

釧路都心部まちづくり計画

【事業構想編】

(素 案)

2020（令和2）年11月

釧 路 市

目 次

第1章 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】とは

- 1-1 【事業構想編】とは1
- 1-2 【事業構想編】の位置づけ2
- 1-3 【基本構想編】の概要3

第2章 都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針

- 2-1 都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針7

第3章 将来の釧路駅周辺の姿と都心部交通ネットワーク

- 3-1 鉄道高架を基本とした釧路駅周辺の姿11
- 3-2 都心部交通ネットワーク14

第4章 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けて

- 4-1 再整備に向けた基本的な考え方・コンセプト17
- 4-2 再整備に向けた空間・交通再編の方針22

第5章 北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）の活性化に向けて

- 5-1 活性化に向けた基本的な考え方27
- 5-2 活性化に向けた空間再編・利活用の方針28

第6章 都心部まちづくりの施策展開に向けて

- 6-1 施策展開に向けたロードマップ31
- 6-2 市民・行政・民間の役割と推進体制34

第1章 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】とは

1-1 【事業構想編】とは

釧路都心部まちづくり計画は、釧路駅周辺を中心とする都心部を釧路市の「顔」として、また、ひがし北海道の玄関口として、市民、行政、民間事業者がその将来の姿を共有し、連携して活性化に取り組むための指針です。

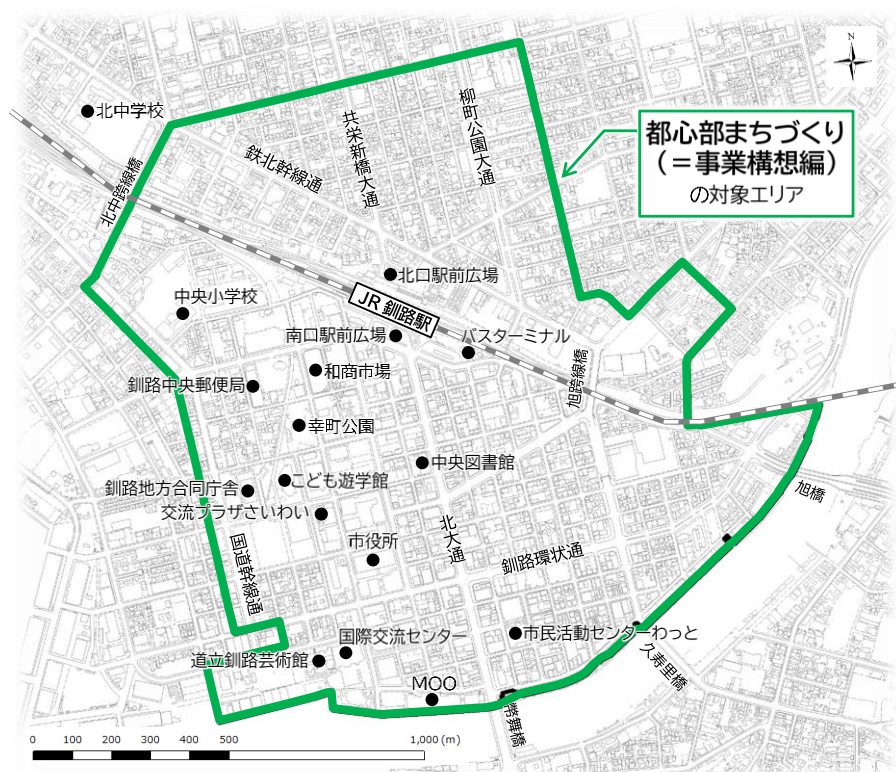
この計画は、【基本構想編】と【事業構想編】の二部構成からなるもので、【基本構想編】は、都心部の将来の望ましい姿とその実現に向けたまちづくりの方向性及び施策の考え方を示すものとして、2018年度（平成30年度）に策定しました。

【事業構想編】は、【基本構想編】で示す釧路駅周辺を中心とする都心部の将来像の実現を目指すものとして、釧路駅周辺（ゲートウェイ）や駅前広場、北大通、共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）に着目し、釧路駅周辺の鉄道施設、都心部交通ネットワーク、土地区画整理の3つの柱からなる事業構想として位置付けます。

また、【基本構想編】で示された施策の考え方を基本として、都心部の活性化、コンパクトなまちづくりの推進、跨線橋の老朽化への対応、防災・減災への対応などの視点から、各施策のロードマップを示し、市民、行政、民間事業者が連携して施策を検討・具体化し、都心部まちづくりを推進するためのアクションプランとして位置付けます。

なお、【事業構想編】と同時期に策定した「都心部地区交通戦略」は、駅前広場、北大通、共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）における公共空間再整備や公共交通関連の施策を取り扱うものであり、都心部まちづくりの一端を担うものです。そのため、【事業構想編】の内容は、「都心部地区交通戦略」に位置付けられた施策を包含し、緊密に連携して都心部まちづくりを推進するものとします。

図表 都心部まちづくり
計画の対象エリア



1 - 3 【基本構想編】の概要

①めざす都心部の将来像

【基本構想編】において、都心部の将来像は『ひがし北海道の顔となる“人”が集う交流とにぎわいの拠点、多様なライフスタイルに対応した豊かな暮らしの拠点を形成し、次世代に継承することを目指す』こととしています。

計画の愛称

基本構想編の概要

リ
ン
ク
RINK 釧路

Re:Innovation to Next generation , central Kushiro
～次世代に向けた釧路都心部のRe・Innovation～

都心部は、釧路・根室連携地域の中核拠点として、ひがし北海道における陸・海・空の交通をつなぎ、買物、通院、飲食・娯楽、観光など、多様な目的で訪れる市民や来訪者の暮らしや滞在を支える重要な役割を担っています。

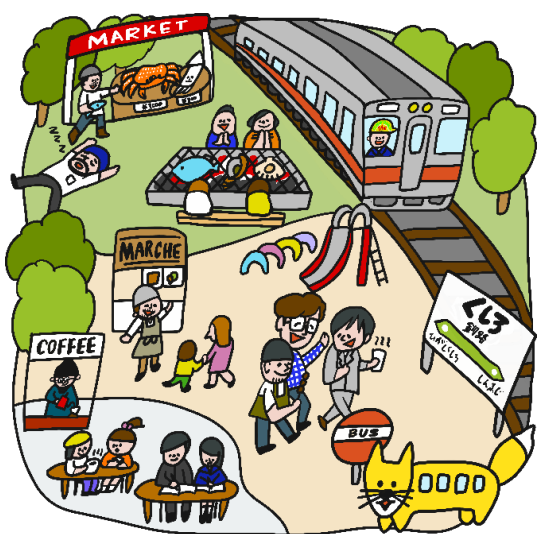
都心部では、高度経済成長期の1960～70年代にかけて、釧路駅周辺の基盤整備（跨線橋の架橋等）や、北大通の都市改造（道路拡幅や沿道建物の再開発等）など、釧路駅を核に、人口増加や自動車社会の到来に対応したInnovation（革新）が進み、多くの人が往来するひがし北海道の拠点として栄えてきました。

しかしながら、人口減少・超高齢化社会の到来、都市の郊外化など様々な要因により、都心部にかつての人の往来がなくなっています。また、約50年前に整備した交通インフラの老朽化や大規模災害発生リスクの高まりへの対応など、先送りできない課題が顕在化しつつあります。

これらの課題や、いま・これからの新しい時代に対応した釧路都心部のRe・Innovation（再生）を公民連携により推進します。そして、ひがし北海道の顔となる“人”が集う交流とにぎわいの拠点、多様なライフスタイルに対応した豊かな暮らしの拠点を形成し、次世代に継承することを目指します。

都心部の将来像に基づくまちの未来のイメージ（一部）

釧路駅前のイメージ



釧路駅の南北の広場がつながり、駅から、バスターミナルから、北大通から、駅の“裏”だった駅北から、多くの人が行き来しています。

観光客で賑わう市場、仕事帰りや乗り継ぎついでにふらっと買い物できるスーパー、学生が勉強したり友達とおしゃべりできるカフェなど、駅前には、釧路駅を訪れる様々な人が思い思いの時間を過ごすことができます。

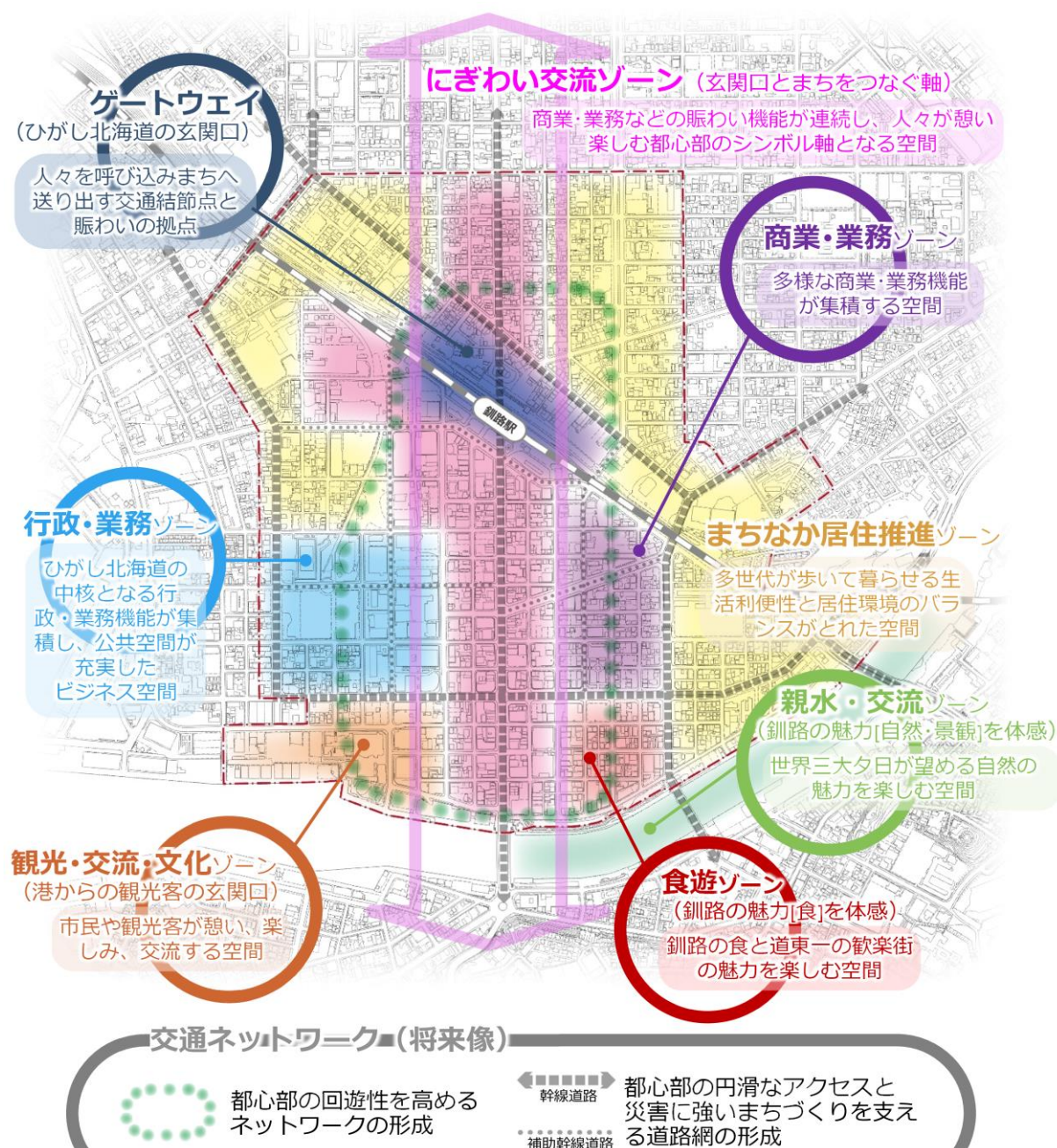
駅前広場では、日常的に行われる地産マルシェ、炉端焼きの屋台、コーヒースタンドなどで賑わっています。出店しているのは、地元の生産者とのつながりを生かして釧路の「食」の魅力を発信している若い人たちです。周りでは子どもたちが広場の芝生で遊んでいて、親子連れの賑やかな笑い声が聞こえてきます。

