

島本町立地適正化計画(素案)に関するパブリックコメントの結果に係る町の考え方

募集期間	令和6年8月13日(火)～9月12日(木)
資料の閲覧方法	役場など4か所に設置、町ホームページに掲載
応募方法	持参、郵送、ファックス、町ホームページのwebフォームからの送付
意見提出件数	24件(9人)

※ご意見について、原則として原文どおり掲載しています。

回答番号	ページ数	意見内容	町の考え方
1	7-5	島本一水無瀬間に耳鼻科が1件しかなく、子供の受診に困っています。 耳鼻科の誘致をお願いします。 先日16時半に予約を取ったところ、180分待ちと表示され19時すぎに受診することができました。 診察は20時前に終わり、近隣の薬局は門前2件以外空いておらず、薬を受け取り帰宅したのは20時過ぎでした。 未就学児ですので受診が遅いと子供もぐずりますし、夜ごはんもお風呂も寝かせるのも大変になるため、町民の数に病院数があっていないと感じます。	まず、今回ご意見をいただいておりますような病院については、立地適正化計画において「診療所」に該当します。 「診療所」については現状のように地域に点在している状況である方が住民の皆様への利便性に寄与すると考えていることから、都市機能誘導区域への誘導を目的としている誘導施設には位置づけず、医療法に規定する「病院」のみ位置づけるものとして検討しております。 次に町内の医療施設の現状として、病院が1か所、診療所が23か所あり、耳鼻咽喉科はご指摘のとおり1か所となっております。 現在のところ、診療所の開設等については、開設者自身が決定の上、申請を行うこととなり、本町では、耳鼻咽喉科の誘致は行っていないませんが、地域の実情を踏まえて医療環境のあり方を注視していくとともに、今後も状況把握に努めてまいります。 また、町内の医療機関等の体制整備については、高槻市医師会及び、本町を管轄している大阪府茨木保健所と連携を図ってまいります。
2	4-1	① まちづくり方針の「便利で安心・安全なまちづくり」について 島本町がかかえる大きな問題に、道路問題がある。狭い道路と歩道がない道路、渋滞問題など安心安全とは言えない状況がある。 一気に解決は難しいが、今回のような計画を機会に対策と方針を示してほしい。	町域内の道路につきましては、幅員が狭く、歩道がない道路が多く存在していることについて認識しておりますが、既存道路の拡幅の実現には、用地確保等、様々な課題があるものと認識していることから、町域内で開発行為等の事前協議があった際には、周辺道路の整備や歩行空間の確保も含めた開発指導により、交通環境の向上に努めてまいりたいと考えております。 また、昨今の自動車交通量の増加による幹線道路等の混雑につきましては、交通管理者である高槻警察署と連携を図り、歩行者用信号などの時間調整など、混雑緩和に向けた取組を実施し、一定の効果を確していることから、今後の交通量の状況を踏まえて、引き続き取り組んでまいりたいと考えております。
3	5-9	② 居住誘導区域に関して 凡例に示された中で、生産緑地地区を除くとなっているが、地図の上ではよくわからない。 町内では住宅地域の中にも田畑や貸農園が点在しており、それが島本町の魅力の一つとなっている。 それが近年、後継者問題などもあるかと思いますが、次々と開発されなくなってきた現状がある。 この適正化計画で拍車がかかるのではないかと危惧する。 生産緑地だけでなく、緑地を守るために所有者の悩みなどを聞き取り援助する施策を取ってほしい。 例えば、就農希望者とのマッチングや、貸農園の推進、中小学校の給食に地産の米野菜を使用し、学習の一環として農業体験をするなど、あらゆる可能性を追求して欲しい。	ご意見をいただいている、「生産緑地地区を除く」という記載に関して、今後生産緑地地区については増減が想定され、増減の都度、本計画を改訂することは困難であることから、図中には生産緑地地区を記載しないという趣旨から当該記載をしております。 なお、策定時点における生産緑地地区の場所としましては、5-8ページに掲載しております。 また、農業施策につきましては、現在実施しております就農希望者とのマッチングや、ファミリー農園のあっせんなどをはじめ、本町の現状を踏まえた各種農業施策を推進し、都市農地の保全に努めてまいります。 また、給食につきましては、現在、中小学校の給食の精米について、地産地消として高槻島本米を使用しております。加えて、農業に関する学習としとしても、小学校5年生社会科において学習しており、その際に、児童が実際に田植え等の農業体験をおこなっております。近年では、活用できる田の減少に伴い、1校のみの実施となっておりますが、その他の小学校においては、農協と連携した「バケツ稲」を農業体験として実施しております。
