

第1回生駒市総合計画審議会第二部会

第1回 生駒市総合計画審議会第二部会

1 日時 平成27年7月24日（金）9：30～

2 場所 生駒市役所 4階 大会議室

3 出席者

（委員） 久委員、大原委員、楠下委員、中山委員

（事務局） 今井企画財政部長、西川企画政策課長、小澤企画政策課長補佐、
岡村企画政策課企画係長 松尾企画政策課係員

4 欠席者 なし

5 議事内容

（1）部会長選出

【事務局】 まず、議事に入る前に、部会長の選出をお願いしたい。部会長は、生駒市総合計画審議会条例第7条第3項の規定により、委員の互選で選出させていただくことになっている。どなたか御意見をいただけますでしょうか。

【大原委員】 久先生に是非。

【事務局】 久先生というお声をいただいたが、お願いできますでしょうか。

【久委員】 では、引き受けさせていただきます。

（異議なし）

【事務局】 それでは、部会長には久委員に御就任いただきます。恐れ入りますが、一言御挨拶をいただきたいと思います。

【久部会長】 前回から継続されている委員もおられるが、また引き続き部会長をさせていただきたいと思う。よろしく申し上げます。

【事務局】 ありがとうございます。

（2）各分野の検証

①No.311 土地利用

【久部会長】 行政の自己評価がC、審議会委員の評価も全員Cだが、いかがだろうか。Cで妥当か。

(異議なし)

【久部会長】 それでは審議会評価はCということだが、何かこの土地利用に関して、この部会としての意見、つけ加えておきたいことはあるか。

【楠下委員】 行政の主な取組の中で、持続可能な都市を目指す等がうたわれており、一部北大和地区あるいは白庭台で進められる計画だが、これらをどう具体化してやっていくのか気になる。

【久部会長】 行政には都市計画的な観点だけではなく、環境に配慮した土地利用誘導をこれからもうまく実施して頂きたい。

②No. 312 住宅環境

【久部会長】 何か御意見ございますでしょうか。

【楠下委員】 住宅環境において、行政には色々な手段で取組をして頂いているのだが、市民の意識がまだ十分広がってこないという問題もあるようである。どうやって市民の意識を変えていくべきだろうか。生駒でも約400年前には大きな地震が起きたようだが、最近はあまり生駒付近で大地震が起きていないので、危機意識が若干弱いのかなという気がする。

【中山委員】 関東の方と比べて、関西は地震が少ない。奈良や大阪等、めったに災害は起きないのだと市民が感じているように思う。

【楠下委員】 そうですね。関東は毎月地震があつて当たり前みたいな感じですね。関東は関西とそのあたりの意識が違う。

【中山委員】 関西は活火山も少ない。

【事務局】 東京の方ならば、極端な話、富士山のこともあつたりするのだろう。

【楠下委員】 箱根とかもそうですね。

【事務局】 はい。それが現実おっしゃるような場所ということもある。

【楠下委員】 生駒地区はどうなのだろうか。確か京都大学の地震研究所による報告だったと思うのだが、大地震は明日来るかもしれないし5,000年後かもしれないし、それは分からないと聞いたことがある。それでは手の打ちようがないなと思った。

生駒近辺の地震に関する情報を広報でPRする等、何らかの手段で情報を提供するの1つの方法かなと思う。そうでないとなかなか意識は

変わらないのではないかと。

【事務局】 市内でも、傾斜の多い自治会・そうでない自治会とで危機意識に差があると聞いている。

【楠下委員】 生駒山麓周辺は、補強している家も多いようだ。なので、やはり地域によって意識が変わっているのかもしれない。自治会で話し合いを行うときに、防災意識を高めるきっかけにすればよいのではないかと思う。

【事務局】 防災については、各自治会で自主防災会の組織化にかなり力を入れ実現したので、次のステップに移るときがきた。

【楠下委員】 大変よく取り組んでおられると思うので、そういう気がする。

【久部会長】 指標については、耐震診断の補助件数やバリアフリーの件数等若干下がっているので、市民に対するPRをもう少し補強していただくと、より効果も出てくるだろうし、市民の意識も変わっていくのではないかと思う。

【楠下委員】 事故や災害は発生しない方がよいのだが、何か起こると意識が高まり、逆に何も起こらないと意識は高まらない。

【事務局】 事故・災害の直後は特に意識が高まるが、それがなかなか継続しないという問題もある。

ここで、大変申し訳ございませんが、当小分野の評価に訂正がございます。委員の皆様へ送付しました進捗度記入一覧表では行政評価Cとなっているが、実際の検証シートの行政評価はDである。今御意見をいただいているように、市民の意識の問題もあり取組を進めているが、効果がなかなか出ていないかなということで、原課の方はD評価ということで判断している。

