

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に関する研究

小嶋 文¹・久保田 尚²・崔 正秀³・大和谷 敦史⁴・坂本 邦宏⁵

¹学生会員 埼玉大学 大学院理工学研究科 (〒338-8570 さいたま市桜区下大久保255)

E-mail: kojima@dp.civil.saitama-u.ac.jp

²正会員 埼玉大学教授 大学院理工学研究科 (〒338-8570 さいたま市桜区下大久保255)

E-mail: hisashi@dp.civil.saitama-u.ac.jp

³正会員 (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)

E-mail: m-sai@kcsweb.co.jp

⁴さいたま市 建設局 (〒330-9588 さいたま市浦和区常盤6-4-4)

⁵正会員 埼玉大学助手 大学院理工学研究科 (〒338-8570 さいたま市桜区下大久保255)

E-mail: sakamoto@dp.civil.saitama-u.ac.jp

意識調査や住民参加の場で意見を表明しない住民、いわゆるサイレントマジョリティに対する問題意識が高まっている。本研究では、地区交通計画策定に対して意思表示をしない住民の意識の把握を目的とした分析を行った。分析の結果、地区交通計画におけるサイレントマジョリティは、一般に言われているような「肯定的意見を持っているので意見を言わない人々」とは異なる実態を持つことが明らかになった。また、地域住民の地区の交通問題への認識は、ごく身近な範囲に限られていることと、そのことが意見表明の有無に関係していることが分かった。更に、交通計画の策定が具体的になるにつれて、問題の対処方法や、調査主体の種類によって調査に無回答になる住民も存在することが認められた。

Key Words : *silent majority, micro-area transportation planning, survey, Structural Equation Modeling*

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

昨今、意識調査や住民参加の場で意見を言わない住民の意識への関心が強まっている。特に意識調査未回答の問題は、個人情報保護法の施行以来回答率の激減が問題となっている現在、緊急の課題である。

本研究で扱う、地区交通計画の策定においても、合意形成の問題に関連して意見表明しない住民の存在がしばしば問題となっている。地区の交通計画策定の様々な場面で住民参加の機会は増えているものの、地区内の全ての住民が参加の場に意見を出すという状況は生まれていない。むしろ、意見を表明しない人の方が多数を占めるような状況も起こっているのが現状である。このような意見を言わない大多数の者の総称として、サイレントマジョリティ²⁾という言葉が使用されることがある。本研究では、このサイレントマジョリティの意識構造を明らかにし、地区交通計画における合意形成のための知見を得ることを目的とする。

(2) 関連する研究分野とその動向

このような研究課題に関して、これまで、政治学や社会心理学などの分野で研究が蓄積されてきた。

選挙における棄権についての研究は早くから行われてきた¹⁾、世論調査に関しても、回答しない人すなわち調査不能者の存在が結果をゆがめる恐れがあるという認識に立った研究が多く行われてきた³⁾⁴⁾。また、実験社会心理学の分野においても、意識調査の回答率向上のための研究が行われている⁵⁾。

(3) 本研究の位置づけ

以上のように、政治学や心理学の分野において意見を表明しない人々についての研究がなされてきているが、主な研究目的は意識調査の方法論となっており、それらの意見を表明しない人々を政策ないし計画上どのように扱うべきかといった研究はほとんどなされていない。

地区交通計画における、意見表明しない住民の存在には、地区交通の問題が持つ特徴との関係が考えられる。地区交通問題は多くの場合において、ある限られた空間や、ある限られた時間帯に存在するという特徴を持って

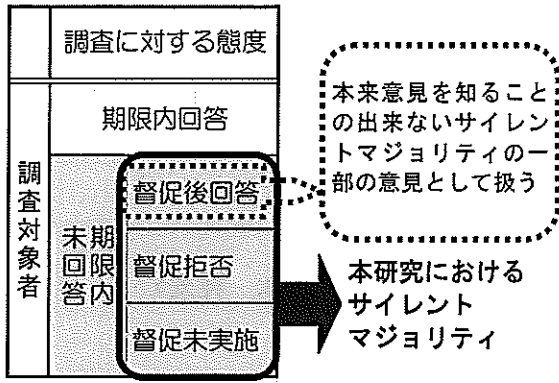


図1 本研究におけるサイレントマジョリティの定義

いる。例えば、地区内の特定の交差点において、朝夕の通勤時間帯に事故が多発する、というように、地区内の限定的な場や時間に存在するケースが多いであろう。そのために、同じ地区内に生活する住民であっても、住居の場所、生活サイクル、生活スタイル、その他様々の要因によって、地区内に存在する交通問題への認識には差が生まれると考えられる。

本研究は、このような地区交通問題の持つ特徴を踏まえた上で、地区交通計画上のサイレントマジョリティの特性を把握し、政策決定上サイレントマジョリティをどのように扱うべきか検討するための基礎的研究である。

(4) 研究方法

a) アンケート調査と督促の実施による意識構造の把握

本研究においては、ある地区で実施された地区交通問題に関するアンケート調査から、調査への回答の有無により積極的 응답者とサイレントマジョリティを区別し、両者の意識構造の差を把握する。調査対象地区では住民による交通計画策定の取り組みが進んでおり、アンケート調査はこの取り組みの一部として実施された。調査は2回実施され、各回で期限内未回答の世帯を対象に督促を行っている。アンケート調査と督促の実施によって、期限内に回答する積極的 응답者の意見と、督促により回答したサイレントマジョリティの一部の意見を得て、比較を行っていく。

b) 地区交通計画策定段階に合わせた調査内容の違いによる意識変化の把握

このアンケート調査は、地区交通計画策定の進行過程において異なる2つの段階で行われ、それぞれの質問の趣旨が段階に合わせて異なっている。これら2度の調査をパネル調査として、地区交通計画策定プロセスの進行に伴った住民意識の変化を追う。

c) 本研究におけるサイレントマジョリティの定義

サイレントマジョリティや意識調査における調査不能者の特徴を把握する取り組みは様々な方法で行われてき

た。たとえば、藤田¹⁰や杉山¹¹は、郵送による督促の効果を、督促なしの回答者との比較分析によって明らかにしている。また、埼玉県・埼玉大学政策研究会¹²は、意識調査の未回答者を訪問して督促し、督促後の回答者と当初の回答者の意識を比較している。

本研究においては、積極的 응답者とサイレントマジョリティの意識を比較するため、アンケート調査で調査対象とした住民のうち期限内回答をしなかった者を「サイレントマジョリティ」と定義づける。すなわち、アンケート調査に期限内に回答をせず督促後に回答した人、督促を拒否した人、もしくは督促未実施である人のことを言う。本研究では督促後回答者から得られた意見をサイレントマジョリティの一部の意見として取り扱うこととしている(図1)。サイレントマジョリティはサイレントであるゆえに、本来その意見を把握することは不可能である。調査の督促拒否者、督促未実施者については、その意見を知り得ない。しかしながら、督促の実施により得られた督促後回答者の回答は、本来であれば意見を表明しようとしていなかった住民からの回答であることから、その意見はサイレントマジョリティの意識を表していると考えることとした。