4	10-2	③ 防災指針の目標指標について 方針4の雨水整備率の考え方「1時間当たり48.4mmを想定した雨水整備」では近年の豪雨発生状況を考えると、全く足りない。 根本的に想定雨量を見直すべきと考える。	目標指標につきましては、大阪府淀川右岸流域において、大阪管区気象台における昭和11年から昭和40年での30年間の降雨実績資料をもとに、48.4mmの降雨強度を設定して雨水整備を行っており、島本町においても大阪府淀川右岸流域に含まれていることから48.4mmの降雨強度に対応した雨水整備を行っております。島本町単独での雨水処理ではなく、下流域は大阪府が整備した設備を介して排水されることから、変更することはできないものと考えております。
5	5-1	まちづくり方針には大賛成です。 そこで居住誘導区域について 日本国憲法によって居住の自由が認められています。居住誘導区域外に住んでいる人、住もうとする人に制限を加えるような計画内容にしないでください。	居住誘導区域の検討に際しては、市街化区域を基本としながら、土砂災害警戒区域等の災害の危険性のある地域に加え、工場集積地、河川、生産緑地地区、居住誘導区域と連担性がなく、居住の実態がないと思われる地域を除外し、居住誘導区域として検討しております。 計画策定予定時において既に居住誘導区域外に住まわれている方においては、計画策定による制限は生じませんが、計画策定後に居住誘導区域外において一定規模以上の開発行為や建築行為を行おうとする方については、住宅開発等の動きを町としても把握するため、都市再生特別措置法に基づき届出をしていただく必要があります。 なお、届出制度につきましては、法定事項となります。
6	5-8	居住誘導区域内にある小規模農地は災害時の避難場所としても町に緑を増やす意味でも貴重だと考えます。小規模農地を守る計画としてください。	立地適正化計画につきましては、居住機能や都市機能の誘導により、コンパクトシティ形成に向けた取組を推進しようとするものです。 その中でも、生産緑地地区につきましては、景観や環境、防災的側面等から「都市にあるべきもの」として居住誘導区域に含めず保全する方向で計画の検討を進めております。 今後につきましては、生産緑地地区の追加指定の募集や現在実施しております就農希望者とのマッチング、ファミリー農園のあっせんなどをはじめ、本町の現状を踏まえた各種農業施策を推進し、都市農地の保全に努めてまいります。
7	4-2	公共交通を充実させ持続可能なものとしてください。	公共交通につきましては、本町域内の駅へつながる主要幹線において、民間のバス事業者が運行されているとともに、高齢者などの支援が必要な方に対しては、福祉ふれあいバスを運行しております。 また本町域内を運行されている交通事業者と年に数回協議の場を設け、意見交換を行い、課題を共有しております。 今後につきましても、引き続き持続可能な公共交通のあり方について、検討してまいります。

