 41.1934    16    0.0005 ** CramerのV    0.4952						
B		独立性の検定 x				
「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？						
		1	2	3	4	5
1		1				
3		1	1	5	1	
4				13	10	
5			1	1	6	2
独立性の検定    **:1%有意    *:5%有意 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定 38.0661    12    0.0001 ** CramerのV    0.5496						
B		独立性の検定 x				
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)						
		1	2	3	4	5
1				1	4	2
2		1	1	6	2	
3				7	9	
4			1	4		
5		1		1	2	
独立性の検定    **:1%有意    *:5%有意 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定 27.9330    16    0.0322 * CramerのV    0.4078						
B		独立性の検定 x				
「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？						
		1	2	3	4	5
1		1				
2		1		1		
3			2	8	6	
4				8	5	2
5				2	6	
独立性の検定    **:1%有意    *:5%有意 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定 41.6283    16    0.0004 ** CramerのV    0.4978						

アンケートC 質問 , , , , x質問 クロス集計

C		独立性の検定 ×				
「バイク一台による地球環境破壊の程度は、クルマ一台分よりも低い」と思いますか？(R)		1	2	3	4	5
1		1	3	2	4	
2		1	3	5		
3	1	1	9	4		
4		3	2	2		
5			1			
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意						
χ <sup>2</sup> 乗値 自由度 P 値 判定						
24.8034 16 0.0734						
CramerのV 0.3842						
C		独立性の検定 ×				
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？		1	2	3	4	5
2			1			
3	1	1	4	1		
4		5	9	7	1	
5			4	5	3	
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意						
χ <sup>2</sup> 乗値 自由度 P 値 判定						
15.0636 12 0.2380						
CramerのV 0.3458						
C		独立性の検定 ×				
「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？		1	2	3	4	5
1			1			
2	1		1			
3		3	2	1		
4		2	11	7	1	
5		1	3	5	3	
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意						
χ <sup>2</sup> 乗値 自由度 P 値 判定						
34.8494 16 0.0042 **						
CramerのV 0.4555						
C		独立性の検定 ×				
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)		1	2	3	4	5
1		1	8	3	2	
2		1	4	4		
3		2	3	2	1	
4		1	2	1		
5	1	1	1	3	1	
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意						
χ <sup>2</sup> 乗値 自由度 P 値 判定						
11.8442 16 0.7546						
CramerのV 0.2655						
C		独立性の検定 ×				
「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えることは多いですか？		1	2	3	4	5
2		2	1			
3	1	2	5	3	1	
4		2	6	7		
5			6	3	3	
独立性の検定 **:1%有意 *:5%有意						
χ <sup>2</sup> 乗値 自由度 P 値 判定						
17.4222 12 0.1344						
CramerのV 0.3718						

アンケート 0, A 質問 , x 質問 クロス集計

0		独立性の検定 ×				
「燃費が良くなる工夫」をしていますか？						
		1	2	3	4	5
1	2	1	1			
2		1			1	
3		2	6		1	
4		2	13		7	1
5			2		2	
独立性の検定    **:1%有意    *:5%有意 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定 28.7409        16    0.0257 * CramerのV    0.4136						
0		独立性の検定 ×				
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？						
		1	2	3	4	5
1	1					
2	1	2				
3		4	12			
4			10		10	1
5					1	
独立性の検定    **:1%有意    *:5%有意 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定 52.6061        16    0.0000 ** CramerのV    0.5596						
A		独立性の検定 ×				
「燃費が良くなる工夫」をしていますか？						
		1	2	3	4	5
1	1					
2	1	4	1			
3		2	6		1	
4		3	6		11	
5			2		3	3
独立性の検定    **:1%有意    *:5%有意 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定 55.9180        16    0.0000 ** CramerのV    0.5637						
A		独立性の検定 ×				
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？						
		1	2	3	4	5
1	1					
2	1	4				
3		4	9		2	
4		1	5		10	
5			1		3	3
独立性の検定    **:1%有意    *:5%有意 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定 66.1513        16    0.0000 ** CramerのV    0.6131						

アンケートB, C 質問 , x質問 クロス集計

**B** 独立性の検定 x

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

	1	2	3	4	5
1	1				
2				1	
3		2	5	3	
4	1		8	7	
5			6	6	2

独立性の検定    \*\*:1%有意    \*:5%有意  
 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定  
 33.3784    16    0.0066    \*\*

CramerのV    0.4457

**B** 独立性の検定 x

「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？

	1	2	3	4	5
1	2		1		
2			1		
3		2	10	2	
4			7	10	
5				5	2

独立性の検定    \*\*:1%有意    \*:5%有意  
 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定  
 53.1706    16    0.0000    \*\*

CramerのV    0.5626

**C** 独立性の検定 x

「燃費が良くなる工夫」をしていますか？

	1	2	3	4	5
1	1				
2		1	1		
3		1	4		
4		2	9	6	1
5		2	4	7	3

独立性の検定    \*\*:1%有意    \*:5%有意  
 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定  
 52.5176    16    0.0000    \*\*

CramerのV    0.5591

**C** 独立性の検定 x

「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？

	1	2	3	4	5
1	1				
2			1		
3		4	8		1
4		2	7	12	2
5			2	1	1

独立性の検定    \*\*:1%有意    \*:5%有意  
 $\chi^2$ 乗値    自由度    P 値    判定  
 57.2515    16    0.0000    \*\*

CramerのV    0.5838

合計	616	718	699	696	428	683	623	513	495	549
平均	3.62	4.22	4.11	4.09	2.52	4.02	3.66	3.02	3.22	2.91
標準偏差	1.08	0.87	0.94	1.02	1.36	1.07	1.35	1.35	1.29	1.25
サンプル数	170									

急加速をしない、ふんわりアクセルで走る	1.0000											
適切なギヤで走る	0.4090	1.0000										
アクセル開度を一定に保って走る	0.5364	0.6327	1.0000									
減速時は早めにアクセルオフ	0.4154	0.5428	0.6815	1.0000								
アイドリングストップを行う	0.0245	0.0968	-0.0269	0.0882	1.0000							
タイヤの空気圧を適正にする	0.0513	0.2368	0.1905	0.2626	0.1072	1.0000						
チェーンオイルを塗布する	0.1191	0.1703	0.1038	0.1174	0.0435	0.4327	1.0000					
足回りのベアリングなどをグリスアップする	0.0448	0.0269	0.0401	0.0716	0.0787	0.4073	0.4864	1.0000				
エアクリナーの掃除	0.0461	0.0408	0.1208	0.1191	0.0332	0.4544	0.4162	0.6393	1.0000			
マシンや人体の軽量化	0.1017	0.1219	0.0836	0.1178	0.1316	0.1996	0.2140	0.3092	0.2692	1.0000		
「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか?	0.3894	0.2584	0.3509	0.3352	0.1772	0.0872	0.1362	0.1129	0.0991	0.0652	1.0000	

重回帰式

変数名	偏回歸係数	標準偏回歸係数	F 値	T 値	P 値	判定	標準誤差	偏相關	単相關	下限値	上限値
急加速をしない、ふんわりアクセルで走る	0.213913052	0.2574	9.3589	3.0592	0.0026	**	0.06992372	0.2358	0.3894	0.075813972	0.352012131
適切なギヤで走る	-0.022212803	-0.0213	0.0505	-0.2247	0.8225		0.09887497	-0.0178	0.2584	-0.21749049	0.173064884
アクセル開度を一定に保って走る	0.136752218	0.1430	1.5922	1.2618	0.2089		0.10837563	0.0996	0.3509	-0.077289236	0.350793673
減速時は早めにアクセルオフ	0.117027694	0.1323	1.7784	1.3336	0.1843		0.087755878	0.1052	0.3352	-0.056289829	0.290345217
アイドリングストップを行う	0.111162301	0.1672	5.4493	2.3344	0.0208	*	0.047619966	0.1820	0.1772	0.01711305	0.205211552
タイヤの空気圧を適正にする	-0.046709485	-0.0555	0.4174	-0.6461	0.5191		0.072294527	-0.0512	0.0872	-0.189490898	0.096071929
チェーンオイルを塗布する	0.043331009	0.0647	0.5822	0.7630	0.4466		0.056788671	0.0604	0.1362	-0.068826399	0.155488416
足回りのベアリングなどをグリスアップする	0.044039412	0.0659	0.4566	0.6757	0.5002		0.065171379	0.0535	0.1129	-0.084673813	0.172752637
エアクリナーの掃除	0.010600367	0.0151	0.0249	0.1577	0.8749		0.067202584	0.0125	0.0991	-0.122124479	0.143325214
マシンや人体の軽量化	-0.025416078	-0.0351	0.2211	-0.4702	0.6389		0.054056367	-0.0373	0.0652	-0.132177196	0.081345041
定数項	1.162691243		8.7164	2.9524	0.0036	**	0.393818686			0.384900847	1.94048164

精度

決定係数	0.2295										
修正決定係数	0.1810										
重相関係数	0.4790										
修正重相関係数	0.4255										
ダービツツ比	2.1995										
赤池の A I C	426.7325										

分散分析表

要因	偏差平方和	自由度	平均平方	F 値	P 値	判定
回歸変動	31.68160544	10	3.168160544	4.735651037	0.0000	**
誤差変動	106.3713357	159	0.669002112			
全体変動	138.0529412	169				

理論値					理論値						
観測値	理論値	残差	下限値	上限値	観測値	理論値	残差	下限値	上限値		
1	3	3.449306223	-0.449306223	2.92948512	3.969127325	85	4	3.7752966	0.2247034	3.402425285	4.148167844
2	4	3.418865025	0.581134975	3.030857835	3.806872215	86	4	3.6537077	0.3462923	3.38304993	3.924365541
3	3	3.39800634	-0.39800634	3.020251263	3.775750006	87	4	3.5653308	0.4346692	3.209143912	3.921517713
4	3	3.147156297	-0.147156297	2.7744885	3.516863744	88	3	3.3586096	-0.3586096	2.989594988	3.727624204
5	2	2.857306997	-0.857306997	2.56390379	3.150710203	89	4	3.5609686	0.4390414	3.211797127	3.910120011
6	3	3.489844129	-0.489844129	2.982932609	3.996755649	90	3	3.0331874	-0.0331874	2.60798757	3.458387255
7	4	2.974401431	1.025598569	2.409125493	3.539677368	91	3	3.2127615	-0.2127615	2.887527888	3.537995205
8	4	3.128171718	0.871828282	2.800439722	3.456903714	92	4	3.4256532	0.5743468	3.104405125	4.017795132
9	3	3.835109094	-0.835109094	3.423628418	4.246589769	93	3	3.691738	-0.691738	3.337603464	4.045872478
10	3	2.913531419	0.086468581	2.664160551	3.162902287	94	4	3.6767926	0.3232074	3.335790019	4.017795132
11	3	2.826728964	-0.173271036	2.289179048	3.36427888	95	4	3.5680657	0.4319343	3.184818871	3.951312612
12	2	2.684512488	-0.684512488	2.125460879	3.243564097	96	4	3.8528051	0.1471949	3.54200595	4.163604204
13	3	3.176990621	-0.176990621	2.732407775	3.620973466	97	3	3.4387802	-0.4387802	3.069393291	3.808167161
14	3	2.562571768	0.447428232	1.971685923	3.133457613	98	1	1.7034504	-0.7034504	1.103307287	2.303593536
15	2	2.836043947	-0.836043947	2.373238259	3.298849635	99	3	3.4508613	-0.4508613	2.933523839	3.968178843
16	3	3.125760199	-0.125760199	2.754541929	3.496978468	100	3	3.3788189	-0.3788189	2.973814832	3.783823038
17	3	3.47471514	-0.47471514	2.969117718	3.980312561	101	3	2.6485309	0.3514691	2.109294848	3.18776696
18	4	3.017144055	0.982855945	2.62274306	3.411545051	102	4	3.0305605	0.9694395	2.654718825	3.406402126
19	4	3.406895769	0.593104231	3.224896287	3.58889525	103	4	3.8834294	0.1165706	3.481952091	4.284906772
20	3	2.680638213	0.319361787	2.313415341	3.047861084	104	3	3.3190846	-0.3190846	2.991784288	3.646384999
21	5	3.291241931	1.708758069	2.7875137	3.794970162	105	3	2.9979629	0.0020371	2.514301043	3.481624811
22	3	2.764023631	0.235976369	2.290697819	3.237349442	106	3	3.408208	-0.408208	3.111787674	3.704628288
23	2	2.710811806	-0.710811806	2.211715506	3.209908106	107	3	3.3654419	-0.3654419	3.013780525	3.71710335
24	2	2.985902008	-0.985902008	2.58122977	3.390574245	108	2	3.1332577	-1.1332577	2.689263018	3.572752451
25	3	3.672349014	-0.672349014	3.258965502	4.085732527	109	4	4.031498	-0.031498	3.191479983	4.44351599
26	3	2.747984646	0.252015354	2.486752516	3.009216777	110	4	4.037883	-0.037883	3.645647886	4.430118137
27	4	3.304092545	0.695907455	2.917332629	3.690852461	111	4	3.9751507	0.0248493	3.642308888	4.307992445
28	1	2.948395431	-1.948395431	2.510311774	3.386479088	112	1	2.3441444	-1.3441444	1.650111975	3.038176728
29	4	3.140754334	0.859245666	2.759869811	3.521638857	113	5	3.2322858	1.7677142	2.82583529	3.638736293
30	3	3.391962531	-0.391962531	2.946807192	3.837117869	114	3	3.4758111	-0.4758111	3.156492402	3.795129856
31	3	3.420087282	-0.420087282	3.20684135	3.633333214	115	3	2.6692064	0.3307936	2.387205164	2.951207573
32	4	3.516964145	0.483035855	3.112149869	3.921778421	116	3	3.4937283	-0.4937283	3.062991554	3.924464958
33	3	3.428189176	-0.428189176	3.162442706	3.693935646	117	2	3.3345163	-1.3345163	3.017832455	3.651200066
34	2	1.826347028	-0.173652972	1.234015052	2.418678555	118	3	3.4845401	-0.4845401	3.103203952	3.811056245
35	3	2.630556331	0.369443669	2.084793431	3.176319231	119	5	3.6707123	1.3292877	3.339146556	4.002277969
36	3	3.211817044	-0.211817044	2.889827262	3.533806826	120	3	2.7526198	0.2473802	2.280478844	3.224760789
37	4	3.629745253	0.370254747	3.279599599	3.979530547	121	3	4.0064798	-1.0064798	3.516852209	4.496107434
38	1	3.501683496	-2.501683496	3.022142289	3.981224704	122	3	2.9101543	0.0898457	2.662909579	3.157399031
39	3	3.419831974	-0.419831974	3.108573659	3.73109029	123	4	2.873068	1.126932	2.461899182	3.284236731
40	3	3.29719163	-0.29719163	2.799250587	3.795132674	124	4	3.3951523	0.6048477	3.026896621	3.763407949
41	4	2.978895826	1.021104174	2.632120307	3.325671345	125	4	3.1585186	0.8414814	2.679795959	3.637241143
42	4	3.704448217	0.295551783	3.282459446	4.126436987	126	4	3.940806	0.059194	3.37827306	4.503338883
43	3	3.02469372	-0.02469372	2.765988638	3.283398803	127	4	2.9828318	1.0171682	2.456264178	3.509399385
44	4	3.116698124	0.883301876	2.640117605	3.593278643	128	4	3.7510267	0.2489733	3.505406672	3.99646655
45	2	3.327444086	-1.327444086	2.933983629	3.670904542	129	4	3.7918686	0.2081315	3.340580672	4.243156363
46	4	3.232724256	0.767275744	2.910361123	3.55080739	130	4	2.9101543	1.0898457	2.662909579	3.157399031
47	4	4.067199385	-0.067199385	3.698978212	4.436420558	131	3	2.9341697	0.0658303	2.563226658	3.305112803
48	4	3.286259082	0.713740918	2.878300682	3.693867483	132	3	3.2413918	-0.2413918	2.886174315	3.596609261
49	2	2.671254148	-0.671254148	2.281978519	3.060529776	133	5	3.4736331	1.5263669	3.08664856	3.860617212
50	4	3.370879324	0.629120676	3.150006855	3.591751792	134	4	3.4983622	0.5016378	3.024541143	3.972183336
51	3	3.305720344	-0.305720344	2.983416836	3.628023852	135	5	3.5135857	1.4864143	3.026129536	4.0010418
52	5	3.658683502	1.343136498	3.315113407	3.998613596	136	3	3.7924749	-0.7924749	3.495788252	4.089160937
53	3	2.845700126	0.154299874	2.563618288	3.127781461	137	3	3.4617941	-0.4617941	3.135935987	3.787652201
54	3	2.374630048	0.625369952	2.029838588	2.719424239	138	3	3.6813126	-0.6813126	3.351325285	4.011299975
55	2	2.971884575	-0.971884575	2.533789406	3.409979743	139	3	3.8355824	-0.355824	3.45345894	4.217705852
56	3	2.816472222	0.183527778	2.489027016	3.143917428	140	4	3.1161301	0.8838699	2.888562546	3.43697723
57	3	3.408039707	-0.408039707	3.02920064	3.786878774	141	4	3.411844	0.5881659	3.128872495	3.694815516
58	3	2.910154305	0.089845695	2.662909579	3.157399031	142	4	3.4165674	0.5834326	3.070418338	3.762716508
59	1	2.528845459	-1.528845459	1.69423149	3.363459428	143	3	2.9450682	0.0549318	2.672280893	3.217855502
60	3	2.987005525	0.012994475	2.685682406	3.288328645	144	5	3.6304805	1.3695195	3.271931034	3.989029916
61	4	3.808765665	0.191234335	3.496489475	4.121041856	145	3	3.2122664	-0.2122664	2.862567609	3.561965202
62	3	3.488834368	-0.488834368	3.254510261	3.723158476	146	3	3.2812724	-0.2812724	2.919419021	3.643125784
63	2	2.857030803	-0.857030803	2.355234371	3.358827236	147	2	2.8436412	-0.8436412	2.461487593	3.225794841
64	3	3.705197183	-0.705197183	3.430302923	3.980091444	148	5	3.818858	1.181142	3.520797659	4.116918257
65	4	3.053541217	0.946458783	2.563903901	3.543178533	149	4	3.766886	0.233115	3.402462025	4.131128003
66	2	3.185351356	-1.185351356	2.783705812	3.5869969	150	2	2.4893073	-0.4893073	1.87207259	3.106542024
67	5	1.745178931	3.254821069	1.165249452	2.325108409	151	3	3.308925	-0.308925	3.13972928	4.78120682
68	5	3.815558409	1.184441591	3.494636769	4.136480049	152	3	3.517651	-0.517651	3.037149002	3.998153046
69	1	2.574607129	-1.574607129	2.187076817	2.962137442	153	3	3.6869822	-0.6869822	3.061826214	4.312138166
70	3	2.818542689	0.181457311	2.498130696	3.138954681	154	4	2.83641	1.16359	2.383918126	3.28901891
71	4	3.420087282	0.579912718	3.20684135	3.633333214	155	1	2.1569104	-1.1569104	1.579571205	2.734249559
72	4	3.263821231	0.736178769	2.741674946	3.785967516	156	4	3.5860119	0.4139881	3.30853125	3.83492581
73	3	3.039231537	-0.039231537	2.714873634	3.363589441	157	4	3.2146157	0.7853843	2.80940345	3.619827873
74	2	3.561389079	-1.561389079	3.311496263	3.811281894	158	3	3.2079945	-0.2079945	2.701706305	3.714282723
75	3	3.568635151	-0.568635151	2.93632083	4.200949472	159	4	3.5015922	0.4984078	2.997451577	4.00573278
76	4	3.713860287	0.286139713	3.120365622	4.307354951	160	4	3.4919847	0.0801053	3.110455643	3.873513757
77	2	3.185591189	-1.185591189	2.892669145	3.478513234	161	3	3.3900649	-0.3900649	3.03349432	3.746635491
78	3	2.468392311	0.531607689	1.919793411	3.01699121	162	3	2.4025017	0.5974983	1.833335933	2.97166746
79	2	2.847659833	-0.847659833	2.528248128	3.167071539	163	3	3.2649723	-0.2649723	2.699895718	3.80048885

