

「高松市立地適正化計画（仮称）【素案】」の説明会等意見及び市の考え方

意見の対応区分

対応区分	
A	意見の趣旨等を反映し、計画案に盛り込むもの
B	意見の趣旨等は、計画案に盛り込み済みのもの
C	今後の検討課題とし参考とするもの
D	計画案に盛り込まないもの
E	その他質問等

※ 提出いただいた御意見は、趣旨を変えない範囲で、簡素化若しくは文言等の調整をしています。

※ 一人の御意見で複数項目ある場合は、項目ごとの回答としています。

【説明会、市政出前ふれあいトーク】

説明会開催日程 平成29年4月25日～平成29年5月31日（市内16カ所（15回））

市政出前ふれあいトーク（多肥）開催日程 平成29年5月18日

市政出前ふれあいトーク（香南）開催日程 平成29年5月24日

市政出前ふれあいトーク（円座）開催日程 平成29年7月25日

意見総数 73件

No.	御意見（要旨）	市の考え方	対応
①計画全般について			
1	いつから計画が適用されるのか。計画期間と見直し時期は。	計画の適用は平成30年度からを予定しています。 また、計画期間は平成30年から平成40年までの10年間で、概ね5年ごとに計画の進捗状況や妥当等を精査・検討し、必要に応じて、見直しを行うことと予定としております。	E
2	既に実施している自治体などはあるか。	立地適正化計画は、今後の人口減少時代を見据えて国が制度化したもので、28年度には熊本市、箕面市などを含めた4市が策定しておりましたが、平成29年3月末には約300の市町村が取組を行っており、その中で約100の市町村が同計画を策定している状況でございます。	E
3	趣旨は理解するが人口減少（子育て）対策も必要である。	人口減少（子育て）対策も重要であると認識しております。 立地適正化計画におきましては、交通や福祉・医療、子育てなど他の計画とも連携を図りながら、将来の人口減少のリスクに備え、子育ての環境や若い世代の方に対する施策など、できる限り人口の減少を抑えていきたいと考えております。	C

4	道路が付けば商業地帯も便利になり、そこに居住したくなるのが住民ニーズである。居住の意思決定が市民の自由である以上、まちの再編は行政の思い通りに進まないと感じる。高松市はどのように考えるのか。	立地適正化計画は、市民の皆様に強制的に移住を迫るものではなく、居住誘導区域内の利便性を高め、市民の皆様の御理解・御協力をいただきながら、長い時間をかけて緩やかに誘導を目指すものでございます。 本市では、公共交通の充実など利便性の向上を図りながら、計画の必要性について周知啓発を図り、時間をかけて緩やかに誘導区域内への集約を図ってまいりたいと考えております。	E
5	用途地域や農業の振興等と整合を図っているのか。	都市再生特別措置法におきまして、立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部とされており、関連する各種計画とも連携・整合を図ることとされております。 このようなことから、素案の策定に当たりましては、関連部署とも連携しながら、関連計画と整合を図っております。	B
6	届出制度には規制が伴うのか。	届出は義務となっていますが、規制や、この場所に建物を建ててはいけないという強制力があるものではありません。本計画では市民の皆様の御理解と御協力を得ながら緩やかな誘導を行うこととしています。	E
7	届出制度には罰則があるのか。	制度上、届出をしなかったことや虚偽の届出に対する罰則はございますが、区域外の立地に関する罰則はございません。	E
8	届出制度は市民にどのように関係するのか。	3戸以上や、1戸又は2戸で規模が1,000㎡以上の住宅の建築の開発行為など、一定の規模を超えるものに関しては届出が必要となりますので、個人の方に直接対象となる事例は少なく、主に、開発・分譲等による住宅の供給に係る事業者の方が届出の対象となると考えられます。また、誘導区域外に建築等ができなくなる強制力を持った制度ではありません。	E

