

圏域別討議 視点別意見まとめ表(第7回策定検討部会分)

都市計画	<p>【学研奈良登美ヶ丘駅圏域】</p> <p>■地域の商業機能の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ロードサイドの店舗が増えることにより、地域の小売店舗が厳しい状況になっている。</li> <li>・シャッターを下ろしている店舗が多いが、新しい商業者に変わる状況はなく、そのまま住まいとして利用されている。</li> <li>・ショッピングモールで地域のお祭りをやろうとしても話が進まない。いかに商業機能を維持するかが課題である。</li> </ul> <p>■地区計画のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区計画が住み変わりの足かせになっているのではという意見がある。一方で、新規世帯の転入も進んでおり、約半年で30世帯も建て替えがされている。</li> <li>・転入者の意見を聞くと、環境のよさや防犯性、教育環境のよさで選ばれている方が多い。以前から鹿ノ台を知っていた人は半分程度である。それらの環境を守ることも重要である。</li> <li>・住環境重視型の地区計画を持つ住宅地が多くある。高齢化が進む中、用途純化をどのようにとらえるか？「共同住宅」「福祉施設等」排除でよいのか？最低敷地面積の考え方・敷地分割の実態は？同居・隣居・近居等の需要は？</li> </ul>
	<p>【学研北生駒駅圏域】</p> <p>■旧集落地のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高山は市街化調整区域なので人口をたくさん集めるのは難しいが、魅力が多い。この魅力を活かして少しずつでも人を呼び込む必要がある。</li> <li>・学研高山地区第2工区が整備されれば高山の近くに商業機能が充実する可能性がある。ただ、まだ時間がかかるのでまずは先に開発が進む学研北生駒駅北地区との連携について考えていく必要がある。</li> </ul> <p>■商業施設機能の集積</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富雄川沿いは交通量も多く、商業機能が集積している。学研北生駒駅北地区での開発も含め、今後もそのポテンシャルを活かしていく必要がある。</li> </ul>
	<p>【白庭台駅圏域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・白庭台は共同住宅と戸建て住宅がどちらもあり高齢化率が抑えられている。</li> <li>・白庭台駅前には病院などの都市機能が揃っており利便性が高い。</li> <li>・商業施設などが富雄川沿いにある程度あるのがいい。</li> </ul>
	<p>【圏域共通】</p> <p>■居住者層の変化に対応した住宅環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画的な市街地は用途が純化されているが、居住者層が変化していくなかでこのままでよいのか。複合型の市街地にしていく必要があるのではないのか。</li> </ul> <p>■市街地の特徴に合わせた都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部地域は旧村もあれば新しい新興住宅地、古い新興住宅地、工場などいろいろな特徴のある市街地で構成されている。分けて取り組みをしないとなかなか難しい。</li> <li>・市のサイズが大きすぎずちょうどよい人口規模である。そのような中で多様性があるところがいい。</li> </ul> <p>■取捨選択と都市づくりへの市民参加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、人口が減少していく中で取捨選択も必要になってくる。伸ばすべきところ、やめるべきところを住民が決めていくことができればいいと思う。生駒の良さは、そのような場に対して住民が関わることができ、考える機会を設けられるところだと思う。</li> </ul>
防災	<p>【白庭台駅圏域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市基盤が古くなってきており、道路にひび割れが出てきたりしている。今後20年ぐらいでどうなるかが心配である。</li> </ul>
生活像	<p>【学研奈良登美ヶ丘駅圏域】</p> <p>■地域間の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧村とニュータウンの交流がなかなか進まない。小中学校区で防災に関する協議会があり、そのような場や活動が交流の機会になっていくのではないのか。</li> <li>・今後、住宅地と学研高山地区第2工区の連携が必要になってくる。</li> <li>・鹿ノ台コミセンのような場があれば老後は楽しいと思う。このような環境があることをウリにすることもできる。高齢者がいきいき暮らせるまちという打ち出し方をしてもいいのではないのか。</li> </ul>
