



苦小牧 都市再生コンセプトプラン 2021年（令和3年）3月

Contents

01	本プラン策定の背景と目的	03
02	苫小牧市の現状及び課題	07
03	国内外のまちづくり事例	32
04	苫小牧都市再生コンセプトプラン全体像	42
05	苫小牧都市再生コンセプトプランにおける「まちづくり」コンセプト	65
06	「まちづくり」コンセプトの実現におけるフィージビリティの考察	78

01

本プラン策定の背景と目的

- 調査の背景と目的
- 調査範囲及び方針

本プラン策定の背景と目的



背景・目的

<背景>

- 苫小牧市は、人口減少に直面し、市税収入の減少、経済規模の縮小、社会保障費や公共施設の更新費の増加など、厳しい行財政運営が求められる時代の転換期を迎えている。苫小牧市では、将来を見据えた成長戦略として、国際リゾート構想の実現にチャレンジしており、苫小牧都市再生コンセプトプランは、雇用の創出や地域経済の活性化に大きく寄与するものと期待されている。
- 北海道ゲートウェイ構想、港湾・空港のダブルポート、ものづくり・物流機能の充実、豊かな自然環境資源といった外部環境に加え、道内空港民営化、森林リゾート、民族共生象徴空間、北広島ボールパークといった周辺開発を苫小牧市の強みと捉え、これらを活かした国際リゾート構想の実現が求められている。

<目的>

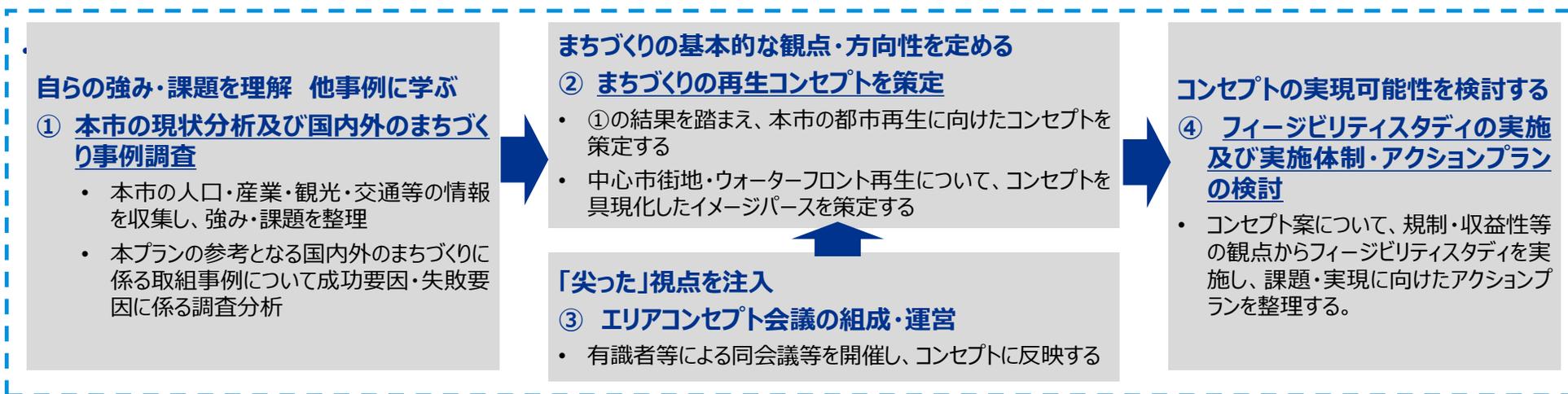
- 苫小牧市は、ものづくり産業のさらなる展開、臨海ゾーンにおけるロジスティクスの展開、臨空ゾーンにおける国際リゾートの展開というダブルポートシティの特性を生かした成長戦略を掲げており、これら成長戦略の方向性を示す「都市再生コンセプトプラン」を策定し、環境と産業が共生する持続可能な都市の実現に向けて、苫小牧市の各施策に反映していくことを目的とする。
- 都市再生コンセプトプランは、苫小牧市の都市再生を実現するために、苫小牧市の現状分析及び地方創生に向けた課題・制約要因を把握するとともに、市民、国内外からも魅力的なまちづくりを実現するための体制構築に向けたものとする。
- 「都市再生コンセプトプラン」の検討・策定には、専門的知見を仰ぐことが肝要である。そのため、本計画の検討・策定プロセスにおいては、交流人口増に向けた見識を有する有識者等で構成する検討会議を開催し、将来の都市再生に向けた取組に、その専門的知見を最大限反映する。

本プランの位置づけ・全体像

本プラン策定の目的

本市は、ものづくり産業のさらなる展開、臨海ゾーンにおけるロジスティクスの展開、臨空ゾーンにおける国際リゾートの展開というダブルポートシティの特性を生かした成長戦略を掲げており、これら成長戦略の方向性を示す「都市再生コンセプトプラン」を策定し、環境と産業が共生する持続可能な都市の実現に向けて、本市の各施策に反映していくことを目的とする。

本プランの全体像



苫小牧都市再生コンセプトプランとして取りまとめ

プラン策定の進め方

苫小牧都市再生コンセプトプラン検討会議

北海道の玄関口という本市の特徴を生かした今後のまちづくりを検討するために、各分野において意見をいただき、都市再生コンセプトプランを策定し、次年度以降の事業化を目指す。

次世代産業検討会

検討内容

- ・ 地元産業界における次世代の新産業誘致や誘致のために必要な官民の取組
- ・ ダブルポートの魅力向上
- ・ 北海道の特徴を生かしたMICE誘致

苫小牧埠頭(株)、苫小牧港開発(株)、(株)苫東、北海道エアポート(株)、苫小牧信用金庫、苫小牧港管理組合

T. O. P (Tomakomai Open Project)

検討内容

- ・ 苫小牧の顔である“まちなか”に対するシビックプライド（新たな誇りと愛着）を育て、日常的なにぎわい創出
- ・ エリアコンセプトの検討

商店・飲食店関係者、地元企業関係者、苫小牧青年会議所、市内在住外国人等

エリアコンセプト会議

検討内容

- ・ 各分野の有識者や企業の見解等を踏まえ、全体のエリアコンセプトの方向性
- ・ グローバルな視点で交流人口増加に向けた方向性

座長：隈研吾

有識者

(株)ONESTORY 代表取締役 大類知樹

面白法人カヤック 代表取締役 柳澤大輔

(株)ナインアワーズ 代表取締役 油井啓祐

司会：清野由美

運営：あずさ監査法人

事務局：苫小牧市・苫小牧商工会議所・苫小牧観光協会

02

苫小牧市の現状及び課題

- 苫小牧市の概況・課題（人口・産業・観光・交通）
- 中心市街地及びウォーターフロントの概況

苫小牧市基礎情報

- 北海道南西部に位置し、新千歳空港から車で約20分、札幌市から車で約1時間のアクセスが可能。また国道36号線、苫小牧港も整備され、陸・海・空路全てに発達している地域である。令和2年には、「苫小牧中央インターチェンジ」が開通した。
- 気候は冬の降雪が少なく、北海道の中でも比較的温暖な地域である。

海・空・陸のアクセス



苫小牧中央IC

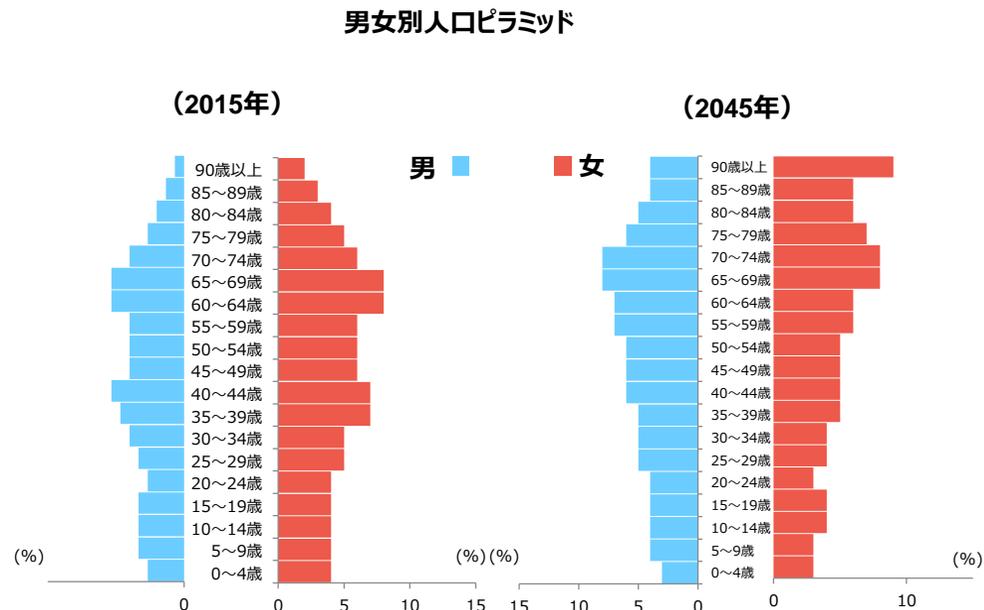
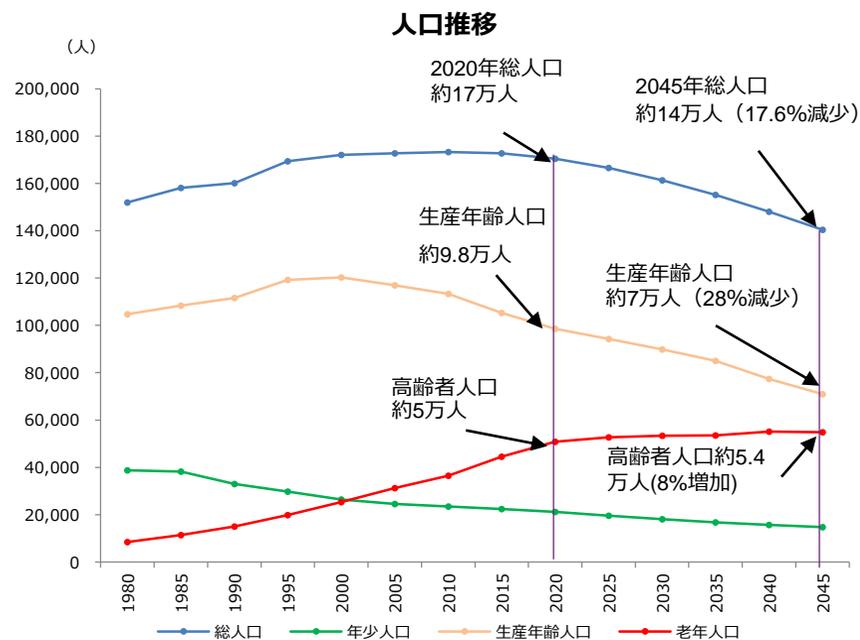


→2020年12月より、苫小牧中央IC開通

出典：苫小牧市「企業立地ガイド」、NEXCO東日本プレスルーム (<https://www.e-nexco.co.jp/pressroom/hokkaido/2020/1105/00008669.html>)

苫小牧市の概況（人口）：人口・少子高齢化・転入転出状況

- 2014年以降人口減の状況にあり、2045年の人口は現状よりも17.6%減、高齢者人口割合は約40%になることが予測されている。
- 生産年齢人口は2045年には28%の減少が予測されており、働き手の確保と需要減が課題となる。



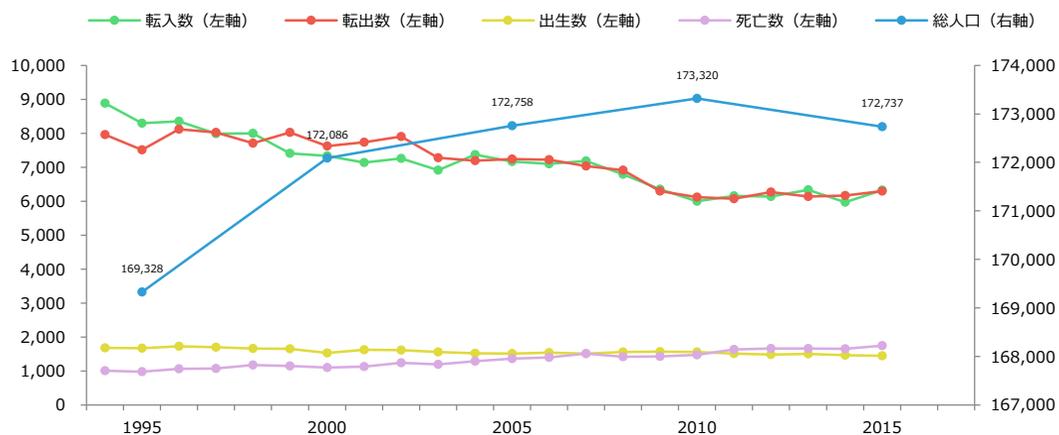
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」
 【注記】2020年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成30年3月公表）に基づく推計値。

出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」
 【注記】2020年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成30年3月公表）に基づく推計値。

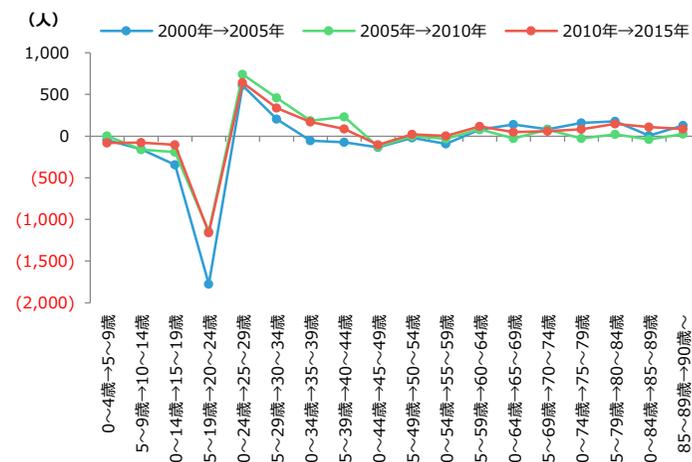
苫小牧市の概況（人口）：人口・少子高齢化・転入転出状況

- 転入・転出状況を見ると、1998年までは転入が転出を上回っていたものの、1999年以降転出が転入を上回り、その後は転入転出がほぼ同水準に推移している。今後、良質な雇用を増やすことにより転入者を増加させるとともに、子育て環境をより良くすることで出生数増を目指していくことが求められる。
- 年齢階級別の転出状況を見ると、若年層の市外への流出が大きく、大学進学や就職を機に市を離れ、札幌市や首都圏に流出している状況となっている。市内の雇用の充実や若者層が楽しめるまちづくりが求められる。

出生数・死亡数及び転出数・転入数



年齢階級別純移動数の時系列経緯



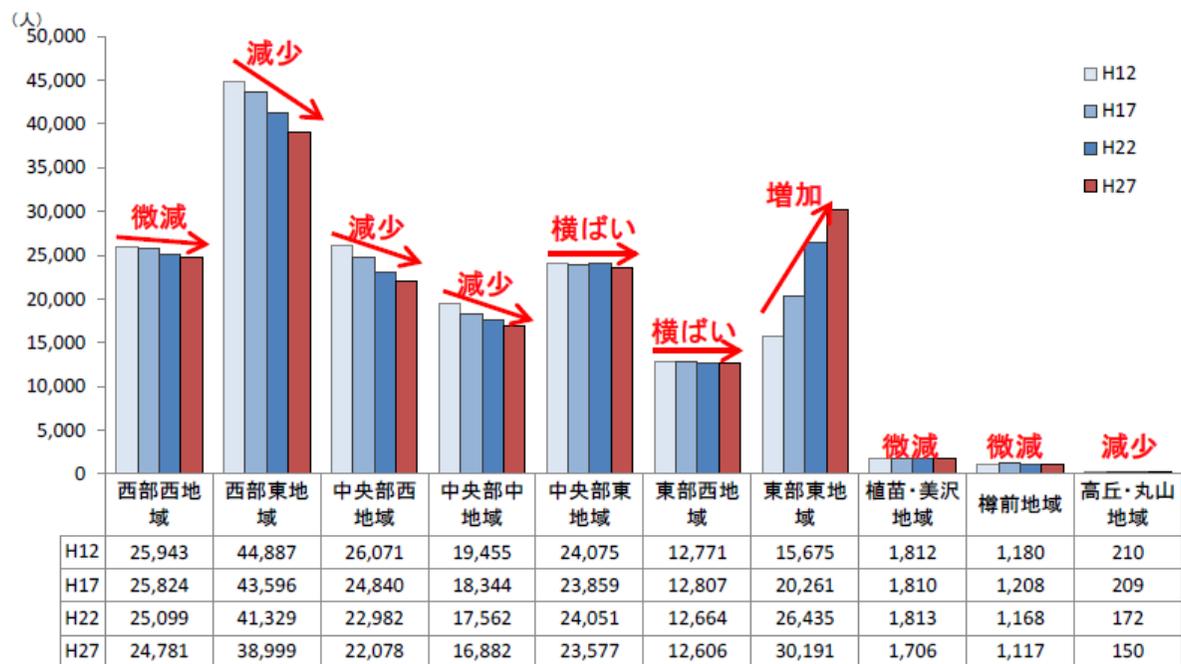
出典：総務省「人口推計」「国勢調査」「住民基本台帳人口移動報告年報」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」、厚生労働省「人口動態調査」
 【注記】2015年までは「国勢調査」のデータに基づく実績値、2020年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成30年3月公表）に基づく推計値。

出典：総務省「国勢調査」、厚生労働省「都道府県別生命表」に基づきまち・ひと・しごと創生本部作成

苫小牧市の概況（人口）：地域別人口動向

- 2000(H12)年から2015(H27)年までの人口推移をみると、中央部西地域・中地域・西部東地域は減少傾向となっている。
- 一方で、沼ノ端の宅地分譲が進んだことにより、東部東地域は増加が続いている。

地域別人口の推移



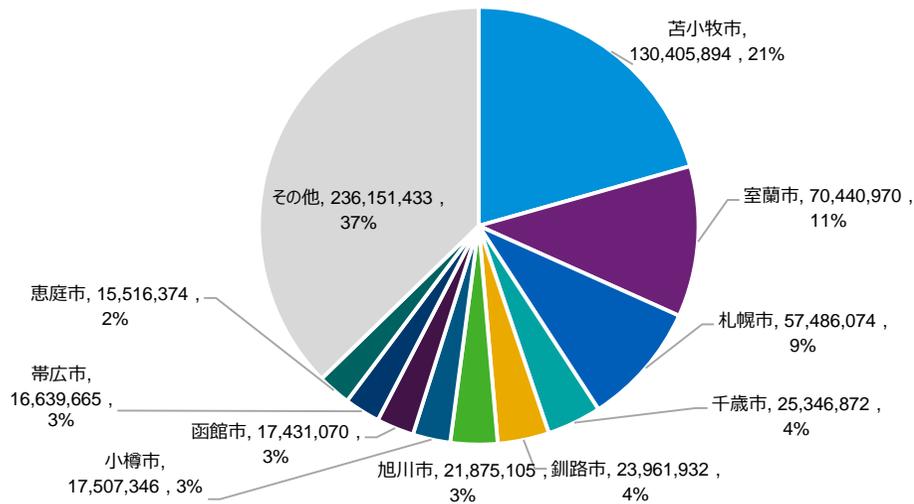
資料：総務省「国勢調査」

出典：株式会社ドーコン「苫小牧市地域公共交通網形成計画検討業務報告書」p5より抜粋

苫小牧市の概況（産業）：産業集積・ダブルポートの強み

- 「苫小牧港」と「新千歳空港」のダブルポートを擁し、道内の重要な産業拠点としての強みを持っている。
- 道内工業製品出荷額は、道内トップの約2割を占め、更なる産業発展へとつながるポテンシャルを有している。

道内上位（10位）製造品出荷額等割合（万円）



事業所数193事業所、従業員数11,806人、従業者数4人以上の製造業を営む事業所

出典：苫小牧市「2019年（平成30年実績）工業統計調査結果概要」

産業概要

苫小牧市は明治期から紙の町として発展し、製造業に強みを持つ。また空と海のダブルポートを有した物流の重要拠点として機能している。

■ 工業

- ✓ 苫小牧西港臨海部に石油精製・自動車・電力・木材等の産業集積
- ✓ 苫小牧東部に石油コンビナートが林立
- ✓ 苫東工業地域でスマートアグリ事業を展開

■ 研究開発

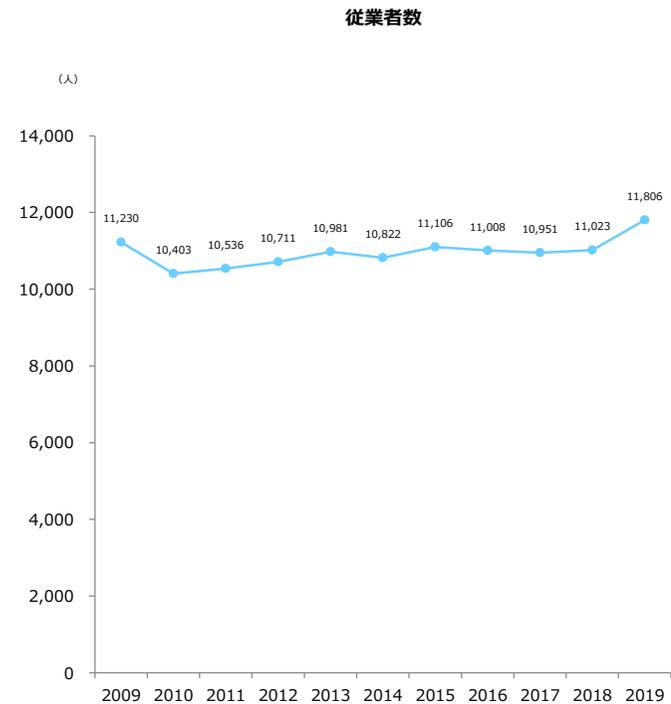
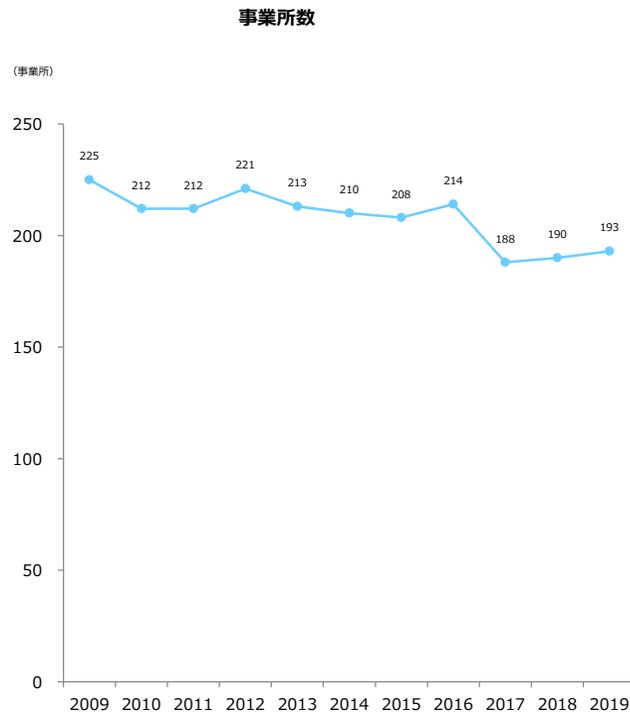
- ✓ 積雪寒冷地での自動走行、ロボット・ドローンの実証実験

■ 物流

- ✓ 苫小牧港は中長距離の内貿定期・定航船の運航便数としては全国一
- ✓ 新千歳空港から車で20分のアクセスが可能
- ✓ 道内最大級の冷凍冷蔵倉庫を活かした「食」の物流拠点