9	多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画と立地適正化計画の違いは	立地適正化計画は、都市計画区域を対象とし、都市機能誘導区域・居住誘導区域・区域外のまちづくりの考え方・施策を掲載します。 多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画は、全市域を対象にし、立地適正化計画に登載するまちづくりの考え方・施策に加え、都市計画区域外の地域も含めた区域外のまちづくりの考え方・施策を掲載するとともに、取り組むべき具体的な事業も掲載し、これらの施策・事業の一元的な進行管理を行います。	E
10	原案作成までに住民の意見に対する市の考えは示すのか。パブコメに対する回答は示されるか。	パブリックコメント、説明会でいただいた御意見につきましては、原案を作成する前に、市の考え方をお示ししたものをホームページ等で公表したいと考えております。 インターネットの環境がない市民の皆様にもコミュニティセンター等でご覧いただけるように配慮いたします。	E
11	誘導施設の協会団体などとの連携を考えているのか。開発業者への説明も必要ではないか。	銀行につきましては、銀行協会を通じての周知のほか、医療施設につきましても医師会（理事会）への説明など、関係団体等に御理解・御協力をいただくよう、働きかけを行っています。 また、開発・建築関係事業者向けの説明会も実施しております。	E
12	コンパクト・エコシティ推進懇談会での議論も公表してほしい。	過去の会議録に関しましては、まちづくり企画課のホームページに掲載されておりますので、ご覧いただくことが可能です。 また、今後の会議録についても適宜掲載していく予定です。	E
②都市機能誘導区域について			
13	中心市街地活性化に、まちなか居住、商店街等再開発とあるが、常磐街も含まれているのか。	過去、中央商店街には多くの店舗がございましたが、郊外型の大規模小売店舗の出店などに伴い、空き店舗が多くなった経緯がございます。そのため、丸亀町を中心に再開発事業に取り組み、県・市も補助金などでその取り組みを支	E

		えてきました。常磐街や南部三町の取組へも市として支援しており、丸亀町だけではなく、中央商店街全体が活性化するように、中心市街地の活性化に取り組んでおります。	
1 4	コンパクト化を進めるとサービス低下にならないか。	今後、人口減少が進んでまいりますと、医療・商業などの生活に必要な施設は、利用者が減少し、縮小・撤退する恐れがあります。このため、人口減少が進む中でも、各地域の中心拠点に医療・商業など生活サービスが提供できる施設を維持・誘導するとともに、これらの施設が維持できよう、中心拠点も含めた回りに設定する居住誘導区域に緩やかな誘導を行ってまいります。また、誘導区域外でも拠点等と公共交通に繋ぐことで、生活に必要なサービスが享受できるよう、公共交通と連携しコンパクトで持続可能なまちづくりに取り組んでいくことが必要であると考えています。	B
1 5	誘導施設にスーパー等を指定されても地域に出店してくれないと思う。	スーパー等に立地をしていただくためには、そのエリアに一定の人口規模が必要になります。居住誘導を進める区域へ施策を実施することにより、出店を促してまいりたいと存じます。	E
③誘導施設について			
1 6	川島地区における総合センターの構想はどのようなものか、また保健センターと包括支援センターはどのような機能を想定しているか。	山田総合センターについては、説明会での意見を受け、計画を練り始めたところで、具体的な整備内容について、お示しできる状況にございません。検討が進む中で、適宜適切にお示ししてまいりたいと存じます。	E
1 7	総合センターは全ての交流拠点にできるのか。	高松市では、行政組織再編計画に基づき、市内を7つの区域に分け、その中心となる交流拠点に総合センター及び地域包括支援センター等をあわせて整備することとしております。 香川、勝賀、国分寺、牟礼の各交流拠点では、本年1月から総合センターが	E

		設置・運用されております。総合センターが整備されるのは、これに仏生山と山田地区を加えた、6か所となっております。	
18	地域交流センターとは何か。	市域全体を対象とした、集まり・交流のできる施設を考えております。コミュニティセンターでは趣味の講座などを通して交流を広げていただいておりますが、市内全域を対象として更に交流を深める場所を目指しております。現在、地域交流センターは仏生山のみを考えており、具体的な設計等については、これから検討していくこととしています。	E
19	誘導施設にマンション等の設定はしないのか。	国土交通省の都市計画運用指針において、誘導施設は居住者の共同の福祉や利便の向上を図るものとされており、マンションは誘導施設の対象外となっておりますことから、誘導施設には設定しないこととしております。	E
20	誘導施設に内科以外の診療科を設定しないのか。	香川県保健医療計画では、医療機関等の機能分化として「かかりつけ医」の普及・定着を図ることが重要とされております。 この方針に基づき、本計画では、医療機関として、広域都市機能誘導区域での「地域医療支援病院」のほかに、一般都市機能誘導区域において、受診機会の多い、内科に加え、外科（整形外科含む）・小児科の診療所を設定しております。	D
④居住誘導区域について			
21	誘導区域以外は住んではいけないのか。	立地適正化計画は、誘導区域外に住んではいけないといった規制を伴うものではありません。人口減少の中にあっても、公共交通などの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メリハリのある都市を目指しているものです。	B