	<p>【学研北生駒駅圏域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新しい住民と古い住民では活動様式が違い、なかなか一緒に活動するのが難しい状況にある。新しい人が自治会活動に関わる入口が見えず、地域活動の担い手がいなくなっている。</li> <li>・高山では子どもが非常に少ない。周りで開発が進み、集落が衰退しているのが現状である。</li> </ul>
	<p>【白庭台駅圏域】</p> <p>-</p>
	<p>【圏域共通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・団結できる地域が残っているというのはいいことだと思う。地域活動は厳しい時代になってきているが、活動に共感できる人が集まるような工夫があればいいと思う。コロナ禍で東京一極集中から変わる動きもある。このような中で「古き」があることも大切だと思う。小学校や中学校が荒れていないこと、コミュニティがあることがウリになる。</li> <li>・開発時期だけでなく、開発規模や開発事業者ごとに住宅地の性格に違いがある。まちづくりの方針は？工業団地に隣接する住宅地は、職住近接型住宅地としての需要があるのでは？</li> </ul>

産業	【学研奈良登美ヶ丘駅圏域】 -
	【学研北生駒駅圏域】 -
	【白庭台駅圏域】 ■バイパスの整備に伴う、働く場の整備 ・163号バイパスの整備により地域のポテンシャルが高まるので、準工業地域の拡大などその機会をうまく活かす必要がある。
交通	【学研奈良登美ヶ丘駅圏域】 ■他都市へのアクセス性 ・京都、奈良への通勤も可能であり、東京へのアクセスもよい。それがウリになるのでその特徴を守っていく必要がある。 ■地域のきめ細やかな交通 ・高齢化が進み、地域内をきめ細やかにまわるバスの導入が必要であると考えている。バス事業者等と協議をしているが、地域としての負担のあり方など難しい課題がある。
	【学研北生駒駅圏域】 ・高山は店がなく、近くの店までも車で30分ぐらいはかかる。旧村なので、道が狭く、坂も多いが、バスが地域の中まで入ってこれず、本数は少ない。
	【白庭台駅圏域】 ■商業施設までのアクセス性の向上 ・富雄川沿いに商業集積があるが真弓やあすか野など周辺住宅地からの公共交通がなく利用できない。アクセス性を向上させる必要がある。 ・谷部の旧村と、丘にあるニュータウンで交通が分断されている。
	【圏域共通】 ■高齢化に対応した公共交通や生活利便機能 ・車が運転できなくなった時の生活をどうしていくかが共通の課題である。 ・公共交通を充実するだけでなく、店舗側が住宅地で配達サービスを実施することも考えられる。住宅地に配達拠点のようなものがあればいいかもしれない。 ・開発から年数を経た住宅地に近接して、163号バイパス、北生駒駅周辺開発による新規開発が進みつつある。駅徒歩圏でも、高低差が大きく、駅までのアクセスに一定の配慮が必要では？公共交通機関だけでよいか？新たな交通手段を検討すべきでは？
自然的環境	【学研奈良登美ヶ丘駅圏域】 -
	【学研北生駒駅圏域】 ・上町は長弓寺やいぎなぎ神社がある。土地のポテンシャルがあるということだと思う。
	【白庭台駅圏域】 ・駅近くに住みながら近くで農業ができることは特徴だと思う。 ・富雄川の桜がとてもきれいであり、遊歩道も整備されている。白庭台は神話の里だと思う。 ・高山は茶釜が大きな資源である。 ・この地域を生駒の軽井沢として売り出していくこともできるのではないかな。

圏域別討議 視点別意見まとめ表(第7回策定検討部会分)

都市計画	<p><b>【生駒駅(北)圏域】</b></p> <p>■住替え・ニュータウンの持続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の農地がミニ開発等により、戸建分譲される傾向にある。比較的安価に住宅が提供されるため、若者はこのような場所に定着する傾向にあると考えられる。</li> <li>・既存ストックの活用や市街地の緑の保全といった観点からは、農地における開発を抑制し、ニュータウンにおける住宅取得を促進することが重要である。</li> <li>・若年層は、敷地が大きすぎると土地や住宅を購入することができないため、新たな定住者の転入に向けては、敷地面積の最低限度の制限が設けられているニュータウンについては、地区計画等を緩和することにより、敷地分割を可能とすることも考えられる。ただし、ゆとりのある住環境が重要であるとする住民もおられる可能性があるため、地域の意向に応じた対応を取ることが必要である。</li> <li>・第1種低層住居専用地域において、生活に必要となる商業やワーケーション・サテライトオフィスといった業務施設を享受することは必要かもしれない。</li> </ul> <p>■沿道部分と後背の住宅地の関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道の近隣商業地域と隣接し、第1種低層住居専用地域が指定されている住宅地があり、戸建住宅地の目の前に高層の建築物が立地する恐れもある。これらについては、部分的な環境の整序を図ることが必要である。</li> </ul>
