

令和5年第3回函館市都市計画審議会 議事録

- **開催日時** : 令和5年11月17日(金) 13:25～16:00

- **開催場所** : 函館市企業局 4階大会議室

- **出席者**
 - 委員 : 12名
 - 函館市 : 9名

- **傍聴者**
 - 報道関係者 : 2名
 - 一般傍聴者 : 1名

次 第

1 開 会

- (1) 傍聴者へ注意事項告知等
- (2) 審議会成立の要件の確認
- (3) 新委員の紹介
- (4) 議事録作成の告知
- (5) 議事録署名人の指名

2 議 事

意見聴取事項

- 議題 1 函館市立地適正化計画の改定について

3 そ の 他

函館市都市計画マスタープランの中間検証について（報告）

4 議 事（非公開）

諮問事項

- 議案 1 函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針（素案）について

5 閉 会

..... 1 開 会

..... (1) 傍聴者へ注意事項告知等

(会長)

定刻前ではございますが、出席予定の委員全員がおそろいになりましたので始めたいと思います。

本審議会におきましては、「函館市都市計画審議会の公開に係る要領」によって、写真、ビデオ等の撮影、録音などは禁止となっております。

このことにつきましては、会場の入り口に掲示し、周知をしているところでございます。

つきましては、会議に入る前に、写真、ビデオ等の撮影の時間を設け、これらを許可したいと思いますのですが、皆様よろしいでしょうか。

(委 員)

[異議なし]

(会長)

では、報道関係者の皆様のなかで、写真、ビデオ等の撮影をしたい方がいらっしゃいましたら、今から、若干、時間をとりますので、その間に撮影してくださいますようお願いいたします。

それでは、撮影の時間は以上で終了します。

これ以降は、写真、ビデオ等の撮影、加えて録音についても禁止となりますので、よろしくようお願いいたします。

..... (2) 審議会成立の要件の確認

(会長)

次に審議会成立の要件を確認したいと思います。

本日は、委員15名のうち12名に出席をいただいておりますので、委員の

半数以上の出席の要件を満たし、本審議会が成立してございます。

それでは、令和5年第3回函館市都市計画審議会を開会いたします。

..... (3) 新委員の紹介

(会長)

会議に入ります前に、このたび委員に交代がありましたので、交代のあった委員について、事務局から紹介してもらいます。

(都市計画課長)

[新委員の紹介]

..... (4) 議事録作成の告知

(会長)

次に、本審議会の議事録の作成について告知いたします。

本審議会におきましては、議論の内容が明確になるよう、逐語で作成しております。

議事録の作成方法につきましては、事務局で案を作成し、私を含む委員3名により会議内容と相違ないことの確認を行い、署名をもって完成としております。

また、完成した議事録については、発言者の氏名を表示せず、「委員A、委員B、委員C」と書き換えたものを、函館市のホームページで公開しております。

..... (5) 議事録署名人の指名

(会長)

それでは、本日の議事録署名人を決めたいと思います。

[会長が議事録署名人を指名]

..... 2 議 事

..... 意見聴取事項

(会長)

それでは、議事に入ることといたします。

本日の議事は、令和5年10月24日付けで、函館市長から当審議会に意見聴取をする議題1件、および、諮問された議案1件でございます。

議題1は、函館市立地適正化計画の改定についてでございます、当審議会に意見聴取をするものでございます。

議案1は、函館市長期末着手都市計画道路の見直し方針（素案）についてでございます、当審議会に諮問されたものでございます。

議事の進め方ですが、事務局から説明をお願いします。

(都市計画課長)

はい。

議事の進め方につきまして、議案1函館市長期末着手都市計画道路の見直し方針（素案）については、後ほど、ご説明申し上げます、見直し対象路線に係る市の考え方について、各路線ごとに調査をお願いしたいと考えており、今後、複数回の調査会議を経たのちに、ご審議いただく予定であります。

このため、見直し対象路線に係る調査過程を公開いたしますと、最終的なご審議に大きく影響を与えるおそれがありますことから、「函館市情報公開条例第21条」の規定に基づき、本議案につきましては、調査過程までの会議を非公開として取り扱いたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

また、議事録につきましては、会長と協議し、内容に応じて、非公開の部分を決めさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

(会長)

ただ今、市から、議案1函館市長期末着手都市計画道路の見直し方針（素案）

については、本会議を含め、今後の調査過程までの会議を非公開としたい旨の提案がありました。

「函館市情報公開条例」に照らしますと、非公開が適切と思われませんが、委員の皆様よろしいでしょうか。

(委 員)

[異議なし]

(会長)

ありがとうございます。

議案1については、非公開とさせていただきます。

議事録については、内容に応じて、非公開の部分を決定させていただくとさせていただきます。

それでは、議題1について、まず市から内容を説明してもらい、次に、委員の皆様のご意見、ご質問をお伺いすることとします。

議題1について、市からお願いします。

(都市計画課長)

それでは、議題の説明をさせていただきます。

詳細につきましては、都市計画課小林より説明いたします。

(都市計画課主査)

都市計画課小林といたします。

よろしく願いいたします。

では、私から議題1について、説明させていただきます。

座って説明させていただきます。

では、ちょっとスクリーンをご覧ください。

まずはじめに、改定の必要性について、ご説明いたします。

本計画は、今後の人口減少や少子高齢化が進む中にあっても、持続可能でコンパクトなまちづくりを進めるため、平成30年3月に策定したのですが、計画策定から5年が経過したことから、今年の3月に本計画の検証・評価を行いましたので、その結果に基づき、このたび、必要な改定を行いたいと考えております。

また、近年の自然災害の頻発・激甚化を受けまして、令和2年に本計画の根拠法であります都市再生特別措置法が改正され、本計画に都市の防災に関する指針を定めることが規定されましたので、併せて、この防災指針を策定し、本計画に位置づけていきたいと考えております。

次に、計画の改定する内容について、ご説明いたします。

本計画の検証・評価につきましては昨年度に実施しており、その結果につきましては、今年3月の本審議会においてお示ししたところですが、その内容といたしましては、まず、計画の策定から5年より経過していないこともあり、都市構造に大きな変化は見られませんでした。

また、一定の効果を得ていくためには、長期的、かつ、継続的な取組が必要でありますことから、更なる取組について、随時・継続的に検討していきながら、現行計画の考え方を踏襲し、継続して計画の推進を図ることとしたところです。