2. 調査対象地区の概要

(1) 谷中地区の概要

調査対象とした谷中地区は、東京都台東区の北西部に位置する約1km四方の地域で、関東大震災や戦災といった災害、また戦後の区画整理をも受けず、江戸以来の社寺や伝統的な木造町屋の町並みを多く残す都内では極めて稀な地域である。しかしながら、大都市東京の中にあつてこのような昔ながらの街並みを有する当地区は、必然的に様々な問題を抱えることとなる。幅員の狭い道路への通過交通が増え、抜け道となつていった交通問題や、細い路地に木造家屋が続き、防災上危険な地区として東京都の木造住宅密集地域にあげられるといった防災上の問題などである。このような問題から地元では伝統的文化景観を保存しつつまちづくりを検討していくための協議会が設置され、様々な角度からのまちづくりが構想されている。

(2) 谷中地区における地区交通計画策定への取り組み

本研究で扱う意識調査が実施される経緯となつた、谷中地区における地区交通計画策定への取り組みについて説明する(図2)。

谷中地区では前述のように非常に幅員の狭い生活道路が抜け道となつており、歩行者の安全が危ぶまれていることはもちろん、沿道住宅への騒音、振動の問題にも悩

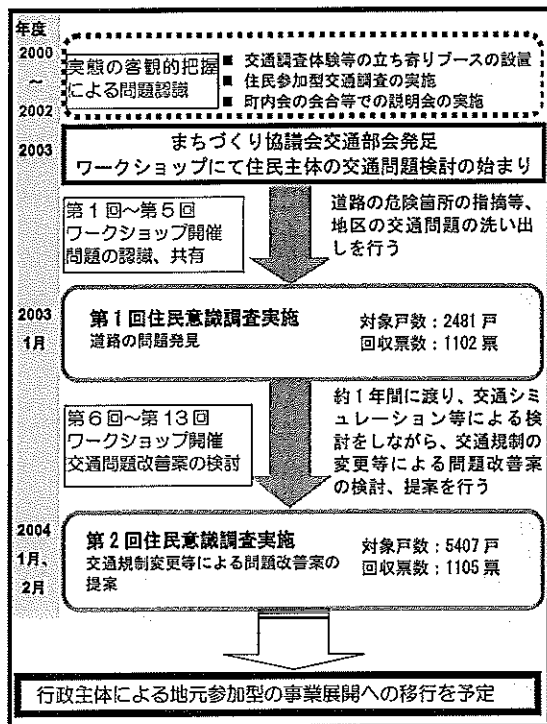


図2 谷中地区における地区交通計画策定プロセスの進行

まされている。このような中、2000年に地区の交通問題を専門的に検討したいという地元からの意向により筆者らの研究室が交通調査協力の依頼を受け、住民主体の活動を専門家がサポートするという体制の取り組みがスタートした。

取り組みの始めには、地区の交通状況の実態を客観的データから把握するために住民参加型の交通調査を実施した¹³⁾。交通調査は2001年度、2002年度の計2回実施され、ナンバープレート調査の結果からは、地区内を通行する車のうち約7割が通過交通であることが確認された。より多くの住民に調査結果を提示するため、町内会の会合のように交通問題の検討とは別の目的で住民が集まる場を利用しての説明会も実施された。このようにして交通問題検討の土台が徐々に整う中、2003年には地元のまちづくり協議会に交通問題を専門的に扱う「交通部会」が設置された。この部会の設置を機にまちづくりワークショップが開始され、このワークショップの場で地域住民主体による交通問題改善の検討が展開されることとなった。ワークショップの活動において、交通問題の洗い出しをする段階で地域住民に対して第1回のアンケート調査を行っている。ここで住民の半数以上が地区の交通問題を深刻であると認識していることが確認された。その後ワークショップでは、挙げられた交通問題にどのように対処していくかという議論が進み、具体的な

対策案の検討に入っていた。対策案としては、ハンパの設置や住民自身が違法車両に注意を促すこと、また既存の交通規制を変更し通過交通を抑制すること等が挙げられた。交通規制の変更案の検討に当たっては、科学的評価のために、交通シミュレーションを用いて時間をかけた検討が行われた。このようにして挙げられた複数の対策案に対して、住民の意向を把握するため、地域住民全体に対する第2回目のアンケート調査が行われた。

3. アンケート調査の概要

(1) 調査の位置づけと方法

2度のアンケート調査は、共に地区の交通問題に関する意識調査であるが、前述の通り地区交通計画策定の過程において段階的に実施されたものであるため、その性質は異なる。地区内の交通問題の把握を目的として計画策定過程の初期に実施された第1回調査は、一般の世論調査のような意識調査に近い性質を持つ。その後ワークショップから提案された具体的な対策案について広く意見を求めることを目的として行われた2回目調査は、計画代替案について住民自らの選好を表明するという、意思表示的性質を持つものとなっている。意思表示的な調査が一般の意識調査と異なる点は、回答者の意見の内容、あるいは意見表明の有無が、将来の回答者自身の生活に大きな影響を及ぼす可能性がある点である。このような各調査の位置づけの違いについても、分析の対象とする。

(2) 住民意識調査の概要

a) 第1回住民意識調査概要¹⁴⁾

第1回調査では、谷中地区の約半数の世帯を無作為に抽出してアンケート調査を実施した。主な質問項目は地区内の交通問題への認識に関するもので、地区内道路の安全性の評価とその理由、また地区内で行われているワークショップへの参加意向等である。調査対象は地区内に住む中学生以上の住民とした。調査票の回収期限後に、調査未回答の世帯からサンプリングした世帯主を対象として直接訪問と調査票の投函による督促を行った。

b) 第2回住民意識調査概要¹⁵⁾

第2回調査では、谷中地区の全戸を対象としてアンケート調査を行った。主な質問項目はワークショップの議論の中で提案された具体的な交通問題対策案に対する評価である。対策案としては、交通規制の変更により地区内の通過交通を抑制する5つの案、ハンパを設置する案、住民の活動により既存の交通規制を守らせる案が示された。調査票回収期限後、第1回調査と同様にサンプリングした世帯主に対する督促を行った。

表1 アンケート調査の概要と配布回収状況

		第1回				第2回				該当人数									
		実施日: 2004年1月9日(金)~11日(日) 督促実施日: 2004年1月24日(土)~25日(日) 質問内容: 地区内道路の安全性の感じ方等				実施日: 2005年1月27日(木)~29日(土) 督促実施日: 2005年2月25日(金)~26日(土) 質問内容: 交通規制変更による交通問題改善案に対する評価等													
		アンケート		督促		アンケート		督促											
区分	対象数	区分	対象数	区分	対象数	区分	対象数	区分	対象数										
谷中地区住民のうち、世帯主	5116人	期限内回答	415人 18%	なし	102人	期限内回答	102人	25%	なし			102人	2.0%						
						期限内未回答	313人	75%	督促回答	89人	28%	19人	21%	19人	0.4%				
									督促拒否			70人	79%	70人	1.4%				
									督促未実施	224人			72%	224人	4.4%				
						期限内未回答	2264人 44%	1849人 82%	634人 34%	499人 79%	135人 21%	期限内回答	22人	16%	なし			22人	0.4%
												期限内未回答	113人	84%	督促回答	47人	42%	7人	15%
		督促拒否			40人										85%	40人	0.8%		
		督促未実施	66人												58%	66人	1.3%		
		未配布	2852人 56%	なし	200人							期限内回答	46人	9%	なし			46人	0.9%
												期限内未回答	454人	91%	督促回答	173人	38%	28人	16%
						督促拒否			145人	84%	145人				2.9%				
		未配布	2852人 56%	なし	200人	期限内回答	98人	8%	なし			98人	1.9%						
						期限内未回答	1116人	92%	督促回答	298人	27%	48人	16%	48人	0.9%				
									督促拒否			250人	84%	250人	4.9%				
未配布	2852人 56%	なし	200人	期限内回答	200人	7%	なし			200人	3.9%								
				期限内未回答	2652人	93%	督促回答	250人	9%	26人	10%	26人	0.5%						
							督促拒否			224人	90%	224人	4.4%						
										督促未実施	2402人	91%	2402人	47.0%					

