（様式－１　表紙）

１　調査名称：釧路市　都市・地域総合交通戦略策定調査

２　調査主体：釧路市

３　調査圏域：釧路市内

４　調査期間：令和２年度

５　調査概要：

釧路市では、鉄道高架を基本とし、釧路駅周辺の鉄道で南北に分断された市街地の一体化を図り、釧路駅周辺を人と公共交通が中心の賑わいの空間を創出するため、平成３０年度に、釧路駅周辺の目指すべき将来像をとりまとめた「釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】」を策定し、また、令和２年度には、鉄道高架化、都心部道路ネットワーク、土地区画整理の方針を示す「釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】」をとりまとめた。

都市・地域総合交通戦略策定調査（都心部地区交通戦略の策定）は、「釧路都心部まちづくり計画」と連携して、釧路駅を中心とした都心部全体の賑わいを創出するものであり、都心部の街路空間を再構築や公共交通の利用促進などについてとりまとめた。

（様式－２ａ　調査概要）

Ⅰ　調査概要

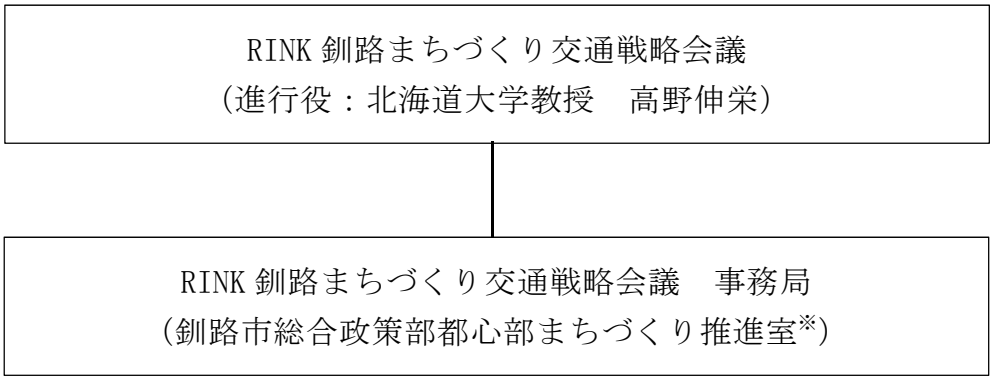
１　調査名称

釧路市　都市・地域総合交通戦略策定調査

２　報告書目次

第１章　都心部地区交通戦略の概要
　１－１　都心部地区交通戦略とは
　１－２　位置づけ
第２章　都心部の交通課題
　２－１　都心部の概況
　２－２　都心部交通の現況
　２－３　都心部交通の課題
第３章　釧路都心部まちづくり計画
　３－１　釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】の基本方針
　３－２　都心部の課題・ポテンシャル
　３－３　施策展開に向けたゾーニング
　３－４　釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備イメージ
　３－５　釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】の基本方針と交通ネットワーク
　３－６　釧路駅周辺（ゲートウェイ）の再整備に向けた基本的な考え方・コンセプト
　３－７　施策展開に向けた想定スケジュール
第４章　都心部地区交通戦略の基本方針
　４－１　基本理念
　４－２　交通施策の目標と施策展開
　４－３　都心部地区交通戦略の進め方
第５章　地区交通戦略
　戦略１．街路空間のウォーカブル化
　戦略２．公共交通の利用促進
　戦略３．ゲートウェイとしての釧路駅周辺整備
第６章　実現化方策
　６－１　ロードマップ
　６－２　目標達成に向けた評価指標
　６－３　推進体制

