

政務活動報告書

令和8年1月23日

〔会派名： 清風クラブ 〕

代表者氏名	常俊 朋子	記録者氏名	坂本 直司
活動者氏名	坂本 直司		
活動日	令和8年1月16日(金)～令和8年1月16日(金)		
活動先	奈良県生駒市東新町8-38 生駒市役所 及び近鉄生駒駅周辺		
活動目的	桔梗が丘駅前活性化勉強会では、名張市が近鉄と連携協定を締結することを地元から提案されていることを受け、すでに協定を締結した生駒市を訪問し、その背景や経緯などを調査・研究するため視察訪問する。		
<p>(桔梗が丘駅前活性化勉強会の一員として参加：他の勉強会メンバーは、幸松議員、三原議員、足立議員、木平議員、藤川議員)</p> <p>《概要》 近鉄生駒駅前では、平日の昼間に多くの人で賑わっていて、桔梗が丘駅とは全く異なる第一印象を受けた。</p> <p>1. 生駒市では平成23年頃から公民連携を始め、専門部署は令和2年に発足した。これまでに民間事業者等との間では、近鉄を含む8事業者と包括連携協定が、別に事業連携協定は37件が結ばれていて、令和4年度に要綱が定められた。</p> <p>2. 近鉄グループホールディングス株式会社と包括協定を結ぶに至った背景と経緯は、住宅開発を中心に市が発展し、近鉄とはこれまでも観光分野など様々な連携をしてきたが、高齢化で通勤客が減少し、寝に帰るだけのまちではダメという「脱ベッドタウンのまちづくり」という方針を市長が打ち出したことによる。さらに沿線価値の向上という両者のメリットも合致し、今後も市と近鉄で協議を続けようということで、令和5年6月の市長と近鉄のトップ会談において提案され、同年9月1日に締結された。</p> <p>3. 同協定に基づく事業スケジュールやロードマップは特に無く、取組内容は協定書に記載し、ざっくりした計画をベースに始めた。また進捗管理は、年1回ほどのトップ会談で話し合う程度である。</p> <p>4. 事業にかかるコストの負担割合は、事業によって差異があり、国の交付金などが出るものもあれば出ないものもあり、各担当部署でやっている。</p> <p>5. 近鉄との協定に限らず、いずれの協定にも住民の意見反映は無い。</p> <p>6. 生駒市から名張市へいただいたアドバイス：<u>これは本市で参考にしたい。</u></p> <p>① お願いはかりではいけない。何をどうしたいかを市のほうが計画を立てた上で近鉄にやってほしいことを具体的に言ったほうがいいのではないかと。</p> <p>② 協定が無くても連携は出来る。積み上げが大切。協定ありきで進めるとどちらにもよくない。よくあるのが協定を結んだけれども時間が経つと冷めてしまうこと。何か協力できること、小さなことでも一緒にやってみることが大事。</p>			



生駒市視察報告詳細

1. 事前の質問に対するご回答（回答は生駒市公民連携推進課 井川課長による）

Q1：生駒市と民間事業者等との事業連携協定及び包括協定について制度の概要と効果

A1：公民連携により、民間事業者のノウハウなどを活用したいのが背景。種々の団体と2種類の協定を結んでいる。2種類とは、包括連携協定と事業連携協定のこと。令和4年度に要綱を定めた。

要綱の第3条にそれぞれの定義を記し、第4条の第2項から包括する条件を示している。市のHPで締結状況を開示しているが、包括連携協定は現在大学を含み8事業者と結んでいる。事業連携協定は、庁内各分野の担当で37件の締結があり、このうち今年度新たに2件の新規締結が行われた。

Q2：近鉄グループホールディングス株式会社との包括協定を結ぶに至った背景と経緯

A2：住宅開発を中心に市が発展し、近鉄とはこれまでも様々な連携をしてきた。ニュータウンの高齢化で、近鉄としても通勤客が減少し、SDGsの観点からも、寝に帰るだけのまちではダメという「脱ベッドタウンのまちづくり」という方針を市長が打ち出した。生駒市には近鉄が持つ様々な資源があるので、市と近鉄で協議を続けようということで、令和5年6月に行われた市長と近鉄のトップ会談において提案され、令和5年9月1日に締結された。

Q3：同協定締結までの交渉方法と苦労した点

A3：締結以前から近鉄とは観光分野などで協議していたのでそのベースがあり、色々な積み上げがあった。

Q4：同協定締結による双方（市及び近鉄）のメリット

A4：相互のノウハウの交換で補完できることがメリット。高齢化にあっても沿線価値の向上を目指したいのは双方とも同じ。

Q5：同協定に基づく、事業スケジュールやロードマップの有無

A5：特に無く、取り組み内容は協定書に記載した。ざっくりした計画をベースに始めた。

Q6：まちづくりエリア（駅周辺など）ごとの優先順位やフェーズ分けはあるのか、また、その進捗管理方法

A6：課題は、市内にある4駅で異なる。利用する市民のためにバリアフリー化など出来るところから進めることとしている。進捗管理は、年1回ほどのトップ会談で話し合う程度。

