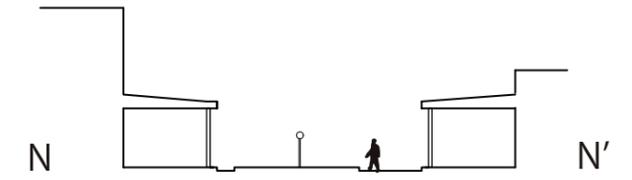
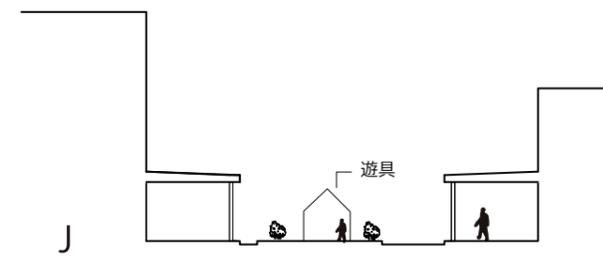
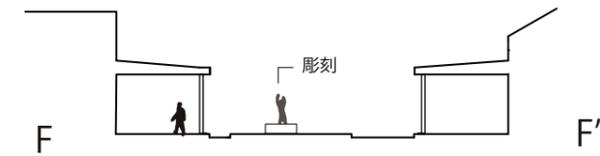
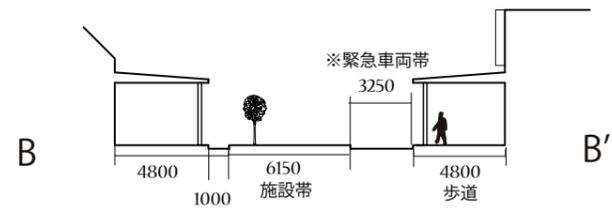
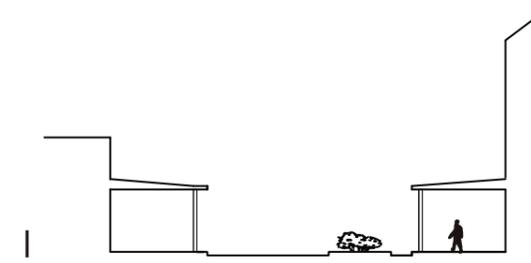
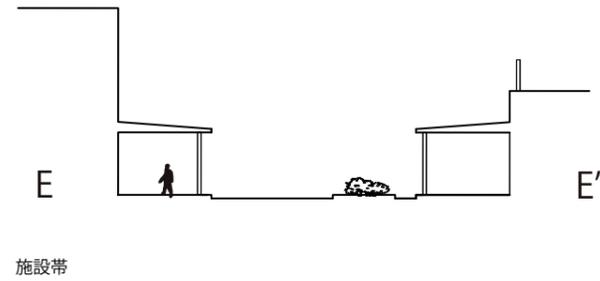
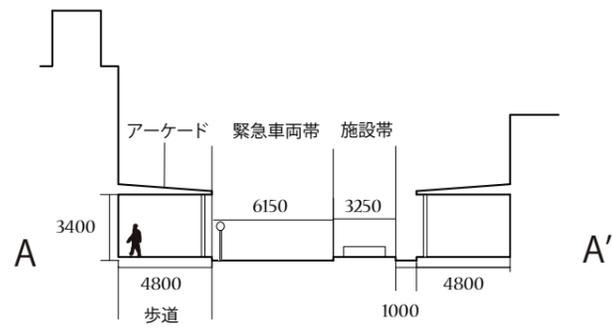
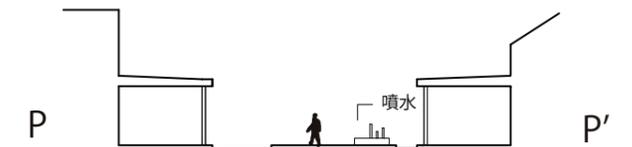
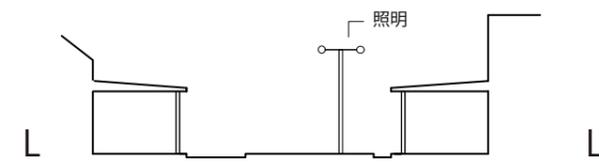
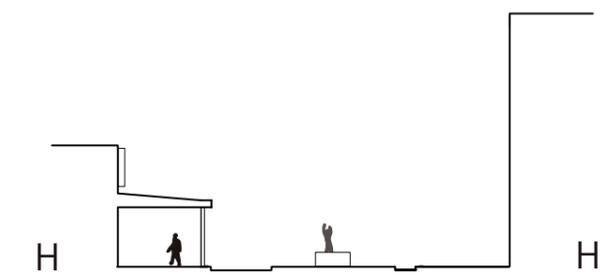
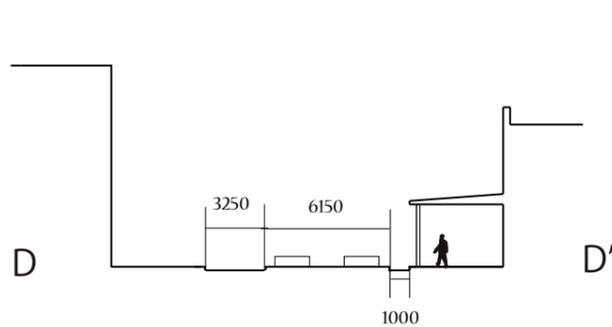
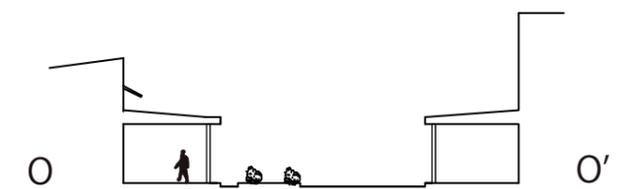
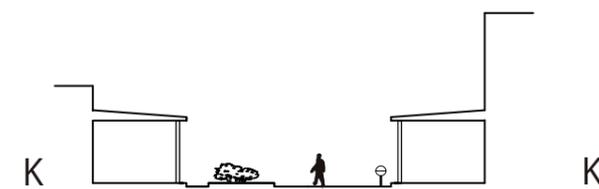
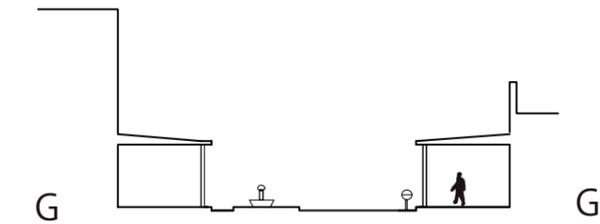
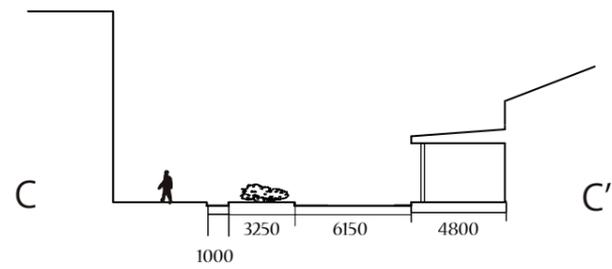
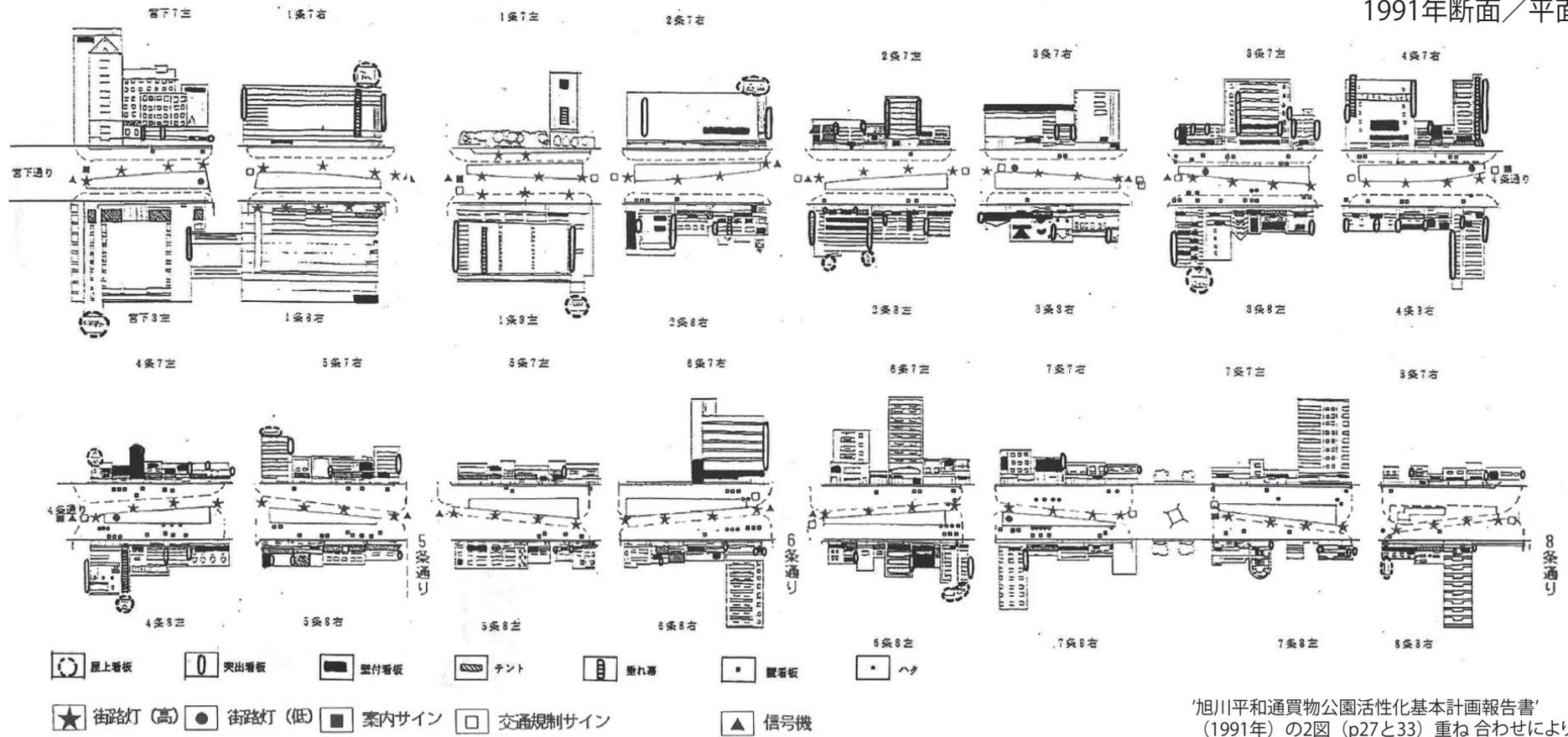


