

苫小牧駅前再整備計画策定検討委員会

○事務局 皆さんおそろいになりましたので、少し時間が早い開始となりますけども、ただいまより苫小牧駅前再整備計画策定検討委員会第1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。

まず初めに、委嘱状を委員の皆さんに交付させていただきたいと思います。市長が他の公務で不在のため、総合政策部長の町田より、委員の皆さんに委嘱状を交付させていただきます。

皆様の席の前まで参りますので、お名前をお呼びいたしますので、その場でご起立の上、委嘱状をお受け取りください。

石田芳人様。

○町田部長 苫小牧駅前再整備計画策定検討委員会委員を委嘱します。令和5年5月22日、苫小牧市長岩倉博文、代読。よろしく申し上げます。

○石田委員 お世話になります。

○事務局 石森亮様。

○町田部長 どうぞよろしく申し上げます。

○石森委員 お世話になります。

○事務局 上月英司様。

○町田部長 どうぞよろしく申し上げます。

○上月委員 お世話になります。

○事務局 小松文夫様。

○町田部長 どうぞよろしく申し上げます。

○小松委員 お世話になります。

○事務局 柴田淳様。

○町田部長 どうぞよろしく申し上げます。

○柴田委員 お世話になります。

○事務局 千寺丸洋様。

○町田部長 どうぞよろしく申し上げます。

○千寺丸委員 よろしく申し上げます。

○事務局 野澤憲士様。

○町田部長 どうぞよろしく申し上げます。

○野澤委員 お世話になります。

○事務局 森傑様。

○町田部長 どうぞよろしく申し上げます。

○森委員 お世話になります。

○事務局 矢野明様。

○町田部長 どうぞよろしく申し上げます。

○矢野委員 お世話になります。

○事務局 それでは、総合政策部長の町田より一言ご挨拶申し上げます。

○町田部長 皆さん、お疲れさまでございます。本来であれば、市長がご挨拶すべきところですが、不在ということで、代わって、私からご挨拶させていただきたいと思っております。

それでは、令和5年度第1回苫小牧駅前再整備計画策定検討委員会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと思っております。

まずは、検討委員会の委員を引き受けていただきましたことにお礼を申し上げます。また、本日はご多忙の中、ご出席をいただいたことに対しまして、重ねて感謝申し上げます。

さて、本市は、昨年度策定しました駅周辺ビジョンにおきまして、苫小牧駅周辺の再整備についての考え方や方向性を示したところでございます。

今後は、民間投資の可能性や事業費の積算、各地権者との合意など、様々な課題がございますが、市としましては、苫小牧駅周辺ビジョンの推進と具現化を図るため、苫小牧駅再整備計画の策定を進めてまいりたいと考えてございます。計画策定に当たりましては、本検討委員会に計画を検討していただく私的諮問機関を担っていただきたいと考えているところでございます。

なお、本検討委員会の役割としましては、苫小牧駅前再整備計画策定におきまして、苫小牧駅前に関する考え方や方向性、あるいは必要な機能等について様々な立場からご意見をいただき、議論を重ねながら、機能や配置等についてご検討いただければと考えているところでございます。

今回参加いただいた委員の皆様につきましては、学識経験者、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、市民団体、経済団体など、多岐にわたる方に出席をしていただいておりますので、それぞれの立場からの知見など、忌憚のないご意見をいただき、活発なご議論進めていただきますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

最後になりますが、いただいたご意見を計画に反映させ、市民の皆様が喜んでいただける駅前を構築できるように整備してまいりたいと考えてございますので、どうぞお力添えのほど、よろしくお願ひしたいと思います。

冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくお願ひ申し上げます。

○事務局 それでは、会議に入らせていただきます。

会議は次第に沿って進めてまいります。座長の選任まで、私が進行を務めさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、次第に従い、座長を選任したいと思います。

設置要綱第6条に基づきましては、本委員会に座長を置くこととなっており、座長は委員の互選により決定することとなっております。この件に関し、事務局案としてご提示したいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○事務局 それでは、事務局案としまして、北海道大学大学院工学研究院、森教授を座長に推薦いたしますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○事務局 それでは、森教授を座長に決定いたします。

ここからは、設置要綱第6条第3項に基づきまして、座長に進行をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○森座長 それでは、座長を務めさせていただきます北海道大学の森です。どうぞよろしく願いいたします。

昨年度、苫小牧駅周辺ビジョンの議論を経て、今回、整備計画策定検討委員会ということになっております。今、私が勤めている場所の札幌も、開発が進んでいるところです。

今回、苫小牧駅前再整備という点でいきましては、完全に100%民間というわけではなくて、自治体のほうも関わってくるということで、どこの事業もそうなんですけれども、収益性はもちろんですが、やはりこれから50年、100年先を見据えたまちづくりの観点からの公益性というところが非常に大事になってくるかなと考えております。

ビジョンはあくまでビジョンでしたので、この検討委員会が今後の方向性の具体性を高めていく上で非常に大事な議論になるかと思っております。皆様のご協力を得ながら進行を務めたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。以降、着席で失礼させていただきます。

お手元の資料に従って進めさせていただきます。今日は、少し触れました駅周辺ビジョンの確認といいますか、復習が中心となります。

まず初めに、事務局のほうから、苫小牧駅周辺ビジョンについての説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○事務局 それでは、お配りしております苫小牧駅周辺ビジョンの資料に沿って、少しお時間をいただきまして、一通りご説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、4ページをご覧ください。この駅周辺整備におきましては、やはり民間の投資というのが重要な一つの視点となりますので、本ビジョンにおいて方向性を示し、民間事業者に対しサウンディング等における判断材料になるもの、また、市にとってはそういった将来の方向性というところのメッセージ、あるいは今後、市民の皆さんと一緒に、同じ方向を向いて進んでいくための羅針盤として、このビジョンの目的と役割というところを整理してございます。

5ページをお願いいたします。令和3年3月に策定した都市再生コンセプトプランの考え方をベースに、このビジョンのコンセプトを示し、八つの目標と実行方針を体系的に整理しておりまして、今年度以降の作業につなげていきたいというふうに考えてございます。

