

立地適正化計画 について（報告）

～ 函館市立地適正化計画の素案（骨子）について～

■ 函館市生活交通協議会平成 29 年度第 3 回ワーキンググループ会議

日時：平成 29 年 12 月 20 日（水） 18:30～20:30

場所：函館市役所 8 階第 4 会議室（函館市東雲町 4-13）

■ 平成 29 年度第 3 回函館市生活交通協議会

日時：平成 29 年 12 月 26 日（火） 14:00～16:00

場所：函館市役所 8 階大会議室（函館市東雲町 4-13）

■ 立地適正化計画とは

「立地適正化計画」は全国的な人口減少と少子高齢化を背景として平成 26 年に創設された制度で、将来的に、人口減少や少子高齢化が進んだなかでも、まちの活力の維持・存続ができるようにするため、一定のエリアに生活利便施設や居住をゆるやかに誘導し、まちの機能と人口が集中した拠点をつくることによって、「将来にわたって維持・存続できるまち」としていくために市町村が作成することができる計画です。

「立地適正化計画」では、次に掲げる事項などを定めます。

- ① 計画の区域
- ② まちづくりの基本的な方針
- ③ 都市機能を誘導するエリア（都市機能誘導区域）
- ④ 居住を誘導するエリア（居住誘導区域）
- ⑤ 都市機能誘導区域に誘導する施設（誘導施設）
- ⑥ 実現に向けた取り組み

■ 立地適正化計画策定の必要性

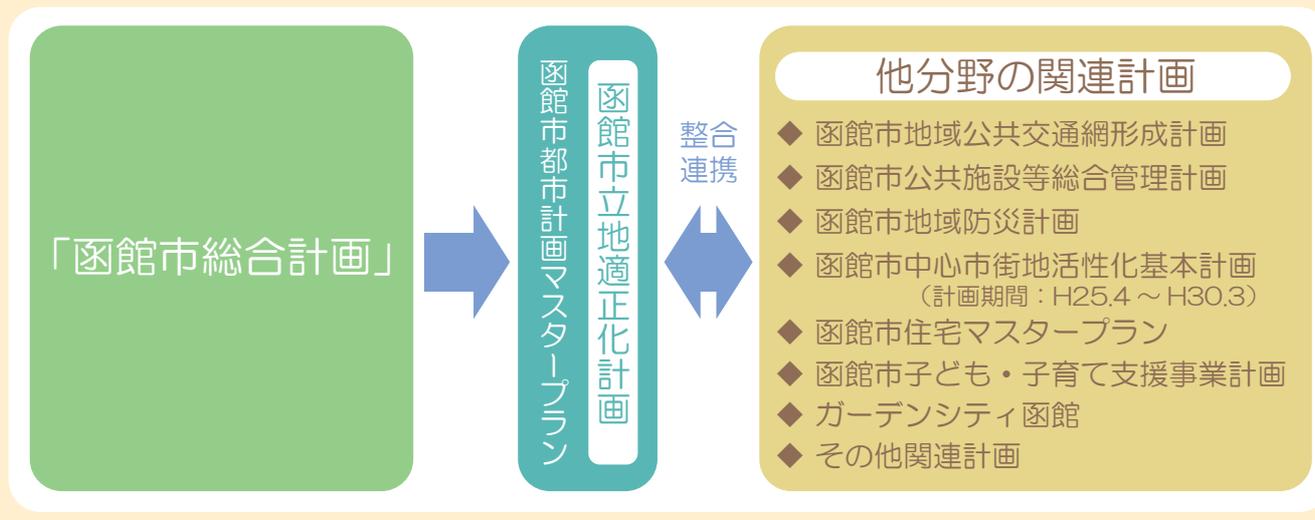
平成 27 年の国勢調査によると、市の総人口は 5 年前と比較して約 1 万 3 千人減少し、道内市町村の中で最も多い減少人数となっています。また、平成 52 年の人口は平成 22 年の約 6 割にまで減少し、4 割以上が高齢者、15 歳未満の子どもは 1 割未満になるなど、今後さらに人口減少と少子高齢化が進むと予想されています。

このような状況で、現在の市街地の規模のまま人口減少が進み、まち全体の人口密度が低下していくと、一定の利用人口に支えられてきた「病院」「福祉施設」「店舗」「バス停・電停」などといった日常生活で利用している施設の存続が成り立たなくなるおそれもあります。

