



# 2022(令和4)年度 市政懇談会

北海道釧路市



# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

都心部を車優先から人と公共交通中心の空間に変えるために ～釧路都心部まちづくり計画の推進～

## 1 中心市街地の活性化

「釧路駅から幣舞橋」周辺（まち）の「賑わい」を取り戻すことが必要



### これまでの中心市街地の活性化

国において、中心市街地の活性化に関する法律（平成10年制定）が施行され、約25年間にわたり、全国各地で（釧路市でも）中心市街地活性化の取組が行われている。

京都市 四条通の状況



出展元：日経BP

富山市の状況



出展元：富山市HP

○なかなか「賑わい」が戻らない。  
○どんどん寂れていっている。

「賑わい」づくりは新しい考え方が必要

車に依存しすぎない  
中心市街地

重要ポイント

「車優先」から  
「人と公共交通を中心とする」まちづくり

その中で 「賑わい」を生み出した数少ない事例

- 京都市・・・歩道を拡幅、車線を削減
- 富山市・・・新たな公共交通の導入、車線を撤去

# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

都心部を車優先から人と公共交通中心の空間に変えるために ～釧路都心部まちづくり計画の推進～

## 2 釧路都心部まちづくり計画とは



都心部

ひがし北海道の玄関口であり、釧路の「かお」

賑わいの創出 コンパクトなまちづくり 防災や跨線橋の老朽化への対応 など

推進

令和2年度

鉄道高架を基本とする「釧路都心部まちづくり計画」の策定

防災の視点+賑わいを取り戻すための社会基盤のあり方を示すもの

都心部を車優先から人と公共交通中心の空間へ



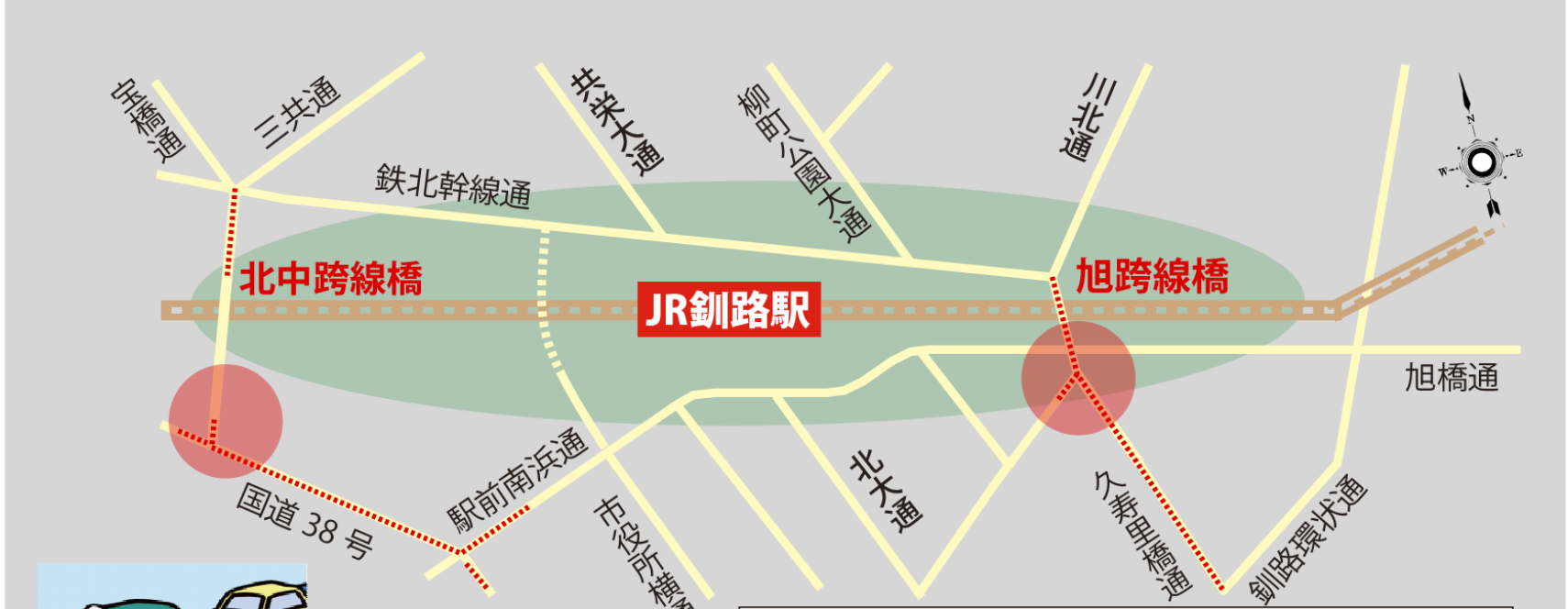
- 都心部に用事がなく通り抜けることを目的とした車の流入を抑制
- 北大通と共栄新橋大通をバス専用道路で接続
- 北大通の車道を狭くし歩道を広げる など

