

函館市長期末着手都市計画道路の見直し方針

平成21年4月

函 館 市

目 次

1. はじめに	P 1
(1) 都市計画道路とは	
(2) 社会情勢の変化	
(3) 見直しの目的	
(4) 見直しにかかわる経緯	
2. 函館市の都市計画道路の現状と課題等	P 3
(1) 現状	
(2) 課題	
(3) 都市計画決定の主な経緯	
3. 上位計画における都市の将来像と交通計画	P 5
(1) 新函館市総合計画（平成19年10月策定）における都市の将来像	
(2) 函館圏総合都市交通体系調査（交通マスタープラン）	
（平成14年3月策定，平成19年3月見直し）	
4. 都市計画道路の整備	P 8
(1) 都市計画道路の整備について	
(2) 事業中の路線（平成20年4月1日現在）	
(3) 今後の整備について	
5. 見直しの進め方	P 10
・見直しのフロー	
・函館市の地域性を考慮した視点	
6. 見直し方針の策定作業	P 13
(1) 見直し対象路線の抽出	P 13
(2) 見直しの方向性の検討	P 15
(3) 見直し方針の策定	P 18
(4) 道路網全体の検証	P 21
7. 見直し方針の決定	P 28
資 料	P 30
1. 函館市都市計画審議会における審議および検討経過	
2. 今後の取り組みについて	
(1) 「見直し方針の決定」から「都市計画決定」までの流れ	
(2) 次期見直しについて	

1. はじめに

(1) 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画の基本理念でいう「健康で文化的な都市生活および都市活動を確保する」ために必要な都市施設であります。また、住民の多様な活動や安全かつ円滑な都市活動を支える交通機能のほか、良好な居住環境や防災機能を備えた空間機能、都市構造の骨格や街区を形成し、土地利用の方向付けに寄与する市街地形成機能を有していることから、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための施設として、都市計画法に基づき、その区域や位置について将来の土地利用計画などに考慮し、将来予測される交通量に基づき必要となる車線数や幅員等を決定しています。

(2) 社会情勢の変化

少子高齢化の進行をはじめ、総人口の減少と経済の低成長時代への移行、市街地拡大圧力の低下など、これまで前提としていた社会の枠組みが見直されるなかで、人々の価値観やライフスタイルが多様化し、心の豊かさを求める成熟社会へと進んできています。また、地方分権型社会が進展するなかで、自主・自立の自治体経営が求められるなど、地域を取り巻く状況も変化してきています。

このような状況の中で、道路整備においても、量的な整備から地域の実情を踏まえ、既存のストックを活用した効率的な道路整備を進めていくことが求められており、都市計画道路についても、これまでの市街地拡大に対応した道路網を検証する必要性が生じているとともに、コンパクトなまちづくりに対応した都市計画道路のあり方を検討する必要性が生じています。

(3) 見直しの目的

函館市の都市計画道路は、昭和4年に北海道において初めて都市計画決定して以降、昭和9年に函館大火後の復興計画に併せた都市計画変更を行い、その後、終戦直後の昭和22年、高度成長期が始まる昭和40年、現行都市計画法施行後の昭和48年と昭和60年さらには平成18年にそれぞれ節目となる都市計画変更を経て現在に至っています。

平成20年3月31日現在では、110路線、延長約224kmが都市計画決定され、約167kmが改良済み※で改良率は約74%となっていますが、長期未着手路線が数多く残っており、また、全国的にも都市計画道路の長期未着手路線が多数存在している状況となっています。

※改良済みとは・・・

道路用地が計画決定通り確保されており、自動車交通に供用されている状態をいいます。なお、改良済み延長には整備済み延長も含まれています。

こうした状況のもと、国土交通大臣の諮問機関である社会資本整備審議会は、今後の道路行政の改革の方向性を検討した中間報告（平成14年8月2日）「今、転換の時」において、都市計画道路については、「今後の都市の取り巻く状況変化や目指すべき将来都市像に的確に対応するよう、追加・廃止・現状維持などの必要な見直しを早期に実施する必要がある」と指摘しました。

これを受け、国土交通省は、「計画決定から長期未着手である都市計画道路予定地の地権者等には、長年にわたり建築制限を課してきた事実があり、できるだけ早く都市計画道路の見直しに着手する必要がある」との考えのもと、都道府県が都市計画道路の見直しガイドラインを策定し市町村を支援する考えを示しました。

このような状況を踏まえ北海道は、北海道における都市計画道路のあり方について目指すべき方向を示し、長期未着手の都市計画道路について、計画の必要性や事業の実現性等を総合的に点検・検証し、計画の変更・廃止を含めた見直しの基本的な考え方と手順について示す「都市計画道路の見直しガイドライン」を平成19年2月に策定しました。

函館市においてもこのガイドラインに基づき、都市計画決定後長期にわたり事業未着手の都市計画道路について、これからの函館市の将来都市像に沿った計画となっているかを総合的に点検・検証し、「存続」、「変更」または「廃止」の方針を策定するものです。

（４）見直しにかかわる経緯

以上の点を踏まえ、函館市では、長期未着手都市計画道路の見直しの検討をするにあたり、どのような方向性を持って見直しを行うべきなのか、平成20年6月に函館市都市計画審議会へ諮問をいたしました。

都市計画審議会では、専門的見地から検証し、適切な見直しを調査・検討するために「函館市長期未着手都市計画道路見直し小委員会」を設置し、計4回の小委員会を開催し、検討を行いました。その結果、平成20年11月に同審議会から見直しの方向性について答申されました。

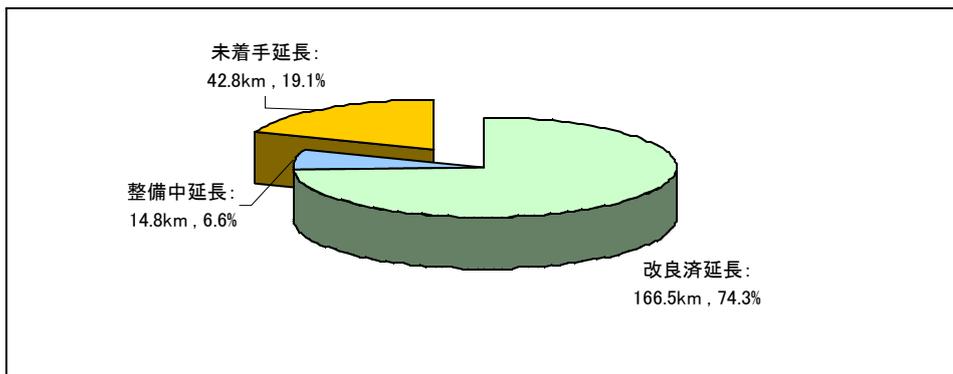
この都市計画審議会の答申をもとに、市では「函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針(原案)」を作成するとともに、広く市民意見を聴取するため、平成21年2月にパブリックコメント(意見公募)を実施し、最終的に見直し方針として、取りまとめたものです。

2. 函館市の都市計画道路の現状と課題等

(1) 現状

函館市の都市計画道路は、昭和4年に初めて都市計画決定されて以降、平成20年3月31日現在で、110路線、延長約224kmが都市計画決定され、この間約80年の歳月を経る中で、街路事業や土地区画整理事業により継続的に整備が進められてきており、このうち約167kmが改良済みで改良率は約74%となっています。

図1：都市計画道路整備状況



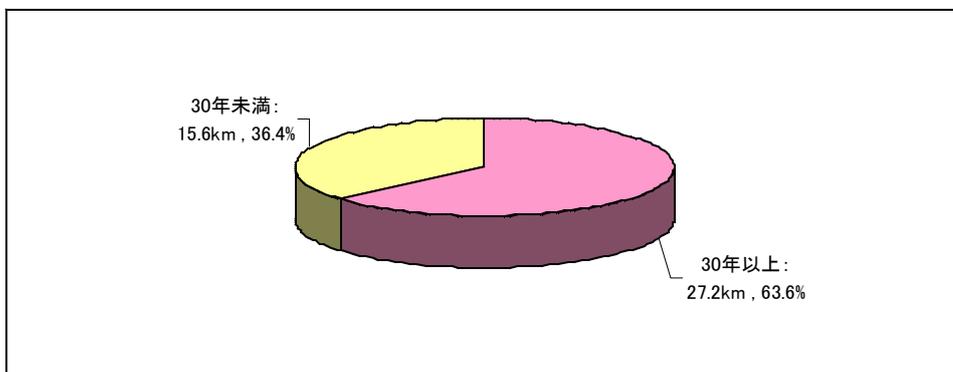
(2) 課題

未着手路線の約43kmを近年の整備ペースで進めても、全線完成するには相当の年数が必要とされています。

未着手路線のうち、都市計画決定後、木造建築物等の耐用年数といわれる30年を超える路線が約27km、約6割占めており、未着手の都市計画道路区域内では、都市計画法53条の建築制限が長期間に渡り課されています。

また、社会情勢が大きく変化するなかで、長期未着手の道路については、都市計画決定当時に比べ、その役割や必要性に変化が生じている可能性があります。

図2：未着手路線（区間）の計画決定経過年数



(3) 都市計画決定の主な経緯

昭和4年 新規44路線

昭和9年 函館大火の復興計画に伴う変更（新規34路線，廃止3路線）

昭和22年 戦後復興計画に伴う変更（新規14路線，変更8路線，廃止1路線）

昭和40年 高度成長時代に対応した変更

（新規12路線，変更63路線，廃止185路線）

(昭和43年 現行都市計画法制定)

