

防災等の新たな視点を含む
釧路駅周辺のまちづくりに関する

提 言 書



平成30年 2月 28日
(2018年)

釧路駅周辺まちづくり検討委員会 有識者検討部会

目次

防災等の新たな視点を含む 釧路駅周辺のまちづくりに関する提言書



有識者検討部会

目次

はじめに【提言書の作成にあたって】	2
釧路駅周辺における現状と課題	
1. コンパクトなまちづくりの視点	3
2. 津波防災の視点	13
市民・事業者等の意向の確認	
1. 市民意識調査（アンケート）や意見交換会の実施	16
防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョン	
1. 「目標・方針・導入機能の概念」設定	20
2. ビジョンのまとめ	26
二つの整備方法（鉄道高架化・駅舎橋上化）による駅周辺まちづくり	
1. 【まちづくり方針】を踏まえた 二つの整備方法によるイメージの比較	27
現時点における整備効果の測定	
1. 「整備効果の評価項目」について	29
2. 「整備効果の測定結果」について	30
提言【今後に向けて】	36

参考資料（付録）

○有識者検討部会 委員名簿・開催状況	37
--------------------	----

はじめに【提言書の作成にあたって】

防災等の新たな視点を含む 釧路駅周辺のまちづくりに関する提言書

はじめに

この有識者検討部会は、釧路駅周辺のまちづくりについて検討し、釧路市に提言することを目的として、平成27年11月に組織されました。

釧路駅周辺のまちづくりについては、これまで、「釧路駅周辺まちづくり検討委員会」により、平成17年5月に「釧路駅周辺まちづくりビジョン」が策定され、鉄道高架化と駅舎橋上化の2つの整備方法が示されました。

今回の検討においては、このビジョンを基本としながら、新たな視点として、東日本大震災による津波災害を教訓に、災害に強いまちづくりを目指す「防災・減災」や、今後加速度的に進展する人口減少社会において、持続可能なまちを目指す「コンパクトなまちづくりの推進」などの視点を加えた上で、釧路駅周辺の将来像を議論してきました。

平成28年9月には、釧路駅周辺における課題を整理し、地域課題である防災・減災と駅南北を連絡する交通の円滑化への対応や、コンパクトなまちづくりの推進など、新たな視点を含むビジョンを検討する中で、中間報告をとりまとめ、「現時点で望ましい整備方法」として「鉄道高架化」を提言しました。

そして、平成19年10月に釧路市が公表している「釧路駅周辺まちづくりプラン」を基に、事業費の再試算を実施し、整備効果についての検討を行うとともに、釧路市が実施した、経済団体や交通事業者、町内会等との意見交換の結果を踏まえた上で、このたび、これまでの検討の総括として、提言書を作成しました。

今後、駅周辺のまちづくりにおいて、この提言が礎となり、各種事業が推進される一助となれば幸いに存じます。

平成 30年 2月 28日

釧路駅周辺まちづくり検討委員会 有識者検討部会

座 長 北海道大学大学院教授 高 野 伸 栄

釧路駅周辺における現状と課題

釧路駅周辺の現状と課題について、コンパクトなまちづくりの視点と津波防災の二つの視点から整理しました。

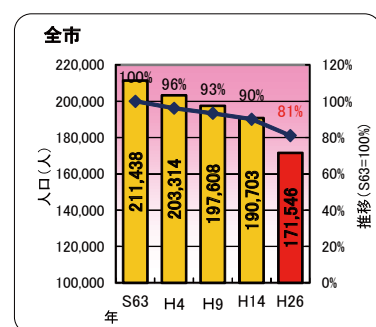
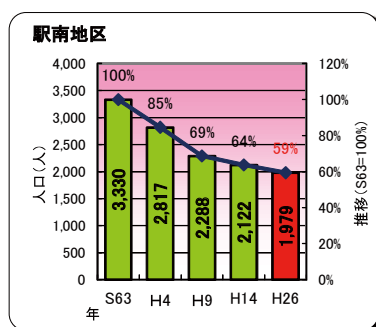
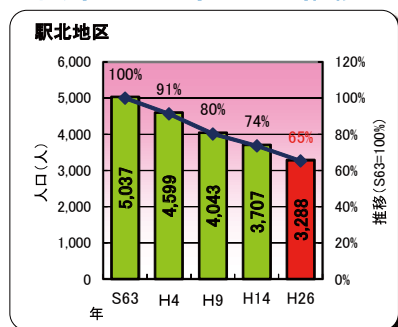
1. コンパクトなまちづくりの視点

(1) 「人口」

① 居住人口（夜間人口）の減少

- ・ 駅周辺地区の居住人口は、昭和 63 年を 100%とすると、平成 14 年で、20～40%の減少がみられていた。
- ・ 平成 26 年では、駅周辺地区の居住人口の減少がさらに進み、35%～40%減少している。
- ・ 全市的な人口減少も進んでおり、平成 14 年で 10%、平成 26 年で 20%減少している。

■ 駅周辺地区等の人口推移



※ 釧路市統計書より(各年9月統計) ※ 駅北地区 : 若松町・新富町・白金町・共栄大通の4町 ※ 駅南地区 : 北大通・末広町・栄町・黒金町・幸町・寿の6町

② 高齢化の進行

- ・ 駅周辺地区の高齢化率(65歳以上人口が占める割合)は、平成14年で約23%を占め、平成26年では約32%に達し、さらなる高齢化が進行している。
- ・ 高齢化の進行は、駅周辺に限ったものではなく、全市的な課題となっている。

課題の整理

- ・ 釧路駅周辺における地域人口の減少や高齢化の進行は、生活者の姿が見えなくなるだけではなく、地域コミュニティの希薄化による活力の低下や賑わいを喪失させる要因と考えられる。
- ・ このことは、都心部の空洞化や衰退を助長してきた1つの要因でもあり、都心部の活性化を図る上では、これらの課題に対応したまちづくりが求められている。
- ・ 都心部への居住の推進・誘導を進めるため、人々が徒歩圏で利便性の高い生活を享受することができ、安全・安心に暮らせるまちなかの形成を目指す必要がある。

(釧路市が目指しているコンパクトなまちづくりとの連携)

釧路駅周辺における現状と課題

1. コンパクトなまちづくりの視点

(2) 「土地利用」

① 駐車場と空地の分布状況の比較

- ・ 駅周辺という好条件な土地柄であるにも関わらず、空地や青空駐車場などの未利用地が多く存在し、有効的な土地活用が図られていない。

② 空地率の変化

- ・ 平成19年調査による駅周辺の空地率は、平成13年調査と比較して増加している。
- ・ 空地や青空駐車場の多さが、まちの活力と賑わいを感じられないというイメージを抱かせているなど、都心部の魅力にマイナス面をもたらしている。

調査基準日：平成19年1月1日

駐車場と空地の分布状況
(釧路市都市計画基礎調査より)

凡 例	
	専用・月極駐車場
	未利用宅地



課題の整理

- ・ 青空駐車場を含む未利用地の多さは、機能的な都市活動や経済活動を行う側面からは必ずしも有効な土地利用とは言えず、その見た目のイメージがまちにとってマイナスの印象をつくりだし、地域の活力と賑わいをさらに失っていくという悪循環を生む要因の1つと考えられる。
- ・ 土地の有効活用を推進するためには、地域の魅力や潜在的な機能、活力を高めることが必要であり、釧路市が策定を進めている、立地適正化計画（都市機能誘導区域）による都市機能の誘導等を行い、市民、観光客の利用が促進され、投資家や企業による活用を促進するための駅周辺まちづくりのあり方を検討していくことが重要である。

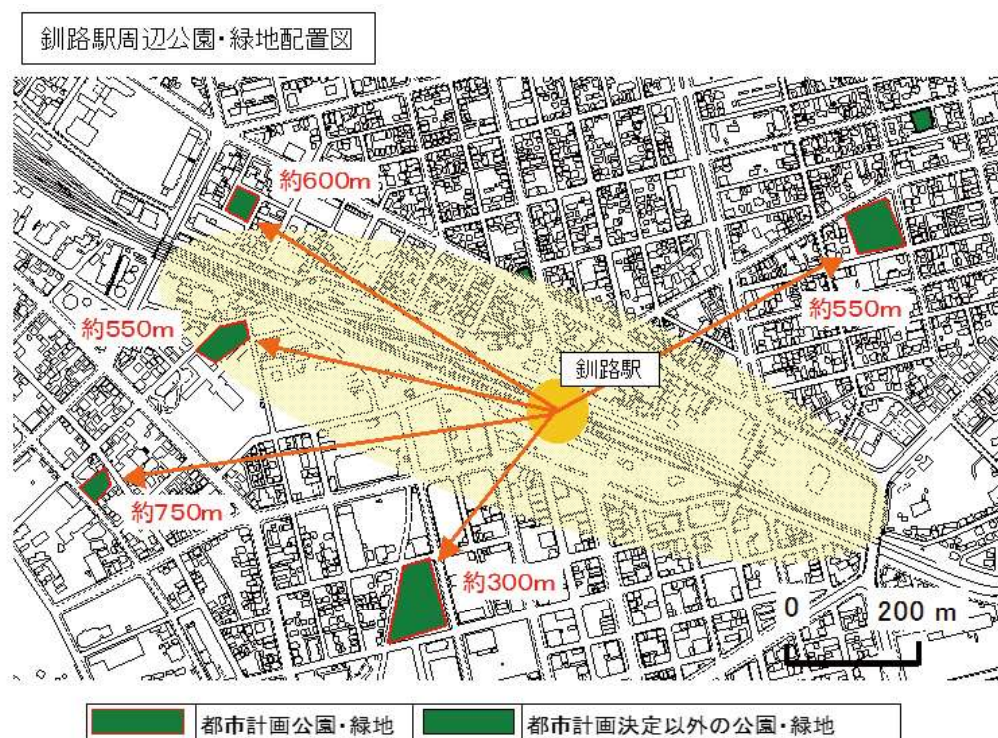
釧路駅周辺における現状と課題

1. コンパクトなまちづくりの視点

(2) 「土地利用」

③ 憩いのスペース空間の不足

- ・ 釧路駅周辺では、市民を始め観光客やビジネスマンが休憩できるスペースや潤いと安らぎを享受できる緑化空間などが乏しい。



課題の整理

- ・ 都心部における緑化空間は、憩いの場の創出や自動車等の騒音・振動の緩和など、都市環境の維持や改善に一定の役割を果たしている。まちなか居住（居住誘導区域）の推進・誘導には、近隣に公園や緑地を配置するほか、駅前広場などに十分なオープンスペースを設ける必要がある。
- ・ また、オープンスペースを設ける事で、災害が発生した際の避難場所の確保など、都市防災機能の発揮も期待される。
- ・ 観光の拠点として、緑化景観に配慮し、自然と共生する、魅力と潤いのある「釧路らしさ」を演出する駅前空間の創出が必要である。

釧路駅周辺における現状と課題

1. コンパクトなまちづくりの視点

(3)「交 通」

① 駅南北の自動車交通に対する利便性が低い

- ・JR釧路駅を挟む南北の自動車交通は、鉄道による市街地の分断により北中跨線橋及び旭跨線橋を介して大きく迂回しなければならない等、その利便性は低い現状となっている。

駅南北間の自動車による移動距離



(1) 距離及び信号機の箇所数について

- ・ルート①(北中跨線橋経由) 1.9km/ 直線距離 0.3km **距離6倍以上!!** **信号6箇所!**
- ・ルート②(旭跨線橋経由) 1.2km/ 直線距離 0.3km **距離4倍!!** **信号4箇所!**

跨線橋を使用した駅南北間の移動は、距離増と信号停止時間が増えるなど利便性は低い。また、排気ガス増による環境への影響も懸念される。

課題の整理

- ・南北間の自動車交通の利便性低下が、駅周辺の円滑交通を妨げる要因の1つとなっており、時間や燃料の浪費、排出ガス等による周辺環境の悪化も招いている。また、このことは駅周辺を訪れにくい原因の1つとして、市民等のイメージを悪くしている。
- ・釧路外環状道路との連携により、広域交通をまちなかへ引き込み、都心部活性化につなげる南北交通軸の強化や利便性の向上が必要である。

