

第2回苫小牧駅周辺ビジョン策定検討委員会

○事務局 おそろいになりましたので、ただいまより苫小牧駅周辺ビジョン策定検討委員会第2回委員会を開会させていただきます。

本日はお忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。

検討会に入る前に、前回オンラインにてご参加いただきました小早川仁様に総合政策部長の町田より委嘱状をお渡しさせていただきます。

○総合政策部長 小早川仁様。苫小牧駅周辺ビジョン策定検討委員会委員を委嘱します。令和4年4月27日、苫小牧市長岩倉博文、代読。よろしくお祈いします。お世話になります。

○事務局 それでは、会議に入りさせていただきます。

会議は次第に沿って進めてまいります。

座長の森教授、よろしくお祈いいたします。

○森座長 それでは、本日第2回目になります。本日もどうぞよろしくお祈いいたします。

お手元の次第と資料に沿って進めさせていただきます。今日は主に交通、移動について皆様のご意見を伺う会という設定になっております。1番、苫小牧駅周辺エリアにおける交通、移動についてということで、お手元に2つ種類がありまして、会議資料という、枚数が比べると少ないほうと、もう一つ、交通課題及び移動に関する事例資料、この2つあります。事務局のほうから1つずつ資料を説明していただいて、意見交換を2回繰り返すということで進めさせていただきたいと思ひます。どうぞよろしくお祈いします。

それでは、事務局から説明をお祈いいたします。

○事務局 それでは、私から説明をさせていただきます。

ちょっと表紙が同じで分かりづらいんですけど、初めに駅周辺ビジョン策定業務会議資料と表紙に書かれたほうから説明をさせていただきます。スライドのほうにも映してありますので、ご覧いただければと思ひます。

今回の業務、山下PMCというコンサルに委託をしております、そちらでまとめたいただいた資料になります。

初めにご説明するほうは、毎年、市と商工会議所のほうで実施しております歩行量調査というものがあまして、この調査が、どのような影響を与えたとかそういうような分析をしたものになりますので、まずこちらのほうからご説明させていただきたいと思ひます。

めくっていただきまして、今回の視点は1番、2番になっておりますが、1点目が旧サンプラザビルの閉鎖、e g a oの閉鎖が駅周辺の歩行量にどのような影響を与えたのかという視点。それからもう一つが、過去5年間の歩行量データから見える傾向、あるいは回遊性の把握という視点になっております。

まず1番ですが、ハード面での整備、あるいは撤退が与える影響としまして、次のページになります。全体的な傾向としましては、e g a oが閉鎖されたことによる歩行量の調

査における影響というのはほとんど見られていないということが結果となっております。閉鎖による減少傾向については次のページになりますけれども、マップの2点、旧サンブラザビルの正面と、その南側に2層式の駐車場があるのですが、この2点が減少というような結果となっております。

それから、次のページになりますけれども、こちらも減少となっているのは先ほどと同じ部分になりますが、この時期、中のキーテナントが撤退した時期、ちょっと黄色で見づらいのですが、ラルズマートが平成25年4月、それからくまざわ書店という本屋さんの撤退が25年8月というところで、この時期と駐車場の利用者の減少傾向が重なる部分があるということで、キーテナント撤退による駐車場利用者の減少というのは見られたというような分析になってございます。

続きまして、次のページが、今度はソフト面での整備が与える影響としまして、一つ、平成24年10月に実施されたポッキリ市プラスグルメグランプリという、中心市街地でやられたイベントですけれども、ちょうど折れ線グラフで赤丸がたくさんついていると思うのですが、ちょうどこの時期と重なっておりまして、イベント開催での歩行者、歩行量は増加しているという結果が見てとれます。ほかにも様々、今日ご参加いただいている皆様の実施していただいているイベント等もございますけれども、イベントをやったときは一定程度歩行量が増加しているという傾向は見てとれます。ただ、効果は一時的というのはあるのかなというふうに思っております。

次のページ、分析のまとめになります。2点をまとめますと、1点目としてe g a oの閉鎖による駅周辺の歩行量への影響というのはほとんど見られない。したがって、これは分析になりますけれども、同等の商業施設を整備するだけではウォークブルなまちの実現は難しいのではないかとこの考え方です。もう1点、食のイベントなどで得られるにぎわいについては、歩行量の増加には一定程度寄与しているというのは明白です。ただ、それが一時的なものではなく、ハード、ソフト両面での施策によって継続的に醸成していくことが必要だろうというようなまとめになってございます。

もう1点が過去5年間の歩行量データから見える傾向というところになります。

次のページ行っていただきまして、やっぱり歩行量というのは南北の方向は多い。ただ、東西の方向は少ないというデータが出ておりまして、目的地はやはり駅、あるいは駅近辺の施設が目的地として今はあるだろうと。回遊性に向けましては、やはり移動を促すための施設あるいは機能、サービスなどをつくることによって、様々東西も含めた人の流れをつくり出すことが必要だろうというような分析になってございます。

この資料の説明については以上になります。

○森座長 ご説明ありがとうございました。

今説明がありましたとおり、ざっくり言ってしまうと、大きめの商業施設があろうがなかろうが面的に歩いている人はいないということなので、恐らくはピンポイントで車で乗りつけて施設を利用されていらっしゃるということがデータとして現れているということ

かなと思います。

そういう結果が出たんですけれどもこの資料に関しまして、皆様からご感想とか実感とか、あるいはデータ上の確認、あるいは自分が捉えている経験、実感とちょっとズれるなというところもしありましたらぜひコメントをいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

荒井委員、いかがですか。

○荒井委員 そうですね、やはり目的があるからその場所に行く、そして通りに買物ができるといことであれば歩いたり、お店にあちこち立ち寄りしたいという気持ちが湧くんですけれども、そこに行きたいところがあるからということと、食べたいものがあるからということと、子育て中の方と接することが私は多いので、ベビーカーなどを押して子供の手を引いて歩ける、子供がちょっと立ち寄って休憩できるスポットがあるかということとはやっぱり重要な視点だし、そこがないと子連れで歩くのも歩きづらかったりということもありますし、縦方向は割と歩いてるけれども、横方向が少ないということも、改めて見ると確かにそうだなというのは改めて実感したところです。

○森座長 ありがとうございます。

先ほど私も、施設に車に乗りつけて用を足して帰る。こういうデータを見るとやっぱり思うのが、車でどこに到着するのかというのはすごく大きくて、そこに車を置いて、例えば南にずっと下りてきたとしても戻らないといけませんよね。だから行って帰るとい、戻るといことを考えたときの労力みたいなものもあるので、やはり1点に対して1点が波及的というのなかなか難しいところが示されているかなと思いました。ありがとうございます。

石森委員、お願いします。

○石森委員 そうかなという感想だけなんですけれども、やっぱりこういう分析するときには人を呼びつける、呼び寄せる集積のそれぞれの分析、なけりゃ当然来ないし、やっぱり駅そのものをどういうふうにするかとか、それから人を呼び、呼んでくる機能があるのかないのかとか、それからバスターミナルがないわけですから、みんな遠いところの駐車場に止めていくということもあるし、もう少しこういう機能があったらこれだけ人を呼ぶとか、前回ウォーカブルなまちにしようっていろんな起点をつくったように、むしろそういう、この次ですけども、そういう機能から人の数をうまくシミュレーションできるといいのではないかと思います。単なる公園だけあってきつと来ないだろうし、あるいはほかの市の事例でありますと、行政の機能が一部駅に、駅舎と一体となっておところが非常にたくさん来られるだろうし、そういう分析と、あとはやっぱり苦小牧冬寒いですから、季節性の議論をしないとやっぱりなかなか、ウォーカブルにしようって、冬歩く人想像できないですもんね。ですから、そういうようなことも含めて、これをベースにして、次の調査のほうが大事かなという、そういう感想を持ちました。