昭和48年 現行都市計画法施行に伴う変更

（新規24路線，変更72路線，廃止4路線）

昭和60年 都市の拡大に伴う変更（新規3路線，変更44路線）

平成18年 新外環状線の自動車専用道路化に伴う変更（新規3路線，変更14路線）

3. 上位計画における都市の将来像と交通計画

都市計画道路については、上位計画である新函館市総合計画や交通マスタープランとの整合を図りながら見直しを進めます。

(1) 新函館市総合計画（平成19年10月策定）における都市の将来像

① 都市の将来像

新たな時代に、共通の願いを込め、函館市の将来像を「人が輝き まちが輝く 交流都市 はこだて」と定め、これを実現するための5つの施策の大綱を定めます。

- ・心豊かな人と文化をはぐくむまち
- ・共に支えあい健やかに暮らせるまち
- ・快適で安らぎのある住み良いまち
- ・環境と共生する美しいまち
- ・活力にあふれにぎわいのあるまち

② 土地利用の方針

快適な都市環境の形成を図るため、市街地の無秩序な拡大を抑制するとともに、都市基盤の既存ストックを有効活用し、各種都市機能が集積したコンパクトな市街地形成を基調として、総合的な整備・開発・保全に努めます。

③ 市街地の整備の基本方向

中心市街地のにぎわいの創出をはじめ、低未利用地等の活用や市街地開発事業を推進するとともに、地区生活拠点の機能強化を図り、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。

④ 幹線道路の整備の基本方向

機能的な都市活動の確保を目的に、環状機能と高速機能を有する道路とこれにアクセスする道路の整備を進めるとともに、増加する交通量と市民の交通志向に沿った道路の整備を図ります。

⑤ 公共交通の充実の基本方向

市民にとって重要な役割を果たしている公共交通の利便性の向上を図るとともに、新交通システムなど多様なニーズに対応した新たなシステムの構築に努めるほか、公共交通の利用を促進します。

(2) 函館圏総合都市交通体系調査（交通マスタープラン）

（平成14年3月策定，平成19年3月見直し）

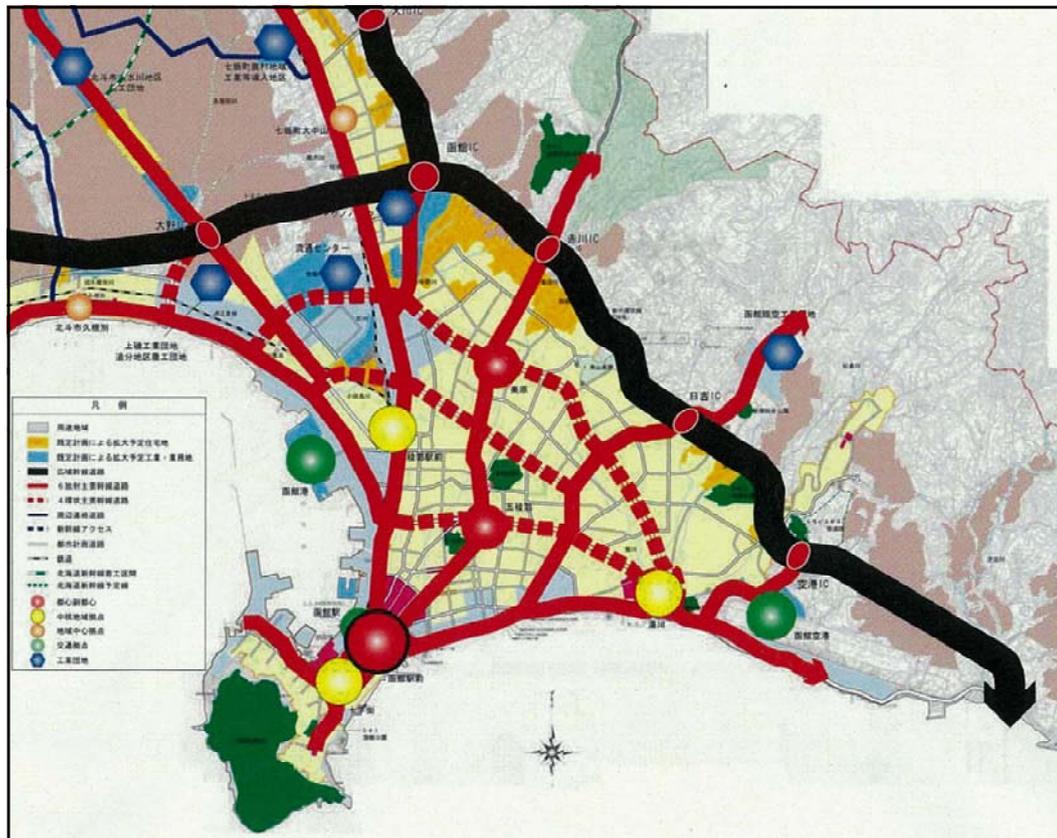
自動車保有台数の増加，市街地の拡大に伴う郊外部への人口の移動，都市機能の拡散，さらに高規格幹線道路，北海道新幹線のルート公表，函館空港の拡張整備等の交通情勢の変化を受け，函館都市圏における総合交通体系を確立するために，北海道が平成11～12年において実態調査，現況分析・将来予測を行い，平成13年度に交通マスタープランの策定を行いました。

また，平成17年度に新青森～新函館間の新幹線整備が着工され10年後の開業が予定されていることに伴い，平成18年度には，北海道新幹線の影響を考慮した交通マスタープランの見直しが行われたところです。

① 交通マスタープランにおける将来の都市構造

函館圏の将来の都市構造は，都市拠点配置し，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，核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，拠点間の連絡を強化することが重要としています。

図3：骨格道路網図（H18交通マスタープランより）



② 交通マスタープランにおける今後の交通施策の方向性

「コンパクト」

- ・ コンパクトな都市による交通面の有効性を検証し，交通施策を推進する。
- ・ 土地利用，まちづくり，都市拠点配置と整合した交通ネットワーク整備計画を推進する。

「マネージメント」

- ・ 既存道路を有効活用し，効果的な交通施設計画を立案する。
- ・ 交通需要マネージメント（TDM）導入の有効性を認識し，適切な交通需要への誘導を目指す。

「公共交通」

- ・ 都市の機能，ライフラインとしての公共交通・交通の質の明確化を図り，それに対応した公共交通軸を形成する。
- ・ 私用目的の自動車利用からの転換，自動車利用を控える高齢者等からなる公共交通潜在需要を把握し，公共交通の再編を図る。

「整備プライオリティ」

- ・ 道路網を交通の質，環境，所要時間，財政計画といった観点から検討した代替案を作成し，交通施策を再評価する。

4. 都市計画道路の整備

(1) 都市計画道路の整備について

函館市，北斗市（旧上磯町，旧大野町），七飯町の2市1町で構成する函館都市圏において，平成11年から平成13年に「函館圏総合都市交通体系調査」を実施し，将来における自動車交通や公共交通の計画である交通マスタープランを策定しています。

また，この交通マスタープランの交通施策の方向性と整合を図りつつ，函館都市圏渋滞対策協議会における協議を踏まえ，平成15年3月に「函館都市圏交通円滑化総合計画」を策定しました。

この「函館都市圏交通円滑化総合計画」では，函館都市圏の渋滞発生地域を6地域に分類し，それぞれの渋滞発生要因を整理し，地域ごとに交通改善プログラムを立て，ハード，ソフト両面における事業計画を策定しました。

現在，ハード面である交通容量拡大施策として事業を実施している路線を下記の表に示します。

(2) 事業中の路線（平成20年4月1日現在）

表 1

路線番号・路線名称	区 間	期間(年度:予定)
1・4・3 新外環状線(国)	桔梗町～上湯川町	H18(着手式)～
3・3・20 放射2号線(道)	赤川町～赤川町	H14～H20
3・4・46 見晴公園通	榎本町～湯川町3丁目	H15～H20
3・4・47 文教通(道)	日吉町1丁目～滝沢町	H19～H25
3・4・103 本通富岡通(道)	昭和2丁目～富岡町1丁目	H15～H20
3・4・104 本通中央通	富岡町2丁目～富岡町3丁目	H16～H22
3・4・109 赤川中央通	美原1丁目～富岡町2丁目	H14～H20
〃	富岡町1丁目～富岡町2丁目	H17～H23
3・4・110 中道四稜郭通	中道2丁目～中道2丁目	H18～H24
3・4・113 昭和団地通	美原5丁目～赤川1丁目	H15～H21

