

## 都市計画案に対する意見書の要旨及び市の見解

## 都市計画案(用途地域・高度地区・地区計画)に対する意見

意見書の要旨	市の見解
<p>○賛成意見に関するもの（計 34 件）</p> <p>1. 多様な用途地域の導入（34 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパーや医療施設、飲食店などの店舗ができれば、電車や車で移動することもなくなり、利便性向上に繋がるため、賛成。一方、深夜営業は、周辺環境も鑑み控えてほしい。</li> <li>・免許返納予定なので近隣に商業施設ができるのは助かる。</li> <li>・店舗が立地されることで働く場所も確保され経済の活性化にもつながり、単なるベッドタウンからの脱却にもつながる。</li> </ul>	<p>生駒市都市計画マスタープランでは、きめ細やかな都市づくりを進めていくため、市内に 10 圏域を設定しており、本都市計画案の区域が位置する「菜畑駅・一分駅圏域」の土地利用方針には、「利便性の高い複合的な市街地環境の維持・向上」や「地区計画等の活用によるゆとりある居住環境の維持・保全」などを掲げています。</p> <p>戸建て住宅だけが広がる住宅団地ではなく、共同住宅や店舗、事務所等の立地を誘導することにより、新しい生活様式への対応、多様な働き方や働く場の提供、住まいが近くにある職住近接など、高齢化も見据え、社会変化に応じた住まい方や暮らし方に対応できる用途等に変更しようという考えから、原案のとおりとします。</p>
意見書の要旨	市の見解
<p>○反対意見に関するもの（計 6 件）</p> <p>2. 変更の必要性（1 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住み良い住環境の地に生駒市はなぜ都市計画を変更しなくてはならないのか。</li> </ul> <p>3. 周辺との調和（3 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一種低層住居専用地域から、商業施設やマンションなどを建設するための用途地域変更とのことだが、調和がとれているとは思えない。</li> <li>・大規模な用途変更であるにも関わらず、全体ランドスケープを考えた計画とは思われない。周辺地域と同じ規制でなくとも、緑化促進やゆとりある建ぺい率の設定、高度地区の詳細な検証をお願いしたい。</li> <li>・本計画地と、第一種低層住居専用地域である周辺住宅地を接続することが、ゆとりある良好な住環境や周辺環境と調和した景観形成につながるのか。本計画地は、第一種低層住居専用地域のままとしてほしい。</li> </ul> <p>4. 建ぺい率・容積率（2 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一種低層住居専用地域を、容積率・建ぺい率 60/40・壁面後退 1.5 メートルから 80/50・壁面後退 1 メートルに変更することは、ゆとりある良好な住環境の形成という変更理由と矛盾している。</li> <li>・第一種低層住居専用地域の建ぺい率・容積率・高さの制限はそれぞれ現行値のままとするべきである。</li> </ul>	<p>「1.多様な用途地域の導入」と同様の見解です。原案のとおりとします。</p> <p>「1.多様な用途地域の導入」の見解に加え、用途地域・高度地区を変更することで、社会変化に応じた住まい方・暮らし方が可能となり、計画地内の住民だけでなく、周辺住民の生活利便性の向上にも寄与すると考えています。</p> <p>加えて、地区計画により、建築物の用途制限や敷地面積の最低限度、建築物の壁面位置の制限、緑地帯の配置義務などを課すことで、ゆとりある良好な住環境の形成や周辺環境と調和した景観の形成に寄与するものと考えていることから、原案のとおりとします。</p> <p>「1.多様な用途地域の導入」の見解に加え、本市では、多様なライフスタイルや子育て世帯の状況・ニーズに対応することで、若い世代の転入促進に取り組んでいます。</p> <p>既存の第一種低層住居専用地域においても、要望があるところから、建ぺい率・容積率を 50/80、壁面後退 1メートルに変更してきているところであり、ゆとりある良好な住環境の形成は可能であると考えていることから、原案のとおりとします。</p>

