

コンパクトシティ政策と住民意識の関係

－ 富山市と青森市を事例として －

40114074

徳久 晶

長崎大学環境科学部 [環境政策コース] 卒業研究

2017 年度

指導教員：松本健一

要旨

現在、高齢化や人口減少が進むわが国において、多くの地方都市で展開されている郊外型の生活環境は、すべての住民にとって最良のものとは言えない状態にある。自動車の普及や住宅地の郊外化が進行し、人口の空洞化によって中心市街地は広がり、衰退している。それに伴い公共交通機関の運営や維持が困難になっている。また市街地の広域化は、行政コストの増大を引き起こす可能性がある。高齢化が進展し社会保障関係費の増大がさげられない状況で、こうした行政コストの増加は、国や地方自治体における更なる財政状況の悪化を引き起こす。こうした状況を踏まえ、生活環境の無秩序な拡大を抑制する手法として、コンパクトシティ政策が展開された。

本研究では、コンパクトシティ政策の成功事例として取り扱われることのある富山市が、市民の満足度においても成功しているかを明らかにするための分析を行った。比較分析の対称事例として、ほぼ同様の期間に同政策とそれに則した施策を実施してきた青森市を取り上げた。比較分析するために、両市が2015年に実施した市民意識調査における市の取り組みに対する満足度のデータを用いた。具体的には、同政策において両市が重点を置いている公共交通・賑わい・まちなか居住という3つの項目を比較する指標とし、分析には母比率の検定を用いた。さらに、両市の市民の満足度における不満足度の割合によって両市民の現状の市の取り組みに対する満足度の高さを分析した。これらの分析により、両市の満足度には統計的に差があり、両市を比較した3項目中2項目において、市の取り組みへの満足度に対する不満足度の高さが、富山市よりも青森市の方が高いという結果が出た。したがって、富山市のコンパクトシティ政策は市民満足度において成功しているとは言えないが、富山市が行った同政策は青森市のものよりも市民にとって満足し得る有用性があるものであることが明らかになった。以上の結果を踏まえ、コンパクトシティ政策の事業を拡充する際に居住を中心にすることや、既存ストックを活用し巨額の先行投資を避けることがコンパクトシティ政策の成功を実現し得ると考えられる。

本研究では、コンパクトシティ政策についての認知度や回答者の属性等での満足度の変化や差を考慮に入れていない。市に寄せられたパブリックコメント等の数値や調査結果の表面だけでは判別できない事柄をデータ化した分析を行う必要がある。また、コンパクトシティ政策を行う前のデータを最新のものと比較する手法をとることによって、同政策が市民に与えた満足度の変化が鮮明に見えてくると考えられる。

目次

第1章 序論	1
1-1 背景・論点	1
1-2 目的・意義	3
1-3 論文の構成	4
第2章 コンパクトシティについて	5
2-1 コンパクトシティとは	5
2-2 関連する法律	8
第3章 富山市	11
3-1 富山市の概要	11
3-2 富山市のコンパクトシティ推進政策	13
3-2-1 富山市中心市街地活性化基本計画	13
3-2-2 第2期富山市中心市街地活性化基本計画	17
3-3 富山市の施策の結果	19
3-3-1 富山市中心市街地活性化基本計画の結果	19
3-3-2 第2期富山市中心市街地活性化基本計画の結果	19
第4章 青森市	21
4-1 コンパクトシティ政策への歩み	21
4-2 コンパクトシティ政策	22
4-2-1 青森市都市計画マスタープラン	22
4-2-2 改正前の都市計画法に基づく青森市中心市街地再活性化基本計画	23
4-2-3 青森市中心市街地活性化基本計画	23
4-2-4 第2期青森市中心市街地活性化基本計画	24
4-2-5 青森市総合都市交通戦略	24
4-3 青森市の施策の結果と現状	25
第5章 研究方法	27
5-1 分析方法	27
5-2 富山市のデータ	27
5-3 青森市のデータ	28
第6章 研究結果・考察	31

第7章 結論・課題	33
7-1 本論文のまとめ	33
7-2 結論	34
7-3 課題	35
参考文献	37
謝辞	41
付録	

図表目次

図 2-1	コンパクトシティの類型	5
図 3-1	富山市の人口・世帯数・世帯人員（各年 9 月末）	12
図 3-2	富山市の市街地面積の拡大と人口密度の推移	12
図 3-3	富山市の市内電車利用者数の推移	13
図 3-4	富山市における交通手段分担率	13
図 4-1	青森市コンパクトシティの 3 層イメージ	22
表 3-1	富山市中心市街地活性化基本計画における各目標値	14
表 3-2	富山市角川予防センターの利用状況データ	17
表 3-3	第 2 期富山市中心市街地活性化基本計画における各目標数値	18
表 3-4	富山市中心市街地活性化基本計画の結果	19
表 3-5	富山市中心市街地活性化基本計画の目標達成に向けた各施策の結果	19
表 3-6	第 2 期富山市中心市街地活性化基本計画における 2015 年度末時点の実績	20
表 3-7	第 2 期富山市中心市街地活性化基本計画の目標達成に向けた各施策の結果	20
表 4-1	青森市中心市街地活性化基本計画の達成状況	24
表 4-2	第 2 期青森市中心市街地活性化基本計画の達成状況	26
表 5-1	富山市の取り組みに対する満足度・不満足度	28
表 5-2	青森市の取り組みに対する満足度・不満足度	29
表 6-1	両市の意識調査におけるコンパクトシティ政策に関連項目	31
表 6-2	各コンパクトシティ政策における重点項目の平均値	31
表 6-3	両市の重点項目における母比率の差の検定結果	31
表 6-4	両市の重点項目における満足度に対する不満足度の比率	32

第1章 序論

1-1 背景・論点

地方の中心市街地が衰退していると言われて久しい。中心市街地の商店街では、閉店してシャッターが下りたままのところが多くなり、「シャッター通り」と呼ばれるところもある。近年、地方都市の面的拡大が、さまざまなインフラの維持・管理コストの拡大を引き起こしている。そこで、高齢化と人口減少社会を迎え地方行政の財政危機が迫るなか、行政コストの低減等を目的に、市街地の無秩序な面的拡大を抑制するコンパクトシティ政策が注目を集めている。

例えば、青森市や富山市のように、無秩序な郊外化を抑制することで冬季の除雪コスト等を抑制し、さらには中心市街地の活性化を図る政策を志向している自治体が出現している。そこでは、従来から行われていた中心市街地の活性化政策を加速させるとともに、「まちなか居住」を推進することで、市街地の拡散的拡大を抑制している。さらに、富山市のLRT導入に代表されるように、公共交通による都市内、都市間移動を目指した交通政策を実施することで、自家用車移動を要因とする市街地の拡散的な面的拡大を抑制し、CO₂の排出を抑制する等の環境にも優しいまちづくりを志向する自治体が注目を集めている。このようなまちづくりを進める政策はコンパクトシティ政策と呼ばれ、それは地方自治体を中心に少しずつ広がってきた。

コンパクトシティ政策やその理論についてはさまざまな角度から扱い論じられている。

まず、大橋・石坂（2009）は青森市の国勢調査小地域集計データを時系列に分析することで、コンパクトシティ政策の有効性と限界を実証的に明らかにした。その結果、青森市がコンパクトシティ理念の実現が可能な都市であると判断されたが、市場動向や過去の公害住宅開発の影響が大きく、すぐに改善されるものではないということも述べられた。そして、これからはより具体的な方策についての検討が青森市にとって必要であるとした。

交通問題に着目したものとして、吉田（2014）は地方都市におけるコンパクトシティ政策の導入に関して、交通特性およびCO₂排出量の動向を整理した上で、通勤・通学に着目し、コンパクトシティ政策の省CO₂への有効性について考察した。それによると、地方都市では中心部に都市施設をコンパクトに集中させることだけではなく、モーダルシフトや従業地の適切な配置が、郊外を発地として流入する交通量の適切な抑制を行う必要がある。

今後の課題として生活圏域の社会動向や交通体系の将来展望などの地域特性を「都市計画区域マスタープラン」へ反映させることを挙げた。また、小澤（2017）は、公共交通に着目して多核連携の視点から都市間比較を行った。自治体の計画や都市計画マスタープラン、多核連係型コンパクトシティの核間を公共交通で結ぶ拠点の実態を分析し、評価した。そして、人口当たりの拠点数が多い都市ほど、利便性の高い拠点数が少ない傾向にあるとした。また都市計画マスタープランの記述の曖昧さとそれによる計画意図の反映不足を指摘した。森本（2013）はコンパクト化に向けた都市計画制度の課題を概観し、コンパクト化に必要な立地誘導策としてのロケーション・マネジメントについて解説した。また、集約型都市への転換を目指す富山市の LRT 等の交通政策やリッチ誘導策による総合的な取り組みが都市のコンパクト化に寄与することを明らかにした。

栗原（2012）は、コンパクトシティ化を成功させる最大の要因を中心部での居住の集約であるとし、コンパクトシティ化による諸課題の解決を目指す青森市や富山市にまちなか居住を希望する人々のための住宅や生活拠点の整備が不足していることを指摘した。また、古澤他（2002）はコンパクトシティ実現の鍵がまちなか居住の推進にあるとし、典型的な拡散型都市での交通・居住環境に関するアンケート調査の結果を分析した。また、住み替えに対する抵抗要因から、中心部への住み替えを推進することに有効と思われる施策を抽出し、それらが投入された際の住み替え需要の変化、およびその実用性に関して施策の投入パターン別の分析も行った。その結果、居住誘導の方法によっては局地的な世帯構成の偏りを招く可能性がありながらも、居住誘導施策が効果的であることが示された。しかし、現実にはどの程度の効果があり、希望と現実の関連性については明らかにされていない。居住の問題として、空き家はコンパクトシティ政策において対処すべき問題の一つである。櫛引（2016）は、青森市の空き家問題に触れている。市が掲げる政策と空き家（特に郊外にあるもの）の関連はマスタープラン内の焦点である。市役所や関係団体への聞き取りを通じて政策の展開と現状を確認した上で、団地の住民への聞き取りを行い、政策に対する認識や転出入や空き家の状況を把握し、問題をめぐる構図や論点、課題を整理した。そして、青森市のコンパクトシティ政策は論点や戦略性の再検討が必要な状態にあるとし、移住・転入においてもコミュニティ創出・維持活動との因果関係を精査するという課題が残されているとした。また、土屋他（2014）は、クラスター型コンパクトシティの代表として富山市を取り上げ、転居の抑止力や誘発要因を分析し、「転居につながる誘導方策」を提案しつつ既存施策の有効性について議論した。そして、富山市における転居の阻害要因と

して、経済的な理由（外的要因）とコンパクトシティ政策そのものに対する理解の不足を指摘した。これは市民意識調査の自由回答を分析した上での結果であるが、街中居住の推進以外の点における住民の意識を反映したものではない。

