

函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針 (第2次)

令和7年2月

函 館 市

はじめに

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するため、都市交通における最も基幹的な都市施設として、都市計画法に基づき決定された道路です。

本市の都市計画道路は、昭和4年(1929年)に北海道で初めてとなる44路線を決定して以降、函館大火や戦後から復興、高度経済成長期への対応、さらには市域や市街地の拡大などに併せて追加や変更を行ってきました。

しかし、都市計画道路として決定後、30年以上の長期にわたり事業に着手していない路線（長期未着手都市計画道路）が数多く残っている現状があり、このことについては全国的にも課題となっています。

また、近年の人口減少、低成長等の社会情勢の変化を踏まえると、決定当初の事業目的や必要性に変化が生じつつある路線も存在しています。

このため、本市では、平成19年(2007年)に北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、平成21年(2009年)4月に第1次となる「函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針」を策定し、当該方針に位置付けた12路線（13区間）について、都市計画決定の廃止や変更などの見直しを行ってきました。

しかしながら、本方針の策定から15年が経過した現在において、当時「存続」としていた未着手路線のうち、事業化となった路線もある一方で、事業化の見通しが立っていない路線も多く残っているほか、未着手期間が30年を超過し新たに加わる路線が出現している状況となっています。

また、この間において、本市では人口減少・少子高齢化など社会情勢の変化を踏まえ「函館市都市計画マスタープラン」の改定や「函館市立地適正化計画」を策定するなど、本市が目指すべき新たなまちづくりの方針「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を明示し、持続可能でコンパクトなまちづくりに向けた取り組みを進めているところであります。

このような状況を踏まえ、長期未着手となっている路線について、あらためてその必要性などを長期的な視点で総合的に点検・検証し、本市のまちづくりの方針および将来の交通需要に見合った道路ネットワークが形成されるよう、更なる見直しを進めていく必要がありますことから、新たに第2次となる見直し方針を策定することとしました。

《 目 次 》

1. 本市の都市計画道路の現状	1
1.1 都市計画道路とは	1
1.2 都市計画道路の機能	2
1.3 都市計画道路を定める意義	2
1.4 都市計画道路区域内における建築制限	3
1.5 都市計画道路の現状	4
2. 都市計画道路の見直しの必要性	5
2.1 都市計画道路の見直しに係る経緯	5
(1) 国の動向	5
(2) 北海道の動向	5
(3) 本市の対応	5
2.2 社会情勢の変化	6
(1) 人口減少、少子高齢化社会の進展	6
(2) 交通状況の変化	7
2.3 新たな見直し方針の必要性	8
3. 都市計画道路の見直しの進め方	9
3.1 見直し検討の手順	9
3.2 【Step.1】見直し検討路線（区間）の抽出	10
3.3 【Step.2】必要性の検証	12
(1) 現状の整理	12
(2) 計画決定時における路線の位置付け	12
(3) 整備する場合の課題	12
(4) 道路密度	13
(5) 道路の機能	13
(6) 道路の連続性・配置バランス	13
3.4 【Step.3】実現性の検証	14
(1) 実現性を検証する項目	14
(2) 機能を代替できる、または同様の機能を有する路線の有無	14
3.5 【Step.4】見直し方針の検討	15
(1) 見直しの方向性の検討	15
(2) 見直し方針の検討結果	16
3.6 【Step.5】道路網の検証	21
(1) 将来交通需要推計の検証	21
(2) 道路密度の検証	24
4. 都市計画道路の見直し方針	25
4.1 見直し方針の概要	25

4.2 見直し方針策定後の進め方.....	27
(1) 都市計画変更までの流れ.....	27
(2) 次回の見直しについて.....	27
巻末資料	28
(1) 函館市長期未着手都市計画道路見直し小委員会設置要綱.....	28
(2) 函館市都市計画審議会等における検討経過.....	30

1. 本市の都市計画道路の現状

1.1 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法の手続きを経て定められた道路のことで、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するための都市交通における基幹的な都市施設で、以下のように区分されます。

表 1-1 都市計画道路の区分

種 類		概 要	該当する路線
自動車専用道路		都市間高速道路，都市高速道路，一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する，広域交通を大量かつ高速に処理する道路です。	函館新外環状道路 函館・江差自動車道 など
幹 線 街 路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し，自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の用に供する，特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路です。	国道 5 号 道道赤川函館線 外環状線（産業道路） 函館南茅部線 など
	都市幹線街路	都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する，居住環境地区等の都市の骨格を形成する道路です。	函館漁港線 公園通（高砂通り） 八幡通，文教通 など
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し，区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な道路です。	二十間坂通 競輪場通，湯浜通 美原学園通 など
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに，宅地への出入り交通を処理するほか，街区や宅地の外郭を形成する，日常生活に密着した道路です。	—
特殊街路		専ら歩行者，自転車または自転車および歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路です。	港が丘通，緑園通

都市計画道路の見直しガイドライン（北海道建設部）

1.2 都市計画道路の機能

都市計画道路の基本的な機能は、都市における円滑な移動を確保するための「交通機能」や都市環境保全や災害時の避難救援、道路附属物等の収容のための「空間機能」、都市構造の形成を促す「市街地形成機能」に大別され、以下のような機能を有しています。

表 1-2 都市計画道路の機能

機能の区分		内 容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能 （トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入，自動車の駐停車，貨物の積卸し等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
空間機能	都市環境機能		景観，日照，相隣などの都市環境保全のための機能
	都市防災機能	避難救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通機関のための導入空間	路面電車，バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上下水道，ガス，電気，電話等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間
		道路付属施設のための空間	電話ボックス，電柱，交通信号，案内板等のための空間
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに，その発展方向や土地利用の方向を規定する機能	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する機能	
	生活空間	日常生活のコミュニティ空間としての機能	

都市計画道路の見直しガイドライン（北海道建設部）

1.3 都市計画道路を定める意義

都市計画道路を都市計画に定める意義は、大きく次の3点に要約できます。

- ・ 道路の整備に必要な区域をあらかじめ都市計画において明確にすることにより、長期的な視点により計画的な整備を展開することができる。
- ・ 都市内における土地利用や各種都市施設相互間の計画調整を図ることにより、総合的、一体的に都市の整備、開発を進めることができる。
- ・ 将来の都市において必要な施設の規模、配置を広く住民に明示するとともに開かれた手続きにおいて地域社会の合意形成を図ることができる。

1.4 都市計画道路区域内における建築制限

都市計画道路の区域内では、将来における円滑な道路整備を図るため、区域内に建築物を建築しようとする場合は、都市計画法第53条に基づく建築の許可が必要となります。許可の基準については、同法第54条に定められています。

都市計画法（抜粋）

（建築の許可）

第53条 都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の許可を受けなければならない。

（許可の基準）

第54条 都道府県知事等は、前条第一項の規定による許可の申請があつた場合において、当該申請が次の各号のいずれかに該当するときは、その許可をしなければならない。

三 当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。

ロ 主要構造部（建築基準法第二条第五号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

なお、本市では、令和元年(2019年)7月から「函館市都市計画法第54条の許可の基準に関する要綱」を定め、都市計画法第54条の許可基準を緩和し、当該区域が都市計画決定後相当期間を経過しており、事業の着手が近い将来に見込まれていない場合は、下記の条件を満たす建築物を認める運用をしています。

函館市都市計画法第54条の許可の基準に関する要綱（抜粋）

（適用区域）

第3条 この要綱は、建築物の敷地が次の各号のいずれにも該当すると認められる区域内にある場合に適用する。

(1) 当該区域が都市計画決定後、相当期間を経過していること。

(2) 当該区域の事業の着手が近い将来に見込まれていないこと。

（許可の基準）

第4条 市長は、許可の申請があつた場合において、当該申請に係る建築物が次の各号のいずれにも該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められるときは、その許可を行うことができるものとする。

(1) 階数が3以下で、かつ、地階を有しないこと。

(2) 主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

1.5 都市計画道路の現状

本市の都市計画道路は、令和6年(2024年)4月1日現在で、路線数106路線、総延長約219kmが都市計画決定されています。このうち改良済^{※1}は77路線、延長約186km、改良率は約85%となっており、事業中^{※2}の4路線を除く25路線、約30kmが未着手となっています。

