

# 盛岡市の都市開発地区における生活環境評価

岩手大学 学生員 ○谷本真佑  
岩手大学 正会員 南 正昭  
岩手大学 フェロー 安藤 昭  
岩手大学 正会員 赤谷隆一

## 1. はじめに

近年、少子高齢化や自治体の財政規模縮小、まちづくり3法の改正などを背景に、都市のコンパクト化や中心市街地活性化など、都市の中心部と郊外部における整備のバランスについて、都市構造の見直しが各地で進められている。

本研究では、大規模な都市整備が行われている盛岡市盛南地区を対象地域とし、都市のコンパクト化への対応を見据え、当該地区住民による生活環境評価に基づき、今後の盛南地区と中心部の機能連携による生活環境の形成について考察を行った。

## 2. 研究方法

### (1) 研究対象地域について

盛南地区は、盛岡市中心部から南西方向に3km程離れたところに位置している。当該地区では、1991年より「盛岡南新都市開発整備事業」とよばれる大規模な都市整備事業が行われ、公共施設や、宅地の造成、商業施設の立地、道路建設等の都市整備が進められている。事業対象地の面積は313ha、計画人口は約18,000人とされ、2007年3月現在で7,140人、2,885世帯が居住している。

### (2) 調査概要

本研究では、盛南地区の生活環境向上に着目し、交通環境・生活環境に関する計30項目についての評価をたずねるアンケート調査を、2005年12月15日から23日に実施した。調査対象地域から無作為に抽出された1,500世帯を対象とし、各世帯の郵便受けに調査票を直接投入し、同封の返信用封筒により郵送回収する方法をとった。アンケート票を1世帯に2票配布し、合計3,000票を配布したところ、358票の有効票が得られた。有効票の回答者属性を表-1に示す。

### (3) 分析方法

本稿では、交通環境評価・生活環境評価・総合評価の相互の関連について分析を進める。



図-1 研究対象地域

調査では、各評価項目に対し「満足」「やや満足」「どちらでもない」「やや不満」「不満」の5段階で評価していただいた。分析に際し、得られた結果を2段階に集約し、「満足」「やや満足」を満足側回答、それ以外を非満足側回答として分析を進めた。

まず、生活環境項目と総合評価との間に求められるオッズ比を算出し、両者の関連について分析を行った。交通環境項目と総合評価の関連も同様の手法で分析した。

次に、中心部との機能連携による生活環境評価の向上を目的に、総合評価との関連が見られない生活・交通環境項目のうち、満足側回答の少ない評価項目における相互の関連性を、オッズ比より明らかにした。

## 3. 盛南地区の交通・生活環境と総合評価の関連性

### (1) 交通環境項目と総合評価の関連性

交通環境項目と総合評価の回答の関連性を、オッズ比により求めたところ、表-2に示す結果が得られた。表-2中のcase1は、分析対象とした交通環境の全項目について得られたオッズ比、case2以降は、総合評価との間に求められた連関係数が、他の評価項目に比して高くないと判断された項目の一部または全てを分析対象から除いて得られたオッズ比である。網かけがされたオッズ比は、その95%または99%信頼区間にて統計的有意性が認められたことを示している。

表－1 個人属性

(%)	～20代	30代	40代	50代	60代	70代～	合計
男性	4.7	9.5	7.0	9.2	10.1	6.1	46.6
女性	7.8	15.4	8.1	9.5	8.1	4.5	53.4
合計	12.6	24.9	15.1	18.7	18.2	10.6	100.0

表－2 総合評価と交通環境項目の関連

交通環境項目	調整OR			
	case1	case2	case3	case4
公共交通の利便性	1.43	—	—	—
地区内の道路整備	3.88	4.01	4.19	4.22
渋滞の少なさ	2.06	2.12	2.18	2.22
駐車しやすさ	3.48	3.40	3.47	3.46
歩道の歩きやすさ	2.01	1.98	2.00	2.06
他地区への移動しやすさ	2.71	2.71	2.98	3.05
除雪への満足度	2.76	2.76	2.49	—
自転車の乗りやすさ	3.26	3.21	3.08	3.41
バスの乗り心地	2.54	2.69	2.75	2.75
盛岡駅までの行きやすさ	1.65	1.67	—	—

