

令和6年第2回函館市都市計画審議会 議事録

- **開催日時** : 令和6年10月16日(水) 14:00～15:00

- **開催場所** : 函館市役所 8階第1会議室

- **出席者**
 - 委員 : 12名
 - 函館市 : 8名

- **傍聴者**
 - 報道関係者 : 0名
 - 一般傍聴者 : 0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) 議事録作成の告知
- (4) 函館市挨拶
- (5) 委員の紹介
- (6) 審議会会長の選出
- (7) 会長挨拶
- (8) 会長職務代理者の指名
- (9) 議事録署名人の指名

2 議 事

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

- ① 見直し小委員会からの報告について
- ② 答申の取りまとめについて

3 そ の 他

4 閉 会

..... 1 開 会

..... (1) 傍聴者へ注意事項告知等

(都市計画課長)

皆様お疲れ様でございます。

函館市都市建設部都市計画課長の小畑でございます。

それでは、本日の審議会につきましては、令和6年7月31日をもって、委員の任期が終了し、新たな委員の選任後の第1回目の会議となっておりますので、会長選出までの間、私が司会進行を務めさせていただきます。

どうぞよろしく願いいたします。

次に、函館市都市計画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、公開にあたってのルールを定めておりまして、その中で、写真、ビデオ等の撮影、録音などは禁止することとしております。

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、委員の皆様よろしいでしょうか。

(委 員)

[異議なし]

(都市計画課長)

では、報道関係者の中で写真、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、その間に撮影して下さるようよろしくお願いいたします。

はい、それでは、撮影の時間は以上で終了いたします。

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、よろしくお願いいたします。

..... (2) 審議会成立の要件の確認

(都市計画課長)

それでは、議事に入ります前に、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名出席しておりますので、函館市都市計画審議会条例第5条第3項、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いることを報告いたします。

それでは、早速でございますが、ただ今から、令和6年第2回函館市都市計画審議会を開会いたします。

..... (3) 議事録作成の告知

(都市計画課長)

はじめに、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、「函館市都市計画審議会の公開に係る要領」に基づき、議事録を作成しております。

本審議会の議事録は、議論の内容が明確となるよう、逐語で作成しているところです。

議事録の作成方法につきましては、事務局で案を作成した後、審議会会長と出席委員の中から会長が指名する議事録署名人2名の計3名に会議内容と相違ないことの確認を受けた後、署名をもらい、これをもって完成といたします。

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。

本日の2名の議事録署名人につきましては、後ほど、審議会会長が指名することとなりますので、よろしくお願いいたします。

..... (4) 函館市挨拶

(都市計画課長)

次に、このたびは、新たな委員の選任後、最初の審議会でございますので、都市建設部長から一言ご挨拶を申し上げます。

[都市建設部長挨拶]

..... (5) 委員の紹介

(都市計画課長)

次に、本年8月から、本審議会の委員にご就任いただきました方々を名簿の順に従いまして、ご紹介いたします。

[委員の紹介]

以上、ご紹介申し上げます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

..... (6) 審議会会長の選出

(都市計画課長)

次に、審議会会長の選出でございますが、函館市都市計画審議会条例第4条第1項の「審議会に会長を置き、学識経験のある者につき、委嘱された委員のうちから委員の選挙により定める。」との規定に基づき、本審議会の会長を定めたいと思います。

まず、会長の選挙の方法でございますが、委員の皆様から、どなたか適任と思われる方をご推薦いただき、その方を会長とすることについて、皆様のご意見をお伺いするという方法をもって選出することにしたいと思います。委員の皆様よろしいでしょうか。

(委 員)

[異議なし]

(都市計画課長)

それでは、委員の皆様から、どなたか適任と思われる方をご推薦いただけますでしょうか。

[委員が会長を互選，決定]

(都市計画課長)

それでは、会長，恐れ入りますが、会長席にお移りいただき、議長として、この後の議事の進行をよろしくお願いいたします。

..... **(7) 会長挨拶**

[会長挨拶]

..... **(8) 会長職務代理者の指名**

(会長)

それでは、はじめに、会長に事故があるときに、その職務を代理する、会長職務代理者を指名したいと思います。

函館市都市計画審議会条例第4条第3項の規定に基づき、会長の職務代理者については、「会長があらかじめ指名する委員」となっておりまして、私が指名することとなります。

[会長が職務代理者を指名]

..... (9) 議事録署名人の指名

(会長)

それでは、本日の会議の議事録に署名をいただき、議事録署名人、お二人を指名したいと思います。

[会長が議事録署名人を指名]

..... 2 議 事

(会長)