	<p><b>【生駒駅(南)圏域】</b></p> <p>■宝山寺のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域が商業地域であるため、今後、さらにマンションが立地する可能性がある。マンション自体は、必要なものであるが、地域の意向や現状の歴史的な風情を損なわないための方策が必要となる。</li> <li>・旅館営業を継続する必要があるのであれば、「高度地区の見直しによりボリューム制限を行う」「用途地域を変更し、特区制度等を用いて旅館営業等を許容する」といった方策が想定される。</li> </ul> <p>■土地利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中部地域は全体的に、平地が少なく、土地利用を図ることができる場所が限定されているため、限られた平地である駅周辺においては、集合住宅等により高度利用を図ることが必要である。(手法としては再開発に限定する必要はない。)</li> <li>・魅力づくりに向けて、求められる施設が立地可能な土地利用規制が求められる。</li> </ul>
	<p><b>【東生駒駅(北)圏域】</b></p> <p>■圏域の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地形が平坦で、かつ谷筋の沿道に生活機能が立地しているため、生活利便は高い。</li> </ul> <p>■沿道部分と後背の住宅地の関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道の準住居地域と隣接し、第1種低層住居専用地域の住宅地があり、戸建住宅地の目の前に中層マンションが立地するといった状況が見受けられる。</li> </ul>
	<p><b>【東生駒駅(南)圏域】</b></p> <p>■戸建住宅地のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在は比較的若い世代が居住するニュータウンについても、長期的には地域の持続性の観点から世代のミックスを図ることが必要である。</li> <li>・新たな居住者を受け入れていくためには、敷地面積の最低限度の緩和が必要となる。</li> <li>・東生駒駅周辺では、敷地分割を巡って地域で意見が相違した経緯がある。地域で話し合い、地域の意向を踏まえた対応を取れるようにしておくことが必要である。</li> <li>・国道168号沿道については、近隣商業地域に指定することも考えられる。商業機能の立地を図るのであれば、駅前よりリアリティがある。</li> </ul>
	<p><b>【圏域共通】</b></p> <p>■第1種住居地域の環境整序について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域について、第1種住居地域については、川沿いに高い建物などが多く、環境整序が必要と考える。手法としては、地区計画を限定的にかけるか、高度地区のダウンゾーニングが想定されるが、いずれにせよ、詳細な実態を踏まえたマイクロコントロールが必要である。</li> <li>・用途地域のダウンゾーニングは困難であるため、高度地区などを用いた実質後付け一低専によるゾーニング境界の整序を図られたい。</li> </ul>
	防災
<p><b>【生駒駅(南)圏域】</b></p> <p>■市役所周辺のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所周辺においては、急峻な地形である居住地に確保できない避難施設等を設けるなど、防災機能を拡充していくことが必要である。</li> </ul>	
<p><b>【東生駒駅(北)圏域】</b></p> <p>■土砂災害対策と合わせた道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・矢田丘陵の麓では、市街地(ニュータウン)の近くで土砂災害警戒区域が指定される箇所も見られる。</li> <li>・各ニュータウンが谷筋で分断されておりニュータウン間の移動が困難な状況にある。都市計画事業では、これらの課題への対応が困難であるため、防災や保林事業により対策を検討しなければいけない。防災対策と合わせた道路整備などもあるかもしれない。</li> </ul>	
<p><b>【東生駒駅(南)圏域】</b></p> <p>-</p>	

	<p><b>【圏域共通】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティの在り方について、災害のレッドゾーンなどに対しての強さも選択する際に重要な要素となる。災害の対策もコミュニティのエリアを考慮した計画とする必要があるかもしれない。</li> <li>・坂道で道が狭く、危険だと思われる場所がいくつかあったが、道幅を広げていくのは難しいが、隅切りをしたり、溝に蓋をするなどの対応はできるのではないかと。危険箇所を丁寧に洗い出し対応していく必要がある。また、新しく入ってきた若い人たちにこれらの危険を共有するなど、モラルやマナーの意識を醸成していくことも必要。</li> </ul>
