

えびな大也

後援会通信 No.14

えびな大也後援会事務所
〒085-0847 釧路市大町1-1-10大町ビル3階
電話:0154-44-4500 FAX:0154-44-4505
E-mail:ebina@marimo.or.jp
発行/えびな大也後援会事務所



主旨と目的を 市民の皆さんに しっかりと 示していくことが大事。

新型コロナウイルス感染症の影響は今だ日本はもとより世界的に収束をしていません。釧路の経済もコロナの影響を受け、観光産業、飲食業、物販業など様々な業種が打撃を受けています。また、釧路の基幹産業のひとつ、日本製紙釧路工場の製紙事業撤退は人口減にもつながり、今後も雇用や経済、地域の都市経営などを進めていくことが大事だと思っております。まず取り組みの強化を図りたいのが「ふるさと納税」です。地域の店や製造業の売り上げ増にもつながります。製造業全体の付加価値を高めること。担当部署を設置し、地元にはかない商品をしっかりPRするとともに、釧路市を売り出していきたいと思っております。

次に、JR高架化を軸とした都市部まちづくり計画です。1991年から高架化の検討に入り、財政難で2007年一時、凍結しましたが東日本大震災で津波防災の必要性が見直され、2015年に検討を再開しました。高架化に伴う市街地整備を進めるため、駅周辺や北大通における交通の実態を本格的に調査をし、市民の皆さんにご理解いただくよう丁寧に説明を重ね、実現化に向けて進めて参ります。

行政の仕組みは市民にとって分かりにくい部分があると思っております。例えば963億円の新年度予算ですが、これをどう活用するかが大切です。役所の専門用語ではなく、市民の皆さんに分かりやすくご理解をさせていただくこと。その発信が重要だと思っております。

コロナ禍の閉塞感の中、釧路市も経済、雇用を含め影響が出ていますが目の前の課題に全力で取り組み、次の展開をしっかりと構築し、進めて参ります。

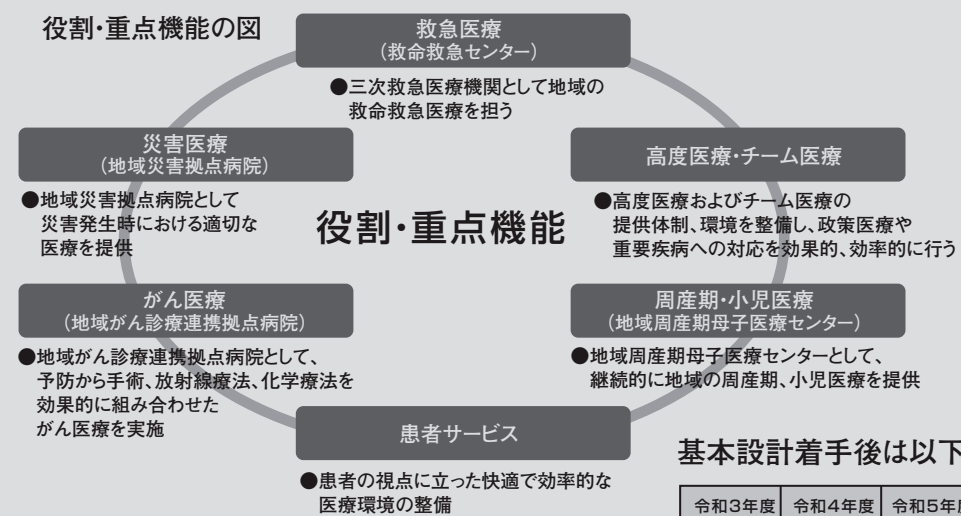
市立釧路総合病院、 新棟建設について



市立釧路総合病院は、釧路、根室三次医療圏の中核となる地方センター病院として大きな役割を担っています。重篤な救急患者に対し、常に高度医療が提供可能な救命救急センターとして、また、道東ドクターヘリの基地病院としての機能も有しています。

