

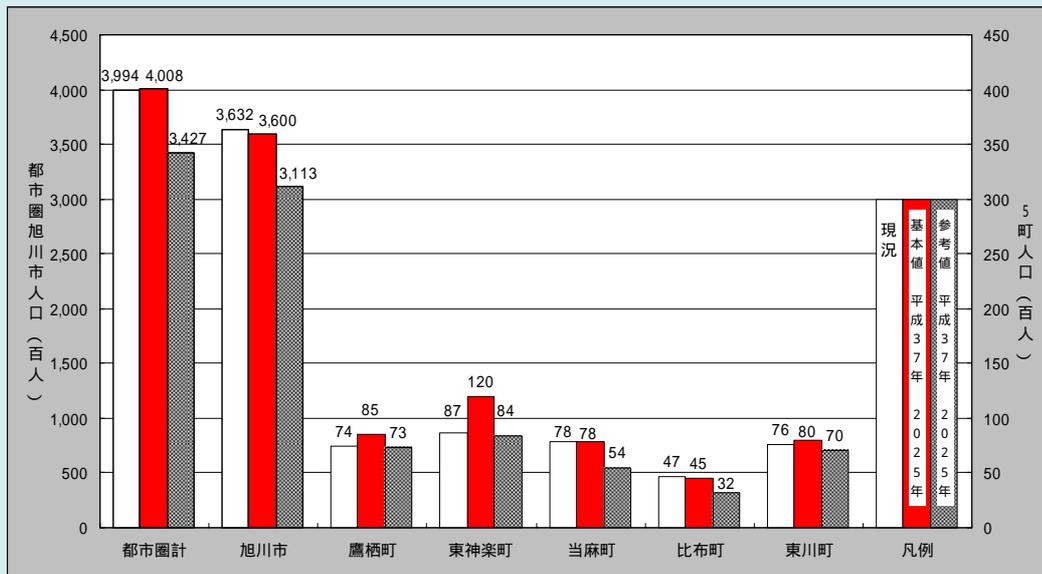
5 旭川都市圏の将来像

5-1 将来人口フレーム

都市圏将来人口

将来の都市構造の変化に対応した将来人口フレームを基本値として設定する。
 また、国から示されている人口減少を想定した推計値（国立社会保障人口問題研究所）を参考値として設定する。
 なお、以下のデータは基本値を示す。

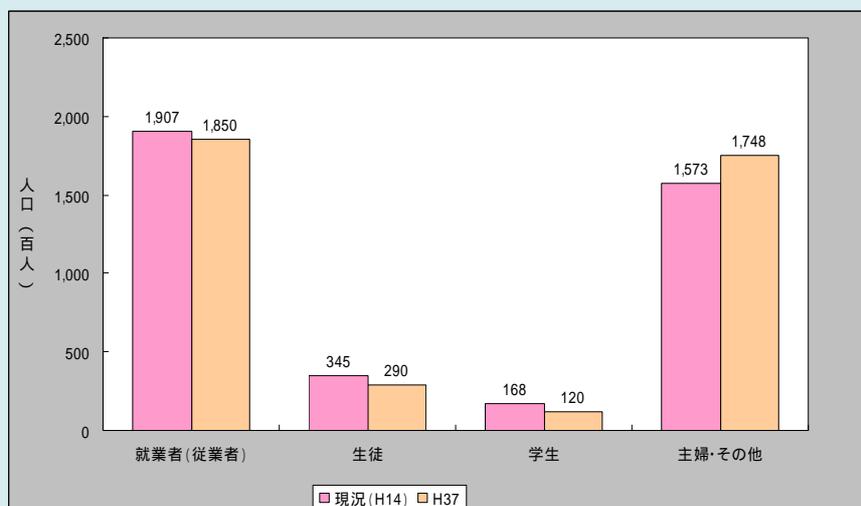
【旭川都市圏の将来人口フレーム】



属性別将来人口の設定

属性別将来人口は、旭川都市圏の夜間人口フレームの設定を基礎としている。就業人口は将来の就業率を想定し、これを15歳以上夜間人口に乗じることにより設定する。また、就学者数は、将来の年齢階層別人口、進学率等を踏まえて設定する。

