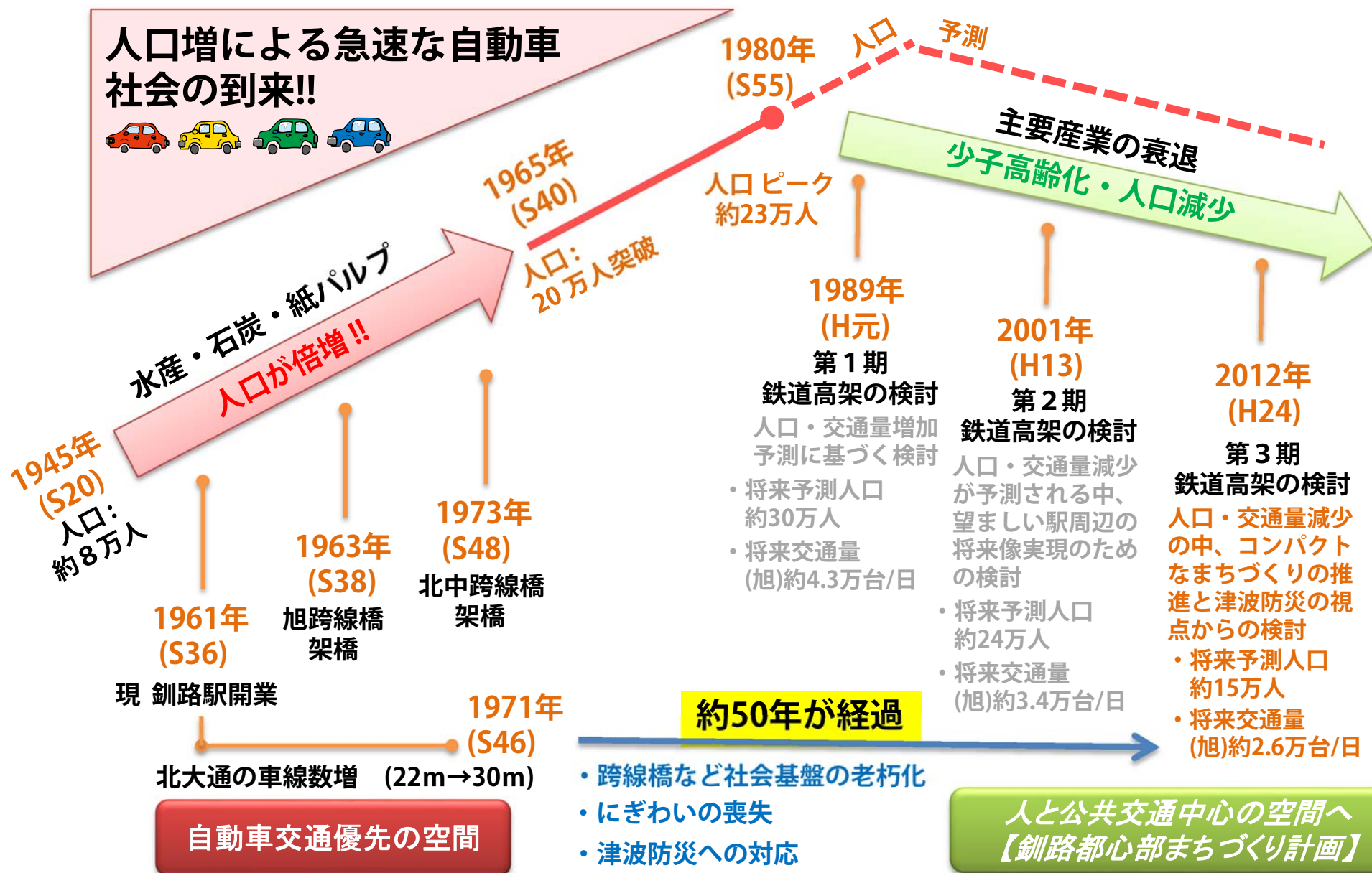


鉄道高架を基本とした 釧路都心部まちづくり計画について



釧路市 都市整備部 都心部まちづくり推進室

1 人口の推移から見る都心部の社会基盤整備について



2 都心部の現状と課題について

昭和50年代の北大通



令和時代の北大通



- 都心部は、人口減少やまちの拡大など様々な要因により、**かつての人の賑わいがなくなっている。**
- 現状の道路網は自動車優先でつくられており、朝・夕のラッシュ時に、**都心部を目的地としない通過交通により混雑する。**女性や子供、お年寄り、家族連れが**安心して歩いて楽しめる空間にはなっていない。**
- 約50年前に整備した**社会基盤の老朽化**や**津波災害のリスク**が高まっている。

