

富山大学人文学部平成 30 年度卒業論文

コンパクトシティと公共交通
——富山県黒部市のまちづくりを事例として——

人文学部人文学科
社会文化コース社会学分野
学籍番号 11510127 長谷川 豊

目次

第一章 問題関心	1
第二章 先行研究	2
第一節 コンパクトシティについて	3
第一項 中心市街地活性化法	
第二項 改正都市再生特別措置法立地適正化計画	
第三項 立地適正化計画	
第二節 富山市のまちづくりの事例	4
第三節 青森市のまちづくりの事例	6
第四節 本章のまとめと調査分析の着眼点	8
第三章 調査	10
第一節 調査概要	
第二節 記述の流れ	13
第四章 黒部市のまちづくり事業の変遷（第一期）	14
第一節 黒部市のまちづくり計画	
第二節 YKKグループの本社機能の一部移転	15
第一項 YKKグループと黒部市のつながり	
第二項 本社機能一部移転とその背景	
第三項 ‘技術の総本山黒部’としての機能強化	16
第四項 災害に備えて	18
第三節 パッシブタウンについて	19
第五章 黒部市のまちづくり事業の変遷（第二期）	20
第一節 居住誘導	
第二節 都市機能	22
第三節 公共交通の整備	23
第四節 黒部宇奈月温泉駅の整備	25
第五節 コンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市	26
第六章 北陸新幹線開業による市への影響と今後の行く末	27
第一節 黒部市の財政	
第二節 黒部市と高岡市の人口推移	28
第一項 黒部市の人口推移	
第二項 高岡市の人口推移	29
第三項 比較・分析	30
第七章 考察	32
第一節 「黒部版コンパクトシティ」の特徴と課題	
第二節 課題と今後の可能性	34

第三節 結論	35
注釈	36
図表一覧	
図 4-1：ファスナー専用機械部品工場	17
図 4-2：YKK AP R&D センター	17
図 4-3：「パッシブタウン」第 1 期街区	19
図 6-1：黒部市の人口推移	28
図 6-2：黒部市の年齢 3 区分別の人口推移	29
図 6-3：高岡市の人口推移（2011 年以降）	29
図 6-4：高岡市の年齢別の人口推移年齢 3 区分別の人口推移	30
参考文献・参考資料・URL	38
巻末資料 1：黒部市へ機能移転のメリット/デメリット	40
巻末資料 2：コンパクト・プラス・ネットワークモデルの都市 黒部市	41

タイトル

「コンパクトシティと公共交通——富山県黒部市のまちづくりを事例として——」

第一章 問題関心

近年の日本のまちづくりを行う上での課題として、都市部では人口過密・排気ガスによる環境問題・交通渋滞、地方の町では若者の減少・空き家問題・高齢者の生活困難・交通網の整備が挙げられている。その中で町をコンパクトにつくっていく「コンパクトシティ」が地方都市を中心に掲げられ、目指す自治体が多くなってきている。

本稿では、2018年6月に国からコンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市として認定を受けた富山県黒部市に焦点をあてて、そこに至るまでの経緯、黒部市のまちづくりの特徴を調査する。さらに、他地域のコンパクトシティと比較分析し、そこから見えてくる黒部市のまちづくりの課題、今後の可能性を明らかにしてゆく。そして、今後地方都市が行うべき理想のまちづくり像がどういったものなのかを考察していきたい。

なお「コンパクトシティ」というのは、地方自治体や各文献によって定義の内容が少しではあるが違っている。そこで本研究での「コンパクトシティ」は、饗庭（2015）の「徒歩による移動性を重視し、様々な機能が比較的小さなエリアに高密度に詰まっている都市形態」と定義しておく。

第二章 先行研究

第一節 コンパクトシティについて

本節では、日本がコンパクトシティを目指すようになった経緯や政策について諸富（2018）をもとに述べていく。

一項 中心市街地活性化法

1990年代に入ってから、日本全国の地方都市で郊外化が進むようになり、中心市街地の衰退や空洞化が目立つようになってきた。そこでこれらを是正することを目的とした政策として1998年に中心市街地活性化法が制定された。ここから日本の本格的な縮退政策が始まった。市町村は、この法律の下で「中心市街地活性化基本計画」を策定する。その下で、社会資本整備総合交付金の交付率の優遇を受けられるほか、中心市街地活性化ソフト事業や、教養文化施設、商業インキュベーター施設、テナントミックスなどからなる商業等活性化支援事業への補助金を受け取ることができるとされた。

しかし最近では、中心市街地活性化基本計画そのものが、失敗だったとの烙印を総務省より押されている（総務省行政評価局『地域活性化に関する行政評価・監視 結果に基づく勧告』2017年7月29日）。総務省が、この計画で事業目標の達成状況を調査したところ、全指標で目標を達成しえた自治体は、44計画のうちゼロだったことが判明したのだ。この結果は、同じく地域活性化を狙った他の計画の評価結果と比較しても、著しく低い結果となっている。

その背景には、国の政策自体が矛盾を抱えていたという事情がある。同じ年の1998年に改正都市計画法が制定され、市町村が「特定用途地区」を設けて郊外に大型店を誘致できるようになった。さらに、大規模小売店舗立地法が制定され、代わりにそれまでの大型店舗を可能にしていた大店法が2000年に廃止された。これらにより市町村の郊外大型立地に対する規制権限は弱体化し、大型店の郊外進出が促進された。このように国が、コンパクト化と相矛盾する郊外化促進政策を同時に進めたため日本における縮退都市政策の歩みは、実に困難を極め、失敗の連続だったといっても過言でもないと諸富は述べている。

二項 改正都市再生特別措置法立地適正化計画

特定の区域を設定し、そこへ都市機能と居住地を集約することを促す法律であり、日本の都市政策の歴史の中で画期的な転換と言える。この法律の下では市町村が、将来の人口予測や財政状況も踏まえ、都市の将来像を示す「まちづくりのマスタープラン=立地適正計画」を策定する。この計画を策定すれば、設定区域外での開発には届け出がいる一方、区域内に施設を整備する事業者は、税財政面の優遇措置を受けられる。

三項 立地適正化計画

この計画では、病院や教育施設、商業施設など、生活サービス機能を計画的に配置する「都市機能誘導区域」を設定すると同時に、まとまった居住を促進する「居住誘導区域」を設けること

になっている。重要なのは、「居住誘導区域」の中に「都市機能誘導区域」を設けることである。これは、これまで居住区域でない郊外に役所や公立病院などの公共施設、あるいは大学などを移転させ、自治体自ら都市拡散を招いてきたことへの反省から来ている。これらの区域は、都市の中心部であってもよいが、それ以外にも公共交通の駅や停留所、合併前旧市町村の地域拠点や生活拠点など、多極的な都市構造の形成を念頭に置いて柔軟に設定していくことができる。

その計画が重要視しているのが、公共交通機関との連携である。これは、日本の都市構造が公共交通機関、特に鉄道の駅を中心に形成されている点を考慮すると現実的である。また、今後の高齢者化社会では、自動車の運転が困難になる高齢者が増えると予想される。高齢者が病院をはじめとする様々な生活支援施設に容易にアクセスするには、公共交通機関へのアクセスのよさが鍵になる。したがって立地適正化計画を国土交通省が別名「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」と呼んでいるのは、公共交通機関との連携をこの計画が強く意識しているためだろう。

これについて野澤（2016）は、計画の趣旨を肯定的に評価しつつも、その問題点を次のように指摘している

第一に市街化調整区域では、都市計画法上、市街化を抑制すべき区域となっている。そのため、立地適正化計画では自動的に、市街化調整区域は居住誘導区域外となっている。しかし、これは建前であって、現実的には市街化調整区域の規制を緩和して住宅開発を許容して、近隣市町村との人口獲得競争に参戦するインセンティブがどうしても市町村には働いてしまう。計画の本当の意味での効力を持たせるには、中心部への集約を図るだけでなく、郊外における開発抑制も同時にしなければならない。しかし、計画にはこの点についての規定が何もなく、市町村の手に委ねられている。このままでは結局、先の法の二の舞になる恐れがある。

第二に真に縮退化を目指すのではなく、補助金狙いで立地適正化計画を策定する自治体が散見される点。つまり、都市機能誘導区域を設定したうえで、そこに公共施設等を整備すれば補助金がつくので、それがこうした自治体の狙いになってきている。露骨な場合、群馬県太田市や愛知県の豊橋市などでは、都市機能区域だけを設定し、居住区域の設定は先送りしているという（これは、施設整備の優遇策だけを狙ったものと受け取られている。日本経済新聞 2017 年 5 月 1 日より）。

立地適正化計画が救世主になるか否かは、国と自治体が、どの程度この計画を、縮退都市政策の本来の趣旨に沿って使いこなせるかにかかっている。

第二節 富山市のまちづくりの事例

2002年に国土交通省より出向した望月明彦が富山市の助役に就任したときに、2015年の新幹線開業に向けて在来の富山港線の存廃問題を含め、まちづくりをどう進めていくか計画をしていた。富山市では、新幹線と接続する富山駅周辺の路線整備について、北側へ富山港線の終点を移設し、その南側に新幹線駅を建設し、駅の連続立体高架化を計画していた。しかし、富山港線の北側移転は難しく案として三つの案が浮上した。一つ目は、富山港線を廃線にしてバス路線化。二つ目は、富山港線存続のまま高架工事を行うこと。三つ目は、路面電車と以上の三案が浮上した。その中で国が資金面について「機能補償」の考え方を採用し、富山港線高架線化の場合に必要な建設費相当分をライトレール建設へ充当可能と積極的な姿勢を見せる。そして、2003年5月に森雅志市長が「富山港線を路面電車化し、平成18年度開業目指す」と議会で表明し、路面電車が選ばれた。しかし、ライトレール工事が始まった2005年までの間に富山市は、大沢野・大山・八尾・婦中・山田村・細入町と合併を行い、広大な周辺部を抱え込むことになった。これは、「コンパクトシティ」を目指すと言いながら、現実には反対の政策をしていた。そこで計画を練ったのが当時の副市長の笠原勤である。笠原副市長は、「串とお団子」のまちづくりを目指した。串とは、ライトレールなどの公共交通、お団子とは徒歩圏の施設を指す。この徒歩圏に中心市街地的な都市機能を充実させる。コンパクトな中心市街地は一つではなく、公共交通充実により多数の沿線駅周辺地区の開発を進めることで、高齢社会に対応するまちづくりをしたのだ。コンパクトシティの計画の三本柱として、第一に駅の高架化、第二に合併による拡大した市域の対応、そして第三に中心部の賑わい復活を軸にしている。青森市のような同心円状の都市構造ではなく、クラスター状の都市モデルである。（特集コンパクトシティの戦略 2008.3 より）

