

旭川市立地適正化計画

(素案)

平成 30 年 1 月

旭 川 市

【 目 次 】

1	旭川市立地適正化計画の策定について	1
1-1	立地適正化計画制度の概要	1
1-2	計画策定の背景と目的	3
1-3	計画の位置づけ	5
1-4	対象区域	6
1-5	目標期間	6
2	本市の現況と将来動向	7
2-1	人口	7
2-2	土地利用	13
2-3	都市機能	18
2-4	都市交通	21
2-5	その他	24
3	現況整理と今後のまちづくりの課題	29
3-1	現況と将来動向の整理	29
3-2	今後のまちづくりにおける問題点	31
3-3	コンパクトなまちづくりに向けた課題	32
4	立地適正化に向けた基本方針	33
4-1	目指す都市像	33
4-2	都市機能や居住の立地適正化に向けた基本方針	33
4-3	旭川圏都市計画の広域連携	52
5	誘導区域及び誘導施設等の設定	53
5-1	都市機能誘導区域の設定	53
5-2	居住誘導区域の設定	55
5-3	誘導施設の設定	58
6	誘導施策と届出	61
6-1	都市機能の誘導に向けた主な施策	61
6-2	居住の誘導に向けた主な施策	62
6-3	都市機能や居住の誘導に関する届出	63
7	計画の実現に向けて	65
7-1	取組の目標（指標と目標値）の設定	65
7-2	計画の進捗管理	66
資料編		67

1 旭川市立地適正化計画の策定について

1-1. 立地適正化計画制度の概要

【1】立地適正化計画制度創設の背景

我が国における都市づくり・まちづくりは、急激な人口減少と少子高齢化に伴う様々な社会経済環境の変化に対応することが大きな課題となっており、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を確立しつつ、高齢者や子育て世代が安心して健康で快適な生活を送ることができる環境を提供することが求められています。

また、医療・福祉施設、商業施設や居住等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれら生活利便施設等にアクセスできる環境を維持するには、都市全体の構造を見直し、行政と住民や民間事業者が一体となってまちづくりに取り組んでいくことが必要であり、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく都市づくりを計画論から具体化へ移すことが求められています。

このような中、平成26年5月の都市再生特別措置法改正により、立地適正化計画制度が創設されました（平成26年8月1日施行）。立地適正化計画は、都市計画法を中心とした従来の土地利用計画に加え、居住及び都市機能の誘導に向けた取組を推進するために、各市町村が居住や都市機能を誘導すべき区域を設定し、区域内への誘導施策等を定めることができる計画となっています。

【立地適正化計画の意義と役割】

- ・都市全体を見渡したマスタープラン
- ・都市計画と公共交通の一体化
- ・都市計画と民間施設誘導の融合
- ・市町村の主体性と都道府県の広域調整
- ・市街地空洞化防止のための選択肢
- ・時間軸をもったアクションプラン
- ・まちづくりへの公的不動産の活用

[2] 立地適正化計画で定める内容

立地適正化計画では、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく都市づくりを具体化するため、各市町村が居住や都市機能を誘導すべき区域を設定し、区域内への誘導施策等を定めます。

【立地適正化計画に記載する内容】

- ・ 計画の区域（都市計画区域）
- ・ 基本的な方針（立地適正化の目的（ターゲット））
- ・ 都市機能誘導区域，居住誘導区域，誘導施設，誘導施設と居住を誘導する施策
- ・ 目標値，評価方法，その他必要に応じて定める事項

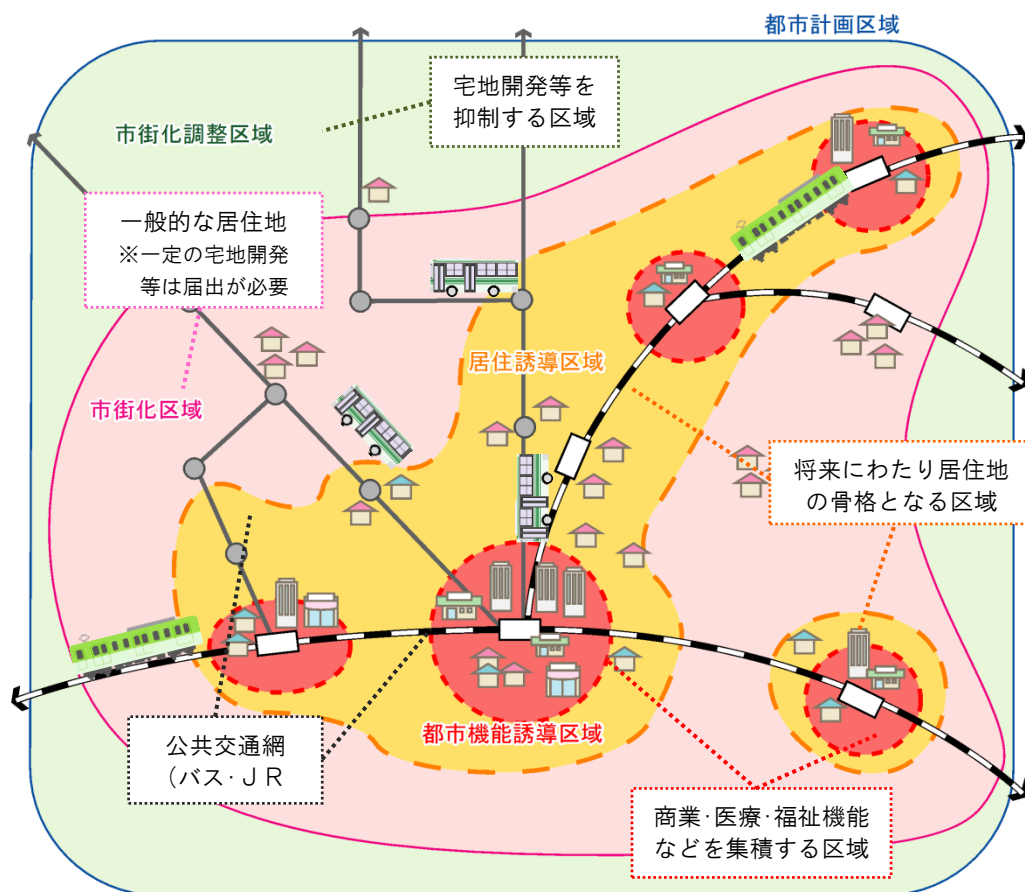


図 立地適正化計画の区域イメージ

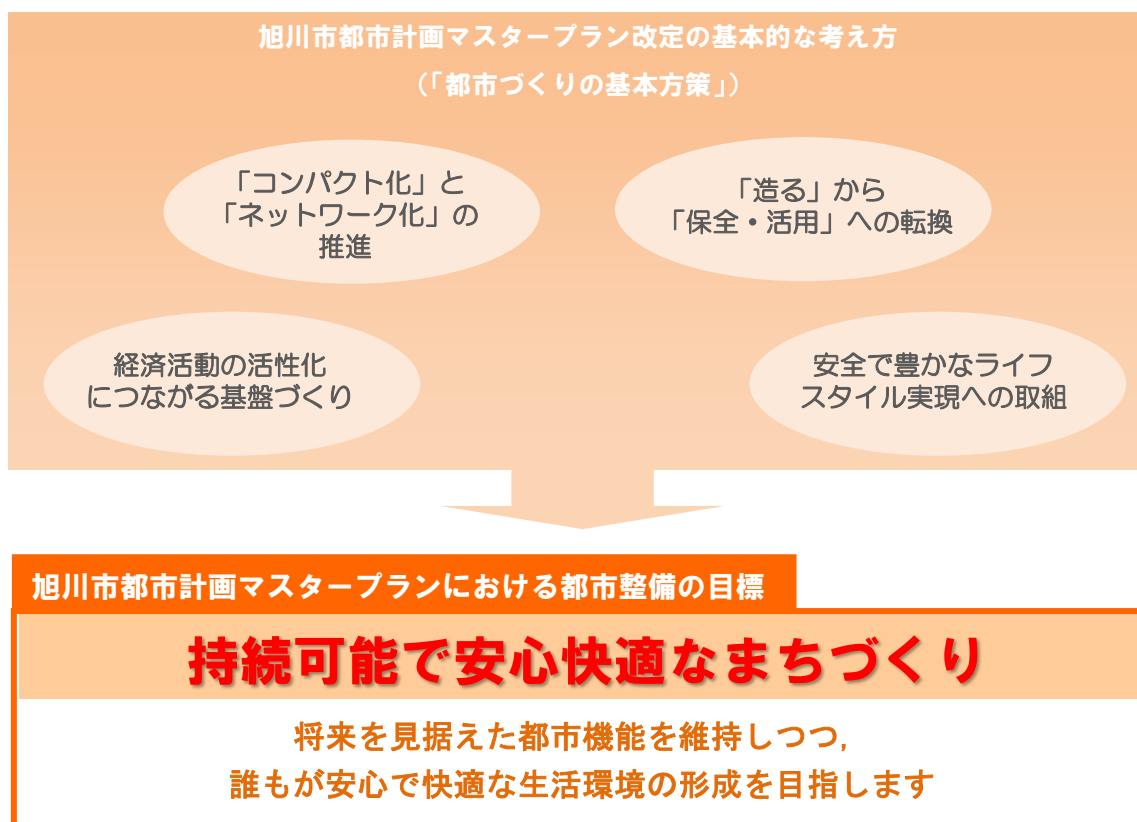
1-2. 計画策定の背景と目的

[1] 計画策定の背景

本市は、2環状8放射道路を骨格として比較的コンパクトな市街地を形成してきましたが、今後急速に人口減少や高齢化が進むと見込まれており、地域コミュニティの衰退、経済活動の低下、財政状況の悪化など、都市の活力や公共サービスの質を維持する上で深刻な影響が生じることが予想されています。

また、既成市街地の低密度化をはじめ、社会インフラや公共施設等の維持に係る一人当たりの負担増大など、人口減少に伴う様々な課題に直面することが予想されています。

こうした中、平成29年2月に改定した『旭川市都市計画マスタープラン』（以下、「都市計画マスタープラン」という。）では、都市整備の目標を「持続可能で安心快適なまちづくり」と掲げ、将来を見据えた都市機能を維持しつつ、誰もが安心して快適な生活環境の形成を目指すこととしています。



[2] 計画策定の目的

こうしたことから、これまで整備してきた都市基盤や都市機能をはじめとする既存ストックを有効に活用しながら、よりコンパクトで利便性と持続性の高いまちづくりを進めていくため、都市計画マスタープランをより具体的かつ戦略的に推進するための計画として『旭川市立地適正化計画』を策定することとしました。

[3] 旭川市都市計画マスタープランに示す将来都市構造

都市計画マスタープランでは、「持続可能で安心快適なまちづくり」の実現に向けた将来都市構造を主に次のように設定しています。

①骨格的な土地利用区分

- 北北海道の広域拠点にふさわしい拠点的な都市機能が集積する「中心市街地」の形成
- 居住地のほか地域生活に必要なサービス機能が配置された「一般市街地」の形成
 - ・ 都心環状道路と内環状道路の間に「中層居住エリア」、内環状道路の外側に「低層居住エリア」の形成
 - ・ エリア内に既に形成されている地域商業地を中心に日常生活に必要な機能と地域の核となる都市機能が集積する「地域核拠点」の形成
 - ・ 広域道路網と連携した位置に、北北海道の工業・流通拠点となる機能が集積された「工業・流通エリア」の形成

②道路による交通軸の形成

- 2環状8放射道路及び都心環状道路による都市圏内外の大量交通を処理する交通軸の形成
- 2高速1連携道路による広域的な都市間の交流・連携の促進
- 公共交通により中心市街地と各拠点間の連携が強化された自家用自動車に過度に依存しない交通体系の形成

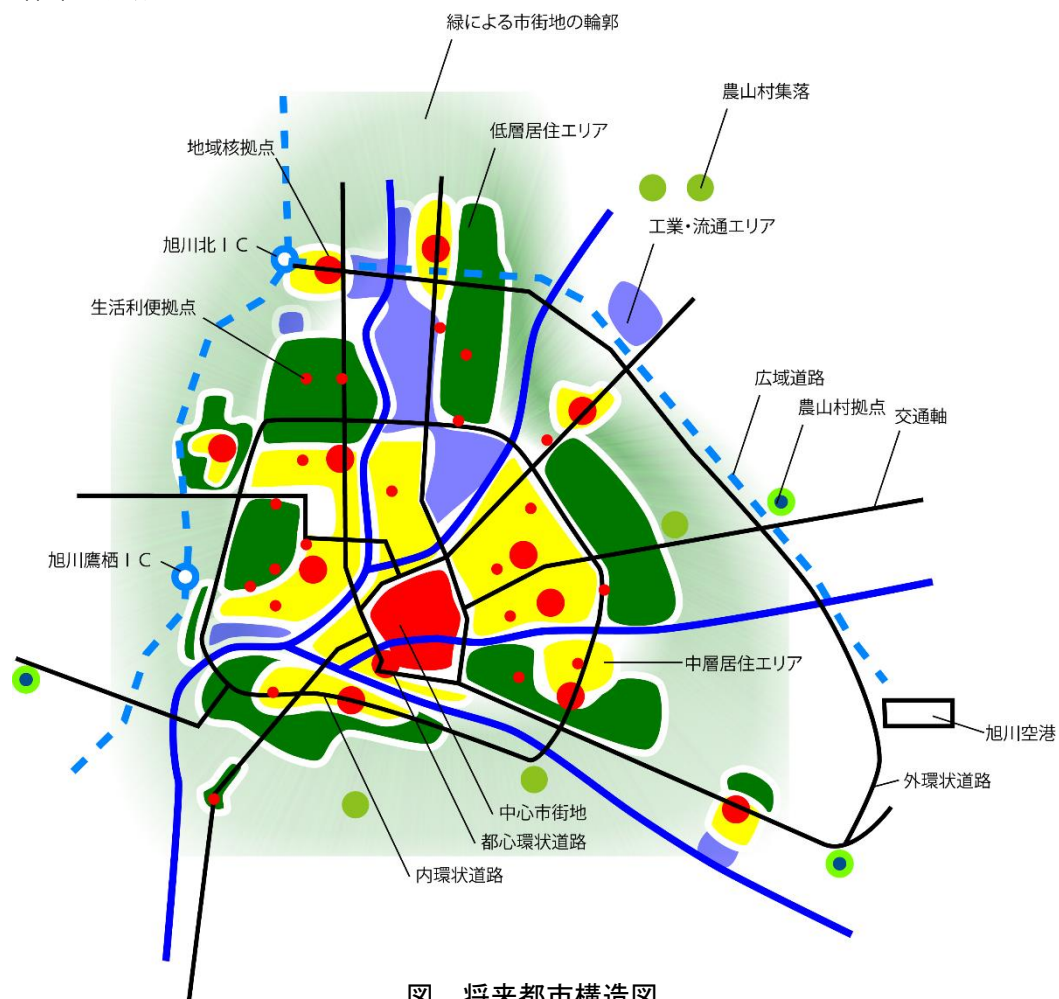


図 将来都市構造図

1-3. 計画の位置づけ

立地適正化計画は、都市全体を対象として長期的な方針を示すマスタープランであり、都市計画マスタープランの一部となる計画として『第8次旭川市総合計画』や北海道が定める『都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』を上位計画とし、公共交通や公共施設などの関連計画と連携を図りながら定める計画です。

