

第3回苫小牧駅周辺ビジョン策定検討委員会

○事務局 ただいまより、苫小牧駅周辺ビジョン策定検討委員会、第3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。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。座長の森教授よろしくお祈いします。

○森座長 それでは、会議を進めさせていただきます。お手元の資料について事務局より説明させていただきます。

○事務局 それでは、お手元の資料に沿ってシンボルストロートのイメージ、交通結節点のイメージ、駅前イメージ大きくこの3点のご説明させていただいて、様々なご意見を頂きたいと考えております。

それでは、まず、1ページ目から、エリア全体のイメージとしまして、都市再生コンセプトプランの促進要因でありますウォーカブルなまちづくりという視点をベースに事例を整理してございまして、視点としましては4点でございます。ストロートのデザイン、ハードデザイン、ソフトデザイン、参考までにとまりますけど、寒冷地ならではの事例の4点の視点でそれぞれのテーマで幾つか事例を紹介しながらご説明いたします。

4ページをお願いいたします。まず、視点1のストロートのデザインとして、こちらが愛媛県の松山市の事例になります。花園町通りというところに、ウォーカブルな取組ということで、考え方としましては、車道を減少して、自転車道、あるいは歩道に再配分することや、無電柱化を行うような再整備の事例となっております。

それから、5ページをご覧ください、街区全体の色ですとか、素材、形態に統一感を持たせるということで、6ページに参考資料として載せておりますけれども、こういったデザインコードを作成し、この方針については、行政と商店街側の協力で作成したということで、まちの統一感、ウォーカブルをイメージしつつも、まちの色、素材、デザインに統一感を持たせるデザインコードを作成することによって、統一感のあるまちのイメージをつくっていくというような事例となります。苫小牧のシンボルストリートも電線類の地中化、あるいはモニュメントの設置などの整備をしておりますけれども、今後さらにこういったことを意見として示すことで、全体のエリアとしての方向性が示せるのかなといった事例となります。

続いて、7ページをお願いいたします。姫路市の事例で、こちらは、駅と姫路城をつなぐ大手町通のありかたを見直した事例になります。日常的に歩く場所として利用されていなかった通りを、沿道の事業者と共に、くつろぎの場、あるいはにぎわいの創出に転換したという事例で、特徴としましては、長い通りをいわゆる3つのゾーンに設定して、それぞれのゾーンの性格や在り方について考えながら整備をしていくという事例となります。ゾーン分けすることによって、様々な視点でまちの見え方も変わってくると思いますので、歩いて楽しい通りを目指すということも可能になるのかなといった事例となっております。

続いて、10ページをお願いいたします。視点の2番目としまして、ハードデザイン、幾つか事例を載せておりますけれども、こういった機能を持たせることによって、人が集う目的地になるのではないかというような事例となります。1点目は、この10ページに載っております、オフィスの一部をカフェやラウンジとして地域に開放していく東京都調布市の「フジミラウンジ」で、こちらは建築事務所の一部を工作室ですとか、ブックカフェとして地域交流ラウンジにして開放している事例です。それから、もう1点としましては、東京都渋谷区に、「サポーズ社食堂」といって、オフィスの一部を一般の方が利用できる食堂として開放しているということで、いずれも事務所兼交流スペースとして活用されている事例となっております。

11ページをお願いいたします。2点目が東京都墨田区の「喫茶ランドリー」ということで、多世代が交流する私設公民館として、喫茶店とランドリーを併設した施設となっておりますけれども、この対象の方が人とコミュニティが生じることを目的に作られた施設ということで、地域の様々な人が自由に空間を楽しむことができる施設となっております。実際、私も、先日この「喫茶ランドリー」を視察して参りまして1階がまちを良くする、人が外に出ることが重要との考えをしっかりと持っている、グランドレベルという会社の事業なのですが、こういう目的地、本当に住宅街の一角になるんですけども、人通りがそんなに多くない地域なのですが、こういう場所をつくることによって、人が外に出てくる状況をつくりたいという、そういった場所を提供している事例になっています。この代表の田中さんが11月頃に、苫小牧のほうで講演会を開催する予定になっております。今調整中ですが、どこかの機会で皆さんとも交流を持っていただく機会を設けたいなと考えております。

3点目が12ページになりますが、ママスクエアが運営する子育て層とまちとの接点を持つきっかけとなる施設でコワーキングスペース、働く場所とキッズスペース、子供の遊び場を併設して、子育てしながら無理なく働ける場所を提供しているといった事例です。特徴的には、この運営者はアウトソーシング業務を用意して、雇用の機会の創出も行っているところが特徴的な事例だと思います。

続いて、14ページをお願いいたします。視点3のソフトデザイン実証実験の事例を幾つか載せておりますけれども、今後各種実証事業を実施する予定にしておりますのでシンボルストリートや中心市街地をこういうようなイメージにつながるものと考えております。例えば広場ですとか、休憩、店舗、駐輪等の機能を仮設的に作りながら、沿道の事業者などが歩道の一部を利用したり、人工芝を設置した歩行者天国やアートの配置による特別な体験などの事例となっております。次年度は、こうした事例も参考にしながらになりますが、様々なこのまちの将来像をイメージできるような実証事業も検討しております。本委員会におきましても、次回の4回目の開催の際にはその辺の具体例についても具体的に議論していただきたいというふうに思っております。

最後、視点4の寒冷地の取組が、19ページから22ページになります。これは海外の

事例ではありますけれども、ストリート考える際にこういった要素も考慮すべきと思い紹介いたします。冬の取組ですので、風の遮断ですとか、日光の露出あるいは火を使ったモニュメント、暖かみを感じる素材、クリエイティブな照明、冬季イベントをサポートするインフラなどが整備されております。23ページにCloud barやCloud Bedに掲載があり、こういったものも冬季のイベント事業として活用できるイメージとしてもあるのかなと思いますので、今後も検討したいと思います。

続いて、24ページ以降はモビリティハブの事例でございます。前回もご紹介したので、詳細については割愛させていただきますが、ご説明したとおり、交通の結節点として、既存のバス、タクシーだけでなく新たなモビリティも含めた交通の結節点としてこういった新たな機能が駅周辺に必要なのではないのかなという考え方でご紹介をさせていただいております。

具体的には、ご覧いただいた事例、5つのとおりなんですけども、31ページ以降には、モビリティハブの中でこういった新たなモビリティが可能性としてあるのかというような事例も含めてご紹介をさせていただいておりますので、そういった機能、あるいは新たなモビリティというところも実証事業として導入できるか調査していきます。

最後、今までのイメージとしまして、石川県小松市の事例を載せています。36ページ以降になります。まず、36ページになりますが、小松駅周辺の特徴としまして、JRが東西を分断している。また、小松製作所の工場が駅前に立地しておりまして、JRが市街地を分断、工場が駅周辺に立地というところが、苫小牧の南北を線路が分断し、王子製紙の工場が駅周辺にあるという点で、類似事例としてご紹介をさせていただきます。この開発につきましては、新幹線の延伸にかかり立体交差事業や土地区画整理事業を国、県、市、JRが協力して推進した事例です。

次に、37ページです、駅東側を未来タウン、それから、西側を伝統のまちというようなテーマに分けて、東西をつなぐかけ橋として駅を位置づけるというようなイメージで、NEXT10年ビジョンといったものを2015年に策定をし、2024年の新幹線開業を目指して、10年後を目指した事業として現在もそのための整備を行っているということです。

38ページが駅の東側を未来タウンというテーマに沿って、科学館、あるいは駅と科学館をつなぐプロジェクションマッピング、同じ物づくりのまちとして、例えば苫小牧でいくと、科学センター機能あるいは、ゼロカーボンやデジタルの要素を盛り込むということも可能性としては考えられます。

