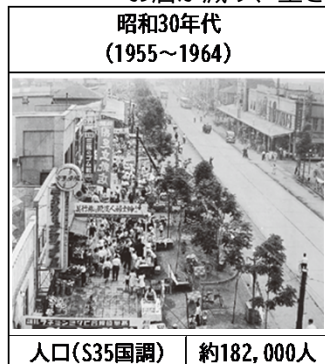


「釧路都心部まちづくり計画」～新設高架下道路について～

1 釧路都心部のまちづくりの課題

課題① 都心部の活気が低下し、衰退が止まらない！

郊外への大型ショッピングセンターの出店、人口減少などにより、お店が減り、空きテナント、空きビルが増加している



課題② 鉄道南北をつなぐ跨線橋の老朽化が進んでいる！



北中跨線橋と旭跨線橋を架け替えたなら・・・

① 2つの跨線橋の架け替えには、多額の費用がかかる。さらに！

- ・ロードヒーティング、橋梁補修などの維持管理費がかかる
- ・老朽化が進むと、再度、架け替えが必要となる

② 鉄道高架の整備はできないため、駅周辺の再開発が困難となる

- ・「にぎわい」をつくることができず、都心部は現状と変わらない
- ・民間開発の期待感は低下し、誘導は困難となる
- ・公共交通の利便性などは現状と変わらない
- ・救急搬送、津波避難などの新たなルートは増えない

跨線橋を架け替えるだけでは、都心部は現状と変わらない！
都心部に、「にぎわい」をつくる、まちづくりが必要！！

2 「釧路都心部まちづくり計画（事業構想編）」の基本方針（2021(R3)年3月策定）

都心部は市民生活の中心・来訪者の玄関口として
みんなが憩い楽しみ、訪れやすいまち

- 鉄道高架を基本とし、鉄道南北の市街地の一体化を図ることで、人と公共交通が中心のにぎわいの拠点を形成します
- 公共交通でも自動車でも訪れやすく、居心地がよく、歩きとなるまちなかを形成します
- 市民や民間事業者と連携し、地域に根差した空間づくり、にぎわいの拠点づくりを進めます
- 道路網をわかりやすく再編することで、防災・減災に資するまちづくりを進めます

3 JR釧路駅直近の新たな高架下道路の比較検討

裏面（P2）をご覧ください

4 今後のスケジュール（市民説明、新設高架下道路の方針決定）

5月19日	市長と有識者の意見交換
6月6日	6月定例会市議会（新設高架下道路の比較検討について報告）
7月	市民意見募集（7月7日～8月3日） 市政懇談会（7会場）、市民説明会（2会場）
8月	市民説明会（1会場） 市長と有識者の意見交換
9月	9月定例会市議会（新設高架下道路の整備方針について報告）

（参考）過去に市独自で算出した概算事業費

事業項目	算出年度	概算費	釧路市負担
① 跨線橋2橋架替	H19	83億円	未算出
全体事業費		168億円	56億円
① 鉄道高架整備	H28	96億円	20億円
② 街路整備	H28	25億円	6億円
③ 土地区画整理事業	R2	47億円	30億円

- 注）鉄道高架整備費は、コスト縮減を主眼においた試算です
- 注）鉄道高架整備費の市の負担額は、北海道が事業主体と想定される「連続立体交差事業」に基づいて算出しています
- 注）今後の設計や関係機関との協議により、事業費の変更が想定されます
- 注）現行の国の補助制度や社会資本整備総合交付金の制度に基づいて算出しています

3 JR釧路駅直近の新たな高架下道路の比較検討

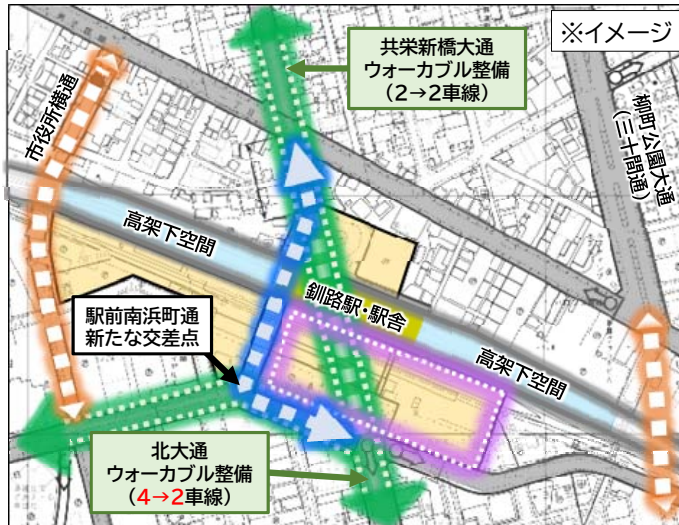
新設高架下道路
新設高架下道路 (L字型バス専用)
新設高架下道路 (直線化)
歩行者自由通路
ウォークابل
新たな土地利用を想定した街区
駅南側の大街区
高架下空間

