

## 地区交通計画プロセスの進行過程における住民意識構造とその変化\*

### The alteration and Structure of Citizen's Consciousness in scheduling the Process of Traffic Calming Project\*

崔正秀\*\*・小嶋文\*\*\*・大和谷敦史\*\*\*\*・坂本邦宏\*\*\*\*\*・久保田尚\*\*\*\*\*

By Masahide SAI\*\*・Aya KOJIMA\*\*\*・Atsushi YAMATOYA\*\*\*\*・Kunihiro SAKAMOTO\*\*\*\*\*・Hisashi KUBOTA\*\*\*\*\*

#### 1. はじめに

##### (1) 背景

参画型の交通まちづくりが一般化する中で、計画の(事実上の)決定過程に市民が関与するケースが増えている。その際、しばしば問題となるのが「サイレントマジョリティ」の存在である。サイレントマジョリティとは、その名の通り、「声を出さない(発言や投票等)多くの人」ということになる。

多くの交通まちづくりにおいて、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「住民参加」が行われている。しかし、日本人全体の中で、身近な交通まちづくりに自主的、積極的に携わろうという人の数は、一昔に比べると増えているだろうが、今のところ、客観的にみて微々たるものだろう。市民意識調査等では、「道路整備」等の交通関連の要望が常に上位にランクされるものの、自らの行動によって交通環境を改善しようとする人は極めて稀である。そのような状況の中で、ワークショップ参加者やアンケート回答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。

##### (2) 目的

そこで本研究では、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」手法を確立することを目的とした。具体的には地区交通計画策定プロセスが進行している(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、質問内容の密度が異なる(一般的な交通問題認識と具体的な対策案も含めた交通問題認識)2回のアンケート調査を行い、またさらに各々の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、期限内回答者、督促後回答者、督促後拒否者、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。

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>1</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、アンケート期限内回答者、督促後回答者、未回答者等の意見・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昔ながらの街並みを残す落ち着いた町である一方、地区内の狭隘な道路に

\*キーワード：地区交通計画

\*\*正員、(株)ケー・シー・エス 沖縄支社  
〒900-0015 沖縄県那覇市久茂地 3-22-1  
TEL 098-951-1148, FAX 098-951-1149

\*\*\*学生会員、埼玉大学大学院理工学研究科  
\*\*\*\*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、工博、埼玉大学工学部建設工学科

は多くの通過交通が流入しており、歩行者が危険に晒されている<sup>2</sup>。このような状況の中、谷中地区では地元組織の一部として交通問題を検討するワークショップが設置されており、地元住民を中心に交通問題改善に向けての議論が行われてきた。

本研究における1回目のアンケート調査は、このワークショップ活動の初期の段階で行われたもので、2回目のアンケート調査はワークショップでの議論において具体的な対策案が得られた段階で行われたものである。

## (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。アンケート調査内容は、①谷中・上野桜木地区における交通問題に対する認識、②ワークショップで検討した具体的な交通対策案に対する認識である。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った。これにより、①1回目・2回目の期限内回答者と督促後回答者の意見の相違、②1回目・2回目の督促後回答と督促後拒否者の割合比較、③1回目と2回目の回答者（期限内回答と督促後回答）の意見の相違等を考察することを試みた。アンケート調査は、1回目をサンプリングした2554世帯、2回目を地区の全6128世帯のそれぞれ地区内に住む中学生以上を対象とした。また、督促アンケート調査は期限内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。

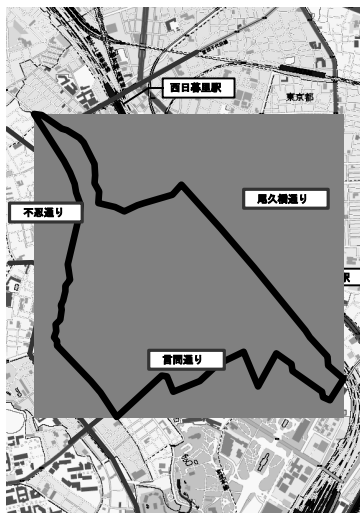


図1 調査対象地域(台東区谷中・上野桜木地区)