最後、39ページです。駅の西は伝統のまちということなんですけども、ホテル、大学、商業施設、行政施設などの複合ビルを設置しておりまして、本市としましては北洋大学や苫小牧高専といった学校のサテライト機能が企業とマッチングする、あるいは、この未来の交通イメージといった実証事業といったものを実際に検討していますので、こういうところも参考にしたいと考えております。

資料の説明は以上です。

○森座長 では、私から、コメントとさせていただきます。

資料の1ページ目に、国交省の「居心地が良く歩きたくなるまちなかのイメージ」があるんですね。私、割と各所でお話しさせていただいたりするときに、この国交省のスライドを使いながら行うんですけども、すごく注意しないといけないのは、例えばこのスライドで人がいっぱいいますけれども、これぐらいの人がいるまちって、国交省はどこをベースでこの絵を描いてるかということがすごく注意が必要で、決して北海道の地方都市を前提にこれは描いてないんですよ。どちらかという、東京圏で歩いて動ける範囲内の人口の密度が高いエリアを想定していて、じゃあ、北海道にポテンシャルとして、こんなに人がいるのかという話があります。もう一つ、それと関係する話で、いろんな資料で類似の都市みたいなことが出てくるんですけども、それもやっぱり慎重に議論をしていく必要があるんですね。例えば北海道で分かりやすいのは、札幌、190万都市で、市町村の単位でいくと、全国の上からもう1桁、4番、5番ぐらいに来るんですけども、決して人が多くはないんですね。なぜかという、札幌市という都市単独で190万なんです。私、関西出身ですので、例えばここ出てきます姫路、ど田舎だと思われるんです。でも、50万都市なんです。例えば姫路から大阪までの間は100万ぐらいのまちがずっと地続きで続いている。その中の、例えば神戸市は150万都市なんですけども、150万都市って、札幌より小さいよねという議論にはなる。でも神戸市の隣、両サイドも100万を超えていて京阪神がつながっていて、京都もつながってきてというような人の密度のところと、この数値をすごく注意をしないといけないなと思っています。

何でもかんでも参考にならないという話では全然なくて、今日上がってきた幾つかのまちも、例えば人口規模でいったら同じぐらいだとか、苫小牧のほうが多いという事例もございましたけれども、例えば先ほど小松市の例で分かりやすいのが新幹線や空港とも接点があるとか、例えば大学が成立するかしないか。小松市なんかでいくと隣金沢市ですよ。そういうところを慎重に見ていくということが僕は大事な。対象事例を役に立たないという見方ではなくて、何が違うのかというようなどころを見ながら学んでいくことが大事ななと思っています。

○山口委員 資料を見させていただいて36ページの小松市の事例です。苫小牧における王子製紙と小松市におけるコマツ、また北洋大学とか、何かその辺に関してはちょっと当てはまると思いました。南北を分けたコンセプトだったりとか、それから紙のまちということで、苫小牧にも繋がることのある事例であると感じました。

○森座長 小松駅周辺、非常に魅力的なエリアだなと私も見てます、結構持ちネタがあるなと小松大学もそうなんですけども、それがもともとあったのか、このエリアを整備することが最初に目標にあって、幾つかの公共施設をもうそこに持ってくるという前提で準備をされていたのかという点。それも学ぶべきことかなと思うんですね。これだけの公共施設、特に学校なんかは重要だと思うんですけども、この辺りを絡めてくるところが非常に

参考になるかなと。

○千寺丸委員 例えば帯広や小樽と比べていくと、人口規模は苫小牧のほうが多いのに、何で苫小牧の駅前が寂しくなるんだろうということはずっと思っていて、何かしら苫小牧の売りになるようなものをメイン道路につくっていく、そういうところを考えていかないと。例えば苫小牧で苫小牧style（総合体育館で開催されるクラフトイベント）を常時駅前に並べるなど人が集まる仕掛けを行う。あとは、帯広とかだと、夜になったらサラリーマンが飲食店街に結構入っていくということがあるかなということとその辺りの仕掛けも考えて整備し直すということも必要ないかなと思います。

○森座長 そうですね、道内の土地って、やはり先ほどの都市の立地的なところでいきますとみんな似ていて、やっぱり独立しているといいますか、旭川まで、その隣はまた離れてみたいな距離感があるので、やはり道内のほかの都市との違いを分析するという事は、すごい大事なかなと思うんですね。

今のお話で、私の感想でいきますと、やはり駅との関係というのが、駅と市民の皆様の生活、まちの構造を考えると苫小牧はやっぱり独特なところがあるのかなと思ってまして、それはやはりいい意味でも悪い意味でも車社会となっている中で、駅の位置づけをやっぱり苫小牧として再認識することは必要なことなんだと思います。

○井上委員 今、話を聞いておまして、駅前から車で来た時に第一生命ビルの一階テナントが入っていないくてびっくりしました。建物の一階は街にとって重要なのにとてもびっくりしました。確かに人口基盤が大きい都市と苫小牧市を比べても難しい側面があると思います。苫小牧はまだ観光客が少ないので、駅前を交流の場にしていくそのためにはそれを促す拠点が必要なのではないかと思います。それも高いビルはいらないその中心地に花があるなどいつ行っても変わらず癒されるまちづくりが大切だと思います。

苫小牧は工場が多いので転勤者や子育て世代の方たちがそこに行けば誰か何かに会える場が必要なんだなというのは、今回のこの資料を見て、私のイメージが膨らんだという感じがします。

○森座長 ありがとうございます。非常に共感するなというポイントで、多分、私が1回目でもお話ししたような気がするんですけども、どうしてもにぎわいというと、人口密度が上がった、いっぱい人が集まったところみたいなイメージだと思うんですけども、やはり苫小牧も、北海道の多くのところもそうなんですけども、人がばらばらだけども、豊かに見える場所というのが多分求めていく方向性なのかなと思うんですね。そのときのやっぱり価値観というのは、今まで駅前プラスにぎわいでいくと、いかに消費活動が起こるかということに考えが持っていていかれているところがあつたんですよ。何が売れるのか、何がもうけられるのかという話。それはすごく大事だと思うんですけども、もし公共的なチャレンジが可能であるのであれば、もうけるということは後からついてくる視点、それよりも、先ほどの何人かの市民がいるだけなんだけど、すごくいいね、いい感じだね、いいシーンだねというような、豊かな生活感をどう生み出していくのかというのは、すごく

いいビジョンだなと感じています。それは、やっぱり駅前の考え方が随分と価値観が変わっていくことになるのかなと今まではやっぱりどう投資したものを回収して、そのプラスアルファで経済効果が生まれるかということに注力してきたがそれが変わってきていることに私も共感してる。冒頭で姫路の話ありましたが私の父方の出身が姫路のほうなんで、姫路をよく知っている人間として言うと、姫路駅から姫路城のあの距離、歩ける距離じゃないんですね、実は。やっぱり真ん中がもう車中心で大きな通りがぼんと走っていて、両サイドに歩行者が分断された形で、ふと思った瞬間に反対のサイドにはもう行きようがないんです。渡れないという状態で、黙々と遠くに見える姫路城だけ目指して歩いていくみたいな形になるので、何回か行くと、駅前でレンタカー借りて、姫路城の駐車場に停めて、ほかの観光地を回るみたいな方が多分多いんじゃないかなと思うんですね。やはり距離感といいますか、世界遺産のお城があっても遠く感じるというのは何でなんだろうというところがすごく大きなポイントになるかと考えます。

