

令和6年度（2024年度）第5回政策会議

日時：令和6年（2024）年11月11日（月）9:30～9:50

会場：市長会議室

参集者：大泉市長，田畑副市長，佐藤副市長，手塚企業局長，藤井教育長，
阿部企画部長，池田総務部長，島田財務部長

付議事項

函館市長期末着手都市計画道路見直し方針（第2次）（原案）について

対応者

山内都市建設部長，東出都市建設部次長，小畑都市計画課長，
山本土木部長，荒谷道路建設課長

◆議題の趣旨◆

函館市長期末着手都市計画道路見直し方針（第2次）（原案）について協議しました。

◆協議の結果◆

原案のとおり，本件の内容は了承されました。

◆主な発言◆

■山内都市建設部長

本市では，国や北海道の考え方をもとに，平成21年度（2009年度）に第1次長期未着手都市計画道路の見直し方針を策定し，令和2年度（2020年度）には，方針に基づく見直しが終了したところである。その後，令和4年（2022年）3月には，北海道において，2市1町を対象とした「函館圏都市交通マスタープラン」を策定し，令和6年（2024年）3月には，本市の「立地適正化計画」を改正してきたことなどから，この度，第2次長期未着手都市計画道路の見直し方針を策定するものであり，本方針について協議をお願いする。内容については，都市計画課長から説明する。

■小畑都市計画課長

まずは，都市計画道路の見直しの進め方について説明する。都市計画道路の見直しについては，平成19年（2007年）に北海道が策定した「見直しガイドライ

ン」の趣旨に基づき検討を行い、大きく5つの段階を経て、見直し検討路線の方向性を決定した。

まず、ステップ1では、「見直し検討路線」を抽出するため、本市の都市計画決定路線数106路線のうち、「計画決定後、未着手のまま30年以上経過しているもの」を対象とした。なお、計画路線の変更などにより事実上30年以上経過している区間が含まれている道路で、国により計画的に事業が進められている高規格道路「新外環状線」と、現在事業中である「放射2号線、文教通、空港通、日吉中央通」の5路線を見直し対象から除外した。その結果、一部の路線で計画道路幅員が異なる区間を含め「23路線25区間」を検討路線として抽出した。

次に、ステップ2では、検討路線の必要性について検証し、北海道の都市計画区域マスタープランや、市の総合計画などの上位計画での位置づけのほか、計画決定時に必要としていた道路機能、都市計画道路網としての配置バランスなど、これらを総合的に勘案し、現時点における都市計画道路としての整備の必要性を確認した。

次に、ステップ3では、ステップ2において現時点で必要と判断した路線の整備の実現性について検証した。具体的には、自然環境や構造物等を横断するなどの物理的な影響、歴史的な街並みや良好な市街地環境、道路整備に係る用地補償を含む財政負担等の社会・経済的影響など、検討路線の道路整備が進まない要因を整理し、これらが将来的に解消できる可能性があるか検証した。

また、当該要因を将来的に解消できる可能性が低い場合については、検討路線に求められている機能を、周辺道路により代替・分担することが可能であるか調査し、検討路線の廃止や計画幅員の変更等の可能性についても検証を行った。

次に、ステップ4では、ステップ3までの検証結果を踏まえ、見直しの方向性を「現状のまま都市計画道路として存続すべき路線」、「道路幅員等を変更したうえで都市計画道路として存続すべき路線」、「都市計画道路としては廃止すべき路線」の3つに分類した。なお、近い将来において、検討路線に影響を及ぼすと考えられる周辺事業等の検討などが行われている場合については、現時点で存続の方向とし、適切な時期が来た時点で、再度、路線ごとに方向性を判断することとした。

最後に、ステップ5では、道路網全体での検証を行い、ステップ4で分類した見直しの方向性を本市の主要道路網に反映し、北海道が令和4年(2022年)に策定した「函館圏の都市交通マスタープラン」における令和22年(2040年)の将来交通需要予測に基づき、交通流体推計を行った。推計の結果、ピーク時に一時的な混雑が発生する可能性が考えられる路線はあるものの、道路網の再検討が必要となる慢性的な混雑が発生する可能性が高い指標値1.25以上の路線は該当がなかった。また、見直しの方向性を反映した道路網の道路密度について、市街化

区域内の用途地域別に確認したところ、国の指針が示す望ましい道路密度を下回る地区は該当がなかった。

以上の検証結果に基づき、都市計画道路を、「存続路線」（17 路線 18 区間）、「計画道路幅員を変更して存続する路線」（1 路線 2 区間）、「廃止する路線」（5 路線）に見直す方針とした。

次に、都市計画変更の手続きが必要となる「幅員等を変更して存続する路線」および「廃止する 5 路線」の概要について説明する。

「幅員等を変更して存続する路線」である「桐花通」は、昭和 4 年（1929 年）に、宇賀浦町の「砂山通」とつながる亀田村への広域幹線道路として都市計画道路に決定されたが、既成街区の形成によって断念し、昭和 40 年（1965 年）と昭和 48 年（1973 年）に区間の大幅変更と、隣接する教育大通に都市計画道路の機能を一部代替する変更を行ったことで現状路線に至った経緯がある。「本通富岡通」（旧戸井線）を境として、南側が計画幅員 16m、北側が計画幅員 18m の 1 路線 2 区間であるが、現況は両区間とも概ね 14m の幅員となっている。なお、南側の亀田小学校および五稜郭中学校前と、中央の本通富岡通との交差点部分については、計画幅員どおりに整備済みである。