8	9-23	⑨防災指針 3行目災害リスクの低い地区へ居住誘導…つまり集合地へ転居しろという事ですか。その方が行政も仕事しやすく都合はいいが、気候変動の為、大雨で地盤のゆるみがおこり災害が多くなっている。少しでも災害を減らすため専用の対策が必要だと痛切している。	本計画の策定の趣旨といたしまして、居住の誘導によるまちのコンパクト化、サービス等の効率化はもとより、防災指針の検討を踏まえ、災害リスクの少ないまちづくりにもとめて考えております。 そのためには、土砂災害警戒区域や浸水想定区域等の各種災害リスクを分析したうえで、緩やかに居住誘導区域への居住を誘導し、災害リスクの低減を図ることが必要と考えております。 また、災害への対策といたしまして、風水害に対する避難の呼びかけは雨の降り始めから相当量の降雨があり、その後も降雨が続いた場合に生じる状況に応じて行うものです。 土砂災害に対しては、降雨により高まった土壌雨量指数と、その後3時間の降雨予想をもとに気象台と大阪府が危険性が高まっていることを市町村ごとに発表する土砂災害警戒情報の有無をもとに、本町で判断して避難指示などの避難情報を発表します。 発表時には防災行政無線でサイレンを吹鳴してから、避難指示などの発表の事実をアナウンスし、平行して、ふれあいセンターや第二、第三小学校に避難所を開設します。
9	10-2	⑩目標指標の方針3 集合タクシーの存続と地域を広げてほしい。(タクシーもなかなかつかまらないとの事)	大沢地区乗合タクシー配車サービス事業は、福祉ふれあいバスの運行範囲外となっている同地区における代替手段として実施しており、計画素案において今後も維持することを目標としています。対象地域の拡大は現時点では困難と考えております。
10	1-1	1.1「計画の目的」について 「コンパクトな街」＝「人間らしい豊かさを持った街」は決して同一ではないのではありませんか？この「計画」は、コンパクトな街にすれば利便性が向上して人々が暮らしやすくなると断定しているようだが、それだけでない。	本町におきまして、現在は人口が増加傾向にあるものの、今後は人口の減少が予想されております。人口の減少が予想される中で、現在の市街地規模を維持し続けることは、サービス等の効率性等の観点から望ましくないと考えていることから、緩やかに居住を誘導し、市街地規模をコンパクト化するるとともに、人口密度を維持することで、サービスの効率性を維持できるよう本計画の策定を進めております。
11	7-5	7-5「誘導施設の設定」 計画で予定している地域に集中すれば、水無瀬川以北地域の利便性が後退するのではないかと？	誘導施設の設定に際しましては、都市機能誘導区域において、居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものとして検討を進めた結果、現時点においては、大規模商業施設や病院等の施設の位置づけを検討しております。 一方で、誘導施設に位置付けることで、住民の皆様の利便性を損ねることは本町としても望ましくないと考えておりますことから、子育て施設、診療所、スーパーマーケット等はあえて誘導施設には位置づけず、現状のように地域に広く分散して配置された状態を維持できるよう検討しております。
12	4-1	その他 コンパクトすれば、車やバイク、自転車、歩行者も集積する。コンパクト化した街の交通事情がどうなるのか？どうするのかの計画がないのはどうしてか？現状の道路事情では、交通混雑、交通事故などの危険性が増すのではないかと？	本町におきまして、現在は人口が増加傾向にあるものの、今後は人口の減少が予想されております。人口の減少が予想される中で、現在の市街地規模を維持し続けることは、サービス等の効率性等の観点から望ましくないと考えられることから、緩やかに居住を誘導し、市街地規模をコンパクト化するるとともに、人口密度を維持することで、サービスの効率性を維持できるよう本計画の策定を進めております。 また、現時点において、将来的な交通量は、予測が困難であることから、そのことを想定した計画等はありませんが、交通混雑や交通事故対策につきましては、今後の状況に応じて高槻警察署と連携し、取り組んでまいりたいと考えております。
