

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 23 日(水)午後2時00分～
- 会 場 コア大空
- 出席者 16 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】

鉄道高架化の事業主体はどこですか？

【都心部まちづくり担当部長】

現在想定しているのは北海道です。

【参加者 A】

列車の本数が減っているので、高架化するのではなく踏切に戻してはいかがですか。廃線となる可能性もあると思います。

【都心部まちづくり担当部長】

道路法で鉄道と道路は立体交差が原則とされており、踏切の新設が例外的に認められるのは交通量が非常に少ない箇所に限られます。北中跨線橋や旭跨線橋は日に 10,000 台以上の交通量があるので、ここに踏切を新設することは難しいと思われます。

【市長】

JR は周遊列車などの新たな取り組みを行っており、我々も存続に向けて動いております。また、それとは別に、行政としてやるべきことはやらなければならない。インフラ整備というのは我々の重要な仕事の一つです。

【参加者 B】

市のホームページにある釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】素案の概要版には、一般的に、駅を中心とした南北のメインストリートを道路で接続している例はないと記載されています。なぜ今回、直線で接続することとしたのでしょうか。

【都心部まちづくり担当部長】

どこに重きを置くかの違いと考えています。A 案のメリットは南側に大街区を作ることができること、B 案のメリットは交通アクセス性が向上することです。その中で B 案であっても一定程度の街区を作ることが可能で、通過交通は排除しますが、都心部に用事のある方が車で来る場合は利便が良くなるという観点で、B 案を基本に進めたいとお伝えしています。もちろん現行の A 案も悪い案ではないと思います。

【参加者 B】

ウォークブルを推進したいのであれば、A 案の方が適しているのではないのでしょうか。

【都心部まちづくり担当部長】

B 案についてはウォークブルの視点も継承しておりますので、北大通を既存の4車線から2車線にして交通量を減らす、通過交通を通さないために外側に新しい道路を作って交通量を分散させることを考え

ています。ウォークブルに特化するならば A 案であると思いますが、駅前広場だけでウォークブル化を進めるわけではありませんし、駅前広場が道路で分断されるものの、左右に一定程度の広さの街区ができるので、B 案でも政策は可能と考えております。

【参加者 C】

工事費はどのくらいかかるのでしょうか。跨線橋架け替えの方がいいのではないですか。

【都心部まちづくり担当部長】

古い試算で申し訳ないですが、配布資料の中に概算額 83 億円と市が試算した金額があります。ただ、人件費や物価が高騰しているので、当時の試算よりは高くなると予想されます。

また、旭跨線橋と北中跨線橋だけを架け替えるということも当然考えられます。ただ、2 橋架け替えても現状が元通りになるだけで、賑わいの創出につなげるのは難しいので、鉄道高架化に合わせて都心部の再整備を行いたいと考えています。

【参加者 C】

なぜ多額の費用をかけてまで事業を進めようとしているのですか。

【市長】

大きな費用がかかるのは事実です。ただ、古くなったインフラは更新していかなければならない。その中で、北中跨線橋と旭跨線橋を両方架け替えるか、鉄道を高架化するか、これを比較したときに、鉄道高架の方が有利ではないかという考えで事業を進めさせていただいております。

【参加者 D】

以前の市政懇談会で、旭跨線橋は道道だと説明がありました。なぜ総事業費に旭跨線橋を含んでいるのでしょうか。

【都心部まちづくり担当部長】

市政懇談会の時に話したのは、2 橋の老朽が進んで共に架け替えなければならなくなった時、北中跨線橋は市道なので市で架け替え、旭跨線橋は道道なので道で架け替えることになりまして申し上げました。先ほどの質問にもありましたが、連続立体交差事業となれば事業主体は北海道になります。その場合、JR も一部負担金を支出して、国からも補助金をいただいて、残りの部分を北海道と釧路市で按分するというものであり、どちらのケースも北海道負担分を含めて総額で記載しています。

【参加者 D】

踏切にした方がいいと思っています。通行量が詰まるように見えますが、そこに住んでいればいずれ慣れると思います。多額の費用をかけて無理に便利な状態にすること自体を見直すべき時期だと思います。

また、駅の周辺にどのような公共施設を設置するのか、予定でもいいので教えてください。

【都心部まちづくり担当部長】

踏切については先ほども申し上げました通り、道路法の中で道路と鉄道は原則立体交差となっており、新しく踏切を設置することは非常に難しいと思います。

公共施設については、駅周辺にどのような施設を配置するのかを早く決めることは当然必要と思いますが、高架下道路の線形が決まらなると施設配置も決められません。高架下道路の線形を決定し、JR に全体事業費の算出をいただくことと並行して、施設配置についての議論を進めていく必要があると考えています。

