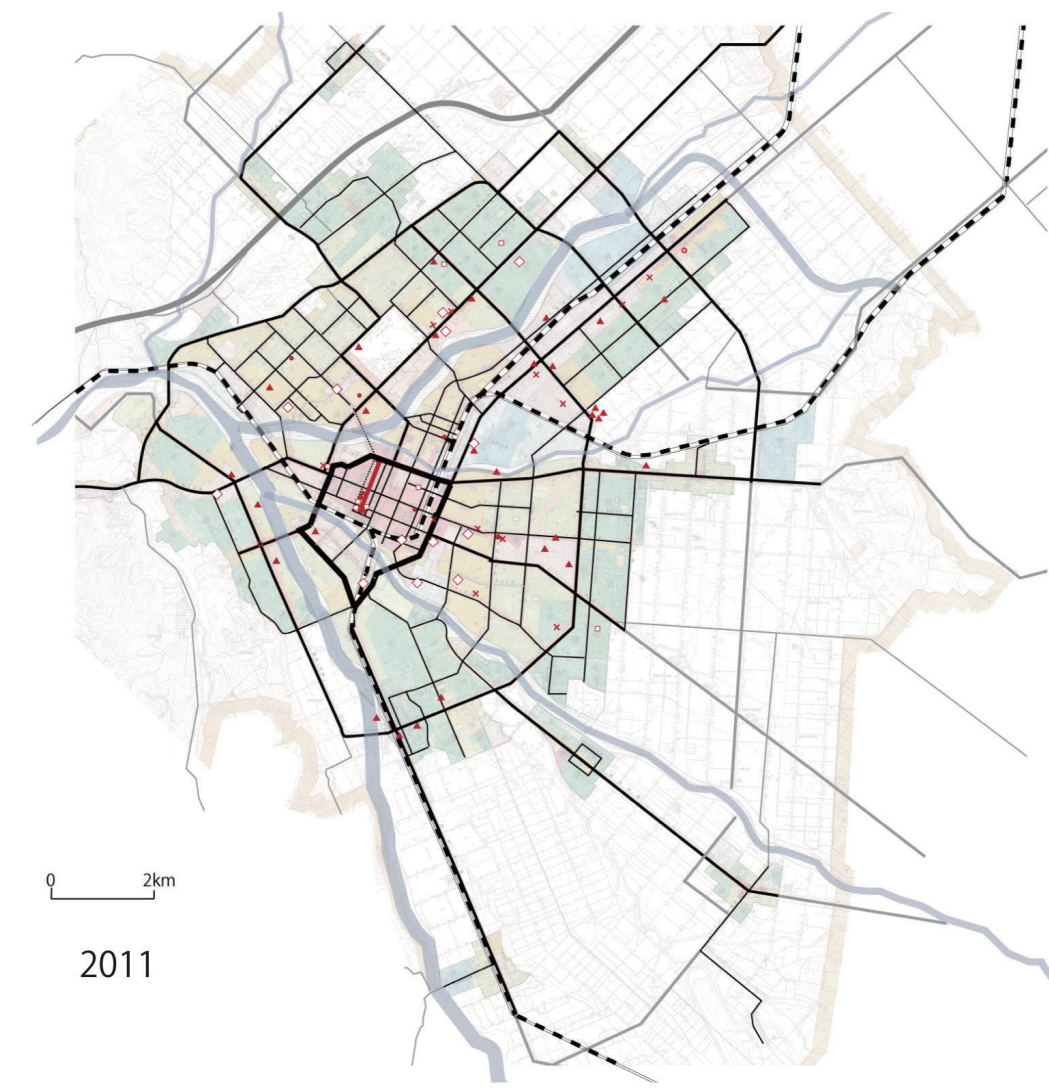
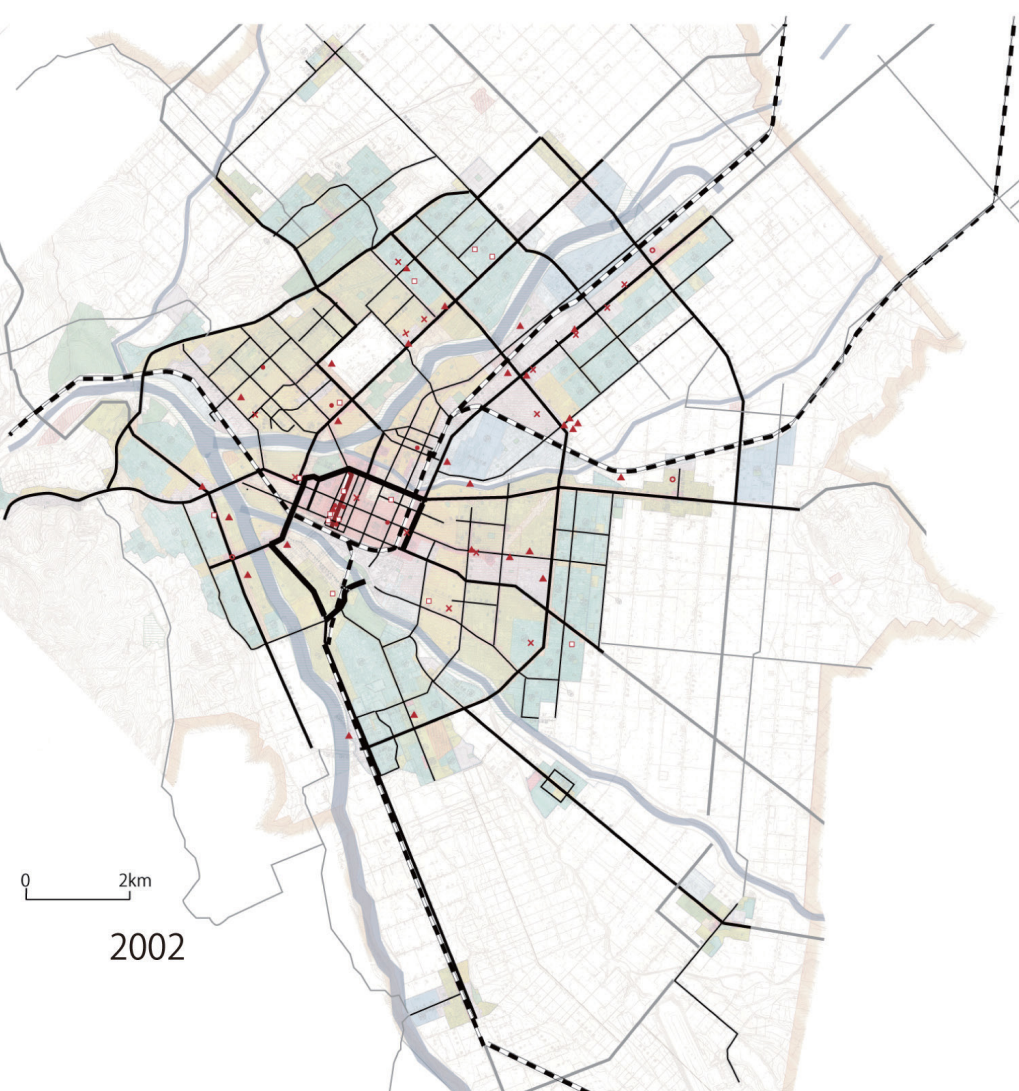
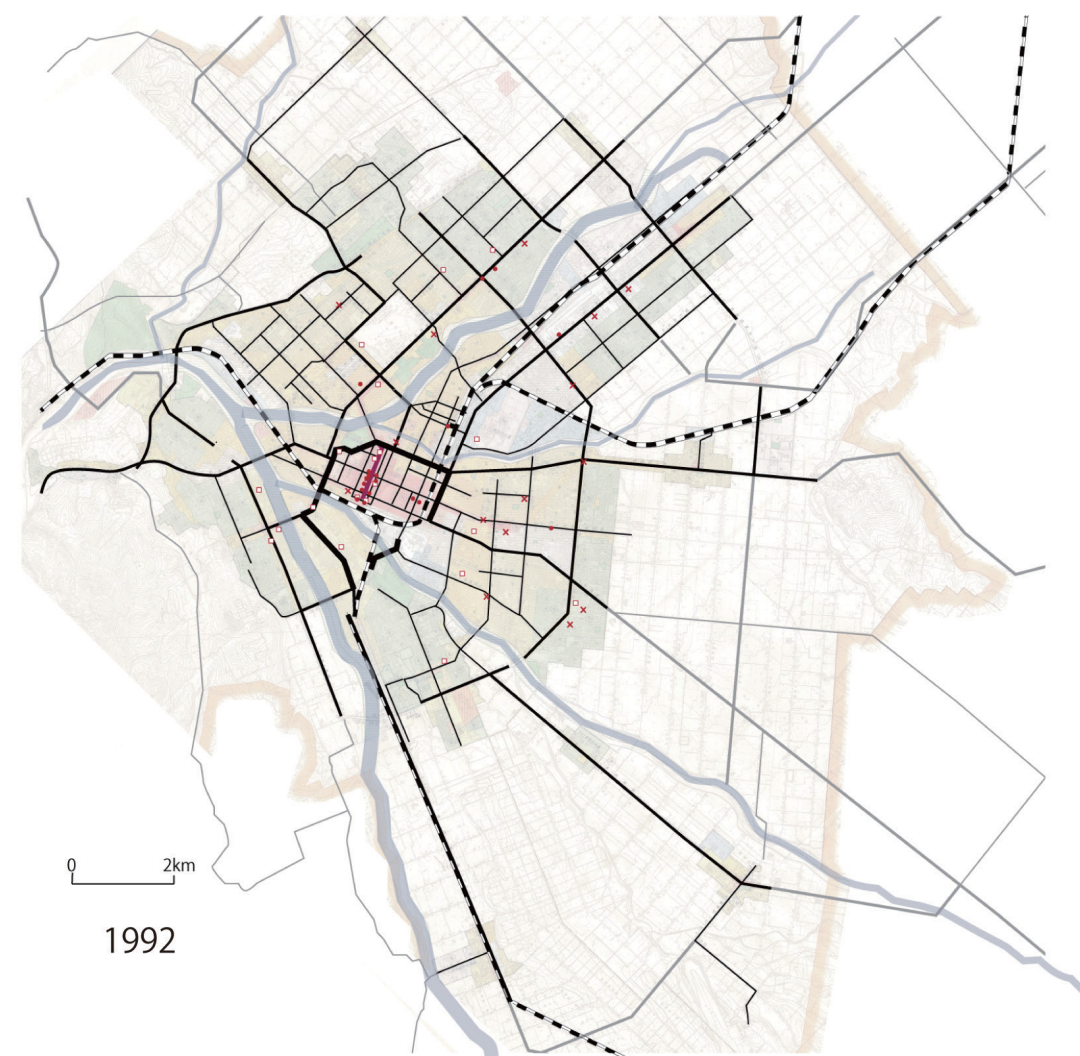
