

サイレント層から見た地区交通問題の特徴に関する研究*

Characteristics of Traffic Problems in Neighborhoods Specified by the Silent Group*

小嶋文**・久保田尚***

By Aya KOJIMA**・Hisashi KUBOTA***

1. はじめに

(1) 地区交通問題におけるサイレント層

国勢調査をはじめ各種調査への回答率低下が問題となっている現在、交通計画の分野でも、多くの人から意見を得ることが難しくなっている。しかし、意見を言わない人々、サイレント層が、単に曖昧模糊とした存在ではなく地区交通が持つ特徴と関わりを持って存在しているならば、彼らを取込んだ交通計画を検討することができよう。回答行動に個人の調査主題への関わりが影響することはGoyder¹⁾によって社会学の立場から示されているし、小嶋、久保田ら²⁾は、交通問題におけるサイレント層と調査主題との関わりの薄さを示唆している。では、地区の交通問題とそこに暮らす人たちとの関わりの度合いは、どのように決まっているのだろうか？本研究では、地区交通問題と調査対象者の関わりのばらつき方に、交通問題の特徴が影響を及ぼすと仮定して、その特徴を探ることとする。

地区交通問題の特徴を探るため、異なる性質を持った問題に関する調査を同時に行い、サイレント層と地区交通問題の特徴との関係を他の問題と比較する。

(2) 地区交通問題の限定性

地区交通問題の特性を考える上で着目するのが、交通問題の持つ限定性である。交通問題は、時間的・空間的に限定されて起こる場合が多いと考えられる。朝夕のピーク時間帯や事故多発交差点等が、限定された時間・空間となる。そのため、近所に住む人同士でも、通行経路や生活パターンが異なれば問題の捉え方が異なる可能性が高い。一方で、その他多くのご近所問題（例えば、落書き、騒音、景観問題等）は、空間的には限定されているが、時間的には交通問題ほど限定されていないと考えられる。さらに、社会保障や郵政民営化といった問題

は、時間的・空間的に限定されない問題であると言っていいだろう。このような限定性の違いが、人が問題に関わる影響範囲を決定し、各種の調査におけるサイレント層の性質に影響を与えると仮定する。

(3) 本研究におけるサイレント層の定義

本研究では、サイレント層の定義を、文献2、3と同様にアンケート調査対象者の内で期限内に回答しなかった人とする（図1）。また、期限内に回答しなかった人の中で、督促により回答した人の意見を、本来意見を言わないはずであったサイレント層の一部から得られた意見として取り扱うこととする。さらに、今回の調査では、通常の督促を拒否された対象者の方に接触できるまで何度も訪問し、その意見を聞くことを目標として2次の督促調査を行った。

2. 異なる限定性の問題を扱う調査の実施

(1) 地区交通問題：ご近所問題：一般的問題

存在する時間と空間が限定される交通問題との比較の対象として、空間が限定されるご近所問題として騒音問題、時間も空間も限定されない一般的な問題として社会保障と健康に関する問題を設定し、3種類のアンケート調査を2008年5月から実施した。対象者は対象地区内に住む世帯主とし、調査主題ごとに2割程度を無作為に抽出した。配布方法は学生アルバイトによるポスティングとし、回収は料金受取人払い郵便による郵送とした。

*キーワード：地区交通計画、交通安全、意識調査

**学生員、埼玉大学大学院理工学研究科

(さいたま市桜区下大久保255、

kojima@dp.civil.saitama-u.ac.jp)

