

第4回 生駒市都市計画マスタープラン専門部会 会議録

1. 日時 平成22年5月21日（金）10時00分～11時40分
2. 場所 生駒市役所4階 401会議室
3. 出席者
(委員) 田中部会長、松村副部会長
今井委員、井上委員、城山委員、戸川委員、荒井委員
(事務局) 吉岡部長、森本次長、林課長補佐、谷係長、
百瀬主任（以上、都市計画課）
山口、市川（以上、パシフィックコンサルタンツ株式会社）
4. 欠席者 筋原委員
5. 会議公開 公開
6. 傍聴者数 4名
7. 議事内容

部会長：委員の皆さんおはようございます。今日は第4回の専門部会ということで、前回議論いただいた将来像と目標について、事務局でまとめていただいたので、最初にその内容の確認と意見をいただき、その後、将来都市構造について進めていきたいと考えている。

最初の将来像と目標については、都市構造や土地利用など今後の話し合いの結果をもとにしてフィードバックし、再検討していきたいと思うので、今回は意見を伺うということでやっていきたい。

まちづくりの考え方について、今までの専門部会での議論をもとに事務局で整理していただいたので説明をお願いします。

事務局説明

部会長：今回事前に資料を配付したのが1日前だったので、じっくり見ていただく時間がなかったかもしれないが、意見があればよろしくお願いします。
たたき台ということなのでこれで決定するものではなく、議論いただき振り返ろうと

思っているのですが、今日は気がついたことがあればご意見をいただきたい。

副部長：たくさん出た意見をコンパクトにまとめられていて良いと思う。ただ、今後議論していく上で抜けている観点もあると思うので、最後に事務局が言ったように、もう一度見直す形でとりあえずは良いのではないかと。

部長：他に何かあるか。

委員：『まちづくりの目標検討に係る重要なキーワードの柱』で「まちの資産を守り活かすまち」が冒頭に出ているが、これがこれまでの議論の核心であったので、打ち出しとしては良いと思う。「コンパクトでネットワーク化されたまち」というコンセプトは、都市構造の話の中でももう少し議論を詰めていく必要があるかと思う。何がコンパクトで、何がここにとってのコミュニティかという議論を少しした上で、整理していけば良い。

部長：ありがとうございます。今後これに関係した意見をいただきたい。今日は都市構造についての説明が結構あるので、先に進める。

都市構造については前回少しだけ話し合ったが、今回資料を作っていたので事務局から説明いただきたい。

事務局説明

部長：ありがとうございました。内容がたくさんひとつの図の中に凝縮されているので、全般にご意見を伺うことは難しいと思うので、最初に出てきた「まちの資産を守り活かす」という所の5ページから意見をいただきたい。今までの部会でも自然環境の話はたくさん出てきたが、都市構造なので具体的に地図上に落として実際にどうなっているのかを確認していくのと、市民の皆さんにとっては日常的に課題として考えがあるかと思うので、市民の方からの意見を先に聞ければと思う。

委員：今説明された中で、市街化区域の網がかかっているが田園として残っている所や、大きな山を削り大規模開発をしている所は、現在生駒市にはないと思う。どうしてもミニ開発になってしまい、そうすると住環境が悪くなる。道路は付かないで、建築確認が下りれば建てられるという状況なので、一概に市街地といっても、実際問題うちでは下水施設はまだできていない。今後私が生きている間にはとてもじゃないができないのではないかと。

まず、そういうインフラ整備からしないと、住宅都市として生駒市をどう位置づけていくかということになると、基盤整備ができていない。それと公共交通。萩の台は駅が下にあるので老人が増え、買い物難民が出てくるのではないかと。私は現在、公共交通の委員もしているが、生駒市では老人に対してタクシー券を出しているが、公共施設を完全に繋ぐとなると、バスではしんどいのではないかと。行政が本格的に参入して公共交通をするとすると、他の民間業者への圧力にもなり、今後どう進めるのかは大

