6 都心部まちづくりの施策展開に向けて

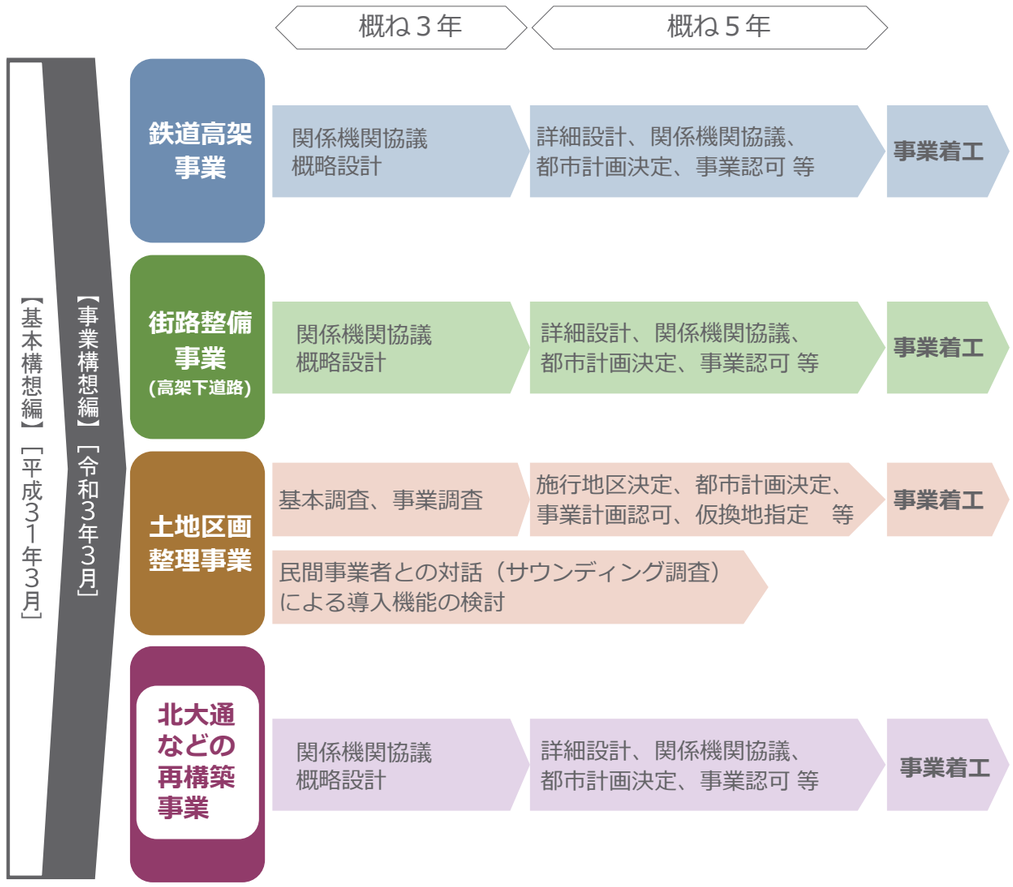
6-1 施策展開に向けたロードマップ

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、概ね最短で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、各道路管理者などと協議を進め、高架事業と同様に概ね最短で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、また、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**。

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。

素　案　釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】（概要版）

2020.11　釧　路　市

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
ＴＥＬ：(0154) 23－5151　　ＦＡＸ：(0154) 25－8149　　E mail：to-toshinbu@city.kushiro.lg.jp