なぜ今、人と公共交通中心の空間に変える必要があるのか？

# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

都心部を車優先から人と公共交通中心の空間に変えるために ～釧路都心部まちづくり計画の推進～

## 地震発生後の状況 (現況道路網)



..... 渋滞車両の位置(車列)

● 渋滞発生ポイント

# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

都心部を車優先から人と公共交通中心の空間に変えるために ～釧路都心部まちづくり計画の推進～

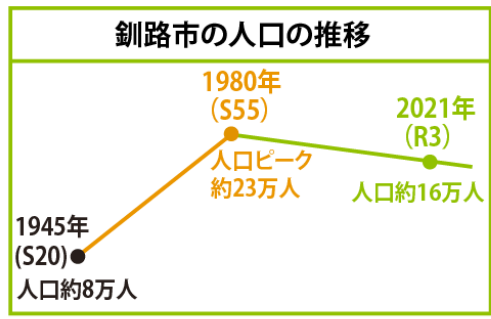
## 3 人と公共交通中心の空間へ・・・賑わいとビジネス環境の創出

### 3-1 都心部の衰退

都心部  
衰退

人口増加による市街地拡大 車を優先する効率的な取り組み

暮らしや娯楽を支える機能が郊外移転 居住人口の減少



昭和30年代の北大通 【隆盛期】



昭和60年代の北大通 【現在】



出典：「釧路街並み今・昔」（北海道新聞社 編）

# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

都心部を車優先から人と公共交通中心の空間に変えるために ～釧路都心部まちづくり計画の推進～

## 3-1 都心部の衰退



### 旧 旭小学校の児童数

ピーク時 1954年(昭和29年) 2,200人



約50年経過 職場と住居の分離が進み 都心部の居住者が減少!

統合時 2007年(平成19年) 92人

① 居住人口の減少 (職住一体→職住分離へ)

↓ 航空写真の変遷から見る都心部の状況

昔



昭和50年 (1975年)

今



令和時代

昔は建物がビッシリ。でも今は隙間が多いね... 寂しいな...



「今」の都心部 車優先の空間。市民が暮らし集う空間とはなっていない。

② 空洞化

- 空地、青空駐車場の増加
- 暮らしや娯楽等を支える機能の移転。

(出展：国土地理院航空写真)

# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

都心部を車優先から人と公共交通中心の空間に変えるために ～釧路都心部まちづくり計画の推進～

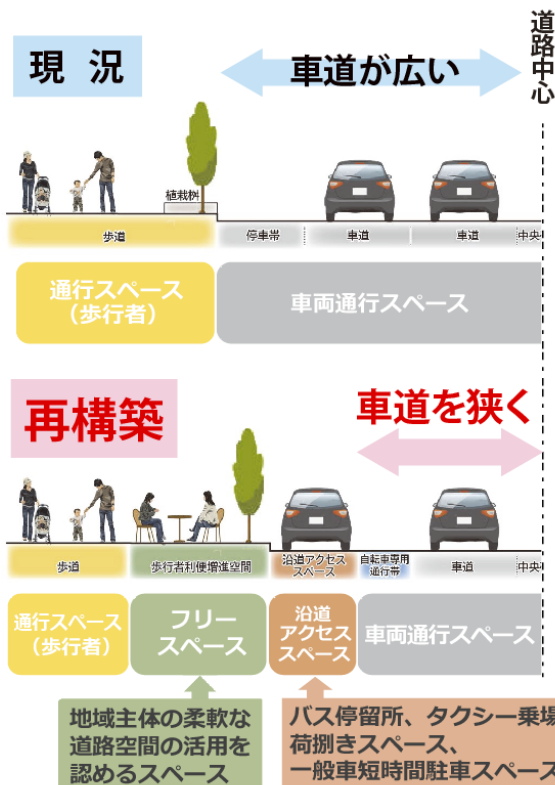
## 3-2 都心部が活性化するためには

休日に人がいないことが民間企業の進出しない理由の一つ

都心部  
活性化

一定程度の人歩く状況になれば、新たなビジネス環境が生まれる

■ 北大通の再構築のイメージ (ウォーカブル化)