また、「まちづくりとしての地域包括ケアシステム：持続可能な地域共生社会をめざして」ではコンパクトシティを目指すことになった背景として、人口減少と高齢化・市街地の低密度と行政コストの上昇・過度の自動車依存と公共交通の衰退があった。それらを食い止めるため街づくりの理念として以下が掲げられている。「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まちづくり」。

LRT（Light Rail Transit）の整備効果を検証した川上（2008）の記事によれば富山ライトレール開業1年後の1日当たり利用者数は平日で4,988人、休日では5,576人。JR富山港線時代には平日で2,266人、休日では1,045人だったのに比べると平日で2倍以上、休日では5倍以上に膨れ上がった。特に60代以上の高齢者の利用が急増した。富山市と国土交通省が行ったアンケート調査によると、JR富山港線時代との比較で60代以上の利用者が平日で3.5倍、休日では7.4倍にまで増加。また、富山ライトレールの平日・休日別の平均利用者数（平成18年度）で見ると、平日で約30%、休日で約43%が60代以上の高齢者による利用となっている。従来の路面電車との違いは、車両すべてに低床型を導入、全電停（停留所）をバリアフリー化し、揺れを抑える軌道を採用するなど、交通システム全体を高度化した。また、それをきっかけに高齢者向けの独自のサービス（「シルバーパスカ」・「免許証返納奨励制度」）を行ったのも高齢者の利

用促進につながったと考えられる。こうした成果について、森富山市長は「家に閉じこもりがちな高齢者の方々の外出機会を増やした」との見解を発表（平成 19 年 1 月 4 日市長定例会見）。LRT が、移動手段としての機能以外にも大きな効果をあげていることを表明した。

さらに岡本（2016）の記事によると富山市がコンパクトシティ政策の一環として進める居住誘導策の「公共交通沿線居住推進事業」がある。市は鉄道駅や主要なバス停を中心に「居住推進地区」を設定し、その地区内で新たに住宅を取得する市民に、一戸あたり最大 50 万円の補助金を出すことで、郊外への人口の拡散を防ごうとしている。そうした取り組みの結果、LRT 全線の 1 日平均乗車人数は大幅に増えた。担当職員は「中心市街地への転入人口も毎年プラスになっていますし、コンパクトシティ政策の成果は着実に上がっています」。と述べている。^{注 1}

第三節 青森市のまちづくりの事例

青森市は 1999 年の都市計画のマスタープランにおいて、まちづくりの方向をより積極的に市街地の内側に向ける都市構造にするため、都市を「インナー」「ミッド」「アウター」の三つに区分し、それぞれのエリアに応じたまちづくりを進めていた。

インナー・・・老朽化や空洞化が進行しており、都市生活の高い利便性を享受できるよう、中心市街地地区を中心核としたまちなみの再構築を図るエリア。実際は中心市街地の周囲の密集市街地を含んでおり、その再構築が課題。道路網が狭く、冬季には除雪が困難。対策として、側溝にふたをかけ、電柱を片側に集約し、少しでも道幅を広げる事業を進めた。

ミッド・・・市街地の外縁部である外環状線とインナーの間に位置し、市民の居住エリアとしての充実・整備を図るエリア。

アウター・・・外環状線より外側で、農地、林地、国立公園の区域が広がっており、原則として市街地の拡大を抑制し、景観の維持・保全を図るエリア。

一般的にコンパクトシティ政策の必要性は、郊外部の開発の抑制による中心市街地の活性化や、公共投資の効率的な実施とともに、持続可能な都市としての環境負荷の小さいまちづくりとされているが、青森市の場合は、特に雪対策に伴う道路の維持管理費の低減が大きな目的であり、できるだけ市街地を拡散しない集約型のまちづくりを進めている。また、青森市の中心市街地のマンション建設は活発で、既に中心市街地の人口は増加傾向にある。しかし、住宅地では空き家の増加も目立ってきた。そこも課題になっている。

2001 年の 1 月に青森駅前第二地区市街地地区再開発事業「アウガ」は、物販や交流の場としての機能を持った拠点施設としてできた。脇坂によれば、青森の市の中心市街地は郊外部の開発を抑制した結果、人が戻ってくるのではなく、中心市街地の魅力・価値を向上させることによって人を戻している（脇坂 2008）。

諸富（2018）の中でも青森の事例が取り上げられている。それによれば、コンパクトシティの一環として JR 青森駅前に商業施設の「アウガ」を 185 億円かけて建設した。鉄筋コンクリート 9 階の建物で、地下に生鮮市場とレストラン、洋服や、雑貨を中心とした商業テナント、四階の一部から八階にかけて市民図書館、男女共同プラザなど公共施設、9 階に図書館の書庫が入っていた。しかし、開業初年度から売上が目標の半分以下に低迷し、慢性的な赤字になり、ついに巨額の債務超過を抱えて 2016 年 2 月 15 日に青森市は商業施設としての再生を最終的に断念した。アウガを運営していた第三セクターは、2017 年 3 月をもって解散し、特別予算を青森地裁に申請した。アウガは完全に公共化されて、市役所の窓口業務が移される予定になっている。

青森市は除雪コストが年間 30 億～40 億円にものぼり、このまま郊外への都市拡散を容認しては財政が圧迫するのは必至だった。そのため市域をインナー・ミッド・アウターの 3 エリ

アに区分して、インナーに商業・行政・居住機能を集め、ミッドには居住・近隣商業機能、アウトターには農地・自然を配して宅地開発や大型店の出店を規制しようとした。しかし、「アウガ」のような商業施設の建設だけでは限界があることを示す事例となってしまった。

第四節 本章のまとめと調査分析の着眼点

日本における縮退都市政策ならびにコンパクトシティ形成への歩みは、1998年の中心市街地活性化法を機に始まったが順調に進んできたわけではないことが諸富（2018）より明らかになった。また、その中でコンパクトシティのまちづくりを推し進めた富山市・青森市の特徴も明らかになった。それぞれのまちづくりの特徴を居住誘導・都市機能・交通の三観点に着目しまとめた。

○富山市

居住誘導…「居住推進地区」を設定し、その地区内で新たに住宅を取得する市民に、一戸あたり最大 50 万円の補助金を支援する。

都市機能…中心市街地の都市機能（ホテルや商業施設）を充実させている。それは、駅前だけというような一箇所に集中するのではなく、公共交通充実により多数な沿線駅周辺地区の開発を進めている。

交通…ライトレールや路線バスなどの公共交通を整備している。

→クラスター状のコンパクトシティモデルである。それにより高齢社会への対応ができる。

○青森市

居住誘導…都市を「インナー」「ミッド」「アウター」の三つに区分し、それぞれのエリアに応じたまちづくりを進めている。

都市機能…JR 青森駅前に商業施設「アウガ」を建設。しかし、開業初年度から売上が目標の半分以下に低迷し、慢性的な赤字になり運営不可能な状態。

また、上記の三区分に基つき都市機の向上を目指している。

交通…特に見当たらなかった。

→同心円状の都市構造をしている。なぜなら、雪対策に伴う道路の維持管理費の低減が大きな目的だからだ。そのためできるだけ市街地を拡散しない集約型のまちづくりを進めている。

上記の二つの都市のモデルを見てみると、富山市は公共交通に力を入れ、市民の「足」を形成し、その行く先々の場所を開発してまちを活性化させている。一方、青森市は都市自体を三区分しそれぞれの土地にあった開発を進めている。そして、中心市街地に人を集約させるために目玉である「アウガ」という商業施設を大体的に建設した。

つまり、富山市のような複数個所に小さなコンパクトシティを形成するクラスター状のモデルでは、そのクラスター同士を結びつけるために必然的に公共交通の整備が重要になる。そのため居住区域内であればバスや LRT を利用し買い物や病院や通勤通学に利用できる。郊外の場合は、岡本（2016）における市の担当者の話の中でもあったが、郊外の人々の暮らしを否定するのではなく居住誘導地区に家を建てやすいよう支援をして公共交通と市街地を軸にまちづくりを進めている。一方、青森市では、市街地を拡散しない同心円状の都市構造をとっており、中心市街

地をメインに開発を行った。そのため青森市では、青森駅前の都市機能の拡充・それぞれ土地にあった開発を進めている。交通面に関しては、あまり力を入れてはいないと思う。それは、財政的な問題や積雪量の多さが関係しているのではないだろうか。

以上より、コンパクトシティには主に二つのタイプが存在することが明らかになった。一つ目は、富山市のような居住誘導・公共交通・都市機能にバランスよく力を入れてまちづくりを行う「クラスター状のコンパクトシティ」。二つ目が青森市のような都市機能の向上に力を入れて、市民の居住誘導を図る「同心円状型のコンパクトシティ」。第三章からの調査では、黒部市がどのような経緯でコンパクトシティ形成に至ったのか、またその特徴を居住誘導・都市機能・交通の三観点に着目し、調査分析し富山市・青森市の事例と比較していく。

第三章 調査

第一節 調査概要

日本のコンパクトシティのまちづくり事業・黒部市のまちづくり事業の変遷を 1998 年から 2018 年の現在まで、調査し以下の年表にまとめた。

	日本のまちづくり事業	黒部市のまちづくり事業
1998 年	中心市街地活性化法 改正都市計画法が制定される。	
1999 年	青森市と富山市が上記の中心市街地活性化法に基づきマスタープランを作成し、コンパクト化を目指す。	
2007 年 2 月	富山市、青森市と並んで改正まちづくり三法に基づく、中心市街地活性化基本計画の第一号認定を受ける。	
2008 年		「黒部市総合振興計画 前期基本計画」スタート
2010 年		黒部市都市計画マスタープラン」スタート
2011 年 3 月		「黒部市地域公共交通総合連携計画」スタート
3 月 11 日	東日本大震災発生	
6 月		YKK グループの吉田会長・猿丸社長が就任記者会見にて、外部メディアに対し北陸新幹線開通に伴い、東京本社機能を一部黒部に移転について言及した。
2012 年 3 月		黒部市地域公共総合連携計画スタート
2013 年		「黒部市総合振興計画 後期基本計画」スタート
2014 年		
4 月 17 日		『パッシブタウン黒部モデル』第 1 期開発計画概要発表
6 月		NPO 法人しんせい会による空き店舗を活用した認知症カフェがオープン。
8 月		YKK50 ビル改修工事開始
9 月		パッシブタウン工事開始

