

第4章 立地適正化計画

4-1 立地の適正化に関する基本的な方針

(1) 今後のまちづくりの主な課題

「2-9 都市構造上の課題」での整理のとおり、都市構造の現状分析結果から、本市の今後のまちづくりを進めていくうえでの主な課題は以下のとおりです。

1.人口密度と生活サービス機能の維持・充実

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集約化が必要

2.行政コストの低減

労働人口の減少等により財政力が低下した状況においても、持続可能な行政運営が可能となるよう、類似公共施設の集約化や生活インフラの維持管理費縮減など、行政コストの低減が必要

3.公共交通の維持・確保

今後の高齢社会においても、市民の移動手段が確保されるよう、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進するため、持続可能な公共交通ネットワークを構築することが必要

(2) 立地適正化によって目指す都市像

今後のまちづくりの主な課題を踏まえ、今後の人口減少や少子高齢化が進む状況のなかでも持続可能な都市経営ができるまちづくりを進めていくため、本計画に基づく居住や都市機能の立地の適正化により目指す都市像を以下のとおり設定します。

コンセプト（目指す都市像）

効率的・効果的な行政運営により
安心して住み続けられる

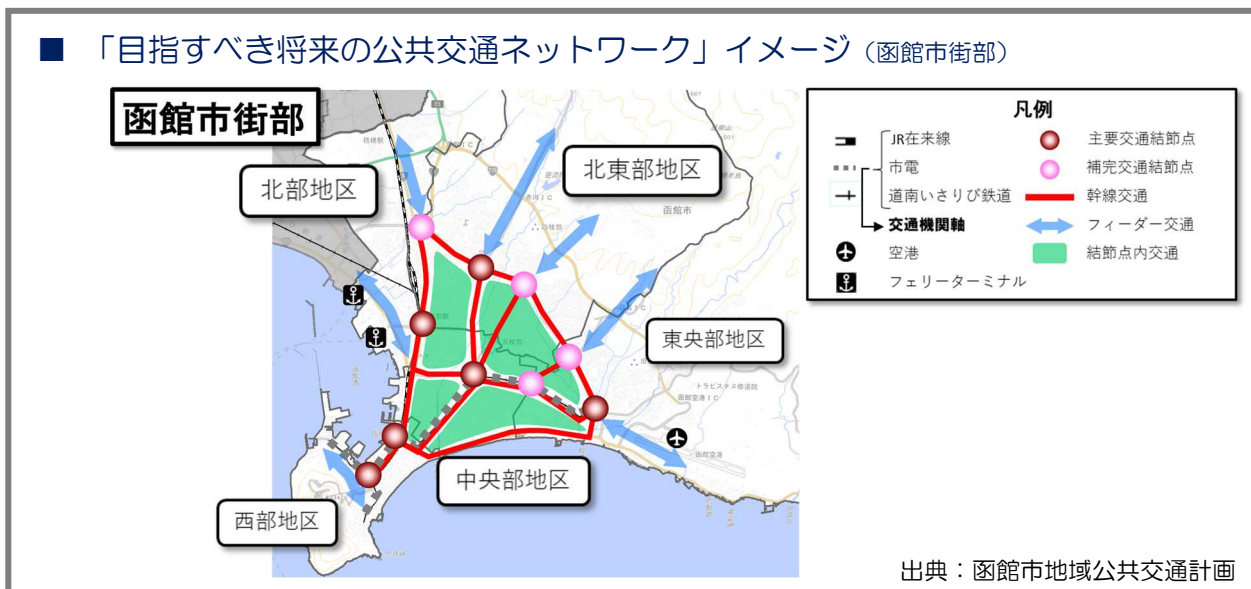
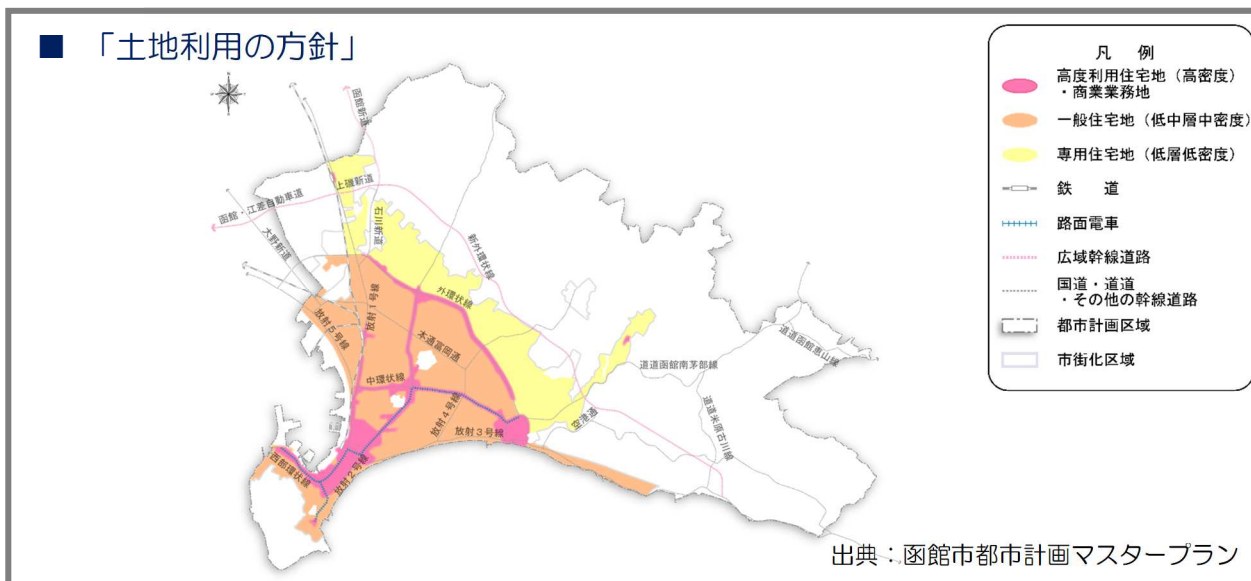
様々な都市機能が充実し
利便性が高く暮らしやすい