	「バイクー 台による地 球環境破壊 の程度は、 クルマー 台分よりも 低い」と思 いますか？ (R)	「できるだ けエコライ ディングを してみよ う」という 気持ちはあ りますか？	「実際にエ コライディ ングをし てみよう」と 思いますか？	「いくら ライダーが エコライ ディングを しても、 クルマ がエコド ライブを してくれ ないと環 境保全上 は意味が ない」と 思います か？ (R)	「自分はよ くエコラ イディング をしている 」と思 います か？
合計	420	663	663	454	549
平均	2.47	3.90	3.90	2.67	3.2294118
標準偏差	1.10	0.84	0.89	1.36	0.9011527
サンプル数	170				

相関行列	「バイクー 台による地 球環境破壊 の程度は、 クルマー 台分よりも 低い」と思 いますか？ (R)	「できるだ けエコライ ディングを してみよ う」という 気持ちはあ りますか？	「実際にエ コライディ ングをし てみよう」と 思いますか？	「いくら ライダーが エコライ ディングを しても、 クルマ がエコド ライブを してくれ ないと環 境保全上 は意味が ない」と 思います か？ (R)	「自分はよ くエコラ イディング をしている 」と思 います か？
------	--	--	--	--	---

「バイクー台による地球環境破壊の程度は、クルマー台分よりも低い」と思いますか？(R)	1.0000				
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？	-0.0506	1.0000			
「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？	0.0060	0.8298	1.0000		
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)	0.1626	-0.1774	-0.0903	1.0000	
「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？	-0.0969	0.5479	0.5554	-0.1305	1.0000

重回帰式

変数名	偏回帰係数	標準偏回帰係数	F 値	T 値	P 値	判定	標準誤差	偏相関	単相関	下限値	上限値
「バイクー台による地球環境破壊の程度は、クルマー台分よりも低い」と思いますか？(R)	-0.0649422	-0.0794	1.5297	-1.2368	0.2179		0.0525082	-0.0958	-0.0969	-0.1686168	0.0387324
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？	0.2683977	0.2516	4.7491	2.1792	0.0307	*	0.1231616	0.1673	0.5479	0.0252218	0.5115736
「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？	0.3467579	0.3433	9.0552	3.0092	0.0030	**	0.1152332	0.2281	0.5554	0.1192363	0.5742794
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)	-0.0278458	-0.0420	0.4135	-0.6431	0.5211		0.0433009	-0.0500	-0.1305	-0.1133411	0.0576495
定数項	1.0651153		10.0424	3.1690	0.0018	**	0.3361077			0.4014889	1.7287417

精度

決定係数 0.3417

修正済決定係数 0.3257

分散分析表

重相関係数	0.5845	要因	偏差平方和	自由度	平均平方	F 値	P 値	判定
修正済重相関係数	0.5707	回帰変動	47.16640745	4	11.79160186	21.40706909	0.0000	**
ゲベノット比	2.0301	誤差変動	90.88653373	165	0.550827477			
赤池の A I C	387.9874	全体変動	138.0529412	169				

\*\* : 1%有意

\* : 5%有意

理論値 データ№	観測値	理論値				理論値 データ№	観測値	理論値			
		理論値	残差	下限値	上限値			理論値	残差	下限値	上限値
1	3	2.669314276	0.330685724	2.467403463	2.871225089	85	4	3.83468314	0.16531686	3.6002444	4.06912188
2	4	3.955316945	0.044683055	3.761348776	4.149285113	86	4	3.704798763	0.295201237	3.366775654	4.042821872
3	3	3.191681805	-0.191681805	2.961277887	3.422085723	87	4	4.048104941	-0.048104941	3.791650153	4.30455973
4	3	3.432949415	-0.432949415	3.210783263	3.655115568	88	3	3.580713284	-0.580713284	3.299781982	3.861644585
5	2	3.31231561	-1.31231561	3.183830991	3.44080023	89	4	3.862528948	0.137471052	3.66172718	4.063330716
6	3	3.368007227	-0.368007227	3.186561561	3.549452893	90	3	3.2710578075	0.289421925	2.221632097	3.199524053
7	4	3.862528948	0.137471052	3.66172718	4.063330716	91	3	2.595121516	0.404878484	2.348342375	2.841900657
8	4	3.79758676	0.20241324	3.548873487	4.046300033	92	4	3.580713284	0.419286716	3.299781982	3.861644585
9	3	3.668324034	-0.668324034	3.300765012	4.035883057	93	3	3.247373422	-0.247373422	3.119712766	3.375034077
10	3	2.993403566	0.006596434	2.740327846	3.246479285	94	4	3.126739617	0.873260383	2.863872491	3.389606743
11	3	3.058345754	-0.058345754	2.775916825	3.340774684	95	4	3.23812285	0.76187715	2.984070724	3.492174977
12	2	2.132518929	-0.132518929	1.576541908	2.68849595	96	4	3.340161419	0.659838581	3.208229742	3.472093095
13	3	3.31231561	-0.31231561	3.183830991	3.44080023	97	3	3.340161419	-0.340161419	3.208229742	3.472093095
14	3	3.247373422	-0.247373422	3.119712766	3.375034077	98	1	1.478099603	-0.478099603	1.006149399	1.946048808
15	2	2.752851701	-0.752851701	2.520200117	2.985503285	99	3	3.594131275	-0.594131275	3.336700622	3.851561927
16	3	3.853278376	-0.853278376	3.567433593	4.13912316	100	3	3.154585425	-0.154585425	2.940036603	3.369135247
17	3	3.340161419	-0.340161419	3.208229742	3.472093095	101	3	2.697160084	0.302839916	2.522225778	2.87209439
18	4	2.248363663	1.751636337	1.893664098	2.603063228	102	4	3.247373422	0.752626578	3.119712766	3.375034077
19	4	3.256623993	0.743376007	3.01461235	3.498635637	103	4	4.048104941	-0.048104941	3.791650153	4.30455973
20	3	3.191681805	-0.191681805	2.961277887	3.422085723	104	3	3.256623993	-0.256623993	3.01461235	3.498635637
21	5	3.368007227	1.631992737	3.186561561	3.549452893	105	3	3.247373422	-0.247373422	3.119712766	3.375034077
22	3	3.089643237	-0.089643237	2.796082468	3.383204006	106	3	2.734256464	0.265743536	2.478593262	2.989919006
23	2	2.762102272	-0.762102272	2.532840277	2.991364268	107	3	3.405103607	-0.405103607	3.214112653	3.596094561
24	2	3.303065039	-1.303065039	3.108169962	3.497960116	108	2	2.937711949	-0.937711949	2.647883966	3.227539942
25	3	3.594131275	-0.594131275	3.336700622	3.851561927	109	4	3.405103607	0.594896393	3.214112653	3.596094561
26	3	2.697160084	0.302839916	2.522225778	2.87209439	110	4	3.594131275	0.405868725	3.336700622	3.851561927
27	4	3.603381846	0.396618154	3.279705561	3.927058131	111	4	3.594131275	0.405868725	3.336700622	3.851561927
28	1	2.585121516	-1.585121516	2.348342375	2.841900657	112	1	2.595121516	-1.595121516	2.348342375	2.841900657
29	4	3.659073463	0.340926537	3.394811487	3.923335439	113	5	3.78836188	1.211663812	3.427162761	4.148910215
30	3	3.219527614	-0.219527614	3.054052063	3.385003164	114	3	3.432949415	-0.432949415	3.210783263	3.655115568
31	3	3.340161419	-0.340161419	3.208229742	3.472093095	115	3	3.219527614	-0.219527614	3.054052063	3.385003164
32	4	3.983162753	0.016837247	3.760485958	4.205839548	116	3	2.821245564	0.178754436	2.648965845	3.173252282
33	3	3.405103607	-0.405103607	3.214112653	3.596094561	117	2	3.621977083	-1.621977083	3.351109566	3.892844606
34	2	2.335974414	-0.335974414	2.005668173	2.666280655	118	3	2.725005893	0.274994107	2.53777625	2.912235536
35	3	2.641468467	0.358531533	2.38543559	2.897501344	119	5	4.048104941	0.951895059	3.791650153	4.30455973
36	3	2.752851701	0.247148299	2.520200117	2.985503285	120	3	2.725005893	0.274994107	2.53777625	2.912235536
37	4	3.219527614	0.780472386	3.054052063	3.385003164	121	3	3.247373422	-0.247373422	3.119712766	3.375034077
38	1	2.817793889	-1.817793889	2.551686401	3.063901377	122	3	3.340161419	-0.340161419	3.208229742	3.472093095
39	3	3.927471136	-0.927471136	3.726769272	4.128173001	123	4	3.701347089	0.298652911	3.394870292	4.007823885
40	1	1.8588051	-1.14411949	1.416575506	2.295185515	124	4	3.256623993	0.743376007	3.01461235	3.498635637
41	4	3.372757799	0.622742201	3.181768201	3.572747396	125	4	2.363820222	1.636179778	2.043134751	2.693505694
42	4	3.256623993	0.743376007	3.01461235	3.498635637	126	4	3.862528948	0.137471052	3.66172718	4.063330716
43	3	3.247373422	-0.247373422	3.119712766	3.375034077	127	4	3.247373422	0.752626578	3.119712766	3.375034077
44	4	3.219527614	0.780472386	3.054052063	3.385003164	128	4	3.377257799	0.622742201	3.181768201	3.572747396
45	2	3.219527614	-1.219527614	3.054052063	3.385003164	129	4	3.340161419	0.659838581	3.208229742	3.472093095
46	4	3.210277042	0.789722958	3.001104136	3.419449948	130	4	3.67350128	0.32649872	3.376570773	3.970431788
47	4	3.936721708	0.063278292	3.595866273	4.277577142	131	3	3.368007227	-0.368007227	3.186561561	3.549452893
48	4	2.026312941	1.973687059	1.694043943	2.35858194	132	3	3.478674715	-0.478674715	3.152706584	3.30464308
49	2	2.863519189	-0.863519189	2.551910058	3.175128321	133	5	4.048104941	0.951895059	3.791650153	4.30455973
50	4	3.303065039	0.696934961	3.108169962	3.497960116	134	4	3.603381846	0.396618154	3.279705561	3.927058131
51	3	3.432949415	-0.432949415	3.210783263	3.655115568	135	5	3.432949415	1.56705065	3.210783263	3.655115568
52	5	3.853278376	1.146721624	3.567433593	4.13912316	136	3	3.219527614	-0.219527614	3.054052063	3.385003164
53	3	3.368007227	-0.368007227	3.186561561	3.549452893	137	3	3.247373422	-0.247373422	3.119712766	3.375034077
54	3	2.632217896	0.367782104	2.458609742	2.805826049	138	3	2.752851701	0.247148299	2.520200117	2.985503285
55	2	2.909866141	-0.909866141	2.569417793	3.250314489	139	3	3.769740951	-0.769740951	3.497960116	4.041516883
56	3	2.576526279	0.423473721	2.331949097	2.821103461	140	4	2.817793889	1.182206111	2.551686401	3.083901377
57	3	3.340161419	-0.340161419	3.208229742	3.472093095	141	4	3.368007227	0.631992737	3.186561561	3.549452893
58	3	2.604372087	0.395627913	2.4102859	2.798458275	142	4	3.284469802	0.715530198	3.110603416	3.458336188
59	1	1.831486376	-0.831486376	1.435335934	2.227636818	143	3	2.044908178	0.955091822	1.740780758	2.349035598
60	3	2.558025136	0.441974864	2.193267083	2.922783189	144	5	3.936721708	1.063278292	3.595866273	4.277577142
61	4	3.862528948	0.137471052	3.66172718	4.063330716	145	3	3.983162753	-0.983162753	3.760485958	4.205839548
62	4	4.048104941	-0.048104941	3.791650153	4.30455973	146	3	3.432949415	-0.432949415	3.210783263	3.655115568
63	2	2.109850366	-0.109850366	1.808900925	2.410799808	147	2	2.909866141	-0.909866141	2.569417793	3.250314489
64	3	3.247373422	-0.247373422	3.119712766	3.375034077	148	5	3.992413325	1.007586675	3.743942084	4.240884565
65	4	3.31231561	0.68768439	3.183830991	3.44080023	149	4	3.862528948	0.137471052	3.66172718	4.063330716
66	2	2.706410656	-0.706410656	2.401805172	3.01101614	150	2	3.274015651	-1.274015651	3.41596521	4.032066092
67	5	4.048104941	0.951895059	3.791650153	4.30455973	151	3	3.006821557	-0.06821557	2.725392827	3.288250287
68	5	3.918220565	1.081779435	3.68391802	4.152523109	152	3	3.303065039	-0.303065039	3.108169962	3.497960116
69	1	1.828034702	-0.828034702	1.407840921	2.248228483	153	3	4.048104941	-0.048104941	3.791650153	4.30455973
70	3	3.247373422	-0.247373422	3.119712766	3.375034077	154	4	3.254325668	0.14567432	3.571516598	4.093483538
71	4	3.210277042	0.789722958	3.001104136	3.419449948	155	1	2.229768426	-1.229768426	1.866352511	2.593184342
72	4	3.432949415	0.567050585	3.210783263	3.655115568	156	4	3.871779519	0.128220481	3.572692421	4.170866612
73	3	3.432949415	-0.432949415	3.210783263	3.655115568	157	4	3.191681805	0.808318195	2.961277887	3.422085723
74	3	2.632217896	-0.632217896	2.458609742	2.805826049	158	3	1.994393807	1.005606193	1.466702623	2.522084992
75	3	3.247373422	-0.247373422	3.119712766	3.375034077	159	4	3.853278376	0.146721624	3.567433593	4.13912316
76	4	4.048104941	-0.048104941	3.791650153	4.30455973	160	4	3.247373422	0.752626578	3.119712766	3.375034077
77	2	3.31231561	-1.31231561	3.183830991	3.44080023	161	3	3.432949415			

	「エコライ ディングを するため には、どう すれば良 いか」を考 えること は多いで すか？	「燃費が良 くなる工 夫」をし ていま すか？	「できるだ け地球環 境へのダ メージを 控える ライディ ングをし よう」と 努力し ていま すか？	「自分はよ くエコラ イディン グをして いる」と 思いま すか？
合 計	626	646	603	549
平 均	3.68	3.80	3.55	3.2294118
標準偏差	0.92	1.02	0.89	0.9011527
サンプル数	170			

相関行列	「エコライ ディングを するため には、どう すれば良 いか」を考 えること は多いで すか？	「燃費が良 くなる工 夫」をし ていま すか？	「できるだ け地球環 境へのダ メージを 控える ライディ ングをし よう」と 努力し ていま すか？	「自分はよ くエコラ イディン グをして いる」と 思いま すか？
------	---	-------------------------------------	---	---

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えると多いですか？	1.0000			
「燃費が良くなる工夫」をしていますか？	0.5537	1.0000		
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？	0.5593	0.5672	1.0000	
「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？	0.5473	0.5581	0.7124	1.0000

重回帰式

変数名	偏回帰係数	標準偏回帰係数	F 値	T 値	P 値	判 定	標準誤差	偏相関	単相関	下限値	上限値
「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考えると多いですか？	0.153517	0.1572	5.6097	2.3685	0.0190	*	0.0648166	0.1808	0.5473	0.0255458	0.2814882
「燃費が良くなる工夫」をしていますか？	0.152908	0.1722	6.6436	2.5775	0.0108	*	0.0593208	0.1962	0.5581	0.0357804	0.2700212
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？	0.5304975	0.5268	61.5712	7.8467	0.0000	**	0.0676074	0.5202	0.7124	0.3970162	0.6639787
定数項	0.2013791		0.8291	0.9105	0.3639		0.2211637			-0.2352772	0.6380354

精度

決定係数	0.5575										
修正済決定係数	0.5495	分散分析表						**:1%有意 *:5%有意			
重相関係数	0.7467	要 因	偏差平方和	自由度	平均平方	F 値	P 値	判 定			
修正済重相関係数	0.7413	回帰変動	76.96308	3	25.65436	69.710812	0.0000	**			
ゲージの A I C	2.1518	誤差変動	61.089861	166	0.3680112						
赤池の A I C	318.4522	全体変動	138.05294	169							