また、未着手区間を有する25路線のうち半数以上が、計画決定後50年以上を経過しており、80年以上経過している路線は、7路線にもなります。

図1-1 都市計画道路の整備状況

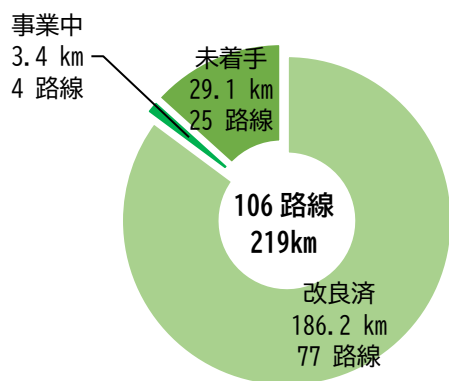


図1-2 未着手路線の計画決定後経過年数

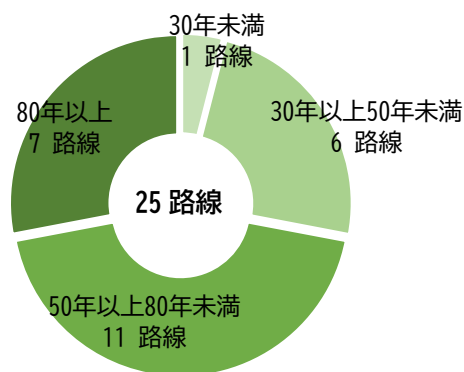
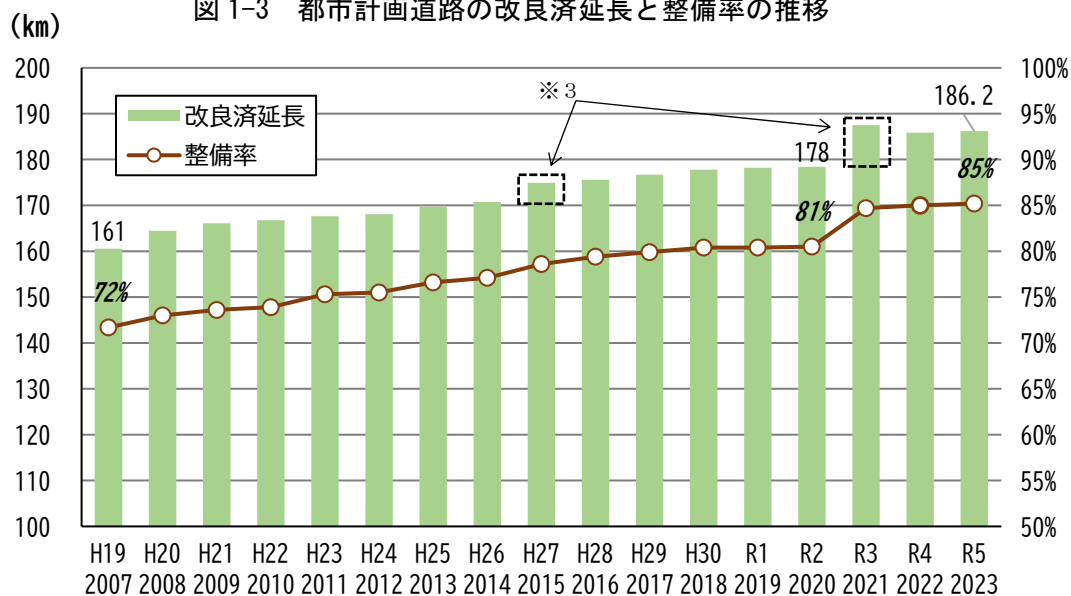


図1-3 都市計画道路の改良済延長と整備率の推移



※1) 道路幅員が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供されている都市計画道路

※2) 工事中またはすでに国の承認や北海道の認可を受け事業化している路線

※3) 函館新外環状道路および関連事業の開通による整備率の上昇

(H27.3 函館 IC-赤川 IC 間、R3.3 赤川 IC-函館空港 IC 間)

2. 都市計画道路の見直しの必要性

2.1 都市計画道路の見直しに係る経緯

(1) 国の動向

国土交通省では、都市計画道路は、高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されたものが多く、近年の人口減少や低成長等の社会経済情勢の変化を踏まえると、都市計画決定後、長時間が経過し、その必要性に変化が生じつつある道路もあるとし、平成12年、18年、22年の3度にわたり、技術的助言である「都市計画運用指針」を発出し、地方公共団体において、都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更などの適切な見直しを行うことを助言しました。

(2) 北海道の動向

北海道では、このような状況を踏まえ、北海道の都市計画道路のあり方についての目指すべき方向性と、長期未着手の都市計画道路における計画の必要性や事業の実現性等を総合的に点検・検証し、計画の変更・廃止を含めた見直しの基本的な考え方と手順を示した「都市計画道路の見直しガイドライン」を平成19年(2007年)2月に策定しました。

(3) 本市の対応

本市では、北海道により策定されたガイドラインに基づき、都市計画決定後、長期にわたり未着手となっている都市計画道路について、本市の将来像に沿った計画となっているかを総合的に点検・検証し、「存続」、「変更」または「廃止」の方向性を示した「函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針」を平成21年(2009年)に策定し、当該方針に位置付けた12路線(13区間)の都市計画道路の廃止や幅員変更などの見直しを行ってきました。

表 1-3 これまでの方針に基づく見直し実績

No.	路線名	見直し内容
①	3・2・16 新川1号線	幅員変更 (L=150m 30m→12m)
②	3・4・46 見晴公園通	部分廃止 (L=140m 終点変更)
③	3・5・50 山手通	部分廃止 (L=910m 終点変更)
④	3・6・69 沿線2号線	全線廃止 (L=660m)
⑤	3・6・70 住吉漁港線	全線廃止 (L=340m)
⑥	3・5・61 日吉が丘通	部分廃止 (L=1,040m 終点変更)
⑦	3・2・15 八幡通	部分廃止 (L=320m 終点変更)
		幅員変更 (L=930m 36m→25m)
⑧	3・6・63 千代田通	全線廃止 (L=1,040m)
⑨	3・4・33 西部臨港通	幅員変更 (L=100m 18m→17m)
⑩	3・1・1 住吉広路	全線廃止 (L=280m)
⑪	3・6・68 沿線1号線	全線廃止 (L=1,860m)
⑫	3・6・67 日暮し通	部分廃止 (L=780m 起点変更)

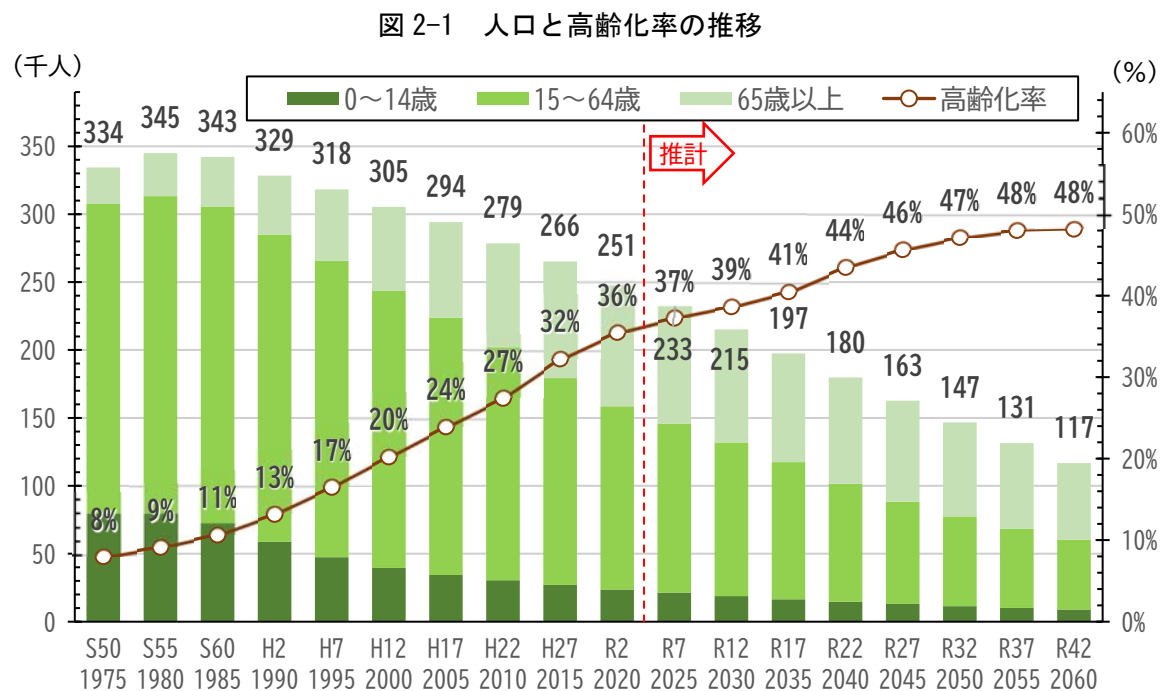
2.2 社会情勢の変化

(1) 人口減少，少子高齢化社会の進展

本市の人口は，昭和 55 年(1980 年)の約 34 万 5 千人をピークに減少し，令和 2 年(2021 年)では，ピーク時から約 9 万 4 千人（約 27%）減少の約 25 万 1 千人となっています。

