

阿南市立地適正化計画（素案）に対するパブリックコメントの  
「ご意見」と「市の考え方」

No	ご意見（要旨）	市の考え方
1	<b>都市拠点、地域拠点等の位置の設定について</b>	
	<p><b>①生まれ育ったそれぞれに住み続けられるまちづくりが必要と思う。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道などの公共交通機関を拠点とする集約的な生活圏の形成を行う計画は、鉄道のない地域は人の住まない場所にするということでしょうか。周辺部の小学校校区ごとに人が住み続けられるように工夫し、無人の地域が出来ないように施策を打つ必要があると考えます。【A氏】</li> <li>・それぞれの地域には文化歴史がありその文化を継承することが大切で、既存集落の人口を増やし次世代へ引き継ぐことが私たちの役割であり大事です。【B氏】</li> <li>・今後の高齢化においても自動車移動に依存することが予想され、運転本数の少ないJR駅を利用することを前提としたコンパクトシティ構想は阿南市のこれまでの成り立ちを考慮すると極めて現実性に欠ける計画であり、再考すべきと思います。 生まれ育ったそれぞれの町に住み続けられる町づくりこそ、14カ町村合併の阿南市になじむものである。【F氏】</li> </ul>	<p>①『都市拠点』と『地域拠点』への誘導を基本としつつ、小学校等を中心に『集落拠点』を配置し、郊外部の集落地と都市部を連絡する公共交通機関（鉄道、路線バス）の充実に取り組む方針です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・また、本計画の『将来都市構造の設定』において集落拠点を位置づけ、以下のようになっています。 「これまでの集落の成り立ちなどを踏まえ、『集落拠点』を郊外部の鉄道駅周辺や交通要所、小学校等を中心に配置し、郊外部の郷土に住むことを希望する市民等の多様なライフスタイルや居住地選択を尊重し、地域住民との協働により日常生活に必要な最低限の各種サービス施設の保全を図り、地域の歴史や文化を継承します。併せて、公共交通網により都市拠点等との交通アクセスの確保を図ります。」</li> <li>・これまでの集落の成り立ち等を踏まえ、都市拠点、地域拠点とともに集落拠点を定めている方針をご理解ください。</li> </ul>
	<p><b>②阿南市役所を中心にコンパクトにまとめるのはどうか。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点、地域拠点は南北に広がっているので、阿南市全体としてみた場合にはコンパクトシティとはいいいがたいのではないかと思います。阿南市役所を中心にコンパクトにまとめるのはどうでしょうか？【E氏】</li> </ul>	<p>②本市は、14カ町村の合併による市街地形成の成り立ちや人口規模、公共交通網等を踏まえ、都市計画区域を7地域に区分してまちづくりを進めています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点、地域拠点は、このうち市街化区域を有する6地域の中心地に定め、コンパクトな市街地づくりを進める方針です。</li> </ul>
	<p><b>③市民が住みたい場所を調査したらどうか。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域拠点を定める前に、市民がどこの地域に住みたいかアンケート調査をしたらどうでしょうか？【E氏】</li> </ul>	<p>③平成27年に市民アンケート調査を行い、『今後、住みたい場所』は、「現在の場所に、住み続けたい」が65.1%で、現在の居住地に住み続ける考えの市民が最も多い回答でした。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・このことも考慮し、都市拠点、地域拠点は既に蓄積されている各種の生活サービス施設（医療、福祉、文化、商業施設等）</li> </ul>

		<p>を活用すること、多くの市民が集まって住んでいる場所を活かすこと、及び市民が集まりやすい交通要所であることを念頭に定めています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• また、集落拠点を含め、郊外部の郷土に住むことを希望する市民等の多様なライフスタイルや居住地選択を尊重する方針です。</li> <li>• なお、「市内の津波などの災害の心配がない場所に移りたい」が 8.6%、「阿南市を出て、津波などの災害の心配がない場所に移りたい」が 3.6%、「市内の便利な場所に移りたい」が 4.8%、「阿南市を出て徳島市などの便利な場所に移りたい」が 6.7%などの回答がありました。</li> <li>• 市民の居住地に対する意向にも配慮していることをご理解ください。</li> </ul>