9月中旬		YKKの社員80名が黒部へ順次移動スタート
	改正都市再生特別措置法、「立地適正化計画」ができる	
2015年 2月15日	青森市は商業施設アウガとしての再生を最終的に断念した。アウガを運営していた第三セクターは、2017年3月をもって解散し、特別予算を青森地裁に申請した。	
3月14日		北陸新幹線開業
4月		東京から黒部へYKK社員30人異動
		黒部市地域公共交通網形成計画を公表
4月28日		YKK センターパーク路線バスの開始
6月3日		パッシブタウン黒部モデル第2期街区建設計画概要発表
		・「黒部市公共交通戦略推進協議会」発足 ・国勢調査の結果、DID 区域^{注2}（中心市街地の三日市）が消失した。
2016年 3月7日		パッシブタウン第1期街区 竣工
3月30日		パッシブタウン(富山県黒部市)内でYKKとして初めての事業所内保育所である「たんぽぽ保育園
4月		東京から黒部へYKK社員120人異動 これにて本社機能一部移転完了(計230名の社員異動)
5月16日		パッシブタウン 第3期街区建設計画概要発表
5月31日		カフェ（ボンフィーノ直営店）が「カフェ・ボンフィーノ パッシブタウン店」としてオープン
6月		YKK センターパーク路線バス改善→新幹線生地線がスタート
11月～		東京大学の研究者と協力し南北循環線の社会実験

11 月 7 日		パッシブタウン第 2 期街区 竣工
2017 年 6 月 30 日		パッシブタウン第 3 期街区 竣工
8 月 10 日		単身寮 K-TOWN（黒部駅前新単身寮） （合計 100 人が住める）在来線の黒部 駅前に建設
9 月		無料公共自転車のちょいのり黒部開始
10 月		「南北循環線」のバスの本格運用開始
2018 年 6 月 22 日	政府がコンパクト・プラス・ネットワ ークのモデル都市を発表する。	市が「黒部市立地適正化計画」公表。 政府からコンパクト・プラス・ネット ワークのモデル都市に選定される。
8 月 1 日		「ちょいのり黒部」運用中止。
10 月 1 日		南北循環線の 18 時台以降の一部が減 便。

第二節 本稿の記述の流れ

年表を見てみると、日本のコンパクトシティのまちづくり事業は二章の先行研究でも述べたが、1998年の中心市街地活性化法を機に始まっている。また、黒部市のまちづくり事業に関しては、2015年の北陸新幹線開業を機に急激に町が変化してきている。

そこで上記の年表(黒部市のまちづくり事業)を北陸新幹線開業の2015年を機に第一期(1998年～2015年)と第二期(2015年から現在まで)の二つに分けてそれぞれ第四章、第五章で事業内容について詳しく述べてゆく。第四章では、黒部市のまちづくりの概要・黒部市と地元企業のYKKグループとのまちづくり事業の経緯や事業について述べてゆく。第五章では、黒部市のまちづくり事業を居住誘導・都市機能・公共交通の3つに分けて述べてゆく。

第四章 黒部市のまちづくり事業の変遷（第一期）

第一節 黒部市のまちづくりの計画

黒部市のまちづくりの年表について見てみると、北陸新幹線が開業した 2015 年以前より黒部市・YKK としてのまちづくりの計画・準備がスタートしているのが明らかである。どの時期から「コンパクトシティ」を意識したのかは不明であるが、2008 年から始まった「黒部市総合振興計画 前期基本計画」ではコンパクトシティを目指すとの明確な明記はなかったものの、路線バスの整備や中心市街地の整備が課題として挙げられており、その頃からコンパクトシティにつながる計画が進められていたと考えられる。その後の計画書「黒部市都市計画マスタープラン」や「黒部市地域公共交通総合連携計画」では、「コンパクトなまちづくり」を理念にかかげた施策（路線バスやデマンドタクシーの整備）が計画されていた。

つまり、10 年前の 2008 年からコンパクトシティにつながるまちづくり事業が計画されて、次第にそれが事業内容の変更を繰り返し現在行われているコンパクトシティ形成へのまちづくり事業に変わっていったと思われる。

第二節 YKK グループの本社機能の一部移転

YKK グループは、2015 年の北陸新幹線開業に機に本社機能の一部を東京から黒部へ移転した。それに伴い 230 名の社員とその家族らが移り住んできた。筆者は、新幹線開業を受けて YKK グループが行った取り組み・背景・黒部へ移住してきた人達を詳しく調べるために 2018 年 4 月 23 日に YKK グループ広報担当の熊谷一廣さんにインタビュー調査を行った。

【インタビュー】

日時：2018 年 4 月 23 日 13 時～14 時

場所：YKK50 ビル

インタビューイー：熊谷 一廣氏（YKK グループ広報担当）

以下では、筆者がこれまで調査してきた YKK の取り組みについてとインタビュー調査からわかったことを整理しまとめた。

第一項 YKK グループと黒部市のつながり

YKK グループは、1934 年 1 月 1 日吉田忠雄（魚津市出身）によって創業された。創始者の吉田忠雄は、東京都日本橋にサンエス商会を設立し、ファスナーの加工・販売を始めた。しかし、太平洋戦争末期の東京大空襲により小松川工場が全焼し、会社はいったん解散を余儀なくされた。その後、魚津市に疎開して株式会社魚津鉄工所を買収し翌年に吉田工業株式会社と社名を変更した。その後さらに広い土地を求めて黒部市に移転し、1955 年に黒部工場が稼働しはじめ現在に至る。

現在は、黒部市内には 4 つの製造拠点がある。社名の由来は旧社名の「吉田工業株式会社」の略称で、Y は創業者の苗字からとっている。YKK グループの本社機能はファスニング事業・建材事業（AP 事業）^{注3}・工機の 3 部門によるグローバル事業経営と世界 6 つのブロックに分けその地域経営を基本としている。富山県黒部市に大規模な生産拠点を置き、73 カ国／地域 111 社（2018 年現在）に拠点を持つ。現在は、代表取締役会長を猿丸雅之、代表取締役社長を大谷裕明が行っている。（YKK HP より）

第二項 本社機能の一部移転とその背景

YKK グループは、2015 年の北陸新幹線開業に機に本社機能の一部を東京から黒部へ移転した。それに伴い 230 名の社員とその家族らが移り住んできた。この大規模な本社機能の一部移転の裏には以下の二つの目的があった。

【目的】

1. YKK グループの「技術の総本山」であり、ものづくり本拠地である黒部に本社機能の一部を移転することで、部門、組織を超えた連携強化による YKK グループのシナジーの最大化を図

り、技術力・商品力をさらに高める。

→第三項に詳細明記

2. 東日本大震災を教訓に、災害等の緊急時でも本社機能が継続できるよう機能の分散を図る。

→第四項に詳細明記

第三項 ‘技術の総本山黒部’としての機能強化

北陸新幹線開業により東京―黒部間の時間距離が約 2 時間半程度に大幅に短縮され、「日帰り圏内」となった。これにより本社がある東京とものづくりの本拠地である黒部市が以前より近くなり、人、物すべてでスピード感が高まった。そこで吉田会長は、「新幹線開業にあわせ開発や管理部門の一部を黒部に移しても…となった。本社機能の一部移転です。同時に、当社の生誕の地である黒部事業所を改めて製造、研究開発の拠点として環境整備をしよう」と述べ部門・組織を超えた連携強化を図り、黒部への一部移転決めた。（ハウジング・トリビューン2015 より）

【経緯】

2011 年 6 月に YKK グループの吉田会長・猿丸社長による就任記者会見で初めて外部メディアに対し北陸新幹線開通に伴い、東京本社機能を一部黒部に移転することについて言及された。その後 2014 年 8 月に黒部事業所内の YKK50 ビルの改修工事が開始された。東京から社員が移ってきて快適に仕事ができるよう建物の内部のリフォーム・整備された。

2014 年の中頃からは 80 人の社員を順次異動させ、2015 年 4 月に東京から黒部へ 30 人が異動した。そして、2016 年 4 月には 120 名の社員、のべで約 230 名が異動した。この時社員が東京から黒部に異動になるまでの手順としては、まず初めに YKK グループとして東京にあるべき機能と黒部にあるべき機能を議論しあった。そして、黒部にあるべき機能・役割を一部黒部に移すことにした。その後社内でその役割にどの社員が適材なのかという議論を行い、その社員に黒部へ行けるかどうか話し合いをして本格的に 2015 年から社員の異動が始まった（2014 年頃から移った社員の多くは、単身者で家族がいる社員は引っ越し準備のため時間を設けた）。異動した社員は、単身赴任の方や家族と様々なパターンがある。移った機能としては、YKK からは、法務・知財部、人事部、財務部・経理部・監査室、YKKAP からは、購買部・国際部・人事部・経理部、監査室らの機能・役割が一部黒部に移った。

この本社機能一部移転による社員の異動計画は、現時点ではすべて終了している。この本社機能の一部移転により、直接幹部や技術者とのコミュニケーションがとりやすく技術戦略を知れる機会が増加し連携・情報共有がしやすくなった。巻末資料 1（黒部市へ機能移転のメリット/デメリット）^{注 4}でも、業務に関して大半の方が良くなったと回答している。しかし、黒部市という地方に異動したことにより「海外出張の移動時間が増加・取引先との情報交換の機会が減少した」という声も挙げられている。

本社機能の移転と同時に YKK の生産拠点となっていた黒部事業所を改めて製造、R & D（研究・開発）拠点として環境を整備し技術・製造の総本山の黒部工場へと取り組みが進められた。

環境整備が進められ、2015 年 11 月 05 日ファスナー専用機械部品工場・2016 年 4 月 12 日 YKK AP R&D^{注5}センターそれぞれ完成した。ファスナー専用機械部品工場は、黒部を中核にモノづくりの進化に対応した 5 年～10 年先を見据えた工場とし、精密工場では避けたがる自然採光を積極的に導入している。環境面では自然採光エネルギー（光、水）を積極的に取り込み、富山県黒部扇状地の地下伏流水（表層地下水の地中熱）の活用等を通して使用電力を従来から 20%削減すると共に、使用する工業用水量を 75%削減している。YKK AP R&D センターは、技術の総本山のシンボルとして、研究・開発・検証・試験の機能を集中させている。アルミのシルバーとクリアなファサードの外装が映える設計となっている。オフィス空間のハイサイドライト部には、自然換気窓「バランスウェイ」を採用し、効率的な自然換気システムと自然光を取り込むといった、環境に配慮している。これらの効果により、通常のオフィスの約 50%の一次エネルギー削減をすることができる。



（図 4-1：ファスナー専用機械部品工場 YKKHP より）



（図 4-2：YKK AP R&D センター YKKAP の HP より）

第四項 災害に備えて

2011年当時YKKグループの東京の秋葉原本社ビルが築48年と老朽化が進んでおり問題となっていた。さらに、事業の拡大に伴い都内各所に分散していた機能を集約させるという課題も挙がっておりそのために新しい本社ビルの建て替えの必要性をYKKは迫られていた。その中で、隣接する土地を購入しそこに新しいビルを建てる案も出たが仮に設計すると地下2階地上10階建てで延べ面積は約2万平方メートルの規模となる。その中で東京地区の社員約1500人を収容するのは厳しいと考えられた。

