

パブリックコメントでの意見と対応方針について

■実施結果

実施期間：令和2年2月17日（月）～令和2年3月16日（月）

意見提出者数：10名（26件）

表：意見の主な内容と回答・対応方針

番号	意見の主な内容	回答・対応方針 [（ ）は関連するページ番号]
1	<p>近鉄郡山駅周辺について 車道が狭い・一方通行 駐車場も狭い・古い・汚い・数が少ない。 歩道も狭い・自転車道も無い・車椅子も通りにくいなどで、地元民もあまり行けません。 バスターミナルは小さく、駅から歩くことや、傘をさすのも不便で、階段・段差も多い。観光バスも止まれるようになると良い。 送迎用の場所が必要。タクシー乗り場も大きくして運転しやすくする。 駐車場はバスターミナルと合わせて新しくしてはどうか。</p>	<p>【計画の変更なし】 近鉄郡山駅周辺は、再整備を予定しており、「近鉄郡山駅周辺地区まちづくり基本計画」を令和元年7月に策定しており、総合交通戦略においても基本計画の着実な実行を掲げています。 今後、近鉄郡山駅を現バスターミナル付近に移設し、駅前広場・バスターミナルの整備や駐車場の再整備、周辺の交通空間の整備などをまちづくりと一体的に実施していく予定です。 (P33-35)</p>
2	<p>渋滞箇所について 矢田寺から近鉄郡山に行く道は一方通行の区間をなくし、バスも通れるようにしてほしい。また、郡山西小学生や奈良高専生の通学も安全確保できるようになると良い。 郡山イオンから矢田方面への踏切が2つある一本道は、休日は大渋滞している。高架は無理だとしても、2車線にすれば、外出が楽になり、外食や買い物が増える。</p>	<p>【計画の変更なし】 当該区間については、近鉄郡山駅周辺地区まちづくり基本計画において地区内交通ネットワークの検討範囲に含まれることや、歩いて暮らせるまちづくりという方針もあることから、今後歩行者・自転車の安全確保も含めて検討していく予定です。(P33-35) 現在、交通の円滑化に向けて「城廻り線」の近鉄橿原線九条第9号踏切（DMG MORIやまと郡山城ホール前）についてアンダーパスの整備中です。また、JR郡山駅から北へ続く区間（城廻り線）も整備中で、この路線ができることで、JR郡山駅までのアクセスが改善します。(P59)</p>
3	<p>鉄道について 一時間あたりの本数は妥当ですが、お昼はこれ以上減ると困る。 近鉄郡山駅周辺と筒井駅は駅周辺の整備に力を入れてほしい。 「近鉄郡山駅周辺地区まちづくり基本構想・基本計画」は概ね賛成。</p>	<p>【計画の変更なし】 本計画においても、公共交通の利便性向上や公共交通のPR等の実施を位置づけています。鉄道のサービス水準を維持するためには皆様の積極的な利用をお願いいたします。 「近鉄郡山駅周辺地区まちづくり基本構想・基本計画」については、計画的に整備を進めていきます。(P33-35)</p>

番号	意見の主な内容	回答・対応方針 〔（ ）は関連するページ番号〕
4	バスについて コミュニティバスの車内にベビーカーが入るスペースがほとんど無いので、ベビーカーを積むスペースが車内にあればと思う。	【計画の変更なし】 コミュニティバスについては、バスルートの状況から通常のバスより小型で小回りの効くワゴン車での運行となっております。そのため、車内のスペースは限られておりますが、ベビーカーは持ち込み可能となっております。
5	道路について 奈良市や橿原市に比べると渋滞が少ないが、国道24号線の渋滞緩和のため京奈和自動車道の全線開通は早期に実現してほしい。	【計画の変更なし】 計画において「京奈和自動車道の整備」を位置づけており、国に整備促進を要望していきます。(P59)
6	無電柱化の推進について 城廻り線は無電柱化することあるが、費用対効果はどうなのか。	【計画の変更なし】 無電柱化は、防災機能の向上など様々な効果がありますが、すべての道路で無電柱化することは困難です。また、費用については、低コストでの整備手法等の開発も進んでおりますが、架空と比較すれば高額になるため、効果が大きな路線を検討していきます。(P48)
7	リニアについて 奈良県内のリニア新駅設置候補の中で、大和郡山市案が唯一、近鉄路線と接続しており、県民の多くは近鉄ユーザーなので、その強みを訴えてリニア新駅設置に尽力してもらいたい。	【計画の変更なし】 計画において「中間駅設置に向けた誘致活動」を位置づけており、実現に向けた活動を継続していきます。(P66)
8	歩道について 近鉄郡山駅からDMG MORIやまと郡山城ホールまでの歩道がガタガタ。 市役所前の横断歩道をスクランブル化にできないか。	【計画の変更なし】 「近鉄郡山駅周辺まちづくり基本計画」において近鉄三の丸線の整備を予定しており、横断歩道のスクランブル化も、整備に合わせ検討いたします。(P33-35)
9	大和郡山の将来像と全くマッチしない計画に思えます。キーワードは人口減少、リニア、バラバラの交通連携です。	【計画の変更なし】 本計画は、総合計画や立地適正化計画等の本市の上位関連計画等の将来都市像を実現するために、交通関連の施策を体系的に整理した計画となっています。特に人口減少に対応したコンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの実現のため、各交通手段の連携を図るための施策を取りまとめています。(P26-28)