【久部会長】 Dというのは、目指す「4年後のまち」の姿があまり実現されていないということですね。

【事務局】 はい。かなり控え目な評価。

【楠下委員】 理由としては、行政はしっかりやっているけど市民の意識がちょっと弱いということでDにされたのかなと思う。

【事務局】 そうですね。担当課の方は意識という点も重視してD評価にしたのだと思う。

【大原委員】 委員の皆さんが普通にC評価と書いているのだから、私は逆に行政の自己評価はなぜDにしたのかなと思う。自己評価を行うとき、評価はどのように決め、チェックはどのように行っているのだろうか。

【事務局】 行政の自己評価は、メインとなる担当課の方で各項目から判断して総合的な評価を行っている。この小分野「住宅環境」であれば、建築課が担当課である。ただし、総合的な評価とは言うものの、最終的な目標としているのは「4年後のまち」の実現であるので、この小分野では、目標としている2つの「4年後のまち」が現在まだ実現できていないと担当課が判断した。

【久部会長】 大学でも、毎年教員に自己評価シートを出してもらうのだが、評価の付け方が甘い先生と厳しい先生がいる。

建築課は厳しく評価をしているのかなという気がする。

【楠下委員】 そういった点を踏まえた上で、審議会評価はCでよいと思う。

【久部会長】 では、審議会としての評価はCでよいか。

(異議なし)

【久部会長】 ちなみに、検証シートに少し記載されているのだが、「まちづくりコンシェルジュ」というものがある。この取組は、委員の皆さんの御認識はいかがだろうか。「まちづくりコンシェルジュ」というのは、まちづくりをやりたいという地域の方々の要請があれば、それに応じて出動したり助言・情報提供を行ったりする。せっかくいい取組を始めたのに、PRがまだ行き届いてないのかなという気がしている。

【中山委員】 「まちづくりコンシェルジュ」は知らなかった。

【久部会長】 例えば、地域住民が自分たちでまちづくりに色々取り組みたいというときに、誰に声をかけたらいいか・誰に相談したらいいか等、分からないことが多いと思う。この「まちづくりコンシェルジュ」というチームに声をかけてもらえれば、地域のまちづくりの会合等を手伝ってもらうことができる。

すでに奈良県職員がそのようなチームに入っているのだから、生駒市でも生駒市版「まちづくりコンシェルジュ」を作ろうということで取り組まれている。コメントとして、「せっかくいい取組をやっているのに、

そんなに興味ある人がいない・知られていない」ということ述べておきたい。

【事務局】 はい。

【楠下委員】 そうですね、本格化を検討されたい。

【久部会長】 市役所職員に声をかけるときというのは、何かトラブルが起こってからである。しかし、トラブル発生前の「まちづくりについて考えたいな」という段階から行政に地域の中に入ってもらい、行政・地域住民と一緒にまちづくりを行っていけるという点からも、もっと「まちづくりコンシェルジュ」をPRして利用してもらえるようになればうれしい。

③No.313 土地利用

【久部会長】 行政評価がC、審議会委員の評価はCが3人、Dが1名。

【中山委員】 「路線が延びる」という話を聞いたのだが、この学研北生駒にも線路や駅ができるのだろうか。

【久部会長】 それはまだ決まっていないようだ。

【大原委員】 中山委員が今おっしゃっているのは、大阪のモノレールのことではないだろうか。それは中央線を東大阪市にという大阪府の方の話なので、学研には線路は入ってこない。

【中山委員】 生駒に線路が入ってこないものの、もし駅が繋がったら、生駒の方へやってくる人が増えるのだろうか。

【楠下委員】 この間、門真から花園あたりまでの計画が発表されていた。

【大原委員】 生駒の人にすれば大阪港へ行くなりする場合は便利になるが、大阪の人が生駒市市域なり奈良県内なりに行きやすくなるという計画ではないだろう。

【久部会長】 どうすればいいだろうか。

【楠下委員】 多分、拠点整備がかなり進んでいる地域は計画地図に入っていて、入っていないところは全く進んでいないのではないだろうか。そのような何らかのばらつきがあって、市民の評価もばらついてくるのだろう。計画自体が整備方針で学研都市線をやるとか、それから、リニアの関係の高山のあたりとか、限定した計画になっているのだと思う。