(3) アンケート調査票回収状況

2回の住民意識調査において、分析対象である世帯主への調査票の配布、回収状況を表1に示す。第1回調査の期限内回答率は18.3%であるのに対して、配布、回収方法が全く同じであったにもかかわらず第2回調査では期限内回答率が約9.1%と低い回答率となった。期限内回答と督促後回答を合わせた最終回答率は、第1回で24.3%、第2回で11.6%となった。

(4) 単純集計結果

まず2回の住民意識調査の単純集計結果から見ていく。地区の交通問題の深刻さに対しては、第1回・第2回調査において、「深刻」・「やや深刻」という回答の割合が共に60%を超えている(図3)。この結果から、地区の半数以上の住民が地区の交通問題を認識していることがわかった。第2回調査で提示された交通問題改善案への評価を見ると、交通規制の変更による5つの通過交通対策に対しては「良い」・「やや良い」という賛成意見の割合がそれぞれ20%から50%程度の間であるのに対して、ハンブによる車の速度抑制対策と住民活動で交通規則を遵守させる対策では共に70%を超える割合となっており、賛成意見の割合が大きくなっている(図4)。

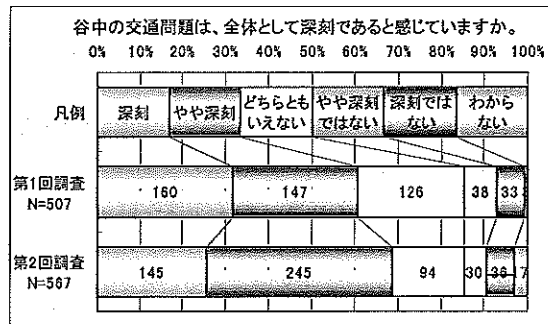


図3 地区の交通問題に感じる深刻さについての第1回調査と第2回調査の比較

(5) 分析にあたっての課題設定

サイレントマジョリティの意識構造を把握するために、以下の3点に着目して分析を進めることとする。

課題1. 積極的回答者とサイレントマジョリティの交通問題に対する意見の差の把握

課題2. 交通問題に対してサイレントである理由の把握

課題3. 交通計画策定プロセスの進行に伴う意識変化の把握

まず第一に、サイレントマジョリティの意識について知りたいことは、なんとと言っても地区の交通問題に対して積極的回答者との間に意見の差があるかどうかということである。これを知るため、積極的回答者である期限

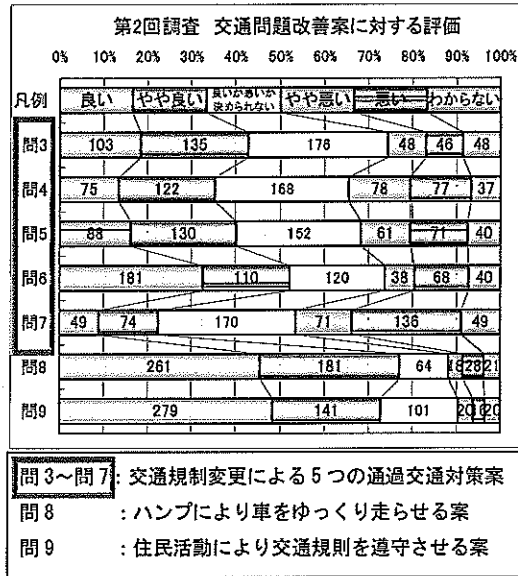


図4 交通問題改善案に対する評価

内回答者とサイレントマジョリティとして扱う督促後回答者との意見の比較を行う。これを課題1とする。

積極的答者者とサイレントマジョリティの意見の差の有無について把握できたとすれば、次には何故地区の交通問題に対してサイレントであるのかという理由が知りたくなるであろう。そこで、期限内回答者と督促後回答者の属性と回答の関連を比較することにより、意見を表明しないことの原因を探っていく。これを課題2とする。

最後に、この研究で扱うアンケート調査が地区交通計画策定プロセスにおいて異なる段階に行われたことを利用して、地区交通計画策定プロセスの進展、およびそれに伴う意識調査の性質の違いにより地域住民の意識にどのような変化が起こるのかを把握していく。具体的には、プロセスの進展と共に積極的答者からサイレントマジョリティになる者、あるいはサイレントマジョリティから積極的答者になる者の意識を把握する。これを課題3とする。

4. からは、前述のような地区交通問題の特徴を踏まえた上で、以上の課題に対する分析を行っていく。

4. サイレントマジョリティの意識構造の分析

(1) 課題1. 積極的答者者とサイレントマジョリティの意見の違いの把握

この意識調査の最大の目的である地区交通問題に関する住民の意見について、積極的答者者とサイレントマジョリティに違いがあるのかということを知るため、両者

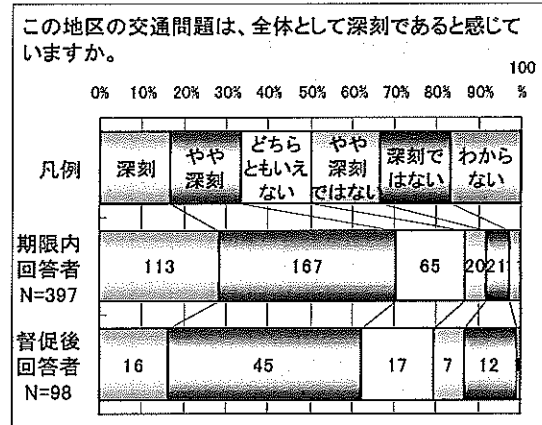


図5 第1回調査での期限内回答者と督促後回答者の地区の交通問題に対する認識の比較

の意見を比較する。

1) 交通問題に対する認識の差

まず、地区の交通問題に対する認識について督促後回答者と期限内回答者の意見の比較を行った(図5)。地区の交通問題の深刻さに対して、「深刻ではない」・「やや深刻ではない」と回答する者の割合を比較すると、督促後回答者では19.4%となっており、期限内回答者の10.3%と比べて有意に大きくなっている。この結果から、督促後回答者は期限内回答者よりも地区の交通問題への認識が低い可能性が考えられる。

2) 道路の安全性の認識の差

次に、各地区内の個別の道路の安全性に関する認識について、督促後回答者と期限内回答者の意見を比較した(図6)。地区内の8つの道路に対する安全性の感じ方について両者の意見を比較した結果、「危険」・「やや危険」という意見の出る割合は全ての道路で期限内回答者よりも督促後回答のほうが小さくなっていたものの、有意な差は見られなかった。督促後回答者と期限内回答者に道路の安全性の認識についての差があるとは言えず、地区内全体の問題認識の傾向とは異なる結果となった。