○荒井委員 苫小牧市の中でも人が集まるところとして文化公園のある辺り美術館とか図書館や体育館があるところとか、先日もキッチンカーイベントが開催されたキラキラ公園などすごく人がいっぱい出て、イベントがあったりすると、市民の方は足を運ぶけれども、ここに目的があって、滞在してしまう。そこからの流れってなると、普段も利用するには動線であったり、流れをつくる仕組みというのは、考えていく必要があるんだなというのを改めて思っていたところでした。この会議の中でも何度か事例としても紹介されていてそのとおりだなと思いつながりながら聞いていました。

今、ウォークブルなまちをとということで、駅前のシンボリストリートで、やっぱりシャッターが閉まっている建物が多くて、5階建てのビルで10年以上閉まっているビルを再稼働させようとなったときに、電気系統とか、建物の構造上の問題で億単位の費用がかかるというお話をお聞きして、それが1件、2件じゃない、建物がたくさん、シンボリストリートで使っていない建物があるので、全部稼働させるというのは、現実的な費用面の問題とかでも一筋縄ではいかないんだなというふうに思ってお話をあるビルのオーナーの方から聞いていました。まち全体をおしゃれに、斬新だとか、きれいだなとか、新しいとか、そういったものに生まれ変わらせていく、町並みに統一感があるというようなことですか、全体的な商業者さんですか、ウォークブルなまちですか。その周辺にあるお店、建物、オーナーさんとかを巻き込んで、そういったまちづくりとか、景観という部分を考えていかないと、古い建物はシャッターも開かないし、スクラップ&ビルドということも考えてやっていかないと、この扉は開かないんだらうなというのは思っていたところでした。

あとは、箱を造って終わりではない、イベントなり、取組なりということも継続的に考えていく必要があって、やはり10年間の取組でまちをつくり上げていくという中でも、作って終わりではないことも、今後も考え続けていかなければならないと思いました。

○森座長 ありがとうございます。

今の話で、私、個人的なアイデアレベルで思ってたことがあるんですけども、例えば今、駅から国道までのシンボリストリートのイメージって、シャッターが閉まってる店舗が多いのかなと現実的に、あの通り沿いの建物を全部建て替えて、2階建てにしていく、1階建てにしていくというのは、そんなにすぐできる話ではないから、それがまず1つ目の課題かな。目標として、こういう感じがいいなというのはあるんだけど、現実的にそれを実現するために何十年かかるのという話の一つと、もう1個、その通りというところが、今はもうスクランブルの車道がベースで、それにちょっと歩道がついてる。今思ったことは、車道ベースで考えるのか歩道ベースで考えるのかというのが、その通りとして2つ目のポイントかなと思います。

ちょっと2つ目のポイントからスタートした話になるんですけども、このモビリティハブとか、前回、私も、1か所集中の立体駐車場じゃなくて、縦列駐車で止めて、すぐ降りられるようにするというのもいいんじゃないでしょうかという意見交換させていただいたと思うんですけども、例えばですけども、今、3店舗のシャッターが下りているところ、今そこを再稼働させるためには、ビルの設備の整備に莫大なお金がかかるというのはおっしゃるとおりで、もともとのビルは、全体のビルで設備をもう設計しているので、どこか動かそうと思ったら全部を動かさないといけないうてなる。これ、非常にコストパフォーマンスが悪いですね。例えば、ビルの1階のスペースは借りるんだけど、熱源、エネルギー源は別から持ってくるというような発想はあり得るんじゃないかと、例えばモビリティハブみたいなのが自家発電的な、創エネ的なものを持って、シャッターのところは、毎日じゃなくて、例えば週2回であるとか週1回、そのスペースを使うちょっとしたカフェであるとか何かというのが置かれるときに、仮設的にそこから熱源、エネルギーを供給する。例えば電気であるとか、熱源であるとかということをする、こっちのビル本体のほうの床だけ借りて、光熱がサポートできれば、例えば毎日24時間でなければ、もしかしたら何かできていけるかもしれない。そういう手順を繰り返して、だから、移行期的な整備の仕方というものを、何を軸で考えていくのかという話に今の話はつながるかなと思って、どうしても従来のにすると、ここ、ビル古くなったから建て替えていければいいんだけど、一発でいかないんで、そしたら、今言ったようなアイデアでいくと、少しずつ、単発というかちょこちょこなんだけど、小さなランドリーができるだとか、カフェができるだとか、イベントスペースができるだとかというようなことができていくんじゃないかなと思います。今のお話からそういうのはつながってくるんじゃないかなと思います。

○井上委員 プロジェクションマッピングの事例がありましたが、こういうのがあると行動が変わるんでしょうかね。こういったものがあつたら見たいなと思って、夜でもちょっと出ようかなと思ったりすると思うんですけど。

○森座長 おっしゃるとおりだと思います。どれだけお金かかるのかって、全然分からないんですけども、例えば、私、毎年建築学科に受講してきた学生の最初の授業で見せる

動画がありまして、海外の地下鉄の改札から地上に上がる階段とエスカレーターがあるんです。ごく普通に日常の動画を撮ると、97%の歩行者が部エスカレーターを利用するんです。僕もそうですけど、普段階段を上がりずエスカレーターを利用していくんですけども、ある日ある芸術家が、この階段にピアノの鍵盤のようなシートを貼って、そこに足を乗せると鍵盤の音が鳴るような仕掛けをしたところ、75%の人が階段を歩くようになって、25%の人がエスカレーターになった。全く逆転をするという事例があります。特に子供たちがわざわざ来て、真ん中で遊んで、下りたりしてる。やっぱり常時じゃないんだけど、たまにそういうことを仕掛けることというのは、何か楽しさを演出するなというところがあるので、積極的なアイデアとして取り入れながら、じゃあ、これを例えば市がやるのか、市民有志の団体がやるのか、何か新しいまちづくり組織があつて、そこが仕掛けるのか、そういう仕組みづくりのことを考えていく必要はあるのでは。ちょっと余談ですけども、大阪の天王寺に、ちょっと伝統的に込み入った、西成地区とかに近いところ、通天閣が近いところに、ごちゃごちゃとしたところに星野リゾートがOMO7というホテルを運営している。何でこんなところに大手というか、そういう有名なホテルがこんなエリアに建てるのか。決しておしゃれできれいなところじゃないところにぽんと建てているんですけども、そのホテルの外壁を使って、花火が上がったような演出をするんですね。それも物理的にどんどん花火上げてるんじゃないんです。そういうのもやっぱりちょっとした遊び心で随分まちの印象が変わってくるんですね。アイデアはやっぱりいろんなところから参考にしながら、どうやったらできるかって考えるのがすごく楽しいです。

○山口委員 苦小牧駅前で行うイルミネーションの説明会に参加させていただいた際に京都のプロジェクションマッピングが得意な会社さんといろいろお話しして、冬季期間の2か月で2,000万円の予算で駅前で作れるというので、苦小牧でも特別目的会社というか、磯貝委員も携わってる苦小牧夢花火のような民間事業者が手を組んでどんとやるのが苦小牧も必要なんじゃないかと考えています。

○森座長 何かちょっと昔的な考え方って、イベント的に、恒久的に続かないものにお金かけるって、何か損な感じがするという社会だったと思うんですけども、今はそうでもないかなと思ってまして、むしろ、無理やりずっと維持しているほうがお金がかかったり、負担がかかる。それよりかは、単発なんだけれども、ある種定期的というか、カンフル剤入れるような形でお金を使いながら楽しみであるとか、豊かさを持続していくという考え方は、これからの時代、すごくマッチしてるかなと。そういう意味で、ソフト事業の目線で積極的にこのエリアを考えてみてもいいかもしれません。

