

都市再生コンセプトプランについて
苫小牧駅周辺ビジョン策定業務
進捗状況報告

令和4年9月

INDEX

01.	ビジョンの目的と役割	—	2
02.	本資料及びエリアコンセプトの位置づけ	—	3
03.	エリアコンセプト～ビジョンの描き方	—	4
04.	全体スケジュール	—	5
05.	現状把握/課題整理	—	6
06.	民間事業者へのヒアリング	—	23
07.	エリアコンセプト案	—	25
08.	エリアコンセプト構成要素とゾーニング	—	26

01 | ビジョンの目的と役割

駅周辺ビジョンは、未来の駅周辺エリアの方向性を市内外に明確に打ち出すために策定する。

市にとって

市が考える将来目指すまちづくりの方向性について、あらかじめ明示する「メッセージ」。

民間にとって

民間企業が苫小牧市のまちづくりに投資を行う際、ひとつの重要な「判断材料」。

市民と市にとって

市民と苫小牧市が互いにベクトルを合わせて将来に向かって同じ方向へ進んでいくための「羅針盤」。

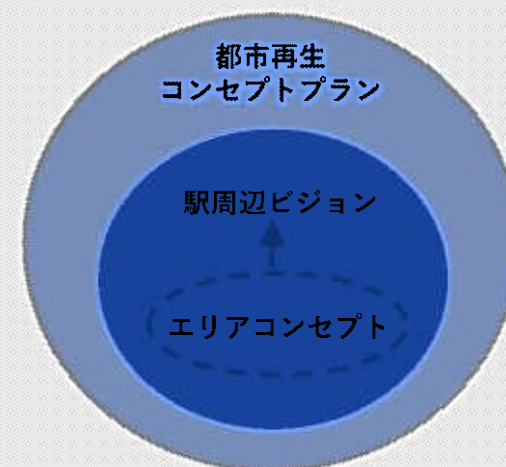
02 | 本資料及びエリアコンセプトの位置づけ

本資料について

- ・本資料は、2022年4月から8月までの間に、駅周辺ビジョン策定に向けて検討した内容について、現時点（9月）での課題、ヒアリング結果、エリアコンセプト案（方向性）等について報告するものとする。
- ・記載されている内容は、あくまで2022年度末の最終報告「ビジョン策定」に向けて、様々なフィードバックをいただきながら今後の議論を深めて行くための材料であり方向性を示すものとする。

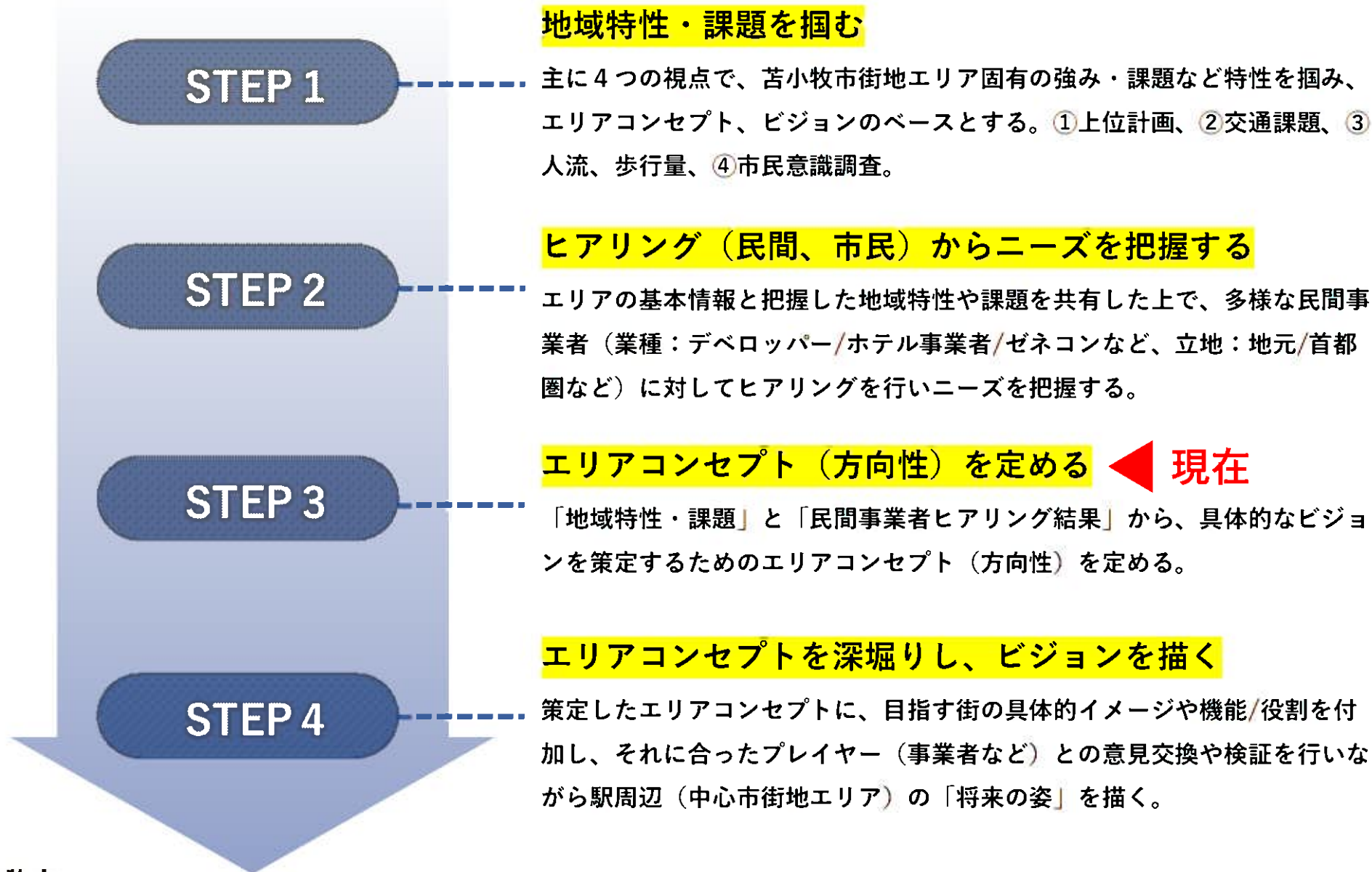
エリアコンセプト の位置づけ

- ・エリアコンセプトは、2021年3月に策定した都市再生コンセプトプランをベースに、エリアの特性・課題・民間事業者ヒアリングなどを踏まえて作成したものであり、駅周辺エリアの具体的なビジョン策定に向けた方向性を示すものである。
- ・対象エリアは、苫小牧駅や市民文化ホールを中心とした「中心市街地エリア」とする。



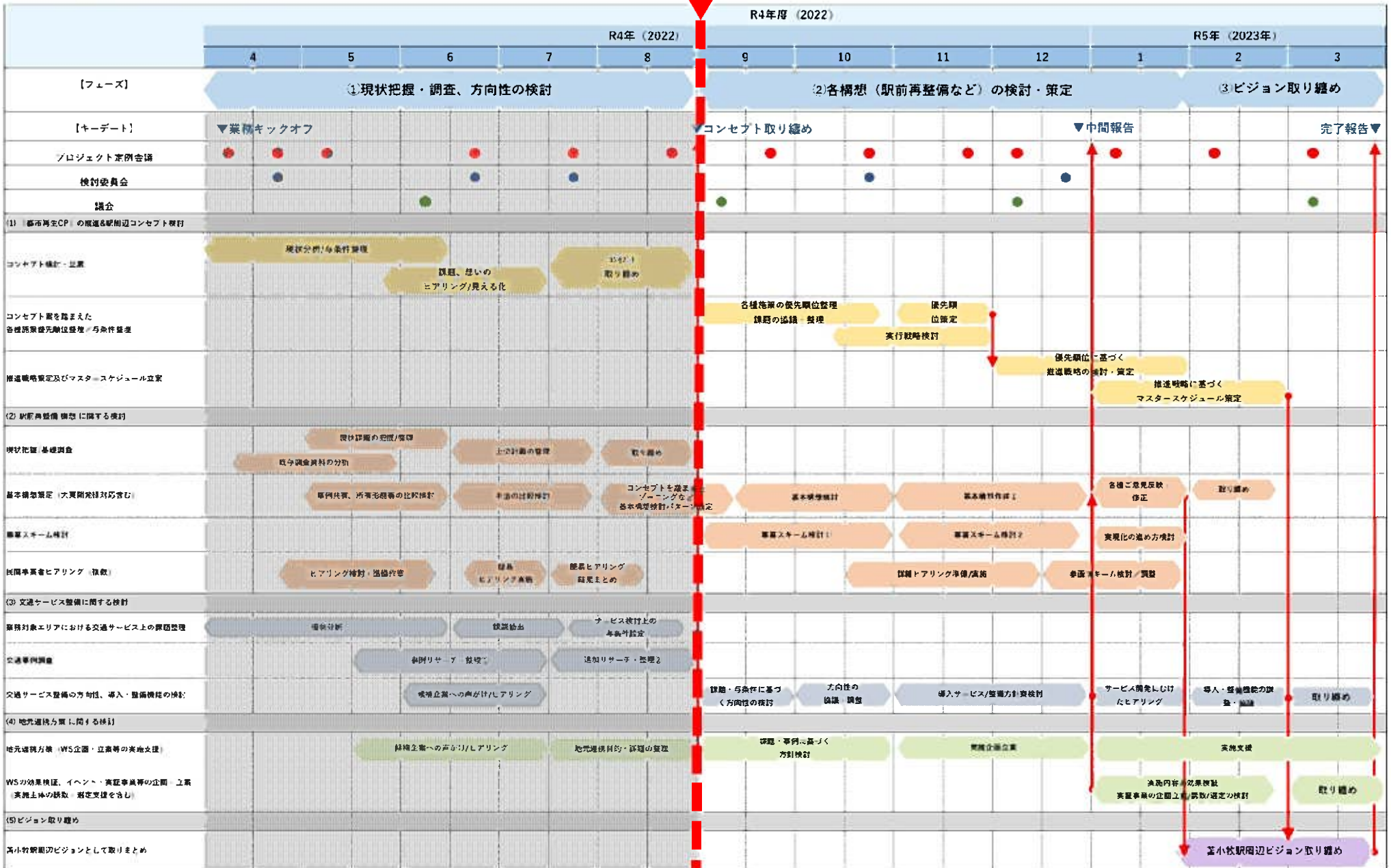
対象エリアの大きさと概念のイメージ

03 エリアコンセプト～ビジョンの描き方



04 全体スケジュール

現在



05 現状把握/課題整理_上位計画「まとめ」

【上位計画から当地区に期待される役割】

にぎわいの創出

1 まちなかのにぎわいの創出

- ・商業施設や拠点施設などのまちなかにある各種の施設がそれぞれの役割や機能を発揮し、まちなか独自の魅力の創造、にぎわいの創出を図る。
- ・公共施設の集約化による新たな文化交流拠点（市民文化ホール）を整備する。

2 歩きやすいまちなみの形成

- ・駅前を中心軸をウォークブルに発展させる。

3 雇用の確保・充実

- ・駅前には、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。
- ・学生と地元企業との交流・連携機会の創出、新規雇用を創出する。

