

2025(令和7)年「釧路都心部まちづくり計画」市民説明会 開催結果概要

- 日 時 令和7年7月 18 日(金)午後6時00分～
- 会 場 釧路市交流プラザさいわい
- 出席者 30 人

【市より説明(別添資料参照)】

(1)「釧路都心部まちづくり計画」～新設高架下道路について～

●質疑応答

【参加者 A】

財政上の問題について、それぞれの案でどの程度の費用がかかるのか教えてください。

【都心部まちづくり担当部長】

現時点で最新版としてお伝えできる数字はありません。大変古い資料で申し訳ないですが、配布資料に過去に市独自で算出した概算事業費を記載しております。当時の試算で、2橋架け替えは概算事業費 83 億円、鉄道高架は全体事業費 96 億円という金額でした。ただ、当時から労務費や物価などが上昇しているので、当時の試算よりも上がると思われます。

【参加者 A】

以前の計画も財政的な問題で頓挫したと記憶しています。跨線橋の架け替え問題については十分理解していますが、費用についてははっきりしないことが一番心配で、市民として非常に危惧しているところです。

私自身、女性団体として教育関係についても様々要望していますが、子育てや福祉関係の予算が削減されるようであれば困ります。資料に記載のある金額ではなく、もっとかかるだろうと心配しています。

【市長】

市の財政は非常に厳しいです。また、この鉄道高架も含めた都心部まちづくり計画にかかる費用は過去のデータですので、現在ではそれ以上にかかるというのは明らかだと思います。

我々として、今あるインフラの更新などについて、まちの未来の形というのを考えながら、よりよい事業や手法を比較検討いたしました。2つの跨線橋をいつまで使用できるのかという状況となっている中で、国の補助をいただいて鉄道高架する、あわせて、街の中心部のリニューアルを図って活気を取り戻していこうと選択した次第です。

【参加者 B】

3案の比較表を見ると、それぞれの評価のところで、◎の数が A 案は3つ、B 案が1つ、C 案が2つとなっています。A 案の方が◎が多いにも関わらず、B 案で進めていく理由を教えてください。

【都心部まちづくり担当部長】

今まで検討していた A 案も決して悪い案ではございません。大街区やウォークアブルなまちづくりに最大限の重きをおくか、車で来られる方の利便性にある程度の重きを置くかの違いと考えています。B案の直線化につきましては、駅南北の一体的なまちづくりの推進が可能となることや、道路網がわかりやすくなること、さらには、駅の中心部に用事がある方が車で来られる場合に駅周辺へのアクセスが向上することなどのメリットがあると考えて、B 案で進めたいと考えています。

【参加者 B】

連続立体交差事業は国土交通省の補助メニューだと思いますが、賑わいづくりの取り組みとして今後もウォーカブルなまちづくりも進めていくのでしょうか。

また、国土交通省とすでにやり取りをされていると思いますが、今回の B 案で進めていくことになって、ウォーカブルなまちづくりは別の補助金事業があるのでしょうか。それとも補助金なしで市の単独事業で行うのでしょうか。

【都心部まちづくり担当部長】

まず、鉄道高架事業については既設の線路を上げる話であり、ウォーカブルは鉄道高架とは別の予算で実施するものなので、A 案でも B 案でも変わりはありません。

また、具体的に釧路市で令和何年度からウォーカブル事業を行いたいので予算化したいというような説明をしているわけではありません。ただ、現在の補助予算等のスキームに照らし合わせて、北大通を4車線から2車線にしてウォーカブル推進を行う場合は、どちらの案であっても対象になると考えております。

【参加者 B】

ウォーカブルなまちづくりとして A 案で進めていたものを B 案に変更することについて国土交通省との協議は進んでいるということでしょうか。方針を変更することで採択の可能性が落ちる可能性はありませんか。道路で分断されるということで、賑わいが創出される効果が落ちるのではないかと国土交通省が認識していないかどうかをお聞きしたいです。