【属性別将来人口フレーム】



5-2 将来都市構造

将来の交通計画を策定するにあたり、旭川都市圏の明確な将来像とそれを実現するための交通・土地利用の展望を持つことが求められている。

このため、本調査では、旭川都市圏の目指す姿として産業構造・交通基盤・土地利用の整備方向について整理した。

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

交通ネットワーク：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

- 旭川市都心部：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る、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。

以上までの結果をとりまとめた旭川都市圏構造を次ページに示す

都市圏構造の提案

【旭川都市圏構造】

凡例	
	住居系用途地域
	商業系用途地域
	工業系用途地域
	周辺町市街
	農業拠点
	工業流通拠点
	商業拠点
	地域拠点 (地域商業地等)
	公園緑地
	交通プロジェクト
	幹線道路
	都市計画道路
	その他道路(道道等)
	J R線



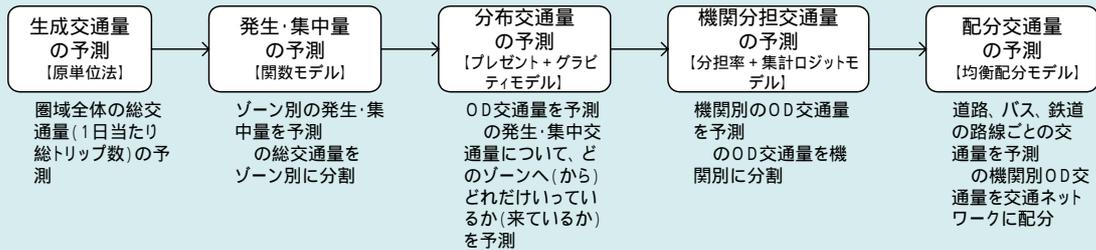
5-3 将来交通量の予測

予測の手順

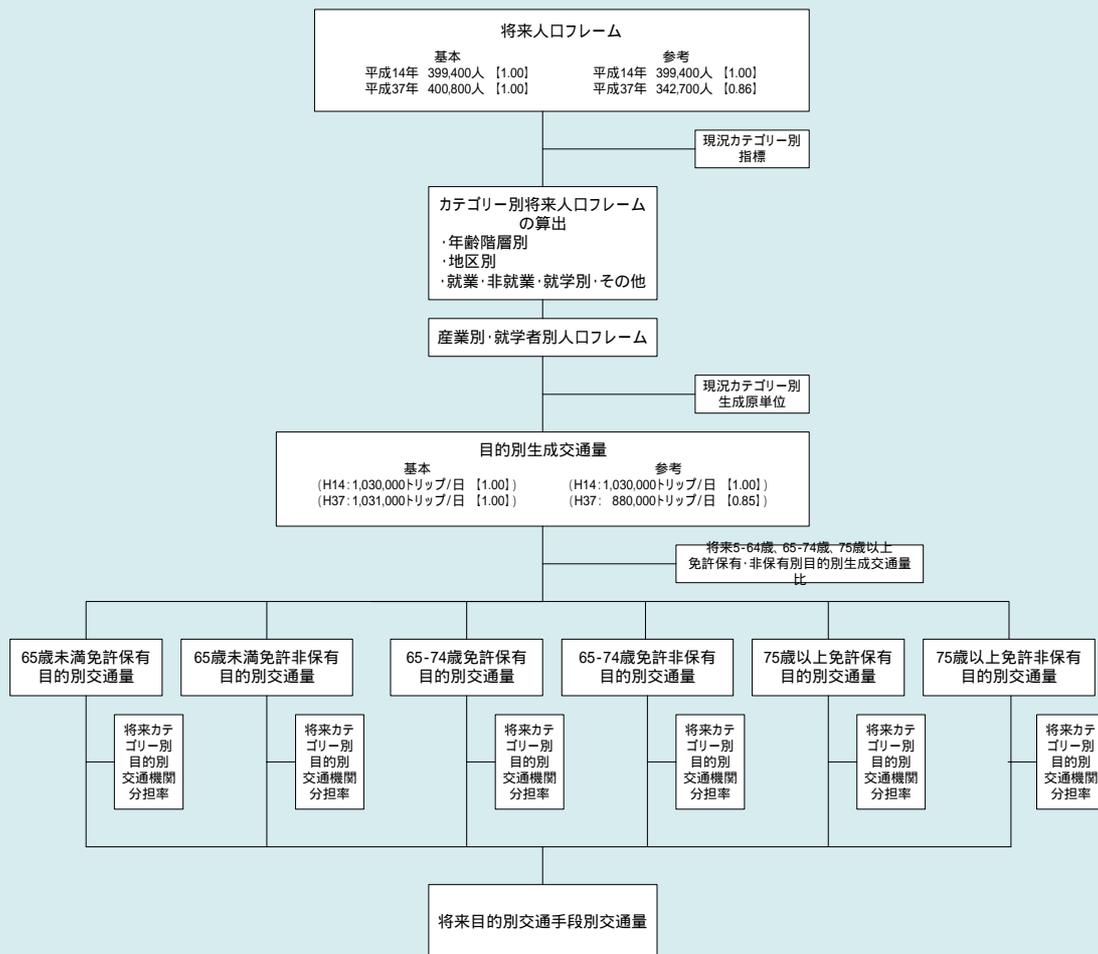
将来交通量の予測は、以下に示すフローに従い算出する。

なお、予測に際しては前述した、将来人口フレームを基本に算出され、交通量の予測は都市圏内々交通を対象とします。ただし、自動車配分交通量については別途内外・通過交通を補完する。

【将来交通量予測手順】



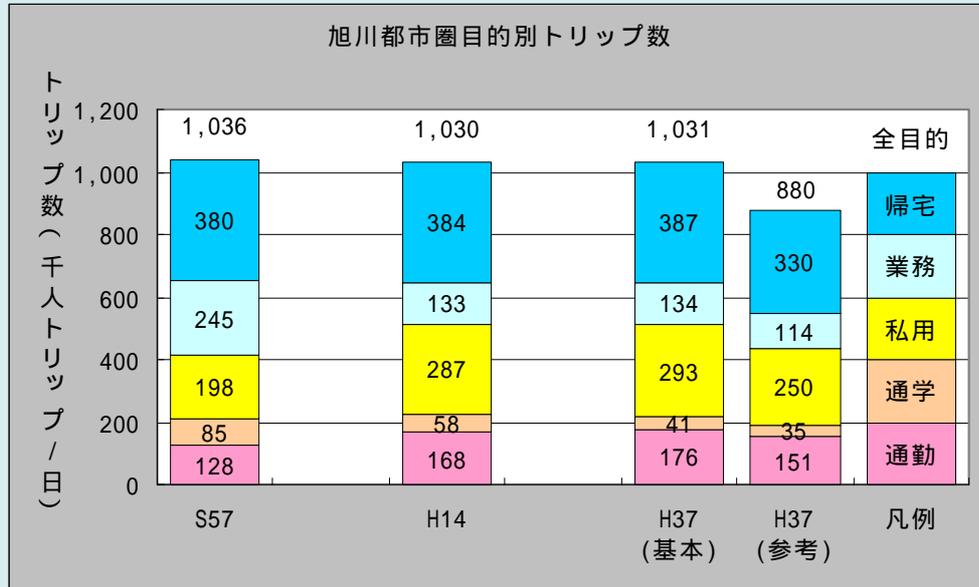
【本調査における将来交通量算出フロー】



交通手段別目的別交通量の算出に当たっては、高齢者交通を分析した結果、65歳以上で高齢者の特性を考慮した交通モデルとして、免許を保有していても自動車の利用分担が低く、徒歩二輪の利用が増える75歳以上を更に分割することとした。