3) ワークショップに対する意識の差

意識調査の調査主体となっている交通まちづくりワークショップに対する意識について、督促後回答者と期限内回答者の意見を比較した(図7)。ワークショップに感じる意義、興味、参加の意向の3点について両者の意見を比較した結果、両者共に意義を感じる者は70%程度、興味を持っている者は50%程度、参加の意向を持つ者については20%程度となっており、意見に大きな差は見られなかった。このことから、督促後回答者と期限内回答者でワークショップに対する意識に違いがあるとは言えない。

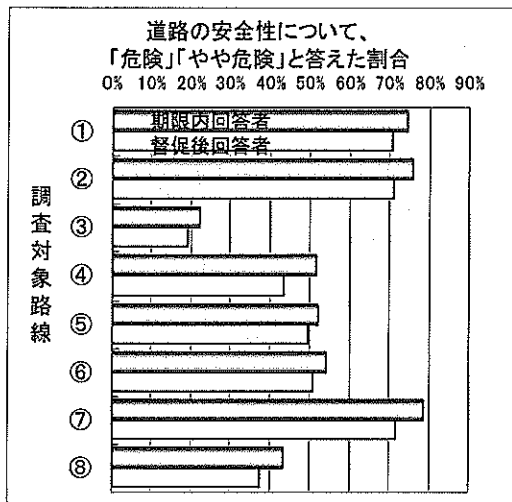


図6 第1回調査での督促後回答者と期限内回答者の地区内道路に感じる安全性の比較

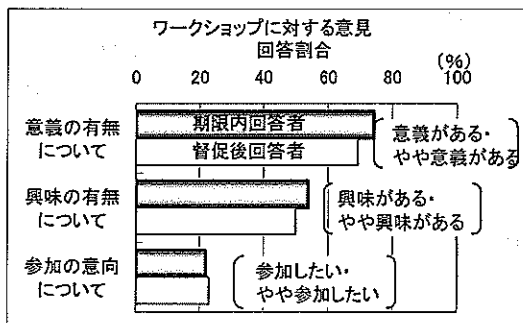


図7 第1回調査での督促後回答者と期限内回答者のワークショップに対する意向の差の比較

4)交通問題改善案への評価の差

ワークショップで交通問題の検討を進めていく上で、参加者からは、ワークショップ及び意識調査への不参加を「活動参加者への信任の表れであろう」という解釈が出てきた。これはすなわち、「提示された計画案に賛成の人は回答しない傾向にある」ということを意味する。これこそ、一般に言われるサイレントマジョリティのイメージに他ならない。ここではその解釈を検証するため、第2回調査において期限内に回答した者と督促後回答者の、対策案への評価の差を見ることにする。

交通問題への7つの改善案に対する評価について期限内回答者と督促後回答者との意見の差を比較した(表2)。交通規制の変更による5つの対策案については、案2について「良い」・「やや良い」という回答の割合が期限内回答者で37.4%、督促後回答者で27.7%となり、督促後回答者の賛成意見の割合が有意に小さくなった。交通規制によるその他の案については、期限内回答者と督促後回答者で意見に大きな差は見られなかった。ハンブによる対策案については、「良い」・「やや良い」という回答の割合が期限内回答者で79.7%、督促後回答者で

表2 第2回調査での督促後回答者と期限内回答者の交通問題対策案に対する意見の差の比較

		「良い」・「やや良い」と回答した割合		有意差(5%)
		期限内回答者	督促後回答者	
交通規制による対策案	案1	43.5%	40.2%	
	案2	37.4%	27.7%	○
	案3	42.3%	32.5%	
	案4	54.1%	45.4%	
	案5	23.1%	20.0%	
ハンブによる対策案		79.7%	68.0%	○
住民活動による		72.1%	75.4%	

68.0%となり、督促後回答者の賛成意見の割合が有意に小さくなった。住民の活動により違法車両に交通ルールを遵守させる対策については、両者の意見に大きな差は見られなかった。

「取り組みへ参加をしていない住民は、活動に対して信任の意思を持っている」という参加者の考え、あるいは「サイレントマジョリティは賛成派である」というイメージが正しければ、ワークショップの活動から提示された対策案に対して、期限内回答者より督促後回答者の方が肯定的な意見を持っているはずである。しかし、分析の結果、7つ中5つの対策案については意見に大きな差は見られず、その他2つの対策案については督促後回答者の賛成意見の割合は期限内回答者より有意に小さい結果となり、そのような傾向は見られなかった。

以上のように、課題1として、期限内回答者と督促後の回答者の地区交通への意見の比較を行った。その結果、地区全体の交通問題の深刻さについては期限内回答者の方が督促後回答者よりも問題を深刻に認識しているということが分かった。一方で、地区内の各道路に対する個別に対する危険感、全ての道路について督促後回答者の方が「危険」・「やや危険」と回答する割合が小さい傾向が見られるものの、両者の意見に大きな違いは見られなかった。この結果は、地区全体の問題に対しては見られた期限内回答者と督促後回答者の意見の差が、個別道路への意見、つまり各論では縮まるという現象を見せている。この問題への疑問については、課題2でさらに分析を進めることとする。地区交通問題への7つの対策案への意見では、期限内回答者と督促後回答者に意見の差は見られないかあるいは督促後回答者の方が賛成意見の割合が小さい、という結果になり、一般に存在する、サイレントマジョリティが肯定的な意見を持つ、という考えを支持するものではなかった。

(2) 課題2.地区の交通問題に対してサイレントである理由の把握

地区交通問題への意見について、サイレントマジョリティと積極的回答者との間の意見の違いについて知ることができた。次に、では何故調査に回答しない者は交通問題に関して意見を表明しないでいるのか、ということについて分析を行う。

1) 車の運転の有無による調査への態度の差

普段車の運転をしない住民と運転をする住民では、交通規制の変更による環境変化の影響に対する捉え方が異なることが予想される。そこで、車の使用の有無による各交通問題改善案への評価の差に、期限内回答者と督促後回答者で違いがあるのではないかと、いう仮定を立て分析を行った(図8)。第2回調査での期限内回答者と督促後回答者をそれぞれ車の運転の有無で分類し、各分類での交通規制の変更による交通問題改善案への評価を比較した。車の運転をしないグループと車を運転するグループの中で、それぞれ督促後回答者と期限内回答者の交通問題対策案への意見の差を比較した結果、両グループで督促後回答者と期限内回答者の意見に共に大きな差は見られなかった。この結果、車の使用の有無により期限内回答者と督促後回答者の意識に差があるとは言えない。

2) 地区全体の「交通問題の深刻さ」についての認識の差はなぜ生じるのか?