釧路駅周辺における現状と課題

1. コンパクトなまちづくりの視点

(3)「交通」

② 駅南北の歩行者・自転車交通の利便性と安全性が低い

- ・JR釧路駅を挟む南北の歩行者、自転車の交通は、駅地下歩道及び歩道橋により確保されているが、完全バリアフリー対応施設となっていないため交通弱者にとっては必ずしも利便性が高い現状ではなく、防犯などの安全面からもそのサービスレベルは低い現状にある。

駅南北間の人と自転車の移動



地下歩道、人道跨線橋とも完全バリアフリー化に未対応であり、特に急勾配の階段を利用する際には、写真にもあるように高齢者や児童及び障害者やベビーカーなどの交通弱者への負担が大きい。また、健常者でも自転車を押しながら階段を上り下りする時には、困難を伴い使いづらい状況にある。さらに、地下歩道は日中でも暗い状況であり、防犯などの安全性も低い状況にある。

課題の整理

- ・駅南北の歩行や自転車交通の不便さは、児童や高齢者及び障害者などの交通弱者における妨げという側面だけではなく、賑わいを創出する源となる人の交流を阻む基礎的な障害を生み出すものであり、まちの活性化にあたってはこの障害を改善することが必要と思われる。
- ・また、このことは、歩いて暮らせるまちづくり環境の創出を図り、今後の高齢化社会に対応するまちづくりの一つと考えられる。

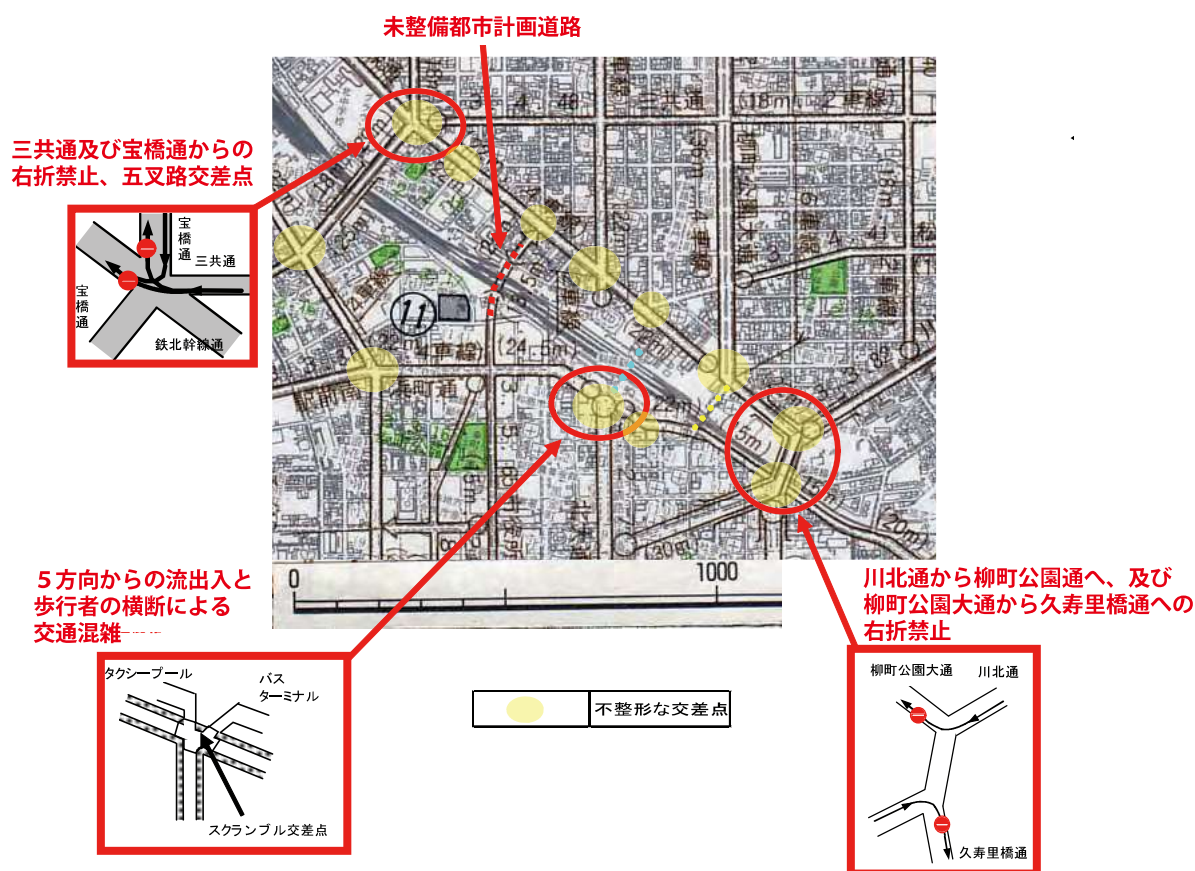
釧路駅周辺における現状と課題

1. コンパクトなまちづくりの視点

(3) 「交 通」

③ わかりづらい道路網及び交通環境

- ・ 釧路駅周辺の道路には右折禁止の交差点や五叉路の交差点など、煩雑でわかりにくい道路網となっている。



不整形な交差点や交通規制など煩雑でわかりにくい道路網は、市民のみならず、市外からの来訪者にとっても極めて複雑で走りにくい交通環境となっている。

課題の整理

- ・ 釧路駅周辺の道路に関する課題は、市民の中でもこの地域を避けて通るドライバーが存在するなど、その道路環境におけるサービスレベルは低い現状であり、地域を訪れる機会や区域内の回遊性を損なう要因の一つと考えられることから、わかりやすい道路網の検討と交通環境の創出が必要である。
- ・ あわせて、都心部まちづくりとの連携による、土地利用の再編等と一体となった交通体系の検討が重要となる。

釧路駅周辺における現状と課題

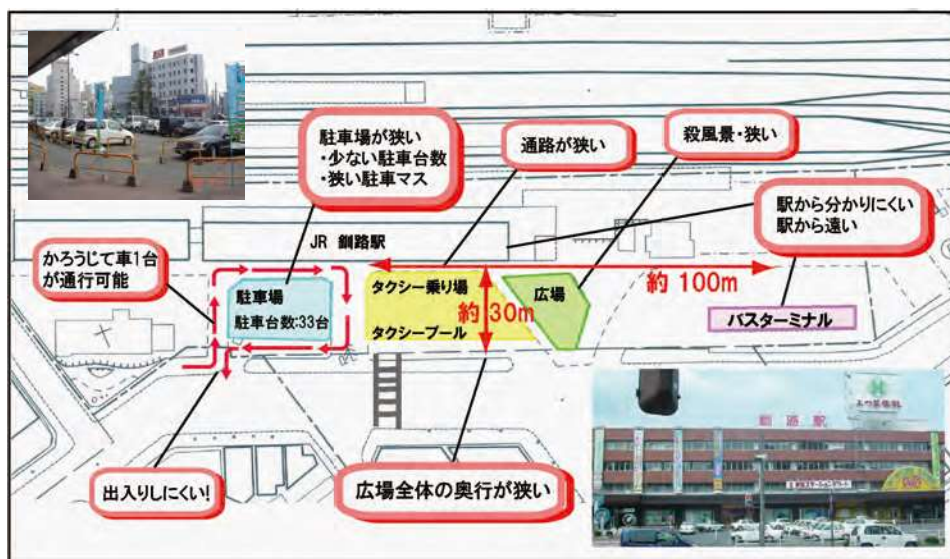
1. コンパクトなまちづくりの視点

(3)「交 通」

④ 利便性の低い駅前広場（南口駅前広場）

- ・JR釧路駅の駅前広場は、駐車台数の不足や歩行者通路の狭小、バスターミナルやバス停へのアクセス性の低さなど、利用者にとって利便性が低下している。

南口駅前広場



- ①乗降者用車路・・・車路が狭く利用しにくい。市道とのアクセス性も低い。
- ②駐車場・・・・・・駐車台数が僅か33台で駐車マスも狭い。
- ③広場・・・・・・モニュメント等が設置されているが、魅力に乏しい。
- ④バスターミナル・駅から遠く離れており（約100m）、所在が分かりにくい。
- ⑤南口全体・・・・・・奥行きが僅か30mしかなく、手狭な状況である。

課題の整理

- ・駅前広場（南口）の利便性の低さが、人や車の混雑と混迷を招く要因ともなっており、駅のイメージを悪くする一因となっている。また、この利便性の低さは市民のみならず来釧者へのまちのイメージをも損ねるなど、道東地域の交通結節点としてのその機能は低い状況であるものと判断される。
- ・東北道の拠点都市、観光都市として発展するには、北口駅前広場とともに、駅全体としての交通結節点機能の向上と利便性を高めていく検討が必要である。

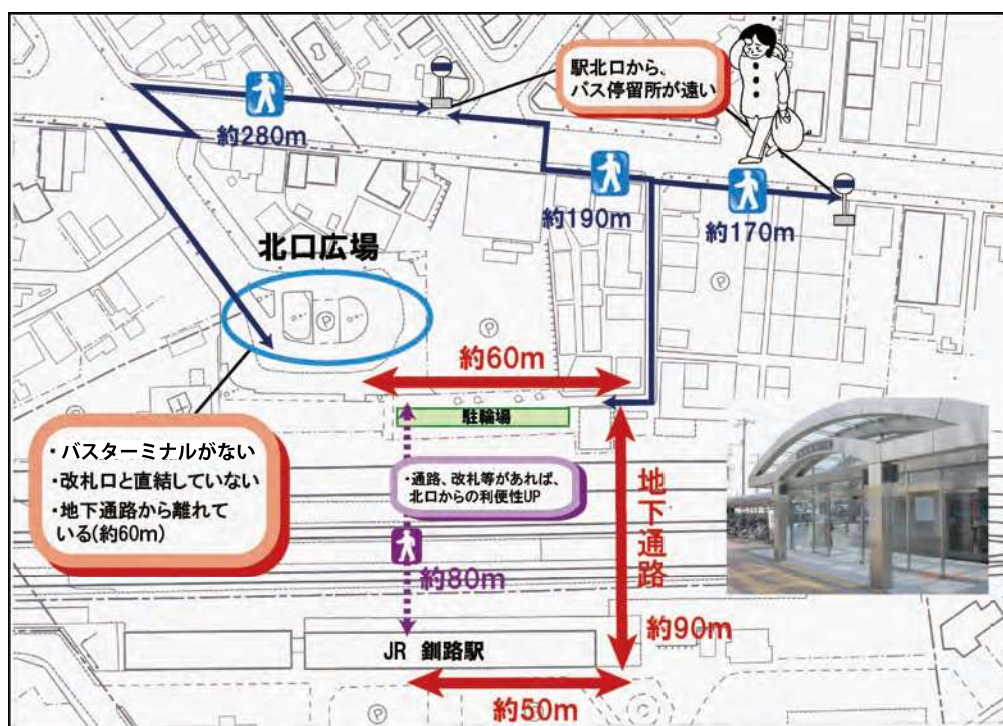
釧路駅周辺における現状と課題

1. コンパクトなまちづくりの視点

(3)「交通」

⑤ 利便性の低い駅前広場（北口駅前広場）

北口駅前広場



- ①地下通路・・・北口広場より約60mも離れており、アクセス性が低い
- ②改札口・・・北口は改札口に直結していないため、地下通路を経由して、約200m歩行し南口へ回る必要がある。(直線距離では80m程度)
- ③バス乗り場・・・北口広場にバスターミナルは存在せず、停留所も遠い。(約300m)

課題の整理

- ・駅前広場（北口）のアクセスの低さは、公共交通機関離れ、自家用車利用増を加速させる1つの要因と考えられる。また、改札口が直結していないことが、駅が北を向いていないというイメージを与え、南北間のまちの温度差を生じさせている。
- ・南口⇔北口と言う様に、どちらにも同じ交通結節点としての機能配置を求めるのではなく、例えば北口にも改札口を設けたり、南口への歩行アクセスを改善することなど、駅全体としての利便性を高めることが重要で、総合的な交通結節点としてのあり方を検討することが必要である。