公共交通ネットワーク強化・交通利便性の向上

1 公共交通ネットワーク強化

- ・都市拠点と生活拠点を結ぶバス路線の充実を図る。

2 駅前交通広場の機能再編、再整備

- ・苫小牧駅における駅前広場の機能再編を図るとともに、旧バスターミナル・周辺施設を含めた駅周辺の一体的な再整備を実施する。

05 現状把握/課題整理_上位計画「まとめ」

【上位計画から当地区に期待される役割】

まちなか居住の推進

まちなか居住の推進

- ・都心部に近接する住宅地は、老朽化した建築物の建て替えや公共施設の改築等を推進し住環境の向上を図り、活気のあるまちなみ形成に努める。
- ・都市拠点周辺の住宅地における、土地利用の純化による良好な住環境の形成と拠点に隣接する利便性を活かした都心居住を推進する。
- ・多様な居住ニーズに対応していく必要がある。また、高齢化が進んでいくことから、生活の利便性が整ったまちなかでの居住が、高齢者世帯の新たな居住の選択肢の一つとなるよう取組を進めていく。

災害に強いまちづくり

災害に強いまちづくり

- ・災害時における避難経路を確保する。
- ・災害対策の中核部である市役所をはじめ、公共施設が集積するエリアにおける地震・津波対策をする。官民連携による緊急時津波避難施設を確保する。

まちぐるみでの観光推進

訪れたいくなるまちづくり

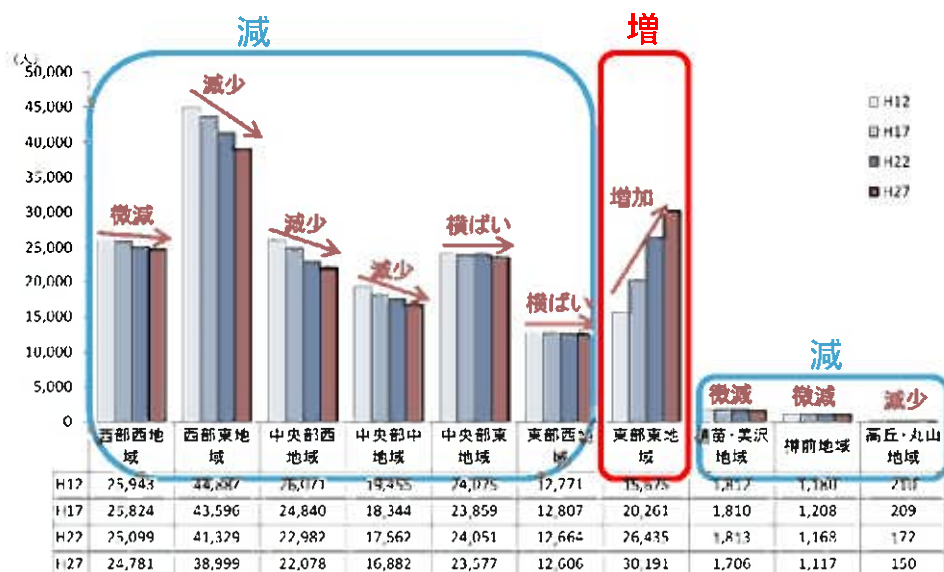
- ・観光振興に、長期的な視点からまちぐるみで取り組み、交流人口の増加による地域経済の活性化を図る。
- ・本市の特性を活かしたMICEメニューを提供し、道内の他の主要な観光地エリアとは一線を画したMICE誘致を推進する。

課題1 公共交通が市民のニーズや街の変化 (人口配置、目的施設) への対応

定住人口は基本的に横ばいまたは減少傾向だが、**東部東地域のみが増加傾向**を示している。人口集中地区の推移をみても**中央から東西へ分散**がみられる。このように**人口配置は年々変化**している。施設は西部に高等専門学校と大学、中央部に市役所や市民会館に加え病院、東部に商業施設や事業所が集中している。

このような中で苦小牧市全域を万遍なく移動するバスのみで移動のニーズに応えることは難しいといえる。

・ 2000年～2015年までの地域人口の推移



資料：総務省「国勢調査」

・ 人口集中地区の推移



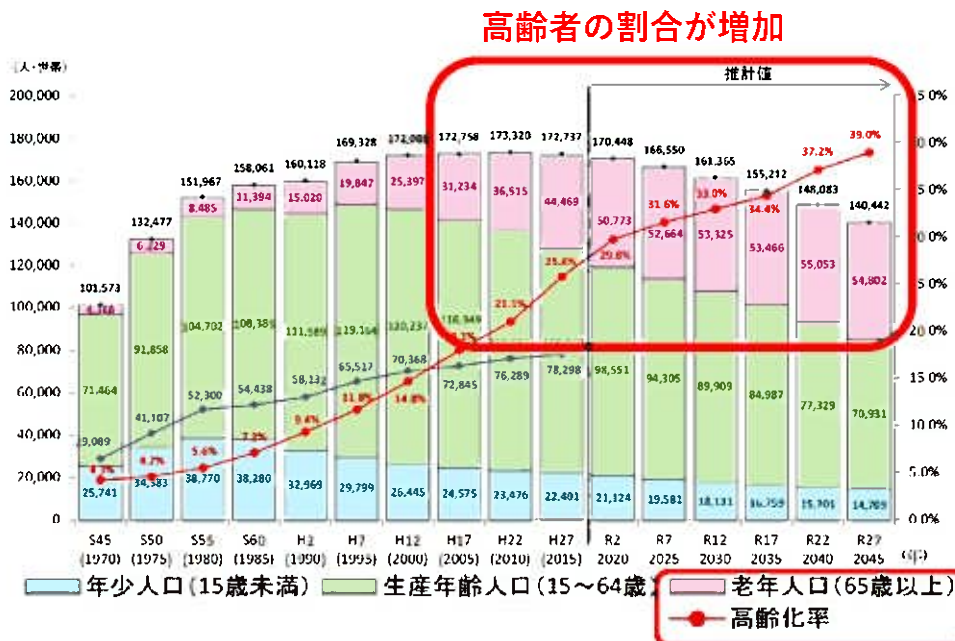
資料：国土交通省「国土数値情報」をもとに作成

昭和35年の人口集中地域は苦小牧駅のある中心市街地であった。以降人口集中地区は中心市街地より郊外方向へ推移しており、昭和45年には苦小牧港周辺、昭和55年には苦小牧西部の方に推移がみられ、さらに平成からは**東西方向に分散**して、沼ノ端の方まで拡大が進んでいる。

課題2 高齢者や郊外部住民、免許返納者等の移動手段の確保

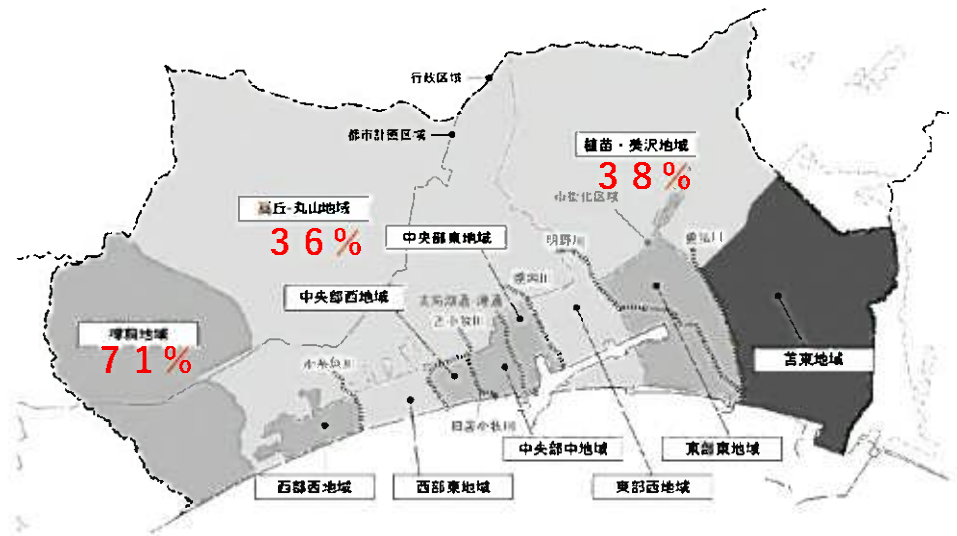
苫小牧市は高齢化が進行しており、特に郊外部の人口構成に対する高齢者の割合は著しく高く、多い地域では70%を超えている。また、住民には自動車運転免許を返納した以降の移動手段として、将来は路線バス等の公共交通を利用して移動したいという要望が多くある（全体の8割強）。市内路線バスの利用者数は年々減少しているが、現在の公共交通機能を維持・改善しながら増加する高齢者（郊外部住民を含む）の移動手段確保に向けて取り組んでいる。

・人口推移と高齢者の割合



日本全国の多くの市町村が直面しているように、苫小牧市も人口減少や高齢化が進行している地域である。調査時（2015年）で全体に占める高齢者の割合は25%であり、推計値でいくと2045年には39%となる見込みである。

・郊外地域の高齢者構成割合

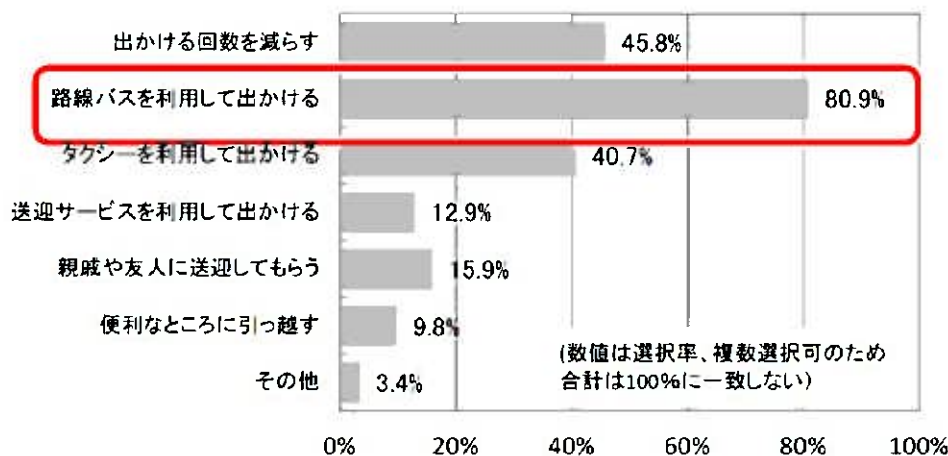


高齢化が進む中で、その傾向が顕著に表れているのが、郊外部に位置する樽前地域、高丘・丸山地域、植苗・美沢地域である。図示の通り、高齢者構成割合は樽前地域が71%、高丘・丸山地域が36%、植苗・美沢地域が38%と高齢化率が高い状況である。

課題2 高齢者や郊外部住民、免許返納者等の移動手段の確保

苫小牧市は高齢化が進行しており、特に郊外部の人口構成に対する高齢者の割合は著しく高く、多い地域では70%を超えている。また、住民には自動車運転免許を返納した以降の移動手段として、将来は路線バス等の公共交通を利用して移動したいという要望が多くある（全体の8割強）。市内路線バスの利用者数は年々減少しているが、現在の公共交通機能を維持・改善しながら増加する高齢者（郊外部住民を含む）の移動手段確保に向けて取り組んでいる。

