第８回釧路都心部まちづくり推進協議会（準備会）
議事要旨

■日時：令和２年11月６日（金）14:00～15:50
■場所：釧路市役所防災庁舎５階災害対策本部室
■出席者：末頁のとおり
■議事
（１）第７回協議会（準備会）の議事概要
（２）事業構想編策定に向けた検討項目及びスケジュール
（３）事業構想編骨子のパブリックコメントの実施結果について
（４）JR釧路駅周辺の再整備の検討に係るアンケート調査結果について
（５）事業構想編（素案）について
（６）その他

議事（４）JR釧路駅周辺の再整備の検討に係るアンケート調査結果について

（高見委員）
・全国展開している地元企業や地元貢献に関心がある企業を対象にした方が良い。旭川市では、地元貢献のために進出した企業もあった。
・流通系大手企業が釧路駅周辺の再開発に興味があるのかを将来的に確かめられると良いと思う。

（松井委員）
・テナントミックスの複合施設を開発する総合デベロッパー、テナント展開している企業、単体開発している企業に対し、計画の確度が高まってきた段階で、企業毎にアプローチの仕方を変えて調査していくとよい。

議題（５）事業構想編（素案）について

（高野座長）
・パブコメでは「まちの中心は釧路駅周辺ではないのではないか？」「車を使って移動をする市民が大多数のなか公共交通優先で本当に人が集まるのか？」という疑問が投げかけられており、基本構想編と事業構想編の両方でそれらの疑問に的確に答えて、市民の皆さんに、駅を中心としたまりづくりが必要だと認識してもらうことが必要だと考えている。

（高見委員）
・市民の皆さんに素案の内容を伝えるべく、この協議会で議論していく必要がある。
・素案の交通施策の中では、バス路線の再編による公共交通の利用促進に最も可能性を感じている。実際、都心部は、バス本数が比較的多く、また、付近の住民はバスを利用しているとのことなので、それらとバス幹線網を効率的に連携させることが良いと考えている。
・将来、鉄道はどう使われるべきかについても検討する必要があると考えている。通院などの生活に必要な用途が考えられ、都心部にそれら用途に資する機能を誘導する検討も必要だと考える。また、それら機能を誘導可能な大きめの土地を準備できるのかというのはかなり重要な要素だと考える。
・北大通沿いの街区は、北海道標準の50m×100mよりも小さい50m×50m整備されていて、新たに立地する施設に対して供給する街区としては、最低でも50m×100mが望ましいと考えている。
・通過交通の自動車ネットワークを環状道路に切替え、駅周辺の再整備を行う。その時に、図書館やMOOのあたりで、新しい動きを起こすために更に何をすべきということを検討することが重要だと考える。

（高野座長）
・駅周辺の導入機能の検討に向けたコンセプトで、「賑わいの核」というのは、比較的伝わりやすいと考えるが、「歩いて暮らせるまちなか」というのは、伝わりにくいことも想定されるので、読み取れるような記述が重要と考える。
・都心部居住のアプローチも素案では読み取れなく、また、それを実現するため、大きめの土地を準備することが重要と考える。

（松井委員）
・パブコメの意見から、目指しているまちづくりが公共交通のまちづくりと伝わってしまっていて、自動車でも、自動車じゃなくても、同じように都心部にアクセスができるまちづくりをめざしていることが伝わってほしいと考える。
・駅周辺の土地利用は、商業系は当然だと考えるが、官公庁、医療も非常に有効だと思う。その上で、デベロッパーが複合施設を検討するのが理想である。
・駅、図書館、MOOなどの拠点施設の分散を解消するアイデアの例として、軸線上にグリーンスローモビリティのルートを設定し、あたかも1つの連続した拠点とする。徒歩でのアクセスの難しさを解消できる、将来の実現可能性のある移動形態と考える。
・パブコメ意見で、和商市場と駅の合築とあったが非常に効果的だと考える。

（高野座長）
・公共交通でも、自動車でも都心部にアクセスでき、様々な人たちの溜まりをつくることで賑わいを創出するということが重要。

（高見委員）
・まちの中心がどこかという議論で、上の世代は一致するかもしれないが、若者の世代はそういう概念がないと言われている。まちの中心があり、そのことで、みんながもしかしたら嬉しくなる、そういう観点から何をすべきかを検討出れば良いと考える。

（菅野委員）
・昔は、１番目に十字街、2番目は釧路駅に人が集まっていて、今の中央図書館が立地するあたりの北大通は通過経路だった。
・人の賑わいという意味では、現在においては、末広やリバーサイドというのが意識的には中心という認識が持たれる地区になってきている。

（岡本委員）
・釧路市内の住所の地番は、幣舞橋の近い所から時計回りに地番が振られている。早くからまちの起点を持っていたというのは一つの歴史的な経緯だと思う。
・幣舞橋からの夕日というのは、近年インバウンドが訪れるようになって着目されて、幣舞橋に多くの観光客が集まってスポット化している。その現象はMOO、EGGを整備した時とまた違った現象として、大きな動きになっている。
　しかしながら、幣舞橋からの夕陽は、かなり以前から、外国船籍の船員の間で有名となっていて、古い文献にも取り上げられていることなど、普遍的な景観要素と受け止めている。
・そして、港祭りや盆踊り、霧フェスティバルなどのイベント開催時においては、釧路市民ばかりではなくて他地域からも観光客が訪れ、その時にはきっと市民は、ここがまちなかという印象を持っていると考えている。イベント時は、市営駐車場2カ所が満車状態で売上が伸びており、所謂ハレの日の人の流れを裏付けている。
・自動車の普及に伴い商業機能の郊外化が進んでしまったが、公共交通の再編では、釧路駅を起終点としたバス系統を郊外のショッピングセンターと結ぶという計画と将来的に市立病院を結ぶ幹線ルートを計画している。
　10月から、公共交通再編実施計画の第２弾の取組みとして、バス会社と連携し、住宅街に日中の買い物周りに利便性のある路線を開設して、高齢者を中心に利用していただくような取組みを進めている。そういう動きに加え、高齢者のための100円バスなど、様々な地域との連携を進めている。