以上の経過を踏まえまして、このたび改定を行う具体的な事項を整理しますと、黄色の枠で示しております、次の3点となります。

まず1点目として、令和2年の国勢調査などの最新データが公表されていますことから、計画書に、今、記載している人口などの各種基本データにつきましては、更新を行っていきます。

次に2点目として、計画策定以後に進捗した施策があり、また、公共交通に関する計画も今年度内に更新されることから、こうした時点修正を計画全体を通して行います。

最後に3点目として、先ほどご説明しました防災指針を策定し、本計画に位

置くものとしします。

それでは、先ほどご説明いたしました具体的な改定事項3点について、順にご説明いたします。

以降のスライドにつきましては、右上に、対応する改定素案のページを示していますので、必要に応じて、改定素案のほうも参照していただければと思います。

でははじめに、①人口等の各種基本データの更新についてですが、こちらは細部にわたるものになっていますので、一つ一つの更新箇所についての説明は割愛させていただきますが、例えば、スクリーンに示しています市街化区域内の人口密度の図ですが、改定素案では6ページに掲載されています。

こちらは、現行計画では平成22年の当時の国勢調査の最新の結果を基に作成しておりましたが、このたびの改定素案では、令和2年の国勢調査のものに更新しており、計画全体を通して、こうしたデータ更新を行っており、併せて表紙やレイアウトについても調整したところです。

次に、改定事項の2番目の②計画全体を通じた時点修正ですが、こちらについても、一つ一つの更新箇所の説明は割愛させていただき、代表的な項目のみ、ご説明させていただきます。

まず、代表例としまして、居住誘導施策と都市機能誘導施策の進捗に伴う時点修正について、説明させていただきます。

まず、居住誘導施策は6つ設定していますが、そのうちの1番目に、函館山麓地域における住宅市街地の再生の項目に、令和元年から実施している西部地区再整備事業を追記したほか、4番目のまちなかへの居住促進の項目に、令和4年度から函館駅前・大門地区において実施している都市構造再編集中支援事業と、その一環として実施しています、まちなか住宅建築取得費補助金について追記いたしました。

また、都市機能誘導施策についても6つ設定していますが、そのうちの3番目と4番目の項目に、棒二森屋跡地において進められている函館東地区第一種市街地再開発事業と都市構造再編集中支援事業を追記したほか、2番と4番の

施策に学校跡地を活用した青年センター，女性センター等の統合施設整備と記載されていたところがあるんですが，現在こちらについては白紙となっていますことから，これを削除する改定を行いました。

なお，これらの内容につきましては，本年3月に本審議会にお示ししました本計画の検証・評価の内容と同一のものでありまして，内容を精査したうえ，このたび，改定素案に転記したものとなっています。

次に，時点修正として，交通施策の更新を行っております。

本計画における公共交通ネットワークに関する目標や施策につきましては，これまで函館市地域公共交通網形成計画に準拠していたところですが，今年度内に，この後継計画となります，函館市地域公共交通計画が策定される予定となっていますことから，このたび，その内容に更新したものとなっています。

なお，後継計画である函館市地域公共交通計画では，AIやICTなどの新技術を活用した新たな移動サービスの活用の検討や，公共交通ネットワークの維持・確保に向けた公共交通ドライバーの確保といった視点が新たに加えられています。

また，都市機能誘導区域内に維持・誘導していく施設として設定している誘導施設の定義につきましては，これまで，ホームページ上において，その定義の説明をしていたところですが，この改定を機に，表記の再整理を行い，計画書上で，定義を明確化することといたしました。

具体的には，例えば，誘導施設のうちの文化（音楽）施設やコンベンション施設の定義につきましては，面積要件などを含めて，ホームページ上で補足説明していたところですが，計画書上において明確に分かるよう，38ページにおいて，整理・追記をいたしております。

続いて，改定事項の3番目の最後の改定事項となります防災指針の策定について，ご説明いたします。

このたびの計画改定素案の42ページから52ページにかけて，新たに追記したページになっておりまして，この内容について順にご説明させていただきます。

まずはじめに、改定素案の42ページにおいて、防災指針策定の背景と、位置づけについて、整理をしております。

この防災指針に係る法改正の背景につきましては、冒頭でお話ししたとおりですが、本市におきましては、各種防災・減災対策を定めた函館市強靱化計画や、総合的な防災計画である函館市地域防災計画、津波避難のための函館市津波避難計画など、各種防災計画に基づき、防災対策を進めていますことから、このたび定める防災指針に関しましては、これらの防災関連計画と居住誘導区域とを照らし合わせ、本計画を推進するうえで重要な事項を抽出し、連携・整合を図ったうえで、国が示す防災指針作成の手引きに即した形で取りまとめたものとなっています。

次に、改定素案の43ページにおいて、居住誘導区域内に存在する災害リスクの把握を行っております。

まず、居住誘導区域内につきましては、著しい災害リスクがある、いわゆるレッドゾーンにつきましては、あらかじめ除外しておりますが、災害リスクに対して警戒避難体制を整備すべき区域である、いわゆるイエローゾーンとして、土砂災害警戒区域、津波災害警戒区域、洪水浸水想定区域が指定されています。

また、イエローゾーンではありませんが、国が地形の変化などから抽出した大規模盛土造成地があるほか、本市は、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策推進区域および津波避難対策特別強化地域に指定されており、最大クラスの地震と津波のリスクが想定されている状況となっております。

続いて、改定素案の44ページから51ページにかけては、先ほど把握しました居住誘導区域内の災害リスクの種類ごとに、分析を行い、課題の抽出を行っております。

まずはじめに、土砂災害警戒区域ですが、スクリーン右の図のとおり、函館山周辺エリアをはじめ、湯川方面、西桔梗・亀田本町方面に分布しています。

この土砂災害警戒区域につきましては、面積こそ、居住誘導区域の面積の約1%と小さいものの、土砂災害につきましては、建物の倒壊リスクから、立ち退き非難が原則となりますので、災害リスクの周知や、避難意識の啓発、安全

な避難場所・避難経路の確保、住民等への情報伝達などといった警戒避難体制の整備が重要であり、また、立ち退き非難が余儀なくされる災害ですので、自ら避難することが困難である者への支援も重要なものとなっています。

続いて、津波災害警戒区域ですが、スクリーン右の図のとおり、広範囲にわたり浸水し、多数の者が影響を受ける状況となっております。

また、浸水区域の住宅のほとんどが木造であり、住宅の倒壊リスクから、浸水する深さに関わらず、立ち退き避難が原則となりますので、津波避難に関しましても土砂災害と同様に、警戒避難体制の整備と自ら避難することが困難である者への支援が重要となっています。