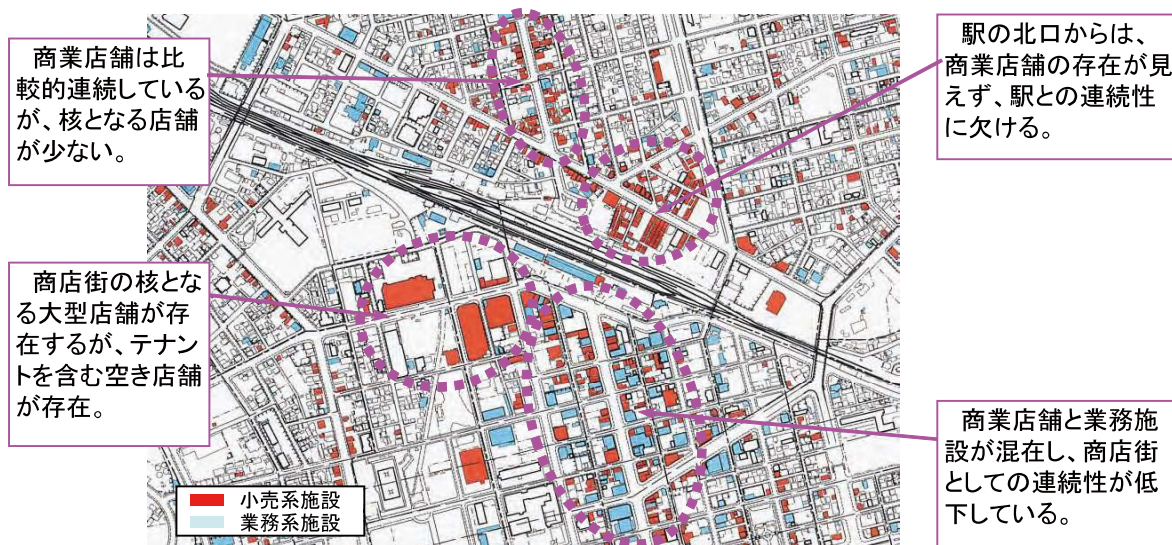
釧路駅周辺における現状と課題

1. コンパクトなまちづくりの視点

(4)「拠点性」

① 商店街の連続性の欠如と空き店舗の増加

- ・JR釧路駅周辺では、商業店舗の連続性等が低く、空き店舗の増加が商店街の魅力を下させている。



② 商業環境を取り巻く環境の変化

- ・商業を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展や情報、通信の発達等により、その経営環境や構造及び形態が大きく様変わりしており、消費者ニーズや意識もライフスタイルの多様化に伴い、時代とともに変化している。

課題の整理

- ・商店街の連続性の欠如と空き店舗の存在は、単に地域の課題にとどまらず、来釧者にとっても釧路市の顔というべき地域が寂しさを漂わせて悪いイメージを与えるなど、その課題は全市的なものとして捉えていく必要がある。
- ・商業環境の変化や消費者ニーズの変化は、単に都市構造上の問題や郊外大型店の進出という問題では無く、消費者意識に基づく選択の結果と考えられる。したがって、消費者意識に順応する商業環境づくりが求められている。

釧路駅周辺における現状と課題

1. コンパクトなまちづくりの視点

(4)「拠点性」

③ 拠点となる施設等の欠如（東北海道の拠点機能の強化）

- ・ 釧路駅周辺には都市の拠点と呼べる施設が少ないほか、東北海道の拠点及び中核都市としての拠点機能が乏しい。

課題の整理

- ・ 釧路駅周辺は、特色ある機能や施設が乏しい状況からも、交通結節点としての利便性が上手く活かされていない現状にある。
- ・ このことは、今後釧路市が広域的な拠点性を持った中核都市として発展するには好ましい現状ではなく、広域的な視点から考えられる機能や付加価値を高めていく検討が必要であり、そのことが地域の新たな活力となって活性化に寄与するものと考えられる。

（釧路市が目指しているコンパクトなまちづくりにおける広域中核拠点機能の向上）

④ 情報発信機能の不足

- ・ 釧路駅周辺には市民や来訪者に対する情報発信施設が少ない。

課題の整理

- ・ 釧路駅周辺及び都心部は、一般的に様々な情報が得られる場所と捉えられるが、市民や観光客などの来訪者に対するまち情報や観光情報などを発信する施設が乏しく、観光都市及び広域的な中核都市としてのサービスレベルが低い現状であり、情報機能の充実が望まれる。
- ・ 今後、広域中核拠点として、利便性の高い総合的な情報ネットワークの構築により、市民や来訪者が散策や回遊できるような、情報発信が必要である。

釧路駅周辺における現状と課題

2. 津波防災の視点 [津波発生時における避難路としての現況道路網の課題整理]

(1)「津波防災」

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災による甚大な津波被害を踏まえ、北海道が平成 25 年 3 月に策定した釧路都市圏の都市交通マスタープランでは、津波災害時に懸念される都心部の交通集中への対応など、「防災・減災と交通」に関する課題提起がされています。

そこで、検討部会では、釧路市が公表している津波避難計画に基づく徒歩避難原則を踏まえ、災害が発生した際に都心部を走行中の通過交通を対象に、自動車避難シミュレーションを実施し、現況の道路網（鉄道スクリーン周辺）の問題・課題を整理するとともに、課題解決に向けた整備方針を検討しました。

○ 釧路都市圏の都市交通マスタープラン 将来交通計画(主な道路交通施策) Point 4 釧路駅南北を連絡する道路網の構想検討

問題点 課題

- ・鉄道による市街地南北の分断
- ・釧路駅南北間を移動する各交通の迂回や利便性低下
- ・津波災害時に懸念される都心部の交通集中への対応

施策

まちづくりと連携し災害
対応の視点も含めた都心
部道路網の検討

※ 釧路都市圏の都市交通マスタープラン (H25.3 北海道策定) に基づいて作成

①シミュレーションの条件設定

- シミュレーションの範囲 釧路中央地区
(新釧路川～釧路川に挟まれた、橋北・鉄北・愛国地区)
- 避難車両台数の算出 H22道路交通センサスのピーク時間交通量から
「瞬間の交通量」を算出

道路種別	エリア区分			合 計 (単位：台)
	J R 以南	J R ～ 柳町公園	柳町公園 ～ 避難目標地点	
国 道	2 3 8	4 6	1 7 6	4 6 0
道 道	5 3	1 3 2	1 1 1	2 9 6
市道(都市計画道路)	2 0 5	5 1 1	5 5 4	1, 2 7 0
市道(一般市道)	9 7	0	6	1 0 3
合 計	5 9 3	6 8 9	8 4 7	2, 1 2 9

- 避難車両の移動行動 本シミュレーションは、都心部を走行中の通過交通を対象としたものであり、他市町村から訪れる多くの自動車が含まれるものと考えられることから、津波の進行方向と同方向へ向かう避難行動とする。
(「津波避難対策推進マニュアル検討報告書(消防庁策定)」による)

- 信号制御と合流方法 地震発生後は信号停止(停電を想定)
交差点での合流比率は 1：1 で設定

※このシミュレーションの条件設定は上記のとおりであり、これ以外の条件設定、例えば気象条件(冬季)などは考慮していない。

釧路駅周辺における現状と課題

2. 津波防災の視点〔津波発生時における避難路としての現況道路網の課題整理〕

(1) 「津波防災」

② シミュレーションの検討対象とする津波予報

気象庁が発表する津波予報の区分

予報の種類	予想される津波の高さ		市が発表する 避難の情報
	巨大地震の 場合の表現	数値の発表	
大津波警報	巨大	10m超	避難指示
		10m	
		5m	
津波警報	高い	3m	避難勧告
津波注意報	—	1m	—

- ## ○ 大津波警報

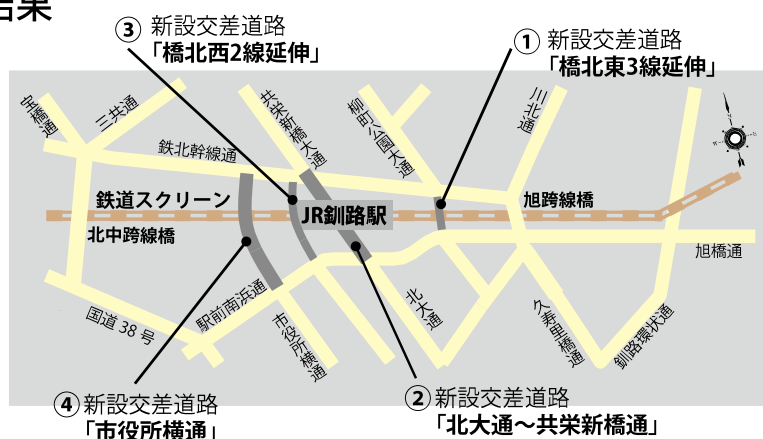
- ・数千年に一回程度発生が予測される10mの津波
(北海道の想定)
- ・500年間隔地震による5mの津波

- 大津波警報時の避難目標地点について

- ・釧路市津波避難計画に基づき、避難目標地点を設定
- ・沿岸部への津波到達時間を30分とする

③ シミュレーションの結果

現況道路網でシミュレーションを実施し、現況分析を行った上で、自動車交通の分散が図られると考えられる交差道路を4案設定(各案1路線追加)しシミュレーションを実施した。
(検討ケース①～④)



また、検討ケース①～④の結果を踏まえ、最も避難時間短縮が期待できるケース⑤(②と④の2路線追加)を設定しシミュレーションを行ったところ以下の結果となった。

検討ケース	鉄 道 スクリーン	柳町公園 スクリーン	最終避難 目標地点
現況道路網	３５分	４７分	５４分
①：橋北東 ３ 線延伸	２９分	３７分	５２分
②：北大通～共栄新橋大通	２２分	３０分	４８分
③：橋北西 ２ 線延伸	２４分	３０分	４８分
④：市役所横通	２６分	３４分	５０分
⑤：②＋④(２路線追加)	２０分	２９分	４９分

避難シミュレーション上、最も効果的と考えられるのが「ケース⑤」
(鉄道スクリーン越える避難時間が最短20分)

※ケース⑤の鉄道スクリーンにおける避難状況については、次ページ(15ページ)の「交差道路2本追加(ケース⑤)」を参照

釧路駅周辺における現状と課題

2. 津波防災の視点〔津波発生時における避難路としての現況道路網の課題整理〕

(1) 「津波防災」

④ 地震発生から20分後の避難速度図【現況道路網とケース⑤の比較】

現況道路網

【現況分析】

○鉄道を横断する避難車両が、旭跨線橋、北中跨線橋に集中するため渋滞が発生し、特に旭跨線橋では、最大渋滞時間が29分にも及ぶ結果となった。

【課 題】

○鉄道スクリーンを通過する路線の交通容量の増加、避難車両の分散及び迂回解消を目的とした、**新規交差道路の配置検討**が必要である。



注) 避難完了率が100%となるのは、地震発生から35分後

交差道路2本追加(ケース⑤)



新設交差道路の効果

○新設交差道路を2本追加した場合は、一部渋滞が発生する箇所が存在するものの、**旭跨線橋・北中跨線橋付近での渋滞は解消されるほか、全ての避難車両が鉄道スクリーンを越える結果となった。**

地震発生20分後 鉄道スクリーン 避難完了率 100%

課題の整理

- ・自動車避難シミュレーションの結果によると、新設交差道路を2本配置することにより、地震発生20分後に鉄道スクリーン避難完了率が100%となった。この結果を踏まえると、渋滞発生の要因となる2つの跨線橋に集中する避難車両の分散化を図り、迅速な鉄道スクリーン避難を完了させるためには、新設交差道路が複数必要であることが確認された。
- ・なお、新設交差道路の本数や位置については、避難シミュレーション上、最も避難時間短縮が期待できる配置等を検討した結果であり、確定ではない。今後は都心部まちづくりの検討を踏まえた沿道土地利用等を勘案しながら、最終的な交差道路の配置検討を進める必要がある。

市民・事業者等の意向の確認

ここでは、駅周辺を含む都心部のまちづくりに対する市民・事業者の意向をアンケート調査等により確認しました。

1. 市民意識調査（アンケート）や意見交換会の実施

釧路市では、駅周辺を含む都心部のまちづくりに関する、市民や事業者の意向を把握するため、市民意識調査（アンケート）や意見交換会を実施しました。

（1）市民意識調査（アンケート）の実施

① 市民アンケートの実施について

アンケート回収率41.7% (1,491件)