6ページをお願いいたします。駅周辺ビジョンにつきましては、昨年度策定した立地適正化計画、あるいはスマートシティ構想、環境基本計画等々、その他上位計画も含めた市

の様々な計画と連携するものになっておりまして、このビジョンを通じまして、今年度以降、実践のフェーズに入っていくというような整理をさせていただきます。

続いて、8ページをお願いいたします。本ビジョンの対象エリアでございますが、今年度、計画策定の主要エリアとなるのは、赤字でL字の範囲で設定しております駅前再整備想定区域というところになりますが、ここにとどまらず、この区域を含めた苫小牧駅周辺、それから、令和8年開業予定の市民文化ホールを結ぶ約1キロの範囲というふうに設定しておりますが、中長期的にはウオーターフロントのエリアとの連携ということもコンセプトプランの考え方に沿って進めていきたいという考え方でございます。

続いて、10ページをお願いいたします。いま一度、本エリアの魅力、本市のポテンシャルというところで、やはり北海道の玄関口として高い交通利便性、あるいはダブルポートをはじめとした本市のポテンシャルを整理しておりまして、改めて本市の魅力というところを整理したものでございます。

また、11ページのほうになりますが、中心市街地の役割として、大型商業施設を中心とした東部のエリア、それから観光地としての魅力もあるウオーターフロントエリアとのすみ分けを整理しておりまして、例えば文化を創造する場所、あるいは交通の結節点、また個性ある暮らしや商業というところを、この駅周辺エリアの役割、位置づけとして整理をさせていただきます。

12ページをお願いいたします。令和4年度ビジョン策定時点の想定スケジュールとしてお示しをしております。今年度、このビジョンを具体化する駅周辺整備の事業計画の策定という令和5年度ステップ2のところになりますが、このフェーズに今年度はなりません。その後、本市事業を進めていくために、事業者募集というところが流れとして考えてございますが、当然でございますが、旧サンプラザビルの解体ということも見据えながら、まずは、このビルの解体というところをベースにスケジュールを今落とし込んでおりまして、今年度どのぐらい進捗ができるかということが、来年度以降の作業につながっていくものというふうに考えてございます。現時点で不確定な要素は複数ございますが、様々な内部、外部とも認識を共有しながら、できる限りスピード感を持って取り組んでいきたいというふうに考えております。

続いて、14ページをお願いいたします。駅周辺ビジョンのコンセプトとしまして、「「創造的学び」と「暮らし」が出会う街。」とし、苫小牧らしいスポーツ、文化、食等を通じた活性化、あるいは多世代が交流し、誰もが主役になれるまちというところをコンセプトとして掲げてございます。

15ページ、16ページには、具体的に八つの目標を設定しておりまして、ウオーカブル、エリアマネジメント、新たな産業振興、ゼロカーボン、16ページには、スマートシティ、国際都市、学び・人材育成、防災強靱化というところを掲げておりまして、これらの中心市街地の魅力を向上させるための目標として捉えておりまして、この目標に沿った要素をどのように集積していくかということがポイントになるものというふうに考えて

おります。

続いて、18ページをお願いいたします。現時点で考え得る機能というのを、実現可能性はまず置いておきまして、列挙している状況になっておりまして、それぞれゾーン分けして整理するとともに、既存施設も含めた考え得る機能を掲載したものでございます。当然、昨年度も民間事業者の皆様のご意見を伺いながらというところで、将来性も含めた機能というのをまずは様々提示をしているという段階になります。

20ページには、現時点の、先ほどお話ししたエリア全体をイメージするためのスケッチとして表現をしております、特に苫小牧駅から市民文化ホールまでの動線をウォーカブル、歩きたくなる動線としてイメージしたスケッチということで表現をさせていただいております。

また、次のページ以降、個別の機能もそれぞれ載せております。説明は割愛をさせていただきますが、他都市の事例も参考にしながら掲載をし、具体的にイメージを持ちながら、今後、配置に向けた検討を進めていくこととなりますし、当然、内部におきましても様々な検討を開始しているという状況でございます。

続いて、飛んでいただきまして、27ページをお願いいたします。こちらは、先ほどの駅前の想定区域というL字の範囲を、また、理想的な姿としてイメージのスケッチ、それから28ページ、29ページには、配置案、構成案として、民間事業者の皆様のご意見も参考にしながらまとめてございます。今後、この実現可能性というところを、今年度事業も含めて具体的に探っていきたいというふうに考えております。

28ページになりますが、配置の考え方でございます。もともと旧サンプラザビルというところを中心に検討してきたところでございますが、様々な経過の中で、JR苫小牧駅、バス、タクシー、一般車の乗降も含めた駅前広場、あるいは東側の旧バスターミナルから南側の2層式駐車場、全体で約3ヘクタールになりますが、これを全体のエリアとして必要と考える機能を整理してございます。また、本エリアの展開が駅周辺エリア全体に波及するものにしていかなければなりませんので、コンセプトに沿った民間投資を主軸にしながら、様々な可能性を検討していきたいというふうに考えております。

また、参考に、31ページに、民間事業者の意見というところで、抜粋した形にはなりますが、掲載をしております。事業者意見にもあったように、やはりこのエリア、一定の公共投資、あるいは公共機能が必要になるものというふうなご意見もいただいております、我々もそういう認識の下、例えばサイエンスパークですとか、ココトマ、C-base等の具体的な機能も、今、配置案として載せておりますが、今後、庁内の関係部署とも具体的な協議をしながら、公共機能についても検討をしていきたいというふうに考えております。

ここまではハードのお話になります。

続いて、ソフト面をご説明させていただきたいと思っております。

33ページになります。今、ご説明した左側の駅前再整備エリアの計画策定というところ

ろが、いわゆるハード面の整備というところを考えております。同時に、市民にとって、やはり使う側にとってどうなのかというところは、ソフト面も同時に進めていくことが必要かというふうに考えておりました、これまでCAPというような事業の中で取り組んでまいりましたが、それらも踏まえながら、ソフト面も同時に様々な取組を考えていきたいというふうに考えております。

34ページをお願いいたします。その中で、二つの軸というのを設定しております。一つは、左側に苫小牧アーバンデザインセンターとありますが、このアーバンデザインセンターというのは、全国で展開されているまちづくりの主体者となる専門家組織でありまして、全国で20以上のセンターがある実績を持った組織になります。

このアーバンデザインセンターになるかどうかは別にしまして、やはりまちづくりを継続的に進めていく組織というものは必要というふうに考えておりました、まずは、今年度から、既存のコトマの機能を中心にしながら、まちづくりの核となる機能をどのように育成できるかというところを考えていきたいなというふうに考えております。

