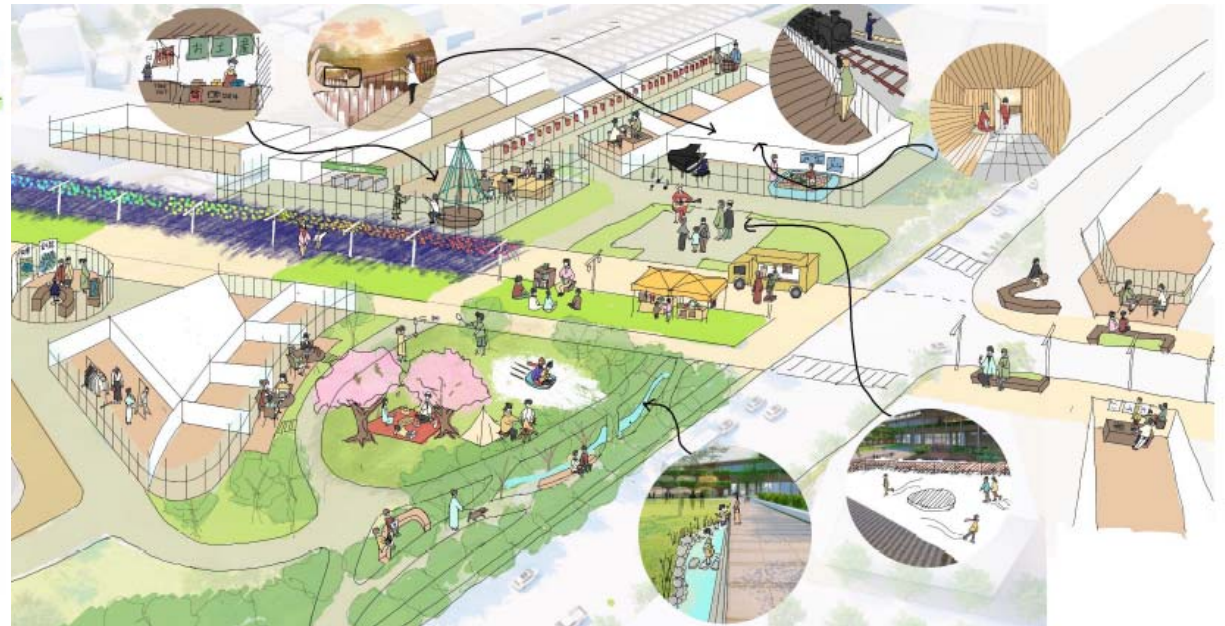
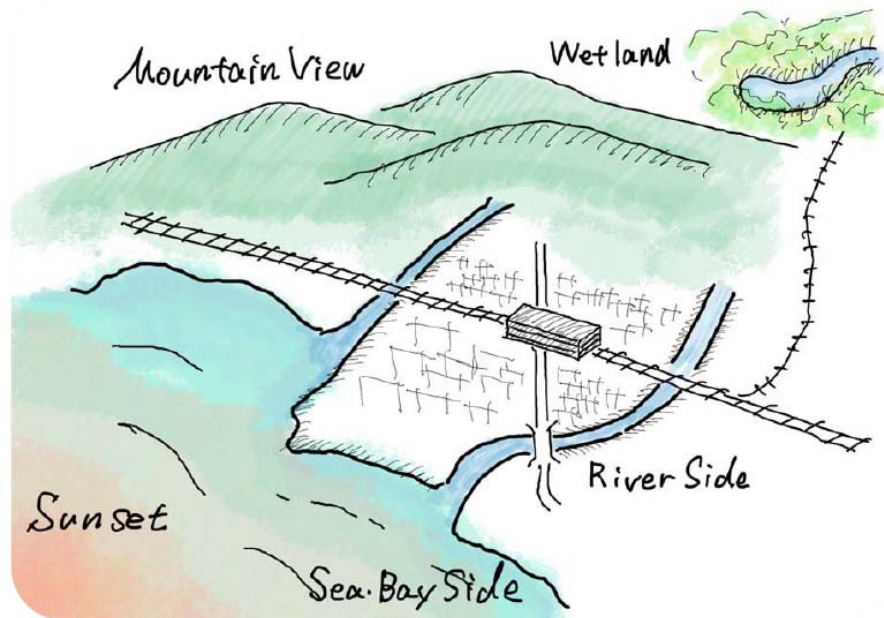


「釧路都心部まちづくり計画」 ～新設高架下道路について～



1 釧路都心部のまちづくりの課題

P1

課題① 都心部の活気が低下し、衰退が止まらない！

- ・ 自動車の急速な普及
- ・ 大型ショッピングセンターの市街地郊外への出店
- ・ 急激な人口減少と少子高齢化



お店が減り、空きテナント、空きビルが増加

●北大通の移り変わり

昭和30年代
(1955年～1964年)



人口(S35国調) 約182,000人

昭和50年代
(1975年～1984年)



