

2012 年度 修 士 論 文

恒久的歩行者専用空間の持続的マネジメントに関する研究
-旭川市・平和通買物公園のケーススタディ-

Sustainable Management for Permanent Pedestrianized Space
-Case Study on Heiwa Street in Asahikawa City-

三浦 詩乃
Shino, Miura

東京大学大学院新領域創成科学研究科
社会文化環境学専攻

第1章 序論.....	3
1.1 研究の背景と目的.....	3
1.1.1 背景.....	3
1.1.2 目的.....	3
1.2 方法.....	3
1.3 「歩行者専用空間」の定義.....	3
1.4 「歩行者専用空間」の分析方法.....	5
1.5 本研究の位置づけ.....	6
第2章 旭川市・平和通買物公園とは.....	8
2.1 完成時の時代背景.....	8
2.2 世界の歩行者専用空間の類型と買物公園の位置づけ.....	10
2.3 買物公園の概要.....	14
2.3.1 旭川市の概要.....	14
2.3.2 買物公園の概要.....	25
2.3.3 買物公園完成まで.....	30
第3章 買物公園のマネジメントと空間の変遷.....	46
3.1 マネジメントの変遷.....	46
3.1.1 はじめに.....	46
3.1.2 買物公園周辺のマネジメントの変遷.....	46
3.1.3 市広域計画の変遷.....	80
3.1.4 社会状況の変遷.....	85
3.1.5 買物公園通行量・地価の変遷.....	88
3.2 空間の変遷.....	89
3.3 考察.....	90
第4章 買物公園の現状と課題.....	98
4.1 歩行者専用空間の構成.....	98
4.2 買物公園周辺の建築物用途.....	107
4.3 市民・来訪者の観点からの利用方法と改善点.....	110
4.4 マネジメントの現状.....	119
4.5 考察.....	128
第5章 結論.....	129
5.1 買物公園型の長期マネジメント.....	129
5.1.1 買物公園型の長期マネジメント.....	129
5.1.2 買物公園の将来の展望.....	131
5.2 恒久的歩行者専用空間の持続的マネジメント.....	138
5.3 今後の課題.....	139

第1章

序論

第1章では本研究の背景・目的と方法、
位置づけについて説明する。

第1章 序論

1.1 研究の背景と目的

1.1.1 背景

1960年代以降、モータリゼーション進行に伴う都心部の自動車交通依存を改善するため各国の中心市街地で車道を恒久的（毎日・終日）歩行者専用空間とする整備が実現した。1972年に完成し国内外の先進的なモデルとされてきた歩行者専用空間として、日本・旭川市、ドイツ・ミュンヘン市、そしてブラジル・クリチバ市の空間が現存する。近年、中心市街地の衰退や高齢社会の到来に伴い、歩行者専用空間は都心における徒歩による回遊性や滞在を支える役割を担うために再び見直されている。しかしながら、その存在意義や長期的に社会状況の変化に対応するためのマネジメント手法は十分に議論されていない。

1.1.2 目的

本研究では旭川市・平和通買物公園を対象に、官民による長期マネジメント（買物公園周辺のマネジメント、都市・交通計画）の変遷をまとめ、いかに社会状況に対応してきたかを考察する。さらにそのマネジメントの結果としての、空間の変容過程、そして現状の空間構成や利用のされ方、課題を把握する。

買物公園の分析を基に、一般に恒久的歩行者専用空間が「社会状況の変化に適応し長期的に利活用されるために必要なマネジメント」を持続的マネジメントとし、その満たすべき条件について分析する。

1.2 方法

まず文献調査、ヒアリングから買物公園の長期マネジメントの変遷をまとめる。次に、空間調査、アンケート調査・ヒアリングに基づき現状の歩行者専用空間の特徴・問題点と市民による利用のされ方を把握する。マネジメントの変遷と現状にいたるまでの空間変容過程を時系列に整理し、買物公園型のマネジメント手法を明らかにする。最後に買物公園のケースをもとに、恒久的歩行者専用空間の持続的マネジメントの満たすべき条件を考察する。

1.3 「歩行者専用空間」の定義

既往研究や一般的な使用にて、歩行者のために創出された空間について表す語について未だ十分な整理がなされていない¹⁾。そこで、まず一般的にそのような空間を表す語について整理を行った。（表 1-1）

特徴として、

- ・車を前提としない語と車と歩行者の分離を意図した語の2組に分かれていること
- ・海外の概念をとり入れたものについては、元来の意味・印象が国内で使われるうちに変化している

ことが挙げられる。整理の結果、歩行者のために創出された空間について表す語の曖昧さが改めて確認された。例えば“歩行者天国”は、歩行者用道路として人と車を分離し、安心して楽しい散策やショッピングができるように設けられたもの²⁾で歩行者が安心して通行できるための交通規制²⁾であり、本来一時的な歩行者専用空間化を指すと推測するが、旭川市のような公共的空間についても用いられることが多い。そこで、「歩行者専用空間」という

1 道尾淳子, 交通規制により道路の歩行者利用を優先した地区に関する基礎的研究—東京都における路上の歩行者空間の変遷—
学術講演梗概集, F-1, 都市計画, 建築経済・住宅問題 2009, 1055-1056, 2009

2 警視庁, 歩行者天国の交通規制 : www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/kisei/hoko.htm, (lastview2012/06/5)

語を使用するにあたり、本研究における定義が一貫した論を成すために必要であると考え。本研究は、背景として都心における徒歩による回遊性や滞在を担う歩行者専用空間に注目しているため、「中心市街地において街路との連続性をもちながら、許可・緊急車両を除く車の進入がなされない、歩行者のための屋外もしくは半屋外空間」を「歩行者専用空間」として定義する。

表 1-1：歩行者のために創出された空間を表す語

	用語	語源	日本での意味合い
車の存在を前提としない	Corridor (コリドー・仏)	周りの土地・都市と異質の帯状の土地。	廊下・回廊と訳され、建築内・建物間を結ぶ帯上の形状とされる。
	Passage (パサージュ・仏)	通りの多い道路の間を結ぶその両側を店舗の並びで縁どられたガラス屋根で覆われた連絡通路小売業の一つの組織形態であり、私有の土地に公共の空間を提供するものであり、交通緩和、短縮化、天候に対する保護、また歩行者だけが出入りできる場所を提供する。ひとびとが出会い、買物をし、ぶらぶら歩き、楽しく過ごす都市の中心地区にのみ位置する。	一般的には空間に対してよりも、商業施設等にヨーロッパらしい語感を持たせるために使われる。語源の意味は定着していない。
	Arcade (アーケード・仏)	元来私的な住居・販売・商業平面と公共の道との間の拡大された敷居領域として輪郭のはっきりとした販売機能を有している。都市内の公共使用に供される場所。柱列上に同型のアーチが連続した形状が起源である。	歩道部分に全蓋式もしくは片側式の屋根をもつ商店街。形状の由来は日本にあったこみせや日覆いとされるため庇型の形状もみられる。
	Promenade (プロムナード・仏)	散歩の楽しみを提供する公共空間、特に水辺沿いのものを指す場合もある	近年の公園的な軸線状歩行道計画に用いられる。○○のプロムナードのようにテーマ設定がされている場合がある。
	通り抜け家屋 (南ドイツ)	私有の土地を横断して、都市道路を連結する。建物に囲まれた中庭へと導く中庭網。パサージュと異なり多くの建物群の偶発性でできた空間で大抵部分的に覆われていない。裏道 (Gasse) とは異なる。	日本では知られていないが、偶発的にできた細長い空間という点で通り抜け路地と共通している。
	路 (露) 地 (日本)	建物と建物の間の細い空間、屋根覆いのない空間。引き込み路地、通り抜け路地、袋小路、裏路地など。	
歩車分離	Mall (モール・英)	商業集積がみられる場所。大抵、車の進入が許されていない。	語源とほぼ同じ意味で用いられている。‘モール化’を商店街だけに限らず道路の歩行者専用空間化の意で使うもの、建物の内部の遊歩空間を指す場合もある。
	Pedestrian (ペDESTリアン・英)	車交通空間に対しての歩行者専用空間の意味 *2 =Fußgängerzone (独) 歩行者ゾーン	ペDESTリアン・デッキ (=歩行者専用橋) として主に用いられる。
	歩行者天国 (日本)	車交通から解放された、という意味合い。恒久的な歩行者空間というよりも車道の一区画を時間を区切って歩行者に開放し、自動車の通行を禁止する制度を指す場合が多いが区別が曖昧。	
	歩行者専用道路、 歩行者用道路 (日本)	・道路法で定義される「歩行者専用道路」とする場合、構造上車道と分離されているが、道路全体が車道が入れないような形になっている必要がある。 つまり、ソフトではなくハードとして歩行者のみが通行できる形状とする必要がある。 ・道路交通法 (この法律自体が「交通」に関する法律なので、「交通管理者」である警察が主に規制) で指定される「歩行者専用」「歩行者用道路」は交通規制。つまり、ソフト的な規制。そのため、「荷捌き車を除く」「9・21時」などの弾力的な規制が可能。	

1.4 「歩行者専用空間」の分析方法

第3章にて買物公園の「歩行者専用空間」の空間の変容を分析する。そのために歩行者専用空間の利用度にかかわる条件を街路空間の既往研究から抽出する。それら条件の観点から、各時期の歩行者専用空間の特徴を明らかにする。

デンマーク・ストロイエの歩行者専用空間について研究したヤン・ゲールは著書『建物のあいだのアクティビティ』³のなかで、街路のような公共空間で行われる屋外活動は必要活動、任意活動、社会活動の3つに分けられるとし、これらが互いに結びつき、建物のあいだのアクティビティとして公共空間を意味深く魅力的なものとするといった旨を述べている。ここで、3つの屋外活動についてゲールの定義を要約し、以下の表1-2に示す。

また、パウルハンス・ペータースは『人間のための都市』⁴のなかで、歩行者ゾーンが①ただの「消費ポリス」とならぬように、芸術的・政治的な活動が広く許されるべきであること、②交通手段（車、新交通システム等）の利用・接続が考えられた空間であるべきと、当時のミュンヘンの歩行者専用空間を批判して述べている。

表1-2 ゲールによる公共空間で行われる屋外活動の定義

公共空間の屋外活動	定義	屋外空間の質の重要度	具体例
必要活動	必要に迫られた活動。毎日の日課を含む。	少	学校、仕事、買物、バスや人を待つ、郵便
任意活動	そうした気持ちがあり、時間と場所が許すときに参加。	大	散歩、にぎわいを楽しむために立ち止まる、腰掛けて日光浴をする
社会活動	公共空間に他の人々が存在することを前提にした活動。	(きっかけとして) 大	子供たちの遊び、挨拶、会話、コミュニティ活動、人間観察

材野博司は『庭園から都市ヘーシークエンスの日本』⁵において、にぎわいを形成する空間として街路をとりあげ、滞留空間を長くし、多様な行動を引き起こす施設の集積があることが必要であるとし、日本ではさらに「界限空間」として働くべきであるとしている。

3者の論は、日常的に歩行者専用空間が満たすべき要素であると考えられる。さらに、公共空間としての歩行者専用空間はハレの空間として、祭りや市場のような催し物を実施可能な空間であるべきである。

そこで表1-3のように歩行者専用空間の満たすべき条件とそのために必要となる具体的な構成要素を整理した。

表1-3 歩行者専用空間の満たすべき条件とそのために必要となる構成要素

歩行者専用空間の条件	説明	必要となる構成要素
「必要活動」を支える空間	沿道建築物に多様な業種、公共機関が存在する	沿道建築物の入居テナントの多様性
「任意活動」を支える空間	屋外空間の景観と回遊性が優れている	街路、沿道建築物のハード設備
「社会活動」を支える空間	不特定多数の人が滞留可能である	沿道建築物の入居テナント（飲食店、ストリートファニチャー、植栽等）
言論・表現活動を支える空間	芸術的、政治的な内容のパフォーマンスを許容する	パフォーマンス・デモの開催可能性
アクセスしやすい空間	外部からのアクセス、空間内の移動を助ける交通手段が存在	アクセス手段（公共交通、駐車場）
ハレの空間	祭りや市場といった都市の大きな催し物を実施可能	イベント、市場の開催可能性

³ Jan Gehl, 建築のあいだのアクティビティ, 鹿島出版会, 2011

⁴ Paul Hans Peter, 人間のための都市, 鹿島出版会, 1978

⁵ 材野博司, 庭園から都市ヘーシークエンスの日本, 鹿島出版会, 1997

歩行者専用空間は2.2.1で定義したように「歩行者のための屋外もしくは半屋外空間」であることを前提条件として、さらに市民・訪問者が持続的に利用する歩行者専用空間であるために表1-3に示した5つの条件を満たす空間であるべきである。

1.5 本研究の位置づけ

路地空間・歩行者天国等々、歩行者空間のタイプごとの利用状況・類型化等の研究はなされるが、本研究はそれらを一体的に「歩行者専用空間」ととらえ分析を行う。

恒久的歩行者専用空間の導入手法・直後の効果に関する研究は多くあるが、本研究のように長期マネジメントの手法に関する研究はみられない。買物公園に関しても開通当時/現状の研究や記述は多数存在する*が変遷を追う研究は少ない。変遷をまとめた記述のある研究として『旭川市平和通り買物公園の成り立ちに関する研究』(石脇・中野ら、2011)があるが中心市街地の衰退原因を抽出することが目的であり、恒久的歩行者専用空間の永続的マネジメントを明らかにする本研究の目的と異なる。

* 谷口綾子, 北海道の都市における中心市街地活性化を目的とした歩行者モールの現状と課題, 土木計画学研究・講演集, 2002, 横山弘,<論説>旭川市の都市再開発について, 弘前大学教育学部地理学研究室,(14), 1-5, 1978
佐々木悟, 中心市街地商店街の活性化と買い物の利便性: 旭川市中心市街地「平和通り買い物公園商店街」来街者アンケートを通して', 旭川大学紀要 62, 1-30, 2006-12-30

第2章

旭川市・平和通買物公園とは

第2章では世界の歩行者専用空間の類型と成立背景についてまとめ、旭川市・平和通買物公園の位置づけを記す。また、買物公園の概要と第一期工事完成までの流れを時系列にまとめ、買物公園にこめられた理念を明らかにする。

第2章 旭川市・平和通買物公園とは

2.1 完成時の時代背景

歩行者専用空間について国際的に時代背景をみていく。

1960年代以降、戦後からあったモータリゼーションの進行による交通問題への解決策・提案が欧米で研究結果や都市空間計画に多く現れ始める。『まちづくりと歩行者空間－豊かな都市空間の創造をめざして』（今野、1980）によると、都心部歩行者空間形成の系譜として

1945~54年：線的形成の時代（例：ロッテルダム・ラインバーン）

戦災都市復興として都市再開発により歩行空間を確保する。

1955~64年：複合的歩行空間の形成の時代（例：エッセン、ストロイエ、フレスノモール）

交通規制と既存ストックの改善によるモールの形成、ペDESTリアンデッキの定着

1965年以降：歩行空間の総合化の時代（例：ニコレットモール、ミュンヘン）

交通コントロール手法と一体化した歩行者空間の形成、住宅地での歩行者優先道の導入とまとめている^{注1}。

1963年のブキャナンレポートは、イギリスにおける諸都市が抱える都市交通問題を分析し、交通セル方式を提言、その後の世界の歩行者専用空間計画に大きく影響しつつづけている。セルとは市街地を指し、街路・交通は循環系である。モータリゼーションが進行していたその当時の都市空間について、無秩序な循環系が市街地を破壊するとして、「街路の居住環境要領」、それに裏打ちされた「4段階に区分された分散路の体系」、「居住環境地域」の概念を導入した。

交通セル方式とは、幹線分散路や地区分散路によって居住環境地域の境界を設け、それらのセル同士を統合化する手段として歩行者専用空間が提案されたものである。

その後、1967年に「トランジットモールという新しい流れを、アメリカのニコレットモールが生み出し今も世界のモデルケースとなっている。

このような国際的な流れの中で、旭川市は当時の五十嵐市長（革新派・社会党）の提案により、1965年のマスタープラン『まちづくりの方向：長期10カ年計画』で交通量の多い平和通を「市民の広場」とし買物を楽しんでもらうことで、旭川の商圏の強化・拡大を目指すことを宣言し、実現に向かい調査・調整を進めた。さらに、1969年には日本で初めてとされている社会実験を行い、実現へ市民と商店街の合意形成に成功したのである。（これに対して、同年に完成したミュンヘンとクリチバでは市長側の強硬突破であったから、旭川の方が市民のまきこみ方がうまかったといえる。）国内では前例のない世界情勢に即応したモデルケー

^{注1} 世界初の歩行者専用空間（中世的な路地空間を除く）については諸説ある。『ショッピング・ブルムナード』（高橋、1984）ではショッピングモールドイツ・エッセンが1930年からとしているし、デンマーク・ストロイエで世界初の車道の歩行者専用化がなされたという記述もある。ここでは、その如何よりも、世界的な流れに注目する。

スであった。

70年代に入ると前年の旭川での実験の成功と1970年にニューヨーク5番街の歩行者天国をきっかけに、日本国内の多くの都市で歩行者天国が実施される。東京をはじめとして、国内の他都市（金沢、前橋など）でも同年に日や時間帯を限った歩行者専用空間化が行われるようになった^{注2}。

1972年、旭川市、ドイツ・ミュンヘン市とブラジル・クリチバ市で世界でも初期の車道の歩行者専用空間化が実施された。同時にこの年は、ローマクラブによる『成長の限界』が提示されるとともに、第1次オイルショックが発生した、世界中の人々の考え方、政治経済が大きく「成長社会から転換」した年であったといえる。

旭川市平和通買物公園は、国内で前例のない恒久的歩行者専用空間であるだけでなく、成長社会に計画時・完成時し、1972年以降の低成長社会で空間を維持する経験をもつという点においても特別であるといえる。

表 2-1 買物公園成立時の時代背景

テーマ	年代	日本	国際的な動き	学術研究
都市問題	20～30年代		欧米でモータリゼーション	
	1953		ロッテルダム・ラインバーン (初の商店街のモール化)	
	1955～1964	「交通戦争」の語の流行		
	1960～	日本・高度経済成長期、モータリゼーション、公害問題		『都市のイメージ』 ケヴィン・リンチ
	1961			・『アメリカ大都市の死と生』 ジェーン・ジェイコブス ・『歴史の都市、明日の都市』 ルイス・マンフォード
交通問題	1962		デンマーク・ストロイエ (初の車道の恒久的歩行者専用化)	
	1963		ミュンヘン・歩行者専用ゾーン計画構想	ブキャナンレポート
	1965	旭川・まちづくりの方向：長期10カ年計画		
	1967		米・ニコレット・モール（初のトランジットモール）	
	1969	旭川で実験		
	1970	NY 5 番街の歩行者天国、つづいて東京（銀座・新宿・池袋・浅草）歩行者天国		
環境問題	1972	旭川で車道の恒久的歩行者専用化	・第一次オイルショック ・ミュンヘン・クリチバで車道の恒久的歩行者専用化	ローマクラブ 『成長の限界』
	1977			『バタン・ランゲージ』 クリストファー・アレグザンダー
	1979		第二次オイルショック	

