

6 マスタープランの設定

6-1 マスタープラン策定の目的

■新たなマスタープランの必要性

都市圏交通マスタープラン策定に向けて配慮すべき4つの視点を以下に整理する。

■自動車交通と公共交通の基本的考え方

(1) 自動車交通の役割

- ・個人への自由度の高い移動の提供
- ・生活圏の拡大
- ・都市の社会経済的な発展を支える

(2) 公共交通の役割

- ・すべての人が安心して移動できる安全快適な移動の提供
- ・環境負荷の小さいまちづくりの実現
- ・拠点育成・整備などまちづくりへの支援

(3) 自動車交通と公共交通の役割分担

- ・地域・目的に応じた自動車交通から公共交通への誘導
- ・効率的な自動車と代替性・多様性に対応した公共交通

■マスタープランと関連計画との整合

(1) 北海道が策定する計画

- ・北海道長期総合計画
- ・北海道都市計画マスタープラン
- ・整備、開発および保全の方針

(2) 各市町が策定する計画

- ・市・町総合計画
- ・市町都市計画マスタープラン
- ・中心市街地活性化基本計画
- ・住宅マスタープラン
- ・駐車場整備計画
- ・総合雪対策基本計画

新たなマスタープラン

■前回調査マスタープランの検証

(1) 人口増加が前提

- ・自動車の利用が増えることでの幹線道路ネットワークの充実が必要
- ・公共交通機関の利用も増えることでのバスの利便性向上が必要

(2) 現状は都市交通の質が変化

- ・自動車は道路整備を進めてきたことにより、車社会には結果として対応できた
- ・公共交通利用者減と減便とを繰り返す悪循環に

(3) 方向性の転換が必要

- ・「量」的拡大から「質」的变化に着目した考え方への転換が必要

■新たな計画課題への対応

(1) 交通を取り巻く社会情勢への対応

- ・少子高齢化の進行
- ・環境問題の深刻化
- ・情報化の進展
- ・市民意識の多様化
- ・財政問題

(2) 現状の課題

- ・広域道路網計画との整合
- ・上位計画、人口フレーム見直しへの対応
- ・交通インフラとしての公共交通軸の設定
- ・冬期除雪水準のあり方
- ・休日渋滞対策
- ・歩行者・二輪車ネットワークの構築
- ・交通からの観光支援策の提案
- ・旭山動物園地区交通対策の提案
- ・「北彩都あさひかわ」交通計画との旭川駅前を含む都心交通計画との連続性
- ・高齢者公共交通利便性向上策の提案
- ・交通安全対策

6-2 マスタープランの目指すべき方向性

■旭川都市圏交通マスタープランの将来あるべき姿

豊かな生活・元気な都市活動を持続的に支え続ける安心・安全・快適な北国の都市交通づくり

■都市圏の交通マスタープランがまちづくりを支援するもの

都市経営コスト・環境に対する負荷の小さな都市構造の形成
効率的な都市運営が可能で環境負荷の小さなコンパクトな市街地形成を支える都市交通づくり

■都市圏構造と整合した交通流動軸の設定

旭川都市圏の将来都市構造は、都市拠点を設置し、都市の拡大を極力抑制した土地利用を計画することであり、旭川駅前を中心とした生活圏の計画的育成および都市機能の集積を図ること、地域・拠点間の連絡を強化することが重要であると考えられる。このため、計画の設定に当たっては、都市拠点の配置との整合が図られた各交通流動軸を整理し以下にとりまとめた。

