

日独における環境配慮行動の阻害要因の比較

—フォーカス・グループの実施—

安藤香織*・広瀬幸雄**・杉浦淳吉***・大沼 進****・依藤佳世*****・大友章司**・
前田洋枝*****・Anke Blöbaum*****・Ellen Matthies*****

問題

ドイツは環境問題に関しては「循環経済・廃棄物法」や「自然エネルギー促進法」などが制定されるなど、先進的な施策が実施されている。また、国民1人あたりの電力使用量は日本の方がドイツよりも多いというデータもある（電力事業連合会，2002）。環境教育に関してドイツは他国に先駆けて積極的に行っており、幼稚園から基礎学校、高等学校、大学のみならず社会人も対象に行われている（川名，1999）。

しかし、個人レベルでの環境配慮行動の決定因、環境問題への認知に関する日独比較研究は数多くない。

政策面、マクロ面からの研究も重要であるが、実際に行動を行うのは個人であり、社会全体の行動は個人の行動の集積であるため、筆者らは環境社会心理学的観点から、日独における個人の環境配慮行動の比較を行ってきた。

しかし、異なる文化間で環境配慮行動を比較する上ではいくつかの問題点が考えられる。1つは環境配慮行動という言葉から想起される内容、イメージが文化によって異なるのではないかという点である。もう1つは、ごみ収集制度の違いなど社会環境が異なるため、同じ行動であっても、行動を実行する上での難易度が異なるのではないかという点である。

そこで、筆者らはどのような行動が環境配慮行動として認知されているか、日独において比較研究を行った（安藤・大沼・Blöbaum・Matthies，2005）。対象者は日独の大学生とし、環境にやさしい行動はどのようなものがあるか自由に記述してもらった。また、「省エネ」「3R行動¹⁾」「交通関連」「市民活動」の4つのカテゴリーについて環境配慮行動として思いつくものを再度想起してもらった。

その結果、日独で最も想起数が多かった行動は3R行動であったが、日本の方がドイツよりも想起する人が多かった。また、交通行動はドイツの方が想起する人が多く、日本の2倍近かった。またカテゴリーごとの内容分析でも、国によって想起された内容に違いが見られた。たとえば、省エネに関してドイツでは暖房の節約に関する内容が多く見られたのに対し、日本では冷房時の節約に関する内容が多く見られた。

また、日独における環境配慮行動の規定因を数量的に検討するため、2003年度に名古屋市とケ

*人間環境学専攻 生活文化学コース、**名古屋大学 環境学研究科、

愛知教育大学 教育学部、*北海道大学 文学研究科、

*****社団法人 国際経済労働研究所、*****東海学園大学 人文学部、

***** Ruhr University Bochum

ルン市において一般市民を対象とした質問紙調査を実施した (Ando, Ohnuma, Bloebaum, Matthies, Hirose & Sugiura, 2005; Sugiura, Ohnuma, Bloebaum, Ando, Matthies & Hirose, 2005)。安藤ほか (2005) の質的調査の結果を参照し、環境配慮行動に関する質問項目を決定した。対象とした行動分野は、3 R 行動、交通行動、市民活動の3つであった。有効回答数は名古屋市514名、ケルン市942名であった。

調査の結果、3 R 行動に関して、「使い捨て商品を買わないようにする」についてはドイツの方が実行している人が多いが、「資源化できる包装容器をリサイクルに出す」「ごみや資源をすべてきちんと分別し、それぞれ適した場所へ出す」については日本の方が実行している人が多いなど、行動の種類によって実行度に差が見られ、文化による一貫した差は見られなかった。

3 R 行動と交通行動の規定因を重回帰分析によって検討したところ、行動統制感 (Perceived behavioral control) は、日独の両方において、それぞれの行動の重要な規定因であることが示された。

「〇〇を行うのは易しい-難しい」という行動統制感が両文化で行動の規定因となっていたことから、行動を実行する際の難易度は重要な要因であることが明らかになったが、どのような点が実際に難しいのかについては、文化によって異なっている可能性がある。また、行動統制感が重要な規定因であるということは、それぞれの文化における行動の阻害要因を効果的に減少させることができれば、その行動を実行する人が増えることが予想される。

