

## 第6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2月13日（木）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5回協議会（準備会）の主な意見と対応方針、議事概要
- (2) 事業構想編策定に向けた検討項目及び個別検討テーマについて
- (3) 都心部地区交通戦略の策定について
- (4) その他

#### ■議事要旨（（2）事業構想編策定に向けた検討項目及び個別検討テーマについて）

##### ○将来交通ネットワークの方針について

###### 松井委員（有識者）

- 都心に人を呼び込むため、人中心にネットワークを考え直すという全国的な動きがある。それはウォークラブルなまちづくりなどと言われている。ただし、急に車中心から人中心への転換といっても、今のインフラがそういった形に対応していないため、それをどうやって少しずつ人中心に近づけられるかということを考えていく必要がある。
- それを考えていくうえでは、「駅」に着目して、そこを人が集まるようなウォークラブルな空間にしていくという方向性がある。そのためにはそこを囲む環状道路をしっかりと整備することが必要となる。環状道路の中は、“主”が人、“従”が車であって、環状道路までは車が円滑にアクセスできるが、その中への車の流入を抑制する必要があることを理解する必要がある。
- 環状道路の“輪”の必要な大きさは地域によって違いがあるので、既存のインフラをそのまま活用するか、土地利用の見直しと一体的に再整備するか、そういう議論が今後必要になってくる。
- 今回の事務局案は、駅前のウォークラブルな空間を自動車交通が環状道路等を利用して迂回する形となっており、交通体系の基本形としては望ましい形である。ただし、今回案の環状道路は鉄道南側が広くて、北側が極端に狭いため、その点は気になる。それは今の道路基盤の入り方、特に斜行する道路等があることを踏まえるとこの案にならざるを得ない側面もある。
- また、都心へのアクセスも決して不便にならない、むしろ今よりも便利になるということが分かるような絵にしないとイケない。

###### 秋里委員（産業振興部長）

- 南北の交通は今回のネットワーク案でよいと思うが、東西の交通は産業都市としてみた時に不便になってしまう印象を受ける。特に東から港へ行く人にとっては遠回りに感じてしまう。環状道路だから迂回は当然だが、その見せ方や説明の仕方は工夫がいると思っている。

##### ○個別路線・交差点の整備方針（旭跨線橋の平面化検討）について

###### 高見委員（有識者）

- 東側から駅前に流入する通過交通の対策として、また道路線形の側面からも、今回提示したA案（鉄北幹線と久寿里橋通を主流交通とする案）の方が、前回のB案（鉄北幹線と旭橋通を主流交

通とする案) よりも望ましいと思っている。

- 懸念事項としては、旭跨線橋の平面化と駅前のトランジットモール化が果たして同時に行われるかということ。特に、市民の交通手段選択が今の状況のまま通過交通を止めてしまうと、通過交通すら入ってこない都心部になってしまう懸念がある。一方、高架化して駅の下を車が通れるようにしてしまうと、後で交通制限をかけるのは大変であり、どちらを選択するか判断が難しいところである。
- 高架化までは相当の年数が要するため、そこまでに自動車交通から公共交通への交通手段選択への転換を促すことができるか、基幹バスルートでどの位の市内交通の割合を拾うことができるようになるか、家からの発地側で車に乗せないような交通手段選択が可能となるかなど、そういったプログラムを組み立てていくことが重要になってくる。

#### 高野座長

- 車から公共交通への利用転換は当然やっていかなければならないが、そこに大きな期待をかけても難しい面もある。駅前には乗り入れができないが、駅周辺に駐車場を用意して、四方八方から車に来てもらう仕掛けを考えていかなければならない。
- バスに乗りたくなるような施策、車で来た人も招き入れるような仕掛け、魅力的な施設の配置、それが今の交通ネットワークの形態と合致しているか検証が必要である。

#### 岡本委員（総合政策部長）

- 公共交通の再編実施計画は昨年10月から1期目の再編が行われ、釧路駅と西部郊外の大型商業施設を乗り継ぎ拠点として、そこを結ぶ基幹路線を新たに作った。約三ヶ月が経過し、今のところは、乗り換えが生じたことに対して市民の理解を得ていると思っている。
- 70歳以上の方が100円でバスに乗れる「おでかけパスポート」を郵便局で交付しており、対象者は2019年3月時点で約4.2万人いるが、2020年1月時点で約1.2万人の方がパスポートを取得している。70歳以上の約3割がパスポートを活用しており、目標として掲げている5割達成に向けて順調にきている状況であり、車から公共交通への転換という部分では、こういった取組みを進めるなかで一定程度効果がでてきていると思っている。

