

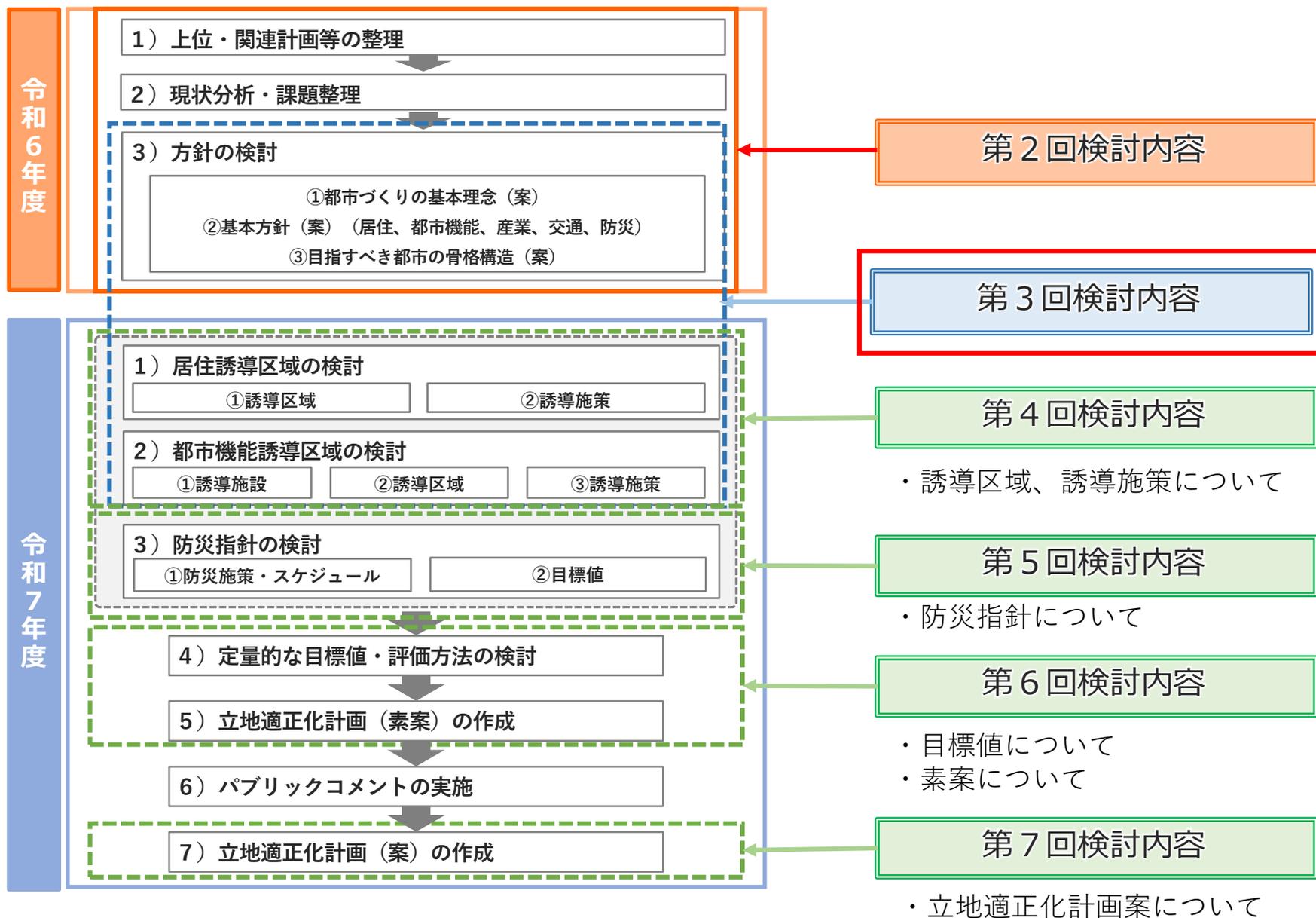
生駒市立地適正化計画策定検討部会

第3回

令和7年1月30日

生駒市 都市整備部 都市づくり推進課

立地適正化計画の流れ・進め方



- **基本方針について**
- 居住誘導区域の検討について
- 都市機能誘導区域の検討について

都市づくりの基本理念（案）

立地適正化計画に関する都市づくりの基本理念

【第2回策定検討委員会での案】

誰もが住まい方・暮らし方を選択しながら
安全・安心に住み続けられる にぎわいのある都市



（修正案）

誰もが自分らしい住まい方・暮らし方を実現し
安全・安心・快適に住み続けられる都市

第2回策定検討会議での意見

- 自分が住みたい所に住むことができるという「人」の方からの発想が良いのではないか。
- 誰もが、住まい方、暮らし方を選択しながら、安全安心に住み続けられて、かつ閑静な住宅地から自然豊かな暮らしまで選択ができるというような文言が必要なのではないか。
 - ◆ 「人」からの発想として「自分らしい」暮らし方が選択できる意味を表現した。
 - ◆ 駅前等への機能集約をイメージする「にぎわいある」を削除した。
 - ◆ 生活交通圏と公共交通のネットワークで実現できる日常利便性を備える都市をつくる視点として「快適に」を追記した。

立地適正化計画の基本方針（案）

【居住誘導に係る方針】

- 方針1：閑静な住環境から自然豊かな暮らしまで、いつまでも快適に住み続けることができる都市づくり



（修正案）

- 方針1：鉄道駅等を中心とする生活交通圏域での多様な住まい方・暮らし方を支え、安全・安心・快適に住み続けることができる都市づくり

<取組の例>

- 既成市街地、大規模住宅地などが持つ、居住機能や生活サービス機能、地域コミュニティ等の特性に応じた快適な居住環境の形成を図る。
 - 単なるベッドタウンから脱却し、ライフスタイルやライフステージの変化に応じて住まい方・暮らし方を選択できる都市づくりを目指す。（職住近接など）
-
- ◆ 「閑静な住環境での暮らし」「自然豊かな暮らし」に加え「駅周辺での便利な暮らし」など様々な暮らし方があること、起伏に富む地形が持つ豊かな自然、各駅や特性の異なる住宅地が市内に広がる生駒市の環境をもとに「鉄道駅等を中心とする生活交通圏域での多様な住まい方・暮らし方を支え」に修正した。
 - ◆ 「いつまでも」と「住み続ける」が重複しているため、「いつまでも」を削除した。
 - ◆ 防災の視点として「安全・安心」を追加した。

立地適正化計画の基本方針（案）

【都市機能誘導に係る方針】

- 方針 2：拠点となる駅前空間に賑わいがあり、市内のどこで生活しても利便性を享受できる都市づくり
- 方針 3：産業の集積により、職住近接する新しい暮らしの場（多機能複合市街地）を形成（産業機能の方針）

（修正案）



- 方針 2：都市機能・産業機能が集積し交流が生まれる拠点が形成され、市内のどこで生活しても利便性を享受できる都市づくり

<取組の例>

- 市の玄関口としての利便性を享受できるよう都市拠点への都市機能の集積・誘導を図る。
- 南北に長い市の特性を考慮し、地域拠点への実情に応じた都市機能の集積・誘導を図る。
- 関西文化学術研究都市の産業・学術研究拠点として、研究・イノベーション開発の拠点となる施設などの産業機能とともに、都市的サービス機能の集積による次世代居住環境などの形成を図る。

第 2 回策定検討会議での意見

- 「にぎわいのある都市」は、利便性の高い駅前だけではなく、教育機能や医療機能などの人と人が出会わなければいけないようなコミュニティ空間が重視されるようなメッセージが含まれると良いのではないかと。

◆ 駅周辺に限らない場所でのコミュニティの形成や利便性の享受を含む方針とした。

- 市独自の区域設定によって補助事業から外れるより、国との連携の中で受け皿にできるように考えておくべきではないかと。

- 「産業機能誘導区域」や「多機能複合市街地誘導区域」のような新たな枠組みが作れないかと。

- 誘導区域において、複合化としての第三の類型などを独自に作ってもよいのではないかと。

◆ 産業機能の方針は、学研高山地区第 2 工区を都市機能誘導区域とするため削除し、都市機能誘導区域の中で誘導すべき施設類型として産業を明記することを検討する。

立地適正化計画の基本方針（案）

【交通ネットワークに係る方針】

- 方針4：公共交通等により移動しやすく、年齢や住環境に影響されず、誰もが不安なく日常生活を送ることができる都市づくり

（修正案）



- 方針3：鉄道・バスだけでなく地域で支える柔軟な移動手段等により、誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されている都市づくり

<取組の例>

- 市民の日常生活における活動機会の保障に向けた公共交通サービスの提供を図る。
- 端末交通として、幹線交通及び支線交通を補完するラストワンマイル移動を支援するデマンド型乗合タクシーや助け合い輸送等の移動手段がある。
- 学研高山地区等でのICTを活用した次世代交通システム等の導入に向けた検討を進める。

第2回策定検討会議での意見

- オンデマンドバスや乗合タクシー、地域の助け合いによるサービス、AIの活用も含めて、総合的に公共交通を考えるべきではないか。

- ◆ 都市機能誘導の方針の修正に合わせ、公共交通サービスの提供により、自動車を保有していなくても市内の様々な場所で活動できるまちを目指す方針とした。

- 交通ネットワークは、拠点の種類や位置などを現況のネットワークと重ね合わせながら考えるべきではないか。

- ◆ 「生駒市地域公共交通計画」（p.10、11参照）の将来交通体系図を基本とする。

- 人口密度が令和27年において40人/ha以上の地域へ確実に交通ネットワークを維持するべきではないか。

- 生駒市は南北に細長く、北部・中部・南部で連携が悪く、発展しにくい状況が続いている。

- ◆ 人口密度に関わらず、公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会を保障できるよう検討を行う。