***正員、工博、埼玉大学大学院理工学研究科

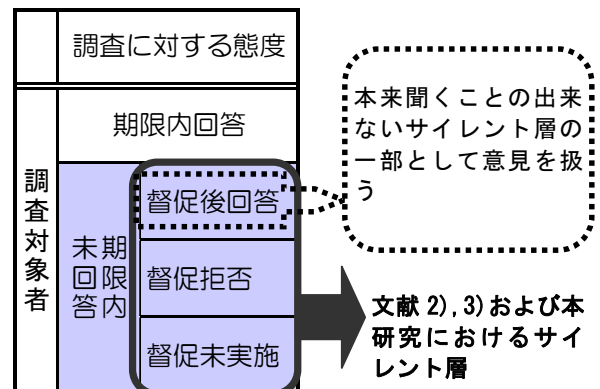


図1 サイレント層の定義

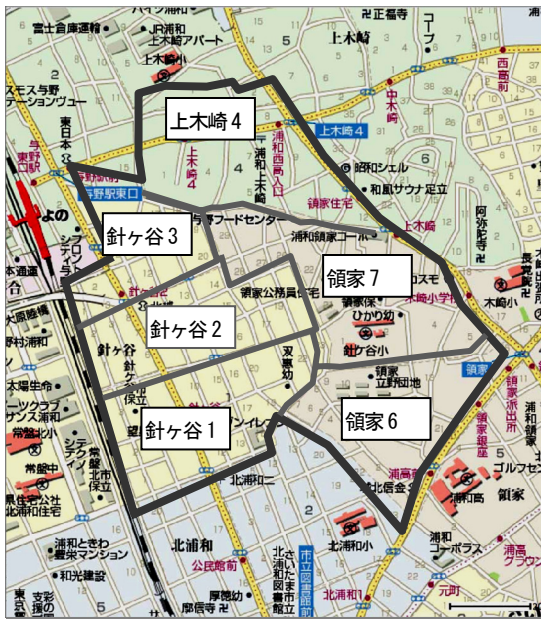


図 2 調査対象地区

回答期限の2週間後に、回答がなかった全世帯に、初回と同様のアンケート一式を添えて第1次督促調査を実施した。配布回収方法は、初回の配布と同様である。さらに、督促後も回答がない世帯について、アンケート種別ごとに10～30件の対象者を無作為抽出し、訪問による第2次督促調査を実施した。訪問督促調査では、それまでに配っているアンケートの他に、調査に回答しなかった理由を世帯主の方に直接うかがっている。

(2) 調査対象地区の概要

今回調査を実施したのは、埼玉県さいたま市内にある、京浜東北線と野駅周辺に位置する、約1km四方にわたる住宅地である(図2)。対象地区は四方を幹線道路に囲まれているが、朝夕の大通りの混雑を避ける車が多く地区内の道路に入り込んでいる。地区内では交通事故も発生している危険な状況で、小学校の通学時間帯には交差点に警備員が立つほどである。この地区には前述の四方を囲む幹線道路と、西側に鉄道が隣接してあるため、広い範囲で騒音問題にも高い関心が払われていることが

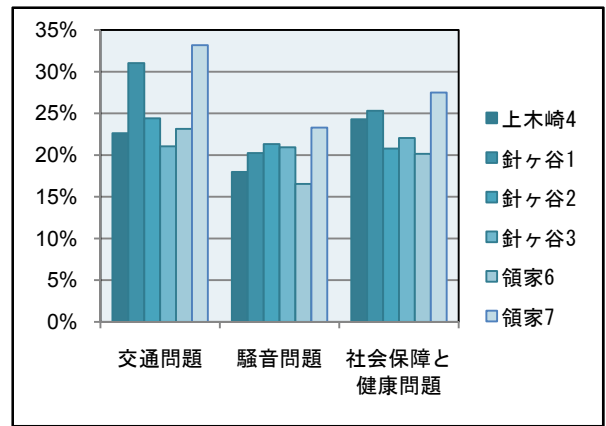


図 3 調査主題別地区別期限内回答率

予想される。

(3) 調査票の配布回収概要

各調査の調査票配布回収概要を、表1に示す。交通問題に関する調査の期限内回答率は26.1%、1次督促における回答率は11.7%であり、両者を含めた回答率は34.7%であった。これらの回答率は、騒音問題調査でそれぞれ20.3%、10.4%、28.6%であり、社会保障と健康に関する調査でそれぞれ23.3%、8.1%、29.5%であった。