2 2	区域がいびつになっているのはなぜか。区域設定がこうなった根拠を説明してほしい。	居住誘導区域は、人口集積や下水道等の都市基盤の整備状況、交通利便性等を考慮して設定しており土砂災害など災害リスクがある区域は誘導区域に含むことができないため、いびつな箇所もございます。	E
⑤公共交通について			
2 3	拠点間のつなぎ方はどうやって決めるのか。区域外から拠点への移動はどう確保するのか。	高松市では、拡散型から集約型のまちづくりへ転換し、集約したまちを公共交通で繋ぐ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めており、既存の交通基盤を有効活用し、快適で利用しやすい公共交通体系の構築を目指しています。 本市の強みである「鉄道網」を基軸として、鉄道と幹線道路の交差部に、新たな交通結節拠点として2つの鉄道新駅を整備し、鉄道駅にバス路線を接続するという考えにより再編を進めています。 利用が少なく幹線系統から外れているエリアの公共交通については、需要に応じた路線やモードへの切り替え等、地域と行政が一体となって考えていく必要があります。	B
2 4	公共交通の再編はどうなるのか。公共交通ネットワークの構築をどのようにしていくのか。		B
2 5	免許返納した高齢者の各拠点間の移動はどう考えているか。		E
2 6	フィーダーバスやコミュニティバスはどのような形態のバスか。	フィーダーバスとは、鉄道からの2次交通（支線）としての役割を担うバスのことです。 利用が少なく幹線系統から外れているエリアの公共交通については、需要に応じた路線やモードへの切り替え等、地域と行政が一体となって考えていく必要があります。	E
2 7	公共交通にタクシーは含まないのか。	個人利用のタクシーは公共交通に含まないと考えますが、公共交通を補完する役割はあると考えております。 また、地域の実情に応じたタクシーの利用において、デマンドタクシーや乗	E

		合タクシーといった利用形態もあります。	
28	L R T 導入の話があったが、予定はあるか。	現時点において、L R Tを導入する具体の計画・予定はございませんが、公共交通の利用促進と併行してバス路線の再編を行い、拠点性の高まりや需要が増加した先に、選択肢の1つとして、新交通システム導入があると考えております。	E
29	バスが多く走れば、騒音など環境が悪くなるのではないか。	バスを含め公共交通は自家用車と比べて大量輸送が可能であり、大気汚染などの視点で見ると、車に比べ環境に優しい交通手段であると存じます。 騒音については、幹線道路と生活道路では異なりますが、利用や道路環境に応じて、小型のバスやジャンボタクシー等、車両の選択により、一定の理解が得られるものと考えております。	E
30	交通空白地域についてはどう考えているか。	公共交通空白地域から駅やバス停までのアクセスにつきましては、コミュニティ交通による対応を考えております。しかしながら、行政主導によるこれらの運行においては全国的にも、ほとんど利用されない状況でございます。 地域の実態に応じた路線やモード・サービス水準について、地域と行政が一体となり考えていくことが必要であると考えております。	E
31	自動車利用の抑制の考え方は。中心部への自動車流入抑制とはどのようなことを行うのか。道路を造らないとか、自動車への規制は考えないのか。	中心部への自動車の流入規制や、駐車料金の値上げ等、急激な負荷は、中心部の空洞化につながる可能性がございます。 まずは、公共交通の利便性を高めるとともに、中心部における自動車利用の抑制の在り方について検討してまいりたいと存じます。	E