### ■ 現況の北大通のイメージ



### ■ 社会基盤の再構築を契機とした、北大通周辺の将来イメージ



# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

都心部を車優先から人と公共交通中心の空間に変えるために ～釧路都心部まちづくり計画の推進～

## 4 鉄道高架の検討の経緯と、なぜ今、検討するのか

・防災の視点 ・まちづくり

鉄道高架

### 効果 1 高架下に複数の道路を走らせることが可能

➡ 新たな道路ネットワークの整備により、歩行者や自動車による都心部へのアクセス向上や、通過を目的とした車の流入抑制を図る



✓ 北大通などを歩いて楽しめる空間に再生できる

✓ 公共交通の定時性の確保が期待できる

✓ 災害発生の際、徒歩避難における選択肢が広がる



### 効果 2 高架下や周辺に新たな土地を生み出すことが可能

➡ 駅南北の市街地一体化や土地の有効活用の検討

✓ 市民などが憩い楽しむ駅前オープンスペースの整備や、人を呼び込む公共公益施設等の誘導が可能となる

✓ 利便性の高いバスターミナル等の交通結節機能の整備が可能となる

まちづくり等に与える効果 **大**

検討に時間が必要 (だから今!!)



# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

都心部を車優先から人と公共交通中心の空間に変えるために ～釧路都心部まちづくり計画の推進～

## 5 事業費について

市独自の試算による令和2年度時点での概算事業費



		全体事業費	市の想定負担額
概算事業費内訳	鉄道高架整備費	96億円	約20億円
	街路整備費	25億円	約6億円
	土地区画整理事業費	47億円	約30億円
	合計	168億円	約56億円

