

「高松市立地適正化計画（仮称）【原案】」のパブリックコメント実施結果

本市では、平成30年1月17日から平成30年2月16日までの期間、「高松市立地適正化計画（仮称）【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（9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 計画全般について			
1	計画書5ページの図では、立地適正化計画の周囲に3つの計画が配置されているが、都市計画マスタープランの改定に続いて、多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画が改定されるのに伴い、総合都市交通計画も立地適正化計画と整合を図り、改定されるのか。	本市では、平成22年11月に総合都市交通計画を策定しておりますが、その後、26年度には地域公共交通網形成計画を、27年度には地域公共交通再編実施計画を策定し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに向け、地域公共交通ネットワークの構築に取り組んでいるところでございます。	E

		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、鉄道を基軸とする、現行バス路線の再編する考え方などを含め、現行の総合都市交通計画を見直す必要があると認識しており、平成 30 年度の改定を予定しております。	
② 居住誘導区域について			
2	居住誘導区域は、道路や公園、下水道等の都市基盤が整備されている区域とあるが、区域内は未だ下水道未整備箇所がある。高松市の下水道整備は、コンパクト・エコシティの考え方等との整合を図る観点から、基本的には新たな事業計画区域の拡大は行わないとしており、考え方が逆行している。 居住誘導区域で下水道整備を進めていくことは、国土交通省の都市計画運用に示されている「居住誘導区域内に居住を誘導するために市町村が講ずる施策」ではないかと思う。	居住誘導区域の設定につきましては、人口の維持や増加が見込まれる区域を基本として、道路や公園、下水道等といった都市基盤の整備状況などを考慮し設定することとしております。 また、居住誘導区域内に居住を誘導するために市町村が講ずる施策につきましては、国土交通省の指針で示されている居住者の利便の用に供する施設の整備や、交通結節機能の強化・向上施策及び住宅の立地に対しての支援措置などを含め、現在、検討を進めており、具体的なものにつきましては、多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画に登載して取り組むこととしております。	E
③ 公共交通について			
3	JR とことでんの乗換可能な駅（高松駅・築港駅や栗林駅・公園駅など）があっても、両方の駅は少し離れていて完全に接続されていないため、乗り換えが不便である。既に設置されている、異なる鉄道会社の 2 つの駅を移動して隣り合わせの駅にすることは、困難かもしれないが、公共交通利用促進に向けて高松市として、JR とことでんの接続のために何かできることはないか。	本年 3 月 3 日から、ことでんの IruCa システムの利用環境エリアにおいて、JR 東日本の Suica や、JR 西日本の ICOCA など全国主要 10 社の交通系 IC カードによる利用サービスが開始されました。 観光やビジネスで本市を訪れる 10 カード保有者に対する利用環境の向上が図られるほか、JR とことでんのシームレ	E

		スな移動が確保されるなど、本市の公共交通の利用促進につながるものと期待しているところです。 本市といたしましては、公共交通ネットワークの再構築に取り組む中で、JR とことでんにとどまらず、バス等を含めた乗り継ぎ環境など、利便性の向上に努めてまいります。	
4	公共交通ネットワークについて、路線バスと鉄道との連絡をスムーズに行われるようにする必要がある。また、島嶼部居住者や観光客にも配慮して、高松駅、高松港から、空港やサンメッセ香川、県立図書館等の主要施設には乗り換えなしに運行するバスを継続するべきである。	人口減少・超高齢社会の到来が現実なものとなる中、地域社会を維持し、活力あるまちづくりを推進するためには、公共交通ネットワークを再構築していくことが重要な課題であると認識しております。 鉄道を基軸として鉄道駅と幹線道路が交差する地点に新駅（交通結節拠点）を整備し、鉄道と並行して運行している効率が悪いバス路線を鉄道にアクセスする（バス路線を短くすることにより、需要に応じたサービスを変える）という考えの下、将来にわたり、持続可能な公共交通ネットワークの構築をしていく観点から、現行バス路線の再編に取り組んでいるところです。 今後、高松駅や高松港を起点として発着するバス路線につきましても、このような考え方の下、再編を進めてまいりたいと考えています。	E
5	現在の太田駅は、太田～仏生山間の新駅ができれば廃止すべきである。太田駅を残すよりも、新駅から香川インテリジェントパークまで、騒音や排ガスが少ない LRT を採用する試み等をして欲しい。	本市では、ことでん琴平線の新駅（太田～仏生山駅間）整備に向け、本年度内を目途に、基本計画を策定することとしております。 この策定過程において、新駅整備による既存の太田駅の利用者の変化について検討したところ、一定数は新駅にシフトするものの、引き続き、数多くの方が利用されることなど、	E

		既存の太田駅は廃止しないこととしています。 インテリジェントパークとのアクセスにつきましては、新駅の開業に合わせ、太田駅を起点とする「太田駅サンメッセ線」を振り替えることなどを想定しています。 また、LRT の導入につきましては、現行のバス路線の再編に取り組む中で、投資に見合う需要や、定時性や速達性が確保できる区間での、新交通システムの導入の可能性について、検討することとしています。	
④ 誘導施策について			
6	立地適正化計画を作るのは大賛成である。しかし居住誘導区域を設定しても、それ以外（居住誘導区域外）の農地にこれまで通り分譲住宅がどんどん建ってしまうのでは意味がない。計画が実現できるよう居住誘導区域外農地への分譲住宅開発の規制をお願いしたい。	計画を実効性のあるものとするため、具体的な取組が重要であると認識しております。現時点では、改定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具体的かつ効果的な事業をお示ししたいと存じます。 立地適正化計画原案でお示した施策の方針「6 市街地拡大の抑制」に係る具体的な事業である居住誘導区域外の開発行為の適正化につきましては、居住誘導区域外道路の要件を幅員 4.0m から 5.0m に変更し、一体開発として取り扱う期間を 1 年から 5 年に変更するなど、市街地拡大の抑制策を検討しているところです。 本市といたしましては、実効性のある施策事業に取り組み、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。	C