また、コロナ感染症においても市立釧路総合病院の役割の重要性を多くの皆さんに認識いただけたかと思えます。さらには、災害拠点病院の要件が、電気や燃料等のエネルギーと水を3日分以上確保する必要があり、これら様々な課題を解消するため新棟建設に着手します。

地方センター病院として担うべき役割と機能強化を最優先し、北海道が策定する地域医療構想や将来の医療需要を見据えた無駄のない整備を心がけ、新棟建設に向けて取り組んでまいります。平成29年度中に実施設計を完了し、平成30年9月から着工する予定で進めておりましたが、実施設計の遅れにより着工を延期していましたが今回、基本設計着手後のスケジュールも決まり、本格的に動き出す運びとなりました。



基本設計着手後は以下の日程で進めて参ります

令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2021年度)	令和5年度 (2021年度)	令和6年度 (2021年度)	令和7年度 (2021年度)	令和8年度 (2021年度)	令和9年度 (2021年度)	令和10年度 (2021年度)
基本設計		実施設計		建設工事(既存機改修除く)			新棟開院

なお、社会情勢、医療行政の動向および地域の医療状況の変化や整備手法の選定などにより開院までのスケジュールが変更されることも考えられます。

JR釧路駅高架化を軸とした都市部まちづくり計画

釧路都市まちづくり計画事業構想編の素案をまとめました。東北海道の中核都市である釧路の都市機能を守ることが釧路、根室両管内では大事なことです。

都市機能が集まる都心部の活性化について国も公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを推進しています。関係機関で連携、調整しながら関連する街路整備や土地区画整備などの事業を展開していきます。

釧路で駅から900メートルの北大通、幣舞橋やリバーサイドといった中心街に賑わいをつくる。市民や来訪者が集まり、楽しみ、交流の拠点を形成することが街の活性化にもつながります。

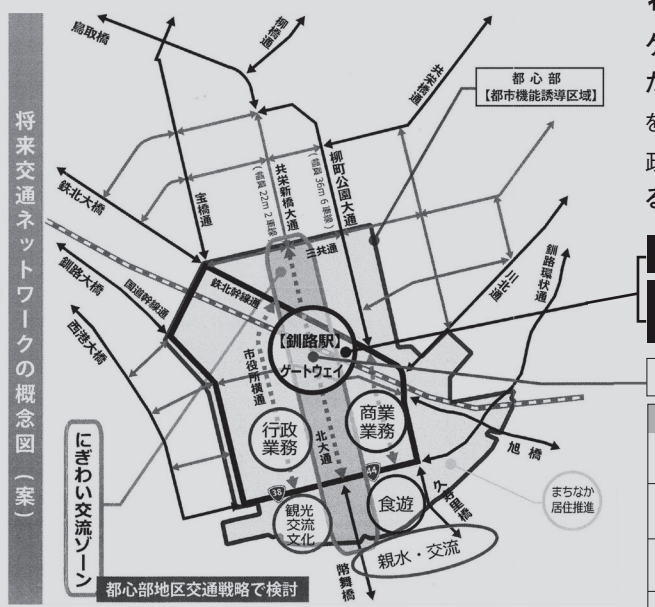
駅高架化は、約30年



1961年(昭和36年)に改築された現在の釧路駅



抜本的な交通網の転換



住民説明会を開催

鉄道高架化事業は北大通など都市部の賑わいをつくることともに、防災の観点からも重要と考えます。

市民の意見公募で賛否が分かれたため、理解を得るために説明会を開催しました。

市民からは「都市部の賑わいを取り戻すためにお金を使うことに意義があるのか」「今の跨線橋を残し、新たに跨線橋を作ったほうが高台が増え、徒歩で避難できる場所が増えるのではないか」「駅直下の道路をL字形にする案を最考した方がいいのではないか」などの意見が出されました。