将来的には，令和 42 年(2060 年)で約 12 万人となり，ピーク時の 4 割以下まで減少すると予測されています。

また，年齢階層別の人口構成では，高齢化率^{※4}が急速に上昇し続けており，令和 42 年(2060 年)には人口の約半分が高齢者となることが予測されています。



S50～R2：国勢調査，社人研推計（H30）・函館市資料を基に作成

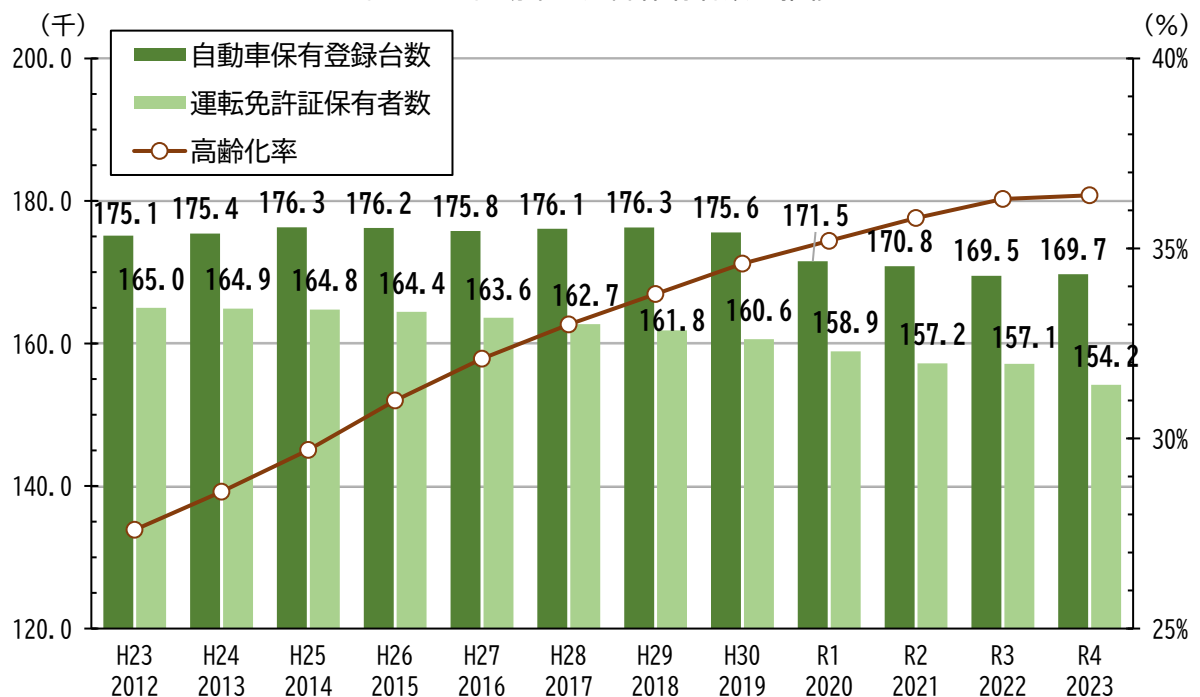
※4）65 歳以上の人口が総人口に占める割合。WHO（世界保健機関）と国連の定義では，21%を超えると超高齢化社会とされている。

(2) 交通状況の変化

本市における運転免許証保有者数は人口減少に伴い減少し続けており、自動車保有台数についても、平成 29 年度(2018 年度)以降、減少傾向となっております。

また、高齢化率の急速な上昇に伴い、高齢者の免許返納数は上昇傾向にあり、今後も自主返納が進むことが予測されている※5 ことから、将来的にも自動車保有登録台数、運転免許証保有者数ともに減少していくことが予測されます。

図 2-2 自動車・免許保有者数の推移



数字で見る交通安全（函館市交通安全対策会議）

※ 5）令和元年（2019 年）に実施した住民意識調査結果から免許を保有する函館圏居住者の約 3 割の方は後期高齢者（75 歳以上）になる前に免許を返納する意向があるという結果となった。（「函館圏パーソントリップ調査報告書 3. マスタープラン策定編」R4.3）

2.3 新たな見直し方針の必要性

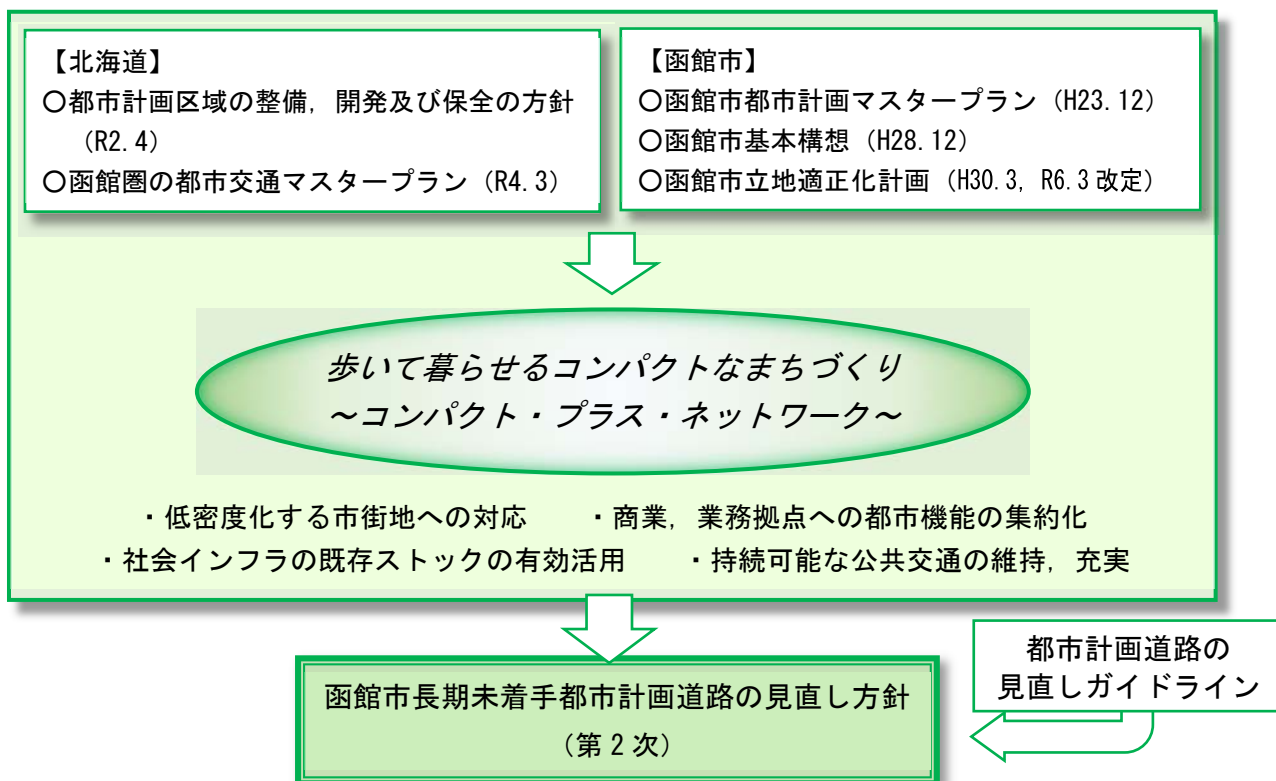
本市では、平成 21 年(2009 年) 4 月に第 1 次となる「函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針」を策定し、本方針に位置付けた 12 路線(13 区間)の廃止や変更などの見直しを行ってきました。

しかし、本方針の策定から 15 年が経過した現在において、当時「存続」としていた未着手路線のうち、事業化となった路線もある一方で、事業化の見通しが立っていない路線も多く残っているほか、未着手期間が 30 年を超過し新たに加わる路線が出現している状況となっています。

また、この間において、本市では人口減少・少子高齢化などの社会情勢の変化を踏まえ、「函館市都市計画マスタープラン」の改定や「函館市立地適正化計画」を策定するなど、本市が目指すべき新たなまちづくりの方針「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を明示し、持続可能でコンパクトなまちづくりに向けた取り組みを進めているところであります。

このような状況のなか、北海道において、新たな総合交通体系調査の結果に基づく「函館圏の都市交通マスタープラン」が令和 4 年(2022 年) 3 月に策定され、本市における今後の交通施策のあり方や将来交通量などが示されたことを踏まえ、長期未着手となっている路線について、あらためてその必要性などを長期的な視点で総合的に点検・検証し、本市のまちづくりの方針および将来の交通需要に見合った道路ネットワークが形成されるよう、更なる見直しを進めていく必要があると考えています。

図 2-4 上位・関連計画との関係

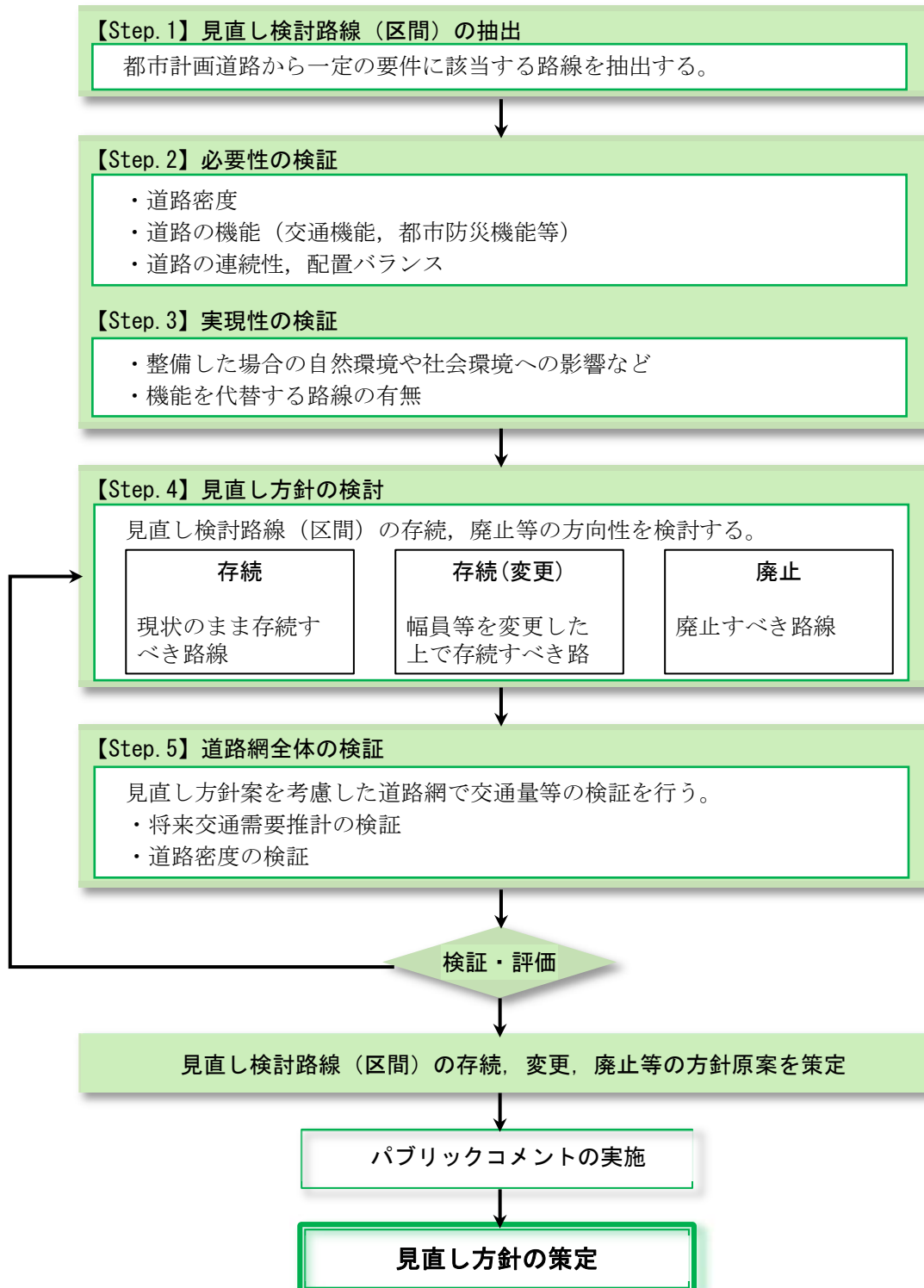


3. 都市計画道路の見直しの進め方

3.1 見直し検討の手順

各路線の見直し手順は、北海道が作成した「都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、5段階に分け検討することとし、以下のフローにより行っていきます。