13	4-2	p.4-2の方針2「公共交通と徒歩で暮らせる、子育てしやすく便利で健康的なまちづくり」を「公共交通と徒歩、自転車で暮らせる、子育てしやすく便利で健康的なまちづくり」に変更していただきたいです。 島本町では、自転車が町民の重要な移動手段になっています。 町立中学校の一部の生徒さんは、毎日自転車で通学しています。 町内の保育所は町のルールで自家用車による児童の送迎を認めておらず、保育卒の慢性的な不足で自宅近隣の保育所を利用できるとも限らないため、実質自転車しか送迎手段がありません。 また、広瀬2丁目、東大寺3丁目などのようにふれあいバスだけがカバーしている公共交通不便地域がありますが、ふれあいバスは利用できる年齢や健康状態等が限られています。 そのような地区の住民の多くは利用できる公共交通が無いこととなり、自転車の利用が欠かせません。 事実、町内を発着する全ての移動のおよそ16%が、自転車が代表交通手段の移動となっています。 加えて、代表交通手段の割合で最多の30%となる鉄道による移動も、駅までの移動にはかなりの割合で自転車が利用されていると考えられます。 そして、本計画の目標指標に「公共交通や自転車、徒歩で移動する人の割合」がある(p.10-1)ように、町としても自転車を、利用を増やすべき移動手段として位置付けています。 このような島本町での自転車の重要性、そして、目標指標との整合を考慮して、方針2「公共交通と徒歩で暮らせる、子育てしやすく便利で健康的なまちづくり」に「自転車」を追記できないでしょうか。	ご意見を踏まえ、方針への「自転車」の追記につきまして、前向きに検討させていただきます。

14	8-3	p.8-3の「方針2：公共交通と徒歩で暮らせる、子育てしやすく便利で健康的なまちづくり」に関する施策のうち、交通に関する施策について、関連計画を定めて連携する旨を記載し、実効性を確保できる内容としていただきたいです。 立地適正化計画は「どこに人・施設を集めるか(コンパクト)」と「集めた人をどのように移動させるか(ネットワーク)」という都市全域の目指すべき骨格構造を示すものです。しかし、法的な強制力が発生するのは届出制度による「どこに人・施設を集めるか」のみとなります。 国の検討会においても、立地適正化計画策定による直接的な効果は「居住や施設立地の誘導」に係る事項に絞られています。 ※立地適正化計画の実効性の向上に向けたあり方検討会 資料 そのため、「集めた人をどのように移動させるか(ネットワーク)」という移動に関する計画を別途定め、立地適正化計画の内容を踏まえた交通のあり方や具体的な取組みの方針を示すことにより、立地適正化計画内で挙げた移動に関する施策の実効性を高める必要があると考えます。 国土交通省の策定した手引きにおいても、公共交通ネットワークの形成等の交通に関する取組みは、地域公共交通計画と連携して推進するものとされています。 ※立地適正化計画の手引き【基本編】(令和6年4月改訂) また、高槻市の立地適正化計画でも、居住・施設立地の誘導や交通ネットワーク形成等の様々な施策が列挙されている中で、居住・施設立地の誘導以外の施策は別途策定した関連計画と連携する旨が明記されています。 素案では、誘導施策として、 「歩行者や自転車利用者に配慮した計画的な道路整備」 「事業者と連携した鉄道駅を拠点とするバス交通の維持と路線の充実」 「福祉ふれあいバスの継続と円滑な運行」 等の移動に係る施策が挙げられています。(p.8-3) 移動に係る関連計画が無い中で、これらの具体性に欠く(具体的な方法やインプットと直接結びつく目標値※が無い)施策を列挙するだけでは、あくまで目標という位置付けに留まってしまう施策の実効性を確保できません。 ※自転車の安全を確保した道路を〇〇km整備する、路線バスの本数を〇本/時維持する等 また、島本町全体の交通のビジョンも示されていないことから、各交通手段が連携した交通ネットワークの形成も難しくなります。 そのため、町内の交通の全体像や地区別の方針、具体的な取組みは関連計画で別途定めることとし、それらの計画を今後策定すること、立地適正化計画と連携していくことを、立地適正化計画に明記していただけないでしょうか。	上位計画である、島本町都市計画マスタープランにおきましては、都市内幹線道路の方針として、主に、適切な維持・管理を推進することとしており、補助的な幹線道路の方針としても、主に既存の補助幹線道路の整備・維持・管理を継続することと記載しております。 また、歩行者や自転車利用者に配慮した道路整備につきましては、百山地内のJR東海道本線沿いに、新設道路整備を行うなどの取組をおこなったところではあります。が、町域内でネットワークとして整備することについては用地の確保など課題が多くあるものと認識しております。 