- 【久部会長】 拠点ですからね。もう10年前ぐらいずっとやってきている。
- 【楠下委員】 ええ。交流拠点ですからね。
- 【大原委員】 前回、リニアというのは、この拠点整備に入れようかとかという意味でやったのではなかったでしょうか。
- 【久部会長】 もう既に生駒駅の北側の再開発が一定終わっているのです、今度は南生駒が盛り上がっているのだが、南生駒駅周辺はまだ手をつけていない。リニア等の話もまだどうなるか分からない。
- 【楠下委員】 ちょっと分かりませんね。
- 【久部会長】 これらを踏まえると、評価はDが妥当であるように思う。いかがだろうか。
- (異議なし)
- 【久部会長】 拠点整備がこの1年あまり動いてない。
- 【楠下委員】 そうですか。北生駒周辺整備計画はすでにできたのでしょうか。委員会か何かを作ったという話は聞いているのだが……。
- 【事務局】 行政の4年間の主な取組②3に記載されている「北生駒駅周辺のまちづくり構想」というのは、今年の1月に策定まで行ってある。
- 【久部会長】 北生駒の場合は、市が税金を投入してないので事業をやるというよりも、地権者の方をうまく土地利用誘導してより良いまちを作っていく。これも拠点整備ですからね。しかしこれには、地権者の方の意向がある。
- 【楠下委員】 意向があるから少々時間がかかるだろう。若干このような動きを聞いてはいるが、ただ、リニア誘致となると、県との関係等の様々な要素もあるので不透明である。しかし、リニア誘致サポーター登録数を増やそうとか、PRとか、色々よくやっておられると思う。
- 【事務局】 市長のマニフェストでも、また来年以降からどうするか検討する。
- 【楠下委員】 そうですか。
- 【久部会長】 今年2月から拠点整備があまり動いてない。また、いろいろと不透明な部分があって、地権者の方も絡まないと動かないので、今後一層頑張ってください。
- 【楠下委員】 ベルテラスの拠点整備は二十数年かかった。拠点整備は時間をかけて取組む内容となる。ここ一、二年でどうこうというのは無理ではないだ

ろうか

長期構想を作るとかいうことでないと、すぐには実現するのは不可能だろう。まず、構想を検討していただくのがあらかじめ大事かと思う。

【大原委員】 私はDと書いた。「北生駒まちづくり構想を策定した」という表現は、市もしくは都市計画課が策定したということで捉えればよいのだろうか。それとも、地域の住民が策定したものと捉えればよいのか。

【事務局】 行政だけで作ったものではないが、策定したのは市であると思う。

【大原委員】 登美ヶ丘や市内のあたりは近鉄が中心に、この学研北生駒は逆に住民中心で作っていくので、なかなか時間がかかるのかなと思う。

【久部会長】 ワークショップ等を繰り返し行って市民意見を聞きながら取り組んでいる。多分、構想ができたというのは地権者の方に同意がとれたというのがあるだろう。

【楠下委員】 白庭台について、当然市と連携してやっておられるとは思いますが、開発計画に行政のメンバーは入っているのか。

【事務局】 情報はもちろん把握していると思う。

【楠下委員】 ただ、北生駒は市民中心でやろうとされているんですね。

【事務局】 はい。

【楠下委員】 だから、ちょっと時間がかかるか。

【事務局】 今度は構想の実現というのがある。

【楠下委員】 なるほど。

④No. 321 道路

【久部会長】 評価は行政がC。審議会はCが3人、Bが1人となっている。

【楠下委員】 最近、国道163号の大阪からトンネルを越えて生駒へ来る道路が途中までできた。なので、そういった意味ではすごく変わってきたという印象を受けるが、あれも長期計画で取組んでおられる。その一方、非常に狭い道路がまだまだ町なかに見られる。大きな道路計画が進んできたが、町なかの狭い道路や電柱などの整備も実施してほしい。

【事務局】 今回は26年度末の検証だが、今後生活道路の点検をしていきたいという考えを市長もマニフェストに盛り込んでいる。通学路に関しては、地

元の方および保護者の方・道路担当課・教育担当課が一緒になって安全点検を実施していて、市長がこの取組はなかなかいいんじゃないかということ、それを生活道路にも広げていこうという取組を進めようとしている。総計へのマニフェスト反映の際にもまた御議論いただくかもしれないが、今おっしゃったような生活道路レベルの様々な問題点を出していこうという取組を検討する。そして、歩行者ガイドライン等の作成も現在進めているので、今おっしゃられたように、幹線道路とはまた違う道路の位置づけを行い、そこをどうしていくかという構想を始めている。

【楠下委員】 「行政の4年間の主な取組」に、長期的な構想と生活道路の両方を計画に入れられているので、これを計画的に進めていただけたらいいかなと思う。様々な予算の取り方や予算がなかなか取れないこと、予算を取るにもなかなか時間がかかることなど、予算周りの兼合いや苦労もあろうかなど。加えて、周辺の住民への説明等もある。