図 3-1 見直しフロー



3.2 【Step.1】見直し検討路線（区間）の抽出

本方針において、下記条件に該当する都市計画道路を見直し検討路線（区間）として抽出します。

○都市計画決定後、未着手のまま30年以上が経過した区間を有する都市計画道路

経過年数の考え方は、北海道が作成した「都市計画道路の見直しガイドライン」において、都市計画道路の区域内では建築制限が課せられており、建替えに伴う再度の許可申請が地権者に多大な負担を強いるという考えから、木造建築物の耐用年数である30年を経過年数としていることに倣ったものです。

また、下記条件に該当する都市計画道路は、対象路線から除外することとします。

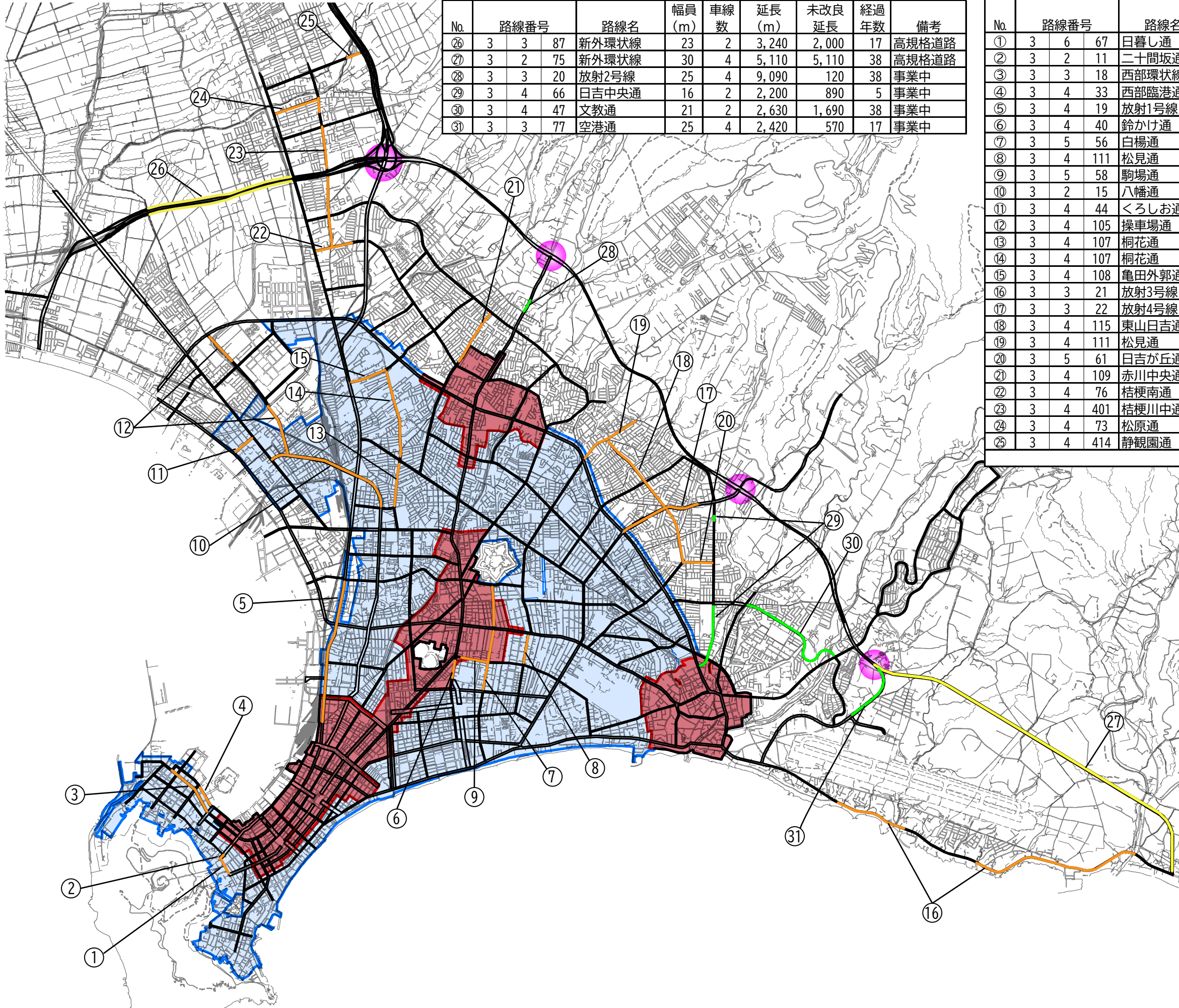
- ・高規格道路（側道を含む）：新外環状線
- ・事業中の路線：放射2号線，文教通，空港通，日吉中央通

表 3-1 見直し検討路線（区間）

※経過年数は令和6年4月1日現在

No.	路線番号・路線名		対象区間				対象区間 計画決定	経過 年数
			起 点	終 点	幅員	延長		
①	3.6.67	日暮し通	元町	元町	11	210	S9.7.6	89
②	3.2.11	二十間坂通	元町	元町	36	90	S9.4.26	89
③	3.3.18	西部環状線	弁天町	大町	22	700	S22.2.10	77
④	3.4.33	西部臨港通	大町	末広町	18	300	S40.3.10	59
⑤	3.4.19	放射1号線	海岸町	亀田町	25	1,930	S9.7.6	89
⑥	3.4.40	鈴かけ通	時任町	千代台町	18	260	S4.6.27	94
⑦	3.5.56	白楊通	時任町	五稜郭町	15	1,300	S4.6.27	94
⑧	3.4.111	松見通	松陰町	松陰町	16	360	S4.6.27	94
⑨	3.5.58	駒場通	時任町	時任町	15	350	S4.6.27	94
⑩	3.2.15	八幡通	亀田港町	港町2丁目	27	1,770	S40.3.10	59
⑪	3.4.44	くろしお通	港町3丁目	港町3丁目	18	310	S40.3.10	59
⑫	3.4.105	操車場通	亀田港町	西桔梗町	21	1,120	S48.5.21	50
⑬	3.4.107	桐花通	富岡町1丁目	富岡町1丁目	16	620	S48.5.21	50
⑭	3.4.107	桐花通	富岡町1丁目	昭和1丁目	18	1,160	S40.3.10	59
⑮	3.4.108	亀田外郭通	昭和3丁目	昭和3丁目	18	490	S60.5.13	38
⑯	3.3.21	放射3号線	根崎町	古川町	16	3,170	S48.5.21	50
⑰	3.3.22	放射4号線	本通4丁目	日吉町4丁目	31	1,140	S48.5.21	50
⑱	3.4.115	東山日吉通	東山2丁目	日吉町3丁目	16	1,890	S48.5.21	50
⑲	3.4.111	松見通	東山2丁目	東山3丁目	16	810	S48.5.21	50
⑳	3.5.61	日吉が丘通	日吉町3丁目	日吉町2丁目	16	400	S24.6.13	74
㉑	3.4.109	赤川中央通	美原4丁目	美原5丁目	16	740	S48.5.21	50
㉒	3.4.76	桔梗南通	桔梗1丁目	桔梗町	20	440	S53.10.4	45
㉓	3.4.401	桔梗川中通	桔梗町	桔梗4丁目	16	1,810	S53.10.4	45
㉔	3.4.73	松原通	桔梗4丁目	桔梗4丁目	16	600	S53.10.4	45
㉕	3.4.414	静観園通	桔梗町	桔梗町	16	220	S60.5.13	38

図3-2 見直し検討路線(区間)箇所図



○見直し対象外路線(区間)

No.	路線番号			路線名	幅員 (m)	車線 数	延長 (m)	未改良 延長	経過 年数	備考
26	3	3	87	新外環状線	23	2	3,240	2,000	17	高規格道路
27	3	2	75	新外環状線	30	4	5,110	5,110	38	高規格道路
28	3	3	20	放射2号線	25	4	9,090	120	38	事業中
29	3	4	66	日吉中央通	16	2	2,200	890	5	事業中
30	3	4	47	文教通	21	2	2,630	1,690	38	事業中
31	3	3	77	空港通	25	4	2,420	570	17	事業中

○見直し対象路線(区間)

