

まちづくり提案書



令和7年1月

函館市都市計画マスタープラン市民懇話会

提案にあたって

■まちを取り巻く状況について

本市は、北海道の南端部に位置し、3方を海に囲まれた特徴的な地形で、美しい自然環境や豊富な水産資源などの魅力に富んでいます。

また、安政5年（1858年）の開港以降、国際貿易の拠点として発展してきたことから、西洋の文化を取り入れた異国情緒あふれる歴史的な街並みが今でも残っています。

近年では、北海道・北東北の縄文遺跡群が世界遺産登録され、また、函館港には50隻以上のクルーズ船が訪れているほか、北海道新幹線の開業や函館新外環状道路の開通、北海道縦貫自動車道などの広域道路網の整備など、陸上交通の充実により、道南地域の物流や人の交流がますます強化されるとともに、コロナ禍で落ち込んでいた観光需要も回復傾向にあります。

しかしながら、本市の人口減少および少子高齢化は進行し続けており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によりますと、令和27年（2045年）には人口約16万人、高齢化率が約46%になると予想されており、人口の急速な減少とともに少子超高齢社会に向かっており、また、大型商業施設の撤退や、空き地・空き家の増加など様々な課題が浮き彫りとなっています。

一方では、市区町村の魅力度ランキングや自治体ブランドランキングなどで1位を獲得するなど市外からは注目されていることから、本市の魅力や特色を活かし、交流人口の拡大や移住促進、若者の流出抑制に繋がるような取り組みを進めていかなければなりません。

■持続可能なまちづくりについて

人口減少や少子高齢化がこのまま進展していくと、行政サービスの低下のほか、生活を維持するうえでの必要な施設の存続が困難となります。

今後のまちづくりにあたって基本とすべきところは、人口規模に見合ったコンパクトで持続可能なまちづくりだけではなく、少しでも人を集め、賑わいを高めながら、若い人たちを増やしていくことが大事であると考えます。そのためには居住や都市機能を一定のエリアに集約することで、都市の経営コストを下げつつ、安全で利便性の高いまちを実現するだけでなく、若者の居場所づくりのため、ニーズに合った施設の誘致などのほか、AI技術や自動運転技術などの新しい分野や考え方を積極的に取り入れ、若手の雇用や活躍の場を創出し、多世代の交流によって地域の活性化を進めていくことなどが必要です。

■都市計画マスタープランの策定に向けて

このまちづくり提案書は、現代の多様なニーズを踏まえ、各委員の意見をまちづくりのキーワードとして、項目ごとにとりまとめ決定しています。

これらの提案が、新しい都市計画マスタープランを策定する上で、将来にわたって安心して住み続けられるまちづくりの手掛かりとなることを期待しております。

一 目 次

本編

第1章 人口減少社会に対応したまちのかたち	1
1 暮らしに必要な施設のあり方	1
2 安心して暮らせる住環境	2
3 住み続けられるコンパクトなまち	3
第2章 誰もが暮らしやすいまちのすがた	4
1 多様な人々、誰もが暮らしやすいまちのすがた	4
2 地域コミュニティの形成	6
第3章 拠点地域間の移動と公共交通のあり方	7
1 拠点地域間の移動	7
2 誰もが安心して移動できるまちのあり方	8
第4章 都市機能の配置とまちなか居住の考え方	10
1 拠点となる地域に必要となる機能	10
2 まちなか居住・まちなかの賑わい	11
3 まちなかの防災対策	12
第5章 本市の魅力と資源を生かしたまちづくりの方向性	13
1 函館市の魅力と特色	13
2 地区別のまちづくり	14
資 料 編	17
1 市民懇話会で使用した資料（抜粋）	18
2 函館市都市計画マスタープラン市民懇話会設置要綱	30
3 函館市都市計画マスタープラン市民懇話会開催経過	31
4 函館市都市計画マスタープラン市民懇話会委員名簿	32
5 会議風景	33

本 編

第1章 人口減少社会に対応したまちのかたち

1 暮らしに必要な施設のあり方

- ① 世代によって、暮らしに必要な身近な施設は変わってくる。
- ② 暮らしに必要な施設へのアクセス手段が異なることを考慮したまちづくりができると全世代に優しいまちづくりができるのではないかな。
- ③ 日用品を購入できるスーパー、病院・介護関係の施設が近くに立地しているという便利さを継続していくことが必要である。
- ④ 利便性を考えるとコンビニ、スーパー、ドラッグストア、診療所等の立地は、住宅地の中に混在していると良い。民間企業の採算性の問題も考慮し、補助金制度を設ける等、誘導する方法も考えられる。
- ⑤ 衣食住に加えて娯楽施設も大事なポイントと考えている。アミューズメント・映画館・スポーツ施設が徒歩圏にあればなお良い。
- ⑥ 小中学校は統廃合で減少し、遠くの学校に登下校せざるをえないことが問題の1つであり、若い人が多い地域では、学校がほしいという声も聞いている。例えば、遠い生徒にはバスを回すなどの配慮や、統廃合の際に、最適な立地なのか市民目線・子ども目線に立ち返って検討するべきである。理想を言えば、コストがかかるかもしれないが、今ある学校を縮小して活用するなど検討する必要がある。
- ⑦ コンビニやスーパーなどの民間企業が出店する際のハードルや、その場所を選んだ理由、撤退した際の要因等を聞き取り、把握することでまちづくりに活かしていく必要がある。また、例えば、民間企業が活用できるように公有地を安く提供することなどを検討することが考えられる。
- ⑧ 地域の誰もが利用しやすくするため、子育て支援施設などの身近な公共・公益施設については、ある一定のまとまりを考えて配置することが必要である。

2 安心して暮らせる住環境

- ① 高齢者になると大きな病院の近くに居住したいと願う方が増えると考えており、病院の立地場所も居住地の選定としては重要になる。
- ② 住宅街における「緑」も大事と考えている。緑をみて心が安らぐことができ、みんなが集えるような場所が近くにあると良い。
- ③ 治安が良く災害対策がきちんと講じられているなど、まちが安全であることが住みやすさに繋がるだろう。
- ④ 快適に暮らせる家やより良い周辺環境などの住環境作りをすることで、健康寿命の向上に繋がると考えている。
- ⑤ 周辺環境の悪化等の原因になる、空き家の問題を解決する努力を続けていくべきである。空き家を利活用することで、移住促進にも繋がると考えている。
- ⑥ コストの面で新築を建てることへのハードルは上がってきているため、空き家を利活用し、コストを安く提供することができれば、居住の誘導ができるのではないかと。空き家・空き地をうまく活用できるように移住者のニーズを聞き入れるべきである。
- ⑦ まちが安全で住みやすいと感じるためには、街灯の整備が重要である。

3 住み続けられるコンパクトなまち

- ① 市街地が低密度化している中で交通・生活インフラの維持費もかかることから、まちをコンパクトにしていけることが大事である。
- ② 無秩序に虫食い状態でまちが郊外に広がるスプロール現象が起こると、災害に弱くなるなどの問題がある。各地区の問題を少しずつ克服しながら内側にコンパクトにまとめていくよう誘導する必要がある。
- ③ 中心部に居住する工夫は実施していくべきと考えている。子どもの数や人口が減少する前提であるものの、人が集まる場所には物もお金も集まるので、誘導は重要である。便利なところをさらに便利にしていけるなど、減らないためにできることを先に考えなければいけない。
- ④ 地域の交通課題を踏まえ、交通が充実していて利便性の高い、美原・中心市街地・湯川などの地区に商業施設をまとめるのが良い。
- ⑤ スーパーなどの利便施設が郊外にできると、人はその近くに移っていく傾向があることから、位置については、適切に検討する必要がある。
- ⑥ 人が集まる公共施設を作ることで、おのずとその周辺に必要となる店舗等が出店するという、周辺へ波及するまちづくりをするべきではないか。
- ⑦ 中心部には公共施設や娯楽施設などの出向くものを集約させ、その周りを住宅エリアとした方が良いと考えている。
- ⑧ 維持管理コストを考えるとコンパクトシティは合理的と考えられるが、函館駅の方は海拔が低く、一番災害に遭いやすい地域となっているため、災害対策を検討する必要がある。

第2章 誰もが暮らしやすいまちのすがた

1 多様な人々、誰もが暮らしやすいまちのすがた

- ① 市内のエリアに役割を与え、ゾーニングすることで市民が住みたいエリアを選びやすくなるのではないかな。
- ② ここに行けば商業施設や娯楽施設など、求めるものがまとまっているといった特色を持った地区があると暮らしやすさを感じやすいだろう。
- ③ 高齢者や障がい者、若者などそれぞれが求めるものに特化したまちづくりをすると、環境や人口の変化に対応することが難しくなる場合があるため、皆が暮らしやすいと思えるポイントを押さえたまちを作っていくのが大事である。
- ④ 地域を継続的に元気にしていく工夫をし、生涯にわたって住み続けられるビジョンを提示できれば、永住者や移住者が増えるのではないかな。
- ⑤ 生活インフラとして、スーパーなどの商業施設の他、飲食店も非常に大事である。
- ⑥ 交通機関が充実していて、移動がスムーズにできることも非常に大事な点である。
- ⑦ 学生等の車を持っていない人は、春や夏であれば自転車や公共交通機関を活用して不便さをあまり感じずに生活できるが、雪が降ると交通機関に遅れが出るなどの影響があり、不便さを感じることから、季節を問わず快適に移動できる対策が必要である。
- ⑧ 公園が整備されていると子育て世代としては非常に助かる。また、子育て世代でなくとも、いろんな人が集える場所となるだろう。キッズプラザのような悪天候でも利用できる施設もあると良い。
- ⑨ 公園などにインクルーシブ遊具を整備することで、さらに誰もが住みやすいまちになっていく。
- ⑩ 近年一人暮らしの方が増加しているが、孤立・孤独を防ぐため、誰でも集まれる居場所を作ることによって運営に携わるボランティア等との繋がりが生まれ、暮らしやすいまちとなるのではないかな。
- ⑪ 飲食店等において、トイレのバリアフリーを進めると、障がい者や高齢者を受け入れる体制が構築でき、まちなかに外出するきっかけとなるとともに、まちの活性化にも繋がるのではないかな。

