

一連の研究の流れおよび駅前商業地域内の自治会地区における住民との住環境実測調査
住民自らの住環境改善行動の促進を目的とした自治会との共同実測と住民意識に関する研究 その1

自治会	住民参加	アンケート調査	正会員	関 創平*1	正会員	伊東 真悟*2
住環境マップ	騒音	車両交通量	同	森 正人*3	同	三浦 昌生*4

1. はじめに

住環境を改善するためにはその地区の住環境の実態と住民の意識や要望を調査し、把握することが求められる。しかしながら住民にとって地区の住環境を自ら調査し、現状を把握することは難しい。そこで本研究ではアンケート調査や自治会住民との共同実測を通じ、住民の意識と地区の現状の両面を把握する。またそれらの結果を「住環境マップ」や「住環境新聞」を用いて自治会住民に逐次報告することにより住民の住環境に対する意識の向上及び住環境改善行動の促進を目指している。

本年度は、埼玉県下の3地区においてケーススタディを行った。Case1 では駅前商業地域内の自治会を対象とし、Case2 では外環道沿いの自治会を対象にアンケート調査及び各実測調査を住民と共同で行うことにより住民の住環境に対する意識の向上や住環境改善行動の促進を目的としている(その1~4)。Case3 では昨年度から引き続き集合住宅団地を対象とし、昨年度の実測調査結果を基礎としながら、住環境の保全・改善のための具体的な行動計画を示した「住環境グレードアッププラン」の作成を目的としている。(その5, 6)

2. 本研究の流れ

本研究の流れを図1に示す。はじめに対象とする自治会の選定を行う。自治会を対象とする理由は、公共性や加入数を考慮し、多くの住民が参加することが可能であるからである。Case3は昨年度からの継続地区であるが、Case1 及び Case2 においては自治会を対象としたアンケート調査の結果から選定を行った。次に選定した自治会の役員との話し合いを行い、地区の現状や問題点を聞き、対象自治会として妥当であるかを検討した。次に自治会住民を対象としたアンケート調査を2回行う。第1回アンケート調査では主に地区の現状と住民の住環境に対する意識の把握を目的とした。次に実測調査を行う。自治会長や住環境新聞を通じて調査への参加を住民に呼びかけた。各実測調査の結果は住環境マップにわかりやすく表現したものを住環境新聞に掲載し、住民に報告した。第2回アンケート調査では、これまでの各調査の結果をまとめたものを同封し、調査結果に対する意識を聞いた。最後にすべての調査結果をもとに住民との懇談会を開催し、今後の住環境の改善行動について話し合った。

3. 自治会を対象としたアンケート調査

自治会の選定にあたり、埼玉県下において自治会名簿を入手できた、さいたま市桜区、南区、上尾市、春日部市、草加市、蕨市、埼玉公団住宅自治会協議会の全606自治会に対し、アンケート調査を行った。アンケート票は各自治会の会長宛に郵送で配布し、郵送により回収した。273の自治会から回答を得た(回収率45%)。アンケートの設問は、「関心のある環境項目」、「住環境マップに対する関心」などを問う内容で構成した。

4. 四丁目町内会の概要 (Case1)

自治会を対象としたアンケート調査に回答した273自治会のうち、住環境マップへの関心度の高さを重視し、住環境マップに「とても関心がある」、「関心がある」と回答した自治会をさらに適度な世帯数(200~800世帯)の自治会に絞り込んだ。その中から自由記入欄への書き込みをもとに住環境改善に意欲のある自治会に絞り、現地視察及び代表者との話し合いを通じて対象地区を埼玉県草加市の「四丁目町内会」に決定した。この自治会は世帯数381、商店街と住居が混在している商業地域内にある。地区内には戸建住宅のほかにも高層集合住宅も立地している。また地区内を縦断する幹線道路の住環境への影響は大きいと考えられる。本報では自治会住民へのアンケート調査と騒音実測調査及び車両交通量調査の結果を報告する。