このアーバンデザインセンターの主な役割としましては、少し飛んでいただいて、43ページに、役割分担と財源というところがございます。主な役割としましては、まちづくり戦略の立案、あるいは行政との調整、実証事業の企画、拠点整備や運営というところになりまして、行政からの業務委託費というところが主な財源となります。なので、より行政として意思を持った組織をつくるというところが、このアーバンデザインセンターの役割になろうかなというふうに思います。

また34ページにお戻りいただきまして、もう一つの組織になります。右側にエリアプラットフォームというふうにあります、こちらは、先ほどの専門家組織とは異なり、地元組織の受皿になるものというふうに考えておりました、イベントあるいは事業運営の中心となる組織となります。ここについては、既存商店街ですとか、イベント等をやられている団体とか、最近では社団法人が立ち上がったとか、様々な事業団体というものがございます。こういった既存の地元組織による、また勉強会等を通じながら、それぞれが今後の方向性を共有した上で連携しながら、今後の活動を、それぞれはやっているんですが、やはり連携しながら同じ方向を向いてやっていくというようなところがポイントになろうかなと思います。なので、主な役割としては、実証事業の運営ですとか、情報発信、人材育成というところになろうと思いますし、そういった事業等の収益が主な財源になるものというふうに考えております。

今後の進め方として、35ページに、3か年程度の中長期のスケジュールを掲載しておりますが、実証事業、あるいは組織づくり、拠点の整備・活用というところを複数年かけて計画的に展開していくこととなります。まずは、今年度は勉強会、ワークショップ、実証事業というところからスタートをしていきますが、本ビジョンの理解を含めながら、徐々に様々な意味で機運を醸成しながら展開をしていきたいというふうに考えてございます。

最後、45ページをお願いいたします。これまでのお話の整理というところになります

が、ハード面としましては、駅周辺ビジョンをベースに、様々な市民意見を反映しながら、事業者サウンディングを経て、本委員会の目的というふうになりますが、駅前再整備計画の策定というところに進んでいきたいと考えております。

また、並行しましては、まちの魅力・価値を持続するため、ソフト面として、エリアマネジメント組織の組成、あるいは実証事業というところを推進してまいります。また、本ビジョンにつきましては、大きな部分の考え方はこの方向で行きますが、時代のニーズに合わせてながら微調整をしながら、将来的にはウオーターフロントの将来像とも連携していくというような考え方を想定しているところでございます。

ビジョンについては以上になりますが、もう1枚、今日は検討委員会の概要というのをお配りしております。今ご説明した駅周辺ビジョンを踏まえながら、今後、特に駅前の再整備というところの具体的な計画というところの策定になってまいります。

そういう意味で、本日、委員にご就任いただきました、様々な関係の皆様のご意見をいただきながら進めていくこととなります。なかなかのタイミングで、どの程度の取りまとめという部分がちょっと今時点で見えてないものですから、あらあらのスケジュールとしてお示しをしておりますが、具体的にやはり進捗というところを関係者の皆様に共有をさせていただきながら進めるという意味で、皆さんお集まりいただく場以外にも、様々な進捗についてご共有いただきながら進めていきたいという趣旨でございますので、ぜひよろしく願いいたします。

私からの説明は以上になります。

○森座長 ありがとうございます。

今、事務局より、資料を基に説明をいただきました。

今日は初回で、キックオフ的な位置づけですので、新たな課題に議論をするというネタもない状態なんですけれども、まずは、今説明いただいた資料に関して、委員の皆様からご質問があれば、先にお尋ねしたいと思います。

その後、初回ということもありますので、この資料等も踏まえて、お一人ずつご意見、ご感想、あるいは今後に向けての思い等をお尋ねしたいなと思っております。

まず初めに、今説明いただいた資料について、何かご質問などございませんでしょうか。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

それでは、皆様方からご意見を賜りたいと思います。それでは、先ほどの順番でお願いしたいと思います。

石田委員、お願いいたします。

○石田委員 商工会議所の石田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

今ほどいろいろとご説明をいただきまして、質問ではないんですけど、概要的に、スケジュールも含めて、随分タイトなスケジュールだなというふうに感じております。実際問題、駅前サンプラザのほう、今のような状況になってから、ほぼ9年という状況の中で、その間、今までどういうふうに進んでこられたのかなということ自体が、この長いスパン

の中でよく分からない、そういうことがまず1点。

それと、今までのスケジュールを考えると、その半分以下のスケジュールの中で具現化しようという考え方になっておりますけども、実際、この今までの9年間という中で、市民の認識、要するに駅前という、こういう再開発をするに当たって、市民の方たちにどの程度アナウンスをして理解をさせていただいているのかということが、まず第一、問題ではないかなというふうに思っています。

今まで私の知っている限りでは、少なくともいろいろと問題はあるよねと、駅前については。ただ、具体的な計画については地権者さんの整理が完了してから、いろいろと市のほうでも示していこうよというふうな考え方で来ておられたような気がします。

そうだとしますと、やはり市民の方たちも、いろいろと議会だよりだとかも含めて、公費で解体をしなくちゃいけないというような醸成をされてきていることは十分承知はしているんだというふうには思いますけど、そういう部分を含めて、もっと、やはり市民の方たちによく理解をさせていただいた上で、こういう委員会の中でも議論をしなければ、市民の方たちを外に置いて、委員会だけで決めて、市だけで決めて、それでいいのかというふうなふうなこともちょっと感じました。

それと、やはり先ほどからの専門家、いわゆるアーバンデザインセンターということでのいろいろと形づけは、当然役所だけではできないものではないでしょうし、それらの専門家の意見を聞いてやらなくちゃいけないということなんですが、全国各地でいろんな事業を行っているというふうに聞いておりますが、当然、成功例もあるでしょうし、失敗例も多々あるように思います。ですから、その辺のところは、実際、成功例だけを出すんじゃなくて、こういう意味で失敗したケースもありますよというものもぜひご提示していただく中で、いろいろと意見を集約する参考にさせていただければなというふうに思います。

あと、最後に、3点目になりますけど、やはり駅前を中心として再開発をしていかなくちゃいけないということなんですが、あまりにも今、駅周辺の状況は大変お粗末だなというふうに思っております。

