

「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P1

1 市民説明および市民意見募集の実施概要

(1) 市政懇談会、市民説明会

市政懇談会	開催期間：2025年7月7日(月)から7月24日(木)まで（計7回） 参加者数：142人
市民説明会	開催期間：2025年7月18日(金)、23日(水)、8月1日(金)（計3回） 参加者数：56人

(2) 市民意見募集

実施目的	「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近高架下道路の整備方針など、釧路駅周辺の再整備の方向性などについて、市民の意見を把握するため。
実施期間	2025年7月7日(月)から8月3日(日)まで
周知方法	釧路市ホームページ・Facebook・LINE、広報くしろ、ポスター配付（市内の高校、専門学校、大学） （参考）説明動画の視聴回数：4,333回（2025年8月3日時点）
実施方法	WEB上の入力フォームによる回答 （市政懇談会、市民説明会にて用紙に記入）
応募件数	234件（うち会場にて記入：47件）

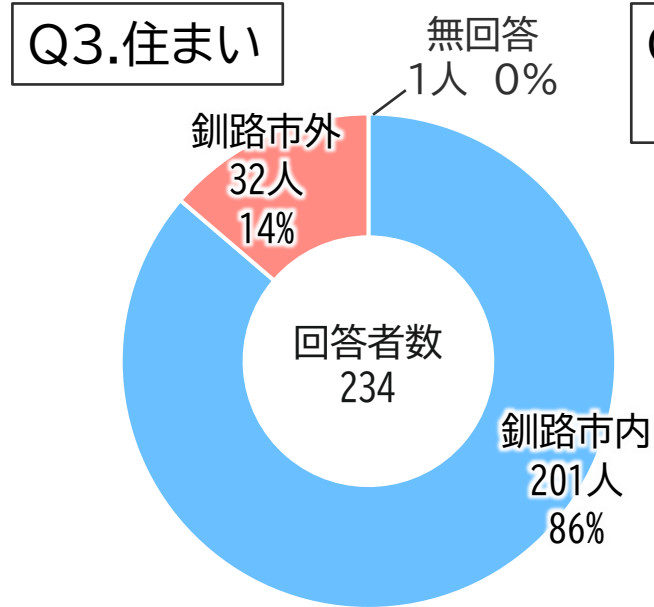
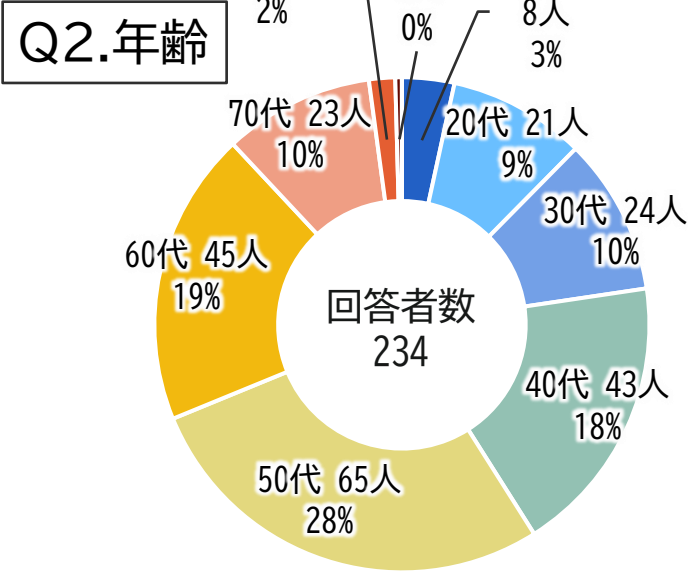
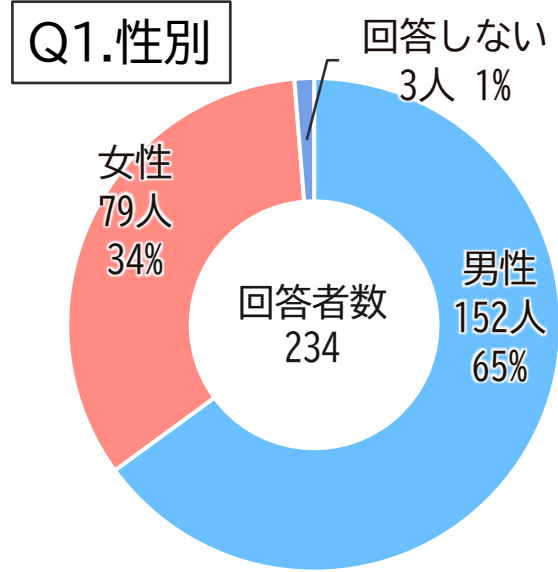
※ 市民意見募集の結果については、8月29日(金)に公表

「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

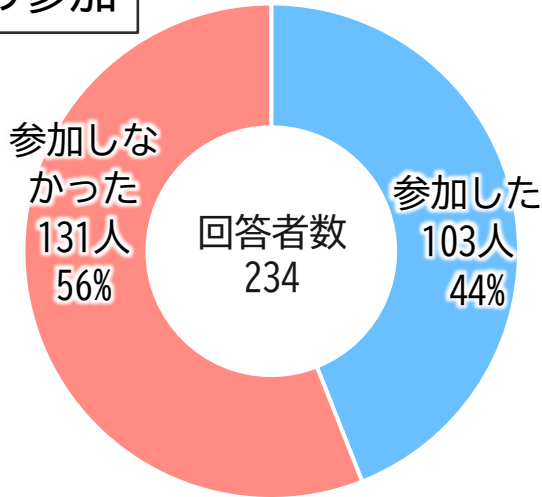
P2

(2)意見募集結果の概要

① 回答者の属性



Q4.市政懇談会・市民説明会への参加



- 男性が約65%を占めている
- 幅広い世代から意見があった
- 40代～60代の意見が約65%を占めている
- 市政懇談会、市民説明会に参加された方は44%

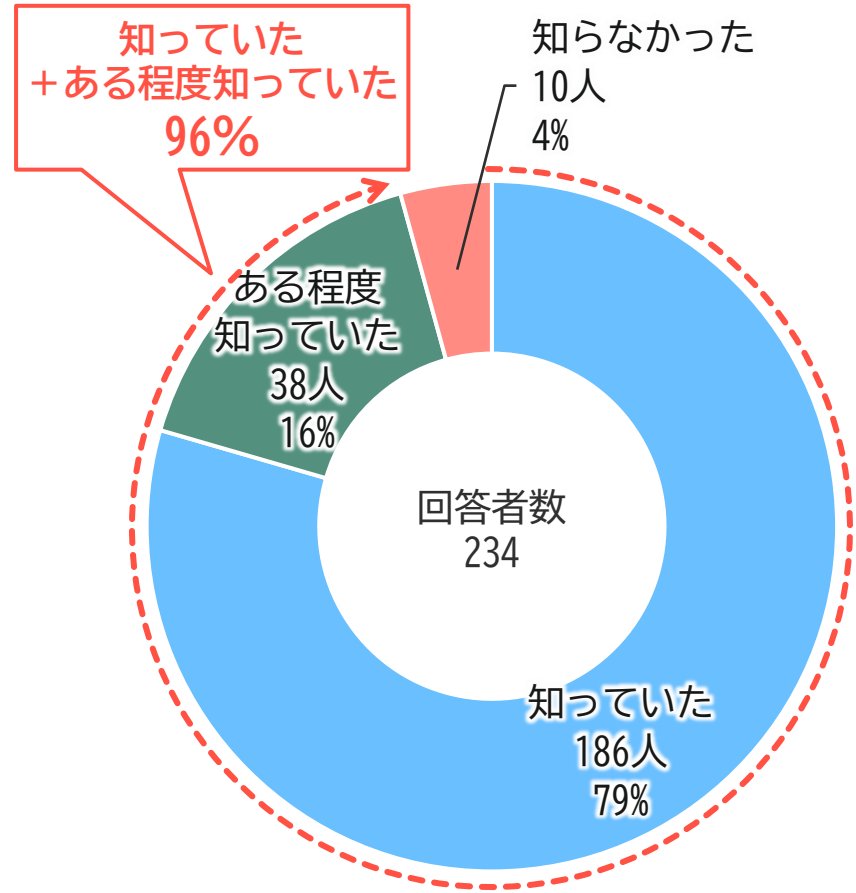
「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P3