○磯貝委員 どのまちもある日突然変わったわけじゃなくて、すごく小さな積み重ねがここに至ったなという1個の何かニッチな取組をもうちょっと追っていったほうが面白いんじゃないかなと。ハードをいきなり全部いじれば、町並みは変わるかもしれないんですが、多分そういうことじゃないのかなと。今まさに社会実験じゃないんですが、駅前にあるカフェというか、飲食店（どろかん）の場所を間借りして有志でコワーキングスペースとし

て使っています。当番制にして、仲間内で店番を回してるんです。フリーで入ってきた人にも対応できるような形で、公にはまだ全然動いてないんですけど、そこでどういう価値があるのか、そこでどういった結果が出るかというのも、まさに社会実験しています。そんな取り組みを応援してくれる苦小牧であってほしいなと思っています。そういった社会実験でどういった結果が出たのか、どういった利益が生まれたのかというものをもっと話し合ったりとか、そこに対してもっと目を向けたほうが今はいいんじゃないかな。そこについて方向づけは必要なので、先のビジョンとニッチな施策というものがあれば良いのではないかと考えています。

○森座長 そうですね、私も大賛成ですね。大きな駅前の方角性として、恐らく前回も踏まえていくと、ここでは共有できているのは、やっぱりどっかの区画でぎゅっとつくるんじゃなくて、地上のレベルを大事にしていきましょうということはある程度共有できているのかなと思って、先ほど事務局の説明でありましたように、1階が重要というのは、もう本当にどこでも言われてることで、裏を返すと、2階以上をどう考えても、頑張っても埋まらないよねという時代にもなってくると思うんです。私、本業的には建物を建てる側の人間なんですけれども、やはりエリアのこういう課題ということを考えてときに、グラウンド、地上レベルの環境整備を建物が先行してやっていくって非常に難しいなと思ってらるんですね。今おっしゃっていた様々な社会実験、どちらかという活動実験だと思うんですね。ひとまず活動実験をするときの基盤となる環境を公共が主導で進めていただくのがポイントになるかな。その一番分かりやすいのは、やっぱり移動の補助というか、移動しやすくすることだなと思っているので、やはりこのモビリティの話はポイントになってくると。この区間を歩いてねというのじゃなくて、いかにここを快適に移動できるようにするかという基盤があって、そこに社会実験が乗っていった結果、ああ、こういうものが面白いだったら、ここの空きの1階店舗に何か店舗構えてみようかなみたいな話につながっていく段取りがイメージしやすいかなと。私も社会実験、やっぱり今後はこの実験的テンポラリーな取組の継続というのがポイントになるかなと思います。

○金子委員 苦小牧駅周辺は非常に遊休地が多い状況で、地主さんがそれを良しとしている現状があります。苦小牧市は宅地造成が郊外型になってしまっているため人口がドーナツ形に広がってきている。そういう面では、中心街は地主さんの問題もあるのではというふうに考えています。

○森座長 そうですね、地主さんの問題はあるのかもしれませんが。以前、釧路で少しディスカッションしたときでも常に出てきていて、結局土地を手放さないんだけど、何もしなされないケースというのがやっぱりあるなと。それを何か説得していくというのは非常に生産性が悪いことだなと思うので、私の権利がある土地が道路の通りの側にはついていると思うんですけども、そこを解決してから何か始めようという順番ではなくって、ストリート側といいますか、歩道と移動側を仕掛けていって、そこで、先ほどの実験をしながら、地主さんに関心を持っていただくというステップのほうがまだましじゃないかな

と。というのも、おっしゃるとおり、本当に説得はなかなかいかないんです。それ自体がすごく効率が悪い。

あとは、やはり郊外の話に進んでいきますけども、前、お話ししたかもしれないんですけども、まちなかの人口を少しでも増やしたほうがやっぱりいいですよ。そのときに、先ほど冒頭に申し上げた民間マンションがどんと建つというのは、比較的小金の持っておられる方がいい生活を送られるという形で、それが結果的に人はちょっと増えるんですけども、公共施策としてやるときに、人を増やす手段として、公的住宅にお住まいの方々に来ていただくのは、すごく僕は効果があるかなと考えています。例えば少しずつ駅前の通りのところ、空きのところあるんだから、実験的に公的な住宅をまちなかに持つという形で、5世帯でも10世帯でも、少し人が増えるということは、一つのポイントになってくるじゃないかなと。やはり事業を考えるときの論理が民間で回していく時と、公共が税金を使って回していく時では、ツールと順序がちょっと違うところもあるので、その辺りも意識しながらやると立派なチャレンジになっていくかなと思います。

○千寺丸委員 今、磯貝さんからありましたが、どろかんさんでコワーキングやっているんですね。僕もちょっとそういう話聞いたときに、僕は社会福祉協議会なんですけども、やっぱり空き店舗じゃなくて、今、実店舗で夜の時間帯しかオープンしない店、日中帯が空いてるんで活用できないかという話をして、空き時間を有効利用して居場所や集まれる場所をつくっていきたいということで、ちょっと駅前通りじゃないんですけど、まちなかにあるお店で例にもあったように、建築屋さんの一部を図書館にするとか食堂にするとかってすごくいいなと思っていて、少しでもお店の空き時間を有効活用するためにこの時間帯貸してくれということであれば全然協力してくれるお店はあると思うんですね。そういう使い道をして日中帯であっても人がいる空間をつくっていくとお金がかからないで進めていけるかなという風に考えています。社会貢献的な部分があったりするんですけども、似たような形で、空き時間をちょっと有効利用してもらおうかなとは考えています。

○森座長 私、知らないのですが、教えていただきたいんですけども、例えば今話を苦小牧駅から国道36号線までのエリアと考えたときに、夜は営業しているんだけど、昼間はやってないよとか、昼間は営業しているんだけど、夜はやってないだよという状態のところも幾つかあるのか、全部閉じちゃっているのか、それはどんな感じですか。

○磯貝委員 駅前という閉じてるお店もちらほらという感じかなコワーキングで見ていた感じ、言うほど空き店舗がないなということも人も結構歩いているという印象を受けました、正直。なので、意外といるんだなというのは分かりました。それと駐車場にお金を使いたくない人が多い印象があるのでそこをどう落とし込んでいくのかは大事だと思います。総じて人と環境はそんなに悪い感じではない気はしています。

○森座長 もし、そういうふうにも稼働されていて、でも、一時間帯だけぐらいみたいな話であれば、すごくいいアイデアと思って、それが、じゃあ、今ターゲットになっているエリアにどれだけポテンシャルがあるのかとか、やっぱり何か調査して押さえてい

ったり、地道な多分聞き取りであったり、交渉が必要ですね。それ以外の、もう全く閉じちゃったものというのは、先ほどご指摘あったように、それ、再稼働させるのはすごく大変なので、それは別の、先ほど外からエネルギーを持ってくるか、別のロジックでテンポラリーにやっていくとか、その辺りのアイデアは、ぜひ今後、今どういう実験をしようかというのにつながっていけるというふうに思っています。最近、札幌だとコインランドリーがすごい増えてるんですね。喫茶付きランドリーも私のすぐ近くに幾つかあるんですけども、苫小牧市でもランドリー増えてきてますでしょうか。

○荒井委員 郊外は結構増えてます。

○千寺丸委員 ジェラート店と併設の店舗もある。

○森座長 ランドリーはどうしても洗濯物なので、住んでいる場所が近くないと成り立たないというので商売としてはどうなんでしょうかね。そういうランドリーを使う方、私が散策してる範囲内だと、ご高齢の方が割と多いなと思ってるんですね、私の身近なランドリーでは、すごい早い時間帯に回して持って帰るとというのが結構目につくんですよ。もしかしたら、家で回して、乾燥機かけてってやってもいいんだけども、お出かけするきっかけになっているのでは。例えば散歩のついでとかで、そういうのもあったりするのかなとかって。あと、私の少ない経験でいくと、アメリカのとき基本マンションはランドリー、1階部分にランドリーがあって、みんな、下に下りてきて、全部やるかとかというようだったんですよ。まちなかでもランドリーって日本で定着するのはこれからのような気がする。今後生活スタイル的に、それが日本で増えていくのかまだ分からないですけども。

