

**平成25年度第2回生駒市都市計画審議会
会議録**

1 会議の年月日、開閉時刻及び場所

- (1)会議の年月日 平成25年11月28日(木)
(2)開閉時刻 午前10時00分から午前10時50分
(3)場 所 生駒市役所 4階 401・402会議室

2 委員の出欠

(1)出席者

(委員) 増田会長・中谷副会長・桑原委員・樋口委員・東委員・
井上委員・久保委員・安若委員・飯尾委員・藤堂委員・
矢田委員

(事務局) 山本都市整備部長・林都市計画課長・川口都市計画課計画係長

(2)欠席者

倉橋委員・田中委員・久委員・松村委員

3 会議の成立

○上記2-(1)により、委員の過半数が出席され、本審議会は有効に成立している。

(生駒市都市計画審議会条例第6条第2項)

4 会議の公開・非公開の別 公開

5 傍聴者数 1名

6 配布資料

- (1) 会議次第
(2) 委員名簿
(3) 説明用資料1 第1号案件「大和都市計画生産緑地地区の変更について」
の説明用資料
(4) 説明用資料2 その他案件(1)「大和都市計画用途地域の変更及び大

和都市計画生駒市翠光台地区地区計画の変更について」
の説明用資料

- (5) 説明用資料3 その他案件(2)「学研北生駒駅周辺まちづくり構想策定等について」の説明用資料

7 次第

- (1) 開会

- (2) 案件

第1号案件 大和都市計画生産緑地地区の変更について

(諮問：生駒市決定)

- (3) その他

①大和都市計画用途地域の変更及び大和都市計画生駒市翠光台地区地区計画の変更について

②学研北生駒駅周辺まちづくり構想策定等について

8 審議結果等

- (1) 第1号案件 大和都市計画生産緑地地区の変更について

- ・事務局から概要説明

質疑なし、原案どおり可決

- (2) その他(1) 大和都市計画用途地域の変更及び大和都市計画生駒市翠光台地区地区計画の変更について

- ・事務局から概要説明

- ・質疑

○土地利用計画図にある公園の面積は、開発区域の面積に対して何%と定められた数字になっているのだと思うが、白地部分が含まれた面積がベースとなっているのか、抜いた面積がベースとなっているのか。

●開発する面積に対して、指導している。

○白地の部分が開発されるときは、別途公園を作りなさいという話になるのか。

●開発される規模にもよるが、公園を作らないといけないような規模で

あれば、そういった指導になるとも考えられる。

○一体的にやれば、相応の公園を作る必要性が出てきて、逐次やればそういう必要がなくなるということもあり得るといえることか。

●その様なことも考えられる。

○その辺は今押さえておかないといけない話ではないか。地区施設として道路の指定をしているのは、道路ネットを考えての話だと思うが、そういうことを考えているのであれば、隣に次の公園を作っていけば一塊の公園になるので、その辺も地区施設として位置づけておいたらどうか。

●検討させていただいて次回に報告させていただきたい。

○三角の部分に回転広場のある道を作るのだと思うが、それでいいのかという思いがある。その辺もどういうやり方があるのか想定しながら、手が打てるのであれば手を打っておく必要があるのではないか。

○回転広場があるような宅地ではなくて、旗ざおの形態の宅地になるのではないか。

○それが出てくると問題があると思う。

●その部分についても、旗ざおを規制できるのか、最低敷地面積に旗ざおを含めた165㎡にするのか、旗ざおを抜いた165㎡にするのか、色々なことを想定しながら検討させていただいて次回に報告させていただきたい。

○壁面後退が1.5mから1.0mになっている。現在事業をしている翠光台と同じ水準にしているということだと思うが、元の1.5mにしている背景があるのであればそこに合わせに行ってもいいのか。

●生駒市では幹線道路等の広い道路に隣接した宅地開発で良好な開発を進めていくという場合には、建ぺい率50%、容積率80%にしており、ほとんどの場合、建ぺい率40%、容積率60%であれば壁面後退が1.5m、建ぺい率50%、容積率80%であれば1.0mという形にしている。

○建ぺい率40%、容積率60%の場合、想定している最低敷地面積は200㎡以上。宅地の販売価格からいうと、それだけの販売価格では

売れないということで今回も最低敷地面積が165㎡になっている。
165㎡になると、建ぺい率40%、容積率60%では、家がなかなか建てにくくなるということで、建ぺい率と容積率を上げており、建ぺい率が高まるので、壁面後退も1.0mにせざるを得ないというのが実態なのだろう。

○地区施設の道路は、最終的には市に移管されるのか。

●そのとおりです。

○開発業者が用地取得されるのか、道路として作るということか。

●基本的には、事業者が法令に基づいた道路を作っていて、市に寄付なり帰属なりされるということで検討していきたいと考えている。

○現段階では土地利用が想定されていない白抜きの部分があるので、その辺りについて、委員から指摘のあったところを十分開発業者と調整して良好な住宅地形成が出来るようにお願いしたい。

(3) その他(2) 学研北生駒駅周辺まちづくり構想策定等について

・事務局から概要説明

・質疑

○ピンク色のエリアの地権者は、どちらかというロードサイド型の商業施設のオーナーになられる方になってくるのだと思うが、どちらかと言うと、車を主体とした物の考え方をされるようなところがほとんどだと思う。駅周辺ということもあるし、資料に低炭素とか公共交通とかいうキーワードがあるなかで、その辺の具体的なアイデアが出てくるのかどうか不安に思うところである。その辺は行政のほうで主導していかないとアイデアが出てこないと思う。行政が望んでいる方向性もあると思うので、そこに近づけられるよう協議会のやり方を検討いただきたい。