続いて、津波災害に係るリスク分析の2つ目ですが、スクリーン右の図には函館市津波避難計画に定める避難困難地域を緑色の線で、津波避難ビルなどの指定緊急避難場所から450mの距離の線を黒色の線で示しております。

450mという距離は、函館市津波避難計画において、歩行困難者が津波の第1波が到達するまでの間に徒歩で避難可能な距離と設定されているもので、これらを重ね合わせますと、避難困難地域のうちの一部に、450m以内の距離に指定緊急避難場所がない状況がみられますことから、指定緊急避難場所の充実について検討をしていく必要があります。

なお、函館市津波避難計画では、市内で最も早く津波が到達する恵山岬付近の状況を基準として、これらの避難困難地域や避難が可能な距離を設定していますが、今のこの地域の実際の津波到達時間を基に、避難が可能な距離を計算しますと、450m以上離れた場所にある避難所へ避難することが可能でありますことから、この地域が直ちに危険な状況であるというものではございませんが、全市一律の基準に照らせば、指定緊急避難場所の充実が望まれる地域となっているところです。

続いて、洪水浸水想定区域ですが、スクリーン右の図は、灰色の丸で2階建て以上の住宅を、青色の丸で平屋建ての住宅を示しておりまして、これに浸水深さの図を重ね合わせたものとなっておりますが、浸水エリア内のほとんどの住宅が2階建て住宅で、浸水深さも3m以下でありますことから、2階への避難

についても選択肢となり得る状況が大半になってはいますが、一方で、面積規模は小さいものの、浸水深さが3m以上となるエリアも存在し、また、平屋の住宅も一定数存在しますことから、立ち退き避難を余儀なくされる状況もみられます。

また、この図では、浸水継続時間と家屋倒壊等氾濫想定区域を示していますが、24時間以上浸水するエリアや、家屋の倒壊・流出のおそれのある区域もあることから、洪水災害に関しましても、土砂災害や津波災害と同様に、警戒避難体制の整備と自ら避難することが困難である者への支援というのが重要となっております。

続いて、大規模盛土造成地ですが、居住誘導区域内においては、西桔梗町、本通4丁目、山の手2丁目の3箇所分布しており、詳細な調査実施に係る優先度評価は、このエリアについては低いものの、状況の変化を注視しながら、今後の詳細な調査の必要性について検討していく必要があります。

続いて、共通1とありますが、スクリーンの右の図には、土砂災害、津波災害、洪水の災害エリアを重ね合わせたものとなっておりますが、これらを重ね合わせますと、災害リスクが重複するエリアがみられるほか、本市においては、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震といった最大クラスの災害リスクも想定されていますことから、これらに備えた総合的な防災・減災の取組が必要となっております。

また、これらの災害エリアには、医療施設、福祉施設、学校といった防災上の配慮を要する方が利用する施設が多く立地していることから、各施設ごとの避難計画の作成と避難訓練の実施を促し、要配慮者の安全を確保していく必要があります。

続いて、リスク分析の最後となります、共通2です。

スクリーンの右の図には、緑色の丸で倒壊リスクのある空家を、オレンジ色の丸で旧耐震建築物を示していますが、地図に示していますように、各種災害ハザードエリア内には、多くの倒壊リスクのある空家と、旧耐震建築物が立地していることから、災害時において、これらが倒壊し、避難路を閉塞すること

により、避難の際に大きな支障となることが懸念される状況となっております。

次に、改定素案の52ページにおいて、これまでの災害リスクの分析を踏まえた防災まちづくりの将来像と取組方針の設定を行っております。

本市におきましては、通常の災害リスクのほか、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震といった最大クラスの地震・津波災害リスクが想定されていることから、警戒避難体制の整備を軸とした災害対策とならざるを得ない状況にあります。

このような状況を踏まえまして、本計画における防災まちづくりの将来像・取組方針を最大クラスの災害を見据えた防災・減災のまちづくりと設定いたしました。

次に、防災指針の最終的な取りまとめとして、同じく52ページにおいて、各種災害リスクの分析から得られた課題に応じた具体的な取組と、目標値の設定を行っております。

まずはじめに、各種災害リスク共通の課題として、立ち退き避難を余儀なくされる状況がありますことから、市の各種防災関連計画に基づき、長期的・継続的に警戒避難体制の整備を図っていくものとし、目標値については、函館市強靱化計画に準拠するものとしたしました。

次に、これも各災害リスク共通の課題として、自ら避難することが困難である者への支援が重要となっておりますことから、函館市避難行動要支援者支援計画に基づき、長期的・継続的に要支援者の把握と個別避難計画の作成を推進していくものとし、目標値については把握率、作成率ともに100%を目指すものとしたしました。

次に、津波に関する課題として、450m以内に津波避難ビル等がないエリアがありますことから、津波避難ビル等の充実に向けた検討を中期的に進め、津波避難ビル等の適正配置を目指すものとしたしました。

次に、大規模盛土造成地につきましては、詳細調査に係る検討が必要となっておりますことから、短期的な取組として、詳細調査の必要性の整理をしていくものとしたしました。

次に、各災害リスクの共通の課題として最大クラスおよび複数の災害リスクに応じた、総合的な防災・減災の取組が必要となっていますことから、市の各種防災関連計画に基づき、長期的・継続的に防災・減災対策を推進していくとともに、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策推進計画を早期に策定し、その運用を図っていくものとなりました。

続いて、こちらも各災害リスク共通の課題として、医療施設や、福祉施設、学校といった防災上の配慮を要する者が利用する施設が各ハザードエリア内に多く立地していますことから、長期的・継続的な取組として施設ごとの避難確保計画の作成と避難訓練の実施を促していくものとし、目標値については、函館市強靱化計画に準拠するものとなりました。

最後に、こちらも各災害リスク共通の課題として、倒壊リスクのある空家や旧耐震建築物が倒壊し、避難路を閉塞するおそれがあることから、長期的・継続的に、空家対策と建築物の耐震化の促進に取り組んでいくものとし、目標値については、これらに関する各種計画に準拠するものとなりました。