99%信頼区間で有意

95%信頼区間で有意

分析の結果、「道路整備」「駐車しやすさ」「他地区への移動しやすさ」「自転車の乗りやすさ」と総合評価との関連性の強さが示された。一方、「公共交通の利便性」「除雪への満足度」「盛岡駅までの行きやすさ」との間には有意な関連性は示されなかった。これらの項目は、評価が満足側あるいは非満足側のいずれかに偏る傾向が見られ、「公共交通」「除雪」では「不満」あるいは「やや不満」との回答が6～7割を占めた。前者は、調査当時における運行形態が住民のニーズを十分に満たしていない状況にあったこと、後者は調査期間中の大雪による影響が考えられる。

(2) 生活環境項目と総合評価の関連性

生活環境項目と総合評価の回答の関連性について、前項と同様にオッズ比を求めたところ、表－3に示す結果が得られた。分析の結果、「自然環境」「大気汚染や騒音の少なさ」「治安」「子育て環境」のオッズ比が他項目に比して高く、総合評価との関連性の高さが示された。これらのうち「子育て環境」以外の項目は、満足側回答が比較的多い結果が得られたため、これらの項目が盛南地区の評価の高さに貢献しているものと判断できる。

一方、「地域の人との繋がり」「地区内の行政サービス」「子供の遊び場の充実」「福祉施設の充実」では、総合評価とのオッズ比に有意性は見られず、総合評価との関連性は高くないことが示された。これらの項目は、非満足側の回答が多数を占め、盛岡市中心部においてサービスが充実していると予想されることから、中心部と盛南地区とが相補的な関係にあることが好適であると考え

表－3 総合評価と生活環境項目の関連

生活環境項目	調整OR					
	case1	case2	case3	case4	case5	case6
商業施設の充実度	1.91	1.93	1.95	1.93	1.98	2.14
小中学校の充実度	1.85	1.85	1.85	1.91	2.02	—
地域の人との繋がり	1.24	1.25	—	—	—	—
地区内の自然環境	3.00	2.98	3.05	3.07	3.13	3.13
大気汚染や騒音の少なさ	3.43	3.42	3.39	3.38	3.30	3.31
医療施設の充実	1.67	1.68	1.73	1.77	1.89	1.97
文化施設の充実	2.11	2.12	2.14	2.14	2.19	2.15
地区内の行政サービス	1.13	—	—	—	—	—
子供の遊び場(公園等)の充実	1.59	1.60	1.59	1.67	—	—
地区内の子育て環境	2.72	2.76	2.87	2.96	3.21	3.69
福祉施設の充実	1.54	1.55	1.59	—	—	—
地区内の治安	3.90	3.92	3.88	3.86	3.99	3.88

99%信頼区間で有意

95%信頼区間で有意

表－4 公共交通の利便性と生活環境項目の関連

	地域の人との繋がり	地区内の行政サービス	福祉施設の充実
公共交通の利便性	2.97	3.08	7.71

99%信頼区間で有意

95%信頼区間で有意

られる。

(3) 公共交通拡充による生活環境向上の可能性の検討  
盛岡市中心部においてサービスが充実していると思われ、かつ総合評価との関連の薄く非満足側回答の多い「地域の人との繋がり」「地区内の行政サービス」「福祉施設の充実」と、同じく非満足側回答の多い「公共交通の利便性」との関連性についてオッズ比により求めたところ、表－4に示す結果が得られた。全ての項目が「公共交通の利便性」との間に有意な関連性が認められたことから、これらの項目に対して、公共交通の拡充に伴う中心部との連結性向上が効果的である可能性が示されたといえる。

4. まとめ

本研究では、都市整備事業が進められている盛岡市盛南地区を対象とした生活環境評価より、盛岡市中心部の機能連携による生活環境の形成について考察を行った。その結果、中心部との相補的な関係にあることが望ましい生活環境項目が存在し、公共交通の拡充による中心部との連結性向上が有用である可能性が示された。

今後は、住民意識の詳細な分析を通し、生活環境の向上についての考察を深める予定である。

参考文献

1) 谷本真佑, 南 正昭, 安藤 昭, 赤谷隆一: 地方都市における公共交通の利用を考慮した生活環境評価, 土木計画学研究・講演集, No. 36, CD-ROM, 2007.