

## 参画型地区交通計画におけるサイレントマジョリティの意識構造の分析\*

### Analysis of Structure of Silent Majority's Consciousness in the Process of Traffic Calming Project considering Citizen Participation\*

崔正秀\*\*・大和谷敦史\*\*\*・坂本邦宏\*\*\*\*・椎原晶子\*\*\*\*\*・久保田尚\*\*\*\*\*

By Masahide SAI\*\*・Atushi YAMATOYA\*\*\*・Kunihiro SAKAMOTO\*\*\*\*・Akiko SHIHHARA\*\*\*\*\*・Hisashi KUBOTA\*\*\*\*\*

#### 1. はじめに

##### (1) 研究の背景と目的

地区交通計画の「住民参加」は、主に、ワークショップ等への参加やアンケート調査等への回答といった形で行われている。しかし、ワークショップに参加する人の多くはオピニオンギバーと呼ばれる顕著な関心層であり、ワークショップ参加者だけの意見で身近な地区交通計画を策定することは不十分であると言わざるを得ない。ワークショップに参加しない、あるいはアンケート調査に回答しないなどの、いわゆるサイレントマジョリティと呼ばれる潜在的住民の存在やその理由を確認し、また、できればその意識構造を把握した上で、それを踏まえた地区交通計画策定プロセスの「住民参加」手法を確立する必要がある。

そこで本研究では、地区交通計画策定プロセスが進行している地区を対象として、サイレントマジョリティの特性を把握することを目的とした。具体的には、地区交通計画策定でワークショップを行っている約 1km 四方の地域住民にアンケート調査を行い、またさらにアンケート未回答者には督促アンケートを実施することにより、ワークショップ参加者とアンケート回答者、督促後のアンケート回答者、未回答者の 4 者の意見、属性を把握する。サイレントマジョリティの意見を、地区交通計画策定プロセスでどの程度反映させるべきか、またそもそもサイレントマジョリティはどのような意見を持っているか、などを把握していく。

\*キーワード：地区交通計画

\*\*学生会員、埼玉大学大学院理工学研究科  
〒338-8570 埼玉県さいたま市下大久保 255  
TEL 048-858-3549, FAX 048-855-7833

\*\*\*学生会員、埼玉大学大学院理工学研究科  
\*\*\*\*正員、工博、埼玉大学工学部建設工学科  
\*\*\*\*\*正員、博、東京芸術大学大学院美術研究科  
\*\*\*\*\*正員、工博、埼玉大学大学院理工学研究科

##### (2) サイレントマジョリティについて

「サイレントマジョリティ」という言葉は、1960年代後半の米国で用いられるようになった<sup>1</sup>。当時の反体制的な各種運動に対して行政サイドが、「サイレントマジョリティ（物言わぬ大衆）」の支持を得られていないとして用いている。その後多くの事例で「サイレントマジョリティ」という言葉は用いられたが、その時々でその意味合いを変えている<sup>2</sup>。「サイレントマジョリティ」は非常に政治的影響を受けて用いられた言葉である。ただ本研究での「サイレントマジョリティ」の定義は、政治的な意味あいを含めることなく、意見表明をしない人・していない人の総称である。意見表明しない原因は、興味がない、アンケート回答が面倒という単純なもの以外に、多くの心理学的な面があるとされる<sup>3</sup>。そのような多岐にわたる原因の中で、地区交通計画策定プロセスにおいて「サイレントマジョリティ」の位置づけや扱いを明確にするとともに、地区交通計画でいう「サイレントマジョリティ」はどのような人で構成されているかを把握する必要がある。その上で、ワークショップ参加者とアンケート回答者、督促後回答者、未回答者の意見・意識の差を解析していく。

#### 2. 谷中・上野桜木地区交通まちづくり意識調査の概要

##### (1) 谷中地区の概要

東京都台東区の谷中地区は関東大震災も戦災も免れ、江戸時代以来の百余の社寺や伝統的な木造町屋の町並みを残している都内では極めて希な地域である<sup>4</sup>。地区は 4 つの幹線道路に囲まれているが、地区内の道路は狭隘でその多くは一方通行路で構成されている。地区外周の幹線道路の約半数程度の交通