ア 調査目的

この調査は、市民の釧路駅及び都心部の利用状況や今後のまちづくりに関する意見・意向を把握することを目的としている。

イ 調査概要

- 調査対象・・・市内在住16歳以上の個人 3,500人（郵送で配布・回収）
- 抽出方法・・・無作為。対象者の抽出は、住民基本台帳人口を基に、年代や居住地に偏りが生じないように、中部、西部、東部の3ブロック別に居住者数及び年代別構成を踏まえ、コンピューターにより無作為に抽出を実施。
- 実施時期・・・8月1日～8月20日(日)

ウ 調査結果(一部紹介)

【駅前広場に望むこと……トップ3の回答は?】

Q. 釧路駅周辺の活性化に向けて、どのような駅前広場が望ましいと思いますか。

「憩いの場」 「自動車送迎利用の乗降場が多くある」 「歩行者が安全に移動できる」
(第1位 51.3%) (第2位 43.5%) (第3位 37.0%)

※複数回答有

【駅周辺の活性化に向けて取り組むべきこと……トップ3の回答は?】

Q. 釧路駅周辺の活性化に向けて、どのようなことに取り組むことが重要だと思いますか。

「駐車場の充実」 「飲食店やレストランの充実」 「緑や公園・広場など公共空間の充実」
(第1位 46.2%) (第2位 43.1%) (第3位 35.2%)

※複数回答有

【都心部の津波災害について……避難路として何を重視するのか?】

Q. 避難に使う道路として、どのようなことを最も重視しますか。

「緊急時にもわかりやすい道路」 「幅の広い大きな道路」
(第1位 45%) (第2位 34%)

市民アンケート結果の詳細につきましては、釧路市のホームページをご覧ください。
http://www.city.kushiro.lg.jp/machi/t_keikaku/toshikeikaku/toshinbu/page00003.html

市民・事業者等の意向の確認

1. 市民意識調査（アンケート）や意見交換会の実施

（1）市民意識調査（アンケート）の実施

② 公共交通利用者アンケートの実施について

鉄道利用者 アンケート回収率23.9% (56件)
バス利用者 アンケート回収率28.7% (88件)

ア 調査目的

この調査は、公共交通利用者(鉄道及びバス)の駅利用実態・ニーズや課題を整理し、駅周辺を含む都心部まちづくりの検討を行うための基礎資料を得ることを目的としている。

イ 調査概要

- 調査対象…鉄道利用者 234部、バス利用者 307部 (2日間計)
- 配布方法…調査員が、駅利用者・バス利用者に直接配布し、郵送により回収する。
- 実施日時…8月23日(水)、24日(木) 朝ピーク3時間(7時台、8時台、9時台)

ウ 調査結果(一部紹介)

【鉄道利用者 駅前広場に望むこと……トップ3の回答は?】

Q. 釧路駅周辺の活性化に向けて、どのような駅前広場が望ましいと思いますか。

- 「鉄道やバスへの乗り継ぎの利便性が良い」 (第1位 39.3%)
- 「イベントスペースとして活用できる」 (第2位 33.9%)
- 「歩行者が安全に移動できる」 (第3位 30.4%)

※複数回答有

【バス利用者 駅前広場に望むこと……トップ3の回答は?】

Q. 釧路駅周辺の活性化に向けて、どのような駅前広場が望ましいと思いますか。

- 「歩行者が安全に移動できる」 (第1位 52.3%)
- 「憩いの場がある」 (第2位 33.0%)
- 「乗降場などの案内が分かりやすい」 (第3位 29.5%)

※複数回答有

【鉄道利用者・バス利用者……駅周辺の活性化に向けて取り組むべきこと】

Q. 釧路駅周辺の活性化に向けて、どのようなことに取り組むことが重要だと思いますか。

- 「生鮮三品店やスーパーの充実」 「飲食店やレストランの充実」
- 「コミュニティ施設の充実」

鉄道利用者、バス利用者とも上記がトップ3

公共交通利用者アンケート結果の詳細につきましては、釧路市のホームページをご覧ください。
http://www.city.kushiro.lg.jp/machi/t_keikaku/toshikeikaku/toshinbu/page00003.html

市民・事業者等の意向の確認

1. 市民意識調査（アンケート）や意見交換会の実施

（2）意見交換会の実施

ア 実施目的

都心部に必要な機能や誘導すべき施設、道路や公園、駅や駅前広場のあり方等について、市民がどのような意向を持っているか、ワークショップ形式による自由な意見交換により、市民意見の集約を図ることを目的とした。

イ 商店街組織との意見交換

- 開催日時…平成29年8月1日(火) 午後3時～午後4時40分
- 参加組織…都心部の商店街7組織の代表…全8名参加

ウ 商工会議所との勉強会

- 開催日時…平成29年8月4日(金) 午前10時～午前11時
- 参加組織…鉄道高架事業推進特別委員会又は地域開発委員会所属の89事業所のうち34事業所の代表者が出席

※当日はワークショップを開催せず、アンケートを配布し意見を聴取。なお、8月31日、両委員会によるワークショップを開催。【22事業所の代表者が参加】

エ 交通事業者との意見交換

- 開催日時…平成29年8月24日(木) 午後2時～午後4時
- 参加組織…くしろバス、阿寒バス、太平洋交通、釧根地区ハイヤー協会の4組織から9名参加。

オ 町内会組織との意見交換

日 時 (全て18:30から開始)	会 場	対象地区連合町内会	町内会数	参加者数
8月25日(金)	川北会館	鉄北東部地区	16	9名
8月28日(月)	旭会館	橋北東部地区	14	25名
8月29日(火)	鉄北中央会館	鉄北中部地区	10	9名
8月30日(水)	若草会館	鉄北中央地区	4	20名
		鉄北西部第2地区	5	
8月31日(木)	寿生活館	橋北西部地区	11	9名
参加者合計				72名



商店街組織との意見交換の様子



付箋に書き込まれた意見

市民・事業者等の意向の確認

1. 市民意識調査(アンケート)や意見交換会の実施

(2) 意見交換会の実施

カ 調査結果(一部紹介)

【都心部に必要な機能や施設……………トップ3の回答は?】

- | | |
|----------------------------|-----------|
| 「ショッピングモール・アウトレットモール・デパート」 | (第1位 46件) |
| 「駐車場・駐輪場の充実」 | (第2位 27件) |
| 「歩行者が安全に移動できる」 | (第3位 21件) |

※複数回答有

【道路や公園等の施設配置……………トップ3の回答は?】

※道路の施設配置

- | | |
|-------------------------------|-----------|
| 「南北道路の直線化 (北大通～共栄新橋大通)」 | (第1位 13件) |
| 「北大通の活用 (歩道利用・歩道緑化・車線の駐車場利用)」 | (第2位 10件) |
| 「鉄道南北の移動のしやすさ」 | (第3位 9件) |

※公園の施設配置

- | | |
|-------------|----------|
| 「駅周辺に公園を整備」 | (第1位 5件) |
| 「憩いの場になる公園」 | (第1位 5件) |

※複数回答有

【駅や駅前広場のあり方……………トップ3の回答は?】

※駅のあり方

- | | |
|------------------------|----------|
| 「駅・高架に防災機能」 | (第1位 5件) |
| 「駅ビル (商業施設・飲食店・映画館など)」 | (第1位 5件) |
| 「観光客・利用者の休めるスペース」 | (第1位 5件) |

※駅前広場のあり方

- | | |
|--------------------------|-----------|
| 「駐車場の充実」 | (第1位 12件) |
| 「イベントのできる広場」 | (第2位 10件) |
| 「駅、バスターミナル、タクシープールの一体整備」 | (第2位 10件) |

※複数回答有

意見交換会の結果の詳細につきましては、釧路市のホームページをご覧ください。
http://www.city.kushiro.lg.jp/machi/t_keikaku/toshikeikaku/toshinbu/page00004.html

防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョン

釧路駅周辺の現状と課題や市民・事業者等の意向を踏まえ、目標・方針・導入機能の概念を設定しました。

1. 「目標・方針・導入機能の概念」設定

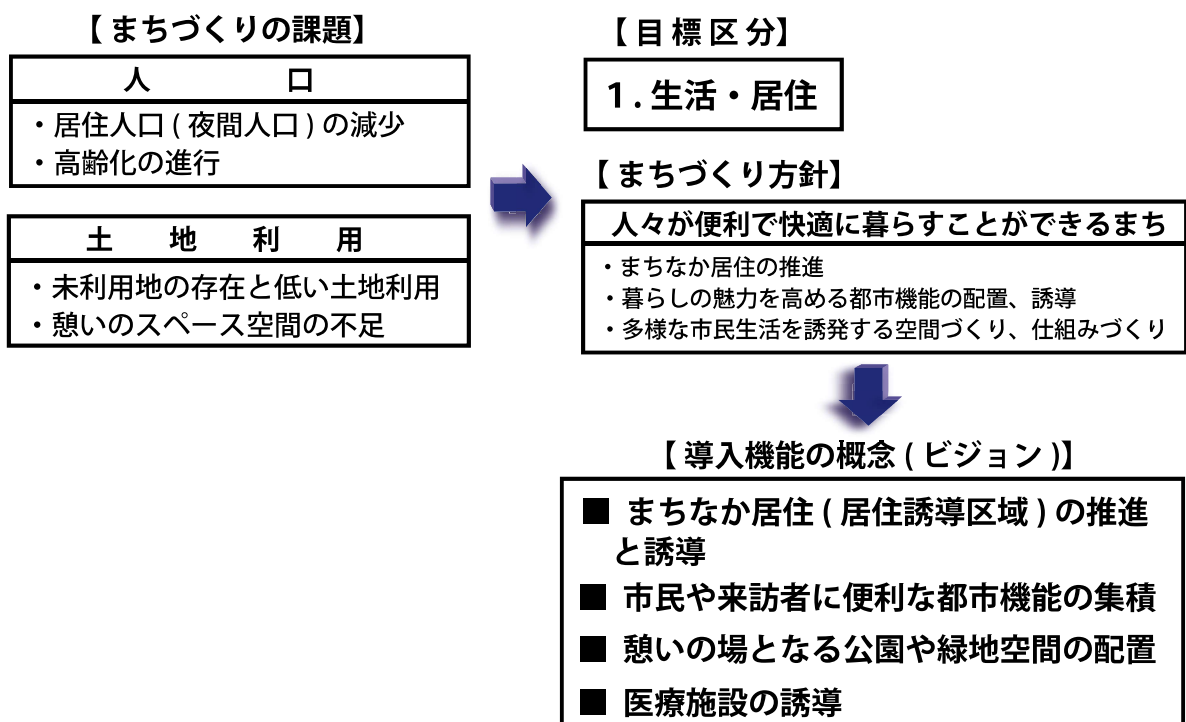
ここでは、「釧路駅周辺における現状と課題の整理」を踏まえ、駅周辺の将来ビジョンを7つの目標区分に整理し、それぞれの目標区分に対応したまちづくり方針、導入機能の概念について検討しました。

なお、これら目標区分等の設定につきましては、釧路駅周辺まちづくり検討委員会が、平成17年5月に公表している釧路駅周辺まちづくりビジョンを基本に検討を行っています。

(1) 「1. 生活・居住」(人々が便利で快適に暮らすことができるまち)

- ・「人口」「土地利用」の課題に対応する目標区分を「1. 生活・居住」とする。
- ・地域コミュニティの向上による地域活力の増進や賑わいをもたらすため、まちなか居住の推進を図る。
- ・駅周辺は地域の居住者に加え、たくさんの市民や来訪者が訪れる場所であるため、暮らしの魅力や利便性を高めるための都市機能の配置や誘導を図る。
- ・市民に対し多様なライフスタイルを誘発するような、都市公園等の配置を検討する。