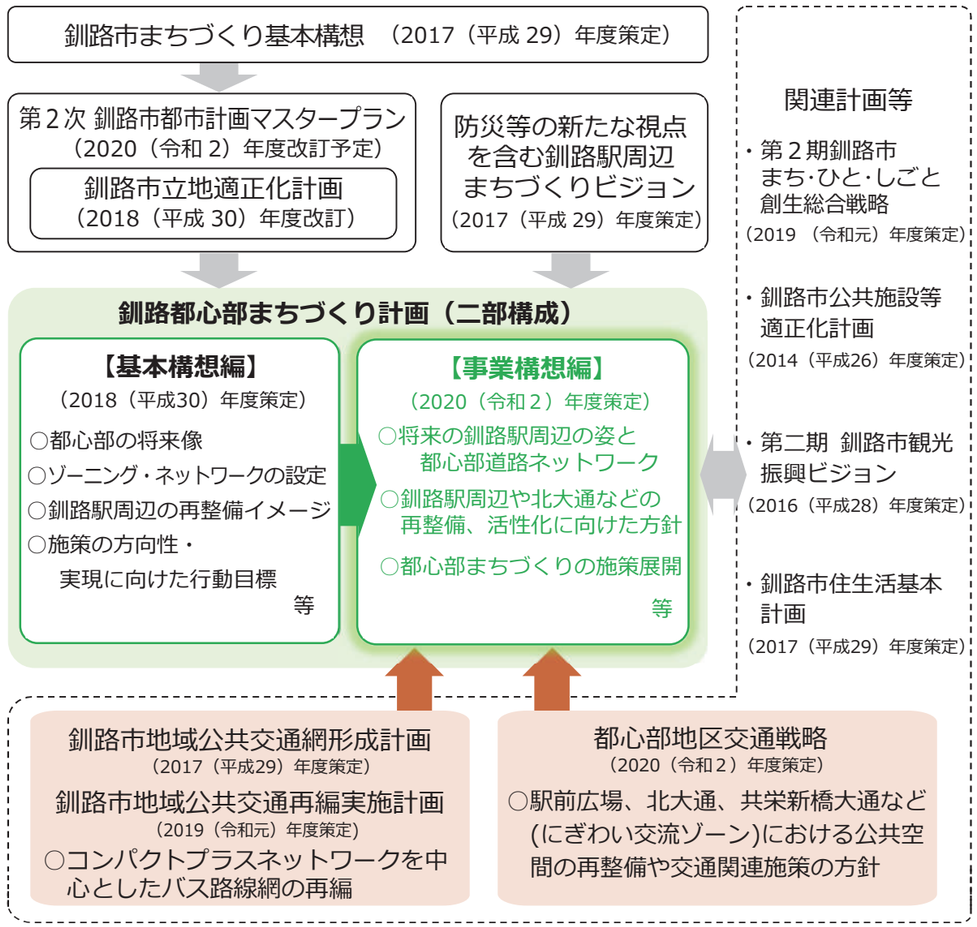
釧路都心部まちづくり計画　【事業構想編】
（概 要 版）

1 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】とは

釧路都心部まちづくり計画は、【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方向性及び施策の考え方を示すものとして、2018 (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(ゲートウェイ)や、北大通や共栄新橋大通など(にぎわい交流ゾーン)に着目し、鉄道施設、新たな道路ネットワーク、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。

図表　都心部まちづくり計画及び【事業構想編】の位置づけ



この計画は、「釧路市まちづくり基本構想」「釧路市都市計画マスタープラン」「釧路市立地適正化計画」を上位計画とし、他の関連計画との整合を図ります。

また、特に関連性が高い「釧路市地域公共交通網形成計画・再編実施計画」「都心部地区交通戦略」とは、整合・調整を図るものとします。

2 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針

【事業構想編】は、鉄道施設、道路ネットワーク、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】

RINK（リンク）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カブルな空間とし、**居心地が良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。