○森座長 ありがとうございます。

磯貝委員、お願いします。

○磯貝委員 ありがとうございます。そうですね、お二方と言ったところはほぼ一緒かなというふうに思っておりますけども、個人的な主観になっちゃうかもしれないのですが、そもそもちょっとデータをベンチマークしたところがちょっとどうなのかなというふうには思っちゃいました、正直。イベントのことで言うと、もうこれ10年以上前の話のデータですよ。でいくと、多分これよりどうなっているのかなって思うと、多少ミニマムになっている気はしないでもないなど。あと、そもそもe g a oビルがあった時期自体が、そもそもあんまり使われてないというか、テナント自体が入ってないタイミングであれば当然いかなかったでしょうし、ちょっとそのずれもあるような気はしますけども、おおむねはいいところだとは思いますが、まさにそういう季節性の問題であるとか、何年前だったか、6年前に、僕が青年会議所にいたときに、1,500ぐらいの規模のアンケート、まちなかに対しての周囲のアンケートを取らせていただいたんですよ。そのときにも皆さんが言っていたのが行く用事がないということしか言われなかったので、それでいて市民が求めているのはそういったことじゃないとか、年齢を捉えたまちなかというところの在り方について皆さんちょっといろいろ思っているところがあるのかなというところは聞いたかなと思っています。でも、おおむねそういったところになります。

○森座長 そうですね、これ私も個人的な価値観に近いところがあるのですが、行く用事がない、目的がないという考え方というのはかなり昭和的だと思う。昭和的という表現はあれですけども。要は機能を、集積機能を置いて、その力で引っ張ってくるとかじゃなく、このウォークブルというのはどちらかというと無目的で滞在したくなるような環境というのがそもそもの基盤の概念にあるところがあるんですよね。じゃあ、かといって、先ほどご指摘ありましたけど公園を置けばいいかってそういうわけではないので、その辺りのバランスですよ。経済成長期のような集客というのはなかなか難しいし、それに頼らずに、でも少し仕掛けを持ちながらみたいところが、ポイントになるのかな、そういう感じがしました。

○磯貝委員 まさに面での意味の持たせ方という感じなのかなということですね。

○森座長 ありがとうございます。

それでは、井上委員。

○井上委員 今、磯貝さんもおっしゃっていましたが、このデータが本当のピーク、苫小牧が本当ににぎわっていたときとこういって比べないとなかなか難しいのかなと思ったんですけど、でもそもそもじゃあマルイがあつて、e g a oじゃない、サンプラザがあつた時代に歩いたかという、やっぱり決して歩いてなくて、いかに近い駐車場を取ろうかということに考えていたというのが本音です。なぜかという、やはり歩きたいと思うには、最近健康志向で皆さんウォーキングとかすごくするようになってきていると思うんですが、それはなぜかというやっぱり自然を楽しめる、空気がきれいだ、時間を同じ場所でも歩いていて楽しいって思う場所をやはり選ぶだろうなと思って、自分もいろんなまち行っ

てみましたけど、電車があるんだけど、あえてそこは乗らないで歩きたいなと思うところがやはり幾つもあるって、それは買物をするところではなくても景観がすばらしい、自然とか花を生けてる、それだけでも見る価値がある、あとは建物の外壁とかそういったまち並みづくりに統一感があって見ていて楽しい、何かをバックにして写真を撮りたくなる、やはりそういったことが非常に重要なと感じます。

あと、この話、何回もしていましたけど、やはり冬場、ここだけは歩いたときに、冬つるつるしてもう10メートル歩くのに何分かかるんだらうというぐらいもう本当に怖い思いして皆さん歩いてると思うんですが、ここだけは冬道、ちょっとお金かかるから無理かもしれませんが、ロードヒーティングつけるとか、何らかで、みんなが、あっ、ここだけは冬も歩けるんだというそういったまちづくりが重要なと、そうなってほしいなという私の願いはあります。

○森座長 私、札幌に来て20年超えたぐらいで、最初の10年は一冬に一、二回転んでいました。ようやく転ばなくなってきたので、やはり冬の大変さというのは北海道特有のところで、そこでどういう知恵が出るかなというのは非常に大きなウォークブルのポイントになってくるかなと思います。ありがとうございます。

大沼委員、いかがですか。

○大沼委員 皆さんおっしゃるように、ウォーキングの目的が変わっているということ。歩くという欲求が時系列の中ですっかり様変わりしているというのもあるんですけど。そもそもこの統計、ここの場所だけ取られても僕は意味がないと思いますし、これ平成13年からやっていますけど、e g a oというのはもうこの前からかなり陳腐化しちゃって、がたっと落ちてるんだけど、落ちてから比較してるということで、この交通量が、絶対量が多いのか少ないのかってこれだけじゃ分からないですし、この間JRの駅長と話したんですけど、苫小牧の乗降だけど6割が学生ということ。学生はどんな歩き方してるのかということ。いくと、やっぱり北口の数字も見なきゃあんまり意味がないのかなという気がします。今日の会議からいけば、ここから市内に持ってくるんでしょうけど。その辺でちょっとデータとしてももう少し広く知りたいなという感じはあります。

○森座長 ありがとうございます。

JR利用の6割が学生って。

○大沼委員 というお話をされていました。

○森座長 駅まで、駅から先はどういう移動をされているんですか。バス、自転車。

○大沼委員 自転車かな。

○森座長 夏というか、冬以外の。北大生は冬でも乗ってますけども。冬は歩くか。

○大沼委員 冬、バスですね。

○森座長 バスですかね、なるほど。その辺りもう少し実態が分かるとイメージしやすいかもしれないですね、今後の議題として。

○森座長 南側に学校が、高校はなくなったということがありますか。

○事務局 全部北側です。

○磯貝委員 商業高校ぐらいですね。

○森座長 なるほど。ありがとうございます。

それでは、小早川委員、お願いいたします。

○小早川委員 小早川でございます。ちょっと違う視点で聞いてしまってたんですけども、男女別の歩行量というのは数字として出ていたんですけども、例えば世代別とかで見ると、きっとシニアの方はもっと少ないのかなと感じながら見ていました。ビジョン策定の目的が、駅前が活性化することでいいのであればいろんなやり方もあるのかもしれませんが、例えば市民の世代を見るときっと3割の方がシニアで、全体の15%が後期高齢者ということも考えると、そういった一定層のシニアの人が駅前をどう活用できるかという視点なんかも入れたらいいのかなと思いつつ今見ていました。

○森座長 非常に重要な視点ありがとうございます。

そうですね、単に、何というんでしょう、人口密度の数を増やすという目的じゃなくて、生活環境としての心地よさというようなところがこのウォークアブルなまちづくりというのはすごく大事だと思うので、どのような層の人、どのようなタイプといいますか、の方々がどんな滞在をするのかというところのイメージを膨らませていかないといけないですね。ありがとうございます。

それでは、千寺丸さん、お願いできますか。

○千寺丸委員 このデータが平成24、25年のときの駅前をちょっと今思い出してたんですけども、ラルズマートってどこにあったのかなとかちょっともう思い出せなくて、地下ですね、そうですね。ちょっと思い出すのに時間かかっちゃって、僕が駅前通りというか駅の南側で人が歩いてるのを見てたのって多分昭和まで行かない思い出せないなど。平成入ってからほとんど人が歩いてなかったんじゃないかなというように思いました、感じました。駅の南側に動線の中で用事があるかと言われてたら、ほとんど用事のある店というのは今も昔もあんまりないのかなというふうに感じております。