5. 第1回アンケート調査

住環境に対する住民の意識を把握するために、同地区の全世帯を対象にアンケート調査を行った。アンケート項目は住まい周辺の住環境に対する意識を問う内容で構成した。アンケート票は町内会長から各班の理事を通じて各住戸に配布し、回収を行った。結果、148世帯(回収率39%)から回答を得た。住まい周辺の住環境に対する意識を聞いた結果を図2に示す。騒音は「うるさい」、「とてもうるさい」を合わせた回答が50%となった。騒音と空気の汚れに関しては「とても静か」、「とてもきれい」との回答は得られなかった。交通量は「とても多い」、「多い」を合わせた回答が68%、路上駐車は「多い」側を合わせた回答が50%であった。住まい周辺の住環境への意識と愛着及び定住の意向を聞いた結果を図3に示す。住環境を今よりも良く

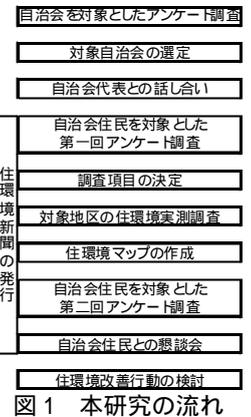


図1 本研究の流れ

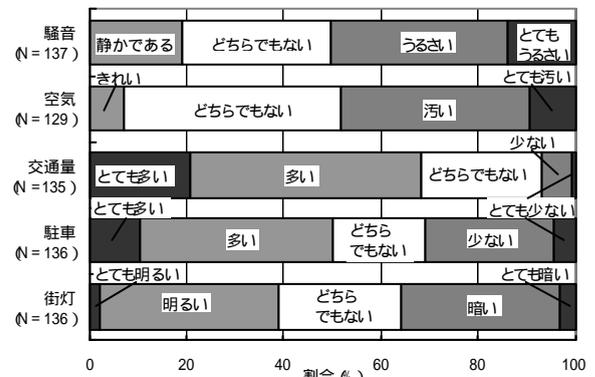


図2 住まい周辺の住環境に対する住民意識

Flow of a series of Studies and a Field Survey on the Living Environment by Residents in the Commercial District near Railway Station
A Study on the Promoting for Improving own Living Environment based on the Collaborative Survey Data and Residents' conscious with the Residents' Association Part I

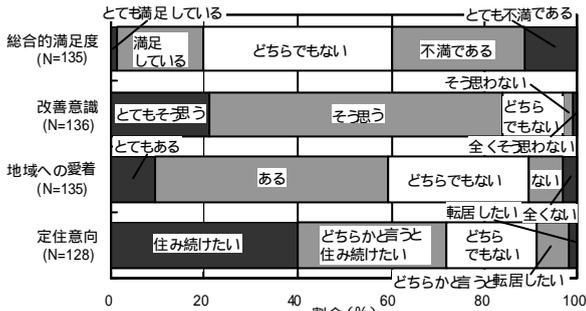


図3 住環境への意識と愛着および定住の意向



図4 LAeq,15min のメッシュマップ

表1 騒音実測調査に関する感想 (抜粋)

- ・車の一番混雑する時間帯 (朝夕の通勤時間等) に合わせた実測もなおよいデータになると思う。
- ・暮らしの中で騒音を気にしながら生活をしたくなるようになった。
- ・楽しい一日だった。騒音があれば高いとは思ってこなかった。
- ・計測に参加したことで新しい発見があり良かったと思う。

したいかを聞いた改善意識は「とてもそう思う」、「そう思う」を合わせた回答が 84% と高く、住民は今よりも住環境を良くしたいと考えていることがわかる。住環境への満足度は低いが、定住の意向は「住み続けたい」側の回答が 72% と非常に高い。また、愛着も「ある」側を合わせた回答が 59% と高かった。

