

3 北大通と共栄新橋大通の接続などに対する市の考え方

➡ Q 3. 防災の視点から直線化するのではなかったの？

A. 3 市が平成27年11月に組織した「釧路駅周辺まちづくり検討委員会 有識者検討部会」において実施した、JR釧路駅の鉄路より南側を走行中の自動車（通過交通）が、大津波発生の際にそのまま鉄路の北側へ自動車避難を行うと想定した場合のシミュレーションでは、市役所横通とあわせ**北大通と共栄新橋大通を直線化した場合に最も早く鉄路を越える結果**となりました。

市は、この結果を踏まえ、直線化する案を基本に検討を進めてきましたが、**Q. 1**でお答えした内容と共に、**鉄道高架を基本とした将来の都心部道路ネットワークの形成**により、この道路以外にも複数の交差道路を配置することで、**通過交通が都心部に入らなくても目的地へ移動できるようになります。**

このため、災害発生時においても交通混乱の低減が期待できるなど、**防災、減災に資する道路ネットワークになる**と考えています。

以上の理由により市はL形を選択しました。 ✓

ただし、Q. 2でお答えしたように、**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**を検討します。

※自動車避難シミュレーションの詳細につきましては、市のホームページで公表している有識者検討部会の提言書をご覧ください。
https://www.city.kushiro.lg.jp/machi/t_keikaku/toshikeikaku/eki/page00009.html

※鉄道高架を基本とした将来の都心部交通ネットワークの詳細につきましては、釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】(素案)をご覧ください。

以上が、北大通と共栄新橋大通の接続などに対する市の考え方となりますが、市民の皆様方には、他にも様々な疑問や意見があると思います。

市民の皆さんからのご意見をお待ちしています。

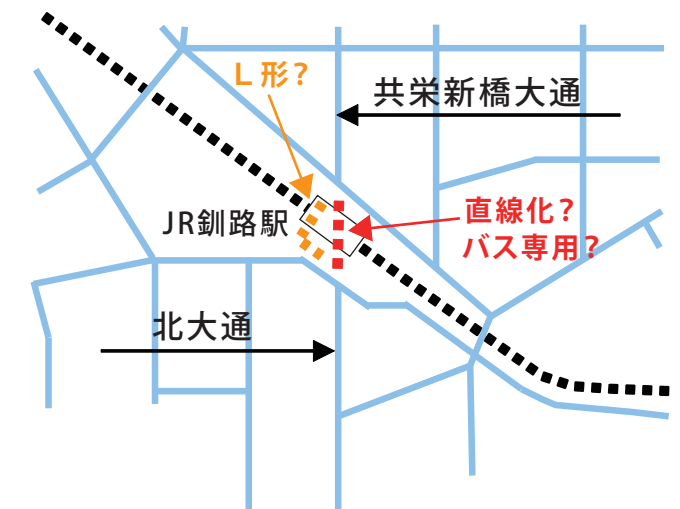
鉄道高架化を基本とした 北大通と共栄新橋大通の接続などについて

～ 釧路のメインストリートである北大通と共栄新橋大通の
接続などについて市はこのような考えました～

1 はじめに・・・北大通と共栄新橋大通について

市では、釧路の「かお」である都心部の活性化やコンパクトなまちづくりの推進、防災・減災への対応に向け、**鉄道高架化を基本とした釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】**の策定を進めています。