以上より目標区分「1. 生活・居住」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。

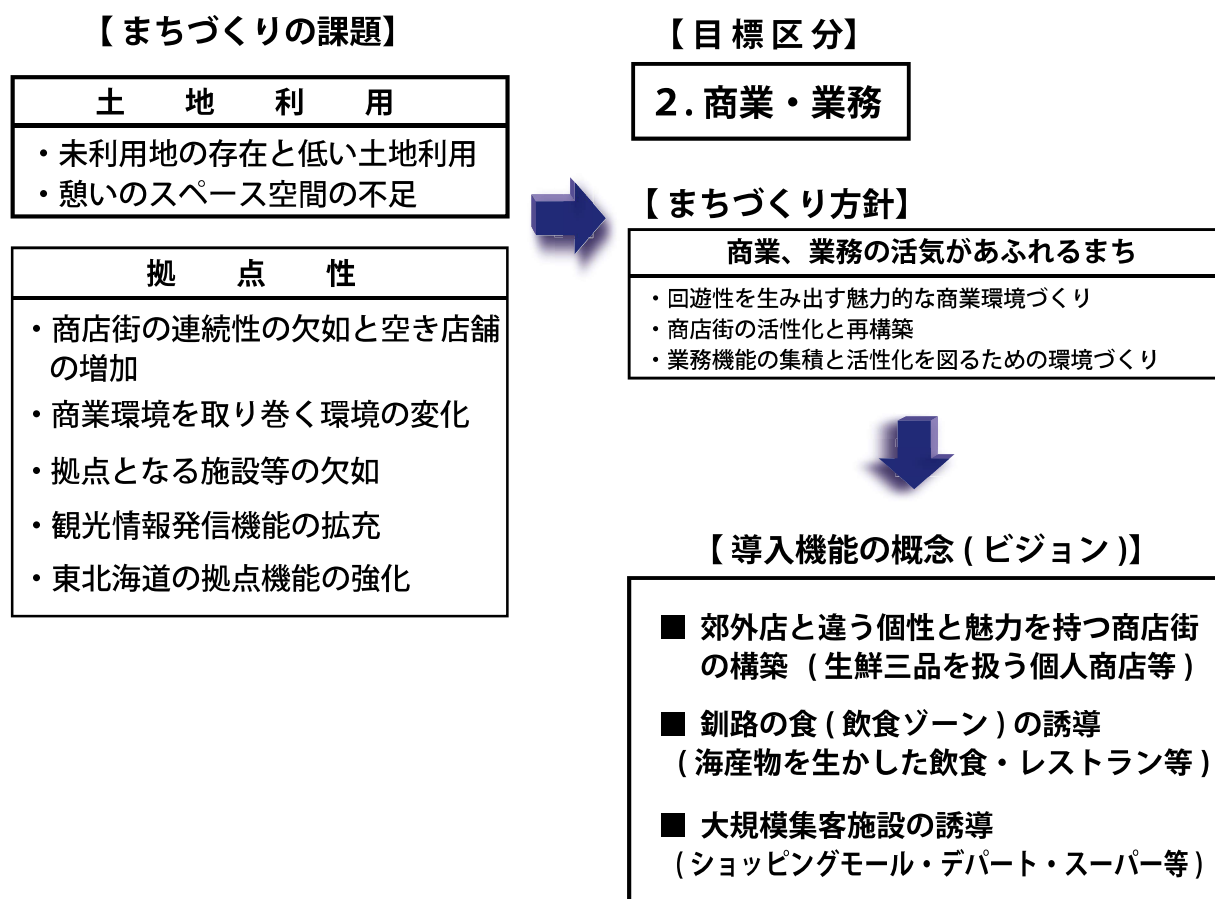


1. 「目標・方針・導入機能の概念」設定

(2) 「2. 商業・業務」(商業、業務の活気があふれるまち)

- ・「拠点性」「土地利用」の課題に対応する目標区分を「2. 商業・業務」とする。
- ・顧客の回遊性や消費意欲を高めるため、魅力的な商業環境づくりを検討する。
(商店街の活性化と再構築)

以上より目標区分「2. 商業・業務」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。

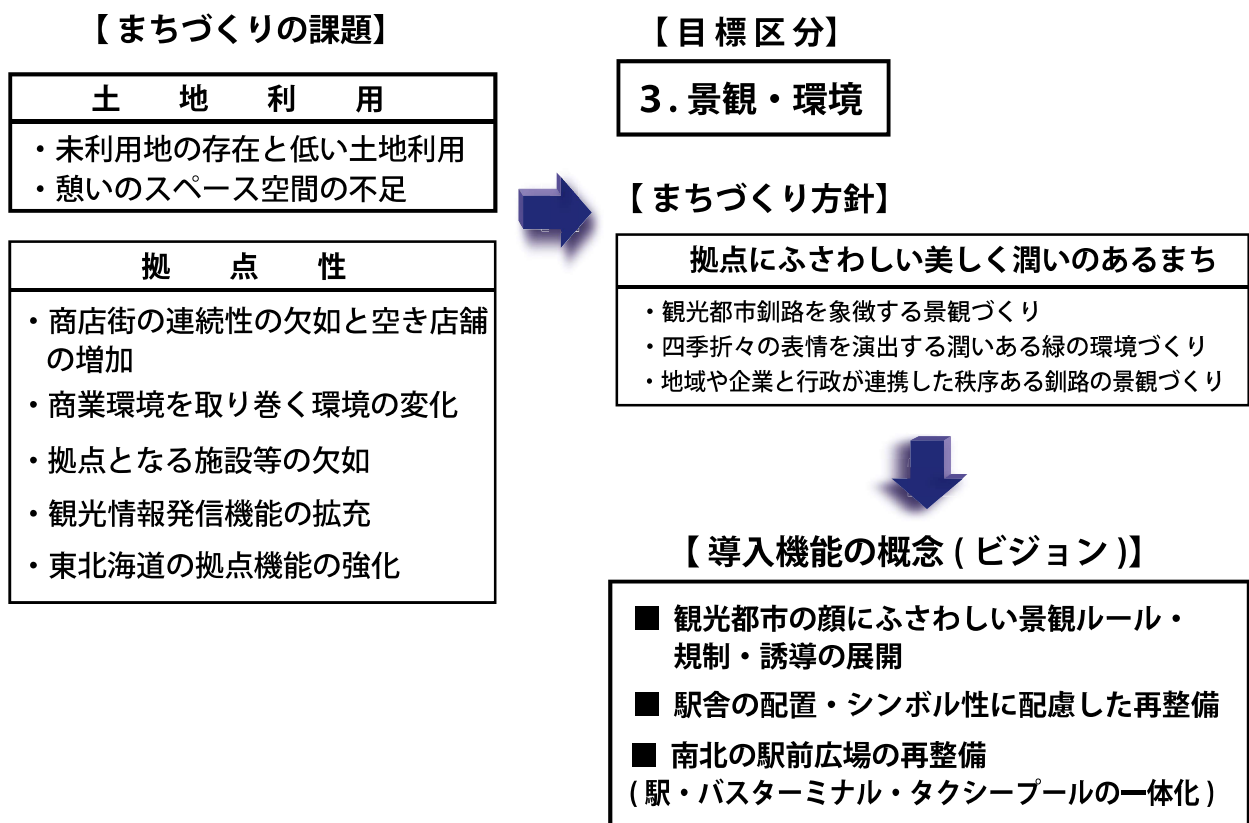


1. 「目標・方針・導入機能の概念」設定

(3) 「3. 景観・環境」(拠点にふさわしい美しく潤いのあるまち)

- ・「拠点性」「土地利用」の課題に対応する目標区分を「3.：景観・環境」とする。
- ・観光都市釧路を象徴する、四季折々の表情を演出する緑の環境づくりを図る。
- ・官民の連携による秩序ある景観づくりを図る。

以上より目標区分「3. 景観・環境」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。



1. 「目標・方針・導入機能の概念」設定

(4) 「4. 観光・交流」(地域の観光や交流の拠点となるまち)

- ・「交通」「拠点性」の課題に対応する目標区分を「4：観光・交流」とする。
- ・市民や観光客をはじめとする来訪者の利便性の向上を図る。
- ・都市観光を目指した、市民と観光客の交流場所の創出やホスピタリティの向上を目指す。

以上より目標区分「4. 観光・交流」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。

【まちづくりの課題】

交 通
・ 駅南北の自動車交通に対する利便性が低い ・ 駅南北の歩行者、自転車交通の利便性と安全性が低い ・ わかりづらい道路網及び交通環境 ・ 利便性の低い駅前広場

拠 点 性
・ 商店街の連続性の欠如と空き店舗の増加 ・ 商業環境を取り巻く環境の変化 ・ 拠点となる施設等の欠如 ・ 観光情報発信機能の拡充 ・ 東北北海道の拠点機能の強化

【目標区分】

4. 観光・交流

【まちづくり方針】

地域の観光や交流の拠点となるまち

- ・ 来訪者の利便性の向上
- ・ 都市観光を目指した交流機会の創出とホスピタリティの向上

【導入機能の概念(ビジョン)】

- 市民や来訪者に便利な都市機能の集積
- 釧路の食(飲食ゾーン)の誘導
(海産物を生かした飲食・レストラン等)
- 駅機能の南北格差を解消

1. 「目標・方針・導入機能の概念」設定

(5) 「5. 都心交通」(安全で快適な交通ネットワークのあるまち)

- ・「交通」「津波防災」の課題に対応する目標区分を「5：都心交通」とする。
- ・駅周辺における安全で快適な歩行空間ネットワークの構築とバリアフリー化を図る。
- ・駅前広場の再整備により、交通結節点としての機能強化や利便性の向上を図る。
- ・南北を結ぶ道路網への課題対応や道路交通環境の改善を図る。

以上より目標区分「5. 都心交通」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。

【まちづくりの課題】

交 通
・駅南北の自動車交通に対する利便性が低い ・駅南北の歩行者、自転車交通の利便性と安全性が低い ・わかりづらい道路網及び交通環境 ・利便性の低い駅前広場

津 波 防 災
・平野部の市街地の大部分が、津波により水没する危険性 ・津波災害時に懸念される都心部の交通集中への対応

【目標区分】

5. 都心交通

【まちづくり方針】

安全で快適な交通ネットワークのあるまち

- ・駅周辺における安全で快適な歩行空間ネットワークの構築とバリアフリー化
- ・交通結節点としての機能強化と利便性の向上
- ・南北を結ぶ道路網への課題対応と道路交通環境の改善

【導入機能の概念(ビジョン)】

- 南北の駅前広場の再整備
(駅・バスターミナル・タクシープールの一体化)
- 道路網の新設・再整備による円滑な自動車交通の南北移動確保
- 歩行者系動線の確保・バリアフリー化による円滑な南北移動確保

防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョン

1. 「目標・方針・導入機能の概念」設定

(6) 「6. 防災・減災」(避難路、避難施設が充実したまち)

- ・「交通」「津波防災」の課題に対応する目標区分を「6：防災・減災」とする。
- ・津波災害時に鉄道を挟んだ南から北への避難路の確保を図る。
- ・駅周辺住民を含む市民や来訪者が、安全に避難可能となる駅周辺の避難施設の充実を図る。

以上より目標区分「6. 防災・減災」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。

【まちづくりの課題】

交 通
・ 駅南北の自動車交通に対する利便性が低い
・ 駅南北の歩行者、自転車交通の利便性と安全性が低い
・ わかりづらい道路網及び交通環境
・ 利便性の低い駅前広場

津 波 防 災
・ 平野部の市街地の大部分が、津波により水没する危険性
・ 津波災害時に懸念される都心部の交通集中への対応

【目標区分】

6. 防災・減災

【まちづくり方針】

避難路、避難施設が充実したまち

- ・ 鉄道を挟んだ南から北への避難路確保（津波防災等）
- ・ 都心部を訪れる多くの市民（駅周辺住民）や来訪者が、安全に避難可能となる駅周辺の避難施設の拡充

【導入機能の概念（ビジョン）】

- 円滑な避難が可能となるわかりやすい道路網
- 市民、来訪者の避難場所の確保
- 帰宅困難者の一時的な避難場所の確保
- 災害情報を伝える情報提供機能

(7) 「7. 市民参画・協働」

(市民とともに都市のマネジメントをすすめるまち)