やはり単独で、駅前だけでやるんじゃなくて、駅を中心とした再開発という形で、人がやはり集まってくれるような場所にしなければ、幾ら整備をしても、人が来ない、利用しないというものを幾らお金かけてもしょうがないわけですから、そこら辺のところをもっともっと議論をしてく必要があるのではないかなというふうに思いました。以上でございます。

○森座長 ありがとうございます。大変重要なご指摘、幾つかいただきました。その中でも、特に市民への理解への働きかけ、これはすごく大事かと思えます。

冒頭のご挨拶でも私も申し上げさせていただきましたけども、例えば札幌のど真ん中であれば、民地の上でビルが建って、水族館が入るというのは、勝手にどっかがやっているという形になりますけども、やはり今回は自治体、市も積極的に関わりますし、公共性という側面が強いですので、ご指摘のとおり、この検討委員会で決まって、結果こうでした

というだけではなく、そのプロセスとかを周知していく機会づくりであるとか発信方法というのはやはりいろいろ工夫していかないといけないなど、そういうふう感じた次第です。ありがとうございます。

あと、UDCの失敗例とか、駅周辺の現実厳しい部分の共有ですね、これは私自身は、やはり苫小牧は駅拠点型のまちではないとは思っているんですね、もうそもそもまちの構造としたときに。そういったときの駅前というものの意味づけというのを、本州型の駅中心とは違う捉え方もしていかないといけないかなど。そういったところも含めての、ビジョンもそういう方向性だとは思いますが、ここでの議論を活発に行わせていただけたらと思います。ありがとうございます。

1点、スケジュールのご質問がありましたけれども、ざくっと言いますと、これでいけるのという話だとは思いますが、今想定されているスケジュール、例えばこの横1枚ですけれども、特に年度は切っていないとは思いますが、このステップ1、2、3というところに関しまして。この辺り、今想定されている時間感覚と、今後、順調に進めていく上で、事務局として認識されている課題、大きなポイントというようなところを少し補足いただければなと思いました。いかがでしょうか。

○事務局 ご指摘のとおり、今まで9年間かかってきて、それを3年ぐらいで出来るのかという当然のご指摘かなというふうに思います。

ただ、一方で、旧サンプラザビル問題から始まった駅前の再整備というところが、もう9年もたってしまったというところで、我々としてはそんなに時間的猶予はないという危機感を持っています。

そういう意味で、内部も含めて確実に一つ一つやっていきながら、なるべくスピード感を持ってやらなければならないというところと、やはりサンプラザビルの解体を考えたときに、前提となる跡地の整備も含めた、こういう手順は必須だろうというところで、今、令和5年度に計画を策定するというところまで来ております。

これが、このとおり令和6年度以降、進むかというところは、今年度の作業次第というところになりますけれども、相当なタイトなスケジュールかなというふうに思います。

過去の話をし少しさせていただくと、やはりもともとは権利集約に走って、その権利が集約、旧サンプラザビルの権利を集約した時点で民間に譲渡をして再開発をするという考え方で、ずっと市のほうは発信をしてきたものでございます。それが一定、裁判等も踏まえながら、なかなかそれでは解決の道筋が見えないというところで、もう少し広いエリアの範囲の中で様々なことを検討しなければならないし、市としても、青写真というか、今後の姿を示しながら市民意見も踏まえて進めていかないとなかなか解決には至らないんじゃないかというところで、走り出したのが昨年度の話になります。

そういった意味で、どのような解決策に結びつくかというところは、正直、我々もまだはっきりとは見通せていないところではあるんですが、内部も含めまして、しっかり一定のスケジュール感を持って進めていきたいというところで、ここをお示ししな

がら、ビジョンとして整理をしたというところになります。

○事務局 補足ですけども、今までの議論は議論としてあったんですけども、昨年度ビジョンとして少し形を見据えていくという、こういうのも見据えながら議論していかないと、関係する方々が非常に多いということもありますし、一定の考え方を示しながら議論をしていく。

そして、具体的なところに近づいていく。そういう手法を取らないと、なかなか昔の商業のまちというところの役割が変わってきたということもありますので、そういうことを進めて、今年度から具体化できるのかというところが焦点になってきますが、やはり行政、先ほど森先生にもいただきましたけども、民間事業の開発だけじゃできないというのは、我々ももうそういうことになっていますので、公共性、公益性がどこまで発信できるのかということは、市内部も含めてしっかり腹を決めていくフェーズになっていくんだろうと思っています。

ですので、公費解体の話もございましたけども、いずれにしてもお金のかかる話ということで、どこに、どういう形で公費を入れられるのかというのを具体的に物を進めていかないとなかなか出てこないということもありますので、この作業を鋭意頑張っていかなきゃいけないなと思っています。

最終的には、地権者というところも引き続き合意をしていきたいというふうには考えており、それら具体化をしながら理解をしていただくということも、一方で、今までやり取りさせていただく中では、地権者の方ともやり取りさせていただきましたけども、そういうこともやっぱり必要なんだなというふうに思っておりますので、まずは考え方をしっかりつくっていくということを今、目指さなきゃいけないかなと思っております。

そういった状況でございますので、スケジュールとしてタイトというのはタイトということでございます。

○森座長 ご説明ありがとうございます。

石田委員から、ほとんど何か大事なところ言っていたいただいたようなところありますけれども、順番にご意見等を伺いたいと思います。

次、石森委員、お願いいたします。

○石森委員 苫小牧港開発の石森でございます。駅周辺ビジョンのほうに参加させていただきましたので、これをどういうふうに具体化していくかという次のステップなわけでありまして、やはりいろんな絵姿も必要なんですけども、民間も含めて、あるいは公的な部分の機能の集積みたいなものを含めて、具体的に本当に魅力ある土地、ビジョンに書いているようなところになるんだらうかという、したがって、ビジネスチャンスが出てくるようなエリアになり得るのかどうか。その手法として、やはり市民はもちろん前提で、理解を得て進めていくということが必要だと思いますけれども、いろんな事業者のヒアリング、これはもう必須ではないかと思えます。

例えば、千歳のほうにはもう大きなプロジェクトが立地をし始めて、人口が増える、い

ろんな生活の変化が大きく出てくるような動きもある、そういうこともあるんですけども、やはり民間事業者から見て、何がここに投資ができるかということも含めて、具体的にヒアリングをしてお示しする場面があってもいいんじゃないかというふうに思います。