課題1の分析では、期限内回答者と督促後回答者を比べると、地区全体の交通問題の深刻さに関しては差があるのに、道路別の危険感では有意な差が見られないという結果が得られた。そこで、前述した地区交通問題の特徴を考慮して、さらにこの問題について検討する。

道路への意見について、課題1での分析をより詳しく見るため、回答者の居住地と各道路への意見の関係を見ることにする。まず、回答者全体の居住地域を2つの地区に分け、回答者の住居がある地区を自地区、もう一方を他地区とする。そうして、自地区内にある道路への意見と、他地区内の道路への意見を、期限内回答者と督促後回答者で比較した(図9)。設問中の8つの道路区間のうち、両方の地区の住民が同じように使用すると考えられる幹線道路・補助幹線道路の2路線は、分析から除いている。各道路の安全性について「危険」・「やや危険」と回答した割合を期限内回答者と督促後回答者で比較すると、自地域内の道路に対する安全性の感じ方については、「危険」・「やや危険」と回答する割合が、期限内回答者で59.0%となり、督促後回答者の50.5%に比べて有意に大きくなった(図9)。しかし、他地域の道路への意見については、両者の意見の比率に差は見られなかった。この結果からは、督促後回答者は期限内回答者よりも自地区内の道路に対して危険を感じていない者であることが読み取れる。これを、課題1で示した督促後回答者の地区全体の交通問題に対する認識の低さと共に考えれば、督促後回答者は自身の家の近くの道路に危険を感

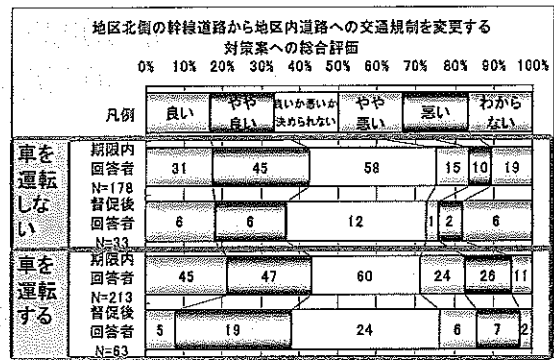


図8 車の運転の有無別に見た期限内回答者と督促後回答者の具体案への意見の差の比較

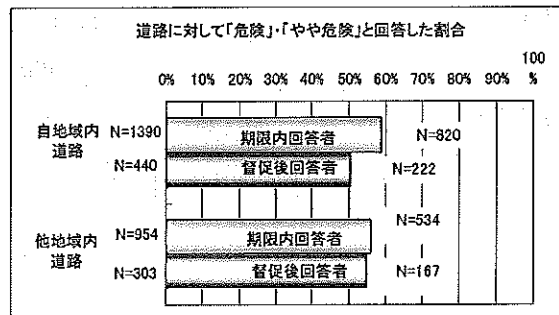


図9 居住地区と道路の位置による期限内回答者と督促後回答者の危険さの差の比較

じていないために、地区全体の交通問題についても深刻には捉えていないことが予想される。つまり、地区全体の深刻さに対する意見は、地区全体というよりは実は回答者自身の身近な場所に感じる危険さの影響を受けており、身近な場所に危険を感じない者は調査に未回答になりやすいと考えられる。以上の結果からは、住民の意識調査への態度に、地区交通問題が持つ特徴の影響が見られる。

3) 期限内回答者と督促後回答者の交通規制変更による対策案の評価に関係する要因の差

交通問題の対策案に対する評価に影響する要因について、期限内回答者と督促後回答者の差を比較した。交通規制の変更による交通問題改善案について、総合評価に影響を与える要因を仮定したモデルで期限内回答者と督促後回答者それぞれの共分散構造分析を行った結果をパス図により示す(図10)。モデルは、各対策案への評価に、各対策案による歩行者環境の変化への印象、車環境の変化への印象、現在の自分の家の周りの状況、地区内道路に期待していること、また個人の種類の属性が影響していることを仮定している。

各対策案への総合評価に「総合評価」へのパス係数が「歩行者環境」、「車環境」、「家の周りの状況」の3つで比較すると、「歩行者環境」からのパス係数が期限内回答者で0.54、督促後回答者で0.38となっており、

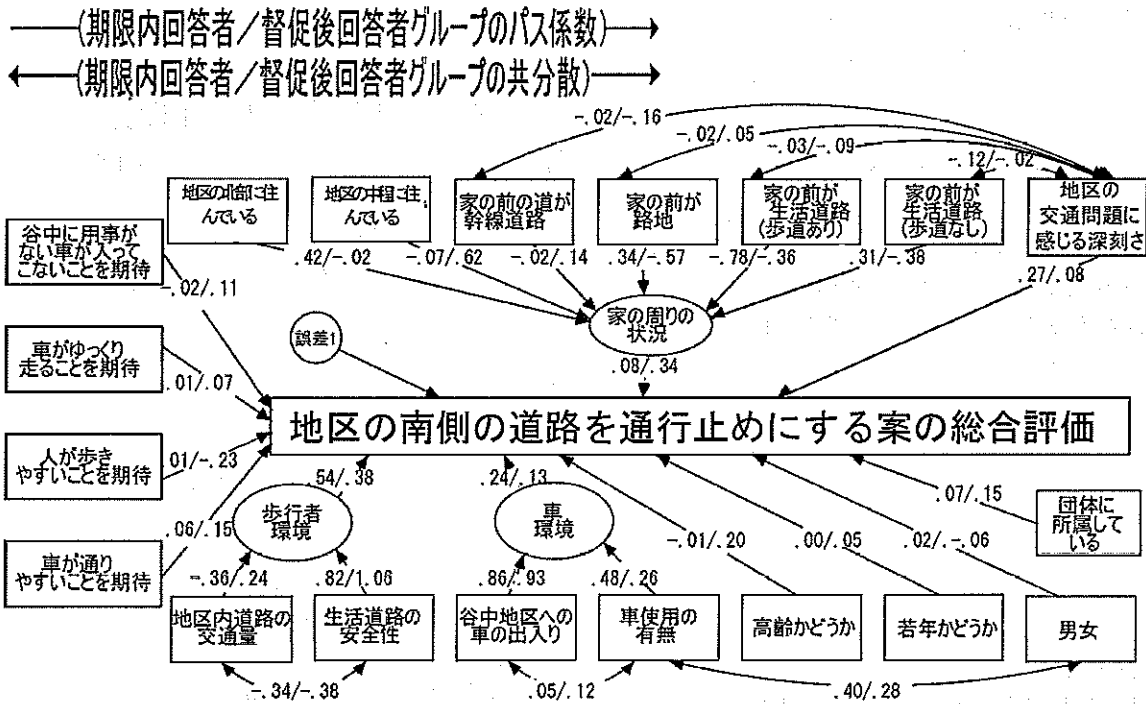


図10 督促後回答者と期限内回答者の交通問題改善のための具体案への評価に影響する要因の比較

仮定した3つの要因の中で最も高くなっている。このことから、期限内回答者と督促後回答者の両方で、交通規制の変更による対策案への評価には、歩行者環境の変化への印象がもっとも影響を与えていることが分かる。歩行者環境の評価に影響を与えると仮定した、対策案の実施による「地区内道路の交通量」の変化の印象と「生活道路の安全性」の変化の印象であるが、期限内回答者においては全ての交通規制変更による対策案について、対策案実施により考えられる「地区内道路の交通量」の変化が「歩行者環境」の評価に影響し、「歩行者環境」の評価が対策案の総合評価へつながっている相関が比較的大きく見られる。しかし、督促後回答者には「地区内道路の交通量」の変化が「歩行者環境」に与える影響がどの対策案についても比較的小さい。また図10で示した対策案の評価については「地区内道路の交通量」から「歩行者環境」へのパス係数が0.24でその符号がプラスになっており、交通量が増えると感じた人の方が対策案を良く評価しているような結果が現れている。このことから、督促後回答者については、期限内回答者と比較して対策案によって予想される地区内の交通量の変化が対策案自体の良し悪しの評価にあまり結びついていないと考えられる。つまり、第2回調査に回答しなかった者は、期限内回答者と比べて、地区の交通問題の改善と交通量の変化との関係に対する意識が薄い可能性がある。