（高野座長）
・今の発言にあった都心部の歴史的系譜を事業構想編に記載すると良いと考える。

（松井委員）
・中心市街地の定義として3号DIDというものがある。3号DIDは昭和30年代のモータリゼーションが日本でまだ発達していない、車の交通量が今の1/100くらいの時代のDIDであり、その時代

の人々の移動は自動車ではなく、徒歩、自転車、公共交通であり、職住近接であった。
　現在のDIDは、住宅が中心の設定となっていることから、まちの中心を示しておらず、3号DIDはその時代の中心市街地を示すものとして定義でき、例えば、現在の都市計画図に3号DIDを重ねると、自動車が無い時代の人々の活動範囲の変遷を確認することが出来る。

（高野座長）
・バス専用道路については、駅前広場のバス通路であるという解釈ができることから、バス専用道路と大仰に発信しなくてもいいのかもしれない。
・一方で、バス専用道路の区間で、信号制御なく、歩行者が自由に横断できるような仕掛けが必要と考える。

（松井委員）
・歩行者は駅前広場を自由に往来できるけど、車両は特別な車両（バス）しか通行できないというコンセプトは大変意義のあるものと考える。これはヨーロッパによくある広場の中に路面電車が入って来る形式、所謂トランジットモールと呼ばれるものであり、バスという特別な乗り物だけが入って来られる広場という見立ての方が理解しやすいのではないか。

（高見委員）
・ヨーロッパ型のトランジットモールの良いところは軌道上を走っているから安心ということ。バスは運転手がプロと言っても事故のリスクがあることから、BRTの専用区間として運用すると安全性が高まると考える。

（松井委員）
・市民の理解を深めながら、先進的なことにトライしたほうが良いのではないかと思う。
歩行者利便増進道路という国の新たな展開が示されたが、警察と協力し法律改正をしたことで、今までは難しかったことが可能になった。こういう特別な区間については、安全を確保しつつ、先進的なことを取り入れていくことが可能だと思う。

（高野座長）
・これまでの議論を踏まえると、中央の新設交差道路をバス専用道路にすることは、まちづくりに有効と考える。ただし、専用道路と発信すべきかいうことは、市民に伝わる表現に留意すべきであり、また、安全面に配慮した構造を今後検討する必要がある。

（松井委員）
・都心部地区交通戦略では、北大通の沿道利用ということで、柔軟に停車帯を活用することを位置付けていることから、公共交通でも自動車でも柔軟にまちにアクセスできることを発信することが重要と考える。

（松井委員）
・例えば、通過交通を排除することで、自動車を運転している人にとって運転負荷が軽減され、安全性が高まるというイメージが伝わればと良いと考える。

（高野座長）
・マルシェなどのイベントができる広場、駅と大通りをつなぐ遊歩道を示しているイメージパースで、冬期間を考慮すると、屋外でイベントというのは釧路の皆さんはどう捉えるのか。
・冬期間でも人が集まることができるイメージというのをやはり提供すべきと考える。駅前の一番良い場所なので、雪山だけが残ってしまって誰も来ないという状況は避けなければならない。

（高見委員）
・北海道のまちづくりに対して、屋根付きの広場整備を構想した経験があるが、なかなか実現に至らなかった。
・冬期間でも利活用されている事例をみると、自然環境を上手く取り入れている事例が多いと感じている。
　旭川駅周辺では、スノーモービルでボートを引っ張るイベントを実施されていて、アクティビティが可能性を感じている。

以上

第8回　釧路都心部まちづくり推進会議（準備会）　出席者名簿

令和2年11月6日（金）　14:00～15:50

場所：釧路市役所 防災庁舎5階　災害対策本部室

	団体名・所属部署名		役職	氏名	備考
委員	有識者	北海道大学 公共政策学連携研究部	教授	高野　伸栄	（座長）
		日本測地設計㈱	副社長	松井　直人	
		法政大学デザイン工学部 都市デザイン工学科	教授	高見　公雄	
	釧路市	総合政策部	部長	岡本　満幸	
		産業振興部	部長	秋里　喜久治	
		産業振興部	観光振興担当部長	菅野　隆博	
		都市整備部	部長	市原　義久	
オブザーバー	北海道開発局	事業振興部都市住宅課	都市事業管理官	福原　英之	
	北海道開発局 釧路開発建設部	道路計画課	課長	三浦　之裕	（欠席）
	北海道建設部 まちづくり局	都市環境課	課長補佐	山下　誠一	
		都市環境課街路計画係	係長	柴田　泰孝	
		都市環境課街路計画係	技師	本間　一誠	
	北海道釧路総合振興局 釧路建設管理部	事業室道路課	道路課長	新田　和宏	
	北海道旅客鉄道㈱	総合企画本部地域計画部	主幹	野澤　憲士	
		総合企画本部地域計画部	主席	近藤　浩文	
事務局	釧路市	総合政策部	都心部まちづくり 担当部長	米山　晋司	
		総合政策部都心部まちづくり推進室	室長	吉岡　亨	
		総合政策部都心部まちづくり推進室	室長補佐	山田　智史	
		総合政策部都心部まちづくり推進室	専門員	吉田　良平	
		公益社団法人　日本交通計画協会			