

鉄道高架、市はB案（直線化・二車線）を軸に検討を進めるというが・・・

（都心部市街地整備特別委員会の審議から）

市長と有識者の会議
「B案は」字と同程度の評価」

市長選挙で、駅高架下道路は直線と公約した市長。これまでの計画の見直しのため有識者の皆さんと意見交換をしました。

「L字型のA案。北大通を4車線から2車線にして共栄大通と結ぶB案。共栄大通を4車線化して北大通と結ぶC案。これを比べ、A案とB案は同程度の評価となりました。これを受け、市は今後はB案を軸に検討していくことに。」

その評価、ちよつと待った!!

右の比較表に○△×が書かれています。この原案は市が書いたもの。つまり「AとBの評価は同じ。選挙では直線化が勝った。だから結果はB」と最初から市が決めていたことになります。

それなら、何度も直線化の意見が出たのに、直線はダメと拒みつづけたのは、前市長間違った政策判断をしたからなのでしょうか。



北大通の車線減らして大丈夫

B案で心配なのは、北大通・共栄大通が直線化されると便利になって、通行車両が増えることです。それなのに車線を減らすのは矛盾しています。渋滞も起きるかもしれないし、ウォーカブル都市構想（歩いて快適なまち）どころ

7年6月定例会 都心部市街地整備特別委員会 報告事項2 説明資料 P2

JR釧路駅直近の新たな高架下道路の比較検討

新設高架下道路 (L字型バス専用) 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、一般物販店、飲食店、タワシール、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

【基本方針】
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

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)
駅前側の入街区	まちの顔となる駅前側一体的な大街区をつくることできる	○ まちの顔となる駅前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ることできる	○ まちの顔となる駅前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ることできる
道路幅のわかりやすさ、駅前周辺へのアクセス性	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、駅前周辺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、駅前周辺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、駅前周辺へのアクセス性は向上する
北大通と共栄新橋大通を行き交う交通量	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	○ 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	◎ 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
その他	駅前南詰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	△	× 4車線道路を整備するために、共栄新橋大通の道路幅が必要となる
交通量	駅前側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できる	◎ 道路により駅前側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できる	○ 4車線道路により駅前側は分断され、居心地のよい空間を形成することが難しい
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できる	○ 既存計画の見直しに、3年程度の期間を必要とする

ではありません。市は渋滞は起きないと試算しています。

事業費は高騰しています

事業費ですが、古い数字があるだけで、いまの物価高では参考になりません。いつ頃、事業費を示せるかと聞いても、数年はかかるようです。すでに積算したもの何倍という形でも示せないかと聞いても、不可能とのと答弁。

「市の財政がものすごく大変!! このまま進めば数年後に基金が枯渇する」とSOSを鳴らす釧路市。そうならば、鉄道高架はいの一番に凍結すべきです。



鉄道高架で民間投資は?

駅前には賑わいをと願って、鉄道高架をと考えている人もいます。しかし鉄道高架の議論が起きているのに、駅前に進出した民間のスーパやホテルはあまりありません。逆に鳥取南4丁目のショッピングセンターなど、郊外への進出や北大通では駅から遠いところの再開発ばかり。駅前への投資が進んでいません。「高架ができたら民間の進出があるとの保証はあるか」と聞きました。市は公共施設を起爆剤にと言いますが、全国的には失敗が目立つのが駅前再開発です。人口減少が顕著な市の駅前には投資する側から見れば、魅力的なエリアとは言えません。市民の暮らし最優先で考えなければなりません。