本当に刻々と、例えばエネルギーの問題にしても、じゃあ、どういうふうなエネルギー、ただ単に箱造って終わりかという、そういうまちづくりではないはずなんで、いろんな具体的な事例をヒアリングして、それを糧に、苫小牧の駅にそういう機能、まちをつくっていけるかどうか、これが一つの大きな材料になるんじゃないかと思いますので、その辺、よろしくお願ひしたいと思います。

○森座長 ありがとうございます。そうですね、民間の事業性というのは物すごく再開発で大事なポイントになります。

今、札幌、苫小牧も含めて、いろんなところで開発、行っていますけども、私が眺めている感じだと、似たり寄つたりの内容のものが多いですね。そうすると、結局、人口減少の中で、パイの取り合いになってくるという話になりかねないので、やはりそこにも個性が必要かなと思っています。ぜひ引き続きご意見のほう、よろしくお願ひいたします。ありがとうございます。

それでは、上月委員、お願ひいたします。

○上月委員 苫小牧警察署の交通課の上月です。よろしくお願ひいたします。

まず最初に、公安委員会の立場で発言させていただきますが、どうしても警察なものですから、ネガティブな思想しかなくて、そういうふうなのでご容赦願ひたいと思います。あと、さらに、私、去年の10月に函館からここに着任したものですから、まだ半年しか苫小牧のことを知りませんで、この前段の会議で決まったようなことをさらに蒸し返すかもしれないかもしれませんが、ご容赦願ひたいと思います。

それで、公安委員会としては、このコンセプトですとかビジョンですとか、そういったものに意見するものもございませんし、そういうのが決まって、最終的に事業化するという段階で、じゃあ、現実的に、道路交通のものが法令にのっとなって、かつ安全になされるのかどうかというところを実態的に落とし込むのが公安委員会の役割と心得ております。

それで、この駅前再整備という部分で見ますと、交通の結節点といいますが、駅前の広場、バスターミナルですとかタクシー乗り場ですとか、そういったところの再整備が課題になってくるのかなと思っています。

それで、例えばこのウォークアブルというコンセプトとかビジョンはもちろん結構なことだと思いますが、歩行者優先という交通の考え方をしますと、どうしても車両というのは相反するものになるんで、両立というのはちょっと難しくなるんですね。それで、いろんなやり方があって、立体交差ですとか、お金をかけて交通安全施設を造るだとか、そういうことで解消もされますし、今後、新しいやり方、例えば自動運転のバスを導入するだとか、また、札幌でいうと、大通りみたいに整備して、歩行者メイン、イベントで使えるところをメインとか、あとはマルシェみたいな、道路を道路使用許可によって、例えば銀

座なんかもそういうやり方していると思いますけど、歩行者天国ですよ、いわゆる、週末だけ歩行者に開放するですとか、いろんなやり方はあるとは思いますが。

例えば、ちょっと例を挙げますと、ある自治体で駅前の整備をするのに、コンセプトが牧歌的だと、牧場のようなというコンセプトをお持ちになって、それをコンサルさん連れてきて、どうですかという案を示されたんですが、確かに駅を降りて道路が1本しかなく、その前には駐車場とか造らないで、見渡す限りの草原がいいというところで何案か持ってこられたんですが、じゃあ、その駐車場はどうするんですかって言ったら、横のほうに造ると。バスはどうするんですかって言ったら、前に止まります、タクシーはその横です。じゃあ、一般の方は、その駐車場をお金払って止めて、歩いてくるんですかという話をし、どのぐらいの台数を予想されているんですかって言うと、そういうのはないと、もうとにかく、まずはコンセプトありきだというお話をされて。

そうなってくると、うちとしては、やっぱりそういうふうになると、今度、ちょっとだけ出迎えの人だとか、見送りの人というのは、バスのところに止まって、邪魔になって、苦情になるということで、容易にそういう問題がちょっと想像できるものですから、ちょっとこれはないんじゃないんですかと。例えば牧歌的っていうても、ターミナル自体が、駅自体が2階建てになってて、降りたホームが2階で見晴らしがいいとかというのであれば、お金をかければできないことはないんでしょうけども。そもそも交通の実態とかとコンセプトが合わないものというのがあるのかなとちょっと思うところがあるんですね。

それで、苫小牧に戻りますと、例えばこの苫小牧というのが、今、東のほうですとかに住宅需要ですとか、商業施設が伸びてきて、さらに、いわゆる西のほうで錦岡ですとか、東のほうに植苗とか、ああいうところは、もうデマンドのバスも考えなければならないと。苫小牧中央インター、高速道路もできましたというふうに考えると、例えばバスターミナルとあって、普通に考えたら、駅の北側に造ったほうが非常に便利もいいし、将来性もあるのかなという。また、そういうのって警察が勝手に交通事情を考えるだけなので、土地の問題ですとかいろんながあるとは思いますが。そういったところで決まっちゃうとなかなか、難しいものを両立しようとする、最後、やっぱりちょっとねじれが出てくるのかなと。特に、ここの駅の南側は、もう電線共同溝とか、地下に埋設、電柱がないような状態に入っているんで、結構道路をいじるとかというのもしんどいかなと、いろんな予算的な面で、というふうに思います。

なおかつ、この南北の分断みたいなのが、ちょっと交通的には課題に多分昔からなっているのかなと。旭大通なんかはアンダーパスで整備されてますけど、できればバスのターミナルなんかはこういうのを起点にして造ったほうが、非常に便がいいんでしょうけど、ちょっとずれてますよね、やっぱり。そんなところで、できればちょっとそういった交通の実態とか、将来の予想交通量ですとか、そういったところも落とし込んでから、大枠を決めていただければ大変助かりますというふうに思っています。

○森座長 ありがとうございます。まさにこれから大事な検討のポイントになると思いま

す。

やはり苦小牧、車移動というのが、これから先、脱炭素といえども、EVも含めて、車というものがなくならないだろうと思っています。そういった中で、駅というかターミナルというものをどういうネットワークで考えるのかということを実際の課題、照らし合わせながら詰めていくというのは、今後、検討会も含めて、これから中心となる課題だと思います。ご意見、どうもありがとうございます。