コンパクトシティ政策はまちづくりだけの問題ではないという見方もある。三橋(2014)は、コンパクトシティ政策を展開した際に都市の活力を維持・展開するために産業政策をいかに展開すべきかの議論が重要であるとした。そこで北陸地方有数の工業地帯でもある富山市のケース等を勘案し、コンパクトシティ政策と産業政策の関係について考察した。そして両者は相互に密な関係を有し、さまざまな産業の集積をすることが中心市街地の活性化を促すとした。

その他に、越川他(2016)はコンパクトシティ政策の受容性と障害意識に関して、自治体の都市計画担当者を対象とし、オープンレクチャーとアンケート調査を通じて、政策の受容性と担当者の個人属性・政策の実現に向けた障害との関係性の分析を行った。その結果、担当者個々が持つ既存の知識や予算自体の不足が明らかに存在することが明らかとなった。そして、今後の政策推進において基礎的な情報提供を行うと同時に、障害意識の解消に向けて現場の具体的課題への対策等の情報提供も必要であると結論付けた。これは、近年流行もののように広がるコンパクトシティ政策の失敗と言われる市や自治体が存在していることに起因するような研究・考察であると考えられる。

このように、コンパクトシティ政策について多数の研究がなされている。また、富山市や青森市を同政策の先行都市の事例として扱う研究は多く見られる。しかし、それらの中で、市民の満足度やニーズに着目して論じたものは見られない。多くの論文でコンパクトシティ政策の先行都市として扱われている富山市において同政策が成功しているか、既存の研究にはない着眼点で分析することによって、富山市がこれからコンパクトシティ政策を広げる都市の手本になり得ると考えた。そこで本研究では、富山市におけるコンパクトシティ政策の成功を、同じくコンパクトシティ政策の先行事例として扱われることの多い青森市と市民の満足度について比較することによって分析する。

1-2 目的・意義

本研究の目的は、コンパクトシティ政策において一定の成功を収めていると言われる富山市のまちづくりにおけるコンパクトシティ政策の有用性を、青森市の事例と合わせ、市

民の視点で明らかにすることである。

本研究の意義は、コンパクトシティ政策の先行都市において成功した事例を確立し、今後の同政策の更なる発展と全国規模での浸透に寄与することである。

1-3 論文の構成

本論文の構成は以下の通りである。

第2章ではコンパクトシティについて述べる。第3章では富山市のコンパクトシティ政策、第4章では青森市のコンパクトシティ政策について述べる。第5章では研究方法と分析に用いたデータについて述べる。第6章では分析の結果と考察を述べる。そして、第7章では第6章までのまとめ、本研究の結論、および今後の課題について述べる。

第2章 コンパクトシティについて

2-1 コンパクトシティとは

コンパクトシティが最初に明示的に論じられたのは、ダンツィク・サティ（1974）とされる。オペレーションズ・リサーチの専門家である両氏が、数学的な方法論を社会科学に適用する事例として、都市の空間的高度利用（超高層ビル化）と、24時間平準化した都市利用（職住分離による拡散的な広がりを抑制する）によって、当時の米国が抱えていた人口爆発への対応を図るコンセプトとして、コンパクトシティを提唱した。玉川（2008）は、同じ頃に発表されたローマクラブの『成長の限界』と合わせ、成長をいかに抑制するのが重要な論点であり、両名がそのコンセプトに至ったと考察している。

国内でその都市像に一義的な定義は存在せず、論者や文脈によって異なる。国土交通省（2014）では、一般的なコンパクトシティの特徴として以下の3点を挙げている。

1. 高密度で近接した開発形態
2. 公共交通機関で繋がった市街地
3. 地域サービスや職場までの移動の容易さ

これらの特徴を備えるコンパクトシティの類型にもいくつかあり、「多極ネットワーク型」（松江市）や「串と団子型」（富山市）、「あじさい型」（北上市）といった形があげられる（図 2-1）。



図 2-1 コンパクトシティの類型（国土交通省，2014）

また、鈴木（2007）はコンパクトシティのイメージを次のようにまとめている。

1. 車社会を前提とした都市のあり方から軌道修正をはかる。
2. 商業業務系を中心とした市街地であれ、工業地区であれ、あるいはまた住宅地であれ、都市的な土地利用として空洞化を抑える。
3. 中心市街地において商業業務機能や公共公益機能の適切な配置を図るとともに、既成市街地における居住空間に集積を誘導し、賑わいと歩いて生活できる市街地エリアを広げる。
4. 周辺の農業的土地利用や農業風景を維持し発展させていくエリアとの共存・共生の関係を確立し、これまでのような近郊農村地域に対して市街地の影響を与えない方向を明確にする。
5. コミュニティにおける安全・安心に居住、生活環境の形成を基礎に据える。
6. 資源問題、環境問題に適切に対応したサステイナブル（持続可能）な都市形態とマネジメントを明確に位置づける。
7. これまでの自然や環境に対して敵対的であった都市の姿やその政策を根本的に修正する。

菅原（2011）によると、人口減少・少子高齢社会へ突入するという社会状況に直面し、それに合わせてまちを縮小させる方法を考えなければならなくなった。そして、それは人々の賑わいと交流のある中心市街地があり、職場と住宅地が徒歩や公共交通機関などで通うことができ、また周辺の農村や自然環境との共生によって、持続的な発展が望める都市であるとしている。また、海道（2001）はコンパクトシティの実現により見込める効果を次のようにまとめている。

1. 動車利用の抑制と公共交通機関の利用促進による効果
 - ① 自動車交通にともなう化石燃料消費、CO₂ 発生の削減。その結果、国連の地球気候変動パネルで示された地球温暖化を防ぐための CO₂ の削減目標の達成に対応できる。
 - ② 自動車の交通量や走行距離を減少させ、大気汚染や騒音、交通事故の危険を減少させ、道路混雑も緩和される。自動車のための空間を減少させ、快適で効率の高い都市空間を作り出すことができる。
 - ③ 密度が高ければ、公共交通の必要性和成立可能性が高まる。利用しやすい公

公共交通によって、毎日の移動が車に依存しなくても可能となり、施設やサービスへの到達のしやすさや移動性が改善され、社会的な公平さを維持増進できる。

2. 都市への外延的開発を抑制する効果

- ① 都市の郊外開発を抑制することにより、農地や農村景観、自然環境を保全できる。
- ② 郊外に立地する商業施設などを抑制することにより、都市のセンター地区の商業その他の活性化を維持増進できる可能性が高まる。
- ③ 密度が高まると、都市の基盤施設（インフラ）を整備・管理するための公共投資の費用効果が高まる。
- ④ 望ましくない単調な郊外住宅地の拡大を防げる。

3. 市街地内の高度利用、複合機能の配置による効果

- ① 高度な都市開発、インフラと既存開発地の再利用によって、既存の都市、特に市街地中心部の活性化、歴史的な市街地環境などの都市の個性の維持再生が図られる。
- ② すでに多くの投資が行われた市街地にある低未利用地や使われていない建物を有効に活用でき、社会全体としての無駄を防げる。
- ③ 複合用途を配置することにより、高密度な居住が可能となり、移動距離を減少できる。自動車に依存せず徒歩と自転車利用によって、地域のサービス施設が利用可能となる。
- ④ 高密度な建築により、施設コストの低減とエネルギー消費を削減できる。
- ⑤ 近隣にいろいろなタイプの住宅が供給されれば、いろいろな社会的階層の居住者がともに生活するコミュニティが形成され、地域社会が安定する。
- ⑥ コミュニティと近隣の活動が強まれば、生活の質が向上し、安全力と活力が増し、ビジネスやサービスにとっても好ましい。

2-2 関連する法律

コンパクトシティ政策は、主に都市計画法や大規模小売店舗立地法（大店法）、中心市街地活性化法の3つが関係している。都市計画法は都市の開発計画の基本となる計画を作成するための法律であり、その中で土地をさまざまな区分に分けて、ある区分においては用途制限や建築確認の義務等の開発規制を掛けるものである。また、大店法は大規模店が出店する際の調整を行うための法律であり、中心市街地活性化法はその名の通り中心市街地の再活性化のための計画策定等について定めた法律である。これらはまちづくり3法と称され、1998年と2006年にコンパクトシティに関連して重要な改正がされている。

1998年の改正においては、まず都市計画法については特別用途地区を市町村が設定できることとなり、郊外への大規模店の出店を規制できることとなった。また中心市街地活性化法の改正においては、「市街地の整備改善」と「商業等の活性化」を柱とする総合的・一体的な対策を、通商産業省、建設省、自治省、農林水産省、運輸省、郵政省、文部省、厚生省、労働省、警察庁、国土庁、北海道開発庁、沖縄開発庁の13府省が連携して推進することとされ、市町村が基本計画を作成することになった。また、基本計画に基づきTMO（タウンマネジメント機関）等が作成する事業計画を国が認定し、支援を実施するとされた。大店法の改正（2000年）では、大型店の立地に際し、周辺的生活環境の保持の観点からの配慮を進出する大型店に求めることになった。しかし、中心市街地の活性化は低調に終わった。また、大店法の改正により中心市街地商店街の保護の観点から大規模店の出店規制を行うことができなくなったことにより、都市計画法の改正による大規模店に対する出店規制を骨抜きにしてしまった（衣川，2009）。

また、2006年の改正においては、中心市街地活性化法について、中心市街地活性化基本計画を策定し内閣府が認定を行うことになった。それにより、集中的に誘導を行うこととなり、中心市街地への居住・大型店の出店居住促進が図られた。都市計画法の改正では、立地規制はさらに厳格化されることとなり、広域調整の仕組みの導入や、公共公益施設の中心市街地への誘導が図られることとなった。

以上のような法律に基づいてコンパクトシティ政策を進める一方で、2014年、都市再生特別措置法に立地適正化計画が導入された。従来のような立地規制と言う観点からの消極的な都市計画ではなく、積極的な都市計画を行うことが出来るようになった。福祉や医療施設等の建て替えに際しては、特定用途誘導地区を設け、容積率や用途制限を緩和し、あ

るいは事業用資産を都市機能誘導区域の外から内に買い替えた場合に発生する交付金等によって、意図する都市の在り方に近づけていこうという試みがなされるようになった。

第3章 富山市

コンパクトシティ政策を推進している自治体は全国各地に存在する。しかし、富山市は全国的に見ても早い段階でコンパクトシティ政策に着手したこと、そして、経済協力開発機構からその成功事例として挙げられており、コンパクトシティ政策を今後、全国的に更に推進していくうえで、示唆するものが多いのではないかと考える。そこで、まず本章では富山市が行った施策について述べる。

3-1 富山市の概要

富山市は地方都市の中でも特に中心市集中地区面積の拡大が深刻化しており、自動車保有率も高く郊外化の進む都市である。その打開策として同市が取り組んでいるのが公共交通政策に軸を置いたコンパクトシティ政策であり、全国で初めてライトレール（LRT）を導入したことで注目を集めている。