理論値					理論値						
$\bar{F} - ^9\text{Ne}$	観測値	理論値	残差	下限値	上限値	$\bar{F} - ^9\text{Ne}$	観測値	理論値	残差	下限値	上限値
1	3	2.406323412	0.593676588	2.111914155	2.700732669	85	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884
2	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884	86	4	4.385955599	-0.385955599	4.201312543	4.570598655
3	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722	87	4	4.385955599	-0.385955599	4.201312543	4.570598655
4	3	3.396139505	-0.396139505	3.229910429	3.562368582	88	3	3.324960654	-0.324960654	3.075941376	3.573979931
5	2	2.865025809	-0.865025809	2.723334897	3.006716722	89	4	4.385955599	-0.385955599	4.201312543	4.570598655
6	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722	90	3	2.110448686	0.889551314	1.677991147	2.542906225
7	4	4.2330548	-0.2330548	4.019710686	4.446398913	91	3	2.865642033	0.134357967	2.711183886	3.02010018
8	4	3.701941104	0.298058896	3.55504481	3.848377726	92	4	3.395523282	0.604476718	3.239306933	3.551739631
9	3	3.855458126	-0.855458126	3.681577183	4.02933907	93	3	3.702557327	-0.702557327	3.529377896	3.875736759
10	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722	94	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884
11	3	3.018542832	-0.18542832	2.88175091	3.155334754	95	4	4.2330548	-0.2330548	4.019710686	4.446398913
12	2	2.865025809	-0.865025809	2.723334897	3.006716722	96	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884
13	3	3.242622483	-0.242622483	3.067022266	3.4182227	97	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722
14	3	3.242622483	-0.242622483	3.067022266	3.4182227	98	1	1.038294422	-0.038294422	0.714618504	1.361970339
15	2	2.181627538	-0.181627538	1.995930944	2.367324131	99	3	3.701941104	-0.701941104	3.55504481	3.848377726
16	3	3.018542832	-0.18542832	2.88175091	3.155334754	100	3	3.549040305	-0.549040305	3.445017725	3.653062884
17	3	3.549040305	-0.549040305	3.445017725	3.653062884	101	3	2.640946158	0.359053842	2.330796028	2.931096256
18	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884	102	4	3.396139505	0.603860495	3.229910429	3.562368582
19	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884	103	4	4.385955599	-0.385955599	4.201312543	4.570598655
20	3	3.395523282	-0.395523282	3.239306933	3.551739631	104	3	2.71212501	0.28787499	2.59029692	2.833953101
21	5	3.702557327	1.297442673	3.529377896	3.875736759	105	3	3.548424081	-0.548424081	3.335337115	3.761511048
22	3	3.701941104	-0.701941104	3.55504481	3.848377726	106	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722
23	2	2.099289367	-0.999289367	1.745187595	2.453391139	107	3	3.395523282	-0.395523282	3.239306933	3.551739631
24	2	2.865642033	-0.865642033	2.711183886	3.02010018	108	2	2.71212501	-0.71212501	2.59029692	2.833953101
25	3	3.702557327	-0.702557327	3.529377896	3.875736759	109	4	2.55922411	1.440775789	2.366760581	2.751687841
26	3	3.018542832	-0.18542832	2.88175091	3.155334754	110	4	3.701941104	0.298058896	3.55504481	3.848377726
27	4	3.702557327	0.297442673	3.529377896	3.875736759	111	4	3.855458126	0.144541874	3.681577183	4.02933907
28	1	1.875825939	-0.875825939	1.587753531	2.163898347	112	1	1.650513842	-0.650513842	1.292734926	2.008292757
29	4	3.396139505	0.603860495	3.229910429	3.562368582	113	4	4.232438576	0.767561424	4.038735903	4.42614125
30	3	3.702557327	-0.702557327	3.529377896	3.875736759	114	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722
31	3	3.549040305	-0.549040305	3.445017725	3.653062884	115	3	2.865642033	0.134357967	2.711183886	3.02010018
32	4	3.089721684	0.910278316	2.835356354	3.344087014	116	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722
33	3	2.865642033	0.134357967	2.711183886	3.02010018	117	2	2.71212501	-0.71212501	2.59029692	2.833953101
34	2	2.028726739	-0.028726739	1.816554001	2.240899476	118	3	3.549040305	-0.549040305	3.445017725	3.653062884
35	3	2.865642033	0.134357967	2.711183886	3.02010018	119	5	4.232438576	0.767561424	4.038735903	4.42614125
36	3	2.865642033	0.134357967	2.711183886	3.02010018	120	3	2.58607988	0.441392012	2.362189768	2.755026207
37	4	3.855458126	0.144541874	3.681577183	4.02933907	121	3	3.701941104	-0.701941104	3.55504481	3.848377726
38	1	1.038294422	-0.038294422	0.714618504	1.361970339	122	3	2.71212501	0.28787499	2.59029692	2.833953101
39	3	3.018542832	-0.18542832	2.88175091	3.155334754	123	4	3.549665628	0.450343472	3.310528853	3.788784203
40	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722	124	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884
41	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884	125	4	2.71212501	1.28787499	2.59029692	2.833953101
42	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884	126	4	4.078921564	-0.078921564	3.807441053	4.350402055
43	3	3.018542832	-0.18542832	2.88175091	3.155334754	127	4	3.395523282	0.604476718	3.239306933	3.551739631
44	4	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722	128	4	3.395523282	0.604476718	3.239306933	3.551739631
45	2	3.018542832	-1.018542832	2.88175091	3.155334754	129	4	4.232438576	-0.232438576	4.038735903	4.42614125
46	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884	130	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884
47	4	3.395523282	0.604476718	3.239306933	3.551739631	131	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722
48	4	3.395523282	0.604476718	3.239306933	3.551739631	132	3	3.701941104	-0.701941104	3.55504481	3.848377726
49	2	1.875209716	0.124790284	1.660367407	2.090052025	133	5	3.017926609	1.982073391	2.788263939	3.247589278
50	4	3.396139505	0.603860495	3.229910429	3.562368582	134	4	3.855458126	0.144541874	3.681577183	4.02933907
51	3	3.395523282	-0.395523282	3.239306933	3.551739631	135	5	3.855458126	0.144541874	3.681577183	4.02933907
52	5	4.385955599	0.614044401	4.201312543	4.570598655	136	3	3.549040305	-0.549040305	3.445017725	3.653062884
53	3	2.865642033	0.134357967	2.711183886	3.02010018	137	3	3.549040305	-0.549040305	3.445017725	3.653062884
54	3	2.71212501	0.28787499	2.59029692	2.833953101	138	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722
55	2	2.028726739	-0.028726739	1.816554001	2.240899476	139	3	2.865642033	0.134357967	2.711183886	3.02010018
56	3	2.559224211	0.440775789	2.366760581	2.751687841	140	4	3.395523282	0.604476718	3.239306933	3.551739631
57	3	3.324960654	-0.324960654	3.075941376	3.573979931	141	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884
58	3	2.71212501	0.28787499	2.59029692	2.833953101	142	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884
59	1	1.722308917	-0.722308917	1.450746513	1.993871321	143	3	3.018542832	-0.18542832	2.88175091	3.155334754
60	3	2.558607988	0.441392012	2.362189768	2.755026207	144	5	3.702557327	1.297442673	3.529377896	3.875736759
61	4	3.701941104	0.298058896	3.55504481	3.848377726	145	3	4.385955599	-1.385955599	4.201312543	4.570598655
62	3	3.549040305	-0.549040305	3.445017725	3.653062884	146	3	3.395523282	-0.395523282	3.239306933	3.551739631
63	2	1.875209716	0.124790284	1.660367407	2.090052025	147	2	2.865025809	-0.865025809	2.723334897	3.006716722
64	3	3.395523282	-0.395523282	3.239306933	3.551739631	148	5	4.385955599	0.614044401	4.201312543	4.570598655
65	4	3.702557327	0.297442673	3.529377896	3.875736759	149	4	3.701941104	0.298058896	3.55504481	3.848377726
66	2	2.711508787	-0.711508787	2.478713022	2.944304552	150	2	3.171443631	-1.171443631	2.968956257	3.373931005
67	5	4.385955599	0.614044401	4.201312543	4.570598655	151	3	3.396139505	-0.396139505	3.229910429	3.562368582
68	5	4.385955599	0.614044401	4.201312543	4.570598655	152	3	3.855458126	-0.855458126	3.681577183	4.02933907
69	1	1.651746288	-0.651746288	1.287797565	2.015695012	153	3	4.080154001	-1.080154001	3.789684106	4.370623895
70	3	3.242622483	-0.242622483	3.067022266	3.4182227	154	4	3.702557327	0.297442673	3.529377896	3.875736759
71	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884	155	1	1.345328467	-0.345328467	1.006316508	1.68430425
72	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884	156	4	3.855458126	0.144541874	3.681577183	4.02933907
73	3	3.396139505	-0.396139505	3.229910429	3.562368582	157	4	3.548424081	0.451575919	3.335337115	3.761511048
74	2	2.334528337	-0.334528337	2.107848882	2.561207792	158	3	3.019159055	-0.019159055	2.762983679	3.275334432
75	3	2.865025809	0.134974191	2.723334897	3.006716722	159	4	3.701941104	0.298058896	3.55504481	3.848377726
76	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884	160	4	3.549040305	0.450958695	3.445017725	3.653062884
77	2	2.559224211	-0.559224211	2.366760581	2.751687841	161	3	2.641562382	0.358437		

	「バイク 台による地 球環境破壊 の程度は、 クルマー 台分よりも 低い」と思 いますか？ (R)	「できるだ けエコライ ディングを してみよ う」という 気持ちはあ りますか？	「実際にエ コライディ ングをし てみよう」 と思いま すか？	「いくら ライダーが エコライ ディングを しても、 クルマ 台がエコ ドライブ してくれ ないと環 境保全上 は意味が ない」と 思いま すか？ (R)	「エコライ ディングを するため には、ど うすれば 良いかを 考えるこ とは多い ですか？
合 計	420	663	663	454	626
平 均	2.47	3.90	3.90	2.67	3.6823529
標準偏差	1.10	0.84	0.89	1.36	0.923061
サンプル数	170				

相関行列	「バイク 台による地 球環境破壊 の程度は、 クルマー 台分よりも 低い」と思 いますか？ (R)	「できるだ けエコライ ディングを してみよ う」という 気持ちはあ りますか？	「実際にエ コライディ ングをし てみよう」 と思いま すか？	「いくら ライダーが エコライ ディングを しても、 クルマ 台がエコ ドライブ してくれ ないと環 境保全上 は意味が ない」と 思いま すか？ (R)	「エコライ ディングを のため には、ど うすれば 良いかを 考えるこ とは多い ですか？
------	---	--	--	--	---

「バイク台による地球環境破壊の程度は、クルマー台分よりも低い」と思いますか？(R)	1.0000				
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？	-0.0506	1.0000			
「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？	0.0060	0.8298	1.0000		
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマ台がエコドライブしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)	0.1626	-0.1774	-0.0903	1.0000	
「エコライディングをするためには、どうすれば良いかを考えることは多いですか？	-0.0497	0.4949	0.5043	-0.1398	1.0000

変数名	偏回帰係数	標準偏回帰係数	F 値	T 値	P 値	判定	標準誤差	偏相関	単相関	下限値	上限値
「バイク台による地球環境破壊の程度は、クルマー台分よりも低い」と思いますか？(R)	-0.024769	-0.0296	0.1936	-0.4400	0.6605		0.0562891	-0.0342	-0.0497	-0.1359088	0.0863707
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？	0.2380864	0.2179	3.2518	1.8033	0.0732		0.13203	0.1390	0.4949	-0.0225996	0.4987724
「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？	0.3286116	0.3176	7.0765	2.6602	0.0086	**	0.1235306	0.2028	0.5043	0.0847071	0.5725161
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマ台がエコドライブしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)	-0.0459699	-0.0676	0.9808	-0.9903	0.3235		0.0464188	-0.0769	-0.1398	-0.1376214	0.0456816
定数項	1.6561917		21.1286	4.5966	0.0000	**	0.3603095			0.9447802	2.3676032
精度											
決定係数	0.2789										
修正済決定係数	0.2614	分散分析表									
重回帰係数	0.5281	要 因 偏差平方和 自由度 平均平方 F 値 P 値 判定									
修正済重回帰係数	0.5113	回帰変動	40.400529	4	10.100132	15.955741	0.0000	**			
ゲベントクノ比	1.9826	誤差変動	104.44653	165	0.6330093						
赤池の A I C	411.6282	全体変動	144.84706	169							

理論値 テ-9Ne	観測値	理論値	残差	下限値	上限値	理論値 テ-9Ne	観測値	理論値	残差	下限値	上限値
1	3	3.1228679	-0.1228679	2.9064183	3.3393175	85	4	4.2314947	-0.2314947	3.980175	4.4828145
2	4	4.3482036	-0.3482036	4.1402685	4.5561386	86	5	4.1819567	0.1819567	3.8195938	4.5443195
3	3	3.6188269	-0.6188269	3.3718325	3.8658213	87	5	4.4189425	0.5810575	4.1440215	4.6938636
4	4	3.8522446	0.1477554	3.6140811	4.090408	88	5	3.9736221	1.0263779	3.6724621	4.2747822
5	3	3.7355357	-0.7355357	3.5977994	3.873272	89	5	4.2774646	0.7225354	4.0622039	4.4927254
6	3	3.8274755	-0.8274755	3.6329647	4.0219864	90	4	3.2345939	0.7654061	2.7104409	3.758747
7	5	4.2774646	0.7225354	4.0622039	4.4927254	91	4	3.1652696	0.8347304	2.9007209	3.4298183
8	4	4.2526956	-0.2526956	3.9860735	4.5193177	92	3	3.9736221	-0.9736221	3.6724621	4.2747822
9	5	3.9969765	1.0030235	3.602951	4.391002	93	5	3.7107667	1.2892333	3.5739137	3.8476197
10	3	3.4528941	-0.4528941	3.1815954	3.7241928	94	4	3.5940578	0.4059422	3.3122627	3.875853
11	4	3.4776631	0.5223369	3.1748976	3.7804286	95	5	3.7779374	1.2220626	3.505592	4.0502829
12	3	2.6466951	0.3633049	2.0506844	3.2427058	96	4	3.7815056	0.2184944	3.6400741	3.9229372
13	3	3.7355357	-0.7355357	3.5977994	3.873272	97	3	3.7815056	-0.7815056	3.6400741	3.9229372
14	3	3.7107667	-0.7107667	3.5739137	3.8476197	98	1	1.9682711	-0.9682711	1.4644811	2.4720606
15	3	3.2607776	-0.2607776	3.0113737	3.5101815	99	4	4.0393783	-0.0393783	3.763411	4.3153455
16	4	4.3446354	-0.3446354	4.0382081	4.6510627	100	4	3.6400277	0.3599723	3.4100229	3.8700264
17	4	3.7815056	0.2184944	3.6400741	4.2923972	101	4	3.1688378	0.8311622	2.9813071	3.3563684
18	4	2.836658	1.163342	2.4564179	3.2169891	102	4	3.7107667	0.2892333	3.5739137	3.8476197
19	4	3.6435959	0.3564041	3.384158	3.9030339	103	5	4.4189425	0.5810575	4.1440215	4.6938636
20	3	3.6188269	-0.6188269	3.3718325	3.8658213	104	3	3.6435959	-0.6435959	3.384158	3.9030339
21	5	3.8274755	1.1725245	3.6329647	4.0219864	105	3	3.7107667	-0.7107667	3.5739137	3.8476197
22	4	3.6152587	0.3847413	3.3005598	3.9299576	106	3	3.1476369	-0.1476369	2.8735651	3.2217087
23	1	3.1936068	-2.1936068	2.9478366	3.4393771	107	3	3.8062747	-0.8062747	3.6015312	4.0110181
24	4	3.8027065	0.1972935	3.5937778	4.0116352	108	3	3.3609543	-0.3609543	3.0502569	3.6716516
25	5	4.0393783	0.9606217	3.763411	4.3153455	109	3	3.8062747	-0.8062747	3.6015312	4.0110181
26	4	3.1688378	0.8311622	2.9813071	3.3563684	110	4	4.0393783	-0.0393783	3.763411	4.3153455
27	5	3.9722075	1.0277925	3.6252246	4.3191904	111	5	4.0393783	0.9606217	3.763411	4.3153455
28	3	3.1652696	-0.1652696	2.9007209	3.4298183	112	2	3.1652696	-1.1652696	2.9007209	3.4298183
29	4	4.0641473	-0.0641473	3.7808569	4.3474377	113	4	4.3198664	-0.3198664	3.9333288	4.7064039
30	5	3.6647968	1.3352032	3.487406	3.8421876	114	3	3.8522446	-0.8522446	3.6140811	4.090408
31	4	3.7815056	0.2184944	3.6400741	3.9229372	115	4	3.6647968	0.3352032	3.487406	3.8421876
32	3	4.3941735	-1.3941735	4.1554626	4.6328844	116	3	3.3771723	-0.3771723	2.9995263	3.7548183
33	4	3.8062747	0.1937253	3.6015312	4.0110181	117	3	4.0853482	-1.0853482	3.7949765	4.3757198
34	3	2.8600124	0.1399876	2.5059221	3.2141027	118	4	3.2148077	0.7851923	3.0140964	3.415519
35	4	3.076898	0.923102	2.8024292	3.3513668	119	4	4.4189425	-0.4189425	4.1440215	4.6938636
36	4	3.2607776	0.7392224	3.0113737	3.5101815	120	2	3.2148077	-1.2148077	3.0140964	3.415519
37	5	3.6647968	1.3352032	3.487406	3.8421876	121	4	3.7107667	0.2892333	3.5739137	3.8476197
38	1	3.2855466	-2.2855466	3.0002778	3.5708155	122	3	3.7815056	-0.7815056	3.6400741	3.9229372
39	4	4.3022337	-0.3022337	4.0870801	4.5173873	123	5	4.090331	0.909669	3.761786	4.4188759
40	3	2.3902371	0.6097629	1.9192995	2.8611747	124	4	3.6435959	0.3564041	3.384158	3.9030339
41	4	3.7603048	0.2396952	3.5507387	3.9698708	125	3	2.9059823	0.0940177	2.5525575	3.2594072
42	4	3.6435959	0.3564041	3.384158	3.9030339	126	3	4.2774646	-1.2774646	4.0622039	4.4927254
43	4	3.7107667	0.2892333	3.5739137	3.8476197	127	3	3.7107667	-0.7107667	3.5739137	3.8476197
44	3	3.6647968	-0.6647968	3.487406	3.8421876	128	3	3.7603048	-0.7603048	3.5507387	3.9698708
45	4	3.6647968	0.3352032	3.487406	3.8421876	129	4	3.7815056	0.2184944	3.6400741	3.9229372
46	4	3.7319675	0.2680325	3.5077329	3.9562022	130	4	4.0443611	-0.0443611	3.7260498	4.3626724
47	3	4.2350629	-1.2350629	3.8696638	4.600462	131	3	3.8274755	-0.8274755	3.6329647	4.0219864
48	3	2.5102	0.4898	2.1540056	2.8663944	132	4	3.9700539	0.0299461	3.6206139	4.319494
49	2	3.403356	-1.403356	3.0693091	3.7374028	133	3	4.4189425	-1.4189425	4.1440215	4.6938636
50	4	3.8027065	0.1972935	3.5937778	4.0116352	134	5	3.9722075	1.0277925	3.6252246	4.3191904
51	3	3.8522446	-0.8522446	3.6140811	4.090408	135	5	3.8522446	1.1477554	3.6140811	4.090408
52	5	4.3446354	0.6553646	4.0382081	4.6510627	136	4	3.6647968	0.3352032	3.487406	3.8421876
53	4	3.8274755	0.1725245	3.6329647	4.0219864	137	4	3.7107667	0.2892333	3.5739137	3.8476197
54	3	3.1440687	-0.1440687	2.9579597	3.3301777	138	3	3.2607776	-0.2607776	3.0113737	3.5101815
55	3	3.3149844	-0.3149844	2.9500217	3.679947	139	4	4.2067257	-0.2067257	3.9153803	4.4980711
56	3	3.0521289	-0.0521289	2.7899407	3.3143171	140	3	3.2855466	-0.2855466	3.0002778	3.5708155
57	5	3.7815056	1.2184944	3.6400741	3.9229372	141	4	3.8274755	0.1725245	3.6329647	4.0219864
58	3	3.0980988	-0.0980988	2.8900373	3.3061604	142	4	3.6896658	0.3103342	3.50318	3.8759516
59	2	2.4358929	-0.4358929	2.0112172	2.8605685	143	4	2.6233407	1.3766593	2.2973142	2.9493671
60	2	3.1864704	-1.1864704	2.7954476	3.5774933	144	5	4.2350629	0.7649371	3.8696638	4.600462
61	4	4.2774646	-0.2774646	4.0622039	4.4927254	145	5	4.3941735	0.6058265	4.1554626	4.6328844
62	4	4.4189425	-0.4189425	4.1440215	4.6938636	146	3	3.8522446	-0.8522446	3.6140811	4.090408
63	2	2.6481097	-0.6481097	2.3254901	2.9707293	147	3	3.3149844	-0.3149844	2.9500217	3.679947
64	3	3.7107667	-0.7107667	3.5739137	3.8476197	148	5	4.3270027	0.6729973	4.0606401	4.5933654
65	5	3.7355357	1.2644643	3.5977994	3.873272	149	4	4.2774646	-0.2774646	4.0622039	4.4927254
66	2	3.101667	-1.101667	2.7751281	3.4282059	150	4	4.0889163	-0.0889163	3.7586844	4.4191483
67	5	4.4189425	0.5810575	4.1440215	4.6938636	151	4	3.5186502	0.4813498	3.2169569	3.8203435
68	5	4.3694045	0.6305955	4.1182307	4.6205782	152	5	3.8027065	1.1972935	3.5937778	4.0116352
69	4	2.3442672	1.6557328	1.8938169	2.7947175	153	5	4.4189425	0.5810575	4.1440215	4.6938636
70	3	3.7107667	-0.7107667	3.5739137	3.8476197	154	5	4.2986655	0.7013345	4.026466	4.570865
71	4	3.7319675	0.2680325	3.5077329	3.9562022	155	3	2.7235173	0.2764827	2.3339333	3.1131014
72	4	3.8522446	0.1477554	3.6140811	4.090408	156	5	4.2102939	0.7897061	3.8896707	4.5309171
73	4	3.8522446	0.1477554	3.6140811	4.090408	157	3	3.6188269	-0.6188269	3.3718325	3.8658213
74	3	3.1440687	-0.1440687	2.9579597	3.3301777	158	5	2.5787854	2.4212146	2.0130972	3.1444735
75	3	3.7107667	-0.7107667	3.5739137	3.8476197	159	4	4.3446354	-0.3446354	4.0382081	4.6510627
76	4	4.4189425	-0.4189425	4.1440215	4.6938636	160	4	3.7107667	0.2892333	3.5739137	3.8476197
77	3	3.7355357	-0.7355357	3.5977994	3.873272	161	5	3.8522446	1.1477554	3.6140811	4.090408
78	3	3.515082	-0.515082	3.0706445	3.9595195	162	2	3.5692888	-1.5692888	3.2192675	3.919131
79	3	3.8274755	-0.8274755	3.6329647	4.0219864	163	3	3.7567366	-0.7567366	3.6057731	3.9077001
80	4	4.019592	-0.019592	3.7305475	4.3086366	164	4	3.7779374	0.2220626	3.505592	4.0502829
81	4	3.8062747	0.1937253	3.6015312	4.0110181	165	3	3.1440687	-0.1440687	2.9579597	3.3301777
82	2	3.1440687	-1.1440687	2.9579597	3.3301777	166	2	3.0733298	-1.0733298	2.8194934	3.3271661
83	4	3.6647968	0.3352032	3.487406	3.8421876	167	3	3.7567366	-0.7567366	3.6057731	3.9077001
84	5	4.3941735	0.6058265	4.1554626	4.6328844	168	5	3.7107667	1.2892333	3.5739137	3.8476197
						169	3	3.6859976	-0.6859976	3.4781749	3.8938204
						170	2	3.428125	-1.428125	3.1448529	3.7113972