3 2	複線化により運行間隔はどうか。	現在、琴平線におけるピーク時の運行間隔は、仏生山で7分半、一宮で10分から15分間隔で運行されています。栗林公園～仏生山駅間を複線化することにより、増便することも可能となりますが、今後、需要に応じた運行間隔を事業者ともども検討したいと考えております。	E
3 3	複線化時の渋滞対策はあるか。	公共交通による利便性の高いまちづくりを目指すには、公共交通による道路の渋滞解消が必要である一方、複線化による高架区間外での電車の走行による遮断時間も多くなるため両立が難しい状況です。街中の渋滞としては、連続立体交差事業が中止となっており、高松市のまちづくりにおける課題であると存じております。	E
3 4	志度線、長尾線は沿線を連携軸として区域設定しないのか。	機能集積や人口の張り付きを踏まえると、連携軸として区域設定はしていませんが、琴電志度線、長尾線、またJR高徳線等も重要な公共交通軸であり、路線を維持していく必要があると考えております。現時点では琴電琴平線の新駅構想を示しておりますが、その他の路線の駅構想についても、検討していく必要があると考えております。	D
3 5	琴電琴平線以外の他の路線や、JRについてはどのように考えているか。		E
3 6	琴電志度線の継続は問題ないのか。	琴電志度線、琴電長尾線につきましては、乗客が朝と夕方の通勤時間帯に集中しており、日中の利用客は少ないものの、本市としては交通の基軸として考えております。	E
3 7	コミュニティ交通が成功している事例はあるか。コミュニティ交通を各地で説明をしてほしい。	コミュニティ交通の成功事例としては、山田地区を走る「どんぐり号」がございいます。東植田、植田、川島、十河地域の人たちにより路線を検討し運行しております。 コミュニティ交通は、地域の実態に応じた路線やモード・サービス水準について、地域と行政が一体となり考えていくことが必要だと考えております。	E

		市政出前ふれあいトーク等を活用していただきたいと存じます。	
38	コミュニティバスは琴電以外を入れサービス向上するべきではないか。	コミュニティ交通につきましては、バスではなく、タクシー会社によるジャンボタクシーの運行など、需要に応じた路線やモードへの転換について、地域と行政が一体となり考えることが必要だと考えております。	E
39	郊外部から乗り継ぎ、中心市街地まで行った場合の費用が大きく、利用の障壁となっているのではないか。	中心市街地に都市機能が一極集中してしまうと、様々な需要に応じるため移動が必要になる可能性がございます。本計画においては、日常生活に必要な機能について、商業機能や銀行・小児科など各拠点においておき、これらを利用していただけるようネットワークを構築し、相互に連携できるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを目指しております。	E
40	運営コストやサービス継続のリスクを考えた場合、バスや電車ではなく利便的な乗り物はタクシーではないか。	道路を主体としたまちづくりは、ひいては自動車の利便性が高くなり、公共交通の利用が減少し、バス路線など公共交通の廃止に繋がるため、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を進める上では、個人利用のタクシーを公共交通として支援することは難しいと存じます。 しかし、地域の実情に応じ、デマンドタクシーや乗合タクシーといった利用形態もあることから、公共交通を補完する役割はあると考えております。	E
41	新駅は拠点に設定するべきではないか。	拠点には入っていませんが、都市機能誘導区域として交通の結節拠点として位置付けております。	D
42	新駅の完成時期はいつごろか。	現在、駅間距離が長い琴電琴平線の三条・太田駅間において、高松東道路との交点に、新駅及び駅前広場の整備を進めております。現段階では、用地取得の関係上、いつ完成するとの明言はできませんが、順調に進めば2～3年で完成できる可能性がございます。 一方、太田・仏生山間の新駅整備につきましては、整備内容の検討を行って	E

		いるところでございます。	
4 3	新船のバリアフリー化はどうか。可能搭載車数は減少されるのか。	新船のバリアフリー化につきましては、利便性を考慮した「快適な環境のコミュニティスペース」を1階に配置することについて、事業者として検討しているところでございます。 可能搭載車数は、バリアフリー対応設備の設置とトレードオフの関係にあるため、様々な検討が必要と存じます。現在、新船の仕様を定めている段階であることから、情報提供を随時行うよう努めてまいりたいと存じます。	E
4 4	公共交通の利用促進は、高齢者や障がい者のことをもっと考えてほしい。	公共交通の利用促進において、交通弱者に向けた取り組みは重要であり、ハード、ソフトの両面においてバリアフリーな交通体系の構築を目指したいと存じます。	E
4 5	駐車場の確保や島民割引なども検討してほしい。	駐車場については、高松港周辺において一定の容量が確保されているものと存じます。また、平成27年度より、島発往復割引制度を開始しており、サービス水準の向上に努めているところでございます。	E
4 6	船の夜間便が増えると、住む人の幅が広がり、人口増につながるのではないか。	夜間便の運航につきましては、実験的に実施しましたが、既存利用者の利用時間が分散したものの利用者増に至らず、費用対効果の観点から、国・県・市が税金を投入し続けることは難しい状況です。 また、現在の1日6往復運航は、離島航路においては多い便数であり、現ダイヤの中で利用者を増やしていくことが必要と考えています。	E
4 7	太田第1、第2区画整理周辺の公共交通が対応できていない。	高松市では、公共交通ネットワークの再編の基本的な考え方として、 ①郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化の促進 ②交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスを確保	E