【事務局】 整備となると、また用地の問題等も発生する。

【楠下委員】 土地の問題がありますからね。

【事務局】 時間はかかると思うが、必要なことだとは思う。

【久部会長】 まさしく検証シートの課題も、ほとんどが財源確保となっている。道路は、財源があれば、どんどん改善できるので、そのあたりの問題である。

【楠下委員】 やはり、地権者の方との交渉に莫大な時間がかかるんじゃないかと思う。家の立ち退きとか、いろいろなことを事前にやっておかねばならない。

【事務局】 そうですね。予算の繰り越しについても、原因はおそらく用地買収交渉の遅れであるというのはよく聞いていた。やはりそこが一番大きいところだと思う。

【楠下委員】 市民の方の財産に影響を与える行為であるため、その辺が一番難しいし、時間のかかる部分である。

長期的な計画も進んでおり、あとは具体的に費用をかけてやってもらうと段階だと思う。

【久部会長】 では、審議会評価はCでよいか。

(異議なし)

⑤No. 322 公共交通

【久部会長】 評価は行政がC。審議会はC。では、審議会評価はCでよいか。

(異議なし)

【久部会長】 何かコメントございますか。

【楠下委員】 マイクロバスの路線等、集中的に取組が行われていたのは高山の方面が多かったのですね。生駒の場合は大型バスでなくマイクロバスが運行している。

【中山委員】 小回りがきくからですね。

【楠下委員】 はい。できるだけ交通の便が悪い地域を拾い上げるようにしていて、方向性はいいと思う。

【中山委員】 そうですね。車の運転ができない高齢者が多い地域でも、コミュニティバス等が交通手段として利用されている。

【久部会長】 光陽台線のバスの定員を増やしたということは、需要が一定あるということなのだろうか。

【事務局】 光陽台線の1日当たりの利用者数は174.6人である。1便当たり大体16人乗っているということになる。

高齢化や人口減少等のためか若干利用者数が停滞しているが、我々が想定している人数以上にご利用いただいている。これは、車両を新しいものに入れ替えたことも影響していると考えられる。光陽台線は大きい車が通れる道を路線として通っているので車両を従来より大きくした。門前線等はやや狭い道路を路線としているため、小型の車両を用いている。

【楠下委員】 生駒の場合、自家用車で出かけても駐車場に困ることが多い。ベルテラスにも駐車場ができたが、どうも広さが十分でないようだ。しかも、これから高齢化社会が進めば、マイカーもなかなか使えなくなるので、公共交通が重要となろう。

また、マイクロバスやたけまる号に電気自動車を採用するなど、違う

方向の取組も伸ばしていくべきである。

【久部会長】 自転車については伸びたようなので、行政が頑張っていらっしゃることあるのだが今後も継続して頑張してほしい。

⑥No. 331 5R

【久部会長】 進捗度は行政がC、審議会の委員もCということで。審議会意見としてはCでよろしいか。

(異議なし)

【楠下委員】 ごみ半減という計画に対し、レジ袋有料化や生ごみ有料化等が実施され、ごみが大幅に減少し実績が伸びてきている。ただし、4月にごみ袋を切りかえる時点で「不要品回収が無料でなくなる」というアナウンスがあったが、混乱が起こった。

「有料化になる前に捨てておこう」という影響もあったので、行政は進捗度をCとしている。しかし、政策からいうと私はBに近いのではないかと感じる。ごみ有料化に切りかえた時期なので、今はC評価だが、今後、様子を見て実績が出てくればBになってくるのではないだろうかと思う。市民に対する周知や投げかけは非常によくやられていると思う。どうですか。

【中山委員】 私は、有料化になったのでできるだけごみを減らそうと思い、ミックスペーパーやプラごみ等もできるだけ分別するようにしている。同じような考えを持つ人が増えたためか、自治会の方も「有料ごみ袋で捨てるごみの量が減り、プラごみが極端に増えた」と言っておられた。

【事務局】 分別されたプラごみは資源ごみとして使われるので、リサイクルが進んでいるということだろう。

【楠下委員】 資源ごみとして回収されるごみの幅が大きく広げられてきたので、市民も「それなら分けて資源化しようか」ということで分別を行っているのではないだろうか。ごみ出しの現場を実際に見ても、きっちりと分けけて資源化できるようにされている。それらの結果、正味のごみの量が大幅に減少してきている。

【中山委員】 夏はよくペットボトルのお茶を買って飲むので、空のペットボトルが

増えてしまう。しかし、ペットボトルの回収日は月2回くらいしかない。なので、空のペットボトルはスーパーのペットボトル回収コーナーに持っていくようにしている。

【久部会長】 検証シートを見ると、1人当たりのごみの数量が急激に増えており、「ごみの有料化による影響」とあるが、駆け込みでごみが大量に捨てられたというのはどういう風に見ればよいのだろうか。

【楠下委員】 大型ごみも1件300円になった。従来は無料で引き取ってもらえたが、それぞれ大型と小型のごみを捨てるときに1品300円になると負担が大変だということで、駆け込みで一気に中継リレーセンターへ持ち込みされた。その結果、一時的にかなりごみ量が増えた。

