

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 8 月 1 日(金)午後2時00分～
- 会 場 コア鳥取
- 出席者 10 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】

釧網線と花咲線は2時間に1本しか列車が通らないので、駅の東側は踏切にすればいいと思います。
また、鉄道を高架化するために釧路市はどのくらいの費用負担をするのか教えてください。

【都心部まちづくり担当部長】

踏切については、道路法の中で、道路と鉄道の交差については原則立体交差とされています。交通量が非常に少ない場所についてのみ特例的に認められていますが、旭跨線橋も北中跨線橋も日に10,000台程度の交通量があるので、踏切の新設は非常に困難です。また、踏切は事故が非常に多いので、交通量が多いところに踏切を新しく作るというのは望ましくないと考えています。

次に、費用負担については、JR の負担と、国からの補助金を活用した残りを、北海道と釧路市で按分しますが、負担割合は今後の協議で決まります。

【市長】

踏切はなかなか難しいという現実があります。その中で、跨線橋を架け替えるか、もしくは鉄道高架するかという選択が必要となります。跨線橋を架け替えるのもかなりの費用がかかり、維持費もかかります。そして、古くなった駅は何も変わらないということになります。こうした比較検討の結果、私としては直線で北大通と共栄新橋大通を結んで、なおかつ、それに合わせて、少しでも、中心市街地をプラスに持っていけるチャンスとして捉えていきたいということで、提案させていただいているところです。

【参加者 A】

北大通や街の活性化は別に考えるということでしょうか。

【市長】

高架下道路の線形を決めた後に中身を詰めていくことになります。釧路駅は東京の駅のように朝行って夜出てくるみたいな流れはありません。必要なインフラ整備を行う、それを契機を捉えて、今後に活かす方法をみんなで考えていくことが大切だと考えています。

【参加者 B】

市長の直線化を進める思いを聞かせていただきたいです。

【市長】

鉄道高架化と都心部まちづくりの計画は将来世代のためになるものと考えています。よろしくお願いします。

【参加者 C】

B案は2車線化ということですが、右折レーンなどがありますか。また、ウォークابلといっても、釧路市民は特に寒い時期は外を歩くより車で移動したいという方が多いと思います。

【都心部まちづくり担当部長】

2車線というのは、車が走行する箇所が2車線ということで、車の流れを考えて右折レーンや左折レーンを検討して必要な場所に設置してまいります。また、ウォークابلについては、都心部に用事のない通過交通につきましては外側の環状道路に迂回してもらって、中心部は人と公共交通を基本として居心地の良い空間を図ることをコンセプトとして考えております。確かに冬の期間はありますが、釧路の雪も少なく日照時間も長いという点を考慮して、今後どのような形にすればいいのか引き続き検討していきます。

【参加者C】

今日で今の民衆駅の駅舎になって64年になるそうです。老朽化が著しい駅舎の維持は厳しいかもしれませんが、JR北海道も釧路市ともにいい方向に話が進むといいなと思います。

【市長】

しっかりとJR北海道とも協議しながら進めていきます。駅舎については鉄道高架化に合わせて建て替えることになると思います。また、ウォークابلについては、国の制度ですが、我々の釧路市に合った形で解釈しながら、みんなの意見を取り入れて形作っていければと考えています。

【参加者D】

どのような公共施設を配置して、どのような整備をするのか、夢のある話を聞かせていただきたいです。

【都心部まちづくり担当部長】

現状で何を配置するかは確定していません。新しい施設は何ができるのかをお示しすることが大切だと思いますが、施設配置の検討を進めるにあたっては、道路の形を決めないと協議が進みません。鉄道高架の費用算出には年単位で時間がかかりますので、並行して施設配置の検討も続けていきます。

【市長】

私も華やかな駅周辺の図は見ていた方がいいと思いますが、現段階では道路の線形を決めてしまわないと、広場がどうなるのかも決められないので、今は意見募集にもあるように、みなさんがどのような施設を望んでいるのかを聞き取りをしているところです。

