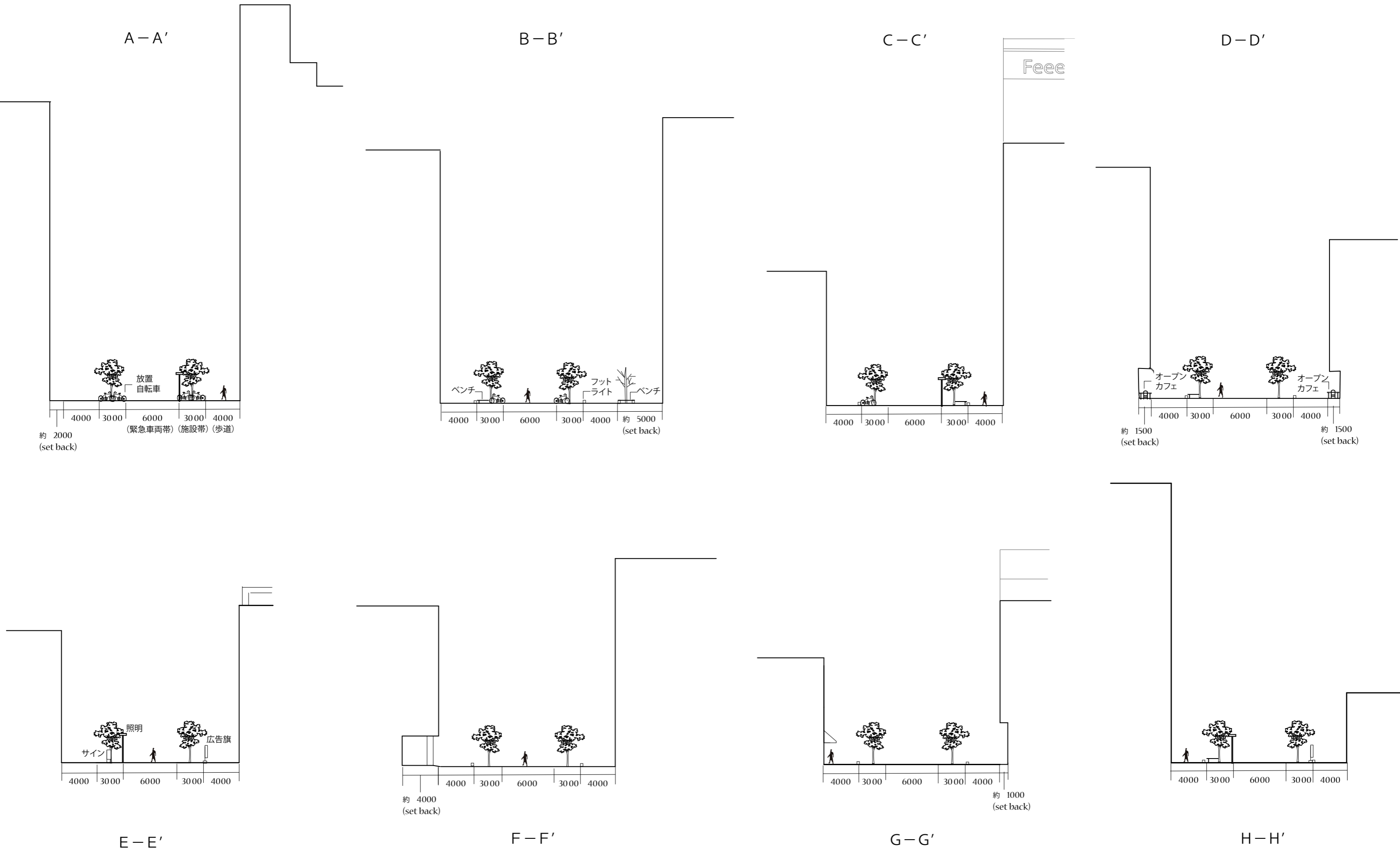
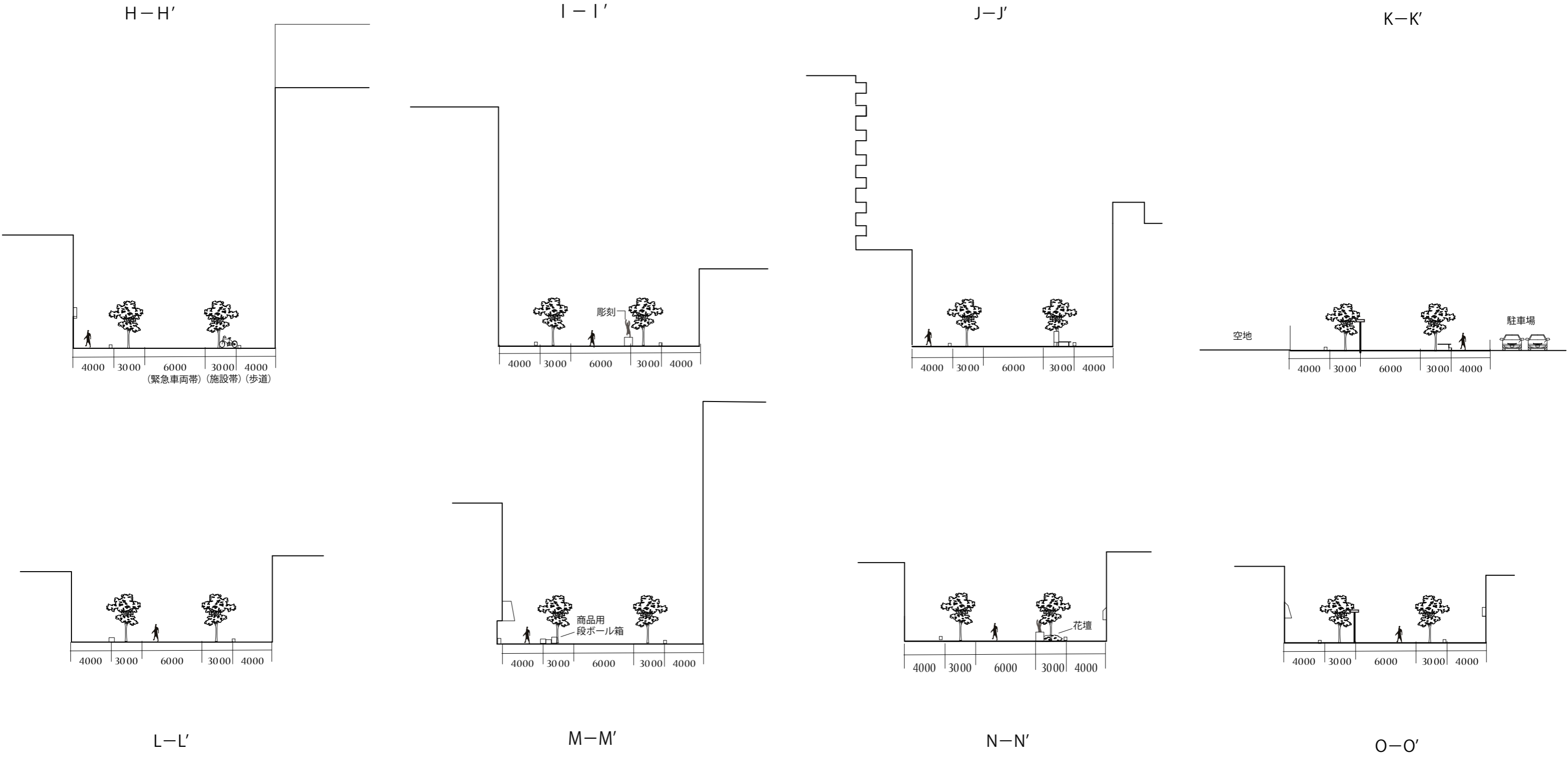


2012年断面図（現地調査より作成）





(駐輪・駐車状況はgoogle mapより  
2012年と2008年ストリートビュー)



## 2012年 植栽の状況



歩行者専用空間付近の特徴(現地調査より)





写真4-11、12 テナントによるセットバック部分での常設オープンカフェ、この2店は向き合って立地している

問題点として、一番大きいのは**自転車放置問題**である。駅側での自転車の放置がみられ、行政職員が定期的に並べ直している。施設帯の部分に本来存在する、ベンチやロードヒーティング設備に加えて、自転車がずらり置かれている現状である。その他、施設帯には広告旗や商店主が自ら設置したと思われるベンチなどがみられる。まれにいるストリートミュージシャンや露天商、期間限定のオープンカフェも施設帯に位置しており、**施設帯内に滞留・モノの設置を留めることで、歩道と緊急車両帯での人の流れがスムーズになっている。**



写真 4-13 [左上] ベンチと植樹のある部分が施設帯である、写真 4-14 [右上] 放置自転車と整理する市職員、自転車も施設帯内にまとめる

写真 4-15 [左下] 施設帯内での露天行為、写真 4-16 [右下] 施設帯内に設置されたカフェ（4-16は google map より転載、撮影時期不明）

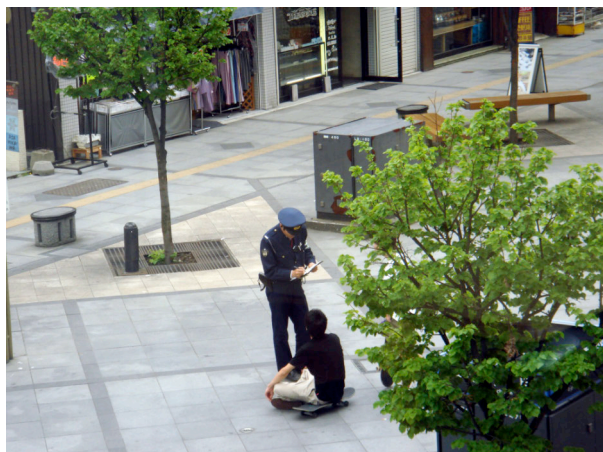
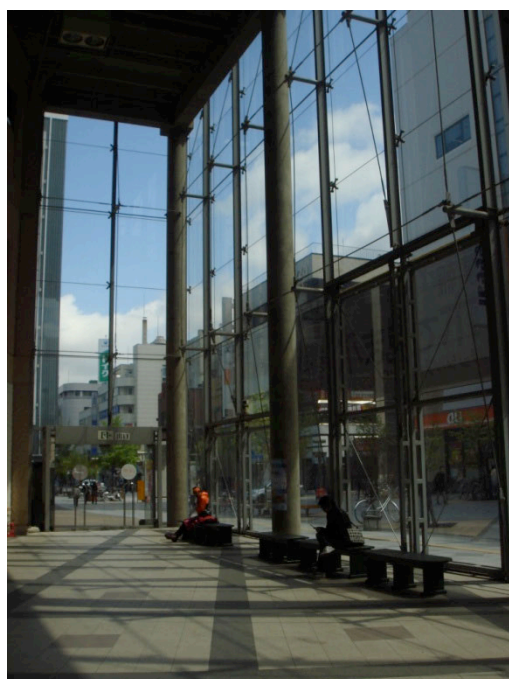


写真4-17 スケートボードで注意を受ける若者、写真 4-18 歩道・緊急者慮帯で年代を問わず自転車を使う人が多い。

ただし、それら‘流れ’の動線が広く確保（両端 4 m・中央6m）され視界が開けることで、フラットな路面・並木道という中低速の移動にとって気持ちのいい景観とあわせり、本来禁止されている**自転車**の通行や、若者による**スケートボード**の利用が盛んになっている。これらが境界線もなく行われ、歩行者の歩行を妨げることもある。



これまで、屋外の歩行者専用空間の利用のされ方について述べたが、歩行者専用空間沿いの A s h（公開空地）の利用のされ方についても述べる。ガラス張りで天井の大変高い空間となっているので、室内ながら屋外の雰囲気を感じる。バス停の多い1条通に位置するため、この中でバスを待つことができ、ベンチにたたずむ人が多い。また、展示を要するイベントは主にこの空間で行われるため、逆に街路空間での展示催しはみられない。

写真4-19 Ash内から歩行者専用空間をのぞむ。

## 6) 街路景観

街路景観については、‘買物公園’らしさや活性化協議会がテーマとしていた‘北国’らしさというものが表層に表れていない。それは、沿道建築物の整備の手法が持ち主に委ねられたうえに、さらに景観ガイドラインが「個店の個性を出す」ことを勧めていたためであると考えられるが、景観ガイドライン策定時の北欧風のイメージ図とは大きく異なる状態である。

建築物ファサードについては、ガイドラインの効果か、全体として色彩彩度が抑えられている。



写真4-20、21 [上段] レンガ・自然石風のファサード

写真4-22~23 [中段] トーンの落ち着いた外壁に、小面積での原色の装飾・ハイライト

写真4-24、25 [下段左・中] 原色多色をつかったファサード、若者向けのファッションテナント、写真4-26 和風の外観

ただし、大きな問題と考えられるのは屋外広告物の色彩である。ガイドラインにはファサードの色は原色を避けるような規定があるが、広告物についてはサイズのみで色彩の規定はない。そのため、個店1店1店が大きさを抑えた原色の広告物を掲示しても、原色を掲げた店同士が並ぶと、歩行者に圧迫感を与えてしまう。色彩のトーンに関する規定をもうけるなど、原色に頼らない広告提示を目指すべきではないか。



写真4-27 [左] 原色の屋外広告物を掲げる店が並んだ場合の景観、写真4-28 [右] 昼間にシャッターの下りた店舗

また、空き店舗・もしくは休業でシャッターをおろしている店は、にぎわいを弱くする要素である。四条前では中小店舗が多い四条以北では街区ごとに店舗の休業日を調整することや、空き店舗などが多い北側ほど歩行者専用空間でイベントを活用してにぎわいを創出するべきである。

#### 7) 市・屋台の設置

通常時では街路上の設置は普段はみられない。西武前では土日にセットバックした空間で朝市を行っている。対して旭川屋前の空地でも市・屋台・オープンカフェの設置が可能であり、市のまちなかマネジメント協議会が許可を出している。