同市は7市町村との合併を経て2005年に現在の形となった。面積は1,241.85 km²、人口421,890人の富山県の県庁所在地である。田・畑・山林の土地面積合計が総数の7割を占め、その中でも山林が総数の3割を占める。日本海側の中では有数の工業が盛んな都市である。鉄道は富山駅付近を中心に富山ライトレール、JR西日本北陸本線、JR西日本・東海高山本線、富山地方鉄道本線、富山地方鉄動上滝線、路面電車が走っているほか富山空港もある。また市内には温泉や白鳥城址、博物館や美術館といった観光スポットもある（富山市，2018a）。

同市には問題が存在している。まず総人口の減少と少子高齢化の進行である。同市では市町村合併が完了した以降も減少を続けている（図3-1）。市街地の低密度拡大化とそれに伴う自動車交通への依存も高い。人口集中地区面積は2005年に54.3 km²となり1970年の26.4 km²から約2倍に拡大し、59.9人/haだった人口密度は40.3人/haまでに減少した（図3-2）。この時点で同市の中心市街地は全国の県庁所在都市で最も低密度な市街地となった（富山市，2009）。また2009年の一世帯当たりの乗用車保有台数は1.72で、こちらも全国2位の数値となった（運輸政策研究機構，2009）。

自動車の普及が影響し、公共交通の利用者はやはり減少している（図3-3、図3-4）。1989年から2009年の20年間でJRは約28%、市内電車は44%、路線バスは約70%利用者が減

少している。路線バスの系統数も約4割減少しており、ここでも利用者の減少と公共交通環境の悪化の悪循環が起きていたことがわかる（富山市，2011）。

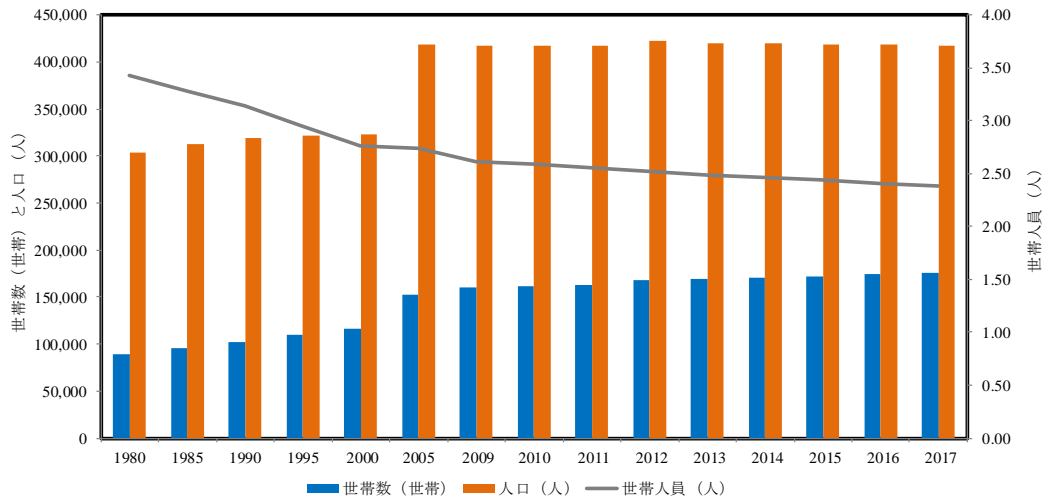


図 3-1 富山市の人口・世帯数・世帯人員（各年9月末）（富山市（2018b）に基づき筆者作成）

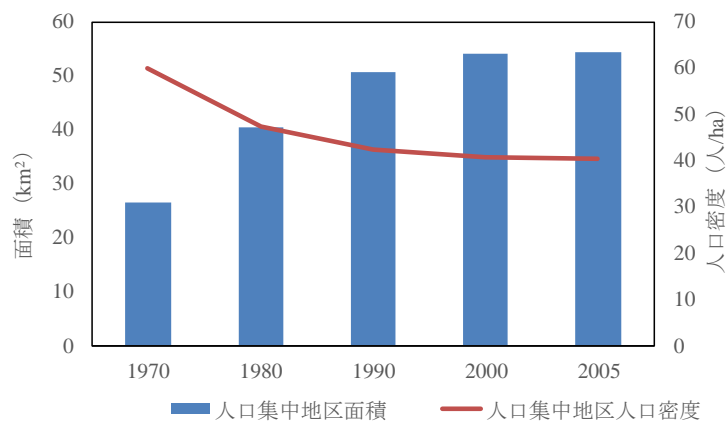


図 3-2 市街地の面積の拡大と人口密度の推移（国土交通省（2009）に基づき筆者作成）

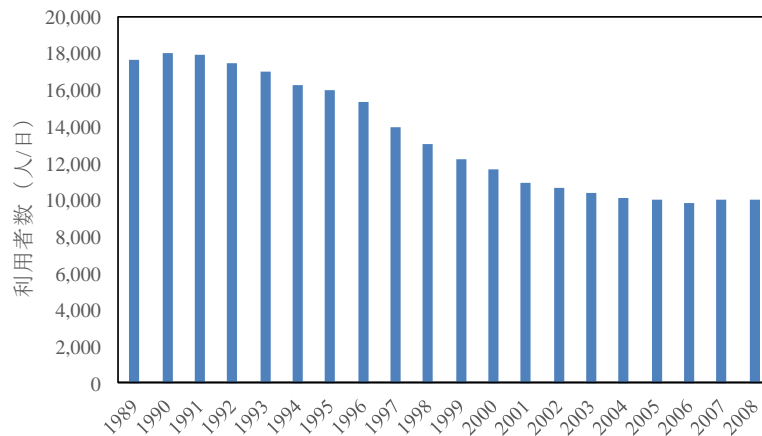


図 3-3 富山市の市内電車利用者数の推移（富山市（2018c）に基づき筆者作成）

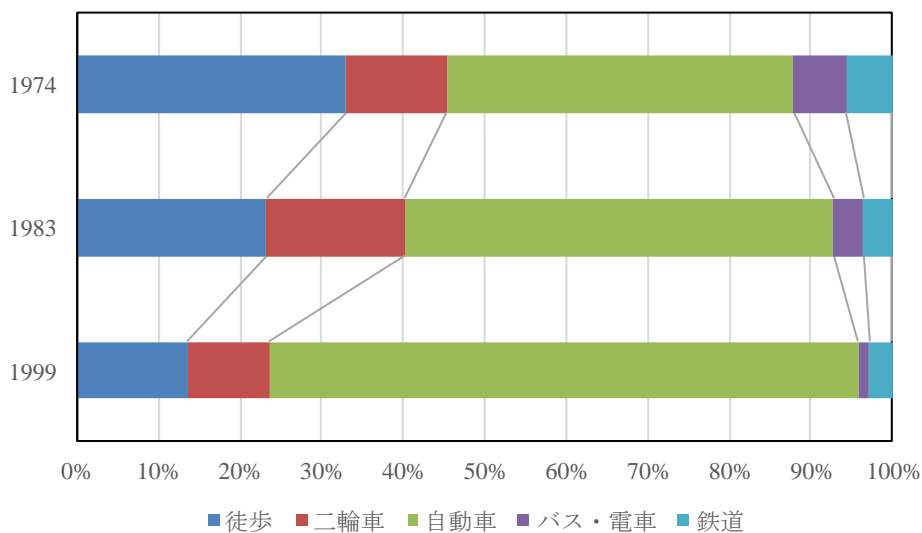


図 3-4 交通手段分担率（富山市（2018c）に基づき筆者作成）

3-2 富山市のコンパクトシティ推進政策

3-2-1 富山市中心市街地活性化基本計画

富山市は、富山市中心市街地活性化基本計画（2007～2011年）において、コンパクトなまちづくりへ方針転換をする。ここから富山市のコンパクトシティ政策が始まった。その理念は、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文

化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトな街づくりの実現を目指すことにある（富山市，2007）。富山市は、このコンパクトシティ政策について「串と団子」という表現をしている（図 2-1 参照）。

富山市は、この理念を実現させるため指標を 3 項目について設定し、各指標を達成させるための施策を展開した（表 3-1）。

表 3-1 富山市中心市街地活性化基本計画における各目標値

政策目標	指標	基準値（人）	目標値（人）
①公共交通の利便性の向上	路面電車市内線の 1 日平均乗車人数	10,016 (2005 年)	13,000 (2011 年)
②賑わい拠点の創出	中心商業地区の平均歩行者交通量	24,932 (2006 年)	32,000 (2011 年)
③まちなか居住の推進	中心市街地の居住人口	24,099 (2006 年)	26,500 (2011 年)

富山市（2007）に基づき筆者作成

1. 公共交通の利便性の向上に向けた施策

① 公共交通推進地区の設定

公共交通軸の沿線に公共交通居住推進地区を設定し、その沿線に居住を促すための誘導施策を導入する。その施策については「3. まちなか居住の推進」で後述する。当該地区は、具体的には鉄軌道の駅から半径 500m 以内、あるいは路線バスのバス停から 300m 以内に設定される。自家用車不要で生活圏が形成できるよう、バス停と駅をつなぐフィーダーバス等を整備するとともに、乗り継ぎの場合のバス料金を半額にした。

② 富山ライトレールの整備（2006 年）

利用者の減少が続く JR 富山港線を、市の第三セクターに移管し、公設民営・上下分離方式で運営を開始した。列車運行本数を 3 倍に増やし、利便性を向上させるとともに、車両の低車両化、バリアフリー化を実現した。なお、富山ライトレールはコンパクトシティ推進の文脈で設置されたのではない。北陸新幹線開業に伴い富山駅を高架化する必要があり、利用者減少が続いており廃線も選択肢にあった。そのような状況の中、JR 富山港線を第三セクターに移管しライトレール化させたという経緯がある。その後、コンパクトシティ推進に沿う形で増便等の利用促進が図ら

れていった。

③ 市内電車環状線化事業（2009年）

中心市街地活性化と都心地区の回遊性の強化を目的に、市内電車を一部延伸（0.9km）した。

なお、当該事業においても上下分離方式が採用されている。富山市にとっては民間企業に対する補助ではないため市民の理解が得られやすい。また富山地方鉄道にとっては、施設新設による固定資産税・減価償却費の増大を避けることができるなどのメリットがあると説明されている。

④ お出かけ定期券事業

65歳以上の高齢者を対象に、市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とする割引制度を実施する。

2. 賑わいの創出に向けた施策

① 総曲輪通り南地区第一種市街地再開発事業（2007年）

都市型商業施設（総曲輪フェリオ）を核とした再開発により、土地を高度利用し地区の魅力を高め、中心市街地の活性化を図った。キーテナントとして、地元の百貨店である（株）大和富山店が出店した。

② グランドプラザの整備（2007年）

両脇にある総曲輪フェリオとグランドパーキングなどの入る総曲輪CUBY（キュービー）の間に通路を兼ねたスペース約1,489m²に、両脇のビルの上に全面ガラス張りの天井を懸けたものである。これにより一年を通して使用可能な広場となった。

