

釧路都心部まちづくり計画

【事業構想編】

(素案)

目 次

第1章 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】とは

1-1 【事業構想編】とは	1
1-2 【事業構想編】の位置づけ	2
1-3 【基本構想編】の概要	3

第2章 都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針

2-1 【事業構想編】の基本方針	7
------------------	---

第3章 将来の釧路駅周辺の姿と都心部交通ネットワーク

3-1 鉄道高架を基本とした将来の釧路駅周辺の姿	14
3-2 将来の市民生活像	16
3-3 将来の都心部交通ネットワーク	18

第4章 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けて

4-1 再整備に向けた基本的な考え方・コンセプト	22
4-2 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の空間・交通再編の方針	27

第5章 北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）の活性化に向けて

5-1 活性化に向けた基本的な考え方	32
5-2 街路空間の再構築・ウォークアブル化の方針	33

第6章 都心部まちづくりの施策展開に向けて

6-1 施策展開に向けたロードマップ	36
6-2 市民・行政・民間の役割と推進体制	39

参考 都心部地区交通戦略(素案)【概要】	40
----------------------	----

第1章 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】とは

1-1 【事業構想編】とは

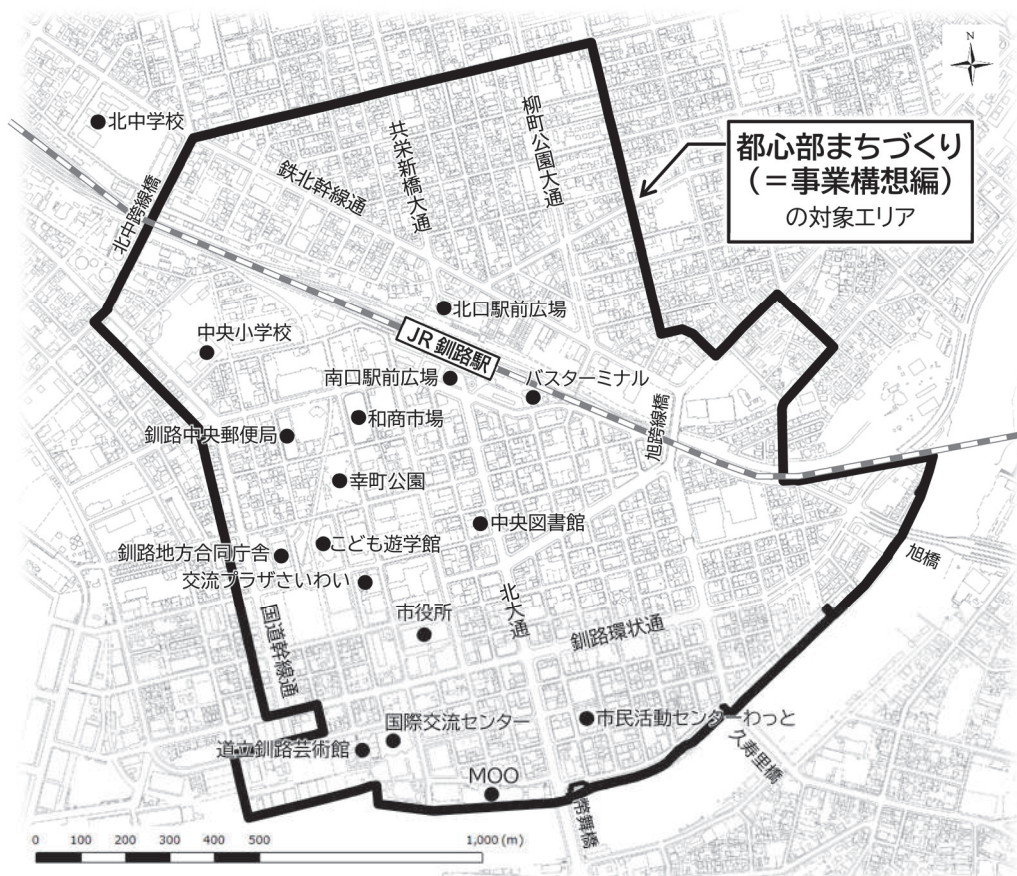
釧路都心部まちづくり計画は、釧路駅周辺を中心とする都心部を釧路市の「顔」として、また、ひがし北海道の玄関口として、市民、行政、民間事業者がその将来の姿を共有し、連携して活性化に取り組むための指針です。

この計画は、【基本構想編】と【事業構想編】の二部構成からなるもので、【基本構想編】は、都心部の将来の望ましい姿とその実現に向けたまちづくりの方向性及び施策の考え方を示すものとして、2018年度（平成30年度）に策定しました。

【事業構想編】は、【基本構想編】で示す釧路駅周辺を中心とする都心部の将来像の実現を目指し、また、都心部の活性化、跨線橋の老朽化への対応、防災・減災への対応などを図るものとして、釧路駅周辺（ゲートウェイ）や駅前広場、北大通、共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）に着目し、釧路駅周辺の鉄道施設、都心部交通ネットワーク、土地区画整理の3つの事業の方針を示すものです。

なお、「都心部地区交通戦略（2020年度（令和2年度））」は、駅前広場、北大通、共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）における公共空間の再整備や公共交通関連の施策を取り扱うものであり、都心部まちづくりの一端を担うものです。そのため、【事業構想編】の内容は、「都心部地区交通戦略」に位置付けられた施策を包含し、緊密に連携して都心部まちづくりを推進するものとする。

図表 都心部まちづくり計画の対象エリア

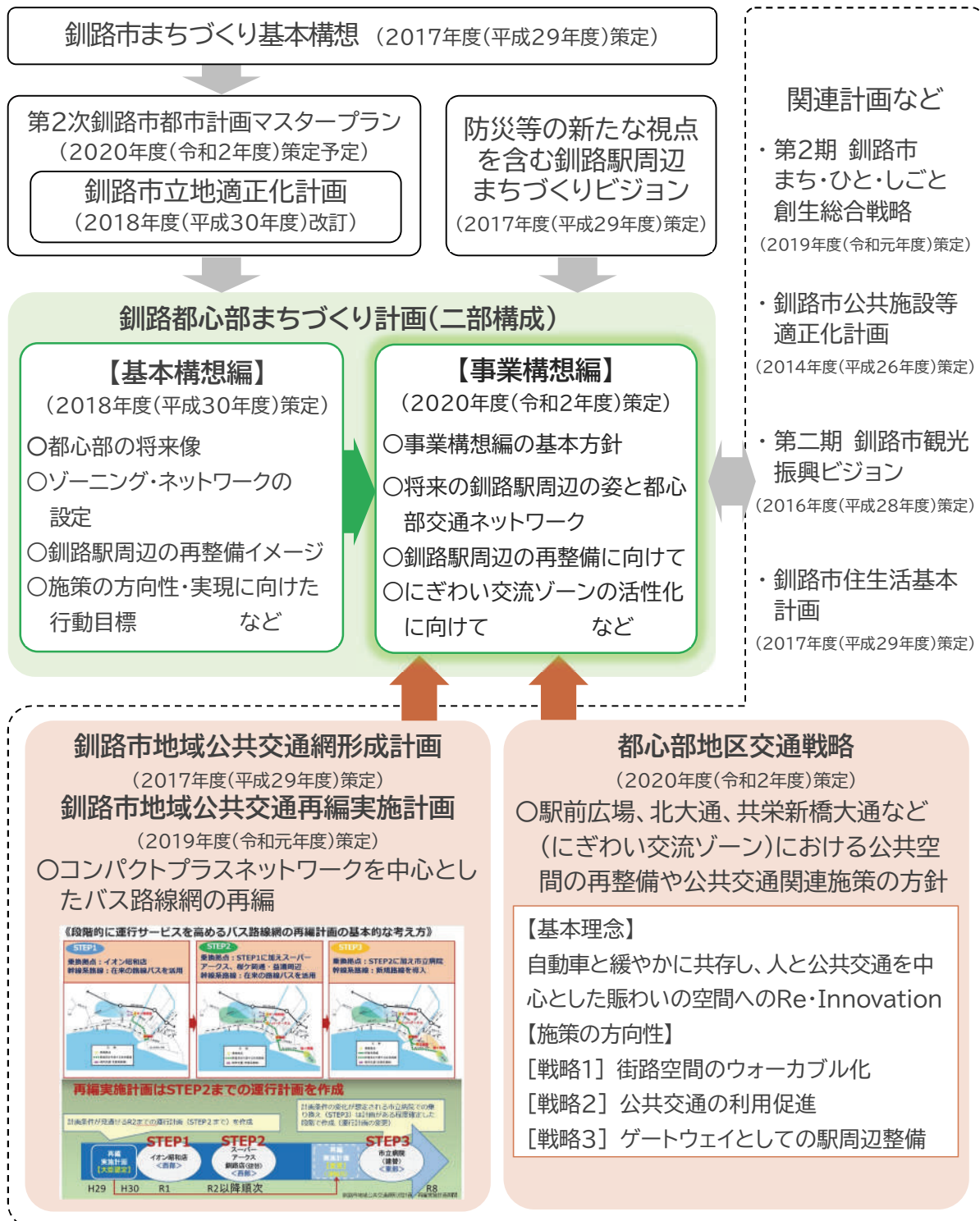


1-2 【事業構想編】の位置づけ

【事業構想編】は、「釧路市まちづくり基本構想」「釧路市都市計画マスタープラン」「釧路市立地適正化計画」を上位計画とし、他の関連計画との整合を図ります。

特に、都心部まちづくりと関連性の高い「釧路市地域公共交通網形成計画」「釧路市地域公共交通再編実施計画」「都心部地区交通戦略」とは、緊密に連携し、整合・調整を図るものとしします。

図表 都心部まちづくり計画及び【事業構想編】の位置づけ



1-3 【基本構想編】の概要

①めざす都心部の将来像

【基本構想編】において、都心部の将来像は『ひがし北海道の顔となる“人”が集う交流とにぎわいの拠点、多様なライフスタイルに対応した豊かな暮らしの拠点を形成し、次世代に継承することを目指す』こととしています。

計画の愛称

基本構想編の概要

リンク 釧路 Re:Innovation to Next generation, central Kushiro ～次世代に向けた釧路都心部のRe・Innovation～

都心部は、釧路・根室連携地域の中核拠点として、ひがし北海道における陸・海・空の交通をつなぎ、買物、通院、飲食・娯楽、観光など、多様な目的で訪れる市民や来訪者の暮らしや滞在を支える重要な役割を担っています。

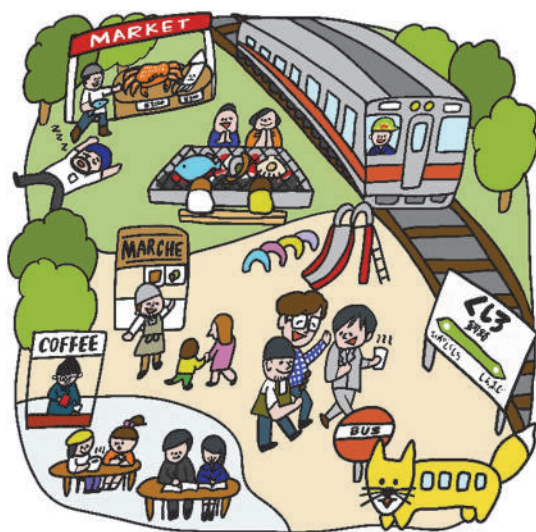
都心部では、高度経済成長期の1960～70年代にかけて、釧路駅周辺の基盤整備(跨線橋の架橋など)や、北大通の都市改造(道路拡幅や沿道建物の再開発)など、釧路駅を核に、人口増加や自動車社会の到来に対応したInnovation(革新)が進み、多くの人々が往来するひがし北海道の拠点として栄えてきました。

しかしながら、人口減少・超高齢化社会の到来、都市の郊外化など様々な要因により、都心部にかつての人の往来がなくなっています。また、約50年前に整備した交通インフラの老朽化や大規模災害発生リスクの高まりへの対応など、先送りできない課題が顕在化しつつあります。

これらの課題や、いま・これからの新しい時代に対応した釧路都心部のRe・Innovation(再生)を公民連携により推進します。そして、ひがし北海道の顔となる“人”が集う交流とにぎわいの拠点、多様なライフスタイルに対応した豊かな暮らしの拠点を形成し、次世代に継承することを目指します。

都心部の将来像に基づくまちの未来のイメージ(一部)

釧路駅前のイメージ



釧路駅の南北の広場がつながり、駅から、バスターミナルから、北大通から、駅の“裏”だった駅北から、多くの人が行き来しています。

観光客で賑わう市場、仕事帰りや乗り継ぎついでにふらっと買い物できるスーパー、学生が勉強したり友達とおしゃべりできるカフェなど、駅前には、釧路駅を訪れる様々な人が思い思いの時間を過ごすことができます。

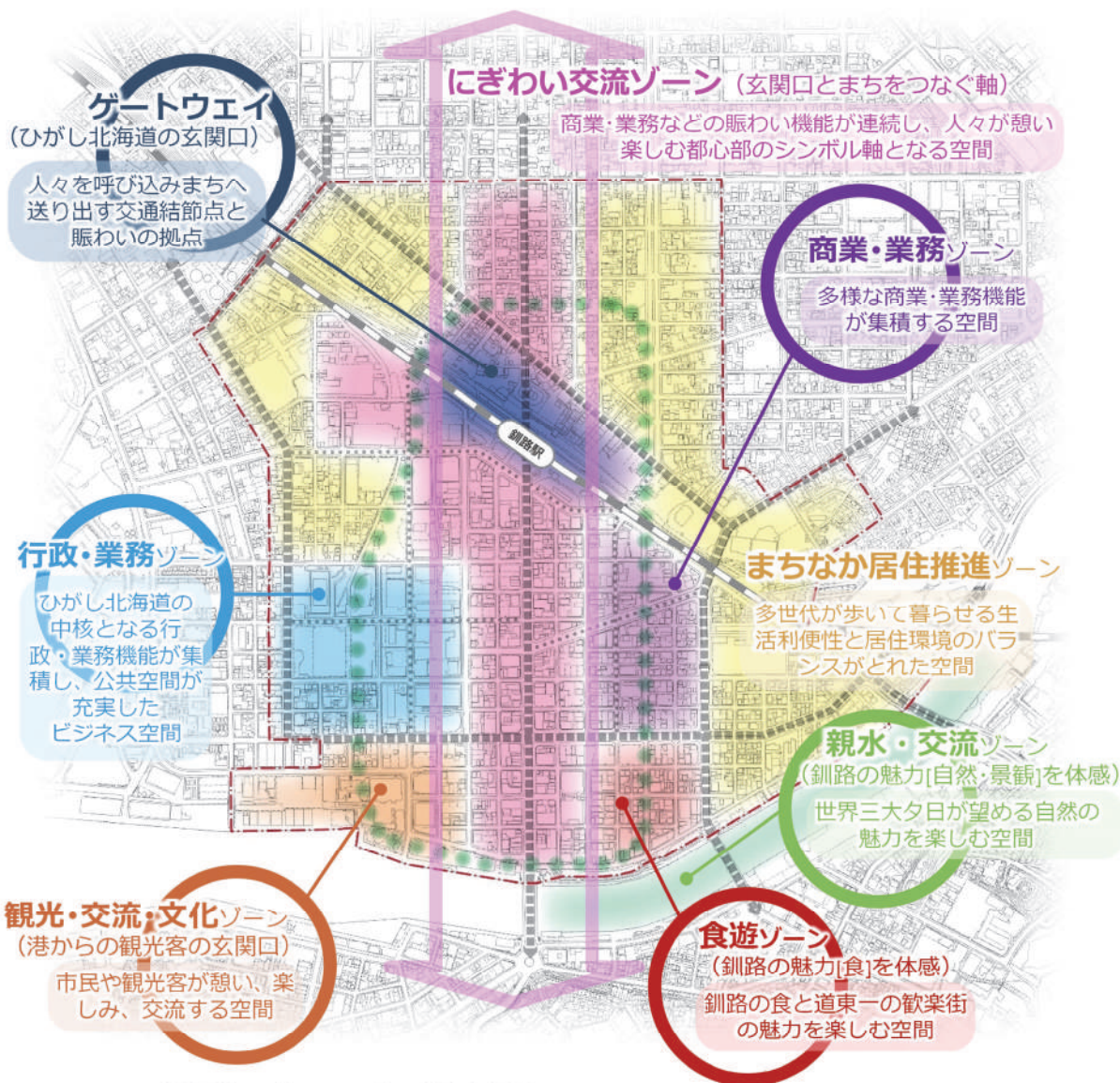
駅前広場では、日常的に行われる地産マルシェ、炉端焼きの屋台、コーヒースタンドなどで賑わっています。出店しているのは、地元の生産者とのつながりを生かして釧路の「食」の魅力を発信している若い人たちです。周りでは子どもたちが広場の芝生で遊んでいて、親子連れの賑やかな笑い声が聞こえてきます。

②施策展開に向けたゾーニング及びネットワークの設定

【基本構想編】では、各ゾーンの個性や特徴を明確にし、各ゾーンの相互間のネットワークづくりを進めることによって、活気とにぎわいの創出を目指します。

ゾーニング及びネットワークの設定

基本構想編の概要



交通ネットワーク(将来像)