量が、地区内の生活道路に存在し、さらにそれらの車両の約7割が通過交通で、歩行者が危険に晒されている<sup>5</sup>。このように交通問題が顕在化している中で筆者らは、この地元組織の一部として、地元住民を中心として交通問題を検討するワークショップの設置を支援し、2003年9月よりワークショップ形式の議論による交通問題改善に向けての検討事務局として活動を行っている。

## (2) アンケート調査の概要

このように、交通問題検討のワークショップを行っている中で、谷中地区・上野桜木地区を対象として地区の交通問題に対する意識調査を実施した。調査内容は、谷中・上野桜木地区における交通問題に対する認識に関してアンケート調査を行い、その後アンケート未回答者に対して直接訪問による督促アンケート調査を行うというものである。これにより、アンケート回答者とアンケート未回答者との意見の相違を考察することを試みた。アンケート調査はサンプリングした世帯のうち地区内に住む中学生以上を対象とし、督促アンケート調査はアンケート未回答者のうちサンプリングした世帯主を対象とした。調査概要については表1に、調査対象地区については図1に示す。

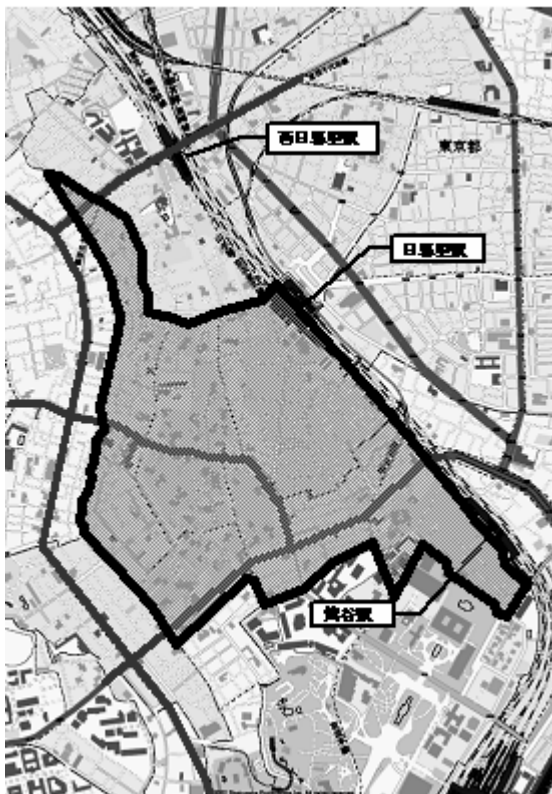


図1 調査対象地域(台東区谷中・上野桜木地区)

表1 谷中・上野桜木地区  
交通まちづくり意識調査の概要

アンケート調査	調査実施日	2004年1月9日(金)～11日(日)
	配布方法	直接投函
	回収方法	以下の2パターンを用意 ・郵送のみによる回収 ・郵送の他にWEB・FAXなど複数選択可能による回収
督促アンケート調査	調査実施日	2004年1月24日(土)～25日(日)
	配布方法	直接訪問
	回収方法	基本的にはその場での直接回収 (場合によっては郵送による回収)

## (3) 多様な住民を把握する方法

本研究では地区交通計画の関心別に住民を4つに分類した(表2)。それは、ワークショップに参加する顕著な関心層(A)とアンケート回答する関心層(B)、督促後に回答する層(C)、アンケートに回答しない層(D)である。

サイレントマジョリティの正確な定義は困難であり、また調査方法によっても異なってくるが、ここでの分類では(C)と(D)がサイレントマジョリティに該当するといつてよいであろう。(C)により、本来知ることの出来ない「サイレントマジョリティの意識」を知るとともに、同じアンケート調査への回答によって(A)、(B)と比較することが可能になる。

