

中部地方の各地勢と住民意識に関する一考察

大島常生

中部地方整備局 岐阜国道事務所 (〒500-8286 岐阜市茜部本郷 1-36-1)

地域づくりの計画検討の一環として、平成15年から20年度までに中部地方の住民に対し、河川・道路などの社会基盤の充足度について、継続的な意識調査を行った。特に平成20年度調査は、5,114人から回答が得られ、かつ、中部5県全域からほぼ均等に集約ができたことから、地域ニーズの今を知る重要なデータを得ることができた。このデータを基に社会資本整備ニーズの変化を分析するとともに、地域毎に異なる住民意識と地域独特の地勢との関係について考察するものである。

キーワード；1要素である住民ニーズ，地勢と住民意識，古から繋がる9つの地域

1. 住民意識調査概要

(1) 調査目的と回収状況

住民意識調査は、中部地域の社会資本分野における独自ビジョン「まんなかビジョン」に掲げた様々な取り組みの達成度について、別途測定したアウトカム指標値を補完し、経済指標等とも併せて総合的に評価することを目的に、平成15年、17年、20年度に中部5県（長野、岐阜、静岡、愛知、三重）の住民15,000名に、個別郵送によるアンケート調査を実施したものである。調査では、都市と地方のニーズを均等に把握するため、各県内の生活圏毎に中心的都市とその周辺市町村から約40市町村を選定し、市町村毎に統計上必要な最低数を確保した上で、人口比で抽出数を算出し、対象者を無作為抽出している。調査票回収状況は表-1に示す。

(2) 調査内容

意識調査内容は、社会基盤に対する様々な取り組みに対して、例えば「洪水・津波・高潮・土砂崩れ等の自然災害への対策について、1.あなたは関心がありますか。2.あなたは、このような対策が進んでいると思いますか」といったように、関心度と満足度について設問しており、関心度は、「ある・なし・わからない」の3択、満足度は、「そう思う・どちらかといえばそう思う・どちらかといえばそう思わない・そう思わない・わからない」の5択で回答頂いた。設問数は合計36問（平成20年度）で、災害対策、移動の容易さ、産業拠点性、まちづくり、環境対策、暮らしの6分野で構成している。なお、経年変化を確認するため、3回の調査の設問内容は基本的に同じとし、時代変化に応じ一部設問の廃止や表現をわかりやすく変更している。

表-1 住民意識調査票回収状況

調査年度	配布数(人)	回収数(人)	回答率(%)
平成15年度	15,000	5,099	34.0
平成17年度	15,000	3,478	23.2
平成20年度	15,000	5,114	34.1

(3) 分析の留意点

住民意識は、その時代や社会的背景の影響を受けやすいため、住民意識のみで地域づくりの方向性を判断するのではなく、重要な要素の1つとして捉えることが必要である。これは欧州における伝統的な政治哲学の議論¹⁾で、「世論」や「大衆」の議論に半信半疑な態度を保つことは、知識階層の人々にとって議論するまでもないほどの常識であるといわれていることからわかる。今回の分析では、社会的背景等を排除するため、時間軸分析では平成15年度と20年度との満足度の差のみで評価し、また、各地域の比較分析も中部地方全体の平均値（ベンチマーク）との差で分野相互の意識の違いを評価した。

2. 最近5年間の住民意識変化

平成15年度と平成20年度の調査結果について、各設問に対して図-1に「そう思う」又は「どちらかといえばそう思う」と答えた満足側の回答割合を左目盛り、平成15年度との割合差を右目盛りに示す。

最近5年間では、東海環状自動車道東回り区間や新名神高速道路、東海北陸自動車道をはじめとする規格の高い道路が約240km開通し、また中部国際空港の開港などで、中部圏内外や都市間相互、日常生活の中心地への移動が容易となったと思う人が20ポイント以上増加して

おり、住民の実感として交流圏域が拡大していることを表している。その反面、公共交通機関の使いやすさについては、満足側の人々が28%と低く、バス路線の統廃合やローカル鉄道の廃線などが影響していることが伺える。

災害対策では、各地で治水治水対策や耐震対策が着実に進んでいることから、対策が進んでいると思う人は平成15年度より向上しているものの、全体の40%程度と低い状況にある。そうした中、平成19年の新潟県中越沖地震による広域交通網の寸断や、平成20年のゲリラ豪雨による道路冠水などが、日常生活とともに社会経済活動の停滞を招いたことから、寸断されない交通が確保されていると思う人は全体の19%と非常に低くなっている。