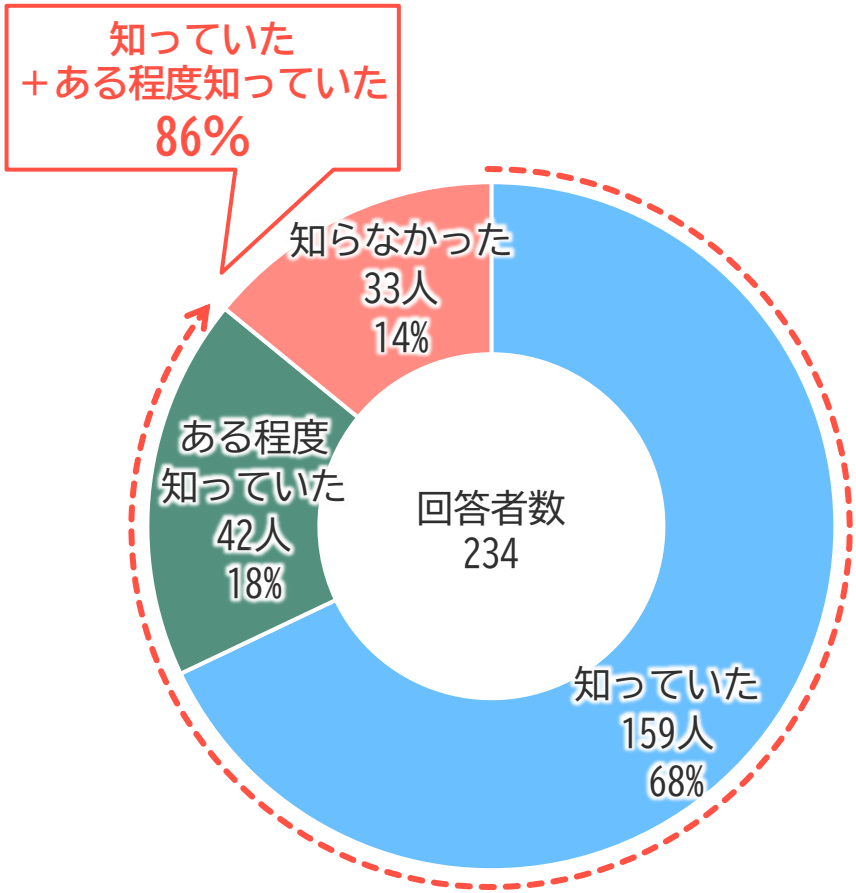
② 鉄道高架事業などの認知度

- 鉄道高架事業の計画についての認知度は96%
- 跨線橋の老朽化・架け替えの必要性についての認知度は86%

Q5. 釧路駅周辺の鉄道高架事業が計画されていることを知っていましたか？



Q6. 北中跨線橋と旭跨線橋の老朽化が進んでいて、近い将来、架け替えが必要であることを知っていましたか？



「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P4

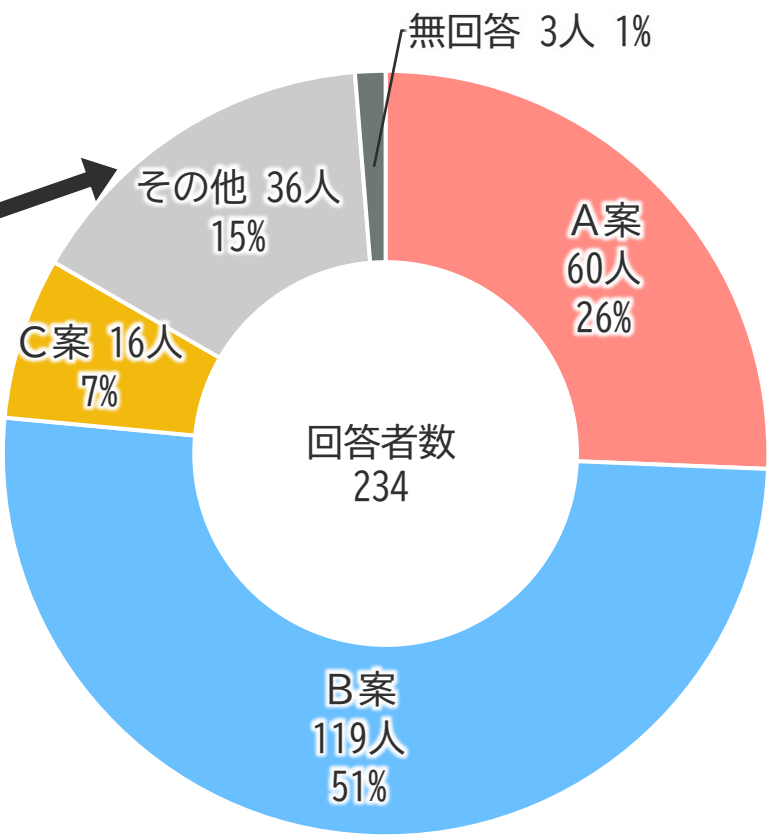
③ 駅直近の高架下道路の比較検討案の評価

- B案が51%、A案が26%、C案が7%
- 各案の詳細については、次ページを参照

Q7.A案・B案・C案について「良い」と
思う案を教えてください

■「その他」と回答した人の主な意見

- ・ 跨線橋を架け替える方が良い
- ・ 市の財政が厳しい状況の中では、鉄道高架に反対
- ・ 遠くない将来、花咲線、釧網線の廃止になるのでは？
JRも釧路市も取り巻く環境が大きく変化していて、
計画を見直すべき
- ・ 北大通の2車線化は交通量の観点から非現実的だと思う
- ・ 根室本線がこの先残っているかも疑問
三十間通の突き当たりをトンネル（アンダーパス）
にするのが現実的ではないか？
- ・ 鉄道利用者が少なく、鉄道を高架にする必要性を感じない



市民意見、有識者意見（市長との意見交換を8月21日に実施）などを総合的に判断し
駅直近の高架下道路の整備方針は、北大通と共栄新橋大通を2車線の直線道路でつなぐ、B案に決定

「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P5

新設高架下道路

新設高架下道路
(L字型バス専用)

新設高架下道路
(直線化)

歩行者自由通路

ウォーカブル

新たな土地利用を
想定した街区

駅南側の大街区

高架下空間

※公共施設、交通施設（バス乗降場、一般短時間、
駐車場、タクシープール、駐輪場など）は、新たな土地
利用を想定した街区および高架下空間に配置

A案(L字型バス専用)※「釧路都心部まちづくり計画」

B案(2車線直線化)

C案(4車線直線化)

【基本方針】

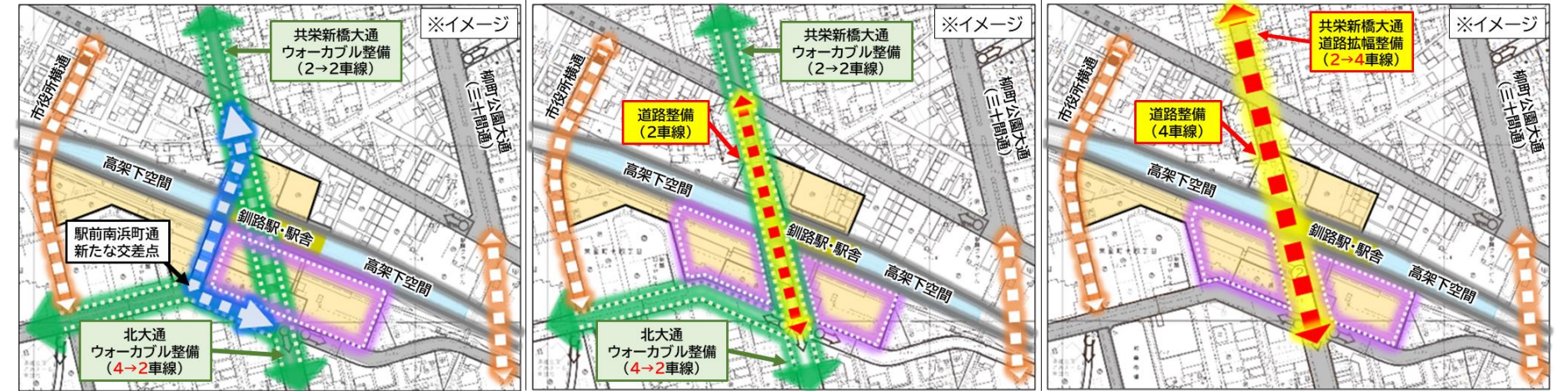
・人と公共交通を中心とした歩きやすく
居心地のよい街路空間の形成（ウォーカブル）