人口(S55国調) 約227,000人

令和7年
(2025年)



人口(R7.4住基) 約153,000人

1 釧路都心部のまちづくりの課題

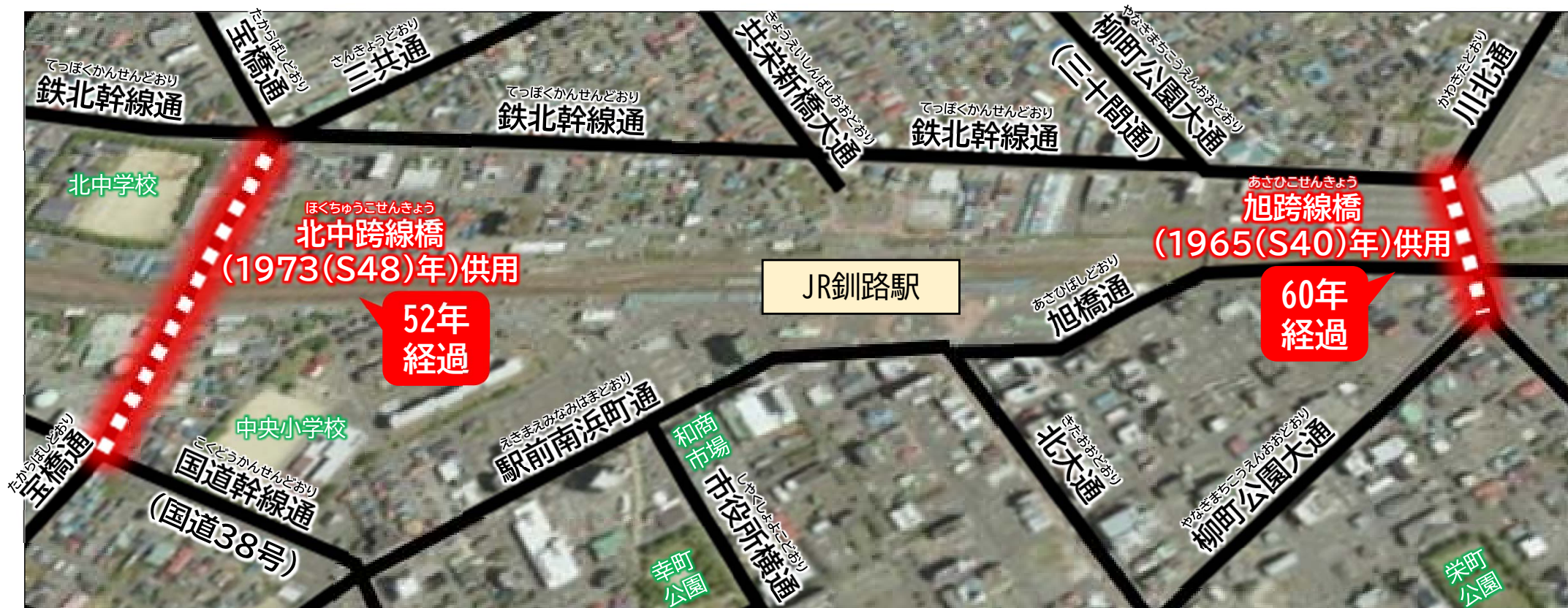
P2

課題② 鉄道南北をつなぐ跨線橋の老朽化が進んでいる！

- ・ 跨線橋とは、道路が鉄道線路の上を越えるための橋
- ・ 北中跨線橋は、供用から52年が経過している
- ・ 旭跨線橋は、供用から60年が経過している



近い将来、架け替えが必要



1 釧路都心部のまちづくりの課題

P3

北中跨線橋と旭跨線橋を架け替えたら・・・

①ふたつの跨線橋を架け替えるには、多額の費用がかかります。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ります
- ・ 老朽化が進むと、再度、架け替えが必要となります

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ります

- ・ 「にぎわい」をつくることができず、都心部の現状は変わりません
- ・ 民間開発の期待感は低下し、民間活力の誘導は困難となります
- ・ 公共交通の利便性などは、現状と変わりません
- ・ 救急搬送、津波避難などの新たなルートは増えません



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



イラスト：「釧路都心部まちづくり計画（基本構想編）」より

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)

P4

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、歩きたく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