検討結果としては、都市計画道路の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、沿線には多くの事業所が立ち並び、道路拡幅の実現性には多額の用地補償など多くの課題があることがわかった。また、将来交通需要推計による交通量の減少結果から、現行路線計画当時の「渋滞対策が必要であった放射 1 号線（国道 5 号線）を補完する幹線機能」としての需要が低下していることや、将来的な歩行者交通量の減少を想定すると、現況幅員 14m のなかで、歩車道の区分を見直すことによって道路機能を満たすことができるため、計画幅員を変更し都市計画道路として存続することとした。

続いて、「廃止する 5 路線」について。

1 路線目である亀田外郭通は、放射 1 号線（国道 5 号）の北海道乳業工場付近から附属小・中学校を經由し、市街地外縁部の昭和団地通に至る計画で、昭和 48 年（1973 年）の当初決定時は外環状線（産業道路）から北側の住宅地の外周に配置する計画であったが、その後の市街地の拡大や放射 1 号線（国道 5 号）の渋滞対策の検討により、昭和 60 年（1985 年）に、起点を外環状線から放射 1 号線まで延長したものである。

今回の見直し対象区間は、昭和 60 年（1985 年）に延長した区間の部分で、現況道路が存在しない国道 5 号線から桐花通までの計画幅員 18m の未着手区間となる。

検討結果としては、将来交通需要推計による交通量の減少結果から、計画目的の「放射 1 号線と外環状線（国道 5 号線と産業道路）の交差点における渋滞解消

対策としてのバイパス機能」は不要となるため、配置バランス等、道路網を精査した結果、対象区間を廃止する方向で検討を進めることとした。

2 路線目の赤川中央通について。当該路線は、本通富岡通（旧戸井線）の富岡1丁目を起点に、外環状線（産業道路）の亀田中学校グラウンド横を經由し、市街地外縁部の幹線道路である昭和団地通に至る道路で、東側の主要幹線道路放射2号線（赤川通り）および西側の桐花通の幹線機能を補完する道路として昭和48年（1973年）に計画決定した路線である。

今回の見直し対象区間は、渡島総合振興局裏手の美原4丁目住宅街に位置する現況道路幅員7.5mの未着手区間となる。

検討結果としては、将来交通需要推計による交通量の減少結果から、計画決定時の「周辺幹線道路の機能を補完する目的」は不要となることや、道路の配置バランス上において問題がなく、住宅地内に位置する当該区間を整備する必要性が乏しいことから、一部整備済みの南側交差点区間を含め、廃止の方向で検討を進めることとした。

3 路線目の桔梗南通について。当該路線は、昭和53年（1978年）に計画決定した路線で、放射1号線（国道5号）の桔梗小学校北側付近に交差し、トヨペットやアベイルなどが位置している石川新道に至る計画幅員20mの道路であるが、東側の渡島総合振興局を經由する美原学園通と併せて放射2号線（赤川通り）までの区間において、外環状線（産業道路）の環状機能を補完する路線として計画されている。

今回の見直し対象区間は、現況道路幅員11.5mを含む、一部で道路が存在しない未着手区間となる。

検討結果としては、将来交通需要推計による交通量の減少結果から、計画目的の「外環状線の環状機能を補完する機能」は不要となることや、道路の配置バランス上においても、北側に同様の機能を有する桔梗北通および昭和団地通が整備済みであることから、当該路線を整備する必要性は乏しく、整備済みの区間を含め当該路線は廃止の方向で検討を進めることとした。

4 路線目の桔梗川中通について。当該路線は、外環状線より北側の主要幹線道路放射1号線と石川新道との間に並行する道路で、廃止路線として前述した桔梗南通を起点に、七飯町の大中山地区に至る計画幅員16mの道路である。昭和50年（1975年）の当初決定時は、七飯町が、七飯町側の旧国道を基準に計画した路線であるが、渋滞対策が必要な放射1号線を補完する幹線として、本市がそこに接続する形で昭和53年（1978年）に変更決定を行った。本市の区間については、桔梗駅前通との交差点北側の一部のみが整備済みであり、その他は現況道路幅員約11mの未着手区間となっている。

検討結果としては、将来交通需要推計による交通量の減少結果から、計画目的

の「放射1号線を補完する補助幹線機能」は不要となることや、道路の配置バランス上においても、東側に幹線機能を有する石川新道が整備済みであることから、当該路線を整備する必要性は乏しく、現時点では、七飯町側の計画区間との連続性に配慮する必要があるため、本市の道路計画起点を桔梗駅前通との交差点まで縮小し、その南側の区間を廃止する方向で検討を進めることとした。

5路線目の松原通について。当該路線は、昭和53年（1978年）に計画決定した路線で、七飯町との境界付近に位置する。主要幹線道路放射1号線と交差し、桔梗地区の住宅街を横断する街区幹線として、桔梗川中通に至る計画幅員16mの道路であり、現況幅員約11mの全区間が未着手の路線となっている。

検討結果としては、将来交通需要推計の結果、当該路線の交通量が特に少なく、計画決定当初の「桔梗地区の街区幹線」としての役割は不要であり、住宅地の区画道路としては、現況の道路幅員で機能を満足することができることや、道路網の配置バランス上も問題が生じないことから、当該路線は廃止する方向で検討を進めることとした。

以上が、廃止・変更等を行う路線である。

なお、今後のスケジュールについては、本日の政策会議で了承いただいた場合、パブリックコメントを実施し、令和7年（2025年）2月上旬に実施予定の都市計画審議会にて意見聴取のうえ、本方針の成案化を行いたいと考えている。

また、本方針に基づく都市計画道路の変更手続きについては、令和7年度（2025年度）から各路線の地区ごとに住民説明会を開催し、住民との合意形成や関係機関との調整が整った路線から、順次、廃止・変更等の手続きを進めていく予定である。

説明については以上である。

■大泉市長

承知した。本件については了承する。