① 交流軸

旭川都市圏と他都市圏、他地域間との産業・生活・文化などの交流に対し、都市圏の高度化、活性化とともに、他地域との連携強化により、広域的発展に対応する流動軸である。

② 産業軸

都市圏の基幹産業である農産品を集積する農業拠点や、工業流通拠点、物流拠点を連続し、交流軸や都心・副都心を連絡し、都市の産業活動を支える軸である。

③ 観光軸

都市圏市街地、広域交流軸と主要な観光地・レクリエーション施設を連絡する軸である。

④ 都市軸

都市圏の中核機能を有する都心と地域拠点を連絡し、都市活動を支え、都市機能の集積および魅力ある都市形成に資する基幹的流動軸である。

⑤ 連結軸

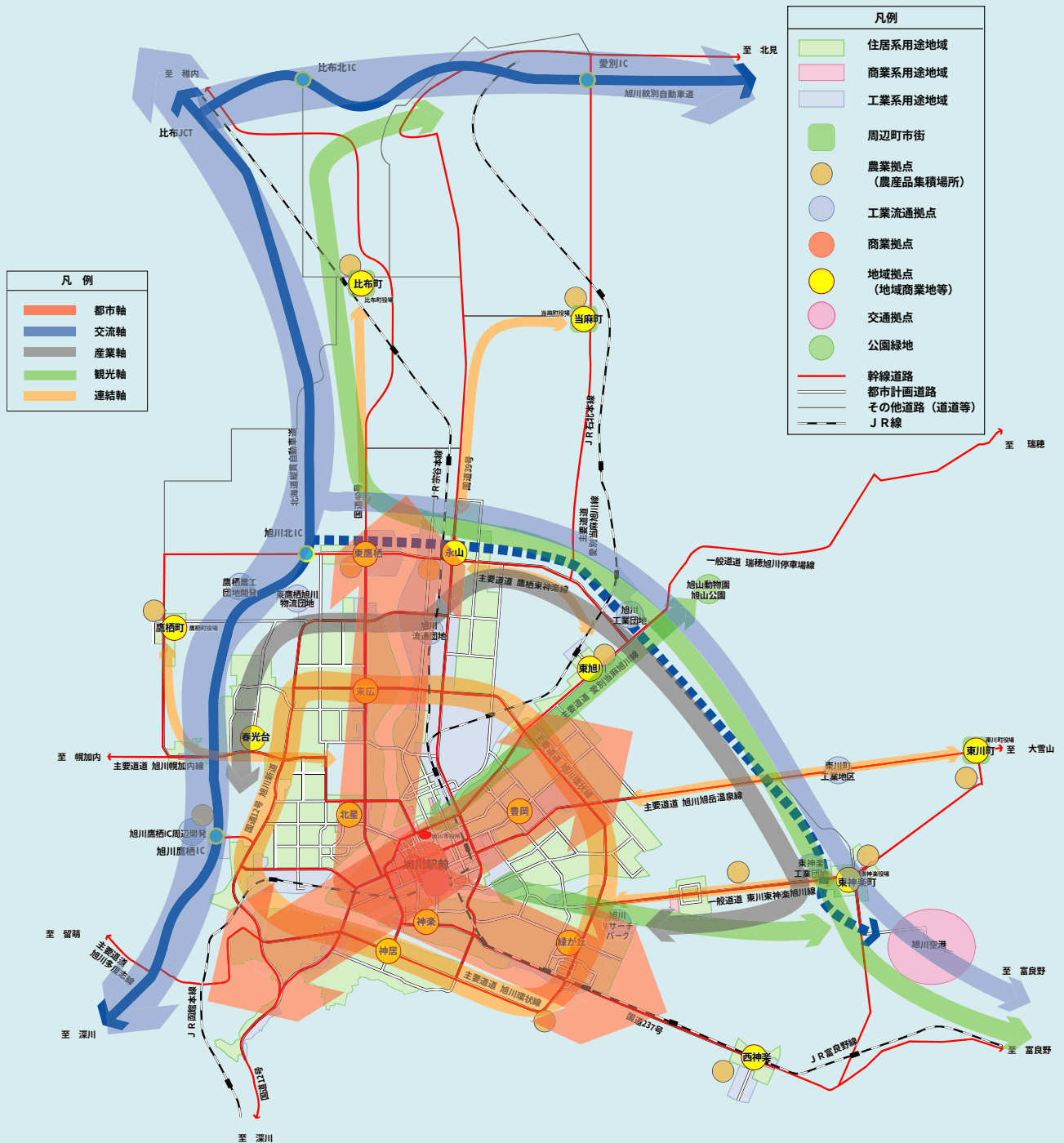
生活核と都市軸を有機的にネットワークし、都市軸の機能が分散化を抑制するなかで、拠点機能が享受できるように配置した基幹的流動軸を補助する軸である。

⑥ 生活軸

都市圏の生活の場である、住区と生活核や主要な教育・文化・福祉施設を連絡し、住民の生活・文化活動の利便性、快適性など基本的なサービス機能に対応する軸である。

交通流動軸の設定

【都市軸 交流軸 産業軸 観光軸 連結軸】



《2 高速・1 連携・2 環状・8 放射》骨格道路網

■主要幹線道路網の考え方

都市圏を 通過する 広域交通	【2 高速自動車道】 ①北海道縦貫自動車道（道北圏の基軸となる高速自動車道） ②旭川紋別自動車道（オホーツク圏への基軸となる高速自動車道） 【1 連携道路】 ①旭川東神楽道路（地域高規格道路）
都市圏内 交通	【2 環状道路】 ①内環状線（川で区切られた旭川市内5地区を連結する環状道路） ②外環状線[旭川東神楽道路]（地域間連携を支える地域高規格道路） 【8 放射道路】 ①国道12号（旭川から深川・道央方面へ向かう放射） ②国道39号（愛別・北網方面へ向かう放射） ※道道愛別当麻旭川線 ③国道40号（釧路・名寄方面へ向かう放射） ④国道237号（美瑛・富良野方面へ向かう放射） ⑤道道旭川多度志線（多度志へ向かう放射） ⑥道道旭川幌加内線（幌加内へ向かう放射） ⑦道道瑞穂旭川停車場線（瑞穂へ向かう放射） ⑧道道旭川旭岳温泉線（東神楽町・東川町・大雪山へ向かう放射） ※道道東川東神楽旭川線