都心部の回遊性を高めるネットワークの形成



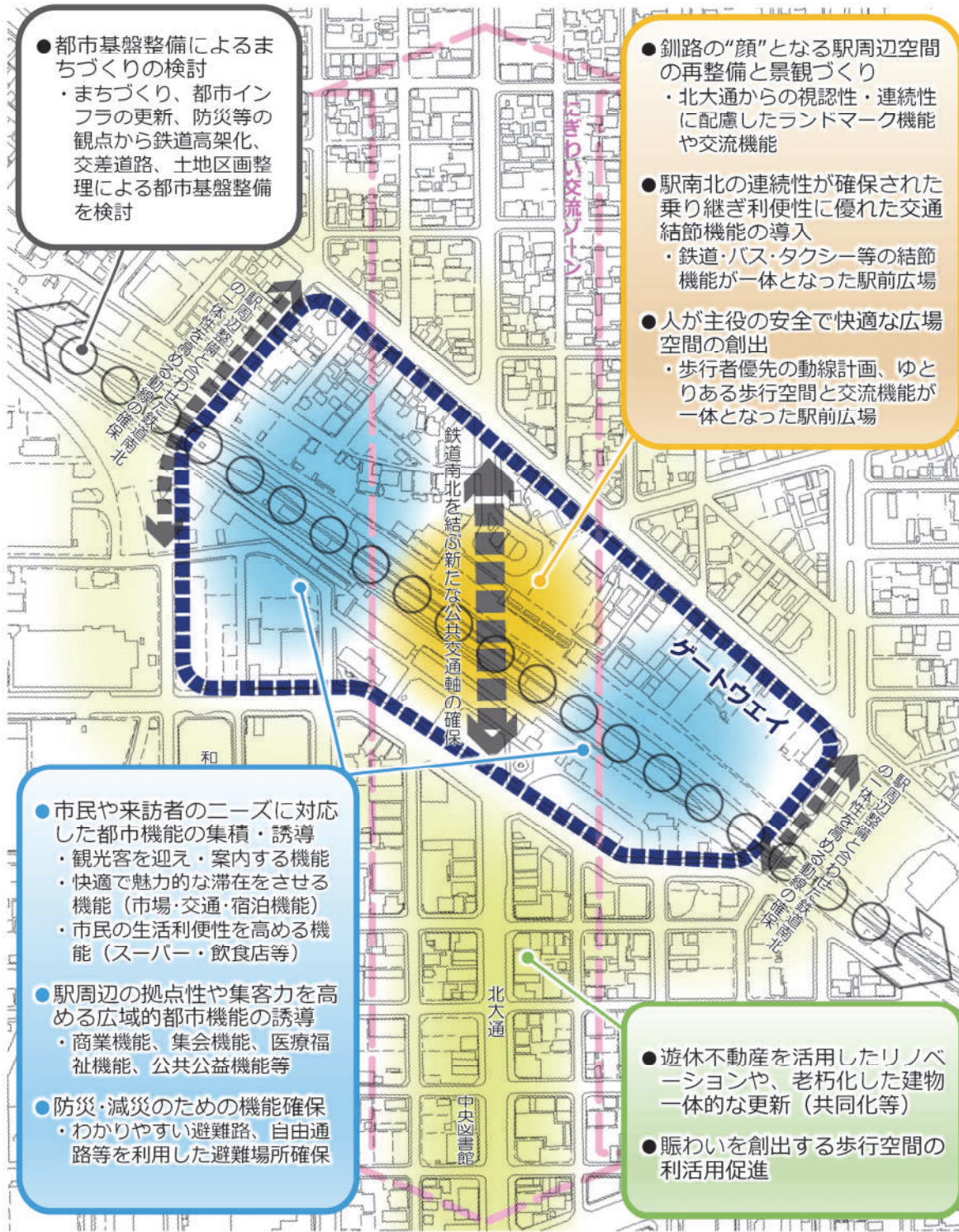
都心部の円滑なアクセスと災害に強いまちづくりを支える道路網の形成

③釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備イメージ

【基本構想編】では、釧路駅周辺を「ゲートウェイ（ひがし北海道の玄関口）」として位置づけ、釧路駅周辺の再整備に係る施策のイメージをとりまとめました。

釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備イメージ

基本構想編の概要



- 都市基盤整備によるまちづくりの検討
 - ・まちづくり、都市インフラの更新、防災等の観点から鉄道高架化、交差道路、土地区画整理による都市基盤整備を検討

- 釧路の“顔”となる駅周辺空間の再整備と景観づくり
 - ・北大通からの視認性・連続性に配慮したランドマーク機能や交流機能
- 駅南北の連続性が確保された乗り継ぎ利便性に優れた交通結節機能の導入
 - ・鉄道・バス・タクシー等の結節機能が一体となった駅前広場
- 人が主役の安全で快適な広場空間の創出
 - ・歩行者優先の動線計画、ゆとりある歩行空間と交流機能が一体となった駅前広場

- 市民や来訪者のニーズに対応した都市機能の集積・誘導
 - ・観光客を迎え・案内する機能
 - ・快適で魅力的な滞在をさせる機能（市場・交通・宿泊機能）
 - ・市民の生活利便性を高める機能（スーパー・飲食店等）
- 駅周辺の拠点性や集客力を高める広域的都市機能の誘導
 - ・商業機能、集会機能、医療福祉機能、公共公益機能等
- 防災・減災のための機能確保
 - ・わかりやすい避難路、自由通路等を利用した避難場所確保

- 遊休不動産を活用したリノベーションや、老朽化した建物一体的な更新（共同化等）
- 賑わいを創出する歩行空間の利活用促進

④施策の方向性・実現に向けた行動目標

【基本構想編】では、将来像実現に向けたまちづくり方針を6つ掲げ、それに基づく施策の方向性を整理しています。

施策の方向性

基本構想編の概要

まちづくり方針	<p>▶ 事業化に向けてすぐ始めるもの</p> <p>公民連携 [公民連携により推進する取組]</p> <p>▶ 都心部まちづくり計画【事業構想編】 (2019(平成31)年度以降策定予定)</p>
ひがし北海道の拠点として、圏域の中核機能を担い、観光客の玄関口となるまち	<p>▶ 釧路・根室連携地域の中核として、また釧路の“顔”となる駅前空間の再整備と景観づくり</p> <p>▶ 駅周辺の拠点や集客力を高める広域的・高次都市機能の誘導</p> <p>▶ 市民や来訪者の利便性やニーズに対応した都市機能の集積や誘導</p> <p>▶ 防災・減災のための機能確保</p>
商業・業務・観光機能が集積する賑わいあるまち	<p>▶ 公民連携 商業機能等の事業活性化に向けた取組推進(店舗改築・再開発・創業支援等)</p> <p>▶ 公民連携 商業・業務機能の利便性を図る環境づくり(既存ストックの活用による都市基盤整備等)</p> <p>▶ 公民連携 既存ストック活用、公共施設の複合化、店舗の共同化等による都市機能の更新</p> <p>▶ 公共施設等の既存ストックを活用した広域的都市機能の誘導・充実</p> <p>▶ 公民連携 公共空間等を活用したおもてなしと交流の場づくり</p> <p>▶ 公民連携 食を楽しむ魅力的な空間づくりと市民、観光客が集まる賑わいの場づくり</p>
自然環境や景観に優れた緑豊かな魅力あるまち	<p>▶ 釧路の豊かな自然を楽しめる親水空間の形成</p> <p>▶ 都心部への滞在促進と自然や景観などの魅力を提供する空間の形成</p> <p>▶ 公民連携 住宅ストックを活用した長期滞在者等の受け入れ物件の確保</p>
生活利便性が高く、歩いて暮らせるまち	<p>▶ オープンスペース等を一体的に活用した滞留空間や歩行者ネットワークの形成</p> <p>▶ 良質な都市型住宅の供給促進</p> <p>▶ 生活利便施設の維持・誘導</p>
交通結節機能が高く、市民や来訪者の交流の拠点となるまち	<p>▶ 駅南北の連続性や乗り継ぎ利便性に配慮した交通結節点の整備</p> <p>▶ 公民連携 賑わいを創出する歩行空間の利活用促進と公共交通網の再編</p> <p>▶ MICEの誘致・開催促進による国際交流の促進</p> <p>▶ クルーズ船の誘致による観光ポテンシャルの発揮</p> <p>▶ 観光イベントの実施による観光振興と賑わいの創出</p>
災害に強く安全・安心に暮らせるまち	<p>▶ わかりやすい道路網の形成、防災・減災の機能のための機能確保</p> <p>▶ 大規模地震発生時の緊急避難及び緊急物資輸送機能</p> <p>▶ 災害時に円滑に避難できる都市基盤の整備推進</p>

第2章 都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針

2-1 【事業構想編】の基本方針

【事業構想編】は、釧路駅周辺の鉄道施設、都心部交通ネットワーク、土地区画整理の3つの事業の方針を示すものです。【基本構想編】における都心部まちづくりの基本理念やゾーニングの基本的な考え方を踏まえ、「人と公共交通が主役」「人々が憩い楽しむシンボル軸となる空間」をキーワードに、基本方針を定めます。

都心部の将来像 = 都心部まちづくりの基本理念【基本構想編】

リンク
RINK 釧路 Re:Innovation to Next generation, central Kushiro
～次世代に向けた釧路都心部のRe・Innovation～

ひがし北海道の顔となる“人”が集う交流とにぎわいの拠点、多様なライフスタイルに対応した豊かな暮らしの拠点を形成し、次世代に継承することを目指す。

ゾーニングの考え方【基本構想編】

【釧路駅周辺】 ゲートウェイ

(ひがし北海道の玄関口)

市民や圏域住民、観光客など、様々な目的で都心部を訪れる人々を呼び込み、まちへ送り出す「人が主役」となる賑わいの拠点の形成を目指す。

【駅前広場、北大通～共栄新橋大通など】

にぎわい交流ゾーン

(玄関口とまちをつなぐ軸)

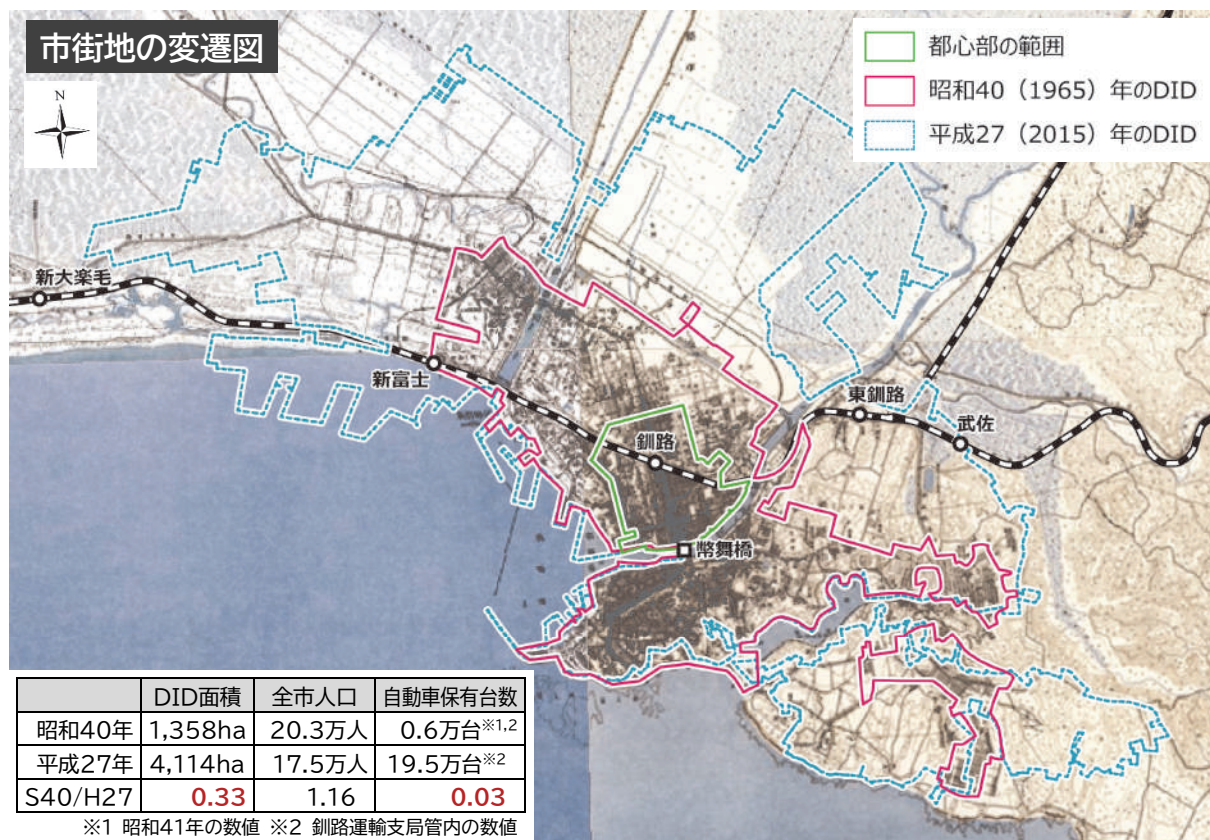
北大通などの沿道を中心としたエリアを、玄関口とまちをつなぐ軸とし、様々な目的を持った人々が憩い楽しむシンボル軸となる空間の形成に向けて、歩行空間の利活用促進に向けた施策などを推進する。

事業構想編の基本方針

都心部は市民生活の中心・来訪者の玄関口として みんなが憩い楽しみ、訪れやすいまち

- 鉄道高架化を基本とし、鉄道南北の市街地の一体化を図ることで、人と公共交通が中心のにぎわいの拠点を形成します。
- 公共交通でも自動車でも訪れやすく、居心地がよく、歩きたくなるまちなかを形成します。
- 市民や民間事業者と連携し、地域に根差した空間づくり、にぎわいの拠点づくりを進めます。
- 道路網をわかりやすく再編することで、防災・減災に資するまちづくりを進めます。

○都心部の賑わいの必然性



出典：DIDは国勢調査、下図(旧版地形図)は国土地理院

釧路市は、漁業などの基幹産業の隆盛を受け、都心部を中心に市街地が拡大し、1980年(昭和55年)には人口がおよそ23万人に達しました。

当時は、自動車の本格的な普及前であり、都心部へは多くのバス路線が乗り入れ、停留所が集中する北大通では、多くの人々が往来し、そのことにより、小売商店や百貨店が立地し、圏域の中心として発展しました。当時の釧路駅の1日の乗降客はおよそ10万人※と言われ、都心部は、暮らしと交通の要衝として機能していました。

また、1965年(昭和40年)の市街地規模は、2015年(平成27年)のおよそ1/3であり、現在よりも、コンパクトな生活圏が形成され、都心部は市民にとって、物理的にも身近な存在でありました。

以上のことから、都心部の幣舞橋から北大通、釧路駅周辺は、釧路市の歴史や文化、暮らしを最も感じさせる重要な都市軸となりました。

図表 昭和30年頃の都心部の様子



※「釧路街並み今・昔」(北海道新聞社 編)による

出典：「釧路街並み今・昔」(北海道新聞社 編)

自動車が生活に欠かせないツールとなり、市街地が郊外に拡大した現在において、暮らしの中心は、都心部から郊外へシフトしています。そのため、郊外の住宅地や商業地に比べ、都心部の地位は相対的に低下していると言わざるを得ません。

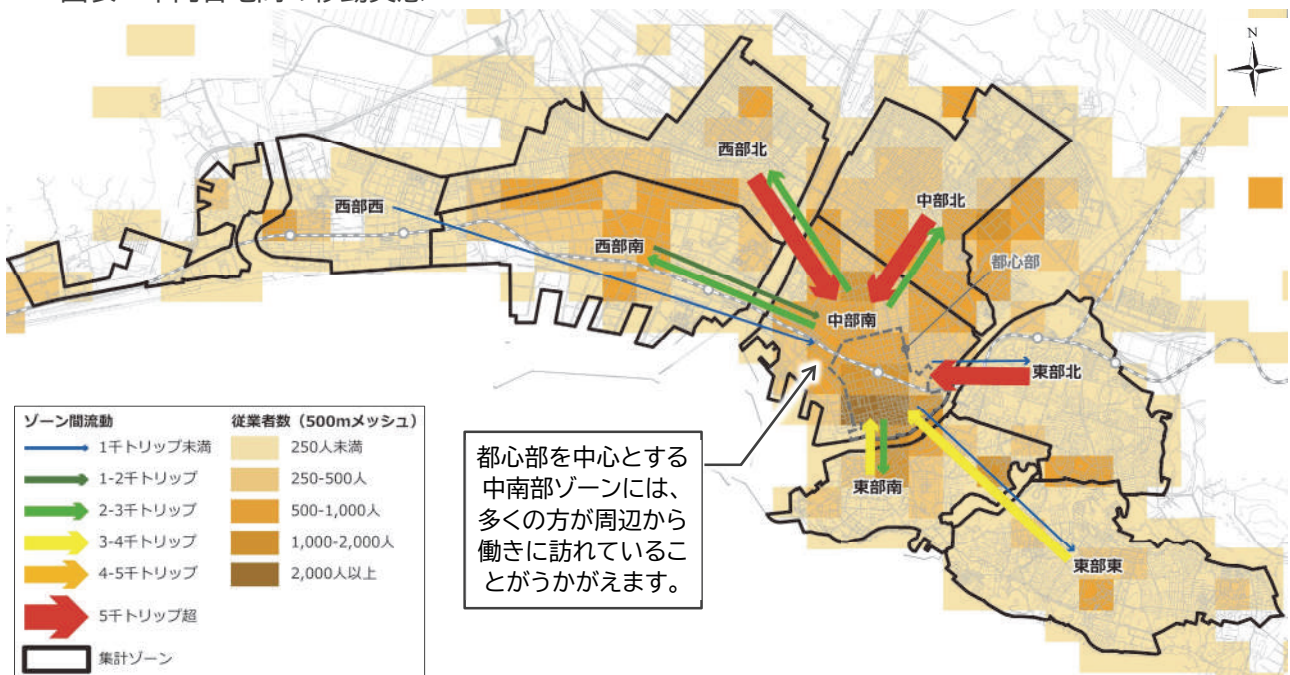
しかしながら、都心部には、その歴史を踏まえた連続と続く固有の価値があり、かつての都心部の賑わいに、土着の思いを抱いている多くの市民がいます。

さらに、現在においても、行政機能や商業機能などの集積により、およそ2万人の昼間人口があり、市内で最も人の往来が発生している区域であります。加えて、釧路川リバーサイドや幣舞橋からの世界三大夕日の景観など、かつてなかった自然と調和した新しい価値が生まれ、市民や来訪者が行き交い、集う拠点となっています。

以上のことから、都心部には、賑わいを創出することができる高いポテンシャルがあり、再び暮らしの中心と機能し、また、そのことにより、都心部から発信する暮らしの息吹を感じる釧路らしさが、観光などで訪れる来訪者を引き付ける重要な資源となることが期待されます。