苫小牧市の概況（産業）：製造業の状況

- 製造業における事業所数はやや減少がみられるものの、従業者数は持ち直しがみられる。しかし工業の自動化が進む中、さらなる雇用の拡大を見込むことは厳しい状況にあり、新産業の創出も視野に入れた取組が求められる。

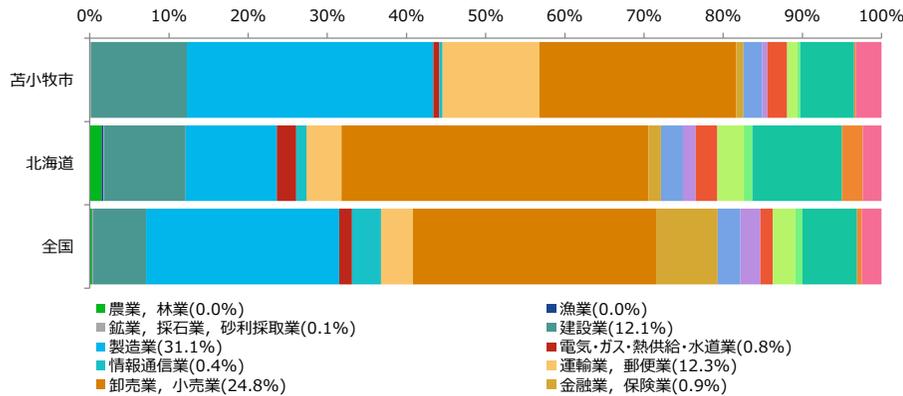


出典： 経済産業省「工業統計調査」再編加工、総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」再編加工、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」【その他の留意点】 従業員数4人以上の事業所が対象。

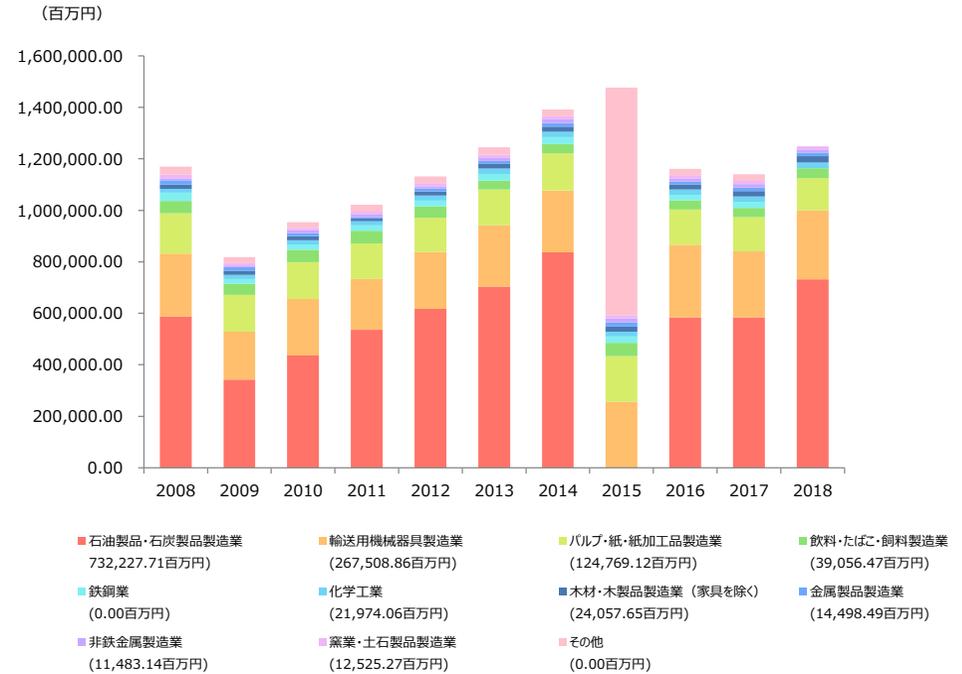
苫小牧市の概況（産業）：製造業の状況

- 売上高構成比を見ると、製造業が全体の売上高の約3割を占め、市の基幹産業となっている。
- 製品出荷額の推移を見ると、2009年以降増加傾向にあった出荷額が近年伸び悩んでいる。

産業大分類別に見た売上高（企業単位）の構成比（2016年）



産業別製品出荷額等の変化



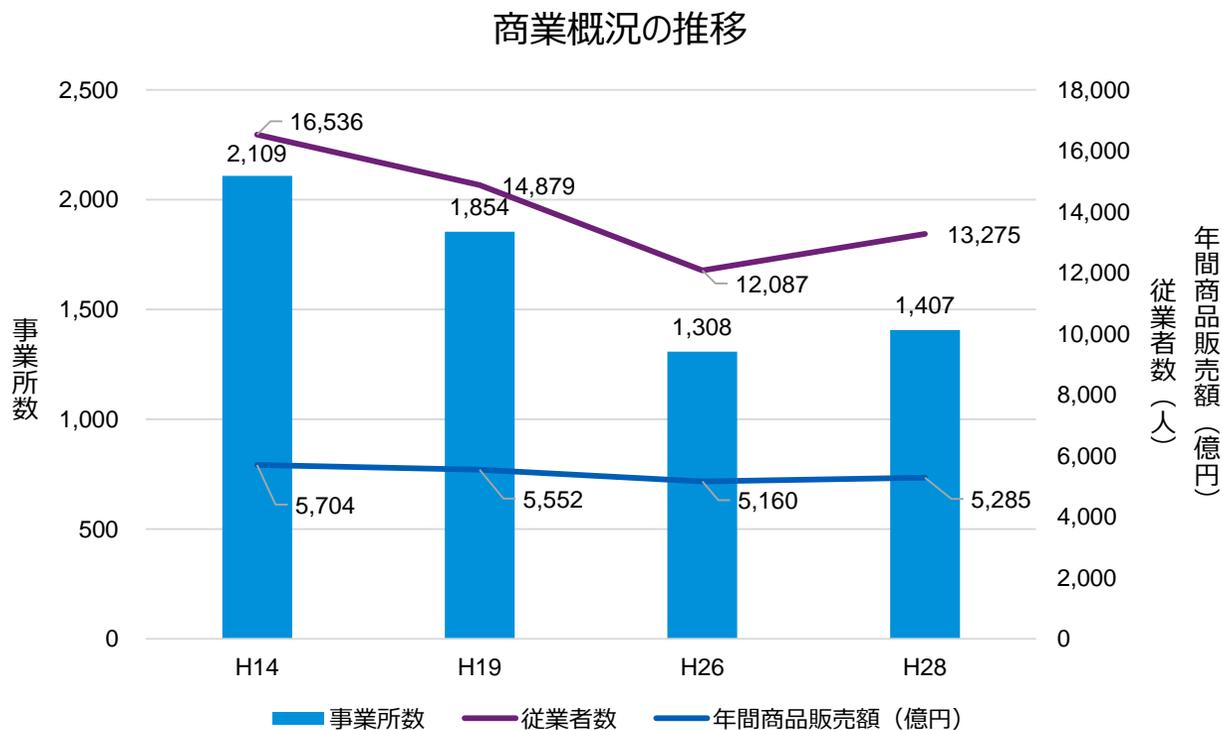
出典：総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」再編加工
【注記】凡例の数値は選択地域の数値を指す。

出典：経済産業省「工業統計調査」再編加工、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」再編加工、

総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
【注記】凡例の数値は最新年の数値を指す。【その他の留意点】従業員数4人以上の事業所が対象。

苫小牧市の概況（産業）：商業の状況

- 2002(H14)年から2016(H28)年にかけての商業の推移をみると、年間商品販売額は横ばいで推移している。
- 事業所数及び従業者数については、H14からH26にかけて減少傾向がみられたが、H28には改善傾向がみられた。しかし全体としては減少傾向にある。

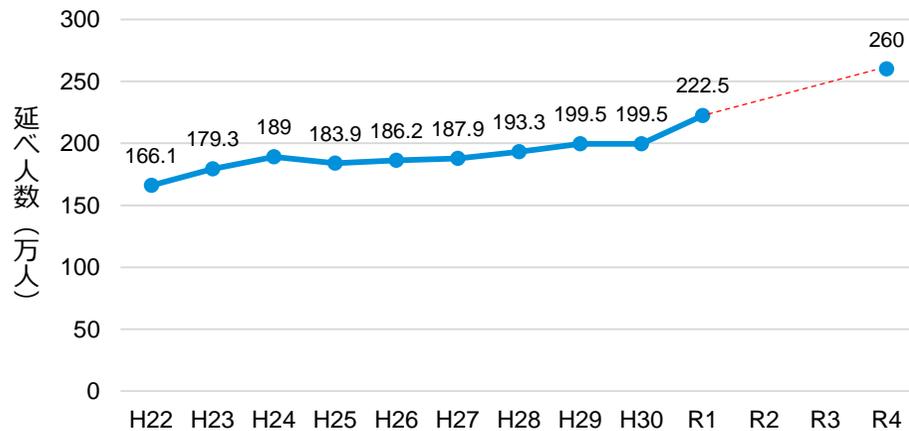


出典：苫小牧市「令和元年版苫小牧市統計書」、北海道「平成28年経済センサス-活動調査確報集計結果公表（北海道分）」

苫小牧市の概況（観光）：観光の状況

- 2019年度時点の観光入込客数は222.5万人である。2022年度まで観光入込客数260万人を目標としている。
- 樽前山、ウトナイ湖、オートリゾート苫小牧アルテンなどの豊かな自然観光資源が存在する。

苫小牧市の観光入込客数の推移と目標値



出典：苫小牧市「観光振興ビジョン」

苫小牧市の主な自然観光資源



樽前山

標高1,041mの活火山で、溶岩ドームは、天然記念物に指定。気軽に登れる山としても人気。

ウトナイ湖

国内4番目のラムサール条約登録湿地。
道の駅が併設されている。



オートリゾート苫小牧アルテン

全国で数少ない、5つ星オートキャンプ場。夏にカヌー、冬キャンプでも賑わいを見せている。

苫小牧市の概況（観光）：観光振興ビジョンの取組状況と課題

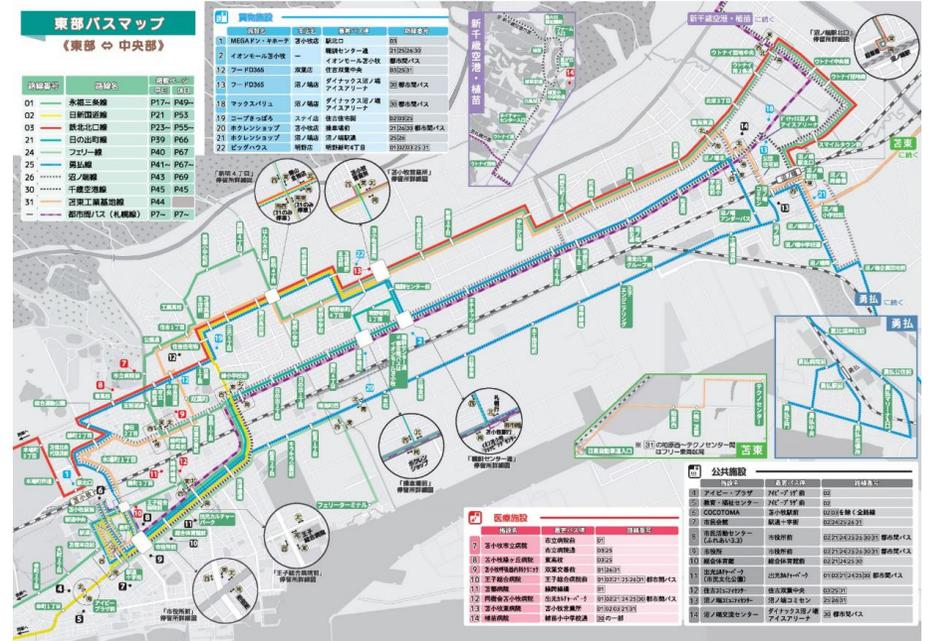
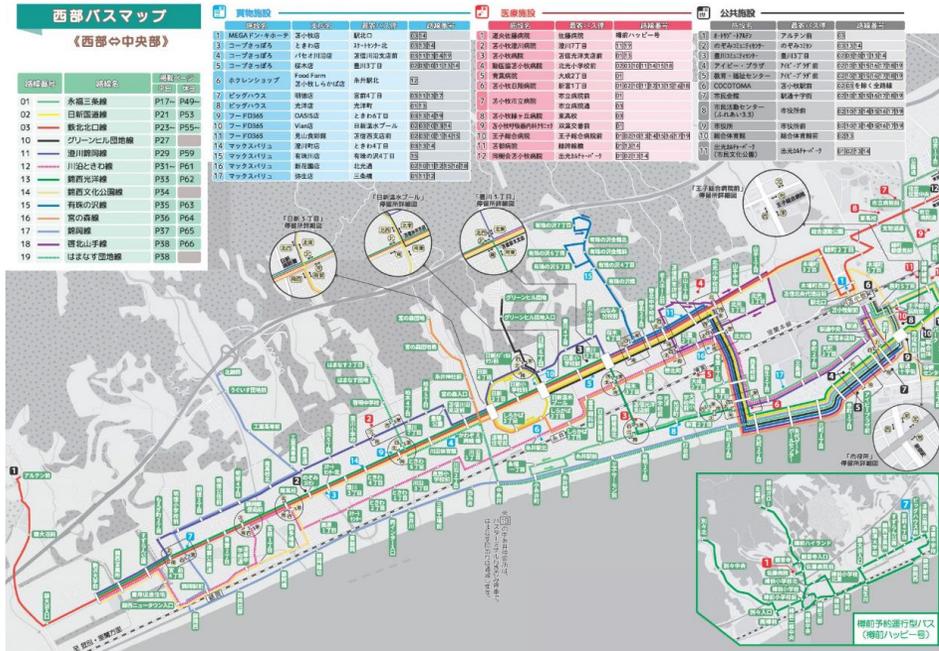
- 苫小牧市は、苫小牧市総合計画（基本構想・第5次基本計画改定版）に基づいた「活力ある産業と賑わいのまち」の実現に向け、2016年2月に観光振興の進むべき方向性とあり方を示す「観光振興ビジョン」を策定した。
- 新たな消費や新たな産業の創出につながる可能性がある観光振興に、長期的な視点からまちぐるみで取り組み、交流人口の増加による地域経済の活性化を図ることとしている。

🔍 目標	📋 取組内容	⚙️ 課題
1 地域の魅力の有効活用	<p>観光入込客数を2022年度 260万人 (2019年度実績：222.5万人)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 樽前山麓の広大な自然、ホッキ貝に代表される美味しい食材、一般社団法人日本オートキャンプ協会認定の全国屈指の5つ星キャンプ場「オートリゾート苫小牧アルテン」等の観光資源の有効活用 ● アニメツーリズム推進事業を開始 	<ul style="list-style-type: none"> ● 産業を新たな観光資源として活用 ● ダブルポート・国道36号線沿いという立地を生かした観光客の取込み ● 食のブランド化の推進
2 まちぐるみでの観光推進	<p>観光案内所利用状況を2022年度 40,000件 (2019年度実績：36,007件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● クルーズ船やフェリーの乗船客に対する官民一体の「おもてなし」 ● 観光事業者、観光団体、経済団体、行政機関など官民一体の連携、情報発信 	<ul style="list-style-type: none"> ● 官民一体の観光振興に向けた連携体制素地づくり
3 新たな魅力づくり	<p>とまこまい港まつり、とまこまいスケートまつり、たるまえサンフェスティバル、東胆振物産まつり等の観客動員数を2022年度 55万人 (2019年度実績：55.0万人)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「とまこまいコスプレフェスタ」やご当地キャラクター「とまチョップ」などの新たなサブカルチャーを活用 ● 映画ロケ地誘致などのフィルムコミッション事業 	<ul style="list-style-type: none"> ● イベント開催を観光客誘致につなげるため、特徴あるイベントを開催

出典：苫小牧市「観光振興ビジョン」平成28年2月

苫小牧市の概況（交通）：公共交通網の状況（市内バス）

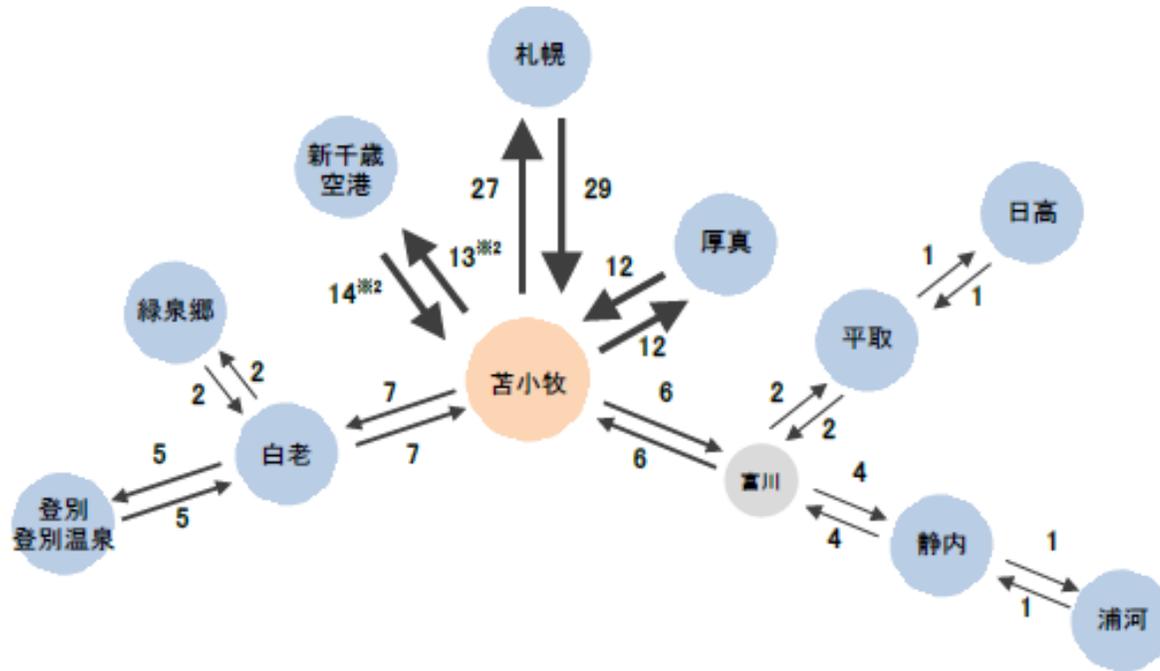
- 苫小牧市内は、道南バスによって20路線が運行されている。
- 主要路線は、「錦西営業所」、「日新温水プール」、「市役所前」、「苫小牧駅前」、「苫小牧営業所」や「沼ノ端駅」などを結節点とした国道・道路沿いである。



出典：道南バス時刻表

苫小牧市の概況（交通）：公共交通網の状況（都市間バス）

- 苫小牧－札幌間は27～29便/日と、日中は30分に1便の頻度で運行している。
- 苫小牧－新千歳空港間は、13～14便/日と、約1時間に1本便の頻度で運行している。
- 苫小牧－厚真間は12便/日、苫小牧－白老は7便/日、苫小牧－登別は5便/日、苫小牧－静内は4便/日、苫小牧－平取は2便/日、苫小牧－日高・浦河は1便/日を運行している。



※1：平日ダイヤ

※2：1便に浦河ターミナル発着便を含む

資料：各バス会社ホームページ（北海道中央バス、道南バス、あつまバス）

出典：苫小牧市「苫小牧市地域公共交通網形成計画検討業務報告書」2020年3月

苫小牧市の概況（交通）：公共交通協議会の検討状況と課題

- 公共交通協議会は、地域における需要に応じた住民の生活に必要な交通手段の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議している。
- 地域公共交通の現状、課題の整理を踏まえ、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指し、複数の交通機関をネットワークとして総合的に捉え、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにする、マスタープランとしての役割を果たす地域公共交通計画の策定を目的としている。

検討状況

- 公共交通機能の問題・課題の整理
 - － 地域現況調査
 - － 公共交通現況調査（バス、JR、タクシー）
 - － 交通ニーズ調査
 - － 路線バス将来需要推計
- バスは路線再編の方向で検討

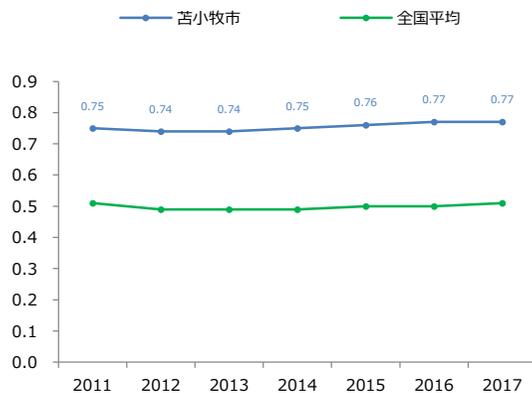
課題

- 人口配置の変化に伴う公共交通需要の変化に、バス路線や運行本数等公共交通サービスの供給が追いついていない可能性
- 郊外部の過疎化・高齢化により、買い物や通院などで出かけるための交通手段を持たない交通弱者の問題が深刻化
- 通学・通院・買い物の目的地となる施設の東西分散により路線が複雑化し、効率的な運行が困難
- 通勤ラッシュ時の渋滞による路線バスの遅れ、定時性確保が課題
- 観光客に対する公共交通サービスの情報提供

苫小牧市の概況 : 財政状況

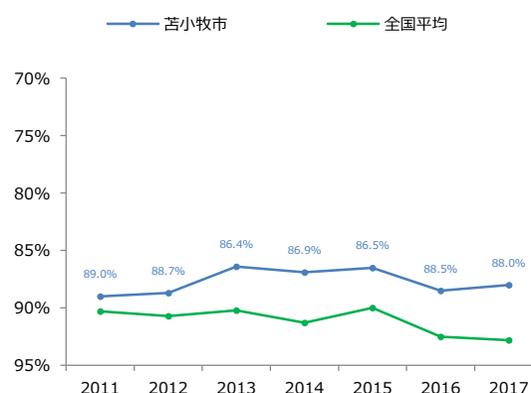
- 財政力指数と経常収支比率において全国平均を上回っている。将来負担比率については改善傾向にある。
- しかし人口減少と少子高齢化が税収減少・医療・福祉コスト増大につながり、将来的な市民生活水準の低下を招く恐れがある。

財政力指数（※1）



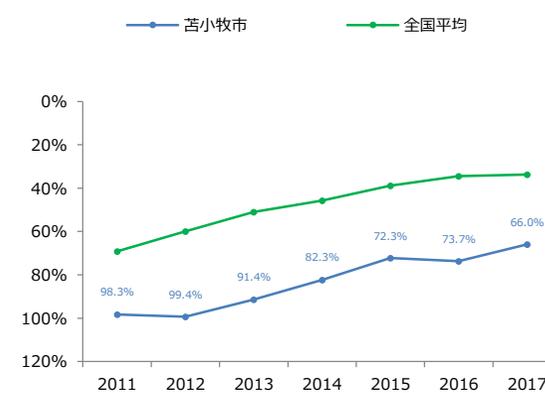
（※1）財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。

経常収支比率（※2）



（※2）財政構造の弾力性を判断するための指標で、人件費、扶助費、公債費のように毎年度経常的に支出される経費（経常的経費）に充当された一般財源の額が、地方税、普通交付税を中心とする毎年度経常的に収入される一般財源（経常一般財源）、減収補てん債特例分及び臨時財政対策債の合計額に占める割合