No.	路線番号			路線名	幅員 (m)	車線 数	延長 (m)	未改良 延長	経過 年数
①	3	6	67	日暮し通	11	2	210	210	89
②	3	2	11	二十間坂通	36	4	750	90	89
③	3	3	18	西部環状線	22	2	3,690	700	77
④	3	4	33	西部臨港通	18	2	1,240	300	59
⑤	3	4	19	放射1号線	25	4	9,990	1,930	89
⑥	3	4	40	鈴かけ通	18	2	1,000	260	94
⑦	3	5	56	白楊通	15	2	2,260	1,300	94
⑧	3	4	111	松見通	16	2	4,290	360	94
⑨	3	5	58	駒場通	15	2	2,260	350	94
⑩	3	2	15	八幡通	27	4	4,970	1,770	59
⑪	3	4	44	くろしお通	18	2	310	310	59
⑫	3	4	105	操車場通	21	2	1,920	1,120	50
⑬	3	4	107	桐花通	16	2	2,100	620	50
⑭	3	4	107	桐花通	18	2	2,100	1,160	59
⑮	3	4	108	亀田外郭通	18	2	1,970	490	38
⑯	3	3	21	放射3号線	16	2	12,080	3,170	50
⑰	3	3	22	放射4号線	31	4	6,890	1,140	50
⑱	3	4	115	東山日吉通	16	2	1,890	1,890	50
⑲	3	4	111	松見通	16	2	4,290	810	50
⑳	3	5	61	日吉が丘通	16	2	1,830	400	74
㉑	3	4	109	赤川中央通	16	2	2,320	740	50
㉒	3	4	76	桔梗南通	20	2	670	440	45
㉓	3	4	401	桔梗川中通	16	2	1,990	1,810	45
㉔	3	4	73	松原通	16	2	600	600	45
㉕	3	4	414	静観園通	16	2	290	220	38
							65,520	22,190	

凡 例	
	見直し対象(未整備30年以上)
	見直し対象外(事業中)
	見直し対象外(高規格道路)
	居住誘導区域
	都市機能誘導区域

1:50,000

3.3 【Step.2】必要性の検証

Step.1 で抽出した見直し検討路線（区間）について、区間ごとに以下の項目を整理し、その必要性を検証します。

なお、都市計画道路は、広域的な交通ネットワークを形成するとともに、地域におけるまちづくりにも密接に関連するため、必要性の検証は、都市の将来像や将来交通需要推計も踏まえ、見直し検討路線（区間）の位置付けや有する多様な機能等を勘案し、検証することとします。

(1) 現状の整理

① 上位計画等における位置付け

廃止や幅員の縮小等といった都市計画道路の変更を行う場合には、「都市計画区域の整備開発及び保全の方針」や「都市計画マスタープラン」などの上位計画等と整合を図る必要があるため、見直し検討路線（区間）が、上位計画等において、どのような位置付けにあるのかを確認します。

② 土地利用

都市計画道路は、アクセス機能がもたらす間接効果として、「土地利用誘導効果」という他の施設にはない機能を有しており、また、沿道の土地利用や規制等の状況により、道路に求められる機能が異なることもあるため、見直し検討路線（区間）周辺の土地利用の状況（区域区分、地域地区等）を確認します。

③ 建築制限等

見直し検討路線（区間）の区域内では、相当期間にわたり建築制限^{※6}が課せられている場合があるため、沿道の建築物の状況等を確認します。

(2) 計画決定時における路線の位置付け

現在の状況と比較するため、見直し検討路線（区間）が計画決定時にどのような考え方で決定されたかを確認します。

(3) 整備する場合の課題

現在の都市計画どおりに整備する場合の課題および社会情勢やまちづくりの方針の変化等を整理し、見直しを検討するに至った理由を明確にします。

※6）都市計画道路の区域内では、将来における円滑な道路整備を図るため、区域内に建築物を建築しようとする場合に、都市計画法第53条に基づく建築の許可が必要となります。許可の基準については、同法第54条に定められています。

許可の基準（函館市都市計画法第54条の許可の基準に関する要綱）

- ・ 3階建て以下で地階を有しないこと。
- ・ 構造が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

(4) 道路密度

見直し検討路線（区間）が含まれる地区の道路密度※7を算出し、その道路密度と将来像を踏まえた当該地区の実情に応じた望ましい道路密度を比較します。

(5) 道路の機能

見直し検討路線（区間）が有する「交通機能」、「都市環境機能」、「都市防災機能」、「収容空間機能」、「市街地形成機能」について整理します。

① 交通機能

将来交通需要推計結果を基に、交通機能面での必要性を検証します。また、見直し検討路線（区間）を廃止もしくは変更した場合に、周辺道路網に対し問題がないかを整理します。

また、「都市中心部」、「高規格道路のインターチェンジや鉄道駅」、「市役所や公園等の公共施設」、「産業や物流拠点」、「観光スポット」、「医療・福祉施設」等へのアクセス機能にも着目し整理します。

② 都市環境機能

見直し検討路線（区間）が、地区景観、道路交通騒音の低減、沿道緑化等の都市環境保全や改善に効果があるかを整理します。

③ 都市防災機能

見直し検討路線（区間）が、緊急時における避難場所や防災拠点へのアクセス路等の防災ネットワーク上、あるいは火災の延焼防止効果等の防災機能面において、どのような機能を担っているかを整理します。

④ 収容空間機能

見直し検討路線（区間）が、無電柱化の整備計画等の導入計画があるかを整理します。

⑤ 市街地形成機能

見直し検討路線（区間）が、都市構造の主軸や土地利用の方向を規定するもの、あるいは街区を形成するものであるかを整理します。

(6) 道路の連続性・配置バランス

見直し検討路線（区間）周辺の地区における自動車だけでなく、歩行者や自転車も含めた道路網のネットワーク状況を整理します。

また、見直し検討路線（区間）が含まれる地区の道路間隔等の連続性や配置バランスについても整理します。

※7）1平方 km あたりの都市計画道路以外も含めた道路の実延長。土地利用形態（住宅系、商業系、工業系）に応じた適切な道路網が配置されているかを判断するための値。

3.4 【Step. 3】実現性の検証

Step. 1 で抽出した見直し検討路線（区間）について、区間ごとに以下の項目を整理し、その実現性を検証します。

(1) 実現性を検証する項目

見直し検討路線（区間）を現在の都市計画どおりに整備した場合の社会や経済に与える影響を整理します。

① 自然環境

近年の公共事業は、自然環境や生態系への配慮が一層求められているため、主要な緑地や風致地区等を通過することによる良好な自然環境への影響を整理します。

② 道路構造

鉄道や幹線道路との立体交差、橋梁、トンネル、擁壁といった事業費増加の要因となる大規模構造物や地形的に接道が困難になるなど、道路を整備する上で検討を要する事項を整理します。

③ 社会環境

総合計画や景観計画等により保存すべきとして位置付けられている歴史的街並みや文化財等への影響を整理します。

④ 市街地環境

コミュニティの分断や建替え困難な小規模残地の多数発生による市街地の空洞化などの市街地環境への影響を整理します。

⑤ 財政環境

用地補償費や工事費等の財政負担を増大させる要因を整理します。

(2) 機能を代替できる、または同様の機能を有する路線の有無

見直し検討路線（区間）に求められる機能や役割を代替する路線の存在の有無を整理します。なお、代替路線の条件は、交通機能や都市防災機能を考慮し、以下の項目に該当する場合とします。

