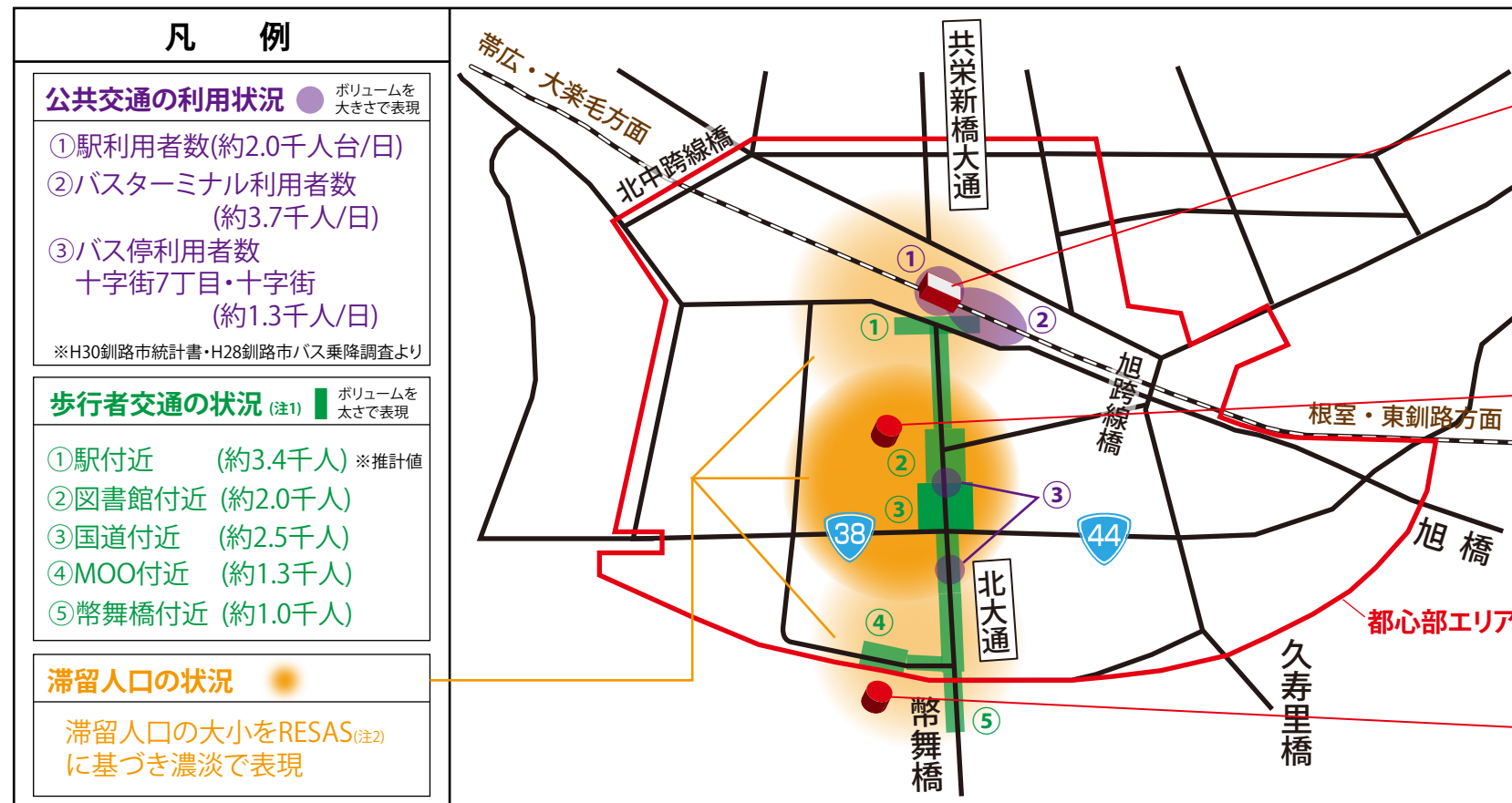


3 拠点を軸としたまちづくりのシナリオ検討とそれを支える交通ネットワークのあり方の検討（第5回協議会における論点）

1. 定量的データの検証による3拠点を軸としたまちづくりの方向性

市では、釧路駅・中央図書館・釧路川沿岸の3つの拠点を軸としたまちづくりの方向性を検討するため、公共交通の利用状況や歩行者交通の状況、RESASによる都心部の滞留人口の状況を調べ、図に重ね合わせました。