将来負担比率（※3）



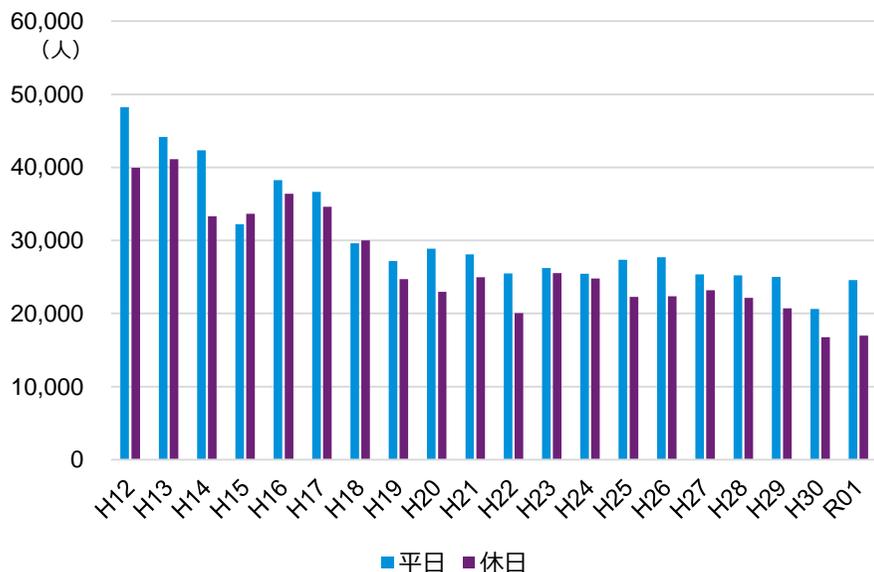
（※3）地方公社や損失補償を行っている出資法人等に係るものも含め、当該地方公共団体の一般会計等が将来負担すべき実質的な負債の標準財政規模を基本とした額に対する比率。

出典：総務省「地方財政状況調査関係資料（財政状況資料集）」

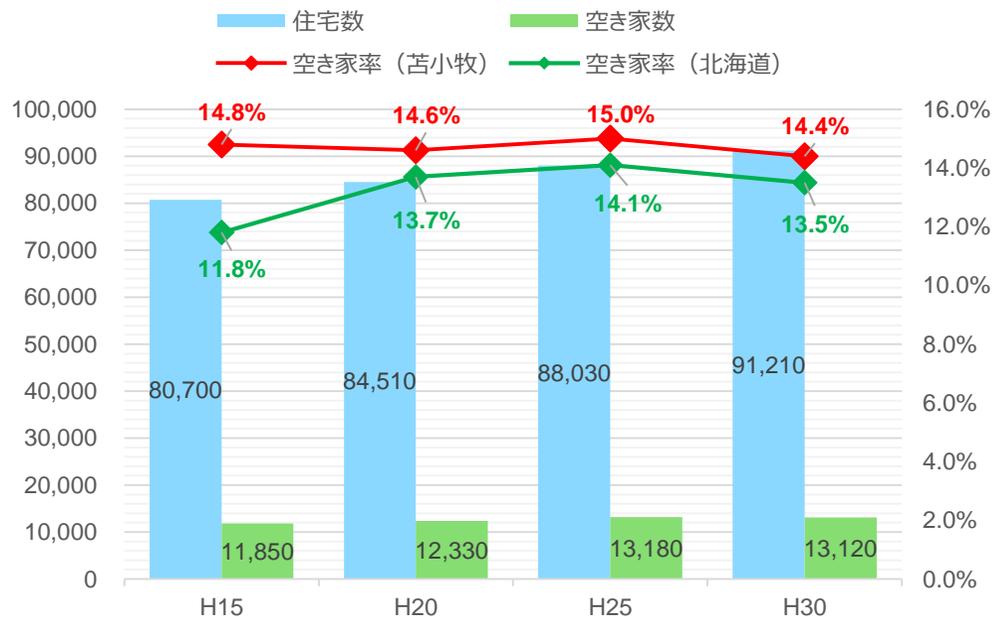
中心市街地の概況：市街地空洞化の状況

- 2000(H12)年～2019(R1)年の中心市街地における歩行者通行量をみると、平日・休日ともに減少傾向がみられる。
- 2003(H15)年～2018(H30)年にかけての空き家数の推移をみると、空き家率は北海道平均より高く、14%台で推移している。

苫小牧市中心市街地における歩行者通行量の推移（10:00～18:00）



空き家数の推移



出典：総務省統計局「平成30年度住宅・土地統計調査」、苫小牧市「苫小牧市まちなか再生総合プロジェクト・プログラムパート4」

中心市街地の概況：駅前・商店街の空洞化の現状と背景

- 駅前・商店街の空洞化の背景として、主に中心商業の衰退と郊外大規模店舗の進出が大きな背景として考えられる。
- まちなかのにぎわい創出において、駅前・商店街の空洞化への対策が重要なポイントとなる。

背景① 中心商業の衰退

- ー 商店街事業者の高齢化・事業承継の滞り
- ー まちなか居住人口減→需要減→空き店舗・未利用地の増加
- ー 商店街組合の組織率低下
- ー 市街地居住人口減

背景② 郊外大規模店舗の進出

- ー 郊外に大規模な商業店舗が進出
- ー 車社会の進展に伴う郊外の大規模店舗への人の流れの形成



現状

駅前・商店街の空洞化

対策：CAP事業

実績：ココトマ・イベント開催等一定の成果はあるが、市街地全体の継続的な活性化や居住人口増、空洞化阻止までには至っていない。

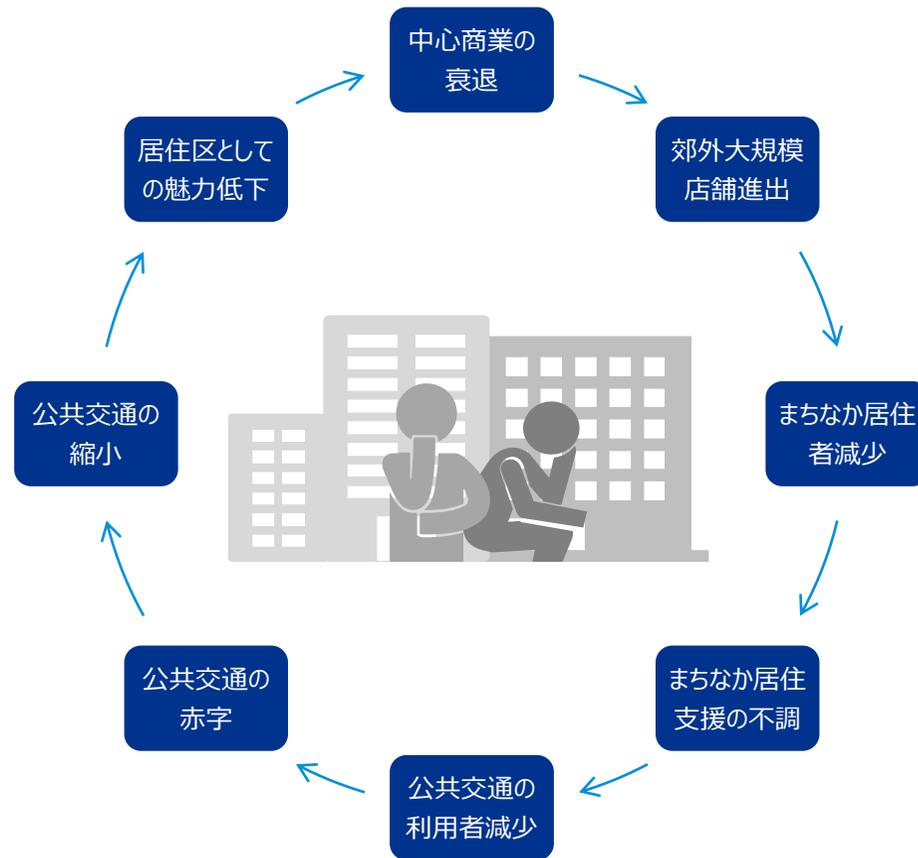


要因

- 駅前旧サンプラザビル閉鎖の継続
- 活動の効果が一時的・一部にとどまらず、CAPの活動を継続的な誘客・消費へつなげるためのシナリオの必要性
- 各店主の思惑相違による連携不足。本気で取り組む店主はまだ一部？
- 郊外大規模店との差別化・マーケティングの不足（個々では限界、エリアとしての取組みが必要か）

中心市街地の概況：負の連鎖と解決のための方向性

- まちなかの活性化においては、現在起きている負のループをどう断ち切るかがポイントとなる。
- 解決のための方向性として、先進事例・失敗事例の両者を参考にし、負の連鎖から抜け出し自発的な動きを促す流れを生み出す必要がある。



解決のための方向性

- 先進事例はどのように衰退のループを断ち切ったのか
- 先進事例の優れた改革過程の取り入れ
- 市民の自発的な動きを促す仕組みの構築
- 周辺地権者の協力
- 高齢化社会の対応（住宅のリノベーションなど）

中心市街地の概況： まちなか再生総合プロジェクトの取組状況と課題

- 「まちなか再生総合プロジェクト」(CAP) を策定し、「にぎわいの創出」、「公共交通の利便性向上」、「まちなか居住の推進」の3つを基本方針とした事業を展開している。
- 3つの基本方針それぞれに対する課題への取組・解決が必要となる。

🔍 基本方針	☑️ 取組事業	⚙️ 課題
① にぎわいの創出	<ul style="list-style-type: none">● COCOTOMA (コトマ) 管理事業● 空き店舗・空きテナント活用● まちなかイベントの開催支援● まちゼミ開催支援事業  <p>(COCOTOMAカフェ)</p>	<ul style="list-style-type: none">● 継続的な歩行者・商店街利用● 事業承継の滞りによる空き店舗増加● 商店街の連携不足
② 公共交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none">● バスマップ事業● バス利用者満足度向上事業	<ul style="list-style-type: none">● バス運転手のなり手不足● 不採算路線の整理● バスロケ・オンデマンドシステムの導入による利便性向上
③ まちなか居住の推進	<ul style="list-style-type: none">● まちなか居住支援事業● まちなか居住ニーズ調査事業	<ul style="list-style-type: none">● 公営住宅の整備・リノベ推進● まちなかの利便性向上

出典：苫小牧市「CAP4実践プログラム」

中心市街地の概況：活性化への取組状況

- 2020年6月に「まちづくり検討委員会準備会」が開催され、まちづくりに関する意見交換が行われた。
- 同委員会では主に以下のような論点が議論され、今後、本プロジェクトの取組も併せて解決に向けた検討を進めることとした。

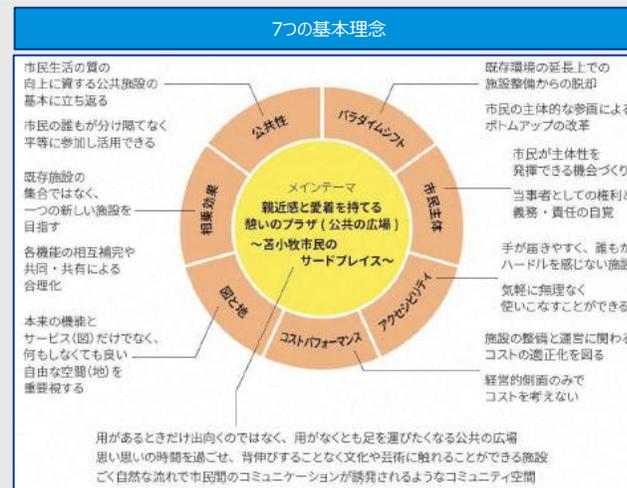
🔍 論点	📝 課題	⚙️ 解決案・方向性
① 交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前の店舗を利用するには駐車料金がかかるため、郊外の駐車場無料の大型店舗へ行ってしまう ● 公共交通の利便性が低いため自家用車を利用する人がほとんどである 	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前商店街における駐車場割引サービスの実施
② 空き家・駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ● 商店街の空き家が増加 ● 商店街の空き家が駐車場になるケースが増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型店舗にはない商店街の魅力発信 ● 空き家賃貸スキームの構築
③ エリアマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ● 商店街の連携不足 ● 行政の補助金依存、自発的な動きの停滞 	<ul style="list-style-type: none"> ● やる気のある人が便益を受けるスキームの構築 ● 地域おこし協力隊のサポート
④ 事業承継	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業承継や世代交代が上手くいかず、商店街店主の高齢化が進む ● 新規出店の停滞、なり手不足 	<ul style="list-style-type: none"> ● 補助金活用のサポート ● 旧サンプラザビル問題解決
⑤ その他個別論点	<ul style="list-style-type: none"> ● 「食と音楽のまち」を目指しどのような施策を展開するか ● 国等の補助金の獲得 ● 投資効果の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● 補助金獲得に向けたサポート ● 投資額・投資効果のアドバイス

中心市街地の概況：（仮称）苫小牧市民ホール整備運営事業

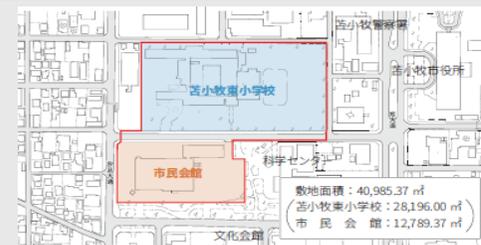
- 苫小牧市では、市民会館・文化会館・労働福祉センター・交通安全センターの4つの施設を結合した（仮称）苫小牧市民ホールの建設検討が進められている。（仮称）苫小牧市民ホールは、まちなかの交流人口増加において重要な要素となる。

メインテーマ：親近感と愛着を持てる憩いのプラザ（公共の広場）～苫小牧市民のサードプレイス～

項目		
事業方式	本事業は、P F I 法に基づき実施するものとし、事業者は本施設の設計業務及び建設業務を行った後、市に所有権を移転し、事業期間中において維持管理業務及び運営業務を実施する B T O 方式（Build Transfer Operate）とする。	
敷地面積・延床面積	敷地面積：44,943㎡、延床面積：約12,000㎡	
主な施設内容	ホールA（1200席）、ホールB（400席）、多目的室、活動室、ギャラリー、コラボスペース、カフェ・レストラン	
概算事業費	事業費：77～96億円、単価：70～80万円/㎡	
事業スケジュール（予定）	本協定の締結 特定事業仮契約の締結 事業契約に係る議会議決 設計・建設期間 引渡し及び所有権移転 開業準備期間 供用開始 維持管理・運営期間 既存施設解体期間 事業終了	令和4年3月 令和4年4月 令和4年6月 令和4年7月～令和7年11月末 令和7年11月末日 令和7年12月～令和8年2月末 令和8年3月1日 令和8年3月～令和28年3月末 令和8年4月～令和8年11月末 令和28年3月末日



（仮称）苫小牧市民ホール建設予定地



4つの基本的な機能

【活動】 > 市民の自主的な文化活動を支える場 > 市民が主体となったプログラムの企画や運営	【鑑賞】 > 市民が豊かな芸術世界を堪能できる場 > 一流芸術の体感、市民の発表会としての活用	【展示】 > 市民に情報ターミナルとして活用される場 > 活動の成果を公表することができる発信拠点	【窓口】 > 市民からコンシェルジュとして頼られる場 > 活動の機会を広げ、コーディネートする機能
---	--	--	--

出典：苫小牧市「（仮称）苫小牧市民ホール基本構想（平成28年3月）」、「（仮称）苫小牧市民ホール建設基本計画（平成30年3月）」、「（仮称）苫小牧市市民ホール整備運営事業実施方針（令和3年2月）」

ウォーターフロントの概況

- ウォーターフロントのエリアには、キラキラ公園、ぷらっとみなと市場、苫小牧西港フェリーターミナルといったスポットがある。
- 今回のプロジェクトでは、キラキラ公園エリアの再開発構想を提示している。



出典：得北
(<https://tokukita.jp/ichiba/uminoe-ki-pulattominatoichiba.html>)



出典：提供画像



出典：ぷらっとみなと市場公式twitter



↑ → ●「ぷらっとみなと市場」
バラック造 2 棟に、海産物、野菜、食堂などが並び、小さなアメ横のよう。食堂の「ホッキカレー」がご当地名物

↓ ●「苫小牧フェリーターミナル」

→ ●「キラキラ公園」から苫小牧港を望む。左右に倉庫街と工場群。何もないマッチョな感じ。媚びがないところが、カッコいいともいえる



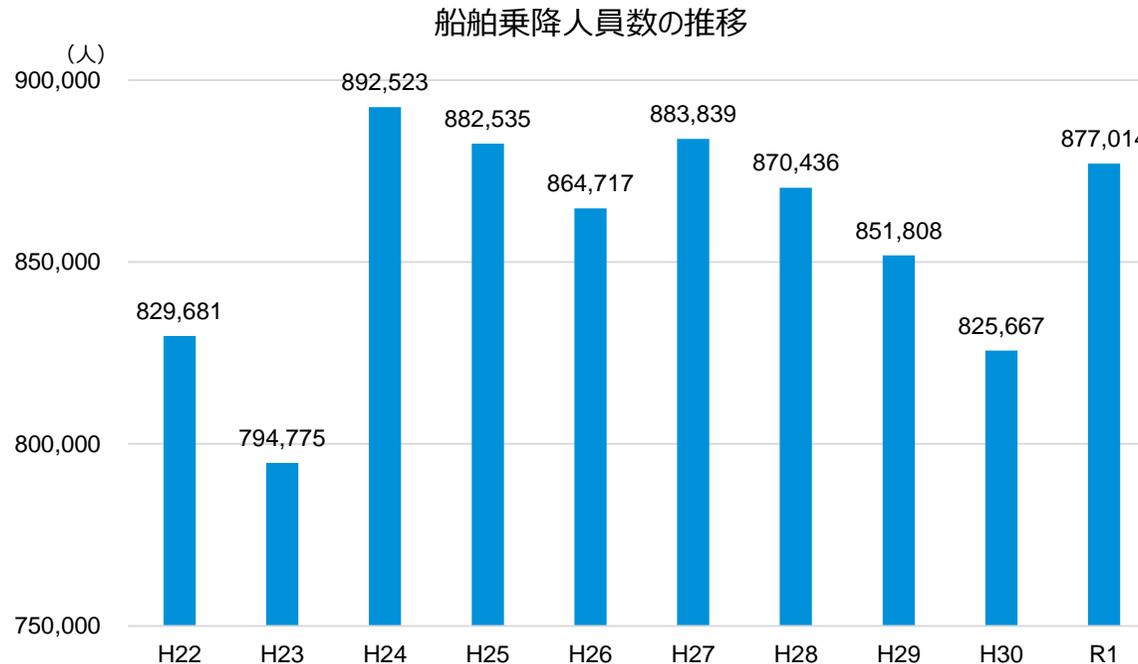
出典：提供画像



出典：提供画像

ウォーターフロントの概況

- 苫小牧港フェリーターミナルにおける船舶乗降人員数（外国航路及び内国航路の乗込人員と上陸人員の合計）の推移を示している。
- 乗降人員数は、平成24年以降、ほぼ80万人台後半で推移している。



出典：苫小牧市「令和元年版苫小牧統計書」を基に作成

本市の現状分析のとりまとめ

S 強み

- 首都圏に近いダブルポート
 - 札幌に近い
 - 北海道のものづくり・物流・エネルギー産業拠点
 - 冷涼な気候
 - 豊かな自然・食
- ※磨き上げが必要

O 機会

- 脱炭素社会の急速な動き
- デジタル・第4次産業革命
- インバウンド需要増
(新型コロナウイルス感染症拡大前)
- 地方創生の潮流

W 弱み

- 人口減・高齢化
- 中心市街地空洞化
- 市の構造上まちが分散（東西に長い地形、鉄道で南北が分断）
- 市の南側は浸水区域である

【中心市街地空洞化 背景】

- 市街地居住人口減（産業環境変化）
- モータリゼーション進行・郊外化（マイカー中心社会）
- 駅前 大規模商業施設閉鎖（旧サンプラザビル等）
- 商店街・飲食街活力低下 空き店舗・空地・駐車場化、事業主の高齢化等

市民にとっても
魅力が欠けたまちに

T 脅威

- 産業転換によるものづくり等への影響
 - コロナ禍による観光・飲食需要減
- ※一方で働き手の地方分散の流れの可能性も

このまま何かしなければ人口減と高齢化、産業転換（工場撤退等）により苫小牧には暗い未来が訪れる？

将来、子供・孫は苫小牧に住みたいか？ 住み続けられるか？

「強み」と「機会」を活用

「弱み」と「脅威」を克服

長期展望にたって、新たな取組みを始めるべきでは？

将来、子供・孫が住みたい、住み続けられる苫小牧を作っていくべきでは？

03

国内外のまちづくり事例

- 優良事例
- 失敗事例

海外優良事例 1 サン・セバスチャン（スペイン）

- 特段の観光資源がなかった人口18万人の小さな街が、10年余で「美食世界一の街」として世界中の観光客を魅了する街へ変化を遂げた。
- 成功要因は「美食だけ」なのか。他の地域でも同じように、「食を追求すれば街が活性化する」のだろうか。
- スペインの歴史や文化的背景、地理的要因等はどのような影響を与え、地域住民はどのように連携したのか。
- 上記の視点を中心に、サン・セバスチャンの成功の理由を調査した。



① 歴史と背景、特徴

- 19世紀にスペイン王室の高級保養地となる
- 海の幸・山の幸が豊富にある豊かな自然
- フランス国境から15kmという地理、フランス食文化の影響を強く受ける
- 「教えることを惜しまない」というバスク地方の伝統的なオープンマインド気質
- 19世紀から存在する、「会員制美食倶楽部」の存在（食に対する深い造形と文化）



出典：パーパスジャパン
<https://www.purposejapan.com/spain/tours/PTC-10263.html>
STW
<https://stworld.jp/feature/ES/basque/sansebastian.html>

ピンチョス バゲットを土台に、肉や魚介類等をのせて、落ちないように楊枝で刺したおつまみ

② 取組内容、成果

- 1990年代、バスク料理の基礎の確立と美しく目新しい盛り付けを目標として始まった「新しい食の運動（ヌエバ・コッシーナ）※」
- 地元食材と最新技術で調理されたピンチョスをつまみながらのバルめぐりが観光の目玉
- 2016年欧州の文化都市に選出
- 2018年の市内ホテルの利用者数は、対前年度比8.1%増の69万2,642人。2011年の約47万人から約1.5倍増
- 観光産業の活況による経済効果 2016年の1人当たりGDP（国内総生産）は3万9,337ユーロで、バスク自治州全体値より約20%高く、1996年からの約20年で約2.2倍
- 「世界一美味しい街」。25km圏に16個のミシュラン星（うち3つ星が3軒）と、人口一人当たりでも土地面積でも世界一のミシュラン星数を獲得
- 教育機関との密接な連携による新産業（料理の知的財産権等）づくり

◆ヌエバ・コッシーナとは？※

1970年代のフランス料理界で、伝統的な料理に軽さとカジュアルさを取り入れたことで流行した「ヌーベル・キュイジーヌ（新しい料理）」に影響を受け、世界を放浪してきたサン・セバスチアンの若手シェフたちが中心となって、地元の素晴らしい素材を活かしつつ、世界の調味料や料理技術、盛り付けを伝統料理に取り入れるという斬新な挑戦。

具体的には、メディアを招待しての食事会兼新作発表会、レシピのオープンソース化、若手の新規参入への障壁をなくし、後進を育成するために、料理レシピを公開し、教え合う、地元食材の活用とアピール、料理人の社会的地位向上料理アカデミズム（2009年バスク・クリナリーセンター（四年生料理大学）開校、1999年世界初の料理学会）等の活動を行っている。

③ 成功の理由・強み・特徴

- メディアの活用・・・食事会兼新作発表会にメディアを招待し、報道を誘致することで、バスク地方＝美味しいものの宝庫、というイメージ作り
- 師弟制度がなく、皆で教え合うという人々の気質が、地域のやる気がある人材のまちづくりへの参加を奨励、促進
- 地元の第一次産業が「食」に参加することにより「ここでしか食べられない食」のプロデュースに成功（シェフは地元食材を使用し、メディアにアピール）
- リピーターの獲得（湾岸都市として食以外にも、文化施設、映画館、競馬場などの様々なサービスが発展し、富裕層・中流階級層等のどの階級の観光客でも楽しめる多くのオプションの提示）

