

第7回都市計画マスタープラン策定検討部会 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 令和2年11月18日(水)
- (2) 開閉時刻 午前10時から正午
- (3) 場所 生駒市役所 401・402会議室

2. 委員の出欠

(1) 出席者

- (委員) 嘉名部会長・松中副部会長・東委員・荒川委員・佐藤委員・田中委員・森岡委員・黒部委員・松尾委員
- (事務局) 北田都市整備部長・有山都市計画課長・内蔵都市計画課課長補佐
浜田都市計画課主幹・三木都市計画課技師
井上都市計画課課長・金丸住宅政策室住宅政策係長
株式会社地域計画建築研究所 坂井・清水・橋本・中井・稲垣

(2) 欠席者

無

3. 会議の公開・非公開の別 公開

4. 傍聴者数 3名

5. 配布資料

- (1) 会議次第
- (2) 圏域別現地踏査資料(北部3圏域)(中部4圏域)(南部3圏域)

6. 次第

- (1) 開会
- (2) 圏域別の都市づくりについて（圏域別討議）
- (3) 閉会

7. 調査検討内容等

(1) 次第 2 圏域別の都市づくりについて（圏域別討議）

- ・事前現地踏査を踏まえ各圏域別で討議

北部 3 圏域（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）

荒川委員、佐藤委員、黒部委員

中部 4 圏域（生駒駅北圏域、生駒駅南圏域、東生駒駅北圏域、東生駒駅南圏域）

嘉名部会長、東委員、森岡委員

南部 3 圏域（菜畑・一分駅圏域、南生駒駅圏域、萩の台・東山駅圏域）

松中副部会長、田中委員、松尾委員

- ・地域ごとの総括内容

【北部 3 圏域】

委員 北部地域は、市街化調整区域の旧村、昭和 50 年代頃から平成 10 年代以降にかけ計画的に開発されたニュータウン（古い住宅地、新しい住宅地）という 3 つの要素が混じっていることが特徴である。3 つの圏域ごとに様々な課題があるが、共通する課題として 2 つ取り上げる。ひとつめは古いニュータウンと学研北生駒駅周辺や国道 163 号線のバイパスなど新たな交通結節点の整備に伴う開発地との関係性として、古い住宅地に残っている機能をどう温存していくのかという課題。ふたつめはニュータウンと旧村との関係性として、古い集落は低地に、新しいニュータウン開発は丘陵部に立地しており、両者には地形的な高低差がある。このため、交通の面で住宅地間の行き来が難しく連携が乏しい現状に対して、どのように一体感を形成していくのかといった課題である。

ニュータウンでは地区計画指定されている地区が多く、共同住宅や福祉施設を排除している側面があり、最低敷地面積が 165 m² ぐらいのところが多い。これからの社会の変化を見据えた時、地区計画の内容はこのままで良いのかという意見があった。

学研奈良登美ヶ丘圏域は、京都府側や奈良市の高の原駅などに近く、東京に行くには便利な場所にあるという指摘があり、住宅地としてのポテンシャルを上げていくことができるのではないのかという意見があっ

た。

また、新しい産業が立地する可能性がある学研高山地区第2工区や市内唯一の準工業地域があるが、国道163号バイパス整備に伴いこのような工業系の土地利用が広がっていてもよいのではないかという意見もあった。

【中部4圏域】

部会長 生駒駅圏域（北部）は急峻で起伏のある地形であり、丘の上に住宅、学校や公共施設が立地している。丘陵部に住宅地が展開しており、谷筋は防災上の課題がある地域が多い。起伏があり生駒石による閑静な重厚感のある住宅街となっていて住環境は良好に維持されている。土地利用としては、第一種住居地域が多く、高い建物を建築できるところもあるといったところが課題である。