この間、ちょっと看護学校で3時間ほど授業を持ったんですけど、その中でグループワーク、70人の子、1年生の子にちょっと聞いたときに、苫小牧に何か足りないものってないのとかって聞いたときには、やっぱり交通手段がないというところは言っていました。夜の遅い時間帯になると、バイトするにも帰りのバスがなかったり、帰る手段がないのでバイトができないとか、いろいろちょっと面白いような話は出てきました。ただ、一方で、治安が苫小牧は非常に悪いって思っている子たちも多くて、え、そうなのというようなふうにとちょっとデータ上ではそういう話がいっぱい出ていたかなと思います。ただ、欲しいものが何かって言われたらやっぱり遊園地や公園だという話は出てきたり、商業施設もやっぱり欲しいという子たちも多かった。あとはやっぱり障害の方に対してどういうふうなものがあればいいかというところで、やっぱり滑りやすい道路をどうかしてほしいというところだったり、障害の方を考えたときに歩きやすい道路整備とか、あと一番ぐさっと

来たのが、点字ブロックがあるのに気づける世界があればいいのにというようなことも言っている子がいて、点字ブロックがあることに気づいてない子たちも結構多いのかなというふうに。ちょっとここは刺さったかなという。あとは動く歩道とか、ちょっと夢のような話があったんですけど、そういう面白い話が聞けました。すみません。

○森座長 ありがとうございます。

今、治安の話で、ちょっと余談的になるんですけど、私、十何年前、五、六年前、アメリカで、ウィスコンシンの方で、すごい北海道より寒いところですけど、住んでいたときに、夜の8時以降はやはりアメリカなので治安の課題があるので、大学なりNPO的な組織が学生とか若い子たち用にバスとタクシーみたいなものを常に回してる状態を取って、いつでも乗って自宅付近まで送ってもらえるというような環境が整えてあったりするんですよ。そうすることで勉強する学生も図書館で夜遅くまで勉強して安心して帰れるという形があって、これ例えばですけども、例えば町なかに自習室みたいな部屋が、場所があって、それが11時、12時まで勉強できるんだけど帰る手段がないとなるともうどうしようもないですよ。なので、滞在の時間帯ということと、やはりどうやって移動できるのか、帰宅できるのか、そういうようなことも含めて考えることってすごく大事だなと、今ちょっと思い出しました。ありがとうございます。

それでは、山口委員、お願いします。

○山口委員 私、ちょっと苦小牧は地元じゃないんですけど、妻に一回聞いたことがある、昭和60年頃は北口にイトーヨーカドーがあって長崎屋があって、南口にダイエーがあって、家族でみんなで遊びに行くらしいんですけど、ダイエーで会った家族がそのままイトーヨーカドーに移って、また会ったね、なんてそんな会話がよく聞かれたって聞いております。今でいうともう北口はパチンコ屋さんがたくさん出てしまっって、何店か店はあるんですけど、南口のe g a oが閉鎖されて、どちらもちょっと寂しいまちになったかなというふうに感じております。北口のほうにまだ学生さんはわざわざイオンのバスに乗って集まって遊んでるよということは聞きますし、南口でいうとイルミネーションとかそういうもの、定着しているものに関しては、みんな若い子たちは行くんじゃないかなと感じております。北と南を横断する何かがあるともっともっと、札幌駅とかもそうですよね、大通と札幌地下歩道とかがあって、出店してる店が集まったりすると、活気づくなというのと、最近私もちょっと時間があるので不自由をちょっと楽しむようにして、北口に用事があるときにあえて南口に車を止めてちょっと歩いてご飯食べてまた戻ってくるみたいな、ちょっと健康にも気を遣いながら、そんな年にもなってしまったんで、そんなことをちょっと楽しみながら歩ける何か仕組みがあると面白いんじゃないかなと思いました。

あと、札幌とか旭川とか函館とか帯広とかも道内の主要都市といういわゆる繁華街というのが近くにあるのかなと思って、苦小牧はやっぱりちょっと一条通で、遠いというか、ちょっと歩いたところにあるので、けど、我々世代がお酒を飲みに行くっていったらやっぱり錦町、大町という結構固定されたものなので、そこをうまく動線としてつくればい

いかなと思います。ありがとうございます。

○森座長 ありがとうございます。

私自身、土地勘は弱いので、北側のイメージがやっぱりあんまり湧いてなかったんですね。今、ご意見幾つか出てきたので、その辺りの北の状況、あるいは、何というのか、データというのがあるかどうか分からないですけども、やはりこの地図をJRで切って向こうは全くないというような形ではない捉え方をもう少ししないとイケないかなと思ったところです。ありがとうございます。

今、1つ目の資料で一通りご意見伺いましたが、皆さんほかの方の意見、感想を聞かれて何か思い当たること、思いつくこと等あればぜひお願いしたいのですが、いかがでしょうか。もしくはもう一つ聞いてから、もうちょっと深めてみるという形にしましょうか。それでよろしいでしょうか。

それでは、事務局のほうから交通課題及び「移動」に関する事例資料のほうの説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、もう一つの交通課題及び「移動」に関する事例資料に沿って説明をさせていただきます。

こちらにつきましては、現状の交通課題を5点ほど取り上げているのと、あと後半については新しい移動の事例を挙げながらポイントを3つほどにまとめた資料になっておりますので、一通りご説明させていただきます。

まず、課題の1になりますけれども、公共交通が市民ニーズやまちの変化に対応できておらず効率が悪いということになります。

めくっていただきまして、課題1の部分で、まず人口配置の変化というものが、苫小牧東西に長いまちでありますので、人口配置の変化になかなか対応ができていないという点、あるいは東西に長い地形で施設の用途もそれぞれ地域によって違いがあるというようなまちの変化があるというところで、現状の公共交通機関についてはバスがほとんどというところで、バスだけで市の全域の移動ニーズに応えることは難しいだろうというような分析になっております。

続いて、課題の2につきましては、高齢者や郊外の住民、あるいは高齢化に伴う免許返納者等の移動手段の確保という点になります。1つは、高齢化の進行ということであり、公共交通を利用しなきゃならないという視点と、あるいは自家用車を使っていた方が免許を返納し、その後の移動手段というところの確保がなかなか難しいという視点で、やはり市内の路線バスの維持、確保をしながら高齢化に対応することはなかなかバスだけでは難しいだろうという課題提起となっております。

続いて、課題の3になります。バス利用の促進と効率化というところになりますが、ご承知のように路線バスがもうほぼ市全域を運行しておりますけれども、やはり利用者数が少ないという視点。それは自家用車の所有者が多く、1家庭に2台とか普通に持っている世帯も多く、マイカー移動が主軸になっている。ただ、通勤時間等はやはりバスも結構混

雑している路線もありまして、通勤時間等の混雑化、あるいは重複する路線に対応する運行の効率化とか路線の見直しというところが必要になるだろうという視点です。

続いて、課題の4番目、公共交通サービスの見える化と市民への情報発信ということで、公共交通の現状維持をすべきという意見が、かなり多くの方がそういう意見を持っているところなんですけど、利用者と市民全体での負担というところは約半々ぐらいの意見になっている。やはり路線の維持、さらには効率的な確保とかそういうことをするには、やはり一定程度の費用がかかるというところで、市民の皆さんの理解を得るためにサービスの見える化、あるいは情報発信の強化が必要であるという視点でございます。

最後、課題の5になりますが、公共交通サービスへの具体的改善要望の対応と運転手不足への対応という視点です。路線バスの運行の改善要望、あるいは利便性の向上という要望は非常に多くあります。ただ一方で、運転手自体も人員不足、あるいは運転手自体の高齢化の進行というところもあって、なかなかこの要望に対する改善が難しいというのが現在の状況という視点でございます。

続いて、移動事例についてご説明させていただきます。

3つの視点での事例集になっておりますが、1点目が、移動に着目したまちづくりの事例というところで、こちらが富山県富山市のLRTの導入によるコンパクトシティの実現ということで、これは廃線を活用したという、富山の実情があったので、コスト面で本市に入れるにはかなりのハードルがあるだろうという事例になります。