参考：生駒市の公共交通の位置づけと役割

本市の地域公共交通の位置づけ等として、大きく3項目で分類している。

◆ 幹線交通

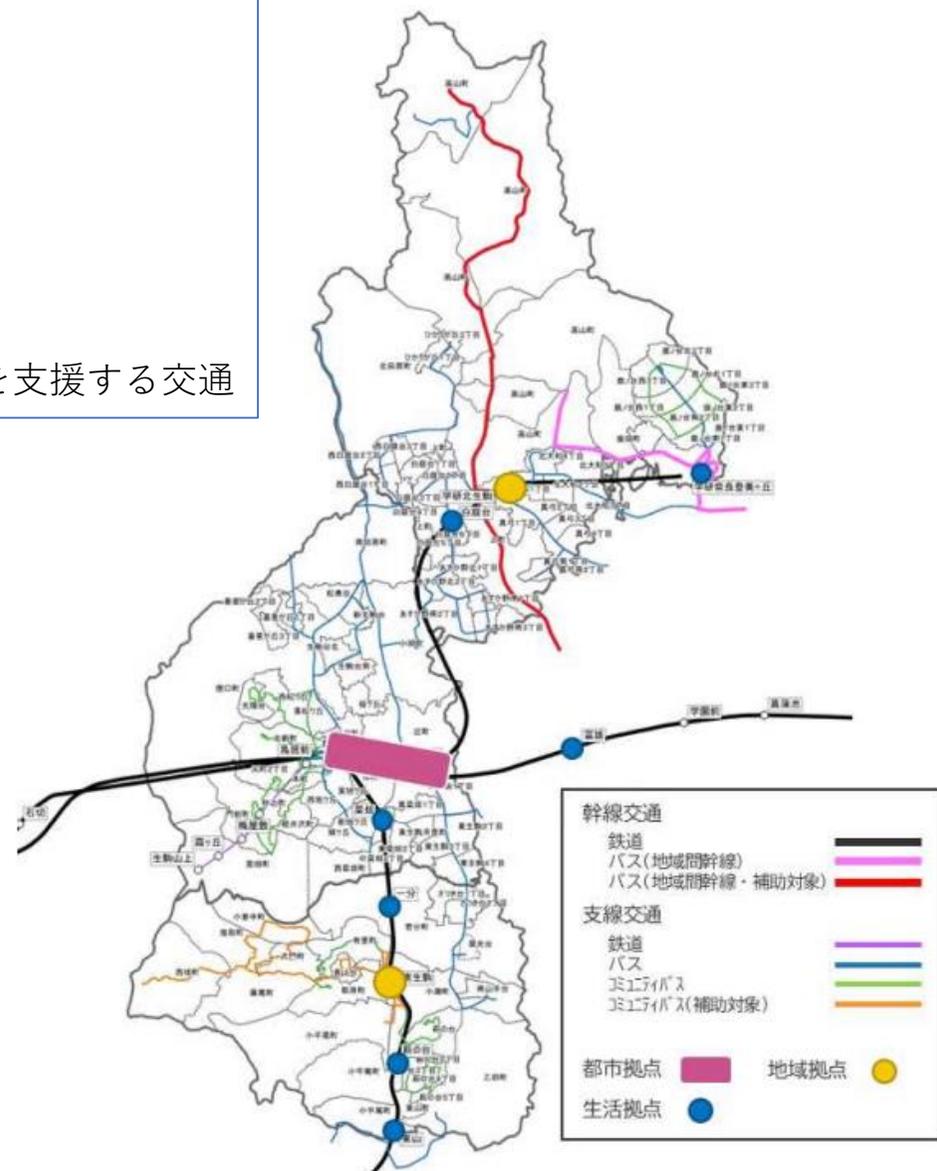
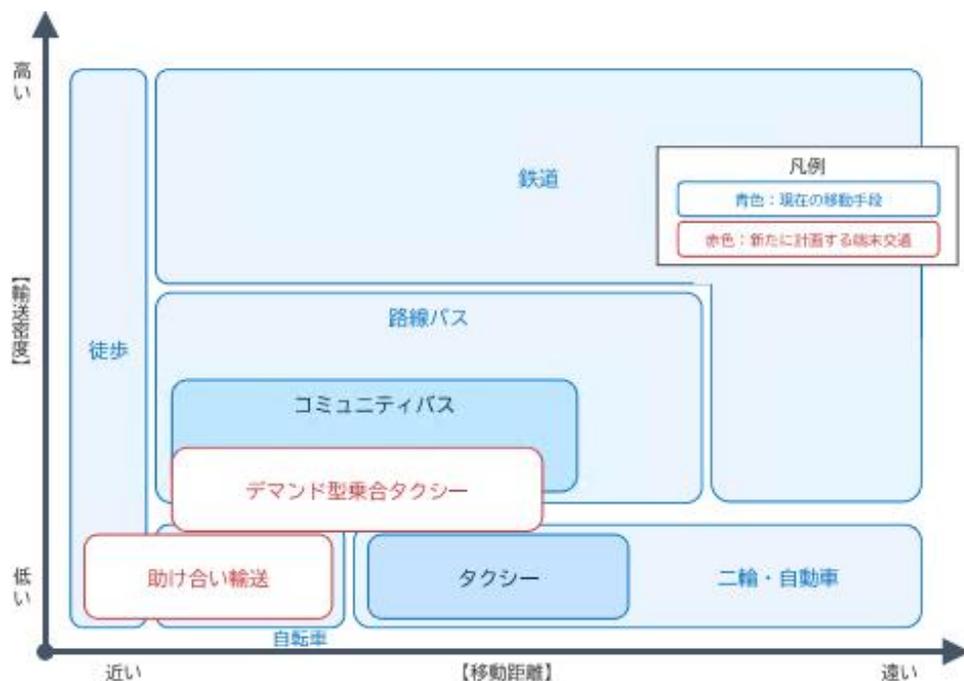
鉄道等の市域を跨る広域的な交通

◆ 支線交通

主に市内の移動を担う交通

◆ 端末交通

幹線交通及び支線交通を補完するラストワンマイル移動を支援する交通



立地適正化計画の基本方針（案）

【防災に係る方針】

■方針5：災害への備えが進み、安全に暮らすことができる都市づくり



（修正案）

■方針4：急峻な地形や河川形態に起因する災害への備えが進み、安全で安心して暮らすことができる都市づくり

<取組の例>

- 土砂災害特別警戒区域などの災害ハザードエリアからの移転促進、災害ハザードエリアを居住誘導区域、都市機能誘導区域から除外する。（災害リスクの回避）
- 居住誘導区域、都市機能誘導区域における安全を確保するためのハード、ソフトの防災・減災対策を推進する。（災害リスクの低減、市民意識の向上等）

第2回策定検討会議での意見

■防災について、土砂災害も水害もハード面は対策が難しい。防災対策に市民の意識を上げることも入れた方がよいのではないか。

- ◆ ソフト対策を示す方針として、生駒市都市計画マスタープランの「安全で安心して健やかに暮らせる都市」のキーワードを反映した。
- ◆ 具体的なソフト対策は、防災指針で避難体制の充実等に係る取組方針の記載を検討する。