路線番号の付し方	○ ・ ○ ・ ○○ 区分 ・ 規模 ・ 一連番号
----------	------------------------------

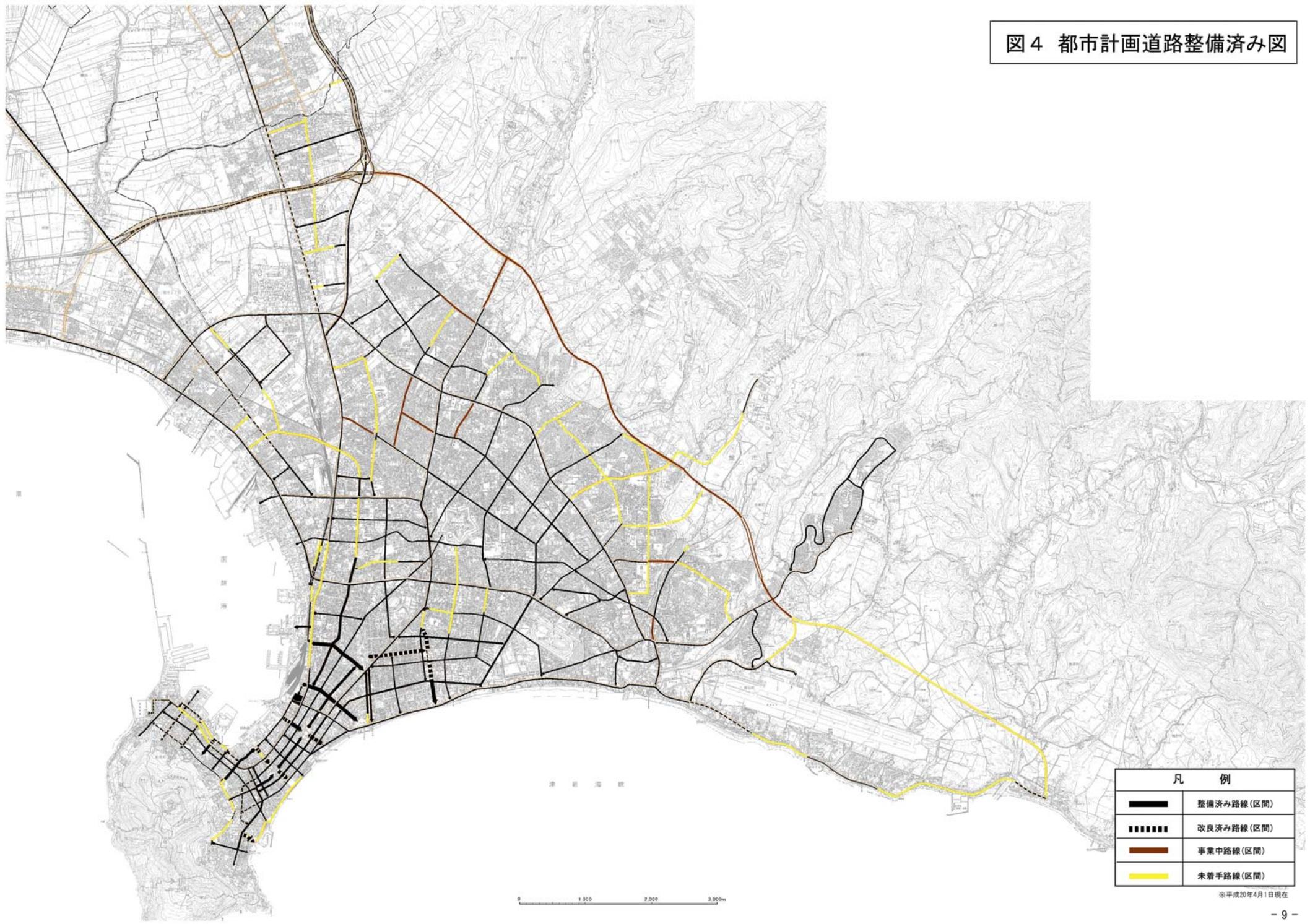
【抜粋】

- 区分1 自動車専用道路
- 区分3 幹線街路に該当するもの
- 規模3 幅員22m以上30m未満のもの
- 規模4 幅員16m以上22m未満のもの

(3) 今後の整備について

今後の整備については，「函館都市圏交通円滑化総合計画」で示す交通容量拡大施策を踏襲し，この施策の最重要路線である1・4・3号新外環状線の事業が開始されたことから，1・4・3号新外環状線にアクセスする路線を中心に整備が実施されるとともに，現在，都市計画道路の整備密度が低い3・3・101号外環状線と1・4・3号新外環状線に挟まれた区域の都市計画道路の整備が重点的に行われていきます。

図4 都市計画道路整備済み図

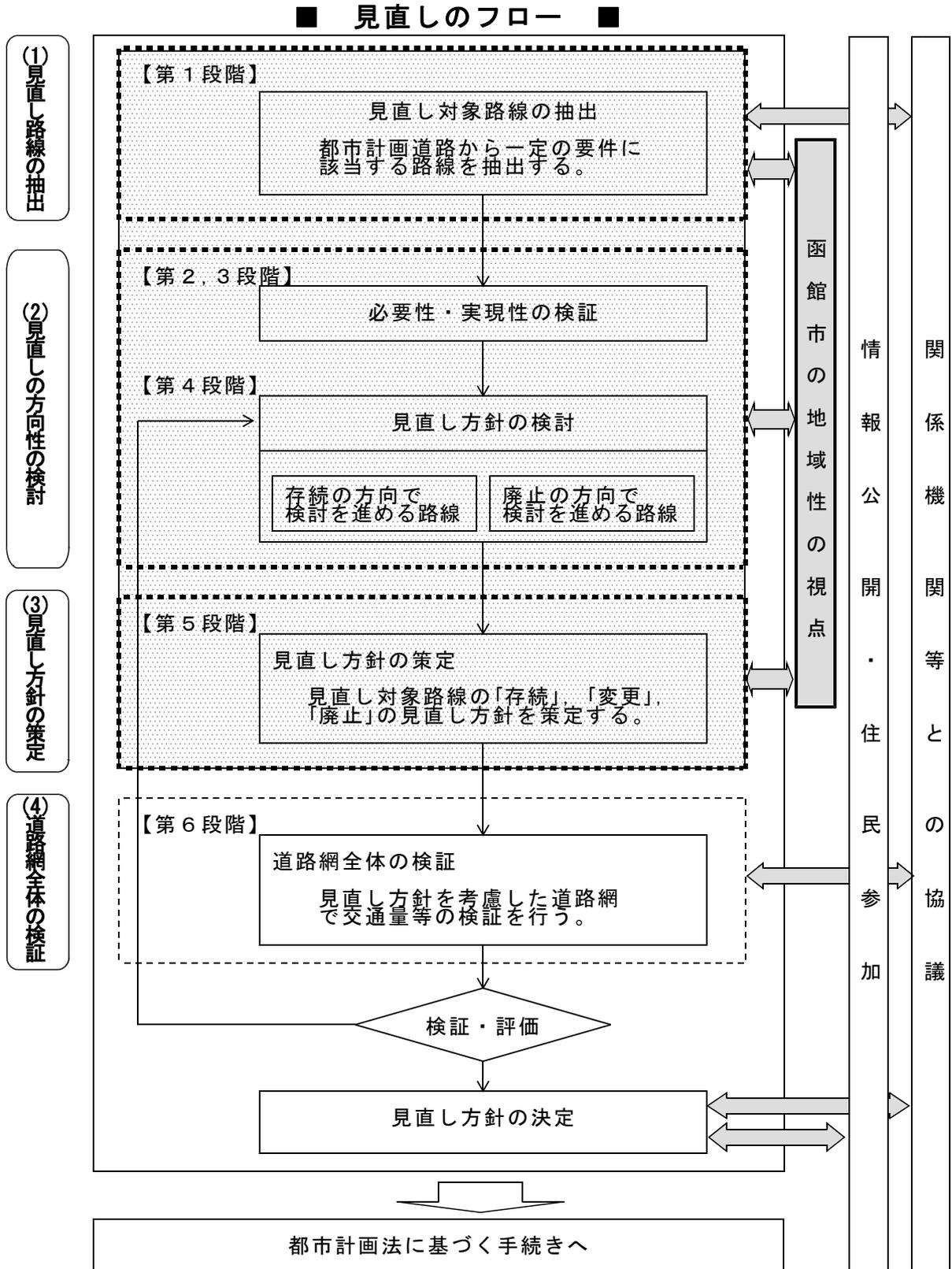


凡 例	
	整備済み路線(区間)
	改良済み路線(区間)
	事業中路線(区間)
	未着手路線(区間)

※平成20年4月1日現在

5. 見直しの進め方

見直しは、北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、その過程を4区分6段階に分け検討するほか、「函館市の地域性を考慮した視点」を加味し、見直し対象路線(区間)の「存続」、「変更」または「廃止」の方針を策定します。



■ 函館市の地域性を考慮した視点

～函館圏交通マスタープランの交通施策の方向性より～

(1) 見直し対象路線の抽出

「コンパクト」

- ・ コンパクトなまちづくりに対応した土地利用や都市拠点の配置と整合した交通ネットワークを構築する。

○ 骨格道路網（広域幹線道路および6放射4環状）を形成する都市計画道路

将来の都市構造を形成する骨格道路網である広域幹線道路および6放射4環状については、必要性が高いことから、**見直しの対象としない**。

「整備プライオリティ」

- ・ 道路網を交通の質、環境、所要時間、財政計画といった観点から評価・検証し、整備計画とともに新たな交通施策を検討する。

○ 今後の道路整備

重要路線である新外環状線の早期整備の実施と同路線に関連する路線を中心に整備を進めるとともに、現在、都市計画道路の整備密度が低い3・3・101号外環状線と1・4・3号新外環状線に挟まれた区域において重点的に整備を行うことから、この区域の路線は**見直し対象としない**。

(2) 見直しの方向性の検討

「コンパクト」

- ・ コンパクトなまちづくりに対応した土地利用や都市拠点の配置と整合した交通ネットワークを構築する。

○ 骨格道路網の形成に関連する都市計画道路

骨格道路網の形成に関連する都市計画道路については、必要性が高いことから「**存続**」の方向で検討するが、都市計画道路網ネットワークにおける機能を検証し、必要性のない区間は「**廃止**」の方向で検討する。

○ 市街地整備計画が中止された地区内の都市計画道路

市街地開発事業地として市街化区域に編入し、併せて都市計画決定した道路については、事業が実施されないために市街化区域から市街化調整区域に編入する（「逆線引き」という）場合、その必要性が無くなることから、逆線引きに併せて、「**廃止**」の方向で検討する。

「マネージメント」

- ・ 既存道路を有効活用し，効果的な交通施設計画を立案する。
- ・ 適切に交通需要に対応するため，交通需要マネージメント(TDM)導入の有効性を活用する。

○ 函館大火復興計画で整備されなかった防火帯機能の都市計画道路

昭和9年の函館大火の復興計画で計画決定されたが，復興土地区画整理事業において支障物件が残り，未整備のまま現在に至っている路線，また，事業区域外となって未整備の路線については，防火帯の機能などを担保し，「**廃止**」または「**変更**」の方向で検討する。

○ 市電廃止に伴う周辺の都市計画道路

市電の廃止に伴い計画交通容量が増えた路線の周辺の路線については，配分交通量等を検証し，必要な幅員や車線数を確保し，「**廃止**」または「**変更**」の方向で検討する。

○ 小幅員（12m未満）の都市計画道路

12m未満の小幅員の都市計画道路については，計画決定時の必要性和現時点での必要性を検証し，また，現道がある場合は，その有効性を検証し，「**廃止**」の方向で検討する。

「公共交通」

- ・ 公共交通については，都市の機能，都市の装置として，その利便性の向上を図り，それに対応した公共交通軸を形成する。
- ・ 過度な自動車利用からの転換，自動車利用を控える高齢者等からなる公共交通潜在需要を把握し，公共交通の利用促進を図る。