5 北大通～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

5-2　活性化に向けた街路空間の再編・利活用の方針

※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

5 北大通～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

5-2　活性化に向けた街路空間の再編・利活用の方針

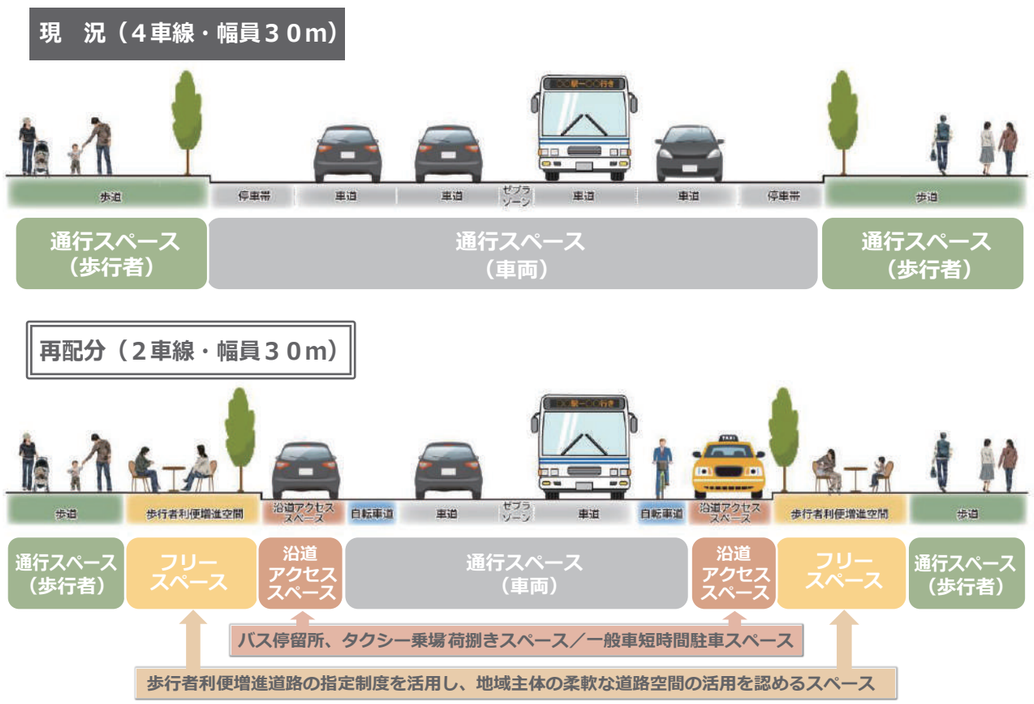
街路空間の再編・利活用の方針

○鉄道高架化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**再配分のイメージ（北大通を事例として）**



2 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針

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、幣舞橋から上流には、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、その先に交通結節点機能を有する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な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、長い釧路市の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】

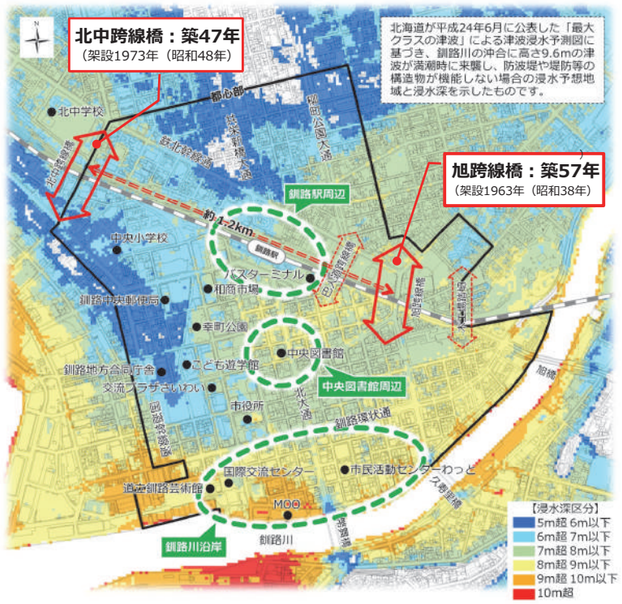
都心部は、南北の市街地が鉄道により分断されており、そのことが一体的な発展を阻害する要因となっています。

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います。

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、円滑な徒歩避難など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



2 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針

自動車と緩やかに共存しながら人と公共交通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「ＲＩＮＫ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、釧路中央図書館を都心部内へ誘導しました。

【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通過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、共栄新橋大通などのにぎわい交流ゾーンにおいては、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しています。なお、同様の視点で交通体系及び駅前空間の再編を実施した他都市の事例では、地価の向上や駅周辺の民間再開発の誘発など、経済的な効果も確認されています。

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

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ものである**と考えています。

5 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、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、検討を進めるものとします。

