

旭川市立地適正化計画における誘導方針(たたき台)

1. 解決すべき課題等の整理

(1) 本市が持つ「強み」や「弱み」(SWOT分析)

【強み】(Strengths)

- ・放射環状の都市構造(※別図1, 2) ・公共交通カバー率の高さ(※別図3, 4, 5)
- ・充実した医療機関(※別図6)

【弱み】(Weaknesses)

- ・人口減少・高齢化の進展(※別図7, 8) ・低未利用地・空き家の増加(※別図9, 10)
- ・雪による生活や交通への影響 ・社会資本老朽化と維持負担額の増加

【機会】(Opportunities)

広域連携の進展／新庁舎の建設／空港機能の増強／縦貫自動車道の整備

【脅威】(Threats)

鉄道廃線の可能性／中心部の大型商業施設の撤退／災害の危険性

(2) コンパクト化とネットワーク化を進める上での主な課題

■ 人口規模に見合ったコンパクトな市街地の形成

- ・都市全体の低密度化に伴い、将来人口規模に見合ったコンパクトな市街地の形成を図る必要があるが、強制的に居住や都市機能の集積を行うことは困難であることから、利便性や安全性を備えた市街地への居住誘導を優先して進める必要がある。
- ・これまで整備を進めてきた社会資本の維持更新費用が増大する中、人口減少を踏まえた、施設の集約や複合化、配置見直しが必要である。

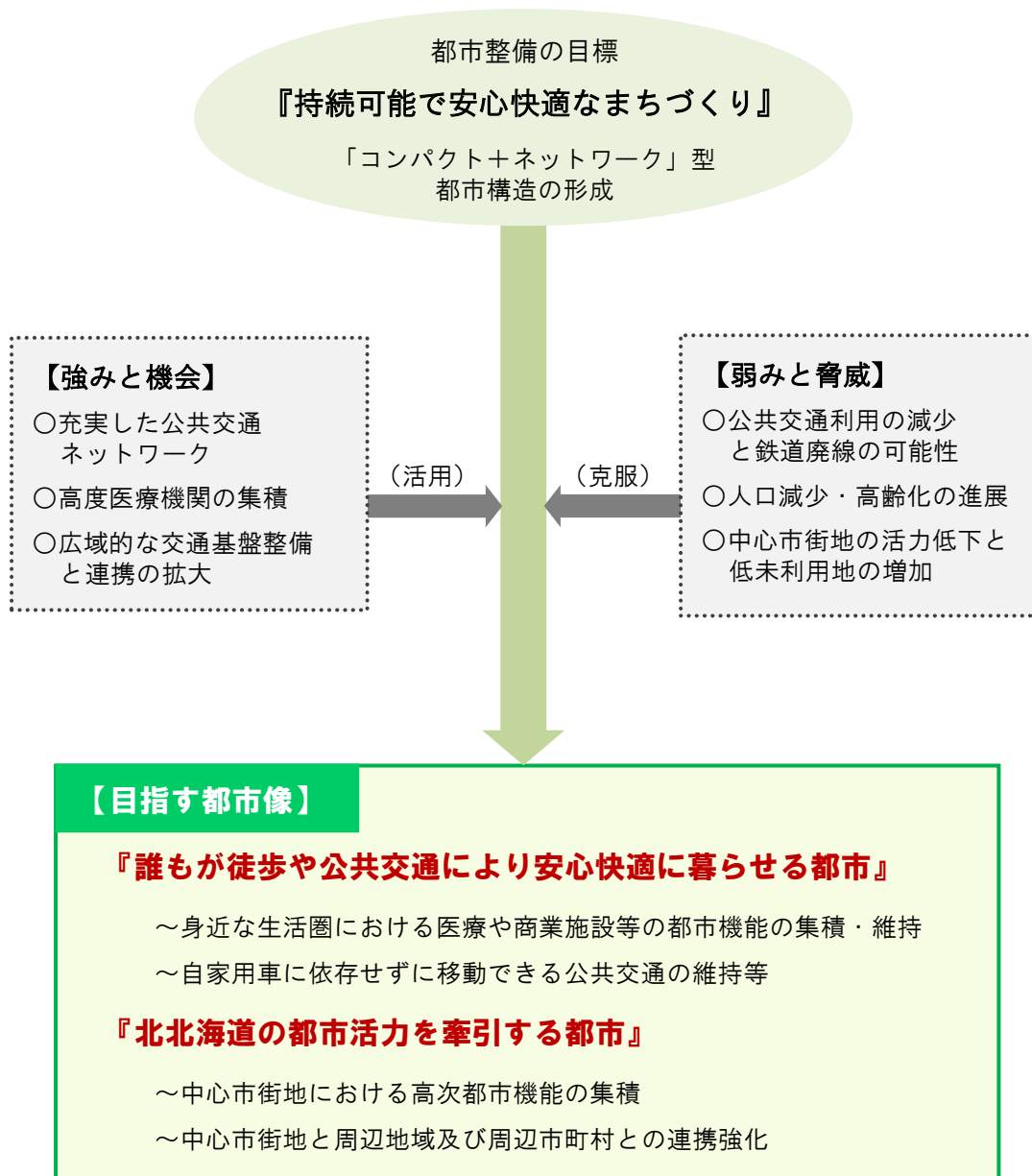
■ さらなる高齢社会への対応

- ・人口減少化においても当面は高齢者数が増加し、福祉施設や医療施設等の需要も増加すると予想されるが、さらなる将来においては高齢者数も減少することが確実であるため、利便性の高い地域への立地誘導を効率的に進める必要がある。
- ・自動車に過度に依存せずに歩いて暮らせる生活環境の形成を図るため、地域の実情にあった公共交通の維持・充実や歩行空間の整備等を行う必要がある。