- ⑫ 移住促進策として体験施設を作り、1～3ヶ月或いは半年間程度の期間に、お試しで居住してもらう方法がある。そこで、たくさんの人と交流できると、移住やイベント開催のきっかけづくりになる。また、シェアハウスのように、身内より他人が楽というような緩やかなつながりも1つのキーワードとして検討すべきである。
- ⑬ 函館市の魅力を活用する点ではワーケーションやお試し滞在を一元的に管理し、上手く活用することができると良い。仕事もでき、宿泊することもできる滞在型のワーケーション施設を利用した移住促進も考えられる。

2 地域コミュニティの形成

- ① 近年、近隣のバーベキューや、公園で遊んでいる子どもの声に対してクレームを入れるなど、寛容さがない人が増えた印象がある。お互いに歩み寄り、許し合う関係性を構築するために、地域住民同士が対話する機会が必要である。
- ② 地域に様々な世代が混在するコミュニティが形成されると、交流により活気が生まれ、安心や楽しみがある温かい地域となるのではないかな。
- ③ 都市型生活によりコミュニケーションが希薄になっているため、地域のイベントを開催することで幅広い世代に参加してもらい、地域コミュニティ形成に繋がれば良い。
- ④ 支所やコミュニティセンターは、地域のコミュニティの核となるもので非常に重要である。
- ⑤ 町会への加入者数が減少していることから、町会活動の目的を明確化することで、加入に繋がり、地域の活性化ができるのではないかな。
- ⑥ 学生がイベント企画などを通じて町会との関わりを持てば、町会がより身近になり、若い世代が参加しやすくなるので、そういう仕組みづくりを地域や自治体、教育機関等を巻き込んでできると良いのではないかな。
- ⑦ 町会館を一般の人でも気軽にダンスや吹奏楽の練習等の活動の場としての利用できるようになれば、地域コミュニティの形成に繋がるのではないかな。
- ⑧ 緩やかな繋がりを求める人が増えてきており、積極的に関わらずとも実は町会に巻き込まれていたという状況を作り出すことができれば良い。
- ⑨ 中高生や小学生が寄り道できるような交流施設をつくることで、高齢者と若い人達が自然と触れ合える場所となるのではないかな。

第3章 拠点地域間の移動と公共交通のあり方

1 拠点地域間の移動

- ① バスや市電などの主要な交通を結ぶハブとなる施設を整備することで、乗り換えがスムーズになることや、異なる交通モードの連携により、利便性を向上させることが必要である。
- ② バス・電車の運行本数と、主要な交通拠点を結ぶ直通の路線を維持していくことが必要である。
- ③ 現在の函館のバスの状況を踏まえると、交通モードの役割分担が必要だと感じている。具体的には、朝晩の幹線道路ではバスが担い、生活道路などの枝線には多様な交通資源の利活用を促すことが考えられる。
- ④ 東部地区の交通はバスに依存しており、それ以外は自家用車での移動しかないというところが問題だが、地域の公共交通を維持するため、新しい形態の交通も想定しながら進めていく必要がある。
- ⑤ 自転車に乗る際は、路面状況の悪い道路を避けて、遠回りでも走りやすい道路を選ぶことがある。交通インフラ整備も必要であり、自転車道や歩道を整備することで、交通拠点間の移動において、自転車・徒歩での行きやすさを向上させるべきである。
- ⑥ シェアサイクルが普及すると、日常で利用できる機会が増える。車も含めてシェアできる環境があれば移動手段の選択肢が広がる。さらに、交通系ICカードを使ってシェアサイクル等を利用できるようになれば、函館でも普及する可能性がある。北海道では冬季の利用や観光の繁閑差の問題も考えられるが、検討する余地があると考えている。
- ⑦ 自転車と異なる交通手段との乗り換えを便利にするために各拠点や交通結節点に駐輪場が必要と考えるが、実際に自転車に乗る人の動線を考えて設置するべきである。
- ⑧ 自転車を積んで走れるサイクリングバスを導入することで、上り坂はバス・下り坂は自転車のような利用方法が可能となり、バスの混雑解消や自転車利用の促進につながると考えている。

2 誰もが安心して移動できるまちのあり方

- ① 函館市には駅・港・空港の要衝が短距離間にあるという特徴がある。これらを結び、交通の利便性を向上させる方法について考える必要がある。
- ② 高齢者や身体の不自由な方、学生、子どもなど、誰もが利用しやすい交通機関を考えると、バリアフリーや分かりやすい交通機関の導入、さらには自動運転技術の活用のほか、新しい発想の乗り物がこれから必要である。
- ③ 夜間にまちなかに出かけた時の自宅までの交通手段（ラストワンマイル^{※1}）が限られている。市電を夜間に無人で自動走行させることができれば人手不足や人件費の問題もなく運用することができるのではないかな。また、市電同士を連結させることができれば、乗車人数も増え繁華街にも行きやすくなると考える。
- ④ 市電がJR五稜郭駅まで等、昔の系統数くらいまで復活させたり、五稜郭から美原の方面に市電を伸ばすことができれば、大体主要な部分は行けるようになるため街中が便利になるのではないかな。特に夜間は時間を気にすることのないよう24時まで走っていると良く、自動車より市電の利用が増えることで環境負荷の低減にも貢献できる。（GX^{※2}）
- ⑤ 新たな交通機関として、市電の代替手段になるロープウェイの導入という方法も考えられる。高低差のある湯川から函館空港までの区間をロープウェイで繋げ、間にいくつか駅を設け、電気自動車のように自動運転ができると考えている。
- ⑥ 歩車分離であったりバスレーン、自転車専用の道路、歩行者専用の歩行者天国など専用レーン・専用エリアを作ることで、安全な移動ができるようになる。
- ⑦ 函館市で特徴的なグリーンベルトを利用して自転車で安全に移動できる道路を作ってはどうか。また、自転車道路のほかに、バスレーンを道の中央に置くことで、駐停車による影響がなく、機能を向上させることができると考えている。
- ⑧ 徒歩での移動を考えると夏場は良いが、冬場は道が狭くなることに不安を感じる。福祉関係を考慮した場合、どのような人も快適に歩くことができるよう、主要な道路の歩道を広げるなど検討する必要性がある。

※1 物理的な距離を指すのではなく、物流・交通業界において、顧客にモノ・サービスが到達する最後の接点を指す。

※2 グリーントランスフォーメーションの略。温室効果ガス排出削減と産業競争力の向上の実現に向けた、経済社会システム全体の変革のことで、まちづくりにおけるGXは、都市の緑地の確保や森林の整備・保全、都市におけるエネルギーの有効活用などの取組をいう。

- ⑨ 人が多く歩くところに背の高い木々や、地下道があれば、冬の吹雪や夏の暑さを避けることができるので、快適な歩行空間が生まれる。
- ⑩ 徒歩は、天候の影響を受けやすいので、寄り道や雨宿りできる場所があると良い。意図的に雨の日でも買い物ができるアーケードなどを作るのも1つの方法である。
- ⑪ 漁火通のような、景観が良く、歩道に信号が少ない真っすぐな道が市内各地にあれば、歩いて目的地に行けるようになり函館市の売りになるのではないかな。また、興味がある方がそういうところに住んでいただければ、健康維持・ウェルビーイング^{※3}に繋がる。
- ⑫ 新しい技術の1つとしては、交通系ICカードの導入は混雑の解消や、利便性の向上だけでなく、集積したビッグデータの活用による効率的な路線の構築にも貢献している。これからも新しいやり方（DX^{※4}）を取り入れ、誰もがより快適に移動できるよう変えていくことが重要なポイントとなる。
- ⑬ 車いす利用者が病院への移動や日常的な外出を気軽にできるように、低床タクシー（ユニバーサルデザインタクシー）の数を増やす必要がある。
- ⑭ タクシードライバーの高齢化や担い手不足が深刻化している中で、そこを埋めていく方法を、タクシードライバーの仕事を奪わないように条件付きで試す必要がある。例えばライドシェアなどの新しい交通のあり方も考えられ、実証実験などのデータを市民に公開して情報を共有することが必要である。
- ⑮ 東部地区はライドシェアが必要になってくる地域であると考えている。地元の子供でやってみたいという人がいて、ある程度生業になれば、東部地区の今後の移動手段になれるのではないかな。

※3 身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念。

※4 デジタルトランスフォーメーションの略。デジタル技術の活用により、社会制度や組織文化なども変革していくような取組のことで、まちづくりにおけるDXは、基盤となるデータ整備やデジタル技術の活用を進め、まちづくりのあり方を変革することで都市における新たな価値創出または課題解決を図ること。

第4章 都市機能の配置とまちなか居住の考え方

1 拠点となる地域に必要な機能

- ① 拠点となる地域（十字街・中心市街地・美原・湯川）はそれぞれ違った個性を持っており、このままだとそれぞれの地域がバランスよく成長することは難しいため、各地域の個性を生かしたまちづくりを推進する必要がある。
- ② 世代によって重要視する施設や機能が異なることから、バランスよくそれらを拠点となる地域に設けていくことで、多世代が住めるような地域になってくるのではないかな。
- ③ 民と官のものが混ざった施設をある程度まとめていくことで人が自然と集まる。さらに、子育て世代が、安心して集まれるような施設が必要ではないかな。大きな施設が移転した跡地などをうまく活用できれば良い。
- ④ 市役所などの公共施設の周りに住宅街ができることが多いが、公共施設がまとまっていないと人の流れや集まりが分散してしまうので、拠点ごとに機能的にまとめていくことが良い。
- ⑤ 都市機能として病院が重要なポイントになると考えている。大規模病院は本町周辺の中心市街地に集中している一方、十字街地区にはない。病院に近いという理由で周辺に移住するという話も聞くので、住むために必要な機能を誘導していく必要がある。
- ⑥ 学校の課題や宿題をこなしたり、友達と一緒にご飯を食べたりなど、学生が日常生活を充実させて楽しく過ごすことのできる施設が各拠点に必要である。
- ⑦ 若者の居場所となる受け皿が足りないということに関しては、公共施設を今までの決まった使い方ではなく、もう少し柔軟に活用していく方法を考える必要がある。
- ⑧ 拠点となる地域には充実した交通機関も重要であるが、A I デマンド交通が軌道に乗れば、地域内で車を持たないお年寄りなどが歩かずに用事を足すことができるようになる。