		③市内中心部の回遊性の向上 ④公共交通空白地域から交通結節拠点へのアクセスを確保 を掲げるとともに、需要に応じたモードの選択も視野に入れ、鉄道を基軸としたバス路線の再編に取り組んでいるところでございます。 また、④関係「コミュニティ交通」は、地域の実態に応じた路線やモード・サービス水準について、地域と行政が一体となり考えていくことが必要だと考えております。	
48	檀紙、成合辺りは公共交通が不便である。	コミュニティ交通につきましては、地域の実態に応じた路線やモード・サービス水準について、地域と行政が一体となり考えていくことが必要だと考えております。	E
49	赤坂線を復活できないか。	現状において、これまでに廃止した路線を復活することは、難しいと考えております。 地域に愛着を持ち、実態に応じたサービスという視点で、地域交通の在り方を考えていただく必要があり、コミュニティバスの導入について検討するため経費として、年間50万円を限度とする補助制度がございますので、そちらを活用し、望ましいルートや運行頻度等を検討していただく中で、地域で支える公共交通とは何かということを、行政と一緒に考えていただければと存じます。	E
50	フジグラン十川へのバス路線は維持してほしい。	バスの存続のためには、皆さんに利用していただくことが必要です。 路線バスの維持・確保には、市民一人一人が積極的に公共交通を利用するとともに、市を含め協働で取り組む必要があると考えております。	E

5 1	塩江から仏生山までの新たなバスを運行できないか。	既存の路線バスと重複する路線を新たに運行することは困難であります。 利用者が減少している既存路線の確保・維持が課題であり、安価に広域的にサービスを充てていけるよう、ジャンボタクシー等へのサイズダウンや、ルートの見直しについて検討しております。	E
5 2	国分寺町のコミュニティバスは便数が少ない。どのように再編していくのか。	「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの基本的な考え方いたしまして、拠点間のネットワークにつきましては、一次交通である鉄道や路線バスで繋いでいきたいと考えております。 国分寺町におきましては、利用が見込まれる琴電岡本駅からＪＲ端岡駅や、ＪＲ端岡駅から三条～太田駅間の新駅を結ぶバス路線の検討のほか、その他の地域内交通は、コミュニティ交通として、地域の実態に応じた路線やモード・サービス水準などについて、地域と行政が一体となり考えていく必要があると存じております。	E
5 3	香川町コミュニティバスの今後の方向性をどう考えているか。	香川町コミュニティバスにつきましては、ここ数年、利用者が増えております。バス路線の維持のためには、利用していただくことが何より重要ですので、引き続き御協力をお願いしたいと存じます。	E
5 4	国分寺から新病院へのバスを走らせる考えはあるか。	高松市では、「鉄道網」を基軸として、鉄道駅にバス路線を接続させることを基本的な考えとした、バス路線再編を進めております。 このような考えの下、現段階では国分寺町と新病院とを結ぶバス路線は考えておりませんが、利用が見込まれる琴電岡本駅からＪＲ端岡駅、ＪＲ端岡駅から三条～太田駅間の新駅を繋ぐ路線バスの運行や、乗継への抵抗を軽減させるソフト施策につきまして検討しているところでございます。	E