	<p><b>④阿南市のネットワーク形成に求められるものは、鉄道でなく自動車中心になっている。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 前提として JR 牟岐線が通っているところということですが、通勤に JR を使用している人と JR 以外を使用している人の比率を教えてください。【E 氏】</li> <li>• 阿南市におけるネットワーク形成に求められるのは、鉄道でなく自動車中心になっているため、道路整備を最優先すべきと思います。【F 氏】</li> <li>• 阿南市民が日常生活において利用する交通手段の大半は自動車、バイク、自転車、徒歩であり、鉄道バスなどの公共交通機関の利用は極めて低いのが実態です。素案が提示している都市機能誘導区域のネットワークを形成するインフラは道路だと考えます。【I 氏】</li> </ul>	<p>④通勤時の交通手段別比率は把握できていませんが、公共交通アンケート調査（平成 20 年）において、「世帯全員の主な交通手段」は、自家用車利用が約 69%、バスが約 7%、鉄道が約 2%となっています。60 歳以上について見ると、自家用車利用が約 50%に低下し、バスが約 17%に増加しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 本計画では、子ども・学生から高齢者までの誰もが暮らし続けることができることを念頭に、自動車交通へ過度に依存しないよう、公共交通網が集まる鉄道駅等の周辺を都市拠点、地域拠点に定めています。</li> <li>• また、JR 阿南駅周辺の幹線道路の整備推進や、四国横断自動車道、阿南安芸自動車道の整備促進、国道 55 号那賀川大橋 4 車線化の早期実現など、幹線道路網の整備にも取り組んでいます。</li> </ul>

2	誘導区域の範囲の設定について	
	<p>⑤誘導区域外で住宅の建設を抑制し制止することに賛成できない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自分の住み家は自由に選択できるべきで、誘導区域外で住宅の建設を抑制するなどという行為は抑制し制止することで賛成できません。【B氏】</li> </ul>	<p>⑤都市計画においては法律（都市計画法）により、市街化区域（市街化を図るべき区域）と市街化調整区域（市街化を抑制すべき区域⇒開発・建築行為等を抑制）に区域区分されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>立地適正化計画は、市民の居住地の選択を尊重しながら、市街化区域内の居住誘導区域に居住を緩やかに誘導するものであり、誘導区域外での建築等の行為を禁止するものではありません。立地適正化計画に基づく「届出制度」は、居住誘導区域外に3戸以上の住宅を建築する場合等を対象としています。</li> <li>また、本市は平成24年に『市街化調整区域【阿南市管内】の開発許可制度基本方針』を定め、区域区分を維持しながら、市街化調整区域においても地域特性に応じた秩序あるまちづくりができるように努めています。</li> <li>都市計画法に定められた中で、本市の特性に応じたまちづくりの方針を定めています。</li> </ul>
	<p>⑥市街化区域内に新たに居住誘導区域を指定することにより、住宅地取得のハードルを更に高くすることを懸念します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阿南市への就業者数も増加しています。阿南市への定住を希望する人も増加傾向にあります。阿南市での住宅計画地取得のハードルは高い状態にあります。立地適正化計画策定により、これまでの市街化区域内に新たに居住誘導区域を指定することにより、住宅地取得のハードルを更に高くすることを懸念します。</li> <li>産業都市阿南市の強みを活かし、人口減少を抑制するために、結婚、子育て、教育などの各施策を動員し、人口増を目指すべきと考えます。</li> </ul> <p>【I氏】</p>	<p>⑥本市の製造業従業者数は増加傾向にありますが、本市の総就業者を居住地別にみると、本市内が減少し、他市町村が増加する傾向（平成22年～27年）にあります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少下において生活サービス機能やコミュニティを持続していくためには、将来にわたって一定のエリアで人口密度を維持する必要があり、居住誘導区域の設定は必要であると考えます。区域の範囲は、各種の生活サービス施設（医療、福祉、文化、商業施設等）が集積して立地し、人口密度が比較的高く、市民が集まりやすい交通要所であることを念頭に、津波等による甚大な被害が発生する可能性がある区域を除外して定めています。</li> <li>本市の立地適正化計画の誘導施策では、空き地や空き家等の低未利用地の活用を促進する施策（「低未利用土地権利設定等促進計画」等）とともに、居住誘導の方</li> </ul>