②施策展開に向けたゾーニング及びネットワークの設定

【基本構想編】では、各ゾーンの個性や特徴を明確にし、各ゾーンの相互間のネットワークづくりを進めることによって、活気とにぎわいの創出を目指します。

ゾーニング及びネットワークの設定

基本構想編の概要

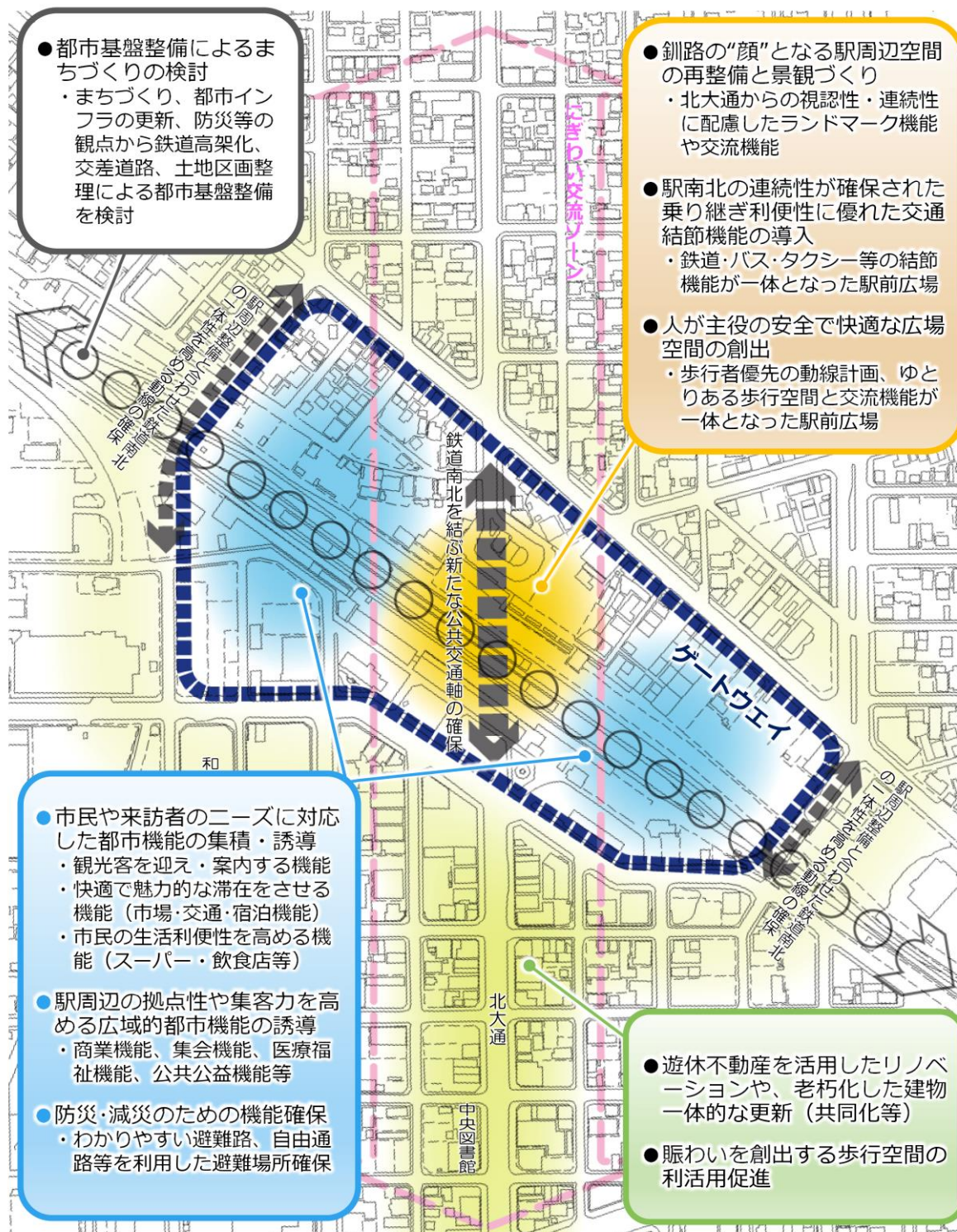


③釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備イメージ

【基本構想編】では、釧路駅周辺を「ゲートウェイ（ひがし北海道の玄関口）」として位置づけ、釧路駅周辺の再整備に係る施策のイメージをとりまとめました。

釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備イメージ

基本構想編の概要



④施策の方向性・実現に向けた行動目標

【基本構想編】では、将来像実現に向けたまちづくり方針を6つ掲げ、それに基づく施策の方向性を整理しています。

施策の方向性

基本構想編の概要

施策の方向性及び概略スケジュール	
まちづくり方針	▶ 事業化に向けてすぐ始めるもの 公民連携 〔公民連携により推進する取組〕 ▶ 都心部まちづくり計画【事業構想編】 (2019(平成31)年度以降策定予定)
ひがし北海道の拠点として、圏域の中核機能を担い、観光客の玄関口となるまち	▶ 釧路・根室連携地域の中核として、また釧路の“顔”となる駅前空間の再整備と景観づくり ▶ 駅周辺の拠点や集客力を高める広域的・高次都市機能の誘導 ▶ 市民や来訪者の利便性やニーズに対応した都市機能の集積や誘導 ▶ 防災・減災のための機能確保
商業・業務・観光機能が集積する賑わいあるまち	▶ 公民連携 商業機能等の事業活性化に向けた取組推進（店舗改築・再開発・創業支援等） ▶ 公民連携 商業・業務機能の利便性を図る環境づくり（既存ストックの活用による都市基盤整備等） ▶ 公民連携 既存ストック活用、公共施設の複合化、店舗の共同化等による都市機能の更新 ▶ 公共施設等の既存ストックを活用した広域的都市機能の誘導・充実 ▶ 公民連携 公共空間等を活用したおもてなしと交流の場づくり ▶ 公民連携 食を楽しむ魅力的な空間づくりと市民、観光客が集まる賑わいの場づくり
自然環境や景観に優れた緑豊かな魅力あるまち	▶ 釧路の豊かな自然を楽しめ親水空間の形成 ▶ 都心部への滞在促進と自然や景観などの魅力を提供する空間の形成 ▶ 公民連携 住宅ストックを活用した長期滞在者等の受け入れ物件の確保
生活利便性が高く、歩いて暮らせるまち	▶ オープンスペース等を一体的に活用した滞留空間や歩行者ネットワークの形成 ▶ 良質な都市型住宅の供給促進 ▶ 生活利便施設の維持・誘導
交通結節機能が高く、市民や来訪者の交流の拠点となるまち	▶ 駅南北の連続性や乗り継ぎ利便性に配慮した交通結節点の整備 ▶ 公民連携 賑わいを創出する歩行空間の利活用促進と公共交通網の再編 ▶ MICEの誘致・開催促進による国際交流の促進 ▶ クルーズ船の誘致による観光ポテンシャルの発揮 ▶ 観光イベントの実施による観光振興と賑わいの創出
災害に強く安全・安心に暮らせるまち	▶ わかりやすい道路網の形成、防災・減災の機能のための機能確保 ▶ 大規模地震発生時の緊急避難及び緊急物資輸送機能 ▶ 災害時に円滑に避難できる都市基盤の整備推進

第2章 事業構想編の基本方針

2-1 事業構想編の基本方針

【事業構想編】は、釧路駅周辺の鉄道施設、都心部交通ネットワーク、土地区画整理の3つの柱からなる事業構想です。【基本構想編】における都心部まちづくりの基本理念やゾーニングの基本的な考え方を踏まえ、「人と公共交通が主役」「人々が憩い楽しむシンボル軸となる空間」をキーワードとして、事業構想編の基本方針を定めます。

都心部の将来像＝都心部まちづくりの基本理念【基本構想編】

リンク **RINK** 釧路 Re:Innovation to Next generation, central Kushiro
～次世代に向けた釧路都心部のRe・Innovation～

ひがし北海道の顔となる“人”が集う交流とにぎわいの拠点、多様なライフスタイルに対応した豊かな暮らしの拠点を形成し、次世代に継承することを目指す。

ゾーニングの考え方【基本構想編】

【釧路駅周辺】 ゲートウェイ

(ひがし北海道の玄関口)

市民や圏域住民、観光客など、様々な目的で都心部を訪れる人々を呼び込み、まちへ送り出す「人が主役」となる賑わいの拠点の形成を目指す。

【駅前広場、北大通～共栄新橋大通等】

にぎわい交流ゾーン

(玄関口とまちをつなぐ軸)

北大通等の沿道を中心としたエリアを、玄関口とまちをつなぐ軸とし、様々な目的を持った人々が憩い楽しむシンボル軸となる空間の形成に向けて、歩行空間の利活用促進に向けた施策等を推進する。

事業構想編の基本方針

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

- 鉄道高架化を基本とし鉄道南北の一体化を図りにぎわいの拠点を形成します。
- 自動車と緩やかに共存しながら、道路空間を人と公共交通中心のウォークアブルな空間とし、居心地がよく歩きたくなるまちなかへの再編を進めます。
- 「市民」「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。
- わかりやすい道路網の形成による、防災・減災に資するまちづくりを進めます。

鉄道高架化を基本に鉄道南北の市街地の一体化を図り、 都心部の活性化や安全性を高めます

幣舞橋から北大通、JR釧路駅周辺、さらに共栄新橋大通へとつながる動線は、釧路市の自然、歴史、文化、生活を最も感じさせる都市軸です。この軸線上に広がる都心部は、幣舞橋の上流には、釧路川リバーサイドの美しい景観が存在し、下流には、釧路の海に沈む美しい落陽を眺めることができ、東側の美しい台地には花時計、そして西側の陸域には、中心商業業務地が広がり、その先に交通結節機能を有するJR釧路駅が存在するなど、自然と都市が調和した国内でも有数の美しいまち並みを形成しています。

また、都心部には商業機能や、釧路地方合同庁舎や市役所に代表される行政機能のほか、教育・文化機能、観光交流機能、都心居住機能など様々な機能が集積し、この地区がもつポテンシャルは非常に高いものと考えられます。