⑥誘導施策について			
5 5	具体的施策はどのようなものを想定され、いつごろ示されるか。	今後、計画素案でお示した各施策の取り組むべき内容に沿って、具体的施策の検討を進め、12月頃に改めて原案としてお示しする予定でございます。	E
5 6	都市機能の誘導について、国の優遇策があるのか。	都市機能立地支援事業や都市再構築戦略事業など、国の直接補助や税制の優遇制度が用意されております。本市においてもこれらの制度活用を検討してまいりたいと存じます。	E
5 7	地域の特性に合った施策を検討してほしい。	地域の暮らしやすさの向上は、コミュニティ等の活動が重要であると考えており、コミュニティ等への支援を行うとともに、地域の皆様の御意見をいただきながら、地域の特性に合ったまちづくりに取り組んでいきたいと考えております。	C
5 8	罰則規定がないのに拡大抑制ができるのか。強制力がないと拡大は止められないのではないのか。	本計画は居住地を強制するものではなく、緩やかな誘導によるまちづくりを目指しているものです。 一方で、人口減少社会が現実となる中、これ以上の市街地拡大は抑制する必要があると考えており、土地利用規制の見直しや農地の保全などについて、今後、具体的な施策・事業を検討してまいりたいと考えています	C
5 9	誘導区域以外は建物が建てられないのか。区域外への規制は考えるのか。	誘導区域外においては一定規模以上の建物を建設する場合は届出の義務が生じますが、建物を建ててはいけないという強制力はございません。土地利用規制や農地の保全に関しましては、今後施策と合わせて検討してまいります。	C
6 0	用途地域の変更や、規制の強化はあるか。	直ちに用途地域の変更を行うことは予定しておりませんが、土地利用規制の見直しに関しましては今後施策と合わせて検討してまいります。	C
6 1	事業費の想定はいくらか。無駄な税金は掛けないように。	今後、施策事業の検討を進めることから、全体の積み上げは行っておりません。事業の必要性・効果を検証しながら、進めてまいりたいと存じます。	C

6 2	空き家対策予算を増やしてほしい。空き家の建替が進んでいない。まちなかでその促進が必要。	全国で800万戸の空き家があり、今後も相当数の増加が想定されております。 本市としましては、現在、倒壊危険のある危険空き家に対する取組を行って	C
6 3	空き家や解体や居住誘導区域内の土地購入の支援が必要ではないか。	いるほか、既存ストックの活用については改修補助の取組を行っておりますが、空き家を活用した誘導施策など、新たな取組を検討していきたいと存じます。	C
6 4	島しょ部において、家屋の修繕が必要なときに短期間大工さんに依頼できるとか移住サポートを考えていただければありがたい。	空き家問題は全国的な問題であり、高松市としても危機管理と既存ストックの活用の二つの側面から考える必要があると存じております。 しかし、現状では前者の危険回避の対策を優先的に実施している状況でございます。なお、離島振興、移住定住の視点から、行政としてどのようなサポートができるか、今後の検討課題としたい。	C
6 5	農業の担い手不足で転用が進んでいるのが原因。スピードある対応が必要。農地の保全はどのようなことを考えるのか。	農地の保全につきましては、市街地拡大の抑制の観点から、農振農用地除外許可の厳格化のほか、担い手のいなくなった農地を耕作可能な担い手に集約する「中間管理事業」、「新規就農支援事業」などを実施しており、今後も農政部局と連携を図りながら、農地の保全に努めてまいりたいと存じます。	C
6 6	新技術で農業負担も軽くなる。活用の考えはないのか。	地元の土地改良区等が窓口になって、手間のかからない最新技術を利用した農業の仕組みが進められているところでございます。今後は新規就農者を中心に最新技術を安価で効率が良い手法の導入がされており、今後も動向に注目してまいります。	E

⑦誘導区域外について			
67	区域外（庵治・牟礼・塩江）に対する考え方は。市独自でも対応してほしい。	立地適正化計画は法律上、都市計画区域が対象になっております。庵治、塩江は都市計画区域外となっているため、立地適正化計画では区域外の扱いとなっております。	B
68	区域外の過疎化が加速するのではないかと。	また、庵治・塩江・島しょ部等の都市計画区域外も含めた誘導区域外につきましては、今年度見直し予定の「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」の中で、施策の方針として、住み続けられる生活環境の維持を掲げ、具体的な施策・事業を検討したいと考えています。	B
⑧その他			
69	ロードサイド店舗が潰れている。土地利用は考えるのか。	平成16年の線引き廃止以後、郊外部において住宅開発が進み、住環境の悪化が見られるところも生じております。 このため、市街地拡大の抑制の観点からも今後、良好な土地利用へ誘導できるよう、土地利用規制の見直し等を検討してまいりたいと存じます。	C
70	多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画と立地適正化計画の違いは。	立地適正化計画は、都市計画区域を対象とし、都市機能誘導区域・居住誘導区域・区域外のまちづくりの考え方・施策を掲載します。 多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画は、全市域を対象にし、立地適正化計画に登載するまちづくりの考え方・施策に加え、都市計画区域外の地域も含めた区域外のまちづくりの考え方・施策を掲載するとともに、取り組むべき具体的な事業も掲載し、これらの施策・事業の一元的な進行管理を行います。	E
71	新幹線構想にはどう対処するか。	新幹線につきましては、現在、整備構想の段階でありますことから、導入された場合の高松のまちづくりや、既存の公共交通との接続等につきまして、今後、検討していくことが必要だと考えております。	E

