

### 第3回 学研高山地区第2工区事業推進会議 会議録

日時：令和6年5月23日（木）10:00～12:00

場所：生駒市北コミュニティセンター 1階 小ホール

出席者

参加者（敬称略）

村橋正武、増田昇、加藤博一、河合智明、巽三郎、山本昇  
オブザーバー 河野秀斗

特別参加

小池裕子（京都府商工労働観光部）  
大原真仁（精華町総務部）

事務局

清水都市整備部長、有山都市整備部次長、秦学研推進課長、  
浜田学研推進課課長補佐、立田学研推進課主幹、銭谷学研推進課係長、  
北田学研推進課主査、鶴田学研推進課主任、山上学研推進課主事、  
三上事業推進官

会議の公開・非公開の別 公開

傍聴者数 2人

案件

1. 学研北生駒駅北地区まちづくり事業について
2. 学研高山地区第2工区関連都市計画道路の変更について
3. 都市計画手続きのスケジュール(案)について
4. 学研高山地区南エリア基本計画の考え方について
5. その他

配布資料

- 資料1 学研北生駒駅北地区まちづくり事業について
- 資料2 学研高山地区第2工区関連都市計画道路の変更について
- 資料3 都市計画手続きのスケジュール(案)について
- 資料4 学研高山地区南エリア基本計画の考え方について

事務局説明

開会宣言

奈良県の人事異動に伴う新たな参加者の紹介

配布資料の確認

村橋座長挨拶

- ・ 昨年の秋の第 2 回事業推進会議で、南エリアを中心として、次の地区も含めながら、全体としての生駒の第 2 工区の取り組み方について大きな方向を出していただいた。
- ・ 今日にはそれに引き続いて、より具体的に事業化に向けての第一歩として、都市計画決定の案をご検討いただく。
- ・ 事業化についてはまだまだ大きな山が控えていますが、皆さんの力により、またこの生駒が立地・環境条件において他の地域に比べて大変優れ、しかも人口減少のこの世の中にあって新しい街をつくるという稀有な実例を示して、将来の生駒にとってのシンボル、誇りとなるような街を是非とも作っていただきたいと願っています。

**案件 1** 学研北生駒駅北地区まちづくり事業について

資料 1 に基づき、事務局から説明

(増田氏)

- ・ 最後のスケジュールについて、学研高山地区南エリアと学研北生駒駅北地区の開発の進捗状況はどのような関係にあるのか？

(事務局)

- ・ 学研北生駒駅北地区の方が一歩先行するような形でまちづくりが進められている。
- ・ 地権者の合意形成などの状況もあるが、スケジュールとしては、学研北生駒駅北地区その次に学研高山地区南エリアを率先して事業を進めていく予定である。

(加藤氏)

- ・ 学研北生駒駅は第 2 工区が出来た時に、まさに玄関口になるところで、高山第 2 工区が賑わってくると学研北生駒駅も賑わうところになると思うが、高山第 2 工区へ向かうバス乗り場は北側になる想定なのか？

(事務局)

- ・ 奈良交通を含めた公共交通事業者との協議も進めている。
- ・ 北側からの発着、南口からの発着については、今後協議が必要だと考えている。

(加藤氏)

・例えば北側になった時に、現時点の計画ではバスの発着できるスペースが無いとなると残念なことになるので、余地のある計画になっているとよいと思う。

(事務局)

・高山第2工区の事業が進み、計画人口が張り付いた時の数値を推計し、既存の南側駅前広場の大きさから北側駅前広場の計画面積を計算している。

(山本氏)

・北側駅前広場ではバスの発着は予定していないのか？

(事務局)

・バスの乗車場は2バスとっている。

(河合氏)

・基本計画図では、比高差を出来上がった宅地の中で吸収するような形になっている。

・地権者の土地の大きさは伺いしれないが、スーパーブロックで宅地の中に法面を抱えたような形でも換地の見通しが立っているのか？

・地権者の換地を集めて、スーパーブロックで共同利用していく方向なのか？

(事務局)

・学研北生駒駅北地区については、法人地権者が事業計画面積の約6割を持っており、スーパーブロックという換地は考えられる。

・その他の個人地権者については、集約換地というような形で、今後も地権者と合意を図っていく状況になる。

(河野氏)

・今後、駅前広場の整備をされると思うが、駅前広場の整備は添付のスケジュールを見ると令和8年度以降とあるがどのくらい先になるのか。国交省として補助もあるのでスケジュールを教えてください。