将来にわたって **豊かで快適な**
「歩いて暮らせるコンパクトなまち」

一定のエリアに居住機能と都市機能が集約し、徒歩や公共交通の利用により、生活サービスの提供が受けられるコンパクトなまち

(3) 今後のまちづくりの方向性

立地適正化によって目指す都市像の実現に向けた今後のまちづくりについては、現在の「函館市都市計画マスタープラン」における土地利用の方針を基本に、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるうえで密接な連携が必要となる「函館市地域公共交通計画」における公共交通の方向性や、今後のまちづくりに関する市民の意識を踏まえ、各種都市機能が集積しているものの、人口密度の低下が懸念される「外環状線（産業道路）沿道から南側の区域」に居住機能・都市機能の集約化を進めます。



■ 今後のまちづくりに関する市民の意識

交通利便性の高いエリアに生活利便施設を集約して、便利で住みやすい生活環境を実現すべき

(4) 実現に向けた施策の方向性

立地適正化によって目指す都市像の実現に向けた施策の方向性について、以下のとおり設定します。

方針 1：効率的で持続可能なまちづくりの推進

- 人口減少のなかでも、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、一定のエリアにおいて人口密度を維持する居住誘導の施策を進めます。
- 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内の生活サービス機能の維持または増進に必要とされる施策を進めます。

方針 2：公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進

- 必要な施設機能の維持に配慮しながら、保有総量の縮減や施設の長寿命化に必要な施設の保全や修繕を計画的に進めます。

方針 3：将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築

- 誰もがわかりやすく、便利で利用しやすい、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築に必要な取組を進めます。

なお、この方針に基づく取組は、持続可能な開発目標（SDGs）のうち「11 住み続けられるまちづくりを」と関連するものであり、本計画の推進がSDGsの推進に資するものと考えます。



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

SDGs：持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）の略で、2015年9月に国連サミットで採択された、持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットで構成された2030年までの先進国を含む国際社会共通の目標です。

4-2 居住誘導区域

(1) 設定方針

本市の市街化区域内の人口密度は、2020（令和2）年度末時点で47人/haと、類似の人口規模の他都市と比べ高い人口密度にあり、比較的コンパクトにまとまって形成されていますが、今後の人口減少のさらなる進展によって2040年には、その人口密度が32人/haにまで低下すると推計され、市民の日常生活を支える医療、福祉、商業などの生活サービスの提供などが困難になっていくことが懸念されます。

このようなことから、居住誘導区域については、人口減少のなかにあっても、市民生活の利便性を維持した持続可能な市街地の形成に向け、一定の人口密度を維持する区域として、函館市都市計画マスタープランの土地利用方針において位置づけられている「外環状線（産業道路）沿道から南側の区域で、中密度の一般住宅地と高密度の高度利用住宅地」を基本とした区域に設定します。

■市街化区域内の人口密度比較（2020（令和2）年度末時点）

	本市	旭川市	青森市	盛岡市	秋田市	郡山市	いわき市
面積 (ha)	4,787	7,957	5,011	5,230	7,586	6,886	10,101
人口 (万人)	22.6	31.8	23.6	25.8	28.0	27.1	27.4
人口密度 (人/ha)	47	40	47	49	37	39	27

出典：国勢調査（R2）、国土交通省公表資料（都市計画現況調査）をもとに作成

(2) 居住誘導区域から除外する区域

(1) の設定方針で対象とした居住誘導区域のうち、以下に掲げる区域については、居住に適さない区域として除外します。

① 住宅の立地を制限している区域

- 工業専用地域
- 住宅建築規制のある特別用途地区（第一種特別工業地区）・地区計画（西桔梗南地区）の区域
- 臨港地区
- 保安林の区域
- 函館公園，五稜郭公園，千代台公園