こうした課題を解決するため、函館市においても立地適正化計画を策定し、この計画に基づいた取り組みを行っていくことで、将来的にも一定の人口密度を維持し、生活サービスや地域コミュニティが維持できるコンパクトなまちづくりを進めていきます。

■ 計画の位置づけ

立地適正化計画は、市の基本構想（函館市総合計画）に即するとともに、その他関連計画と整合・連携をしながら策定します。また、市の都市計画に関する基本的な方針である「函館市都市計画マスタープラン」の一部となります。



■ 計画の対象区域・期間

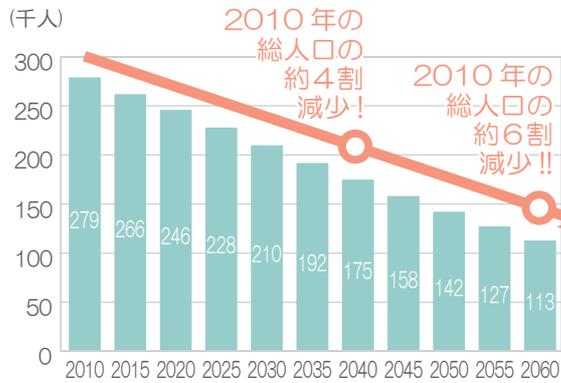
本計画の対象区域は、函館市の都市計画区域全域とします。施設や居住の誘導は、長期的な視点で取り組む必要があることから、約 20 年後の姿を見据えながら、平成 30 年度から平成 42 年度の約 10 年を当面の計画期間として、進捗状況の評価や計画の見直しを適宜行っていきます。

函館市の都市構造の分析

人口減少・少子高齢化は今後も続くものと見込まれ、2060年には経済を支える生産年齢人口が老年人口とほぼ同じになると予想されます。また、市街地全域での人口密度の低下が予想されます。

