

5. 市民意見に対する市の考え方

このたび頂いたご意見を分類すると、「鉄道高架化を基本とするまちづくり」に関するもの、北大通と共栄新橋大通の接続など「道路網」に関するもの、「導入する機能」の3つの視点になると考えられます。

このうち「鉄道高架化を基本とするまちづくり」に関しては、費用対効果や鉄道事業の見直し問題などにより鉄道高架化に反対するご意見もありました。市としては、今後、概略設計等を進める中で関係機関と協議を行いながら、より精度の高い事業費の精査を進めると共に、交通や土地利用、防災上の効果について、分かりやすく市民の皆さんにお伝えし、鉄道高架化に賛成いただけるよう努めてまいります。また、鉄道事業の見直し問題については、花咲線・釧網線とも、市を含む沿線自治体や国、北海道、そして鉄道事業者自らが存続に向け、様々な施策や予算投入を計画していることから、今後も両線区の存続を前提として、検討を進めてまいります。

つぎに、「道路網」につきましては、この計画は、人口が増加し自動車交通量が增大する想定の下での計画ではありません。人口減少下においても釧路市が持続していくための、鉄道高架を基本としたまちづくり計画であり、道内初の試みでもあります。今後のまちづくりは自動車の利便性を追及するだけでなく、高齢化を見据えた公共交通の活性化や、コンパクトなまちづくりに資する歩いて暮らせるまちにシフトしていく必要があり、北大通の車線数を減らすことやバス専用道路の配置もその点を考慮しています。また、北大通については、一般車が短時間駐車可能となるような沿道アクセススペース配置のためのルールづくりを検討していく考えであり、賑わいを生み出すための自動車の利便性向上も視野に入れた検討を継続していきます。

「導入する機能」につきましては、社会基盤整備の計画が主であり、賑わいを創出する導入機能や空きビル対策などの視点に欠けているとのご意見も寄せられました。市では、まず、社会基盤整備に関する市の考え方をまとめ公表しなければ、民間による投資・進出の検討も進まないものと考えています。市も、駅前オープンスペースに公共公益機能の導入検討を進めていきます。今後の検討過程の中で、民間企業にも積極的に情報提供を行い、民と官が協力して賑わいを創出するための導入機能を検討してまいります。

なお、本計画につきましては、市民の皆さんに理解を深めて頂くため、今後も積極的な情報発信を行ってまいります。

6. スケジュール

- R3. 3月16日 2月定例会(都心部市街地整備特別委員会)にて報告
- R3. 3月23日 第8回 釧路都心部まちづくり推進協議会(準備会)の開催
- R3. 3月末 釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】の公表

釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】(案) について

1. パブリックコメントの実施および結果報告

案件名	釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】素案について		
募集期間	令和3年1月25日(月) ~ 令和3年2月24日(水)		
意見の件数 (意見提出者数)	125件(40人)		
意見の取り扱い	反映	案に反映するもの	0件
	既記載	既に案に盛り込んでいるもの	1件
	参考	今後の参考とするもの	22件
	その他	意見として伺ったもの	102件
意見の受け取り	電子メール		25人
	郵送		2人
	ファクシミリ		7人
	直接持参		6人

2. 既記載【既に案に盛り込んでいるもの】に関するご意見 (1件)

- 駅南口と北口の歩行者の往来は地下道ではなく、地上を通行できるようにしてほしい。

※本計画では、鉄道高架化を基本とすることで、駅地下道をはじめとする既存の立体道路はすべて地上を通れるように計画しています。

3. 参考【今後の参考とするもの】に関するご意見の抜粋 (22件)

- パブリックコメントの意見募集について、宣伝不足を感じる。例えば**広報くしろ**にイメージ図を記載した特集ページを設けたり、**F Mくしろ**などを活用した宣伝活動ができたのではないかと。情報発信についても**オンライン**を活用した、誰もがリアルタイムに議論を見れる環境づくりが必要と感じる。
- 駅北口周辺は、古い建物が多く、今回の開発の想定範囲から外れている。市の予算では開発が難しいと思うので、**民間事業者を誘致して整備**するよう努力してほしい。
- **都心部の一方通行道路**は、幅員にもよるが対面通行にすることを望む。