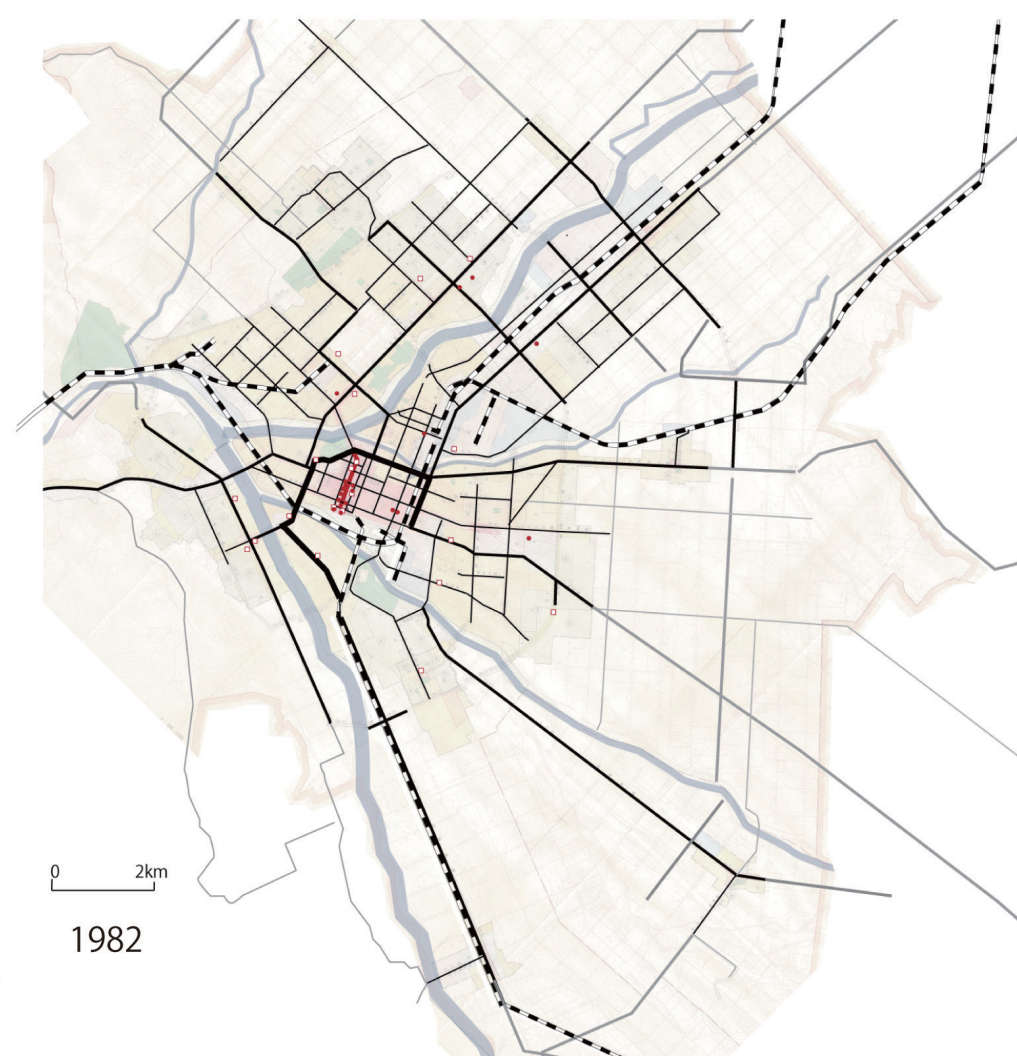
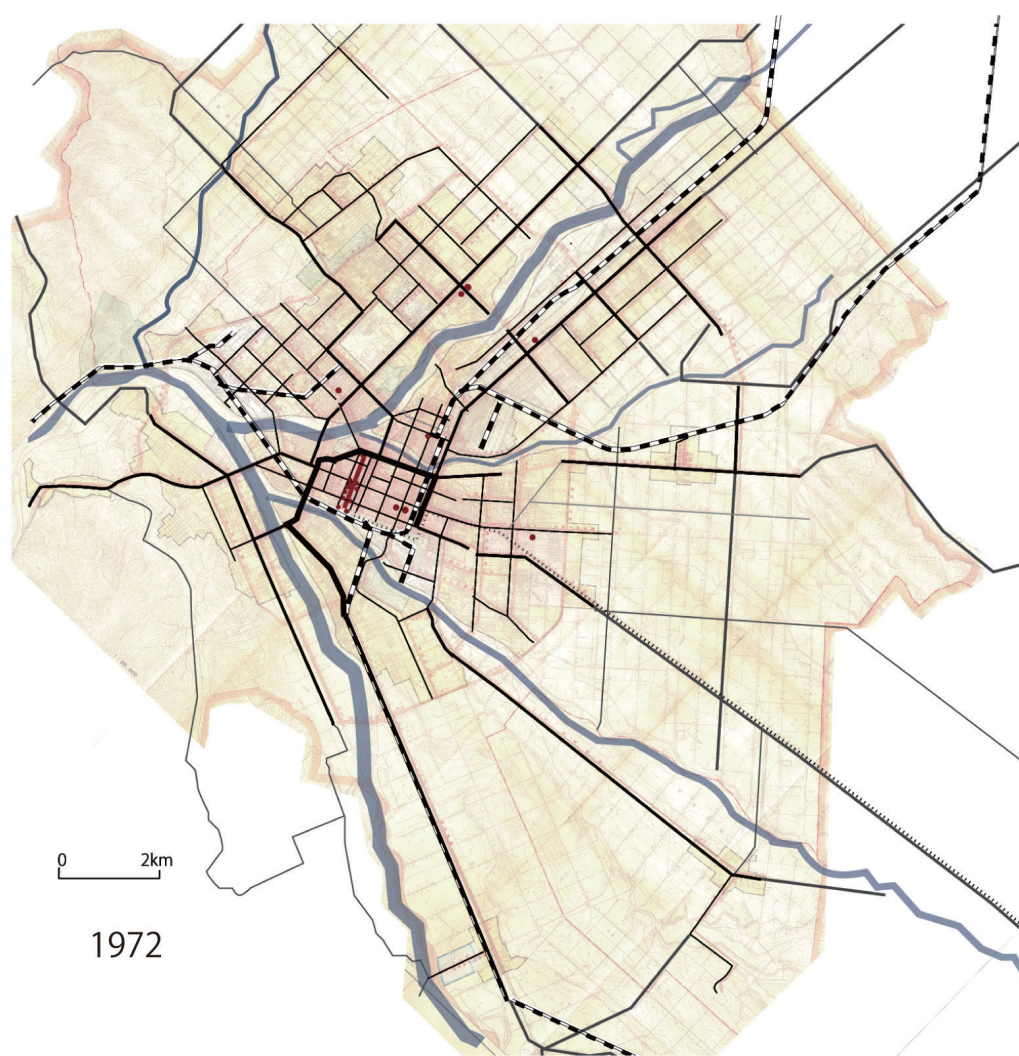