(事務局)

・工事の着手自体が令和8年度末ぐらいを想定、着手から造成が2、3年かかるので先になる。

・国交省と補助の支援が適用可能か検討を進めていきたい。

**案件2** 学研高山地区第2工区関連都市計画道路の変更について

資料2に基づき、事務局から説明

(巽氏)

- ・都市計画決定の決定権者を見ると、県の場合と市の場合とあるが、今後の都市計画変更の決定権者はどのようになるのか？
- ・将来の管理部門が決まっていれば教えていただきたい。

(事務局)

- ・資料にある道路が都市計画決定されたのは平成14年で、当時の都市計画決定権者は車線が4車線道路であれば県であった。
- ・現在は都市計画決定権者の基準変更もあり、今回の南北線、東西線、その他上町芝線については市の都市計画決定になる。
- ・管理区分については、東西線は府県間を結ぶということ、計画区域内に2本の県道が走っていることも含め、今後の奈良県との協議によるものと考えている。

(加藤氏)

- ・都市計画道路の規格等の考え方で示されている数字について、この数字以下ならそこに該当する、超えたら該当しないなど条件をどのように解釈すればよいか？

(事務局)

- ・計画道路の交通量推計の結果は1万台未満であったので、当てはめると車線数2で耐えることになる。
- ・今回は1万台未満であるので、4種2級または3級を採用している。

(加藤氏)

- ・資料の表を見ると計画交通量が9500台、9600台という数字で、1万台と比較すると少し少ないぐらいである。
- ・例えば計画交通量が1万1000台となると、車線数2の条件を満たさないで車線数4になるという判断でよいか？

(事務局)

- ・表だけではそのような考え方もあるが、交通としては1万1000になっても耐えると思う。
- ・例えば、2車線で計画し交通渋滞を招いた場合には、交差点の改良や信号の調整で交通量の調整を行うことも可能である。

(加藤氏)

- ・この基準は1日あたりの台数での基準になっている。
- ・交通量は、朝夕は多いが、昼間や夜は通らない。
- ・1日平均では条件を満たしているかもしれないが、工区内の工場等に通う人が外から来るとなると、今でも朝夕かなり混雑しているので、本当に耐えられるのか心配な点がある。
- ・東西線について、精華町の道路は片側2車線の計4車線道路になっているが、奈良県側に入ると2車線になるのは違和感がある。
- ・全て4車線で作るというような一貫性は持てないか。

(事務局)

- ・けいはんなプラザを越えたあたりから精華町は2車線になっている。
- ・精華町から高山地区に繋がる場所については2車線でつなげてくる。
- ・精華側では、片側2車線の4車線で西の方に向いて行き、途中で2車線に変わる。幅員が変わる交差点では、南へ向かう柘榴東畑線が学研登美ヶ丘駅の方に抜ける道となっており、そこで交通が分散されている。

(加藤氏)

- ・けいはんなプラザの前の道が4車線で東西に伸びていて、途中の交差点から登美ヶ丘の方に降りる道路がある。
- ・その交差点を過ぎると2車線になるが、行き止まりのため4車線にする必要はないと思うが、その先が高山地区に繋がれば、けいはんな学研都市として一体のものとなると交通量は増えると思う。
- ・けいはんな学研都市としての一体感を考えると、4車線のままでもよいと思う。

(事務局)

- ・交通量推計の結果をもとに、必要最小限で考えている。
- ・2車線のまま、都市計画としては進めていきたいと考えている。

(増田氏)

- ・将来、自動走行の時代に入っていくが、道路の幅員構成をみると停車帯や路肩を結構みているので、余裕があると判断できるのか？
- ・駅前広場が2700㎡であるが、バスバースや新しい交通体系が入ってきたり、キスアンドライドのバースのある駅前広場は他のどの駅前広場も大きいですが、2700㎡で大丈夫なのか。

(事務局)

- ・自動運転につきましては、例えば電磁誘導磁気マークを埋め込み誘導する方式や、GPSによる誘導、もしくは区画線によって誘導、幅員構成の中で自動運転レーンを取るなど、いろいろな形がある。
- ・新規道路だけが対応できるような自動運転ではこれからの時代、対応できないと思う。
- ・技術としては、おそらく既存道路での対応というのも考えて、磁気埋め込みや GPS など、そのような技術を採用した自動運転になっていくのではないかと思う。
- ・18m という幅員は余裕があり、将来的に自動走行レーンが必要になった場合には、対応できると考えている。
- ・駅広の 2700 m<sup>2</sup>については、既存道路での対応を考えた自動運転であれば、2700 m<sup>2</sup>の駅前広場でも対応できるのではないかと考えている。