目指すべき都市の骨格構造（案）の考え方

立地適正化計画における目指すべき都市の骨格構造は、都市計画マスタープランで示す将来都市構造図をベースに作成する。

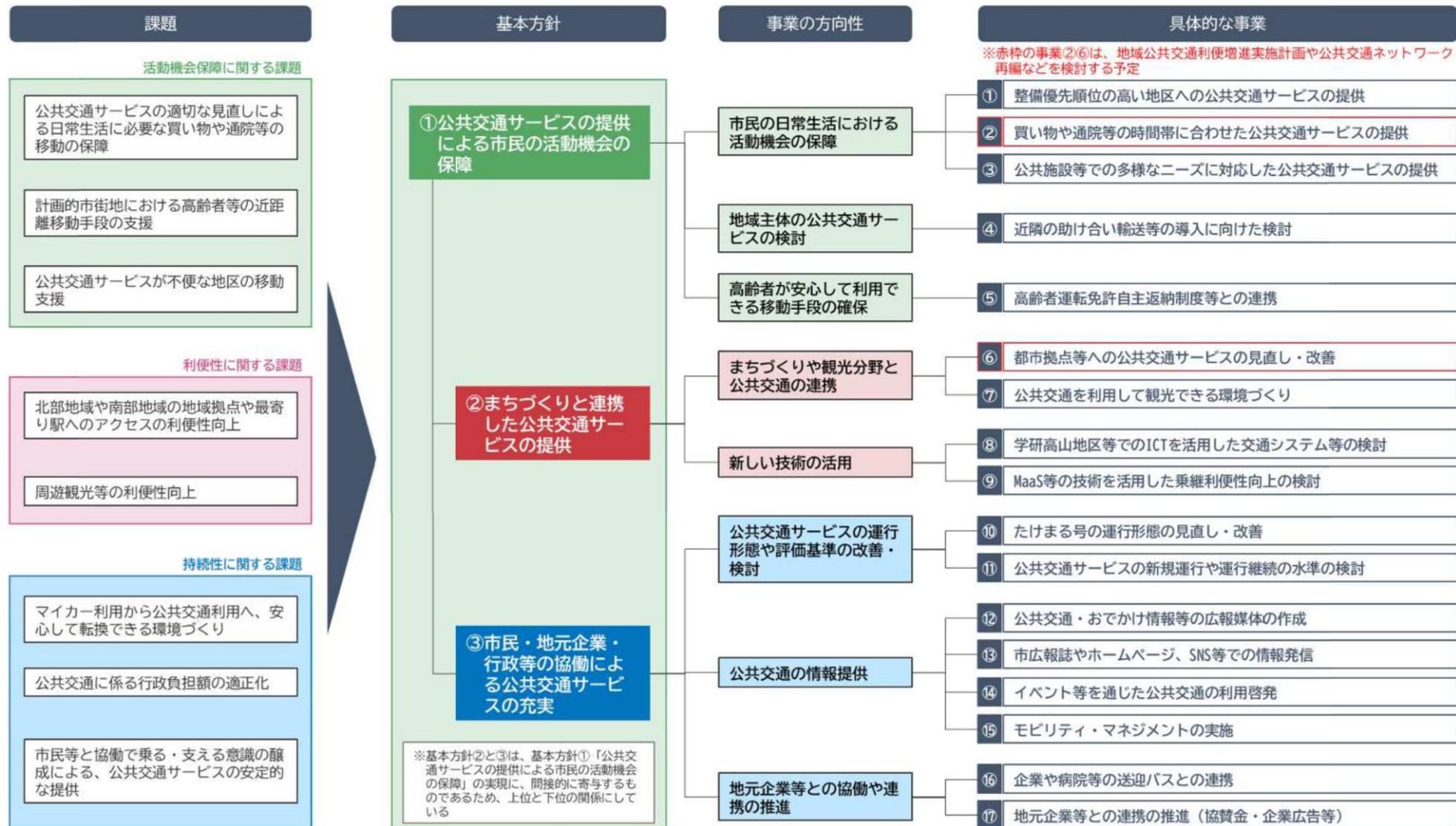
なお、生駒市地域公共交通計画で示す将来交通体系図の内容も踏まえ検討する。

○都市計画マスタープランにおける将来都市構造図



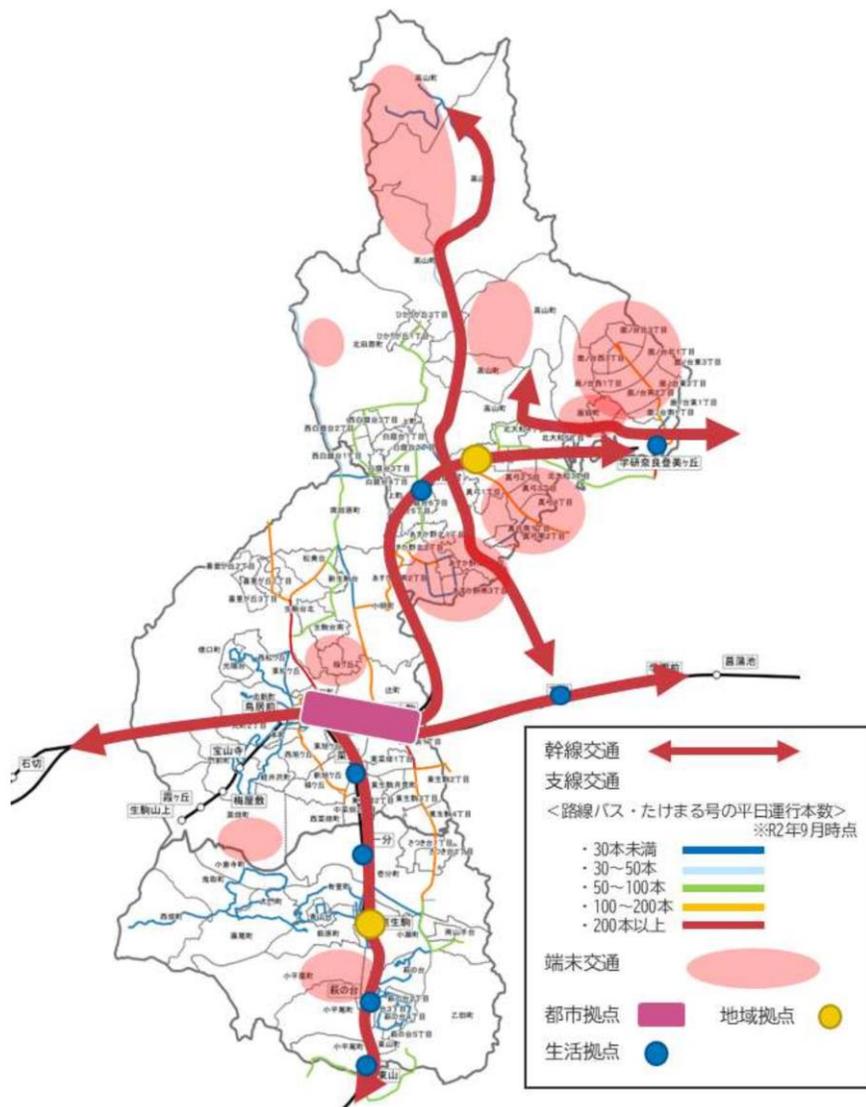
参考：生駒市地域公共交通計画（R3.3）

将来像 持続可能な公共交通サービスで誰もが円滑に移動でき、市民の活動機会が保障されているまち



参考：生駒市地域公共交通計画（R3.3）

○将来交通体系図



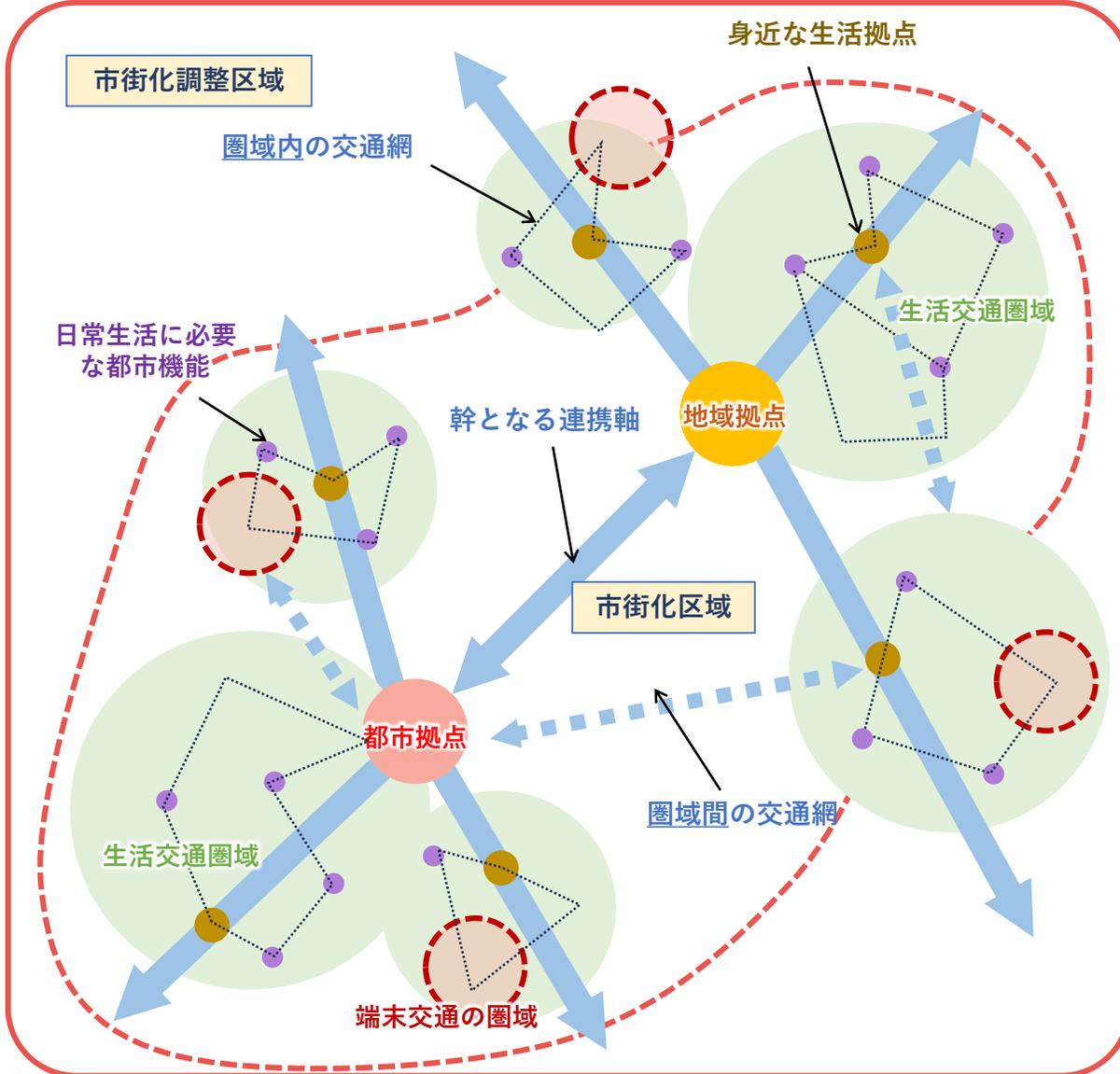
<端末交通を導入する地区>

- ◆ アンケート結果より、公共交通サービスを必要としている割合が高い地区
- ◆ 連携計画で設定した「公共交通サービスを提供する候補地区の優先順位」で、優先順位は高いが公共交通サービス導入に至っていない地区
→高山地区、北田原地区、鹿ノ台地区、桜ヶ丘地区、菜畑地区、真弓地区
- ◆ 公共交通サービスによる買い物の活動機会が保障されていない地区のうち、人口が密集している地区
→美鹿の台地区、小平尾町地区
- ◆ 公共交通サービスによる通院の活動機会が保障されていない地区のうち、人口が密集している地区
→美鹿の台地区、小平尾町地区
- ◆ 地区の75歳以上人口割合が20%を超過している地区
→あすか野地区、光陽台地区

交通ネットワークの考え方

【まちづくりと連携した公共交通サービスの関係図】

都市計画区域



凡例

- 都市計画区域（市全域）
- 区域区分（市街化区域・市街化調整区域の境界）
- ↔ <都市拠点と地域拠点のネットワーク>（幹となる連携軸）
魅力ある拠点同士の結びつき、経済軸としての物流機能
- ↔ <生活交通圏域間のネットワーク>（圏域間の交通網）
通勤通学や買回品などの日常的な生活サービス機能の享受
- <生活交通圏域内のネットワーク>（圏域内の交通網）
居住地と各生活に必要な各機能や生活拠点をつなぐ交通軸
- <生活交通圏域>
生活拠点を中心にした誰もが利用できる公共交通などの利用範囲
- <身近な生活拠点>
都市拠点や地域拠点へのアクセスの確保、生活交通ネットワークの拠点となる鉄道駅周辺等
- <端末交通の圏域>
買い物や通院など、公共交通サービスによる都市拠点等での活動機会が保障されていない地区
- <日常生活に必要な都市機能>