凡例

- 区画整理事業・地区計画等
- 完成施設
- 大規模小売店舗立地制限
- 道路整備予定



凡例

—— 都市計画道路

—— 都心環状線

—— 買物公園

● □ × △ ○ 大規模小売店舗

(左から順に 1972 年、82 年、92 年
02 年、12 年の以前に完成した店舗)

③交通計画

交通計画については、主に、2環状8放射の道路網の実現に力が注がれてきた。(図3-34)



図3-34 交通流動軸（旭川都市圏の明日の交通—旭川都市圏パーソントリップ調査より、p25, 2002を参考に作成）

1999年に第一環状線が完成し、市外からの都心部への通過交通の減少に貢献したと考えられるが、大店立地法の時期と重なり、急増した環状ロードサイドの郊外大型SCへの郊外居住者の車によるアクセスを向上させる結果にもなった。

歩行者専用空間の導入に関しては、1974年の道路管理基準で整備箇所が決められる。公共交通に対する計画として、昭和60年代にバス専用レーン導入、2003年以降の永山コミュニティバス導入（下記②ウエスタンパワーズ参照）・バスマップ作成などがあったが、根本的に対モータリゼーションとなる市域全体での改革は行われていない。しかし、2011年から、まちくるバス（中心市街地—神楽循環）の実証運行・地域公共交通会議の開催など、積極的に公共交通対策に乗り出し始めている。

但し、大規模郊外SCと中心市街を比較すると、すでにSCでは車の利便性だけでなくバスの接続についても向上し、アクセス性を高めている事がわかる⁴¹。

①イオン旭川西SC

イオン旭川西SCでは、独自で無料送迎バスを運行させていた。運行頻度は1時間に1便で1日12便、旭川駅を経由する環状ルートを所要時間45分で運行していたが、買い物客以外の乗客がいたため、現在は買物客にバス代を割引する形に変更している。

②ウエスタンパワーズ

ウエスタンパワーズは、永山コミュニティバスの起終点となっている。運行頻度は1時間に1便で1日8往復で、永山地区内の70を超えるバス停を所要時間50分で運行している（2004年当時）。

3.1.4 社会状況の変遷

①国・世界状況

第一次（1972）・第二次（1979）**オイルショック**を契機に低成長社会へ転換したこと、そして近年のリーマンショックによる経済の停滞（2008）という世界状況が、やはり旭川市にも大きく影響している。リフレッシュ検討時のTHE MEEETINGや活性化協議会基本計画でもオイルショックによる価値観の転換が背景として触れられている。

日本状況としては、

- ・土地バブル（1986-1990）：

バブル経済崩壊後に景気浮揚策として国を挙げて行った道路整備等の都市基盤整備や、市が社会資本整備のために行った福祉・教育・環境衛生施設などの箱物整備が短期間に集中し、現状の財政圧迫の原因となった⁴²。また買物公園沿いの土地にも地価の急騰・急落が発生した。

- ・国鉄分割民営化（1987）：

国鉄民営化により生み出された旭川駅周辺の土地を活用し、1996年から26年の事業期間で約86haの土地地区画整理事業と合わせた鉄道高架事業や関連街路事業などの「北彩都あさひかわ整備事業」の決定がなされた⁴³。

- ・細川内閣・村山内閣成立（1993-95）：

五十嵐広三元市長が細川内閣で建設大臣、村山内閣で官房長官を務める。

- ・地方分権一括法と中核市移行（2000）：

旭川市への大幅な権限の委譲が行われる。中核市移行によっては約3千の事務・主に保健衛生行政が委譲される⁴⁴。

- ・三位一体の改革（2003）：

三位一体の改革の地方交付税削減の影響により、旭川市の2004年度の歳入予算は20億50万円の削減となり、非常に厳しい財政運営を強いられた。そこで行財政改革の組織を強化するとともに、市の貯金である財政調整基金や減債基金の取り崩し等を行っている状況である⁴³。

という5つの出来事が旭川市・買物公園へ強く影響している。

⁴¹ http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/tosi_kei/ruijikan1/shiryo/h16/shiryo_3/part4.pdf より

⁴² 旭川市、新旭川市財政健全化プラン、2008

⁴³ 旭川市駅周辺開発課 HP、<http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/ekikaihatsu/> (last view 2012/07/30)

⁴⁴ <http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/seisakuchosei/sogokeikaku/tenken/bunken.pdf> (last view 2012/07/30)

