

## 報告 4.人々が航空機騒音のうるささの影響をより一層受けるようになったのは本当か？

ここ数10年間、人々は航空機騒音によって、一層悩まされるようになったと調査が示してきた。これらの結果は、部分的に調査法や参加者の違いが引き起こしているという可能性について最近の研究が調査した。しかし、採用した方法論上の観点からは、与えられた騒音暴露レベルで報告されたうるささのレベルが上昇する理由の十分な説明をつけられなかった。

騒音によるうるささは、the Environmental Noise Directive<sup>1</sup>の下では、政策立案者にとって減すべき「有害な影響」として認識される。最近の調査で見られるうるささの増加について可能な幾つかの説明がある。一つの可能な説明として、最近の多くの調査は空港拡張に絡んで行われたので、住民が不相応に反応したか、或いは、住民の騒音に対する感受性が単に強くなった可能性がある。

しかし、何人かの研究者は、結果における上昇傾向が、質問のされ方の違いとか、調査に答えることを選んだ参加者の年齢の違いのような、方法論的問題によるものかどうか疑問を呈してきた。うるささのレベルが本当に、時間の経過を経て変化したのか調べるため、この調査では1967年から2005年までの期間で、42,078名の参加者を含む、欧州、北米そしてオーストラリアの空港近辺に居住する、全部で34の母集団による22件の調査から得たうるささのデータを分析した。

この調査が考察した調査結果によれば、報告されたうるささレベルは有意に増加し、1996年あたりの増加の度合いが著しい。研究者達は参加者の数や特性同様に、これらの諸要素が結果に及ぼす影響を判断するため、注意深く各調査の方法を分析した。

まず初めは、調査が用いたうるささの scale が、報告されたうるささに影響したように見えた。1996年以前の調査では、参加者のうるささのレベルを表すのに4か5の point scale を用いる傾向だった。その後0-10の scale が導入され、これがうるささの評価の上昇につながるのを今回の調査が発見した。しかし、より詳細に検証すると、1より多い scale を用いたこれら調査では異なった結果かというところではなかった。研究者達は scale は十分な説明にはならないと結論づけた。さらに、道路交通騒音によるうるささを調べた他の調査もまた scales を同じように変えていたが、うるささのレベルは変わらないままだった。

他の発見の中で、(電話による調査或いは対面調査よりも)郵便調査の利用が増えたこと、回答率のパーセンテージが低下したことや調査参加者の年齢が上がったことは、たとえ、ある程度はうるささ反応に影響したとしても、時間の経過による増加の説明の裏付けにはならなかった。これらはすべて、報告されたうるささレベルの上昇に影響した可能性がある要因として事前に挙げられていた。騒音に対する感受性を解答者が自己ランク付けした調査は、時の経過に従って感受性が増加したという証拠をもたらすことはなかった。

調査結果における違いの理由は、今回の調査が、いかなる方法論的問題も原因と特定できなかったの

で、そうして不明確なままだった。うるささのレベルが上昇したのは航空機騒音の評価法の違いのせい、或いはここ数年間の空港拡張の速度が速いため公衆の関心の引き方が違うからである可能性はあるが、これらの要素は今回の調査範囲では扱わなかった。

1.参照:<http://ec.europa.eu/environment/noise/directive.htm>

出典 : Janssen, S.A., Vos, H., van Kempen, E.E.,et al(2011). Trends in aircraft noise annoyance: the role of study and sample characteristics. Journal of the Acoustical Society of America. 129(4):1953-62.

連絡先:sabine.janssen@tno.nl

主題:騒音