○ 交通機能

車道は2車線が確保され、歩車分離された歩道が整備されており、通行機能と沿道利用機能が確保されている。

○ 都市防災機能

道路幅員が12m以上確保されており、避難路や延焼防止機能等の都市防災機能が確保されている※⁸。

また、既存ストックの有効活用の観点から、長期末着手の都市計画道路の近くに同様の機能を有する道路が存在する場合、その道路に機能を分担させることも検討します。

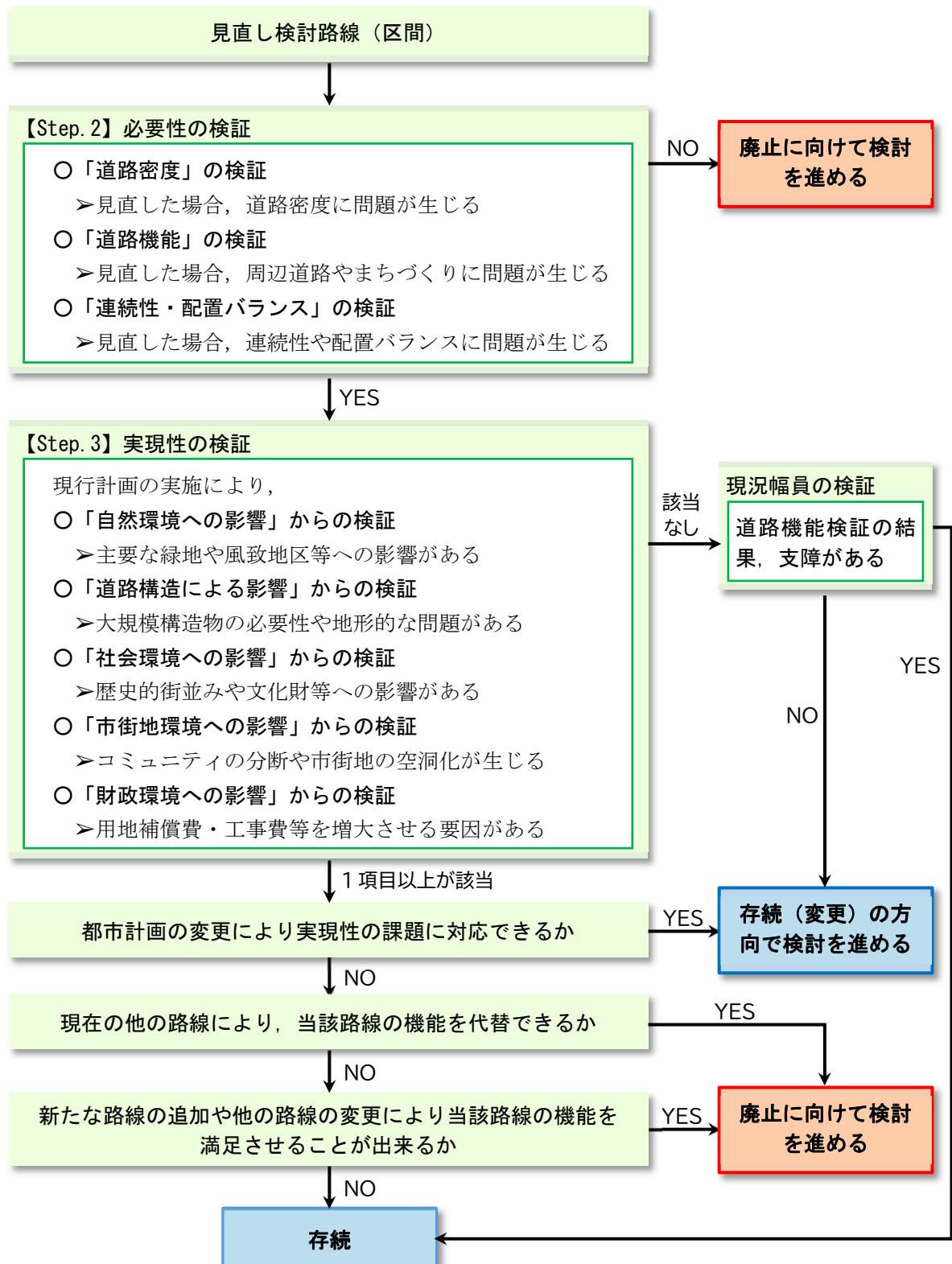
※ 8) 北海道が策定した「都市計画道路の見直しガイドライン」において、防災機能を考慮した幅員として、阪神・淡路大震災に事例では、幅員8m以上の道路ではほぼ100%車両通行可能だったこと、また、兵庫県南部地震の事例では、幅員12m以上の道路では延焼がなかったことから12m以上を確保するとしている。

3.5 【Step. 4】見直し方針の検討

(1) 見直しの方向性の検討

Step. 2, 3 における検証結果を基に、見直し検討路線（区間）の存続・廃止の方向性を以下のフローにより判断します。

図 3-3 見直し検討路線（区間）存続、廃止の方向性判断フロー



(2) 見直し方針の検討結果

「見直し検討路線（区間）存続，廃止の方向性判断フロー」による検討結果は以下のとおりです。

表 3-2 検討結果一覧

No.	路線番号 路線名	対象区間	見直しの 方向性	検討結果
①	3.5.67 日暮し通	元町	存続	西部地区の主要な観光動線として必要な路線であり，現況の横断面構成でその機能を満たすことができるが，観光動線の連続性や都市計画駐車場へのアクセスの観点から，連絡する二十間坂通との関連性が高いため，「函館市西部地区再整備事業」などの施策推進による交通需要や土地利用の変化などを見据えながら，二十間坂通と併せて見直しの方向性を再検討する必要があることから，現状のまま「存続」とする。
②	3・2・11 二十間坂通	元町	存続	防火帯の機能を有する広幅員道路として計画決定され，観光動線の連続性と都市計画駐車場へのアクセスの観点から必要な路線である。防火帯機能については代替できる公共空地が隣接しており問題はないが，現況幅員では求められる観光動線の連続性や都市計画駐車場へのアクセスの機能を満たすことができないため，現状のまま「存続」とする。 しかしながら，整備により計画区域内にある歴史的建築物の保全が困難となるなど実現性には多くの課題があることから，「函館市西部地区再整備事業」などの施策推進による交通需要や土地利用の変化などを見据えながら，本区間の整備手法等も含め，引き続き見直しの方向性を検討するものとする。
③	3・3・18 西部環状線	弁天町～大町	存続	重要物流道路や第二次緊急輸送道路として指定されている主要な幹線道路であり，環状機能や連続性の観点からも必要性が高い路線であるが，沿線には伝統的建築物や景観形成指定建築物などが立地し，整備により歴史的景観を喪失するおそれがあるなど，実現性に多くの課題がある。このため，「函館市西部地区再整備事業」などの施策推進による交通需要や沿道の土地利用などの変化などを見据えながら，西部臨港通との機能の分担など，見直しの方向性について再検討する必要があることから，現状のまま「存続」とする。

No.	路線番号 路線名	対象区間	見直しの 方向性	検討結果
④	3・4・33 西部臨港通	大町	存続	西部環状線を補完する路線として必要な路線であるが、交通量が極めて少なく、機能を分担させることができる路線が並行しているなど、整備の優先度が低く拡幅整備の見込みがないため、幅員の縮小等の見直しが必要な区間である。 しかしながら、「函館市西部地区再整備事業」などの施策推進による交通需要や沿道の土地利用の変化などを見据えながら、西部環状線との機能分担のあり方などと併せて、見直しの方向性を再検討する必要があることから、現状のまま「存続」とする。
⑤	3・4・19 放射1号線	海岸町～亀田町	存続	都市の骨格を形成する主要幹線道路として必要な路線であるが、函館駅と五稜郭駅の間に位置し、沿線には多くの事業所等が道路際まで建ち並んでいるなど、実現性に多くの課題がある。また、新幹線の函館駅乗り入れの検討や、北海道新幹線の札幌延伸に伴い経営分離される並行在来線の取扱い、五稜郭駅周辺の土地利用の動向などに注視しながら、引き続き見直しの方向性を検討する必要があることから、現状のまま「存続」とする。
⑥	3・4・40 鈴かけ通	時任町～ 千代台町	存続	函館市立地適正化計画の都市機能誘導区域内に位置し、中心市街地や誘導施設である函館中央病院へのアクセス道路となっていることから必要性が高く、現況幅員では求められる機能を満たすことができないことから「存続」とする。 しかしながら、電車道路である放射2号線と駒場通の未整備区間との変則的な交差点については、線形の変更などの検討の必要性があることから、駒場通や白楊通などの周辺都市計画道路網の整備を検討するなかで、あらためて見直しの方向性を検討するものとする。
⑦	3・5・56 白楊通	時任町～ 五稜郭町	存続	函館市立地適正化計画の都市機能誘導区域内に位置し、誘導施設である函館五稜郭病院等へのアクセス道路となっていることから必要性が高く、現況幅員では求められる機能を満たすことができないことから「存続」とする。 しかしながら、整備により沿線住宅地の空洞化やコミュニティ分断のおそれがあるなど実現性には課題があることから、鈴かけ通や松見通などの周辺都市計画道路網の整備を検討するなかで、あらためて見直しの方向性を検討するものとする。

No.	路線番号 路線名	対象区間	見直しの 方向性	検討結果
⑧	3・4・111 松見通	松陰町	存続	沿道の土地利用状況や、並行する他路線との配置バランスから必要な路線であり、現況幅員では求められる機能を満たすことができないことから「存続」とする。 しかしながら、沿道住宅地の空洞化や終点部の中環状通との変則交差点など、実現性には課題があることから、白楊通などの周辺都市計画道路網の整備を検討するなかで、あらためて見直しの方向性を検討するものとする。
⑨	3・5・58 駒場通	時任町	存続	放射2号線と放射4号線を連絡するバイパス道路であり、函館市立地適正化計画の都市機能誘導区域内に位置するほか、中心市街地や誘導施設である函館中央病院へのアクセス道路となっていることから必要性が高く、現況幅員では求められる機能を満たすことができないことから「存続」とする。 しかしながら、交差する放射2号線と鈴かけ通との変則交差点を解消するには他路線を含めた線形の見直しの必要性があるなど、実現性には課題があることから、鈴かけ通や白楊通などの周辺都市計画道路網の整備を検討するなかで、あらためて見直しの方向性を検討するものとする。
⑩	3.2.15 八幡通	亀田港町～ 港町2丁目	存続	JR 函館本線を跨ぎ地域を連絡するバイパス機能を有する道路として、現状では必要な路線として位置付けられている。「函館圏都市計画区域マスタープラン」の構想路線である第4環状線が代替路線として決定されればその必要性もなくなるが、両路線とも JR 函館本線との立体交差や市街地を横断することによるコミュニティの分断など、実現性には多くの課題があるため、新幹線の函館駅乗入れの検討や、北海道新幹線の札幌延伸に伴い経営分離される並行在来線の取扱いなどの動向に併せて、本区間の機能を有する道路の必要性も含め、あらためて検討する必要があることから、現状のまま「存続」とする。
⑪	3・4・44 くろしお通	港町3丁目	存続	外環状線と八幡通を補完する路線として必要であり、「函館圏都市計画区域マスタープラン」において第4環状線の構想路線である本通富岡線の終点部を担う計画とされているため、第4環状線の方向性と併せて再検討する必要があることから、現状のまま「存続」とする。

