

意識調査による都市環境問題の研究

～大垣市の場合～

岐阜大学 正会員 加藤 晃
 岐阜大学 正会員 大野 栄治
 岐阜大学 学生員 ○箕浦 崇

1 はじめに

経済成長が鈍化を示している今日において、都市の活性化を図り、人々が明るく豊かな生活を維持して行くためには、都市環境問題についての見直しが必要である。これに対し、従来までの都市環境問題についての検討は国及び地方公共団体主体のものであったが、住民の意識を主体とした検討を行い、それに基づいて都市環境問題への対策を構想することも重要であると考えられる。

本研究では、岐阜県大垣市を例にとり、住民の都市環境に対する評価をアンケート調査により分析し、環境問題について検討する。

2 意識調査の概要

大垣市は、人口約14.6万の都市であり、岐阜県の西部に位置している。古くから水の都として知られ、豊かな水源を利用し繊維工業を中心として栄え、現在では県下最大の工業都市として位置づけられている。

しかし、大垣市は森林などの自然環境に恵まれておらず、工場立地が多いため都市としての魅力に欠けるところがある。また、人口もここ数年微増という状態が続いていることからそのことがうかがえる。

本研究では、住民の都市環境に対する意識の構造を把握するために、本年度大垣市で実施された『地域の声』調査の結果を利用して数量化3類による分析を行った。

アンケート調査は、図-1のように大垣市を6つの地域に分割して行われ、個人票の配布数、回収数、有効数は表-1に示す通りである。また、調査項目のうち分析に使用する項目は表-2に示す通りであり、これらの項目について住民が大垣市に対してどのような意識を持っているかを「1. 満足している、2. どちらともいえない、3. 不満である」の3段階で回答を求めている。

3 住民の都市環境評価の構造

数量化3類による分析によって得られた33個のカテゴリースコア(アイテム11、カテゴリ-3)は表-2に示す通りであり、これらを第1主成分-第2主成分の座標系にプロットしたのが図-2である。そこで、この結果に基づいて住民の都市環境評価の構造を判定するものとする。

まず、最大固有値を有する第1軸は、全てのアイテムにおいて、マイナス側に満足、プラス側に不満の反応が

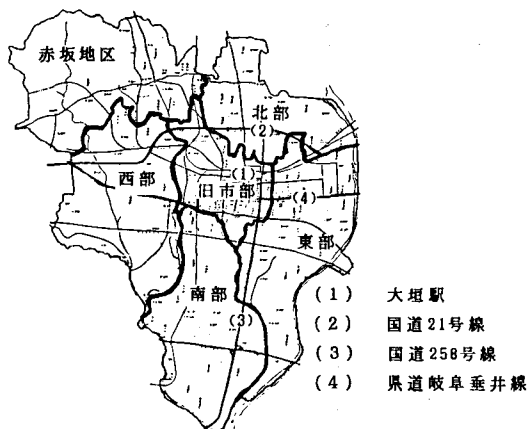


図-1 大垣市の6地域分割図

表-1 アンケート数

区分	配布数	回収数(回収率%)	有効数(有効率%)
旧市部	377	218(57.8)	175(46.4)
東部	167	39(23.4)	34(20.4)
西部	131	53(40.5)	50(38.2)
南部	131	43(32.8)	36(27.5)
北部	125	45(36.0)	36(28.8)
赤坂地区	122	44(36.1)	38(31.1)

表-2 アンケート調査項目(アイテム)

- | | |
|------------------|----------------|
| ①振動、騒音等の公害問題 | ⑦子供の教育環境 |
| ②水、緑、空気等の自然環境 | ⑧就業機会 |
| ③住宅事情 | ⑨医療体制 |
| ④通勤、通学、買物等の交通の便 | ⑩下水道、排水処理施設の整備 |
| ⑤スポーツ、文化、福祉施設の整備 | ⑪市民の連帯、交流 |
| ⑥商店街の整備 | |

現れており、この軸は総合的な都市環境評価の軸と見なすことができる。次に第2軸についてみると、住宅事情、通勤・通学・買物等の交通の便、スポーツ・文化・福祉施設の整備、医療体制、下水道・排水処理施設の整備において、マイナス側に満足、プラス側に不満の反応が現れており、この軸は施設利便性評価の軸と見なすことができる。

このようにして意味付けされた軸より、座標系の4つの象限はそれぞれ次のような意味を持っているものと考

えられる。

第1象元—総合的都市環境評価、及び施設利便性評価が悪い。

第2象元—総合的都市環境評価は良いが、施設利便性評価が悪い。

第3象元—総合的都市環境評価、及び施設利便性評価が良い。

第4象元—総合的都市環境評価は悪いが、施設利便性評価が良い。

4 地区別都市環境問題

サンプルスコアの地区別平均値を求めセントロイド分布図にしたのが図一3であり、各地区の都市環境評価は前節の基準に従って判断される。この評価を基にして各地区の都市環境問題を概要すると以下のようになる。