(村橋氏)

- ・今日の資料で北生駒駅周辺についての交通量推計値を出してあるが、第2工区全体の、東西線や南北線に関わる幹線道路の交通量推計値は、以前、出していましたか？

(事務局)

- ・検討会の中で画面等でお示したことはあるが、今回新たに学研北生駒駅の開発ゾーンの発生集中量を載せているので、これまで示した交通量推計とは数値が異なる。

(村橋氏)

- ・推計値のベースになる土地利用計画は、今日の資料にある全体土地利用計画で示しているゾーニングおよび土地利用の考え方をベースにして推計値、発生集中交通量を出して、車道の交通量を出しているのか。

(事務局)

- ・全体土地利用計画で示すゾーニングではないが、マスタープランで示したように、住宅 30ha、商業地域 4ha、その他は全て準工業地域という設定にして、それぞれブロック割りし、発生集中量を計算して、交通量を載せている。

(村橋氏)

- ・交通量の数字は MAX の数字であり、実際のまちづくりの姿形が実現した時は少し下回るのではないか。
- ・道路空間の多様な活用ということは、視野においていたほうがよい。
- ・単に車のための道路というよりも、多様な使い方ができるような道路として、現在はとりあえず2車線道路として余裕は持っておき、その道路空間もうまく活用する、次の時代

に向けての道路空間の利活用方法も計画の中に織り込んでもらった方が良い気がする。

・表現をどうするかは検討するとして、物の考え方として、道路そのものの使い方が時代とともに大きく変わりつつあるので、多様性のある使い方になるような計画をあらかじめ議論の中にも織り込んであることを示しておいた方がよい。

(加藤氏)

・高山南北線と国道 163 号線の接続交差点は、平面の交差点ですか？

(事務局)

・浪速国道事務所の方で、国道 163 号線バイパスの整備を進めておりますが、高山南北線交差点については平面交差になると聞いている。

(加藤氏)

・交差点の交通渋滞が心配ですが、大丈夫でしょうか？

(事務局)

・一番ピークで考えて推計しており、問題ない結果になっている。

(増田氏)

・若い人の行動形態をみていると、車を持つという事が少し減っていつているので、これが MAXIMUM で交通量は減っていくかもしれない。

・多様な公共交通に依存しながら生活をしていく方向へ変わるのではないかな。

・全てが車依存での生活が成り立っている方向性がなくなっていくのではないかな。

### **案件3** 都市計画手続きのスケジュール(案)について

資料3に基づき、事務局から説明

(増田氏)

・学研高山地区の都市計画決定に関しては、今回は道路だけを変更し、用途地域の見直しは後日ですね。

・学研高山地区は南エリアから順に進んでいくと思うが、スケジュールにアスタリスクをつけて備考を書いていた方がよいのではないかな。

**案件4** 学研高山地区南エリア基本計画の考え方について

資料4に基づき、事務局から説明

(河合氏)

- ・工業地域の導入について、奈良県と協議を始められていますか？

(事務局)

- ・立地基準等も含め今後の検討課題と考えている。

(河合氏)

- ・用途設定や機能導入を考えられているが、具体的に進めていくにあたり、各施設を誘致していくにあたってはどういう形で進んでいくイメージなのでしょう。
- ・生駒市の方でイニシアチブをとって、先端大などと意見交換しながら、場所をテーマ設定しながら進めていこうという考えなのか、どちらかという事業者目線で先行するのか、この辺りはどのようなイメージを持っているのか？

(事務局)

- ・今のところは確かに受け身です。
- ・立地等検討企業の募集はしているが、まだ積極的に営業をかけているという状況ではない。
- ・奈良先端大とは生駒市と連携協定を結んでいるので、この第2工区のまちづくりについては、意見交換を定期的に行っている。
- ・今年度、先端大と周辺地域の住人も交えた意見交換などを行いながら、また、先端大でどのような研究をされているのかによってどういった企業のニーズがあるのか、そのようなところもサウンディングさせていただき、今後の立地検討に生かしていきたいと考えている。
- ・必要に応じて、時には市がイニシアチブをとっていくことも必要になってくるかもしれないが、そのあたりは事業者によって考え方も異なるので、業務代行予定者が決まり次第相談しながら考えていきたい。