開発及び手続きに関する意見

意見書の要旨	市の見解
○賛成意見に関するもの（計 54 件）	
<p>5. 都市計画手続きの進め方（1 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本計画は良好な住環境の確保につながり、説明会も実施されている。市街化区域内での開発なので早急に進めてほしい。</li> </ul>	<p>適切に手続きを進めていきます。</p>
<p>6. 住民意見の反映（2 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会・近隣住民への説明も行われており、対策を依頼したものについても検討されているので問題ないとする。</li> <li>・本計画は住居、商業、医療、福祉の調和が取れており従来以上の都市機能を持ち、今後の生駒市の発展を図るもの。</li> </ul>	<p>開発工事等による周辺への影響もあることから、市の関係各課と事業者が十分に協議を重ねるとともに、周辺自治会への説明会が実施されています。現時点で、一定の合意形成が得られていることから様々な協議や手続きを進めていますが、まだ理解を得られていない自治会もあるため、事業者に対しては今後も継続して周辺住民へ説明し、合意形成に努めるよう指導しています。</p>
<p>7. 早期開発・自然環境（18 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・早期開発の推進をお願いします。</li> <li>・開発賛成。近隣住民にとって雑草による被害が減るなど様々なメリットが生じる。</li> <li>・緑豊かな景色が変わるさみしさはあるが、それ以上に維持管理を継続するのは困難。</li> </ul>	<p>本都市計画案の区域は市街化区域となっており、都市計画法で「すでに市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域」と規定されています。当該区域は、昭和 45 年の市街化区域の指定から 50 年以上市街化されず現在に至っており、本市としては、高齢化や職住近接・緑化などの現在の社会ニーズを考慮しながらも、市街化していくべき区域であると認識しています。</p> <p>また、現在、本計画地が緑地の多い環境であることも考慮し、都市計画変更後は、地区計画の緑化基準や開発許可基準に基づき、緑地や公園が適切に配置され、自然環境との調和が図られるよう誘導していきます。</p>
<p>8. 東側への道路接続（27 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備により緊急車両の最短ルートができると、周辺地域のメリットにもなるのでは。</li> <li>・旧 168 号と東生駒 2 丁目・さつき台とを結ぶ道路が限られているので、しっかりした道路整備があるといい。</li> <li>・現状東西に走る道が狭く勾配もきつく通学路としても危険な状態。開発で壱分町の中央に広い道路を通してほしい。</li> </ul>	<p>本開発計画区域のほぼ中心を東西に繋げる地区内補助幹線道路は、圏域間の円滑な相互移動ができるとともに災害時における新たな避難路となり、警察や消防等緊急車両の経路確保が期待できると考えています。</p> <p>また、整備される道路や既存道路の課題についても、道路管理者や警察との協議により、改善に繋げていけるよう計画されています。</p> <p>今後も、地域住民の安全確保を最優先に考え、安全で良好な計画となるよう警察や奈良県と連携を図りながら、開発事業者へ指導していきます。</p>

<p>9. 交通量の増加 (5 件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量も増加はあると思うが各家庭での利用なので、問題ないと思う。</li> <li>・東西の道路が出来れば交通の分散になる。</li> <li>・道路が開発されれば利便性が向上するため賛成。交通量の増加についても安全対策されており安心。</li> </ul>	<p>開発計画が周辺道路に与える影響については、発生交通量、転換交通量、交差点評価それぞれを安全側となるよう厳しく設定した条件で事業者が交通量推計調査を実施しています。その結果から、最も交通量が多いと想定される時間の 1 時間あたりの各交差点(菜畑、東生駒2丁目、福祉センター前)の車線別混雑度及び交差点需要率が基準値内に収まっていることから、交通量は一定増加するものの、信号処理できると考えています。</p> <p>新たな地区内補助幹線道路は、東西方向の移動や交流が乏しい地域において東西の交通の分散や緊急車両の経路確保が期待できると考えています。</p> <p>なお、今回の開発計画は規模が大きく複数年にわたりまちが形成され、交通量も徐々に増加することから、しっかりと実情を見ながら効果的な方法を検討していきます。</p>
<p>10. 安全対策 (1 件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全対策も業者・自治会での議論で対応してもらっているので解消されるだろう。</li> </ul>	<p>安全対策については、警察を含む関係機関と慎重に協議を重ね、開発計画区域東側の周辺道路への防護柵、ポラード、狭さく等の設置、児童等登下校時を中心とした警察とも連携した交通指導員の立哨指導等を交通安全対策案としてまとめました。</p> <p>今後、今回の開発計画は規模が大きく複数年にわたりまちが形成され、交通量も徐々に増加することから、具体的な交通安全対策については、警察、県、市及び事業者で引き続き協議していきます。</p>