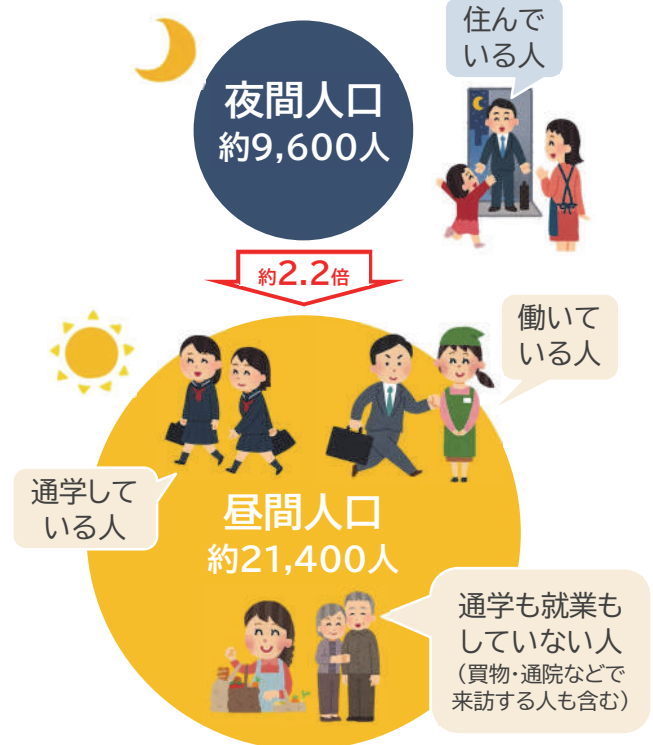
そして、釧路らしさの発信を通じて、市民の釧路市に対する愛着や誇りを醸成し、そのことこそが、釧路市の継続的な賑わいの創出に必要不可欠なものであると考えます。

図表 市内各地間の移動実態



出典: 2012年釧路都市圏の都市交通マスタープラン、2014年経済センサス

図表 都心部の昼夜間人口比較



出典: 夜間人口は2015年国勢調査、昼間人口は同年国勢調査及び2014年経済センサスに基づく推計値

○鉄道高架を基本とし、鉄道南北の市街地の一体化を図ることで、
人と公共交通が中心の賑わいの拠点を形成します



図表 都心部における交通インフラの現況と課題



都心部の市街地は、鉄道で南北に分断されており、人々の徒歩での南北の往来は、釧路駅地下道や巴踏切人道跨線橋に限定され、円滑な動線は確保されていません。

また、公共交通を含めた自動車の南北の往来は、2つの跨線橋のみに支えられており、都心部の交通インフラは、脆弱であると言わざるを得なく、徒歩でも自動車でも、都心部はアクセスしづらい場所になっています。

さらには、市街地の郊外への拡大などにより、都心部には、多くの通過交通などが流入しており、人々の往来や公共交通の運行の妨げになっています。

都心部の主要交通インフラである、旭跨線橋（道道釧路鶴居弟子屈線）及び北中跨線橋（市道宝橋通）は、供用後およそ50年が経過し、更新時期を迎えようとしています。また、釧路駅地下道や巴踏切人道跨線橋も老朽化が進展しています。

それら交通インフラを橋梁や地下道として同じ構造で更新すると、引き続き、都心部の南北市街地の一体性は損なわれ、都心部はアクセスしづらい場所のままです。

鉄道高架を基本とし、釧路駅周辺を再整備することで、それら交通インフラは平面化され、将来的な更新や老朽化の課題が解消されます。

そして、徒歩や公共交通でのアクセスが向上することにより、都心部全体を誰もが訪れやすく、人と公共交通が中心となった新たな賑わいの拠点とすることを目指します。

北大通では、釧路市立地適正化計画に基づき、2019年（平成30年）2月に釧路市中央図書館が都心部に移転され、そのことにより、都心部に新たな人の流れが生まれ、釧路市中央図書館は、賑わいの拠点として機能しています。

鉄道高架を基本とし、鉄道南北市街地の一体化を図ることで、釧路市中央図書館がもたらすような賑わいが、都心部全体に波及することが期待されます。

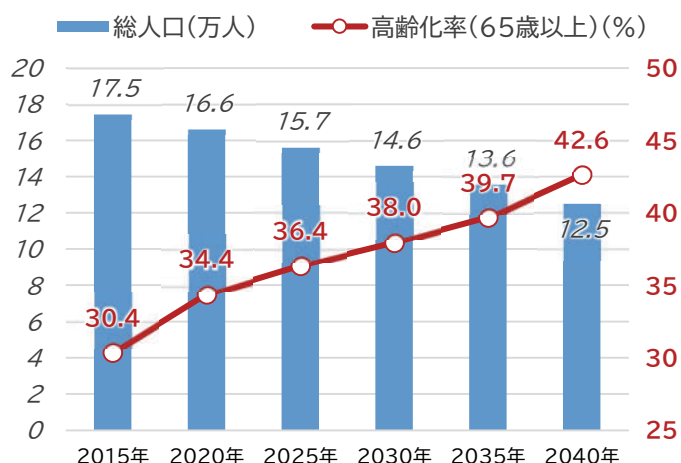
○公共交通でも自動車でも訪れやすく、居心地がよく、 歩きたくなるまちなかを形成します

市街地の郊外への拡大などにより、都心部には、物流などの広域交通や通勤、通学などの通過交通が、1日あたり、およそ2万台～3万台流入し、これら通過交通などは、歩行者の安全な歩行や公共交通の運行の妨げとなっており、賑わいには繋がっていません。

都心部内へ通過交通などの流入を抑制するため、新たな都心部道路ネットワークを形成し、通過交通と都心部への目的交通の棲み分けを行う道路網の再編を行うことで、北大通や釧路駅周辺、共栄新橋大通など、かつて多くの人々の往来で賑わっていた都市軸を現行の自動車中心の空間から歩行者中心の空間に再編します。

そのことにより、誰もが安全安心な交通環境の下に、徒歩や自転車はもとより、公共交通でも自動車でも訪れやすく、また、居心地がよく、歩きたくなるまちなかの形成を目指します。

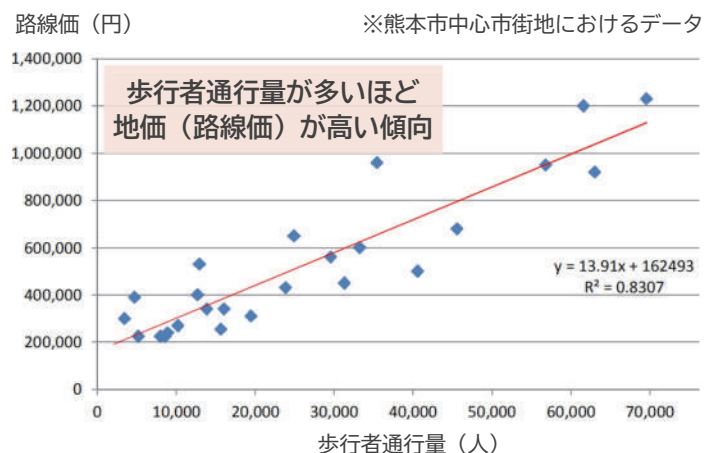
図表 釧路市の総人口及び高齢化率の将来推計



釧路市における直近(2015年)の高齢化率は約30%で、2040年には40%を超えると予測されています。高齢化の進展による免許返納者の増加に伴い、公共交通の重要性はより一層高まるものと考えます。

出典:2015年は国勢調査実績値、2020年以降は社人研推計値

図表 歩行者通行量と路線価の関係



まちの経済的指標(店舗数、売上高、地価)と歩行者通行量には、一定の相関があります。

訪れやすく、歩きたくなるまちなかの形成を図ることが、まちの賑わいにつながるものと考えます。

出典:まちの活性化を測る歩行者量調査のガイドライン(2019年3月 国土交通省)

○市民や民間事業者と連携し、地域に根差した空間づくり、 賑わいの拠点づくりを進めます

都心部の継続的な賑わいの創出には、都心部を市民の暮らしの中心にすること、地域に根差した空間にすることが必要です。そのためには、市民や民間事業者との連携が不可欠であり、その連携により、新しく整備する都心部という公共空間の利活用の方策を検討します。

都心部を地域に根差した空間にすることにより、多様な世代の市民同士のつながりや交流、暮らしの息吹を感じる釧路らしさが生まれ、新たな賑わいの拠点が形成されることはもとより、市民の釧路市に対する愛着や誇りの醸成が期待されます。

そして、その釧路らしさが、都心部の価値となり、観光客などが都心部を訪れる動機となることで、交流人口や関係人口の拡大による賑わいの創出が期待されます。

図表 公民連携による公共交通の利活用事例（豊田市『あそべるとよたプロジェクト』）

●あそべるとよたプロジェクトは、豊田市駅周辺にある開けた空間“まちなかの広場”を、“人”の活動やくつろぎの場として開放し、さらにはとよたの魅力を伝え、とよたに愛着を持てる場所として、使いこなしていく取組で、2015年度からはじまりました。

●まちなか広場で市民・企業・行政が一体となってアイデアを出し合い、“やってみよう”ことを実施しながら、試行を重ね、まちなか広場がより使いやすく生まれ変わるための継続的な仕組みをつくっています。

①まちなか広場が毎日使用できます！

通年で使えます！



※ペDESTリアンデッキ広場の使用できるエリアは半面のみです。

②7つのまちなか広場の使用手続きがWEBで簡単にできます！

- 通常時は、別途窓口を設置している公道の7つのまちなか広場が1つの窓口で申込みできるようになり、2回目以降はWEBで広場使用申請できます。
- まちなか広場の使用に関するご相談はいつでも受け付けております。
- 受付期間、申請から許可までの目安は広場によって異なりますので、申し込みの流れはコチラをご覧ください。



**【初年度】2015年度
あそべるとよたDAYS
の実績**

**8つの広場で
31のプログラム
が実施！**

出典：あそべるとよたプロジェクトホームページ、豊田市資料

○道路網をわかりやく再編することで、

防災、減災に資するまちづくりを進めます

北海道が公表した津波浸水予測図によると、大津波が発生した場合、都心部ではおよそ5m以上の浸水深が予想されています。

現在の鉄道南北を連絡する都心部の交通インフラは、2つの跨線橋や釧路駅地下道などに限定されており、災害発生時には、鉄道南側から鉄道北側への円滑な避難に支障が生じる懸念があります。

そのため、新たな都心部道路ネットワークを形成し、通過交通と都心部への目的交通の棲み分けを行う道路網の再編を行い、誰もがわかりやすい交通の秩序化により、災害発生時の交通混乱の低減を図ります。そして、鉄道高架を基本とした、交通インフラの整備により、防災、減災に資するまちづくりを進めます。

図表 都心部における津波浸水予測と鉄道南北の避難経路



出典：大津波(巨大)ハザードマップ(釧路地区)

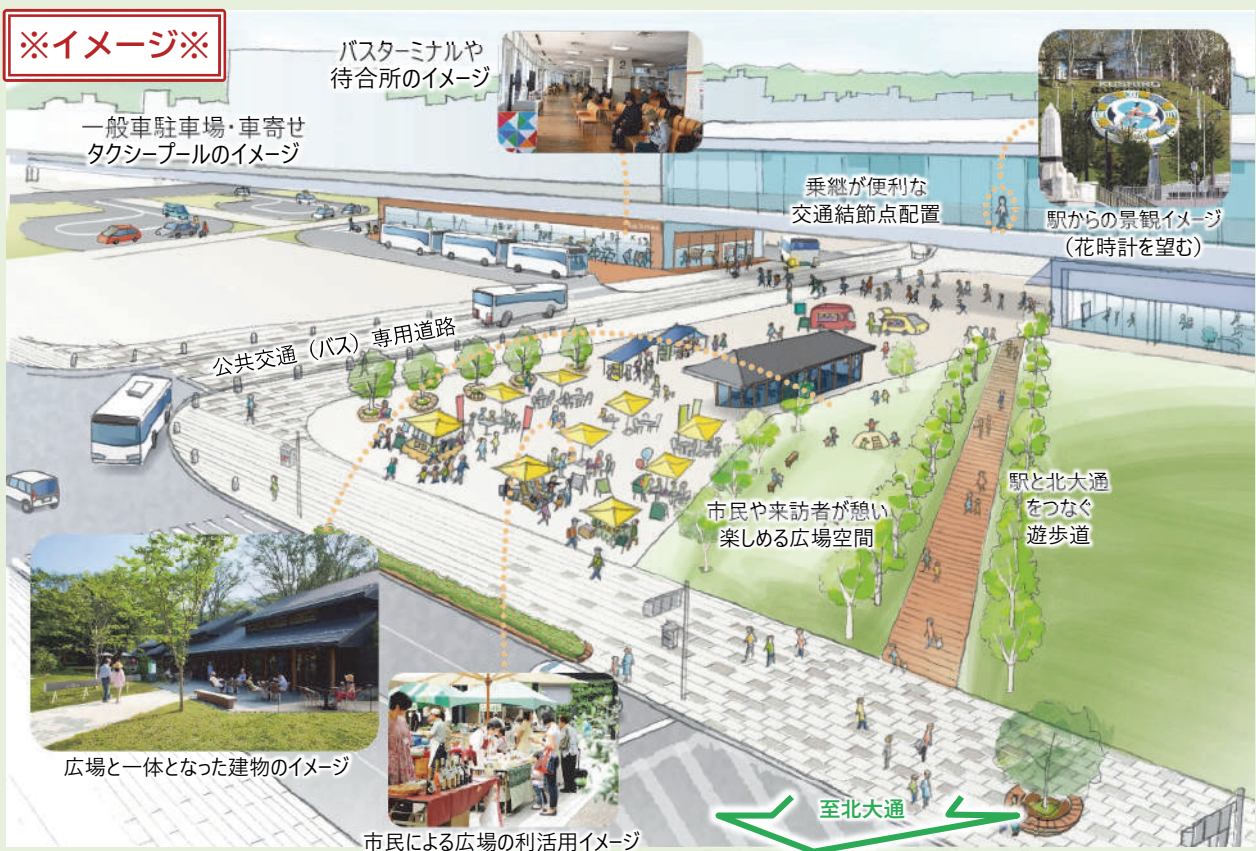
第3章 将来の釧路駅周辺の姿と都心部交通ネットワーク

3-1 鉄道高架を基本とした将来の釧路駅周辺の姿

【事業構想編】の基本方針に基づく、鉄道高架化を基本とした、将来の釧路駅周辺（ゲートウェイ）及び北大通、共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）のイメージ図を示します。

今後、各関係機関と施設の利活用方針について協議を行い、施設整備の具体化に向けた検討を進めます。

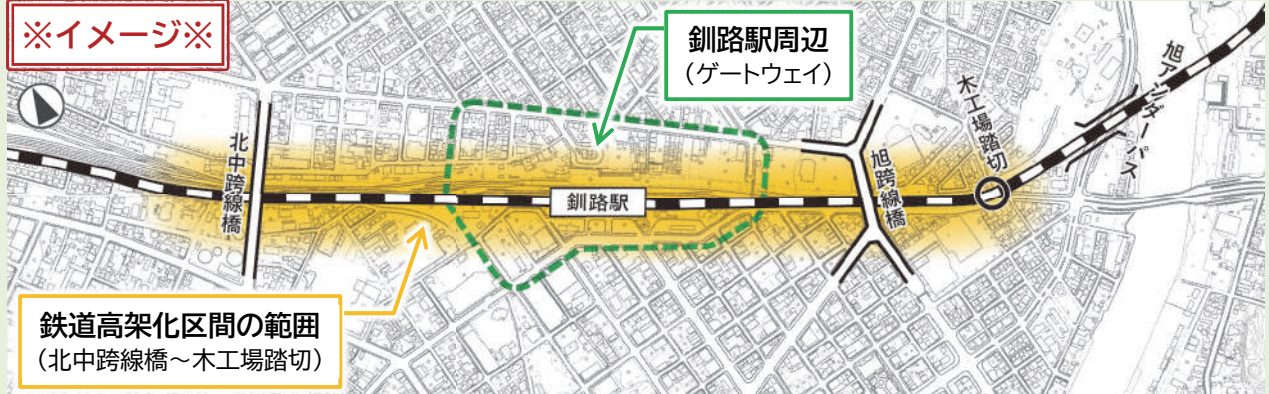
基本方針に基づく釧路駅周辺（ゲートウェイ）南側のイメージ



【イメージの解説】

- 釧路駅周辺の既存の公共空間や鉄道高架化などにより生まれる新たな土地を土地区画整理により再編し、既存の車中心から人と公共交通中心の空間に再編します。
- 釧路の「顔」となるオープンスペースにより、市民や来訪者が憩い楽しめる空間を創出します。
- 高架下バスターミナルにより、鉄道とバス、バス相互の乗継利便性を向上し、また、一般車駐車場などにより、自動車と緩やかに共存する環境を整えることで、誰もが都心部へアクセスしやすい交通結節機能の導入を進めます。
- 高架下の自由通路により、鉄道南北の歩行者や自転車の動線を確保し、都心部に新たな人の流れを創出します。
- ひがし北海道の賑わいの核となる公共公益機能や民間事業者との連携による拠点機能、冬季における滞在機能の導入を進めます。

鉄道高架化区間のイメージ



基本方針に基づく北大通や共栄新橋大通など(にぎわい交流ゾーン)のイメージ



出典:国土交通省資料(官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集2018年3月)

【イメージの解説】

- 鉄道高架化と合わせた交通ネットワークの再編により、都心部への通過交通の流入の抑制を図り、シンボルロードである北大通などの道路機能を自動車から人と公共交通中心にシフトします。
- 道路機能の見直しにより、道路空間を再構築し、新たに創出される歩行空間を賑わいと交流を育む広場のように憩い楽しめる空間とします。
- 市民、地元商店街や民間団体などと連携し、地域ニーズに即した歩行空間の利活用や沿道アクセスしやすい駐車スペースの確保などを進めます。

整備前の道路状況(現況) ※本町1丁目側(片側2車線の4車線)



整備後の道路イメージ ※本町1丁目側(片側1車線の2車線)



出典:敦賀市

3-2 将来の市民生活像

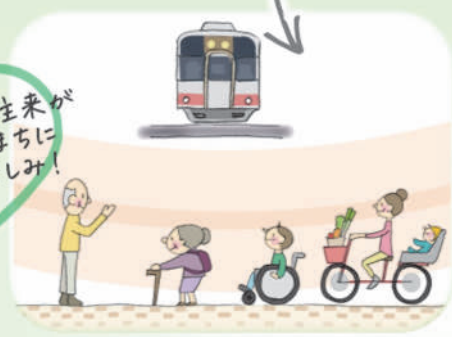
釧路都心部は、子どもからお年寄りまで様々な世代の市民が『憩い楽しみ、訪れやすいまち』再整備や都心部交通ネットワークの改善など、まちづくりを進めていきます。

今は...