表2 住民の分類

分類	ワークショップ参加	アンケート回答	督促アンケート回答
A	○	—	—
B	—	○	—
C	×	×	○
D	—	—	×

## 3. 調査結果及び考察

### (1) 調査結果

アンケート調査と督促アンケート調査を行った対象世帯数及び世帯回収率を表3に示す。

### (2) 分類A,B,Cの属性比較

アンケートに回答した人の属性を比較し、各分類で属性に差があるか確認した。年齢については大きな差はでなかったが、高齢な方ほどワークショップに参加する傾向が確認できる(図2)。居住年数については有意な差がなく、長い年月住んでから

オピニオンリーダーになることは認められない(図3)。職業については有意な差はないが、学生や主婦、無職などの比較的時間が取れる層がよりアンケートに回答している傾向がみられた(図4)。

表3 アンケート調査の対象世帯数と回答世帯数

調査対象	対象人数	アンケート		督促アンケート		
		区分	対象人数	区分	対象人数・世帯数	
谷中・上野桜木地区全住民	5334世帯	期限内回答	434世帯 17%	なし		
			2481世帯 47%			223世帯 24%
		期限内未回答	2047世帯 83%	拒否不在	917世帯 45%	421世帯 46%
			2853世帯 53%	未実施	273世帯 30%	1130世帯 55%
未配布						

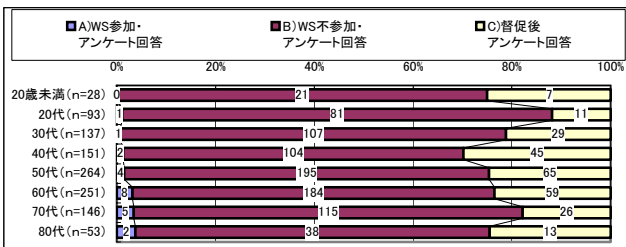


図2 各分類の年齢

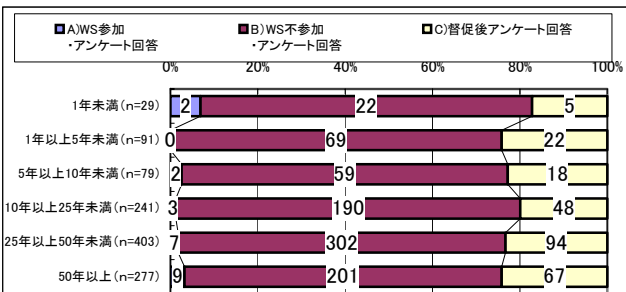


図3 各分類の谷中・上野桜木居住年数

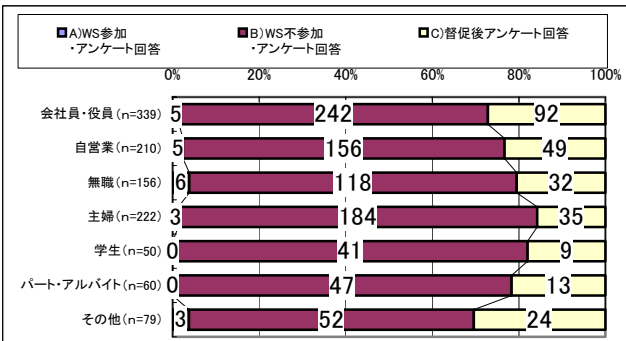


図4 各分類の職業

(3) 分類A,B,Cの意見比較

アンケート回答者の交通問題に対する意識の回答を比較し、各分類の意見の相違の有無を確認した。

結果、身近な交通問題に対する意識について、各分類の間に大きな差は見られなかった(図5・図6)。ただし、図7の回答結果を比較すると分類Cは、約8割の人が交通安全性の評価の理由として「道が狭い」という比較的直感的に回答できる選択肢を選んでいる。このことから、分類Cの人々はやや問題認識が浅い傾向がある可能性がある。