次に自転車ネットワーク計画に策定につきましては、道路拡幅に必要な用地の確保のほかにも、大阪府が策定する計画や、交通管理者が所管する交通規制との整合について協議するなど、課題が多いものであると認識しております。 次に路線バスにつきましては、本町域内における住民の方の重要な交通手段となっているものと認識しており、民間のバス会社に対し、令和2年度より新型コロナウイルス感染症防止対策支援及び運行継続支援として、補助金を交付するなど、既存のバス路線や、便数の維持について連携した経過があり、今後につきましては、社会情勢等を注視しながら取り組んでまいります。 最後にバス路線の充実につきましては、今後の町域内の状況や、地域のみならずからのご要望等に応じて、事業者と協議をする必要があるものと認識いたしております。 つきましては、ご提案の関連計画の策定等につきましては、今後の町政運営において参考とさせていただきます。
15	8-3	特に関連計画は、①公共交通の維持に関するものと②自転車の利用環境整備に関するものの2種類を策定いただきたいです。 ①鉄道・路線バス等の公共交通については、地域公共交通計画等を策定し、立地適正化計画で定めた都市骨格を支える公共交通ネットワークの全体像を明確にしつつ、交通事業者さんと課題を共有して連携を維持していくための素地作りを進めていただきたいです。 高齢者人口が増加し、自動車以外の移動手段の確保が重要となる一方、鉄道・バスの担い手不足や人口減少に伴ってサービスの維持が社会的な課題となっています。島本町では今すぐの路線バスの減便が無いとしても、今後必ず発生する課題に今から対応することには大きな意義があると考えます。 また、既に関西テレビのニュースの特集で「高齢化が進んでいるにも関わらず、公共交通が不便で自動車を手放せない町」として島本町が紹介され※、世間的にもそのように認識されている状況です。 ※「newsランナー」2024/6/18放送 具体性に欠く施策を立地適正化計画にただ列挙するだけでなく、公共交通単独の計画を策定してそのビジョンを示し、町として交通問題に取り組む姿勢を示すことは、このような世間の認識に対するアピールとしても重要であると考えます。 ②町内を発着する移動の16%以上(約1万4300回/日以上)※で利用されるなど、町民の重要な移動手段となっている自転車についても、自転車ネットワーク計画等を策定してネットワークの全体像や整備の優先順位を定めいただきたいです。 ※自転車が代表交通手段の移動16%+鉄道が代表交通手段かつ自転車が端末交通の移動 ※令和3年近畿圏パーソントリップ調査 多数の自転車が通行する中心部の主要道路(特に駅へのアクセス道路となる西国街道や江川広瀬2号幹線)は幅員が狭く、過去2年に約10件※の自転車事故が発生するなど、安全性に問題があります。 ※大阪府あなたのまちの交通事故マップ(2022～2023年) その上、百山1丁目・桜井5丁目をはじめとしたマンション・宅地開発や歴史文化資料館のリニューアルによって、今後も自転車利用の増加が見込まれます。 さらに、桜井2丁目・青葉5丁目のマンション開発も重なって自動車交通量が増加し、橋公道の混雑が悪化した場合には、町として自動車利用から自転車利用への転換を呼びかける必要も生じるかもしれません。 このように自転車の安全確保が喫緊の課題である状況で、道路整備には予算確保と関係者調整が必須で事業が長期化する可能性があることも考慮すると、まずは計画策定により自転車の安全確保の方針を示すことが重要であると考えます。 以上の理由により、 ・地域公共交通計画のような公共交通を維持するための計画と自転車ネットワーク計画のような自転車利用環境改善のための計画を今後策定すること ・上記計画と連携して立地適正化計画を推進すること を立地適正化計画に記載し、交通に関する施策の実効性を確保していただきたいです。	地域公共交通計画につきましては、現在、本町におきましては、当該計画策定の予定はありませんが、本町域内を運行されている交通事業者と年に数回協議の場を設け、意見交換を行い、課題を共有しております。 