		<p>針に“子育て世代、若者等の転入・転居の誘導”を定め、住宅取得への支援策やU・I・Jターン支援策、子育て支援の充実に取り組むこととしています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• また、本市は平成28年に『あなん〔地域好循環〕総合戦略』を策定し、施策体系において“基本目標3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる”（子育て支援、子育て環境の整備、結婚希望の実現、若者の“あなん回帰”）を定め、これらの実現に取り組んでいます。</li> <li>• 今後も効果的な施策を検討し誘導区域内の人口・人口密度の維持を図ります。</li> </ul>
	<p><b>⑦防災の観点から誘導区域の検討が必要と思う。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 誘導区域が羽ノ浦駅以外は阿南市の東部地区に集中しています。防災の観点から誘導区域は分散した方が良いと考えます。【B氏】</li> <li>• 地域拠点を5箇所に設定していますが、津波被害が大きいと想定されている地域に20年かけて人を誘導しようという理由を聞かせてください。【E氏】</li> <li>• 素案の中で、橘町、那賀川町の居住誘導区域は南海トラフ巨大地震による津波想定が相当に高く、居住誘導には防災上問題が大きいと考えます。居住誘導区域指定する場合には事前防災の観点から、自然災害発生時においても想定外エリアへの居住誘導することが適正だと考えます。【I氏】</li> </ul>	<p>⑦誘導区域は、既に蓄積されている各種の生活サービス施設（医療、福祉、文化、商業施設等）を活用すること、多くの市民が集まって住んでいる場所を活かすこと、及び市民が集まりやすい交通要所であることを念頭に、鉄道駅周辺などの6箇所に定めています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 人口が減少する中で、生活サービス施設が存続するうえでは一定規模の利用者の確保を必要とするためです。</li> <li>• 本市ではこの要件を満たす場所の多くは市東部の沿岸側に位置し、ご指摘のように、地域拠点のうち5区域は津波浸水が予想される場所となっています。しかし、阿南市津波避難計画では、南海トラフ巨大地震に伴う最大クラスの津波が発生した場合、地震発生後速やかに最寄りの避難場所等に避難することで命の確保が可能なエリアがあり、こうしたエリアは避難場所の周知や避難訓練を行うことにより人命等の甚大な被害は免れるエリアと考えています。</li> <li>• また、誘導区域の範囲の設定基準の一つに“災害リスク”を設け、災害が発生した場合に甚大な被害（土砂や津波による災害）が発生する可能性がある土地は除外しています。</li> <li>• なお、誘導区域は法律により市街化区域内に定めることが定められています。</li> <li>• 本市における災害の特性に応じた誘導区域の設定にご理解ください。</li> </ul>

3	<p><b>誘導施設の設定について</b></p> <p>⑧橋町一般国道 55 号周辺における「医療施設」等設置対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>橋町一般国道 55 号周辺は、「地域拠点」でありながら未だ「医療施設」が設置されていない状況。早期に「医療施設」の設置をお願い致します。【D 氏】</li> </ul>	<p>⑧診療所（内科、小児科）は、橋町一般国道 55 号周辺・都市機能誘導区域の「誘導施設」に定めており、今後、誘導に取り組む方針です。</p>
4	<p><b>誘導施策について</b></p>	
	<p>⑨14 歳以下の人口を増やす</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今一番必要な立地適正化計画は出生率を上げ、14 歳以下の人口を増やす事に重点を置く計画が最も望ましく、小学校校区ごとのコンパクトシティを目指すべきと提案します。【A 氏】</li> <li>20 年後を計画目標年次とする立地適正化計画では「子育て世代の女性」にとって魅力ある整備計画とすべきです。【F 氏】</li> </ul>	<p>⑨本市は平成 28 年に『あなん〔地域好循環〕総合戦略』を策定し、施策体系において“基本目標 3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる”（子育て支援、子育て環境の整備、結婚希望の実現、若者の“あなん回帰”）を定め、これらの実現に取り組んでいます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>また、本市の立地適正化計画においても、子育て支援（放課後児童育成事業、時間外保育事業等）の充実に取り組むこととしています。</li> <li>今後も効果的な施策を検討したいと考えます。</li> </ul>