第1地区（旧市部）は、総合的都市環境評価及び施設利便性評価が良い地区である。この地区は大垣市の交通の要である大垣駅が位置する都心部である。ここで、2つの主成分による評価においては現れなかったが、この地区では商業地区・住宅地区・工業地区の混在による住環境問題がある。

第2地区（東部）は、総合的都市環境評価が悪く、施設利便性評価は良い地区である。この地区は2本の県道を軸にして形成されており、スポーツ施設等が利用しやすく、近年に大型店舗の進出があった地区である。しかし、前述の県道においては、この地区の西部に位置する競輪場の開催に伴うラッシュが問題となっている。

第3地区（西部）は、総合的都市環境評価及び施設利便性評価が悪い地区である。この地区は工場立地が少なく田園地帯であり、交通網の整備が遅れている。

第4地区（南部）は、総合的都市環境評価が悪く、施設利便性評価は良い地区である。この地区は名神高速道路大垣インターチェンジが位置することにより交通の要衝となっているが、市街地から遠いために地域の活性に不十分なところがある。

第5地区（北部）は、総合的都市環境評価が良く、施設利便性評価は悪い地区である。この地区は国道21号線整備、さらにその沿線を中心に店舗の進出により、この地区の活性化には注目するところがある。ここで、地区は施設利便性評価が悪いとされたが、このように急速に活性化が図られている。

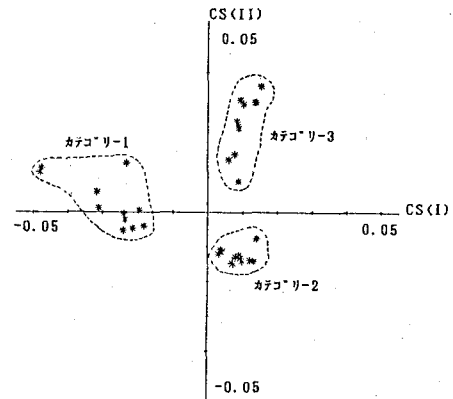
第6地区（赤坂地区）は、総合的都市環境評価が悪く、施設利便性評価は良い地区である。この地区は赤坂山の鉱産資源を利用した石灰・大理石工業が盛んであるが、赤坂山の掘削によって美観が損なわれてきている。

5 まとめ

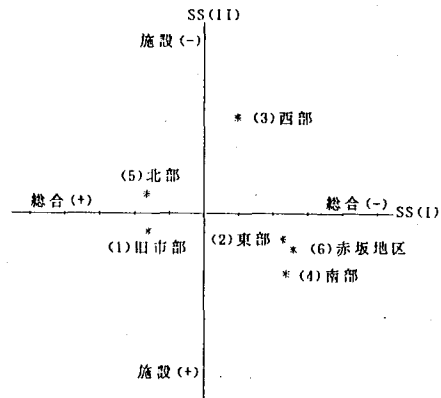
本研究では、大垣市に対する住民の意識を基に各地区の都市環境問題について検討した。大垣市では、以前に

・表-3 カテゴリースコア (1/1000)

カテゴリー アイテム	1	2	3	1	2	3	1	2	3
	1			2			3		
CS1	-23.2	4.0	8.0	-19.6	12.3	8.8	-23.6	9.0	13.6
CS2	14.2	-10.9	8.9	0.6	-13.7	24.9	-2.0	-12.5	31.7
アイテム	4			5			6		
CS1	-18.3	13.4	8.4	-24.0	10.0	9.4	-31.7	7.3	7.8
CS2	-3.9	-14.0	26.2	-0.3	-13.9	32.4	5.8	-14.5	16.7
アイテム	7			8			9		
CS1	-31.2	9.6	10.3	-47.7	3.8	9.0	-24.2	14.3	15.2
CS2	1.2	-13.1	31.2	12.8	-10.7	24.4	-5.2	-7.5	36.3
アイテム	10			11					
CS1	-21.5	8.2	6.2	-48.2	3.4	13.8			
CS2	-4.6	-12.9	15.2	11.6	-12.0	31.7			



図一2 カテゴリースコア



図一3 6地域のサンプルスコアの重心セントロイド

は水門川辺の整備事業、現在は駅周辺整備、大垣環状線の建設等の整備事業が行われているが、このように住民の意識を分析すると総合的都市環境評価に不満を抱く地区が少なくない。これから地域の活性化を図る際には、住民のより多くの声を分析することが望まれる。

《参考資料》

・大垣商工会議所（1986）『地域の声』調査