

第3回 RINK 釧路まちづくり交通戦略会議 意見要旨

■日 時：2020年（令和2年）10月22日（木）14時から16時まで

■場 所：釧路市観光国際交流センター 3階 研修室

■出席者：末ページの構成名簿のとおり

■議 題

- (1) 本会議のスケジュールと第2回会議の主な意見
- (2) 都心部地区交通戦略の施策メニューについて
- (3) 街路空間のウォークアブル化について
- (4) 鉄道高架に合わせて整備する駅前広場の基本的な考え方について

(高野進行役)

○街路空間のウォークアブル化について、歩道を拡幅して、歩行者利便増進空間を確保することが重要であると考えます。冬季においては、歩行者利便増進空間は、堆雪スペースとして活用することが出来る。

(釧路商工会議所 杉村委員)

○北大通に面した土地や店舗に車の乗り入れが出来なくなると、土地活用が図られないと危惧され、それを可能にするような緩和措置が必要と考えます。
○歩行者利便増進空間は、最長20年の占用を可能とする制度となっているが、そのことが、占用者の既得権益となり、民間活力を阻害することがないように留意する必要がある。

(高野進行役)

○沿道アクセススペースの利活用の形態は、沿道の建物や土地利用から検討する必要がある。
○北大通は、ウォークアブルな空間とするが、一方で、車でアクセスすることのできない建物があるとはならないと考えられるので、裏道からのアクセスを含め、車でのアクセスを検討する必要がある。

(釧路ビジネスサポートセンター 澄川委員)

○北大通の賑わい創出のためには、不動産オーナーの協力が不可欠であるが、その協力が得られなかったとしても、歩行者利便増進空間を確保することで、賑わいを創出するスペースが出来ると考えている。社会実験を通じて、歩行者利便増進空間の利活用を検討していただきたい。
○歩行者利便増進空間の配置は、店舗側ではなく、車道側の方が公共性を確保できると考える。

(法政大学 高見委員)

○歩行者の歩きやすさというのは、歩行スペースを確保することに加え、信号で止められることなく連続的に歩くことができること、車道を走行している車の速度がゆっくりとしていることにより感じられると考える。
○新しい交通計画として、歩行者の連続的な歩行やバス優先の信号制御、積極的に車が裏道を活用する方策があってもいいと考えている。

(釧根地区トラック協会 野村委員)

○近年、荷物が小口化、多様化しており、沿道アクセススペースがあれば集配が大変便利になり、その場合は、特別な荷捌きスペースは必要としない。

(くしろ北大通商店街振興組合 佐藤委員)

○今回のウォークアブル化の検討は、歩道を拡幅するだけに留まらず、沿道アクセススペースや自転車通行帯を配置し、車を意識した内容になっているところが良いと考えている。

○歩車道の除雪をしっかりと行い、例えば、北大通を冬季でもウォーキングやランニングができる唯一の場所とすることで、多様な年代の人が訪れて、賑わうのではないかと考えている。

○商店街として、行政と連携して除雪体制を構築していきたい。

(釧路駅西商店街振興組合 柿田委員)

○現況で発生している路上駐車を解消するためにも、沿道アクセススペースは必要と考えている。

(釧根地区ハイヤー協会 鎌田委員)

○沿道アクセススペースを活用して、図書館などの拠点施設の前にタクシーベイを設置できれば、タクシーの利用促進に繋がると考えている。

(釧路方面釧路警察署 森本委員)

○沿道アクセススペースを駐車スペースとして活用することで、店舗を利用しやすくなるが、そこに、荷捌きトラックや事業用の車両が止まっていると、歩行者との輻輳が危惧され、また、景観上もよろしくないことから、沿道アクセススペースの利活用については、ルールを決める必要があると考える。

(高野進行役)

○ルール化は非常に重要であり、必要である。

○長時間にわたり停車する車両が発生するケースが想定されることから、今後の社会実験を通じて、ルールを検討する必要がある。

(北海道警察釧路方面本部 松浦委員)

○沿道アクセススペースの利活用の形態は、沿道の建物の種類から検討する必要がある。

○現況の歩道幅員は狭いため、催しなどを開催しても、歩行者や自転車の通行の邪魔になる。歩行者利便増進空間をあらかじめ確保しておくことで、誰かが何かをやりたいと考えた時に、人々が訪れるスポットになると考える。

(くしろ北大通商店街振興組合 佐藤委員)

○歩行者利便増進空間は、商店街の企画を生むことに繋がり、民間活力の受け皿になると考えている。

(法政大学 高見委員)

○歩行者には、歩いていることを止められることが嫌だという心理が働く。その観点では、ショッピングセンターは、車のない安全な空間で自由に移動することが出来る。

○冬季においては、車道上の横断歩道が滑ることが多いので、車道を横断する箇所を減らし、連続的な歩行空間を形成することが、北海道の道路として相応しいと考えている。

(阿寒バス 須田委員)

○バス優先道路の線形について、北大通方面からのアクセスをスムーズにするため、線形の検討をお願いしたい。

(釧路方面釧路警察署 森本委員)

○現在検討されているバス優先道路のL型の線形では、北大通側に交差点が1箇所増え、前後の交差点と近接していることから、信号制御が非常に難しくなると考えられる。バス優先道路の線形については、引き続き、検討していただきたい。

(JR北海道(株) 釧路支社 小久保委員)

○バス優先道路の線形については、北大通と共栄新橋大通を直線で結ぶ案もあったが、直線案では、駅の施設機能が分断される可能性があることから、線形はL字型を採用していただきたい。

(高野進行役)

○高架下の交差道路については、中央をバス優先道路とし、左右の道路で一般車のアクセスを確保することで異論ないことを確認した。

○線形などについて、引き続き、会議で議論していくこととする。