■ 都市機能が集積する既成市街地の維持

- ・拠点となる既成市街地においては、公共施設やインフラの整備率が高いエリアであるが、空洞化等により利用圏人口が減少している。特に安定した都市経営に向けては、中心市街地等の地価下落や産業流出の抑制、また北北海道の拠点としての魅力向上が重要となることから、それらエリア周辺における居住人口の維持・増大を図る必要がある。

2. 立地適正化計画によって実現を目指す都市像



3. 都市機能や居住人口の誘導の考え方

(1) 都市機能誘導の考え方

『地域核拠点への都市機能の誘導』

- ・各地域に形成されている「地域核拠点」においては、中心部や周辺からのアクセス性向上と合わせて、**日常生活に必要な都市機能**(店舗や診療所等)の**誘導**を促進する。
- ・「中心市街地」においては、周辺市街地の日常生活を支えるとともに、北北海道の広域拠点として、市全体及び周辺市町村を利用圏とする**高次都市機能**(大規模商業施設、総合病院、多機能型福祉施設、行政機関等)の**集積・誘導**を促進する。

(2) 居住誘導の考え方

『安全性・快適性を備えた地域への投資の集約化による居住人口の維持・増加』

- ・「中心市街地を含む地域核拠点及び基幹的公共交通網の周辺」などの利便性の高い地域においては、各種都市機能の集積や重点的な公共交通及び都市基盤の維持と合わせて、**一定規模以上の宅地開発や集合住宅の立地等**の**誘導**を促進する。
- ・特に「中心市街地」においては、医療施設や文化施設等が集積している特性を活かし、多世代交流型集合住宅やサービス付高齢者住宅等の立地誘導により、**まちなか居住**を促進する。
- ・土砂災害警戒区域など災害の危険性の高い地域や公共交通の利便性が低い地域においては、**安全性や利便性、快適性を備えた地域への居住を誘導**し、効率的な公共投資が可能となるよう、メリハリのある土地利用を促進する。

(3) 公共交通との連携の考え方

『拠点間を結ぶ公共交通と拠点内の歩行空間の維持・充実』

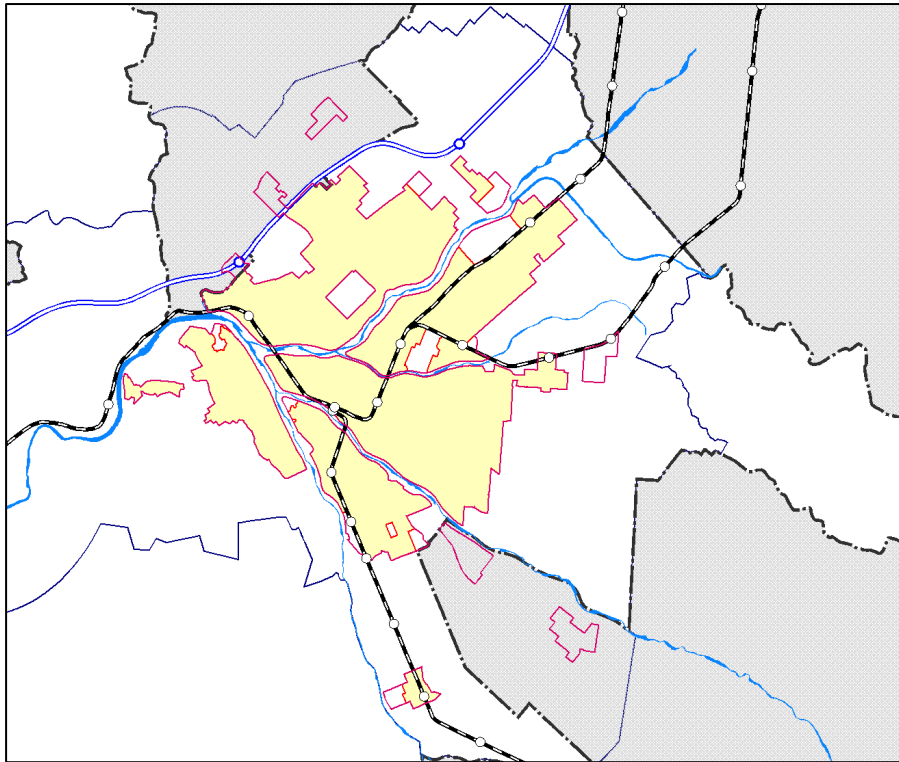
- ・2環状8放射道路など主要幹線道路を骨格とし、中心市街地と周辺の地域核拠点間を連絡する**公共交通ネットワークの維持・充実**を図る。
- ・地域核拠点周辺においては、日常生活に必要な都市機能の立地と合わせて、誰もが安全に移動できる歩行空間の整備や公共交通の待合機能の充実などにより、**歩いて暮らせる生活圏の形成**を促進する。

4. 居住誘導区域と都市機能誘導区域の設定イメージ

(1) 誘導の考え方を検討する上での居住誘導区域イメージの検討経過

【検討経過①】

浸水想定区域(5m以上)や土砂災害危険区域など災害の恐れのある区域や工業専用地域や地区計画等により住宅の建設が禁止されている区域を除外したエリアを抽出



[区域面積] 約 7,404ha (市街化区域 7,957haの約 93.0%)

[居住人口] 310,509 人 (市街化区域人口 333,339 人の約 93.2%)