(注1) 平成27年度 釧路市都心部等通行調査より引用。調査内容は午前9時～午後7時までの10時間、平日の測定値である。

(注2) RESASとは、内閣府が運用している、産業構造や人口動態、人の流れなどに関する官民のいわゆるビッグデータを集約し、可視化を試みるシステムである。

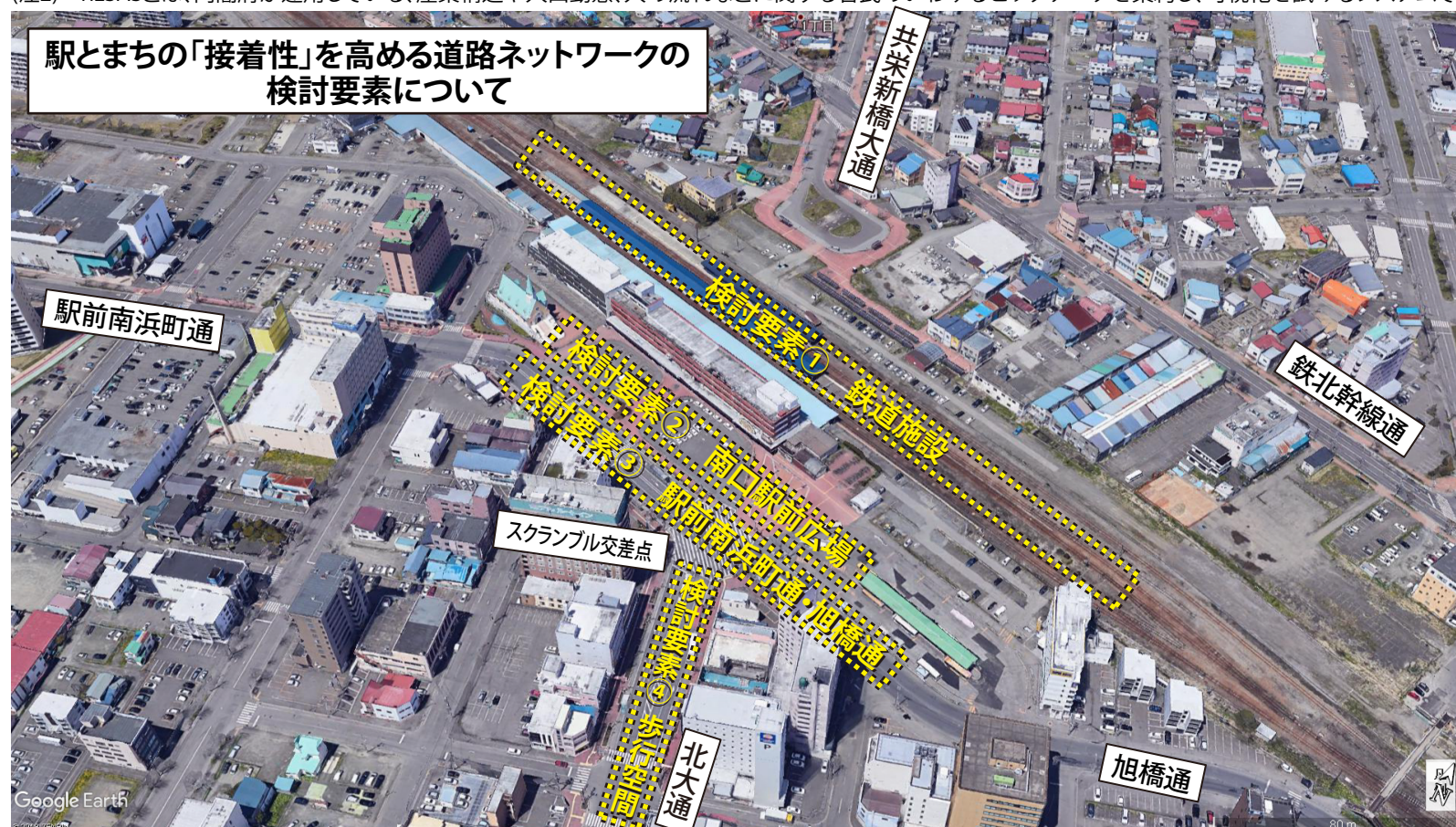
状況調査の結果を重ね合わせてみると・・・
⇒ 3 拠点の軸線上にポテンシャルが集積しており
3 拠点の一体性を高めるまちづくりが有効

3 拠点の一体性を高めるまちづくりの方向性①
⇒ 鉄道により迂回を余儀なくされている、鉄道南北の公共交通軸を再編・強化し、公共交通で訪れやすい都心部を形成

+ (and)

3 拠点の一体性を高めるまちづくりの方向性②
⇒ 駅とまちの「接着性」を高める道路ネットワークへ再編し、北大通等を軸とした、「歩いて」楽しめるまちを形成

駅とまちの「接着性」を高める道路ネットワークの検討要素について



検討要素② 南口駅前広場

改札口から駅を出た場所で、北大通方向を見た写真

目の前にはタクシープールが広がり、北大通への連続性・視認性を遮断
↓
北大通方向へ行ってみようと思う心理が低下



駅前南浜町通・旭橋通を西側から見た全景写真

検討要素③ 駅前南浜町通・旭橋通

○ 幅員約25mの道路が、駅と北大通の歩行者動線を分断
○ 約1万台/日の大型車を含む通過交通が流入している。
○ 信号現示は、歩行者青時間が30秒、自動車青時間が100秒。(自動車優先)
↓
道路を横断する歩行者の心理的抵抗が大きい