【事務局】 そういう駆け込みの影響である。

【楠下委員】 駆け込みの影響が明らかに3月末からだった。

【中山委員】 そうですね。道路も車が大渋滞した。

【楠下委員】 駆け込みによるそのような混雑は一時的な現象で、有料化されてしまった後はそんなに混乱はしていないと聞いている。

【久部会長】 「ごみの量が一旦増えた原因がよく分からない」と書いてあったが、私の推測は、多分、景気がよくなったからじゃないかなと思う。景気がよくなったらごみも増える。

【楠下委員】 景気がよくなると余計な物まで買って、すぐごみになるということもある。

【久部会長】 今後そのあたりも注意して貰いたい。多分ごみが増えてくるので、意識改変がより必要となる。

【楠下委員】 ただ、その影響で非常に市民の分別の意識は上がった。はっきりと数値に出ている。

【中山委員】 確かにごみを捨てる時、これはプラとかプラじゃないとか、しっかりと見て判断するようになり、分別意識が上がったように思う。それに、今までならば家の中に燃えるごみ用のごみ袋やごみ箱が1つだけだったのが、3つぐらいにして、「これはプラごみを入れるもの」といったようにちゃんと分別するようにもなった。

【大原委員】 楠下委員がおっしゃったようなレジ袋の有料化についても、市民が率

先して苦情を言わずに取り組んでいる。

【楠下委員】 それはすごいと思う。生駒の市民レベルが高いのかもしれない。

【大原委員】 小さな話だが、環境フェスタをやったとき、車で来ても駐車場に入れない。前の環境自治体会議のように、来場者に車ではなく公共交通の利用を要請するぐらいの環境イベントにせねばならないのではないかという話をしていた。

【楠下委員】 家族で来られる方や、リユース市などで買った物を持って帰らなければならない、という理由で自家用車を使用する方が多い。本当は駅から歩いてきていただいたらありがたい。

【大原委員】 公共交通機関について、「そういったイベントのときだけでもバスに乗って行きましょう」というような環境対策が必要になる。環境に関するイベントであるのに、車を停滞させて排気ガスを出していたら環境に優しいとは言えない。

【中山委員】 京阪バスの例を参考に、特定の目的地に行くための乗車専用コースのバス、帰りの降車専用コースのバスを、お盆・お彼岸・お墓参りの時期などに運行するのもいいかもしれない。

【事務局】 公共施設をつないでほしいというような公共交通への要望等もあるが、イベント時には必要となるものの、催しが無もない普段の需要が果たしてどれだけあるかがわからない。しかし、市の公共施設について、イベント時等はおっしゃられたような臨時の公共交通を運行する手法もあるんじゃないかという声もある。今後、生駒市の公共施設へ行きたいという方の需要をどう満たしていくのか、そしてもちろんふだんの買い物などの日常生活における公共交通の需要をどう満たしていくのかというのはこれからの課題であると認識している。

【久部会長】 環境フェアだけでなく、1つの事業をやるときに、5Rと公共交通を組み合わせるとータルで環境について評価し、それに対するさまざまな施策を作ることにもっと必要になるのではないかということだと思う。

⑦No. 332 環境保全

【久部会長】 これは行政がB、それから、審議会委員も同じくB。審議会評価をBとして構わないか。

(異議なし)

【久部会長】 では、コメントをお願いします。

【楠下委員】 資料の中で環境自治体スタンダード（L A S - E）と書いてありますが、これについてはほぼ予定どおり達成できている。自治体を市民が監査するというので、これは珍しいケースである。市民が自治体を監査して、この本庁だけでなく、施設や学校も含めて広がっていくので、そういった点ではユニークな取組である。当初は行政も市民に監査されることにもしかしたら抵抗があったのかもしれないが、最近はお互いよく分かってきて、色々な意見を交換をさせてもらえるようになった。この点は成長してきたかなと思う。

【久部会長】 ごみの有料化で市民の意識が高まっている今、ごみ問題だけでなく他の環境に関するものごとをアピールするチャンスだと思う。ここで大々的に周知・啓発を行ったらどうか。課は違うが、「市民の皆さまと一緒に頑張ってくださいだったのでこれだけできました。だから今度はエネルギー分野でも頑張りませんか？」といったふうに。

【楠下委員】 太陽光発電設置の方は一般的な平均が4%ほどだが、生駒市は6%近くあるので、太陽光発電を搭載されている家庭は平均よりは上がってきている。

【中山委員】 設置数が少なくなっているようだが、電気を買っていただくお金がちょっと下がったことが原因として考えられると思う。

【楠下委員】 そうですね。ちょっと最近補助件数が下がっているのは課題かなと思う。

【久部会長】 これはほかの市でも大体同じ傾向。設置を必要としていたところには大体行き渡ってきたからである。さらに資金補助で支えながらやっていたら件数は伸びないのではないかなと思う。