写真4-28 [左] 西武セットバック空間での朝市、写真4-29 [右] 旭川屋など屋台・カフェ開催が可能な空地

#### 8) まとめ

本項では買物公園の歩行者専用空間の特徴と問題点が明らかになった。特徴としては

- ・直線的、簡素なパターンの並木街路の景観をもった、維持管理のしやすい空間になっている。
- ・店舗からのあふれだしが抑制され、フラットなスペースを確保しやすいため大型イベントの催しやすいハレの空間である。
- ・街路のシンプルさ・未成熟な街路樹のため建築物のファサードに目がいきやすく、沿道建築物の次第で景観の質が大きく左右される。
- ・厳密に施設帯内・もしくは店舗のセットバック空間に、人の滞留、モノ・市の設置を留めることで、'流れ'の動線が大きく確保されている。そのために本来禁止されている自転車の通行や、若者によるスケートボードの利用が促進され、歩行者の妨げや放置自転車の増加につながっている。
- ・舗装は気候・車両交通の影響で痛みやすい。

といったことが挙げられる。

これらの特徴から

- ①手続きを簡略化し、市民・商店主による街区をつかった中小規模のイベントや市・オープンカフェ開催の頻度を増やす。(下図案)

- ②流れの動線を活かすだけでなく、カフェなど滞留空間としての価値を高める。

そのために、施設帯内よりももう広がりのある範囲を確保し歩行者専用空間を最大限活用する。

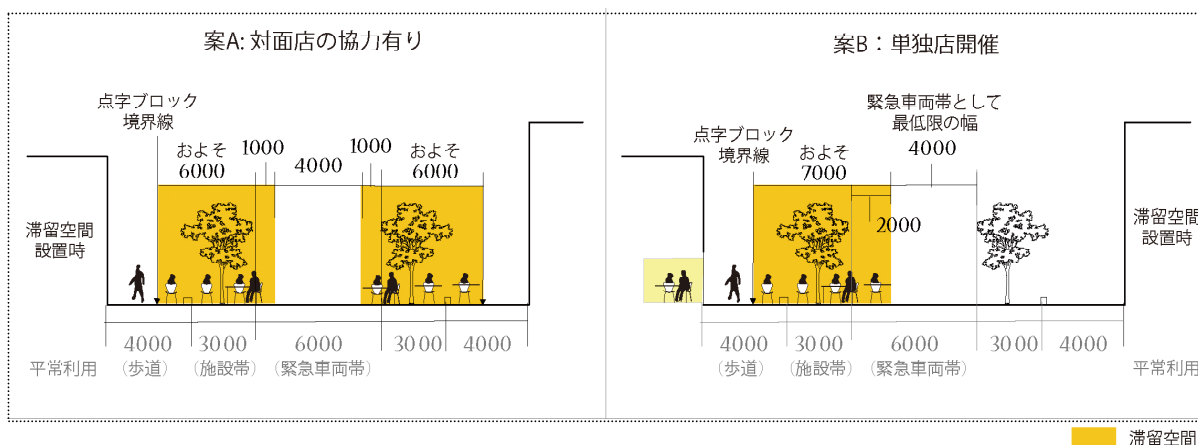


図4-1 滞在空間を現状より拡大し活用する案（緊急車両1台分の動線確保の場合）注

- ③景観ガイドラインの見直しを行う。買物公園らしさ・北国らしい景観とはなにか、沿道商店街だけでなく市民をまきこんで考える。

という既存の歩行者専用空間をさらに有効活用する方策を提案する。

次の点として、歩行者圏の拡大可能性が見出された。買物公園―新旭川駅裏北彩都ガーデン軸、買物公園―七条緑道―常盤公園・図書館エリアという南北方向の緑の軸による、**買物公園と近隣市街地をつなぐマクロネットワーク拡大**と、仲通り・路地空間や屋内通り抜け空間・公開空地、植栽を利用した**街区内回遊性を高めるミクロネットワーク拡大**が期待される。現在通行量の少ない四条以北でも、ミクロネットワークと連携できればかえって駅側との景観の違いを活かすことができると考えられる。

注 国土交通省道路局路政課道路利用調整室、地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて、市街地再開発、2006にてオープンカフェ等常時の路面活動が推進されている（歩道空間は3.5m確保）。占用料の負担や開催場所等の調整をどう行うかが重要であろう。

最後に、買物公園がこれまで抱えてきた交通網との連結部の問題が依然として解決していないことが明らかとなった。交差点部の分断・バス停の偏在という道路網・公共交通ネットワークという市域全体で見直すべきこともあるが、駐車場の合理化・搬出入車の時間帯制限など、沿道商店街の合意形成で解決することも残されている。上記でのべた街区内回遊性を高めるような方向性をうちだし、買物公園の歩行者専用空間が街区全体として強みになることを明らかにし、合意形成の道を探るべきである。

#### 4.2 買物公園周辺の建築物用途

4.1.では現在の買物公園の屋外空間の現状と問題点について評価したが、本項では周辺の建築物用途の状況について述べる。歩行者専用空間の利用度は空間の質だけではなく、その沿道の機能にも影響を受けるためである。1) 買物公園周辺の建築物用途、2) 店舗内容では、買物公園周辺の用途状況の概要を空間調査の結果と後の項にくわしくのべるアンケート調査からの自由回答部分の結果からまとめる。また、集客核で買物公園の来訪者数に大きくかわると考えられる四条以南の大型店の特徴について3) 大型店の特徴で説明する。

##### 1) 買物公園周辺の建築物用途

買物公園の建築物用途については前掲の A3 現地調査図を参照頂きたい。

まず、南北方向での用途の特徴として八条側ほど住宅用途、駅側ほど商業用途に供するものが多い。ただし八条側には行政サービス・文化施設も位置するので、業務用途としての南北間の偏りはみられない。そこで買物公園には、買物公園沿道への用事・もしくは歩行者専用空間への滞在・散策願望がある人以外に、**八条側の住民の日常行動圏、通勤・行政サービスのついで**に買物公園を通る人の存在が想定される。ただし、実際には移動手段や自宅との位置関係次第で通らなくてすむ場合も多くあるだろう。

大通りごとの特徴は明確にあらわれており、以下の通りである。

緑橋通沿い：市役所、銀行、企業などの業務立地が主である。緑橋ビル内には緑橋商店街が入居。

買物公園（平和通）：商業・飲食店の集積

昭和通沿い：さんろく街など夜間まで営業の飲食店がみられる。買物公園周辺街区（6～9丁目）でみると駐車場の総面積の大きさや大型駐車場の数でも、緑橋側と比べて多い。

よって**緑橋側は昼間人口、昭和通側は夜間人口**を支えると考えられ、買物公園はこの2つの通りの特徴を活かすとともに、バランスをとらねばならないだろう。

その他の特徴として**医療機関**が南北に偏りなく分布していることが挙げられる。

##### 2) 店舗内容

買物公園沿いの商業用途に焦点をあてると、店舗内容は40年間の傾向と同じく、駅前側に大型店・交通拠点位置する。

対して、中央地区は、まちなか交流館（店舗ではない）ゲームセンターという昼間、中高生の利用が見込まれる用途とカラオケ・居酒屋のチェーン店という20代以上の人の夜の利用が見込まれる店舗が混在している。

四条以北にはアーティストショップ、ライブハウス、児童書書店、旭川青年大学（店舗ではない）等、文化的な内容・個性の強い用途が位置し、独自のコミュニティを形成している。

四条以北の東側の沿道にて空き店舗もしくは閉店期間が長い店舗が目立ち、以前から問題であった**南北格差**がさらに深刻化している様子がみられる。

屋内の滞在拠点になるようなカフェ・ファストフード店についても駅南に偏っている他、全体として日常品を扱う店が極端に少なく、買物公園周辺で食料品を買う場合など市民は西武やマルカツ、コンビニエンスストアにいくしか無い状況になっていることが南北格差をより強めていると考えられる。

また、買物公園全体の問題として、旭川の代表的な産業である農産品・製紙・家具等を扱う個店がなく、**メインストリートとして旭川らしさを出せていない**ことがある。

そこで南北格差解消のために、店舗内容として改善できることはリニューアルのための議論のなかのアイデアとしてあるものと重なる部分もあるが、北側（八条側）にて

- ・文化的内容、旭川の代表産業を表徴するようなテナントを優先的に空き店舗に入居させ、**北側のカルチャーゾーンというコンセプト強化**
- ・既存の店がなす**コミュニティ**を活かしつつ、カフェや快適な公共スペースなどの滞在空間を設置し、通行量が少なくても一人一人の**滞在時間が長くなる**ような用途とする。
- ・北側住民のための**最寄り品**を扱う店舗を設置する。場合によっては**市場**のような、駅前・郊外大型店と差別化し、観光客を含む集客をみこむ。

といったことが提案される。

### 3) 大型店の特徴

4条以南の大型店は買物公園沿いの集客核でありつづけているが、郊外型SCにおされ、テナントの空きなどもみられる。旭川新駅完成にあわせて閉店するESTA以外の店舗について、その特徴を記す。

- ・西武：旭川市唯一の全国展開の百貨店である。
- ・Exc：若者向けのファッションビルである。英会話教室・歯科・楽器店なども入居。公共性の高い活動団体への、スペースの無料開放の機会を設ける。
- ・Feeeal：「丸井さん」として親しまれ、買物公園の顔の一つでもあった2009年、丸井今井デパートの閉店に伴い、デパートのハードを商業テナント・行政サービス、オフィスとして複合利用している。学習スペースの解放、高齢者のための学びの場、子供を遊ばせる‘もりもりパーク’、旭川家具の展示などがみられる。



写真 4-30 [左] 屋内の児童用スペースもりもりパーク、写真 4-31 [右] 自習スペース（いずれも Feeeal 内）

- ・マルカツ：中高齢者向けのファッションビルである。ドラッグストア、100円ショップ、リーズナブルな食料品店など最寄り品の機能も入居。1Fのカフェチェーンはオープンカフェとなっている。

- ・オクノ：20～40代向けのファッションビルである。滞在空間や展示スペースを設けている。

以上のように大型店同士でターゲットの棲み分けがなされており、さらに、空きテナントの部分を滞在空間やイベントスペースとして埋め合わせる努力がみられる。

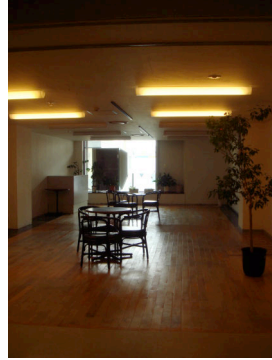


写真 4-31～33 オクノ内の展示スペースと滞在空間

#### 4) まとめ

本項では買物公園の建築物・店舗の用途は南北軸・3つの大通りで性格分けできることが明らかになった。建築物用途が以上で提案したようなこれらのゾーンごとの特徴を活かせるかは買物公園の利用度を左右するだろう。また、まんべんなく配置されている企業・医療機関に用事がある人の‘ついで’の通行や滞在で、買物公園の歩行者専用空間が選択されているか把握する必要があると考える。

## 4.3 市民・来訪者の観点からの利用方法と改善点

空間調査の結果に基づいた上記の 41~2 から現状の歩行者専用空間、建築物用途の現状と問題点が明らかになった。空間調査だけでは把握できない来訪者による買物公園の利用のされ方・買物公園に対する要望を知るためにアンケート調査を行った（付録に書式掲載）。結果を元に、現状の歩行者専用空間・建築物用途について来訪者や市民の評価をまとめ、歩行者専用空間であることが来訪者にとっての魅力になっているか考察する。

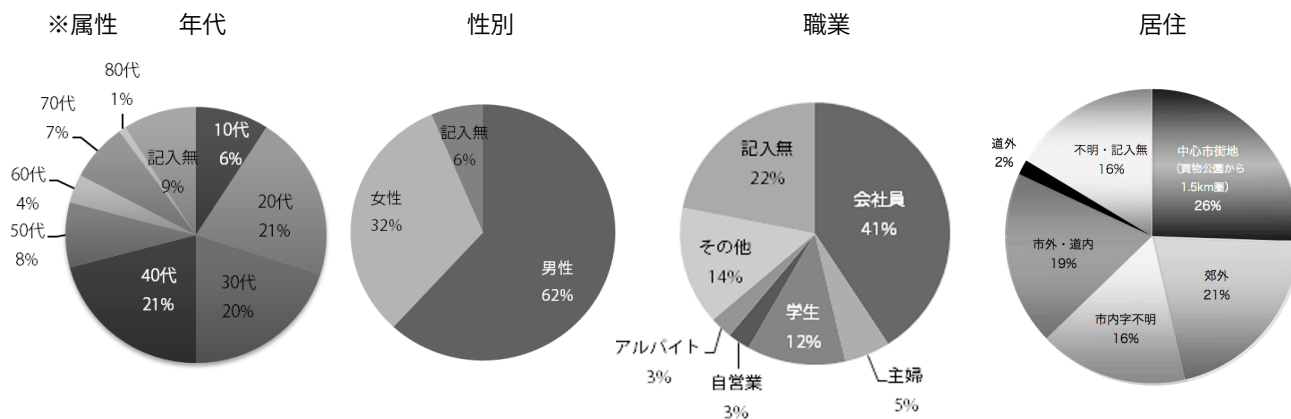
## 1) アンケート調査結果

＜有効回答＞110

＜方法＞ 一街頭アンケートによる（2012年5月中旬・日曜日・晴天）：回収 63

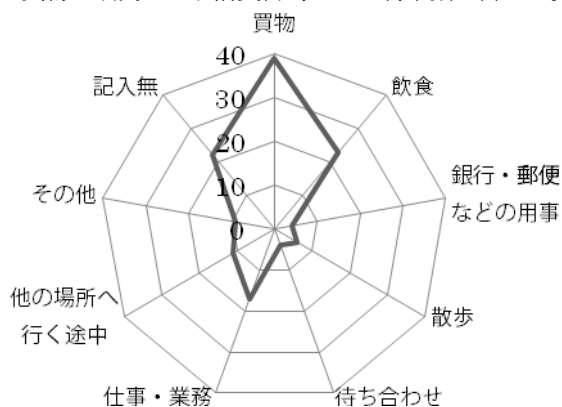
一配布依頼による（2012年5月中旬）：回収 47

※質問 1、3、5、6 については複数回答有



## 質問 1 日頃買物公園に来る目的（複数回答有）

買物・飲食という消費目的が主で約半数を占める。飲食では特に若い世代で居酒屋に行く人がみられた（3・6街の影響）。また、その次に多いのが仕事・業務（13%）である。付近に位置するにも関わらず銀行や市役所・郵便局などの金融機関・公的機関へ行く人は少ない（3%）。散策する人も同様に少ない（3%）。