次が、茨城県の境町で、自動運転のバスの実証事業をやっております。これによりまして交通課題の解決ですとか観光の促進という視点で実証事業をやっているそうです。先ほど来、ご意見が出てますけど、ウォークアブルなエリアに類似した事例かなというふうに思います。

3点目が、東京都池袋のバス回遊がまちに活気を与えるというエリアブランディングなんですけど、このようなちょっとデザインに着目した回遊バスを走らせることによってまち自体を明るくしようという意味も出している事例でございます。

4点目が、徳島県海陽町のDMVによるまちづくりと観光の活性化ということで、新しい公共交通を用いることによって、これ自体が観光資源になり得るという視点で導入をしているところでございます。

着目点の最後がモビリティハブということで、これ国内の事例ではないんですけども、苫小牧の交通の結節点になっているということで、様々な、今後、交通手段を、ここに行けば使えるというようなハブ的な拠点としてはこういう考え方もありかなというような事例でございます。

2点目が新たな移動手段ということで3点ほど載せておりますけれども、トヨタが開発する次世代小型モビリティですとか、あるいは、2枚目もトヨタになりますけれども、それから3点目は自動運転のタクシーということで、今後このような新たな移動手段としてのモビリティの導入も見据えることができるのではないかとということで3点ほど事例

として挙げさせていただいております。

それから、最後になります。移動に関する仕組みづくりということで、ソフト的な要素ということで4点ほど上げさせていただいておりますけれども、1点目が京都府の舞鶴市で地域共助型生活交通サービスということで、社協さんがやられているサービスに似てるのかなと思いますが、住民同士の送迎とか、これを仕組みをつくって実施をしていくという事例でございます。

それから、2点目が台湾の事例ですけれども、公共交通の乗り放題ということで、いろいろな交通機関を、いわゆるマスの的な考え方で乗り放題にすることによっていろいろな形で移動の効率化を図っていくというような事例でございます。

3点目も同じような乗り放題サービスになりますけれども、これ東急さんがやっていて、これは移動の事例と、あとは優待割引みたいな、そこに行って楽しむための優待券を組み合わせる、こういうような事例となっております。

それから、最後が大阪のオンデマンドバスということで、メインのバスはそのまま残りつつ、オンデマンドを併用することによって使いたい方は短時間で移動できるとか、使いたい時間に使うことができるというようなことを実証している事例でございます。

私から以上になります。

○森座長 ありがとうございます。

それでは、今、事例資料、移動に関する情報等出していただきましたけど、私個人的にはそれぞれに対していろいろと思うところと言いたいことがあるんですけども、どのポイントでも結構ですので、委員の皆様からぜひいろいろとご意見伺いたいと思います。もし何かあれば挙手でいただいて結構ですので、何でも構いません。ご感想でも何でも構いません。いかがでしょうか。

お願いします。

○山口委員 私、住んでいる地区は、バスはそこそこある地区なんですけど、バスにもう10年ぐらい乗ってないかな。JRまでは徒歩10分ぐらいのところなんでJRを使うことが非常に多くて、JRを使うというような認識はありますね。

なぜバスに乗らないのかと自分で考えてみると、あまりスマホ等で調べづらいついかなという勝手なイメージがあって、JRの時刻表はすぐ検索できる、グーグルとかでもアップしてくれているので非常に時間の検索がしやすいかなというのでJR使っているのと、あと、まちなかに行くということが多いため、JRを使うことが多いかなと思いました。

あと、いろいろモビリティの部分とかを読ませていただいたんですけど、苫小牧もこういった一部市民ホールで動線をつくってあるということもありますので、その辺も具体化されると非常にいいと思いました。以上でございます。

○森座長 バスの話ですけども、私、自分の認識でいくと、やはり北海道のバスは冬が時刻表当てにならないなというのがまずあるんですよ。なんですけれども、個人的には通勤も車で行ってるところもあるので、実は週末、車に乗りたくないというところが、もう

自分で運転するのが疲れるところもあって、家族は車でぱっと運んで買物してほしいそうなんですけど、私はどっちかというバスに乗って出かけて行って帰るというような時間をむしろ取りたいなと思ってるところはあるんですよ。今ちょっと2つの話しましたが、先ほどのデータでもバスが割と路線的には網羅されてるんだけど、あまり使ってないという実態というのは、皆様どうですか、実感としてもそうなんですかね、ライフスタイル的に。

ちょっと私の話ばかりであれですけども、私が関西にいるとき、あるいはたまに地元に戻るときは絶対に車乗らないんですよ。車乗るほうがいらいらして、多くの場合時間がかかるんですよ。信号が多くて渋滞が発生して、大阪のあの辺というのはちょっと動くだけで時間がかかる。それよりかはバス優先専用レーンで走っていて、私鉄と地下鉄とバスを組み合わせたほうが圧倒的に到達が早いというのと、あと、やっぱり北海道と全然違うのは、そもそも自転車生活というのが支配的なので、3キロぐらいの範囲だったら皆さん自転車で動く。お母さん方と、性別で区別するのはあれですけど、私の母なんかは前、後ろに食材を乗せて、何店舗もぐるぐる回ってというようなことをやってたんですよ。そういうようなところいくとやはり根本的に移動の考え方とか状況、環境というのが北海道違うのかなというのを思ってる場所あるんですけど、いかがでしょうか、バスの話。

○石森委員 よろしいですか。

○森座長 はい。

○石森委員 私も苫小牧で10年になるんですけど、車社会から脱してウォークアブルなまちということは難しいんじゃないかと思います。それで何を言いたいかというのと、やっぱりそういうバスだとか公共輸送だとかそういうものを使う層、要するに誰が使うか、求める人たちがそれはいると思うんですよ。ただし、もう普通の、うちの会社の職員なんかもそうなんですけど、目の前の20メートルぐらい先のコンビニまで車で行くぐらいな、そういうむしろ車を利用するというのに特化した町並みというか、それでそこに行ってそこで歩くというようなまちづくりでないと、特に苫小牧が横に長いまちで考えると、それをバスでつなぐというためにはバスがやっぱり魅力があるバスじゃないと乗らないと思うんですよ。私も札幌に住んでますけど、札幌からバスで来ますと、やっぱり2社運行しているんですけど、立派なバスのほうに乗りますよ。何を言ってるか分かると思うんですけど、それは座る椅子の長さが札幌のバスのほうがゆったりしているんです。やっぱりバスに魅力をつけて乗せる、あるいはバスを改造して高齢者の人たちを乗せる、子供たちを乗せる、そういうふうなバスに変化、改造できれば、それはそれとしていいと思うんですけど、全員がバスを利用するというのは、まして苫小牧で歩いてこいって職員に言っても誰も来ませんよね、やっぱり。だったら逆手を取ってどこ行っても駐車場があるという町並みのほうが、拠点、拠点にですよ。そのほうがいいんじゃないかと思います。市役所の場合には市の職員は通勤は駄目なんでしょ、車。

○事務局 いや、いいんです。

○石森委員 いいんですか、あつ途中途中で置いているのか。

○事務局 近郊の駐車場に停めています。

○石森委員 ああ、そういうようなソフトにしてしまえばいいんじゃないかと思ったりはしますけれども。

あと、土日の利用の仕方ですらやっぱり自転車というのは非常に魅力的なんですけど、今、札幌、恐らく増えていますよね、有料のやつ。

○森座長 そうですね。

○石森委員 だからそういう一つの、支笏湖までわざわざ自転車のルートもあるわけですから、そういう自転車に、夏ということでいろんな知恵を働かせていくといいんではないかと思えます。

