

「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画の改定【原案】」のパブリックコメント実施結果

本市では、平成30年3月28日から平成30年4月10日までの期間、「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画の改定【原案】」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 12件（4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
- 3 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。

※ 1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	対応区分
① 集約拠点について			
1	都心地域・仏生山地区、それを結ぶ琴電沿線に市民が集まることは大変有効であると考え。 一宮・牟礼・国分寺は区域が広がることを防ぎながら集約し、その他の交流拠点は、より小さく集約することを推進してほしい。	御指摘のとおり、人口減少社会が現実となる中、これ以上の市街地拡大を抑制する必要があると考えており、本計画に記載されております施策・事業を推進することにより、土地利用の適正化や、地域における拠点性の確保を図ってまいりたいと存じます。	C

2	<p>拠点の区域規模である半径 2km・800m は、移動手段の少ない高齢者・障がい者には酷なのでは。</p>	<p>都市機能誘導区域の設定に関しては、現状における店舗等の立地状況も勘案する中で、徒歩圏内の 800m、600mとして設定しております。</p> <p>御指摘の高齢者や障がい者に対しましては、移動が厳しい距離であると認識しており、今後、主要鉄道駅からのフィーダー交通やコミュニティ交通の確保など、現行バス路線の再編に取り組んでまいりたいと存じます。</p>	C
② 公共交通について			
3	<p>公共交通の路線を拡大し、本数を増やす事は、赤字補填をしない限り、郊外では不可能ではないか。</p>	<p>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おります。</p> <p>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おります。</p> <p>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、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考えております。</p>	C

③ 誘導施策について

4	<p>郊外に商業施設等が増えている箇所は、屋島・国分寺地区を含め、数か所に限定されているのではないかと見受けられる。</p>	<p>用途地域外において、近年、大規模小売店舗が主に増えている箇所といたしましては、「屋島東山崎線～県道長尾街道バイパス」(春日町～東山崎町～十川東町)を始め、「県道太田上町志度線バイパス」(サンメッセ香川の西側)、勅使町の「国道32号」など、4車線以上の幹線道路が整備された沿線が顕著な状況でございます。</p>	E
5	<p>大規模開発の抑制は、開発面積や前面道路幅の規制だけではなく、根本的な計画設計が必要ではないかと見受けられる。</p>	<p>本市における開発許可に当たっての現在の基準では、一体的な開発として扱う期間を開発行為完了公告後1年以内としております。</p> <p>このため、複数の開発行為が年次を追う毎に連担し、全体として見れば雨水貯水池や公園などの整備が必要な規模にも関わらず、それらの公共施設の整備がなされず、また、接続する道路の幅員も十分でないケースが生じております。</p> <p>こうした点を踏まえ、この度、具体的な誘導区域を設定する立地適正化計画の策定に合わせて、一体的な開発として扱う期間を延長することを検討しております。</p>	D
6	<p>「居住誘導区域外の開発許可面積比率を2016年実績の0.18%から2028年までに0.07%に引き下げる」とあるが、これは、開発許可面積に換算すると、何ヘクタール程度の減少に該当するのかわかりません。</p> <p>また、もし目標通りに居住誘導区域外の開発許可面積比率を引き下げることができたとしたら、高松市における専用住宅の建築棟数は大幅な減少となっているはずであり、高松の経済全体がかなり元気をなくしているのではないかと不安を感じる。</p>	<p>開発許可面積の引き下げにつきましては、評価指標を設定する段階の面積で算出しますと、20.8ha程度の減少に該当するものです。(H28現状=33.51ha、H40目標=12.73ha)</p> <p>平成16年の線引き廃止以降、用途地域縁辺部(居住誘導区域外)で、低廉な地価を背景として宅地開発が進んでおり、狭い道路における通行車両の増加による交通安全性の低下や大雨時の溢水など住環境の悪化、小・中学校の教室不足に対する行政負担の増加などが顕在化している状況にあ</p>	C