また賑わいあるまちづくりや環境対策、暮らしに関する満足度に大きな変化はなく、全体的に低い。

3. 各地域の住民意識の違い

(1) 各地域の設定

ある地域で生活している人々は、その地域の雰囲気を感じながら生活しており、地域の雰囲気とは、文化や生活様式といった人々の息づかいや営みである。そして文化や生活様式は、山間部であれば早く夕暮れが訪れ、海岸線であれば海風が朝夕で違うなど、近くにある山や川、海、平地といったその土地でしか感じることができない土地柄に関係し、土地柄こそが、その土地の地勢に大きく影響されているという仮説をたてた。そこで、中部地域の地域割りについては、行政区域に拘らず、地勢的な繋がりから中部地方の各地域を分割することとした。また、この地勢的な繋がりや、山から海へと注ぐ河川の一体的繋がりや、峠を越えて街道で往来した広域的な繋が

りがある地域として、社会資本整備を即地的に考える上で重要な地域区分となることも鑑み、以下に示す古から流域や街道で繋がる9つの地域を設定した。

- ① 駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域
- ② 南信から三遠を結ぶ地域
- ③ 名古屋都市圏一帯を取り巻く地域
- ④ 東海と北陸を結ぶ地域
- ⑤ 東海と近畿を結ぶ地域
- ⑥ 伊勢湾・三河湾流域
- ⑦ 富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域
- ⑧ 伊勢と紀伊半島中南部を結ぶ地域
- ⑨ 長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域

各地域の範囲は、図-2に示す。なお、③名古屋都市圏一帯を取り巻く地域（以下、③名古屋圏地域という）と⑥伊勢湾・三河湾流域は、範囲が殆ど重なり合うため③名古屋圏地域で代表することとした。

図-2 古から街道や流域で繋がる9つの地域

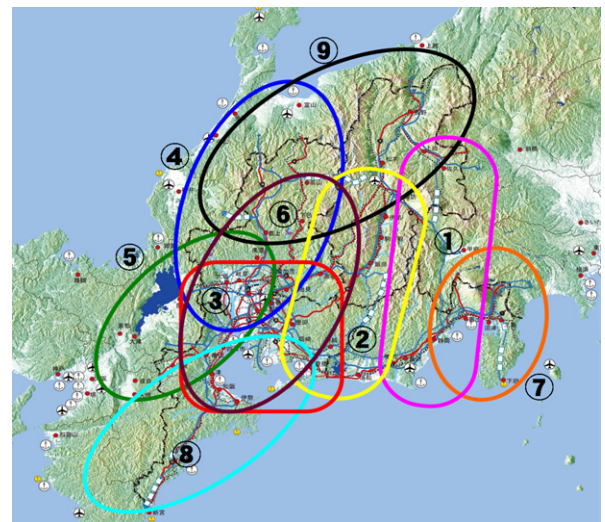
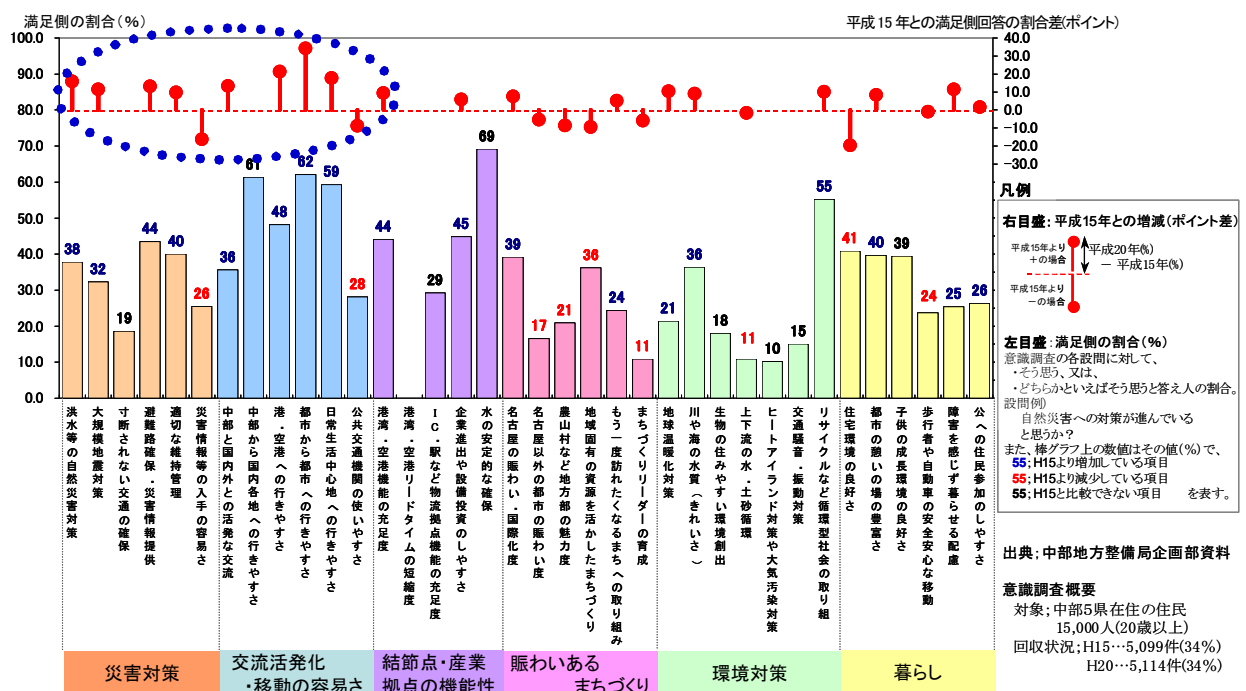