それでは、小松委員、お願いいたします。

○小松委員 苦小牧ハイヤー協会の小松と申します。

今、警察の方が言われたように、北と南、この交通が平成29年から令和元年まで支笏湖通りが閉鎖になったという。そうすると、タクシーでいうと、ワンメーターで来れたのが、迂回して、3倍ぐらいかけて病院に行くとか、そういう状況があったんで、まのつくり方というのは、千歳とか札幌とか、高架になっていると縦横に行けるんですけども、苦小牧、いかんせん、鉄北、鉄南という名前ついているぐらいで、横切っていくところが限られているんですよ。そういう構造の中で、私も駅前のバリアフリー会議、これに出席させていただいてたんですけども、この会議の中で、南側はすごく整備されているんですけど、ああ、よかったなと思うんですけども、北のほうだと何もないんですよ。

それと、皆さんあんまりご存じなかったと思いますけども、北の駅前広場は市役所の管理なんです、南は北海道の管理なんですよね。そうすると、前年度、去年からなんですけども、市役所さんも、道のほうも、胆振支庁さんも、タクシープールをそれまでは台当たり幾らって有料だったんですよ、入場料を払ってたんです。それが、去年から両方とも、まず、市役所さんのほうが無料にしてくれて、南のほうの道のほうも無料にさせていただいたんですよ。管理は別々ということで、バリアフリーのときも、それはちょっと。北は影響なかったんですけど、南は東北の営業所の方も入って大変だったんですけども。

ビジョンとしては分かるんですけども、もっと具体的になってきたところで、タクシー乗り場、バス乗り場、公共交通の乗り場とか具体的な話になってきた段階で、私たちも意見を言っていけるんじゃないかなと思います。

○森座長 ありがとうございます。そうですね、交通と併せて、市民の足となる場所をどういうふうにちゃんとつなぐのかというのは大きなポイントだと思います。ありがとうございます。

それでは、次、柴田委員、お願いいたします。

○柴田委員 道南バスの柴田と申します。

駅前の部分に関しましては、バスの乗り場という形で南、使わせていただいております。移譲されて10年たっていますけども、移譲されたとき、あそこにターミナルがあって、そこからほとんど全ての便があそこを起終点になっていました。それは今も変わっておりません。ただ、ターミナルとしての機能がなくなっていますので、今はもうバス乗り場のひとつになっていて、始発も終着も駅前というのは、とても事業者としては不便を感じて

いるというのが移譲されてから今まで来てます。

駅前バスターミナルですとかということは、これから先も苫小牧駅前が起終点という基本は変わらないと思いますが、これから先は、バスの路線も含めて、再検討、来年には一部、大きく見直しするという計画もありますけども。駅前のバスのターミナルがきちんというんですかね、ターミナル機能を備えたものであると、やはりJRとの乗り継ぎとかということは、バス会社にとってみると、とてもこれから事業として存続するためにも必要でして、やはり通学、苫小牧駅までJRで来て、それから学校までバスで行くとか、職場までバスで行くとか、そういうようなことに、これからも先になると思いますので、ぜひとも駅前の再開発、タイトなスケジュールは分かっていますが、できるだけ早い段階での将来の目安が見えると、我々としても、この先、苫小牧市内の路線を担っていく上では必要なかなと思いますので、大いに期待しているところであります。以上です。

○森座長 ありがとうございます。

半分質問になるんですけども、駅が起終点であり続けたほうが良いとお考えですか。あるいは、いや、もう起終点変えてしまっているんじゃないかという発想はあり得ると。

○柴田委員 あり得ますね。今、営業所は離れた場所にありまして、駅前のもともとターミナルがあったところのそばに駐車場を市のほうからお借りして、今、起終点に対応しているんですけど。ということは経費もかかりますし、いつまでその場所も確保できるのかという問題もありますので、駅前を起終点にする必要は必ずしもないです、事業者としては。それだけではなくて、通過するものでも全然構わないと思いますが、ただ、移譲して10年間、今まで起終点ということでやっていましたんで、市民の皆さんにも今までずっと使ってきてというのは分かりやすくしていいのはあります。

○森座長 そうですね、分かりやすいですね。

○柴田委員 我々としても、そのほうがよかった部分はあります。ただ、来年大きく路線が変更になりますけれども、それが全て駅前とかということではこれから先はないと思いますけども。駅というのはやはり、先ほども言いましたけども、JRというところへの接続という意味では欠かせない場所ですので、もうちょっと、通過するにしろ、起終点としてでも、駅前のターミナル機能というのはこれからも必要になるのかなというふうに思っております。

○森座長 なるほど、ありがとうございます。

それでは、千寺丸委員、お願いいたします。

○千寺丸委員 苫小牧市社会福祉協議会の千寺丸といいます。よろしくお願いいたします。私も苫小牧駅周辺ビジョンのほうの会議から参加させていただいております。

福祉的な立場から少し言わせてもらおうと、やはり高齢者、障害者も含めて、今、実際に駅周辺が優しいまちになっているかと言われると、そうではないかなというふうにいる人からの話も聞いております。車椅子であったり、高齢者、つえで歩く方も含めて、歩道の歩きづらさなどもいろいろと聞いております。そういうところも再整備したときには、

不自由なく動ける、人に優しい駅周辺になっていってこればいいなというふうに感じております。

また、若者、子供たちが集まる場所が、今、駅周辺にはないかなというふうにも思っていますので、安心安全にみんなが集える、高齢者も含めて集える場所として、駅周辺再整備のほうを進めていっていただければなというふうに思っております。

また、駅周辺にすごいいいものができることであれば、駅に集まってくる交通手段も確保しなければならないというふうに思っていますので、東西に40キロぐらいの横に長いまちというふうになっていますので、自然にみんなが駅周辺に集まってこれるようなところを目指していってほしいなというふうに思っております。

今後も、私たちの福祉の立場からいろんな意見を言わせていただければなと思っております。よろしく願いいたします。

○森座長 ありがとうございます。

私も若者、子供の視点というのが、バリアフリー、ユニバーサルデザインという、お年寄り、あるいは障害をお持ちの方というところに目が行きがちで、それは間違いではないんですけども、例えばニュースで度々出ている札幌の地下街のたむろの状態、あれは、マナー的に何でだって思うこともあるんですけども、やっぱり社会全体的に見たときに、居場所のない、行く場所のない若者という問題も多分関係していると思うんですよね。そういうところで、やはり若者、子供の居場所づくりというのは私も非常に大事だと思っていますので、ぜひ今後もご意見頂戴、いただければと思います。よろしく願いいたします。ありがとうございます。