②都市・景観関連法^{45・46}

全国的な都市・景観関連法や政策の流れは大きく、

- ―革新自治体の躍進・住民運動の高まり・環境問題対策（60年代後半～1982年）、
- ―反計画・アーバンルネッサンス（83～1989年）、
- ―規制緩和・地方分権（1990～2002年）、
- ―大都市開発への規制緩和・景観価値の見直し（2003～現在）

であり、中曽根政権以降、都市計画の中で規制緩和が進み続けている。

都市計画法改正に基づく線引きの見直し以外に、旭川として関わりが大きいものは

- ・道路交通法の「歩行者専用道路」の規定の改正（1971）：1972年の買物公園造成に関わる改正、買物公園後には歩行者専用・優先空間の整備に補助がつくようになり、市はメインストリートや住宅地で整備を進める。
- ・都市緑地保全法（1973）：
旭川市では1974年に緑化マスタープランが作成以来、数年おきにマスタープランがつくられる。
- ・中心市街地活性化法（1998）、都市再生特別措置法（2003）：既存都心部の再生計画と北彩都地区に関わる
- ・景観法（2004）：‘2007年旭川市景観計画’の策定（北彩都地区の景観計画重点区域指定、大規模行為の景観形成方針など）、2006年カラーガイド旭川（※商業地についてはカラーガイドのサンプルが提示しない。）

③地域小売業政策⁴⁷

買物公園のエリアマネジメントは、地域小売業政策との関連性が深い。

―流通近代化（1970～75年）

全国的な商業近代化としての小売の発展に伴い、商業近代化地域計画（1970）による区画整理・再開発事業により、ロータリー、スーパー、片側アーケードなど典型的な駅前商店街が整備されていく。そのなかで、買物公園は新しい商業近代化のモデルとなった。さらに、買物公園整備をきっかけに1973年**中小小売商業振興法**（商店街の整備、店舗の集団化、共同店舗等の整備等の事業の実施を円滑にし、中小小売商業者の経営の近代化を促進）がつくられる。

―大店法運営強化、カラー舗装などの環境整備（1975～83年）

中小小売商業振興法により**高度化事業**（認定を受けた商店街整備計画に基づいて、アーケードやカラー舗装等の商店街の公共的共同施設を設置する）が全国的に浸透する。市による買物公園の第二期の段差解消・カラー舗装整備と時期が一致している。

―コミュニティ・マート構想（1983～89年）

「買い物空間」から「暮らしの広場」へというキャッチフレーズで買物公園をモデルとしたコミュニティ・マート構想が掲げられ、この時期まで買物公園がモデルとされていた事がわかる。コミュニティ・マートセンターではその後、まちづくり会社の研究がなされる。

⁴⁵ 石田 頼房、‘日本近現代都市計画の展開—1868-2003’、自治体研究社、2004

⁴⁶ 五十嵐敬喜、小川明雄「都市再生」を問う：建築無制限時代の到来、岩波書店、2003

⁴⁷ 石原武政、地域小売商業政策の展開、経済産業研究所B B L、2011（http://www.rieti.go.jp/jp/events/bbl/11061301_r.pdf）

一規制緩和、商業集積・ハイアメニティ（1989～93年）

米国の圧力による大店法の規制緩和によって既存商店街が弱体化したことで、特定商業集積法が設けられる。しかし、建設省の厳格な土地利用規制が災いしてうまく進まない。コミュニティ・マートセンターは解散し、よりソフトな手法へと移り変わる。

一空き店舗対策（1993～97年）

中小企業庁により空き店舗調査、家賃補助（中小商業活力向上補助金）やチャレンジショップなどの対策事業が実施される。家賃補助はかえって家賃の高止まりを引き起し、2年間の補助が終われば撤退することも多くみられた。旭川では2011年から中心市街地出店促進事業を行った（平成23年度時点予算16,200 千円）が、やはり同様の家賃高止まりの問題がみられる。

一タウンマネジメント・中心市街地活性化（1997～2004年）

買物公園の街路リニューアル時期と重なり、全国的な流れであるTMO（商工会議所）・中心市街地活性化事業を利用して、沿道建築物に関してハード・ソフトの両輪で進めて行く。TMO,振興組合、事業者による突出物件の撤去に合わせたファサード整備、また、市は高齢者居住の安定確保に関する法律（2001年）を利用した都心へ的高齢者向け住宅供給により、中心市街地の人口増加と高齢者の車依存度を低くしようと試みた。

TMOによる朝市（6条）など路面をもちいた夏期の定期市が開催される。

一人材育成・空間への公的資金投入（2004年～現在）

2004年頃から全国的にTMOや第三セクターの苦戦がみられ、人材育成の必要性が明らかになった。2009年に地域商店街活性化新法が制定され、'商店街の活性化を図ることを目的に、商店街振興組合等による、地域住民に役立ち地域の魅力を発信する取組みに対し、補助金、税制、人材育成など総合的な支援を行う'とする。ただし、旭川は認定事業ではなく、むしろ中心市街地活性化事業を軸に活性化が行われる予定である。

④市内社会動態^{48・49}

市内の社会動態の変遷を把握するために、

1. 人口・世帯数（市内人口、市内世帯数、高齢者割合、中央地区割合^注）
2. 税・市内総生産（市歳出入、土木費算出、商工費算出）
3. 交通手段（バス交通乗客数、自家用車登録台数）

について文献調査しグラフ化した。グラフは後の年表2に掲載する。以下で1～3についての特徴をまとめる。

1. 人口・世帯数

市人口は約30万人から緩やかに成長し、**2000年ごろにピークの36万人**後半となり、緩やかに減少しはじめた。市内世帯数・高齢者率は40年間で増加しつづけており、**核家族・独居傾向**、そして**高齢化**が進んでいる。旭川市全体に対する中央地区の居住人口の割合は、当初の約15%から6%程度まで落ちており、**ドーナツ化現象**がゆるやかに進み現在にいたる。総合すると、将来的には郊外に住む高齢者の割合が増えていくが、核家族化のため日常生活のなかで家族の支援を得る機会が減るとともに、生産年齢人口減少による税収の減少が福祉の充実度に影響する可能性がある。

⁴⁸ 旭川市、旭川市統計書、1970～2011

⁴⁹ 旭川市財政課提供決算データ

注 『第6次旭川市総合計画』十力年計画（1996年）で「中央地区」とされた、西・中央・大成・朝日・啓明地区の人口を算出

2. 税・市内総生産

市歳入はピークの 2000 年ごろまで大きく伸び、それ以後は微増減を繰り返している。市内総生産のピークは少し早く 1996 年であるが、市歳入と同じく 1972 年から大きく成長し、**2000 年前後で転換期**が来たことが読み取れる。その間、インフラ整備等に関わる土木費歳出の推移は額をみると、1977～82 年（カラー舗装事業の頃）、1996～2002 年（リニューアル計画の頃）で大きい。後者の期間では商工費歳出も増加傾向であった。ただし、80 年代以後は全体の歳入に対する比率でみると、両歳出への配分は一定額で止まっており、他の分野に予算配分されていることがわかる。新旭川市財政健全化プラン⁵⁰（2008 年 旭川市）によると、高齢化の進展による医療費や厳しい経済状況を反映した生活保護費などの扶助費、公債費等の義務的経費に対する歳出が増加している。

また、近年の地方交付税減少が市債を増大させ、**財政運営は相当に厳しい**状況である。そこで、各種助成制度（扶助費・補助金等）の見直し、第三セクター等への財政的支出の削減や**公共事業の抑制**（1.9 億円に抑える）は積極的に行われている⁵⁰。