^{注2} 東京でも革新派の美濃部知事による銀座の歩行者専用空間化が試みられたが、商店等の反対により挫折した。

2.2 世界の歩行者専用空間の類型と買物公園の位置づけ

世界・国内の歩行者専用空間の類型の概要を把握し、現状の買物公園の歩行者専用空間の位置づけを明確にする。特に、中心市街地に関わる歩行者専用空間として以下(表 2-2)を挙げる。

表 2-2 中心市街地に関わる歩行者専用空間

	歩行者専用空間の種類	歩行者専用化期間	特徴
屋外空間	恒久的歩行者専用空間	毎日・終日	屋外空間、道路法での歩行者専用道
	時間帯歩行者専用空間	毎日(平日)・一定時間帯	搬出入の車を許可する時間帯以外は歩行者専用
	歩行者天国	一定期間・一定時間帯	一時的な車両進入規制による。祭りなど。
	路地等・通り抜け空間	毎日・終日	車道化されたことのない幅員の狭い街路空間
	特殊公園・中央分離帯	毎日・終日	公園・緑地帯。近隣市街空間から独立・閉じた空間。
	トランジットモール	毎日・終日	歩行者専用空間に公共交通・タクシー乗り入れ
半屋外空間	パサージュ	毎日・終日	ヨーロッパの半屋外空間、沿道商店により
	(全蓋式)アーケード商店街	毎日・終日	日本の半屋外空間、沿道に商店が張り付く
	ホフ	毎日・終日	ドイツにみられる中世の中庭網を活かした空間
屋内空間	スカイウェイ・地下道	建築物の解放時間による	米都市に多くみられる沿道建築による交通網

1) 世界各地の傾向

①ヨーロッパの例：ミュンヘン、ハノーバー、フランクフルト、リバプール、ストロイエなど

中世の城壁構造を活かし、通過交通を迂回させ、旧市街内にパサージュや中庭網と連携した網状の歩行者ネットワークをつくる。広域公共交通網の計画の中に歩行者専用空間が組み込まれ計画されている。ネットワークの延伸が持続的に行われているものもある。

写真 2-1,2 ミュンヘン (左)、ニコレットモール (ミネアポリス・右、<http://10plus1.jp/photo-archives/125> より転載)

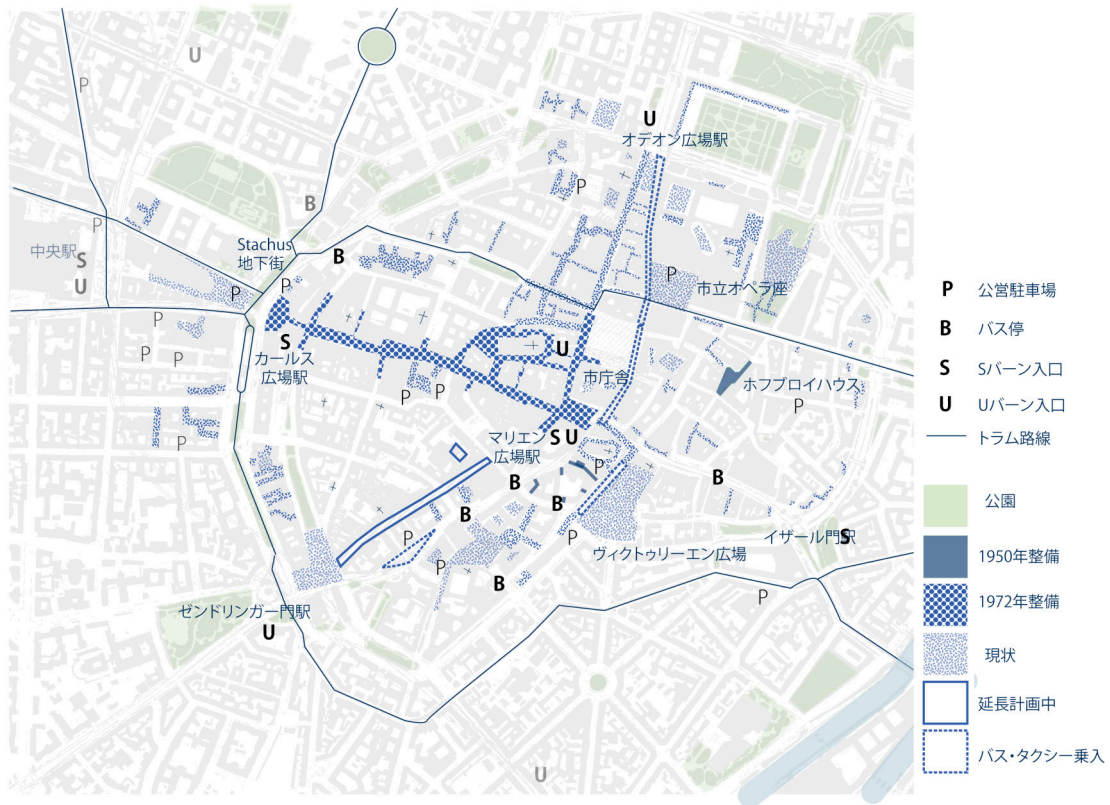


図 2-2: ミュンヘン歩行者専用空間の現況と延伸状況(2011 年現地調査より)

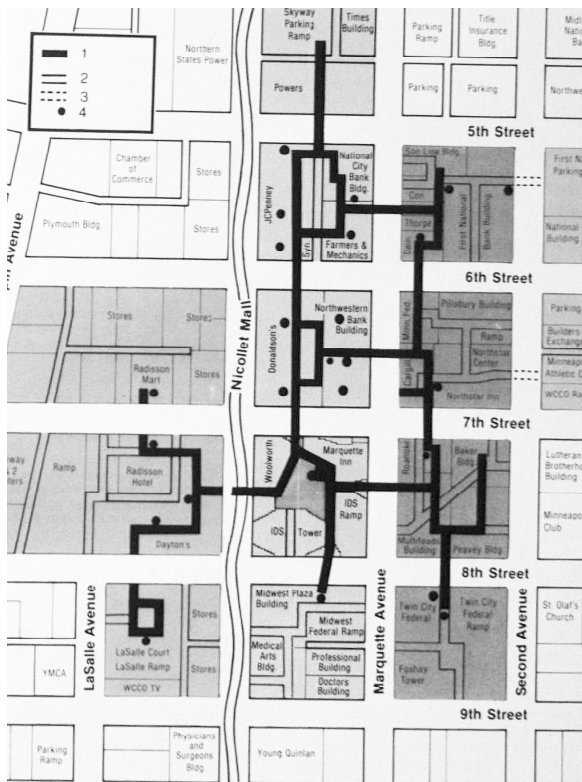


図 2-3: ニコレットモール歩行者網⁶

⁶ Klaus Uhlig 'Pedestrian areas: from malls to complete networks', Architectural Book Pub. Co., 1979

②アメリカ：ミネアポリス、シカゴ、Kalamazoo、フレズノなど

碁盤の目状の道路網を活かした直線的街路空間に、スカイウェイ・地下道のネットワークが接続する。

ミネアポリスではトランジットモールが世界で初めて実施された。フレズノでは、道路体系をモール主軸とし再編成し、都心部を優れたデザインで質の高い空間にしようとしたが、1980 年度の時点で郊外 SC の影響で苦戦している。シカゴでは現在車の人身事故が増えており、防止のための啓発活動が行われている。

③南米；クリチバ



複数街区をつなぐ直線的街路空間、世界でも有名な B R T により、中心市街地へはバスによるアクセスが便利である。

写真 2-3 クリチバ花通り

(uminomukougawa-br.seesaa.net より転載)

④アジア：天津、マラッカ

近年、歴史的な都市のメインストリートにおける歩行者専用空間化が実施される。天津ではトランジットモールが取り入れられている。

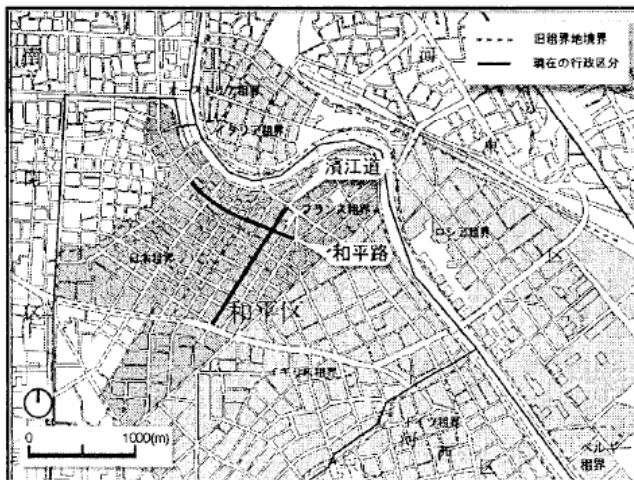


図 2-4 天津の歩行者専用空間（参考文献7より転載）， 写真 2-4 （<http://allabout.co.jp/gm/gc/388047/2/>より転載）

7北村博昭, 出口敦, 趙 世晨, 黒瀬重幸, 歩行者優先道路の賑わいと機能・空間構成に関する研究：天津市旧租界地におけるケーススタディ' 日本建築学会計画系論文集 (593), 145-152, 2005-

世界的にみると買物公園は碁盤の目の都市構造という類似性から、アメリカ型の歩行者専用空間の導入を行ったアメリカ的歩行者専用空間である。詳細は 2.3.3 で後述する。導入の手法はフレスノのような交通規制と既存ストックの改善によるモール形成であり、空間デザインはニコレットモールを参考にしている。

2) 日本国内の歩行者専用空間

日本の歩行者専用空間について、“市町村・関連イベント・完成/開始年・最長長さ・形態・法の位置づけ・歩行者専用化期間・時間帯・運営主体”などについて、各都道府県のメインストリート、代表例を調べた。インターネット検索を主とし、「歩行者専用」、「歩行者天国」、「商店街」といった検索ワードから、各都道府県で上位に結果表示されるものについて、歩行者専用空間か再確認し、表 2-3,4 のように一覧にした。

オープンモールの恒久的歩行者専用空間（全蓋アーケード商店街のような、屋根による覆いがあるものを除く）は旭川市平和通買物公園と伊勢佐木モールの 70 年代に完成したものがある。

しかしながら、調査結果からは全蓋・片側アーケードと祭的な歩行者天国が事例として圧倒的に多い。

広島県竹原市の事例など、**全国に旭川から広まった‘買物公園’や‘堅町モール’のような時間帯歩行者専用空間は運営方法・空間構成が類似していると推測され、恒久的歩行者専用空間の持続的マネジメントを参考にできるのではないか。**

