

## 香芝市立地適正化計画(素案)

### に関するパブリックコメントの実施結果

令和6年2月16日から令和6年3月21日まで実施しました香芝市立地適正化計画(素案)の意見募集について、3名の方より、下記分類により延べ7件のご意見をいただきました。

意見募集期間	令和6年2月16日(金)～令和6年3月21日(木)		
意見書提出状況	提出者	3名	
	意見の提出方法	持参	1通
		郵送	1通
		ファックス	0通
		電子メール	1通
	提出意見(延べ)	7件	
	意見内容	香芝市の現況	2件
		市民意向調査	1件
		防災指針	1件
		公共交通	3件
誘導施策		1件	

## パブリックコメントに寄せられた意見書の概要と市の考え方

N O.	項目	ご意見の概要	市の考え方(回答等)	修正の 有無
1	香芝市の現況	<p>計画の中に「西真美ヶ丘地区」という表現があります。西真美ではなく西真美ヶ丘という表記になるのはなぜですか。</p> <p>また、その説明書きがあれば丁寧だと思います。</p>	<p>人口動向に記載の「西真美ヶ丘地区」という表現につきましては、「西真美ヶ丘土地区画整理事業」として整備された区域であることから、「西真美ヶ丘地区」という表現としておりました。</p> <p>町丁目としては「西真美」となることから、ご意見の趣旨を踏まえてわかりやすく「西真美地区」と修正いたします。</p>	有
2	香芝市の現況	<p>地価公示の図面より標準地番号「香芝 5-2」の位置がずれている。南都銀行(二上支店)の位置ではないのか。</p>	<p>地価公示の位置につきましては、標準地番号「香芝 5-2」の位置がずれて表示されておりましたので、修正いたします。</p>	有
3	市民意向調査	<p>市民意向調査のところで、「n=」という表記があります。このnは回収数を表していると思いますが、合計が回収数になりません。nの説明書きと不明数を明記した方がより丁寧になり分かりやすくなると思います。</p>	<p>市民意向調査に記載の「n=」につきましては、各設問の回答数を表しております。各設問においては無回答が含まれるため、n(回答数)の合計が回収数と一致しないことがあります。</p> <p>ご意見の趣旨を踏まえて、nの説明書きを加えます。</p>	有
4	防災指針	<p>香芝市の防災についてまとめられていますが、香芝市には「香芝市地域防災計画」があります。今回「香芝市地域防災計画」の修正がされていましたが、その計画との整合性、関連性についてはどのようになっているのですか。</p>	<p>防災指針の策定にあたっては、関係課との調整・協議を重ね内容の精査を行ってまいりました。特に防災担当課とは十分な協議調整を行い、「香芝市地域防災計画」との齟齬が発生しないように計画内容の整合を図っております。</p> <p>また、「防災指針」は居住誘導の観点から防災対策を定めたもので、居住誘導区域における災害リスクをできる限り回避・低減させるために必要な防災・減災対策を位置づけるものになります。</p> <p>本市においては、居住誘導区域外においても一定数の人口密度を有するエリアが多いことから、居住誘導区域外も含めて課題の分析・取組方針をお示しております。</p>	無

N O.	項目	ご意見の概要	市の考え方(回答等)	修正の 有無
5	公共交通	<p>近鉄は奈良県内では特急列車の停車駅を優先して投資しています。乗降客数の多い五位堂駅はもちろん、普通停車駅で最も客数の多い二上駅も含め、他の市町村の駅に比較して定期券の自動券売機や自動改札機など、高度な設備投資が他の同地域域の駅と比較して優先順位が低い現状を感じています。</p> <p>また大和高田市の高田市駅、大和高田駅では大阪線と南大阪線が相互に利用できるユニークな定期券利用制度がある。香芝でも同様に並行する駅があるにも関わらず何の制度も提供されていない。</p> <p>以上の状況を打破する一歩として、近鉄五位堂駅には是非、特急列車を停車させるよう働きかけて欲しい。</p>	<p>特急列車の停車や駅施設への設備投資につきましては、鉄道事業者が投資対効果等を勘案して実施されることであり、市からの働きかけは難しい状況にありますが、近鉄五位堂駅周辺は市内の中心拠点に設定しており、人口減少が見込まれるなかでも都市機能の誘導を図ることで、鉄道利用者の利便性の向上を図っていきます。</p> <p>いただいたご意見については関係部署で共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>	無
6	公共交通	<p>市内の拠点間を結ぶコミュニティバスについて、近鉄南大阪線、近鉄大阪線、JRの各路線の駅を結ぶようなネットワークを構成して欲しい。特に近鉄南大阪線で市内唯一の二上山駅がうまく活用できるよう、路線間の乗り換えがスムーズにできるような市内の導線を確保して欲しい。</p>	<p>本計画では「持続可能な都市交通環境の形成」をまちづくりの基本的な方針に位置付けて公共交通ネットワークの形成を図っており、交通ネットワークに関する目標を設定しているところです。</p> <p>本計画を推進することにより、居住や都市機能の誘導、及び持続的かつ面的な地域公共交通の提供を図ります。</p> <p>いただいたご意見については関係部署で共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>	無
7	誘導施策	<p>市内の道路について、歩行環境の改善と合わせて、自転車、電動キックボードや車イスなどに対応した環境整備を進めて欲しい。</p> <p>また、市内の主要な動線となっている国道や中和幹線は、周辺地域を結ぶ主要動線でもある為、災害発生時には市内移動に支障をきたし生活道路として機能しない。防災を考える上で、主要道路以外に市内動線の確立が必要と思われる、その動線を明確にして環境整備を進めるべきだと考える。</p>	<p>市内の道路につきましては、道路改良の促進やバリアフリー化の推進によって、拠点へのアクセスの向上と安全な歩行空間の提供を図ることとしております。</p> <p>また、中心市街地へのアクセス機能等を強化するため、国道や県道の整備とあわせて、都市計画道路の整備を進めていきます。</p> <p>なお、災害発生時に主要道路の代わりとなる経路については、関係部局や県とも協議を行いながら検討を進めていきます。</p>	無