それともう一つだけ、ちょっと長くなって恐縮ですが、駅前に高齢者施設があるんですね。あのビルのおかげで結構人の往来を維持している。コトマでも、子供たち遅くまでやってますから、駅前にああいう施設というのも非常に、恐らく車使えない人、周辺の市町村はJRで来ますよね。だからそういう意味で非常にPRの仕方をうまくやると、駅前のいろんな人の機能が考えられるかなと思います。すみません。

○森座長 いえいえ、ありがとうございます。

今ご意見いただいた車中心という話ですね。私もこの検討会が始まる前の何かの新聞の取材で無理矢理、車否定型のまちづくりを苦小牧というような、あんまり賛成ではないみたいなコメントしたんですけども、その前提は、15年ぐらいまでは、前までは車絶対悪の環境保護的な価値観だったと思うんですけども、大分EVの話であるとか、私は水素のほうが大事だなと思ってるんですけども、そういった車がCO₂に関わる仕組みというのが随分変わってきてますので、必ずしも車自体が悪ではないと。ただ、やはり自家用車で、先ほどの20メートル先に乗りつけるというのはあまり豊かでないと思うので、片や車も最近だともう一人乗りのものが出てきたりということで、ある拠点から自転車にしろ小さな乗り物が割と自由に乗って乗り捨てるというか、あるいは職場の近くに、そういう先ほどの小さなターミナルみたいなところで小さな一人乗り用、二人乗り用の、電気なのか分からないですけども、乗ってコンビニまで行けるとか、そういうようなことを考えていくイメージのほうが苦小牧に合うんじゃないかなというところは私もちょっと感じているところがありますね。

あと、これも事例の絡みになるんですけど、ヨーロッパとか行くと割と縦列駐車たくさんしてますよね。日本はなぜか車を車道の横に止めるのをすごく嫌がるというか否定してるんですけども、アメリカ、ヨーロッパは割と縦列駐車、車をそこに止めることをかなり許可してるんですよ、チケットを取って。あれはやはり利用者からすると、そこに止めたその横の店を利用できるというメリットがすごくあって、駐車方向も1か所のパーキングではなくて、車の、1車線か分からないですけども、そこを積極的に活用していくというイメージを苦小牧は持ってみてもいいんじゃないかなというふうなところを、先ほど伺

って思いました。ありがとうございます。

そのほか、バスじゃなくても結構ですが、何かありませんか。

どうぞ、井上委員。

○井上委員 今、森先生がおっしゃったんですけど、私ずっと苦小牧で思っていて、もうみんな車から固執して、もうそこから絶対無理だなと思って、本当に道路にピットインで斜めにバアッと入っていくような形でもう止めちゃってもいいんじゃないかという。実は道がこんなに広いんだからというのは前に言ったら、何考えてるのとか言われたことがあって、いや、そういう考えも私はもちろんあるかなってすごく思っています。

あと、私も年に数回しかバスに乗ることないんですけど、要は東から西まで乗ると約45分、50分ぐらいかかって、ウトナイから、私、柏木なんですけどうちの姉が、ちょっとお酒飲んできたらじゃあバスで帰るわなんて言って帰るのに1時間近くかかることがあるんですけど、でもこのバスに乗っている時間が、先ほどおっしゃってましたけど、楽しいバスだったらこれはこれで旅行気分になって面白いんじゃないかなって思います。だんだんやっぱり年齢とともに、前は車でもうそれこそこのコンビニまで行ってたんですけど、だんだん車運転、多分したくなくなるのかなという、自分の将来も考えたときに思っていて、私、直行じゃなくてもいいと思うんですね、バスが。ですので、どこかに、先ほどモビリティハブがありましたけど、何が嫌かなと思ったら、乗り継いでも全然いいですけど、乗り継ぎが非常に分かりづらいとか、待ってる場所が寒いとか、もし待ってる場所がわくわくするような、ちょっと見たり、ちょっとした買物ができたり、道の駅っぽかったりすると、そこを拠点として、東西に長いので、3か所ぐらい、中央、西に1か所、東に1か所つくって、そこをハブとした、100円バスじゃないですけど、今新しい、面白いなと思ってたバスがいろいろとあるんだなというのが分かったので、そういったもの、オンデマンドバスなのか何なのか、拠点としたつくり方をしたらどうかなって、これをちょっと見てて思いました。

非常に勉強になると、実は私、富山にいたんですけど、富山も実は東西だけじゃなくて100円周遊バスみたいな、“ちょこっとバス”みたいなのをやっていて、さらに、何でしょう、バイクというか自転車もターミナル基地に置いていて、やはり一つだけじゃ駄目なんですよね、いろいろ組み合わせることによって脱車ということを考えているということはおっしゃっていましたが、苦小牧はなかなか、全く脱車はちょっとハードルが高いかなと私も思いますが、何かのきっかけになって、あっこれなら乗ってみたいと思うようなものがあればいいなと感じました。

○森座長 ありがとうございます。

今ちょっと触れていただいたので、楽しいバスということで行くと、例えばコンビニバスみたいなのもあっていいなと思うんですよね。車内でチョコレートが買えるとか、雑誌が買えるとか、そういうものがちょっと循環していくとちょっと、例えばセブンイレブンの中の120円ぐらいのコーヒーありますよね。ああいうものが車内で買えて飲みなが

ら次に進めるとかですね、バス自体のアイデアというのは確かに検討していけるんじゃないかなという可能性を感じますね。

あと、先ほどモビリティハブなんですけども、これちょっとまた自分の携わったところで恐縮なんですけども、私、北海道に来てから割とお付き合い長いのが上士幌町さんです。ずっとお付き合いが長いんですよ。今は5,000人ぐらいのまちなんですけれども、ここにありますように、十数年前からできるだけ、それこそ50メートル先の車乗っておられたんで、そうじゃなくて、ある一定範囲内は歩いて生活しましょうねということで公共施設を再建したりしていった中で、名前、名称上は上士幌ターミナルという言い方をしているんですけども、昔昔JRが、国鉄が廃線になってしまって、もう駅みたいなところないところで、まさにここに書いているように、都市間移動のバスと地域のバスとレンタサイクルとカーシェアリングとパーキングというのを集めている状態です。その建物には誰でも自由に滞在できる待合スペースみたいなのがあって、Wi-Fiを飛ばしているんですけども、そうするとほぼほぼ午後は、小学校高学年から中学生がずっとそこにいるんです、Wi-Fiを使いながら。宿題していたりゲームをしていたりする。観光局の方はバスでターミナルまで来てカーシェアリングで観光地を回るとか。

モビリティハブというのが大事だなと思うのは、今、先ほどのターミナルという名称になってますということをやったんですけど、大きくなるとまずいなと思っていて、まさにこの絵ぐらいの、何というか、ハブみたいなものがちょこちょこっとあるのがものすごく使い勝手がいいんじゃないかな。札幌行きバスターミナルみたいな形になるとやはりちょっと、その中だけでも移動が生じるというところがあって、モビリティハブに関してはまさに絵にあるようなスケールというのがすごく大事なんじゃないかなと個人的には思っているところがあります。

そのほかいかがでしょうか。何でも結構です。

どうぞ、お願いします。荒井委員、お願いします。

○荒井委員 私はふだん通勤でバスを結構利用しているんですけども、最近バスキタ！というアプリといますか、サイトができたので、以前はいつになったらバス来るんだろうというストレスとかもあったんですけども、ああ、あと3分ぐらい、今遅れてるという状況が見えるようになったので、市内のバスの利用はスマホを使える環境にある人だと割とその辺は使い勝手がよくなったなって感じる部分ではあるんですけども、でもやはり東西に長いまちであるので、やっぱり東西に移動するののもものすごくバスだと、端から端までだと1時間以上かかったりという部分もあるかと思うんですけど、東西だけでなく南北を移動するような場所に行きたいときというのがあまりバスの路線がなかったりすると不便だなというのは、子供が学校行事とか習い事とかで行くというときには、縦移動がないためにやはり親が送迎しなきゃいけないというのがあるなと思って、学生たちはやっぱりバス利用する機会が多いんですけど、その辺不便に感じている、生活していて不便に感じていました。