以上が、このたびの防災指針の内容となります。

最後に、改定のスケジュールについて、ご説明いたします。

本日、本審議会において、この改定素案に関するご意見をいただいた後、改定原案として整理したうえ、1月中旬から2月中旬にかけてパブリックコメントを実施しまして、その結果を踏まえながら最終的な改定案として取りまとめまして、来年3月下旬に、改めて本審議会へのご意見を伺いまして、同年3月下旬には計画の改定を行い、今年3月に行いました本計画の検証・評価の結果とともに公表していきたいと考えています。

以上、議題1についてご説明申し上げました。

よろしく願いいたします。

(会長)

ただ今、市から、函館市立地適正化計画の改定について説明がありました。この件について、ご意見やご質問はございませんでしょうか。

はい、それでは。

(委員A)

改めて、立地適正化計画の改定素案について、ご説明をいただきました。

これまでも、いろいろとご説明いただいてまいりましたから、その都度、意見等を言わしていただきましたが、今回、改めてもう一度、よく読んでいろいろと考えてきたことについてですね、少し発言をさせていただきたいと思えます。

先ほど、災害の関係で、いろいろと地域的な状況も含めてですね、ご説明をいただいたんですが、その中にもありましたが、特に、大森浜側っていいですか、高盛町も中に出ておりましたけれども、高盛ですとか、宇賀浦ですとか、日乃出ですとか、あの辺の海岸沿いの地域の、これ町会の皆さんもおっしゃってるんですが、避難をする場所がないと、こういうのは特に高齢化がかなり進んでますんで、そういう意味で大変危険に思ってるというお話を聞いたんですが、そういうところが、この居住誘導区域として設定をされるということになると、今、高盛小学校の跡地も造成をされて住宅が建設されてますけれども、そういう地域に住居が建ち並んでいくということになると、更に、危険度が増していく可能性があるんじゃないだろうかということと、避難をする場所がないという、そういう危険性っていうか、そういうことについて、市民の皆さんも心配をされてるということを申し上げて、ご意見があれば、お聞かせいただきたいと思えます。

それから、居住誘導区域は産業道路の内側と、こういうふうに設定をされておりますが、最近でいえば、昭和団地通ですとか、ああいう、その外側に都市計画道路が開通する、延長して開通すると、こういうような状況で、こういった都市計画道路なり、新たな幹線道路ができると、その周辺の地域と、やはり家を建てるというか、居住が促進されるという面が、一方ではあるんでないかということで、エリアの設け方どうするのかっていうことは、基本のことですから、ここで、今、申し上げてもしょうがないんですけれども、そういうよう

な道路ができれば、その住宅建設が誘導されると、この辺のところと、居住誘導区域のですね、考え方というか、そういったところがどうなのかということが一点です。

それから、先ほどのご説明で52ページに目標値の設定の説明がありましたところ、目標値は強靱化計画に準拠するですとか、そのほかの計画ですとか、そういったものに準拠するというのは分かるんですが、先ほど、ちょっと津波のことを申し上げましたが、津波避難ビル等の適正配置ということも書かれておりますけれども、こういったものを中期10年の取組期間ということになるわけですから、2030年の、この立地適正化計画の期間内には、完了するということになるのか、ならないのか、この辺のところのお考えはどうなのかということについて、まず、お聞かせをいただければというふうに思います。

(都市計画課主査)

はい、ありがとうございます。

まずですね、1番目、津波避難ビルが450mという基準の範囲内でないエリア、高盛だとか、計画書でいきますと46ページ、この状況の中で、これら450mをカバーできてないところについては、居住誘導区域とすることが問題視するべきではないかということだと思っておりますけども。

まず、このエリアにつきましては、まずはですね、津波避難ビルが450mの圏内でないエリアっていうのは、さっき、今こちらのページにも載ってます3箇所あるんですが、いずれも住宅が立地しているエリアとなっています。

当該地域につきましては、ハザードマップの配布だとか、防災無線の整備などといった、警戒避難体制を敷いていることもあり、また、実際に当該地域に津波が到達する時間から計算しますと、こちらの450m以上あるエリアにあるですね、46ページに青の四角と、青色の四角とピンク色の四角でですね、避難場所を示しているんですけども、それらの450m以上の距離にある、それらの避難場所にも避難できるということに計算上なりますので、直ちに、このエリアが危険な状況だとは考えていないんですけども、全市一律で、津波

避難計画でですね、450mという基準を設けていますので、全市一律の基準で充実を図っていくという意味でですね、こちらは今後ですね、充実を図っていかねばならないエリアだとは考えているんですけども、警戒避難体制の整備状況ですとか、実際に、こちらに津波が到達する時間を考えますと、居住誘導区域から除外すべき危険な地域ではないものと考えています。

2番目のですね、昭和団地通だとか、新しい道路ができた中で、その道路ができる中で、そこに居住が誘導されるというところなんですけども、都市計画道路につきましては、都市間の交通だとか、市内と市外を結ぶ交通だとかですね、あと渋滞だとかですね、そういう部分の問題も解決するという意味もありますので、そういった道路の、都市計画道路の必要性っていうのも、必要性はまずあると、ある中で、今、整備はしてるんですけども、やはり、まちなかは、この居住誘導区域だとかですね、立地適正化計画というのは、まちなかの魅力を、やはり今後ですね、高めていって居住を誘導していこうという計画となっていますので、更にですね、そちらのほうの生活利便性に勝るような、まちなかの魅力っていうのをこれからですね、この計画に基づいてですね、どんどんやっていかなければならないのかなと思っています。

最後に52ページですね、52ページに、先ほどの津波避難ビルの適正配置を目指すというところなんですけども、こちらですね、こちらの総務部の災害対策課のほうでも、避難ビルがちょっと不足しているなっていうのは認識してまして、地域の方とも、災害対策課の方もお話してるような状況があるとは聞いてるんですけども、今、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に関するですね、地域防災計画を改定しまして、対策の推進計画というのを作ってまして、大きな考え方、避難体制だとか、誰がどのように連絡体制をどうとっていくかっていうものを、今、取り定めて、今年度中に定められますので、その後ですね、津波避難対策緊急事業計画っていうのを、その計画の後にですね、作ることを検討してまして、まだつくるかどうかっていうのを、ところからの検討段階ではあるんですけども、その中で具体的に、どこでどんな事業が必要かっていうのをこれから考えていくことを検討するというのを、災害対策課のほ

うで検討していますことから、この52ページにありますようにですね、中期的な取組として、今後10年間とした中期的な取組で、津波避難ビルの充実に向けた検討ということをしていくということにしております。