2 まちなか居住・まちなかの賑わい

- ① 土地がある程度の値段かつ、区割りがされ、大きな道路に近いことが一番の住みやすさと思うが、そうなると、十字街や駅前ではなく、中心市街地地区の北側の方になる。そこで、中心部に皆が集まる施設を作って、その近辺に住むという流れにする必要がある。
- ② まちなかに公営住宅を建設したことで人が流入した事例もあるので、集まって住んでもらうためには、公営住宅を建てる方法もある。
- ③ 賑わい創出のために商業施設を作るのは大事であるが、まず人を住まわせなければ賑わいは生まれないので、一般住宅より世帯数が多くなる分譲マンションや賃貸マンションを建てて、人を住まわせることで、商業施設が増えていくのではないかな。
- ④ 高層マンションやホテルを建てると、そこに富裕層を狙った店舗等が出てきて、観光客向けの店舗だけではなく、まちが盛り上がる起爆剤となり得るのではないかな。
- ⑤ 外での賑わいを創出するためにオープンカフェの社会実験が実施されているが、恒常化すると店の負担も少なく賑わいの創出に繋がると思う。プラスに働く施策を市や第3セクターが主導で実施できると良い。
- ⑥ 店が早く閉まり、遊ぶ場所が少ないため、ナイトタイムエコノミー^{※5}の部分が弱い。子どもや保護者が参加できる夜市を開催したり、大門横丁のような形態を他の地区に作ることでプラスの経済が生まれるのではないかな。
- ⑦ 子どもが遊べて、防災拠点にもなるような場所があると、人が集まるのではないかな。
- ⑧ 休日に友人と一緒にに行けるカフェや勉強する場所がまちなかにあると良い。

※5 夜間（日没から日の出まで）の経済活動のこと。夜間の様々な活動を通じて、地域の魅力や文化を発信し、消費拡大などにつなげる考え方。

3 まちなかの防災対策

- ① 自宅や職場付近の避難ビルの把握や、避難のシミュレーションに全市的に取り組み、津波への知見を深める必要がある。特に子どもには教育機関も巻き込んで津波が来たらどうするかを伝える必要がある。
- ② 古い建物等が倒壊して避難路が寸断される可能性を知っておくと有事の際に避難しやすくなることや、想定外が起こることが災害だということなどを啓発していく必要がある。
- ③ 函館は標高が低い場所が多く、津波により市街地の広い範囲が被害を受ける可能性があるため、避難ビルは都市機能にとって重要なポイントである。
- ④ 災害時におけるボランティアを養成する仕組み作りが進んでいないため、対応していく必要がある。また、実際に被災者支援に行った方の知見を共有していくことが大事である。
- ⑤ 防災拠点となる公共施設や病院が集中している地区が被災すると、それらが機能しなくなる可能性があるため、各拠点に配置し、機能を共有させることが必要である。
- ⑥ 既存の避難所の環境整備が重要と考えている。特に学校施設の温熱環境を整えることが望ましい。
- ⑦ トイレの問題は災害時にも考えられ、特に障がい者への配慮が必要である。

第5章 本市の魅力と資源を生かしたまちづくりの方向性

1 函館市の魅力と特色

- ① 魅力的な景観や歴史があるため、映画や小説の舞台になることがあり、映画の撮影などの誘致にさらに力を入れ特化することで、人が集まり、雇用創出や移住促進に繋がるのではないかな。
- ② 豊かな自然や温泉などの魅力的な資源があるため、長期滞在をして働けるワーケーションの場として、セキュリティが確保された仕事環境があれば良いのではないかな。また、短期滞在からワーケーション、そして移住と繋がることで、興味をもった人を逃さない仕組みを考えることも必要である。
- ③ 魅力的な海産物などの食資源を生かして、各地区に大門横丁のような屋台村をつくるのはどうか。
- ④ 高等教育機関が多数あることを生かして、学生等が関わってA I デマンド交通などの新しい取り組みができるまちになると、函館にとどまってくれたり、戻ってきてくれたりするのではないかな。
- ⑤ 国際水産・海洋都市であることから、小さな水族館のような、普段子どもを連れて行けるような施設があると、人が集まる新たな観光地にもなる。港町の特性を生かした取り組みが必要である。
- ⑥ 小規模な商業施設は多数あり必要な地域に立地しているため、日用品の買い物においては充実しているが、日常をさらに充実させるためには、市民が憩える場や娯楽施設が必要である。
- ⑦ 人を呼ぶためには、定期的にキッチンカーを全部集めるようなイベントを開催することで、地域にワイワイガヤガヤとした雰囲気をつくり、住んでみたいと思わせることが良いのではないかな。
- ⑧ キッチンカーをチャレンジショップのような形で出店することを支援する仕組みをつくることで、気軽にいろいろな場所に出店する流れができるのではないかな。
- ⑨ 夜にまちなかに出歩いて楽しむためには、終電・終バスを繰り下げて遅くまで運行させることも必要である

2 地区別のまちづくり

【西部地区】

- ① 若い人が一番求めている、映画館やアミューズメント施設などの娯楽施設が必要だと考えている。例えば、歌舞伎やお笑いなどに来てもらえるようになれば、どんどん人が集まるのではないかな。
- ② 市外の方には好印象で、住んでみたいという声が非常に多いことから、空き地や空き家を活用して、移住を推進してはどうか。
- ③ 紡がれてきた歴史や建物は、学生の興味や研究対象としてマッチしているため、空き家や空き店舗を活用し、大学のサテライト施設をつくることで、まちに活気が生まれるのではないかな。
- ④ シェアオフィスとして、いくつかの企業が間借りできる場所をつくることで、企業間の交流が生まれ、新しい西部地区ができるのではないかな。
- ⑤ 函館駅周辺に函館湾の素晴らしい景観を見渡せる高層マンションを誘致し、首都圏などから移住してもらうことで居住人口の増加が見込めるのではないかな。
- ⑥ 交通の結節点に近く、人が集まる場所である棒二森屋跡地には、多世代が交流できる公益施設の立地が望ましい。

【中央部地区】

- ① 中央部地区に唯一あるデパートが無くなってしまうと、まちが大きく変わってしまうので、無くならないように考えなければならない。
- ② 飲食店が集中しているので、さらに活性化させるため、オープンカフェのように歩道に座席を出すなど、見えるかたちで賑わいをつくり、ナイトタイムエコノミーを充実させる方向性が良い。また、歩道が狭いので、道幅を広げ、留まるスペースをつくることで、誰でも参加できる賑わいの創出につながるのではないかな。
- ③ 大規模な病院が複数あるため、緊急車両が通行しやすい道路の整備が必要である。
- ④ 利便性が高い地区なので、居住人口を増やすため、補助金などを活用して高層マンションを誘致することが考えられる。

【東中部地区】

- ① 湯の川温泉街や見晴公園などの観光スポットがあり、まち歩きの魅力を発信することが重要である。特に見晴公園は紅葉シーズンに混雑するため、交通の改善が必要である。
- ② 歩きやすく景観に配慮したインフラ整備をすることで、温泉街の活性化ができるのではないかな。
- ③ 競輪場と競馬場がある地域は非常に珍しく、施設を生かしたまちづくりが必要である。
- ④ 湯の川温泉街は観光地なのに飲食店が少ないため、観光客も利用できるような飲食店街が必要と考えている。
- ⑤ 新外環状道路が開通したことで、車での交通の便が良くなったため、それを生かした取り組みが必要である。
- ⑥ 熱帯植物園をもう少し充実させることができれば、さらに施設の利用促進に繋がるのではないかな。
- ⑦ 湯川地区も学校が多いので、勉強する学生のためにアリーナを開放するような使い方ができれば、本町のGスクエアに集中している現状を、分散することができるのではないかな。

【北中部地区】

- ① 現在は石川町方面に移り住む若い人が増えているが、40年ぐらい前に若い人が増えた富岡や美原などをみると、将来的には世帯の高齢化が進行していくことが問題であるため、世代間の住み替えを進めていく必要がある。
- ② 子どもが多い地域は、通学路に街灯があると安全で住みやすいと感じるため、街灯の充実が必要である。
- ③ 子育て世代の若者が多いため、子どもが集まる施設や子育て支援施設が必要である。

【北部地区】

- ① フェリーターミナルや大型客船が停泊する埠頭などが存在し、産業の集積地と住宅地が近接する独自の町並みを生かしたまちづくりが考えられる。
- ② 桔梗地区は北中部地区と同様に若者が多いため、子ども達が集まる施設や子育て支援施設、産業支援施設などが必要である。