表1 谷中・上野桜木地区  
交通まちづくり意識調査の概要

第1回	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)	
第2回	アンケート調査	調査実施日	2005年1月27日(木)～29日(土)
	配布方法	直接投函	
	回収方法	・郵送・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	2005年2月25日(金)～26日(土)
	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) 住民の意識構造の分類

本研究では地区交通計画の各アンケート関心別に住民を分類した(表2)。アンケートを期限内回答する関心層を(a)、督促後に回答する層を(b)、督促を行ってもアンケートに回答しない(拒否)層を(c)とした。また、分類を明確にするために、督促時不在世帯を(d)、督促未実施の世帯を(e)アンケート未対象世帯を(f)とした。2回の調査に対しそれぞれ分類を行うと計30個のグループに分類される。

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(b)と(c)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。(b)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。

## 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2に示す。

(2) 第2回アンケートの期限内回答者と督促後回答者の意見比較 (表2参照)

2回目アンケートの期限内回答者と督促後回答者の、谷中地区の交通問題に対する認識度と具体的な対策案の意見を比較し、意見に差があるか確認した。交通問題に対する認識度については、期限内回答者と督促後回答者の「深刻」「やや深刻」であると回答する比率に、統計的に有意な差はなかった。このことから、意見を積極的に表明しない人たちであっても、地区の交通問題に対する認識は意見を積極的に表明する人たちとほとんど変わらないということがわかった(図2)。

次に、地区内のある道路の一方通行規制を変更するといった具体的な対策案については、期限内回答者に比べ督促後回答者がより「わからない」と回答しており、その比率に有意な差があることも確認された。1回目アンケートでは期限内回答と督促後回答の回答傾向がほぼ一致していたが、2回目アンケートでは、期限内回答者の意識のほうがやや強いということが伺える結果となった(図3)。

(3) 1回目、2回目ともに期限内回答である者(分類 a-a)と1回目督促回答で2回目期限内回答である者(分類 b-a)の意見比較

1回目、2回目アンケートをともに期限内に回答した者と、1回目アンケートは督促され回答したが

2回目アンケートは期限内に回答した者の交通問題に対する認識度と具体的な対策案の意見を比較し、各分類の意見の相違の有無を確認した。結果、交通問題に対する認識度については、1回目・2回目ともに期限内回答をした人のほうが、交通問題に対してより深刻と考えている(図4)。また、具体的な対策案については、1回目に督促後回答で2回目に期限内回答をした人がより反対意見をもっており、具体的な対策案の反対意見を表明するために、2回目を期限内回答を行ったと考えられる(図5)。1回目アンケートで期限内に答えた人は、交通問題についてより深刻にとらえており、1回目督促後回答をした人が2回目に期限内回答をする理由としては、アンケート内容に対する反対が1つの要因であると考えられる。

