



第3章

買物公園のマネジメントと空間の変遷

買物公園第一期工事から現在にいたるまでのマネジメント（エリアマネジメント・広域計画）の変遷と歩行者専用空間の変容を時系列にまとめる。そこから各マネジメントの社会状況への対応・空間にもたらした影響を考察する。

第3章 買物公園のマネジメントと空間の変遷

3.1 マネジメントの変遷

買物公園第一期工事から現在にいたるまでのマネジメント（エリアマネジメント・広域計画）の変遷と歩行者専用空間の変容を時系列にまとめる。そこから各マネジメントの社会状況への対応・空間にもたらした影響を考察する。

3.1.1 はじめに

本項ではマネジメントと社会状況について時系列に整理し、それらの対応関係を分析する。

1) 変遷調査項目について

変遷調査の対象として①都市のおかれた社会状況、②広域計画と市民活動、③運営主体、④歩行者専用空間の構成要素、⑤利用度の変遷を項目とする。具体的には、以下の表1に示す項目である。これらを文献調査・ヒアリング等により時系列にまとめていく。

表1-3 変遷調査の項目

	①-1. 人口	①-2. 経済指標	①-3. 交通	①-4. 情勢
①都市の置かれた状況	①-1. 1)市全体 ①-1. 2)中心市街地 ①-1. 3)高齢者割合 ①-1. 4)市内世帯数	①-2. 1) 税収（歳出入） ①-2. 2) 市内総生産	①-3. 1) 自家用車登録台数 ①-3. 2) 公共交通利用者数	①-4.1) 市政/市出来事 ①-4.2) 国内/世界情勢 ①-4.3) 都市・景観関連 ①-4.4) 地域小売業政策
②広域計画	②-1. 都市計画 ②-2. 交通計画			
③買物公園エリアマネジメント	③-1. ハード面（歩行者専用空間、沿道建築物 など）		③-2 ソフト面（運営、計画検討など）	
④利用度	④-1. 歩行者通行量 ④-2. 公示地価			

3.1.2 買物公園周辺のマネジメントの変遷

買物公園のマネジメントの変遷についてまとめる。特に再整備に関しては、その検討過程について、現在、詳細が一般に公開されていない。再整備は買物公園の大きな転換点であり、関係者の検討過程を時系列にまとめ、明らかにすることにも資料価値があると考え、全体の変遷のまとめの中でも大きく頁を割いている。再整備検討の変遷のために東海大学旭川校大矢教授、平和通買物公園振興組合中東氏から貴重な資料提供をいただいた。また商店主の方、3人へのヒアリングを行っている。

ところで40年間の買物公園のエリアマネジメントを大きく分けると以下の①～⑥となる。時期毎に詳細を説明する。

- ①第一期造成完了・安定期（1970～75年頃）
- ②大型デパート進出・第二期造成期（1975～84年頃）
- ③商店街によるリフレッシュ検討期（1985～91年頃）
- ④活性化協議会による検討期（1992～98年頃）
- ⑤リニューアル着工・市民フォーラム（1999～04年頃）
- ⑥活性化事業・大型イベント開催期（2005年以降）

①第一期造成完了・安定期（1970～75年頃）

第一期造成の舗装・ファニチャー整備が終わり、沿道の資金力のある店舗では、ビル化やファサード整備が行われた。73年には七条の緑道と駐車場の整備も進む。整備と同時に管理が始まるのであるが、通行人によるファニチャー・植栽への破壊行為が商店街にとって大きく負担となった。

表 3-2 平和通歩行者専用道路管理要綱¹⁸

各種行事	実施主体	内容
1. 一般的行事	1. 公共団体 2. 公共的団体 3. その他市長が必要と認めた団体	公共団体及び公共的団体等の広報活動
2. 催物	1. 住民	1. 音楽的なもの－演奏会、コーラス、レコードコンサート等 2. 演芸会的なもの－舞踏、ファッションショー、芸能発表等 3. 展示的なもの－絵画、写真、生徒作品、鑑賞的なもの等 4. レクリエーション的なもの－ダンス、その他これらに類するもの等 5. 子供を主体とするもの－紙芝居、人形劇、腹話術等 6. 芸道的なもの－華道、茶道、書道、写生等 7. 撮影会 8. その他前号に準ずる者で市長が必要と認めたもの
3. 商行為的行事	1. 公共団体 2. 社会福祉団体等 3. 社会教育団体等 4. 学校（各種学校を含む） 5. 学校後援団体 6. 買物公園企画委員会 7. 市と共催で実施する事業団体 8. その他市長が必要と認めた団体	1. 学校、社会教育関係団体の活動達成を目的とするもの－生徒作品、絵画等の展示即売等 2. 幼児、児童のため自然観察を目的とするもの－昆虫、海、山の小動物等 3. 社会福祉・社会奉仕的活動達成を目的とするもの－バザー、不要品即売等 4. 郷土色豊かなもので四季を通じて風物詩的なもの－果実、園芸市、とうきび売等 5. 前号に準ずる者で市長が必要と認めたもの 7. 市と共催で実施する事業団体 8. その他市長が必要と認めた団体

運営組織は第二期への継続を目指し、企画会議が企画委員会（第一部会：総務・広報・調査、第二部会：管理・造成・再開発、第三部会：事業）として商店街・商工会議所・市が協力して継続する。当時の市民の代表も運営委員会として参加した（構成：関係行政機関 3 名、一般市民代表 6 名 商店会代表 2 名、事務局、旭川市・道路管理課 ※現在、運営委員会は存続していない。）企画委員会の役割の一つである第二

¹⁸ 旭川平和通商店街振興組合事務局長 中東氏より提供

期（再開発）への動きについては、第一期直後から沿道の権利／利害関係調整がうまく進まない問題をかかえていた。

街路空間の活用については、ファッションショーや夏祭りのパレードで有効活用がなされている。パレードの際は車の通行する交差点で参加者が小走りする必要があることが問題にされたが、商工会は楽観的にみていたようだ¹⁹。また、トウキビ売りや商店主によるワゴンセールという路面上での商行為も当初はさかんであったが、73年には市・土木部の要請等で公共的な広場としての買物公園での営利目的のワゴンセールは締め出され、合わせて「平和通歩行者専用道路管理要綱」にその旨が記載された。市民の動きではじまった野菜市等も仲買商組合の反対で、買物公園では開催できなかった¹⁹。

1970~75年は、全国各地からの取材や視察が相次ぎ、旭川市内や近隣の北見市での買物公園造成が計画としてあがるほか通行量も増えるなど、買物公園がモデルと全国に大きな影響を及ぼした時期である。全国の‘買物公園’は1981年時点で22例（16都市）に広がった²⁰。また、遊歩道／歩行者天国として警察庁が交通規制をしている道路は1970年に82区間28.7kmだったものが1980年に1220区間・延長398kmした²¹。

しかしながら上記のようにどのように‘維持管理’していくか、路面活用のバランスをとるか、そして、第二期へのステップをふむか苦戦した時期でもある。

②大型デパート進出・第二期造成期（1975～84年頃）

1975年から約10年間は、駅側（一～四条）を中心に大型店が進出し、商店街全体としての売上げ・通行量が増加した期間である。全体の売上げは増加したが、同時に既存の中小商店がこれら大型店の影響を危惧し競争意識をもっていた²²。第二造成の早期要望が提示されたものの再開発は進まず、資金力のある大型店の前での段差の解消や広場の整備が先行的に行われる。それをきっかけに、市による路面の段差解消・カラー舗装の整備が七条側から実施されるが、これは買物公園の成功から地域小売業政策の一環としてハード整備が推進されたことが背景にあるだろう。路面整備に加え第三期を意識して、すべての事業が終わる時期にあわせ融雪システムモデル実験装置も市が設置している²³。さらに地域商工会議所による通行量調査や来訪者調査などのデータが蓄積された。以上のように、商店街全体による沿道建築物の再開発は進まず、街路整備が大型店と市により進んだ時期である。維持管理については、ファニチャー選定・設置に対する規定・街路のデザインコード等を設けていなかったため、買物公園へ善意で寄贈される作品やストリートファニチャーが次第に増加し、更に管理負担が重くなった²⁴。

③商店街によるリフレッシュ検討期（1985～91年頃）

老朽化したアーケードや街路の景観の混乱、蓄積された調査結果や診断結果・来訪者の意見を受けて、オクノ石

¹⁹ 北海道新聞 昭和48年5～8月の記事

²⁰ 地域科学研究会、ショッピングモール実践篇、と流通システム開発センター、全国買物公園事例調査報告書

²¹ 警察庁「遊歩道・歩行者天国規制年度別推移」1982

²² 商店主へのインタビューより

²³ 旭川平和通買物公園40周年記念事業 HP www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/keizaisomu/40th/ (last view 2012/07/29)

²⁴ 中東氏へのインタビューより

原氏を代表とする商店街有志と石原氏と交流のあった東海大建築学部教授の大矢氏が学識経験者として結成した‘THE MEETING’が開かれ、買物公園のリフレッシュの提言を行う。それをきっかけに、‘リフレッシュ委員会’、‘基本構想’、‘基本計画’など商店街ベースで、買物公園の更新を検討していった。

各検討会について以下＜1＞～＜6＞で要約・考察する。

＜1＞THE MEETING²⁵

（1985年・参加者：オクノ石原氏を中心とする商店街有志、東海大・大矢氏）

訪問者に「まるで〔ゴミ箱通り〕だ」と言われ、「路面がごちゃごちゃ」の景観に強い問題意識をもったことが背景となる。リニューアルに関する最初の意見交換であり、ベースとなる考えが読み取れる。

議論の要点は4つある。

その1：「平和通り」とは何か？についての視点

- ・旭川の顔
- ・日本の都市行政の輝ける一頁をつくった。

その2：12年間での世界の変化 そのミクロ的なポイント及びマクロ的視点

- ・旭川は日本でも有数の小売業過密都市
- ・オイルショック

“**〔買物公園〕**ができた頃は、まだ**「モノ」時代の最後のピーク時**だったために、すてきなことは「モノを買う」こととして、このストリートの名称も「買モノ・コーエン」と名付けられ、それがその頃としては、とてもすてきなイメージだったのです。今にして思えば、なんと**やばった名前**だろう、と感じるのは、上述のように私たちの「価値観」がぐっと変ってしまったからにほかなりません。

‘だから、リニューアルするのは、単に設備だけではなく、考え方こそリニューアルしなければならない第一のことであり、できれば名称も変えて、たとえば**「公園通り」**ともすべきだと思います。’

- ・新しい時代のための新しい「通り」のあり方を
＝サービス＝「コト」売りへ、道北でも最も「都会的」な街並を

その3 再開発のために、具体的に考えておかねばならないポイント

- ・北方の街は、冬のどう快適にすごすかを重点的に考えて開発されねばならない

‘現在のこの「通り」の装置はそうに見ると夏のことしか意識していないようですし、いやプランナーはそもそも北国に住んだことがない方だったので、それもやむをえなかったのでしょうか。’

- ・街の中心部は大人たちの活動の場にふさわしくなければならない

²⁵ THE MEETING, 1985, 東海大学建築学科大矢教授提供資料より

- ・通りを良くすることで、直接沿道の店などの売上げが、上がるわけではない。
 - ・「通り」の付加価値を高めるには、いろいろの設備を置くのではなく、逆に美しく、シンプルであることがポイント。
 - ・「通り」の長さは1 km、全国一の美しい一貫性のあるストリート
- ‘=現状の50m毎に違う空間ではなく、’シンプル’ ‘一本の美しい線’ 統一性、単純性を重視

