

「高松市立地適正化計画（仮称）【素案】」のパブリック・コメント実施結果

本市では、平成29年4月25日から平成29年5月31日までの期間、「高松市立地適正化計画（仮称）【素案】」についてのパブリック・コメントを実施しました。いただいた御意見の要旨及びそれに対する本市の考え方を以下のとおりまとめましたので、公表いたします。

1 意見総数 29件（12人）

2 いただいた御意見の要旨及びそれに対する本市の考え

※ 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。

No.	御意見（要旨）	市の考え方
【計画全体について】		
1	<p>誘導施策の取り組むべき内容に示されたキーワードの文言の意味が理解しづらい。一般の方にも頭に入りやすい言葉が望ましい。</p> <p>計画の主旨は理解できるので、より具体的な数字による比較などがあればわかりやすい。</p>	<p>同様の御意見は、説明会でも頂いており、用語解説のページを設けるなどの対応を検討させていただきたいと存じます。</p> <p>今後、原案策定までに、具体的な施策を検討し、計画を進めることでどのような効果があるのか、皆様にわかりやすい目標値を設定してまいりたいと存じます。</p>
2	<p>コンパクトシティについては数年前より何回か説明を聞いたが、その都度、市民であることの不安を感じている。人口減少による生活の仕方の変化が、心淋しく、若者に働くことの厳しさ、住むことの難しさを感じさせられる。自分の住む場所を誘導され、選定されることの淋しさを強く感じる。失敗のないよう、計画を進めてほしい。</p>	<p>この計画では、居住を強制するものではありません。あくまで、将来の人口減少社会に向けて、緩やかに誘導していく計画です。</p> <p>貴重な御意見を受け止め、将来を見据えながら、計画策定を進めてまいりたいと存じます。</p>

3	<p>行政におけるまちづくりとは具体的に何を言うのか。 高松市が作る「まちづくり計画」はどのように実行に移すのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インフラに投資（税金）？ ・ルールを作り変える？・・・都市開発と農地、環境のあるべき姿のための一元管理？ ・「誘導」とは具体的に何をするのか？ ・計画は現実的な行程計画がなければ実現しない。今の多肥地区の変わりようのスピードはすさまじい。 	<p>立地適正化計画では、既存ストックを有効に活用し、人口減少の中にあっても、持続可能なまちを目指すこととしております。</p> <p>計画における施策につきましては、実効性のある具体的な施策・事業を検討し、12月頃にお示しすることとしております。また、その中で、土地利用規制の見直しや農地保全の取組も検討することとしております。</p>
4	<p>立地適正化計画の実効性について具体性が必要である。市民に説明しても、現実と将来の理解が難しい。もう少し段階的にプロセスを経て必要性を説明することが大切である。コンパクト・エコシティの実現のための準備段階であるので、もっと市民の理解と協力を得ながら時間をかけて条例化を図りたい。</p> <p>一方、開発は目覚ましく、市民の居住環境は悪化しており、何らかの対応を行わないと手遅れになる。説明会における市民ニーズを先取りして適切な行政の役割を果たしていただきたい。</p>	
5	<p>都市機能誘導区域は自動車道・木太地区まで、それより南・東は農業地域を希望している。</p> <p>豊かな風土による良質な農作物が採れる。塩江は個性的なもの、平野部は中規模の農業企業による農業ができる。それを全国発信できれば良い。</p> <p>峰山・屋島周辺の開発を禁止し、貴重な文化財を守ってほしい。</p>	<p>施策の方針にもお示ししているとおり、市街地の拡大抑制に向けて、農地の保全も重要と認識しております。誘導区域外においても都市機能の利便性が享受でき、自然と調和した、豊かさを感じられる住みやすいまちを目指すこととしています。</p> <p>また、文化財については、保護法に基づき、対応していくこととしております。</p>
6	<p>この計画は、①中心市街地の活性化と居住誘導区域への居住誘導区域への居住人口の集約化と②公共交通網の再整備が柱だと思う。</p> <p>この計画に一番求めたいのは、「決めた原則はぶれずに守る」こと</p>	<p>立地適正化計画の課題にもお示ししているとおり、今後も厳しい財政状況は継続していくことが想定されます。</p> <p>本計画におきましては、公共施設の統廃合・長寿命化な</p>