3. 自家用車数・公共交通（バス）利用者数

40 年間で自家用車登録台数は 2005 年をピークに緩やかに上昇した。80 年代にはすでに 1 世帯あたり 1 台ほどの普及率になっている。対するバス利用者は微増をみせることがありつつも、全体的として大きく減少し **1972 年の頃の 1/3**となっている。旭川市は、買物公園などメインストリートは歩行者専用空間になり歩行者圏の拡大を狙うも、**車台数は約 5 倍**にも増加し、市域でのモータリゼーションが進んでいる矛盾のみられる状態であることがわかる。都心部への車交通が増加するのに対し、車を保有する多くの市民は、買物目的では大型駐車場があり来訪しやすい郊外 SC に流れやすくなる。交通面で考えると、買物公園の来訪者増加には、市内のモータリゼーションに合わせ、駐車場合理化などで車の来訪者を増加させるか、歩行者圏拡大の理念に基づき、中心市街で車の数を抑える代わりに公共交通の利便性を高めることが考えられる。これまでは、より取り組みやすい前者の方が選ばれるも、それさえも地権者の合意形成がうまくいかず、不便な駐車場の数が増加し、買物公園の景観が「車社会」の景観になっている。

3.1.5 買物公園通行量・地価の変遷

①通行量

買物公園の条ごとの通行量のデータは数年おきにとられている。

データでは、通行量が最大になるのは 70 年代後半であり、そこからは減少、特に近年は開通時よりも少ない 15 万人以下に推移している。商店街の売上げのピークは 1986・87 年付近であるので、**70 年代後半～80 年代後半**が買物公園の利用度が高かった時期であると考えられる。もちろんこれは買物公園全体でみた場合であり、南北による状況の違いがある。データの存在するどの年をみても、駅に近い 1～2 条通付近で通行量が多く、それからは北（7・8 条側）にいくほど少なくなっている。

ただし、買物公園第一期造成の当時では歩行者専用化により、北での通行量増加がみられている。

②地価

国土交通省地価公示・都道府県地価調査⁵⁰から 2 条通 8 丁目（1983 年～現在）、3 条通 7 丁目（1974～82 年）、5 条通 7 丁目（1983 年～現在）、7 条通 8 丁目（1976～82 年）を抽出した。

地価の違いは南北で顕著で、通行量の多い南では高い。40 年間で 1989 年までは地価の推移は安定しているが、

⁵⁰ 国土交通省 標準地・基準地検索システム <http://www.land.mlit.go.jp/landPrice/AriaServlet?MOD=0&TYP=0>

バブル崩壊直前に急激なあがり方をしており、2000 年頃にバブル前の水準に戻る。しかし、それから急に地価が落ちており、2000 年後半から 2 条通と 5 条通とでの地価の差が小さくなった形で安定した。

近年の動きとして、2012 年に全国的にも限られた地価の上昇・横ばいが見られ、個別地点として北彩都のエリアが掲げられている⁵¹

3.2 空間の変遷

買物公園の歩行者専用空間と買物公園沿いの建築物の空間変遷について、主にこれまで提示した資料・文献に基づく調査、ヒアリングをもとにまとめた。

断面構成については、過去の写真を基に作成したものや、既存の報告書の断面図をもとに把握する。写真からの作成については買物公園の幅員が 40 年間にわたり 20m であったことから寸法を推定した。[次頁より-枚]

1) 平面／店舗内容の変遷

中小店舗が主であったが、80 年代になるまでに、駅側を中心に大規模店の立地、また至る所で狭い間口の個店、からビル化による共同化が起きている。3～5 条の中央では 1973 年からの用途が残る。

近年では、特に昭和通側に駐車場が増加、喫茶店など昼間に立寄り滞在できる店の減少文化施設の減少、最寄り品の大幅な減少がみられる。

2) 断面構成とファニチャー配置

断面構成について、72 年では 5～6 階の中層の大型店と 2～3 階建ての中小店舗でだいたいのスカイラインがそろっていた。大型店をのぞくほとんどの店舗の前でアーケードが残っている。直後から、買物公園造成に合わせたビル化や改装により、駅側大型店を中心に高層化が進む。さらに、バブル期にも建替えの波があり一部建築物で高層化される⁵²。近年はその結果、駅側ほどスカイラインがそろって高く、八条側ほど低層店舗の中に高層マンションや駐車場がぼつりぼつりとあるような凹凸のあるスカイラインとなった。

ファニチャー配置については、第一期工事で完成した空間では様々な種類（ベンチ、噴水、銅像、花壇、子供向け遊具など）のものが、施設帯ごとに異なるもの・異なる配置で並べられている⁵³。その後、容積率が 858%と大きかった丸井今井・グリーンビルの向かいを公開空地とした総合設計制度により丸井今井広場が完成する。

80 年代の活性化協議会の基本計画中の空間調査図からは、半公半私空間となったアーケード下のスペースに店舗内容のあふれだしがみられ、問題とされている。また、72 年当時よりもファニチャーが付加され、ごみごみとしており 10 年で景観の混乱が起きた事がわかる。

2003 年の再整備後の空間については、現状として第 4 章にまとめる。

⁵¹ <http://tochi.mlit.go.jp/chika/kouji/2012/57.html>

⁵² 商店主へのヒアリング

⁵³ 旭川平和通買物公園企画委員会，買物公園ものがたり，1973，同，続・買物公園ものがたり，1977，同，続・続・買物公園ものがたり，1982

3.3 考察

3.1～2から、買物公園のエリアマネジメント・市の広域計画と社会状況の各々に関する40年間の変遷を網羅した（次頁の年表2）。年表2でそれらの相関をまとめた結果、以下の5つの時期に分けることができる。さらに、第1章1.4「歩行者専用空間」の分析方法に沿い空間の変容についてまとめた。（表3-3）