(河合氏)

- ・何らかのフィールドの柱を立てるのであれば、できるだけ早めに柱は建てたほうが良い。
- ・事業者も、後から決まってくる立地活動に支障が出たり、トラブルになる可能性もある。
- ・我々もできることがあればやらせていただく所存。

(増田氏)

- ・イメージを出すというのは非常に重要なことだが、反対に本当に大丈夫なのか。
- ・事業スケジュールで具体的な事業計画の検討が1年ぐらいで入っているが、ここはかなりサウンディング調査をして、本当にいろいろな施設が誘致できるのかしっかり調査していく必要がある。
- ・都市機能施設用地で書かれているライフステージの変化や、新しい生活様式に対応ができる生活利便施設等の集積を図る、人と人が交流するにぎわい空間の創出を図る、これがある意味まちづくりの方針で、「イメージとしてはこういうイメージですよ」くらいでないとイメージ先行でいった時に少し危惧される。
- ・意向調査は、単純に地権者ニーズと書くだけではなく、大勢を占めている小規模地権者の方々の意向状況などの注釈を書いた方が誤解なく良いと思う。
- ・先端大の前の既存道路は工区外であるが、図示した方が良い。

(事務局)

- ・基本計画の考え方の資料を作るにあたり、いろいろな可能性を今後考えていけるような叩きとして示したもので、ここから現実に向けて落とし込んでいく作業になると考えている。
- ・道路を入れるなど修正する。
- ・地権者アンケートについても、今後何回も実施していかなければならないと考えます。
- ・事業計画等もまだ示していないが、計画が具体化してくればニーズも変わり、世代交代もあるかもわからない、そのあたりは今後しっかりニーズを把握しながら、地権者と密にやり取りを進めていきたいと思う。
- ・基本計画の考え方が重要なところだが資料的に薄まってる感があるので、まず土地利用の基本計画の考え方のプロセスを書き写真を少し貼り付けていくことで、これをメインに資料を作り替えたかどうかと感している。

(山本氏)

- ・基本的な考え方だが、基本計画の凡例の分け方に関してはどの程度までの規制がかかるのか？
- ・規制の程度が非常に大きな要素だと思うので、事業アドバイザーからの事業者ニーズで考えるとそのような研究施設や都市型の施設、文化学術関係というのは書き込んでよいのかどうかについてはいかがですか？
- ・地区の中のエリア分けは、しっかりしておかないといけないものなのか？
- ・もう少し具体的なことが出てきた段階で、融通性を持ってやりたいというのが本来のところではないか。
- ・色分けを事前によって、事業がやりにくくならないのかという心配がある。

(事務局)

- ・あくまでも大きな考え方で捉えており、用途をこの通り設定するという考え方ではない。
- ・今後、用途の設定については、業務代行予定者と実際の立地規模などを聞きながら行う予定である。
- ・今回書いているこの基本計画のエリアについても変更があり得るので、資料の中で書き込んで、将来的な可能性を残していきたいと思う。

(加藤氏)

- ・街が賑わうと、そこに対して外との出入りは活発になるとイメージする。
- ・先ほどの道以外にも人の出入りがある。
- ・そういう人たちの中で、ある一定数ここで宿泊したい人もいると思う。
- ・宿泊ニーズに応え得るようなホテルはどここのエリアになるのか。
- ・計画として、学研高山地区に来る人の宿泊はエリアの中で全部カバーするくらいを想定するのか、大阪に宿泊してもらい学研高山地区には来るだけでよいという考え方なのか。
- ・大阪もホテルは埋まっているし、そもそも奈良は宿泊施設がほとんどなく、生駒はホテル0ですか？これだけのものができるのであれば、生駒市内にもホテルがあっても良いと思うので、エリア内での宿泊施設に関する考え方を教えていただければと思う。

(事務局)