東生駒駅圏域（北部）は生駒駅圏域（北部）と同じ地形パターンであり、谷筋にぶら下がり住宅地が分布している。生駒駅圏域（北部）と比べて、そこまで急峻ではなくなだらかであるが、東側が崖になっているため防災上の危険性が高い地域もある。一方で、東生駒からバスが通っており、沿道には商業施設もありコンパクトで住みやすい圏域である。賃貸、戸建てなど様々な住宅が提供されておりバランスが良い。

東生駒駅圏域（南部）は、生駒市の特徴である閑静な戸建て住宅街が広がっている圏域である。地形的には丘陵地であり、山裾エリアは他圏域同様に災害の危険性があるものの、商業施設の拠点が2か所あり、近年、利便性は改善された。区画が大きい戸建て住宅が比較的多く、若い人の居住を誘導するには、敷地を分割したほうが入りやすいが、良好な住環境を保つため大きい区画そのままのほうがよいという意見もあり、住民の間でも意見が割れているところもある。しかし、近年は東生駒駅前にマンションも立地しており、住まいの多様化が進んでいる。

生駒駅圏域（南部）は、宝山寺、駅前の商店街、別荘地、棚田など、生駒らしさをたくさん持っている圏域でありバラエティに富んでいる。一方で様々な課題も指摘されており、特に生駒駅南側の活性化が課題である。市内の貴重な平地であるが、十分に活用がなされているとは言えない状況である。商業施設の活性化や、より多くの人住めるようにすべきではないかという意見があった。宝山寺付近も、商業地域が帯状に指定されているが時代に合わせて見直したほうがよいのではないか。

棚田については、その自然環境を活かした暮らしや働き方など打ち出し方に工夫の余地がある。

【南部3圏域】

副部会長 南部地域は、地図上では南北に鉄道が通っており、公共交通を使って生活ができるように見えるが、谷筋からの東西方向への高低差が大きく実際はそのような状況ではない。例えば、萩の台駅では地形の高低差により駅の東西間のアクセスが不便であり、駅周辺が使いにくいという状況である。一分駅や南生駒駅では密集した住宅地などの影響により駅の拠点性が低く、使いづらい。東山駅は近年整備された駅であり使い勝手は悪くはないが、北側に出口がない。高低差を考慮して、駅勢圏などを考え、公共交通不便地域に対する手当てを検討していく必要がある。

萩の台駅・東山駅圏域は、計画的な住宅地が近接しているが、駅と住宅団地との高低差が大きく高齢の方は駅へ行くことが難しい。コミュニティバスの維持など高低差を克服するまちづくりが住宅地として持続し残っていくために必要となってくる。一方で、スポーツ施設の利用率が非常に高いことも特徴であり、このような既存施設を上手に使い、バイパス道路の整備や公共施設の有効活用もあわせて考えていく必要がある。また、近畿大学附属奈良病院などすでに立地している公共施設を活用していくことも課題である。

南生駒駅は南部地域の拠点となるべき場所であるが、他圏域と同様、高低差があり東西のアクセスが悪いという状況である。南部地域の拠点として、面的な一体感を形成していく必要がある。圏域西側は市街化調整区域であり、集落や棚田が広がっているが、耕作放棄地もあり、自然的土地利用の在り方を検討していく必要がある。また、商業施設の撤退により、買い物難民が発生している地域もあり対策が必要である。

菜畑駅・一分駅圏域は生駒駅に近いものの、バスは乗り入れていない。比較的平地が多いため、徒歩や自転車で駅にアクセスしていると思われるが、駅から少し離れると他圏域同様に高低差があるためどのように対策をたてていくか検討が必要である。

・全体総括

部会長 圏域別にみることでより細かい議論が出来た。現地踏査も行き、実態

に即した議論が出来たと思う。本日出た意見を事務局でまとめて整理していきたいと考えている。

なお、本日は各圏域を担当した委員の専門性（土地利用や交通など）により、意見に片寄りがみられたことから調整が必要であるが、一定の共有はできたかと思うので今後の圏域別の議論を進めてまいりたい。

(2) 閉会

以上