	「バイク 台による地 球環境破壊 の程度は、 クルマー 台よりも低 い」と思 いますか？ (R)	「できるだ けエコライ ディングを してみよ う」とい う気持ち はありま すか？	「実際にエ コライディ ングをし てみよう か？」	「いくら ライダーが エコライ ディングを しても、 クルマ がエコド ライブを してくれ ないと環 境保全上 は意味が ない」と 思いま すか？ (R)	「燃費が良 くなる工 夫」をし ていま すか？
合 計	420	663	663	454	646
平 均	2.47	3.90	3.90	2.67	3.8
標準偏差	1.10	0.84	0.89	1.36	1.0151789
サンプル数	170				

相関行列

	「バイク 台による地 球環境破壊 の程度は、 クルマー 台よりも低 い」と思 いますか？ (R)	「できるだ けエコライ ディングを してみよ う」とい う気持ち はありま すか？	「実際にエ コライディ ングをし てみよう か？」	「いくら ライダーが エコライ ディングを しても、 クルマ がエコド ライブを してくれ ないと環 境保全上 は意味が ない」と 思いま すか？ (R)	「燃費が良 くなる工 夫」をし ていま すか？
「バイク台による地球環境破壊の程度は、クルマー台よりも低い」と思っていますか？ (R)	1.0000				
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？	-0.0506	1.0000			
「実際にエコライディングをしてみよう」と思っていますか？	0.0060	0.8298	1.0000		
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思っていますか？ (R)	0.1626	-0.1774	-0.0903	1.0000	
「燃費が良くなる工夫」をしていますか？	0.0263	0.4569	0.5300	-0.0862	1.0000

重回帰式

変数名	偏回帰係数	標準偏回帰係数	F 値	T 値	P 値	判 定	標準誤差	偏相関	単相関	下限値	上限値
「バイク台による地球環境破壊の程度は、クルマー台よりも低い」と思っていますか？ (R)	0.0296115	0.0321	0.2304	0.4800	0.6319		0.0616901	0.0373	0.0263	-0.0921924	0.1514153
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？	0.0573692	0.0477	0.1572	0.3965	0.6923		0.1446985	0.0309	0.4569	-0.2283301	0.3430686
「実際にエコライディングをしてみよう」と思っていますか？	0.5538058	0.4867	16.7333	4.0906	0.0001	**	0.1353836	0.3034	0.5300	0.2864982	0.8211135
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思っていますか？ (R)	-0.0291458	-0.0390	0.3282	-0.5729	0.5675		0.0508728	-0.0446	-0.0862	-0.1295914	0.0712998
定数項	1.421096		12.9513	3.5988	0.0004	**	0.3948819			0.6414232	2.2007689
精度 決定係数	0.2840										
修正済決定係数	0.2666		分散分析表							**:1%有意 *:5%有意	
重相関係数	0.5329		要 因	偏差平方和	自由度	平均平方	F 値	P 値	判 定		
修正済重相関係数	0.5163		回帰変動	49.748148	4	12.437037	16.357759	0.0000	**		
ゲ-ベ-ソソソソ比	1.8943		誤差変動	125.45185	165	0.7603143					
赤池の A I C	442.7801		全体変動	175.2	169						

理論値 テ-9No					理論値 テ-9No						
	観測値	理論値	残差	下限値	上限値		観測値	理論値	残差	下限値	上限値
1		3.1972609	-2.1972609	2.9600425	3.4344792	85	4	4.4492224	-0.4492224	4.173788	4.7246568
2	4	4.4779026	-0.4779026	4.2500158	4.7057894	86	5	4.5084454	0.4915546	4.1113131	4.9055776
3	4	3.8089015	0.1910985	3.5382075	4.0795955	87	5	4.4774369	0.5225631	4.1761366	4.7787373
4	3	3.8662619	-0.8662619	3.6052462	4.1272776	88	5	3.894951	1.105049	3.564894	4.2250079
5	4	3.8375817	0.1624183	3.6866294	3.9885341	89	5	4.4783682	0.5216318	4.2424528	4.7142836
6	4	3.8958734	0.1041266	3.6826988	4.1090479	90	5	3.7524547	1.2475453	3.1780081	4.3269013
7	4	4.4783682	-0.4783682	4.2424528	4.7142836	91	3	3.3147754	-0.3147754	3.0208821	3.6347081
8	5	4.5079797	0.4920203	4.2157746	4.8001848	92	4	3.894951	1.105049	3.564894	4.2250079
9	5	4.3034844	0.6965156	3.8716514	4.753175	93	4	3.8671932	0.1328068	3.7172089	4.0171775
10	4	3.3129217	0.6870783	3.0155914	3.6102521	94	4	3.838513	0.161487	3.5296791	4.147347
11	4	3.2833103	0.7166897	2.9514938	3.6151267	95	4	3.9550963	0.0449037	3.6566188	4.2535738
12	4	3.0825224	0.9174776	2.4293232	3.7357215	96	4	3.8667275	0.1332725	3.7117253	4.0217297
13	3	3.8375817	-0.8375817	3.6866294	3.9885341	97	4	3.8667275	0.1332725	3.7117253	4.0217297
14	3	3.8671932	-0.8671932	3.7172089	4.0171775	98	1	1.9161535	-0.9161535	1.3640244	2.6682825
15	3	3.2846983	-0.2846983	3.0113636	3.558033	99	5	4.420999	0.579001	4.1185522	4.7234458
16	4	4.5662713	-0.5662713	4.2304417	4.902101	100	4	3.8676588	0.1323412	3.6155913	4.1197264
17	4	3.8667275	0.1332725	3.7117253	4.0217297	101	5	3.2264067	1.7735933	3.0208821	3.4319312
18	4	2.7609696	1.2390304	2.3442447	3.1776945	102	3	3.8671932	-0.8671932	3.7172089	4.0171775
19	4	3.7792901	0.2207099	3.4949585	4.0636216	103	5	4.4774369	0.5225631	4.1761366	4.7787373
20	4	3.8089015	0.1910985	3.5382075	4.0795955	104	3	3.7792901	-0.7792901	3.4949585	4.0636216
21	4	3.8958734	0.1041266	3.6826988	4.1090479	105	5	3.8671932	1.1328068	3.7172089	4.0171775
22	5	3.8972703	1.1027297	3.5523754	4.2421652	106	4	3.1676494	0.8323506	2.8672799	3.4680189
23	1	3.1967952	-2.1967952	2.9274428	3.4661476	107	4	3.8371161	0.1628839	3.6127271	4.0615051
24	3	3.9254848	-0.9254848	3.696509	4.1544607	108	3	3.2546301	-0.2546301	2.9141207	3.5951395
25	4	4.420999	-0.420999	4.1185522	4.7234458	109	2	3.8371161	-1.8371161	3.6127271	4.0615051
26	4	3.2264067	0.7735933	3.0208821	3.4319312	110	5	4.420999	0.579001	4.1185522	4.7234458
27	4	4.3330959	-0.3330959	3.9528193	4.7133725	111	5	4.420999	0.579001	4.1185522	4.7234458
28	1	3.3147754	-2.3147754	3.0248427	3.6047081	112	4	3.3147754	0.6852246	3.0248427	3.6047081
29	3	4.3913875	-1.3913875	4.0809148	4.7018603	113	5	4.5958828	0.4041172	4.1722562	5.0195094
30	4	3.8380474	0.1619526	3.6436356	4.0324592	114	4	3.8662619	0.1337381	3.6052462	4.1272776
31	4	3.8667275	0.1332725	3.7117253	4.0217297	115	3	3.8380474	-0.8380474	3.6436356	4.0324592
32	2	4.5070484	-2.5070484	4.2454328	4.7686641	116	4	3.8399011	0.1600989	3.4260192	4.2537829
33	3	3.8371161	-0.8371161	3.6127271	4.0615051	117	3	4.4501448	-1.4501448	4.1319115	4.7683782
34	2	3.1695031	-1.1695031	2.7814371	3.557569	118	4	3.2555525	0.7444475	3.035825	3.4755225
35	3	3.168115	-0.168115	2.8673104	3.4689197	119	5	4.4774369	0.5225631	4.1761366	4.7787373
36	3	3.2846983	-0.2846983	3.0113636	3.558033	120	3	3.2555525	-0.2555525	3.035825	3.4755225
37	5	3.8380474	1.1619526	3.6436356	4.0324592	121	5	3.8671932	1.1328068	3.7172089	4.0171775
38	1	3.2550868	-2.2550868	2.9424459	3.5677278	122	3	3.8667275	-0.8667275	3.7117253	4.0217297
39	4	4.4487568	-0.4487568	4.2129587	4.6845548	123	3	3.9236311	-0.9236311	3.5635616	4.2837007
40	4	2.090106	1.909894	1.573981	2.606231	124	4	3.7792901	0.2207099	3.4949585	4.0636216
41	4	3.8079703	0.1920297	3.5782959	4.0376446	125	3	3.1986489	-0.1986489	2.8113123	3.5859855
42	4	3.7792901	0.2207099	3.4949585	4.0636216	126	5	4.4783682	0.5216318	4.2424528	4.7142836
43	4	3.8671932	0.1328068	3.7172089	4.0171775	127	4	3.8671932	0.1328068	3.7172089	4.0171775
44	4	3.8380474	0.1619526	3.6436356	4.0324592	128	4	3.8079703	0.1920297	3.5782959	4.0376446
45	4	3.8380474	0.1619526	3.6436356	4.0324592	129	5	3.8667275	1.1332725	3.7117253	4.0217297
46	4	3.9259505	0.0740495	3.6802001	4.1717009	130	4	3.8944853	0.1055147	3.5465314	4.2433392
47	4	4.3608537	-0.3608537	3.9603938	4.7613135	131	4	3.8958734	0.1041266	3.6826988	4.1090479
48	4	2.55694	1.44306	2.166568	2.9473119	132	5	3.9833197	1.0166803	3.6003502	4.3662892
49	2	3.3721447	-1.3721447	3.0060453	3.738244	133	5	4.4774369	0.5225631	4.1761366	4.7787373
50	3	3.9254848	-0.9254848	3.696509	4.1544607	134	5	4.3330959	0.6669041	3.9528193	4.7133725
51	4	3.8662619	0.1337381	3.6052462	4.1272776	135	5	3.8662619	1.1337381	3.6052462	4.1272776
52	5	4.5662713	0.4337287	4.2304417	4.902101	136	4	3.8380474	0.1619526	3.6436356	4.0324592
53	3	3.8958734	-0.8958734	3.6826988	4.1090479	137	4	3.8671932	0.1328068	3.7172089	4.0171775
54	3	3.2560181	-0.2560181	3.0520516	3.4599847	138	4	3.2846983	0.7153017	3.0113636	3.58033
55	2	3.2254843	-1.2254843	2.8255027	3.6254669	139	3	4.4788339	-1.4788339	4.1595333	4.7981345
56	2	3.1977265	-1.1977265	2.9103808	3.4850722	140	4	3.2550868	0.7449132	2.9424459	3.5677278
57	5	3.8667275	1.1332725	3.7117253	4.0217297	141	4	3.8958734	0.1041266	3.6826988	4.1090479
58	3	3.2268723	-0.2268723	2.9988468	3.4548978	142	4	3.8084359	0.1915641	3.604166	4.1027058
59	1	2.6457744	-1.6457744	2.1803502	3.1111985	143	4	2.6739889	1.3260111	2.3166796	3.0312982
60	3	3.3735327	-0.3735327	2.9449905	3.802075	144	4	3.3608537	-0.3608537	3.9603938	4.7613135
61	5	4.4783682	0.5216318	4.2424528	4.7142836	145	5	4.5070484	0.4929516	4.2454328	4.7686641
62	4	4.4774369	-0.4774369	4.1761366	4.7787373	146	4	3.8662619	0.1337381	3.6052462	4.1272776
63	2	2.6443774	-0.6443774	2.2908018	2.9979531	147	4	3.2254843	0.7745157	2.8255027	3.6254669
64	4	3.8671932	0.1328068	3.7172089	4.0171775	148	5	4.4191453	0.5808547	4.1272246	4.711066
65	4	3.8375817	0.1624183	3.6866294	3.9885341	149	5	4.4783682	0.5216318	4.2424528	4.7142836
66	4	3.1385036	0.8614964	2.7806326	3.4963745	150	5	4.3617761	0.6382239	3.9998577	4.7236944
67	5	4.4774369	0.5225631	4.1761366	4.7787373	151	3	3.8389698	-0.8389698	3.5083284	4.1696111
68	5	4.5366599	0.4633401	4.2613855	4.8119342	152	5	3.9254848	1.0745152	3.696509	4.1544607
69	2	2.0609602	-0.0609602	1.5672883	2.554632	153	4	4.4774369	-1.4774369	4.1761366	4.7787373
70	3	3.8671932	-0.8671932	3.7172089	4.0171775	154	4	4.5371255	-0.5371255	4.238808	4.8354431
71	4	3.9259505	0.0740495	3.6802001	4.1717009	155	1	2.6439207	-1.6439207	2.2169553	3.0708861
72	4	3.8662619	0.1337381	3.6052462	4.1272776	156	5	4.3904651	0.6095349	4.0390775	4.7418527
73	3	3.8662619	-0.8662619	3.6052462	4.1272776	157	5	3.8089015	1.1910985	3.5382075	4.0795955
74	4	3.2560181	0.7439819	3.0520516	3.4599847	158	3	2.2066982	0.7933018	1.5867311	2.8266652
75	4	3.8671932	0.1328068	3.7172089	4.0171775	159	5	4.5662713	0.4337287	4.2304417	4.902101
76	4	4.4774369	-0.4774369	4.1761366	4.7787373	160	4	3.8671932	0.1328068	3.7172089	4.0171775
77	2	3.8375817	-1.8375817	3.6866294	3.9885341	161	4	3.8662619	0.1337381	3.6052462	4.1272776
78	4	3.9273385	0.0726615	3.4402563	4.4144207	162	2	3.8681245	-1.8681245	3.484518	4.251731
79	3	3.8958734	-0.8958734	3.6826988	4.1090479	163	3	3.896339	0.103661	3.7308903	4.0617878
80	4	3.9240968	0.0759032	3.6073178	4.2408757	164	4	3.9550963	0.0449037	3.6566188	4.2535738
81	4	3.8371161	0.1628839	3.6127271	4.0615051	165	5	3.2560181	1.7439819	3.0520516	3.4599847
82	3	3.2560181	-0.2560181	3.0520516	3.4599847	166	3	3.2564838	-0.2564838	2.9782913	3.5346762
83	5	3.8380474	1.1619526	3.6436356	4.0324592	167	5	3.896339	1.103661	3.7308903	4.0617878
84	5	4.5070484	0.4929516	4.2454328	4.7686641	168	4	3.8671932	0.1328068	3.7172089	4.0171775
						169	5	3.8968047	1.1031953	3.6690409	4.1245684
						170	2	3.3425332	-1.3425332	3.0320805	

	「バイク 台による地 球環境破壊 の程度は、 クルマー 台分よりも 低い」と思 いますか？ (R)	「できるだ けエコライ ディングを してみよ う」という 気持ちがあ りますか？	「実際にエ コライディ ングをし てみよう」と 思います か？	「いくらラ イダーがエ コライディ ングをし ても、クル マがエコド ライブをし てくれない と環境保 全上は意味 がない」と 思います か？ (R)	「できるだ け地球環 境へのダ メージを 控える ライディ ングをし よう」と 努力し ています か？
合計	420	663	663	454	603
平均	2.47	3.90	3.90	2.67	3.5470588
標準偏差	1.10	0.84	0.89	1.36	0.8948333
サンプル数	170				

相関行列	「バイク 台による地 球環境破壊 の程度は、 クルマー 台分よりも 低い」と思 いますか？ (R)	「できるだ けエコライ ディングを してみよ う」という 気持ちがあ りますか？	「実際にエ コライディ ングをし てみよう」と 思います か？	「いくらラ イダーがエ コライディ ングをし ても、クル マがエコド ライブをし てくれない と環境保 全上は意味 がない」と 思います か？ (R)	「できるだ け地球環 境へのダ メージを 控える ライディ ングをし よう」と 努力し ています か？
	1.0000				
	-0.0506	1.0000			
	0.0060	0.8298	1.0000		
	0.1626	-0.1774	-0.0903	1.0000	
	-0.0046	0.6405	0.6285	-0.1373	1.0000

「バイク台による地球環境破壊の程度は、クルマー台分よりも低い」と思いますか？(R)	1.0000											
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちがありますか？	-0.0506	1.0000										
「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？	0.0060	0.8298	1.0000									
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)	0.1626	-0.1774	-0.0903	1.0000								
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライディングをしよう」と努力していますか？	-0.0046	0.6405	0.6285	-0.1373	1.0000							

重回帰式 変数名	偏回帰係数	標準偏回帰 係数	F 値	T 値	P 値	判定	標準誤差	偏相関	単相関	下限値	上限値
「バイク台による地球環境破壊の程度は、クルマー台分よりも低い」と思いますか？(R)	0.016055	0.0198	0.1120	0.3347	0.7383		0.0479745	0.0260	-0.0046	-0.078668	0.110778
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちがありますか？	0.3921135	0.3701	12.1425	3.4846	0.0006	**	0.1125275	0.2618	0.6405	0.1699342	0.6142929
「実際にエコライディングをしてみよう」と思いますか？	0.3180787	0.3171	9.1274	3.0212	0.0029	**	0.1052836	0.2289	0.6285	0.110202	0.5259554
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思いますか？(R)	-0.0304422	-0.0462	0.5921	-0.7695	0.4427		0.0395622	-0.0598	-0.1373	-0.1085556	0.0476712
定数項	0.8189422		7.1119	2.6668	0.0084	**	0.3070871			0.2126154	1.4252691
精度 決定係数	0.4426										
修正済決定係数	0.4291		分散分析表						**:1%有意 *:5%有意		
重回帰係数	0.6653		要因	偏差平方和	自由度	平均平方	F 値	P 値	判定		
修正済重回帰係数	0.6551		回帰変動	60.254265	4	15.063566	32.76015	0.0000	**		
ゲ-ベ-ソツソ比	2.0201		誤差変動	75.869264	165	0.4598137					
赤池の A I C	357.2853		全体変動	136.12353	169						