② 主に工業の業務の利便の増進を図る区域

- 工業地域

③ 災害リスクの高い区域

- 土砂災害特別警戒区域
- 急傾斜地崩壊危険区域

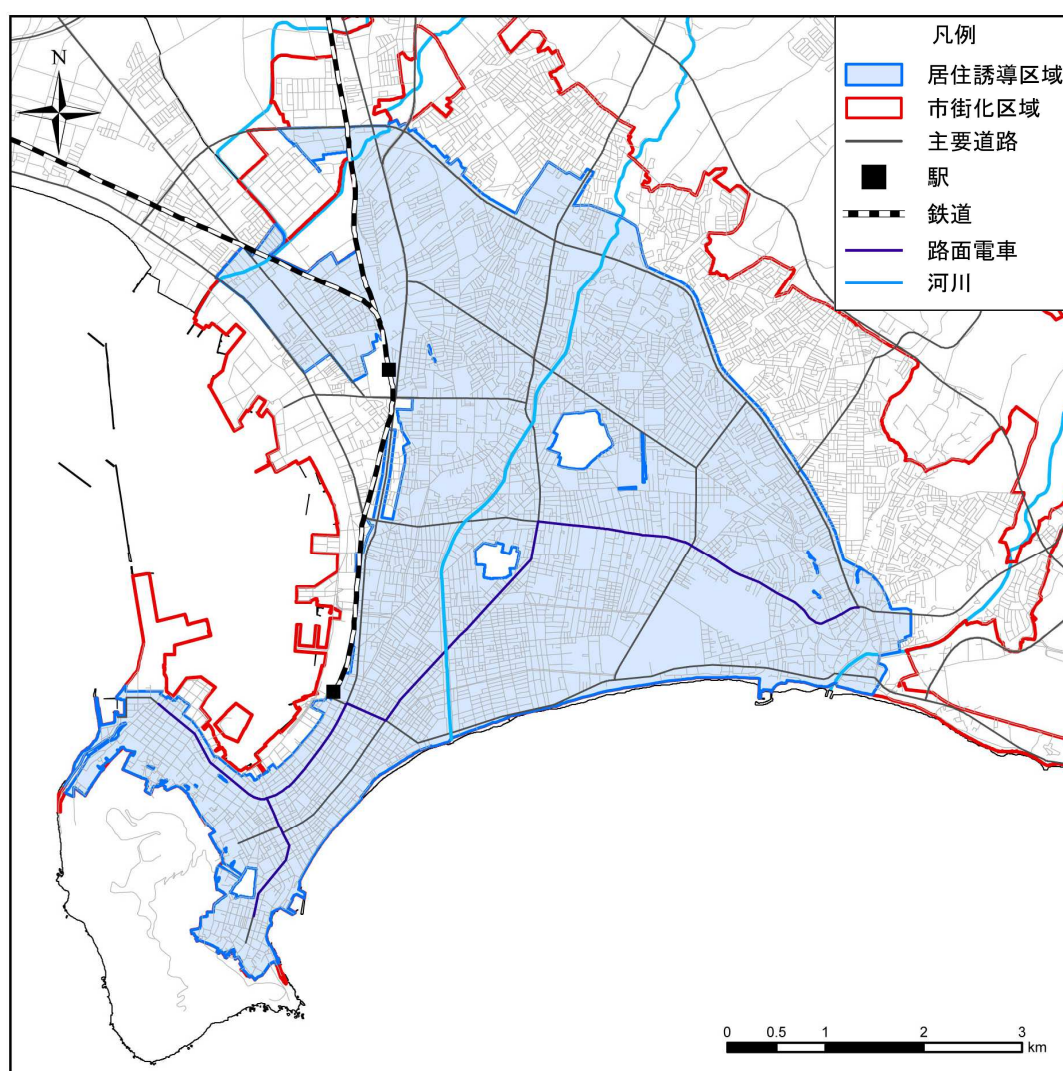
<その他の災害リスクがある区域の取扱いについて>

土砂災害警戒区域や津波災害警戒区域，洪水浸水想定区域については，都市計画運用指針において，災害リスクや警戒避難体制の整備状況などを総合的に検討したうえで，居住誘導区域の設定を行うこととされています。

本市では，地域防災計画に基づき，これまでも，ハザードマップの作成および配布による避難意識の啓発のほか，津波避難計画の作成や津波避難ビルの指定，防災無線の整備などにより，警戒避難体制の整備に取り組んできたところであり，今後も本章「4-5 防災指針」に基づき様々な防災・減災対策を講じていくことから，これらの区域については，居住誘導区域に含めることとします。

(3) 居住誘導区域の設定

(1)，(2) の考え方に基づき，居住誘導区域を以下のとおり設定します。



(4) 居住誘導に関する施策

① 函館山麓地域における住宅市街地の再生

敷地の未接道や狭隘などの課題を有する函館山麓地域において、地域の特性や課題に応じたきめ細かい事業の実施により、函館発祥の地にふさわしい住宅市街地として再生します。

- 西部地区再整備事業の推進
- 街区内道路の整備や敷地の集約化の促進
- 学校跡地等を活用した良質な住宅の供給促進
- 地域自らが行う持続可能なまちづくりへの支援の検討
- 不動産協会との協定の締結による官民連携体制の構築

② 公的不動産の有効活用による宅地・住宅の供給促進

統廃合施設や学校跡地などの公的不動産を有効活用し、良質な宅地や住宅の供給を促進します。

- 「公共施設等総合管理計画」等に基づく施設の統廃合等の推進
- 学校跡地に耐用年限を迎えた既存の複数の市営住宅を統合整備
- 学校跡地等を活用した良質な住宅の供給促進（再掲）

③ 空家の利活用の促進

空家の再利用にかかる費用の補助・支援や、需要と供給のマッチングの促進により、その利活用を促進します。

- 空家の改修に係る補助制度拡充の検討
- 「住宅セーフティネット制度」を活用した空家等の有効活用についての検討
- 北海道の「空き家情報バンク」や一般社団法人移住・住みかえ支援機構の「マイホーム借上げ制度」等の周知および活用促進
- 空家等実態調査の実施
- 不動産協会との協定の締結による官民連携体制の構築（再掲）

序章

1章

2章

3章

4章

5章

6章

④ まちなかへの居住促進

賃貸住宅における家賃の一部補助や住宅の取得費補助などにより、まちなかへの居住を促進します。

- 「ヤングファミリー住まいりんぐ支援事業」の活用により若年層の定住化を促進
- 空家の建替えや跡地の活用に係る新たな支援策の検討
- 都市構造再編集集中支援事業の推進
- まちなか住宅建築取得費補助金による居住誘導の促進 ※都市構造再編集集中支援事業の一部

⑤ 美しい町並みの形成によるまちの魅力向上

歴史と景観に配慮したデザイン性の高い美しい町並みの形成をめざす「ガーデンシティ函館」を推進し、まちの魅力を向上させます。

- メインストリート等での道路美装化や植栽整備の推進
- 都市構造再編集集中支援事業の推進（再掲）
- まちなかウォークアブル推進事業の推進
- 景観に配慮した建築物や屋外広告物等の誘導