	市町村	場所	関連イベント	完成/開始	最大幅員	縦横	形態	(法での)位置づけ	期間	時間帯	運営主体	広域交通	建築協定・常設オープнкаフ	写真	主な出典
	(例)旭川市	平和通貨物公園		1972	1.1km	直線的	歩行者専用道	歩行者専用道	毎日	終日	市、商店街	×	△まちづく△		
	(例)ミュンヘン市	Altstadt		1972	0.8km	面的	fußgängerzone	特殊公園	毎日	終日	市、商店組合	○	○都市計○		
	(例)札幌市	大通公園		1980	1.5km	線的			毎日	終日	財団法人 札幌市公園緑化協会				http://www.sapporo-park.or.jp/
	(例)横浜・伊勢佐	伊勢佐木モール		1978		線的			毎日	終日	商店街、		○街づくり協定		http://www.isezaki.jp/
北海道	旭川市	平和通貨物公園		1972	1.1km	線的	歩行者専用道	歩行者専用道	毎日	終日	旭川平和通商店街振興組合	×	△まちづく△		http://www.kaimonokouen.com/
	帯広市	西二条通りと広小路の十字路		2006	0.5km	線的			7〜9月・毎日曜	11:00〜16:00	帯広まちなか歩行者天国実行委員会		△		http://www.hokoten.net/
青森県	青森市・浪岡町	浪岡地区中心商店街	納涼夜店まつり		1.0km	線的			7月下旬・土日曜	18:30〜21:30	浪岡商工会				http://nebuta.city.amori.amori.jp/view.rbx?nd=1279&ik=1&pnpr=168&pnpr=137&pnpr=450&pnpr=1279&cd=1051
	青森市・新町	新町通り	しんまちふれあい広場	1998	0.5km	線的			8月下旬・日曜	11:00〜15:00	しんまちふれあい広場実行委員会				http://www.pref.amori.lg.jp/kensei/seisaku/chisan09_fureaihiroba.html
岩手県	盛岡市	盛岡大通商店街			0.6km	線的			4〜10月・毎日曜、祝日	10:00〜	盛岡大通商店街協同組合				http://www.odori.or.jp/
	一関市	錦町水天宮通り	いちのせき賑わい「ど市」		0.5km	線的			5〜10月(8月除く)・毎第1土曜	9:00〜14:00	一関商工会議所				http://www.city.ichinoseki.iwate.jp/events/index.cfm/detail.1.29343.html
宮城県	仙台市	東一番丁通り		1972	0.8km	線的	歩行者専用道	歩行者専用道	毎日	終日	一番町一番街商店街振興組合、サンモール一番町商店街振興組合				http://www.vlandome.com/index.html
	仙台市	中央通り		1965	0.7km	線的	歩行者専用道	歩行者専用道	毎日	終日	名掛丁商店街振興組合、クロスロード商店街振興組合、おまち商店街振興組合				http://www.city.sendai.jp/keizai/syougyou/machinaka/01_shyotengai/index.html
秋田県	藤里町	藤里町役場前の通り	歩行者天国ふるさとまつり		0.2km	線的			8月上旬・日曜	15:00〜20:30	藤里町商工会				http://shoko.skr-akita.or.jp/fujiato/
	仙北市	石黒家〜仙北市役所角館庁舎	角館の桜まつり		0.7km	線的			GW・土日曜、祝日	10:00〜16:00	仙北市観光課				http://www.city.semboku.akita.jp/event/event.php?id=161
山形県	山形市	七日町大通り	やまがた日本一「さくらんぼ」祭り		0.4km	線的			6月末・土曜	10:00〜15:00	やまがた元氣プロジェクト実行委員会事務局				http://www.nanokamachi.com/
	米沢市	柳町通り	ドラマチック戎市	2005	0.5km	線的			5、6、9、10月4回・日曜	10:00〜16:00	あら町商店会				http://aramachi.yonezawa-shop.com/index.html
福島県	いわき市	榎田本町通り			0.4km	線的			5月5日(こどもの日)	9:00〜15:00	うさだ商店会				http://www.city.iwaki.fukushima.jp/bukyoku/shokokankobu/shokorosei/014111.html
	福島市	バセオ470	光のしずくイルミネーション	2007	0.25km	線的			12月〜2月・毎日	17:00〜23:00	光のしずく事業実行委員会				http://hikarinosizuku.org/
茨城県	坂東市	国道354線	ばんどうホコテン		0.7km	線的			毎月・第4土曜日(7月、11月除く)	1月〜4月・13:00〜19:00 5月〜12月・16:00〜21:00	坂東市歩行者天国運営委員会事務局				http://compass.shokokai.or.jp/08/082181S0015/
	大洗町	曲松商店街〜大貫商店街	大洗八朔祭		1.4km	線的			8月末・日曜	15:00〜21:00	大洗町商工会、大洗磯前神社				http://www.oarai-info.jp/event/hassaku.html
栃木県	さくら市	さくら市喜連川中央商店街通り	第17回きつれ川商工様まつり		0.6km	線的			4月初旬・日曜	9:30〜16:00	喜連川商工会				http://tochipe.jp/kikaku/sakura/detail.html?lm=17
	大田原市	国道461号・400号			0.8km	線的			4月・第3土日曜	12:00〜20:00	大田原市屋台まつり実行委員会				http://ohtawara.jp/yatai/index.html
群馬県	渋川市	渋川駅前通り	渋川駅前通り歩行者天国		0.25km	線的			5月、10月中旬・日曜	10:00〜15:30	渋川市・辰巳町自治会・渋川駅前通り商店街振興組合				http://www.city.shibukawa.gunma.jp/sangyou/chuushinshigaichi/ajisaiaretto.html
			沼田だるま市			線的			1月16日						
			沼田あびす講			線的			4月下旬						
			沼田まつり	1974		面的			8月3日・4日・5日	だるま市…11:00〜19:30 沼田まつり…13:30〜22:00	沼田商工会議所				http://www.numata-cci.or.jp/
			一番街通り		1.2km	線的			11月第2土・日曜		久喜一番街商店会				http://www.pref.saitama.lg.jp/page/kukitbangai.html
埼玉県	久喜市	ふれあいロード		2008	0.3km	線的			毎月・最終土曜	12:00〜17:00	大宮銀座商店街協同組合				http://www.city.saitama.jp/www/contents/1294276232109/files/5gatu5.pdf
	さいたま市	大宮銀座通り	大宮フリーマーケット		0.3km	線的			毎週・日曜	13:00〜18:00	大宮銀座商店街協同組合				
千葉県	千葉市	千葉銀座商店街	いい街ちばフリーマーケット		0.4km	線的			毎月・第4日曜		千葉銀座商店街振興組合				www.chiba-ginza.ne.jp/
										駅前通り…10:00〜20:30 本町・宮本通り…10:00〜17:30	ふなばし市民まつり実行委員会				http://www.city.funabashi.chiba.jp/shisei/shoukai/0005/index.html
東京都	銀座	中央通り	ふなばし市民まつり		0.7km	面的			7月下旬・土日曜						
				1970	1.1km	線的			毎週・土日曜、祝日	4月〜9月…12:00〜18:00 10月〜3月…10:00〜17:00	銀座通達合会				http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/kisei/hoko.htm#ginza
	秋葉原	中央通り		1970	0.57km	線的			毎週・日曜	4月〜9月…13:00〜18:00 10月〜3月…13:00〜17:00	銀座通達合会				
神奈川県	横浜・伊勢佐木町	イセザキ・モール		1978	0.3km	線的			毎日	終日	伊勢佐木町1・2丁目地区商店街振興組合		○街づくり協定		http://www.isezaki.jp/
	横浜須賀町	追浜銀座通り	おっぱままつり		0.4km	線的			7月中旬・日曜	11:00〜18:00	追浜観光協会				http://www.oppama-town.com/event/event.htm
新潟県	新潟市	本町通り	新津あおぞら市場		0.3km	線的			5月中旬、10月上旬・日曜	10:00〜14:00	新津あおぞら市場実行委員会				http://www.niitsu.or.jp/aozora/index.html
	長岡市	大手通	自由広場ながおか・ホコ天		0.4km	線的			5、6、7、9、10、11月上旬・土or日曜	10:30〜17:00	長岡市商店街振興組合連合会事務局				http://www.city.nagaoka.niigata.jp/sangyou/syougyou/hokoten.html
富山県	富山市	平和通り	山王まつり		0.3km	線的			6月1日	12:00〜21:00	とや山王市運営委員会				http://www.facebook.com/sannoichi
	富山市	大手モール			0.3km	線的			毎日	10:00〜17:00	大手モール振興会				http://www.toyama.hokkoku.co.jp/subpage/T2009122302.htm
石川県	金沢市	国道157号線	金沢ゆめ街道	1987	1.5km	線的			8月中旬・土日曜	土曜…16:00〜22:00 日曜…10:00〜16:00	金沢ゆめ街道実行委員会、北國新聞社				http://www.yumekaido.jp/yumekaido.html
	金沢市	堅町商店街			0.4km	線的			毎日	12:00〜19:00(一部7:00から)	堅町商店街振興組合				http://www.tatemachi.com/leasing/index.php
福井県	福井市	福井駅前商店街	福井グランドモール	2008	0.2km	線的			6、9、11月・第1日曜	10:00〜16:00	福井駅前商店街振興組合				http://www2.pref.fukui.jp/press/view.php?cod=c4c42f12111689113f
	若狭町	はまかぜ通り商店街	歩行者天国 夜の市		0.6km	線的			7月31日	12:00〜	小浜駅通り商店街振興組合				http://hamakaze-st.net/
			いさわ市部本通り歩行者天国		0.8km	線的			4月3日	19:00〜21:00	富吹市商工会				http://www.shokokai-vamanashi.or.jp/~fuefuji/index.html
山梨県	笛吹市	市部本通り	二十日祭歩行者天国		0.3km	線的			8月20日	19:00〜22:00	甲府中央商店街				http://kofu-jokamachi.jp/
	甲府市	かずがもーる	七夕祭りえびす講祭り	1972		線的			7月1日〜7日11月23日	11:00〜22:008:00〜19:00					
										5月…9:00〜17:00 8月…17:00〜21:00 9月…14:00〜20:00					
長野県	長野市	長野中央通り	ながの歳時記	1970	1.0km	線的			5、6、8、9、10、11月・月1	10月…11:00〜17:00	長野市中央通り活性化連絡協議会				http://www.nagano-sajiki.jp/schedule/post_8.html
	松本市	縄手通り商店街			0.2km	線的			毎日	終日	ナワテ通り商業協同組合				http://nawate.net/
岐阜県	岐阜市	若宮通り	道三まつり	1972	0.2km	線的			4月第1土曜、翌日曜	10:00〜16:00	道三まつり実行委員会				http://www.city.gifu.lg.jp/c/40127269/40127269.html
			美殿町春祭			線的			春祭・4月第1土日曜	10:00〜18:00					
			美殿町ガス灯夏祭			線的			夏祭・8月第2土日曜	15:00〜22:00					
			美殿町秋祭			線的			秋祭・10月第1土日曜	10:00〜18:00					
静岡県	岐阜市	美殿町通り			0.15km	線的			毎週・土、日、祭日	13:00〜18:00	美殿町商店街振興組合				http://www.mitonomachi.com/
	静岡市	呉服町通り			0.2km	線的			毎日	10:00〜22:00	商店街振興組合 静岡呉服町名店街				http://www.gofukucho.or.jp/index.html
	静岡市	清水駅前銀座商店街			0.4km	線的			毎日	10:00〜22:00	清水駅前銀座商店街				http://www.siz-sba.or.jp/eggs/index.html
									4月中旬〜6月中旬・日曜	12:00〜18:00					
									9月中旬〜10月中旬・日曜	12:00〜18:00					
愛知県	名古屋市	南大津通り	南大津通歩行者天国		0.7km	線的			10月中旬〜11月中旬・日曜	12:00〜17:00	南大津通歩行者天国運営委員会				http://www.sakaeminami.jp/walkstreet/index.html
	大山市	本町通り	大山西下町歩行者天国		0.3km	線的			5月中旬〜下旬・日曜	12:00〜16:00	大山観光協会				http://inuyama.gr.jp/map-transportguide/kotsukisei
三重県	四日市市	市道西町線	四日市ワイストリート		0.15km	線的			3月中旬・日曜	10:00〜16:00	四日市市商工農水部商業観光課				http://www.kankomie.or.jp/event/detail.20975.html
	津市	津駅前羽所町通り	津駅前ストリートまつり		0.15km	線的			4月8日	10:00〜17:00	津駅前ストリート倶楽部				http://www.tsuekima.com/
滋賀県	東近江市	駅前グリーンロード	びわこJAZZフェスティバルin東近江	2009	1.0km	線的			4月中旬・土日曜	10:00〜17:00	びわこJAZZフェスティバルin東近江実行委員会				http://biwako-jazzfes.com/
	守山市	銀座通り	もりやま夏まつり		1.0km	線的			7月下旬・土曜	15:00〜22:00	守山夏まつり実行委員会				http://www.morifes.jp/index.html
京都府	京都市	四条通・烏丸通周辺	祇園祭		3.0km以上	面的			7月14〜16日	18:00〜22:00	祇園祭ボランティア21				http://www.kyoto-np.co.jp/kp/koto/gion/
大阪府	大阪市	御堂筋	御堂筋kappo(御堂筋バレード)	1983	1.9km	線的			10月・第2日曜	12:00〜16:00	御堂筋kappo実行委員会				http://www.pref.osaka.jp/toshimiryoku/kappo/
	大阪市	堺筋	日本橋ストリートフェスタ		0.7km	線的			春分の日	12:00〜16:30	日本橋ストリートフェスタ実行委員会				http://niipombashijp/festa/2012/
兵庫県	神戸市	三宮中央通	三宮中央通りオープンカフェ		0.55km	線的			5月、10月・毎日	11:00〜18:00	三宮中央通りオープンカフェ実行委員会				http://www.city.kobe.lg.jp/information/oshirase/backno/2008/img/20080423up01.pdf
	豊岡市	豊岡駅前商店街(大開通り)	菓子祭前日祭		0.4km	線的			4月中旬・土曜	10:00〜16:00	菓子祭前日祭実行委員会				http://www.sunstork.com/index.htm
奈良県	奈良市	三条通		1971	0.7km	線的			毎日曜、祝日	11:00〜19:00	三条通りむつみ会				http://www.city.nara.lg.jp/www/contents/1205303693980/files/chu-katsu4.pdf
	吉野町	吉野山			2.0km	面的			3月末〜5月上旬・毎日	9:00〜19:00	吉野町役場				http://www.town.yoshino.nara.jp/kankou/new/kotsu/index.htm
和歌山県	和歌山市	本町通り	ぶらぐりスイング と歌山ジャズスト	2008	0.3km	線的			9月末or10月初め・日曜	11:00〜17:00	和歌山市中央商店街連合会				http://www.wakayamakanko.com/information/?p=797
	橋本市	高野口駅前大通り	高野口秋祭り	2006	0.3km	線的			10月中旬・日曜	10:00〜16:00	橋本市高野口地区公民館				http://www.city.hashimoto.wakayama.jp/cityhall/planning/private_secretary/pr/download/23-10-24_25.pdf
			鳥取市花と木のまつり			線的			鳥取市花と木のまつり実行委員会	みどりの日 7月1日、土曜・2回					
			土曜市			線的			7月末、土曜・2回	18:30〜21:00	鳥取商店街連合会				
			鳥取市木と木のまつり	1977	0.7km	線的			文化の日	11:00〜15:00	鳥取市花と木のまつり実行委員会				http://houdou.city.tottori.lg.jp/dd.aspx?itemid=2895
									土曜・10:00〜16:00 日曜・9:00〜15:00		鹿野わったいな祭実行委員会				http://www.shikano.org/index.html
	鹿野町	鹿野城下町	鹿野わったいな祭			線的			10月下旬・土日曜						
			紺屋町のひな祭り 春うらら			線的			4月上旬・日曜	11:00〜15:00					
			土曜夜市			線的			7月・毎土曜	19:00〜21:30					
島根県	浜田市	紺屋町ふれあいロード	紺屋町の月待ち		0.28km	線的			9月下旬・土曜	18:30〜21:30	紺屋町商店街振興組合				http://www.konyamachi.com/index.html
	浜田市	浜田駅前銀天街	こんややまち秋祭り			線的			10月下旬・日曜	11:00〜15:30	浜田駅前銀天街協同組合				http://www2.crosstalk.or.jp/donchi2/
岡山県	岡山市	観音院通り	神楽フェスタ2012		0.35km	線的			7月下旬・土曜	16:00〜23:00	岡山市観音院協同組合				http://www2.crosstalk.or.jp/donchi2/
	美作市	吉野川河川敷周辺	わっしょいカーニバル西大寺		0.3km	線的			4月・第3土日曜	10:00〜16:00	わっしょいカーニバル西大寺実行委員会				http://www.optic.or.jp/saidejicci/wassyoitop_page.htm
			ふるさと祭り花火大会			面的			7月下旬・土曜	18:30〜21:00	みまさか商工会				http://kanko.city.mimasaka.lg.jp/detail/index_196.html
			とうかさん		0.5km	線的			6月上旬・金土日曜	19:00〜22:00					
広島県	広島市	中央通り	えべっさん		0.3km	面的			11月19日	19:00〜22:00	広島中央通商店街振興組合				http://pmati.jp/shoo/chuodori/
	広島市	平和通り	ひろしまフラワーフェスティバル	1977	1.2km	線的			5月3日〜5日	11:45〜19:30	ひろしまフラワーフェスティバル実行委員会				http://www.hiroshima-ff.com/
									7月・土曜	17:00〜22:00					
山口県	周南市	銀座通り	徳山夏まつり徳山のんた祭			面的			10月・土日曜	9:00〜15:00、9:00〜17:00	徳山商工会議所				http://www.tokuyama-cci.or.jp/index.html
		御幸通り	周南冬のツリーまつり		0.3km	線的			12月・毎土曜&12月23日	17:30〜22:00(16:30〜20:00)	徳山商工会議所				

2.3 買物公園の概要

2.3.1 旭川市の概要

1) 地勢と気候

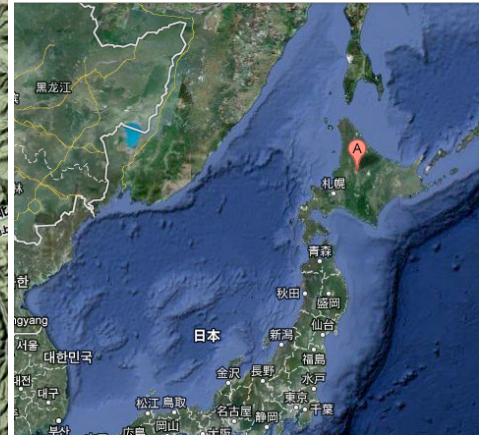
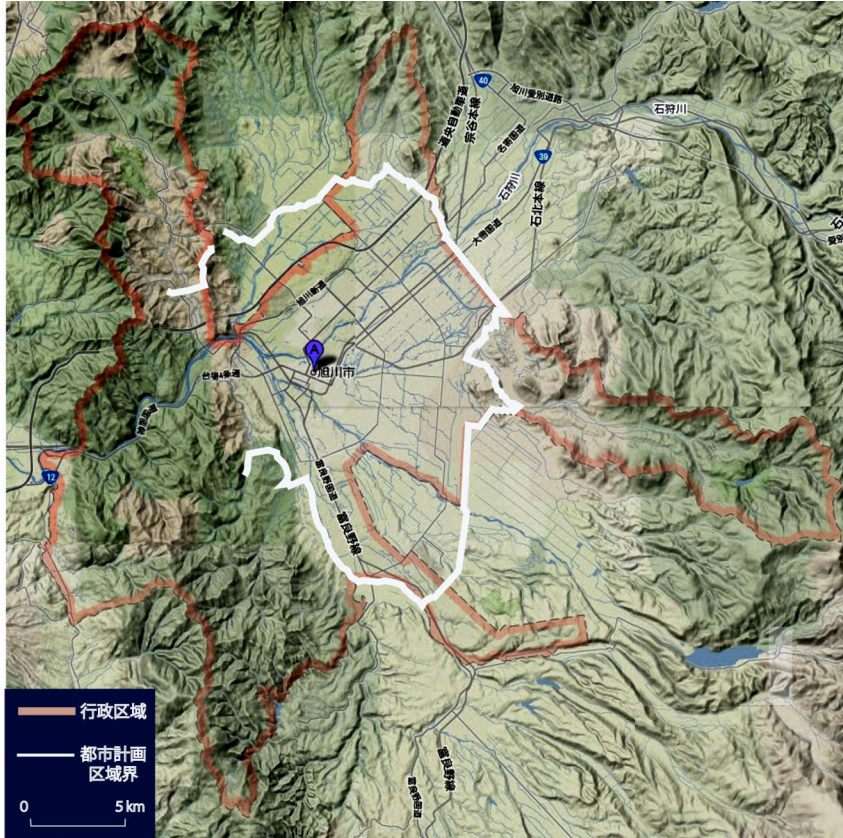


図 2-5 旭川的位置 (google maps)

図 2-6 旭川市域と都市計画区域界

(google maps と旭川圏都市計画図より作成)

面積 747.6k m²、北緯 43 度・東経 142 度、上川盆地のほぼ中央に位置し、おおよそ平坦な地形である。そのため典型的な内陸型の積雪寒冷気候であり、寒暖の差が大きい。夏は、北国としては暑い日が多く真夏日も観測される一方、冬は-20℃前後まで冷え込む日もあり、年間降雪量は 5～8m に達する。周辺を丘陵地域に囲まれ、北部には東鷹栖の丘陵地域、西部には春光台と嵐山一帯の丘陵水源とする石狩川は、流域面積約 14,000k m²、流路延長約 27km に及ぶ北海道を代表する大河川である。地域、南部には台場や神居古潭、東部には動物園が位置する旭山があり、また、最東部の米飯地域は、大雪山連峰につながる。市内では、石狩川、忠別川、牛朱別川及び美瑛川など大小約 160 以上の河川が合流しており、とりわけ大雪山連峰を水源とする石狩川は、流域面積約 14000k m²、流路延長約 27km に及ぶ北海道を代表する大河川である⁸。このような自然条件より

①製造業を基幹とした産業発展の歴史をもつ。農業（米）、食料品、紙・パルプ、家具など*）。

②インフラ整備・維持の負担が大きい。

⁸旭川市のあゆみ, <http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/top/outline/ayumi.htm>, (last view 2012/06/15)

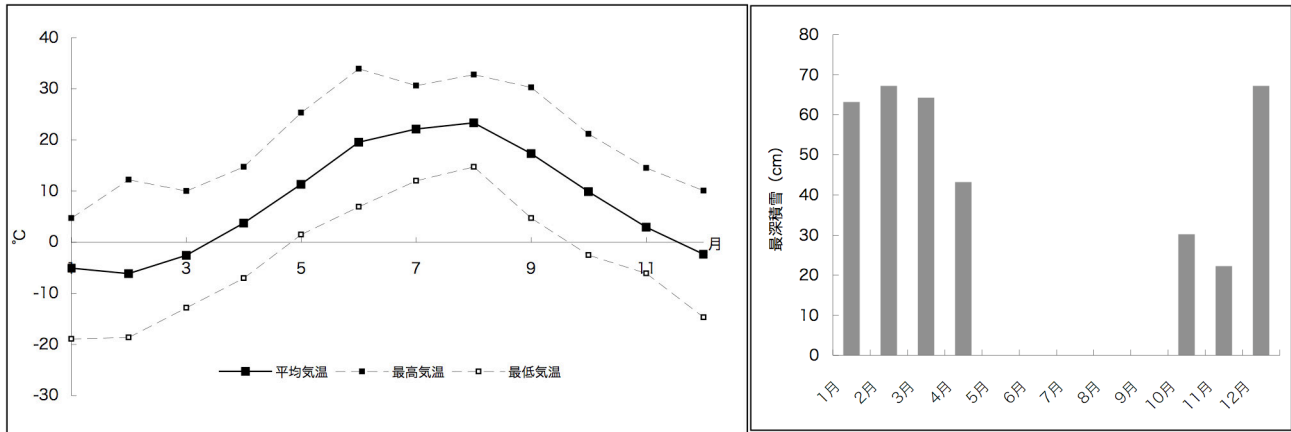
例) 凍上現象による路面損傷、河川間の橋梁による連結、除雪作業等

③冬季における市民の移動手段への影響。

例) わだちによる車両走行への影響、バスの定時運行の困難さ、バス待ちの環境、歩行時の安全性等。

といった旭川ならではの特徴がみられる。

グラフ 2-1,2 2010 年旭川市月別気温 [左] と最深積雪 [右] (データ元: 旭川地方気象台)



2) 成立の歴史^{8、9}

「旭川」という地名は開村の告示で村名として登場したのが最初である。以下で旭川の成立から戦後までの歴史をまとめ、現在の旭川市と買物公園のバックグラウンドを把握する。

①開村と離宮構想

明治時代、上川は強風もなく、高燥平坦な肥沃な大地があり、幾数十年も移出できる樹木や試作した穀菜類の育成がすぐれているという報告に強い印象を受け司法大輔岩村通俊卿が、永山武四郎（屯田兵本部長）とともに近文山から国見を行い、上川離宮の構想が持ち上がる。計画は幻に終わるものの、明治 23 年に上川郡に初めて旭川村、永山村、神居村の 3 村が置かれ、屯田兵が入植し、旭川は上川を中心として開拓が進められた。

（人口 697 人）この時、NY 大で土木をまなんだ時任静一的设计により基盤の目の都市区画となる。

②第 7 師団移駐による発展と師団通のにぎわい

明治 31 年には鉄道が開通、明治 33 年には旭川村から旭川町に改称され、札幌から第 7 師団が移駐（現在の自衛隊駐屯地）すると産業・経済の基盤が成立し、道北の要としての使命を担うようになる。この時点で一条通 5 丁目から師団通（現在の平和通）に街の中心が移る。明治 39 年～大正 7 年には、旭川駅―師団通―護国神社間で馬車鉄道が走る。

日露戦争後さらに発展し、大正 5 年に区制、11 年に市制施行がなされる。

③貨物車輸送による発展と師団通近代化

しかしながら、第一次世界大戦と関東大震災の影響により不況が訪れる。旭川市は陸路を活かし、青函航路に貨物車輸送・宗谷線を用いた樺太との貿易により経済的に回復していく（それまでは小樽港経由であり、小樽

⁹五十嵐広三、高橋芳郎、人間都市復権―都市新時代を先導する旭川方式、大成出版社 1973

商圏相場に従属していた)。師団通については道路舗装がこのころ（大正 14 年）に完成する。

昭和に入ると、まず旧都市計画法により指定を受け、拡充が行われる。師団道路についてはまず、昭和 2 年、旭川新聞の記述に「近代化された師団道路」との記事があり、新時代建築・商品陳列の近代化を報じている。昭和 4 年には宮下通から 8 条通までスズラン灯が整備され夜景を演出した。



写真 2-5 [左] 大正 13 年の師団通り（現在の平和通）、[右] 昭和 10 年 スズラン灯が整備されている¹⁰

④工業立地と終戦直後の衰退

第二次世界大戦にむけて、昭和 6 年以降軍需工業立地が進む。(国策パルプ、昭和電工、日本タンニン等)。この頃の師団通は訪れる市民が「銀ブラ」をもじって「団ブラ」すると、大変親しまれていた。しかし戦況が悪化し、終戦直後（昭和 20 年）、空き屋が多いなど師団通も衰退をみせる。同年、募集により師団通は「平和通」と改称される。