【楠下委員】 それと、最初から太陽光発電装置が搭載された家が大幅増えてきた。

【中山委員】 登美ヶ丘は全部そうだったように思うが、あれはもう最初からついているのだろうか。

【楠下委員】 全棟ついている。雨水タンクもある。それが当たり前になってきている地区ですね。

【大原委員】 最近は、当たり前以上に環境に配慮した住宅が付加価値になってきている。

【中山委員】 後から太陽光発電をつけるといっても、古い家の屋根につけるのであれば、太陽光発電の耐用年数と家の耐用年数が違ったら設置すべきかどうかちょっと考えてしまうだろう。

【事務局】 そうです。最初からセットになっていれば入りやすい。

【中山委員】 その通りだと思う。同じような耐用年数であればよいが、後からつけたら先に瓦の方がやられてしまう。

【楠下委員】 屋根が太陽光発電装置の重量に耐えられるのか、雨漏りしてしまうのではないか、など色々な心配ごとがある。なので、古い家に太陽光発電がどう普及していくかというのは課題がある。

【中山委員】 発電のパネルも段々と軽くなっていると聞いた。

【楠下委員】 軽くなっている。

【大原委員】 この分野で訊いていいのか分からないが、ここ1カ月ほど猿の出没が話題になっている。そういったものは農業であるようにも思うし、その一方で住宅環境の保全であるようにも思える。このことについて、環境保全活動の中へシフトするのならどの分野へ入るのだろうか、と感じる。

鳥獣について、環境保全の面から見て「豊かな自然を残していこう」という部分もあれば、作物被害や人間に対する被害が出るので殺処分しなければならぬ……といったこともある。

【楠下委員】 そういう両面がある。

【久部会長】 大原さんのおっしゃっていることはすごく重要なポイント。環境を全体にマネジメントする部局はどこですかという話になる。緑はみどり景観課がやっているし、農地は産業の方でやっている。しかし、これから環境全般をマネジメントすると部局も欲しいなと思っている。

私は都市計画と環境の両方を専門としているが、やはり両方もが串刺ししていかねばならないと感じる。例えば、都市計画側も環境配慮をした都市計画をやらなければいけないし、環境政策側も都市計画や土地利用まで含んだ環境政策をやらなければいけないと思う。

⑧No. 341 環境保全

【久部会長】 進捗度は行政も審議会もBということなので、おおむねよろしいか。

(異議なし)

【久部会長】 それでは、何かコメントコメントがあればお願いします。

【楠下委員】 やはり生活排水で、生駒市の場合は特に立川は下水道の普及率としては連携が高い。一部下水道施設がなかなか入りにくいような場合は単独浄化槽、合併浄化槽を用いている。

【事務局】 合併浄化槽ですね。

【楠下委員】 地域を小分けしてやっておられるが、長期計画なのでやはりこれを順次進めていただきたい。それと、ECO-netの取組についてだが、水質汚染の発生源を減らすためにエコ料理をやりましょうとか、直接生ごみを流さないようにしましょうとか、そういう啓発はやっておられる。効果は出ているが、排水に関する取組も必要かなと思う。

それから、クリーンアップキャンペーンでの一斉清掃。これも定期的に行っていて、昔は自転車とかバイクとかがいっぱい川に放り込まれていたが、今はかなり減ってきた。それから、大きなごみもかなり減ってきた。それと、地域の住民の皆さんとか学生さんとかも一斉清掃に結構参加されるので、結果としては、「市民の役割」にもある市民参加の幅が非常に広がってきて、よくなってきているのかなという感じはする。

やはり地道に計画していくということと、排水対策が必要になるだろう。できるだけ水質負荷を減らし、4年後の河川がもっときれいになるように、生ごみの回収等の取組もまだまだやっっていかなければならない。

【中山委員】 生駒は生ごみ処理機の助成が出る。

【楠下委員】 生ごみ処理機は4分の3助成しているようだ。7万円くらいの処理機が2万円くらいで買える。

【中山委員】 電気のものと同埋め込むものがありますね。

【事務局】 そうですね。電気の生ごみ処理機のほうが処理時間が早い。生駒市のおおよその補助金のルールとして、勿論上限はあるが補助は経費の2分の1を標準にしている。しかし環境についてはまだ問題があるため、今おっしゃったような補助は基準をよりも少し多い補助としている。力を

入れて取り組んでいるということ。

【楠下委員】 そうですね。これは生活排水対策にも大きく影響してくると思う。国の施策はよくやってもらっている。

【久部会長】 地道にやっていただかないといけない。また、それは全ての人がやるべきことでもある。

【楠下委員】 あとは「計画してやっていく」ということが必要になるだろう。

⑨No. 342 公害対策

【久部会長】 進捗度は行政がBで、審議会の委員の皆さんもB。では、審議会の評価はBとしてよいか。

(異議なし)