その4「通り」を再び、日本中に、世界中の誇れるものに

- ・よそから来た人々がうらやむように。

以上のその1～4より、過剰なファニチャーで景観の混乱する既存の買物公園の空間に対して一新したい思いがあり、その整備イメージも

- ・過剰なファニチャー → シンプル、単純性、一貫性
- ・クロソイド曲線 → 直線性
- ・「公園」→「通り」
- ・「モノ」→「コト」
- ・「子供のため」→「大人のため」

と、当初のコンセプトを覆すことを含め、とにかく「シンプル」にしたいという意図が強く浮かび上がる。また、デザイナーとして旭川市在住の大谷氏に信頼感を持っている事がわかる。ただし、原案の上田氏は、第2章で述べた通り、冬季のことを考えて設計しており（ロードヒーティング、ガラスの覆い、平坦な路面など）造成が途中であるから実現されていなかっただけである。ここで、事実とのくい違いが起きている事がわかる。以上の議論を含め、‘人間中心発想の都市空間づくり’として整備イメージについても以下のような旨で、語られている。

コンセプト：緑と共存した「都会的な、白っぽい建物と清潔感あふれる美しい街」

一街路空間

- ・コンクリートやアスファルトより、石だたみやレンガ。赤みがかかったレンガ色がベース水にぬれてもすべらない、段差解消、中央排水
- ・並木通りとする（イチョウ）
- ・“ニューヨークのクリスマスイルミネーション・ツリー”のようにイルミネーションの暖でもてなす
- ・囲われ感を作り出すために門をつくる。門は「パリの凱旋門」のイメージ、20世紀の技術の集大成とする。デザインはコンペで選ぶ。
- ・アーケード空間（沿道の再開発）
- ・ヒューマンスケール
- ・彫刻を親しげに、赤みのある照明

一沿道建築物

・商店（サイン、色、光、音）については自然発生的、競争的、非規制的とし、街路の線のデザインでまとめられている。「美しく目立つ」。

一交通

仲通りにてのクルドサック案、1 条通と 4 条通の立体交差化

一費用・今後の計画

ロードヒーティング、ゲート、沿道の商店の改修費を含まず

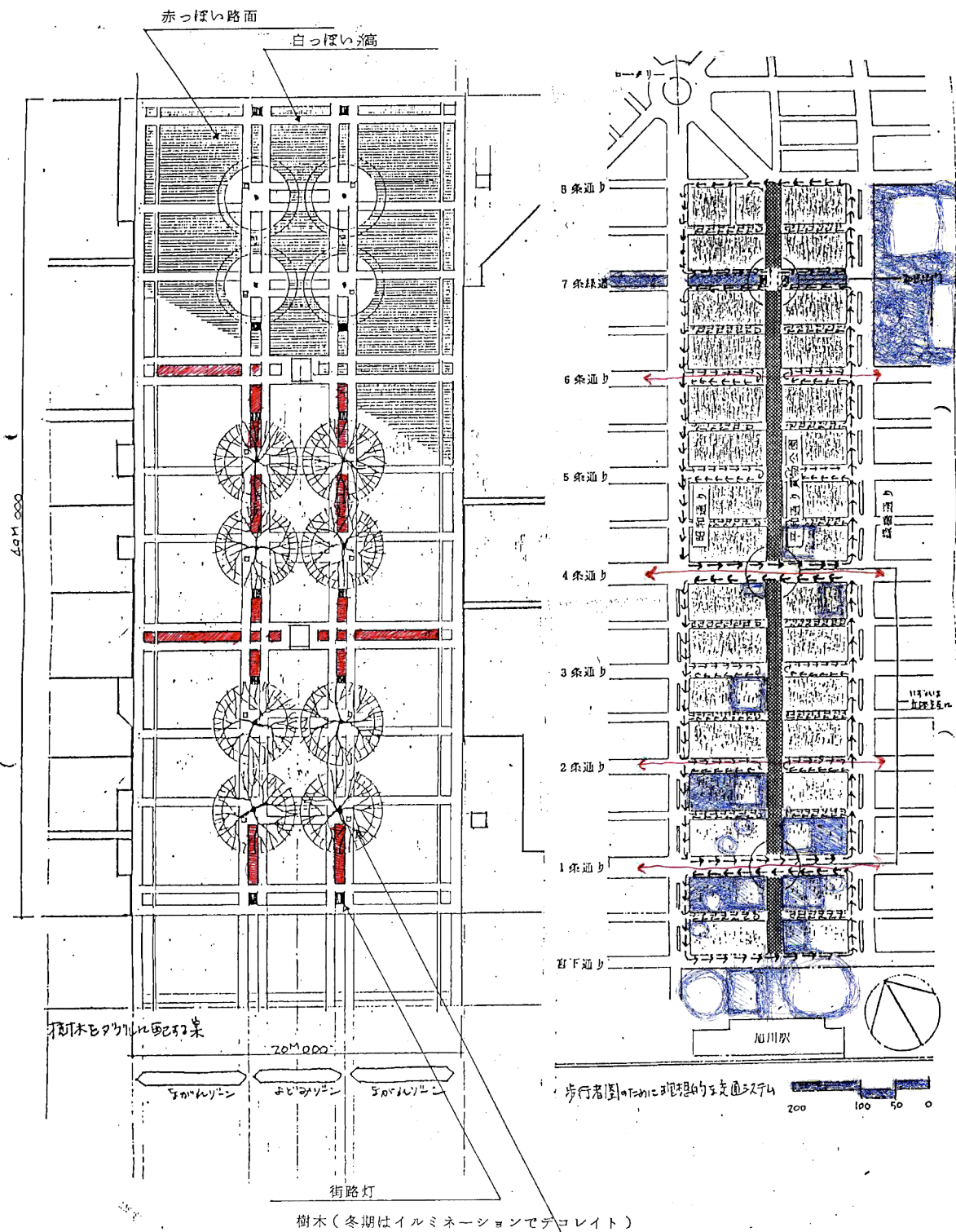
- ・従来の路面と樹木をのぞく設備のために 約 6 億円
- ・並木通りとしての植樹費用 約 4 千万円

■まとめ・考察

以上、特徴として、'人間中心発想'として歩行者空間の拡大を目指し、近辺の交通計画まで言及していること、レンガ色へのこだわりなど、もとの買物公園と共通する部分がある事がわかる。

コンペティションを取り入れることが考えられたことは新しい試みである。

景観イメージは第一回目の議論で一貫していないが、欧米のメインストリートの街路空間を目指していることがわかる。ただしコンセプトとして「白っぽい建物」と掲げるにもかかわらず、沿道商店についてはサイン、色、光、音が非規制的とされており矛盾があり、景観の混乱を沿道建築物でなく街路空間に帰している。



※上図は「樹木」がダブルで配置されています。
(別図ではシングルの並木でしたが、圧倒的意見は、このダブル案でした。)

図3-1 THE MEETING における再整備のイメージ : [左] 直線性を活かしつつ、【よどみゾーン】と【ながれゾーン】のゾーニングがみられる [右] 歩行者圏のための交通システム (参考資料25より抜粋)

＜2＞魅力ある平和通を創造するための基本構想²⁶

（1987 年・ 平和通りフレッシュ委員会・ワーキンググループ：第 1 ～4 班からなる商店街メンバー、石川企画委員会副会長、中山氏 [スペースインユニ]、アドバイザーとして 岡田氏 [旭川市商店街振興組合連合会]、中東氏 [旭川平和通商店街振興組合]）

商店主主体で大変丁寧にリサーチを行い、‘全市的視点に立って’市民意識・商店主の意識把握をした。

リサーチの内容としては、人口動態・産業特性・交通特性から広域的な視点での旭川の位置づけの把握、市民意識のアンケート、歩行調査を行いワークショップ形式で通り・商店の現状や商店主たちのふるまいについて分析を行った。リサーチを基になされた活性化方針では、これまでの議論を活かしつつ

- ・ 北地区の再開発
- ・ せせらぎ通り内導入
- ・ 空き店舗を取り除いた後にミニ公園
- ・ 常盤公園附近に交通機能、市場などの拠点をつくる
- ・ 観光乗りものを共同事業化
- ・ ファミリータイププレストラン
- ・ 街頭にはプランターなど花や小動物
- ・ 市民参加型の商店形態
- ・ 24 時間対応の店
- ・ トイレの対応

といったアイデアがさらにもりこまれた。それらを、以下の事業で達成する目標をたてている。

— 平和通環境整備事業

自然環境、共同ビル化、歩行空間整備、シンボライズ化、クリーンイメージ

— 組合活動改善事業

組織改善、インキュベーターを中心とした組合事業

— 事態開発街区特性化事業

業態開発、共同販促、イベント開発、営業時間延長化

— 緑道整備事業

— 空き店舗対策事

— 交通手段整備

— 駐車場整備

— 周辺環境整備

²⁶平和通りフレッシュ委員会, 魅力ある平和通を創造するための基本構想 1987, 東海大学建築学科大矢教授提供資料より

さらに各事業をたばねるテーマとして

環境整備：川と川にはさまれた身の丈空間の街

商店街活動：競争から共存へ

個店経営：ぬくもり発信ができる店づくり

が設定された。

■まとめ・考察

以上のように参加主体が増え、商店街として共同化・再開発等合意形成が必要になる事項にたいして、自助努力する姿勢を打ち出した議論になっていたといえる。ただし、リフレッシュに向けてこれまでの議論がもとにあるとはいえアイデアの数が膨らんでおり、何が軸か、もしくは優先順位が高いのかわからないものになっている。また、現状に問題意識を強く抱えていたため、店主たちは空間に対し全て否定的な意見ばかりで、持続すべきよいところについて評価できていない。時代に合った新たなアイデアをいれるのはよいが、オリジナルのデザインアイデアにあった良さ・‘買物公園’らしさを評価すべきだったのではないか。

＜3＞都心部街路の整備に関する提言－歩行者圏の確立に向けて－²⁷

（1987年・旭川都心部街路空間整備検討会：石川買物公園企画委員会副会長、太田緑橋ビル商店街振興組合理事長、アサヒビル常務取締役、旭川信用金庫、商工会議所、市商工部・土木部、大矢氏）

1990年までにマスタープランや整備として形を残す目標で、同年に行われた3回の検討会議がまとめられる。以下で要点を整理する。

— 都心部整備の基本的方針

- ・有効な土地利用計画の策定、実施
- ・総合的な交通体系の整備
- ・各ゾーンや通りの性格・機能を明確にした上での建築デザインも含めた、街路の全体的整備

— トータルイメージ：人々の交流、人と自然のふれあい、情報の発信地

— The Meeting よりプラスされたアイデア群

〈街路空間〉

- ・線的な商業集積を緑橋通、昭和通までそれぞれ拡大し面的に、さらにそれらをゾーニング
- ・ポケットパーク
- ・緑橋通の歩道拡幅
- ・低コストロードヒーティングの研究開発