- 基本方針について
- **居住誘導区域の検討について**
- 都市機能誘導区域の検討について

居住誘導区域の検討（案）

【居住誘導区域の検討】

第2回策定検討会議での意見

■人口密度40人/ha以上を維持できない地域は居住誘導区域から除外するか、昔から重要な場所であるため残すのかなどといった様々な判断があるのではないか。

- ◆ 大規模住宅地での人口密度の低下は、1世帯あたり人員の減少であり、空き地や空き家が流通して、子育て世帯が一定数流入していることから、大規模住宅地では、今後も世帯数・地域コミュニティは維持されると推測でき、市としては今後も良好な住宅地としての機能の維持を図るため、人口密度40人/haに満たない区域においても、居住誘導区域に含めることを検討する。
- ◆ 既成市街地（壱分町など）で人口密度40人/haに満たない区域において、都市機能の集積や公共交通ネットワークを踏まえて、生活利便性が確保される場合は、居住誘導区域に含めることを検討する。

■居住誘導から外れた市街化区域は、市独自の誘導区域の設定を行うなどフォローが必要ではないか。

- ◆ 市街化区域内で居住誘導区域から外れた既成市街地などについては、持続可能な地域づくりのために生活利便性や交通利便性を確保するための対策を検討する。
- ◆ 居住誘導区域外のエリアは、立地適正化計画以外の他部局の計画・施策（公共施設等総合管理計画、緑の基本計画、地域防災計画等）などと連携を図りながら、住民の生活に必要な機能等の維持に努める。

【参考】コンパクト・プラス・ネットワークをめぐる誤解と正しい認識

誤解	正しい認識
<ul style="list-style-type: none">× 一極集中<ul style="list-style-type: none">● 都市郊外部や農村部を切り捨て、都市の中心拠点（中心市街地やターミナル駅周辺等）の1箇所に全てを集約させる。	<ul style="list-style-type: none">◎ 多極型の都市構造<ul style="list-style-type: none">● 中心拠点だけではなく、旧町村の役場周辺等の生活拠点も含めた多極ネットワーク型のコンパクト化を目指す。
<ul style="list-style-type: none">× 全ての人口の集約<ul style="list-style-type: none">● 全ての居住者（住宅）を一定のエリアに集約させる。	<ul style="list-style-type: none">◎ 全ての人口の集約を図るものではない<ul style="list-style-type: none">● 集約により一定エリアで人口密度の維持を目指す。都市郊外部や農村部についても、それぞれの地域特性に応じた居住環境を確保する。
<ul style="list-style-type: none">× 強制的な集約<ul style="list-style-type: none">● 都市郊外部や農村部での居住を規制し、居住者（住宅）を強制的に短期間で移転させる。	<ul style="list-style-type: none">◎ 誘導による集約<ul style="list-style-type: none">● インセンティブを講じ、時間をかけながら居住や都市機能の誘導・集約を進める。
<ul style="list-style-type: none">× 地価水準の格差を生む<ul style="list-style-type: none">● 居住等を集約する区域の内外で地価水準が大きく分かれ、格差が生じる。	<ul style="list-style-type: none">◎ 急激な地価変動は生じない<ul style="list-style-type: none">● 誘導策による中長期的な取組であり、急激な地価変動は見込まれない。● まちなかの地価の維持・上昇に加え、都市全体の地価水準の底上げ等の波及効果が期待される。

居住誘導区域の検討（案）

【居住誘導区域の検討について】

①居住誘導区域に含めない区域

条件	候補
都市計画区域	市街化調整区域
レッドゾーン	土砂災害特別警戒区域

②居住誘導区域を定める区域

条件	候補
鉄道駅の圏域	鉄道駅徒歩圏（半径800m）の区域
バス停の圏域	バス停徒歩圏（半径300m）の区域 ※運行本数が片道30本/日を対象
都市機能の確保が可能な人口密度の区域	令和27年度の人口密度40人/ha以上の箇所
人口密度を維持する区域	令和2年度現在の人口密度40人/ha以上の箇所
大規模住宅団地	一体的な基盤整備を実施した大規模住宅団地の区域
一体的な住宅地の整備区域	居住に関するプロジェクトを進めている箇所

③居住誘導区域から除外を検討する区域

条件	候補
土砂災害イエローゾーン（急傾斜地）	レッドゾーン（急傾斜地）を含む土砂災害警戒区域（急傾斜地）の箇所
土砂災害イエローゾーン（土石流）	レッドゾーン（土石流）を含む土砂災害警戒区域（土石流）の箇所
浸水イエローゾーン	家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）の箇所
洪水浸水想定区域（想定最大規模）	洪水によって浸水が想定される区域 ※浸水深ごとに検討が必要
浸水常襲地域	昭和57年8月出水以降3回以上浸水被害が発生した地域（昭和57年8月出水を含まず）
住宅建築の制限区域	工業系用途地域や地区計画で住宅の建築が制限されている箇所