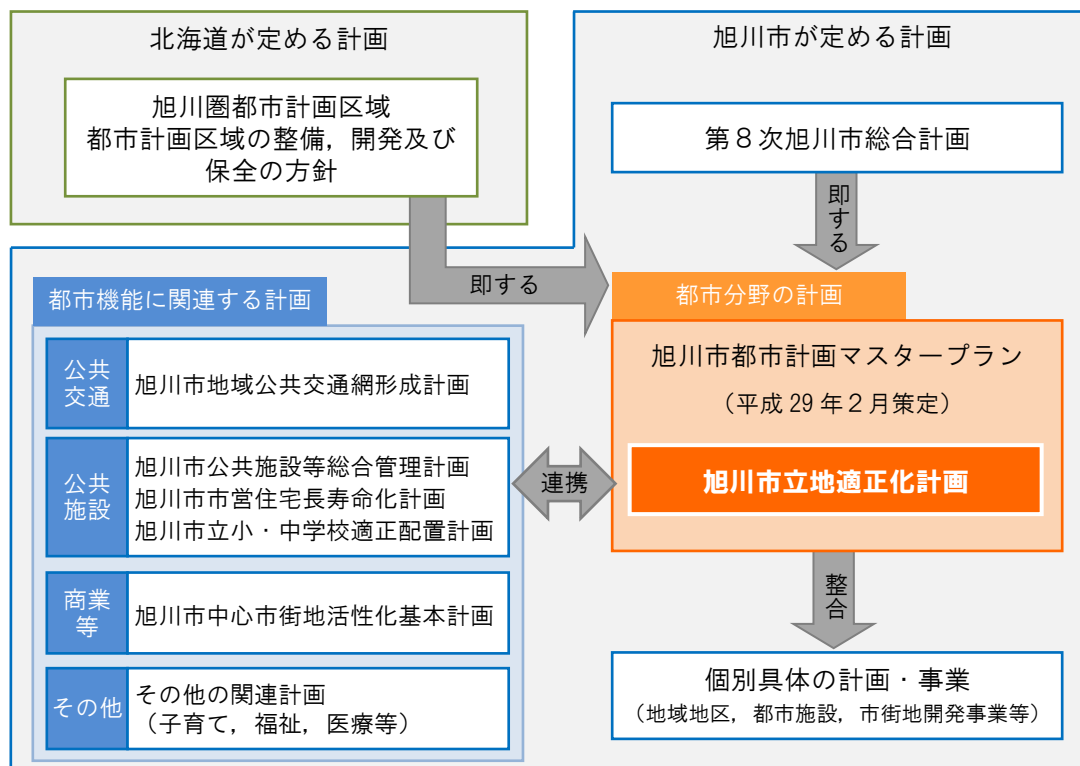


図 計画の位置づけ

1-4. 対象区域

都市全体を見渡しながらか居住や都市機能を誘導する区域を設定することから、「都市計画区域全域」を計画区域とします。

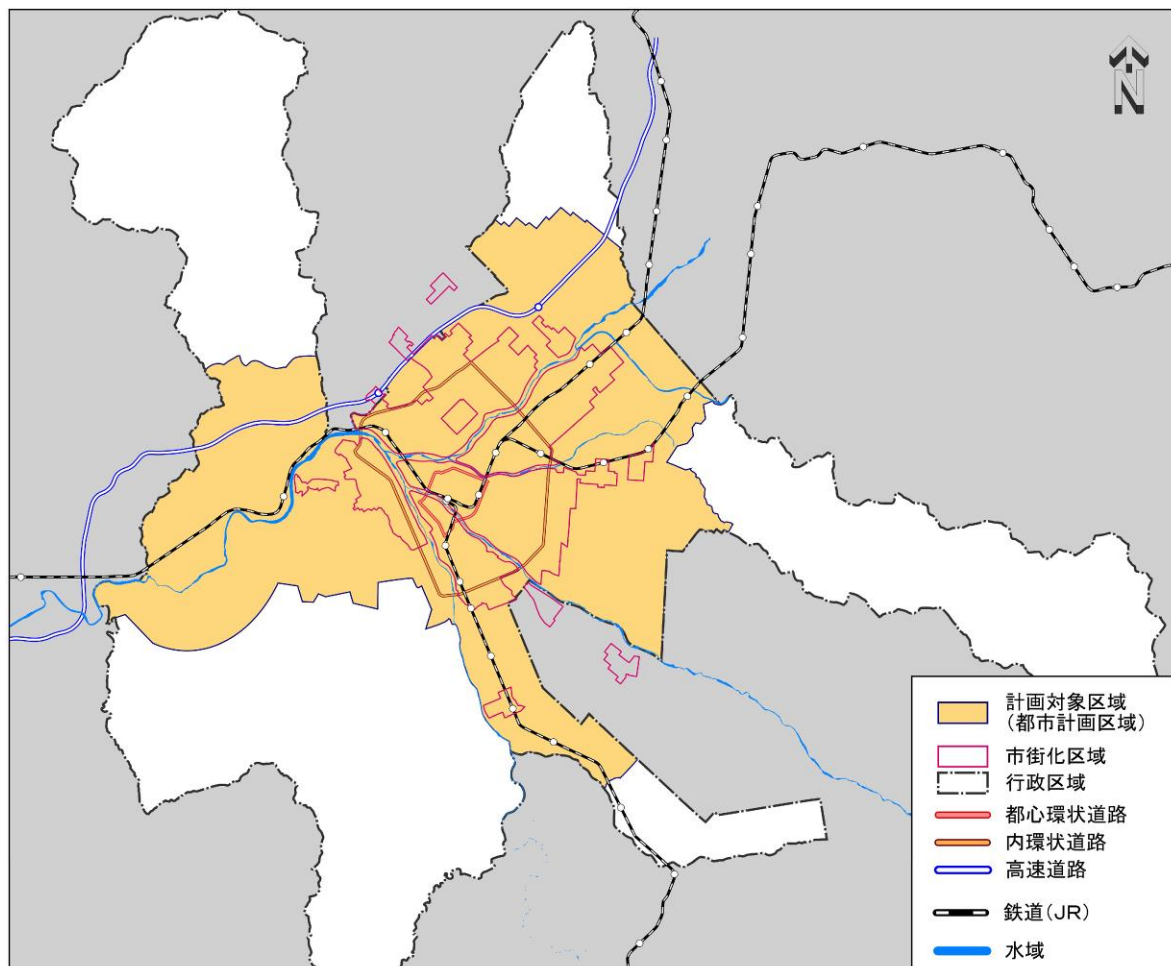


図 計画対象範囲

1-5. 目標期間

長期的な方針としておおむね 50 年後を見据えつつ、一体の計画である都市計画マスタープランと同じ平成 48 年度までを目標期間とします。

なお、おおむね 5 年ごとに計画の進捗や効果・影響に係る評価を行い、社会状況の変化や関連計画の改定等を踏まえながら、必要に応じて見直しを行うこととします。

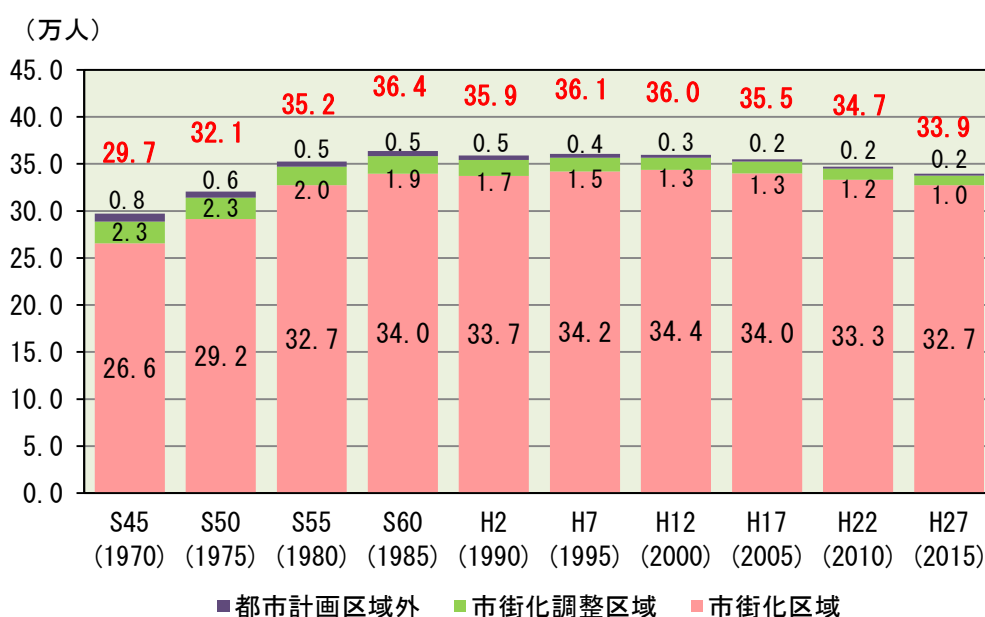
2 本市の現況と将来動向

2-1. 人口

[1] 推移・推計

①これまでの推移

本市の総人口は国勢調査によると平成7年から減少傾向となっており、平成22年に347,095人、平成27年には339,605人となっています。そのうち約96%が市街化区域内に集中していることから、秩序ある土地利用が図られています。



(資料：旭川の都市計画の概要 (平成29年度版))

図 区域別人口推移 (S45～H27)

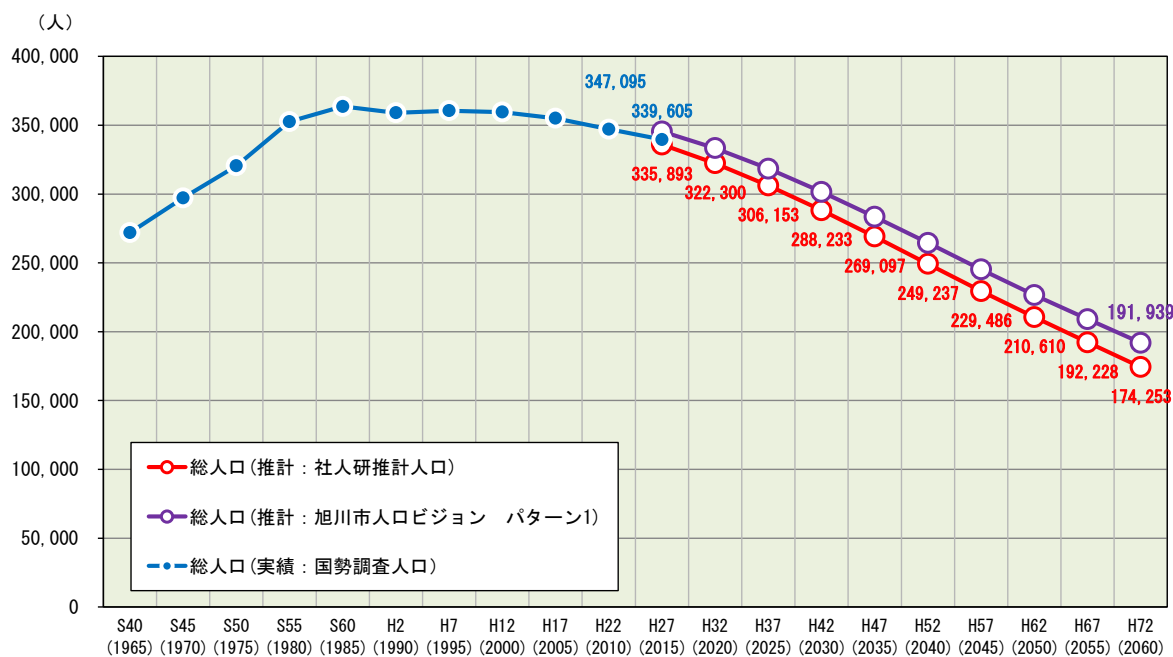
②将来推計

我が国の総人口は平成20年をピークとして人口減少時代へ突入し、今後一貫して人口が減少し続けると推計されています。

本市においても、平成22年の国勢調査を基準に算出された国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）の推計人口では今後も総人口の減少が続き、平成47年には昭和40～45年頃と同程度の約27万人（平成27年の約79%）にまで減少する見通しとなっています。

しかし、平成27年時点の推計人口と国勢調査結果を比較すると、この時点で約3,700人の上方乖離が生じており、社人研の推計ほどの人口減少が生じていない状況となっています。

また、旭川市人口ビジョンでは、本市が将来にわたり北北海道の拠点都市としてその機能を維持していくために、合計特殊出生率の向上、若年層を中心とする人口流出の抑制を柱として、自然減と社会減への対応を一体的に早期に集中して取り組むことによって、人口減少に歯止めをかけるとしており、その考え方に基づき行った第8次旭川市総合計画と同設定による2060年（平成72年）の推計人口は、約19.2万人となっています。



注：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

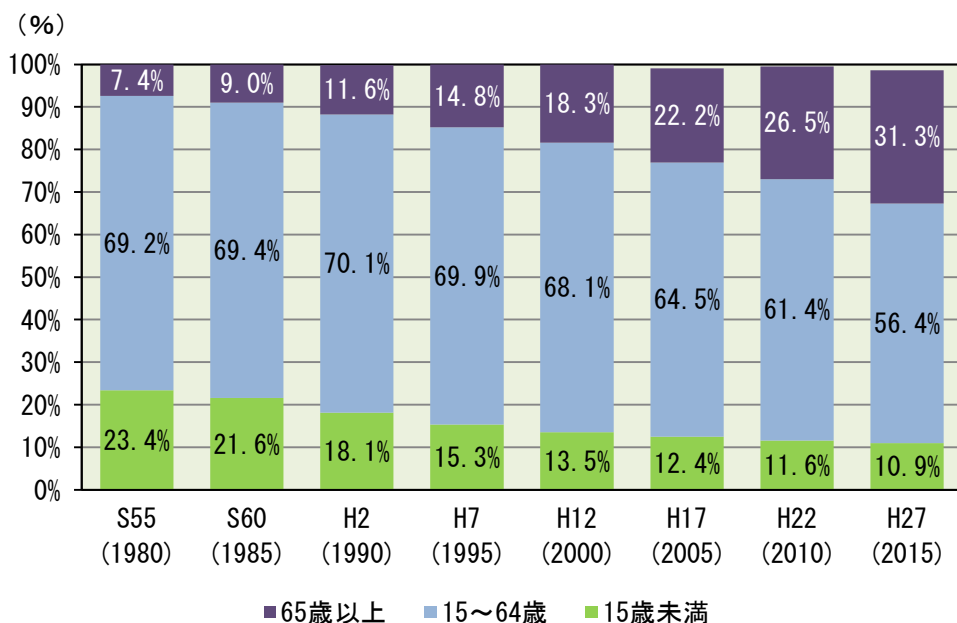
（資料：国勢調査，社会保障・人口問題研究所資料・旭川市人口ビジョン）

図 推計人口

③年齢階層別割合

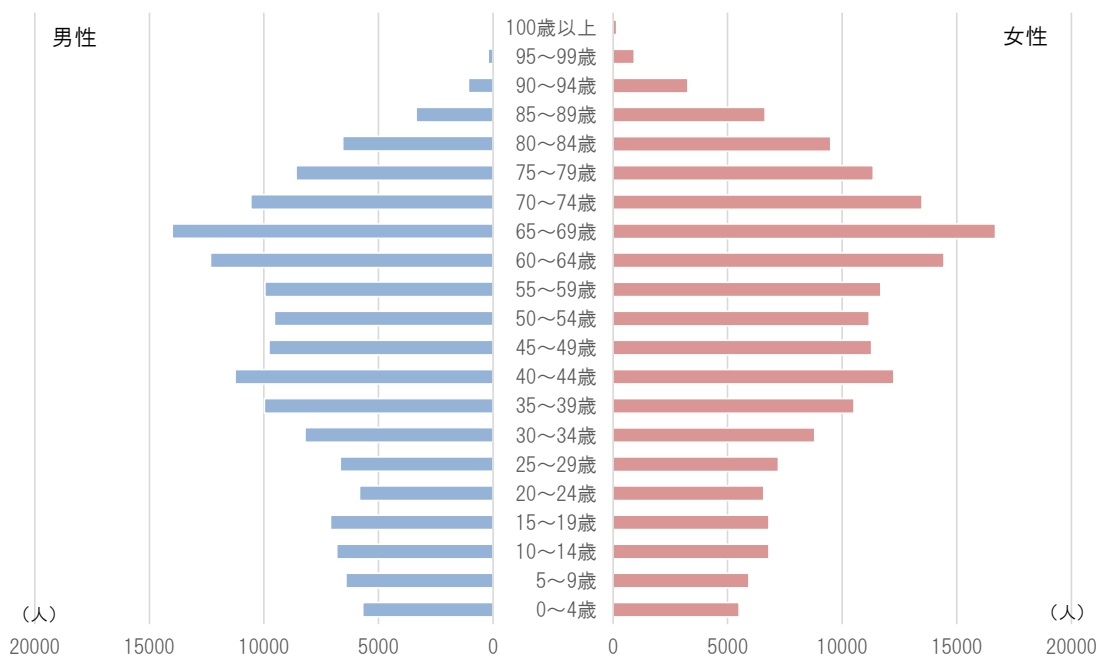
本市の高齢者割合（全人口に占める65歳以上人口の割合）は年々上昇しており、平成27年時点で約31.3%となっています。これは我が国全体の平均である約26.6%よりも高くなっています。