変難しいと思う。インフラ整備をどう位置づけるのかによって、生駒市の発展をどう描くのか。道路もそうだがインフラ整備が遅々として進まない。説明にもあったが、近鉄生駒線の菜畑駅の駅前にロータリーができたが、住宅が建っている。壺分駅は駅前再開発に相当な費用がかかる。南生駒駅は旧国道 168 号と川との間は何メートルも無く拓ける余地がない。国道 168 号バイパスができたので、商業施設はそっちに集約されてきている。南生駒駅の東側は、少しは余裕があるが住宅地が建て込んでおり、どうしても徒歩圏内で、通勤客のみの駅になってしまっているということもある。先にも言ったが、基盤整備、インフラ整備から進めていかないと、生駒市の将来像は見えてこないと思う。

部会長：ありがとうございます。自然環境や緑地を守るためには、そっちへ開発が行かないように既成の市街地へもっと誘導することが必要だと思う。先の説明でも、駅前の整備はここまでできているが未利用地があるという話があったが、どのように既成市街地に開発などを持ってきて、今ある緑地を守っていくかということは、考える必要があるのではないかと思う。緑地関係で何か意見はないか。

委員：私は、まわりが市街化区域の中で百姓をしている。生産緑地と市街化区域が入り乱れ、その中に相続等の関係でミニ開発がどんどん進んでいる。ミニ開発されると道路が狭い。大型開発されれば公園もでき、道も広くなり良いと思うが難しい。

部会長：ありがとうございます。お二方からそういう意見が出たが、ミニ開発についての資料は何かあるか。

事務局：無い。

委員：結局ミニ開発になるということは遺産相続。固定資産税を考えると、それなりに路線価によってかかってくる。家の近所の路線価は 10 万円だが実際に売るのは 5 万円で、逆ざやみたいになっている。一応規制をクリアすればできるので、小さな不動産屋がチョコチョコとミニ開発をして良好な住宅地はできない。日曜日に農作業でトラクターを使ったら「うるさい」といわれるトラブルがある。生駒市から説明があったが、未利用地をどうするかだが、これから人口が減っていくのに商業施設はどだい無理だ。大型商業施設なら駐車場も必要になる。生駒市は住宅都市としていくのか、緑豊かなそれを両方兼ねた都市にしていくのか、中途半端な都市にしていくのかとなると、どうしても中途半端にならざるを得ない。それではいけないということで、この資料のように、集積して良好なまちになるのだろうと思う。駅前の未利用地をどうするかということを考えると、経済的にもそれだけの集客力があるのかなという思いがする。今後、その辺については大変だと思う。

部会長：ありがとうございます。資料があるかどうかわからないが、探していただきたいと思えます。

「原野風景を守る」と訴えているので、大規模な開発についてはどこでもある程度は規制・指導があると思うが、小規模なミニ開発程度だと結構野放しの所があるので、

何か資料があれば、この次に出していただきたい。

委員：前にも言ったが、市街地内の緑地が失われている。具体的には旧ジャスコ東側の小高い山が削られてマンションが建ったなどの例がいろいろある。それらを問題点として、どうしたら良いのかということになると非常に難しいと思うが、市民参加など、市民が力を合わせてどうしたら良いかを勉強するのも1つの方法だと思う。

「まちの資産を守り活かす」は話が飛躍しすぎるかもしれないが、8ページ「将来の都市構造図」の中に『レクリエーション拠点』と『農業ふれあい拠点』を作ればどうかと思う。理由は世の中が非常に変わってきていること。ご覧になった方もいると思うが、今週号の『AERA』に生駒の酷い記事が出ている。勝つ不動産、負ける不動産。生駒は負け。負けは名張、奈良、生駒、枚方、河内長野、京田辺、川西、宝塚、三田。世の中は変わっているので、それに対応してやっていかなければならない。具体的には、生駒の緑は財産であるので、これを活かすために、レクリエーション拠点、場所は8ページ「将来の都市構造図」の真ん中の左側の点々で囲んでいる所。ここは公園緑地拠点でふれあいセンター。ここをレクリエーション拠点にして、隣接する大阪府民の森とタイアップして、交流人口増に努めていく。非常に魅力がある。大阪の方はご存じないかもしれないが、最近スカイウォークといって生駒山のハイウェイを借り切ってウォーキングイベントを開いたら1,800人集まった。市民アンケートを見ると、緑の中を歩きたいという希望が多い。ハイウェイを歩くよりも大阪府民の森を歩かせてもらう方が素晴らしいはずだ。しかし、知らない人が多いと思う。よその府の財産についてどうこう言うのはおかしいが、机上の理論として申し上げておく。ふれあいセンターと交流が行われている。土日になると車が200~300台停まっていて、その半分が大阪からである。余談になるが、問題になった足湯はナンバーで見ると3割までが大阪からの車。大阪から人がどんどん来ている。だからもっと拠点を起点に生駒の財産を活かし、交流を深める。

