

## 第6回(仮称)苫小牧市民ホール建設検討委員会 議事要旨

1 日 時 平成27年10月19日(月)14時00分

2 場 所 本庁舎9階 第1委員会室

3 出席者

- (1) 委員 7名
- (2) オブザーバー(基本構想策定委託者)3名
- (3) 事務局 市民生活部次長ほか2名
- (4) その他 庁内関係者4名

4 次 第

- (1) 開会  
(事務局)

本日は、市の施策である上位計画の説明を担当の方から説明させていただきたい。

(委員長)

これまで敷地の中での建物の議論をしてきたが、もう少し大きな視点でこの施設が市域のどのような場所にあるのか、その他のまちづくり関係の計画とどのような関係があるのか、再確認の意味も含め、理解を深めていきたい。その中で質問があれば、適宜発言していただく形にしたいと思っている。

(2) 第5回(仮称)苫小牧市民ホール建設検討委員会の議事要旨

(委員長)

前回の復習をさせていただくと、まずは「優先順位」というキーワードがあった。施設の複合化を図るうえで、どういったコンセプトや理念を持って複合施設をつくっていくのかを基本にしながら、重複する機能や諸室を減らしていく必要がある。これは初期の建設費が安くなるだけではなく、他にも多くの公共施設がある中で、どのくらいの規模の施設をどの程度抱えていくことになるのかを見据えたうえで考えていく必要がある。そういった意味合いでの「優先順位」というキーワードがあった。

次に「フレキシビリティ」であるが、今後、複合施設を検討していくうえで占有特化した部屋や場所はなかなか利用頻度が上がりにくい。できるだけ柔軟性を持った形で複合的な利用をすべきというのが「フレキシビリティ」の意味合いになっている。ただ注意しなければならないのが、多目的化は全てが中途半端になってしまう

うことがあるので、柔軟性は非常に大切なのだが、一方で個性を出せるようにすることも同時に検討しなければならない。

「定常・定期利用」であるが、主としてホール・劇場ということになると毎日利用されるわけではない。いかに複合施設が日常的に市民に使っていただけるようになるか、定常的に開催されるものはきっかけ作りとして有効に働いてくれることがこのキーワードになっている。例えば、免許更新や確定申告等、同じ人が毎日来るわけではないが、必ず定期的に人が来るが見込める「定常・定期利用」をうまく使うことにより、情報提供やついでに活用してもらうことを考えていくべきであろう。

「脱管轄・脱所管」は、どこの自治体でもいわゆる縦割りということが起こってしまう。どうしても管理運営上、あまりにも領域に執着してしまうと非常に硬直したサービスにしかならない。一番大切なのは、市民の方々の利便性と満足度であるので、なるべく複合施設として所管を横断して一体的にサービスを提供できるようなことを考えていかなければいけない。

これらを総じて、「再定義」ということで前回の検討委員会で「複合施設は単なる集合ではなく、新しい一つの施設として考えていきたい」という言い方をさせていただいた。既存の施設のどれを更新するかという考え方をすると、A、B、Cがあって、それを束ねるということで複合施設になるのだが、意識としてA+B+Cの足し算を持っていると、どうしても所管や領域が解消されずに引きずってしまう。新しい目的やサービスを持った一つの施設という捉え方が重要だと考えている。したがって、議論をしていく中で市民会館等の既存のハコモノで議論を分けていくのではなく、新しい一つの施設として主に「鑑賞」、「活動」、「窓口」、「展示」というような機能を担う場所があると考えer必要がある。また、それについて重点的に関わるであろう方々の知見を集約して議論していくといった姿勢が大事ではないかと思っている。こういったキーワードが新たに追加されたことを踏まえ、本日は上位計画を再確認したいと思う。

どうしても施設の議論になると、一つの施設に対して一つの機能しか持てないと考えてしまうが、公共施設というのはそもそも、どのような場所にあって、どのくらいの圏域があって、どのようなアクセスになるのか、市街地の活性化や賑わいに貢献できるのか、もう少し広い視点で捉えていくことが重要である。

### (3) まちづくり・公共施設関連の上位計画の説明

～都市計画マスタープランの紹介(内容は別紙のとおり)～

(委員長)