理論値  
テ-クNo

理論値  
テ-クNo

観測値	理論値	残差	下限値	上限値	観測値	理論値	残差	下限値	上限値
1	2.8598603	0.1401397	2.6753831	3.0443375	85	4.2962998	-0.2962998	4.0821032	4.5104964
2	4.3411292	-0.3411292	4.1639088	4.5183496	86	5.43284098	0.6715902	4.0195727	4.637247
3	3.5556654	-0.5556654	3.3451552	3.7661755	87	5.43555164	0.6444836	4.1212047	4.5898281
4	3.6453241	0.3546759	3.4423404	3.8483077	88	3.9926083	-0.9926083	3.7359334	4.2492831
5	3.6004947	-0.6004947	3.4831039	3.7178856	89	5.4326742	0.673258	4.1432781	4.5102059
6	3.6613791	-0.6613791	3.4956	3.8271582	90	1.28323227	-1.8323227	2.3855938	3.2790516
7	5.4326742	0.673258	4.1432781	4.5102059	91	3.29528547	0.0471453	2.7273832	3.1783261
8	4.342797	-0.342797	4.1155584	4.5700356	92	4.39926083	0.0073917	3.7359334	4.2492831
9	4.38416341	0.1583659	3.5058112	4.177457	93	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878
10	3.3128582	-0.3128582	3.0816338	3.5440826	94	4.35717204	0.4282796	3.33155	3.8118908
11	3.2968032	-0.2968032	3.03876	3.5548464	95	5.36934891	1.3065109	3.4613726	3.9256056
12	2.0756332	0.9243668	1.5676609	2.5836055	96	4.36309369	0.3690631	3.5103966	3.7514772
13	4.36004947	0.3995053	3.4831039	3.7178856	97	3.6309369	-0.6309369	3.5103966	3.7514772
14	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878	98	1.3929786	-0.3929786	0.9636053	1.8223519
15	2.9511868	-0.9511868	2.7386231	3.1637506	99	4.39346285	0.0653715	3.6994252	4.1698318
16	3.44036814	-1.4036814	4.1425173	4.6648454	100	4.36021626	0.3978374	3.4061376	3.7981875
17	4.36309369	0.3690631	3.5103966	3.7514772	101	2.28903025	-0.8903025	2.7304725	3.0501324
18	2.6347759	1.3652241	2.3107022	2.9588497	102	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878
19	4.35396104	0.4603896	3.3184948	3.760726	103	5.43555164	0.6444836	4.1212047	4.5898281
20	4.35556654	0.4443346	3.3451552	3.7661755	104	3.5396104	-0.5396104	3.3184948	3.760726
21	4.36613791	0.3386209	3.4956	3.8271582	105	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878
22	4.36182176	0.3817824	3.3500037	3.8864314	106	3.28438053	0.1561947	2.6102174	3.0773932
23	2.8742475	0.1257525	2.6647807	3.0837143	107	4.36148819	0.3851181	3.4403817	3.7893821
24	3.6774341	-0.6774341	3.4993669	3.8555013	108	3.2519738	-0.2519738	2.9871705	3.5167772
25	4.39346285	0.0653715	3.6994252	4.1698318	109	3.36148819	-0.6148819	3.4403817	3.7893821
26	3.28903025	0.1096975	2.7304725	3.0501324	110	4.39346285	0.0653715	3.6994252	4.1698318
27	4.38576891	0.1423109	3.561926	4.1534182	111	4.39346285	0.0653715	3.6994252	4.1698318
28	2.9528547	-0.9528547	2.7273832	3.1783261	112	1.29528547	-1.9528547	2.7273832	3.1783261
29	4.39185735	0.0814265	3.6771287	4.1600183	113	5.44197364	0.5802636	4.0902954	4.7491773
30	4.35861076	0.4138924	3.4349197	3.7372955	114	3.36453241	-0.6453241	3.4423404	3.8483077
31	4.36309369	0.3690631	3.5103966	3.7514772	115	3.5861076	-0.5861076	3.3439197	3.7372955
32	4.3715714	-0.3715714	4.1681212	4.5750216	116	3.226104	-0.226104	2.9042412	3.5479669
33	3.6148819	-0.6148819	3.4403817	3.7893821	117	3.9650706	-0.9650706	3.7175907	4.2125506
34	2.4838018	-0.4838018	2.1820152	2.7855884	118	4.29207447	1.0792553	2.749681	3.0918083
35	2.8294181	0.1705819	2.5954919	3.0633443	119	5.43555164	0.6444836	4.1212047	4.5898281
36	3.29511868	0.0488132	2.7386231	3.1637506	120	3.9207447	0.0792553	2.749681	3.0918083
37	4.35861076	0.4138924	3.4349197	3.7372955	121	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878
38	1.29351318	-1.9351318	2.6920009	3.1782628	122	3.6309369	-0.6309369	3.5103966	3.7514772
39	4.310687	-1.310687	4.1273143	4.4940597	123	4.40374376	-0.374376	3.757423	4.3174523
40	3.19068608	1.0931392	1.5054868	2.3082349	124	4.35396104	0.4603896	3.3184948	3.760726
41	4.35844397	0.4155603	3.4058293	3.7630502	125	3.25142439	0.4857561	2.2130245	2.8154634
42	4.35396104	0.4603896	3.3184948	3.760726	126	5.4326742	0.673258	4.1432781	4.5102059
43	3.6165497	-0.6165497	3.4999117	3.7331878	127	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878
44	3.5861076	-0.5861076	3.4349197	3.7372955	128	4.35844397	0.4155603	3.4058293	3.7630502
45	3.5861076	-0.5861076	3.4349197	3.7372955	129	5.36309369	1.3690631	3.5103966	3.7514772
46	4.36630469	0.3369531	3.4719346	3.8541592	130	4.40069955	-0.0069955	3.3750728	4.2782881
47	4.2337476	-0.2337476	3.9223227	4.5451726	131	3.36613791	-0.6613791	3.4956	3.8271582
48	2.1192259	1.8807741	1.815646	2.4228057	132	4.40551605	-0.0551605	3.7573372	4.3529837
49	2.33449682	-1.3449682	3.0602644	3.6296721	133	4.35555164	-1.35555164	4.1212047	4.5898281
50	4.36774341	0.3225659	3.4993669	3.8555013	134	4.38576891	0.1423109	3.561926	4.1534182
51	4.36453241	0.3546759	3.4423404	3.8483077	135	4.36453241	0.3546759	3.4423404	3.8483077
52	5.44036814	0.5963186	4.1425173	4.6648454	136	4.35861076	0.4138924	3.4349197	3.7372955
53	3.6613791	-0.6613791	3.4956	3.8271582	137	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878
54	3.29063575	0.0936425	2.7477392	3.0649758	138	3.29511868	0.0488132	2.7386231	3.1637506
55	2.32215317	-1.22215317	2.9104787	3.5325847	139	3.3123548	-1.3123548	4.0640449	4.5606648
56	3.28454731	0.1545269	2.6220135	3.0689328	140	4.29351318	1.0648682	2.6920009	3.1782628
57	3.6309369	-0.6309369	3.5103966	3.7514772	141	4.36613791	0.3368209	3.4956	3.8271582
58	2.8759153	0.1240847	2.6985871	3.0532435	142	4.35700526	0.4299474	3.4111983	3.7289068
59	2.21673909	-0.1673909	1.8054453	2.5293365	143	3.2266074	0.7733926	1.9487393	2.5044755
60	3.29993519	0.0006481	2.6660881	3.3326156	144	4.2337476	-0.2337476	3.9223227	4.5451726
61	4.326742	-0.326742	4.1432781	4.5102059	145	5.43715714	0.6284286	4.1681212	4.5750216
62	4.3555164	-0.3555164	4.1212047	4.5898281	146	4.36453241	0.3546759	3.4423404	3.8483077
63	2.2105524	-0.2105524	1.9355878	2.4855169	147	3.2215317	-0.2215317	2.9104787	3.5325847
64	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878	148	5.4294632	0.705368	4.0671645	4.5216495
65	4.36004947	0.3995053	3.4831039	3.7178856	149	4.326742	-0.326742	4.1432781	4.5102059
66	3.28133631	0.1866369	2.5350582	3.091668	150	3.9025185	-0.9025185	3.621066	4.1839709
67	5.43555164	0.6444836	4.1212047	4.5898281	151	4.32548784	0.7451216	2.9977491	3.5120077
68	4.3876264	0.6123736	4.1735542	4.6016985	152	4.36774341	0.3225659	3.4993669	3.8555013
69	1.8764187	-0.8764187	1.4925057	2.260316	153	5.43555164	0.6444836	4.1212047	4.5898281
70	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878	154	4.3732392	-0.3732392	4.1412471	4.6052313
71	4.36630469	0.3369531	3.4719346	3.8541592	155	1.25273944	-1.5273944	2.1953569	2.8594319
72	4.36453241	0.3546759	3.4423404	3.8483077	156	4.2498026	-0.2498026	3.9765396	4.5230657
73	4.36453241	0.3546759	3.4423404	3.8483077	157	4.35556654	0.4443346	3.3451552	3.7681755
74	2.9063575	-0.9063575	2.7477392	3.0649758	158	3.23310844	0.6899156	1.8489557	2.8132131
75	3.6165497	-0.6165497	3.4999117	3.7331878	159	4.4036814	-0.4036814	4.1425173	4.6648454
76	4.3555164	-0.3555164	4.1212047	4.5898281	160	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878
77	3.6004947	-0.6004947	3.4831039	3.7178856	161	2.36453241	-1.6453241	3.4423404	3.8483077
78	3.3174306	-0.3174306	2.9386422	3.696219	162	3.5877754	-0.5877754	3.2894568	3.886094
79	4.36613791	0.3386209	3.4956	3.8271582	163	3.6469919	-0.6469919	3.5183277	3.7756662
80	5.40230505	0.9769495	3.7767015	4.2693994	164	4.36934891	0.3065109	3.4613726	3.9256056
81	3.6148819	-0.6148819	3.4403817	3.7893821	165	3.29063575	0.0936425	2.7477392	3.0649758
82	3.29063575	0.0936425	2.7477392	3.0649758	166	3.28919703	0.1080297	2.6756289	3.1083118
83	3.5861076	1.4138924	3.4349197	3.7372955	167	4.36469919	0.3530081	3.5183277	3.7756662
84	4.3715714	0.6284286	4.1681212	4.5750216	168	4.36165497	0.3834503	3.4999117	3.7331878
					169	4.36326048	0.3673952	3.4554801	3.8097294
					170	3.3289132	-0.3289132	3.087484	3.5703424

	「バイク 台による地 球環境破壊 の程度は、 クルマー台 分よりも低 い」と思 いますか？(R)	「できるだ けエコライ ディングを してみよ う」とい う気持 ちはあ りますか？	「実際にエ コライディ ングをし てみよう」と 思います か？	「いくら ライダーが エコライ ディングを しても、 クルマ がエコド ライブを してく れないと 環境保 全上は 意味が ない」と 思いま すか？(R)	行動の得点
合 計	420	663	663	454	6018
平 均	2.47	3.90	3.90	2.67	35.4
標準偏差	1.10	0.84	0.89	1.36	6.2434907
サンプル数	170				

相関行列	「バイク 台による地 球環境破壊 の程度は、 クルマー台 分よりも低 い」と思 いますか？(R)	「できるだ けエコライ ディングを してみよ う」とい う気持 ちはあ りますか？	「実際にエ コライディ ングをし てみよう」と 思います か？	「いくら ライダーが エコライ ディングを しても、 クルマ がエコド ライブを してく れないと 環境保 全上は 意味が ない」と 思いま すか？(R)	行動の得点
------	---	--	--	--	-------

「バイク台による地球環境破壊の程度は、クルマー台分よりも低い」と思っていますか？(R)	1.0000				
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？	-0.0506	1.0000			
「実際にエコライディングをしてみよう」と思っていますか？	0.0060	0.8298	1.0000		
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思っていますか？(R)	0.1626	-0.1774	-0.0903	1.0000	
行動の得点	0.0128	0.2953	0.3008	0.0232	1.0000

重回帰式											
変数名	偏回帰係数	標準偏回帰係数	F 値	T 値	P 値	判 定	標準誤差	偏相関	単相関	下限値	上限値
「バイク台による地球環境破壊の程度は、クルマー台分よりも低い」と思っていますか？(R)	0.05445105	0.0096	0.0164	0.1281	0.8982		0.4249414	0.0100	0.0128	-0.7845723	0.8934744
「できるだけエコライディングをしてみよう」という気持ちはありますか？	1.26136618	0.1707	1.6015	1.2655	0.2075		0.9967295	0.0980	0.2953	-0.7066212	3.2293536
「実際にエコライディングをしてみよう」と思っていますか？	1.15575891	0.1651	1.5359	1.2393	0.2170		0.9325657	0.0960	0.3008	-0.6855405	2.9970584
「いくらライダーがエコライディングをしても、クルマがエコドライブをしてくれないと環境保全上は意味がない」と思っていますか？(R)	0.30708905	0.0668	0.7679	0.8763	0.3821		0.3504282	0.0681	0.0232	-0.3848121	0.9989902
定数項	25.0185776		84.5988	9.1978	0.0000	**	2.7200723			19.647945	30.38921
精度											
決定係数	0.1017										
修正決定係数	0.0800	分散分析表									
重相関係数	0.3190	要 因									
修正重相関係数	0.2828	回帰変動									
ゲ・ワット比	1.9671	誤差変動									
赤池の A I C	1098.9213	全体変動									
		偏差平方和	自由度	平均平方	F 値	P 値	判 定				
		674.24344	4	168.56086	4.6723692	0.0013	**				
		5952.5566	165	36.0761							
		6626.8	169								

理論値  
テ-9Ne

観測値 理論値 残差 下限値 上限値

理論値  
テ-9Ne

観測値 理論値 残差 下限値 上限値

1	38	33.607211	4.3927888	31.973176	35.241246	85	46	38.495912	7.5040876	36.598633	40.393191
2	34	37.827283	-3.8272833	36.257527	39.39704	86	45	38.604815	6.3951855	35.869242	41.340387
3	36	36.385876	-0.3858764	34.521251	38.250502	87	41	37.465743	3.5342568	35.390291	39.541195
4	30	35.048618	-5.0486181	33.250659	36.846577	88	42	36.978613	5.0213866	34.705077	39.25215
5	34	35.717247	-1.7172472	34.67744	36.757055	89	37	38.188823	-1.1888234	36.563764	39.813883
6	33	35.103069	-2.1030691	33.634655	36.571483	90	27	33.248966	-6.2489659	29.291996	37.205935
7	28	38.188823	-10.188823	36.563764	39.813883	91	28	33.101935	-5.1019352	31.104787	35.099083
8	40	38.243274	1.7567256	36.230474	40.256075	92	37	36.978613	0.0213866	34.705077	39.25215
9	43	37.432733	5.5672668	34.458131	40.407335	93	46	35.771698	10.228302	34.738559	36.804838
10	31	34.254399	-3.2543993	32.206294	36.302505	94	41	36.440327	4.5596726	34.312982	38.567673
11	26	34.199948	-8.1999482	31.914292	36.485650	95	38	35.211971	2.7880288	33.155964	37.267979
12	29	31.084479	-2.0844788	26.585037	35.583921	96	48	35.410158	12.589842	34.342454	36.477862
13	38	35.717247	2.2827528	34.67744	36.757055	97	44	35.410158	8.5898418	34.342454	36.477862
14	30	35.771698	-5.7716983	34.738559	36.804838	98	22	29.025599	-7.025599	25.22236	32.828838
15	36	32.685944	-3.314056	30.803128	34.56876	99	29	36.927457	-7.9274572	34.844108	39.01806
16	31	37.629096	-6.6290963	35.315796	39.942397	100	36	36.133238	-0.1332384	34.396918	37.869559
17	34	35.410158	-1.4101582	34.342454	36.477862	101	27	33.300122	-6.3001221	31.884404	34.71584
18	31	31.946176	-0.9461763	29.075644	34.816709	102	29	35.771698	-6.7716983	34.738559	36.804838
19	38	36.331425	1.6685747	34.37286	38.289991	103	48	37.465743	10.534257	35.390291	39.541195
20	30	36.385876	-6.3858764	34.521251	38.250502	104	33	36.331425	-3.3314253	34.37286	38.289991
21	39	35.103069	3.8969309	33.634655	36.571483	105	33	35.771698	-2.7716983	34.738559	36.804838
22	34	36.187689	-2.1876894	33.811944	38.563435	106	36	33.55276	2.4472399	31.448372	35.6218
23	19	33.245671	-14.245671	31.390287	35.101055	107	39	35.355707	3.6442929	33.810045	36.901369
24	33	35.15752	-2.1575202	33.580262	36.734778	108	37	34.868577	2.1314226	32.523041	37.214114
25	30	36.927457	-6.9274572	34.844108	39.01806	109	42	35.355707	6.6442929	33.810045	36.901369
26	33	33.300122	-0.3001221	31.884404	34.71584	110	46	36.927457	9.0725428	34.844108	39.01806
27	39	37.487184	1.5128158	34.867719	40.10665	111	41	36.927457	4.0725428	34.844108	39.01806
28	35	33.101935	1.8980648	31.104787	35.099083	112	26	33.101935	-7.1019352	31.104787	35.099083
29	32	36.873006	-4.8730061	34.734372	39.01164	113	40	37.683647	2.3164526	34.765474	40.601621
30	29	36.078787	-7.0787873	34.739618	37.417957	114	44	35.048618	8.9513819	33.250659	36.846577
31	36	35.410158	0.5898418	34.342454	36.477862	115	26	36.078787	-10.078787	34.739618	37.417957
32	32	37.520194	-5.5201942	35.718103	39.322285	116	45	34.926323	10.073677	32.075374	37.777272
33	38	35.355707	2.6442929	33.810045	36.901369	117	32	36.620368	-4.6203681	34.428276	38.81246
34	31	32.400296	-1.4002961	29.727175	35.073417	118	38	32.993033	5.0069669	31.477811	34.508256
35	36	33.9143	2.0856998	31.842263	35.986337	119	43	37.465743	5.5342568	35.390291	39.541195
36	38	32.685944	-5.314056	30.803128	34.56876	120	29	32.993033	-3.9930331	31.477811	34.508256
37	37	36.078787	0.9212127	34.739618	37.417957	121	42	35.771698	6.2283017	34.738559	36.804838
38	27	32.631493	-5.631493	30.477923	34.785063	122	30	35.410158	-5.4101582	34.342454	36.477862
39	31	38.134372	-7.1343723	36.510121	39.758624	123	34	36.309984	-2.3099843	33.829712	38.790257
40	33	29.058609	3.941391	25.503377	32.613841	124	36	36.331425	-0.3314253	34.37286	38.289991
41	35	35.662796	-0.6627962	34.080727	37.244865	125	31	32.093207	-1.093207	29.42511	34.761304
42	35	36.331425	-1.3314253	34.37286	38.289991	126	39	38.188823	0.8111766	36.563764	39.813883
43	32	35.771698	-3.7716983	34.738559	36.804838	127	34	35.771698	-1.7716983	34.738559	36.804838
44	32	36.078787	-4.0787873	34.739618	37.417957	128	41	35.662796	5.3372038	34.080727	37.244865
45	42	36.078787	5.9212127	34.739618	37.417957	129	38	35.410158	2.5898418	34.342454	36.477862
46	41	35.51906	5.4809397	33.826254	37.211867	130	30	36.617073	-6.6170733	34.214057	39.020089
47	47	38.694099	8.3059006	35.935605	41.452593	131	32	35.103069	-3.1030691	33.634655	36.571483
48	41	31.497175	9.5028249	28.80817	34.18618	132	37	36.780426	0.2195735	34.142411	39.418442
49	37	34.363301	2.6366986	31.841494	36.885109	133	31	37.465743	-6.4657432	35.390291	39.541195
50	38	35.15752	2.8424798	33.580262	36.734778	134	43	37.487184	5.5128158	34.867719	40.10665
51	38	35.048618	2.9513819	33.250659	36.846577	135	34	35.048618	-1.0486181	33.250659	36.846577
52	42	37.629096	4.3709037	35.315796	39.942397	136	45	36.078787	8.9212127	34.739618	37.417957
53	31	35.103069	-4.1030691	33.634655	36.571483	137	37	35.771698	1.2283017	34.738559	36.804838
54	27	33.354573	-6.3545732	31.949587	34.759559	138	44	32.685944	11.314056	30.803128	34.56876
55	35	35.175666	-0.1756664	32.424067	37.930866	139	43	38.550363	4.4496365	36.35092	40.749807
56	30	33.968751	-3.9687513	31.989423	35.948079	140	36	32.631493	3.368507	30.477923	34.785063
57	30	35.410158	-5.4101582	34.342454	36.477862	141	41	35.103069	5.8969309	33.634655	36.571483
58	30	33.661662	-3.6616622	32.090951	35.232374	142	45	36.024336	8.9756637	34.617261	37.431412
59	34	31.660528	2.3394717	28.45454	34.866517	143	35	30.630359	4.3696409	28.11691	33.091619
60	34	32.849297	1.1507028	29.897363	35.801232	144	46	38.694099	7.3059006	35.935605	41.452593
61	47	38.188823	8.8111766	36.563764	39.813883	145	30	37.520194	-7.5201942	35.718103	39.322285
62	36	37.465743	-1.4657432	35.390291	39.541195	146	34	35.048618	-1.0486181	33.250659	36.846577
63	33	30.575908	2.424092	28.140367	33.011449	147	30	35.175666	-5.1756664	32.424067	37.930866
64	41	35.771698	5.2283017	34.738559	36.804838	148	41	38.079921	2.9200787	36.069079	40.090763
65	23	35.717247	-12.717247	34.67744	36.757055	149	45	38.188823	6.8111766	36.563764	39.813883
66	38	33.859849	4.1401508	31.394721	36.324978	150	29	36.818555	-7.8185551	34.325547	39.311563
67	10	37.465743	-27.465743	35.390291	39.541195	151	35	34.203243	0.7967569	31.925681	36.480805
68	44	37.574645	6.4253547	35.678468	39.470822	152	36	35.15752	0.8424798	33.580262	36.734778
69	29	29.366598	-0.366598	25.96513	32.766266	153	41	37.465743	3.5342568	35.390291	39.541195
70	28	35.771698	-7.7716983	34.738559	36.804838	154	32	37.936185	-5.9361854	35.88128	39.991091
71	36	35.51906	0.4809397	33.826254	37.211867	155	23	32.812992	-9.8129924	29.87192	35.754065
72	33	35.048618	-2.0486181	33.250659	36.846577	156	39	38.74855	0.2514496	36.328082	41.169019
73	33	35.048618	-2.0486181	33.250659	36.846577	157	38	36.385876	1.6141236	34.521251	38.250502
74	40	33.354573	6.6454268	31.949587	34.759559	158	40	30.428877	9.5711227	26.158348	34.699406
75	35	35.771698	-0.7716983	34.738559	36.804838	159	34	37.629096	-3.6290963	35.315796	39.942397
76	35	37.465743	-2.4657432	35.390291	39.541195	160	42	35.771698	6.2283017	34.738559	36.804838
77	31	35.717247	-4.7172472	34.67744	36.757055	161	42	35.048618	6.9513819	33.250659	36.846577
78	38	34.005056	3.9949439	30.64988	37.360232	162	17	36.494778	-19.494778	33.852376	39.137181
79	33	35.103069	-2.1030691	33.634655	36.571483	163	32	35.464609	-3.4646092	34.324946	36.604272
80	38	36.671524	1.3284756	34.489451	38.853598	164	31	35.211971	-4.2119712	33.155964	37.267979
81	33	35.355707	-2.3557071	33.810045	36.901369	165	37	33.354573	3.6454268	31.949587	34.759559
82	30	33.354573	-3.3545732	31.949587	34.759559	166	32	33.716113	-1.7161133	31.799836	35.632391
83	43	36.078787	6.9212127	34.739618	37.417957	167	37	35.464609	1.5353908	34.324946	36.604272
84	44	37.520194	6.4798058	35.718103	39.322285	168	40	35.771698	4.228301		