2 都心部の現状と課題について

釧路駅前や北大通に流入する通過交通

- 東西の通過交通
約1万台/日
- 南北の通過交通
約1~2万台/日

① 釧路駅前のラッシュ時の様子



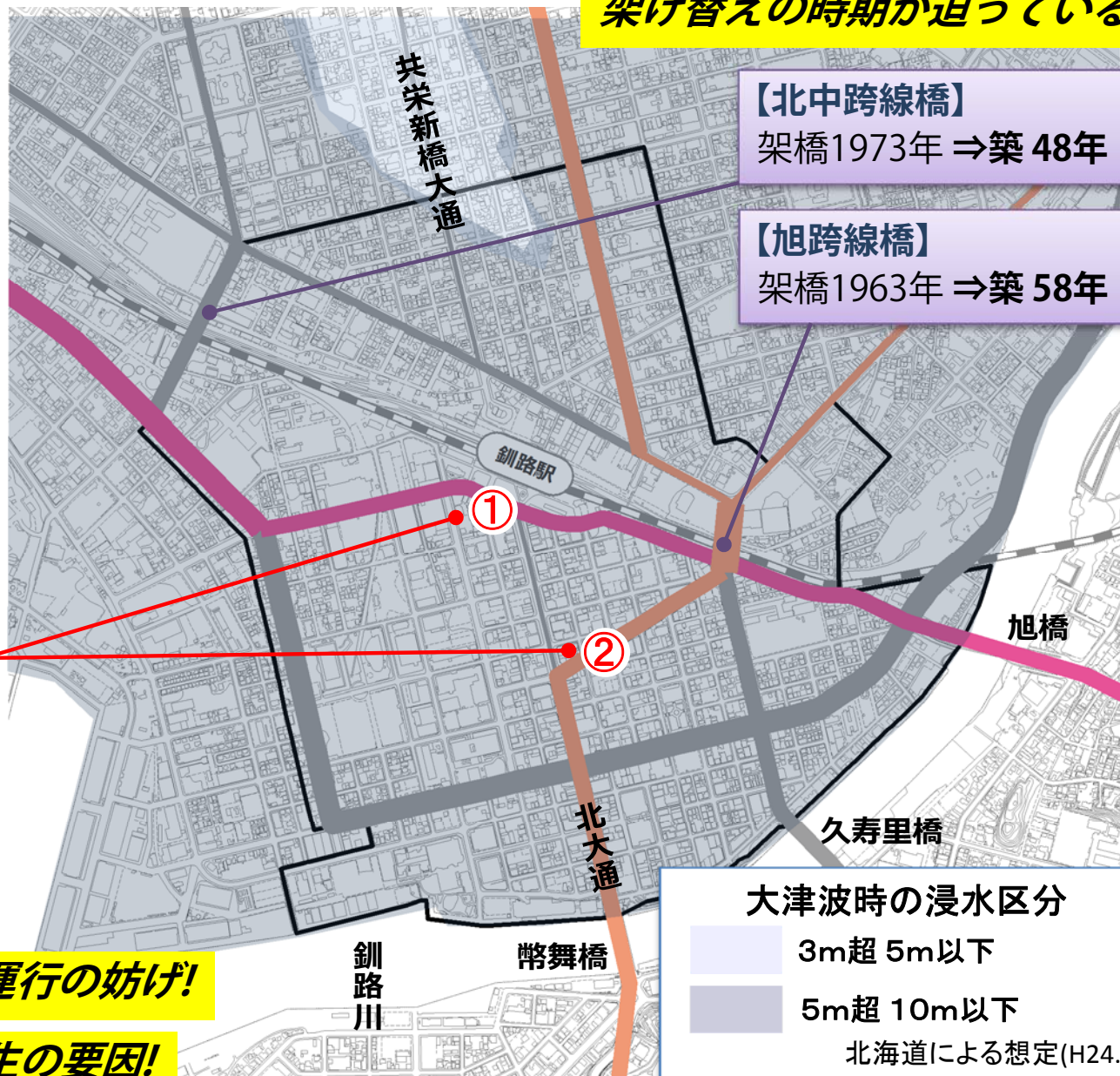
② 北大通周辺のラッシュ時の様子



安全な歩行や公共交通運行の妨げ!

大津波時、交通混乱発生の要因!

架け替えの時期が迫っている!

