

委員会について

「釧路駅周辺まちづくり検討委員会」は、釧路駅周辺まちづくりビジョン等を検討する委員会として、平成15年7月28日の第1回目をスタートに、全6回にわたり議論を重ねました。

検討部会について

「釧路駅周辺まちづくり検討委員会 有識者検討部会」は、委員会による「釧路駅周辺まちづくりビジョン」を基本に、「防災等の新たな視点を含む」ビジョンの構築を進める組織として、平成27年11月4日に発足した組織です。

防災等の新たな視点を含む 釧路駅周辺のまちづくりに関する 平成27年度 検討の取りまとめ（中間報告）



有識者検討部会は、平成27年度に2回開催いたしました。本資料は、その検討内容を整理すると共に、平成28年8月2日に開催した、第3回有識者検討部会議論を踏まえ、有識者の立場から現時点で望ましいと考えられる整備方法について、市に対し中間報告として提言を行うものです。

平成28年 9月 5日

釧路駅周辺まちづくり検討委員会 有識者検討部会

I. 釧路駅周辺における現状と課題の整理

1. コンパクトなまちづくりの視点 [提言書に記載されている釧路駅周辺の課題整理] 2
 - (1) 「人口」
 - (2) 「土地利用」
 - (3) 「交通」
 - (4) 「拠点性」
2. 津波防災の視点 [津波発生時における避難路としての現況道路網の課題整理] 15
 - (1) 「津波防災」

II. 防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

1. 釧路駅周辺の課題整理を踏まえた目標区分等の設定 18
 - (1) 「1. 生活・居住」(人々が便利で快適に暮らすことができるまち)
 - (2) 「2. 商業・業務」(商業、業務の活気があふれるまち)
 - (3) 「3. 景観・環境」(拠点到にふさわしい美しく潤いのあるまち)
 - (4) 「4. 観光・交流」(地域の観光や交流の拠点となるまち)
 - (5) 「5. 都心交通」(安全で快適な交通ネットワークのあるまち)
 - (6) 「6. 防災・減災」(避難路、避難施設が充実したまち)
 - (7) 「7. 市民参画・協働」(市民とともに都市のマネジメントをすすめるまち)
2. 防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンのまとめ 25
3. 現時点で望ましい整備方法について 26

※今後継続して検討する評価項目【参考資料】

1. 整備方法の検討を継続するための評価項目の設定 30

釧路駅周辺における現状と課題の整理

I. 釧路駅周辺における現状と課題の整理

1. コンパクトなまちづくりの視点〔提言書に記載されている釧路駅周辺の課題整理〕

釧路駅周辺のまちづくりについては、平成15年7月に駅周辺の将来ビジョン等を検討する委員会として、「釧路駅周辺まちづくり検討委員会」を設置し、全6回にわたり議論を重ねてきました。

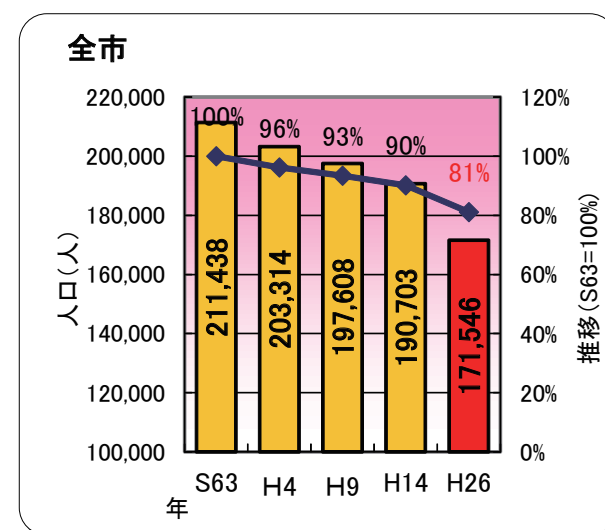
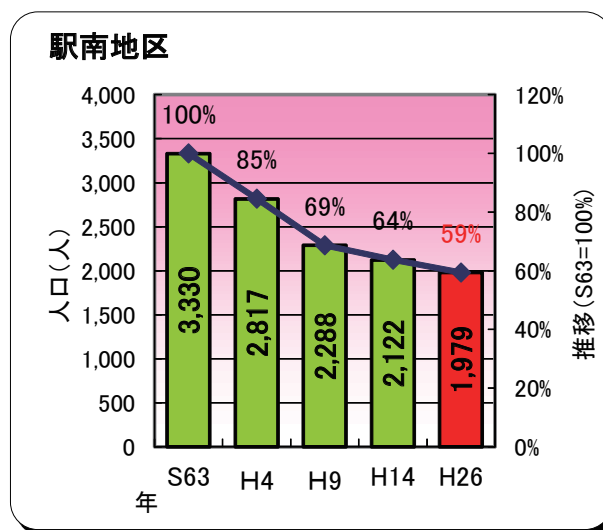
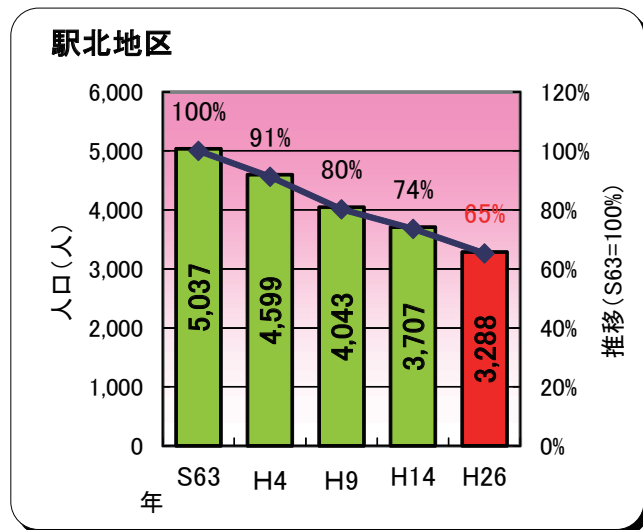
検討委員会では、将来ビジョンの検討に向け、駅周辺のまちづくりの課題を、「人口」「土地利用」「交通」「拠点性」の4つの視点から整理を行っています。そこで、有識者検討部会では、これらの課題が現在においても、引き続き駅周辺を取り巻く課題としてとらえ、新たにコンパクトなまちづくりの視点から整理しました。

(1) 「人口」

① 居住人口（夜間人口）の減少

- ・ 駅周辺地区の居住人口は、昭和63年を100%とすると、平成14年で、20～40%の減少がみられていた。
- ・ 平成26年では、駅周辺地区の居住人口の減少がさらに進み、35～40%減少している。
- ・ 全市的な人口減少も進んでおり、平成14年で10%、平成26年で20%減少している。

■ 駅周辺地区等の人口推移



※ 釧路市統計書より（各年9月統計） ※ 駅北地区：若松町・新富町・白金町・共栄大通の4町 ※ 駅南地区：北大通・末広町・栄町・黒金町・幸町・寿の6町

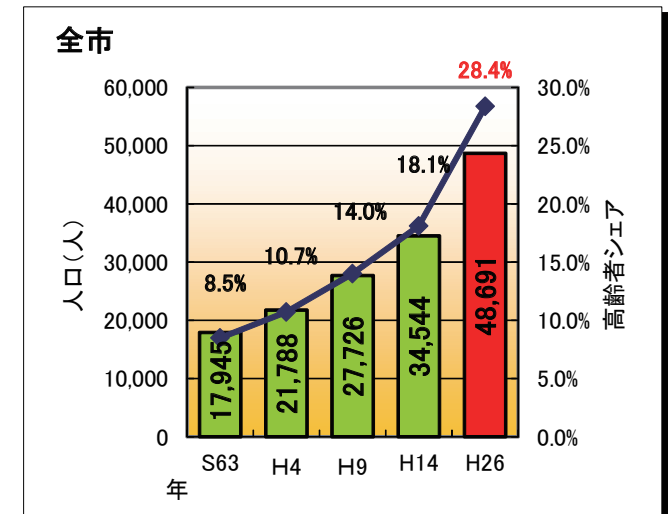
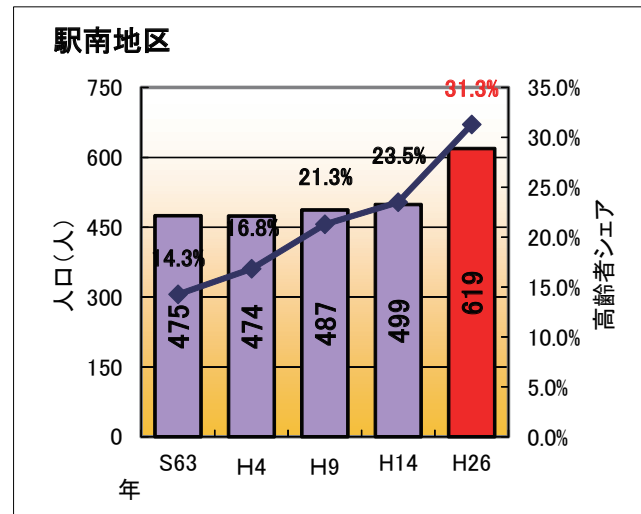
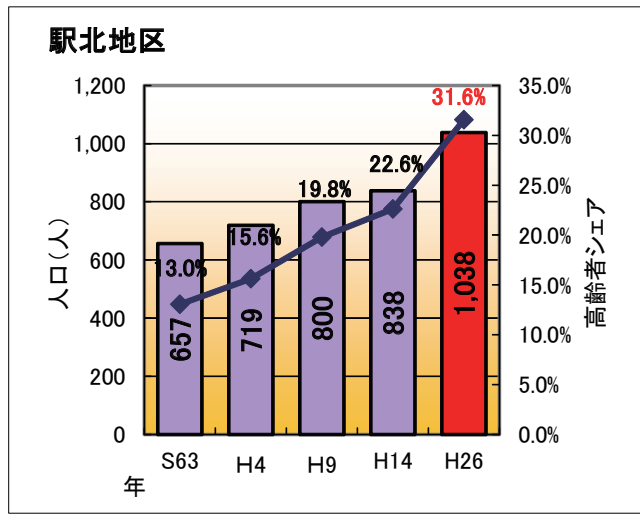
釧路駅周辺における現状と課題の整理