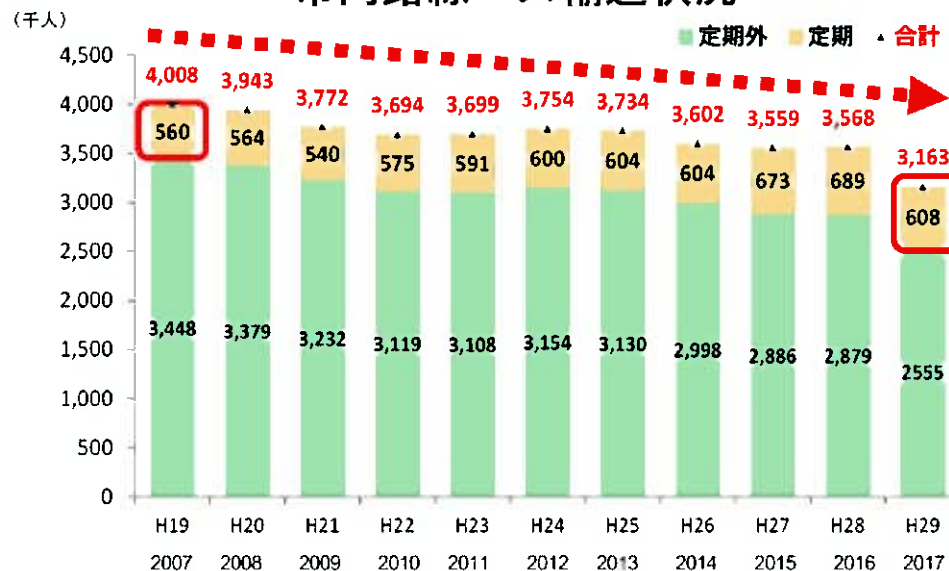
・将来の意向 運転ができなくなった場合



(アンケート概要)

- ・調査方法
調査方法はWeb 調査を基本に、公共交通の利用割合が高いと考えられる高齢者・高校生を対象とした紙媒体での調査を組み合わせることを行った。
- ・回答結果
「路線バス（道南バス）を利用して出かける」_回答数：646_選択率：80.9%

・市内路線バス輸送状況

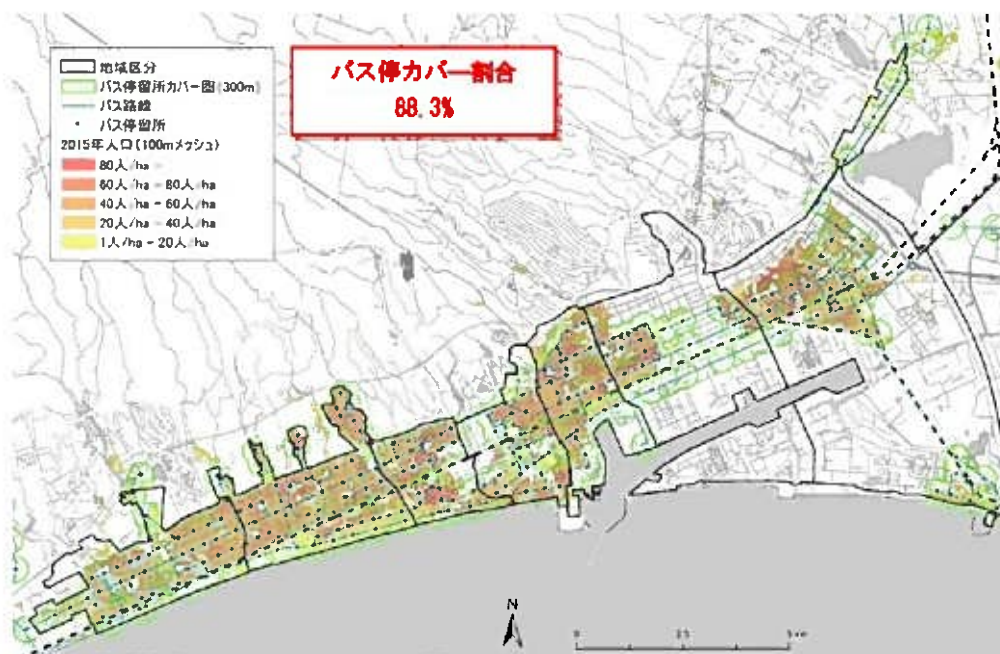


市内路線バスの利用者（輸送状況）は全体的には年々減少しており、このまま市内路線バスを維持・改善しながら、市民ニーズに応えることは難しい。ただし、減少しているのは定期以外の利用者であり、定期利用者の数は2007年からむしろ増加している点は今後のヒントになり得る。

課題3 バス利用の促進（公共交通利用機会の創出）と効率化

バス停からの徒歩圏（300m）のカバー状況をみると、約9割の人口がカバーされており、ほぼ市街地全域を運行しているが、自宅徒歩圏にバス停があってもバスを利用していない方が多い。市民の多くが自家用車を所有し、マイカー移動が主軸であり、「他の交通手段の方が便利」という理由からバス利用になじみがない。

・停留所の人口カバー割合



▲バスルートと停留所、停留所からの300m圏内人口分布

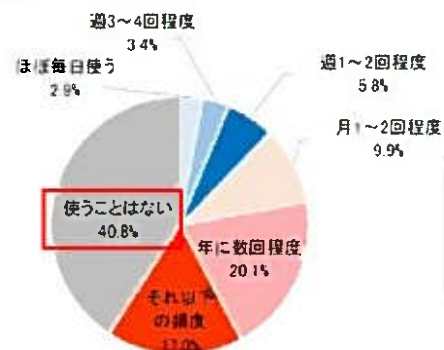
・路線バスの利用実態

① 自宅から最寄りバス停までの徒歩時間



約9割の市民は最寄りバス停まで徒歩10分未満圏内に自宅がある

② 路線バスの利用頻度



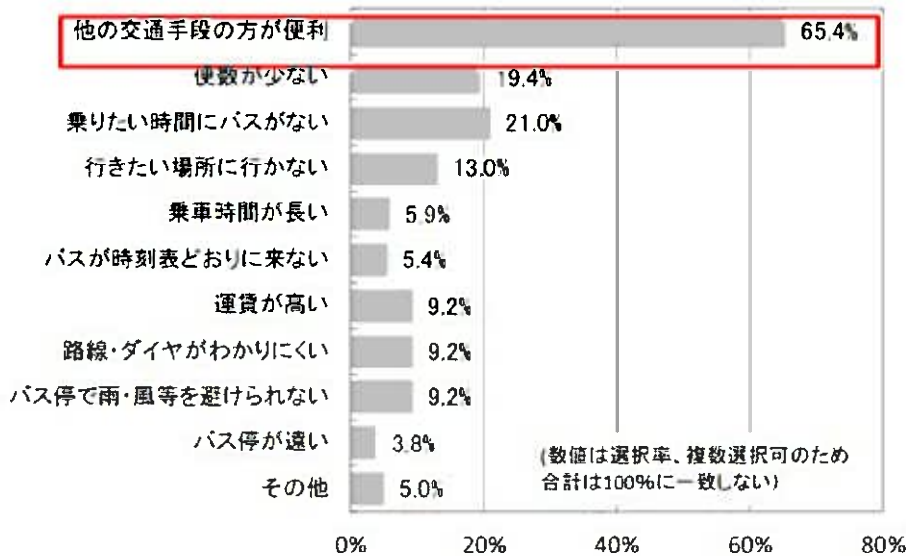
バス利用頻度が年数回未満の人が5割以上

※「苫小牧市地域公共交通計画（案）」（令和3（2021）年3月 苫小牧市 苫小牧市公共交通協議）より

課題3 バス利用の促進（公共交通利用機会の創出）と効率化

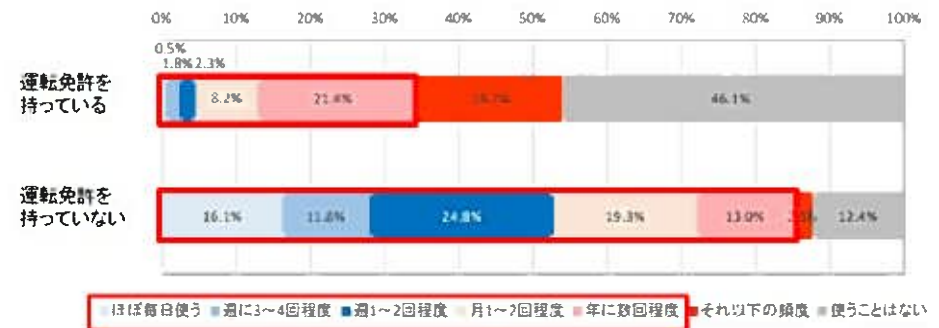
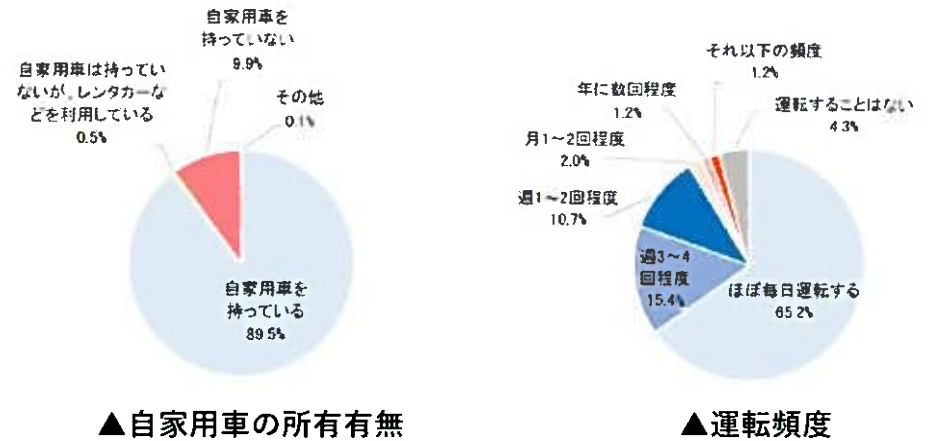
バス停からの徒歩圏（300m）のカバー状況をみると、約9割の人口がカバーされており、ほぼ市街地全域を運行しているが、自宅徒歩圏にバス停があってもバスを利用していない方が多い。市民の多くが自家用車を所有し、マイカー移動が主軸であり、「他の交通手段の方が便利」という理由からバス利用になじみがない。