1972年 断面図  
 (幅員20mとして写真・平面図より推定)

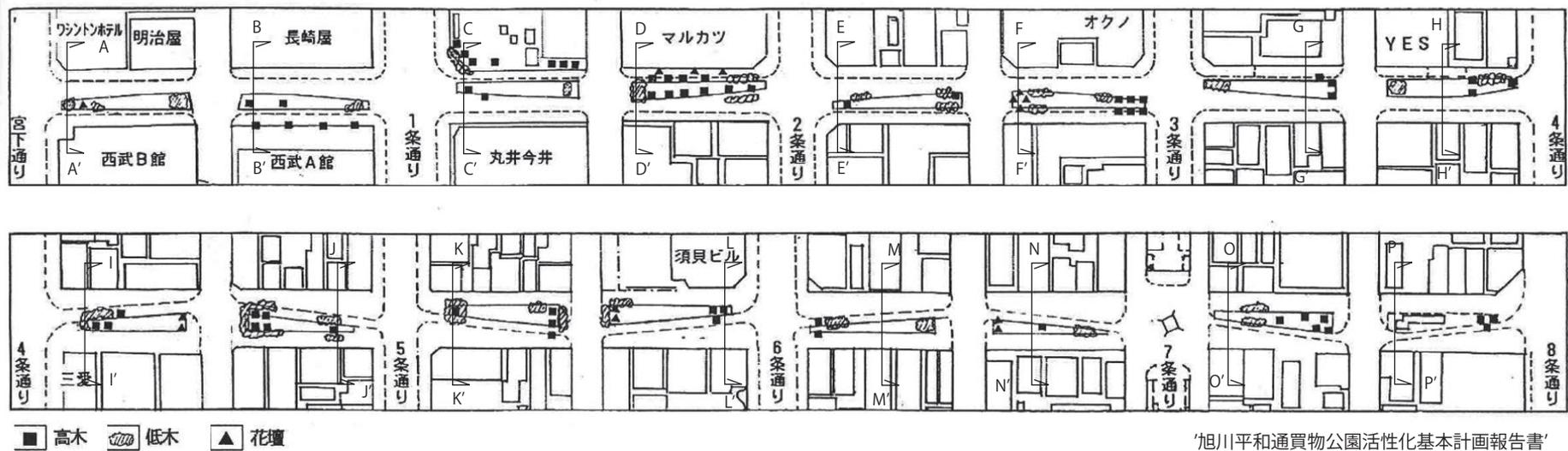


※道路構造令 一車線の幅の種類に3.25mがある。

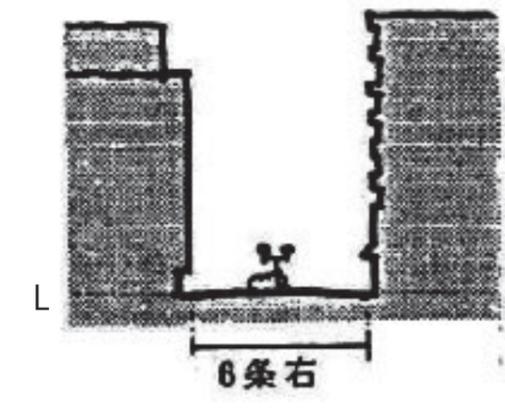
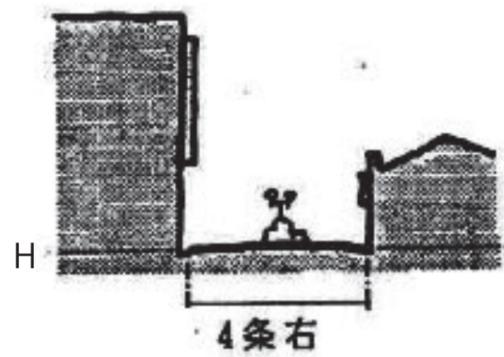
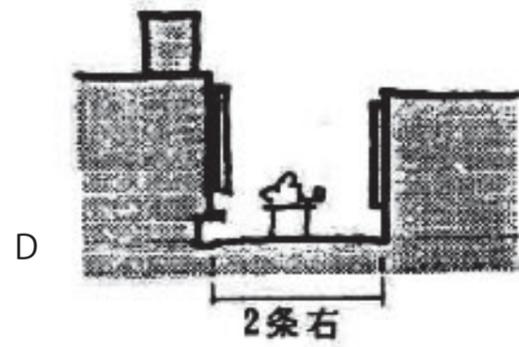
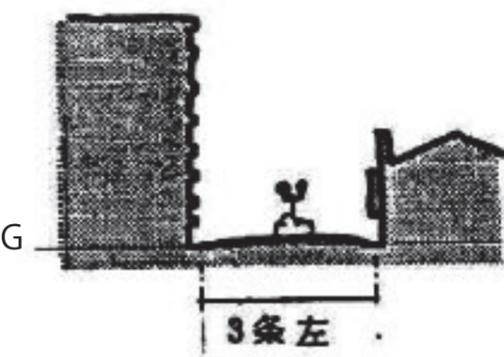
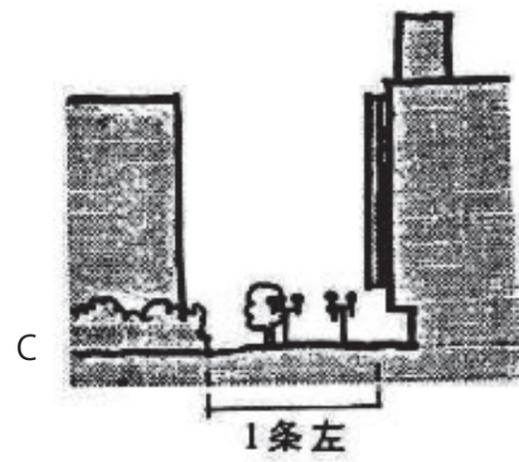
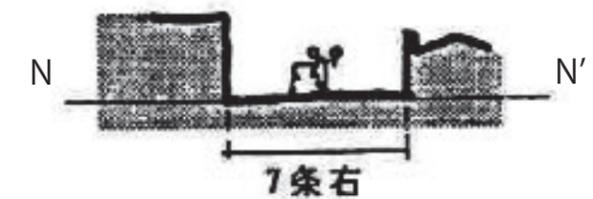
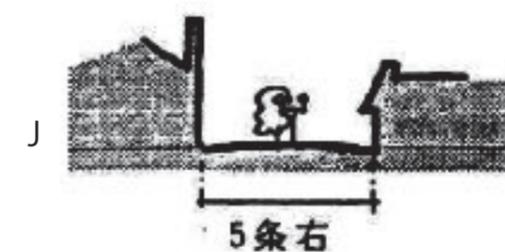
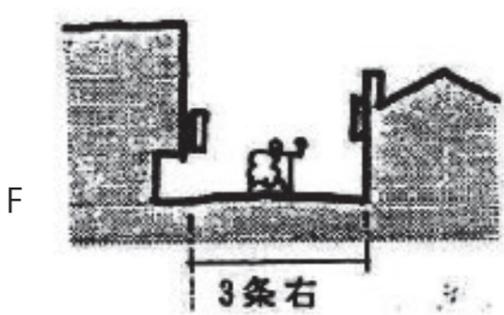
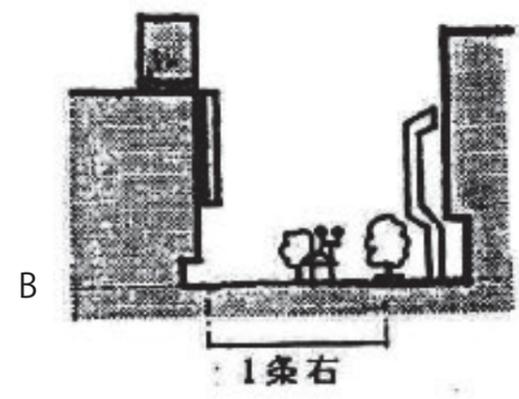
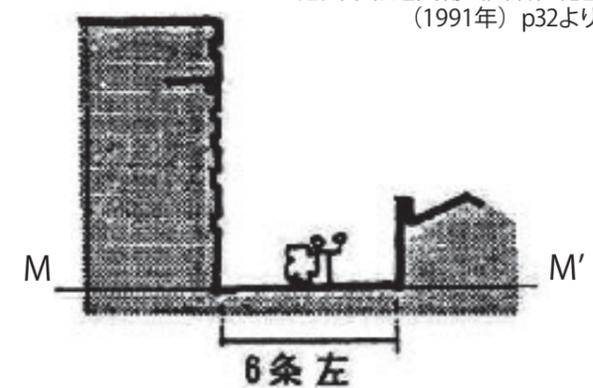
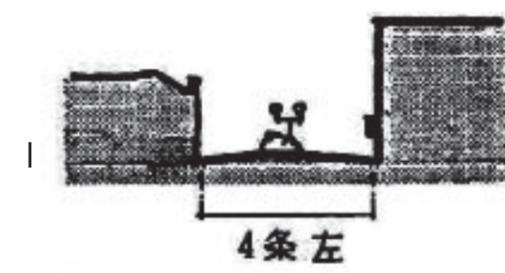
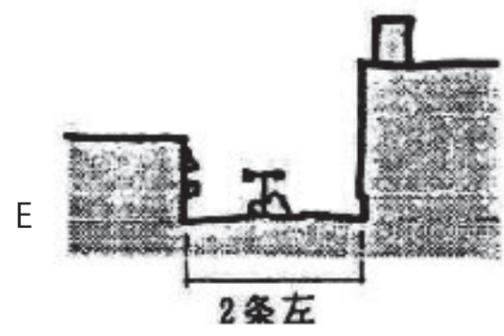
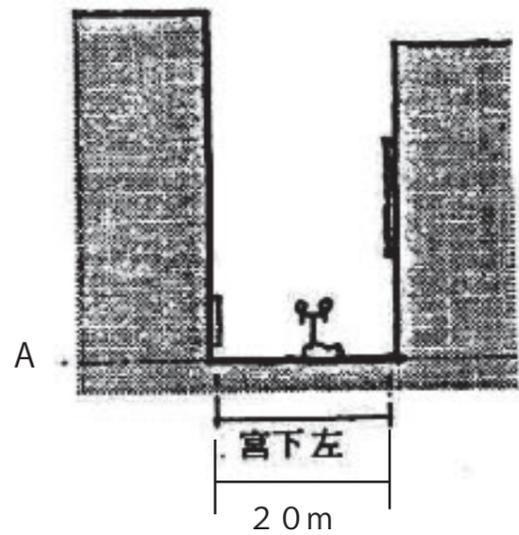