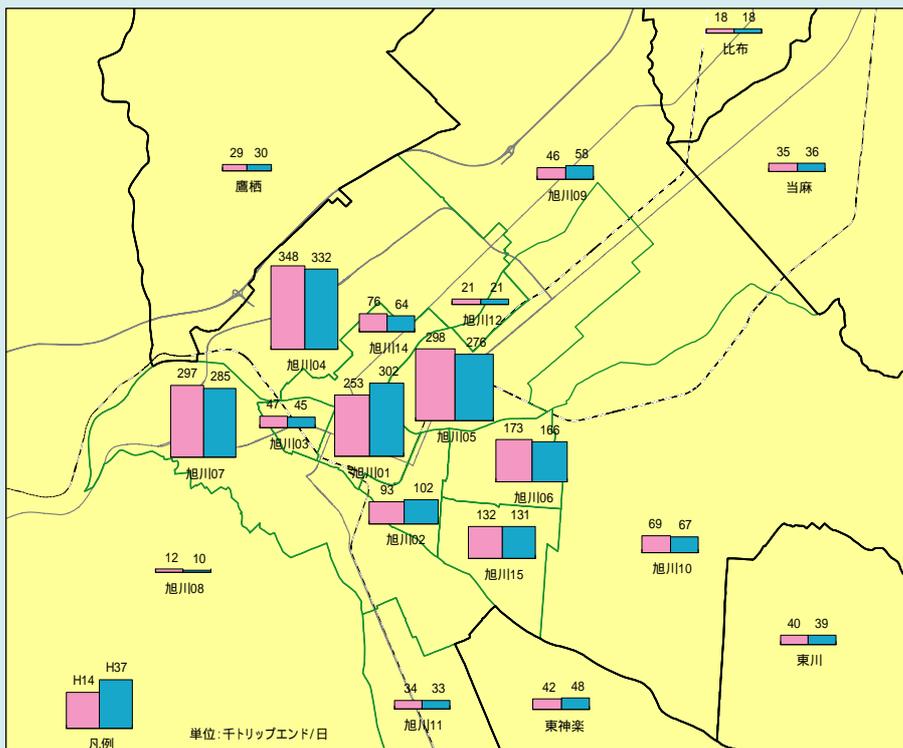
生成交通量の予測結果
 将来、平成37年の生成交通量は、1,031千人トリップ/日と平成14年時点と比較してほぼ横ばいとなっている。

【旭川都市圏目的別生成交通量】



発生集中交通量の予測結果
 都市圏全体の交通量が横ばいとなる中で、北彩都あさひかわが整備される都心地区の旭川01、02および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。

