

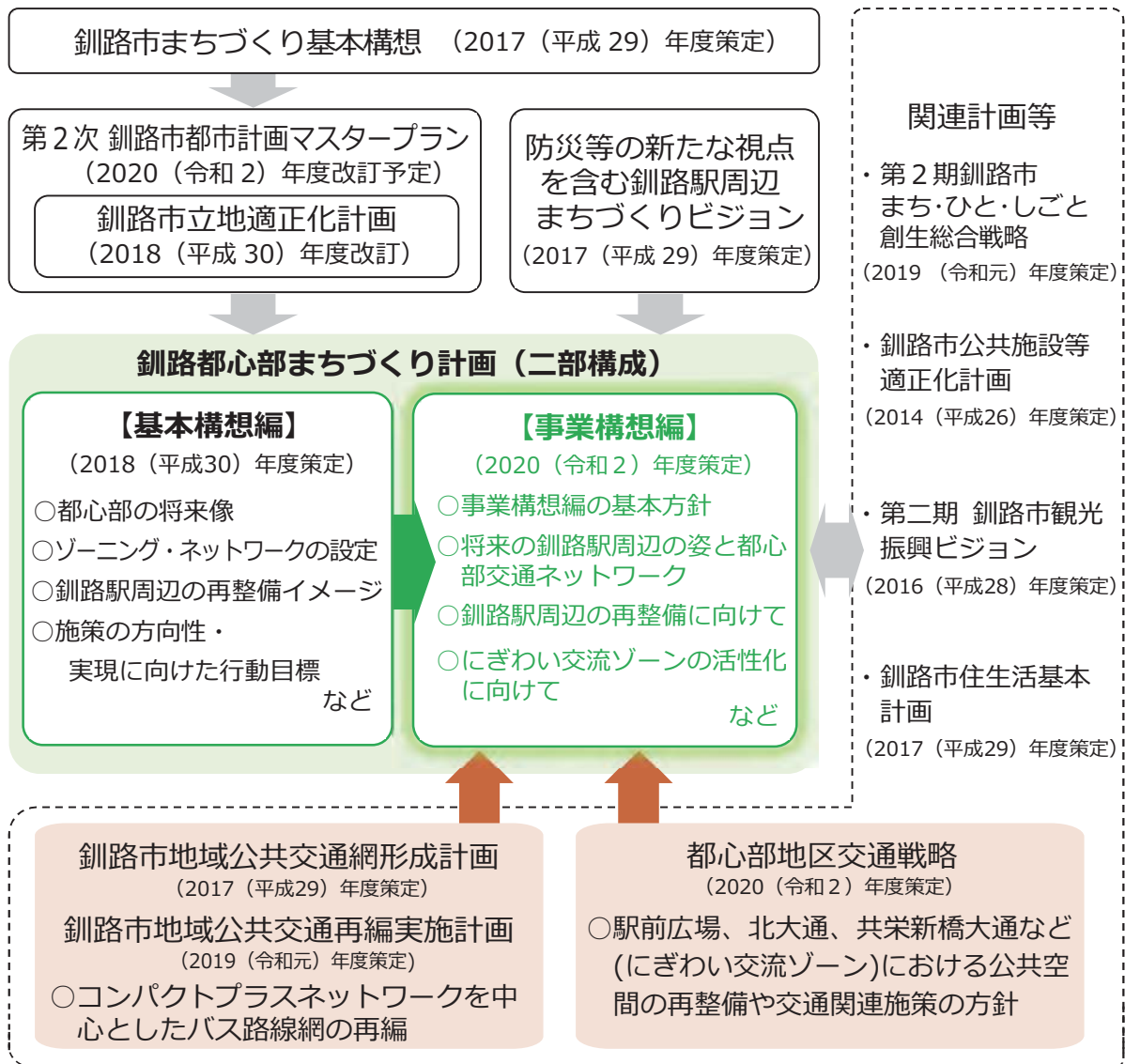
釧路都心部まちづくり計画 【事業構想編】 (概要版)

1 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】とは

釧路都心部まちづくり計画は、【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方向性及び施策の考え方を示すものとして、2018(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(ゲートウェイ)や、北大通や共栄新橋大通など(にぎわい交流ゾーン)に着目し、鉄道施設、新たな道路ネットワーク、土地区画整理の3つの柱からなる事業構想として位置付けます。

図表 都心部まちづくり計画及び【事業構想編】の位置づけ



この計画は、「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。

また、特に関連性が高い「釧路市地域公共交通網形成計画・再編実施計画」「都心部地区交通戦略」とは、整合・調整を図るものとしします。

2 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針

【事業構想編】は、鉄道施設、道路ネットワーク、土地区画整理の3つの柱からなるものです。

【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～共栄新橋大通等】 にぎわい交流ゾーン (玄関口とまちをつなぐ軸)	北大通等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等を推進する。