生活像	<p><b>【生駒駅(北)圏域】</b></p> <p>■住替え・ニュータウンの持続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅の流通施策としては、一戸建て住宅の賃貸を増やすことも考えられる。家賃も大阪よりは安く、環境・交通の便も良い。</li> <li>・同一小学校区に異なる市街地類型を有する地域が混ざっていることが当圏域の特徴である。</li> </ul>
	<p><b>【生駒駅(南)圏域】</b></p> <p>■生駒駅周辺のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・集合住宅の立地により、人口密度が上がり商圏人口も拡大する。これにより、魅力的な飲食店等も出店ができるようになり、都市ブランドの向上にも寄与する。</li> </ul>
	<p><b>【東生駒駅(北)圏域】</b></p> <p>-</p>
	<p><b>【東生駒駅(南)圏域】</b></p> <p>■圏域の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緑豊かで宅地面積の大きい良好なニュータウンが広がる統一感のある圏域である。</li> <li>・東生駒駅に近い箇所から開発された経緯があり、南に行くほど、若いニュータウンとなっている。</li> <li>・東生駒駅周辺については、自治会加入率が低くなっているが、マンション居住者は自治会に加入しない傾向にある。</li> </ul>
	<p><b>【圏域共通】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな居住者にもまち全体をみて選んでもらうということができる。それが強みでもある。</li> <li>・どこにいても緑が見える魅力のあるまち。最近では商業や仕事において、ハコモノではない仕事も増えてきている。コロナが収束し、日常に戻ったとしても、働き方は一定数現在のまま続くことが考えられ、生駒市の質のよい住環境が提供できる。</li> <li>・道路をはさんで向かい側の人とはつきあいがあるが、裏の人とは付き合いがない。</li> <li>・地形や生活の実態でのコミュニティを考えていくことも必要かもしれない。</li> <li>・空き家が多くあるということであったが、管理が行き届いていない荒れた空き家はなかった。</li> <li>・交通で分ける方法もあるが、地域ごとの構成や要望、問題点もレイヤーをかけて考えることもあるかもしれない。</li> </ul>
産業	<p><b>【生駒駅(北)圏域】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バルテラスの使い方について、生駒市民だけでなく近鉄利用者を対象とした使い方ができるとよい。そこで生駒市はこんなまちだということを知ってもらい南側も訪れてもらうということができるのではないかと。</li> <li>・駅前の構造もタクシー乗り場の使いにくさや渋滞などがある。いろいろな問題が重なり非常に難しいが、長期的な視点で10年間を考えることが必要。</li> </ul>
	<p><b>【生駒駅(南)圏域】</b></p> <p>■生駒駅周辺のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生駒駅周辺は、活気がなく、夕刻になると開いている店舗が少なくなる。</li> <li>・駅前の交通機能が不足しており、結節点として非常に脆弱である。</li> <li>・商店街等について、近年ではスーパーマーケットなどの立地により、日用品や生鮮といった物販店舗は厳しい状況にある。今後は、来街者などを対象とした飲食店などが必要である。</li> <li>・宝山寺の麓であることから、生駒らしさを重要視し、文化や体験、働くこと(ワーケーションなど)をベースとした新たな商業地域のあり方が求められる。</li> <li>・生駒駅南の商店街について、ビジョンをみんなで考え、それに同意してもらえる人に来てもらうというのが重要ではないか。</li> <li>・集合住宅の立地により、人口密度が上がり商圏人口も拡大する。これにより、魅力的な飲食店等も出店ができるようになり、都市ブランドの向上にも寄与する。(再掲)</li> </ul> <p>■宝山寺のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生駒市のイメージを牽引する重要な要素が多いことから、駅前～宝山寺～生駒山上遊園地～南部の棚田などの資源を一体的にPRしていくことが必要である。</li> <li>・宝山寺や生駒駅の南口は生駒市の中で住宅地ではない唯一の場所であるが、宝山寺は非常にさみしい印象だった。歩く・会話するといった場としての魅力が生駒駅南側にはある。ソフト的な取り組みはされていると聞かすが、人の流れなど構造的にも考える必要があるのではないかと。</li> <li>・生駒駅は交通の結節点ということや宝山寺の門前町であることなど、一般的な商店街とは少し違う。生駒にしかないものを求めて、それが好きな人に来てもらうようにしたい。</li> </ul>