それでは、野澤委員、お願いいたします。

○野澤委員 JR北海道の野澤といいます。地域計画部で、駅まちづくりを仕掛ける、計画する、計画しようとする部署にいます。

このビジョン、説明を受けまして、まず、私のほうからは、資料でいうと、多分28ページ、これ、検討例というふうに書いていますので、決まりではないというふうに思うんですが、気づいた点が、駅って、そのまちの顔でもあるわけで、札幌駅ではステラプレイスって商業施設のほうもありますし、岩見沢の駅とか、駅前通りのシンボルツリーという、メタセコイヤの木があったり、分かりやすくは、東京駅の丸の内と、日本の駅の顔で、駅ってまちの顔、ファサードというのか、駅の正面性というのをこれは考慮しなきゃいけないと、それはどっから見のかっていったら、大体駅前通りから見のんですが。

28ページでは、計画を見ると、それはちょっと一つがウオーカブルな動線ということで、緑色の軸線上に駅を見るんだらうと、今、駅はない状況ですね。左側にはもう1個、街路、駅前通りがあります。その前は大型駐車場になっているということで、苫小牧駅に向かうときに、その正面が大型駐車場になっている。

下の29ページの視点1というのを見ると、駅の正面の顔が駐車場というのはなというのが私の、何かしらやっぱり、苫小牧駅はこういう駅ですよというのを写真で見せられる

ような顔をつくらなきゃいけないというふうに思いました。

これは仮だと思うのですが、駅の目の前にホテルがあるので、駅が隠れちゃっていますので、なおさら駅の顔が見えないなど。だから、苫小牧の駅って難しいなというのは、ウオーカブルな動線というこの軸と、普通の駅前通り、二つの軸がありますので、これをどう駅の顔と絡めるのか、どっちを主にするのか、両方とも立てるのかとかありますけども、その辺をこの周辺施設の配置では考えないとまずいかなという、駅の顔を意識したほうがいいというふうに思いました。

二つ目が、同じページなんですけど、先ほどハイヤー協会さんとバスステーション、交通広場がグレーで書いてしまっている。駅からちょっと遠いかなというふうに思いました。苫小牧の駅からエスタを抜けて、さらにホテルを抜けてということなので、やはり交通結節機能としては、もうちょっと駅のほうに寄せるべきかなというふうに思っています。そのとき、当然、この北側のある自由通路もありますので、その辺考慮しながら、交通結節機能として、駅前広場とか、当然バス乗り場がありますね、この辺の配置も協議というか、そういうのが大事なのかなというふうに思いました。

あと、三つ目が、先ほど最初に石田委員から話ありましたが、駅前、交通の乗換え、乗り継ぎと、あとビルだけで囲まれるというわけではなく、やはり人がたまる空間、時間浪費する空間、居心地のいい空間というのがあったほうがいいんじゃないかと思っています。私もいろんな駅、北海道の中やっていました。

例えば、旭川の駅であれば、駅の反対側は、駅前に駅前広場はなく、河川空間という公園になって、花畑があるんですね。そこでお弁当を食べている方とか、読書されている方、散歩されている方、駅前広場にちょっと寄せている位置にしてありますね。結構今、駅前にオープンスペースを設けるといのが、例えば姫路駅とかありますので、必ずしもごりごりの交通施設を駅前に造るというわけではなくて、ちょっと人が集まるようなオープンスペースというのがあると。ここはちょうど公園、スポーツパークと書いてありますのでいいと思うんですけど、もっと大胆にやっても、居心地のいい空間ですかね、あってもいいのかなというふうに思いました。施設関係では以上です。

あと、もう一つ、ソフトのほうで、これは私、実体験ではないんですけども、よくほかの自治体さんがやっているの、提案なんですけど、エリアプラットフォームの部分の話で、学生さん、例えば苫小牧では高専あるんですね、学生さんとかも声かけたほうがいいのかというのは、よく言う学生さんの何がいうって、代々人が替わっていくということなので、発想とかが常にアップデートをしていくというのもあるし。

代々人が替わっていきますので、継続性もあるということなんで、釧路なんかは、釧路公立大学の学生なんかも何かいろいろやっているようなので、学生さんなんかも、もし、そういうまちづくりに興味のある方がいれば、含めたりしたらいいんじゃないかなというふうには思いました。私から四つ、以上です。

○森座長 ありがとうございます。駅は今回の計画で非常に大きなポイントになるので、

これからいろいろご意見いただけたらなと思っていますところでは。

今回、苫小牧の駅周辺ビジョン、議論のポイントとしては、駅の重心の考え方というものを北海道苫小牧として考えていくポイントがあるかなと。やっぱり関西圏、関東圏とは駅の重心性というのは随分変わってくるかなと私自身思っています。特に、道路交通との関係というもののバランスをどう考えるのかというのは、先ほどのバスターミナルも全部含めて詰めていく、すごく大きな課題になっているかなと思っています。

あと、やはりこのウオーカブルといったときに、実際、その距離感ですよね。1キロという説明ありましたが、1キロちょっと超えてくると、まあ、歩くのちょっと遠いなという話になってきたときに、体感的な距離感をどう縮めていくのかというところの議論も含めてのこの辺りのゾーニング、これからどんどん詰めていく必要になるかなと、ご指摘も踏まえて議論させていただきたいなと思います。

あと、学生ですね、私も学生のいるほうの立場の人間ですので、ご指摘のとおり、ご意見のとおりなんですけど。学生側の声をちょっと紹介しますと、ボランティアで駒のように使われてたまるかという声は多々あるんですね。

例えば1年目の学年というのは、それなりに意欲の持った学生が来るんですけど、2年目以降は、やらないといけないことという話になってきたときに、非常に、逆にこう、生産性が下がってくるというところもあると。

まちの名前は言いませんが、あるまちで、まちづくりの議論をしたときに、学生と一緒に考えるシンポジウムってやって、そのときに、学生の方々がプレゼンテーションしたのがまさにそれで、一番言いたいことは何かというと、学生を当てにするなというのをお年寄りに言っていました。お年寄りというか年配に言っていました。何かあったら学生にアイデアを、何かあったら学生参加をとるので、自分たちは勉強しに来ているのに、何でそんなところに駆り出されてばかりされないといけないんだというのは、彼らの世界からの声としては実際にある。