### ○個別路線・交差点の整備方針（北大通の道路空間再配分の将来イメージ）について

#### 市原委員（都市整備部長）

- 北大通周辺の商店の方は、自前でまとまった駐車場を持っていないところが多い。沿道に駐車スペースが設置されているなど、北大通再編のイメージを示すことで、地元とも議論が進めやすくなると思う。

#### 秋里委員（産業振興部長）

- 北大通はかつて2車線であった。それを4車線にして、車で人を呼び込もうとして今のような状況となっていることを理解してもらうことなどが大事だと思う。人を集めることができる、商売もできる、観光客も呼べる、そういったことが地域又は商店街の共通の目標として描けるか、そこにどうやって持っていけるかが重要である。

#### 松井委員（有識者）

- 北大通を車中心の形にした結果、商店街が思うように発展しなかったというのが事実としてあるので、そこを上手くPRして、道路空間の再構築へ持っていけるとよい。

## ○交通結節点の整備方針について

### 岡本委員（総合政策部長）

- せっかく高架下空間が新しく生まれるので、除雪や凍結路面などのことも考えると、駅前広場の配置は高架下を可能な限り有効に使えるとよい。

### 松井委員（有識者）

- バスの再編は良い形で進められているので、バスとバスの乗り換えが便利で最適解になっている駅前広場が理想である。そういうことを考えると、駅前広場の形やバスバース等の配置は、将来乗り入れる幹線バス、フィーダーバスの入り方を念頭に置いて考えた方がよい。

### 岡本委員（総合政策部）

- バスの再編実施計画では、市立病院、釧路駅、郊外の大型商業施設、その中間にある商業施設、それぞれが乗り継ぎ拠点になる。4つの拠点で、全ての路線が幹線とフィーダーに再編できるかについては課題解決しなければならない点が多くある。
- 例えば、釧路町に向かう路線など、川北通りを経由して北東方面に行く路線は、上記の幹線系統と馴染まない。そこも踏まえて、駅前広場についてはより詳細な検証が必要である。
- 今回条件として設定したバスバース8台は、発着本数や路線数からいけば大丈夫という形で整理しているが、今の駅前のバスターミナルは時間調整等でかなりの時間バスが待機している。そこらへんも今後考慮して検討する必要があるだろう。

### 高野座長

- 乗り換えの利便性という面では、佐賀駅の事例ででている真ん中が待合室となっている案が望ましいと考えられる。高架下空間をなるべく有効に活用できるとよい。

## ○ゲートウェイにおけるゾーニングの検討・たたき台について

### 高野座長

- 市民文化会館などの人を呼び込むことができる公共施設をゲートウェイのなかに持ってこれるかが大きなポイントである。商業施設などの民間の施設を呼び込むうえでも必要である。

### 秋里委員（産業振興部長）

- このエリア自体が東北北海道の見取り図となるような、観光なども含めたイメージを出していくとすると、ある程度まとまった空間を駅前に持つてくるが必要になってくると思う。

### 高見委員（有識者）

- どことどの土地所有者を巻き込むことで、最大どの程度のスーパーブロックが確保できるかを検証しておいた方がよい。都市開発は1枚の大きな土地があると可能性が大きく広がる。
- 旭川駅周辺の開発では、JR北海道が大規模な駐車場を整備したことで、土地の使い勝手が非常によくなった。そういったことも踏まえて、大きな土地を用意できるか検証が必要である。

### 松井委員（有識者）

- 現在は細切れの土地であっても、土地区画整理事業によって土地を入れ替えて、スーパーブロックを駅前に創出することはできる。まずは種地と、協力いただける土地を確保すること、そしてそれをどこに持つてくるのがベストなのかを考えていくことが必要である。
- スーパーブロックには、例えば和商市場やイオンなどを持ってきて、それを幹線バスで郊外のイオンと結ぶ。公共交通で相互が結ばれることで、都心部と郊外、どちらの足も引っ張らないで共存できる可能性がある。バスの再編と駅周辺の開発は連動させることができると考えている。

第6回釧路都心部まちづくり推進協議会（準備会）  
出席者名簿

令和2年2月13日（木） 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(株)	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	吉田 英樹	(欠席)
		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	課長補佐	齋藤 昭夫	
	北海道開発局 釧路開発建設部	道路計画課	道路計画課長	小林 孝士	(欠席)
	北海道建設部 まちづくり局	都市環境課街路グループ	主査	深谷 弘明	
		都市環境課まちづくり推進グループ	主査	清水 洋一	
	北海道釧路総合振興局 釧路建設管理部	事業室道路課	主査	梶浦 敏	
	北海道旅客鉄道(株)	総合企画本部地域計画部	主幹	吉野 哲也	
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	専門員	山田 智史	
		総合政策部都心部まちづくり推進室	主査	吉田 良平	
	公益社団法人 日本交通計画協会				