また、運転手の担い手不足につきましても、他自治体との協力のもと職業安定所でのセミナーの実施など、本町といたしましても課題の解決に向けて尽力しております。 加えて、自転車ネットワーク計画につきましては、自転車専用通行帯を設置するには幅員の確保等課題が多く策定には至っておりませんが、本町といたしましても自転車の安全利用の啓発につきましては、重要な事業であると認識していることから、町内各学校での交通安全教室の実施や、大阪府が実施する各キャンペーンの広報の実施など、様々な事業に取り組んでおります。 今後につきましては、状況を注視しつつ必要に応じて策定について、検討してまいります。 なお、ご提案の関連計画の策定等につきましては、今後の町政運営において参考とさせていただきます。
16	7-4	重点提言1「コンセプト・プラス・ネットワーク」は大事なコンセプトである。 〔1〕7-4頁2行目「全ての都市機能を本町だけで備えることは都市の効率性の面からも適切でなく」『鉄道沿線を軸に都市機能が集積する構造を活かしつつ、高次のものは沿線の自治体間で分担・連携する『鉄道沿線まちづくり』に取組むという考え方は重要。 問題は他自治体が島本町に何を魅力として連携を強固してくれるかである。 その為の具体策①島本町都市計画マスタープランP.26都市構造図のAゾーン(町の圧倒的な面積、即ち財産)の自然環境との調和を計りつつ、キャンプ場、子供が家族と楽しめるアスレチック施設、星空観察も出来るような広場とかを作って魅力とする。 具体策②例えば高槻市図書館との連携で蔵書の利用をネット利用出来るようにして運動する。 具体策③大山崎山荘のモネ、サントワール山崎工場見学、天王山、国宝妙喜庵を観光ループに設定して特別料金でアピールをする。結果として島本町の知名度アップとなり、魅力のギブアンドテイクとなって連携が進むと考える。	ご指摘の都市計画マスタープランの箇所につきましてはP42都市構造図における緑の環境ゾーンと推察され、当該ゾーンの方針といたしましては、「豊かな自然と緑豊かな景観を形成する森林環境の保全及び活用」と記載しております。また、本マスタープランの方針に即しつつ自然と調和した魅力ある拠点づくりのために旧町立キャンプ場用地の土地活用を検討しており、現在は個人やイベント等の利用を可能としております。引き続き、自然環境との調和を図りつつ、魅力ある拠点の整備に努めてまいります。 蔵書のネット利用につきましては、現在、書籍については、北摂地区7市3町による公立図書館で広域利用を実施しているところです。電子図書館については、他県において、市町村と県による協働電子図書館を運営されている事例はありますが、独自で整備されている他自治体の電子図書館を本町が利用させていただくことの可能性の有無について、また、町立図書館の電子化の取組の方向性についてなど様々な検討が必要であると認識しております。 観光振興につきましては、地域資源を活用し、本町ならではの体験開発などを行い、近隣からのマイクロツーリズムを呼び込むことで知名度の向上を図ってまいります。また、隣接している高槻市とは観光振興に関する連携協定を締結しており、大山崎町とはこれまでも合同でまちあるきイベントを開催するなど連携していることから、引き続き広域での観光振興にも努めてまいります。

17	4-4	【2】4.3めざすべき都市の骨格構造(4-4、4-5頁) 「都市の骨格構造」は確定として表4-1の「軸」という捉え方は高く評価するものの、「都市軸」「幹線道路・補助幹線道路」が観念的にしか見えない。大事なことであるのに。 阪急水無瀬駅からJR島本駅及び町役場を結ぶ一連の道路で「本町の都市の魅力を代表する都市軸を形成」とあるが、JR京都線でBブロックとCブロックが分断されていて島本駅で登って降りるか、自転車、車両は山崎寄りの踏切を渡る現状である。加えて町役場を結ぶ道路も曲がりくわって一方通行も一部あり、輪構成としては絵に描いた餅である。20年後を目標年次としての計画なら大胆に挑戦して欲しい。 提言1.JR京都線を迂回する踏切一つでは島本町の魅力追求とならない。JRと連携しての島本駅の拡張(せめて自転車、オートバイは下車したら渡れるつくりにする☆参考高槻駅、関西大学辺り)、JR駅前ロータリーの再開発は金も時間もかかるが、それこそ政治の力である。 