将来は...

鉄道南北の往来が 楽になってまちに 出るのが楽しみ!

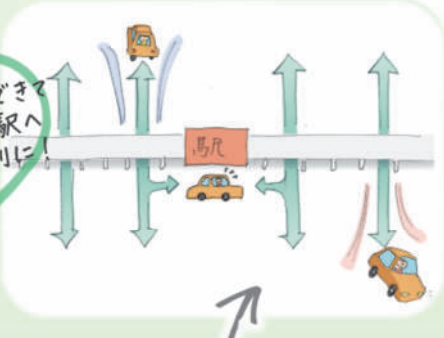


- ▲ 駅施設高架下に自由通路の整備 【詳細はP27】
- ▼ 高架下の新設道路(2路線)の整備
- ▼ 交通広場(一般車駐車場など)の整備 【詳細はP27-28】

公共交通でも自動車でも 訪れやすいまち

- ▲ 高架下バスターミナルの整備 【詳細はP28-29】
- ▲ 公共交通政策と連携した路線の再編 【詳細はP20】
- ▼ 北大通及び共栄新橋大通などにおける沿道アクセススペースの配置 【詳細はP33-34】

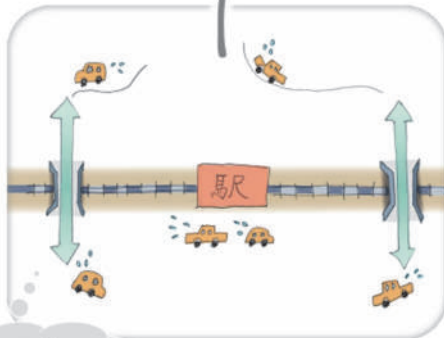
新しい道路ができて 鉄道南北や駅への 移動が便利に!



自動車でも 気軽に買い物 ができる!



今は...



時間に余裕を持って 外出しないと...



お気に入りのお店が あるけど駐車場がない...

として、以下に示す市民生活が実現できるよう、鉄道高架を基本とした釧路駅周辺、北大通などの



駅前には市民や
来訪者が憩い
楽しめる釧路
の“顔”に!



居心地がよく、歩きたくなる 憩い楽しめるまち



歩いて楽しい通り
だからお店も人も
いきいきしている!



車は通過するばかり、
行き交う人が減って
お店の経営も厳しいな...



いつもの通勤経路だけど
活気がないな...

3-3 将来の都心部交通ネットワーク

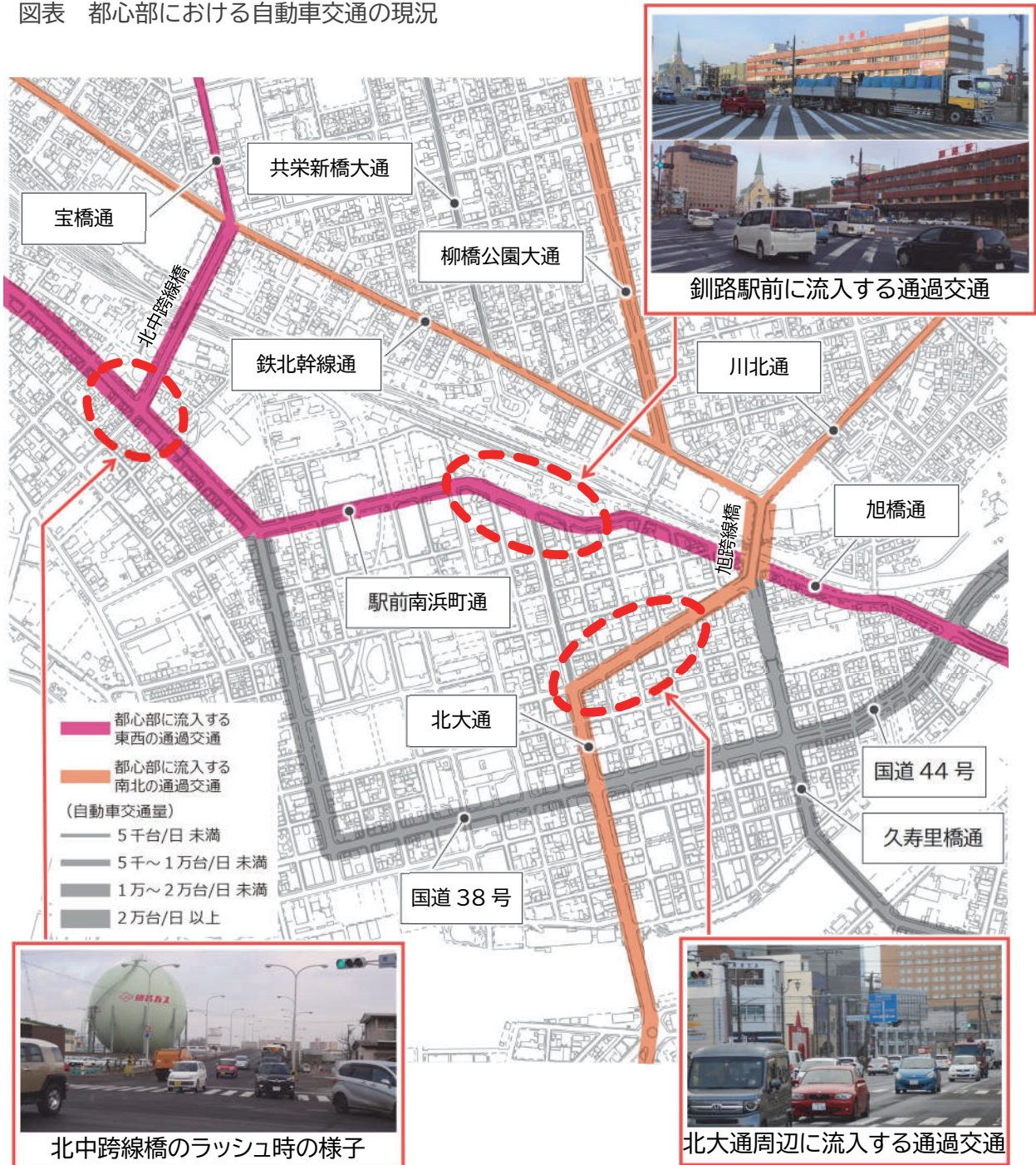
①都心部における自動車交通の現況と課題について

都心部の主要道路の自動車交通量は1日あたり1万台を超えています。

特に、旭跨線橋を経由する南北の自動車交通と駅前南浜町通や旭橋通を経由する東西の自動車交通が、都心部のシンボルである釧路駅前や北大通に流入しています。

この流入交通のほとんどが、都心部を素通りする通過交通であり、歩行者の安全性・往來の確保や釧路駅周辺及び北大通沿道の賑わいを創出するうえでの阻害要因となっていると考えられます。

図表 都心部における自動車交通の現況



出典:自動車交通量は道路交通センサス、釧路都市圏都市交通マスタープラン、交通量調査(市実施)などのデータに基づく

②将来の都心部交通ネットワーク

都心部交通ネットワークの基本的な考え方

- 都心部への通過交通の流入を抑制し、歩行者の安全性や往來の確保、釧路駅周辺及び北大通、共栄新橋大通などの賑わい創出を支える交通環境の形成を目指します。
- 都心部の骨格となる『都心部環状道路』及び『都心部放射道路』を整備します。
 - ・国道などの幹線道路で構成し、跨線橋の平面化などにより、広域交通の円滑化や通過交通の流入を抑制します。
- 都心部への円滑なアクセスやウォークブル化により賑わいを創出する『都心部南北（東西）道路』を整備します。
 - ・新たに高架下道路を2路線整備することにより、鉄道南北の一体化を図るとともに、道路改良により、都心部環状道路などから都心部及び釧路駅へのアクセスを向上します。
 - ・北大通などの歩行空間を拡幅し、ウォークブル化を図り、歩行空間を憩い楽しめる空間とすることで、賑わいを創出します。
- 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の南北を連絡する公共交通（バス）専用道路を整備することにより、賑わいの核となる人と公共交通中心の広場空間を創出するとともに、安全安心なバス交通環境を創出します。



○バス専用道路のイメージ

駅直近に整備する新たな高架下の道路は『バス専用道路』を基本的な方向とし、一般車が通行しない歩行者と公共交通のための空間として、人と公共交通が中心の居心地のよい駅前空間の実現を目指します。

図表 バス専用道路（タクシー走行可）のイメージ：姫路駅（兵庫県姫路市）の事例

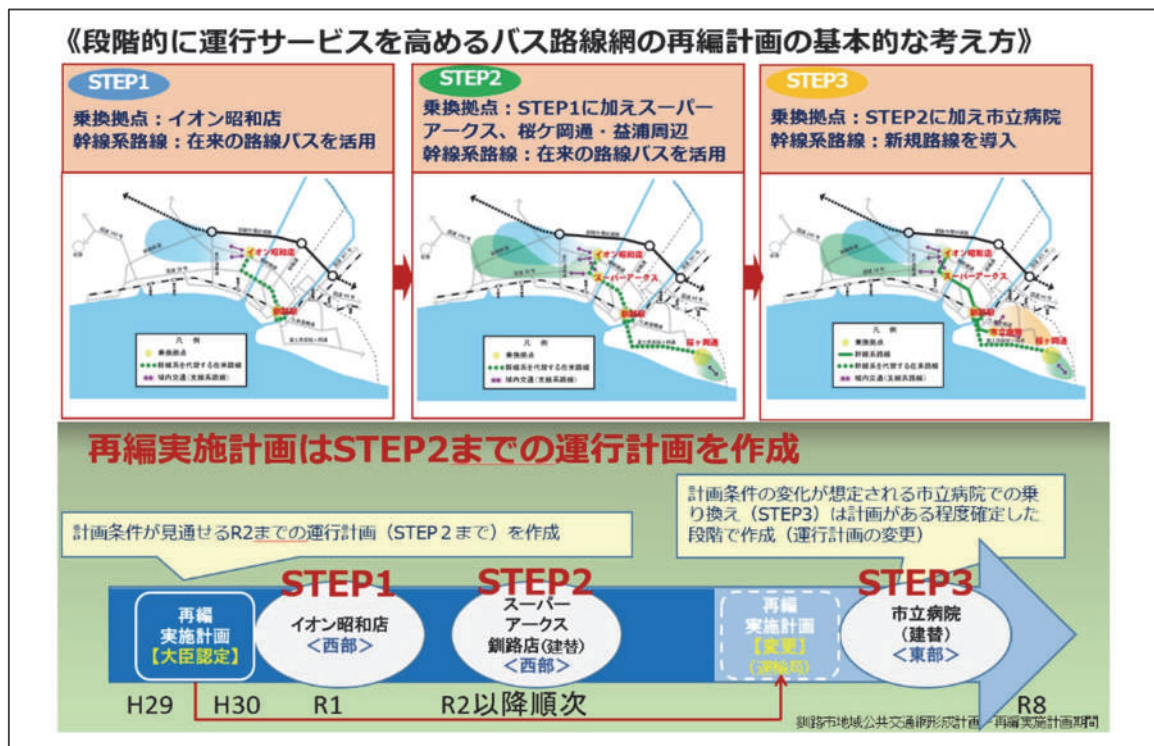


出典：姫路市

○公共交通政策との連携

『バス専用道路』の整備により、これまで大きな迂回が生じていた鉄道南北のバスルートの改善を図るとともに、釧路市地域公共交通網形成計画・再編実施計画との連携により、釧路駅と郊外の乗換拠点を基点としたバス路線網の再編を検討し、公共交通の利便性向上を図ります。

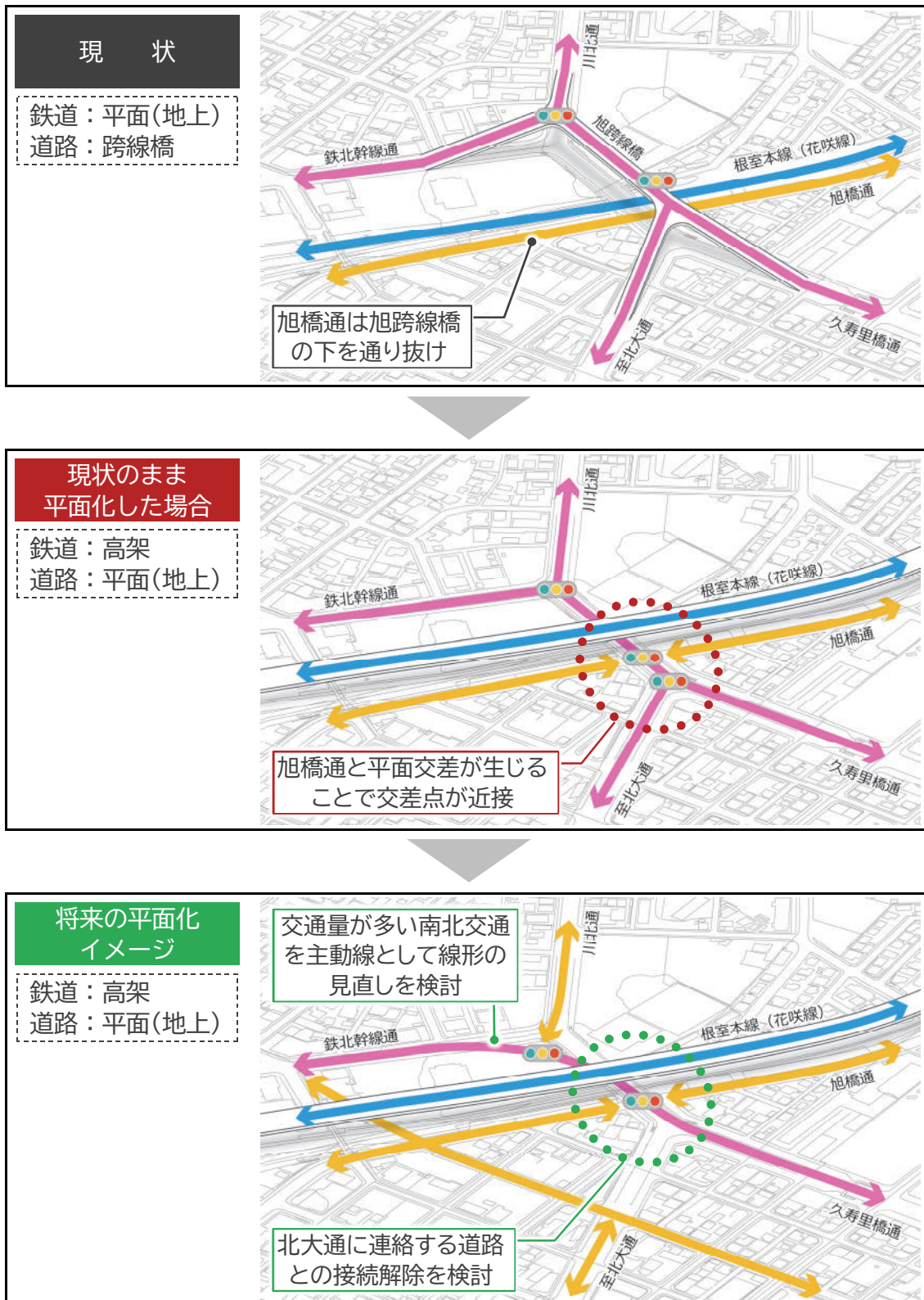
図表 釧路市地域公共交通再編実施計画におけるバス路線網の再編計画



○跨線橋の平面化イメージ

鉄道高架に伴い2つの跨線橋（北中跨線橋、旭跨線橋）を平面化し、交通の円滑化を図ります。現状のまま旭跨線橋を平面化した場合、旭橋通と新たな平面交差が生じることで、現況の交差点と近接する形状となり、交通処理や交通安全上の課題が残ります。この課題を解消するため、北大通に連絡する道路との接続解除を検討し、安全な都心部道路ネットワークの形成を図ります。

図表 跨線橋の平面化イメージ



(調整用白紙)

第4章 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けて

4-1 再整備に向けた基本的な考え方・コンセプト

①基本的な考え方

釧路駅周辺（ゲートウェイ）の空間再編、交通再編や機能配置について、市民、民間事業者と連携して検討を進めます。

空間再編・交通再編・機能配置の基本的な考え方

【空間再編（土地利用）】

- 鉄道高架事業及び土地区画整理事業による駅周辺再整備を進め、駅前にオープンスペースと一体となった大街区や、新たな土地利用を想定した街区を創出します。

【交通再編（都市基盤）】

- 道路基盤は、高架下の新設道路の整備により、駅アクセス、鉄道南北の往来を図り、また、駅施設高架下に自由通路を整備し、歩行者、自転車の動線を創出します。
- 駅直近の新設道路は公共交通（バス）専用道路とし、人と公共交通が中心の駅前空間を創出します。

【機能配置（交通結節機能、公共公益・生活利便・観光交流機能、防災機能など）】

- 導入機能は、公共側で交通結節機能（高架下バスターミナルや一般車・タクシー用交通広場）やひがし北海道の賑わいの核となる公共公益機能などについて検討します。
- その他の機能については、民間事業者との連携により、市民生活の利便性向上に資する機能やひがし北海道の玄関口にふさわしい機能の導入を検討します。
- また、災害発生時には、公共交通（バス）専用道路を一般車の避難路や緊急車両の通行路として利用できる運用を検討するほか、防災・減災に資するまちづくりについて検討します。