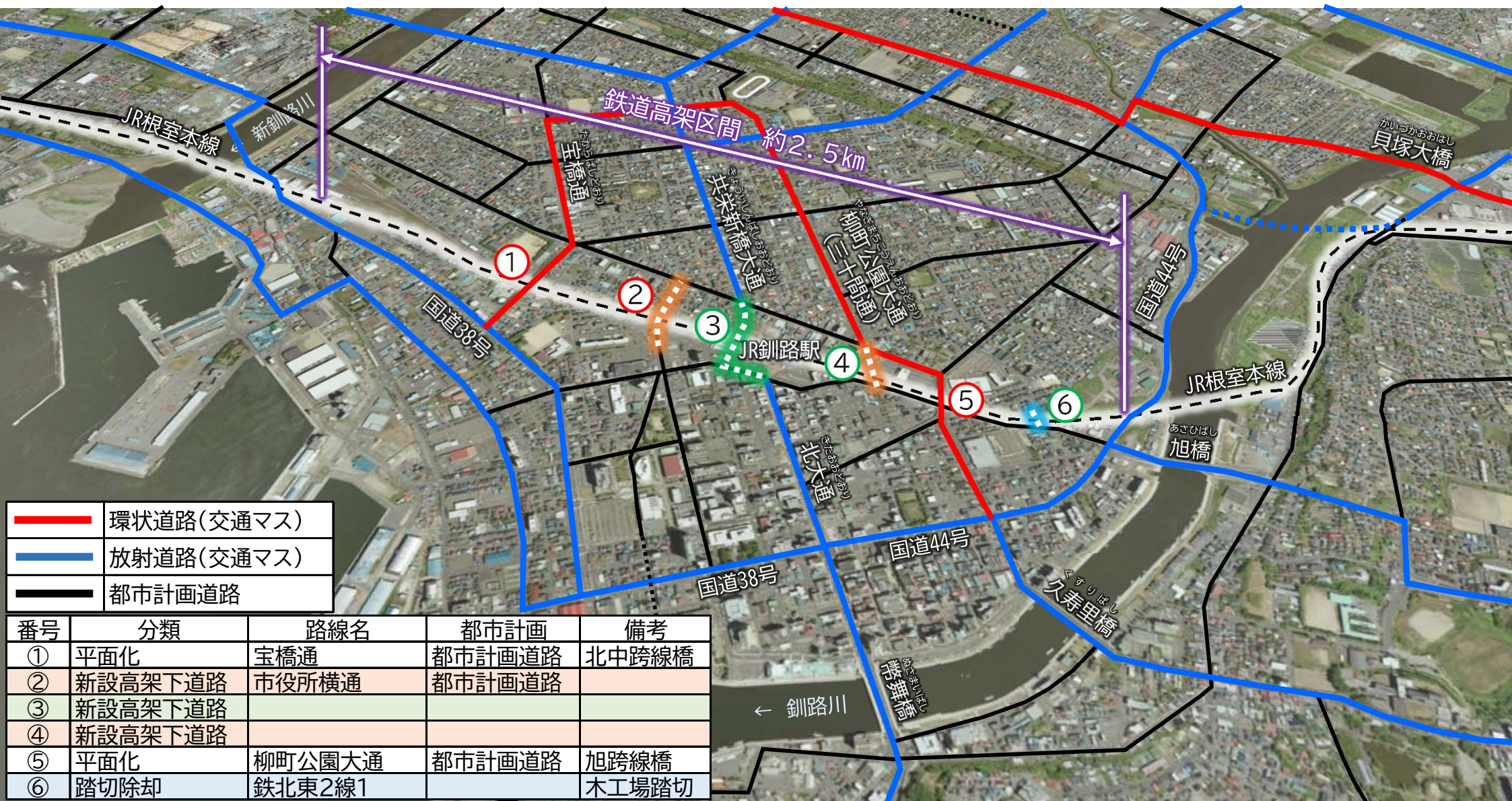


イラスト：「釧路都心部まちづくり計画(事業構想編)」より

3 JR釧路駅直近の新たな高架下道路の比較検討

P5

「釧路都心部まちづくり計画（事業構想編）」の現在の計画



- ・ JR駅周辺で鉄道南北をつなぐ道路は、現在は3路線（①北中跨線橋、⑤旭跨線橋、⑥木工場踏切）
- ・ 鉄道高架により、新設高架下道路（②、③、④）を整備。鉄道南北をつなぐ道路は、3路線→6路線

3 JR釧路駅直近の新たな高架下道路の比較検討

P6

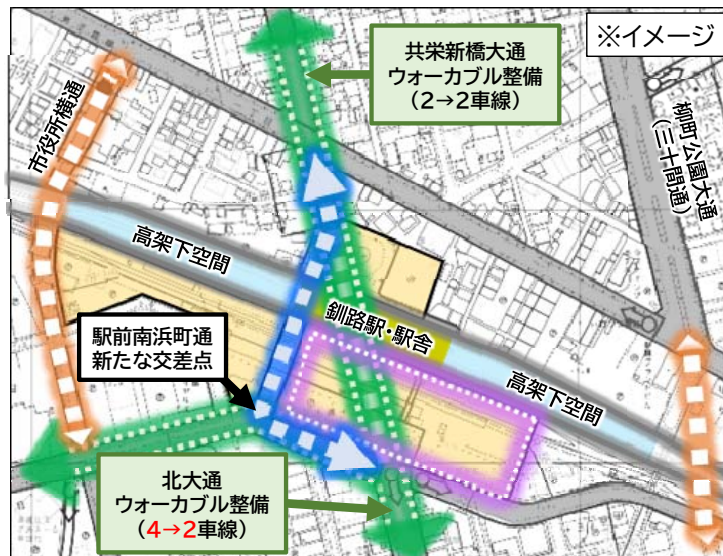
新設高架下道路 新設高架下道路(L字型バス専用) 新設高架下道路(直線化) 歩行者自由通路 ウォーカブル 新たな土地利用を想定した街区 駅南側の大街区 高架下空間