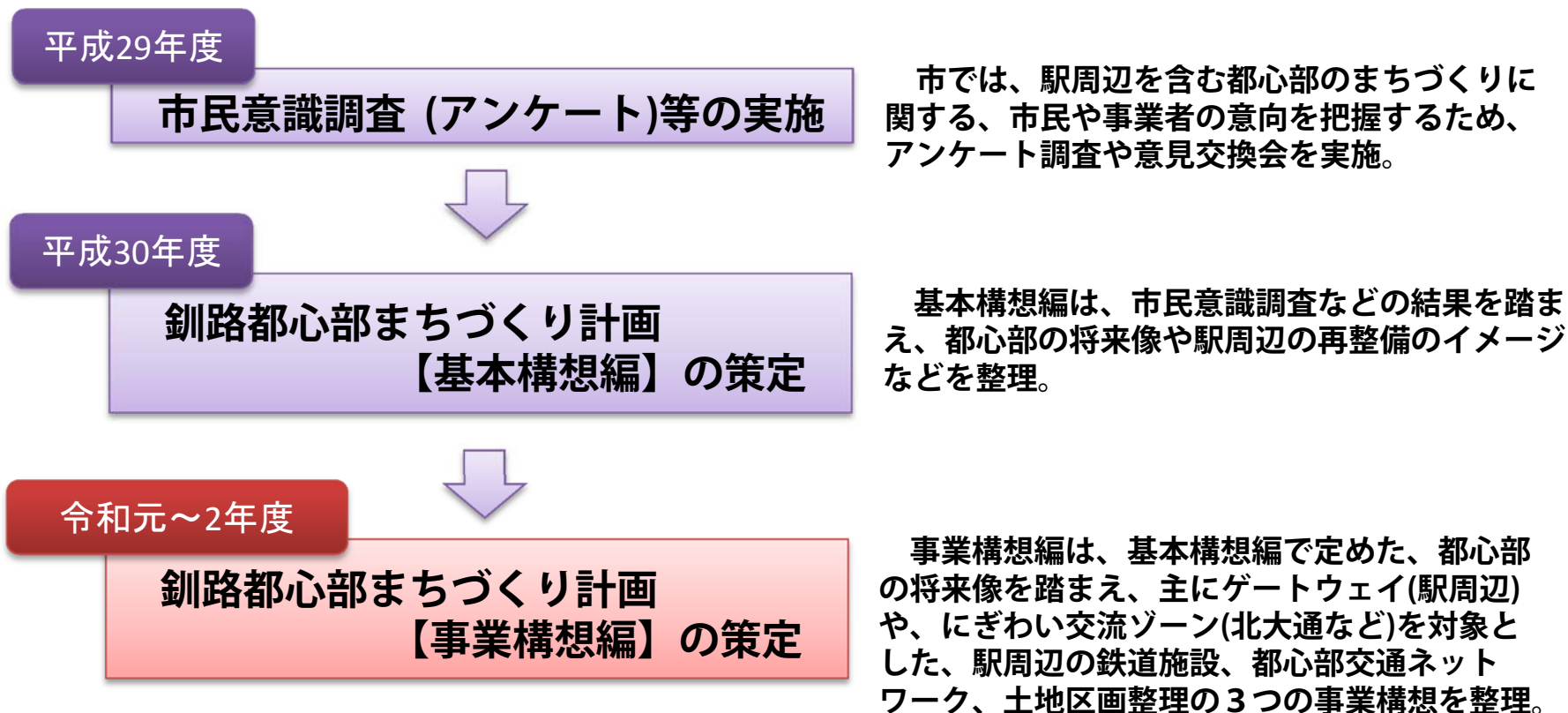


3 釧路都心部まちづくり計画について

釧路都心部まちづくり計画は、駅周辺を中心とする都心部を市の「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像を共有し、連携して活性化に取り組むための指針であり、【基本構想編】と【事業構想編】の二部構成からなるものです。

ここでは、本計画の策定経過や内容等について説明します。

3-1 本計画の策定に至るこれまでの経過



3 釧路都心部まちづくり計画について

3-2 基本構想編による都心部の将来像について

市民意識調査による市民の意向や、有識者からの助言を踏まえ、都心部の将来像を以下のとおり、まとめました。

都心部の将来像は「ひがし北海道の「かお」となる「人」が集う、交流と賑わいの拠点、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

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～

図表 都心部の将来像に基づくまちの未来イラスト（基本構想編からの抜粋）



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ができるスーパー、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。

3 釧路都心部まちづくり計画について

3-3 基本構想編による都心部のゾーニングについて

ゾーニングとは、建築物などの機能や用途を考えて、空間を分けて配置することです。これによって、各ゾーンの個性や特徴を明確にし、都心部の魅力を創出する機能の集積や充実を図るほか、各ゾーンの相互間の連携により、賑わいの創出を目指します。