6-4 公共交通配置パターンの設定

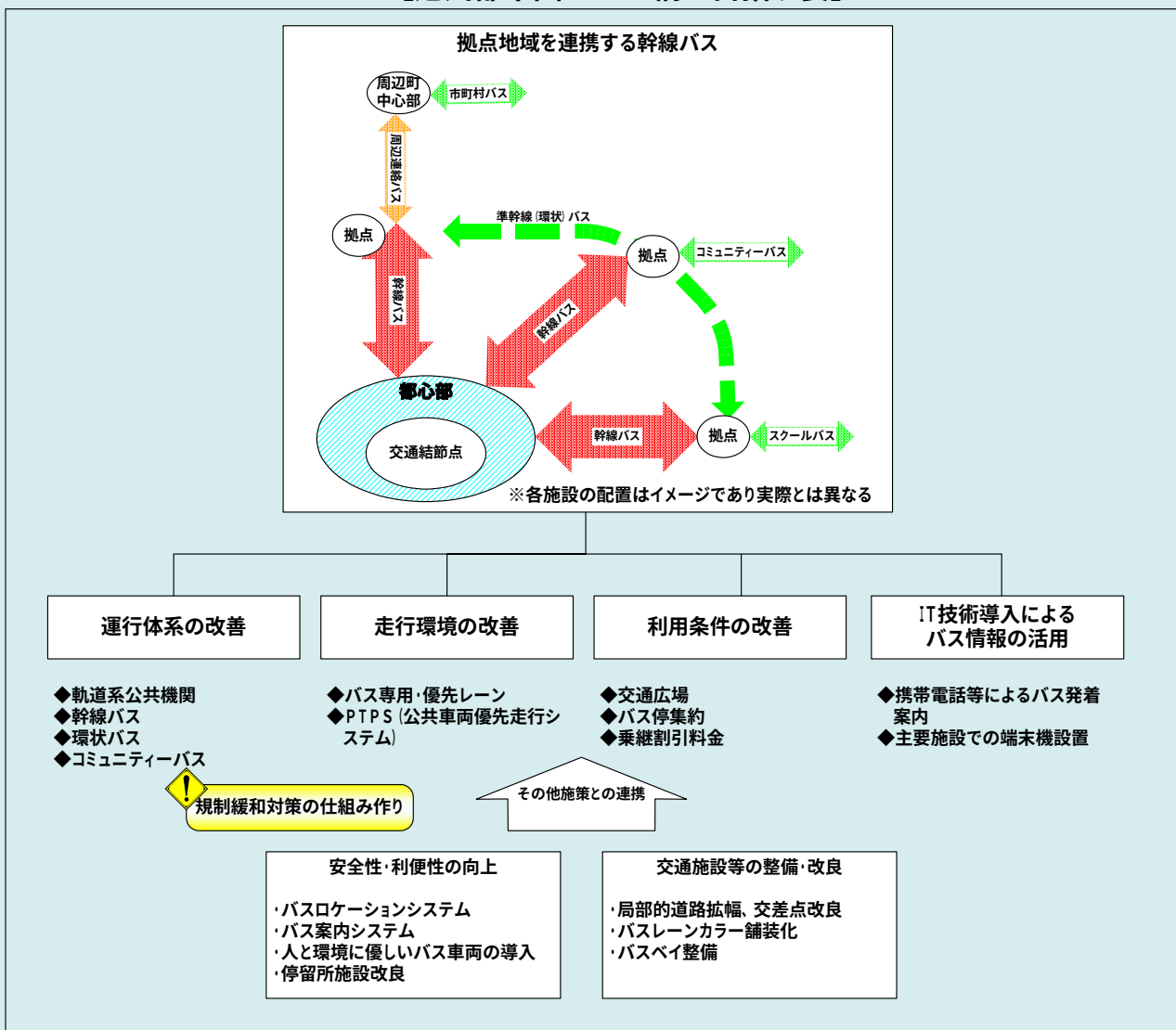
■幹線・準幹線・周辺連絡バス軸の設定

都心部と複数の拠点連絡する軸を幹線バス軸とし、幹線となる路線については、道路の走行性向上を目指した自動車交通円滑化方策、道路空間に余裕があり、バス需要の高い（便数が設定用件※を超える）場合については、バス専用レーン化による走行速度の向上を図ることも検討する。（※設定用件：運行回数1方向50台/ピーク時、または500台/日以上）、また都心部を経由しないで複数拠点間を連絡する環状系の軸については、準幹線バス軸として設定した。