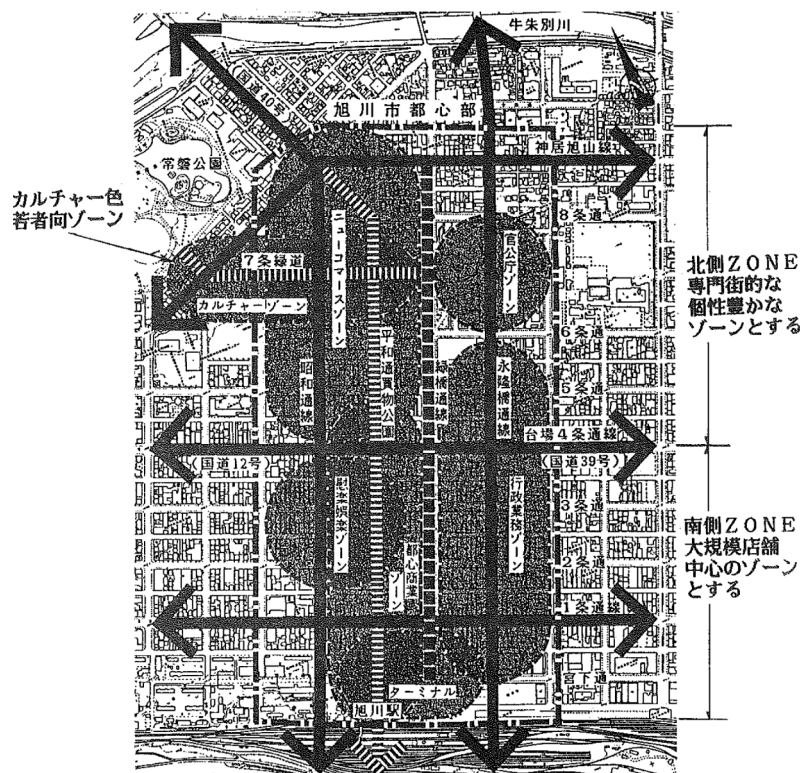


図3-2 ゾーニング案（参考資料27より抜粋）

²⁷ 旭川都心部街路空間整備検討会，都心部街路の整備に関する提言－歩行者圏の確立に向けて－，1987，東海大学建築学科大矢教授提供資料より

〈費用・今後の計画〉

- ・長期計画と莫大な費用が必要になる。
- ・行政と民間・市民の有機的な連携、役割分担が必要

■まとめ・考察

以上より通行空間としての買物公園が議論され、緑橋通の整備に合わせ、電線類地中化・ロードヒーティング・道路網については具体的な案が示された。ちなみに電線類地中化については、1986年から全国的に導入が広まっており、全国の流れにのったものだといえる。

他の THE MEETING のアイデアを引き継ぎつつ、項目が増加し面的なネットワーク構成、景観ガイドライン、循環バスなど広域計画や沿道建築物からの対策が加えられた。交通ネットワークについては市域というより中心市街地の範囲案が出される。

<4>魅力ある平和通を創造するための基本計画 PART1²⁸

(1989年：旭川平和通商店街振興組合、旭川平和通三和商店街振興組合、旭川平和通りフレッシュ委員会)

現状の問題点として

ハード面

- ・4条でのモールの分断、50m間での車の通行
- ・周辺のコミュニティ核や回遊道路網との整合性ある面的対応の遅れ

ソフト面

- ・商業としての経済的基盤減少
- ・ソフト：商店街活動の広がり（事業のマンネリと活動参加者の限定）

として、それらを解決するための基本方針を策定した。

<基本方針>“日本一美しい通り”をつくろう

街路整備についてはシンプルなデザイン、広場というより「通り」としての整備を目指す。石畳・並木を配し、融雪を前提とする。整備手法、自転車問題の解決、‘通り’のインテリアを含めたランドデザインを必要とした。

再開発に関わる土地への執着の問題は不動産管理会社（融資相談、専門家派遣）で対応する。

商店街の店舗内容としては、地域の産品や文化を表現していく「街」、地域住民のコミュニティの場として、あるいは「ハレ」の構造を実現しえていないとして、

1. 個店としての解決方針

- ・市民との交流を深めるための温もりのある店づくり
- ・世界の情勢の紹介や生活情報の発信できる店づくり
- ・市民も参加できる店づくり
- ・24時間生活対応できる便利な店づくり
- ・もの作りの見えるプロセスのわかる店づくり

2. 街区特性としての解決方針

‘北’→観光商業（ホテル、学校、官公庁の存在）オープンモール・クローズモール

‘中’→世界の生活情報のターミナル

‘南’→今の商業核としての特性

として解決をめざした。

²⁸ 旭川平和通商店街振興組合、旭川平和通三和商店街振興組合、旭川平和通りフレッシュ委員会、魅力ある平和通を創造するための基本計画 PART1, 1989, 東海大学建築学科大矢教授提供資料より

■まとめ・考察

活動が大きくなり、1989年に入ってリフレッシュ委員会が組織された。58頁に構成員を示す。

リフレッシュ委員会で話われた内容は、それまでの議論よりも、重点をおくポイントがはっきりしている。特に商店街、沿道建築物、路面整備の方向性に関して具体的になった。主体として行政も本格的に入ってきた。特徴として組織固め、七・八条側の開発について重点をおいてあることがある。

特に、商店街活動活性化についてはもともと「平和通、三和両商店振興組合」の設立がアーケード設置のためのアーケード連絡協議会を出発点としているため、そこには組合活動の明確な目標はなく単に補助金の受け皿としての形式的組織であったため商店街活動が停滞しているとして、活動内容を改善し、インキュベーションシステムなど中小小売業の支援体制を強化都市の経済的基盤創造に貢献するようにと定めた。

一企画委員会構成員一

[全体委員会]

委員長：嶋津平和通商店街振興組合理事長、

副委員長：川村三和商店街振興組合理事長

山本平和通買物公園企画委員会委員長、

中山政徳事務局長

・平和通（宮下、1条～6条）代表者

・三和 代表者

・委員会書記団

・行政

市役所：商工振興課長、道路管理課長、審議室主幹）

上川支庁：商工労働課長）

開発建設部：企画課長）

・商工会議所

[専門委員会]

委員長：石川平和通商店街振興組合専務理事、

副委員長：中原三和商店街振興組合常務理事、大矢氏、

中東事務局次長

・ワーキンググループ 8人

[学識経験者] 大矢氏

[専門コーディネーター] 中山スペースインユニ代表

[アドバイザー]

岡田旭川市商店街振興組合連合会 事務局長

[第一委員会：環境整備事業委員会]

委員長：嶋津氏、副委員長：川村氏、山本氏、中山氏

・平和通の大型店含む代表者

・三和代表者

・青和会（＝平和通商店街青年部）

・三青会（＝三和商店街）の参加なし

行政

・市役所：審議室 商工振興課 道路管理課

都市計画課 都市開発課 消防警防課 企画課 経営指

導課 文化振興課

・上川支庁：商工労働課商工振興係長 振興課主査

建築指導課建築課長

・開発建設部：企画課長

・商工会議所：業務課長 経営相談課長

[第二委員会：商店街活動事業委員会]

委員長：石川治見、

副委員長：田村三和商店街振興組合副理事長書

・平和通／三和の代表

・青和会

行政

・市役所： 審議室 商工振興課 道路管理課

都市開発課 観光課 経営指導課

・上川支庁：商工労働課商工振興係長

・商工会議所：経営相談課長 業務課長

[第三委員会：個店活性化事業委員会]

委員長：山本氏、副委員長：鈴木三和振興組合副理事長

・平和通/三和の代表者

・青和会

行政

・市役所：審議室 商工振興課 道路管理課

都市開発課 経営指導課

・上川支庁：商工労働課商工振興係長

・会議所 経営相談課長 業務課長

<5>魅力ある平和通を創造するための基本計画 PART II ²⁹

(1990 年：旭川平和通りフレッシュ委員会、旭川平和通商店街振興組合、旭川平和通三和商店街振興組合)

商店主に対して行ったアンケート、市へのヒアリング、他の都市の事例の参照・視察を基にした計画である。その後、むけて中心市街地活性化推進協議会の設立を決定した。

本基本計画の報告書から読み取れる環境整備方針、商店街の状況、市のスタンスを以下にまとめる。

一環境整備方針

これまでと比した大きな変化として、曲線型の案が作成されたことがある。さらに、各地の新規コミュニティ道路計画を多く参照していることから自転車・車の走行の可能性を意識していたことがうかがえる。

整備イメージとして‘北欧’というフレーズが用いられるようになるが、同時に地場産業振興や横丁との連携にも触れており、旭川らしさを活かす面もプランに表れた。

一商店街の状況

アンケートの結果から、以下のような商店主の当時の意向の傾向が明らかになった。

- ・商店主が北への集客核、共同駐車場、ロードヒーティングの順番に重要視
- ・北街区においては部分的には‘車両通行をみとめるべき’との意向が強く、南と北で車両規制に対する気持ちに差
- ・空間デザインについては、方針を決めて統一性をだすことで意見が一致し、消雪装置、街路灯、樹木の順に施設整備への要望がつよい。
- ・事業者がまちづくりの動きに無関心、流雪溝の整備も半分以上が「聞いたこともない」
- ・改装については「状況によって」「リフレッシュをみて」と考えている人が多い

整備だけでなく買物公園の歩行者専用化に関しても南北の気持ちのずれ、自主的な改装への消極性、街への無関心が表れている。

そこで基本計画では“個別商店街や個別開発事業が周辺とのイメージの連関、機能的連関、心情として連帯感づくりの配慮なくして進められると旭川イメージの劣化、市民にとっても行動の利便性喪失・立市方針への市民意識の結集が困難になるだろう”と商店街の合意形成を強調している。

また、空き店舗問題に対してインキュベーションによる、乱開発による‘市民共有’の買物公園を食いつぶすような開発を防ぐことに力を入れたとした。

一市のスタンス

商店街が市へ行ったヒアリングの結果から、リフレッシュ計画に対する市（坂東市政下）のスタンスを読み取る。

坂東市政では50万人都市を見込み、マスタープランを「躍動都市」として4大構想（スノートピア、アメニティ、空港核、ウッドピア）プロジェクトを掲げていた。具体的には頭脳立地構想、空港グレードアップ・新路線、JR跡地開発、高速自動車道路開通と関連アクセス整備に取り組んでいた。街なかに関する事業は駅南のJR跡地開発であ

²⁹ 旭川平和通商店街振興組合、旭川平和通三和商店街振興組合、旭川平和通りフレッシュ委員会、魅力ある平和通を創造するための基本計画 PART II, 1990, 東海大学建築学科大矢教授提供資料より

る。また、駅南の道・営林局の跡地活用のための施設整備などが進められ、カラー舗装整備で手を尽くした買物公園については市として構想がなかったようである。景観整備や商業近代化実施計画に関連しても全市的なものはないとしている。ただし、交通については新交通システムとしてリニアモーターカーの都心導入を考えていたようだ。