そこで、各文化における行動の阻害要因についてさらに詳しく検討するため、日独においてフォーカス・グループを実施することとした。Vogt, King & King (2004) のレビュー論文によれば、フォーカス・グループとは、「特定のテーマについて、複数の参加者の間での進行係にリードされたディスカッションを用いた調査方法²⁾」である。この方法は、ある概念についての理解を深め、質問項目を開発するために用いることができる。フォーカス・グループでは、調査者の側の言葉使いや概念によって枠にはめることなく、調査される側の視点からの意味づけを観察することができる (Pelto, 1970)。

本論文では、フォーカス・グループを用いた方法により、日独での環境配慮行動、特にごみ減量行動と公共交通機関選択行動の阻害要因について検討する。またフォーカス・グループという調査方法そのものについても考察する。

方法

手続き

実施時期：2004年6月

実施場所：名古屋市 (日本)、ケルン市 (ドイツ)

参加者の募集：名古屋市では、地域の広報などにより、市内の居住者に参加を呼びかけた。また環境団体を通じての呼びかけも行った。ケルン市では、2003年にケルン市で実施した環境配慮行動調査の際に、後からさらに調査に協力することに同意する人には住所氏名を記入してもらい、フォーカス・グループへの参加を依頼した。

最終的な参加者は、名古屋では27名 (女性17名、男性10名)、ケルン市では25名 (女性15名、男性10名) であった。合計の参加者数は52名となる。

グループ・ディスカッション

それぞれの都市において、参加者をごみ問題と交通の2グループにはほぼ同数となるように分け、ディスカッションを行った。全体での所要時間は各グループはほぼ2時間であった。

ディスカッションの流れ

- 1) まず、進行係が各グループに以下の質問を呈示し、それに対する答えをカード³に記入してもらった。

交通グループ

「日常生活の中で 1) 公共交通機関を使うこと 2) 車を使うこと について、どういう点が難しいと思いますか」

ごみグループ

「日常生活の中で、1) 使い捨て商品を買わないようにするなど、ごみを減らすこと 2) ごみを正しく分別すること について、どういう点が難しいと思いますか」

それぞれの質問について各1枚のカードに記入した。1枚以上必要な人には、必要なだけ進行係がカードを渡した。

なお、本論文では、各グループ1)の質問についてのみ分析を行う。

- 2) 次に、各グループ内で参加者が自己紹介を行いながら、カードに記入した内容を説明した。
- 3) 模造紙を2枚机の上に広げ、それぞれの質問についてのカードを2枚の模造紙に分けて並べた。
- 4) 机を2つに分け、模造紙を1枚ずつ机の上に置いた。参加者はサブグループに分かれて、机の周りに座った。
- 5) サブグループごとに、参加者が自由に議論しながらカードをカテゴリー分けした。グループに分けたら、それぞれのカテゴリーに名前をつけた。
- 6) サブグループを再び合流させた。進行係がカテゴリー分けの終わった模造紙を黒板に貼りだした。
- 7) 参加者1人につきシールを6つ配り、1つの質問について3つずつ、自分にとって重要だと思うカテゴリーにシールを貼ってもらった。この手続きは重要度の投票のために行った。

休憩の後にポジティブ・アイデア・ラウンドを行った。ポジティブ・アイデア・ラウンドでは、それぞれ以下の質問について考えてもらった。

交通グループ

「公共交通機関や車を取り巻く環境がどのように変わると、自分は公共交通機関をもっと使うようになると思いますか」

ごみグループ

「商品の売り方やごみの収集制度などでどんな点が変わると、自分をもっとごみを減らせようだと思いますか」

それぞれ回答を再びカードに記入してもらった。カードを模造紙に貼り、カテゴリー分けなどは行わずにそのまま黒板に貼りだした。

ポジティブ・アイデア・ラウンドは最後に参加者にポジティブな方向のことについて考えてもらい、前向きな気持ちで帰ってもらうために実施した。

結果と考察

ごみ減量の阻害要因

名古屋市とケルン市においてごみ問題について話し合ったグループの結果を、以下の表1、2に示す。表1は「使い捨て商品を買わないようにするなど、ごみを減らすこと」についての分類の結果である。それぞれ、シールの枚数が多い、つまり重要度の高いカテゴリーの順に並び替えてある。カードの枚数は、それについて言及した人の数を示す。