※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】

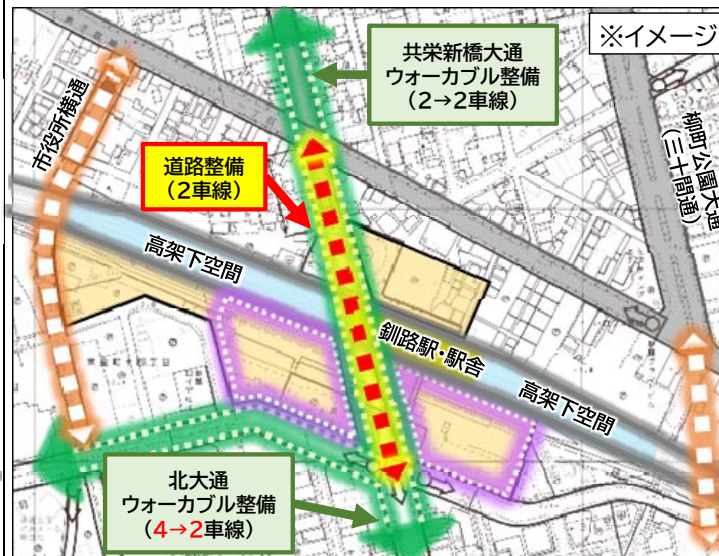
- ・人と公共交通を中心とした歩きやすく居心地のよい街路空間の形成(ウォーカブル)



B案(2車線直線化)

【基本方針】

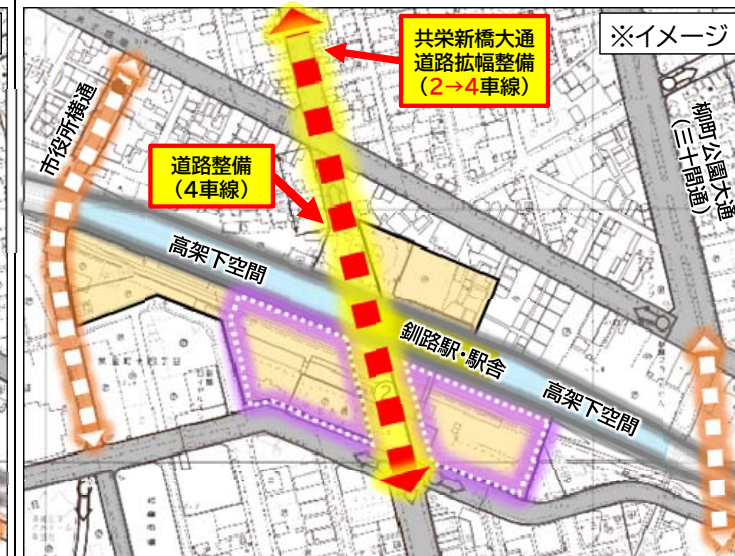
- ・人と公共交通と車の調和のとれた歩きやすく居心地のよい街路空間の形成(ウォーカブル)
- ・鉄道南北の一体化を図り、都心部に訪れる人の利便性向上



C案(4車線直線化)

【基本方針】

- ・南北の一体化を図り、自動車です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ることできる	◎	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ることできる	○	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ることできる	○
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	×

P7

【基本方針】

- | 分類 | 項目 | A案（L字型バス専用） | |
|-------------|---------------------------------------|--|----|
| | | 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 | ◎ |
| 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 | △ |
| | 2 北大通と
共栄新橋大通を
行き交う交通量 | | — |
| | 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 | △ |
| 公共交通
歩行者 | 1 居心地のよい
空間形成 | 駅前と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 | ◎ |
| 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 | ◎ |