また、5歳年齢階級別人口は65～69歳が最も多い一方、39歳以下の人口は段階的に少なくなっていることから、今後、急速な高齢化とともに、少子化も進行すると考えられます。



(資料：国勢調査)

図 年齢階層別人口比率推移 (S55～H27)



(資料：H27 国勢調査)

図 旭川市の人口ピラミッド

[2] 密度・分布

①人口密度

現在（H22）と将来推計（H47）を比較すると、一般的な住宅用地の目安である 60 人/ha 以上の人口密度を維持できる区域は大幅に減少し、市街化区域の多くが 40 人/ha 未満の低密度な市街地となる見通しとなっています。また、内環状道路の内側における人口減少が進むのに対し、市街化区域縁辺部の一部などでは人口減少が比較的進まないと予想されます。

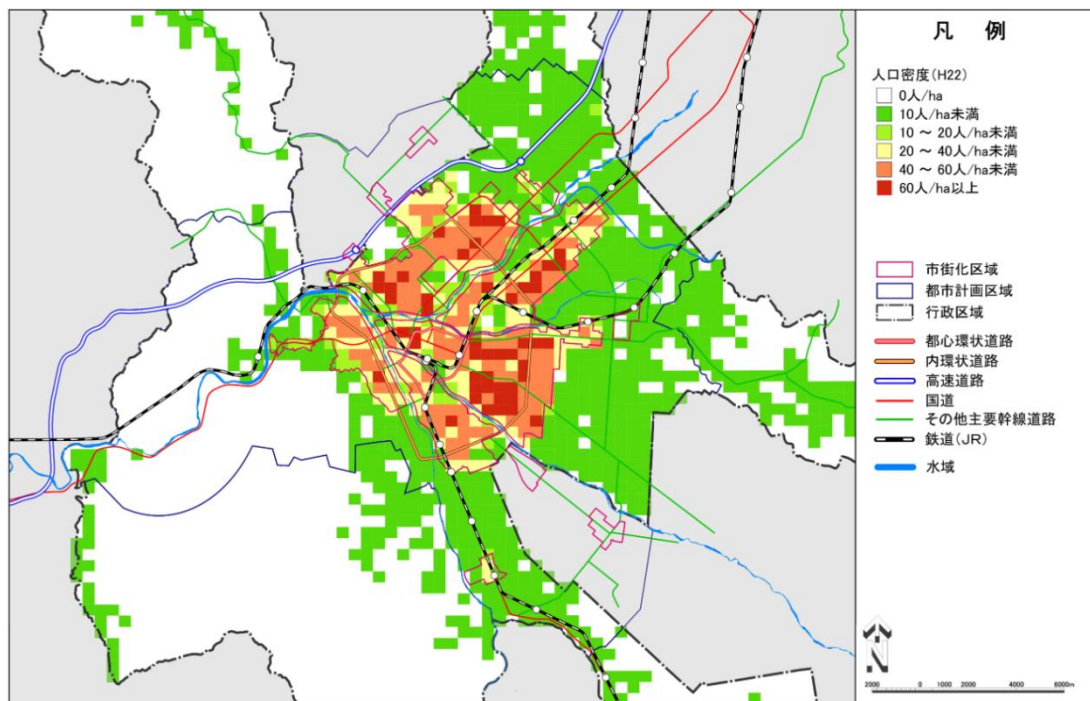


図 500mメッシュ人口密度 (H22)

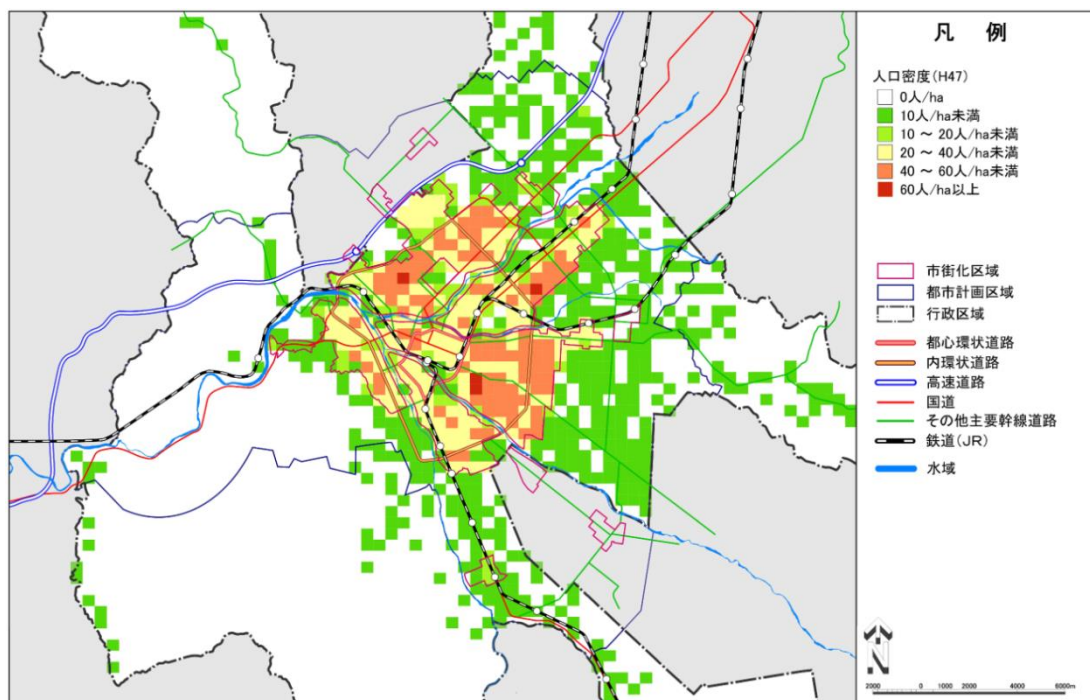
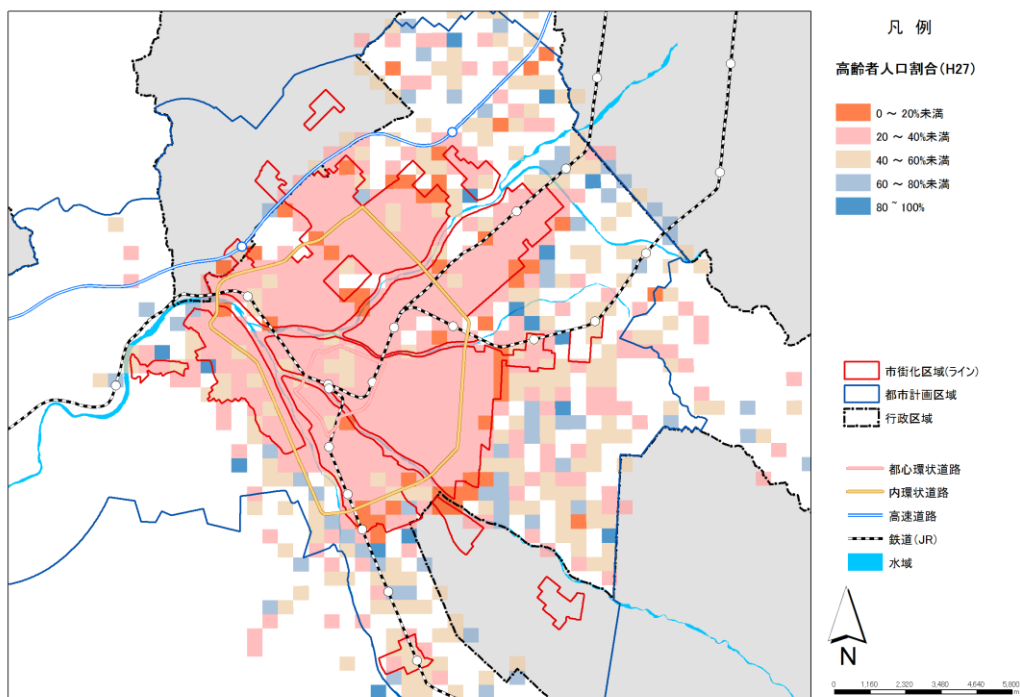


図 500mメッシュ人口密度 (H22 を元にした H47 推計)

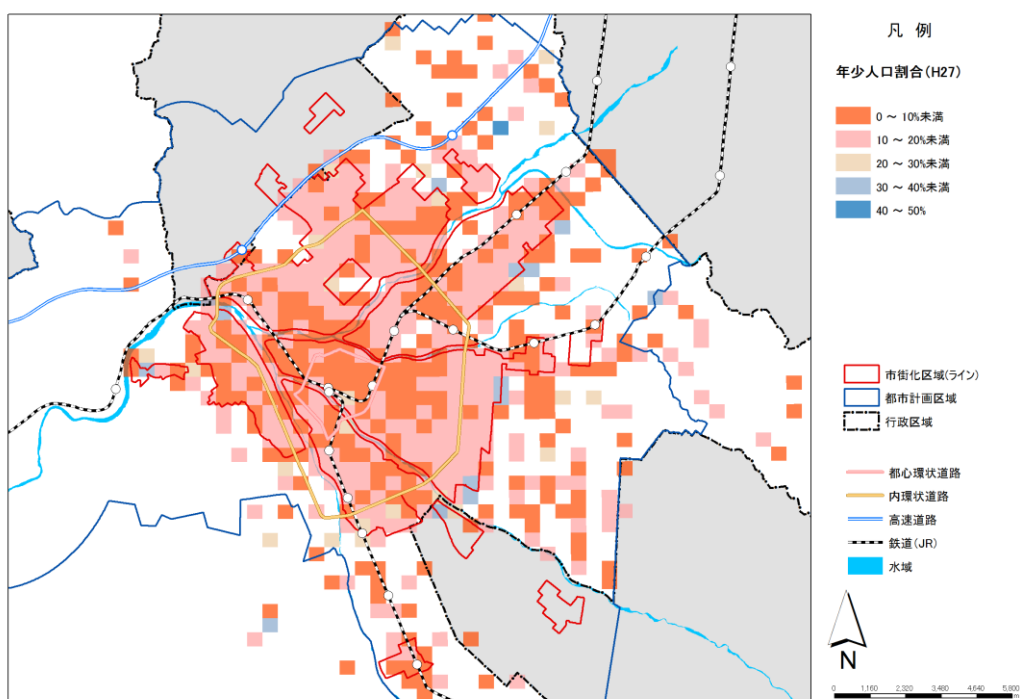
②高齢者・年少人口

市街化区域内の高齢者人口の割合は、市街地縁辺部にある新しい住宅地では低くなっていますが、既成市街地、特に中心市街地においては、市全体よりも高齢化が進行しています。また、年少人口の割合が高い地域は、概ね内環状道路の外側に分布していることから、子育て世代は市街地縁辺部にある新しい住宅地を中心に居住していると考えられます。



(資料：H27 国勢調査)

図 500mメッシュ高齢者割合 (H27)

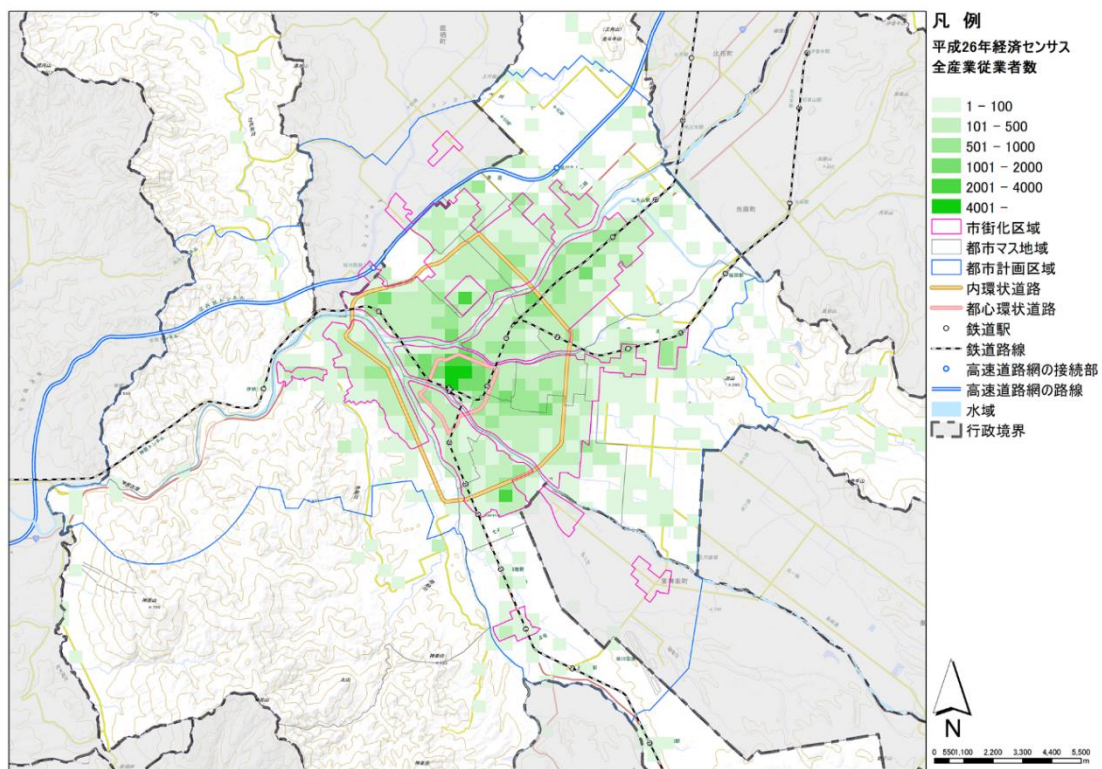


(資料：H27 国勢調査)

図 500mメッシュ年少人口割合 (H27)

③従業者人口

従業者人口は、工業団地や物流団地、国道39号線沿道等の就業地や大型商業施設や基幹的な病院等の大規模な施設のほか都心環状道路の内側で多くなっていることから、一般市街地に住み、中心市街地で働く形が本市の主流の生活スタイルとなっていると考えられます。



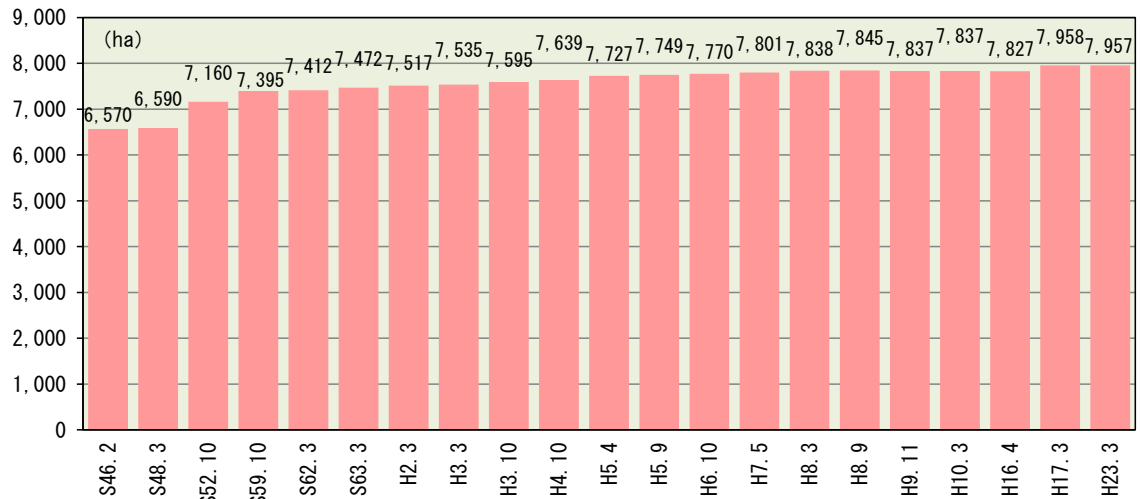
(資料：H26 経済センサス)