開発及び手続きに関する意見

意見書の要旨	市の見解
<p>○反対意見に関するもの（計 85 件）</p>	
<p>11. 都市計画手続きの進め方（6 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域の変更は市が行うものだが、開発事業者の提案通りに変更案が作成されていると思われることに、強い不信感を抱いている。</li> <li>・法的手続きのみを優先し、地元自治会の要請陳情があったにも関わらず対策もしない市の姿勢に疑問を感じざるを得ない。</li> <li>・近隣地域の一部と合意形成が出来ていないので、手続きに問題なくても道理的に都市計画変更はおかしい。</li> </ul>	<p>事業者には本市が目指す都市づくりの方向性について、「住まいの近くに働く場がある」「多様な住まい方ができる」「歩いて行ける生活利便施設がある」などの、持続可能なまちづくりが望ましい旨の説明を行い、その後、事業者と都市計画変更の相談・協議等を重ね、市が案を作成しています。</p> <p>また、この都市計画変更手続は、開発行為に伴う許可申請手続きと並行して進めることとしており、関係する周辺自治会のほとんどと一定の合意形成が図られている状況です。一部の自治会にはご理解いただけていない部分があることは承知していますが、要請や陳情にはその都度、書面等で回答し、本市としましては、丁寧に対応していることから、法に基づく縦覧による意見聴取を実施しています。</p> <p>計画においては、周辺への影響や周辺環境との調和に配慮するよう、地区計画等で誘導していくこととしています。</p>
<p>12. 縦覧の周知（1 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・縦覧に係る周知が不十分ではないか。奈良県への計画案の提出後に縦覧したようでは、単なるアリバイづくりとなるのでは。</li> </ul>	<p>本縦覧に係る周知については、市ホームページへの掲載のほか、広報紙(9月号)にも掲載しています。</p> <p>また、本縦覧に至るまでに、公聴会の開催や複数回にわたる都市計画審議会への状況報告等、都市計画法に基づく手続きを適切に実施しています。</p>
<p>13. 住民意見の反映（8 件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開発ありきで住民意見を聞いていないので、意見を聞いてほしい。</li> <li>・開発の事前協議に地元自治会との合意形成は不要だと説明されたが、大きく影響を受ける自治会の判断を尊重すべき。</li> <li>・周辺住民の民意をくみ取って計画が出来たか疑問、周辺道路の住民の迷惑を無視している。</li> </ul>	<p>事業者による地元協議や公聴会の公述申出等により周辺住民の意見をくみ取り、できる限り計画に反映させるよう事業者に指導を行い、道路線形や福祉施設の立地等についての変更に至りました。</p> <p>また、開発行為の事前協議においては、本市の指導要綱に基づき、事業者に対して関係自治会と合意の形成を図るよう指導していますので、本市としましても、関係自治会との合意形成が不要とは考えていません。今回の事業者による開発行為についても、合意の形成を図るよう指導しています。一部ご理解を得られていない自治会に対しては事業者にも今後も継続して合意形成を図るよう指導していきます。</p> <p>なお、地元からの要望や懸念事項については、今後も協議や説明を実施するよう事業者に対して指導しています。</p>