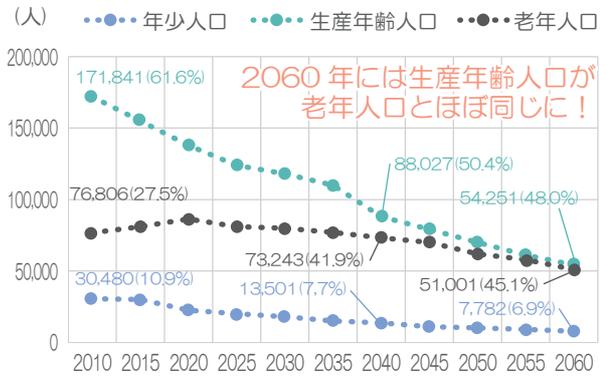
現状1
人口推移

総人口の推移



出典：函館市人口ビジョン（時点修正）

年齢3区分人口の推移

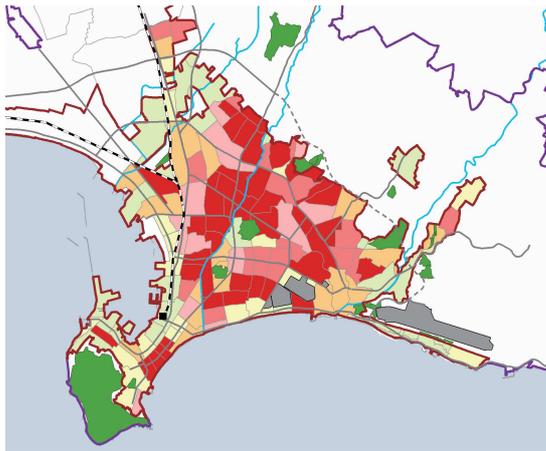


出典：函館市人口ビジョン（時点修正）

人口密度の推移

2010年（平成22年）

市街化区域の人口密度 52人/ha



【凡例】
人口密度 (人/ha) 70以上 60以上70未満 50以上60未満 40以上50未満 30以上40未満 30未満 0

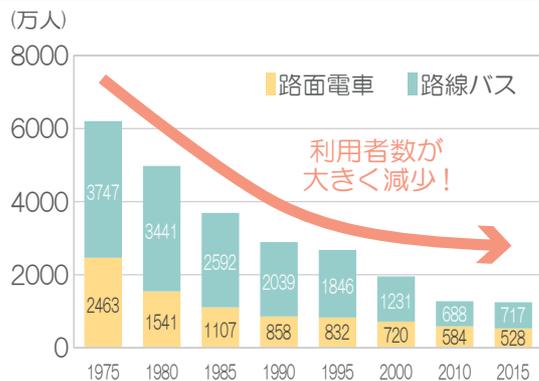
2040年（平成52年）

市街化区域の人口密度 32人/ha



車社会の進展によって、公共交通の利用者は年々減少傾向にあります。

路面電車・路線バス利用者数の推移

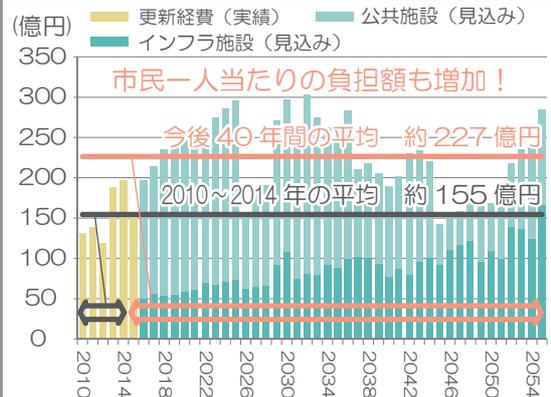


出典：函館バス株式会社、函館市企業局交通部

公共施設の老朽化等により今後更新費用の増加が見込まれ、人口減少の影響により市民一人当たりの負担額増加が予想されます。

公共施設更新経費見込み

現状3
都市管理コスト



出典：函館市公共施設等総合管理計画

■ 函館市のまちづくりの課題

都市構造の分析結果と、この結果から想定される函館市の今後のまちづくりの課題は以下のとおりです。

都市構造の分析結果	
人口	◆人口減少・高齢化が著しい地区において生活サービス機能が低下、地域コミュニティが衰退
土地利用	◆空家の増加により市街地の安全性が低下、周辺的生活環境に影響
都市機能 関連施設	◆利用圏人口の減少によりサービス水準が低下、施設の存続が困難
公共交通	◆利用圏人口の減少により路線の維持、利便性の向上、交通弱者の移手段の確保が困難
経済	◆販売額、売場面積等の減少により地域経済が衰退、賑わいが低下 ◆地価下落や空家の増加により地域経済が衰退
財政	◆人口減少により市税等の自主財源が減少、公共施設等の更新経費が増大
災害	◆津波、洪水等のリスクのある区域で土地利用する場合、警戒避難体制の検証が必要

課題1

人口減少と超高齢社会

今後、人口減少や高齢化のさらなる進展が見込まれる市街地については、安心・安全な生活環境や徒歩圏内における生活サービス等が持続的に確保されるよう、居住機能や都市機能の維持、さらなる誘導が必要です。

課題2

自動車依存による公共交通の衰退

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの推進と公共交通の利便性の確保、利用率の向上が必要です。

課題3

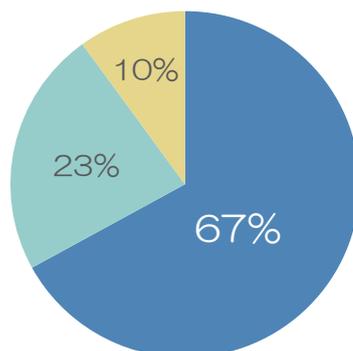
割高な都市管理の行政コスト

労働人口の減少による財政力の低下に対応して、類似公共施設の集約化や生活インフラの維持管理費など、行政のコスト低減が必要です。

■ 今後のまちづくりについての市民の意識

今後のまちづくりについての市民アンケート調査（平成28年9月）を行った結果、交通利便性の高いエリアに施設を集約して住みやすい環境を整備すべき、との回答が約7割をしめました。

Q) 今後、人口減少と少子高齢化の進行に対応するため、どのようなまちづくりを行っていくべきと思いますか



- 便利で住みやすい生活環境を実現するため、徒歩や公共交通等で移動できる範囲に、店舗、病院、公共施設などを集めていく
- 人口減少に伴って一人あたりの費用負担が増加しても、道路や上・下水道、その他の公共施設などを現在のまま維持していく
- その他