この策定の中で、重要なポイントの1つとして考えられる、北大通と共栄新橋大通の接続などについて、市の考え方をまとめました。



2 鉄道高架を実施した道内他都市の事例紹介

札幌市や旭川市、帯広市など鉄道高架を実施した都市では、いずれも**駅を中心とした南北のメインストリートを道路として接続していません。**



参 考：札幌駅周辺の空中写真（出典元：Google Earth）

鉄道高架にするなら、当然、直線で接続だね。でも他のまちで見たことないな・・・。



一般的に南北のメインストリートを接続した場合、

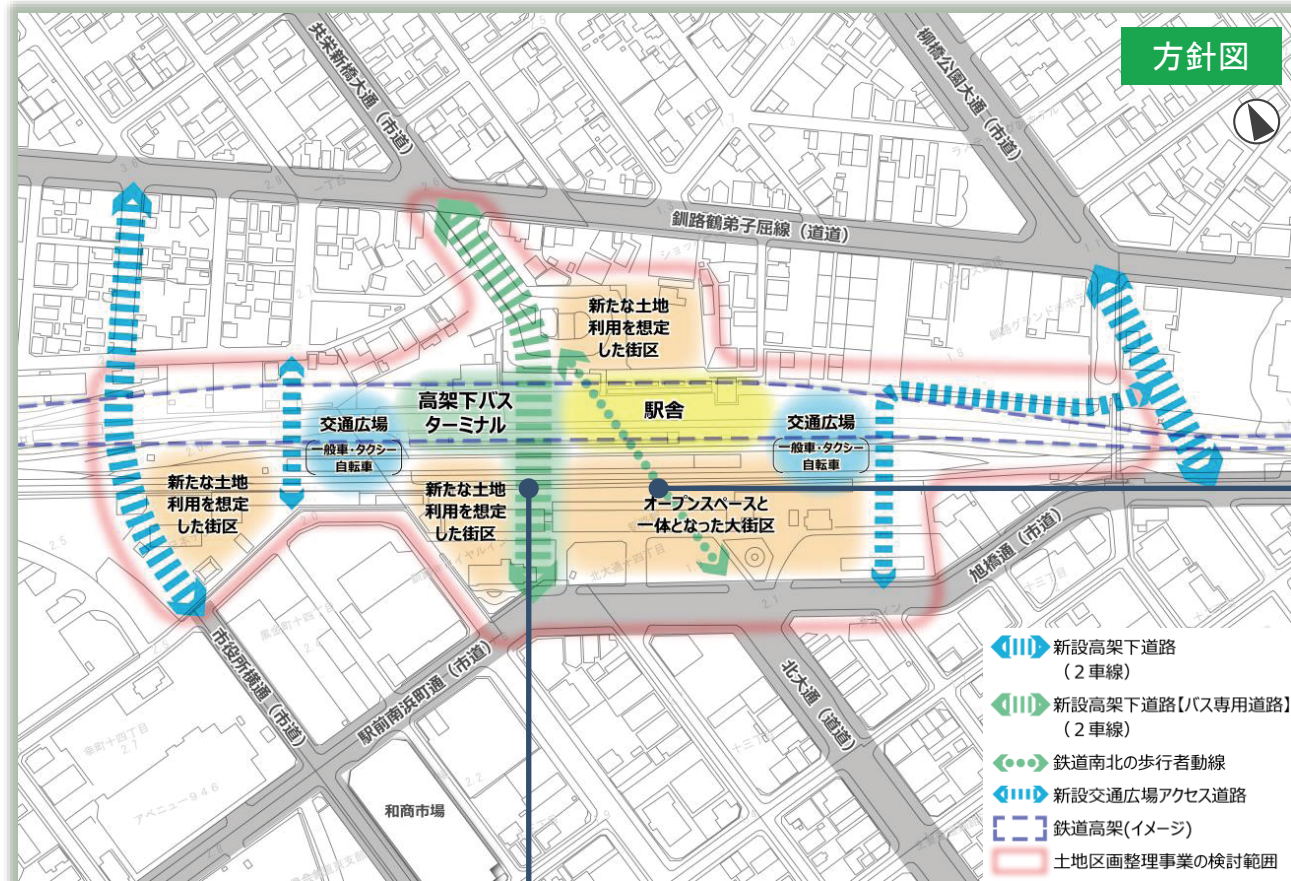
- ・駅前広場をはじめとする、人の賑わいや拠点性を集積する空間が道路によって分断される

- ・ランドマークとなるべき駅舎が、南北のメインストリートから見えなくなるなどの課題が想定されます。

3 北大通と共栄新橋大通の接続などに対する市の考え方

市は、釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】(素案)の公表にあたり、北大通と共栄新橋大通の接続を直線ではなくL形に、また、通行車両は公共交通専用(バス)と考えました。その理由を市民の皆さんに分かりやすくお伝えするため、Q & A方式で整理しました。

釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】(素案) より抜粋



➡ Q 1. どうして直線で接続しないの?