【久部会長】 では、まず、コメントをお願いします。

【楠下委員】 指標2において、公害相談件数がかなり減ってきている。あまり苦情などが発生しなかったようだ。

【中山委員】 そうですね。そういえば、川岸に生えた竹の根が川の中浸入しており、根のせいで流れが悪くなっているのかなという気もする。特に高山の方は竹が多く自生しているので。

【楠下委員】 川に竹がたまるということか。

【中山委員】 その竹の根が侵出して流れが悪くなっているような気がする。だから、大きな水害が来たときに、それらの木のせいで害が来ないかなと心配である。

【事務局】 流れがちょっと悪く、詰まるみたいなイメージですね。

【久部会長】 さしたる大きな問題もないし、それなりに頑張っているように思う。

【楠下委員】 そうですね。

【久部会長】 それでは、引き続き取組を頑張ってもらいたい。

今日の議題は全て終了したが、全体を通して何か述べておきたいことやコメント等はないか。

【楠下委員】 久部会長が言われたように、各課の業務を見ていると横同士で色々と調整できるような箇所が非常に多い。拠点整備であれば都市計画と生活との関係や、土地利用であれば便利なまちにしていくのがいいのか、あ

るいは自然をある程度以上は残したまちにしていく方がいいのか、その周辺が難しい。

【中山委員】 自然を大切にしたら便利なことは後回しにできる。

【楠下委員】 多少はそうだと思う。便利さをとるか、多少不便でももう少しゆったりした豊かな自然環境を残しておくか、その辺の判断であろう。

【久部会長】 生駒市の大半がニュータウンだが、環境もいいし、便利なスーパーが3つもあって利便性もいい。しかし、通常は極端にそのどちらかになってしまう。利便性をとれば環境はよくないが、環境をよくすれば利便性は悪くなる。

【事務局】 5月に環境自治体会議があり、そのとき参加者の皆さんに白庭台から北コミセンまで歩いてもらった。参加者の方は「生駒はもっと町なかだと思ったけど、田んぼもあるし、自然豊かですね」とおっしゃっていた。あの周辺は地域の農家の方所有している土地なので、開発が行われない。非常に豊かな自然がある。だが、その土地を売って全部まちにしてしまったら、住宅地になってしまうのである。

【楠下委員】 規制をかけて、あるいは、農家の方も土地を売らずにちゃんと自然を守ってもらっている。ああいう景観が保存されていくのは確かに大事なことである。

【中山委員】 今まで農家でお米を作っておられた方が高齢になって農業を続けられなくなり、荒れてしまった田んぼが多くなってきた。

【楠下委員】 確かに増えてきた。

【久部会長】 私は枚方へ抜けるときに、よく北側のあたりから白庭台の方を歩いていくのだが、あの周辺は生駒の典型的な風景であるように思う。典型的な風景というのは何かというと、農村があって、田んぼが広がっていて、里山の緑があって、その丘の上にニュータウンができていく風景。もともとは里山として使われてきた土地が開発されてニュータウンに変わった。

【楠下委員】 まちづくりの中で「どこまで自然を残すのか」など、その辺りのバランスは難しいように感じる。しかし、放っておくと田園風景などがだんだんなくなっていくと思う。

【中山委員】 「まちづくりで利便性を高める」と一口に言っても、私くらいの年齢になると大きな商業施設よりも、規模が多少小さくても車をとめてすつと入れるようなところがいい。

【楠下委員】 大きな商業施設だと、駐車場から出るのに時間がかかってしまう。

【大原委員】 コンパクトシティというか、中山委員が今おっしゃたように商業施設を離れた場所に造らせず、駅前に商業地域を作っていくという意味では、北の方は割とそのような形で進めたようだ。南の方は駅前ではないところまで入って商業地を作っているというか、あれは果たしてどうなるんだろうかと感じる。

【楠下委員】 しかし、お年寄りが増えてくる等といったことになれば、やはり近くにスーパーがないと非常に不便である。

【中山委員】 四條畷は今すごく利便性が高くなってきた。駅前に市場のような商店街がたくさんある。また、四條畷には銀行なども多くあり、電車に乗るには便利がいい。地域の方も八百屋などで買い物をして帰るのだが、その一方で、大型商業施設ができた際にまちがどう変わっていくのかという思いもある。

【久部会長】 そういう意味では、小さな生鮮食料品を中心としたスーパーが既成市街地でそこそこ頑張っている。恐らく中途半端な商業施設がなくなっているのだろう。超巨大なショッピングモールか、小さなものかというように2極化している。

【楠下委員】 生駒市も環境モデル都市ということで今後計画を立てていくと思うのだが、どの程度のコミュニティが一番住みやすく、便利で自然が残されているのか等を各課共通のテーマとして検討する必要があるかもしれない。