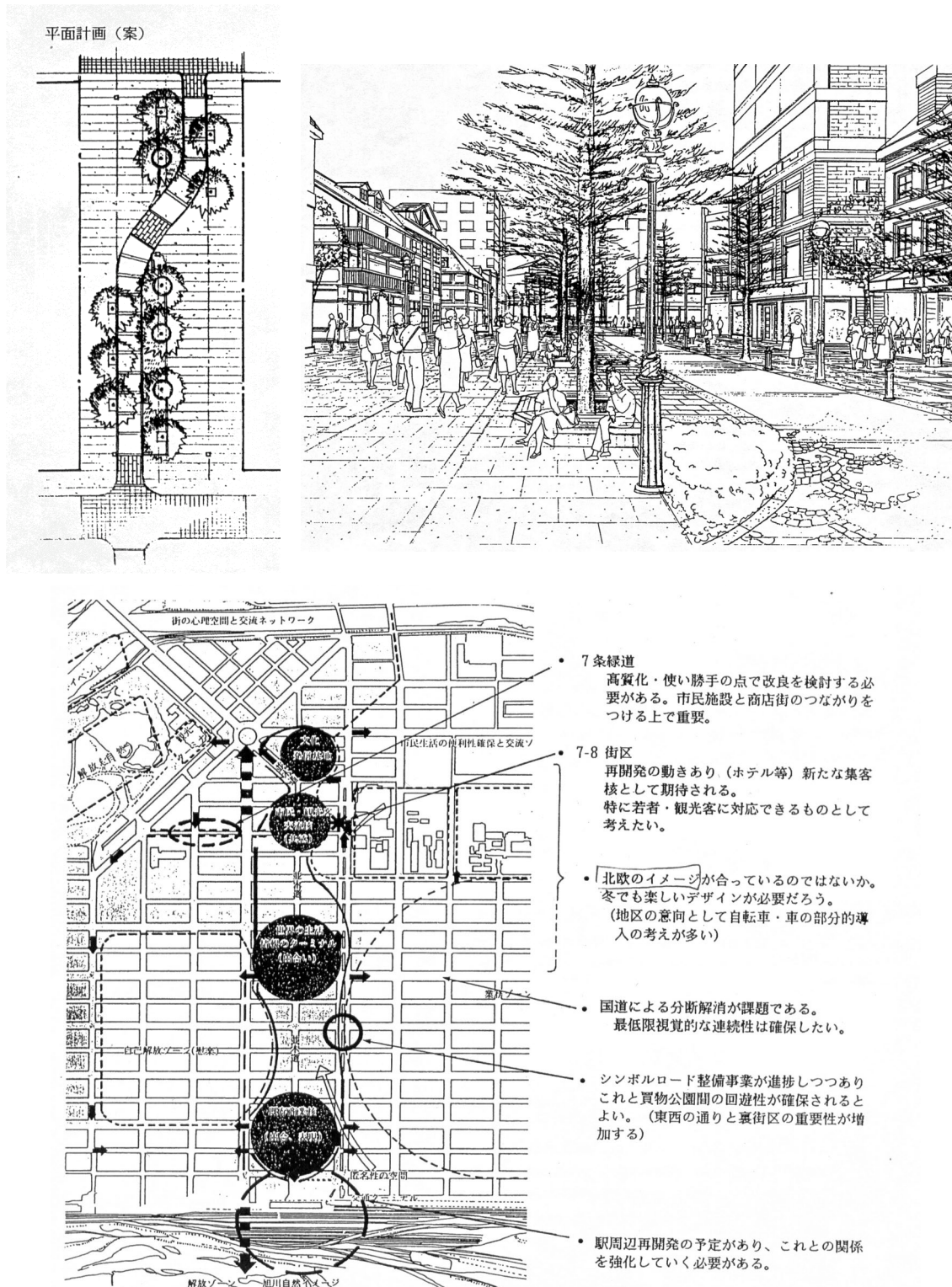


図3-4,5,6 順に計画案（平面）、計画案（パース）、ゾーニング案（参考資料29より抜粋）

<6>旭川平和通商店街近代化促進事業構想策定報告書³⁰（地域中小商業活性化事業）

（1991 年 旭川平和通商店街振興組合）

商店街活動活性化に関する事業の実施に向けて策定された報告書である。まず、策定に用いられた沿道商店へのリサーチの結果、車での来街しやすい状況をつくる、イベント振興、南北格差の是正に興味があり、施設開発、街並美化、まちづくり会社にはそれほど関心がないことがわかった。傾向として街全体を底上げすることよりも、個々の商店の売上げに直結することに関心があることがうかがえる。そこで一体感を創出する事が緊急要件とし橋頭堡が必要としている。

ーその他沿道商店の意識・状況

- ・駐車場利用： 1400 台分の不足、大型駐車場が満車にならないと他の駐車場に客が入らない（大型店の駐車場は買物公園沿いよりも南西側に多い）、4 条以北では業務目的の車がみられる
- ・搬入搬出：平均 1 ～ 3 回であり南に多い、午前中 56%、日中 27.2%
- ・交通：従業者について、自家用車よりバス利用者が多い。
- ・建築物利用：店舗のみ 65.2%、住居共 34.1%と職住分離が進んでいる。
所有形態としては 47.9%が自己所有であり北地区では所有率が低い。
- ・店舗収入：店舗のみの収入に依存しているのは全体の 44.3%であり営業歴の長い中央でその率は少ない。
採算がとれないと感じているのは全体の 33.3%である。
- ・店舗内容：買物公園全体の傾向としては買回型や固定客型の店が多く、立地環境の特性を表現していく立地の必然性ある業種は少ない。北では日常生活用品が多い。サービス強化方向に関する意識は、“関連する商品を総合的に取り扱っていく”が多く、自店の業種にこだわった量的拡大志向である。
- ・店舗更新意欲：あまり目指されていない。南のほうが改築意欲高い。
- ・課題と要望：南では競合店の増加、北では店の前を人が通らなくなったことが挙げられた。全体として店舗

としては専門店と設備としてはベンチが拡充されることへの要望が高かった。

周辺整備基本方針としては

“「北のくらし・風土が感じられる街並」が「メディアとしての平和通」のアイデンティティを実現する”
基本方針

- 1 ゆるやかで段階的なデザインルール
- 2 現状の街並から「優れたデザインコード抽出」
- 3 個店の個性と通りの連続性を程よくバランス

³⁰ 旭川平和通商店街振興組合, 旭川平和通商店街近代化促進事業構想策定報告書, 1991, 東海大学建築学科大矢教授提供資料より

とまとめられたが、そのために必要な商店街活動活性化について事例調査が丁寧に行われた。駐車場共同利用（案内システム等も含む）、カードスタンプ事業開発（マップ、一店一品運動含む）、地価に還元しない複合商業施設について、振興組合の運営見直しから自主財源をつくり活動をつなげていくとした

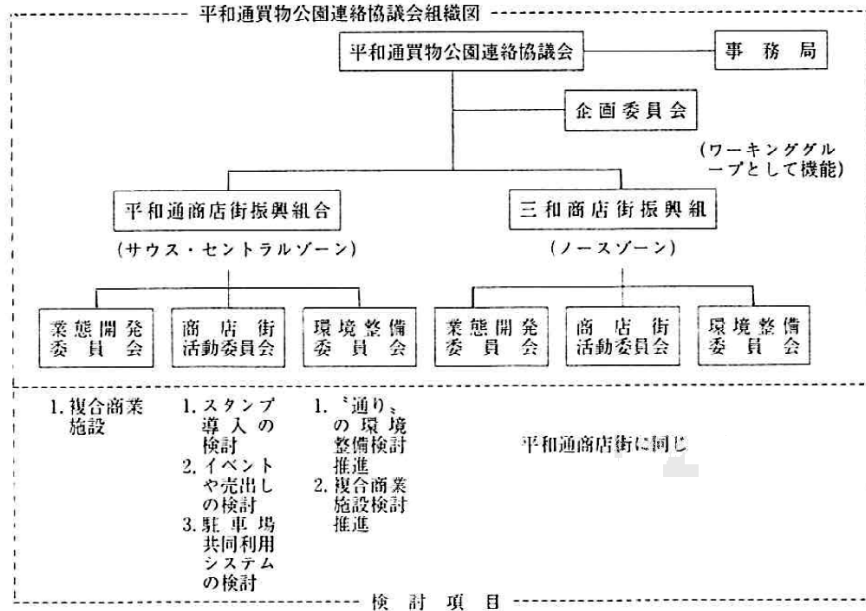


図 3-7 平和通買物公園連絡協議会組織図（参考資料 30 より抜粋）

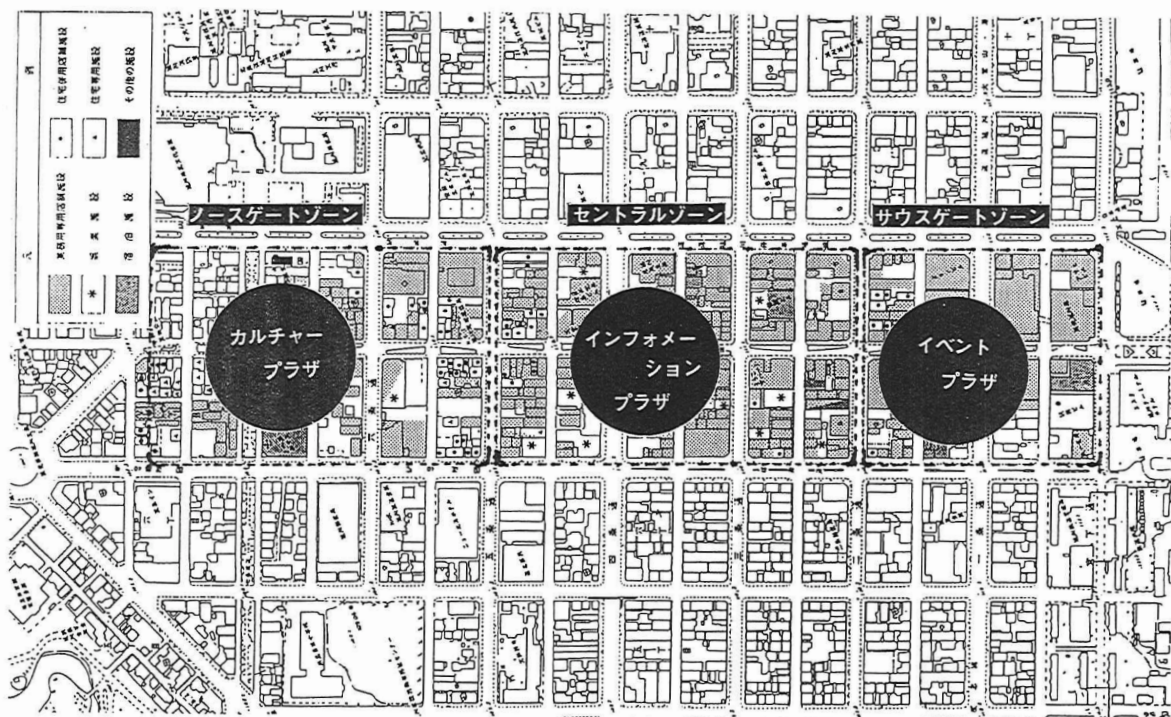
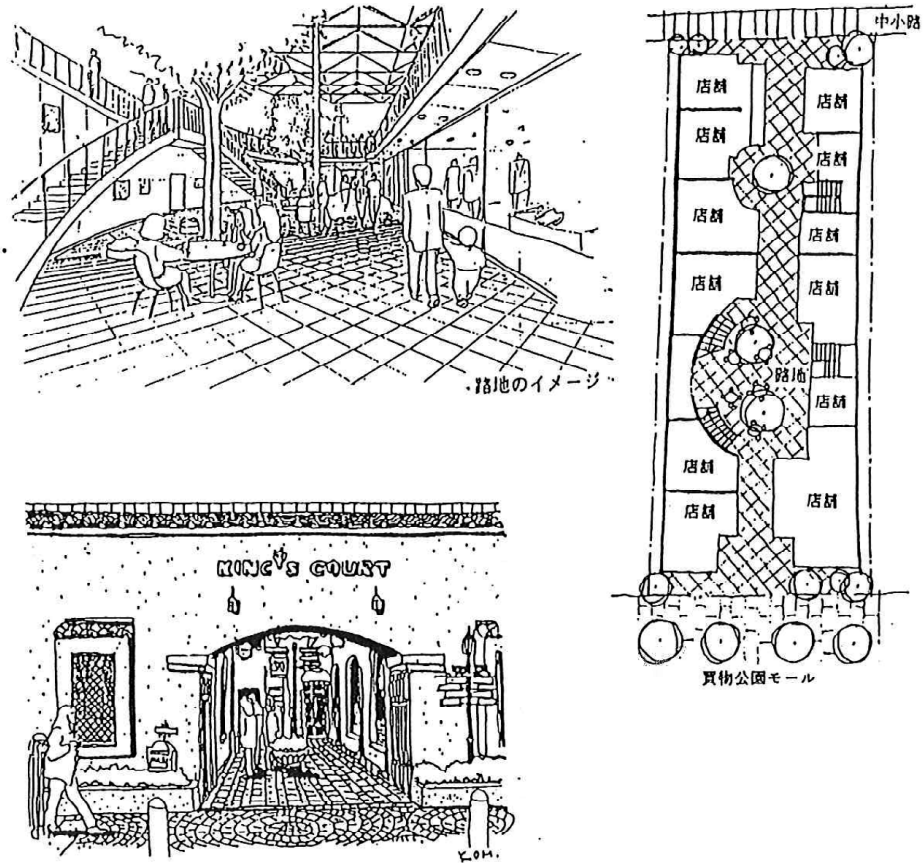