⑥ 土地・不動産の流通円滑化の支援

事業者、土地所有者、建設業者など関係者間の連絡調整や情報共有を促進することにより、未利用・低利用の土地や不動産の流通の円滑化と事業化を支援します。

- 市・不動産業界・建設業界等の連携による不動産流通円滑化に係る相談・支援制度の検討
- 小規模・連鎖的な土地利用の促進を図る不動産流通事業等の検討

4-3 都市機能誘導区域

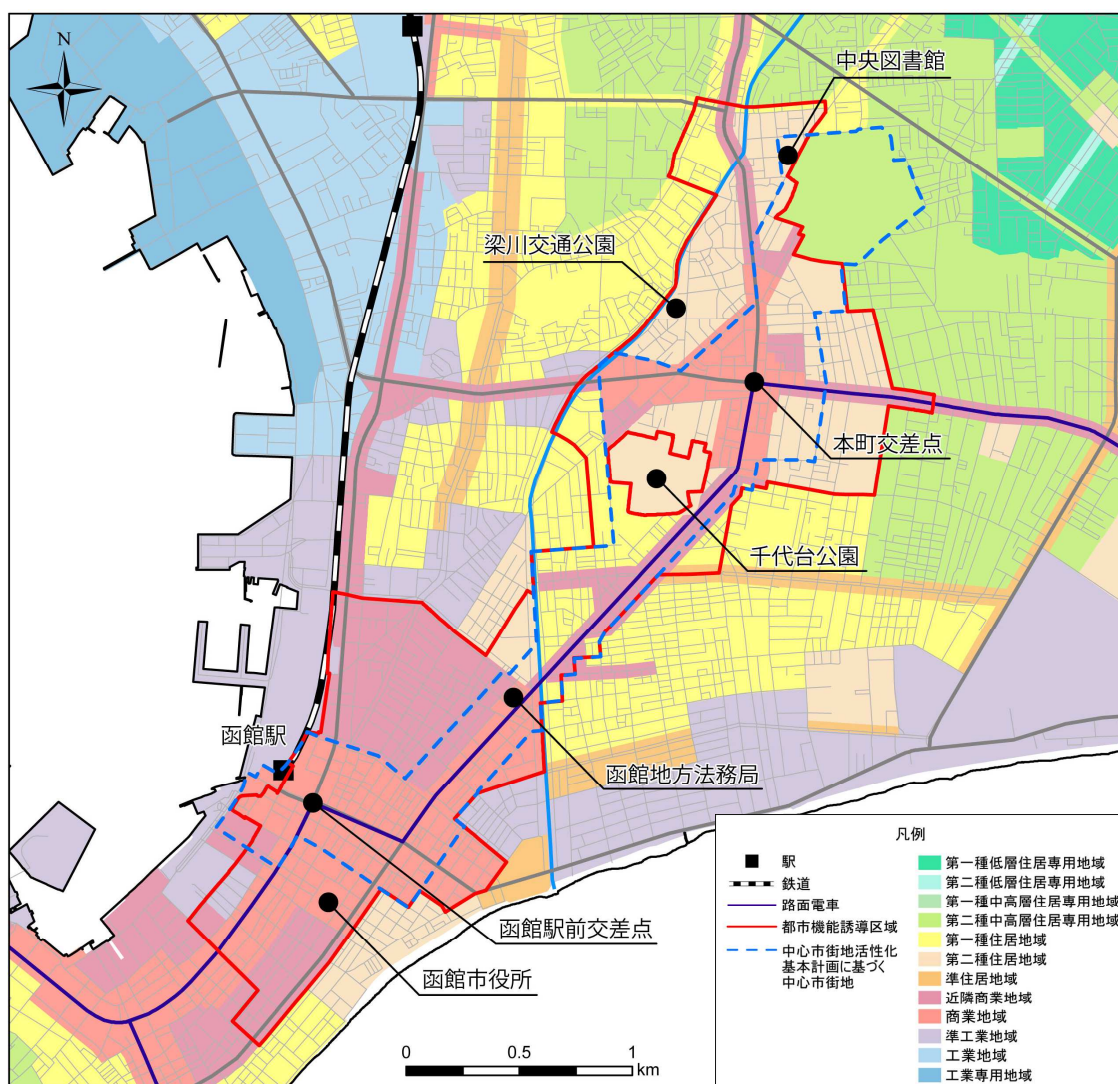
(1) 設定方針

都市機能誘導区域は、日常生活に必要な都市機能の充実による居住誘導区域への居住の誘導や人口密度の維持による都市機能の持続性の向上を図るため、居住誘導区域内において一定程度の都市機能が充実している商業系用途地域に指定されている区域や、中心市街地活性化基本計画に基づく中心市街地の区域を基本に設定します。