・路線バスをあまり利用しない理由



※「苫小牧市地域公共交通計画（案）」（令和3（2021）年3月 苫小牧市 苫小牧市公共交通協議）より

・苫小牧市の車利用実態

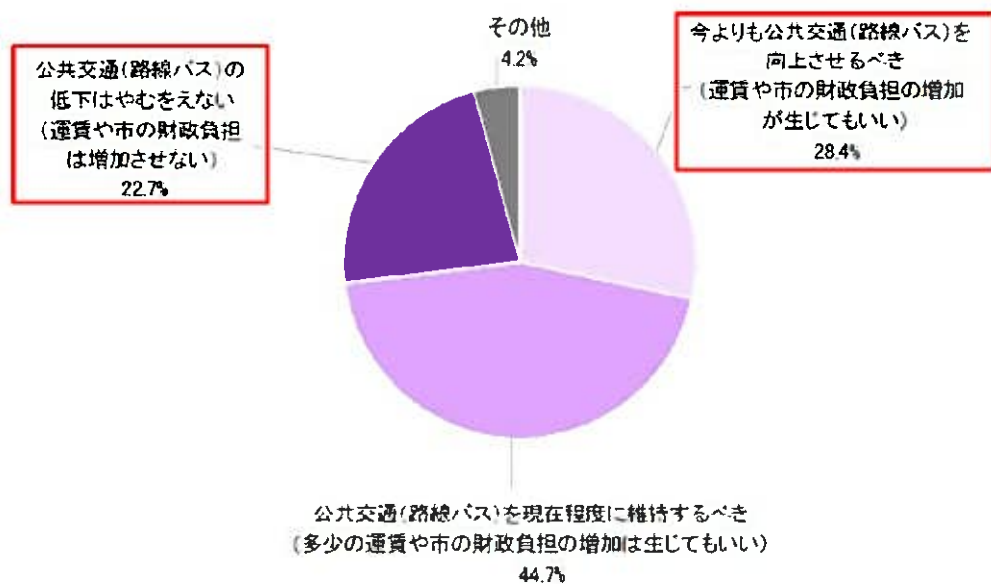


▲運転免許証の有無別のバス利用頻度

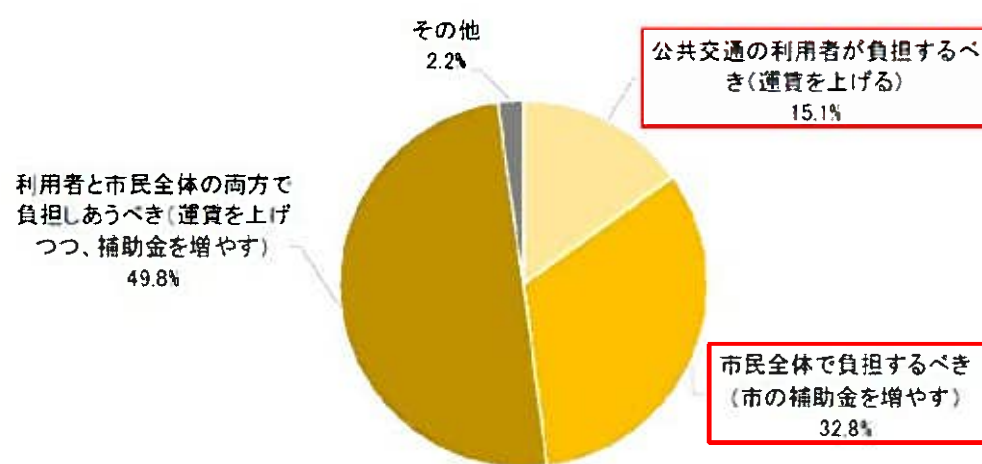
課題4 公共交通サービスの「見える化」と市民への情報発信

「公共交通のあり方」について、サービス向上（負担増）か、負担減（サービス低下）か、意見は両者がほぼ拮抗し、大きな負担額とならない公共交通サービス維持方策が求められている。また、「利用者と市民全体の両方で負担しあうべき」との回答が約5割にとどまり、利用者または市の補助金で負担という考えも多いため、更なる市民の理解を得るために、サービスの「見える化」や「情報発信」が必要である。

・「公共交通のあり方」についての市民の認識



・「公共交通の整備費用負担」についての市民の認識

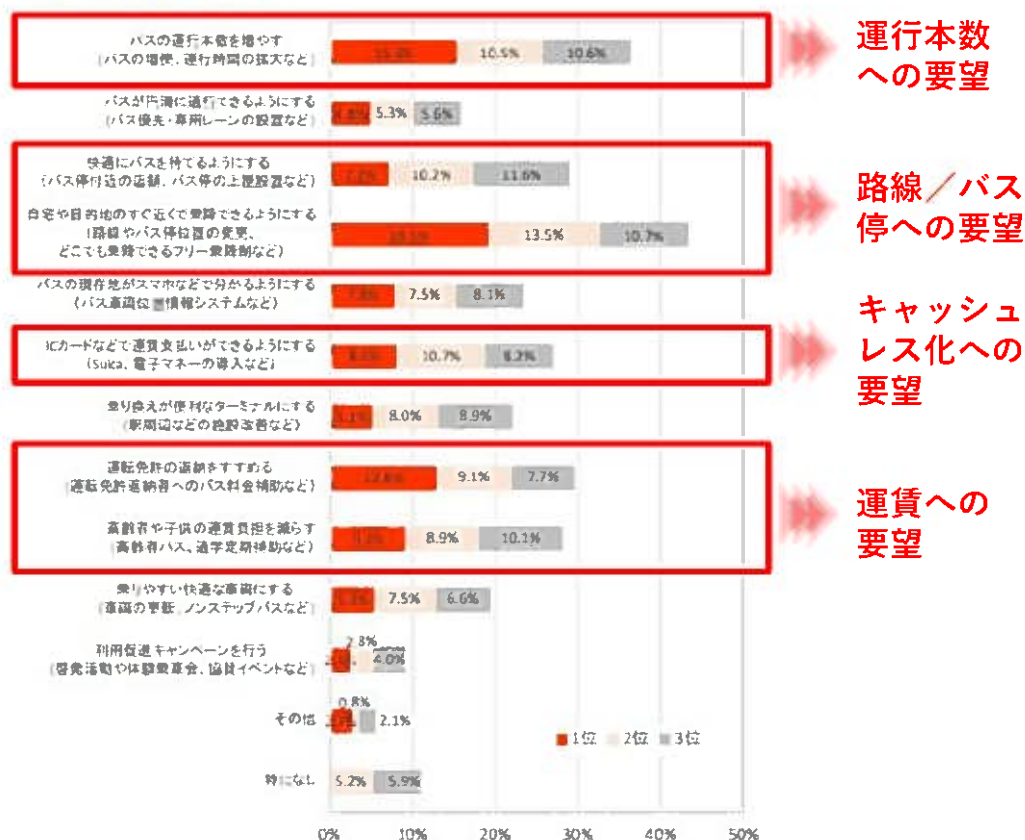


※「苫小牧市地域公共交通計画(案)」(令103(2021)年3月 苫小牧市 苫小牧市公共交通協議)より

課題5 公共交通サービスへの具体的改善要望（本数,路線,料金等）への対応と運転手不足への対応

「力を入れるべき公共交通対策」について、「本数」「路線」「バス停」「料金」などへの改善要望が多い。一方で「ICカード」の整備への要望や利便性への要望も目立つ。また、慢性的な運転手不足と高齢化の解消が難しくバス路線維持が困難な状況にあり、バス利便性向上に対する市民からの要望への対応が必要である。

【順位別選択割合】



そのほか、市民の声

(一般社団法人苫小牧青年会議所「未来の苫小牧のまちづくりに関する市民アンケート調査結果報告書」(令和2年3月)より抜粋)

- ・交通の便が悪い
- ・バスの本数が少ない
- ・バス停がバイパスまででないとい
- ・道路の渋滞
- ・最寄りのバス停に札幌行き高速バスが止まらなくなった
- ・交通量が年々多く、特に大型車による通学路でのスピード違反が目立つ

※「苫小牧市地域公共交通計画(案)」(令和3(2021)年3月 苫小牧市 苫小牧市公共交通協議)より

課題5 公共交通サービスへの具体的改善要望（本数,路線,料金等）への対応と運転手不足への対応

「力を入れるべき公共交通対策」について、「本数」「路線」「バス停」「料金」への改善要望が多い。一方で「ICカード」の整備への要望や利便性への要望も目立つ。また、慢性的な運転手不足と高齢化の解消が難しく、バス路線維持が困難な状況にあり、バス利便性向上に対する市民からの要望への対応が必要である。

基本理念

『将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの形成』

少子化の進行、高いマイカー利用率、学校・病院・商業施設などの目的施設が東西に広く分散した施設配置、人口配置の変化、**運転手不足と高齢化**など、本市の公共交通機関を取り巻く事業環境は厳しいものとなっています。さらに、直近では新型コロナウイルスの感染拡大防止のための外出自粛などで、利用者数が大幅に減少しています。

その一方で、高齢化が進むなか、自家用車が利用できない方や高齢等の事情で自家用車が利用できなくなった際の「生活の足」として、公共交通機関の存在意義は高まっており、厳しい事業環境のなかでも公共交通機関を維持しつづける必要があります。

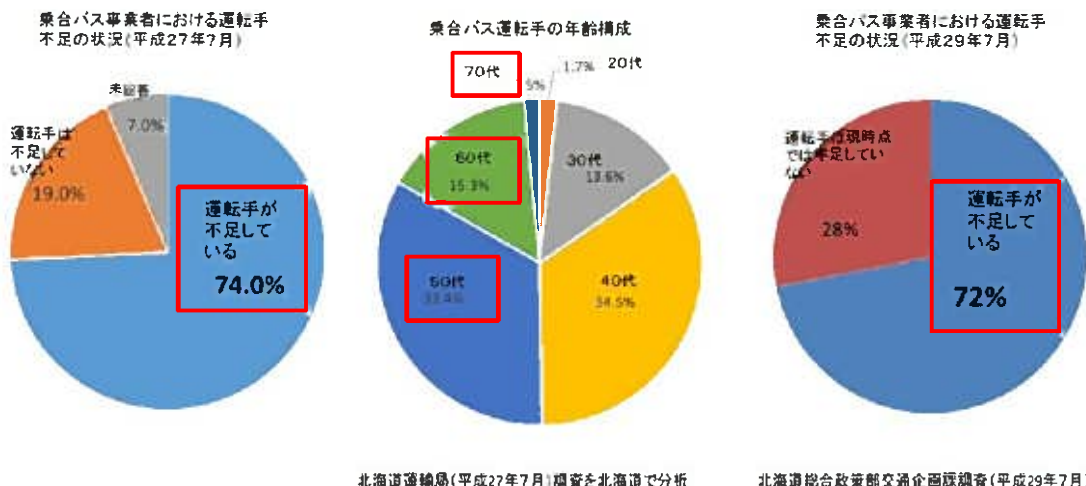
なお、公共交通サービスの維持・向上には費用負担が伴うため、利便性向上だけでなく、効率性も考慮し、「利便性と効率性のバランス」の取れた対策を行う必要があります。

交通事業者や行政機関はもちろんのこと、利用者や地域住民など公共交通に関わる全ての人が共に知恵を出し合い、様々な工夫を重ねることでこの難局に立ち向かってまいります。

北海道における乗合バス運転手の不足状況

- 乗合バス事業者の約7割で運転手が不足しており厳しい状況
平成27年7月 北海道運輸局調査を分析(62社対象) 運転手が不足している事業者 74%
平成29年7月 北海道調査(25社対象) 運転手が不足している事業者 72%

