

紀の川市過疎地域持続的発展計画（案）に関する意見募集結果と紀の川市の考え方について

募集期間 令和7年9月17日～令和7年10月17日
公表を行った場所 市ホームページ、企画経営課、各支所及び出張所
意見書提出結果 2人、10件

●提出のあったご意見（概要）とご意見に対する市の考え

No.	寄せられたご意見の要旨	ご意見に対する市の考え方	該当箇所	
1	太陽光やヒートポンプの導入を掲げているが、初期コストが高く、住民の負担感が出る可能性。	紀の川市では、「第2次紀の川市長期総合計画（2023-2026）企画部企画経営課」において、快適で良好な生活環境を守り、維持するため、市民・地域団体・事業者と市が協働・連携し、環境保全に係る活動を積極的に展開するとしています。 また、「紀の川市地球温暖化対策実行計画（2024-2027）市民部環境衛生課」を策定し、紀の川市が率先垂範活動として省エネ・省CO ₂ に取り組み、市民及び市内事業者等の自主的な地球温暖化対策を促しています。 市民や市内事業者等のみなさまには、地球温暖化防止に向けた意識を高めていただき、さらなる省エネ行動への生活習慣について取り組みのご協力をお願いします。 なお、設備導入に係る費用負担については、みなさまが可能な範囲でご協力いただくことを想定しています。現在、紀の川市独自の取り組みはありませんが、和歌山県において補助事業や共同購入事業が行われています。なお、実施電力販売契約（PPAモデル）を利用した設置で負担を軽減する方法もあります。	p 52	12 再生可能エネルギーの利用推進
2	山間部での大規模太陽光（メガソーラー）は、景観や土砂災害リスクの懸念もあり、住民合意が不可欠。	紀の川市では、紀の川市再生可能エネルギー発電設備の設置等に関するガイドライン（令和3年4月1日施行）を策定し、再生可能エネルギー発電施設の設置に関し、設置者には、近隣住民の安全や周辺環境等に配慮するとともに、施工前に市及び近隣住民に対して事業計画の内容を明らかにするよう指導しています。		
3	メガソーラーに関して「再エネ推進」は触れられているが、廃棄リスクまで想定していない点は不安材料でしかない。	太陽光パネルの廃棄については、現在、国において大量廃棄を見据えたりサイクル制度の見直しが進んでおり、今後、議論がさらに進むと思われます。紀の川市でも、国の動向を注視し、適切な廃棄が行われるよう取り組みを進める予定です。		
4	「理念先行」にならないか（財政や人材が追いつかないリスク）。	紀の川市過疎地域持続的発展計画（案）に記載した各事業について、適切な予算と人員の配分を行うことで、事業計画年度において着実に事業を実施します。 また、行政評価制度におけるPDCAサイクルに基づいた進行管理と効果検証を行い、次年度への適切な予算と人員の配分に反映させていただきます。		
5	「高齢者・生活弱者にどう実効性ある支援をするか」が弱い。	過疎地域の住民が安心して暮らし続けることができるように高齢者福祉の向上や地域医療の確保、教育の振興、買い物環境の確保、地域公共交通の確保といった課題に対し、過疎地域の地域特性に応じた施策を講じていきます。 過疎地域の地理的・社会的条件の不利性を補うため、道路整備や情報通信基盤等のインフラの整備、IoT・ICTなど革新的技術の活用による生活サービスの確保を行います。		
6	「エネルギー施策」や「産業振興」の実効性・住民合意が不透明。	エネルギー施策や産業振興のみならず、計画に記載した各事業について、適切な予算と人員の配分を行うことで、事業計画年度において着実に事業を実施します。 また、行政評価制度におけるPDCAサイクルに基づいた進行管理と効果検証することで、次年度への適切な予算と人員の配分に反映を行い実効性を確保します。また住民合意が必要な事業については、適切な時期に適切な合意形成を図りたいと考えています。		
7	野田原、脇谷、銚子ノ口地区は県道垣内貴志川線と峠越えのいくつかの狭い市道で他地区と結ばれているのみです。災害時はこれらの道路が不通となり、孤立することが予想されます。事実、2018年9月の台風21号、2023年6月の線状降水帯発生時には道路が寸断され、孤立に近い状態になりました。いざという時に孤立しないよう市道の大規模な拡幅（2車線化）、県道の山田ダム以東の整備が必要と考えます。	本計画では、過疎地域の生活基盤の確保を重要な柱としており、道路などの生活・防災インフラ整備を計画的に進めることとしています。 過疎地域の道路整備については、災害時の孤立防止を重視し、市道の改良や維持管理の強化を図るとともに、県道区間については県と連携し改善を要望していきます。	p 29 p 30 p 31	5 交通施設の整備、交通手段の確保
8	市道の日常的な整備（草刈りなど）については地域住民が休日に総出で行っている現状です。高齢化が進む中、地域住民での整備には限界があり、また安全面でも大きな課題があります。市道の日常的な整備を計画的に行っていただきたい。	本計画では、過疎地域における生活環境の維持・改善を重要な課題としています。 市では、道路や生活インフラの維持管理について、地域の実情を踏まえ、計画的な草刈り・点検などの体制整備を進めていきます。 また、地域における高齢化の状況や負担軽減について地域との協働体制の在り方も検討してまいります。		
9	現在、市内巡回バスは県道垣内貴志川線を細野貴志川コースが運行していますが、便数も少なく利用しづらい状況にあります。また「紀の川市過疎地域持続的発展計画（案）」には交通空白地（鉄道駅から1,000m もしくはバス停から 300m 以内でない地域）である那賀地域の赤沼田地区において平成28年度からデマンド型乗合タクシーを運行しているとの報告がありますが、脇谷地区もまさに鉄道駅から1,000m もしくはバス停から 300m 以内でない交通空白地です。野田原、脇谷、銚子ノ口地区においてもデマンド型乗合タクシーの運行が必要と考えます。 地域ではかつてあった商店は全て閉店し、診療所もなくなり、郵便局や市役所の出張所等も設置されていません。日々の買い物や通院、役所での手続き等でも自家用車を使用しなければならない現状です。ただ、高齢化が進む中で、いつまで自家用車の運転ができるか不安を抱えた住民が多く、安全面でも問題が多いと感じられます。事実、地域では80歳を超えた住民が自家用車の運転をしている姿が多く見受けられます。運転免許を返納しても安心して暮らせる地域にしていきたいと思います。	本計画では、過疎地域における移動手段の確保を重点施策の一つとしています。 今後、交通空白地の地理的特性や地域の実情を踏まえ、地域巡回バスの見直しやデマンド型乗合タクシーを含め、移動手段を持続的に確保できる方法を検討していきます。 また、高齢者をはじめとする住民が安心して生活できるよう、関係機関等と連携しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努めます。		
10	紀の川市は北部に国道24号線やJR和歌山線があり交通の便に恵まれています。また北部山麓には京奈和自動車道や大型農道が通り、交通の発展や産業の振興に寄与しています。それに比べ南部山間地域は交通の便が悪く、一層過疎化が進む一因となっています。南部山間地域に光を当てた施策の実現をお願いします。	本計画では、地域間の格差をなくし、過疎地域の暮らしやすさ向上を目指すことを基本方針としています。 今後も、道路・交通の整備をはじめ、生活基盤や地域資源を生かした産業振興など、南部地域の活性化につながる施策を計画的に進めていきます。		