【都心部まちづくり担当部長】

A 案であっても、国土交通省に直接「令和何年からウォーカブル事業を実施したいですが、いいですか?」という確認はしていないです。ただ、こういうような補助事業制度があって、それに合致しているという解釈でございます。

【市長】

ウォーカブル推進事業については、議会でもやり取りがありました。国土交通省からは、直線でも L 字でも関係がないとご回答をいただいております。

【参加者 C】

ウォーカブルを推進する道にロードヒーティングは入っているのでしょうか。釧路の場合は 12 月から 3 月までツルツル路面になります。ロードヒーティングが入っていたらいいなと思いますが、いかがでしょうか。

【都心部まちづくり担当部長】

ウォーカブルは道路幅を変更して歩きやすく居心地がいい街路空間に再構築する事業であり、ロードヒーティングは別の話となります。現時点ではこの事業の中でロードヒーティングを入れるという計画にはなっておりませんが、その必要性については確認したいと思います。

【参加者 D】

交通の標識等の交通ルールはどうなりますか。北大通周辺は右折禁止であったり複雑な道路の作りとなっているところが多いと感じています。鉄道高架することでさらに複雑になるのではないかと思いますので、どのような形になるか教えてください。

【都心部まちづくり担当部長】

警察と協議を進めていくことになりますが、現時点では A 案、B 案、C 案を整備したときに、どの交差点

でどのような規制が入るのかなどの詳細な協議はしておりません。

【参加者 E】

資料のスケジュールの欄に計画の見直しに1年かかるとありますが、結局この事業はいつ始まっていつ終わる予定で進めているのでしょうか？

【都心部まちづくり担当部長】

事業スケジュールについて令和 3 年 3 月に作成した計画では、概ね3年以内、5年以内にそれぞれ何を実施するかという記載がありますが、現時点で事業進捗に遅れが発生しております。事業を進めるには、JR に事業費を算出していただく必要があり、事業費算出にあたっては、高架下道路の形状を L 字とするのか直線とするのかを決めなければなりません。JRが事業費を算出するにも年単位の時間がかかると言われており、現時点で何年後に着手できるかを明確にはお伝えできない状態です。まずは高架下道路の形状を決めないと、前には進めません。

【参加者 E】

この鉄道高架化と一緒に釧路駅の改築も行うのでしょうか。

【都心部まちづくり担当部長】

そうです。

【参加者 E】

そうすると、何年後に建物が完成するかなどの試算もまだされていないのでしょうか。道路の形状が決まらなければ何も決まらないということでしょうか。

【都心部まちづくり担当部長】

高架下道路の形が決まらなければ駅舎の形や大きさなども決めることができないので、事業費がいくらになるか、これからの協議となります。

【参加者 E】

あと、賑わいはどのように創る考えでしょうか。

【市長】

鉄道の高架化に合わせて、まちの中心部全体で賑わいを創っていきたいと考えています。例えば、空きビルを解体して減らしていくことや、北大通の線形を変えて賑わい空間を創っていくことなど、いろいろ考えられることはあると思います。それらを市の施策として一体的に組み合わせて賑わいを創っていきたいと考えています。

【都心部まちづくり担当部長】

線路を高架化することで、これまで使えなかった土地が新しく利用できるようになります。新たに生み出される土地などを活用して、そこに人が集まるような、例えば公共施設などを設置して賑わいを創っていくことなどが考えられます。

【参加者 F】

車を通しやすくする B 案を基本に進めたいとのことですが、賑わい創出のために大切なのは、車を停めてどれだけ人が降りて歩くのかだと思います。駅前に賑わいを創りたいのであれば、車を通りにくくして駅前周辺に人が溜まるような構造にしなければならないと思います。駐車場が整備されないならば、そこで降りて何か用を足そうとする人は少ないのではないかという意見です。