- 運転手の年齢構成は50代以上が全体の50.2%と過半を占め、運転手の高齢化が顕著



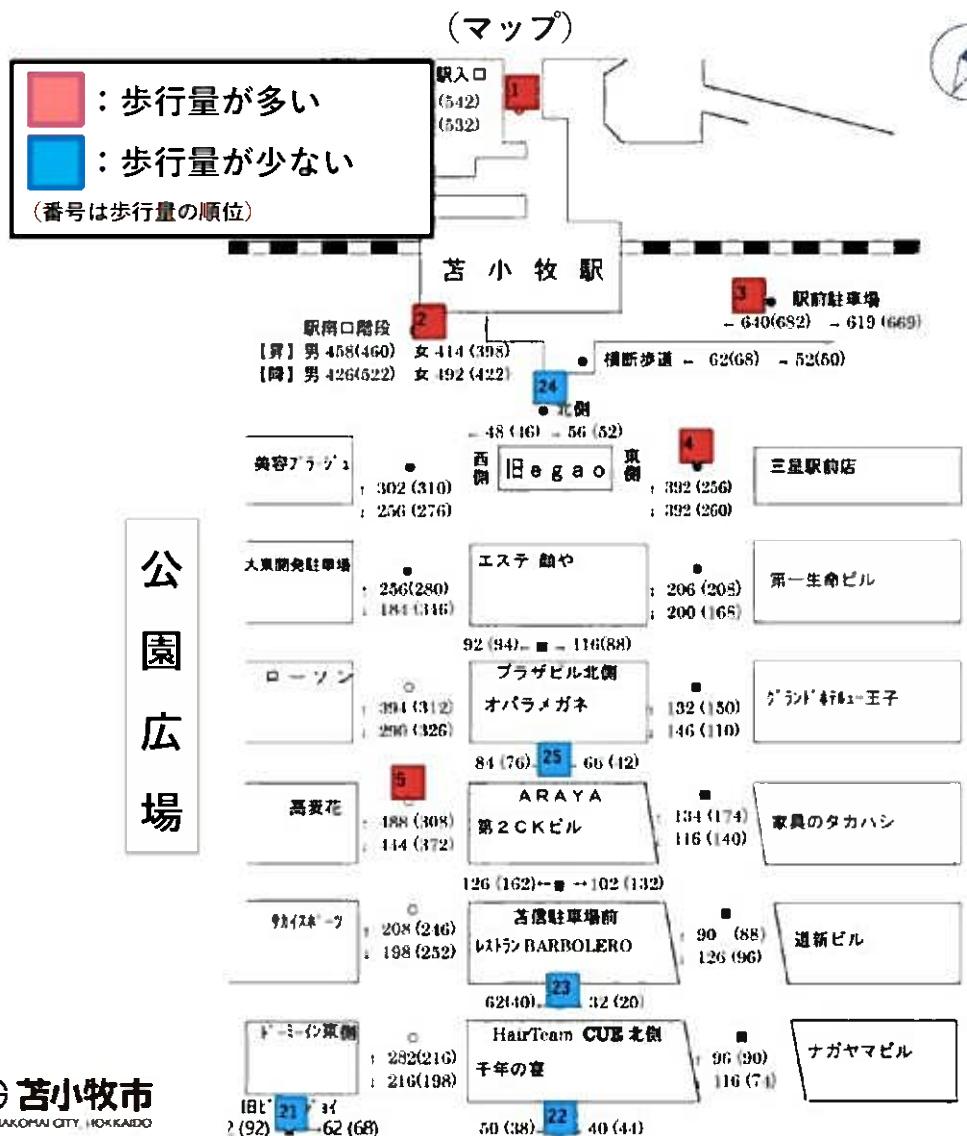
北海道運輸局(平成27年7月)調査を北海道で分析 北海道総合政策部交通企画課調査(平成29年7月)

出典：苫小牧市公共交通協議会
「苫小牧市地域公共交通計画」(令和3年6月)

出典：北海道総合政策部交通政策局交通企画課
「データで見る北海道乗合バスの状況」(2018年12月14日)

直近5年間の歩行量の平均値とその順位を算出

歩行量調査方法：毎年10月上旬の任意日における単日の
 通行者量を集計。計測箇所は25か所、調査は毎年実施。
 なお天候や当日調査地周辺のイベント情報に条件はない。



(地点ごとの歩行量平均値と順位)

歩行量測定地点	歩行量集計					歩行量平均値	歩行量順位
	(29年)	(30年)	(R1年)	(R2年)	(R3年)		
1 egao北側	平日 128 休日 158	166 120	196 84	90 98	246 104	139	24
2 egao 西側 / 資生堂プラージュ	平日 630 休日 544	612 560	718 644	556 586	610 556	602	8
3 egao 東側 / 三屋駅前店	平日 1482 休日 1496	920 688	978 588	552 516	920 784	890	4
4 大東開発駐車場 / エステ鮎や	平日 606 休日 530	548 540	696 578	594 626	444 440	560	11
5 第一生命ビル	平日 646 休日 688	458 384	600 376	430 406	492 406	486	12
6 プラザビル北側	平日 266 休日 228	276 110	320 92	328 202	300 206	233	19
7 オハラメガネ / ローソン	平日 942 休日 700	658 742	1080 878	614 638	666 684	760	6
8 グランドホテルニュー王子	平日 538 休日 392	436 272	530 298	484 280	420 276	391	15
9 ARAYA	平日 138 休日 146	114 064	128 118	162 174	132 150	132	25
10 第2CKビル / 高貴花	平日 944 休日 848	750 782	912 844	730 680	822 922	804	5
11 高信本店 / 家具のタカハシ	平日 670 休日 444	432 318	512 276	524 314	394 250	413	14
12 高信駐車場前	平日 610 休日 254	488 170	1098 294	676 256	744 228	482	13
13 サカイスホーツルストン BARBOLERO	平日 988 休日 568	630 474	836 444	696 498	644 406	619	7
14 達新ビル	平日 568 休日 312	562 250	550 186	556 184	386 216	377	16
15 HairTeam CUE北側	平日 146 休日 100	190 072	194 60	312 90	156 094	140	23
16 トーミンイ東側 / 千年の壺	平日 912 休日 624	550 420	756 466	598 414	638 498	588	9
17 ナガヤマビル	平日 492 休日 266	472 232	584 198	402 164	372 212	337	18
20 ビッグジョイ跡地	平日 258 休日 156	212 154	246 92	232 180	214 144	187	21
21 家具の岡山北側	平日 300 休日 132	184 126	286 66	188 82	356 090	181	22
22 カクサダビル / いろはこほへと	平日 976 休日 498	620 322	808 448	830 333	726 313	587	10
23 王子不動産駐車場 / 北洋銀行中央支店	平日 616 休日 324	402 222	482 118	492 180	550 276	366	17
31 スカイイ駅入口	平日 2466 休日 2354	1968 1808	2610 2702	1912 2038	2828 2738	2323	1
35 駅南口階段	平日 2678 休日 2548	2450 2160	2610 2554	1772 1802	1980 1790	2230	2
36 駅前駐車場	平日 1800 休日 1456	1948 1640	1812 1128	1544 1351	2148 1258	1588	3
39 駅前横断歩道	平日 410 休日 370	154 142	248 142	142 118	210 114	205	20

既存調査資料の分析

過去5年間の歩行量データ（平均値）から見える傾向や回遊性の把握

↔ : 分析結果の歩行量

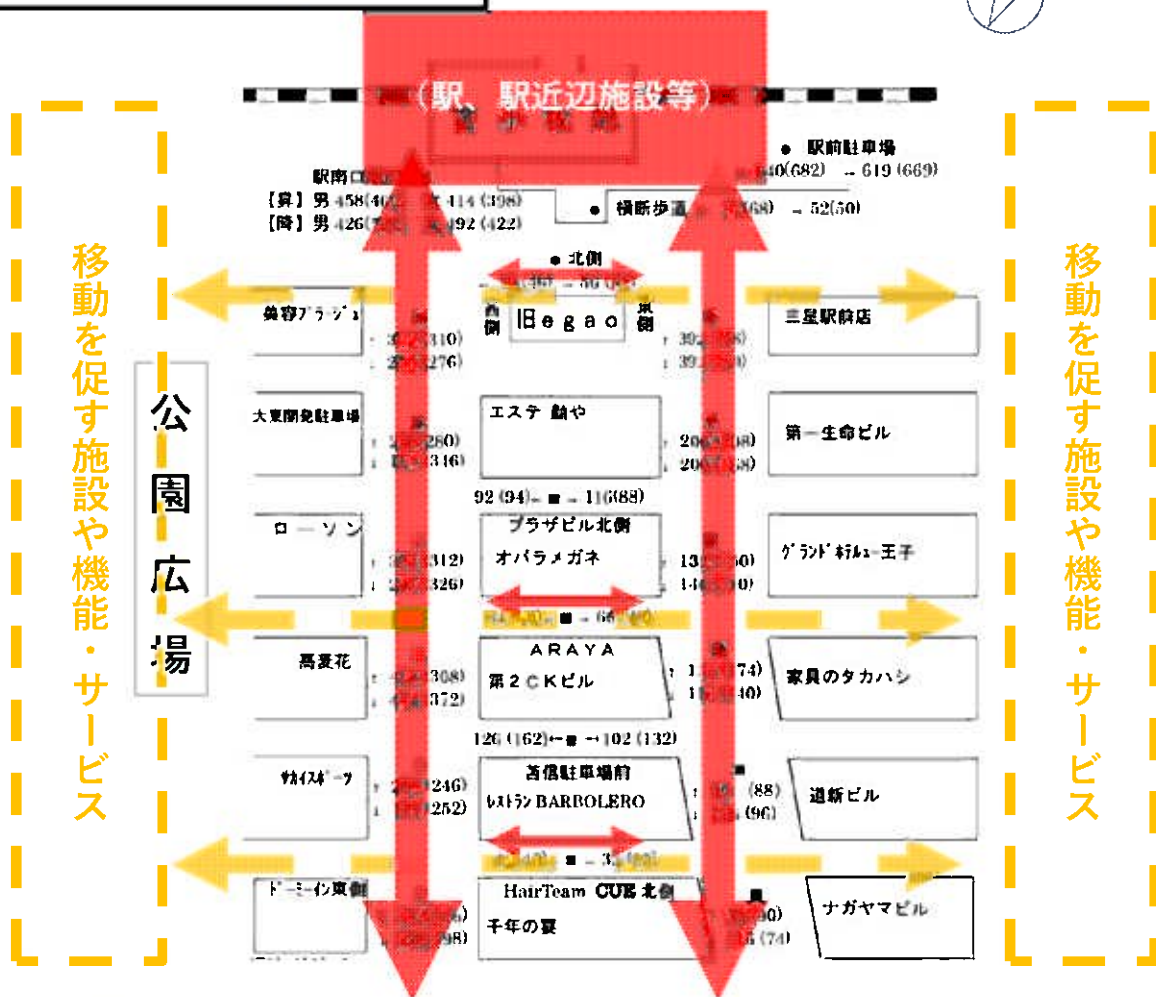
↔ : 増やすべき歩行量

(矢印の大きさは歩行量を示す)

(マップ)

算出結果の分析、見解

歩行量調査方法：毎年10月上旬の任意日における単日の通行者量を集計。計測箇所は25か所、調査は毎年実施。
なお天候や当日調査地周辺のイベント情報に条件はない。



(分析)

→歩行量は、南北方向は多いが、東西方向は少ない傾向にある。

→歩行者の目的地は、駅や、駅南口と北口近辺にある施設等となっている。

(見解)