私がちょっとこの資料でいいなと思ったのは、やはり道路の造り方が、道の種類によってできること、できないことあると思うんですけども、例えばこの5ページ目の松山ロープウェイ通りだとか、あと、8ページの東京都の話ですね。道の造り方を随分変えていますよね、蛇行させていくという。こういうことができるといいなと思ってまして、やはり直線の2車線でいくと、車優先で、びゅんびゅん走るような形になるのを、こういう蛇行であるだとか、クランクであるとか、ランプ、バンプとかで、スピードを落とす道にしますよということができていくと、車はちょっと面倒くさい通りになるんだけども、後半で出てくるモビリティを使うとスムーズに行けるような整備が整っていくというようなのが苫小牧でできていくと非常に魅力的なんじゃないかなと。イメージとしては、このさかさ川通りの、この歩行者優先の道路作りですね。そもそも横断歩道というのが車優先の仕組みで、何で歩行者がわざわざ迂回して横断歩道を渡らないといけないのか。それは車が優先で、歩行者が2番目だから、そういう話になっていて、本来は、歩行者優先ということ謳うのであれば、そこはちょっと逆転していくような発想が必要かなと思います。

あと、私は、この喫茶ランドリーとか、ママクスエアとか、すごく魅力的だなと思っていますが、やはり14ページ以降のこのソフトデザインというか、ソフトというか、テンポラリー、仮設的、一時的なんだけれども、こういうふうなものが生まれていくということが、毎日ではないんだけども、持続するということがすごく大事だなと思っておりまし

て、この14ページ、15ページの辺りというのは非常に魅力的だなと思う。やっぱりこういう取組は恐らくは組織がすごく大事になってきて、こういう組織づくりを、まちづくりとしてどうここ、苦小牧をやっていくのか。恐らく様々な既に取り組みされている団体等があると思うので、そこと目標を持って、プランを立ててしていくということが大事かなと思っています。

あと、私は、雪国、寒冷地ならではの、これ、本当に難しいんですけども、やはり寒いですよ、冬はすごく寒いので、寒さを我慢してまで楽しむのかということ、そうではないんですけども、あと、日本人の文化にもよると思うんです。ヨーロッパや、カナダ、ニューヨークでは、昼行ってもオープン席でコーヒーとか飲んでおられますよね。あれ、僕からするとすごいタフだなと思うんですけども、でも、あれはあれで工夫されていて、光熱費はともかく、上から暖かい温風がかけられていて、席には全部毛布が置かれている、そういうようなカフェの楽しみ方が苦小牧の市民に定着するのちよっと分からないですが、なくはないなと思っています。

このモビリティで、近い将来的にやっぱりイメージしやすいのは、26ページのハンブルク、私も行ったことあるまちですけども、これは規模が大きいんですけど、もうちよっとコンパクトな、この26ページのハブですね、例えば1人、2人乗り用の車が一、二台とレンタサイクルポートみたいなぐらいのものがちよっと密な間隔であるみたいなイメージがいいなと思っていますね。

27ページのビルと協力してハブをつくっていく、こういうようなことは面白いと思っています。私自身が何か割と期待するイメージでいくと、33、34ページぐらいですね。この辺りのすごく早くは動けないんですけども、こういう33のちょっとした乗り物が将来的にはずっと往復してくれているという34ページ、廃線はないんですけども、こういう形での自動運転というのは、できてくる時代はすぐ近いので、そういうことが非常に期待できるのかなと思います。

○事務局 本日欠席の石森委員から3件ほどご提案というか、ご意見をいただきましたので、紹介させていただきたいと思いますけども、1つは、交通の件ということで、交通の結節点ということでいろいろご議論をいただいていますけども、既存のバス、タクシー、それからJRといったもののみならず、新たな交通システム、小型モビリティを掛け合わせた交通システムの構築、そういうようなハブ的な機能というのがこのまちにも必要ではないかというのが1点目。

それから、2点目がゼロカーボンの視点になります。脱炭素ということで、当市もゼロカーボン施策を進めておりますけれども、このエリアをほかにはない場所にしていくために、象徴的な施設あるいは施策を行う中で、例えば再生可能エネルギーを活用した施設とか、前回事例紹介があったモビリティとかいろいろな活用があるかと思っていますけれども、ゼロカーボンの象徴的なエリアとなるような見せ方。

最後は、健康福祉というところで、やはり少子高齢化ということもありますけれども、

駅前には高齢者施設も既存の施設としてございますけれども、それにとどまらず、様々な仕組み、あるいは施設ということで、健康づくりを駅前のテーマの一つとして据えて、様々な展開ができるんじゃないかというような3点のご提案をいただいています。

○森座長 ありがとうございます。今までの議論であまり出てこなかったトピックとして、健康ですね。その辺り、皆さん、何かご意見とか、ぱっと思われることってありますか。幾つかの道内のまちだったら、タニタさんと協力して、歩き回ればポイントがつくというのもあったり、幾つかのまちでは健康、予防の取組とかもされている。いかがですか。

○千寺丸委員 私が所属する社会福祉協議会では、高齢者の健康をテーマにいろんな人材育成をやっていて、シルバーリハビリ運動指導士というのを養成しているんですけども、市民が市民を指導する体操の指導士ですが、そういった方を20人ぐらい要請しております。現在3年目になりますけどやっとな浸透してきて40代ぐらいの方たちと連携しながら、健康のために運動をしましょうかということで、80代の指導士も育成しており、同じ80代の方と支え合うといった取組を行っています。

○森座長 今年、うちの学生がちょっと修士論文で調べている取組の一つとして、お出かけリハビリという取組を函館の朝市なんかでやってまして、コロナの前までは、老健施設、いわゆる老人保健施設に入居されている方々を、サポートをつけてスーパーや朝市に出かけていっていただいて、そこでお買物をして帰るということを健康によるリハビリといいますか、施設の中でリハビリの専門の方がいて、立ってみましょうか、座ってみましょうかというだけではなくて、実際にもうまちなかに出て行ってリハビリしていただくという、このお出かけリハビリというのを、函館であったり、あと、小樽、道内だと一、二か所あると思うんですけども、そういうようなことをされてて、今は、ちょっとコロナのことが起こってきたので、施設の方が外部と接触するというのはちょっとリスクが高いということで、施設の方は行っていないのですが、朝市の1か所でセミナー、健康セミナーみたいなものを作って、そこに参加されてきた方々に昼食を食べながら、買物していただきながら、帰ってということをしているのがありました。今お聞きしながら、ちょっと自分の学生のことを思い出しましたね。

ゼロカーボン、世界的にも国的にも、北海道的にも重要な施策なので、大事なことにこしたことはないと思います。そのときに、私自身が大事にしたいなと思って気をつけることは、省エネと創エネの2つのものをちゃんと理解しておかないといけないかなという点です。例えばZEBってお聞きになられたことありますか、ZEBとかZEHという。ZEB、ゼロエミッションであるとかゼロエネルギーとか、Eにはいろいろあるんですけども、ビル、簡単に言うと、地球環境に余計なエネルギーを使わずに負荷をかけない建物という意味で、その建物版がZEBで、住宅版がZEH、ハウスで、ゼロ、ZEHというんですけども、これは分かりやすく言うと、普通に建てた建物よりも消費エネルギーを少なくする設計建設をして、少なくしたエネルギー分を自分の自前の創エネ、太陽光パネル等々を使って供給して、プラスマイナス・ゼロにするという考え方になるんですね。こ