これらのことから、都心部は、長い歴史の中で育まれた市民固有の文化財産であり、今後も不変なものとして、維持活性化を図る必要があります。

【鉄道南北の市街地の一体化と防災・減災について】

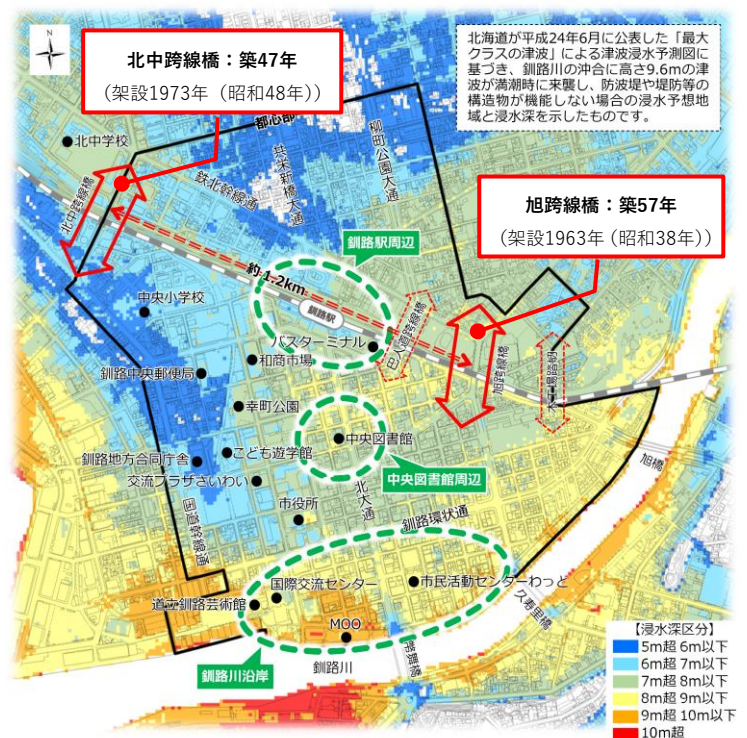
都心部は、南北の市街地が鉄道により分断されており、そのことが一体的な発展を阻害する要因となっています。

現在の鉄道南北の自動車交通の主軸である旭跨線橋（約3.2万台/日）及び北中跨線橋（約1.3万台/日）は、更新時期（供用後50年前後を経過）を迎えており、将来を見据えた持続可能な都市インフラの再構築が喫緊の課題となっております。

また、都心部では、大津波が発生した場合5～9m程度の浸水深が予測されており、鉄道南北の避難経路が限定されている現在の道路網（跨線橋2本など）では、円滑な避難に支障が生じることが想定されます。

以上を踏まえ、鉄道南北の分断解消・一体的発展、防災・減災等の視点から、鉄道高架化を基本とした交通体系の再編に取り組むことが都心部活性化の重要な視点と考えています。

図表 都心部における津波浸水予測、
鉄道南北の避難経路及び跨線橋の老朽化状況



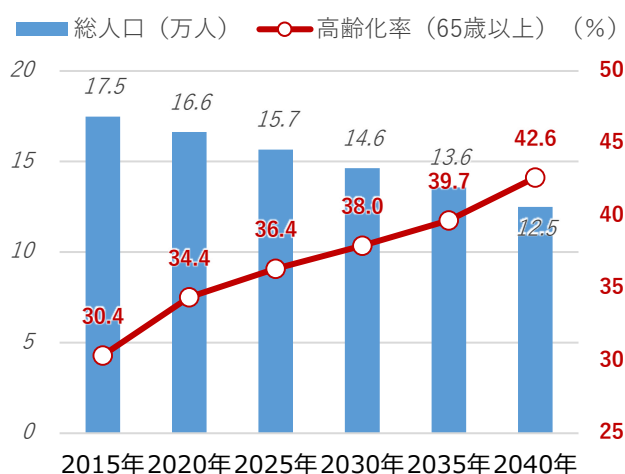
自動車と緩やかに共存しながら公共交通・人中心のまちづくりを進めます

都心部まちづくり計画は、【基本構想編】における都心部の将来像「R I N K 釧路」の理念のもと、今から20年先を見据えた次世代に向けたまちづくりを進めるものです。

20年後(2040年)の本市は、高齢化率(65歳以上人口割合)が4割を超えると予測されています。市民の自動車利用率が約7割と日常生活の移動手段が車中心であることを踏まえると、将来を見据え、老若男女が車に頼らなくても都心部へアクセスできる環境を整えていくことが必要です。同時に、都心部を訪れば、様々な日常の用事を済ませることができる場として、拠点づくりを進めることが必要です。そのため、本市では立地適正化計画や地域公共交通網形成計画・再編実施計画と整合を図りながら、都心部の拠点づくりと公共交通に軸足を置いたまちづくりを推進しています。

立地適正化計画では、「歩いて暮らせる便利で持続可能なコンパクトシティ・くしろ」を目指し、中央図書館の都心部内に誘導しました。

図表 釧路市の総人口及び高齢化率の将来推計



出典：2015年は国勢調査実績値、2020年以降は社人研推計値

【都心部の自動車交通とまちづくりについて】

現在の道路網は都心部に多くの広域交通を引き込む構造となっており、東西南北から1日1～2万台以上の通過交通が流入しています。これらの通過交通は、都心部における人の流れを分断しており、にぎわい創出や交通安全を確保する上での課題となっています。

そのため、都心部まちづくり計画では、市民生活や地域経済の動脈である物流を支える自動車交通の円滑化を図りつつ、コンパクトシティの推進のため、不要な通過交通の過度な流入を抑制し、人と公共交通を中心としたまちづくりを進めることとしています。

以上より、釧路駅周辺や北大通、共栄新橋大通などにおいては、重点的に人と公共交通中心のまちづくりを進め、一部区間では、公共交通（バス）専用道路の配置を計画空間の再編を実施した他都市の事例では、効果も確認されています。

このような取り組みは、鉄道高架化などによる抜本的な交通体系及び駅前空間の再編、公共交通との連携によってのみ実現できるのもであると考えています。

図表 都心部における自動車交通の現況



出典：自動車交通量は道路交通センサス等のデータに基づく

第3章 将来の釧路駅周辺の姿と都心部交通ネットワーク

3－1 鉄道高架を基本とした将来の釧路駅周辺の姿

【事業構想編】の基本方針に基づく、鉄道高架化を基本とした、将来の釧路駅周辺（ゲートウェイ）及び北大通、共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）のイメージ図を示します。

今後、各関係機関と施設の利活用方針について協議を行い、施設整備の具体化に向けた検討を進めます。

基本方針に基づく釧路駅周辺（ゲートウェイ）南側のイメージ

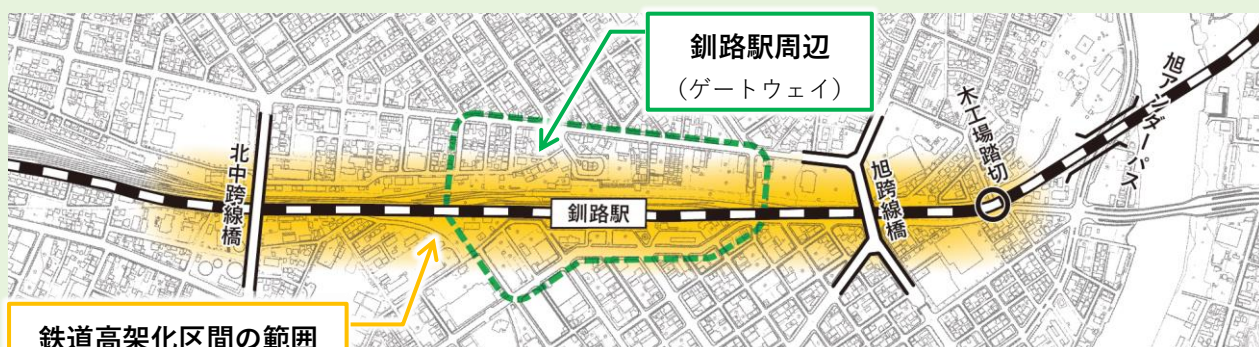


【イメージの解説】

- 釧路駅周辺の既存の公共空間や鉄道高架化などにより生まれる新たな土地を土地区画整理により再編し、既存の車中心から人と公共交通中心の空間に再編します。
- 釧路の「顔」となるオープンスペースにより、市民や来訪者が憩い楽しめる空間を創出します。
- 高架下バスターミナルにより、鉄道とバス、バス相互の乗継利便性を向上し、また、一般車駐車場などにより、自動車と緩やかに共存する環境を整えることで、誰もが都心部へアクセスしやすい交通結節機能の導入を進めます。
- 高架下の自由通路により、鉄道南北の歩行者や自転車の動線を確保し、都心部に新たな人の流れを創出します。
- ひがし北海道の賑わいの核となる公共公益機能や民間事業者との連携による拠点機能の導入、冬季における居場所づくりを進めます。



鉄道高架化区間のイメージ



鉄道高架化区間の範囲
(北中跨線橋～木工場踏切)

基本方針に基づく北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）のイメージ

※イメージ※



出典：国土交通省資料（官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集2018年3月）

【イメージの解説】

- 鉄道高架化を基本とした交通ネットワークの再編により、都心部内への通過交通の抑制を図り、シンボルロードである北大通の道路機能を自動車から人と公共交通中心にシフトします。
- 道路機能の見直しにより、車道を2車線化し、新たに創出される歩行空間を賑わいと交流を育む広場のように憩い楽しめる空間として、街路空間の再編を図ります。
- 市民、地元商店街や民間団体などと連携し、地域ニーズに即した歩行空間の利活用や沿道アクセスしやすい駐車スペースの確保などを進めます。

整備前の道路状況（現況）

※本町1丁目側（片側2車線の4車線）



整備後の道路イメージ

※本町1丁目側（片側1車線の2車線）



出典：敦賀市

①都心部における交通の現況と課題について

特に、旭跨線橋を経由する南北の自動車交通と駅前南浜町通や旭橋通を経由する東西の自動車交通が、歩行者が多く行き交う釧路駅前や本市のシンボルロードである北大通に流入しています。

鋼路駅前に流入する通過交通の様子

[illegible]

14

②将来の都心部交通ネットワーク

都心部交通ネットワークの基本的な考え方

○都心部への通過交通の流入を抑制し、歩行者の安全性や往来の確保、釧路駅周辺及び北大通、共栄新橋大通などの賑わい創出を支える交通環境の形成を目指します。

○都心部の骨格となる『都心部環状道路』及び『都心部放射道路』を整備します。

- ・ 国道などの幹線道路で構成し、跨線橋の平面化や道路改良などにより、広域交通の円滑化や通過交通の流入を抑制します。

○都心部への円滑なアクセスやウォーカブル化により賑わいを創出する『都心部南北（東西）道路』を整備します。

- ・新たに高架下道路を2路線整備することにより、鉄道南北の一体化を図るとともに、道路改良により、都心部環状道路などから都心部及び釧路駅へのアクセスを向上します。
- ・北大通などの歩行空間を拡幅し、ウォーカブル化を図り、歩行空間を憩い楽しめる空間とすることで、賑わいを創出します。

○釧路駅周辺（ゲートウェイ）の南北を連絡する新たな高架下道路は、公共交通（バス）専用道路として整備することにより、賑わいの核となる人と公共交通中心の広場空間を創出するとともに、安全安心なバス環境を創出します。



○バス専用道路のイメージ

駅直近に整備する新たな高架下の道路は『バス専用道路』を基本的な方向とし、一般車が通行しない歩行者と公共交通のための空間として、人と公共交通が中心の居心地のよい駅前空間の実現を目指します。

図表 バス専用道路（タクシー走行可）のイメージ：姫路駅（兵庫県姫路市）の事例



出典：姫路市

○公共交通政策との連携

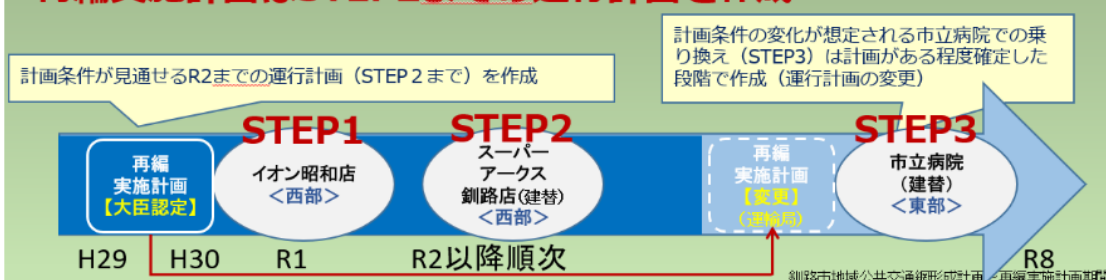
『バス専用道路』の整備により、これまで大きな迂回が生じていた鉄道南北のバスルートの改善を図るとともに、釧路市地域公共交通網形成計画・再編実施計画との連携により、釧路駅と郊外の乗換拠点を基点としたバス路線網の再編を進め、公共交通の利便性向上を図ります。