それでは、議事に入ることといたします。

本日の議案は、函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針（素案）についての1件でございます。

本議案は、令和5年10月24日付けで、函館市長から当審議会へ諮問されたものでございまして、令和5年11月17日開催の当審議会におきまして、事務局から諮問の趣旨などについて、説明をしていただき、審議の方法としては、小委員会を設置して、その中で具体の調査・検討を行い、その結果を当審議会に報告してもらい、最終的に、当審議会として取りまとめ、市長に答申するというところで、委員の皆様の了承を得ていたところでございます。

このたび、小委員会において、見直し方針を報告書として取りまとめられたということでございますので、まず、小委員会から検討結果の報告を受け、その後、当審議会として答申をどのように取りまとめていくか、ご審議をお願いしたいと考えております。

..... ① 見直し小委員会からの報告について

(会長)

それでは、小委員会からの報告についてでございますが、小委員会で委員長を務めさせていただいております、私から報告をいたします。

(会長) 小委員会会長

本日、配付されております、「函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針(第2次)」について、報告書の最後の30ページをご覧ください。

見直し小委員会では、長期未着手都市計画道路の見直しについて、その方向性を取りまとめるため、これまでに計3回、小委員会を開催し、調査・検討を進めてまいりました。

主な検討項目としましては、1点目が、見直し対象路線、区間の抽出、2点目は、必要性や実現性の検証、3点目は、個別路線毎に見直しの方向性の検討を行い、長期未着手となっている都市計画道路を存続、変更、廃止という3つの方向性に振り分け、最後に、道路網全体での検証を行い、見直し前後で比較検証を行い、報告書に取りまとめたところでございます。

詳細につきましては、事務局から説明をお願いいたします。

(都市計画課主査)

都市計画課の茶野です。

よろしくお願いいたします。

着席にてご説明させていただきます。

それでは、報告書の詳細について、本日、配付させていただいております、函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針の報告書により、ご説明させていただきます。

表紙をご覧ください。

まず、見直し方針の名称としまして、平成21年度に策定した最初の見直し方針の時点更新ではなく、現状にあわせた新たな見直し方針としての位置付けであるため、第2次としております。

次にページをめくりまして、はじめにございまして、本市における1回目の見直し方針の策定とその実施状況のほか、さらなる人口減少および少子高齢化の進行など、都市計画道路を取り巻く社会情勢の変化に対処するため、持続可能でコンパクトなまちづくりに向けた新たな取り組みなど、第2次となる新

たな見直し方針を策定する目的が整理されております。

ページをめくりまして、目次がございます。

報告書といたしましては、1の都市計画道路の現状から、最後4の都市計画道路の見直し方針(案)の決定まで、大きく4つの項目で構成されております。

最後に、巻末資料といたしまして、見直し小委員会の設置要綱、名簿、開催状況が掲載されております。

1ページ目をお開き願います。

このページから4ページにかけては、大項目1の都市計画道路の現状としまして、都市計画道路の役割や機能、定める意義、都市計画道路区域内における建築制限のほか、令和6年4月1日時点での整備率などの現状について、まとめております。

次に5ページをお開き願います。

このページから8ページにかけては、大項目2の都市計画道路の見直しの必要性としまして、これまでの都市計画道路の見直しに係る経緯と第2次となる本方針の必要性についてまとめております。

これら大項目1・2の内容につきましては、前回の審議会において、事務局から同様の説明をさせていただいておりますので、詳しい内容については、ここでは省略させていただきます。

続きまして、9ページをお開き願います。

スクリーンにも表示しておりますが、大項目の3番目として、見直しの進め方になります。

北海道が策定した「都市計画道路見直しガイドライン」に基づきまして、図3-1見直しフローにより、5段階に分けて検討することとしており、ステップ1の路線の抽出、ステップ2の必要性の検証、ステップ3の実現性の検証から、ステップ4見直し方針の検討にて、存続、廃止、幅員等を変更の方向性について判断し、これらの見直し方針について、ステップ5道路網全体にて、問題が生じないか検証することが整理されております。

10ページをご覧ください。

ステップ1の路線の抽出としまして、都市計画決定後30年以上経過した路線で、高規格道路や事業実施中の路線を除いた23路線25区間が見直し対象路線として抽出されております。

11ページの見直し検討路線箇所図をご覧ください。

スクリーンにも表示しておりますが、凡例でオレンジ色の線が見直し対象路線、緑色が対象外とした事業中の路線、黄色が同じく対象外とした高規格道路となっております。

続きまして、12ページをお開き願います。

ここから15ページにかけては、抽出した見直し対象路線について、どのような検証をし、どのような判断基準で方向性が決められたかについての考え方が整理され、最終的に路線毎の見直し方針がまとめられております。