→回遊性向上にむけては、西側の公園や東側のバスターミナル近辺において、移動を促す施設や機能・サービスをつくることで東西方向でも人の流れを作り出すことが重要。

05 | 現状把握/課題整理_人流データ_賑わい・交流施設整備が与える影響

【分析の目的】_COCOTOMA(コトマ)のような交流・賑わい施設を駅前に整備することが駅前の歩行量・集客にどのような影響を与えたのか。

【データ収集 条件設定】

データ収集にはKLA※を活用。KLAではコトマ整備前後での比較データが取れない為、代替としてコトマが通常オープンしている時と貸館イベントで閉鎖(一部)している時の商業ビルへの来館人数を比較する。それによって、コトマのようなハード整備が集客・人流にどのような影響を及ぼすか検証する。

【起点施設/エリア】・コトマ及び商業ビル

【期間の設定】 比較① R4年3月19日(土)コトマ貸館日、R4年4月2日(土)コトマ通常オープン
比較② R4年6月26日(土)コトマ貸館日、R4年6月19日(土)コトマ通常オープン

*営業日と貸館日で、他のテナントの営業などが同条件になる日を選定

【時間帯の設定】・終日 【滞在時間】・15分以上

※KLA (KDDI Location Analyzer) とは、GPS位置情報データを搭載した地図情報システム。性・年代(推計ではない正解データ)や居住、勤務、来街に関する属性データを活用し、日単位、時間単位で小地域(125mメッシュ、町丁目、道路等)の通行/滞在人口調査が可能。

【収集データ】

コトマの状況		商業ビルに目的が あった人	%(/貸館日)	貸館イベントの 受付をした人 (貸館イベントのみ利用した 人)	合計来館人数
貸館	3月19日(土)	316	100	20	336
Open	4月2日(土)	398	126	0	398
貸館	6月26日(日)	351	100	40	391
Open	6月19日(日)	521	148	0	521

【見解】

同等条件での比較①、②両方とも、コトマが閉まっている(貸館)日に比べてオープンしている日の方が商業ビルへの来館者が明確に増加する結果となった。6月においてはオープン日の方が50%近く増加した。ラウンジには平日でも多くの市民が集まっていることから、コトマのような機能は駅前に一定の人流をもたらし、集客テナントとして有効に機能している。駅周辺ビジョンにおいてもコトマの更なる発展と他施設との連携を検討していく事が重要であると考え。一方で現状機能している一因として、駅前に住民が憩う施設がないことから利用されている可能性もあり、今後駅前整備が進んだ際の差別化や役割分担は検討が必要。

05 | 現状把握/課題整理_人流データ_現状把握（回遊性）

【分析の目的】 苦小牧駅北口エリアに滞在する人は、そこで完結し南側に回遊していないのではないか。南口エリアから一方通行の流れになっていて、回遊性が生まれず南北が分断されているという仮説の検証。これによって、MaaS/交通サービスのルート検証や駅前整備における南北動線整備の検証に役立てるものとする。

データ収集にはKLA※を活用。特定のターゲットや人流の移動推移を時間ごとに計測（追跡）することが難しい為、代替として北口主要施設と南口主要施設を同日に使用した人がどの程度いたか、その属性をふくめてデータ収集・分析することで南北回遊性の現状を把握する。

・データ収集 条件設定

【併用者（同日）施設設定】

①北口_商業施設 南口_ココトマ ②北口_商業施設 南口_ドラッグストア ③北口_商業施設 南口_駅前イルミネーション会場 *イルミネーション実施時期のみ

【通行人の居住地分類】 ①苦小牧市居住 ②勤務者 ③来街者

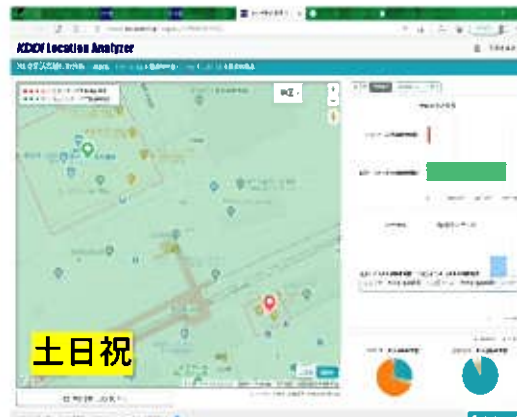
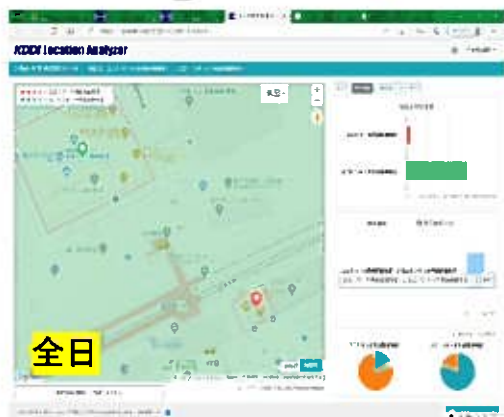
【通行人の属性】 ①性別 ②年代

【平日、休日の設定】 ①平日 ②土日祝日

【滞在時間】 ①15分以上

※KLA（KDDI Location Analyzer）とはGPS位置情報データを搭載した地図情報システム。性・年代（推計ではない正解データ）や居住、勤務、来街に関する属性データを活用し、日単位、時間単位で小地域(125mメッシュ、町丁目、道路等)の通行/滞在人口調査が可能。

【収集データ_北口：商業施設 南口：ココトマ】



【全日】

同日併用者：1.32%

【平日】

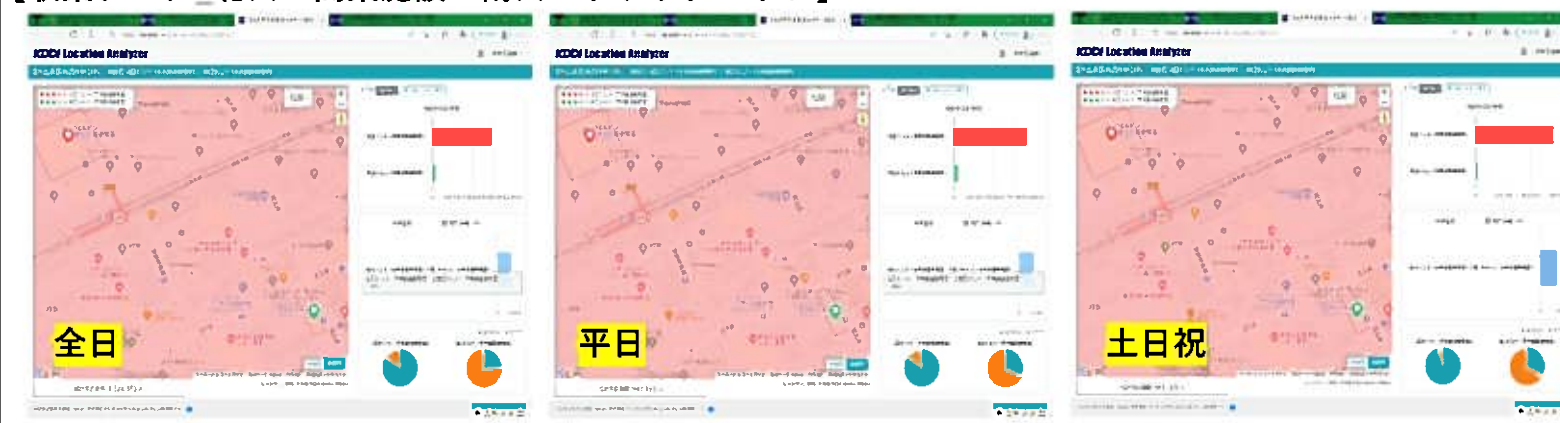
同日併用者：1.63%

【土日祝】

同日併用者：0.79%

05 現状把握/課題整理_人流データ_現状把握 (回遊性)

【収集データ_北口：商業施設 南口：ドラッグストア】



【全日】
同日併用者：0.26%
【平日】
同日併用者：0.30%
【土日祝】
同日併用者：0.19%

【収集データ_北口：商業施設 南口：イルミネーション会場】イルミネーション期間：2022.0115-0214



【全日】
同日併用者：0.54%
【平日】
同日併用者：0.71%
【土日祝】
同日併用者：0.32%

【見解】

全体の傾向として、駅北口エリアと南口エリアを一体的に捉えた使い方/過ごし方をしている市民は少なく、南北の回遊性は低いことが確認された。南口開発に商業機能を導入する場合は、北口との差別化や棲み分けが重要。今後はイルミネーションが目的地の一つになるような施策改善が必要。ココトマとの同日併用者は最大で約3倍に増えることからココトマのような交流施設機能は現状の駅北口機能と共存可能であり、今後のビジョン開発のヒントとなるものである。

市民意識調査から見えてくる主な課題

課題1 旧サンプラザビルの早期解決（解体）/駅前活性化

課題2 市内公共交通の改善（特にバス便の充実） *脱炭素を学ぶ場としての電気自動車など

課題3 買い物環境の充実（空き店舗、空き地の活用）

課題4 防災対策（津波、地震、噴火など）

課題5 高齢者住環境・福祉サービス

課題6 市の情報発信・市民の意見反映

自由意見まとめ*主な課題で取り上げたものは除く

意見1 東部に行かずに済む商業施設の充実（例：蔦屋書店、無印良品）

意見2 使いやすく、明るいバスターミナル

意見3 イルミネーションは好印象だが、さらなる活用を求める

意見4 従来的な再開発ではない公園、体を動かせる施設、歩きたくなる駅前

意見5 医療機関の充実

意見6 若者の居場所や雇用の確保/北洋大学のアピール・活用

苫小牧駅南口の評価

⇒多くの企業から高評価を受けたが、駅前立地における新たな交通施策が求められた

- 王子製紙等の産業が集積しており、人口減少率も低いいため、ポテンシャルが見込める。
- △ 車社会の苫小牧において「駅前」という付加価値は見込みづらいため、新たなモビリティを見込んだ交通結節機能をあわせて検討する必要がある。また、利用しやすい駐車場の整備もマスト。

事業参画可否とその要因

⇒参画意欲を示す企業が多かったが、市のサポートや王子製紙との連携など条件提示があった

- 将来性を見込み参画を希望するが、ビジョン策定の段階から意見を反映してほしい。
- △ 民間のみでの開発は厳しいと予想されるため、苫小牧市のサポート（行政による投資、官民連携の旗振り）が必要。
- △ 面的な賑わいの波及を実現するためにも、駅周辺に不動産を多く所有している王子製紙との連携を図ってほしい。
- × 建設コストが上昇している中で、売却益が見込めないため参画は難しい。

導入可能と思われる機能

⇒ 複数機能による構成、点在している都市機能のエッセンス集約を求める意見が多かった

- ＜ホテル＞ビジネス・ファミリーユースからアップパーホテルまで、工夫次第（苦小牧らしさ、他にないコンセプト）で幅広い需要が見込める。
- ＜住宅＞天候に左右されず公共交通が利用しやすいマンション（100戸程度？）需要あり。
- ＜商業＞住宅整備に伴い、地元密着型のコンパクトな商業需要が見込める。また、漁港の人気店や錦町飲食街など、駅から離れた観光資源との連携も可能性あり。
- ＜公共＞国道沿いに点在している行政機能、図書館、病院などのサテライト窓口やクリニックを設け、日常生活の中で立ち寄りやすい環境の整備が必要。
- ＜駐車場＞利用しやすい自走式の駐車場。
- ＜その他機能＞ウォークブルな動線の実現に向けて年間通して使える屋内型パブリックスペース、サテライトキャンパス、アーバンストリートスポーツ施設 など

