

第2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：平成30年11月2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：別紙のとおり

■議事

- （1）第1回協議会（準備会）での主な意見と対応方針、議事概要
- （2）釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】（素案）
- （3）都心部の将来像実現に向けた駅周辺整備の方向性について
- （4）釧路市内における民間プレーヤー等との連携について
- （5）その他

■議事要旨

○釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】（素案）について

委員

- 今は駅周辺の議論をしているが、中心市街地活性化計画の新法など、郊外の立地規制はそれなりに効いている。大手流通も立地規制をかけられると、まちなかの立地を探って、駅前の大きな土地に新規の大型店を建てたりしている。まず、それが前提に無いとまちなかの商業は厳しいのではないか。

委員

- 計画（素案）の“商業機能の活性化”に、人口減少、人手不足、後継者難と記載されており、そのことは確かだが、核となる商業施設が相次ぎ撤退し、空きビルが増えたりしているところもあるので、釧路としてどうしてこうなったのかを分析した方が良い。
- 交通が行き止まりの状況になっていると、商業施設の立地が難しくなるということもあるので、交通の面や立地規制の問題も含めて、都心部の商業機能が停滞していると感じる。そういったことも踏まえて、釧路らしい分析を入れていただきたい。

委員

- にぎわい交流ゾーンのエリアは、現在の商業集積や密度といったことを考えると大きすぎないか、それとも適正なのかチェックをした方が良い。今のエリアは、昔はこうだったという範囲を描いている感じがする。将来はこうなるので、商業規模としてはこのくらいが適正であると決めて進んだ方が良いのではないか。
- エリアの大きさの部分と、先程の立地規制の話があったが、規制したとしても、都心部に吸引力がないとこの面積が充足することは無いので、そこもチェックするべき。
- クルーズ船の話で前回言い忘れた部分がある。グルーズ船が年間20隻ほど来る。そのクルーズ船で来る人たち（観光客）が中心地に行くような観光ルート、釧路に降りたら必ず立ち寄って活動するという事を明確にすると、中心部の商業の売上げが見えてくるのではないか。
- 例えば、有名飲食店があるなど、観光客が目当てにする場所があると、中心部の商業の集積にプラスになるのではないか。
- クルーズ船で入港した観光客を確実に連れて行ける場所を施策的に考えていくことが有効であ

る。

- 商業が衰退したのは、商業が原因ではないと言える。つまり現象的には郊外店があるからというが、これもひとつの要因であるが、最も大きい要因は街のなかに人が来なくなったこと。
- 商業的に優れて集積していることはないが、人が中心に居なくなったことが商業の衰退に繋がる一番の原因ではないか。
- 高齢者施設、病院、市役所などは、行政が中心地に設置できる数少ない政策のひとつ。
- 行政ができる施策で中心に機能を誘導するなど、民間の力だけでは難しい。
- 人が集まる、中心部に来るという意味を考えると良いのではないか。
- 商業活性化は必要だけれども、それだけではなかなか難しいと感じている。

委員

- 体制の話があります。この会議は2回目で、まだ先が見えない段階で乱暴な話かもしれませんが、今まで私がやってきた仕事も含めて、駅周辺の整備が全国で一気に行われた時期がある。
- 上手くいったと思われる事業は、体制として市のなかに一貫した体制があった例が多い。つまり、人が変わっていない。
- リレー形式で行くと辛くて、役所の側も、今は発注の関係で難しいですけど、それを受けて作業している側も、一貫した体制が取れたところは上手くいっている。
- このことは、結構重要なことなので、どうしたら良いか作戦をお考えいただきたい。

委員

- バスの幹線を再編するという話、非常に大きな話だと思いますが、中心市街地の活性化の最も重要なのは、公共交通の支援、公共交通のネットワーク化だと感じているので、是非、充実して磨き上げ、釧路のバス網ってすごいねっていうぐらいになると、色々な問題が解決すると思うので、是非この中に触れていただきたい。

委員

- 6つのまちづくり方針は良いが、「これだ！」っていうのが欲しい。この計画はこれをやるというものをこの真ん中に書いていただければ良いと感じる。

○都心部の将来像実現に向けた駅周辺整備の方向性について

委員

- 中心部に車を抑制すると、商業の売上げが落ちるのではないかとということで大反対が起きる。確かに反対はあるが中心に車で来ない方が実際はお金を多く使うということもあるので、そういうものと対比しながら考えていけば良いのではないか。
- 将来のテクノロジーとして、車が自動運転になる。その時には、パーソナルな交通よりも公共交通に近くなる。そういうことであれば、今の自動車ではなくて、将来のパーソナルな自動運転あるいは公共交通ということで考えると、現状の自動車を抑制して、構えるということの方が立地適正化計画をつくっている上では明確ではないか。