高齢者の方のマイカー利用も、免許返納という話題も毎日のようにニュースで見る機会が増えたんですけれども、やはり幹線道路に近いところに住んでいるとバス停までも近いんですけれども、奥のほうに住んでる方だとバス停まで行くのも大変ということもあるので、タクシーとバスのちょっと掛け合わせたMaaSのようなもの、個々の、今の事例には出てなかったんですけれども、ほかの地域で実証実験している情報を見聞きしたときに、それはすごく苦小牧にあったら便利になるかななんてちょっと思い描いたことがあったんですけれども、あとは錦町とかも、コロナの前で繁華街が結構にぎわってたときは、車、飲酒運転とかの問題が、それもニュースで出てちょっと残念だなと思った機会があったんですけれども、やっぱり家までが遠いけれどもお酒を飲む機会も楽しみにしててうっかり車で来ちゃってということもあって、やっぱり遅い時間にバスの便がないとかという部分も社会問題につながっているのかなというのは、ちょっと検討したほうがいいんでしょうねというのは思っていました。

私はあまり週末は買物などで車を使う機会が多いんですけれども、苦小牧は坂もないし、道も広いし、車に乗る分には全然ストレスがない道路事情だと思うので、そういった意味では車が利用しやすい、女性で運転が苦手だったり駐車場も広いほうが止めやすいという方も、割とその間隔が広くて止めやすいというのは、車を利用するには住みやすい部分もあるのかなと思っていたので、そうですね、やはり駐車場があるとその目的地まで車で行ってというところはあるので、何が何でも歩く、バスを利用するではなく、様々な交通手段を利用できて、そこからの回遊性というところも検討したりしてはどうかなというのは、ずっと思い描いてはいるけれども、実証実験とかそういうのにつなげればいいのかなというのは一市民として思っていました。

○森座長 ありがとうございます。

幾つかの委員の方から意見があって、やはり皆さん共通してるのは、苦小牧市民の方の、ネガティブに言うと車依存なんだけれども、車慣れしてる、車感覚というのを無理やり、強制して捨てる方向ではなくて、車というものに慣れている生活をより現代的な意味でエコにするというか、エコロジーとエコノミー両方ですけど、エコにしていくような移動環境をつくり上げるというのは一つの共通の多分イメージとしてあるんじゃないかなと思いました。ありがとうございます。

あと、私、この駅前エリア、先ほどスクリーンに出ていましたけども、あれも南北ですよ。駅と、ここの今ターゲットになってるところの南北というのが一番分かりやすいとこで曲がってますけども、横に長い苦小牧市で、ここの南北もすごく市民にとっては大事で課題なんだよということってほかにありますか。私はちょっと土地勘的には分からないんですけど。

○千寺丸委員 僕、いろんなまちにも行くんですけども、そこでよく言われるのがやっぱり西側ですね。西側のほう行くと、途端にバスの便が非常に悪くなりまして、まちに来る分にはいいんですけれども、本当に南から北のほうに、北から南に行くという、買物、ス

ーパー行くのにも縦線に行かないとスーパーがないんで、買物手段がない、そこをどうにかしてほしいというような話はよく聞かれます。でも、西側だけじゃないと思います。南北走るバスというのはほとんどないんで。

あと、ちょっとまちから少し離れた場所からだど、北のほうから、今度は西側に走るバスが乗り換えなきゃないというところで、高齢者の人が乗り換えるという手段がちょっとなかなか難しいというところはよく言われます。

近いんですけども、有珠の沢という山側にまちがあるんですけども、有珠の沢から日新町のメディカルタウンみたいな、病院街みたいなところがあるんですけども、そこまで行くのに1回バイパスで乗り換えてから西側に向かうバスに乗ってというふうに行かないとなかなか病院も通院もできないというところで、いい手段ないかということは結構言われます。

○森座長 どうぞ。

○石森委員 苫小牧の海側から見ると、実はJRがずっと真ん中に走ってるんで、それを越えていかなきゃいけないですね。それで、私のところでフェリーをやってますから、津波が来たらどうしようかと、でもみんな山のほうに逃げなくちゃいけないんですけど、跨線橋の数が足りない。あっても物を運ぶトラックの大きいやつが利用するという。だから意外と逃げるのができない。ですから、そういう意味では南北の移動がJRによって制限されてるんですね。目の前にイオンがあるのにJRで行けない、越えていかないといけないというそういうまちなんですよね。ですから、南北の通過ができるトンネルとか、それから橋があればもっとまち変わるんじゃないかと思えますね。やっぱりみんなぐるっと回ってイオンのゴルフの打ちっ放し行くわけですから、そこしかないんですけど。ですから、そういうこと考えるとやっぱりJRのところをスムーズに突っ切ることができれば、もう一つは駅を突っ切ることができれば反対側の駅のまちにも行けると。なかなか行けないということなんですよね。ですから、駅前の改造計画の中にもやっぱり、今話した南北の問題は大きいと思えますね。

○森座長 すぐに全ての南北軸を解決するというのはすごく難しそうですし、バスの路線をもう一回組み直すというのも多分結構大変な話だと思うんですけど、まずこの駅前エリアでもJRからこっちで切っちゃって話をするのではなくて、やっぱり北側とのつながりを意識したエリアの認識ということを大事にしたほうがいいですね。大変勉強になりました。ありがとうございます。

そのほか、いかがですか。どういったネタでもトピックでも結構です。

○千寺丸委員 先ほどから出ているカーシェアなんですけども、カーシェアは今、先ほど出していただきましたけど、うちも移送サービス事業をやっています、ネッツトヨタさんとトヨタカローラさんに協力していただいているんですけども、その中で今カーシェアをいろんなところに置いていきたいということをネッツトヨタさんから提案を受けているんですけども、今、北洋大学にカーシェアで1台置いてあるだけで、なかなか中心部に置く

場所がないんだよねというお話をされて、今、ちょっとグランドホテルさんに話を持って行って、カーシェアで1台置けないかという話をさせていただいています。今、観光客がコロナで減ってるんで、そこが戻ってきたらちょっと検討しようかなというふうにグランドホテルの方も言っていたので、今月土日で行くことにはなってるんですけども、そういうカーシェアの拠点が何か所かあれば、苫小牧に観光客が来たときにカーシェアで移動できるような手段になるんじゃないかということで、駅前と、あとは沼ノ端駅、そこから辺にも1台あればというところで、やはりそういう移動手段があれば便利なのかなと。

○森座長 札幌だけの話になりますけども、最近私、車乗ってても自分の住んでる周りでもタイムズのシール貼った車がばんばんばん走ってるんですね。タイムズのパーキングから予約して借りるといふ。徐々に徐々にその便利さを気づき始めている。例えば今私が住んでいるとこだと、ちょっと信号を渡ればタイムズのパーキングがあって、そこに常に2台、3台ぐらいは使えるものがあるんですね。よくよく考えていくと、自分で維持しなくてもアプリで予約してそこで使って帰って、イオンに行って帰ってくる分には全然問題はないですよ。まだ多分、日本人でカーシェアリングという感覚とかどれだけ便利なのかというのが多分あんまり浸透してないところがあるので、その辺りが、先ほどおっしゃったようにやっぱり社会実験すごく大事だと思うんですよ。いろんなことを仕掛けて行って経験していただくということをやっていくことが大事。駅前広場もすぐにこれで完成というよりは、実験場的にこの駅前エリアをいろいろ仕掛けて行って体験を増やしていくというきっかけの場としてもこのエリアを捉えていくことというのはすごく大事ななと思います。