【基本方針】

・人と公共交通と車の調和のとれた歩きやすく
居心地のよい街路空間の形成（ウォーカブル）
・鉄道南北の一体化を図り、都心部に訪れる人の利便性向上

【基本方針】

・南北の一体化を図り、自動車で都心部に訪れる人の
利便性向上
・都心部全体の道路交通ネットワークを最大限に強化



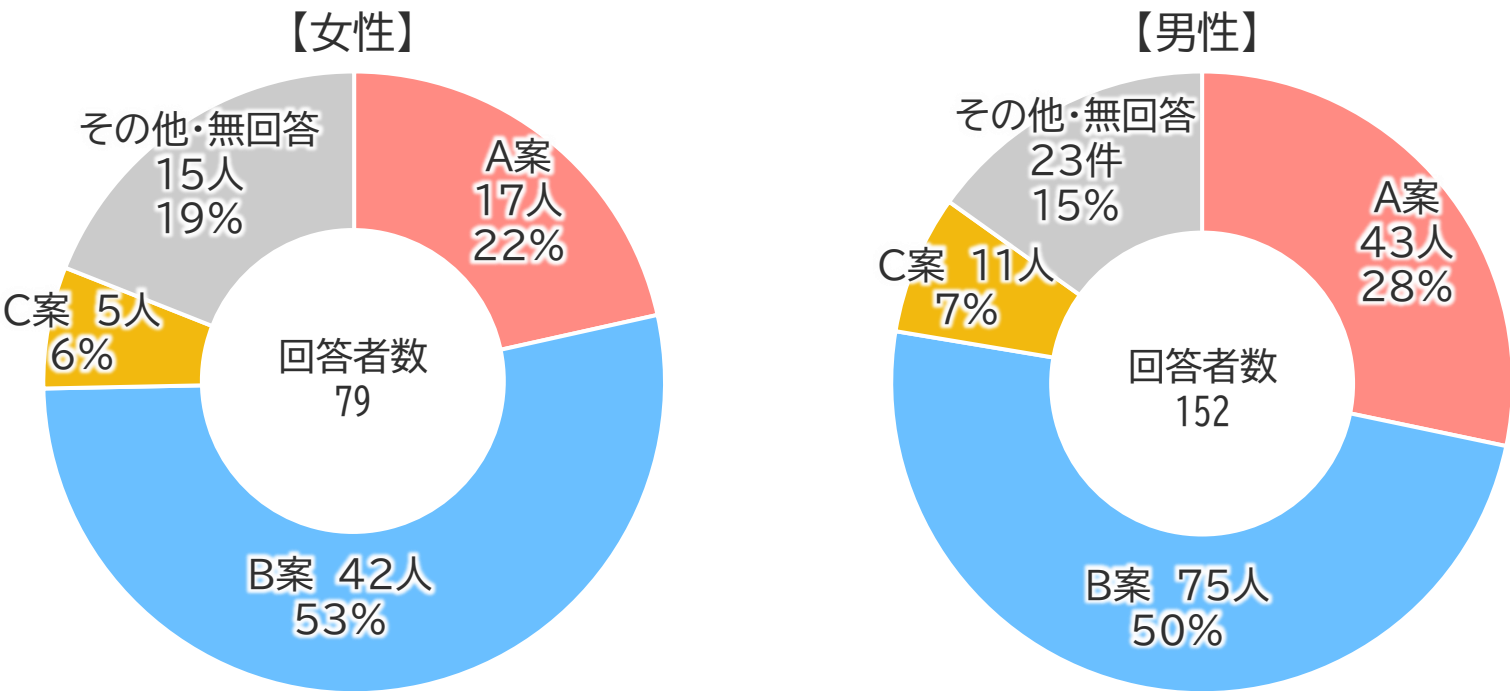
分類	項目	A案 (L字型バス専用)		B案 (2車線直線化)		C案 (4車線直線化)	
		内容	評価	内容	評価	内容	評価
土地利用	1 駅南側の 大街区	まちの顔となる駅南側に一体的な大街区をつくらることができる	◎	まちの顔となる駅南側大街区が道路によって分断されるが、一定程 度の大きさの街区をつくらることができる	○	まちの顔となる駅南側大街区が道路によって分断されるが、一定程 度の大きさの街区をつくらることができる	○
自動車 交通	1 道路網の わかりやすさ、 駅周辺施設への アクセス性	北大通と共栄新橋大通を真っすぐ通行できず、迂回が生じ、わかり づらく、駅周辺施設へのアクセス性は向上しない	△	北大通と共栄新橋大通を真っすぐ通行でき、わかりやすく、駅周辺 施設へのアクセス性は向上する	◎	北大通と共栄新橋大通を真っすぐ通行でき、わかりやすく、駅周辺 施設へのアクセス性は向上する	◎
	2 北大通と 共栄新橋大通を 行き交う交通量		一	北大通と共栄新橋大通を行き交う自動車交通量は増える	○	北大通と共栄新橋大通を行き交う自動車交通量は大きく増える	◎
	3 その他	駅前南浜町通に新たな交差点が発生し、交通の流れが悪くなる可能 性がある	△		一	4車線道路を整備するために、共栄新橋大通の道路拡幅が必要とな る	×
公共交通 歩行者	1 居心地のよい 空間形成	駅前人は人と公共交通のみとなり、居心地のよい空間を形成すること ができる	◎	道路により駅周辺が東西に分断されるが、2車線のため居心地のよ い空間を形成することができる	○	4車線道路により駅周辺は分断され、居心地のよい空間を形成する ことが難しい	△
事業推進	1 スケジュール	既存計画のままのため、大きな遅れなく進めることができる	◎	既存計画の見直しに、1年程度の期間を必要とする	○	既存計画の見直しに、3年程度の期間を必要とする	×

「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P6

参考① 駅直近の高架下道路の比較検討案の評価(性別)

○女性 は B 案が53%、A 案が22%、男性 は B 案が50%、A 案が28%
性別による大きな違いは見られない



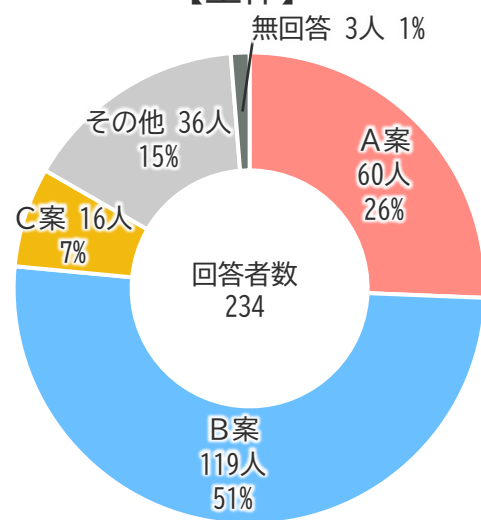
※ 性別を回答しない: 3件 (B案2件、その他1件)

「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

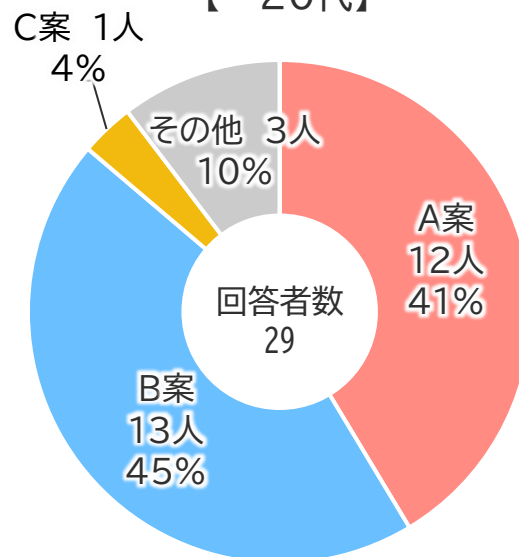
P7

参考② 駅直近の高架下道路の比較検討案の評価(年代別)