３　調査体制



※機構改革により、令和３年度より、都市整備部都心部まちづくり推進室

4　委員会名簿等（令和２年度現在）：

	所属	役職	氏名
進行役	北海道大学工学研究院土木工学部門	教授	高野　伸栄
委員	法政大学デザイン工学部都市環境デザイン工学科	教授	高見　公雄
委員	北海道旅客鉄道（株）釧路支社	執行役員 釧路支社長	山田　浩司
委員	くしろバス（株）	参事	畑毛　正文
委員	阿寒バス（株）	次長	須田　広伸
委員	釧根地区ハイヤー協会		鎌田　浩宣
委員	釧路商工会議所　地域開発委員会	委員長	杉村　荘平
委員	釧路市ビジネスサポートセンター k-Biz	センター長	澄川　誠治
委員	釧路第一商店街振興組合		三島　基浩
委員	くしろ北大通商店街振興組合	理事長	佐藤　公一郎
委員	釧路末広仲見世通商店会	会長	岡野　公夫
委員	釧路駅前商店会	幹事	岡部　源三
委員	釧路駅西商店街振興組合	理事長	柿田　英樹
委員	釧路市共栄大通商店街振興組合	理事長	小林　嘉明
委員	若松町商店街	会長	佐藤　利夫
委員	釧路市商店街振興組合連合会	事務局長	小澤　謙次郎
委員	一般社団法人　釧根地区トラック協会	専務理事	野村　和人
委員	一般社団法人　釧路観光コンベンション協会	専務理事	山田　達也
委員	北海道開発局釧路開発建設部道路計画課	課長	三浦　之裕
委員	北海道釧路建設管理部道路課	課長	新田　和宏
委員	北海道運輸局釧路運輸支局	首席運輸企画専門官	西崎　渉
委員	北海道警察釧路方面本部交通課	課長補佐	松浦　大史
委員	北海道釧路方面釧路警察署	交通第一課長	杉本　考一
委員	釧路市総合政策部都市経営課	課長	藤田　和弥
委員	釧路市総合政策部都市経営課	政策推進主幹	池田　利伸
委員	釧路市総合政策部都市計画課	課長	入江　義信
委員	釧路市産業振興部商業労政課	次長	熊谷　伸勝
委員	釧路市産業振興部観光振興室	室長	鈴木　稔
委員	釧路市都市整備部道路河川課	次長	高橋　一浩
委員	釧路市都市整備部公園緑地課	課長	田中　伸嗣

Ⅱ　調査成果

１　調査目的

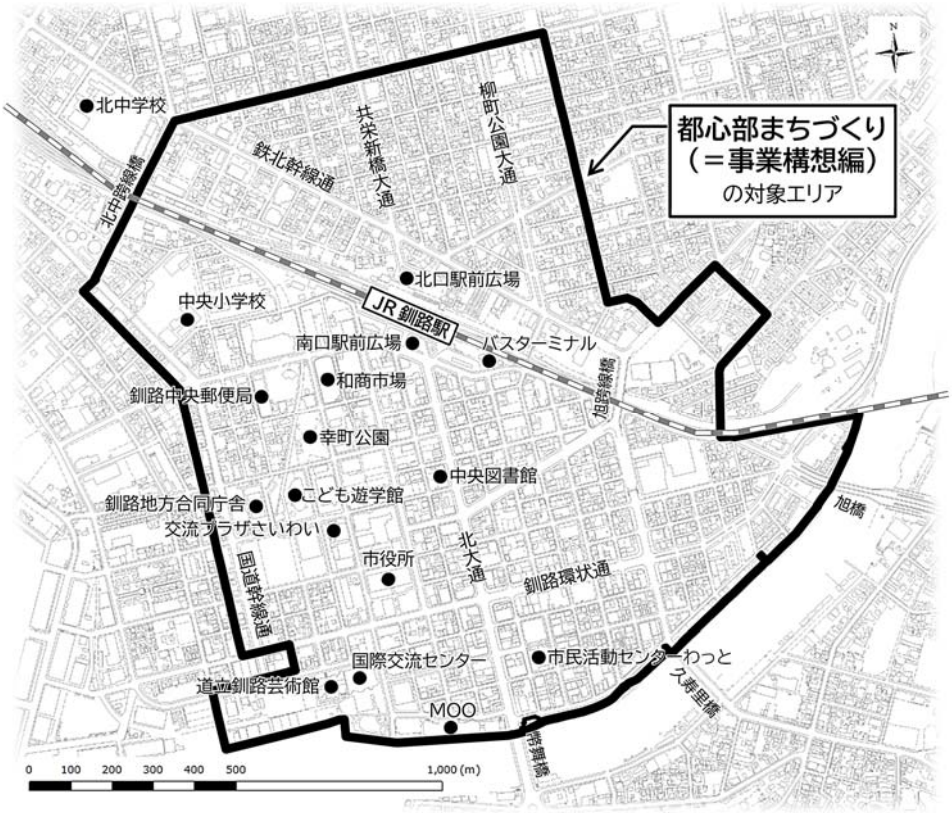
釧路市では、鉄道高架を基本とし、釧路駅周辺の鉄道で南北に分断された市街地の一体化を図り、釧路駅周辺を人と公共交通が中心の賑わいの空間を創出するため、平成３０年度に、釧路駅周辺の目指すべき将来像をとりまとめた「釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】」を策定し、また、令和２年度には、鉄道高架化、都心部道路ネットワーク、土地区画整理の方針を示す「釧路都心部まちづくり計画【事業構想編】」をとりまとめた。