名古屋市では、企業の責任を指摘する意見がカード11枚と多く見られた。ケルン市では、ほぼ類似した内容でカテゴリーには「社会の問題」と命名されていたが、重要度は3番目であった。ケルン市では、むしろ他の選択肢がないこと自体が問題とされていた。

消費者自身の意識に関する指摘も名古屋市とケルン市の両方で共通して指摘されていたが、どちらの文化でも重要度はそれほど高く評価されておらず、企業の責任の方が重要性が高く評価されていた。

日本でもドイツでも共通して、参加者は使い捨て商品が多いことは企業や社会の責任であり、個々の消費者自身の努力によって使い捨て商品を減らすことは難しいと認識していたと考えられる。

名古屋市では2番目に多かったカテゴリーは「使い捨て商品の便利さ」であり、ケルン市では「コスト」として類似のカテゴリーがやはり2番目に挙げられていた。どちらの文化においても、使い捨て商品の方が便利であることが示唆された。

表1 ごみ減量に関するディスカッションの結果

名古屋	ケルン
<ul style="list-style-type: none"> ●企業が利益優先（カード11、シール15） 不必要な包装が多い 紙皿など、ゴミになるものをたくさん売っているのを見ると無力感を覚える 野菜や卵などのプラスチック・トレーを減らせない ●便利で使いやすい（カード10、シール11） 子どものオムツは使わずにいられない 使い捨てコンタクト レジ袋は便利 ●消費者の意識が低い（カード7、シール8） 物を大切にすることがなくなった ●修理すると高い（カード2、シール3） 	<ul style="list-style-type: none"> ●他の選択肢がない（カード3、シール7） 環境に配慮した包装の選択肢がない 他の選択肢がない時だけ（使い捨てを）買う ●コスト（カード3、シール6） 使い捨てでないものは値段が高い 時間がかかる ●社会の問題（カード2、シール4） 商品の寿命が短い 修理が難しい ●消費者の怠惰（カード1、シール3） ●避けられない（カード2、シール1） 生鮮食料品はパックされている ●その他

注：カードはそのカテゴリーに含まれる内容を記述した人の数を、シールは重要性の評価をした人の数を示す。

名古屋市では、使い捨て商品として挙げられたものの種類が多岐に渡っており、紙皿、はし、プラスチック・トレイ、紙おむつ、使い捨てコンタクト、レジ袋などが例として挙げられていた。ケルン市では、それほどの種類の多さは見られなかった。ドイツでは、もともと店でレジ袋が無料ではもらえない、食品の包装にプラスチック・トレイがあまり使われない、使い捨て商品の種類が少ないなどの社会状況がある。使い捨て商品に関しては、商品の種類や売られ方など、文化によってその位置づけに違いがあると考えられる。

公共交通利用の阻害要因

公共交通を使うことの難しさについてのディスカッションの結果を表2に示す。時間や乗り換えについての不満が、名古屋・ケルンとも重要度が1位に評価されていた。名古屋市では、地下鉄よりも特にバスの時間に関する不満が多かった。ケルンでは、待ち時間の長さに関する不満の他に、乗り換えが多いことについての不満も見られた。ケルンでは路線が複雑であることが関連していると考えられる。