『旭川平和通買物公園活性化基本計画報告書』  
(1991年)の2図 (p27と33) 重ね合わせにより作成



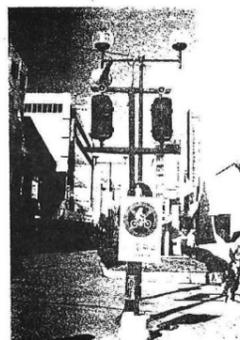
『旭川平和通買物公園活性化基本計画報告書』  
(1991年)料 (p25)より抜粋・加筆



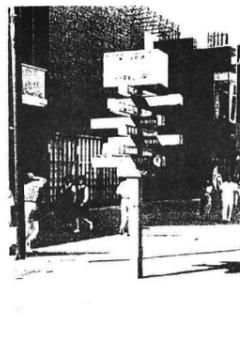
景観に配慮した看板やデザインに工夫が見られる看板の例



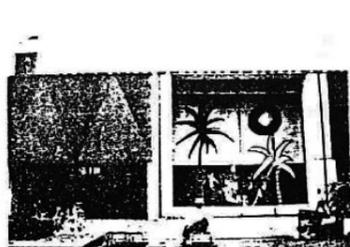
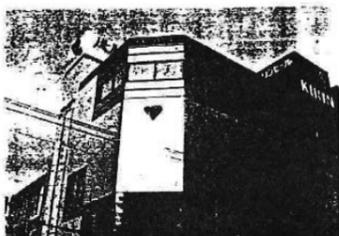
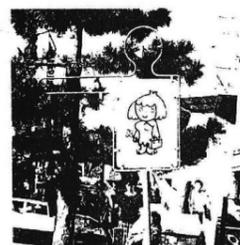
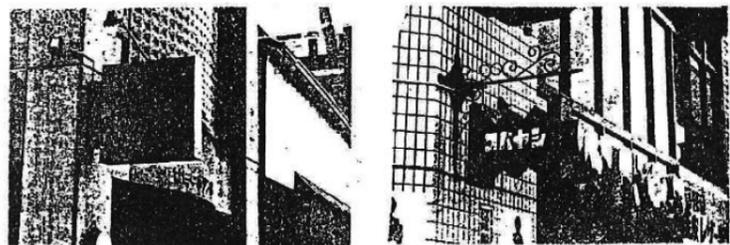
バンナー付き街路灯



原色を使った交通標識表示



煩雑な案内サイン



外装直しとバンナーで活気ができた



外装直し、サインのデザイン等でスッキリした



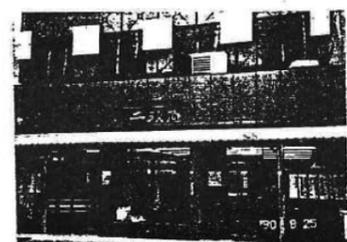
2階に開口部を設けて明るい表情になっている



テント、照明、フロントボックス、ベンチ等ヨーロッパ的デザイン



バンナーで表情をつける



スッキリまとめられた和菓子店舗



赤いサッシ、ペイントされた小石等児童書の店舗の楽しさがある

1991年当時の街路の状況と商店主による評価

'旭川平和通買物公園活性化基本計画報告書'  
(1991年)より抜粋・配置編集



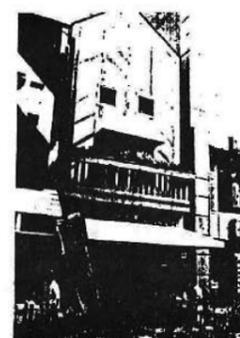
完成したばかりのホテル、通り入口のポイントになる



ファーストフードの入居



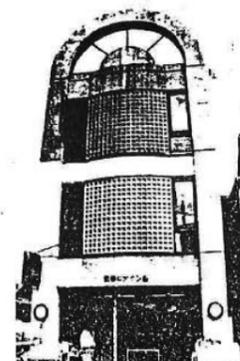
店舗の入れ替わり



白木でデザインされた店舗、北国のイメージを彷彿とさせる



角地ならではのデザイン

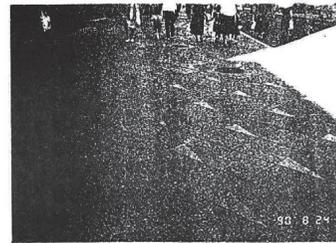
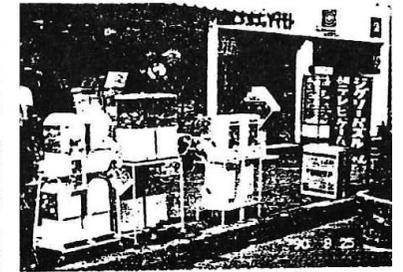
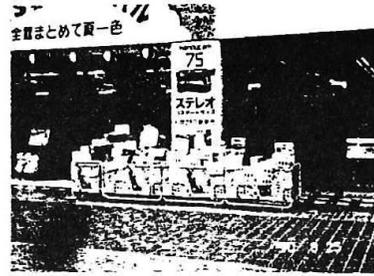