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】

○にぎわい交流ゾーンの形成に向けて、鉄道高架化に合わせた基盤整備を見据えて、交通施策を中心に、段階的に活性化に向けた施策を展開します。

○公共交通事業者、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：街路空間のウォーカブル化】

○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。

■街路空間のウォーカ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

（鉄道高架化を待たずに進める施策）

・街路空間の利活用などの社会実験による実現化に向けた機運づくり

・**沿道に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利活用に関するルールづくり**

・歩行者の移動支援の充実（スムース歩道や次世代モビリティの導入など）

（鉄道高架化に会わせて進める施策）

・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）

3 将来の釧路駅周辺の姿と都心部交通ネットワーク

3-2　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。

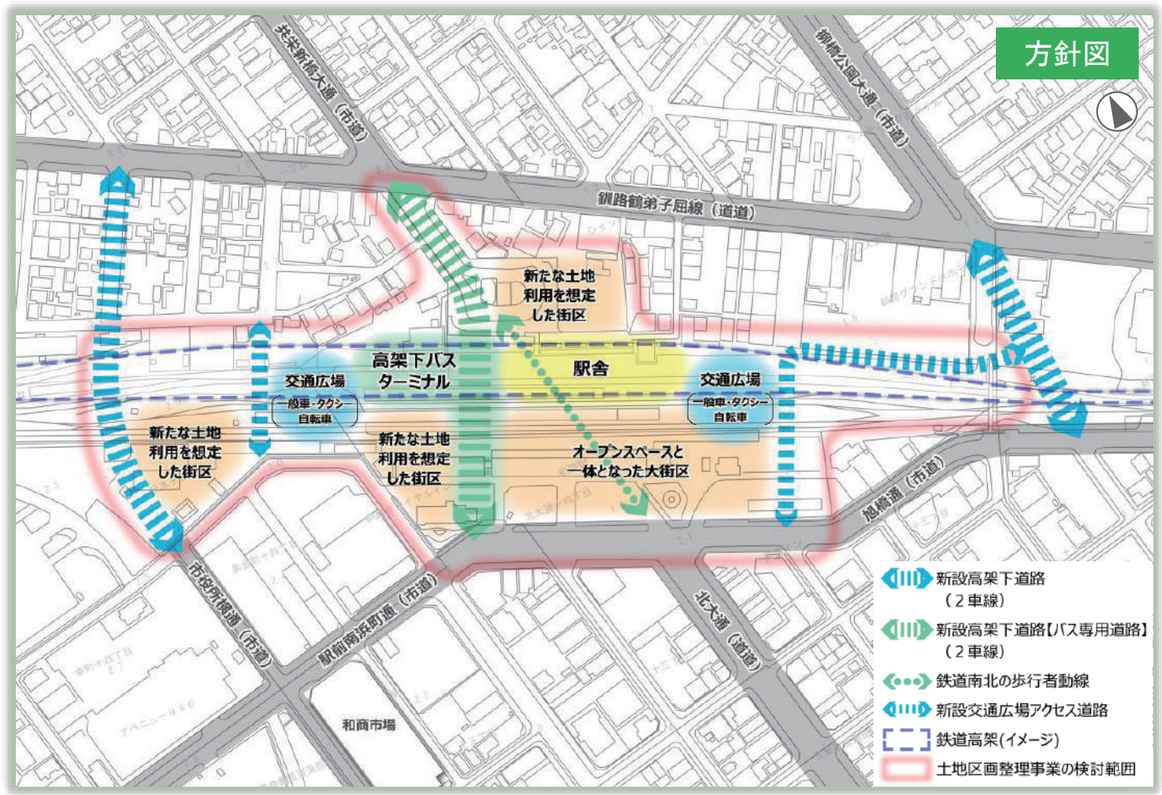
・国道などの幹線道路で構成し、跨線橋の平面化や道路改良などにより、**広域交通の円滑化や通過交通の流入を抑制**します。