	<p>⑩定住人口増に向けた施策を行って頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>目に見える速度で児童数が減っている現状を鑑み、定住人口増に向けた施策を早急に行って頂きたい。【C 氏】</li> <li>居住誘導区域に住めばどのような優遇が受けられるのでしょうか？ 【E 氏】</li> <li>近年の阿南市では製造業を中心としての就業者数は増加の一途を辿っており、増え続けている阿南市への就業者の定住を促進する政策こそ最優先されるべきものとする。【F 氏】</li> </ul>	<p>⑩本市では、住宅取得への支援策として“（仮称）阿南市すんでみんで ANAN 事業”の「居住誘導区域内移住加算」の創設や、阿南市 U I J ターン促進事業補助金などの U I J ターン者支援策の充実などに取り組むこととしています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>また、子育て支援（放課後児童育成事業、時間外保育事業等）の充実に取り組むこととしています。</li> <li>今後も人口の維持・増加に効果的な施策を検討したいと考えています。</li> </ul>
	<p>⑪富岡町は住宅建築に供する土地供給が極めて不十分な状態である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富岡町の人口減少傾向は、住宅建築に供する土地供給が極めて不十分な状態であることが原因であることを指摘しておきたい。旧富岡商店街エリアでは、商店、住宅が立ち並び新築可能スペースが限られている。又、借地による店舗が多く、土地利用の流動性は低く、今後の地元商店の発展やまちづくりの議論においても十分な議論が必要と考えている。【F 氏】</li> </ul>	<p>⑪富岡町等においては密集市街地が形成されていますが、近年空き地・空き家等が増加しています。</p> <p>これらを有効活用するため、本市の立地適正化計画においては、空き地や空き家等の低未利用地の活用を促進する施策（「低未利用土地権利設定等促進計画」等）などに取り組むこととしています。</p> <p>また、本市の立地適正化計画において、阿南駅周辺整備事業を位置づけており、駅周辺の賑わいを創出し魅力ある都市拠</p>

		<p>点の形成を図りたいと考えています。 今後、事業の実現化を図るため、官民の連携策等について富岡商店街や関係機関と協議したいと考えています。</p>
5	<p>計画についての今後の検討の手順について</p>	
	<p><b>⑫今後の「計画の検討手順」について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民が、これまで以上にこれからの未来をすべて自分事として主体的に捉え、様々な物事に参画していくことは極めて重要であり、そのことが可能となるよう「計画の検討手順」の中にそのような機会を設けていただけるよう今後の「計画の検討手順」を見直して頂きたい。【D氏】</li> </ul>	<p>⑫本計画の「7. 進行管理及び見直し」において、概ね5年ごとを目安に計画の達成状況等の評価・検証や必要な見直しを行い、パブリックコメント等の一定の手続きを実施することを定めています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後も、まちづくりなどへの市民の皆様の参画をお願いいたします。</li> </ul>
6	<p>提案事項</p>	
	<p><b>⑬内陸部の産業拠点があってもよいのではないか。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阿南市では産業拠点がすべて沿岸地域にある事から、地震津波による被害が想定されます。長い目で見ると四国横断自動車道・阿南鳴門線も開通する（して欲しい）事から、ある程度内陸部に産業拠点があってもよいのではないか。市街化調整区域の枠を外しての開発が必要だと感じる。【C氏】</li> <li>阿南市の沿岸部や高速インターチェンジ予定エリアも都市機能を置くべき。中心市街地や駅周辺部だけでなく、海岸部に温泉開発や海岸にホテルを誘致して津波や高波から回避できる防災観光リゾート都市計画を立てるべきだと思います。更に将来構想道路のインターチェンジを建設する予定地には、住宅施設や産業施設、物流施設、温泉リゾート施設、物産ターミナル施設等の中核ポイントとして役割を果たさなければ、中山間部を通る単なる通過点で終わるだけであると思います。【H氏】</li> </ul>	<p>⑬下大野地区においては、既存の大規模工業地や四国横断自動車道阿南インターチェンジ整備予定地周辺を平成30年に市街化区域へ編入し、工業の利便を増進するとともに高度な土地利用を図る地域としています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>また、四国横断自動車道・阿南安芸自動車道の整備にあわせて、内陸部で『産業交流拠点』を位置づけ、工業地の機能拡充とともに積極的な企業誘致を目指しています。