さらにこの本社の建て替え計画を進めていた矢先、2011年3月14日に「東日本大震災」が発生した。この災害により、宮城県のYKKAPの事業所・建物に一部損壊や操業停止という被害が発生した。また、同時期本社がある東京でもライフライン・経済・交通等の被害が発生し大きくダメージを受けた。その後、建物の免震構造の見直しやエネルギー問題、安全対策などを再検討せざるを得なくなった。さらに、東京は首都直下型地震や南海トラフ地震など、震災リスクが非常に高いことが明らかになり東京一極集中の危険性も考えなければならなくなった。災害時における企業としてのリスク分散を図るBCP（事業継続計画）を考慮した結果、新幹線が開業し東京と近くなった「黒部市への本社機能の一部移転」が案として挙がった。

第三節 パッシブタウンについて

YKK グループは、老朽化により解体したグループ社員用の社宅の跡地を利用し、風や太陽の熱を利活用することで、冷暖房を使わずにも快適に過ごせる「パッシブタウン」を建設した。これについて YKK グループ広報担当の熊谷さんは、「エネルギー問題への挑戦」と語った。東日本大震災以降問題となってきた「エネルギー問題」に対して YKK グループ(工場用や家庭用含む)は、現在黒部市全体で使われている電気の 50%を使っている。震災以降エネルギー問題への関心が全国的に高まり YKK としても様々な省エネ対策を実行した(工場内の電球を LED に変える・工場用の機械の操業時の熱効率を見直し等)。しかし、家庭用の電力を削減するのは容易ではなかった。そこで、窓事業を展開し、省エネルギーや健康で快適な住まいづくりを唱える YKKAP (建材事業) が主体となり次世代向けのエコタウンを建設してみたいということになり建設に至った。

パッシブタウンは水や太陽、風といった自然環境を最大限に活用し、電気やガスの消費を抑えることが可能な住宅施設になっている。黒部川扇状地の伏流水を地下からくみ上げ、パイプで循環させることで、夏は部屋のなかを涼しく、冬は暖かくすることが可能になる。また、富山湾から流れる季節風をうまく取り入れることで、冷房の使用を抑えることも可能だ。さらに、建物には徹底した外断熱のコンクリート造の住戸・高性能トリプルガラス樹脂窓・鉄骨造のバルコニー廊下という対症的な熱特性を持つ空間の構成によりエネルギー削減と自然の心地よさを両立して暮らすことができる(NewsPicks 編集部 (2016-02-08) より)。現在 3 街区まで建てられており、2025 年までに 6 街区で計 250 ユニットを建設する計画で、総入居者は 800 人を想定している。YKK グループの社員だけでなく、一般の人も入居可能である。また、単身者には社員向けの単身寮 K-TOWN (黒部駅前新単身寮) (合計 100 人が住める) 在来線の黒部駅前に建設し、2017 年の 8 月 10 日にすべて完成した。

(YKK HP より)



(図 4-3:「パッシブタウン」第 1 期街区 YKKHP より)

第五章 黒部市のまちづくり事業の変遷（第二期）

第一節 居住誘導

YKK が中心となり、上記で述べたパッシブタウン建設やその付近に保育所・カフェ・レストランや JR 黒部駅前にホール（カフェ・コンビニを併設）した K-TOWN が整備されまちなか居住の推進がされている。

2016 年 3 月 30 日にパッシブタウン(富山県黒部市)内で YKK として初めての事業所内保育所である「たんぽぽ保育園」を開所した。YKK の HP のニュースリリースによる目的については以下のように述べられていた。「当社では、長く働き続けることが社会的要請になると同時に、働き方についての意識改革が大きな課題であると認識し、社員の出産後の早期職場復帰や、子育てがハンディとならない多種多様な働き方を応援するため、社員と社会のニーズに合った保育所運営を進めてまいります」。

【保育所について】(YKK HP ニュースリリースより抜粋)

名称：たんぽぽ保育園(Tampopo Child Center)

事業主体：YKK 株式会社

運営主体：社会福祉法人あいじ福祉会

運営場所：富山県黒部市三日市 4016-1 パッシブタウン商業南棟

運営開始日：2016 年 4 月 1 日(金)

延床面積：472.89 m²(1 階 154.26 m²、2 階 77.76 m²、園庭 240.87 m²)

保育対象：YKK グループに勤務する従業員が養育する 0 歳(生後 8 週間)～2 歳児

保育定員：15 名程度

保育時間：当社稼働日の 7:00-18:00(延長保育時間 18:00-20:00)

【カフェ・レストラン】

2016 年 5 月 31 日には、カフェ（ボンフィーノ直営店）が「カフェ・ボンフィーノ パッシブタウン店」としてオープンした。さらに、赤道付近の東南アジアの国々の料理と、インド料理を中心とした「パッシブキッチン」がオープンしていた。パッシブキッチンは、「日本イスラム文化センター」よりハラール認証を取得しているため、豚肉やアルコールを含まない、ハラールな原材料のみを使用したメニューが用意されている。そのためイスラム教徒の方でも安心して食事を行うことが可能である。

【JR 黒部駅前の商業施設】

2017 年 8 月 9 日に 1 階にコンビニやカフェ、2 階に多目的ホールの入る、地域の人が利用できる共用施設の「K-TOWN」が完成した。二日後の 8 月 11 日には、一階にコンビニエンスストアのローソンやパンケーキが売りのカフェ「A-CAFF」が入り営業している。二階には、二つの多目的ホールがあり、料金を支払えばそのスペースを借りて会議やイベント・催しに利用す

ることができる。

【住宅取得支援制度等の強化】

市では平成 23 年度から転入者の住宅取得者及び市内居住者で新たに「まちなか」あるいは「地鉄沿線」で新たに住宅を取得する人に対して、住宅取得費用の一部を助成している。2018 年からコンパクトなまちづくりを目指し、現行の助成に加えて新たに定めた「居住誘導区域」での助成を拡充し、居住誘導区域内での住宅取得に対して、従来の補助額に 30 万円の上乗せを実施することにした。さらに、(独)住宅金融支援機構と協定を締結し、フラット 35（地域活性型）を活用する場合、当初 5 年間の住宅金利ローンを年/0.25%引き下げることができる。

第二節 都市機能

市では、旧黒部市役所跡地に市内 5 つの公共施設（図書館・公民館・子育てセンター・市民会館・働く婦人の家）などの機能を備える複合施設「くろべ市民交流センター」の建設を計画している。くろべ市民交流センターの運営方針や事業内容を検討するため「(仮称) くろべ市民交流センター管理運営計画策定委員会」が設立されている。委員会の委員は 14 名で、学識経験を有する者、市民団体の代表者等及び公募委員が所属し、現在はまだ基本構想などの話し合いや他県の市民交流センターを視察し勉強・研究をしている。建設工事は平成 32 年度以降の予定である。

また、市では特定商業地域新規出店支援事業として商店街にある空き店舗のリノベーションやマッチング支援しており、補助金の交付を行っている。2010 年～2017 年までで 18 件の店舗を市の方で支援した。2014 年の 6 月には、NPO 法人のしんせい会による空き店舗を活用した認知症カフェがオープンした。店舗内では、認知症・介護予防教室や相談業務を実施している。

第三節 公共交通の整備

新幹線開業に伴い、広域交通の結節点が黒部駅から黒部宇奈月温泉駅に代わることから、ビジネスや観光等の交流促進を支えるため、市街地と新幹線を結ぶ地域公共交通の確保・充実が黒部市として重要な課題となっている。

そこで2015年より黒部市が事務局を務め、東京大学の研究者（原田昇教授・羽藤英二教授・大野秀敏名誉教授^{注6)}）や地元関係団体、交通事業者等で構成する「黒部市公共交通戦略推進協議会」が主体となり公共バス路線の新設などさまざまな社会実験に取り組んでいる。そこにYKKグループも協力している。渋滞対策や生産性向上、働き方改革、さらには二酸化炭素削減に向けて、公共交通の充実を大きな目標に掲げている。現在では、6つの路線バス・コミュニティタクシー・デマンドタクシーがある。中でも、以下の二つの路線（新幹線生地路線・南北循環線）は、YKKの黒部工場から市街地まで路線が繋がっているため市民やYKKに務めている社員が利用している。路線図に関しては、巻末資料2の「コンパクト・プラス・ネットワークモデルの都市 黒部市」に明記されている。

新幹線生地路線：元々は、YKKセンターパーク線と言い、2015年4月28日(火)より、YKKセンターパークがリニューアルオープンしたことに伴い運行が開始された。従来の運行区間は、黒部宇奈月温泉駅からYKKセンターパークまでとなっていた。そのため実質YKKセンターパークに行く目的がある人やYKKで働く社員が多く乗っていた。そこで他の市民にも多く利用してもらうために路線の見直し・一般の人々も乗れるように変更を重ね、2016年の6月から新幹線生地線がスタートした。これにより、路線の拡大・ダイヤ数が多くなった。

南北循環線：2016年4月に黒部市への本社機能移転に伴う社員の増加を契機とし、YKKの社員の通勤に関する課題解消と市民の移動ニーズを一定程度満たすためにYKKと黒部市協議会による産学官連携により始まった。従来は無かった新たな路線であることから2016年11月～2017年9月間東京大学の研究者らと協力し南北循環線の社会実験を始めた。その間ルート・ダイヤ・運行方法等について改善を行い、2017年10月から「南北循環線」のバスの本格運用が決まった。通勤時間帯は、市外からの社員を想定した鉄道駅を起終点に、経路上の社員寮を経由するなど、通勤の利便が図られており、YKKの社員や市民に利用されている。現在の南北循環線の利用者数は、月ごとの増減はあるものの緩やかに増加している。しかしながら、現在は当初想定していた1日平均利用者数（440人/日）を下回る状況が続いている。特に、退勤する時間帯（18時～、20時～）の一部の便で、一日平均乗車数が著しく少ない状況が続いている。このようなことから、持続可能な運行を目指すにあたり、利用者の利便性を一定程度確保しつつ、本路線の採算性を改善するため、10月から7便の減便を実施している。この減便により、大幅な経費削減が期待できる。

また、バス等の公共交通と自転車等の移動手段を結びつけることで移動の利便性を高めること

を目的とした施設（モビリティハブ）を市内数カ所に設置し、その場所に無料で利用できる公共自転車（仮称「ちょいのり」）を併用して配備をした。2017 年 9 月から無料公共自転車の「ちょいのり黒部」が市内 5 つの箇所に設置された。利用可能時間は、7：00～21：00（利用 1 回あたり 3 時間以内の利用限り、通勤通学には使用することはできない。）利用方法は、100 円を自転車のカギがかかっているキーボックスに入れて、解除されると駐輪所から出し自由に使える。返す際は、上記で述べた逆の手順を踏みカギをキーボックスに差し込むと 100 円が返ってくるシステムになっている。しかし、これまでに 2 台の自転車が盗まれたほか、部品を壊したり、カギをかけて他の人が使えないようにしたりするなど、悪質な行為が後を絶たなっているようだ。市として置き場に張り紙をしてこうした行為をやめるよう呼びかけていたが、改善しなかったため 2018 年 8 月 1 日から自転車を撤去され、運用が現在も中止されている。