(2) 都市機能誘導区域の設定

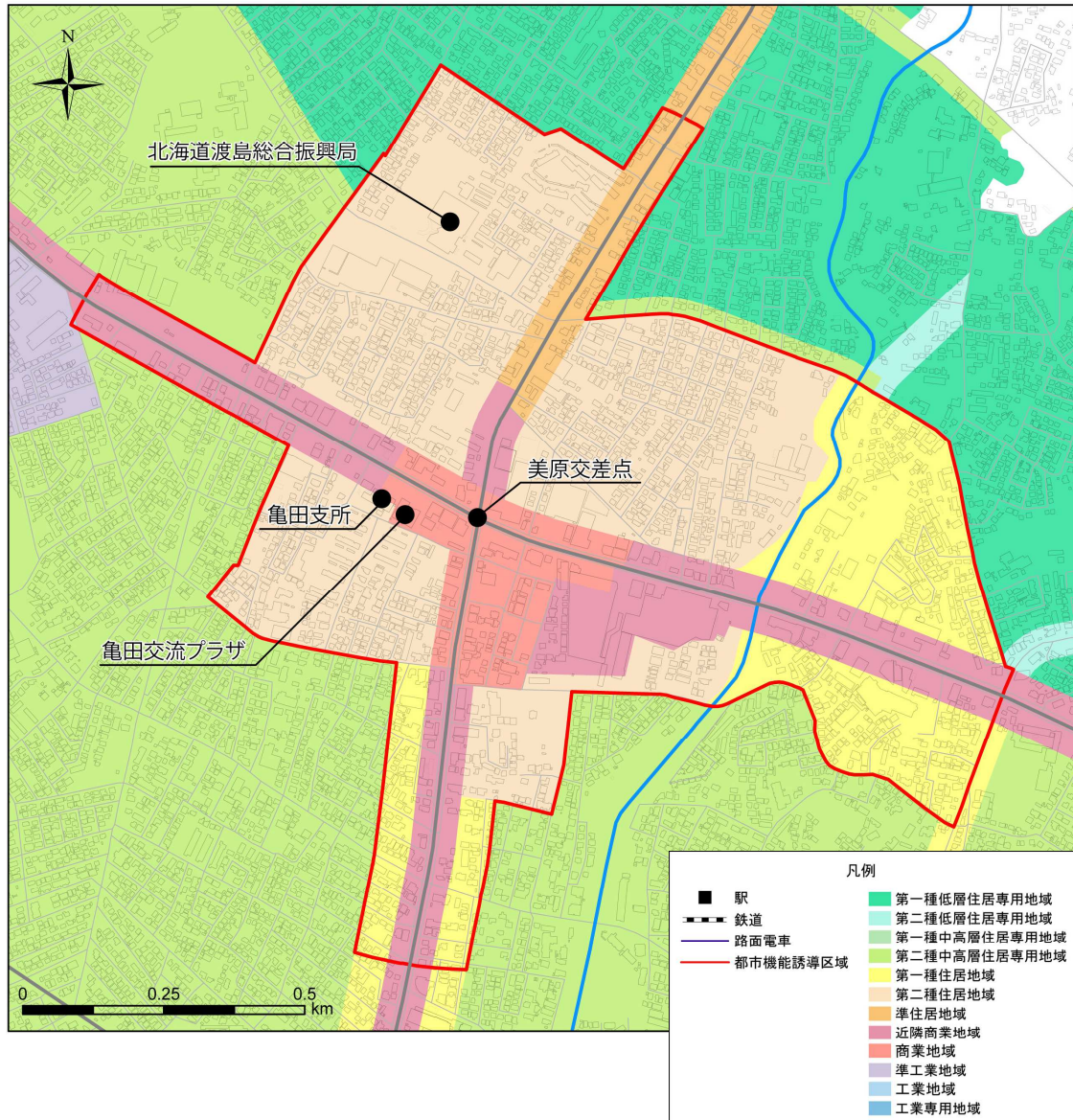
① 中心市街地地区

本地区は、鉄道、路面電車、路線バスなどの公共交通の結節点を含んでおり、本市の中心市街地として、医療、福祉、商業、文化・交流、教育、行政等の都市機能が集積していることから、商業系用途地域と函館駅前交差点・本町交差点から一般的な徒歩圏である半径800mのエリアを包含するエリアおよび中心市街地の区域を基本として都市機能誘導区域を設定します。



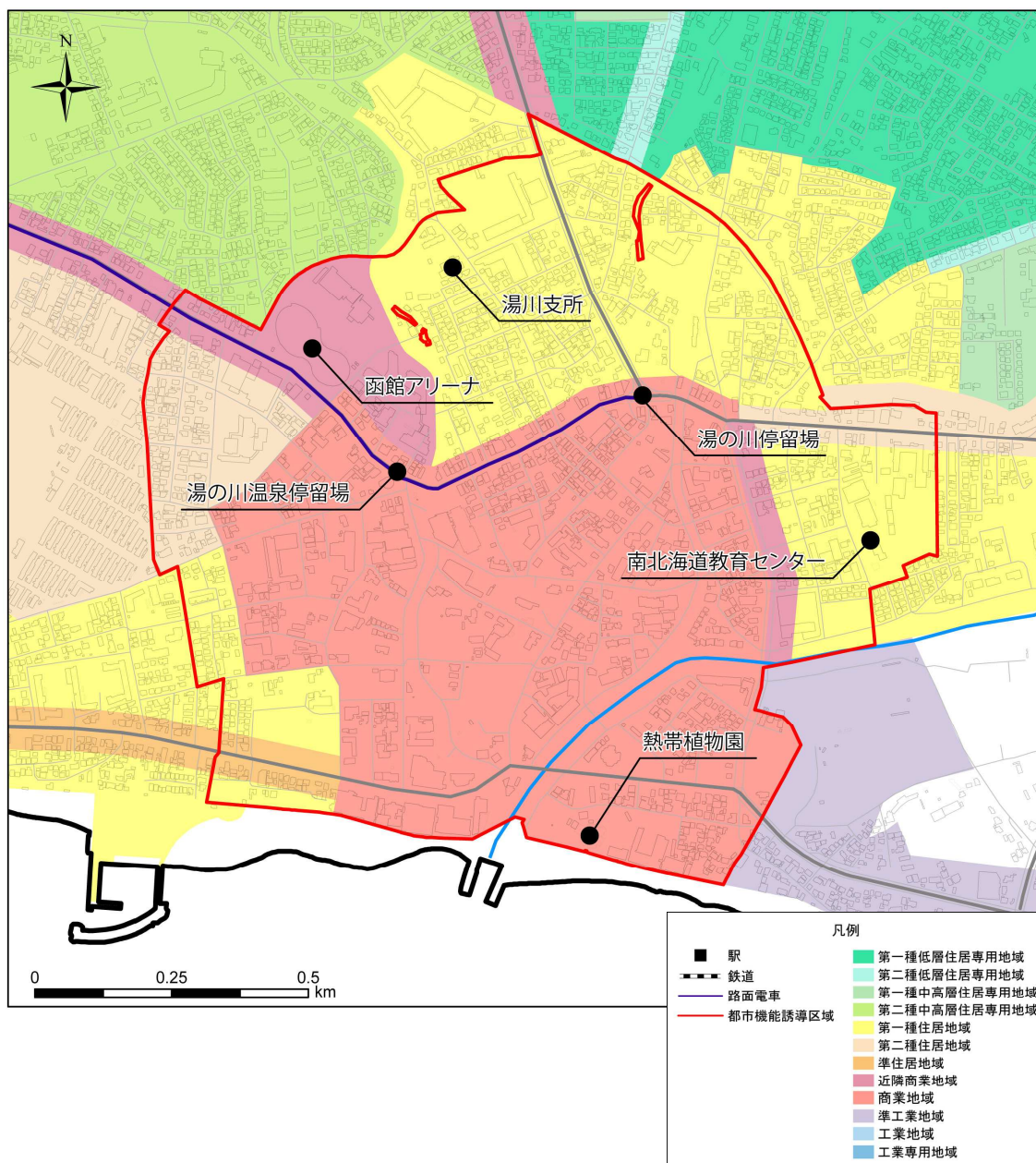
② 美原地区

本地区は、美原地区の生活拠点として、医療、福祉、商業、文化・交流、行政機能等が充実し、郊外路線を含む路線バスの結節点となっていることから、商業系用途地域や美原交差点から一般的な徒歩圏である半径 800mのエリアを基本として都市機能誘導区域を設定します。