72	空港への交通の接続はどのようなになるのか。	高松空港の国際線の利用は、平成28年度は180万人以上と過去最高となっており、インバウンドによる利用客が急激に増加しております。 現在、空港への公共交通は、高松駅発の空港リムジンバスによる移動となっておりますが、バス路線の再編に取り組む中で、拠点の駅と空港を結ぶフィーダー交通の可能性などについて検討したいと存じます。	E
73	補助金で走らすバスは企業が経営努力しようとしなのではないか。	バスの運転手不足が、サービスを上げる一つの障壁となっておりますが、黒字路線、不採算路線を含めて全体として、安価で効率的にサービスが充てられるようにバス路線再編を検討しているところでございます。 琴電は過去、経営破綻したこともあり、それ以降、I r u C aシステム導入による人員削減を始めとする経営の合理化に積極的に取り組んでいるものと存じます。 また、高松市公共交通利用促進条例の理念に基づき、交通事業者として、利用者サービスの向上を図るとともに、市の施策との連携・協働等、協力しあえる体制が整っているものと存じます。	E

【医師会説明会】

開催日程 平成29年7月11日

意見総数 1件

No.	御意見（要旨）	市の考え方	
①計画全般について			
1	届出制度はいつから開始されるのか。	時期は未定ではございますが、早くて平成30年度4月1日からを予定しております。	E

【建築関係事業者向け説明会】

開催日程 平成29年8月4日（2回）

意見総数 16件

No.	御意見（要旨）	市の考え方	
①計画全般について			
1	従来の線引き制度と、今回の立地適正化計画の違いは。	線引き制度は、都市計画法に基づき、規制によって計画的な市街化を図るものですが、立地適正化計画は、制限を設けるなどの強制力はなく、居住や医療などの生活利便施設を誘導によって緩やかに集約を図る計画となっております。	E
2	線引き廃止時期と今回の計画では、方針を転換するということか。	線引きを廃止した時期は、市街化調整区域を飛び越して周辺町へ人口流出が問題となっております。その後、住宅等が郊外に拡散し、人口減少・高齢化社会を迎える中、このまま、拡散型の都市構造を放置しますと、財政の圧迫など、種々の課題が想定されることから、平成20年に「都市計画マスタープラン」において、従来の拡散型のまちづくりから転換し、コンパクトで持続可能なまちづくり「多核連携型コンパクト・エコシティ」を目指すことを掲げ、25年2月にこれを実現しようとする「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」を策定したものです。 立地適正化計画は、26年8月にコンパクト・エコシティを後押しする本計画の制度を国が創設したことから策定するものでございます。	E
3	居住誘導区域外に人口増加地区があり現状に即していないと感じるが、今後見直しはされるのか。	居住誘導区域は、人口集積や下水道等の都市基盤の整備状況、交通利便性等を考慮して設定しております。また、計画素案でお示した居住誘導区域外の人口が増加している地域では、農用地が混在しており、法律上、農用地は居住誘	C