3. 交通問題の特徴とサイレント層

(1) アンケート主題別地区別回答率

調査主題の違いによってまず考えられることは、それぞれの調査の回答率が違うのではないかということである。回答率について限定性の強さから予想されることは、空間・時間共に限定的な交通問題調査が、もっとも関わりを感じる人が少ないため最も回答率が低く、反対に、空間にも時間にも限定性がない、社会保障と健康に関する調査の回答率が最も高くなるということである。しかしながら、結果は表1に見られるように、期限内回答率、最終回答率共に、交通問題の調査で最も高くなっている。これは、この地区における抜け道交通による深刻な交通状況が、回答率を高めていると考えられる。こ

表 1 アンケート調査配布回収概要

調査主題	初回アンケート調査 配布日：2008/5/17(土) 回答期限：2008/30(金)			第1次督促調査 配布日：2008/6/10(火) 回答期限 2008/6/23(月)			
	配布数	期限内回答数	期限内回答率	督促回答数	督促回答率	最終回答数	最終回答率
交通	893	233	26.1%	77	11.7%	310	34.7%
騒音	872	177	20.3%	72	10.4%	249	28.6%
社会保障	891	208	23.3%	55	8.1%	263	29.5%

ここで、交通問題の限定性が、限定性の異なると考えられる騒音問題、社会保障と健康問題よりも関わりへのばらつきを生じさせているということを検証するため、対象地区を丁々目ごとに6つ（上木崎4、針ヶ谷1～3、領家6、7）に区分し、それぞれの地区での回答率を算出した（図3）。限定性の低い主題については、地区を小区画にしてもそれぞれの地区での人々の関わり方は違いを見せず、限定性の高い問題については、大きな問題が起こっている場所とそうではない場所で、人々の関わり合いが変わってくると考えられる。図3では、3群の間に有意な分散の違いは見られなかったものの、交通問題の回答率に、他の2つの調査よりも大きなばらつきが見られる。このことから、交通問題が限定的な性格を持つことと回答行動との関係が示唆された。

(2) 期限内回答者とサイレント層の危険感の差

次に、地区の交通問題に関する調査に対する、期限内回答者と、督促後の回答者であるサイレント層の意見を比較することで、地区交通問題とサイレント層の関わりについて検証する。

図4は、地区内で危険な道路について、具体的に感じる問題を複数回答方式で聞いたものである。期限内回答者と督促後の回答者を比較すると、「車の速度が速い」ということを問題だと感じている割合が、督促後の回答者は期限内回答者よりも有意に低いという結果となった（ $\chi^2=4.33$, $p=0.025$ ）。他の問題に関しては両者に有意な差はなかったものの、「特に問題は感じていない」と回答する人の割合は督促後回答者で倍になっている。問題としてあげられているうち、「道がせまい」という選択肢をあげる人が期限内、督促後で共に6割以上と最