【基本構想編】では、右の図表のように、都心部の各エリアの特性を踏まえた8つのゾーニングを設定しました。

なお、ゲートウェイ(駅周辺)と、にぎわい交流ゾーン(北大通など)のゾーニングの考え方を以下のとおりまとめました。

【基本構想編】によるゾーニングの考え方

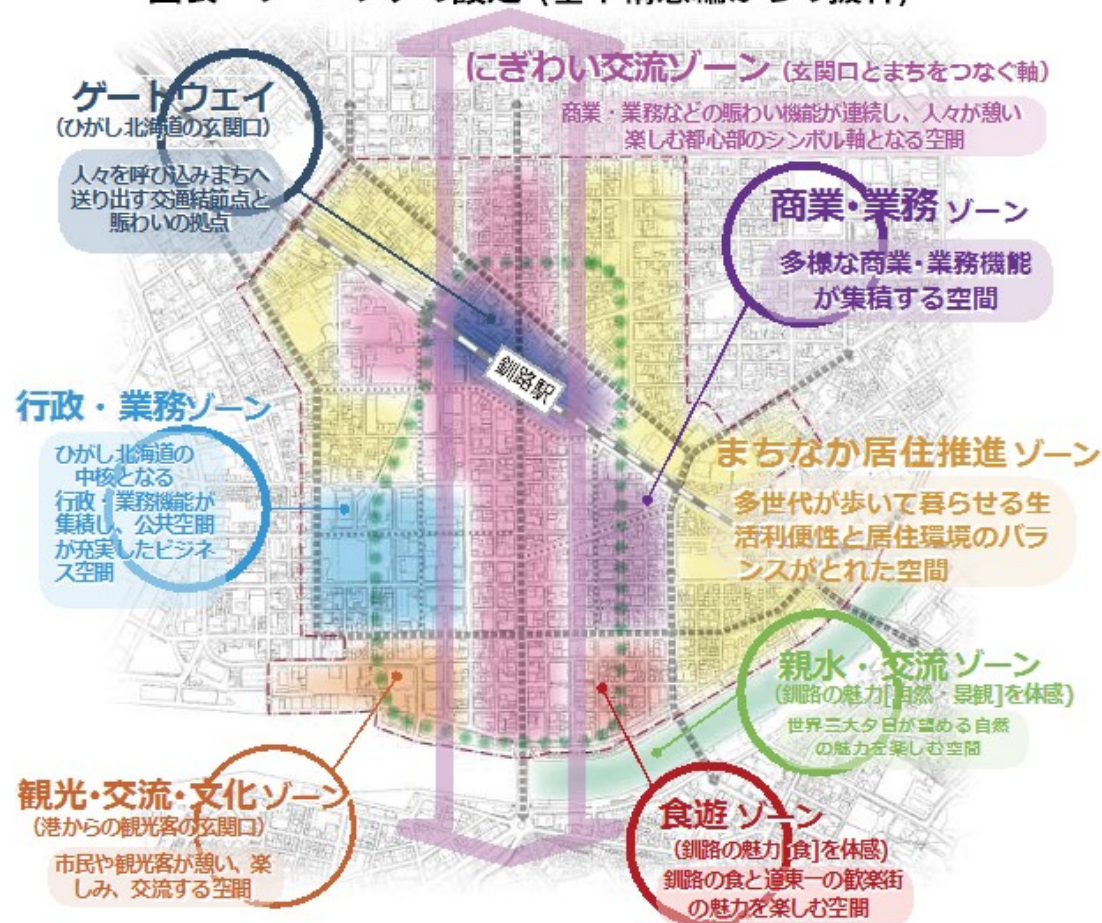
【駅周辺】ゲートウェイ (ひがし北海道の玄関口)

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。

【北大通など】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。

図表 ゾーニングの設定 (基本構想編からの抜粋)



3 釧路都心部まちづくり計画について

3－4 事業構想編の基本方針について

【事業構想編】では、【基本構想編】における都心部の将来像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」をキーワードに、以下のように基本方針を定めました。

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、地域に根ざした空間づくり、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。

3 釧路都心部まちづくり計画について

3-5 事業構想編の基本方針に基づく将来の釧路駅周辺の姿

ここでは、【事業構想編】の基本方針に基づく、鉄道高架を基本とした将来の釧路駅周辺のイメージ図を示します。

【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、冬季における滞在機能の導入を進めます。**

事業構想編の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



3 釧路都心部まちづくり計画について

3-6 事業構想編の基本方針に基づく駅前オープンスペースのイメージ

宮崎県日向市の鉄道高架を基本とした駅周辺再開発では、持続可能なコンパクトなまちをつくることを大目標に掲げ、人が集い、人がふれあう、活気に満ちた生活文化交流空間づくりとして駅前に交流広場(オープンスペース)を整備し、賑わいが生まれています。



出典：公益社団法人 日本交通計画協会作成資料 宮崎県日向市

3 釧路都心部まちづくり計画について

3-7 事業構想編による駅周辺の導入機能のコンセプト

駅周辺の活性化に向け、以下のコンセプトに基づき、導入機能の検討を進め、拠点づくりを進めていきます。

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

ひがし北海道の
玄関口にふさわしい
『釧路の“顔”』

- 公共公益施設
(行政、教育、文化、交流などの住民や企業活動に資する機能)
- 駅前オープンスペース
(市民の居場所×来街者をおもてなしする魅力的な公共空間)

市民生活の
中心となる
『歩いて暮ら
せるまちなか』

- 医療・介護・子育て等の複合拠点・マンションやサービス付高齢者住宅
(子育て層や高齢者も「健康」に暮らせる生活環境の創出)
- スーパーなど最寄りの商業施設 (市民生活の利便性向上)
- バスターミナル・タクシープール・一般駐車場、車寄せ【公共交通の結節機能】
(高架下空間を活用した乗継利便性の高い交通結節点)