(1) 「人口」

② 高齢化の進行

- ・ 駅周辺地区の高齢化率（65 歳以上人口が占める割合）は、平成 14 年で約 23%を占め、平成 26 年では約 32%に達し、さらなる高齢化が進行している。
- ・ 高齢化の進行は、駅周辺に限ったものではなく、全市的な課題となっている。

■ 駅周辺地区等の高齢化状況



※ 釧路市統計書より（各年9月統計） ※ 駅北地区：若松町・新富町・白金町・共栄大通の4町 ※ 駅南地区：北大通・末広町・栄町・黒金町・幸町・寿の6町

課題の整理

- ・ 釧路駅周辺における地域人口の減少や高齢化の進行は、生活者の姿が見えなくなるだけではなく、地域コミュニティの希薄化による活力の低下や賑わいを喪失させる要因と考えられる。
- ・ このことは、都心部の空洞化や衰退を助長してきた1つの要因でもあり、都心部の活性化を図る上では、これらの課題に対応したまちづくりが求められている。
- ・ 都心部への居住の推進・誘導を進めるため、人々が徒歩圏で利便性の高い生活を享受することができ、安全・安心に暮らせるまちなかの形成を目指す必要がある。（釧路市が目指しているコンパクトなまちづくりとの連携）

釧路駅周辺における現状と課題の整理

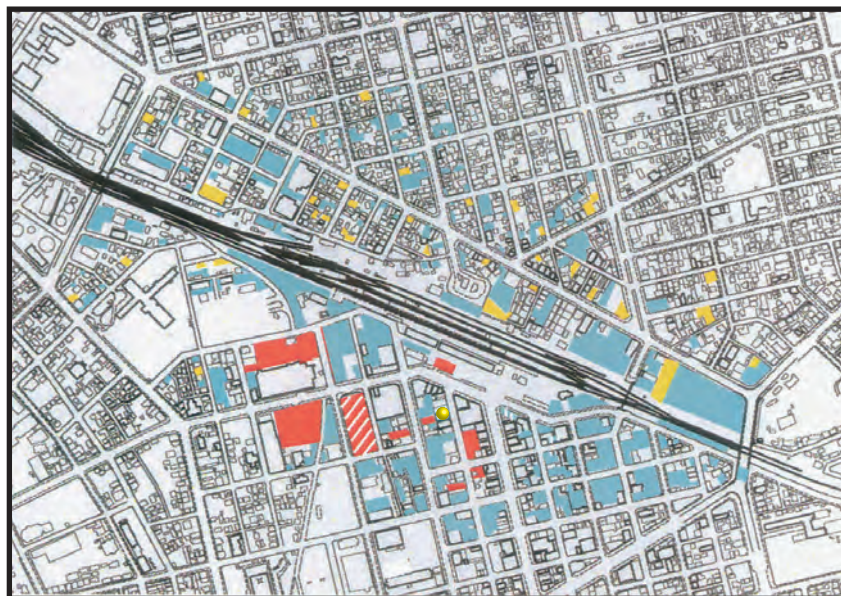
(2) 「土地利用」

① 駐車場と空地の分布状況の比較

- ・ 駅周辺という好条件な土地柄であるにも関わらず、空地や青空駐車場などの未利用地が多く存在し、有効的な土地利用が図られていない。

駐車場と空地の分布状況（釧路市都市計画基礎調査より）

【前回調査】基準日：平成 13 年 1 月 1 日



【今回調査】基準日：平成 19 年 1 月 1 日



有効な土地利用が図られていない

【参 考】 土地公示価格下落率について（釧路市・都心部の商業地）

※国土交通省地価公示・都道府県地価調査より

凡 例	
	専用・月極駐車場
	未利用宅地

標準地番号	標準地の所在地	平成 16 年公示価格 円 / m ²	平成 27 年公示価格 円 / m ²	変動率 %
① 釧路 5-4	釧路市北大通 11 丁目 1 番 1 外	116,000	55,800	-48.1
② 釧路 5-5	釧路市黒金町 9 丁目 1 番 1	93,500	44,500	-47.6

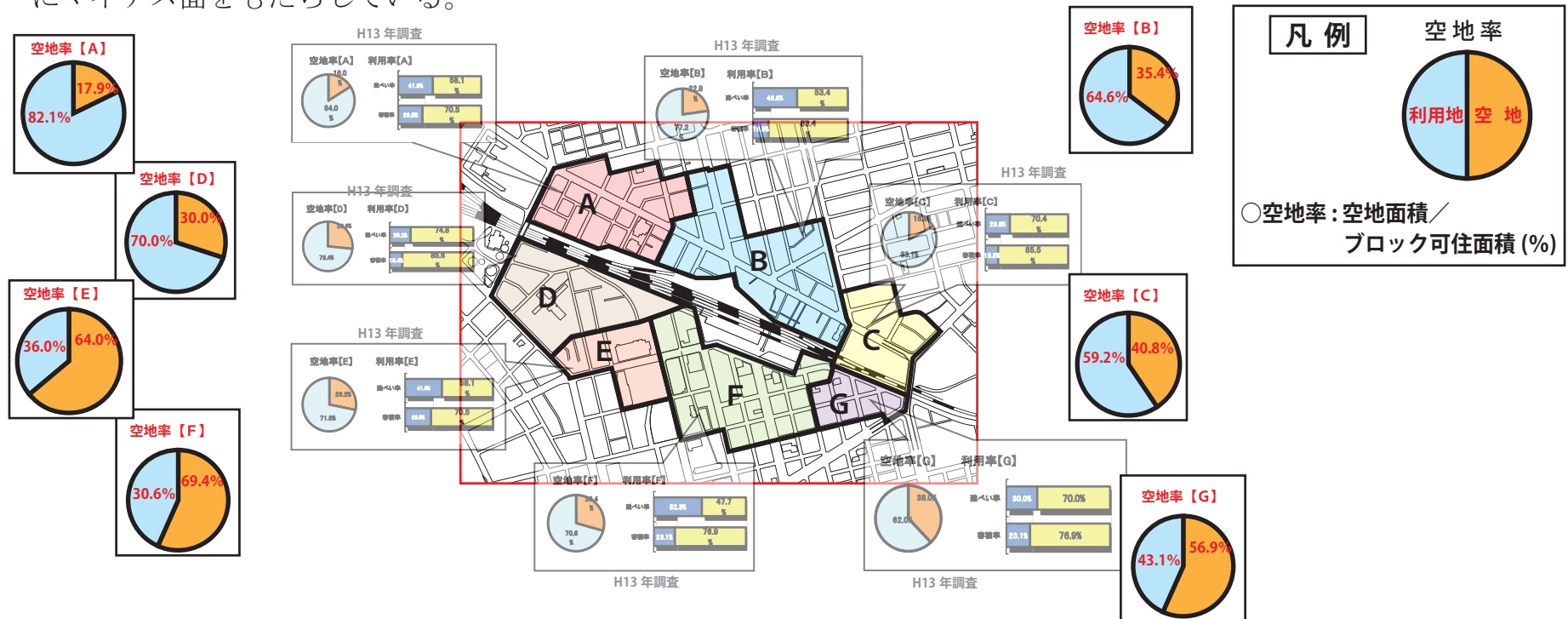
平成 27 年の土地公示価格は平成 16 年と比較して、半減（約 50%）している

釧路駅周辺における現状と課題の整理

(2) 「土地利用」

② 空地率の変化

- ・平成19年調査による駅周辺の空地率は、平成13年調査と比較して増加している。
- ・空地や青空駐車場の多さが、まちの活力と賑わいを感じられないというイメージを抱かせているなど、都心部の魅力にマイナス面をもたらしている。