スライドの8ページについて、市民会館がある現在の位置関係と絡めながら、括っている色ごとに地図の情報を補足していただきたい。

(まちづくり推進課長)

ピンク色の部分に関しては駅周辺の利便性の向上を計ろうということで色付けをしている。ふるさと海岸や港までを繋ぐネットワークを繋いでいこうと重点的な整備を計ろうとしており、併せて青色の部分のぷらっと港市場や漁業組合と連携を図りながら、町や港を生かした魅力づくりをしようとしている。また、緑色の部分に関しては緑の演出ということで様々な緑の空間があるが、大きなものとして緑ヶ丘公園があるので、そういったものと有機的な連携を考えている。その他に、オレンジ色の現市民会館等がある場所は文化施設の集積地となっているので、そういったものと連携した緑溢れる空間の形成というものを図っていきたいと思っている。

(委員長)

苫小牧駅から太い矢印が海の方まで伸びているが、その部分に関して具体的にどういった内容の整備が想定されるか。

(まちづくり推進課長)

ここにはシンボルストリートとカルチャーストリートがあり、モニュメントや緑が整備されているところだが、将来的にはこの矢印部分を海までの連絡通路として位置付けをしていきたいと考えている。

(委員長)

先ほどから何回か「歩いて暮らせるまちづくり」というフレーズが出てきたが、駅から矢印が伸びている部分に関しては、歩行空間を豊かにしていこうという方針だろうか。

(まちづくり推進課長)

ご指摘のとおりである。

(委員長)

18 ページに苫小牧駅から半径 500 メートルの円を描いていただいている。その部分について、歩道が広がったというだけではなかなか人が往復することにはならないと思うが、その点について歩行空間の整備ということで検討されていることや課題はどのようなものがあるか。

(まちづくり推進課長)

経路の整備ということでは、シンボルストリートとカルチャーストリートをバリアフリーの生活関連経路として位置付けようとしているところである。先般、町歩

きということでこのルートについて、実際に町歩きをしていただき、一般の方や身障者の方等から課題を抽出していただいたところである。それらを今年度に策定するバリアフリー基本構想の中に位置付けて、平成 28 年度以降に改善を図っていきたいと考えている。

(委員)

仕事柄、今までもまちづくりに携わってきたのだが、観光ビジョンの中で苦小牧駅からぷらっと港市場がある魚港区の活性化についてどうにかならないかということで話し合いが持たれた経緯はある。その中で市民会館を含めた文化施設の集積地は通過点にあり、各ボランティアの方が歩いて散策したり、宮沢賢治にゆかりがある場所があったり、観光協会も自転車を貸して、こういった経路を散策できるように取組みがされていることは事実である。

(委員)

「町と海、樹と海を繋ぐ」という項目があるが、私たちも複合施設にどのように市民の方々を集めることができるか様々な交通手段を検討していた。お考えがあれば、交通手段に関して意見をお伺いしたい。

(まちづくり推進課長)

今年の 4 月からバス会社と協力して循環バスを運行している。苦小牧駅から港を結んでいる路線と、市立病院を結んでいる路線があったのだが、これらを一つの路線として循環バスの経路とした。現在では、この逆回りも含めて 10 便/日を運行させていただいている。状況としては、始めて半年ほどなので検証はこれからになるが、複合施設の交通手段の一つとして考えられるのではないかと考えている。

(委員)

駅から歩く等の様々な施策がされているのだが、苦小牧市は東西に長い都市で市民の方が東西から苦小牧駅前に来た時に駐車場がない。そこまでわざわざバスで来た後に、歩いたり、循環バスに乗ったりするのは疑問である。例えば、駅周辺や市民会館周辺に車を停めて、ぐるっと循環バスで動けるのなら良いと思う。そのあたりは中心市街地だけで考えているところがあるのではないかと考える。観光客だけなら良いが、市民がどう使っていくかというサイクルを考えていかなければいけない。そのあたりでの市民会館との関係で疑問に残る部分がある。

(まちづくり推進課長)