一方、周辺町等比較的距離のある地域においては、幹線バスより伸びる周辺連絡バス軸を位置づけ、地域の足としての公共交通網を配置するシステムを検討する。以下に旭川都市圏の公共交通の目指す姿を示す。

鉄道については、旭川駅を核とし、市街地や周辺町との連携を強化する圏域内の日常的交通の動線でもあることから、上記幹線バス軸と役割分担を図りながら運行サービスの維持を目指す。

【旭川都市圏のバス網の目指す姿】



《幹線・準幹線・周辺連絡》公共交通軸

■公共交通軸の考え方

【幹線バス軸】

都心を中心として緑が丘方面と東鷹栖・永山方面を結ぶ国道40号・39号を含む軸

都心を中心として神居方面と東光豊岡方面を結ぶ国道12号・旭川旭岳温泉線含む軸

【準幹線バス軸】

環状系の緑が丘方面と末広方面を旭川環状線を含む軸

【周辺連絡バス軸】

幹線及び準幹線より周辺町中心へ連絡する軸

【鉄軌道軸】

都心を中心として周辺へ放射状に伸びるJR4線

【空港・動物園アクセス】

公共交通による地域外交流を支援



6-5 都市交通マスタープランの設定

■個別課題に対応する施策の展開

これまでの量的課題に対応する道路網計画と公共交通網計画といった「交通ネットワーク計画」から、人口の増加や市街地の拡大が沈静化し、成熟したこれからの都市圏においては、大幅な量的拡大が見込まれないことを踏まえ、大規模な新規の交通ネットワークの提案よりも、冬期、休日、観光、高齢者などといった個別の課題に対応する交通施策の展開が重視される。

■4区分13検討課題を整理

本調査における旭川都市圏の交通マスタープランは、これまで整理した4区分13検討課題に対応させ、「2つの交通ネットワーク計画」と「6つの個別計画」を立案することとし、これら全体を総称して都市圏交通マスタープランとするものである。

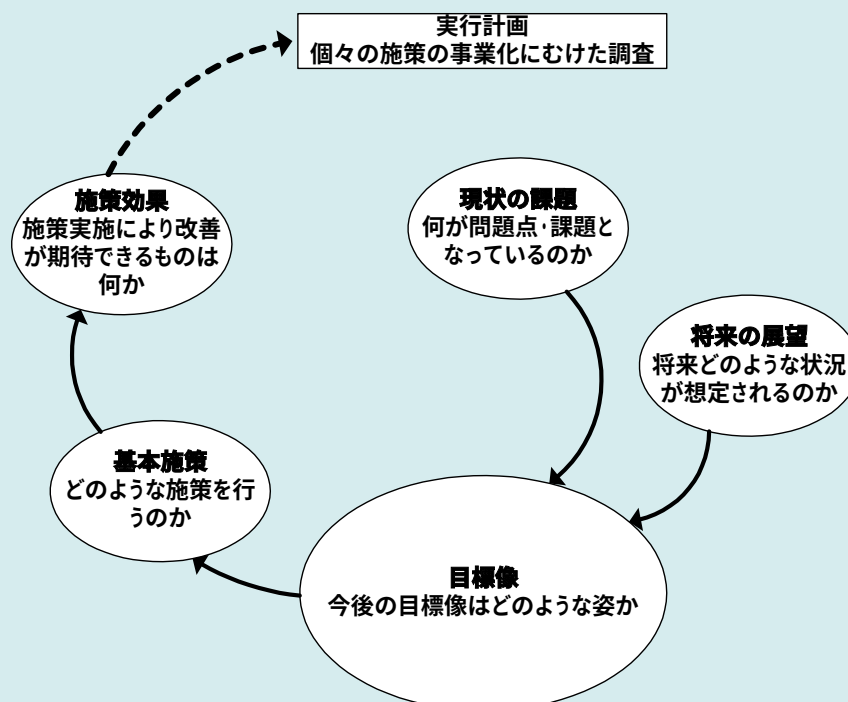
■シナリオ重視の観点

各計画は、現状の課題（問題点・課題は何か）－将来の展望（将来どのような状況が想定されるのか）－目標（目標像はどのような姿か）－基本施策（どのような施策を行うのか）－施策効果（施策実施により改善が期待されるものは何か）というシナリオを重視した観点でとりまとめる。

■柔軟な今後の活用方法の提案

今回の検討を継続させ、都市マスタープラン等の関連計画の策定見直し、社会情勢の変化に対応し、各計画において、その時点で、本計画で示したとりまとめシナリオを重視した適切な修正を柔軟に行う事が重要であり、都市圏交通を検討する各組織が共通認識のもと協働することが重要である。

【計画のとりまとめシナリオ】



■旭川都市圏交通マスタープランの体系