[自由回答欄]

自由回答欄からも「用事のついで・移動中」に買物公園に来訪している傾向がみられた。買物をする場合にも、特定の店に決めて来るようだ。

[買物目的の人の傾向]

一番多かった買物目的の人（39人）は、頻度について月2・3以下で訪れる人が約65%であり、買物公園では日用品より、買回り品の買物に訪れる人が多いことがわかる。滞在時間については30分～3時間が大半で、買物に来て、半日～一日中滞在はほとんどなされていない。改善してほしいこととしては、買物と関連する店舗内容と駐車場を挙げる人が多い。これらの人の4割は買物目的以外にも散策することはあるとしている。

## 頻度

ほぼ毎日	週 3、4 日程度	週 1、2 日程度	月 2、3 回程度	月 1 回	ほとんど来ない	初めて
4	3	7	9	7	9	0

## 滞在時間

15 分以下	20～30 分	30 分～1 時間	1 時間 30 分～2 時間	2・3 時間	3 時間以上	記入無
0	0	12	15	8	2	2

## 買物以外

はい	いいえ
17	22

## 改善して欲しい点

街路の景観	街路の設置物	車道との交差点	店舗内容	駐車場	外からのアクセス	その他	記入無
3	3	2	13	9	0	3	8

## [居住場所ごとの来訪目的の傾向]

中心市街地に住む人の中では仕事・業務、郊外に住む人の中では買物・飲食目的の割合が高い。近隣に住む人は仕事場も買物公園付近にあり、職住近隣の傾向がある。

	買物	飲食	銀行・郵便などの用事	散歩	待ち合わせ	仕事・業務	他の場所へ行く途中	その他記入なし
中心市街地	3	1	0	2	1	6(24%)	2	10
郊外	12(33%)	7(19%)	0	1	1	2	4	9

## 質問 2 日頃買物公園に来る頻度

ほとんど来ない・月 1 回が 1/3 以上を占めるが、週 1・2 日程度と答える人が最も多い（24%）。ほぼ毎日は 14%である。



## [ほぼ毎日来る人の傾向]

‘ほぼ毎日’来ると答えた人は計 16 人であった。その中で 20 代以下は 7 人となっている。自由回答と合わせると 10 代にとって買物公園は通学路であることがわかった目的では仕事・業務のためが一番多い。

## 性別

男性	女性	記入無
7	8	1

## 年代

10 代	20 代	30 代	40 代	50 代	60 代	70 代	80 代	記入無
3	4	1	1	1	1	3	0	2

## 目的

買物	飲食	銀行・郵便などの用事	散歩	待ち合わせ	仕事・業務	他の場所へ行く途中	その他	記入無
4	1	1	0	0	6	2	2	1

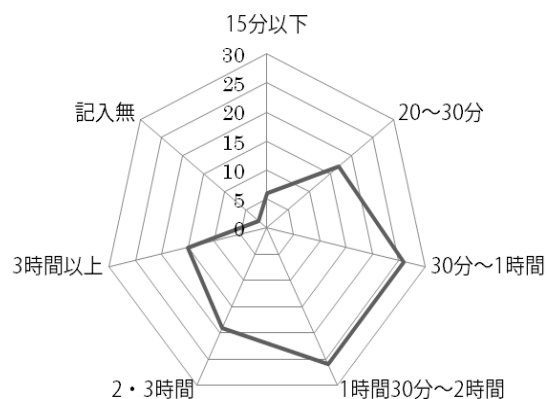
## [居住場所ごとの来訪頻度の傾向]

中心市街地に住む人では週1、2日以上来訪する傾向が全体の82%であるのに対し、郊外地区では31%と、逆転する。

	ほぼ毎日	週3、4日程度	週1、2日程度	月2、3回程度	月1回	ほとんど来ない	初めて
中心市街地	7(30%)	2(9%)	10(43%)	1	3	0	0
郊外	3(10%)	1(3%)	5(18%)	6	7	5	0

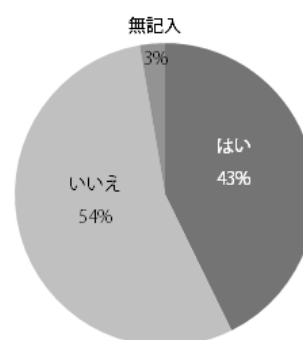
## 質問3 日頃買物公園での滞在時間（複数回答有）

1時間より長い時間を過ごす人が半数以上を占める。最も多いのは1時間30分～2時間滞在である。



## 質問4 買物目的以外にも買物公園を散策することがあるか。

いいえと、はいでほぼ半々であるが自由回答から、はいと答えた人の中にもイベントや用事の‘ついで’の散策を含めて答えた人がおり、純粋に散策を楽しむだけでくる人は43%を下回ると考えられる。



## [散策する理由]

- ・時間つぶしのため（2人）
- ・気持ちいい（2人）、歩きやすい
- ・散歩やタウンウォッチング、中心市街地の雰囲気を感じられる
- ・運動になる
- ・この通りは車がないので

## [散策しない理由]

- ・特に用事がないから（2人）、付近に住んでいるからわざわざ散策しない
- ・いいなと思うが散策はしない。
- ・散策を楽しむところではないから
- ・街路の幅が狭くこじんまりとしている。季節やワクワクする変化を感じない、クラシカルではなく古臭い。別にきれいでもない。垢抜けているところがない。
- ・自宅から離れている
- ・歩くとお金がかかるから。
- ・無料の駐車場がない。
- ・お店が少ない。

以上の理由の回答一覧（自由記入）から散策する人は、景観を心地よいものとうけとめ、街なからしさを楽しんでいることがわかる。‘運動になる’という意見や自由回答から、‘八条通まで歩く、駅から住まい（七条）まで歩く’という意見より、**散策目的であると1.1kmの距離を楽しんでいる**ことが読み取れる。

散策しない理由としては、家の近くでもないのに、用事がない時にまで滞在する魅力を感じない空間であると感じていることが分かる。また、車で訪れる人は料金が気になることが意見として出た。

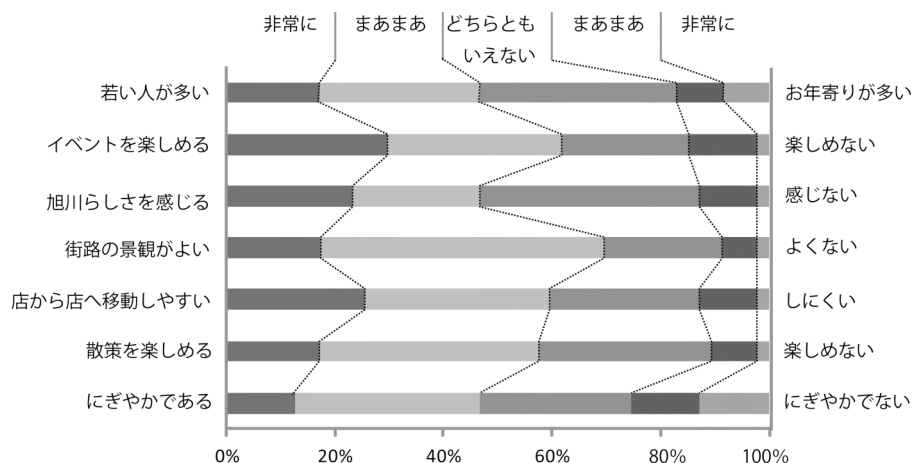
## [居住場所ごとの傾向]

中心市街地居住者と郊外居住者で逆転している。**まちなかに住む程散策頻度が高い。**

	はい	いいえ	無記入	合計
中心市街地	17（74%）	6	0	23
郊外	9（33%）	18	0	27

## [はいと答えた人の傾向]

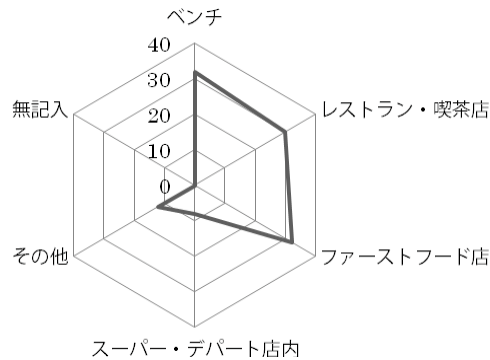
さらに、はいと答えた人について、他の商店街と比べた時の印象を分析した。おおむね良いと感じているが、全体集計と同じくにぎやかさと旭川らしさで少し評価が低い。街路の景観については約7割が良い印象をもっている。



質問5 買物公園で休憩、おしゃべりする場所（複数回答有）

ベンチ、レストラン・喫茶店、ファストフード店が、ほぼ同数である。

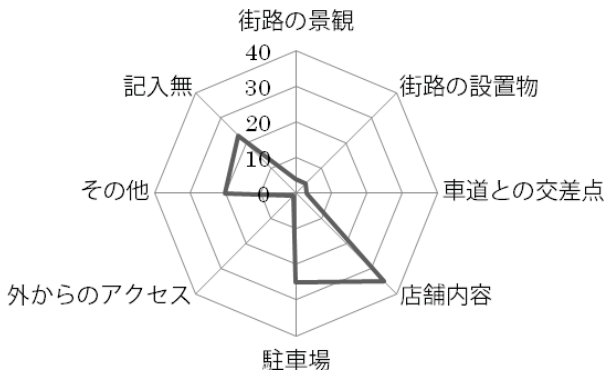
[自由回答]



その他では居酒屋が多く、Exc、Ash（西武前の公開空地）や、マルカツ前といった4条以南の街路空間を指す人も多かった。  
ベンチと答えた回答からは喫煙者がベンチを使うこと、レストラン・喫茶店でよいところがないから仕方なくベンチという意見も見られた。中高生の意見として、ゲームセンター（ゲオパーク）の中やその前が挙げられた。まちなか交流館、Feeeal の中の‘もりもりパーク’の利用者もいた。

質問6 利用者の観点から特に改善してほしいこと（複数回答有）

街路自体より、その沿道の商店と駐車場への意見が圧倒的に多く、あわせて半数を占める。対して、外からのアクセス（公共交通等）についての指摘は少ない。



[自由回答]

**自転車通行**に危険を感じたり、駐輪の問題という自転車に関する意見が最も多かった（7人）。

そのほか、「広場」、「子供を遊ばせる場所」、「屋台」、「子供の絵の展示」といった街路空間の活用に関することや、「周辺地図」、「ごみ箱の数」など必要不可欠なストリートファニチャーの設置についての指摘が多くあった。ごみの多さについては特に‘吸殻’と答える人もおり、ベンチ利用者に喫煙者が多い

こととの関連がうかがえる。札幌市から来た人（2人）の意見として大通公園との比較からか、両者とも‘噴水’をあげていた。景観については「木陰」が足りないという意見があった。店舗内容について指摘した人には理由として郊外と比べて充実していないことを挙げた。

[駐車場を改善してほしい人の傾向]

一番多かった、買物公園に改善してほしいことで駐車場を選んだ人（25人）について、大半が週1・2回以下の頻度、滞在時間が30分以上の人である。来訪目的は買物、飲食、仕事・業務が主であった。

目的

買物	飲食	銀行・郵便などの用事	散歩	待ち合わせ	仕事・業務	他の場所へ行く途中	その他	記入無
9	8	1	0	1	6	2	2	4

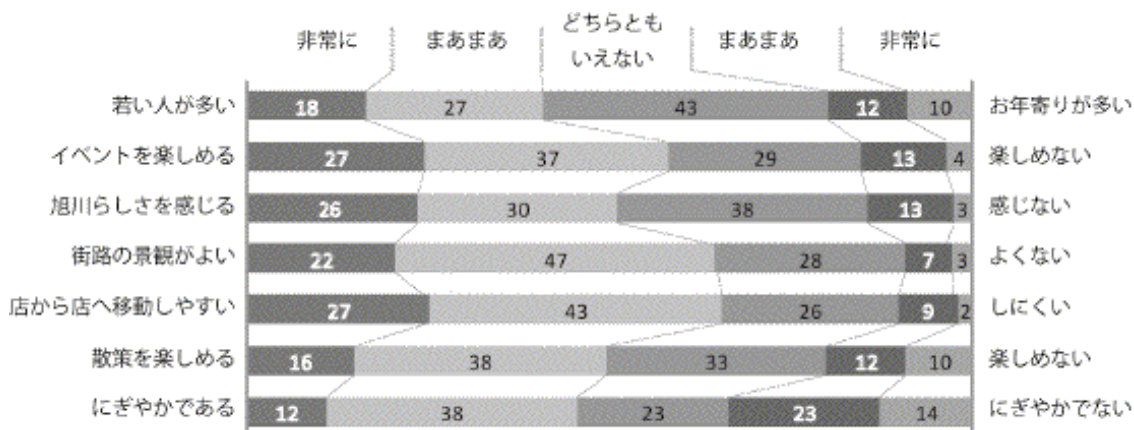
頻度

ほぼ毎日	週3、4日程度	週1、2日程度	月2、3回程度	月1回	ほとんど来ない	初めて
1	0	6	3	9	6	0

滞在時間

15 分以下	20～30 分	30 分～1 時間	1 時間 30 分～2 時間	2・3 時間	3 時間以上	記入無	合計
0	1	8	8	3	4	1	25

質問 7 他の商店街と比較した印象



肯定的な意見が多かったのは「イベント」、「街路の景観」、「店から店への移動のしやすさ」である。イベントは買物公園が近年力を入れている成果の現れであろう。「街路の景観」、「店から店への移動のしやすさ」については歩行者専用空間の良さが反映された結果だと考える。