課題の整理

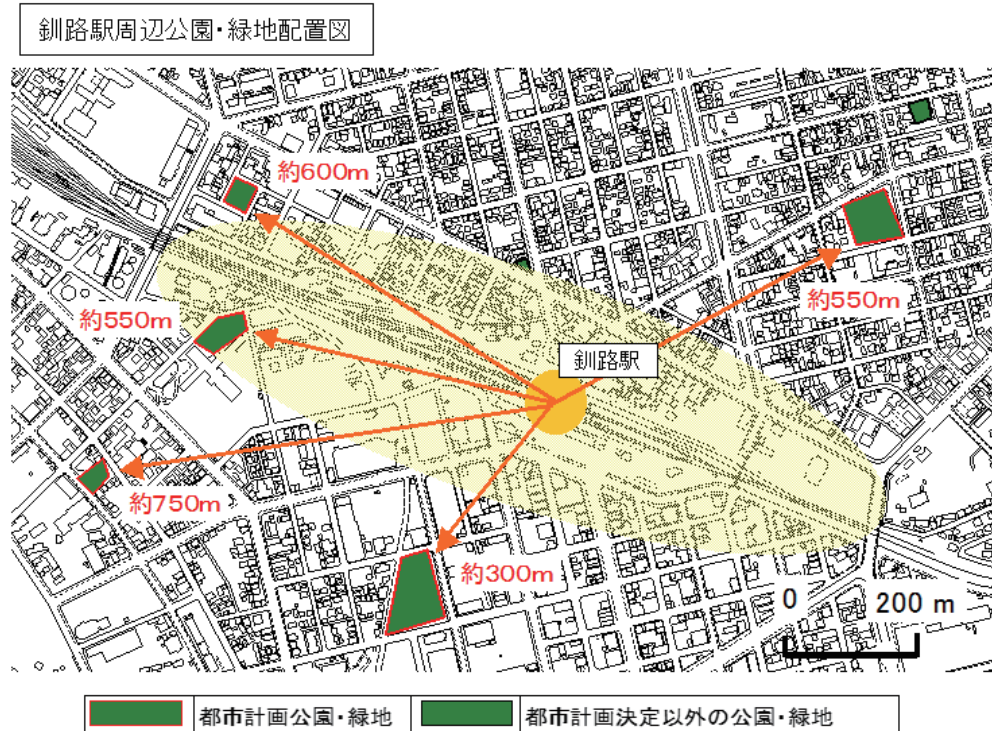
- ・青空駐車場を含む未利用地の多さは、機能的な都市活動や経済活動を行う側面からは必ずしも有効な土地利用とは言えず、その見た目のイメージがまちにとってマイナスの印象をつくりだし、地域の活力と賑わいをさらに失っていくという悪循環を生む要因の1つと考えられる。
- ・土地の有効活用を推進するためには、地域の魅力や潜在的な機能・活力を高めることが必要であり、釧路市が策定を進めている、立地適正化計画（都市機能誘導区域）による都市機能の誘導等を行い、市民、観光客の利用が促進され、投資家や企業による活用を促進するための駅周辺まちづくりのあり方を検討していくことが重要である。

釧路駅周辺における現状と課題の整理

(2) 「土地利用」

③ 憩いのスペース空間の不足

- ・ 釧路駅周辺では、市民を始め観光客やビジネスマンが休憩できるスペースや、潤いと安らぎを享受できる緑化空間などが乏しい。



課題の整理

- ・ 都心部における緑化空間は、憩いの場の創出や自動車等の騒音・振動の緩和など、都市環境の維持や改善に一定の役割を果たしている。まちなか居住（居住誘導区域）の推進・誘導には、近隣に公園や緑地を配置するほか、駅前広場などに十分なオープンスペースを設ける必要がある。
- ・ また、オープンスペースを設ける事で、災害が発生した際の避難場所の確保など、都市防災機能の発揮も期待される。
- ・ 観光の拠点として、緑化景観に配慮し、自然と共生する、魅力とうるおいのある「釧路らしさ」を演出する駅前空間の創出が必要である。

釧路駅周辺における現状と課題の整理

(3)「交通」

① 駅南北の自動車交通に対する利便性が低い

- ・ J R 釧路駅を挟む南北の自動車交通は、鉄道による市街地の分断により北中跨線橋及び旭跨線橋を介して大きく迂回しなければならない等、その利便性は低い現状となっている。

駅南北間の自動車による移動距離



(1) 距離について

- ・ ルート①(北中跨線橋経由) 1.9km/ 直線距離 0.3km

6倍以上!!

- ・ ルート②(旭跨線橋経由) 1.2km/ 直線距離 0.3km

4倍!!

(2) 信号について

- ・ ルート①(北中跨線橋経由)

6箇所!

- ・ ルート②(旭跨線橋経由)

4箇所!

跨線橋を使用した駅南北間の移動は、距離増と信号停止時間が増えるなど利便性は低い。また、排気ガス増による環境への影響も懸念される。

課題の整理

- ・ 南北間の自動車交通の利便性低下が、駅周辺の円滑交通を妨げる要因の1つとなっており、時間や燃料の浪費、排出ガス等による周辺環境の悪化も招いている。また、このことは駅周辺を訪れにくい原因の1つとして、市民等のイメージを悪くしている。
- ・ 釧路外環状道路との連携により、広域交通をまちなかへ引き込み、都心部活性化につなげる南北交通軸の強化や利便性の向上が必要である。

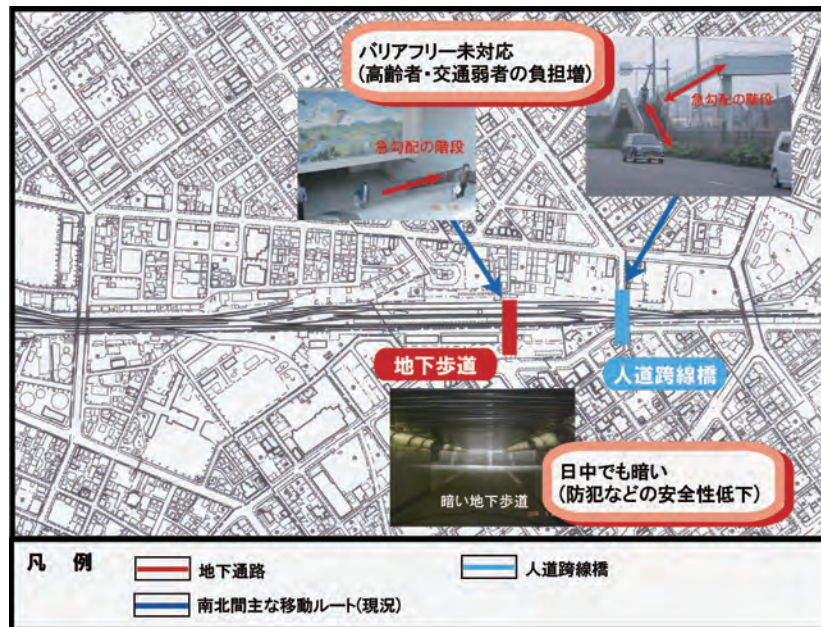
釧路駅周辺における現状と課題の整理

(3)「交 通」

② 駅南北の歩行者・自転車交通の利便性と安全性が低い

- ・ J R 釧路駅を挟む南北の歩行者、自転車の交通は、駅地下歩道及び歩道橋により確保されているが、完全バリアフリー対応施設となっていないため交通弱者にとっては必ずしも利便性が高い現状ではなく、防犯などの安全面からもそのサービスレベルは低い現状にある。

駅南北間の人と自転車の移動



地下歩道、人道跨線橋とも完全バリアフリー化に未対応であり、特に急勾配の階段を利用する際には、写真にもあるように高齢者や児童及び障害者やベビーカーなどの交通弱者への負担が大きい。また、健常者でも自転車を押しながら階段を上り下りする時には、困難を伴い使いづらい状況にある。さらに、地下歩道は日中でも暗い状況であり、防犯などの安全性も低い状況にある。

課題の整理

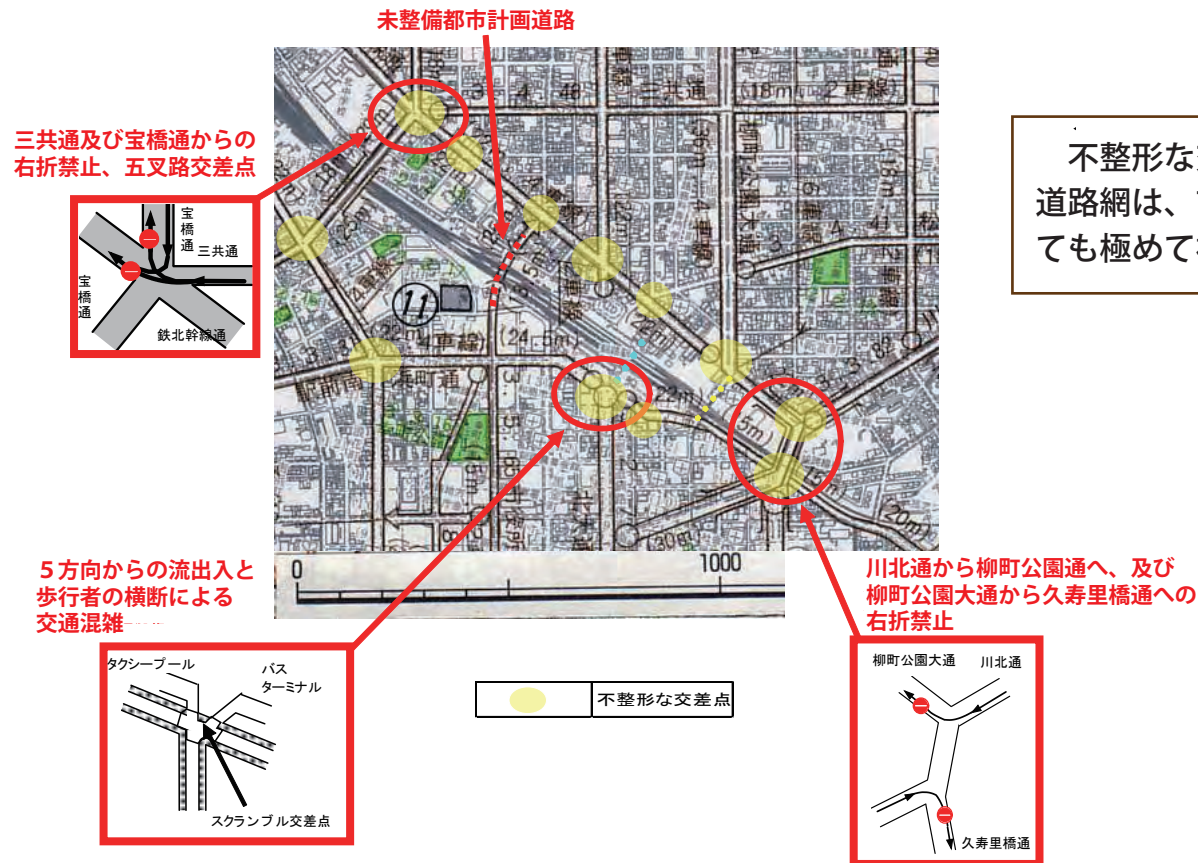
- ・ 駅南北の歩行や自転車交通の不便さは、児童や高齢者及び障害者などの交通弱者における妨げという側面だけではなく、賑わいを創出する源となる人の交流を阻む基礎的な障害を生み出すものであり、まちの活性化にあたってはこの障害を改善することが必要と思われる。
- ・ また、このことは、歩いて暮らせるまちづくり環境の創出を図り、今後の高齢化社会に対応するまちづくりの一つと考えられる。