⑤内陸商業都市としての地位確立と商業近代化

その後、戦後復興が進むと同時に旭川の商人は、農村が近くにあることを活かし、現物交換の有利さを見出した。そして道北へ卸売ネットワークを広げていき内陸商業都市としての地位を確立していく。北海道開発大博覧会の開催で商業はさらに活性化する。昭和 32 年、代表的な市場である旭一市場は都市計画に基づき市当局の要請と協力により旭川駅構内隣接地にという都心に新市場建設を決定している^{*)} ことにも卸売市場が都市計画でも重要視されていたことがわかる。平和通は全国的に取組まれた商業近代化の動きとして昭和 34 年から店舗不燃化やアーケード設置を行った。この頃すでに平和通では交通緩和が次第になされ、昭和 36 年には一方通行且つ大型車両進入禁止としている。

ただし、戦後全国的にアメリカから学んだセルフサービス手法によるスーパーマーケットが勃興し、伝統的な小売店が衰退する傾向があった。住民の郊外移住と合わせ、昭和 40 年代にはいと平和通の商店街も伸びが落ちていく。

10 NHK 旭川・映像アーカイブス なつかしの旭川 <http://www.nhk.or.jp/asahikawa/natsukashi/> (lastview 2012/07/29)



写真 2-6 昭和 35 年の様子。同年にアーケード整備完了。翌年から買物公園完成までは駅方向へ的一方通行へ。10

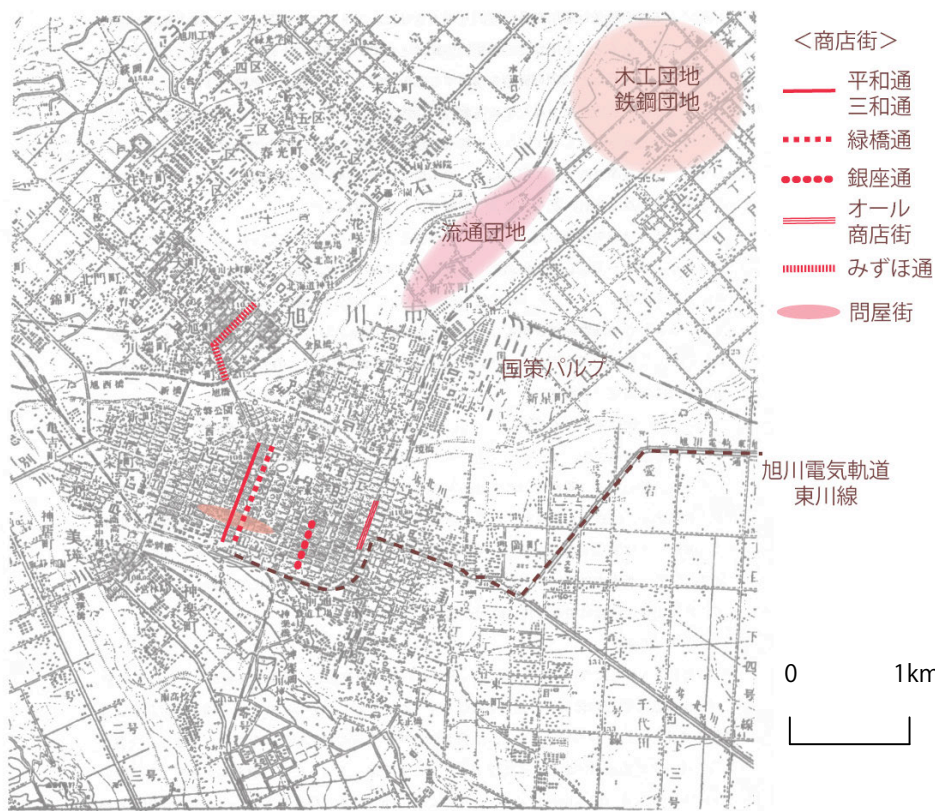


図 2-7 1965 年頃の市街地の様子（参考文献 9 掲載の地図に筆者追記）

⑥マスタープラン制定と買物公園構想

昭和 40（1965）年、第 2 章 2.1 にも挙げた‘伸びゆく旭川・まちづくりの方向：長期 10 カ年計画’（マスタープラン）が当時 25 万の人口から市町村合併の効果を含めた、40 万人への人口増加を想定し、制定される。市街地の再開発とあわせた平和通の歩行者専用空間化は「買物公園」として宣言された。

このマスタープランはその他、現在までの都市構造の大枠を決定している。例えば、2 環状 8 放射の道路網、旭山動物園、郊外での住宅供給、高台への大学誘致等が挙げられる。マスタープランを達成するための資金は 1691 億円と見積もられ市民への協力が訴えられている。特に買物公園に関わる市街地再開発においては、平和通と銀座通の開発、そのための交差点の立体化を含む公共施設の整備と土地利用の合理化（食料品・木工・

鉄工工場を工場適地に移転、卸売の中心市街地内集団化、耐久消費財関係の卸売問屋の一部を流通団地に移転、官庁街地区形成（等）さらに、移転跡地を管理中枢・商業の近代化のための建築や駐車場用地として利用するほか市街地住宅の用地に活用することを定め^{*)}、交差点の立体化以外は進んでいる。

以上より、旭川は北海道の中でも地理的に優位であり、

・豊かな自然の存在と道北への入口（それは同時にロシアへの入口の一つである時代もあったということ）であることを背景として、国より上川離宮計画や第7師団在駐という重要機関の配備がなされた

・それをきっかけに商工業が発展し、さらに内陸交通網でネットワークを広げた

ことがわかる。

そして、北海道第二の都市と成長した旭川は60年代に入りさらなる商圈の拡大を目指し、革新派の市政によるマスタープランによる国内初の取り組みとなる歩行者専用空間の実現へと進むとともに、人口増加・各次産業の成長に対応するための郊外への機能分担と拡大が決定していく。

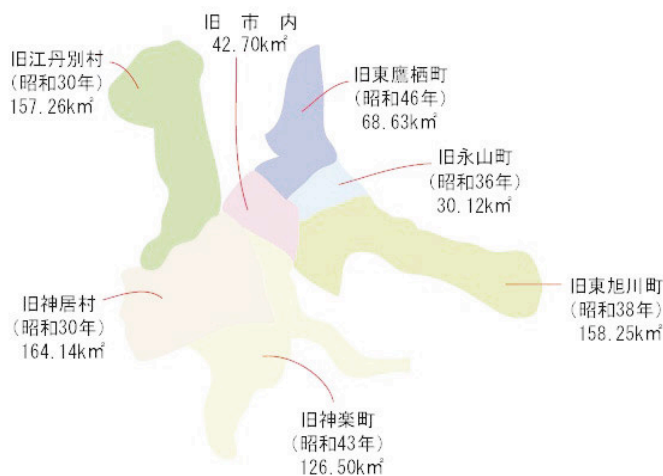


図2-8 旭川市合併の経過⁸

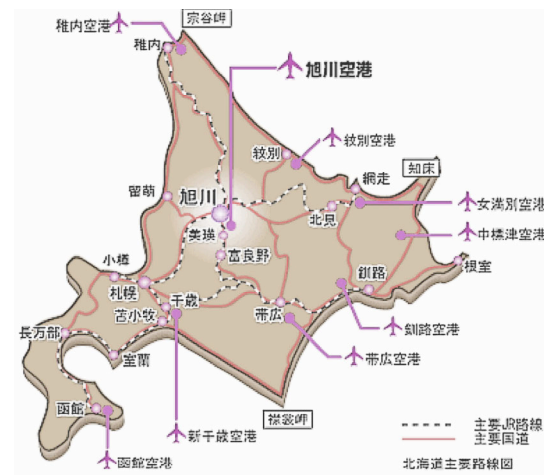


図2-9 北海道広域交通網

(平成16年度旭川市まちづくり課パンフレットより抜粋)

3) 商圈・交通

① 商圈

近隣都市との関係を特に商圈分布から把握する。旭川の商圈分布は図のとおりである。近年の人口増減図と照らし合わせると、商圈の大半が大きく人口減少している。対象的であるのは隣接する札幌商圈であり、人口増加傾向の地域割合が高い。そこで下げ幅は小さいが、旭川商圈の人口も減少傾向にある（表）。次に買物目的交通量（自動車）について（図）、平成2年から17年にかけて、道北自動車道の整備につれトリップのネットワーク化が道内で進んでいる。同時に自市町村依存率についても極端化しており、ネットワーク化で競争が激しくなり購買魅力の低いところから高いところへの吸引力が高まったと考えられる。旭川については、近隣の滝川市と留萌市の吸引力が高まっているが、自市依存率・吸引力とも維持している。ただし、参考資料にあるように移動の大半は自動車で行われ、‘駐車場の大きさ’・‘一箇所で何でも揃う’が上位にあることより、大型駐車場をもつ郊外大規模小売店に支えられていると考えられる。

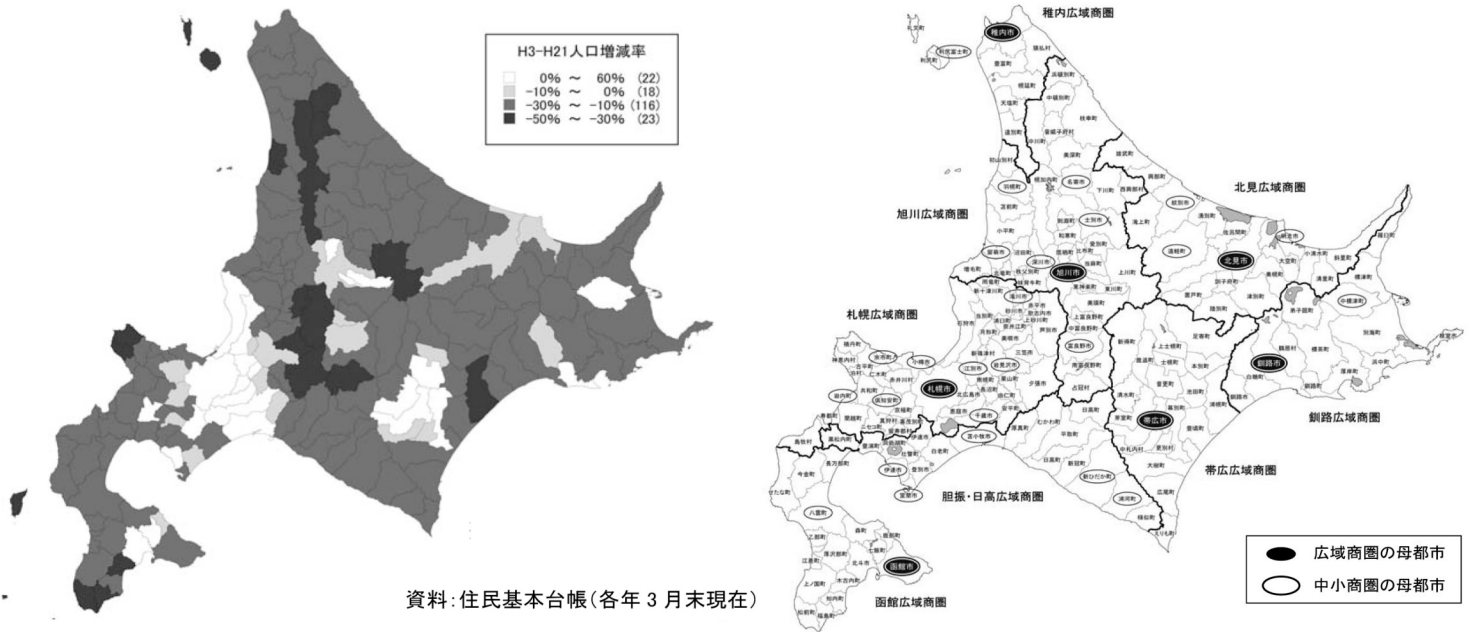


図 2-10 平成 3～21 年にかけての人口増減率〔左〕と平成 21 年度北海道商圏分布〔右〕(平成 21 年度北海道広域商圏動向調査より抜粋)

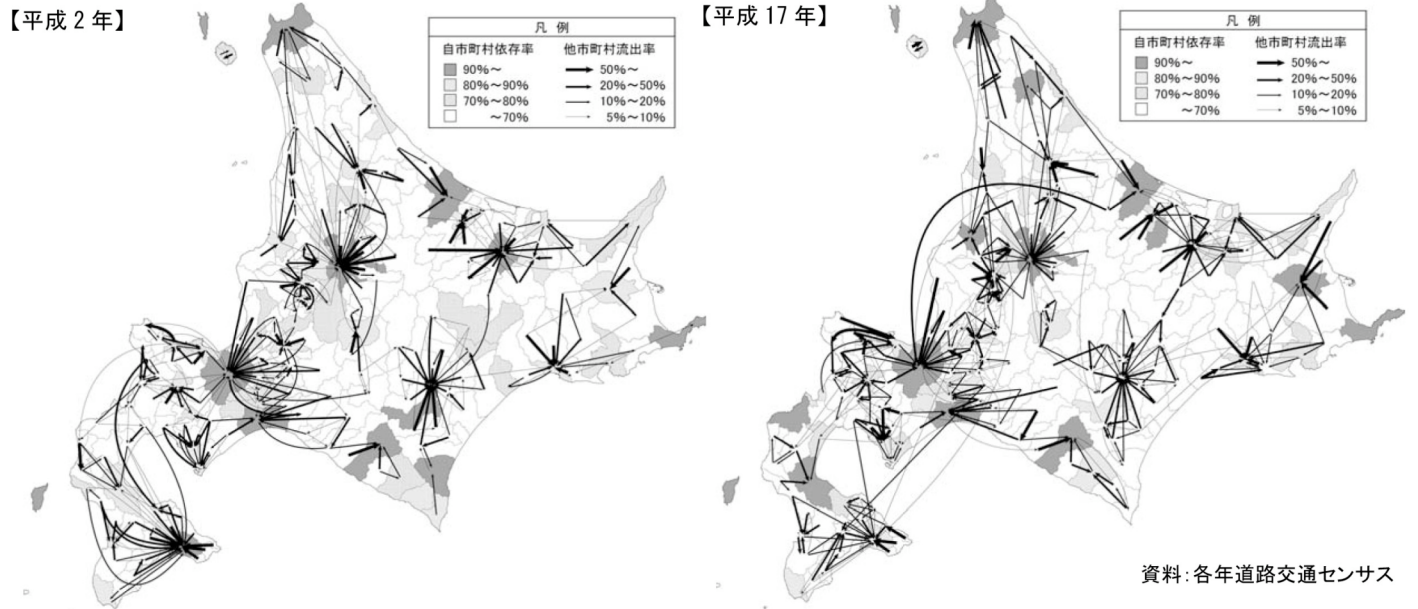
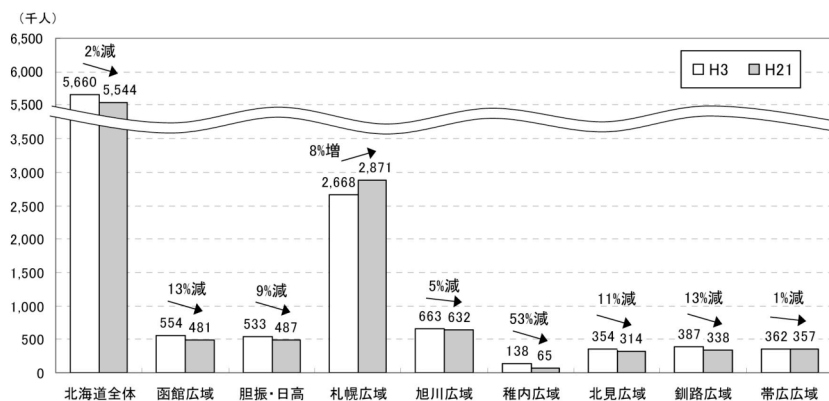


図 2-11 買物目的交通量 (平成 21 年度北海道広域商圏動向調査より抜粋)



グラフ 2-2 商圏人口推移（平成 21 年度北海道広域商圏動向調査より抜粋）

また、平成 21 年度北海道広域商圏動向調査の旭川商圏市民に対するアンケートからは、「通院先への買物をする」人が 9 割を占めることから、旭川市内の医療機関の集積が商業にプラスの影響を与えていることがわかる。

②交通

市内では近年まで自動車登録台数が増加しており、自動車利用がさかんである。公共機関ではが市内の移動はバスが中心であるが、年々利用者数は落ちており 2012 年 1 月から旭川市地域公共交通会議が設置された。現在市内のバスは、市街地付近の路線を主にもつ旭川電気軌道バスと郊外への路線の道北バスとで棲み分けがなされている。市内の自転車交通については平坦なので春～秋の自転車利用は快適であるが旭川駅前付近では駐輪問題が発生している。