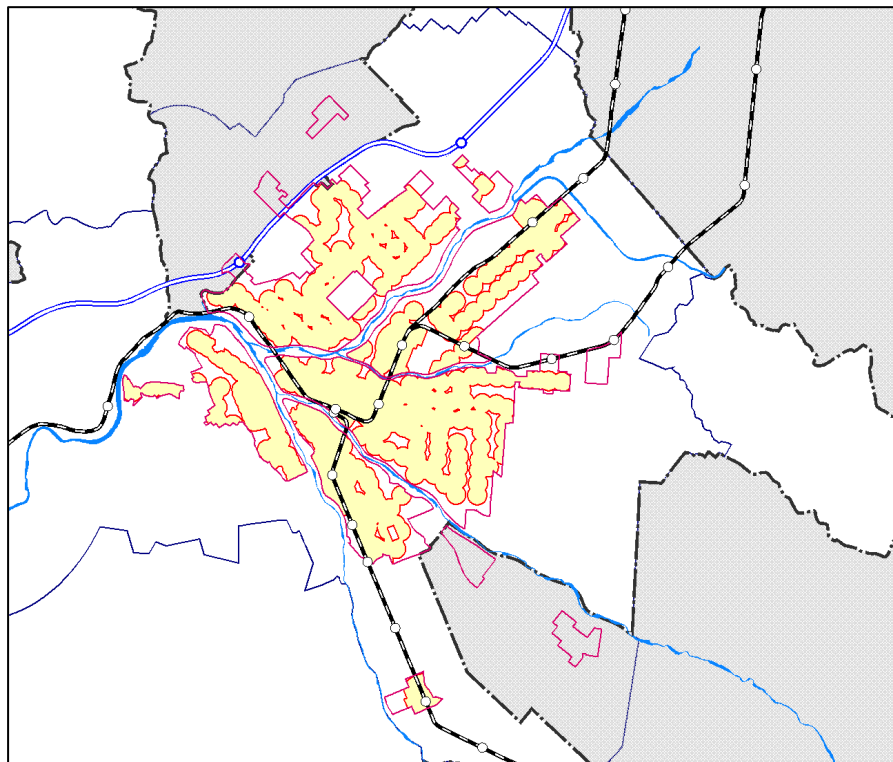
《考察》

・将来人口(H48)が現在の8割未満になると推測される中、それを上回る区域面積を設定することは将来計画としてはふさわしくなく、公共交通の維持・充実などに向けて、特に誘導を進めるべき区域に絞ることが望ましい。

⇒検討経過②へ

【検討経過②】

検討経過①のエリアのうち、公共交通の利便性の高いエリア(基幹的公共交通カバー圏に含まれるエリア)を抽出



[区域面積] 約 5,706ha (市街化区域 7957haの約 71.7%)

[居住人口] 256,595 人 (市街化区域人口 333,339 人の約 77.0%)

《考察》

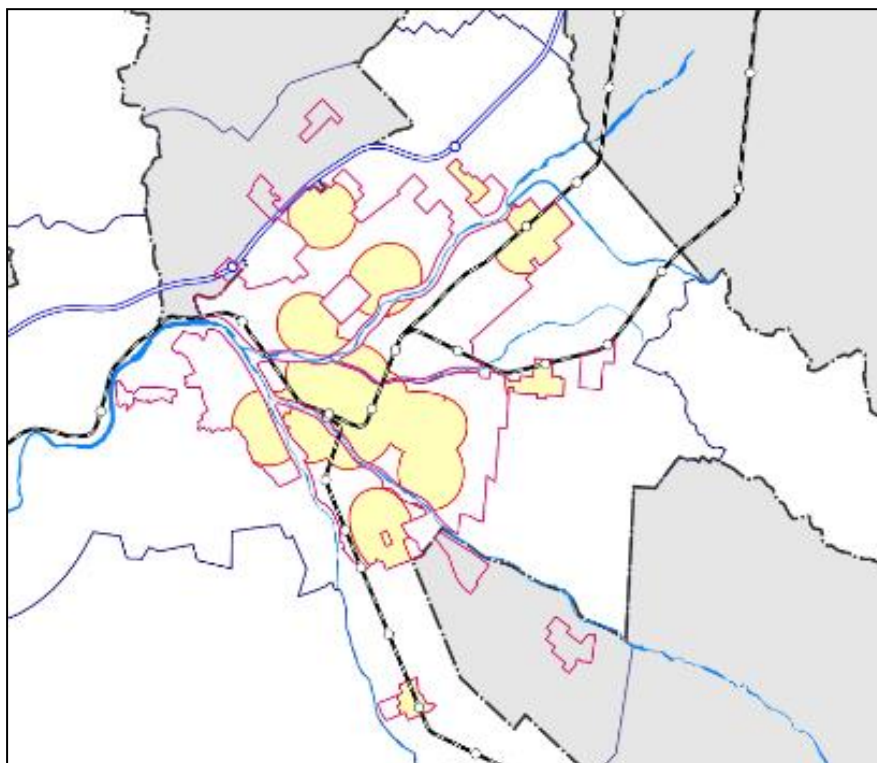
・現在の8割未満になると推測される将来人口(H48)と、ほぼ同等規模の区域設定となる。しかし、既に都市の低密度化が進んでいる現状を踏まえると、仮に居住の誘導が遂行されたとしても、将来における都市の低密度化の状況は、現在とほぼ変わらないと推測される。

・そのため、居住誘導区域については、将来人口(H48)の大半が区域内に収まるように居住誘導を進めるという考え方ではなく、地域核拠点などへの都市機能の集積による利便性・快適性の向上と合わせて、その周辺を中心に大規模な宅地開発や集合住宅の立地等を促進するよう戦略的に居住人口の維持・増大を図る区域設定を行うこととする。

⇒検討経過③へ

【検討経過③】

検討経過①のエリアのうち、地域核拠点周辺エリア(徒歩による移動が容易な800m圏内のエリア)を抽出



[区域面積] 約 3,715ha (市街化区域 7957haの約 46.7%)

[居住人口] 163,367 人 (市街化区域人口 333,339 人の約 49.0%)

《考察》

- ・地域核拠点の中心から半径800m程度の範囲としているが、高齢者等の歩行や冬期間の移動を考慮すると、範囲を狭くすることが望ましい。
- ・市街地縁辺部付近の居住誘導区域などは他の区域と分離しており、拠点間の公共交通ネットワークの維持・充実の妨げとなる恐れがあることから、基幹的公共交通網の周辺においても、大規模な宅地開発等の促進により戦略的に居住人口の維持・増大を図るべき区域とする。