図 3-8 周辺整備ゾーニング案（参考資料 30 より抜粋）：南【イベントプラザ】は現状の店舗内容の方向性を維持、北【カルチャープラザ】では緑道付近の細街路の魅力向上、集客核、街並美観形成を目指す。特に「食文化核」として地場のものを活かし、マーケット・料理教室開催、中央【インフォメーションプラザ】では市域の東西軸である 4 条通りの存在から南北への集客核、歩車の転換点とする。



・中庭を設けたキングコート (神戸・北野)
店舗の前面の小さな中庭が街にうるおいをもたらしている。

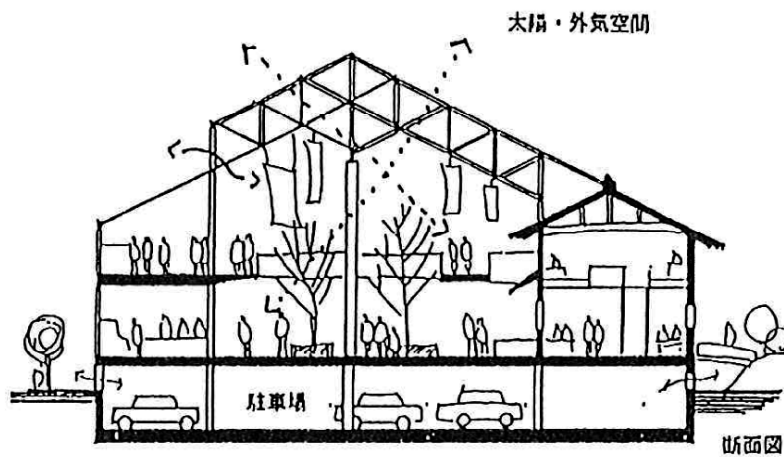


図 3-9~11 [上から 3 枚] 買物公園沿いの商店群の開発イメージ。中庭と路地空間を創出。空き店舗所有者や路地面店との協力が必要となる。

図 3-12 [下] マーケット等施設の整備イメージ。北国の気候に合った構造、地下に駐車場設置。(いずれも参考資料 30 より抜粋)

<7>まとめ

<1>～<6>にて、商店街が中心となった買物公園リフレッシュの動きについて記した。特徴として、

- ・ゾーニングや交通について、中心市街地スケールで再構築し、歩行者圏の拡大を試みた。
- ・街路景観の混乱解消をきっかけとし、既存の空間を一新しようとした。
- ・商店の意欲の南北格差、商店街の連帯体制が育っていないことに危機感を抱き、改善しようとした。
- ・インキュベーション・デザインコンペなど新しい手法、電線地中化など全国的に促進された手法を挙げた。
- ・路面整備等の周辺整備計画を具体化することで商店の意欲を誘発し、沿道建築物の再開発へつなげようとした。
- ・商店街の有志の主導で計画が進んだ

といえる。

これらのリフレッシュの過程では、アンケートだけでなく、「青空シンポジウム」や「青空討論会」、パネル展にて議論を市民に展開していた。このことは‘**市民参画**’を推進主体が重視していたことを裏付ける。

④活性化協議会による検討期（1992～98 年頃）

<1>活性化協議会検討内容

1990 年代に入り市も参加した活性化協議会が組織され、実施スケジュールを固め、リフレッシュの実現に近づく。『旭川平和通買物公園活性化基本計画報告書』（1991 年 旭川平和通買物公園活性化協議会）³¹を参照し、これまでの商店街中心の議論で積み重ねたアイデアが発展・もしくは見送られたかを把握する。基本方針とハード整備の基本コンセプトは以下の通りである。

—基本方針—

- ・世界に誇れる美しい通り
- ・市民に愛され親しまれる通り
- ・豊かな北の暮らしが感じれる通り

—ハード整備の基本コンセプト—

- ・北国の自然が感じられるみちづくり
- ・市民が参加し、成長するデザイン
- ・北方文化圏の拠点都市の顔づくり
- ・冬でも快適な買物環境づくり
- ・人に優しい歩行環境づくり

方針に合わせ、街路空間、沿道建築物、交通、資金供給について検討がなされた。

—街路空間

72 年の整備について高度経済成長期にもかかわらずアメニティを重視した先見性として評価するが、デザインの質に関しては陳腐さを感じるものになっているのに加え、空間の更新がオイルショックのため中断をよぎなくされ、南北格差が生まれたとしている。

そこで、72 年のシークエンス景観を重視した設計から、通りの全体を見渡せるようなものにコンセプトを変え、さらに囲繞感（沿道建築物高さ／幅員）を重視した。（※ただし、蛇行案はこの時点で残っている。）舗装には地盤の凍結によって痛みが激しいため、味わい深く老いる素材として本石とグラニットタイルを用いる。自然エネルギーを用いた融消雪を用いるとともに一部の雪の旭川らしい冬の通り環境を演出する。

そのようなメインストリートの改変に合わせ沿道のパサージュの整備を行う。仮設物・イベントのデザインについては市民参加を積極的に行い、固定的施設は抑える。

●断面構成の概念図

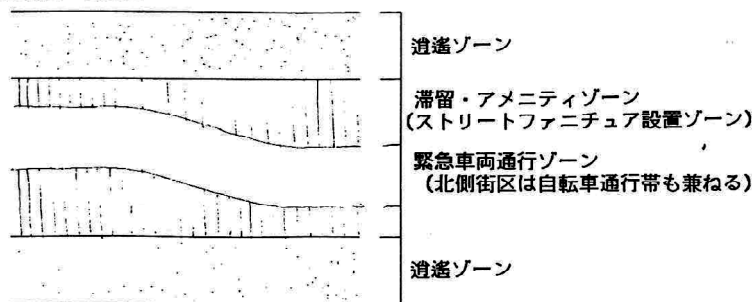


図 3-13 基本計画（1991 年）の街路概念図、基本計画より抜粋

³¹旭川平和通買物公園活性化協議会，旭川平和通買物公園活性化基本計画報告書，1991，東海大学建築学科大矢教授提供資料より

ー沿道建築物

店のデザインについては個性重視、特に色・高さ等のコードなしとする。店頭陳列のせりだしに対しては対策を行う。商店街 CI 計画としてネーミング、アプリケーションデザインを行う。北欧風、もしくは姉妹都市（ブルーミントン市）のデザインモチーフを活用する。

ー交通

仲通りの交通の大部分は買物公園周辺に起終点をもつ交通で純粋な通過交通は少ない。一部では別の道に迂回動線通過の可能性があるが交通量が観測された。また、買物公園の自動車交通の伸びなく、業務・通勤の自動車交通で通過交通ふえると予測。

そこで、歩行者圏の拡大について時間規制困難、クルドサック案は現状の幅員では無理とする。再開発の気運が高まるのを待つとした。さらにアンダーパスについては、技術的に却下されている。

つまり、この時点で、将来の面的な歩行者圏拡大の可能性についてはクルドサック案にしばられた。実現性の高い歩行者の多い宮下～2 条通での連絡通路と幹線道路のイメージハンプがある。駐車需要を減らす公共交通については‘マストラの強化’とあるがルート網の具体的な話はない。ただしバスについて