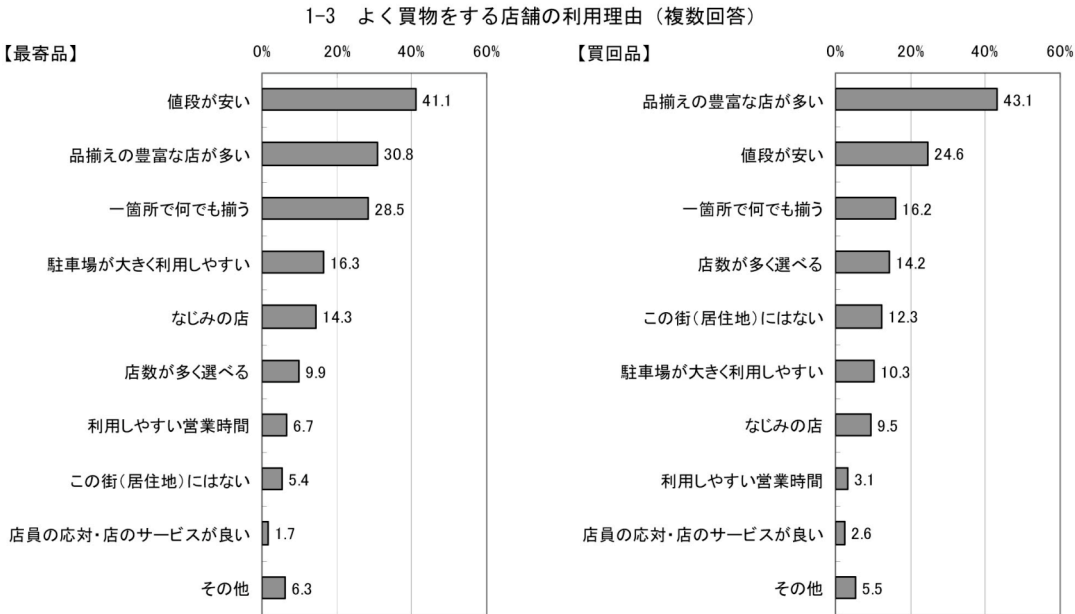
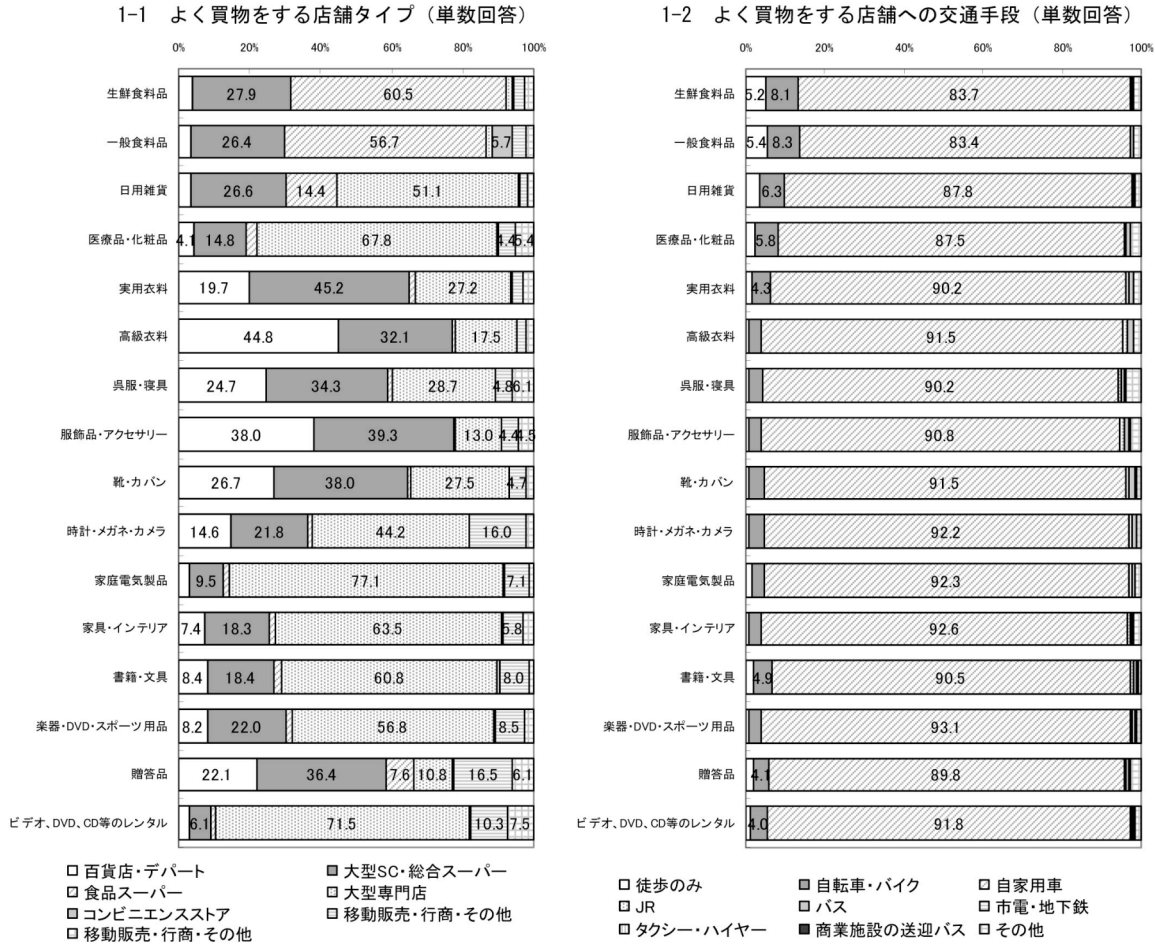
広域交通をみると道央自動車道の 2 つのインターチェンジがある。旭川空港には東京・名古屋・大阪からの便が乗り入れる。ただし国内外各地へのアクセス拠点は新千歳空港であり、JR では 2 時間の距離にある。以上、商圏・交通の観点から、

- ・市民（道民）は移動手段として自動車に依存しており、そのために大規模小売店が優位である
- ・道北地域と強いつながりをもつ旭川は、道北の衰退に大きく影響される
- ・道北自動車道の整備によって、JR だけでなく、自動車を用いても旭川－札幌間は約 2 時間でアクセス可能になった

ため、買回り品をはじめとして魅力向上せねば旭川から札幌への流出が強まる と考えられる。

旭川広域商圏

1. 商品別買物行動等について

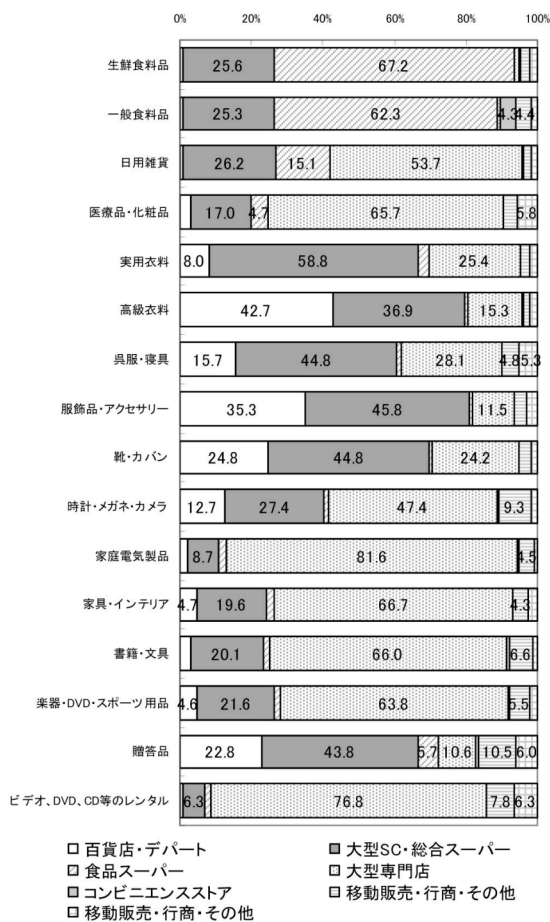


グラフ 2-3 旭川広域商圏内の消費者行動（平成 21 年度北海道広域商圏動向調査より抜粋）

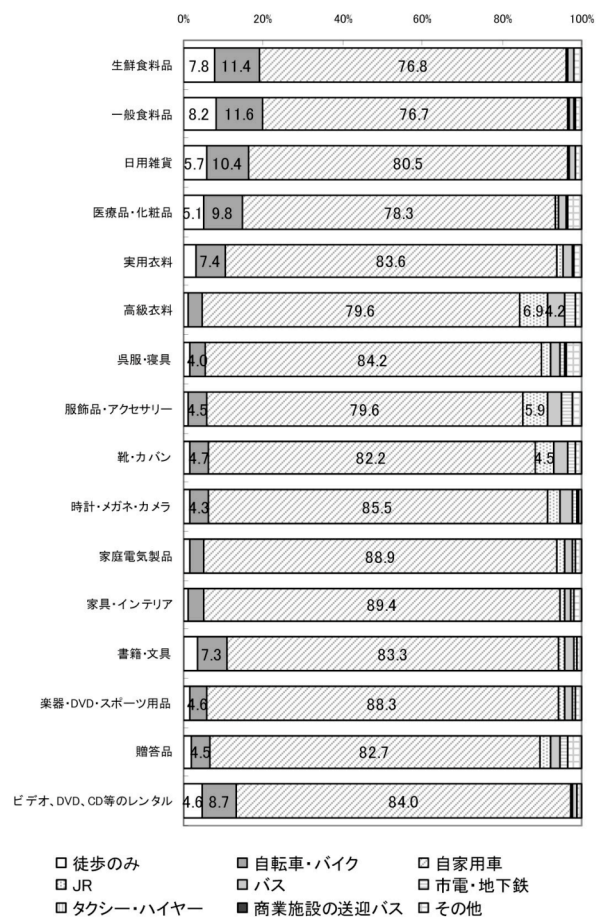
札幌広域商圈

1. 商品別買物行動等について

1-1 よく買物をする店舗タイプ（単数回答）

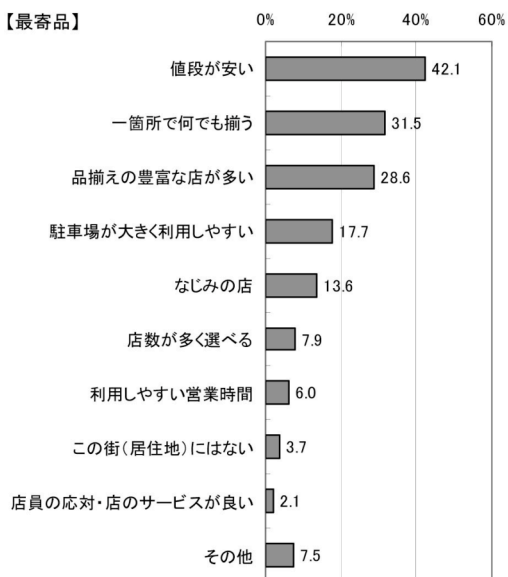


1-2 よく買物をする店舗への交通手段（単数回答）

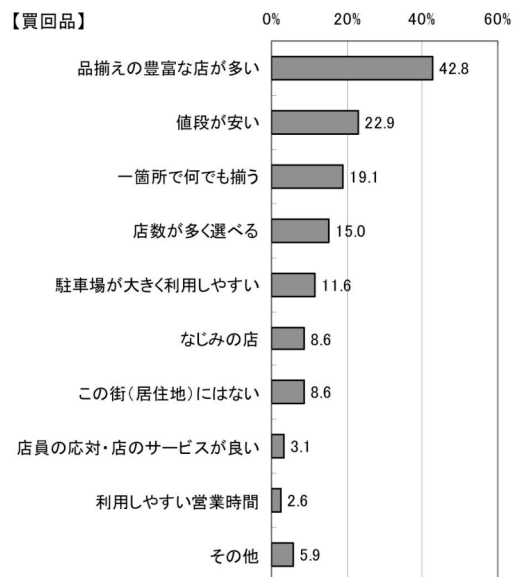


1-3 よく買物をする店舗の利用理由（複数回答）

【最寄品】



【買回品】



グラフ 2-4 札幌広域商圈内の消費者行動（平成 21 年度北海道広域商圈動向調査より抜粋）

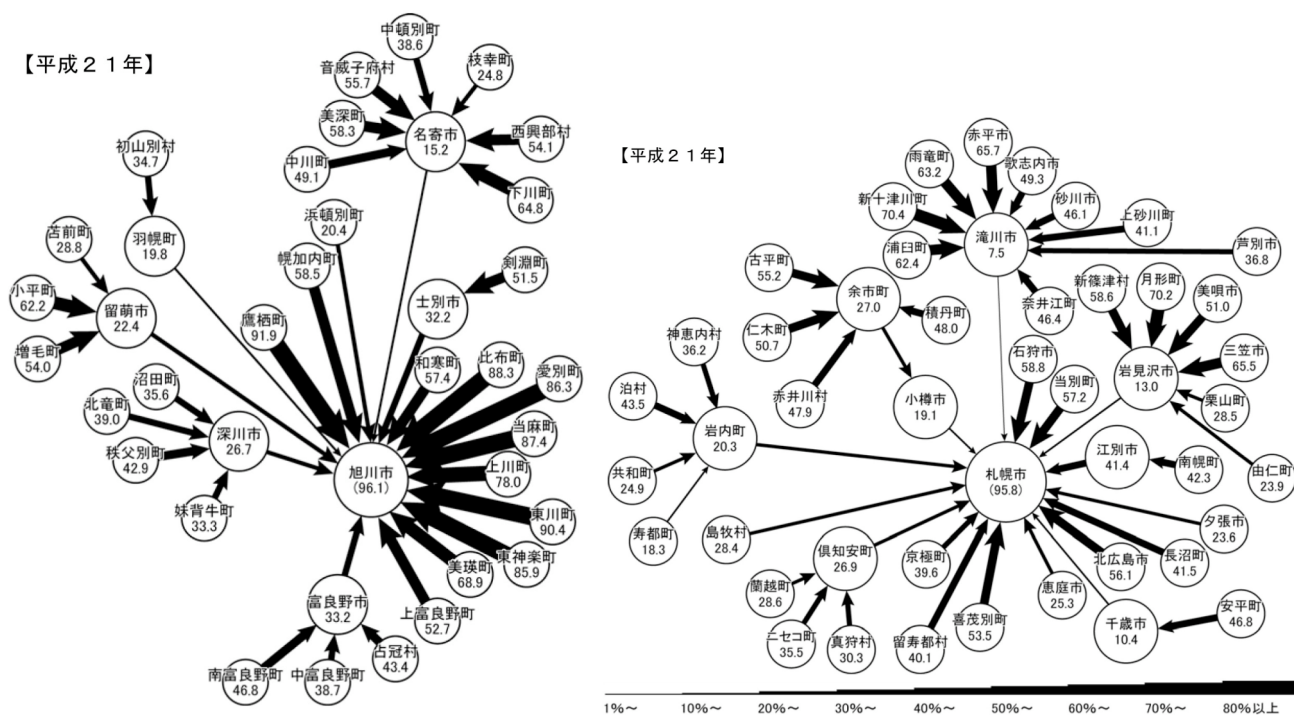
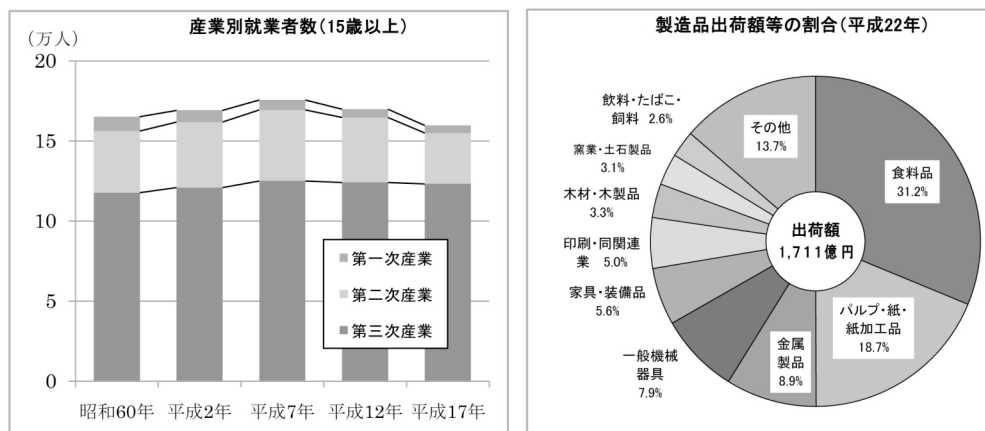


図 2-12 商圏内での買回品の流出率 [左] 旭川、[右] 札幌（平成21年度北海道広域商圏動向調査より抜粋）

4) 人口・産業

人口は2011年現在353135人であり、2005年以来減少傾向に転じた⁸。生産年齢人口の割合も減少傾向にある。札幌市や東京圏への転出者が増えているがその一方で道北など周辺地域から旭川市への転入者も多い。道北の交通の要衝という地理的条件を生かした商業、物流の拠点として産業・交通基盤が整う。産業別の就業者については、第三次産業への従事者が約80%と最も多い。製造品出荷額は、約1,711億円（平成22年）で、食料品の製造品出荷額が最も多く、以下、パルプ・紙・紙加工品、金属製品等となる。製造品出荷額等減少傾向にあり長引く経済不況や、製造コストの低い海外製品の台頭による競争力の低下などが理由として考えられる¹¹。

グラフ 2-5,6 産業別就業者数 [左] と製造品出荷額等の割合 [右]（平成23年度旭川市環境白書より抜粋）

¹¹ 知のまちづくり検討会議、旭川市のものづくり産業の振興に向けた基本的な考え方、2011

さらに問題であるのは東海大学の旭川校舎の閉校である。当校はものづくりやデザインの教育を担っていたため、閉校により、建築・建設・製造業関連の若い人材が流出してしまう可能性があるだろう。

対して、旭川医大の存在から医療機関の充実が特徴的である。例えば病床数／人口＝約 0.21 とわずかではあるが、札幌（約 0.2）よりも充実している¹²。医療施設は都心部にも多く分布している。特に 4 条通は「病院通り」と呼ばれる程、医療機関の集積が目立つ¹³。

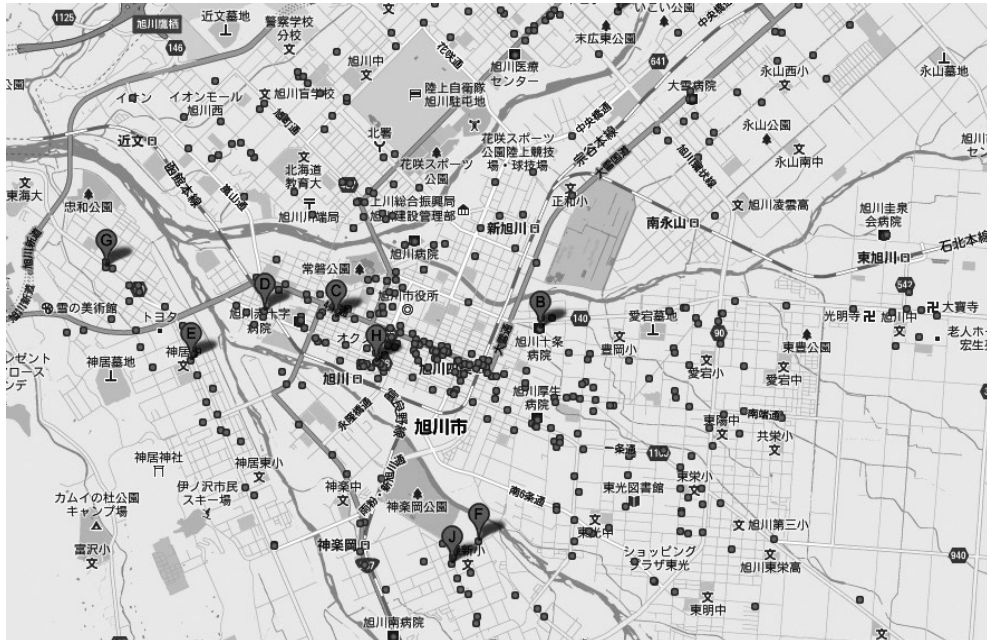


図 2-13 医療機関（獣医も含む）の分布状況：「旭川 病院」をキーワードに google maps で作成

6) まとめ

北海道における旭川の地理的な優位性として

- ・第一次・第二次産業を発展できる豊かな自然条件
- ・道北への入口であると同時に国防・国際関係上（特に対ロシア）重要な位置

があり第二次世界大戦前までは、それらが活かされ、その上に第三次産業が成り立っていたといえる。だが、高度経済成長期では、郊外への都市の拡大に伴い、第一・二・三次産業が外縁農村部・工業団地・都心部というように都市の中で機能分離され、それぞれの環境整備に重点的に投資がなされていく。歩行者専用空間の実現はメインストリート（平和通）環境を改善し来訪者を増やすことで、札幌に対抗しての商圈拡大を狙ったもので、それまで第一・二次に支えられていた第三次産業の独自の強化を意味する。

しかしながら、その後世界的・全国的な流れとして

- ・移動手段としての自動車のさらなる普及

があり、旭川市においてもモータリゼーション・公共交通ユーザーの減少が進み、市域の交通網の中で歩行者専用空間が遊離した状態になった。また、

¹²平成 21 年地域保健医療基礎統計，厚生労働省より算出

¹³現地ヒアリングより

・輸出入・小売への規制緩和

により、それまで国際競争から保護されていた各次産業は、厳しい環境におかれ結果として衰退方向にある。加えて、

・人口減少傾向

が各次産業の消費者かつ次世代への担い手減少へつながっている。結果として旭川市はその強みの一つである第一次・第二次産業の力が弱まると同時に、都心部とそれらのつながりが薄くなっている。