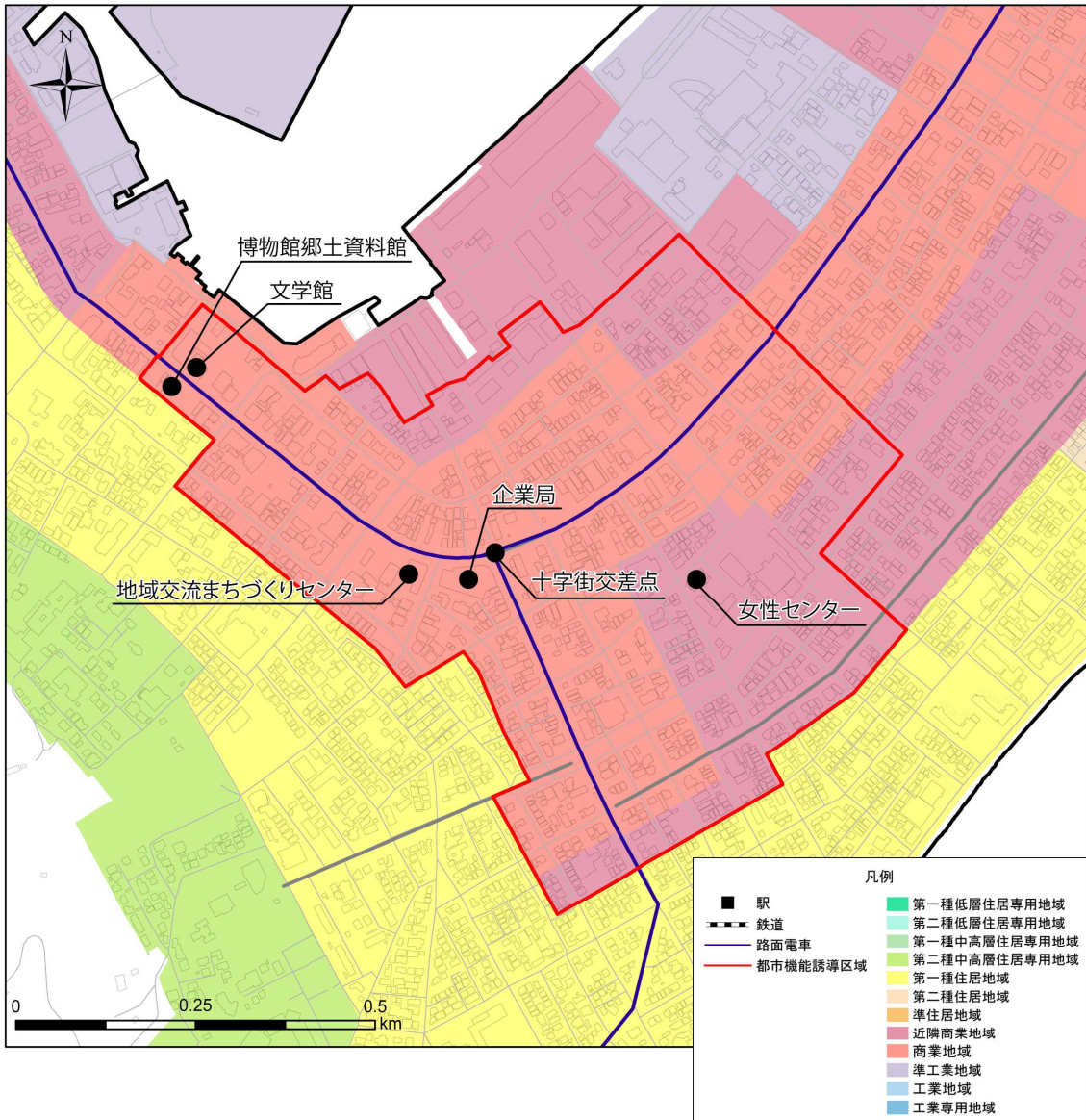
③ 湯川地区

本地区は、道内有数の温泉保養地である湯の川温泉街だけではなく、湯川地区の生活拠点として、医療、福祉、商業、文化・交流、行政機能等が充実し、路面電車と路線バスの結節点となっていることから、商業系用途地域や路面電車停留場から半径 500mのエリアを基本として都市機能誘導区域を設定します。



④ 十字街地区

本地区は、函館発祥の地で、開港以来の歴史的遺産や特有の文化の蓄積が多くみられる都市景観形成地域を中心としたエリアの生活拠点として、医療、商業、文化・交流、行政機能等が充実し、路面電車や路線バスにより容易にアクセスできることから、商業系用途地域や十字街交差点から半径 500mのエリアを基本として都市機能誘導区域を設定します。