しかしながら「散策を楽しめる」かは、以上のような歩行者空間を評価する人の数に対して少なく、そのまま散策に結びついているわけでないことがわかる。

否定的な意見が多い「にぎやかさ」については、質問 6・自由回答の内容をふまえると、現在の空き店舗の多さと、昔を知る人が「昔の商店街」との比較をして答えているためだと考えられる。

最後に「旭川らしさ」についてはまず、「旭川の顔」としての買物公園に関する声と同時に「旭川らしさ」とは何かわからないという意見が含まれる。旭川らしいと答えた人の中には、「旭川らしく、田舎くさい」と、「旭川らしさ」を否定的にとらえて、買物公園を当てはめている人もいる。

通行人の年代の印象については、若者と高齢者で極端に偏りはないようである

[高齢者の傾向]

60 代以上の人（計 13 人）は来訪目的ごとには特に特徴はなかった。頻度について週 1・2 回以上で来る人もある程度いるが、滞在時間はほとんどが 1 時間以下である。ベンチか、レストラン・喫茶店に滞在している。

頻度

ほぼ毎日	週 3、4 日程度	週 1、2 日程度	月 2、3 回程度	月 1 回	ほとんど来ない	初めて	無記入
4	1	2	0	0	3	1	2

滞在時間

15 分以下	20～30 分	30 分～1 時間	1 時間 30 分～2 時間	2・3 時間	3 時間以上	記入無
2	5	3	0	1	1	1

休憩・おしゃべりの場所

ベンチ	レストラン・ 喫茶店	ファーストフード店	スーパー・ デパート店内	その他	無記入
7	5	0	0	0	1

## ※ 質問項目以外に関する自由回答の結果

## ①昔との比較

- ・屋台の存在：子供のころ（0～5才）わたあめ・とうきび売りがいた。
- ・広場：Ashのあたりは20年前公園とロッテリアがあり、ラジカセで踊る人、ステージがあった。
- ・人の数：30年前は人が多かった。3・6街は肩がぶつかって歩けないくらい。タクシーも多い。全国的な流れで、旭川はリニューアルに税金を使って新しくしても人が減っている。昔とくらべてさみしい。
- ・大型店：丸井は丸井さんといわれる特別な場所だった。ワイシャツ選んでいた。昔と比べると旭川らしさあまあ感じる。長崎屋のころ前の通りがよかった。今は大きい店しか人が入らない。

## ②イベント開催に対する好評価（食べマルシェ、商工祭、御神輿など）

⇒イベントのときはにぎやかだが、普段はにぎやかでない。

## ③ 交通

- ・外で飲むと帰りが困る。
- ・市内に車ありすぎる。
- ・冬はバスを使う。高齢者はバスの100円パスをもっているの、買物公園だけでなく郊外（永山）や旭山動物園にも、バスを利用していきける。

## ④来訪者の年代

- ・時間帯によって、来訪者の年代が変化。朝はお年寄り多く、15時以降は学生などの若者、夜になると20代以上の若者も増える。朝7時くらいになると寂しい。
- ・学生はゲームセンター前（ゲオパーク）でたむろっている。
- ・30・40代、家族づれがいない。子供が少ない。
- ・玉光堂のバンドコーナーがなくなり、音楽好きの若者の行く場所がひとつ減った。

## ⑤駅方向と八条通方向の比較

- ・四条～駅側は高校生も多いが4～8条は人が少ない。
- ・四条まではにぎやか。
- ・北の緑道が気持ちいい。北のほうがコアな客層向けで面白い
- ・マルカツ、駅前しか庶民的な店がない。

## ⑥仕事

働きたいけど場所がない。

## ⑦よいと評価する点

- ・景観は木があるのでまあまあよい。
- ・冬は溶かすの（ロードヒーティング）があってよかった。
- ・駅と川は旭川らしさがあっていい。

## 2) 市民・来訪者による評価と要望に関するまとめ

利用市民・来訪者だけでなく商店主にも言えることだが、昔のにぎわいと比較し、現状に対してさみしさ・失望を訴える人が多い。現在の同規模の他中心市街地と比較した場合の、旭川市の状況を市民が把握することもまちづくりにおいて重要であろう。以下に、評価と要望に関して主な5点をまとめる。

## ①利用目的

主に、買物・飲食・仕事・イベントなどの「目的」があり、そのような私目的・イベントの「ついで」としての回遊行動も多い。ただし来訪頻度は週1・2日以下が多い。買物目的の人も同様の頻度が多いことから、通学路・通勤路で訪れる人や近隣に住んでおりアクセスしやすい人以外にとっては、**たまたま**に訪れたい空間であることがわかる。

## ②滞在時間

1時間以上が半数以上で、来ることと、どこかに滞在／回遊する事が組み合わさっていることがわかる。特に**散歩**をする人は駅～8条の距離でも回遊を楽しんでいる。ただし、買物目的で3時間以上滞在する人が少ないことや大半の高齢者の滞在時間が1時間以下であることから、**滞在空間の質・量ともに向上**が求められるだろう。

## ③歩行者専用空間

歩行者専用空間（屋外空間）は、**デザイン**や**ロードヒーティング**について印象がよいが、**自転車放置・ゴミ**の問題を問題視されている。また、**有効活用**の提案や必要不可欠な**ファニチャーの不足**について意見が多いことより改善を加えられることは多い。また、**近隣に住む人ほど**散策する傾向にある。

## ④店舗内容

改善要望の大変多くを占めており、こちらの**改善が急務**であるだろう。ベンチ利用者の中には、レストラン・喫茶店の減少により仕方なくベンチを使う人もいる。店舗内容の偏りは、**時間帯による来訪年代の偏り、場所による通行量の偏り**をも生んでいる。

## ⑤交通アクセス

改善要望として**駐車場**が多く挙げたことは、それだけ多くの人が車で来訪しているということである。解決すれば、駐車場問題を気にせず**回遊できる人が増加**することが推測される。そのために駐車場の集約、もしくは公共交通（バス）の利用率をあげるという2つのシナリオが考えられるだろう。

## 3) 歩行者専用空間化と利用のされ方の関係性

歩行者専用空間自体のメインストリートとしての景観や散策空間としての魅力から来訪する人の存在、他の商店街と比較して「イベント」、「街路の景観」、「店から店への移動のしやすさ」を評価する人が多いことから**歩行者専用空間化**されていることが、来訪者・市民にとって買物公園の良い点として受け止められていることが明らかにな

った。

ただし、市民の目からみて、リニューアル後においても解決が進まない歩行者専用空間の沿道機能（店舗／駐車場）の問題が、買物公園の評価を下げている。歩行者専用空間（街路空間）自体の改善・有効活用を求める声が多く、4.1.1～2 で提示した問題点と重なるものも多い。

また、近隣に住む人ほど来訪頻度が高く、回遊行動をとっており、郊外居住者は近隣居住者の傾向と逆転していることから、郊外への住宅スプロールは歩行者専用空間の利用度に大きく影響している。

つまり、

- 1.市民・来訪者は買物公園が歩行者専用空間化されることを評価しているが、沿道機能（店舗／駐車場）の問題・市域全体のスプロール化のために、買物公園自体の利用から遠ざかっている。
  - 2.市民・来訪者は歩行者専用空間を評価するが、さらに改善・有効活用してほしい点も指摘している。
- の2点が、買物公園が歩行者専用空間化された事と、市民からの利用のされ方の関係性について結論づけられる。

#### 4.4 マネジメントの現状

これまで、空間や建築物用途、市民による利用という‘現状’を把握したが、本項では買物公園や中心市街地に関わるマネジメント・計画のあり方が現在どう進められているのかを把握することによって、運営・中心市街地計画の現状だけでなく、これからの買物公園の目指す‘方向性’や‘ビジョン’を把握し、4.1~3 のまとめの結果とあわせて考察する。

主にヒアリングや文献調査の結果から以下に記していく。

##### 1) 中心市街地活性化事業のビジョン

現状における買物公園・中心市街地に関するエリアマネジメントと市の広域計画の総合ビジョンを表明するものとして「旭川市中心市街地活性化基本計画」と「第七次旭川市総合計画」が挙げられる。「第七次旭川市総合計画」については第=章でのべたため、本項では「旭川市中心市街地活性化基本計画（以下中活計画）」について要約する。中活計画は 2011 年に認定を受け、商店街などの民間事業者や行政関係機関が 5 年間計画で取組むもので、40 を超える関連事業が時限的・同時進行で進められる。

#### ■コンセプト

##### ‘歩行者空間「買物公園」が奏でる「集い」のシンフォニー’

買物公園を中心軸とした機能集積の促進と、そのための近隣地区との連携・交流

#### ■7つの基本方針

—潜在ストックを有効活用するもの

- ・買物公園の中心核としての生活交流拠点形成する＝旧丸井今井旭川店の再生
- ・買物公園を軸とする時間消費型の回遊空間を創造する

—エリアマネジメント組織の強化

- ・まちなかのエリアマネジメントを強化する
- ・観光客を中心市街地に呼び込み活性化を推進する
- ・商店街、市民、行政の協働により、継続的にイベントを開催する

—まちなか人口を増やす

- ・まちなか居住を推進し、定常的賑わいを創造する

—新しいコンセプト導入

- ・自然環境と共生したまちづくりを展開する

#### ■3つの数値目標

- 1 中心市街地の歩行者通行量を増やす
- 2 中心商店街地区人口を増やす
- 3 観光客を増やす（観光情報センター利用者数）



图 4-2 中心市街地区

となっており、**買物公園が歩行者専用空間であることを活かす**と同時に、**北彩都開発**と連携して進める意図が読み取れる。加えて、以下のような来訪者・居住者人口の増加の数値目標を立てている。次の1)、2)で、このビジョンに基づき具体的にどのような取り組みが実行／予定されているのか把握する。

## 2) 買物公園のエリアマネジメント

## ①買物公園・中心市街地のエリアマネジメントの現状

官民連携で買物公園・中心市街地のマネジメントに関わる主体の事業内容を図 4-3 にまとめた。

直接の買物公園歩行者専用空間のハードの運営は市・土木管理課と協力しながら平和通商店街振興組合・買物公園事務局（買物公園事務局は商工組合が職員を雇い、市・商店街から出資）が行い、以前はハードの維持管理・更新を要素の一つとして持っていた、2 商店街による企画委員会は大型イベントなどのソフト事業にと役割分担が行われているようである。以前存在した、市民代表や道路管理課を巻き込んだ維持管理について議論を行う事業運営委員会は現在存在しない。平和通商店街振興組合は鳥居新理事長（日本マクドナルド（株）フランチャイジー「有限会社 TORII」代表取締役）が就任した 2007 年から

- ・大型店を中心とした販促など活動方針
- ・観光客の取り込み
- ・青年部の組織「青和会」の若い力をいかす

という3つの軸をうちたて、不動産を活用したテナントミックス事業を担うのはまちづくり会社と連携して商店街の集客力増加に励んでいる。

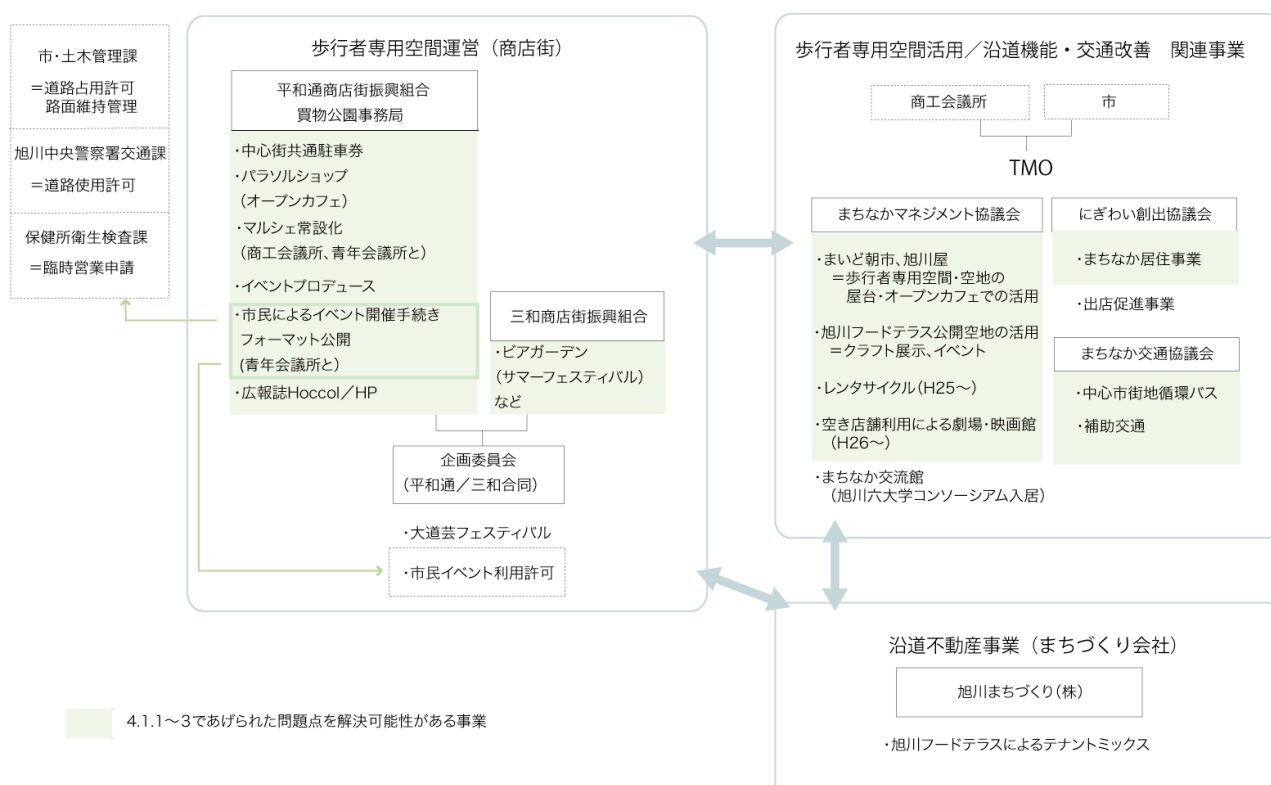


図 4-3 買物公園周辺マネジメントの組織体制と役割分担

そして、TMO(市と商工会議所が主に関わる)が歩行者専用空間の活用について市民とのパイプ役となるほか、沿道機能・交通の改善に関わる事業を行う。

これら商店街、TMO、市が協賛し小～大規模イベント等の事業が開催される。

図に示す通り、4.1～3で挙げた問題点を解決するような事業が積極的に行われている。

既存のハードストックを有効活用するマルシェ常設化や空き店舗の文化的なテナントへの転換、公共交通との連

携など、現在進行形の事業がうまくいけば、買物公園のにぎわい向上が期待される。特に広報誌 Hocco 発行や TMO 主催の市場、空地での屋台設置、大道芸フェスティバルなどはこれまで持続的に行われており、買物公園の顔としてきている。