1970～80年：買物公園のモデルケース化と郊外拠点開発期

1980～86年：買物公園の維持管理問題・市ドーナツ化進行

1986～97年：買物公園リニューアル検討期と郊外重点市政

1997～2003年：買物公園再整備・売上減少、市財政難・インフラ網完成

2003～11年：買物公園ソフト事業強化、公共交通・コンパクトシティ政策

各時期について、エリアマネジメント・広域計画の特徴と、文献調査・ヒアリングから判明したその期の歩行者専用空間の性質を示す。

店舗内容／平面変遷

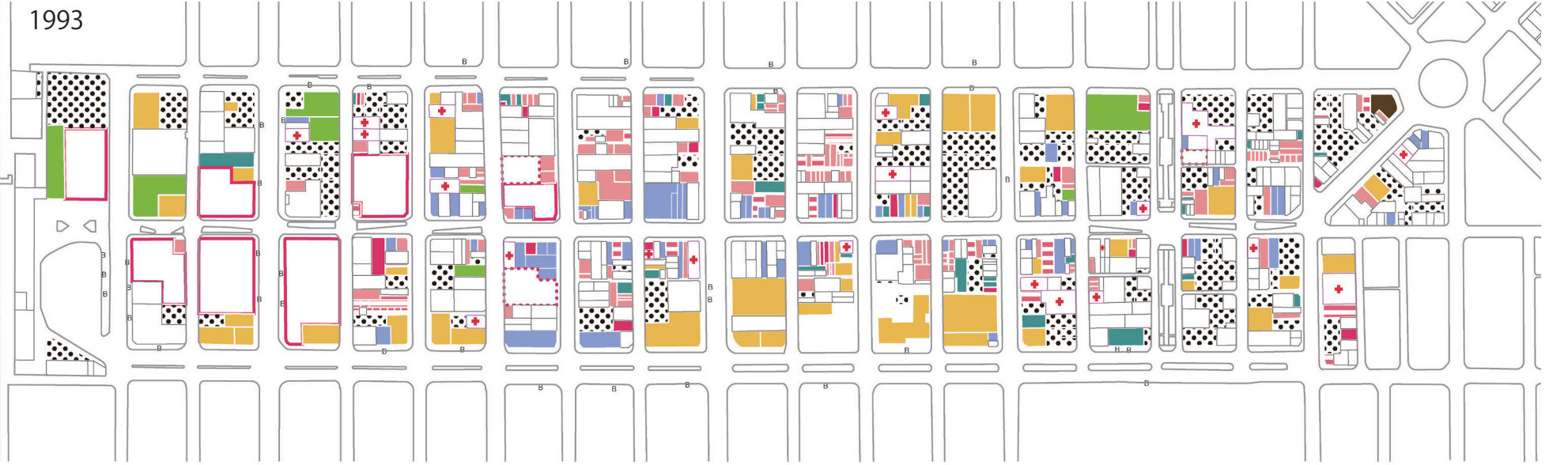
1975



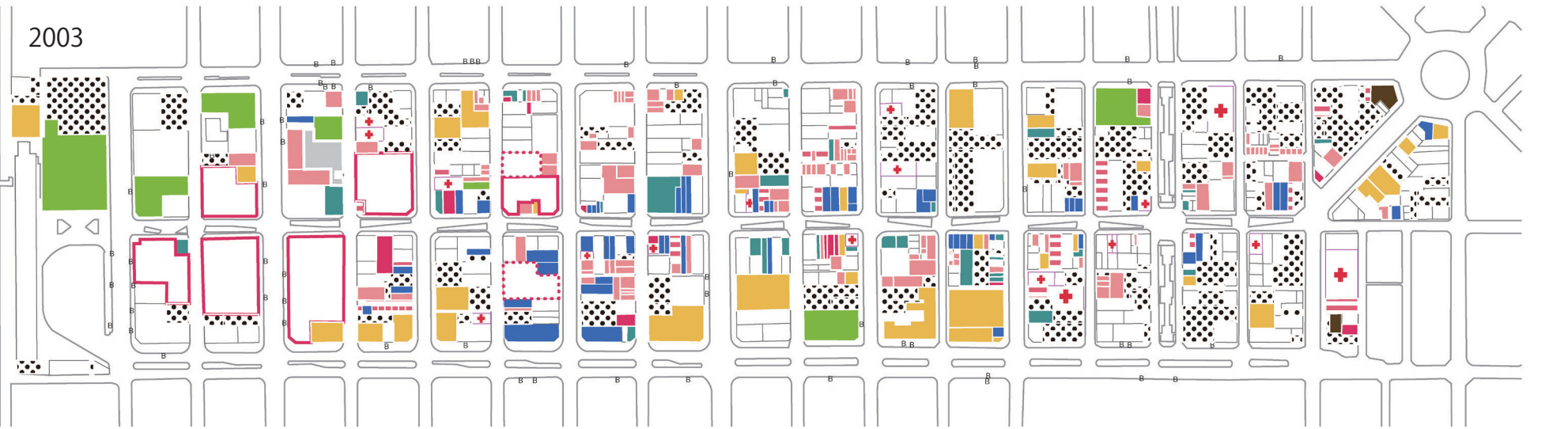
1983



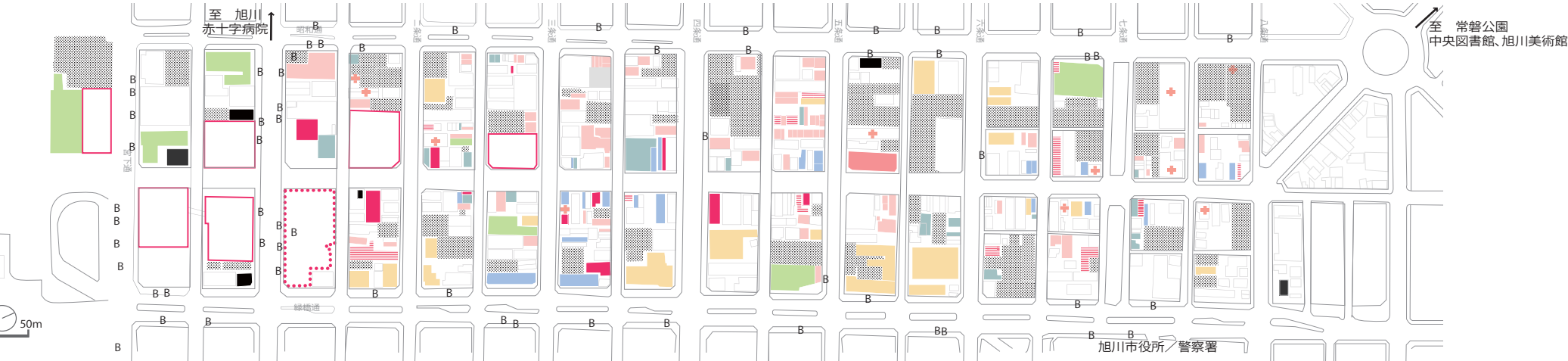
1993



2003



2011



1975



旭川駅

A circular gauge with a needle pointing to 10. The scale ranges from 0 to 50m.