(3) 居住誘導区域・都市機能誘導区域の概要

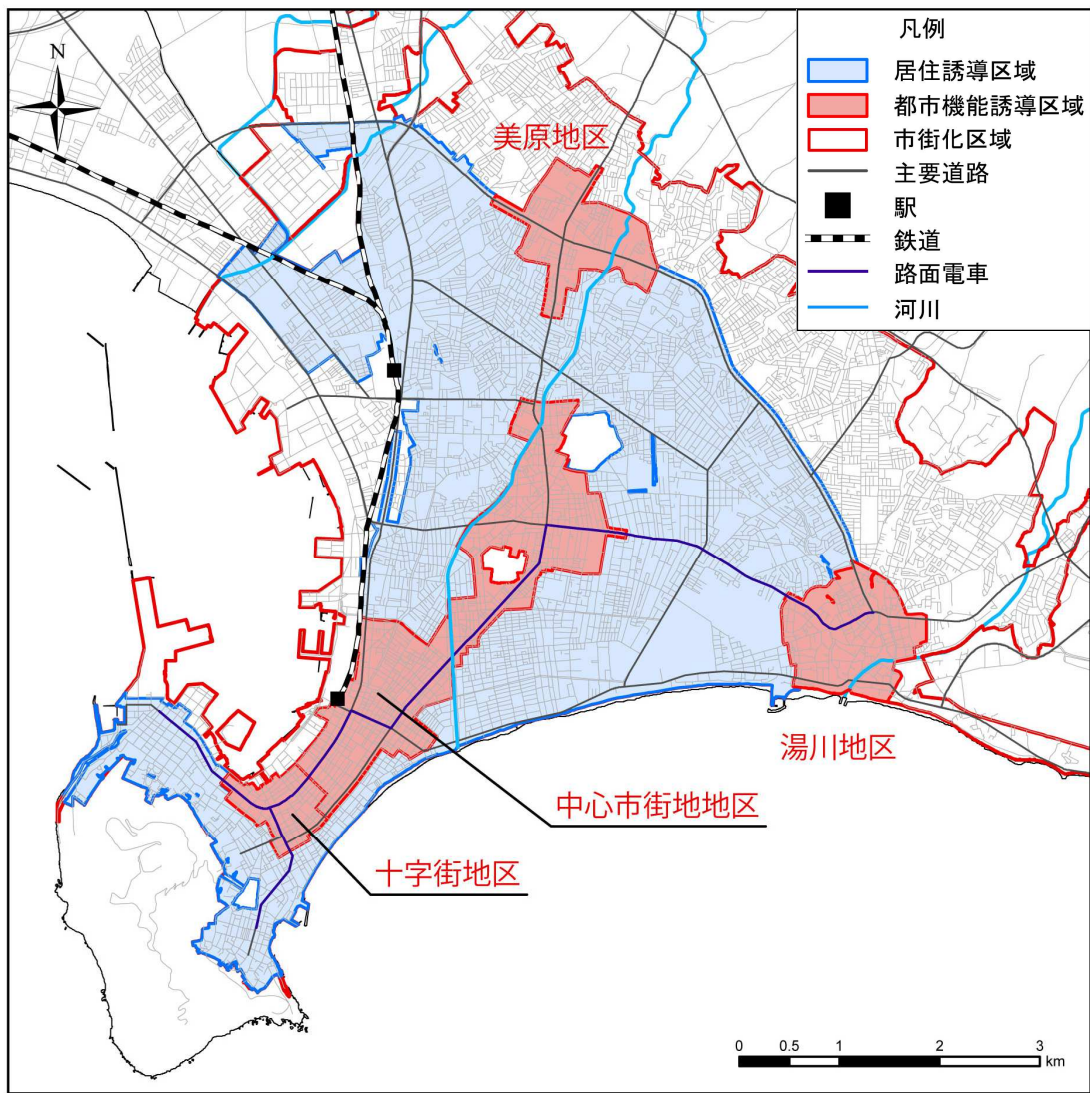


図 4-1 居住誘導区域・都市機能誘導区域

表 4-1 居住誘導区域・都市機能誘導区域面積表

	面積	(参考) R2 人口
都市計画区域	14,454 ha	24万1千人
市街化区域	4,787 ha	22万6千人
居住誘導区域 ※市街化区域面積の約 56%	2,677 ha	14万2千人
都市機能誘導区域 ※市街化区域面積の約 13% ※居住誘導区域面積の約 24%	643 ha	3万1千人

出典(面積): 都市計画区域・市街化区域は R4 告示面積, 居住誘導区域・都市機能誘導区域は GIS により算定
 出典(人口): 都市計画区域・市街化区域は R2 国勢調査, 居住誘導区域・都市機能誘導区域は R2 国勢調査の結果をもとに GIS により算定

(4) 誘導施設の設定

① 誘導施設の配置の基本的な考え方

都市の居住者の共同の福祉や利便に資する医療、福祉、商業などの都市機能を増進する施設については、自宅周辺のかかりつけ医院や食品スーパー、コンビニエンスストアなどといった「身近な都市機能増進施設^{※1}」と、一定の検査や手術など高度な医療を受けることのできる中・大規模病院、多種多様な商品を取り扱い、飲食店やイベントスペースなどを複合する大型商業施設などといった「高次の都市機能増進施設」の2つに大きく分けられます。

このうち「高次の都市機能増進施設」については、都市機能誘導区域内での立地が望ましいことから、これらの施設を都市再生特別措置法に基づく「誘導施設」として、それぞれの地区特性や施設の充足状況などを勘案しながら配置するものとします。

また、「身近な都市機能増進施設」については、日常生活圏ごとに必要な施設であるため、特定の区域に集約せず、計画対象区域全域に配置するものとします。

※1：身近な都市機能増進施設	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
----------------	--

② 誘導施設の設定

都市機能誘導区域における「高次の都市機能増進施設」については、現状概ね充足している状況にありますが、今後の人口減少のなかにあってもこれらの施設を維持していくことを基本に、立地が必要な「誘導施設」を設定します。

表 4-2 都市機能誘導区域ごとの誘導施設の設定 ●：都市再生特別措置法に基づく「誘導施設」

区分	誘導施設	中心市街地地区	美原地区	湯川地区	十字街地区
行政	市役所本庁舎	●			
	市役所の支所等 ^{※1}		●	●	●
	国・道の行政施設 ^{※2}	●	●		
医療	中・大規模の病院（一般病床100床以上）	●	●	●	● ^{※10}
	地域医療を支援する施設 ^{※3}	●			
福祉	福祉センター等 ^{※4}	●	●	●	● ^{※10}
商業	大規模集客施設 ^{※5}	●	●	●	
文化・交流	文化（音楽）施設 ^{※6}	●	●	●	●
	コンベンション施設 ^{※6}	●	●	●	●
	美術館・図書館 ^{※7}	●			
	各種都市機能複合施設 ^{※8}	●	●	●	●
教育	高等教育施設 ^{※9}	●	●	●	● ^{※10}

※1：市役所の支所、企業局の主たる事務所、保健所

※2：年金事務所、税務署、法務局、裁判所、公共職業安定所、警察署、総合振興局その他市民の日常生活に関連する行政窓口を有する施設

※3：かかりつけ医院等が共同で利用する医療機器を備えた健診検査センター、夜間の初期救急医療を行う施設

※4：総合福祉センター、老人福祉センター（同等の機能を有するものを含む）、療育・自立支援センター、総合保健センター

※5：建築基準法別表第2（と）項第6号に掲げる施設（延べ床面積1万㎡を超える大規模な店舗や映画館、劇場など）

※6：不特定多数の者が文化活動・音楽活動・会議・集会・大会の場として利用することができる施設で、利用可能な貸室の床面積の合計が500㎡を超えるもの

※7：条例に基づき設置されるもの（図書館にあっては、地区図書室・配本所を除く）

※8：都市の居住者の共同の福祉・利便に資する都市機能（医療、福祉、商業、文化・交流、教育など）を複合的に提供することができる施設で、市民のほか観光客やその他の来訪客も含めた利用と交流により、まちの賑わいの創出に寄与する施設（当該都市機能を提供する部分の床面積の合計が500㎡を超えるものに限る）