</li> <li>阿南市都市計画マスタープラン（平成23年策定）において、淡島海岸や北の脇海岸付近を『レクリエーション拠点』と位置づけ、良好な自然環境を生かしたレクリエーション拠点として保全、充実を図ることとしています。</li> <li>また、“市街化調整区域の立地基準”（平成24年改定）において、（県）中林港線の沿道を『観光系誘導地区沿道型』に定め、観光関連施設等の立地を許容しています。</li> <li>これらの取組みにより、今後とも景観や優れた交通条件等を活かした都市づくりに取り組むこととしています。</li> </ul>
	<p><b>⑭橘湾への防災対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在、橘町は重要な電力供給源のインフラ、「電気町」としての位置付けがなされ、今後益々重要視されてゆくことは明らかです。このエリアへの防災、減災対策案として「フラップゲート式防潮堤」、</li> </ul>	<p>⑭防災・減災対策は、ハード・ソフト両面による取り組みが必要であると考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後、全市的な防災・減災対策の体系を踏まえて実現が可能な対策に取り組むと考えています。</li> </ul>

	<p>「浮上式防波堤」、「双胴型防波堤」等の検討、施設設置を是非ともお願いします。</p> <p>震災が発生した場合、現公民館は使用不能状態となり震災時の中央災害対策本部としての機能を果たすことは不可能です。震災時、その代替としての機能が可能となるような施設の設置をお願い致します。【D氏】</p>	
	<p><b>⑮ 橘町一般国道 55 号周辺における「主に 20 代の『若者』等の転入・転居の誘導」対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本大会や世界大会が実施可能なボルタリング、eスポーツ施設、健康維持施設等を設置することによって、世代間を超えた子供、ファミリー、若者たちが集う魅力ある「まち」にしたいと考えております。【D氏】</li> </ul> <p><b>⑯ 「森林や自然海岸の良好な自然環境を生かしたレクリエーション拠点」の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>若者、ファミリーで楽しむことができる、海や自然海岸を活かしたレクリエーション施設の設置を行い、日常の「遊び」の中で美しい自然に触れ、豊かな学びや感性を育む活気ある「まち」づくりを推進して頂きたいです。【D氏】</li> </ul> <p><b>⑰ 「トラッキングスクール」施設の設置</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>阿南市内に「トラッキングスクール」等の施設を設置し、自然の中でも十分に生存していくことの出来るスキルやアウェアネス（感覚）を子供も大人も身に付けることができるようにしていくことは大変重要な対策です。生命本来の「生きていく力」を磨き、育む場を開設して頂きたい。【D氏】</li> </ul>	<p>⑮ 橘町一般国道 55 号周辺地域は、臨海部に就業地があることから、就職・転勤等に伴う 20 代の若者の転入が推測されます。そのため、本市の立地適正化計画では、魅力を感じるまちなみ環境の整備や単身者向けの住宅にも配慮した市街地環境を充実し、若者を中心とする転入を支援して集住型の生活圏づくりを方針としています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>また、本市の都市計画マスタープランでは、橘町の地域づくりの目標として、橘湾、小勝島等の自然と、住宅・商業・工業が共存する「自然に囲まれた職住近接のコンパクトなまちづくり」を目指しています。</li> </ul> <p>橘町の地域特性をいかした魅力ある地域拠点の形成に努めます。</p>

7	その他の関連事項	
	<p><b>⑱市街化調整区域の立地基準との関連性はどうか。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>立地適正化計画において、市街化区域内に居住誘導区域を指定し人口密度対策を議論しながら、その一方では市街化調整区域内農地を住宅建築目的で農地転用を緩和している点については、行政内自己矛盾と言わざるを得ない。この点については強く指摘し、立地適正化計画策定は見直すことを要望する。