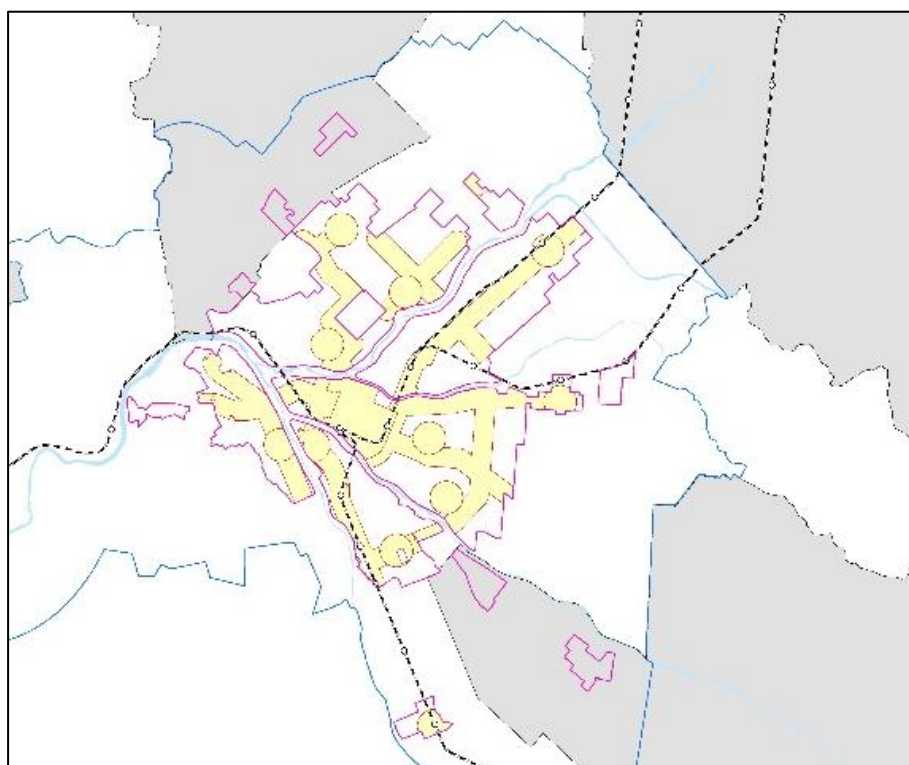
⇒居住誘導区域の設定イメージ(たたき台)へ

(2) 居住誘導区域の設定イメージ

これまでの検討経過を踏まえ、居住誘導の考え方を整理するとともに、居住誘導区域の設定イメージを以下のとおりとする。

【区域設定の考え方】

- ・浸水想定区域(5m以上)や土砂災害危険区域など災害の恐れのある区域や工業専用地域や地区計画等により住宅の建設が禁止されている区域を除外したエリア
- ・地域核拠点の中心から半径500m程度(高齢者の一般的な徒歩圏)のエリア
- ・基幹的公共交通網(2環状8放射道路等)の沿道両側300m(バス停の誘致距離)のエリア



[区域面積] 約 3,567ha (市街化区域 7957haの約 44.8%)

[居住人口] 154,935 人 (市街化区域人口 333,339 人の約 46.2%)

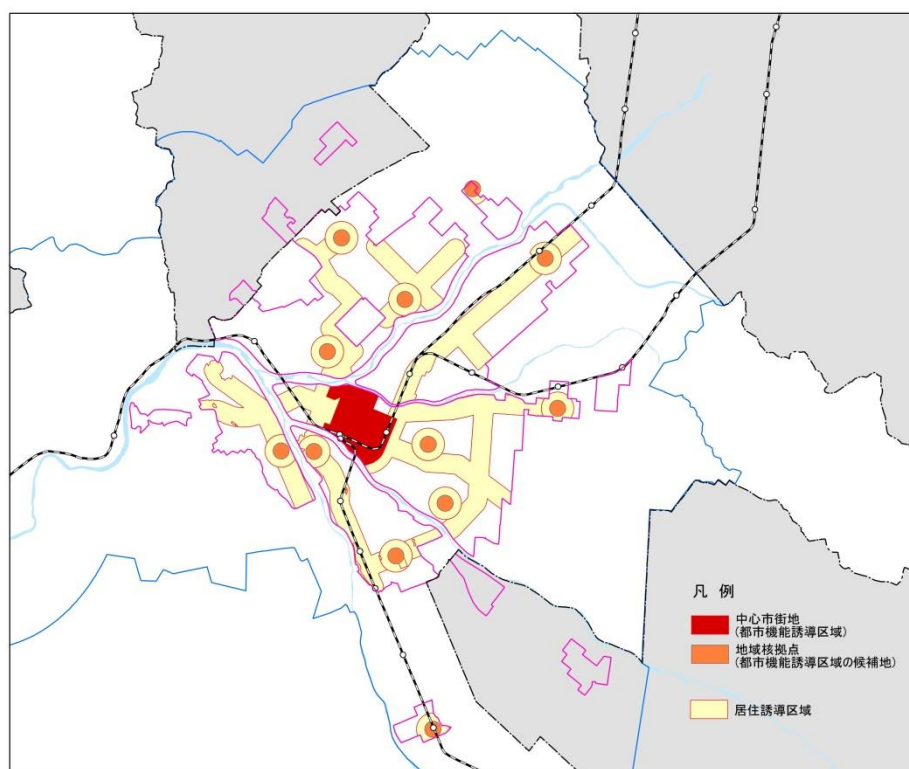
※この居住誘導区域のイメージが、将来における市街地の範囲を示すものではないが、約 50 年後の将来人口に見合った規模と同等となっている。

(3) 都市機能誘導区域の設定イメージ

都市機能誘導の考え方に基づき、都市計画マスタープランにおける「地域核拠点」については、立地適正化計画においても、「都市機能の誘導を図るべきエリア」に位置付けるとともに、それらのエリアを都市機能誘導区域の候補地として、今後、区域設定の考え方等を整理し、区域の検討を行う。

