

### 第3回「ガーデンシティ函館」検討懇話会 会議録

【開催日時】 平成28年7月27日（水） 13：30～16：00

【開催場所】 函館朝市ひろば 会議室  
中臨港通りフィールドワーク（函館駅前～末広町）  
函館市水産物地方卸売市場 中会議室

【出席者】 委員）木村委員（座長），古地委員，菊池委員，折谷委員，  
岡田委員，渡辺委員，松崎委員，齋藤委員，高田委員，  
安立委員

オブザーバー)

函館開発建設部道路計画課 坂本調査官  
渡島総合振興局函館建設管理部 青柳道路課長

函館市) 企画部 (事務局)

竹崎新規政策担当課長，木谷主査

土木部

榎本道路建設課長

都市建設部

長谷山景観政策担当課長 ほか

- 【次第】
- 1 開 会
  - 2 状況説明 中臨港通（開港通）整備に関する市の考え方について
  - 3 現地視察 中臨港通フィールドワーク  
  
(移動)  
函館朝市ひろば～函館駅前広場～中臨港通（開港通）  
～末広町・金森倉庫周辺～函館市水産物地方卸売市場
  - 4 議 事  
(1) 中臨港通整備に関する意見交換  
(2) その他
  - 5 閉 会

## 【木村座長】

第3回ガーデンシティ函館検討懇話会を始めます。

今日は、フィールドもあって盛り沢山ですが、まず、第1回と第2回の発言要旨の確認を最初にさせて頂きたいと思います。

第2回の検討懇話会では、高田委員から提起がありました。デザインを先導的に誘導していく人、もしくは機能、ルールですとか、そういうものが重要なんじゃないかということで、それを受けて規制に関して色々な議論がありました。

これに関しては仮置きとして、プロデュースデザインの全体を調整していくような機能として考えていこうと。それと、全体としてはガーデンシティ函館の議論が「たたき台」をベースにして最後まで議論が進むという、一個一個の地域のイメージという様なものも前回お話をしましたが、その中でそれぞれのエリアごとの連続性がやはり重要視されているんだという折谷委員からの話や、斉藤委員からは、開港通りについて非常に有望な通りであるとの話もあり、今回それを皆さんと見て、このプロジェクトの中で位置づけていくということを出ればと思います。

発言要旨ということで、私と事務局で相談をしてちょっと「たたき台」の方に反映できるような所を抽出して書いたような所もありますが、これを確認いただいたうえで会議を進めていきたいと思います。

それでは今日の議題ですが、先程事務局からも説明がありましたように、ガーデンシティ函館としての最初の事業という位置付けになっている中臨港通りの整備についてです。実はちょっとでも事前に現地を見てみようと思いましたが雨でびしょ濡れになってしまったので、今日のフィールドワークはポイントを絞って車で行くという事にしていただきました。現地を見て一定の方向性をまとめられれば良いと考えています。

まず最初に中臨港通りの整備に関して、市の考え方について事務局から説明を頂戴したいと思います。

## 【事務局】

函館市役所土木部道路建設課長の榎本です。先程木村座長から説明がありましたが、ガーデンシティ函館の事業として、今年度から事業着手したいと考えています。懇話会ではこれまで駅前西部地区に関するいろいろなご意見をいただきましたが、そうした意見を反映させた整備を考えてみました。

まず、フィールドワークですが、駅前広場で花いっぱい事業を4月からやっていますので、その広場と整備内容を見ていただき、朝市前に東雲広路、ニチロビル、函館ビール前、湾岸線の起点、末広6号線、末広1号線、西部臨港通り、会議の会場となります卸売市場、という順路で回る予定でしたけれども、今回は雨が降っているということで車による移動となります。

駅前広場の花いっぱい事業を見てから、我々が整備でイメージした箇所の函館ビール前、そのあと今後ガーデンシティの中で事業展開を考えている西部臨港通り、その後会議会場の卸売市場に向かいたいと思っています。

それでは中臨港通りの整備内容について説明します。この度整備する中臨港通り整備区間は、市役所前の東雲広路から豊川広路までの約600メートルです。

道路幅員は18メートルで、そのうち現在は車道の幅員が10メートル、歩道の幅員は4メートルで両側にあります。植樹スペースは帯状に1メートル幅で設置しています。整備計画では、海側ベイエリア側の歩道を4メートルから6メー

トルに拡幅して歩行者の機能の向上を図ります。この歩道確保に伴い拡幅する側の停車帯が現状の2メートルから0.5メートルに縮小します。

現在、歩行者の通行量を計測したところ、昼間8時間で約1,600人であり、この数字はかなり多いと認識しています。通常では通行量が800人ならかなり多いと考えます。また、1,600人のうち9割程度の方が海側を通行しています。これは平日のデータであり、休日や観光シーズン、夏休みなら更に増えると予想されます。計測日は6月15日、木曜日で、通常差がない時と比べて交通量というのはだいたい木曜日とか水曜日に計るものですが、その木曜日に計っています。

次に整備のコンセプト視点ですが、第1回、第2回目の懇話会を踏まえ、地区のエリアイメージとして、五感に訴える新しいアプローチ、歩きたくなる仕掛けづくり、また他にも異国情緒感性に訴えるという話が出ていましたけれども、今回の整備では、この五感に訴える新しいアプローチと歩きたくなる仕掛けづくり、この2つのキーワードを反映させたいと考えました。