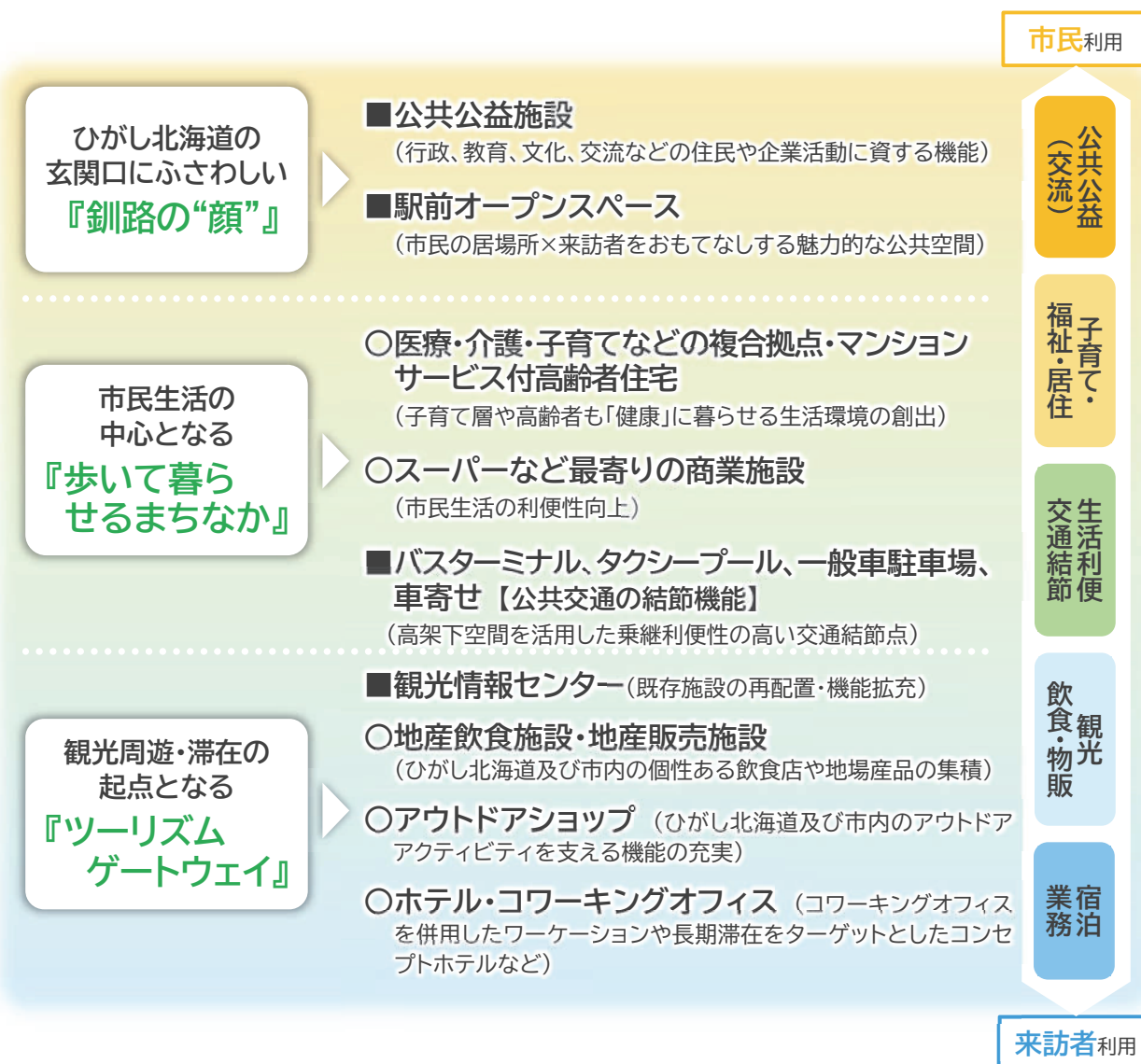
②導入機能の検討に向けたコンセプト

以下のコンセプトに基づき、釧路駅周辺（ゲートウェイ）への導入機能の検討を進め、釧路駅周辺（ゲートウェイ）の拠点づくりを進めます。

釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備のコンセプト

- ◎ひがし北海道の玄関口にふさわしい『釧路の“顔”』の形成
- ◎市民生活の中心となる『歩いて暮らせるまちなか』の形成
- ◎観光周遊・滞在の起点となる『ツーリズムゲートウェイ』の形成

図表 釧路駅周辺（ゲートウェイ）における主な導入機能のイメージ



図表 釧路駅周辺（ゲートウェイ）における主な導入機能に関する参考事例

ひがし北海道の
玄関口にふさわしい
『釧路の“顔”』

【事例】日向市駅前広場〔日向市〕
（駅前広場と一体となった駅前オープンスペース）



出典：平成26年度都市景観大賞（国土交通省）



【事例】富山グランドプラザ〔富山市〕
（全天候型の屋内広場のある市民交流施設）

出典：全国まちなか広場研究会

【事例】姫路駅〔姫路市〕
（駅からの眺望確保）



出典：姫路市

市民生活の
中心となる
『歩いて暮ら
せるまちなか』



【事例】キタカラ〔稚内市〕
（商業・飲食、子育て・福祉機能の複合施設（駅ビル））



出典：まちづくり稚内株式会社

【事例】佐賀駅バスセンター〔佐賀市〕（高架下バスターミナル）



観光周遊・滞在の
起点となる
『ツーリズム
ゲートウェイ』

【事例】小清水ツーリストセンター〔小清水市〕
（アウトドアショップ併設の情報観光センター）



出典：小清水町

【事例】富良野マルシェ〔富良野市〕
（地産販売施設）



出典：ふらの観光協会



【事例】UNPLAN Village〔小谷村〕
（ワーケーション対応の coworking space 併設ホテル）
出典：UNPLAN Village HAKUBAホームページ

③駅前広場再整備の方針

コンセプトに基づく各種機能配置を考慮しながら、現状の釧路駅・駅前広場（釧路駅前バスターミナルなど）の利用特性や市民ニーズなどを踏まえた駅前広場再整備の方針を整理します。

駅前広場再整備の方針

- バス乗降場は一箇所に集約するとともに、駅の近くへ配置します。
- 交通結節機能の集約を図り、需要に応じた適切な規模※を確保することで人と公共交通中心の駅前空間を創出します。
- 新たな高架下道路からアクセスできるタクシープールや一般車駐車場・車寄せを確保し、駅アクセスの利便性を高めます。
- これらの交通結節機能は、高架下空間への配置を基本とし、乗継利便性を確保します。

※タクシー、一般車（送迎利用）は利用実態を調査し、需要を把握したうえで必要な規模を検討します。また、バスは交通事業者との協議により、必要な規模を検討します。

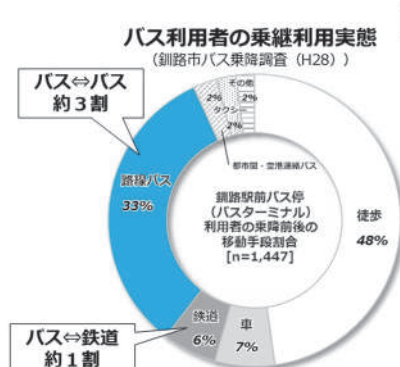
駅前広場の利用特性・市民ニーズ

【釧路駅・駅前広場の利用特性】

- 南北の駅前広場にはバス結節機能がなく、バスターミナルにその機能が集約されている。
- バスターミナルに13台の乗降場がありバス相互の乗継利用の割合は約3割となっている。
- 待合所が隣接建物1階に設置され、バスの乗継利便性が確保されている。

【駅前広場に対する市民ニーズ】

- 歩行者に配慮した環境空間、自動車での送迎利用や、乗継利便性の確保などの多様なニーズへの対応が必要となっている。



乗り継ぎ利用実態と駅前広場に対する市民ニーズ

駅前広場に対するニーズ (望むもの)

(釧路市のまちづくりに関するアンケート調査 (H29))

	市民 [n=1,491]	バス利用者 [n=167]	鉄道利用者 [n=56]
1位	憩いの場 (52%)	歩行者の安全性 (56%)	乗継の利便性 (39%)
2位	送迎利用 (44%)	憩いの場 (44%)	憩いの場 (36%)
3位	歩行者の安全性 (37%)	イベントスペース (34%)	イベントスペース (34%)

※ () 内の数値は回答割合を示す (複数回答)

【その他まちづくりの視点から求められる駅前広場の役割】

- 釧路市の“顔”となる玄関口として、北大通からの視認性・シンボル性を確保する。

○駅前広場の現況と課題について



駅舎やバスターミナルから離れており、交通結節機能や広場空間が活かしきれていない

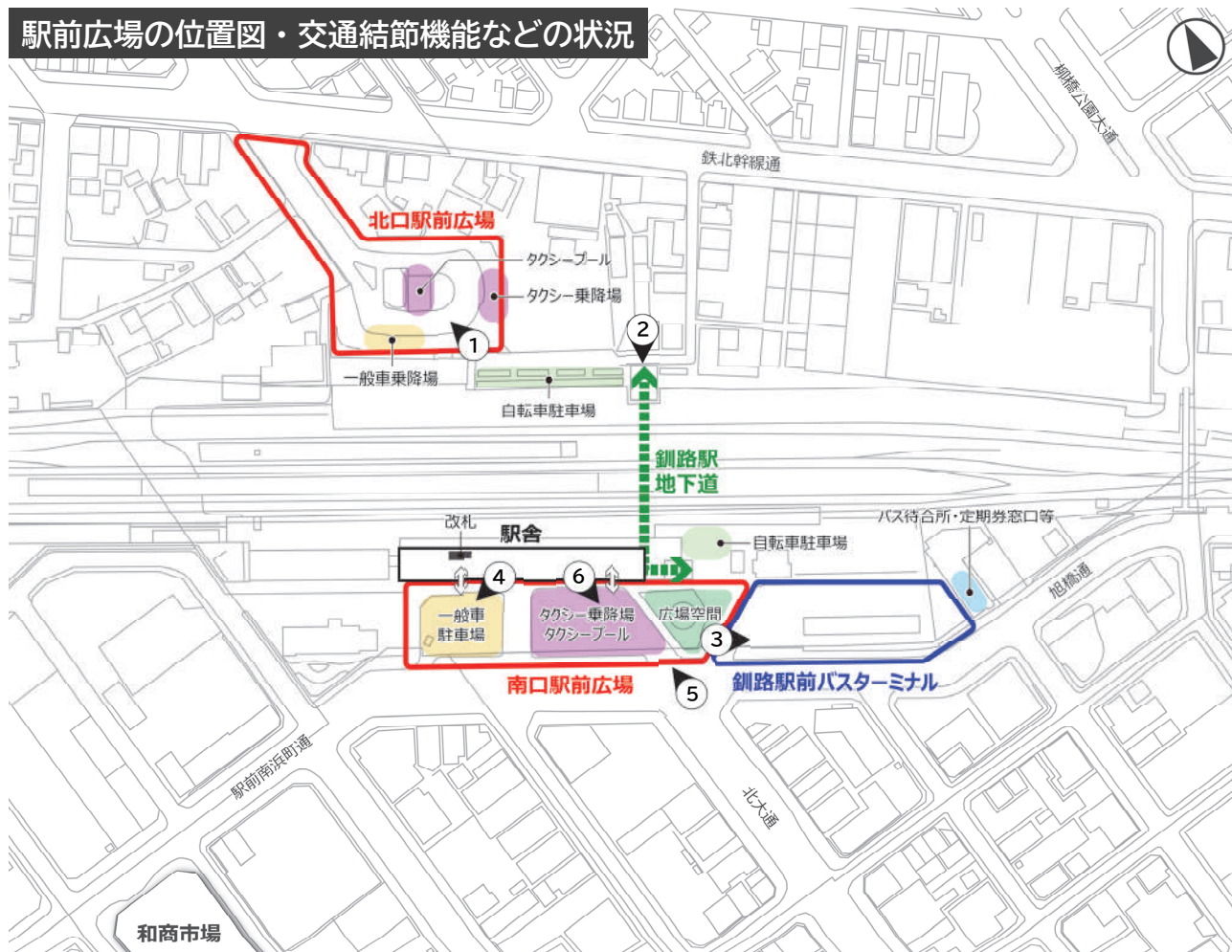


駅直近の鉄道南北を結ぶ歩行者動線は地下道のみで、駅周辺の円滑な移動・回遊性が確保されていない



駅舎との連続性が乏しく、交通結節機能が活かされていないほか、路面や上屋などの老朽化が進展

駅前広場の位置図・交通結節機能などの状況



改札口を出ると駐車場で多くの観光客が訪れる和商市場などへの歩行者動線や視認性が確保されていない



駅前が車のための空間に占用され、釧路の“顔”となる景観やおもてなしの空間が形成されていない

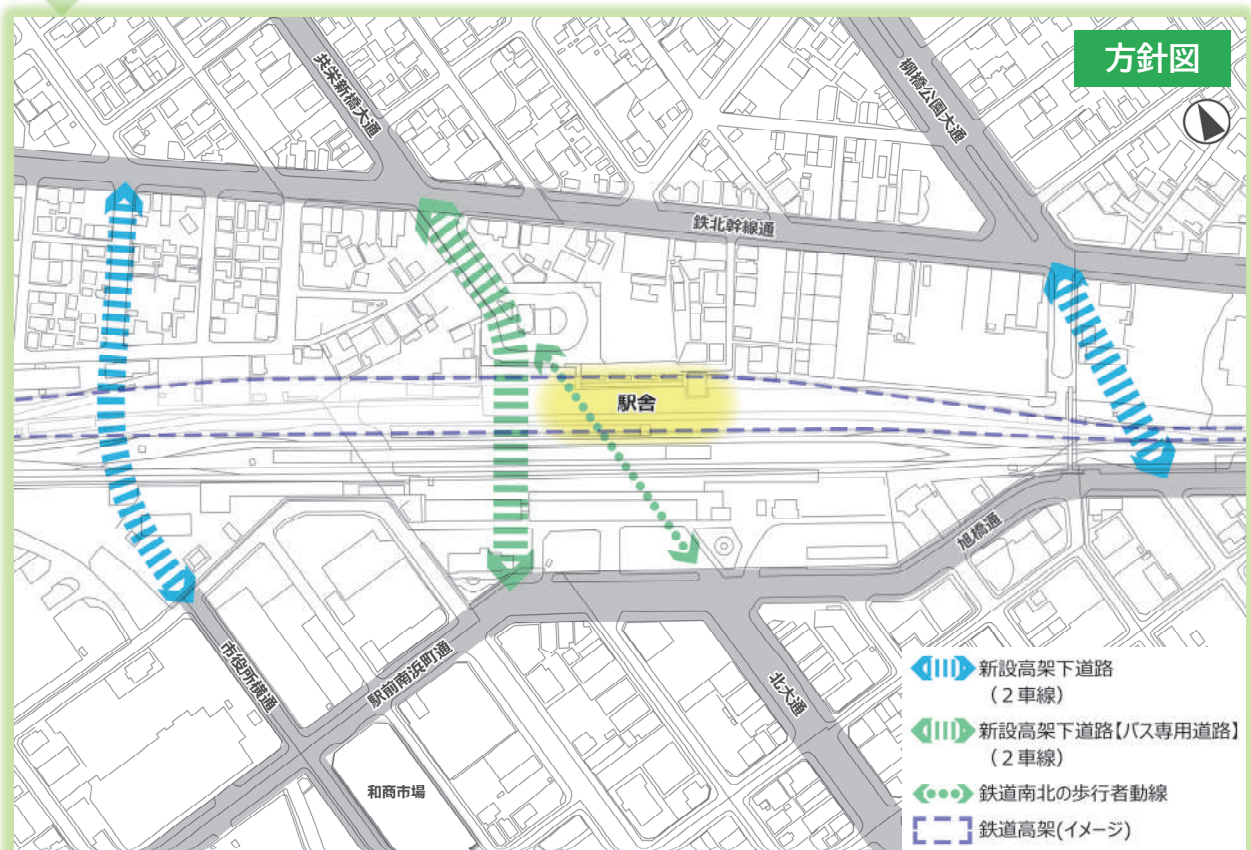
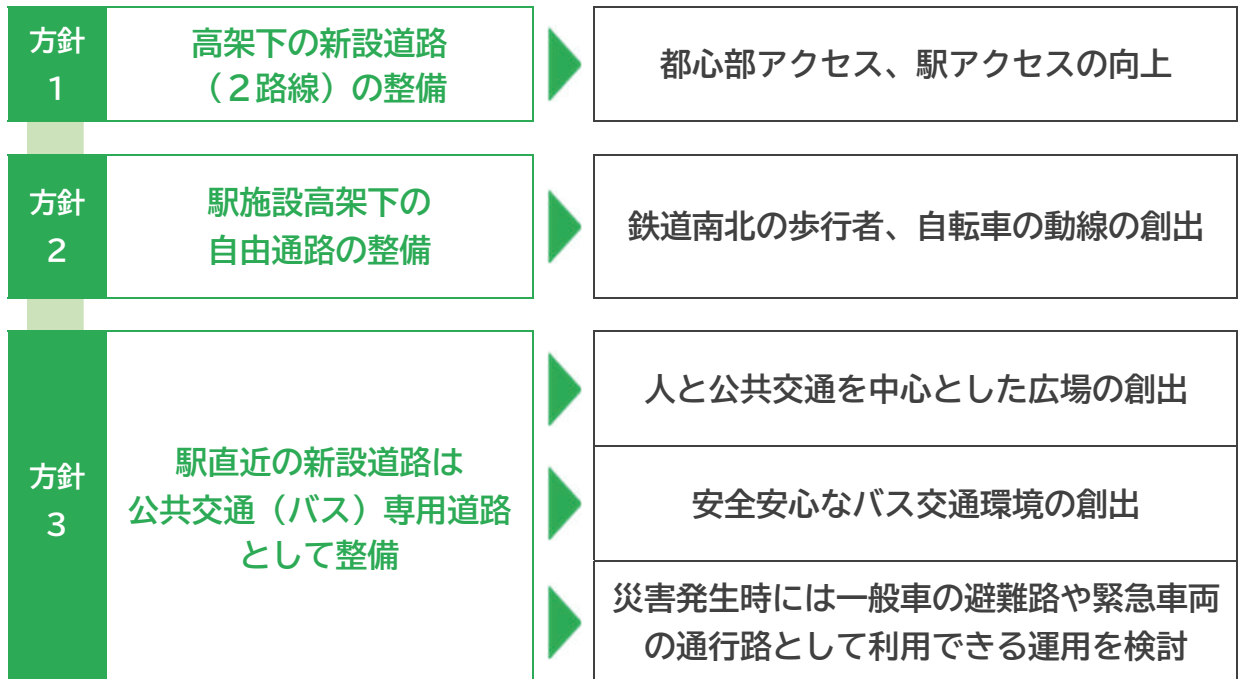