農業ふれあい拠点については、これも大きな財産である。暗峠の棚田、活動している人も多いと思うが、これも大きな財産。生駒市内だけでなく、大阪やその近辺からもどんどん人を呼び交流すれば良い。

「緑を守る」ということと「緑を活かす」ということから考えると、生駒の緑は魅力十分。8ページ「生駒の自然、歴史文化に親しむ交流環境づくり」で、交流人口の増大で歴史文化資源とあるが、大阪市民の目を見た場合、奈良と比較する。奈良には日本的、世界的な遺産がある。そうすると生駒までわざわざ来てくれない。それよりも緑の遺産、例えば富雄川の河畔で最近道路の拡幅工事がされているが、そこの両側に3メートル程の遊びがある。そこに菜の花を植えたりコスモスを植えたりしていたが、最近植えていた人に疲れが出たのかもしれないが、一部だけになっている。そこに木を植える。大阪は桜を植えるのに5億円集まったらしい。苗木のために募金をし、育てるために里親制度を作って、この木は誰の木と名札を付けたら一所懸命管理する

らしい。花を見るだけでなく参加するよろこび、育てるよろこびが広がってくる。

部会長：ありがとうございます。いろいろと貴重な意見を伺った。ひとつには雑誌に書かれるということは、本当に理解して書いているのか、表に現れている情報だけで書いているのかはわからないが、意見にあったようにちょっと宣伝不足といえるのではないか。生駒市は一般的にはとても良好な住宅地があり良い所だという認識があるので、敢えてそれ以上にアピールすることがないように思う。都市構造の中で意見があったようにレクリエーションについて少し検討するとか、利便性や保全という観点に加えて、今後どこかに入れられないかということを検討いただきたい。

公共交通の話もいろいろ出ているので、何か意見はないか。

委員：今後の開発方向は、けいはんな新線沿線しかないと思う。鉄道の駅はまさに拠点であり、バリアフリーの関係は今後も力を入れていきたい。エレベーターやエスカレーターなど本来付くべきものが、基準は乗降客1日5千人以上となっていて、自治体の援助を受けながらやっている。そういう基準のもとですべてが満足いくというものでもないかもしれないが、いずれにしても、非常に使いやすい駅を作りたいという考えをしている。

鉄道として一番関心があるのは、沿線人口の動向。非常に良好な住宅地が生駒市内にいっぱいあり、その中で空地、空家がかなりの速度で増えていっているのではないかと感じる。既存の住宅地そのものの中で空いてくる物件を何とかできないのかという考えもあるが、それにはうまい解決策が余りないと思っている。全体に高齢化していく中で、このまちで死んでいく人も当然増えてくる。そのターミナルケアのような話で、このまちが好きで、このまちで住んで、最期はこのまちで終わるという視点がある。それに対して生駒市全体のつながりが、そういう形でそれに備えられているのか、というところが気になっている。

部会長：ありがとうございました。バリアフリーの話が出たが、駅は駅でやるが、駅周辺も行政にはやっていただかないといけないと思う。8ページのところかどこかにそういう話を付けていただければ良いと思う。ご検討いただきたい。

今はまだ生駒市はそこまではいっていないが、将来的には明らかに人口減少することがわかっているし、高齢化もわかっている。都市構造図にするとその辺りは何となく薄れてしまい、それをどう表すかが見えにくくなっている部分もある。表現の仕方を考える必要があるので、それも検討いただきたい。

副部会長：8ページを見ると軸がなくなっている。その意図は何かあるのか。通常、都市計画マスタープランという話になると、軸を設定して拠点を作るというのが王道だ。

今回、生駒市では総合計画でも軸は描いてあるが、都市計画マスタープランでは無い。

事務局：「交通体系」7ページで東西の軸、南北の軸、計5本の軸を描いている。その部分で8ページの「案」の中に都市軸、道路軸という形で入れようかという話もあったが、道路という形で出したのが現状。