あと、今の関連でいきますと、日本不便だなと思うのは、海外出張行ったときのウーバーとかかGrabとか、いわゆる、何ですかね、個人タクシー、個人がやっているタクシーで、もう絶えず、中国なんかもそうですよね。アプリで呼んでしまっ、ウーバーで呼んでしまっ、日本は制限かかっていてできないんですけども、あれはやっぱりすごくいいなと。今、例えば先ほどの、この交通サービスを通して人と人のつながりを広めるアプリ、京都の舞鶴の話とかありますけれども、これはあくまで福祉的なサービスの一環として、協力して支援していただける方が協力してやっていると形なんですけども、やっぱりあるシステムが普及するにはお金のメリットがないと絶対普及しないと思うんですよ。やっぱりウーバーとかGrabが世界で浸透してるというのは小銭が稼げるというか、空いたときに乗せてしまえばクレジットカードで全部計算ができる。実は海外だといわゆる黄色いタクシーやるよりかウーバーとかGrabのほうが安心で、全ての個人情報登録されてドライバーがはっきりしているんで、そういうようなこともやっぱりやるべきなんだろうな。そこから辺も、ちょっと国がノーと言ってるのでできないかもしれないんですけども、やはり経済的なメリットが発生する仕組みというのをやっぱり同時に考える必要があって、公共交通も以前信用乗車方式の話、乗り降り自由な話をしましたけれども、1日券買ってしまえばそっちのほうが絶対お得だよとか、1日券買っちゃったんだから乗り

倒さないと元が取れないよねとか、そういう経済的な損得がうまく働く形の仕組みをつくっていくことというのはすごく大事だなと思っているところです。ありがとうございます。

そのほかはいかがでしょうか。何でも結構です。

どうぞ、お願いします。

○磯貝委員 そうですね、今いろんな方からお話があって、いろんな課題を突き詰めていけばどんどんどんどん多分拾い上がってくるんでしょうけど、これ、今の議論自体は苫小牧駅周辺エリアにおける交通ということで間違いはないでしょうか。

○森座長 この検討のターゲットは、銘打ってます駅周辺という話ですけれども、駅周辺だけで移動交通は多分完結しないので、その絡みでこの資料が出てきたという理解でよろしいかなと思います。

○磯貝委員 幾らでも掘れば掘るほど出てくる問題だなというふうにして、ここの場で結論づけるというか、ある程度の方向を出すのも非常に難しいなというふうには思ったんですけど、やるんだったら極端みたいな、いろんな方々からお話あったんですけど、車を全然使ってもいいでしょうし、車、バス、あとハイブリッドじゃないですけど、それこそタクシーとバスを利用するみたいな、市として明確に打ち出せる交通手段みたいなのを出せたりするとまた別の捉え方になったりするのかなというふうに思いました。当然バスだけに頼ろうとすると、地域のカバー率は9割かもしれないんですけども、それを皆さんに使っていただくというふうになるとまた別の問題にはなってくるかなと思う。そういった、やるんだったら極端な、例えばですけど駅前だけもう自家用車みたいなのは入れません、みたいな極端な打ち出しがあるとか、それぐらいをやらないとこの環境はなかなか難しいのかなというふうに思ったところです。なので、車を入れてもいいんですけど極端な打ち出し方というのはやっぱり今必要なのかな。皆さんにとって市民サービス平等に提供しますよというところはやっぱり難しいと思うので、小さなまちは小さなまちで、森先生が言っていたようなサービスが成り立つと思いますし、さっき石森さんがおっしゃっていたようにバスも2社入っててみたいな、これ差別化できるのはそもそもバスに乗る人の人口がいたりするので成り立つサービスであって、苫小牧においては極端な話、多分道南バスさんが万歳したらもう破綻するぐらいの勢いですよね。なので、そこをどうやってうまくやっていくかというふうになると、そういった道筋をある程度、道筋というのかな、大枠みたいなのはあったほうが、それをどうやって後は市民に浸透させていくかというように、苫小牧の交通事情の打ち出し方みたいなのが今聞いてて必要だったりするのかなというふうには感じました。以上です。

○森座長 ありがとうございます。

私が今日の皆さんのご意見を聞いて、割と以前よりももう少しクリアになったところがあって、前々から思っていたんですけども、苫小牧は、先ほどありましたように脱車というのはちょっと厳しいと思います。ですので、それを否定せずに、これからの時代に合わせた車の移動手段を少しずつバージョンアップするという形かな。その1つとして、先

ほども発言したんですけど、やっぱり今年はまだパーキングの考え方を考えるのは結構効果的かなと。駅からこの、例えば市民ホールぐらいまでのある1つの筋のレーンぐらいですね。このレーンは例えばチケットを切れば2時間、あるいは3時間止めてもいいですよというのはずっと軸でできてる。そこに例えば何本とか箇所も1か所ぐらいは常にコミュニティバスみたいなものが止めれるように空いてあるとか、5つに、例えば3つに1つぐらいは車椅子の方が止めれるようなスペースにもなってるとか、積極的に、車を否定はしない、でも来て滞在していただけるような環境というのを考えて、それは多分立体駐車型の集約型だと拠点的になるので、いかに面として降りていただくというのを考えるのかというのが一つ今日の議論としてあるんじゃないかなと思ってます。それをいずれは近々自家用車ではなくしていただくということで、あるハブからちょっと小さな一人乗り、二人乗りの車であるとか、カーシェアリングであるとか、ほかの、京都のコミュニティバスみたいなもので来ていただく仕組みに広げていく、そのスタートラインみたいなところは一つ考えられるんじゃないかなと思っていますところ。

あと、あれですね、私自身、昔からレンタサイクルは北海道こそ有効だと私は思って、私こっちは来てから自転車を買うコスパ悪いなと思ったんです。関西にいたときは年がら年中自転車乗ってるんですよ。もう常に自転車に乗ってるんですけども、こっちは冬とか夏しか乗らなくて冬絶対乗らないですよ。自分で買うのはもったいないなと思って、だから北海道、冬がある地域だからこそ夏の間、自転車をシェアするという考えが合理的なんじゃないかなと、買わずに所有せずに。そうすると、私の子供たちの自転車も冬乗らなくて数年したらもう廃棄状態になるんですよ。物すごく環境にも悪いことをやってるのを、アシスト付きの自転車を夏の期間自由に乗れるというレンタサイクルのほうが、積雪寒冷地においては有効かなと思うんですよ。レンタサイクルというのも、やはり冒頭の話になりますけど、カーシェアリングと併せながらミニハブみたいなものが、例えば200メートルとか400メートルピッチぐらいのところにあってというのを駅前につくっていくというのは一つ可能性があるかなと。それは今日の議論で少しイメージできたところかなとは思っております。ありがとうございます。

そのほか、いかがですか。

どうぞ、小早川委員。

○小早川委員 苫小牧はJRの駅もあって、バス停が9割カバーできるって今日も聞いたんですけど、私も今日、空港から実はレンタカーでこっちに入ってきて、圧倒的に車のほうが便利だなということで、ですから車をどうまちの中で機能させるかというのは考えていかなきゃいけない。カーシェアは、うちの社員も最近カーシェアばかり使ってるから、もう車買えるぐらい給料もらってるんだろうって言ったら、結局駐車場代、首都圏の駐車場代問題が、駐車場5万もするんですよ、月って言われるとやっぱりカーシェア使ったほうが便利なのかなというのがるので、地方都市でカーシェアがどこまで広がるのかなというのはちょっと聞いていて思ったりもしたんですけども、一方でこれだけ東西に