- ・ 駅の南側に大きな駅前広場をつくることができる
- ・ ウォーカブルなまちづくりができる

3 JR釧路駅直近の新たな高架下道路の比較検討

P8

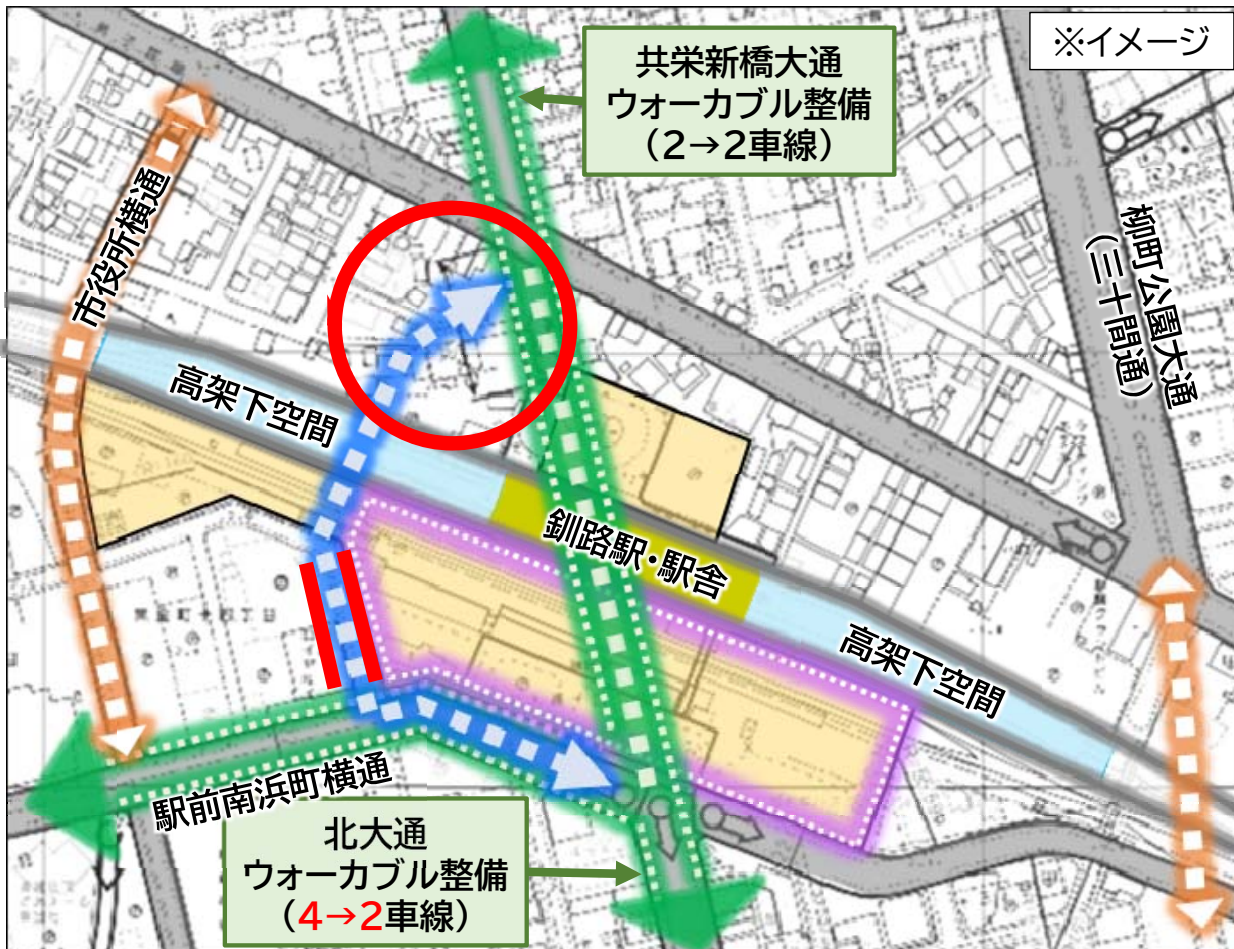
■■■ 新設高架下道路
 ■■■ 新設高架下道路 (L字型バス専用)
 ■■■ 新設高架下道路 (直線化)
 ■■■ 歩行者自由通路
 ■■■ ウォーカブル
 新たな土地利用を想定した街区
 駅南側の大街区
 高架下空間

※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(西側L字型バス専用)※「釧路都心部まちづくり計画(事業構想編)」における最新の検討状況

【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（ウォーカブル）



分類	項目	A案（L字型バス専用）	
		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	◎
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	△
	2 北大通と共栄新橋大通を行き交う交通量		—
	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	△
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	◎
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	◎

・駅前南浜町通に新たな交差点の発生はしない、駅南側の大街区がさらに広がる
 ・バスと一般車の通行が輻輳する（赤色の線）、土地区画整理の範囲（赤色の円）を広げる必要が生じる