改札口を出るとタクシープールで、まちなか(北大通)への歩行者動線や視認性が確保されていない

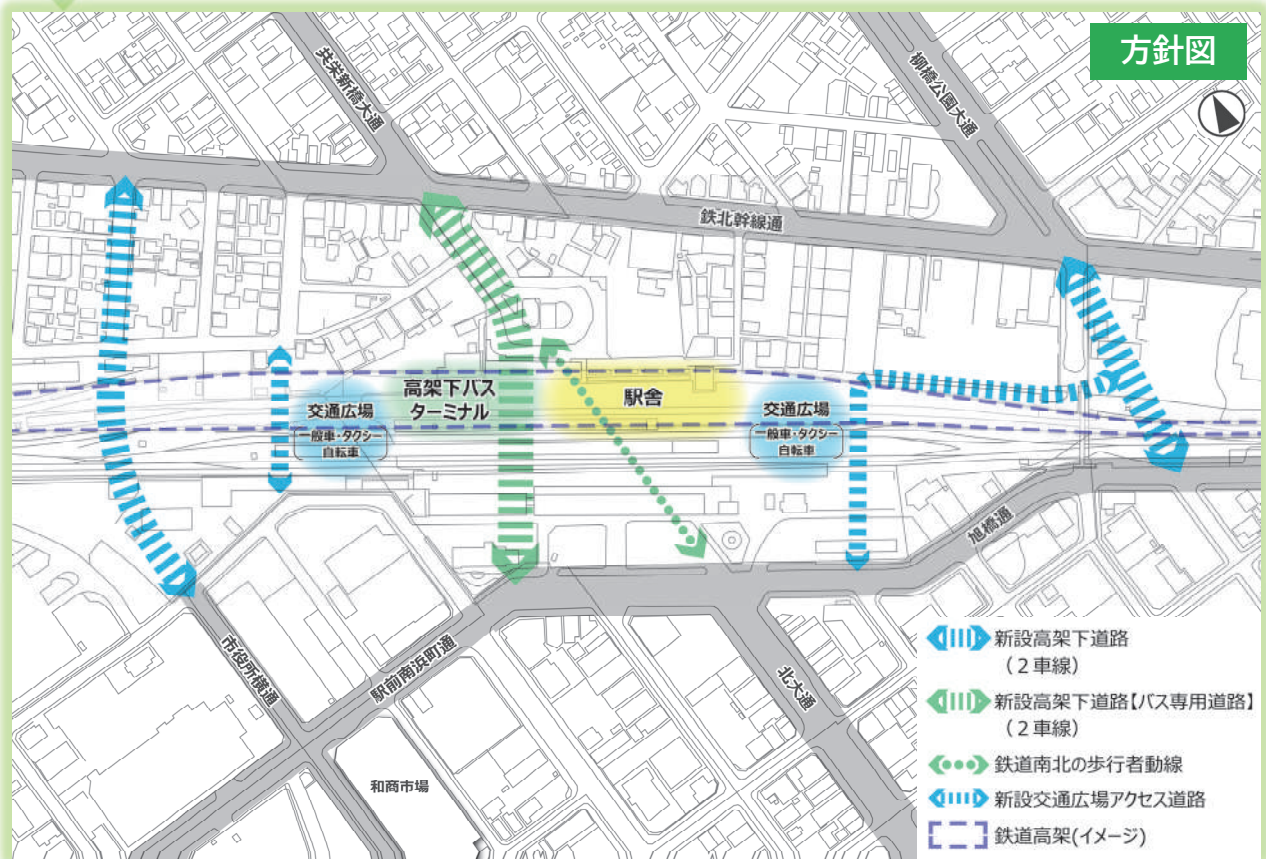
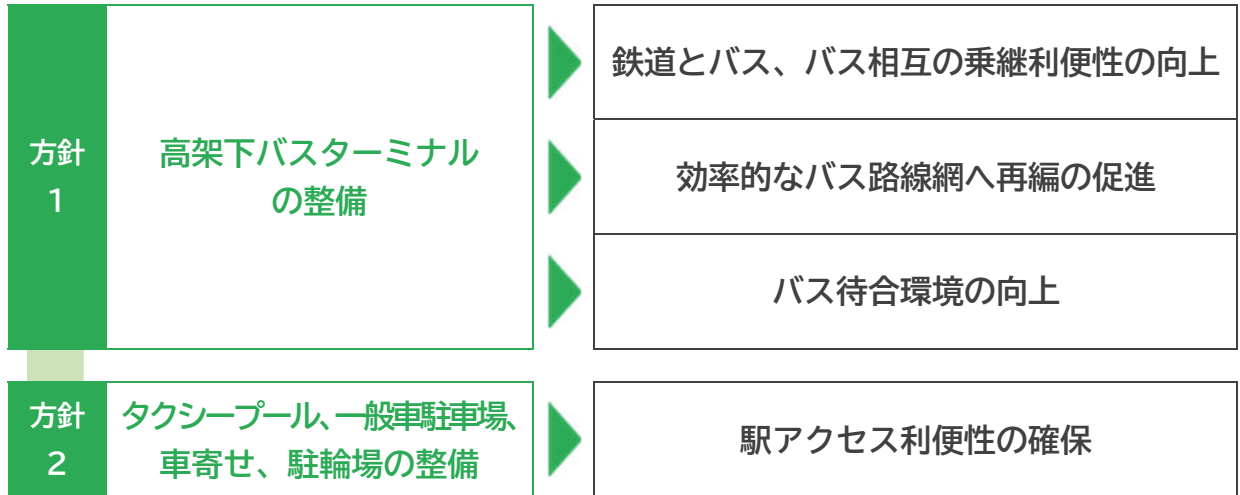
4-2 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の空間・交通再編の方針

釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けた基本的な考え方を踏まえ、道路基盤、交通結節機能、土地利用に関する方針を整理します。

①道路基盤



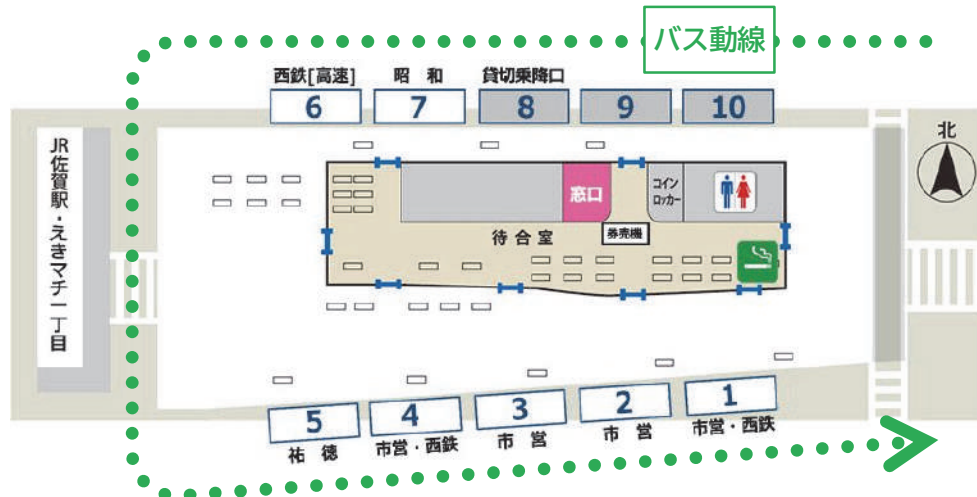
②交通結節機能



【参考事例】佐賀駅バスセンター

- 佐賀駅バスセンターは、JR 佐賀駅に隣接した高架下に配置されたバスターミナルです。
- バス待合室が併設されており、待合室から屋外に出ることなく、高架下空間のなかでバスに乗り降りや乗り換えをすることが可能となっています。
- また、窓口、店舗、トイレなどの機能も複合化され、利便性が確保されています。

【佐賀駅バスセンターの配置図】



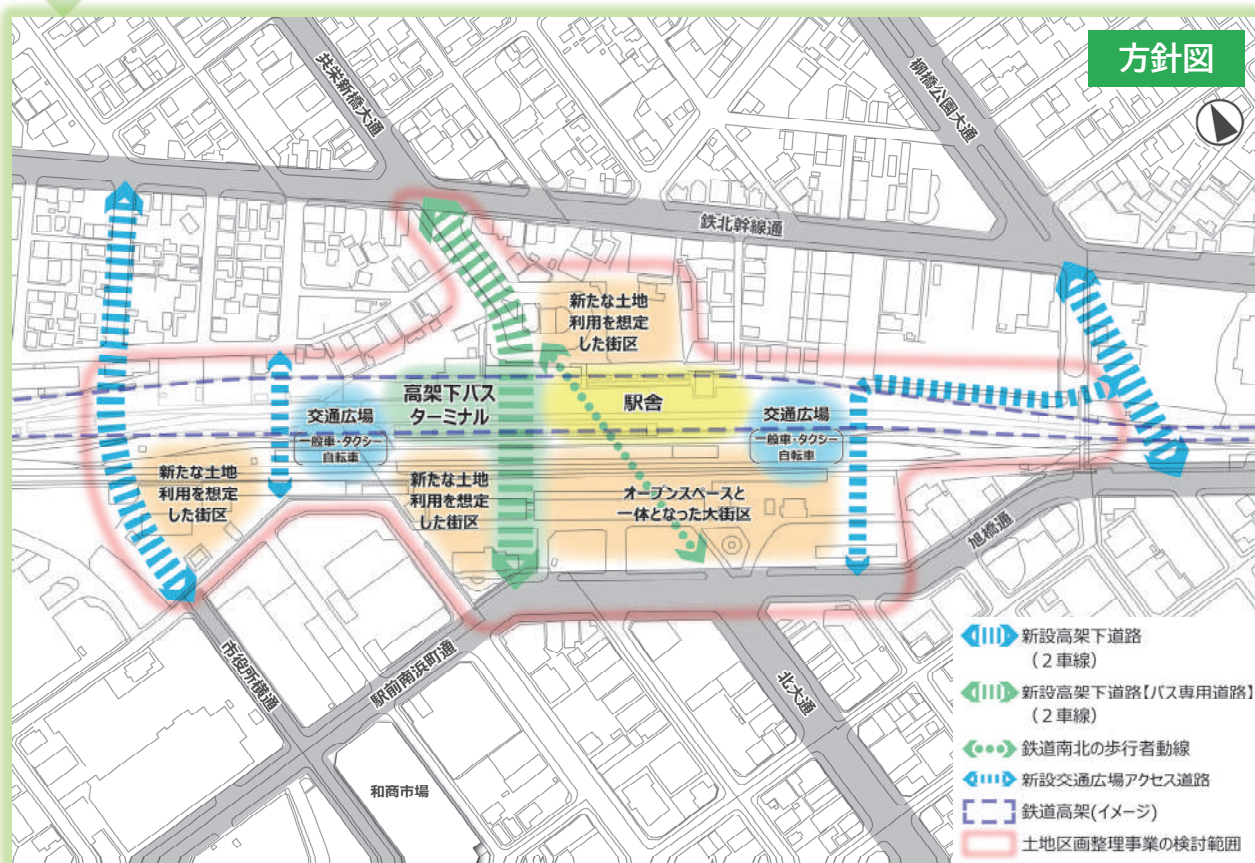
出典:佐賀県バス・タクシー協会ホームページ

【佐賀駅バスセンターの様子】

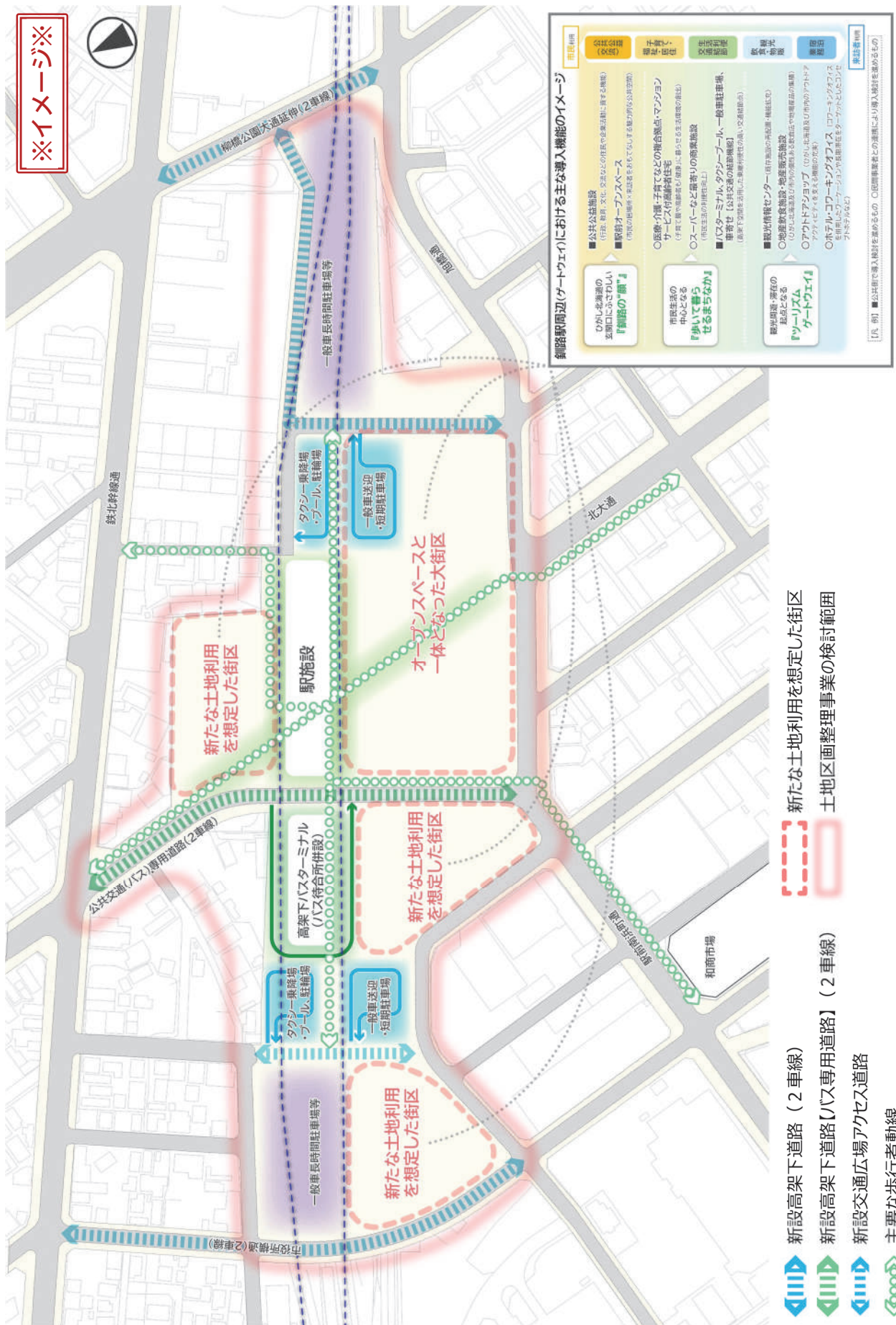


③土地利用

方針 1	オープンスペースと一体となった大街区の創出	▶	ひがし北海道の玄関口にふさわしい 釧路の“顔”の形成
		▶	ひがし北海道の賑わいの核となる 公共公益機能の導入
方針 2	新たな土地利用を想定した 街区の創出	▶	歩いて暮らせるまちなかの形成
		▶	観光周遊、滞在の起点の形成
方針 3	高架下空間の有効活用	▶	一般車駐車場、駐輪場など 交通結節機能の集約



④空間・交通再編のイメージ



※イメージ※

駅前周辺(ゲートウェイ)における主な導入機能のイメージ

市長(市長)

- 公共施設
 - 行政、教育、文化、交流などの市民や民間活動に資する施設
 - 駅前オープンスペース
 - 市民の憩いの場や、集客を促すための公共空間
 - 商業、小売、子育てなどの場合施設・マンション
 - サービス付住宅
 - 子育てや高齢者の健康に資する生活機能の提供
 - スーパーなど露店の商業施設
 - 市民生活の利便性向上
 - スターミナル、タクシープール、一般車送迎場、車寄せ
 - 駅下空間を活用した乗降機能の向上、交通利便性
 - 観光情報センター(居住エリアの河川沿い・緑地帯)
 - 観光案内施設、地産物産施設
 - 観光客が滞在しやすくなる観光施設(土産店や地元産品の販売)
 - アウトドアショップ
 - アウトドア用品を扱う店舗の充実
 - ホテル、コワーキングオフィス、ロフト、シェアオフィス
 - ホテル、コワーキングオフィス、ロフト、シェアオフィスを活用した滞在機能の向上

市民生活の中心となる『歩いて暮らせるまちなか』

観光施設、滞在の拠点となる『ツーリズムゲートウェイ』

市長(市民)

- 社会福祉(福祉)
- 子育て、福祉・居宅
- 市民生活(生活機能)
- 観光情報センター
- 観光客
- 観光客

【凡例】 ■公共施設で導入施設を定めるもの、○民間事業者との連携により導入施設を定めるもの

-  新設高架下道路 (2車線)
-  新設高架下道路【バス専用道路】 (2車線)
-  新設交通広場アクセス道路
-  主要な歩行者動線
-  新たな土地利用を想定した街区
-  土地区画整理事業の検討範囲