図表 釧路市地域公共交通再編実施計画におけるバス路線網の再編計画

《段階的に運行サービスを高めるバス路線網の再編計画の基本的な考え方》



再編実施計画はSTEP2までの運行計画を作成



第4章 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けて

4-1 再整備に向けた基本的な考え方・コンセプト

①基本的な考え方

釧路駅周辺（ゲートウェイ）の空間再編、交通再編や機能配置について、市民、民間事業者と連携して検討を進めます。

空間再編・交通再編・機能配置の基本的な考え方

【空間再編（土地利用）】

- 鉄道高架事業及び土地区画整理事業による駅周辺再整備を進め、駅前にオープンスペースと一体となった大街区や、新たな土地利用を想定した街区を創出します。

【交通再編（都市基盤）】

- 道路基盤は、高架下の新設道路の整備により、駅アクセス、鉄道南北の往来を図り、また、駅施設高架下に自由通路を整備し、歩行者、自転車の動線の創出を検討します。
- 駅直近の新設道路は公共交通（バス）専用道路とし、歩行者や公共交通を優先した駅前空間整備を検討します。

【機能配置（交通結節機能、公共公益・生活利便・観光交流機能、防災機能など）】

- 導入機能は、公共側で交通結節機能（高架下バスターミナル＋一般車・タクシー用交通広場）やひがし北海道の賑わいの核となる公共公益機能などについて検討を進めます。
- その他の機能については、民間事業者との連携により、市民生活の利便性向上に資する機能やひがし北海道の玄関口にふさわしい機能の導入を検討します。
- また、災害発生時には、公共交通（バス）専用道路を一般車の避難路や緊急車両の通行路として利用できる運用を検討するほか、防災・減災に資するまちづくりについて検討します。

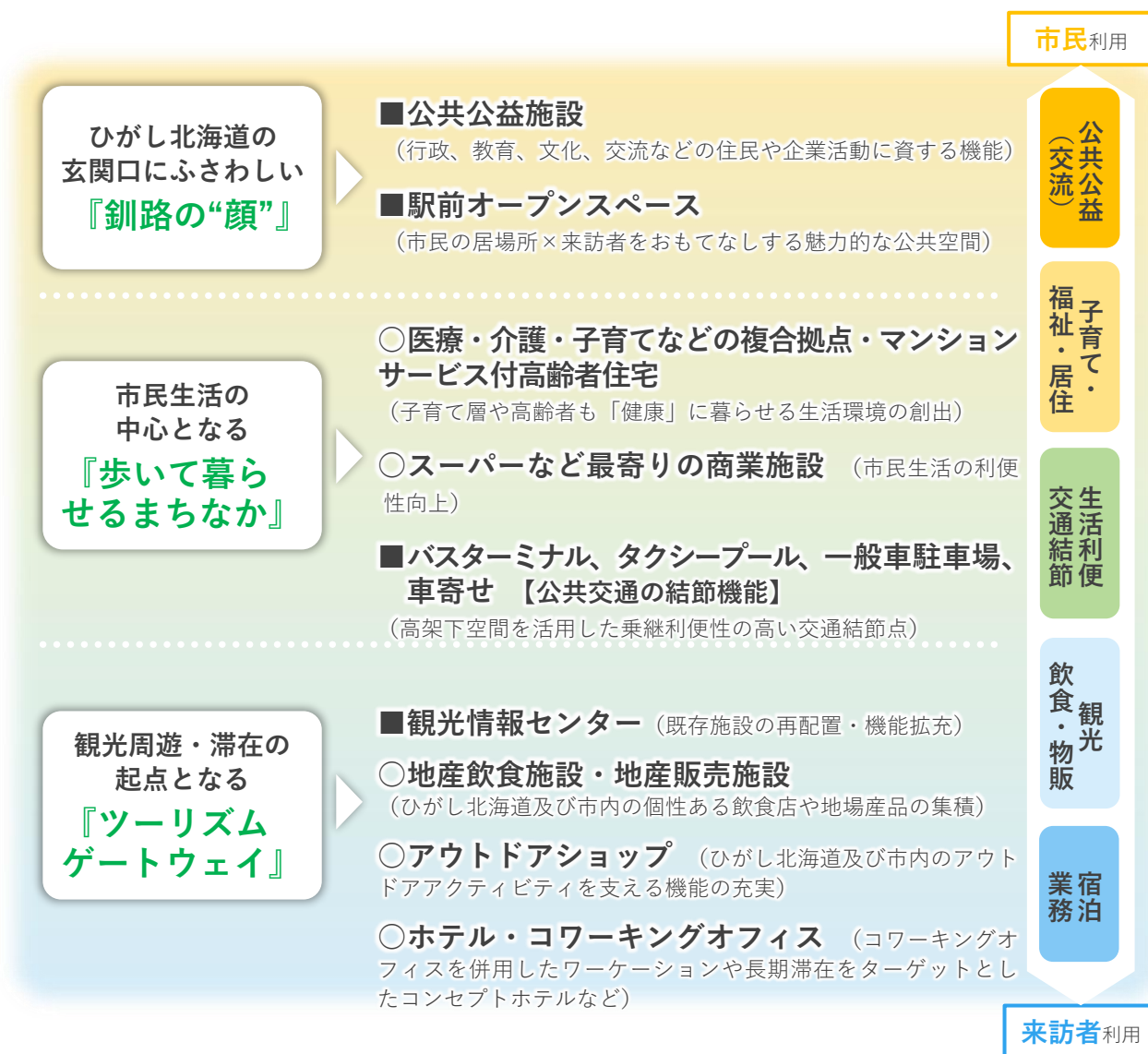
②導入機能の検討に向けたコンセプト

以下のコンセプトに基づき、釧路駅周辺（ゲートウェイ）への導入機能の検討を進め、釧路駅周辺（ゲートウェイ）の拠点づくりを進めます。

釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備のコンセプト

- ◎ひがし北海道の玄関口にふさわしい『釧路の“顔”』の形成
- ◎市民生活の中心となる『歩いて暮らせるまちなか』の形成
- ◎観光周遊・滞在の起点となる『ツーリズムゲートウェイ』の形成

図表 釧路駅周辺（ゲートウェイ）における主な導入機能のイメージ



【凡 例】 ■公共側で導入検討を進めるもの ○民間事業者との連携により導入検討を進めるもの

図表 釧路駅周辺（ゲートウェイ）における主な導入機能に関する参考事例

ひがし北海道の
玄関口にふさわしい
『釧路の“顔”』

【事例】日向市駅前広場【日向市】
（駅前広場と一体となった駅前オープンスペース）



【事例】富山グランドプラザ【富山市】
（全天候型の屋内広場のある市民交流施設）



【事例】姫路駅【姫路市】
（駅からの眺望確保）



市民生活の
中心となる
『歩いて暮ら
せるまちなか』



【事例】キタカラ【稚内市】
（商業・飲食、子育て・福祉機能の複合施設（駅ビル））



【事例】佐賀駅バスセンター【佐賀市】（高架下バスターミナル）



観光周遊・滞在の
起点となる
『ツーリズム
ゲートウェイ』

【事例】小清水ツーリストセンター【小清水市】
（アウトドアショップ併設の情報観光センター）



【事例】富良野マルシェ【富良野市】
（地産販売施設）



【事例】UNPLAN Village【小谷村】
（ワーケーション対応のコワーキングスペース併設ホテル）



③駅前広場再整備の方針

コンセプトに基づく各種機能配置を考慮しながら、現状の釧路駅・駅前広場（釧路駅前バスターミナルなど）の利用特性や市民ニーズなどを踏まえた駅前広場再整備の方針を整理します。

駅前広場再整備の方針

- バス乗降場は一箇所に集約するとともに、駅の近くへ配置します。
- 交通結節機能の集約を図り、需要に応じた適切な規模※を確保することで人と公共交通中心の駅前空間を創出します。
- 新たな高架下道路からアクセスできるタクシー乗降場や一般車駐車場・車寄せを確保し、駅アクセスの利便性を高めます。
- これらの交通結節機能は、高架下空間への配置を基本とし、乗継利便性を確保します。

※タクシー、一般車（送迎利用）は利用実態を調査し、需要を把握したうえで必要な規模を検討します。また、バスは交通事業者との協議により、必要な施設数を検討します。

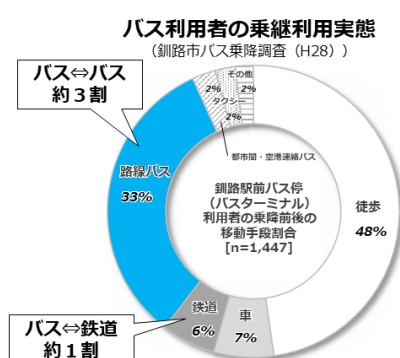
駅前広場の利用特性・市民ニーズ

【釧路駅・駅前広場の利用特性】

- 南北の駅前広場にはバス結節機能がなく、バスターミナルにその機能が集約
- バスターミナルに13台の乗降場がありバス相互の乗継利用の割合は約3割
- 待合所が隣接建物1階に設置され、バスの乗継利便性が確保されている

【駅前広場に対する市民ニーズ】

- 歩行者に配慮した環境空間、自動車での送迎利用や、乗継利便性の確保などの多様なニーズへの対応が必要



乗り継ぎ利用実態と駅前広場に対する市民ニーズ

駅前広場に対するニーズ (望むもの) (釧路市のまちづくりに関するアンケート調査 (H29))

	市民 [n=1,491]	バス利用者 [n=167]	鉄道利用者 [n=56]
1位	憩いの場 (52%)	歩行者の安全性 (56%)	乗継の利便性 (39%)
2位	送迎利用 (44%)	憩いの場 (44%)	憩いの場 (36%)
3位	歩行者の安全性 (37%)	イベントスペース (34%)	イベントスペース (34%)

※ () 内の数値は回答割合を示す (複数回答)

