

旭川市の都市再開発について

横山 弘

現代の都市はある特殊な場合を除いて、たえず成長発展を続けている。都市の成長発展につれて、都市の地域構造も変化していかねばならないが、その変化が都市の発展に応じきれなくなると、地域構造のバランスをくずし都市機能を麻痺させることになる。都市再開発とは、このような麻痺状態を正常化するための処置である。もっと具体的にいうと、都市再開発とは現代都市社会に適応しえなくなった部分、つまり老朽化した市街地を現代的に体質改善することでもある。⁽¹⁾ とくに最近のモータリゼーションは都市再開発の必要性をいやが上にもかきたてた。

いま人口32万の旭川市において、都市化の伸展およびモータリゼーションにより、都心およびその周辺地帯がどんな変化をとげているか、その再開発がどのように行なわれているかについて調査した。

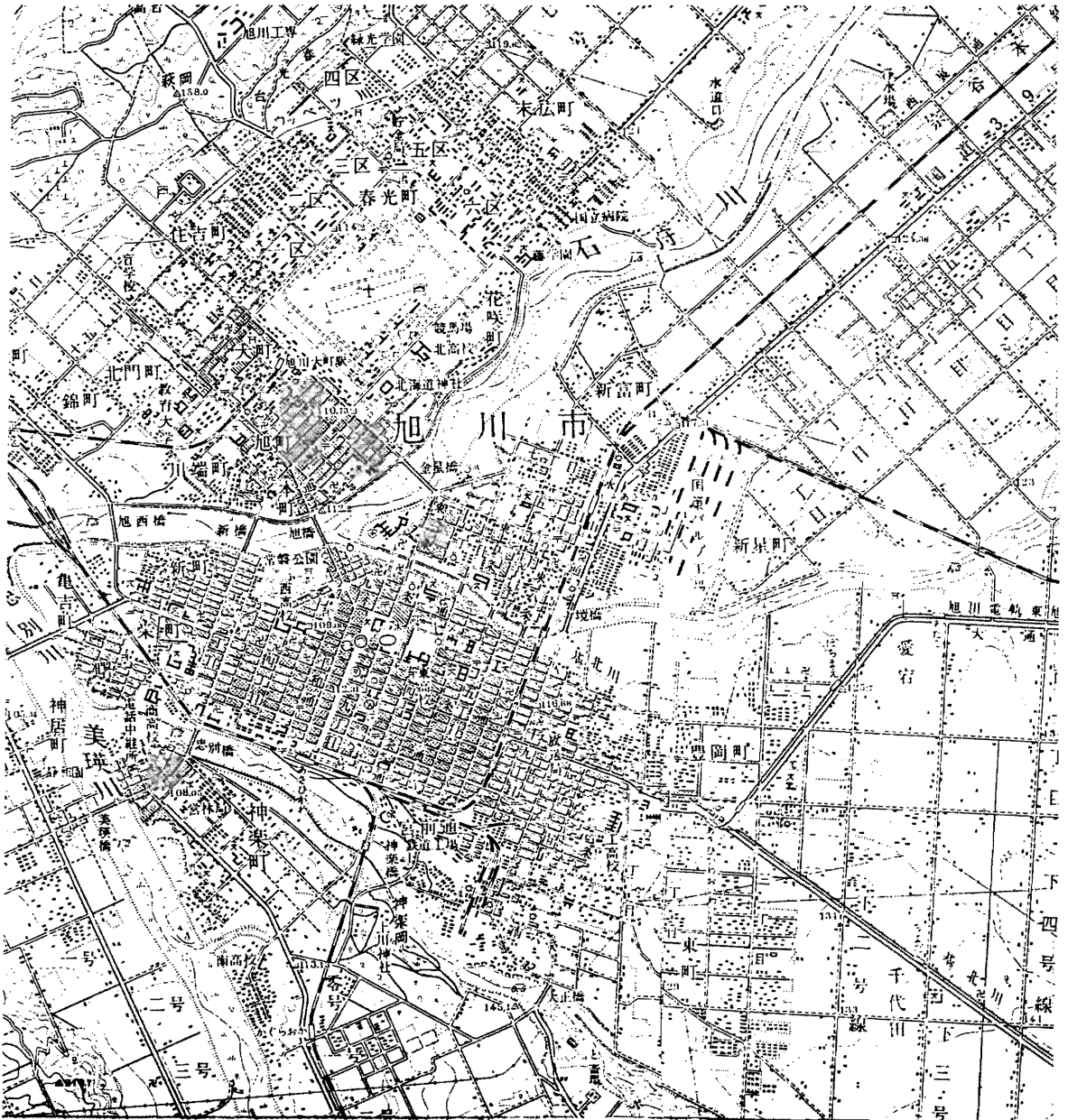
旭川市の発展過程

旭川市は北海道のほぼ中央部にある上川盆地に位置し、道内きっての肥沃な盆地の中心として発展してきた。旭川市はこの盆地を流れる石狩川、牛朱別川、忠別川、美瑛川の合流地点に市街地を展開し、北海道奥地開拓の前進基地としての使命もおびていた。^(第1図) この拠点開発のプロジェクトは上川植民地の区域を設定し、滝川と札幌を結ぶ道路の建設からはじめられ、農民中心の屯田兵方式がとられた。1890(明治23)年に旭川村の市街地が設定され、屯田兵の入地は永山が1891年、東旭川が1892年、当麻が1893年でそれぞれ400戸ずつの移住入植が行なわれた。その用地はすべて石狩川と忠別川間の主要な農業開拓地を占め、以下一般への農地貸下げや大地積の払下げが石狩川右岸の近文や比布へとひろめられた。⁽²⁾