○ 公共交通の主要な路線となっている都市計画道路

公共交通の主要な路線となっている都市計画道路は，公共交通の利便性や快適性を確保するため，「**存続**」の方向で検討する。

6. 見直し方針の策定作業

(1) 見直し対象路線の抽出

第1段階 見直し対象路線(区間)の抽出

下記整理項目に該当する路線(区間)を見直し対象路線(区間)として抽出します。

【整理項目】

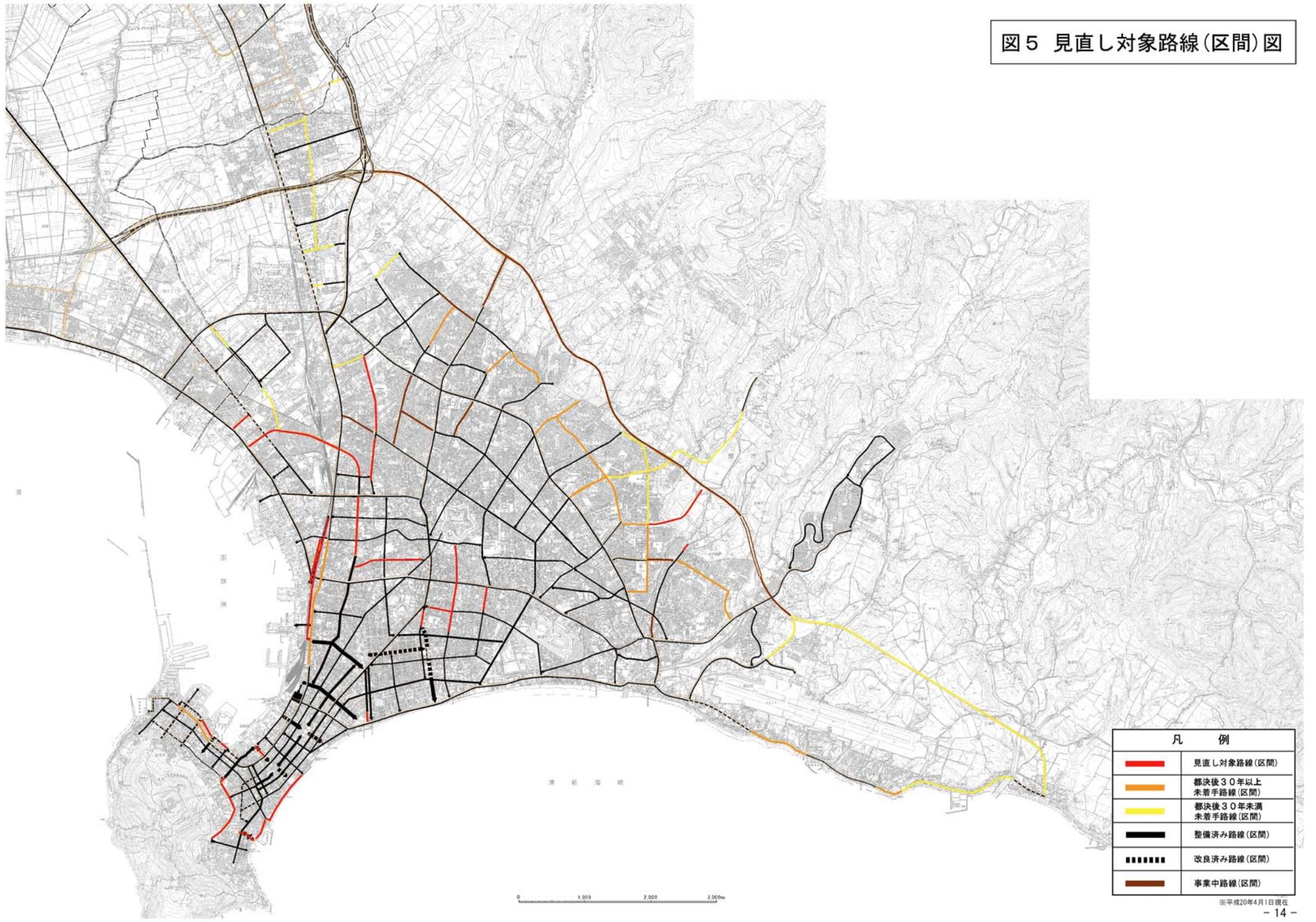
- ①計画決定後30年以上未着手で、当分の間、事業着手する見込みのない路線(区間)
ただし、以下に該当する路線は見直し対象としない
- ・交通マスタープランで位置付けられている骨格道路
 - ・都市計画道路の整備密度の低い3・3・101号外環状線と1・4・3号新外環状線に挟まれた区域の路線
- ②その他個別の課題を有するもの

表2：見直し対象路線(区間)

路線番号・名称	対象区間				計画決定 (当初)	経過年数 ※
	起点	終点	幅員(m)	延長(m)		
3・1・1 住吉広路	谷地頭町	住吉町	55	280	S9.4.26	73
3・1・2 豊川広路	豊川町	豊川町	55	190	S9.4.26	73
3・2・11 二十間坂通	元町	元町	36	90	S9.7.6	73
3・2・15 八幡通	八幡町	大川町	36	930	S4.6.27	78
〃	亀田本町	港町2丁目	27	2,080	S40.3.10	43
3・2・16 新川1号通	大森町	大森町	30	150	S9.4.26	73
3・4・33 西部臨港通	大町	末広町	18	400	S40.3.10	43
3・4・40 鈴かけ通	時任町	本町	18	190	S4.6.27	78
3・4・44 くろしお通	港町3丁目	港町3丁目	18	310	S40.3.10	43
3・4・46 見晴公園通	滝沢町	見晴町	16	140	S48.5.21	34
3・4・107 桐花通	富岡町1丁目	昭和1丁目	18	1,780	S40.3.10	43
3・4・111 松見通	松陰町	松陰町	16	360	S4.6.27	78
3・5・50 山手通	宝来町	栄町	15	910	S11.4.23	71
3・5・56 白楊通	時任町	五稜郭町	15	1,300	S4.6.27	78
3・5・58 駒場通	時任町	時任町	15	350	S4.6.27	78
3・5・61 日吉が丘通	日吉町2丁目	滝沢町	16	1,040	H9.10.24	10
3・6・63 千代田通	宮前町	梁川町	11	1,040	S4.6.27	78
3・6・67 日暮し通	谷地頭町	元町	8	990	S9.7.6	73
3・6・68 沿線1号通	海岸町	亀田町	8	1,860	S22.2.10	61
3・6・69 沿線2号通	万代町	吉川町	8	660	S22.2.10	61
3・6・70 住吉漁港通	青柳町	青柳町	11	340	S48.5.21	34

※平成20年4月1日現在

図5 見直し対象路線(区間)図



(2) 見直しの方向性の検討

第2段階 必要性の検証

第1段階で抽出した「見直し対象路線(区間)」について、区間ごとに以下の項目について整理し、その必要性を検証します。なお、ここで整理した項目は、第4段階の「見直し方針の検討」において活用されることになります。

【整理項目】

①現状の整理：

上位計画における位置付け，土地利用，建築規制等の状況

②計画決定時の位置付け：

見直し対象路線(区間)が計画決定時にどのような考えで決定されたか

③整備の課題：

現在の計画どおりに整備する場合の課題

④道路密度：

見直し対象路線(区間)が含まれる地域*の道路密度の状況

⑤道路の連続性・配置バランス：

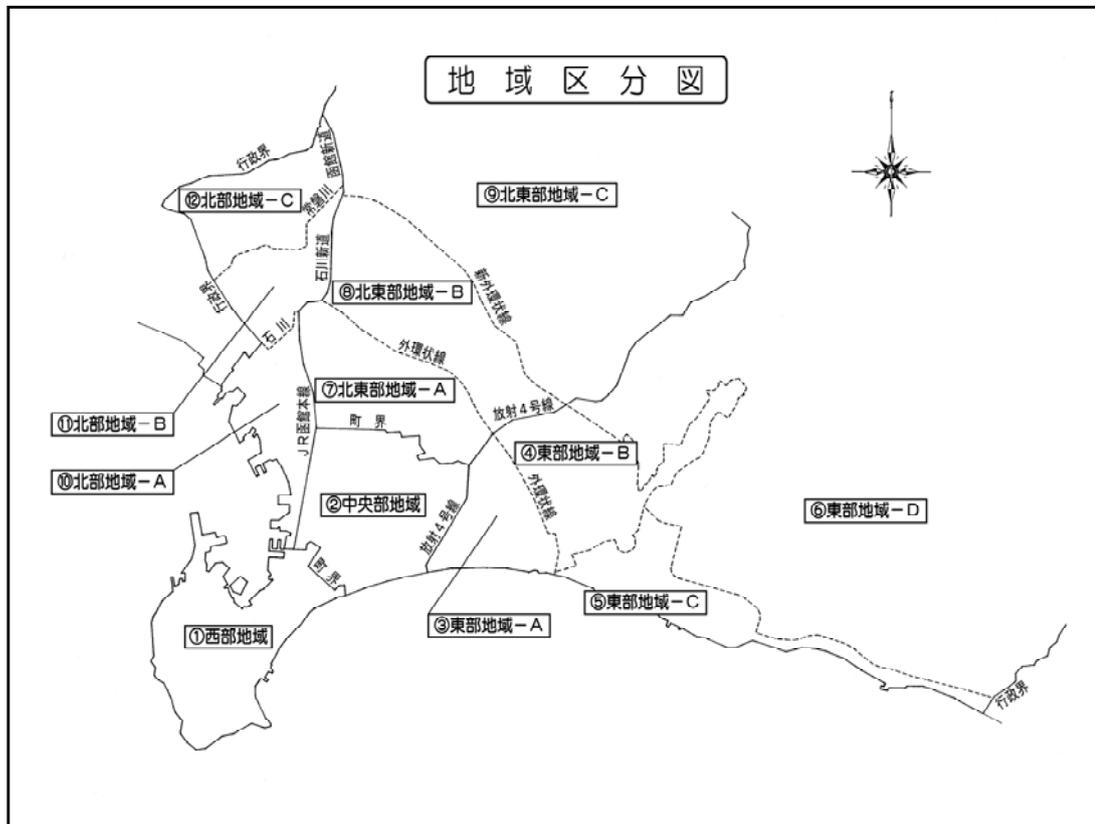
見直し対象路線(区間)の周辺地区における道路網のネットワーク状況

⑥道路の機能：

見直し対象路線(区間)の有する，「交通機能」，「都市環境機能」，「都市防災機能」，「収容空間機能」および「市街地形成機能」

※地域：「函館市都市計画マスタープラン」(平成10年3月策定)で設定されている地域区分を図6に示します。

図6：地域区分図



第3段階 実現性の検証

事業の実現性の評価は、抽出した「見直し対象路線(区間)」について、自然環境、道路構造等の物理的な項目や社会環境、市街地環境、財政環境等の社会・経済的な項目による事業への影響事項を整理し、事業の実現性について評価します。