第5章 北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）

の活性化に向けて

5-1 活性化に向けた基本的な考え方

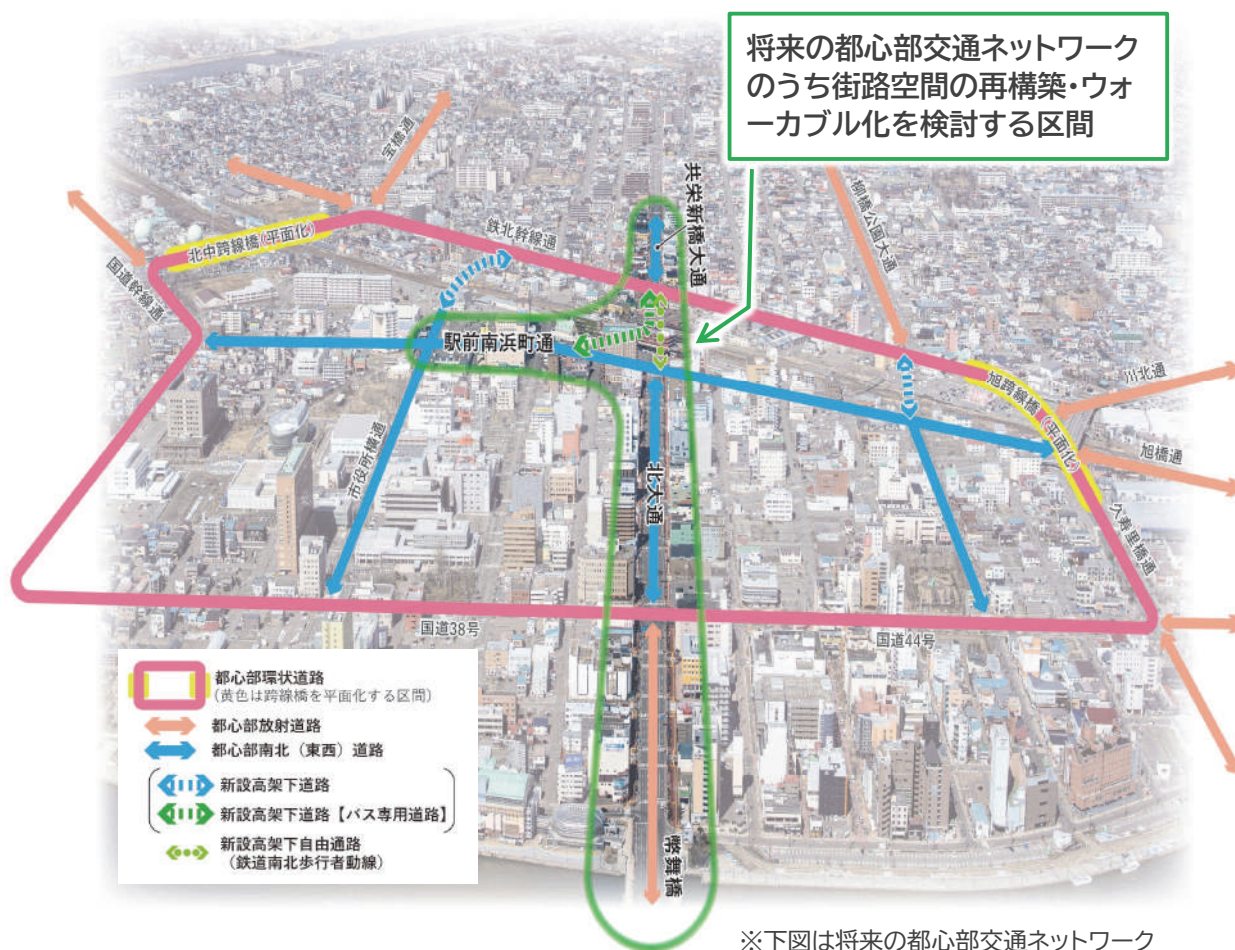
北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）は、「釧路都心部地区交通戦略」に基づき、市民、民間事業者と連携して活性化に向けた検討を進めます。

北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）の施策展開の基本的な考え方

【街路空間の再構築・ウォーカブル化】

- 街路空間の再構築により、北大通や共栄新橋大通などの歩行空間を拡幅し、歩きやすく、居心地のよい街路空間の形成（以下、ウォーカブル化）を図り、歩行空間を憩い楽しめる空間とすることで、賑わいを創出します。
- 市民、沿道商業者、地元商店街や民間団体と連携し、地域ニーズに即した歩行空間の利活用や沿道アクセスしやすい駐車スペースの確保などを進めます。

図表 街路空間の再構築・ウォーカブル化を検討する区間



5-2 街路空間の再構築・ウォーカブル化の方針

街路空間の再構築・ウォーカブル化の方針

- 鉄道高架を基本とした都心部交通ネットワークの形成により、都心部内への通過交通の流入の抑制を図ることで、街路空間の機能を自動車から人と公共交通中心にシフトします。
- 街路空間の再構築により、歩行者が快適に移動できる通行スペース、沿道の商店街などが自由に利活用できる多様な活動を楽しむスペース、一般車などが気軽に沿道にアクセスしやすいスペースを配置します。
- 将来の街路空間の再構築に向け、社会実験により機運を高めるとともに、街路空間の再構築の方針や利活用のルールづくりを検討します。



図表 街路空間の再構築のイメージ（北大通（道道）を事例として）

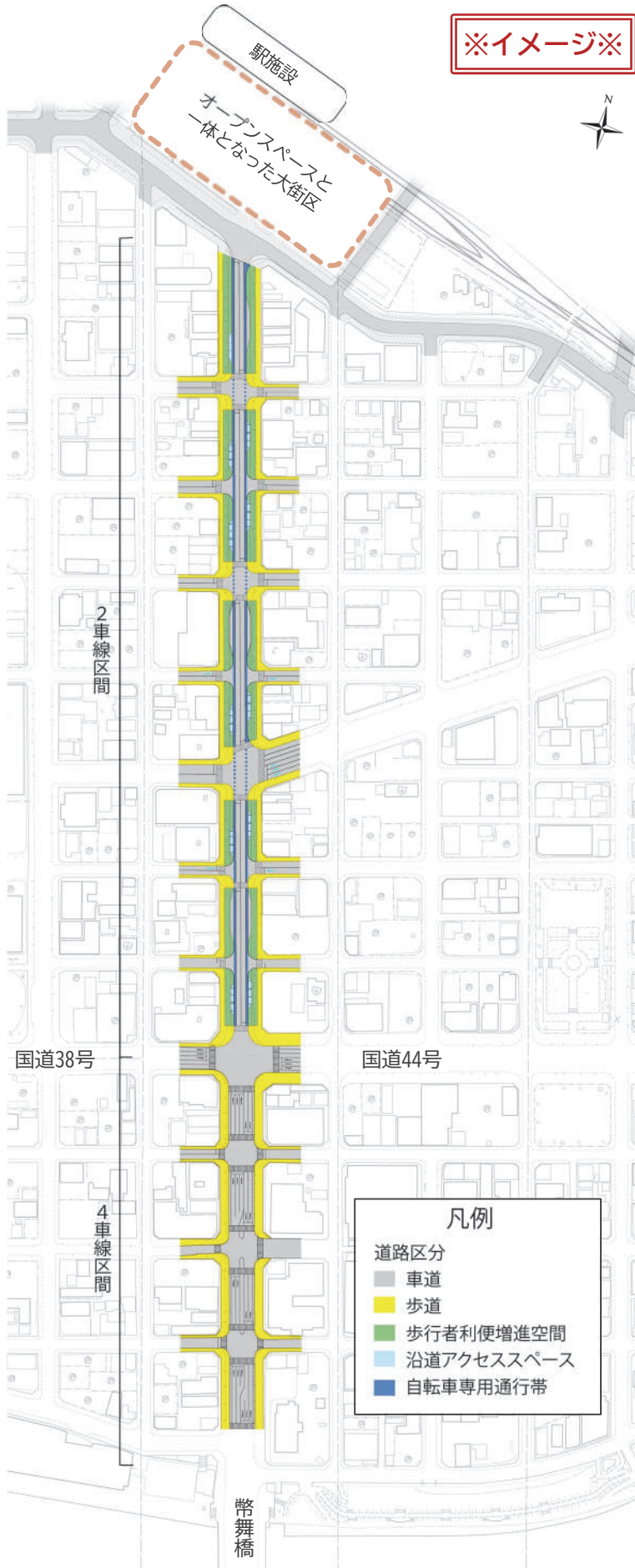
現況(4車線・幅員30m)



再構築(2車線・幅員30m)



図表 街路空間の再構築イメージ（北大通を事例として）



※イメージ※

■沿道と一体となった歩いて楽しめる歩行空間



出典：松山市

■歩行空間を活用した憩いの場



出典：神戸市

■沿道アクセススペース(停車帯)



出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)
(国総研, 2018. 2)

■バス待合環境の向上
(バス停のグレードアップなど)



出典：エムシードウコー株式会社

【参考】『歩行者利便増進道路』の概要

- 道路空間内におけるオープンカフェの設置など、賑わいに資する道路空間の活用は、道路法に基づく道路占用の規定に基づき、これまで一般に認められてきませんでした。2020年道路法などの改正(2020(令和2)年11月25日施行)により、道路空間の柔軟な利活用が可能となる『歩行者利便増進道路』の指定制度が創設されました。
- 『歩行者利便増進道路』の指定道路では、歩行者が安心・快適に過ごせるように構造基準を定め、指定された特例区域内では売店、食事施設や広告などの占用基準が緩和されます。さらに、公募で選定した占用事業者には最長20年の占用が可能となります。

【歩行者利便増進道路の概要】

歩行者利便増進道路

<<地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築>>

歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定

歩行者の利便増進のための構造基準の策定	利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入
<ul style="list-style-type: none">歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に <p>【イメージ】</p> <p>【再構築前】</p> <p>車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅</p> <p>【再構築後】</p> <p>歩行者の利便増進を図る空間</p>	<ul style="list-style-type: none">特例区域では、占用がより柔軟に認められる占用者を幅広く公募し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に公募により選定された場合には、最長20年の占用が可能(テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく) <p>指定道路</p> <p>特例区域</p>

- ・都道府県が管理する道路を歩行者利便増進道路に指定した市町村が、当該都道府県に代わって行うことができる改築などとして、(i)歩道などの拡幅、(ii)並木、駐車場などの新設などを定めます。
- ・「歩行者利便増進施設など」として、ベンチ、サイクルポート、食事施設などを定めます。
- ・歩行者利便増進施設などの占用場所の基準として、歩行者の通行に必要な幅員(歩道の場合、3.5m又は2m)を確保することなどを定めます。
- ・歩行者利便増進道路の構造基準として、(i)歩行者の滞留スペースを設けること、(ii)歩行者利便増進施設などの設置場所を確保すること、(iii)バリアフリー基準に適合することなどを定めます。

出典:国土交通省

第6章 都心部まちづくりの施策展開に向けて

6-1 施策展開に向けたロードマップ

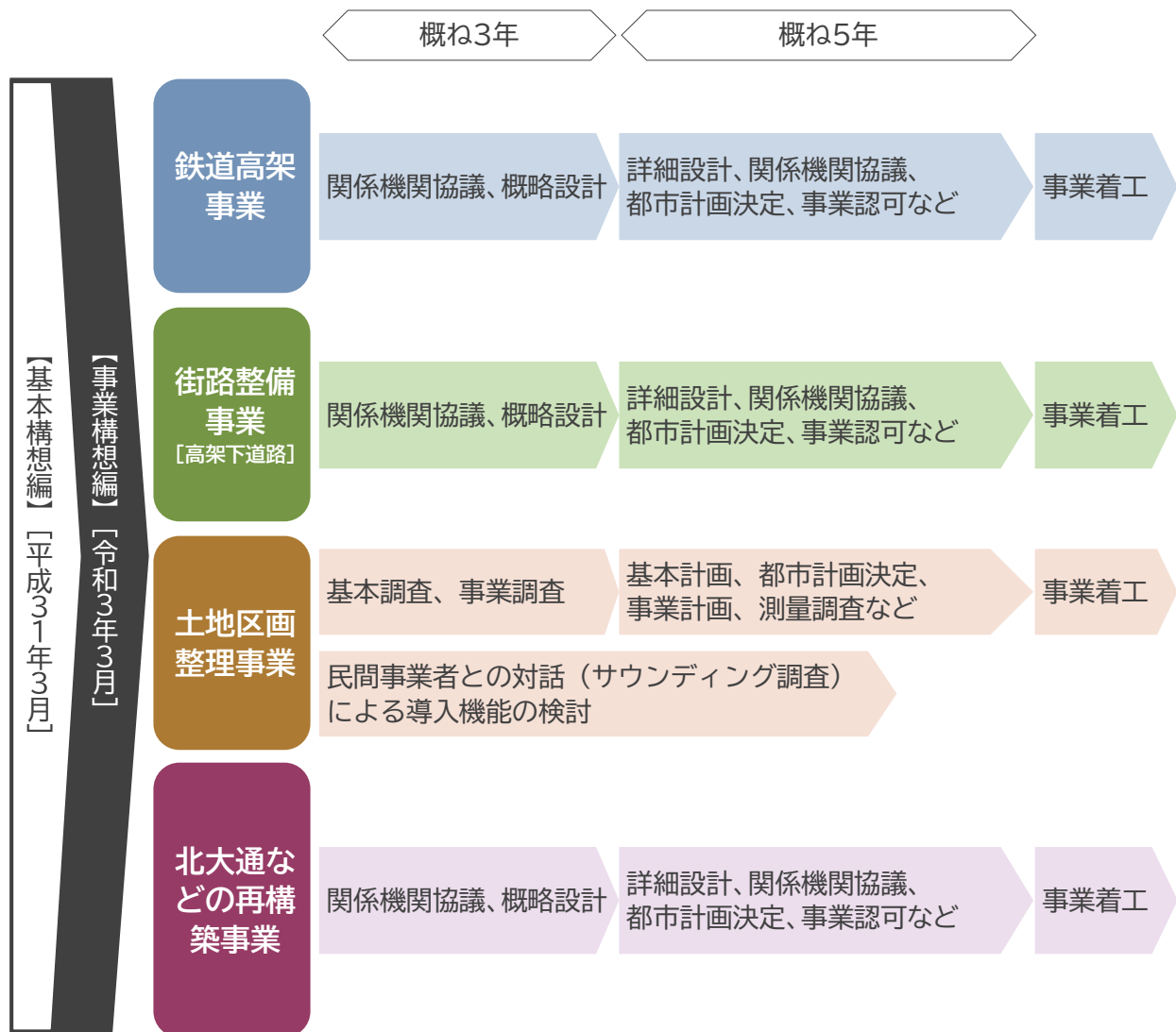
鉄道高架事業は、北海道や鉄道事業者と連携・調整を図りながら、今後概ね3年を掛けて概略設計を行い、その後、概ね5年を掛けて詳細設計などを行い、最短で概ね8年後の事業着手を目指します。

また、街路整備事業（都心部交通ネットワーク）は、鉄道高架事業と調整を図り、各道路管理者や交通管理者と協議を進め、事業着手を目指します。

土地区画整理事業は、公共用地や鉄道用地の再編を基本とし、民間事業者との対話（サウンディング調査）による導入機能の検討を進め、公共の土地区画整理事業と民間事業者の開発により、釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備を目指します。

また、次頁に【基本構想編】及び【事業構想編】に位置付けた施策のロードマップを示します。

図表 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けた想定スケジュール



※現時点の釧路市の想定スケジュールであり、確定したものではありません。

まちづくり方針	施策の方向性	黒字=【基本構想編】に位置付けた施策 青字=【事業構想編】に位置付けた施策
鉄道高架	北海道や鉄道事業者と連携・調整を図り、最短で概ね8年後の事業着手を目指します。	
都心部交通ネットワーク	鉄道高架事業と調整を図り、各道路管理者や交通管理者と協議を進め、最短で概ね8年後の事業着手を進めます。	
土地区画整理	公共用地や鉄道用地の再編を基本とし、民間事業者との対話(サウンディング調査)による導入機能の検討を進めます。	
①ひがし北海道の拠点として、圏域の中核機能を担い、観光客の玄関口となるまち	①-1 災害時に円滑に避難できる都市基盤の整備推進 ①-2 駅周辺の拠点や集客力を高める広域的・高次都市機能の誘導 ①-3 市民や来訪者の利便性やニーズに対応した都市機能の集積や誘導 ①-4 防災・減災のための機能確保	
②商業・業務・観光機能が集積する賑わいあるまち	②-1 商業機能などの事業活性化に向けた取組推進(店舗改築・再開発・創業支援など) ②-2 商業・業務機能の利便性を図る環境づくり(既存ストック活用による都市基盤整備など) ②-3 既存ストック活用、公共施設の複合化、店舗の共同化などによる都市機能の更新 ②-4 公共施設などの既存ストックを活用した広域的都市機能の誘導・充実 ②-5 公共空間などを活用したおもてなしと交流の場づくり ②-6 食を楽しむ魅力的な空間づくりと市民、観光客が集まる賑わいの場づくり	
③自然環境や景観に優れた緑豊かな魅力あるまち	③-1 釧路の豊かな自然を楽しめる親水空間の形成 ③-2 都心部への滞在促進と自然や景観などの魅力を提供する空間の形成 ③-3 住宅ストックを活用した長期滞在者などの受け入れ物件の確保	
④生活利便性が高く、歩いて暮らせるまち	④-1 オープンスペースなどを一体的に活用した滞留空間や歩行者ネットワークの形成 ④-2 良質な都市型住宅の供給促進 ④-3 生活利便施設の維持・誘導	
⑤交通結節機能が高く、市民や来訪者の交流の拠点となるまち	⑤-1 駅南北の連続性や乗り継ぎ利便性に配慮した交通結節点の整備 ⑤-2 賑わいを創出する歩行空間の利活用促進と公共交通網の再編 ⑤-3 MICEの誘致・開催促進による国際交流の促進 ⑤-4 クルーズ船の誘致による観光ポテンシャルの発揮 ⑤-5 観光イベントの実施による観光振興と賑わいの創出	
⑥災害に強く安全・安心に暮らせるまち	⑥-1 わかりやすい道路網の形成、防災・減災の機能のための機能確保 ⑥-2 大規模地震発生時の緊急避難及び緊急物資輸送機能 ⑥-3 災害時に円滑に避難できる都市基盤の整備推進	