15ページをお開きください。

ステップ4見直し方針の検討といたしまして、対象路線それぞれの存続や廃止といった方向性を判断するフローとなっております。

上から、見直し検討路線について、ステップ2必要性の検証として、道路密度や道路機能のほか、ネットワーク上の連続性や配置バランスなどについて整理・検証し、その中で、必要性がないと判断された場合については、右側の廃止に向けた検討となります。

必要性があると判断された場合については、次のステップ3の実現性の検証に移り、大きな橋の築造など大規模構造物の必要性があったり、西部地区などの歴史的な街並みへの影響があったりなど、実現する上での問題や影響などについて、一欄にございます5項目について整理し、該当するそれらの課題に対し、都市計画の変更や、代替路線などにより、対応可能かどうかについて検討し、存続か変更、廃止の方向性を判断する流れとなっております。

この説明のみでは、各路線の方針策定の経過が明らかではないため、検討内容の全容をまとめた別添のチェックシートの流れに沿って、ご説明させていただきます。

時間の関係もございますので、代表する1路線のみを抜粋し、ご説明させて

いただきます。

お手元のチェックシートの33ページから36ページの駒場通をご覧ください。

スクリーンにも表示しておりますが、少し小さくて見難いかもかもしれませんが、各路線2ページ組、見開きで見ることができる作りになっております。

まずチェックシート左上、路線の概要としまして、函館圏の都市計画道路として、3・5・58駒場通、当初計画決定は昭和4年、全体としては、時任町から広野町に至る延長2,260m、車線数は2車線の幅員15mの補助幹線道路として決定されております。

下の棒グラフは、整備状況を示しております、整備済みの区間と、今回の見直し対象区間の概略の位置を示しております。

その下、見直し対象区間の概要です。

対象区間の起終点は的場町に位置し、延長350m、計画幅員15m、現況幅員5mとなっております。

さらに、横断面構成として、計画と現況の幅員を比較できるように記載しております。

その下には、路線の現状、都市計画決定時の位置付け、一番下段には現計画通りに整備する場合の課題が記載されております。

右側の位置図、詳細図をご覧ください。

スクリーンでは、さらに拡大した位置図を表示しておりますが、駒場通の位置付けとしましては、漁火通りである放射3号線から電車通りの放射2号線まで抜ける道路として、電車通りと人見通を補完する路線となっており、未整備である見直し対象区間は本町周辺を中心市街地に位置している状況となっております。

続きまして、詳細図ですが、終点部分は変則交差点となっており、整備の際には線形の見直しなどの課題がございます。

また、都市機能誘導施設である函館中央病院のアクセス道路としての機能がございますが、住宅地が沿道に建ち並び、現状は5mほどと狭く、東側から西

側へ抜ける一方通行の道路となっております。

参考としまして、駒場通の起点側の状況写真です。

手前側の15mの整備済み区間から、奥へ向かって現況5m程度と急に狭くなっている状況です。

続きまして、チェックシートの2ページ目、左側の上段には、必要性に関する検証として、道路密度や道路機能としての5項目の評価のほか、廃止した場合の問題点などを整理しております。

駒場通については、道路機能として、1の交通機能と、5の市街地形成機能が評価項目となっており、連続性や配置バランスの部分においても、必要性があると判断されておりますことから、右側のフローチャートの必要性の検証において、必要性があるという判断になることから、次に実現性の検証に移ります。

実現性に関する検証として、さらに5つの評価項目について整理し、本路線については、市街地環境の項目と、財政環境の部分が該当しておりますことから、フローチャート上においては該当ありとなり、さらに下へ進みます。

最終的な方向性としては、駒場通には代替となる道路もなく、変更や新規路線の追加でも対応が出来ないことから、存続という判断となっております。

チェックシートの最後には、ただ今ご説明した検証の経過を検証結果として記載しております。

以上が、チェックシートに沿った検証の流れとなります。

同様に、検証をした結果について、見直し対象となった全ての路線・区間のそれぞれの路線毎の方向性と検証結果を報告書の16ページから20ページの一覧表に整理しております。

存続として、駒場通を含む17路線18区間、変更として、桐花通の1路線2区間、廃止として、赤川中央通、亀田外郭通、松原通、桔梗川中通、桔梗南通の5路線に振り分けられております。

