

学研高山地区第2工区・学研北生駒駅北地区事業等説明会 質疑応答等の概要

【質問】

高山地区のこれまでの経過の中に、前市長から計画を中止、一旦見直しをするという形で止められたということが、資料に入っていないのですが、これまでの経歴の中でそのときの住民の反対運動とか、あるいはオオタカ営業問題があって、第2工区が一旦中止、開発とか止められた経緯があったと思います。今回は、また計画が再開されたということについて生駒市としての大義、何のためにこれを再開するのかということをもっとお聞きしたい。その他、私が一番関係しているのは、資料3の都市計画道路ですけども、まずはその点についてお聞きしたい。まず生駒市としての大義についてお答えください。

【回答 事務局】

前市長の時代に白紙撤回ということがありました。オオタカ問題もあり、前市長の選挙公約で、高山第2工区のURの住宅開発計画に協力白紙ということになりました。しかし、その後は奈良県、URとともに、平成20年から第2工区の新たな見直しプロジェクトとして再スタートしました。その後、市で色々と検討し、これから人口減少していく中で、しっかり働く場、産業機能を誘致することが、これからの生駒市にとっては必要であるため、住宅中心の計画から企業誘致を図ることに方針転換をしたということです。

これからの生駒市にとって、税収も減少してくるであろうということで、働く場が非常に少ないので、雇用を生むような場所が必要であるということ、学研エリアの精華西木津地区の企業用地が不足してきたことから、この事業についてはしっかりと地域の皆様、地権者の皆様と一緒に進めていくというような方針で進めていこうということです。

【意見】

要するに第2工区が住宅・都市整備公団・URが撤退したから生駒市が土地を購入して、その土地があるから何とか利用せざるを得ないという発想から出てくる計画というようにしか思えない。それともう一つは企業誘致して開発していくのはわかるけれども、例えばインフラの整備などは、公共で行うと思うのだが、企業誘致したとして、どのぐらいの費用対効果があるのか検証しているのか。費用対効果が検証されないために失敗した例はいくらでもある。企業というのは民間ですから、利益優先です。利益が出なければすぐ撤退してしまいます。

日本経済というのは、今30年間停滞している中で、果たしてその費用対効果を得られるような企業を得ることができるのか。企業は営利企業ですので、失敗したら撤退できるが、生駒市はこの土地から出て行くことはできない。私達住民も、この土地から出て行くことができない。市が購入した土地について何とかしなければならぬからと言って、リスク管理をきちっとやられているのかということについて疑問です。だから今のご説明では、賛成することはできないというのが、一市民としての答えです。

【質問】

この計画について、高山町官方の地元の間人であるため既に知っており、大きい道路や地域内の開発状況はよく理解している。周辺の大きな既存道路のない中で、地区の真ん中に大きな都市計画がなされるわけだが、そうすると、地元の小さい道路との接道が問題で、南北線や東西線の説明はあるのだが、既存道路と新しい道路と接続されることになる。今まで生駒市で北地区はインフラも取り残されてきたという認識がある。取り残された状況で調整区域の中で都市計画ができてくるんですが、この調整区域の中で、インフラ整備は、地権者の中では同意されているが、地区内地権者だけでなく、周辺地域があるので、周辺の人たちへの説明も含めて、興味ある人だけで説明が終わるのでなく、そういうことに対して、生駒市の基本的な考え方をちょっとお聞かせいただきたいと思います。地元との説明の機会について、地元の同意や協力についてどう考えられているのかということです。

【回答 事務局】

市街化調整区域周辺とのインフラなどの連携に関する質問だと思うが、本日は、あくまで第2工区の骨格道路の都市計画変更について説明をいたしました。今後、このエリアを 30～50ヘクタールの規模で分割して、エリアごとに詳細な骨格道路以外の道路も含めて調整を図っていきます。その中で隣接する地域との接続であったり、周辺との調和であったり、そういったところについては個別の事業が進むにつれて、道路計画についても調整させていただくことになり、当然地域の皆様との協議ということになるかと思いますがご理解いただきたいと思ひます。

【意見】

地権者も含めてね、既存に住んでいる方の生活が大事で結構物を言う人がおられるので、いくら良い計画を描いても、接道など隣の区域から、もし強力な反対があったらこの計画は絵に描いた餅になるのでは。