「釧路都心部まちづくり計画」は、鉄道高架などの釧路駅周辺の再整備の方針をとりまとめたものであり、当該計画と連携し、釧路駅を中心とした都心部全体の賑わいを創出するためには、都心部の街路空間を再構築することで、居心地が良く歩きたくなる空間を創出することや、公共交通の利用を促進することで、誰もが移動しやすい交通体系を実現すること、ゲートウェイとして釧路駅周辺の整備を推進することで、新たな拠点機能と一体となったオープンスペースの整備が必要であることから、都市・地域総合交通戦略策定調査（都心部地区交通戦略の策定）を実施した。

2　調査フロー

釧路市まちづくり基本構想　（2017 年度（平成 29 年度）策定）
第２次釧路市都市計画マスタープラン
（2020 年度（令和２年度）策定予定）
釧路市立地適正化計画
（2018 年度（平成 30 年度）改訂）
防災などの新たな視点を含む釧路駅周辺まちづくりビジョン
（2017 年度（平成 29 年度）策定）
関連計画など
・第２期 釧路市まち・ひと・しごと創生総合戦略
（2019年度（令和元年度）策定）
・釧路市公共施設など適正化計画
（2014年度（平成26年度）策定）
・第二期 釧路市観光振興ビジョン
（2016年度（平成28年度）策定）
・釧路市住生活基本計画
（2017年度（平成29年度）策定）
釧路都心部まちづくり計画（二部構成）
【基本構想編】
（2018年度（平成30年度）策定）
○都心部の将来像
○ゾーニング・ネットワークの設定
○釧路駅周辺の再整備イメージ
○施策の方向性・実現に向けた行動目標　など
【事業構想編】
（2020年度（令和２年度）策定）
○事業構想編の基本方針
○将来の釧路駅周辺の姿と都心部交通ネットワーク
○釧路駅周辺の再整備に向けて
○にぎわい交流ゾーンの活性化に向けて　など
都心部地区交通戦略
（2020年度（令和2年度）策定）
○釧路駅周辺（ゲートウェイ）や駅前広場、北大通、共栄新橋大通など（にぎわい交流ゾーン）における公共空間の再整備や公共交通の利用促進
【基本理念】
自動車と緩やかに共存し、人と公共交通を中心とした賑わいの空間へのRe・Innovation
釧路市地域公共交通網形成計画
（2017年度（平成29年度）策定）
釧路市地域公共交通再編実施計画
（2019年度（令和元年度）策定）
○コンパクトプラスネットワークを中心としたバス路線網の再編
STEP1
STEP2
STEP3