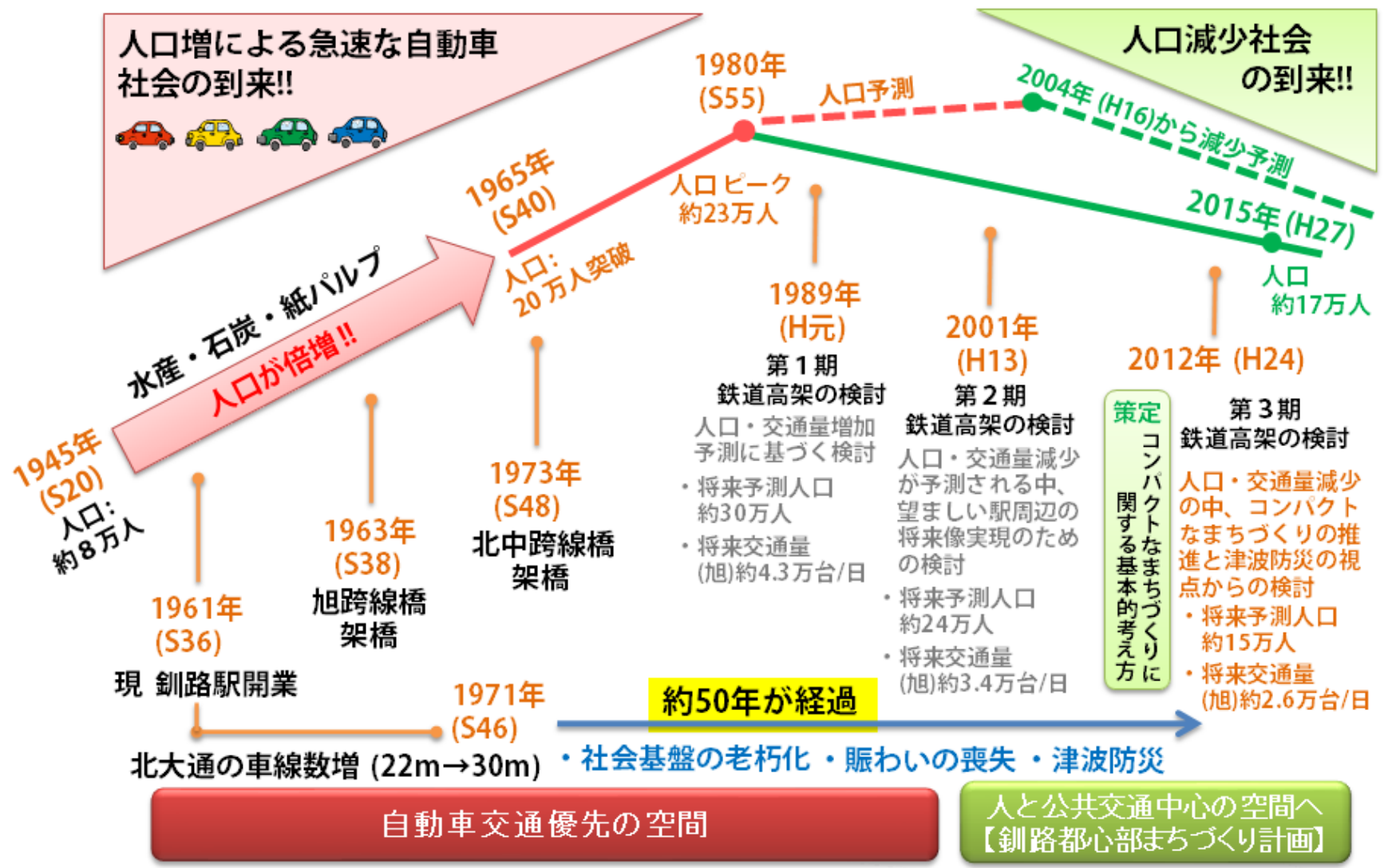


1年で全て支出しない

各年ごとに必要となる金額を支出していく

# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