釧路駅周辺における現状と課題の整理

(3)「交 通」

③ わかりづらい道路網及び交通環境

- ・ 釧路駅周辺の道路には右折禁止の交差点や五叉路の交差点など、煩雑でわかりにくい道路網となっている。



不整形な交差点や交通規制など煩雑でわかりにくい道路網は、市民のみならず、市外からの来訪者にとっても極めて複雑で走りにくい交通環境となっている。

課題の整理

- ・ 釧路駅周辺の道路に関する課題は、市民の中でもこの地域を避けて通るドライバーが存在するなど、その道路環境におけるサービスレベルは低い現状であり、地域を訪れる機会や区域内の回遊性を損なう要因の一つと考えられることから、わかりやすい道路網の検討と交通環境の創出が必要である。
- ・ あわせて、都心部まちづくりとの連携による、土地利用の再編等と一体となった交通体系の検討が重要となる。

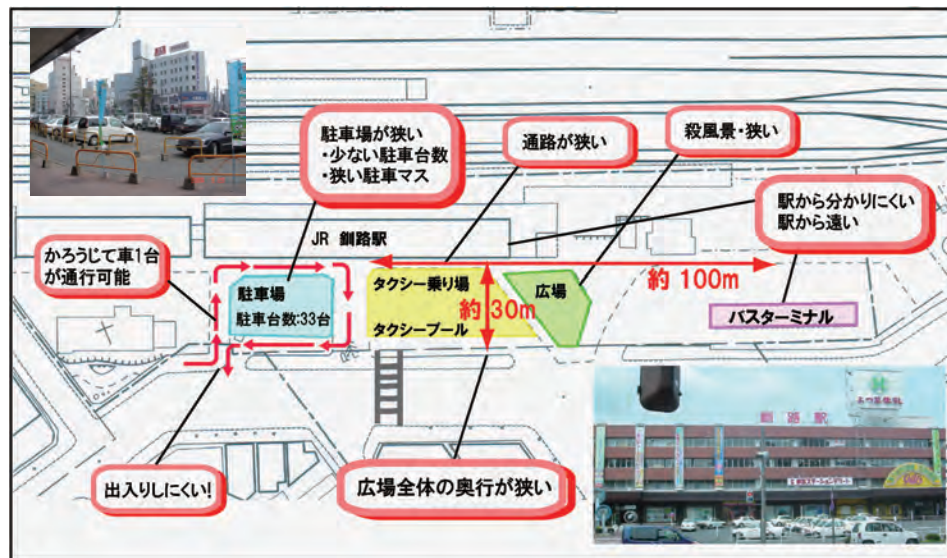
釧路駅周辺における現状と課題の整理

(3) 「交通」

④ 利便性の低い駅前広場

- ・J R 釧路駅の駅前広場は、駐車台数の不足や歩行者通路の狭小、バスターミナルやバス停へのアクセス性の低さなど、利用者にとって利便性が低下している。

南口駅前広場



- ①乗降者用車路・・車路が狭く利用しにくい。市道とのアクセス性も低い。
- ②駐車場・・・・・駐車台数が僅か33台で駐車マスも狭い。
- ③広場・・・・・モニュメント等が設置されているが、魅力に乏しい。
- ④バスターミナル・駅から遠く離れており(約100m)、所在が分かりにくい。
- ⑤南口全体・・・・・奥行が僅か30mしかなく、手狭な状況である。

駅前広場（南口）は、自家用車の駐車スペースや駅舎とタクシープール間の通路が狭いほか、バスターミナルが遠く離れているなど、交通結節点としての機能が低く使いにくい状況となっている。

課題の整理

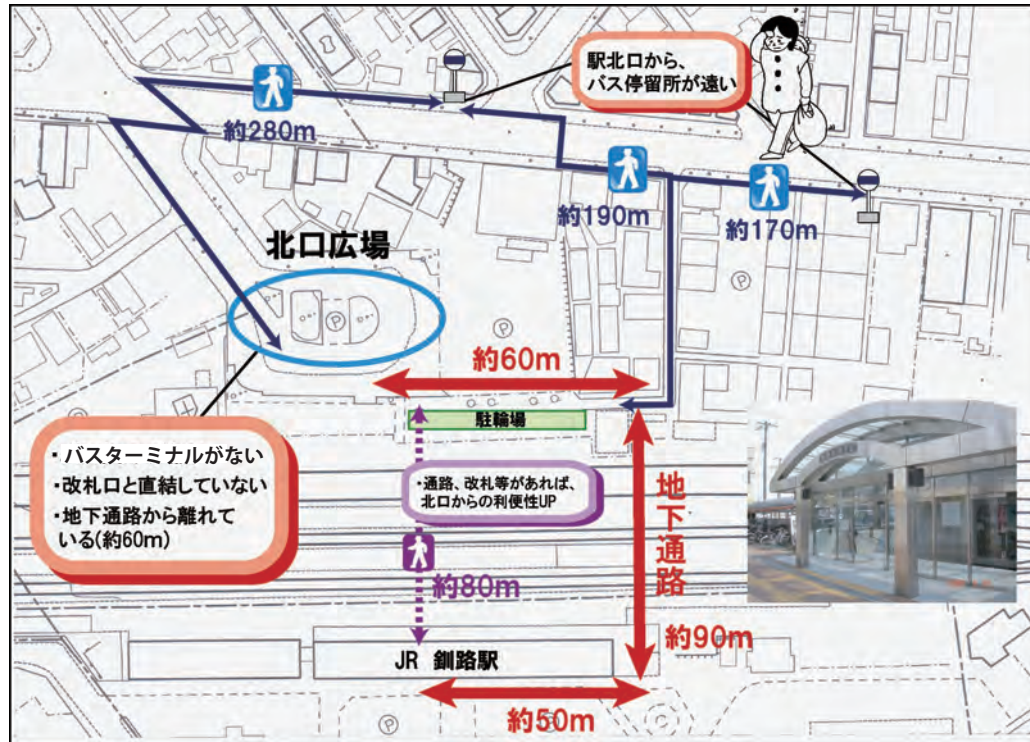
- ・駅前広場（南口）の利便性の低さが、人や車の混雑と混迷を招く要因ともなっており、駅のイメージを悪くする一因となっている。また、この利便性の低さは市民のみならず来釧者へのまちのイメージをも損ねるなど、道東地域の交通結節点としてのその機能は低い状況であるものと判断される。
- ・東北海道の拠点都市、観光都市として発展するには、北口駅前広場とともに、駅全体としての交通結節点機能の向上と利便性を高めていく検討が必要である。

釧路駅周辺における現状と課題の整理

(3)「交通」

④ 利便性の低い駅前広場

北口駅前広場



- ①地下通路・・・北口広場より約 60m も離れており、アクセス性が低い
- ②改札口・・・北口は改札口に直結していないため、地下通路を経由して、約 200m 歩行し南口へ回る必要がある。
(直線距離では 80m 程度)
- ③バス乗り場・・・北口広場にバスターミナルは存在せず、停留所も遠い。(約 200 ～ 300m)

北口は南口に比較して自動車でのアクセスは容易であるが、降車後やバス利用者・歩行者等「人のアクセス」には不便である。

課題の整理

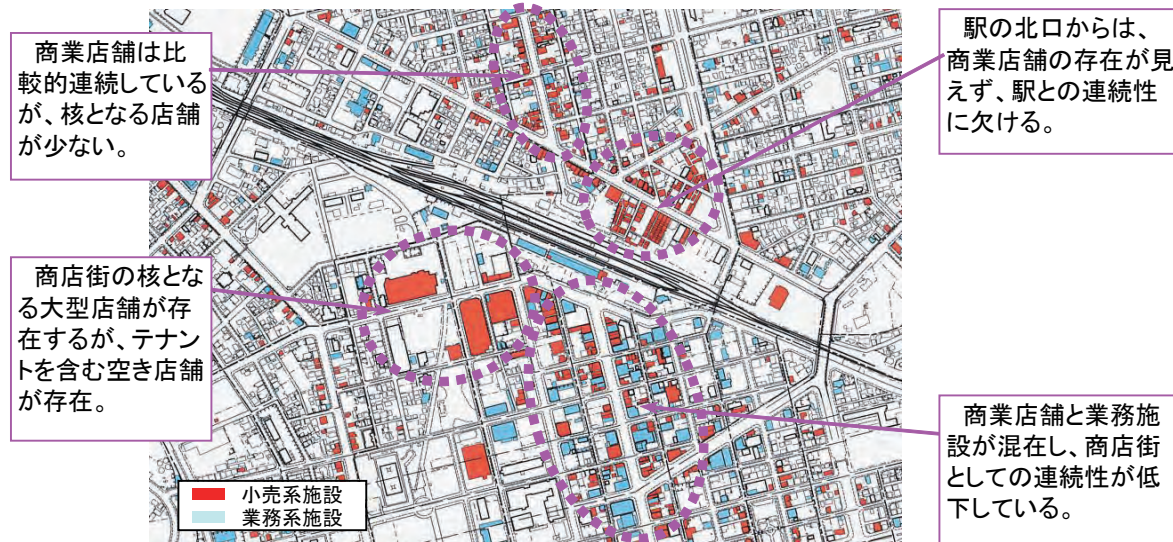
- ・駅前広場（北口）のアクセスの低さは、公共交通機関離れ、自家用車利用増を加速させる 1 つの要因と考えられる。また、改札口が直結していないことが、駅が北を向いていないというイメージを与え、南北間のまちの温度差を生じさせている。
- ・南口⇄北口と言う様に、どちらにも同じ交通結節点としての機能配置を求めるのではなく、例えば北口にも改札口を設けたり、南口への歩行アクセスを改善することなど、駅全体としての利便性を高めることが重要で、総合的な交通結節点としてのあり方を検討することが必要である。