3　調査圏域図

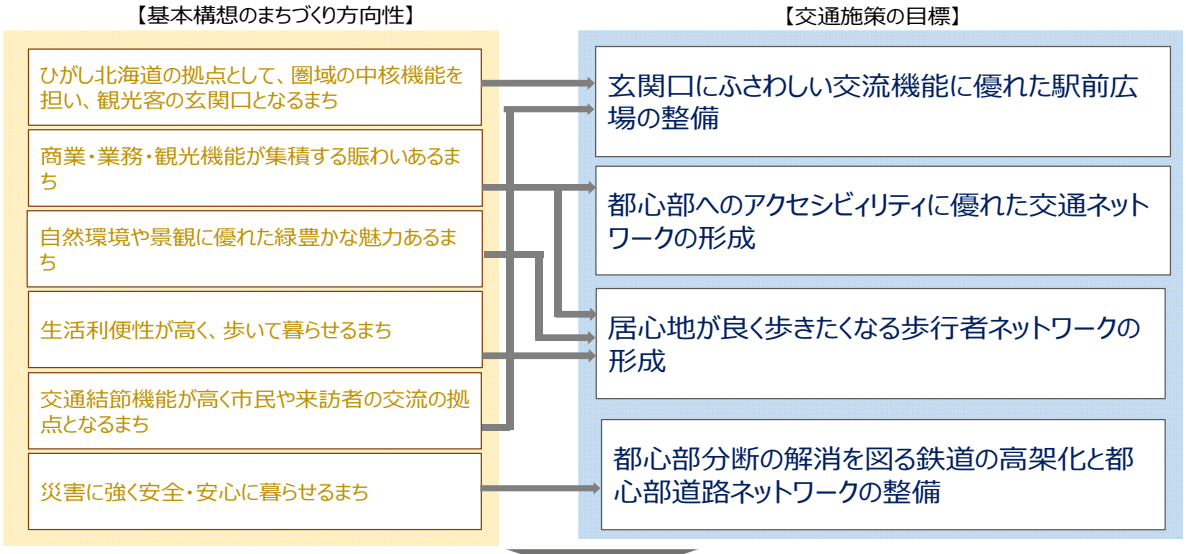

都心部まちづくり
（＝事業構想編）
の対象エリア
北中学校
北中跨線橋
鉄北幹線通
共栄新橋大通
柳町公園大通
北口駅前広場
中央小学校
JR 釧路駅
南口駅前広場
バスターミナル
和商市場
釧路中央郵便局
旭跨線橋
幸町公園
中央図書館
こども遊学館
釧路地方合同庁舎
交流プラザさいわい
市役所
北大通
釧路環状通
旭橋
国道幹線通
国際交流センター
市民活動センターわっと
道立釧路芸術館
MOO
久寿里橋
幣舞橋
0 100 200 300 400 500 1,000 (m)

４　調査成果

都心部地区交通戦略は、釧路駅周辺を中心とする都心部を対象に、「釧路都心部まちづくり計画」と連携して人と公共交通中心の賑わいのある空間を創出するための交通施策を検討するものです。

自動車と緩やかに共存し、人と公共交通を中心とした賑わいの空間への Re･Innovation

都心部地区交通戦略の基本理念と３つの地区交通戦略



【交通施策の基本方針】

- ○　釧路駅周辺や北大通などの公共空間を、車中心から人と公共交通中心の空間に再編
- ○　街路空間を公共交通と歩行者優先とするため、都心部環状道路などの新たな道路ネットワークを形成し、通過交通を抑制
- ○　公共交通の使いやすさを高めることで、自動車を使わなくても移動に困らない交通体系を実現
- ○　鉄道高架下の交差道路新設によるアクセスの向上を図るとともに、北大通などで沿道アクセスしやすい交通環境を構築し、賑わいを創出