【市長】

公共施設の具体的な内容についてはまだ決まっておりません。私としてはなるべく事業費自体を抑えていきたいと考えており、土地区画整理なども必要最低限の部分で留めて、それに合った形で施設配置を考えたいと思います。また、民間の進出なども考慮しながら検討を進めたいと考えています。

【参加者 E】

ウォーカブルというと、どこからどこまでを歩くのでしょうか。

【都心部まちづくり担当部長】

令和3年3月に策定した事業構想編の中では、北大通は国道との交差点から駅まで、共栄新橋大通は三共通の少し手前までをウォーカブルの範囲として記載しており、詳細は今後検討していくこととしています。

【参加者 E】

北海道は半年が冬期間ですが、そのような地域条件の中でウォーカブルにすると何かいいことがあるのでしょうか。それがまず理解できません。私としては、駅周辺には市民が集まれるような空間を作るべきだと思うし、防災上の観点から考えれば、そのような空間は2階などに作るべきだと思います。ウォーカブルといえば今風に聞こえるのかもしれませんが、果たしてみなさんそこまで歩きたがっているのでしょうか。現状の交通との兼ね合いについても、例えば、土日は北大通を通る車が少ないので、歩行者天国にしてしまうとか、もう少し現実的な内容を考えるべきではないでしょうか。

【都心部まちづくり担当部長】

北海道の場合、冬をどうするのかという話も当然あります。過去にワークショップで作成した鳥瞰図では、一例として、駅南側に半屋内空間などを設置する議論などもしています。今後も引き続き関係者と協議を進めてまいります。

施設配置について、駅周辺にどのような公共公益施設を持ってくるのかは協議中なのでこの場で申し上げられませんが、その公共公益施設の2階3階にどのような施設が必要かについても合わせて検討してまいります。

歩行者天国など北大通の活用についてのご意見ですが、鉄道高架の話とは別に、北大通に賑わいを創出することは非常に重要で、具体的に何をするのかを関係者と協議して検討していきたいと考えています。

【市長】

確かに我々もウォーカブルについて具体的答えを持ち合わせていない部分があります。国が制度化しているものですが、我々の地域事情を考えて、我々に合うように事業を構築していくことが大切だと考えています。ぜひみんなでアイデア出して、我々の形、我々がやりたいものを作っていければと考えていますので、よろしくお願いします。

【参加者 F】

釧路市全体の交通量を考えると、共栄大通と北大通は極めて少ないだろうと思います。市長自身、交通量全体のイメージを掴んでいますか。

【市長】

交通量を具体的に把握はしていませんが、旭跨線橋の跡とか、北中跨線橋の跡の方に車が流れと想定おり、片側一車線の二車線で北大通と共栄大通りを繋いで、余裕のある空間を作っていこうと考えています。

【参加者 G】

もっと駅を活用して観光に力入れてほしいと思います。

【市長】

私も駅にガイドステーションなどの機能を高めていきたいと考えています。また、道東一帯をカバーできるような二次交通の発着場所にしていくことも考えています。

【参加者 H】

高架化の後の維持費はどのくらいかかるのか、釧路市の負担はあるのか教えてください。また、跨線橋を架け替えた場合の維持費も教えてください。

【都心部まちづくり担当部長】

鉄道高架する場合、建設費用については釧路市の負担もありますが、完成後は JR の所有となりますので、維持費は JR が負担することとなり、市の負担分はございません。

跨線橋の現状の維持費については、分かりやすいものとロードヒーティングの電気代で年間 2,000 万円ほどが市の負担となっています。

【参加者 I】

最近地震が多いので災害に備えたまちづくりとして、駅の南北をフラットな地上道で結んでほしいと考えています。非常災害時に外部の方々が釧路市の中に入ってきて災害支援を行うためのスムーズなルートを作っていただければと思いますので、よろしくお願いします。

【都心部まちづくり担当部長】

近くの高い建物に徒歩で避難するというのが原則のため、現状の駅の北側と南側を結ぶ道路では階段の上り下りが必要となります。鉄道が高架になりますと、フラットな地上道で繋がりますし、南北を行き来できる道路も増えるので、防災上のメリットはあると考えています。

【参加者 B】

財政が大変な釧路市が実施する計画ではないと思います。

【市長】

インフラ整備は上下水道と同じで、やらないと穴が開いて漏水するなどの大変な事態になります。お金だけを考えたらず全部やらない方がいいのかもしれませんが、更新していくものは更新していかなければならない。それに合わせて、衰退している中心市街地の目線を少し変えられるような取り組みを実施していきたいと考えています。今回の都心部まちづくり計画は時間と費用がかかりますが、街の活気につなげたいと考えておりますので、ご理解よろしくお願いいたします。