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、地域に根ざした空間づくり、**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。

2 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針

ここでは、基本方針を定める上での市の考え方を、計画本編から抜粋して記載しています。

都心部の賑わいの必然性

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。

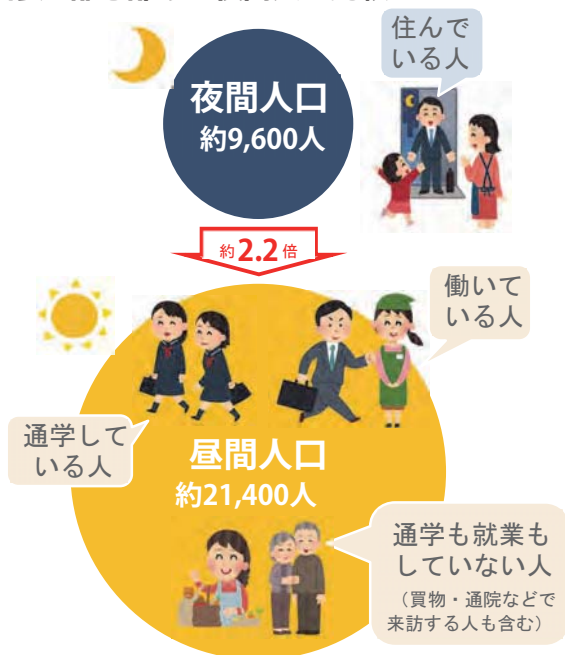
以上のことから、都心部の幣舞橋から北大通、釧路駅周辺は、釧路市の歴史や文化、暮らしを最も感じさせる重要な都市軸となりました。

図表 昭和30年頃の都心部の様子



出典：「釧路街並み今・昔」（北海道新聞社 編）

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

市街地が郊外に拡大し、自動車が生活に欠かせないツールとなった現在において、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綿と続く固有の価値があり、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となっています。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、自然と調和した新しい価値が生み出され、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して機能し、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、釧路市の持続的な賑わいの創出に必要不可欠なものと考えます。

2 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針

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

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

釧路駅前や北大通に流入する通過交通

① 釧路駅前のラッシュ時の様子



② 北大通周辺のラッシュ時の様子



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、徒歩でも自転車でも、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問題が解消されると共に、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以上の浸水深が予測されています。現在の鉄道南北を連絡する都心部の交通インフラは、限定されており、災害発生時には、鉄道の南側から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、災害発生時の交通混乱の低減を図り、防災、減災に資するまちづくりを進めます。

3 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、将来の釧路駅周辺（ゲートウェイ）など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**拠点機能の導入**、**冬季における滞在機能の導入**を進めます。

3 将来の釧路駅周辺の姿と都心部交通ネットワーク

3-2 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、跨線橋の平面化や道路改良などにより、**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カブル化により、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。
- 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の南北を連絡する 新たな 高架下道路は、**公共交通（バス）専用道路**として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。



4 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、自転車の動線の創出を検討します。
- 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・生活便利・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＋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。