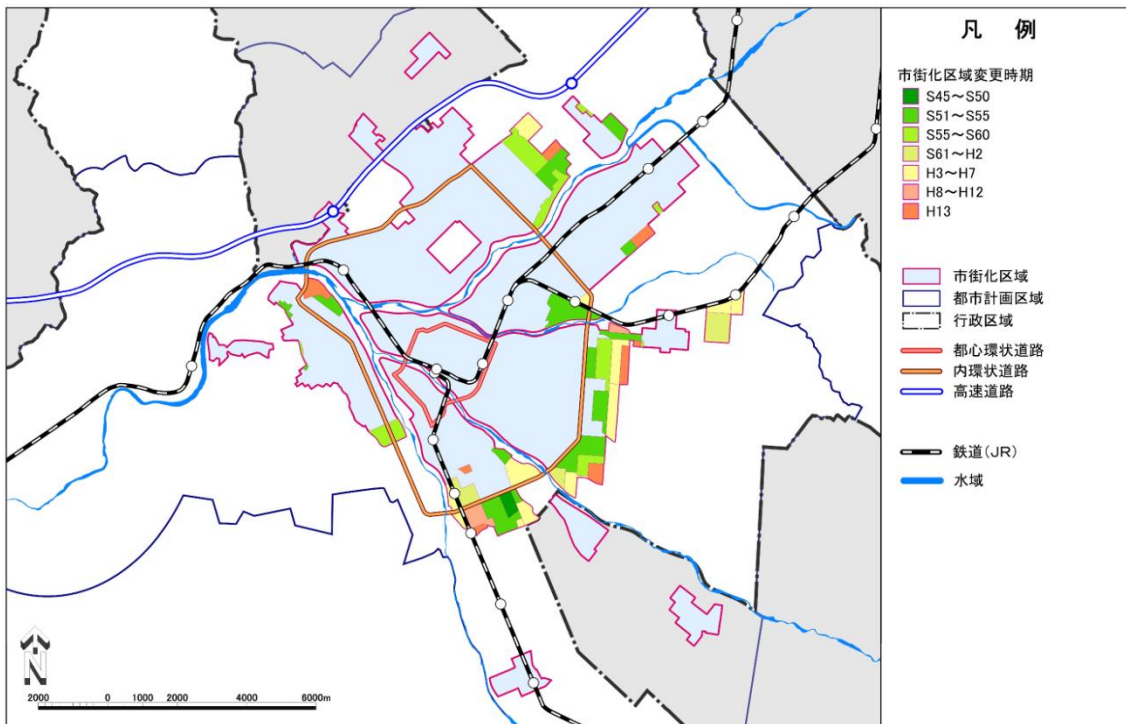
【区域設定の考え方】

- ・北北海道の広域拠点にふさわしい高次都市機能の集積や交通結節機能の強化を重点的に進めていくべきエリア
- ・日常生活に必要な都市機能が集積する地域核拠点のうち、周辺の人口規模や既存施設・低未利用地の分布状況、中心部からの距離、拠点の役割、具体的な事業の有無などの整理を行い、区域設定の必要性が明確となったエリア



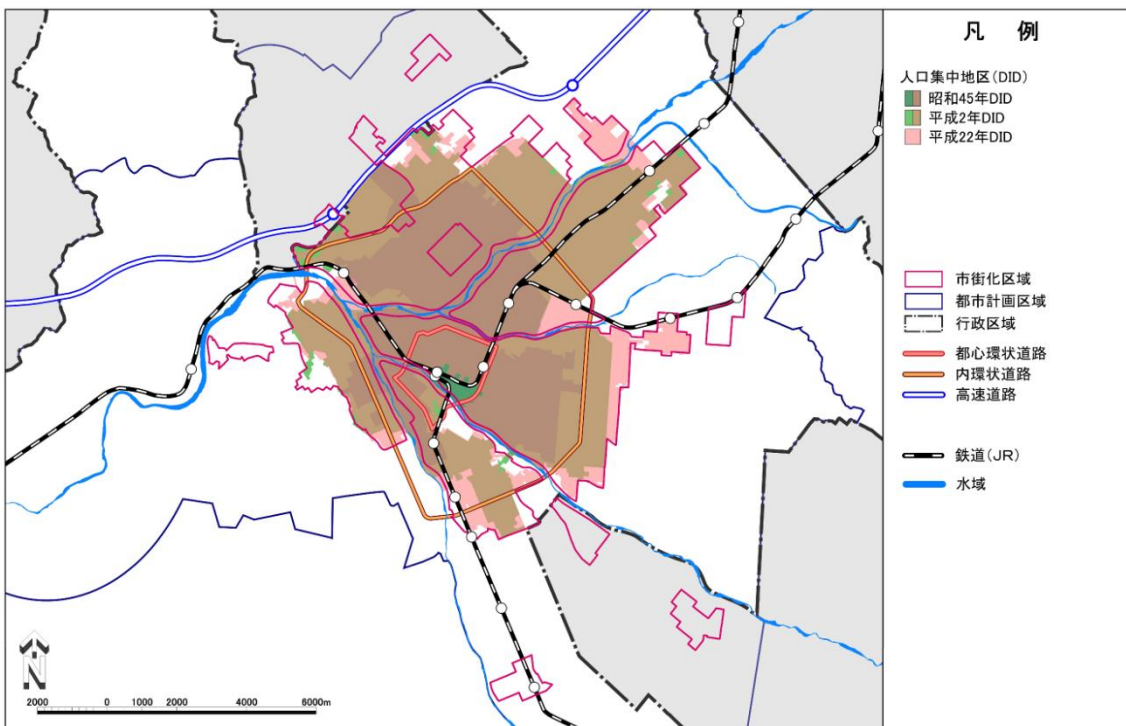
※都市機能誘導区域に設定されない地域核拠点についても、「都市機能の誘導を図るべきエリア」として、旭川市独自の区域設定を行い、誘導施設や誘導施策等を定める。