後ほど、今回、廃止や変更となった箇所については、改めて経過をご説明いたしますが、まずは全体の流れとして、それぞれの路線を振り分けた後の検証

について、引き続きご説明いたします。

報告書に戻りまして、21ページをお開きください。

ステップ5では、ステップ4で振り分けられた見直し方針について、2つの指標により検証しております。

まず一つ目は、都市計画道路網の将来交通需要推計が道路網全体で問題がないか、将来交通量を道路の有する交通容量で除した混雑度という指標を基に検証しております。

報告書では、次の22ページから23ページに、それぞれの見直し前と見直し後のA3横の交通流滞図にて、検討結果を記載しております。

スクリーンにも表示しておりますが、23ページの見直し後の交通流滞図をご覧ください。

凡例といたしまして、水色の線は先ほど申し上げた混雑度で1未満の路線、黄色が混雑度1以上1.25未満の路線、ピンク色が混雑度1.25以上1.75未満の路線を表しております。

また、赤色の点線で囲ってある箇所が廃止路線、緑色の点線で囲ってある箇所が変更となる箇所です。

亀田外郭通や赤川中央通など、もともと現道がない箇所は路線の廃止により線がなくなっております。

こちらの流滞図から、廃止や変更などを行った見直し後においても、ネットワーク全体において、慢性的な渋滞が発生すると言われているピンク色の箇所がなく、ネットワーク上は支障がないものと判断されます。

24ページをお開きください。

もう一つの指標といたしまして、道路密度がございます。

道路密度とは、各地区における市街化区域の面積に対する道路延長の比率で表されます。

ガイドラインでは、それぞれ住居系・商業系・工業系に応じた望ましい道路密度の値が示されておりますことから、こちらも混雑度と同様に、見直し後の道路網全体で支障がないかについて検討しております。

下の表 3 - 3 に見直し後の道路密度と右端に望ましい値について取りまとめているのですが、全体および各地区において、望ましい値を上回っていることから、支障が生じないという結果となっております。

次に、スクリーンに表示しております図面では、道路密度による検証内容を対象路線がどの地区にあるか分かるよう、地区別に色分けしたものを地図上に表したものです。

赤色の数字が見直し後の道路密度で、2 段目の現況および一番下の望ましい値を上回っております。

最後に、報告書 2 5 ページから 2 6 ページには、4 の見直し方針として、各路線の方針の検討結果について取りまとめております。

2 6 ページの図面をご覧ください。

スクリーンにも表示しておりますが、各路線の方向性を示した図面でございます。

緑色の線で表示しておりますのが存続、黄色の線が幅員変更、紫色の線が廃止の路線を表しております。

以上、報告書の内容として、全体の流れをご説明させていただきました。

続きまして、各路線の方向性についての説明ですが、廃止と変更となった路線に絞って、その決定に係る経過をご説明させていただきます。

スクリーンの方をご覧ください。

幅員が変更となる⑬、⑭の桐花通と、廃止となる⑮亀田外郭通を映しております。

まず桐花通についてですが、本通富岡通を境に南側が計画幅 1 6 m、北側が 1 8 m の計画となっております。

骨格幹線道路の放射 1 号線を補完する路線として、昭和 4 8 年に計画決定されております。

1 6 m 区間の詳細図です。

五稜郭中学校から南側は整備済みで、それより北側が未着手区間となっております。

この区間の現況の車道幅員は計画通りの9 mで整備されております。

歩道については、計画幅3.5 mに対して、概ね2 mの有効幅員が確保されている状況です。

一部の区間を除いて、全幅で14 m以上の幅員を有しております。

現況の写真です。

沿線は、すでに良好な市街地が形成されております。

続きまして、18 mの区間です。

本通富岡通から北側、大型商業施設付近の亀田外郭通までの区間です。

こちらの区間につきましても同様に、車道幅は計画通り9 mを確保しており、歩道については、計画幅4.5 mに対して、概ね2 mの有効幅員が確保されている状況で、一部の区間を除いて、概ね全幅で14 m以上の幅員を有しております。

本路線につきましても、周辺道路との連続性や配置バランスから必要であることから、存続となりますが、沿線には住宅地や事業所が建ち並び、良好な市街地を形成しているなど、実現性には課題があります。

歩行者の交通量調査を踏まえた検証結果として、今後の人口減少や沿線の児童生徒数の減少を踏まえますと、通学路や歩道としても、現況の代表幅員が必要とされる機能を満たすことが出来ることから、両区間とも、幅員を14 mへ縮小することで対応できると判断し、幅員の変更としております。

こちらが北側の現況の写真です。

次に、桐花通の北側に接続し、国道5号まで抜ける計画の⑮亀田外郭通についてです。

国道5号から産業道路へ連絡し、国道などの骨格道路の交通を分散させる道路として、昭和60年に幅員18 mで計画決定されております。

亀田外郭通の詳細図です。

本区間には現道がなく、国道5号から桐花通まで、北海道乳業の建物や住宅地を通過する計画となっております。

実現性の課題として、用地補償費等事業費が膨大であることのほか、国道5

号側との交差点部が、赤丸で表示している現況の信号交差点に近い上、石川新道へ進入するレーンも近いことから、交差点の安全性などに問題があります。

本路線は、将来交通需要推計の結果から、当初計画していた、放射1号線から外環状線へ連絡し、交通を分散する機能が必要なくなり、廃止しても連続性や配置バランスに問題が生じないことから廃止としております。