次に質問です。市の考えるウォーカブルは、どの程度であればウォーカブルになるとお考えでしょうか？

【都心部まちづくり担当部長】

ウォーカブルなまちづくりは、これまで自動車などが優先する通行空間であった街路を、様々な出会いや交流が図れるような居心地が良く歩きたくなるストリートに転換しようとしているものであり、他都市の例ですが、既存の4車線のところを2車線にして街路空間を公共的な空間として歩道を広げることで、人々が歩きやすい、活動の場を生んだ事例もあります。令和3年3月に策定した計画には北大通の再整備のイメージを掲載しています。北大通の現在幅員 30mの道路を4車線から2車線に減少して、歩道の空間に利便性を高めるため、沿道のアクセススペースにフリースペースやバス停、タクシー乗り場、荷捌き駐車場などを設けることで街路空間の利用の可能性を広げたいと考えてございます。現在の計画に記載されているウォーカブルなまちづくりというのは、このようなことを想定しています。

【参加者F】

ならば思い切って駅前を全部歩道にしていれば活動の促進ができるのではないかなと思います。駅の周辺に駐車場を整備すれば、車を停めて人が歩いて回遊する。このような仕組みがウォーカブルだと思います。B案だと広場が2分割されてしまうので、賑わいを創るためにはA案が必要と考えます。

最後に質問です。計画の見直しに1年かかる場合、どれだけのコストがかかるのか試算はされていますか。

【都心部まちづくり担当部長】

外側に何本か新しい道路が出来ますので、中心部に用事の無い通過交通には外側に迂回してもらい、中心部は公共交通を基本とするというのがA案のコンセプトであり、その上で、中心部に用事がある車の利便性を少し高めたい、分かりやすくアクセスしやすい道路網にしたい、というのがB案の発想です。

駐車場の動線については非常に重要で、駅周辺に配置される公共公益施設などの検討に合わせて、駐車場についても当然考えなければならないことです。

また、整備費用についてはL字から直線に変更しても大きく変わらないと考えています。ただ、直線に変更するとなれば現行計画の修正が必要となりますので、仮にB案に方針を決めた場合は、9月の議会で予算要求することを想定しています。

【参加者F】

市は絶対にB案にすると決めているのでしょうか。もしくは、現在行っている意見募集などでA案が良いという意見が多数になった場合に、B案を見直す予定があるのか教えてください。また、意見募集の結果は公開してほしいです。

【都心部まちづくり担当部長】

現在実施している意見募集については9月議会で報告すること、市のホームページで公表することを予定しています。

【市長】

私はB案で進めたいとお伝えしていますが、皆さんのご意見、議会の意見も聞いて総合的に考えていきたいと思っています。駅と中心部、その魅力をもって釧路市全体を考えていこうという、未来を創っていこうという考えでございます。そういったことを踏まえて、今回B案で進めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【参加者G】

駅北口には避難するための高い建物がありません。公共施設や市役所など大きな建物を建てる予定はありますか。

【都心部まちづくり担当部長】

駅周辺にどのような公共公益施設等を整備するかについては議論を進めているところであり、今の段階で何の施設を整備するとか、それを駅のどこに配置するか、などの結論には至っておりません。

【参加者 H】

市長は以前に B 案の方が避難のとき逃げやすいとおっしゃっていましたが、災害の際に車はむしろ邪魔になると思います。どのような意味でおっしゃったのでしょうか。

【市長】

垂直避難というのが基本にありますけど、車で走行中の方もいるということで、線形が真っ直ぐであれば、よりわかりやすく避難できると考えています。

【都心部まちづくり担当部長】

津波避難の際は徒歩避難が原則となります、駅周辺だと南側の方に高い建物が多く、避難のために北側から南側に移動するには階段の上り下りが必要となります。鉄道高架して平面交差となれば、徒歩での避難が容易になると考えています、これは L 字案でも直線案でも変わりません。

また、地震の時たまたま都心部を走行中の車がそのまま車で避難するということも考えられることから、そのような観点でシミュレーションを行ったところ、現状の道路網では渋滞してしまうという結果でした。鉄道高架により新しく交差道路が3本できるので、走行中の車の避難についても有利になると考えています。これも L 字案でも直線案でも大きく変わりません。