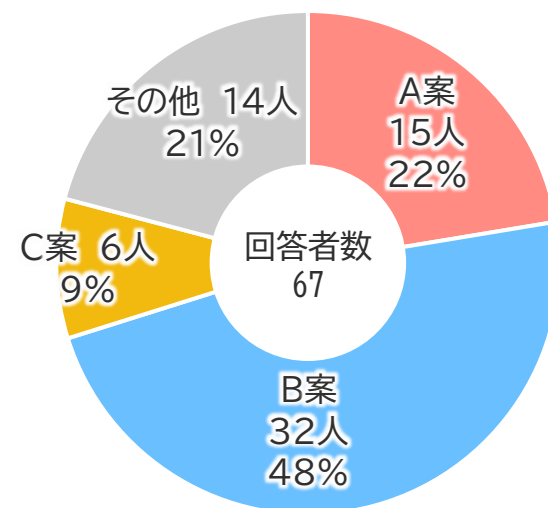
【全体】



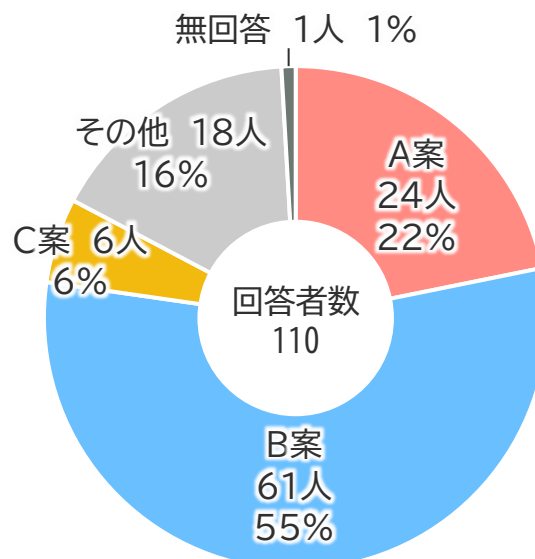
【～20代】



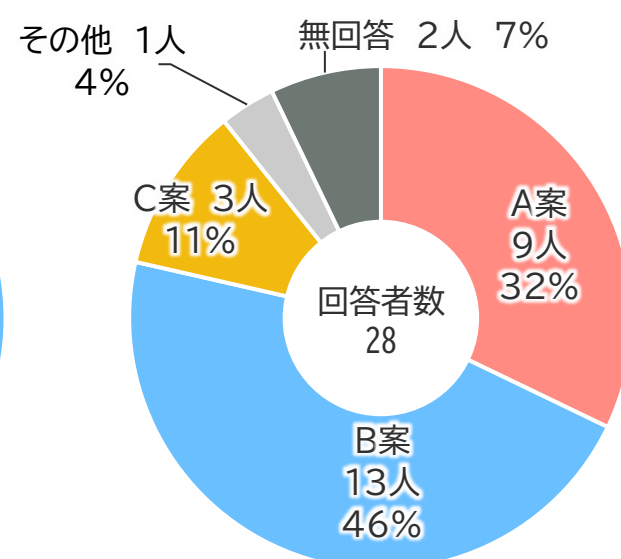
【30代～40代】



【50代～60代】



【70代～】



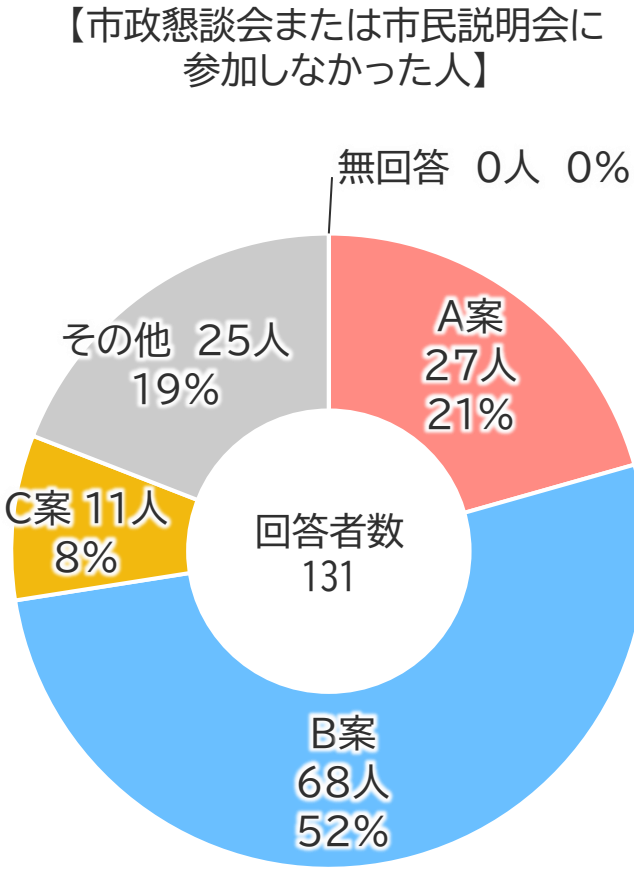
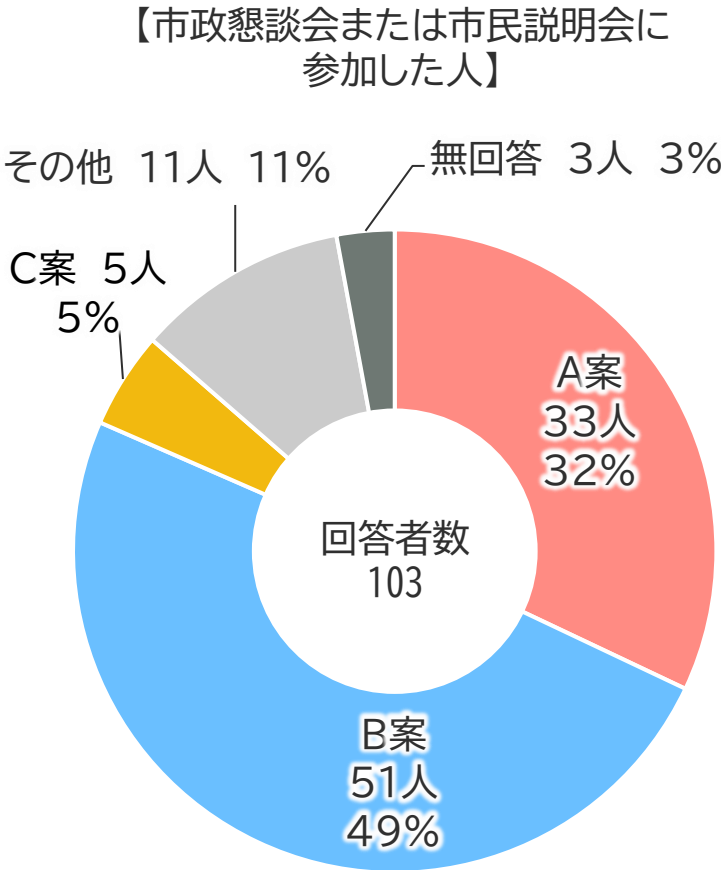
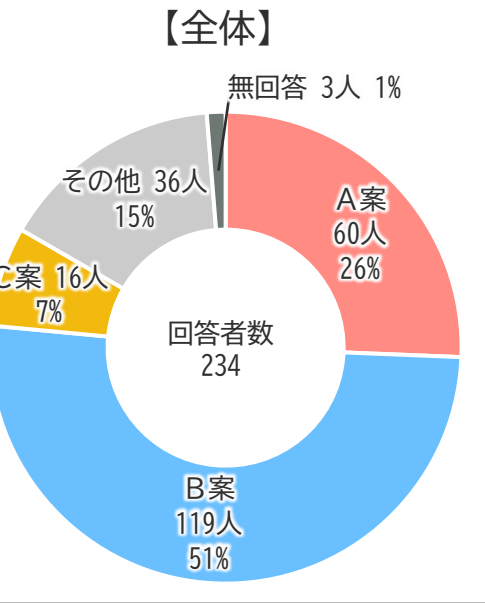
- 各年代において、B案と回答した人が多い
- 【～20代】では、A案が41%、B案が45%と、他の年代と比較すると、A案と回答した人の割合が高い
- 【30代、40代】では、他の年代と比較すると、その他と回答した人の割合が高い

「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P8

参考③ 駅直近の高架下道路の比較検討案の評価(説明会への参加有無別)

- 説明会に参加した人の方がA案と回答した割合が多い
- 説明会に参加しなかった人の方が「その他」と回答した割合が多い
- 説明会に参加したかしなかったかでは、大きな違いは見られない