表2 公共交通機関利用に関するディスカッションの結果

名古屋	ケルン
<p>●時間、乗り換え（カード16、シール15） 時間が決められている バスは予定の時間にこない バスの乗り継ぎがうまくいかない バスの時刻がわからない</p> <p>●バスの本数が少ない（カード6、シール7） 本数が少ない バスのルートが限られている</p> <p>●料金が安い（カード5、シール6） 地下鉄の料金が安い 家族でかけるとお金がかかる</p> <p>●駅のバリアフリー（カード4、シール5） 下りのエスカレーターがない 子どもを連れていくと大変</p> <p>●その他 乗客のマナー、駅の表示、バス停・駅までの距離、駐輪場</p>	<p>●時間（カード8、シール7） 待ち時間が長い 本数が少ない 乗り換えが多い 移動に時間がかかる</p> <p>●物理的快適さ（カード9、シール6） 悪天候の時に不快 人が混雑している 荷物を運ぶ時に不便 空気が悪い</p> <p>●安全性（カード4、シール2） 夜間に駅で待っているのが不安 電車の安全性 駅の中・周りでの暴行事件</p> <p>●料金（カード1、シール1） 公共交通は高い</p> <p>●その他 他の人と会いたくない、コストが不明瞭</p>

注：カードはそのカテゴリーに含まれる内容を記述した人の数を、シールは重要性の評価をした人の数を示す。

料金の問題は、名古屋では重要度が3位であったが、ケルンではシールが1枚のみであり重要度が低かった。

名古屋で見られなかったカテゴリとして、ケルンでは「悪天候の時に不快」、「混雑している」「空気が悪い」など物理的快適さのカテゴリが見られた。また、「夜間に駅で待っているのが不安」などの安全性についてのカテゴリもケルンでは見られた。

一方、名古屋では「下りのエスカレーターがない」「子どもを連れてると大変」など駅のバリアフリーに関する指摘が見られた。

ケルンでは、その他として「移動中に他人と会いたくない」という意見も見られた。個人主義的文化の特徴が表れたと考える。

公共交通利用の阻害要因に関しては、名古屋とケルンで時間や乗り換えに関する不満など共通点が多く見られた。ただし、物理的快適さ、安全性、バリアフリーなど都市によって異なる課題もあることが示唆された。

フォーカス・グループの利点・欠点

次に、フォーカス・グループという質的研究のための方法について考察したい。質問紙で測定しきれない側面を質的に探求するためには調査者と対象者の1対1のインタビューの方式が取られる場合も多いが、それと比較して多数の参加者が同時に議論するフォーカス・グループの利点は何なのであろうか。

Morgan (1996)によれば、フォーカス・グループの利点の1つは参加者が進行係の言葉にただ反応だけでなく、他の参加者とコメントしあうことである。それによって単なる1対1インタビューの集積ではなく、より調査の枠組みにしばられない自由な表現がなされやすくなる。

また、類似の他者と議論することにより、参加者は調査者と1対1で対話するよりもリラックスし、よりオープンな議論をすることができるかもしれない (Basch, 1987)。

また、調査者にとっては、参加者同士の議論を聞くことにより、対象母集団の中の対立する視点を理解しやすくなるだろう (Morgan, 1988)。

これらのフォーカス・グループ独自の特徴により、単なる1対1インタビューの集積ではない利点が得られると考えられる。

ただし、フォーカス・グループにおいては1対1インタビューと比較して、一人一人の反応を分析しにくいという難点もある。1対1での反応をすべて記録するインタビューと比較して、集団単位の情報しか記録できないフォーカス・グループは、その分情報量が失われているとも言えるだろう。

フォーカス・グループの欠点として、次のようなことが指摘されている。

例えば、性的行動など公共の面前で話すことがためられるような微妙なトピックについては、フォーカス・グループは向かないであろう (Farquhar, 1999)。

また、進行係の態度によりバイアスが生じる可能性や、支配的な参加者がいる場合に他の参加者の発言が抑制されてしまう危険性がある (Vogt et al., 2004)。これは、特にその参加者の地位が高く、影響力の大きい人間である場合にはその与える影響が無視できないであろう。

進行係のバイアスに関しては、トピックについてディスカッションをリードするだけの必要な

知識を持っているが、調査の目的を知りすぎている人が進行係を行うということが提案されている (Krueger, 1998)。その観点からは、本研究のフォーカス・グループは調査の目的を知っている調査者自身が進行係を行った点には問題があったと言えるかもしれない。本来は調査者はフォーカス・グループの進行を観察するにとどめた方が望ましいだろう。