以上でございます。

(委員A)

津波のことにつきましては、津波避難計画ですか、そういったものも整備をしていくということが必要だというふうに思いますけれども、ただ、実際にそこに住んでらっしゃる皆さんのご意見を聞けば、やっぱり津波が来たときに逃げるところがないという、そういう心配と、それから、もう皆さんご存じだと思いますけれども、ほぼ高齢者の方、かなりの高齢の方が多い、まして、住宅はかなり、こんなことを言うと失礼ですけれども、老朽の住宅も結構やっぱり多いわけですから、そういう心配が一つあるということと、それから、立適上はいいのかもしれませんが、例えば、高盛小学校の跡地、それから、まだ始まってませんが、光成中学校の跡地、こういったところは宅地として造成されて住宅が建っていくと、介護施設なんかもありますからね、だから、そういう機能が充実をすとか、あるいは、居住が誘導されていくっていうのは、それはそれで計画上はいいのかもしれませんが、実際には、そういった津波が起きたときに、危険な地域に居住が誘導されてるということにならないかと、こういう心配があるということです。

それから、都市計画道路、それが悪いということではないんですが、ただ、基本の根本の議論、産業道路から内側って、この議論をするわけにいきませんけれども、ただ、その外側に新外環状も、もちろん、その外側にできたわけですが、そういう幹線道路がですね、作られるということは、そこにやっぱり居住が誘導されると、あるいは、その都市機能を例えば病院だとか、その他のそういった施設も誘導されるかもしれないと、こういう心配があるということです。

それから、もう一点ちょっと、先ほどの意見には、私の発言にはないんです

けれども、交通ネットワークの話ですけれども、確かに今、公共交通計画が間もなくできてくるだろうというふうに思います。

私も素案ですとか、いろいろと読んでおりますけれども、今の公共交通ネットワークでいくと、現在の居住のスタイルというか、幹線の交通の拠点、それと、実際に例えば、亀田地区ですとか、産業道路の外側の地区とのネットワークをどう作っていくと、こういうようなことになってるわけですから、居住誘導とかそういうこととは、あまりその、交通ネットワークそのものは関連をしないというふうに思うんですね。

だから、そのところは、どういうふうに公共交通計画ができあがるのか、これから議論なんだろうけれども、議論というか、もうすぐできてきてからということになるんでしょうけれども、その辺の関係について、都市計画のほうでは、何かお考えがあるのか、お聞かせいただければなと思います。

(都市計画課主査)

今、公共交通、地域公共交通計画、今まさに作ってる途中なんですけども、まず、居住誘導区域内に関しましてはですね、今、公共交通っていうところは、一番充実しているエリアですので、それに応じたですね、バスの再編だとかですね、効率化だとか、そういうものを図っていくんですけども、郊外部に対しましても、市民の足というところで、確保っていうのはですね、居住誘導区域だとか立地適正化計画というものはあるんですけども、ただ、住んでいる方がおられますので、郊外部と市内を結ぶですね、こういうネットワークの結節点ですね、結節点を使っていくとかっていうことがですね、地域公共交通計画のイメージ図ではあるんですけども、まず、まちなかの居住誘導という施策、立地適正化計画が公共交通を使って歩いて暮らせる、徒歩だとか公共交通を使って暮らしていく、コンパクトなまちづくりを目指してますので、まちなかは、まちなかの状況に見合ったですね、交通施策が必要だと思いますし、あと、居住誘導区域外につきましては、その状況を住んでいる方の人数だとかですね、場所だとか、そこにどのような交通資源があるかだとかですね、そういう部分

も踏まえまして、郊外に住まわれている方だとか、都市計画区域外だとかですね、4支所も含めまして、そういう方についての公共交通だとかですね、交通の移動、交通の確保っていうのは、市民の足の確保というのは必要になっていると思ひまして、そのとも含めまして、地域公共交通計画は網羅してるんですけども、その部分のまちなかの部分をですね、この立地適正化計画のほうに準拠する形を持ってきまして、施策の公共交通の目標だとかですね、施策っていうのを、今、書き写しているような状況になっています。

(都市計画課長)

ちょっと、補足させていただきます。

まず、公共交通ですけれども、やはり先ほども申し上げましたけれども、やはり今、既存に住まわれてる方というところが郊外の方もいらっしゃいます。

その生活というものは、守っていかなくやならない。

その部分は、公共交通として担っているところでございます。

立地適正化計画というものにつきましては、将来的に、人口がもう急激に減少していくと、その中で生活拠点となるサービス業務、サービス施設だとか、そういうものが成り立っていくためには、どういうまちづくりをしていくべきかというような将来像を描いています。

ですので、立地適正化計画の居住は誘導していくということで、整備をしているんですけども、それと、やはりその、今現在の公共交通の部分のネットワークという部分というのは、今いる、現在こういう居住状況である以上は、その部分の生活は確保していかなくやならないという部分の観点から、ちょっと若干、やっぱり差異が出てるといいますね、そういう部分はあるかと思ひます。

ただ、やっぱり目指すべきまちとしては、立地適正化計画の居住をやっぱりコンパクトなまちづくりということで、集約していくというような方向の流れで進んでいくということの方針は変わりはないというところでございます。

先ほどの、郊外の都市計画道路の話につきましても、やはり、今現在も、そ

の立地適正化計画を打ち出す前から、団地だとかですね、そういう部分が市街化区域として整備されておりますので、その部分のネットワークの確保というものが必要になっております。

ですので、そちらのほうについては、最低限必要な部分を整備していかなきゃならないという部分で整備しておるところでございまして、今後、今の議案、次にありますけれども、長期未着手の都市計画道路だとか、そういう部分で市内全体ですね、都市計画道路網についても改めて検討していきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

(会長)

はい、よろしいでしょうか。

はい。

では、委員B。

(委員B)

それでは、委員Bといたします。

質問したいと思います。

52ページの、先ほど説明のあった、最大クラスの災害を見据えた防災・減災ということなんですが、2段目の要支援者の把握と個別避難計画の作成、これ、20年かけて100%把握しようということで目標を立てておりますが、これから20年なのか、それとも、もう5年過ぎてるのか、すいません、まず、そのことと、あと、これはどのように把握して、この避難計画を立てるのかっていうことを教えてほしいと思います。

それと併せて、避難するときの、先ほど、450m以内であれば、徒歩で避難できるっていうことであるんですが、それも要支援者の方含めてっていうことなんですが、避難場所を作るっていうことでね、そうすれば、それはだいたい何分で避難できるのかっていうことを教えてほしいと思います。