これから都市計画マスタープランの見直しをしていくのだが、概念的な話としてそれぞれの身近な生活拠点で買い物等をしていただきたいと考えている。ただ、苦

小牧駅周辺は中心市街地であり、商業・業務施設の集積があるので公共交通機関を使ってここまでのアクセスをしていただきたいと考えている。また、ご指摘いただいたとおり、駐車場の問題はあるが、これから高齢化社会になるにあたって、車で動くというよりも交通弱者にも対応した公共交通を確保することが大きな施策になろうと考えている。

(委員長)

私は市外の間人なので教えていただきたいのだが、市内に住む皆様の交通手段の優先順位として、東西に移動する際の交通手段は車の次にバスになるのだろうか。車やバスを交通手段の優先とした時に市民の方々だけでなく、それは観光客も同様のことが言えるのではないかと思う。苦小牧市の町のつくりから言って、現実的に車で移動せざるを得ないところはある。例えば、頻度の話でいうと東北の大震災で被災した気仙沼線等は BRT(※1)に取って替わっている。その方が電車よりも便数が格段に増えて便利になったという話もある。バスの東西方向への利便性とその頻度は、前提にしないといけないところはあると思う。どうしても先入観として駅を起点に考えてしまうのだが、例えば中心市街地のところでコミュニティバスが来て、そこを起点に駅方面等へ歩きたくなるような整備の考えもあると思う。あまり JR に固執しすぎると、現実離れしてしまうところがあるのではないか。

※1 BRT : 震災により被害を受けた鉄道の代替として始まった、バスによる高速輸送システム。

(委員)

図書館にしてもスポーツセンターにしても、車での利用者がほとんどだと思う。JR 周辺に固執することなく市役所周辺にそういった施設があるので、その周辺からの移動手段を考えた方が良いのではないかと考える。

(委員長)

現市民会館の場所は海との関連も考えたときに中継地点になると思う。意識的に起点を設けるとするのは良い考えではないかと思っている。それと先ほど自転車という話題が出ていたが、個人的な考え方になるのだが積雪寒冷地の方がレンタサイクルをすべきだと考える。私が本州の他都市に住んでいた時に一年中自転車を利用していたのだが、一年のうち半年は自転車が使えないので北海道に来てからはメリットを感じなかった。それならば夏の間シェアして冬の間は一括して保管しておくという考え方もあるのではないかと思う。今回のような公共施設の集積地にレンタサイクルを置いて、1km 圏内を周るのは面白い。そうすると自転車レーンを設ける等の取組みもできるのではないかと感じたところである。

～公共施設白書の紹介(内容は別紙のとおり)～

(委員長)

委員の皆様からご質問やご意見があればお願いしたい。

(委員)

資料の2 ページ図表 1-5 で人口の推移の記載があり、西も中央も東も均等に減少しているが、どのような理由なのだろうか。苫小牧市の人口はご存知のとおり西から東に人が移っているが、そういった移動も考慮した推移になるのだろうか。

(委員長)

日常の体感としてそのように感じられているところはあると思う。この規模の面積と人口だと局所的な減少も大きな桁の中で解消されてしまうので、体感とこの数値とでは感覚的に合わないところは出てくると思う。

(委員)

実際に私は東地区に住んでいるが沼ノ端地区は増加しており、勇払地区は減少傾向にある。

～CAP(まちなか再生総合プロジェクト)の紹介(内容は別紙のとおり)～

(委員長)

委員の皆様からご質問やご意見があればお願いしたい。

(委員)

複合施設を検討していく中で、現在の課題としては、どのように人の流れをつくらうかということが話題になっている。それには当然、中心市街地の活性化が関わってくるだろうと思っている。それから苫小牧駅から現市民会館周辺にどう足向けさせるか話し合いの中で色々な案が出ている段階である。実際にそのような方向性で考えていく中では、CAP は複合施設の話し合いに直結してくる話であると思う。また、今後様々な方法論が考えられるが、駅から市民会館までの人の流れに加えて文化交流センターも CAP の考え方に結びつけるべき施設であり、ネットワークであると思っている。

(委員)

まちなか交流センターについて、私たちが考えている複合施設と非常に重なる部分があると思う。実際に今抱えている問題やアイデアがあれば参考までにお伺い

したい。

(まちなか再生主幹)