本研究においては、支配的な参加者が場を独占してしまうという危険性に対しては、全員にカードに質問の答えを書いてもらい、順番に全員がそれを説明するという形式を取ることで、必ずすべての参加者に発言の機会が与えられるように配慮した。今回のフォーカス・グループにおいては、支配的な態度を取ろうとする参加者はおらず、その点では特に問題とはならなかった。むしろ、日本でフォーカス・グループを実施する際に問題となるのは、初めての場では緊張してなかなか発言できない参加者にリラックスしてもらい、自由な発言を促すことではないかと思われる。今回のフォーカス・グループでは、最初に全員の自己紹介を行ってもらうことにより、緊張をやわらげるよう配慮した。

その他のフォーカス・グループの潜在的弱点としては、調査結果の代表性の問題が指摘されている (Vogt et al., 2004)。フォーカス・グループに参加することができる人数が限られているため、フォーカス・グループで得られた結論を全対象人口に一般化することは難しい。

このことは、フォーカス・グループに限らずすべての質的研究法に対して言える問題点であろう。1対1インタビューにおいても、回答者の数は限られている。Vogt et al. (2004) はこの問題に対し、フォーカス・グループの目的は母集団の意見を代表することではなく、対象概念についての情報をさらに拡張することであるとしている。調査者は、フォーカス・グループの結果を記述する際に、その情報が限られた集団から得られたものであることを注意する必要があるだろう。ただし、量的調査であれば調査結果が一般化できるかといえば、量的調査であっても全数調査でない限り、母集団のごく一部から得られた情報であることは変わりがないので、結果の代表性に関しては相対的な問題であるとも言えるだろう。

また、今回フォーカス・グループを実施して、フォーカス・グループに参加してもらうこと自体が、環境配慮行動促進のための働きかけとして効果があるのではないかと感じられた。フォーカス・グループのセッション終了後に、進行係に対して「勉強になりました」「他の人の話を聞いて参考になりました」という感想を述べた参加者がいた。「ふだんまったく公共交通を利用していないので、他の人はどうやって利用しているのか知りたくて参加した」という参加者もいた。また、ポジティブ・アイデア・ラウンドでは、「今日のように色々な人との意見交換会を実施する」というアイデアも出された。

まとめ

本論文では、名古屋市とケルン市で実施したフォーカス・グループの結果を報告した。

ごみ問題と比べて公共交通利用に関しては、両都市で共通した要因が多く見られた。公共交通の利便さ・位置づけに関しては両都市は類似した点が多いと考えられる。同じ国であっても都市と地方では公共交通の利便さにかなり差が見られる場合があるが、異なる国であっても、同規模の都市・公共交通機関の発達度である場合には公共交通利用の阻害要因は類似していた。特に、日本とドイツは、都市の人口密度が高く、車の駐車スペースが少ない、公共交通機関が比較的発

達しているなど交通環境が類似していると考えられる。

今回の場合は、特に待ち時間や乗り換えの利便性が主な阻害要因であることが示唆された。車の場合には好きな時に出発することができるが、公共交通機関の場合は時間を気にしなければならないことが大きなネックとなっていると言えるだろう。逆に言えば、電車・バス等の本数が多く待ち時間を気にしなくてもよい場合には公共交通機関の利用が増えるだろう。そしてこのことは文化間で共通していることが示唆された。

ごみ減量に関しては、名古屋市では企業の利益追求の姿勢を指摘する内容が多く見られた。また、使い捨て商品の種類も名古屋の方が豊富であった。ドイツは、もともと店でもレジ袋を言わないともらえないなど、相対的に過剰包装や使い捨て商品の種類が少ないと考えられる。ただしドイツでも「社会の問題」として商品の寿命が短いなどの問題が指摘されていた。

名古屋とケルンの双方で消費者の意識に関する指摘はあったが、他の要因と比べると重要度は低く評価されていた。企業の利益追求、他の選択肢がないことが第1に指摘されるなど、両都市においてごみ減量に関しては消費者の努力によって減らすことが難しいと認識されているのではないだろうか。

フォーカス・グループという方法を用いたことに関しては、他の方法と比べていくつかの利点・欠点と考えられる。利点の1つとしては、フォーカス・グループに参加して他の人々と意見を交換することが、他の人も環境問題について考えているという認識につながり、環境配慮行動の促進になるのではないかと考えられる。調査の方法としては、参加者同士の自由な意見交換を観察できるという利点がある。欠点としては、進行係のバイアス、参加者の数が限られることなどが考えられる。