6. 住環境新聞の発行

本研究の活動内容をより多くの住民に認知させるためには、新聞のような親しみやすい配布物を提供することが必要と考えた。そこで自治会の全世帯に住環境に対する住民意識の向上を目的とした住環境新聞を月 1 回 (計 3 回) 発行し、実測調査やアンケート調査の結果、実測調査への参加の呼びかけなどを掲載した。また実測に参加した住民の声、環境基準や住環境に関するコラム、研究室や担当学生の紹介なども合わせて掲載した。

7. 騒音実測調査

2003 年 11 月 13 日 (木) 11:00~15:00 に同地区内の 45 点 (地点 1 点を含む) の計測点において 15 分間の等価騒音レベル (L_{Aeq}) を実測した。実測には普通騒音計を使用し、計測高さは地上 1.2m に設定した。計測点は図 4 の各メッシュのほぼ中心に 1 点ずつ設置した。事前に騒音実測調査および実測説明会への参加を呼びかける住環境新聞や案内を全世帯に配布した。説明会は実測調査の直前に開催し、住民 2 人に対して 1 人の学生が



図5 1時間あたりの車両交通量

表2 車両交通量調査に関する感想 (抜粋)

- ・一日に 2, 3 回計測したら面白い結果も見られるのではないかなと思う (時間帯による状況把握のため)
- ・A M7:00~9:00 という時間帯は、場所によっては交通量が少ないのもっと遅いといいと思う。

ついて騒音計の使い方を説明した。説明会および実測には 15 人の住民が参加した。参加した住民は町内会長から同地区の老人会、婦人会への呼びかけに応じた人が多かった。

L_{Aeq} の空間分布を図 4 に示す。幹線道路 (図 4 の A) 沿いにおいて騒音レベルは高く、概ね 65dB~75dB であった。また同地区の北西部において校庭での小学生の声が計測されたために騒音レベルが高くなっている。騒音実測後に行ったアンケート調査で、「騒音計測に参加して、住環境に対して関心が高まったか」という問いに対し、実測に参加した住民 15 名全員が「とても高まった」あるいは「高まった」と答えた。実測に参加した住民の感想を表 1 に示す。騒音実測への参加により住環境に対する意識が高まったというコメントが多かった。

8. 車両交通量調査

2003 年 12 月 4 日 (木) に同地区内において車両交通量調査を住民と共同で実施した。実測時間は 7:00~9:00 とした。住環境新聞や町内会長の呼びかけにより、5 名の住民が実測に参加した。交通量が多いと予想される地点ではカウンターを用いた。7:00~9:00 における 1 時間あたりの車両交通量を図 5 に示す。幹線道路の上下線 (図 5 の地点 A, 地点 B) を合わせた交通量が 1 時間に約 1250 台と多く、地点 C では 1 時間に約 250 台の交通量があった。また、地点 G および地点 I では、道路幅に比べて交通量が多かった。この道路は駅への抜け道として利用されていることが考えられる。実測参加者の感想を表 2 に示す。時間帯を変えて実測してみたいとの意見が多く聞かれた。

9. まとめ

実測調査への参加を自治会住民に呼びかける方法として住環境新聞を用いたが、実際に調査に参加した住民は会長の呼びかけに応じた場合がほとんどであった。住環境新聞は大変好評を得たが、より多くの住民に調査参加を促す方法としてさらなる検討が必要である。

本研究は科学研究費補助金基盤研究 (C) 「住民との協働に基づく地区環境計画の基礎となる環境マップの試作」 (研究代表者: 三浦昌生) によるものである。

*1 芝浦工業大学大学院修士課程
 *2 東和産業株式会社 (当時芝浦工業大学学部生)
 *3 トヨタ東京整備専門学校 (当時芝浦工業大学学部生)
 *4 芝浦工業大学システム工学部環境システム学科 教授 工博

Graduate Student, Shibaura Institute of Technology
 TOWA-JS INCORPORATED
 TOYOTA-Japan Automotive Engineering College
 Prof., Department of Architecture and environment Systems, Shibaura Institute of Technology, Dr.Eng