【別図1】市街化区域拡大の変遷



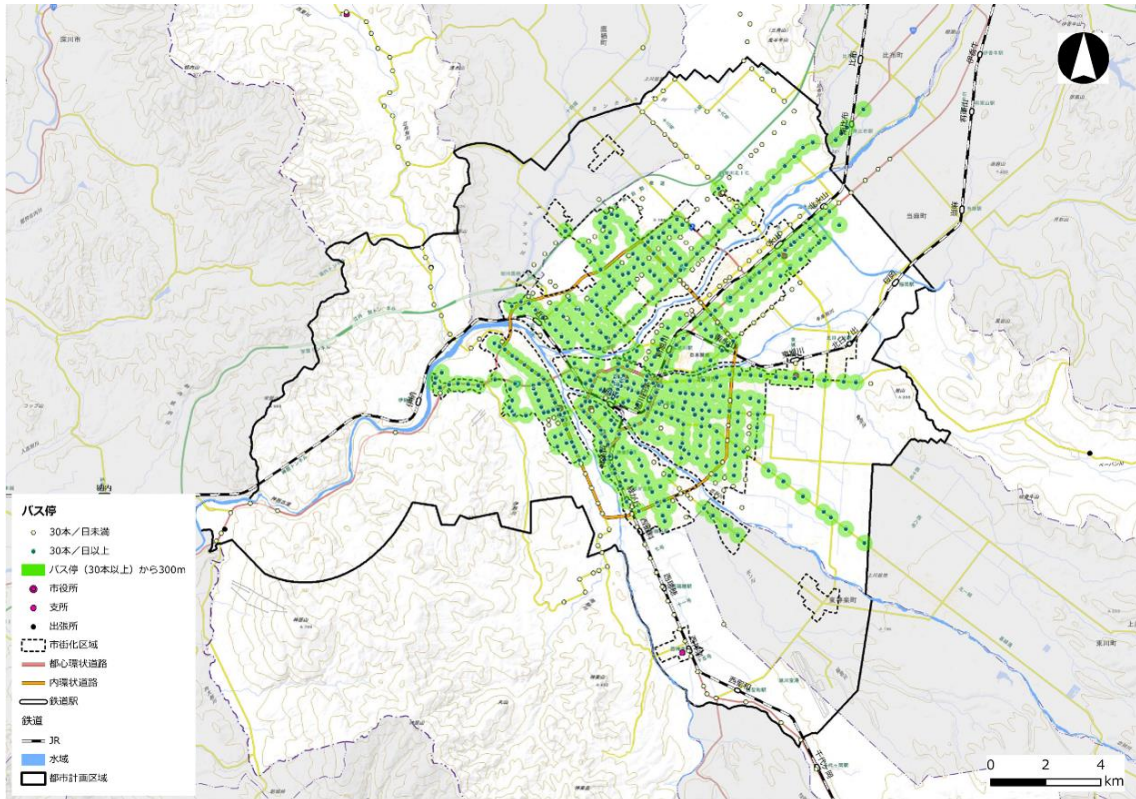
(資料：旭川市資料)

【別図2】人口集中地区(DID地区)の変化



(資料：国勢調査)

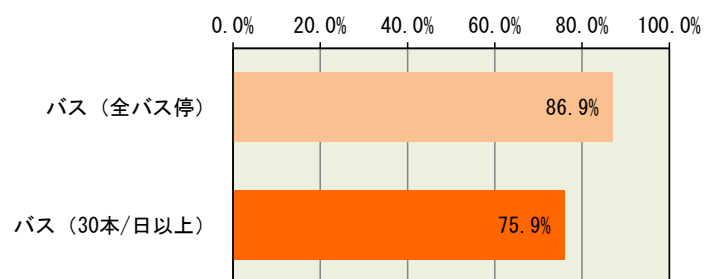
【別図3】 公共交通(バス:1日 30 本以上のみ)カバー圏



(出典:旭川市都市機能調査分析業務委託報告書(H28.3))

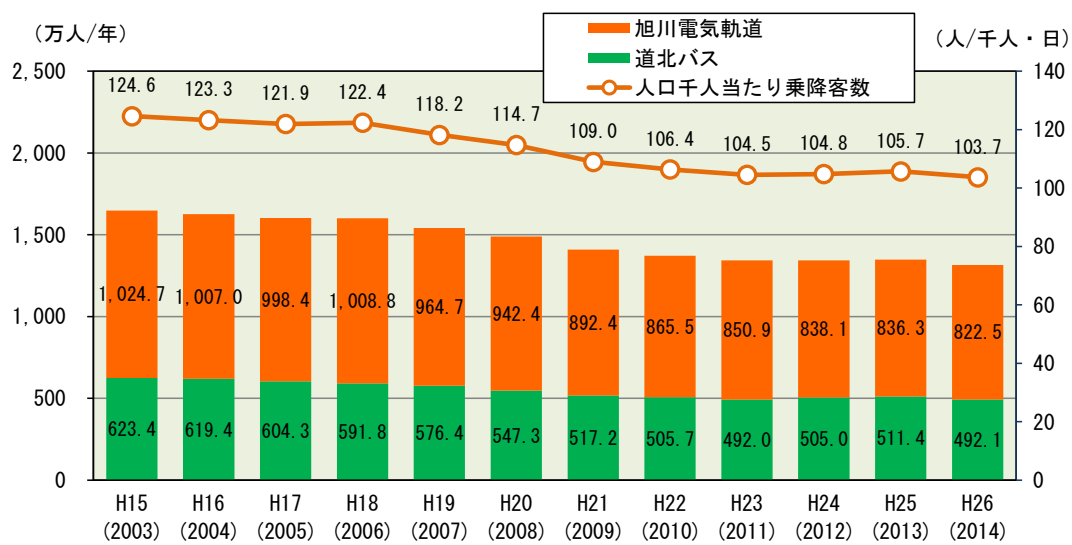
【別図4】 バス交通カバー率

(カバー率:対総人口)