○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。**

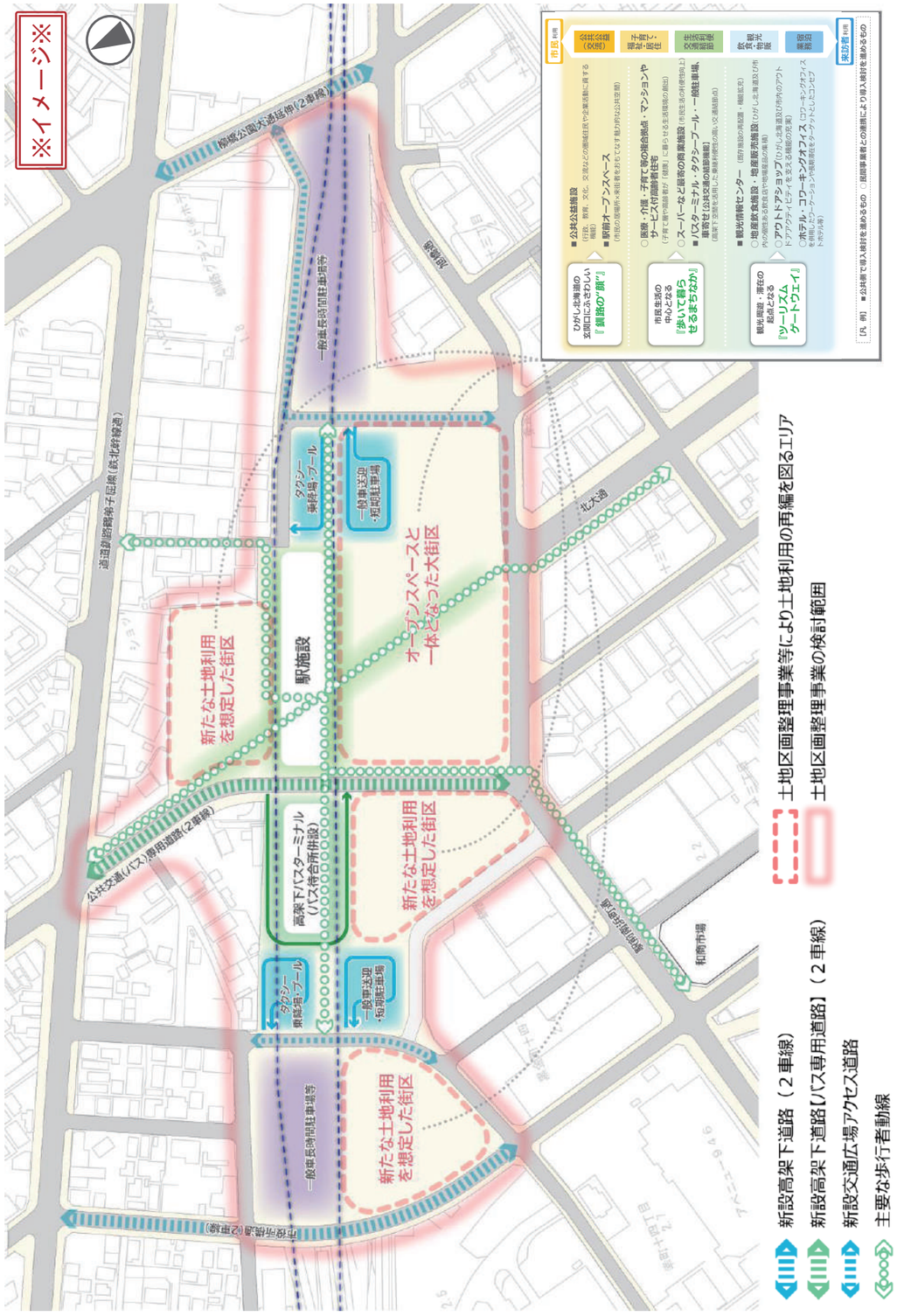
・北大通などの歩行空間を拡幅し、ウォーカブル化を図り、歩行空間を憩い楽しめる空間とすることで、賑わいを創出します。

○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、**安全安心なバス交通環境を創出**します。



4 釉路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けて

4-2 再整備に向けた空間・交通再編の方針



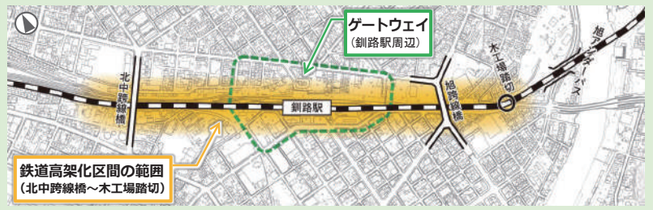
3 将来の釉路駅周辺の姿と都心部交通ネットワーク

3-1 鉄道高架を基本とした釉路駅周辺の姿

釉路駅周辺（ゲートウェイ）の目指すべき姿を共有するため、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るものとします。