釧路駅周辺における現状と課題の整理

(4)「拠点性」

① 商店街の連続性の欠如と空き店舗の増加

- ・ J R 釧路駅周辺では、商業店舗の連続性等が低く、空き店舗の増加が商店街の魅力を低下させている。



② 商業環境を取り巻く環境の変化

- ・ 商業を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展や情報・通信の発達等により、その経営環境や構造及び形態が大きく様変わりしており、消費者ニーズや意識もライフスタイルの多様化に伴い、時代とともに変化している。

課題の整理

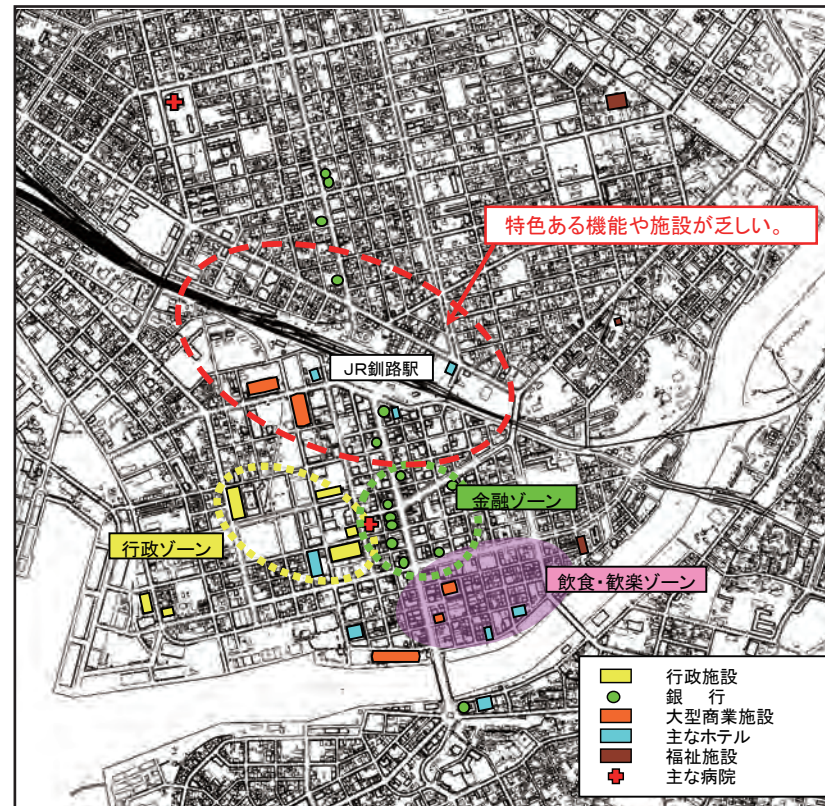
- ・ 商店街の連続性の欠如と空き店舗の存在は、単に地域の課題にとどまらず、来釧者にとっても釧路市の顔というべき地域が寂しさを漂わせて悪いイメージを与えるなど、その課題は全市的なものとして捉えていく必要がある。
- ・ 商業環境の変化や消費者ニーズの変化は、単に都市構造上の問題や郊外大型店の進出という問題では無く、消費者意識に基づく選択の結果と考えられる。したがって、消費者意識に順応する商業環境づくりが求められている。

釧路駅周辺における現状と課題の整理

(4)「拠 点 性」

③ 拠点となる施設等の欠如（東北海道の拠点機能の強化）

- ・ 釧路駅周辺には都市の拠点と呼べる施設が少ないほか、東北海道の拠点及び中核都市としての拠点機能が乏しい。



課題の整理

- ・ 釧路駅周辺は、特色ある機能や施設が乏しい状況からも、交通結節点としての利便性が上手く活かされていない現状にある。
- ・ このことは、今後釧路市が広域的な拠点性を持った中核都市として発展するには好ましい現状ではなく、広域的な視点から考えられる機能や付加価値を高めていく検討が必要であり、そのことが地域の新たな活力となって活性化に寄与するものと考えられる。（釧路市が目指しているコンパクトなまちづくりにおける広域中核拠点機能の向上）

釧路駅周辺における現状と課題の整理

(4)「拠点性」

④ 情報発信機能の不足

- ・ 釧路駅周辺には市民や来訪者に対する情報発信施設や機能が少ない。



課題の整理

- ・ 釧路駅周辺及び都心部は、一般的に様々な情報が得られる場所と捉えられるが、市民や観光客などの来訪者に対するまち情報や観光情報などを発信する施設が乏しく、観光都市及び広域的な中核都市としてのサービスレベルが低い現状であり、情報機能の充実が望まれる。
- ・ 今後、広域中核拠点として、利便性の高い総合的な情報ネットワークの構築により、市民や来訪者が散策や回遊できるような、情報発信が必要である。

釧路駅周辺における現状と課題の整理

I. 釧路駅周辺における現状と課題の整理

2. 津波防災の視点〔津波発生時における避難路としての現況道路網の課題整理〕

平成23年3月11日に発生した東日本大震災による甚大な津波被害を踏まえ、北海道が平成25年3月に策定した釧路都市圏の都市交通マスタープランでは、津波災害時に懸念される都心部の交通集中への対応など、「防災・減災と交通」に関する課題提起がされています。そこで、検討部会では、釧路市が公表している津波避難計画に基づく徒歩避難原則を踏まえ、災害が発生した際に都心部を走行中の通過交通を対象に、自動車避難シミュレーションを実施し、現況の道路網（鉄道スクリーン周辺）の問題・課題を整理するとともに、課題解決に向けた整備方針を検討しました。

（1）「津波防災」

① シミュレーションの条件設定

- シミュレーションの範囲 釧路中央地区（新釧路川～釧路川に挟まれた、橋北・鉄北・愛国地区）
- 避難車両台数の算出 H22道路交通センサスのピーク時間交通量から「瞬間の交通量」を算出

道路種別	エリア区分			合 計 (単位：台)
	J R以南	J R～ 柳町公園	柳町公園～避難目標地点	
国 道	2 3 8	4 6	1 7 6	4 6 0
道 道	5 3	1 3 2	1 1 1	2 9 6
市道(都市計画道路)	2 0 5	5 1 1	5 5 4	1, 2 7 0
市道(一般市道)	9 7	0	6	1 0 3
合 計	5 9 3	6 8 9	8 4 7	2, 1 2 9

- 避難車両の移動行動 本シミュレーションは、都心部を走行中の通過交通を対象としたものであり、他市町村から訪れる多くの自動車が含まれるものと考えられることから、津波の進行方向と同方向へ向かう避難行動とする。
（「津波避難対策推進マニュアル検討報告書(消防庁策定)」による）
- 信号制御と合流方法 地震発生後は信号停止(停電を想定) 交差点での合流比率は1：1 で設定

※このシミュレーションの条件設定は上記のとおりであり、これ以外の条件設定、例えば気象条件(冬季)などは考慮していない。

釧路駅周辺における現状と課題の整理

(1)「津波防災」

② シミュレーションの検討対象とする津波予報

気象庁が発表する津波予報の区分

予報の種類	予想される津波の高さ		市が発表する避難の情報
	巨大地震の場合の表現	数値の発表	
大津波警報	巨大	10m超	避難指示
		10m	
		5m	
津波警報	高い	3m	避難勧告
津波注意報	—	1m	—

- 大津波警報
 - ・数千年に一回程度発生が予測される10mの津波(北海道の想定)
 - ・500年間隔地震による5mの津波
- 大津波警報時の避難目標地点について
 - ・釧路市津波避難計画に基づき、避難目標地点を設定
 - ・沿岸部への津波到達時間を30分とする