検討部会では、釧路市が策定した「釧路市まちづくり基本条例」を踏まえ、情報の共有や市民参加、役割分担等、みんなが参画し考えるまちづくりを進めるべきであると考えています。

二つの整備方法(鉄道高架化・駅舎橋上化)による駅周辺まちづくり

本部会では、まちづくり方針を踏まえ、鉄道高架化及び駅舎橋上化について、二つの整備方法による整備イメージを比較しました。

1. 【まちづくり方針】を踏まえた二つの整備方法によるイメージの比較

鉄道高架化・駅舎橋上化、それぞれの整備方法がもたらす一般的な特徴に着目し、まちづくり方針の実現に向けた整備イメージを比較しました。

1. 生活・居住

人々が便利で快適に暮らすことができるまち

- ・まちなか居住の推進
- ・暮らしの魅力を高める都市機能の配置、誘導
- ・多様な市民生活を誘発する空間づくり、仕組みづくり

「人々が便利で快適に暮らすことができるまち」にするためには、地域の生活環境や利便性を向上させ、暮らしの魅力を高めるための効果的な道路整備を行うほか、土地区画整

理事業の導入により、公園や緑地空間を確保し、多様な市民生活を誘発するきっかけを生み出すことが重要であると考えます。その点を踏まえると、整備方法として鉄道高架化が望ましいと考えられます。

一方で、駅舎橋上化では、2つの跨線橋に変化は無く、仮に跨線橋の増設や土地区画整理事業を導入したとしても、立体道路と面的整備の連携は難しく、鉄道高架化ほどの生活環境の向上等は望めない状況となります。

2. 商業・業務

商業、業務の活気があふれるまち

- ・回遊性を生み出す魅力的な商業環境づくり
- ・商店街の活性化と再構築
- ・業務機能の集積と活性化を図るための環境づくり

「商業や業務の活気があふれるまち」にするためには、駅を挟む南北市街地の一体化を図り、回遊性を生み出すことが重要であると考えています。駅舎橋上化では、駅部に自由通路を配置しますが、駅部のみの南北の行き来しかできず、都心部の円滑な回遊は望めない状況が考えられますが、鉄道高架化では、新設交差道路の整備と土地区画整理事業を行うことにより、都心部を一体化したまちづくりや、駅周辺の利用者、交流人口を増やし回遊性の確保に繋げることができる考えられます。

3. 景観・環境

拠点にふさわしい美しく潤いのあるまち

- ・観光都市釧路を象徴する景観づくり
- ・四季折々の表情を演出する潤いある緑の環境づくり
- ・地域や企業と行政が連携した秩序ある釧路の景観づくり

「拠点にふさわしい美しく潤いのあるまち」にするためには、南北の駅前広場スペースの十分な確保や、シンボル性に配慮した駅舎の配置検討など、今後の観光都市釧路を象徴

する景観づくりを進めることが重要であると考えています。

駅舎橋上化では、基本的に現位置での駅舎橋上化となるほか、駅を線路上に移動した後には生まれるスペースも限られます。また、土地区画整理事業を導入したとしても新たな用地の確保には限界があり、その効果は限定的であると考えられます。

鉄道高架化では、鉄道事業者が管理している土地の利活用を含めた、土地区画整理事業の導入が可能となり、本方針に対応することが可能になると考えられます。

二つの整備方法(鉄道高架化・駅舎橋上化)による駅周辺まちづくり

1. 【まちづくり方針】を踏まえた二つの整備方法によるイメージの比較

4. 観光・交流

地域の観光や交流の拠点となるまち

- ・来訪者の利便性の向上
- ・都市観光を目指した交流機会の創出とホスピタリティの向上

「地域の観光や交流の拠点となるまち」にするためには、釧路外環状道路（釧路中央IC）を利用して都心部を訪れる皆さんや、鉄道により釧路駅を訪れ、レンタカーやバスを

利用し、各観光スポットへ向かう皆さんの利便性向上に資する駅周辺のまちづくりが必要であると考えます。また、南北の駅前広場の再整備により、駅機能の南北格差の解消や観光客の皆さんに便利な都市機能の集積を図るためには、土地区画整理事業の導入による再整備は有効な手法の1つと考えられ、それらを踏まえると、望ましい整備方法は鉄道高架化であると考えられます。

一方で、駅舎橋上化においても、新たな跨線橋の増設等や駅前広場の再整備により、ある程度の効果を得ることは可能となりますが、鉄道高架化ほどの効果は期待できない状況と考えられます。

5. 都心交通

安全で快適な交通ネットワークのあるまち

- ・駅周辺における安全で快適な歩行空間ネットワークの構築とバリアフリー化
- ・交通結節点としての機能強化と利便性の向上
- ・南北を結ぶ道路網への課題対応と道路交通環境の改善

「安全で快適な交通ネットワークのあるまち」にするためには、駅前交差点の渋滞解消や迂回距離の短縮による利便性の向上を図るほか、車椅子やベビーカーなども安心・安全に移動可能とすることが重要であると考えます。その点を踏まえると、道路の平面化が有効であり、望ましい整備方法は鉄道高架化であると考えられます。

一方、駅舎橋上化では、現状の2つの跨線橋に変化は無く、仮に跨線橋を増設し、自動車交通に対応できるとしても、車椅子やベビーカーなどの移動については、駅部の自由通路を除き現状のように利便性が低い状況が続くこととなります。

6. 防災・減災

避難路、避難施設が充実したまち

- ・鉄道を挟んだ南から北への避難路確保（津波防災等）
- ・都心部を訪れる多くの市民（駅周辺住民）や来訪者が、安全に避難可能となる駅周辺の避難施設の拡充

自動車避難シミュレーションの結果から、都心部を走行中の通過交通の自動車避難について、「避難路、避難施設が充実したまち」にするためには、新設交差道路が複数あるこ

とが効果的であることが明らかとなりました。

鉄道高架化による新設交差道路の整備により避難路が確保されることや、道路が平面化されることにより、すみやかな自動車避難が可能になると考えられます。

一方、駅舎橋上化では、現状の2つの跨線橋に加え、新たな跨線橋を増設することで、自動車避難に対応できると考えられますが、平面道路と比較して避難に時間を要することが考えられます。

現時点における整備効果の測定

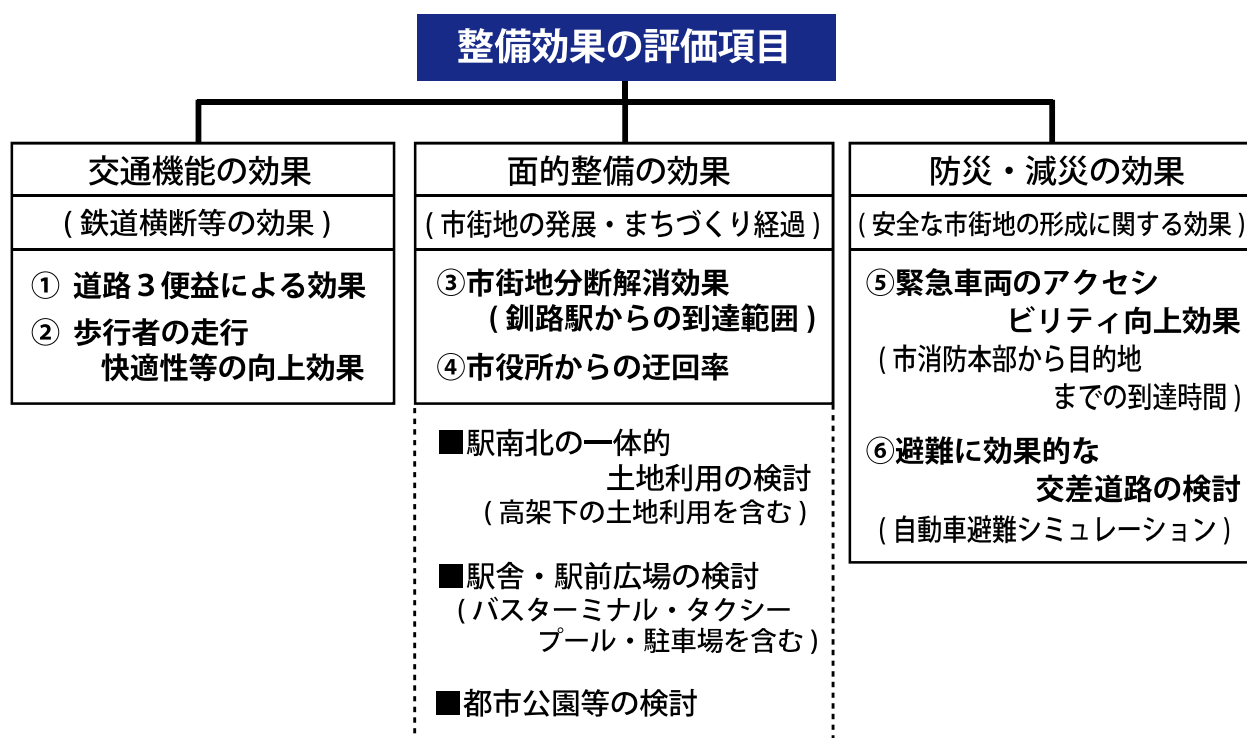
本部会では、二つの整備方法（鉄道高架化・駅舎橋上化）が持つ整備イメージの比較を踏まえ、まちづくりビジョンの実現性が、より高まるものと考えられる鉄道高架化に重点を置いた「整備効果の評価項目」を定め、現時点で実施可能な項目について検討を進めました。

1. 「整備効果の評価項目」について

（1）整備効果の評価項目

評価項目の設定については、国が示す整備効果マニュアル等を参考にしながら、釧路市の地域特性を勘案し、津波防災に関する整備効果の検討を追加し、下記の図表に整理しました。

このうち、①～⑥の項目については、現時点で暫定となりますが、部会で検討を実施しています。また、「面的整備の効果」のうち、破線で囲まれた3つの項目については、今後、**釧路市が進めている都心部まちづくりの中で、検討を進める必要がある**と考えます。



本部会で検討した整備効果の測定結果については、次ページの一覧表に整理しています。

現時点における整備効果の測定

2. 「整備効果の測定結果」について

(1) 整備効果の測定結果（現段階での暫定値）

本部会では、現段階で実施可能な①～⑥の項目について、下表のとおり整理しました。

評価内容	項目	内 容	効果等	単位
交通機能の効果 (鉄道横断等の効果)	① 道路3便益による効果	鉄道高架化 (A'プラン)	約145	億円
		駅舎橋上化 (B'プラン)	約 53	億円
	② 歩行者の走行快適性等の向上効果	上下移動快適性等	約 1	億円
	※①と②については、供用してから50年間の便益を貨幣価値に換算している。			
面的整備の効果 (市街地の発展・まちづくり効果)	③ 市街地分断解消効果 (釧路駅からの到達範囲)	徒歩5分圏面積 (※参考 冬季・高齢者ケース)	2.4 (1.3)	倍増
		徒歩10分圏面積	1.4	倍増
		自転車5分圏面積	2.0	倍増
		自転車10分圏面積	1.5	倍増
	④ 市役所からの迂回率	市役所～釧路中央IC	0.11	低減
防災・減災の効果 (安全な市街地の形成に関する効果)	⑤ 緊急車両のアクセシビリティ向上効果 (市消防本部からの到着時間)	釧路駅北側地区において、約1分～3分の到着時間短縮効果が見込まれる。		
	⑥ 避難に効果的な交差道路の配置検討 (自動車避難シミュレーション)	ケース⑤では、鉄道スクリーンを越えるのに要する時間は20分となり、現況と比較して15分の時間短縮が見込まれる。 ※詳細は13P～15Pを参照		

※上表のうち、①を除く②・③・④・⑤については、平成19年に釧路市が公表している釧路駅周辺まちづくりプラン (Aプラン: 鉄道高架化)を想定し実施しています。

※なお①については、防災の視点を踏まえ、交差道路の配置を変更した、A'プラン(鉄道高架化)、B'プラン(駅舎橋上化)で試算を行っています。変更内容の詳細については、P32をご覧ください。