道路の都市計画が、既存の道路推計で交通量を把握されていますが、大きな開発では、推計では済まなく、大きく良い道路をつくれればいくらでも人は集まります。そのため、163号線しかない中で、周りは2車線であり、果たしてそんな道路でいいのか。私は狭いと思ひている。だから、既存の狭い皆さんの道を、どれだけ車が通ってくるのか、非常に危惧している。

今の道路計画では推計されている交通量は少ないのではないかと。大きい都市計画であれば大きい道路を作って、既存の推定じゃなく道路というのは大きくすれば必ずいっぱいになりますからそこをしっかりと考えてほしい。

【質問】

計画のスケジュールについて目標としてでもいいのだが、計画の完成見込み時期について学研高山地区第2工区と学研北生駒駅北地区の両方の件について聞かせてください。

【回答 事務局】

資料 1 に、学研高山地区第2工区は288ha 全体のスケジュールではなく、学研高山地区南エリアのスケジュールを示しております。このエリアが最初に進んでいくので、南エリアのスケジュールについて説明いたします。

まず、今年度、南エリアの地権者による「まちづくり協議会」から土地区画整理準備組合の設立を目標としております。その後諸手続きを進め、令和 7 年度末頃の土地区画整理組合を設立し、ここで事業認可という形になり、その後、令和 9 年度から工事着手という形になります。工事期間は約 5 年程度は造成工事としてはかかろうかと思いますので造成工事が終わってから、建物の工事着手という形になり、見込みとして令和 13 年度に造成工事の完了を目指すということになります。

学研北生駒駅北地区については資料2の最後のページで、こちらは先ほどの南エリアから一歩進んでおり、既に区画整理の準備組合が設立されて、令和 7 年度中の事業認可ということで手続きを進めていく予定です。その後、令和 8 年度の半ば頃からの工事着手を目指しまして、こちらは地区面積約 6ha 強となりますので造成工事に 3 年ないし 4 年程度で考えていますので、令和 12~13 年頃に造成工事が完了し、その後で建物工事になるというスケジュールです。

【意見】

今日説明会に出席されている方は生駒の北部のお隣さん同士でございます。生駒市は南北に長く、南北でかなり地域感が違うと思うのです。私は北の人間として、誇りに思うのは第1工区の先端大です。山中先生もあそこで 5 年間研究されて、今世界の山中ということになっております。また先ほど説明があったように、上場企業も含め研究開発型の企業は進出して、もうスペースがないという現状となっております。こういう立派な誇りに思えるようなところも先人が汗を流して、これを築き上げてくれたのです。いろいろテクニカル的な問題もあるのですが、私達今いるものが、皆さんご存じだと思いますが、高山第 2 工区の中は里山でも何でもないので、本当に負の遺産で荒廃地です。中に入れてはなりません。イノシシもいます。このままで、私達の子孫がこの状態で引き継いでいいのですか。

生駒市さんが土地買われて 6 割が市有地になっていますが、私はぜひ、これ次の世代ですね、やっぱりまた誇れるものに築き上げるのも、今おる我々の責任じゃないかと思えます。

今回は、前回の UR の開発と違い、区画整理事業ということで法律に則って当然この国の認可がなければできませんので、やっぱりそれなりの経済合理性とか正当性がなかったらこの開発は無理な話ですけど考えられるリスクは、私は少ないと思います。

反対意見も市の皆様も吸収してクリアにしていきたい。

やはり将来を考えたら子どもに誇れるものを残すこともいいことじゃないかと私は思います。

【意見】

これだけの大きな都市計画をするにあたって人口増加もあると思うのですが、都市計画中に学校の用地に関する記述がない。多分、北大和とか、かなり教育熱心で高い教育意識を持た

れていると思うのですが、そうすると生駒の中でそうした先端技術について長けた人材を育てていくためにはやっぱり教育環境は重要なと思いますので、そういうところも充実していればと思いますがそのあたり考えているのでしょうか。あと安心して子育てができるまちづくりと一緒に考えてみていただければおそらくこの事業の成功につながるのではないかと思います。

【質問】

道路とか都市計画の全体図を見るとときに163号線の整備のところと連動しているのかがどうなのか分からなかったのですが、令和6年度の政府の予算編成に関する提案要望で163号線の整備のこととか出されているかなと思っているのですが、今回の計画はその予算についての動きとか計画がうまく連動して行って、将来的に道が良いタイミングで出来上がっていくために、という点では何か議論されているとか、うまく計画されているとか、そのあたりもう少し説明願います。高山に限定したところになりますけど、京都と大阪を繋ぐ全体像の説明もしていただきたいです。