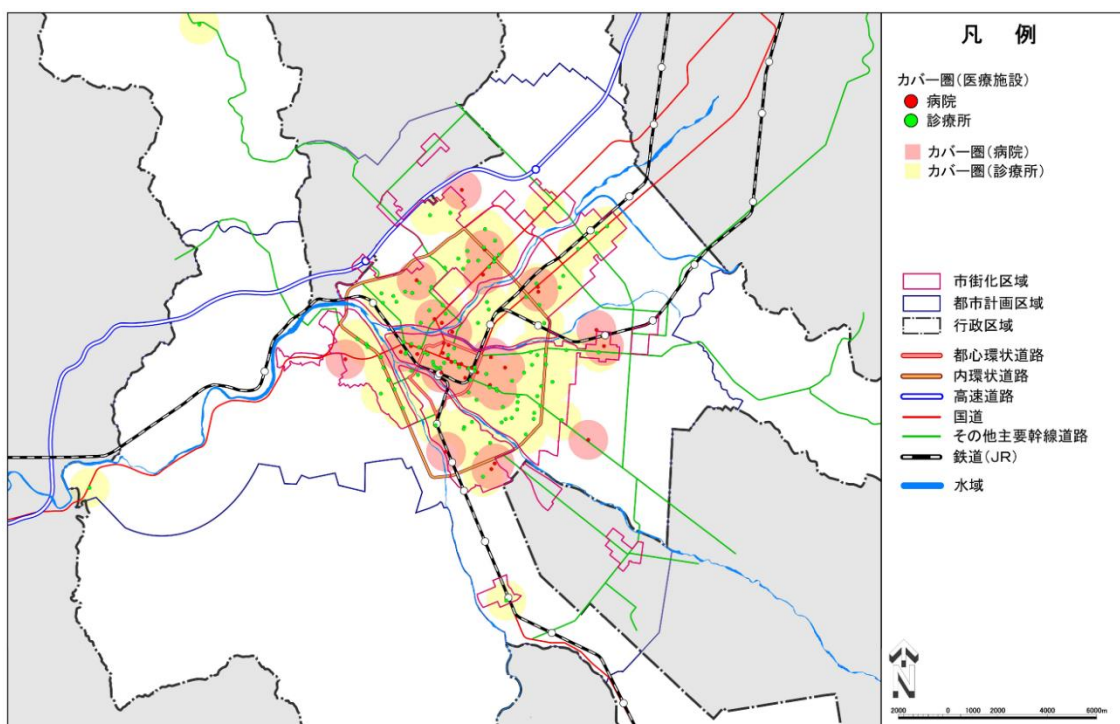
(資料:旭川市都市機能調査分析業務委託報告書(H28.3))

【別図5】 バス乗降客数の推移



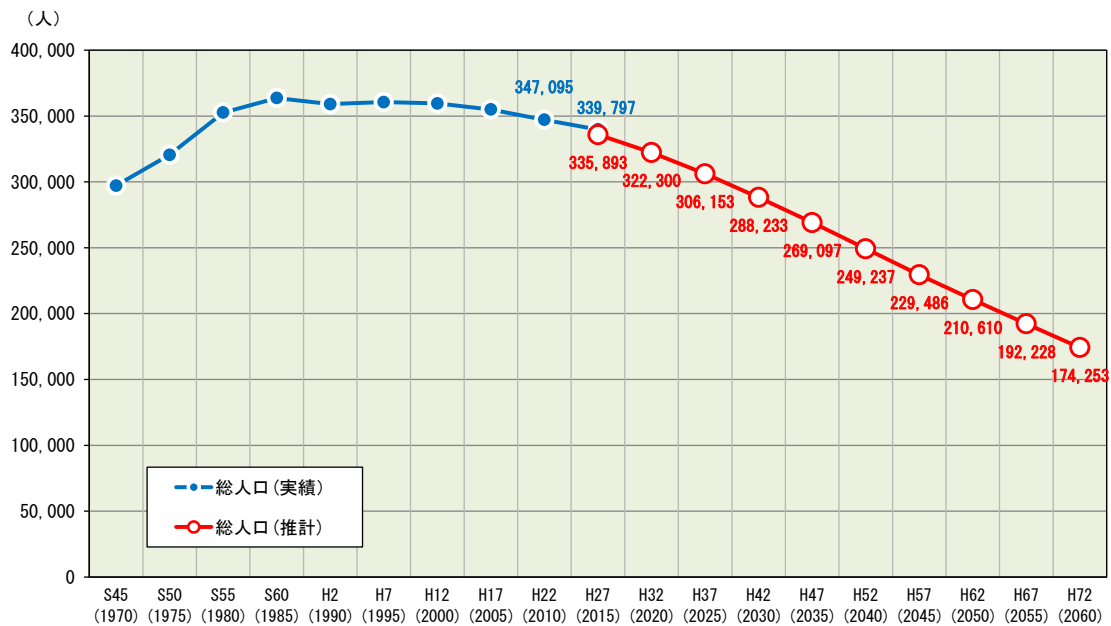
(資料: 旭川市統計書)

【別図6】 医療施設カバー圏



(資料: 旭川市都市機能調査分析業務委託報告書(H28.3))