以上の結果から、鉄道高架化の想定の下、交差道路を配置した場合、費用便益マニュアルに基づく自動車の走行速度の向上等により約140億円を超える効果発現が期待され、駅からの徒歩・自転車による移動可能範囲が拡大すると同時に、市役所から釧路中央ICへ向かう場合の迂回低減効果や、消防本部から駅北側地区の到着時間の短縮が見込まれるなど、市街地の発展や安全性の向上等の効果が期待できます。

現時点における整備効果の測定

ここからは、評価項目ごとに、測定結果の概要について説明します。

2. 「整備効果の測定結果」について

(2) 測定結果の概要

① 道路3便益による効果

一般的に、道路網の再編による交通混雑の解消や移動距離の短縮など整備効果を測定する場合には、**走行速度の向上による時間短縮効果や燃料等の経費低減、交通事故の減少を便益として貨幣価値に換算することで、整備効果の測定に活用されています。**

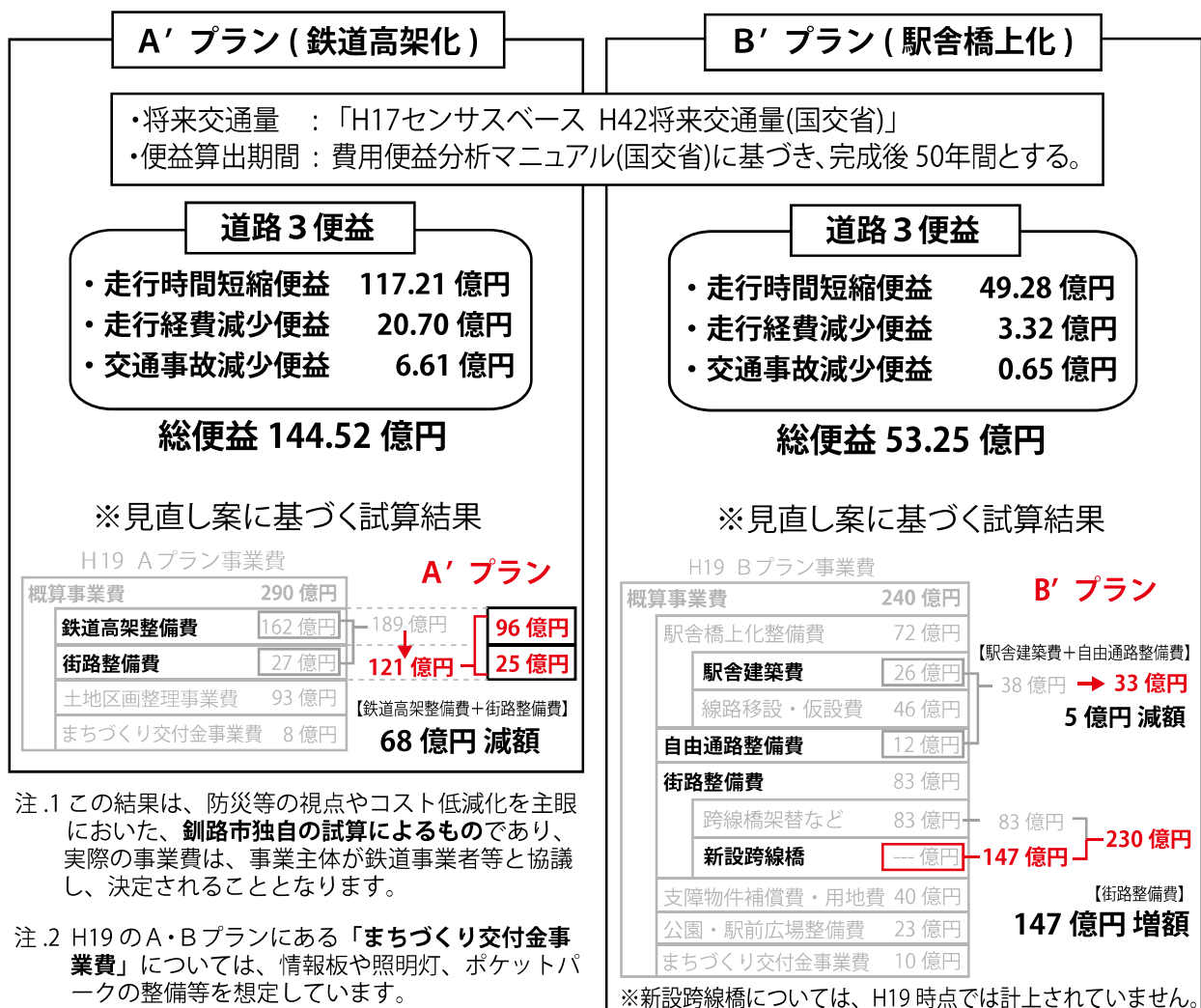
この道路3便益の算出にあたっては、釧路市が平成19年に公表している「釧路駅周辺まちづくりプラン」において提案した2つのプラン(Aプラン:鉄道高架化 Bプラン:駅舎橋上化)を基本に、鉄道施設や交差道路について、防災等の視点やコスト低減化に主眼をおいた予備的な設計を踏まえた**見直し案を検討し、道路3便益や概算事業費の試算を実施しました。**

※本提言書では、交差道路の位置の変更等を踏まえ、プラン名の標記を下記としています。

Aプラン:鉄道高架化(H19公表済)→**A'プラン**

Bプラン:駅舎橋上化(//)→**B'プラン**

変更の詳細は次ページをご覧ください。



現時点における整備効果の測定

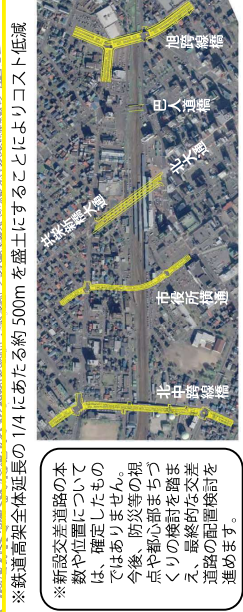
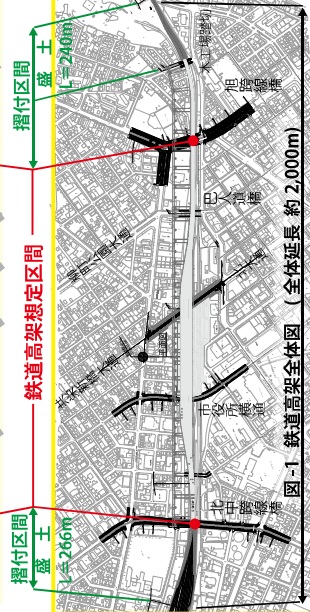
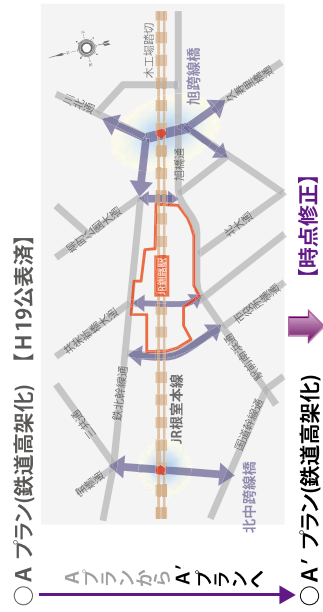
2. 「整備効果の測定結果」について

① 道路3便益による効果 【見直し案に基づく釧路市独自の試算】

平成27年度に実施した「自動車避難シミュレーション業務委託」の結果や有識者検討部会の議論を踏まえ、津波災害の発生時に最も避難時間の短縮が可能となり、平常時においても駅南北間の移動時間の短縮が期待できる交差道路である「北大通と共栄新橋大通の直線化」を重要な変更点とし、それに伴う駅舎の西側の移動を想定しています。主な変更点については、以下をご覧ください。

見直し案に基づく試算における主な変更点

- ① 北大通と共栄新橋大通の直線化
A'プラン 【交差道路の変更】 平面道路
B'プラン 【交差道路の追加】 立体道路（跨線橋）
※直線化については防災等の観点によるものであり、今後の都市部まちづくりの検討状況を踏まえ、引き続き交差道路の配置を検討する。
- ② 駅舎を西側へ移動（①の直線化によるもの）
A'プラン 【駅舎位置の変更】 現駅舎位置
B'プラン 【駅舎位置の変更】 現駅舎位置
※西側への移動については、現時点での想定。今後、交差道路の配置や都市部まちづくりの検討状況にあわせながら、駅舎の位置を検討する。
- ③ 駅舎面積の検討（乗降客数約3千人/日規模の駅）
A'プラン 【駅舎面積の変更】 1,160㎡（H19：約7,000㎡）
B'プラン 【駅舎面積の変更】 1,160㎡（H19：約7,000㎡）
※現在の釧路駅の乗降客数3千人/日規模と同等となる道内各駅を参考に、駅機能として必要最小限の面積とした。（駅事務室・待合室・改札口・キヨスクなど）
- ④ ホーム上の屋根の検討
A'プラン 【ホーム上のみ屋根へ変更】 コスト低減化
B'プラン 【ホーム上のみ屋根へ変更】 コスト低減化
※近年建設される駅舎の多くは、プラットフォーム上に大屋根を設置することで、駅舎演出や景観に配慮することが多いが、工事費が高い。今回の試算ではコスト低減を重視し、ホーム上のみの屋根とする。
- ⑤ 摺付区間の構造の検討
A'プラン 【摺付区間の一部を盛土へ変更】 コスト低減化
B'プラン 【摺付区間の一部を盛土へ変更】 コスト低減化
※技術的に可能であり全国的に施工実績もある。摺付区間の一部を高架構から盛土へ変更することにより、コスト低減が可能となる。（詳細は図-1を参照）



※既設の2つの跨線橋は、整備されてから50年前後経過しており、老朽化が進んでいることから、点検等を行いつつ延命化を図るとともに、架け替への検討を必要とあります。
【土木構造物の耐用年数50年間（参考） 既設の2つの跨線橋の架け替え費用83億円（H19試算）】

北大通と共栄新橋大通の直線化に伴う、新たな跨線橋の設置について予備設計を行った結果、摺付区間は鉄北幹線通と旭橋通を越える結果となった。
これに伴い、北大通と共栄新橋大通沿いに、側道を設置する必要があるため、沿道の用地買収・移転補償が発生する結果となった。
新跨線橋整備費 146.94億円
（用地費や移転補償費含む）

新たな跨線橋の設置について
鉄道と交差する骨格道路は、鉄道営業法や道路法の関連法令に基づき、立体交差が原則となり、鉄道が平面の場合、新たな跨線橋を架けるか、線路の下を通るアンダーパス（参考：国道44号 旭アンダーパス等）にする必要が生じます。一般的にアンダーパスと跨線橋を比較すると、アンダーパスの方が周囲に与える影響が少なく、用地買収費等が安価となり景観上も優れていますが、近年では、大雨や津波災害により水没する危険性が指摘されています。そこで本業務では、防災の視点を踏まえ跨線橋として時点修正を行っています。

現時点における整備効果の測定

2. 「整備効果の測定結果」について

(2) 測定結果の概要

② 歩行者の走行快適性等の向上効果

鉄道が高架化される以前の、エレベーター・エスカレーターが設置されていない状況下では、釧路駅地下道や巴人道跨線橋等での鉄道横断を行う際に、歩行者や自転車を利用される市民の皆さんには、上下移動が発生しています。

仮に、鉄道が高架化された場合には、道路が平面となり、上下移動が削減され、その快適性が向上しますが、その上下移動削減に対する支払意思額（上下移動の削減に対しどれくらいのお金を支払う意思があるのか）を整備効果として算出しました。

$$\text{a. 上下移動削減効果} = \text{人道跨線橋などの通行者数} \times \text{支払意思額 (2 円 / 人)} \quad \text{※}^2$$