④ サン・セバスチアンにおける行政の役割・スタンス・支援内容等

- 1863年、旧市街地と新市街地を隔てていた城壁を取り除き、街の機能向上を推進
- 2001年、戦略政策室設置－街が進むべく方向性（政策）の企画及び推進、欧州文化都市認定に向けたプロジェクトの推進、プロジェクト予算確保等
- 2003年、伝統的な市場を歩行者専用にし、新しい商業地区として活性化
- 古い建造物（劇場や水族館）の改修
- サン・セバスチアン国際映画祭り、ジャズフェスティバル等文化的行事の開催
- 交通インフラの整備－電気バスの利用、サイクリングロードや歩行者専用道路、高齢者や障害者に優しい自動エスカレーターやエレベーターの設置

⑤ 苦小牧市が学ぶべきポイント、自治体としての役割

- 地域住民のまちづくりへの「パッション」を醸成する機運づくり
- 将来の目標策定のために、「現状」を知る（世界における日本、日本の中の苦小牧の位置づけ）
- 地域そのものの魅力を高める地域ブランディング－苦小牧「でしか」味わえない、体験できないモノの追求

出典：高城剛（2012）「人口18万の街がなぜ美食世界一になれたのか——スペイン サン・セバスチアンの奇跡」

海外優良事例2 ポートランド（アメリカ）

- ポートランドは「全米で最も住みたい街」に選ばれた都市であるが、70年代以前は都市の衰退や郊外化の加速に直面していた。
- 歩きやすいコンパクトなまちづくりや官民一体での都市計画の推進などが成功の要因とされている。



出典:GoUSAHP

www.gousa.jp/experience/oregon-insider-guide-portland



出典：提供画像



出典：提供画像



出典：提供画像

● 米国でもっと「住みたい」まち：

21世紀型の「コンパクトシティ」「サステナブルシティ」を実現。1980年代以降、ファミリー層を中心に、人口が増加。2000年代には、N Yで活躍したクリエイティブクラスの人々の移住先として、世界的な注目を集める。

● 上記をいかにして実現したか？：

1960年代から、「車社会」と「工業型都市」の限界を察知。「歩く」「創造的な仕事をつくる」「自然によりそったライフスタイルを目指す」など、次世代に向けて高い理念をかかげ、かつ、50年という長い時間軸を設定して、都市再生に取り組んだ。

● 苫小牧へのまちづくりの示唆：

原型は20世紀型の「車社会対応」と、産業港による「重工業」のまちというベース。都市部が山、川、国際空港に近接。大自然と都市機能の近接という、与条件は苫小牧に似ている。



出典:朝日新聞デジタル& w

https://www.asahi.com/and_w/20130927/41215/

海外優良事例2 ポートランド（アメリカ）

【都市概要】

- アメリカ合衆国オレゴン州北西部にある同州最大の都市である。人口は約60万人で、雄大な山々と穏やかな気候に恵まれている。
- かつては、豊富な森林から切り出される木材や小麦、毛皮などがポートランドの主な輸出産業であったが、現在はハイテク産業やクリーンテクノロジー産業の進出もめざましく、カリフォルニアのシリコンバレーと並ぶオレゴンのシリコンフォレストと呼ばれるように、アメリカの輸出産業の中でも大きな位置を占めるまでに成長した。

【都市政策のポイント】

• 歩きやすいコンパクトなまちづくり

ポートランドは、歩いて移動することを基本に都市が設計されている。建物は1階にレストランなどの商業施設を、上の階にオフィスや住居を置く「ミックスドユース」という使い方がされている。この仕掛けにより昼夜を問わず街が賑わうようになり、さらに、時間帯ごとのエネルギー利用が平準化されるなど、多くの効果が生まれた。

• 地元を大切にすローカルファースト

大手チェーン店はほとんどなく、多くの住民は地元のレストランで地域で採れた食材を使った料理を楽しんでいる。「美食の街」ともいわれるほど、レストランの種類の多さやレベルの高さも街の魅力のひとつとなっている。

• 官民一体で推進する住みたい街づくり

行政機関のひとつであるPDC（Portland Development Commission＝ポートランド市開発局）が、民間のデベロッパーと組んで長期的な都市計画に立った土地の有効利用や空き地の再開発を積極的に行い、ストアフロント改修のための補助金や低金利融資などを行ってきた。

• 生活の質を重視するサステイナブルなライフスタイル

環境先進都市としての取り組みにも熱心であり、サステイナブルデザイン（自然や人への負荷を極力抑え、地球環境をできるだけ維持し続けることを考えたデザイン）が徹底され、環境に優しい建築物であることを示すLEED（Leadership in Energy and Environmental Design）が承認した建築物が、都心部に多く建てられている。

【苫小牧のまちづくりへの示唆】

- 1970年代以前のポートランドは、他のアメリカの都市と同じく、車社会の到来と急速な都市化が進み、都心部の衰退と郊外化の加速、乱開発、渋滞と大気汚染といった問題が浮上していた。しかし1972年に、市長のニール・ゴールドシュミットのリーダーシップと市民参加型の行政改革で、高速道路の計画を中止し、その予算を路面電車の建設費用に充てるなどの改革が次々と推し進められるなどし、都市整備が進められてきた。
- ポートランドの地理的特徴として、都市部が山、川、国際空港に近接し、大自然と都市機能の近接していることや、車社会が進展していたことなどは苫小牧市と類似しており、都市計画を進める上での成功事例として学ぶ点が多い。

国内優良事例 1 富士吉田市（山梨県）

- 富士山・富士急ハイランドで有名な山梨県富士吉田市であるが、近隣の有名リゾート地である河口湖・山中湖と比較すると誘客に苦戦
- 移住者、自治体、民間事業者、地域住民が一体となり、機織り、昭和レトロな街並み、吉田のうどん等の観光資源を磨き上げることで地域活性化
- 移住者、自治体はどのように地域活性化を後押ししたのか。以上の視点を中心に、富士吉田市の成功の理由を調査した。

① 歴史と背景、特徴

- 富士吉田市といえば、富士山に最も近い町で、富士急ハイランドが有名であるが、近隣には河口湖・山中湖といった有名リゾート地があるため、誘客に苦戦
- モータリゼーションの進展とともに中心市街地もシャッター街となっている
- 市場調査等よると知名度は高くないが、多くの人に関心を持っている以下の観光資源等を地域起こし協力隊等移住者と事業者、地域住民との連携により磨き上げ
 - 機織り（ネクタイ、スカーフなどの絹製品の生産が盛んであり、有名ブランドのOEMも手掛けている）
 - 月江寺の昭和レトロな街並みの活性化
 - 吉田のうどん（民家で食べる日本一固いうどん、市内に47店舗）

② 取組内容、成果

- 機織り
 - 地場産業は地域の歴史や文化と密接に結びつき、特産品としてだけでなく、製造工程の見学や体験等、地域固有の観光まちづくりの一翼に。
 - 月江寺界隈（昭和レトロの街）
 - 空き家再生プロジェクトにより、飲食店、短期滞在シェアハウス、イベントスペース、ゲストハウスなどに改修。河口湖のような完成された観光地を避ける客にも人気に。（地域住民、訪日外国人バックパッカー等）
 - 吉田のうどん
 - MAP作成、YouTube、テレビ等のメディアへの露出増



【機織り（ネクタイ）】出典：あずさ撮影



【月江寺の街並み】出典：あずさ撮影



【吉田のうどん】出典：あずさ撮影

③ 観光入込客数、観光消費額

- H31年計画：入込客数622万人、観光消費額534億円
- H26年度実績：入込客数479万人・加工消費額411億円
- H30実績：入込客数635万人、観光消費額**億円

④ 成功の理由・強み・特徴

- 若者、移住者に自由にやらせてみる寛かさ
- 観光資源の分析とターゲットング
 - 認知度が低い、興味度の高い資源の発掘と磨き上げ
- うどん→一般向け
- 機織り→デザイナー、アパレルメーカーからお洒落に興味のある一般人へ
- 昭和レトロな街並み→観光客、移住者と地元住民との交流

⑤ 富士吉田における行政の役割・スタンス・支援内容等

- 現状分析（市場調査・地域の歴史・特産品の見直し）
- 地域起こし協力隊のバックアップ
- 自治体担当者のモチベーションが高い
- 人と人を結びつける

⑥ 苫小牧市が学ぶべきポイント、自治体としての役割

- 地域起こし協力隊・移住者のバックアップ
- 担当者のモチベーション

国内優良事例 2 高松市丸亀町商店街（香川県）

- 商店街は無秩序に近接・集中立地しているわけではなく、販売収入の最大化を目指す個別商店が形成する、商店街全体が繁栄することが求められているのではないか。
- 商店街の繁栄には何が必要なのか、繁栄を阻害する要因や条件は何か。地域住民や自治体はどのように地域活性化を後押ししたのか。
- 以上の視点を中心に、丸亀町商店街の成功の理由を調査した。

① 歴史と背景、特徴

- 高松市の中心部にある高松中央商店街に属する8つの商店街の一つ
- 1588年の開町以来400年を超える歴史
- バブル期の地価高騰（路線価で坪1,500万円）に伴い、住民が商店街から流出（商住一緒の住民票を持つ住民が460人から75人に）
- 1990年代の郊外開発によるテナント・雇用流出により、商店街が衰弱し、丸亀町商店街の通行量は、1996年の1,000万人から2004年には580万人と約半減

② 取組内容、成果

- 1990年丸亀町再開発委員会が発足。
- 「町のにぎわい創成」と「丸亀町生残り」をテーマに全国商店街を視察し、市場調査を行いながら丸亀町の課題の洗い出しを実施。
- 同1990年、学識経験者などの専門家を集めて東京委員会を発足し再開発計画の骨子づくり
- 1993年、市街地再開発準備組合を設立し、町全体を7ブロック（A街区～G街区）に分け段階的に再開発を開始。
- 1998年、タウンマネジメントの推進母体となる第三セクター高松丸亀町まちづくり株式会社設立。
- 2001年、市街地再開発組合設立、権利変換の手続き開始
- 2004年、A街区の権利変換が認可され着工、2006年12月A街区「壱番街」オープン
- 現在も高松丸亀町まちづくり株式会社を中心に、再開発事業継続中



商店街アーケード 出典：あずさ撮影



ブロック毎に異なるテーマ 出典：丸亀町商店街振興組合

③ 開発前後の丸亀町商店街

- 1995年に1日に2万8000人を記録した通行量は、その後9500人にまで落ち込み、2019年は2万5000人に持ち直し
- 居住人口は1995年の5人から2019年に1000人
- 2006年A街区オープン→通行量1.5倍、2012年G街区オープン→通行量は2.5倍

④ 成功の理由・強み・特徴

- 定期借地権方式による土地の所有権と建物の利用権の分離
→土地代が事業費に顕在化せず、再開発全体の総コスト削減、テナント賃料引下げ可能、まちづくり会社の運営リスク低減
- 地権者らが定めた規範に基き身の丈にあった小規模連鎖型事業による街並み再生を再開発事業に位置づけ
→外観等に関するデザインコードに従い再開発を行い、権利調整や個店の調整にかかる時間を大幅に短縮
- まちづくり会社による商店街全体の一括運営
→デベロッパーとして保留床を取得し合理的に業種の偏りを正すことにより多層の消費者を魅了する商店街づくり

⑤ 高松市の行政の役割・スタンス・支援内容等

- 第三セクター高松丸亀町まちづくり株式会社設立において、自治体の出資比率5%
- イニシャルコストは行政の支援、ランニングコストは自主財源。

(参考) ー高松市 北浜alleyー

- まちの活性化に成功した事例の一つに高松市の北浜alleyが挙げられる。
- 北浜alleyは、古い倉庫を活用して再生してカフェや雑貨店が集結し、若者に人気のスポットとなった。



成功のポイント

- さびれた倉庫街を低コストでリノベ
- 低コスト開発により低価格なテナント料を実現
- 若く情熱あるオーナーによる出店

出典：北浜alley公式 (<https://www.kitahama-alley.com/>)

(参考) 一岐阜市 玉宮通り一

- 岐阜市の玉宮通りもまちなかの活性化に成功した事例の一つとして挙げられる。
- 新しくできた店がさらなる店を呼び、名古屋に行かなくても楽しめる街としてにぎわいがある。



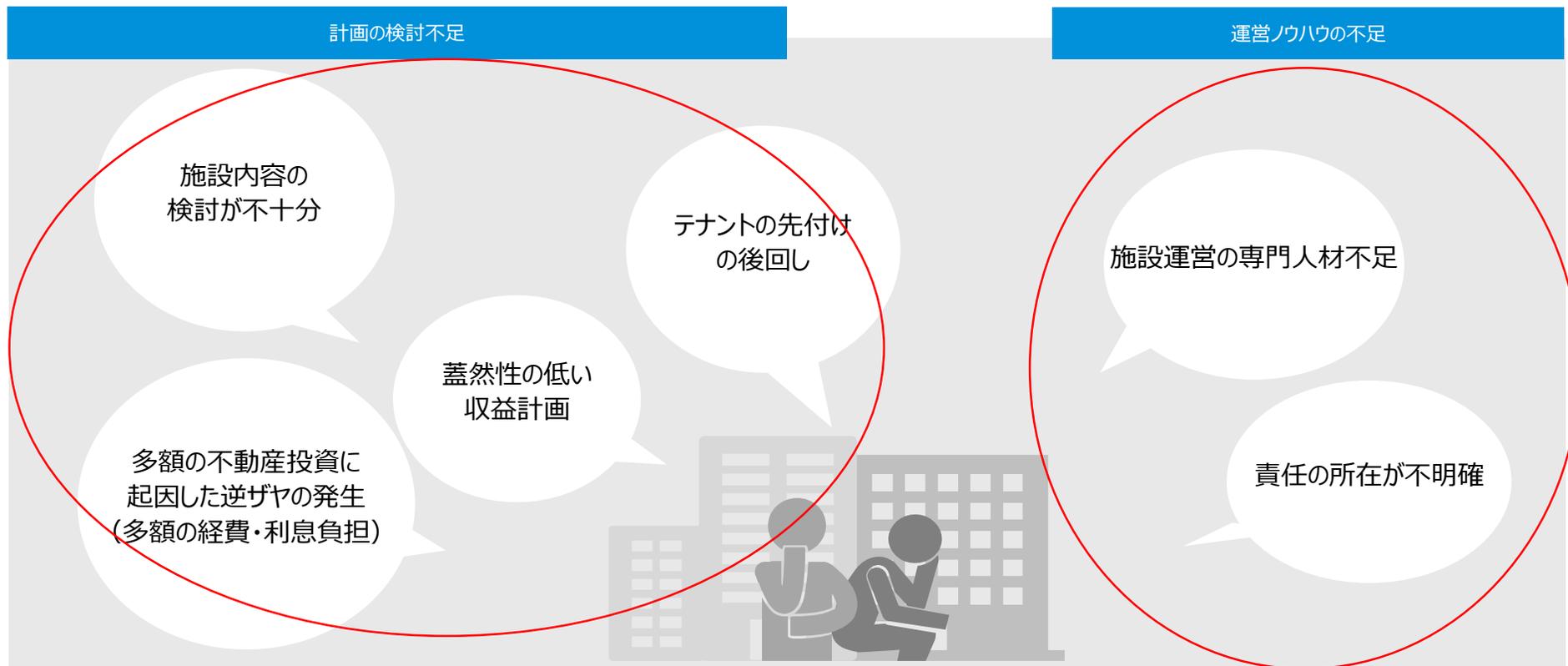
成功のポイント

- 地元商店会役員の結束力の強さ
- まちづくりイメージに対する建築事務所からのアドバイス
- 地域の目標設定が明確(人通りを増加させること、通りの景観整備等)

出典：岐阜市「エトコタント」(<https://cool-gifucity.jp/walk/10things/10things-tamamiya/>)、愛知住まい・まちづくりコンサルタント協会 (<http://ai-machicon.com/oldmachi-con/kouza/2002/tamamiya/index.htm>)

国内失敗事例の要因

- 街づくりや市街地の活性化に多額の資金を投入したものの、事業を軌道に乗せることができずに撤退するケースが全国的にも散見される。失敗の主な要因は地域の個別要因等もあるが、計画段階の検討不足と事業運営ノウハウの不足の2点に集約されるケースが多い。
(参考文献：あのまち、このまち失敗事例：墓標シリーズ)



事前に第三者の目線も踏まえた計画の蓋然性の検討に加え、事業主体・経営責任の明確化が重要

04

苫小牧都市再生 コンセプトプラン全体像

- 全体像
- 諸論点

苫小牧市の目指すべき方向性・目標

クリエイティブシティ

- まちの競争力は、クリエイティブ人材※が住みたいまちかどうかで決まる
- クリエイティブな仕事+まち・生活が楽しいか？
交流を促進するか？（カフェ・ナイトライフ・サイクリングロード・スポーツ・自然等）

次世代産業の展開

- 札幌にもない、苫小牧最大の強みを活かす
- リアルなものづくり・物流 + デジタル
 - 自動運転・エネルギー等 実証実験
- 上記に加えて、ポテンシャルが活かされていない観光・食も



考慮すべき事項



産業と環境が共生する持続可能な都市の実現



※ リチャード・フロリダ（北米経済学者）により提唱された、脱工業化した都市における経済成長の推進力となる科学・工業・コンピューター・デザイン・メディア等で創造性が求められる業務を行っている者たちを指す。

苫小牧市の都市再生のコンセプト

都市再生のキーワード 3つのW

Walk

Water

Work

デザインのカ リノベーション・象徴

目標

交流人口増加（市民・訪問客・移住者増）

- ・ エリア収入・不動産価値・税収の向上
- ・ 市全体 QOL※の向上・産業・観光需要増・人口減抑制

※ QOL : Quality Of Lifeクオリティオブライフの略。「生活の質」「生命の質」などと訳される。

交流を促進するまちづくり

Walk

中心市街地再生



Water

ウォーターフロント
交流・親水機能強化

他都市との差別化

Work

次世代産業との連動



苫小牧都市再生コンセプトプランの構成要素

- 有識者検討会議・現地ヒアリングの結果、「苫小牧都市再生コンセプトプラン」の構成要素は、大きく4つに整理される。
- 「まちづくり」「ウォーターフロント」について、一定の前提の下、収益性・規制・実現に向けた課題・波及効果等の考察（フィージビリティスタディ）を実施。また、イメージパースを作成。
- その他の要素については、その方向性やビジョンの取りまとめを実施



促進要因 1 ウォーカブルなまちづくり：まちづくりの方向性

多機能コミュニティ拠点

- 創業支援・経営支援の拠点
- 女性・子育て世代の活動拠点
- 国際交流拠点
- チャレンジショップ

➡ 地域のコミュニティ拠点機能の整備

歩きたくなるストリート整備

- ストリートサイン・コースづくり
- 安全・きれいなウォーク・ウェイの整備
- カフェなどの憩いの場
- 地域通貨アプリ活用による市街地活性化

➡ 市民の健康向上・コミュニケーション

ワーケーション・リモートワーク拠点

- コワーキングスペース
- ワーケーションに必要な環境整備
「住居」「モビリティ」「仕事」「通信」
- 外部人材の活用

➡ 新たな人材・クリエイティブ層の確保

食と文化のあふれるまち

- マルシェ・ファーマーズマーケット
- サンセバスチャンのようなバル街
- 食・文化による各種イベント

➡ ナイトエンターテインメントの充実



駅前から(仮称)苫小牧市民ホール・ふるさと海岸までを一体的に整備し、ウォーカブルなまちづくりによる交流人口の増加

促進要因 1 ウォーカブルなまちづくり：多機能コミュニティ拠点

チャレンジショップ+誘客（市民+観光客）

住民のニーズに合った魅力的な個店の集積を目指して、新規出店を促進し、「店が店を呼ぶ」状態をつくる。

活性化に向けた体制作りやアプリ等の導入も検討する

現在の課題

【魅力的な店舗の集積不足と賑わいの不足】

- 家族連れ・若者・女性が楽しめるお店が不足、集積していない。
- 空き店舗・駐車場が多く、まちが閑散としている。
- 新規出店者も少ない。現状の集客を踏まえると、出店リスクが高い
- 旧サンプラザビルの閉鎖状態が続き、駅前・商店街の人流が乏しく、賑わい不足に拍車

【中心市街地活性化の体制の不足】

- CAP事業等の取り組みは行われているが、民間側（地主・大家・商店主）のリスクをとった動きが弱い
- 商店主も高齢化が進み、新規出店した商店主と同じマインドで取り組むことは難しい
- 商店街組合等は複数存在しており、運営等に適切な団体が現状は無い。

【商店街エリアの課題】

- 街歩きの魅力に欠ける。店から店への移動の流れが不足
 - 駐車料金の負担と店舗割引の分かりづらさ
 - 個別商店単位では、外部発信・マーケティング等を行うことは難しい
- ※大規模店舗に比較して不利

課題解決の方向性

【チャレンジショップを活用した新規出店の促進による、「店が店を呼ぶ」状態を作る】

- ターゲット層のニーズに合った新規出店の促進と魅力的な店の集積
- チャレンジショップの出店リスクを低減し、空き店舗活用に結び付け
- 駅前・市街地を再生・活性化し、商店街とシナジーを図る再開発の方向性の検討

【まちづくり会社による中心市街地活性化】

- チャレンジショップの整備・運営主体として、まちづくり会社を設置。活性化による便益を受ける地主・大家・その他事業主が出資
- まちづくり活性化に積極的な事業者の関与、専属のタウンマネジャーの雇用等
- 中心市街地活性化に向けたエリアマネジメントの主体として事業実施。活性化促進アプリ運営も

【アプリを活用した商店街エリアマネジメントの実現】

- （前提として、中心街路のアート志向の整備も実施）まちあるきが、割引ポイントになる等のヘルスケア分野と連携した取り組み
- 既存の駐車場の仕組みを前提としたうえで、エリア単位で店舗利用と駐車場割引をつなげる仕組み（MaaSによる公共交通機関料金と店舗利用負担をリンクさせる仕組みも）
- 商店街エリア単位で割引ポイントを当該アプリで管理し、顧客利用データを個別店舗のマーケティングやイベント活用等に活用する仕組みを構築

促進要因 1 ウォーカブルなまちづくり：歩きたくなるストリート整備

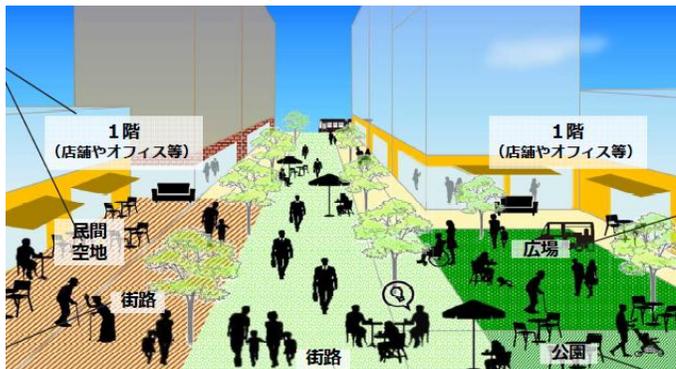
- 近年、パブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地がよく歩きたくなるまちなか」への形成が推進されている。
- 本プロジェクトにおいても、苫小牧駅前からのエリアをウォーカブルな空間にすることで、市民・観光客いずれにとっても居心地のよいまちにすることを目指している。