鉄道高架化区間のイメージ



基本方針に基づく釉路駅周辺（ゲートウェイ）南側のイメージ

【イメージの解説】

○釉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。

○釉路の「顔」となるｵｰﾌﾟﾝｽﾍﾟｰｽにより、**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。

4 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

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。

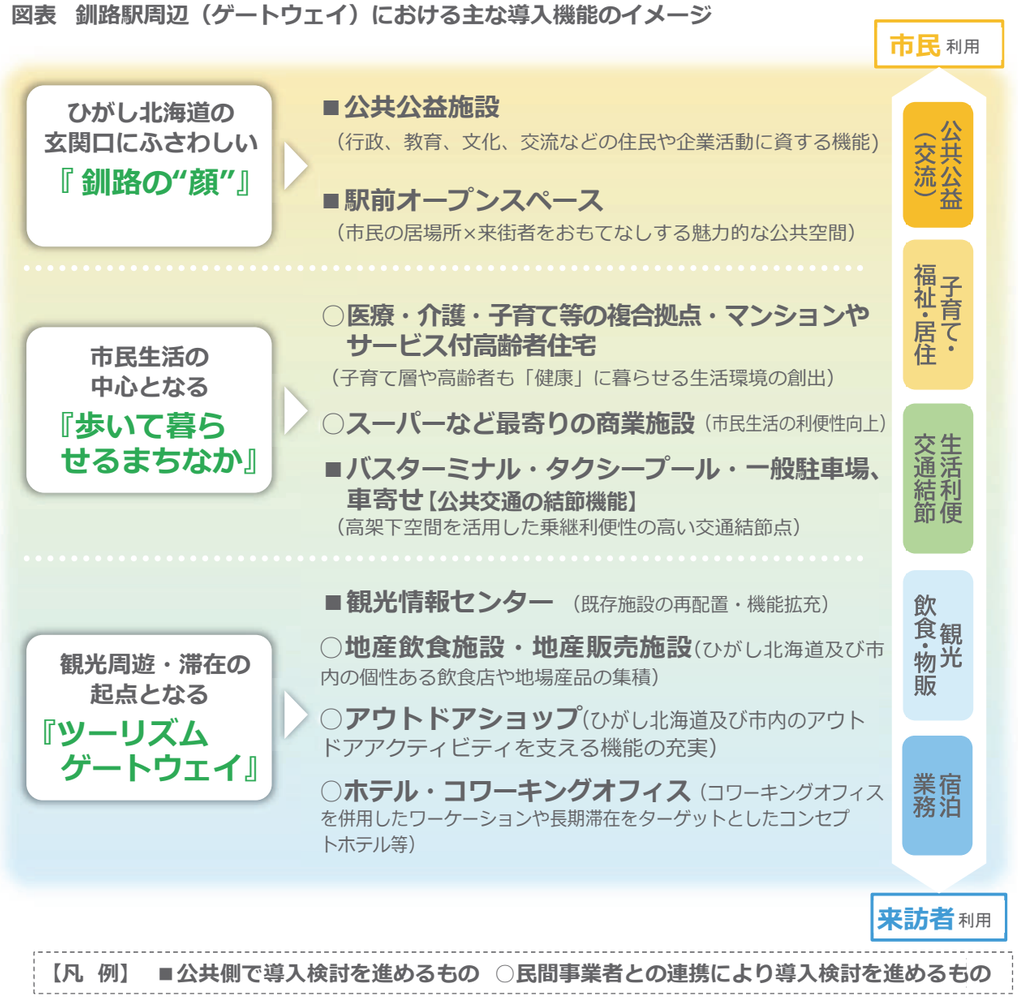
釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備のコンセプト

◎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

4-1　再整備に向けた基本的な考え方・コンセプト

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（バスターミナル等）の利用特性や市民ニーズ等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、駅との歩行動線を確保することで、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】

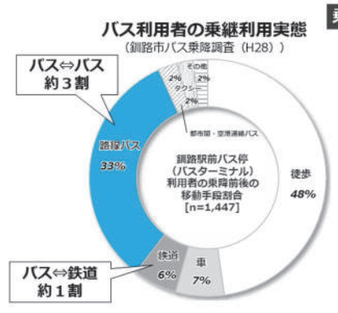
○南北の駅前広場にはバス結節機能がなく、バスターミナルにその機能が集約

○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

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

方針1	高架下バスターミナルの整備	鉄道とバス、バス相互の乗継利便性の向上
		効率的なバス路線網へ再編の促進
		バス待合環境の向上
方針2	タクシープール、一般車駐車場、車寄せ、駐輪場の整備	駅アクセス利便性の確保

③土地利用

方針1	オープンスペースと一体となった大街区の創出	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	一般駐車場、駐輪場など交通結節機能の集約

4 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。