※1

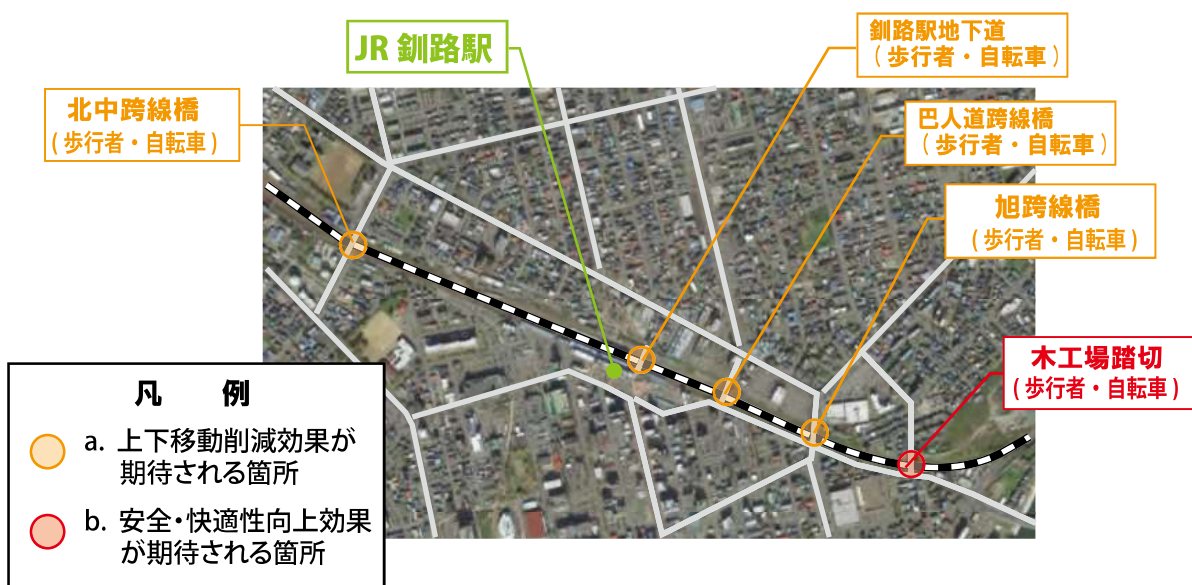
あわせて、鉄道高架化を想定した場合、木工場踏切が無くなり、安全・快適に鉄道を横断することが可能となりますが、その安全・快適性向上に対する支払意思額も整備効果として算出しています。

$$\text{b. 安全・快適性向上効果} = \text{木工場踏切の通行者数} \times \text{支払意思額 (20 円 / 人)} \quad \text{※}^2$$

※1

※1 通行者数については、「延べ人数」としている

※2 連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料 (H26.3 国土交通省) より抜粋



便益額（供用年から50年間の便益額を示したもの）

②	a. 上下移動削減効果	0.32億円
	b. 安全・快適性向上効果 (木工場踏切)	0.95億円
合 計		1.27億円

現時点における整備効果の測定

2. 「整備効果の測定結果」について

(2) 測定結果の概要

③ 市街地分断解消効果（釧路駅からの到達範囲）

この効果は、歩行者や自転車を利用する人が、釧路駅の改札口から一定の時間内に到達できる範囲を地図上で図示し、その面積を算定することにより、**現況と将来（鉄道高架化を想定した場合）を比較し、どれくらいの面積が拡大するのかを調査したものです。**

まず、現況の動線設定（右図）をご覧ください。改札口から直接、北口駅前広場へアクセスできないため、駅地下道を通り、北口へ向かう①②の2つのルートを設定しました。

また、南口からは、北大通方向へ向かう③のルートを設定しています。

現 況

ルート番号	設定距離
①	238m
②	388m
③	63m



将 来

ルート番号	設定距離
①	100m
②	50m



一方、将来の動線設定（左図）については、改札口から直接、北口広場へアクセス可能となることを想定し、①ルートを設定しました。

また、南口からは、改札口から直接前面道路へアクセス可能となることを想定し、②ルートを設定しています。

なお、将来の動線については、今後、駅前広場の配置計画の中で、バスターミナルなど各施設へのアクセスの向上や、駅南北の市街地一体化に資するルートを検討します。

ここでは、徒歩5分圏域における、一般の人と冬季・高齢者の調査結果を例示します。

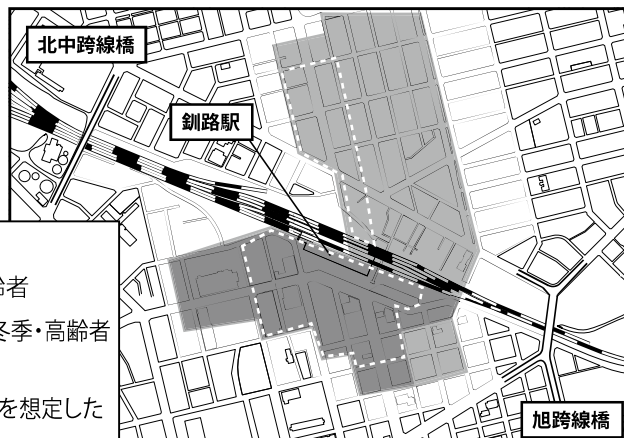
○駅からの一定時間内到達範囲の状況図【徒歩5分圏】

一般：現況：0.17km²

→ 将来：0.41km² 2.4倍増

冬季・高齢者：現況：0.10km²

→ 将来：0.13km² 1.3倍増



凡 例

- 現況 徒歩5分圏内(一般) ※破線区域は冬季・高齢者
- 将来 徒歩5分圏内(一般) ※破線区域は冬季・高齢者

現 況：駅(南口)からの徒歩5分到達範囲

将 来：駅から直接、北口広場方向へアクセス可能となることを想定した徒歩5分到達範囲

歩行速度：一般 1m/秒 冬季・高齢者 0.86m/秒 (国公表のマニュアルより)

GISデータ平成22年国勢調査小地域より算出

現時点における整備効果の測定

2. 「整備効果の測定結果」について

(2) 測定結果の概要

④ 市役所からの迂回率

この効果は、**釧路市役所**を起点として、**釧路中央IC**との直線距離、現況と将来の最短経路距離を計測し迂回率を算定したものです。**迂回率は、低いほどアクセスしやすいことを示し、将来において迂回率が低減する場合は、事業の効果が大きいことがわかります。**

$$\text{迂回率} = \frac{(\text{最短経路距離} - \text{直線距離})}{\text{最短経路距離}}$$

経路距離の設定：釧路都市圏PT調査より設定
直線距離の設定：電子地図の機能を用いて設定



現 況 最 短 経路距離(km)	将 来 最 短 経路距離(km)	直線距離 (km)	迂回率		低減数
			現 況	将 来	
6.63	5.81	5.25	0.21	0.10	0.11

**迂回率は約半減
約5.5分短縮**

⑤ 緊急車両のアクセシビリティ向上効果

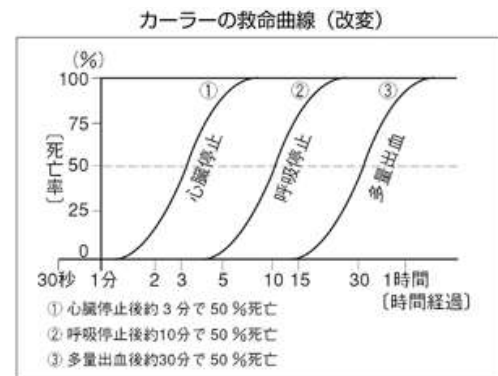
(釧路市消防本部からの到達時間)

この効果は、鉄道高架化を想定した場合に、釧路市消防本部から出発した、救急車等の緊急車両が、釧路駅北側周辺の現場に到着するまでに、**どれくらいの時間短縮効果が図られるのか**を調査したものです。

救命救急では、右図に示しているカーラーの救命曲線にあるように、**僅か数分の違いで生存確率が上下する**ものであり、**一刻も早い救命処置が求められています。**



道路交通法施行令によると、緊急車両の最高速度は一般道において 80km/h とされていますが、住宅街等へ向かう緊急車両が最高速度で移動するとは考えにくいので、本調査では法定速度の 40km/h を最高速度として調査したところ、**釧路駅北側地区において、約 1～3 分の到着時間短縮効果が見込まれます。**



資料：(財)救急振興財団「(改訂版)応急手当講習テキスト」

⑥ 避難に効果的な交差道路の配置検討 (自動車避難シミュレーション)

※詳細は 13P ～ 15P を参照

提 言【今後に向けて】

本部会では、今後に向けて以下のとおり提言をまとめました。

有識者検討部会からの提言

釧路駅周辺まちづくり検討委員会 有識者検討部会 提言

- 本部会は、釧路駅周辺まちづくり検討委員会が策定した「釧路駅周辺まちづくりビジョン」を基本に、新たな視点を加えた「防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョン」を策定した。
このビジョンの実現に向け、鉄道高架化及び駅舎橋上化という2つの整備方法を、整備後のイメージの比較と共に、**概算事業費や整備効果の観点から継続して検討した結果、現時点において望ましい整備方法は、鉄道高架化と考えられる。**
- 今後も鉄道高架化を基本としながら、釧路市が策定を進めている駅周辺を含む都心部全体を対象とした、**(仮称)都心部まちづくり計画の中で、官民連携による土地利用計画、鉄道関連施設を含む社会基盤のあり方、などを具体化する必要がある。**
- なお、この検討は鉄道の存続を前提としていることから、**鉄道事業者の動向を踏まえ検討を継続する必要がある。**
- 今後の事業展開については、**より精度の高い事業費の試算や、整備効果等をわかりやすく公表し、市民理解を得た上で、事業を進めることが望ましい。**

(参考) 中間報告 抜粋

コンパクトなまちづくりの推進や、地域課題である防災・減災と交通への対応を踏まえ、防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺のまちづくりビジョン(方針)等について、鉄道高架化及び駅舎橋上化という2つの方向性を検討した結果、現時点で望ましい整備方法は、鉄道高架化と考えられます。

今後は鉄道高架化を基本としながら、全体事業費や整備効果、そして鉄道事業者の動向を踏まえ検討を継続する必要があります。

あわせて、鉄道で分断されている駅南北の一体的な土地利用の推進など、都心部に賑わいをもたらすための、官民が連携した「都心部まちづくりの検討」を進めることが重要であると報告します。

○有識者検討部会 委員名簿

	氏 名	職 名	所 属	区 分 ^{注1}
座 長	高野 伸栄	教 授	北海道大学大学院 公共政策学連携研究部	①
委 員	岸 邦宏	准教授	北海道大学大学院 工学研究院	①
//	下山 朗	准教授	釧路公立大学 経済学部 ^{注2}	②
//	川村 修一	専務理事	釧路商工会議所	③

注1：区分の詳細は以下のとおり。

- 区分① 平成24年度 北海道総合都市交通体系調査委員会 委員及び計画課題検討ワーキング顧問
 区分② 平成24年度 釧路都市圏総合都市交通体系調査地区検討委員会顧問
 区分③ 釧路市 都市計画審議会 会長

注2：釧路公立大学経済学部准教授の職を辞したことに伴い、平成29年3月31日をもって有識者検討部会の委員を退任。

○有識者検討部会 開催状況

第1回 有識者検討部会

- 日 時 平成27年11月4日（水）14:00～16:20
 場 所 釧路市役所 第3委員会室
 議 事 概 要 ・これまでの取り組みと検討スケジュールの説明
 ・新たな視点を含む釧路駅周辺のビジョン検討に向けて 等

第2回 有識者検討部会

- 日 時 平成28年 2月3日（水）13:00～15:30
 場 所 釧路市 交流プラザさいわい 208号室
 議 事 概 要 ・新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの方向性
 ・「平成27年度 検討の取りまとめ」の作成に向けた検討内容 等

第3回 有識者検討部会

- 日 時 平成28年 8月2日（火）13:00～15:20
 場 所 釧路市役所 防災庁舎 5F B会議室
 議 事 概 要 ・「平成27年度 検討の取りまとめ（中間報告）」の内容について 等

※中間報告 手交式（公表） 平成28年 9月5日（月）

第4回 有識者検討部会

- 日 時 平成29年 12月21日（木）9:00～10:20
 場 所 北海道大学 工学部 A1-02 社会工学系共用主任室
 議 事 概 要 ・提言書の作成 等

※提言書の公表 平成30年 2月28日（水）



防災等の新たな視点を含む
釧路駅周辺のまちづくりに関する提言書(平成30年2月)
(2018. 2)

釧路駅周辺まちづくり検討委員会 有識者検討部会
事務局 釧路市総合政策部 都市計画課

〒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-toshikei@city.kushiro.lg.jp