【ゾーン別発生集中交通量】

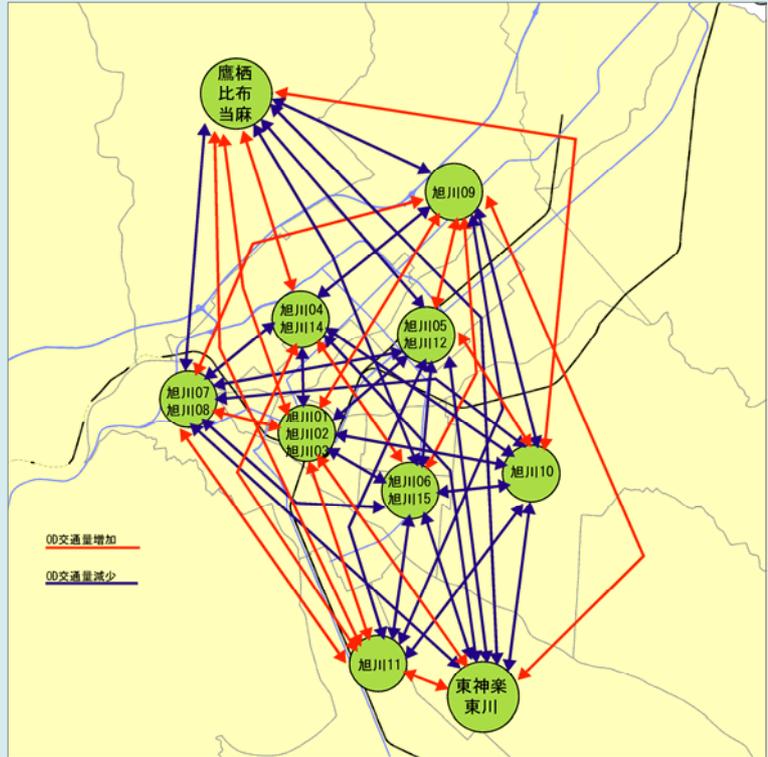


ゾーン番号	地区
旭川01	旭川都心部
旭川02	宮下通
旭川03	亀吉、曙
旭川04	近文、春光台
旭川05	永山
旭川06	豊岡
旭川07	神楽、神楽岡、緑ヶ丘
旭川08	神居、江丹別
旭川09	東鷹栖
旭川10	東旭川
旭川11	西神楽
旭川12	流通団地
旭川14	春光
旭川15	東光

分布交通量の予測結果
 分布交通量は現況と比較して将来は、都心部周辺の旭川06・15（東光豊岡）、旭川05・12（永山）、旭川07・08（神楽神居）間の交通量が減少し、都心部と市街化区域縁辺地域間（東鷹栖、西神楽）の交通が増加する傾向となっている。

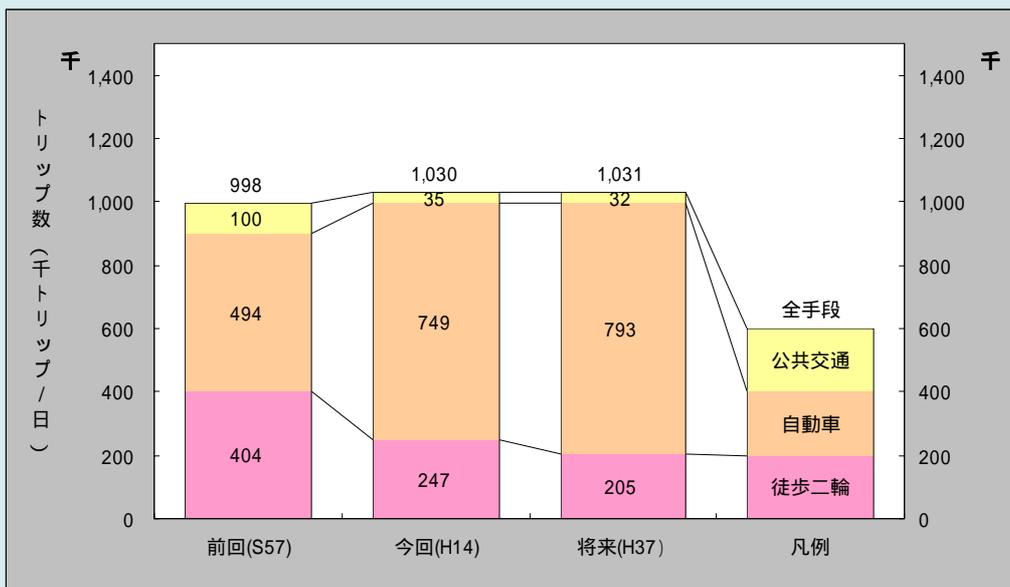
【地域間分布交通量増減図】

ゾーン番号	地区
旭川01	旭川都心部
旭川02	宮下通
旭川03	亀吉、曙
旭川04	近文、春光台
旭川05	永山
旭川06	豊岡
旭川07	神楽、神楽岡、緑ヶ丘
旭川08	神居、江丹別
旭川09	東鷹栖
旭川10	東旭川
旭川11	西神楽
旭川12	流通団地
旭川14	春光
旭川15	東光