広く広がっていて、人口の集中する場所が、いろいろ商業地域ができれば変わってきたりするのはある、それでもやっぱり歴史的に残ってるD I Dはずっとあって、だからそうすると結局そのD I Dに残ってる人は高齢化していったって免許返納して、車も使えないっていったときに、そうするとどこにコストが寄ってくるかという行政コストが上がるしかなくなってきて、それでどこの地方都市も苦労してるみたいなんですけども、最近。だから結局僕は交通課題は、交通課題を整理していくということと併せて住まい政策というか、どういうふうに住まいを整備していくのか。特に免許返納するであろうと言われてる人たちの層をどういう住まい方をしてもらおうかというのがセットで考えて、人口密度と行政コストが反比例してるような状況になってるので、上手に交通課題と住まい方とかそういったことを両面から考えていくのが持続可能なまちづくりに必要なのかなというふうには、今日勉強しながらちょっと感想を持ちました。

○森座長 ありがとうございます。

今のお話は、苫小牧市さんも立地適正化計画を策定されてると思うんですけども、国交省が言ってるコンパクトプラスネットワークの話が加わってきて、今おっしゃるとおり、結局住んでる場所が散り散りばらばらになってたらもうどうしようもないので、誘導をかけていきたいと思いますという話になってくると思うんですけども、確かにその辺りの話と全体的な交通を考えると出てくると思いますね。ありがとうございます。

大沼委員、いかがですか。

○大沼委員 先ほど磯貝さんがおっしゃったこと、ごもっともと思って聞いてたんですけど、やはり交通問題を掘り下げると、どこまでも行くんですよ。最初の駅周辺ビジョンに戻ってというお話もあると思いました。今日冒頭でe g a o周辺の歩行量ですか、これからどういう提案に持っていくかなと思ったんですけど、どんどん裾野が広がっちゃったもんですから、やっぱり僕、今さらなんですけども、駅周辺、イコールe g a o問題と考えるんで、e g a oを何にするか、例えばスーパー持ってくるとか介護施設を持ってくるとかで全然変わってくると思うんですよ。苫小牧全体の交通を考えるともうどこまでも、先ほど石森さんがおっしゃったように、J R真ん中突っ走ってるわけですから、南北問題ってどこでも発生します。だから今日は交通を、次はどこかに、中心に持っていくんでしょうけど、やっぱりサンプラザをどうするかという問題が常に気になってます。

○森座長 ありがとうございます。

今のお話で、今日ちょっと私、最後にコメントしようかなと思ってたんですけど、言っていたので、私自身はe g a oがあるところの敷地、街区をどうするのかという話で、従来の再開発的なイメージで検討するのはまずいなと思ってたんですけど、やはりもうはっきり言って収益性というか、再開発事業は成立しない時代になってきているので、ざっくりとしたイメージでいきますと、ある敷地が例えば50メートル、50メートルで、もう何でも構わないんですけども、6階建てをぎゅっと建てて拠点型で集客していくというのが従来のイメージなんですけども、イメージだけです。その1フロアずつをグラウンドレベ

ルでずらしていく、平面移動させていくというような形をちょっと目標としていったほうが、先ほど言ったウォークブルであるとか経済規模に見合ったつなぎ方、結局立体の建物でもエスカレーターにしる、何にしる、移動してるんでもものすごく歩いてるんですよ。それが立体で、ある1点に集中するのではなくて、駅前が例えば1階だとすると、道路挟んで次が2階で3階のような形の平面にずらしていく、解体していくようなイメージを持つとか。その場合はやはり従来の再開発手法で、例えば床を増やして打ったりして改修するという手法が成立しなくなってくるので、当然公共との連携であるとか、他の施設であるとかサービスとコンビネーションを掛けていくということになると思うんですけども、そういったところを考える。そのときにやはりモビリティの話、特に駅の1キロちょいくらいのスケールのところの移動環境がすごくその構成に関わってくるかなと思っておるところです。大事なご指摘、ありがとうございます。

あと、ちょっとモビリティの話でいくと、今、自転車映っていたので思い出したんですけども、私、海外出張したときに割とレンタサイクルするんですけども、オーストラリアにしるヨーロッパにしる、自転車専用レーンがものすごく普及してるんですよ。すごく爽快で、日本の自転車専用レーンって造っても車道の横に造るか歩道の横なんですけども、もう独立して自転車専用レーンになってて、ビルとビルの間を立体的に通り抜けて、信号なしで行ってしまうんですよ。そういうようなものもぜひ日本で実現したらいいなって思ってるところがあって、苫小牧でできるかどうか分からないですけども、例えばですけども、市民ホール辺りぐらい、今、造ってる市民ホールの辺りぐらいから全く信号を無視して自転車だと駅まで行って帰ってこれるとか、そういうような形になってくると移動の感覚も変わってくるかな。やはりちょっとこういった新しいアイデアを生かしながら、一旦可能性を模索してみるというか、実際に造るといってこままでいなくてもこういう可能性があるんじゃないかというスタディーをして、それを検討委員会だとか行政の内部の検討資料として収めるのではなくて、例えばもっと市民に開いた形で、アイデアなんだけどこんな自転車専用レーン造ったらどんな可能性感じますかとか、課題は何だと思えますかということを開かれたディスカッションをもっともっとたくさんしていくということとはすごく大事な事かなと思ったところがあります。

すみません、ばらばらの話で申し訳ないですけども、ありがとうございます。

恐らく一通りご意見いただいたかと思うんですけども、1つ目の資料と2つ目の資料併せて、全体含めて何か、ぜひ今日発言しておきたいということがあればお願いいたします。

私から、交通量のリアルな把握ってできないですかね。いや、これは検討委員会の話じゃないんですけども、今後駅前のことを具体的に考えていくときに、もう少し、何というの、リアルな状況を最新の状態で情報を把握するということをやっつけていかないといけないんじゃないかなとちょっと思うところです。

○事務局 今、携帯電話の位置情報ってよくコロナの関係で出ていますが、今年からK

DDIのサービスを使ってそういった把握できるシステムを市のほうで入れまして、ピンポイントは難しいんですが、一定程度の範囲で抽出できたりとか、傾向としては調べられるかなと思うので、実は今日ちょっと間に合わなかったんですけど、例えば北口の、先ほどおっしゃってましたけど、北口のメガドンキにいる人が南口のコトマで同日に使う人がどのぐらいの割合がいるのか、そういうような傾向としては調べられるので、あんまり複雑なことはできないんですけど、一定程度の条件をつければいろんな分析ができると思いますし、今、今回ビジョンをつくるに当たってもそういったちょっと分析をしながら、現状の傾向をいろいろ調べていくということはやっていきたいなと思ってます。

○森座長 ありがとうございます。

また面白そうなまちが出てきたら、ぜひ共有していただければなと思います。

あともう一つ、今の話で大事だなと思うのは、現状のデータこうだからそれに合わせてというのはあんまりよくない考え方だなと思っていて、やはりどう変えていくのかということを考えるのが、これから特に駅周辺ビジョンの話に関しては大事だと思いますので、そういった視点で、今日の情報共有と議論を踏まえて、次回もう少し寄っていきます。駅前エリアの話になってくると思うので、そこでもう少し様々なアイデア、意見を交換できるような会になればなと思います。

皆様、よろしいですか、全体的に。いいですか。

事務局のほうにお戻ししても大丈夫ですか。

それでは、今日は交通移動について意見交換をさせていただきました。今日の委員の皆様様の意見を踏まえて、事務局のほうでも情報等、意見等をまとめて整理していただけたと思います。次回以降については、この後事務局のほうからご説明いただくと思います。

それでは、進行を事務局にお返しします。どうもありがとうございました。

○事務局 森先生、ありがとうございました。

それでは、事務局からですけれども、次回の委員会ですけれども、7月26日火曜日ということで予定しております。後日また正式にご案内差し上げますので、ぜひご参加願いたいと思います。

それでは、以上をもちまして苫小牧駅周辺ビジョン策定検討委員会第2回委員会を閉会させていただきます。皆様どうもありがとうございました。