	「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考 えることは多いですか？	「燃費が良くなる工夫」を していますか？	「できるだけ地球環境へのダメージを控える ライディングをしよう」と努力 していますか？	行動の得点
合 計	626	646	603	6018
平 均	3.68	3.80	3.55	35.4
標準偏差	0.92	1.02	0.89	6.2434907
サンプル数	170			

相関行列	「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考 えることは多いですか？	「燃費が良くなる工夫」を していますか？	「できるだけ地球環境へのダメージを控える ライディングをしよう」と努力 していますか？	行動の得点
------	---	-------------------------	---	-------

「エコライディングをするためには、どうすれば良いか」を考 えることは多いですか？	1.0000			
「燃費が良くなる工夫」を していますか？	0.5537	1.0000		
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライ ディングをしよう」と努力 していますか？	0.5593	0.5672	1.0000	
行動の得点	0.3170	0.3783	0.3736	1.0000

重回帰式

変数名	偏回歸係数	標準偏回歸 係数	F 値	T 値	P 値	判 定	標準誤差	偏相関	単相関	下限値	上限値
「エコライディングをするためには、どうすれば良 いか」を考 えるこ とは多いですか？	0.5602233	0.0828	0.8445	0.9190	0.3594		0.6096242	0.0711	0.3170	-0.6433933	1.7638399
「燃費が良くなる工夫」を していますか？	1.33117273	0.2164	5.6925	2.3859	0.0182	*	0.5579336	0.1821	0.3783	0.2296118	2.4327337
「できるだけ地球環境へのダメージを控えるライ ディングをしよう」と努力 していますか？	1.42656213	0.2045	5.0332	2.2435	0.0262	*	0.6358727	0.1715	0.3736	0.1711216	2.6820026
定数項	23.2185039		124.5918	11.1621	0.0000	**	2.0801257			19.11159	27.325418

精度

決定係数 0.1845

修正済決定係数 0.1698

分散分析表

重相関係数	修正済重相関係数	ゲ-ビ-ソトノ比	赤池の A I C	要 因	偏差平方和	自 由 度	平均平方	F 値	P 値	判 定
0.4296	0.4120	1.9719	1080.4875	回帰変動	1222.7356	3	407.57854	12.519843	0.0000	**
				誤差変動	5404.0644	166	32.554605			
				全体変動	6626.8	169				

\*\* : 1%有意

\* : 5%有意

理論値 データ№	観測値	理論値	残差	下限値	上限値	理論値 データ№	観測値	理論値	残差	下限値	上限値
1	38	30.510033	7.4899671	27.741005	33.279061	85	46	36.490337	9.5096634	35.511966	37.468707
2	34	36.490337	-2.4903366	35.511966	37.468707	86	45	39.808295	5.1917053	38.071659	41.544931
3	36	34.503551	1.4964489	33.170896	35.836206	87	41	39.808295	1.1917053	38.071659	41.544931
4	30	35.159164	-5.1591638	33.595718	36.72261	88	42	36.95517	5.0448295	34.613052	39.297289
5	34	34.503551	-0.5035511	33.170896	35.836206	89	37	39.808295	-2.8082947	38.071659	41.544931
6	33	34.503551	-1.5035511	33.170896	35.836206	90	27	33.541823	-6.5418229	29.4744	37.609246
7	28	38.477122	-10.477122	36.470542	40.483702	91	28	33.732602	-5.7326017	32.279866	35.185338
8	40	37.821509	2.1784907	36.444219	39.1988	92	37	35.930113	1.0698867	34.460841	37.399386
9	43	38.381733	4.6182674	36.746318	40.017147	93	46	37.05056	8.9494401	35.421743	38.679376
10	31	34.503551	-3.5035511	33.170896	35.836206	94	41	36.490337	4.5096634	35.511966	37.468707
11	26	35.063774	-9.0637744	33.777196	36.350353	95	38	38.477122	-0.477122	36.470542	40.483702
12	29	34.503551	-5.5035511	33.170896	35.836206	96	48	36.490337	11.509663	35.511966	37.468707
13	38	34.598941	3.4010595	32.947356	36.250525	97	44	34.503551	9.4964489	33.170896	35.836206
14	30	34.598941	-4.5989405	32.947356	36.250525	98	22	26.536462	-4.5364621	23.492171	29.580754
15	36	31.745816	4.2541837	29.999271	33.492361	99	29	37.821509	-8.8215093	36.444219	39.1988
16	31	35.063774	-4.0637744	33.777196	36.350353	100	36	36.490337	-0.4903366	35.511966	37.468707
17	34	36.490337	-2.4903366	35.511966	37.468707	101	27	34.968385	-7.968385	32.051309	37.885461
18	31	36.490337	-5.4903366	35.511966	37.468707	102	29	35.159164	-6.1591638	33.595718	36.72261
19	38	36.490337	1.5096634	35.511966	37.468707	103	48	39.808295	8.1917053	38.071659	41.544931
20	30	35.930113	-5.9301133	34.460841	37.399386	104	33	33.172378	-0.1723784	32.02654	34.318217
21	39	37.05056	1.9494401	35.421743	38.679376	105	33	37.261286	-4.261286	35.257124	39.265448
22	34	37.821509	-3.8215093	36.444219	39.1988	106	36	34.503551	1.4964489	33.170896	35.836206
23	19	29.389586	-10.389586	26.059129	32.720044	107	39	35.930113	3.0698867	34.460841	37.399386
24	33	33.732602	-0.7326017	32.279866	35.185338	108	37	33.172378	3.8276216	32.02654	34.318217
25	30	37.05056	-7.0505599	35.421743	38.679376	109	42	31.841206	10.158794	30.031014	33.651397
26	33	35.063774	-2.0637744	33.777196	36.350353	110	46	37.821509	8.1784907	36.444219	39.1988
27	39	37.05056	1.9494401	35.421743	38.679376	111	41	38.381733	2.6182674	36.746318	40.017147
28	35	29.083471	5.9165292	26.374044	31.792898	112	26	31.092004	-5.0920036	27.725161	34.455246
29	32	35.159164	-3.1591638	33.595718	36.72261	113	40	39.248071	0.7519286	37.426226	41.069917
30	29	37.05056	-8.0505599	35.421743	38.679376	114	44	34.503551	9.4964489	33.170896	35.836206
31	36	36.490337	-0.4903366	35.511966	37.468707	115	26	33.732602	-7.7326017	32.279866	35.185338
32	32	33.267768	-1.2677678	30.875368	35.660168	116	45	34.503551	10.496449	33.170896	35.836206
33	38	33.732602	4.2673983	32.279866	35.185338	117	32	33.172378	-1.1723784	32.02654	34.318217
34	31	30.414644	0.5853565	28.419081	32.410206	118	38	36.490337	1.5096634	35.511966	37.468707
35	36	33.732602	2.2673983	32.279866	35.185338	119	43	39.248071	3.7519286	37.426226	41.069917
36	38	33.732602	4.2673983	32.279866	35.185338	120	29	32.612155	-3.6121551	30.764769	34.459541
37	37	38.381733	-1.3817326	36.746318	40.017147	121	42	37.821509	4.1784907	36.444219	39.1988
38	27	26.536462	-0.4635379	23.492171	29.580754	122	30	33.172378	-3.1723784	32.02654	34.318217
39	31	35.063774	-4.0637744	33.777196	36.350353	123	34	35.719387	-1.7193871	33.470303	37.968471
40	33	34.503551	-1.5035511	33.170896	35.836206	124	36	36.490337	-0.4903366	35.511966	37.468707
41	35	36.490337	-1.4903366	35.511966	37.468707	125	31	33.172378	-2.1723784	32.02654	34.318217
42	35	36.490337	-1.4903366	35.511966	37.468707	126	39	38.687848	0.3121519	36.134474	41.241222
43	32	35.063774	-3.0637744	33.777196	36.350353	127	34	35.930113	-1.9301133	34.460841	37.399386
44	32	34.503551	-2.5035511	33.170896	35.836206	128	41	35.930113	5.0698867	34.460841	37.399386
45	42	35.063774	6.9362256	33.777196	36.350353	129	38	39.248071	-1.2480714	37.426226	41.069917
46	41	36.490337	4.5096634	35.511966	37.468707	130	30	36.490337	-6.4903366	35.511966	37.468707
47	47	35.930113	11.0698867	34.460841	37.399386	131	32	34.503551	-2.5035511	33.170896	35.836206
48	41	35.930113	5.0698867	34.460841	37.399386	132	37	37.821509	-0.8215093	36.444219	39.1988
49	37	29.85442	7.1455798	27.833749	31.875091	133	31	35.834724	-4.8347239	33.674662	37.994786
50	38	35.159164	2.8408362	33.595718	36.72261	134	43	38.381733	4.6182674	36.746318	40.017147
51	38	35.930113	2.0698867	34.460841	37.399386	135	34	38.381733	-4.3817326	36.746318	40.017147
52	42	39.808295	2.1917053	38.071659	41.544931	136	45	36.490337	8.5096634	35.511966	37.468707
53	31	33.732602	-2.7326017	32.279866	35.185338	137	37	36.490337	0.5096634	35.511966	37.468707
54	27	33.172378	-6.1723784	32.02654	34.318217	138	44	34.503551	9.4964489	33.170896	35.836206
55	35	30.414644	4.5853565	28.419081	32.410206	139	43	33.732602	9.2673983	32.279866	35.185338
56	30	31.841206	-1.8412057	30.031014	33.651397	140	36	35.930113	0.0698867	34.460841	37.399386
57	30	36.95517	-6.9551705	34.613052	39.297289	141	41	36.490337	4.5096634	35.511966	37.468707
58	30	33.172378	-3.1723784	32.02654	34.318217	142	45	36.490337	8.5096634	35.511966	37.468707
59	34	28.523248	5.4767525	25.969103	31.077392	143	35	35.063774	-0.0637744	33.777196	36.350353
60	34	32.612155	1.3878449	30.764769	34.459541	144	46	37.05056	8.9494401	35.421743	38.679376
61	47	37.821509	9.1784907	36.444219	39.1988	145	30	39.808295	-9.8082947	38.071659	41.544931
62	36	36.490337	-0.4903366	35.511966	37.468707	146	34	35.930113	-1.9301133	34.460841	37.399386
63	33	29.85442	3.1455798	27.833749	31.875091	147	30	34.503551	-4.5035511	33.170896	35.836206
64	41	35.930113	5.0698867	34.460841	37.399386	148	41	39.808295	1.1917053	38.071659	41.544931
65	23	37.05056	-14.05056	35.421743	38.679376	149	45	37.821509	7.1784907	36.444219	39.1988
66	38	33.943328	4.0666722	31.753798	36.132858	150	29	36.394947	-7.3949472	34.490479	38.299416
67	10	39.808295	-29.808295	38.071659	41.544931	151	35	35.159164	-0.1591638	33.595718	36.72261
68	44	39.808295	4.1917053	38.071659	41.544931	152	36	38.381733	-2.3817326	36.746318	40.017147
69	29	29.548305	-0.5483047	26.125233	32.971377	153	41	37.145949	3.8540507	34.413973	39.877926
70	28	34.598941	-6.5989405	32.947356	36.250525	154	32	37.05056	-5.0505599	35.421743	38.679376
71	36	36.490337	-0.4903366	35.511966	37.468707	155	23	27.656909	-4.6569087	24.468376	30.854441
72	33	36.490337	-3.4903366	35.511966	37.468707	156	39	38.381733	0.6182674	36.746318	40.017147
73	33	35.159164	-2.1591638	33.595718	36.72261	157	38	37.261286	0.738714	35.257124	39.265448
74	40	33.076989	6.923011	30.944985	35.208993	158	40	34.292825	5.707175	31.883401	36.702249
75	35	34.503551	0.4964489	33.170896	35.836206	159	34	37.821509	-3.8215093	36.444219	39.1988
76	35	36.490337	-1.4903366	35.511966	37.468707	160	42	36.490337	5.096634	35.511966	37.468707
77	31	31.841206	-0.8412057	30.031014	33.651397	161	42	34.197436	7.8025644	31.137503	37.257368
78	38	34.503551	3.4964489	33.170896	35.836206	162	17	31.280982	-14.280982	29.169466	33.392498
79	33	34.598941	-1.5989405	32.947356	36.250525	163	32	34.503551	-2.5035511	33.170896	35.836206
80	38	37.916899	0.0831013	36.069902	39.763995	164	31	36.490337	-5.4903366	35.511966	37.468707
81	33	35.063774	-2.0637744	33.777196	36.350353	165	37	35.834724	1.1652761	33.674662	37.994786
82	30	32.612155	-2.6121551	30.764769	34.459541	166	32	32.612155	-0.6121551	30.764769	34.459541
83	43	39.248071	3.7519286	37.426226	41.069917	167	37	37.261286	-0.261286	35.257124	39.265448
84	44	39.808295	4.1917053	38.071659	41.544931	168	40	37.05056	2.9494401	35.421743	38.679376
						169	36				

		「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？	行動の得点
合計	549		6018
平均	3.23		35.4
標準偏差	0.90		6.2434907
サンプル数	170		

相関行列		「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？	行動の得点
		「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？	1.0000
		行動の得点	0.3517 1.0000

重回帰式											
変数名	偏回帰係数	標準偏回帰係数	F 値	T 値	P 値	判定	標準誤差	偏相関	単相関	下限値	上限値
「自分はよくエコライディングをしている」と思いますか？	2.43674635	0.3517	23.7147	4.8698	0.0000	**	0.5003817	0.3517	0.3517	1.4489001	3.4245926
定数項	27.5307427		269.2907	16.4101	0.0000	**	1.6776728			24.218705	30.84278

精度

決定係数 0.1237

修正済決定係数 0.1185

重相関係数 0.3517

修正済重相関係数 0.3442

ダウニツツ比 2.0918

赤池の A I C 1088.7150

分散分析表

要因	偏差平方和	自由度	平均平方	F 値	P 値	判定
回帰変動	819.72147	1	819.72147	23.714714	0.0000	**
誤差変動	5807.0785	168	34.565944			
全体変動	6626.8	169				