これまで坂道、歴史的な街づくり道づくりということ二十間坂や八幡坂、坂の風情としての道路のグレードアップに取り組んできました。ただ、過去の整備では、背景に函館山があったり、函館港があったり、摩周丸があったり、沿線沿道に和洋折衷建築やイギリス領事館などがあったり、そうした要素がありましたが、今回はそうした要素が見い出せず難しいところがある。こうした中で、五感に訴えるとか、歩きたくなる仕掛けづくりをどう考えたらいいのかが難しい。歩きたくなるというのは利用者が歩行者であり、この道路の性格上、市民だけではなく観光客が対象になる。五感とっている通常では感覚的な部分ですが、視覚、臭覚、触覚、聴覚や味覚ありますが、この組み合わせについて道路施設がどのように活かせるかという点を考えてみました。

見る、については、ランドマークとして背景にこの道路の場合は函館山がある。観光者とかも誘導するための一つのアイテムとして舗装材歩道の材料の高質化、デザイン照明、今はガス灯風の照明がついています。あとは案内板などのストリートファニチャーですね。また、触れるについては、デザイン的なベンチだとかもあります。香る、匂いについては、地域特性ですが潮風の香りや、街路樹が葉音を奏でるといいますか流すと。ここで中央に位置する部分で重要な修景要素として樹木と花、花木ですね。そうした部分を重要視したいと考えています。

道路だけの整備では、ガーデンシティといっても限界がありますが、樹木や花に着目し、それを整備にどうやって反映させていくか。また、歩道空間をいかに有効に活かすか、必要に応じて歩道の幅員を確保する必要もある。この度は歩道の幅員を4メートルから6メートルにします。実際に歩行者が通行するのは、宅地側道路の端側3メートルになるかなど。車道側になる3メートルを遊び空間といえますか、休憩所で道路全体を演出させたい。

演出としては、現在函館市では12月から3月まで、イルミネーションやクリスマスファンタジーなどがありますが、そうしたイベントに活かしていきたいと考えています。

また、整備イメージを続けますが、樹木、花ですが、やはり樹木というのは四季を通じて季節感を感じる事ができます。空間については休憩所や日陰空間として活用する。

さらに開港通りという愛称がついていますので、函館の玄関口、発祥の地といった部分で、函館の文化を紹介する写真や地図を使った歴史パネルを配置して、

見る，という点に特化した整備もさせたいと考えています。

配置イメージですが，先程も触れましたが住宅側の3メートルは歩行空間，車道側はいくつかベンチを記載していますが，カーブベンチについては，ベンチと一緒に樹木や花木を中心とし，余り街路樹では花の咲く木というのは植えないのですが，花の咲く木をベースとした休憩所を設置して，葉音などを感じられる様な整備をイメージしています。

パーゴラ・花壇ベンチについては，彩り鮮やかな花をパーゴラで，日陰を人工的に木で作って演出する。上のツタのベースとした花とベンチの隣にある花とで人を包み込むような，それで香りを体感できるような休憩所にしたい。

サポートベンチについては，ベンチの向かい側に函館の文化を紹介する歴史パネルを配置して知っていただく，そして調べるといった休憩所，この3種類の休憩所をイメージして考えています。

それらを反映させて全体像をわかるように鳥瞰図を作成してみました。なお，資料では分かりやすくするために3種類の休憩所をまとめて配置していますが，実際は車両の出入口の調整などがありますので，あくまでもこれはイメージとして捉えていただきたいと思います。

次の資料は，重要な修景，今回の整備の要素になる緑化につとめるという部分で花と木です。高木については例として2種類，オオバボダイジュ，カツラを記載していますが，街路樹としては函館市でも使ってはいますが数は少ないです。木の特色をお話させていただきますと，葉はクローバー型で小さいです。枝も細い，樹高もそんなに高くはない。オオバボダイジュは卵型樹形で，カツラは円錐型で，日影にはなりますが暑苦しいというかあまりうるさくない。適度に木漏れ日もあって，こちらをメインに考えています。函館では，中央郵便局前の広小路，中央分離帯にこのカツラが植えてあって，もう既に20年経過してますからかなり大きくはなっています。中木のオオバボダイジュは，見晴公園通りの街路樹に採用しています。花壇の花と調和を考えると中木は通常あまり使わないのですが，花の咲く花木を植えたいなど。単色といって淡い色大きな花が咲く花を考えおり，ハシドイ・シャラノキ，地域的に潮風や風の影響もありますので，どちらが強いのか検証して植えたいと考えています。

あとは花ですが，現在多種多様な花を，函館駅前の花いっぱい事業で植えています。そこで採用している花と，北海道らしさでいうとラベンダーなどをイメージしますが，配置する花壇の数も決まっていませんので，色味を考えて検討していきたい。また，ツタは屋根で囲むというか人を包み込むということから，パーゴラで赤系や黄色系のツタを使いたいと思っています。

見る，調べる，学習するという観点から，歴史パネルの設置を考えています。

まだ素案ですが，北海道の玄関口明治前から賑わっていた，開港通りの愛称をイメージして，ストーリー性をもったパネルを考えており，現在，函館水産株の倉庫壁面を使って貼っているパネルに連動するようなものを市でも設置したいと考えております。