	<p>である。問題が起こるたび声の大きな少数の住民の意見を汲んで計画変更は行わないことが計画の賛否に関わると思う。少子化で税収の少なくなる高松市も今後限られた経営資源と税収入で運営を行えるよう転換せねばならないと思う。</p>	<p>ど、既存ストックを有効に活用することで財政負担の軽減に努めることとしております。</p>
<p>【誘導区域について】</p>		
7	<p>本計画の「居住誘導区域全体図」がコトデン沿線に集中しているように見受けられる。なぜ、JR沿線が居住誘導区域（法定）ではないのか。下水道整備のインフラ問題もあると思うが、コトデン偏重の計画の不満が一気に噴出するのは誰の目にも明らかである。</p> <p>JR沿線も同じように居住誘導区域（法定）に定めるのが公平なのではないか。</p>	<p>都市計画マスタープランの将来都市構造図の中で、コトデンだけでなく、JRも重要な交通軸と考えており、確実に維持していかなければならないと考えております。</p> <p>居住誘導区域（法定）の設定については、人口集積のある区域、下水道等の都市基盤が整備されている区域、生活サービス機能の集積のある区域、公共交通ネットワークの利便性の高い区域の条件により設定しております。</p>
<p>【誘導施策について】</p>		
8	<p>旧市内の木造密集区域を解消するため、アパートマンションではない再開発を行う「特区申請」「更地にした場合の固定資産税の減免を一時的に継続する、但し、道路拡幅に協力する」「アパートマンションは一定の規制を設ける」という提案がある。</p>	<p>本市としても、空き家対策は重要であると認識しております。</p> <p>御意見を踏まえ、計画における実効性のある具体的取組となるよう、十分に検討してまいりたいと存じます。</p>
9	<p>アンケートの転居時に受けたい支援として、限られた予算の中で全てのニーズを満たすことはできないと思っている。例えば、「三世代同居の新築」に特化して支援を打ち出せば、「そちらの方が特になる」と考える市民がそちらを選択しやすくなると思う。</p>	

10	アンケートで住みたいエリアに番町があげられており、近接したエリアである扇町を、文教地区として価値の高い居住区にすることで市民の期待値の高いエリアが生まれると考えている。	本市としても、空き家対策は重要であると認識しております。
11	<p>空き家・空地の増加はコンパクトシティの最も大きな課題と考える。</p> <p>具体的には扇町、築地町といった戦災でやむを得ず居住が形成された地域の再開発である。これが細い路地、緊急車両の通らない、火事が起これば危うい町となっている。「空き家を解体すると宅地の1/6減免措置が無くなる。」のが危険空き家、市街地再開発の阻害要因である。これを解決するため、建物解体して固定資産税減免措置を数年間（売却再利用検討のための期間）、猶予するようモデル特区申請を行うのはどうか。</p>	御意見を踏まえ、計画における実効性のある具体的取組となるよう、十分に検討してまいりたいと存じます。
12	早急に対応すべき問題として、空き家率の向上があると考えている。高松市は全国に先駆け「線引き」を廃止し郊外に住宅が建てられるようになった。他の自治体で「線引き」を外し、アパートが乱立し、大きな問題が発生した時、郊外には戸建住宅が建てられるが、アパート、集合住宅が建てられないように条例を変えた事例がある。高松市も至急、対策を講じてほしい。また、今回の立地適正化計画よりも先行して規制を掛けてほしい。	本市としても、空き家対策は重要であると認識しております。また、施策の中に、特定用途制限地域など土地利用規制の見直しについて、盛り込むことを検討してまいりたいと存じます。
13	<p>中心市街地活性化</p> <p>新築可能な土地は新築し、居住場所を増す。土地の権利関係上、新築できない建物は長寿命化をし、内部を改修することにより、居住場所を増す。ただし、玉藻城周辺・栗林公園周辺は建設禁止・高さ制限をするべきである。</p>	再利用の可能な空き家につきましては、香川県空き家バンクへの登録の促進や、不動産取引業者団体等との連携による、利活用を検討してまいりたいと存じます。
14	古い建物の内部改修により空き家を減らす	