④居住誘導区域

「②居住誘導区域を定める区域」から「③居住誘導区域から除外を検討する区域」を除いた箇所を居住誘導区域として検討

誘導施策の検討結果を踏まえて改めて範囲を検討

居住誘導区域の検討（案）

① 居住誘導区域に含めない区域

1) 居住誘導区域に含めてはならない区域（都市再生特別措置法）

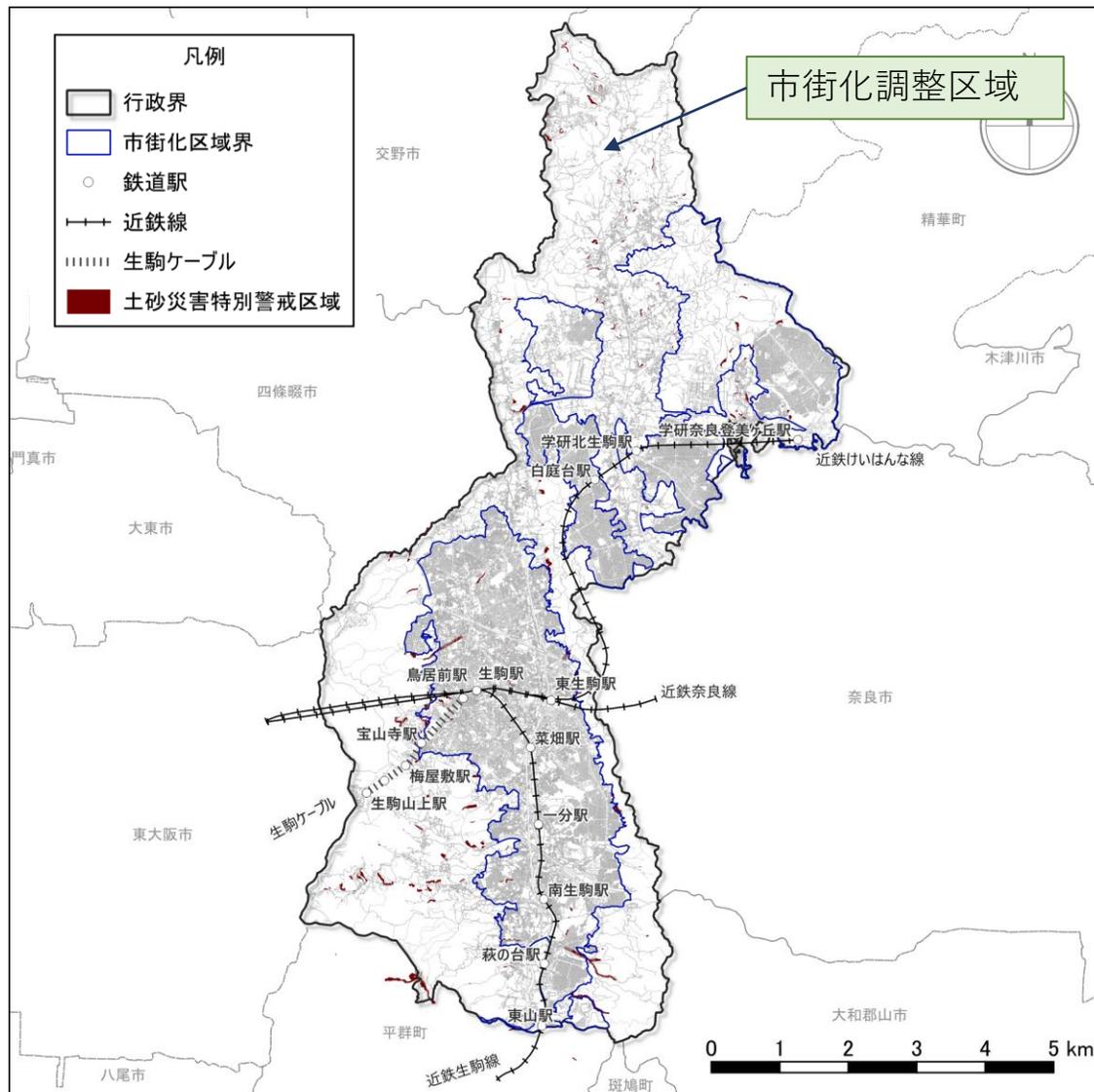
都市再生特別措置法に基づき居住誘導区域から除外する。

※レッドゾーン・イエローゾーンの指定は今後も見直されるため、図中の表示に関わらず、指定対象となる場合がある。（計画の見直し時に更新する）

都市計画区域	市街化調整区域
レッドゾーン	土砂災害特別警戒区域

■ 土砂災害特別警戒区域の住宅棟数

対象区域内住宅棟数 (市街化区域)	土砂災害特別警戒区域内 (レッドゾーン)の住宅	
	棟数	割合
34,149棟	309棟	0.9%



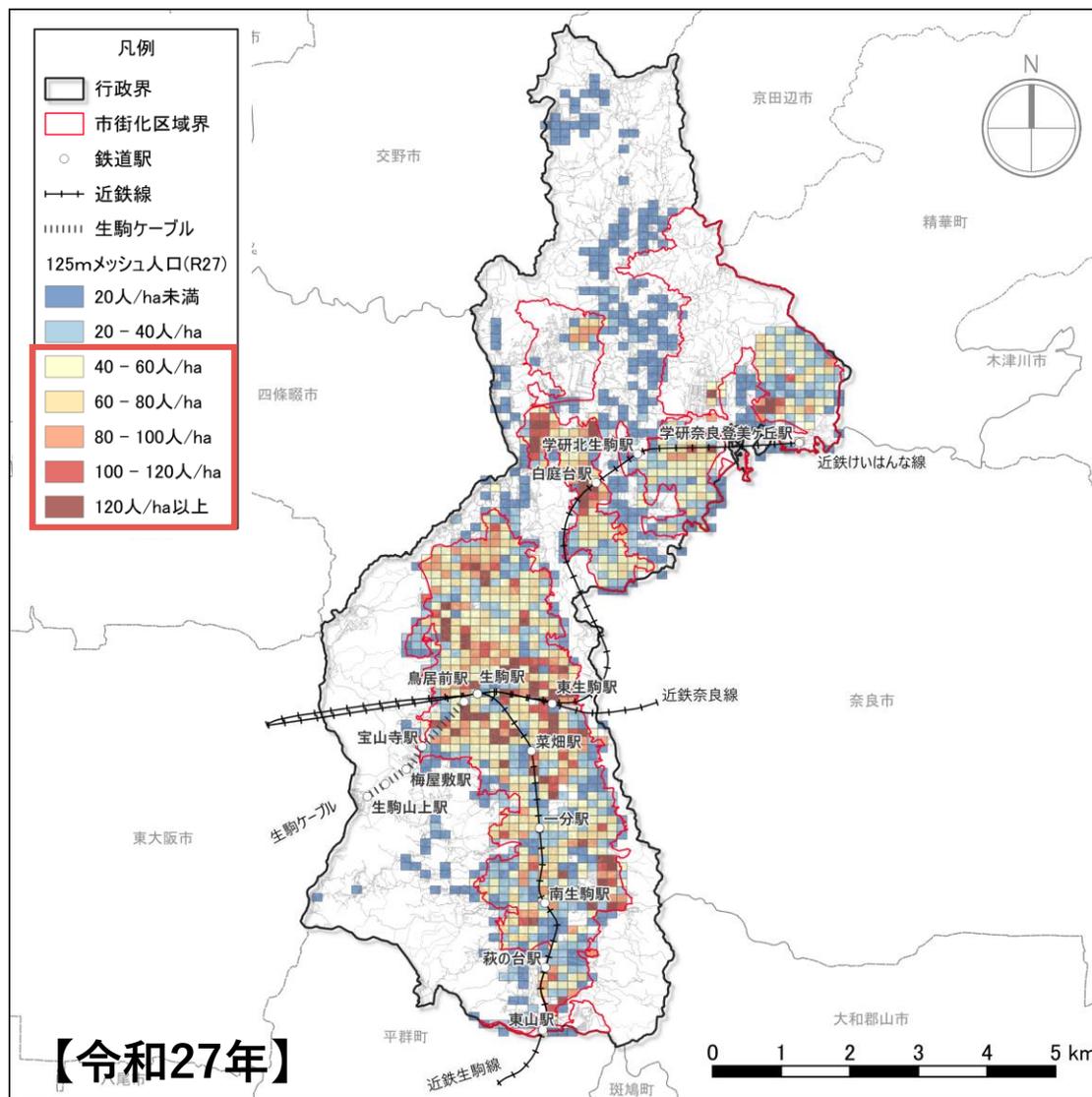
居住誘導区域の検討（案）

2) 都市機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域 (立地適正化計画の手引き)

医療・福祉・商業等の都市機能が将来にわたって持続できる人口密度が確保される範囲内の区域を居住誘導区域に含める。

都市機能の確保が可能な人口密度の区域

令和27年度の人口密度40人/ha以上の箇所



資料：地域メッシュ統計（R2国勢調査、（公財）統計情報研究開発センター）、日本の地域別将来推計人口（R5推計、国立社会保障・人口問題研究所）を基に作成

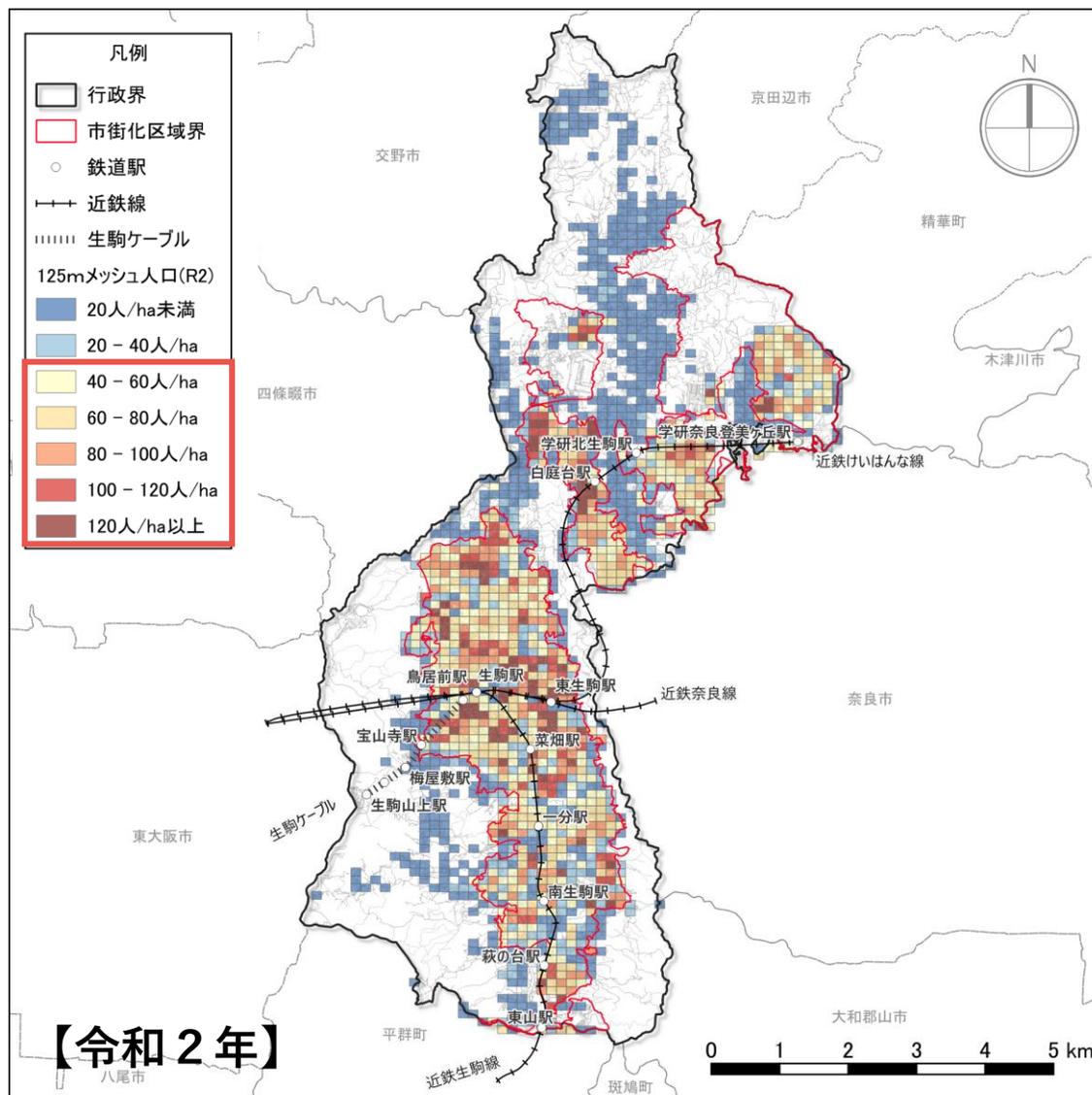
居住誘導区域の検討 (案)

3) 人口密度を維持する区域 (立地適正化計画の手引き)

区域内において少なくとも現状の人口密度を維持、あるいは低下抑制することを基本として、居住誘導区域を定める。

人口密度を維持する区域

令和2年度現在の人口密度
40人/ha以上の箇所



資料：地域メッシュ統計（R2国勢調査、（公財）統計情報研究開発センター）を基に作成

居住誘導区域の検討（案）

■ あすか野のセンター地区とさつき台の大部分がイエローゾーンと重なっている。交通ネットワークや土地利用、人口分布、都市機能なども踏まえ、総合的に検討することが必要ではないか。