居心地が良く歩きたくなるまちなかのコンセプト

- **Walkable**—居心地の良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたいくなる、歩きたくなる（歩行者中心の街路・広場の整備）
- **Eye level**—歩行者目線のまちに開かれた1階（1階をガラス張りにリノベして店舗内を可視化）
- **Diversity**—多様な人の多様な用途（新たなつながり、コミュニティが形成される空間・拠点づくり）
- **Open**—開かれた空間が心地よい歩道、公園、カフェ（道路を占有したオープンカフェの展開等）

【イメージ例】



実現するための都市構造の改変等

- 通過交通をまちなか外に誘導するなどの都市構造の改変
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- 人流・交通流、都市活動等のデータ基盤の整備

出所：国土交通省都市局「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ 令和元年6月

促進要因 1 ウォーカブルなまちづくり：歩きたくなるストリート整備

- 国土交通省では、「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、下記のような「まちなかウォーカブル推進プログラム」事業を推進している。
- 苫小牧市においても、下記のような事業を活用しながら本プログラムを推進していくことが考えられる。

まちなかウォーカブル推進事業（国土交通省）

国が支援する 市町村・民間 事業者の取組	空間の形成 等を支援	人中心のまちなかへの修復・改変（リノベーション） 居心地の良さに着目した空間デザイン 街路空間を人々が滞在・交流できる場に変換	まちなか空間の多様な利活用の促進 ミクストユース空間の拡大 公園緑地の利活用
		オープンイノベーション・イノベーション・エコシステムの形成 都市・産業が連携したビジネス環境の整備の推進 生産性が高まるオフィス環境の整備促進	オンリーワン都市再生の推進 国際競争力・エリア価値の向上 スマートシティの展開
	仕組みの構築 等を支援	官民プラットフォーム等の育成・充実 防災・環境エネルギーへの取組強化 まちづくり人材の育成	多様な資金の循環の促進 地産地消のまちづくり活動 公共空間の運営等に係る金融支援
国の取組	<ul style="list-style-type: none"> ● 全国ネットワークの形成 ● 老朽化・陳腐化した市街地再生の検討 ● 芝生のチカラの活用 ● ウォーカブルシティの形成 		

出所：国土交通省都市局「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ 令和元年6月

促進要因1 ウォーカブルなまちづくり

：担い手としての官民連携まちづくり機関の活用

まちづくり機関スキーム案

財源

- 市街地地主/テナントビル所有者（市街地活性化により最も直接的に利益を得る事業者）、その他民間事業者が出資
- 事業範囲（観光振興にも拡大）によっては、観光事業者から出資を受けることも
- 出店費用やタウンマネジャー雇用等、当初は市の補助金助成を受けるも、会費収入・収益事業による自立を目指す

組織・運営

- 株式会社・社団法人等の組織形態
- 出資者等が経営に関与（特定の出資者のみでなく、市街地活性化に向けた運営）
- 専属のタウンマネジャーが所属（出店の相談対応、継続的な経営サポート、イベント企画運営）

事業内容案

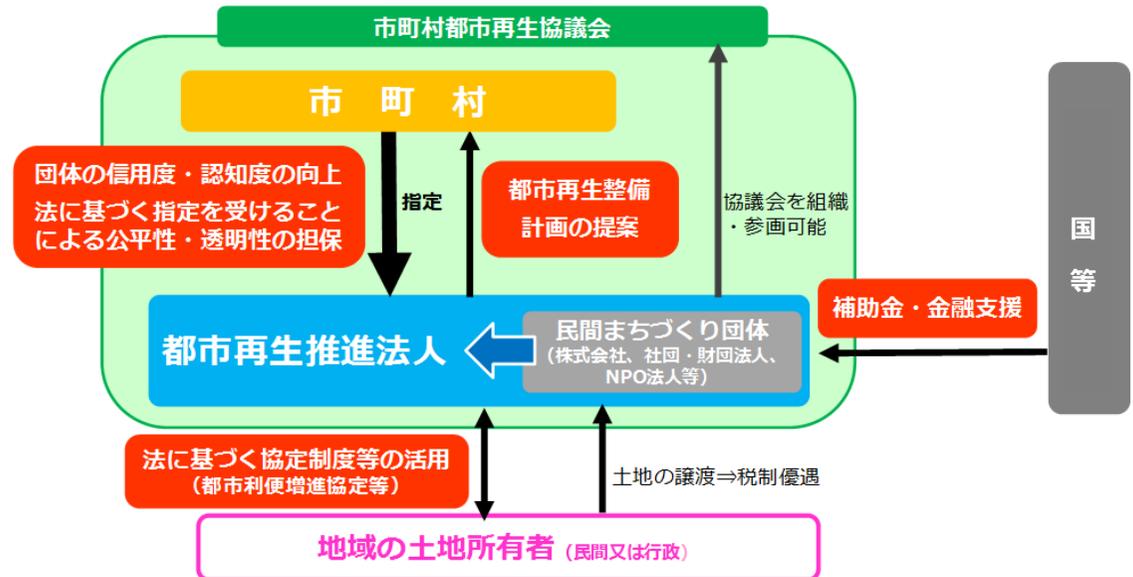
- 空き店舗の活用事業（チャレンジショップ、リノベーション・出店促進・インキュベーション※・ワーケーション拠点等）
- 市街地活性化に係る事業（イベント運営・周遊促進・駐車場調整・マーケティング支援等）
- 商店街活性化アプリ運営事業
- 駅前再整備事業の実施・支援
- まちづくりに係る意見集約・関係団体等との調整
- 広告・宣伝事業

※インキュベーション：新規事業の創出や創業の支援等を行うこと

（参考）官民連携まちづくりの担い手～都市再生推進法人～

【概要】

都市再生推進法人とは、都市再生特別措置法第118条に基づき、地域のまちづくりを担う法人として、市町村が指定するもの。指定された団体は、まちづくり活動のコーディネーターや推進主体としての役割を期待。



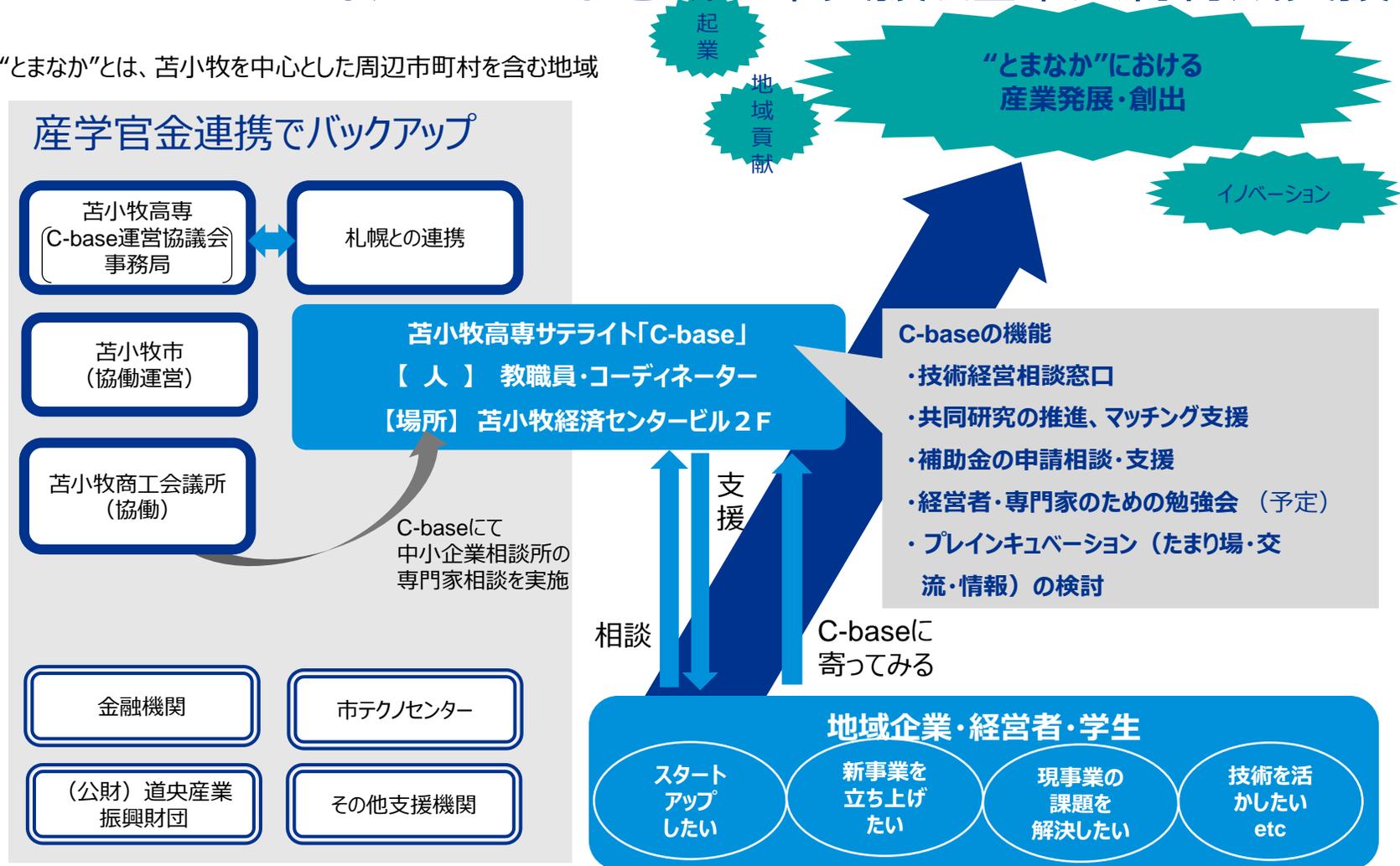
都市再生推進法人のメリット

- まちづくりの担い手として、公的位置付けを付与
- 市町村に対する都市再生整備計画の提案が可能
- 都市利便増進協定を締結することが可能

促進要因1 ウォーカブルなまちづくり

：“とまなか”における地域企業支援、産業人材育成支援

“とまなか”とは、苫小牧を中心とした周辺市町村を含む地域



促進要因 2 ウォーターフロントの魅力発信：苫小牧港長期構想

- 苫小牧港は、概ね20~30年後における目指すべき姿として、以下のような長期構想を掲げている。
- 本報告書では、以下の長期構想における6つの役割のうち、ウォーターフロントの賑わいを創出するまちづくりのコンセプトについて検討している。

06 地域の賑わいをつなぐ

賑わいを提供するみなとまちづくり
－市民と観光客がふれあうにぎわい拠点

- ふれあい観光スポットの強化

05 北極海とアジアをつなぐ

北極海航路の地域的ハブ機能の構築
－北極海航路の地域的ハブ港

- 北極海航路のアジア側におけるゲート機能の形成

04 環境を未来へつなぐ

低炭素社会の構築への貢献
－環境負荷軽減に資するエネルギー拠点

- Sox規制に対応する船舶への燃料補給機能の導入
- 水素エネルギーの供給・受入施設の配備
- 苫東への立地を促進する東港区の機能強化

01 物流を未来へつなぐ

生産性向上のための物流体制の構築
－生産性の高い複合一貫輸送拠点

- 次世代ユニットロードターミナルの形成
(RORO、フェリー、コンテナ)
- 既存ストックを活用した埠頭再編

02 食と観光を世界につなぐ

北海道の戦略的産業である「食」と「観光」への貢献
－北海道の食と観光のゲートウェイ

- フードコンプレックスの形成
- 水産物の輸出促進のための環境整備
- 国際クルーズ拠点の形成

03 安全・安心をつなぐ

北海道における物流の強靱化の推進
－安全・安心な港湾機能を確保した海上物流拠点

- フェリーバースの大規模地震対策
- 被災地救援の輸送拠点としての活用



出所：苫小牧港管理組合「苫小牧港 将来の役割と目指す姿 苫小牧港長期構想」

促進要因2 ウォーターフロントの魅力発信

: 西港北ふ頭エリアにおける新しい空間づくり

西港北ふ頭の将来像

シンボリックな建物+誘客（市民+観光客）

シンボリックな建物に加えて、飲食や公共利用ができる収益複合施設を作ること、地元市民及び観光客いずれもが楽しめる魅力的なエリアへ

論点	検討案	想定課題
1 機能・何を造るか	<p>シービューを活かした複合観光施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 展望台：苫小牧港の眺め・工場夜景を楽しむ。インスタ映えポイント 飲食施設：地域の海産物・農産物を中心に提供するシービューレストラン・café、MICEパーティー対応 温浴施設：眺望を楽しめる温泉・北欧式サウナ 多目的スペース：クルーズ船対応（CIQ※等）・イベント開催（運営スペース）・MICE利用等（会議・パーティー等）を想定したスペース 	<ul style="list-style-type: none"> ビジネス利用（コワーキング・インキュベーション施設等）は現状ニーズが不明確であるため、今回調査では具体的な施設機能には含めない。将来のキラキラ公園背後地の開発時に検討が想定 今後、各機能の需要調査や民間事業者へのサウンディングが必要
2 どこに造るか	<ul style="list-style-type: none"> 公園との誘客のシナジー、早期設置可能性と設置コストを考慮し、キラキラ公園内への設置をベースとする キラキラ公園背後地は現状、利用している民間事業者の移転のための時間とコストが必要。将来の開発拡張用地として検討が想定 	<ul style="list-style-type: none"> 公園内設置に係る規制面を如何にクリアするか検討が必要（用途・手続等） 公園内の設置場所・スペースの検討
3 どのように造る？ どのように 運営・管理する？	<ul style="list-style-type: none"> 民設の検討のほか、官民の複合モデルも検討 収益施設である飲食・温浴施設部分と公共施設である展望台・多目的スペースを組み合わせる場合、収益施設併設型PFIによる整備、指定管理による運営・管理が想定 指定管理制度等、キラキラ公園の運営・維持管理を民間事業者に行わせる方法も想定 	<ul style="list-style-type: none"> 機能面に加えて、シンボリックなデザイン性を重視することから、設計面の発注方法の検討 公共施設部分の指定管理料の設定方法等

※ CIQとは、税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫所（Quarantine）の略

促進要因2 ウォーターフロントの魅力発信

: 漁港エリアにおける新しい空間づくり

市場の改修+誘客（市民+観光客）

外から内側が見えづらい閉鎖的な現在のぷらっとみなと市場に、オープンなスペースを作ることで、まちから賑わいが見え、地元住民や観光客が楽しめ、「ぷらっと寄ってみよう」と思えるような市場の創出を目指す。

現在の課題

【現況の施設の位置づけ】

- 漁港エリア全体の方向性が定まっていない。
- 空港から最も近い港市場であるものの、知名度が低い。
- 公共交通アクセスは乏しく駅から歩くと30分程度はかかってしまう。

【施設老朽化】

- 建物の老朽化により、将来にわたる利用が不確実。

【テナント関連】

- 施設を改修した場合はテナント料をアップする必要がある
- 施設としての訪問客数データは存在するものの、個別のお店の現状来客数、客単価、客層等の顧客データを把握できていない。

課題解決の方向性

- 施設の在り方、想定するターゲットの明確化
- ぷらっとみなと市場のブランディング・PRの検討
- 観光ニーズ（空港の近くで新鮮な海産物を持ち帰りたい、海を見ながら新鮮な海産物を食べたい）、住民ニーズ（ハレの日等に良いものを食べたい等）を分析することで、ホッキ貝、マツカワ、空港から最も近い魚市場等の苫小牧の強みの磨き上げ
- 中心市街地の活性化、（仮称）苫小牧市民ホールと連携。街歩きの楽しみの他、シャトルバス等による、各エリアとのアクセス強化

- ぷらっとみなと市場エリア、オープンで清潔な空間の創出

※その他の市場施設も老朽化が進み、併せた方向性の検討が必要

- 店舗のニーズを把握する
- 訪問客のデータを収集し、現状を分析し、次の打ち手につなげていく。

促進要因2 ウォーターフロントの魅力発信：ぷらっとみなと市場

- オープンな空間を創出するためのリノベを経て、地元住民の憩いの場所となり、新鮮な地元の魚介類の食べ歩きを地元住民や観光客が楽しむことができる場所の創出を目指している。



- 官民による投資・リノベ
- コンセプトに合う新規店舗募集
- テナントにインセンティブのある仕組みづくり

庇を設置し、外からにぎわいが見えるオープンな空間の創出
カフェ・トイレ・Wi-Fiの整備

観光客だけでなく地元客も立ち寄る空間の創出

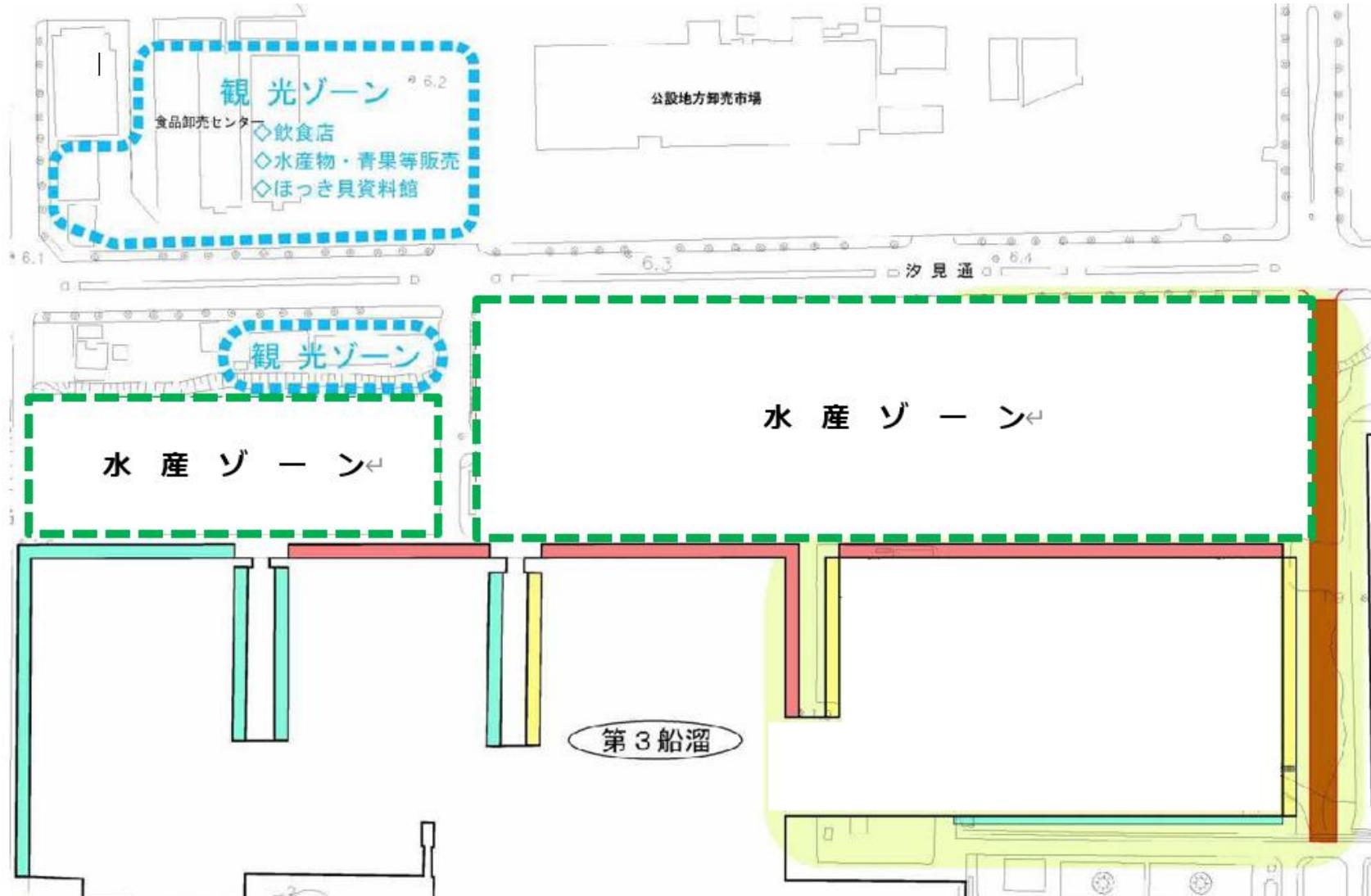
交通需要に応えるためのモビリティ整備

シャトル・自転車・電動キックボード等

にぎわいのある市場へ

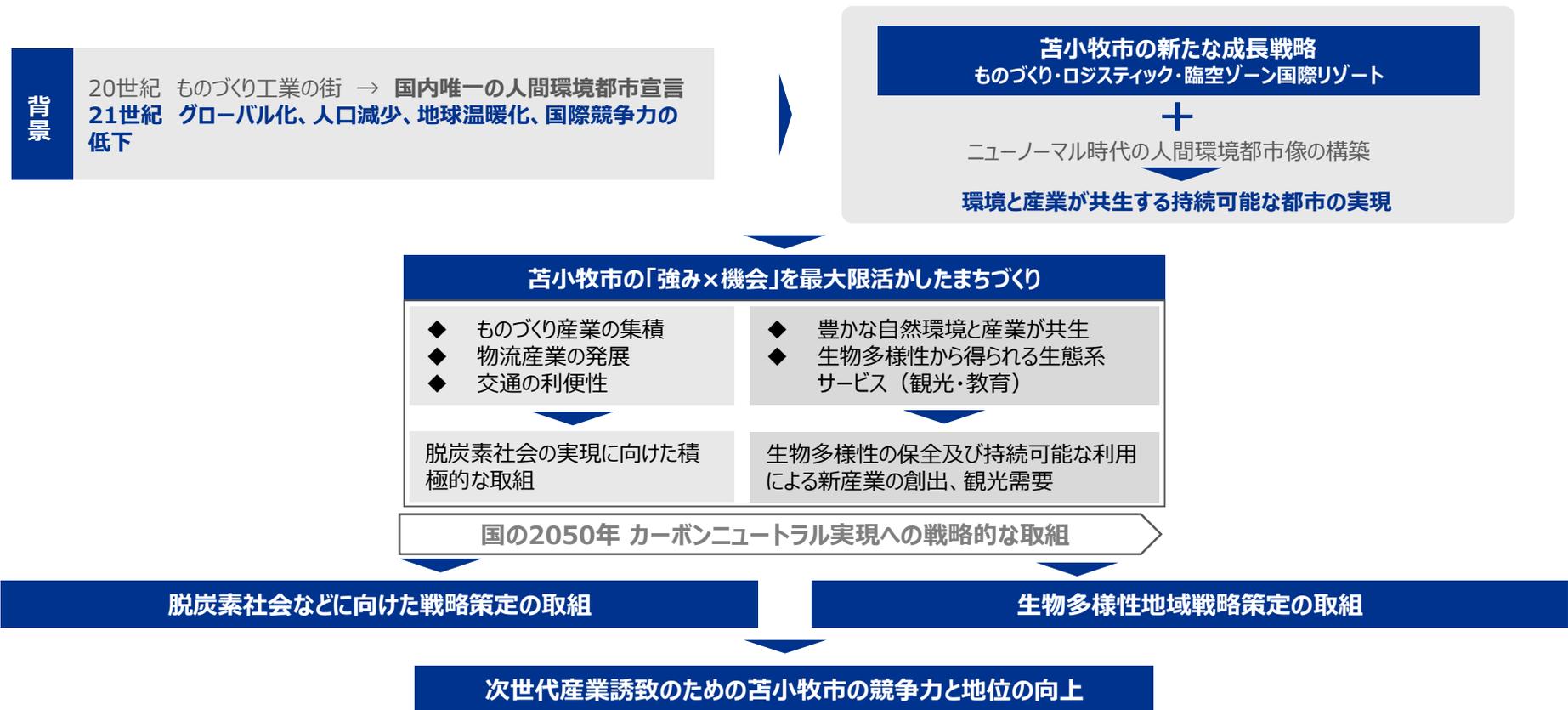


促進要因2 ウォーターフロントの魅力発信：漁港エリアの再構築



促進要因3 次世代産業の展開 :環境・エネルギー産業への取組

- 本プロジェクトでは、促進要因3として、次世代産業の発展を掲げている。
- 苫小牧市の強みであるものづくり・ロジスティクス・臨海ゾーンを活かして、環境と産業が強制する持続可能な都市の実現を目指す。