3 JR釧路駅直近の新たな高架下道路の比較検討

P9

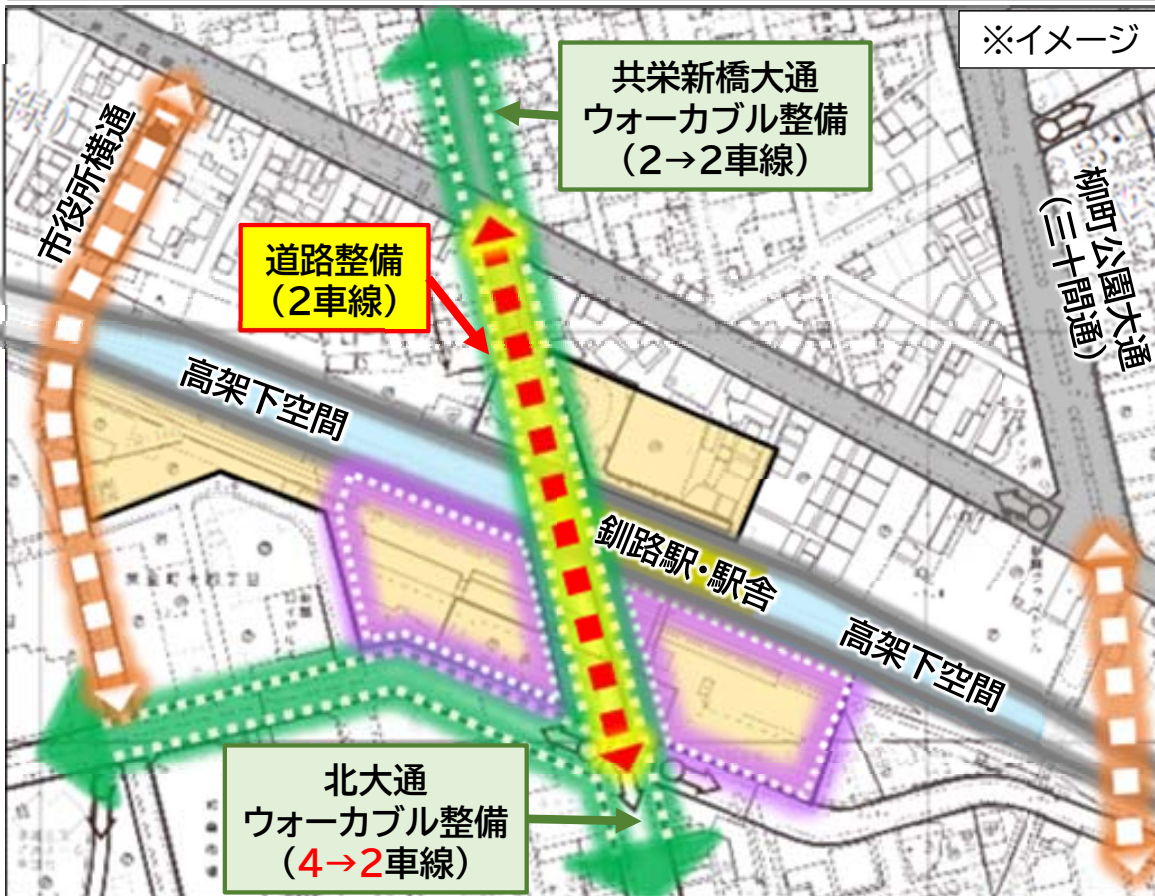
■ 新設高架下道路
 ■ 新設高架下道路 (L字型バス専用)
 ■ 新設高架下道路 (直線化)
 ■ 歩行者自由通路
 ■ ウォーカブル
 ■ 新たな土地利用を想定した街区
 ■ 駅南側の大街区
 ■ 高架下空間

※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

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 (ウォーカブル)
- ・ 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



分類	項目	B案(2車線直線化)	
		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ることできる	○
	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、わかりやすく、駅周辺施設へのアクセス性は向上する	◎
自動車交通	2 北大通と共栄新橋大通を行き交う交通量は増える	北大通と共栄新橋大通を行き交う自動車交通量は増える	○
	3 その他		—
公共交通歩行者	1 居心地のよい空間形成	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	○
事業推進	1 スケジュール	既存計画の見直しに、1年程度の期間を必要とする	○