\*\*:.1%有意

\*:.5%有意

観測値 デ-9Ne	理論値					観測値	理論値				
	観測値	理論値	残差	下限値	上限値		観測値	理論値	残差	下限値	上限値
1	38	34.840982	3.1590183	33.922388	35.759576	85	46	37.277728	8.7222719	36.10644	38.449016
2	34	37.277728	-3.2777281	36.10644	38.449016	86	45	37.277728	7.7222719	36.10644	38.449016
3	36	34.840982	1.1590183	33.922388	35.759576	87	41	37.277728	3.7222719	36.10644	38.449016
4	30	34.840982	-4.8409817	33.922388	35.759576	88	42	34.840982	7.1590183	33.922388	35.759576
5	34	32.404235	1.5957646	30.898449	33.910022	89	37	37.277728	-0.2777281	36.10644	38.449016
6	33	34.840982	-1.8409817	33.922388	35.759576	90	27	34.840982	-7.8409817	33.922388	35.759576
7	28	37.277728	-9.2777281	36.10644	38.449016	91	28	34.840982	-6.8409817	33.922388	35.759576
8	40	37.277728	2.7222719	36.10644	38.449016	92	37	37.277728	-0.2777281	36.10644	38.449016
9	43	34.840982	8.1590183	33.922388	35.759576	93	46	34.840982	11.1590183	33.922388	35.759576
10	31	34.840982	-3.8409817	33.922388	35.759576	94	41	37.277728	3.7222719	36.10644	38.449016
11	26	34.840982	-8.8409817	33.922388	35.759576	95	38	37.277728	0.7222719	36.10644	38.449016
12	29	32.404235	-3.4042354	30.898449	33.910022	96	48	37.277728	10.722272	36.10644	38.449016
13	38	34.840982	3.1590183	33.922388	35.759576	97	44	34.840982	9.1590183	33.922388	35.759576
14	30	34.840982	-4.8409817	33.922388	35.759576	98	22	29.967489	-7.967489	27.592062	32.342916
15	36	32.404235	3.5957646	30.898449	33.910022	99	29	34.840982	-5.8409817	33.922388	35.759576
16	31	34.840982	-3.8409817	33.922388	35.759576	100	36	34.840982	1.1590183	33.922388	35.759576
17	34	34.840982	-0.8409817	33.922388	35.759576	101	27	34.840982	-7.8409817	33.922388	35.759576
18	31	37.277728	-6.2777281	36.10644	38.449016	102	29	37.277728	-8.2777281	36.10644	38.449016
19	38	37.277728	0.7222719	36.10644	38.449016	103	48	37.277728	10.722272	36.10644	38.449016
20	30	34.840982	-4.8409817	33.922388	35.759576	104	33	34.840982	-1.8409817	33.922388	35.759576
21	39	39.714474	-0.7144744	37.7519	41.677049	105	33	34.840982	-1.8409817	33.922388	35.759576
22	34	34.840982	-0.8409817	33.922388	35.759576	106	36	34.840982	1.1590183	33.922388	35.759576
23	19	32.404235	-13.404235	30.898449	33.910022	107	39	34.840982	4.1590183	33.922388	35.759576
24	33	32.404235	0.5957646	30.898449	33.910022	108	37	32.404235	4.5957646	30.898449	33.910022
25	30	34.840982	-4.8409817	33.922388	35.759576	109	42	37.277728	4.7222719	36.10644	38.449016
26	33	34.840982	-1.8409817	33.922388	35.759576	110	46	37.277728	8.7222719	36.10644	38.449016
27	39	37.277728	1.7222719	36.10644	38.449016	111	41	37.277728	3.7222719	36.10644	38.449016
28	35	29.967489	5.032511	27.592062	32.342916	112	26	29.967489	-3.967489	27.592062	32.342916
29	32	37.277728	-5.2777281	36.10644	38.449016	113	40	39.714474	0.2855256	37.7519	41.677049
30	29	34.840982	-5.8409817	33.922388	35.759576	114	44	34.840982	9.1590183	33.922388	35.759576
31	36	34.840982	1.1590183	33.922388	35.759576	115	26	34.840982	-8.8409817	33.922388	35.759576
32	32	37.277728	-5.2777281	36.10644	38.449016	116	45	34.840982	10.1590183	33.922388	35.759576
33	38	34.840982	3.1590183	33.922388	35.759576	117	32	32.404235	-0.4042354	30.898449	33.910022
34	31	32.404235	-1.4042354	30.898449	33.910022	118	38	34.840982	3.1590183	33.922388	35.759576
35	36	34.840982	1.1590183	33.922388	35.759576	119	43	39.714474	3.2855256	37.7519	41.677049
36	38	34.840982	3.1590183	33.922388	35.759576	120	29	34.840982	-5.8409817	33.922388	35.759576
37	37	37.277728	-0.2777281	36.10644	38.449016	121	42	34.840982	7.1590183	33.922388	35.759576
38	27	29.967489	-2.967489	27.592062	32.342916	122	30	34.840982	-4.8409817	33.922388	35.759576
39	31	34.840982	-3.8409817	33.922388	35.759576	123	34	37.277728	-3.2777281	36.10644	38.449016
40	33	34.840982	-1.8409817	33.922388	35.759576	124	36	37.277728	-1.2777281	36.10644	38.449016
41	35	37.277728	-2.2777281	36.10644	38.449016	125	31	37.277728	-6.2777281	36.10644	38.449016
42	35	37.277728	-2.2777281	36.10644	38.449016	126	39	37.277728	1.7222719	36.10644	38.449016
43	32	34.840982	-2.8409817	33.922388	35.759576	127	34	37.277728	-3.2777281	36.10644	38.449016
44	32	37.277728	-5.2777281	36.10644	38.449016	128	41	37.277728	3.7222719	36.10644	38.449016
45	42	32.404235	9.5957646	30.898449	33.910022	129	38	37.277728	0.7222719	36.10644	38.449016
46	41	37.277728	3.7222719	36.10644	38.449016	130	30	37.277728	-7.2777281	36.10644	38.449016
47	47	37.277728	9.7222719	36.10644	38.449016	131	32	34.840982	-2.8409817	33.922388	35.759576
48	41	37.277728	3.7222719	36.10644	38.449016	132	37	34.840982	2.1590183	33.922388	35.759576
49	37	32.404235	4.5957646	30.898449	33.910022	133	31	39.714474	-8.7144744	37.7519	41.677049
50	38	37.277728	0.7222719	36.10644	38.449016	134	43	37.277728	5.7222719	36.10644	38.449016
51	38	34.840982	3.1590183	33.922388	35.759576	135	34	39.714474	-5.7144744	37.7519	41.677049
52	42	39.714474	2.2855256	37.7519	41.677049	136	45	34.840982	10.1590183	33.922388	35.759576
53	31	34.840982	-3.8409817	33.922388	35.759576	137	37	34.840982	2.1590183	33.922388	35.759576
54	27	34.840982	-7.8409817	33.922388	35.759576	138	44	34.840982	9.1590183	33.922388	35.759576
55	35	32.404235	2.5957646	30.898449	33.910022	139	43	34.840982	8.1590183	33.922388	35.759576
56	30	34.840982	-4.8409817	33.922388	35.759576	140	36	37.277728	-1.2777281	36.10644	38.449016
57	30	34.840982	-4.8409817	33.922388	35.759576	141	41	37.277728	3.7222719	36.10644	38.449016
58	30	34.840982	-4.8409817	33.922388	35.759576	142	45	37.277728	7.7222719	36.10644	38.449016
59	34	29.967489	4.032511	27.592062	32.342916	143	35	34.840982	0.1590183	33.922388	35.759576
60	34	34.840982	-0.8409817	33.922388	35.759576	144	46	39.714474	6.2855256	37.7519	41.677049
61	47	37.277728	9.7222719	36.10644	38.449016	145	30	34.840982	-4.8409817	33.922388	35.759576
62	36	34.840982	1.1590183	33.922388	35.759576	146	34	34.840982	-0.8409817	33.922388	35.759576
63	33	32.404235	0.5957646	30.898449	33.910022	147	30	32.404235	-2.4042354	30.898449	33.910022
64	41	34.840982	6.1590183	33.922388	35.759576	148	41	39.714474	1.2855256	37.7519	41.677049
65	23	37.277728	-14.277728	36.10644	38.449016	149	45	37.277728	7.7222719	36.10644	38.449016
66	38	32.404235	5.5957646	30.898449	33.910022	150	29	32.404235	-3.4042354	30.898449	33.910022
67	10	39.714474	-29.714474	37.7519	41.677049	151	35	34.840982	0.1590183	33.922388	35.759576
68	44	39.714474	4.2855256	37.7519	41.677049	152	36	34.840982	1.1590183	33.922388	35.759576
69	29	29.967489	-0.967489	27.592062	32.342916	153	41	34.840982	6.1590183	33.922388	35.759576
70	28	34.840982	-6.8409817	33.922388	35.759576	154	32	37.277728	-5.2777281	36.10644	38.449016
71	36	37.277728	-1.2777281	36.10644	38.449016	155	23	29.967489	-6.967489	27.592062	32.342916
72	33	37.277728	-4.2777281	36.10644	38.449016	156	39	37.277728	1.7222719	36.10644	38.449016
73	33	34.840982	-1.8409817	33.922388	35.759576	157	38	37.277728	0.7222719	36.10644	38.449016
74	40	32.404235	7.5957646	30.898449	33.910022	158	40	34.840982	5.1590183	33.922388	35.759576
75	35	34.840982	0.1590183	33.922388	35.759576	159	34	37.277728	-3.2777281	36.10644	38.449016
76	35	37.277728	-2.2777281	36.10644	38.449016	160	42	37.277728	4.7222719	36.10644	38.449016
77	31	32.404235	-1.4042354	30.898449	33.910022	161	42	34.840982	7.1590183	33.922388	35.759576
78	38	34.840982	3.1590183	33.922388	35.759576	162	17	34.840982	-17.840982	33.922388	35.759576
79	33	32.404235	0.5957646	30.898449	33.910022	163	32	34.840982	-2.8409817	33.922388	35.759576
80	38	37.277728	0.7222719	36.10644	38.449016	164	31	32.404235	-1.4042354	30.898449	33.910022
81	33	37.277728	-4.2777281	36.10644	38.449016	165	37	34.840982	2.1590183	33.922388	35.759576

# APPENDIX

1 アンケート

2 分析

3 web ページ

*Love the Earth*

小林ゆき *BIKE.blog*

JAMA , 暮らしの中の二輪車

菅生雅文「どうせ一度の人生だ」



バイク乗りだから知ってる大地。バイク乗りだからわかる風。そしてバイク乗りだから出来ること！  
バイク乗りからはじめる地球愛護活動「ラブ・ジ・アース」

[ラブ・ジ・アースとは？](#)

[主な活動](#)

[応援メッセージ](#)

[ラブ・ジ・ブログ](#)

[会員登録](#)

[よくあるご質問](#)

[トップページ](#) > [ラブ・ジ・アースとは？](#) | [理念](#)

## ラブ・ジ・アースとは？

 [理念](#)

[mission](#)



## 「ラブ・ジ・アース」とは、バイク乗りによる地球愛護活動です

体全部を剥き出しにして走るバイク乗りだからこそ知っているもの—

**肌で感じる温もり**

**鼻で感じる匂い**

**目で感じる景色...**

そう、私たちは自然のすばらしさを知っています。

でも、普段、バイクに乗ることで  
少なからず環境にインパクトを与えているという  
意識なくてはいけない現状もあります。

だからこそ。

**スローガンは、  
「バイク乗りだから知ってる大地、バイク乗りだから分かる風  
そしてバイク乗りだからできること！」**

「いつも楽しませてくれている自然に恩返しをしたい」

そんな想いを込めて、  
バイク乗りからはじめる地球愛護活動「ラブ・ジ・アース」を  
2002年からスタートしました。

### 「少しずつ、できることから地球に恩返し」

大げさなことじゃなくていい。

例えば信号待ちでのアイドリングストップ、  
無駄な空ぶかしをやめる、  
ツーリング先でひとつゴミを拾う...

そんなに難しく考える必要はない。  
でも何もやらないよりはずっといい。  
ちょっとだけ意識を持つことで変わるはず。

できることから一緒に始めませんか？

[ページの先頭へ戻る](#)

 [TOP](#)

[活動目的](#)

| [サイトマップ](#) | [お問い合わせ](#) | [プライバシーポリシー](#) | [携帯版](#) |

copyright © Love the Earth Executive Committee All Rights Reserved.

## 小林ゆきBIKE.blog

ヒロチー商事バイクパーツ

可能な限り送料安く。激安のオートバイパ  
ーツ

1000台のレンタルバイク

最新輸入車から国産スクーターまで 満足  
と安心はRENTAL819

Ads by Google

バイクにまつわる思考のワインディング  
Yuki Kobayashi Bike Blog

## スポンサーリンク

[« 合わせて読みたい・最新バイク関連  
ニュース | トップページ | あつはなつい  
な〜雪の北海道編 »](#)

2008.07.23

いまさら聞けない「エコライディ  
ング」超入門いまさら聞けない「エコライディング」  
超入門 134 users(推定)(タイトルは[ホットトリメーカー](#)で作りました)エコエコとかましいい今日この頃ですが  
皆さんいかがお過ごしですか。エコな運転と言えば、各関連団体やメ  
ーカーが「エコドライブ」を推奨してま  
すが、ここはバイクブログということでひと  
つ「今日からできるエコライディング」を  
提唱してみたいと思います。エコロジー運転は結局はエコノミー運  
転につながる、ということで。

## 【今日からできるエコライディング】

ここでは、燃費...

15km/L、ガソリン価格

1L = 190円、年間

10,000km走るとして、年

額ガソリン代が12万6666

円かかるとして計算して

みます。

1.チェーンオイル塗布で燃費3%向上  
(推定)

## 最近の記事

ヤンキーがエイブ/モンキーに乗り  
始めたチバラギ県民のソウルドリンクMAXコ  
ーヒーのレースゲームは筑波サーキ  
ット?しばしお別れ、ジバングツーリン  
グ。充填式カセットボンベのバイク燃料  
利用の可能性企業スポーツとかモータースポーツ  
とか明日はバレンティーノ・ロッシさん  
の誕生日です

高齢者マークとの葛藤

バイクに乗り続けることは、ライフ  
スタイルを変えること

国産ナナハンは絶滅危機機種

多摩テックが閉鎖へ

## プロフィール

r a k u t e n

花粉症・インフルエンザ・黄砂・火  
山灰対策に各種マスク

チェーンをチェーンクリーナーで掃除すればなおよし。こまめなチェーンオイル塗布は、チェーンの寿命を劇的に延ばします。

12万6666円 - 12万2977円 = 年額3689円のお得

## 気になるモノ

### 2.タイヤの空気圧を適正にして燃費3%向上(推定)

わずか数分の手間でハンドリングも快適に。

12万6666円 - 12万2977円 = 年額3689円のお得

サニーク 快適さわやかマスク 小さめサイズ 60枚入

### 3.足周りベアリング類へのグリスアップで燃費2%向上(推定)

前後ホイールベアリングだけでなくステムベアリングへのグリスアップでハンドリングも向上。

12万6666円 - 12万4183円 = 年額2483円のお得

ディステックマスク ホワイト 50枚

ケビン・シュワッツ物語 [DVD]

### 4.エアクリーナーの掃除で燃費1%向上(推定)

12万6666円 - 12万5412円 = 年額1254円のお得

ユニクロではないけど: パールイズミのヒートテック

### 5.ふんわりスロットル&パーシャル(一定開度)で燃費3%向上(推定)

キャブ車もFI車も加減速でガソリンを消費するそうなので。退屈な高速道路もパーシャルゲーム(できるだけ速度一定を心がける運転)していると退屈しなかったり。

12万6666円 - 12万2977円

ミズノプレスサーモ

マン島TTレース 2008 [DVD]

円 = 年額3689円のお得

### 6.道に迷わなければガソリン1リットルお得

15分15km余計に走ったとして190円の損。15km目で気づいたとして往復30km、380円の損。安いガソリン求めて寄り道するなんてもってのほか。

世界最速のインディアン ゴッド・オブ・スピード・エディション

### 7.アイドリングストップ

頻繁すぎるエンジンのオンオフはパーツを痛めることもあるかもしれませんが、あらかじめ判っている長い信号待ちではエンジンを止めるとか、暖気運転はしないなどで省ガソリンにつながりますよね。

The History of the TT - マン島TTレース 1907 2006

### 【そのうちできるかもしれないエコライディング】

100 Greatest TT Moments & The Japanese Sensation

### 8.足周りベアリング類交換&チェーン・スプロケット交換で燃費10~20%向上(推定)

ロバート M.パーシング: 禅とオートバイ修理技術 上 価値の探求 (1) (ハヤカワ文庫 NF 332)

ベアリング類交換で数万円、チェーンスプロケット交換でも数万円。けっこうお金がかかりますが、これやると、**新車の気持ち良さが甦ります。**

五十嵐 美克: 禅とオートバイ修理技術 価値の探求 (下) (ハヤカワ文庫 NF (333))

12万6666円 - 10万5555円 = 年額2万1111円のお得

渡辺 和博: お父さんのネジ

### 9.古い年式のキャブレター車のジェット類の見直し

古い年式のキャブレター車はけっこう濃い目のセ

シ・マイル・オブ・マン - マン島

シン・アイロニカル・マン・マン  
TT・ドキュメンタリー

ッティングがSTDだったり  
しますので、専門家に相  
談しながら若干薄くする  
というのも手かも。

黒井 尚志: レーサーの死

#### 10.四気筒より二気筒、二気筒より単気筒

必ずしもそうとは限りま  
せんが、マルチに比べて  
ツイン、シングルの方が  
燃費がいいことが多いの  
で、次回バイクを買うとき  
は気筒数を考慮に入れ  
てもいいかも。

モーターサイクル・ダイアリーズ コ  
レクターズ・エディション

#### 小林 ゆき の 著 書

2008.07.23 ツーリング、バイク、バイクライフハック  
| [固定リンク](#)

[「ツーリング」カテゴリの記事](#)

#### [しばしお別れ、ジパングツーリング。](#)

(2009.02.18)

#### [多摩テックが閉鎖へ](#)(2009.02.09)

#### [大阪・名古屋を走っての雑感](#)

(2008.03.26)

#### [“普通”のバイクは125cc以上400cc未 満、なのに“普通”のバイクのラインナッ プが少ない](#)(2009.01.28)

#### [二輪車ETC機器が4200円で購入可能 に](#)(2009.01.26)

[「バイク」カテゴリの記事](#)

#### [ヤンキーがエイブノモンキーに乗り始 めた](#)(2009.02.23)

(2009.02.23)

#### [チバラギ県民のソウルドリンクMAXコー ヒーのレースゲームは筑波サーキット?](#)

(2009.02.19)

#### [しばしお別れ、ジパングツーリング。](#)

(2009.02.18)

#### [充填式カセットボンベのバイク燃料利 用の可能性](#)(2009.02.17)

#### [企業スポーツとかモータースポーツと か](#)(2009.02.16)

[「バイクライフハック」カテゴリの記事](#)

小林 ゆき: ぶらりデイトナひとり旅  
なぜ彼らはバイクで集うのか? (え  
い文庫 136)

小林 ゆき: バイクの島、マン島に首  
ったけ。 出たとこ勝負のバイク  
旅・海外編 (ニ文庫)

小林 ゆき: 出たとこ勝負のバイク日  
本一周(準備編)

日本一周するまでに起こったセイシ  
ユンのアレコレです。バイク便と  
か、銀座のピアノ弾き時代とか、パ  
ブル全盛時代のお話し。

小林 ゆき: 出たところ勝負のバイク日本一周(実践編)  
日本一周の旅編です。旅の心象を綴っています。

バイク 駐 車 場 ・ 駐 輪 場

s-park for riders

NMCA日本二輪車協会 | モーターサイクルと社会

マイフォト

YUKKY Polaroid

YUKKY RACING

YUKKY TOURING

ナベゾ画伯



本 ブログ について

マルチメディアと著作権

当ブログを読んでいただきありがとうございます。リンク・トラックバック・メールについては以下を参照の上、お願いします。リンクはご自由にどうぞ。トラックバックは当ブログの参照記事を書記事内でリンクしてください。されていない場合はスパムトラバとみなして削除する場合があります。なお公開は認証後となります。コメントは現在受け付けておりません。情報、コメント、お仕事の問い合わせ等はプロフィール欄に記載しておりますメールアドレス宛まで。

[バイクに乗り続けることは、ライフスタイルを変えること](#)(2009.02.12)

[「しもやけ」に効果絶大の意外なモノとは](#)(2009.01.05)

[革パンツが塩吹いた](#)(2008.12.25)

[気温と路面温度は別、なのでやっぱり凍結注意](#)(2008.12.16)

[とにかく国民年金は加入した方がいい、いや、すべきだ\(追記あり\)](#)

(2008.11.12)

トラックバック

この記事のトラックバックURL:

<http://app.cocolog-nifty.com/t/trackback/1903/41946471>

(トラックバックは記事投稿者が公開するまで表示されません。)

この記事へのトラックバック一覧です:  
[いまさら聞けない「エコライディング」超入門:](#)

ランキング参加して  
MAX!!!