No.	路線番号 路線名	対象区間	見直しの 方向性	検討結果
⑫	3・4・105 操車場通	亀田港町～ 西桔梗町	存続	放射1号線と大野新道を補完する路線として現状では必要な路線であり、また、起点が八幡通の見直し対象区間となっているため、八幡通および第4環状線との関連性が高く、両路線の方向性と併せて再検討する必要があることから、現状のまま「存続」とする。
⑬	3・4・107 桐花通	富岡町1丁目	存続 (変更)	連続性や配置バランスの観点から必要性のある路線であるが、すでに沿線には多くの事業所等が道路際まで建ち並んでおり、実現性に多くの課題がある。 将来交通需要推計の結果から、計画決定当初の放射1号線を補完する幹線として必要とされる機能は低下しているほか、将来的な歩行者の減少を想定すると、現況幅員内での歩車道区分の見直しにて求められる機能を満たすことができることから、「計画幅員を現況幅員へ変更する」方向で検討を進める。
⑭		富岡町1丁目～ 昭和1丁目	存続 (変更)	
⑮	3・4・108 亀田外郭通	昭和3丁目	廃止	将来交通需要推計の結果から、計画決定当初のバイパスとしての交通分散機能は不要となることや、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ため、「廃止」に向けて検討を進める。
⑯	3・3・21 放射3号線	根崎町～古川町	存続	骨格道路としての必要性が高い路線であり、現況幅員では主要幹線道路としての機能を満たすことができないことから「存続」とする。 ただし、本区間に並行し、見直し対象外とした3・2・75号新外環状線の事業化に併せて、現況の横断面構成の変更など、あらためて見直しの方向性を検討するものとする。
⑰	3・3・22 放射4号線	本通4丁目～ 日吉町4丁目	存続	都市の骨格を形成する主要幹線道路であり、新外環状線日吉ICや臨空工業団地へのアクセス道路となっているため、必要性が非常に高い路線であることから「存続」とする。また、将来交通需要推計の結果から、未整備の場合、周辺道路網に問題が生じるため、早期の事業化に向け、協議・検討を進める必要がある。
⑱	3・4・115 東山日吉通	東山2丁目～ 日吉町3丁目	存続	外環状線を補完し環状機能を有する路線であるが、長大橋の築造など実現性に課題がある。また、放射4号線と交差しており、その事業化に向けた協議検討のなかで、本路線の見直しの方向性についても併せて検討する必要があることから、現状のまま「存続」とする。

No.	路線番号 路線名	対象区間	見直しの 方向性	検討結果
⑲	3・4・111 松見通	東山2丁目～ 東山3丁目	存続	東山墓園通を補完する路線であるが、計画区域と現況道路区域にズレがあるなど実現性に課題がある。また、東山日吉通と接続しており放射4号線と関連があるため、その事業化に向けた協議検討のなかで、本路線の見直しの方向性についても併せて検討する必要があることから、現状のまま「存続」とする。
⑳	3・5・61 日吉が丘通	日吉町3丁目～ 日吉町2丁目	存続	放射4号線を補完する路線であるが、機能を代替する路線があり、廃止や幅員の変更などの見直しを検討すべき路線である。東山日吉通と接続しており放射4号線と関連があるため、その事業化に向けた協議検討のなかで、本路線の見直しの方向性についても併せて検討する必要があることから、現状のまま「存続」とする。
㉑	3・4・109 赤川中央通	美原4丁目～ 美原5丁目	廃止	将来交通需要推計の結果から、計画決定当初の放射2号線と桐花通を補完する機能は不要となることや、廃止しても道路の連続性や配置バランス、周辺道路網に問題は生じないため、美原学園通北側の整備済区間も含め、「廃止」に向けて検討を進める。
㉒	3・4・76 桔梗南通	桔梗1丁目～ 桔梗町	廃止	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は不要となることや、北側に並行し同様の環状機能を有する桔梗北通～昭和団地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は生じないため、終点側の整備済区間も含め「廃止」に向けて検討を進める。
㉓	3・4・401 桔梗川中通	桔梗町～ 桔梗4丁目	一部区間 廃止	将来交通需要推計の結果から、計画決定当初の桔梗地区を縦断し放射1号線を補完する機能は不要となることや、将来的な歩行者の減少を想定すると、現況幅員で求められる機能を満たすことが可能であり、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」に向けて検討を進めることとするが、七飯町と連絡する路線としての連続性を考慮し、桔梗駅前通から七飯町へ接続する北側区間は存続とする。 ただし、存続とした区間についても、七飯町における見直しの方向性の検討に併せ、あらためて方向性を検討していくものとする。
㉔	3・4・73 松原通	桔梗4丁目	廃止	将来交通需要推計の結果から、交通量が特に少なく、計画決定当初の桔梗地区を横断する機能は不要となることや、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ため、「廃止」に向けて検討を進める。
㉕	3・4・414 静観園通	桔梗町	存続	七飯町と連絡する路線であり、大部分が七飯町内に位置しているため、七飯町における見直しの方向性の検討に併せ、本区間の方向性を検討する必要があることから「存続」とする。

3.6 【Step. 5】 道路網の検証

Step. 4 で検討した方向性に基づき、見直し検討路線（区間）の見直しを行った場合、本市の道路網全体において、将来交通需要推計の結果から問題が生じないか検証するとともに、道路密度についても、問題が生じないかを検証します。

(1) 将来交通需要推計の検証

令和3年度に北海道が行った総合都市交通体系調査^{※9}の結果を基に、見直しの方向性を考慮した道路網における将来交通量と混雑度について検証します。

混雑度は、「**将来交通量÷交通容量**」で算出され、混雑度が1.25を超えると、ピーク時間を中心として混雑する時間が連続する可能性が高いとされているため、混雑度が1.25未満であれば、道路網において問題が生じていないものと判断することとします

見直しの方向性を考慮した道路網における混雑度は、全ての道路において、1.25未満であることから、見直しにより道路網に問題が生じないと判断することができます。

(参考) 混雑度の目安

混雑度	混雑度の目安
1.00 未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00 以上 1.25 未満	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は小さい。
1.25 以上 1.75 未満	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

都市計画道路の見直しガイドライン（北海道建設部）

※9）パーソントリップ調査に基づいて、都市圏の将来の総合的な交通計画である都市交通マスタープランを策定するための調査。通常、都道府県が主体となっており行われる。

図 3－3 令和 2 2 年交通流帯図(見直し前)



図3－4 令和2 2 年交通流帯図(見直し後)

混雑度



凡 例	
	混雑度1未満
	混雑度1以上 1.25未満
	混雑度1.25以上 1.75未満
	廃止路線（区間）
	幅員縮小路線（区間）

(2) 道路密度の検証

見直しの方向性を考慮した道路網による道路密度を算出し、その道路密度と望ましい道路密度を比較し、道路網全体で問題がないか検証します。

都市計画道路の土地利用に応じた配置については、住宅地は4 km/k㎡、商業を中心とする市街地は5～7 km/k㎡、工業を中心とする市街地は1～2 km/k㎡、都市全体で3.5 km/k㎡としていましたが、「都市計画運用指針」や「新都市計画マニュアルⅡ【都市施設・公園緑地編】」において、地域の実状に応じた道路配置の計画を行うことが望ましいとされています。

本方針では、道路密度の算出において対象とする道路は、私道を除く、幅員12m以上の道路とし、対象とする地区は、函館市の都市計画マスタープランで設定されている地域区分ごととします。市全体や地区ごとの道路密度を算出した結果は下表のとおりとなります。

表 3-3 地区別の道路密度

地区区分 名称	用途区分ごとの面積			見直し後の 道路延長 (km)	見直し後の 道路密度 (km/k㎡)	望ましい 道路密度 (km/k㎡)
	住居系 (k㎡)	商業系 (k㎡)	工業系 (k㎡)			
西部地区	2.08	1.84	1.22	48.50	9.44	3.6～4.6
中央部地区	5.84	1.54	2.10	66.38	7.01	3.5～4.0
東央部地区	8.65	1.06	2.26	51.45	4.30	3.5～4.9
北東部地区	11.40	0.72	2.28	64.50	4.48	3.6～3.8
北部地区	3.20	0.03	6.91	33.83	4.90	2.4～2.9
全 体	31.17	5.19	11.54	264.66	5.53	3.4～3.8

市全体や地区ごとの見直し後の道路密度は、いずれも望ましい道路密度以上の値となっていることから、見直しの方向性を考慮した道路密度において、問題が生じないと判断することができます。