【整理項目】

①自然環境：

主要な緑地、風致地区等を通過することによる良好な自然環境への影響

②道路構造：

大規模構造物による事業費の増加や、地形的に接道が困難になるなど、道路整備上の検討を要する事項

③社会環境：

歴史的街並みや文化財等への影響

④市街地環境：

通過交通によるコミュニティの分断や建て替えの困難な小規模残地の発生による市街地の空洞化の恐れ等

⑤財政環境：

用地補償費、工事費等財政負担を増大させる要因

⑥機能を代替する路線の有無：

見直し対象路線(区間)に求められる機能を代替する路線の有無

第4段階 見直し方針の検討

第4段階では、第2段階の「必要性の検証」と第3段階の「実現性の検証」において、整理した項目を評価し、「廃止に向けて検討」を進めるか、「存続に向け検討」を進めるか、2つの方向性を判断します。

第2段階の「必要性の検証」において、以下の要件のいずれかに該当する場合、第3段階の「実現性の検証」へ進み、全ての要件に該当しない場合、「廃止に向けて検討する路線(区間)」とします。

- 当該路線(区間)を廃止した場合、道路密度・配置バランスに問題が生じる。
- 将来交通需要推計結果から交通機能の必要性が高く、当該路線(区間)を廃止した場合、周辺道路網に問題が生じる。
- 空間機能、市街地形成機能の必要性が高く、当該路線(区間)を廃止した場合、まちづくりに問題が生じる。

次に、第3段階の「実現性の検証」において、実現性の課題に対し、都市計画の変更により対応できる路線の場合は、「存続」の方向で検討を進めることとし、現在ある他の路線により当該路線の機能を代替できる場合は、「廃止」に向けて検討を進めることとします。また、新たな路線の追加や他の路線の変更により当該路線の機能を満足させることができる場合は、「廃止」に向けて検討することとしますが、できない場合は、「存続」とします。

(3) 見直し方針の策定

第5段階 見直し方針の策定

第5段階では、第4段階の「見直し方針の検討」に基づき、「廃止に向けて検討する路線(区間)」と判断される路線については、その理由を整理した上で廃止する方針とし、「存続の方向で検討する路線(区間)」と判断される路線(区間)については、必要に応じて、線形や幅員の変更など都市計画の変更の方向について検討し、各路線(区間)の課題の解消に向けた見直し方針を策定します。

以下、表3に検証結果を示します。

表3：検証結果一覧

市の視点	路線No	路線名	対象区間	方向性	検証結果
コンパクト	①-1	八幡通	龜田本町 ～港町2丁目	部分廃止	崖地部分の通過やJR函館線を横断する跨線橋の建設、港中学校のグラウンドの分断など解決すべき問題が多い区間で、代替路線となる第4環状線の決定(本通富岡通を放射1号線からJR函館線を横断して放射5号線まで延伸する決定)をもって当該区間を廃止すべきである。しかし、第4環状線の決定には事業実施の目処が条件となるが、現在は事業実施の目途が立たない状況にある。 このため、幹線道路としての連続性やJR函館線を横断するルートの確保の必要性などを考慮し、当該区間の内、大野新道～放射5号線の区間についてのみ廃止する。
	②	くろしお通	港町3丁目 ～港町3丁目	存続	市の骨格道路網を構成する第4環状線のルート設定において、ネットワーク上関連性が高い路線であることから、現状のまま存続とする。
	逆線引き	③	日吉が丘通	日吉町2丁目 ～滝沢町	部分廃止
マネージメント	④	住吉広路	谷地頭町 ～住吉町	全線廃止	防火帯として計画決定されている路線で、一部に墓地があり、その区間が未整備となっている。この区間は、現況幅員が約33mと防火帯として十分な幅員があり、また、延長も20mと短いことや全体として市道や公園等として利用され、引き続き防火帯の機能を担保できることから、廃止とする。
	⑤	豊川広路	豊川町 ～豊川町	部分廃止	防火帯として計画決定されている路線で鉄筋コンクリートの建物や神社が建っている区間が未整備となっている。この区間は、現況幅員が約25mと十分な防火機能を有していることや市道として利用され、引き続き防火帯の機能を担保できることから、この区間を廃止とする。

マ ネ ー ジ メ ン ト		⑥	二十間坂通	元町 ～元町	変更	防火帯として計画決定されている路線で、函館大火で焼失を逃れた区間である。周辺には都市計画駐車場である山麓駐車場や元町配水場などの公共空地が存し、十分な都市防災機能が確保されている。また、現計画で整備した場合、景観形成上価値の高い建築物の保存ができなくなることや地域コミュニティの崩壊が危惧されるなど、広幅員での整備の必要性が問われている。このため、この区間は、観光地となっている元町や函館山ロープウェイ山麓駅にも近く、また、山麓駐車場に面していることから、自動車の走行の安全性と歩行者の安全にも配慮した上で計画幅員を現況幅員に縮小変更する。 (幅員：36m→11m)	
		⑦	新川1号通	大森町 ～大森町	変更	防火帯として計画決定されている路線で、都市計画公園である大森公園や亀田川の公共空地に挟まれており、現況幅員12mのままでも防火帯の機能を確保できることから、道路の連続性を考慮し、計画幅員を現況幅員に変更する。 (幅員：30m→12m)	
	市電 廃止 周辺		① -2	八幡通	八幡町 ～大川町	変更	並行する放射1号線の市電が昭和53年に廃止され、計画交通容量が増加したことから、現況幅員25mで必要な交通量を処理でき、求められる機能を満足できることから、計画幅員を現況幅員に変更する。 (幅員：36m→25m)
			⑧	千代田通 (小幅員にも該当)	宮前町 ～梁川町	全線 廃止	並行する中環状線の市電が平成5年に廃止され、計画交通容量が増加し、また、代替機能を有する都市計画道路や市道が南北に並行して存在し、これらの路線で必要な交通量を処理できることから、廃止とする。
	小 幅 員		⑨	日暮し通	谷地頭町 ～元町	部分 廃止	表参道～高田屋通の区間は、計画幅員が狭く現道もあり、廃止した場合でも問題は生じない。高田屋通～二十間坂通の区間は、函館山ロープウェイ山麓駅や周辺観光スポットへの観光客などの歩行者の安全性の確保や将来の道路網ネットワークの形成に必要な区間であるため存続とする。
			⑩	沿線1号通	海岸町 ～亀田町	全線 廃止	計画幅員が狭く、将来の道路網ネットワークに組み込まれておらず、都市計画道路としての必要性が低いことから、廃止とする。
			⑪	沿線2号通	万代町 ～吉川町	全線 廃止	計画幅員が狭く、将来の道路網ネットワークに組み込まれておらず、都市計画道路としての必要性が低いことから、廃止とする。
			⑫	住吉漁港通	青柳町 ～青柳町	全線 廃止	計画幅員が狭く、将来の道路網ネットワークに組み込まれておらず、都市計画道路としての必要性が低いことから、廃止とする。

マ ネ ー ジ メ ン ト	その他 (既存道路の有効活用)	⑬	西部臨港通	大町 ～末広町	変更	現況幅員は、約17mと計画幅員の18mに満たないものの、求められる機能を満足できることから、現況幅員に変更する。 (幅員：18m→17m)
		⑭	鈴かけ通	時任町 ～本町	存続	周辺の小学校や高校の通学路となっており、自転車歩行者道としての幅員が必要である。現況の歩道幅員2.0mで求められる機能を満足できないことから、現計画のまま存続とする。
		⑮	見晴公園通	滝沢町 ～見晴町	部分 廃止	市街化区域の境界に至る延長140mの未整備区間は、河川区域と重複している。その先の市街化調整区域については、将来的に市街地となる可能性は低く、また、現況幅員が7～9mあり、求められる機能を満足できることから、廃止とする。
		⑯	松見通	松陰町 ～松陰町	存続	周辺道路の整備状況、沿道土地利用の状況、道路配置のバランスから必要となる路線で、他の路線により機能を代替できないことや現況幅員7.3mでは求められる機能を満足できないことから、現計画のまま存続とする。
		⑰	山手通	宝来町 ～栄町	部分 廃止	並行して複数の都市計画道路が存在していること。また、将来の道路網ネットワークに組み込まれておらず、都市計画道路としての必要性が低いことや現況幅員が12.5mあり、求められる機能を満足できることから、廃止とする。
		⑱	白楊通	時任町 ～五稜郭町	存続	周辺道路の整備状況、沿道土地利用の状況、道路配置のバランスから必要となる路線で、他の路線により機能を代替できないことや現況幅員7.3mでは求められる機能を満足できないことから、現計画のまま存続とする。
		⑲	駒場通	時任町 ～時任町	存続	周辺道路の整備状況、沿道土地利用の状況、道路配置のバランスから必要となる路線で、他の路線により機能を代替できないことや現道幅員5.4mでは求められる機能を満足できないことから、現計画のまま存続とする。
公共 交通	公共 交通	⑳	桐花通	富岡町1丁目 ～昭和1丁目	存続	周辺道路の整備状況、沿道土地利用の状況、道路配置のバランスから必要となる路線で、特に、重要なバス路線となっている。さらには、沿道の小中高5校の通学路であることから自転車歩行者道としての幅員が必要であり、現況の歩道幅員2.2mでは求められる機能を満足できないことから、現計画のまま存続とする。