のときに、この機能すごく注意しないとイケないのは、ZEBとかZEHがイコール脱炭素とかゼロカーボンかという、イコールではなくて、あくまで建物の気密性、断熱性をすごく高めることによって、冷房暖房費をぐっと下げますと。下げた分だけ太陽光パネルをどっさり載せて、供給してしまえばゼロになりますよという話で、これイコール脱炭素かという、そうではなくて、そもそもその建物を建てる時にCO₂をものすごく出している。なので、どんな建物の建て方をするのか、すぐに潰して新しい建物を建てるのか、断熱性を上げるためには、新しい建物を建てたほうが一発で上がるんですけども、そのスペックで建てようと思うと、それなりにコンクリートが必要で、それなりに鉄骨が必要でという話になってきますね。脱炭素というのは、全体的に炭素を、CO₂を出さないようにするという話ですので、今ある建物を長く使うことというのは脱炭素になると。新しく造るよりは省エネにならないけれども、そもそもCO₂を出さないよという話が出てきちゃいますので、脱炭素、ゼロカーボンというのは、ツールだけ見てると良くなって、やっぱり全体の仕組みの中で、どこで炭素量を減らしているのかというところを見ながら、ぜひ、されていると思うんですけども、苫小牧市さんの施策のほうでもやっていただきたいなど。

建築の人間として、あえて批判的に申しますと建物単体で省エネ、省エネルギーやったところで脱炭素かという、なかなかそうでもないこともある。今、はやりなのは木造化、木質化ですね。東京だと、もう10階建てのビルが全部木造でできるというのがもう出来てきましたし、最近のニュースだったら、5、6階建てのマンションが木造で造られた、それぐらいの勢いでゼロカーボンについての取組が進んでいます。

それでは、ここからは小早川委員から学研ホールディングス様の取組をご紹介いただいて、皆様のご意見、ご質問等をお受けする形にしたいと思います。

○小早川委員 学研の小早川でございます。よろしくお願い致します。我々の事業をご説明する貴重な機会をいただきまして、誠にありがとうございます。それでは、学研グループのまちづくりについて簡単にご紹介させていただければと思います。

「学研」というとイメージ的にはこの「科学」と「学習」という商品が印象深いかと思いますが、私もこの商品が大好きでそれがきっかけで30年前、学研に新卒で入社したという記憶があります。

教科書から学習参考書、図鑑など、幅広く「教育出版社」として拡大してきた会社ですけども、現在、実は売上構成比の約半分が医療福祉に関する事業となっております。また、働いている従業員数の約7割が介護、看護、保育、学童、児童発達支援といった福祉系の人財が占めるようになりました。また、あまり知られてはいないのですが、実は高齢者施設・住まいの棟数で言うと全国で一番多く運営をしているのが学研でして、保育園や学童施設や児童発達支援施設などの子育て支援施設の棟数も、学研が日本で一番多く運営しております。学研は、教育出版社からヘルスケア企業に業態転換をしつつある、ということでございます。

学研グループが最初に医療福祉事業に参入したのは高齢者向けの集合住宅です。日本の超高齢化が進んでいたなか、高齢者の住まいと言えば民間企業が運営するどちらかというと富裕層を対象にした高級な有料老人ホームと、所得が低い人でも入所できるが待機者が多く中々入所できない、いわゆる介護保険3施設と呼ばれる特別養護老人ホームや老人保健施設等の公的な福祉施設に二極化しており、この厚生年金の平均受給額ゾーンで高齢者が安心して暮らせる住まいというのが圧倒的に不足していたというのがありました。

学研はこの普通の年金生活をしている人が認知症になっても、最期まで安心して暮らせるような高齢者の住まいを中心に事業展開をしており、中間・ミドル層を対象にした商品が我々の強みです。

当時、学研が展開していた高齢者住宅というのを政府がかなりスタディーして2011年の高齢者住まい法改正、サービス付き高齢者向け住宅誕生に繋がったのですが、その原型になったのが、我々が提供している入居一時金がなく、24時間365日、ケアスタッフが常駐して、あくまで施設ではない住宅として、プライバシーが配慮され介護事業所や医療、クリニック等が併設していて、安心して生活ができる学研の高齢者住宅でした。

現在、高齢者施設・住まいの整備戸数・床数でいうと、類型としては特別養護老人ホーム、有料老人ホーム、介護老人保健施設の次、4番目の類型まで成長してきております。

今、日本の中で高齢者住宅のトレンドになっているのは、借家権がついていること、家賃が近隣の家賃相場程度であること、また、高額な入居一時金が不要で24時間365日、安心がついているということ。さらに、できれば持続可能な社会保障制度に貢献できるような、要するに、住んでいる人が社会保障費をたくさん使わなくても、自分らしく生活ができるようなものがよいのではないか、ということです。

通常地域包括ケアというのは「75歳以上の高齢者の方が地域の中で安心して暮らし続けること」と政府は言っておりますが、我々はこれを更に広げて「その地域に住んでいる全ての世代の人が0歳から100歳を超えても安心して暮らし続けられること」を「学研版地域包括ケアシステム」と名付けてこれを推進しております。

具体的にどのようなことを全国で展開しているかをご紹介します。これが神奈川県横浜市で運営している「ココファン日吉」という物件です。

横浜市とUR都市機構さんとの共同プロジェクトで、高齢者住宅、併設に居宅(ケアマネ)・訪問介護、通所介護(デイサービス)、ショートステイ、生活支援サービス、学習塾、そして、敷地内に保育園と幼稚園まで併設されているのですが、このココファン日吉が2011年の法改正のモデルになったと言われております。

お元気な高齢者から、介護や医療が必要になっても生活できる住宅、そして、1階には安心して生活できるための介護事業所やクリニック、保育園や幼稚園といった子育て支援機能もついていて、このサービスが外部にも提供できるというものです。

これは、UR都市機構の40年以上たった老朽化した団地の再開発事業なのですが、なかなかURさんも資金がない中、4階建てを8階建てに建て増しすることによって土地が

半分余るので、それをデベロッパー等に売却して資金調達し新たな団地を造る、というスキームでしたが、一街区だけ、本当に地域の価値が向上できるような拠点づくりを、ということで横浜市等との協議があり、このE街区というところに先ほど言った複合拠点をつくることになりました。このことによって、再開発地域全体のバリューが上がっていくと。ちなみに、隣のF街区にはファミリー向けの分譲マンションが建築されたのですが、モデルルームで営業の皆さんが「隣に安心して住める高齢者住宅が整備されていて、クリニックモールや子育て支援施設もあるので、ご両親の呼び寄せだとか、お子様ができて安心ですよ！」ということをやっていたようで、当初の予定よりも分譲価格が上がったと言うようなこと聞いています。地域のバリューが上がるような拠点づくりをすることが、まちづくりの視点では必要だとこの時に感じました。

また、このB街区の集会所で住民説明会を開催した際、最初、建築反対ののぼりを持った方が集まってきていたのですが、「本当に地域の方が安心して暮らせる拠点をつくるんです」という説明すると、のぼりが全部片づけられて入居相談会のようなになった、という事もありました。

地域に本当に必要な複合拠点ができることによって周辺価値が向上し、また地域にお住まいの方も安心して暮らし続けることができる、というような効果が生まれたと思います。

ココファン日吉については、大体周辺半径3キロぐらいの住民の方が「高齢者になっても、認知症になっても、医療が必要になっても、この拠点があるから大丈夫だね」というような形で活用頂いていると思います。また、ご入居の順番待ちをしている地域の高齢者の方が多くいらっしゃいますけども、大体はご近所の方の移り住みというイメージでございます。