それ一つと、あと交通の問題なんですが、公共交通の問題なんですが、公共交通の中でフィーダー交通っていうのがありますね。

先ほど、結節点がどうのこうのって言ってましたけど、私もちょっと調べたんですけど、フィーダー交通が函館市ではどのような都市計画になっていくのか、どういう利点があるのかっていうかね、やはり、隣と、隣に行くと、北斗市に行くにも、七飯に行くにもそういう交通が必要なんですけど、そこに公共交通がどう役立てるのかっていうことを教えてほしいと思います。

(都市計画課主査)

はい。

まずですね、計画書の52ページにあります、(5)にあります表の2行目、要支援者の把握と個別避難計画の作成についてですね。

まずですね、長期20年というふうな表にありますけども、こちらはですね、継続的に、永続的っていう意味でですね、20年というふうにですね、矢印を長く引っ張ってるんですけども、続けてですね、もう、通常業務としてやっていくっていうことの意味で20年、長期っていう設定をしております。

どのように把握をしていくか、どのように個別計画を作っていくかっていうところなんですけども、こちらにつきましては、函館市避難行動要支援者支援計画っていうものに基づきまして、要支援者の把握っていうのと、個別避難計画の作成っていうのをやっていくんですけども、まずは要支援者の把握なんですけども、函館市が持っている要介護度、介護度のだとか、障がい度の度合いだとか、函館市で情報持ってる部分がありますので、それで要配慮者の基準を設けまして、要介護3とかですね、3以上だとか、そういう部分の方を抽出しまして、名簿を作ります。

そちらの名簿については、もう、災害対策課、総務部のほうでも作っているんですけども、個別避難計画につきましては、その名簿に挙がった方からですね、随時、同意を取っていきまして、その同意を得られた方から順に、その方に応じたですね、個別避難計画というのを市が作るようになっておりまして、

こちらのほうはですね、今年度から始めたということですので、これからですね、順次同意を得た方から、都度ですね、計画を作っていくという流れになっています。

450mで避難できる、何分なのかというお尋ねなんですけども、こちらの基準がですね、函館市の津波避難計画で450mっていう計算方法なんですけども、こちらが恵山岬について、函館市が、第一波が最も早く到達するのが、恵山岬に26分で到達するとされています。

道の定める基準では、避難するまでにかかる時間は5分、避難開始までですね、避難準備して、避難を、歩き始めるっていうところまで5分なんですけども、更に5分足しまして10分、避難し始めるまでに10分かかると想定しまして、26分から10分を引いた16分、この16分について歩行がなかなか困難な方っていうのがですね、1秒に0.5m、50cm歩けるっていうふうに設定してまして、その基準を持ちまして、計算しますと480mなんですけども、450mということになります。

先ほどのですね、高盛だとかですね、そういう部分で450mに避難所がないところにつきましては、津波の到達まで48分とですね、恵山岬より倍以上のですね、時間がありますので、その分は歩いて避難ができることになりますので、なんですけども、ただ、全市一律の基準として、450というのがありますものですから、その全市一律の基準に合わせて、450に合わない部分は解消していきたいということで、計画書に目指す目標として記載しております。

フィーダー交通なんですけども、今回の函館市地域公共交通計画で、前の公共交通網計画にはなかった言葉だと思うんですけども、一応ですね、こちらが居住誘導区域とその郊外を結ぶような交通手段としてですね、今、交通の計画のほうに載ってるんですけども、やはり、居住誘導区域内には大きな病院だとかですね、買い物するに当たっても、いろんな品揃えがある大きな店舗だとか、そういうものがありますので、そういうところのアクセス、郊外の方がアクセス、生活するに当たって、病院に通院だとかですね、そういう部分でアクセスするに当たって、フィーダー交通というのは必要なものとしてですね、そこで

公共交通の計画のほうでも、そういうまちなかは、バスだとか電車だとか走ってるんですけども、郊外の方がそういうまちなかの大きな病院だとかに通うときに使うような交通としてですね、フィーダー交通っていうのが設定されていると認識しております。

以上でございます。

(会長)

いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

はい、それでは。

(委員C)

質問とかではないんですけども、やはり今の、せっかくこの災害に関するところを市のほうで取りまとめて、分析結果もしっかりと出て、なおかつ、今の委員の皆様のご意見にもきちんとした対応っていうのが、今の意見の中から、すごく垣間見れたっていうのがございますので、やはり、こちらの要支援者への対策が重要であるですとか、例えば、その施設等の避難訓練の実施を促すとかっていうのもあるんですけど、促すだけではなく、やはり特に居住誘導の中にある福祉施設や医療機関に関しての避難訓練等々も、やっぱり病院や福祉施設独自におまかせっていうかたちではなく、やはりその辺のところもしっかりと市のほうで、市民の安全安心を守っていただけるような対応をしっかりと取っていただくことが、やはり、この分析結果を出してから対応になるのかなというふうに思いますので、要望といいますか、今のお話を聞くと、多分、今後そういった形のをしっかりと出されてくると思うんですけど、そこができると、もちろん、この災害があったときにも何らかの対応というものは、しっかりとできると思いますので、そこだけちょっと、なんて言ったらいいでしょうか、お願いできれば、コンパクトシティーを目指して、この立地適正化計画もしっかりと、こうできるんじゃないかなというふうに思いましたって意見

を，皆さんの意見から聴き取ることができましたということで，ぜひお願いしたいと思います。

(会長)

はい，それではその他いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは，いろいろご意見いただきましたが，議題1 函館市立地適正化計画の改定につきましては，意見はございませんということでよろしいでしょうか。

(委 員)

[同意]

(会長)

それでは，これで立地適正化，議題1については終わります。

..... **3 その他**

(会長)

次に，続きまして，会議次第の3番目の「その他」に入ることといたします。

内容につきましては，函館市都市計画マスタープランの中間検証についての報告となっております。

それでは，市から説明をお願いいたします。

(都市計画課長)

はい。

函館市都市計画マスタープランの中間検証についてご説明させていただきます。

詳細につきましては，都市計画課金丸より説明いたします。

(都市計画課主査)

都市計画課金丸です。

よろしく願いいたします。

着席にて説明させていただきます。

お手元の資料1について説明いたしますが、パワーポイントにて説明いたしますので、スクリーンをご覧ください。

まず、マスタープランの中間検証の目的ですが、平成10年(1998年)に当初マスタープランを策定し、第1回目の見直しを平成23年(2011年)に行い、現行のマスタープランを策定しております。