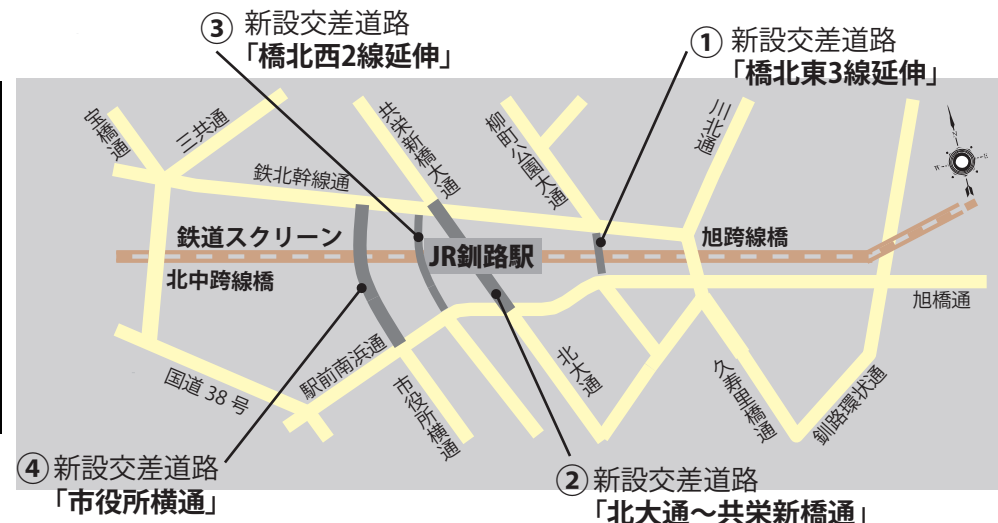
③ シミュレーションの結果

現況道路網でシミュレーションを実施し、現況分析を行った上で、自動車交通の分散が図られると考えられる交差道路を4案設定(各案1路線追加)しシミュレーションを実施した。(検討ケース①～④)

また、検討ケース①～④の結果を踏まえ、最も避難時間短縮が期待できるケース⑤(②と④の2路線追加)を設定しシミュレーションを行ったところ以下の結果となった。

検討ケース	鉄道スクリーン	柳町公園スクリーン	最終避難目標地点
現況道路網	35分	47分	54分
①:橋北東3線延伸	29分	37分	52分
②:北大通～共栄新橋大通	22分	30分	48分
③:橋北西2線延伸	24分	30分	48分
④:市役所横通	26分	34分	50分
⑤:②+④(2路線追加)	20分	29分	49分

避難シミュレーション上、最も効果的と考えられるのが「ケース⑤」(鉄道スクリーン越える避難時間が最短20分)



※ケース⑤の鉄道スクリーンにおける避難状況については、次ページ(17ページ)の「交差道路2本追加(ケース⑤)」を参照

釧路駅周辺における現状と課題の整理

(1)「津波防災」

④ 地震発生から20分後の避難速度図【現況道路網とケース⑤の比較】

【現況分析】

○鉄道を横断する避難車両が、**旭跨線橋、北中跨線橋に集中するため渋滞が発生**し、特に旭跨線橋では、最大渋滞時間が29分にも及ぶ結果となった。

【課題】

○鉄道スクリーンを通過する路線の交通容量の増加、避難車両の分散及び迂回解消を目的とした、**新規交差道路の配置検討**が必要である。

現況道路網

地震発生から20分後（現況道路網）



地震発生20分後 鉄道スクリーン避難完了率 68%

注) 避難完了率が100%となるのは、地震発生から35分後

地震発生から20分後（新設交差道路を2本追加した道路網）



交差道路2本追加(ケース⑤)

新設交差道路の効果

○新設交差道路を2本追加した場合は、一部渋滞が発生する箇所が存在するものの、**旭跨線橋・北中跨線橋付近での渋滞は解消されるほか、全ての避難車両が鉄道スクリーンを越える結果となった。**

地震発生20分後 鉄道スクリーン避難完了率 100%

課題の整理

- ・自動車避難シミュレーションの結果によると、新設交差道路を2本配置することにより、地震発生20分後に鉄道スクリーン避難完了率が100%となった。この結果を踏まえると、渋滞発生要因となる2つの跨線橋に集中する避難車両の分散化を図り、迅速な鉄道スクリーン避難を完了させるためには、新設交差道路が複数必要であることが確認された。
- ・なお、新設交差道路の本数や位置については、避難シミュレーション上、最も避難時間短縮が期待できる配置等を検討した結果であり、確定ではない。今後は都心部まちづくりの検討を踏まえた沿道土地利用等を勘案しながら、最終的な交差道路の配置検討を進める必要がある。

防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

Ⅱ. 防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺のまちづくりビジョンの検討

1. 釧路駅周辺の課題整理を踏まえた目標区分等の設定

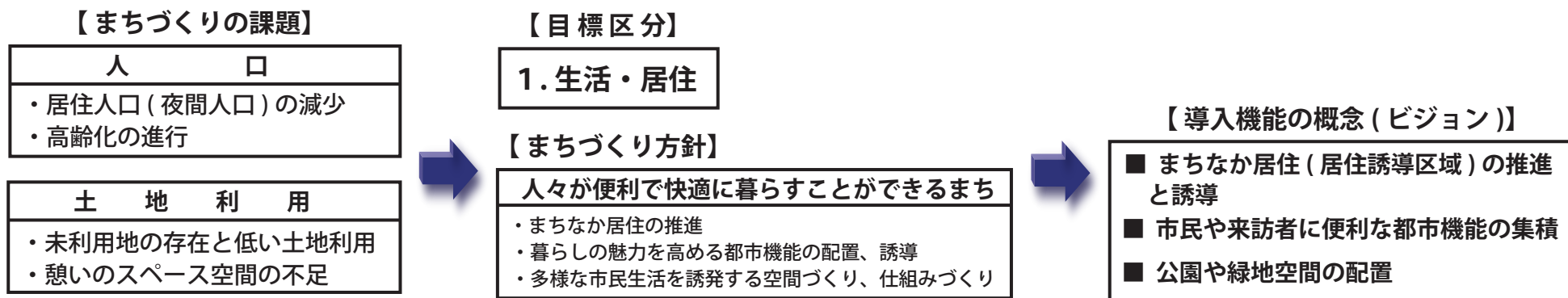
ここでは、「Ⅰ. 釧路駅周辺における現状と課題の整理」を踏まえ、駅周辺の将来ビジョンを7つの目標区分に整理し、それぞれの目標区分に対応したまちづくり方針、導入機能の概念について検討しました。

なお、これら目標区分等の設定につきましては、釧路駅周辺まちづくり検討委員会が、平成17年5月に公表している釧路駅周辺まちづくりビジョンを基本に検討を行っています。

(1) 「1. 生活・居住」（人々が便利で快適に暮らすことができるまち）

- ・「人口」「土地利用」の課題に対応する目標区分を「1. 生活・居住」とする。
- ・地域コミュニティの向上による地域活力の増進や賑わいをもたらすため、まちなか居住の推進を図る。
- ・駅周辺は地域の居住者に加え、たくさんの市民や来訪者が訪れる場所であるため、暮らしの魅力や利便性を高めるための都市機能の配置や誘導を図る。
- ・市民に対し多様なライフスタイルを誘発するような、都市公園等の配置を検討する。

以上より目標区分「1. 生活・居住」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。



防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

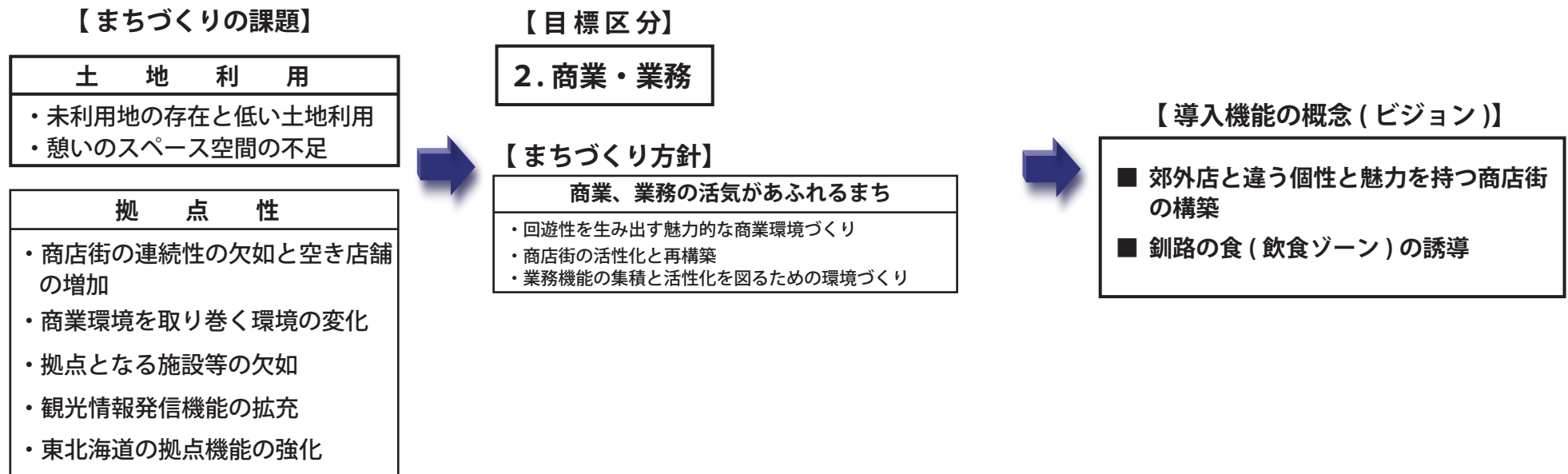
Ⅱ. 防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺のまちづくりビジョンの検討

1. 釧路駅周辺の課題整理を踏まえた目標区分等の設定

(2) 「2. 商業・業務」(商業、業務の活気があふれるまち)

- ・「拠点性」「土地利用」の課題に対応する目標区分を「2. 商業・業務」とする。
- ・顧客の回遊性や消費意欲を高めるため、魅力的な商業環境づくりを検討する。(商店街の活性化と再構築)