図 500mメッシュ従業者人口 (H26)

2-2. 土地利用

[1] 市街化区域

当初決定された市街化区域は、内環状道路の外側を中心として昭和51～55年頃に急激に拡大しましたが、人口のピークを迎えた平成7年以降は拡大範囲も少なく、近年10年間では新たな市街地の拡大は行われていません。



(資料：旭川の都市計画の概要(平成29年度版))

図 市街化区域面積の推移

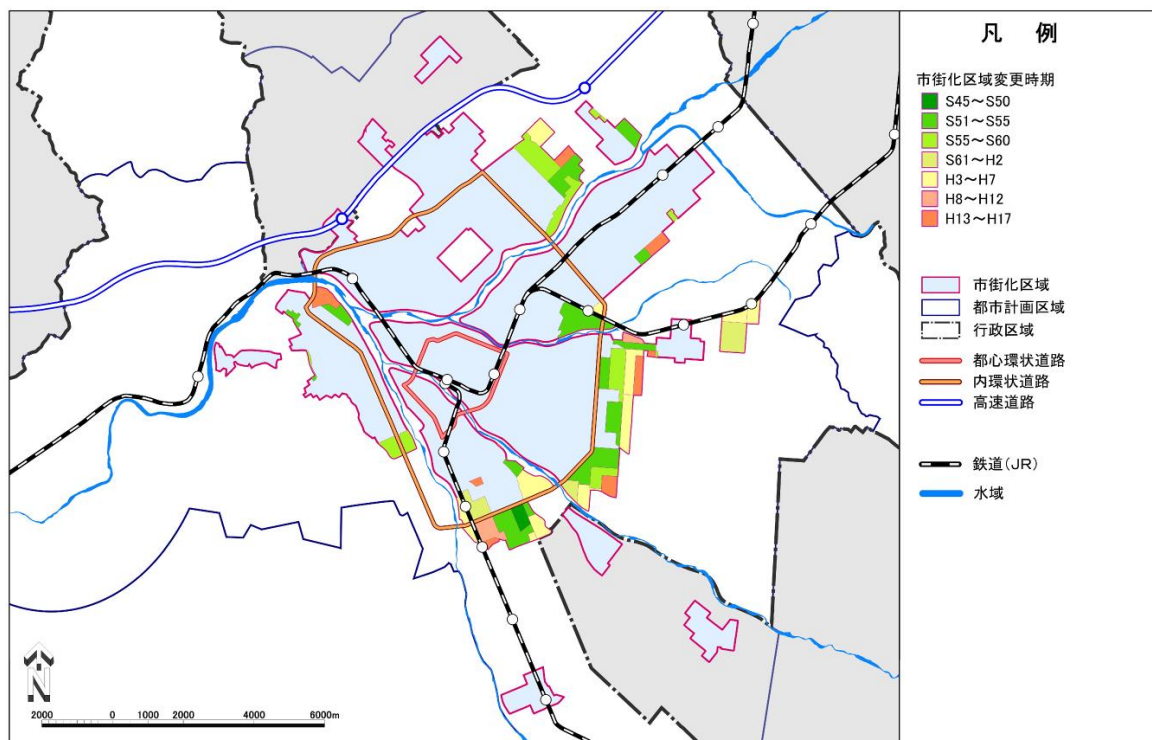


図 市街化区域拡大の推移

[2] 用途地域

用途地域は、市街化区域内を住居、商業、工業等の土地利用目的ごとに区分し、良好な都市環境を守ろうとするものであり、本市においては、用途地域の指定によって適切な土地利用が図られ、JR旭川駅や買物公園を核にほぼ同心円状にコンパクトな市街地が形成されています。

住居系用途地域は内環状道路の外側に低層住居専用地域、内側にはその他の住居地域が多く分布しており、工業系用途地域は2環状8放射道路の沿道を中心に、旭川工業団地がある東旭川地域や流通団地のある永山地域といった本市の北東部に多く分布しています。

また、商業系用途地域は中心市街地や地域核拠点、幹線道路沿道に分布し、日常生活圏における利便性の確保等に寄与しています。

なお、現状では住居系用途地域が約72%、商業系用途地域が約6%、工業系用途地域が約22%の構成となっています。

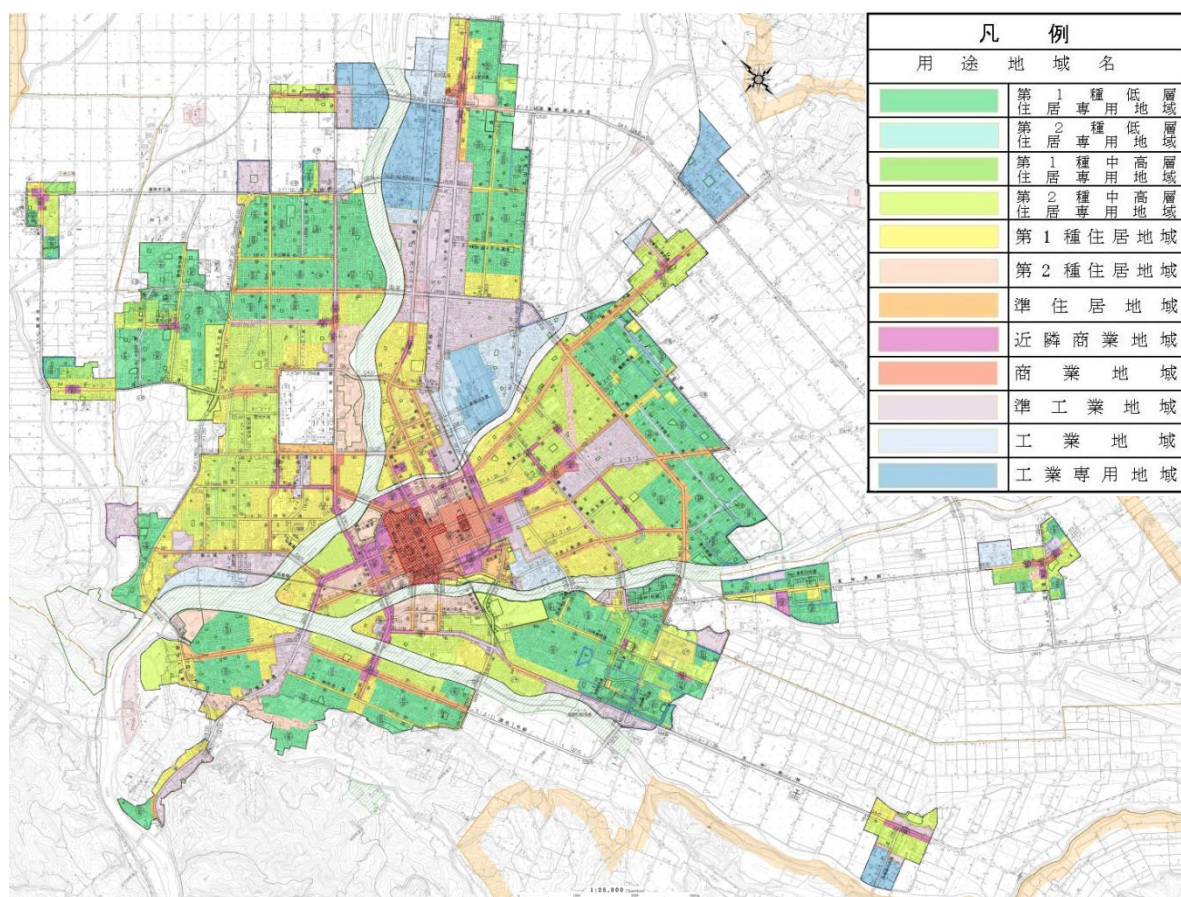


図 旭川市の用途地域

[3] 人口集中地区 (DID)

昭和45年には約3,400ha (34k㎡) だったDID面積は、市街化区域と同じく昭和55年までに急激に拡大しましたが、その後は微増傾向が続き、平成12年頃からはほぼ横ばいで推移した結果、平成27年では工業系用途地域及びその周辺、北彩都地区の一部などを除く市街化区域のほぼ全域に指定され、約7,900ha (79k㎡) となっています。

DID人口は平成12年以降減少傾向に入っており、DID人口密度は平成27年時点で39.7人/haまで低下しています。

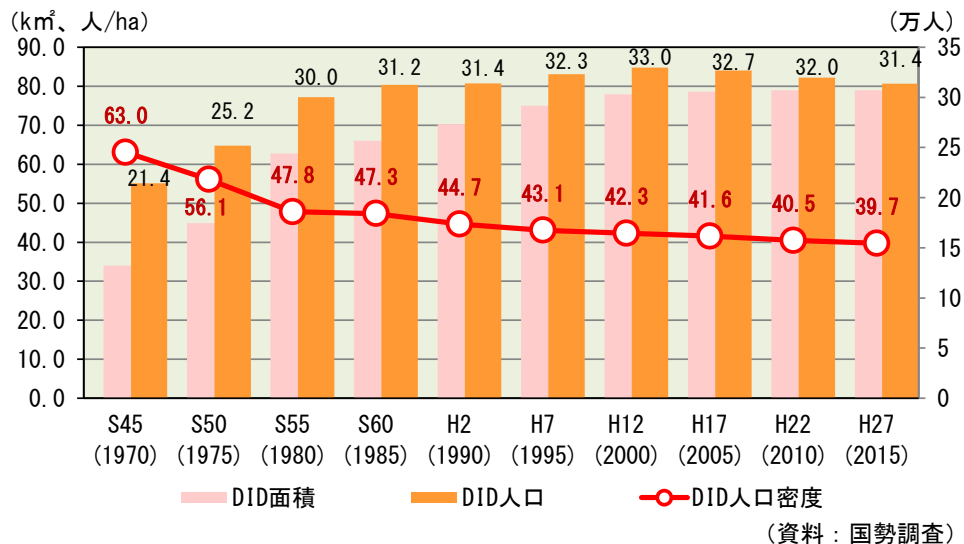


図 DID面積・人口の推移

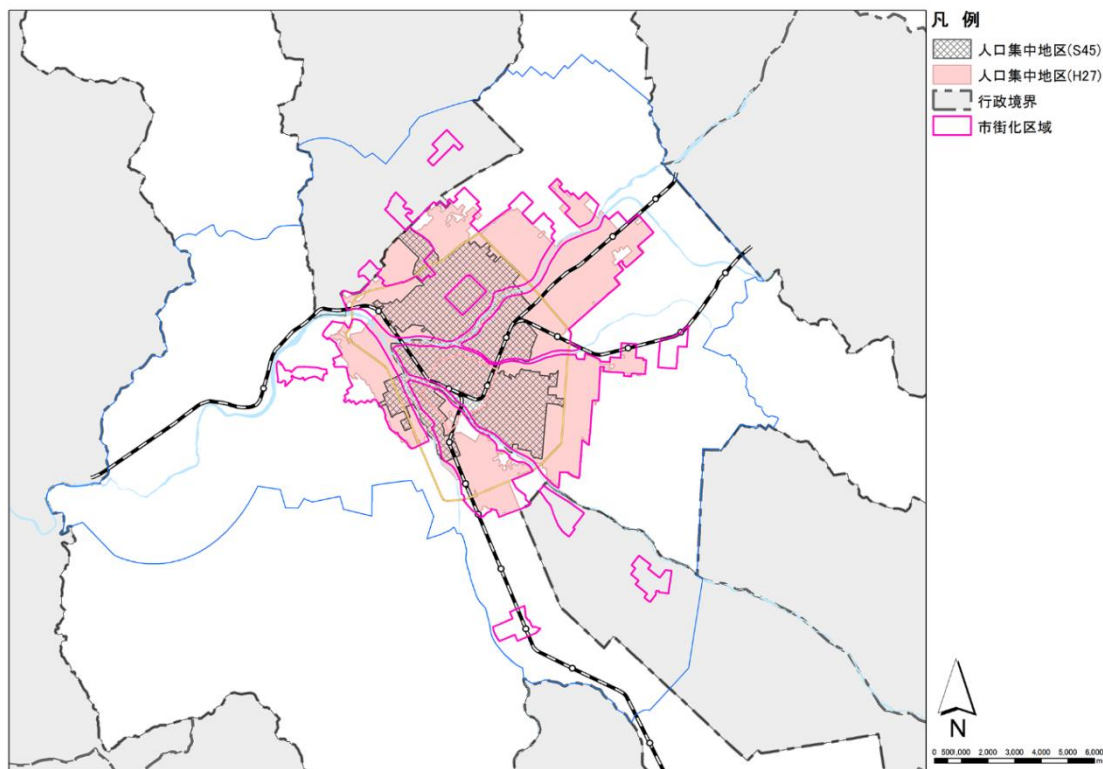


図 人口集中地区 (DID) の推移

[4] 低未利用地

市街化区域内の低未利用地は平成 28 年時点で 442. 2ha 分布しており、そのうち約 74%が未利用宅地となっています。平成 22 年時点と比較すると市街化区域縁辺部にある新しい住宅地において住宅建築が進むなど土地利用が進んだことから、市全体としては低未利用地が減少しています。

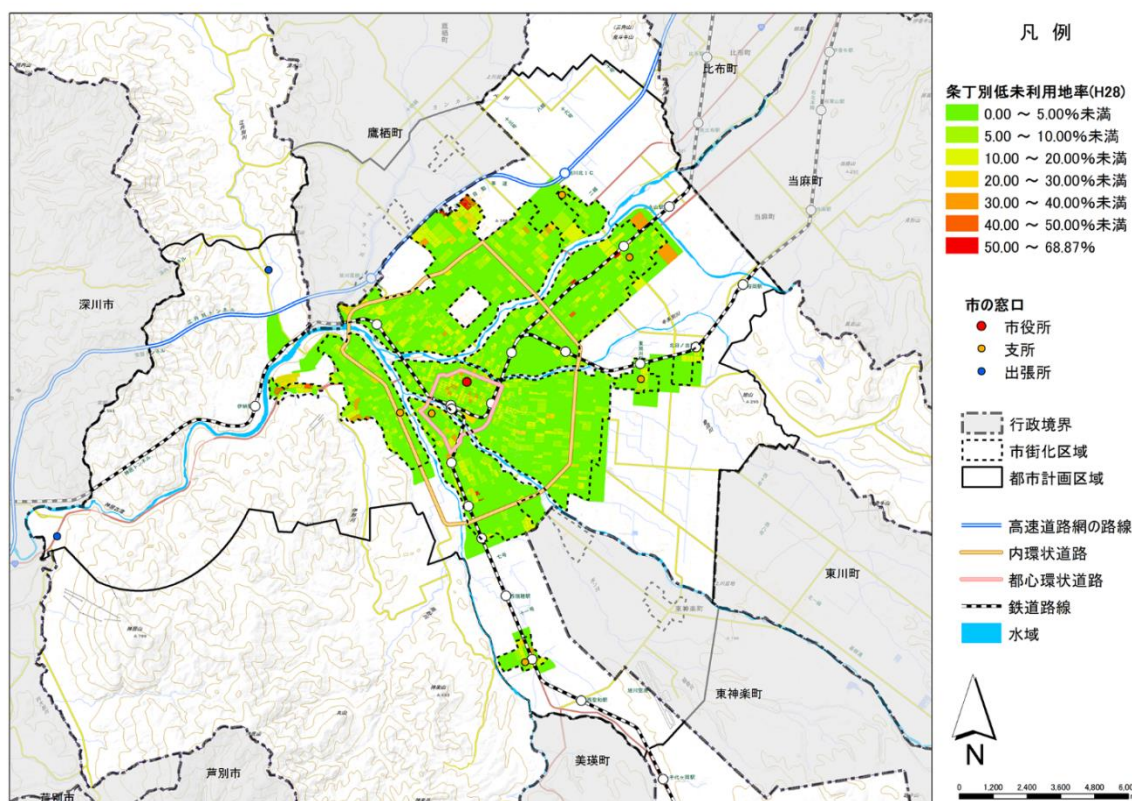
しかし、中心市街地では、北彩都あさひかわ地区での土地利用が進んでいるものの、全体的には老朽化した建物の解体に伴い、青空駐車場など低未利用地の増加が見受けられます。