材質の使い方が通りの中では目を引くデザインになっている

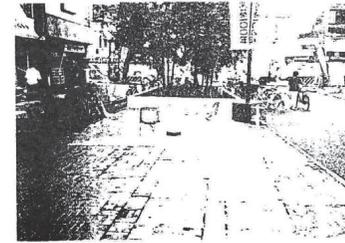
乱雑で無秩序な看板の例



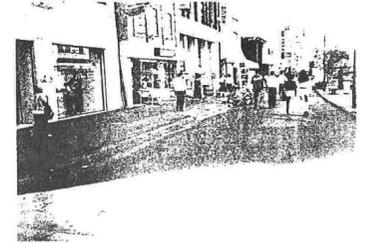
アーケード下の状況



ワシントンホテル前の擬石平坂



磁気状況のひどい舗装 (SF設置ゾーン)



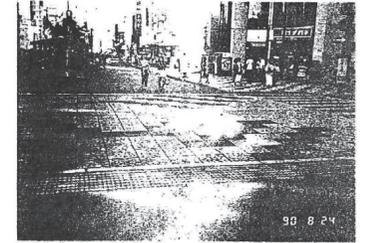
歩道と緊急車線ゾーンとの段差



狭い段差と段差で使われない部分



自店舗前のみの舗装



高質舗装された交差点 (3条交差点)



周りの雰囲気と合わせた舗装 (マルカンプ前)

1991年当時の街路の状況と商店主による評価

‘旭川平和通買物公園活性化基本計画報告書’  
(1991年)より抜粋・配置編集

参考資料

2000年 買物公園連続率面

東海大学 渡辺研究室

<http://www2.ab.u-tokai.ac.jp/wtnb/staff/semi00/index.html>

写真データ抜粋元

『建築空間情報発信のWEBページ作成』

97SDA211川崎耕一:WEB地図とクリックブルマップを利用した建築データ検索ページの作成

97SDA133野坂英司:旭川市中心地街路ファサードのWEBデータベースの作成

宮下通



一条通



二条通



三条通



四条通



五条通



六条通

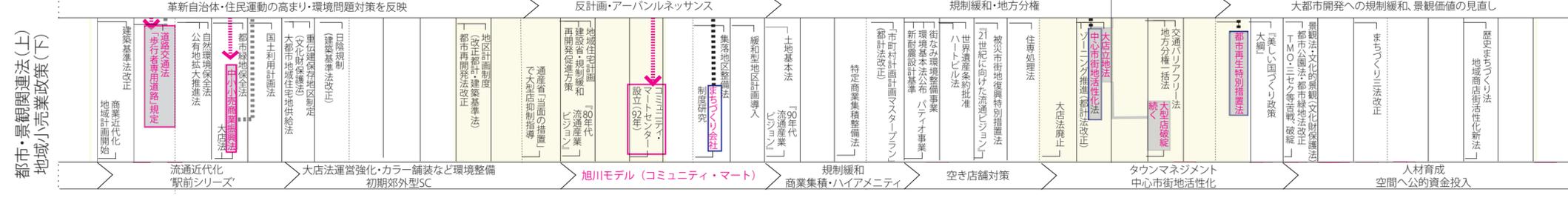
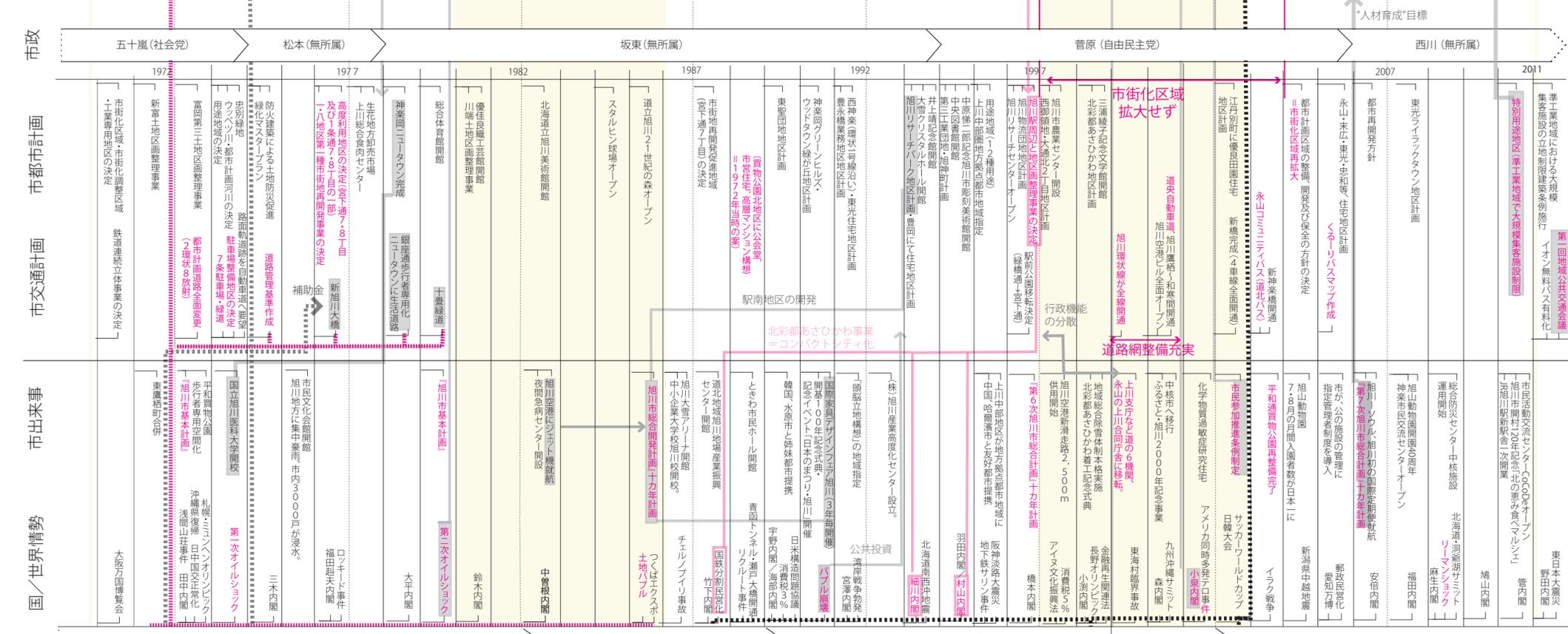
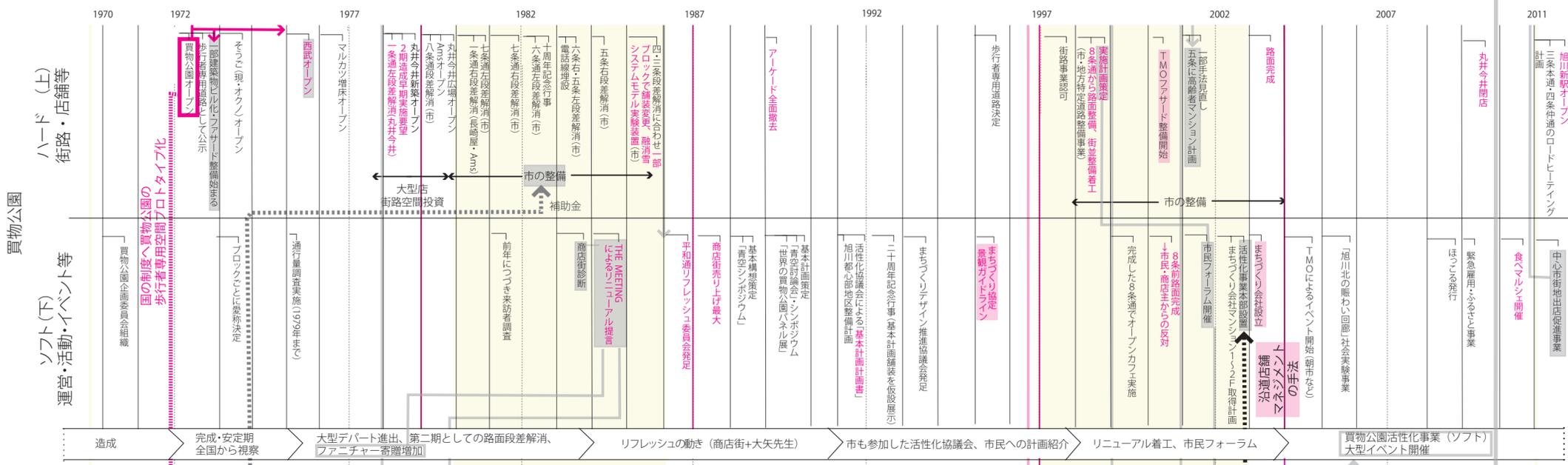
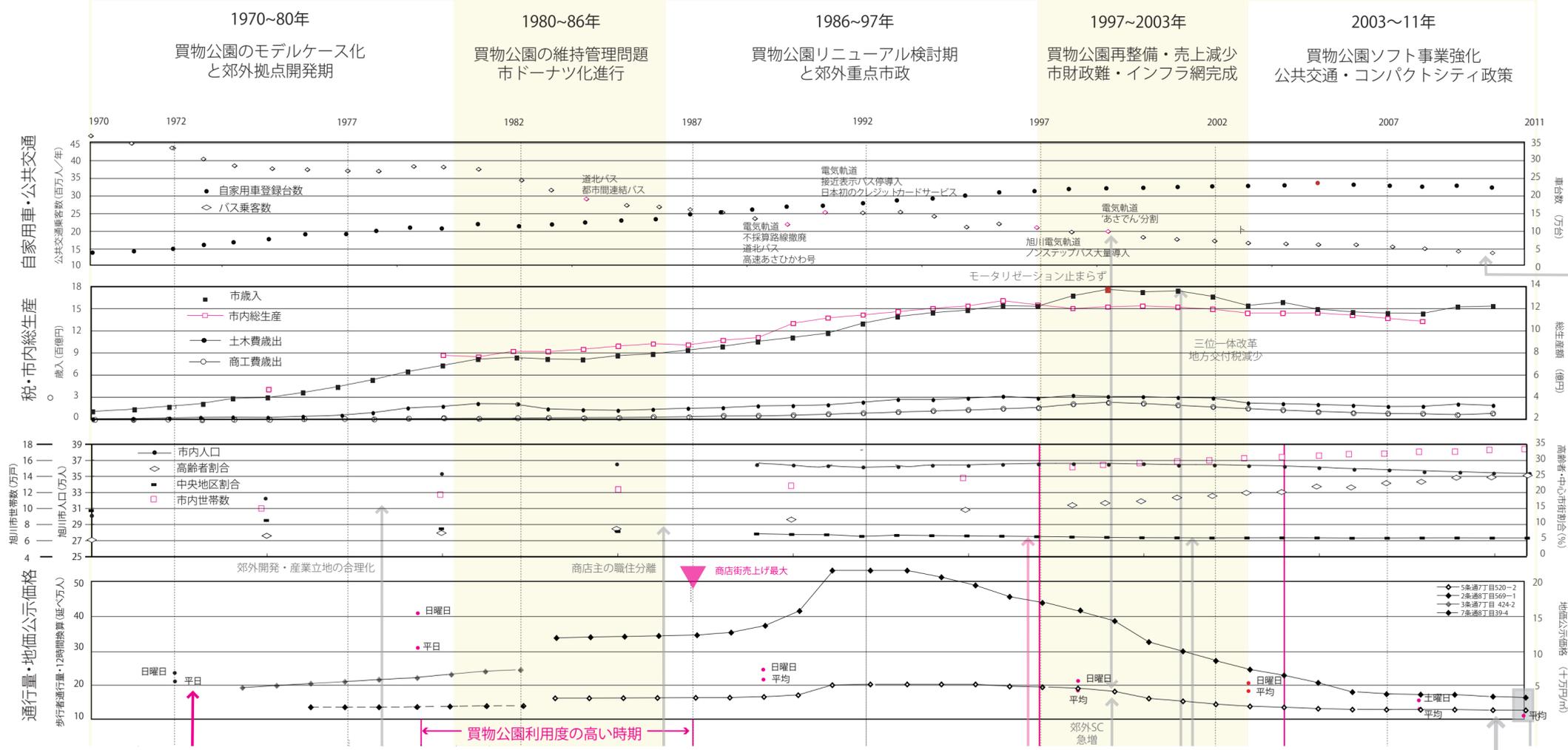