- ・ 道路網がわかりやすく、鉄道南北のアクセス性が向上する
- ・ ウォーカブルなまちづくりができる

3 JR釧路駅直近の新たな高架下道路の比較検討

P10

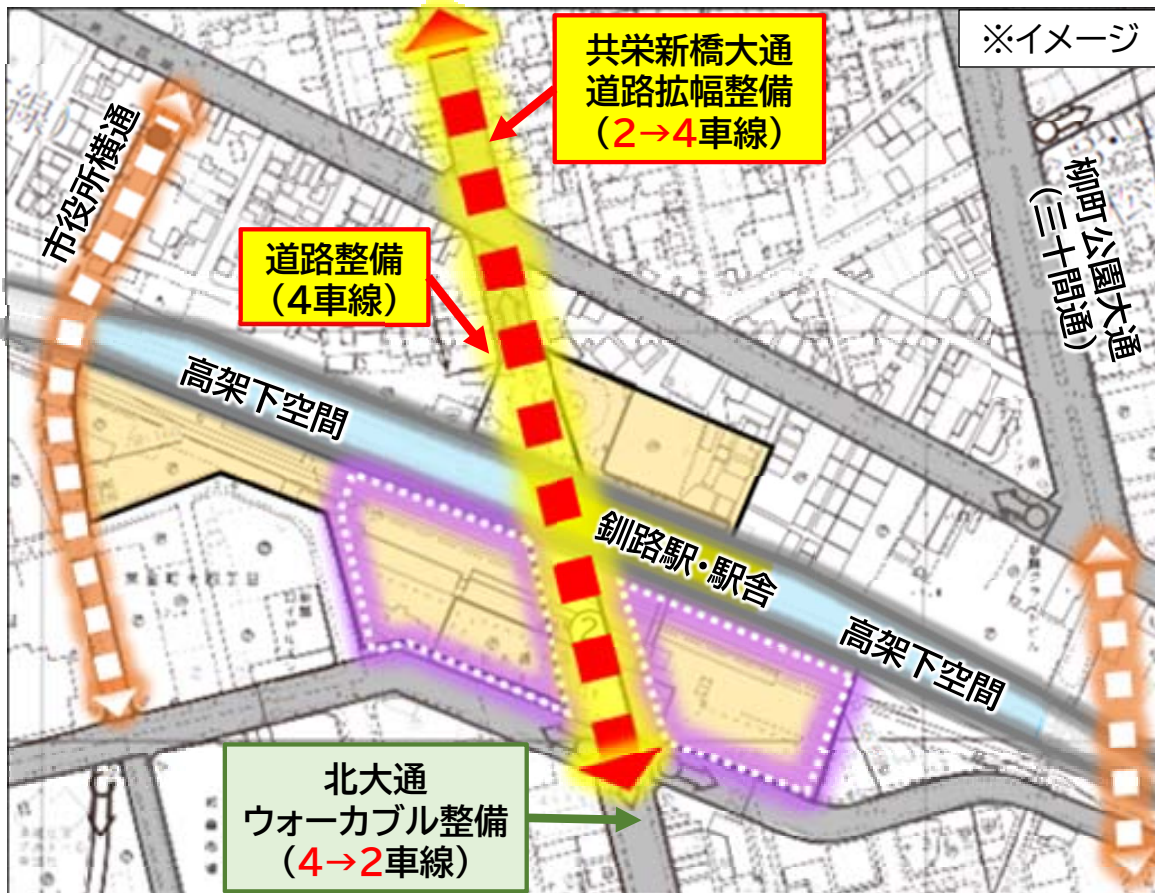
■ 新設高架下道路
 ■ 新設高架下道路 (L字型バス専用)
 ■ 新設高架下道路 (直線化)
 ■ 歩行者自由通路
 ■ ウォーカブル
 ■ 新たな土地利用を想定した街区
 ■ 駅南側の大街区
 ■ 高架下空間

※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

C案(4車線直線化)

【基本方針】

- ・ 南北の一体化を図り、自動車です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	C案（4車線直線化）	
		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ることできる	○
	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、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大きく増える	◎
自動車交通	3 その他	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	×
	1 居心地のよい空間形成	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	△
公共交通歩行者	1 スケジュール	既存計画の見直しに、3年程度の期間を必要とする	×
事業推進	1 スケジュール	既存計画の見直しに、3年程度の期間を必要とする	×

- ・ 駅周辺の交通量を最大限に増やすことができる
- ・ 共栄新橋大通の拡幅整備（2車線→4車線）が必要になる

3 JR釧路駅直近の新たな高架下道路の比較検討(再掲)

P11

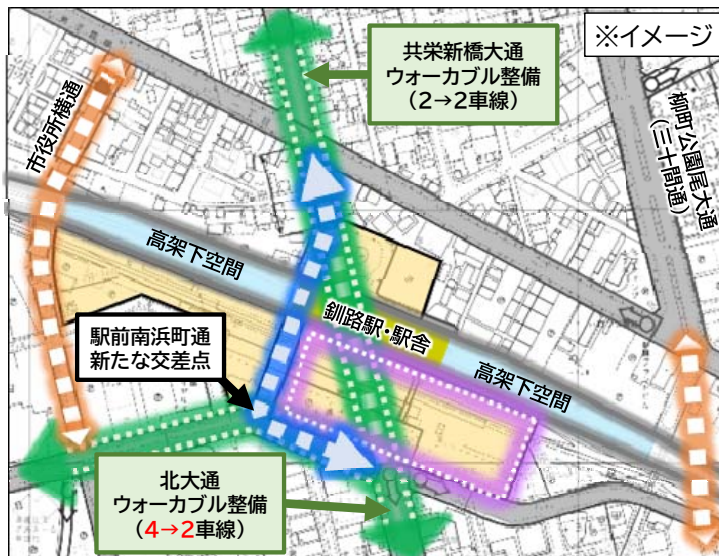
■ 新設高架下道路
 ■ 新設高架下道路 (L字型バス専用)
 ■ 新設高架下道路 (直線化)
 ■ 歩行者自由通路
 ■ ウォーカブル
 ■ 新たな土地利用を想定した街区
 ■ 駅南側の大街区
 ■ 高架下空間