現況の写真です。

続きまして、変更するにあたっての根拠資料としまして、先ほどご説明いたしました、混雑度を示した交通流滞図です。

左側が前回の見直し方針策定時の平成32年の将来交通需要推計です。

右側が新しく算出された令和22年の推計値によるものです。

左側、前回の推計値では、国道5号では、ほとんどが黄色い区間となっており、桐花通にも赤色の区間が見られ、一定程度の渋滞が予測されていましたが、右側、今回の推計値では、どの路線も交通量が減少し、赤の区間や黄色い区間がなくなっております。

桐花通、亀田外郭通には、放射1号線の補完機能や交通の分散機能がございりますが、国道5号の交通量や各路線の交通量の低下により、それらの機能の必要性が低下している状況だと考えられます。

続きまして、こちらは、どちらも令和22年の推計値ですが、左側は見直し前、右側は亀田外郭通を廃止するなどの見直し後の推計値となっております。

見直し後の右側の図面をご覧ください。

亀田外郭通を廃止し、ネットワークからなくした状態です。

その結果、放射1号線や周辺の道路網において、混雑度が1.25以上となる区間がないことから、渋滞が発生することはなく、廃止しても周辺道路網に問題が生じないものと判断されます。

次に、こちらは、廃止となる赤川中央通、桔梗南通、桔梗川中通、松原通の4路線の位置関係を示しております。

赤川中央通ですが、主要骨格幹線である放射2号線と桐花通とを補完する道路として、昭和48年に幅員16mで計画決定されております。

詳細図です。

渡島総合振興局が隣接する美原学園通から北側に住宅地の間を通る計画となっております。

現道は、車道が6 m、歩道が1.5 mの片歩道となっております。

本路線につきましては、将来交通需要推計の結果から、当初の機能が不要となることや、西側に代替路線が整備されていることから、廃止しても配置バランスや周辺道路網に問題は生じないことから廃止としております。

現況の写真です。

手前が整備済みの区間で、奥が狭くなっているところです。

赤川中央通周辺の交通流滞図です。

左側が本線廃止前、右側が廃止後となります。

見直し後の、本線をネットワークからなくした状態でも、周辺道路網に混雑度の1.25以上となる区間が生じないことから、廃止しても、連続性や配置バランスなど周辺道路網に問題がないものと考えております。

続きまして、桔梗南通です。外環状線を補完する環状機能を有し、石川新道から放射1号線、国道5号へ連絡する道路として、幅員20 mにて、昭和60年に現在の計画決定がされております。

詳細図です。

石川新道から一部区間が整備済みで、現在は行き止まりの形となっております。

お寺や住宅地を通過する計画で、旧国道部分から国道5号までの区間については、現道がある状況です。

本線は、将来交通需要推計の結果から、計画決定当初の外環状線を補完する環状機能が不要となることや、代替路線を有する桔梗北通が整備済みであり、廃止しても配置バランスや周辺道路網に問題が生じないため、終点側の整備済み区間も含め廃止としております。

現況の行き止まりの状況の写真です。

続きまして、㊸桔梗川中通です。

ただ今ご説明した桔梗南通を起点に、七飯町まで連絡し、放射1号線を、国道5号線を補完する路線として、昭和53年に幅員16mで計画決定しております。

詳細図です。

左側が函館江差自動車道から北側区間で、右側が南側の区間です。

全区間において、車道の現況幅員は計画通りの9mを確保しております。

函館江差自動車道から北側は概ね2mの両歩道、南側は片歩道で2m以上が確保されております。

また、現在も道路事業にて、水路敷地を埋め立てるなどにより、歩道拡幅工事が順次進められている路線となっております。

本路線については、将来交通需要推計の結果から、決定当初の機能が不要となることや、将来的にも歩行者が減少していくことが想定されることから、現況の幅員で求められる機能はあるものと判断し、廃止としております。

ただし、桔梗駅前通から七飯町へ接続する区間は、七飯町側への連続性を考慮し、存続としております。

桔梗駅前通から南側を写した写真です。

続きまして、松原通は桔梗地区の市街化区域編入に伴い、桔梗地区を横断する路線として、昭和53年に計画決定されており、その後、昭和60年に現在の16mの幅員に変更されております。