副部会長：深読みし過ぎたのかもしれない。

事務局：最初に説明したように、あくまでもたたき台の案として描いている。幹線道路、鉄道、鉄道駅というような形で描いている。

部会長：8ページの図に軸やその他のものを入れると、重なり過ぎてわからないだろうということで、分けて描いたという事。

副部会長：深読みしたのは、これからは「軸」はできないだろうと放棄したのかと思った。

それも1種の考え方だと思う。今、委員の方がおっしゃったように、これまで開発してきたような住宅地をどのようにリノベーションしていくかが大きな課題であり、そこを良好な住宅地としてもう1度生き返らせることによってしか、ここの「地域拠点」とか「都市拠点」が成り立たない。いくら開発を集中してもまわりに誰も住んでいなければ、拠点になるはずがない。これまでに住宅地の開発をしてきた所をきちんとし直さなければならぬと考えると、今さら「軸」でもないだろう、「軸」を設定したり、そこにいろんなものを開発するというような時代でもないだろう、そう考えるのであれば「軸」はない。拠点開発でそれを支えるような後背地に、きっちり手を入れ直すという発想もありかなと思った。地域拠点のイメージも議論しなければならないが、大きなショッピングセンターを呼んできて、地域拠点にしますというものではないだろう。医療や日常買廻り、もしかしたら小さなスーパーかもしれない。そう考えると、北側の地域拠点は前半で議論になった「田園ゾーン」に非常に近い。基本的に「田園ゾーン」は守っていきたい地域だと認識している。そういう地域と地域拠点は非常に近いものになっているので、今良好に残っている「田園ゾーン」が普通にどこにでもあるような開発で地域拠点にされるのは、逆に魅力を損なう可能性もあるので、従来型ではない開発があるのかもしれない。

あと、公共交通をどうするのかは大きな課題である。それを考えると、公共交通の所に人が住んでもらうような方策しかないと思うので、最初の話に繋がる。先程話があったように、公共交通をどんどん整備するということは財政的にも難しいと思う。そうした時にどんなまちが描けるのかを考えると、今までに開発してきた所をしっかりと開発する、市街化区域以外の残された空間をしっかりと守る、という事しかないのではないかと思う。

委員：副部会長がおっしゃったように、これから人口が減るので公共交通の乗客数も減る。東生駒駅前にも空家がかなり目立ってきている。それをどうするのか。高齢化が進み公共交通をどうするのかということになると、非常にリスクや費用が伴う。コミュニティバスを走らせると費用対効果で老人はどうなるのか。財政の持ち出しになるだろう。もともと西五箇大字という生駒郡の中間にある小さな集落、小倉寺、大門、鬼取などの人は、別に文句は言っていない。ただ、住宅を買って年がいつてきたから公共交通を何とかしてくれというのは少し虫が良すぎるのではないかと思う面もある。富山の万金丹ではないが、日常的に使う歯ブラシ・歯磨き粉等を置き薬のような制度

で扱うようなことを、商店街で取り組めばよいのではないかと思う。8ページの図で議論してもマイナス思考の議論にならざるを得ないと思う。細かい所を詰めていけば、私自身はこの案で良いと思う。

委員：先程の話の続きになるが、『AERA』の記事の中で、週刊誌特有の記事ではあるが、参考にしなければならない点も案外多いと思う。1つは、若年層の定住者が少ない。お爺さん、お婆さんばかり。「大変だ」「ダメだ」ばかりではどうしようもない。ここで攻めていかないといけないと思う。いろいろ調べると、生駒市で人口が増えている地区がある。近鉄生駒線の菜畑や壺分で、駅周辺に集合住宅が建っている。北生駒駅辺りでは一戸建て住宅が多い。スーパーの前で幼稚園の子どもを迎えに来ているお母さんが20~30人いる。どこから来ているのかと見てみると、駅の近くの田んぼに集合住宅が建っていてそこに住んでいる。ということは、今までの生駒はブランドやイメージとして『低層住宅の一戸建て』で、集合住宅やビルはできるだけ抑えようという方針だった。時代が変わってきているので、良い所は残して、先程副会長が言われたように、駅周辺に集合住宅を建てやすいようにすればどうか。放っておいても業者が味をしめれば建てるだろうが。行政としては規制すべき所の規制は必要だが、規制緩和をして適切な土地利用の誘導も必要になるのではないか。