※9：学校教育法に規定する大学、高等専門学校、短期大学、専修学校

※10：現在立地していない施設

(5) 都市機能誘導に関する施策

① 民間事業者による誘導施設の整備に対する支援

民間事業者による施設整備にあたり、国の支援制度等の活用を促進します。

- 国の支援制度等の周知および活用に対する支援
- 国の支援制度活用にあたっての市の一部支援の検討
- 容積率や建築制限の緩和等の都市計画変更の検討

② 公共施設の統合等による誘導施設の整備の推進

公共サービスの向上と持続可能な公共施設の維持・運営を図るため、市の公共施設跡地等において、更新時期を迎えた既存施設の統合等による施設整備を推進します。

- 既存の福祉センター、老人福祉センター、児童館、青少年会館、公民館の統合施設を整備

③ 都市機能集積の基盤となる市街地整備の推進

民間事業者による誘導施設の整備事業を促進するため、事業の受け皿となる街区再編や道路整備等の市街地整備を推進します。

- 民間開発動向などを踏まえた基盤整備や市街地再開発事業等の検討
- 函館駅前東地区第一種市街地再開発事業の推進
- 都市構造再編集集中支援事業の推進（再掲）
- 無電柱化の推進

④ 公的不動産の有効活用による誘導施設の整備の促進

統廃合された学校の未利用地や未利用施設などの公的不動産について、公共や民間による誘導施設整備の事業用地として有効活用します。

- 学校跡地を活用した医療系専門学校、健診検査施設、病院の集約立地による民間医療拠点整備
- 都市機能誘導区域内の大規模な跡地等の利用にあたり、「公共施設跡地等利用方針」に基づき、区域内に誘導すべき施設としての利用可能性を確認のうえ検討

⑤ 中心市街地活性化事業の推進

中心市街地における日常生活サービス機能の向上や商業機能の集積、にぎわいの創出を図ります。

- 中心市街地地区における空き店舗の有効活用やイベント開催等に係る商店街支援
- 中心市街地地区における既存店舗の魅力向上等に向けた支援の検討
- 「はこだてグリーンプラザ」の有効活用等に係る検討
- 函館駅前東地区第一種市街地再開発事業の推進（再掲）
- 都市構造再編集中支援事業の推進（再掲）

⑥ 土地・不動産の流通円滑化の支援（再掲）

事業者，土地所有者，建設業者など関係者間の連絡調整や情報共有を促進することにより，未利用・低利用の土地や不動産の流通の円滑化と事業化を支援します。

- 市・不動産業界・建設業界等の連携による不動産流通円滑化に係る相談・支援制度の検討
- 小規模・連鎖的な土地利用の促進を図る不動産流通事業等の検討

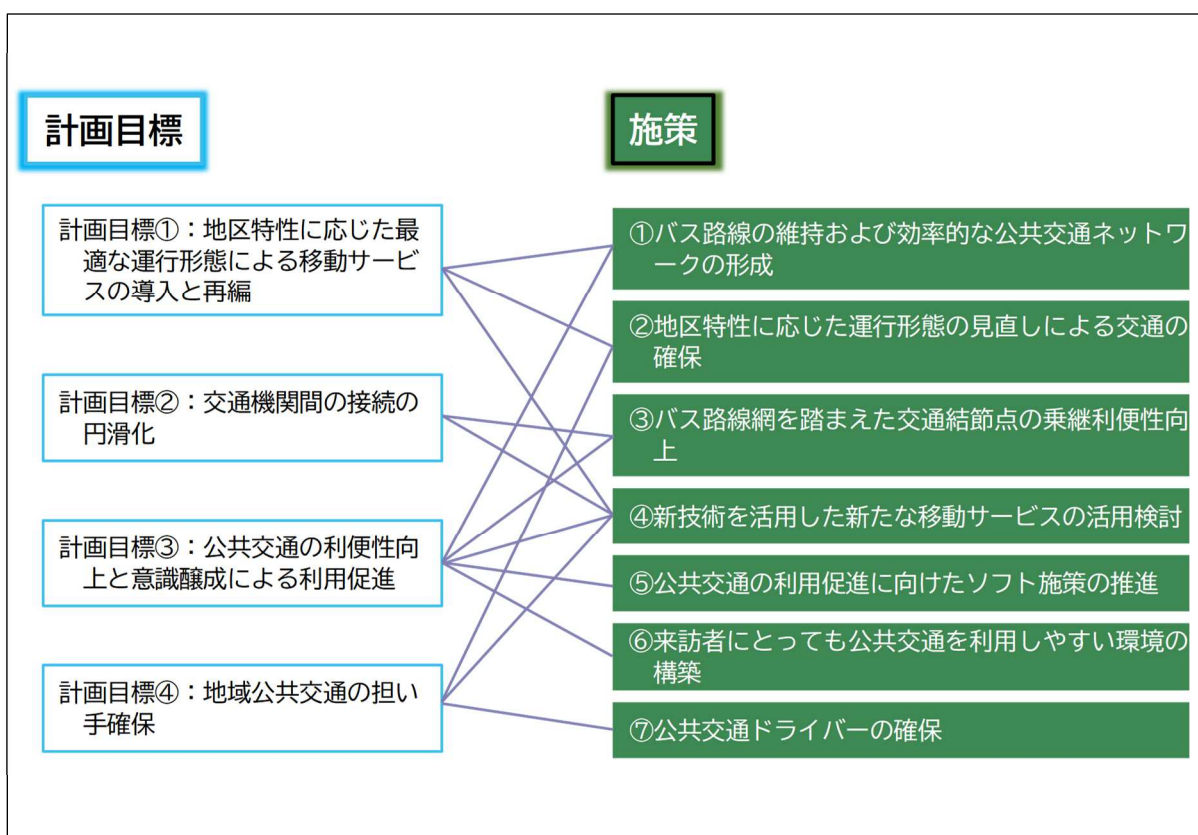
4-4 公共交通ネットワーク

(1) 公共交通ネットワークの考え方

本市における公共交通ネットワークについては、「函館市地域公共交通計画」に基づき、各種取組を推進していることから、本計画における公共交通ネットワークの考え方についても同様とします。

(2) 公共交通ネットワークに関する施策

「函館市地域公共交通計画」に掲げるものと同様とします。



出典：函館市地域公共交通計画