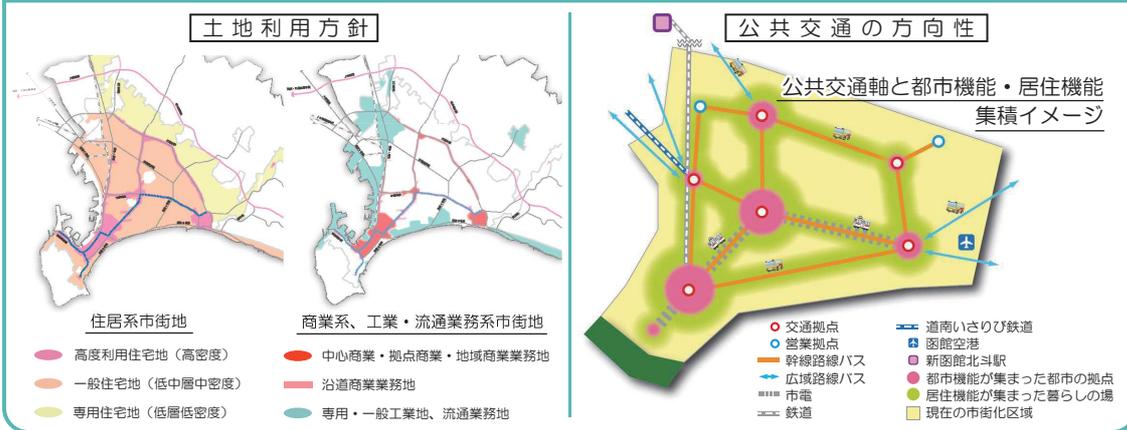
今後のまちづくりの基本的な方針

想定される今後のまちづくりの課題を解決するとともに、公共交通施策と連携しながら、「函館市都市計画マスタープラン」に示す「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」を実現するため、「立地適正化計画」における「今後のまちづくりのコンセプト」と「基本方針」を以下のとおり設定します。

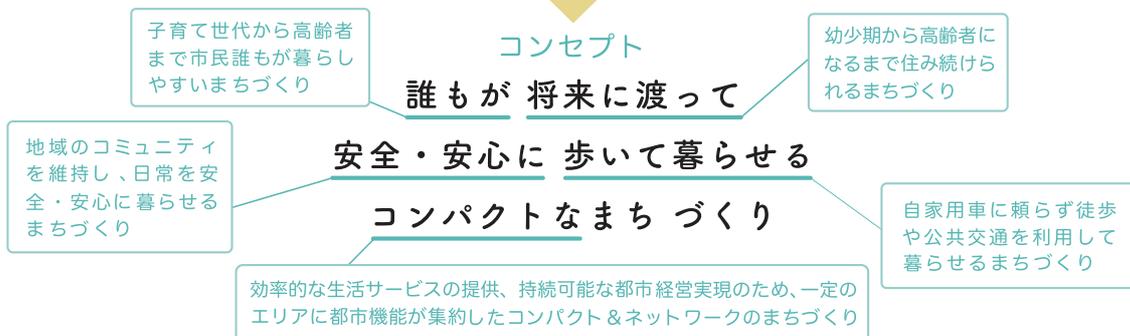
課題

1. 人口減少と超高齢社会
2. 自動車依存による公共交通の衰退
3. 割高な都市管理の行政コスト

函館市都市計画マスタープラン | 函館市地域公共交通網形成計画



市民の意識 - 交通利便性の高いエリアに施設を集約して住みやすい環境を整備すべき



方針 1 | コンパクト化による効率的で持続可能なまちづくりの推進

➡ 人口減少の中でも、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、コンパクトなまちづくりを進めます

方針 2 | 既存ストックを活用した拠点機能の更なる強化

➡ 公共交通の利便性が高く、都市機能が集積している現在の商業・業務拠点を中心としたエリアに居住機能および都市機能を集約化します

方針 3 | 将来にわたって持続可能な公共交通網の構築

➡ 公共交通の利便性を高め、効率的で誰もが利用しやすい公共交通網の形成を進めます

都市機能誘導区域と居住誘導区域の設定

「今後のまちづくりの基本的な方針」に基づき、医療・福祉・商業等の都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」と、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう一定の人口密度を維持するために居住を誘導する「居住誘導区域」を以下のように設定します。