第四節 黒部宇奈月温泉駅の整備

黒部宇奈月温泉駅は、2015 年 3 月 14 日の北陸新幹線の長野駅—金沢駅間延伸開業と同時に開業した新幹線駅である。それに先行し 2 月 26 日には富山地方鉄道の新黒部駅が開業した。黒部宇奈月温泉駅は、黒部市の中心部東側約 3km の地点に位置しており富山地方鉄道本線と北陸自動車道が交差する場所に立地している。駅構内には、コンビニやレンタカーショップや食事施設・お土産屋以外に東西双方の駅舎隣接地において 2 棟の交流施設が存在する。東口側には地域の観光情報や特産品の展示スペース、立山連峰を眺望できる展望コーナーなどを設けた「地域観光ギャラリー」が、西口側には駅西側駐車場から新幹線駅舎西口までの誘導を兼ね、休憩・待合・イベントスペースなどを備えた「ふれあいプラザ」が整備されている。駐車場は、駅の東口南側に 84 台収容の有料駐車場（24 時間以内は 500 円、以降 12 時間ごとに 200 円追加）と北陸道を挟んだ西口側と富山地方鉄道本線南側に 531 台収容の無料駐車場が設けられている。マイカー所有者が利用しやすいよう、無料の駐車場が多く設けられておりビジネス出張を目的の人はそこに車をとめて仕事に行くことができる。

上記で述べた通りに駅自体は、駅前広場、駐車場、付帯施設があるものの市の居住誘導区域外に立地しておりそこまで駅前の開発が進んでいるとは思われない。それは、もともと豊かな自然や立山連峰の景観にマッチし、景観展望にも配慮した「公園の中の駅舎」がテーマとされており、地元住民による「景観協定」が締結され建築物の用途や高さが規制されているからである。新幹線が黒部を通ることが決まった 2001 年からどういう駅にしたいかという話し合いや勉強会を、市長や市民らが参加し考えてきた。そして 2005 年 3 月 31 日には、新幹線駅についての提言をまとめた「4 次報告書」を当時の市長の堀内康夫に提出した。この提言書と新幹線駅周辺の地権者らで構成された「荻若新駅周辺土地利用委員会」提言書を基に市の方で新駅周辺整備検討委員会を設け、計画策定し建設に着工したのである。「景観協定」の詳細についてはわからないが、上記の報告書の地元住民の意見を反映させているのではないだろうか。

佐無田（2015）^{注7}は「新幹線駅前等に大々的に投資することは、地元の商店街同士の競争を激化させ結果的に既存の商業集積が減る」と述べていた。しかし、これまでの調査を見る限り黒部宇奈月温泉駅前に大規模な商業施設を作り観光客を呼び込もうとする動きは現時点では見られない。現在駅周囲には、駅前広場（一部緑）、駐車場、付帯施設があるが、地元の商店街同士の競争を激化にさせる大型商業施設等の大々的な投資が現時点では見られない。したがって地元の商店街が打撃を受ける危険はないと言える。

以上のように、新幹線駅周辺は居住誘導区域外であるがゆえ開発が抑制されている。その狙いとしては、「従来の景観を守ること」と「駅前の大型商業施設の開発により引き起こされる地元の商店街同士の激化を防ぐ」があると考えられる。

第五節 コンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市として

北日本新聞（2018 年 6 月 23 日）の記事によれば、黒部市は公共施設や住宅を中心部に集めるコンパクトシティや公共交通網の再構築に取り組むコンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市に政府から選定された。これは、先進的でコンパクトなまちづくりを進めるにあたり、優れた取り組みを実施している都市を選定したもので、2017 年から始まり今年で二回目の選定である。

今回黒部市を含む全国で 11 都市が選ばれ、富山県内の自治体では初めての選定となった。地元民間企業 YKK と連携した街中への居住の推進、また公共交通分野については、YKK や運行事業者と連携協力し、全国的にも珍しい、社員の通勤を取り込んだ一般乗合バスである、南北循環線の運行、無料公共自転車「ちょいのり黒部」の取り組みなどが評価のポイントになった。また、2018 年 3 月 30 日に市が公表した黒部市立地適正化計画（都市全体の構造を見渡し「コンパクトシティ＋ネットワーク」の考え方で、居住と医療、福祉、商業等の都市機能がまとまって立地するよう、ゆるやかに誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを計画したもの）も選定に選ばれた要因の一つになった。詳細は、巻末資料 2 の「コンパクト・プラス・ネットワークモデルの都市 黒部市」に明記されている。

モデル都市に選ばれ、大野久芳黒部市長は「市の立地適正化計画や、民間と一体となった取り組みが高い評価を受けて嬉しい。この評価をしっかりと受け止め、着日に市の発展につなげたい」と述べている。

第六章 北陸新幹線開業による市への影響と今後の行く末

第一節 黒部市の財政

福井新聞オンライン（2018年5月14日）の記事によれば、黒部市への移住者が増加してきたことにより市の税収面が上昇している。YKKグループの本社機能一部移転などを背景に、黒部市税収入（決算ベース）が2015年度の78億4千万円から2016年度には82億6900万円へアップした。市の企画政策課の橋本彰人政策推進係長は「新幹線開業で企業誘致が進んだ結果、定住人口が増えて新たな消費が生まれ、経済的な効果が表れている。まちづくりも企業の協力を得て前に進んでいる」と述べている。

市税の詳しい内訳については、市のHPで公開されている決算報告を基に調べて以下の通りにまとめた。福井新聞オンラインで述べられている通りに、市のHP上での市税の内訳は、固定資産税・個人市民税が前年度より増加している。だが、福井新聞で述べられている市税とHP上で公開されている市税の額にズレがありどちらが正しいのか不明である。

【決算報告】（黒部市役所HPより）

平成27年度	市税	76億7536万円	→	平成28年度	市税	81億1126万円
(内訳)				(内訳)		

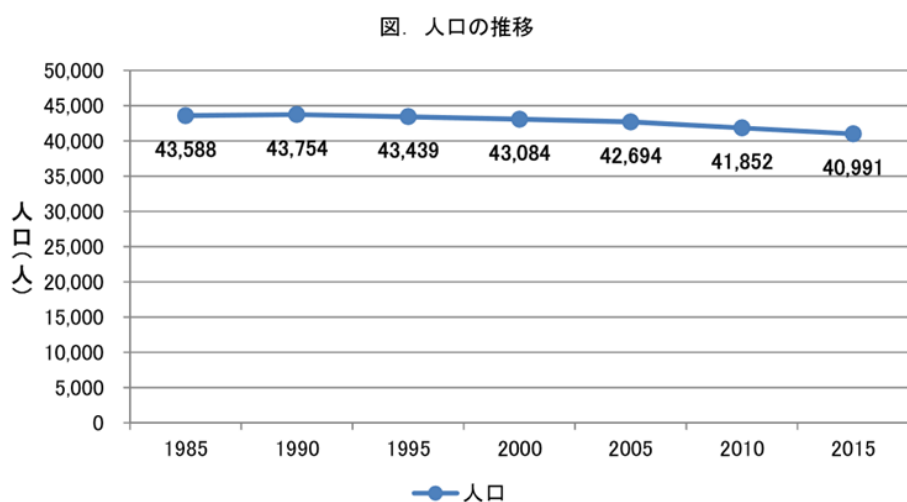
固定資産税	44億8331万円	固定資産税	48億549万円（23.3%）
個人市民税	22億8418万円	個人市民税	23億2067万円（11.2%）
法人市民税	4億3127万円	法人市民税	5億1064万円（2.5%）
その他	4億7660万円	その他	4億7446万円（2.3%）

第二節 黒部市と高岡市の人口推移

黒部市の北陸新幹線開業から現在までの人口推移を以下にまとめた。さらに、比較分析をするために同じ年に新幹線駅が誕生した高岡市の人口推移も調査した。

第一項 黒部市の人口推移

黒部市の人口は、1985 年（昭和 60 年）以降、1990 年（平成 2 年）の 43,754 人をピークに漸減しており、2015 年（北陸新幹線開業時）では 40,991 人となっている。2016 年以降の人口推移に関しては、国勢調査が行われていないため市役所で公開されているデータをもとにまとめた。



資料) 国勢調査

図 6-1：黒部市の人口推移

黒部市の人口推移（2015 年以降）

2015 年 9 月末・・・40991 人

2016 年 9 月末・・・41830 人

2017 年 9 月末・・・41773 人

2018 年 9 月末・・・41496 人

開業時は 40991 人と 4 万 1 千人を切っていたが、2016 年以降再び 4 万 1 千人台になった。しかし、17 年 18 年と人口が徐々に減ってきている。

次に年齢を区分別人口に分けてみると、以下のグラフのようになる。1985 年（昭和 60 年）以降、年少人口（0～14 歳）の減少、老年人口（65 歳以上）の増加による少子高齢化が進行しているとともに、働き手である生産年齢人口（15～64 歳）の減少も顕著となっている。2015 年以降～現在までの年齢 3 区分別人口の推移は、データが見つからなかった。

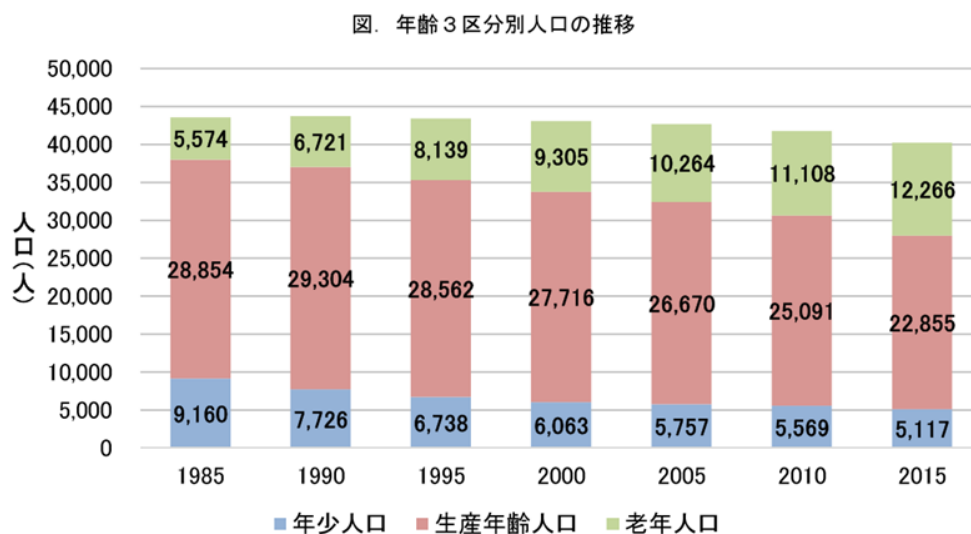


図 6-2：黒部市の年齢3区分別の人口推移

第二項 高岡市の人口推移

高岡市の人口に関しては、2012 年以降漸減してきており、2015 年（北陸新幹線開業時）では 175019 人となっている。これ以降も人口が徐々に減ってきており、人口は増えなかったようだ。