なお、低未利用率が高い区域は依然として市街化区域縁辺部に多く分布していますが、市役所、永山支所、神楽支所、西神楽支所等の行政施設周辺にも大規模な低未利用地が分布しています。

調査年度	未利用宅地	資材置場	青空駐車場	屋外展示場	計
平成 28 年	325. 91ha	20. 18ha	94. 60ha	1. 51ha	442. 20ha
平成 22 年	424. 36ha	27. 60ha	108. 47ha	2. 74ha	563. 17ha

(資料：都市計画基礎調査)

図 低未利用地の内訳



(資料：都市計画基礎調査)

図 条丁別低未利用率 (H28)

[5] 空き家

低未利用地が増加する一方で、空き家戸数は年々増加しており、今後も増加傾向が続くと予想されます。また、分布状況は、市街地縁辺部にある新しい住宅地を除き、市内全域に分布しており、特に都心環状道路と内環状道路の間の既成市街地に多く見られます。

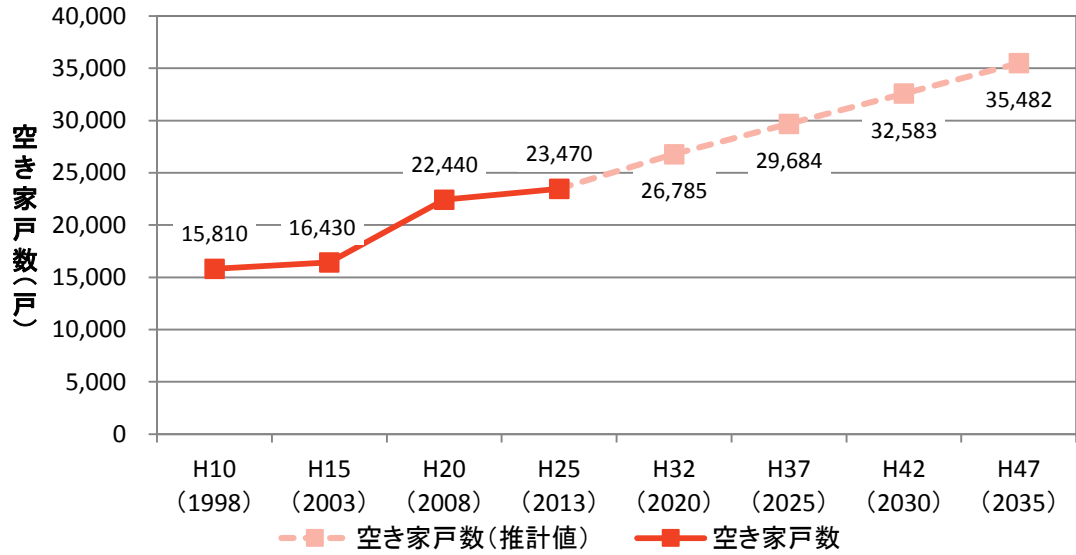


図 空き家戸数の推移と見通し

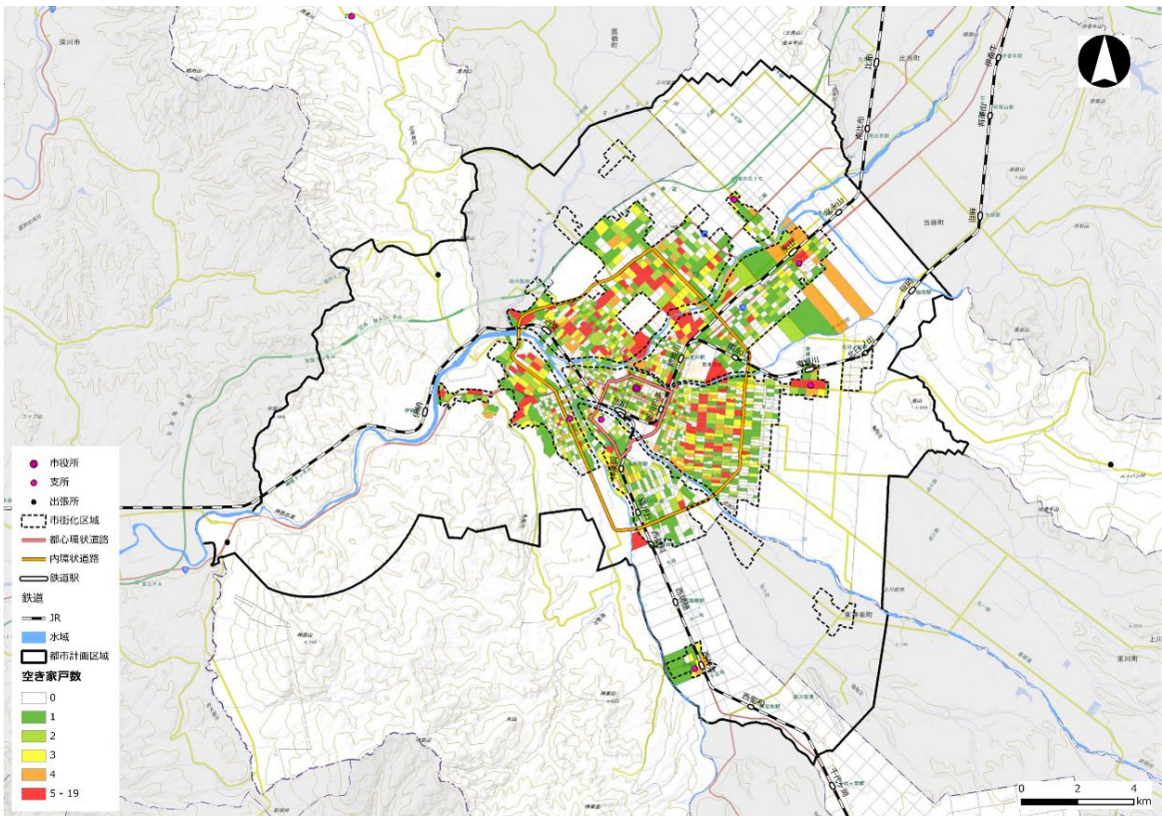


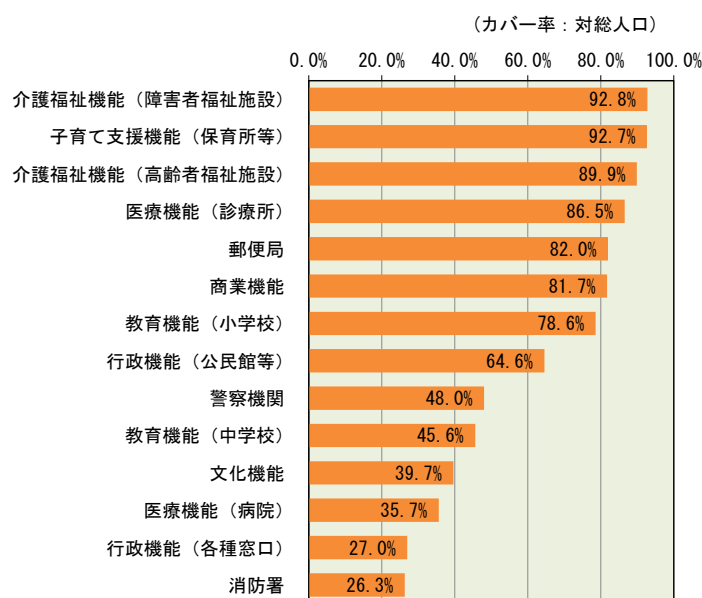
図 条丁別空き家戸数

2-3. 都市機能

各種サービス施設の徒歩圏内カバー率（※）は、施設の種類によって大きく異なっており、診療所やスーパー等の商業施設、公民館等の集会施設など日常的によく利用される施設は、地域の拠点や幹線道路沿いなど周辺住民がアクセスしやすい場所にバランス良く分布しており、比較的高いカバー率となっています。

また、病院や文化施設など大規模な施設は、立地数が限られており、主に中心市街地に多く集積している傾向があり、カバー率が低くなっている一方で、保育所等の子育て支援施設や福祉施設は、送迎車による利用が可能な施設等も多く、市内全域にわたり数多く分布しており、高いカバー率となっています。

※徒歩圏内カバー率：市の総人口に占める施設から800m圏内人口の割合



機能区分	施設数	カバー率
介護福祉機能(障害者福祉施設)	160	92.8%
子育て支援機能(保育所等)	165	92.7%
介護福祉機能(高齢者福祉施設)	127	89.9%
医療機能(診療所)	116	86.5%
郵便局	68	82.0%
商業機能	65	81.7%
教育機能(小学校)	55	78.6%
行政機能(公民館等)	54	64.6%
警察機関	32	48.0%
教育機能(中学校)	28	45.6%
文化機能	29	39.7%
医療機能(病院)	33	35.7%
行政機能(各種窓口)	36	27.0%
消防署	15	26.3%