番号	意見の主な内容	回答・対応方針 〔（ ）は関連するページ番号〕
10	JR、近鉄交差部に新駅建設（リニア候補または連携）	【計画の変更なし】 JRと近鉄の交差部は、リニア中間駅の候補地であり、引き続き、「中間駅設置に向けた誘致活動」を進めていきます。具体的な施策は誘致後の検討になります。（P66）
11	藺町線南西伸と板屋ヶ瀬橋まで連結（東西道路の拡充）	【計画の変更なし】 「平端駅東側のまちづくり」において検討していきます。（P36）
12	大和郡山環状線踏切立体高架化（東西道路の拡充）	【計画の変更なし】 大和環状線と近鉄が交差する郡山第10号踏切については、改良すべき踏切道となっており、「踏切道改良計画の策定」で具体的な対策を今後関係者と協議して決定していきます。（P45）
13	筒井駅駅前広場の整備（法隆寺観光客の取り込み）	【計画の変更なし】 筒井駅にアクセスする都市計画道路筒井駅停車場線が整備されていますが、頂いたご意見については、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。
14	今後いかるがパークウェイが東伸すると大和郡山市で受け入れる東西道路がありません。すでに国道25号は容量オーバーです。	【計画の変更なし】 国道25号は、都市計画道路に位置付けられています。そのため、改良について管理者である国への要望を行っていきます。（P60）
15	不要な事業としては、近鉄郡山駅前広場整備、平端駅前広場整備です。こちらは需要がみこまれません。	【計画の変更なし】 近鉄郡山駅は、本市において最も利用者の多い駅であり、郡山城等の観光地に近く、本市における交通の拠点・市の顔として具体的な整備計画を作成しており、今後計画に基づいた整備を実施していく予定です。 平端駅については、本市の産業の中心地である昭和工業団地に近く、通勤をはじめとする利便性を高めることが本市の活力の維持・向上につながるため、駅へのアクセスを向上する各種施策について、「平端駅東側のまちづくり」において検討していきます。（P33-36）

番号	意見の主な内容	回答・対応方針 〔（ ）は関連するページ番号〕
16	今国府町立体高架化（東西道路の拡充）	<p>【計画の変更なし】</p> <p>交通状況を踏まえ、交差点改良や信号の改良などで円滑な交通を確保していきます。また、「幹線道路の計画的整備」により、市内幹線道路網を充実していきます。頂いたご意見については、今後具体的な整備計画を検討する上で参考とさせていただきます。(P60)</p>
17	ゾーン30の整備はこれからの時代もう不要かと思えます。	<p>【計画の変更なし】</p> <p>交通事故による死者のおよそ半数が身近な道路で発生しており、生活道路の交通安全対策の推進が強く求められています。そのため、面的に安全対策を行うゾーン30は有用な手段として進めていきます。(P43)</p>
18	<p>椎木町一東安堵間のバイパス新設の要望</p> <p>椎木町は東に今国府町、西に安堵町東安堵に囲まれた集落である。集落から東方へは、大和中央道から中央卸売市場までの道路はあるが、椎木町中心地から大和中央道まで及び西方に行く道路が整備されていない。そのため、西椎木公民館からローソン東安堵店交差点まで直線距離では1km程度のところを2倍の距離をかけていくこととなるため、道路の新設を要望する。(提案図あり)</p>	<p>【計画の変更なし】</p> <p>幹線道路については、まずは「整備中道路の整備推進」を図り、「道路の計画的な整備と維持管理」として、今後整備が必要な道路について、整備の優先順位等をふまえて整備を行います。頂いたご意見については、今後具体的な整備計画を検討する上で参考とさせていただきます。(P59-60)</p>
19	<p>高齢者について状況を把握している年金者組合を策定団体に加えてほしい旨をお願いしたが、「計画策定の体制」に専任されていないのはなぜか。</p> <p>自分か居住する地域での自治会の打合せや調査が行われたことは耳にしていない。「まちづくり」に関する地域社会のコミュニティの作り方に問題があると考えます。</p> <p>本計画に関し、以下のことを要求します。</p> <p>①検討する諸団体、機関に年金者組合を加えること</p> <p>②この検討は市の責任において地域自治会の末端まで参加できるようにすること</p> <p>③高齢者の外出支援の基本構想を明らかにすること</p>	<p>【計画の変更なし】</p> <p>交通に関係する諸団体・機関は、多岐にわたり、すべての団体に参加いただくことは困難です。そのため、今回の計画においては、高齢者福祉を担当している社会福祉協議会に参加いただきました。(P88)</p> <p>また、本計画を策定するにあたり、都市計画マスタープランとあわせてアンケート調査及び地域住民の方を対象とした地区懇談会を実施し、多くの方に参加いただきました。今後も、このような形でご意見をいただくとともに、個別の計画検討にあたっては、必要に応じて自治会や各種団体へのヒアリングを実施してまいります。(P87)</p> <p>なお、「高齢者の外出支援策の検討」については、福祉部局の方で検討を行っておりますので、計画がまとまりましたら公表いたします。(P40)</p>