観光周遊・滞在の
起点となる
『ツーリズム
ゲートウェイ』

- 観光情報センター (既存施設の再配置・機能拡充)
- 地産飲食施設・地産販売施設(ひがし北海道及び市内の個性ある飲食店や地場産品の集積)
- アウトドアショップ(ひがし北海道及び市内のアウトドアアクティビティを支える機能の充実)
- ホテル・コワーキングオフィス (コワーキングオフィスを併用したワーケーションや長期滞在をターゲットとしたコンセプトホテル等)

市民 利用

公共公益
(交流)

福祉・居住
子育て・

生活利便
交通結節

飲食・物販
観光

業務
宿泊

来訪者 利用

【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

3 釧路都心部まちづくり計画について

3-8 事業構想編の基本方針に基づく北大通などの再構築のイメージ

北大通などのにぎわい交流ゾーンは、道路空間の再構築により、歩行空間を拡幅し、歩きやすく、居心地のよい道路空間の形成(以下、ウォーカブル化)を図り、賑わいを創出します。

道路空間の再構築・ウォーカブル化の方針

- 鉄道高架を基本とした都心部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流入の抑制を図ることで、道路空間の機能を自動車から人と公共交通中心にシフトします。
- 街路空間の再構築により、歩行者が快適に移動できる通行スペース、沿道の商店街などが自由に利活用できる多様な活動を楽しむスペース、一般車などが気軽に沿道にアクセスしやすいスペースを配置します。
- 将来の街路空間の再構築に向け、社会実験により機運を高めるとともに、道路空間の再構築の方針や利活用のルールづくりを検討します。

現 況 (4車線・幅員30m)



再構築 (2車線・幅員30m)



3 釧路都心部まちづくり計画について

3-9 事業構想編の基本方針に基づく将来の北大通のイメージ

愛媛県の松山市にある花園町通りは、車道の車線数を減らし歩道空間を広げフリースペースを配置することで、賑わいが生まれています。

※イメージ※



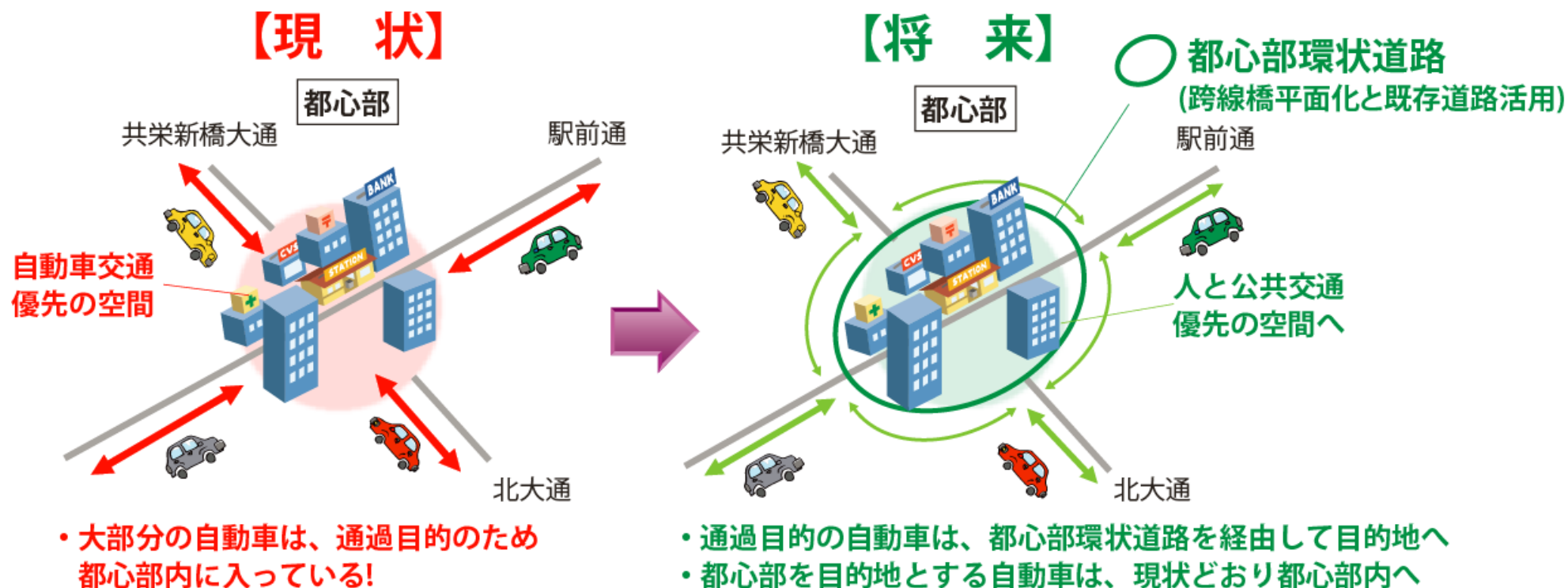
出典：国土交通省資料（官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集 2018年3月） 愛媛県 松山市 花園町通り