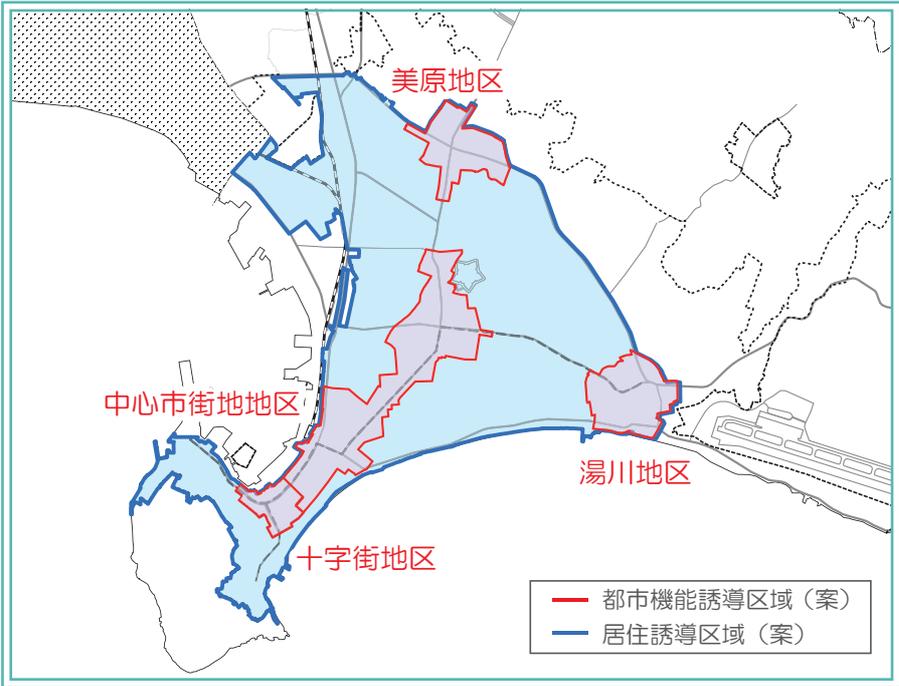
- 方針**
1. コンパクト化による効率的で持続可能なまちづくりの推進
 2. 既存ストックを活用した拠点機能の更なる強化
 3. 将来にわたって持続可能な公共交通網の構築

都市機能誘導区域設定の基本的な考え方

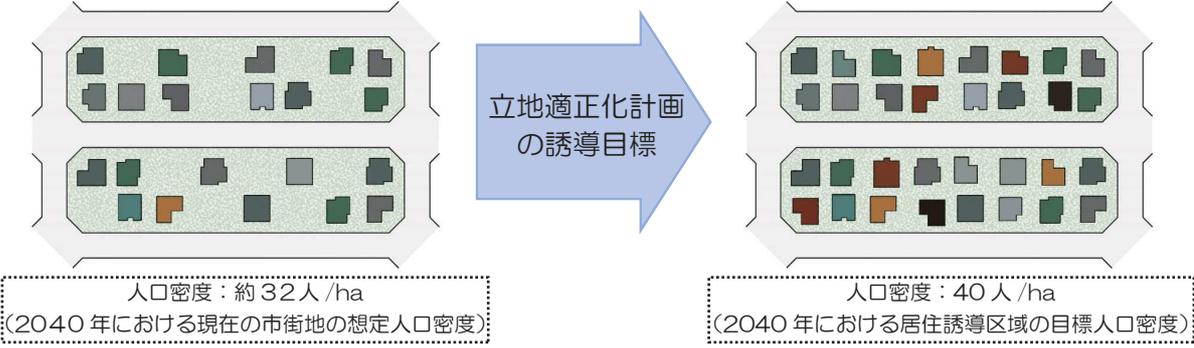
- ◆ 本市の商業・業務の拠点である函館駅前・大門地区、本町・五稜郭・梁川地区、美原地区、十字街地区、湯川地区のそれぞれの商業地域とその周辺エリアを基本とします。