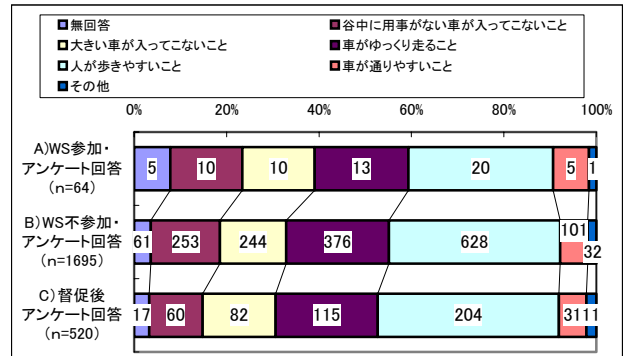


図5 各分類の地区内道路に期待する内容

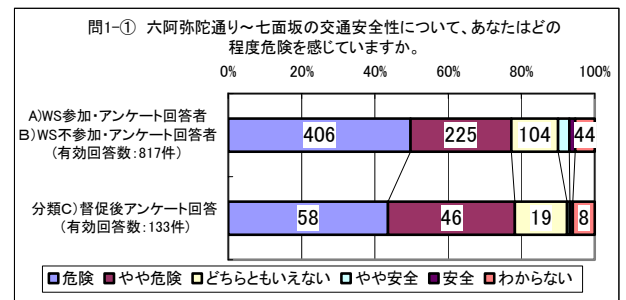


図6 各分類の具体的な道路での交通安全性評価

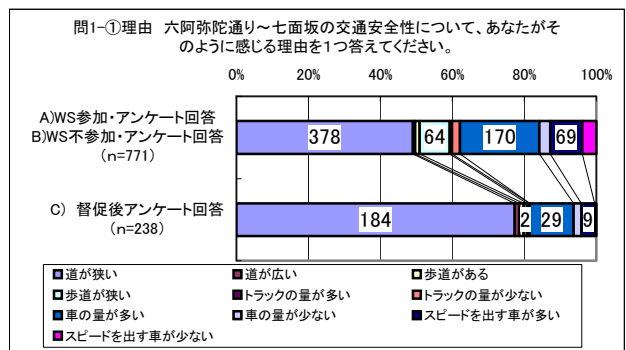


図7 各分類の交通安全性評価の理由

(4) 分類A,B,Cの地区交通に関する問題意識

アンケート回答者のワークショップに関する意識の回答を比較し、各分類の意見の相違の有無を確認した。結果、ワークショップを有意義、やや有意義とした人は各分類ともに7割以上おり、ワークショップ不参加が直接、地区交通計画に興味がないと判断できないことがわかった(図8)。また、ワークショップ不参加で督促後にアンケートを回答してい

る分類Cの人でもワークショップに参加したいと思った、やや参加したいと思ったと答えた人は2割以上いる(図9)。督促アンケート調査時に、督促後に回答した理由をヒアリングしたところ、「時間がなかった」などの理由以外に「期限が過ぎてしまったので送らなかった」という理由も聞かれた。

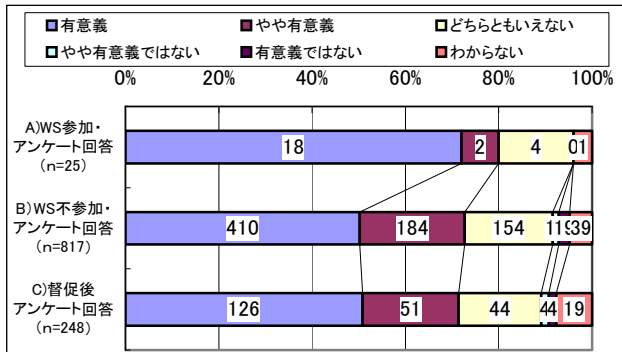


図 8 各分類のワークショップに対する意義の評価

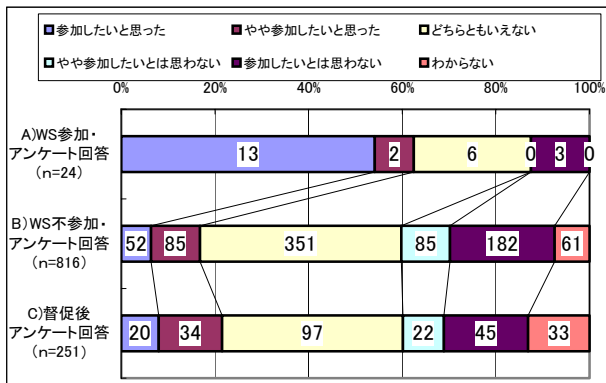


図 9 各分類のワークショップに対する参加の意向

(5) 分類Dも含めた属性比較

督促後アンケート未回答層(分類D)の意見は、今のところ対応する術がない。ただし、家の種類や駐車場の有無など、外部から判断できる項目で属性の相違を調査した。しかし住居タイプ、自動車の保有状況に関して、各分類に大きな差はでなかった(図10、図11)。