七条通



		①買物公園のモビリティ化と 郊外拠点開発期（1970-80）	②買物公園の維持管理問題 市のドーナツ化進行（1980-86）	③買物公園再整備の検討 と郊外重点市政（1986-97）	④買物公園再整備期、商店街・市 の急激な財政悪化（1997-03）	⑤買物公園再ソフト事業強化、 公共交通・コンパクトシテイ政策 （2003-11）
エリアマネジメント 【全体】	【商店街】 維持活用マネジメント試行 【大型店】 簡易路面整備 維持管理方法確立で手一杯で 第二期造成へ余裕がなく、資金力 のある大型店独自の整備が進む。	【商店街】 維持活用問題顕在化 【市】 簡易路面整備 維持管理レベルのゆるさから コアニチャー増加・店舗内容 のあふれだし。景観混乱	【商店街】 問題分析・リニューアル検討 新日のアイデアが融合した 新歩行者専用空間案と沿道建築物 のデザインレベル完成	【商店街・市】 歩行者専用空間 再整備を呼び水とした維持管理、 沿道機能問題の解決への試み 基本計画書と異なる実施設計に 市民・商店主の反対。再整備を 呼び水とした問題解決を強い強行。	【商店街・市・TMO】 新規歩行者専用空間・ 沿道建築物活用強化 従来の維持管理問題の解決に よるコスト削減と新たな問題。 沿道機能マネジメント難航	【商店街・市・TMO】 新規歩行者専用空間・ 沿道建築物活用強化 従来の維持管理問題の解決に よるコスト削減と新たな問題。 沿道機能マネジメント難航
特徴						
市広域計画	都心・郊外の双開発	既存計画の継続	郊外重点市政と北彩都計画決定	インフラ網の完成と 維持管理政策への転換	人の活動のドーナツ化緩和 （公共交通・郊外SC抑制） 居住人口分布のコンパクト化 よりも、既存の居住を拠点と し活動範囲の郊外への偏り 是正を目指す	
特徴	交通計画：抜本的なモータリゼーション 緩和政策とらず。買物公園の経路を活かし 歩行者専用空間の断片的挿入にとどまる。	ドーナツ化の進行	郊外重点市政の流れを国鉄 民営化に対応する駅周辺開発計画 （＝北彩都計画）が変える。 企業努力によるバスの利用率改善	大店立地法、三位一体の改革 による地方交付税削減		
影響した社会状況	【建設省・中小企業庁】 買物公園政策 オアシスヨック	【通産省】 新規大型店抑制政策	旭川空港ジェット期就航 バブル景気と崩壊 五十嵐前市長の国政参加			
空間	必要活動	大規模店集積				
	任意活動	段差解消・植栽の成長				
	社会活動	凹凸のあるスカイライン・駐車場の景観・ブーケード老朽化・コアニチャー過多				
	言論・表現	大きい施設帯・植栽の成長				
アクセス	屋外パヴォーン型					
任意活動	バス利用率高い					
	屋台・中規模イベント開催					
	駐車場問題					
	大規模イベント・市場					

凡例 ■ 利用度 / 売上ピーク期 ■ 改善項目 □ 転換点



## 1) 1970~80年：買物公園のモデルケース化と郊外拠点開発期

1972年買物公園の第一期整備(=歩行者専用空間化と施設帯造成)により、通行量の増加効果がみられたために、商店街ハード整備のモデルケースとなった期である。

買物公園がモデルとなった「商店街前面道路の歩行者専用空間化」は建設省・中小企業庁の補助支援の対象となり、市はその支援を活用し、他商店街の歩行者専用空間化や緑道・コミュニティ道路整備を挿入する。元々、買物公園は市のマスタープランに「交通」計画の一貫としては組み込まれていなかったが、買物公園自体が市の道路網計画に影響を与えている。

さらに買物公園の通行量増加により、西武のような大型百貨店の駅側(4条以南)への集積が発生し、大型店の牽引するさらなる通行量増加がみられた時期である。

## ■エリアマネジメントの特徴：維持活用マネジメント試行期・大型店主導ハード整備

70年代前半は第二次ベビーブーム期にあり、買物公園について、施設帯の遊具やロゴから親子連れが来訪者として対象の中心だったことがわかる。

本期で必要とされたエリアマネジメントは、造成計画のメインとなる第二期(店舗集約・交通結節対策)の沿道店舗再開発への合意形成であったが、60年代のアーケード整備・第一期造成で体力のない中小個店の協力を得る事に難航し実現していない。そのため、店舗の改築や自店前の路面段差解消など資金力のある店舗のみによる沿道建築物・街路空間整備が行われる。

街路の維持管理については、冬季の除雪は市・夏期(草花の植え替え、清掃、電気料)は商店街負担とされ、造成直後から、ショーケース・花時計等の破壊が起き、それに対する商店街の負担が問題となった。歩行者専用空間上の日常的市民イベント手続きの手間や商店主による使用内容の問題も発生し、要綱を作る事で対応している。

つまり、商店街としては、既存の歩行者専用空間マネジメントの試行で手一杯で、第二期造成への余裕がなかったといえる。市は、沿道店舗再開発ありきの交通結節対策(ペDESTリアンデッキ設置)とし、駐車場の整備以外は傍観の立場をとった。