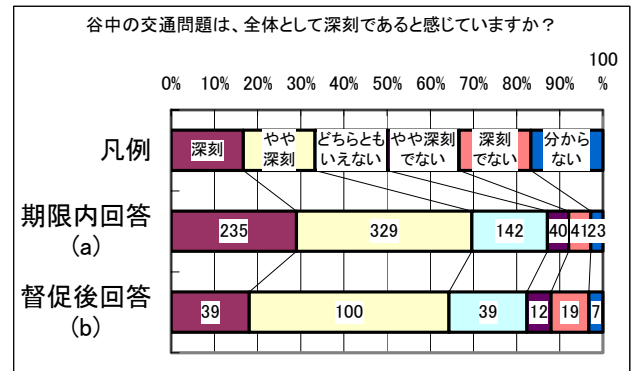


図2 第2回アンケートの期限内回答と督促後回答の交通問題に対する認識度

表2 住民の分類およびアンケート調査の対象世帯数と回答世帯数

第1回			第2回				分類(※)	対象世帯	
アンケート	督促アンケート	アンケート	アンケート		追跡調査				
対象人数	区分	対象人数・世帯数	区分	対象世帯数	区分	対象人数・世帯数			
2554世帯 41.7%	なし	433世帯 15%	期限内回答	95世帯 22%	なし	なし	a-a	95世帯 1.6%	
			期限内未回答	338世帯 78%	回答	84世帯 25%	a-b	19世帯 0.3%	
			期限内回答	21世帯 16%	回答拒否	62世帯 74%	a-c	62世帯 1.0%	
			期限内未回答	111世帯 84%	不在	3世帯 4%	a-d	3世帯 0.0%	
	回答	809世帯 37%	132世帯 16%	期限内回答	31世帯 6%	未実施	254世帯 75%	a-e	254世帯 4.1%
				期限内未回答	474世帯 94%	なし	なし	b-a	21世帯 0.3%
				期限内回答	8世帯 5%	回答	43世帯 39%	b-b	6世帯 0.1%
				期限内未回答	164世帯 95%	回答拒否	6世帯 14%	b-c	35世帯 0.6%
	不在	172世帯 22%	505世帯 62%	期限内回答	276世帯 21%	不在	2世帯 5%	b-d	2世帯 0.0%
				期限内未回答	1066世帯 79%	未実施	68世帯 61%	b-e	68世帯 1.1%
				期限内回答	67世帯 2.2%	なし	なし	c-a	31世帯 0.5%
				期限内未回答	3012世帯 97.8%	回答	177世帯 37%	c-b	24世帯 0.4%
未実施	1342世帯 62%	172世帯 22%	期限内回答	276世帯 21%	回答拒否	24世帯 14%	c-c	143世帯 2.3%	
			期限内未回答	1066世帯 79%	不在	10世帯 6%	c-d	10世帯 0.2%	
			期限内回答	8世帯 5%	未実施	297世帯 63%	c-e	297世帯 4.8%	
			期限内未回答	164世帯 95%	なし	なし	d-a	8世帯 0.1%	
なし	3079世帯 49.6%	2121世帯 83%	期限内回答	67世帯 2.2%	回答	49世帯 30%	d-b	5世帯 0.1%	
			期限内未回答	3012世帯 97.8%	回答拒否	5世帯 10%	d-c	40世帯 0.7%	
			期限内回答	276世帯 21%	不在	40世帯 82%	d-d	4世帯 0.1%	
			期限内未回答	1066世帯 79%	未実施	4世帯 8%	d-e	115世帯 1.9%	
						e-a	276世帯 4.5%		
						e-b	72世帯 1.2%		
						e-c	207世帯 3.4%		
						e-d	27世帯 0.4%		
						e-e	760世帯 12.4%		
						f-a	67世帯 1.1%		
						f-b	15世帯 0.2%		
						f-c	223世帯 3.6%		
						f-d	35世帯 0.6%		
						f-e	2739世帯 44.7%		

※ 分類:(1回目分類)-(2回目分類)