ただし、道北の拠点という強みは未だ変わらず、さらに戦後、**医療福祉の充実**という新たな特徴を備えたといえる。

ところが、都市構造として 60 年代に決定された都市計画にほぼ従った、住宅地の郊外外縁部への分散がみられ、特に高齢者の医療福祉機関へのアクセスの利便性に関わるとともに、人口減少傾向の中でインフラ設備維持の負担が大きくなると考えられる。

2.3.2 買物公園の概要

1) 買物公園の概要

これまで述べたとおり買物公園は、1902 年の第七師団の竣工以来のメインストリートである平和通が、日本初の社会実験を経て、1972 年、日本初の恒久的な歩行者専用空間となったものである。格子状の街の構造を活かした直線的な空間となっている。もともとは四条本通り境に国道 40 号線と道道旭川駐車場線であったが（歩道両側 4.5m、車道 11m）国道を移し替え、幅員 20m、全長 1.1km の

（一）旭川市道第百八四号、第百八五号

（二）旭川市都市計画街路「平和通歩行者専用道」

（三）通称「旭川平和通買物公園」

として、完成した。

公園にし、公園法の適応も検討されたが、建築基準法では路面に接していない建造物への確認ができず、接道条件をみたさない既存不適格となる建物が発生し、再開発が不可能となるため、順次沿道商店の再開発を見込んでいた本計画では道路のままとした。また、再開発においてもすでにビル化している建築物があったことから、スーパーブロック方式は想定されなかった。

第一期完成から約 10 年後から、商店街有志により歩行者専用空間・沿道建築物・商店街組織等へのリフレッシュについて要望が高まり、2003 年にはリニューアルオープンし、歩行者専用空間は一新されている。沿道の商店街は平和通商店街と八条側の三和商店街、各条通の通り会からなる。



写真 2-7,8 第一期工事後の買物公園（左）、現在の買物公園（右）

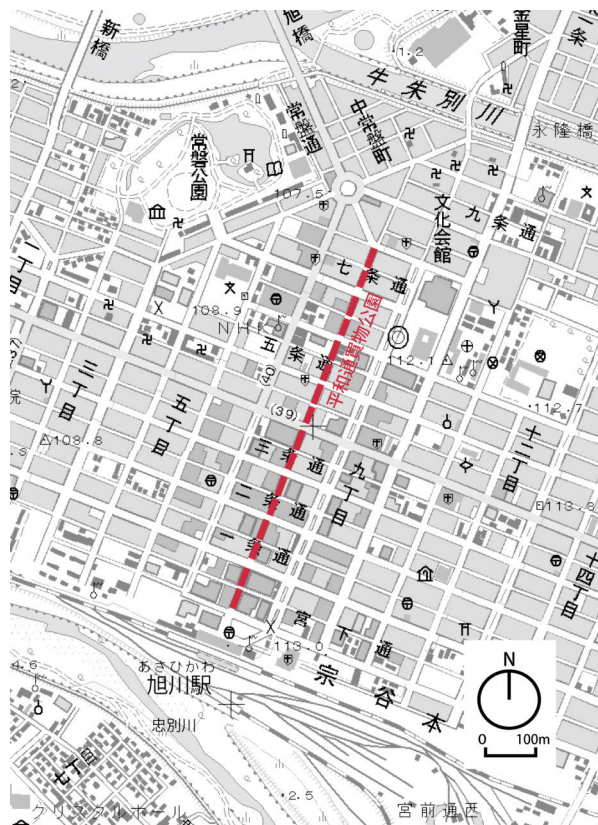


図 2-14 買物公園周辺地図



図 2-15 買物公園周辺図

2) 五十嵐広三氏の思想

買物公園のアイデアは前述のとおり、当時の五十嵐市政のマスタープラン策定が発端となった。完成から現在にいたるまで、買物公園について議論の際は「五十嵐前市長の理念＝人間中心」が受け継がれているかどうか重視され^{*}）、買物公園のアイデンティティの核であると考えられる。五十嵐市政の内容・五十嵐氏の発言・著書から買物公園創設時の創設目的と理念・将来像を読み解く。

i) 市政の進め方

もともと軍都で保守色が強い旭川市にて、1963年に革新・社会党の五十嵐市政が誕生した。

この頃、全国的に革新自治体の飛躍が60・70年代当時にみられ、同時期に東京・美濃部知事や横浜・飛鳥田市長らが誕生した。革新自治体は昭和30年代の高度経済成長期下で開発や公害と対決する住民運動から端を発している。そこで革新自治体の時期に、環境保全、都市問題の解決、福祉をメインテーマとして、参加と分権という民主的な政治システムが確立された。

革新自治体として五十嵐市政も市民参画のプロセスを踏むことを徹底していた。「移動市長室」をはじめとして、10カ年計画後の第2のマスタープランである「旭川市総合開発計画」では1万人が参加した「まちづくり市民集会」の討論をベースに作成した。



写真 2-9 1万人「まちづくり市民集会」のようす（「まちづくりにづくり 五十嵐広三の世界写真集」出典）

また、子供・若者に関わる施設の充実、福祉の充実、アイヌ民族、障害者など社会的少数派の人々の暮らしを改善する政策を積極的に行っていく。市長自身は、東京や他革新自治体首長、学者・文化人とも交流が深く、それらの旭川を超えた人脈ネットワークは政策立案にも大きく影響していると考えられる。その結果、旭川初

の三選を果たし、在任中に以下（代表的なものを抜粋）のように、現在の旭川の基盤となる事業を実績として残した。

<五十嵐市政で遂げられた事業>

育児教育：市立商業高開設、動物園開園、大学誘致、全国初の学童保育所設置

福祉：国立医大誘致

都市：買物公園、流通団地、木工・鉄工団地の造成、住宅団地（緑が丘、春光台）、

神楽・東旭川・東鷹栖の合併

交通インフラ：鉄道高架、旭川空港の開設、函館本線跡地のサイクリングロード化

社会的少数派に対する配慮策：つつじ学園、「アイヌ文化の森」

文化：市民文化会館、中原悌二郎賞

産業：工場誘致条例を廃止し、重点対象を置き換えた中小企業等振興条例、パルプ公害防止条例、

農業振興条例、消費生活センターの開設による北海道価格の解消

ii) 買物公園計画の理念

五十嵐氏は就任前から歩くことが楽しい道の必要性を感じ、“今さら大きな広場を中心街につくることは容易ではないにしても、市民に開放され、憩えるような自由な空間がほしいという夢”（『レッツ・ラブ運動の展開 新・地方の時代』扇谷正造編，TBS ブリタニカ，1982 年より）があった。

そのような道路空間に対する独自の思想と合わせ、平和通への問題意識として、60 年代から表れていたドーナツ化、当時の商店街の意欲のなさや商店街をとりまく環境変化（旭川—札幌間国鉄の復線電化による利便性向上、モータリゼーション、郊外スーパー増加、本州大手のスーパー進出の気配等）があった。そこから、買物公園構想は生まれた。

以上の様に、五十嵐氏としては、当初モータリゼーションへの対策としての意識が明確にあったのではなく^{*)}、‘平和通の活性化’と‘市民の集う広場のような都心空間’をマッチングさせたものが「買物公園」であったと思われる。ただし、他の都市での車道の歩行者専用化の事例や買物公園を評しての言論の影響もあったと推測するが、“対モータリゼーション”“人間性の回復”としての買物公園の意義を強調している^{*)}。

さらに“札幌の地下街は作ったら直しがきかないが買物公園は時代の要求に合わせて変えられる”（『人脈北海道 市町村長編』，北海道新聞社，1973 年より）と述べており、第一期の工事で完成ではなく、時代にあわせた空間の維持・更新を念頭においていたことがわかる。

iii) 買物公園と都市・交通計画

旭川市の概要でも述べたが 1963 年の 10 年計画マスタープランでは、買物公園を中心とした市街地再開発、郊外住宅地供給、2 環状 8 放射の都市計画道路といった現在の都市構造の基盤となる案が構想された。しかしながら、これら市街地・道路・住宅・工業団地等の各々のビジョンはあっても、それらがどのように相互関連

し都市をなりたせるのかというビジョンは不十分であった、もしくは、十分に示されなかったと考える。

しかしながら、買物公園という市街地政策の一つが全国のモデルケースとなり、その手法と‘人間性の回復’というコンセプトが各々独立していた他計画にも適用され、相互関連が深くなったのではないかと考える。

買物公園の市内の他計画への波及が大きかったことは五十嵐氏の文章の一文からも読み取れる。

“買物公園づくりで「一点突破して」、市内のすべての道路に買物公園を考えた基本理念がおよぶべきであり、「全面展開」されねばならないであろう。”（レッツ・ラブ運動の展開 新・地方の時代¹⁴より）

そこで特に、ここではそういった買物公園からコンセプトが波及した都市・交通政策を重視し、記述する。

先の一文のつづきは“道路を交通需要の目的からだけとらえるのではなくて、もっと多面的な市民生活とのかかわり方からとらえた上で、道路の性格づけをする。そしてその性格、機能に合わせた道路構造のいくつかのパターンを構想し、これを全市の道路網に当てはめてみる。”としており、買物公園が、全市の道路網の細やかな計画実施へと向かわせたことがわかる。

その実現のために、市民の意見を吸い上げる「旭川市市民道路懇話会」と関係行政機関・学識経験者による「旭川市道路懇話会」より「道路管理基準」を作成している¹⁵。「道路管理基準」では道路が

- ・交通幹線道路
 - ・生活道路（第二種道路、歩行者専用道路、地域のコミュニティの核となるシンボル道路、自転車専用道路）
- と大きく2つのパターンに分類される。例えば第二種道路では、20km/時以内の車両走行、出来るだけ一方通行の車道幅が狭い道路と歩道幅を規定しているし、シンボル道路では植樹・ひろば・池・砂場等の設置を前提にしている。

基準にもとづいた代表的な実施例として、建設省の都市計画街路事業の「歩行者専用道路」としての国費補助を得て、1978年銀座商店街に「銀座しあわせ広場」を造成し、「街づくり協定」を作成し、市民広場としての性格、商店街の管理規定、運営委員会の設置を果たした。

その他、建設省の歩行者道への補助事業第一号としての七条緑道（1973年）、また新旭川大通（1976年）、十条緑道（1979年）がある。

全国的な新住宅市街地開発事業の一つである1978年完成の旭川市神楽岡ニュータウン（約1万人居住）では歩車分離、団地入口の集中パーキング、ユニット広場、住宅地内で自動車の通りぬけは出来ない道路構造を完成させた。

以上より買物公園の成功後、「道路管理基準」を作成したことで建設省が積極的に国費補助を進めたために歩行者専用道路の設置のハードルが下がったことが有利に働いたことで、

- ・市街地のメインストリートでの歩行者専用道路と、その他外縁部・郊外住宅地内にて緑道やコミュニティ道路の整備が広がった。

¹⁴扇谷正造, レッツ・ラブ運動の展開 新・地方の時代, TBS プリタニカ, 1982

¹⁵千田みのる, 旭川市における道路づくりと管理基準 日本道路協会, 道路 (405), 37-41, 巻頭図 1p, 1974-

・ただしネットワーク化でなく、直線的な歩行者用空間を市内に挿入していく形であった。

ということが明らかになった。

iv) まとめ

i) と ii) から五十嵐前市長の抱く買物公園への理念を以下のように考察し、整理する。

- ・ひろく**市民参画プロセス**を経た上で形成された場であること
- ・**時代の変化に応じた維持・更新**が可能な場であること
- ・**都心機能**をもつ場であること
- ・商業機能だけではなく**ひろば**として一般市民に開かれた場であること
- ・人間が歩く楽しみのある**人間性のある道路**であること

また iii) では、買物公園のコンセプトの都市・交通計画への波及があったことを明らかにし、それが歩行者ネットワーク化ではなく、手法として蓄積のある直線的な歩行者用（専用）空間の挿入でなされたことがわかった。

2.3.3 買物公園完成まで

1) 買物公園完成まで

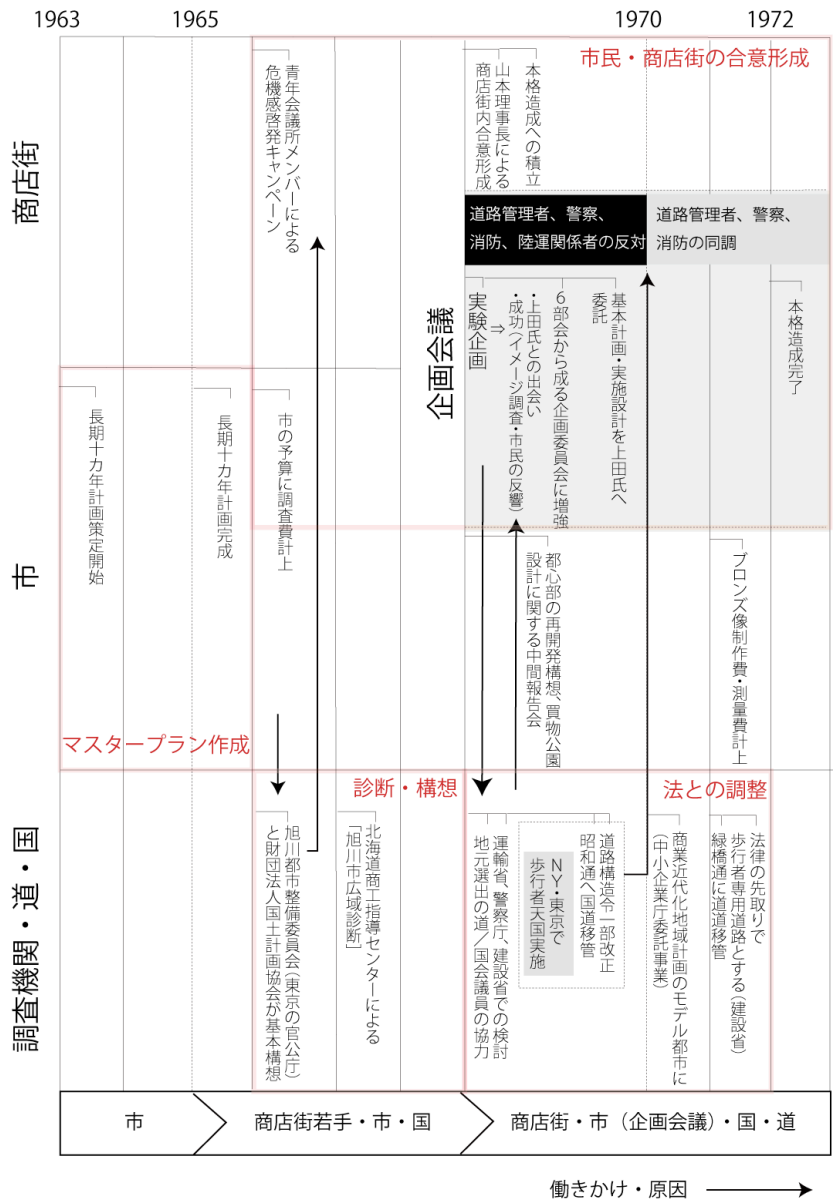
買物公園の計画の始まりから完成するまでの動きを、下の年表として作成した。段階として、マスタープラン作成、診断・構想作成、市民・商店街の合意形成、国による法との調整からなることがわかる。→は働きかけ・原因を表す矢印であり、下段>>の部分では、関連主体の推移を示す。

関連主体の推移として

1. 最初の仕掛け人は市長／市である、市長の出身である商店街の若手（青年会）が迅速に動いた。
2. 初期から青年会が市と協力して商店街の説得にあたっている
3. 初期から東京の官公庁の専門家をまきこみ、そこからも商店街への働きかけがみられ士気向上した
4. 大きなハードルとして道路管理者（開発建設部、土木事務所）・警察・消防・陸運関係者の各機関があった
が商店街振興組合理事長の説得、国内外の歩行者天国実現の知らせが合わさって進んでいく
5. 社会実験による市民と商店街の合意形成と意見吸収

という点が主な特徴である。尚、市民のプランニングへの参加呼びかけは広報でも構想をヴィジュアルとともに「あなたの買物公園」として示して、当初から行われた。実験成功後、商店街からの短期造成の要請があるが、市長はお祭り行事化で事がすむことを恐れ断っている¹⁴。

‘マスタープラン作成’以後の各段階について＊にて必要な説明を補足しておく。



年表 2-1 買物公園完成までの動き 主に参考文献9より作成

＊診断・構想作成

・「旭川市広域商業診断」：「旭川市広域商業診断」は「都市再開発としての買物公園化構想の検討ならびに地域商店街の性格付を中心とした旭川市商業の長期ビジョンの立案」を目的として実施された。診断結果として

- ①「都市らしさ」をつくるための販売拡大戦略
- ②モータリゼーションに対応するための人と車の動線分離
- ③土地の高度利用のための商店街集約化・立体化
- ④商店街の不燃化と美化のための市・市民・企業が一体となった市民運動の展開

が必要という報告がなされ、市の商店街再開発と歩行者専用空間化の有効性を裏付けるような内容となった。

＊＊市民・商店街の合意形成

・反対意見：商店街・市民の反対意見としてはバスの通行量減少にたいする懸念、自動車通行量は売り上げの伸びと等し

いとする認識、車の無い商店街に対してスラムのイメージがある等挙げられていた。

道路交通の主務機関については道路交通法（車輛通行を禁止できるのは恒例的なお祭り行事、道路の維持修繕のみ）、道路法（占用物件は限られた範囲で噴水・花壇・樹木・ベンチ等公園の要素が入る余地がなかったため）の規定がハードルとなった。

・商店街の合意形成：先の旭川の歴史でも触れたが、1965年頃は平和・三和の両商店街にて業績が鈍化傾向であったことに加え、スーパー等の大型店の進出が取りざたされている時で、危機感があった商店街の若手たちが熱心実現への活動を推進した。さらに企画会議が誕生し、市・商店街の有志約50人が週1回のミーティングを行った。

若手らの熱意に商店街のリーダーである山本理事長が動き、道路管理者・警察・消防等当時反対していた各機関の説得がなされ、社会実験が省庁協力のもと実現する。

・市民の合意形成：社会実験では96万人が動員され、イメージ・歩行者交通量・基幹道路の車輛交通量・駐車場対策・搬出入・商店街の意向の各種調査が十分になされた。加えて市民の手紙の90%が本格造成を支持し、社会実験が市民の合意形成に働いたことがわかる。

・本格造成への協力体制強化：企画会議を企画委員会に（総務財政、共同事業、管理、渉外広報、路面造成、再開発の6部会）に強化するとともに造成費の一部積立も開始し、商店街の意識高揚の手段とした。