歩行者専用空間の有効活用の問題点と考えられるのは、にぎわいを生む可能性のある個人のストリートミュージシャンやアーティストの露天商などの許可が受けにくく、インフォーマルに行うことが多い点である。現状で使用許可がでるのは

条件1 地域の活性化や賑わい創出のために行うこと

条件2 旭川市を含む団体等が取り組むものか旭川市が支援するもの

を満たすものであり、個人のパフォーマンス披露のために条件2は満たしにくい。ストリートミュージシャン等支援の窓口を市で窓口をつくり、審査登録制にするなど市の協力が必要であろう。

ソフト事業／歩行者専用空間の有効活用の事業については、これまでのやり方での持続が期待される事業が多いのに対し、沿道機能（店舗内容／駐車場）については現時点で難航していることが前掲のアンケートや市民・店主へのヒアリングでわかった。

例えば、

- ・旭川フードテラスについては、市では一定の成果を評価しているが、実際は北の集客核となるほどの利用がされていない。
- ・共通駐車券について、アンケートの結果にあるように未だ不便さ・割高さを訴える人が多い
- ・空きテナントに全国チェーンが入店し、商店街の意向と沿わない
- ・個店の内容とその営業日・時間帯等に対する顧客満足度低下等が挙げられる。

他に買物公園の魅力向上に助力する団体として、社団法人が挙げられる。まちなか交流館に入居する‘旭川ウェルビーイングコンソーシアム’（旭川の六大学連携）がまちなかに大学生の活動の場・中高生の学習の場を設け、旭川観光協会は‘街あかりイルミネーション’を主催している。

## ②買物公園エリアにおける中活事業

①で述べたような周辺マネジメントと連携し、買物公園エリアを対象とした市の中活事業を以下に整理する。  
現状でこれらを主に担うのはまちづくり推進課と経済交流課であるが、**2013 年度からはハード整備**が始まるため土木部・都市建築部の関わりが強くなると考えられる。

表 4-1 買物公園エリアを対象とした中活事業

担当課	予算	事業内容
まちづくり推進課	社会資本整備総合交付金 (都市再生整備計画)：国交省	・旧丸井今井への公共サービス設置
経済交流課	同上	・上記②項に挙げた TMO 事業
	戦略的中心市街地商業等活性化 支援事業費補助金：経産省	・北の恵み食べマルシェ実行委員会関連
土木部 都市建築部	社会資本整備総合交付金 (都市再生整備計画)：国交省	・買物公園高質空間化＝冬季も利用できる活動の場 ※ H24～26 (案として全面ガラス張りの空間、大型ビジョン、アーケード) ・案内サイン設置 ・ポケットパーク、小路整備 ※ H25～26
観光課	市負担金	・旭川冬まつり実行委員会関連 など観光に関わるもの

## 3)市の中・広域計画

市の中・広域計画として、買物公園・中心市街地に関わるものを以下にまとめる。

## ①買物公園歩行者ネットワークに関わる中活事業

買物公園の歩行者ネットワークに関わる中活事業として、**さんろく道路の歩道整備、常盤公園／七条緑道整備**があげられる。2) ③のハード整備とあわせて、これらはマネジメント事業と同じく、現状の問題点を解決する方向性であることが評価される点である。ただし、交付金の計画期間をおおよそ3年としているため、その短い期間の中でどのように市民への合意形成がなされるのかが重要となるだろう。リニューアル時の経験を活かし、この整備の進め方は**早いうちから整備のイメージなどを公開し議論を深めるべき**である。

## ②都市計画・交通計画

広域的なアプローチから、買物公園・中心市街地活性化に関連する課の概要について、以下に整理する。

表 4-2 広域的に取組む中活事業

担当課	概要
都市計画課	再開発事業、都市計画マスタープラン、景観計画、宅地造成等 ・都市計画区域関連：北彩都事業、準工業地域における大規模集客施設の立地制限など
駅周辺開発課	駅周辺開発、土地区画整理 ・北彩都事業 など
土木部	道路維持管理・新設等 ・自転車駐輪場基本計画（都市計画課と） ・石狩川水系緑地 など
まちづくり振興課	旭川市地域公共交通会議等、公共交通関連、市外からの農村移住 ・まちくるバス、サイクル&バスライド ・買物公園補助交通（電気バス、ペロタクシー） など
住宅課	地域優良賃貸住宅供給促進事業、公営住宅関連 ・環境配慮まちなか居住、高齢者まちなか居 ※高齢者等居住安定化推進事業 など
経済交流課・観光課	・まちなかのしみマップ、あさひかわガイドマップの作成 ※ ふるさと雇用再生特別対策推進事業 など

以上のように、中活事業の基本方針に合致する事業展開となっていることがわかる。

- 1 土地利用のコンパクトシティ化、
- 2 公共交通網・自転車交通の改革、
- 3 旭川の自然環境活用

上記3つの方向性が読み取れる。これまで、広域的な交通ネットワークと歩行者専用空間の買物公園の連結をうまく位置づけられていなかったことから、2が成功することは来訪者の増加に大きく寄与すると考えられる。

1の土地利用のコンパクトシティ化については、2000年ごろから衰えない郊外住宅地の需要により、市街化区域の再拡大がされていたり、高齢者のまちなか居住に関しては現状の近隣コミュニティから離れたがらないなど、現状の都心環境では市民の**居住願望がまちなかに向かわない**。国交省の事業にのるだけではなく、むしろ、現在の買物公園ユーザーとして抜け落ちている、かつ、まちなかの事業にかかわる人材として期待の出来る大学生・若手事業化など**若者世代**にも、居住のターゲットを再度見直したほうがいいのではないかと。

郊外部から動きにくい既に持家がある人や移住者とまちをつなぐ公共交通の重要性は改めて高いといえる。

3は川や緑、レンガ造の建築物の景観を活かした北彩都事業や緑のマスタープランに代表される。これらの事業について神楽地区の居住人口増加、まちくるバスとの連携やランドスケープデザインによる買物公園への人の流れが期待されている。



図 4-4 中心市街地周辺の緑のマスタープラン概念図（旭川市作成のものを抜粋）

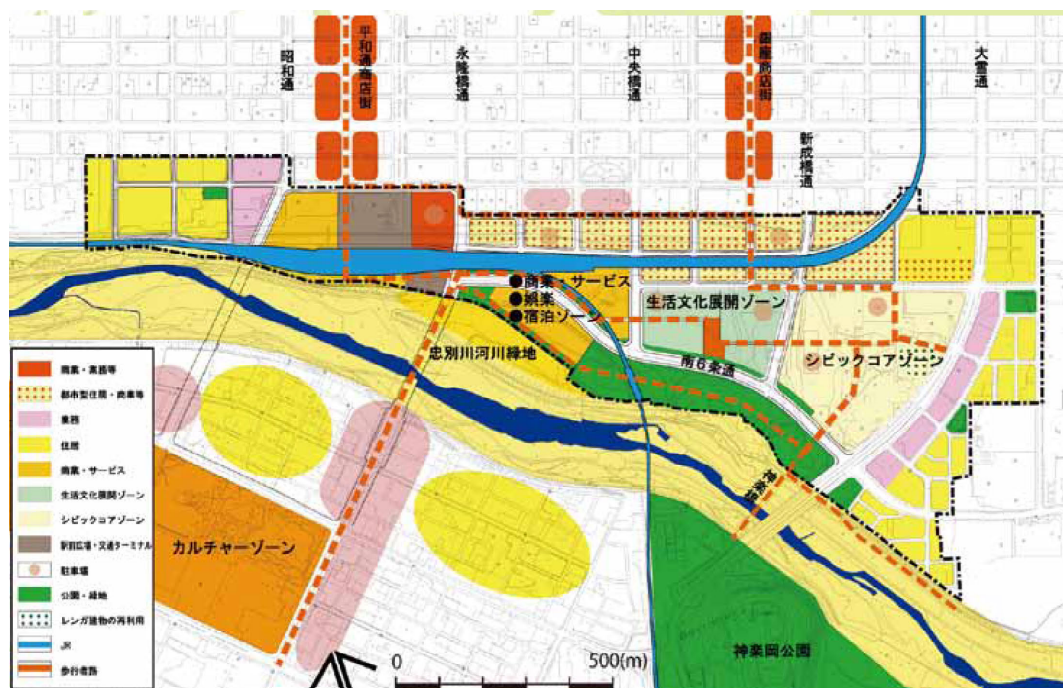


図 4-5 北彩都あさひかわ事業概要（旭川市駅周辺開発課により作成）

## 4)まとめ

本項では、買物公園・中心市街地に関わるマネジメントや広域計画の内容や役割分担、それぞれのこれまでの成果や問題点についてまとめた。これまでの分析と照らし合わせると、買物公園を軸に進める中活事業に関する計画の内容は現状の問題点をうまく解決する可能性があることが明らかになった。それらがどのような具体的なプロセスで事業決定されるのか、案への市民へのコンセンサスなど、広報・市民参加条例など、リニューアル時の経験を活かす必要があるだろう。例えば、Hoccol の中活紹介の Chuccol ではアーティストの協力による買物公園の未来像などが作成されており、そのように市民がまちづくりに興味を持つような活動は買物公園開設当時の市民参画の意志と通じ、強化していくべきである。



図 4-6 広報誌 Chuccol による中活事業の紹介

図 4-7 では周辺マネジメントと市の広域計画の現状とビジョンについて、まとめたもので、**公民学連携**、市の広域計画のつながりがみられる。

また、これから強化すべきつながりとしては関係主体同士では広域都市計画—広域交通計画、歩行者専用空間のハード整備・広域都市計画—周辺マネジメントとつながりである。特に、ハード整備に関する窓口やデザイン組織がないことはこれからの中活ハード事業等について、リニューアル時と同様、市民コンセンサスに関わる問題が発生する可能性が懸念される。海外／国内のアーバンデザインセンターのように市の整備イメージや模型、Chuccol のまちづくりイメージ図、これまでの買物公園の変遷をまとめた常時掲示の場所をもつべきである。また、現状では買物公園／まちづくりのアイデア吸収については買物公園事務局と六大学コンソーシアムの HI. RO.BA が行うが、市民や商店主が発した意見が公開される機会が少ない（※買物公園事務局 HP でのクチコミ投稿欄はあるが、苦情は掲載されない。匿名性から、根拠の無い誹謗中傷もされやすい）。北彩都への説明会への参加者希望者の多さやアンケートでの聞き取り内容からも市民がまちの強み／弱点／将来像など興味を持っている事がわかる。

意見の行き場がわかることが、まちづくりへの積極的な参加を促進するのではないだろうか。また、既存の主体同士のつながりについても、**商店街・TMO で事業が縦割り**になっており、会議では TMO 主催の買物公園 40 周年という重要度の大変高いイベントの会議に商店街の参加者がいないなど、連携に疑問の残る光景が見受けられたため、改善するべきではないだろうか。

もっとも大きな問題は、買物公園の運営に関わる行政と商店街同士で、商店街は行政・行政は商店街のやる気不足を訴えていることがヒアリングから明らかになったことである。双方からみて、双方とももっと取組める余地があることがあると思っているが、その本音をシェアする機会がないようである。さらに、**強いリーダーシップ**をもつ人の存在を1972年の市長や行政・商店街メンバーを例にあげ、願うが、自分から進んで「出る杭」になることは難しいと考えている。また、商店街・行政とも代がわりしていく中で、**世代間の理解**を深めることが難しいようである。