- ③ 函館病院付近は救急搬送のため、道路の改善が必要なのではないか。

【東部地区】

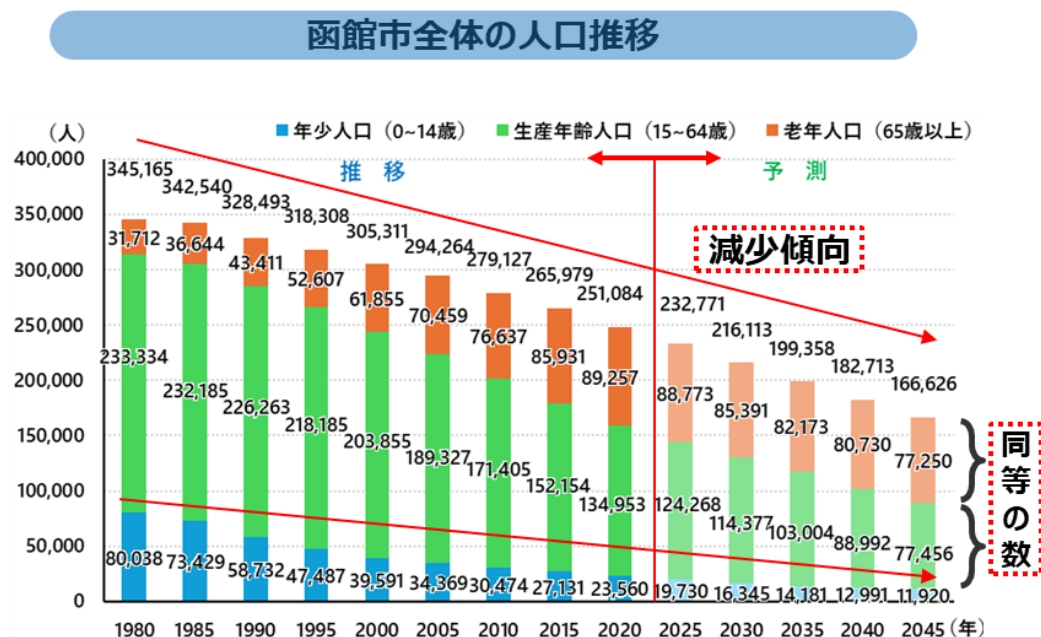
- ① 運転手の担い手不足による交通機関の不便さを解消するため、デマンド交通や自動運転バスを走行させると良い。
- ② 廃校を利活用し、大学と連携した海のまちならではの体験ができる施設をつくり、若い世代の新しい視点を入れて、どんどん活性化させていくのはどうか。
- ③ 恵山の温泉や地熱を活用した施策を検討し、しっかりPRする必要がある。そうすることで、地元の活性化と企業誘致にも繋がるのではないか。
- ④ 昆布の生産が盛んで有名な地域であることから、昆布を打ち出したミュージアムや恵山などの自然を打ち出した施設をつくることで、商業の活性化に繋がるのではないか。
- ⑤ 野外音楽イベントなどの活動をして集客することで、まちの活性化ができると良い。
- ⑥ 戸井地区から楯法華地区まではサーフィンスポットが多く、世界大会を開催できる浜もあるので、アウトドアスポーツ型の地域として、まちづくりを進めていくのが良い。

資 料 編

1 市民懇話会で使用した資料(抜粋)

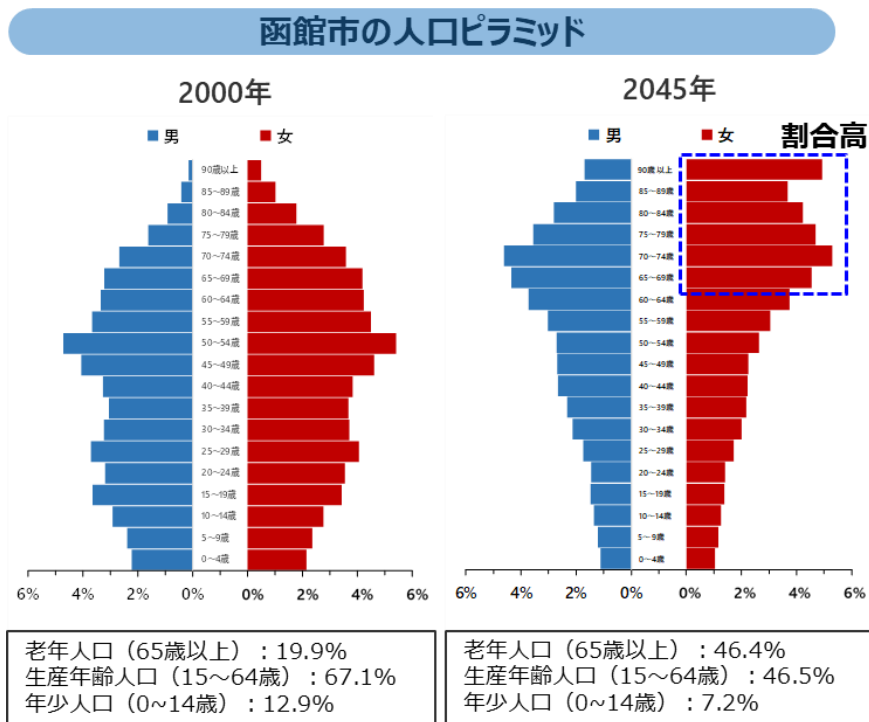
(1) 函館市の人口

● 函館市の人口推移



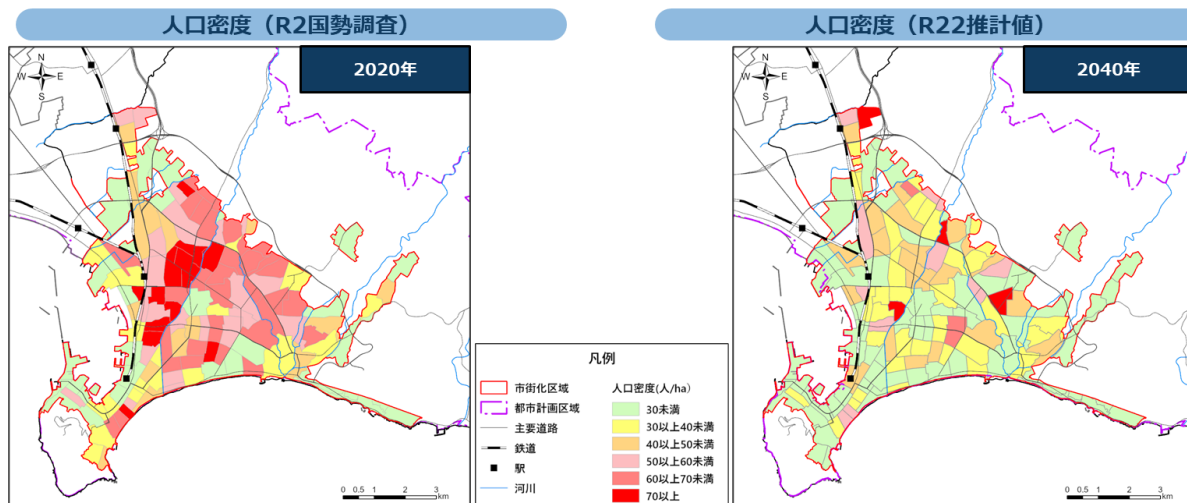
参考：国勢調査（2020年まで）、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）』（2025年以降）

● 函館市の人口ピラミッド比較（2000年・2045年推計）



参考：国勢調査（2020年まで）、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）』（2025年以降）