4 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

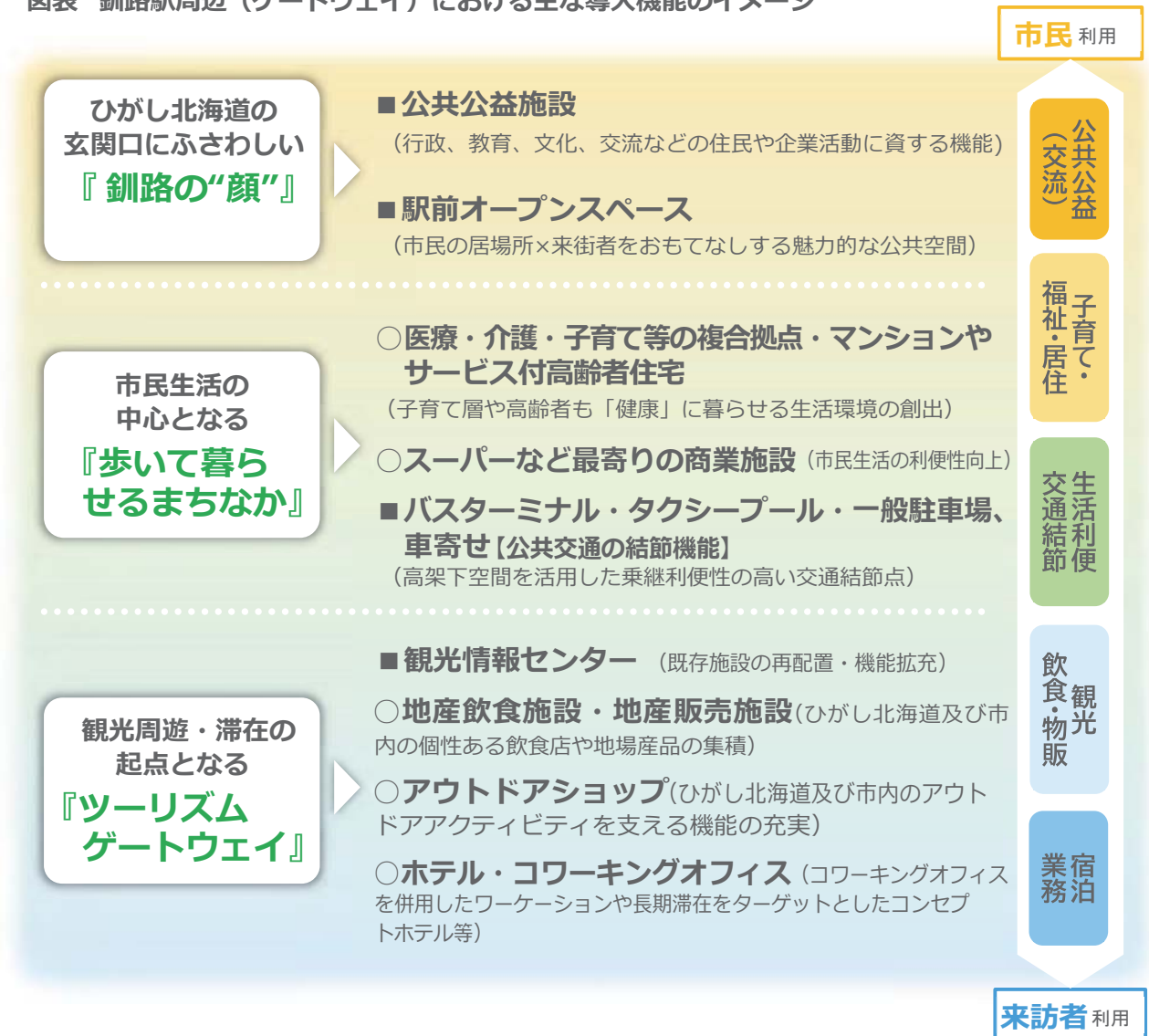
②導入機能の検討に向けたコンセプト

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



【凡 例】 ■ 公共側で導入検討を進めるもの ○ 民間事業者との連携により導入検討を進めるもの

4-1 再整備に向けた基本的な考え方・コンセプト

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（バスターミナル等）の利用特性や市民ニーズ等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乗降場や一般車駐車場、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。



【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。

4 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けて

4-2 再整備に向けた空間・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

方針 1	高架下の新設道路 (2路線)の整備	▶	都心部アクセス、駅アクセスの向上
方針 2	駅施設高架下の 自由通路の整備	▶	鉄道南北の歩行者、自転車動線の創出
方針 3	駅直近の新設道路は 公共交通(バス)専用道路 として整備	▶	人と公共交通を中心とした広場の創出
		▶	安全安心なバス交通環境の創出
		▶	災害発生時には、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