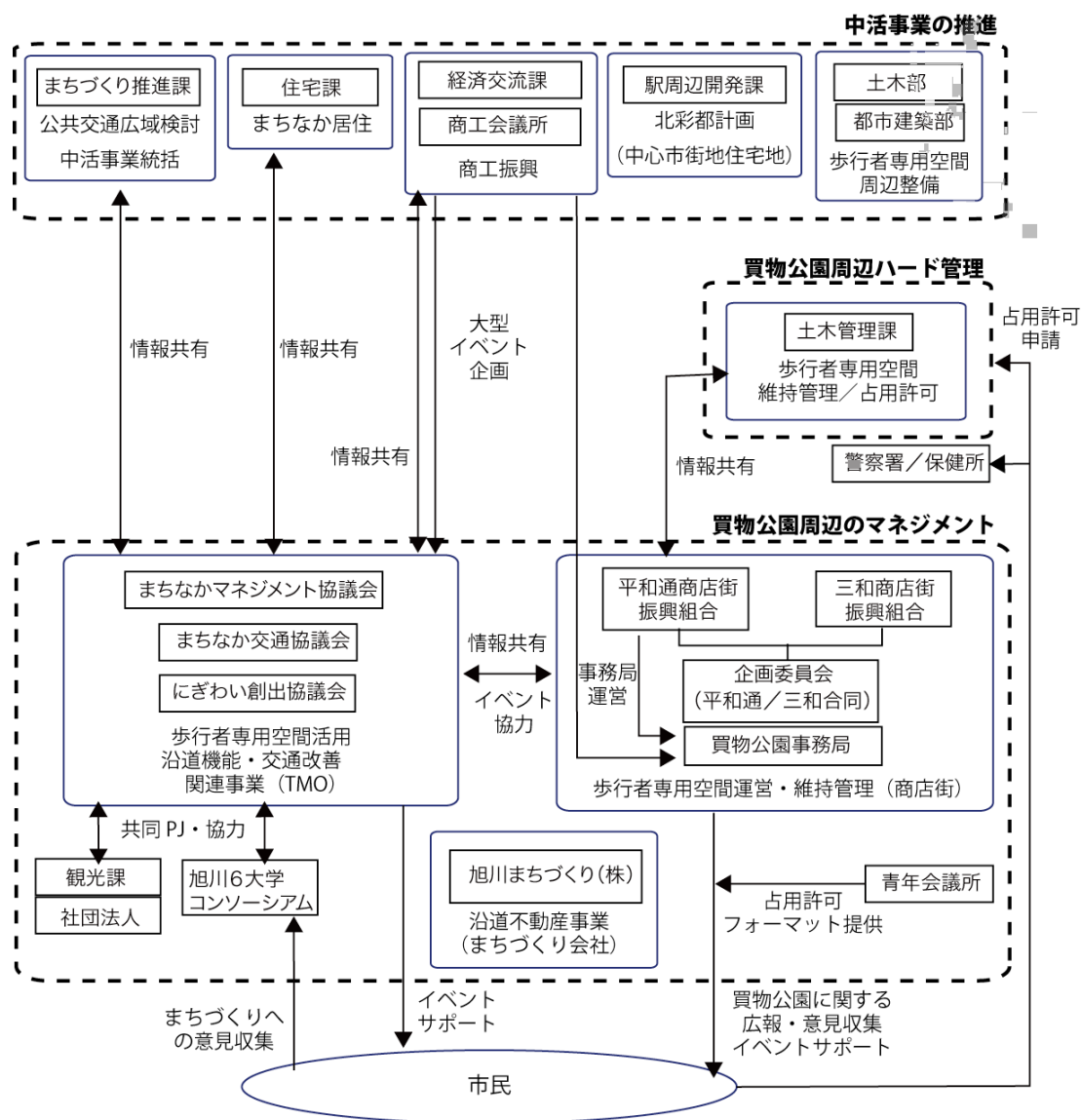


図4-7 現状のマネジメント体制

#### 4.5 考察

第4章では買物公園の歩行者専用空間、買物公園周辺の機能、市民・訪問者の利用、そしてエリアマネジメント・広域計画の現状について分析を行った。現状として、市民・来訪者は買物公園が歩行者専用空間化されることを評価しているが、沿道機能（店舗／駐車場）の問題・市域全体のスプロール化のために、買物公園自体の利用から遠ざかっていることが明らかとなった。

原因となっている沿道機能・市域全体の人口分布に対する対策や、空間調査で明らかになった潜在資源と改革が必要な点については、中活事業として公民学連携でこれから活用する、もしくは解決される予定のものが多く期待される。縦割りではなく事業主体同士の連携、歩行者専用空間周辺のハード整備の情報発信の場の設置、市民の意見反映のインフラの設置がなされることで中活事業の内容・市民参画の向上がなされるだろう。

## 第5章

### 結論

買物公園型の長期エリアマネジメントの手法を明らかにする。さらに、買物公園の手法を参考に恒久的歩行者専用空間の持続的マネジメントの条件について考察し結論とする。

## 第5章 結論

### 5.1 買物公園型の長期マネジメント

#### 5.1.1 買物公園型の長期マネジメント

買物公園型の長期マネジメントは、**広域計画よりも、買物公園周辺のエリアマネジメントの比重が大きくとられた手法**であった。第一期造成時から近年まで、十分に都市・交通の広域計画がとられなかったことが、現状の買物公園の利用者の低下につながっていることが明らかになった。ただし、マネジメントの新しい動きとして、これまで不足していた広域交通計画からのマネジメントの参入と公民学連携の組織体制で歩行者専用空間の問題解決と利活用が行われるため、改善が期待される。

エリアマネジメントは**“街路空間に対し集中的に維持・更新・活用を行うことで、沿道商店街の協力体制・新陳代謝を、ゆるく誘導する”**手法であったといえる。これは同時に**経済状況・立地条件が異なる、歩行者専用空間沿道の商店全体の協力体制を得ることの難しさ**を提示している。

上記の手法のために、街路空間については十分に議論がつくされ、来訪者の年齢構成・経済状況の変化に適応したコンセプトの転換（子供から大人のデザインへ、ペDESTリアンのようなメガストラクチャーに頼らないデザイン）や、維持管理や利活用のルール強化などにより、**長期マネジメントのしやすさの観点から**、空間自体も改善したと考えられる。

この手法の特徴／問題点としては、

1. **誘導の可否は街路空間の質/利用度に左右される**。質/利用度が高いと誘導も進み、さらに利用度が高まるという相乗効果が起きるが逆も然りである。

・・・買物公園第一期整備では、日本初の歩行者専用空間化された街路そのものが人を寄せ、大型店等を誘導できた。対して、買物公園の再整備の場合、新デザインは沿道建築物やにぎわいの‘地’となるようなシンプルなデザインであり、それ自体で利用度の向上を担うものではなかったため、誘導は進まなかった。

2. そもそも沿道商店街は必要活動や景観を担う歩行者専用空間の利用度を左右する要素であるから、街路空間と同時期的な改善がなされなければ街路デザインのポテンシャルを発揮できないことがあり、**沿道機能改善はそれ自体の問題として集中的に取り組む必要がある**ことが明らかになった。

・・・そのため、歩行者専用空間**再整備と同時期に沿道機能を担う突出物件／ファサード整備を行った事・まちづくり会社による不動産テナントミックス事業に着手したことは、評価すべきこと**である。ただし、これらが**「ゆるい」やり方**（例：まちづくり会社の経営範囲の狭さ、チェーン店や広告物に対する実効力の弱い景観ガイドライン）で実施されたため、**中途半端な効力**となっている。

3. 旧態然とした商店主たちの意識変革のために、**シンボルの街路空間にも‘変革’的な空間が望まれる**。そのため、日本初の歩行者専用空間の歴史性を蓄積していくデザイン（裏返すと、変化が少ないデザイン）よりも、従来のコンセプトをクリアランス・リスタートとしてのデザインが選ばれやすい。

・・・このままの方式を将来もとるならば、**‘日本初の歩行者専用空間としての歴史’**という‘資源’の有効活用や、関

係者の代替わりの中で買物公園のアイデンティティを共有することは難しいであろう。  
という以上の3点が挙げられる。

	①買物公園のモデルケース化と 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・コンパクトシティ政策 （2003～11）
エリアマネジメント 【主体】	【商店街】維持活用マネジメント試行 【大型店】簡易路面整備	【商店街】維持活用問題顕在化 【市】簡易路面整備	【商店街】 問題分析・リニューアル検討	【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	【商店街・市・TMO】 新規歩行者専用空間・ 沿道建築物活用強化
特徴	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。	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	新旧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 のデザインルール完成	呼び水とした問題解決を担い強行。	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
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）
特徴	交通計画：抜本的なモータリゼーション 緩和と政策とらず。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利用率改善	既存都心・郊外地域への政策 均等化。モータリゼーション・ ドーナツ化の市都市構造に フィットする郊外大型SC急増	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
影響した社会状況	【建設省・中小企業庁】買物公園政策 オйлショック	【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 五十嵐前市長の風改参加	大店立地法、三位一体の改革 による地方交付税削減	都市再生特別措置法 リーマンショック
空間	必要活動	大規模店集積		大規模店流出・破綻、中小店舗の最寄り品店減少	
	任意活動	段差解消・植栽の成長		デザイン案 改変	
	社会活動	凹凸のあるスカイライン・駐車場の景観・アーケード老朽化・コアニチャー過多		コアニチャー解決・ヒートインク コアニチャー整備・占用地舗装減少	
	言論・表現	大きい施設帯・植栽の成長		緑陰・喫茶店減少	
任意活動	アクセス	屋外バリエーション型		駐車場問題	
	任意活動	屋台・中規模イベント開催		大規模イベント・市場	
	更新	第二期（第一期の延長線）		第三期（再整備）	
歩行者専用空間	維持管理	ゆるいルール （要綱）		（要綱＋景観ガイドライン） 既存広告物・チェーン店 （景観ガイドライン効力なし）	
沿道建築物	更新	第一期による誘導効果		新規コアサード整備該当建築物 （ゆるい景観ガイドライン）	
建築物	維持管理			マネジメントなし	
歩行者専用空間利用	対象内容 検討期	管理要綱にもとづく厳密なルール		まちづくり会社による一部の不動産経営 TMOによる空き店舗・空地活用	
テナント内容 空き店舗対策		マネジメントなし		広域公共交通 郊外SC対策	
交通都市計画		部分的な対象範囲の対策		再整備案の コンパクト不足	
市民コンセンサス	委員会への参加			広報誌発行	

### 5.1.2 買物公園の将来の展望

4.2 では考察の一部として買物公園の 10 年後の展望について、これまでの調査・分析の結果に基づき買物公園の利用度に関わる大きな要素を抽出し、それらへのマネジメント対応の有無によるシナリオをつくり、シナリオごとの将来の空間モデルを推測し、提示する。

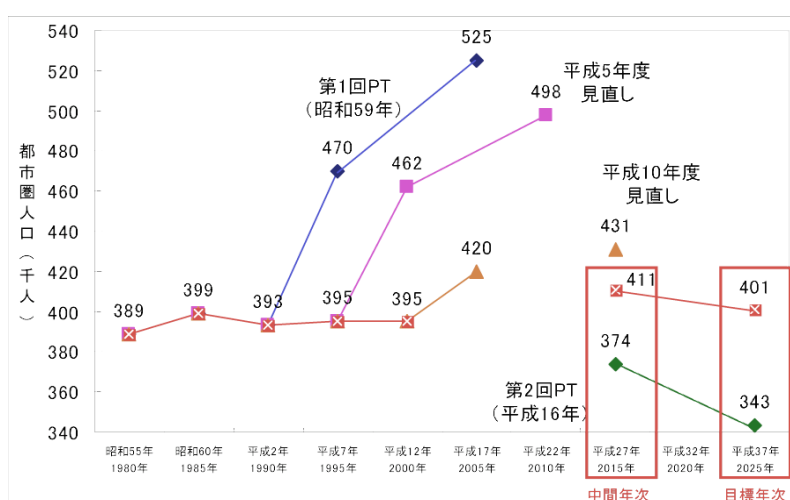
#### 1) 旭川市による 20 年後の将来予測と目標

##### 一将来人口予測

2004 年時点での 2025 年の旭川圏（旭川市と周辺 5 町）人口予想は以下のようになっている。

1998 年（平成 10 年）まで＝第 6 次旭川市総合計画までは 40 万人都市という人口増加社会を見込んでいたが、2004 年時点で人口減少社会への見込みに転換したことがわかる。

グラフ 5-1 旭川市将来人口予測（旭川市による平成 16 年度 PT 調査）抜粋



市町村の計画人口の積み上げでは 2015 年に約 37 万人・2025 年に約 36 万人、対して社人研によるコーホート要因法を用いた試算では、2002 年から減少傾向となり、2015 年に約 34 万人・2025 年に約 31 万人としている。実際には 1998 年の約 36.5 万人が**ゆるやかに減少傾向**に転じ、2012 年現在約 35.3 万人となっており、社人研の予想のほうに近いことがわかる。

高齢者の人口比率については 2012 年時点で、増加を続けることを見込みである。第 5 期旭川市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（素案）では「高齢者が住み慣れた地域で、自らが選択したサービスを利用しながら能力に応じた生活を営むことができる」ことを目指しており、「市内を 9 つの日常生活圏域に分け、（中略）地域包括支援センターを設置」していくことから、市の福祉計画としては**都心部への住み替えを積極的に行うよりも、根付いたコミュニティのもとでの、バリアフリー整備を含めた移動支援を行う**ということであろう。中活事業では高齢者のまちなか居住への投資をしつつも、現状の郊外在住の高齢者世代人口のダイナミックな都心への移動は想定していないことがわかる。ここからも、まちなか居住は**地縁コミュニティだけに縛られない若い世代**で、これから親世帯から分かれて世帯をもつ人を都心に定着させるほうが、現状としても現実的である。

ただし、北海道の土地柄で将来的に都心のアメニティが向上したとしても、市内・市外の人からは自然環境へ触れられる環境への人気が高いことが予想され、これまでどおり田園郊外住宅地の需要も高いことが想定される。それでもコンパクトシティ化を目指すのであれば、既存住宅用途地域の居住地周辺の自然環境改善や内環状沿の商業地域・

市街化調整区域におけるロードサイド大規模集客施設抑制を行うなど、現在以上の市街化区域・都心の機能が拡大／拡散しない方向に誘導するべきだ。

ロードサイド商業の立地判断（<http://pure-baibai.com/nyumon/road.html>, last view 2012/07/15）によると、視界性のよいカーブした道路の外側・街路樹がない・信号機の前・後・駐車等の間口をとれる広さ等の条件を満たす土地がロードサイド店について有利であり、このような条件を満たす場所に対する対策を強化するべきではないか。

#### 一将来都市構造

以下（‘平成 14 年度旭川都市圏のあすの交通—旭川と試験パーソントリップ調査より—’（旭川市）の‘5—2 将来都市構造’より全文抜粋）より、コンパクトシティを掲げてはいるが、都心集中ではなく、郊外の工業地・農地に対応した拠点分散型を道路ネットワーク強化で支える形を目指す事がわかる。進みつつある高速道路網を活かした整備道北の中心としての求心性を活かした産業振興の狙いもうかがえる。

#### ■産業構造

- ・ 1 次産業：農畜産物の流通機構の整備などの農業生産基盤と生活環境基盤を一体的に整備する。
- ・ 2 次産業：製造業を基幹とした質の高い北方型地場産業の育成と情報関連産業、デザイン産業等の産業支援業種の集積を促進し産業の高度化を推進すると共に企業立地基盤を整備する。
- ・ 3 次産業：流通機構の高度化や、既存商店街の求心力の回復および道北圏の医療拠点として病院、診療所などの整備拡充と医療情報のネットワーク化と緊急・救急患者の速やかな搬送する基盤を整備する。一方、雄大な大雪山国立公園を背景とした通年観光や近年増加する外国人観光客や入園者が著しく増加する旭山動物園への対応として観光基盤を整備する。