【公共交通について】		
15	<p>フィーダーバスとコミュニティバスに路線を再編していく構想について、電車とバスの重複を解消し、新駅を活用した新しいネットワークを作る考え方であり、適切だと思う。</p> <p>再編の際、新たらしくバス路線沿線となる人やこれまで通りバスに頼らざるを得ない人に対して、バスマップなどを用いて周知等利用促進施策を打っていただきたい。</p>	<p>現在もバスマップを用いた周知は行っておりますが、バス路線再編時の周知方法につきましても、御意見を踏まえ、十分に検討してまいりたいと存じます。</p>
16	<p>都市機能誘導区域への人口の集約を図る。また、その地区と琴電の駅とコンパクトな公共交通を確保する。琴電の経営は工夫が必要であるが絶対につぶしてはならない。公共交通がなくなれば、高松市の機能が崩壊する。</p>	<p>「コンパクト・プラス・ネットワーク」の「ネットワーク」の部分にあたる、公共交通の確保は非常に重要であります。持続可能なまちづくりを実現するため、鉄道を基軸とした公共交通の再編を進めてまいりたいと存じます。</p>
【各地区について】		
17	<p>素案で多肥地区の広範囲が「白地エリア」になっているが、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 今回積極的な見直しはやらなかったのか。 2) 農振地域のため、居住誘導区域を外したのか。 <p>現実はルールのギリギリの解釈で乱開発（農地の転用）がどんどん進んでいるし、今後も続くだろう。地権者と業者の思惑がそろえば開発が進むのは基本的には辞めようがない。</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) 行政として意図的なプランはなく、「地元でいいようにやってくれ。」ということか。 <p>大規模開発は規制があるみたいだが、無計画な小規模開発がむしろ問題だ。規模を規制しても開発は進むだろうし、整然としたまちづくりからは、むしろ逆行する。</p> <p>ある程度広さを持った農地が広がっている所については、むしろ一定以上の大規模開発でなければ認められない、という発想</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) 計画では、同エリアについて、現状のまま誘導区域を設定することは返って、住みづらいまちとなることが懸念されることから、保留エリアとし、地域住民等と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をお示ししています。 <p>また、民間の開発スピードに迅速に対応することも重要であると認識しており、まずは、説明会や市民出前ふれあいトークでの御意見を踏まえ、多岐にわたる課題について関係課が十分情報共有を行い、地元協議できる環境づくりに努めてまいりたいと存じます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) 農地保全の観点から、制度上、農振農用地は居住誘導区域には設定できないことになっております。 3) 無秩序な開発は好ましくないことから、土地利用規

	も必要かと思う。	制の見直しも必要と考えており、今後、多肥地区の御意見も伺いながら具体的な内容を検討してまいりたいと存じます。
18	<p>多肥地区に新たな拠点（「核」）を作る必要はない。</p> <p>従来の生活拠点、例えば三条駅周辺、太田駅、川島地区など、一見生活密着の便利なまちに見えるかもしれないが、必ずしも快適なエリアではないと思う。何もかもそこで揃えようとする拠点化は目指さず、機能別専門エリア（ただし、計画的な異機能の混在は望ましい）を設け、それを有効な交通アクセスで結ぶ、という方向を目指すべきだ。琴電新駅がいつの間にか今の太田駅周辺みたいになってしまったとまらないようにしてほしい。</p>	<p>多肥地区には、新たな拠点の設定は考えておりません。</p> <p>また、新駅の基本計画と並行して、駅へ繋がるフィーダーバスの検討を行っているところでございます。</p> <p>駅周辺の土地利用に関しては、地元関係者の御意見も伺いながら、必要な施設の検討を行ってまいりたいと存じます。</p>
19	<p>多肥地区でなぜ急激な変化が起こったのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口の急激な増加 ・無計画な宅地造成（農地の転用） ・交通事情の悪化と生活道路の破綻 ・排水能力オーバーによる浸水被害の多発 ・基本的な教育基盤の劣化 <p>校舎、グラウンド、通学路などの極端な不足</p> <p>というように「コンパクトエコシティ」構想で謳われている「農住調和のまち」とはほど遠い。</p>	<p>平成16年に線引きを廃止したことにより、本市が目指しておりました周辺町への人口流出は抑制されるなど一定の効果が得られた一方、区画整理などによる都市基盤の整ったエリア周辺の旧市街化調整区域の一部で人口が増加し、市街地が拡大している状況であります。</p> <p>その中でも多肥地区は、特に人口増加の著しい地域であり、種々の課題があることは認識しております。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た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おります。</p>
20	<p>地域交流拠点として、これから刷新する山田総合センターについて、今までにない利用を期待したい。</p> <p>例えば、人と地域がつながるという割には、現在、学校→学童→帰宅という流れであり、こども社会は安心安全が先に立ち、部外者立ち入り禁止、放課後の学校開放が禁止では世代間の接触もない。</p>	<p>川島地区の拠点の中心となる山田総合センターにつきましては、現在、改築の検討を行っているところでございます。その中で、世代間交流の観点も加えて、検討してまいりたいと存じます。</p>