3 釧路都心部まちづくり計画について

3-10 将来の都心部交通ネットワークについて

本計画で示す都心部の将来像を実現するため、都心部を自動車優先の空間から、人と公共交通優先の空間に変えていきます。そのためには、都心部環状道路を配置し、都心部通過を目的とした自動車の流入を抑制する必要があります。

図表 都心部環状道路の配置による、通過交通の流入抑制イメージ



3 釧路都心部まちづくり計画について

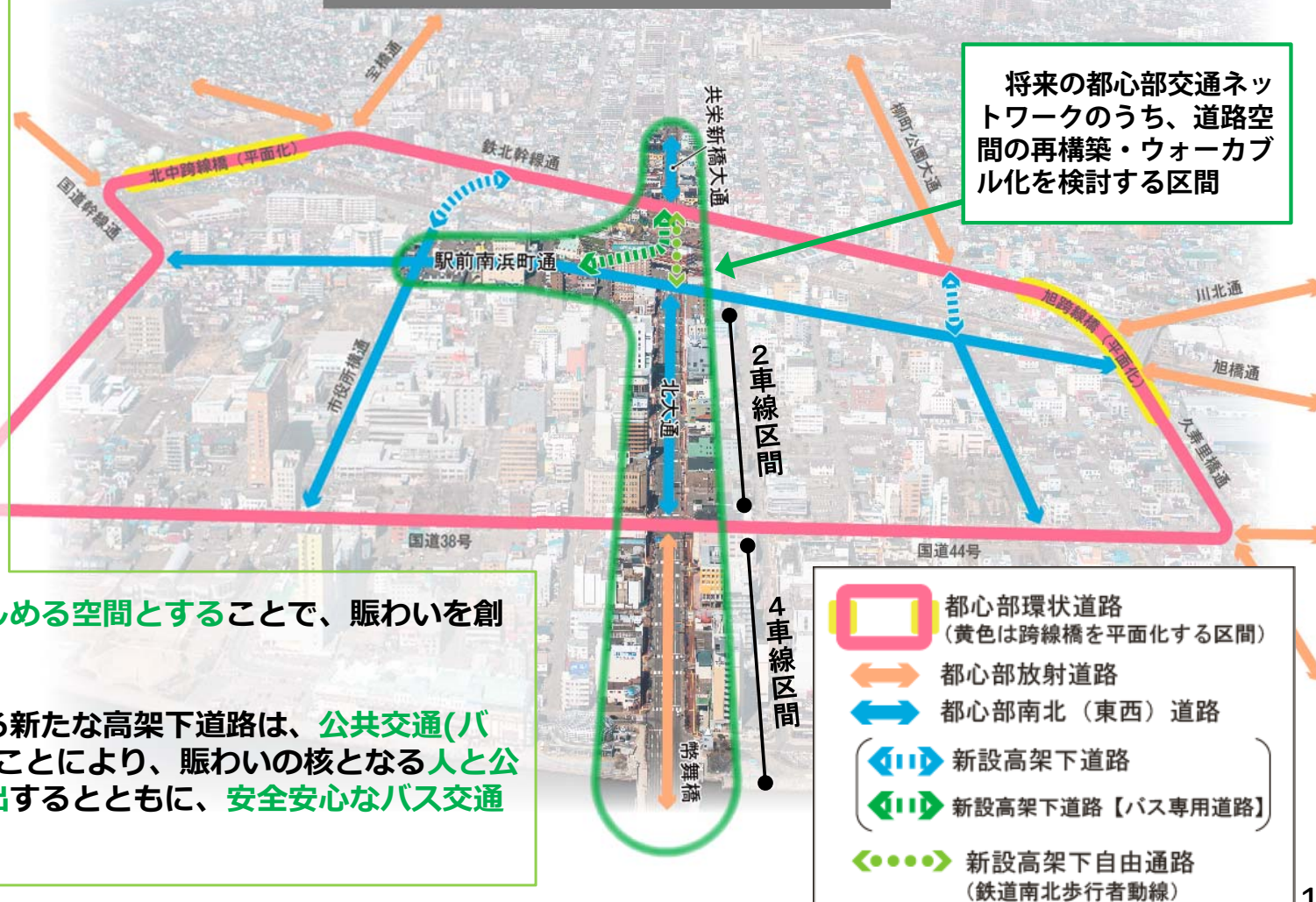
3-10 将来の都心部交通ネットワークについて

将来の都心部交通ネットワークの基本的な考え方を以下のように整理しました。

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、賑わいの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。
- 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、北大通などの歩行空間を拡幅し、ウォークブル化を図り、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。