※医療機能は外科，内科又は小児科を含む施設を対象

※商業機能はスーパーを含む施設や百貨店を対象

図 各種サービス施設のカバー率（H29 ※人口：H27 国勢調査）

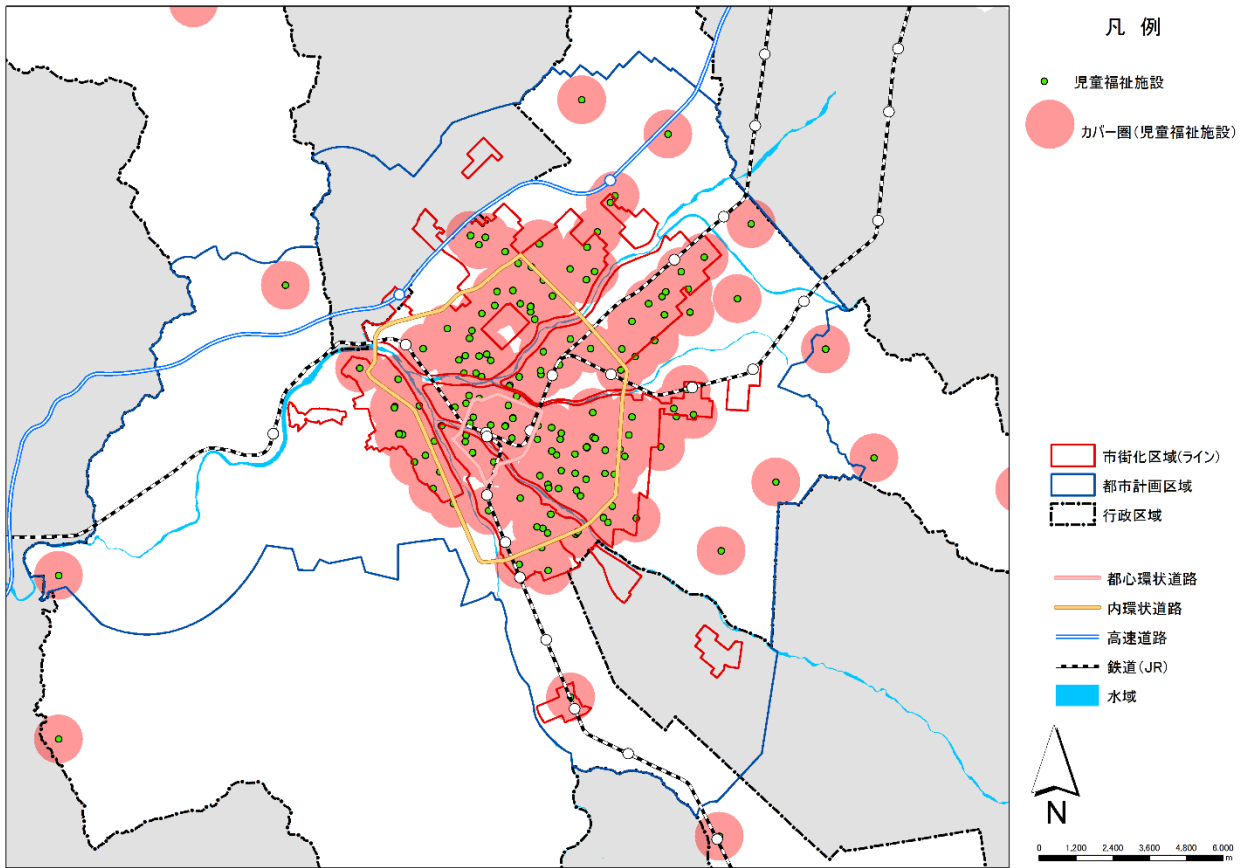


図 子育て支援機能（保育所，幼稚園等）カバー圏（H29 時点）

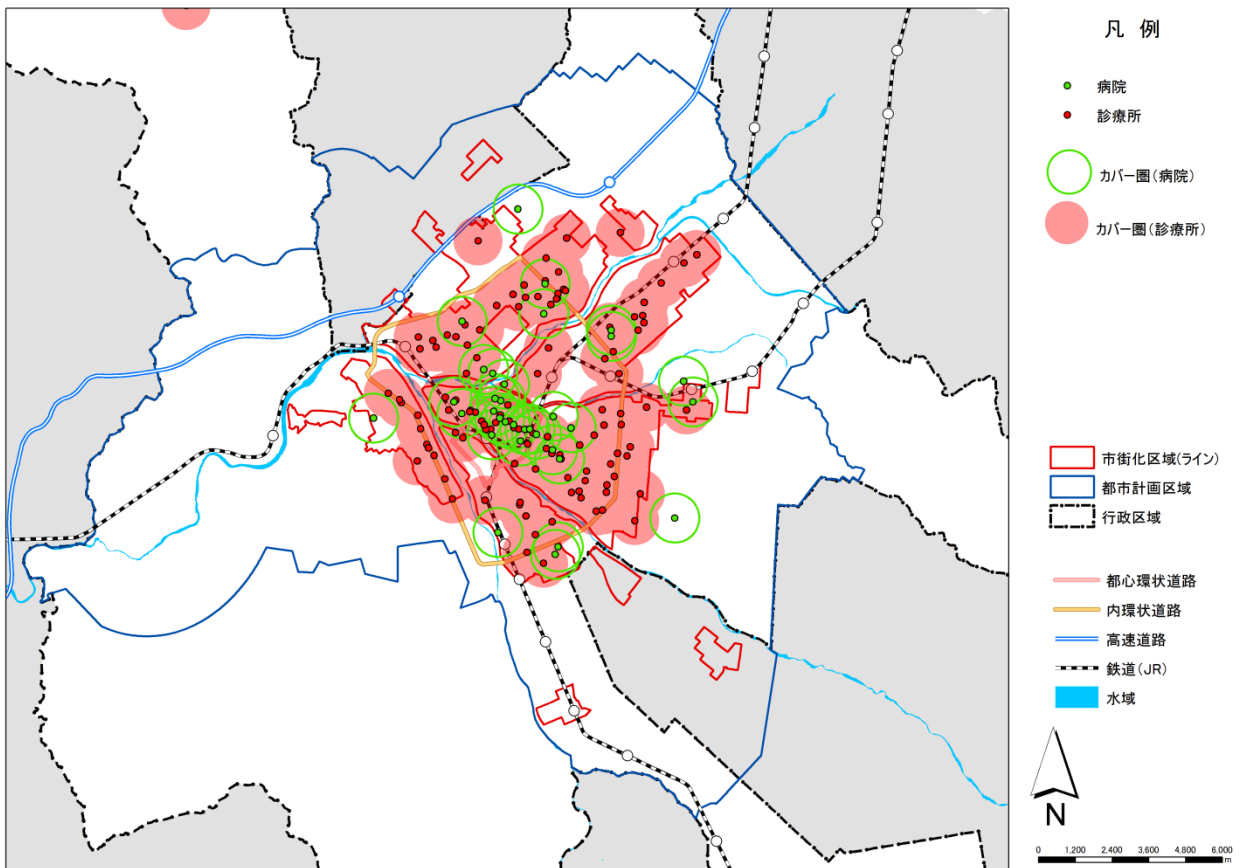


図 医療機能（病院，診療所）カバー圏（H29 時点）

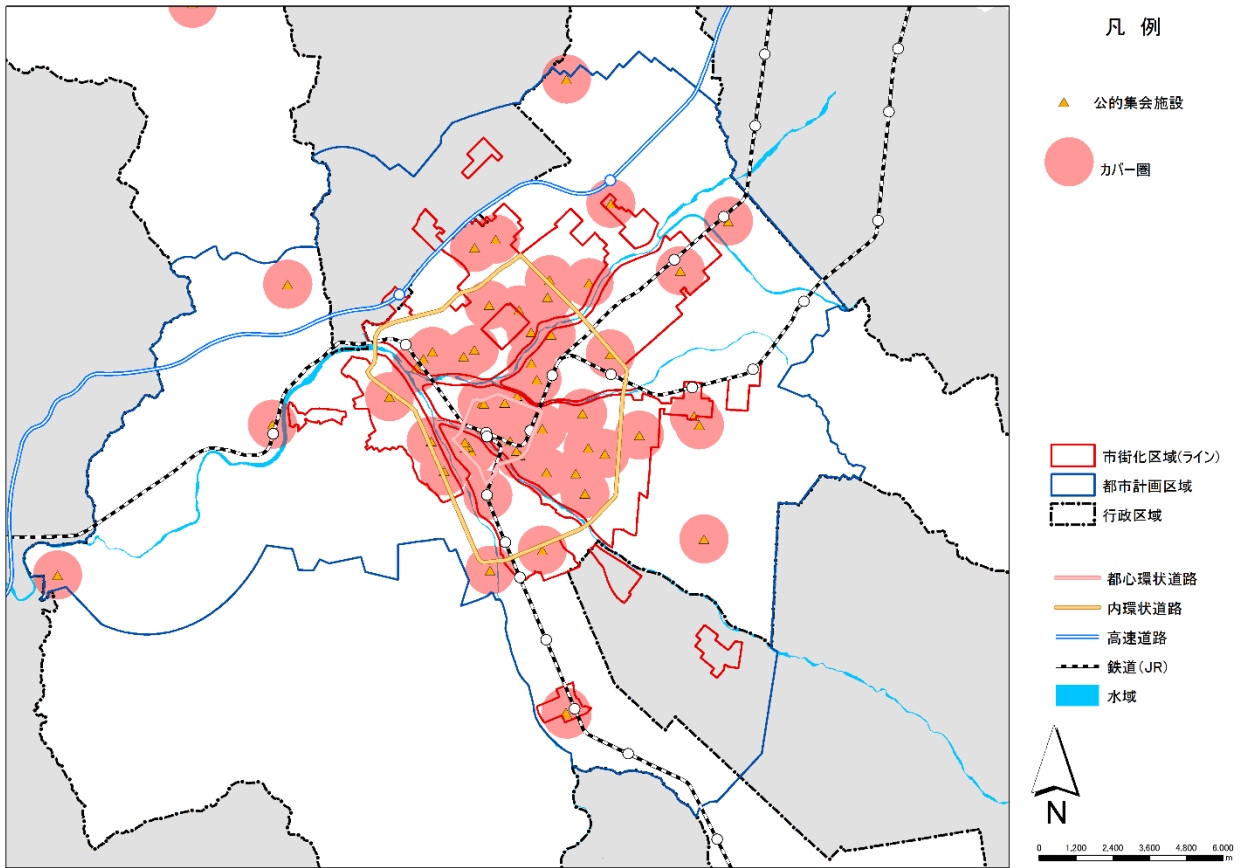


図 行政機能（公的集会施設）カバー圏（H29 時点）

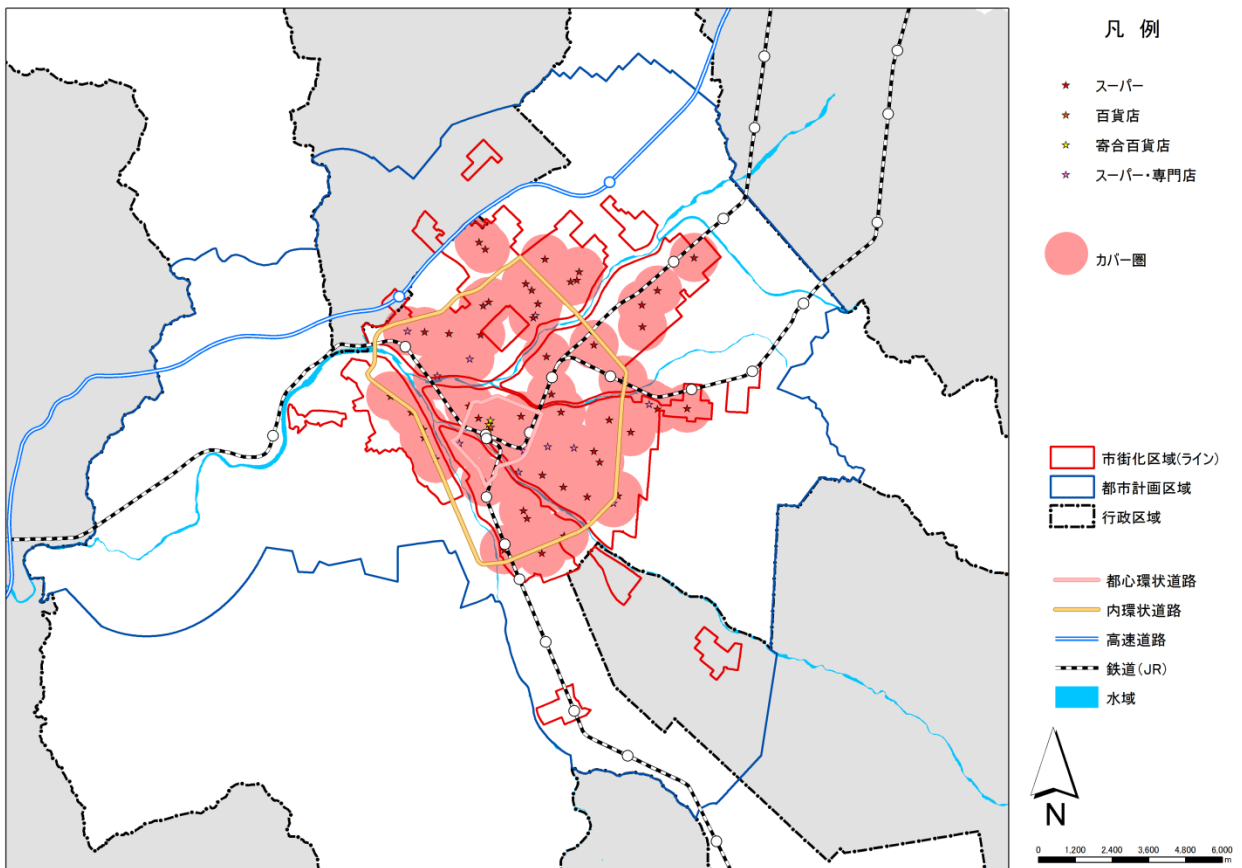


図 商業機能カバー圏（H29 時点）

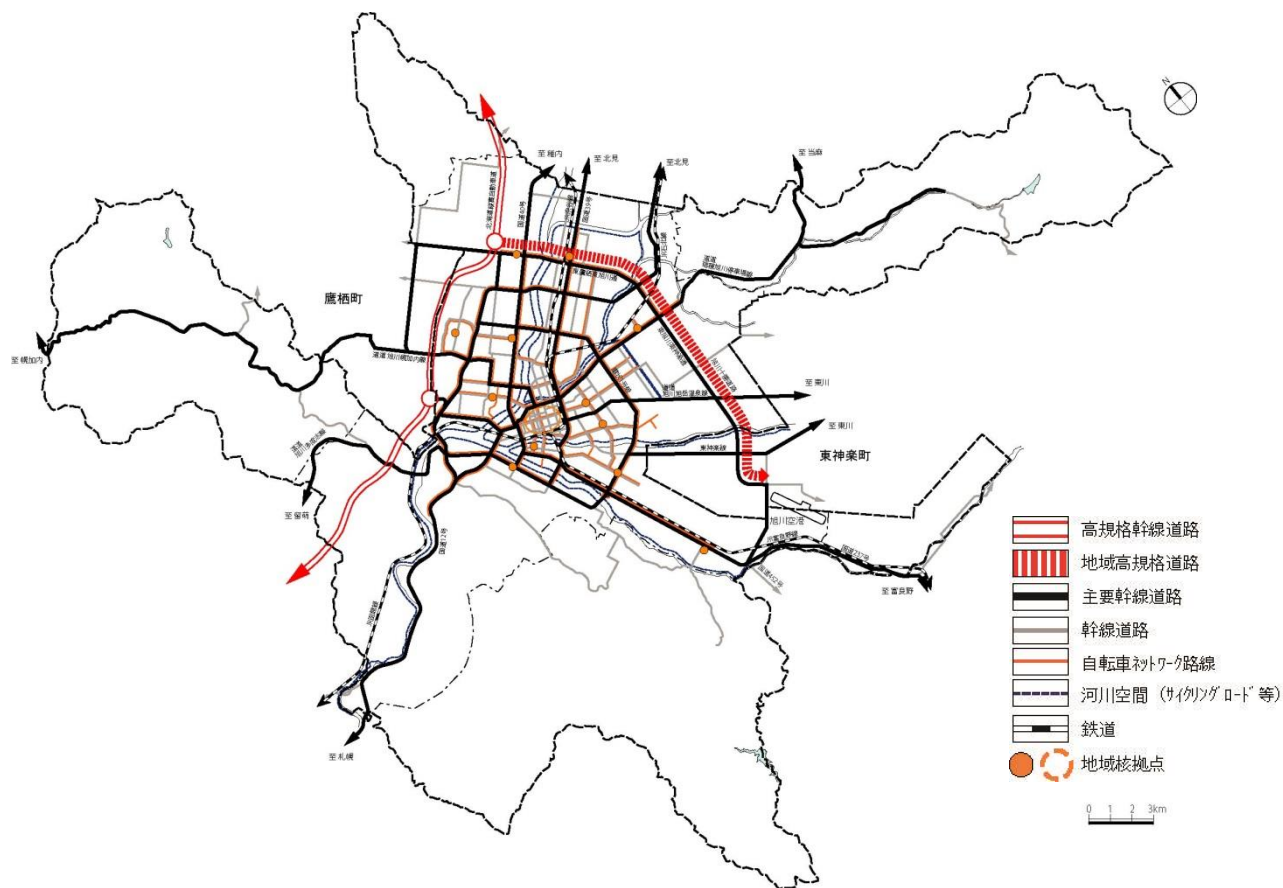
2-4. 都市交通

[1] 道路の整備状況

本市の道路網は、北北海道の交通の要衝として活発な交流を支えるとともに、近隣市町村との有機的な結びつきを強める広域道路、本市の骨格的道路網である2環状8放射道路及び都心環状道路を含む主要幹線道路やこれらを補完する幹線道路などの都市内道路網で構成されています。

また、主に主要幹線道路や幹線道路で構成される都市計画道路は、昭和12年に初めて都市計画決定されて以降、人口増加による市街地の拡大や交通量の増加に対応できるよう拡充しており、平成29年3月末時点で69路線（約250km）の都市計画道路が決定されています。

これらの都市計画道路は、街路事業や土地区画整理事業により順次整備が進められており、総延長約250kmのうち約212kmが改良済みで、改良率は約85%と北海道内各市町の平均値である約79%を上回る値となっています。



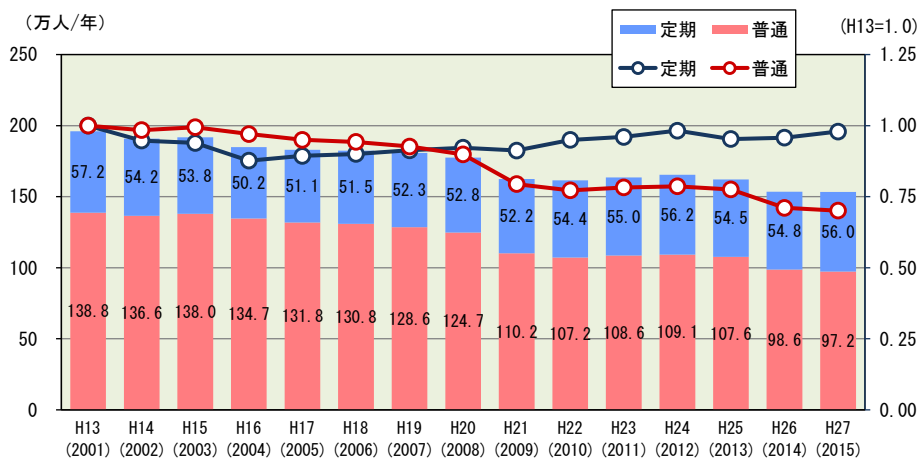
(出典：旭川市都市計画マスタープラン (H29. 2))

図 都市交通整備方針図

[2] 鉄道の状況

本市には、JR 函館線、JR 富良野線、JR 宗谷線、JR 石北線の4路線の鉄道が通っており、市内には合計18の鉄道駅が設置されていますが、鉄道交通のカバー圏（鉄道駅から800m）は、市街化区域の中でも一部区域に限定されており、人口あたりのカバー率でも約17%となっています。

また、旭川駅における乗降客数は平成21年に大きく減少した後、しばらくは横ばい又は微増で推移していましたが、平成27年度には約153万人/年まで落ち込んでいます。しかし、定期券利用による乗降客数はそれほど減少しておらず、増減を繰り返しながら一定の乗降客数は維持しています。



(資料：旭川市統計書)

