

2022（令和4）年度市政懇談会 開催結果概要

- 日 時 令和4年7月1日（金）午後1時30分～
- 会 場 愛国会館 大広間
- 参加者 13人

〔市長より説明（別途資料参照）〕

○都心部のまちづくりについて

●意見交換

【参加者A】

私は数年前まで弟子屈町の川湯に住んでおり釧網線は廃止されると聞いていました。釧路に来てからそのような話は聞かなくなりましたが、赤字路線であるため、釧網線も花咲線も廃止される可能性があります。その中で、釧路市が負担金をJRから求められた際、市は負担することができますか。また、廃止されることを考え、まず、共栄大通と北大通をつなぎ、帯広方面からくる駅舎と釧網線・花咲線の運行をする駅舎を分けることや、鉄道を地下鉄方式にし、地下をシェルターにすることを検討してはどうでしょうか。

【市長】

都心部まちづくり計画は完成形ではなく基盤を作るという考え方であり、その基盤とは、人が中心の歩いて行けるエリアを構築することです。地下は津波対策にならないためなかなか難しいですが、防災を重要視しながらどのように賑わいを取り戻していくかと考えた際、今まで車中心でまちづくりがされていたものを「人が歩くこと」をキーワードに進めて行きます。釧路は冬場の雪が少ないこともあるので、歩いて暮らせるまちづくりとするための基盤づくりをしており、具体的にどのようにするかはまだ先の話であります。また、JRについては基本的に全て存続すると考えています。JRの鉄道の事業モデルは線路があり、線路の周りを、開発して収益をあげています。釧網線は160キロメートル以上ある珍しい路線ですが、線路や駅の周りを宅地造成することが鉄道の事業モデルであり、鉄道事業のみで収益をあげている民間事業者はほとんどなく、15%から20%が鉄道収益でその他収益が80%という形で成立しています。一番鉄道収益が高いJR東海は、事業収入の8割が鉄道収入である事から危険視されています。どんな人にも鉄道事業を黒字にすることはできませんが、北海道にとって鉄路は必要であり、民営化した際に廃線となった路線は仕方ありませんが、今の路線はしっかり残していきます。そのために釧網線、花咲線の沿線自治体とどのように利活用できるのか協議しています。その上で、単純に駅を高架するのではなく、まちづくりに高架を活用したいと考えています。さらに、JRの負担金については、一般的に4パーセント程である

ため約4億円の負担金であると認識しています。あわせて駅舎については、今まで基本的にJRが作ることなく他のところが作っており、JRが入るという形でしたが、東日本大震災の際、JRが負担する事例もありましたのでしっかりと議論していきます。釧路市の人口は16万人程度であります。釧路管内、根室管内を合わせると30万人ほどの人口となり、比較的人口が多く、JRをしっかりと残すために努力していきます。

【参加者B】

北大通を活性化するためには、人が住み生活基盤ができないと人は集まってこないと考えます。昔は北大通にデパートや市場等がありましたから人が集まりましたが、今は、大型のクルーズ船が来ても客が行く当てもなく北大通を歩くだけでありますし、国際交流センターに観光バスが止まっていますがMOOで買い物をするだけです。JRがないと人は集まらないと考えますし、例えば昼から炉端がやっていることをPRするなど、総合的に考えるべきであります。また、三十間通にバスが通っていません。バス路線を充実させれば人が集まると思うので検討していただきたい。

【市長】

全体を考え公共交通を重視した計画としています。釧路市は人口が22万人の時に人口25万人を目指し都市を拡大していましたが、現在は約16万人であり、まちをどのようにするか考えると、公共交通が重要であります。また、暮らしに必要なスーパーや病院、金融機関などは、歩いていけるエリアの中になければならないことから、市内に7つの拠点と1つの中心地を作り、公共交通で結ぶことで利便性を高める取り組みを行っています。また、バス路線について、今まで行政が関与してきませんでした。現在、イオンなどの協力のもとバスの拠点づくりを行ってきており、バスは走行距離が長ければ長いほど時間が不正確になることから、整備を行ってきています。公共交通に係る取り組みをしっかりと進めて行きたいと思っています。

【参加者B】

東京の豊島区では各区を回る100円から200円で乗車できるローカルバスがあり、利用者が一定数います。このような循環バスを釧路市でも導入してはどうでしょうか。

【市長】

やはり公共交通は重要であります。車中心だと駐車場を確保しなければなりません。公共交通があれば駐車場が無くても大丈夫です。コストも考え、持続可能な形で検討していきます。市では70歳以上の方が登録すると一回当たり100円で乗車することができる「おでかけパスポート70」も実施しています。地域にとって公共交通は大切な手段であるため、皆さんが乗れるようにしたいと考えています。

【参加者C】

駅の高架化について、勾配がどのくらいになるのか心配なのですが、どのくらいの勾配となりますか。また、北中跨線橋と旭跨線橋を無くすということによろしいですか。

【都心部まちづくり推進室長】

北中跨線橋と旭跨線橋は平面化する予定です。また、鉄道の基準に則り、各跨線橋を過ぎてから13パーミル程度の勾配で落としていく予定で進めています。

【参加者D】

駅の高架化について決定ではないとのことでありましたが、吟味された複雑な構想であると感じました。市長に期待をしていますが、若い人が釧路から遠ざかっているように感じます。若い人が熱意を持たなければ釧路がさびれてしまうので、この構想に不安を感じています。

【市長】

人口減少には自然減と社会減の2種類あり、自然減は全国どこも同じです。社会減は就職や進学で地元を離れてしまうことで生じてしまい、釧路市においても若い世代の転出が増えています。釧路市にも公立大学などありますが、学校の数は都会にはかなわないので、働く場を用意し、進学後、就職で地元に戻ってくることでできる環境を整備しています。その中で、北大通を活性化し車中心ではできない人中心のまちづくりとするため、一生懸命取り組んでいます。

【参加者E】

駅の高架化について、これは、支所廃止や他の公共施設の廃止に比べて非常に重要な話であると考えますが、この計画を進めるに当たり、専門家の意見は聞いているのでしょうか。また以前、美原と芦野の団地内の湿地を道路にするという説明会がありました。その後、その計画がどのようなになったのかの説明がありません。市民に対して計画の結果がどのようなになったのか知らせてほしいです。またこれだけ重要な計画に説明会なのに参加人数が少ないと感じています。

【市長】

取り組んだ結果の報告は必要であり、しっかりと行っていきたくと思います。私は決まったことをいうことが説明ではないと考えています。どんなことを進めているのか、わかりやすく説明していきたくと考えていますので、わからないときはわからないと言ってほしいです。また、計画策定に当たっては専門家にも入ってもらっており、北海道大学工学研究院の教授であります高野先生や国土交通省を経て日本測地設計株式会社の副社長であります松井様に協力していただいております。車は必要ですが、車社会が発展し過ぎてしまい、市が

疲弊してしまいました。専門家と意見交換しながらウォークブルなまちづくりを進めて行きます。

【参加者A】

私は津波を考えた際、海辺に住んでいる人と山の上に住んでいる人では考え方が違うと思います。様々な意見があると思うので、しっかりと意見を聴いてまちづくりを進めてほしいです。

【市長】

市役所は現場仕事であります。市役所ですので当然、国のルールや北海道のルールを踏まえながら進めることが重要であります。最優先されるのが現場であります。常に市民の皆さんからの意見や悩みを念頭に置いて進めていきたいと考えております。