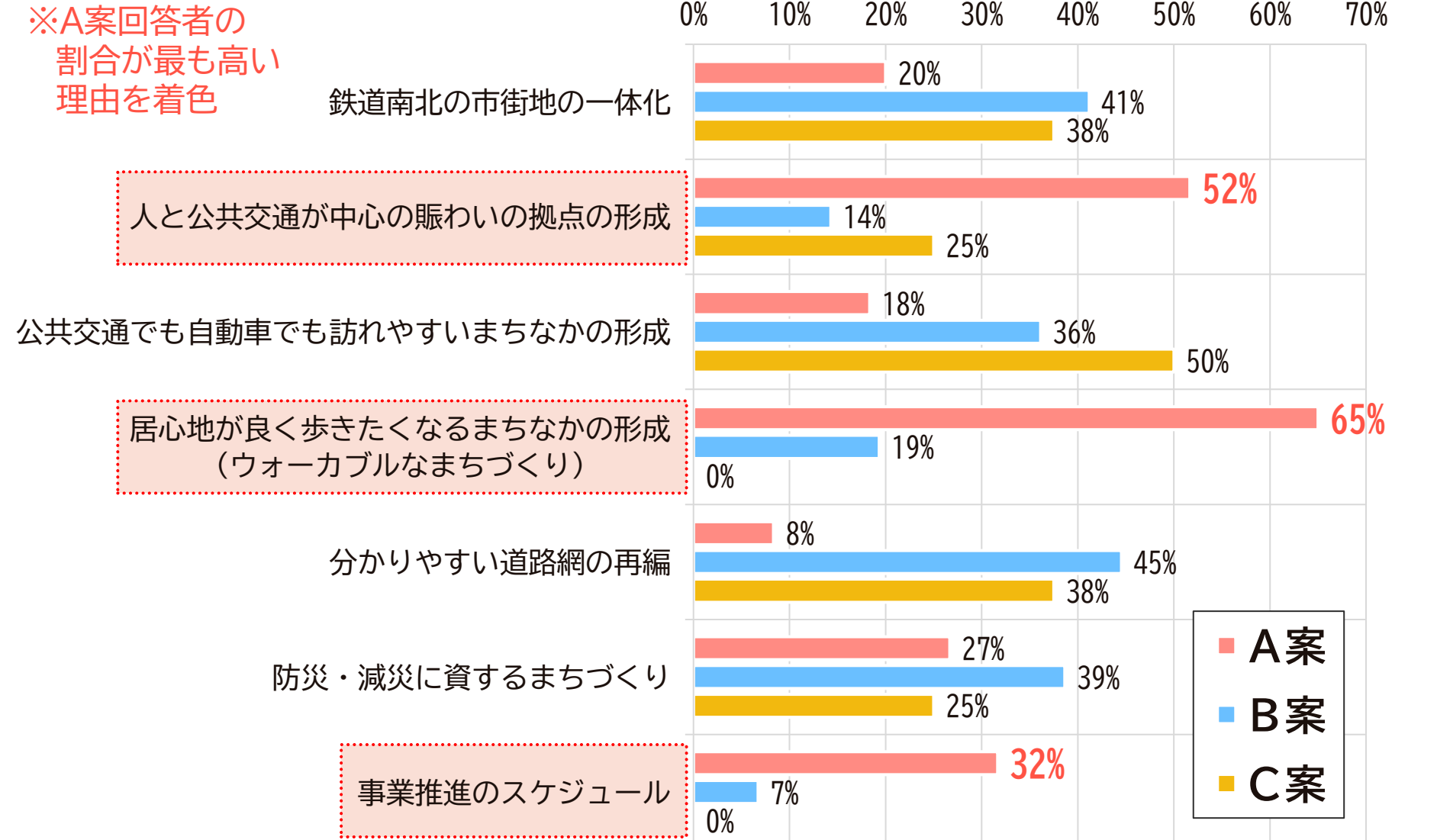
「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P9

参考④ A案を選んだ理由(複数回答可) 回答者数:60

○A案回答者は「人と公共交通が中心の拠点形成」「ウォーカブルなまちづくり」「事業推進のスケジュール」を評価

※A案回答者の
割合が最も高い
理由を着色



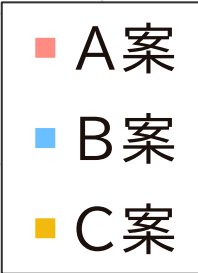
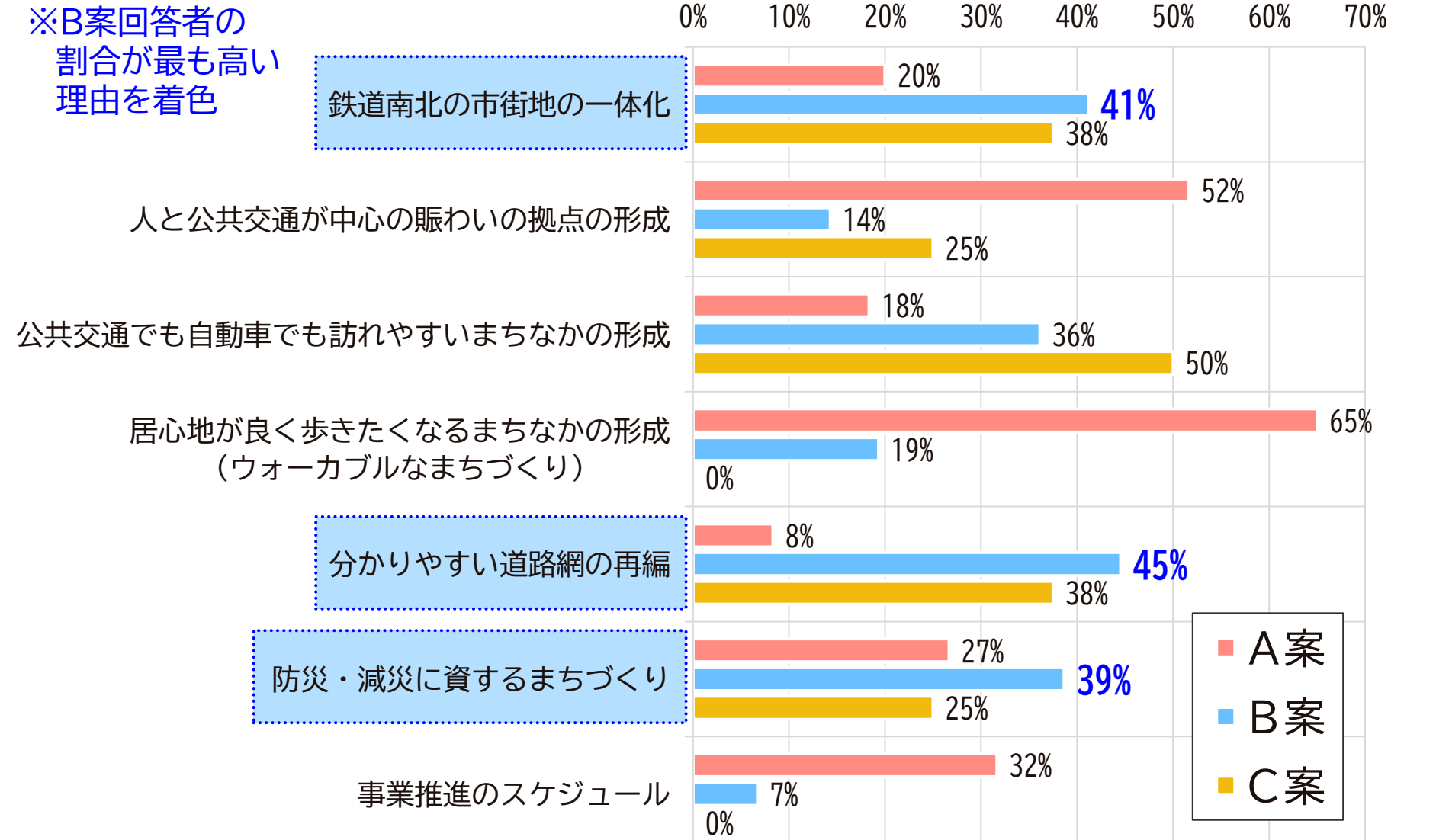
「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P10