図 鉄道乗降客数（旭川駅）の推移

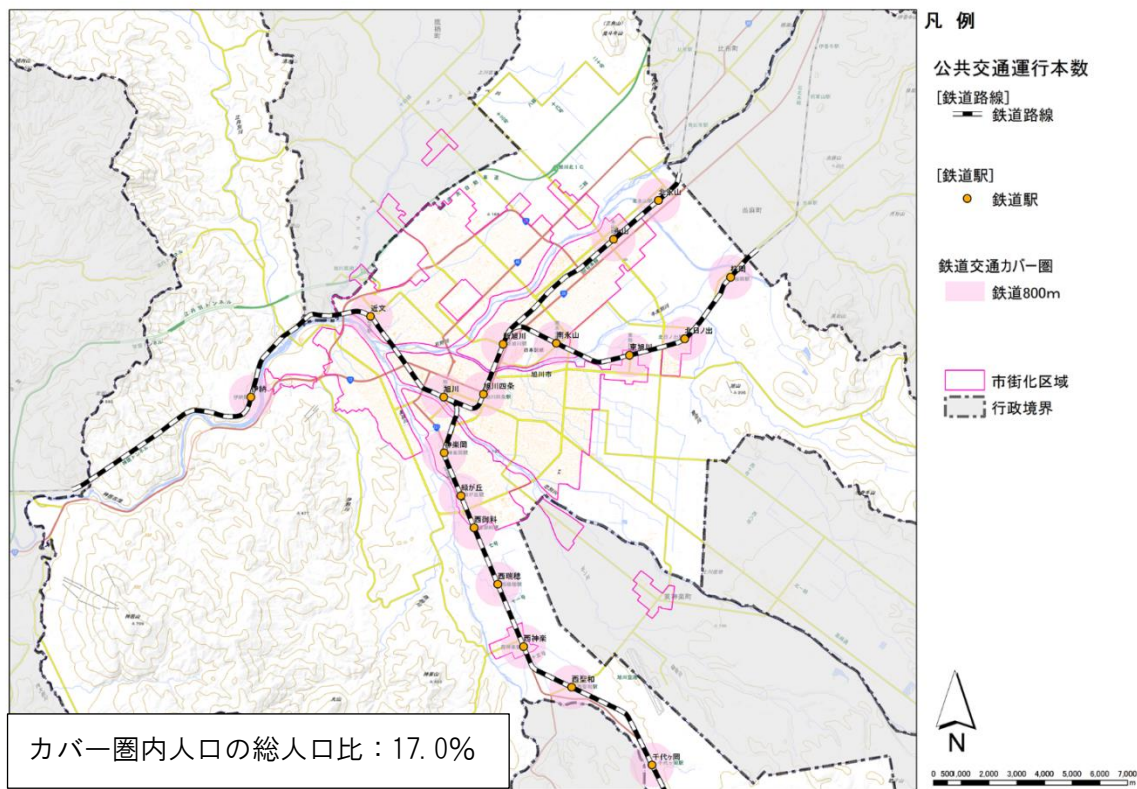
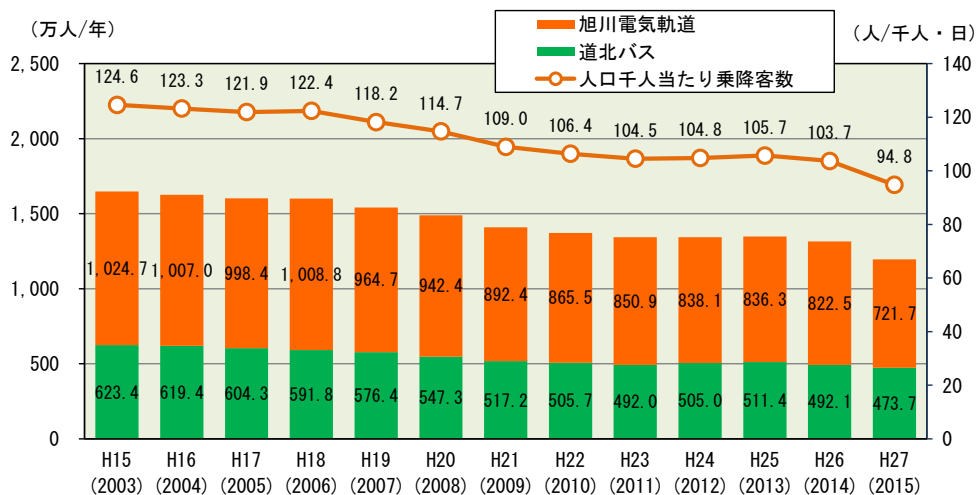


図 公共交通（鉄道）カバー圏（H27）

[3] バス交通の状況

本市では、旭川電気鉄道と道北バスの2社によってバスが運行されており、多くのバス系統があることによって、市街化区域内の大半がバス交通のカバー圏（バス停留所から300m）に含まれていることから、人口あたりのカバー率も約88%と高いサービス水準となっています。

しかし、バス乗降客数は、微増の回復を見せる年度もあるものの、長期的には減少傾向となっています。また、人口千人当たりの乗降客数も減少が続いていることから、人口減少の影響だけでなく、バスを利用する住民の割合自体が減少傾向にあると考えられます。



(資料：旭川市統計書)

図 バス乗降客数の推移

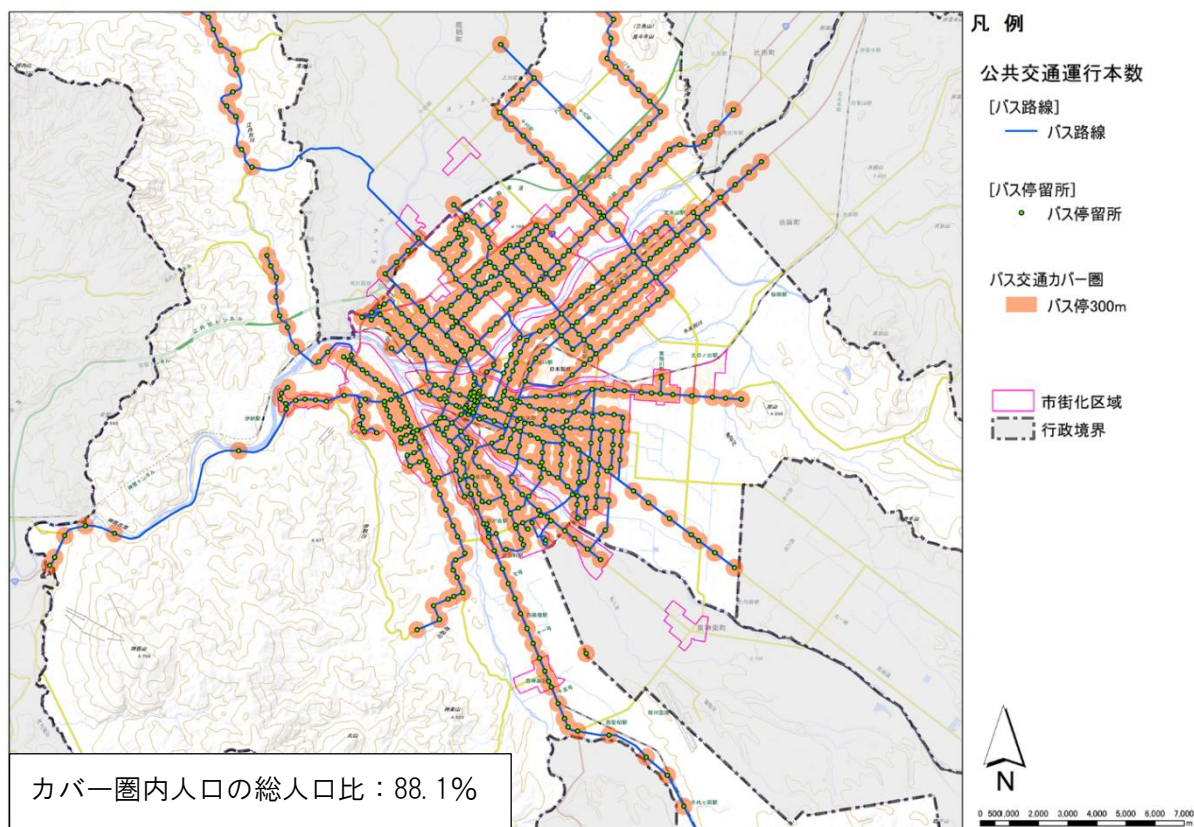


図 公共交通（バス交通）カバー圏（H27）

2-5. その他

[1] 災害

①土砂災害警戒区域等

土砂災害危険箇所は山間地域の山沿いに分布し、市全体で約2,860haあり、市街化区域内では神居地域や緑が丘地域に比較的多く存在しています。

また、平成20年から随時指定されている土砂災害警戒区域は、河川沿いの傾斜地に多く分布し、平成27年時点では住宅地を含む約40haが指定されています。

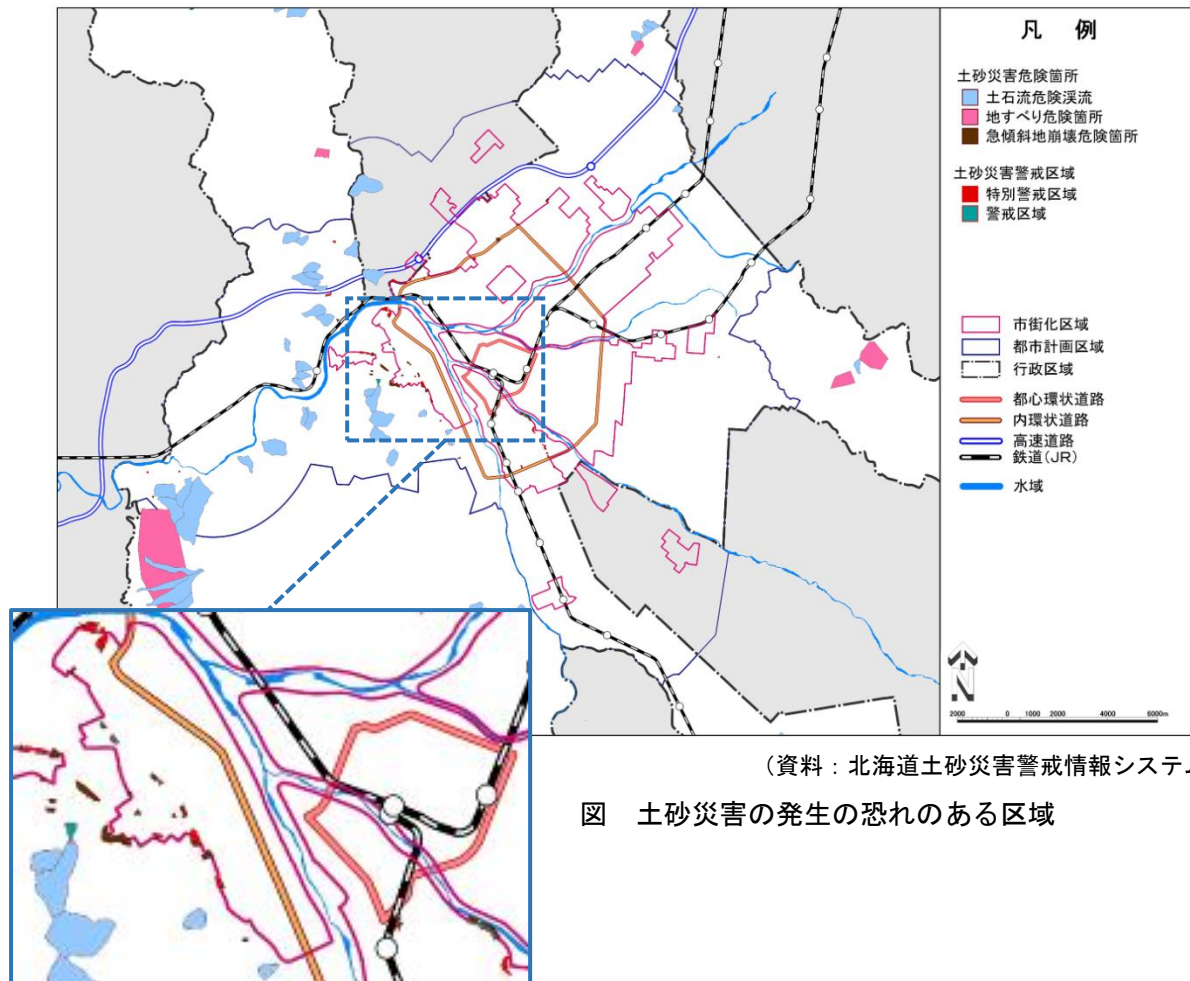


図 土砂災害の発生の恐れのある区域

[防災対策（土砂災害）の考え方]

旭川市地域防災計画に基づき、地域の住民に対して、土砂災害の危険性を周知し、降雨時の警戒避難体制を確立する。また、土砂災害警戒区域等の指定区域は、警戒区域ごとの警戒避難体制を整備し、北海道と連携して次の対策を推進する。

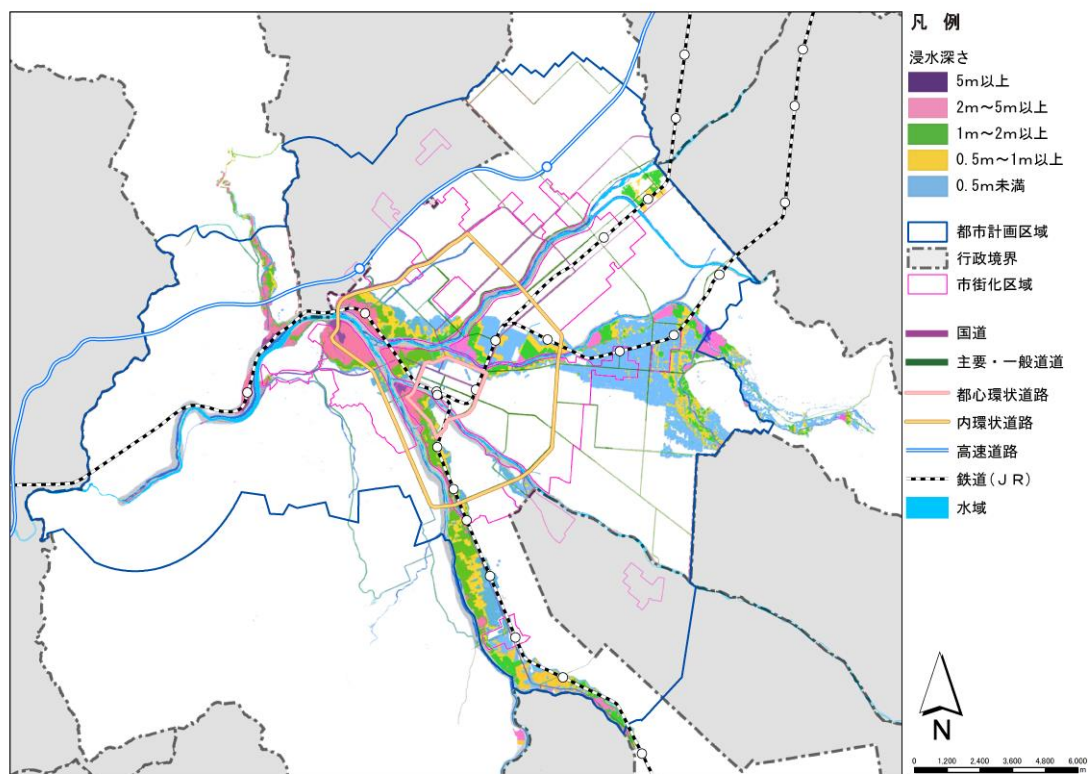
なお、災害の危険性のある箇所は、災害の未然防止のために、国や北海道に対して災害防止工事を要請する。

- パンフレット、土砂災害ハザード等による危険区域等の周知
- 土砂災害ハザードマップによる警戒と避難に関する周知
- 危険箇所等への点検パトロール標及び識等の設置
- 要配慮者が利用する施設及び住民への情報伝達、避難態勢の整備及び確立支援

②浸水想定区域

概ね100年～150年に一度発生するような大雨を想定した浸水想定区域において、河川沿いの多くの範囲で浸水する恐れがあるとされており、河川の合流点や蛇行箇所では、一般的な住宅の2階軒下にあたる浸水深5m以上の区域も分布しています。

また、小川や排水路では、豪雨時には排水能力を超えた雨水が集中し、小規模な浸水が発生する都市型水害が予測されています。



(資料：旭川市洪水ハザードマップ (H22.3))

図 浸水の発生の恐れのある区域

[防災対策(水害)の考え方]

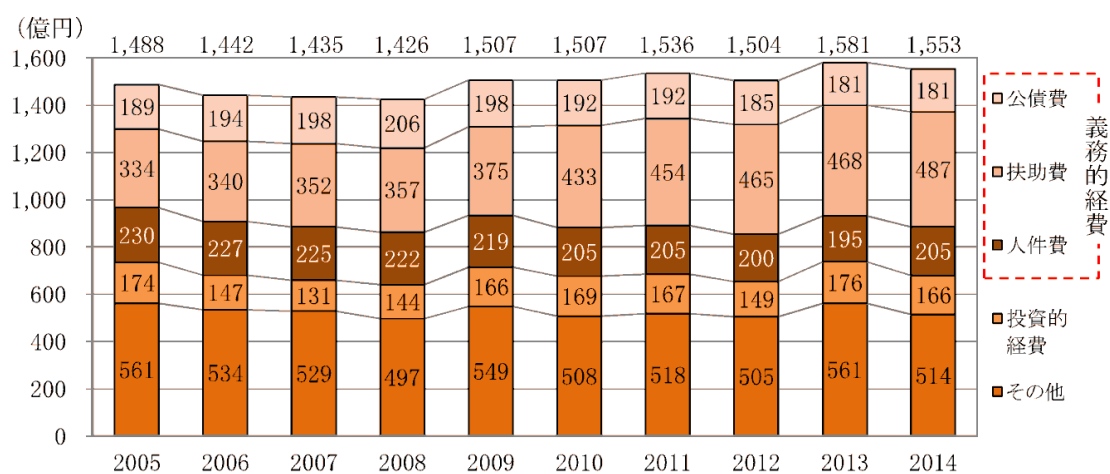
旭川市地域防災計画及び旭川市水防計画に基づき、次の対策を推進する。

- ・水害発生時に住民の避難行動が迅速的確に実施できるよう、洪水ハザードマップ等による指定避難所等の周知及び避難訓練等の実施や地域ごとの避難計画の策定指導など避難行動についての指導・啓発を実施する。
- ・浸水想定区域内の地下施設、主として高齢者等の要配慮者が利用する施設、大規模工場等に対して避難確保計画や浸水防止計画の作成、訓練の実施等、避難態勢の整備推進を図る。
- ・避難を要する事態の発生を想定した避難勧告・指示等のマニュアルを作成し、時期を逸しない避難勧告・指示等のための情報収集、分析、判断等の体制を整備する。
- ・特に浸水によって徒歩での避難が困難と予想される地域にあつては、付近住民が一時的に避難できる体制を整備する。
- ・洪水や浸水被害を防止又は軽減するため、一級河川の治水対策を国及び北海道に要請する。また、住宅地区等の浸水被害を解消するため、雨水管渠の整備の推進とともに、公共施設や大型の民間施設に対して貯留施設や地下浸透設備等の整備及び指導を推進する。
- ・迅速かつ適切な水防活動の実施に向け、観測施設や情報連絡機器の整備等を推進するとともに、随時区域内的の河川を巡視や常に気象の状況に注意しながら、国や北海道と連携した水防体制を確立する。