苦小牧のまちづくり・駅前再生に望むこと

- ・駅前開発を都市再生の契機として、市東部や西部と連携した交通網の再設定など、面的な活性化を視野に入れた広域計画が重要。
- ・高容積の開発ではなく、身の丈に合った適正なボリューム開発を望む。

「学び、気づき」と 「暮らし」が出会う街。

LIFE MEETS CREATIVE LEARNING

0歳から100歳まで誰もが主役になれる街。

先生は、市民17万人。生徒は、市民17万人。

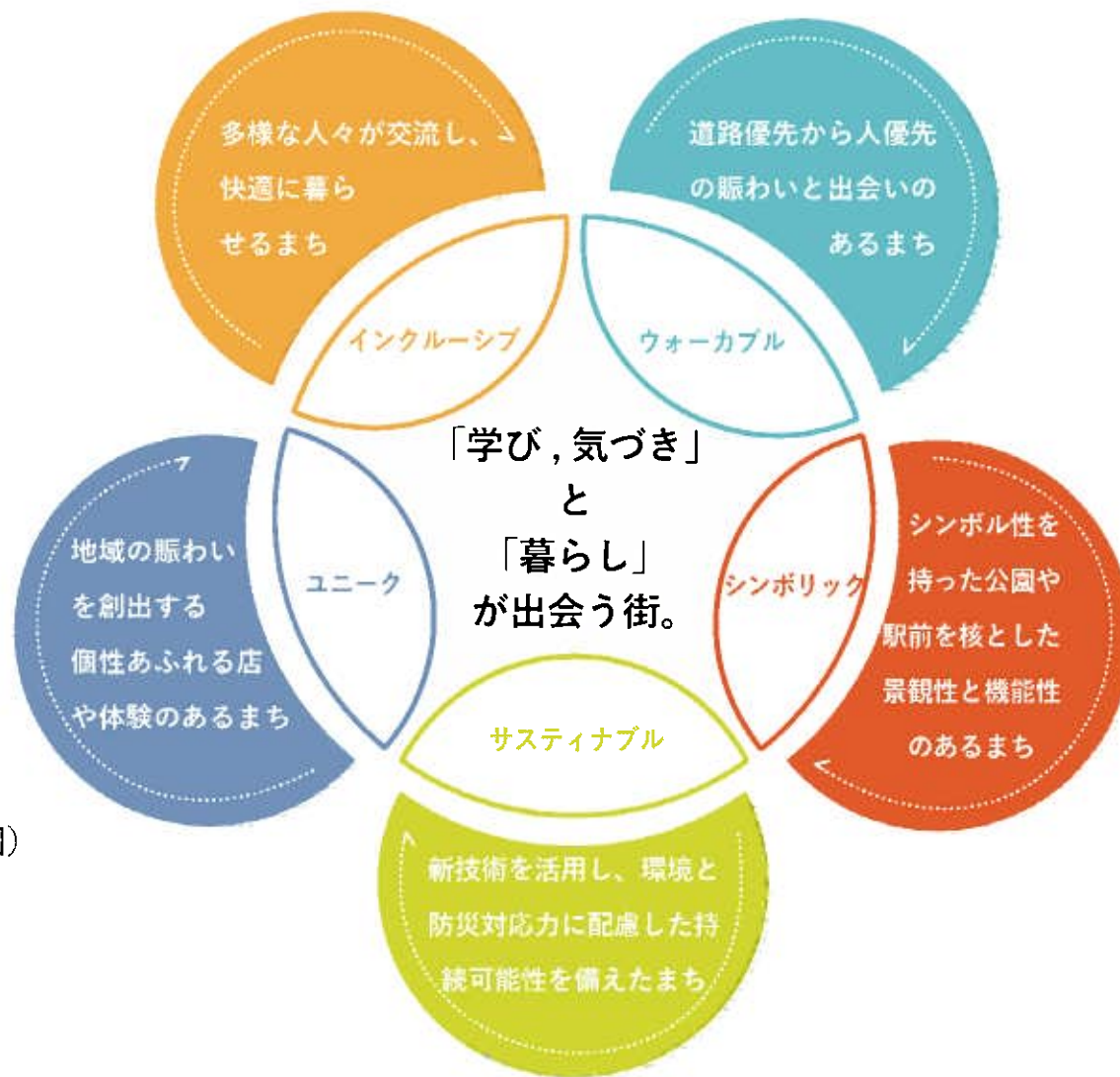
「競争」から「共創」へ。DAO*的街づくりへ。

「創造的な学び、気づき」(文化、学習、スポーツ、遊び等)
を通して地域の課題を解決し、地域を活性化。

- ・市役所サテライト
- ・健康、福祉拠点
- ・子育て支援施設
- ・多世代交流型住居
- ・屋内型公園
- ・サテライトキャンパス

- ・駅前キャンプフィールド
- ・科学センター
- ・市民文化ホール
- ・コワーキングスペース
- ・ホテル
- ・ココトマ+C-base

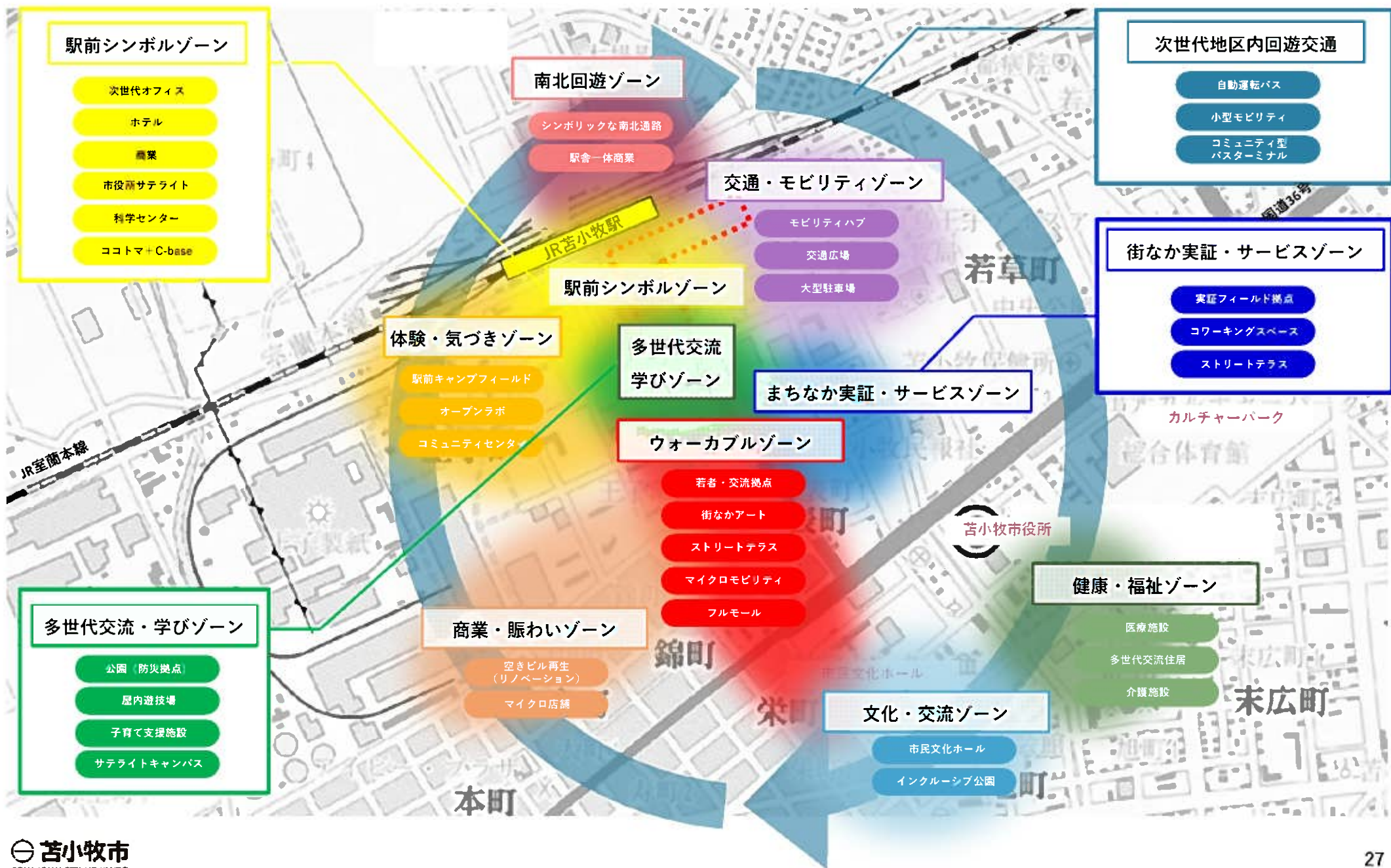
- ・モビリティハブ
- ・地域の防災拠点（公園）
- ・空きビル再生
- ・ゼロ・カーボン建築
- ・次世代交通システム
- ・環境配慮オフィス



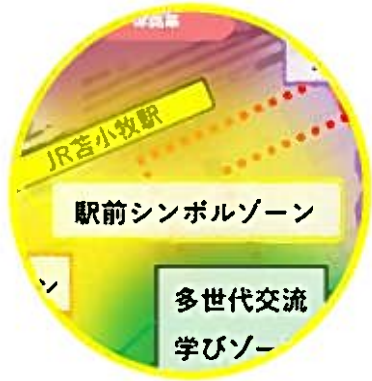
- ・自動運転バス
- ・フルモール
- ・ストリートテラス
- ・若者が集い、街と関わる場所と仕掛け（UDC等）
- ・マイクロモビリティ
- ・駐車場

- ・駅南北シンボル通路
- ・公園、広場
- ・駅舎一体ビル
- ・コミュニティセンター
- ・街なかアート

08 エリアコンセプト構成要素とゾーニング_バランス型



08 | エリアコンセプト構成要素とゾーニング_バランス型_イメージ①



▲駅前シンボルビル (商業、ホテルなど)