【久部会長】 先刻も述べたのだが、私はたまたま都市計画と環境の両方を専門としているので、どういう都市を描いていけば環境にも配慮できるかということもいつも考える。しかし、それを誰と一緒にやったらいいかというのが見えない。具体的に言うと、先ほどの南生駒の周辺であれば、国道沿いにあるような拠点施設を重点的に整備をしてもらい、そこへニュータウン側の人たちを今度バスで連れていくような戦略をとる……等。全

体像が欲しい。それを商業誘導、土地利用の誘導、そして公共交通という組み合わせのセットで実現し、さらに、住民の方々にも「納得した上でこういう買い物行動をしてください」と啓発していけば、利便性と環境に配慮されたまちが実現していくだろう。しかし実際はそれぞれ個別に動いてしまうし、市民の方も一緒にその構想づくりをしてくだらないので、個々の人たちが自分の思いで動く中で、若い人は土日に家族連れで遠くのスーパーへ行ってしまうというような話になってくるので、なかなか実現していない。なので、自分の30年後、40年後を描いてもらって、どういう買い物行動を今しておいた方がいいのかということ等を考えてもらおうと、それなりに実現するかもしれない。

住宅都市というように標榜してしまうとどうしても偏ってしまう気がするので、そのバランスを取っていかねばならない。

【楠下委員】 生駒駅で下車し、食事をして帰る人は少ない。どうしても家に直接帰ってしまうので買い物しない。少し、そういう行動になっているような気がする。

【中山委員】 駅前にある商店街も素朴でいいと思うのだが……。

【楠下委員】 駅前のびっくり通りは、すばらしい商店街。駅前であれだけよく人が集まっているのは珍しいケースである。シャッターが下りている店があっても、それだけで終わらせないとこころが頑張っていると思う。そういういいところも生駒周辺には存在している。

ただ、必ずしも市民の方々が大規模商業施設へ行くかということそうでもない。生駒駅周辺の方は近くで買い物されている。

【久部会長】 環境へ配慮した都市の作り方と、地域の方のライフスタイルもその中で一緒に考えていけるようにしようということである。

【楠下委員】 しかし、どうしても個別に検討がなされてしまう。

【事務局】 コミバスを中心とした公共交通でも、福祉の切り口もあれば、電気バスを走らせるというような環境の切り口もある。また、「道路に問題があってバスが通りにくい」ということであれば道路行政になる。各方面が協力し合わないと、なかなか課題解決できないものが増えてきている。

【久部会長】 生駒は鉄道に非常に恵まれている方だと思う。学研都市線によって北

の方にも鉄道が入り、中心に奈良線、南側には生駒線が通っているので、至近距離でどこかの駅には行けるようになった。そうすると、大原委員がおっしゃるように、駅前をもっと充実させていけばそれぞれの拠点で色々な買い物行動ができるようになっていくはずである。もう少しそういう北部、中部、南部での拠点をしっかりと整備して、そこへ公共交通をうまく接続していくやり方ができたら良いと思う。

【大原委員】 全体を見て取組が行われてはいるが、ごみ袋有料化で利益が出たら、ごみだけ減らすためだけに使うのではなく、もっと市内にコミバスを走らせるために使う、というような発想になってもらいたいという意見ではないだろうか。また、得られた利益を使って、太陽光パネル設置費用や生ごみ処理機設置費用を全額補助するといったような方向性に向かわねばならないと思う。

【久部会長】 イギリスでは、日本の地方自治体でいうところの環境政策課は存在せず、都市計画課が環境についても対応を行う。なので、土地利用の誘導も、どこにスーパーを建設するとどういう環境になるか、ということを都市計画課がちゃんと考えながら都市計画を行う。細かな部分としては、都市計画のガイドラインの中に「店舗の入り口部分に工夫をして、エネルギーのロスがないようにしなさい」ということが都市計画の中に書かれている。例えば「日射を遮る日よけシャッターを造りなさい」とか、あるいは「店舗のドア等をあまりオープンにせず、エネルギーロスが少ないようにデザインしなさい」などが都市計画のガイドラインに示されている。けれども、日本の場合は都市計画法に基づく規制しか運用していない。

ちなみに、イギリスで日本の都市計画マスタープランに当てはまるものは、「ユニタリー・ディベロップメント・プラン」という。「ユニタリー」というのは「総合的な」という意味で、「総合的な開発計画」である。大原委員の話でいえば、ユニタリー・ディベロップメント・プランはセンター地区の店舗の業種にまで言及しており、「こういう業種は認めません」ということが書かれている。具体的には、「買い物利便施設が店舗を変えるときは買い物施設しかだめです」と。店舗立地まで都市計画で決

まるからである。

【楠下委員】 都市計画があらゆる関係した情報を集約してそういうふうを立てるようになっている、というわけか。

【久部会長】 はい。一方で、逆の面から見ると、これは行政が極めて強い権限をもっていることになる。行政が許可を出さない限りは何もできないという側面があるのである。

以上で第1回第二部会を終了する。

—— 了 ——