

2025（令和7）年度市政懇談会 開催結果概要

- 日 時 令和7年7月7日（月）午後2時00分～
- 会 場 昭和会館
- 参加者 24人

〔市長より説明（別途資料参照）〕

- （1）釧路都心部まちづくり計画について
- （2）釧路市自然と太陽光発電施設の調和に関する条例の制定について
- （3）釧路市の財政状況及び事務事業の見直しについて
- （4）水道料金の改定について

●意見交換

【参加者A】

私が最初に申し上げたいのは、今、トカラ列島で巨大な地震が起きて連日震度6とかそういうことがテレビで放映されています。地震のこととまちづくりのことはつながっていますので、まちづくりの話をします。

鉄道高架の意見はいろいろあって良いと思いますが、まず鉄道高架の案が決まってもJRの赤字になっている問題が解決しない限りは、工事はできないと思います。釧網線を利用していたので答えは分かっています。全道で140億円くらいの赤字で、釧路を走る線のうちの一つになっていて、順番も決まっています。なぜできないかと言いますと、政治や選挙の関係で、反対というと選挙で負けてしまうからです。例えば市長さんが選挙に出るときに「JR云々は反対ですよ」等と言うと選挙には勝てないようになっていきます。世の中はそういう仕組みになっています。それも含めて、まずJRの赤字問題がしっかり解決しない限りは鉄道高架の案が決まっても工事はできません。私が最も言いたいことは、最初に北大通と共栄大通を結んでしまうことです。仮のホームを交番の横に設けてメンテナンスする時のみ遮断機をおろして今の喜多町にある作業場にもっていけば共栄大通がいつでもつながります。最初に北大通と共栄大通を結び、優先順位を決めて公共性の高いバスなど、人の流れを変え、まちの中の空洞化を抑えることが大事だと思います。

また、私が言っているのは市民の命を守るという観点から、先ほども言いましたが巨大地震が起きれば桁違いの8万人が死亡するのですから、国に要請して特別の防災指定都市にしてもらい、財政的な援助をもらえるように陳情してほしいです。

【都心部まちづくり担当部長】

釧網線と花咲線は重要であり、残すことを前提とした鉄道高架の計画となっています。駅の横にある交番あたりを踏切にするということだと思いますが、原則として新しい踏切設置が認められないため、踏切を設けて北大通と共栄新橋大通を一直線に結ぶことはできない状況です。

もう一つは、最初に説明した課題のところで左右東西にある2つの跨線橋も老朽化しているので、これも何とかしないといけない状況にあります。

【市長】

今JRは「赤い星」「青い星」という釧網線をつなぐような、道内一周できるような車両の整備を進めています。国がJRに対して、抜本的な改善策を来年までにさせるという意向もあり、我々としては今できることを進めている状況です。

【参加者B】

高架橋の話です。旭跨線橋はかつて踏切でしたが、閉鎖した経緯はご存じですか。旭陸橋が造られた時は一帯を立ち退きさせました。ここは当時の市長の選挙で閉鎖するかしないかで意見が二分した場所です。そこをまた整備するのでしょうか。駅高架はせず、共栄大通と北大通をつなぐアンダーパス方式で良いのではないですか。

また、そのままにしても維持費がかかるのではないのでしょうか。予算としてはどちらの方が安いのですか。また、データも古くて使い物にならないのではないですか。そこまでして高架化する価値はあるのでしょうか。

人口減で市の財政も無いのに、以前から公共施設の廃止や値上げするという議論をしていますが、今回またそのような議論になってしまうのではないのでしょうか。

【市長】

鉄道を高架にして新しい道路を下に作ります。資料の③番や④番の箇所に新しい道路を作ることがスタートの目的ではなく、北中跨線橋と旭跨線橋が老朽化しているので何とかしないといけないという中で、架け替えるのは多額の費用がかかってしまうので、JRを高架化し下にも何本か新しい道路を作るという考えで、新しくアンダーパスを作るといった話ではないです。

また、ロードヒーティングや橋梁補修を行っても、50年60年経っているのだから多額の費用がかかります。また、費用についても過去に市が独自で算出

した概算事業費があり、平成19年度当時に試算した跨線橋2つの架け替えの額は83億円となっており、現在ではこれよりもかなり多額の金額がかかると予想されます。平成19年度以降更新した資料がなかったので使用しました。2橋を架け替えても多額の費用がかかり、ロードヒーティングなどの維持費もかかり、都心部の衰退の課題解決にもならないので高架化をしたいと考えています。