ここは昔は埋め立て地であり，大正後期から，今のニチロビルのあたりを埋め立ててきたり，東雲広路の先の部分は以前は海浜地だったりします。そうした歴史がわかるようなものを考えています。

以上が中臨港通りの整備の考え方ですので，ご意見をいただきたいと思います。

### 【木村座長】

細かい話ですみませんが、断面図を見ていると車の通る道路に比べて、歩道の部分が薄くなっている。

このように施工した後の管理や、修理の際に、歩道の面積が増えることで全体的にコストが下がるように思うのですが、どうなのでしょう。

### 【事務局】

維持管理費が車道と歩道とどう違うかというお話ですが、やはり車道が広いということは、除雪に費用がかかります。また、断面図を見てわかるとおり道路の厚さが違うことで加重が全然違います。道路を設計する際には車両の重量を考えますが、構造体としては車道の方が造るのに費用が掛かります。同時に直すことも同様に費用が掛かるので、歩道が広くなることによって全体としてコストが安くなります。元々道路は高度成長期から車両の交通量を重視して車社会を意識して造られてきましたが、その中でも函館市の中には歩行者専用路だとか自転車専用道路もあります。この地域性を考えて歩行者優先を意識して、今回新たな試みとして歩道を広げることに取り組みたいと考えています。

全国的には、一長一短はありますが京都の四条通りは4車線道路を歩行者が多いということで批判もあるようですが車道を2車線とし、歩道を拡幅しました。同じ観光地の長崎でも歩きやすさや楽しく歩くことを視点とした取り組みを始めました。

### 【松崎委員】

町会連合会としてはいろいろな町会の方が樹木に関する活動などに関わっていますが、こうして企画されている事が完成した後、管理は市が一切やるのか、それとも近隣の町会に依頼して管理することになるのでしょうか？

### 【事務局】

基本的には市の管理です。ただ、沿道花いっぱい運動を5月から八幡坂とか十字街の方でもやっています。こうした市民も巻き込んだ協働事業、共に管理していく取り組みもしていますので、出来れば中臨港通りにもそうした取り組みが広がってほしい。ホテルなどがありますが、市の整備事業に同調していただければありがたい。今後そうしたこと働きかけていかなければならないと考えています。

### 【松崎委員】

もう一つ聞かせてください。現在湯の川町会などでは、花を植える活動の際に町会の会員さんに協力して頂いておりますが、その時に小さいお茶なりお弁当なりを出さないといけない状況もあり、町会費から出しております。そうした援助を、もし町会関係に依頼するのであれば市として考えていますか。

### 【事務局】

ボランティアというと無償ボランティアというイメージですけど、今はそうした時代ではなく有償ボランティア、その有償も手当ではなくてジュースだとか弁当当代だとかでお願いすることなど、行政としても今後考えていかなければならないと思っています。今のお話は担当に伝えておきます。

### 【松崎委員】

ある町会では、こうした活動に対して年間200円の保険しか掛けていませんので、高齢化した会員が出てお手伝いして頂く際に怪我でもされたら、いざという時の保障は全然ゼロに等しい状況なんです。ですから町会費から1カ月1万円出してその花の手入れを業者をお願いしていて、年間5万円くらい出しているそうです。

### 【事務局】

今、駅前で花いっぱい事業を実施していますが、折谷さんに協力いただいて、業務は委託しているんですが、あの花はここで今植えようとしている花とは違ってすごく管理の手数がかかります。毎日花殻摘みしないと色味が変わってしまっただけで見た目が悪くなるとか、毎日水をやる必要があるとか、除草しなきゃならないとか、本当に花というのは手数がかかる。そこをNPO法人とか委託業者が連携しながらやっているというケースもありますので、それはケースバイケースで、ここも何がいいのか考えていきたいと思っております。

### 【木村座長】

これ今日フィールドに実際現地に行って感じるはずなんですけど、図面の海側は居住地区ではないのですよね。電車通り側に住まいの方がたくさんいるということで、通常のお住まいの所に挟まれている部分と随分違うので、実際にここでご商売をされている方たちの協力も必要になる可能性があるというような事は、懇話会の中でもそういう話題をしていかななくちゃいけないなという風に思います。

### 【高田委員】

言いにくいのですが、正直に言いますと資料のパスとかイラストとかを見ますと非常にガッカリするんですよね。こうなっちゃうねっていう感じで思います。

1回目、2回目で議論してきましたけども、高いデザイン性っていうのをどの辺におくかっていうポイントと、そのしっかりとしたデザインを誘導していく人間だったり組織だったりが必要なんじゃないかという事が、やっぱり非常に重要だと思います。

函館って日本の中でもほぼ唯一に近いような独特の街並みを持っているので、それを見たいがために観光客の皆さんがいっぱいいらっしゃると思いますし、我々市民もそれを誇りに思っているんですけども、最終的にはストリートファニチャーですとか、道路のデザインとかも、当然現段階ではイメージ段階だと思いますし、今後どんどんブラッシュアップされていくんだとは思いますが、やっぱりストリートファニチャーとかも既製品に頼っていくようなやり方よりは、せっかく函館にも在住の優れたデザイナーもデザイン協議会みたいな組織もありますし、もうちょっと函館ならではのデザインの要素を、せっかくこういった広域に展開しますので、その辺の高いデザイン性っていうのをどこに求めるか。悪くはないと思いますけども、やはりこの絵だけを見ますととても芸がないです。全国各地にありふれた道路の状況に見えてきますので、いかに函館ならではの高いデザイン性というものを道路空間にも実現していくのかっていうのが、今後の課題なのかなと思います。