以上の結果より、第2回調査に対して意見を表明しな

かった人の理由として、通過交通対策への興味の薄さが予想される。

ここまでの結果から、地区の交通問題に対して意見を表明しない住民の理由として、2つの事由が考えられる。1つは、自分の住む場所に近い、言い換えれば使う頻度が高いであろう身近な道路に対して危険を感じていないことである。2つ目は、調査で質問された対策案に対して、興味を持たなかったということである。

(3) 課題3.地区交通計画策定プロセスの進行に伴う地域住民の意識変化の把握

3-1.2回目にサイレントになったグループの特性

意識調査は当初、第1回調査から第2回調査へと回答率が増加するという仮説をもって実施された²⁾。地区交通計画策定プロセスにおいて問題把握を目的とした第1回調査よりも、対策案の検討が進み地区内の生活環境の変更を具体的に提示した第2回調査の方が、より大勢の住民からの反応があると考えられたのである。しかしながら調査を実施すると、第2回調査の回答率は第1回の半分程度に減少するという結果になり仮説は否定された。そこで、仮説の成立しなかった原因を探るため第1回調査に回答した人のうち第2回調査には回答しなかった住民の意見に注目した分析を行う。

1) 地区内の道路に期待するものの差

地区の交通問題に対する検討が進むにつれて、ワーク

シヨップとして対処していく問題、またその対処方法の方向性が徐々に固まっていた。そのような中で、提案として通過交通対策を重点的に扱った第2回意識調査が行われたのであるが、問題対処の方針が定まるということは、当然ながらそれに賛同する人と、それには賛同せず他の問題を重要視する人を分けることになるであろう。つまり、主に通過交通対策に絞った質問を行った第2回調査には、地区内の道路に通過交通対策を望む人がより積極的に回答していることが考えられるのである。そこで、第1回調査時に地区内の道路に第1に期待するものとして「谷中に用事がない車が入ってこないこと」、すなわち通過交通対策を選択した住民と、それ以外の項目を選択した住民とで第2回調査への態度の違いを比較した(図11)。第1回調査時に地区内道路に「谷中に用事がない車が入って来ないこと」を期待すると回答している人は、第2回調査に期限内に回答する割合が29.6%となっており、その他の項目を回答した人の割合が20.4%となっているのに比べて高くなっていることがわかった。このことから、第1回の調査時に通過交通対策を第1に期待していた人は通過交通対策を扱う第2回調査に積極的に回答したが、通過交通対策以外のものを期待していた人は自分の期待と異なる対策案が提示されたために、第2回調査に回答しなくなったことが考えられる。

2) 地区の交通問題について望む意見表明方法の差

住民が調査に回答する動機として、その調査の主体が

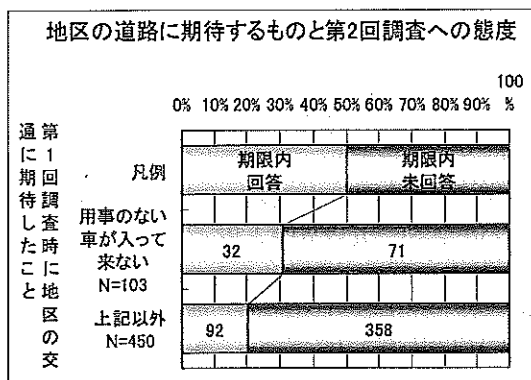


図11 地区内道路に期待する人と第2回調査への態度の差の比較

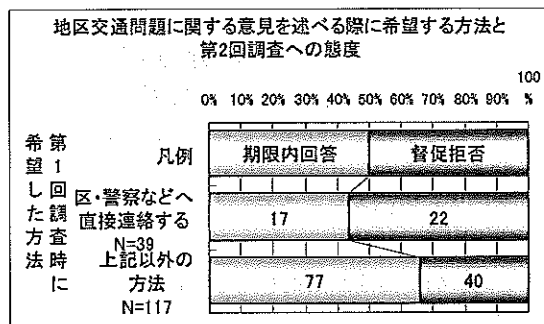


図12 地区交通問題について望む意見表明方法の差と第2回調査への態度の差の比較

影響を及ぼすことが考えられる。そこで、調査への態度の変化に、交通問題に対して意見を言う際に希望する方法が影響しているのではないかと仮説のもと分析を行った。1回目調査に期限内回答した住民のうち、地区の交通問題について意見を表明したい場合どのような方法を望むかということの別に、2回目にも期限内に回答した人と2回目には回答拒否に態度を変えた人との割合の差を比較した(図12)。比較の結果、第1回の調査時に交通問題に関して希望する意見表明方法として「区・警察などへ直接連絡する」と回答した人で第2回調査も期限内回答している人と督促を拒否した人の割合を調べると、第2回も期限内回答している人の割合は43.6%であり、その他の方法を希望している人の65.8%よりも有意に小さくなっている。このことから2回目調査に回答しない理由に、本意識調査の調査主体(まちづくり協議会)が地域住民主体の団体であることが影響していることが考えられる。1回目調査に対する期限内回答者全体と督促後回答者の間には同じような意見の差は見られていない。このことから、地区の交通問題の指摘に比べて、具体的な対策案への意見表明に対しては、住民活動が与える動機付けがやや弱くなること、すなわち、対策の実施主体となるはずの行政に対して直接意見を言えないことが、そのことを希望する層の回答率を低くする可能性があることが読み取れる。

3-2. 2回目にサイレントでなくなったグループの特性

地区の生活環境の変更を伴う具体案の提示により意識調査の回答率が上がるという仮説は支持されなかったのであるが、仮説を支持する行動をとった回答者についてさらに検討を行いその理由を探る。すなわち、第1回調査には期限内に回答しなかったが、具体案が提示された第2回調査には期限内に回答をした人を抽出し、その態度の変化理由について検討する。

3) 地区の交通問題に対する認識の変化

第1回調査と第2回調査の性質の違いを考慮しないとすると、両調査の間に地区の交通問題に対する認識が変わり、交通問題に関心を持つようになったために調査への回答をするようになった住民がいることが考えられる。そこで、第1回調査では督促後回答であったが第2回調

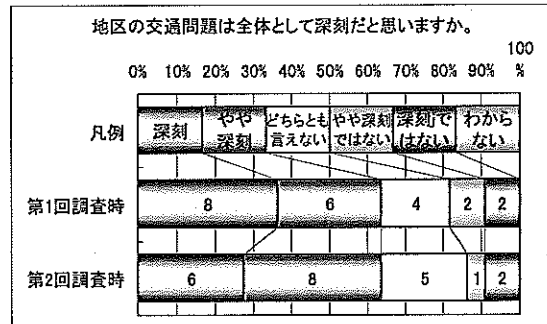


図13 具体案の提示により督促後回答から期限内回答になった人の、交通問題認識の変化

査では期限内回答した人の、第1回調査時と第2回調査時での地区の交通問題に感じる深刻さの割合を比較する(図13)。地区の交通問題に対して「深刻」・「やや深刻」と解答している割合を比較した結果、第1回と第2回で共に60%程度となっており、調査間での割合の差に違いは見られなかった。この結果から、地区の交通問題を深刻に捉えるようになったために第1回の調査未回答者が第2調査に回答するようになったとは言えない。