【参加者E】

これまで検討してきたA案からB案に変更する理由を教えてください。

【都心部まちづくり担当部長】

人と公共交通を中心として南側に最大限の大街区を作ることができるのがA案のメリットということで、検討が進められていたところです。一方で、道路としては直線の方が分かりやすく、駅南北の一体的なまちづくりを図るには中心部への交通アクセスにも重きを置いた方がいいのではないかという検討もありました。確かにB案では最大限の大街区はできませんが、A案であっても南側すべてがイベントスペースになるわけではなく様々な施設が入りますし、B案でも一定程度の大きさの街区を確保できるので、問題ないと考えているところでございます。

【参加者E】

市役所横通と三十間通を繋ぐだけでも、車は十分アクセスしやすいのではないかと思いますので、メインストリートである北大通と共栄新橋大通を直線で繋ぐ必要はないと感じます。

【市長】

北大通と共栄大通を直線で結びたいという市民の声が強かったように思います。どこかの街の事例に倣ったものではないですが、東京の駅などと比べるのではなく、釧路市の実情に合うような形、人流、そして車の流れを考えた中で、直線というものを推奨させていただいています。

【参加者 B】

鉄道高架の検討は、最初は直線で、直線から L 字に変わって、また直線に戻ったと記憶しています。なぜ L 字になったのかという説明もお願いしたいです。

【都心部まちづくり担当部長】

手元に詳しい資料がなくて恐縮ですが、鉄道高架の話は平成10年代からあり、その頃はL字型でした。その後、平成 28 年に策定した計画では、防災の面も考慮してイメージは直線道路。この時に避難シミュレーションとして地震発生時に走行中の車そのまま車で逃げるのではないかと検証を行って、直線で新しい道路が何本かあった方が望ましいというような結果があり、直線となりました。その後、ウォークアブルの観点が出てきて、令和3年3月に策定した現在の計画では、新たに市役所横通と三十間通の道路が2本できることや、L字型バス専用道路としても災害時には一般車も通行することも検討することとすれば、L字でも直線でも避難時の通行について支障しないのではないかとことから、L 字である A 案に変わった経緯があります。

【参加者 B】

先日、カムチャッカの津波があつて国道 38 号線が通行止めになりました。直線になった時の避難シミュレーションはありますか。

【都心部まちづくり担当部長】

釧路に限らず地震津波の時に車で逃げた場合は2車線でも4車線でもL字でも直線でも、全て渋滞します。津波避難は徒歩で近隣の高い建物に垂直避難することが原則です。現状で鉄道の南北を繋ぐ道路は、北中跨線橋と旭跨線橋の他に、巴人道跨線橋と駅の地下道しかなく、どれも階段の上り下りが必要となります。鉄道高架によって階段移動がいなくなること、新しい道路が何本かできることなど、防災の面でもメリットがあると考えております。

【参加者D】

以前の説明会では、直線にすると暴走する車がたくさん来ってしまうという説明を受けましたが、B 案を基本に進めるということは、この点は解消されたのでしょうか。

【都心部まちづくり担当部長】

資料のC案だと車が多く通ってしまう可能性があります。ただ、B案は北大通を4車線から2車線に車線数を減少すること、新しく道路が何本かできることなどから、中心部に用事のない車は外側を通っていただくということで、シミュレーション上は2車線で交通量を捌けるというような結果になっています。

【参加者D】

直線化にすると駐車場を持たない北大通のお店は利用されず、通過するだけとなるのではないかと心配しています。

【都心部まちづくり担当部長】

駅周辺の整備の中で、駐車場の検討も行っていきます。

【参加者 B】

9月の定例市議会後に、例えば住民の意見を表明する場を設定するとか、住民投票を行うとか、何か予定はありますか。

【都心部まちづくり担当部長】

もし直線案で決まれば、現在の都心部まちづくり計画事業構想編の改訂が必要となります。今後、改訂の案を作成した段階で、市議会や市民の方に提示し、改訂についてのご意見を募集する機会を設ける予定です。