- ・1 条へのバス停の移設
- ・循環買物シャトルバス
- ・米チャタヌーガを例とした買物公園内の電気バス走行

他には自転車に関して、

- ・放置自転車撤去
 - ・南については自転車乗り入れ禁止、北については自転車通行帯を設ける
- という案が出された。

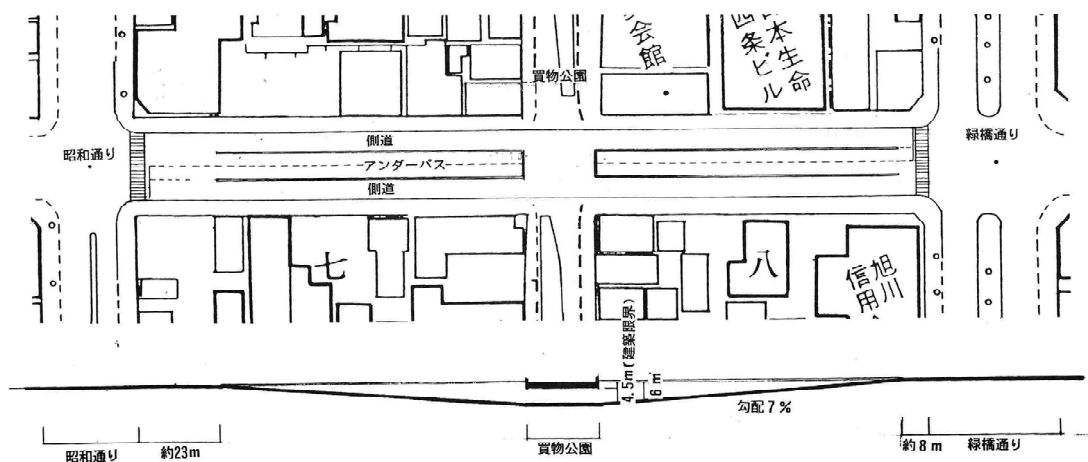


図 3-14 基本計画（1991 年）のアンダーパス検討図、基本計画より抜粋

●参考 — 仲通りの車両動線処理の選択案

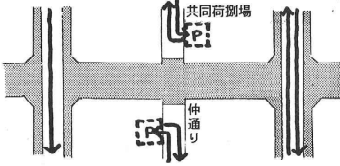
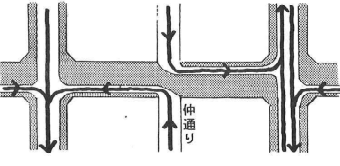
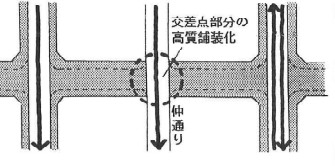
	A案 — クルドリック型	B案 — U字回路型	C案 — 現況改善型
●選択案の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 買物公園との交差点の手前に共同駐車場を兼ねた共同荷捌場を設け、サービス車両はそこでUターンさせることにより、買物公園の分断を避ける。 	<ul style="list-style-type: none"> 千鳥のU字回路型とすることにより、本通り間については、買物公園の中央部分で歩行者専用空間の連続性を確保する。 サービス車両の通行時間帯制限を併用することにより買物環境の安全性・快適性を高める。 	<ul style="list-style-type: none"> 従来通りの一方通行とし、買物公園の横断を認めるものとするが、交差点部分は買物公園内と同等の高質舗装とすることにより、歩行者空間の視覚的な連続性を確保し、同時にイメージアップとして車両の低速度制限の徹底を図る。 
歩行者空間の アメニティ	<ul style="list-style-type: none"> 本通り間は、車両交通が一切入らないため、歩行者空間の連続性とアメニティが最も高く保たれる。 ストリートファニチュアの配置の自由度も高くなる。 (◎)	<ul style="list-style-type: none"> 本通り間の中央部分について、連続した歩行者専用ゾーンが確保される。 また、U字回路型の道路パターンであるため、一般の通過交通は抑止できる。サービス業務車両についてもサービス時間帯を限定することにより、買物時における歩行者専用道路化が実現できる。 (○)	<ul style="list-style-type: none"> 本通り間の路面舗装の一体化により、モールの視覚的連続性は一応確保できるが、車による歩行者動線の分断は従来通り生じる。 (△)
荷捌条件	<ul style="list-style-type: none"> 共同荷捌場からは、カートによって買物公園に面する各店舗に運搬することになる。 (○)	<ul style="list-style-type: none"> 買物公園内も、サービス車両が各店舗の前に直付けできるため、最も便利。 但し荷捌等の車両サービス時間帯の限定が必要。 (◎)	<ul style="list-style-type: none"> 現在と同様、仲通り内に一時停車し、そこからカートで各店舗に運搬する。 業務車両の駐車による交通渋滞、錯綜が生じ、仲通りの歩行者環境も損なわれる。 (△)
難易度・実現 性	<ul style="list-style-type: none"> 共同荷捌場（車両の回転スペースを兼ねる）の整備のため、昭和通り～買物公園及び緑橋通り～買物公園間の街区再開発や平面駐車場の立体利用化を促進する必要がある。 (△)	<ul style="list-style-type: none"> 時間限定、車種限定を付けるにしろ、買物公園内への車の乗り入れを認めることになるため、道路の横断構成の見直しと、関係行政機関や地元商店街との充分な協議と合意形成が必要。 サービス車両通行帯は緊急車両通行帯や場合によっては自転車通行帯として位置づけることができる。 (○)	<ul style="list-style-type: none"> 買物公園と仲通りの交差点部分の高質舗装化という、簡易な改良事業で対応可能。 (◎)

表 3-2 基本計画（1991 年）の仲通り交通処理検討図、基本計画より抜粋

一実施の資金供給

建設省商業地域振興総合整備事業と通産省所轄事業、市が助成制度を新設し、その3つの役割分断を行う。

■まとめ・考察

以上から、活性化協議会の議論により買物公園の更新案（具体的には参考資料1に図を抜粋）が収束・具体化された。街路空間については直線性を活かす方向に向かいつつ、3パターンのゾーニング、第一期の蛇行パターンを残存させ、シンプルに洗練されるとともに、買物公園のアイデンティティでもあるシークエンスにも配慮したデザインとなっている。また、既存の良い建築物例の参照と新たに景観ガイドラインの素案の作成など、既存の空間と新しい案の融合をうまく試みた案になっている。

交通については、抜本的に手はいれないものの、市域全体の道路網の歩行者専用空間という視点で議論がなされた。新しいバスの形やクルドサック案・立体交差案の可能性について提示がなされ、議論の成熟がみられる。

この活性化協議会による基本計画に基づき舗装の仮設展示が二十周年記念行事（1992年）に合わせ、市民に公開されている。

＜2＞平和通買物公園周辺地区景観ガイドプラン（1995 年）

1993 年に入ると、まちづくりデザイン推進協議会が発足し、1995 年ガイドライン完成する。本項では『平通買物公園周辺地区景観ガイドライン—にぎわい都心の景観形成へ向けて—』（1998 年 旭川市都市景観課）より、ガイドラインで策定された内容をまとめる。

—基本方向

1. “現状の雑然とした景観を改めるため”、“石・レンガ・タイルなどによる段差の無い表情豊かな路面、限定された樹種で連続的に植栽された量感あふれる街路樹、歩行者のスケールに合わせた柔らかな光質の街路灯”で歩行の楽しさを支える。
2. ストリートファニチャーに関しては“数や位置を十分に考慮して”唐突におかれたものや“違法に置かれた屋外広告物”、“放置自転車”を景観阻害要素として取り除く。
3. 電線類地中化を積極的に推進
4. ロードヒーティングによる消雪、流雪・融雪柵で除雪をこまめに行う。
5. 公共施設、交通拠点の再整備と同時に都心型共同住宅を考慮する。

—まちづくり協定

関係者（平和通／三和商店街振興組合、協定区域内関係地権者）のまちづくりに対する意思統一を図る。基本方針として活性化協議会で挙げた景観ガイドライン案と同じ規定を挙げている。（参考資料 1 参照）

—基本テーマ

- ・‘人間都市’旭川市の顔であり、旭川市民のシンボルである買物公園を世界に誇れる美しい通りとするとともに、常に市民に愛され、親しまれる通りとする。
- ・北の風土に根ざした「北の暮らし」が感じられる街並みを生み出す。
- ・24 時間人の温もりが感じられ、商店街と市民の交流を生み出す、人間味溢れるまちづくりを行う。

—運営組織

関係者（上記）が「まちづくり委員会」を構成し、委員会はまちづくり協定の決定／変更、**関係者の建築行為等に関する事前協議**及び公共団体等（市・道）と調整する。また、商店街関係者が行う歩道・広場・施設の維持管理を所轄する。

建築行為等の届出及び事前協議について、

1. 建物の新築・増改築
 - ・建物用途
 - ・形態（壁面後退、高さ、外壁デザイン・材質・色、看板・広告物・日よけ）
2. 建物の改修・改装
3. 道路及び敷地内歩道の取り壊し

に該当するものは協定適用区域において工事計画概要をまちづくり委員会に事前届出・協議するものとする。その後の実施計画作成についてさらに行政への確認・許可申請が必要となる。

<細則>

・建物用途

風俗営業施設等の本通りの風紀を乱す施設の新設は禁止、
建物の一階部分は原則として商業施設とする。

・形態

ア) 壁面後退

来訪者のための滞留スペースを極力確保、特に道路交
差部において街角広場を壁面後退により確保するよう
努めるとともに、規模の多い共同店舗において建物の
入口回り等に小広場を設けるよう努める。

全面道路との連続性を保った仕上げ、5 階以上の集合
住宅は住宅部分を店舗部分より 3m 後退させる。

イ) 建物の共同化

細分化した敷地、間口の狭小な建物については敷地・
及び建物の高度化・効率化を図り、良好な街並みの形
成を考慮して建物の共同化に努める。

ウ) 屋根

エ) 外壁のデザイン・材質・色

原則として各個店の個性を活かしたファサードとする。
どぎついデザインや外壁の基本色として原色使用は避
ける。

オ) 建物の開口部

1 階壁面は多様で個性的なデザインを基本とする。小
売店舗は極力開口部を多くとるとともに、閉店後もウ
ィンドウショッピング等ができるよう、シースルーシ
ャッターや夜間照明を努める。

2 階以上の開口部については小割窓を基本とする。

カ) 看板・広告物

・突出広告：原則として 1 建物 1 個、面積 5 m² 以下。
壁面からの出幅は 1 m 以下、地上からの高さは 3 m 以

上とする。

形態意匠については、極力個性ある飾り看板とする。

5 条通以北は統一デザインのブラケットにピクトグラ
ムを主とした個性的な飾り看板を設置。

・壁面利用広告：壁面からはみ出さず窓面は覆わない。

1 壁面に 2 個まで。

・屋上利用広告：極力避ける。

・店頭スタンド型サイン／置き看板：設置場所は敷地
内とし、道路上の設置は行わない。

キ) 日よけテント等

街並みと調和の取れた色彩、デザインとし、広告物を
入れないもので地上からの高さは 2.5m 以上、出幅は
1.5m 以内とする。

ク) 緑化

建物の壁面やバルコニー、あるいは壁面スペース等を
北国らしい草花で緑化修景するように努める。

ケ) その他

5 条通以北については、商店街のシンボルマーク、テ
ーマカラーを使用したナンバーを店舗壁面に設置。











図 3-16～23 景観整備イメージスケッチ [70-74 頁] 32

景観ガイドラインでは、壁面後退、設置物の設置数・箇所について細かく規定しているが、スカイライン・意匠・色彩について、買物公園全体の基本テーマの「北の暮らし」が感じられるようにするためのデザインコードがあいまいなまま、個店の「個性を活かす」としており、この部分で景観が乱雑になることを許す可能性が懸念される。

商店街のメンバーが委員会の任期を1年で交代していくことも考慮すると、委員の裁量次第でデザインの許容範囲がぶれ、骨抜きになる可能性が高い。さらに当時、既存の「街並み」が乱雑になっていたであろうから、「街並みと調和の取れた」ものかどうかの判断は甘いものになったのではなかろうか。

加えて、ガイドラインの適用範囲は買物公園沿いのみになっているが、交通の面では面的な歩行者圏を目指すことより、デザインの面ではさらに買物公園と仲通り沿いなどの商店街をつなげる工夫がみられるとよいと考える。

当時は景観法制定前で拘束力が弱かったと考えられるが、これから再制定を試みてもよいのではないかな。

＜3＞実施設計³³（1998 年）

実施設計検討では路面を灰・錆御影石による舗装と決定した。検討段階では結果的に完成した灰御影石メインの空間案だけではなく、錆御影石を多用し、暖かみを出すといった案もある。植栽・色彩・冬の景観のチェックが入念に行われるとともに、彫刻やシンボルモニュメントの配置計画がなされた。実現していないが、霧の噴水設置や、シックなシンボルマークの検討もなされている。

ただし、活性化協議会基本計画で提示されたデザインと比較して、3ゾーンの舗装パターンの違いや蛇行部（滞留ゾーン）の設定がなくなったかなり簡素化されたデザインとなっている。