- ・資料1の学研北生駒駅北地区で説明した構想で、ホテル立地も入っている。
- ・コロナ前に、ホテル事業者からの声を聞かせてもらったこともあるが、この学研北生駒の周辺のエリアについては、ホテルの需要はあるのではないかと、現状で北田原の準工業地域で、商談に来ても泊まる場所がないという話も聞いている。
- ・第2工区内についても、人の流れや、国道163バイパスも主要な幹線道路になるので、そこからこの地域への誘致、誘導ということも考えられると思う。
- ・今年度、生駒市全体でホテルの立地に対してのニーズの調査を進めている。
- ・立地ができる状況であれば、この用地の中でもホテルについては研究支援・研究型産業施設用地が宿泊施設にも対応するエリアという位置づけもあり、調査から進めていきたいと思う。

(河野氏)

- 国交省の補助メニューで加わった産業用地の周辺のインフラ整備の活用を想定されているのは、8ページ目の図で、紫のあたりやその周辺を想定しておけば良いか？
- ・業務代行予定者とも調整していく中で変わってくると思うが、現時点でどこで使うかイメージがあれば教えてほしい。

(事務局)

- ・基本的には全域です。
- ・住宅も IT の活用も考えており、オレンジ色についてもデータセンターなどの誘致も考えられる。
- ・ブルー、紫については、研究産業型の施設用地で、具体化はこれからだが、基本的にはマスタープランでも示したように、第2工区全体が基本的に産業誘致をしていくようなゾーンという考え方を展開している。

(加藤氏)

- ・データセンターは需要が非常に多い。現に第1工区の中にもある。
- ・データセンターの立地において重要になるインフラは電力供給だと思う。
- ・電力供給の計画は想定されているということでしょうか。

(事務局)

- ・今後、関西電力と事業者との協議になるが、まだ現時点ではデータセンターがどこに立地するのかイメージとして示しているだけなので、具体的になってくると関西電力と具体的なルート等協議していくことになると考えており、現時点では決まっているものはない。

(加藤氏)

- ・データセンターが来ると決まったら電力供給をどのようにするか検討するというのもあるが、先にここに来てもらいたいと思うならば、安定した電力供給が可能だから来てくださいというのもあると思う。
- ・データセンターを建てるとなったときに、電力供給が満たせないとなると困るので、それなりに計画したらいいと思う。

(事務局)

- ・細かいルートについては決まってないが、この高山第2工区の南エリアや、高山地区全体の中でデータセンターの需要があるということについては、関西電力も認識しており、電力供給について話し合いをしている。

(増田氏)

- ・14 ページに具体的な事業計画の検証と書いてあるが、企業誘致や施設誘致をしてこようと思うと、1年間では済まず、企業誘致はずっと続いていくと思う。
- ・事業計画の検討というのは、インフラ整備や造成を事業計画と呼んでいて、具体的にどのような施設が張り付くかという話については、もう1本スケジュールのラインを入れた

方が誤解がないかもしれない。

(事務局)

- ・事業収支、概算事業費や、組合設立に向けた認可申請をするための図書作成を事業計画と書いている。
- ・立地施設等は業務代行者との兼ね合いもあるので、ずっと続いていく。
- ・誤解のないように記載を考える。

(山本氏)

- ・学研高山地区第2工区の都市計画道路の変更の8ページで、学研北生駒駅のところだが、支線の4種3級の設計速度30キロ全幅12mと書かれている。
- ・幅員12mで、歩道が2.5m、車道が7.0m、これは駅前広場と都市計画道路とのつなぎの分である。
- ・幅員12mで行った時に車道が7mで、その周辺に商業地域のエリアが計画された時に、例えば一般の車が路肩に止まった時に、バスが通れるのかと思ってしまう。
- ・交通量からしたらこの幅員になると思うが、余裕は取れないでしょうか。
- ・例えばここも15mにすることはできないのか？

(事務局)

- ・一般車の停車は幅員を広くしたから減るということではないと思っている。
- ・逆に中途半端に幅員があるとそこに停めてしまう。
- ・道路空間としては12mでは少ないという状況かもしれないが、敷地側の地区計画の中で、壁面後退で空間を確保するといったことも並行して考えている。

(村橋氏)

- ・以上で今日議題として4つ取り上げた内容については、事務局の方で説明された点について、各委員から大変適切なお意見をいただいております。
- ・その点も踏まえて修正し、さらに今後に向けての作業に取り掛かっていただきたいと思います。

(増田氏)

- ・事業の信頼性というバランスも大事に。

(村橋座長)

- ・信頼性というバランスも大事にというところを頭に置いた上で作業を進めてください。
- ・これから地権者の方々との打ち合わせを行うと、事業への興味も大変大きな課題です。

第3回会議を閉会する旨を宣言

以上