僕は負けちゃいましたけども、グリーンプラザのプロポーザルがありまして、あれは最終的にはとても素晴らしい状況になれると思いますね。やはりそうゆう

風にトータルでデザインを検討していくようなチームというのか、そうしたことを検討にいられてもおかしくない規模の計画なんじゃないかなと思います。

#### 【事務局】

基本的に今回の整備ではすべて既製品を考えています。港が丘通りなどはフェンスだとかは鋳鉄鋳物でデザインを統一させていますが、やはり事業費が高くつく。当時は統一性もって白百合の百合だとかでやっていたんですけど、やはりその業者がいなくなったり、外注に出すと本州の業者に頼まなければならない。今回は事業費の制約もありますし、既製品でリカバーしながら、樹木で補っていききたい。樹木を強調した道路整備にしていきたいなと考えています。

#### 【渡辺委員】

予算的には市の単費ですね。西部地区の整備は国とか道ですよ。

#### 【事務局】

そうです。あの整備は地中化もしています。地域特性などを強調しないと採択されるのは難しかった。多分あの時代にこの中臨港通りの整備を手上げしても採択にならなかったのでは。いかに重要な観光資源があるかななどを全国で比較されて判断された結果です。

#### 【渡辺委員】

今の街は凄く素晴らしいと思います。これは繋がっていくのかなという感じはちょっとありますよね、今お話のように。例えば資料の歩道は普通の歩道ですよ、西部地区では石畳を使っていますから、そういう感じで繋がっていくのかなって思ったらそうでもないような。余りお金ないのかな。

#### 【古地委員】

今、高田さんのお話に出ましたが、既製品というのは地元の物というのはあるんですか？

私も見ていて何だかモヤモヤ感を持っていて、高田さんが言葉にしてくれたんで明らかになったんですけど、やっぱり地域の顔が見えないし市民の顔も見えない感じがするんですよね。だから既製品で作るにしても、花壇で市民が関わっているとかが街の顔が見えないような気がして。さっきおっしゃっていた様に石畳でやるなら出来ないかもしれないですけども、お金が無いのだったらちょっと短くしてでもやってみるとか、何か変に妥協して、どこにでもあるような歩道になってしまったら魅力は高まるのかしらって感じがちょっとします。だからこれでやるにしても、どこかで函館に来た、っていう雰囲気を感じさせるようにして欲しい。

#### 【事務局】

本当に行政らしい説明かもしれませんが、なぜ西部地区で自然石をあのように使っているか。従来から、坂道は土砂が流れないように石で押さえつけてそれに風情があった。その押さえ方というのは平たい石だったり色々あったんですが、坂道なので、斜めになってみると面になって見えるんです。平面ですとそこまで主張しないんです。これをグレードアップ協議といったなかで、平米2万円など

と言ってもそれはここには値しないとされる。擬石、フェイクですね、鉄コンクリートに自然石をまぶしたとか張ったようなものなどに調整されてしまうとか協議していかなければならない。元々ここがグレードアップしたいと言っても独自に市費で出すんだからその中で自分の体力にあった中でやりなさい、という話になってしまう。要は限界がある。やっぱり私どもが造るのであれば、中臨港通りも本来ならば地中化した方が景観上はよいと思います。ただ地中化といっても、道路を造るよりも桁違いに高いです。そうした予算的な制約の中で考えなければならないので、申し訳ないのですが一定程度ご理解頂きたいと思います。

#### 【古地委員】

ストリートファニチャーの話でもないですけど、地元のデザイナーの方とかお金を掛けなくても出来るような事は結構ある。それはソフトな面なのかもしれないですけど、皆で知恵を絞ったらいいのかなと思います。

あと、細かい話なんですけど自転車はここは通さないつもりなんですか。

#### 【事務局】

自転車は通します。

#### 【古地委員】

自転車は歩道と一緒にすると。自転車歩行者道だと2m+1.5mで3.5mなんですよ。計画では3mになるようですが、若干はみ出したりしますけども、自転車をこの車道で走らせると。パネルとか設置されてますけどあれは自転車の人は止まって見ると手狭ではないかと。

#### 【事務局】

外側と内側とか、木を少しずらすだとかある程度空けたい。

#### 【渡辺委員】

せっかく開港通りっていう名前をつけましたよね。開港っていうイメージをこの道路にやっぱり少し活かさないかなっていう気がしています。開港っていうイメージの物を、例えばストリートファニチャーだけじゃなくて、全体のイメージで出てくるようなのもあった方がいいのではないかと思います。

#### 【事務局】

先程委員からお話がありましたが、全部に高いお金をかけることはできませんが、面影を残すために、看板のある部分だけ昔の石を使ったり格差を付けることはできると思います。全部自然石にすることはできませんが、スポット的に使うことは出来ます。当時の臨港地区は鉄平石といって、そのまま使うと節理って言って煎餅のように剥がれて割れてしまうんですが、そうした昔使っていた石をあえてその部分にだけ使うことは出来ると思います。