【その他まちづくりの視点から求められる駅前広場の役割】

- 釧路市の“顔”となる玄関口として、北大通からの視認性・シンボル性を確保

○駅前広場の現況と課題について



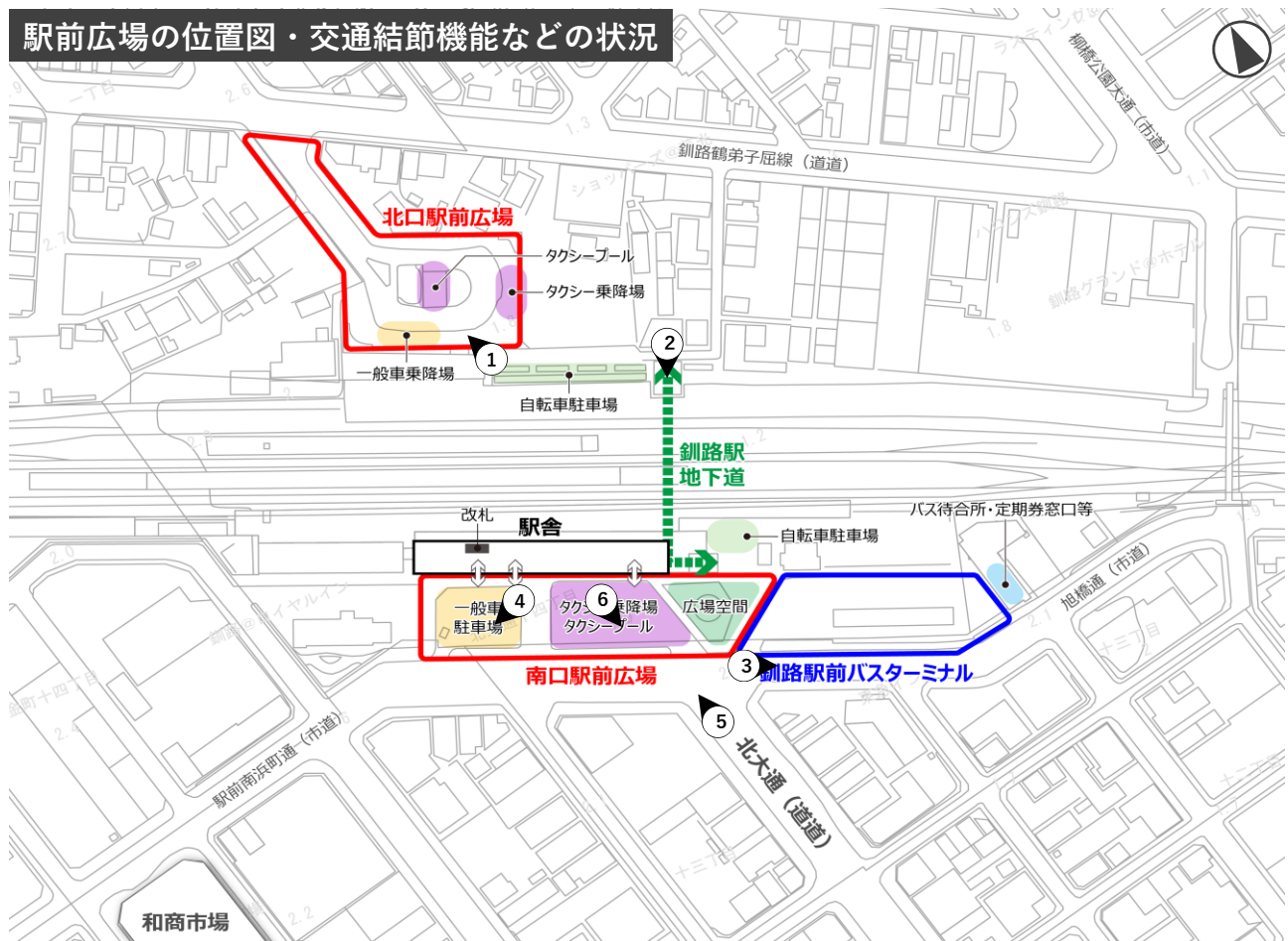
駅舎やバスターミナルから離れており、交通結節機能や広場空間が活かしきれていない



駅直近の鉄道南北を結ぶ歩行者動線は地下道のみで、駅周辺の円滑な移動・回遊性が確保されていない



駅舎との連続性が乏しく、交通結節機能が活かされていないほか、路面や上屋などの老朽化が進展



改札口を出ると駐車場で多くの観光客が訪れる和商市場などへの歩行者動線や視認性が確保されていない



駅前が車のための空間に占用され、釧路の“顔”となる景観やおもてなしの空間が形成されていない



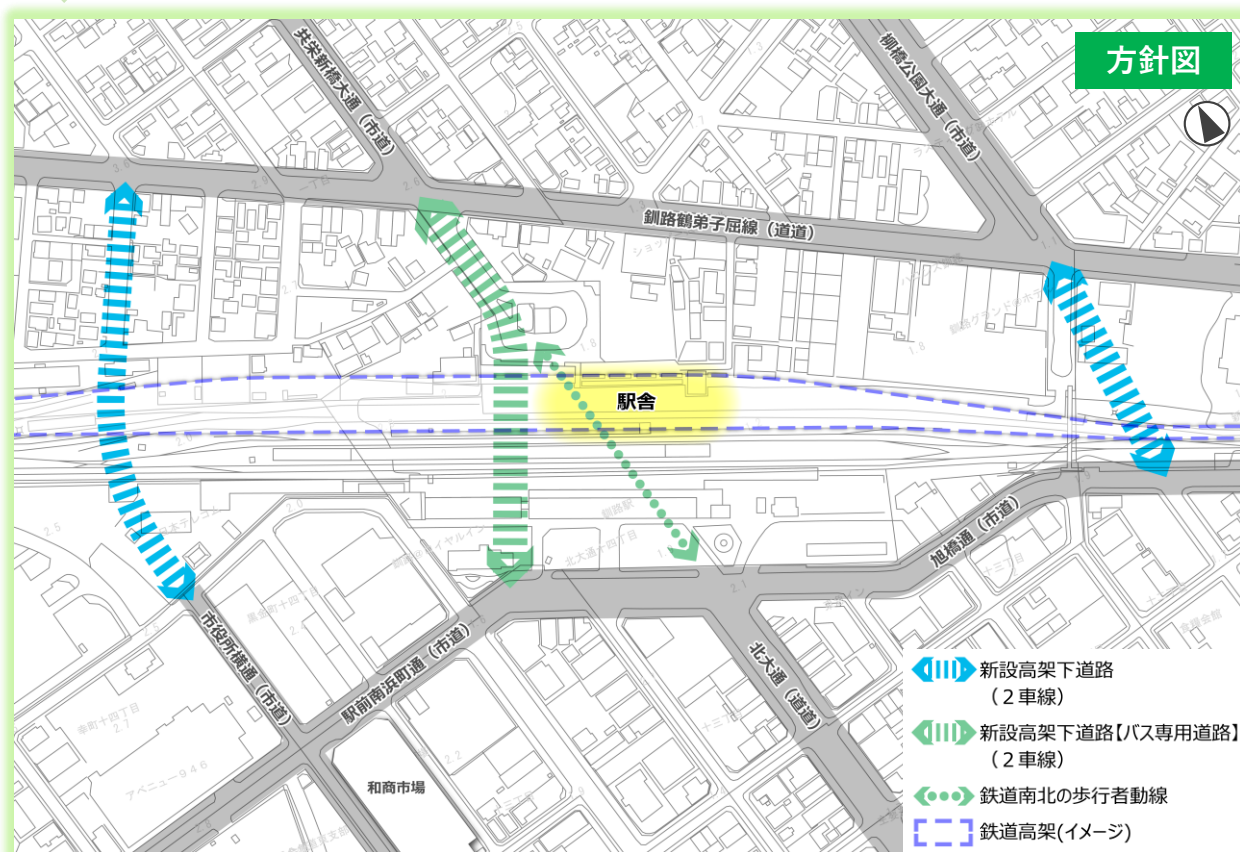
改札口を出るとタクシープールで、まちなか（北大通）への歩行者動線や視認性が確保されていない

4 - 2 再整備に向けた空間・交通再編の方針

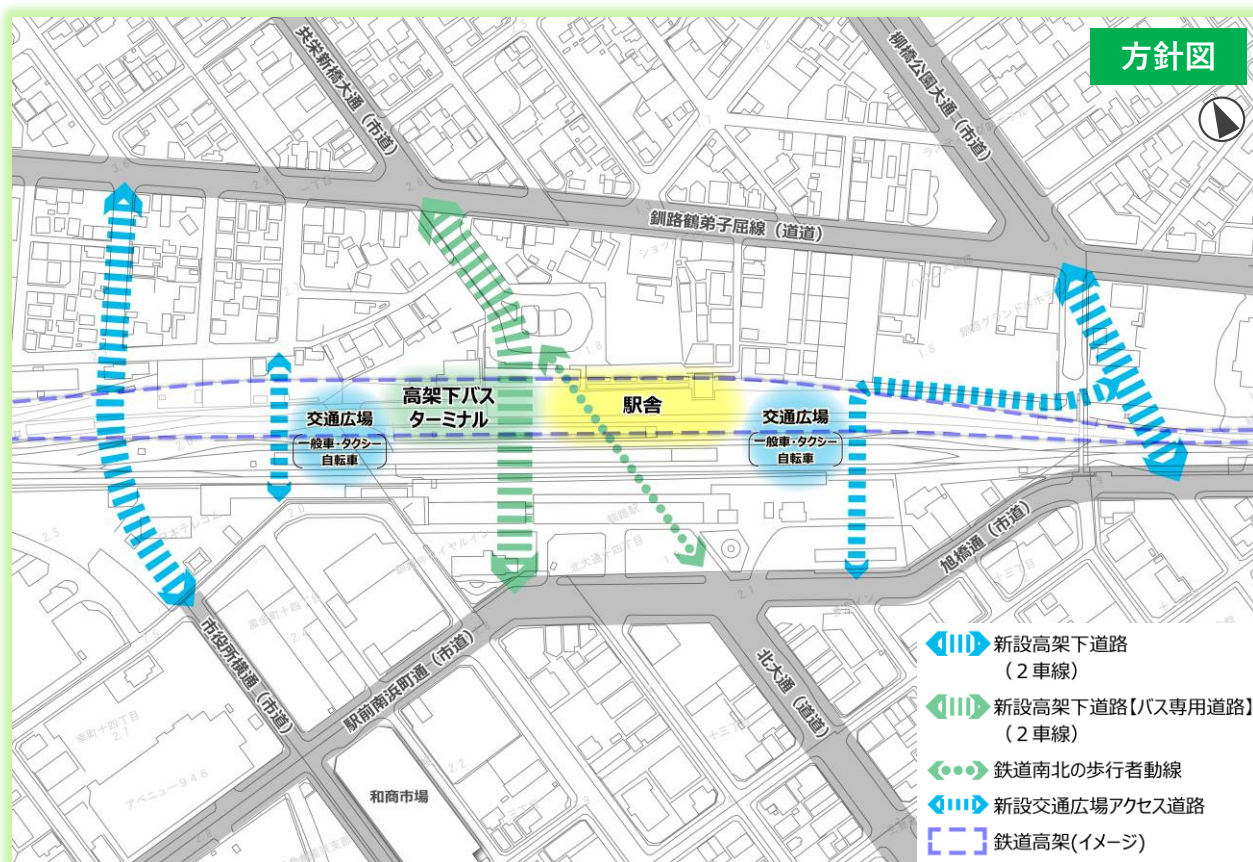
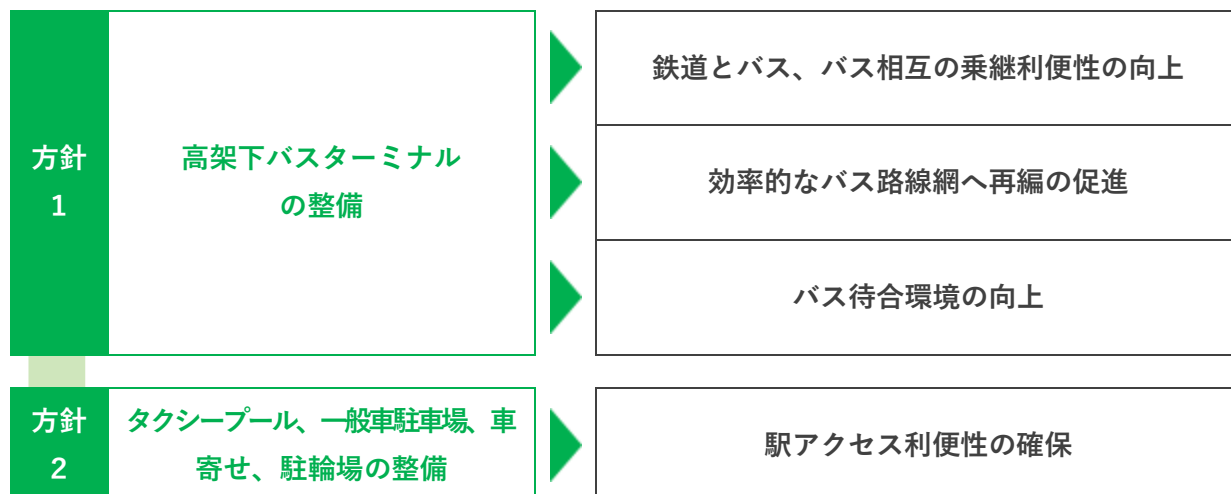
釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けた基本的な考え方を踏まえ、道路基盤、交通結節機能、土地利用に関する方針を整理します。