③ 賑わい交流館（フォルツァ総曲輪）整備運営事業（2007年）

空き店舗を活用し、映画館等の市民の文化・教養・娯楽の拠点を整備した。

④ にぎわい横丁整備運営事業（2007年）

空き地等を利用し、中心商店街に不足している飲食店（6店舗による屋台横丁）

を整備、運営した。

3. まちなか居住の推進に向けた施策

富山市は、まちなか居住の推進に向けて以下の補助制度を創設した。それにより、中心地区および公共交通沿線居住推進地区における質の高い住宅建設の促進への補助や良質な住宅取得を支援した。

① まちなか居住推進事業

○事業者向け

- ・共同住宅建設促進：100万円／戸
- ・優良賃貸住宅建設補助：50万円／戸
- ・業務・商業ビルから共同住宅への転用支援：100万円／戸
- ・共同住宅に設置する店舗、医療、福祉施設等の整備費用への助成：2万円／
m²

○市民向け

- ・戸建て又は共同住宅の購入支援：50万円／戸
- ・都心地区への転居による家賃助成：1万円／戸（3年間）

② 公共交通沿線居住推進事業（2007年）

この事業の目標は、今後20年間で便利な公共交通の沿線に市民の約40%が居住することである。

○事業者向け

- ・共同住宅建設促進：70万円／戸
- ・優良賃貸住宅建設補助:住宅共用部分等整備費の3分の2

○市民向け

- ・戸建て又は共同住宅の購入支援：30万円／戸
- ・2世帯住宅の場合は上乗せ補助：10万円／戸
- ・区域外からの転入の場合は上乗せ補助：10万円／戸

③ 介護予防施設整備事業

- 富山市角川介護予防センターの整備（2011年）

この事業では、星井町小学校跡地を活用し、日本発の温泉水を活用した介護予防施設を整備した。水中運動療法を中心に、陸上運動療法、温熱療法、パーソナルケアなどを組み合わせた介護プログラムを提供する。整備には市民からの寄付金等を活用し、民間企業の指定管理者が管理運営を行う。同センターは開所 5 年で延べ 40 万人が利用しており、これはおおよそ富山市の人口と同数である（富山市角川介護予防センター，2016）。

表 3-2 富山市角川介護予防センターの利用状況データ

	2011	2012	2013	2014	2015
利用者数	28,474 人	62,742 人	71,108 人	79,192 人	80,000 人
開館日数	254 日	356 日	356 日	356 日	356 日
利用料金収入	23,156 千円	50,154 千円	63,861 千円	57,495 千円	69,768 千円
市負担額	87,074 千円	110,570 千円	110,570 千円	113,997 千円	113,997 千円

富山市（2015a）に基づき筆者作成

4. その他の施策

① 準工業地域における大規模集客施設の立地制限

新たに郊外部に大規模集客施設が立地し、中心市街地活性化の取組の効果が薄れることを防ぐため、条例を制定し、準工業地域における特別用途地区を活用した大規模集客施設の立地制限を行っている。

② 大規模小売店舗立地法の特例措置による商業集積

中心市街地には空き地・空き店舗が見られ、これらに多くの集客が見込める新たな大型商業施設の出店を促進することで、多様化する市民の消費ニーズに対応した魅力的な商業集積を形成する。

3-2-2 第 2 期富山市中心市街地活性化基本計画

富山市は、2012 年から第 2 期富山市中心市街地活性化基本計画に基づくコンパクトシティ推進政策を実施している。「3. まちなか居住の推進」については、第 1 期計画時から指標を変更し、中心市街地の居住人口ではなく、居住人口の社会増に限定している。これは、第 1 期計画期間において、自然減によりもたらされる影響が大きかったことがその理由と

して挙げられる。第2期計画における目標値は表3-3のとおりである。

表3-3 第2期富山市中心市街地活性化基本計画における各目標数値

政策目標	指標	基準値	目標値
①公共交通の利便性の向上	路面電車市内線の1日平均乗車人数	11,002人 (2010年)	13,000人 (2011年)
②賑わい拠点の創出	中心商業地区の平均歩行者交通量	27,407人 (2011年)	32,000人 (2011年)
③まちなか居住の推進	中心市街地の居住人口の社会増	322人 (2005～2010年)	390人 (2011～2016年)

富山市（2012a）に基づき筆者作成

目標達成に向けた各施策は以下の通りである。

- ・ 富山駅路面電車南北接続事業
- ・ 市内電車停留場バリアフリー化事業
- ・ 西町東南地区第1種市街地再開発事業
- ・ 西町東南地区第1種市街地再開発事業
- ・ 西町南地区複合施設整備事業
- ・ 桜町1丁目4番地区第1種市街地再開発事業
- ・ 総曲輪西地区第1種市街地再開発事業
- ・ 総曲輪3丁目地第1種市街地再開発事業
- ・ 中央通りD北地区第1種市街地再開発事業
- ・ ビジネスセンター設置事業
- ・ 大型商業施設誘致事業
- ・ 地域交流センター整備事業
- ・ まちなか居住推進事業（継続）
- ・ 住宅ストック活用推進事業
- ・ まちなか子育て支援施設設備事業

第2期計画はその理念や基本方針は第1期計画と同じとしているものの、中心市街地の再開発事業が多く盛り込まれている。その理由は、第2期計画の内容からは明らかではない。しかし、第1期において中心市街地の分譲マンション等に高いニーズがあったこと、公共交通網の整備に目途が付き、利用者数において一定の成果を見せていることから、土

地の高度利用のための再開発事業に注力するようになったと考えられる。

3-3 富山市の施策の結果

3-3-1 富山市中心市街地活性化基本計画の結果

計画策定時に設定した3つの目標は、表4-5のとおりであるが、いずれも達成できなかった。また、3つの目標達成に寄与する取り組みの結果は表3-5のとおり示されている。

表3-4 富山市中心市街地活性化基本計画の結果

政策目標	指標	基準値	目標値	実績
①公共交通の利便性の向上	車市内線の1日平均乗車人数	10,016人 (2005年)	13,000人 (2011年)	11,476人 (2011年)
②賑わい拠点の創出	中心商業地区の平均歩行者交通量	24,932人 (2006年)	32,000人 (2011年)	27,407人 (2011年)
③まちなか居住の推進	中心市街地の居住人口	24,099人 (2006年)	26,500人 (2011年)	23,507人 (2011年)

富山市（2012b）に基づき筆者作成

表3-5 富山市中心市街地活性化基本計画の目標達成に向けた各施策の結果

事業名	目標値	実績	備考
グランドプラザ整備事業	2,100人増	4,556人増	
総曲輪通り輪通り南地区 第1種市街地再開発事業	8,400人増	1,000人増	
賑わい交流館（フォルツァ総曲輪） 整備運営事業	300人増	94人増	2016年 上映休止
賑わい横丁整備運営事業	700人増	189人増	2013年 営業終了
総曲輪四丁目・旅籠町地区 優良建築物等整備事業	48戸	52戸 (完売)	
堤町通り一丁目地区 優良建築物等整備事業	96戸	96戸	
中央通りf地区第1種 市街地再開発事業	125戸	125戸 (完売)	完成1年前 完売

富山市（2012b）に基づき筆者作成

3-3-2 第2期富山市中心市街地活性化基本計画の結果

第2期計画における3つの目標達成に向けた各取り組みの2015年度末までの状況と各施策の結果を富山市認定中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告（2015b）

に基づいて表 3-6、表 3-7 にまとめた。指標②の中心商業地区の平均歩行者交通量は目標を達成できていない。これには、普段の買い物から郊外のショッピングセンターを利用する中心市街地居住者がいることが原因として結果に反映されている。

表 3-6 第 2 期富山市中心市街地活性化基本計画における 2015 年度末時点の実績

政策目標	指標	基準値	目標値	最新値
①公共交通の利便性の向上	路面電車市内線の 1 日平均乗車人数	11,002 人 (2010 年)	13,000 人 (2016 年)	13,577 人 (2015 年)
②賑わい拠点の創出	中心商業地区の平均歩行者交通量	27,407 人 (2010 年)	32,000 人 (2016 年)	23,595 人 (2015 年)
③まちなか居住の推進	中心市街地の居住人口の社会増	322 人増 (2005～2010 年)	390 人増 (2011～2016 年)	609 人増 (2011～2015 年)

富山市 (2015b) に基づき筆者作成

表 3-7 第 2 期富山市中心市街地活性化基本計画の目標達成に向けた各施策の結果

事業名	事業概要	実績
総曲輪西地区第 1 種市街地再開発事業	市街地再開発により、商業施設、映画館、ホテル及び駐車場からなる複合施設を整備	2016 年 完成
西町南地区第 1 種市街地再開発事業 (複合施設 TOYAMA キラリ) (2015 年完成)	旧大和百貨店跡地に公益施設 (ガラス美術館、図書館本館、業務施設等) を複合的に整備	利用者 485,000 人 (～2016 年)
西町東南地区第 1 種市街地再開発事業 (2012 年完成)	116 戸の共同住宅を整備	完成前 完売
まちなか居住推進事業	まちなかにおける住宅取得に対する支援や家賃に対する	住宅取得補助 225 件 家賃補助 161 件 (2012～2015 年)

富山市 (2015b) に基づき筆者作成

第4章 青森市

本章では、本研究で富山市と比較する都市である青森市が行った施策について述べる。同市は全国の自治体でもいち早くコンパクトシティ政策に着手しており、1999年作成の「青森市都市計画マスタープラン」で全国の自治体で初めて「コンパクトシティ」という語を用いている。この時期は全国の自治体でも多くが郊外型大型店舗の出店を容認している時期であり、独自の視点から先駆的にコンパクトシティ政策に着手したと言える。また、富山市と同日の2007年2月8日に第2号として中心市街地活性化基本計画の認定を受けている。

4-1 コンパクトシティ政策への歩み

青森市が全国の自治体に先駆けコンパクトシティに取り組むことになった理由は3点ある。1つ目は、市街地の拡大によって公共投資が拡大したことである。高度経済成長期を経て、モータゼーションの影響により郊外化が深刻である（高野・田口，2017）。同市の試算によると、1970年から2000年にかけて、中心市街地から郊外部に人口が1万3000人移転しており（青森市，2013）、道路整備費・小中学校整備費・上下水道整備費の合計が約349億の維持コストがかかった。2つ目は、同市は全国でも有数の豪雪地帯であり、降雪する時期になると除雪は深刻な問題である。年によって降雪量が違うので単年での比較はできないが、過去10年の除雪費用は年々増加しており、除排雪延長が同様に伸びていることとも関連している。3つ目は、街の顔である中心市街地が衰退したことである。1988年の青函連絡船の廃止や同時期から随時行われた市場や病院、図書館等の郊外移転、郊外店の出店により、中心市街地の年間商品販売額は1985年から2002年にかけて4割減少している。これにより、中心市街地の再活性化は急務となった。これらの問題意識を受けて、同市では1999年の都市計画マスタープランを皮切りにコンパクトシティ政策が進められるようになった。