～フィールドワークへ出発～



## ※フィールドワーク終了後、会議再開

### 【木村座長】

それでは今フィールドワークというか、ポイント絞って拝見してきましたが、まだ、計画イメージの中でお話をするしかないんですが、先程ちょっと切ってしまった岡田委員のお話を最初にお願いします。

### 【岡田委員】

先程の続きなんですが、お金がかかるとか色々制約があるとか函館に職人がいないとかというお話はどうしても僕は一部背負っていかないといけないんですが、15年先の函館を考えているという事で皆さん集まっているのに、物凄く小さな事を細かくやりすぎているので、もっと大きな全体像というか15年先の事の1年目だとするのであれば、もっと大きな事から話し合ってもいいのかなと思います。というのも現実的に色々見せて頂いて、色々無理だからと諦めていくものではなくて、15年先を見越していくのであれば何でも出来るでないかという勢いで。例えば函館ドック辺りにはまだ文化として鑄造技術をもっている町工場さんがあったりして、それこそストリートファニチャーとかベンチとかを函館の技術でいくらでも掘り起こして育てていく事ができる。それが函館の昔からの文化を今後育てて継承していく事によって、函館市民が胸を張って、これは家の近所の加工場で作っているんだよとか。それお金かかるんでしょうけど、本当に長いスパンの話で今既製品の物のベンチを買ってきてこしらえて置いておきましたというよりは、もっと年月かけてやっていくべきではないかなと思います。というのも、資料のイメージパースを拝見し、今一つワクワクしてこないのは原因問題があるのではないかなと。函館市民がワクワクする、観光客もワクワクするというよりも、今ここにいて函館市の事を真剣に考えている十名近く集まっているのにもかかわらずワクワクしないのは、もうその時点で問題なのではと思います。この電線はどうしてもお金の問題で上走るんですよ、ベンチは既製品ですよっていうのは、少し立ち止まってでも考えるべきではないかなと。あともう一つ、この通りを写真に撮ったときに、これが函館ですよって事が伝わらないのは問題だと。これから函館の顔になる通りですよ。だから開港通りって名前も公募で名前つけましたというにもかかわらず、ここで写真を撮って函館山がちょっと曇って見えなかったら、もうどこの町かわからないというのは問題だと思うんです。今後、胸を張ってここが函館の新しい通りだよと言えるような域までたたき上げていく必要があるんじゃないかなと思います。

### 【安立委員】

私も普段は自転車や徒歩で移動していますので、この通りを何度も通って非常に親しみがあるんですけど、やっぱりワクワクする要素が少ないし、何かこう活気がないと感じます。そうしたことが、この植栽とか歩道を広げることで解決するかというと、全然そうではないと思うのです。資料によると、匂いとか潮風とか葉音とか、この通りに必要な要素がいろいろ挙げられていますが、そこに「人」とか「賑わい」とか「活気」みたいなものについてこない、街づくりとして完成しないのではないのでしょうか。

その活気というのは、沿道にお店があってそこで買い物したくなるとか、人が声を掛けてくれるとか、もしかしたら気軽に利用できるガイドという存在が必要

かもしれません。やっぱり、何か「人」と絡めた街の賑わいみたいな所から考えて、こういうハードの方だけじゃなくて、ソフトの方も総合的に部局を超えて見ていかないと、盛り上がっていきませんね。ガーデンシティ＝道路だけではなく、人も含めた街づくりだと思います。

### 【菊池委員】

私もみなさんと意見が似たような感じですけど、私は大学院で街づくりを専攻しましたが、その指導教員が街づくりには必ずストーリーを考えなきゃいけない、ストーリー性を、そこでどのような過ごし方をしたいのか、どういう人達がどういう過ごし方をしたいのかというストーリーを考えた上で、その精神性を結果的にハードに落ちるかもしれないし落ちないかもしれない、だけどストーリーを考えていくっていう過程が大事だということをおっしゃっていただきました。今のままでお金が無いからこれしかできないと言ってしまおうというより、どうしたいのかどうやりたいのかっていうゴール、ここのゴールが何も見えないっていう所があってワクワクしないのかっていうそこに掛かってくると思うんですけど、何でこれが必要なのかっていうハードの面はご説明を頂いた時も、こんなにベンチがひとつ固まりにある必要があるのか、どういうストーリーで必然的にここに置かなくてはいけないものなのか、どうしてここにこれを置いたりこういうデザインをしなければいけないのかっていうストーリー、コンセプトが必要かと。五感に訴える道づくり街づくりっていうのわかるんです。道づくりっていうのは都市の骨格なのでここがちゃんとしないと、ここの周辺部分っていうのは精神性っていう事も含めてですけども、どうゆうふうな街にしていきたいのかっていうのが、こんなに長い距離でお金がかかるんだったらもう少し短い距離でもいいと思うんです。さっきも私もここに車とめてびしょ濡れになりながら会場までいったんです。それはやっぱり事前に見ておきたかったからっていうのもあるんですけど、通った時に東雲広路ですね、そこも対象地域なのにその緑地は活かさないで、殺伐としたこの開港通りはどうにかしようって。どうしてこっちに緑地こんなにあるのに、そっちは有効利用しないで、新しいのっていうところが繋がっていないような気がします。先程の事業内容も、もう少しこうワクワク感というようなストーリー性を考えた上で、必然的にせざるを得ないのならこういう形になるかもしれないですけど、形から入るっていうのは、私はちょっともう少し議論が必要なのかなと思います。