図-1 平成20年度住民意識調査結果と平成15年との変化



右目盛：平成15年との増減(ポイント差)
 平成15年より増(+)の場合
 平成15年より減(-)の場合
 平成20年(%)
 平成15年(%)

左目盛：満足側の割合(%)
 意識調査の各設問に対して、
 ・その数、又は、
 ・どちらかといえばそう思うと答え人の割合。
 設問例
 自然災害への対策が進んでいると思うか？
 また、棒グラフ上の数値はその値(%)で、
 55: H15より増加している項目
 55: H15より減少している項目
 55: H15と比較できない項目 を表す。

出典：中部地方整備局企画部資料
 意識調査概要
 対象：中部5県在住の住民
 15,000人(20歳以上)
 回収状況：H15…5,099件(34%)
 H20…5,114件(34%)

(2) 各地域の住民意識の集計結果と意識の違い

平成20年度の調査結果から各地域について、災害対策、移動の容易さ、まちづくり、環境対策、暮らしの分野毎に満足側の割合を平均化し、中部地域全体の平均との差を算出することで各地域の意識差を数値化した。

算出結果は表-2に示す通りで、+は中部平均より満足度が高く、▲(マイナス)は満足度が低いことを表している。

算出例：地域①の災害対策の意識差(ポイント)
 =地域①の災害対策の満足度割合平均値
 -中部地域全体の災害対策の満足度割合平均値
 ※ここに災害対策満足度割合平均値
 =該当設問の満足度割合(%)の合計÷設問数

この結果から、③名古屋圏地域や、④東海と北陸を結ぶ地域、⑤東海と近畿を結ぶ地域では、移動の容易さが中部平均値より高く、移動性に関して別途実施しているアウトカム調査でも指標値が向上していることから、最近5年間で開通した東海環状自動車道や東海北陸自動車道、新名神高速道路等のインパクトの高さが伺える。

そうした中、①駿河湾沿岸から長野県東部を結ぶ地域(以下、①駿河・長野東地域という)と③名古屋圏地域では、移動の容易さに大きな差があることがわかる。

また、半島地域や中山間地域である⑦富士山麓と伊豆半島、丹沢周辺を結ぶ地域(以下、⑦富士・伊豆地域という)と、⑨長野と飛騨、北陸沿岸を結ぶ地域(以下、⑨長野・飛騨地域という)では、どちらも移動の容易さが低いものの、賑わいあるまちづくりに関して、⑦富士・伊豆地域の満足度が低い反面、⑨長野・飛騨地域の満足度が高くなっている。

次項4. で①と③の地域、⑦と⑨の地域について、仮説とした地勢的条件も含めて詳しく分析することとする。

4. 地勢と住民意識との関係

(1) ①駿河・長野東地域と③名古屋圏地域

3. (2)で算出した両地域の違いを、中部地域全体の平均値が正五角形となるレーダーチャートで示すと図-3となり、移動性に関する意識の違いが明確である。

名古屋圏と駿河湾沿岸との道路状況を概略的に比較すると、表-3に示すように道路整備率は、愛知・静岡の両県とも殆ど差がなく、図-4に示すように直轄国道の渋滞損失時間は、名古屋圏が静岡市より高いことから、道路整備や交通混雑状況と、移動性の意識の違いに相関はみられない。ただ交通網が放射状に整備された名古屋圏と、東西軸方向に発展してきた駿河湾沿岸とは交通形体が異なるため、意識の違いが現れたともいえる。しかし、その交通形体を創り出してきたものは地勢であるとも考えられるため、図-5に示す地形の傾斜角により着色した地形図を活用し地勢との関係を分析することとし