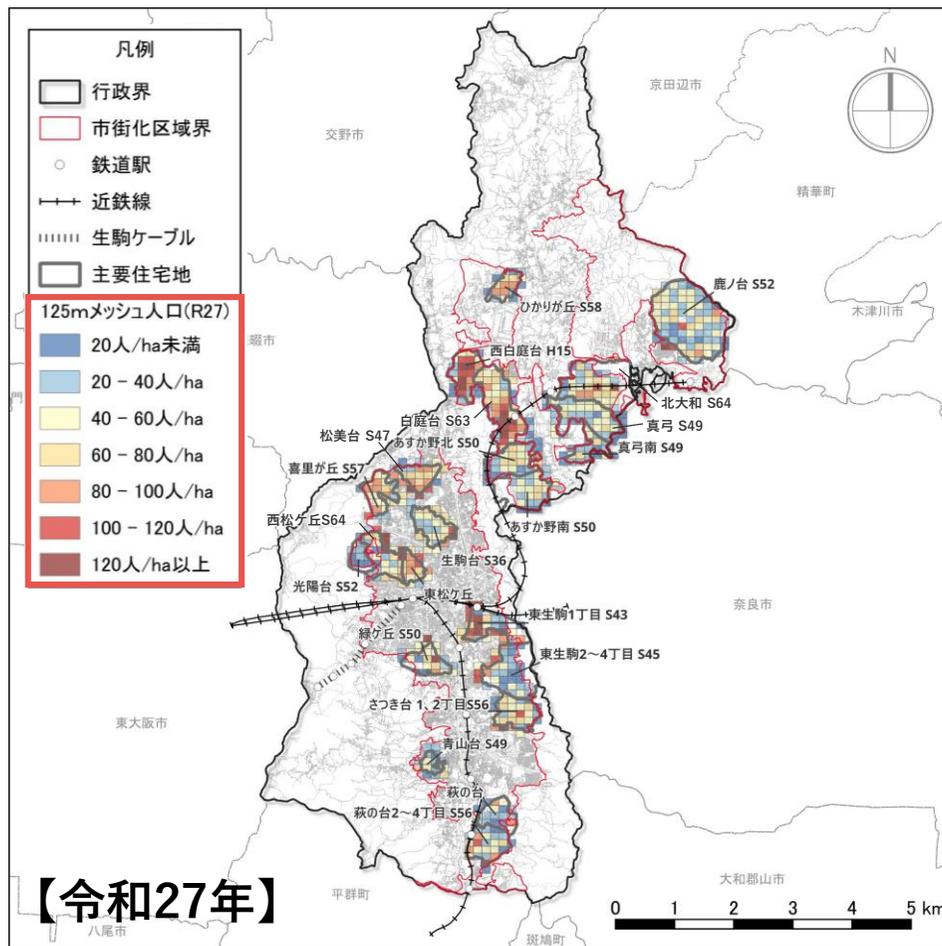
- ◆ 大規模住宅地での人口密度の低下は、1世帯あたり人員の減少であり、空き地や空き家が流通して、働き盛り世代が一定数流入していることから、大規模住宅地では、今後も世帯数・地域コミュニティは維持されると推測でき、市としては今後も良好な住宅地としての機能の維持を図るため、人口密度40人/haに満たない区域においても、居住誘導区域に含めることを検討する。

4) 大規模住宅団地

大規模住宅地は、居住誘導区域に含める。

大規模住宅
団地

一体的な基盤整備を実施した大規模住宅団地の区域



参考：空き家率について

空き家率

生駒台、西松ケ丘、東松ケ丘、光陽台は空き家率が減少

	H28 空き家数 (空き家率 [※]) (棟)	R5 空き家数 (空き家率 [※]) (棟)	H28→R5 の増減 (棟)	R5 空き家率	H28 空き家率
01-ひかりが丘	16 (2.4%)	12 (1.8%)	-4 (-0.6%)	1.8%	2.4%
02-鹿ノ台	72 (2.3%)	68 (2.2%)	-4 (-0.1%)	2.2%	2.3%
03-北大和	23 (1.6%)	21 (1.5%)	-2 (-0.1%)	1.5%	1.6%
04-真弓	24 (1.9%)	25 (2.0%)	1 (+0.1%)	1.9%	2.0%
05-真弓南	9 (1.6%)	8 (1.5%)	-1 (-0.1%)	1.5%	1.6%
06-あすか野北	22 (2.1%)	24 (2.3%)	2 (+0.2%)	2.1%	2.3%
07-あすか野南	24 (2.4%)	30 (3.2%)	6 (+0.8%)	2.4%	3.2%
08-白庭台	18 (1.0%)	17 (0.8%)	-1 (-0.2%)	0.8%	1.0%
09-生駒台	30 (4.4%)	26 (3.8%)	-4 (-0.6%)	3.8%	4.4%
10-西白庭台	4 (0.5%)	3 (0.4%)	-1 (-0.1%)	0.4%	0.5%
11-喜里が丘	23 (3.2%)	20 (2.7%)	-3 (-0.5%)	2.7%	3.2%
12-東生駒 1丁目	15 (1.3%)	21 (1.9%)	+6 (+0.6%)	1.3%	1.9%
13-東生駒 2~4丁目	27 (3.1%)	34 (4.0%)	+7 (+0.9%)	3.1%	4.0%
14-緑ケ丘	17 (3.3%)	10 (1.8%)	-7 (-1.5%)	1.8%	3.3%
15-青山台	8 (2.9%)	4 (1.6%)	-4 (-1.3%)	1.6%	2.9%
16-松美台	40 (4.7%)	38 (4.5%)	-2 (-0.2%)	4.5%	4.7%
17-西松ケ丘	72 (7.2%)	62 (6.5%)	-10 (-0.7%)	6.5%	7.2%
18-東松ケ丘	28 (3.8%)	20 (2.9%)	-8 (-0.9%)	2.9%	3.8%
19-萩の台	12 (3.8%)	14 (4.1%)	2 (+0.3%)	3.8%	4.1%
20-さつき台 1,2丁目	16 (1.6%)	15 (1.5%)	-1 (-0.1%)	1.5%	1.6%
21-萩の台 2~4丁目	24 (3.2%)	29 (4.2%)	+5 (+1.0%)	3.2%	4.2%
22-光陽台	11 (4.4%)	9 (3.9%)	-2 (-0.5%)	3.9%	4.4%
計	535 (2.6%)	510 (2.5%)	-25 (-0.1%)		

※住宅・土地統計調査の総住宅数を各地域の世帯数で按分した建物棟数を基に算出しています。

<小学校区、主要住宅地の区域> (既成市街地、田園集落は除く)



資料：第2期
生駒市空家等
対策計画
(R6)

参考：空き家流通対策について

空き家流通対策

①流通促進策

空き家の利活用につながる施策を実施しています。

事業名・事業内容	実績 (令和6(2024)年1月末時点の実績)
いこま空き家流通促進プラットフォーム 不動産流通に関する専門家で構成され、個別の物件に応じて売却・賃貸に向けた支援を実施	平成30(2018)年度～ 取扱142件、成約76件
恋文不動産 空き家の地域活用を促進するため、空き家を借りたい人の想いを家主に届けてマッチング	令和4(2022)年度～ マッチング1件

②賃貸化や住宅改修等の補助金

空き家の改善や活用の後押しになる補助金を交付しています。

事業名・事業内容	実績 (令和6(2024)年1月末時点の実績)
戸建て住宅賃貸化促進奨励金 戸建て住宅(空き家)所有者を対象に、一定の改修工事を行い、賃貸した所有者に対し奨励金を交付	令和4(2022)年度～ 計5件
生駒市既存住宅解体工事補助 既存住宅の解体工事費用の一部を補助	平成25(2013)年度～ 計218件 (生駒市老朽危険家屋解体工事補助件数を含む)

資料：第2期生駒市空き家等対策計画(R6.6)