### 【齋藤委員】

デザイン性につきましては専門の方がいるので置いておきますが、現実問題として観光協会として話題がでるのが冬ですね。店の前はいいんですけども、店の全くない所もあって、最近外国人観光客が増えてきて、大きなスーツケースを転がして歩いて、雪が積もると酷い状態でそれが固まるとスーツケースの輪だちができてしまう。理想はロードヒーティングが出来ればと思うんですけども、もしそれが出来ないのであれば函館の場合はせいぜい2か月位だと思うんですが、歩道を広げるのであればその歩道の除雪体制をしっかりしてほしいというのが意見としてあります。

それと前回に戻るのですが、ここではデザインをこうしようああしようというよりは、誰にさせるのか規制をするべきかしないべきか、そうした所から入っていくべきかなと、この前の話を聞いていたらちょっとそう思っていました。

これがいいのか悪いのかでなくてですね、ぜひ一から作り上げていきたいと。

### 【高田委員】

全くその通りだと思いました。今までインフラ整備っていうのは基本的にはデザインとかソフトウェアとかを排除して、安全性とか規格とかを実現することで、日本という国そのものが動いてきました。ただある程度インフラも整備されつつあって、今後はより質の問題が問われる時代がやってきていて、全国各地の様々な公共空間、特に道路空間ですね。そういうものに街の特異性を足していこうという取り組みが全国各地で始まっています。我々の街としても、ここが第一段になりますので、僕はもうちょっと既製品が悪いと言っている訳ではなくて、もちろん性能的にも優れたものもありますしデザインに優れたものもあります。ただ現状では今日の資料には残念ながらデザインはないと言わざるを得ない状況ですので、そういう所をどう考えていくか。我々の街には40年程前に設置されたガス灯を模した街路灯があったりしますので、せっかくやるのであれば我々の街にしか出来ないデザインを盛り込んでいく、そうゆう所に注目していくのが必要なのかなという感じを受けます。今の函館大学のサテライトなども、ああいうのを見ると私は函館出身で良かったなと思うんですよね。今の時代にあれを模倣して作ってもナンセンスなのは事実なんですけども、それをあの時代にこうやって函館オリジナルなデザインが生まれた土壌があったので、そういうものをこの公共空間にいかにか我々が次の50年100年、息子達孫達の世代に我々が残していけるか、このメンバーにかかっていると思うので、僕も謝金分は発言しようかなと。すごく大事なプロジェクトだっているというのは、フィールドワークをして新たに思いました。

### 【松崎委員】

随分報道でも出ておりますが、高齢化が本当に背中に背負っているって言う感じがするんです。それで15年後、人口がどの程度函館市としては減少するのか、それに対して観光客ばかりではなく、やはり函館市民は高齢化となっても若い人たちに伝えることの大切さということも大事なことでないかと思えます。ですから、観光客が来ることで函館市が潤うという事実もありますが、やはり人口減と高齢化という状況も一つ中に入れてお考えになったらいかがなものかと思えます。

### 【折谷委員】

市民に市道中臨港通りってどこかを訪ねても殆どの方が答えられないと思うんですが、せっかく開港通りっていう名前もついて、今通ってきたんですけども開港通りの名前は凄くいいなと思ってても、開港通りっていうのを実際には感じられないので、これからはやはり意見が出たように開港通りというのを感じられるようなデザインをしていかなければ、名前だけ先行していても開港通りってどこなのって、観光客に知られても地域に住んでいる人がわからなければ、中々広がっていかないのではと思いました。

歩道を広くする事なんですけども、多分歩道を広くすると自転車がよく通るようになると思うのですね。そうすると自転車の方もベンチで休みたいと思った時に、自転車はちょっと駐輪場ではなくて自転車をちょっと停めて受け入れる場所をデザインに入れていただければと思いました。花の方では、雑草のあるところ

にすぐ目がいくんですね。よく雑草取りはその前の家に住んでいる方や町会の方にボランティアで、ってよく聞くんですが、とても一般人とか市民が抜ける雑草じゃないんですね。すごく根が張ってしまっていて、それは綺麗にするなら業者さんにでも根こそぎ綺麗にしてもらって、ちょっと綺麗にした後はボランティアさんに協力頂けるっていうのはいいのですが、今は今日も来る途中の所とかに相当皆さんが行く所は雑草が目立っていて、きれいにしたいと思いました。

### 【古地委員】

今のお話伺ってて思ったのが、先程菊池先生もおっしゃってましたけど、この空間のゴールをどういうものにするのかがやはり見えてこない、このデザインだけでは見えてこないと思うので、先程松崎さんもおっしゃった高齢化とか、齋藤委員もおっしゃっていた除雪の話とか、やはり行政にやってもらうのかってことを、本当はお花の話ではないですけど、自分たちで世話をしたくなるような空間になれば自分の友達も連れてきたくなるし、誰か函館の外から来た時に連れて行きたくなる、そうした空間になるとお金を含めて市民が知恵を出し合うような空間になっていけば、多分開港通りのイメージとも繋がってくるんじゃないかという感じがします。そういう点でいうとストーリーをどう考えるかっていうことと繋がってくると思いますし、高田さんの言葉を借りれば1丁目1番地って感じになっていくんだと思うんですね。だから函館の自治というか、街区をどう市民が維持していくのかということも含めて、やっぱり市民が愛おしくなるような、そういう思いは今のデザインでは残念ながら出てこないかなっていう感じがします。