#### ■交通基盤

隣接圏域との人と物の移動等に対応し、地域拠点を有機的に結ぶ総合体系的な道路網の確立と、生産と生活が密着した道路網を整備する。積雪寒冷地での快適な生活を営むための道路整備や除排雪の適正化・効率化を図るなど安全に配慮した道路の確保と維持管理に努める。

#### ■土地利用

- ・ 都心部：拠点都市としての機能を高めると共に、魅力的な商業・業務地区の形成と併せて都市防災機能の整備を図るため、土地の高度利用を図る。
- ・ J R 旭川駅周辺地区及び神楽地区
  - ：都心部との有機的な連携と一体的な土地利用を図るため、道路網の整備と土地利用転換により、広域的都市機能の集積を推進する。
- ・ 工業地：旭川市の永山地区、東鷹栖地区や鷹栖町及び東神楽町等に配置し、旭川工業団地及び旭川リサーチパーク等の充実を図る。
- ・ 住宅地：都心環状道路内側の住宅地を都市型住宅地、内環状線の外縁部に位置する住宅地を低層型住宅地とする。
- ・ 地域拠点：地区の特性に応じたきめ細かいまちづくりを進め、地域拠点市街地では、周辺の豊かな自然と調和した居住環境を創出していく。

歩行者専用空間としての買物公園に大きく関わるのは、2025 年の発生集中交通量の予測結果である。都市圏全

体の交通量が横ばいとなる中で、北彩都が整備される都心地区および空港方面の東神楽町については発生集中交通量が増加し、他の地域では交通量が減少するとされる。

さらに現状の広域交通体系では 2004 年の PT 調査より 2025 年において自動車の交通量が 6%増加するほか、徒歩・二輪交通が 17%減少、公共交通が 9%減少すると予測されている。

この結果をふまえ、中活事業として公共交通の改革を試みているが、市域全体を対象としつつ、自動車から公共交通への転換を大胆に行うものでなければ、モータリゼーションが進み、ますます都心の歩行者専用空間と車の摩擦による問題（駐車場、交通事故、景観など）が大きくなると危惧される。

これまでの変遷分析、現状分析と以上の旭川市の将来予測とをあわせて、買物公園の将来の姿について 2) にてシナリオを描く

## 2) 買物公園歩行者専用空間の今後の展望

市の現行のマスタープランや将来予測を参考としながら、現在から 10 年後の「将来の展望」を推測する。まず、これまでの調査・分析から買物公園の将来の展望に大きく関わる 3 つの軸を以下の①～③とする。

- ①中小店舗の店舗内容を改善できるか。
- ②中心市街地の人口を確保できるか。
- ③市域内のモータリゼーションが進むか。公共交通利便性が上昇するか。

また、マスタープラン・予測より、10 年後の旭川は

- i) 人口減少・高齢化率上昇
- ii) 郊外から中心市街地への住みかえは顕著にはおきず、各地区のコンパクト性が高まる。北彩都地区の完成。
- iii) モータリゼーションに関しては、現行で公共交通改革を試みており、その成果次第であり、予測は不可能とする。

そのため

- (1)中小店舗の店舗内容改善→改善する／しないの 2 通り
- (2)中心市街地の人口確保→全体人口は急激には伸びないと考えられるが北彩都地区の完成で駅南の人口が増加
- (3)市民のアクセス手段→車／公共交通の 2 通り

が将来に向けて選択可能である。

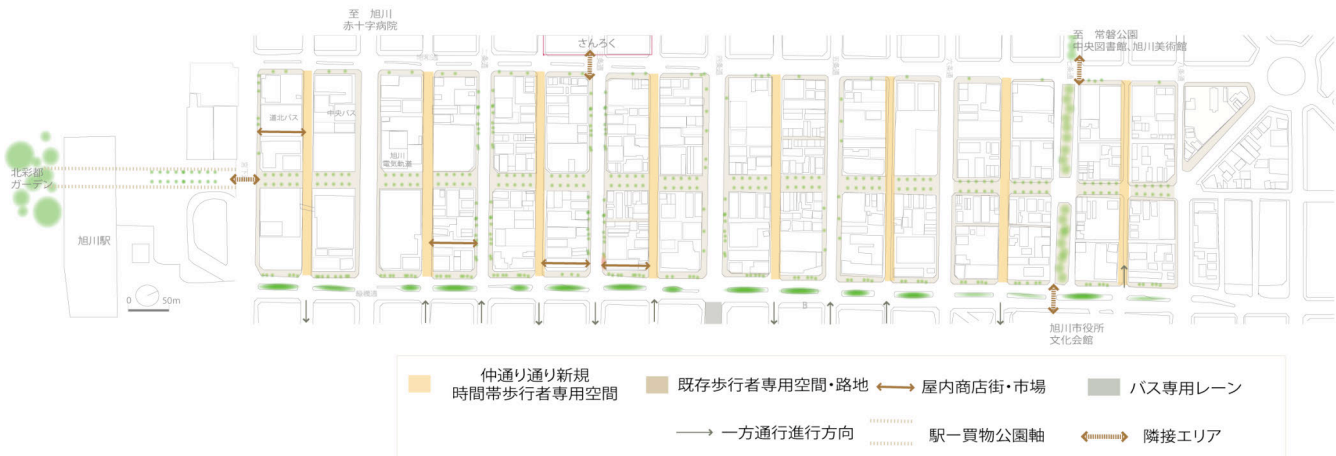
表 5-1 買物公園の将来シナリオタイプ

タイプ	中心市街地 人口	公共交通 利便性	店舗魅力 向上	シナリオ
A	○	○	○	1.1 km の歩行者専用空間・沿道商業施設存続。歩行者圏の拡大。
B	○	○	×	現状で空き店舗・空地のある北側から住宅整備。駅側に商業集積。 1.1 km の歩行者専用空間は確保
C	○	×	○	来訪者が増えて 1.1 km の沿道商業施設は確保されるが、 駐車場や自転車問題が悪化する。
D	×	○	○	公共交通利便性の改善から、近隣からの訪問者が増える。
E	○	×	×	北側から住宅整備。駅側に商業集積。自転車走行問題が悪化し、補助 交通導入、または歩行者・自転車専用道に転換。
F	×	○	×	公共交通の利便性から現状維持。駅側に商業集積、北側商店も持続。
G	×	×	○	1.1 km の沿道商業施設は存続されるが、 公共交通・徒歩よりも大幅に車ユーザー割合が増え、郊外と同様、 車の対応への効率化が最優先される。
H	×	×	×	駅側商業施設への現状の車アクセス維持、北側に来訪者が訪れず、 維持管理に協力できる商店主の減少により歩行者専用空間が短縮。

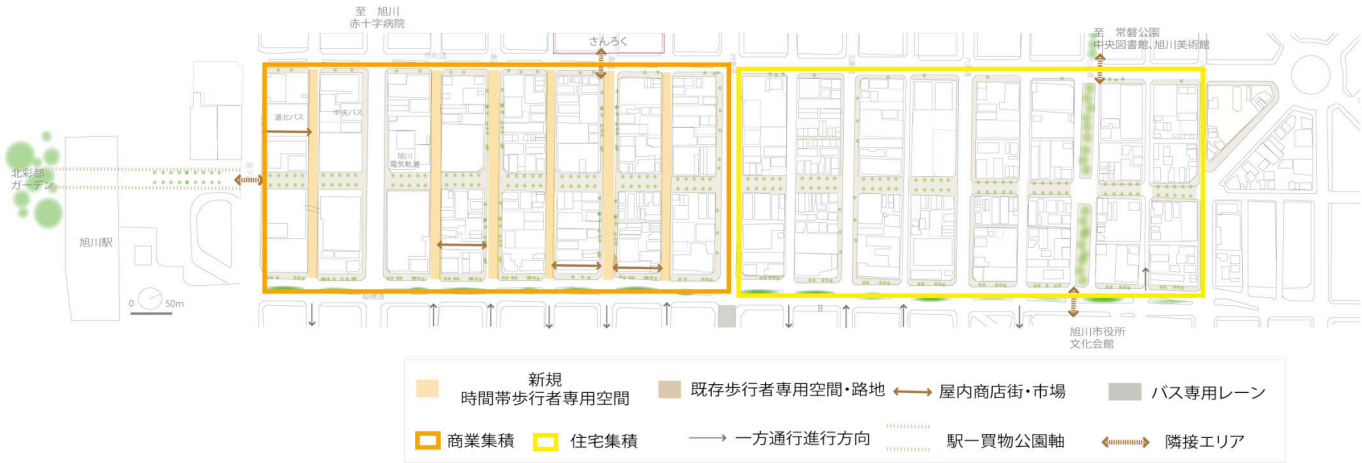
以上の A～H について、イメージ図を用いて説明する。

タイプ A・D: 1.1 km の歩行者専用空間・沿道商業施設存続。歩行者圏の拡大。

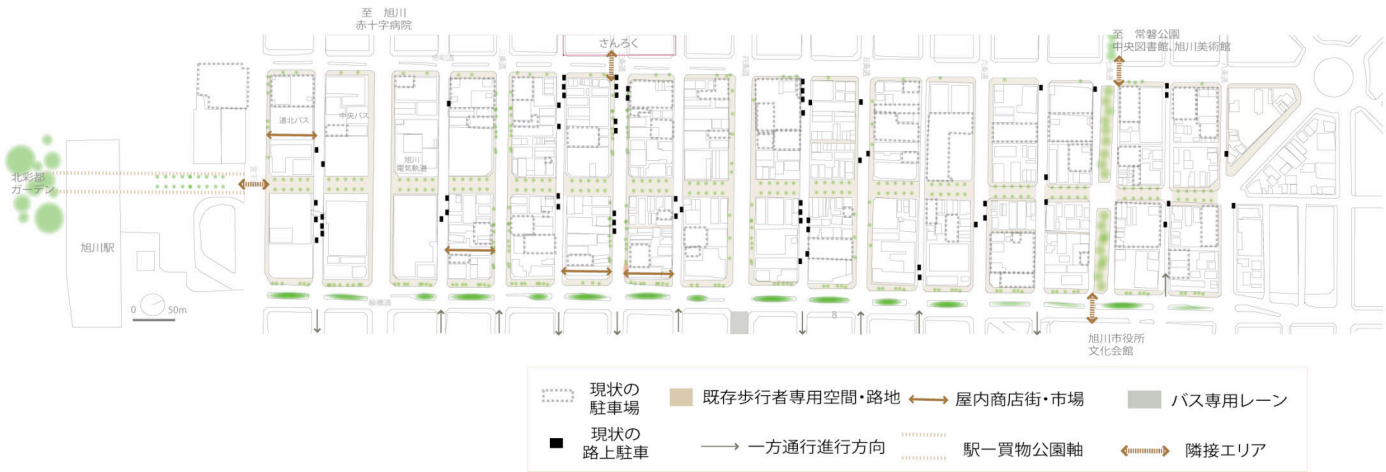
従来の問題点が解決した場合、現状の歩行者専用空間を維持できる。商業施設の集積と、公共交通の来訪者増加のために、仲通りを人通りの多い時間帯の時間帯歩行者専用空間にすることで回遊性を高める。



タイプB：現状で空き店舗・空地のある北側から住宅整備。駅側に商業集積。1.1kmの歩行者専用空間は確保  
中心市街地の人口が増えるが、商業施設の改善が起きない場合、北の空き店舗・空地が住宅になり、最寄り品・  
買回り品ともマルカツ等の現状の駅側（1～4条）で集約される。店舗内容は増加人口の年齢構成にあわせられ  
る。駅側の商業集積の程度次第で時間帯歩行者専用空間を増設することも考えられる。

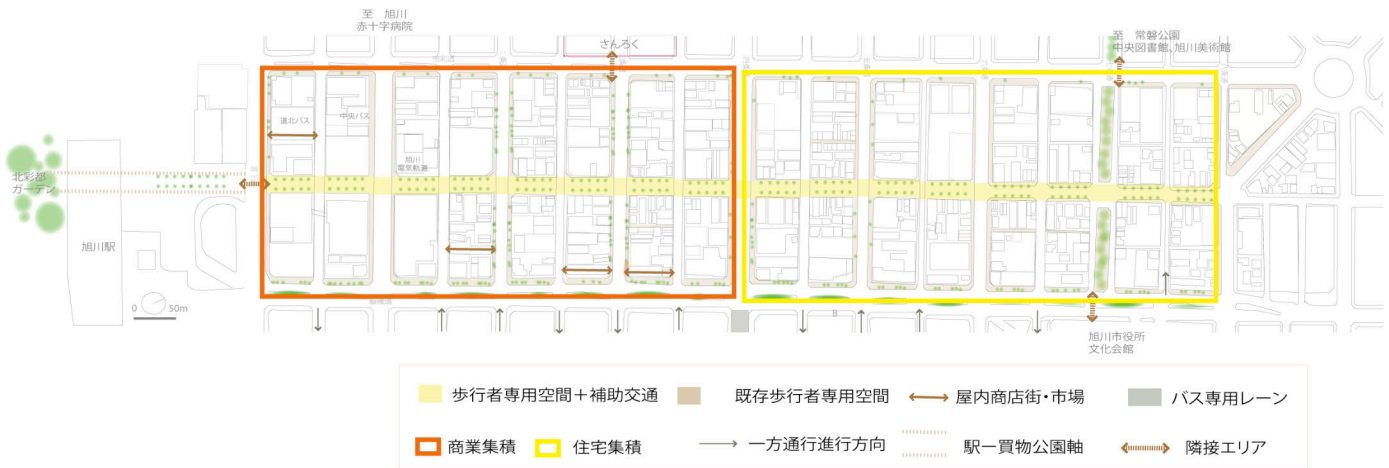


タイプC・G：来訪者が増えて1.1kmの沿道商業施設は確保。駐車場や自転車問題が悪化する。  
中心市街地の人口・商業施設の集積により来訪者が増えるが、公共交通の改善が起きない場合、車両交通量増  
加・路上駐車の問題で歩行者圏の拡大ができないであろう。また既存の駐車場の立体化が必要となるだろう。タ  
イプGでは全体に占める公共交通・徒歩による近隣の来訪者の割合がさらに小さくなり、駐車場の重要性が高ま  
る。