現行のマスタープランは、見直し策定から10年以上が経過しております。

そのため、策定以降に当マスタープランの上位計画である函館市総合計画および北海道が定めます函館圏の都市計画区域マスタープランの改定がなされたことや、都市再生法に基づく函館市立地適正化計画の策定などの動向も踏まえたうえで、それら計画とのビジョンと連動させる必要がありますことから、令和8年度の改定に向けて、今年度から見直しを実施することといたしました。

改定に当たりましては、現時点までの各方針に基づく施策の進捗状況を調査したうえで、各取組の成果について検証し、見直しに係るまちづくり方針の方向性を整理するため、中間検証を実施したところであります。

マスタープランの概要ですが、都市計画法第18条の2の規定に基づき総合計画および区域マスタープランに即して定められる当市の都市計画に関する基本的な方針を示したものであり、計画期間は平成23年(2011年)から令和12年(2030年)となっております。

次に、中間検証の方法について説明いたします。

スクリーンの左側水色の枠で囲んだ部分ですが、マスタープランには大きく5つ、5項目のまちづくりの目標があります。

まちづくりの目標の中で、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりが、今後において最も重要な目標として掲げており、各方針もこの目標に沿って示しております。

その目標に基づくまちづくりの方針が、1 土地利用の方針、2 都市施設整備の方針、3 都市環境の方針の3項目があり、それら方針のもとに、細やかな方針を掲げております。

今回は、この方針に基づいた施策の進捗状況を調査し、検証をいたしました。

では、方針の中でまちづくりの根幹となります土地利用の方針について、施策等の進捗状況を主なものについて説明いたします。

まず、市街化区域の方針ですが、歩いて暮らせるコンパクトなまちの形成を図るため、市街地の拡大を抑制し、各種都市機能を集約・集積するという方針に対する施策といたしましては、立地適正化計画を策定し、居住を誘導する区域を外環状線沿道から南の地域に指定するとともに、都市機能誘導区域を指定いたしました。

歩いて暮らせるコンパクトなまちの形成を目的として策定いたしましたが、策定から5年しか経過していないということもあり、まだ効果の発現には至っておりません。

次に、市街化調整区域の方針ですが、無秩序な土地利用を抑制し、自然環境を保全して既存集落等の生活環境を維持し、人と自然の共生する良好な環境形成を図るという方針に対して、旧50戸連たん地区内の開発行為の基準を廃止したことにより、市街化調整区域の開発行為が抑制され、コンパクトなまちづくりの推進につながりました。

次は、住居系市街地の土地利用方針の高度利用住宅地の方針です。

商業・業務拠点、観光拠点に高度利用住宅地を配置し、社会資本ストックの有効活用を図りながら、多様な都市機能を複合した、まちなか居住を推進するとあります。

この方針に対しましては、中心市街地活性化基本計画に基づき、函館駅前・大門地区や本町・五稜郭地区では、商業施設や公共公益施設等と合築した高層マンションの立地が進み、都市機能が集積した高度利用住宅地が形成されましたが、元町・末広地区や美原、湯川地区では、高度利用住宅地に関する土地活用は進んでいないという状況となっております。

ほかの住居系市街地の方針は、中密度な土地利用を促進する一般住宅と低密度な土地利用を促進する専用住宅の方針がございますが、説明は省略させていただきます。

次に、商業系市街地の土地利用方針で、中心商業地の方針です。

函館駅前地区、本町地区、美原地区に中心商業地を配置し、商業業務施設と住宅が複合化した土地利用を促進するという方針に対しまして、先ほどの高度利用住宅地の施策と重複いたしますが、中心市街地活性化基本計画に基づき、各種事業を実施いたしまして、函館駅前・大門地区および本町・五稜郭地区に新たな商業施設と住宅が複合した集客拠点が整備されました。

しかし、美原地区については、大型商業施設の閉店などにより、中心市街地としての機能が若干低下している状況にあると検証いたします。

商業系土地利用方針はそのほかに、商業・業務施設と住宅とが複合化した、高密度での土地利用を促進する拠点商業業務地および沿道商業業務地がございます。

地域の特性を踏まえた、適正な密度での土地利用を図る地域商業業務地の方針がございますが、説明は省略いたします。

次に、工業・流通業務系市街地の土地利用方針です。

一般工業地の方針については、臨空工業団地およびテクノパークは先端技術企業の立地や研究開発型の土地利用を推進するとあり、状況といたしましては、函館テクノパークでは企業の開所数も年々増加しており、全ての区画が分譲済みとなっている一方で、臨空工業団地は10区画が未分譲であるという状況になっております。

臨空工業団地では、工業地としての土地利用は停滞している状況ではありますが、テクノパークにつきましては、一般工業地としての土地利用が進められたという検証結果としております。

工業・流通業務系市街地の土地利用方針は、ほかに、中密度での土地利用を基本として、地区の特性を踏まえた、適切な密度での土地利用を図る専用工業地および流通業務地の方針がありますが、説明は省略いたします。

以上で、まちづくり方針についての検証の説明は、終了いたします。

先ほども申し上げましたとおり、まちづくり方針のほかに、都市施設整備の方針と、都市環境の方針がございます。

それぞれの方針に基づいた、取組実績を調査し、検証結果を資料にまとめてございますので、ご一読いただければと思います。

最後となりますが、本検証の目的であります、今後の見直し策定に係る方針の全体考察といたしまして、現行の都市計画マスタープランは、人口の減少・少子高齢化の発展を見据え、既存ストックを活用した、集約型都市構造の構築を目指しております。

その実現に向け、立地適正化計画の策定により、都市機能の集約とまちなかへの居住を誘導するための施策を展開しております。

スクリーンのオレンジ色の実線で囲んだ箇所のとおり、市街化区域人口の推移について、マスタープラン策定時の目標人口と現在人口から推計した令和12年の予測人口を比較いたしますと、修正した予測人口が策定時当初の予測人口を上回り、人口減少が抑制されたという結果となっております。

このことから、各種方針に基づいた施策の展開により、一定の効果があつたものと捉えており、今後も歩いて暮らせるまちの実現に向け、次期マスタープランの見直しでは、コンパクトなまちづくりの取組を更に進めていくことといたします。