＜企画委員会の構成＞

総務財政：総務、財務

路面造成：地域性を充分に活かしたスタイルに変更、市民の意見や要望を取り入れる

渉外宣伝：関係省庁への理解工作

共同事業・管理：施設の管理方法、駐車場対策、荷物の搬出入および集配センター計画、冬期間の演出

再開発部会：面的、立体的近代化（建物の美化、不燃化およびペDESTリアンデッキ）

***法との調整

・建設省：道路法改正によって新しく規定された「歩行者専用道路」とし、都市計画街路とすることにした。道路法の歩行者専用道路は未だ公用を開始していない新設道路に限られているが法律を先取りした。

・道：道道を緑橋通りに切り替える

・市：施設物は、商店街造成成分をいったん市に寄付採納し、旭川市長名で道路管理者たる旭川市長宛に占用許可願を提出する。

・消防：消防活動は何十回のテストをくりかえし支障を最小限に食い止める。

・中小企業庁：委託事業として商業近代化地域計画モデル都市の1つに指定、商業サイドから理想のまちづくりの指針とした。

2) 空間設計

空間設計は社会実験の際視察に訪れた上田氏（当時京都大学助教授）を中心とする財団法人都市調査会（大阪市）に基本計画・実施設計とも委託された。

1) では関連主体の連携を時系列で整理し、買物公園完成まで合意形成・法との調整・資金繰り等、人や制度がどうマネジメントされたか把握した。同時に、歩行者専用空間設計がどのような思想でなされ、結果どのような空間ができあがったかというハードの要素を確認していく。

そこで以下では、①上田篤の設計思想¹⁶で、研究者としての上田氏の思想とそれが買物公園設計の際にどのように反映されたか考察し②市長・商店街の要望¹⁷では買物公園実現の中心主体である市長・商店街の買物公園の空間として求めた要素を把握する。最後に③買物公園の空間¹⁸で上田氏と地元の協働の結果として 1972 年に完成した空間の特徴についてまとめる。

①上田篤の設計思想

i) 日本都市論¹⁶

まず、研究者としての上田氏の思想を、買物公園に関わる前の著書『日本都市論』（1968 年、三一書房）を参考にまとめる。『日本都市論』は西洋都市との対比から、日本の都市・国土と日本人の特質について分析し、その特質をいかした都市計画論を展開している。

それによると、

ー日本の都市・国土の特質

- ・山がちな国土という自然的条件の制約の影響から都市と農村の境界があいまいかつ連続的につながっており、都市に住む人間も農村民の要素をもつ。
- ・集積の利、混沌としているが別の見方をすると複合機能空間である。

ー日本人の特質

- ・都市全体ではなく、むら・まち単位の近隣コミュニティのような身の回りのことに興味を示し、役責を追う。とし、社会性の相違が大きい西洋の都市計画モデル（郊外ニュータウン開発に代表される）をそのまま導入することや「近代化論」へ反対している。

そこで、具体的な都市計画手法として

- ・線引き制度を見直し、多用途が混在した複合機能空間を活かした都市空間を形成
- ・スプロールが起きないような布石開発
- ・指標化から空間モデル化＝指標化により資本の論理を反映した一面的な観点からの決定がなされてしまいがちである。生活空間をモデル化し、人々の選択や観察を可能にするとする。

¹⁶ 上田篤，日本都市論，三一書房，1968

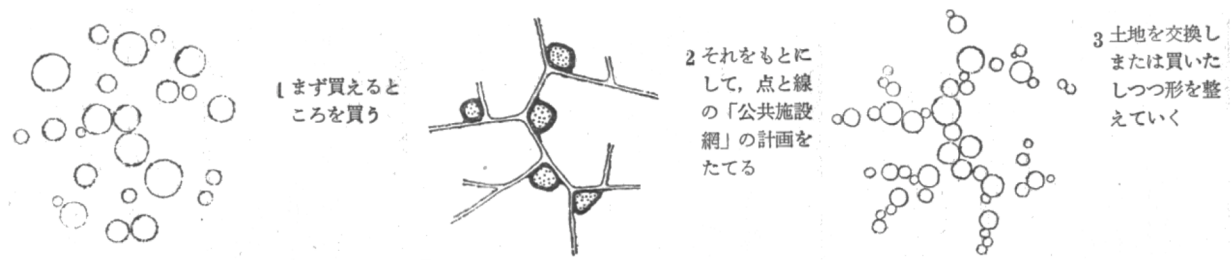


図 2-16 布石開発のプロセス（『日本都市論』より抜粋）

さらに、これからの都市の姿として高速公共交通（「同時時間交通帯」）の発達を活かし、「地域の風合い」のある空間をもつ地方都市をネットワーク化する「くに都市」を提案している。工場やビジネス街でなく情報が集中する「ひろば」を中心とした複合機能（職・住・ひろば）が集約するコンパクトな都市として、くに都市（人口50～100万人）、ひろば都市（10～20万人）、にわ都市（10万人以下）としている。「ひろば」については日本の伝統的な「ひろば」的空間を“寺社、鎮守の森、河原、道”としてあげ、日本の都市には西洋の公共空間としての広場と異なる近隣生産的、消費マーケット的な「ひろば」の存在を主張し、具体例として市（いち）、商店街、デパート、ターミナルを含める。

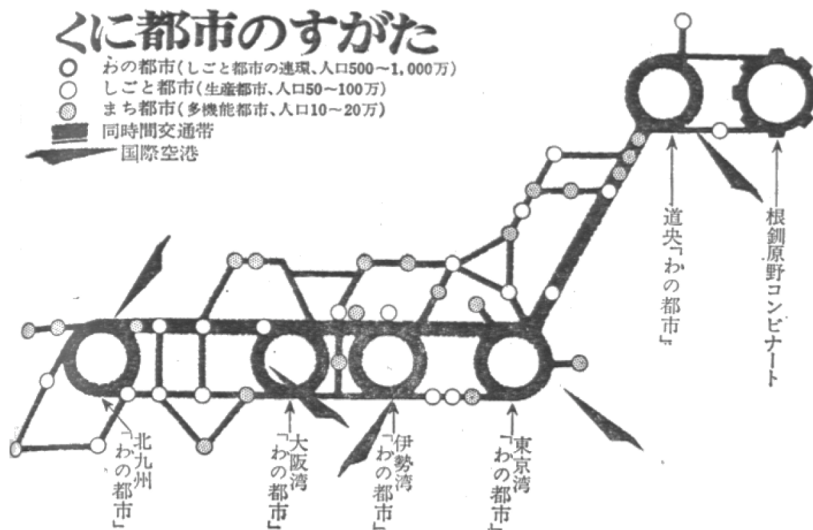


図 2-17 く に都市の概念図（『日本都市論』より抜粋）※注：著書は寄稿をまとめたものであり、時期によって「くに都市」を構成する都市の捉え方が異なっている。図の概念が発展したものが本文に記した、くに都市・ひろば都市・にわ都市の区分であると考える。

以上より、上田氏が将来の都市像として

- ・情報の集積する「ひろば」的空間を中心とした都市
 - ・用途混在したコンパクトな都市
 - ・地方都市の地域性を活かした都市計画
 - ・交通ネットワークの地方都市の発展への貢献
- を描いていたことがわかる。

加えて、**歩行者専用空間**についても言及しており「日本の道は、昔から単なる通行だけではなく、人びとの重要な近隣生活の場でもあった。（中略）裏通りの大部分は時間をかぎって子供たちに解放することを考えてはどうか。」と述べており、「ひろば」的空間・歩行者専用空間の実施と、買物公園と共通する部分がみられる。

ii) 買物公園の設計案¹⁷

上田氏は1969年の買物公園社会実験を視察し、それを機会に買物公園の設計に携わることとなる。実験からシビルコンセンサスを得るまちづくりの手法を評価し、買物公園への感想・アドバイスとして、

“昨年ヨーロッパを回り、都市空間の利用の仕方を見て来たが、旭川の場合、建て物が貧弱なのを別とすれば買物公園はなかなかいいとおもう。”“今回は実験ということでプラス面が多く目についたが、本格造成をするにはバスや車を受け入れるターミナルや駐車場対策も考えそれと買物公園をどう結ぶかが大きな課題となろう。また恒久的な施設にした場合は冬期間、雪をどう処理するかもむずかしい問題だ”“都市空間を解放したことにより、市民に‘都市は自分たちのもの’という認識を与えたことは大きな成果だと思う。ただ、施設としては仮設の市（いち）があった方がよかった。‘市’は商店街と対立するものではなくむしろ客を呼び双方ともプラスになるものだから。”（一つのまちづくりの実験，朝日新聞夕刊，1969，8月22日より）

と結んでいる。つまり、現在でも話題としてとりあげられる、老朽化した建物・交通・除雪対策、そして仮設市の必要性を社会実験当時から指摘していたのであった。

路面計画に関わりはじめ、上田研の案として「こみせ」案を提案する。



図2-18 「こみせ」案のパス（参考文献17より抜粋）

「こみせ」案ではこみせのネットワーク、道路と建物の間に半公共的な空間をつくりだし外と内をつなぐ「緑」のような空間として構成、小単位ブロック開発によるきめの細かい空間を描いている。

¹⁷ 上田篤，「買物公園」基本設計ノート，建築文化，319，119-124，1972

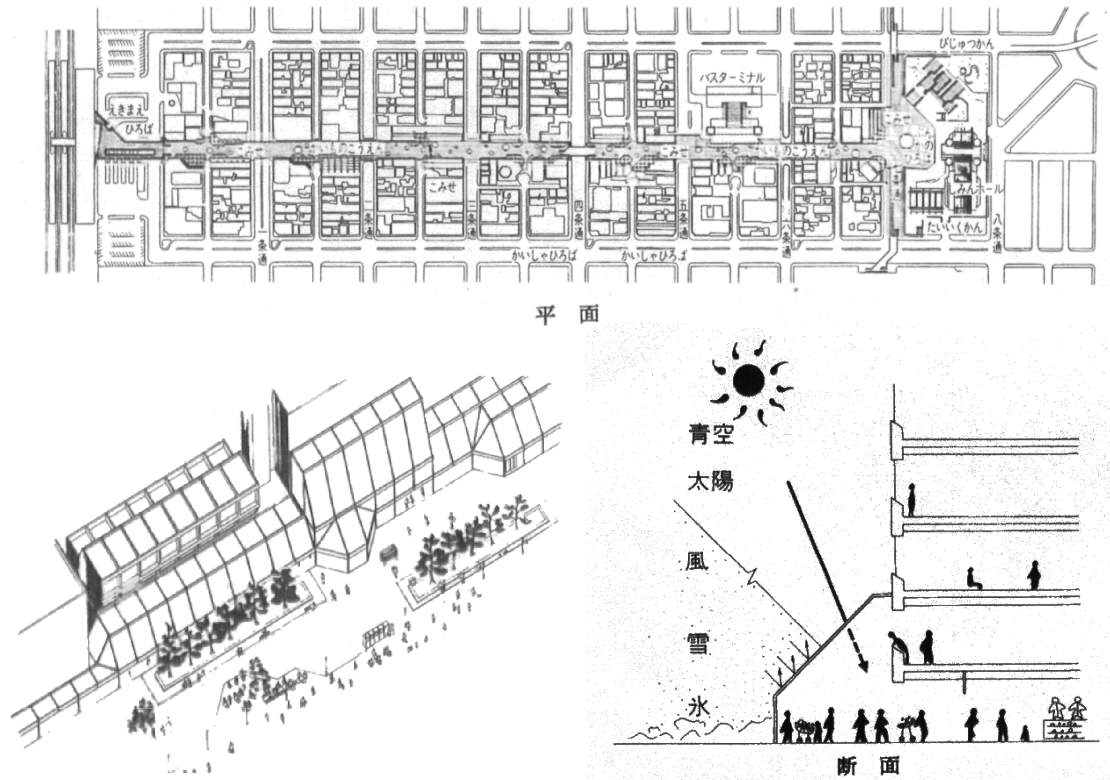


図 2-19 「こみせ」案の平面図・断面図・鳥瞰図（参考文献 17 より抜粋）

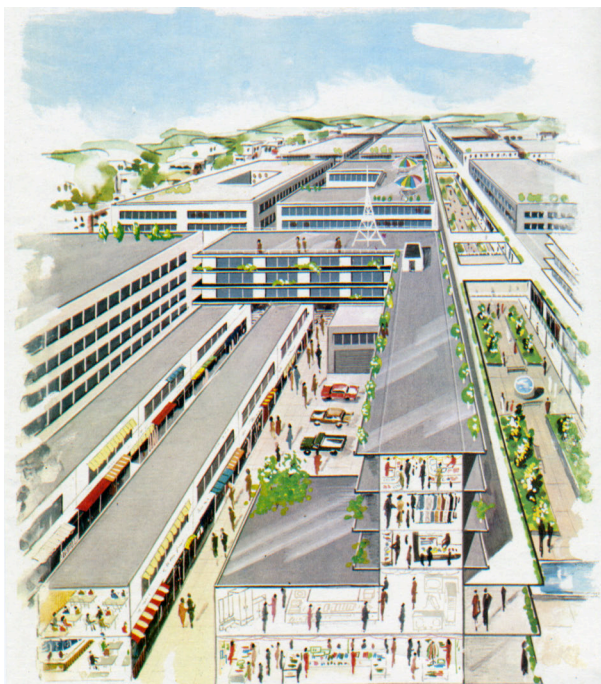
図からは、老朽化した沿道建築物の建替えを前提として、冬の気候へ配慮した中低層建築物から成る「こみせ」空間を構想していたことがわかる。互い違いに植樹帯やこみせのせり出しがあり、移動によるシークエンス景観の変化に配慮している。平面図からは北側へ人の流れを呼ぶような核としてバスターミナルや文化施設を配置していることがわかる。

②市・商店街の要望

市、そして商店街は理想の買物公園像、もしくは買物公園のモデルとなる空間を社会実験前後でそれぞれ検討しており以下にまとめる。

i) 社会実験前

市の「あなたのかいもの公園」（旭川市，1967）パンフレットからは、市が沿道建築物のスーパーブロック的な再開発・緑橋・昭和通沿いも含めた商店の集約化を考えていたことがわかる。また、平和通の街並はかなり保存され、三和商店街側が大きく開発の対象になっている。



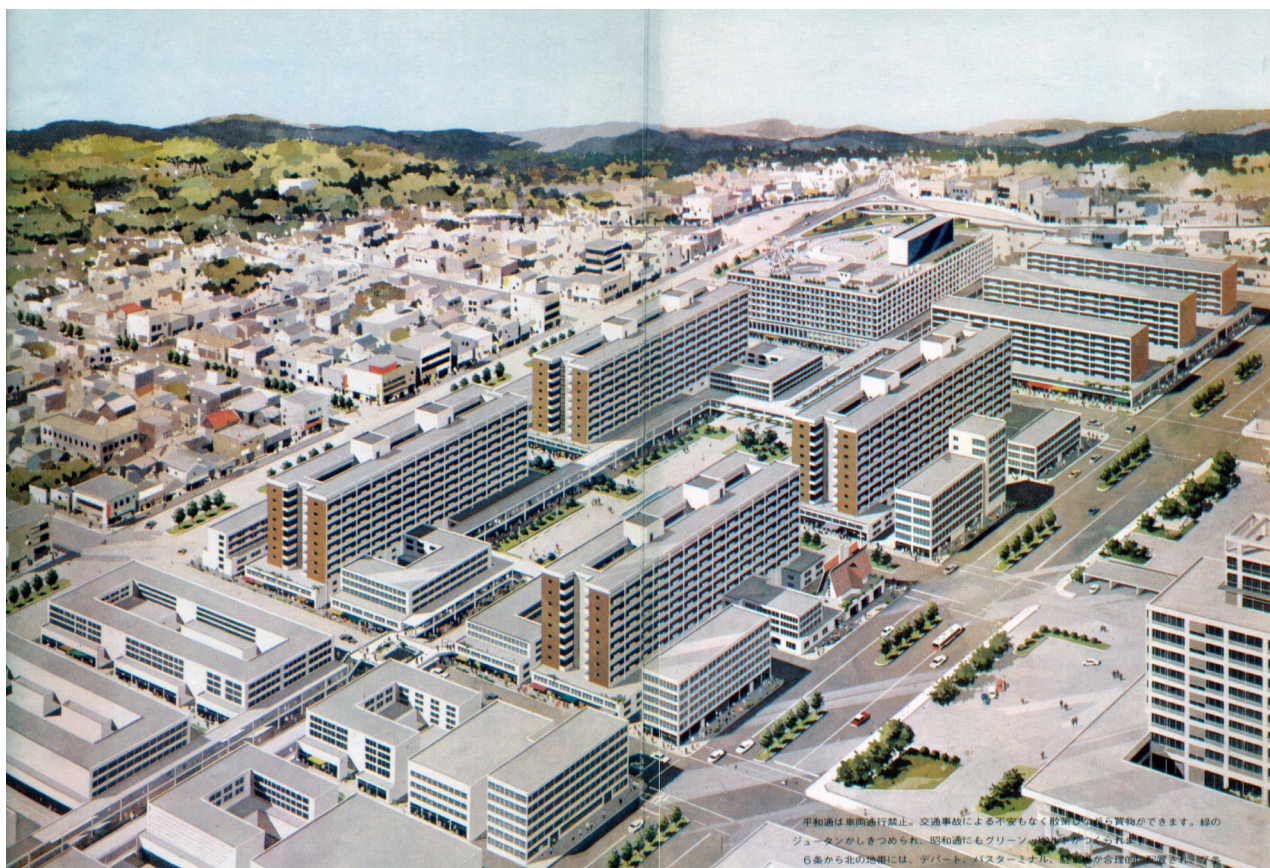
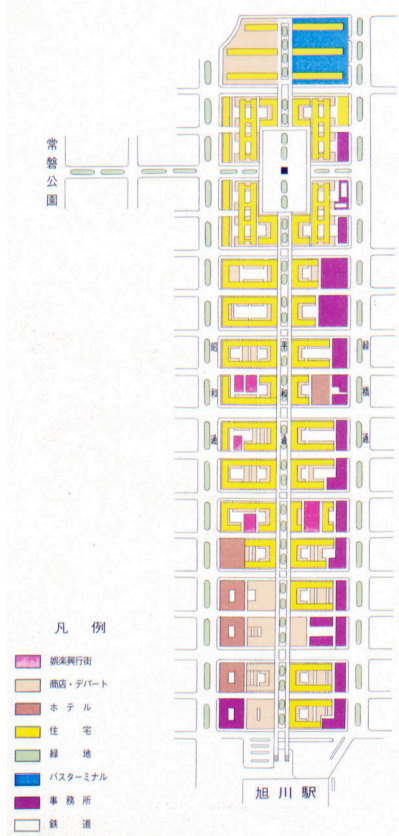


図 2-20 市の整備イメージ [上]

図 2-21 市による買物公園周辺・建築物用途イメージ [下]
(『あなたのかいもの公園』より抜粋)

また、店舗は2・3階までとし、職住混合の建物用途、交差点立体化、8条通付近へのバスターミナル配置を考えていた。

その後、「旭川市都市整備委員会」で話し合いをする際にストックホルムのリルエンクイスト氏から再開発資料を手に入れ、(Sergelgatan の歩行者専用空間だと推測する)、実験の際の研究対象としてストックホルム、ロッテルダム、ケルン、アメリカ・フレスノモール、ニコレットモールといった欧米の事例を取りあげている。ケルンでは企画副委員長の小河原氏が2階のコンパクトな建物、アーケードの役割を果たす二階回廊を視察している。結果、市場の設置や2~3階の高層ビル化しない開発案、都市らしさとしてのブロンズ像や噴水の配置を項目としてあげている。