都心部を車優先から人と公共交通中心の空間に変えるために ～釧路都心部まちづくり計画の推進～



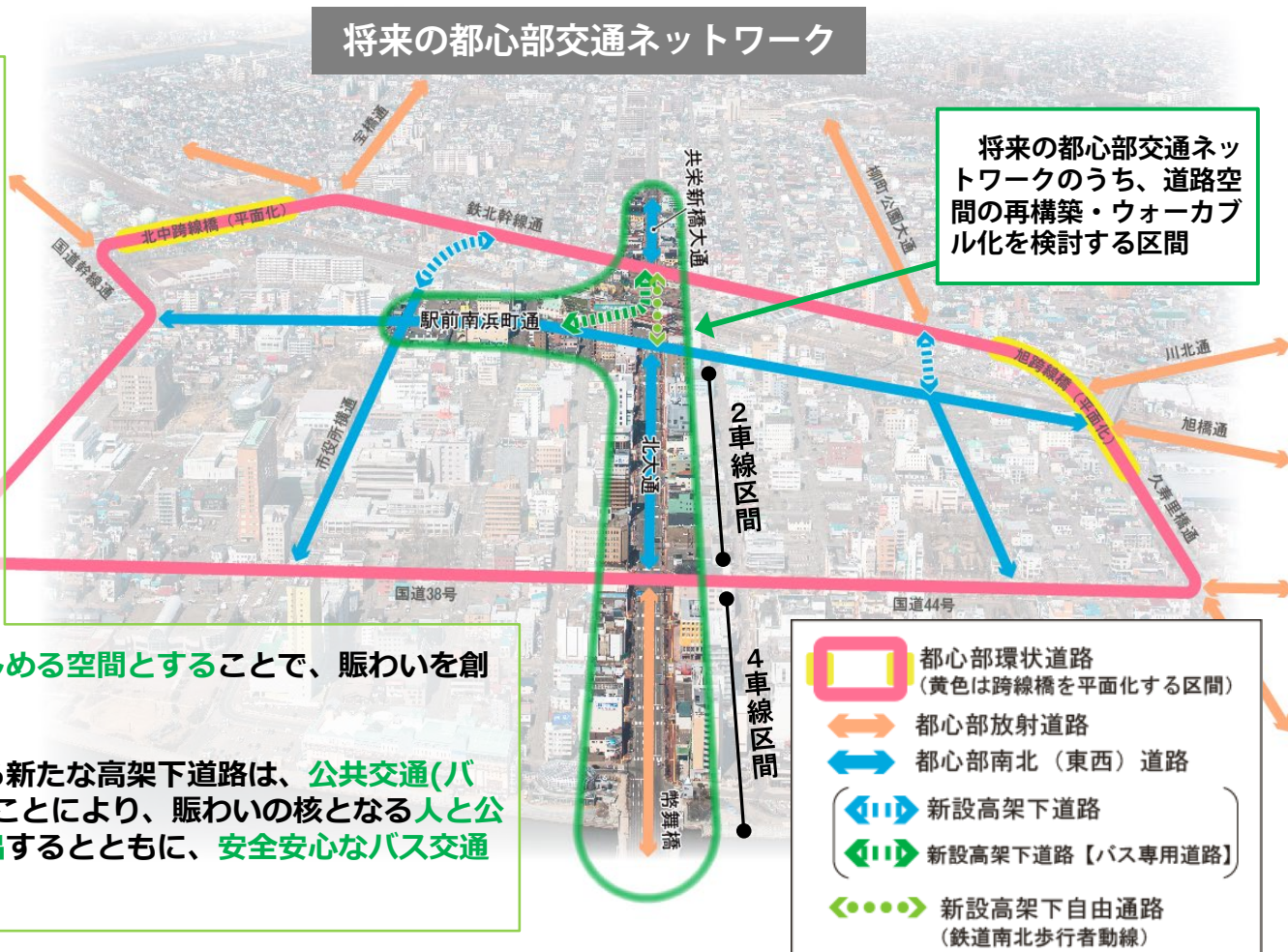
# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