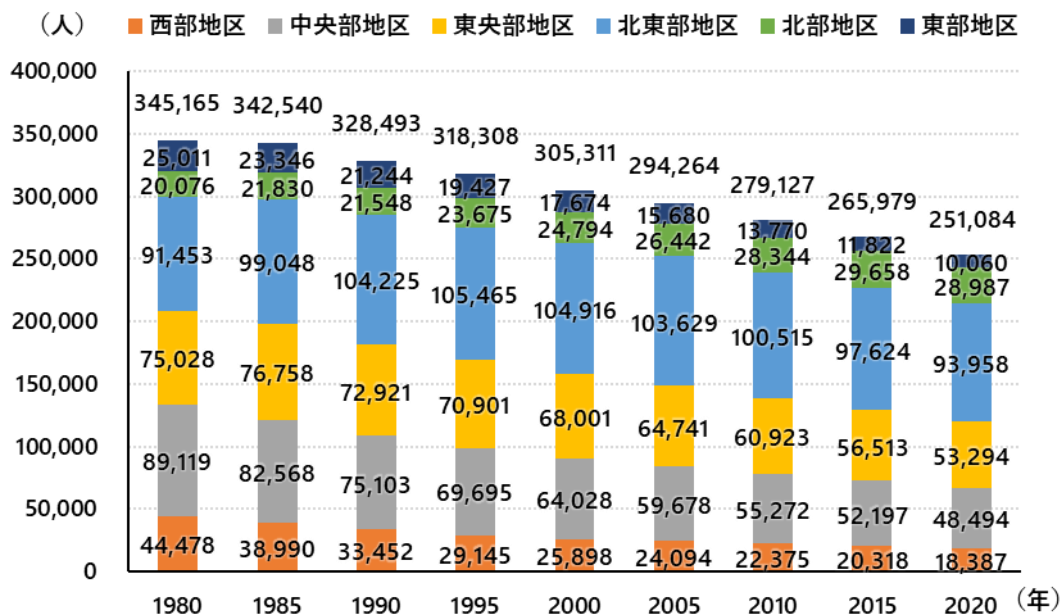
● 人口密度



参考：国勢調査（2020年）、函館市提供資料より

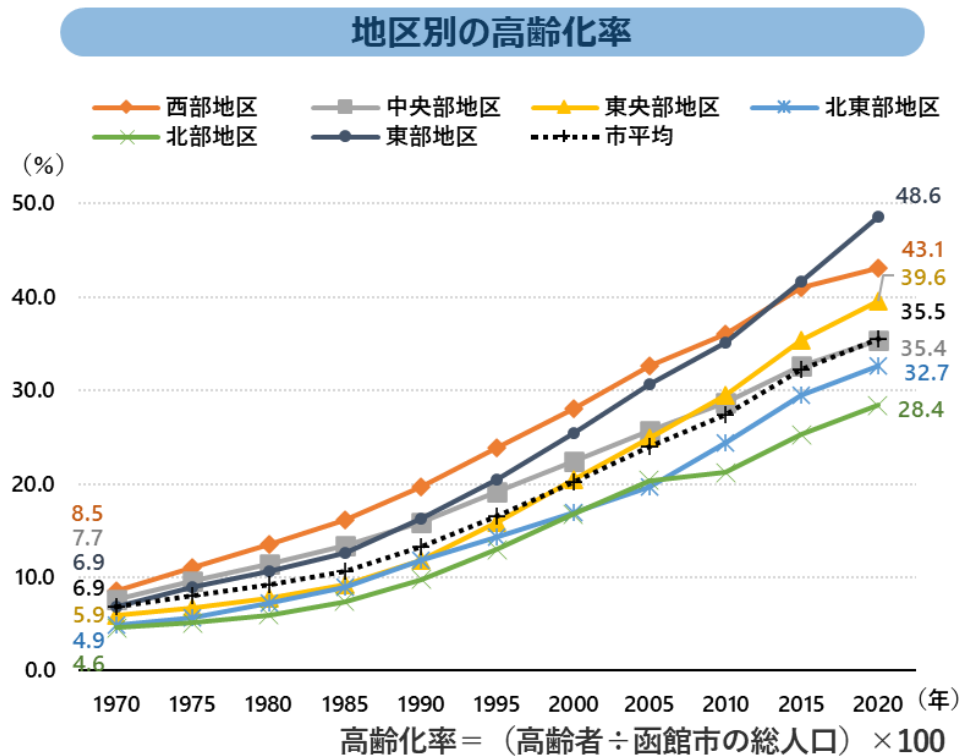
● 地区別の人口推移

地区別の人口



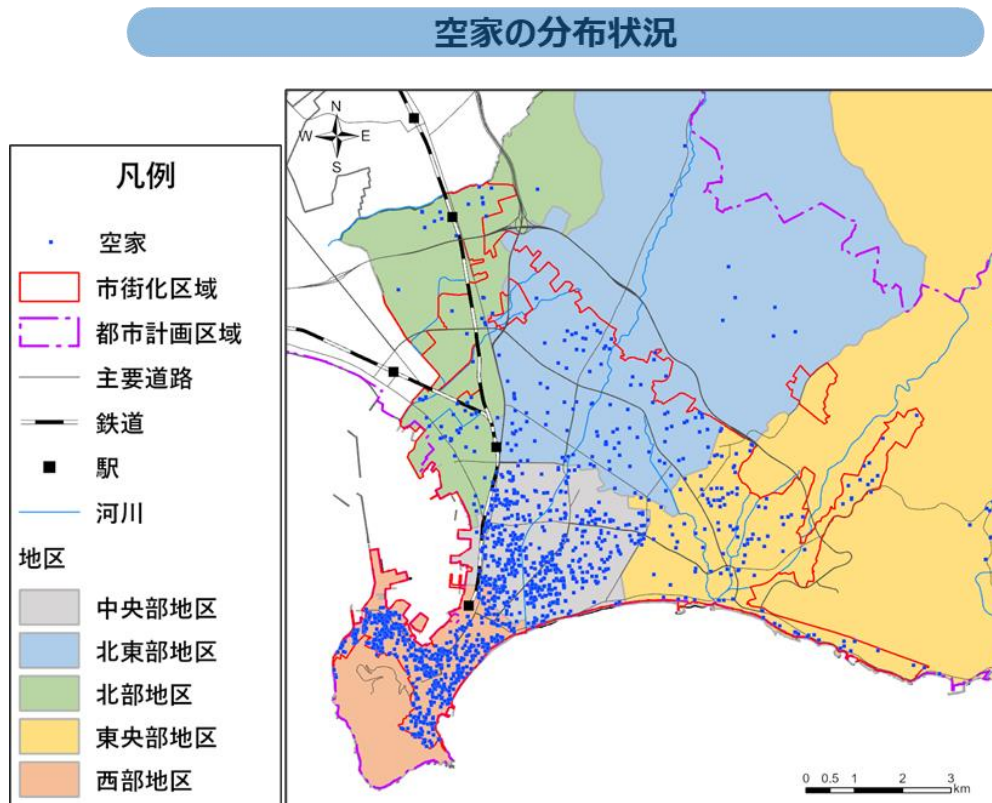
参考：国勢調査（2020年）

● 地区別の高齢化率の推移



参考：国勢調査（2020年）

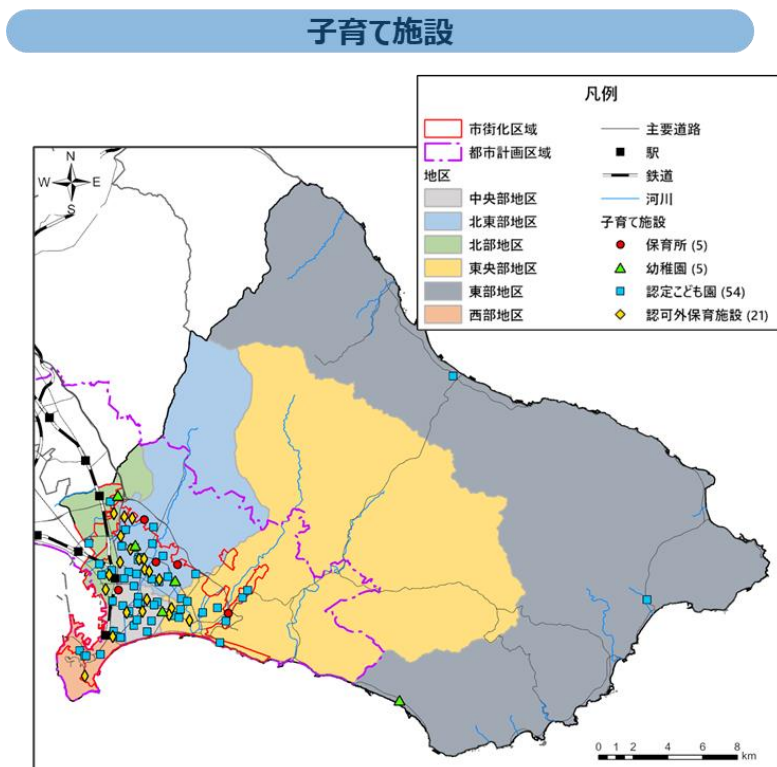
● 空家の分布状況



参考：函館市調査（2023年）

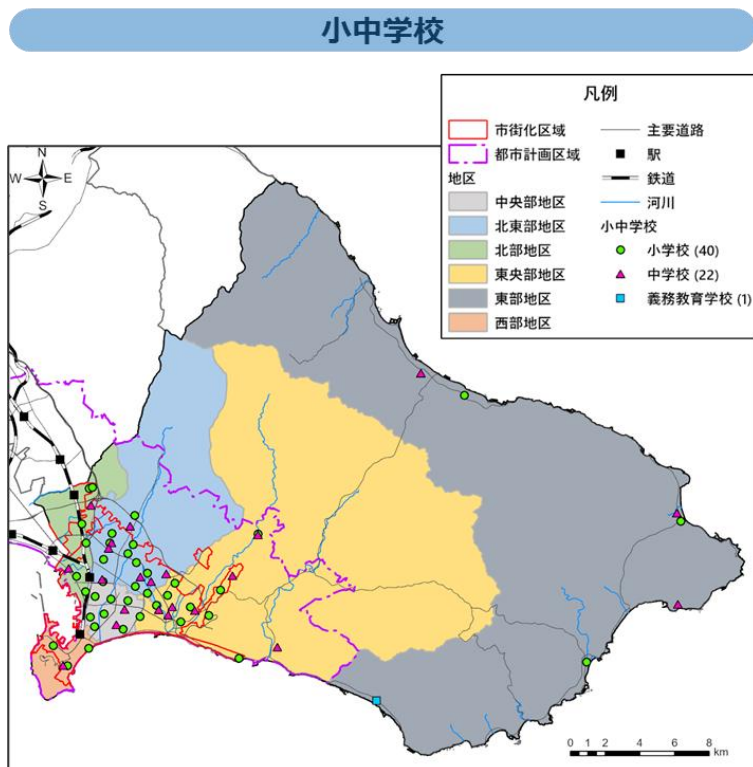
(2) 函館市における身近な施設の分布状況

● 子育て施設



参考：函館市HP「幼稚園,保育施設一覧」(R4.3月時点)

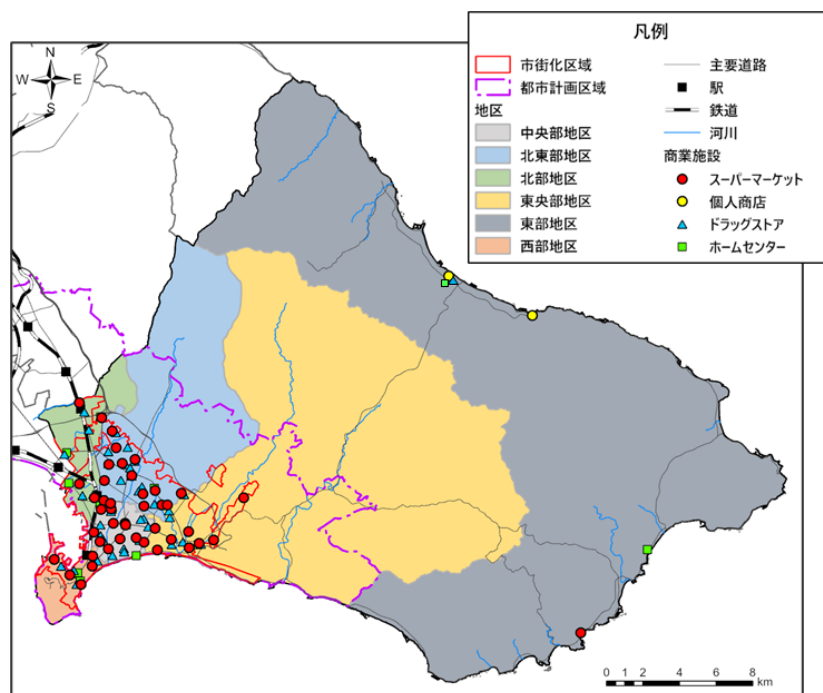
● 小中学校



参考：函館市HP「小中学校一覧」(R5.3月時点)