以上より目標区分「2. 商業・業務」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。



防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

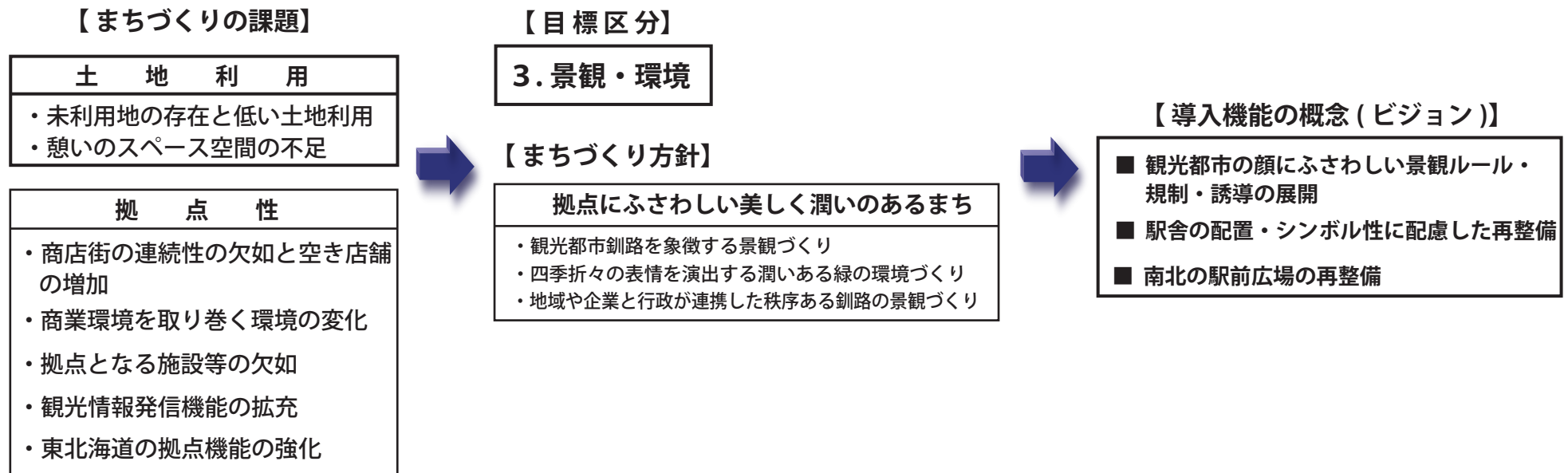
Ⅱ. 防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺のまちづくりビジョンの検討

1. 釧路駅周辺の課題整理を踏まえた目標区分等の設定

(3) 「3. 景観・環境」(拠点にふさわしい美しく潤いのあるまち)

- ・「拠点性」「土地利用」の課題に対応する目標区分を「3.: 景観・環境」とする。
- ・観光都市釧路を象徴する、四季折々の表情を演出する緑の環境づくりを図る。
- ・官民の連携による秩序ある景観づくりを図る。

以上より目標区分「3. 景観・環境」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。



防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

Ⅱ. 防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺のまちづくりビジョンの検討

1. 釧路駅周辺の課題整理を踏まえた目標区分等の設定

(4) 「4. 観光・交流」(地域の観光や交流の拠点となるまち)

- ・「交通」「拠点性」の課題に対応する目標区分を「4:観光・交流」とする。
- ・市民や観光客をはじめとする来訪者の利便性の向上を図る。
- ・都市観光を目指した、市民と観光客の交流場所の創出やホスピタリティの向上を目指す。

以上より目標区分「4. 景観・環境」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。

【まちづくりの課題】

交 通
・ 駅南北の自動車交通に対する利便性が低い
・ 駅南北の歩行者、自転車交通の利便性と安全性が低い
・ わかりづらい道路網及び交通環境
・ 利便性の低い駅前広場

拠 点 性
・ 商店街の連続性の欠如と空き店舗の増加
・ 商業環境を取り巻く環境の変化
・ 拠点となる施設等の欠如
・ 観光情報発信機能の拡充
・ 東北北海道の拠点機能の強化

【目標区分】

4. 景観・環境

【まちづくり方針】

地域の観光や交流の拠点となるまち

- ・ 来訪者の利便性の向上
- ・ 都市観光を目指した交流機会の創出とホスピタリティの向上

【導入機能の概念(ビジョン)】

- 市民や来訪者に便利な都市機能の集積
- 釧路の食(飲食ゾーン)の誘導
- 駅機能の南北格差を解消

防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

Ⅱ. 防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺のまちづくりビジョンの検討

1. 釧路駅周辺の課題整理を踏まえた目標区分等の設定

(5) 「5. 都心交通」(安全で快適な交通ネットワークのあるまち)

- ・「交通」「津波防災」の課題に対応する目標区分を「5：都心交通」とする。
- ・駅周辺における安全で快適な歩行空間ネットワークの構築とバリアフリー化を図る。
- ・駅前広場の再整備により、交通結節点としての機能強化や利便性の向上を図る。
- ・南北を結ぶ道路網への課題対応や道路交通環境の改善を図る。

以上より目標区分「5. 都心交通」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。

【まちづくりの課題】

交 通
・ 駅南北の自動車交通に対する利便性が低い
・ 駅南北の歩行者、自転車交通の利便性と安全性が低い
・ わかりづらい道路網及び交通環境
・ 利便性の低い駅前広場

津 波 防 災
・ 平野部の市街地の大部分が、津波により水没する危険性
・ 津波災害時に懸念される都心部の交通集中への対応

【目標区分】

5. 都心交通

【まちづくり方針】

安全で快適な交通ネットワークのあるまち

- ・ 駅周辺における安全で快適な歩行空間ネットワークの構築とバリアフリー化
- ・ 交通結節点としての機能強化と利便性の向上
- ・ 南北を結ぶ道路網への課題対応と道路交通環境の改善

【導入機能の概念(ビジョン)】

- 南北の駅前広場の再整備
- 道路網の新設・再整備による円滑な自動車交通の南北移動確保
- 歩行者系動線の確保・バリアフリー化による円滑な南北移動確保

防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

Ⅱ. 防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺のまちづくりビジョンの検討

1. 釧路駅周辺の課題整理を踏まえた目標区分等の設定

(6) 「6. 防災・減災」(避難路、避難施設が充実したまち)

- ・「交通」「津波防災」の課題に対応する目標区分を「6：防災・減災」とする。
- ・津波災害時に鉄道を挟んだ南から北への避難路の確保を図る。
- ・駅周辺住民を含む市民や来訪者が、安全に避難可能となる駅周辺の避難施設の充実を図る。

以上より目標区分「6. 防災・減災」に対応する「まちづくり方針」と「導入機能の概念」を下記のとおりとしました。

【まちづくりの課題】

交 通
・ 駅南北の自動車交通に対する利便性が低い
・ 駅南北の歩行者、自転車交通の利便性と安全性が低い
・ わかりづらい道路網及び交通環境
・ 利便性の低い駅前広場

津 波 防 災
・ 平野部の市街地の大部分が、津波により水没する危険性
・ 津波災害時に懸念される都心部の交通集中への対応

【目標区分】

6. 防災・減災

【まちづくり方針】

避難路、避難施設が充実したまち
・ 鉄道を挟んだ南から北への避難路確保(津波防災等)
・ 都心部を訪れる多くの市民(駅周辺住民)や来訪者が、安全に避難可能となる駅周辺の避難施設の拡充