部会長：いろいろな話が出たが、高齢化で人口減少といっても、外から入ってくる人を惹き付けていけば、ある程度は高齢化の流れのままに行くのではなく終わらせる可能性もあると思う。住宅地に空家が多くなってきたことについては、新しい人がそこに入ってくれば再生することになる。副会長の話でも後背地をどうリニューアルしていくのかということは重要な部分だと思う。「軸」云々の話もあったが、事務局と未着手道路の必要性について話をしてみると、どの路線についてもそれ程の必要性はないようで、審議会を作って検討することが決まっているようだ。この道路は防災から見て絶対必要だというものはないように聞いている。どちらかと言えば、「軸」を作るのは最優先事項ではなく、今の市街地が今後どうなるのか、それをどうするのが重要であり、先ほどの意見にあった若者も重要な部分でもある。今回は都市交通なので全体としてみた場合にどういう方向に行くかということ。あとは地域別の話がもう少し出てきて、若い人たちのための場所を作る事などを考えていけば良いのではないかと思うので、またその時に検討していきたい。

委員：道路の件は話を聞いているとガックリきた。私個人にとって、道路は非常に大事。緊急時のライフラインである。幹線道路は南北に伸びている道路が多い。都市計画道路の整備状況を見ても、未着手の赤い線に関心があるのは谷田小明線、旧ジャスコの横を通り国道168号に抜ける道路。これは狭い道路ですれ違いができない状態で、整備するとなると立ち退きが伴ってくるので、今の状態なら20年くらいかかるのではないか。

事務局：もっとかかるだろう。

委員：もっとかかるだろう。だめだと思う。

委員：副部長は交通の専門ですか。

副部長：はい。

委員：いい人がいますね。徹底的に生駒の主要道路を調べてもらってはどうか。阪奈道路の北のガードから生駒の間で、渋滞している箇所がある。私は真弓に住んでいるが、緊急時のライフラインが不通になると日干しになり命に関わってくる。先程の道路は大事だと思う。

部長：説明不足の部分があったと思うが、財政難もあり未着手の道路を今後1つずつ検討することが決まっています、どれをやめるというような話はまだ出ていない。道路については20年前に計画が作られており、現状の実態と合わなくなっていたり、実施するにも何十年もかかるなど、いろいろな事情があるので、それらを勘案して今後どうするかを考えるそうだ。住民の皆さんとしては絶対作ってほしいというところはあると思うので、検討の中で考慮してもらえと思う。

事務局から何かあるか。

事務局：いろいろと意見を聞いているが、8ページの「将来の都市構造図（案）」で本日提示しているのは、「都市構造図」を検討し作成する上で、よりわかりやすく、落とせるものは目標に向かってできるだけ落としてみたものであり、実際の構造図の作り方もいろいろあると思う。「軸」の考え方も非常に大事な部分だろう。「交通軸」を入れた方が良いのかもしれない。道路の役割という部分では副部長がおっしゃるように、もう少し考えた中でまちづくりをして、幹線広域道路網を中心に考えていくことが必要になるだろう。「地域核」に「田園ゾーン」が近いのではという部分もあるが、並行して景観計画を進めており、それも踏まえて、線引きにかかる市街化編入について、住宅は認めないということであるので、将来的に市街化区域の拡大は望めない状況にあり難しい。「地域核」に面する「田園ゾーン」と景観をどう考えるのかという部分もある。市街化区域に関しても、開発行為を規制することは法的に難しいところがあり、その上で景観と連動したものが考えられないかとも思っている。

公共交通の部分では、今回は各駅という部分で出している。駅は交通結節点でもあり、どう考えるのか。前回の話でもあったが「歩いて暮らせるまちの中でどう考えるのか」を模索している。本日は「都市構造」なので、どういうものを骨格に決めていけば良いのかということで意見をいただいている。

「都市構造図」の中にすべてを入れることは難しいのではないかと、いう気もしている。「都市構造図」が2枚に分かれても良いと思っている。「水と緑のネットワークの構造図」や、道路や公共交通を中心とした「構造図」など、入れたいものをいろいろと考えている。専門の方がおられるが、「防災から減災へ」ということもあり「安全安心のまちづくり」についても、避難場所を入れることも手ではないかと思う。今後いろいろな意見をもとに「都市構造図」を考えていきたい。