①道路基盤

方針 1	高架下の新設道路 （2路線）の整備	都心部アクセス、駅アクセスの向上
方針 2	駅施設高架下の 自由通路の整備	鉄道南北の歩行者、自転車動線の創出
方針 3	駅直近の新設道路は 公共交通（バス）専用道路 として整備	人と公共交通を中心とした広場の創出
		安全安心なバス交通環境の創出
		災害発生時には一般車の避難路や緊急車両の 通行路として利用できる運用を検討



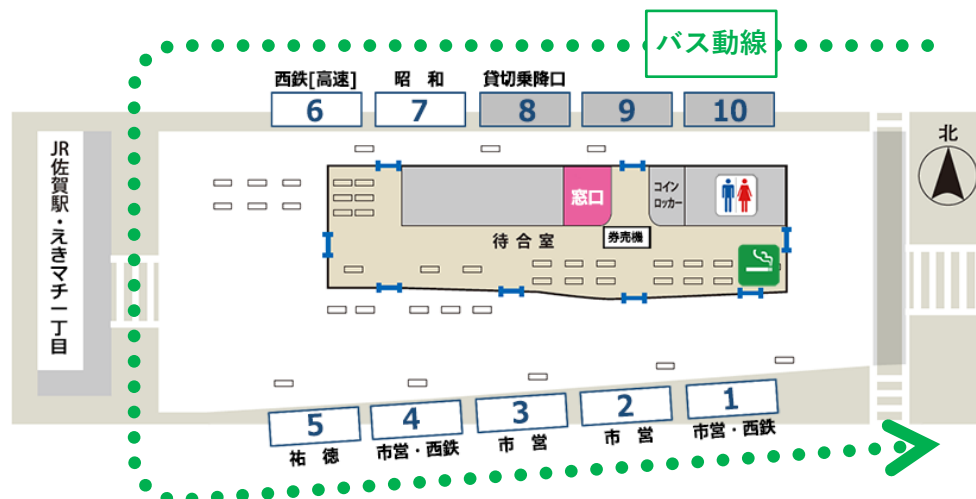
②交通結節機能



【参考事例】佐賀駅バスセンター

- 佐賀駅バスセンターは、JR 佐賀駅に隣接した高架下に配置されたバスターミナルです。
- バス待合室が併設されており、待合室から屋外に出ることなく、高架下空間のなかでバスに乗り降りや乗り換えをすることが可能となっています。
- また、窓口、店舗、トイレなどの機能も複合化され、利便性が確保されています。

【佐賀駅バスセンターの配置図】

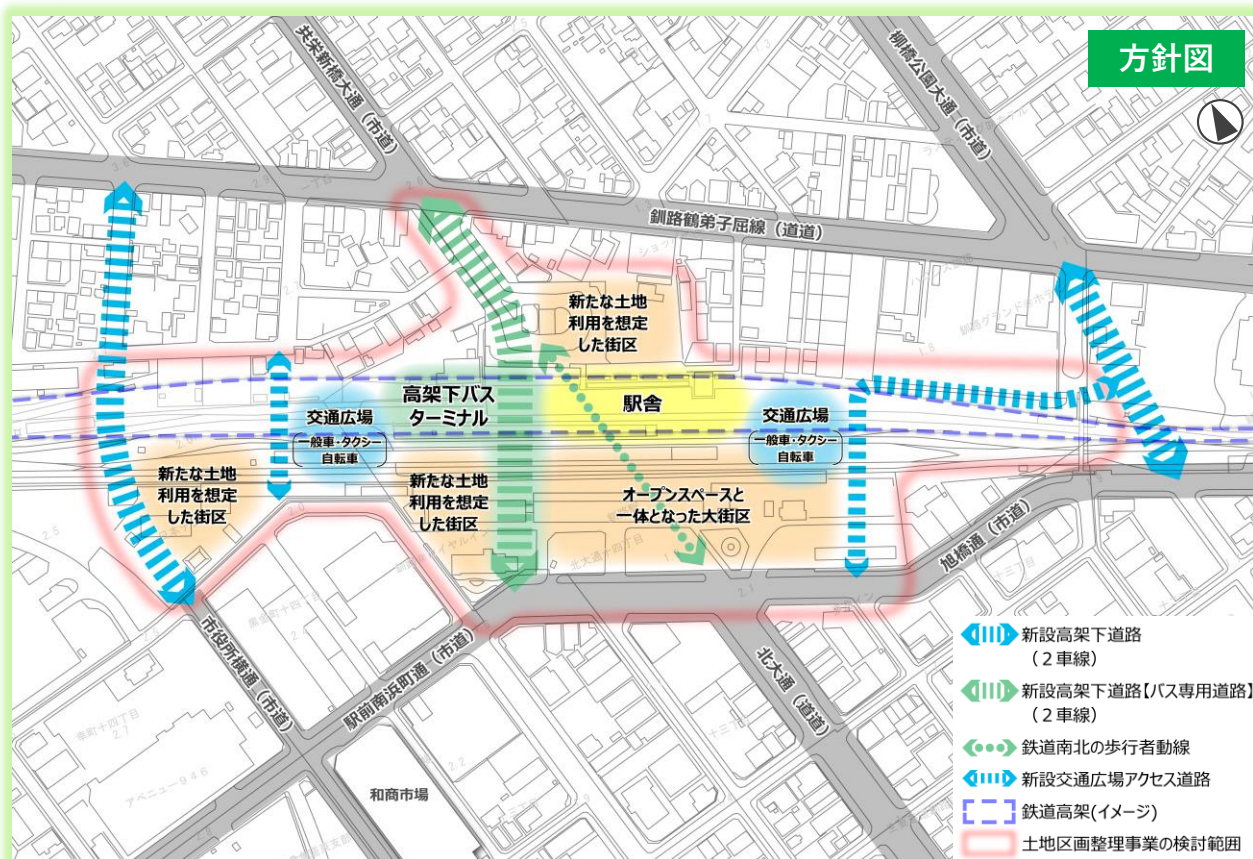


【佐賀駅バスセンターの様子】



③土地利用

方針 1	オープンスペースと一体となつた大街区の創出	ひがし北海道の玄関口にふさわしい 釧路の“顔”の形成 ひがし北海道の賑わいの核となる 公共公益機能の導入
方針 2	新たな土地利用を想定した街区の創出	歩いて暮らせるまちなかの形成 観光周遊、滞在の起点の形成
方針 3	高架下土地の有効活用	一般車駐車場、駐輪場など 交通結節機能の集約



[illegible]

第5章 北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）

の活性化に向けて

5-1 活性化に向けた基本的な考え方

将来の釧路駅前（ゲートウェイ）の姿を踏まえ、以下の考え方を基本として、北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）の活性化に向けた取組みについて、市民、民間事業者と連携して検討を進めます。

これらの基本的な考え方は、「都心部地区交通戦略」の基本理念に基づくものであり、北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）の活性化については、「都心部地区交通戦略」と緊密に連携しながら、検討を進めます。

北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）の施策展開の基本的な考え方

【施策展開の基本的な考え方】

- 北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）の施策について、鉄道高架に合わせた基盤整備を見据え、交通施策を中心に段階的に展開します。
- 交通事業者、商店街、道路管理者、交通管理者などとの公民連携により施策の推進を図るとともに、冬季の交通環境を考慮した交通施策を展開します。

【施策の方向性：街路空間のウォークアブル化】

- 北大通や共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）への都市機能の誘導を促進し、新たな賑わいの創出に向け、冬季への対応を踏まえつつ、居心地の良い歩行者空間を整備します。

■街路空間のウォークアブル化に関する主な取り組み

（対象とする街路）

- ・北大通、共栄新橋大通、駅前南浜町通（にぎわい交流ゾーン）の街路空間

（鉄道高架を待たずに進める施策）

- ・街路空間の利活用などの実験による実現化に向けた機運づくり
- ・沿道アクセスしやすい駐車スペースの確保やその配置・使い方に関するルールづくり
- ・歩行者利便増進道路の指定制度の利活用
- ・歩行者の移動支援の充実（スムーズ歩道や次世代モビリティの導入など）