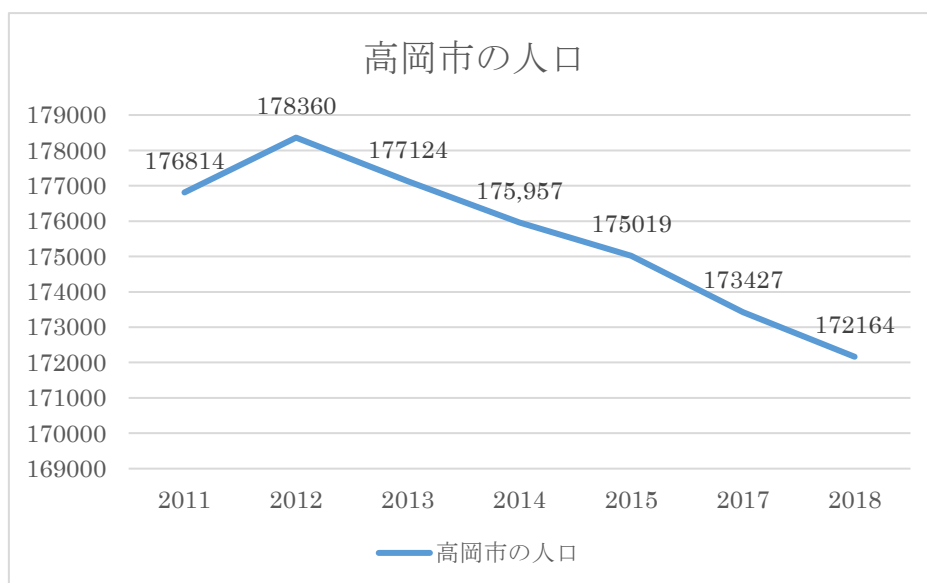


図 6-3：高岡市の人口推移（2011 年以降） 市の HP のデータより

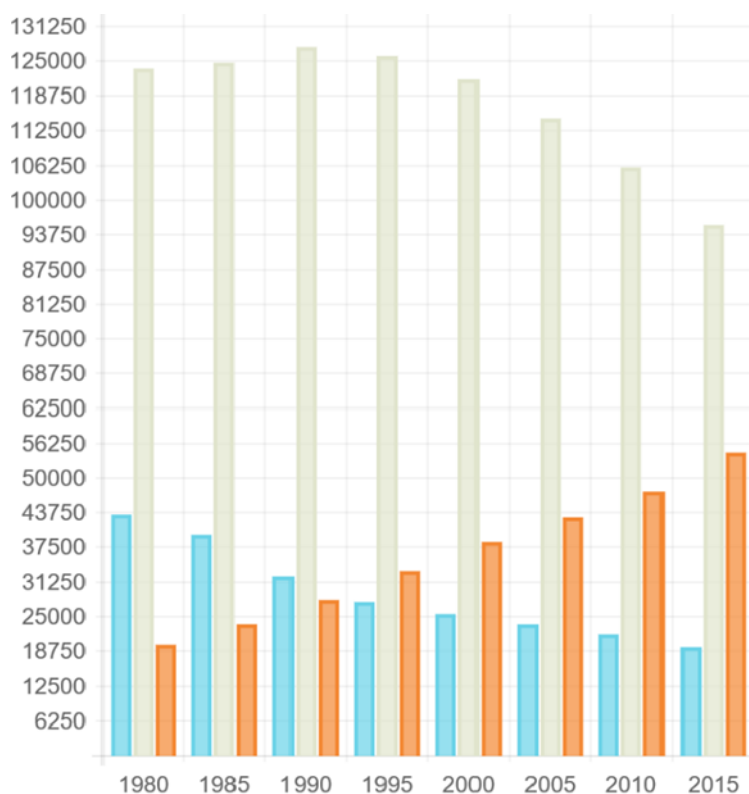


図 6-4：高岡市の年齢別の人口推移
（グラフ 左：年少人口 真ん中：生産年齢人口 右：老年人口）

次に年齢を区分別人口に分けてみると、以下のグラフのようになる。黒部市の推移と同様に高岡市も年々、年少人口（0～14 歳）の減少、老年人口（65 歳以上）の増加による少子高齢化が進行しているとともに、働き手である生産年齢人口（15～64 歳）の減少も顕著となっている。2015 年以降～現在までの年齢 3 区分別人口の推移は、データが見つからなかった

第三項 比較・分析

黒部市と高岡市の人口推移から明らかになったことをまとめる。近年の推移をしてみると両市とも年々人口数が減少してきている。一部黒部市は、開業時は 40991 人と 4 万 1 千人を切っていたが、2016 年以降再び 4 万 1 千人台になった。減少数では黒部市では、100 人～300 人程度で高岡市は 1000 人以上減少している。また、減少率について以下にまとめたが、人口の全体数では黒部市がわずかであるが上昇している。一方で、高岡市は減少している。年齢別にみても、高岡市のほうが黒部市より大きく人口が増減少しているのが明らかであり、特に老年人口では 15 年で増加率が 50% 近くである。両市ともに年少人口と生産年齢人口が減少し老年人口が増加している。

【減少率について】

○全体（2015 年～2018 年）

黒部市：1.23%上昇　高岡市：1.63%減少

○年齢別（2000 年～2015 年）

年少人口（0～14 歳）　　　　　黒部市：15.6%減少

高岡市：25%減少

生産年齢人口（15～64 歳）　　　黒部市：17.54%減少

高岡市：21.05%減少

老年人口（65 歳以上）　　　　　黒部市：31.82%上昇

高岡市：49.97%上昇

第七章 考察

第一節 「黒部版コンパクトシティ」の特徴

これまでの調査により、黒部市は北陸新幹線の開業を契機に行われた地元の民間企業 YKK の本社機能の一部移転に合わせ、市街地の居住誘導・都市機能の向上・公共交通の利便性を向上させていくまちづくり、言わば「黒部版コンパクトシティ」の形成に官民協同で取り組んでいるということが明らかになった。そして、その取り組みが国から高い評価を得て富山県内の自治体では初めての「コンパクト・プラス・ネットワークモデル」として選ばれた。

そこで本章では「黒部版コンパクトシティ」の特徴・経緯をまとめた。そこから市が行っているまちづくり事業について他の町と比較しながら考察を試みる。

一つ目の特徴として黒部市は、居住誘導・都市機能・公共交通の三観点をバランスよくまちづくりとして力を入れていることが明らかになった。第二章四節でまとめた富山市と青森市の特徴を用い比較してみると、富山市のようにどの分野にも力を入れてまちづくりをしていると思われる。居住誘導に関しては、YKK グループによるパッシブタウンの建設、駅前の整備、居住誘導区域内への住宅取得者に対しての補助金を支援するなどを行っている。富山市も黒部市と同様の補助金の支援制度を行っている。また、都市機能や交通面に関してはこれからであり、公共交通に関しては課題もあるものの整備に取り組んでいる。

二つ目に黒部市は地元の民間企業 YKK を中心とした官民協同による大規模のまちづくり事業が特徴として挙げられる。富山市は、バスや LRT の運行を（株）富山地方鉄道に委託したり、青森市はアウガを第三セクターの「青森駅前再開発ビル」として運営したりしてきた。三都市ともそれぞれの市と民間企業などの委託先は同じような点もあれば違う点もある。だが、市と地元の企業団体との「官民共同」でまちづくりを行っているということはどの町にも当てはまった。コンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市に政府から選定された黒部市以外の 10 市も黒部市と同様に、地元の企業や運行事業者やボランティア団体と協力しながら市街地の居住・都市機能の誘導及び公共交通の整備を行っていた。しかし、第四章で挙げた「パッシブタウン」のような「家を建てる」といった事業や、全国的にも珍しい社員の通勤を取り込んだ一般乗合バスの「南北循環路線バス運行」のような事業は見られず、他市が行っているまちづくりにひけをとらない大規模で斬新な事業であると思う。

このようなまちづくりの裏には、YKK の本社機能の一部移転に合わせ都市部から異動してくる人、黒部市に転勤してきた人や黒部市民の生活のニーズに合わせて事業を行ってきたと思われる。実際に YKK の工場と住宅地を結ぶ「南北循環線」の路線バスを開通した他、YKK の社宅を再整備しパッシブタウンを建設したり駅前に单身寮やカフェコンビニを建設したりしてきた。それにより、黒部市に初めて来た人やお年寄りには車がなくてもバスで通勤や買い物に行くことができる。以上のように述べてきた黒部市と YKK のまちづくりは、すべて市の居住誘導区域内で行われており、仕事や観光などで黒部に初めて来た人や黒部市民の生活双方にメリットが出るようなまちづくりが行われてきたと思われる。さらに上記に付け加え、黒部市と YKK グループの古くからの付き合い（第四章第二節第一項より）、言わば YKK の「郷土愛」のようなものがあっ

たからこそ地域貢献として今回のまちづくり事業が進んでいったと考えられる。1955 年から黒部で工場を稼働させて、63 年近くたち、黒部市は世界的にも有名な YKK のモノづくりの拠点となった。その中で、黒部市としても YKK があったからこそ雇用が生まれ、人口が増え、商業施設ができ経済がまわって、現在まで町が栄えることができたといってもよいだろう。また、YKK も黒部市という広大な土地に自然と水に恵まれた環境下で生活することができ、社員やその家族らが過ごしやすかったため現在まで事業を拡大できたのではないだろうか。

ハウジング・トリビューの雑誌（2015）のインタビューで吉田会長は、黒部市について以下のように述べている。

「会社とは別の話かもしれないが、こうした自然と水資源に恵まれた魅力の地であることを新幹線総開業契機に多くの人にわかってほしいし、個人的にもアピールしていくつもりです。それが郷土愛といわれれば、うなずくしかほかないのでしょうが」

（ハウジング・トリビューの雑誌（2015）43 ページより）

上記のインタビュー内容より、吉田会長としても YKK をここまで育ててもらったから恩返しとして、黒部を全国にアピールしていきたいと思い、まちづくり事業を展開しているのではないだろうか。長い付き合いのなかで、互いに持ちつ持たれつの関係となった黒部市と YKK。両者のような関係で行われているまちづくり事業は、全国的にも珍しく黒部市だけではないだろうか。