【回答 事務局】

国道163号線の整備については浪速国道事務所また京都国道事務所が主体となって進められております。東西の両側から整備が進められ、この生駒市が残されてきている状況です。当然、奈良先端大前を変更するという事で浪速国道、奈良国道事務所とも協議しながら進めています。また生駒市として、163号線の早期整備について別途、要望しており、国で整備を進められている状況です。連動については、当然、5000人の人口、企業立地を目指していく計画などを伝えながら進めてきているところです。

【意見】

難しさは理解していますが、それぞれのタイミングとかが連動していかないと、多分渋滞するとか、思っている計画にならないとか、ちょっと魅力が薄れてしまうので、そこをうまく連動できるようになればなど、前向きな意見としてお伝えできたらと思います。

【質問】

都市計画道路の策定について、非常に個人的なことで申し訳ないのですが、資料2の5ページに地権者意向調査の実施等と書いてあるのですが、私の家が、生駒市が計画している都市計画道路のすぐ横にあるのです。都市計画道路の計画を進めていく協議の中に、入れていただけなかったことが非常に不満です。少なくとも、そのまま計画道路が出来上がってしまうと、私の家のすぐ横に道路が走るということになるわけです。もちろん、地権者の方もすごく重要だとは思いますが、例えば道路ができたことによって騒音問題とか、排ガスの問題、そういう部分も含まれてくるということですね。そういった影響があるものに対しては、少なくとも協議のなかには入れていただくことが必要なんじゃないかなと思ったのです。非常に個人的で申し訳ないんですけども、述べさせていただきます。

【回答 事務局】

質問は都市計画道路高山南北線の変更の件だと思います。

現行の学研北生駒駅の北側に続く都市計画道路は平成 14 年に奈良県で既に都市計画決定され、現行の計画では、ご自宅のそばは幅員 29m の 4 車線の計画になっています。この高山南北線を今回、2 車線の幅員 15mに変更する都市計画の原案を説明させて頂きました。流れとしましては、まずは、交通量など色々な要素を踏まえて、ケースワークとして市で都市計画道路の原案を作らせて頂き、その後、都市計画手続きとして、今日は事業の説明会ではありますが、今後、都市計画の手続きの中で、案に対し意見をいただく場合は、都市計画の法律上決まっておりますので、今後、広くご意見を頂きながら都市計画の手続きを進めていくことになります。

本日は事業の全般の説明会で、今後、都市計画の手続きを進めていく中で、ご意見をいただける場はあるということをご理解いただきたいと思います。

【質問】

学研北生駒駅の道路について、南北に分断された都市整備になってしまうと思うのですが、その辺りの認識を伝えていただきたいと思います。というのは、左側の富雄川の部分で渋滞が頻発する道路になっているのかなと思っていて、そういう道路の作り方をされると分散されている交通の便が良くないのかと考えているので意見を聞きたいです。

あともう一つ、高山地区第2工区の方の道路で車線数を変更するという話ですが、けいはんなの道路(精華西木津地区)と比べてしまうので、こちらの方は大きい道路が通っていて企業立地しているというふうになっているので、それと比べるとちょっと見劣りしてしまうのかなという感じがあるので、その辺りについても聞かせていただければと思います。

【回答 事務局】

まず南北の分断については、現行の都市計画決定されている高山南北線は 4 車線で、2 万 3000 人を北生駒駅に誘導する計画で、駅の北側をとおり、ならやま大通り(奈良阪南田原線)に接続するという形になっています。この状態では、将来、ならやま大通り(奈良阪南田原線)は混雑してしまうということが考えられます。また、今回は、第2工区の計画人口を減らすことを踏まえて北側で止める形になっています。道路としては南北を分断しているように見えるかもしれませんが、歩行者動線はしっかり駅を介して南側と北側を行き来できるような形で、歩行者動線は確保していこうという考えです。

次に道路車線数については、将来の第2工区の開発が進んだときの交通量の予測をしっかりと京都側の交通量も踏まえて検証し、その結果4車線は必要なく、2車線で計画しています。京都側の 4 車線は、京奈和道路の精華インターから西の方に向かって一つ二つ三つと、163 号線側に抜ける道路が分岐しています。その中で交通が分散されているということを踏まえまして、今回第 2 工区の将来の交通量を予測し、2車線に変更していく考えです。