Q7：事業にかかるコストの負担割合。国の交付金など。

A7：事業によってまちまち。交付金が出るものもあれば出ないものもあり、各担当でやっている。

Q8：住民の意見反映や合意形成方法（住民説明会、ワークショップなど）

A8：協定に対し住民の意思反映は無い。近鉄との協定に限らず、いずれの協定にも無い。

Q9：連携後の成果と効果の検証方法（人口動態、住民利用率、公共サービス充足度、交通利用状況、環境負荷の削減等）

A9：考えないといけないが、まだ完了していないので効果検証まで至っていない。

Q10：連携事項の「地域活性化の実現」に関して、市からの提案は

A10：店の一部を市のイベントに使わせてもらうなど、近鉄百貨店生駒店のタウンセンター化を市の担当課と近鉄グループとの間の話し合いで事業になっている。

Q11：今後の方針について（駅前活性化の新たなアイデア）

A11：特に無いが、市の都市整備部と近鉄の間で歩行者空間の整備としてウォークアブルな空間にしようという取り組みを実施。背景には、駅前に送迎の駐停車が多かったことがあり、実証実験を行って進めた。イコナミ解放区の社会実験。

2. 当日の打合せにおける質疑（回答は生駒市公民連携推進課 井川課長による）

Q12：公民連携はいつごろから始めたのか。

A12：平成23年頃から始めたが、専門部署は令和2年にスタートした。

Q13：（記録できず）

A13：令和6年頃、近鉄では新たな住宅地開発は一旦終了している。空き家の住み替えについて近鉄と市の担当課が話していた。すでに取り組んでいることは高山地区

で、これから進めていくところと北生駒に新しいまちを作っていくことを近鉄と話していた。生駒駅周辺は、観光で近鉄と連携していたのでそういうベースがあった。

Q14：8つの包括協定を結んだ事業者とはどこか。

A14：HPに記載しているが平成28年に近大と締結し、その後、南都銀行、セブンイレブン、郵便局、・・・、近鉄。

Q15：生駒市の総合計画に協定締結は記載されているか。

A15：協定はあくまで手段という考えのため、総合計画には盛り込んでいない。駅の北側は再開発で、近鉄百貨店が出来たのは約30年前。生駒市は人口減少しているが、新築マンションなどがあるので転入もある。出生数は、今の20歳の年代の約半数しかない。駅の南側は空き店舗が多い。

近鉄との協定のおかげで出来たものは、バリアフリーの推進で、東生駒の駅の改修では近鉄と市が予算を出し合って、令和8年度完成予定のエレベーターの増設がある。また、都市整備推進課ではウォークアブルなまちづくりを進めている。

Q16：(記録できず)

A16：公民連携は日常的にやっていて、近鉄とは観光や駅周辺の整備で連携している。総合計画の中に駅前活性化を入れるというより、北、中、南でそれぞれクラスターを作っていくイメージ。都市計画のマスタープランに駅前のことは記載している。近鉄が持つ資源をお互いが使うということや、それまでに対話してきた歴史があるので協定まで行けたのかと思う。

企業側もメリットが見えてくると判断しやすく乗ってくれる。しかし、調達とは別次元でまずは考えることにしてきた。

Q17：住民の意識レベルが高いので街がきれい。近鉄もそれを好んだのではないか。

A17：グリーンボランティアや商店街が花壇の整備をしてくれている。転入してくる若い人に刺さる言葉として、市長は「教育に重点を置いている」とし、不登校対策などをずっとやっている。子育て世代に魅力を感じてもらえるまちに、小中学校の建て替えに際しては、新しいコンセプトでと。

今は、大阪に直結する駅近くのマンションが人気で、近鉄も力を入れている。

協定は、今後も延長するつもりであり、近鉄とお互いがメリットを感じていられる間は続くだろう。

Q18：近鉄との協定について ①近鉄の窓口は ②それぞれの駅周辺は近鉄の持ち物か ③開発分担金として近鉄から市に提供があったか

A18：①事業戦略部と公民連携 ②駅の土地は近鉄だろう、周辺住宅地は近鉄の不動産事業部が土地所有者と交渉しただろう ③感覚的にはあったと思うが正確には不明

Q19：第2条に4つのまちづくりがある。包括協定を結んでからどのようなことに取り組んだか。

A19：駅北側の再開発をやった。駅周辺の交通と駅の整備。東と南生駒ではバリアフリーに取り組んだ。

Q20：近鉄と市がお互いに協働していくために、近鉄には積極的にアプローチしたほうがいいだろうか。

A20：お願いばかりではいけない。資金協力については内容によりけり。

何をどうしたいかというのを市のほうが計画を立てた上で近鉄と話すほうがいいだろう。バリアフリーにしても協定前から近鉄と話していた。

市が自分たちでやりたいことを先に決めて、近鉄にやってほしいことを具体的に言ったほうがいいのではないか。

協定が無くても連携は出来る。積み上げが大切。

協定ありきで進めるとどちらにもよくない。よくあるのが協定を結んだけれども時間が経つと冷めてしまうこと。何か協力できること。小さなことでも一緒にやってみることが大事ではないか。

Q21：生駒市の方針がしっかりしていると思う。教育や福祉に力を入れていることがよくわかる。それが行き渡っているのはなぜか。

A21：職員で部門横断的にワーキングチームを作ってやっている。

意識の高い住民が多い⇒環境のことを考えている人が多い⇒教育に期待する人が多い⇒ポイ捨て禁止

何か特別なことをしている感覚は無い。

市民に助けってもらって成り立っているまち。

Q22：SDGsの宣言をしているのは奈良県では生駒市だけだが、どうやって進められたのか。

A22：(記録できず)

Q23：近鉄百貨店に閉店の話は無いか。

A23：それは無いが、直営エリアが減っている。代わりにニトリや百均の面積が増えてモール化している。

以上