## ■広域計画の特徴：都心・郊外の双開発

市政全体では買物公園を商業核として、第2次産業の核、研究機関などは郊外に拠点として分散集積させていく。さらに、人口増加に備えて郊外住宅地の開発を進める。都心・郊外の双方に投資した時期である。買物公園について対モータリゼーションをアピールしていたが、広域交通計画について、歩行者専用空間を数カ所に断片的に挿入しただけで、抜本的なモータリゼーション緩和への取り組みはない。

## ■歩行者専用空間の性質

当時の歩行者専用空間の状況としては、通行量も多かった事より、にぎわいも感じられ、必要活動・滞留可能性・ハレの活動を支える空間としてある程度機能していたと考えられる。さらに、丸井今井広場の整備の整備で、音楽やダンスなどの表現活動のためのスペース確保ができた。また、アクセスについては市民のバス利用者が多いことによる駐車場問題の緩和作用が多少あったと推測する。

‘回遊性’については、段差やアーケード下での店舗内容のあふれ出し(ワゴン販売など)、『景観』については原色のプラスチック遊具・老朽化したアーケードの存在から、それほど担えていなかったのではないかと考える。

ただし、上記でマイナス要因とした遊具は、デザインはさておき、来訪者対象であった子供の滞在性は担ったはずであるし、適度な店舗内容のあふれ出しはにぎわいを創出していたと考えられる。

表3-4 1970-80年の空間状況

ハレの空間	必要となる構成要素	1970~80年の状況
'必要活動'を支える空間	沿道建築物の入居テナントの多様性	○大型店出店による買回り機能強化
'任意活動'を支える空間 (景観・回遊性)	街路、沿道建築物のハード設備	街路：○施設帯の植栽・舗装 ×舗装段差・店舗内容のあふれだし 沿道建築物：×老朽化したアーケード
'社会活動'を支える空間 (滞留可能性)	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等	街路：○施設帯の緑陰・遊具・ベンチ・アーケード 沿道建築物：○南北に喫茶店が分布
言論・表現活動を支える空間	パフォーマンス・デモの開催可能性	○ファッションショー等、丸井今井広場
アクセスしやすい空間	アクセス手段	外部からのアクセス：バス利用者が多い時期 補助交通：なし
ハレの空間	大型イベント、市場の開催可能性	○屋台、中規模イベント

## 2) 1980~86年：買物公園の維持管理問題・市ドーナツ化進行

買物公園は80年代まで全国の地域小売業政策において、「公共空間としての商店街」の理念を認められ、空間再編のモデルケースでありつづけるのであるが、当の買物公園では第一期造成から10年経ち、維持管理問題が顕在化しはじめる。

70年代の市内での産業機能分散を行ったことから、中心市街地からの人口流出・スプロールが進み、買物公園の沿道にも影響がはじめる。この時期には、公共交通利用者の減少も本格化しはじめる。

## ■エリアマネジメントの特徴：維持管理問題顕在化・市による簡易なハード整備

造成から10年が経過し、初期から多かったファニチャーに加え、寄贈によるものが増加し、維持管理負担が大きくなる。ファニチャー増加がゴミ問題や商店主のアーケード下の店舗内容のあふれ出しと合わさり景観の混乱が問題となる。

第二期造成について世論の要求が高まるが、商店主同士の合意形成は依然として進まない。合意形成が行われない背景として、先に述べた中小商店の資金難を含め、時代として（通産省による大型店抑制政策）既存中小商店 対大型店の構図があり、協力より販売競争に熱心であったことが挙げられる。

結局、市による簡易な第二期造成として当時全国的に取り入れられたカラー舗装による中小商店に面する段差解消を行う。交通結節点の問題も依然として解消されないままとなった。

## ■広域計画の特徴：既存計画の継続

1979年に新マスタープラン「旭川市基本計画」が策定され、都市計画・交通計画について、五十嵐市政の既存計画が継承され、整備が進められていく。その結果、ドーナツ化が次第に進行しはじめる。商店街沿道でも職住分離が進み、商店主同士の面識が薄れることとなった。

## ■歩行者専用空間の性質

大型店の集積・既存商店の存在により必要活動が強化されている。当初と同様、滞留可能性・ハレの活動を支える空間としてもある程度機能していただろう。ただし、この時期から、アクセスについては市民の車利用が増加傾向により、駐車場整備地区にされながらも再開発が進まず、当時少なかった駐車場対応が迫られてきたと考えられる。'回遊性'・'景観'については、動線部分の段差解消がなされたが、施設帯・アーケード下の'過剰なファニチャーや店舗内容のあふれ出しがマイナス要因となったと考えられる。また、ビル化が無計画に進みスカイラインの凹凸化やアーケードが建替えを行わない店の前のみに残り、ちぐはぐになっていった。

表3-5 1980-86年の空間状況

歩行者専用空間の条件	必要となる構成要素	1980～86年の状況
'必要活動'を支える空間	沿道建築物の入居テナントの多様性	○大型店集積傾向
'任意活動'を支える空間 (景観・回遊性)	街路、沿道建築物のハード設備	街路：○施設帯の植栽・舗装、動線の段差解消 ×ファニチャー過多・店舗内容のあふれだし 沿道建築物：×老朽化したアーケード
'社会活動'を支える空間 (滞留可能性)	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等	街路：○施設帯の緑陰・遊具・ベンチ・アーケード 沿道建築物：○南北に喫茶店が分布
言論・表現活動を支える空間	パフォーマンス・デモの開催可能性	○ファッションショー等行われる。
アクセスしやすい空間	アクセス手段	外部からのアクセス：×市民の車利用傾向 補助交通：なし
ハレの空間	大型イベント、市場の開催可能性	○屋台、中規模イベント

## 3) 1986～97年：買物公園リニューアル検討期と郊外重点市政

バブル期に維持管理問題を解決するための買物公園のリニューアル検討が商店街の有志によるリーダーシップから始まり約10年に及ぶ議論の末、既存の曲線を活かしつつも、ストリートファニチャーを集約する・並木道として見通しを確保するという新旧のアイデアが融合された案・沿道建築物のデザインルールを完成させる。市の協力の元、交通結節点の問題も議論され、メガストラクチャー的なペDESTリアンよりも仲通りのクルドサックによる歩行者専用空間の連続性確保の可能性を提示した。

ただし、当時の市マスタープランでは、旭川空港のジェット機就航（1982年）や中小企業大学校誘致（1986年）により、第2次産業や研究機関のある郊外開発や美術館・スポーツ等の単体施設整備に重点を置いており、あくまで商店街主導であったと考えられる。

## ■エリアマネジメントの特徴：商店街主導の問題分析・リノベーション検討

商店街主導による既存の問題分析が行われ、歩行者専用空間の維持管理問題や沿道中小店舗の内容、交通結節点の問題が明らかになり、買物公園リニューアル案が完成する。

しかしながら、これまでも進まなかった沿道機能の改善に関しては10年の議論を要しても、バブル期の沿道地価高騰や中小商店主/地主の収入源の商業依存低下から、商店主のやる気にムラがあり、合意形成が得られず、**その呼び水とするための歩行者専用空間の再整備にふみきる。**

## ■広域計画の特徴：郊外重点市政と北彩都計画決定

上記のとおり、坂東市政では郊外開発に力をいれたため中心市街地居住率の減少がゆるやかに進んだ。

その後菅原新市政に移行すると同時期に、五十嵐元市長が国政で建設大臣・官房長官になったことが影響し、旧国鉄所有地の再開発事業＝駅周辺の北彩都開発という、中心市街地における大規模プロジェクトが決定・始動する。1986～97年の広域交通計画については、買物公園への必要交通の存在・市域のスムーズな車両交通網の実現を理由に、リニューアルが決定しても歩行者専用空間を横断する道路網への抜本的な対策はとられなかった。

しかし、公共交通（バス）については、バス専用レーンの導入（1.3km）と企業努力による一時的に利用者が増加している。

## ■歩行者専用空間の性質

1986～97年にみられたのは、この時期に改築・増築したビルの高層化と駐車場の増加による景観の変化である。駐車場に関してはビル化に伴う附置義務と車利用者の増加に対応したものと考えられる。また、新しい業態として住宅の多い八条側にコンビニが現れる。

表3-6 1976-97年の空間状況

歩行者専用空間の条件	必要となる構成要素	1986~97年の状況
'必要活動'を支える空間	沿道建築物の入居テナントの多様性	大型店集積傾向。八条側にコンビニ現れる
'任意活動'を支える空間 (景観・回遊性)	街路、沿道建築物のハード設備	街路：○施設帯の植栽・舗装、動線の段差解消 ×ファニチャー過多・店舗内容のあふれだし、駐車場増加 沿道建築物：ビル高層化
'社会活動'を支える空間 (滞留可能性)	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等	街路：○施設帯の緑陰・遊具・ベンチ・アーケード 沿道建築物：○南北に喫茶店が分布
言論・表現活動を支える空間	パフォーマンス・デモの開催可能性	○イベント等行われる。
アクセスしやすい空間	アクセス手段	外部からのアクセス：市民の車利用傾向進む 補助交通：なし
ハレの空間	大型イベント、市場の開催可能性	○屋台、中規模イベント