次に千葉県の柏市の事例ですけども、これがよく政府に地域包括ケアのモデルとして紹介されるものです。これは柏市さんと東京大学・政府と一緒に取り組んだプロジェクトで、ココファン日吉と同様にお元気な方、介護が必要な方、認知症の方、また、クリニックも24時間対応できるクリニックが2診療科目入って、行政の出先機関、子育て支援施設が入っており、そのサービスは地域にも提供できるようになっております。

次が横浜市の事例。実はこの場所は箱根駅伝の鶴見中継所の真横です。そこに以前、横浜市の地域交流スペースというのがあったのですが、そこが老朽化して建て直しが必要になった際、横浜市の方で「地域の方が本当に安心して生活できるようにしていこう」ということになり、横浜市さんの土地に我々、民間企業が高齢者住宅とファミリー・子育て世帯向け賃貸マンション、そして、コンビニや学習塾、あとクリニックモール、地域交流スペースを整備し、コーディネーターも配置しています。地域交流スペースには会議室もあり、企業が会議で使いたい場合はちょっと高めの料金設定にして、地域住民が会合などで使う場合は無償で提供する、というようなことを行っています。今まで行政が行っていたものを、我々、民間のほうで行っているというものです。

敷地の中には保育園や小学校、中学校も入っているので、鶴見エリアに住んでいる方は、

ここがあれば、ほぼほぼ生活に困らないというような、そういった拠点を目指して整備されたものでございます。

次が神奈川県藤沢市の事例。これはご存知の方もいらっしゃるかと思いますが、サステナブルスマートタウンというまちづくりプロジェクトでパナソニックさんと一緒に取り組んだ事例です。藤沢市さんとパナソニックさん、ほかの企業さんと一緒に取り組んでいるプロジェクトですけれども、パナソニックさんの白物家電の工場跡地に「100年持続可能なまちをつくろう」ということで、エネルギーもこのまちの中で生み出していこうという取組です。そのエリアの一角にウェルネススクエアという、この黄色で囲っているところですが、3世代、4世代が安心して住めるよう、健康、医療福祉、教育施設というのを設けています。

ここに関しましても、お元気な高齢者の方、また、介護が必要な高齢者の方、地域交流ホールや保育園、学童施設、児童発達支援施設、学習塾、クリニックモール、そして、同じ同一敷地内に重度化しても移り住めるように特別養護老人ホームが整備されております。

次が広島県廿日市市の事例。これは今年の4月にオープンしたのですが、これも廿日市市さんの土地に我々、民間のほうで高齢者・子育て支援施設、産前産後の療養施設、保育園等を整備したものです。隣のJA広島総合病院と渡り廊下で連携できるような仕組みになっているのと、特徴的なのが行政棟と民間棟を一体的に建築したのですが、行政棟も含めて我々、民間（PPP/PFI）で一旦資金を出して建築した後に行政棟部分を廿日市市に売却する、というようなことをやっております。

その他、静岡の事例。これもプロポーザルで、コンセプトとしては生涯活躍のまち静岡、CCRC（コンティニューイング・ケア・リタイアメント・コミュニティ）という構想で、ここで交流、共生をテーマとした健康長寿のまちづくりをやっていこう、ということで、静岡市さんの土地にファミリー住宅と高齢者住宅、地域交流スペース、学習塾を整備したものです。

これも今年の4月にオープンしました「ココファン吹田SST」です。大阪吹田市のパナソニックの工場跡地につくったスマートタウンの中にあります。これも先ほどの藤沢市と同じように、交流スペースを含めて、子育て支援機能と高齢者住宅が入っているものです。

先般の委員会等でも少し発言させていただいたのですが、これからのまちづくりを考えていく際に、やはり外してはいけないのは人口動態がどうなっているか、という視点です。これは厚労省のデータですけれども、2015年を100とした場合、30年後の2045年に人口がどれくらい減少しているかということを考えたときに、例えば北海道は、都市ごとに見ると全然違いますけれども、全体で見ても、2015年を100として、2045年には7割から8割ぐらいの人口になっており、東北は70%未満になっています。一方で、2045年の高齢化率を見ると、例えば秋田県で50%が高齢化、65歳人口の50%が占めるというふうになります。

ですから、人口がこれから20年、30年かけて70%になって、さらにその半分が65歳人口になっていくということを考えると、やっぱりまちづくりというのは高齢化を考慮しておかなければいけない、というのは特にヘルスケア事業を行っている者としては強く感じるようになります。

やはりまちづくりのコンセプトとしては、「持続可能な」ということが重要になってきますので、コンパクト + ネットワーク、モビリティのこと等、議論されておりますけれども、こういったことに加えて少子高齢社会の中でどうしていくのか、高齢者の生活環境と子育て環境をどう考えるのか、というのがポイントになってくるのだらうと思います。

大都市では福祉施設が減っているという課題がありますが、地方都市の課題というのは市街地がどんどん拡散していて、人口は減少していくのですが色んなところに拡散して人が住んでいるので行政コストの増加につながっていく、という悩ましい問題が起こっている、または起こっていくということがあると思います。

人口が減って、DIDが拡散した地域が高齢化していく中、どういったまちづくりを考えていくのか？というのは非常に重要な視点で、その辺りを結構最近、いろんな自治体様と連携しながら考えていくことをやっております。

そうしていくと、どうしてもやっぱり「シニアの方の住まい」というのを置いておく訳にはいけないので、地域の高齢者の方が行政コストも含めて、そして、その高齢者の方が安心して生活するために、やっぱり集住型という形を模索しなければいけないのではないかと、思います。

併せて、高齢者だけではなく子育ての視点も入れていくと、やはり多世代の複合型拠点を整備して、そこから外部にいろんなサービスを提供していく、その事で周辺の土地の価値を上げていく、ということが重要になります。また最近では当たり前ですけども、複合拠点では感染予防と社会活動のバランスを取ることも重要だと思います。

現状、苫小牧市は北海道の他の都市に比べるとまだ人口減少率は低いですが、それでも人口減少の傾向に入っていくと。さらには、高齢化がかなり進んでいくということも考慮したまちづくりを考えていくと、若者という視点だけではなくて「高齢者にどう生活してもらうか」という視点が必要になってくる。

もう一つは、多世代が集うというコンセプトに応じて、シニアの集住という機能もやっぱり入れていくことがまちづくりの中で重要なポイントになってくるのではないかと、いうことを感じております。

以上、簡単ですけども、学研グループのまちづくりについてのご説明とさせていただきます。

○森座長 それでは、私から、サ高住（サービス付き高齢者向け住宅）は、道の住宅対策審議会でもかなり議論しているところで、札幌市は全国の中で一番多いんですね、これは学研様の取組とは全然別の話で、数だけ増えているサ高住の質がどうなのかというのは、批

判の意味も含めて、出ているところがあります。要は名前だけサ高住になってるんじゃないかというようなものが結構あるなというのは、札幌の中で私は感じてるところなんですけども、今日お聞きしていて、非常にこれまでも取り組んでおられるところ、私も既に知っていたところもあるんですけども、今回の議論のこの札幌の駅前というか、駅周辺エリアで、この福祉的な考え方というのは非常に重要になってくると思います。