(4) 道路網全体の検証

第6段階 道路網全体の検証

第5段階で策定された見直し方針に基づき、都市計画道路網の見直しを行った場合、函館圏全体での都市計画道路網の将来交通需要推計上支障が生じないかを検証し、さらに、道路密度についても支障が生じないかを検証します。

①将来交通需要推計の検証

基礎資料となる「平成32年の将来交通需要推計」は、平成11年度から平成13年度に実施した「函館圏総合都市交通体系調査」に基づいて策定された「交通マスタープラン」で取りまとめられていますが、その後、新幹線の新函館までの延伸決定を受け、新駅への交通需要に対応するため、平成18年に「交通マスタープラン」の見直しを行うとともに、「平成32年の将来交通需要推計」も見直されています。この基礎資料に基づいて都市計画道路の見直しを行った場合の交通量の変化を推計し、見直し前後を比較検証します。

- ・ P23【平成18年度に推計した平成32年交通量流帯図】
- ・ P24【見直し後の平成32年交通量流帯図】

②将来交通需要推計からの評価

将来交通需要推計からの評価は、混雑度※の変化で行うこととします。

「都市計画道路の見直しガイドライン」では、都市における混雑度としての評価基準を1.25とするとしており、見直し検討路線の計画変更を行っても、混雑度1.25未満であれば、交通量的には計画変更を行っても良いと判断しています。

表4は混雑度についての一般的な解釈を示しています。

※混雑度＝交通量／交通容量

見直し前の平成32年の混雑度は、P23の交通流帯図のとおりとなっています。混雑度が1.25以上でピンク色の表示となった区間は、桐花通の一部区間のみで、この区間の混雑度は1.26となっています。また、混雑度が1.00～1.25の範囲となり黄色の表示となった区間は、放射系の幹線道路の一部区間にとどまっておらず、大部分の区間は、混雑度1.00未満の青色の表示となっています。

見直しを実施した場合の平成32年の混雑度については、廃止の方向性となっている都市計画道路は、現道が存在する場合でもすべてネットワークから削除して推計を行い、P24の交通流帯図のとおりとなっています。

見直し前後を比較した場合、混雑度には変化がほとんどなく、見直しを行った場合でも支障がないものと判断されます。

表4 混雑度についての一般的な解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0以上 ～1.25未満	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25以上 ～1.75未満	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

図7 平成32年交通量流帯図(見直し前)

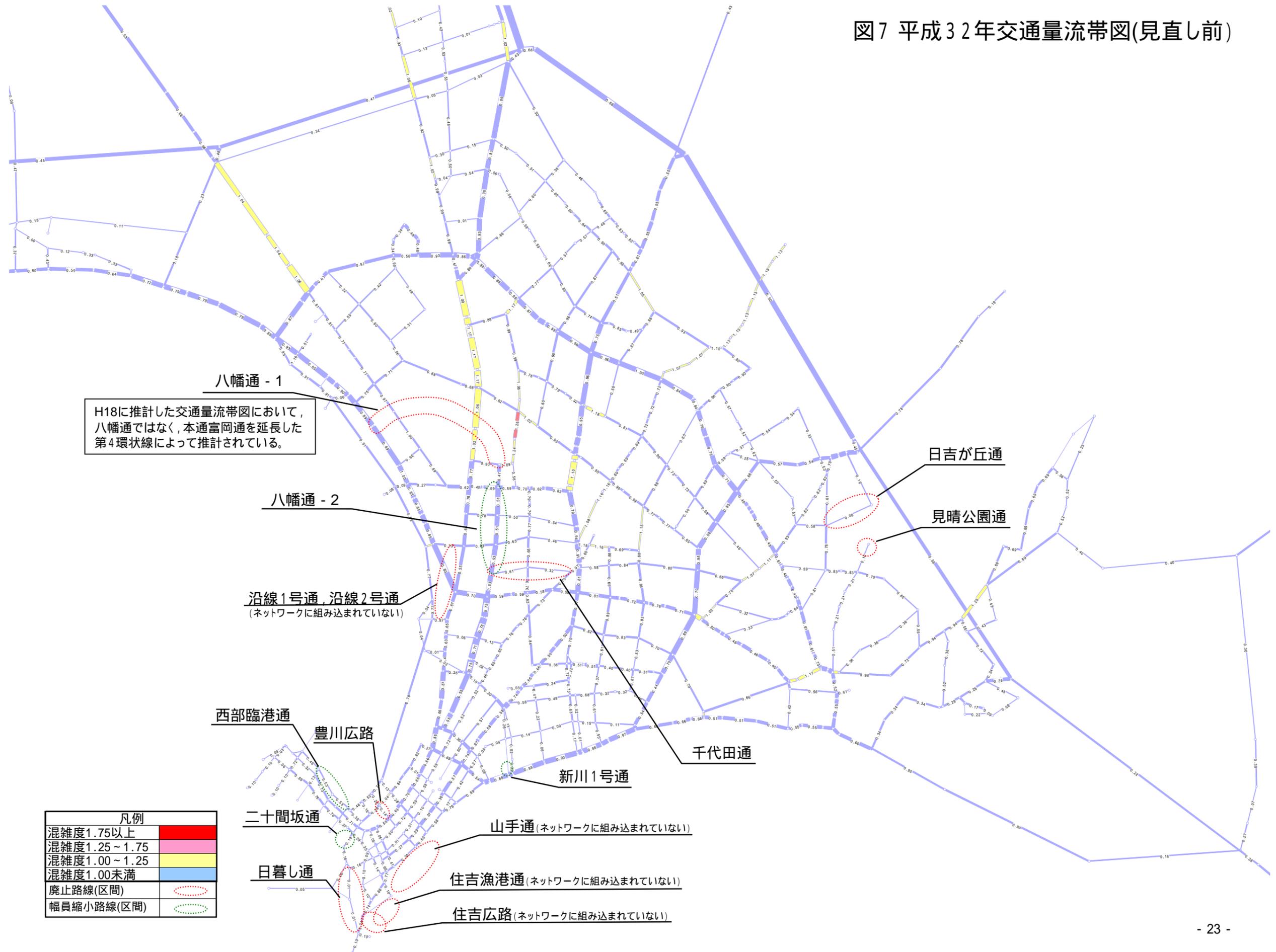
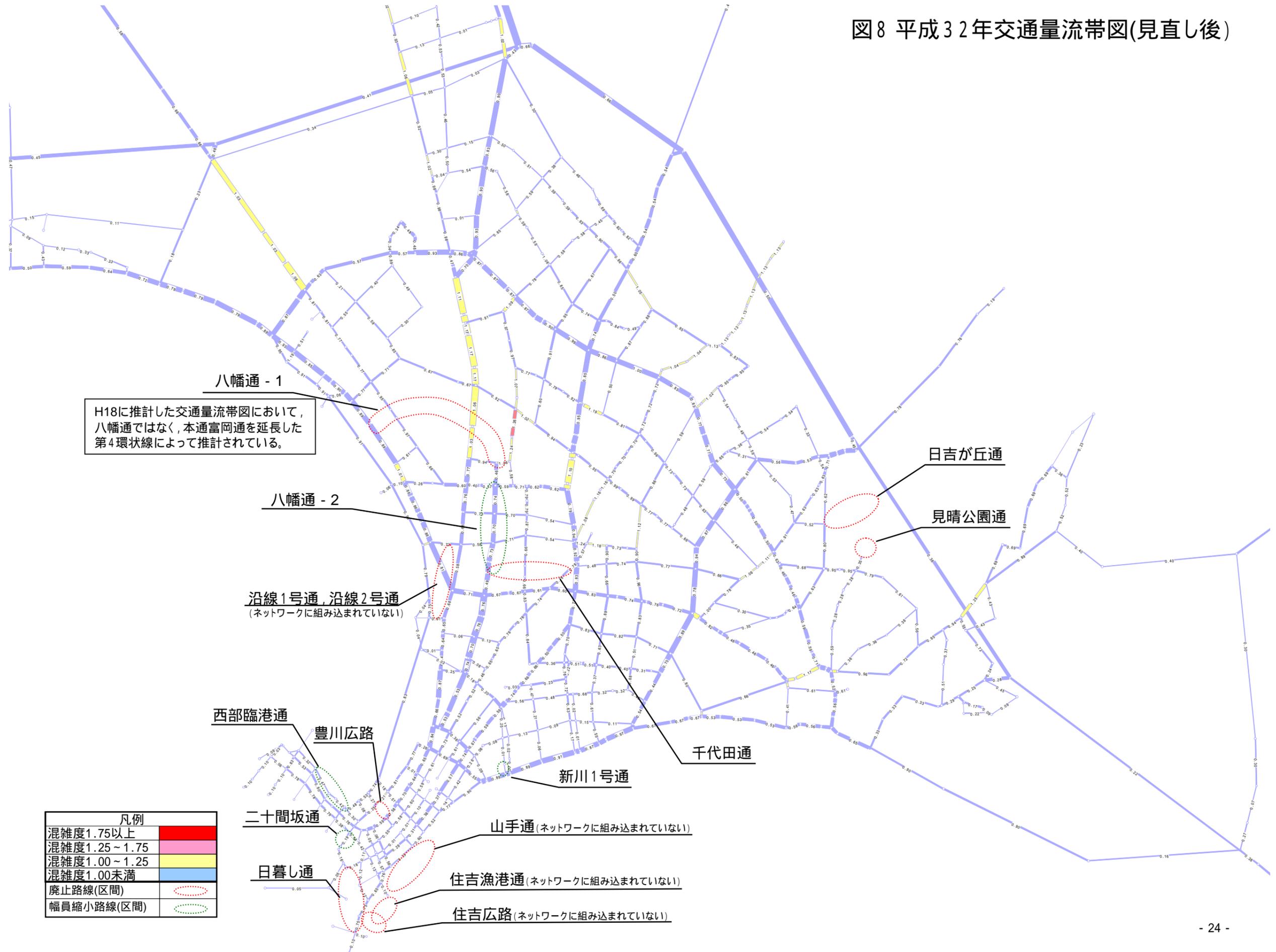