戦略１　街路空間のウォーカブル化

戦略２　公共交通の利用促進

戦略３　ゲートウェイとしての釧路駅駅周辺整備

都心部地区交通戦略の進め方

鉄道高架の前に進める　短中期

社会実験などにより新たな街路空間を体験し、利活用に関するルールづくりなどを進めることで、長期の方策である施設整備のあり方に反映させます。

鉄道高架と合わせて進める　長期

鉄道高架に合わせ駅前広場や街路整備を進めます。

方策１．街路空間の再構築　長　期

・　北大通、共栄新橋大通、駅前南浜町通は駅前広場と一体となって居心地が良く歩きたくなる空間を創出するため、ウォーカブル道路とすることを目指します。

・　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、その利活用について、官民が連携して検討します。

・

現　況（４車線･幅員３０m）

再構築（２車線･幅員３０m）

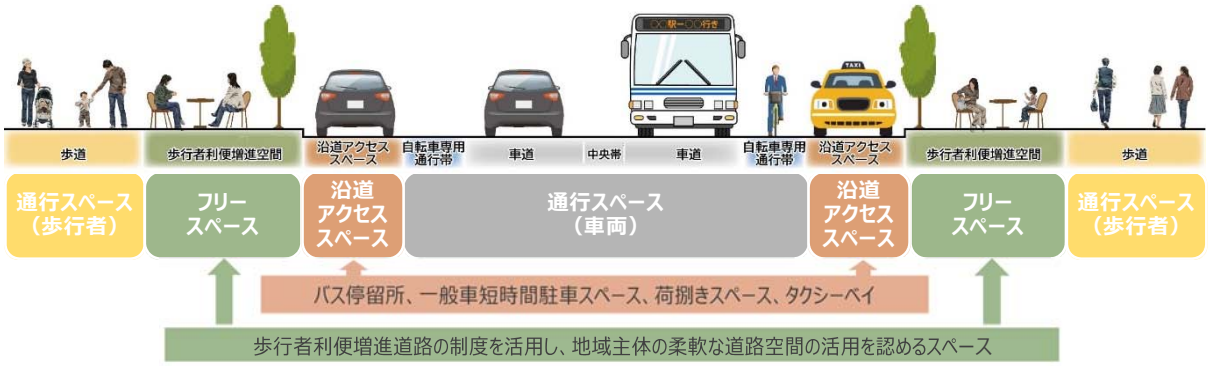


図.街路空間の再構築の基本的な考え方（北大通（道道区間）を事例として）

フリースペースのイメージ
（オープンカフェ）

出典：松山市ホームページ

フリースペースのイメージ
（パークレットによる憩いの空間）

出典：関西道路研究会道路環境問題研究会

沿道アクセススペースのイメージ
（停車帯の確保）

出典：地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案）（国総研,2018.2）

方策２．官民連携の社会実験による街路空間の利活用　短中期

- 街路空間の利活用の社会実験
- 簡易停車帯やタクシーベイ設置の社会実験
- 簡易的なバス待ち環境整備の社会実験

・　居心地が良く歩きたくなる街路空間の形成に向けては、商店街、住民などの多くの関係者との合意形成が必要となります。新たな街路空間の使い方や価値を実践、体感することで、取り組みの効果や課題を確認し、まちづくり機運を醸成する社会実験を実施します。

方策３．沿道アクセススペースの利活用と路外駐車場出入口のあり方の検討　短中期

- 沿道アクセススペースの利活用に関するルールづくり
- 路外駐車場出入口のあり方の検討

・　沿道アクセススペースの利活用のルールについては、既存の民間の時間極め駐車場などとの共存を念頭に、都心部の賑わい創出に資する停車時間などの運用を検討します。
・　北大通などの街路空間の再構築を検討する道路は、安全安心なウォーカブル空間を創出するため、道路に面する建物を対象に、路外駐車場の集約や路外駐車場の出入口の新たな設置を制限することなどについて検討します。

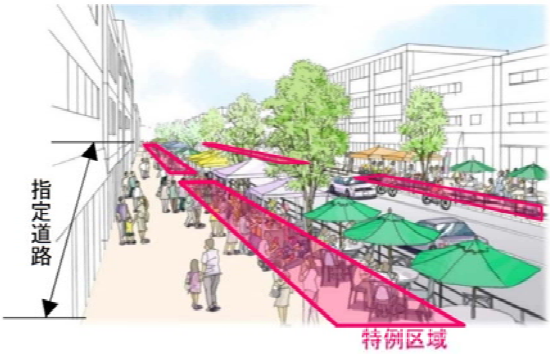
出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン基本編（平成 30 年 7 月 国交通都市局）

方策４．ウォーカブル空間の利活用　短中期

- 歩行者利便増進道路の利活用に関するルールづくり
- 除雪体制の充実

・　歩道上の自由に利活用できるスペースは、国土交通省の「歩行者利便増進道路」を活用し、オープンカフェやベンチなどの占用物件の設置など、商店街などの創意工夫を活用した空間づくりを検討します。
・　冬季の除雪体制の充実により、歩行空間と歩行者利便増進空間の確保を図ります。