表-2 各地域の分野別住民意識差 (ポイント)

地域番号	災害対策	移動の容易さ	まちづくり	環境対策	暮らしのポイント
全中部	±0.0	±0.0	±0.0	±0.0	±0.0
①	+2.9	▲9.6	▲1.1	+2.8	+0.5
②	+2.5	▲0.1	▲1.0	+0.5	+1.7
③	▲1.8	+5.6	▲0.7	▲2.1	▲1.0
④	▲0.7	+8.5	▲0.2	▲2.6	▲0.6
⑤	▲1.6	+7.4	▲1.5	▲2.4	▲0.9
⑦	+3.0	▲12.8	▲5.5	+0.4	▲5.0
⑧	▲4.8	▲7.2	+2.3	▲3.3	▲3.9
⑨	+2.5	▲14.6	+6.8	+7.2	+4.1

図-3 ①駿河・長野東地域と③名古屋圏地域の分野別意識差

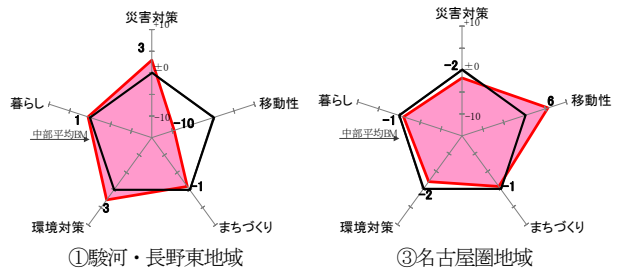
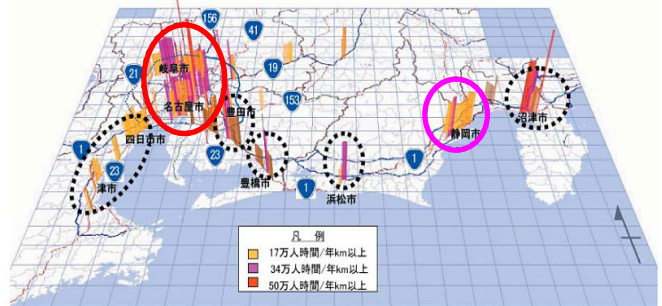


表-3 愛知県・静岡県の道路等インフラ状況

	愛知県	静岡県	備考
道路整備率(国・県道)	48%	49%	H18.4.1 現在
道路整備率(国・県・市町村道)	60%	54%	H18.4.1 現在
鉄道駅数(参考) (人口当たり駅数) ※J.R・私鉄・地下鉄駅を対象	0.7 駅/万人	0.6 駅/万人	H19.3.31 現在

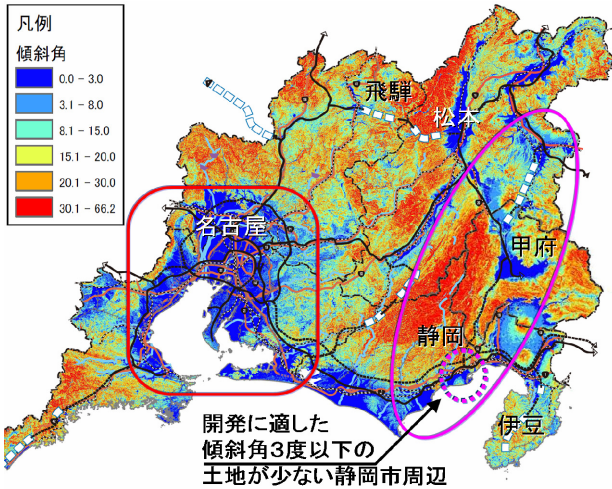
図-4 直轄国道1kmあたり渋滞損失時間の立体マップ(H18)



た。この地形図はGISにより50mメッシュ毎にそのメッシュ内の平均傾斜角を求め、角度区分毎に着色したもので、土地利用基本図との重ね合わせで傾斜角度0~3度の土地が、建設用地や水田などの開発に適した土地であることが分かっている。

図-5から明らかなように③名古屋圏地域は知多半島や三重県北勢地域まで平坦な土地が広がっている反面、①駿河・長野東地域は開発に適した平坦な土地が非常に少ない。従って、①駿河・長野東地域は、平坦な土地が広がる山梨県の甲府盆地も含めて他地域と相互に連携し

図-5 傾斜角度で分類した地形図



て発展していく地形形状であるといえ、この地域の地勢が、他と繋がり行き来しやすくなりたいという意識をもたらし、こうした意識の高まりが移動の容易さで満足度を低くしているのではないかと思料する。今後は南北交流軸の強化が地域発展の鍵であることが伺える。