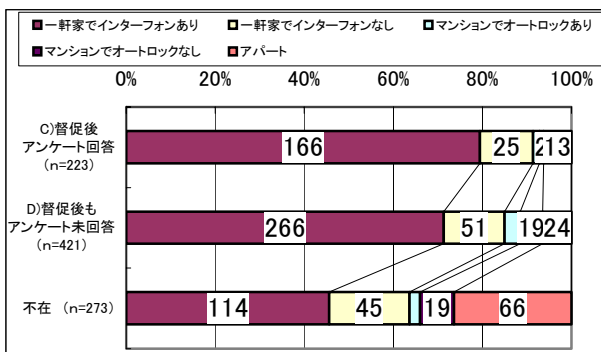


図 10 分類C, Dの住居タイプ

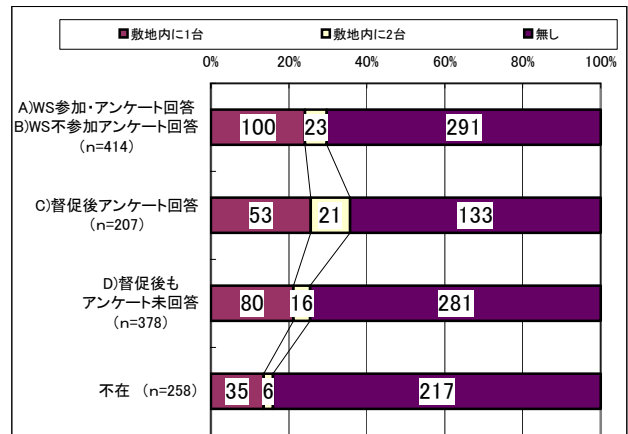


図 11 各分類の自動車保有状況

4. まとめと今後の展望

本研究では、身近な交通問題に対する認識と属性について、サイレントマジョリティとそうでない住民との間に大きな差はないことが確認された。このことから、あくまで仮説段階ではあるが、現行のアンケート調査方式によっても住民全体の概ねの意識の傾向は把握できる可能性があるとともに、適切な情報提供や意見表明の機会提供が担保されていれば、サイレントマジョリティに対しての特段の配慮は必要としない可能性もあることがわかった。

ただし、ワークショップにて具体案が提案された段階でのサイレントマジョリティの意識変化や態度については未確認であると言え、このことに関しては今後の課題といえる。

【謝辞】

アンケート調査実施にあたり、台東区、谷中町内会、近隣住民の方々に多大のご協力を頂いた。ここに深く感謝の意を表します。

<sup>1</sup> パーバラ・エーレンライク：『「中流」という階級』、晶文社、1995年  
<sup>2</sup> 埼玉県・埼玉大学政策研究会：研究成果報告書 - サイレントマジョリティの県政参加をめざして -、平成15年3月  
<sup>3</sup> Noelle-Neumann, E.著・池田謙一・安野智子訳：沈黙のらせん理論：世論形成過程の社会心理学、ブレン出版、1993(原著は1982刊)  
<sup>4</sup> 椎原晶子、手嶋尚人、益田兼房：江戸明治の都市基盤継承地区における歴史的町並み、親しまれる環境の継承と阻害-台東区谷中・初音の道地区を事例に-、都市計画論文集、Vol.35, pp.799-804,2000  
<sup>5</sup> 坂本邦宏、岩川貴志、倉田輝造、久保田尚地区交通計画における「住民参加型交通調査」の有効性に関する研究、第22回交通工学研究発表会論文集、pp.229-332, 2002.10