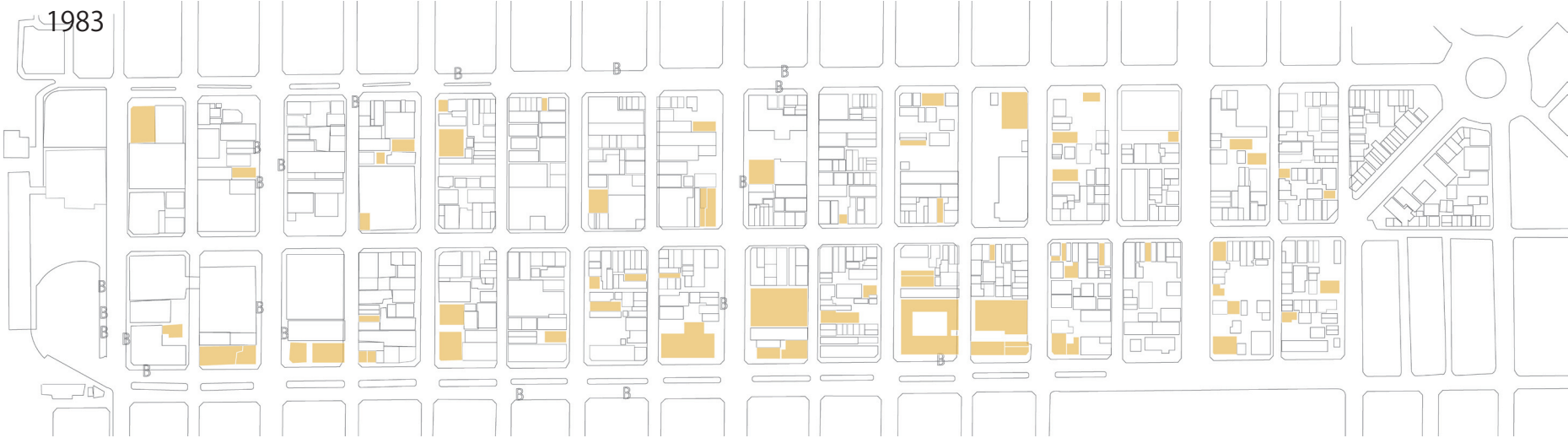
旭川市役所／警察署

業務立地

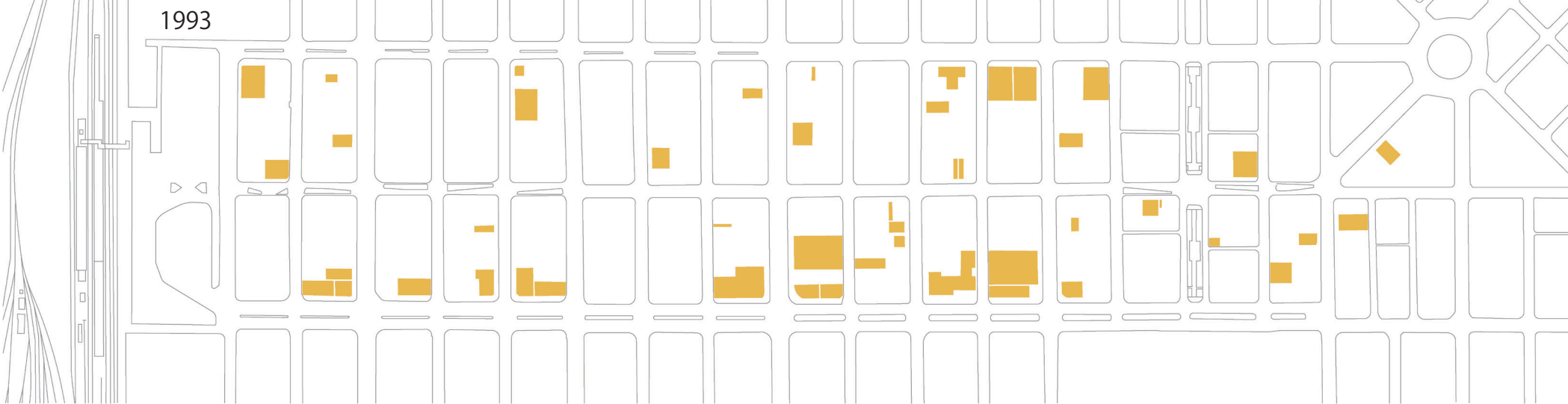
1975



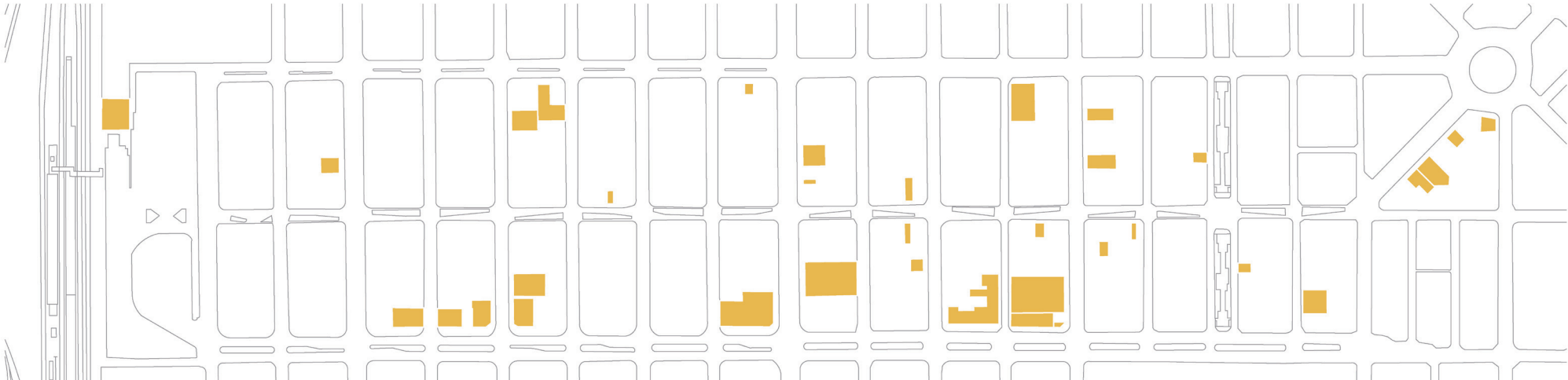
1983



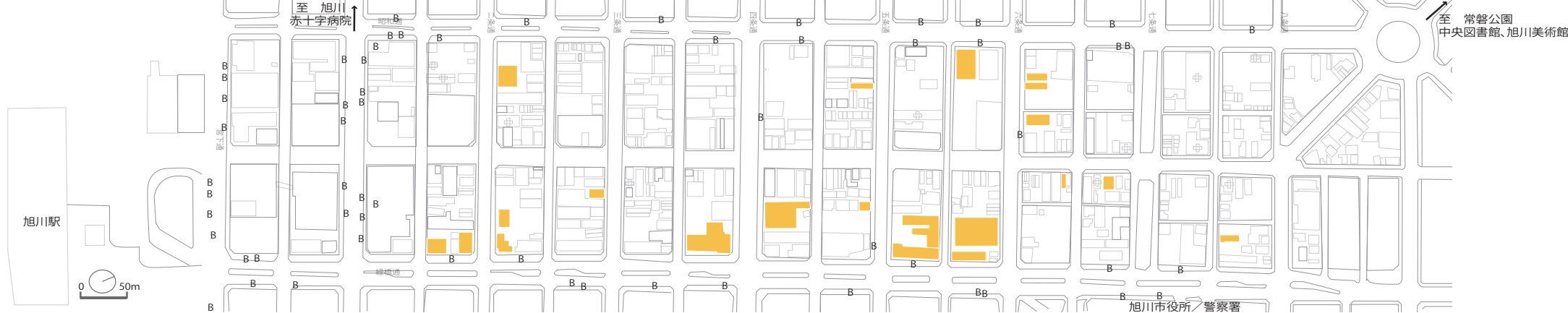
1993



2003