(2) ⑦富士・伊豆地域と⑨長野・飛騨地域

両地域とも富士山や北アルプスといったシンボリックな山々や温泉資源に恵まれた地域であるが、レーダーチャート(図-6)で両地域の意識の違いを示すと、まちづくりに関する意識が大きく異なる。また、まちづくり分野の設問にある地域資源を活かしたまちづくりや、もう一度訪れたいくなるまちづくりの意識(満足度)は、表-4に示す様に⑨長野・飛騨地域が極めて高くなっている。これは2009年発表の「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」で、高山が旅行のしやすさと利便性、旅行者の受け入れ姿勢の質で三つ星を獲得していることと一致する。

前述の4.(1)と同様に図-5で地勢的な違いを見ると、両地域とも山間部や半島地域で起伏が激しい地域であり大きな違いは見られない。しかし、より広域的に俯瞰すると、⑦富士・伊豆地域は、関東圏に近く陸路と海路でアクセスできる地勢であることから、古くから保養地として、また海外旅行が主流になる前の1960年代には新婚旅行先のメッカとして栄えた地域である。一方⑨長野・飛騨地域は、内陸部で3000m級の山々に阻まれ、冬は雪で閉ざされる地域で交流が困難な地勢である。

そうした地勢条件の中、⑨長野・飛騨地域では、お正月に富山湾の鰯を松本に運ぶ「ブリ街道」で繋がり、豆味噌や朴葉みそなどの独特な食文化や、豊富な木材資源を活かした飛騨の巧みで知られる地域であることから、厳しい地勢条件と気象条件の中で、地域と共存し地域資源を活かしながら、他の地域とのわずかな交流を大切にしてきた地域であることが伺える。⑦富士・伊豆地域でも地域資源を活かした観光地として発展してきたが、地域内の個々の街で食材や温泉、景観などが楽しめる街が各

図-6 ⑦富士・伊豆地域と⑨長野・飛騨地域の分野別意識差

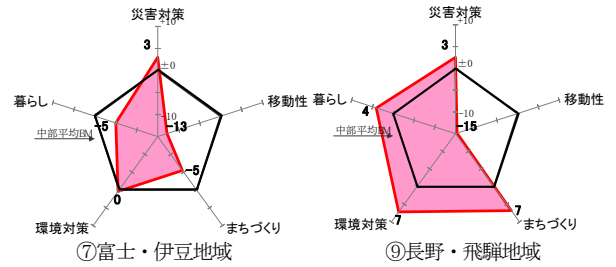


表-4 まちづくり分野にある各設問の意識差 (ポイント)

設問内容	⑦富士・伊豆地域	⑨長野・飛騨地域
地域固有の資源を活かしたまちづくり	▲10.4	+17.0
もう一度訪れたいくなるまちづくり	▲5.7	+22.2

所にあり、以前はこうした一街完結型な観光でよかったが、現在では車で自由に移動して地域内を色々と観て楽しむ観光へと変化していることから、⑦富士・伊豆地域の一体的なまちづくりを求める意識が強くなっていると思料する。こうした意識がベースとなって⑦富士・伊豆地域は、地域資源を活かしたまちづくりがまだまだ途上であると思う人が多くなっているのではないかと考える。

以上から、⑨長野・飛騨地域を取り巻く地勢が、地域資源を活かし大切に暮らしを育み、⑦富士・伊豆地域では、人々の自由な移動距離が広がり小さくまとまった街では満足できなくなった現在では、その地勢条件と地域資源を活かしながら、様々な街と連携し一体化したまちづくりを求める意識が高まっていることが伺える。

5. まとめ

今回の住民意識調査分析により、最近5年間の社会資本整備による交流圏域の拡大などが住民の実感として現れていることがわかった。そして、各地域の地勢が、その地域の土地柄となって住民の暮らし方に影響し、住民意識に変化をもたらしていることが伺えた。

社会資本整備にあたっては、産業、経済、地域資源や文化、生活様式、住民ニーズ等の把握とともに、地勢的条件が及ぼす地域への影響を詳しく分析する必要性が高いことが明らかとなった。こうしたことから、地域のコーディネーターとして社会資本整備を担う我々行政は、100年先を見据えた社会資本整備を行う上で、地勢的条件も含めた基礎的データをもとに、地域に必要な社会資本を検討・選択し、集中して実行していく必要がある。

謝辞：論文作成にあたり、データ集計や図面作成等にご協力頂いた企画部地域づくり研究グループの皆様へ感謝します。

参考文献

1) 藤井聡：平成19年度国土交通大学土木計画・事業評価研修資料