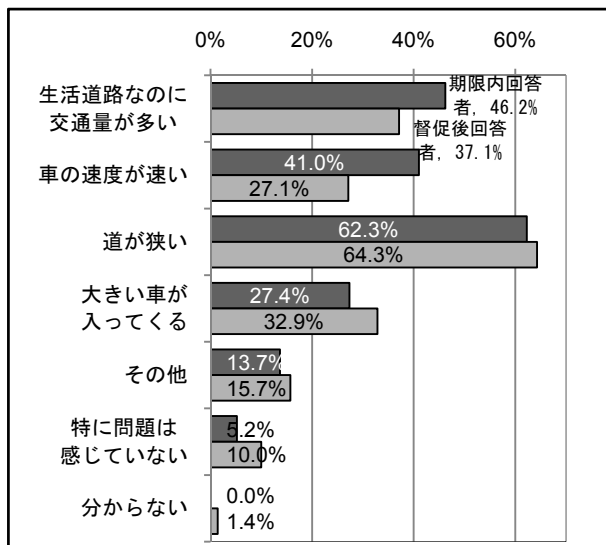


図4 態度別危険な道路で感じる問題

も大きな割合になっているが、これは、車の挙動に比べて、時間的な変動がない（限定がない）道路幅という問題の特質を反映したものであると考えられる。

(3) 地区別の危険感の差

道路で問題だと思ふ事柄として回答された割合を、地区別、期限内・督促後別で表したものが、図5～図8である。この中で、時間的な制限がない問題である「道がせまいこと」については、督促後回答者で1地区問題と思ふ人の割合が小さい箇所があるが、それ以外は督促後回答者、期限内回答者ともに問題だと思ふ人の割合に差がない。一方で、期限内回答者と督促後回答者の間で問題だと思ふ人の割合に差が出た「車の速度が速い」という問題に対しては、期限内回答者で特に割合にばらつきが大きく見られる。また、「車の速度が速い」ことを問題だともう期限内回答者の地区別の割合は、図3で示した地区別の期限内回答割合と似通った形状を表している。このことから、「車の速度が速い」ということが、地区交通の中で重要な問題と捉えられており、地区交通問題に関する調査への回答に影響を与えている可能性が考えられる。