【別図7】 将来人口の見通し

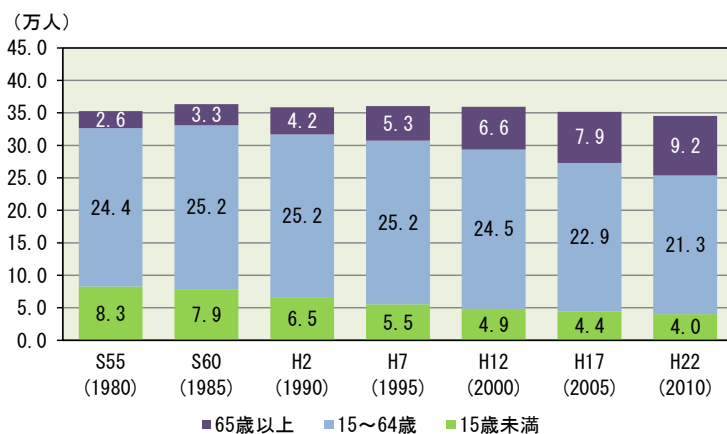


注：H27 年実績値は国勢調査速報値

H27 年以降の推計値は、H22 年国勢調査人口を基準人口として、社会保障・人口問題研究所による仮定値を用いて推計した人口

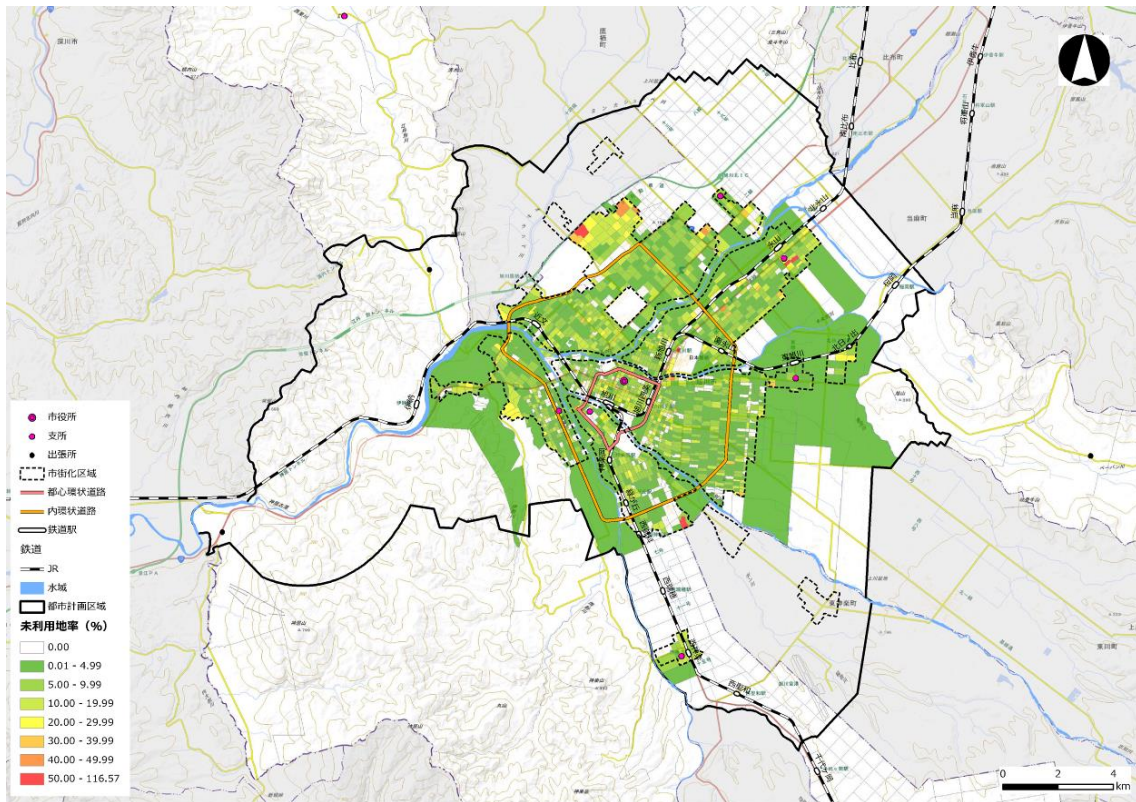
(資料：国勢調査、社会保障・人口問題研究所資料)

【別図8】 年齢階層別人口推移(S45～H22)



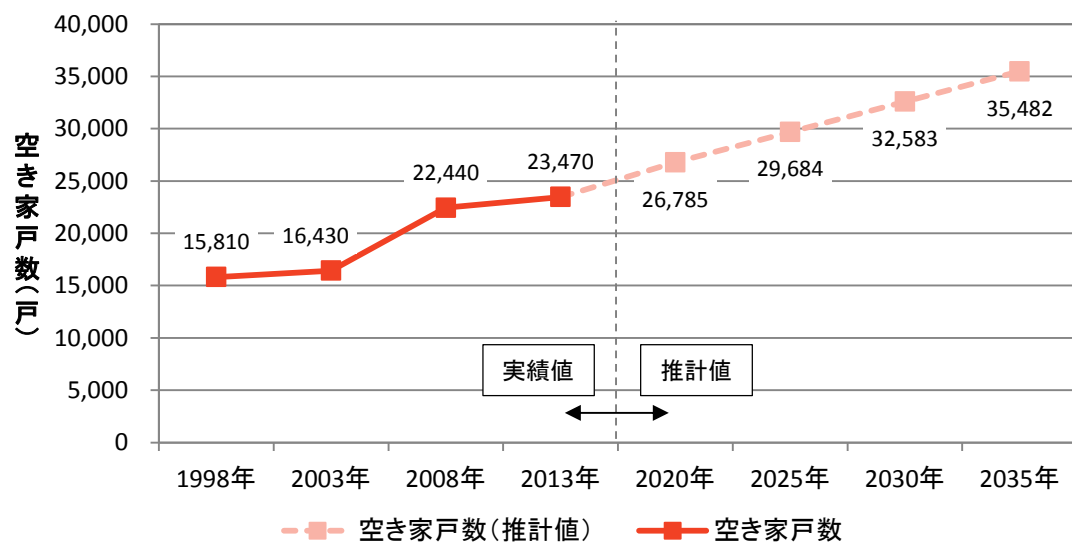
(資料：国勢調査)

【別図9】 条丁別低未利用地率



(出典: 旭川市都市機能調査分析業務委託報告書(H28.3))

【別図10】 空き家戸数の推移と見通し



(出典: 旭川市都市機能調査分析業務委託報告書(H28.3))