交通手段別交通量の予測結果
 交通手段別交通量は、将来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。

【旭川都市圏交通手段別交通量】



自動車交通量の予測結果

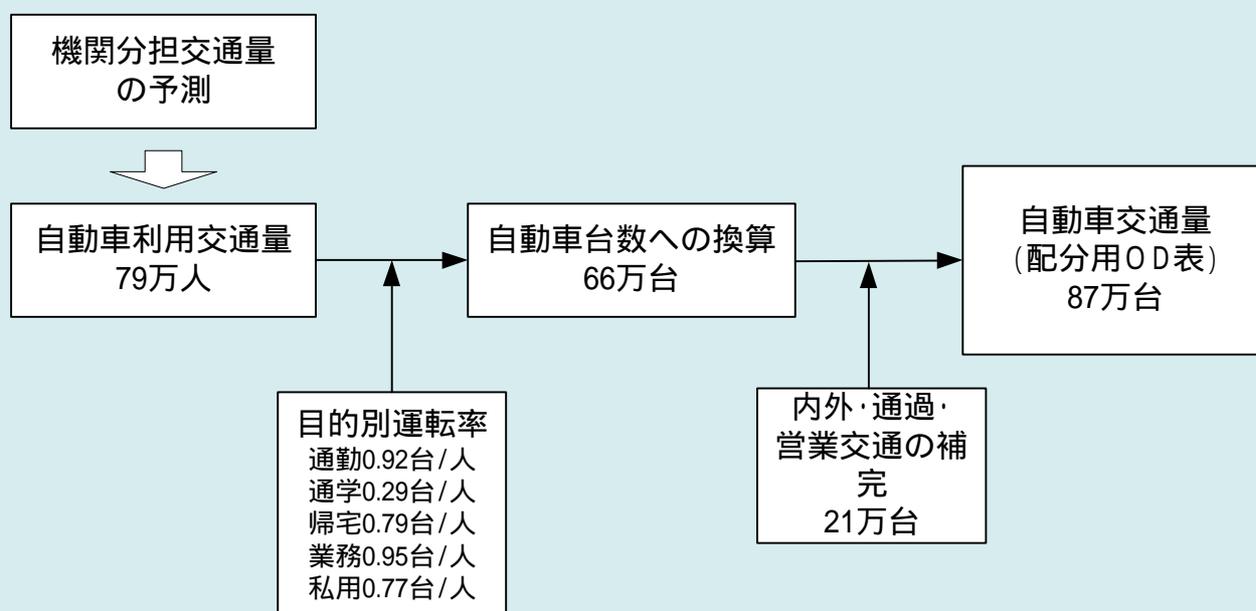
自動車交通量の為に必要な自動車OD表は、交通手段別交通量の予測結果である自動車利用交通量（人ベース）を自動車の台に換算するとともに、都市圏内外・通過交通などを補完して作成する。

【自動車台ベース交通量の区分】

・将来自動車OD表 = 旭川PT推計OD表(台数換算) + 平成11年センサスベースOD表×伸び率
 (圏域内自家用車) (圏域外自家用車+圏域内外営業車)

		内々交通		内外交通	外外(通過)交通
		圏域内 在籍者	圏域外 在籍者		
自家用	乗用車	PT調査 対象	センサスOD補完		
	貨物車				
営業用	タクシー実車				
	タクシー空車等				
	貨物車				

【自動車OD表作成の流れ】



【用語についての解説】

ODとはOrigin（出発地）とDestination（目的地）の頭文字でOD表は出発地・目的地で交通量を整理した表をいう

センサスとは道路交通センサス（正式名称：全国道路・街路交通情勢調査）のことで、調査内容は一般交通量調査、自動車OD調査及び駐車調査となっている