●駅直近ということで、北部の地域拠点として、駅近の商業施設という部分と駅の活性化について誘導していけたらと考えている。

○地権者の方々は大事な要素だが、まちづくりとして考えた場合、説明会とかまちづくり構想の中に近隣の住民の意見も取り込んでいただき

たいので、近隣の自治会にも説明会等をお願いしたい。

- 社会経済情勢の中での高齢化の進捗や環境への配慮については、生駒市地域公共交通活性化協議会の中で論議していることでもあるので、是非連携していく方向で検討いただきたい。
- 低炭素に向けたまちづくり計画に対する国の補助金をもらって、この区域よりも少し大きいエリアで位置づけをして、低炭素に向けたまちづくりについての計画を作っていきたいと思っている。また、道路に面して店舗が張り付いているが、それではだめだということで、駅を中心としたまちづくりが出来るように今回この計画を立ち上げているので、住民の方々の意見だけではなく、行政としての意見、大学の先生にも入っていただいて、具体的なものを出して進めていきたいと思っている。
- 例えば、あすか野住宅団地では、買い物する施設がなくなってしまって、高齢化も進んでいるので困っている。白庭の駅に出るにしても坂があるし、白庭台駅の周辺は商業施設もあまりないということで考えていくと、視野をもっと広げて、生駒の課題というところから見てみると、その商業の場をここでどう使えるようにしてあげるのか。ショッピングバス的なものを共同運営させて北生駒駅の商業施設へ入れるようにするとかいうことを考えれば、ひとつ生駒の課題を解決しながらここが機能していく。そのために共同で何かをしていくという繋がっていく話になるので、そのような発想をいろいろ出していただけるとみんなが喜んでもらえるのではないかな。
- 協議会はどういうメンバーで運営されているのか。
- 協議会はまだ立ち上がっていないが、来年の2月上旬に協議会の立ち上げに向けたまちづくり構想の説明会を主に地権者対象に開催したい。地権者へ参加依頼をする中で、意見のあった周辺自治会、事業者の関わりも含めてどういうメンバーですか検討していきたい。
- メンバー構成は非常に重要だと思うが、いつごろその案を示していただけるのか。
- 2月上旬の都市計画審議会以案を示せたらと思っている。

- 公共交通活性化協議会では、コミュニティバスを走らせるだけではなく、それでも救済できない地域の互助交通手段をどうするか、公共交通に繋ぐことも含めて考えており、真弓の高齢化率があと5年で20%を超える状況を抱えているので、そういうことも含めて連携をお願いしたい。
- それに付け加えさせていただくなら、白庭、真弓だけではなくて、国道163号線より北のエリアも考えていただきたい。
- これから本当の意味で超高齢化社会になってくると、自家用車に依拠して生活していた人たちが免許を返還するようになったときにどういう生活形態をとっていくのか非常に大きな問題で、そういうことを考えるともう少し拡大して解釈していくと住み替えの仕組みを含めた住宅政策的なことも視野に入れておく必要があるのではないか。色々な住宅郊外都市でそういった問題が顕在化してきているので、そういうものがひとつの課題になるのではないかと思う。
- この駅前の活性化事業は、この地域の人たちだけが恩恵を受けるのではなく、みんながこの地域に行きたくなるようなものであり、そうになると当然移動手段が必要になってくる。そういう意味で、このエリアに囲まれたところだけで開発すればいいというものではない。
- 学研北生駒のピンクの部分に奈良交通の操車場があるが、ここはそのまま、北生駒の駅から行くということを行政としては考えているということだが、今更地になっているところ、駅の北側は田んぼや駐車場があるだけなのだが、恐らく北生駒駅をうまく利用して何かやっていくというときに、ロードサービスのものではなく駅に来た人がここを利用して行けるということであれば、更地で開発されている部分とか駅の直近の地権者との連携をうまくとらないと、ここを押さえられてしまうとロードサービスのものしか出来なくなると思う。協議会を立ち上げるにあたって、地権者の方との連携、どううまく取り込んでいけるのかということがポイントになると思うのだが、そこら辺の調整は済んでいるのか。
- どういう風に協議会を立ち上げたらいいか庁内の主な関係部署と会議

を進めているところで、まちづくり構想を策定してその計画にのっとっていけば、市街化調整区域の部分は市街化区域に出来るよう県に要望したいと考えている。県が決定権者なので市では如何ともしがたいが。そうなれば開発が出来るということなので、土地区画整理事業等都市計画の制度を活用しながらまちづくりを進めていけたらと考えている。

- 最近開発をするとすぐにエリアマネジメントという言葉が出てくるがこのエリアマネジメントとは何を本当にするのか、そのタスクはいったい何でそれをまわしていくための財源の仕組みをどうするのか。組織を回していく財源が重要なので一体的に議論しないと本当の意味でエリアマネジメントが成立していくのかなと思う。是非その辺も取り組んでいただきたい。
- 事業者が数社集まっただけで共同して何かをやっていこうという意思が働くのかが不安に思うところで、お互いに利益が見えるもの、そこをどう作っていくかが肝になってくる。景観的なルールを作って終わりということであれば、ちょっと寂しい。
- 非常にこれから可能性のある場所でもあるので、きっちりと議論しておかないといけない。今日いただいた貴重な意見を踏まえて前に進めていただきたい。