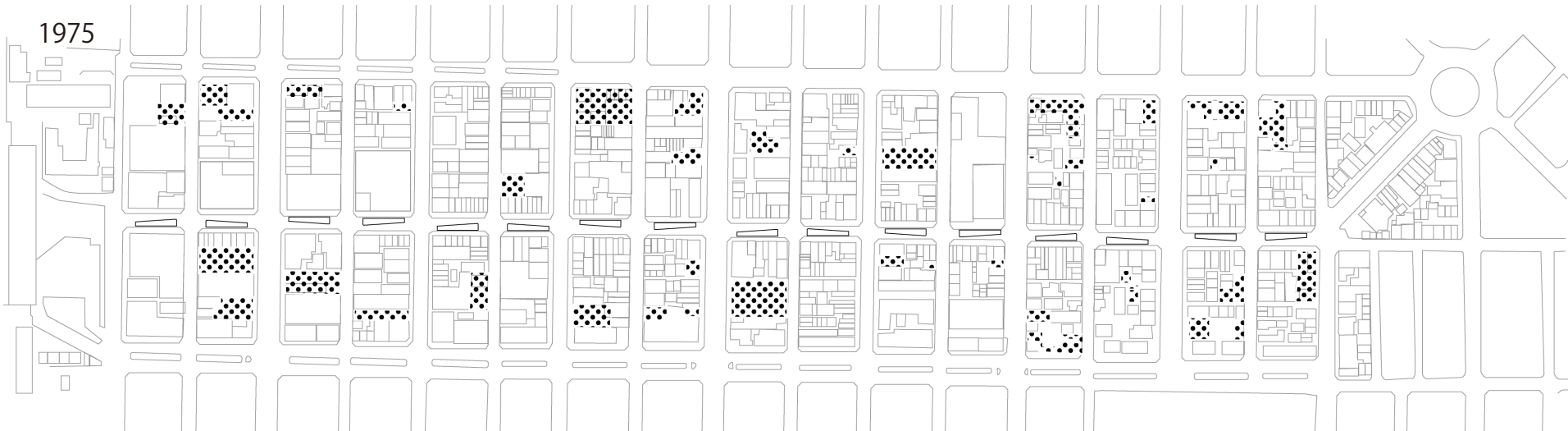


2011

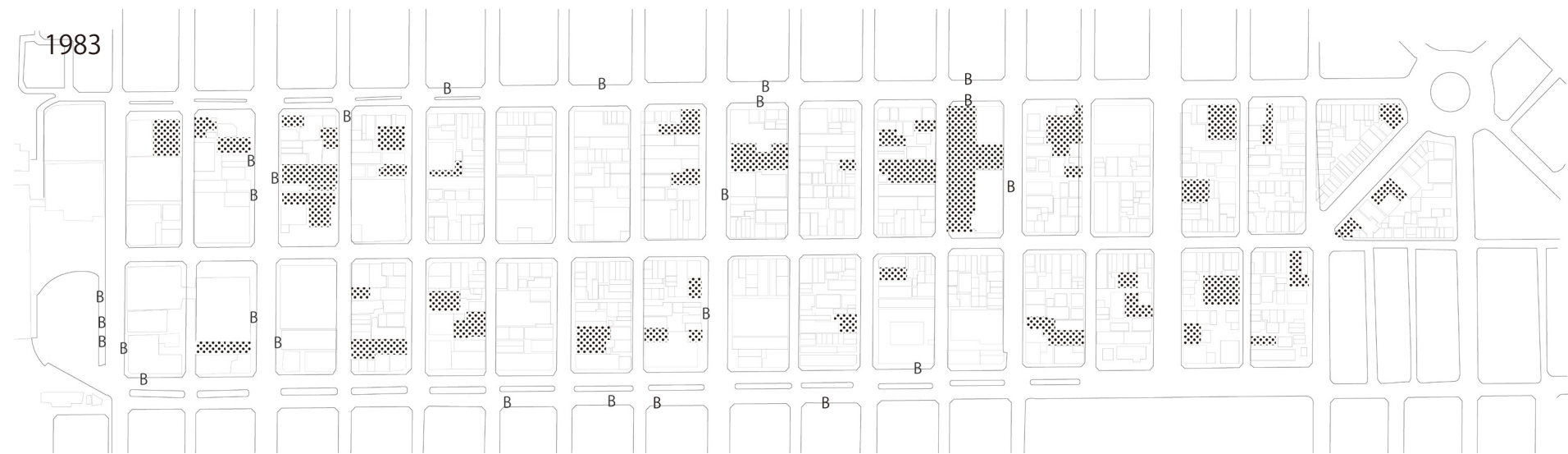


駐車場立地

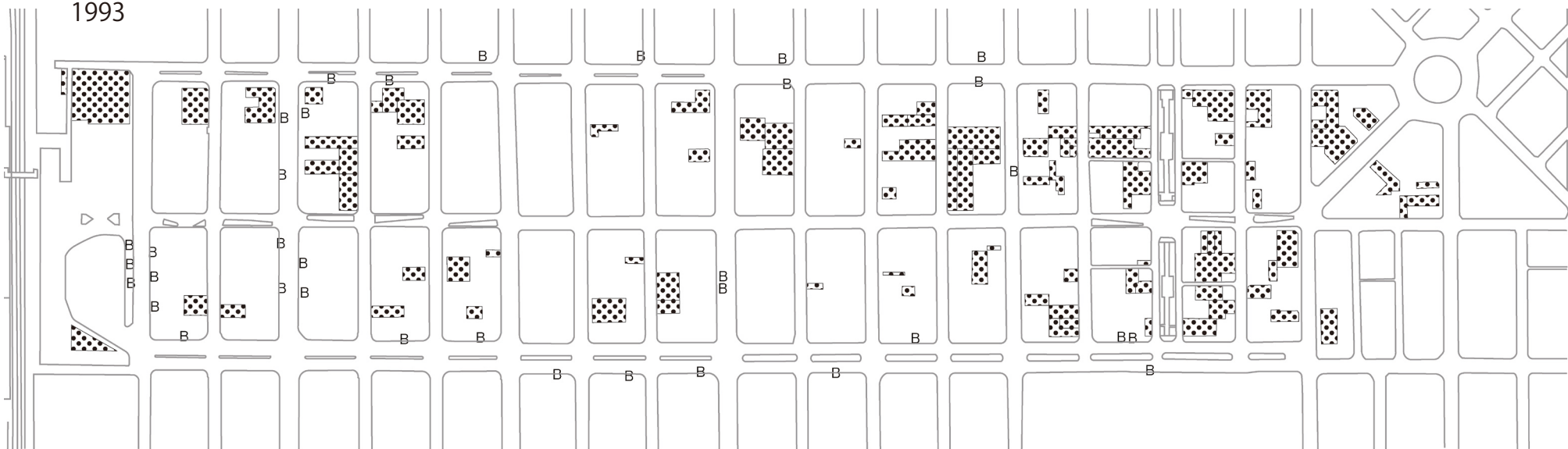
1975



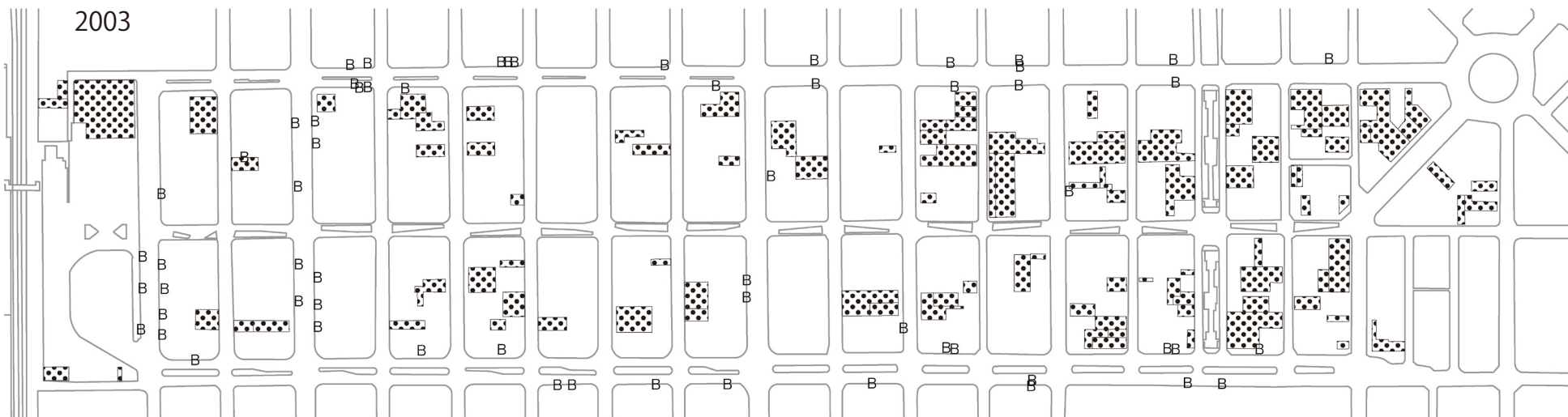
1983



1993



2003



2011