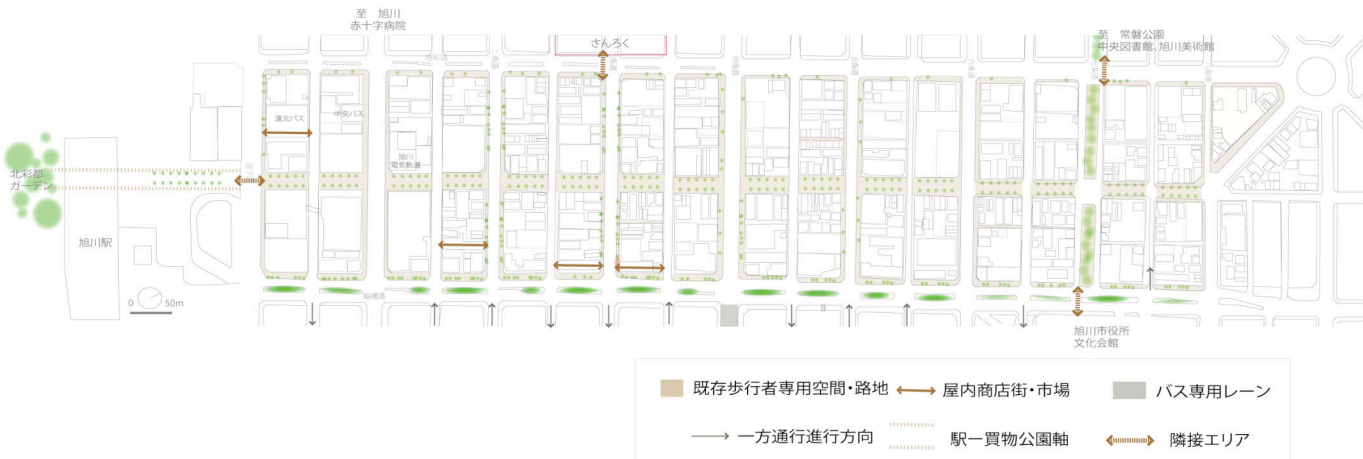
タイプ E: 北側から住宅整備、駅側に商業集積。自転車走行問題が悪化、補助交通導入、または歩行者・自転車専用道に転換。

タイプ B と土地利用の傾向が似る。E の場合、近隣住民の駅前の求心性が高まるにもかかわらず、公共交通の利便性が低いため、自転車走行が増え、補助交通導入もしくは歩行者・自転車専用道に転換される。



タイプ F: 公共交通の利便性から現状維持。駅側に商業集積、北側商業も持続。

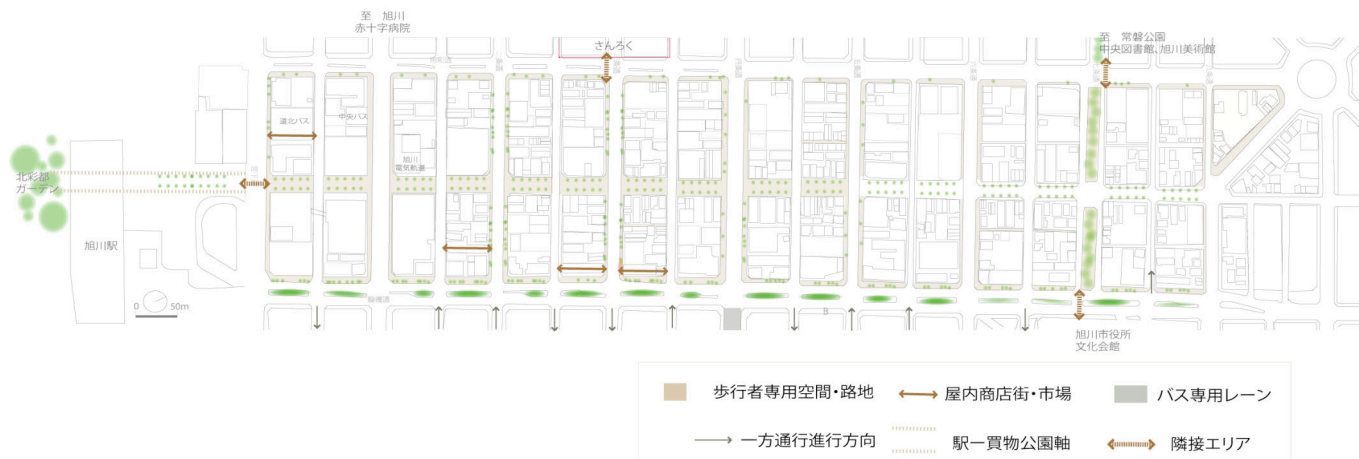
公共交通の利便性が向上し、現状の駐車場問題・アクセスの南北格差が緩和され、従来の来訪者も北側商店へ来訪しやすくなる。



タイプH: 駅側商業施設への現状の車アクセス維持、北側に来訪者減少。

維持管理に協力できる商店主の減少により歩行者専用空間が短縮。

現状の問題が1つも解決されないままであると、南北格差の拡大・全体として車ユーザーの増加から北側の歩行者専用空間の利用度が現状よりも低下し、維持管理の費用対効果の減少・協力者の減少から、歩行者専用空間を短縮せざるを得なくなる。ただし、補助交通を導入するならば、来訪者の北側へのアクセスを向上しタイプFのような現状維持だろう。



上記のようなシナリオが10年後の買物公園で考えられる。現状で最も実現可能性が大きいのは、市が会議を設置して取り組む、公共交通改善でありタイプFの現状維持の可能性が大きいと推測する。

## 5.2 恒久的歩行者専用空間の持続的マネジメント

買物公園をモデルケースとして、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と課題を以下のように考察する。

### <広域計画>

- ・広域公共交通・都市計画の核としての歩行者専用空間の位置づけ

旭川市では、歩行者専用空間による車両交通への影響調査はなされたが、交通・都市計画全体としてモータリゼーション進行を抑制するような策がとられていなかった。そのため、交差点毎の分断や景観に占める駐車場増加など、市域全体のモータリゼーション傾向が歩行者専用空間を侵食する状況に至っている。また、アクセスの問題は来訪者の偏りと減少を生んでいる。

車両交通への影響を最小限に抑えようと線的区間の車両通行止めで済ませるのではなく、大胆に公共交通との連携や歩行者圏拡大を目指す広域計画がとられなければ歩行者専用空間が形骸化する恐れがある。

### <買物公園周辺のマネジメント>

- ・歩行者専用空間の利活用内容の明確化

買物公園の場合、買物公園を‘広場’として文化的・地場産業振興的用途を中心に許可することを、初期段階で銘文化したことによって、現在もその理念が継承されている。

利活用の内容については「常時の滞在性と回遊性」を活かし、同時多発的に、多様な都市活動を実現することが望ましい。

- ・デザインコンセプト明確化、コンセプト達成のための具体的なプロセス（維持管理ルール、景観ガイドライン等）・費用の共有

長期的に維持していくために、経年劣化や社会状況の変化に対応するためのハードの維持・更新が必要になる。上記の内容を関係主体間が市民に提示しながら行うことで、市民コンセンサスのプロセスを踏む。また、次世代へコンセプトが継承されやすくなる。買物公園については、第一期造成時のデザインコンセプトの混乱がその後の維持管理問題や再整備案の難航など、次の代の労苦の引き金となった。

- ・自治体の状況に適合した行政と民間とのマネジメントの責任分担

歩行者専用空間は①歩行者専用空間（公共空間）、②沿道建築物（民間）③周囲からのアクセス手段（公共交通機関・周辺道路網）の3つの要素から成り、それら各要素に対するマネジメント責任分担が持続性に大きく関わる。

買物公園の場合、公共空間である①についても環境高質化による商店街の利益があることから、官民連携で行われ、民の比率が大きくなっていることが特徴である。現状からは、官民連携で行うことによる利点（受益者負担、歩行者専用空間に近い人々のきめの細かい対応）と問題点（経済状況が苦しい場合の商店街負担増加、②への対応に手がまわらない）の双方がみられ、どちらがよいかは導入する自治体の現況に左右されるであろう。歩行者専用空間を商店街前面の広場空間としてだけでなく、市域での公共交通／歩行者圏の核として扱うのであれば、①を行政とし、②に対して商店街が集中して取り組むことも一つのシナリオとして考えられる。

③の公共交通アクセス手段に関しては、これまで企業にまかせられがちであったが、行政が路線策定に関わる・民間の出資でアクセスを確保するなど、協働の可能性はある。

#### ・沿道内容の新陳代謝／保全の仕組み

買物公園のケースから、歩行者専用空間の利用度には沿道内容が利用度に大きく関わることが明らかになった。テナントの内容という必要行動を担う観点からだけでなく、都市のメインストリートとして沿道のにぎわいがあることが、歩行者専用空間の空間の魅力となり、歩行者専用空間が来訪者の回遊を促進し、さらににぎわいを生む結果となる。

逆に、買物公園のように地権問題で新陳代謝が進まず、沿道の活気が減少した場合、地権にしばられない歩行者専用空間に、チャレンジショップや市場・カフェ等による占用を積極的に許可することで、にぎわいを生むとともに空き店舗での開業資金を貯蓄してもらうなど、歩行者専用空間を一時的に沿道機能の代替とした活性化を行っていく事も可能ではないか。

### 5.3 今後の課題

恒久的歩行者専用空間の長期マネジメントの変遷について、国内・海外の他ケースを調べていくことを今後の課題とし、日本の歩行者専用空間の特徴と今後の役割について研究を深めたい。国内には恒久的歩行者専用空間（オープンモール）の事例がほとんど存在せず、マネジメントの問題にぶつかったときに、参考にできるような他のケースがない。買物公園は日本のモデルケースとして役割を果たすと考えられるが、世界の他の事例のモデルケース化を行うことで、マネジメントの選択肢を多様にしていくことが可能である。

また、買物公園については、空間分析についてシークエンス・イメージマップなど景観解析の手法による、より定量的な評価が必要であろう。

<脚注>

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](http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/kisei/hoko.htm), (lastview2012/06/5)
3. Jan Gehl, 建築のあいだのアクティビティ, 鹿島出版会, 2011
4. Paulhans Peters, 人間のための都市, 鹿島出版会, 1978
5. 材野博司, 庭園から都市へ—シークエンスの日本, 鹿島出版会, 1997
6. 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・プロムナード'(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。
7. 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。
8. Klaus Uhlig 'Pedestrian areas: from malls to complete networks', Architectural Book Pub. Co., 1979
9. 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-
10. 旭川市のあゆみ, <http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/top/outline/ayumi.htm>, (last view 2012/06/15)
11. 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
12. 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)
13. 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
14. 平成 21 年地域保健医療基礎統計, 厚生労働省より算出
15. 現地ヒアリングより
16. 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
17. 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-
18. 上田篤, 日本都市論, 三一書房, 1968
19. 上田篤, "買物公園"基本設計ノート, 建築文化, 319, 119-124, 1972
20. 旭川平和通商店街振興組合事務局長 中東氏より提供
21. 北海道新聞 昭和 48 年 5-8 月の記事
22. 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
23. 警察庁「遊歩道・歩行者天国規制年度別推移」1982
24. 商店主へのインタビューより
25. 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/](http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/keizaisomu/40th/) (last view 2012/07/29)
26. 中東氏へのインタビューより
27. THE MEETING,1985,東海大学建築学科大矢教授提供資料より
28. 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
29. 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
30. 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
31. 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
32. 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
33. 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
34. 旭川平和通商店街振興組合 中東事務局長より提供
35. 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
36. 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
37. 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
38. 北海道新聞, 買物公園 30 年の挑戦, 2002. 05. 15
39. 五十嵐前市長元秘書 高原一記氏提供記事
40. 朝日新聞, 2001. 01. 19 等 商店主ヒアリングより

41. 旭川市 こうほう旭川市民 2001 年 10 月
42. 五十嵐広三, 掘る・耕す・創る 北海道にひらく自治の実践と論理, 榆書房, 1978
43. [http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/tosi\\_kei/ruijikan1/shiryo/h16/shiryo\\_3/part4.pdf](http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/tosi_kei/ruijikan1/shiryo/h16/shiryo_3/part4.pdf) より
44. 旭川市, 新旭川市財政健全化プラン, 2008
45. 旭川市駅周辺開発課 HP, <http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/ekikaihatsu/> (last view 2012/07/30)
46. <http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/seisakuchosei/sogokeikaku/tenken/bunken.pdf> (last view 2012/07/30)
47. 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
48. 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
49. 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](http://www.rieti.go.jp/jp/events/bbl/11061301_r.pdf))
50. 旭川市, 旭川市統計書, 1970—2011
51. 旭川市財政課提供決算データ
52. 『第6次旭川市総合計画』十カ年計画(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
53. 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>
54. <http://tochi.mlit.go.jp/chika/kouji/2012/57.html>
55. 商店主へのヒアリング
56. 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
57. [http://tochi.mlit.go.jp/tocsei/areamanagement/web\\_contents/shien/index\\_01.html](http://tochi.mlit.go.jp/tocsei/areamanagement/web_contents/shien/index_01.html), last view 2012/07/12

<主要参考文献>

- 1) 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,
- 2) 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
- 3) 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
- 4) 石脇亮, 中野恒明, 旭川市買物公園の成り立ちに関する研究, 芝浦工業大学澤田研究室での研究レポート
- 5) 旭川市, 伸びゆく大旭川: まちづくりの方向 1965
- 6) 上田篤, "買物公園"基本設計ノート, 建築文化, 319, 119-124, 1972
- 7) 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
- 8) Jan Gehl, 建築のあいだのアクティビティ, 鹿島出版会, 2011
- 9) Paulhans Peters, 人間のための都市, 鹿島出版会, 1978
- 10) 材野博司, 庭園から都市へ—シーケンスの日本, 鹿島出版会, 1997