居住誘導区域設定の基本的な考え方

- ◆ 函館市都市計画マスタープランの土地利用方針に一般住宅地と高度利用住宅地として位置づけられている外環状線（産業道路）の内側を基本とし、都市機能誘導区域を包含するように設定します。



居住誘導区域を現在の市街地の約6割の規模として居住を誘導することで、40人/haの人口密度を維持し、将来に渡って基礎的な生活サービスや地域コミュニティを確保します。



都市機能の配置

都市機能の配置の基本的な考え方

◆ 医療・福祉・商業等の様々な都市機能のうち、広域的な地域生活圏を対象とする「高次の都市機能」を提供する施設については、都市機能誘導区域ごとに望ましい配置を定め、都市再生特別措置法に基づく「誘導施設」として設定します。

● 高次の都市機能を提供する施設（都市再生特別措置法に定める「誘導施設」として設定）

都市機能	誘導施設（案）	都市機能誘導区域			
		中心市街地地区	美原地区	十字街地区	湯川地区
行政	市役所本庁舎	●			
	市役所の支所等		●	●	●
	国・道の行政施設	●	●		
医療	中・大規模の病院（一般病床100床以上）	●	●	●	●
	地域医療を支援する施設	●			
福祉	福祉センター等	●	●	●	●
商業	大規模集客施設(延べ床面積1万㎡超)	●	●		●
文化・交流	文化（音楽）施設	●	●	●	●
	コンベンション施設	●	●	●	●
	まちの賑わいを創出する施設	●	●	●	●
	図書館	●			
	博物館・美術館等	●		●	
教育	高等教育施設（専門学校等）	●	●	●	●

◆ 「身近な都市機能」を提供する施設については、日常生活圏ごとに必要な施設なので特定の区域に集約せず、計画対象区域全域に配置します。

● 身近な都市機能を提供する施設

医療：かかりつけ医院・医療モール等 福祉：子育て支援施設、高齢者福祉施設
 商業：食料・日用品店舗 金融：銀行・郵便局等 教育：小学校・中学校

実現に向けた取り組み

都市機能誘導 に関する取り組み

- (1) 民間事業者による誘導施設整備に対する支援
- (2) 公共施設の統合等による誘導施設整備の推進
- (3) 都市機能集積の基盤となる市街地整備の推進
- (4) 公的不動産の有効活用による誘導施設整備の促進
- (5) 中心市街地活性化事業の推進
- (6) 土地・不動産の流通円滑化の支援



居住誘導 に関する取り組み

- (1) 西部地区における住宅市街地の再生
- (2) 公的不動産の有効活用による宅地・住宅の供給促進
- (3) 空家の利活用の促進
- (4) 街なかへの居住支援
- (5) 美しい町並みの形成によるまちの魅力向上
- (6) 土地・不動産の流通円滑化の支援



公共交通 に関する取り組み

- (1) 交通結節機能とサービスレベルの向上による、効率的で持続可能な交通ネットワークの構築
- (2) 地域の特性に応じた交通ネットワークの構築
- (3) 交通機関相互の連携強化
- (4) 新たな需要創出に向けた利用促進および市民意識の醸成



届出制度

「都市機能誘導区域」および「居住誘導区域」の外では、次に示す行為を行おうとする場合、市長への届出が義務づけられています。

都市機能誘導区域外での届出

(例)「大規模集客施設」を建築しようとする場合

立地適正化計画区域（都市計画区域）

居住誘導区域

都市機能誘導区域
 （「大規模集客施設」を誘導施設として設定）

届出不要

届出必要

届出必要



居住誘導区域外での届出

① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合

(例)



建築など

② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合

③ 建築物を改築し、または建築物の用途を変更して住宅等（①, ②）とする場合

※2戸以下の建築行為は届出不要

（土地の区画形質の変更を伴う）

開発行為

① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為

(例)



② 1戸または2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの

(例)

1戸1,500㎡

③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為

※2戸以下で1,000㎡未満の開発行為は届出不要

お問合せ

函館市 都市建設部 都市計画課

〒040-8666
 函館市東雲町4番13号

電話：0138-21-3360
 ファックス：0138-27-3778
 電子メール：toshikeikaku@city.hakodate.hokkaido.jp
 ホームページ：http://www.hakodate.hokkaido.jp/soshiki/toshikeikaku/