● 商業施設

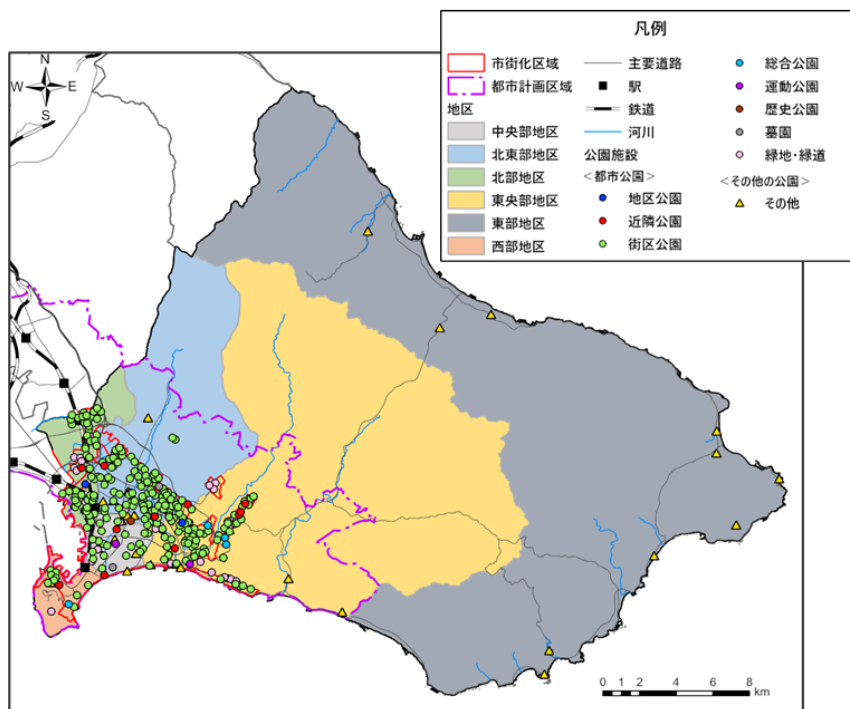
商業施設



参考：函館市調査

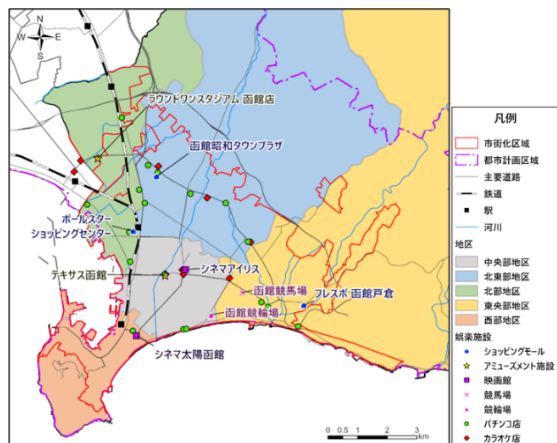
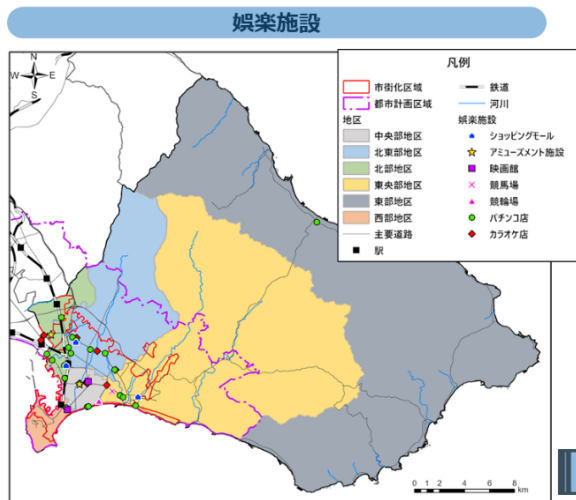
● 身近な公園施設