	<p>放課後、老人組が学校へ入る→こどもといっしょに活動→補導→交流が自然に生まれる。</p> <p>老人向けの施設がなくても校舎を共同利用できるだけで、箱ものは少なくなるし、生活上でも解決できる方向に行く。(世代間の有効利用)</p> <p>老人組は包括支援センター中心、こどもは学校でという区別なしに共有活動できる体制を構築してほしい。</p> <p>考え方も刷新し、世代間交流を踏まえた、臨機応変に対応できる山田地区での箱ものづくりをお願いしたい。そうすれば交流拠点としての在り方も付随してくる。</p>	
2 1	<p>川島地区の拠点はどこになるか。</p> <p>その拠点にバスターミナル、パークアンドライド、駐輪場及び公衆トイレを整備してほしい。</p> <p>川島地区の暮らしやすい環境を構築し、コミュニティ・歴史資料館等、十川、西植田、東植田の集約をお願いしたい。</p>	<p>川島地区の拠点の中心は山田支所としております。</p> <p>また、交通の結節点となるよう、バス路線の見直しも予定しております。暮らしやすいまちとなるよう、地域コミュニティとも協議しながら集約化を目指してまいりたいと存じます。</p>
2 2	<p>国分寺町は南北に広いので、北の地域ばかり力を入れるのではもっと不便に感じると思う。合併までは国分寺一帯で生活できていたが、もうすでに南北に分かれた状態です。国分寺南を商業地区などに指定し、生活しやすいようにしてほしい。</p>	<p>国分寺地区では、現状の生活利便施設の立地状況なども分析の上で、国分寺総合センターを中心に都市機能の集積を考えております。また、これらの都市機能誘導区域のサービスを効率的に享受できるよう、公共交通の再編も合わせて行うこととしており、地域での利便性確保に努めてまいります。</p>
【農業について】		
2 3	<p>農業地域として、これからも農地として維持管理をしていくことの非現実感が否めない。</p> <p>1) 虫食いだらけの乱開発により、今やまともに農業ができる環</p>	<p>農地の保全是、市街地拡大を抑制する上でも、重要と考えております。</p> <p>小さい農地の点在、農家の高齢化、担い手の不足等種々</p>

	<p>境ではない。</p> <p>2) 当地区は、規模の拡大や生産性向上による競争力のある農業、魅力ある農業の維持はほとんど不可能な地域となっているにも拘らず、依然として国レベルでの画一的な農業施策を進めようとしているように思えてならない</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化と跡継ぎ不足で農地維持が不可能になってきている。 ・農地の受け手がほとんどいないし、高齢化もしている。 ・農業で飯を食える地域ではない。(生産性、効率、規模、環境面どれをとっても。) <p>このような観点から安全で健康的な、子供たちも安心して育てられる「農住調和のまち」とするために、一定以上の農地がまとまってある地域については現在のルールを見直して、都市計画と農地維持(環境面でも)が一元的に管理・運用にされる仕組みを望みたい。</p>	<p>の課題がある中で、今後も農業を継続できるような仕組みや農地の集約など具体的な施策・事業を検討してまいりたいと存じます。</p>
<p>【インフラ整備について】</p>		
<p>24</p>	<p>立地適正化計画区域外におけるまちづくりの方向性に関して、牟礼町の道路その他農道補修などの整備も同時に実施していただきたい。</p>	<p>本市では、各集約拠点の都市機能強化と公共交通等のネットワークを構築することで、立地適正化区域外においても都市機能の利便性が享受でき、自然と調和した、豊かさを感じられる住みやすいまちを目指すこととしています。</p> <p>このまちづくりの方向性も念頭に置きながら、今後も市道認定された道路のほか、国から譲与を受けた里道などの補修については、当該道路の補修等整備に関わる関係機関とも連携し、適切な維持・管理に努めてまいりたいと存じます。</p>