▲景観をつくる南北通路



▲次世代環境配慮型オフィス



▲街に開かれた駅前科学センター



▲次世代交通の拠点となるモビリティハブ



▲交流拠点にもなる明るい市役所サテライト



▲若者が集い地域や産業とのつながりを育むココトマ+C-base



▲拠点性が高く使いやすい交通広場



▲景観と環境に配慮した大型立体駐車場

08 | エリアコンセプト構成要素とゾーニング_バランス型_イメージ②



▲駅前キャンプフィールド



▲賑わいを生むだけでなく防災拠点にもなる公園



▲市民が日常的に街に関わるコミュニティセンター



▲来街者にも開かれたラボ



▲冬でもあそべる屋内型公園



▲駅前サテライトキャンパス



▲リノベーションによる空きビルや商店街の再生・活用



▲空き地や駐車場を活用したマイクロ店舗



▲若い家族を助け、出会いを生む子育て支援施設

08 | エリアコンセプト構成要素とゾーニング_バランス型_イメージ③



▲少道に賑わいを生み出すストリートテラス



▲多様な世代が学ぶワークスペース



▲人が中心のフルモール



▲空き店舗などを活用した若者交流拠点



▲実証フィールドを持つ拠点ビル



▲歩きたくなる街なかアート



▲ラストワンマイルを埋めるマイクロモビリティ



▲サスティナブルで多様なインクルーシブ公園



▲サードプレイスとなる市民文化ホール

08 | エリアコンセプト構成要素とゾーニング_バランス型_イメージ④



▲多世代交流型集合住宅



▲自動運転バスなど次世代の回遊型モビリティ



▲家のような居心地の介護施設



▲医療ヘルスケア施設の充実



▲各地域の拠点にもなるバスターミナルの充実



▲車に頼らないワンマイルモビリティの充実



▲リカレント教育で社会参加を支援



▲世代間や地域コミュニティでの労働カシ
エア



▲オンデマンドバスなど回遊性を高める
MaaSの展開



▲完全自動運転を見据えた道路空間の再編
や実証実験

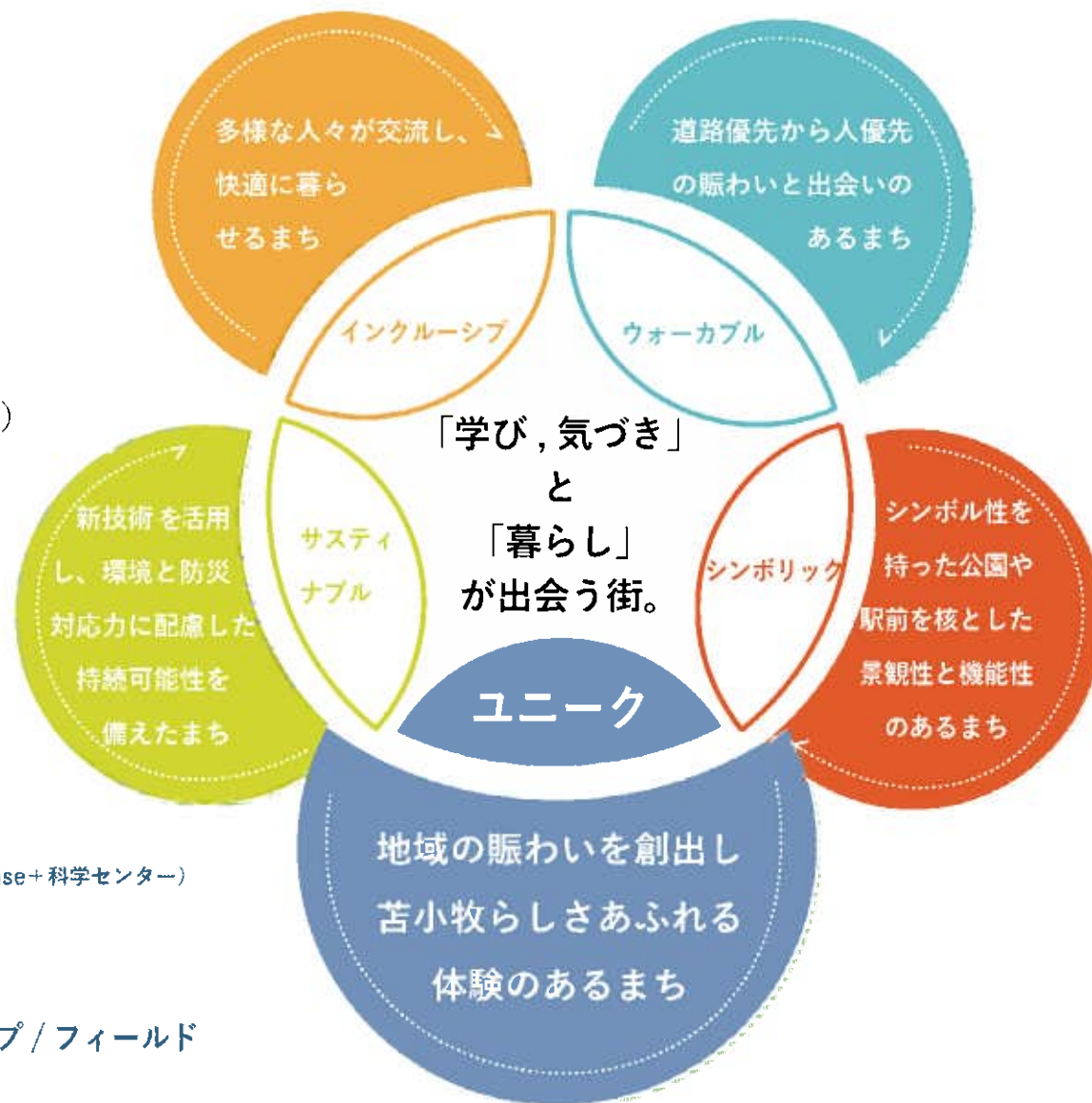
08 エリアコンセプト構成要素とゾーニング

コンセプト構成要素B案_「らしさ」打ち出し型

- ・市役所サテライト
- ・健康、福祉拠点
- ・子育て支援施設
- ・多世代交流型住居
- ・屋内型公園
- ・産学連携拠点 (ココトマ+サテライトキャンパス+C-base)

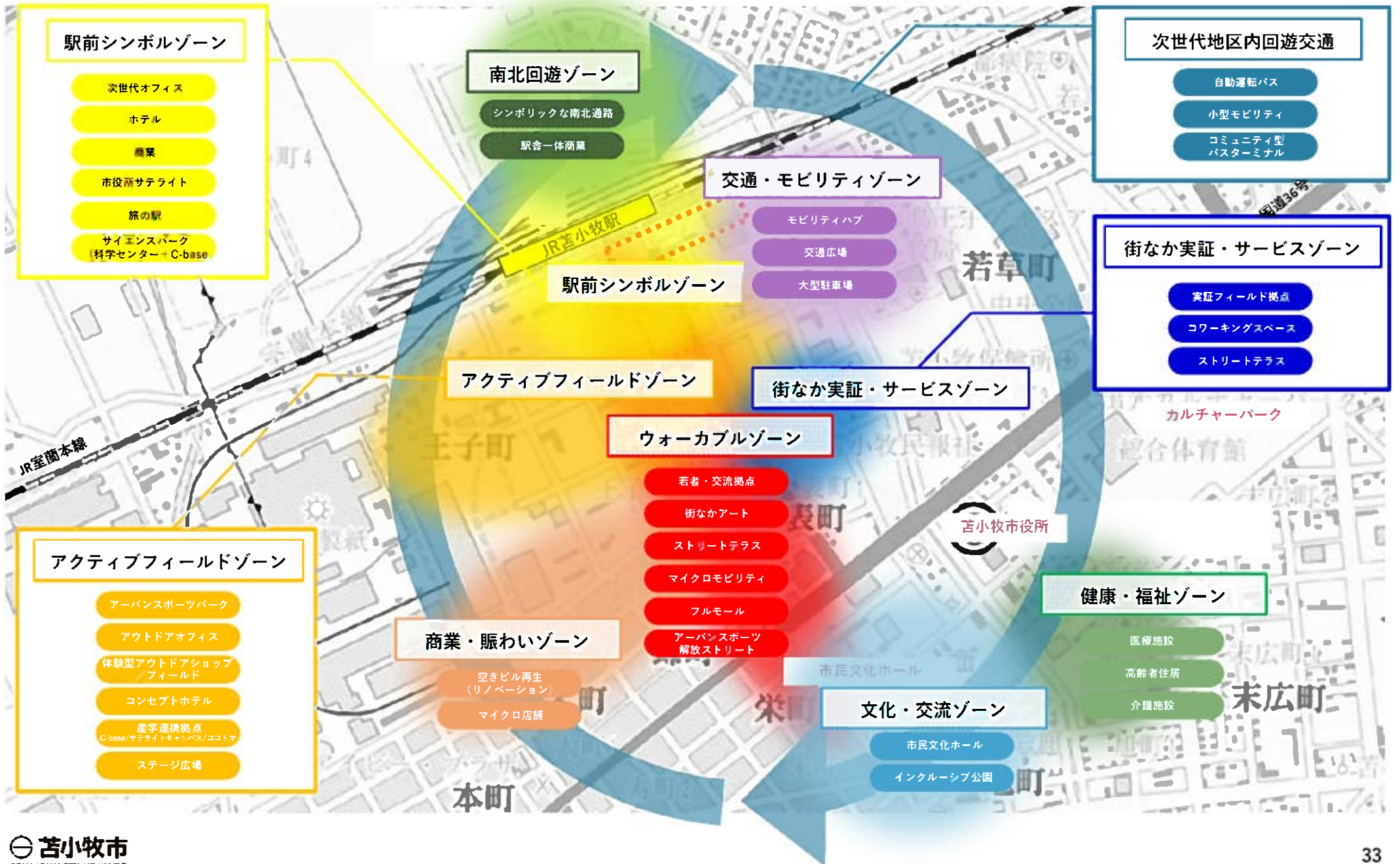
- ・モビリティハブ
- ・地域の防災拠点 (公園)
- ・空きビル再生
- ・ゼロ・カーボン建築
- ・次世代交通システム
- ・環境配慮オフィス

- ・アーバンスポーツパーク
- ・旅の駅 (複合施設)
- ・サイエンスパーク (C-base+科学センター)
- ・市民文化ホール
- ・アウトドアオフィス
- ・体験型アウトドアショップ / フィールド
- ・コンセプトホテル



- ・自動運転バス
- ・フルモール
- ・ストリートテラス
- ・若者が集い、街と関わる場所と仕掛け (UDC等)
- ・マイクロモビリティ
- ・駐車場
- ・アーバンスポーツ解放ストリート
- ・駅南北シンボル通路
- ・公園, 広場
- ・駅舎一体ビル
- ・コミュニティセンター
- ・街なかアート
- ・ステージ交流広場

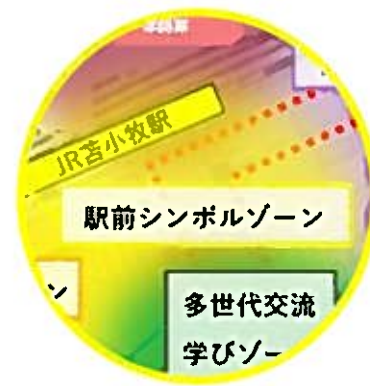
08 エリアコンセプト構成要素とゾーニング_「らしさ」打ち出し型



08 | エリアコンセプト構成要素とゾーニング_「らしさ」打ち出し型_イメージ*B案だけのもの



▲新たな顔となるアークスポーツパーク



▲集客施設となるサイエンスパーク



▲どこでも働けるアウトドアオフィス



▲駅前リンクなどの体験施設を備えたショップ



▲来街者に地域の特産品や魅力を伝える旅の駅



▲地域の魅力を伝えるコンセプトホテル



▲新たな交流、ビジネスを生み出す産学連携拠点(C-base/サテライトキャンパス/ココトマ)



▲アークスポーツストリート解放区の設定



▲自由な活動や表現を支える広場や公園