	<p><b>【東生駒駅(北)圏域】</b></p> <p>-</p>
	<p><b>【東生駒駅(南)圏域】</b></p> <p>-</p> <p><b>【圏域共通】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中地区全体を見た感想としては、ここで商業都市をつくるというのは難しい。若い人たちが生駒市をみて、住みたいと思うようなまちづくりや景観づくりが重要ではないか。</li> <li>・市街化区域縁辺部のミニ開発を抑制し、駅周辺の沿道部において、マンションの立地を誘導することが考えられる。戸建て住宅とマンションでは人口密度がまるで異なるため、ナショナルチェーンではない上質な飲食店なども出店しやすく、都市ブランドの醸成にもつながる。</li> </ul>

交通	<p><b>【生駒駅(北)圏域】</b></p> <p>■圏域の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生駒谷から尾根を削り造成することでニュータウンが形成されているため、計画的市街地間を移動することができる道路がない。</li> <li>・今後 10 年間で移動手段は大きく変化するかもしれないが、人の暮らしは大きくは変わらない。生駒市はそれに対するポテンシャルがある。高齢者にとって坂はきついということもあるかもしれないが、圏域内で降りてくるなど、住み慣れた土地で住み続けられるようなことを考えていくと持続可能なまちになるのではないか。近隣から見て魅力的であれば、人は入ってくる。買い物しに来る人はいないかもしれないが、場があり、ついでに食や買い物があるのかもしれない。</li> </ul>
	<p><b>【生駒駅(南)圏域】</b></p> <p>-</p>
	<p><b>【東生駒駅(北)圏域】</b></p> <p>■生活安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保育園の通園ルートと、日常の生活動線が重なる開発地があるなど、生活上の安全確保が必要な圏域である。</li> </ul>
	<p><b>【東生駒駅(南)圏域】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南生駒から萩の台にかけては、国道 168 号沿道の活用という考え方もあるが、東西のアクセスを高めるとともに、商業施設等の立地を図る方が、利便性が高まるのではないか。</li> </ul>
	<p><b>【圏域共通】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近鉄バスが減り、生駒市内での移動がしにくい。</li> <li>・高齢者にとって坂道の運転はしにくいかもしれない。みんなが隅切すれば免許返納しなくても済むかもしれない。</li> </ul>
自然的環境	<p><b>【圏域共通】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・坂がすごい。マイナス要因ではあるが、特徴でもある。坂があるから眺望や景観もよい。</li> <li>・生駒市は駅から少し行ったところに豊かな自然がある。自然を身近に感じられるような活用ができるとよい。</li> </ul>

圏域別討議 視点別意見まとめ表(第7回策定検討部会分)

都市計画	<p>【萩の台駅・東山駅圏域】</p> <p>■都市構造(圏域の構造)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地形の高低差、成り立ち等の経緯もあり、鉄道(軸)の東西で異なるまちになる可能性がある。</li> </ul> <p>■沿道土地利用(国道168号バイパスの沿道利用)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスの整備とセットで沿道の土地利用コントロールが必要。</li> </ul>
	<p>【南生駒駅圏域】</p> <p>■南生駒駅の拠点性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南生駒駅が拠点に位置付けられているが、全く拠点性が感じられない。拠点とするならふさわしい機能導入や整備が必要。</li> </ul>
	<p>【菜畑駅・一分駅圏域】</p> <p>-</p>
防災	<p>【萩の台駅・東山駅圏域】</p> <p>-</p>
	<p>【南生駒駅圏域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路が狭いので、大きな地震など、自然災害に対してどう準備し対応するのは大きな課題である。</li> </ul>