本研究の問題点としては、他の都市で行ったフォーカス・グループを直接観察することができなかったこと、参加者同士の自由な意見交換が十分に分析できていないことなどがあるだろう。

今後は行動の質的な違いに注意を払いつつ、日独の環境配慮行動の規定因の違いについて、量的にも確認していきたい。

引用文献

- 安藤香織・大沼 進・Anke Bloebaum・Ellen Matthies (2005) 日独における環境配慮行動の認知についての社会心理学的アプローチ 環境情報科学, 33 (4), 89-98.
- Ando, K. Ohnuma, S., Bloebaum, A., Matthies, E., Hirose, Y. & Sugiura, S. (2005) Comparing the determinants of environmentally - conscious behaviors in Germany and Japan. 6th Biennial Conference on Environmental Psychology, Bochum, Germany. Abstract book p 52.
- Basch, C. E. (1987) Focus group interview: An underutilized research technique for improving theory and practice in health education. *Health Education Quarterly*, 14, 411-448.
- 電力事業連合会 (2002) 図表で語るエネルギーの基礎 電力事業連合会広報部
- Farquhar, C. (1999) Are focus groups suitable for "sensitive" topics? In R.S. Barbour & J. Kitzinger (Eds.), *Developing focus group research* (pp. 47-63). Thousand Oaks, CA: Sage.
- 川名英之 (1999) こうして…森と緑は守られた!! -自然保護と環境の国ドイツ 三修社
- Krueger, R. A. (1998) *Moderating focus groups*. Thousand Oaks, CA: Sage.

- Morgan, D. L. (1988) *Focus groups as qualitative research*. Newbury Park, CA: Sage.
- Morgan, D. L. (1996) Focus groups. *Annual Review of Sociology*, 22, 129-152.
- Pelto, P. J. (1970) *Anthropological research: The structure of inquiry*. New York: Harper & Row.
- Sugiura, J., Ohnuma, S., Bloebaum, A., Ando, K., Matthies, E. & Hirose, Y. (2005) Comparing collective action as pro-environmental behaviour in Germany and Japan. 6th Biennial Conference on Environmental Psychology, Bochum, Germany. Abstract book p 53.
- Vogt, D.S. King, D.W. & King, L.A. (2004) Focus groups in psychological assessment: Enhancing content validity by consulting members of the target population. *Psychological Assessment*, 16, 231-243.

註

- 1 リデュース、リユース、リサイクルの3つを指す。ごみに関連した環境配慮行動。
- 2 訳は著者による。
- 3 ここでは、大きめのふせん（ポストイット）を用いた。

Comparing the hindrances of environmentally-conscious behaviors in Japan and Germany

—A report of focus group meetings—

ANDO Kaori, HIROSE Yukio, SUGIURA Junkichi, OHNUMA Susumu,
YORIFUJI Kayo, OHTOMO Shoji, MAEDA Hiroe,
Anke BLÖBAUM & Ellen MATTHIES

The present study reports the results of focus group meetings carried out in Japan and Germany. The aim of the focus group meetings was to compare the hindrances of environmentally-conscious behaviors in Japan and Germany. Twenty-seven citizens participated in the focus group in Nagoya and 25 citizens participated in Cologne. Participants were randomly assigned to two groups in each country: one group discussed behaviors concerned with transportation and the other group discussed behaviors concerned with reducing wastes. The result indicated that waiting time and inconveniences in train or bus connections are major problems for using public transport in both Japan and Germany. Many similarities between the two countries were found for hindrances of transportation behavior. As for reducing wastes, companies' responsibilities were pointed out as the first factor in Japan while it was pointed out as the problem of society in Germany. There were also varieties of the throwaway products in Japan. It suggested that the kinds and meanings of throwaway products are not identical in two countries. Citizens in both countries perceived that it is difficult to reduce wastes by consumers' own efforts. The advantages and disadvantages of the focus group meetings as a research tool were also discussed.