第二節 課題と今後の可能性

一方で課題も挙がってきている。まず一つ目に、第六章で挙げた黒部市の人口・財政状況についてだが、市の税収が2016年度から2017年度にかけて上がっているが人口が減少しつつある。これについては、新幹線が開業し黒部に来る人が増加し新たな消費が生まれ、経済的な効果が生まれたが実際に黒部に住む人がそこまで増加しなかったためではないだろうか。だが、同じ年に新幹線駅が開業した高岡市は、人口が年々黒部市以上に減少してきている。さらに、日本経済新聞（2018年2月22日）によると高岡市は2018年度の当初予算編成で約40億円の財源不足が判明し、2017年度当初予算比0.8%減の677億円となる18年度予算案を発表した。市は北陸新幹線開業に合わせて新高岡駅、高岡駅の周辺整備など巨額な事業を行った結果、財政難に陥っており事業見直しや公共施設の閉鎖で対処した。実際に中心市街地のコミュニティバスが廃止され市民生活にも影響が出ている。そうした点から見ると黒部市の人口・財政状況は、高岡市ほど深刻な財政状況や人口減少ではないため、課題ではあるものの健闘しているほうではないだろうか。

二つ目は、公共交通の利用率の低下についてである。特にYKK工場と市の中心街を運行している「南北循環線」については、当初想定していた1日平均利用者数（440人/日）を下回る状況が続いている。持続可能な運行を目指すにあたり、利用者の利便性を一定程度確保しつつ、本路線の採算性を改善するため、10月から7便の減便を実施し赤字削減を試みているが、今後採算が取れなければ運行は難しくなるのではないだろうか。YKK社員と黒部市民の望むバスのニーズ（ルートやダイヤ）にどう合わせていくかが課題である。

また、市内に設置された無料自転車「ちょいのり」に関しては、悪質な行為が後を絶たず現在は利用が中止となっている。100円を利用時に使い、返却時には帰ってくるシステムで誰でも気軽に使えるが逆にそこがネックとなりいい加減に使われているのではないだろうか。また、この自転車はGPSも備え付けられておらず、設置場所も五か所しかなく使用後は適当な場所に放置されることもあっただろう。これとは異なる自転車共同利用システムが富山市内に設置されているアヴィレ（自転車市民共同利用システム）^{注8}だ。

富山市のアヴィレの場合は、基本料金150円とデポジット代に350円かかり、さらに30分以上乗ると追加料金が発生する。デポジット代は返却されるが黒部市のちょいのりよりかかる（ちょいのりは利用時に100円いるが返却時にお金は戻ってくる）。さらにちょいのりは、どれだけ乗っても料金は一律である。料金だけで見ると、ちょいのりの方が圧倒的にお得である。アヴィレは、初めての場合は登録がいるが、その分利用者の把握が明確にされており悪質な行為を抑えているように思われる。また、設置居場所も23か所あり市内のいたるところにある。ちょいのり黒部も富山市のような利用者の把握と設置場所の増設を試みるなど改善策をしなければならぬだろう。

第三節 結論

各自治体がコンパクトシティ政策を推し進めていく今の時代の中で、黒部市は 2015 年の北陸新幹線開業による YKK の本社機能の一部移転を機にまちづくりを一気に進めて 2018 年には国からコンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市として選ばれた。特に特徴的だったのは、本章の一節で述べた‘バランス‘と‘官民共同‘によるまちづくり事業だ。今後の日本のまちづくりを行う上では、どの分野にも力を入れて自治体と民間企業と市民によるまちづくりを行わなければならないだろう。

そこで特に重要になっていくのが「コンパクト・プラス・ネットワーク」の鍵でもある公共交通である。現在の日本は少子高齢化が大きな問題となっており今後も高齢者の数が増加してゆくだろう。そこで高齢者が病院をはじめとする様々な生活支援施設に容易に行くには、公共交通の利便性が鍵になる。実際に第二章の中で挙げた富山市のまちづくりの事例で高齢者の外出を促進できたのも LRT という公共交通のおかげである。もちろん公共交通の整備といっても一筋縄ではいかず、黒部市も中々苦戦している。しかしだからといって、青森市のアウガや高岡市のように駅前に開発を進めて人を呼び込むのは限界があり、失敗した場合のリスクも大きい。長い年月をかけて、緻密にまちづくりをして人を呼び込み住みやすいまちをつくっていかなければならないだろう。

注

注1：一方で富山市のコンパクトシティ政策に対しての課題も挙がっている。岡本（2016）の記事によれば、市民の声として「LRTはお年寄りには便利だと思いますが、若い世代は今でも車移動が中心ですよ」という声もあがっている。では、富山市民はどこを生活圏にしているのかというと、多くの市民が口を揃えて言うのが、市の中心部から車で20分ほど離れたショッピングモール「ファボーレ」の付近である。この一帯は富山市が定める「居住推進地区」ではなく、最寄りの鉄道駅からも遠い。しかし、地元の開発業者によると、宅地の売れ行きは好調で「ほぼすべての区画が売約済み」との話だった。その現実を富山市の都市政策課担当者に投げかけると、次のように説明している。「あの辺りは2005年の合併前、旧婦中町の一部だったエリアです。旧婦中町時代に大型商業施設の誘致が進められました。あの一帯の賑わいはその名残といえます」。この事実が示すのは、すでに形作られた郊外から人の流れを呼び戻すことの難しさである。結局、都市は市民によって細切れに所有されており、その市民の意思決定が自由である以上、街の再編は行政の思惑どおりには進まないようである。同時に担当者は「富山市のコンパクトシティ政策は郊外の暮らしを否定するものではなく、あくまでも無秩序な郊外の拡大を抑止し、活気ある中心街と公共交通網を軸に街に人や企業が集まる流れを生むことが目標」と強調し、「まちづくりの結果が見えるまでにはそれなりの年月が必要なのです」と述べている。

注2：DID区域とは、その区域内で人口密度が4,000人/km²以上の地区が互いに隣接して合わせて人口が5,000人以上となる地区に設定される。2010年までは、市の中心街の三日市の一部がDID区域だったが、2015年の国勢調査で消滅し準人口集中地区となっている。

注3：APはArchitectural Productsの略称。

注4：2017年2月20日（月）に北陸信越運輸局が主催の第34回EST創発セミナーが黒部市で行われた。その中でYKKグループが行った取り組み事例を記した資料が用いられ、その際の資料の一部である。

セミナーについて以下詳細に述べる。EST（Environmentally Sustainable Transport）というのは、環境的に持続可能な交通、すなわち長期的に考え交通・環境政策を策定・実施する取り組みのことを指し、とりわけ脱温暖化社会を目指した温室効果ガスの長期的・継続的な排出削減を目指していこうということである。セミナーでは、学識経験者、地域経済団体による講演、黒部市長、公共交通事業者、地域企業を交えたパネルディスカッションを通じ、公共交通の維持が厳しい地方小都市におけるまちづくりと連動した環境にやさしい持続可能な交通体系のあり方を検討された。

注5：R&Dとは、Research and developmentの略称。

注6：大野名誉教授は、これ以外にも第四章二節第三項で挙げた黒部事業所内の「YKK50ビル」、第五章一節で述べた「K-TOWN」の設計者でもある。

注7：佐無田（2015）は、地域によっては新幹線開業によるマイナス面としていわゆるストロー効果よりも、新幹線に期待して計画される地元の開発行為のほうが往々しにして深刻な影響を伴うという。新幹線効果によって地域の消費需要パイが劇的に増えているわけでもないのかか

わらず新幹線駅前等に大体的に投資することは、地元の商店街同士の競争を激化させ結果的に既存の商業集積が減ると述べている。その例として長野の佐久平駅を挙げている。長野新幹線開通後、佐久平新駅周辺では郊外型大型施設の開発が進んだが、新幹線駅が設置されなかった小諸や佐久市街地、中軽井沢駅は衰退した。現在は駅周辺には多くの駐車場があり住宅開発も進み大型ショッピングモールもある。

注釈 8：アヴィレについての概要を述べる。

アヴィレ（自転車市民共同利用システム）

基本料金：150 円/24 時間+デポジット 350 円（レンタルカードを返却するとデポジット分は返却される。）

利用料：30 分まで無料。

30 分以上 60 分まで…200 円

60 分以降は 30 分ごとに…500 円

※1 回の利用が 30 分以内なら、何回利用しても追加料金はかからない。

使用方法：

- ①取扱施設の窓口で申し込み用紙を記入し、本人確認書類をご提示ください。
- ②基本料金 150 円とデポジット 350 円の計 500 円をお支払いいただき、カードを受け取る
- ③駐輪機にカードをタッチしてレンタル。
- ④ステーションに自転車を返却。何度でもレンタル可能。
- ⑤ご利用後、カードの申込みをした窓口へ返却し、デポジット 350 円を受け取る。

<参考文献>

- ・饗庭伸,2015,『都市をたたく：人口減少時代をデザインする都市計画』花伝社
- ・岡本裕志,2016,「コンパクトシティはなぜ失敗するのか 富山、青森から見る居住の自由」(<https://news.yahoo.co.jp/feature/423>)
- ・川上洋司,2008,「次世代型の公共交通サービス導入によるまちづくりー富山ライトレール(LRT)の整備効果を検証するー」『北陸の視座』vol21号
- ・櫛引素夫,2018,「YKK 本社機能移転と新幹線で変化「黒部」の今 整備新幹線構想の「夢」を実現した街の実際」東洋経済オンライン (<https://toyokeizai.net/articles/-/205274>)
- ・佐無田光,2015,「ニュースを読み解く 北陸新幹線の開通と地域経済への影響」『経済科学通信』(138), 9-14, 2015-09
(<http://www2.hokurikutei.or.jp/lib/shiza/shiza08/vol21/topic2/data/>)
- ・辻哲夫,2017,「まちづくりとしての地域包括ケアシステム——持続可能な地域共生社会をめざして——」田城孝雄・内田要編,東京大学出版会
- ・富川篤,2018,「黒部市立地適正化計画の概要ー地元民間企業との連携によるまちづくりを目指す都市ー」『新都市』72(7):20-23
- ・日経情報ストラテジー = Nikkei information strategy ,2015,「北陸新幹線開通で本社機能一部移転—— YKK、富山でものづくり強化」『日経 BP 社』4(5), 100-105, 2015-06
- ・八甫谷邦明,2008,「富山市／公共交通を活用した「串と団子」のまちづくり」『季刊まちづくり』: 32-39
- ・古川興一,2015,「そこを聞きたい 北陸新幹線開業と地方創生 YKK グループ会長 CEO 吉田忠裕氏」『ハウジング・トリビュー』,2015(6), 40-43, 創樹社
- ・師富徹,2018,『人口減少時代の都市：成熟型のまちづくりへ』中央公論新社
- ・脇坂隆一,2008,「青森市／コンパクトシティに向けた取り組みと戦略」『季刊まちづくり』: 40-45