身近な公園施設



参考：函館市HP「函館市の公園・緑地」（R6.4月時点）及び函館市提供資料

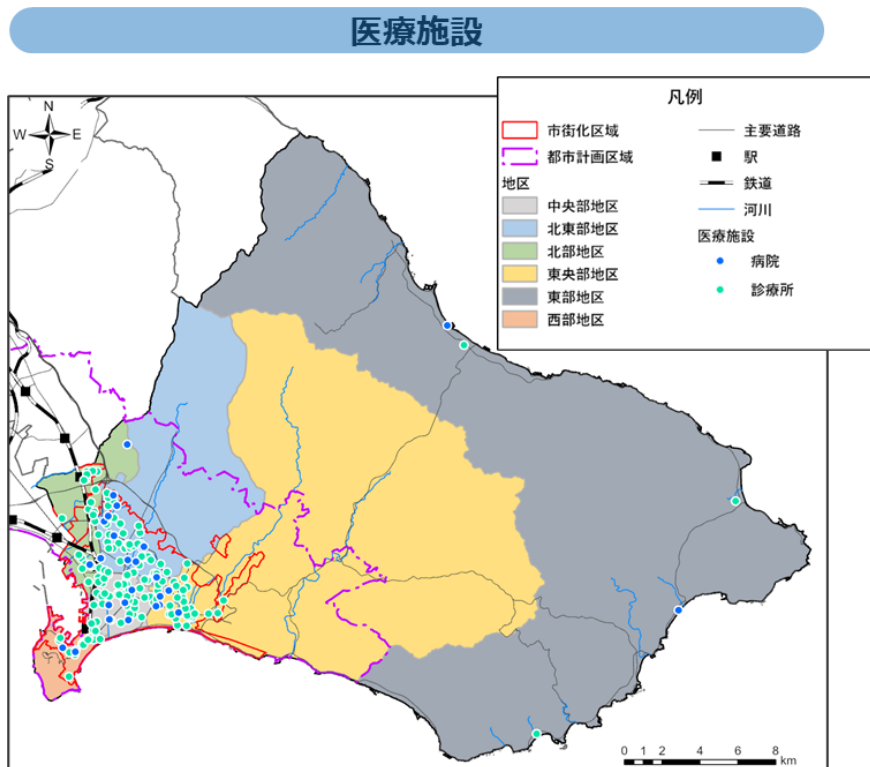
● 娯楽施設



・娯楽施設は中心部に立地しているが、数は少なくまばらに立地している

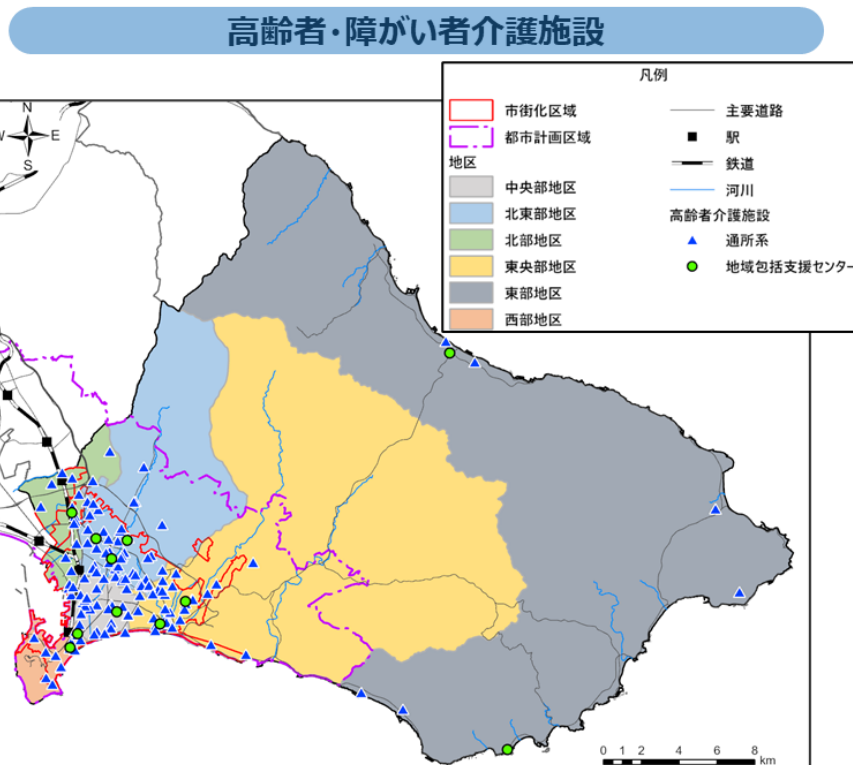
参考：函館市提供資料

● 医療施設



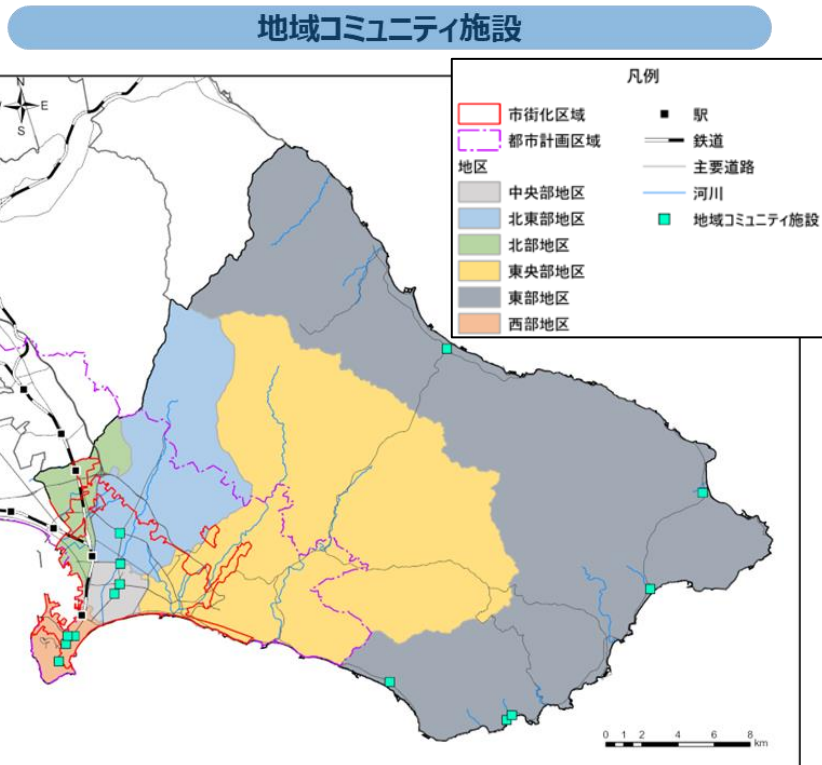
参考：函館市HP「医療機関等施設一覧」（R6.7月時点）

● 高齢者・障がい者介護施設



参考：函館市HP「函館市内介護保険事業所一覧（R6.1月時点）」

● 地域コミュニティ施設

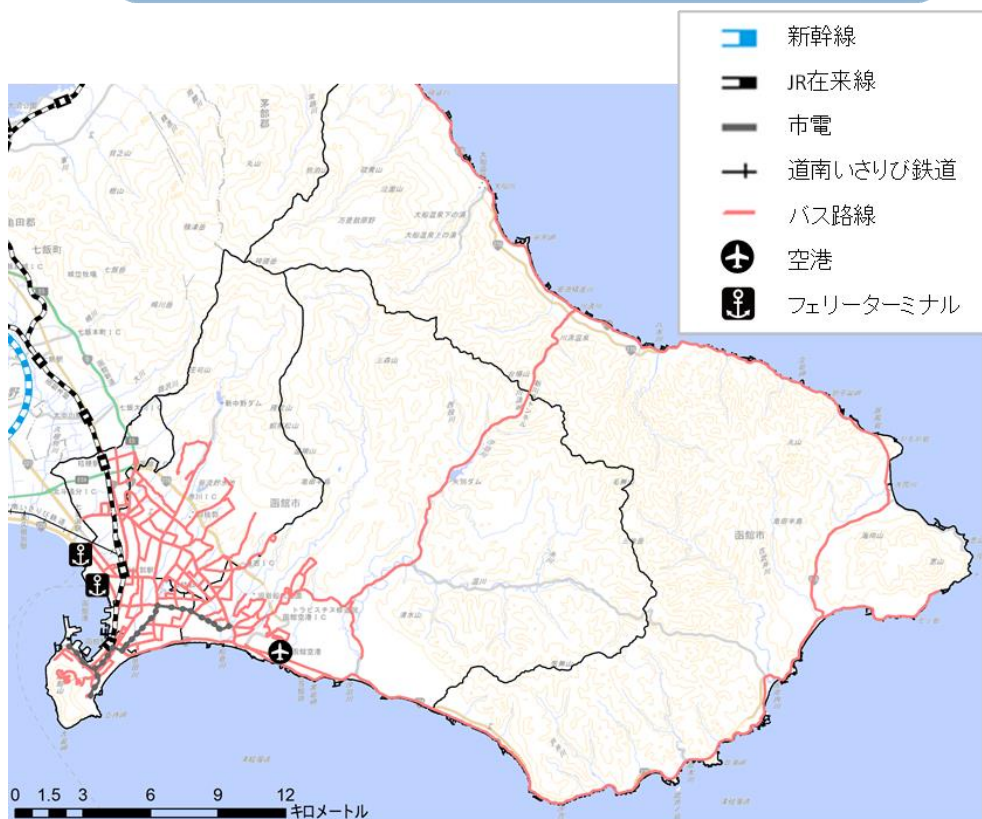


参考：函館市提供資料

(3) 公共交通ネットワーク

● 函館市全域の公共交通路線網

函館市の公共交通路線網（函館市全域）



参考：函館市地域公共交通計画（R6.1月時点）

● AIデマンド交通

AIデマンド交通の概要

■ 概要

運行期間：R6.11月～R7.2月

運行時間：9時～16時半

利用料金：有料

（300円/回程度想定）

システム：SAVS(株式会社未来シェア)

運行台数：2～4台程度

予約方法：WEBまたは電話

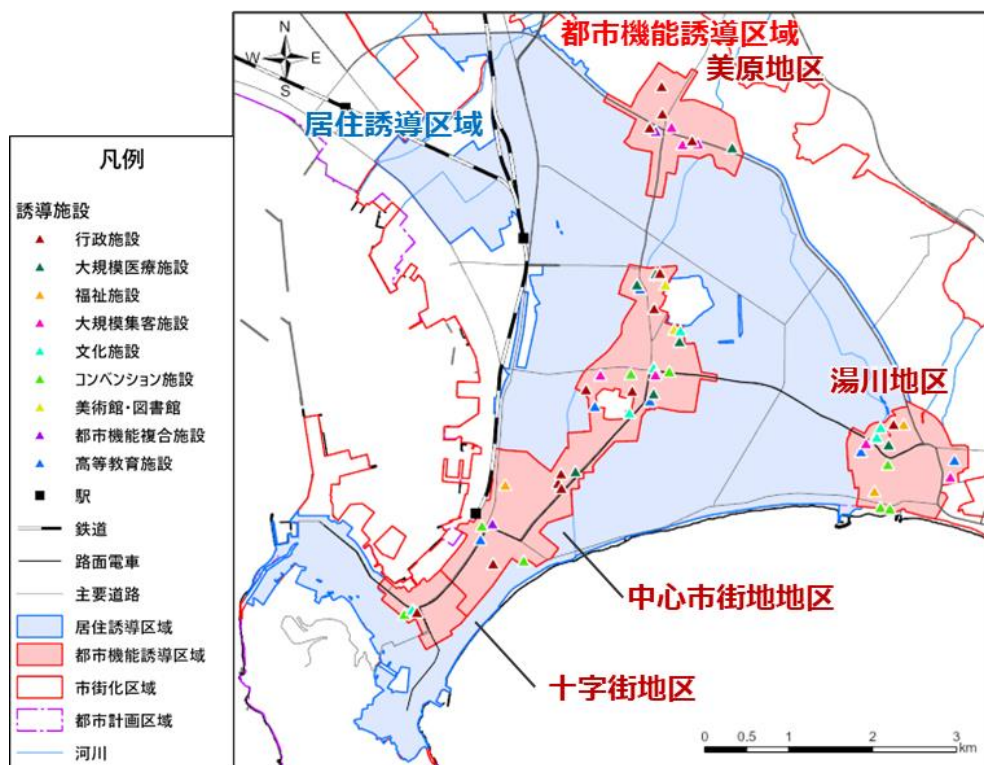
関係法令：道路運送法第21条



参考：R6.第1回地域公共交通会議 資料3「AIデマンド交通実証運行について」

(4) 誘導施設（居住誘導区域内・都市機能誘導区域内）

● 居住誘導区域と都市機能誘導区域



▼ 中心市街地地区



▼ 十字街地区



▼ 美原地区



▼ 湯川地区



参考：函館市立地適正化計画（R6.3月時点）

(5) まちなか居住

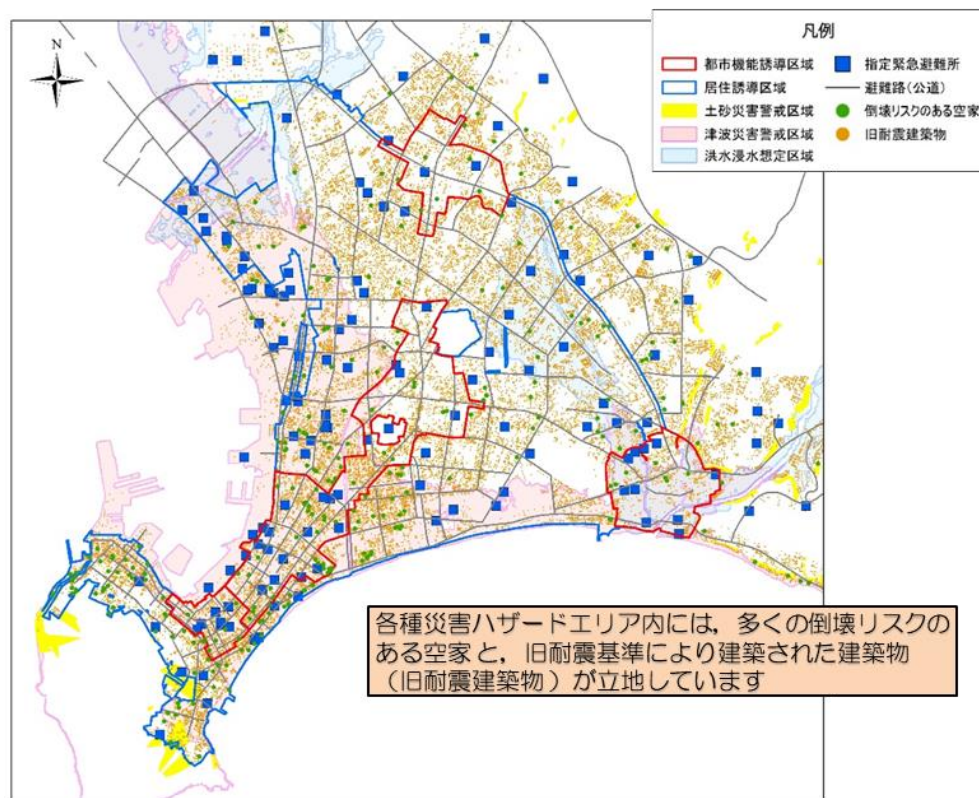
まちなか居住のメリット

イメージ図



(6) 函館市の災害リスク

ハザードマップ・避難施設・空家等の重ね合わせ図



参考：函館市立地適正化計画（R6.3月時点）

(7) 函館市の魅力と特色

● ランキング（魅力度・自治体ブランド）

魅力度ランキング(地域ブランド調査)