## 4) 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

1997~2003年は買物公園の再整備建設期であるが、大店立地法による郊外型SCの規制緩和・三位一体改革による地方交付税の減少など、商店街・市ともに国の政策による打撃を受ける時期に重なる。

さらにこの時期の菅原市政では、市内の重要な道路網（内環状線と道北自動車道）の整備が充実し、全市政時代に郊外地域の整備も進んだため市街化区域を拡大せず、既存都心・郊外の各地域の特徴を伸ばすような政策をとる。そのため、都心に手をいれるも、都心だけを特別扱いできないというスタンスをとった。

買物公園の実施設計は、当初の整備案とは大幅に簡素化されたものになり、その背景としては上記の財政難／市政の方針があったと推測する。

整備が始まると、整備が済んだ区画を見た市民・商店主から反対意見が多数寄せられ、市民フォーラムが開催されるが、案修正をほとんどせずに工事を再開し、反対派との遺恨が残った。

整備中には、沿道店舗機能向上にむけてTMOやまちづくり会社といった官民連携のタウンマネジメントの手法を全国的な流れに合わせて採用する。市内の高齢化率の上昇から、高齢者のまちなか居住というコンセプトも生まれる。

## ■エリアマネジメントの特徴：歩行者専用空間再整備を呼び水とした維持管理・沿道機能問題の解決への試み

歩行者専用空間再整備（＝デザインの簡素化、アーケードのような公私曖昧な空間を排除する）で、長期的にみた維持管理問題を減少させることと、オープンカフェ・イベントなど日常的に有効活用できるスペースを確保することを第一の目的とした。

それだけならばファニチャーの整理をすればよいだけだろうが、進まない沿道機能開発の合意形成を誘発したかったために、歩行者専用空間の再整備による空間の高質化を布石とした。

しかしながら、歩行者専用空間の再整備はリニューアルの基本計画書と大きく異なる実施設計の内容であること、曲線的／滞在利用型の1972年造成の買物公園の要素を引き継いでいないことから、反対意見が寄せられ、さらにそれら意見が十分に議論されないままの工事再開を行ったことで、むしろ不信感を生む結果となった。

もともと市民によるイベント活用でにぎわいを生み出す、'地'のデザインのため、空間活用や沿道機能改善なしの歩行者専用空間の再整備完了だけであった2003年完成時に通行量の減少傾向を食い止められていない。

■広域計画の特徴：インフラ網の完成と維持管理政策への転換

上記のとおり、重要インフラ網が完成したため、北彩都等の必要整備をつづけつつも、整備型から既存インフラの維持管理型の政策転換が必要になった時期である。そのため除雪対策の本格化や道路網活用のために20年ぶりのパーソントリップ調査が実施される。

市政として市街化区域は拡大されなかったが、大店立地法による規制緩和が、30年間でモータリゼーション化・ドーナツ化した旭川の都市構造にフィットする郊外型大規模SCが急増につながり、都心の求心力が大きく失われた。公共交通の利用者も企業努力にかかわらず減少しつづけている。

■歩行者専用空間の性質

歩行者専用空間の再整備と郊外型SCの飛躍の影響から、歩行者専用空間の性質は大きく変容した。市全体の傾向に影響されて、必要活動・アクセスのしやすさについて魅力低下するのに対して、リニューアルによって回遊性や景観・大型イベント開催機会を高める整備がとられた。滞留可能性については、沿道喫茶店の減少と日常的なオープンカフェの実施期間・面積が少ないため、以前よりも減少したと考えられる。

以上より、日常的に来訪・滞在する空間から、大型イベント時のハレの空間としての要素が強くなったといえる。

表3-7 1997-03年の空間状況

歩行者専用空間の条件	必要となる構成要素	1997～2003年の状況
'必要活動'を支える空間	沿道建築物の入居テナントの多様性	×大型店・最寄り品店の減少はじまる
'任意活動'を支える空間 (景観・回遊性)	街路、沿道建築物のハード設備	街路：○段差解消、ロードヒーティング ×幼木の並木 沿道建築物：○突出物解消、ファサード整備
'社会活動'を支える空間 (滞留可能性)	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等	街路：○ベンチ、オープンカフェ ×幼木の並木 沿道建築物：×喫茶店減少
言論・表現活動を支える空間	パフォーマンス・デモの開催可能性	○大道芸等行われる。
アクセスしやすい空間	アクセス手段	外部からのアクセス：市民の車利用増加傾向 補助交通：なし
ハレの空間	大型イベント、市場の開催可能性	○市場・大型イベントの開催

5) 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

買物公園の再整備が完了し、歩行者専用空間を有効活用するための北の恵み食べマルシェ・大型イベント、Hocolなど広報誌発行といったソフト事業が展開される。

市政は西川市政へと移行し、2000年からの人口減少傾向をふまえ、初めて人口減少が前提のマスタープランが作成される。

人材育成・福祉の充実などソフト事業を重視するとともに、都市構造としてはコンパクトシティを掲げる。第4章でも述べるが、ここでいうコンパクトシティは中心市街地を中心にした市域全体のコンパクト化ではなく、都心・郊外の各地域で集約を進め、それらを交通ネットワークでつなぐという考え方である。

■エリアマネジメントの特徴：歩行者専用空間・沿道建築物活用事業強化

大型イベントについては多くの来訪者が訪れ成功しているが当初予定されていた常時イベント利用は未だなされてない。以前あった維持管理問題については、再整備後は公私空間が明確になり、維持管理しやすくなるとともにコストも下がっている。このように商店主らの空間の使い方に目が行き届くようになったが、市民による駅側

(四条以南)での自転車放置が問題になっており、市・土木部が整理を行う。歩行者専用空間のマネジメントは問題もあるが、少しずつ前進しているといえる。

しかしながら、沿道機能のマネジメントに関しては、不動産テナントミックス事業の不調や空き店舗の増加がみられ、うまくいっていない。2011年から市による出店促進事業(補助金付)が時限的にはじまったが、地主が家賃を高止まりさせており、チャレンジ出店店舗の事業終了後の継続性が可能か懸念される。

#### ■広域計画の特徴：人の活動のドーナツ化緩和(公共交通・郊外SC抑制)

2012年から、国の都市再生事業である中心市街地活性化事業の認可を受け、都心に重点をおいた政策がなされていくが2011年まではその準備段階である。

上記のとおり、市の掲げるコンパクトシティは、市域のコンパクト化を目指しておらず、郊外拠点の強化に必要と判断すると(場合によっては市街化区域を拡大し)住宅を配置するため、人口分布としてのドーナツ化は是正されない。

そのかわりに、郊外SC抑制による商業機能の拡散防止や公共交通の改善による、人の活動範囲のドーナツ化を緩和する政策を開始した。ただし、既存の郊外型SC(イオン・パワーズ)では直結コミュニティバスや路線バスが既に存在し、車弱者への対策が市政・中心市街地よりも先行している。

上記の居住人口と人の活動とも中心市街地に呼びよせる計画としては北彩都事業の神楽地区の住宅や公園整備が挙げられる。

#### ■歩行者専用空間の性質

この期の大きな変化として日常で、沿道建築物テナントの空洞化と、必要活動目的の来訪者減少による通行量減少からにぎわいの少ない景観になった。また、放置自転車の問題からわかるように、実質的に自転車でアクセス/空間内移動しやすくなっていることが明らかになった。移動中の自転車や放置自転車が歩行者の回遊性を妨げていると考えられる。

改善された点としては公開空地のAshの完成により、気候に左右されない滞在空間が確保されたことである。展示についても歩行者専用空間よりもAshで行われるようになった。利用許可の受けにくい若者によるストリート演奏・露天商は歩行者専用空間でゲリラ的に行われるが、注意を受けると退去せねばならない。

表3-8 2003-11年の空間状況

歩行者専用空間の条件	必要となる構成要素	2003~11年の状況
'必要活動'を支える空間	沿道建築物の入居テナントの多様性	×大型店・最寄り品店の減少に拍車
'任意活動'を支える空間 (景観・回遊性)	街路、沿道建築物のハード設備	街路：○段差解消、ロードヒーティング ×放置自転車、 沿道建築物：×空き店舗、駐車場
'社会活動'を支える空間 (滞留可能性)	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等)	街路：○ベンチ、オープンカフェ 沿道建築物：○Ash(公開空地)×喫茶店減少
言論・表現活動を支える空間	パフォーマンス・デモの開催可能性	○大道芸等、Ash △ストリート演奏
アクセスしやすい空間	アクセス手段	外部からのアクセス：市民の車利用増加傾向 補助交通：実質的に自転車利用
ハレの空間	大型イベント、市場の開催可能性	○市場・大型イベントの開催 △露天商