4-2 コンパクトシティ推進施策

4-2-1 青森市都市計画マスタープラン

この計画はコンパクトシティ施策の基礎であり、青森市が雪に強く、高齢化社会に対応しており、かつ効率的で快適な都市等であるために、コンパクトシティを理念として掲げている。そのために、無秩序な市街地の拡大の抑制や既存ストックの有効活用、中心市街地の再活性化、公共交通の有効活用、都市機能の集約化等を目指すとされている。同プランで想定されている都市構造はインナー・ミッド・アウターの3層構造である。インナーでは、中心市街地が再活性化をし、高齢者を中心に徒歩で生活できるようにすることで、コミュニティを熟成させるという将来の生活イメージが掲げられている。ミッドでは、市街地の受け皿として低密度な居住施設を整備し、マイカーだけに依存しない交通体系を整備する。また、その一方で緑も整備するという理想像が掲げられている。アウターにおいては、新しい開発を制限した上で産業の拠点と自然の維持、市民の憩い・学びの場として様々な機能を整備することが掲げられた（山本，2006）。

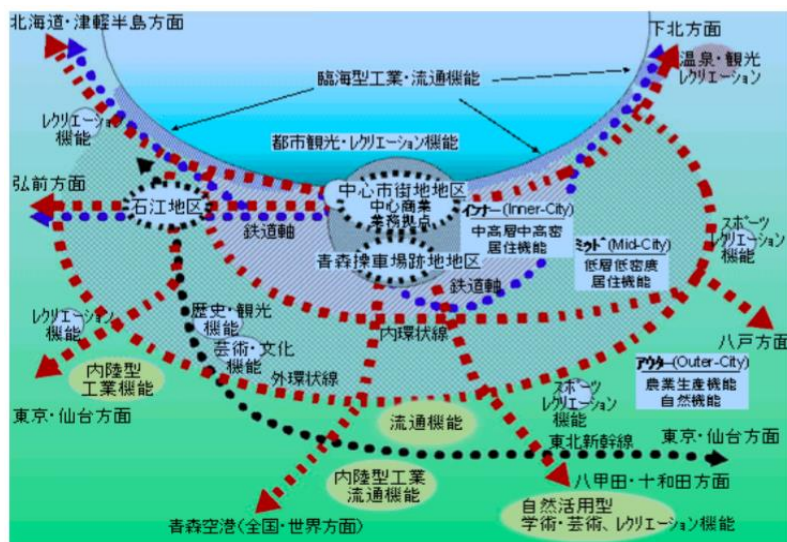


図 4-1 青森市コンパクトシティの3層イメージ（青森市，1999）

4-2-2 改正前の都市計画法に基づく青森市中心市街地再活性化基本計画

上記と前後して、中心市街地活性化に関する取り組みも計画して行われた。本計画においては、中心市街地の位置・区域の設定と必要性が明記された。また、活性化の方針や基本目標を設定し、中心市街地の整備や商業等の活性化のための事業と構想が定められた。中心市街地の整備改善に関しては、まちなか居住を増加させるため高齢者向けのマンションにあるミッドライフタワーを整備し、実業家育成のためにパサージュ広場を設け、冬季バリアフリー計画を定めて豪雪に対する対応も行った。その上、駅前にアウガという公共施設と一体となった複合商業ビルを整備し、市場や若者向けの店舗を整備した。また、商業活性化については、商業ベンチャー援事業と言ったものから、広場の整備・商店街店舗のサービスの向上、イベントの開催等を定めた（青森市，2007）。

4-2-3 青森市中心市街地活性化基本計画

上記のように、中心市街地活性化に取り組んだものの、中心市街地の歩行者通行量や観光施設入込客数、中心市街地小売商品販売額及および市全体に対するシェアの減少、部分的な空き地・空き店舗率の増加が発生した。そして、それらへの対応と改善が求められるようになった（青森市，2007）。そこで、これらの課題にアプローチするための計画を策定し、それが2007年に内閣府の認定を受けることとなった。この計画では青森駅周辺の整備を行うことによって、公共交通ネットワークの効率化を図り、パサージュ広場近辺で新設ホテルの低層階にカフェやサテライトスタジオを整備して広場と一体的に活性化させた。また、ねぶたの実物展示等を行うねぶたの家ワ・ラッセの整備や、街なか住み替え支援事業も行った（青森市，2007）。しかし、その結果は低調に終わった。計画内で青森市は「街の楽しみ作り」と「交流街作り」、「街ぐらし」、「商業の活性化」という目標を立てており、それぞれに対して順に「平日の歩行者通行量」、「年間観光施設入込客数」、「中心市街地夜間人口」、「空き地・空き店舗率」と「小売業年間 商品販売額」を指標として設定していた。しかし、いずれも目標値を達成することができず、施策としては不徹底に終わっている（青森市，2012b）。

表 4-1 青森市中心市街地活性化基本計画の達成状況

目標	目標指標	基準値 (2005年)	目標値 (2011年)	最新値	達成状況
街の楽しみ作り	歩行者通行量 (人/日)	59,090	76,000	43,774 (2011年6月)	A
交流街作り	年間観光施設 入込客数 (人/年)	696,312	1,305,000	1,108,351 (2012年6月)	B
街ぐらし	中心市街地夜 間人口(人)	3,346	3,868	3,511 (2011年9月)	B
商業の活性化	小売業年間商 品販売額 (百万円/年)	10.7	8.8	15.7 (2011年10月)	A
		68,553	68,553	56,541 (2010年9月)	A

注1) A (計画した事業は概ね予定どおり進捗・完了。一方、最新の実績では数値を超えることができたが、目標値には及ばなかった)

B (計画した事業は概ね予定どおり進捗・完了。一方、最新の実績では目標値および基準値も及ばなかった)

注2) 青森市(2012b)に基づいて筆者作成

4-2-4 第2期青森市中心市街地活性化基本計画

第1期計画においては上記の様に数値目標を達成できるような施設設備や街並みの改善が出来なかったが、ねぶたの家ワ・ラッセのオープンや2010年の新幹線開通により、ウォーターフロント地区(港地区)の活性化は見られる。しかし、それが中心市街地全域へ波及しなかったことが課題として残った。新幹線が函館まで開通することを見込んで、その効果を最大限に活用するため、既存ストックの活用を含め、中心市街地活性化の効果的な施策を打つことを計画した。目標は4点ある。1点目の街の楽しみづくりに対しては、青森駅周辺整備推進事業や中新町ウェスト地区優良建築物等整備事業、あおもり食街道めぐり事業等を行った。2点目の交流街づくりについては、港湾文化交流施設改修事業と港まちづくり推進事業を行った。3点目の街ぐらしについては、中新町センター地区優良建築物等整備事業を行った。4点目の商業の活性化については、古川1丁目12番地区優良建築物等整備事業や中心市街地空き店舗対策事業等を行った(青森市, 2012a)。

4-2-5 青森市総合都市交通戦略

コンパクトシティ推進においては、上記の様な中心市街地活性化のみではなく、公共交

通の整備や利用促進も必要である。青森市もモータリゼーションの進行による、公共交通機関の利用者数の減少による市営バス事業の経営悪化や自動車交通量の増加による通勤・通学時における渋滞の多発や東北本線の民営化等の課題が存在していた。それに対応するための施策として、バス交通に関する戦略や中心市街地の駐車場案内システムに関する戦略、街路整備に関する戦略、鉄道整備に関する戦略の4つが立てられた。まずバス交通に関しては、既存の路線を3つに機能分化させて効率化を図るとともに、他機関との接続を改善した。交通量の多く中心地に近い路線を「骨格」、それほど多くはないがインナーやミッドに位置する路線を「幹線」、アウターシティの郊外集落を結ぶ路線を「フィーダー」として機能分化させた。また、中心市街地の駐車場案内システムについては、パブリックコメントにおいて従来のシステムが非常に使いづらいという市民からの意見があったが、それには既存施設のキャパシティを十分に使えていなかったという背景があった。案内板の改良・撤去を行い、情報提供方法の改善を図った。街路整備に関しては、新幹線開通に伴い新青森駅周辺を整備し、道路の整備優先順位を3段階に分けて、開発における選択と集中を行う方向となった。鉄道整備に関しては、中距離間の利用を促進するため、野内地区新駅を移転整備するとともに、筒井地区では新駅を整備し利用客を取り込んだ(青森市, 2009)。

4-3 青森市の施策の結果と現状

第2期青森市中心市街地活性化基本計画のフォローアップを元に取り組みの結果を見る。それによると、年間観光客数と夜間人口、空き地・空き店舗率については既に目標を達成しているか、あるいは達成する見込みとなっている。しかし、歩行者数は達成の見込みが見えない状態となっており、夜間人口についても達成の見込みはあるといっても増加傾向にあるわけではなく、目標値との乖離も大きい(青森市, 2015a)。上記の様にコンパクトシティ政策に取り組んでいる中でも、イオンタウン青森浜田が2008年に郊外に出店するなど郊外店の出店も起こり、中心市街地の衰退は進行している。コンパクトシティ政策の目玉とされていた「アウガ」も来客数の減少や売上げの不調等により、2016年に商業区画を閉鎖してしまった。様々な施策に取り組んで来てはいるものの、未だに中心市街地の活性化および青森市が都市計画マスタープランで示した都市の形にはほど遠い状況であることは否めない。

表 4-2 第 2 期青森市中心市街地活性化基本計画の達成状況

目標	目標指標	基準値 (2010 年)	目標値 (2016 年)	最新値 (2017 年)	前回の 見通し	今回の 見通し
街の楽しみ 作り	歩行者通行量 (人/日)	74,048	77,554	60,982	②	②
交流街作り	年間観光施設 入込客数 (人/年)	1,117,370	1,719,100	1,555,258	①	①
街ぐらし	中心市街地夜 間人口 (人)	3,547	3,737	3,450	①	①
商業の活性 化	空き地・空き 店舗率 (%)	16.4	13.1	13.1	①	①
	【参考指標】小売業年間商品 販売額 (百万円/年)	-	-	41,622	-	-

注 1) ① (取組 (事業等) の進行状況が順調であり、目標達成可能であると見込まれる)

② (取組の進捗状況は予定通りではないものの、目標達成可能と見込まれ、引き続き最大限努力していく)

注 2) 青森市 (2015b) に基づいて筆者作成

第5章 研究方法

5-1 分析手法

本研究では、第3章で述べた、これまで施行された富山市のコンパクトシティ政策が市民にとって満足が得られるまちづくり政策であるかを明らかにする。そのため、富山市と同時期に中心市街地活性化基本計画の認定を受け、10年間コンパクトシティ政策に取り組んできた実績のある青森市と比較分析を行う。分析データとして、富山市と青森市がそれぞれ独自に行った市民意識調査における各市の取り組みに対する満足度の結果を用いる。満足度の比較分析には、母比率の差の検定を用いる。次に、現状の市の取り組みについて満足に感じている市民に対する不満足に感じている市民の相対的な割合を分析するために、満足度に対する不満足度の比率を出す。分析に用いるデータは、コンパクトシティ政策における施策に則しており、かつ後述のように両市が重点をおいていると考えられる公共交通、賑わい、まちなか居住に関連する項目を抽出したものである。