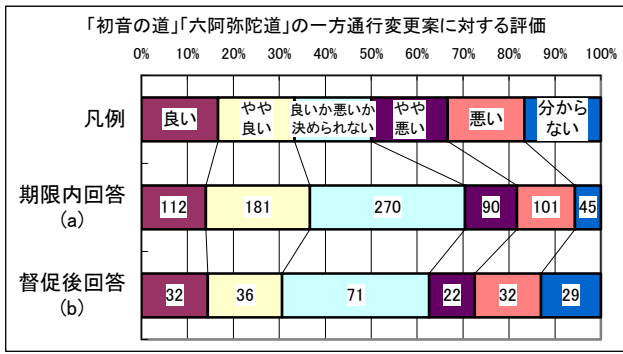


図 3 第 2 回アンケートの期限内回答と督促後回答の具体的な対策案に対する意見

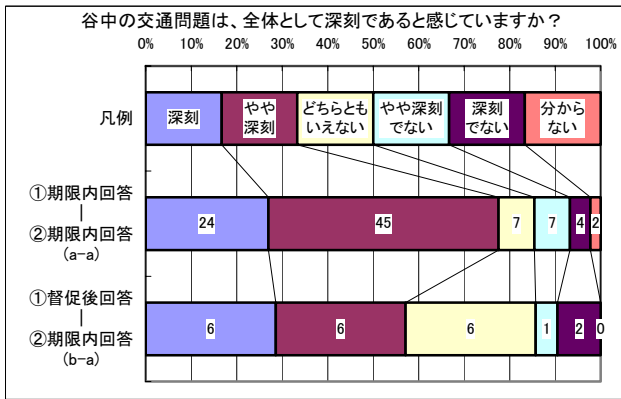


図 4 分類 a-a と b-a の交通問題に対する認識度

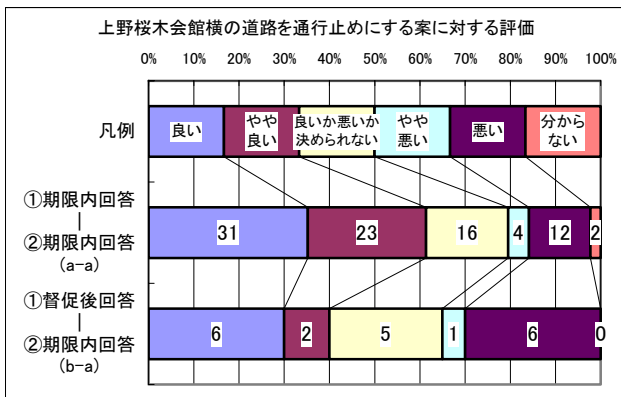


図 5 分類 a-a と b-a の具体的な対策案に対する意見

(4) 1 回目、2 回目ともに期限内回答である者（分類 a-a）と 1 回目督促拒否で 2 回目期限内回答である者（分類 c-a）の意見比較

1・2 回目アンケートをともに期限内に回答した者と、1 回目アンケートは督促に対し拒否したが 2 回目アンケートは期限内に回答した者の交通問題に対する認識度と具体的な対策案の意見を比較し、意見の相違の有無を確認した。交通問題に対する認識度については、1・2 回目ともに期限内回答をした人のほうが交通問題に対してより深刻と考えている（図 6）。また具体的な対策案については 1 回目に

回答拒否で 2 回目に期限内回答者と 1・2 回目ともに期限内回答者では大きな差がなかった（図 7）。

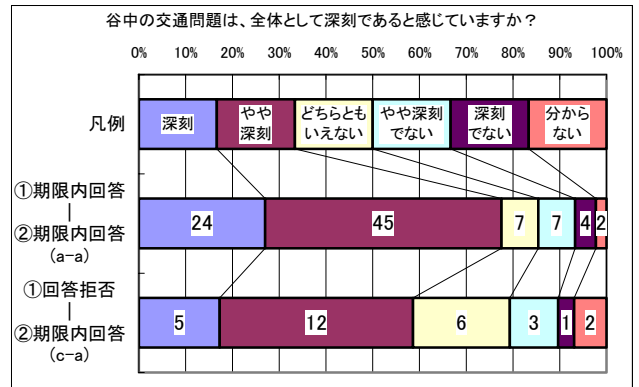


図 6 各分類のワークショップに対する意義の評価

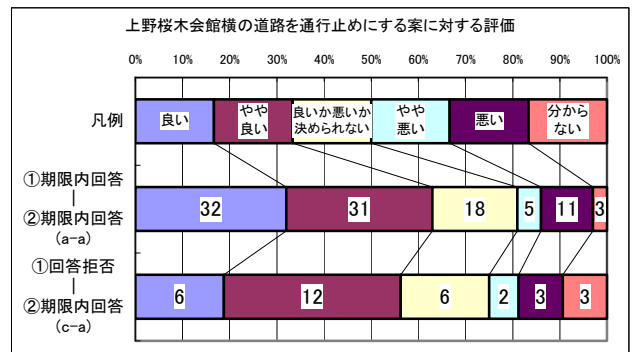


図 7 各分類のワークショップに対する参加の意向

#### 4. まとめと今後の展望

本研究では、サイレントマジョリティの意識変化や態度について、ある程度の流れがあることが確認された。このことから、取り組みがある程度進んだ段階でのアンケート調査の期限内回答者には意味があると考えられる。従って仮説段階ではあるが、アンケート調査方式の階層性により、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考えられる。ただし、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は未確認であるといえ、具体的な対策案の実施による住民の意見変化等、モニタリングすることなどが今後の課題といえる。

##### 【謝辞】

本研究の実施にあたっては、谷中地区まちづくり協議会及び交通部、台東区、谷中町内会、近隣住民の方々に多大のご協力を頂きました。ここに感謝の意を表します。

##### 参考文献

- 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、ブレーン出版、1993(原著は 1982 刊)
- 坂本邦宏、岩川貴志、倉田糧造、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