【導入機能の概念(ビジョン)】

- 円滑な避難が可能となる道路網
- 市民、来訪者の避難場所の確保
- 帰宅困難者の一時的な避難場所の確保
- 災害情報を伝える情報提供機能

防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

Ⅱ. 防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺のまちづくりビジョンの検討

1. 釧路駅周辺の課題整理を踏まえた目標区分等の設定

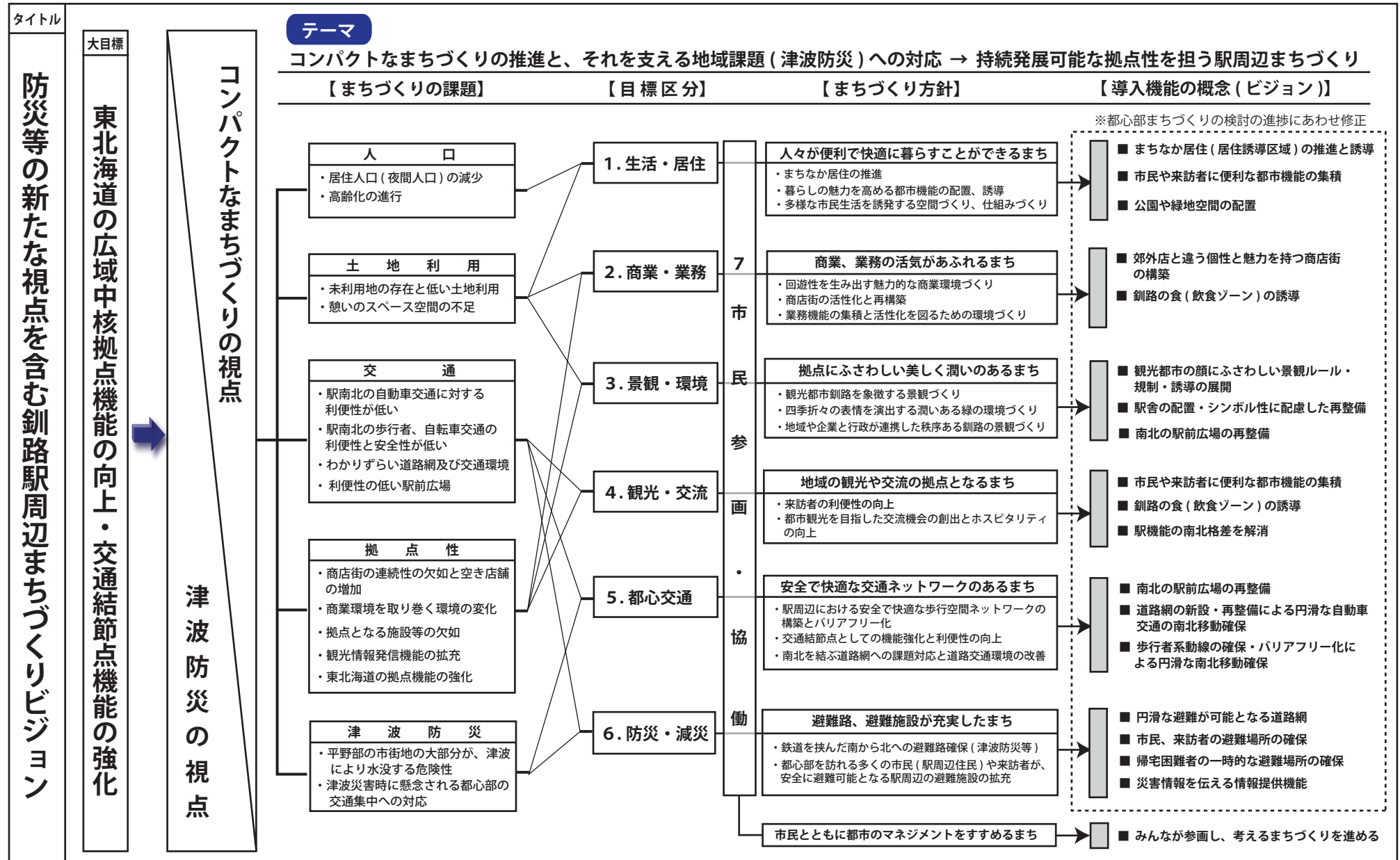
(7) 「7. 市民参画・協働」(市民とともに都市のマネジメントをすすめるまち)

検討部会では、釧路市が策定した「釧路市まちづくり基本条例」を踏まえ、情報の共有や市民参加、役割分担等、みんなが参画し考えるまちづくりを進めるべきであると考えています。

防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

2. 防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンのまとめ

有識者検討部会では、「1. 釧路駅周辺の課題整理を踏まえた目標区分等の設定」に基づき、ビジョンを取りまとめました。



防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

3. 現時点で望ましい整備方法について

有識者検討部会では、防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくり方針を踏まえ、鉄道高架化及び駅舎橋上化の2つの方向性を検討の上、現時点で望ましい整備方法を検討しました。

■【まちづくり方針】を踏まえた整備方法の検討

1. 生活・居住

人々が便利で快適に暮らすことができるまち

- ・ まちなか居住の推進
- ・ 暮らしの魅力を高める都市機能の配置、誘導
- ・ 多様な市民生活を誘発する空間づくり、仕組みづくり

「人々が便利で快適に暮らすことができるまち」にするためには、地域の生活環境や利便性を向上させ、暮らしの魅力を高めるための効果的な道路整備を行うほか、土地地区画整理事業の導入により、公園や緑地空間を確保し、多様な市民生活を誘発するきっかけを生み出すことが重要であると考えます。その点を踏まえると、整備方法として鉄道高架化が望ましいと考えられます。

一方で、駅舎橋上化では、2つの跨線橋に変化は無く、仮に跨線橋の増設や土地地区画整理事業を導入したとしても、立体道路と面的整備の連携は難しく、鉄道高架化ほどの生活環境の向上等は望めない状況となります。

2. 商業・業務

商業、業務の活気があふれるまち

- ・ 回遊性を生み出す魅力的な商業環境づくり
- ・ 商店街の活性化と再構築
- ・ 業務機能の集積と活性化を図るための環境づくり

「商業や業務の活気があふれるまち」にするためには、駅を挟む南北市街地の一体化を図り、回遊性を生み出すことが重要であると考えています。駅舎橋上化では、駅部に自由通路を配置しますが、駅部のみの南北の行き来しかできず、都心部の円滑な回遊は望めない状況が考えられますが、鉄道高架化では、新設交差道路の整備と土地地区画整理事業を行うことにより、都心部を一体化したまちづくりや、駅周辺の利用者、交流人口を増やし回遊性の確保に繋げることができると考えられます。

3. 景観・環境

拠点にふさわしい美しく潤いのあるまち

- ・ 観光都市釧路を象徴する景観づくり
- ・ 四季折々の表情を演出する潤いある緑の環境づくり
- ・ 地域や企業と行政が連携した秩序ある釧路の景観づくり

「拠点にふさわしい美しく潤いのあるまち」にするためには、南北の駅前広場スペースの十分な確保や、シンボル性に配慮した駅舎の配置検討など、今後の観光都市釧路を象徴する景観づくりを進めることが重要であると考えています。

駅舎橋上化では、基本的に現位置での駅舎橋上化となるほか、駅を線路上に移動した後に生まれるスペースも限られます。また、土地地区画整理事業を導入したとしても新たな用地の確保には限界があり、その効果は限定的であると考えられます。

鉄道高架化では、鉄道事業者が管理している土地の利活用を含めた、土地地区画整理事業の導入が可能となり、本方針に対応することが可能になると考えられます。

防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョンの検討

3. 現時点で望ましい整備方法について

■【まちづくり方針】を踏まえた整備方法の検討

4. 観光・交流

地域の観光や交流の拠点となるまち

- ・来訪者の利便性の向上
- ・都市観光を目指した交流機会の創出とホスピタリティの向上

「地域の観光や交流の拠点となるまち」にするためには、釧路外環状道路（釧路中央IC）を利用して都心部を訪れる皆さんや、鉄道により釧路駅を訪れ、レンタカーやバスを利用し、各観光スポットへ向かう皆さんの利便性向上に資する駅周辺のまちづくりが必要であると考えます。また、南北の駅前広場の再整備により、駅機能の南北格差の解消や観光客の皆さんに便利な都市機能の集積を図るためには、土地区画整理事業の導入による再整備は有効な手法の1つと考えられ、それらを踏まえると、望ましい整備方法は鉄道高架化であると考えられます。

一方で、駅舎橋上化においても、新たな跨線橋の増設等や駅前広場の再整備により、ある程度の効果を得ることは可能となりますが、鉄道高架化ほどの効果は期待できない状況が考えられます。

5. 都心交通

安全で快適な交通ネットワークのあるまち

- ・駅周辺における安全で快適な歩行空間ネットワークの構築とバリアフリー化
- ・交通結節点としての機能強化と利便性の向上
- ・南北を結ぶ道路網への課題対応と道路交通環境の改善

「安全で快適な交通ネットワークのあるまち」にするためには、駅前交差点の渋滞解消や迂回距離の短縮による利便性の向上を図るほか、車椅子やベビーカーなども安心・安全に移動可能とすることが重要であると考えます。その点を踏まえると、道路の平面化が有効であり、望ましい整備方法は鉄道高架化であると考えられます。

一方、駅舎橋上化では、現状の2つの跨線橋に変化は無く、仮に跨線橋を増設し、自動車交通に対応できるとしても、車椅子やベビーカーなどの移動については、駅部の自由通路を除き現状のように利便性が低い状況が続くこととなります。

6. 防災・減災

避難路、避難施設が充実したまち

- ・鉄道を挟んだ南から北への避難路確保（津波防災等）
- ・都心部を訪れる多くの市民（駅周辺住民）や来訪者が、安全に避難可能となる駅周辺の避難施設の拡充

自動車避難シミュレーションの結果から、都心部を走行中の通過交通の自動車避難について、「避難路、避難施設が充実したまち」にするためには、新設交差道路が複数あることが効果的であることが明らかとなりました。

鉄道高架化による新設交差道路の整備により避難路が確保されることや、道路が平面化されることにより、すみやかな自動車避難が可能になると考えられます。

一方、駅舎橋上化では、現状の2つの跨線橋に加え、新たな跨線橋を増設することで、自動車避難に対応できると考えられますが、平面道路と比較して避難に時間を要することが考えられます。

■整備方法の検討のまとめ

コンパクトなまちづくりの推進や、地域課題である防災・減災と交通への対応を踏まえ、防災等の新たな視点を含む釧路駅周辺のまちづくりビジョン（方針）等について、鉄道高架化及び駅舎橋上化という2つの方向性を検討した結果、**現時点で望ましい整備方法は、鉄道高架化と考えられます。**

今後は鉄道高架化を基本としながら、**全体事業費や整備効果、そして鉄道事業者の動向を踏まえ検討を継続する必要があります。**

あわせて、鉄道で分断されている駅南北の一体的な土地利用の推進など、都心部に賑わいをもたらすための、**官民が連携した「都心部まちづくりの検討」を進めることが重要**であると報告します。

今後継続して検討する評価項目

【参考資料】

今後継続して検討する評価項目

※今後継続して検討する評価項目

1. 整備方法の検討を継続するための評価項目の設定

まちづくりの方針を踏まえた評価では、現時点で鉄道の高架化が望ましいと判断しましたが、今後は、市による都心部まちづくりの検討を踏まえ、整備効果の測定を進める必要があります。また、防災・減災の効果の観点において複数の交差道路の必要性が明らかになったことも踏まえ、平成28年度以降これらの評価項目にもとづいて、さらなる検討を進めていきます。

整備効果の評価項目