副部長：誤解しないで欲しいが、「軸」がないということでも良いと思う。これまでの都市マスの作り方からいうと、「軸」に設定されるとどうしても作らなければならないのではないかという潜在的な力が働いてしまうので、今はそんな時代ではないだろうと思う。渋滞の話も1つだが、一般的に10%交通量が減れば渋滞はなくなる。奈良県全体で20%減るといっている話があるので、そこで敢えて道路をつくるという意味は「防災」であったり、業務でたくさん来るといことが予想される所はそうかもしれないが、そうではない所は無駄になってくる。何でもかんでも「軸」として引っ張ることは得策ではないと思う。

事務局：財政難の中で新しい道路が果たしてできるのかといわれたら、難しいと思う。

副部長：抜いておいた方が良いかもしれない。生駒市第5次総合計画でも「都市軸」が描いてあるが、「軸」ではない。単に線をなぞっているだけの話。普通「軸」というと例にある宇治市のように、点々で太い「軸」があり、この「軸」を形成するために道路を2本、3本引くというようなもの。そう考えると生駒市としても「軸」はなくすという事でも良いのではないか。

事務局：今回は「軸」という言葉を使わずにこういう絵を描いてみた。道路をつくるつからないということは別の話であるが、広域幹線道路を中心としたまちづくりは必ず出てくると思う。今ある広域幹線道路の活用方針は、どこかに示しておく必要がある。新しい道路はなかなか難しい話で、財政的にも無理だろう。唯一国道163号はバイパスという形で国の直轄になるので、これからのことになる。

委員：大分買収に入っている。

副部長：そこは業務を入れるかどうか。そういうものはまだわかるが、南の方では東側で住宅開発が行われている所の生活は、生駒駅に向いていると思う。そう考えると南生駒の地域拠点にはマックスバリューだろう。駅前開発ではなく駅前から少し南にずれた所にマークがあるのは多分そういうことで、北側の地域拠点のイメージとは随分違う気がする。今後地区の詳細の話に入っていく時に、こういう意味で地域拠点を設定しようという議論ができればと思う。

委員：2点追加しておきたい。近鉄菜畑駅、壺分駅周辺を「地域拠点」に準ずる意味で「コミュニティ拠点」にすればどうかと思う。もう1つ、市街地緑地が開発されてなくなっていることについて、逆線引き、市街化区域から市街化調整区域への変更を、こういう方法があるということを書き添えておく必要があるのではないか。

部長：ありがとうございます。菜畑駅と壺分駅については「コミュニティ拠点」にしてはどうかという意見、先程副部長からあった同じ拠点でも少し意味は違うのではないかという意見について、検討し案を作っていただきたい。

事務局：拠点整備についてはいろいろ考えて、各駅を「生活拠点」として設定してその意味をどうするか、今の「コミュニティ拠点」も同じで「コミュニティ拠点」をどうとらえるか。地域間についても白庭、北生駒、登美ヶ丘で若干変わっています。近鉄生