（鉄道高架に合わせて進める施策）

- ・北大通、共栄新橋大通、駅前南浜町通の街路空間の再配分
- ・歩行者利便増進道路の指定
- ・沿道アクセススペースの活用（一般車の短時間駐車など）

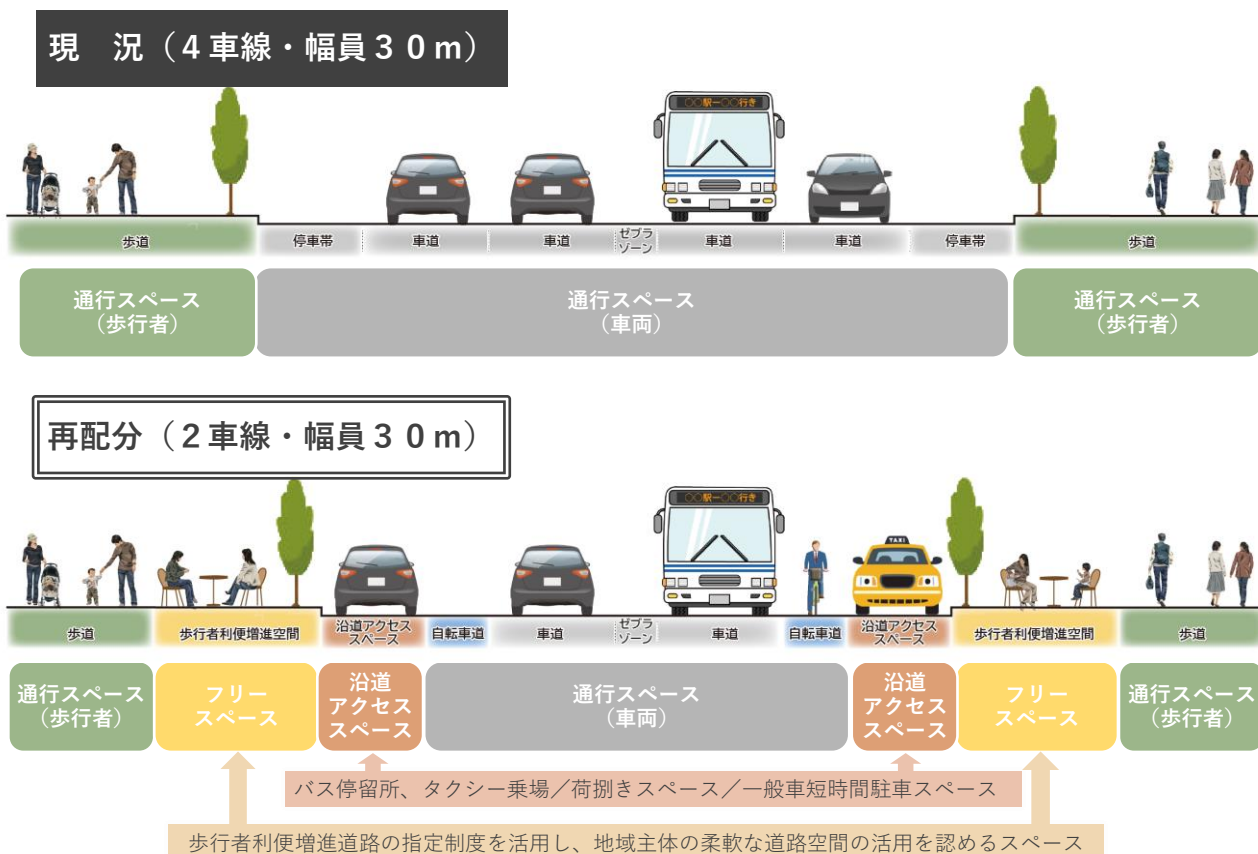
5 - 2 活性化に向けた街路空間の再編・利活用の方針

街路空間の再編・利活用の方針

- 鉄道高架を基本とした交通ネットワークの形成により、都心部内への通過交通の抑制を図り、街路空間の道路機能を自動車から人と公共交通中心にシフトします。
- 道路機能の見直しにより、車道幅員を縮小し、新たに創出される歩行空間を賑わいと交流を育む広場のように憩い楽しめる空間として確保し、右記の3つのスペースがバランスよく配置された街路空間の再構築を目指します。
- 市民、沿道商業者、地元商店街や民間団体と連携し、地域ニーズに即した歩行空間の利活用や沿道アクセスしやすい駐車スペースの確保などを進めます。

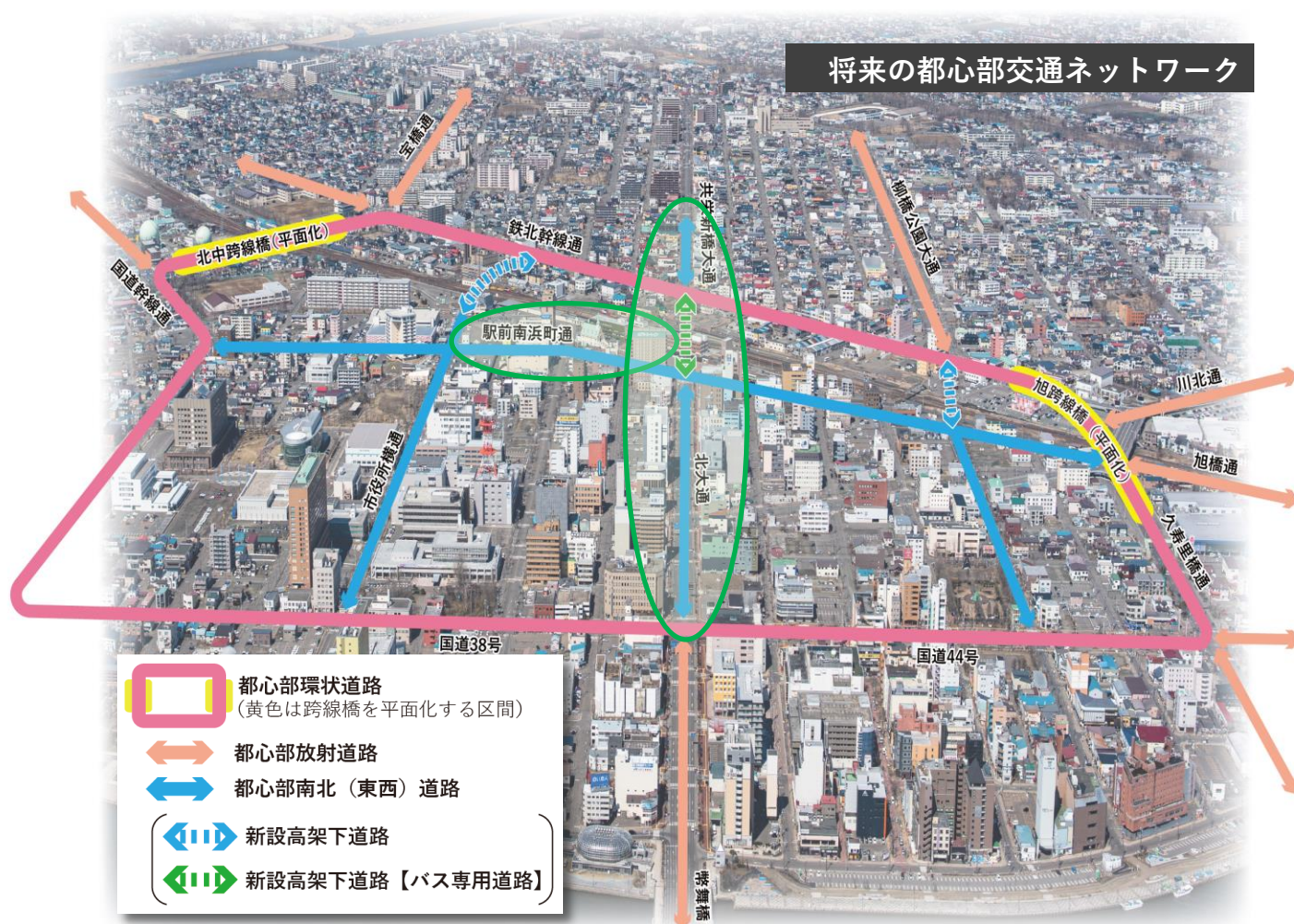


図表 街路空間の再構築のイメージ（北大通を事例として）



図表 街路空間の再構築、ウォーカブル化の想定区間

※将来の都心部交通ネットワークのうちウォーカブル化を想定する区間



【参考】『歩行者利便増進道路』の概要

- 道路空間内におけるオープンカフェの設置など、賑わいに資する道路空間の活用は、道路法に基づく道路占用の規定に基づき、これまで一般に認められてきませんでした。2020年道路法などの改正（2020（令和2）年11月25日施行）により、道路空間の柔軟な利活用が可能となる『歩行者利便増進道路』の指定制度が創設されました。
- 『歩行者利便増進道路』の指定道路では、歩行者が安心・快適に過ごせるように構造基準を定め、指定された特例区域内では売店、食事施設や広告などの占用基準が緩和されます。さらに、公募で選定した占用事業者には最長20年の占用が可能となります。

【歩行者利便増進道路の概要】

歩行者利便増進道路

<<地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築>>

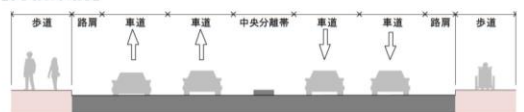
歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定

歩行者の利便増進のための構造基準の策定

- ・歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

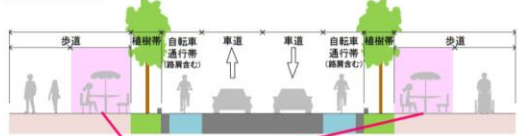
【イメージ】

【再構築前】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

【再構築後】



歩行者の利便増進を図る空間

利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- ・特例区域では、占用がより柔軟に認められる
- ・占用者を幅広く公募し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- ・公募により選定された場合には、最長20年の占用が可能（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）



- ・都道府県が管理する道路を歩行者利便増進道路に指定した市町村が、当該都道府県に代わって行うことができる改築などとして、(i) 歩道などの拡幅、(ii) 並木、駐車場などの新設などを定めます。
- ・「歩行者利便増進施設など」として、ベンチ、サイクルポート、食事施設などを定めます。
- ・歩行者利便増進施設などの占用場所の基準として、歩行者の通行に必要な幅員（歩道の場合、3.5m又は2m）を確保することなどを定めます。
- ・歩行者利便増進道路の構造基準として、(i) 歩行者の滞留スペースを設けること、(ii) 歩行者利便増進施設などの設置場所を確保すること、(iii) バリアフリー基準に適合することなどを定めます。

第6章 都心部まちづくりの施策展開に向けて

6-1 施策展開に向けたロードマップ

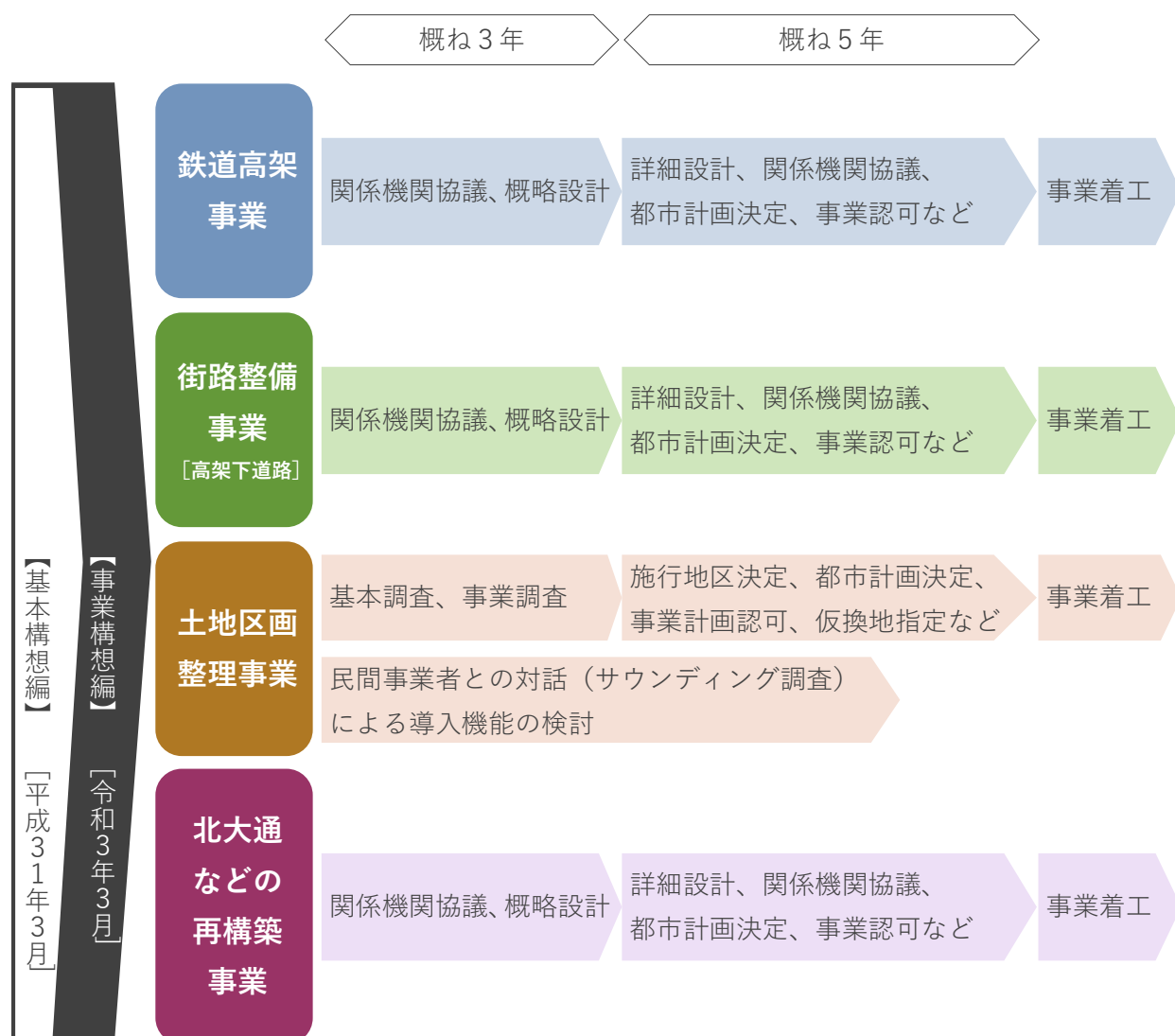
鉄道高架事業は、北海道や鉄道事業者と連携・調整を図りながら、今後概ね3年を掛けて概略設計を行い、その後、概ね5年を掛けて詳細設計などを行い、最短で概ね8年後の事業着手を目指します。