将来の都心部交通ネットワーク



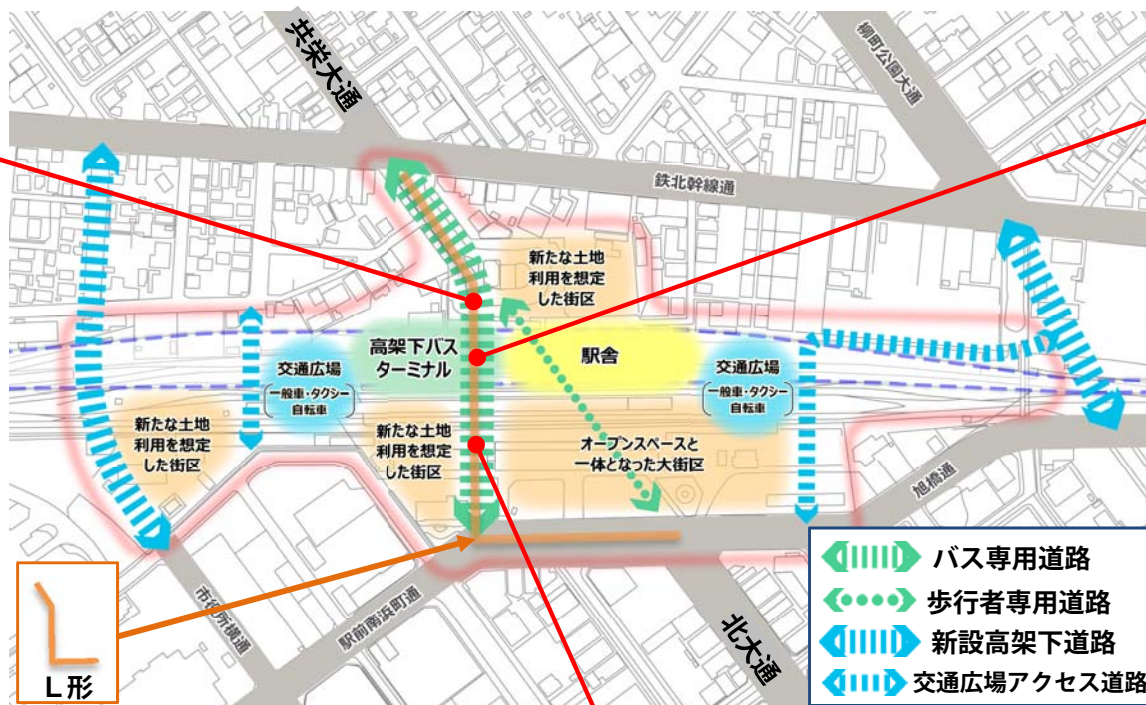
3 釧路都心部まちづくり計画について

3-1-1 北大通と共栄新橋大通の接続について

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(バス)専用とした理由をQ & A方式で整理しました。

Q 1 直線にしない理由

- ①防災の視点から、直線での接続を考えていたが、通過交通が増加し、目標としている「人と公共交通が中心の賑わいの拠点」の形成が難しい。
- ②駅前オープンスペースが、東西に分断され、拠点性が失われる。
- ③歩行者は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るほか、津波発生時の徒歩避難の際にも有効であることが期待される。



Q 3 防災の視点から直線化するのではなかったのか

- ①平成27年度に実施した、大津波発生時の自動車避難シミュレーションでは、北大通と共栄新橋大通を直線化した場合が最も早く避難可能なため、直線化する案を基本に検討。
- ②しかし、都心部環状道路や新たな交差道路の整備により、都心部の通過交通が減少することから、直線化しなくても交通混乱の低減化が可能。

Q 2 バス専用にした理由

- ①当初、公共交通優先道路とし、時間帯での一般交通も可能と考えた。
- ②しかし、乗継利便性向上のため、バスターミナルを高架橋の下に配置する方針へ変更。
- ③バスと一般車両の輻輳、市民が駅とターミナルを行き来する際の、危険性が高まる可能性が判明したため、**バス専用道路**とする。
- ④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する。