5-2 富山市のデータ

富山市は、市の政策に対する満足度や市政への要望について市民の考えや意見を聞き、「総合計画」や市政の推進に反映させていくことを目的として意識調査を行った。調査項目は、(1) 富山市での住み良さについて、(2) 施策の満足度について、(3) 今後のまちづくりの重点について、(4) 市民の普段の取り組みについての4項目である。調査対象は富山市に在住する満18歳以上の男女6,000人である。無作為抽出法を用い、調査は2015年5月に実施された。回収率は39.2%（回答者数は2,349人）である。

富山市は10年間、一貫して同じ3つの目的（公共交通の利用促進、賑わい拠点の創出、まちなか居住の推進）をもって富山市のコンパクトシティ化の実現に向けて邁進してきた（詳細は第3章3-2-1・3-2-2を参照）。上記3つの目的に対応した、富山市のコンパクトシティ政策の内容にあてはまるもしくは関連する意識調査における項目を、表5-1のように抽出した（全63項目については付録A-1を参照）。

富山市の市民は生活環境や消費活動、まちづくりに関しては高い満足感を得ていることがわかる（通番：21・22・28）。一方で、富山市におけるコンパクトシティ政策の中でも話

題性が高い公共交通に関する満足度は低い（通番：38・39・40）。

表 5-1 富山市の取り組みに対する満足度・不満足度

通番	取り組み	満足度 (%)	不満足度 (%)
8	健康づくり活動の充実	23.8	12.9
13	コミュニティの再生	11.2	13.8
21	安全・安心な消費活動の推進	25.5	11.5
22	快適な生活環境づくり	31.7	9.1
28	賑わいと交流の都市空間の整備・充実	18.9	42.5
29	地域の個性と特性を生かしたまちづくり	11.6	34.1
35	歩いて暮らせるまちづくりの推進	15.6	39.8
36	まちなか居住の推進	10.1	25.2
37	地域の生活拠点地区の整備	7.3	21.6
38	公共交通の利用促進	9.0	36.0
39	拠点を結ぶ交通体系の再構築	8.5	44.5
40	地域を結び生活を支える道路網の整備	15.6	25.1

注 1) 通番とは、意識調査の質問項目全体における番号である（全体は付録 A-1 を参照）

注 2) 富山市（2015c）に基づき筆者作成

5-3 青森市のデータ

青森市の市民意識調査は 3 回あり、その内のコンパクトシティ政策の内容に即している第 1 回を対象とする。調査目的は、青森市民がまちづくりの各分野や生活の各局面等、市の取組全般に対してどのように考え、どのような分野を重要あるいは満足と感じているのかを把握し、その結果を今後の施策等を検討する上での基礎資料とすることである。調査内容は、(1) 住みやすさの評価・今後の定住意向、(2) 生活の各局面（77 項目）に関する満足度、重点化すべき分野、(3) 個別分野（22 項目）に関する質問の 3 項目である。調査対象は、青森市内に在住する満 16 歳以上の男女 4,000 人である。順民基本台帳からの等間隔無作為抽出を用いて 2015 年 5 月に行われた。回収率は 50.9%（回答者数は 2,036 人）である。

前章で述べたとおり、青森市はまちなか居住、賑わいの創出（消費の活性化）、公共交通の整備に力を入れている（詳細は第 4 章 4-2-2～4-2-4 を参照）。富山市と同様に、上記 3 つの目的に対応した、青森市のコンパクトシティ政策の内容にあてはまるもしくは関連する意識調査における項目を、表 5-2 のように抽出した（全 77 項目については付録 A-2 を参照）。

表 5-2 青森市の取り組みに対する満足度・不満足度

通番	取り組み	満足度 (%)	不満足度 (%)
37	地域と一体となった商店街の形成	3.2	62.6
42	観光資源の充実	15.1	34.0
43	観光客の受入態勢の充実	9.4	40.5
44	観光客への誘客宣伝活動の推進	8.5	37.0
50	文化・芸術活動の推進	15.0	25.6
52	文化財の保存・発信	19.6	13.9
68	多様な交流を支える広域交流拠点の形成	6.2	22.9
69	機能的でにぎわいのある都市拠点の形成	4.7	55.3
70	暮らしやすい日常生活拠点の形成	6.6	32.7
71	効率的で計画的な土地利用	3.9	43.6
73	良好な住まいづくりの促進	6.7	39.3
74	雪対策の推進	8.1	66.8
75	広域交通網の充実	15.4	35.9
76	都市内公共交通の充実	15.9	43.3

注 1) 通番とは、意識調査の質問項目全体における番号である（全体は付録 A-2 を参照）

注 2) 青森市（2015b）に基づき筆者作成

青森市の満足度が高い結果になっているのは文化財についての項目が多く（通番：50・52）、商店街や賑わいのある都市の形成については不満足度が高い（通番：68・69・70・71）。

第6章 研究結果・考察

第5章で述べた通り、青森市と富山市はコンパクトシティ政策として公共交通・賑わい・まちなか居住という3点に重点をおいて事業を展開してきた。そこで、それら3つの施策にあてはまると考えられる両市の市民意識調査における取り組みの項目を分類し(表6-1)、それぞれの項目における満足度と不満足度の平均値をとった(表6-2)。両市の満足度は3項目全てにおいて50%未満であることが示された。

表 6-1 両市の意識調査におけるコンパクトシティ政策に関連する項目

	公共交通	賑わい	まちなか居住
富山市	38・39・40	21・22・28・29	8・13・35・36・37
青森市	75・76	37・68・69・71	70・73・74

注) 番号は各市の項目の通番である

表 6-2 各コンパクトシティ政策における重点項目の平均値

	公共交通		賑わい		まちなか居住	
	満足	不満足	満足	不満足	満足	不満足
富山市	11.03%	35.20%	21.92%	24.30%	13.60%	22.66%
青森市	15.65%	39.60%	4.50%	46.10%	7.01%	46.27%

表 6-2 における両市の満足度の平均値を用いて母比率の差の検定を行った。母比率の差の検定における帰無仮説は「2市の満足度に差がないこと」である。また対立仮説は「2市の満足度に差があること」とした。母比率の差の検定の結果は以下のとおりである(表6-3)。

表 6-3 両市の重点項目における母比率の差の検定結果

	Z 値	P 値
公共交通	4.54	5.55×10^{-6}
賑わい	16.67	0
まちなか居住	6.94	3.85×10^{-12}

3項目ともP値は1%の有意水準で帰無仮説を棄却できる(表6-3)。したがって、両市の満足度には差が存在していると言える。この検定の結果、富山市の市民意識調査において、賑わいとまちなか居住に対する市の取り組みへの満足度が、青森市民の満足度を上回っていることが統計的に明らかになった。3項目中2項目で富山市の満足度が青森市よりも高

いことにより、富山市のコンパクトシティ政策とそれを実現するための施策がより市民にフィットしていたことが考えられる。したがって、富山市のコンパクトシティ政策は市民の視点において青森市の政策よりも成功度は高いと言える。一方、富山市民の公共交通に関する市の取り組みへの満足度だけは青森市民を下回っている。

次に、各項目について現状の市の取り組みに対して両市民が持つ、満足度に対する不満足度の相対を分析するために、不満足度を満足度で割った数値を算出した（表 6-4）。

表 6-4 両市の重点項目における満足度に対する不満足度の比率

	公共交通	賑わい	まちなか居住
富山市	3.19	1.11	1.67
青森市	2.53	10.24	6.49

この分析により、両市の意識調査において満足度よりも不満足度の割合が大きいということが示された。一方で、富山市民の満足度に対する不満足度の割合は、3項目中2項目において青森市より小さく、両市で数値の差も大きい。これは、市の取り組みに対する不満を持った富山市民が不満を持つ青森市民よりも少ないということを示している。したがって、富山市のコンパクトシティ政策に則したまちづくり施策と富山市民の生活の関係が、青森市と市民の関係よりも良好なものであると考えられる。

以上のように両市の満足度には差が存在し、また市の取り組みに対して不満足を持っている市民は、富山市よりも青森市の方が多い。したがって、市民にとって富山市のコンパクトシティ政策が、青森市の政策よりも満足し得るまちづくりのための政策として有用であると考えられる。しかし、富山市よりも青森市の方が市民の満足度が高い項目がある。それは、富山市の全国に先駆けて導入した富山ライトレールが関係し、富山市が定めた目標値が達成されている公共交通についての項目である。この新車両の導入によって、市民の公共交通に対する期待や満足の基準が高くなっていることも考えられる。しかし、新車両を10年ほど運用したが青森市民よりも満足度が低いということは、今後の富山市に残された課題である。それに加え、コンパクトシティ政策の成功事例として頻繁に取り上げられる富山市においても、同政策のアンケート項目の市民満足度は全て50%未満である。また、同政策に則して抽出した3つの項目（公共交通、賑わい、まちなか居住）において、満足度は不満足度よりも低い。これは、現在行われている施策が富山市の全市民にとってコンパクトであり住みやすいまちづくりができていないということと考えられる。

第7章 結論・課題

本章では、まず第6章までのまとめを記す。そして、本研究の結論と今後の課題を述べる。

7-1 本論文のまとめ

現在、高齢化や人口減少が進む日本において、多くの地方都市で展開されている郊外型の生活環境は、すべての住民にとって最良のものとは言えない状態にある。自動車の普及に伴い住宅地が郊外に広がり、大型のショッピングセンター等が郊外に立地した。その一方で、中心市街地は衰退している。郊外に移り住んだ人々が高齢化すれば、いずれ自動車の運転は困難になる。郊外に住む人々が高齢者となり自動車の運転が困難になってから公共交通機関を利用しようとしても、郊外に広がった生活環境では、沿道の人口密度が低く利用者は少ないため、公共交通機関の運営や維持は困難となる。また市街地の広域化は、行政コストの増大を引き起こす可能性がある。高齢化が進展し社会保障関係費の増大が避けられない状況で、こうした行政コストの増加は、国・地方自治体における更なる財政状況の悪化を引き起こす。こうした状況を踏まえ、生活環境の無秩序な拡大を抑制する手法として、コンパクトシティ政策が展開された。