	<p>【菜畑駅・一分駅圏域】</p> <p>-</p>
	<p>【圏域共通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南地区は市街化区域と市街化調整区域が隣接する地域が多いので、新規開発にあたっては景観保全や水害対策などの観点から工夫が必要である。</li> </ul>
生活像	<p>【萩の台駅・東山駅圏域】</p> <p>■施設利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運動施設の高い利用実績が印象に残った。この状況が続くよう方策を検討して欲しい。</li> </ul> <p>■住み替えの促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・萩の台住宅地内での住み替えがあまり進んでいない。(高齢者が多い)</li> <li>・新規の宅地開発が結構見受けられたが、今後も同じ傾向とは考えづらい。既存の住宅を活かす「住み替え」など、新しい人が入るような方策を考えておいた方がいいのではないか。</li> </ul>
	<p>【南生駒駅圏域】</p> <p>■多様な暮らし方への対応(市街化調整区域における暮らし方)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道軸から西側(市街化調整区域)は、東側とは別のライフスタイルであり、そういった暮らし方を維持できる施策対応等が必要</li> <li>・空き家についても、単純に空き家を貸すのではなく、農地とセットで貸し出すような取組を考えていくべき</li> </ul> <p>■田園集落地のコミュニティ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・田園集落地は山間部の生活が不便な地域をどう考えていくかがポイントである。このような地域はコミュニティがしっかりしていると思われるので、その良さを残しながら地域を盛り上げていく方法を考えると良い。</li> </ul> <p>■計画的市街地の更新</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画的市街地は開発から30~40年経過し、更新の時期に差し掛かっているが、更新の方向性は考えておく必要がある。</li> </ul>
	<p>【菜畑駅・一分駅圏域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・複合型住宅地のため中古の分譲マンションも市場に出てきていると思われるが、住み替えの手法としてリノベーションなども考えていいのではないか。</li> <li>・住宅地開発の規模や時期がばらばらで、住宅地として統一感がない印象を受けた。</li> </ul>
	<p>【圏域共通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新市街地と旧市街地それぞれで形成されているコミュニティをどう融合させていくかが今後の課題になるのではないか。</li> </ul>
	<p>【萩の台駅・東山駅圏域】</p> <p>■商業機能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏域内に手ごろな/利用しやすいスーパー等の商業施設が無い。</li> <li>・マイカー利用者は平群町の方に買い物に行く人が多い。</li> </ul>
	<p>【南生駒駅圏域】</p> <p>-</p>
産業	<p>【菜畑駅・一分駅圏域】</p> <p>-</p>
	<p>【萩の台駅・東山駅圏域】</p> <p>■誰もが健康に暮らせる居住環境(萩の台住宅地へのアクセス性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・萩の台駅から萩の台住宅地に向かう歩道などの高低差が大きく、アクセス性の改善が必要ではないか。</li> <li>・動く歩道や斜行エレベーターのようなものがあれば、コミバス等も不要になるのではないか。→人口規模や維持管理費のことを考えると大規模な整備は厳しい。</li> </ul> <p>■交通結節点としての機能の充実等(萩の台駅の利用しやすさについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地形上の問題(東西の高低差等)があり非常に使い勝手が悪い</li> </ul>
	<p>【南生駒駅圏域】</p> <p>-</p>
交通	<p>【菜畑駅・一分駅圏域】</p> <p>-</p>