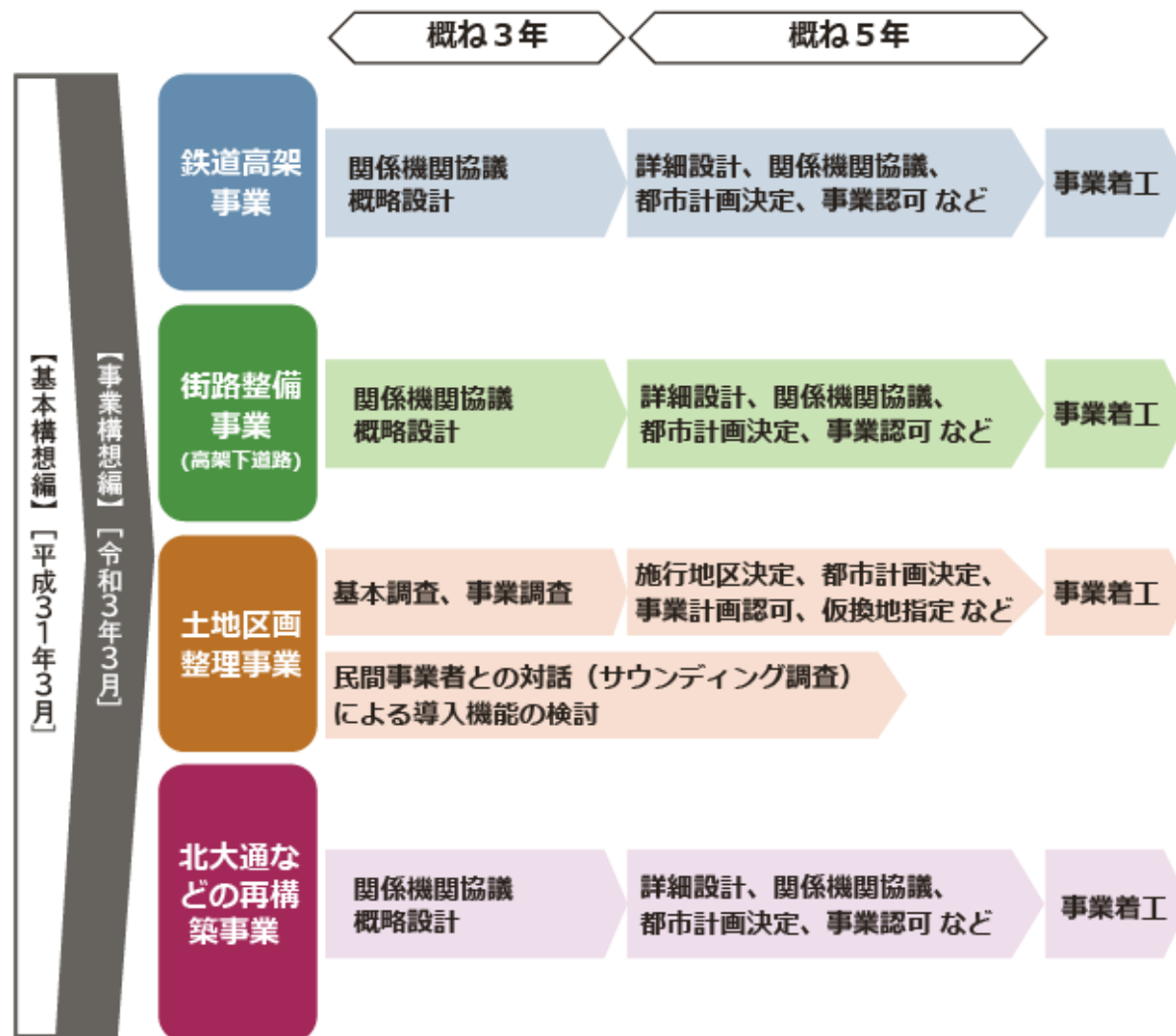
3 釧路都心部まちづくり計画について

3-12 駅周辺の再整備に向けた今後のスケジュールについて

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

今後は、鉄道高架事業の事業主体と想定される北海道や鉄道事業者と連携・調整を図りながら、概略設計や詳細設計を進め、各事業とも、概ね最短で8年後の事業着手を目指します。

なお、市が事業主体として想定される土地区画整理事業につきましては、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、釧路駅周辺の再整備を目指します。



※現時点の釧路市の想定スケジュールであり、確定したものではありません。

3 釧路都心部まちづくり計画について

3-1-3 釧路都心部まちづくり計画に基づく概算事業費と市の負担額

本計画に基づき、概算事業費と想定される市の負担額を独自に試算しました。

なお、この概算事業費は、この事業規模がどれくらいのものかイメージを持っていただくために簡易的に試算したものです。市では今後、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とコスト縮減に努めていきます。

市独自の試算による令和2年度時点での概算事業費 (市の負担額)

概算事業費 (全体)	168 億円	約56 億円
鉄道高架整備費(H28試算)	96 億円	約20億円
街路整備費(H28試算)	25 億円	約6 億円
土地区画整理事業費(R2試算)	47 億円	約30 億円
北大通などの再構築事業 (次年度以降算出)		

注) 鉄道高架整備費は、コスト縮減を主眼においた試算である。

注) 鉄道高架整備費の市の負担額は、北海道が事業主体と想定される「連続立体交差事業」に基づいて算出している。

注) 今後の概略設計や関係機関との協議の進展により、事業費の増減が想定される。

注) 現行の国の補助制度や社会資本整備総合交付金の制度に基づいて算出している。

3 釧路都心部まちづくり計画について

3-1-3 釧路都心部まちづくり計画に基づく概算事業費と市の負担額

		H19 試算	R 2 試算	※主な減額理由
概算事業費内訳	鉄道高架整備費	162 億円	96 億円	・高架部の工法変更(盛土)など。
	街路整備費	27 億円	25 億円	・道路幅員の縮小など。
	土地区画整理事業費	93 億円	47 億円	・区域の縮小など。
	その他事業費	8 億円	試算中	
概算事業費 合計		290 億円	168 億円	
概算事業費に占める市の負担額		159 億円	56 億円	・鉄道高架の事業主体を北海道と想定していることなど。

単年度で支出しない

- この56億円については、単年度で一度に支出しない。長期にわたる事業期間中に支出するので、単年度ごとの市の負担は抑えられると想定。