## 釧路駅周辺の再整備方針案（たたき台）の説明

### 都心部交通ネットワークの基本的な考え方

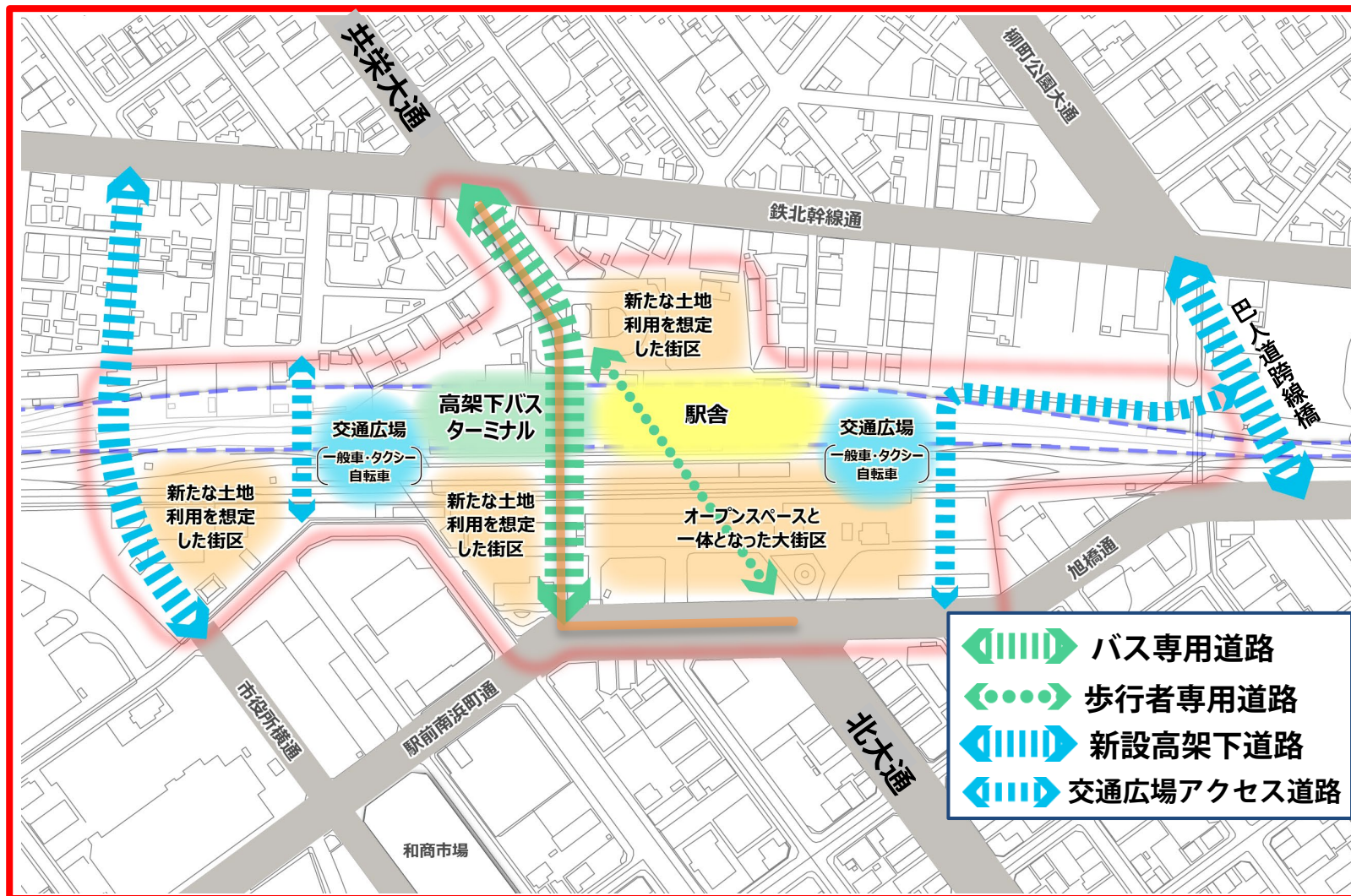
- ① 都心部への通過交通の流入を抑制し、賑わいの創出を支える交通環境の形成を目指します。
- ② 都心部の骨格となる「都心部環状道路」及び「都心部放射道路」を整備します。
- ③ 新たに高架下道路を2路線整備することにより、鉄道南北の一体化を図るとともに、北大通などの歩行空間を拡幅し、ウォーカブル化を図り、歩行空間を憩い楽しめる空間とすることで、賑わいを創出します。
- ④ 釧路駅周辺の南北を連絡する新たな高架下道路は、公共交通(バス)専用道路として整備することにより、賑わいの核となる人と公共交通中心の広場空間を創出するとともに、安全安心なバス交通環境を創出します。