本研究では、コンパクトシティ政策の成功事例として取り扱われることのある富山市が、市民の満足度においても成功しているかを明らかにするために、ほぼ同様の期間に同政策とそれに則した施策を実施してきた青森市と比較した。比較分析するために、両市が2015年に実施した市民意識調査における市の取り組みに対する満足度のデータを用いた。具体的には、両市が同政策の重点においている公共交通・賑わい・まちなか居住という3つの項目を比較する指標とし、分析には母比率の検定を用いた。また、両市の市民の満足度に対する不満足度の比率を出すことによって、両市民の現状の市の取り組みに対する満足度の高さを分析した。これらの分析により、両市の満足度には統計的に差があり、両市を比較した3項目中2項目において、市の取り組みへの満足度に対する不満足度の高さが、青森市よりも富山の方が高いという結果が示された。したがって、富山市のコンパクトシティ政策は市民の満足度において成功しているとは言えないが、富山市が行った同政策は青森市のものよりも市民にとって満足し得る有用性があるものであることが明らかになった。

7-2 結論

本研究により、富山市のコンパクトシティ政策は青森市に比べ市民の満足度が高いことが明らかになった。しかし、満足度自体が全体的に低いため、富山市の同政策が成功していると断定することができなかった。

本研究を踏まえ、今後のコンパクトシティ政策の更なる発展と、同政策が成功することにより市民にとって住みやすいまちをつくるための施策や事業が展開されていくことに対して提案を行う。

1つ目は、居住について満足度が高い富山市のように、それについての事業を拡充することである。青森市は特に賑わいの創出について注力していた。それによって観光施設への入客や夜間人口が増加しても、コンパクトシティ政策が理想としているまちになるとは言えない。まちなか居住や集住が増えることによって、行政におけるコスト削減や公共交通の利用促進が望めると考えられる。

2つ目は、大きすぎる先行投資のない施策・事業を展開することである。例えば、公共交通の改善について、利用者を集めるために利便性だけでなく話題性も高い最新型の車両を導入するとする。県外からそれを目当てにした観光客の増加や一時的なトピックスとして盛り上がることはあったとしても、それを日常的に通勤・通学に利用する人々の生活を阻害するものになってしまうことや、導入コストが運賃上昇や稼働域の縮小を招いては本末転倒である。富山市はライトレール事業の建設費として58億円を投入しているが、市民の公共交通全体への満足度は低い。また、青森市に建設されたアウガも18億円という費用をかけ話題を集めたが、青森市の財政を圧迫する結果に終わってしまった。そのため、空き家や空き店舗等の既存のストックを十分に活用し、新たな動線を作らない事業の展開を優先すべきである。宮崎県都城市では、旧都城大丸本館等（跡地活用）や旧大丸センターモール・立体駐車場（既存建造物活用）に子育て支援センターや市民健康センターなど9つの施設を移設した。それにより、中心市街地集客施設入込客数の約35%増や図書館・まちなか交流センター整備費用の約55%減という、まちなかの賑わいを再生することや整備コストの縮減を実現している（宮崎県，2016）。

このようにコンパクトシティ政策の焦点を市民の生活に合わせることで、まちなか暮らしの推進や公共交通機関の利便性が向上、市街地の活性化により市民の満足度は上昇する。

それによって同政策が成功し、市民にとって更に住みやすいまちづくりへの都市運営主体のモチベーション向上にもつながるのではないかと考えられる。

7-3 課題

本研究では、満足度を測った富山市と青森市民のコンパクトシティ政策についての認知度や回答者の属性等での満足度の変化や差を考慮に入れていない。そのため、両市のまちづくりに対して満足感を得ている人やより高い期待を抱いている人、市に寄せられたパブリックコメント等の数値や調査結果の表面だけでは判別できない事柄をデータ化した分析を行う必要がある。

また、満足度を単純に比較する場合でも、両市がコンパクトシティ政策を行う前のデータを収集し、それを最新のものと比較する手法をとることができなかった。それによって、同政策が市民に与えた満足度がより鮮明に見えてくると考えられる。

参考文献

- 青森市（1999）青森市都市計画マスタープラン＜<https://www.city.aomori.aomori.jp/toshi-seisaku/shiseijouhou/matidukuri/toshikeikaku/01.html>＞， 2017-10-20.
- 青森市（2007）青森市中心市街地活性化基本計画＜https://www.city.aomori.aomori.jp/keizai-seisaku/shiseijouhou/matidukuri/toshidukuri/chuushin-shigaiti/documents/2303_chuushinshigaichi_kihonkeikaku.pdf＞， 2018-1-10.
- 青森市（2009a）青森市総合都市交通戦略＜<https://www.city.aomori.aomori.jp/toshi-seisaku/shiseijouhou/matidukuri/koutsu/documents/honpen.pdf>＞， 2018-1-13.
- 青森市（2012a）青森市第2期中心市街地活性化基本計画＜https://www.city.aomori.aomori.jp/keizai-seisaku/shiseijouhou/matidukuri/toshidukuri/chuushin-shigaiti/documents/dai2_chushinshigaitikasseikakihonkeikaku.pdf＞， 2018-1-10.
- 青森市（2012b）青森市認定中心地活性化基本計画のフォローアップに関する報告＜https://www.city.aomori.aomori.jp/keizai-seisaku/shiseijouhou/matidukuri/toshidukuri/chuushin-shigaiti/documents/followup_houkokusho.pdf＞， 2018-1-14.
- 青森市（2013）青森市における人口減少対策の基本的な方向性＜https://www.city.aomori.aomori.jp/zaisei/shiseijouhou/matidukuri/gyouseiunei/yosan/05/documents/03_jinnkougen-shou.pdf＞， 2018-1-8.
- 青森市（2015a）青森市認定中心地活性化基本計画の定期フォローに関する報告＜<https://www.city.aomori.aomori.jp/keizai-seisaku/shiseijouhou/matidukuri/toshidukuri/chuushin-shigaiti/documents/followup27.pdf>＞， 2018-1-14.
- 青森市（2015b）第1回青森市市民意識調査 ＜<https://www.city.aomori.aomori.jp/koho-kochou/shiseijouhou/koutyou/shimin-tyousa/documents/27-1.pdf>＞， 2017-10-20
- 運輸政策研究機構（2009）富山市の路面電車を活かしたまちづくり「富山環状線・セントラム」＜http://www.jterc.or.jp/chousa/archives_event/100929seminar/pdf/semi_04.pdf＞， 2017-12-20.
- 大橋佳子・石坂公一（2009）コンパクトシティ政策の実証分析-青森市を例として-. 日本建築学会系論文集， 74（635）， pp.177-183.

- ・ 小澤悠（2017）都市計画マスタープランにみる多核連携型コンパクトシティの理念と実態に関する研究-核間公共交通と施設立地に着目した都市間比較-. 都市計画論文集, 52（1）, pp.10-16.
- ・ 海道清信（2001）コンパクトシティ-持続可能な社会の都市像を求めて. 学芸出版社, p.287.
- ・ 衣川恵（2009）まちづくり3法と青森市中活事業の事例. 地域総合研究, 36, p.12.
- ・ 櫛引素夫（2016）コンパクトシティ政策と郊外の空き家問題-青森市の事例からの論点整理-, 青森大学附属総合研究所紀要, 17（2）, pp.26-42.
- ・ 栗原誉志夫（2012）わが国におけるコンパクトシティの課題と展望-青森市、富山市の事例より-, <https://www.mitsui.com/mgssi/ja/report/detail/__icsFiles/afieldfile/2016/10/20/121016i_kurihara.pdf>, 2017-11-26.
- ・ 越川千紘・菊池雅彦・谷口守（2016）コンパクトシティ政策への受容性の変化と障害意識-自治体の都市計画担当者を対象として-. 第54回土木計画学研究発表会・講演集, 73（5）, pp.379-388.
- ・ 国土交通省（2009）富山市はなぜコンパクトシティを目指したのか？<<http://www.thr.mlit.go.jp/compact-city/contents/suishinkenkyuukai/3/s1.pdf>>, 2017-12-10
- ・ 国土交通省（2014）国土交通白書. 日経印刷, p.428.
- ・ 菅原翔太（2011）地方都市の中心市街地活性化について. 北海道教育大学卒業論文.
- ・ 鈴木浩（2007）日本版コンパクトシティ. 学陽書房, p.244.
- ・ 田口卓也・高野弘毅（2017）人口減少時代におけるコンパクトシティの手法、及びその考察について-持続可能な都市運営の観点から-. 東京大学公共政策大学院レポート.
- ・ 玉川英則（2008）コンパクトシティ再考. 学芸出版社, p.220.
- ・ G.B.ダンツィク・T.L.サティ（1974）コンパクトシティ 豊かな生活空間. 日科技連出版社, p.278.
- ・ 土屋信夫・長谷川翔生・今井敬一（2014）コンパクトシティに関わる政策研究-コンパクトシティ施策の有効性に関する研究-. <http://www.ctie.co.jp/kokubunken/pdf/publication/2014_05.pdf>, 2017-12-22.
- ・ 富山市（2007）富山市中心市街地活性化基本計画<<https://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2332/1/all.pdf>>, 2017-12-15.

- ・ 富山市（2008）富山市都市マスタープラン<<http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibu/toshiseisakika/toshikeikaku/toshimasutapuram.html>>， 2017-10-20.
- ・ 富山市（2009）環境モデル都市提案書<<https://www.city.toyama.toyama.jp/kankyobu/kan kyoseisakuka/ondankataisakukikaku/kankyomoderutoshi.html>>， 2017-12-4.
- ・ 富山市（2012a）第2期富山市中心市街地活性化基本計画<<https://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2332/1/dai2kichukatukeyaku.pdf>>， 2017-12-15.
- ・ 富山市（2012b）認定中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告<https://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2332/1/001-Toyama_Followup.pdf>， 2017-12-15.
- ・ 富山市（2014）富山市におけるコンパクトなまちづくりの進捗と展望<<http://hokuriku.mof.go.jp/content/000101404.pdf>>， 2017-12-4.
- ・ 富山県（2015a）指定管理者による公の施設の管理状況評価表<<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/9665/1/29.pdf>>， 2017-12-19.
- ・ 富山市（2015b）富山市市民意識調査<<http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2898/1/shiminsyousai.pdf>>， 2017-10-20.
- ・ 富山市（2015c）認定中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告<<https://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/2332/1/houkoku.pdf>>， 2017-12-15.
- ・ 富山市（2018a）市のプロフィール<<http://www.city.toyama.toyama.jp/index/shisei/purofiru.html>>， 2017-12-4.
- ・ 富山市（2018b）統計データ<<http://www.city.toyama.toyama.jp/kikakukanribu/johotokeika/tokei/tokeideta.html>>， 2017-12-4.
- ・ 富山市（2018c）富山市都市整備事業の概要<<http://www.city.toyama.toyama.jp/toshiseibu/toshiseisakika/kikaku/urbanimprovementproject.html>>， 2017-12-20.
- ・ 富山市角川介護予防センター（2016）お知らせページ<<http://www.kadokawakaigo.jp/?m=201609>>， 2017-12-28.
- ・ 古澤浩司・杉木直・青島縮次郎（2002）地方都市におけるコンパクトシティ実現のための居住誘導施策とその効果に関する分析. 土木計画学研究・講演集，25（CD-ROM）.
- ・ 三橋浩志（2014）コンパクトシティ政策と産業政策の関係に関する考察-富山市を事例として-. 地域政策研究，16（2），pp.83-102.