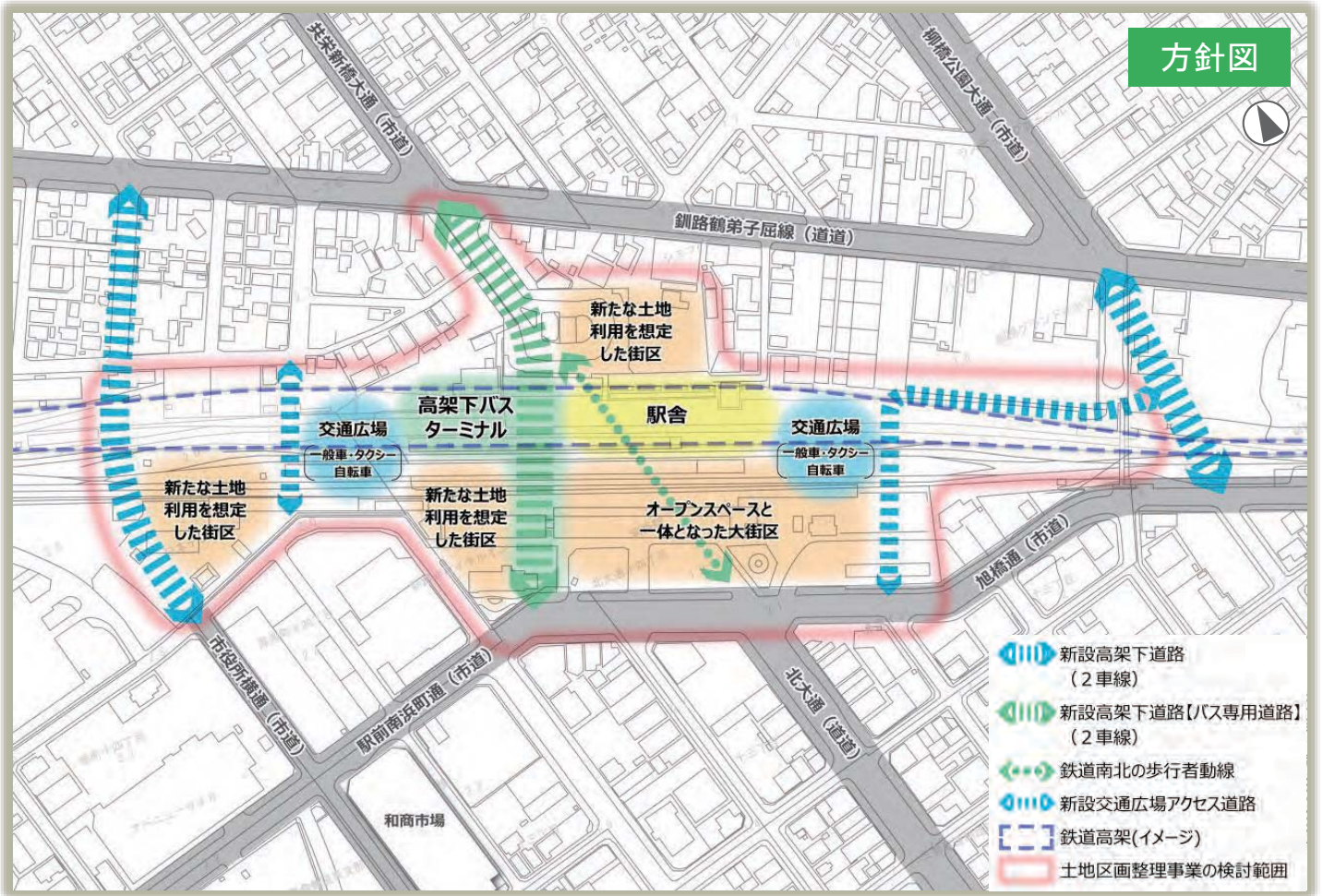
②交通結節機能

方針 1	高架下バスターミナル の整備	▶	鉄道とバス、バス相互の乗継利便性の向上
		▶	効率的なバス路線網へ再編の促進
		▶	バス待合環境の向上
方針 2	タクシープール、一般車 駐車場、車寄せ、駐輪場 の整備	▶	駅アクセス利便性の確保