4) 具体的な交通問題対策案に対する意見

具体案の提示に際して期限内回答に転じた人は、具体的な対策案による環境変化に反対の意見を表明したいと考えていることが予想される。そこで、第2回調査に期限内回答した人で第1回調査に期限内回答していた人と期限内未回答であった人の対策案への評価の差を比較した(図14)。両者の対策案への評価の差を比較すると、大きな差は見られず、問題発見にはサイレントであった住民が具体案への反対意見を表明するために第2回調査に回答したという仮説は支持されなかった。

5) 意見を表明する改善案の差

具体案の提示に際して期限内回答に転じた人は、反対意見を述べるのが目的であるとは言えなかった。ここでさらに、複数の対策案の中に自分の生活と関わりのあ

る箇所が含まれていたため、それに対する意見を述べようと調査に回答したという仮定のもと、分析を行った。

1回目調査時には期限内に回答せず督促も拒否したが、2回目調査では期限内に回答した人達と2回の調査両方に期限内に回答した人達で、交通規制変更による5つの交通問題改善案への評価で、一人の回答者が良し悪しの意見を表明した設問の数、すなわち「良い・やや良い」あるいは「悪い・やや悪い」と回答した設問の数を比較した(図15)。督促拒否から期限内回答へ転じた人では、5つの対策案のうち1つ、あるいは2つの対策案にしか良し悪しの意見を表明していない人が39.1%おり、2回の調査両方に期限内に回答した人の18.6%と比較して有意にその割合が大きい。両者を比較すると、2回の調査両方に回答した人の方が5つの改善案全体について良い、悪いという判断を下している割合が高い。一方、1つ、もしくは2つの対策案にしか良し悪しを述べていない割合は、第1回調査では督促を拒否し、第2回目調査には期限内に回答するようになった人の方が高い。これらのことから、具体的な案が提示された時にサイレントでなくなった住民は、地区全体というよりは自分の生活と直接関わりそうな案についての意見を表明するためアンケート調査に回答したことが考えられる。

以上の分析の結果、交通計画策定プロセスの進行に伴って積極的回答者からサイレントになるグループ、逆にサイレントから積極的回答者に変化するグループの各々の理由をある程度解明することができた。

5. 各課題についてのまとめ

(1) 課題1. 積極的回答者とサイレントマジョリティの意見の違いの把握についてのまとめ

督促後回答者と期限内回答者の意見の違いについては、督促後回答者の方が地区の交通問題に関して深刻と感じている割合が小さいことがわかった。ただし、地区内の個別の道路に感じる安全性には期限内回答者と督促後回答者で差は見られず、全体と各論での意見の傾向の違いが見られた。このことについては、課題2のまとめで詳しく説明をする。ワークショップへの参加意向等に関しては、督促後回答者と期限内回答者に意見の差は見られなかった。また、具体的な改善案に対する意見には大きな違いのないことが確認された。この結果は、世の中で言われるサイレントマジョリティに対する「肯定的な意見を持っている」という考えを否定するものであった。

(2) 課題2. 地区の交通問題に対してサイレントである理由の把握についてのまとめ

課題2では、地区の交通問題に対してサイレントであ

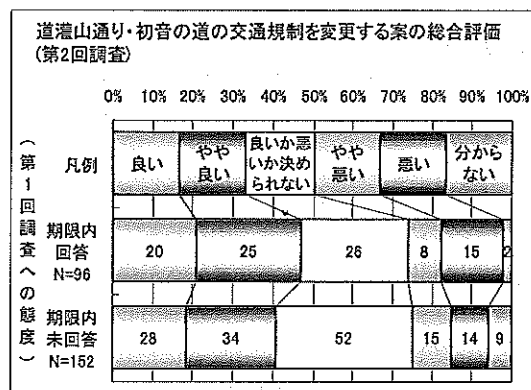


図14 具体案の提示により督促拒否から期限内回答になった人の、対策案への評価

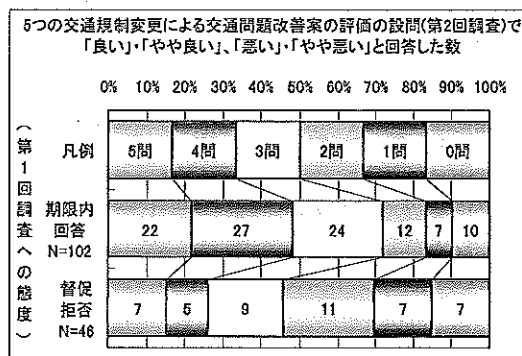


図15 具体案の提示により督促後回答から期限内回答になった人の意思表示の特徴

る理由について検討をしてみた。その結果、個別道路に対する安全性についての意見には、回答者の居住地が関係していることが認められ、督促後回答者には、期限内回答者よりも、自分の居住地の近くの道路に危険を感じていない住民の割合が多いことが分かった。督促後回答者は地区全体の交通問題への認識も低いことから、交通問題の指摘に対してサイレントである住民は、自分の居住地に近い場所を感じている危険感が弱く、そのため地区の交通問題を深刻に認識していないので調査に回答しないこと考えられる。これは、積極的回答者の意見のみを扱った調査結果は、住民全体の意識より地区の問題をより深刻に捉える結果を与えるということを意味する。また、交通問題に対する具体的な対策案が示されたときにサイレントである理由については、第2回調査の督促後回答者は、交通規制の変更による問題改善案への評価に、その施策による車の増減の印象の影響が弱いことが考えられた。ここからは、回答しない理由として通過交通対策への興味の薄さの影響が考えられる。

(3) 課題 3.交通計画策定プロセスの進行に伴う地域住民の意識変化の把握についてのまとめ

交通計画策定プロセスの進行に伴う地域住民の意識変化について見てきた。問題発見段階の第1回調査では期限内に回答したが、通過交通への具体的な対策案が提示された第2回調査には期限内に回答しなかった人は、地区の交通問題に関して通過交通以外の対策をより求めていること、また、地区交通の問題に対する意見表明方法として、直接行政に意見を言うという方法をより望んでいることが分かった。これらの結果から、地区交通計画策定プロセスの進行と共に問題対処の方法が具体化すると、対策案や実施主体が希望通りでないと感じる住民が、意識調査に回答しなくなる可能性が示された。

一方で、具体的な案が提示されると、調査に回答するようになる住民も現れることが確認された。これらの住民は、地区内の特定の箇所にしか意見を表明しない傾向があり、調査当初の仮説である、「具体案により身の回りの環境が変化することに対して意見を述べようとする人がある」という考えが、一部支持される結果となった。

6. まとめ

本研究では、地区交通問題におけるサイレントマジョリティが、一般に言われているような、「無言で肯定的意見を持つ人々」というイメージとは異なる複雑さを持つ実態を明らかにし、その特性を分析した。また、地域住民が地区全体の交通問題に感じる深刻さが、地区全体というよりは自身のごく身近な範囲において認識される問題の影響を受けており、それが交通問題に関する調査