歩行者利便性増進道路のイメージ



出典：国土交通省ホームページ

戦略２．公共交通の利用促進

「釧路市地域公共交通網形成計画」（平成 29 年度策定）、「釧路市地域公共交通再編実施計画」（令和元年度策定）と整合を図り、釧路市、商店街、バス事業者などが連携して、公共交通の利便性を向上させ、公共交通における都心部の拠点性を高めることを目指します。

方策１．鉄道高架によるバス路線網の再編　長　期

・　現況において鉄道の南北を結ぶ路線バスは、旭跨線橋や北中跨線橋を運行していますが、鉄道高架に伴うバス専用道路の整備により、最短経路で鉄道の南北が結ばれる経路が整備されることから、バス路線網の再編を検討します。

方策２．ハイグレードなバス待合環境の整備　長　期

・　バスの利用促進を図るとともに、都心部の滞在ミニ拠点としてのハイグレードなバス待合環境の整備を検討します。
・　バス待合環境に加え、歩行者の回遊性などを高めるため、歩行者案内標識などの機能の導入を検討します。

整備後（イメージ）

出典：エムシードゥコー株式会社ホームページ

方策３．バス発着場所の増加の社会実験　短中期

・　空港連絡バスは多くの観光客などが利用しており、釧路駅前やフィッシャマンズワーフ MOO などに発着場所があることで、都心部のアクセス機能を担っています。その機能を高めるため、例えば多くの観光客が訪れる和商市場前に発着場所を設置することで、観光客の利便性を向上させる社会実験を実施します。

方策４．バス事業者と商店街の連携の社会実験　短中期

・　バス利用者がお得に商店街を利用できるよう、商店街とバス事業者が連携して、バスを利用することで商店街で利用することができるクーポンなどを配布する社会実験を実施します。

方策５．日本版 MaaS の推進に向けた基盤づくりの検討　短中期

・　将来的な日本版 MaaS の推進に向け、IC カード、QR コードによる運賃のキャッシュレス決済の導入を検討します。

方策６．新たな地域公共交通の導入可能性の検討　短中期

・　都心部は、一般的な徒歩圏よりもやや広いエリアとなっています。だれもが移動しやすい交通環境を目指し、環境にやさしく歩行者目線に近い速度で運行するグリーンスローモビィリティ、無人 EV バスなどの導入可能性を検討します。

戦略３．ゲートウェイとしての釧路駅周辺整備

鉄道高架に合わせて、新たな都心部道路ネットワークを整備するとともに、既存の公共空間や鉄道高架などにより生まれる新たな土地を活用して、新たな拠点機能と一体となったオープンスペースや交通結節機能の整備を進めます。

方策１．新たな都心部道路ネットワークの整備　長　期

- 『都心部環状道路』及び『都心部放射道路』は、国道などの幹線道路で構成し、跨線橋の平面化などにより、広域交通や通過交通の円滑化を図り、都心部への通過交通の流入を抑制します。
- 『都心部南北（東西）道路』は、新たに高架下道路を２路線整備し、鉄道南北の一体化、都心部へのアクセスを向上します。
- 鉄道南北の一体性を高めるため、北大通と共栄新橋大通を結ぶ自由通路を整備し、歩行者と自転車の動線を創出します。

図．新たな都心部道路ネットワークの形成

方策２．賑わいを創出する新たな拠点機能と一体となったオープンスペースの整備　長　期

- 釧路駅周辺に賑わいを創出する新たな拠点機能となったオープンスペースを整備することで、市民や来訪者が憩い楽しめる空間を創出します。

方策３．鉄道高架下バスターミナルとバス専用道路の整備　長　期

- 鉄道高架下バスターミナルとバス専用道路の整備により、バス相互の乗継利便性や待合環境の向上を図ります。

方策４．タクシープール、一般車駐車場などの整備　長　期

- 釧路駅周辺にタクシープールや一般車駐車場を整備することで、都心部へのアクセスを向上させ、交通結節機能の導入を進めます。

▼賑わいを創出する新たな拠点機能と一体となったオープンスペースのイメージ（宮城県日向市日向市駅）

出典：平成26年度都市景観大賞（国土交通省）

▼バス専用道路のイメージ（兵庫県姫路市姫路駅）

出典：姫路市

▼高架下のタクシープールの整備イメージ（東京都世田谷区経堂駅）