といったときに、やはり学生の参画ということを考えていったときに、あまりメリット、デメリットというのはあれなんですけれども、彼らにとって経験学習的な意味でも、実利的にもプラスになるような関わり方というものはやっぱり考えてあげる必要があるなど。僕自身は教育の立場にいるときにやっぱり思っています。例えば私の研究室で、何かのプロジェクト、仕事するときには、全部雇用するんですね、学生を。全部雇用して、職歴としてつくように全部やっていくとか。そういうことは、昔は何かこう、先生が言ったらやらないといけないという時代だったかもしれないけど、今は、やはり多少というか、かなり配慮していかないと、先ほどおっしゃってた継続性というものは、モチベーションのある形の継続性になるかどうかというようなところ、すごくポイントになるかなと思っています。

まさに、大人側からすると、若い人たちの関わりって期待するんですけども、その辺り、ぜひご意見をいただきながら、うまく仕掛けていかないといけないなと思っています

ころです。大事なご指摘、ありがとうございます。

それでは、矢野委員、お願いいたします。

○矢野委員 北海道胆振総合振興局室蘭建設管理部、苫小牧出張所の矢野と申します。よろしく申し上げます。今回、私が参画させていただいたのは、駅の南側のタクシー乗り場も含めます道道苫小牧停車場線の管理者として参画したものだというふうに理解をしております。今のこの再整備計画に携わるとすれば、我々、苫小牧停車場線の街路事業としてお手伝いといえますか、協力するというふうに捉えております。

そのため、街路事業でやるとすれば、街路事業として成り立つ理由が必要となってきて、これから策定されます再整備計画だけではなかなかちょっと難しい部分もございます。街路でも普通の道路でもそうですけども、事故が多いだとか、そういうふうな道路の公共性を損なうというんですかね、それを改善するために工事をやっていくんですが、そういう理由を、これから苫小牧市さんとか皆様のお力をお借りして、何とか理由をつけられればやっていけるのかなというふうには考えます。

それと、スケジュール的にやはり結構タイトなものですから、我々も事業として考えますと、事業に着手するまで結構時間を要しますので、なかなか二、三年でぽんぽんぽんと計画が立てられるような感じではないのかなというふうに今思っていますけども、何とか微力でありますけども、ご協力をさせていただければなというふうに思っています。よろしく申し上げます。

○森座長 ありがとうございます。ご指摘のとおり、事業をちゃんと進めていくときに、必要なことをやっぱり整えていかないといけないというのは当然あるかと思えます。これは、例えば補助金とかも全部含めてですけれども、何がどこでどのタイミングでというのは非常に大事な戦略になったと思いますので、その辺り、ぜひご指導、ご意見いただけたらと思います。よろしく申し上げます。

皆様から一通りご意見頂戴いたしました。

私からは、特に重ねていろいろというのはないんですけども、去年のビジョンのときにもちょっとご意見、ご紹介したんですが、実は、昨年度の日本建築学会の大会が北海道でありまして、そのときの一番大きな研究集会のトピックが、再開発についてだったんですね。いろいろあるんですけども、結局、学術的な人間が集まった場での問題意識を、平たく言うと、いわゆる札幌みたいなシチュエーションを想像していただいたときに、民間事業者の考えておられる事業採算性も含めた時間の幅と、自治体側、あるいは学術系も含めた側から見たときに、まちづくりの時間の幅っていったときに、それが必ずしも一致しないといえますか。やはり自治体側から見たほうが、ちょっとタイムスパンが長いといえますか、例えば30年、40年で人口何割減って、さらに何割減ってというような見方と、ちょっと言葉は悪いんですけども、ここの敷地にマンションを建てて、誰でもいいから買って、売り払ってしまったら、幾らで片づくかみたいな話の感覚のギャップが非常に大きいということで。

そういったときに、例えば札幌で今、一番学識経験者が懸念しているのは、札幌も人口減っていくのに、今以上に床面積が増えていく状態というのが、本当に後世の世代にとって大丈夫なのかと。今、そこにはオフィスビルが入る、テナントが入るって言っているんですけども、札幌市だと、そのメインがコールセンターの需要があるという見込みで組み立てているんですね。

ただ、コールセンターも、今から集まってコールセンターを経営するという時代にはなくなって、どんどんオンラインで済むようになってきたときに、今の5年、10年で借りてもらえる、あるいは買ってもらうという見通しの中での床面積を計算していったら本当に大丈夫なのかというのは、一応、今度、全国的な建築関係、都市関係の人間が集まったときの一つの大きな問題意識ではあるんですね。

それは、やはり地方に行けば行くほど、かなり大きなポイントになってくるかと思っています。そのときに、やはり、じゃあ、民間だとなかなか採算が難しいってなったときにやめるかという、そういうわけにもいかないときに、やはりこの公共との連携というのはすごく大事になってくるかなと思います。

公共施設として、公共サービスとしてどれぐらいの物理的なスペースを造り、使いながら、どんなソフトを提供するのかということと、民間の事業性みたいなところをバランス取っていくということ、地方都市、苫小牧ならではのところで、この1年、2年、ちゃんと考えていかないといけないかなと。

私としては、やはりまちの話って、50年、100年スパンの話だと思っています。これが、30年後にもう1回、再々開発なんてあり得ないと思っていますので、50年、100年を考えたときに、取りあえず10年でマンション売ればいいのかという話ではないとは思っているので、その辺りは、やはりちゃんと議論をしていきたいなと、皆さんのお知恵を借りたいなと思っていますところなんです。

1年間でどれぐらいの密度になるかということのも、多分事務局のほうも手探りかと思いますが、意見の集約というよりは、事務局あるいは市のほうが方向性を見いだすために、いろんな課題出し、アイデア出しというものを併せてこの場でできていくことが、生産性が高い場所になるのではないかなと思っています。

ちょっと長くなりましたが、私から、以上のような思いを持って、皆様とこの1年間、ディスカッションをしていきたいと思っています。ご意見等ありがとうございました。

それでは、次第に沿っていきますと、今日はビジョンを説明いただいた上での意見交換となっております。一通りご意見いただきましたので、以降の進行、事務局にお返ししてもよろしいでしょうか。

○事務局 ありがとうございました。

皆さん、ご意見、様々ありがとうございました。

次回の委員会でございますけども、秋頃を予定しております。日程につきましては追ってご連絡させていただきますが、この計画策定する上でも、委員の皆さんからの、また個

別にご意見をいただきながら進めてまいりたいと思いますので、今後ともよろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして苫小牧駅前再整備計画策定委員会第1回委員会を閉会させていただきます。皆様、本日はありがとうございました。