参考⑤ B案を選んだ理由(複数回答可) 回答者数:119

○B案回答者は「鉄道南北の市街地の一体化」「分かりやすい道路網の再編」「防災・減災に資するまちづくり」を評価

※B案回答者の
割合が最も高い
理由を着色



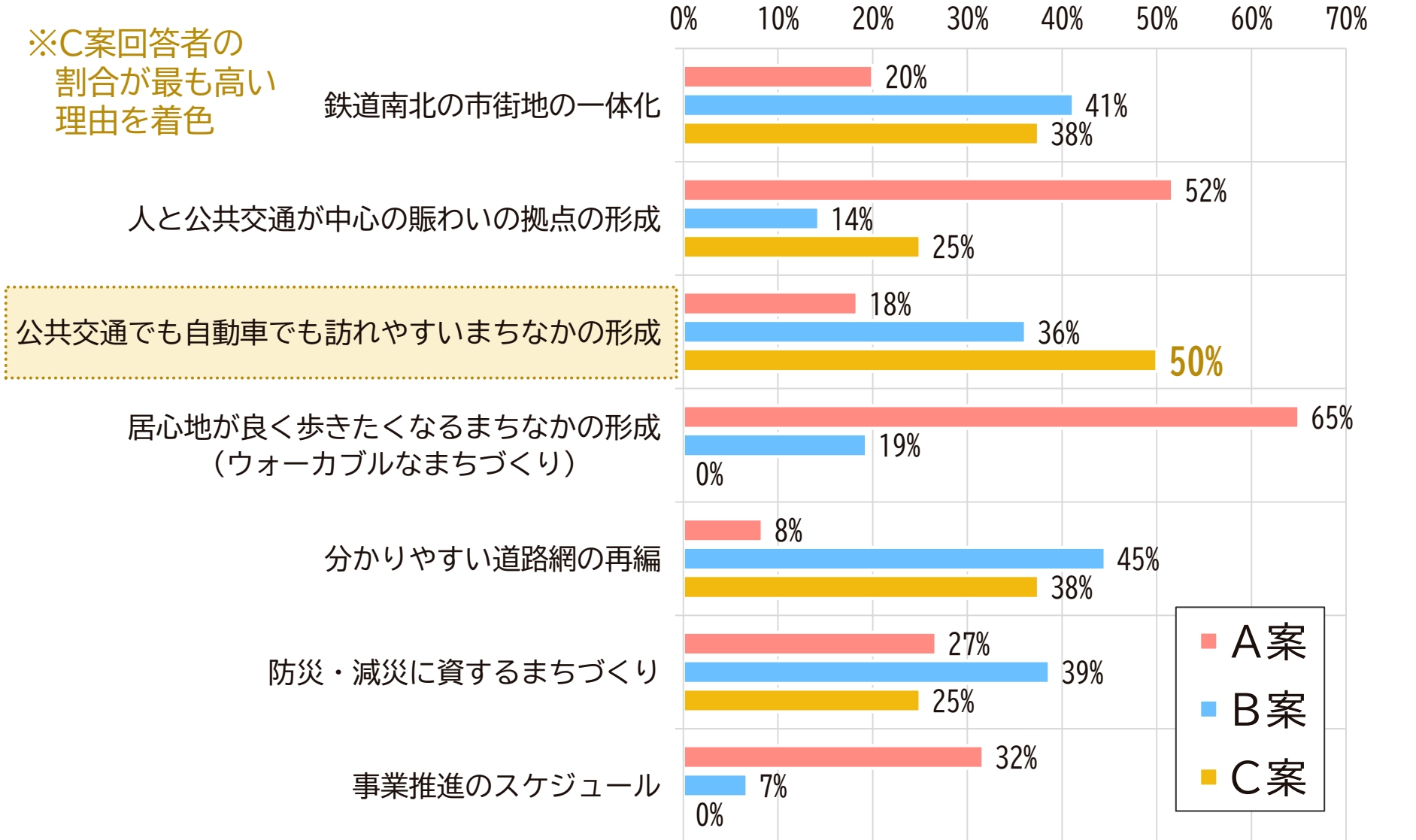
「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P11

参考⑥ C案を選んだ理由(複数回答可) 回答者数:16

○C案回答者は「公共交通でも自動車でも訪れやすいまちなかの形成」を評価

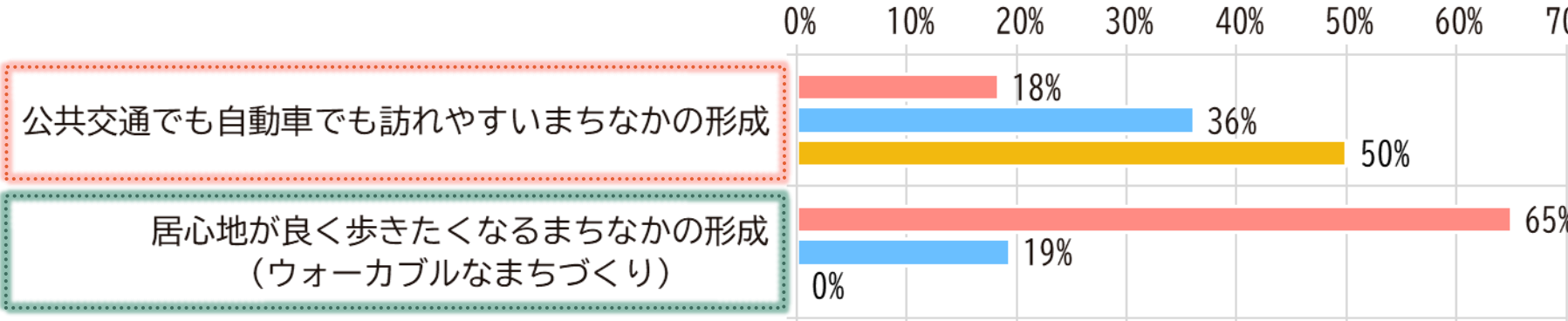
※C案回答者の
割合が最も高い
理由を着色



「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P12

○まちづくりの考え方のどれに重きを置くかで、選択する案が変わる傾向が見られる



その案を選んだ理由 (まちづくりの考え方)	A案	B案	C案
公共交通でも自動車でも 訪れやすいまちなかの形成	18%	36%	50% 多
居心地が良く歩きたくなるまち なかの形成 (ウォーカブルなまちづくり)	65% 多	19%	0% 少

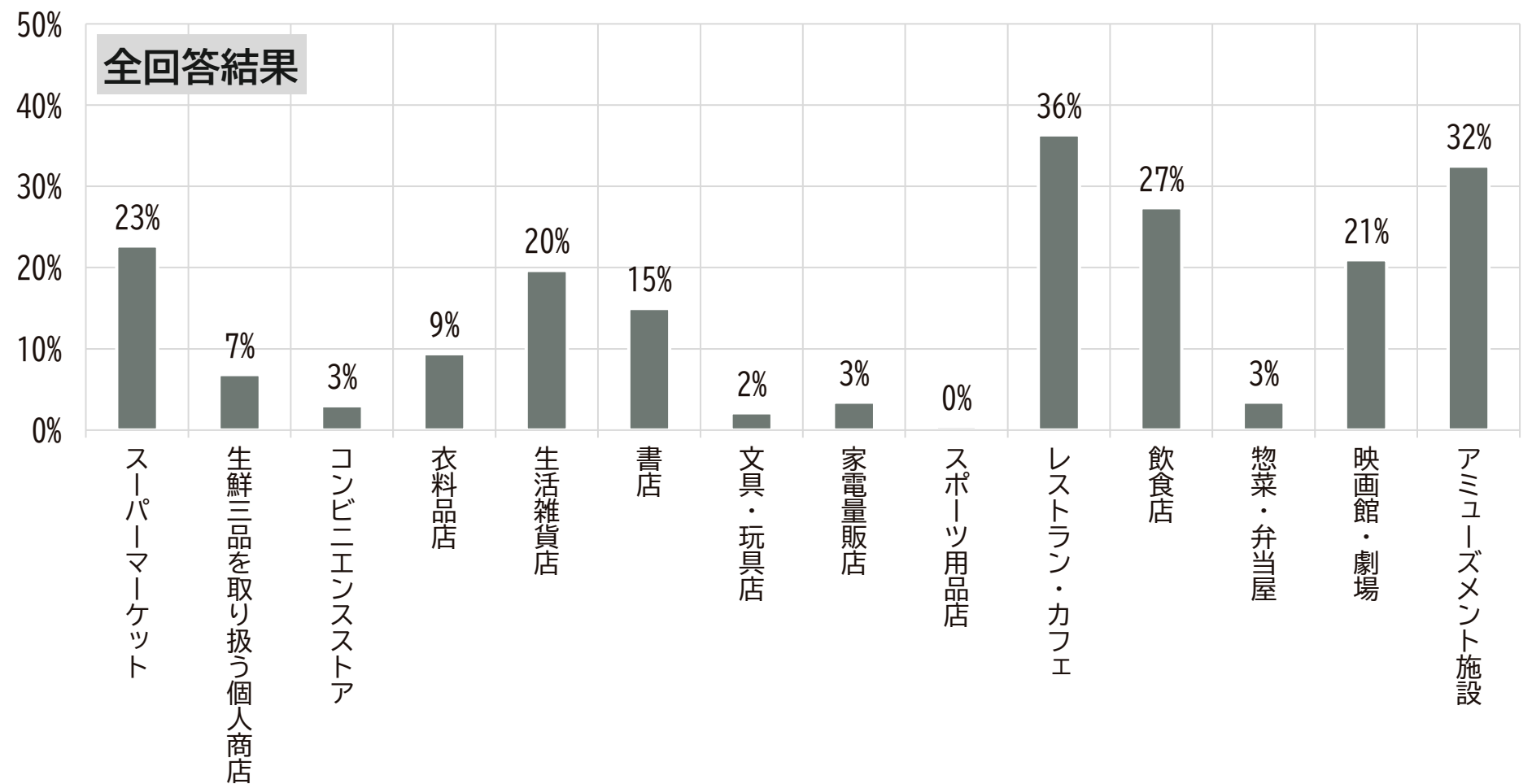
「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P13

参考⑦ 都心部に充実してほしいと思うお店や施設 回答者数:234

- レストラン・カフェ、アミューズメント施設、飲食店が30%前後と高い
- 次いでスーパーマーケット、映画館・劇場、生活雑貨店が20%程度

Q9.都心部に充実してほしいと思うお店や施設を教えてください(3つまで)