[2] 財政動向

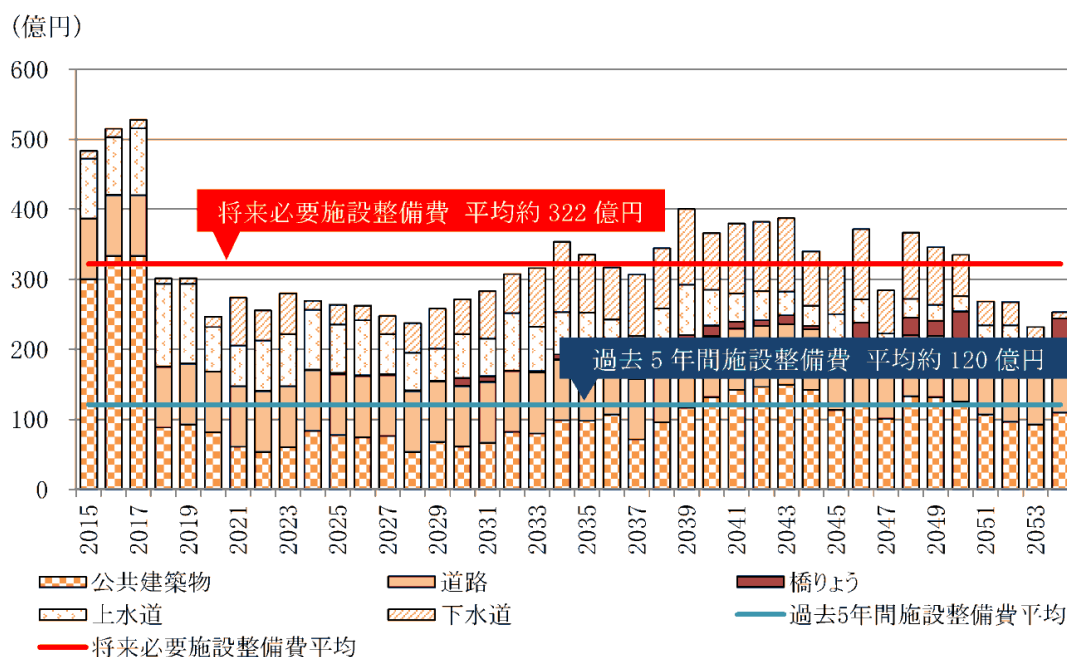
人口減少・少子高齢社会の進行に伴い、市税収入の減少が想定される一方で、本市の歳出額は、生活保護費をはじめとする扶助費の増加が最も大きく、過去10年間で約1.5倍まで増加しています。また、道路、公園等の建設費用である投資的経費についても、平成19年(2007年)頃から徐々に増加しつつあります。

旭川市公共施設等総合管理計画(H28.2)では、現在の公共施設をそのまま維持した場合に必要な整備費に係る試算を行っており、現時点では平均約120億円/年の施設整備費が、今後は平均約322億円/年まで増加し、市民一人あたりの負担額が現在の約3.5倍程度まで増加することが予想されています。



(出典：旭川市公共施設等総合管理計画(H28.2))

図 歳出決算額(一般会計)の推移



(出典：旭川市公共施設等総合管理計画(H28.2))

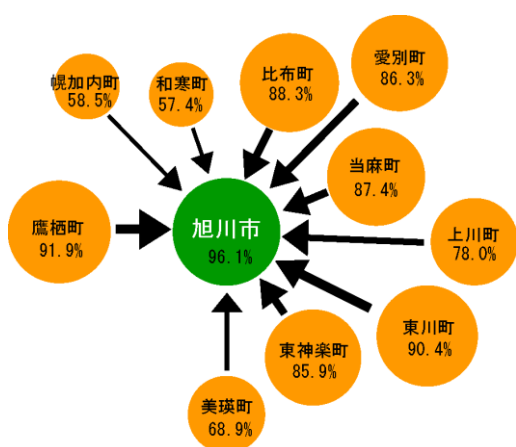
図 公共施設等の将来更新費用推計

[3] 広域連携

① 都市圏

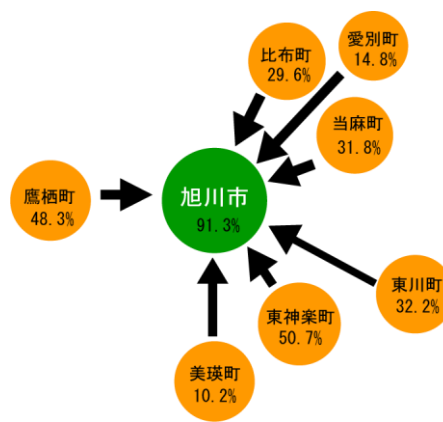
商業圏については、本市を1次商業圏とする自治体が1市10町であり、通勤圏、通学圏については、本市への通勤者や通学者の割合が高い自治体はそれぞれ1市7町、1市9町となっています。

また、医療圏についても、『北海道医療計画』（平成25年3月）において、上川中部医療圏（第2次医療圏）のひとつとして、鷹栖町、東神楽町、当麻町、比布町、愛別町、上川町、東川町、美瑛町、幌加内町の9町との連携が位置づけられており、当該医療圏の中でも、医療施設数や医師数等のほとんどが本市に集積しているなど、本市は都市圏の中核を担うことが求められています。



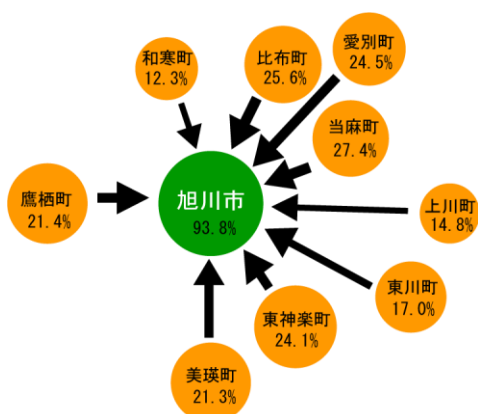
(資料：H21 北海道広域商業圏動向調査報告書)

図 商業圏域の状況



(資料：H27 国勢調査)

図 通勤圏の状況



(資料：H27 国勢調査)

図 通学圏の状況

	医師数	病院数	診療所数
鷹栖町	2	-	3
東神楽町	7	1	2
当麻町	3	-	4
比布町	2	-	3
愛別町	2	-	2
上川町	3	-	3
東川町	3	-	3
美瑛町	8	1	3
幌加内町	2	1	4
旭川市	1,280	40	245
上川中部圏域	1,313	43	272

(資料：H27 道北地域保健情報年報)

図 上川中部医療圏医療圏の
医師数、医療施設数の状況

②広域行政圏

北北海道においても、少子高齢化・人口減少などが大きな課題となっており、住民サービスを維持しつつ多様な行政ニーズに対応するためには、これまで以上に関係機関等との協力関係を広げていく必要があります。特に本市においては、北北海道の拠点都市として、広域連携による産業、防災など様々な取組のけん引役となることが求められています。

また、『旭川都市圏総合都市交通体系マスタープラン』においては、交通の要衝として道内各地と結ばれ、人流・物流及び情報の拠点としての役割を圏域として担うことが示されています。

さらに、隣接する鷹栖町、東神楽町と一体の都市計画区域を構成しており、『旭川圏都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』に基づき、土地利用や都市施設の整備などの方針を定め、総合的なまちづくりを進めていることから、1市2町の結びつきは特に強いと言えます。

表 広域行政圏を構成する市町村

位置づけ	構成	構成市町
新・北海道総合計画 (道北連携地域)	6市 31町 4村	旭川市、留萌市、稚内市、士別市、名寄市、富良野市、幌加内町、鷹栖町、東神楽町、当麻町、比布町、愛別町、上川町、東川町、美瑛町、上富良野町、中富良野町、南富良野町、和寒町、剣淵町、下川町、美深町、中川町、増毛町、小平町、苫前町、羽幌町、遠別町、天塩町、幌延町、浜頓別町、中頓別町、枝幸町、豊富町、礼文町、利尻町、利尻富士町、占冠村、音威子府村、初山別村、猿払村
上川中部圏地方拠点都市 地域基本計画	1市 8町	旭川市、鷹栖町、東神楽町、当麻町、比布町、愛別町、上川町、東川町、美瑛町
上川中部定住自立圏形成協定	1市 8町	旭川市、鷹栖町、東神楽町、当麻町、比布町、愛別町、上川町、東川町、美瑛町
旭川都市圏総合都市交通体系 マスタープラン	1市 5町	旭川市、鷹栖町、東神楽町、当麻町、比布町、東川町
旭川圏都市計画都市計画区域 の整備、開発及び保全の方針	1市 2町	旭川市、鷹栖町、東神楽町

3

現況整理と今後のまちづくりの課題

3-1. 現況と将来動向の整理

本市の現況と将来動向を項目毎にまとめると次のとおりとなります。

項目	現況と将来動向のまとめ
人口	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 現在の総人口（H27）：約 34 万人 ※ピーク時（H7）と比較すると 94%に減少 ◇ 将来推計人口（H47）：約 27 万人 ※現在の総人口（H27）と比較すると 79%に減少 ◇ 特に内環状道路内側において人口減少が進行 ◇ 高齢化率（H27）：31.3% ※全国平均（26.6%）より高く、今後も増加する見通し ◇ 若年層の人口が少なく、少子化が進展する見通し ◇ 特に中心市街地や既成市街地において高齢化が進行 ◇ 市街化区域の多くで低密度化（40人/ha未満）が進行 ◇ 市街地縁辺部の新興住宅地を中心に子育て世代が居住 ◇ 一般市街地に居住し、中心市街地で働く生活スタイルが主流
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 人口集中地区（DID）の人口：H12以降減少傾向 ◇ 人口集中地区（DID）の人口密度：39.7人/ha（H27） ※ピーク時（S45）の63人/haから大幅に減少 ◇ 低未利用地が中心市街地において増加 ※市全体では市街地縁辺部等での宅地化が進み減少傾向 ◇ 空き家戸数は増加傾向 ※都心環状道路と内環状道路の間の既成市街地に多く分布
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 診療所やスーパー等の商業施設、公民館は、各地域にバランス良く分布し、カバー率が比較的高い ◇ 病院や文化施設は、立地数が限られており、主に中心市街地に集積し、カバー率が低い ◇ 保育所等の子育て支援施設や福祉施設は、市内全域にわたり数多く分布し、カバー率が高い
都市交通	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 都市計画道路の改良率：約 85% ※北海道平均：約 79% ◇ JR旭川駅における乗降客数が減少傾向 ◇ バス乗降客数・バス利用割合とも減少傾向 ◇ バス交通における人口カバー率：約 88%

項目	現況と将来動向のまとめ
災害	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 土砂災害警戒区域は河川沿いの傾斜地に多く分布（約 40ha） ◇ 市街化区域内では神居・緑が丘地域に比較的多い ◇ 河川沿いの多くの範囲が浸水想定区域 ◇ 河川の合流点や蛇行箇所では浸水深 5 m以上の区域も分布
財政	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 市税収入は少子高齢・人口減少社会の進行に伴い減少する見通し ◇ 歳出額は扶助費の増加が最も大きく，過去 10 年間で約 1.5 倍に増加 ◇ 道路・公園等の建設費用である投資的経費も増加傾向 ◇ 将来必要な施設整備費の市民一人あたり負担額は，現在の約 3.5 倍までに増加する見通し
広域連携	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 商業圏・通学圏・通勤圏・医療圏の中核都市 ◇ 北北海道の拠点都市として，産業，防災など様々な取組のけん引役 ◇ 交通の要衝として，道内各地と結ばれた物流や情報の拠点 ◇ 隣接する鷹栖町，東神楽町と一体の都市計画区域を構成

3-2. 今後のまちづくりにおける問題点

本市の現況や将来動向を踏まえると、人口減少・少子高齢化・人口密度の低下・財源の縮小など回避することが困難な社会情勢の変化により、今後のまちづくりにおいて、次のような問題が生じる可能性があります。

- ◇ 拠点周辺において、一定のアクセス圏内での利用者確保が困難になると、生活利便施設の閉店や郊外移転が進み、拠点の利便性や賑わいの低下が生じ、周辺住民の生活が不便になる恐れがあります。
- ◇ 公共交通利用者の減少が続くと路線の維持が困難となり、更なる減便や廃線が余儀なくされ、自家用自動車を持たない高齢者や障がい者、学生などの移動手段の確保に支障をきたします。
- ◇ 特に中心市街地において、病院や大型商業施設の撤退、交通結節機能の低下などが進むと、市民のみならず周辺自治体、観光客などの来街者が減少し、都市全体の活力低下に繋がります。
- ◇ 草刈りや除雪、修繕などが不十分で適切に管理されない空き家・空き地が増加すると、放火や不審者の侵入、冬期通行の妨げ、近所付合いの減少などにより、防犯面や快適性、地域コミュニティが低下する可能性があります。
- ◇ 税込減や歳出の増大により、公共施設等の維持管理費の確保が困難になると、道路の除雪回数の減少や公共施設等の適正管理が不十分になるなど、行政サービスの質が低下してしまう懸念があります。



3-3. コンパクトなまちづくりに向けた課題

今後のまちづくりにおける問題点について、日常生活への影響を最小限のものとするためには、次のような課題の解決に向け、将来を見据えた様々な取組を進め、効率的で持続可能なコンパクトまちづくりを進めていく必要があります。

- ◇ 拠点周辺の利便性や賑わいを確保するためには、一定圏内における居住人口の集約化を図るとともに、誰もが利用しやすい環境づくりを進め、生活利便施設の集積等を維持していかなければなりません。
- ◇ 移動手段の確保に向けては、どのようなライフステージになった場合でも安心して快適に住み続けられるよう、地域の実情に応じた交通手段の見直し等と連携を図りながら、公共交通の効率的な活用に取り組む必要があります。
- ◇ 特に中心市街地においては、恒常的な賑わいが創出されるよう、魅力ある都市機能の集積を図るとともに、利便性の高い交通結節機能を生かし、回遊性があり、多くの人が集まりやすい環境整備を進めることが重要となります。
- ◇ 地域コミュニティの維持に向けては、空き家・空き地等の既存ストックを有効活用しながら、メリハリのある土地利用を図り、様々なニーズに対応したまとまりのある居住環境を形成していかなければなりません。
- ◇ 質の高い行政サービスを維持していくためには、公共施設等の集約化や管理しやすい社会インフラの整備などを進め、人口規模に見合った効率的な都市構造への転換を図る必要があります。

居住や都市機能が集約されたコンパクトなまちを目指す！！