現在、抱えている問題点としては、いかに広く交流していただけるかというところである。まちなか交流センターは苫小牧駅から徒歩1分のところにあって、今は主に市民の皆様に利用を促しているが、今後は札幌圏や千歳市の方に向けて情報発信して、あちらからお客様を引っ張るということもやるべきだと指定管理者とも話している。やはり、飽きられるというところが一番怖いところで、公共施設らしくない運営をして下さいというようなお願いを指定管理者には話している。そういったところが今後年間25万人の利用者を継続していく鍵になると思っている。公共施設だから毎年同じようなことしていればいいと甘んじないようにしたい。

(委員長)

商業政策からまちなか再生へという方針も非常によく理解できたが、そうは言ってもまだ全般的に商業ベースでの考え方が多いように思える。是非、今後は複合施設の話し合いと連携できるような議論の場が設けられるといいのではないかと感じた。

近年、まちなか再生や活性化で注目されているのが、まさに今後複合施設との連携で関わるであろう文化的活動と生活の活性化と商業のリンクである。様々なところでチャレンジされており、ポイントになってくると思う。どうしても商業ベースで考えすぎると、何を売り込むかという姿勢になり、お客様が飽きる、飽きないという議論になってしまう。むしろ、市民のための生活環境というのは、毎日来ても居心地の良い場所であることが重要であり、そういった視点でいうと、商業に偏らない文化や教育の活動場所のメリットが生まれ、新しい複合施設と駅前を軸とした相乗効果が生み出されると思えた。今後、検討委員会とどういった形で関われるかわからないが、何らかの形で議論ができる機会があればと思ったところである。

本日は上位計画の紹介ということで3つの説明をしていただいた。改めて俯瞰的に見ることによって今回の議論が局地的に施設を作ることだけでなく、町全体の構造や人の移動に関わるという認識や確認が取れたと思う。総じて感想やご意見があれば伺いたい。

(委員)

これからの高齢化に向かう現代人は、過去と比較しても人種が変わってきていると思う。例えばスマートフォンで買い物をしたり、移動したり、何でも自分でやってしまう時代になってきている。確かに中心部の活性化も必要だが、マーケティングができてから郊外に大型施設ができて車でも移動できてしまう。最近の公共施設は作るにしても車のアクセスを全く考えていないことが多いが、今後の60代、

70代の方々については車の移動になると思う。これからの高齢者は、スマートフォンで市内のどこに車があつて、何分くらいで車がここまで来るか把握できるようになるかもしれない。苫小牧市はこれだけ横長の町なので、次なる施策を考えていくべきであり、今後商業の動きはもっと早くなると思う。やはり公共施設がある以上は、ある程度の駐車場は絶対に必要で、そこから循環バスへのルート等を考えていくことになると思っている。

(委員長)

ご指摘のとおりだと思う。今後20年、30年経過した時に今の市民生活と全く違う生活になっているかもしれない。そういった時代を見据えた広い意味でのインフラというのを考えていくことは極めて大事だと思っている。先ほどのCAPのご説明でも話が出ていたが、商業ベースの考え方に寄り過ぎると公共施設としては良くないところもあるので、あまり商業・利便性ではなく、場所の価値や居場所も重視すべきであり、バランスを取るべきところだと考えている。ただ、駐車場の話は大事だと思うが、どこもかしこも駐車場にしてしまつては、全く歩かなくなつてしまうので、拠点的に駐車場が集まっている区域があり、その先は歩いていくようなメリハリが重要だと思う。駐車場については、ただ単に今回の複合施設としての駐車場として見るだけでなく、もう少し広域的に見て提案していければ良いと考えている。

今後に関しては、これまでの検討委員会の中で多くのキーワードが出てきた。これらを、1つの施設としての「鑑賞」、「活動」、「窓口」、「展示」の機能に対して、重点的に関わるものを振り分けていく整理を行いたい。委員の皆様方からも徐々に具体的なアイデアが出始めているので、ワークショップのような雰囲気での検討委員会でやってみたいと考えている。次回に向けてはより具体的なアイデアを出していただけるよう、是非ご協力いただきたい。