詳細図です。

七飯町との町境付近にあり、国道5号から桔梗川中通に連絡する道路で、現況は7mの車道と、2mの両歩道で、幅員11mとなっております。

本路線は、将来交通量が少なく、現況の幅員で求められる機能があることや、南側にも代替路線があることから、廃止しても配置バランスや周辺道路網に問題は生じないと判断し、廃止としております。

国道5号からの現況写真です。

ただ今ご説明いたしました、桔梗地区の3路線周辺の交通流滞図です。

左側の見直し前ですが、周辺において、将来的には渋滞する区間はなく、松

原通と桔梗南通は特に需要が低くなっている状況です。

右側の見直し後をご覧ください。

3路線を廃止した場合においても、周辺道路網に混雑度1.25以上の箇所がないことから、廃止しても問題がないと判断しております。

各路線の説明は以上となります。

見直し方針策定後の進め方といたしまして、今回、廃止や変更とした路線については、沿線住民や地権者などの関係者に対し、説明会等を開催し、合意形成を図った後、順次、都市計画法に基づく変更手続きを進めることとしております。

存続として、引き続き検討の必要性がある路線については、社会情勢の変化など、必要に応じ、適宜、見直しを個別に検討することとしております。

最後に、見直し方針決定までの予定です。

本日、ご審議をいただいた後、11月11日に政策会議に付議いたします。

その後、11月中旬からパブリックコメントを実施し、その意見を整理・反映したものを再度、来年2月上旬頃に予定している当審議会に付議し、成案化したいと考えております。

見直し方針の説明は以上でございます。

..... ② 答申の取りまとめについて

(会長)

説明ありがとうございました。

小委員会においては、長期未着手都市計画道路の見直しについて、どのような路線を対象としたか、また、抽出された路線について、どのような検討がされ、結果、個別路線の見直しの方向性がどのように定められたかなどについて調査・検討が行われたということが、見直し方針（第2次）（素案）として、お手元の報告書にまとめられたということで報告がありました。

次に、当審議会としての答申の取りまとめについてでございますが、当審議会が審議を進める方法としては、小委員会を設置して調査・検討を行うことと

なっておりますので、今回、小委員会から報告された見直し方針を基本に審議を進めていき、その上で、全体を通して、この方針でよいのではないかとということであれば、この方針でもって、当審議会としての答申として、取りまとめていくのがよろしいのではないかと考えておりますが、委員の皆様いかがでしょうか。

(委 員)

[異議なし]

(会長)

よろしいでしょうか。

それでは、小委員会から報告された見直し方針について、全体を通して、皆様のご意見・ご質問をお伺いしたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

はい、よろしく申し上げます。

(委員A)

委員Aといいます。

ページ数でいくと7ページのところで、まず一つなんですが。

この交通状況の変化、この交通状況の変化と高齢者が多くなるってということで、ドライバーの高齢者の免許返納ですか、そういう点も、かなり道路に関して、変わっていくんだっていうふうにして書いてるんですが。

調べましたら、昨年度で1.6%より、高齢者が返納してないってということで、それが何が問題かというふうにして思ったら、やはり公共交通がなかなか今不便であるっていう、そういう状況もありまして、なかなか車を離せないっていう現状があるのかなっていうふうにして、問題点はあると思うんです。

ただ、その交通状況の変化の中で、皆さんが返納しちゃえば、道路がそんなに必要ではなくなるのか、どういうふうに言ったらいいんでしょうか、そういう公共道路がいらなくて、車が走る道路がいらなくなるのかなっていうふう

して思うんですが、その辺は、どういうふうにして関与するのかっていうことと、あとですね、見直しの検討路線の中で、10ページの資料から見ると、経過年数が物凄いですよね、80年、90年ということで、6ページ、最初の方にも4ページにも書いてましたけど、未着手の見直し路線のところでは、25路線のところでは約50年から80年がね、50%で、3割が80年経過してる、それから2割が30年から50年ということで、それから1路線だけが30年未満だよっていうことで、なぜこのように、道路が放置されてきたっていうか、そういう条件、いろんな条件があるというのはわかるんですが、その辺のところの説明をお願いしたいのと、11ページの図から見れば、居住誘導の区域外の路線、これから見直そうという、存続していこうっていうところでの、一応、コンパクトシティということで、もうちょっと内側に住もうということとやってるんですが、居住誘導の区域外の路線はどのくらいあるのか、それは今後どのようになっていくのかっていうことをまず聞きたいです。

(都市計画課主査)