4. 都市計画道路の見直し方針

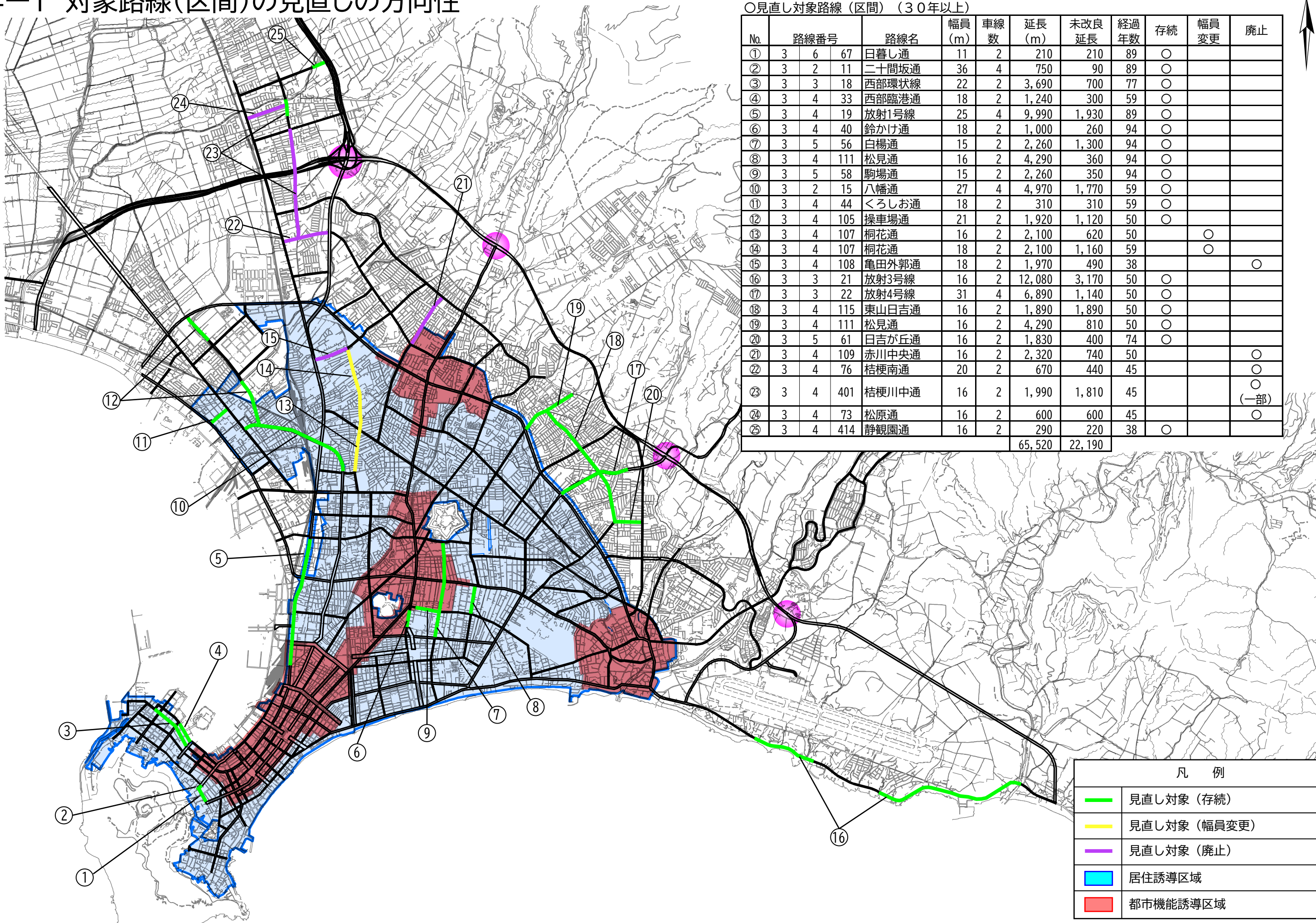
4.1 見直し方針の概要

見直し対象路線（区間）について、見直しフロー（図 3-1）により「必要性の評価」、「実現性の評価」および「道路網の検証」を行った結果、見直し方針は表 4-1 のとおり定めるものとします。

表 4-1 検討結果一覧

No.	路線番号・路線名	対象区間				方 針		
		起点	終点	幅員	延長	存続	変更	廃止
①	3・6・67 日暮し通	元町	元町	11	210	○		
②	3・2・11 二十間坂通	元町	元町	36	90	○		
③	3・3・18 西部環状線	弁天町	大町	22	700	○		
④	3・4・33 西部臨港通	大町	大町	18	300	○		
⑤	3・4・19 放射 1 号線	海岸町	亀田町	25	1,930	○		
⑥	3・4・40 鈴かけ通	時任町	千代台町	18	260	○		
⑦	3・5・56 白楊通	時任町	五稜郭町	15	1,300	○		
⑧	3・4・111 松見通	松陰町	松陰町	16	360	○		
⑨	3・5・58 駒場通	時任町	時任町	15	350	○		
⑩	3・2・15 八幡通	亀田港町	港町 2 丁目	27	1,770	○		
⑪	3・4・44 くろしお通	港町 3 丁目	港町 3 丁目	18	310	○		
⑫	3・4・105 操車場通	亀田港町	西桔梗町	21	1,120	○		
⑬	3・4・107 桐花通	富岡町 1 丁目	富岡町 1 丁目	16	620		○	
⑭		富岡町 1 丁目	昭和 1 丁目	18	1,160		○	
⑮	3・4・108 亀田外郭通	昭和 3 丁目	昭和 3 丁目	18	490			○
⑯	3・3・21 放射 3 号線	根崎町	古川町	16	3,170	○		
⑰	3・3・22 放射 4 号線	本通 4 丁目	日吉町 4 丁目	31	1,140	○		
⑱	3・4・115 東山日吉通	東山 2 丁目	日吉町 3 丁目	16	1,890	○		
⑲	3・4・111 松見通	東山 2 丁目	東山 3 丁目	16	810	○		
⑳	3・5・61 日吉が丘通	日吉町 3 丁目	日吉町 2 丁目	16	400	○		
㉑	3・4・109 赤川中央通	美原 4 丁目	美原 5 丁目	16	740			○
㉒	3・4・76 桔梗南通	桔梗 1 丁目	桔梗町	20	440			○
㉓	3・4・401 桔梗川中通	桔梗町	桔梗 4 丁目	16	1,810			○
㉔	3・4・73 松原通	桔梗 4 丁目	桔梗 4 丁目	16	600			○
㉕	3・4・414 静観園通	桔梗町	桔梗町	16	220	○		

図4ー1 対象路線(区間)の見直しの方向性



1:50,000

4.2 見直し方針策定後の進め方

(1) 都市計画変更までの流れ

本方針において「廃止」・「変更」とした路線（区間）については，住民や地権者などの関係者に対し説明会等を開催し，一定の同意が得られた場合は，都市計画法に基づく変更手続きを進めていくこととします。

なお，継続的な説明によっても理解が得られず，見直しが困難と判断した場合は，見直しの方向性を再検証するものとします。

(2) 次回の見直しについて

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，個別に対応することとします。

(1) 函館市長期未着手都市計画道路見直し小委員会設置要綱

函館市長期未着手都市計画道路見直し小委員会設置要綱

(設置)

第1条 本市が作成する長期未着手都市計画道路の見直し方針，その他の事項について調査・検討することを目的として，函館市長期未着手都市計画道路見直し小委員会（以下「小委員会」という。）を設置する。

(委員)

第2条 小委員会は，次の各号に掲げる者により構成する。

(1) 学識経験のある者

(2) 関係行政機関の職員

2 委員の任期は，函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針に係る協議が終了したときまでとする。

(委員長)

第3条 小委員会に委員長を置く。

2 委員長は，委員の互選により1人を定める。

3 委員長は，委員会を代表し，会務を総理する。

4 委員長に事故があるときは，委員長があらかじめ定めた者が，その職務を代理する。

(会議)

第4条 小委員会の会議は，委員長が招集し，委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

2 委員長は，小委員会の会議の議長となる。

3 小委員会は，必要があると認めるときは，会議に委員以外の者の出席を求め，その意見を聴くことができる。

(守秘義務)

第5条 委員は，職務上知り得た秘密を他にもらしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(謝礼)

第6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7条 小委員会の庶務は，函館市都市建設部都市計画課において処理する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか，小委員会の運営に関し必要な事項は，委員長が小委員会に諮って定める。

附 則 この要綱は，令和5年（2023年）11月17日から施行する。

函館市長期未着手都市計画道路見直し小委員会 名簿

氏 名	区分・分野	職 名
佐々木 恵一	学識経験のある者 (都市計画)	函館工業高等専門学校 准教授
能戸 彰	学識経験のある者 (建築)	(社) 北海道建築士事務所協会 函館支部長
河野 正樹	学識経験のある者 (法律)	弁護士
久保田 貴行	関係行政機関の職員 (公安委員会)	北海道警察函館方面本部交通課課長補佐
新井田 勇二	関係行政機関の職員 (道路管理者)	北海道開発局函館開発建設部道路計画課長
前田 淳成 (R6. 4. 1 解嘱)	関係行政機関の職員 (道路管理者)	渡島総合振興局函館建設管理部道路課長
柴田 泰孝 (R6. 4. 1 委嘱)		
荒谷 哲次	第4条第3項の出席者 (道路管理者)	函館市土木部道路建設課長

(2) 函館市都市計画審議会等における検討経過

- 令和5年10月24日 函館市都市計画審議会へ諮問
 - ・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（諮問）
- 令和5年11月17日 令和5年第3回 函館市都市計画審議会
議案 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
- 令和6年1月17日 第1回 函館市長期末着手都市計画道路見直し小委員会
議題（1）長期未着手都市計画道路の見直しの概要
（2）見直し検討路線（区間）の抽出
（3）見直しの方向性の検討の進め方
- 令和6年2月16日 第2回 函館市長期末着手都市計画道路見直し小委員会
議題（1）個別路線ごとの見直しの方向性の検討
（2）道路網全体での検証
- 令和6年7月23日 第3回 函館市長期末着手都市計画道路見直し小委員会
議題 函館市長期末着手都市計画道路の見直し方針（第2次）（素案）【報告書】について
- 令和6年10月16日 令和6年第2回 函館市都市計画審議会（答申）
議案 函館市長期末着手都市計画道路の見直し方針（第2次）（素案）
（1）見直し小委員会からの報告について
- 令和6年11月 函館市長期末着手都市計画道路の見直し方針（第2次）（原案）作成
- 令和6年11月18日～12月17日 パブリックコメント（意見公募）手続の実施
- 令和7年1月28日 函館市都市計画審議会へ諮問
 - ・函館市長期末着手都市計画道路の見直し方針（第2次）（案）について（諮問）
- 令和7年2月17日 令和7年第1回 函館市都市計画審議会（答申）
議案 函館市長期末着手都市計画道路の見直し方針（第2次）（案）について

函館市長期未着手都市計画道路の見直し方針

令和 7 年(2025 年) 2 月 策定

函館市都市建設部都市計画課

TEL : 0138-21-3362 FAX : 0138-27-3778

E-Mail : toshikeikaku@city.hakodate.hokkaido.jp

<https://www.city.hakodate.hokkaido.jp/>