また、街路整備事業（都心部交通ネットワーク）は、鉄道高架事業と調整を図り、各道路管理者や交通管理者と協議を進め、鉄道高架事業と同様に、最短で概ね8年後の事業着手を目指します。

土地区画整理事業は、公共用地や鉄道用地の再編を基本とし、民間事業者との対話（サウンディング調査）による導入機能の検討を進め、公共の土地区画整理事業と民間事業者の開発により、釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備を目指します。

また、次頁に【基本構想編】及び【事業構想編】に位置付けた施策のロードマップを示します。

図表 釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けた想定スケジュール



※現時点の市の想定スケジュールです。関係機関・権利者と未調整であり、確定したものではありません。

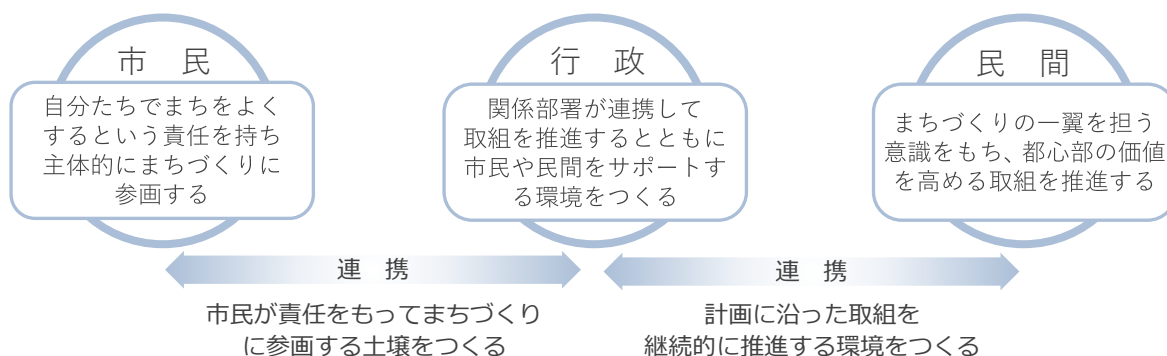
まちづくり方針	【基本構想編】【事業構想編】に位置付けた施策の方向性
鉄道高架	北海道や鉄道事業者と連携・調整を図り、最短で概ね8年後の事業着手を目指します。
新たな道路ネットワーク	鉄道高架事業と調整を図り、各道路管理者や交通管理者と協議を進め、最短で概ね8年後の事業着手を進めます。
土地区画整理	公共用地や鉄道用地の再編を基本とし、民間事業者との対話（サウンディング調査）による導入機能の検討を進めます。
①ひがし北海道の拠点として、圏域の中核機能を担い、観光客の玄関口となるまち	①-1 災害時に円滑に避難できる都市基盤の整備推進 ①-2 駅周辺の拠点や集客力を高める広域的・高次都市機能の誘導 ①-3 市民や来訪者の利便性やニーズに対応した都市機能の集積や誘導 ①-4 防災・減災のための機能確保
②商業・業務・観光機能が集積する賑わいあるまち	②-1 商業機能等の事業活性化に向けた取組推進（店舗改築・再開発・創業支援等） ②-2 商業・業務機能の利便性を図る環境づくり（既存ストック活用による都市基盤整備等） ②-3 既存ストック活用、公共施設の複合化、店舗の共同化等による都市機能の更新 ②-4 公共施設等の既存ストックを活用した広域的都市機能の誘導・充実 ②-5 公共空間等を活用したおもてなしと交流の場づくり ②-6 食を楽しむ魅力的な空間づくりと市民、観光客が集まる賑わいの場づくり
③自然環境や景観に優れた緑豊かな魅力あるまち	③-1 釧路の豊かな自然を楽しめる親水空間の形成 ③-2 都心部への滞在促進と自然や景観などの魅力を提供する空間の形成 ③-3 住宅ストックを活用した長期滞在者等の受け入れ物件の確保
④生活利便性が高く、歩いて暮らせるまち	④-1 オープンスペース等を一体的に活用した滞留空間や歩行者ネットワークの形成 ④-2 良質な都市型住宅の供給促進 ④-3 生活利便施設の維持・誘導
⑤交通結節機能が高く、市民や来訪者の交流の拠点となるまち	⑤-1 駅南北の連続性や乗り継ぎ利便性に配慮した交通結節点の整備 ⑤-2 賑わいを創出する歩行空間の利活用促進と公共交通網の再編 ⑤-3 MICEの誘致・開催促進による国際交流の促進 ⑤-4 クルーズ船の誘致による観光ポテンシャルの発揮 ⑤-5 観光イベントの実施による観光振興と賑わいの創出
⑥災害に強く安全・安心に暮らせるまち	⑥-1 わかりやすい道路網の形成、防災・減災の機能のための機能確保 ⑥-2 大規模地震発生時の緊急避難及び緊急物資輸送機能 ⑥-3 災害時に円滑に避難できる都市基盤の整備推進

関連計画・施策など () は新規施策・事業	各施策のロードマップ	
	短中期	長期
鉄道高架事業	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
街路整備事業	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
土地区画整理事業	事業調査、施工地区決定、都市計画決定 民間事業者との対話による導入機能の検討	事業計画 事業着工
街路整備事業（交差道路の新設）	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
賑わいの核となる公共公益機能の導入	基本構想、基本計画など	事業着工
土地区画整理事業（民間対話）	民間事業者との対話による導入機能の検討	
街路整備事業（交差道路の新設）	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
空き店舗等活用促進事業補助金	活用に向けた周知と相談対応の充実	
テレワーク・サテライトオフィス誘致促進	市外企業への魅力発信と受入態勢の整備	
釧路市中心市街地活性化基本計画	にぎわい交流ゾーンなどでの民間事業の機運醸成	基本計画の策定
RINK 釧路まちづくりラボ	賑わいを創出する社会実験などの実施	
第二期釧路市観光振興ビジョン		食の体験メニューの造成
まちなか観光周遊促進事業	文字モニュメント・影絵整備など	まちなか周遊プランなど
都心部地区交通戦略	概略設計、基本設計、都市計画決定など	街路空間の再構築
釧路駅前広場の再整備	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
都心部地区交通戦略	概略設計、基本設計、都市計画決定など	街路空間の再構築など
第二期釧路市観光振興ビジョン		MICE 誘致、開催促進
第二期釧路市観光振興ビジョン		まちなかの魅力づくり
街路整備事業（交差道路の新設）	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
街路整備事業（交差道路の新設）	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工
街路整備事業（交差道路の新設）	概略設計、詳細設計、都市計画決定など	事業着工

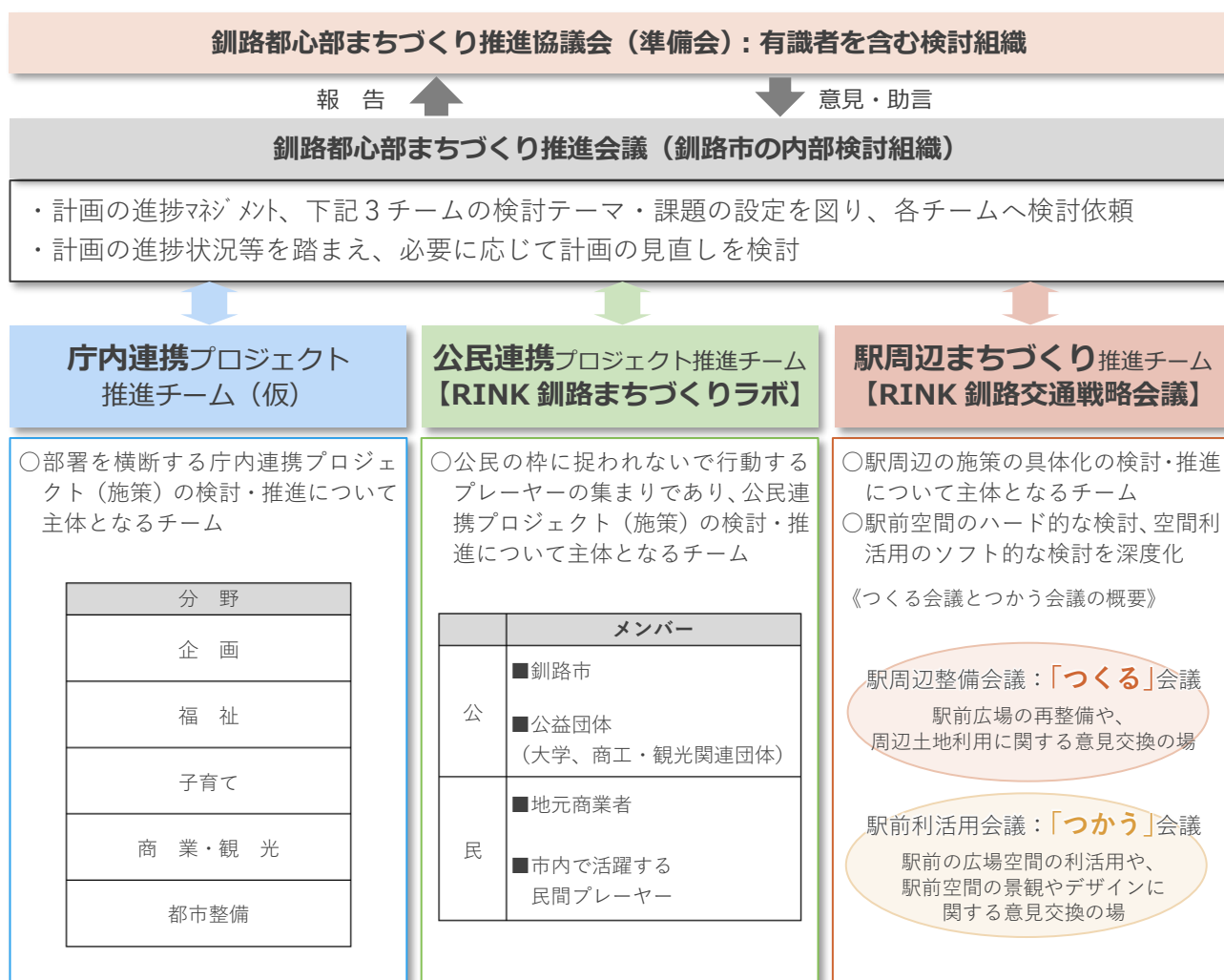
6-2 市民・行政・民間の役割と推進体制

【基本構想編】の将来像や【事業構想編】の基本方針を共有し、施策の具体化・事業化を推進するため、市民、行政、民間の役割を明確にし、連携して取り組む体制を構築します。

図表 都心部まちづくり計画の推進に向けた市民・行政・民間の役割



図表 都心部まちづくり計画の推進体制



釧路市都心部まちづくり計画【事業構想編】

発 行 釧路市総合政策部都心部まちづくり推進室
〒085-8505 釧路市黒金町 7 丁目 5 番地
電話 (0154) 23-5151

発行日 令和 年 月