③土地利用

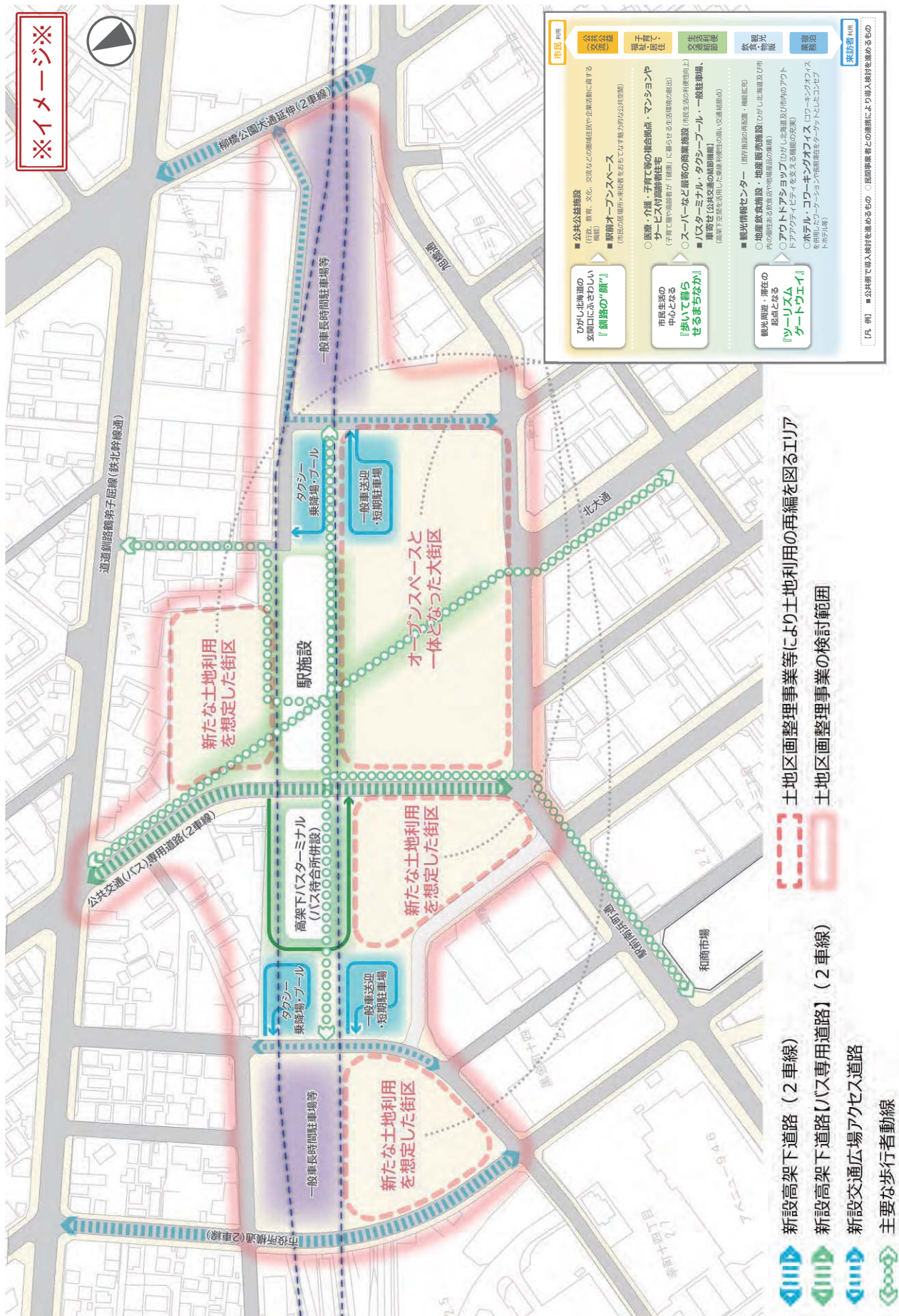
方針 1	オープンスペースと一体と なった大街区の創出	▶	ひがし北海道の玄関口にふさわしい 釧路の“顔”の形成
		▶	ひがし北海道の賑わいの核となる 公共公益機能の導入
方針 2	新たな土地利用を想定した 街区の創出	▶	歩いて暮らせるまちなかの形成
		▶	観光周遊、滞在の起点の形成
方針 3	高架下土地の有効活用	▶	一般駐車場、駐輪場など 交通結節機能の集約

方針図



4 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けて

4-2 再整備に向けた空間・交通再編の方針



5 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

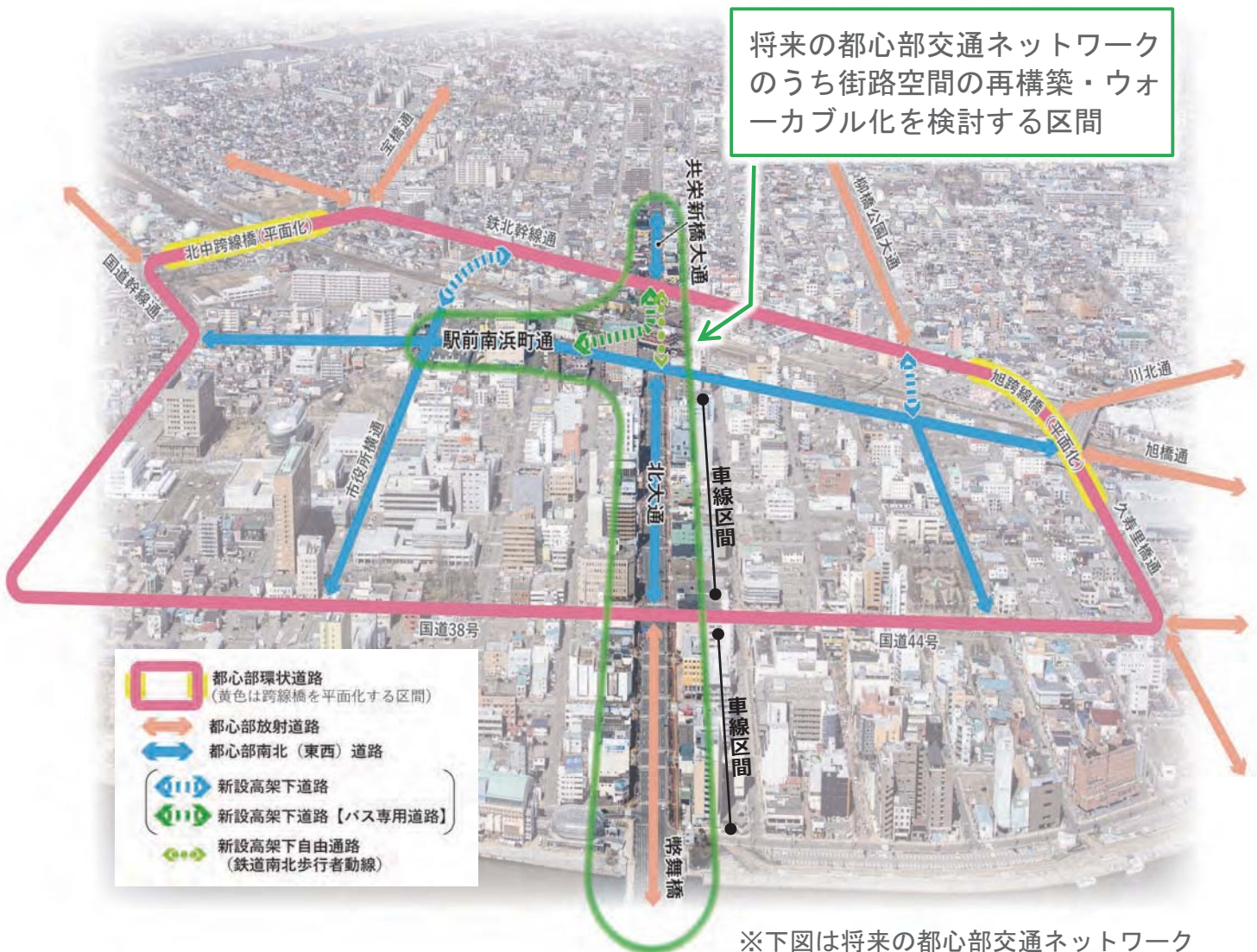
北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）は、「都心部地区交通戦略」に基づき、市民、民間事業者と連携して活性化に向けた検討を進めます。