### 【菊池委員】

私からは自転車の話ですが、もしこのベンチの置き方をするのであれば、多分放置自転車とかゴミとかが置かれるような空間の構造だと思うのですが、結果として、こうしてベンチを置くことが良いとか悪いとかではなくて、何故その道があるのか、開港通りとして港に向かって進む、もしくは港沿いだよっていうのであれば、港に向かってのイントロダクションっていうような位置づけをして構成をしていくとか、この道をどう位置づけていってそこから肉付けしていくのかという話が始まっていくのではないかなと思います。

ベンチの配置だけで見ても、何でこのように集まっているのかとか、何でカーブのベンチを置いているのか、この場所を休息地として使いたいのか、歩きたくないような道を作りたいのか、緑地としてのガーデンロードみたいなを作りたいのかっていう全部をやってしまって幕の内弁当的な感じがするんです。

今流行っているポケモンGO、あれは次に何があるか、私はやった事はないのでわからないんですけど、あれは多分楽しさっていうのは自分で発見していく楽しさだと思うんですね。きっと次は何のキャラクターになるのかとか、歩きながらそれが実際の街と道と合致していて、ここにこんな楽しさがあるってこんな所にまでポケモンがいるんだなとかあると思うんです。これだと地図をみても結構最初の方にベンチが大量にあって、開港通りの名前になりましたっていうようなものは伝わらない。面白いじゃないっていうようなストーリーが出来れば良いなと思うんですけど。

### 【高田委員】

例えば駅前の花壇はすごく面白いなと思うんです。これまで植え込みっていうのは入ってはいけない場所で、視線を上げて遠くから見るっていう存在だったんですけど、それを花壇の中を歩いちゃえっていうのは今までタブーだったことをやったんですね。そうしたら本当に草花がすごく身近に感じて、駅前っていう公共空間なんですけど、あたかも人のお庭にお邪魔したような、流行っているオーブンガーデンみたいな雰囲気を感じられるんです。多分これまでの三種の神器、街路樹と植え込みとベンチっていうものがあればそれでいい、というよりは本当に我々が議論しているように、この通りがどうゆう最終形にあるべきなのかっていうことからもう少し手段があればいいのかなって感じはしますよね。僕は今年の前年のガーデンには正直やられたって、そうか植え込みに入ってしまうといいんだ、って。そういう発想の変換が必要、そこもデザインだしデザイナーの役割なんだろう、時代を変えていくって今の時代に見合ったものを提案していくっていうのが我々の仕事ですので、何かそういう力が必要かなって思いました。

### 【折谷委員】

駅前の花壇で今の高田委員のお話をちょっと補足させていただきますと、今まで花壇っていうのは駅前で見ると花壇だったんですけど、実際に触れられる形で歩けるようにしました。中にはハーブの上をサッと触るとすごくいい香りがするので実際に触っちゃたねっていう、花壇ではなくて、触れてみたくなるように作って頂きました。

### 【渡辺委員】

道路として考えたら結構難しいですね、ここね。なぜかというとな海側にお店が全然張り付いていないんですよ。だから、逆にして電車通り側を広げる訳にはいかないのかな？

そうすれば電車通り側にも結構おしゃれなお店が出来るような気がするんですが。マルセンさんは海側にあって結構流行っているけど、電車通り側だってそうした可能性があるような通りなんでね。発想の転換かもしれないけど。海側を広げた方が人が通るからっていうのだけでも、実際海は見えないよね。鎌倉の本町通りみたいなお店が並んであるような通りの方を広めた方が案外もうちょっと早くイメージ出しやすいんじゃないかって。道路までしか考えないから中々イメージ出ないと思うんです。

### 【事務局】

元々現在の交通事情が偏っていることもありますが、今回その車道部の停車帯を縮小するという発想は、海側に駐車場が既にあつたり、倉庫などで大きな事業がなされているので、そういった部分で使われる停車帯を、事業者側で確保している。その辺も今後の調整は必要ですが、向い側に商売をされている方が道路を荷さばきの停車帯として使われていますのでやや抵抗があるのかと。

### 【渡辺委員】

横通りが結構あるわけ。横通りこっちの裏側の通りも直したでしょ、去年。ここは横通りいっぱいあるから、入れないようにすれば荷さばきなんかは横で出来るんだから。そうした規制をしないとなかなか難しいですよ。これが今までと同

じような道理で同じように考えていたら、この通り自体がよくなるっていうイメージは全く持てないね。

**【事務局】**

横通りで何かが出来ると言うような状況になっている所となっていない所があります。

**【渡辺委員】**

だけど、電車通り側は何となく可能性あるような気がする。海側はもう伸びないでしょ

**【事務局】**

土地利用が変わる可能性は少ないかもしれませんが。ただ利用の建物が変わらなくても利用の中身が変わります。

**【齋藤委員】**

おそらく道路を変えても人の流れは海側から変わらないと思います。ずっと僕十何年も見てきていますから。日当たりとか色んな精神的なことから。

**【木村座長】**

この計画はガーデンシティの前から準備されていたものなので、これまでの道路整備を考える時に、こういう議論ってなかった訳ですよ。なので今回ガーデンシティの懇話会を始めているので、これを次に繋げたいのです。多分、市の立場としては、今まで通りちゃんとやれているんだからって気持ちがとても強いのではないかなと思います。今まで通りって事に対して、この懇話会ではもっと議論していきましょうっていうことがまずこのスタート点で、資料のエリアイメージの中に、まさに今議論頂いていたエリアイメージのDNAを整備イメージの中の、先程折谷さんのプロジェクトを見てきて感銘受けたところですが、五感に訴えるというか新しいアプローチだとか、歩きたくなるストーリー、もちろんすごく密接に関わっているし、今まで見る物だった庭の中に入っているような仕掛け、まさに歩きたくなる仕掛けづくりだと。ここによやくのってきたなって感じがするんですね。