※公共公益施設、交通施設（バス乗降場、一般短時間、駐車場、タクシープール、駐輪場など）は、新たな土地利用を想定した街区および高架下空間に配置

A案(L字型バス専用)※「釧路都心部まちづくり計画」

【基本方針】

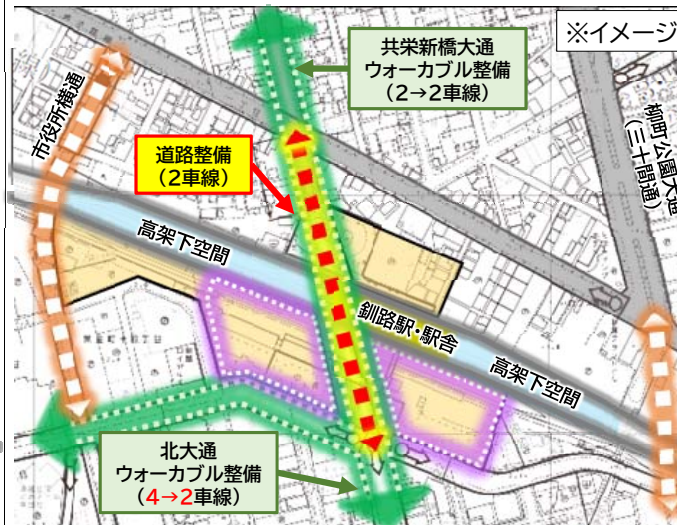
- ・人と公共交通を中心とした歩きやすく居心地のよい街路空間の形成（ウォークابل）



B案(2車線直線化)

【基本方針】

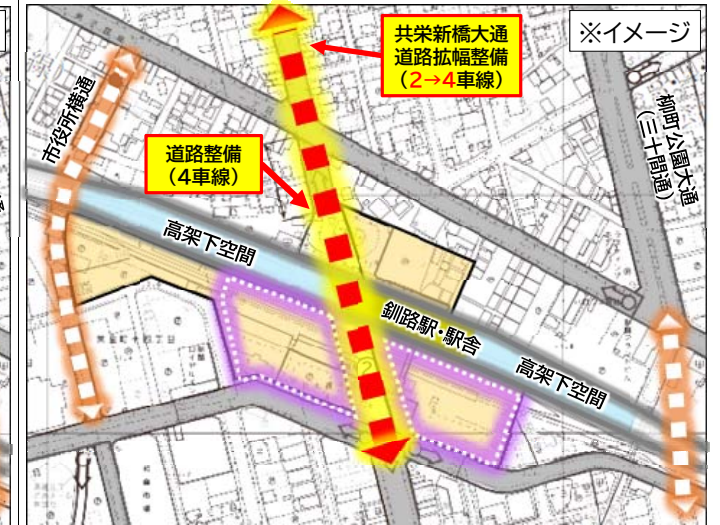
- ・人と公共交通と車の調和のとれた歩きやすく居心地のよい街路空間の形成（ウォークابل）
- ・鉄道南北の一体化を図り、都心部に訪れる人の利便性向上



C案(4車線直線化)

【基本方針】

- ・南北の一体化を図り、自動車で都心部に訪れる人の利便性向上
- ・都心部全体の道路交通ネットワークを最大限に強化



分類	項目	A案 (L字型バス専用)		B案 (2車線直線化)		C案 (4車線直線化)	
		内容	評価	内容	評価	内容	評価
土地利用	1 駅南側の大街区	まちの顔となる駅南側に一体的な大街区をつくらることができる	◎	まちの顔となる駅南側大街区が道路によって分断されるが、一定程度の大きさの街区をつくらることができる	○	まちの顔となる駅南側大街区が道路によって分断されるが、一定程度の大きさの街区をつくらることができる	○
自動車交通	1 道路網のわかりやすさ、駅周辺施設へのアクセス性	北大通と共栄新橋大通を真っすぐ通行できず、迂回が生じ、わかりづらく、駅周辺施設へのアクセス性は向上しない	△	北大通と共栄新橋大通を真っすぐ通行でき、わかりやすく、駅周辺施設へのアクセス性は向上する	◎	北大通と共栄新橋大通を真っすぐ通行でき、わかりやすく、駅周辺施設へのアクセス性は向上する	◎
	2 北大通と共栄新橋大通を行き交う交通量		—	北大通と共栄新橋大通を行き交う自動車交通量は増える	○	北大通と共栄新橋大通を行き交う自動車交通量は大きく増える	◎
	3 その他	駅前南浜町通に新たな交差点が発生し、交通の流れが悪くなる可能性がある	△		—	4車線道路を整備するために、共栄新橋大通の道路拡幅が必要となる	×
公共交通歩行者	1 居心地のよい空間形成	駅前人は人と公共交通のみとなり、居心地のよい空間を形成することができる	◎	道路により駅周辺が東西に分断されるが、2車線のため居心地のよい空間を形成することができる	○	4車線道路により駅周辺は分断され、居心地のよい空間を形成することが難しい	△
事業推進	1 スケジュール	既存計画のままのため、大きな遅れなく進めることができる	◎	既存計画の見直しに、1年程度の期間を必要とする	○	既存計画の見直しに、3年程度の期間を必要とする	×