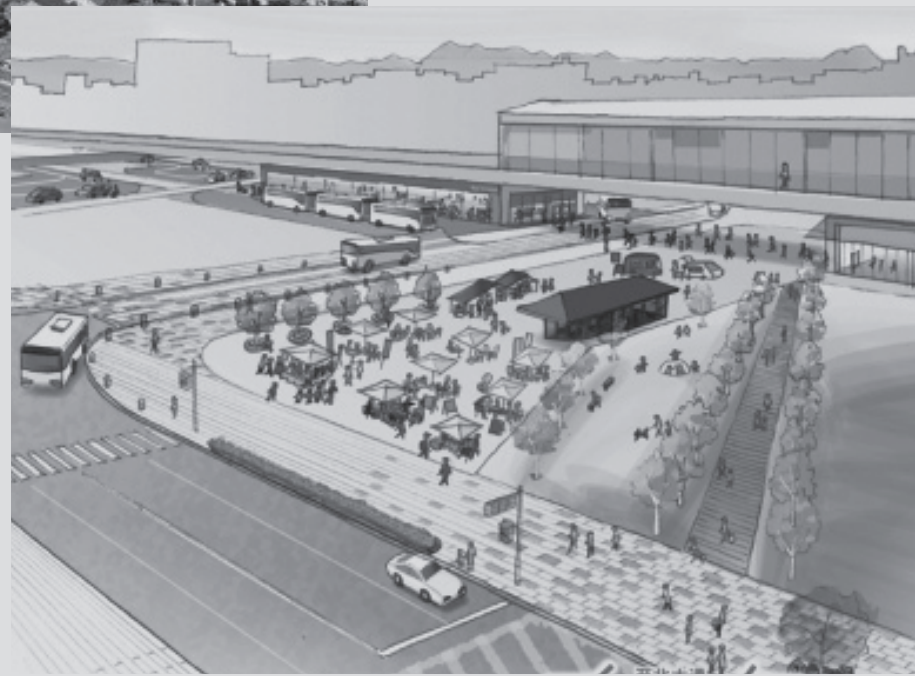
将来交通ネットワークの概念

ゲートウェイ(ひがし北海道の玄関口)を訪れた人々を、賑わい交流ゾーン(玄関口とまちをつなぐ軸)でまちなかに導き、各ゾーン(行政業務・食遊など)に人の賑わいを波及させる交通ネットワークとする。

ゲートウェイの市街地整備目標
人が主役となる交通結束機能の導入
各種機能

公共交通を優先とする新設交差道路

道路分類	整備方針
都心部環境道路(跨線橋平面化)	4車線を基本
都心部放射道路(既存道路活用)	2車線を基本
都心部補助道路(既存道路活用)	2車線を基本
都心部南北道路(一部区間新設)	2車線を基本



事業構想編に基づく釧路駅周辺南側のイメージ

前から検討していましたが、財政難で一時凍結しました。

東日本大震災をきっかけに津波防災のため検討を再開した経緯があります。

事業費も圧縮し全体で168億円と試算しており、うち市の負担額は56億円、かつての試算から103億円減額となっております。

釧路市としては、都心部は通過するだけの一般車が多く、朝夕のラッシュ時にお年寄りやお子さんを連れた家族連れが安心して歩けず、賑わいには繋がっていないこと。

にぎわい交流ゾーンを目指し、駅前のオープンスペースを確保するためには、道路を字形に変更するなどの回答をし、そして、災害時に交通が混乱する原因にもなる。

また、駅高架化に伴って道路網を整備して都心部に入る一般車を減らし、徒歩と公共交通を中心としたまちづくりを進める考えを示しました。

駅東側の旭跨線橋と西側の北中跨線橋は建築から約50年経過しているため、跨線橋を架け替えるには約100億円ほどのお金がかかるとの試算も示されました。

駅近くの高架化は駐輪場、月極駐車場、テナントなど様々な需要が生まれると期待を持っています。

今後は、関係機関との協議や調査、概略の設計を完了し、その後、詳細設計、事業計画策定、都市計画設定、事業認可などに取り組み、早ければ8年後に着工というスケジュールを想定しています。

時間を要する事業ではありますが、市民の皆さんにこれからも丁寧に説明を重ね、高齢者や若者たちが笑顔あふれ、集い、楽しみ、安心して暮らせる街づくりを目指していきます。