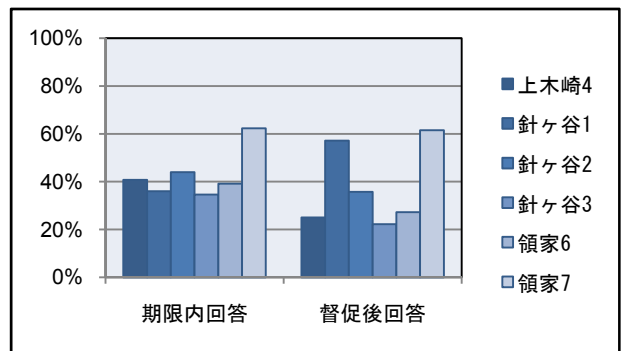


図5 「生活道路なのに交通量が多い」ことを問題と感じる

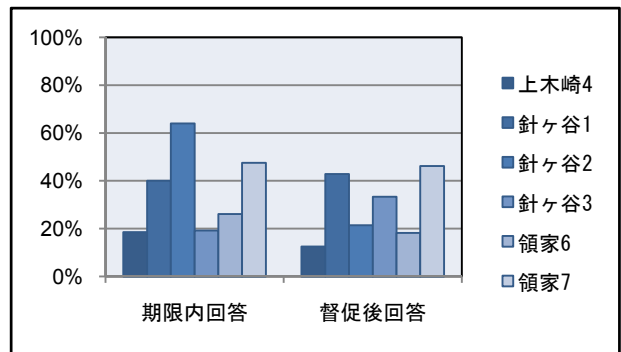


図6 「車の速度が速い」ことを問題と感じる

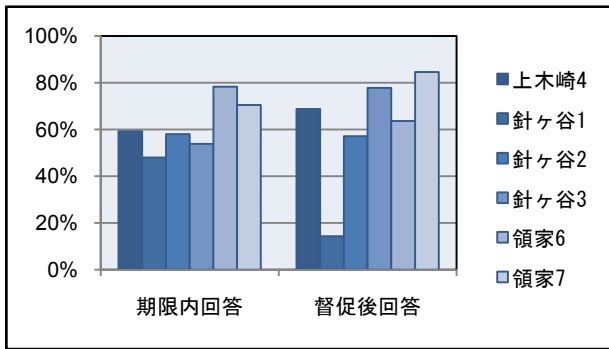


図7 「道が狭い」ことを問題と感じる

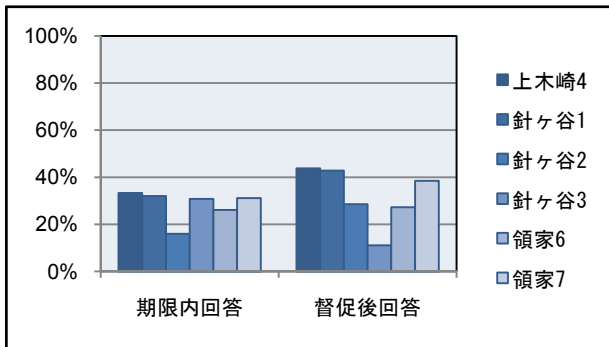


図8 「大きい車が入ってくる」ことを問題と感じる

4. 督促ではとらえられなかったサイレント層の意見

今回実施した調査では、2008年6月に実施した、1次督促であるポスティングによる督促でも回答がいただかなかった世帯主の方に対して、2008年7月から訪問による2次督促調査を実施している。ここでの目的は、督促を実施しても意見を得ることができないサイレント層が、どのような人たちであるのかを調査することである。回答が得られなかった世帯主からそれぞれ、交通問題アンケートで30名、騒音問題アンケートで10名、社会保障と健康問題のアンケートで10名を抽出し、原則として、世帯主に直接会うか、世帯主のご家族に調査票を渡してもらおう頼めるまで世帯主の方の自宅に通うという方法をとった。抽出は、交通問題調査では地区別、抜け道沿道の有無別に、騒音問題調査では、地区別、騒音発生源沿道の有無別に、社会保障と健康問題の調査では地区別に無作為抽出を行った。

現在までに接触できたサイレント層について、アンケート調査に回答をしなかった理由として得られた意見を表2に示す。アンケートに回答しなかった理由としては、交通アンケートの対象者からは、「回答するのが面倒だった」、あるいは「自分とは関係ないものだった」という意見が得られた。ここからは、普段の生活では交通問題と関わりがないということが読み取られる内容である。

表2 督促を拒否したサイレント層がアンケート調査に回答しなかった理由

種類	回収予定	回収済	アンケートに回答しなかった理由
交通	30	2	<ul style="list-style-type: none"> ・ タイトルで判断し、自分とは関係ないものと思った。 ・ 回答するのが面倒だった。
騒音	10	1	<ul style="list-style-type: none"> ・ プライバシーの問題で回答しない。
社会保障と健康	10	2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今の時代世の中が怖いので、全てのアンケートに回答しないようにしている。 ・ 回答するのが面倒であるから。

次に、騒音問題に関する調査の対象者からは、「プライバシーの問題で回答しない」という意見が寄せられた。社会保障と健康の問題に関する調査の対象者からは、「今の時代は世の中が怖いので、アンケートには回答しない」という意見、そして「回答するのが面倒であるから」という意見が得られた。これらの意見からは、自分に関わりがある問題であったとしても、プライバシーや防犯の意識から回答を控える行動があることがうかがわれ、意識調査をはじめとする各種の調査を実施することがますます難しくなっていることが示唆された。

5. おわりに

本研究では、地区交通問題の特徴について、サイレント層への影響を踏まえて検証した。空間的、時間的な限定性が異なる問題に関する調査との比較の結果、他のご近所問題や一般的な問題よりも小区域間で影響にばらつきがある傾向が見られた。交通対策は丁々目の域を超えた活動となることが予想されるため、問題の理解を認知していない周囲の住民に深める努力が必要とされるであろう。今後は、居住地区に加えて個人の活動範囲と交通問題の関係を詳しく調べることで、地区交通問題の限定性の特徴を更に知ることが課題となる。

参考文献

- 1) Goyder, J.: *The Silent Minority: Nonrespondents on Sample Surveys*, Polity Press, 1987.
- 2) 小嶋文, 久保田 尚; 調査主題への関りから見たサイレント層の生成と特徴, 土木学会論文集D, Vol. 64, No. 3, pp. 367-379, 2008.
- 3) 小嶋文, 久保田尚, 崔正秀, 大和谷敦史, 坂本邦宏: 地区交通計画におけるサイレント層の意識構造に関する研究, 土木学会論文集D, Vol. 63, No. 2, pp. 203-215, 2007.