余談だがシオ島本に町の子供向けの施設のなにも出来ると聞いており東側の親子が利用するにも便利かと。 提言2.都市軸の島本駅の反対にある阪急水無瀬駅の171号線側のロータリーも有効利用されているとは思えない。 今後の高齢化社会を見据えたら、町役場の出先をメイン行政サービス、保健・福祉、文化・交流活動の中心地を、現在の町役場周辺、ふれあいセンター周辺とは別に形成することで、JRと阪急を結ぶメイン道路に活気と人の流れ、そして子供達だけでなく高齢社会を具現化する優しい街、島本町が20年には出来ますように。	立地適正化計画につきましては、上位計画である都市計画マスタープランに即して検討しており、ご指摘の都市構造図及び表4-1につきましては、都市計画マスタープランを出典元とする図になります。 また、中心地につきましては、本計画においては都市機能誘導区域を中心地として検討しております。 次に、都市機能誘導区域の検討に際しては、国が示しております「第12版 都市計画運用指針」に示された考え方を踏まえるとともに、都市計画マスタープランにおいて位置づけております、「中心市街地ゾーン」を中心に公共公益施設等の立地状況や用途地域を鑑み、立地適正化計画(素案)においてお示しております区域を都市機能誘導区域として検討しております。 また、本町におきましては、現在素案においてお示している区域に加え、都市機能誘導区域に設定することが望ましいと考えられる区域は、現時点においては存在しないものと考えております。 次に、自転車や原動機付自転車等が往来できる橋梁の整備につきましては、用地等の課題があるものと認識しており、整備の必要性につきましても、今後のニーズ等を注視しながら検討する必要があると考えております。 また、水無瀬駅前のロータリーにつきましては、路線バスやタクシーの事業者や、一般車両利用者の乗降に必要な面積を確保して整備したものとされており、現在活用しております。
18	4-2	4 計画の方向性 (1)まちづくり方針について 「緑と水の豊かな自然を守り、活かしたまちづくり」を追加して下さい。	本計画につきましては、都市機能の集約によるコンパクトなまちづくりを進めるための計画となっており、まちづくり方針につきましては、計画内において記載しております、コンパクトなまちづくりを進めるための誘導方針や誘導施策に基づくよう検討しております。そのため、計画の趣旨等を鑑みますと、ご提案いただいた内容を方針に記載のうえ、緑や水に係る施策等を位置づけることは困難であるものと考えております。 つきましては、ご提案の内容につきましては、今後の町政運営において参考とさせていただきます。
19	4-2	(2)誘導方針について 方針2:自宅から歩いて10分位で乗降出来るコミュニティバスの運行を含めた公共交通システムの構築プロジェクトを立ち上げ、実現をめざす。	コミュニティバスの運行を含めた公共交通システムにつきましては、現在、本町域内の主要な駅へつながる幹線道路において、民間のバス事業者の運行や、高齢者などの支援が必要な方に対する福祉ふれあいバスの運行を実施している状況であり、新たに公共交通システムの構築を実施するには、既存の事業者と協議を重ね、導入については慎重に判断する必要があるものと認識しております。 今後につきましては、ドライバーの担い手不足など様々な課題について注視するとともに必要に応じて対策を検討してまいります。
20	4-2	方針4: 田畑や池、公園などは景観や防災上の視点からも、今あるものは守り、荒廃農地や工場跡地などを活用し、新たに造成する計画を検討する。	現在実施しております就農希望者とのマッチングや、ファミリー農園のあつせんなどをはじめ、本町の現状を踏まえた各種農業施策を推進し、都市農地の保全に努めてまいります。 また、産業系の土地利用を誘導すべき用地については、企業誘致に努めてまいります。