【F氏】</li> </ul>	<p>⑱市街化調整区域の立地基準（開発許可の基準）は、本市の市街化区域が各鉄道駅周辺に小さな規模で形成されていることを踏まえ、市街化区域の中心まで徒歩・自転車などにより比較的容易にアクセスできる市街化調整区域（＝市街化区域の隣接部）において住宅等の立地を緩和することが主目的で、平成24年に改定したものです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域の隣接部において人口減少を抑制又は人口が微増することは、都市拠点や地域拠点を利用する人口を確保することに効果があると考えます。</li> <li>また、立地適正化計画は、市民の居住地の選択を尊重しながら、居住誘導区域への居住を緩やかに誘導するものであり、集団的（3戸以上）な住宅建築等を届出対象としています。</li> <li>なお、開発許可制度の権限移譲に伴い、新たに立地基準等を市の条例で定めておりますが、農地法その他の法令により開発行為等の制限がある場合は、その制限に従い、住宅建築目的の農地転用を行うことはできません。</li> <li>今後、この市街化調整区域の立地基準の対象区域における人口動向や立地適正化計画への影響については、注視して行きたいと考えています。</li> </ul>
	<p><b>⑲市街化区域の見直しが必要である。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在工事が進捗しているイオン前からケーズデンキ前を繋ぐ都市計画道路においても早期に都市計画を見直し、近隣商業など店舗建設を誘導すべきであり、又富岡小学校周辺の線引き見直しにおいても市街化区域を増域すべきと考える。又、前項同様に市街化区域内の居住誘導区域指定は取りやめて、住宅建築可能エリアを拡大し、増え続けている阿南市外在住で阿南市内就業者の定住を進めるための都市計画へと見直すことを提案します。【F氏】</li> </ul>	<p>⑲市街化区域は無秩序な市街化を抑制する観点から設定されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>この見直しは、現在の市街化区域内に将来人口や商業地・工業地等を収容出来ない場合などにおいて区域の拡大等が決定（変更）されます（決定主体は徳島県）。</li> <li>本市は市街化区域においても人口が減少していることから、市街化区域の拡大は困難な状態にあります。</li> <li>なお、阿南市津波避難計画では、JR牟岐線東部のエリアのうち、都市計画道路領家学原線沿道より東側、南側及び国道55号一帯は特定避難困難地域となっています。</li> <li>これらの土地については、誘導区域の範囲の設定基準の一つに“災害リスク”を</li> </ul>



		<p>設け、災害が発生した場合に甚大な被害が発生する可能性がある土地は除外しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 以上のことから市街化区域の見直し（拡大等）は課題が大きいと考えています。</li> </ul>
	<p><b>⑳新野地域などにどういったメリットがあるのですか？</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• この計画によって、LED 会社を作り育てた新野地域などにどういったメリットがあるのですか？ 適正とする範囲設定がおかしい。</li> <li>• 阿南市の大多数の地域にとっては、富岡等は通過すらしなくても構わないところである。高規格道路が開通すればさらにその傾向は増す。なぜ不便な富岡に市の中心がなければならないのか意味不明だ。</li> <li>• これらの都市機能は強化するのではなく縮小、開発抑制すべきだ。これからは羽ノ浦、上中、長生、桑野、新野だけを発展させるべきだ。【G氏】</li> </ul>	<p><b>⑳阿南市立地適正化計画の計画対象区域</b></p> <p>は、法律の定めにより都市計画区域（本市では人口の約 83%が居住）としています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 新野地域は都市計画区域外であり、立地適正化計画の対象区域外となりますが、新野駅周辺を「集落拠点」に位置付け、公共交通網により都市拠点等との交通アクセスの確保を図り、既存の医療・商業施設等を保全し地域の歴史や文化の継承に努めます。</li> <li>• また、四国横断自動車道・阿南安芸自動車道の整備にあわせて、内陸部で『産業交流拠点』を位置づけ、工業地の機能拡充とともに積極的な企業誘致を目指しています。</li> <li>• なお、本市の立地適正化計画では、本市の町村合併による市街地形成の成り立ちや人口規模、公共交通網等を踏まえ、都市計画区域を 7 地域に区分してまちづくりを進めています。</li> <li>• 都市拠点、地域拠点は、このうち住居系の市街化区域を有する 6 地域の中心地に定め、コンパクトなまちづくりを進める方針です。</li> <li>• この中で、商業・医療・福祉・文化等の生活サービス施設や人口の集積が大きい場所が富岡・宝田地域であることを踏まえ、JR阿南駅周辺に都市拠点を定めています。</li> </ul>