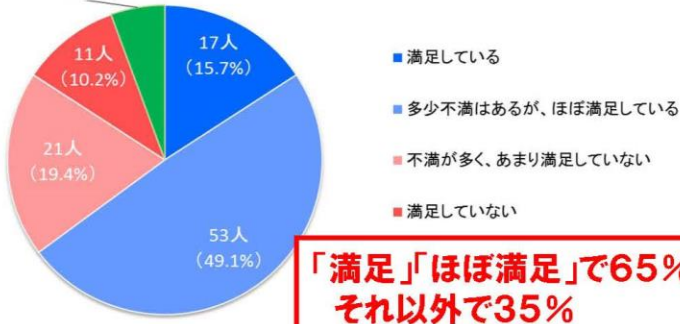
<参考資料・URL>

- ・北日本新聞 (2018年6月23日),「コンパクトシティモデル都市 黒部が県内初選定」(<http://www2.hokurikutei.or.jp/lib/shiza/shiza08/vol21/topic2/data/03.html>)
- ・「黒部市立地適正化計画」資料 平成30年3月30日公表
(<http://www.city.kurobe.toyama.jp/attach/EDIT/015/015919.pdf>)
- ・広報会議,2016,「YKK 吉田会長が明かす 地方創生の現実とは」(<https://www.advertimes.com/20160126/article215803/>)
- ・国土交通省,2018,「コンパクト・プラス・ネットワークモデルの都市」(<http://www.mlit.go.jp/common/001239971.pdf>)
- ・高岡市 HP2018,「高岡市の人口」(<https://www.city.takaoka.toyama.jp/keiei/shise/gaiyo/zinko.html>)

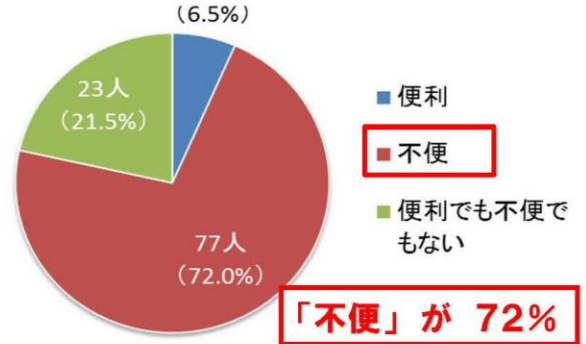
- ・富山県黒部市 HP,2018,「公共交通で行こう！」
(<http://www.kurobe-koukyoukoutsuu.jp/>)
- ・日本経済新聞 (2018 年 2 月 22 日) ,
「高岡市予算案 0.8%減 18 年度 677 億円、財政難で緊縮型」
(<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO27213860R20C18A2LB0000/>)
- ・日本の人口推移,2018,「富山県高岡市の年少人口、生産年齢人口、老年人口の推移」
(<https://population-transition.com/population-839/#i-2>)
- ・日本経済新聞, (2017 年 3 月 13 日) ,「YKK 版地方創生」街はどう変わったー
(<https://www.nikkei.com/article/DGXZZO13914550Q7A310C1000000/>)
- ・NewsPicks 編集部,2016,「YKK の黒部移転。吉田会長が語る “東京に本社がなくていい” 理由」 (<https://newspicks.com/news/1385432/body/>)
- ・NewsPicks 編集部,2016,「YKK 吉田会長が語る、黒部のまちづくりを民間企業が行う意味」
(<https://newspicks.com/news/1387303/body/>)
- ・福井新聞オンライン,(2018 年 5 月 14 日) ,「北陸新幹線が YKK 移転追い風に 富山県黒部市、企業誘致進み手応え」
(<http://www.fukuishimbun.co.jp/articles/-/329690>)
- ・YKK グループ HP (2018)
(<https://www.ykk.co.jp/japanese/index.html>)
- ・YKKAP HP (2018)
(<http://www.ykkap.co.jp/>)
- ・YKK, 2016,「ニュースリリース パッシブタウン黒部モデル第 1 期街区入居募集開始」
(https://www.ykk.co.jp/japanese/corporate/g_news/2016/20160226.html)
- ・YKK,2016,「ニュースリリース 「YKK AP R&D センター」開設 技術の集積地 プロユウザーへの価値提案施設」
(<https://www.ykkap.co.jp/company/japanese/news/2016/20160412.html>)
- ・YKK,2015,「ニュースリリース YKK 株式会社 工機技術本部「ファスナー専用機械部品工場」の竣工」
(https://www.ykk.co.jp/japanese/corporate/g_news/2015/20151105.html)
- ・YKK,2017,「YKK グループが行った取り組み事例」(機能移転のメリット/デメリット)
(http://www.estfukyu.jp/pdf/2016hokuriku/05_ykk.pdf)

機能移転のメリット/デメリット

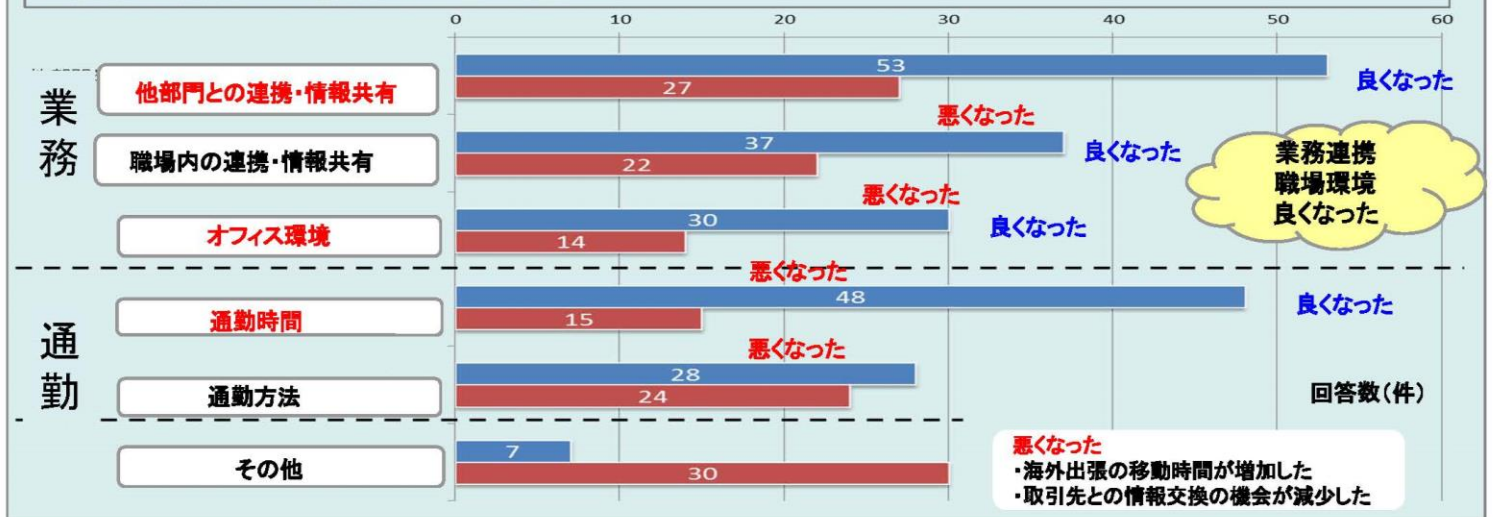
■富山での生活に関して満足ですか



■交通インフラについて



■移動して良かった/悪くなったと感じる点は？



富山県黒部市:人口約4.1万人(H29)↘3.4万人(H47)

国土交通省
(地域公共交通網形成計画)平成27年4月公表
(立地適正化計画)平成30年3月30日公表

地元民間企業と連携しながら、居住・都市機能の誘導及び公共交通の利便性を向上

平成28年4月、YKKの本社機能の一部が黒部市に移転。新たに社員約230人及びその家族が黒部市内へ移住。
黒部地域のまちなかを重点的に再生するため、

居住誘導

YKKと連携したまちなか居住の推進

- ・YKKが、電鉄黒部駅付近の社宅跡地を複合型賃貸集合住宅「パッシブタウン」として再整備(社員以外も居住可能)。保育所やカフェ等の商業施設を併設。
- ・YKKが、JR黒部駅前で、社員寮やホール(コンビニ、カフェを併設)を一体化させた「K-TOWN」を整備。
- ・市が、居住誘導区域内での住宅取得に対し、新規に支援を実施(従来の補助額に30万円を上乗せ)

【フラット35】地域活性化型に関する協定を(独)住宅金融支援機構と締結 → 住宅ローン金利を当初5年間年0.25%引下げ

居住誘導区域内の人口を約1,400人増加(居住誘導区域内の将来人口推計値の約3割に相当)



YKKが整備しているパッシブタウン

都市機能

公共施設再編と併せた複合的な集客機能の整備

- ・市役所跡地に、老朽化した図書館など市内5つの公共施設を集約した「くろべ市民交流センター」を整備。

公共施設の維持管理費を約1割削減

- ・市が空き店舗のリノベーションやマッチングを支援(支援実績:18件(平成22~29年度まで))
- ・NPO法人が空き店舗を活用した認知症カフェを開店。店舗内で認知症・介護予防教室や相談業務を実施。



空き店舗の出店による売上高を約2.7億円/年増加

都市機能誘導区域:現用途地域の約17%

居住誘導区域:現用途地域の約33%に絞込み

＜南北循環線バス路線図＞※時間帯によってルートが変更



＜黒部地域拡大図＞



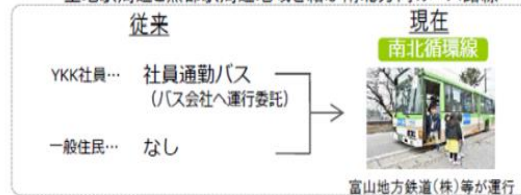
まちなかへの都市機能の集約及び居住誘導と合わせてバス交通網の再編を行うことにより、平成27年に消失したDID区域を復活させる

交通

YKKと連携した公共交通の利便向上

黒部市、YKK、バス事業者等が連携し、企業の社員通勤を取り込んだ一般乗合バス「南北循環線」として運行。

生地駅周辺と黒部駅周辺地域を結ぶ南北方向のバス路線



YKK社員約170人*が、マイカーから公共バス通勤へ移行(* 市内の社宅居住者かつ、マイカー通勤者の約6割に相当)

・「ちよいのり黒部」

(シェアサイクル)を導入
バス停留所に併設したちよいのりステーションを市内5箇所に設置



・東京大学と連携して、ちよいのり黒部の利用状況を分析し、モビリティハブとしてまちなかの回遊性を向上

公共交通利用者の増加により、市の財政負担額を約3割減少

用途白地区域の開発抑制

黒部宇奈月温泉駅周辺地域において、地元住民により、「景観協定」を締結。建築物の用途や高さを規制。



立山連峰の景観に配慮したまちづくり

巻末資料2:コンパクト・プラス・ネットワークモデルの都市 黒部市(国土交通省(2018)より)