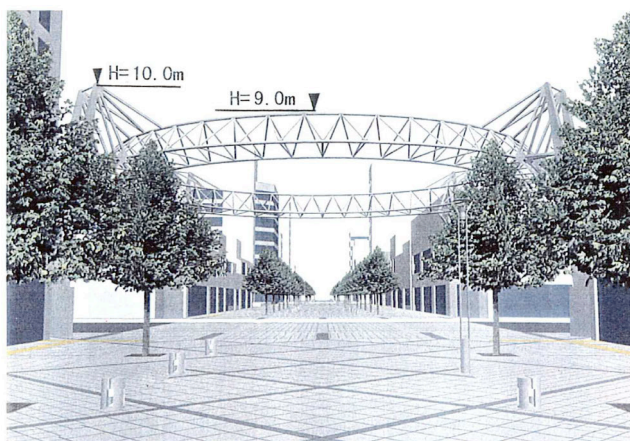


図 3-24 街路整備案 [上]、図 3-25 シンボルモニュメント案 [左下]、図 3-26 シンボルマーク案 [右下]（参考資料 3 3 より抜粋）

³³ 旭川市役所，平成 9 年度平和通買物公園実施設計，1998，東海大学建築学科大矢教授提供資料より

＜4＞施設デザイン検討³⁴（2000 年）

路面の実施設設計跡、施設デザインの検討が行われた。フットライト等に加え、シンボルゲート等の買物公園のシンボルモニュメント（完成時には設置されていない。）について検討されている。

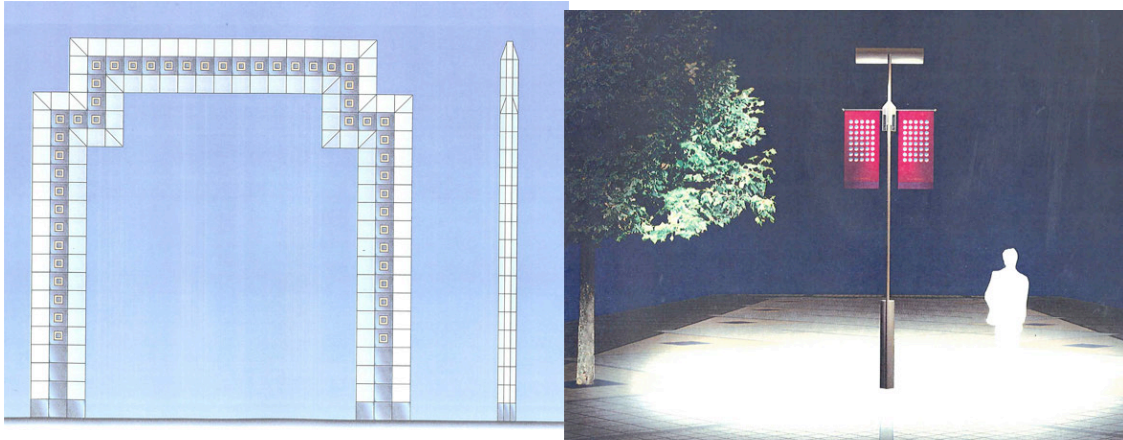


図 3-27 シンボルゲート案 ,図 3-28 照明イメージ（参考資料 3 4 より抜粋）

＜5＞まとめ

＜1＞～＜4＞にて、本格的にリフレッシュ案が実施へ向けて具体化する過程を記した。

活性化協議会基本計画では、新旧を調和させた案、交通体系への言及がみられそれまでの議論の集大成として成熟したハード整備案になっており、市民へ提案する場も設けている。しかし実施設計に向かうにつれ、基本計画の目指していたものを大きくそぎ落とし、大幅に簡素化したデザインになっている。そこで街路と沿道建築物を合わせた買物公園の景観は、沿道建築物のボリュームや意匠に影響を受ける部分が大きくなった。しかしながら、沿道建築物に関わる景観ガイドラインについてかなりゆるい、そして「北のくらし」というテーマ実現に向けての手法が不明確なものとなっていることから、沿道建築物による景観の混乱が懸念されるものとなった。

³⁴ 旭川市役所，平和通（買物公園）整備計画 施設デザイン検討資料，2000，東海大学建築学科大矢教授提供資料より

⑤リニューアル着工・市民フォーラム（1998～04 年頃）

1997 年に街路事業の認可を受け、1998 年、8 条通からの路面整備・街並整備を行う。

しかしながら、8 条通の路面が完成すると、予想していた空間と異なり「冷たい、寂しい、緑が少ない」、「元の道路に戻そうとしているのか」、「樹木・彫刻やシンボルの手の噴水はどこにいつてしまうのか」等、商店主や市民から反対意見が寄せられる³⁵。これは、**メディアで公開されていた活性化協議会による基本計画デザインから実施設計デザインへの大きな変更、また、その変更の意思決定過程について公にされていないことが大きな要因**であろう。変更は再整備が商業振興の効果が印象づけられず国の補助が下りなかったという分析がされている³⁶。反響は広がり、再整備のデザインや関係者の進め方（大きくデザインを変更するにも関わらず、第一期造成時の設計者・関係者との調整がなかったこと）・情報公開のあり方に対して、新聞・市議会等でも批判が相次いだ³⁷。

反対意見を受けて、2001 年には市民フォーラム開催・市民・商店主の動きとしてマップ作成による計画改善への提案等、多くの意見がよせられた³⁸が、実際に修正・対応されたのはシンボリックな彫刻を残す事・街路樹を樹冠の大きいものに代えることのみであった³⁹。

これらの動きと同時並行に突出物件撤去・中心市街地等商店街リノベーション事業（経済産業省）を利用した平和通買物公園ファサード整備事業にて、景観ガイドラインのコンセプトに基づいた個店のファサード（店舗前面）の改修を行う（対象地区 6 条通～3 条通、対象件数 33 店舗）他、まちづくり会社を設立する。

商店街として、この時期は歩行者専用空間の再整備の反対の中でも、着々と沿道店舗のマネジメントへ補助金等を活用し着手していたようである。

この時期は、いかに長期間の合意形成努力を街路完成として実らせるかで実施関係者が強行突破し、市民参画が軽視されていたと考えられる。その結果、それらの努力に対しても市民から誤解を伴って受け止められる、もしくは、不信感が残るものとなっている。将来的に活性化協議会の基本設計の案が目指されるのか、実施設計で完了とされるのか明らかにされていないことも問題である。

しかしながら同時に景観ガイドラインというルールに従った沿道店舗のマネジメントに着手したことは、まちのビジョンを共有しそれに向かって策を実行するという態度であり、第一期造成時にできなかったことが動き出した時期でもある。

⑥活性化事業・大型イベント開催期（2005 年以降）

再整備が完了し、常時の利活用を試みる時期である。

再整備の街路デザインは人々の活動の地としての街路であり、頻繁なイベント活用が念頭にあった。北の恵み食べマルシェなどの大型イベント時には、実際に多くの人を集めている。また商店街広報誌の Hocol など、再整備後のソフト事業は活発になっている。

³⁵ あさひかわ新聞、これでいいのか買物公園上～下、2000. 03、同、買物公園市民フォーラム、2001、北海道新聞、買物公園再整備問題 上～下、2001. 等

³⁶ 北海道新聞、買物公園 30 年の挑戦、2002. 05. 15

³⁷ 五十嵐前市長元秘書 高原一記氏提供記事

³⁸ 朝日新聞、2001. 01. 19 等 商店主ヒアリングより

³⁹ 旭川市 こうほう旭川市民 2001 年 10 月

そのような動きにも関わらず、通行量の減少、空き店舗増加、2009年に商店街を牽引していた大型店の丸井今井が閉店にて、危機感が高まる。市政として中心市街地活性化事業への指定を目指し、空き店舗対策・ソフト事業を中心に買物公園の空間の利活用を試みる。この期についての詳細は、買物公園の現状として、第4章にて説明を行う。

3.1.3 市広域計画の変遷

次に旭川市の広域計画の変遷をまとめる。

①市政

五十嵐（社会党時代）は財政赤字を原因に松本（無所属）市政へと転換する。日本各地の他革新自治体もオイルショックを契機として財政悪化し、低成長期に入り、批判の対象だった高度成長が終わって目標を見失い、80年代以降再び、保守、つまり自由民主党系へと転換していく⁴⁰。旭川は松本市政、その次の坂東（無所属）市政とすぐに自民系への転換はなかったようだ。90年代になり菅原（自由民主党）市政、2000年に中核市に移行し2000年後半から現西川（無所属）市政となる。

旭川市の都市構造だけでなく買物公園・生活道路整備を推進したのは五十嵐市政の市長のリーダーシップであり、その後の市政毎の都市に対する理念が買物公園の維持・更新についても大きく関わったはずである。そこで、五十嵐市政後、約10年毎に発表された市マスタープランから、市政毎の都市に対する理念を読み解く。

<1>『旭川市基本計画』（1979年）

初期の坂東市政のマスタープランである。

基本構想を「人間都市」とし、サブテーマとして、自然都市・研究学園都市・知的産業都市を挙げている。五十嵐市政時代と同じく、都心・郊外とも整備の方針としている。具体的ではないがバスレーン整備や新交通の導入を検討している。

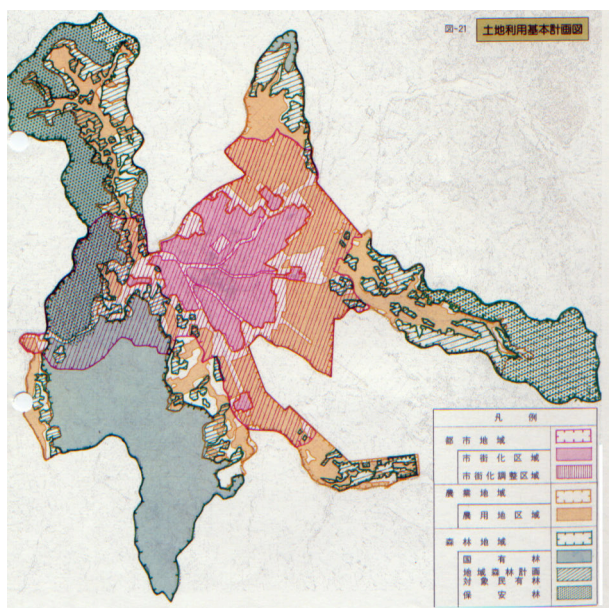


図 3-29 土地利用基本計画図（旭川市基本計画，1979より抜粋）

⁴⁰ 五十嵐広三，掘る・耕す・創る 北海道にひろく自治の実践と論理，楡書房，1978

<2> 『旭川市総合開発計画』十力年計画（1986年）

50万人都市を目指し、旭川の将来像を「希望と活力が大雪山連峰にこだまする躍動都市」とし、自然環境を活かしたまちづくりや地場産業の振興のための五大プロジェクト「克雪・利雪旭川計画」、「リベライン旭川計画」、「グリーン旭川21計画」、「デザインアップ旭川計画」、「希望と生きがいのある地域福祉社会づくり」が掲げられ、前回のサブテーマが前面にでた形となっている。冬季オリンピックの開催も念頭においている。