A.1 市は当初、防災・減災の視点から、直線での接続を考えていました。しかし、そうすると、通過を目的とした自動車交通量が増加し、都心部まちづくり計画で目標としている「人と公共交通が中心の賑わいの拠点」の形成が難しくなることがわかりました。

また、直線で接続すると、ひがし北海道の玄関口にふさわしい駅前オープンスペースが、道路により東西に分断され、拠点性が失われることになります。

以上の理由により市はL形を選択しました。✔

ただし、歩行者と自転車は、方針図やイメージ図にもあるように、最短距離で移動できるよう、歩行者動線を確保し利便性を向上させます。また、津波災害発生時の徒歩避難の際にも有効であることが期待されます。

釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】(素案) より抜粋

➡ Q 2. どうして公共交通専用(バス)なの?

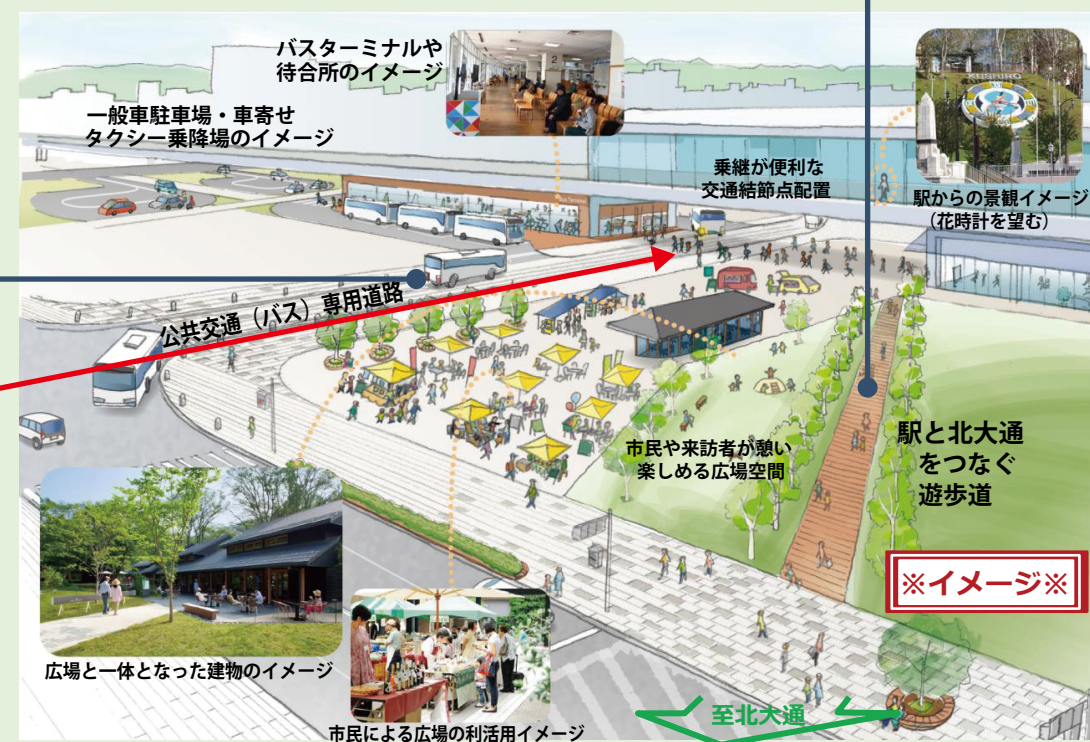
A.2 市は当初、公共交通優先(バス)道路とし、通行車両をバスのほか時間帯などにより一般車両も通行できる道路として考えていました。その後、検討が進み、鉄道からバスへの乗継利便性を向上させるため、方針図やイメージ図にあるように、バスターミナルを高架橋の下に配置する方針としました。

そうすると、バスと一般車両の輻輳のほか、利用者が駅とターミナルの間を行き来する際、この道路を横断する必要性が生じますが、高架橋の下は晴天時の日中でも暗いため、一般車両と市民(とくにお子さんやご老人)が接触する危険性が高まることが考えられます。

以上の理由により市は公共交通専用(バス)としました。✔

ただし、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します。

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



次ページへ続きます