### 将来の都心部交通ネットワーク



# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

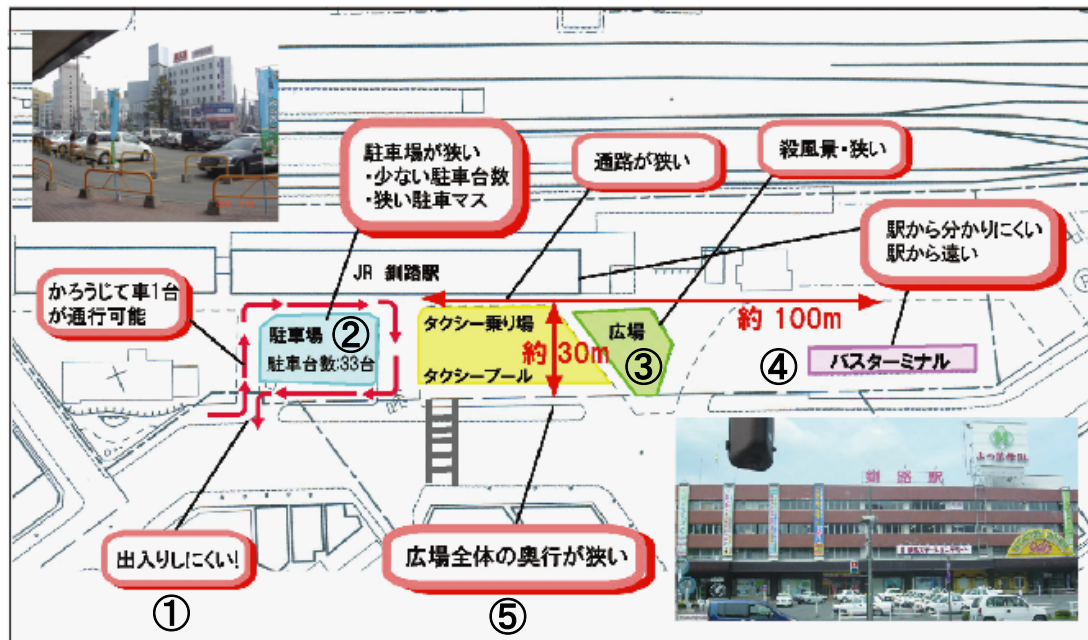
釧路駅周辺の再整備方針案（たたき台）の説明



# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

## 釧路駅周辺の再整備方針案（たたき台）の説明

### 南口駅前広場



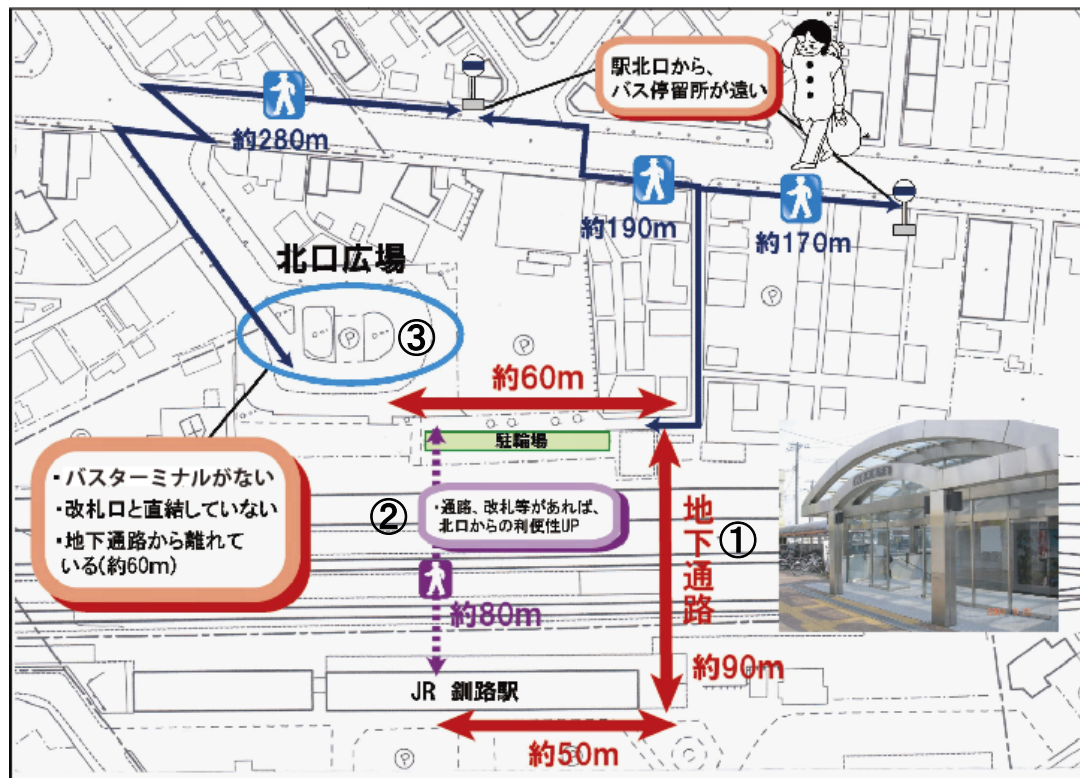
- ①乗降者用車路  
→車路が狭く利用しにくい。  
出入りにくい。
- ②駐車場  
→駐車場が狭く、駐車マスも狭い。
- ③広場  
→モニュメント等が設置されているが、魅力に乏しい。
- ④バスターミナル  
→駅の改札口から遠く、場所もわかりにくい。
- ⑤南口全体  
→奥行が約30mしかなく、狭い状況である。

駅前広場（南口）は、自家用車の駐車スペースや駅舎とタクシープール間の通路が狭いほか、バスターミナルが遠く離れているなど、交通結節点としての機能が低く使いにくい状況となっている。

# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

## 釧路駅周辺の再整備方針案（たたき台）の説明

### 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、利用しにくい。
- 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。  
(直線距離では約80m)
- ③バス乗り場  
→北口広場にはバスターミナルがなく、停留所も遠い。  
(約200～300m離れている)