買物公園の利用度が高い時期であったこと、旭川空港のジェット機運行により運輸・観光の向上が予想されたことより、郊外第一・二次産業に整備の拠点が移ったと考えられる。

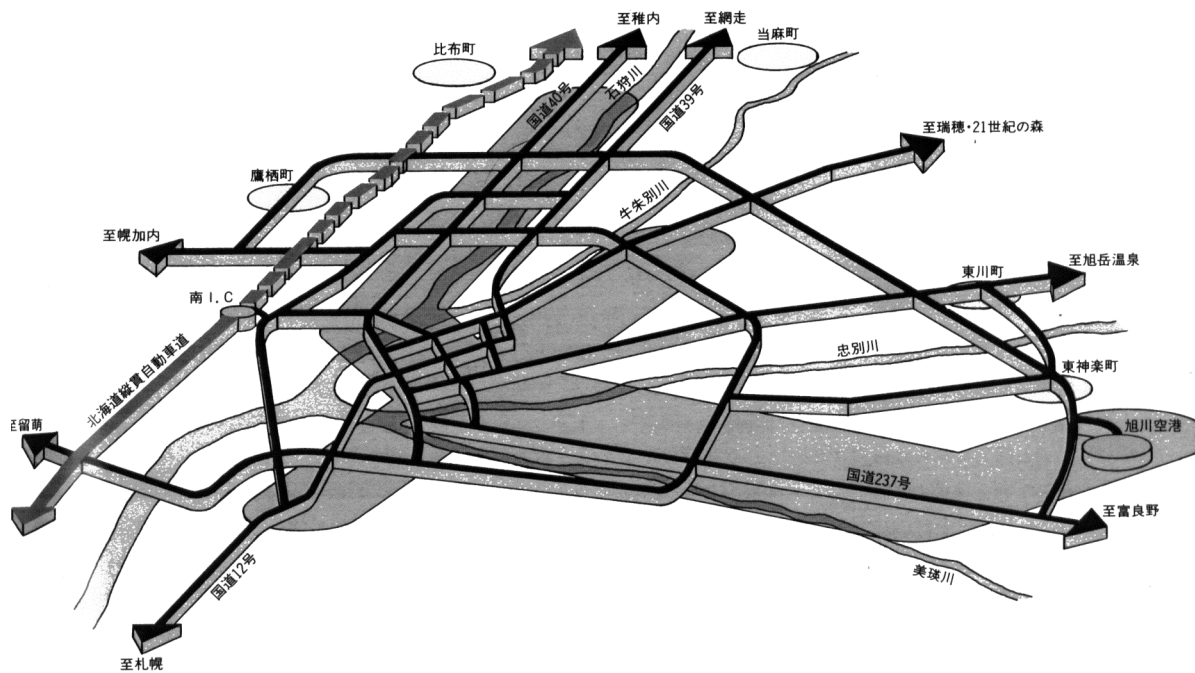


図 3-30 都市軸の設定（『旭川市総合開発計画』十力年計画，1986より抜粋）

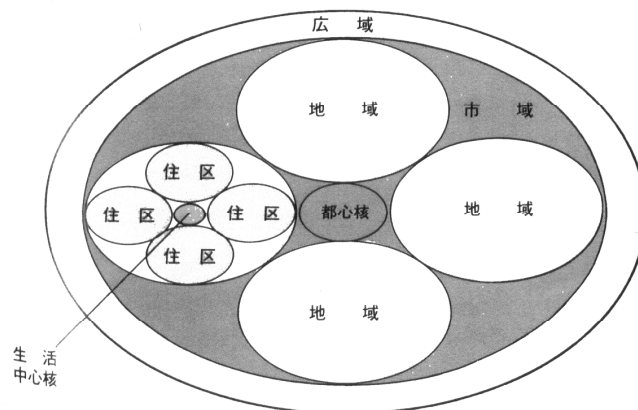


図 3-31 生活圏の設定（『旭川市総合開発計画』十力年計画，1986より抜粋）

<3> 『第6次旭川市総合計画』十カ年計画（1996年）

基本構想を「水と緑に輝く北の拠点・旭川」とし、生涯充実都市・交流拠点都市・環境調和都市をめざす都市像とした。地域計画を定め、地域区分ごとのコミュニティ・公共の福祉の充実をめざした。‘都心ルネッサンスプラン’の中で、買物公園再生は軸のひとつである。また人口については増加想定である。

<4> 『第7次旭川市総合計画』十カ年計画（2006年）

これまでの人口増加・経済成長を想定したビジョンであったマスタープランからの大きな転換を行った。基本構想を「人が輝く北の文化のかおるまち」として、すでに整備された都市・資源の有効活用を目指す。人口減少・少子高齢化を念頭に、土地利用に関して、コンパクトな都市空間形成を目指す。ただし、‘土地の有効利用・未利用地の活用を基本として、一戸建て住宅を低密度利用するという選択肢を確保する’、としており、市街化区域自体のコンパクト化を指さず、各拠点地区ごとのコンパクト性を高めるものであることが読みとれる。また、交通弱者のための公共交通の利用促進を図る。

都市空間形成のイメージ図

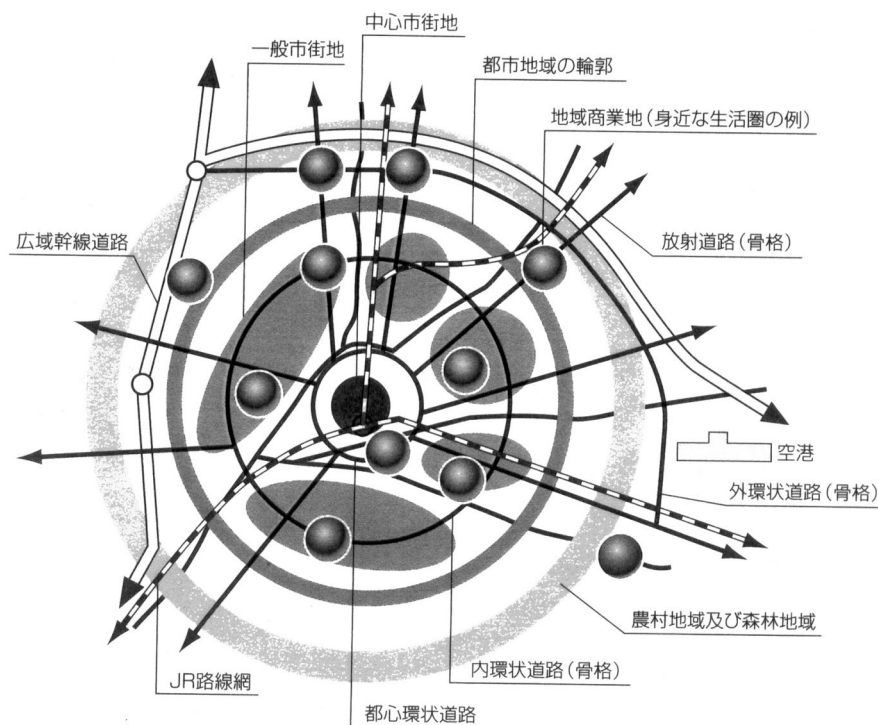


図 3-32 都市空間形成のイメージ図（『第7次旭川市総合計画』十カ年計画，2006より抜粋）

②都市計画

旭川市の都市計画は、1965年の市マスタープランに概ね沿って、現在まで開発行為が行われている。10年スパンの都市計画の動向、また、買物公園にも大きく関わる大型店の分布について、過去の都市計画図と旭川市提供の資料より図3-33〔次頁〕を作成した。旭川市都市計画課より提供いただいた「市街化区域変遷図」と合わせて以下に特徴を説明する。

1972-82

道路網については、元来存在した放射状の道路で他の都市とつながる。川には橋がかけられておらず、市の中の各地区の連結は小さい。1972年に旭川電気軌道（路面電車）の東川線が廃止され、その跡にサイクリング道が設けられる。

また、都市計画については、1974年には緑化マスタープランとして、市街地の外周に都市森林・公園ベルト・河川敷地公園緑化、街路樹、緑道を整備することを決定しており、革新自治体らしい環境配慮の姿勢がうかがえる。開発としては買物公園関連の駅前の再開発や七条への駐車場設置という都心関連のもの、旭川医大が位置する西神楽を含む第一環状内の郊外区画整理の実施、永山地区への卸売関連施設の完成が主で、都心と郊外の両方に予算を投資した。郊外の緑が丘ニュータウンについては、オイルショックにより価格があがっても入居者応募が殺到していたことから、この頃の郊外住宅の人気の高さがうかがえる。

大規模小売店舗は主に中心市街地に分布し、数も少なかった。

1983-92

道路網については、いくつかの橋がかかる程度となっている。都市計画については、都心ではなく、西神楽のほうに力がいれられ、頭脳立地構想がなされ、住宅整備もすすむ。また、中心市街地内での文化施設等の完成が多くあった。大規模小売店舗は、買物公園沿いの集積がすすむと同時に第一環状内に立地がすすむ。

1993-02

道路網については、第一環状の完成が近づく。都市計画については、中心市街地で買物公園の再整備とともに、国鉄跡地を利用した北彩都事業が本格化する。しかしながら、田園住宅など、第一環状より外に住宅整備が進み、市街化区域も順次拡大した。道による上川庁舎の移転もこの期間である。

大規模小売店舗は、第一環状付近の西側にさらに増加を続ける。















2003-12

道路網については、道北自動車道の旭川までの延伸（鷹栖までは2000年にすでに完成）が特徴的であった。ひきつづき西側第一環状の交通量緩和のために付近に橋をかける予定である。都市計画については、北彩都事業が進行し完成に近づく。中活事業による郊外からの中心市街地への住みかえが計画されるも、同時に郊外住宅開発は継続されている。また財政難のため、市の未利用地全般について将来的な利用が想定できない土地については計画的に処分を行う、施設に対して指定管理者制度の導入を検討するなど、民力活用の動きが維持運営の点で重視される。

大規模小売店舗は、2000年ごろから急増し「広い土地、整備された道路網」が下地となって、沿線に多くの大型店が張り付いており、大規模小売店舗（大店立地法の対象店舗）のうち郊外幹線道路沿型が占める割合も高い。永山のパワーズなど、その規模もさらに大きくなっていく。対象的に買物公園沿いから大規模店が撤退していく。2011年に準工業地域での立地規制条例が成立した。

市街化区域変遷図

旭川市 都市計画課 提供

凡	例	面積(ha)
——	S45.7.1 区域区分の当初設定	6,570.0
	S48.3.13 市街化区域に編入(随時)	24.4
	S52.10.5 市街化区域に編入(1定時)	478.6
	S59.8.16 市街化区域に編入(2定時)	249.4
	S59.8.16 市街化調整区域に編入(2定時)	18.0
	S62.3.30 市街化区域に編入(随時)	17.1
	S63.3.31 市街化区域に編入(随時)	59.9
	H2.3.29 市街化区域に編入(随時)	45.4
	H3.3.28 市街化区域に編入(3定時)	25.9
	H3.10.22 市街化区域に編入(随時)	59.7
	H4.10.16 市街化区域に編入(随時)	44.3
	H5.4.23 市街化区域に編入(随時)	88.0
	H5.9.14 市街化区域に編入(随時)	22.4
	H6.10.25 市街化区域に編入(随時)	21.0
	H7.5.12 市街化区域に編入(随時)	31.3
	H8.3.29 市街化区域に編入(随時)	37.2
	H8.9.13 市街化区域に編入(随時)	7.2
	H9.11.28 第4回定時(変更無)	
	H16.4.6 第5回定時(変更無)	
	H17.3.29 市街化区域に編入(随時)	135.8
	H17.3.29 市街化調整区域に編入(随時)	5.2