委員

- 環状道路を整備し通過交通を流し、その中には通過交通は入れないというのはセオリーだが、環状のリングが大きい。当然徒歩で行けるような大きさではない。
- 歩行距離の限界みたいなものがあって、800mという話もあるが、400mまで減少している。
- その400mまでは他の交通手段で来なくてはならない。その時に鉄道を使うような世の中になって

くれば良いが、今必ずしもそうではない。

- 発地側の交通手段、住宅から家を出たらまずどうするかというと、何もないから自家用車を使う。その辺の施策も考えなければならない。
- 結局は区域内、下手をすると家から出なくなる。それは現代の人口分布を前提に置くからそうなのであって、都市機能誘導区域という位置付けと、住宅を増やすことが大事。
- 釧路くらい大きいまちになると、家から出たらまずは車が基本、そこを何とかしない限りは難しい。都心部自体が大きいので、そこは強弱をつけていかなければならない。
- 前回、まちの中を色々を見せていただいたが、北海道のまちの場合どうしても均質になりがちである。特に緑が無いなと感じました。もう少し高木が欲しいなと感じた。高木があることで潤いがあり、そういう所に色々な機能を集めていくことが大事。
- 地方都市で機能を集約している分かりやすい例は、土佐中村駅。とても小さい駅で、プラットホームにあるベンチも含めて駅を地元開放している。例で言うと、高校生が駅を居場所に使います。みんなの居場所としての駅としてはすごく良い。まちとしての駅に人が集まる。

委員

- 機能としての駅と、場所性としての駅がある。中心市街地に人を呼び込む装置として、駅とその周辺の建物、駅と駅前広場を街の人たちが交流する決定的な場所にするのがこの地域では最も実現可能性のある施策であると感じる。駅と広場と建物とその使い勝手を民間の人たちと協力してこんな使い方にしてこんな空間にするということも考えられる。
- 駅周辺にその様な施設があると、集客にもなり、市民の交流の場にもなる。それからネットワークの話では、エリアが大きいという話がありましたが、歩いて暮らせるラインと通過交通をパスするラインの2つ必要がなくなる。通過交通と、実際歩いて暮らせるラインを別に設けるといようなイメージ。通過交通を排除して、歩いて暮らせる城郭のようなものとなると規模が大きい。通過交通と歩いて暮らせるラインはもう1ランク下げると割と現実的になるのではないかと。

事務局

- 北大通と共栄新橋大通の直線化については、防災の視点でいくと、北大通と共栄新橋大通を繋いだ方が市民に分かりやすい。公共交通の観点からいくと、今は2つの跨線橋で大きく迂回しているような状態。それを考えると、公共交通を通すのには真っすぐ通すのが一番良い。一般の交通をどうしていくのかという部分に関しては、委員からもお話しがありましたように、車と人の環状機能を考えていく。この南北の軸をどう考えていくのかというのを踏まえて事務局の方で再検討させていただきたい。

委員

- 短・中期的には、一般車を追い出してはいけないと感じる。通りを挟んで両側が均等に賑わうというのはもしかしたら無理かもしれない。

○釧路市内における民間プレーヤー等との連携について

委員

- これまでの他都市の例だと、行政は行政で動き、民間の人たちは民間の人たちで動き、どこかでつながっているパターンと、まったく別々で動いているパターンしかなく、この計画（素案）のように、一緒になって動くということは、チャレンジングなことで、是非頑張ってください。

まちづくりに意欲のある方とまちづくりに力のある行政が一つに一緒に動くということは、極めて大事なことです。

委員

- 民間の方々と行政の、中心市街地でいろんな活動をしているなかで、うまくいっているのは、行政がちゃんと下支えするとか、公共事業でサポートするところがある。
- 一緒にやるというのはなかなか難しいと感じるが、行政が、法的なこと、事業的なことをサポートすると言ってあげるとさらにうまくいく。

以上

第2回 釧路都心部まちづくり推進会議（準備会） 出席者

	団体名・所属部署名		役職	氏名	備考
委員	有識者	日本測地設計株式会社		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	
		北海道大学大学院 公共政策学連携研究部	教授	高野 伸栄	
	釧路市	総合政策部	部長	岡本 満幸	
		都市整備部	部長	伴 篤	
		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	
	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	天野 繁
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	
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	橋本 研一	
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	足立 浩	
北海道旅客鉄道 株式会社		総合企画本部 地域計画部	主幹	羽山 さえ子	
事務局	釧路市	総合政策部	都心部まちづ くり担当部長	渡辺 亮	
		総合政策部都市計画課	課長	吉岡 亨	
		総合政策部都市計画課	課長補佐	横田 倫典	
		総合政策部都市計画課	専門員	山田 智史	
	公益社団法人 日本交通計画協会				