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 北大通～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

5-2 街路空間の再構築・ウォークブル化の方針

街路空間の再構築・ウォークブル化の方針

- 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

6 都心部まちづくりの施策展開に向けて

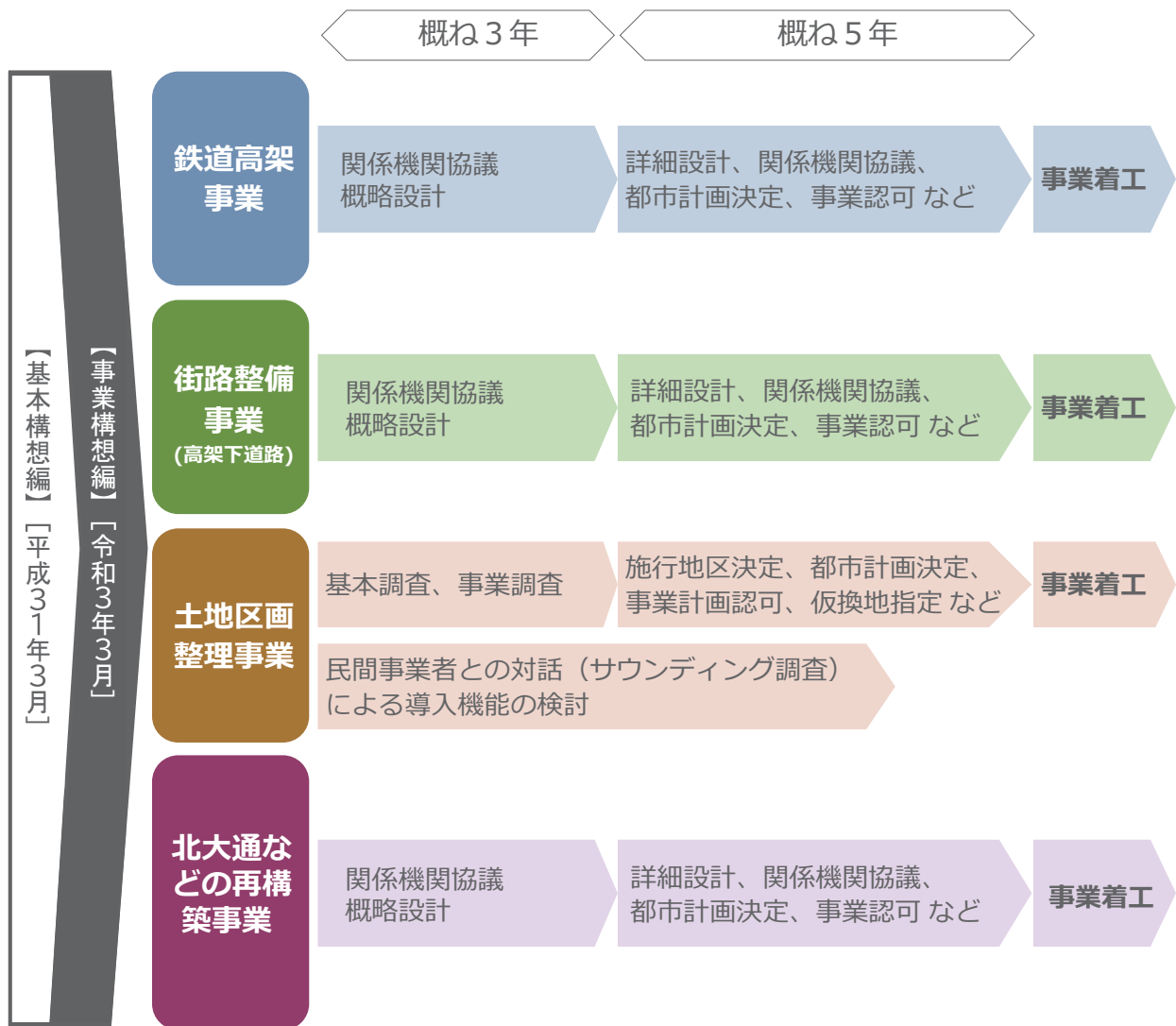
6-1 施策展開に向けたロードマップ

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、概ね最短で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、各道路管理者などと協議を進め、高架事業と同様に概ね最短で8年後の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、また、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。**

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。

素案 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】（概要版）

2021.1 釧路市

釧路市総合政策部 都心部まちづくり推進室
〒085-8505 釧路市黒金町7丁目5番地