それを今日、具体的なプロジェクトを前にしてお話ししたんですけど、実はこの会議自体は次回で終わりなんです。この後もう少し議論したりプロデュースの話なんかも出ているので、それをもう少し深めて最終の回でグッとたたき台を元にして議論していきたいなと思うんです。それと今お手元の資料ですが、先程菊池先生からもお話ありましたが、東雲広路とか広小路とかの広路、グリーンプラザも含まれますが、これ基本的には防火帯として函館の街を守るために存在するものなんです、市が管理している。

冒頭で質問させて頂いたんですけど、人口減少とか高齢化のお話とか出てた事を考えると、この場所は車道としてこの先ずっと維持していく必要があるのかということがあるんですね、ベースとして。ここをもっと活用すべきだと。人が歩ける場所として、古地先生からご指摘がありました、函館山から坂を下りて緑が広がっていくような非常に豊かなスペースとして考えていけるような、先程の港に向かうプロムナードとしての序章としての場所なんだというような事を含めて、

この場所自体をまず考えることが必要だと思っています。自動車のためにわざわざ過剰な工事をしてこの後維持していくよりは、今ガーデンシティで議論しているような本当に意味のある物に変えていった方が、実は経費もかなり浮くし皆よくなるんじゃないかなと思ったんですね。

ただこれまでは、そうした土木系の道路について市民が議論する場が無かった。真面目に考える機会を持てなかった。市民も積極的に議論できる場所なんだ、関与も出来るし、自分達で何とかお手伝いしていく場所なんだっていうように、このガーデンシティの会議の中で次回までにはもう少し盛り込んだ内容にして議論を進めたいなと思いました。

#### 【渡辺委員】

電車を通せばいいんじゃないか？

15年先に考えるならそうゆうエッっていうような感じのものを作っていかないと、道路を直すだけでは、15年先までっていう発想にはならないかもね。

#### 【木村座長】

でも函館独自のっていうか、他には無い風景でそこに我々自体が生活していいなって思えることをやっていけるようにしたいものだなと思っています。

#### 【渡辺委員】

古いものに新しいものを付け加えていかないと、古いものは維持されない。そのまま維持することは難しい。

#### 【高田委員】

本当に先人達の恩恵で生きているので、何か先人達を作ってくれたデザインクオリティとか街並みがどんどん変わっても、子世代や孫世代に我々が何を残すのかっていう岐路に立っていると思うんです。古い物は残念ながら朽ち果てていきます。それを可能な限り保存していくのが我々の使命ですし、その先人達を作ってくれた美しい函館の街だからこれだけ全国全世界から人をひきつける訳で、それをどう維持発展させていくのかっていうのが使命だって思っています。

#### 【古地委員】

時間もないのかもしれないですが、やっぱり市民協働のモデルみたいな、今函館市も市民協働事業をされているみたいですけども、私は全然土木は素人なのでよくわからないんですけど、そういう議論にこうした形で参加出来たことは私自身も何か面白いなって思っていますし、まさに人口減少で行政もお金が無くなって市民としてどうアレンジしていくのかという一つの協働の事例になっていけば、それこそ函館の将来に必要な感じがします。

#### 【木村座長】

更に土木とは違う港湾の世界もありますが、同じ役所の中でも担当ごとにそれぞれルールが違って工学的にも違っているんで、今お話があったような、例えば市民協働というような観点から考えていくと、一つ一つ市民も考えていかなくちゃいけないという事が強く求められているような感じがしました。

今回は事務局とも打合せを色々させていただきますが、最終回ということで、

そこまでどんな事を盛り込んでいくのか考えたいと思います。  
その他で特にございますか。

**【岡田委員】**

せっかく資料を作って頂いたのに触れてなかったのですが、歩きたくなるから、調べたくなるからパネルを設置っていう話はわかりやすいですか。本当にそれが街並みに必要なのかっていう所からきちんと考えていくべきなことを、そのパネルのデザインが良いとか悪いとかじゃなくて、素敵な通りにするためにそのパネルが必要かどうかっていう出発点からぜひ話して頂きたいなど。もちろん色味とかデザイン、レイアウトも含めてなんですけど、そこからスタートして頂ければなと思います。

**【高田委員】**

なんかこうやったっていう事実だけを作るためにやるんじゃなくて、例えば本当に函館には未来大学という教育機関もあるので、この場所では今日こんなイベントをやっていますとか、例えばそんなインタラクティブな機能をもった、そういうストリートファニチャーにしていきたいですね。世の中はもっと物凄いスピードで進んでいます。近い将来函館をデザイン都市にしたいと強く思っています。