「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

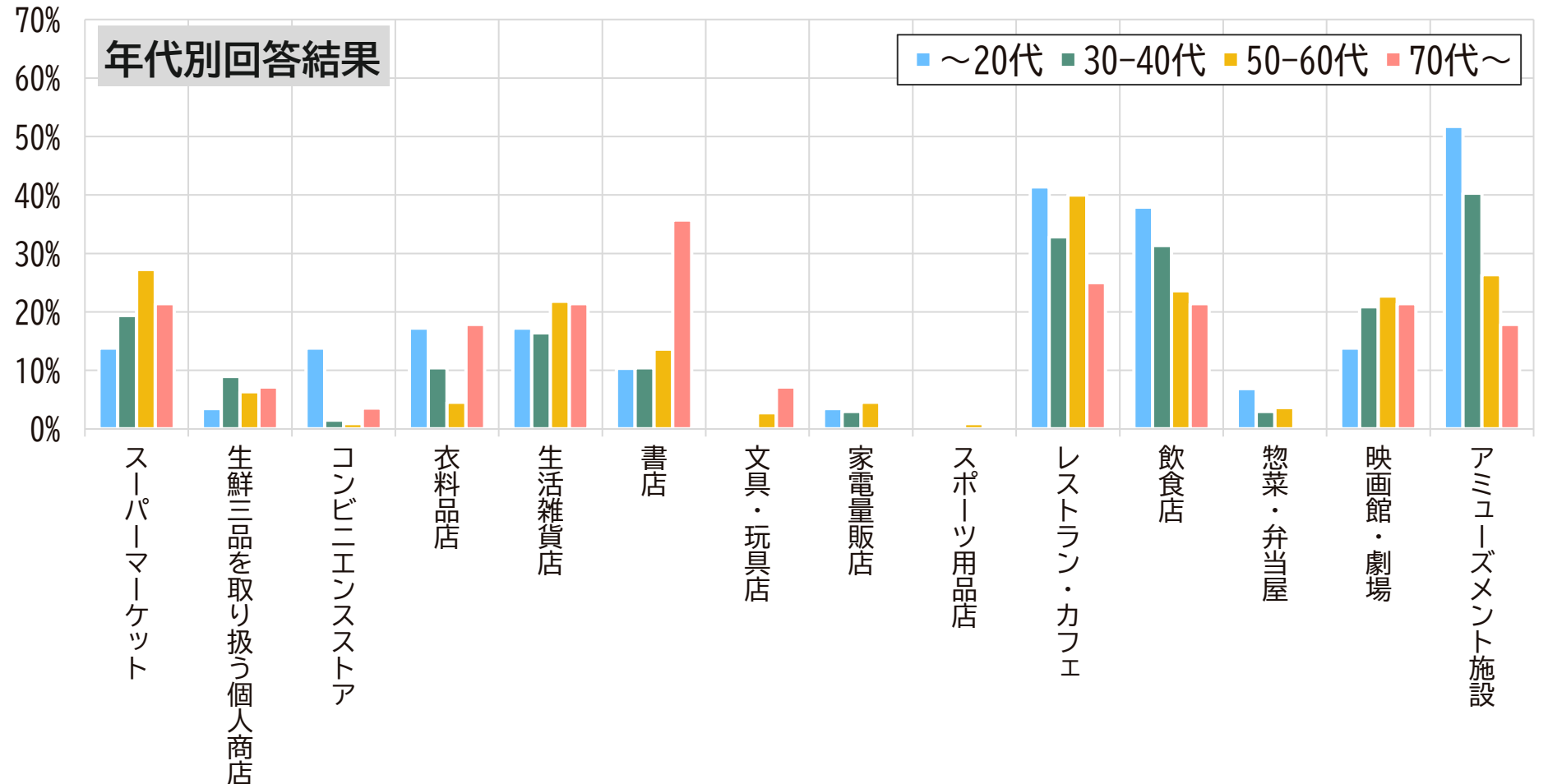
P14

参考⑧ 都心部に充実してほしいと思うお店や施設（年代別）

回答者数：【～20代】=29、【30～40代】=67、【50～60代】=110、【70代～】=28

○年代別にみると20代以下や30～40代はアミューズメント施設や飲食系、50～60代はスーパーマーケット、70代以上は書店の割合が高い傾向

Q9.都心部に充実してほしいと思うお店や施設を教えてください(3つまで)



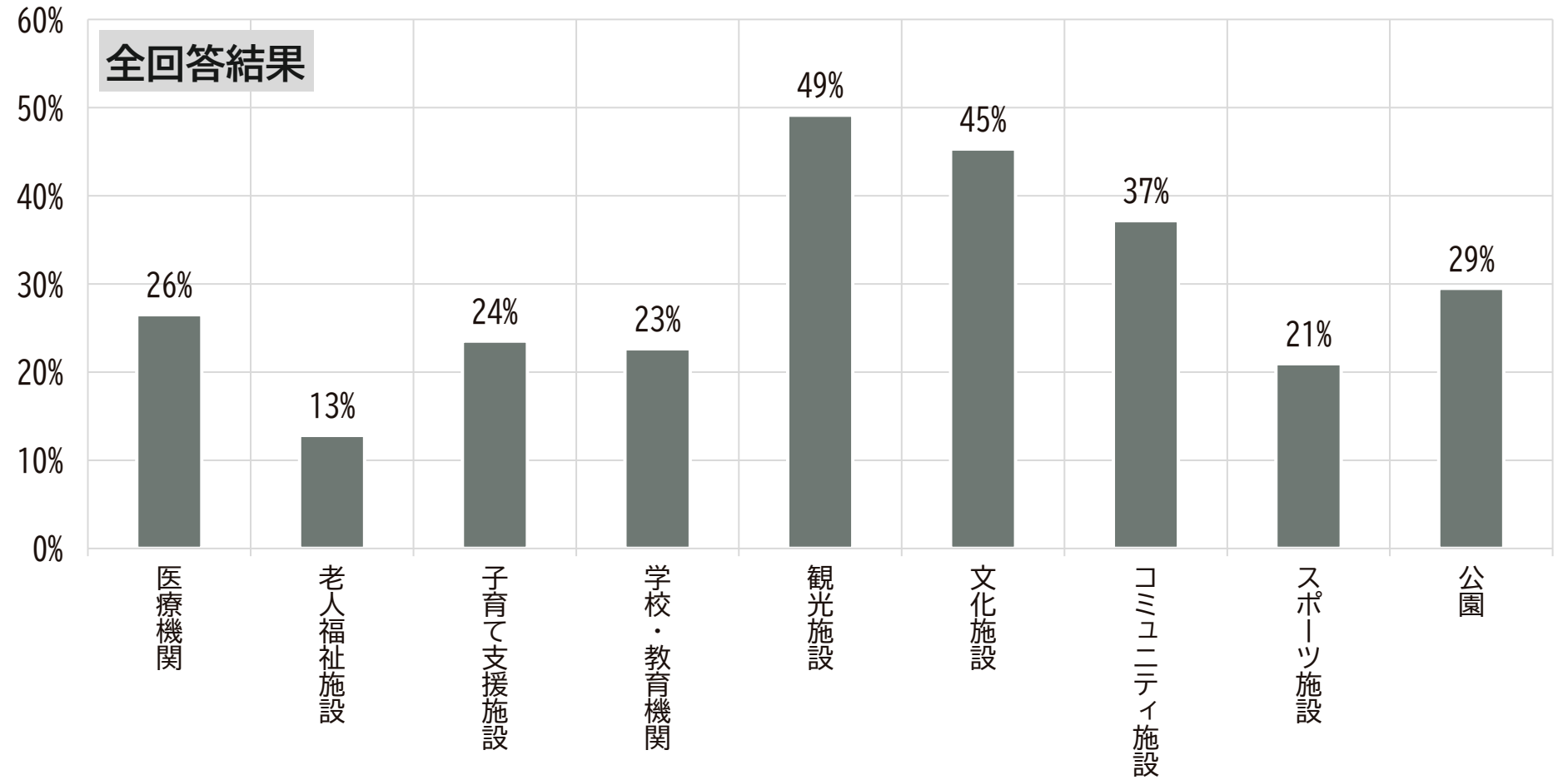
「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P15

参考⑨ 都心部に充実してほしいと思う公共施設や機能 回答者数:234

- 観光施設、文化施設、コミュニティ施設が40～50%前後と高い
- 次いで公園、医療機関が30%程度で、その他施設は10～20%程度

Q10.都心部に充実してほしいと思う公共公益施設や機能を教えてください(3つまで)