TEL : (0154) 23-5151

FAX : (0154) 25-8149

E mail : to-toshinbu@city.kushiro.lg.jp

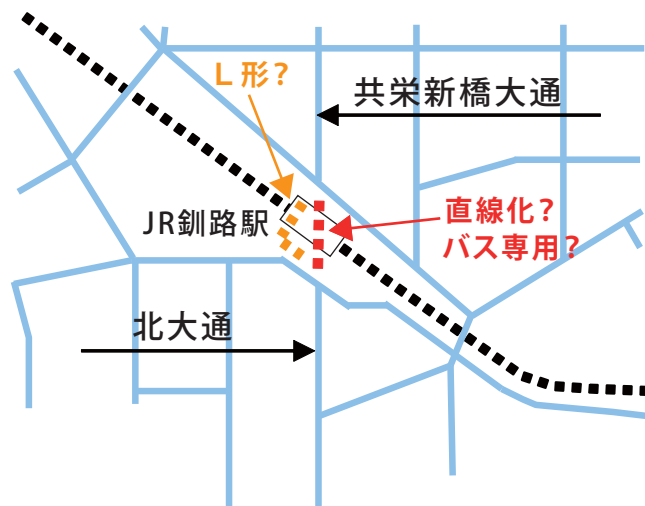
鉄道高架化を基本とした 北大通と共栄新橋大通の接続などについて

～ 釧路のメインストリートである北大通と共栄新橋大通の
接続などについて市はこのように考えました～

1 はじめに・・・北大通と共栄新橋大通について

市では、釧路の「かお」である都心部の活性化やコンパクトなまちづくりの推進、防災・減災への対応に向け、**鉄道高架化を基本とした釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】**の策定を進めています。

この策定の中で、重要なポイントの1つとして考えられる、北大通と共栄新橋大通の接続などについて、市の考え方をまとめました。



2 鉄道高架を実施した道内他都市の事例紹介

札幌市や旭川市、帯広市など鉄道高架を実施した都市では、いずれも**駅を中心とした南北のメインストリートを道路として接続していません。**



参 考：札幌駅周辺の空中写真 (出典元：Google Earth)

一般的に南北のメインストリートを接続した場合、

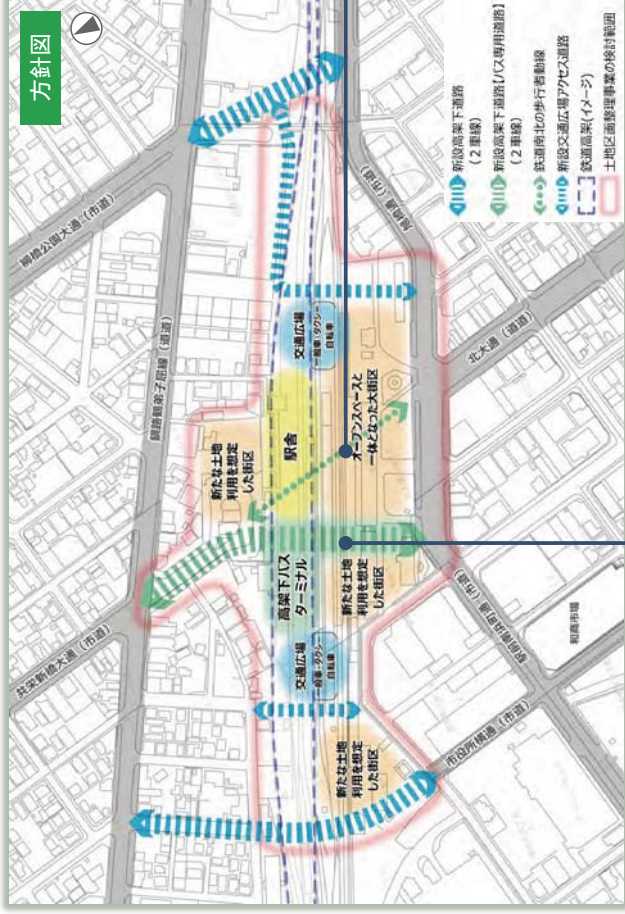
- ・ 駅前広場をはじめとする、人の賑わいや拠点性を集積する空間が道路によって分断される
- ・ ランドマークとなるべき駅舎が、南北のメインストリートから見えなくなるなどの課題が想定されます。