コーヒー一滴も飲めないけど筑波サーキットのソウルドリンクだから応援してMAX!!!



送料 & 返品 無料

エンジニアブーツもアウトドアシューズも自宅でお試し可能



スポンサーリンク



**広告について**

本ブログはcookieやビーコンを利用して広告を配信することがあります。

**お 仕 事**

月刊 高速道路と自動車

Ahead

営業力IIフリークリエイター営業強化塾

SUZUKI MOTORCYCLES

BIG MACHINE HOME PAGE

3184バイクパーツ通販&バイク用品  
通販ショップ

eJAFMATE

MOTONAVI

ジパングツーリングオンライン

YAESUpublishing

Ei Publishing

カワサキRider's Club KAZE

モーターマガジン社

ネコ・パブリッシング

**B I K E 株**

- 7012 川崎重工業株
- 7267 本田技研工業株
- 7269 スズキ株
- 7272 ヤマハ発動機株
- 7242 カヤバ工業(株)
- 7274 (株)ショーワ
- 7230 日信工業株
- 7232 トキコ(株)
- 7238 曙ブレーキ工業(株)

Ducati.com || Company || Investor Relations

**Y U K K Y**

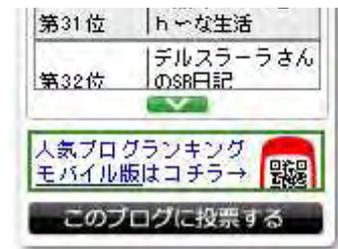
counter

バイクゼミナールBlog版

マン島TTブログ

フィード・ティッカーを使ってみましょう

順位	ページ名称
第28位	21000無りのぐ... たら日記
第29位	リターンライダー 25年ぶりにこ...
✓ HERE!	小林ゆき BIKE.blog
第30位	IG熊のRoug



## 携帯URL

---

[携帯にURLを送る](#)

[RSSを表示する](#)

[このブログをマイリストに追加](#)

[このブログをマイニフティで読む](#)

## カテゴリー

---

[ETC](#)

[MFJ](#)

[交通問題・道交法](#)

[お知らせ](#)

[もて耐](#)

[イベント](#)

[カメラ](#)

[ゲーム](#)

[ショップ](#)

[ショー](#)

[スポーツ](#)

[ツーリング](#)

[テクノロジー](#)

[デイトナバイクウィーク](#)

[ニュース](#)

[バイク](#)

[バイクライフハック](#)

[バイク駐車場](#)

[パソコン・インターネット](#)

[マン島TT](#)

[モータースポーツ](#)

[三宅島](#)

[携帯・デジカメ](#)

[文化・芸術](#)

[旅行・地域](#)

[日記・コラム・つぶやき](#)

[映画・テレビ](#)

[書籍・雑誌](#)

[用品](#)

[経済・政治・国際](#)

[車](#)

[鈴鹿8耐](#)

[音楽](#)

## バックナンバー

[2009年2月](#)

[2009年1月](#)

[2008年12月](#)

[2008年11月](#)

[2008年10月](#)

[2008年9月](#)

[2008年8月](#)

[2008年7月](#)

[2008年6月](#)

[2008年5月](#)

## archives

[海外でレースするときの保険](#)

[ライダーのための確定申告情報まとめ](#)

[自動車保険、節約の裏ワザ](#)

[交通事故時の心のケアをカバーする自動車保険](#)

[国民年金が一番オトクな障害年金です](#)

[マン島TTポスター](#)

[「世界最速のインディアン」~これを観ずして何を見るのか](#)

[事故後のトラウマ・ケアとPTSD予防](#)

[東京公営バイク駐車場案内](#)

## advertisement

検索



Web



yukky.txt-nifty.com

## 小林ゆきの本棚

[小林ゆきの本棚](#)

[ここをクリック！ わたしがセレクトしたバイク関連の書籍やDVD、ウエ](#)

...の紹介をしています。DVD、...

amazon.co.jp

お買い得の家電&カメラ

**PhotoFast<sup>®</sup>**  
**MS** Pro Duo **microSD**  
CR-5300 **41% off**

PhotoFast microSD to MS Pro Duo変換アダプタープリスターパッケージ...

☆☆☆☆☆ (32)

¥1600 **¥999**

[7点の新品/中古商品を見る](#)

最安価格 ¥820

**今すぐ買う**

[お買い得情報をもっと見る](#)

このリンクを貼る

二輪車は楽しい乗り物！

JAMA

暮らしの中の  
二輪車

ページリンク

ツーリング

走って汗をかく

見るスポーツとして

親子で楽しむ

## Enjoy Touring

好きな場所にいつでも行ける  
オートバイツーリングの楽しさ風、そして土地の風景や  
匂いを受けとめながら走る

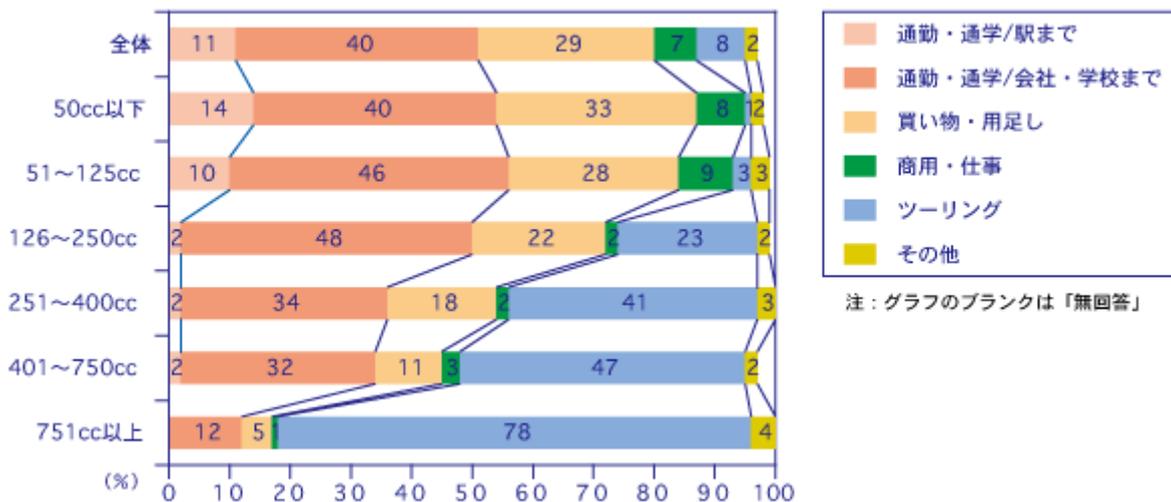
オートバイユーザーがツーリングの魅力として挙げるのが、「風を感じて走る」という爽快感。オートバイは、外気と直接触れながら走るだけに、その土地の風景や空気の匂いを、より直接的に感じられることが魅力となっています。日常を離れ、美しい景色の中をどこまでもオートバイを走らせていくのは、ライダーに許された特権です。



## オートバイの楽しみの第1はツーリング

オートバイの楽しみとしてユーザーが第1に挙げるのはツーリング。排気量が大きくなるほど、ユーザーのツーリング指向は高まります。

●二輪車の用途 排気量別



「平成17年度 二輪車市場動向調査」(社)日本自動車工業会

## 独りで気が向いた場所に

単独でのツーリングは、気が向いたときに気が向いた場所に出かけられるのが魅力。仕事や日常生活を離れてリフレッシュすることが可能です。



### カップルで、家族でタンデムツーリング

恋人同士や友人、家族など、親しい人とタンデム(2人乗り)でツーリングに行くのは格別な楽しさ。知らない土地を訪ねる楽しさも2倍になります。



### 同好のグループで旅をする

グループツーリングは、オートバイを趣味とする仲間同士で、さまざまな場所を走り、併せてバイクの話、食べ物の話など四方山話で盛り上がるのが魅力です。



### 高速道路を利用して、どこまでもツーリング

2005年4月から高速道路の二輪車二人乗りがで

きるようになりました。これにより夫婦、友人同士、親子などカップルでの長距離ツーリングが、きわめて楽に、快適にできるようになりました。

注1: 20歳未満の方、および大型二輪免許または普通二輪免許を取得して3年未満の方は、高速道路の二輪車二人乗りはできません。

注2: 首都高速道路の一部には二人乗りが禁止されている区間がありますので、ご注意ください。



### リンク

メーカー・団体のユーザーサービス

KAZE [カワサキ](#) JAJA [スズキ](#)

HRCJ [ホンダ](#) クラブヤマハ モーターサイクル [ヤマハ](#)

写真協力: 『アウトライダー』 『タンデムスタイル』

JAMA | 暮らしの中の二輪車

| [トップ](#) | [二輪車は楽しい乗り物](#) | [効率的な交通手段として社会に貢献](#) | [安全への活動も活発](#) | [二輪車の現況](#) |  
| [二輪車に関する法律・制度](#) | [二輪車の交通事故防止](#) | [二輪車を取り巻く課題](#) | [二輪車メーカー団体](#) |

sugo gamon [ルーム](#) | [ブログ](#) | [フォト](#) | [相談](#) | [プレゼント](#)

## 菅生雅文「どうせ一度の人生だ」

Text by SUGO GAMON

[色づいたイチョウの・・・](#) | [記事一覧](#) | [今日の編集部2](#) >

2008年12月11日

## 原チャリが抜かれた

テーマ: [ブログ](#)

驚いた。あろうことか今年、販売代数が電動アシスト自転車よりも下になってしまったようだ。今夏のガソリン高、駐車違反取締まりの厳格化と駐輪スペース不足など、要因はいろいろあるだろうが、バイク乗りとしてはとにかく寂しい。原チャリが高くなる一方、安くなったものなあ、電動アシスト自転車。個人的には所有欲、まったく刺激されないけども。

Ads by Google

[モトコルサ Racing Parts](#) [www.ezrider.jp](http://www.ezrider.jp)

イタリアンブランド二輪レーシングパーツの販売

[ダットサントラック専門店](#) [www.carlifeauto.co.jp](http://www.carlifeauto.co.jp)

ダットサントラック、ハイラックス、ピックアップ中古車専門店。

[あいつに負けないライテク](#) [www.baike1.com/](http://www.baike1.com/)

ひそかに上達する方法教えます元テストライダーの非常識な上達法

[二輪免許ならコチラ](#) [www.kantansc.com](http://www.kantansc.com)

おすすめの二輪免許情報をかたんサーチで楽々サーチ!

[記事URL](#) [チェック!](#) [ベタ](#)[色づいたイチョウの・・・](#) | [記事一覧](#) | [今日の編集部2](#) >

## PR



## 映画検索

プリチャンの前で、今から梅田で観られる映画を探す



## ローカル検索

鶴橋でたまらん店を探す。

## プロフィール

[ルーム](#) | [フォト](#) | [相談](#) | [プレゼント](#)

ニックネーム: sugo gamon

性別: 男性

誕生日: 1963年11月

血液型: A型

出身地: 岩手県盛岡市

自己紹介:

ツーリングマガジン『OutRider』(奇数月11日発売、学習研究社発行)を製作している、編集プロダ...

[>>続きをみる](#)

『旅具屋』は、アウトライダー・スタッフの推奨品、愛用品ばかりを集めたツーリング用品専門ネットショップ。オリジナル商品や、お値打ち品などいろいろと扱っています。

powered by CAP.



奇数月11日発売のツーリングマガジン『OutRider』。最新号の情報は公式ホームページでどうぞ。

powered by CAP.

[メッセージを送る](#)[メンバーになる](#)[プレゼントを贈る](#)ブログジャンル: [\[自動車・バイク\]](#)[\[記事作成・編集\]](#)

プロに似顔絵描いてもらお

## ブログ内検索

検索

[天気 | 無料ブログパーツ](#)

## カレンダー

&lt;&lt; 2月 &gt;&gt;

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

## ブックマーク

高橋克也 [Powered Pencil]

Ameba トップへ

アメブロ検索

いま行くらウオン安の韓国へ

チェック!

ブログデザインに満足してる?

3/4締切 iPod nanoプレゼント / 家族について考えました  
読者友達にプレゼント贈ろう / いま行くらウオン安の韓国へ  
初転職ならプロに聞け! / 読モ&ブロガーが資格に挑戦

フロントシールドが安い

ゴルフカーのフロントシールドが3枚組みで。いま交換のチャンス!  
e-course-net.com

Ads by Google

イタチョー [otaworks]  
山田深夜「あん時や夜走り朝帰り」  
野岸泰之[Touring Happy]  
小林夕里子「コバユリSP」  
斎藤純「流れる雲を友に」  
旅具屋「店長のひとりごと」  
Taka Masui [movin'on]  
河合宏介[photo azul]  
小原信好[HOKKAIDER!]  
勝間田しげる「イラストゥーンの穴」  
[一覧を見る]

仙台 新庄 新潟 札幌 広島 大阪 東京 福岡 高松 名古屋 那覇  
今日の天気  
24日11時気象庁発表  
もう、不況なんか怖くない  
PC1台できる副業! マジ、ぶっとが副収入! 誰でもできて、お金持ち!

アーカイブ

- 2009年02月 (7)
- 2009年01月 (11)
- 2008年12月 (15)
- 2008年11月 (9)
- 2008年10月 (10)
- 2008年09月 (5)
- 2008年08月 (16)
- 2008年07月 (8)
- 2008年06月 (22)
- 2008年05月 (13)
- 2008年04月 (9)
- 2008年03月 (8)
- 2008年02月 (11)
- 2008年01月 (9)
- 2007年12月 (8)
- 2007年11月 (4)
- 2007年10月 (8)
- 2007年09月 (10)
- 2007年08月 (7)
- 2007年07月 (17)
- 2007年06月 (25)
- 2007年05月 (12)

最近の記事一覧

本日はヤマハの熱く語るぜ!  
伊豆は暖かい  
焚き火の横で眠れる幸せさくらを  
[一覧を見る]

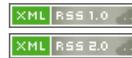
ブログテーマ一覧

ブログ (244)

アメブロトップへ

ブログを作る

いま行くらウオン安の韓国へ  
胸きゅんベットのMMORPG  
読モ&ブロガーが資格に挑戦!  
みんなを元気にするベタ!  
人材紹介会社の皆様へ朗報!  
人気タレントの家族観とは?



著作権についてのご注意



このブログの読者

読者になる  
このブログの更新情報が届きます  
読者数49人 [一覧を見る]

- 中古車販売・買取・オ... (by sunnydriveさん)
- 天下一打闘会GT-R (by tetsu999さん)
- 高収入バイトまとめ (by hasem23さん)
- 車の燃費・エンジンバ... (by bardahl0960さん)
- 旧車二輪専門店 BANBAN 奮闘日記 (by banban-bikeさん)
- 高品質BMW&M-BENZ専門... (by betty-staffさん)
- Montana Motorcycles (by montana-mcさん)
- ショッピング枠現金化 エースキャッシュ (by ace-aidaさん)
- 筆まめ 無料ダウンロードするには? (by fudemame19さん)
- @亀吉ライダーズ (by kamekithonpoさん)
- D40と日々いろいろ。... (by zep-emiさん)
- movin'on (by takamasuiさん)
- 千恵ショップ (by olmjuhcf3さん)
- たんども (by kozuncelliさん)
- さり気にバイク乗り (by rossinariさん)

お気に入りブログ

RxL SOCKS 部長のブログ (by rxl-socks-buchioさん 更新!)  
[一覧を見る]

powered by Ameba by CyberAgent

## 謝辞

本稿は、滋賀県立大学 環境科学部 環境計画学科 環境社会計画専攻における研究成果を学位論文としてまとめたものである。

本研究の遂行ならびに本論文作成にあたり、“オートバイ×環境”という困難なテーマを成立させるヒント(広瀬モデル, モビリティ・マネジメントなど)を与えてくださり, またアンケートの作成・遂行, 分析, 論文の構成, 4回のプレゼンテーションなど, 全てにおいて終始適切かつ御懇切丁寧極まるご指導を賜りました, 滋賀県立大学 環境科学部 環境計画学科 環境社会計画専攻 近藤隆二郎准教授には, 謹んで深甚なる敬意を表します。ありがとうございました。また, 初めは先生の意図に対し私自身の理解が及ばず, 大変ご迷惑をおかけいたしました。謹んでお詫びします。

本研究におけるアンケート調査に多大なご支援を賜りました, Love the Earth 実行委員会 田中鉄兵氏, ならびに実行委員会メンバーの方々に深く感謝いたします。またラブ・ジ・アースミーティング 10th におけるヒアリング調査, ラブ・ジ・アースミーティング 11th におけるアンケート調査にご協力いただいたライダーの皆さんに深く感謝いたします。実行委員会の方々ならびに参加者の方々のご協力で, たいへん貴重なデータを入手することができました。本当にありがとうございました。

特に田中鉄兵氏には, 大阪モーターサイクルショー会場にて貴重なお話を聞かせていただき, また鈴鹿 8 時間耐久ロードレース会場ではペットボトルの分別回収ボランティアに参加させていただきといった貴重な体験をさせていただき, ありがとうございました。

アンケート作成ならびにテーマ設定に際し, 示唆に富んだ助言を与えてくださった, ホンダドリーム滋賀 店長 青木洋志氏, 鮎家の郷 製造部 寺田氏, ならびに企画部 江頭氏に, 深く感謝いたします。ありがとうございました。

ラブ・ジ・アースミーティング 11th におけるアンケート調査に, 第2回中間発表間近という時期にも関わらず協力していただいた, 平川順一氏, 浜岡利一氏, 松尾清氏, 西野慧氏に深く感謝いたします。ありがとうございました。

本稿の査読を引き受けていただいた滋賀県立大学 環境科学部 環境計画学科 環境社会計画専攻 林宰司講師には, 本論文におけるアドバイスだけでなく共通の趣味についても語っていただき, 本稿の完成度を高めるうえで非常に参考になりました。ありがとうございました。また, 卒論の中間・最終発表などで, 終始適切かつ示唆に富んだコメントをしてくださった, 金谷先生や諸先生方にも, 同じく感謝いたします。ありがとうございました。

そして, 互いに切磋琢磨できる仲間であった近藤ゼミ生, 青木傑氏, 久保寺郁氏, 中小田すばる氏, 西野慧氏, 松尾清氏に感謝いたします。

最後に, 私をここまで育て, 有意義な大学生活を送らせてくださった両親, 弟, 祖父母に心から感謝いたします。

2009年2月19日 中村和也