「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

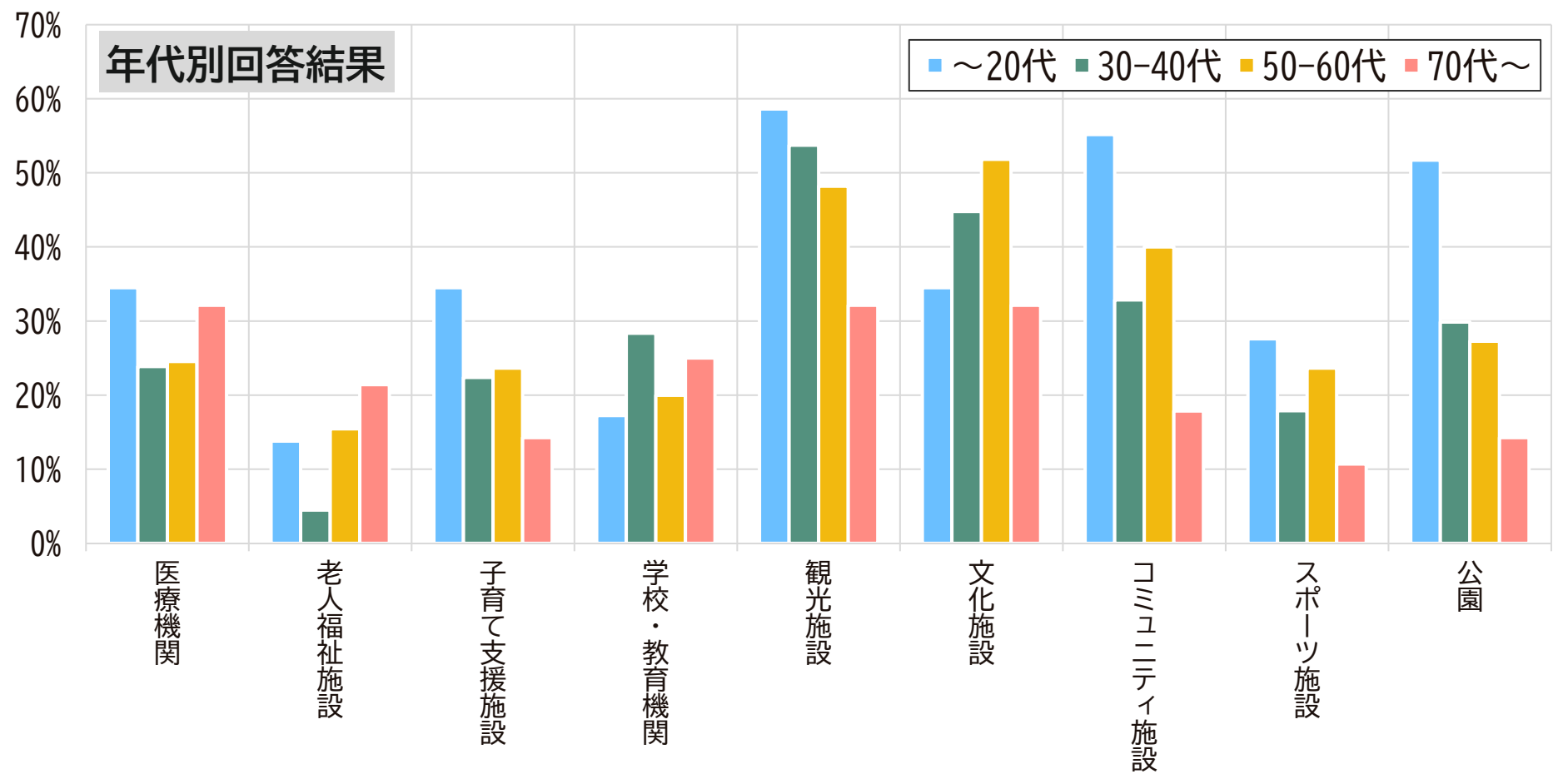
P16

参考⑩ 都心部に充実してほしいと思う公共施設や機能（年代別）

回答者数：【～20代】=29、【30～40代】=67、【50～60代】=110、【70代～】=28

○年代別にみると20代以下はコミュニティ施設や公園、30～40代や50～60代は観光施設や文化施設、70代以上は医療機関が高い傾向

Q10.都心部に充実してほしいと思う公共公益施設や機能を教えてください(3つまで)



「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P17

参考⑪ 市政懇談会、市民説明会における主な意見

(1)実施概要

■市政懇談会

開催日	開催時間	開催場所	参加人数	
計			142	
1	7月7日(月)	14:00-15:30	昭和会館	24
2	7月8日(火)	14:00-15:30	寿生活館	14
3	7月9日(水)	14:00-15:30	はまなす会館	23
4	7月9日(水)	18:00-19:30	まなぼつと幣舞	35
5	7月22日(火)	18:00-19:30	音別町コミュニティセンター	15
6	7月24日(木)	15:00-16:30	阿寒湖まりむ館	10
7	7月24日(木)	18:00-19:30	阿寒町公民館	21

■市民説明会

開催日	開催時間	開催場所	参加人数	
計			56	
1	7月18日(金)	18:00-19:30	交流プラザさいわい	30
2	7月23日(水)	14:00-15:30	コア大空	16
3	8月1日(金)	14:00-15:30	コア鳥取	10

(2)主な意見

■鉄道高架について

- ・市は過去に鉄道高架の事業費を算出しているが、将来、事業を実施するときには、事業費はさらに大きくなると思う。過去に財政的な問題で事業を凍結した経過があるが、今後、そのようなことにならないか懸念している。また、鉄道高架事業を実施するために、子育てや福祉の予算が削減されるようでは困る。
- ・鉄道高架の事業はいつ始まって、いつ終わるのかを示して、早期に事業化すべき。
- ・列車の本数が減っているし、将来、JRは廃線になる可能性がある。当面の間は、踏切に戻せばよいし、鉄道を高架にする必要もない。
- ・少子高齢化で車の量は増えないし、鉄道高架して新しい道路をつくるのは莫大な費用がかかるのだから、老朽化している跨線橋の整備を優先すべきである。
- ・今までどおりに便利な状態にするということを見直す時期であり、踏切ということをも提案してもいいと思う。
- ・架け替えた跨線橋の維持費は必要になるが、鉄道高架後の維持費については、釧路市の負担はないということであれば、そのことを市民に説明した方がよい。
- ・踏切という意見もあるが、踏切はやっぱり危険だと思う。
- ・地震災害に備えたまちづくりを考えれば、(鉄道を高架して)フラットな地上道で結ぶのがよい。
- ・鉄道高架については、市は長年、検討してきたことである。駅直近の高架下道路の整備方針についても、L字か直線化で、ずっと議論されてきたことであり、様々な意見があると思う。今回、いずれの案に決まったとしても、鉄道高架を契機とした、まちづくりをしっかりと進めてほしい。

「釧路都心部まちづくり計画」における駅直近の新設高架下道路の整備方針について

P18

■駅直近の高架下道路について

- ・市は、基本的にメインストリートを南北に接続する事例はなく、接続した場合、駅前広場をはじめとする人のにぎわいや拠点性を集積する空間が道路によって分断され、ランドマークとなるべき駅舎がメインストリートから見えなくなってしまうと言っていたのに、そのような課題をつくるようなことをするのは、どうかと思う。
- ・駅前に、にぎわいをつくりたいのであれば、車を通りにくくして、駅前周辺に人が溜まるような構造にするべきで、車を通すという考えは、にぎわいをつくることと逆である。
- ・駅前の大街区を自動車で分断しない西側L字案で、バス専用道路とせず、一般車の通行を可能とするのが良いと思う。

■ウォーカブルなまちづくりについて

- ・釧路は半年冬で、歩道も凍って滑るので、ウォーカブルというよりは、鉄道の高架に合わせて、防災の観点からも、空中空間、2階、3階に、みんなが集まれるような空間をつくり、バスターミナル、商業施設、ホテルなどと連動させて、にぎわいをつくっていくべきだ。
- ・北大通の土日の交通量は少ないと思う。例えば、土日を完全に歩行者天国にするなど、交通量調査も含めて、現実的なウォーカブルを考えた方がよい。
- ・ウォーカブルなまちづくりには、ロードヒーティングの整備を含めて検討してほしい。
- ・駅前の大街区を自動車で分断して、ウォーカブルなまちづくりができるのかどうか疑問である。

■その他

- ・鉄道の北側に住んでいるが、避難場所となる高い建物が少ないので、駅の北側に、市役所や公共公益施設などの大きな建築物を建ててほしい。
- ・大阪から移住してきたが、冬がきれいで、今では、冬の方が好きだ。冬の魅力をもっと活用すべきで、駅を活用して観光に力を入れるべき。
- ・今までの釧路市の合意形成のプロセスが甘かったと感じている。まち歩きをしながら説明会をやったり、一人でも多くの市民の意見を聞いて、合意形成していくべきだと思う。
- ・駅直近の高架下道路の整備方針などについては、住民投票など必要なく、市長と市民の代表からなる市議会で決めるべきである。市長の強いリーダーシップを発揮してほしい。