⑤ その他			
7	居住誘導区域に多肥・林地区が含まれており、更なる人口増が予想される龍雲中学校区について、再編又は新設するなどして生徒数に応じた適正な規模にするべきである。	校区につきましては、地域ごとの成立ちや歴史などに基づき、長い年月を経て、地域に定着しているとともに、コミュニティの役割もございます。所管する教育委員会においては、人口推移等の状況も見極めながら、児童生徒数の増加に適切に対応していくこととしております。	E
8	郊外での新たな住宅開発は、インフラ整備の維持管理コストが増加し、財政が圧迫され、破綻になりかねない。次世代に高松市を残すためにも乱暴な開発は防ぎたい。 また、後継者のいない農地は農業が継続できる方法を作る必要がある。税免除・農業者の名義変更・借り上げ等知恵を絞っていただきたい。	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、立地適正化計画原案において、施策の方針として「6 市街地拡大の抑制」を掲げています。 農地につきましては、新たに農業経営を開始する「新規就農者」や集落ぐるみで農業に取り組む「集落営農組織」など、農業の担い手の育成を図りながら、耕作困難となった農地を耕作可能な担い手に集約する「農地中間管理事業」を実施するなど、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考えております。この事業については改定予定の多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画において、お示ししたいと存じます。	C
9	高松市立地適正化計画に賛成である。 また 5m の道路に面していないと分譲等の建設ができないとする建築指導課の改正案にも大賛成です。できればもっと早くこのような規制を設けていただきたかったと思います。	御賛同いただきました区域外道路の 4 m から 5 m への引き上げは、立地適正化計画原案でお示しした施策の方針「6 市街地拡大の抑制」に係る具体的な事業であり、脆弱な道路網への発生交通量の抑制による住宅地の交通安全の確保等に効果があるものでございます。 今後、市民の皆様等への周知啓発の後に、関連する要綱や基準を改定し、その後施行までに一定の経過措置期間を確保	E

		する予定でございます。	
10	パブリックコメントで出ている立地適正化計画資料と事業者向け説明会に使用している資料に違いがあるので、土地所有者の意見を聞く必要がある。区域外道路幅員を 4m から 5m に変更については、都市計画法や建築基準法により厳しい変更には法に触れると思う。	事業者向け説明会でお示した「住居系開発行為の誘導」等の土地利用の誘導に関する資料は、立地適正化計画原案に係るパブリックコメントでお示したものではありません。この規制内容等については、今後、説明会を開催し、市民の皆様に御説明したいと考えています。 なお、接道要件を 5 m に変更することにつきましては、法律違反ではございませんが、これまでの基準を強化するものであることから、基準改定を行った場合、施行までに一定の経過措置期間を確保する予定でございます。	E
11	立地適正化計画は基本的に合理的だと思う。 しかし、5m 道路が幹線道に繋がっていないと開発許可が受けられないのは厳しい。基盤整備されている農地は確実に守り、その他の農地は大規模開発（一体開発）の規定を厳しくするといった見直しから始めるのがちょうど良いと思う。	本市では、コンパクトで持続可能なまちづくりを目指し、立地適正化計画の策定に取り組んでいます。 区域外道路の 4 m から 5 m への引き上げは、立地適正化計画原案でお示した施策の方針「6 市街地拡大の抑制」に係る具体的な事業であり、脆弱な道路網への発生交通量の抑制による住宅地の交通安全の確保等のために行うものでございます。 また、市街地拡大の抑制効果をより高めるために、一体的な開発として扱う期間を 1 年から 5 年に延ばすものでございます。	E

12	2月8日の説明会資料「住居系開発行為の誘導について（建築指導課）」に書かれた「開発可能な道路要件を現行の4m以上から5m以上へと引き上げる」内容について、今まで繰り返しお聞きした「誘導」策では到底ない。 説明会において、今後の高松市経済を心配して問い掛けをしたにもかかわらず、最終的に返事を頂けないまま散会してしまうという現在の状況は、やはり、正常な市民合意形成の過程であるとは言えないものと思う。 もし、今回の開発基準の見直し案が実行された場合、これまで開発可能な状態にあった広い面積の土地が開発不可能となるわけであり、事実上、市民資産の大きな一部分を数億～数十億円単位で目減りさせることになってしまうよう思う。どのような形で市民合意のもと、誰の責任において、このような重大な施策転換が行われようとしているのか。 もし、旧市街化調整区域で住宅が増えることにより地域的に生じている問題を解消していかなければならないということであれば、排水の流出抑制に関する基準を議論するような、目的と手段のバランスを歪めないような検討をお願いしたい。また、市長の仰ったように「とにかく粘り強くそれぞれの地域ごとにより具体的に市民とのやりとりを行い、合意形成を図っていく」というスタンスを是非とも崩さないようお願いしたい。	本市では、30年、50年後においても、活力を失わず、市民がいきいきと安心して暮らせるよう、コンパクトで持続可能なまちづくりを目指しています。この実現のために立地適正化計画原案でお示した施策の方針「6市街地拡大の抑制」は必要不可欠と存じます。 この具体的な事業である区域外道路要件4mから5mへの変更等の住居系開発行為の誘導につきましては、脆弱な道路網への発生交通量の抑制による住宅地の交通安全の確保等のために行うもので、今後、説明会を開催し、市民の皆様にご説明したいと考えております。	C
----	--	--	---