※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)※既存計画

【基本方針】

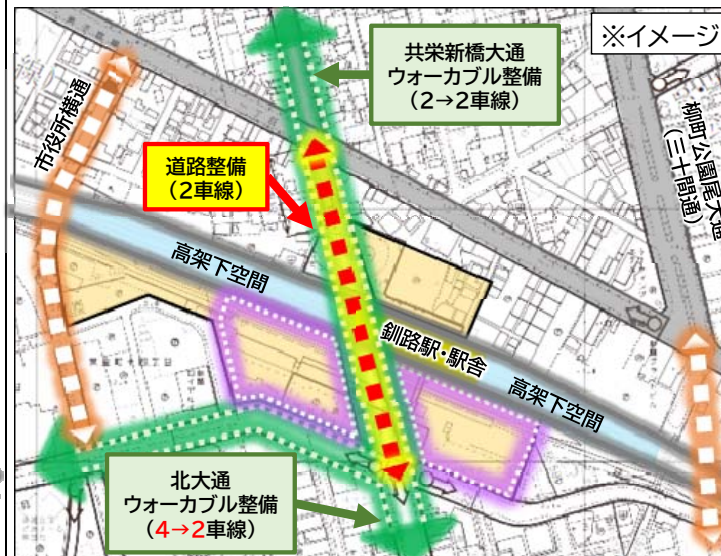
- ・人と公共交通を中心とした歩きやすく居心地のよい街路空間の形成(ウォーカブル)



B案(2車線直線化)

【基本方針】

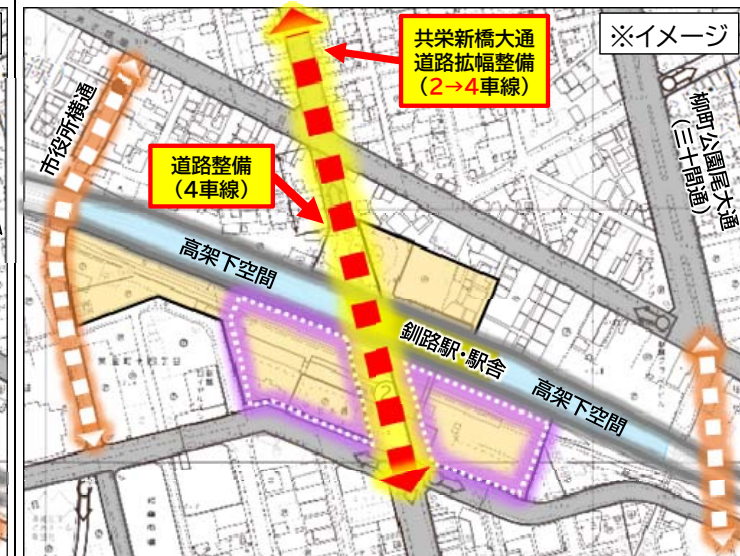
- ・人と公共交通と車の調和のとれた歩きやすく居心地のよい街路空間の形成(ウォーカブル)
- ・鉄道南北の一体化を図り、都心部に訪れる人の利便性向上



C案(4車線直線化)

【基本方針】

- ・南北の一体化を図り、自動車です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ることできる	◎	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ることできる	○	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ることできる	○
	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つぐ通行できず、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つぐ通行でき、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つぐ通行でき、わかりやすく、駅周辺施設へのアクセス性は向上する	◎
自動車交通	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	×

4 今後のスケジュール(市民説明、意見募集、新設高架下道路方針決定)**P12**

以下の日程で、市政懇談会および市民説明会を開催しています。

項目	回	日	時	場 所
市政 懇談会	1	7月7日 (月)	午後2時 ～ 午後3時30分	昭和会館大広間
	2	7月8日 (火)	午後2時 ～ 午後3時30分	寿生活館集会室
	3	7月9日 (水)	午後2時 ～ 午後3時30分	はまなす会館大広間
	4	7月9日 (水)	午後6時 ～ 午後7時30分	まなぼっと幣舞705・706号室
	5	7月22日 (火)	午後6時 ～ 午後7時30分	音別町コミュニティセンター研究室1・2・3
	6	7月24日 (木)	午後3時 ～ 午後4時30分	阿寒湖まりむ館会議室トーラサンペ・ユーカラ
	7	7月24日 (木)	午後6時 ～ 午後7時30分	阿寒町公民館1階大ホール
市民 説明会	1	7月18日 (金)	午後6時 ～ 午後7時30分	交流プラザさいわい3階大ホール
	2	7月23日 (水)	午後2時 ～ 午後3時30分	コア大空学習室兼会議室A・B
	3	8月1日 (金)	午後2時 ～ 午後3時30分	コア鳥取学習室兼会議室A・B

【意見募集】

駅直近の高架下道路の整備方針を中心に、「釧路都心部まちづくり計画」について、WEB方式で意見を募集しています。

- ・ 募集期間 7月7日(月曜日)～8月3日(日曜日)
- ・ 下記のURL、または、右記の二次元バーコードから、お願いします
<https://logoform.jp/form/5Kjn/1085920>