- 宮崎県（2016）既存ストックの活用でコンパクトシティを推進＜https://www.pref.miyazaki.lg.jp/gijutsukikaku/shakaikiban/kokyojigyo/documents/21366_20160219112612-1.pdf＞, 2018-2-10.
- 森本章倫（2013）コンパクトな都市にむけた立地誘導策（ロケーション・マネジメント）の進め. ＜http://www.pref.niigata.lg.jp/HTML_Article/35/957/morimoto.pdf＞, 2017-11-28.
- 山本恭逸（2006）コンパクトシティ-青森市の挑戦. ぎょうせい, p.164.
- 吉田肇（2014）地方都市におけるコンパクトの導入に関する考察-宇都宮都市圏と富山都市圏におけるケース・スタディー. 宇都宮共和大学都市経済研究年報, 14, pp.97-108.

謝辞

本論文を締めくくるにあたり 2 年間指導教員として親身にご指導してくださいました松本健一先生には心からの感謝を申し上げます。松本先生は出張等でご多忙の中、貴重な時間をさいて私たちゼミ生の指導にあたってくださいました。また、卒業論文のことだけでなく、就職活動等についてもアドバイスをくださり、先生には大変お世話になりました。心から感謝の意を表します。

そして同じゼミ生である大屋奈生さん、小川絢子さん、橋口采和さんにはいつも親切にしてくださいました。就職活動が苦しかった時期にもゼミナールの和気あいあいとした時間はとても楽しく、気分転換になりました。皆さんと同じゼミになれたことを、嬉しく思います。ありがとうございました。

本研究を進めるにあたり、お忙しい中、お会いするたびに温かいお言葉をかけてくださった山本先生にも心より感謝申し上げます。

最後に、これまで私を育て大学にも通わせてくれた両親、4 年間苦楽を共にした友人にも感謝の意を表したいと思います。皆様の温かい応援により、大変充実した大学生活を送ることができました。この 4 年間に経験したこと、学んだことは今後の人生に大きな影響を与えたいと思います。思う存分やりたいことをやることができたという恵まれた環境に感謝しながら、今後は自分自身が社会に貢献できるよう精進して参ります。

皆様、本当にありがとうございました。

徳久 晶

付録

付録目次

表 A 意識調査における市の取り組みに対する満足度と不満足度の一覧	1
---	---

図表目次

表 A-1 富山市の取り組みに対する満足度と不満足度	1
表 A-2 青森市の取り組みに対する満足度と不満足度	3

付録 A 意識調査における市の取り組みに対する満足度と不満足度の一覧

表 A-1 富山市の取り組みに対する満足度と不満足度

通番	取り組み (62 項目)	満足度 (%)	不満足度 (%)
1	子育て環境の充実	18.5	14.4
2	学校教育の充実	21.3	11.2
3	高等教育の推進	12.1	16.2
4	市民の自主的な学習環境の充実	18.8	15.3
5	個性や能力を生かした多様な雇用機会の創出	7.5	29.1
6	勤労者福祉の向上	7.7	32.1
7	スポーツ・レクリエーション活動の充実	20.6	17.5
8	健康づくり活動の充実	23.8	12.9
9	介護予防活動の充実	12.1	22.4
10	高齢者・障害者への支援	12.2	26.2
11	社会参画と生きがいづくりの支援	9.3	19.5
12	保健・医療・福祉の連携、充実	21.3	22.5
13	コミュニティの再生	11.2	13.8
14	家庭・地域における教育力の向上	10.0	15.2
15	災害に強いまちづくり	13.1	17.8
16	雪に強いまちづくり	27.5	32.4
17	消防・救急体制の整備	28.9	5.6
18	交通安全対策の充実	18.0	13.1
19	防犯・防災体制の充実	15.3	15.9
20	安全で快適なまちづくり	26.7	7.6
21	安全・安心な消費活動の推進	25.5	11.5
22	快適な生活環境づくり	31.7	9.1
23	循環型まちづくりの基盤整備	28.0	9.8
24	エネルギーの有効活用	10.9	18.7
25	市民・企業・行政の協働による環境負荷低減への取り組み	19.6	9.2
26	森林機能の再生・強化	10.3	13.8
27	生態系の保護・回復	7.4	16.0
28	賑わいと交流の都市空間の整備・充実	18.9	42.5
29	地域の個性と特性を生かしたまちづくり	11.6	34.1
30	ふるさと景観の保全・形成	17.6	16.2
31	ゆとりが感じられる都市生活基盤の整備	10.1	20.6
32	水辺環境の保全・育成	12.4	15.9
33	公園・緑地の整備	25.6	19.8
34	中山間地域の振興	6.5	23.4
35	歩いて暮らせるまちづくりの推進	15.6	39.8
36	まちなか居住の推進	10.1	25.2
37	地域の生活拠点地区の整備	7.3	21.6
38	公共交通の利用促進	9.0	36.0
39	拠点を結ぶ交通体系の再構築	8.5	44.5
40	地域を結び生活を支える道路網の整備	15.6	25.1
41	広域・滞在型観光の推進	5.9	31.5
42	観光資源のネットワーク化の推進	7.1	38.1
43	富山ブランドの発掘・発信	10.2	37.6
44	コンベンションの振興	6.6	23.5
45	おもてなしの心の醸成	7.1	29.3

46	伝統的文化・文化遺産の保全、活用	13.2	17.1
47	新たな芸術文化の発信	20.5	14.9
48	市民の芸術文化活動への支援	9.2	16.3
49	広域交流の推進・充実	4.9	19.6
50	発展と交流を支える広域交通ネットワークの整備・充実	6.5	23.3
51	世界とふれあう多様な交流の促進	5.0	20.9
52	とやまの活力を生み出す人づくり	5.1	29.6
53	とやまの魅力と活力を築くものづくり・しくみづくり	4.8	34.3
54	とやまの未来を拓く新産業・新事業の創造	5.0	28.1
55	一人ひとりが尊重される平和な社会づくり	8.8	16.0
56	市民主体のまちづくり	6.1	18.2
57	男女共同参画の推進	6.6	23.9
58	職員の意識改革と組織の活性化	4.6	35.6
59	計画的で効率的な行財政運営の推進	4.1	31.9
60	開かれた行政の確立	8.4	22.5
61	情報化の推進	4.2	18.7
62	地方分権・広域行政への対応	3.7	16.8

出典：富山市（2015b）

表 A-2 青森市の取り組みに対する満足度と不満足度

通番	取り組み (77 項目)	満足度 (%)	不満足度 (%)
1	市民参加・参画による政策の形成	6.8	23.6
2	市民との情報共有の推進	14.6	24.6
3	地域コミュニティの活性化	17.9	22.7
4	多様な主体の連携協働による新しい公共の構築	6.3	34.2
5	市民視点の効果的・効率的な行財政運営	5.4	39.9
6	市民の期待に応えられる人材の育成と組織体制づくり	6.3	36.0
7	誰もが行政サービスを利用しやすい環境づくり	23.7	22.4
8	行政サービスへの民間活力の活用	8.3	21.0
9	健康づくりの充実	26.6	17.5
10	感染症対策の充実	17.7	12.9
11	地域医療の充実	26.8	24.0
12	国民健康保険制度の安定的運用	20.2	18.6
13	高齢者の地域生活支援の充実	12.0	21.9
14	高齢者の生きがいづくり	7.5	28.9
15	介護サービスの充実	9.6	22.6
16	障害者の地域生活支援の充実	6.0	20.8
17	障害者の自立した生活の促進	4.4	24.0
18	障害者福祉施設サービスの充実	5.2	21.3
19	母子の保健・医療の充実	12.5	16.7
20	子ども支援の充実	11.1	22.8
21	子育て支援の充実	9.5	25.8
22	地域福祉の推進	9.2	23.3
23	生活困窮者の自立促進	5.0	29.7
24	男女共同参画社会の形成	5.7	24.9
25	互いを尊重し支え合う社会の形成	8.5	22.9
26	平和意識の継承	15.2	13.4
27	農林水産業の担い手・団体の育成	5.3	20.5
28	高収益型農業経営の促進	4.3	22.3
29	競争力の高い漁業経営の促進	6.3	15.6
30	あおりり産品販売力の強化	20.9	23.3
31	農地の維持・保全	4.3	23.3
32	森林の維持・保全	6.1	17.3
33	漁港・漁場環境の維持・保全	6.6	13.1
34	地域資源を活かした産業の育成	4.5	22.4
35	地場産業の経営体質の強化と再生	3.2	27.2
36	流通機能の充実	9.8	16.8
37	地域と一体となった商店街の形成	3.2	62.6
38	企業誘致の推進	1.9	52.2
39	就業機会の充実	2.1	57.7
40	労働環境の充実	4.8	50.5
41	広域観光の推進	8.1	34.0
42	観光資源の充実	15.1	34.0
43	観光客の受入態勢の充実	9.4	40.5
44	観光客への誘客宣伝活動の推進	8.5	37.0
45	教育活動の充実	8.2	21.5
46	教育環境の充実	13.4	18.0
47	就学指導・支援の充実	9.4	22.2
48	社会教育活動・生涯学習活動の推進	19.3	17.9
49	青少年の健全育成	9.0	24.1

50	文化・芸術活動の推進	15.0	25.6
51	強度の文化資産の活用・継承	13.9	19.5
52	文化財の保存・発信	19.6	13.9
53	スポーツ・レクリエーション活動の推進	12.8	32.2
54	ウィンタースポーツの推進	19.8	22.4
55	競技水準の向上	6.6	29.0
56	自然保護活動の推進	12.8	25.4
57	ごみの減量化・資源化の推進	18.9	30.2
58	新エネルギー・省エネルギー対策の推進	6.2	32.3
59	適正な污水排除・処理の確保	18.9	16.0
60	公害対策の推進	12.5	16.6
61	適正な廃棄物処理の確保	15.8	16.3
62	衛生的な生活環境の確保	14.5	14.0
63	防災力・消防力の総合的な強化	13.6	13.4
64	災害防止対策の推進	10.3	17.1
65	交通安全活動の推進	13.7	29.0
66	防犯対策の推進	11.4	17.7
67	消費者自立支援対策の推進	7.7	18.0
68	多様な交流を支える広域交流拠点の形成	6.2	22.9
69	機能的でにぎわいのある都市拠点の形成	4.7	55.3
70	暮らしやすい日常生活拠点の形成	6.6	32.7
71	効率的で計画的な土地利用	3.9	43.6
72	緑豊かな美しい都市景観の形成	13.6	32.0
73	良好な住まいづくりの促進	6.7	39.3
74	雪対策の推進	8.1	66.8
75	広域交通網の充実	15.4	35.9
76	都市内公共交通の充実	15.9	43.3
77	快適な道路環境の確保	14.5	34.4

出典：青森市（2015b）