跨線橋を何とかしなければならない一方で、財政が厳しく2年間で16億円の削減を考えないといけないという話もありますが、市としてはやらなければいけない事業だと考えています。しかし、JRや北海道の協議もまだ何年かかかり、着手するのも作り始めてからもまだ何年かかかるため、今の段階から財政も見直さなければいけないと考えています。

【参加者C】

昭和地区の一番の関心事業は太陽光発電です。業者の人がさらに大型な発電事業を計画しているようですが、昭和連合町内会からいただいた資料を確認すると、スケジュールまで決まっています。ところが、今日の資料を見ると、条例案の提案はすごく良いことですが、施行が令和8年となっています。その間は業者に対して何も口出しできないのでしょうか。太陽光パネルを作られると景観や自然が破壊され、地域住民は心配になっています。

【市民環境部長】

太陽光パネルがいろいろなところに立ち始めて地域住民の皆さんが心配になる気持ちは重々承知していますが、条例制定となると少し時間がかかります。そのため、釧路市としては条例の施行に先立ってガイドラインの策定をしました。その中で、事業者に対しては法律をしっかりと守らせるために、必要なものの見落としが無いように注意喚起を行っています。また、釧路市内で事業を行う際にはしっかりと市へ届け出をしてもらい、住民の皆さんの心配事等を事業者にと丁寧にお話をして、状況によっては市民の方々と協定を結ぶなどのお願いもさせてもらっています。また、条例はまだ議会の可決もされておらず、市としての規制まではいいはないのですが、まずは法律をしっかりと守ってもらうという姿勢で臨んでいます。

【参加者D】

鉄道高架については、跨線橋の寿命がくるから何とかしなければいけないと

討議している中で出てきている話だと思います。従来のL字型から直線化にしたいとのことで、これからの災害対策という意味で将来北大通と共栄大通を結んで一体化させるという意味でも直線が一番良いと思いますが、推奨しているB案ではなく、できればC案でいけないでしょうか。帯広市の鉄道高架は失敗作だと思います。駅からまっすぐ南に抜けられなかったために、長崎屋もつぶれてしまいました。結局南側は何も開発されておらず鉄道が高架になっただけで、南側は広場になりましたが、利用価値が半減しています。そこを見据えて総合的に検討していただければありがたいです。できればBかC案で見直していただきたいと考えています。

【都心部まちづくり担当部長】

C案にすると4車線で駅の南北を通る車が多くなります。共栄新橋大通は幅が狭いので、4車線化すると、左右の土地が少し必要になり、左右の建物が支障になるため、事業費の面などで厳しいと考えています。また、事業推進で計画の見直しに3年ほどかかると記載しましたが、事業を先延ばしにするほど人も減っていきますし、「早く事業を行ってほしい」という意見も多くいただいているため、市としてはB案の2車線の直線でつないでかつ、なるべく早く着手するようにしたいと思います。

そして、鉄道高架だけではまちは賑わわないため、議論を進める必要がありますが、まずは高架下道路の形を早く決めて、いつから着手できるのか決め、その後に駅周辺にどのような施設を配置するのか、どのようにすれば賑わいができるのかという議論に進めていきたいと考えています。

【参加者E】

跨線橋の話は普段の報道では一切出てこず、出てきたのは広報くしろ4月号に跨線橋の地図を出した1回のみでした。自分の周りの友達に橋の話は一切知りません。高架化の話と言えば絵に書いた餅のような未来予想図を見せられて、「駅と北大通がすごく良くなりますよ」と言ったり、L字だまっすぐだというのがすべてです。跨線橋や高架化の話はなぜ公表しないのでしょうか。橋だけ何とかしようとするとうしろ市単体で行わなければいけなくなり、その周辺の地域一帯や防災も併せて行くと道と国からお金を借りることができ、財政に困っているうしろでも行うことが可能であるため、悪く言えば前市長のころから賑わいや防災は二の次で、いかに安く事業を行うかを熱弁していました。自分がお金を出した何かが、半分以上も勝手知らないところに使われたら怒ると思います。

説明会でいっの一番に跨線橋の話題を出し、質問すると、「橋をかけるからしよ

うがないです、橋の予算はどこから持ってきてくれるのか」とマウントを取られます。しかし、ニュースや他のメディア、市のホームページでは発信しないのはなぜなのでしょう。