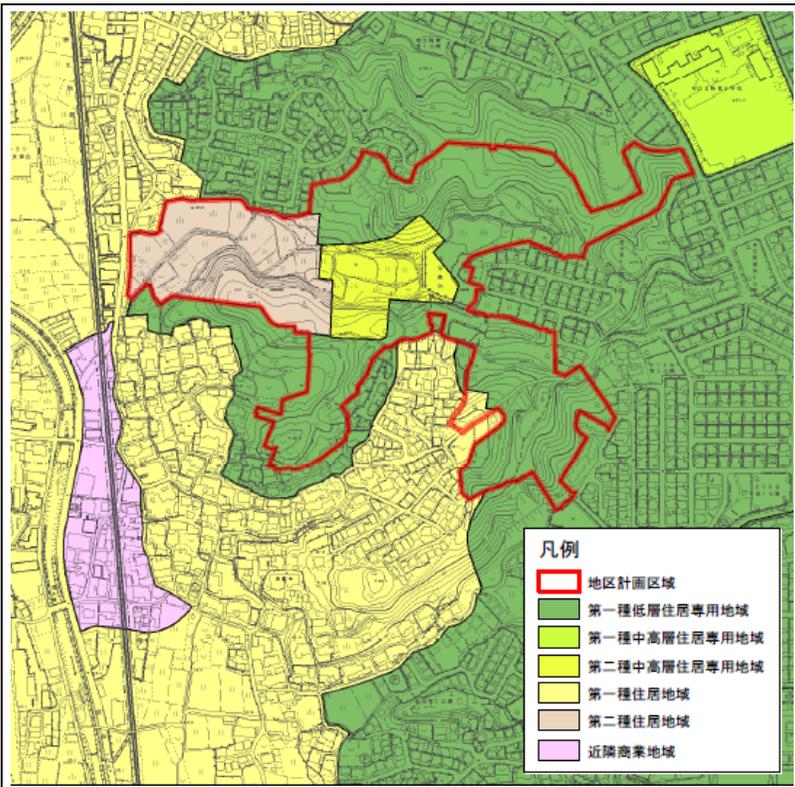
居住誘導区域の検討（案）

5) 居住を推進する区域

土地区画整理事業、開発行為等により居住を推進する事業が進む箇所は居住誘導区域に含める。

一体的な住宅地の整備区域

居住に関するプロジェクトを進めている箇所



資料：民間事業者による開発計画（沓分町）

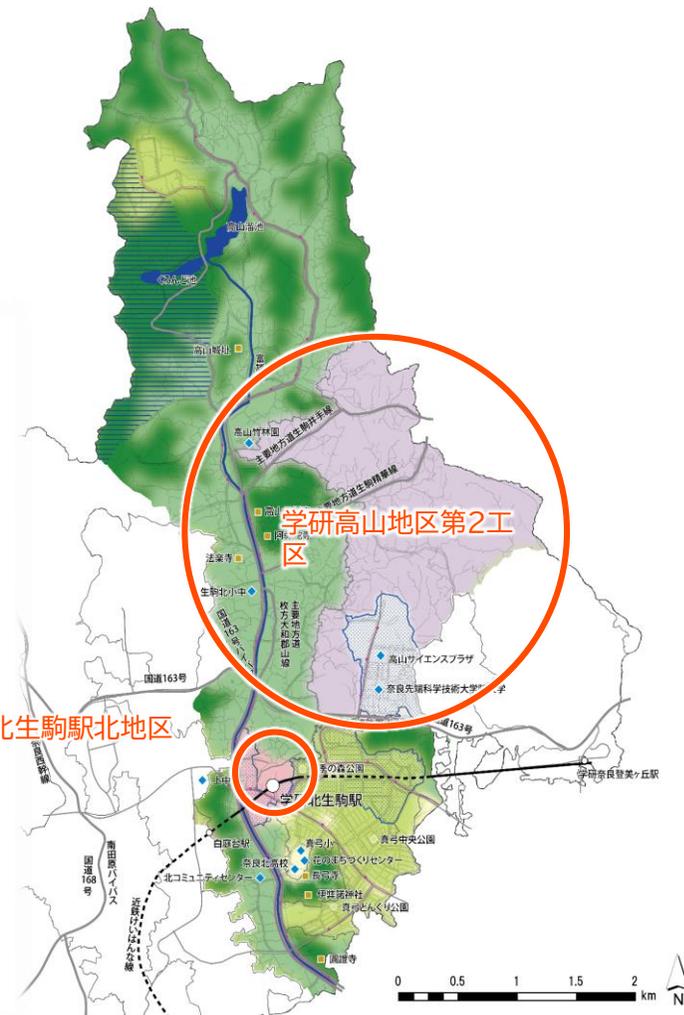
学研北生駒駅圏域図

- 行政界
- 市街化区域界
- 国道・県道・主要地方道
- その他の道路
- 都市計画道路
- 駅
- 鉄道
- 路線バス
- 地区計画
- 主要公共施設等
- 主要歴史文化資源
- 主要公園
- 金剛生駒紀泉国定公園

- 土地利用
- 商業・業務地
 - 低層住宅地
 - 複合住宅地
 - 産業地
 - 多機能複合市街地
 - 田園集落ゾーン
 - 山林・緑地ゾーン

学研北生駒駅北地区

学研高山地区第2工区



資料：学研北生駒駅北地区・学研高山地区に係る事業について

(R6.7.5 都市計画審議会資料)

居住誘導区域の検討（案）

③居住誘導区域から除外を検討する区域

1) 原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域① (都市計画運用指針)