都市計画課の茶野です。

今質問されたことについて回答させていただきます。

まず一つ目ですけども、7ページの高齢化率と自動車保有台数と免許証の保有者数ということで、これの意図してることっていうのは、まず今回、方針を策定するにあたって、北海道が策定している交通量の体系調査というのがございまして、その数値を基に令和22年の交通量の推定値を出して、その推定値を基に今回検証してるんですけども、その中で、北海道が調査する中で、まず高齢化率の上昇に伴って、免許返納率も上がってきているっていう、その調査結果があります。

ただ、現状ですね、ここ近年の分で、さらにまた今度、逆に返納率が今度下がっていくとかっていうのも考えられますけども、ただ高齢化率だけじゃなくて、人口減少に伴って、今の交通形態、皆さんのですね、需要からすると、高齢化率だけじゃなくて交通量がどんどん徐々に減っていくだろうという数値に

なっております。

今の我々が持っている資料としては、このような現状になってるよっていうものでございます。

2番目のですね、様々な路線があって、経過年数がバラバラっていうか、長いところだと90何年とかということ、その理由ということ、いいますと、まずですね、函館市の都市計画決定は、都市計画道路としては、はじめに、昭和4年をはじめにですね、様々な市街地拡大、人口増加だとか、そういう部分で順次ですね、その実状にあわせて、将来的な市の拡大にあわせて、都市計画道路を増やしていったってというのがございます。

その中で、やはり増やしていった部分について、拡大している部分について優先して整備されてきたってということと、あと近年はですね、産業道路の美原周辺の渋滞対策だとか、あと、何年か前に開通した新外環状道路ですね、あーいった高規格道路の開通にあわせて、周辺ですね、インターチェンジ付近の道路網を整備することを優先した結果、駒場通だとか、結構長い年数経ってるんですけども、そういった部分は、ちょっと後回しされてしまったってことで、今、新外環状関係も産業道路から外側っていいですか、ていう部分も大分整備が進んできたので、今度は中っていう考え方もあるかと思えます。

ということで、様々な理由でですね、残されてきたっていう部分があります。

3番目、コンパクトシティーの話ですね。

居住誘導区域外の部分については、今回ですね、桔梗周辺の3路線のほか、赤川中央通っていう部分を、今回、廃止の方向として検討をさせていただいたほか、残るはですね、⑰、⑱、⑲、⑳といった、日吉IC周辺の道路網が外側にあるっていうふうに考えているんですけども、そちらについては、放射4号線というのが、日吉IC、新外環状線からインター線、下りる道路としての骨格道路の扱いなので、こちらはですね、市としても整備をしていただきたいということで、北海道にも要望している中で、その関連路線として、周辺の道路網について、今回残っている状況でございます。

なので、立地適正化計画に関連しては、その居住誘導区域外の部分について

は、今回、一応廃止する方向も含めて検討した結果、今回の廃止路線だけが廃止するという報告になったという形です。

以上でよろしいですか。

(会長)

はい、よろしいでしょうか。

その他ご質問等ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

はい。

(委員B)

前回の見直しが平成21年に行われたと、15年経ったわけですが、時代とともに、人口ももちろん減ってきますし、社会状況変わったりして、道路に対する、需要なり、あるいは環境なりっていうのがわかってくると思うんですね。

ですから、この未着手で長期間、全部が未着手というわけではもちろんないんですが、一部未着手になってるとこだとか、必要があるもの、ないもの、都市計画道路としての必要があるもの、ないものですね、その辺のところをやっぱりこう一定の考え方に基づいて、どこかでやっぱり今後どうしていくかという方針を決めた方が、見直し方針は見直し方針としていいんですけども、また時間が経っていくと、環境が変わったりっていうことにも、もちろんなっていくんでしょうけれども、その辺のところ、都市建設部としてお考えを持っているのでしょうか。

(都市計画課主査)

今回存続という扱いになった路線につきましては、今回存続だからずっと存続っていう訳ではなくて、やはり社会情勢の変化、今後どういうふうになっていくかという部分もあるので、例えば、新幹線が札幌まで届いたときに、函館

はどうかのかっていう部分も今後出てくると思いますし、そういった部分が、社会が変化した段階で、やはりそれぞれの路線について、検証したいというふうには考えております。

(都市計画課長)

追加でよろしいでしょうか。

今、うちの茶野が説明しましたけれども、今回のですね、見直しの中の路線毎に説明書きが書いていると思いますが、その中で、存続としているところについても、そのときの社会情勢と今検討している中で、まだこういう整備要素があるだとか、社会情勢の変化が考えられるんで、今、見直しができないだとかって理由を書いております。