特に、市長は自らも北海道アンデパンダンの一員として芸術に関わっていたので、買物公園が、芸術が香る空間になることを望んでいた。“夏は野外ギャラリーとして美術展などが催され、冬には冬祭りの雪像や氷像が市民を招く”としている⁹。

ii) 社会実験後

歩行者専用空間のデザインは、上田氏の「こみせ」案をきっかけとして、地元がアイデアをだしていった。地元商店街の関心は、その当時国内のターミナル周辺の再開発で一般的だった地下街案があがったが北国で貴重な日光が届かないこと、また不経済ということでとりやめになった。もう少し建設費を抑えて近い案ということで、人口土地案（地上レベルが2階になり車が通り、一階を地下同然の内部空間化）もでたが、これも密閉空間にしてはいけないとの意見から却下した。

ストリートファニチャーについては、社会実験での経験を反映している。実験の際、道路交通の主務機関調整が難航し、準備期間が無い中、仮設遊具・噴水の設置や動物園から借りてきた動物を多くおいて対応した。これらを置くことで、自動車が誤って侵入することの抑止ともなった。実験当時のこれらの設置物や動物は子供に人気が高く、本格造成の際に商店街の児童遊具設置の要望につながった。また、市長の要望でもあるブロンズ像について寄贈・売却してくれる団体が見つかり実現の方向となった。

資料 8 各構想案の建設費の比較




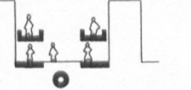
案		路面公園案 (こみせのネットワーク案)	地下街案	人工土地案	ペDESTリアン・ デ ッ キ 案
項目					
面積	外 溝	20,600 m ²	20,600 m ²	m ²	m ²
	建 築		20,600	19,200	13,962
	橋 梁	3,600	2,000	19,680	1,264
躯体	建 築	千円	930,000 千円	千円	358,050 千円
	橋 梁	180,000	200,000	984,000	63,200
	共同溝		185,400		23,175
	小 計	180,000	1,315,400	984,000	444,425
設備	空調、給排水等 電気その他 (内)		412,000	192,000	
	電気その他 (外)	10,000	10,000	10,000	12,360
	小 計	10,000	525,000	298,000	12,360
仕上	内 部		309,000	192,000	
	外 部	103,000	103,000	98,400	103,000
	小 計	103,000	412,000	290,400	103,000
家具	S F 等	103,000	206,000	194,400	41,200
	仮設その他	20,000	980,000	350,000	60,000
合 計		416,000	3,438,400	2,116,800	660,985

図 2-22 各案の費用比較(参考文献 17 より抜粋)

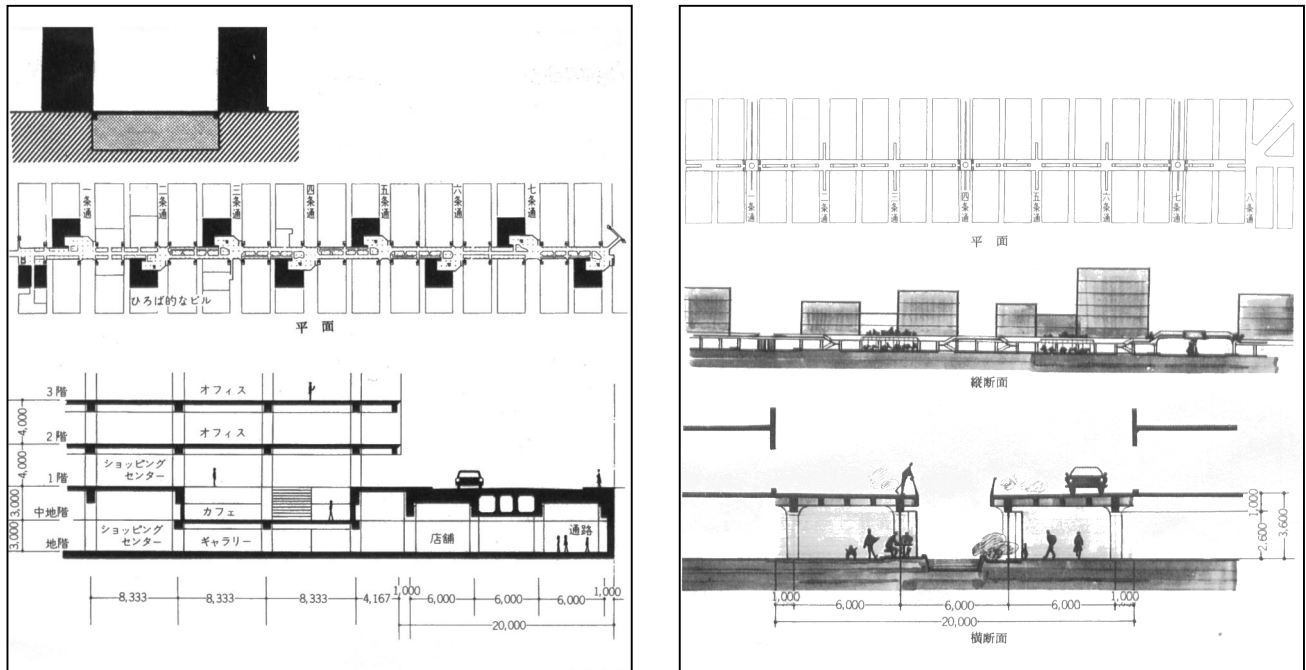


図 2-23 地下街案 [左] と人口土地案 [右] (参考文献 17 より抜粋)

③買物公園の空間

以上の、上田氏と地元の案の調整から、「こみせ」と人口土地を足し合わせたような、ペDESTリアンデッキ案が採用された。また、冬環境に配慮しロードヒーティングの導入を決めた。

ペDESTリアン案では、売り場面積拡大とアーケードの役割（現状の老朽化したアーケード代わり）、ときにはガラスの覆いで内部空間化できる。また、交差点部分で両側のデッキをつなげることが可能である。搬出入については、伸通りをクルドサック化することで対応するとしており、**市内道路網への改変を最小限に抑え**、平和通の東西の2本の道路を駅前経由の都心外周道路とすることで都心へのアプローチを確保した。

決定案とそれまでのアイデアを見比べると、沿道建築物やデッキ、敷地の大規模化について、かなり1967年時点の市の案が通っていることがわかる。ただし、シークエンスに配慮した歩行者専用空間デザインについては上田案の影響が大きい。ニコレットモールを参考にしたクロソイド曲線の緊急車両道に加え、路面の使い方にリズムをつけた。空間のふところをもたせることで‘さっさと歩く、ぶらつく、たむろする、緊急運搬車輛’にという動線に対応しようとした

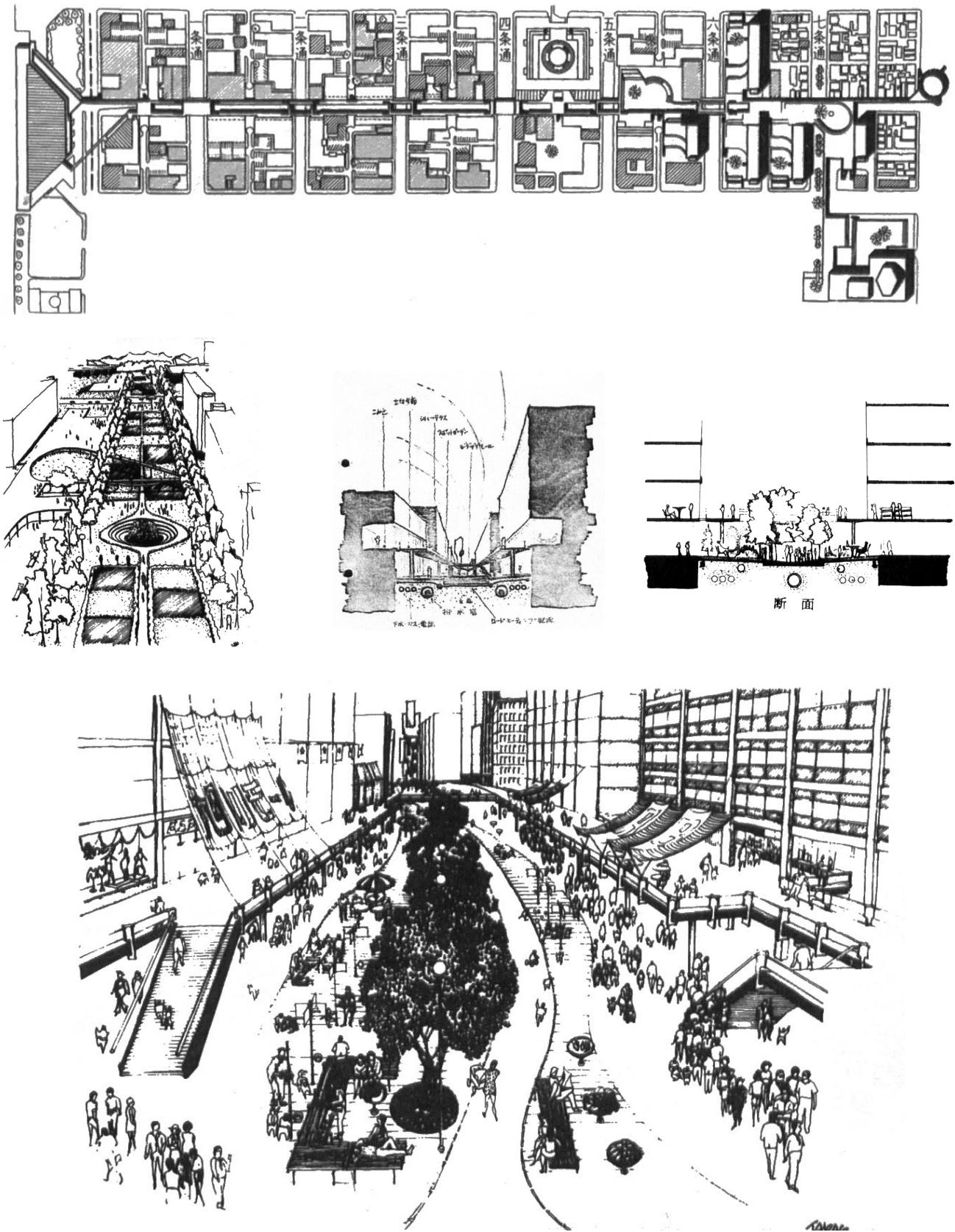


図 2-24 ペDESTロリアン案の詳細スケッチ（参考文献 17 より抜粋）

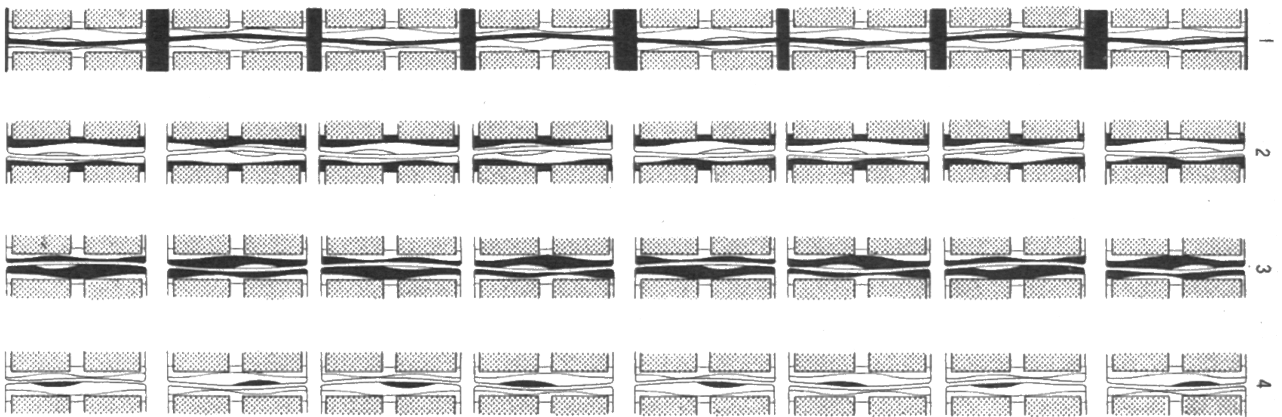


図 2-25 街路ゾーニング詳細（参考文献 17 より抜粋）

- 1 ギャラリーゾーン（逍遥空間）＝買い物客、散策の市民がショーウィンドウや公園の美しい施設を眺めながら歩行空間として利用。
- 2 テラスゾーン（休息空間）＝ベンチ、街路樹、フラワーポット、照明灯
- 3 シンボルゾーン（核）＝長円型の化粧室を中心として花壇、噴水
- 4 パスゾーン（交通空間）＝人々の通行の場、催しの空間、緊急時車道の4つにゾーニング

また、買物公園を軸とした都心地区再開発構想として駅前広場、市民博物館、チタラベ広場、シティパス、七条公園、高層住宅地区、文化センター、常盤公園を対象にしている。シティパスは近隣地区との人の動線のネットワーク化をさしている。

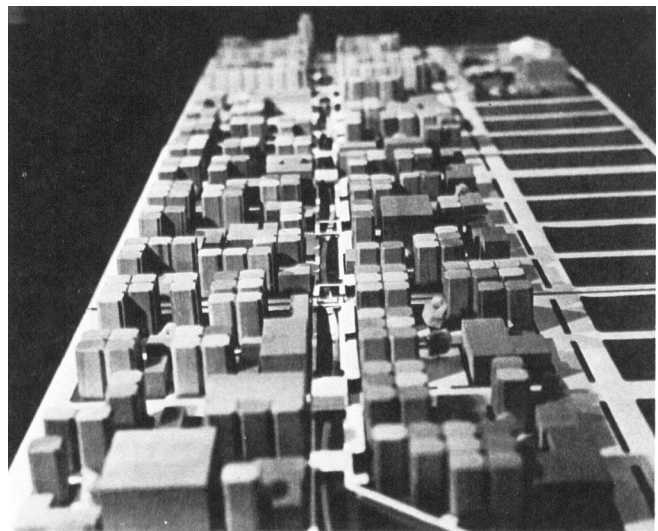
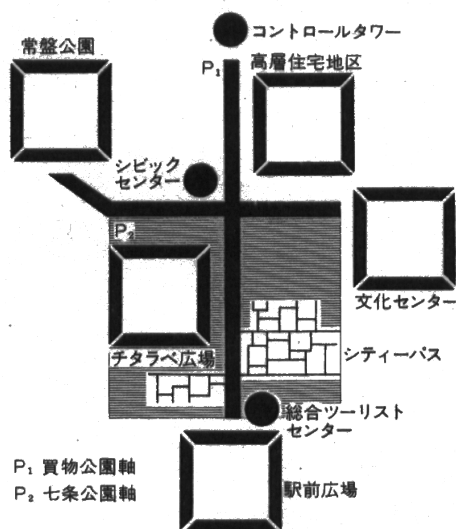


図 2-26 [左] ,写真 2-10 [右] 買物公園と近隣整備イメージ

④第一期工事後の買物公園

第一期にて歩行者専用空間の主にシンボルゾーンについて旭川のレンガを用いた舗装・ストリートファニチャー、植栽の配置について完成した。ストリートファニチャーについては、上田氏がデザインしたものに加え、ブロンズ像、商店街の意向で配置した、原色のベンチやプラスチック製の遊具が置かれた。舗装はシン

ボルゾーンだけの完成になってしまったので段差が残ることとなった。

造成完了後に訪れた上田氏はブロンズ像の配置や周囲の建物のつくりかえ・ファサード整備に対し満足を感じると同時にストリートファニチャーの混在で子供のためのデザイン、直ぐ飽きのくるものになってしまったのではと憂慮している。このように第一期では再開発計画のほんの一部分が完成したのみであったが、完成すると多くの利用者が訪れた。

さらに、独自のロゴやキャラクターも設定され、現在も親しまれている。



図 2-27 ロゴ（旭川中央図書館所蔵・買物公園関連資料より）

3) 維持と第二期工事への準備

維持については、管理規定を設けて運営し、市と商店街で費用を分担することとし、冬季の除雪は市、夏期（草花の植えかえ、清掃、電気料）は商店街負担とした。問題点として、完成直後から通行人による破壊行為が行われたこと、ゴミが多いこと、通行人のマナーの悪さによる商店街の負担が大きくなったことがある。

第一期完成に合わせてビル化する建築物が増えたことに対して、五十嵐市長は「わたしは、かならずしも大きなビルがこの通りに建ち並ぶことばかりが望ましいとは思わないし、むしろ、しゃれた、あかぬけた個性的な店が配置されることも、一つの魅力だと考えている。」として、再開発は将来的に高層化・スーパーブロック化せずとも、小規模の個店が独自に魅力向上をすればよいという旨を述べている。資金力のある店からばらばらにビル化し、スーパーブロック化が難しくなったことも背景にあり、「こみせ」案で提示されていた小ブロックでの開発という方向に向かったと考えられる。

市は条例によって、建築の設計費など準備関係費用六分の五の助成、固定資産税の三年間半額免除を定めたり、防災建築街区造成事業、中高層建築融資などを活用し商店街をサポートに力をいれることにしていた。

以上のような沿道建築物の建替えが完了してはじめて、第二期としてペDESTリアンデッキやロードヒーティングが可能となるとした。

4) まとめ

2.2 では買物公園の概要をまとめた。

まず、五十嵐市長の施政方針や思考をまとめ、買物公園の理念として、市民参画プロセス、時代の変化に応じた維持・更新、都心機能、ひろば、人間性のある道路を挙げた。

さらに、日本初である車道の歩行者専用空間化において、買物公園を実現に導いたのは五十嵐市長が商店街・市の若手、東京など他都市とのつながりをもっていたこと、道路管理者（開発建設部、土木現業所）・警察・消防・陸運関係者の各機関との調整の成功、そして社会実験による合意形成を行ったことによることがわかった。

そして、買物公園に関わる広域の都市・交通計画として、平和通からの国道・道道移転と、都心部から団地への卸売移転による中心市街に小売の集積誘導がなされた。また、買物公園のコンセプトの都市・交通計画への波及があったことを明らかにし、それが歩行者ネットワーク化ではなく、手法として蓄積のある直線的な歩行者用（専用）空間の挿入でなされたことが明らかになった。

最後に買物公園の空間について、第一期工事では、一部路面の完成とストリートファニチャーの配置のみが完成し、第二期に周辺・沿道建築物の再開発やロードヒーティング、交差点部の処理（ペDESTリアンデッキ、クルドサック）など、大変根本的な項目が期待されていた。また、第一期の段階で、ブロンズ像・噴水・旭川産のレンガ舗装・上田氏デザインのシンプルなファニチャーという落ち着いたデザインと原色のファニチャーと遊具という児童公園のようなデザインが混在してしまい、その後買物公園のデザインコードの混乱を招いたと考えられる。さらに植栽・ファニチャーの数の密度がかなり大きく、管理が大変になったと考えられる。