21	8-4	5. 居住誘導区域 居住誘導区域外区域について 戸代、大沢での居住を選択する住民への生活の利便性の確保については住民との懇談等により具体策を講ずること。以上です。よろしくお願いいたします。	立地適正化計画につきましては、都市機能の集約によるコンパクトなまちづくりを進めるための計画となっており、原則、市街化区域内での議論となるものの、本町におきましては、計画において、「持続可能な集落地域づくり」を方針に位置付け、地域の関係機関・団体との連携と課題共有を図り、見守りや支えあいの地域活動の促進等の施策を位置づけております。
22	7-5	前提として、すでに、立地適正化で示されている内容は、既存、進行中の内容が大半であること。危惧されるのは、水無瀬駅〜島本駅周辺に現在建設中、建設予定中の高層マンションだけでも過剰供給になりつづると感じています。過剰な分は、小・中学校の一時的なインフラ整備、生涯学習施設や児童生徒の健全育成のための体育施設やグラウンド、雨天時の活動可能な施設などの不足をもたらし始めています。現時点以上の、居住誘導は必要ないとかんがえます。計画そのものへの疑問は残りますが、記載の内容には下記の点の補強・加筆を要望します。 7-5 誘導施設の設定に駅前好立地の歴史文化資料館がないのはなぜでしょうか。町立図書館は示されていますが、人口増加に伴い、開架スペースや蔵書・書庫の問題ははらんでいると思います。歴史文化資料館も資料保管所蔵庫の確保や空調設備の対応等、住民の知的財産スペースとして、対応するハード面の充実はもちろん、専門職・人員の確保により満足度を高めるような記載を願います。現在アンケート集約中の体育館等の施設整備計画と関連付けた、15年計画としてほしい。小・中学校の授業で使用する屋内プールというなら、小・中学校生徒が利用するためには「バス運行」は必須となるので、移動手段として、本計画の下記の点とも関わりが出てくるものと想定しています。	歴史文化資料館につきましては、定義として、博物館法上の博物館ではないこと、また、現時点において、今後の有効活用に関して検討が行われている状況であることから、施設の位置づけが定まっていない状態であることから、誘導施設に位置付けることは困難と判断いたしました。 一方で、本計画に関しては、第10章目標指標と進行管理に記載のとおり、概ね5年毎に見直しを予定しておりますことから、見直しの際に、必要に応じて、誘導施設の位置づけ等についても検討してまいりたいと考えております。 また、新体育館等の整備に関しては、現在、コンセプトや施設規模・機能、事業スケジュール等を定める基本計画の策定に向け事務を進めており、水泳授業時の児童生徒の移動方法についても、基本計画策定の中で検討していく予定としています。
23	8-3	8-3 誘導施策として、路線バスの充実だけでなく、福祉ふれあいバスの充実、と明記してほしい。いずれも公的資金は必要な施策となります。	福祉ふれあいバスの充実については、他の交通網との兼ね合いからも単独事業としてはこれ以上の拡充は困難な状況であり、高齢者に問わず地域全体の移動手段の整備の観点から検討していくべき課題であると考えております。
24	8-4	8-4 持続可能な集落… 福祉ふれあいバスは「充実」と示してほしい。デマンドタクシーに加え、高齢者・障がい者の外出支援というならタクシー助成の充実が必要で。(現役世代が車を所持し、仕事を休んで通院や外出に付添わなければいけない生活・交通環境こそ改善しなければ3世代が住み続ける町にはできない。) 一部に限定した意見ですが提出させていただきました。以上です。	福祉ふれあいバスの充実については、他の交通網との兼ね合いからも単独事業としてはこれ以上の拡充は困難な状況であり、高齢者に問わず地域全体の移動手段の整備の観点から検討していくべき課題であると考えております。 また、乗合タクシーにつきましては、福祉ふれあいバスの運行範囲外となっている大沢地区において、代替手段として乗合タクシー・配車サービスを実施していますが、対象地域の拡大等は現時点では困難と考えています。 タクシー助成につきましては、高齢者や障害者への外出支援策として、通院や官公庁への手続き等の用途と重度障害者もしくは要介護2から要介護5の方と対象者の限定はありますが、1回3,000円を上限とし、月3回までのタクシー利用の助成制度を実施しております。