【多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画について】

25	<p>「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」を「立地適正化計画」として見直すことになった経緯について、</p> <p>1) 見直しが必要になった理由</p> <p>「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」はどのように評価されたか。</p> <p>2) どのような部分に見直しをかけようとしているのか。</p> <p>都市計画についての基本概念が変わったのか。</p> <p>地域についての何らかの見直し理由が発生したのか。</p> <p>具体策に何か不具合が発生したのか</p>	<p>見直しの経緯といたしまして、平成26年8月都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画の制度が創設されました。この計画では、住宅や医療・福祉・商業等の生活利便施設を集約する区域を明示するよう、緩やかな誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを行う計画であり、多核連携型コンパクト・エコシティを後押しするものであります。</p> <p>本市といたしましても、立地適正化計画を策定し、合わせて、多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画を改定し、持続可能なまちづくりの実現を目指してまいりたいと存じます。</p> <p>「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」の評価については、施策実施状況等について毎年進行管理を行っており、計画改定後も引き続き実施してまいりたいと存じます。</p> <p>見直し部分といたしましては、立地適正化計画を踏まえた誘導区域の設定や、施策体系等の追加であり、基本概念の変更や具体策の不具合が発生したものではありません。</p> <p>今後、今年度末を目標に立地適正化計画の策定及び多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画の改定を進めてまいりたいと存じます。</p>
----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

【その他】		
26	<p>「男木（女木）～高松航路改善計画」に対する意見</p> <ol style="list-style-type: none"> 海水浴や観光客の多い夏季に現「めおん」の代替船の検討・準備をお願いしたい。 総トン数、全長、主機関、アンケート、最大速力は過剰である。 自動車積載台数は過剰 <p>船長の1/2が自動車スペース、後の1/2は1Fに高齢者スペースを要望</p> <p>ランプゲートも前方のみで十分であり、過剰能力によって製造費、運用費の増大化にならぬよう、現状の運行状態を確認の上、見直しをお願いしたい。</p>	<p>1・2. 代替船については、バリアフリー基準に適合し、省エネ対応を図り、平成31年6月の就航に向けて航路事業者による建造準備を進めているところです。</p> <p>3. 自動車航送は現在、日常的な物流や島内インフラの維持等に活用されており、確保していく必要があると考えております。</p> <p>高齢者スペースについては、住民の意見を取り入れられるよう、車両甲板への設置を検討しております。</p> <p>また、スムーズで安全な車両の乗下船を図るためランプゲートを両側に設置する方向で検討しています。</p>
27	<p>商店街を中心に、道路上や空間の看板・商品による不法占拠が目立つ。また迷惑駐輪も多い。自転車・車の危険運転が目立つ。啓発と同時に強力な取り締まり、罰金を課してルール遵守の為の財源にする。法律・規則・ルール違反が常態化しており、治安が悪い印象を受け、暮らしやすいとは言い難い。</p>	<p>定期的に不法占拠の取締りや違法駐輪の撤去などを行っております。今後とも、啓発と取締りを行ってまいりたいと存じます。</p>
28	<p>コトデンに対する補助金を中心とした交通網の整備には反対である。補助金漬けになり硬直化した企業はいくらでもある。</p> <p>例えば、農業も減反政策で減反したら補助金がもらえる、デモをしたら政策がひっくり返るなどの悪循環から、全ての方ではありませんが、農協を中心とした既得権益を持つ組織が適正な競争、成長を妨げているように感じている。栽培方法や農業技術の進歩による収益性の改善という方策があるにも関わらず「現状維持」という機運がそのように見えてしまう。</p>	<p>本市におきましては、本格的な人口減少社会の到来を見据え、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、将来にわたり、持続可能な公共交通ネットワークを構築していく観点から、基軸である鉄道サービスの向上を図りながら、主要鉄道駅からの支線となるフィーダー交通の確保・充実を主眼とした、バス路線の再編に取り組んでいるところでございます。</p> <p>また、御指摘のように、補助金頼みの公共交通にならな</p>

		<p>いよう、将来の公共交通ネットワークを見据え、持続可能なまちづくりに資する施策・事業を展開してまいりたいと存じます。</p>
29	<p>市内の排気ガス・環境問題の解決策の一つとして高松市に水素ステーションを誘致するのは有意義なことだと思う。以前、水素ステーションを建設する計画があったと聞いたが、何らかの規制によって失敗に終わったと聞いた。これこそ官が民と協力して推進すべき点ではないか。また、日本の技術がなぜ、日本で使えないのか不思議である。何らかの働きかけを行政から国に対して行ってほしい。</p>	<p>国としても水素ステーションの整備カ所を目標に掲げ、取組を進めております。</p> <p>水素利用の拡大は環境負荷の低減にも繋がることから、今後とも、国の動向を注視してまいりたいと存じます。</p>