順位	市区町村		都道府県	魅力度	
	2024	2023		2024	2023
1	3	函館市	北海道	58.2	56.6
2	1	札幌市	北海道	57.9	59.4
3	2	京都市	京都府	52.3	57.8
4	7	横浜市	神奈川県	51.8	50.7
5	8	小樽市	北海道	50.9	50.6
6	4	金沢市	石川県	48.8	53.1
7	5	鎌倉市	神奈川県	46.9	52.0
8	14	石垣市	沖縄県	46.3	42.8
9	6	神戸市	兵庫県	45.2	51.8
10	11	富良野市	北海道	45.0	45.5
11	12	仙台市	宮城県	44.9	45.1
12	18	箱根町	神奈川県	44.4	40.5
13	9	那覇市	沖縄県	44.1	46.4
14	16	日光市	栃木県	43.0	40.7
15	14	別府市	大分県	42.5	42.8
16	10	軽井沢町	長野県	41.8	46.1
17	21	宮古島市	沖縄県	41.3	37.9
18	19	福岡市	福岡県	41.0	38.7
19	13	熱海市	静岡県	40.3	43.0
20	23	伊豆市	静岡県	40.1	36.1
21	16	沖縄市	沖縄県	39.1	40.7
22	25	名古屋市	愛知県	37.3	35.3
23	20	伊勢市	三重県	35.9	38.4
24	29	姫路市	兵庫県	35.8	34.3
25	24	屋久島町	鹿児島県	35.4	35.6
26	22	長崎市	長崎県	35.3	36.7

出典：ブランド総合研究所「地域ブランド調査2024」

自治体ブランドランキング(大東建託株式会社)_2024年

順位	自治体名	ブランド 偏差値	認知率	イメージ DI	良い イメージ	悪い イメージ	回答者数	訪れたこ とがある
1位	北海道 函館市	124.6	91.0%	51.8%	52.6%	0.9%	815	29.9%
2位	石川県 金沢市	124.2	92.7%	50.6%	52.1%	1.5%	822	31.0%
3位	北海道 札幌市	121.3	89.4%	50.6%	52.8%	2.2%	781	36.8%
4位	神奈川県 鎌倉市	120.1	86.7%	51.3%	53.5%	2.2%	877	32.2%
5位	兵庫県 神戸市	116.6	89.7%	47.3%	51.2%	3.9%	774	36.7%
6位	静岡県 熱海市	115.0	89.7%	46.2%	48.9%	2.7%	816	28.9%
7位	神奈川県 横浜市	110.5	89.4%	43.4%	50.0%	6.6%	708	44.1%
8位	宮城県 仙台市	110.3	90.2%	42.8%	44.6%	1.8%	836	29.4%
9位	大分県 別府市	109.9	89.2%	43.1%	44.8%	1.8%	843	24.1%
10位	北海道 小樽市	109.3	89.6%	42.5%	44.3%	1.8%	869	28.4%
11位	北海道 富良野市	108.5	83.9%	44.8%	46.2%	1.4%	938	17.7%
12位	長野県 北佐久郡軽井沢町	107.8	79.1%	47.0%	48.5%	1.6%	894	24.2%
13位	沖縄県 石垣市	106.4	89.2%	40.8%	42.7%	2.0%	969	10.0%
14位	京都府 京都市	106.0	87.3%	41.3%	48.0%	6.6%	692	45.9%
15位	沖縄県 宮古島市	102.0	88.9%	38.0%	40.1%	2.2%	972	7.5%
16位	三重県 伊勢市	101.2	85.6%	38.8%	40.0%	1.2%	835	28.4%
17位	栃木県 日光市	99.8	86.7%	37.4%	39.5%	2.1%	843	30.9%
18位	静岡県 伊豆市	99.8	83.8%	38.7%	39.5%	0.8%	864	24.0%
19位	岡山県 倉敷市	96.7	85.9%	35.6%	37.2%	1.6%	870	23.5%
20位	島根県 出雲市	95.3	83.2%	35.7%	37.2%	1.5%	876	20.5%
21位	沖縄県 那覇市	93.1	91.4%	31.1%	36.4%	5.4%	782	31.1%
22位	神奈川県 足柄下郡箱根町	92.2	74.1%	37.6%	39.4%	1.8%	843	25.0%
23位	新潟県 魚沼市	88.2	83.7%	30.5%	31.4%	0.9%	993	6.8%
24位	静岡県 浜松市	87.9	89.6%	28.3%	29.7%	1.4%	912	20.1%
25位	京都府 宇治市	87.6	85.7%	29.4%	31.5%	2.1%	896	20.1%

出典：大東建託株式会社「いい部屋ネット 自治体ブランドランキング」

● 様々な地域資源

函館市における地域資源

自然資源	縄文遺跡（垣ノ島，大船），函館山，恵山道立自然公園，各地区に総合公園等が立地 南茅部地熱発電所（バイナリー方式），海の水資源，亀田川・松倉川 等 函館山からの夜景，西部地区の景観，豊かな自然風景（東中部地区，東部地区）
歴史的資源	縄文遺跡，五稜郭跡，旧函館区公会堂，大谷派本願寺函館別院 等の文化財 伝統的建造物群保存地区
地域文化的資源	函館港まつり，いか踊り，函館マラソン，はこだてカルチャーナイト 等
都市公園等資源	道南四季の杜公園，函館公園，見晴公園，千代台公園，市民の森 等
国際交流資源	函館空港，函館港
高等教育資源	北海道大学，北海道教育大学函館校，はこだて未来大学，函館大学，函館高専
特産的資源	食料品（イカ・コンブ・ブリ等の水産資源），湯川地区・東部地区の温泉



参考：函館市HP,渡島総合振興局HP

出典：おいしい函館フォトライブラリー

2 函館市都市計画マスタープラン市民懇話会設置要綱

(設置)

第1条 本市の都市計画に関する基本的な方針であり長期的なまちづくりの方針を総合的・体系的に示すものである都市計画マスタープランの見直しにあたり，市民の意見を反映させるため，函館市都市計画マスタープラン市民懇話会（以下「懇話会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 懇話会は，市の都市計画マスタープランの見直しに係る提案書を作成し，市長に提出するものとする。

(組織)

第3条 懇話会は，委員9人以内をもって組織する。

(委員)

第4条 委員は，次に掲げる者のうちから市長が指定する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 市内で活動する関係団体の構成員
- (3) 市内でまちづくり活動を行っている学生で構成される団体の構成員
- (4) 一般公募による者

2 委員の任期は，市長が指定した日から市長に提案書を提出した日までとする。

(座長および副座長)

第5条 懇話会に座長および副座長各1人を置く。

2 座長および副座長は，委員の互選により定める。

3 座長は，懇話会の事務を総理し，懇話会を代表する。

4 副座長は，座長を補佐し，座長に事故があるとき，または座長が欠けたときは，その職務を代理する。

(会議)

第6条 懇話会の会議は，座長が招集する。

2 座長は，会議の議長となる。

(謝礼)

第7条 市長は，委員に対し，予算の範囲内で謝礼を支給する。

(庶務)

第8条 懇話会の運営に係る庶務は，函館市都市建設部都市計画課において処理する。

(補則)

第9条 この要綱に定めるもののほか，懇話会の運営に関し必要な事項は，座長が懇話会に諮って定める。

附 則

この要綱は，令和6年（2024年）4月1日から施行する。

3 函館市都市計画マスタープラン市民懇話会開催経過

年月日	回数	会議内容
令和6年 6月28日	第1回会議	座長・副座長の選出、市民懇話会の運営について
7月29日	第2回会議	人口減少社会に対応したまちのかたち (持続可能なまちづくり)
8月27日	第3回会議	誰もが暮らしやすいまちのすがた (ソーシャルインクルージョンのまちづくり)
9月27日	第4回会議	拠点地域間の移動と公共交通のあり方 (誰もが安心して移動できるまちづくり)
10月29日	第5回会議	都市機能の配置とまちなか居住の考え方 (賑わいのある拠点地域のまちづくり)
11月26日	第6回会議	本市の魅力と資源を生かしたまちづくりの方向性 (函館らしさのあるまちづくり)
令和7年 1月9日	第7回会議	まちづくり提案書の決定

4 函館市都市計画マスタープラン市民懇話会委員名簿

		氏 名	所 属	備 考
学識経験を有する者	座長	おく だい 平 奥 平	国立大学法人 北海道教育大学 准教授	観光学 社会学 経済地理学 等
市内で活動する関係団体の構成員		み 二 はし 橋 三 橋	一般社団法人 北海道建築士会 函館支部 理事	建築
		つじ 辻 まさ 将 お 大	函館商工会議所 常議員	商工業
		あ ち わ けん いち 阿知波 健 一	社会福祉法人 函館市社会福祉 協議会 事業部長	福祉
		わた なべ ひろ のり 渡 部 浩 典	函館地区バス協会 事務局長	交通
	副座長	せん ごく とも よし 仙 石 智 義	特定非営利活動法人 NPOサポートはこだて 理事	まちづくり (全般)
		こもりや た え こ 小森谷 多絵子	特定非営利活動法人 はこだて街なかプロジェクト	まちづくり (街なか居住)
市内でまちづくり活動を行っている学生で構成される団体の構成員		たか ざわ よし の 高 澤 佳 乃	学生団体 I S A R I B I w i t h 代表	はこだて未来大学 修士課程 学生
一般公募		ほり た みず ほ 堀 田 瑞 穂		

5 会議風景