促進要因3 次世代産業の展開 :新産業の展開

- 2020年6月に苫小牧市において「次世代に向けた産業検討会」が開催され、次世代に向けた市内企業の実践について検討が行われた。
- 特に下記4つの分野において、市内企業による新産業の振興が期待されている。

1. クールロジスティクス（冷凍冷蔵庫）

- 苫小牧港東港区に立地する温度管理型冷凍冷蔵倉庫は道内最大級
- 苫小牧において「食」の新たな国際物流拠点を形成
- 道産品の輸出拡大、食産業の高付加価値化に貢献

2. 苫小牧港・フェリーターミナル

- 内国貿易貨物取扱量は日本一であり、外国貿易貨物取扱量を含めると国内4位
- 苫小牧西港フェリーターミナルは年間旅客約70万人が利用する「北海道の海の玄関口」
- コンテナ配置へのAI利用、自動トレーラーの利用も進む

3. 苫東地区における新産業開発

- 苫東地区には製造業、エネルギー業等107社が集積
- 内陸部に食関連の集積が進みつつあり、スマートアグリシステムによる野菜栽培は海外からも注目されている
- 今後、エネルギー、フード、デジタル分野のほか、ライフ・健康産業、ロボット・ドローン事業の展開を予定
- 寒冷地での自動運転実証実験の実績あり

4. 苫小牧港と新千歳空港のダブルポート連携

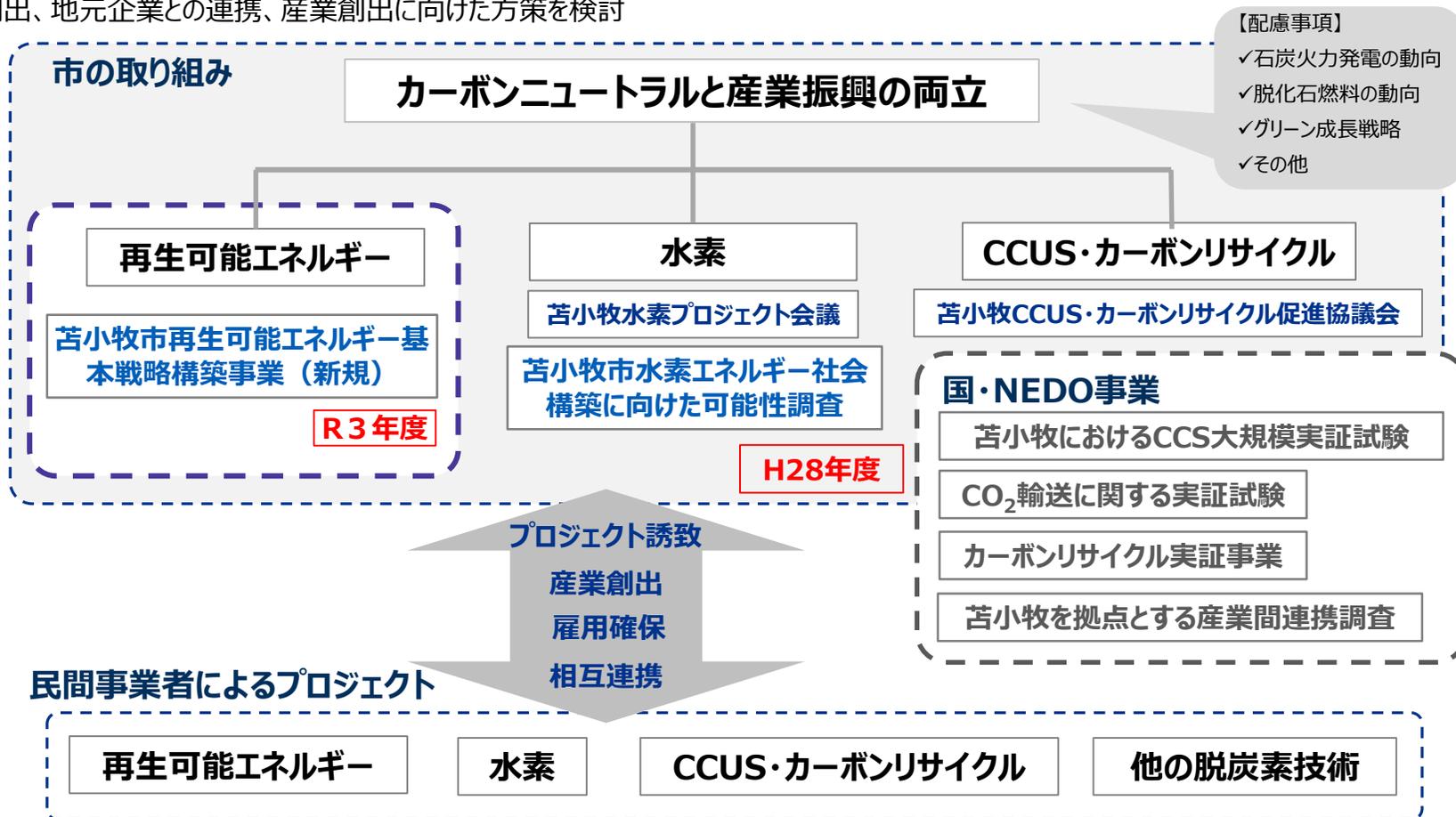
- 北海道エアポート(株)が2020年から北海道7空港の運営を開始
- 段階的に観光流動を拡大するマルチツーリズムゲートウェイの形成を目指す
- ダブルポートを活用した苫小牧エリアへの誘客



促進要因3 次世代産業の展開

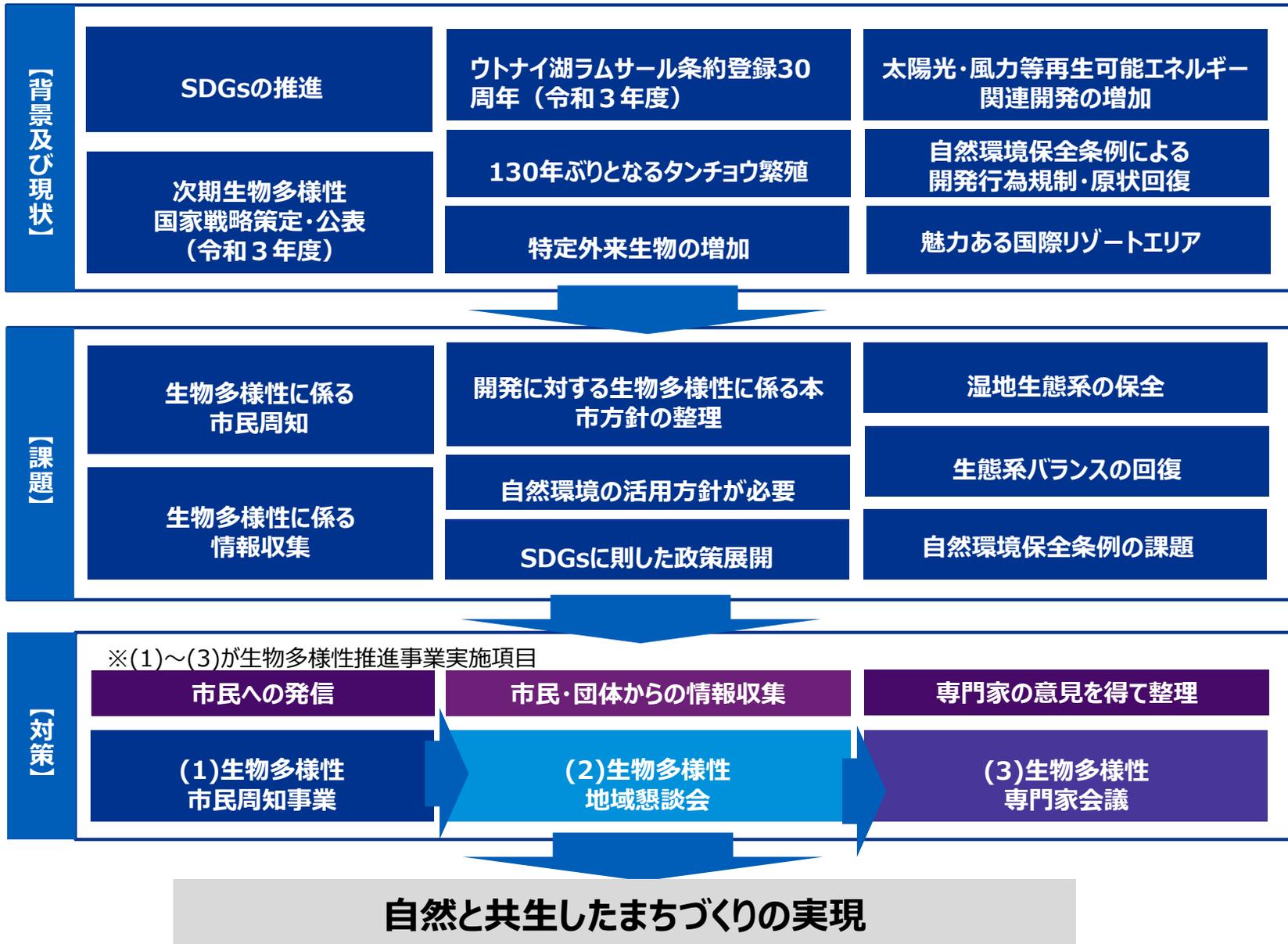
：苫小牧におけるカーボンニュートラルと地域産業振興の取り組み

- 再生可能エネルギーや水素、CCUS・カーボンリサイクル等の脱炭素技術や既存又は予定されている実証試験プロジェクトを活用した産業誘致、雇用創出、地元企業との連携、産業創出に向けた方策を検討



R3.3

促進要因3 次世代産業の展開：生物多様性推進事業



促進要因3 次世代産業の展開 : MICE戦略の方向性

MICE誘致推進の背景	近年、オンラインとの併用によるいわゆる「ハイブリッド型」のMICE開催が急速に進んでおり、MICE開催地においては通信などのインフラ整備、感染予防対策として安全安心なMICE会場の環境整備のほか、今まで以上にその土地に行かなければ経験できないMICE、得ることのできない情報があるなど、開催地選定の目的・意義が強く求められている。
MICE誘致方針・目標	空・海の玄関口「ダブルポート」、道内外からのアクセスの良さ、産業拠点、氷都、豊かな自然等本市の特性を活用したMICEメニューを提供し、道内の他の主要な観光地エリアとは一線を画したMICE誘致を推進することにより、産業と環境が共生する持続可能なまちづくりを目指す。

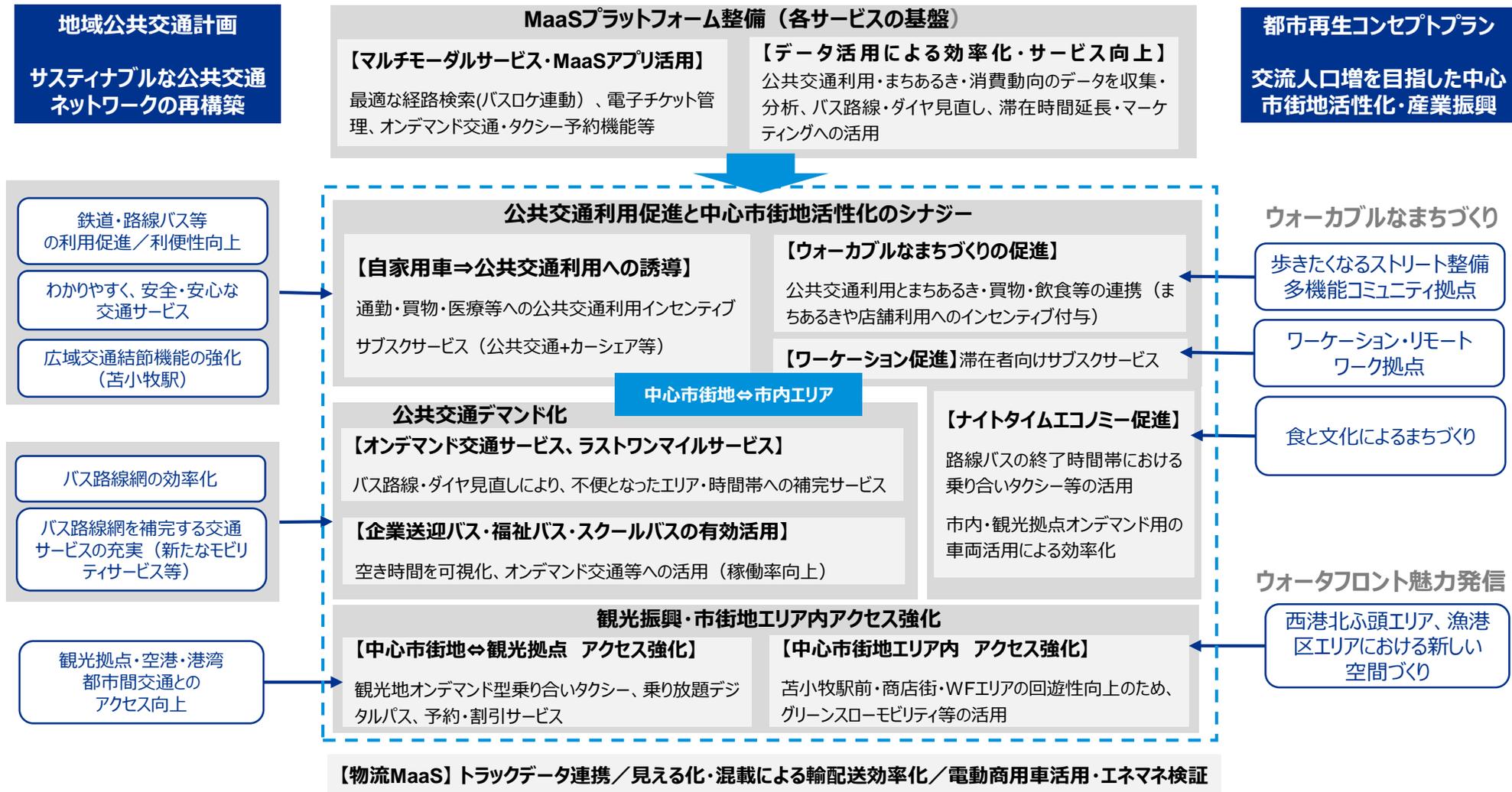
SWOT分析	
強み	機会
<ul style="list-style-type: none"> 道内外の人流・物流を結び利便性の高いアクセス拠点 産業拠点都市 豊かな自然を有し、アウトドアアクティビティ活動が可能 アイススポーツ体験が可能 	<ul style="list-style-type: none"> リモートワーク、ワーケーションの動き 道内空港一括民営化 新幹線の札幌延伸
弱み	脅威
<ul style="list-style-type: none"> 官民による誘致の推進体制が未整備 MICEに対応したメニューが未整備（チームビルディングなど） 	<ul style="list-style-type: none"> 国内外の競争力の高まり MICE施設の機能強化（通信インフラ整備や衛生対策など）

MICE戦略ストーリー
MICE戦略コンセプト
<ul style="list-style-type: none"> 産業拠点と豊かな自然を活かしたMICE誘致 立地優位性を活かし、道内主要MICE開催地のプラスアルファの目的地となる
ターゲットイメージ
<ul style="list-style-type: none"> 市内の産業と関連のある分野や企業、エネルギー等次世代産業分野

MICE戦略	
ポジション	アクションプラン（短期・中長期）
<ul style="list-style-type: none"> 産業拠点と豊かな自然を活かし、道内の主要な観光地エリアとは一線を画す 	<p>【短期】</p> <ul style="list-style-type: none"> MICE商談会等や企業訪問による国内外のMICE主催者・企業との情報交換、ネットワークの構築 市内MICE開催実績の調査・分析によるMICE誘致ターゲットの明確化 MICE会場、宿泊施設、体験メニュー等のデータベース化 <p>【中長期】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たなチームビルディング、体験メニューの開発・商品化 誘致活動に必要なツール（MICE専用ホームページ開設、動画、SNS等）の作成 ギブアウェイ※、お出迎え、補助金等の支援メニューの整備 海外のMICE商談参加によるプロモーション活動 官民によるMICE誘致推進体制の構築 ワンストップ窓口の整備 <p>※チームビルディング：メンバーの目標達成意欲を高める組織づくりの取組 ※ギブアウェイ：国際会議等への参加者に配られる無料の小物。ピンバッジ、うちわ、ボールペンなど。</p>
滞在プログラム案	
<ul style="list-style-type: none"> 産業観光によるテクニカル・ビジット※、自然・スポーツを通じたチームビルディング等を組み込んだMICEプログラムを提供 <p>※ テクニカル・ビジット：実地見学。会議参加者にとって関心のある工場等の現場見学。</p>	
課題	
<ul style="list-style-type: none"> 市内MICE開催の現状把握・分析ができていない。 誘致活用に必要なツール、支援メニューの未整備 MICE誘致推進体制、ワンストップ窓口の未整備 	

促進要因3 次世代産業の展開:MaaSによる公共交通ネットワーク維持・強化

- 現状、利用減により機能維持が困難となっている苫小牧の公共交通について、MaaS(Mobility as a Service)手法を活用することで、市街地活性化や観光振興とも連携しながら、公共交通ネットワークの維持・強化を図る。



促進要因4 人材育成・多文化共生

- 本プランでは、促進要因として、人材育成・多文化共生を掲げている。
- 新千歳空港などから国内外の観光客やビジネス客を市街地へ取り込むことにより、交流人口の増加を図るだけでなく、国際交流の促進、関連する企業等の誘致につなげることが期待される。
- 国内外からIT関連などの人材の活用や人材の育成により本市の次世代産業を担う人材の獲得が期待される。

国際交流推進による多文化共生の実現

- MICE開催等における地元住民・企業との交流促進
- 日本語学習支援の強化
- ワンストップ相談窓口による外国人の生活支援
- 外国人定住促進のための地域コミュニティの振興

人材活用・育成による次世代産業の創出

- ICT・IoT等の人材育成・活用等によるリテラシーの向上
- ワークেশョンの推進による専門人材の活用
- 産学官の連携による創業サポート

- MICE参加者と地元の学生・民間事業者との交流
海外からのMICE参加者と地元の学生などとの交流により国際理解の促進が図られるほか、地元企業との交流により、MICE参加者とのネットワークが構築され、新しいビジネスやイノベーションの創出が期待できる
- 訪日教育旅行の誘致・受入
海外からの教育旅行等を受け入れることにより、授業体験や部活見学などといった地元での学校交流やホームステイを通じて国際交流の促進が期待できる。



- ワークেশョンの推進による交流人口の増加
ワークেশョンやプレジャーの推進により、地元住民との交流による移住・定住促進のほか、地元企業との関係構築による新しいビジネス・イノベーションの創出が期待される。

実施形態(イメージ)



出典：観光庁「新たな旅のスタイル ワークেশョン&プレジャー企業向けパンフレット（簡易版）」

出典：北海道訪日教育旅行促進協議会HP <https://www.1000sai-chitose.or.jp/visit.html#>

- 優秀な人材の受け入れ、ワークেশョンの促進は多くの自治体で取り組んでいる事項であり、差別化要素が重要
- 北海道における苫小牧の強みである、ものづくり・物流・エネルギー産業の集積を活かした次世代産業の育成と、その担い手として人材の受け入れ、ワークেশョンの促進を図っていく。また、ウォークブル等の魅力的なまちづくりにより、クリエイティブ人材が働いてみたいくなるような取り組みが必要である。

促進要因4 人材育成・多文化共生

: 国際交流推進による多文化共生の実現

実現の方向性

- 多様性と包摂性のある社会の構築
地域社会やコミュニティ等において必要となる人のつながりや助け合いを促す環境を整備する
- 地域社会への参画と多様な担い手の確保
今後の地域社会を支える担い手となること、多文化共生施策の質の向上を図る
- 地域の活性化やグローバル化への貢献
地域の魅力に係る情報発信、観光資源を活用したインバウンド観光の受入れ等の担い手として貢献する
- 環境整備による外国人材受入れの実現
関係機関と連携して、就業環境や生活環境の整備を行い、地域における多文化共生施策を推進する