北口は南口に比較して自動車でのアクセスは容易であるが、降車後やバス利用者・歩行者等「人のアクセス」には不便である。

# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

## 釧路駅周辺の再整備方針案（たたき台）の説明

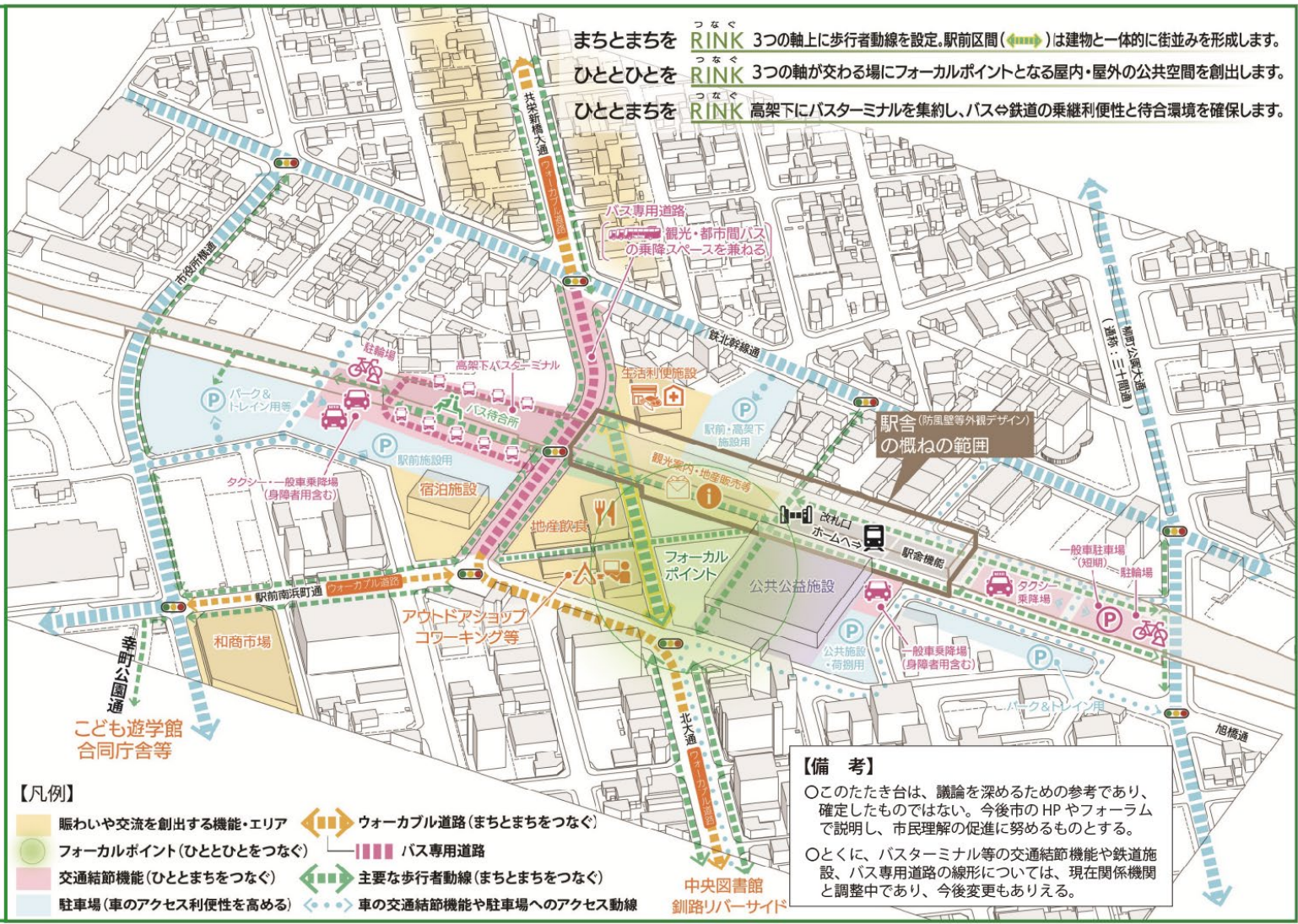
釧路駅周辺の再整備の方向性	方向性を踏まえた「再整備方針案 たたき台」検討の3つのポイント		
都心部を車優先から人と公共交通中心の空間へ	ポイント1 まちとまちをつなぐ RINK	ポイント2 ひととひとをつなぐ RINK	ポイント3 ひととまちをつなぐ RINK



# つながるまちづくりの推進【鉄道高架を基本とする都心部まちづくりについて】

## 釧路駅周辺の再整備方針案（たたき台）の説明

釧路駅周辺の再整備方針案  
たたき台



まちとまちをつなぐ **RINK** 3つの軸上に歩行者動線を設定。駅前区間( )は建物と一体的に街並みを形成します。  
 ひととひとをつなぐ **RINK** 3つの軸が交わる場にフォーカルポイントとなる屋内・屋外の公共空間を創出します。  
 ひととまちをつなぐ **RINK** 高架下にバスターミナルを集約し、バス⇄鉄道の乗継利便性と待合環境を確保します。

- 【凡例】
- 賑わいや交流を創出する機能・エリア
  - フォーカルポイント(ひととひとをつなぐ)
  - 交通結節機能(ひととまちをつなぐ)
  - 駐車場(車のアクセス利便性を高める)
  - ウォークラブル道路(まちとまちをつなぐ)
  - バス専用道路
  - 主要な歩行者動線(まちとまちをつなぐ)
  - 車の交通結節機能や駐車場へのアクセス動線

【備考】

○このたたき台は、議論を深めるための参考であり、確定したものではない。今後のHPやフォーラムで説明し、市民理解の促進に努めるものとする。

○とくに、バスターミナル等の交通結節機能や鉄道施設、バス専用道路の線形については、現在関係機関と調整中であり、今後変更もありえる。