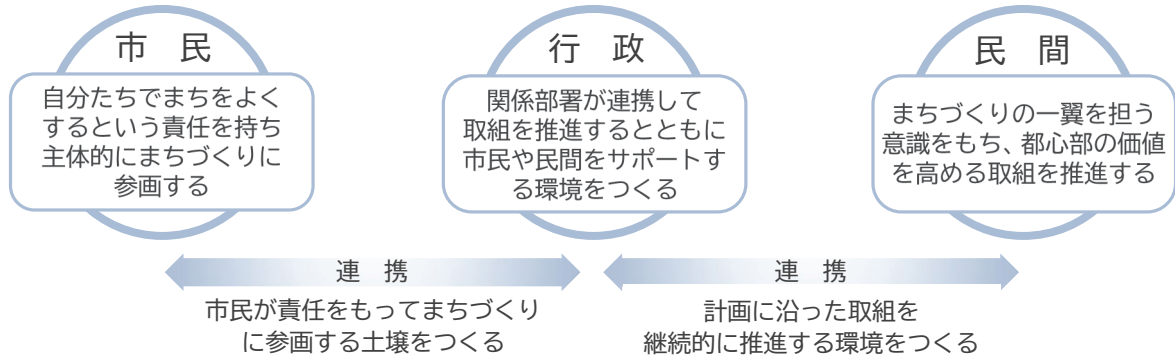
関連計画・施策など	各施策のロードマップ	
	短中期	長期
鉄道高架事業	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
街路整備事業	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
土地区画整理事業	事業調査、都市計画決定、事業計画など 民間事業者との対話による導入機能の検討	事業計画 事業着工
街路整備事業（交差道路の新設）	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
賑わいの核となる公共公益機能の導入	基本構想、基本計画など	事業着工
土地区画整理事業（民間対話）	民間事業者との対話による導入機能の検討	
街路整備事業（交差道路の新設）	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
空き店舗など活用促進事業補助金	活用に向けた周知と相談対応の充実	
テレワーク・サテライトオフィス誘致促進	市外企業への魅力発信と受入態勢の整備	
釧路市中心市街地活性化基本計画	にぎわい交流ゾーンなどでの民間事業の機運醸成	基本計画の策定
RINK 釧路まちづくりラボ	賑わいを創出する社会実験などの実施	
第二期釧路市観光振興ビジョン		食の体験メニューの造成
まちなか観光周遊促進事業	文字モニュメント・影絵整備など	まちなか周遊プランなど
釧路市長期滞在施設整備支援事業	民間賃貸ストックなどを活用した長期滞在物件の確保	長期滞在施設の充足
都心部地区交通戦略	概略設計、基本設計、都市計画決定など	街路空間の再構築
釧路駅前広場の再整備	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
都心部地区交通戦略	概略設計、基本設計、都市計画決定など	街路空間の再構築など
第二期釧路市観光振興ビジョン		MICE 誘致、開催促進
釧路みなとオアシス	クルーズ船のおもてなしなど	
第二期釧路市観光振興ビジョン		まちなかの魅力づくり
街路整備事業（交差道路の新設）	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工

※2021年(令和3年)3月現在の関連計画や施策などを表記。

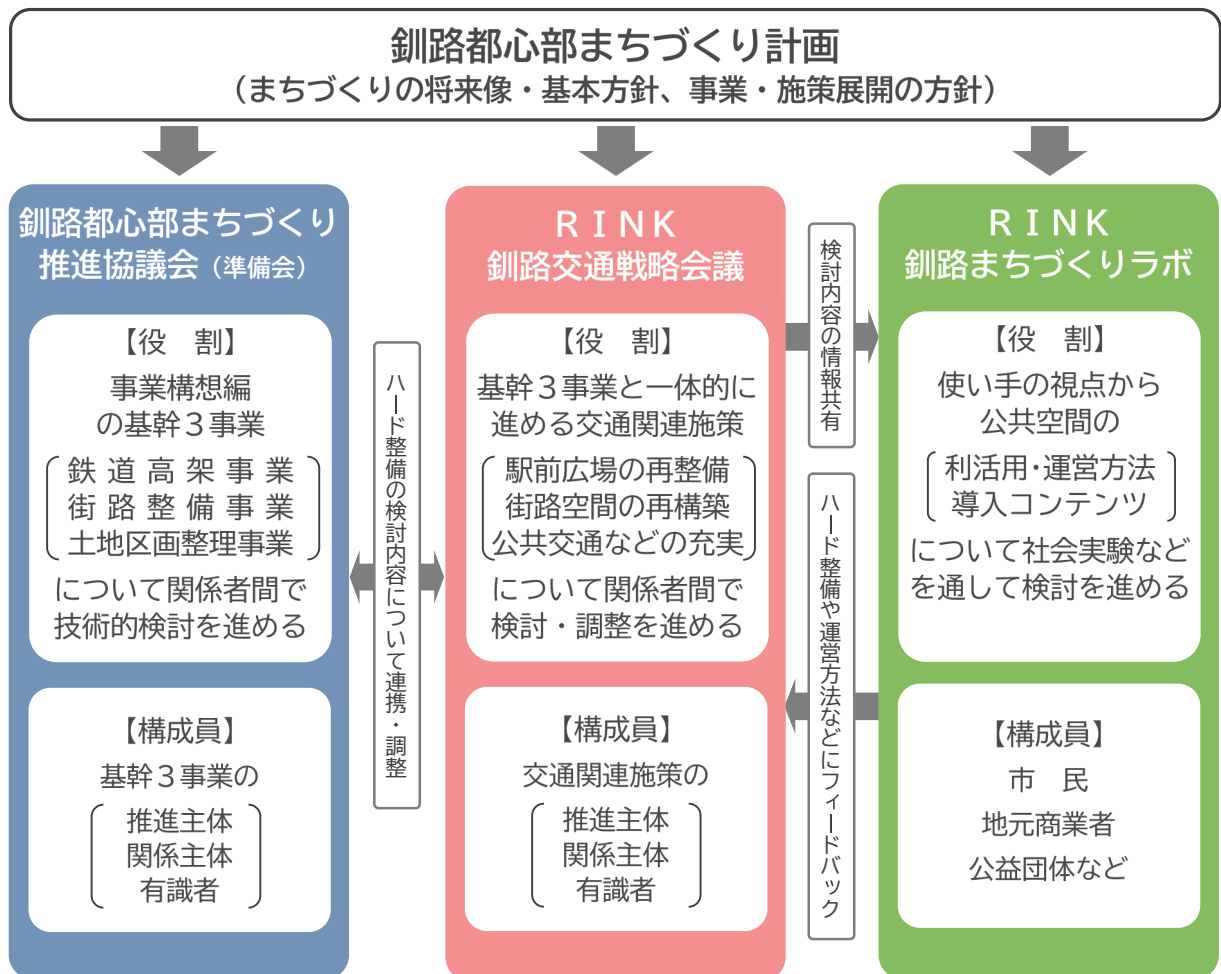
6-2 市民・行政・民間の役割と推進体制

【基本構想編】の将来像や【事業構想編】の基本方針を共有し、施策の具体化・事業化を推進するため、市民、行政、民間の役割を明確にし、連携して取り組む体制を構築します。

図表 釧路都心部まちづくり計画の推進に向けた市民・行政・民間の役割



図表 釧路都心部まちづくり計画の推進体制

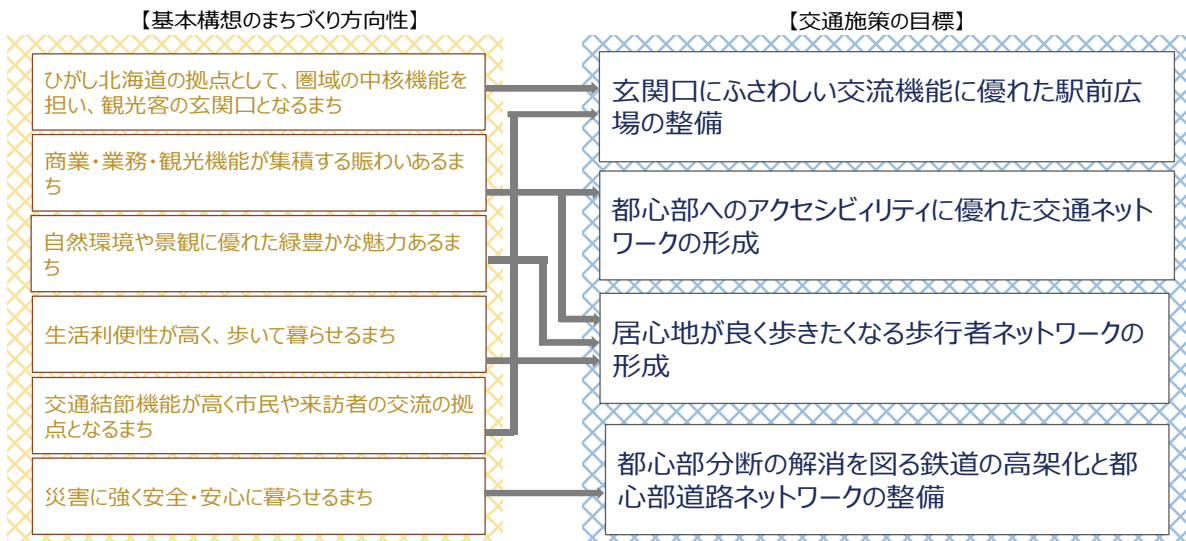


参考 都心部地区交通戦略（素案）【概要】

都心部地区交通戦略は、釧路駅周辺を中心とする都心部を対象に、「釧路都心部まちづくり計画」と連携して人と公共交通中心の賑わいのある空間を創出するための交通施策を検討するものです。

都心部地区交通戦略の基本理念と3つの地区交通戦略

自動車と緩やかに共存し、人と公共交通を中心とした賑わいの空間への Re・Innovation



【交通施策の基本方針】

- 釧路駅周辺や北大通などの公共空間を、車中心から人と公共交通中心の空間に再編
- 街路空間を公共交通と歩行者優先とするため、都心部環状道路などの新たな道路ネットワークを形成し、通過交通を抑制
- 公共交通の使いやすさを高めることで、自動車を使わなくても移動に困らない交通体系を実現
- 鉄道高架下の交差道路新設によるアクセスの向上を図るとともに、北大通などで沿道アクセスしやすい交通環境を構築し、賑わいを創出

戦略1 街路空間のウォークアブル化

戦略2 公共交通の利用促進

戦略3 ゲートウェイとしての駅周辺整備

都心部地区交通戦略の進め方

鉄道高架化の前に進める 短中期
社会実験などにより新たな街路空間を体験し、長期的な施設整備に反映させるとともに、利活用に関するルールづくりを進めます。

鉄道高架化と合わせて進める 長期
鉄道の高架化に合わせて駅前広場や街路整備を進めます。

戦略 1. 街路空間のウォーカブル化

方策 1. 街路空間の再構築

長期

- ・ 北大通、共栄新大橋通、駅前南浜町通は駅前広場と一体となって歩行者の居心地の良さと歩きやすさによる賑わいを創出するためのウォーカブル道路とすることを目指します。
- ・ 街路空間の再構築により、歩行者が快適に移動できる通行スペース、沿道の商店街などが自由に利用できるスペース、一般車などが気軽に沿道にアクセスしやすいスペースを配置し、その利活用について、公民が連携して検討します。

現況（4車線・幅員30m）



再構築（2車線・幅員30m）



図.街路空間の再構築の基本的な考え方（北大通（道道区間）を事例として）

フリースペースのイメージ
（オープンカフェ）



出典：国土交通省資料（官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集 2018年3月）

フリースペースのイメージ
（パークレットによる憩いの空間）



出典：関西道路研究会道路環境問題研究会 第6回技術講演 神戸市

沿道アクセススペースのイメージ
（停車帯の確保）



出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案）（国総研,2018.2）

方策 2. 公民連携の社会実験による街路空間の利活用

短中期

- 街路空間の利活用の社会実験
- 簡易停車帯やタクシーベイ設置の社会実験
- 簡易的なバス待ち環境整備の社会実験

- ・ 居心地が良く歩きたくなる街路空間の形成に向けては、商店街、住民などの多くの関係者との合意形成が必要となります。新たな街路空間の使い方や価値を実践、体感することで、取り組みの効果や課題を確認し、まちづくり機運を醸成する社会実験を実施します。

方策 3. 路外駐車場のあり方と沿道アクセススペースの利活用

短中期

- 路外駐車場のあり方の検討
- 沿道アクセススペースの利活用に関するルールづくり

- ・ 居心地が良く歩きたくなるウォークアブル空間を損なわないよう、沿道の建物を対象に、路外駐車場の集約や新たな駐車場の出入口をウォークアブル道路に設置することについて制限するなどのあり方を検討します。
- ・ 沿道アクセススペースの利活用のルールは、誰もがアクセスしやすい都心部にするため、商店街や交通管理者などと停車時間などの運用を検討します。



出典：まちづくりと連携した駐車場施策
ガイドライン基本編（平成30年7月 国交通都市局）

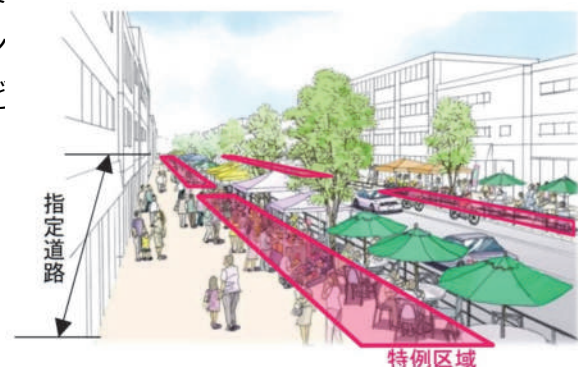
方策 4. ウォークアブル空間の利活用

短中期

- 歩行者利便増進道路の利活用に関するルールづくり
- 除雪体制の充実

- ・ 歩道上の自由に利活用できるスペースは、国土交通省の「歩行者利便増進道路」を活用し、オープンカフェやベンチなどの占用物件の設置など、商店街などの創意工夫を活用した空間づくりを検討します。
- ・ 冬季の除雪体制の充実により、歩行空間と歩行者利便増進空間の確保を図ります。

歩行者利便性増進道路のイメージ



出典：国土交通省

戦略 2. 公共交通の利用促進

「釧路市地域公共交通網形成計画」（平成 29 年度策定）、「釧路市地域公共交通再編実施計画」（令和元年年度策定）と整合を図り、釧路市、商店街、バス事業者などが連携して、公共交通の利便性を向上させ、公共交通における都心部の拠点性を高めることを目指します。

方策 1. 鉄道高架によるバス路線網の再編

長期

- ・ 現況において鉄道の南北を結ぶ路線バスは、旭跨線橋や北中跨線橋を渡って運行していますが、鉄道の高架化に伴い最短経路で鉄道の南北が結ばれる経路が整備されることから、バス路線網の再編を検討します。

方策 2. ハイグレードなバス待合環境の整備

長期

- ・ ハイグレードなバス待合環境を整備することで、バスの利用促進を図るとともに、都心部の滞在ミニ拠点としての機能を担うことが期待されます。バス待合環境に加え、歩行者案内標識などの多様な機能を整備することで、歩行者の回遊性を高め観光振興などに寄与します。

整備イメージ



出典：エムシードコー株式会社

方策 3. バス発着場所の増加の社会実験

短中期

- ・ 空港連絡バスは多くの観光客などが利用しており、釧路駅前やフィッシャマンズワーフ MOO などに発着場所があることで、都心部のアクセス機能を担っています。その機能を高めるため、例えば多くの観光客が訪れる和商市場前に発着場所を設置することで、観光客の利便性を向上させる社会実験を実施します。

方策 4. バス事業者と商店街の連携の社会実験

短中期

- ・ バス利用者がお得に商店街を利用できるよう、商店街とバス事業者が連携して、バスの利用により、商店街で利用することができるクーポンなどが配布される社会実験を実施します。

方策 5. 日本版 MaaS の推進に向けた基盤づくりの検討

短中期

- ・ 将来的な日本版 MaaS の推進に向け、IC カード、QR コードによる運賃のキャッシュレス決済の導入を検討します。

方策 6. 回遊性を高める新たな地域公共交通の導入可能性の検討

短中期

- ・ 都心部は、一般的な徒歩圏よりもやや広いエリアとなっています。だれもが移動しやすい交通環境を目指し、環境にやさしく歩行者目線に近い速度で運行するグリーンスローモビリティ、無人 EV バスなどの可能性を検討します。

戦略3. ゲートウェイとしての駅周辺整備

鉄道高架化に合わせて、新たな都心部道路ネットワークを整備するとともに、既存の公共空間や鉄道高架化などにより生まれる新たな土地を活用して、新たな賑わい駅前広場や交通結節機能の整備を進めます。

方策1. 新たな都心部道路ネットワークの整備

長期

- 『都心部環状道路』及び『都心部放射道路』は、国道などの幹線道路で構成し、跨線橋の平面化などにより、広域交通の円滑化や都心部への通過交通の流入を抑制します。
- 『都心部南北（東西）道路』は、新たに高架下道路を2路線整備し、鉄道南北の一体化、都心部へのアクセスを向上します。
- 鉄道南北の一体性を高めるため、北大通と共栄新橋大通を結ぶ自由通路を整備し、歩行者と自転車の動線を創出します。



図. 新たな都心部道路ネットワークの形成

方策2. 賑わいを創出する新たな拠点機能と一体となったオープンスペースの整備

長期

- 釧路駅周辺に新たな賑わいを創出する多様な拠点機能を導入するとともに、それら導入機能と一体となったオープンスペースを整備します。

方策3. 高架下バスターミナルとバス専用道路の整備

長期

- 駅舎との連続性の確保により乗継利便性や待合環境の向上を図る高架下バスターミナルとバス専用道路を整備します。

方策4. 高架下のタクシープール、一般車駐車場・車寄せの整備

長期

- 交通結節機能や駅へのアクセス機能を高めるタクシープールと一般車駐車場・車寄せを整備します。

▼賑わいを創出する広場イメージ
(宮城県日向日向市駅)



出典：平成26年度都市景観大賞（国土交通省）

▼バス専用道路のイメージ
(兵庫県姫路市姫路駅)



出典：姫路市

▼高架下のタクシープールの整備イメージ
(東京都世田谷区経堂駅)