生活・コミュニケーション支援

- 行政・生活情報の多言語化
- 相談体制の整備
- 日本語教育の推進

地域活性化の推進

- 外国人労働者の雇用環境整備
- 観光客の受入環境整備
- シティプロモーション施策の強化

多文化共生の地域づくり

- 地域社会への意識啓発
- 自立と社会参画
- 関係機関等との連携・協働

グローバル化への対応

- グローバル人材の育成
- 留学生の支援
- 外国人材の活用

国際交流推進
による
多文化共生
の実現

多文化共生推進に係る指針の策定

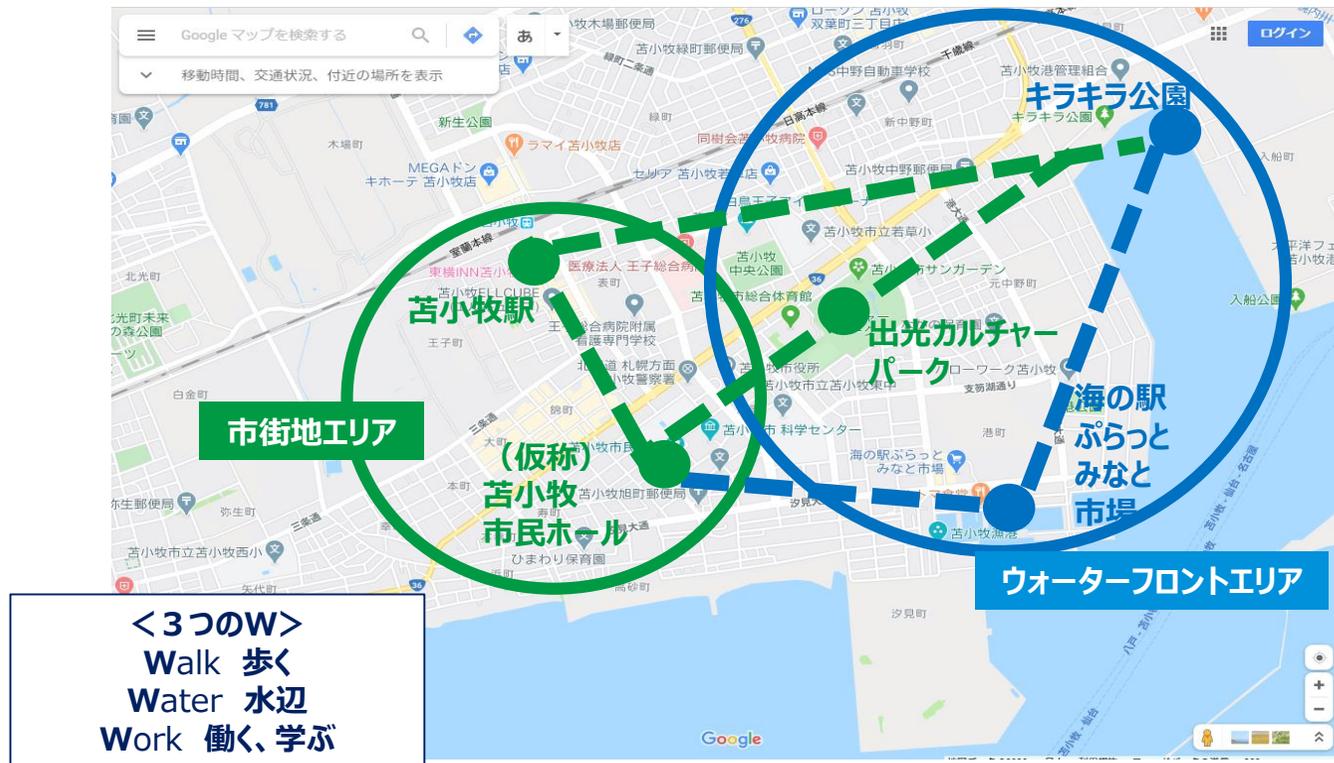
05

苫小牧都市再生コンセプトプラン における「まちづくり」コンセプト

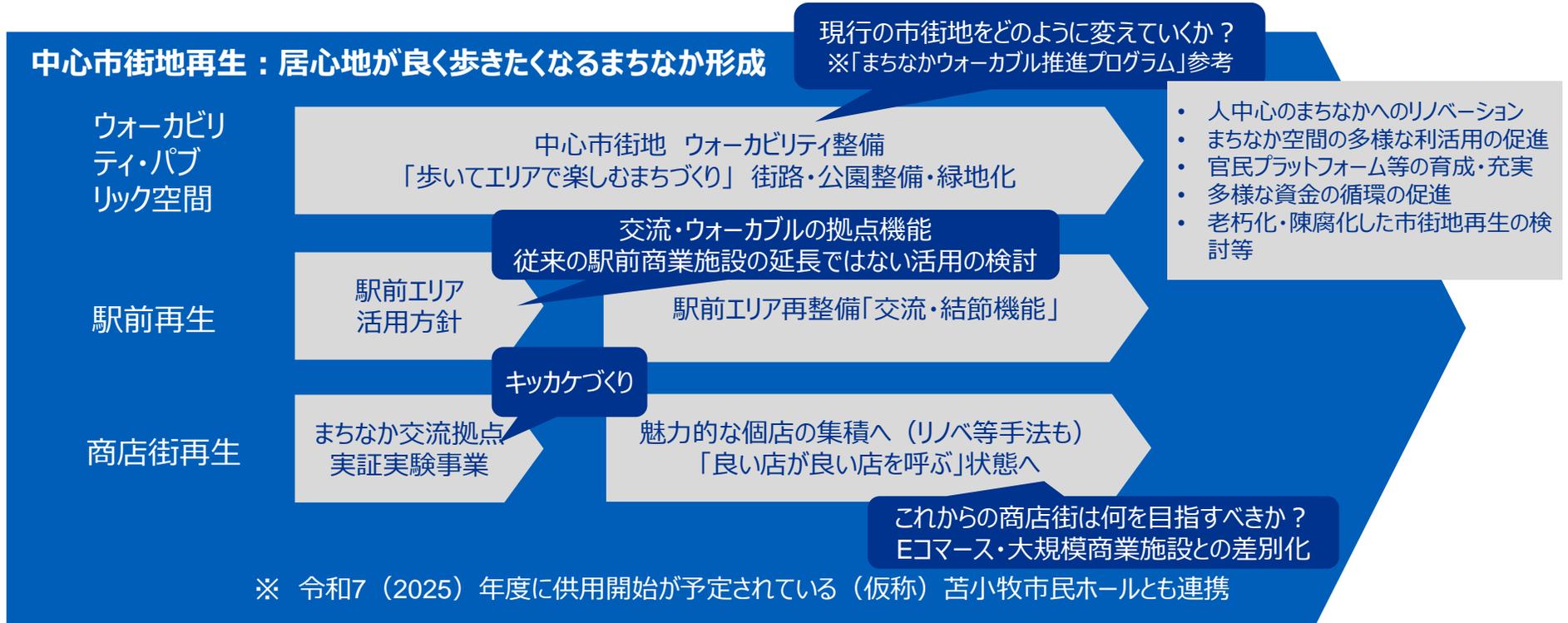
- 中心市街地のコンセプト
- ウォーターフロントのコンセプト

市街地エリアとウォーターフロントエリア連携と「3つのW」

- 苫小牧のまちづくりにあたっては、JR苫小牧駅前の再生とともに、苫小牧の個性を表すウォーターフロント両エリアを連携させる必要がある。
- 苫小牧の主要スポット「苫小牧駅」「（仮称）苫小牧市民ホール」「出光カルチャーパーク」「キラキラ公園」「ぷらっとみなと市場」の5つを主要な結節点と考え、そこに市民のライフスタイルや時代を象徴する空間や建築を新築とリノベーションで構成して、回遊動線を出現させる。
- 回遊の促進には、建築物というハード、それを意味あるものに駆動させるソフトの両輪が必要である。そのキーワードとして「Walk（歩く）」「Water（水辺）」「Work（働く、学ぶ）」の頭文字から取った「3つのW」を設定する。



まちづくりコンセプトの実現に向けた取組み施策



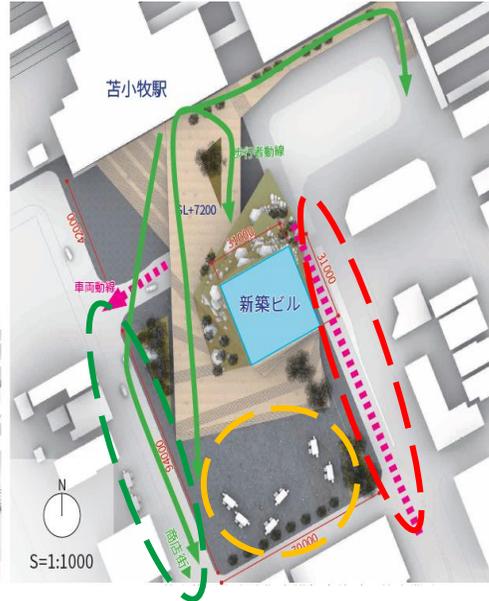
<Walk> ウォーカブルな動線—縦軸、横軸を結ぶ4つの結節点

- 結節点1「苫小牧駅」：苫小牧駅から海岸にいたる商店街及び自動車道路は、約1.5キロメートルの直線で、東京の表参道に匹敵する都市の中心軸になる可能性がある。現在、世界の都市再生の潮流は、自動車道路を完全な歩行者道路に更新することである。苫小牧駅前の中心軸をウォーカブルにすることで、世界的な発信が可能になる。
- 結節点2「(仮称)苫小牧市民ホール」：令和7（2025）年度に供用開始が予定されている（仮称）苫小牧市民ホールは、苫小牧の新しい顔。
- 結節点3「出光カルチャーパーク」：苫小牧駅⇄(仮称)苫小牧市民ホール⇄出光カルチャーパークゾーン⇄ウォーターフロントという動線の中継点。
- 結節点4：「キラキラ公園」：ウォーターフロントの発信拠点。



<Walk> + <Work> 苫小牧駅前再生と、結節点への回遊性

- 結節点1「苫小牧駅」:駅前に再生を象徴するシンボルビルを新築し、駅前とまちをつなぐ起点とする。シンボルビルは、公共施設、商業施設、オフィス、コワーキングスペース、福祉ステーション、住居など機能を複合させて、「Work」の拠点にする。
- ここから、結節点2「(仮称) 苫小牧市民ホール」にいたるゾーンが「Walk」の空間。「芝生広場」「歩行者専用遊歩道」「カフェ」「マルシェ空間」「ストリートファニチャー」「照明」などを配置して、ウォーカブルに発展させていく。
- さらに、既存の小公園に「アートトイレ」などを配して、回遊の動機や利便性を補強。苫小牧駅⇄(仮称) 苫小牧市民ホールという縦の動線を、結節点3「出光カルチャーパーク」に向かう横の軸線へと誘導していく。



↑アートトイレの事例 出典:カーセンサーHP
www.carsensor.net/contents/editor/



↑マルシェの事例 出典:ソトバHP
https://sotonoba.place/2015year_bryantpark

↑ 駅前のシンボルビルは、公共施設、商業施設、文化施設、オフィス、コワーキングスペース、福祉ステーション、住居などを複合して、多様な人々が集い、行きかう結節点とする。

←緑のラインは、苫小牧駅からシンボルビルを通して、都市の縦軸に至る動線。

緑の点線部分は、ウォーカブルな歩行者専用道路。赤の点線で囲んだ幹線

道路が車の導線。黄色の点線が、様々な人たちが行き交う広場空間。

この広場空間では、屋外イベントや、マルシェなども開催できる。



↑ 芝生広場の事例

<Water> ウォーターフロントの魅力を創り出す

- 結節点4「キラキラ公園」は、ダブルポートを擁する苫小牧の海側のアイデンティティとなる場所である。現状は集客機能が薄いため、苫小牧港およびフェリーターミナルの利用者を、素通りさせており、また「港街」としての苫小牧の魅力も発信できずにいる。キラキラ公園の立地に、世界的な建築をすることで、苫小牧港、フェリーターミナル方面のみならず、新千歳空港、苫小牧駅と市街地方面からの集客を図り、まち全体の回遊性をさらに高める。
- 建築には、ウォーターフロントという立地を生かした展望台、サウナ施設・入浴施設、劇場、飲食店、物販店などを入れて、市民と旅行者双方に、良質な文化・健康・娯楽体験を供し、苫小牧の認知度を強力に引き上げる。



苫小牧まちづくり再生対象エリア

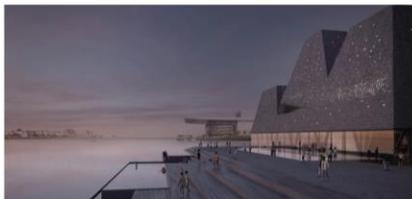
主要な結節点間のウォーカブルな動線を確保するために、動線や公園へのベンチ、アートトイレ等の設置により、周辺の公園・緑地も含めて回遊性を高める



まちづくりコンセプトを実現する建築

- まちづくりコンセプトにおける4つの結節点には、シンボルとなる建築が必要である。
- とりわけ、苫小牧駅前とウォーターフロントにおける、建築的な発信力、クオリティ、連動性は重要であり、そのインパクトを可視化するイメージパース図を作成した。イメージパース図は、国内外の都市開発で実績のある隈研吾建築都市設計事務所が担当。

隈事務所のシンボリックな建築事例



デンマーク・ウォーターカルチャーセンター
コペンハーゲン、デンマーク



Dallas Rolex Tower
ダラス、アメリカ



サンドニ・プレイエル駅
パリ、フランス

イメージパース（中心市街地）



イメージパース (シンボルストリート)



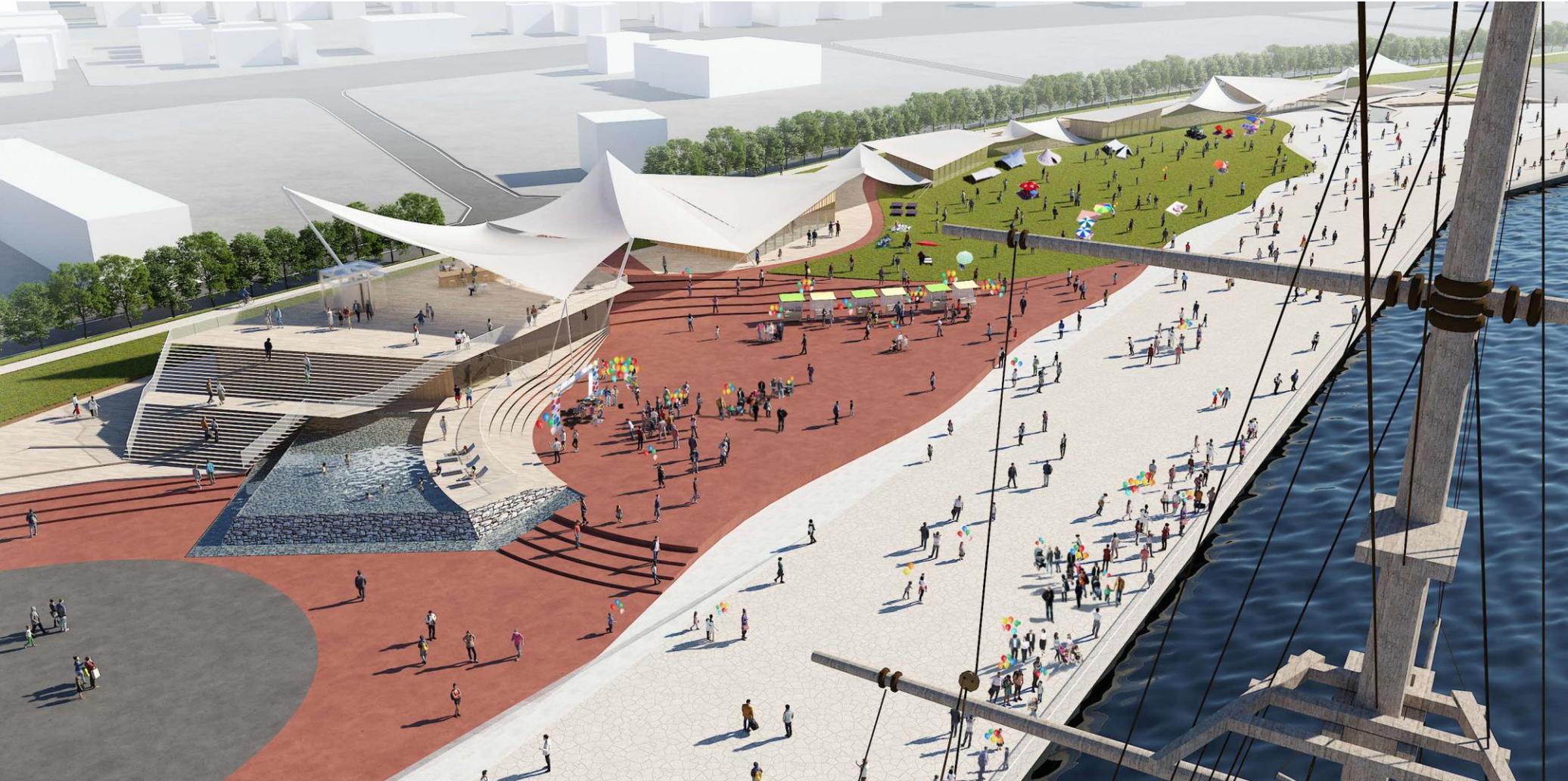
イメージパース（西港北ふ頭エリア）



イメージパース（西港北ふ頭エリアー夜景）



イメージパース（西港北ふ頭エリア）



06

「まちづくり」コンセプトの実現に
おけるフィージビリティの考察

規制・制約要因（中心市街地活性化）

【中心市街地活性化（商業地域）】

➤ 用途地域制度について

— 建築物の用途制限

- 商業地域は建築物の制限が最も少ない用途であり、検討する施設建築は問題ない。

— 高度利用地区（表町地区）

- 建蔽率・容積率

- 表町地区は、（都市計画図左端部に駅前周辺の拡大図あり）建ぺい率80%・容積率600%である。
- 旧サンプラザビルの「表町地区」は容積率の最低制限(200%)がある。
- ただし、建築敷地をどう設定するかにより考え方が変わるため、地区内に公園等の設定も可能とのことである。詳細はコンセプトを具体化する過程で確認が必要となる。

— 防火地域・準防火地域の構造制限

- 防火地域内は耐火構造物とする必要がある。

【出典：2020 苫小牧市の都市計画】

5 高度利用地区

市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、容積率の最高・最低限度、建蔽率の最高限度、建築面積の最低限度並びに壁面の位置を定める地区です。

地区名	面積	容積率		建蔽率 最高限度	建築面積 最低限度	外壁後退 距離	告示年月日	備考 (当時の対象建築物)
		最高限度	最低限度					
表町地区	約 1.1 ha	600 %	200 %	80 %	300 m ²		S51. 2. 5 苫小牧市告示第14号	サンプラザ
錦町 第1地区	約 1.0 ha	600 %	200 %	80 % 耐火 90%	200 m ²	1.14m ～2.50m	S54.11.19 苫小牧市告示第180号	
錦町 第2地区	約 2.5 ha	400 %	200 %	80 % 耐火 90%	200 m ²	1.14m ～3.55m	S54.11.19 苫小牧市告示第180号	ホテルサンルート ビックジョイ

(2) 防火・準防火地域の制限

地域名	制限		
防火地域	階数が3以上又は延べ面積100m ² を超える建築物	耐火建築物	
	その他の建築物	耐火建築物又は準耐火建築物	
準防火地域	地階を除く階数が4以上又は延べ面積が1,500m ² を超える建築物	耐火建築物	
	地階を除く階数が3又は延べ面積が500m ² を超え1,500m ² 以下の建築物	耐火建築物又は準耐火建築物	
	上記以外の	外壁および軒裏で延焼のおそれのある部分	防火構造
	木造建築物	高さ2mを超える付属の門又は塀で延焼のおそれのある部分	不燃材料で造るか又は覆う

規制・制約要因（ウォーターフロント）

【キラキラ公園】

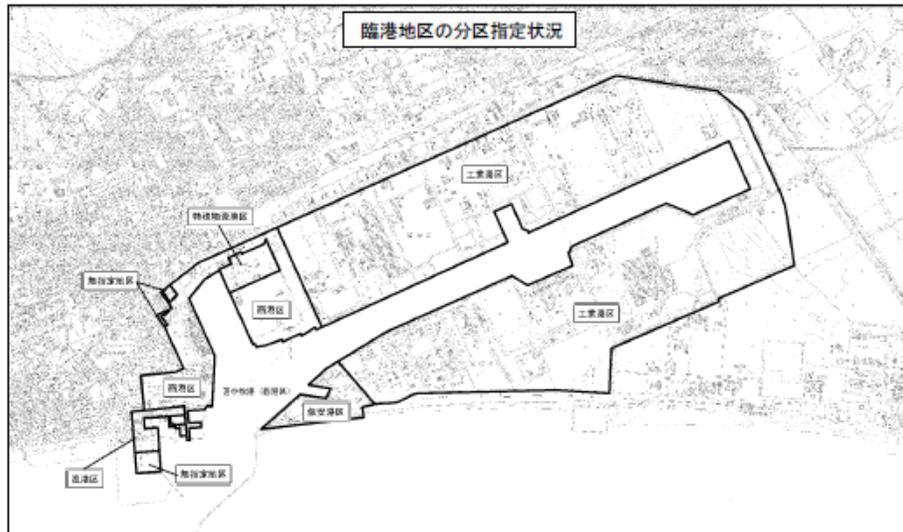
— 建築物の用途制限

- 用途地域としては準工業地域であり制限は少ない（不可となるのは一部遊戯施設のみ）。

— 臨港地区の分区指定状況（商港区）

- 都市計画法により臨港地区の設定を行い、港湾法で分区指定を行っている。分区指定を行っている苫小牧港においては、都市計画法上の用途地域による制限が適用除外となり、分区条例において建築物の用途の制限を定めている。
- 「苫小牧港の臨港地区の分区における構築物の規制に関する条例」において建築可能な建築物が設定されている（右表条例参照）

【出典：2020 苫小牧市の都市計画】



【出典：苫小牧港の臨港地区の分区における構築物の規制に関する条例】

苫小牧港の臨港地区の分区における構築物の規制に関する条例別表の規定に基づく事業等の指定

平成14年12月27日
苫小牧港管理組合告示第32号
苫小牧港の臨港地区の分区における構築物の規制に関する条例（平成14年条例第6号）別表の規定に基づき、管理者が指定する事業等を次のように指定し、平成15年1月1日から適用する。
なお、苫小牧港の臨港地区の分区における構築物の規制に関する条例別表の規定に基づく港湾関係事業及び官公署の指定（昭和46年苫小牧港管理組合告示第3号）は、平成14年12月31日限り廃止する。

	区分	管理者が指定する事業等	
1	商港区	(2)の事業	曳船業、船舶給水業、船舶燃料補給業、船内消毒業、造船業、船舶修理業、港内清掃業、係離船業、水先案内業、船用品販売業、サルベージ業、海事代理士業、鉄道業、警備業
		(5)の施設	無線通信施設
		(7)の福利厚生施設	会館、集会所、食堂
		(8)の官公署	動物検疫所、植物防疫所、労働基準監督署、公共職業安定所、食糧事務所、統計事務所、郵便局、測候所、経済産業局、水産研究所、水産試験場、北海道、苫小牧市
		(9)の便益施設	生鮮食料品販売店、観光物産・土産品販売店
2	特殊物資港区	(2)の事業	貿易関連業、曳船業、船舶給水業、船舶燃料補給業、貨物海上保険業
		(3)の官公署	税関、検疫所、入国管理事務所、労働基準監督署、公共職業安定所、経済産業局
		(4)の福利厚生施設	会館、集会所、食堂、スポーツ施設、レクリエーション施設
3	工業港区	(5)の事業	曳船業、船舶給水業、船舶燃料補給業、係離船業、船用品販売業、植物防疫業
		(6)の官公署	検疫所、入国管理事務所、動物検疫所、植物防疫所、食糧事務所、経済産業局、郵便局、労働基準監督署、公共職業安定所、北海道（工業関連部局に限る。）、苫小牧市（工業関連部局に限る。）
		(7)の便益施設	ガソリンスタンド
		(9)の福利厚生施設	会館、集会所
		(11)の団体	水産関係団体、海上保安関係団体
4	漁港区	(11)の業者	水産関連業者、道路運送事業者、船舶保険業者、船舶燃料補給業者、サルベージ業者、潜水業者、船用品販売業者、造船業者、船舶修理業者、漁網漁具販売業者
		(12)の官公署	税関、海上保安部、運輸局、入国管理事務所、労働基準監督署、公共職業安定所、水産庁、北海道（水産関連部局に限る。）、苫小牧市（水産関連部局に限る。）
		(13)の便益施設	船用品販売店、漁網漁具販売店
		(14)の店舗	水産物販売店、生鮮食料品販売店、水産物を利用した食事などを提供する飲食店
		(5)の官公署	税関、運輸局、海上保安部、入国管理事務所、労働基準監督署
5	保安港区	(3)の福利厚生施設	会館、食堂
		(5)の事業	船舶保険業、船舶検査業
		(6)の官公署	運輸局
		(7)の便益施設	遊漁などの案内所
6	マリナー港区	(3)の福利厚生施設	会館、食堂
		(5)の事業	船舶保険業、船舶検査業
		(6)の官公署	運輸局
		(7)の便益施設	遊漁などの案内所

経済効果の試算の全体像

ここでは、仮に中心市街地活性化及びウォーターフロント地域のコンセプトを実行した場合の経済効果のたたき台となる情報について試算した。
 ※用いた数値の出典等詳細は83Pから87P参照

ステップ1 投資額の試算

中心市街地活性化

(階段広場)を前提とすると、
 工事費用は以下の通り。

【外構工事費】

- 外構面積：4,758坪、坪単価：180千円
- 外構工事費：856百万円

【建築工事費】

- 延床面積：5,758坪、坪単価：1,680千円
- 建築工事費：9,673百万円

→**総工事費：10,529百万円**

ステップ2 集客効果（入込客数）の前提

- 類似施設として、福井県福井市の市街地再開発事業により2016年にオープンした【ハピリン】の年間来訪者数2,770千人を、福井市と苫小牧市の人口比率で補正することで、ベースとなる苫小牧市の来場者数を1,800千人と試算した。
- H19年の苫小牧市の大型店来店者数（エガオ・長崎屋・ヨーカドー）の平均値は、一店舗あたり2,212千人であり、中心市街地の活性化による周辺商店街への波及効果も考慮すると1,800千人程度の集客は可能と考えられる。

→**集客効果1,800千人と仮定**

ステップ3 消費額の試算

【建築物の機能の前提】

- 図書館等の公共施設、集合住宅、商業施設（スーパーマーケット、飲食店等）等複数の選択肢が考えられるが、以下の試算においては、現在の周辺商店街への波及効果も考慮し、食品・日用品小売店及び飲食店を前提としている。

中心市街地の消費額試算

	集客効果	消費単価	消費額
買物客（小売店）	1,260,000	2,080	2,621,304,000
飲食客	540,000	1,768	954,720,000
合計	1,800,000		3,576,024,000