への回答の有無に関係していることが分かった。これは、地区交通問題に関する意識調査を実施する際に留意すべきことである。例えば、ある地区の調査で住民全体の回答率がひどく低かったとしても、それは、必ずしも問題が存在しないことを意味するのではなく、地区内の更に限定的な場に問題が存在するためである可能性があるということである。この問題に対しては、調査地区のさらにブロックごとでの回収率を見る等、問題を訴える住民の声を逃さないことが求められる。

意識調査に関する留意点としては、更に次の2点が挙げられる。1つは、具体的な対策案の提案に当たっては、その対策の方針、方法に賛同しない住民が無回答になる傾向にあることである。2つ目は、調査主体が意に沿わないと調査に回答しない住民がいることである。これらのことは、地区交通問題の意識調査において考慮しておかなければならないことである。

今回扱った意識調査の第2回調査では、調査と同時に交通計画策定に関する活動の周知を図って調査票と共に活動の経緯を記したパンフレットを配布したため、地区内全戸への投函郵送法とした。訪問留置法等、調査方法を変えれば回答率を上げることは可能であろう。しかし、どのような方法を用いても意見を表明しない住民は存在する。問題発生場所や時間が限定的になりやすい地区交通計画においては、その改善策のもたらす効果や、副作用も限定的となる可能性がある。従って、たとえ無回答者が少数であったとしても、副作用が彼らに限定的に生ずる可能性もあるため、やはり、彼らの意見を事前に把握することが望ましいことは自明であろう。

とはいえ、意識調査という手法には自ずから限界があり、別の手法や制度の活用も視野に入れるべきであろう。

例えば、サイレントな人も含め全ての人が施策案を事前に体験し、評価できるような社会実験を実施し、かつ、全ての人が容易に意見を表明できるような仕組みを用意することが考えられよう。それでもなおサイレントであり続けるグループについては、施策案への「無言の賛意」を示していると解釈することも許されるのではないだろうか。

このような、プロセス全体にわたる合意形成の手続きや手法を確立することが、今後の地区交通計画にとって最も重要な課題であるといえよう。

謝辞：本研究のひとつのきっかけは、著者の一人が、2001年から2003年にかけて開催された「埼玉県・埼玉大学政策研究会」に参加し、行政にとってのサイレントマジョリティの意味について考察する機会を得たことにある。意識調査の無回答者に督促をし、その結果得られた回答を「サイレントマジョリティの一部」として扱う手法も、その研究会で採用された手法である。埼玉県および埼玉大学の研究メンバー、とりわけ座長を勤められ

た埼玉大学経済学部松本正生教授に深く感謝の意を表する次第である。

ケーススタディとして扱った谷中地区の意識調査については、谷中地区まちづくり協議会及び交通部会、台東区、地元NPO、そして住民の方々に多大のご協力を頂いた。とりわけ、地元で活動を継続されている椎原晶子、西河哲也両氏には、地元とのパイプ役を勤めていただくなど、多大のご協力を頂いた。

なお、本研究で分析対象とした意識調査は、(財)国際交通安全学会の自主研究の一環として実施したものであり、同研究会および事務局に多大のご協力を頂いた。あらためて深く感謝の意を表する次第である。

注1) サイレントマジョリティという言葉は、もともと政治家が反対派に対して、「声を上げないその他大勢の有権者は自分を支持する者である」として用いた言葉である。そのため、厳密には本研究の扱う調査未回答者とは性質が異なる。学問としての政治学や社会心理学の世界では、意識調査に回答しない者に対して、「調査不能者」という用語が用いられている。しかし、本研究における意識調査未回答者は、調査の性質上、単なる調査未回答者とは違い、政策決定上意味を持つ者であることから、あえて広く知られてもいるサイレントマジョリティという言葉を使用した。

注2) 意識調査においては一般に、実態を聞く調査よりも仮想的な物事を問う調査の方が回答者に負担を強いて、回答率が低くなると言われている¹⁰⁾。第1回調査から第2回調査への回答率の減少には、第1回調査が地区内の現状を問うものであったのに対して、第2回調査が地区内の環境の変化を想像して回答する内容であったことが関係していることも考えられる。

参考文献

- 1) 三宅一郎: 投票行動, 東京大学出版会, 1989
- 2) 柳井道夫: 投票行動調査再考のための覚書, 選挙研究No.1 pp. 44-64, 1986
- 3) 蒲島郁夫: 政治参加, 東京大学出版会, 1988
- 4) DeMaio, T. J.: Refusals: Who, Where and Why, *The Public Opinion Quarterly*, 44, pp.223-233, 1962.
- 5) Groves, R.M., Cialdini, R. B. and Couper, M. P.: Understanding the decision to Participate in a survey, *Public Opinion Quarterly*, 56, pp475-495, 1992
- 6) 土屋隆裕: 調査不能者の特性に関する一考察—「日本人の国民性第 11 次全国調査」への協力理由に関する事後調査から—, *統計数理*, 第 53 巻第 1 号, pp35-56, 2005
- 7) Triplett, T., Blair, J., Hamilton, T., and Kang, Y. C.: Initial cooperators vs. converted refusers: Are there response behavior differences?, *Proceedings of the Section on Survey Research Methods, Volume 2*, pp1038-1041, American Statistical Association, 1996
- 8) 松本正生: 「世論調査」の行方, 中央公論新社, 2003
- 9) Wilson, T. D., Lafleur, S.J. and Anderson, D. E.: The Validity and Consequences of Verbal Reports About Attitudes, *Answering Questions: Methodology for Determining Cognitive and Communicative Processes in Survey Research*(eds. N. Schwarz and S. Sudman) pp91-114, 1996
- 10) 藤田陽一: 郵送法の督促効果(1)-(4)(補遺): 中央調査報 No.310-314, 中央調査社, 1983
- 11) 杉山明子: 調査不能とサンプル精度: NHK 放送文化研究 No.29, pp 51-64, 1984
- 12) 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—, 2003
- 13) 坂本邦宏, 岩川貴志, 倉田穠造, 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.
- 14) 崔正秀, 大和谷敦史, 坂本邦宏, 椎原晶子, 久保田尚: 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, 第 30 回土木計画学研究発表会・講演集, CD-ROM, 2004
- 15) 崔正秀, 小嶋文, 坂本邦宏, 大和谷敦史, 久保田尚: 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, 第 32 回土木計画学研究発表会・講演集, CD-ROM, 2005

STRUCTURE OF SILENT MAJORITY'S CONSCIOUSNESS IN MICRO-AREA TRANSPORTATION PLANNING

Aya KOJIMA, Hisashi KUBOTA, Masahide SAI,
Atsushi YAMATOYA and Kunihiro SAKAMOTO

The existence of so-called "silent majority" who do not reply to surveys and/or who would not express their opinion has become big issue in planning fields. In this research, authors analyzed the consciousness of residents who would not express their opinions to the micro-area transportation planning that has been developed in Yanaka area in Tokyo. In conclusion, they found that the silent majority has not necessarily accepted the proposed plan. Residents' awareness was found to be limited to the problems occurring in their extremely small neighborhood. It was also found that the response rate to surveys was heavily influenced by this fact.