	<p>【萩の台駅・東山駅圏域】</p> <p>■誰もが健康に暮らせる居住環境(萩の台住宅地へのアクセス性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・萩の台駅から萩の台住宅地に向かう歩道などの高低差が大きく、アクセス性の改善が必要ではないか。</li> <li>・動く歩道や斜行エレベーターのようなものがあれば、コミバス等も不要になるのではないか。→人口規模や維持管理費のことを考えると大規模な整備は厳しい。</li> </ul> <p>■交通結節点としての機能の充実等(萩の台駅の利用しやすさについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地形上の問題(東西の高低差等)があり非常に使い勝手が悪い</li> </ul>

	<p>■道路交通ネットワークの形成(国道168号バイパスの早期整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当圏域における肝はバイパスの早期整備</li> <li>・バイパスをはじめ全体的に線的な整備が不十分</li> </ul>
	<p>【南生駒駅圏域】</p> <p>■移動手段の確保(バス路線の見直し)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミバスが走っていない地域もあり、高齢化が進めば今後対応が必要になってくるのでは。</li> </ul> <p>■南生駒駅のバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南生駒駅は1日に5000人以上利用している拠点駅であるが、バリアフリー化が進んでいない。今は1日に3000人以上の利用があればバリアフリー化をすべきであると考えられている。このバリアフリー化を都市計画としてどう位置付けるかは難しいが、進めていくべきことであることは認識していただきたい。また、バリアフリー化だけではなく、拠点駅として駅と一体的な開発や、コミュニティバスとの連携など全体的な方向性を描いたうえで各施策を進めていくべきである。</li> <li>・道路が狭いので、大きな地震など、自然災害に対してどう準備し対応するのは大きな課題である。(再掲)</li> </ul>
	<p>【菜畑駅・一分駅圏域】</p> <p>■移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・菜畑駅、一分駅はバスの乗り入れが無いにも関わらず、意外と鉄道利用者が多いのが特徴。</li> </ul> <p>(バス路線の見直し等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生駒駅から緑ヶ丘へ向かうバス路線をもう少し南へ延伸させると、生駒圏域とみなすことも可能ではないか</li> <li>・地形の高低差を意識した公共交通不便エリアを考えてバス路線の見直し等を考える必要があるのではないか(壱分町西あたりは不便エリアになるのでは?)</li> </ul>
	<p>【圏域共通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北を貫通するように鉄道が整備されているにも関わらず、公共交通が利用しにくい圏域構造となっている。(バスが乗り入れていない駅がある等)</li> <li>・コミュニティバスが走っているが、現状のまま運営していくことは可能なのか。移動手段をどう維持していくのかは考えておくべきである。</li> <li>・コミュニティバスは、出来れば残して欲しいと思っているが、現状利用者が少なく、維持運営が難しいと感じている。</li> <li>・大規模な開発地がなく、徐々に宅地化が進み市街地が形成されたため、道路が狭い地域が多いことが問題。</li> <li>・新しい駅ほどバリアフリーに対応しているが、古い駅は昔のままであり、早急の対応が必要である。</li> </ul>
自然的環境	<p>【萩の台駅・東山駅圏域】</p> <p>-</p>
	<p>【南生駒駅圏域】</p> <p>■棚田</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・棚田は重要な資源であり地域管理の仕組づくり等ができないか</li> </ul> <p>■遊休地</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現地調査では遊休地が目立った。外から見ている限りでは空き家かどうかは分からなかったが、空き家問題もあると思う。遊休地や空き家をどう活用していくかも考えていく必要がある。</li> <li>・草が生え散らかっている遊休地が目立った。自身が住んでいるところでは、複合型コミュニティで、お互い助け合いながら管理することを検討しているが、この遊休地でも同じようなことが出来ないか。</li> <li>・豊かな自然を生かして定住・半定住を推進していくことが出来ないか。</li> </ul>
	<p>【菜畑駅・一分駅圏域】</p> <p>-</p>
	<p>【圏域共通】</p> <p>■山林・みどり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高低差の多い山林という環境は、健康の維持増進やみどりのある暮らしという観点に立てば、プラスに考えることが出来る。</li> </ul>