以上で、函館市都市計画マスタープランの中間検証について、報告を終わらせていただきます。

(会長)

ただ今、市から、函館市都市計画マスタープランの中間検証について説明がありました。

この件について、ご意見やご質問はございませんでしょうか。

(委員B)

はい、ありがとうございます。

私、15ページの道路のところなんですけれども、ここでもって歩行者だとか自転車道路の整備ってということで、私は、日々暮らして、本当に道路がですね、大変な状況、穴ぼこになったり、本当に歩く方も大変だっということと、非常に今、苦慮しているところです。

特に自転車道路がですね、実は駒場通りとかも白線がきちっとあったんですよ、自転車と歩道っていう区分けして、それがですね、何回か要望したんですけど、なかなか白線がつけてくれないとかということで、非常に大変な状況がまだ続いております。

あとですね、真冬になりますと、今、除雪は、道路の除雪はするんですが、子供たちが学校通うための、朝早いですから、その除雪が、やはり通学の除雪、それは確保されてないということもありまして、それについても、私たちは声を上げてますけれども、本当に1年中住みやすい、本当、きちっとした安全な道を確保するとなれば、きちっとこの辺も検討してすぐにできるものはやってほしいなというふうに思います。

はい、とりあえず一点。

はい、終わります。

(会長)

はい、よろしいですか。

それではその他いかがでしょう。

はい。

(委員A)

先ほど、人口の問題で推計値の説明がありました。

実際に、それぞれの土地利用方針ですとか、そういったあるいはですね、中でもですね駅前・大門地区ですとか、あるいは本町・五稜郭地区ですとかそう

いったところに高度化というか、マンションですか、そういったものが建築されて人口がそこに集積してると、こういうようなお話もあったんですが、これ、先ほどの2030年の市街地の推計値、当初市街化区域人口が19万人、それが現時点での推計値として20万4千人と、こういうふうに説明ありましたが、これは集積のエリアというか、例えば、そういった駅前・大門地区ですとか、あるいは五稜郭地区ですとかそういったところに、そういったマンションが建築されたことで、市街化区域内の人口が一定程度抑制をされてるというふうに推定をされてるのか、あるいはそうでなくて、もっと広い範囲で、いろんなところで、人口が、減少が抑制されているというふうに考えているのか、その辺のところどうなのか教えていただきたいです。

(都市計画課主査)

市街化区域人口の人口減少がちょっと緩やかになっているのは、なぜかという質問ですが、こちら立地適正化計画の計画に基づいた事業というのは、これの効果っていうのは、まだ見られてないような状況という検証を打ち出しておりますので、こちらに関しては、立地適正化計画のおかげといいますか、そういったことは、ちょっと一概に言えないかとは思いますが。

ただですね、市街化区域の人口が、思ったよりも減ってないことに関しての検証というのはですね、ちょっとこのたび、まだ、そこまで至っておりませんので、今後、様々なデータを集積いたしまして、調査できるものは調査していきたいなと考えて、次のマスタープランにですね、検証の結果を反映させていけるようなものとしていきたいなと考えております。

(都市計画課長)

ちょっと補足させていただきます。

確かにですね、立地適正化計画の検証を3月に行ったときには、まだ立地適正化計画自体の事業が、そんなに進んでない状態ですので、その検証結果としては、さほど、その影響というのは出てないだろうというお話をさせていただ

いてますけども、実際ですね、先ほど委員がおっしゃいましたように、そういうマンション建ちますと、一戸建ての住宅と換算しても戸数でいきますと、かなりになります。

100戸、200戸になりますので、そういう人口がですね、この市街化区域の中の特に立地適正化計画のところの拠点誘導区域のところに配置されているということになりますから、自ずと、それを考えただけでも、人口はそこに集中して増えているというふうに私どもも捉えておりますので、そういった意味も含めまして、人口減少の抑制化に繋がっているというふうに考えております。

(会長)

はい。

(委員A)

別のところで申し上げたことがあるというふうに思うんですが、居住誘導区域外から住み替えされて、例えば、マンションができてそこにお住まいになるというのは、特に問題ないというふうに思うんですが、市街化区域内で人口移動であれば、例えば、マンション建ったからそこに住むということになると、単に市内の市街化区域内で人口が動いてるだけで、市街化区域自体には、特にその成果が挙がってるというようなことにならないんじゃないだろうかと、そのことによってどこかが空洞化するというようなことが起きないかと、こういうふうなことがですね、あるものですから、その辺の、やっぱり検証というのは、しっかり、やっぱりやって、どういう計画にしていくのか、プランにしていくのかということが必要だというふうに思います。

同時に商業についても、よく言われますけれども、例えば駅前・大門地区、飲食店が多くて実際の食料系っていうか、飲食店以外の食料系の店舗というのは立地が進んでないと、こういうふうに思いますから、そういったようなことをですね、商業は商業で計画をつくるというふうに多分なってると思いますけ

れども、そういうことも十分やっぱり考えながら、これは函館市の都市のマスタープランであるわけですから、その辺とか十分、やっぱりしっかり検証するなり、あるいは、取組等を行う必要があるというふうに思います。

(都市計画課長)

ちょっと1つだけ説明させていただきます。

今のですね、市街化区域内の人口の移動の話なんですけども、今の現行の都市計画マスタープランにも記載しておりますけども、やはり市街化区域内であっても、都市機能の誘導区域の周辺に人口がやはり集まっていたら、その中で経済圏を作っていたらという形で今後住まわれていかないと、やはり濃淡を作っていないとですね、その地域の経済というのは成り立っていないだろうというふうに私ども考えております。

ですので、市街化区域であっても、都市機能の誘導区域の周辺に皆さんが集まっていたらというものは、私どものほうとしては、理想かなというふうには考えておまして、ですので、市街化区域内の移動であっても、それはまともって住まれることは望ましいのかなと思っています。

それと、先ほどおっしゃいましたように、各区域のですね、人口がどのくらいに推移していくのかという部分については、今後分析させていただきますので、その辺も踏まえて、新しい都市計画マスタープランのほうを今後作成していきたいと考えております。

(会長)

その他いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、函館市都市計画マスタープランの中間検証につきましては、各委員からご意見や要望などがございました。

市におかれましては、これらを検討のうえ、今後の見直し作業を進めていただきたいと思います。

..... 4 議 事（非公開）

..... 諮問事項

..... 5 閉 会

（会長）

それでは、これをもちまして、令和5年第3回函館市都市計画審議会を閉会いたします。