図8 平成32年交通量流帯図(見直し後)



③道路密度の検証

第5段階で策定した見直し方針に基づいて見直される都市計画道路網の道路密度について、「函館市都市計画マスタープラン(平成10年3月策定)」で設定されている地域区分ごとに用途地域の割合を整理し、見直し前後の道路密度を比較検証します。

表5 用途地域割合と都市計画道路網の道路密度

地域名	住居系面積(%)	商業系面積(%)	工業系面積(%)	道路密度(km/km ²)	道路密度(見直し後)(km/km ²)
西部地域	40	36	24	6.1	5.6
中央部地域	67	17	16	5.3	5.0
東部地域A	67	19	14	3.8	—
東部地域B	96	2	2	3.3	3.3
東部地域C	0	0	100	3.3	—
北東部地域A	68	6	26	3.5	—
北東部地域B	95	5	0	3.3	—
北部地域A	31	0	69	2.5	2.2
北部地域B	23	0	77	3.4	—
北部地域C	97	2	1	4.4	—
全体	65	11	24	4.0	3.9

※東部地域Dおよび北東部地域Cについては、地域内の市街化区域面積が著しく小さいため省略しました。ただし、函館市全体の道路密度には含めています。

○ 道路密度について「都市計画道路の見直しガイドライン」では、近年の「都市計画運用指針」や「都市計画マニュアルⅡ」などに示された、新しい考え方を踏まえ、道内の各都市の実情に応じた道路密度とすべきとしています。

・ 「都市計画マニュアルⅡ」の都市計画道路の土地利用に応じた配置の考え方によると

「従来の道路密度は、住宅地：4 km/km²、商業地：5～7 km/km²、工業地：1～2 km/km²とし、住宅地、商業地および工業地を含んだ市街地全体として、幹線街路・補助幹線街路の密度は、概ね3.5 km/km²必要であるとしていました。

しかし、全国的に見ると、幹線街路については計画水準を達しているものの、3.5 km/km²に満たない部分は主に補助幹線街路であり、補助幹線街路の都市計画は地域の実情により適宜配置の計画を行うことが望ましいと考えられる」

としています。

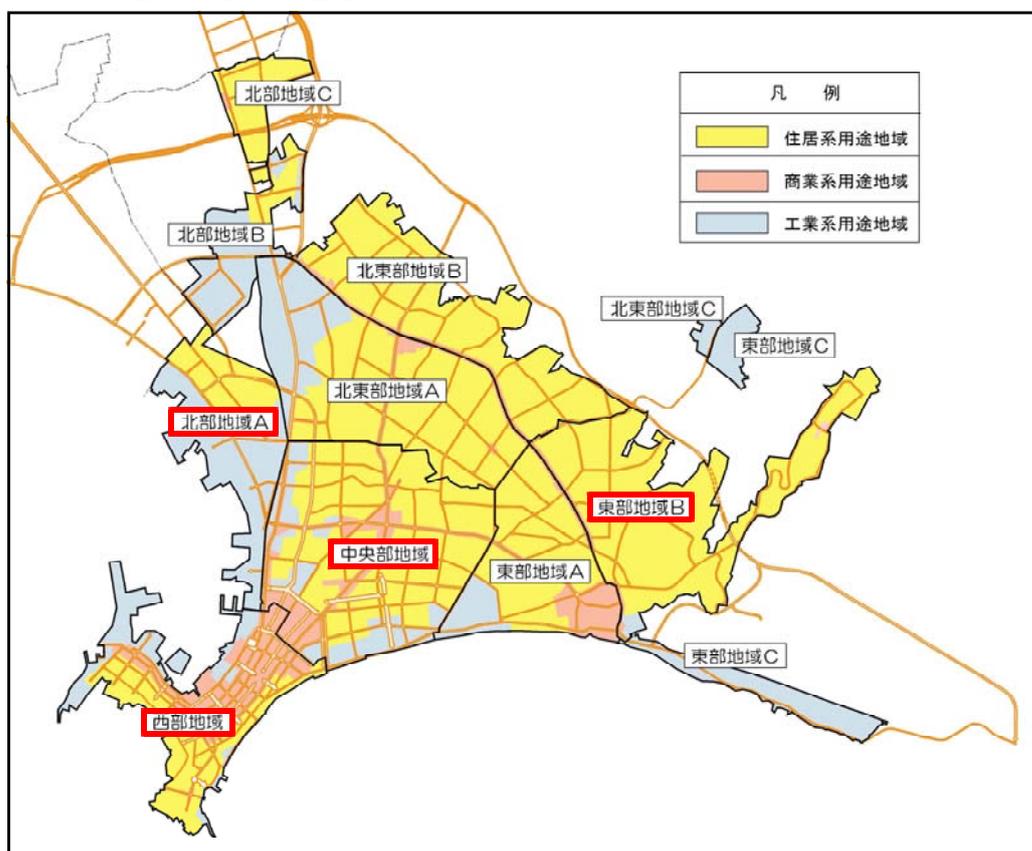
このことから、住宅系用途地域が中心の地域であっても、その地域の土地利用や地形などの状況により道路密度が4 km/km²を下回っていても、支障が生じるものではありません。

④道路密度の評価（変化した地域）

見直し対象路線が存在する地域は、西部地域、中央地域、東部地域B、北部地域Aの4地域です。

- ・ **西部地域**は、商業系の用途地域が地域面積の約36%を占めており、全地域中最も商業地域の割合が多い地域となっているため、見直し前の道路密度も6.1 km/km²と全地域中最も高く、見直しを行った場合でも5.6 km/km²と高い密度が確保されています。
- ・ **中央部地域**は、住居系の用途地域が地域面積の約67%を占めており、全市域の平均的な用途地域の割合となっていますが、見直し前の道路密度は5.3 km/km²と高く、見直しを行った場合においても5.0 km/km²と全地域の平均値の3.9 km/km²より高い密度が確保されています。
- ・ **東部地域B**は、住居系の用途地域が地域面積の約96%を占めており、見直し前の道路密度は3.3 km/km²ですが、見直しを行った場合でも日吉が丘通の廃止の前提となる、市街化調整区域への逆線引きにより市街化区域面積が減少することから、3.3 km/km²と変化しません。
- ・ **北部地域A**は、工業系の用途地域が地域面積の約69%を占めており、見直し前の道路密度は2.5 km/km²、見直しを行った場合は2.2 km/km²と低い状況ですが、工業系の土地利用が中心であり、また、この地域内には、密度に算定されない臨港道路湾岸線も存在することから支障は生じません。

図9：地域区分と用途地域図



⑤ 検証結果

全線廃止 5 路線(約 4 km)、部分廃止 6 路線(約 3 km) を廃止し、5 路線を変更した場合、**将来交通需要推計**からの評価および**道路密度**からの評価のいずれの評価においても**支障は生じません**。

7. 見直し方針の決定

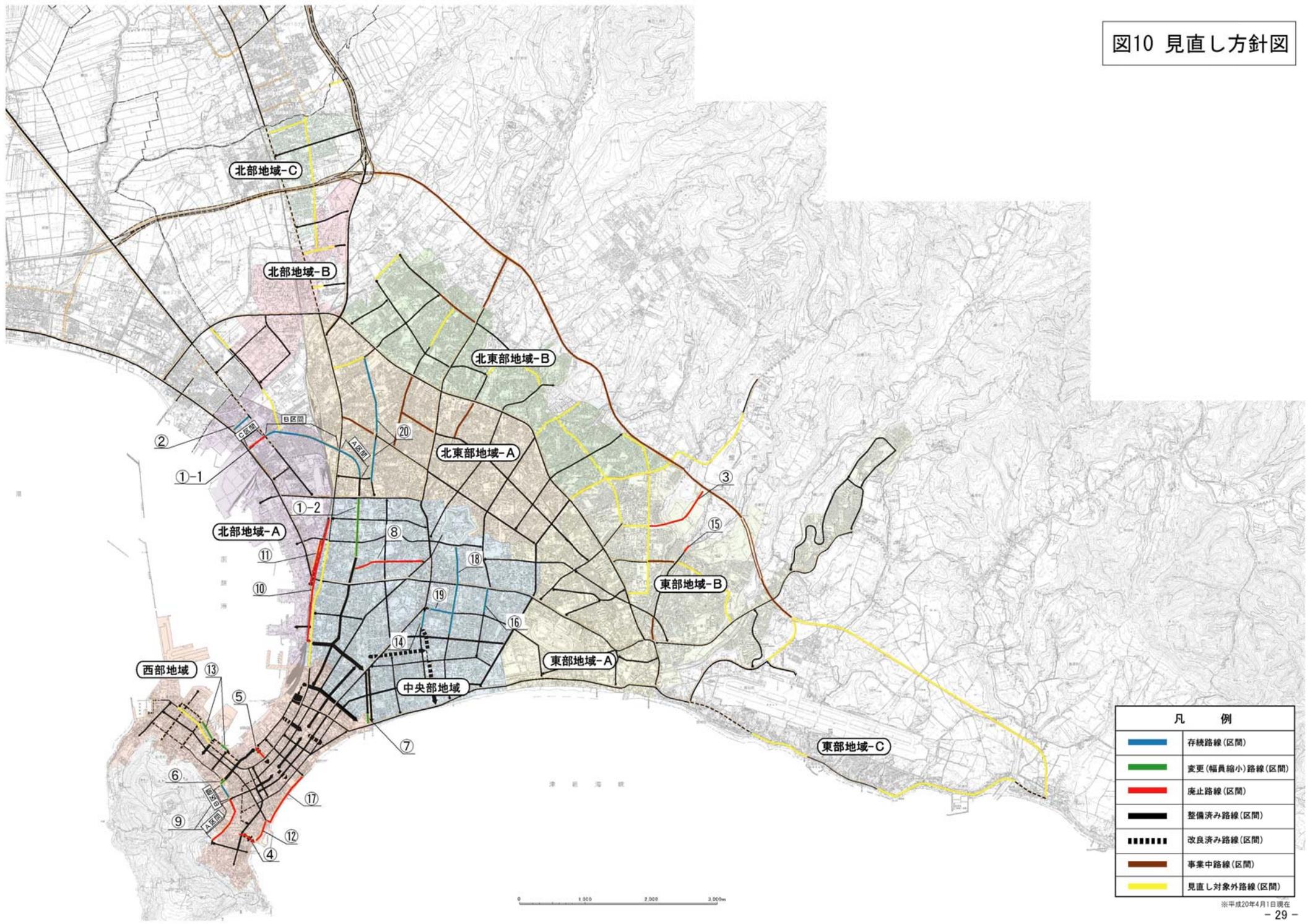
北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」を基本としつつ、函館市の地域性を考慮した視点を加味し、検討した結果、長期未着手都市計画道路の見直し方針については、表6のとおり定めるものとします。