番号	意見の主な内容	回答・対応方針 〔（ ）は関連するページ番号〕
20	交通課題A～Lの12項目とまちづくり施策との整合性をわかりやすいものにしてほしい。 例えば、コミュニティバスの運行経路の見直しは空白地に限らず路線の拡大を行う方向で検討してほしい。	【計画の変更なし】 実施事業について、A～Lの12項目の交通課題のうちどの課題に対応しているかを網掛けで示しています。 なお、コミュニティバスの見直しについては「コミュニティバスの適切なルート・ダイヤ見直し」に基づき、空白地だけでなく、今後のまちづくりや利用者ニーズに対応するよう運行を検討いたします。(P39)
21	「地域公共交通網形成計画」で特定事業とする場合、どのような申請が必要なのか、また、市民にとって影響はあるのか。	【計画の変更なし】 特定事業の一つである地域公共交通再編事業を実施する場合、「地域公共交通網形成計画」において再編事業に関する事項を定め、再編実施計画を作成し、国に申請し認定を受けます。認定を受けることで関係法令の特例や財政支援の特例が得られ、面的な公共交通ネットワークの再構築が推進しやすくなります。なお、計画策定の際には、市民参加の機会を設けるよう検討いたします。(P37)
22	福祉輸送サービスやタクシーとの連携 福祉タクシーの導入に関して、取得する人たちの補助などを確立させ、増やすための支えにしてはどうか。	【計画の変更なし】 「ユニバーサルデザイン車両によるタクシー活用施策の検討」において、車両の導入の促進について検討しますので、頂いたご意見については、今後具体的な内容を検討する上で参考とさせていただきます。(P40)
23	高齢者の外出支援の検討 今年の3月市議会で「福祉健康づくり部」における事業で高齢者の外出支援事業が予算化されているが、これは、総合交通戦略の事業を進めるためのものであるか。	【計画の変更なし】 本計画で位置づけている「高齢者の外出支援策の検討」をするための予算処置です。(P40)
24	平端駅東側のまちづくり 鉄道事業者が事業主体となっているが、詳細の協議を受けてからの判断となるため、鉄道事業者を事業主体から除外していただきたい。	【計画を変更】 鉄道事業者については、今後のまちづくり検討には参加していただきますが、事業内容は現時点では決まっていないため、事業主体から鉄道事業者を除外いたします。(P36、P73)

番号	意見の主な内容	回答・対応方針 〔（ ）は関連するページ番号〕
25	タクシー活用施策の検討、福祉タクシーの導入 上記については、まとめて「ユニバーサルデザイン車両によるタクシー活用施策の検討」としてはどうか。	【計画を変更】 タクシー車両については、今後ユニバーサルデザイン車両の導入が進み、ユニバーサルデザインの車両により、様々な方の利用が可能となります。そのため、ご意見を踏まえ、関連性が高い2つの事業をまとめて、「ユニバーサルデザイン車両によるタクシー活用施策の検討」といたします。(P40)
26	後期高齢者が急増し、高齢者社会に拍車がかかる。このような状況変化に対応した交通戦略が求められ、スピード感を持った対応が必要であるが、戦略案ではその視点が弱く、公共交通に乗れない人たちの移動手段の確保が大きな課題である。高齢者の外出により医療費減少に成功した自治会もあり、財政的・経済的視点も重要ではないか。全国でデマンドバスなどの取り組みが進められており、また隣の奈良市では市内バスを70歳以上は100円で利用できるなどしているが、当市ではできないのか。住みやすい郡山と言われるように頑張りたいものである。	【計画の変更なし】 高齢者の移動手段の確保は、本計画でも交通課題「高齢化社会に対応する移動手段、外出環境の整備」として掲げています。 その課題に対応するため、「公共交通ネットワークの強化・充実」や「交通施設・車両のバリアフリー化」等を施策方針として各種事業を予定しており、特に公共交通については、今後策定予定の「地域公共交通網形成計画」においてより具体的な事業を検討していきます。事業実施にあたっては、交通事業者等の関係者と連携して進めていきます。(P25, P37)

※提出いただいたご意見は、意見の趣旨を損なわない程度に要約しています。