## 第4章

### 買物公園の現状と将来への展望

長期マネジメントの結果、現状の買物公園の空間がどのように利用されているか、またマネジメントの状況について分析する。最後にまとめとして、将来への展望を考察する。

## 第4章 買物公園の現状と課題

### 4.1 歩行者専用空間の構成

第3章にてふれたとおり、リニューアル実施設計の結果、簡潔化された街路デザインとなって買物公園は完成した。街路内のファニチャー・植栽・舗装が改変され、街路の直線形を生かし、見通しをよくするよう並木道となっている。ただし、歩行者専用空間の延長はなく、全長1.1kmで1街区（50m置き）に車両交通による分断があることは以前と変わらない。本項4.1.1歩行者専用空間の構成では、買物公園歩行者専用空間と買物公園隣接エリア（図参照）を対象に広域からファニチャー配置等まで空間構成の特徴と問題点を把握する。

#### 1) 買物公園隣接エリアの歩行者空間ネットワーク



写真4-1 [左上] 再整備検討時に拡幅された緑橋通, 4-2 [右上] 路地空間 写真4-3、4 [下] 屋内通り抜け空間をもつたくしよく市場

買物公園と四条通など隣接街路とのつながりを支えるものとして**歩行者専用空間の七条緑道**のほか、大通りの高規格・幅員の広い歩道が挙げられる。特に緑橋通の歩道はリニューアル検討時に歩行空間の拡大した買物公園との連結を目指して拡幅されている。また、街区内のつながりを担保する空間として、**路地空間**とともに、**通り抜け可能な屋内型商店街・市場**が存在する。この形式は旭川の市場建築として昔から見られるものである<sup>\*</sup>）。

ただし、これらは現状では買物公園の強調する南北の軸線に沿った視線では存在が分かりにくいこと、屋内型商店街・市場については商店主とかなり近接した空間構成であるため、買物目的の客以外は通りにくい空間であるなど、歩行者ネットワークの強化に活用可能性があるが現状では活用されていないようだ。

また、これから、買物公園—新旭川駅裏北彩都ガーデンとの植樹の軸線完成予定、買物公園—七条緑道—常盤公園・図書館エリア（300m）についても緑道再整備が決定していることから南北方向に緑のネットワークが強化されると考えられる。

## 2) 交通連結部

一般道路網との連結部については40年前の計画時・リニューアル時に議論があった交差点部の処理に関する問題点が解決されず、大通りでは信号待ちの必要があり、**歩行者専用空間としての空間の連続性**が分断されている。

また、観察の結果、**仲通り**には幅員のせまい歩道が設置されているが、搬出入車が時間をとわず出入りするため路上駐車があり、歩道は歩けず形骸化していることがわかった。また、搬出入車の利用が多いため、路面が傷みやすく裏通りの雰囲気になっている。



写真4-5 [左] 仲通りの様子、歩道が狭く搬出入の路上駐車がみられる。

写真4-6 [右] 昭通通側から買物公園をのぞむ。空き店舗や駐車場がまず目にはいる。

仲通り側には昔ながらの飲食店などがあるのだが、平和通は路地空間・仲通りとのデザインにつながりがなく、買物公園の動線が仲通りへ波及しない。このことは買物公園沿いの景観が改善されても、街区全体として利益にならないため、再開発や駐車場整備の合意形成も測りにくいのではないかと。その駐車場については集約がうまくいっておらず、特に仲通り沿いにて駐車場が面積を大きく占める。買物公園は恒久的歩行者専用空間であるにも関わらず、**駐車場の景観**に四方を取り囲まれていること・車両交通に気を配らねばならないことは、買物公園の大きな問題点である。

対して旭川の公共交通として機関を担うバス停との連結であるが、1条・4条・6条・宮下通では買物公園から50m以内の場所にバス停があり、ここからは買物公園にアクセスしやすい（次頁図参照）。しかしながら買物公園周囲を循環するようなバスがないため、多くの路線が通る1条よりも以北ではバスの路線が限られ利便性が格段に落ちると考えられる。中心市街地循環のまちくるバスのバス停も緑橋通側にしかなく、買物公園周囲を循環するものではないため、まちくるバスによる利便性向上は疑わしい。

## 3) 断面構成

断面図（前頁図面）より駅側ほど高度利用がなされ、八条側ほど低層店舗が多くスカイラインがそろっていないがヒューマンスケールである。駅側（西武・ワシントンホテル前）ではH（建物高さ）／L（街路幅員）≒1.8、対して8条通（川村薬局前）ではH／L≒0.4でありその差は大きい。また、四条以北の沿道建築物は同じボリュームのままでも店舗内容見直し・ファサードの整備などにより個店の魅力が増せば、**既存の路地空間や緑道（写真）との組み合わせ**によりかえって**駅側との景観の違い**を強みに、散策する人の足を運ばせることができると考える。



写真4-7 [左] 七条緑道，写真4-8 [右] 街路樹の足元に設けられた花壇スペース（この場所のみで実現）

## 4) 歩行者専用空間内の植栽・ストリートファニチャー・舗装

## ①植栽

街路樹として植え替えられたシナノキが等間隔に配置される。高さ4～5mと成長途中段階（成長すれば6～10m）であることから樹冠の密度も低く、まだ十分な木陰をつくることはできてない。八条側の店舗（こども富貴堂の前）には店主福田氏が市民フォーラムの際に空地のコミュニティガーデン化について要望したが実現せず、その代替の空間として街路樹の下に**植栽空間**が設けられた（写真上）。手入れは店の関係者や客・知人によって行われている。緑道の近くに位置する八条側では、このような空間がさらに設けられれば**緑道とのネットワークのレジビリティ**が向上するだろう。

## ②ストリートファニチャー

信号、スピーカー付き街灯、フットライト、ベンチ、サイン、電線地中化・ロードヒーティング等の設備でフットライトは街路樹と同じスパン、ベンチは街区ごとにおおよそ2つ設置されている。それらとともに、第一期工事の際から設置されている彫刻・手の噴水があり、リニューアルで大きく変わった街路空間の中でこれらは市民の要望が強く残された。

以上のように**ストリートファニチャーは最小限**に抑えられているため、依然と比較して**維持管理のしやすい**空間となるとともに、**店舗からのあふれだし**はすぐにそれと判断できるため、そのような行為が**抑制**されるデザインとなっている。また、フラットなスペースを確保しやすいため大型イベントは催しやすい。そのため、依然と比べてより**ハレの空間**になったといえる。

市民活動の「地」となるようなシンプルさを備えた空間であるがゆえに沿道建築物のファサードに目がいきやすく、景観の質に大きく影響を与える歩行者専用空間のデザインであるともいえる。

### ③舗装

舗装は灰御影石をベースになされているが、植樹や彫刻の周囲は鍔御影による色やパターンの変化がさりげなくほどこされている。また、沿道建築物のセットバックによって確保される空間には各店舗が独自の舗装を施している。



写真4-9 [左] 彫刻の足元には放射上のパターン舗装, 写真4-10 [右] 民地セットバック空間の舗装は店によって異なる。写真は西武前舗装の維持管理については、10年間で北国ならではの凍上現象による浮き上がりや、横断歩道の舗装パターンの汚れなどがみられ、点検等は市の土木管理課の役割となっている。

### 5) 歩行者専用空間の利用状況

歩行者専用空間の有効利用として、一番に挙げられるの施設帯に市を設ける形でのイベント開催である。集客の見込まれる土日祝日に、時間帯を決めて街区単位での市民によるイベントがなされるほか、全歩行者専用空間をつかう大規模イベントも開催される。



写真4-11 マルシェ開催時

平日の利用のされ方をみると、リニューアル以前にみられたような店舗からの物品のあふれ出しはほとんどみられない。ただし、建築物のセットバックがみられるところに関しては、商品をおいたり、オープンカフェ形式に椅子・机を並べ利用、なるだけその範囲内で納めている。

2012年断面図切断面



①



②



③



④



⑤



⑥



⑦



⑧



⑨



⑩



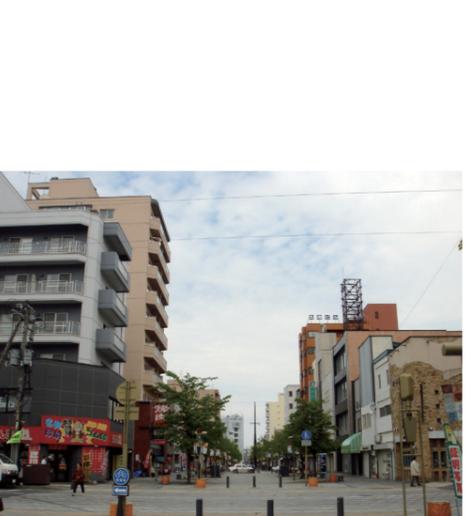
⑪



⑫



⑬



⑭



⑮



⑯