3 北大通と共栄新橋大通の接続などに対する市の考え方

市は、釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】（素案）の公表にあたり、北大通と共栄新橋大通の接続を直線ではなくL形に、また、通行車両は公共交通専用(バス)と考えました。その理由を市民の皆さんに分かりやすくお伝えするため、Q&A方式で整理しました。

釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】（素案）より抜粋



Q 2. どうして公共交通専用(バス)なの？

A.2 市は当初、公共交通優先(バス)道路とし、通行車両をバスのほか時間帯などにより一般車両も通行できる道路として考えていました。その後、検討が進み、鉄道からバスへの乗継利便性を向上させるため、方針図やイメージ図にあるように、バスターミナルを高架橋の下に配置する方針としました。

そうすると、バスと一般車両の輻輳のほか、利用者が駅とターミナルの間を行き来する際、この道路を横断する必要性が生じますが、高架橋の下は晴天時の日中でも暗いため、一般車両と市民(とくにお子さんやご老人)が接触する危険性が高まることが考えられます。

以上の理由により市は公共交通専用(バス)としました。✔

ただし、災害発生時には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します。



Q 1. どうして直線で接続しないの？

A.1 市は当初、防災・減災の視点から、直線での接続を考えていました。しかし、そうすると、通過を目的とした自動車交通量が増加し、都心部まちづくり計画で目標としている「人と公共交通が中心の賑わいの拠点」の形成が難しくなることがわかりました。

また、直線で接続すると、ひがし北海道の玄関口にふさわしい駅前オーブンスペースが、道路により東西に分断され、拠点性が失われることとなります。

以上の理由により市はL形を選択しました。✔

ただし、歩行者と自転車は、方針図やイメージ図にもあるように、最短距離で移動できるよう、歩行者動線を確保し利便性を向上させます。また、津波災害発生時の徒歩避難の際にも有効であることが期待されます。

釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】（素案）より抜粋

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



次ページへ続きます

3 北大通と共栄新橋大通の接続などに対する市の考え方

➡ Q3. 防災の視点から直線化するのではなかったの？

A.3 市が平成27年11月に組織した「釧路駅周辺まちづくり検討委員会 有識者検討部会」において実施した、JR釧路駅の鉄路より南側を走行中の自動車（通過交通）が、大津波発生の際にそのまま鉄路の北側へ自動車避難を行うと想定した場合のシミュレーションでは、市役所横通とあわせ**北大通と共栄新橋大通を直線化した場合に最も早く鉄路を越える結果**となりました。

市は、この結果を踏まえ、直線化する案を基本に検討を進めてきましたが、**Q.1**でお答えした内容と共に、**鉄道高架を基本とした将来の都心部道路ネットワークの形成**により、この道路以外にも**複数の交差道路を配置**することで、**通過交通が都心部に入らなくても目的地へ移動できる**ようになります。

このため、**災害発生時においても交通混乱の低減が期待できるなど、防災、減災に資する道路ネットワークになると**考えています。

以上の理由により市はL形を選択しました。 

ただし、**Q.2**でお答えしたように、**災害発生時には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**を検討します。

※自動車避難シミュレーションの詳細につきましては、市のホームページで公表している有識者検討部会の提言書をご覧ください。
https://www.city.kushiro.lg.jp/machi/t_keikaku/toshikeikaku/eki/page00009.html

※鉄道高架を基本とした将来の都心部交通ネットワークの詳細につきましては、釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】(素案)をご覧ください。

以上が、北大通と共栄新橋大通の接続などに対する市の考え方となりますが、市民の皆様方には、他にも様々な疑問や意見があると思います。

市民の皆さんからのご意見をお待ちしています。