駒線沿線についてどうしていくか。「生活拠点」という言葉が良いのか、何を目的にやるのか、それもなかなか難しいのではないかと、ということで「駅」という表現にした。

委員：「軸」の話だが、総合計画にしる都市マスにしる、「軸」を入れる発想があったのは隙間、フロンティアがあったからで、今ここにフロンティアがあるのかということそうではない。基本的に今の「軸」で議論をすべきだと思う。それについて反対する方はいないと思うので、そこから議論をスタートして良いのではないかと。「軸」の中で説明を要するのは、「道路軸」なら市民の誰もがわかってもらえるが、「緑地軸」といった場合、それは一体何という感じでとらえる方が多い。法律で決まっているから、自然公園になっているから、そこは「軸」であるという説明だけでは市民は動かない。今後「緑地保全」「環境保全」「景観保全」は市民に担ってもらう部分がかかなり多いので、そこが大事で、価値があるということ、を、「緑地軸」を打ち出す時に市民に説明しなければならない。具体的には、ここは動植物の貴重な生息域であるとか、景観としてまとまったエリアであるということ、を説明した上で「緑地軸」であることを示せば皆に興味を持ってもらえる。先ほど言われたように、その緑化に市民の皆さんに入っていくてもらえるのではないかと。「軸」の話は前提としてといったが、これからの時代はコンパクトにしているから、新しい「軸」をどう引くかではなく、今ある「軸」の中に置かれている「ゾーン」を再生しなければならない。既存の「軸」の中にある「ゾーン」をどうしてこ入れしていくか、そこで色分けがされていなければならない。用途地域で決まっているが、それ以外にここは空地、空家がでてきてこ入れが必要な地域だということ、をゾーニングするほうが必要性として高いと思う。「地域拠点」「コミュニティ拠点」という案があったが、守るべき価値は何かという議論に集約されるのではないかと。生駒市は住宅ブランドが高いということ、を皆が認識しているが、ブランドとは何か、利便性がこの水準で保たれている、インフラが整備されているかどうか、緑地、アメニティへのアクセスが近いかどうか、いろいろな価値観が固まってブランドができあがっている。まず、そこをハッキリさせることで自ずとそれぞれの地域拠点に何が置かれるべきか、足りない物が置かれるべきだということになる。それで「地域拠点」の区別ができるのではないかと。

部会長：ありがとうございます。大体皆さん同じ様な考え方ではないかと思う。先ほどこ入れする地区をゾーニングすればどうかという話があったが資料がないとできないと思う。空家が増えているのではないかと話もあったが、空家の資料はなかなかないか。

事務局：一度調べる。

部会長：高齢化については前に出してもらっているから、再度出していただく。インフラ、上下水道の話は、まだ未整備の所もあるからここでは図に出していないので、資料を出していただきたい。

その他、時間もたっているが何か意見はあるか。

委員：先ほど話がありましたが、ハイキングコースの話をやろうとすると、まずイノシシを駆除しなければならない。生駒山に 1,000 頭程いて日中出てくる。危なくて歩けない。家の上迄来ている。夜行性なのに、餌がないから昼に出てくる。アライグマ、イタチ、タヌキ等動物が増えている。自然が豊かで国定公園になっているので維持管理は奈良県知事。市街地にある緑地をどう保全するかということになると、個人の財産でもあり非常に難しい面もある。緑の維持管理、公園や緑地を良好な状態で利用できるようにするにはそれなりの費用がかかる。財政的に苦しいので、市民協働ということになる。ボランティアでされるのが良いが、リーダーが病気になれば空中分解という事になりかねない。息の長いボランティアをするためのリーダーを育てることはなかなか難しく、先程市街化区域の逆線引きの話が出たが、そうすれば緑を残せるが、個人の財産もあるので、整合は難しい。「緑豊かな生駒市」を目指すのであれば、既存ミニ開発の道路を少しでも広げるとか、既存道路をいかに使いやすくするかというように、方向転換した方が良い。新しい道路は無理な話だと思っている。個人的にはつくらなくても良いと思う。

部会長：ありがとうございます。生き物が一杯出てくるという話でしたが、何かで読んだが、生き物がたくさんいる所と人間社会の間の中間、昔でいう里山がなくなったから、ダイレクトに人の住んでいる所に出てきているという話もある。アライグマは違うと思うが。本当は産業として成り立っていた里山を、市民の力を借りて守っていくという話。資料の始めに今迄のキーワードをまとめた所で、2ページの真ん中に、「協働のまち」が全体にかかっている。これについては都市マスの中にしっかり入れていきたい。

委員：生駒市をちゃんとしようと思うと、市民の意識を変えないと無理。税金を払っているから行政にちゃんとやれという時代ではない。自分でできることは自分でやらなければならない。行政は材料を支給して字を書いていけばよい。そういう時代だ。

部会長：市町村によっては、都市マスは道路や公園をダイレクトにつくるための計画として、どちらかといえばハード中心に計画をつくる所が多いが、ここはそれよりもソフト的なことが重要だと考えているので、「協働のまち」の話し合いの時にはたくさん意見をいただきたい。

他に意見はあるか。時間も経ったので、たくさん出た意見を事務局で整理し、新しく必要な資料も用意していただきたい。「都市構造」全体については、特にこれを直せという意見はなかったと思う。内容としてはとりあえずこれで進めるが、今後他の話の中でも考える機会があると思うのでその時には検討する。次回は「土地利用」になる。他に無いようなので、これで終わります。どうもありがとうございました。

以上