そこで、もし学研ホールディングス様のほうで事例があれば教えていただきたいんですけども、今日ご紹介していただいているのは、はっきり言って、苫小牧よりかは人口密度の高いエリアのところが多くて、建物も割と4階建てとか、積層されている形で成り立っていると思うんですけども、例えば2階建てぐらいの低層で、棟としてつながっているような事業とかを手がけたことがおありかどうかというのがちょっとお聞きしたいなと思いました。今日の前半の議論ですと、やっぱりそんなに短くはない、約1キロ前後の距離のエリアの中で、どこかに絞って積層する開発よりかは、通りに面したところの地上レベルに人々の活動とか、生活感が見えてくるようなイメージに持っていきたいですよという話がありました。そこで、こういうサ高住の複合化というのも、今は一つの建物で幾つかの事業、あるいはクリニックも含めて、複合されているんですけども、それが通りに面して連なっていくような感じになっていくと非常に面白いなと思ったところがあります。もしその低層で、例えば通りの面をつくっていつているようなサ高住、もしくは複合施設的なものというのがもしあれば、少し教えていただきたいと思ったんですけども、どうでしょうか。

○小早川委員 まず、冒頭のサ高住の質の問題ですけども、確かに北海道、特に札幌のサ高住は、生活保護の受給者がかなり入っているだとか、囲い込みビジネスだとかというふうに、実は全く関係ない話ですけど、私、一般財団法人 サービス付き高齢者向け住宅協会という業界団体の理事長もやっていますので、業界全体の中で不適切な運営をしている事業者があるというのも存じ上げております。そこは、ちゃんと自浄していくように業界団体としても努力をしていこうと思っています。

また、今、先生おっしゃるので言いますと、我々が提供しているサ高住で3階建てより階数が低いものを今は手掛けていないのですが、3階建てぐらいで横に広く展開する、という事はやっている物件もあります。ただ、悩ましいのが、本当に地域の方がもらっている年金の中で安心して24時間の見守りとかを、食事が必要なときに必要な数だけ提供するというようなことをやると、効率化というのが非常に求められていて、住んでいる方の平均年齢だとか、平均要介護度だとか、住んでいる人とケアスタッフ、24時間安否確認を行うスタッフの物理的な距離がどういうふうに関係性があるか、その辺のノウハウがあって出来るもので、ずっと1キロにわたって、ちょっとずつ高齢者の方が住んでいるという、もちろんそれはいいです。そういうことを目指していくべきだと思うのですが、そこと、その人たちが必要とするサービスを届けるまでの物理的な距離というのが効率化できないと、低価格なものを質が高い状態で提供するというところにちょっとアンバランスにな

っていくので、その辺のことを考えながらやっていくまちづくりというのが今後重要なのかなと思っています。

○森座長 私も1キロを全部学研さんをお願いしますという発想ではないんですけどね。ちょっと思いましたのは、例えばブロックごとで、1ブロック目の通り面の一部が住居的な機能の4ウエートがあって、渡った向かい側に例えばクリニックであるとか、そういったものが連続してつくられているみたいぐらいで、1敷地で、ばつと積層されるよりは、複数敷地を使っていた面づくり方というのがもしチャレンジしていただけるのであれば、非常に面白いことになってくるんじゃないかなというイメージでお話した次第です。

○井上委員 今いろんなパターンといいますか、様々な事例についてご説明いただいたんですが、中につくられた共用部分1階に例えばカフェがあるとか、レストランがあるとか、そういうような事例などはあったりしますか。

○小早川委員 今日ご説明したものでいいますと、廿日市もそうですし、ちょっとこれはそんなカフェというほどでもないのですが、例えば1階にコンビニエンスストアがあって、イートインコーナーがあるのですが、雨にぬれないで高齢者住宅側から入れるようになっていて、車椅子でも入れるようになっていて、夕方の時間帯は、学習塾に来る宿題をやっている子供とデイサービスの帰りのおじいちゃん、おばあちゃんと保育園の帰りのママ友が集まっているとかというのがよく姿として見られる。

この藤沢SSTもカフェコーナーを交流スペースに設けておりますので、そこで子供たちや高齢者の方がカフェでお茶をして、絵本を読んでいるとかというのはよく見かける光景になっています。ただ、ちょっとすごい何かおしゃれなカフェがあつてとかというものはまだ我々としては展開できてないのはお恥ずかしい限りでございます。以上でございます。

○井上委員 ありがとうございます。あともう1点、廿日市市はそんなに人口多くないと思うんですが、ここに入居してる方たちはやはり広島からいらっしゃる方が多いんでしょうかね。

○小早川委員 ほぼ100%廿日市市の方で、やっぱり官民連携は、自治体が積極的に関与していただいたほうが地域の方も安心して移り住めますし、実はこの物件ではまだ建設中にお部屋がほとんど仮予約で埋まってしまって、待機者、キャンセル待ちが出たというぐらい、地域の方が本当に待ち遠しく思っていて下さった拠点になりましたけれども、ほぼ100%廿日市市の近隣の住民の方にご入居いただいております。都市的には苫小牧と同等か、苫小牧市のほうが大きいかと思うのですがけれども、かなり人気の拠点にはなっています。

○山口委員 学研さんで、苫小牧でご紹介いただいたような事業を展開する計画というものはあるんでしょうか。

○小早川委員 初めて苫小牧のJRの駅に降りて、駅前を見たときに、もしかしたら我々

がいろいろな地方都市で勉強してきたことが苫小牧市でちょっとでも活用できるノウハウになっているのであれば挑戦してみたいし、ご一緒に駅前が活性化できることに寄与できるようなことをやってみたいなどは思います。もちろん経済合理性がなければ進出できないわけですが、そういったことをちゃんと考えて、今回の委員でも発言させていただいております。

○森座長 それでは、おおよそ時間となりました。小早川委員、どうもご多忙のところ、ありがとうございました。

それでは、今、学研ホールディングス様の事業を紹介していただきました。私が思いましたのは、もしこの学研様が取り組んでおられるような事業が少し低層でといいますか、面をつくる形でできて、先ほど話題にあったコインランドリーなんかみたいなものが組み合わさるような感じができてくるといいストリートになってくるなというのは勝手にちょっと想像していたところです。確かにこの福祉の視点というのは、後半ご指摘いただいたように、北海道、どこのまちも人口減少、高齢化を迎えていますので、それをポジティブに捉えられるような形になるといいかなと思います。

今日、全般を通して、いろいろご意見いただきましたが、何か全体通して、ご感想等ありましたら、ぜひお願いしたいんですが、いかがでしょうか。

私自身は、やはり冒頭でお話した、先入観的に駅が一番ポテンシャル高いというのは、このまちにおいては特にちょっと注意を払わないといけないかなと思ってます。やはり次の時代的な、車も含めた、エコで、エコな移動環境というものを、ほかのまちとは違う構造でつくることができるんじゃないのかなと、苫小牧市のことを私は積極的に考えてます。それでいったときに、先日ですかね、地価、路線価の公表があって、たしか苫小牧市さんは、国道と駅の通りの角ぐらいが一番多分高かったかと思うんですよね。あれから見ても、やっぱり中心はどちらかという駅ではなく国道側にあって、そこから同心円的になっていくかなというところもある。なので、駅に無理やりウエートを置くというか、駅までを視野に入れたこの駅周辺エリアと、どう滞在時間が長くできるような環境をつくっていくのかということがやはりこれからの目標になってくるかなと思ってます。今日は事務局からご提示いただいた資料を含めて、様々、皆さんがこれはいいんじゃないかという着眼点が幾つか出てきたと思いますので、それをベースにビジョン、方向性というのを以降まとめていくことができたかなと思ってます。それでは、私の進行を以上までとしまして、事務局にお返しします。

○事務局 それでは、次回の委員会の開催は10月の下旬を予定しております。今後の事業実施に向けまして様々な検討をさせていただいて委員の皆様からのご意見も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。

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3回委員会を閉会させていただきます。皆様、本日、どうもありがとうございました。