

IV-104 幹線道路沿道と非沿道の住民の環境意識の自由記述調査法による比較 —語の記述頻度による分析—

国立公害研究所 正会員 近藤美則 大井 紘 須賀伸介
筑波大学 宮本定明 埼玉大学 阿部 治

1. はじめに

都市が高密度になるにつれて自治体に寄せられる苦情（被害・迷惑の訴え）はほぼ横ばいながら増加し、また多種多様になるなど、都市生活型公害は一筋縄では解決できなくなって来ている。幹線道路沿道に居住する人とそこから離れた住宅地域に居住する人とを考えた場合、被害・迷惑についての訴えは同質であるより、むしろ地域によりある特徴を示すものと思われる。そういった特徴、つまり地域による意識の質的相違を明らかにするという観点から、著者らが開発してきた自由記述調査法¹⁾により、アンケート調査と分析を行なった。

2. 調査方法

調査対象は、東京都の住宅地である世田谷区内を考え、その中の次の5地域を取った。まず幹線道路沿道として、D1：首都高速3号線*と国道246号線が重なって通る地域、D2：首都高速3号線と東名高速*（以下、*を高速道路と呼ぶ）のみ、または国道246号線のみが通る地域、D3：都道環状7号線が通る地域、D4：都道環状8号線が通る地域の計4地域を取り、その地域内で住宅地図に示された道路端より20m以内を、またD5：非沿道地域として、D1、D3、D4地域に囲まれ、しかもそのいずれからも300m以上離れた桜、弦巻地区を選んだ。いずれも、住宅地図上に人名の記されたものを選んでるので、マンションの住人は除かれている。

調査は質問紙法によった。設問として、回答者属性、本報で検討するところの生活の場で受けている「被害・迷惑」の状況、原因、解決方法などを文章で記述してもらうもの、そのほかを含んでいる。質問紙は1988年11月初めに郵送により配布し、ほとんどを同年内に回収した。有効回収数などは表1に示すとおりである。

表1 調査票の配付及び回収の地域による違い

分析のため、文章で表わされた記述内容を単語に分解し、分解後は意味を持たない語は取り除いて、回答者ごとの単語の集合を作り、それを地域ごとに合わせて語の頻度を計算する。

	D1	D2	D3	D4	D5	合計
発送数	86	69	145	152	842	1,294
有効回収数	34	34	64	78	402	612
有効回収率(%)	39.5	49.3	44.1	51.3	47.7	47.3

3. 記述語の頻度とその意味するところ

調査対象の5地域の回答に現われた語のうち、頻度順位で12位までに現われたものを表2に示す。表2よりわかるとおり、D1～D4では、それぞれの地域を通る幹線道路の名称が高い順位に現われ（D2で国道246は15位）、迷惑・被害の主な原因として、明瞭に意識され、指摘されていることがわかる。D1～D5のすべてにわたって道路、騒音、車という語は高頻度高順位であり、特にD5では特定の幹線道路を表わす語は存在しないにも関わらず、道路が1位、車が2位となっている。また騒音について見れば、D5のみ騒音の由来が違うと考えられる。つまり幹線道路からの騒音ということではない。このことから、この3語が頻度順位で上位に来ることが、幹線道路沿道に固有の特徴ではないということが分かる。そして、D5でのこの3語のこの順位が幹線道路の非沿道でも車、道路、騒音への関心が高いことを示している。排気ガス、震動の2語がD1～D4では高順位であるのに対し、D5では50位までに現われない。この2語が幹線道路沿道の住民の意識を頻度順位表の上で特徴づけている。震動と振動は同一視しているが、ほと

んどの場合、震動と書かれている。大型車、トラックという語を見るとD3、D4で高い順位を示し（D4では大型車は23位）、D5ではどちらも50位までに現われない。実際の交通量だけでなく、住宅と同じ高さの所を車が走行するD3、D4で、車の種類が認識され、識別され易いということもあるのだろう。地震がD1(36位)、D3(33位)、D4(35位)ではほぼ同順位に見られ、D2、D5では50位までに見られない。車による震動の表現であり、状況をリアルに表している。震動、地震、揺れるの3語はD5では50位までには現われない。また、D3ではこの3語の頻度順位が他の地域に比べて高い。音は11位～28位の間で、すべての地域に現われる。どこでも音への関心が高いことは、騒音の頻度順位と併せて見てよく分かる。D3で他の地域に比べて、音の頻度順位は最も低い（それぞれ23位、11位、28位、12位、15位である）が、逆に騒音は1位となっている。音などという生易しいものではなく、質的量的にも「騒音」そのもののなのだろう。更に、D1～D4では、ひどいという語が必ずうるさいより上位にくる。音の感覚を表現する以上に、状況の悪さを総体として表現しているのだろう。しかも、D3、D4ではうるさいは100位までに現れもしない。うるさくないわけではなく、ひどいの順位はD1、D2（27位）に比べ、同程度（それぞれ10位と22位）である。D3でひどいの順位は最高である。環境の状況の評価ということになると、この4地域ではひどいがうるさいを抑えて上位にくる。D5ではうるさいがやっと43位に現れ、ひどいも70位までには現われない。しかしながら、騒音は3位に現われたことを考えると、D5のような住宅地の中では、騒音もひどいより、うるさいと表現されるのであって、音環境の認識と記述のされかたの違いを示している。駐車という語がD2(14位)、D4(24位)、D5(5位)と上位に見られ、自動車交通にかかわる迷惑・被害の一面を表わしている。ゴミはD2での7位をはじめ、D1(16位)、D5(17位)で上位に現われるが、D3、D4では70位までに現われない。D5では近隣のゴミの排出行為にかかわるものと見られ、近隣型公害のひとつの面を示している。D5でマンションが24位、アパートが35位であった。この2語の上位出現は、一戸建て住宅地の中に入り込むこれらの集合住宅が、建設工事や日照などに関係して問題を引き起こすと共に、集合住宅と一戸建て住宅の住民の生活パターンのかかわりの問題を生じていることの反映と思われる。

4. おわりに

頻度の分析からわかることをまとめると、音や自動車交通による被害・迷惑感は沿道に固有の特徴ではなく、非沿道でもそのような被害は存在する。沿道に特徴的なのは排気ガスと震動であり、特に震動が騒音、排気ガスと同程度に語られることは注目すべきことである。また、沿道では被害の程度を示すひどいが必ずうるさいよりも上位に来るのが特徴で、住民の実感をよく表わしている。後背地では騒音は3位であるにもかかわらず、うるさいは上位に現われないし、ひどいは頻度が小さい。沿道と非沿道の騒音問題の質的な違いを示唆していると言えるだろう。

表2 地域別の記述語の出現頻度順位(12位まで)

D1	D2	D3	D4	D5
車	高速道路	騒音	車	道路
高速道路	車	車	騒音	車
国道246	家	震動	道路	騒音
騒音	騒音	環状7号線	環状8号線	家
震動	排気ガス	道路	排気ガス	駐車
家	道路	排気ガス	震動	多い
道路	ゴミ	夜	多い	人
排気ガス	人	大型車	夜	夜
多い	震動	多い	通行	通行
自分	自分	ひどい	人	自分
人	音	トラック	トラック	工事
ひどい	夜	朝	音	よい

参考文献

- 1) 大井ら：土木学会論文集(389),83/92(1988)