旭川市街は上川開発地域一帯の行政的・経済的中心地となるべく計画されていたので、当初から官庁用地が設定され、その場所はいまでも市役所や上川支庁がならぶ中心部となっている。1897年には上川支庁が当時の郡役所として設置され、行政機関がつぎつぎと設置された。しかし、その後の発展の契機となったのは1898年の鉄道開通と、1900年の第7師団の設置であった。旭川駅が開設されると駅前から師団に通ずる師団通り(現在の平和通り)がつくられ、それを中心として市街地の原型が形成された。空知太・旭川間の鉄道開通にもなつて、鉄道部の工場を旭川に移し官営鉄道の中心となり、職工や人夫が続々転入してきた。師団通りには商人や職工が集中し、中心商店街の基礎が形成された。

明治末から大正初めにかけて、商工業者の組織化が進められる形で諸産業のスケールが一段

第1図 旭川市街図



と大きくなった。1922年に市制が施行され、都市としての規模と諸施設が確立された。旭川が開基されて30年目にしての実績であった。

1924年から青函航路に貨車輸送がはじめられ、いままで小樽港経由の小樽商圏相場に従属していた旭川商業を独立圏に成長させた。したがって、旭川に独立の卸問屋が誕生すること

になった。さらに1923年に全通した宗谷線を連絡して、海をこえ樺太と取引が開始され連絡船による貨物輸送は旭川商業の移出を増大させた。1928年留萌港からの樺太航路が開始されるようになると、上川盆地の農産物供給地としての機能をつよめることになった。すなわち、木材や食料品などの原料資源を移出する集散機能と、工業製品や繊維・日用品などの消費財を移入する集散機能とをはずす流通都市の機能と役割をもつことになったのである。近代的な都市への方向をめざして1927年都市計画法の指定をうけ、都市の整備拡充につとめた。しかし、その後第2次大戦に突入して、旭川市にも国策パルプ、昭和電工、日本タンニンなどの軍事工場が設立され、都市の整備は停滞せざるをえなかった。

戦後、旭川は道央開発の前進拠点として再び脚光をあびることになった。1950年には開基60年の歴史を記念して北海道開発大博覧会が開催された。これを契機として旭川の商業が一段と活発になり、とくに卸売の発展がめざましく、しだいに道北一帯に販路を拡大した。

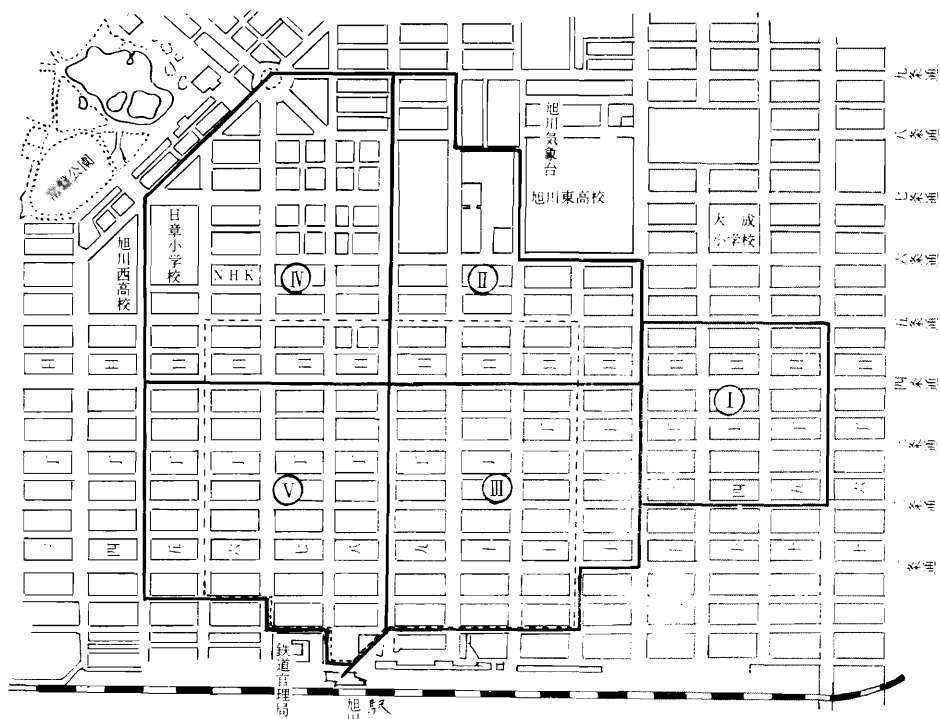
1955年からの商業の伸びが著しく、とくに総販売額の中に占める卸売の比重は80%強に達し、そのうち地元市内卸が38.6%であとの60%は道北地方への販売であった。これは旭川市が十分に商業拠点都市化しつつあることを示していると思われる。