また、市としては橋が一番大事だと言った方が良いでしょう。「北大通はおまけで、賑わいはできてもできなくても関係無いし、自分の家に帰ることができる橋が新しくなった方が良いでしょう」ということを打ち出した方が良いでしょう。橋の話は1回もできていないです。今回から方針が変わったわけではないですよ。

【都心部まちづくり担当部長】

過去の市役所の情報発信に足りない部分があったと考えています。跨線橋の老朽化については以前から話があり、大きく打ち出していかなければならなかったはずのものが、足りなかったと感じています。「お金が無いし人も減っているのだから高架化は必要ないのではないか」というご意見も多く耳にします。今回説明する際には、高架化は必要ないと考えている方も大勢いるという前提で考えていますので、何とかしなければいけないタイミングであると発信していかなければいけないと感じたため一番先頭に入れました。

また、今回の市民説明会の資料については市役所のホームページや、公式YouTubeで説明書のナレーションを入れて公開しており、多くの方に知ってほしいと考えています。

【市長】

広報やホームページに、案の段階なので出していなかったということは反省しつつ、市民の皆様に広く広報できるように努めます。また公式YouTubeを、公式LINE等でも見るができるようにしていきたいと思います。また、高架化で大きな負担がかかるのは事実です。そういった中で旭跨線橋と北中跨線橋の2つの跨線橋が老朽化していて、他地域ではコンクリートブロックが崩落したこともあると聞いています。維持費もかなり高くなっており、架け替えすると、お金がかかります。

JRや交通を止めたり、事故を起こしたりするわけにもいかないので、市として実行すべき事業として計画を立てて進めています。本日のご意見を活かしていきたいと思っています。

【参加者F】

私の関心は地域電力です。皆さんもご存じのとおり自前で電力を作る時のこ

の地域は平坦であり、日照時間が長いです。業者から情報を聞いていて、計算式はいろいろありますが、1 k w/h 当たり25万円かかったり、19万円かかります。しかし、釧路側であれば数万円でできると思います。そういう中でまず発電して、送電するのは北海道電力の送電網を使用しますが、これは自己託送と言いますが、大体1 k w送るのに11円から14円、これはいろいろ値段が違うものです。飲食街あたりは夜に結構電力も使うと思いますが、50円近くも再エネ賦課金だなんだとわけの分からないことに使われています。太陽光発電事業者を生かさず殺さずで、業者は数円の差益の中で、市街化調整区域の安い宅地の10分の1から30分の1の安い土地を使うなどの工夫をしています。しかし、北海道電力は20年くらいあれば、平坦でなくても多少山間地でもできます。そのような状況の中で聞きたいのは、この度の条例は環境保護であります、その環境保護も世界的な温暖化からすれば守れるかどうか、キタサンショウウオだって10年から15年したら自然状態では種自体がいなくなっていると思います。その中で、若干話を戻しますが、自己託送なら北海道電力の2分の1くらいで電力を使うことができると思いますが、その辺り保護と振興という意味で、振興をどのように考えているのでしょうか。電力事業が十分成り立つ地域だと思っているので、地域の利をもう少し産業として利活用した方が良いと思います。

【産業振興部長】

私どもが生活していく上では、電気、ガス、光が必要ですので、再生可能エネルギーをどのように地域で工面していくかという取り組みも同時並行で行われているところです。この再生可能エネルギーに軸足を進めていくのか、はたまた釧路地域の類まれな自然をしっかりと保全していくのかというところ、条例を作りながら、また太陽光やバイオマスの再生可能エネルギーをどのようにこの地域で振興していくかということも、併せて考えております。そのため、二者択一というわけではなく、私たちがこの地域で生活していく上では、エネルギーは必要です、それはどのようにしたら必要最低限な、また化石燃料に依存しないようなエネルギーを確保していくか、そして次の子どもたちに伝えていくこの希少な自然である釧路湿原であり、阿寒摩周国立公園のこの雄大さ、貴重さをしっかりと伝えていくのも仕事だと思っています。

また、北海道電力とも時々意見交換しているのですが、今みなさんが高い電気料金をご負担いただいているのは、泊の原子力発電所3号機がまだ稼働できないということもありまして、今、さまざま防波堤を作ったりして、もう数年先にまた新たな局面を迎えると思いますので、そのような動きも睨みながら、私どももこの地域で何ができるのかをしっかりと考えていきたいと思っています。