	<p>高松市の居住誘導区域は、区画整理等により基盤整備された土地の比率がとても低く、既存家屋の密集度も高いため、現在は居住誘導区域の外で満たされている「ゆとりのある専用住宅の建築需要」を満たすようなキャパシティを持ち合わせていないように思う。</p>	<p>ります。</p> <p>こうした低密度な拡散型の都市構造がこのまま更に進行しますと、人口減少、少子・超高齢社会の中で、将来、生活水準や魅力が低下し、人や企業が離れ、結果的に衰退していくことになってしまいます。</p> <p>このため、本市といたしましては、郊外部における住環境の保全も図りながら、居住誘導区域内へ適切に居住を誘導し、合わせて、利便性の高い公共交通ネットワークを構築するなど、コンパクトで持続可能なまちづくりに取り組んでまいりたいと存じます。</p>	
7	<p>空き家については、撤去に係る所有者負担の補助を含め、可能であれば、古民家としての利活用を検討すべき。</p>	<p>本市では、周辺の生活環境に悪影響を及ぼす恐れのある老朽化した危険な空き家の取り壊しに対し、補助を行っております。</p> <p>また、空き家の利活用につきましては、コンパクト・エコシティの実現に向けて、移住交流の促進や、子育て支援、文化・芸術の拠点など、様々な方策が考えられますことから、今後、各部局が連携し、検討してまいりたいと存じます。</p>	C
8	<p>中央商店街については、吾番街の西館、東館の運営方法を再考しなければ、賑わいを喪失しかねない。中央通りの活用や、商店街を回遊できるような仕組み作り、路地をテーマストリートにするなどして、他との差別化を図るべき。</p>	<p>中央商店街の活性化に向けては、魅力ある空間や良質なサービスの提供はもとより、公共交通の充実により、回遊性を高め、人が集まり、行き交う、にぎわいと活力のあるまちづくりを進める必要がございます。</p> <p>本年度は、第3期中心市街地活性化基本計画を策定することとしており、ハード・ソフトの両面から、施策・事業の推進に取り組むこととしております。</p>	C

④ その他

9	<p>人が集まる集約拠点において、生活するための施設・設備・交通システムはユニバーサルデザインとしてほしい。(段差・傾斜を無くし、点字ブロック等の動線が途切れることのないよう整備する。多言語表示、性的少数者等のマイノリティ対応も必要)</p>	<p>本市におきましては、「ユニバーサルデザイン基本指針」を平成25年に策定し、その中でまちづくりについても、バリアフリー法などの関連法等の趣旨を踏まえ、広く利用者等の意見を聴き、誰もが安全かつ快適に利用できるものとするよう努めております。</p> <p>また、ハード面だけでなくソフト面においても、おもてなしの心を持ち、様々な立場の人に「気づき」、そして「気づかい」、さらに温かい「声かけ」をし、相手が望む「手助け」をすることを「心のユニバーサルデザイン」として位置付け、すべての取組にこの考え方を取り入れ、子どもから大人まで、障がいのある人や外国人を含め、すべての人が住みよいまちづくりを目指しております。</p>	E
10	<p>災害対策は、データだけではなく、地域の実情に応じた対策をお願いしたい。</p>	<p>本市は海だけでなく、山や川も有しており、それぞれ災害対策施設の整備・維持保全が今後も必要となっております。今後、人口が減少し、税収の減少が見込まれる中で、そうした施設の整備、維持には多額の予算が必要でございます。</p> <p>このようなことから、まずは、防災・減災に向け、各地域のコミュニティ協議会や各関係団体と連携を図りながら、地域の実状に応じた、災害対策を把握し、自助・共助・公助として、役割分担し、実践することが重要と考えております。</p>	E
11	<p>交差点にある地下道は、歩行者、特に高齢者に負担がかかるため、横断歩道にしたほうが外出しやすくなり、より一層、中心市街地が活気づき、コンパクトエコシティの実現に近づくのではないかと。</p>	<p>地下道については、交差点における歩行者及び自転車の事故を防止し、安全性を確保するため、設置場所の交通状況や道路状況を考慮し、自動車交通から立体的に分離することにより、歩行者等の安全を確保することを目的として設置を行</p>	E

		<p>っております。</p> <p>今後、地下道の大規模な更新時において、施設計画を検討する中で、交通状況や道路状況の変化等を踏まえ、関係機関等と協議を行いながら、地下道の要否について検討するなど、歩行者にも快適で安全な道づくりに取り組んでまいりたいと存じます。</p>	
12	<p>屋島山上については、2 時間以上滞在してもらうために、ケーブルカーの再開、北嶺・南嶺に 10 人乗り程度のエコカーを走らせるなどしてはどうか。箱物は不要であると考える。</p>	<p>本市では、屋島山上へのアクセス性の向上を目指し、現在廃止されておりますケーブルカーの再運行について、専門家や有識者の御意見も頂きながら、具体的な検討を行ってまいりましたが、設備の老朽化等の状況や、運行後の採算性の見通しなどから、その実現は困難であるとの結論に至ったところでございます。</p> <p>また、北嶺への移動補助車両の導入につきましても、環境省において検討されておりましたが、安全性の確保のために道路拡幅が必要であり、そのコストや自然環境への影響等を考慮すると、導入は困難との結論でございました。</p> <p>なお、瀬戸内海の多島美や夕景・夜景を活用した、山上への移動そのものが観光資源となり得るものでございますことから、今後、屋島山上へのロープウェイについて、導入の可能性を探ってまいりたいと存じます。</p>	E