ですので、そのときその時点での情勢の変化によって、各路線毎に随時見直しを検討していくということになります。

この内容につきましては、見直し方針の27ページの次回の見直しについてという形の部分に書いてございまして、本方針において、検討を継続するとして、存続とした路線（区間）については、社会情勢の変化など必要に応じて、適宜、見直しの方向性を検証し、個別に対応していくということでございますので、前回から17年経って、一気に今回また30年経過毎の見直しをかけておりますけど、今回からは、各路線毎の社会情勢の変化に応じて、存続としたところも見直しの検討を随時進めていくというような形にさせていただきたいと思っております。

以上です。

(委員B)

わかりました。

ただ、都市計画道路っていうのは、地権者ですとか、あるいは周辺の地先にいらっしゃる方とか、いろいろ建築制限ですとか、そういったものがかかる訳ですから、その辺のところはやっぱりあまり長くならないように、実態にあわ

せて見直していくということが必要だというふうに思います。

(会長)

はい、ありがとうございます。

はい。

(委員 A)

はい。

先ほどの続きなんですけど、やはりいろんな道路をつくるにあたって、計画して、いろんな社会情勢、いろんな先ほど言った、いろんな人口減だとか高齢化とかそういうのはわかるんですが、80年、90年っていうと、なんかちょっといまいち、その理由がね、やはりそのとき必要で、道路が必要だっていうことでやるのであれば、やはりちゃんとすべきかなと思うんですが、でも、資料を見ますと、この見直しに、存続のところのほぼ理由は、経費とかお金のかかるっていうところが主な理由もちょっと書かれてるんですよ。

だから、本当にこの道路って、80年、90年になったら本当に全然、情勢変わりますよね、そういう面では。

そして、ましてや、人口減っていうのは本当に函館もそういう形でありますのでね。

だから、どうやって考えたらいいんだろうかな、最初からきちっと、やはりそういう都市計画をきちっと立てるとかね、いつでもその番地がそこにあるような、何か本当に、そういう計画性が必要ではないかなというふうにして思います。

80年、90年、これから何年かかるんだろうというふうにして、ちょっと説明がちょっとわかんないんですけども、まずそこでわかりました。

そして、先ほど言った駒場通なんですけど、なかなかすぐには整備できないようなことと言ってましたけど、あそこ本当に電車通りに出ましたら、今、高橋病院もできて、もっともっと、道路の密度が、交通量が増えて、今でも中央病

院の電停のところが、1車線になってますので。

そういう面では、私も結構あそこを通りますけれども、かなり信号は待たされ、待たされてもいいんですけど、危ないですよ、スムーズになかなか流れない。

だから、道路をただ広げればいいってもんでもないし、そうすると、出るところをどういうふうにするのかとか、でも、たくさん家も建ってるしってことで、だから、その辺をどのように、これから見直し案ということで、これからやるってことなんですけど、案出てますけど、その辺はどういうふうにして考えてるんでしょうかね。

(都市計画課長)

えっとですね、今回は、都市計画道路として計画されている路線について、検証して必要性を今回検討したんですけども、実際ですね、都市計画道路の整備となりますと、こちらの方は土木部さんの方でやっていかなきゃ、工事としてやっていくという内容になります。

ただですね、路線がかなりまだ他にも未整備の路線がございますんで、先ほども、茶野の方で説明しましたが、今までですね、やはり市街地の拡大によって造成された団地部分での都市計画道路網の整備をしていかなきゃならないということで、土木部さんの方でそちらの整備を推進していったと。

今後、そういう市街地の拡大というもの、もうなくなりましたので、その次は中に入ってくるというような中身になろうかと思えますけれども、まだ、いかにせん、やっぱり事業費というものがございますので、路線1本につきましても、何年間もかけて事業をやっていかなきゃならないということがございます。

それと、路線の順位につきましても、その道路のですね、交通渋滞だとか、先ほど言った交差点の問題など解決しなきゃならないものは、各路線毎にいろいろ様々ございます。

それによって優先順位、財源もそうですけど、それによって優先順位が変わ

るということがございますので、その辺もですね、土木部さんとですね、土木部さんの方で検討しながら、今後進めていくことになろうかと思えます。

以上です。

(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。

はい。

それでは、見直し方針に修正が必要だという意見はなかったと思えますので、小委員会から報告された見直し方針をもって、当審議会としての答申として、取りまとめることといたします。

なお、最終的な答申書のかたちにつきましては、事務局と相談し、決まり次第、書面をもって、ご報告させていただきたいと思えます。

よろしいでしょうか。

(委 員)

[異議なし]

(会長)

はい、それでは、これをもちまして、本日の議事は終了いたしました。

..... **3 その他**

(会長)

続きまして、会議次第の3番目のその他ですが、事務局から何かありますでしょうか。

(都市計画課長)

特にございませぬ。

..... 4 閉 会

(会長)

はい、それでは、これをもちまして、令和6年第2回函館市都市計画審議会
を閉会いたします。