市内の商店街は平和通りを中心として、これと平行する緑橋通りが中心商店街を形成している。その他銀座商店街、オール商店街、みずほ商店街などが近隣商店街として商業機能をはたしている。都心部の二条通り附近には問屋や家具店などが集中し問屋街を形成している。住宅地は東部と北部に拡大し、それに応じて新興の周辺商店街も形成されている。市街地の東北部には国策パルプ旭川工場が立地し、関連企業が集中して工業地区を形成している。さらに東北部にのびて、西永山地区に木工団地、鉄工団地が造成され、工業地帯化が進められると共に、国鉄北旭川駅の新設に併せて流通団地が造成されている。

都心部の再開発

いままで述べたように、旭川の商業は恵まれた後背地をもち、順調な発展をとげ都心部の中心商店街は広く周辺地域からの顧客を吸収してきた。しかし、近年の小売業の構造的変化や交通機関の発達と利用形態の変化により、消費者の欲求に十分な対応が出来なくなってきた。主要な商店街はいずれも国道に面し、または国道と交って発達しているため、顧客にとって購売活動の安全性を欠き、また商店街としての一体性に乏しい傾向があらわれてきた。そこで、旭川の各商店街は近代化にむかって強い関心を示し、平和通りを買物公園として都心空間を歩行者のために解放することになった。このような変化は都心部における卸売業に大きな影響を与えることになった。すなわち、卸売業は商品の輸送や保管に機能の低下を示し、東北部の流通団地に移転するものが続出した。第2図のV地区はデパートの集中する平和通の商店街であるが、この地区の卸売業は流通団地に移転した跡地を駐車場に利用したものが1件、小売部分を残すかまたは小売業

第2図 旭川都心部



に売却したものが3件であった。

Ⅱ地区は市役所や上川支庁を中心とする官公署街であるが、ここにあった卸売業も小売業に貸与したものが2件ある。Ⅰ・Ⅱ地区は会社や銀行の混在している商店街であるが、ここでは小売部門を残すか、または小売業に売却したものが5件、金融機関に貸与したものが1件、駐車場に利用したものが1件となっている。Ⅳ地区は会社や住宅の混在している商店街であるがここでは小売部門として残すか、または小売業に売却したものが3件、事務所に貸与したものが3件、駐車場に利用したものが3件となっている。この様に都心部の商店街では卸売業の移転した跡地を小売部門として利用するか、または小売業にゆずり渡す傾向が、つよく青森市⁽³⁾や盛岡市⁽⁴⁾の場合と似ている。都心部から離れた商店街では事務所や鉄工場などに利用するものが多い。卸売業の移転した跡地を駐車場に利用するものが7件あったが、駅前に近い駐車場は地下、あるいは屋上を利用する立体型である。そして自動操作のものが主である。中心物から離れると空地利用の平面型になる。これらの駐車場が中心商店街を囲むように立地している。

また、旭川市には木材・家具など資源立地型の地場産業があり、家内工業的性格が、つよく零細で生産性が低い。そのために工場と住居が分離されず、市街地に点在していたが、工木団地

の造成によって東部地区や永山地区へ移動が見られた。また国策パルプ工業旭川工場は旭川市の代表企業で、これと関連する機械・修理業などが立地し、市内に鉄工場が1968年頃から急に増加した。これらの工場も木工団地に隣接する鉄工団地に移動し、工業地区を形成している。この様に市内にあって都市化やモータリゼーションの影響をうけ、その機能を低下した卸売業のように、流通団地に移転することによってその機能を回復しようとするものや、木工団地や鉄工団地に移転することによってその機能を高めようとする中小企業などの例は都市再開発の好例ということが出来る。しかし、その跡地が都市機能を高めるように有効な利用がなされているかが問題である。移転先は計画的になされていても、跡地利用の方がそれぞれの思惑によって自由勝手になされるとしたならば、再び土地利用の混乱が生じかねないだろう。再開発によって生じたスペースを計画的に利用することが大切である。このような機会をにがさず市街地の再配置を実施すべきだろう。

参 考 文 献

- (1) 田辺・高野・二神編著(1977) 都心再開発 古今書院
- (2) 商業近代化委員会旭川地域部会(1971) 商業近代化地域計画報告書
- (3) 横山 弘(1977) 交通体系の変化とその影響(青森市の場合)：
弘前大学教育学部紀要第37号
- (4) 横山 弘(1977) 交通体系の変化と都市構造への影響(盛岡市の場合)：
弘前大学教育学部紀要第38号