<p>14.道路の接続位置（20件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「東西幹線道路」の東側の接続位置を変更するよう指導してほしい。</li> <li>・ゾーン30でもある小学校付近の場所に幹線道路が接続されるのは無謀。</li> <li>・東西の道路は反対。交通量が増えるといずれ事故が起こる。東生駒を通らず別ルートで検討してほしい。</li> </ul>	<p>補助幹線道路の接続位置については、事業者に変更の検討を指導し、事業者による検討の結果、他の接続位置では奈良県が定める開発行為の許可基準に満たない幅員の道路に接続してしまうことがわかりました。</p> <p>現計画は、見通しが良い線形(形状)で、傾斜(縦断勾配)も緩やかで歩行者が歩きやすく、車両も安全に走行できるため、妥当な計画であると判断しています。</p>
<p>15.東側への道路接続（6件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路を作らず通さないでほしい。</li> <li>・開発区域から東側道路への接続禁止。</li> <li>・児童の危険をおびやかすため道路接続反対。</li> </ul>	<p>本開発計画区域のほぼ中心を東西に繋げる地区内補助幹線道路は、圏域間の円滑な相互移動ができるとともに災害時における新たな避難路となり、警察や消防等緊急車両の経路確保が期待できると考えています。</p> <p>また、整備される道路や既存道路の課題についても、道路管理者や警察との協議により、改善に繋げていけるよう計画されています。</p> <p>今後も、地域住民の安全確保を最優先に考え、安全で良好な計画となるよう警察や奈良県と連携を図りながら、開発事業者へ指導していきます。</p>
<p>16.旧168号側の整備（3件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・壱分町への道路は今までより注意が必要になる。駅の駐輪場も足りないおそれがある。</li> <li>・旧168の道幅を広げてほしい。</li> <li>・開発に伴い交通量が増加するため接続先の旧168号線の整備が必要。</li> </ul>	<p>旧168号の交差点部分の道路拡幅や歩行者の安全確保のため、道路側溝への蓋掛け等について道路管理者等と協議しています。</p> <p>なお、本開発計画は規模が大きく複数年にわたりまちが形成され、交通量も徐々に増加することから、しっかりと実情を見ながら効果的な方法を検討していきます。</p>
<p>17.交通量の増加（6件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量の推計をお願いしたい。</li> <li>・幹線道路を接続すると交通量が増え生活環境に悪い影響を及ぼす。</li> <li>・小学校・幼稚園がある道路の交通量が増加し、子ども達の安全性も脅かす計画であるため、断固反対。</li> </ul>	<p>開発計画が周辺道路に与える影響については、発生交通量、転換交通量、交差点評価それぞれを安全側となるよう厳しく設定した条件で事業者が交通量推計調査を実施しています。その結果から、最も交通量が多いと想定される時間の1時間あたりの各交差点(菜畑、東生駒2丁目、福祉センター前)の車線別混雑度及び交差点需要率が基準値内に収まっていることから、交通量は一定増加するものの、信号処理できると考えています。</p> <p>新たな地区内補助幹線道路は、東西方向の移動や交流が乏しい地域において東西の交通の分散や緊急車両の経路確保が期待できると考えています。</p>
<p>18.安全対策（23件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路接続により、菜畑幼稚園・東生駒小学校に通う園児・児童の安全が守られない。</li> <li>・小学校のあるゾーン30区域に道路接続するのは無謀で、子供たちが危険な目に合うのではないか。安全対策を講じるということは、逆に危険性を認めているということではないか。</li> <li>・本計画の幹線道路が、計画地の住民だけでなく他地域からの「抜け道」として使われる恐れがあるため、事故の発生や通学時の安全が確保されるか心配。</li> </ul>	<p>幼児・児童・生徒など住民の通行時の安全確保については、当初から最優先課題と認識しており、防護柵、ポラード、狭さく等の設置、児童等登下校時を中心とした警察とも連携した交通指導員の立哨指導等を交通安全対策案としてまとめました。</p> <p>今後、今回の開発計画は規模が大きく複数年にわたりまちが形成され、交通量も徐々に増加することから、具体的な交通安全対策については、警察、県、市及び事業者で引き続き協議するとともに、事業者と地元との間で調整した上で実施していきます。</p>

<p>19.安全対策の実現性（3件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全対策として「ゾーン 30 プラス」を導入すると事業者が説明していたが、市として実施する予定なのか。</li> <li>・狭窄による安全対策は、通行量が分散するだけで通り抜け対策にならないだけでなく、住民の利便性の低下・地価の下落といった計画地外の住民にツケを払わせるだけだし、立哨指導が実現できるとは思えない。</li> <li>・道路整備の対策案は非現実的な内容ばかり。</li> </ul>	<p>現在市としてゾーン 30 プラスを導入する予定はありませんが、本開発計画に係る交通安全対策については、警察、県、市及び事業者で引き続き協議を進めていきます。</p> <p>なお、本開発計画は規模が大きく複数年にわたりまちが形成され、交通量も徐々に増加することから、しっかりと実情を見ながら効果的な方法を検討していきます。</p>
<p>20.開発工事（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開発工事中の騒音・完成後の音・景観、川の水質や臭いなどマイナスの影響を懸念している。</li> </ul>	<p>開発工事に伴う周辺への影響については、開発事業者に対し具体的な工事概要を事前に周辺自治会や隣接住民へ説明するよう指導するとともに、工事着手から竣工までの期間の安全措置等が十分に行われるよう奈良県や関係機関と連携を図り引き続き指導していきます。</p>
<p>21.自然環境（8件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然破壊が一番の反対理由。2年前までは鶯が鳴いていたが、木の伐採が始まってから声が聞こえなくなった。山の木が伐採され道路ができ、住宅ができることが反対。</li> <li>・後世のために、里山の景観を守ってほしい。</li> <li>・少子高齢化が進む中、これ以上緑地を宅地化しないでほしい。</li> </ul>	<p>本都市計画案の区域は市街化区域となっており、都市計画法で「すでに市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域」と規定されています。当該区域は、昭和 45 年の市街化区域の指定から 50 年以上市街化されず現在に至っており、本市としては、高齢化や職住近接・緑化などの現在の社会ニーズを考慮しながらも、市街化していくべき区域であると認識しています。</p> <p>また、現在、本計画地が緑地の多い環境であることも考慮し、都市計画変更後は、地区計画の緑化基準や開発許可基準に基づき、緑地や公園が適切に配置され、自然環境との調和が図られるよう誘導していきます。</p>