- 鉄道高架及び北大通の再整備については、公共交通とウォークアブルなまちづくりを基本としており、大変期待が持てる内容となっているので、早期実現を望む。
- 冬場の安心安全なウォークアブルの実現は、歩道が凍結するこの地域にとって必須条件である。自然エネルギー等を活用したロードヒーティングの検討・実験を通して、歩いて暮らせるコンパクトシティの実現、災害時のスムーズな避難、市民の健康増進等を実現することが、この事業のキーポイントになると考えている。
- 人口減少が続くなか、札幌からの特急の便が減ることも考慮が必要で、L字型道路にするのであれば、計画案のとおり、公共施設等の併設と、駅前のオープンスペースは屋内型にして、寒さ対策を講じるべきと考える。イメージは、JRやバス通勤をしている働くママのための育児ルームや保育センター、美術館、100人規模のコンサートができる多目的ホール、アイヌ文化資料館、周替わりマルシェ、駅直結の温泉施設など。
- イメージ図にあるとおり、高架下をバス専用レーンと遊歩道にした場合、駅舎の1階が東西に分断され、駅舎自体の機能が不便となるので、旭川駅のように中二階をつくり連絡ホームへの往来をさせるなど、導線とバスターミナルの連絡をスムーズにさせる工夫が必要と思われる。
- バス路線や駅なかの各種サイン表示には、分かりやすい工夫が必要。JRで釧路に来られた方は、バス利用は敬遠する。(便が少ない、金額がわからずICが利用できない)
- 民間で先行して投資をする場合、行政からの情報や協力を頂きたい。市のビジョンと連動させなければ成し得ることは不可能である。
- ホテルや乗り継ぎのために仕方なく利用する目的でしかない現状をどう打開するのか、これからの釧路駅周辺は、観光客より地元市民がいかに利用したいと思う施設にするのか考えて欲しい。
- 区画整理事業について、過去の釧路圏において長期化したり、滞留区画が残存しているケースも見受けられるため、その事業採算性について、慎重かつ柔軟に検証して実行することが必要である。

4. その他【意見として伺ったもの】に関するご意見の抜粋 (102件)

- 北大通と共栄新橋大通をつなぐ道路については、駅前広場の分断を考慮すると、市提案のL字型ですることは賛成である。バスターミナルと駅の間での人の往来があるため、バス専用道路にすることも理解できる。しかし、バス待合所を駅舎内に設置し、駅前広場にバスターミナルを設けることで、一般車も通行できるのではないかと。
- 鉄道高架化そのものに反対。多額の税金を投入する費用対効果が極めて低いためである。
- この計画に反対する。計画に関する概算事業費も示されないまま、事業構想が策定され進められようとしている。
- 鉄道高架に反対する。鉄道が廃止の可能性があり、無用なものにならないかと。
- 鉄道高架は必要ない。駅舎自体を西側に移動し、北大通と共栄新橋大通を直線でつなぎ、踏切での対応でよい。老朽化している旭跨線橋も平面化し、踏切で対応可能。
- 鉄道の高架化には賛成だが、北大通と共栄新橋大通のL字型接続には反対。
- 防災面、旭・北中跨線橋の更新や市の幹線道路の南北一体化等のまちづくりを踏まえて、鉄道高架事業を英断したことは強く支持するが、北大通は車道を4車線から2車線に変更することなく、現行のまま、車両の両サイドに無料の駐停車スペースを確保する。車社会であるのに、車線を減らし通過交通の流入を抑制して、人と公共交通では賑わいに結びつかないと危惧する。
- 「歩いて暮らすまちなか」をどのようにつくっていくのか、地元商店街との意見交換会や、商工会議所等との話し合いで、具体的な方法を策定、実行し、核となる商業施設の誘致等に全力を傾けるべき。
- まちづくり事業構想案は、様々な観点から将来の街の形を構想されていると感じた。この構想案は、実現することが楽しみな、非常に魅力的なものであると思う。
- 計画素案では、にぎわい交流ゾーンの活性化について記載されているが、道路の形状を変え、フリースペースを配置するより先に、沿道にどのような施設を誘致し、賑わいを創出するのかの検討が全く欠けている。