表6：見直し方針一覧

市の 視点	路線 No	路線番号・名称	対象区間				方針					
			起点	終点	幅員(m)	延長(m)	存続	変更 (線形・幅員)	廃止			
				全線	部分							
コンパクト	骨格	①-1	3・2・15 八幡通	亀田本町	港町2丁目	27	2,080				○	
		②	3・4・44 くろしお通	港町3丁目	港町3丁目	18	310	○				
	逆線	③	3・5・61 日吉が丘通	日吉町2丁目	滝沢町	16	1,040				○	
マネー ジ メ ン ト	函館大火	④	3・1・1 住吉広路	谷地頭町	住吉町	55	280			○		
		⑤	3・1・2 豊川広路	豊川町	豊川町	55	190				○	
		⑥	3・2・11 二十間坂通	元町	元町	36	90		○			
		⑦	3・2・16 新川1号通	大森町	大森町	30	150		○			
	市電	①-2	3・2・15 八幡通	八幡町	大川町	36	930		○			
		⑧	3・6・63 千代田通※	宮前町	梁川町	11	1,040				○	
	小 幅 員	⑨	3・6・67 日暮し通	谷地頭町	元町	8	990				○	
		⑩	3・6・68 沿線1号通	海岸町	亀田町	8	1,860				○	
		⑪	3・6・69 沿線2号通	万代町	吉川町	8	660				○	
		⑫	3・6・70 住吉漁港通	青柳町	青柳町	11	340				○	
		その他 (既存道路)	⑬	3・4・33 西部臨港通	大町	末広町	18	400		○		
			⑭	3・4・40 鈴かけ通	時任町	本町	18	190	○			
			⑮	3・4・46 見晴公園通	滝沢町	見晴町	16	140				○
	⑯		3・4・111 松見通	松陰町	松陰町	16	360	○				
	⑰		3・5・50 山手通	宝来町	栄町	15	910				○	
	⑱		3・5・56 白楊通	時任町	五稜郭町	15	1,300	○				
	⑲	3・5・58 駒場通	時任町	時任町	15	350	○					
	公共	公共	⑳	3・4・107 桐花通	富岡町1丁目	昭和1丁目	18	1,780	○			

※小幅員の視点にも該当

図10 見直し方針図



凡 例	
	存続路線(区間)
	変更(幅員縮小)路線(区間)
	廃止路線(区間)
	整備済み路線(区間)
	改良済み路線(区間)
	事業中路線(区間)
	見直し対象外路線(区間)

※平成20年4月1日現在

1. 函館市都市計画審議会における審議および検討経過
2. 今後の取り組みについて
 - (1) 「見直し方針の決定」から「都市計画決定」までの流れ
 - (2) 次期見直しについて

1. 函館市都市計画審議会における審議および検討経過

平成20年6月12日 函館市都市計画審議会へ諮問

- ・ 長期未着手都市計画道路の見直しについて（諮問）

平成20年7月3日 平成20年第2回 函館市都市計画審議会

- ・ 議題 (1)長期未着手都市計画道路の見直しについて
 - ①長期未着手都市計画道路の見直しについて
 - ②函館市長期未着手都市計画道路見直し小委員会の設置について

平成20年7月24日 第1回 小委員会

- ・ 議題 (1)函館市長期未着手都市計画道路見直し小委員会座長等の選出について
- (2)長期未着手都市計画道路の見直しについて
 - ①長期未着手都市計画道路の見直しについて
 - ②見直し対象路線の抽出について
 - ③見直しの方向性の検討における函館市の地域性を考慮した視点について

平成20年9月4日 第2回 小委員会

- ・ 議題 (1)個別路線ごとの見直しの方向性の検討について
 - ①「コンパクト」の視点から方向性を検討する路線
 - ②「マネージメント」の視点から方向性を検討する路線

平成20年9月9日 第3回 小委員会

- ・ 議題 (1)個別路線ごとの見直しの方向性の検討について
 - ①「マネージメント」の視点から方向性を検討する路線
 - ②「公共交通」の視点から方向性を検討する路線

平成20年10月28日 第4回 小委員会

- ・ 議題 (1)道路網全体での検証について
 - ①「将来交通需要推計」からの検証
 - ②「道路密度」からの検証
- (2)「函館市長期未着手都市計画道路の見直しについて【報告書】」について

平成20年11月19日 平成20年第4回 函館市都市計画審議会（答申）

- ・ 議題 (1)長期未着手都市計画道路の見直しについて
 - ①小委員会からの報告について
 - ②審議会答申の取りまとめについて

【函館市において実施】

平成21年1月 「函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針(原案)」作成

平成21年2月2日～3月3日 パブリックコメント(意見公募)手続の実施

平成21年3月9日 函館市都市計画審議会へ諮問

- ・ 函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針(案)について（諮問）

平成21年4月6日 平成21年第2回 函館市都市計画審議会（答申）

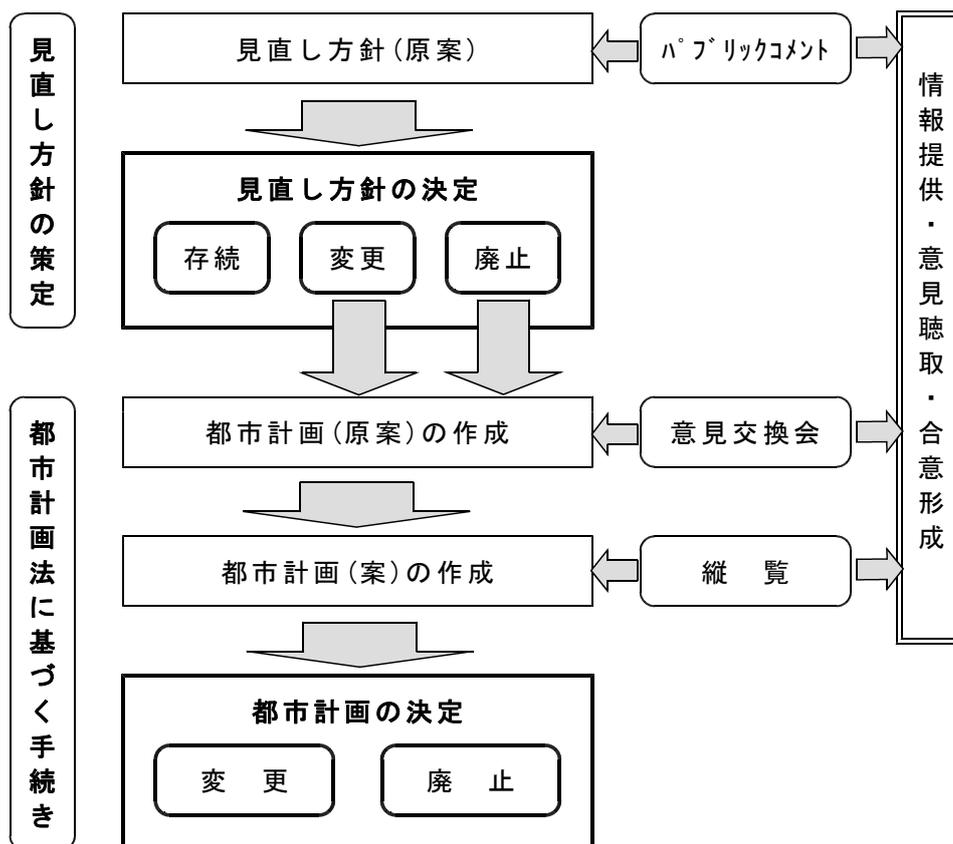
- ・ 議題 函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針(案)について

2. 今後の取り組みについて

(1) 「見直し方針の決定」から「都市計画決定」までの流れ

「函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針」により「変更」または「廃止」の方針が示された路線(区間)については、今後、さらに関係機関との協議・調整を行い、地権者や地域住民への説明を通して合意形成を図ったうえで「都市計画法に基づく手続き」を進め、「変更」または「廃止」が都市計画決定されます。

■見直し方針の決定から都市計画決定までの流れ■



(2) 次期見直しについて

次期見直しについては、おおむね10年ごとに行われる総合都市交通体系調査の結果などを踏まえながら、適時適切に本市の都市計画道路網への影響を検証し、関係する路線等の見直しの必要性について判断していきたいと考えています。

その際には、今回の見直しで「存続」の方針が示された路線(区間)についても、事業着手の見込みのない場合は、再度検証し、見直しを行うこととします。

長期未着手都市計画道路の見直しに関する
お問い合わせ先

函館市都市建設部都市計画課

TEL : 0138-21-3362 FAX : 0138-27-3778

E-MAIL : toshikeikaku@city.hakodate.hokkaido.jp