ウォーターフロント

(ステージ屋根)を前提とすると、
 工事費用は以下の通り。

【外構工事費】

- 外構面積：3,818坪、坪単価：165千円
- 外構工事費：630百万円

【建築工事費】

- 延床面積：1,345坪、坪単価：2,000千円
- 建築工事費：2,691百万円

→**総工事費：3,321百万円**

- 現状の苫小牧市内は、ウトナイ湖道の駅で757千人、ぶらっとみなと市場で342千人となっている。また、道内の公園、展望台、芸術関連施設等の入場者数は、地域・施設内容、入場料等も考慮する必要があるが概ね200千人から1,000千人となっている。
- 現状ウトナイ湖道の駅に757千人の来場者があること及びウポポイの新規オープン、隈事務所の日本平夢テラスの来場者数が1,180千人であることを考慮すれば、年間500千人の来場は可能と考えられる。

→**集客効果500千人と仮定**

【建築物の機能の前提】

- 港を一望できる展望台、温浴施設、ワーケーション施設、漁港関連施設、公園、飲食店等の複数の選択肢が考えられるが、以下の試算においては、消費行動に繋がる可能性の高い、温浴施設・展望台等の観光施設及び飲食店を前提としている。

ウォーターフロントの消費額試算

	集客効果	消費単価	消費額
施設入場料	450,000	878	395,100,000
飲食代	150,000	1,768	265,200,000
合計	500,000		660,300,000

ステップ4：【経済波及効果の試算】

ステップ1から3で試算した事業規模（建設投資額・消費額）に基づき、経済波及効果（生産誘発額と就業誘発人数）について試算する。

	想定投資額・売上高	生産誘発額	就業誘発人数
建設関連	想定投資額：138億円	253億円	1,539人/年
事業運営（中心市街地）	想定売上高：35億円	57億円	329人/年
事業運営（ウォーターフロント）	想定売上高：6億円	9億円	111人/年

ステップ1：コンセプトの事業規模（投資額）の試算

本報告書のコンセプトの実現に係るコストは、以下の前提としている。

なお、工事費の概算は、隈研吾建築設計事務所の関与した類似施設を基礎としている。

コンセプトの投資額の試算						
外構工事費						
		外構面積(m2)	外構面積(坪)	外構坪単価	外構工事費	改計
中心市街地活性化	(階段広場)	15,700	4,758	¥180,000	¥856,363,636	¥856,000,000
ウォーターフロント	(ステージ屋根)	12,600	3,818	¥165,000	¥630,000,000	¥630,000,000
建築工事費						
		延べ床面積(m2)	延べ床面積(坪)	建築坪単価	建築工事費	改計
中心市街地活性化	(階段広場)	19,000	5,758	¥1,680,000	¥9,672,727,273	¥9,673,000,000
ウォーターフロント	(ステージ屋根)	4,440	1,345	¥2,000,000	¥2,690,909,091	¥2,691,000,000
外構・建築工事費合計						
		外構工事費	建築工事費	総工事費		
中心市街地活性化	(階段広場)	¥856,000,000	¥9,673,000,000	¥10,529,000,000		
ウォーターフロント	(ステージ屋根)	¥630,000,000	¥2,691,000,000	¥3,321,000,000		

【出典：KPMGによる分析】

ステップ2：直接効果（集客効果の前提） ①中心市街地

集客効果については苫小牧市及び他地域の類似施設の例をベンチマークとして、集客効果は以下の通りの前提としている。

苫小牧市及び他地域の駅前中心街の再開発施設の来訪者、駅乗降者数

苫小牧市及び他地域の駅前中心街の再開発施設の来訪者、駅乗降者数						ハピリン概要	
地域	駅名	施設名	来訪者数	駅乗降者数	人口	敷地面積	
苫小牧の状況						敷地面積	5,554.06㎡
北海道苫小牧市	苫小牧駅	ココトマ	356,462	7,106	172,737	建築面積	4,748.56㎡
駅前再開発・活性化の事例						階数	地上21階 地下2階建
福井県福井市	福井駅	ハピリン	2,770,000	20,860	265,904	用途	住宅（88戸）、商業、公益（観光案内、観光物産、子供一時預かり、ボランティアセンター、多目的ホール、博物館）、駐車場
青森県八戸市	本八戸駅	はっち	874,000	11,886	231,257		
兵庫県姫路市	姫路駅	-	-	103,604	535,664		
						総事業費	111億45百万円

【出典：苫小牧市（2020年度CAP4実践プログラム・2019年度苫小牧市統計書）、福井市（福井市統計書、福井新聞（2019年11月24日付の記事より）、八戸市（総人口一覧表、八戸経済新聞（2019年10月17日の記事より）姫路市（人口統計）、駅乗降者数（国土交通省 国土数値情報）
※人口は2015年国勢調査時点の数値である。
※来訪者数は、2018年度の数値である。

その他の参考情報

苫小牧市 観光入込客数（H30年）				まちなか歩行者通行量			
道外客	道内容	合計		地域	H23~26の平均	H27~R1の平均	増減率
654,979	1,340,065	1,995,044	人	兵庫県姫路市 ※	60,140	70,052	116%
32.8%	67.2%			地域	H23	R01	増減率
日帰り	宿泊		人	北海道苫小牧市	51,755	41,558	80%
1,873,948	121,096		93.9%				
			6.1%				
苫小牧市 大型店来店者数（H19）				※ 兵庫県姫路市は、H27年に姫路駅前の道路の一部をトランジットモール化し、ゆとりある歩行者空間の整備を実施しているため、まちなか歩行者通行量が増加した事例として掲載している。			
来店者数	日数	年間（人）		【出典：苫小牧市統計書（令和元年度）、苫小牧商工会議所（歩行者通行調査、平成20年度商業の現況（H19大型店来店者調査結果）、姫路市（主要7地点の歩行者通行量推移）】			
平日	248	5,173	1,282,904				
休日	117	7,945	929,565				
合計	365		2,212,469				

検討結果

- **現在の苫小牧の状況**
 - ✓ 現状のココトマの来訪者数は377千人、苫小牧市の人口は172千人となっている。
- ✓ **類似施設（ベンチマーク）の検討**
 - ✓ 類似施設のベンチマークとして、福井県福井市の市街地再開発事業により2016年にオープンしたハピリンの来訪者数2,770千人を、福井市と苫小牧市の人口比率で補正することで、ベースとなる苫小牧市の来場者数を1,800千人と試算した。
- ✓ **H19年度の苫小牧の大型店来店者数**
 - ✓ 駅前に商業施設が存在していたH19年の苫小牧市の大型店来店者数（エガオ・長崎屋・ヨーカドー）の平均値は、一店舗あたり2,212千人であり、中心市街地の活性化による周辺商店街への波及効果も考慮すると1,800千人程度の集客は可能と考えられる。

集客効果の前提

中心市街地の集客効果は、年間1,800千人程度と想定

ステップ2：直接効果（集客効果の試算） ②ウォーターフロント

集客効果については苫小牧市及び他地域の類似施設の例をベンチマークとして、以下のように試算した。

現在の苫小牧市及び北海道内の類似施設の入場者数

北海道内の類似観光施設の入場者数

種別	開業	施設名	地域	敷地面積 (㎡)	入場料	入場者 (A)	観光入込客数 (市町村) (B)	(A)/(B)
(苫小牧市) 主な施設の入場者数								
道の駅	2009	ウトナイ湖道の駅	北海道苫小牧市	-	無料	757,831	1,995,044	38.0%
市場	2003	ぶらっとみなと市場	北海道苫小牧市	-	無料	342,440	1,995,044	17.2%
(市外) 主な施設の入場者数								
美術館	1986	札幌芸術の森	北海道札幌市	389,653	無料	607,759	15,264,000	4.0%
公園	2005	モエレ沼公園	北海道札幌市	1,888,000	無料	878,761	15,264,000	5.8%
公園	1998	宗谷ふれあい公園	北海道札幌市	668,000	無料	188,666	15,264,000	1.2%
水族館	1994	サケのふるさと千歳水族館	北海道千歳市	2,984	大人800円	259,666	5,187,400	5%
展望台	2006	五稜郭タワー	北海道函館市	2,938	大人840円	1,018,985	5,607,000	18%
温浴施設	1998	新冠温泉レ・コードの湯	北海道新冠町	3,876	大人500円	187,479	351,800	53%

【出典：苫小牧市統計書（令和元年度）、苫小牧市観光協会事業報告（H29年度）、各施設ホームページ、レジャーランド&レクパーク総覧2018、各市町村の統計データ（観光入込客数）】

※苫小牧市の施設の入場者数は、2017年度の数値であり、市外についてはモエレ沼公園、札幌芸術の森公園は、2019年の入場者数、それ以外は2016年の入場者数である。

その他の参考情報

- 隈研吾建築事務所の作品例 静岡県静岡市の日本平夢テラスのH30年の開業後1年間の来場者数1,180千人（出典：2019年11月14日 朝日新聞デジタルの記事より）
- 北海道白老町に2020年開業したウポポイ（民族共生象徴空間）の当初年間入場者目標1,000千人（実績は新型コロナウイルスの影響もあり、開業後6か月で198千人）（出典：2021年1月14日 朝日新聞デジタルの記事より）

検討結果

➤ 現状の苫小牧市内の施設の入場者数

- ✓ ウトナイ湖道の駅で757千人、ぶらっとみなと市場で342千人となっている。

➤ 北海道内の他地域の施設入場者数

- ✓ 道内の公園、展望台、アート関連施設等の入場者数は、地域・施設内容、入場料等も考慮する必要があるが概ね200千人から1,000千人となっている。
- ✓ 施設の機能については、展望台、公園、温浴施設、飲食店等の複合施設が考えられるが、現状ウトナイ湖道の駅に757千人の来場者があること及びウポポイの新規オープン、隈事務所の日本平夢テラスの来場者数が1,180千人であることを考慮すれば、年間500千人の来場は可能と考えられる。

集客効果の前提

ウォーターフロントの集客効果は年間500千人程度と想定

ステップ3：直接効果（消費額の試算）

ステップ2で前提をおいた集客効果をベースに、以下のとおり消費額の試算を実施した。

消費額の試算前提（案）

中心市街地

【建築物の機能の前提】

駅前中心街の機能については、現時点で図書館等の公共施設、集合住宅、商業施設（スーパーマーケット、飲食店等）等複数の選択肢が考えられるが、以下の試算においては、現在の周辺商店街への波及効果も考慮し、食品・日用品小売店及び飲食店を前提としている。

【機能別の集客効果】

集客効果1,800千人のうち、70%の1,260千人は小売店の買い物客、残りの30%の540千人は飲食店利用客と仮定した。

【消費単価】

消費単価の前提は以下の通りとしている。

- 買い物客（小売店）：2020年スーパーマーケット年次統計調査報告書の地方圏・1200㎡以上の平均客単価（2,080円）
- 飲食客：北海道庁が公表している費目別観光消費額単価の道民の飲食品単価（1,768円）

ウォーターフロント

【建築物の機能の前提】

ウォーターフロントの建築物の機能については、現時点で海が見える展望台、温浴施設、ワーケーション施設、漁港関連施設、公共施設（観光案内所）、公園、飲食店等の複数の選択肢が考えられるが、以下の試算においては、消費行動に繋がる可能性の高い、温浴施設・展望台等の観光施設及び飲食店を前提としている。

【機能別の集客効果】

集客効果500千人の90%の450千人は施設に入場すると仮定した。

また、集客効果500千人のうち30%の150千人は飲食店を利用すると仮定した。

【消費単価】

消費単価は、北海道庁が公表している費目別観光消費額単価より、以下を使用している。

- 施設入場料：入場料・施設（878円）
- 飲食代：飲食費（1,768円）

北海道 観光消費額単価

費目別観光消費額単価

単位：円	道民	来道者	訪日外国人
交通費	3,725	16,734	62,235
宿泊費	2,518	23,721	26,335
飲食費	1,768	12,465	17,333
土産・買い物	3,691	13,829	61,507
入場料・施設	878	3,842	4,165
その他の支出	285	2,541	6,527
合計	12,865	73,132	178,102

【出典：北海道庁 第6回北海道観光産業経済効果調査】

検討結果

中心市街地の消費額試算

	集客効果	消費単価	消費額
買物客（小売店）	1,260,000	2,080	2,621,304,000
飲食客	540,000	1,768	954,720,000
合計	1,800,000		3,576,024,000

ウォーターフロントの消費額試算

	集客効果	消費単価	消費額
施設入場料	450,000	878	395,100,000
飲食代	150,000	1,768	265,200,000
合計	600,000		660,300,000

ステップ4：北海道経済に及ぼす影響（経済波及効果）の試算

【地域経済への貢献 概念図】



経済波及効果分析支援ツール

- ステップ1から3で試算したコンセプトの事業規模（建設投資額・消費額）に基づき、国や地方公共団体による政策評価で使用される「産業連関表」を使用して経済波及効果（生産誘発額と就業誘発人数）について試算する。

地元産業への経済波及効果

- コンセプトの開設準備（建設等）および開業後の運営において、道内企業に対する財・サービスの発注需要が発生する。例えば、建設フェーズにおける建材・工事・設備工事、事業運営フェーズにおける物品/食材購入・清掃/維持管理委託等が想定される。
- 当該需要は、発注を受けた企業からのさらなる需要の波及効果と雇用者所得の増加による消費需要を生み出すことになる。
- 当該需要の直接効果と間接効果による生産額誘発額と就業誘発人数に経済波及効果について、中心市街地とウォーターフロント開発に係る想定投資額及び83P消費額等をベースとして試算した結果は以下の通りである。

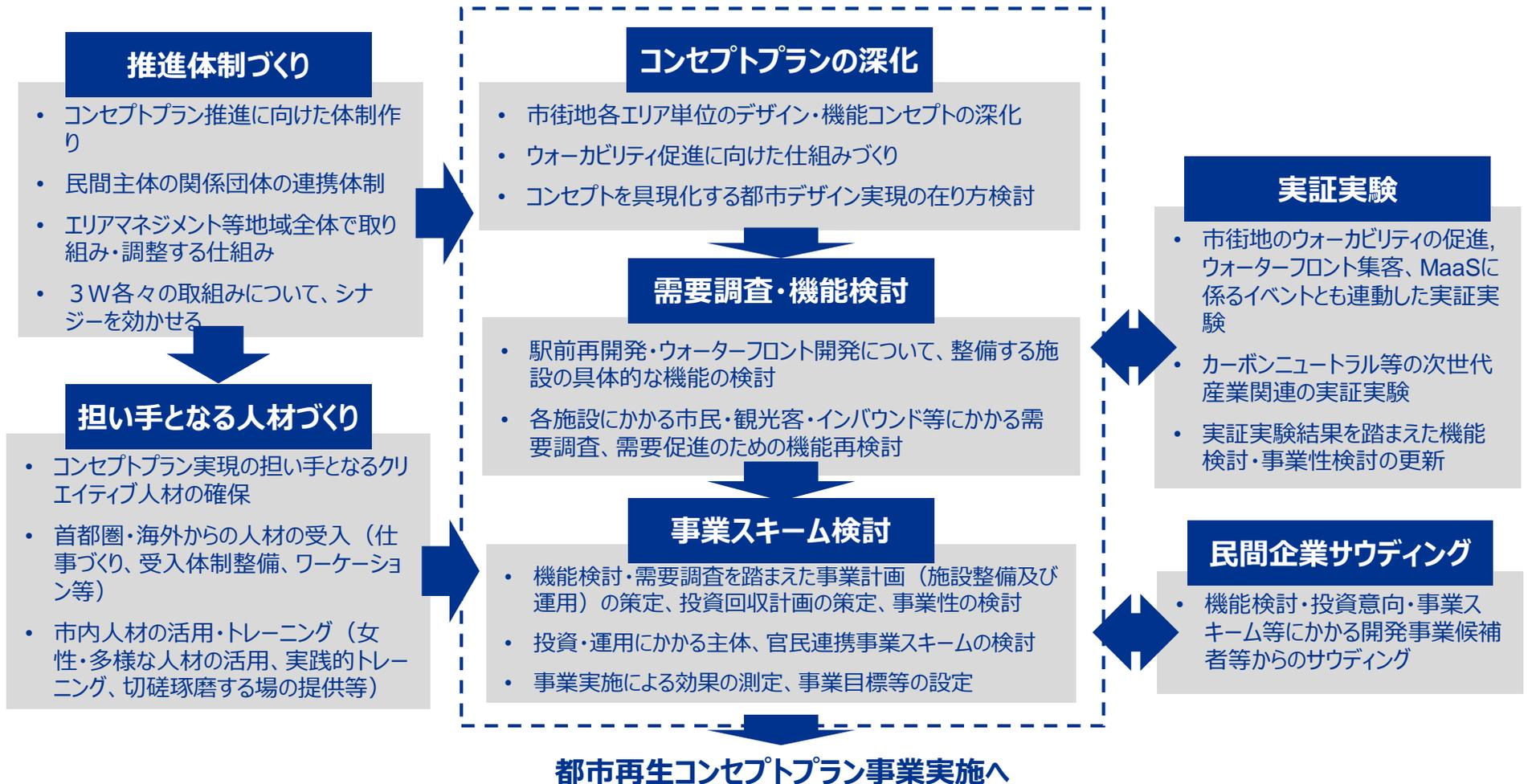
【経済波及効果の試算】

経済波及効果	前提 投資額・売上高	生産誘発額	就業誘発人数
建設関連	想定投資額 138億円	253億円	1,539人/年
事業運営関連 (中心市街地)	想定売上高 35億円	57億円	329人/年
事業運営関連 (ウォーターフロント)	想定売上高 6億円	9億円	111人/年

【出典：KPMGによる分析】

都市再生コンセプトプラン事業実施に向けた今後のアプローチ

- プランの実現に向けて、検討基盤となる推進体制を整備し、コンセプトプランの深化や機能検討、スキームの検討を進める。また、その実現可能性の検証のため、実証実験及び民間企業サウディング等を併せて実施し、担い手となる人材づくりも進める。



今後のアクションプラン（取組項目）

- 前頁のアプローチに基づき、ウォーカブルなまちづくり、ウォーターフロントの空間づくり・漁港エリア再構築・次世代産業に係る各コンセプトプランを実現するための検討・実行すべきアクションプランを整理すると以下ようになる。
- 各構成要素は相互に影響するものであり、アクションプランの検討・実行に当たっては連携しながら進めていく必要がある。

まちづくり推進体制

- ミッション・機能の明確化
- 官民連携体制（都市再生推進法人等）の検討
- 推進体制の組成・運用

交流機能検討・魅力発信

- 多機能コミュニティ拠点・ワーケーション・リモートワーク拠点の整備方針・機能の検討
- 各種地域再生イベント等による魅力発信・高付加価値化

ウォーターフロント空間づくり

- キラキラ公園建築物の機能検討・需要調査・規制関連調査
- 苫小牧港長期構想とのマッチング
- 漁港エリアの方向性、ターゲットの明確化
- ぷらっとみなと市場エリアの新しい空間づくり・機能検討・規制関連調査
- 関連企業団体との連携施策
- ウォーターフロント機能の具現化に向けた実証事業
- 整備スキームの検討
- 民間企業サウンディング
- 事業提案募集・事業者選定方式の検討

駅前再整備

- 整備施設の機能検討・需要調査・規制関連調査
- ウォーカブルな動線の仕掛けづくり
- マスターアーキテクト※機能の検討・試行
- 整備スキームの検討
- 民間企業サウンディング
- 事業提案募集・事業者選定方式の検討

ウォーカブルなまちづくり

- シンボリストリート機能の検討
- ウォーカブルな動線の仕掛けづくり
- シンボリストリートのにぎわい創出に向けた実証事業
- 整備スキームの検討

次世代産業の展開

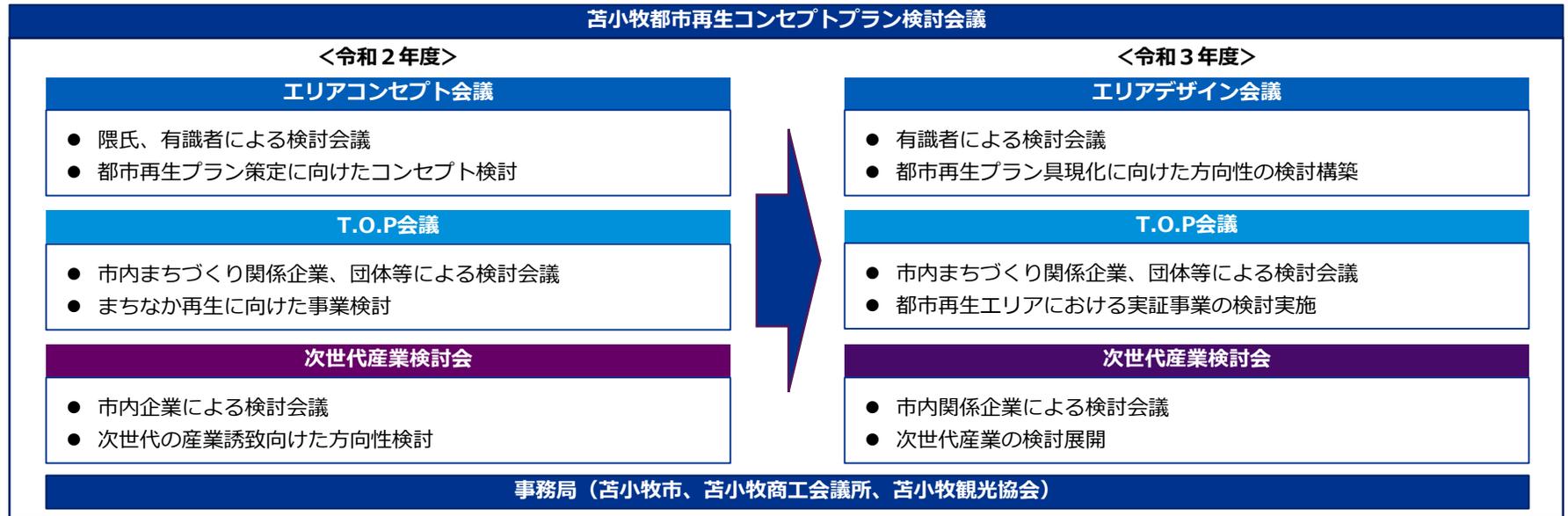
- 再生可能エネルギー戦略の推進
- 生物多様性戦略の推進
- 次世代産業の展開及びMICEの可能性追求
- MaaS事業の推進

人材育成・多文化共生

- 国際交流推進による多文化共生の実現
- 人材活用・育成による次世代産業の創出

※都市や建築をデザインする際に、周辺環境や景観の調和を図りながら、全体を統括する専門家。ハード面だけでなく、経済性や持続可能性なども含めて、最適なデザインを監修する。

今後のアクションプラン（組織・事業）



エリアデザイン会議運営事業	都市再生エリアのゾーニング、中心市街地機能等の検討
立地適正化計画策定事業	都市機能誘導区域の検討、立地適正化計画の策定
市民ホール整備運営事業	(仮称)苫小牧市民ホールの建設
都市再生イベント等事業	本市の魅力を活かしたまちの賑わいを創出するイベントの実施
再生可能エネルギー基本戦略構築事業	再生可能エネルギー基本戦略の策定
生物多様性推進事業	生物多様性の保全及び持続可能な利用の推進
MaaS実証検討事業	公共交通機関等の現状、目的を踏まえた検討プランの策定
MICE戦略事業	環境と産業が共生する都市の実現に資するMICE誘致の検討、官民連携組織整備の検討
CAP事業	T.O.P会議、各種実証事業
多文化共生推進事業	国際化推進事業、こども国際交流事業、姉妹都市交流事業