		導区域に含まないとされていることもあり、現在の区域設定となっております。 なお、計画書本編に記載しております多肥地区につきましては、人口増加地区でございますが、農用地が点在しているうえ、道路等の都市基盤が脆弱なこともあり、現時点では誘導区域に設定しておりません。なお、新駅整備が計画されている周辺地域については、今後、地区住民等とのまちづくりの協議や、新駅整備に向けての進捗状況などを踏まえた上で、居住誘導区域の設定を検討することとしています。	
4	区域内で開業する医者に対して助成金や若しくはその場所に立地することで、メリットが生まれるような誘導施策を考えているか。	国の制度として、直接補助や税制優遇などのメニューが用意されておりますが、事業計画書を提出し、認定を受ける必要がございます。誘導という観点から、市としても効果的な施策・事業を検討してまいりたいと存じます。	C
5	居住誘導区域外での開発行為・建築等について、概要版7ページ(1)③に「寄宿舍や有料老人ホーム」とあるが、今後、高齢化が進む中、この届出が必要であるという事は、建ててはいけないという事ではないのか。	③について、住宅以外の寄宿舍や有料老人ホームの届出が必要であれば、市町村が条例で定めることが出来ることを示しております。 現時点では、検討している段階で、原案時までにお示ししたいと考えております。 本計画においては、届出の有無にかかわらず、区域外に建てることを規制するものではございません。	C
6	居住誘導区域外で開発を行うときに、具体的な縛りはあるのか。	届出の目的は、開発行為等の動きを把握するものであり、届出を提出いただいたことに関して規制がかかるものではありません。	E
7	総合病院や民間企業など、今後増改築を行う中で、ある程度の規模の増築において、規制はかかるものなのか。	誘導施設の建て替え等につきましては、食品スーパー、病院などの指定された施設は、都市機能誘導区域外で整備を行う場合、届出が必要になります。ただし、そこで建てられないと言うわけではありません。届出は必要になりますが、区域外での整備を規制するものではありません。	E

⑥誘導施策について			
8	現在、郊外部には特定用途制限地域が指定されているが、その見直しや新たな規制を検討しているのか。	土地利用規制の見直しについては、特定用途制限の内容・区域、開発許可基準等をどのようにすればよいか検討しているところであり、案が固まった段階でお示ししたいと考えております。	C
9	土地利用規制の見直しについて、ゾーニングでの規制をするのか。現時点の案を教えてください。	現時点で、お示しできる内容に至っておりません。内容が固まった段階でお示ししたいと考えております。	C
10	三条太田駅間の新駅周辺の第一種低層住居専用地域が気になる。駅を作るのであれば民間の投資も呼び込み、より一層発展すればいいと思うのだが、用途地域の見直しはないのか。	琴平線沿線につきましては、居住も誘導する必要があると考えておりますが、良好な住環境の保全等の観点から現行の用途地域を設定しており、直ちに用途地域を見直すことは予定しておりません。	C
11	用途地域の見直しは考えているか。	用途地域につきましては、良好な市街地環境の形成や都市における住居、商業、工業などの適正な配置による機能的な都市活動の確保を念頭に設定しておりまして、直ちに用途地域を見直す予定はありません。	C
12	建てることは不可でないが、開発行為などの段階で届出制度とは別の制度で行為が不可になる可能性があるのではないかなと思うがどうか。この制度は二重の網掛けになるのではないかな。	農地転用許可制度においては、他法令により義務付けられている行政庁との協議を終えていなければ許可できない仕組みになっております。届出がなされていれば、従来どおり不許可事由に該当しない限り、許可できるものでございます。	E
13	農地転用について、第2種農地の中に、居住誘導区域が含まれているが、それ以外の第2種	農地法の改正はありません。従来どおりの農地転用許可基準に基づき、不許可事由に該当しない限り、許可できるものでございます。	E

	農地の許可が下りにくくなるということはないか。		
14	農業振興計画の見直しをするのか。	平成29年2月に香川県農業振興地域整備基本方針が見直され、それに基づき市町村計画の見直しが必要になりますので、2～3年かけて見直しをする予定でございます。	C
⑧その他			
15	サービス付き高齢者住宅について、登録の際には自治体の意見書があり、「居住誘導区域外のため」と記載すれば登録できないのではないかと疑問を抱いている。この件に関して、現時点ではどのような考えか。	サービス付き高齢者向け住宅整備については、国からの通知で、市町村の意見聴取が必要とされており、立地適正化計画における誘導区域外の整備等の考え方について、現在、関係部局と協議を行っているところでございます。 原案策定時に、具体的な考え方お示ししたいと考えています。	C
16	土地利用規制内容によって、価値が変わるため、地権者にとっても気がかりである。 開発許可基準や農振除外の方針についてのスケジュールを教えてください。	計画素案の中で、誘導施策の方針として、市街化拡大の抑制を掲げ、その取り組むべき内容として、土地利用規制の見直しをお示しし、現在、検討しているところでございます。 開発許可基準等の土地利用規制の見直しのスケジュールにつきましては、秋以降、方向性が明確になった時点で、公表を行い、事業者向けの説明会を開催する予定としています。 なお、農用地区域からの除外に係る判断基準は、県が示しており、本市において判断基準を変更できません。	E