土砂災害警戒区域（急傾斜地）は、土地の崩壊が一気に発生するおそれがあることから、同区域に土砂災害特別警戒区域（急傾斜地）を含む場合は、居住誘導区域から除外する。

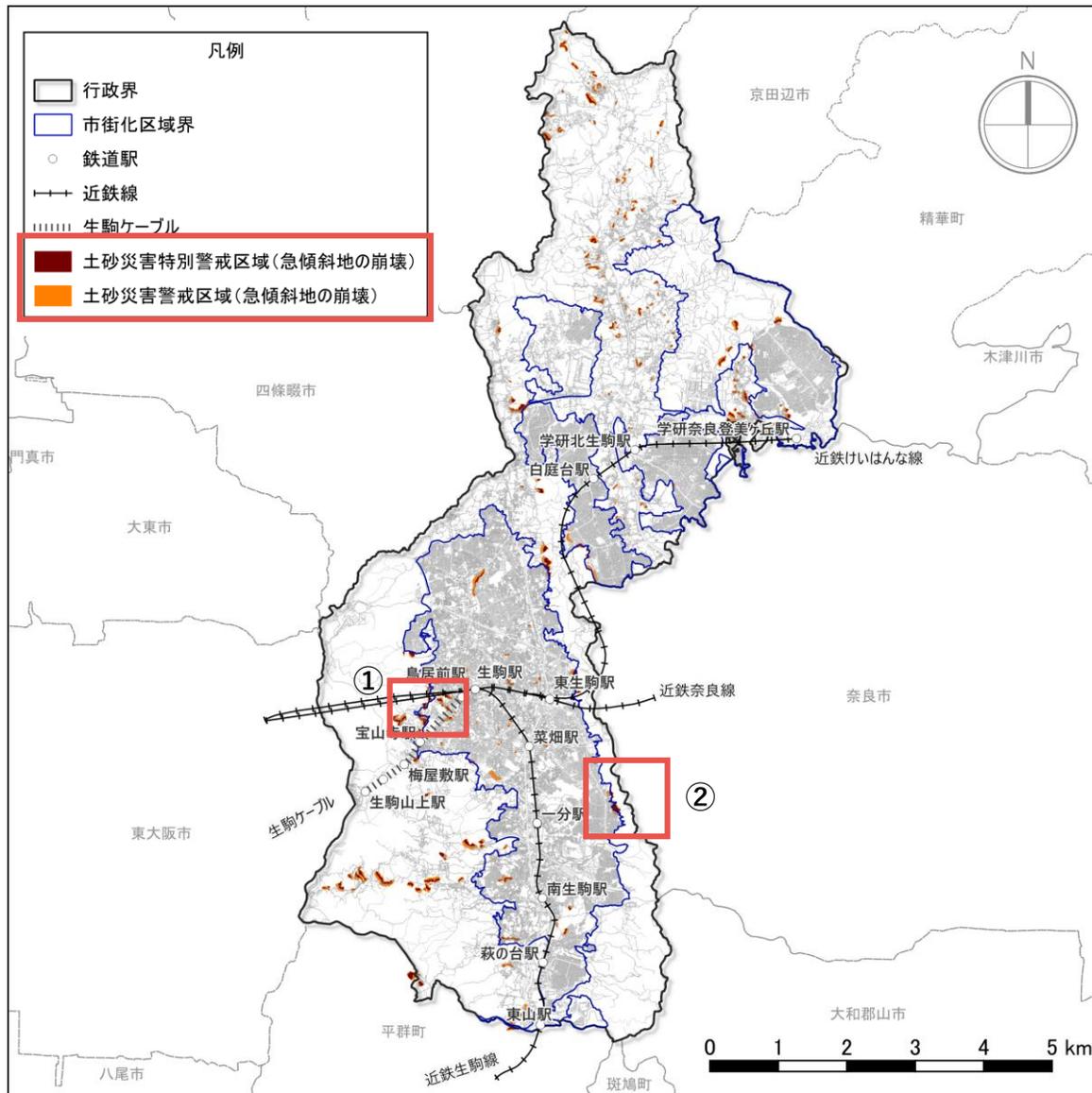
土砂災害イエローゾーン（急傾斜地）

レッドゾーンを含む土砂災害警戒区域（急傾斜地）の箇所

■レッドゾーンを含む土砂災害警戒区域（急傾斜地）の住宅棟数

対象区域内住宅棟数 (市街化区域)	レッドゾーンを含む土砂災害警戒区域内（急傾斜地）の住宅	
	棟数	割合
34,149棟	567棟	1.7%

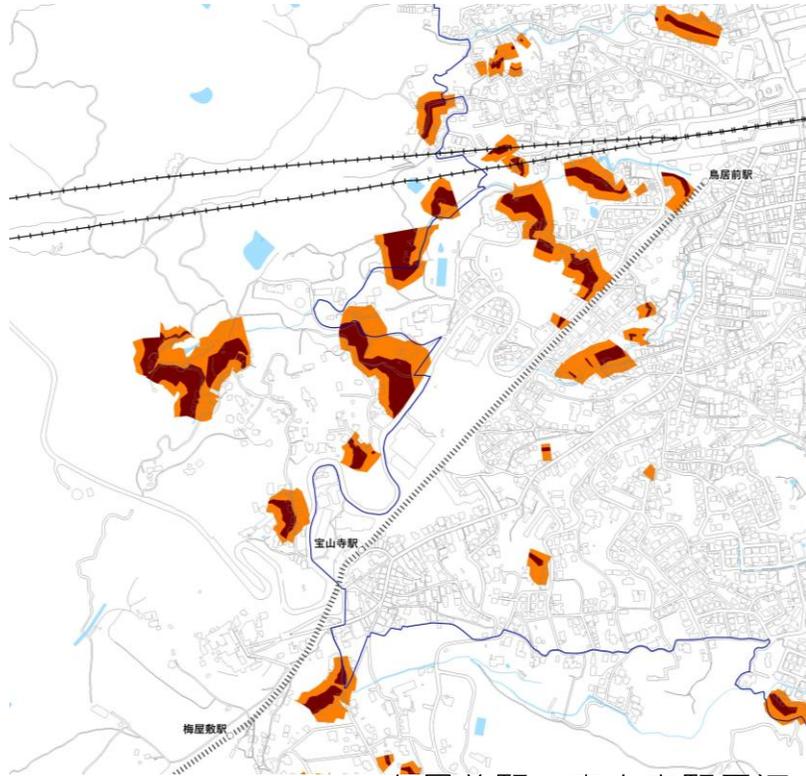
住宅：住宅・共同住宅・店舗併用住宅・店舗併用共同住宅・作業所兼用共同住宅



居住誘導区域の検討（案）

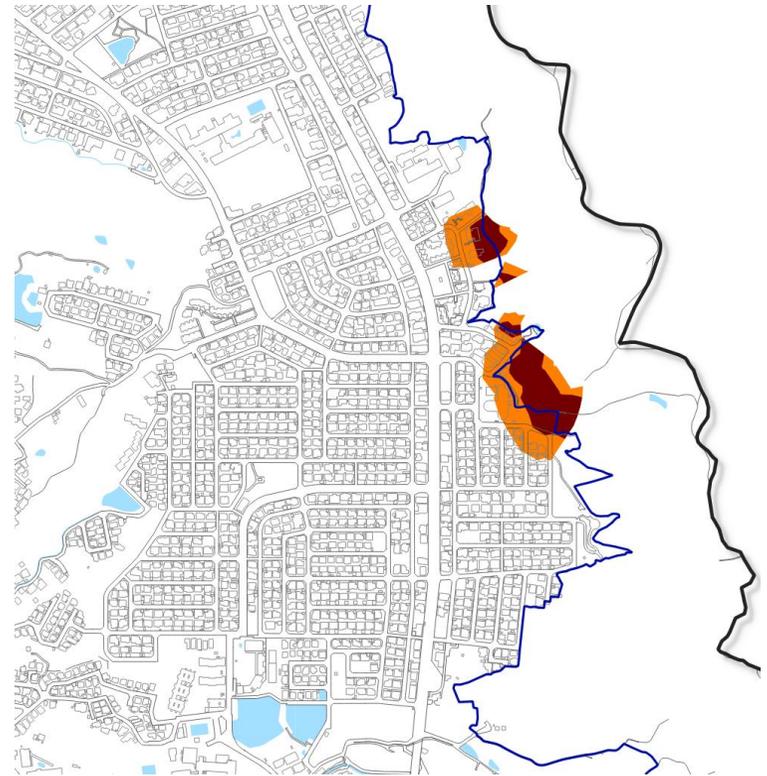
<レッドゾーンを含む土砂災害警戒区域（急傾斜地）：一部抜粋>

①



鳥居前駅～宝山寺駅周辺

②



さつき台住宅地縁辺部

居住誘導区域の検討（案）

2) 原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域② (都市計画運用指針)

土砂災害警戒区域（土石流）は、溪流の土石等が一体となって流下するおそれがあることから、土砂災害特別警戒区域（土石流）を含んで、住宅地まで指定されている箇所は、居住誘導区域から除外する。

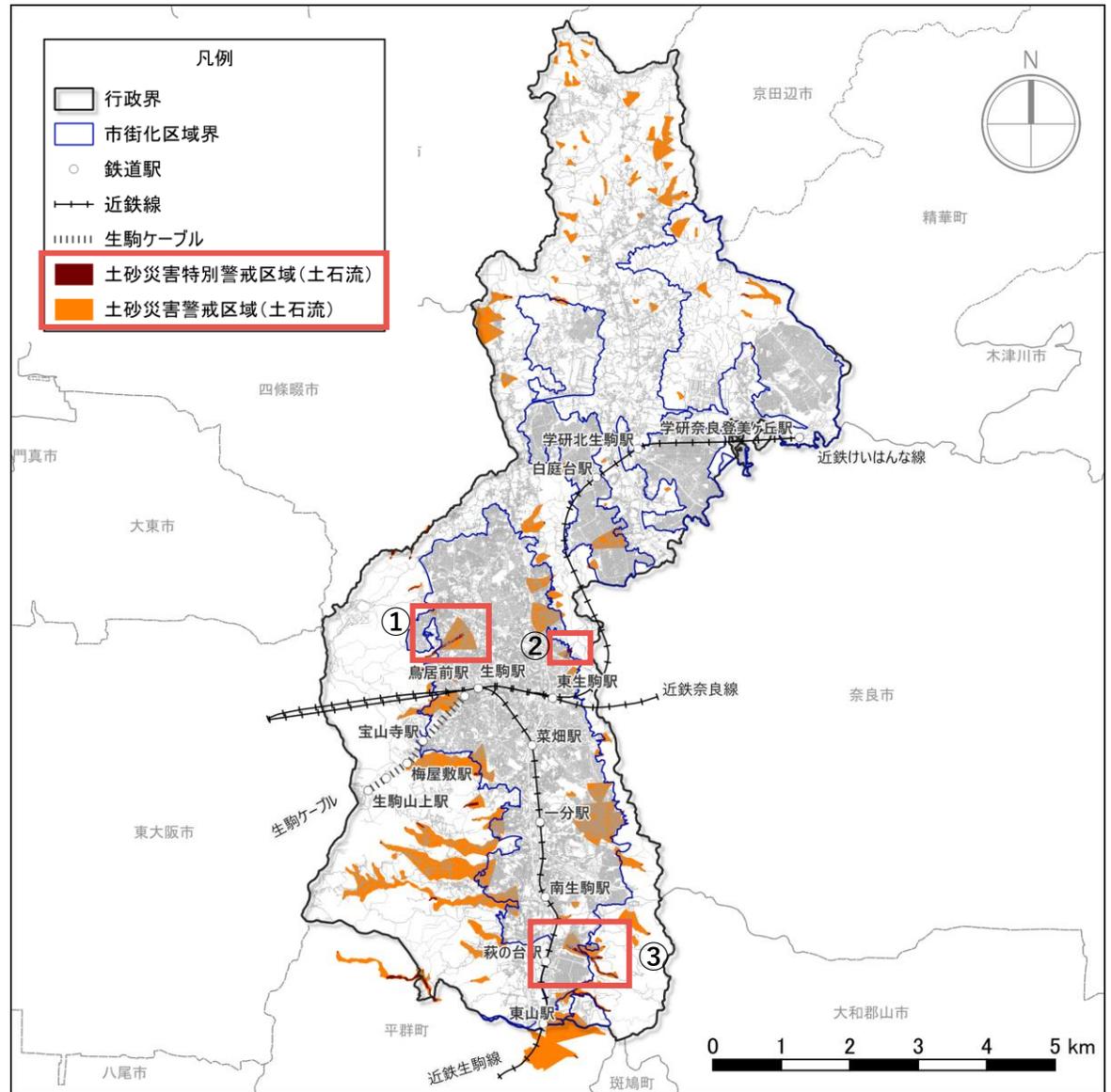
土砂災害イエローゾーン（土石流）

レッドゾーンを含む土砂災害警戒区域（土石流）の箇所

■ レッドゾーンを含む土砂災害警戒区域（土石流）の住宅棟数

対象区域内住宅棟数 (市街化区域)	レッドゾーンを含む土砂災害警戒区域内（土石流）の住宅	
	棟数	割合
34,149棟	680棟	2.0%

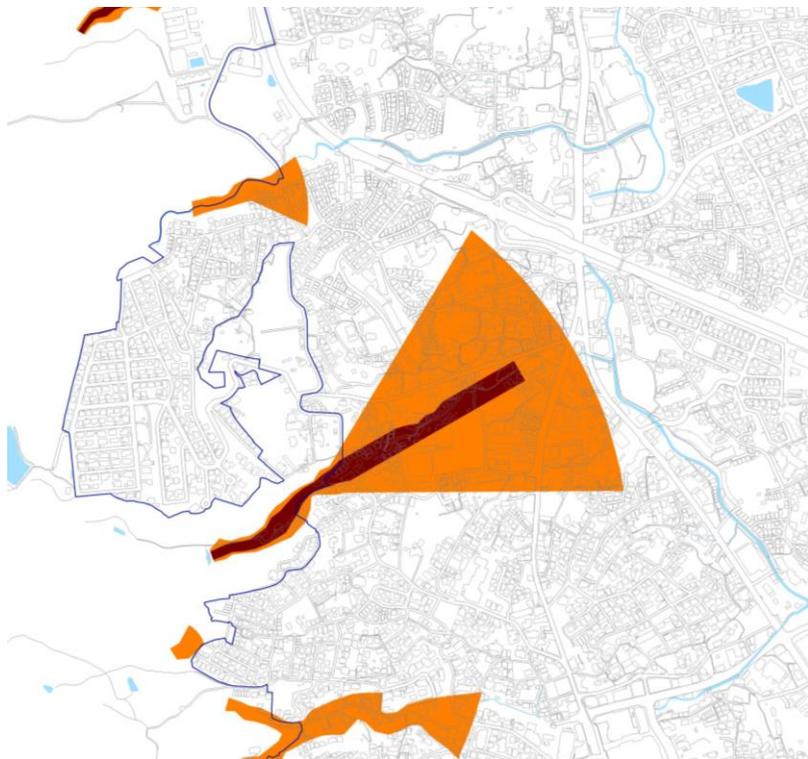
住宅：住宅・共同住宅・店舗併用住宅・店舗併用共同住宅・作業所兼用共同住宅



居住誘導区域の検討方法（案）

<レッドゾーンを含む土砂災害警戒区域（土石流）：除外対象地3箇所>

①



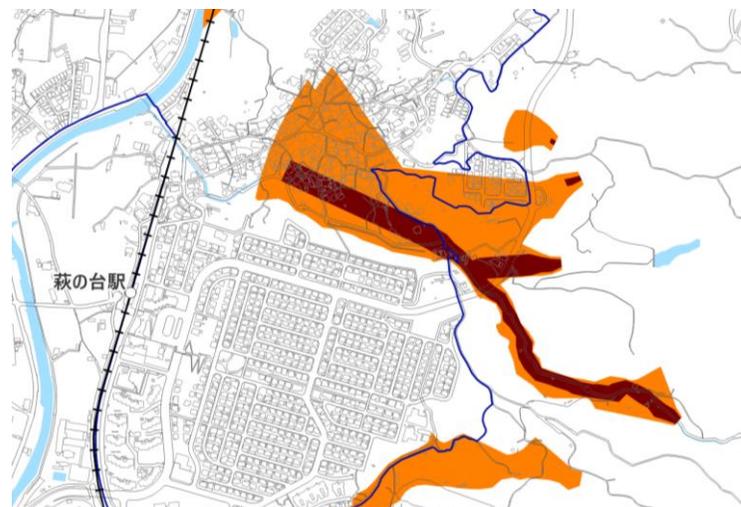
生駒中学校周辺

②



阪奈道路（辻町）周辺

③



乙田町～萩の台周辺

居住誘導区域の検討（案）

3) 原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域③ (都市計画運用指針)

河岸侵食の箇所は、洪水時に家屋が流出・倒壊等のおそれがあり、事態が急変した場合、避難が間に合わないことも懸念されるため、居住誘導区域から除外する。

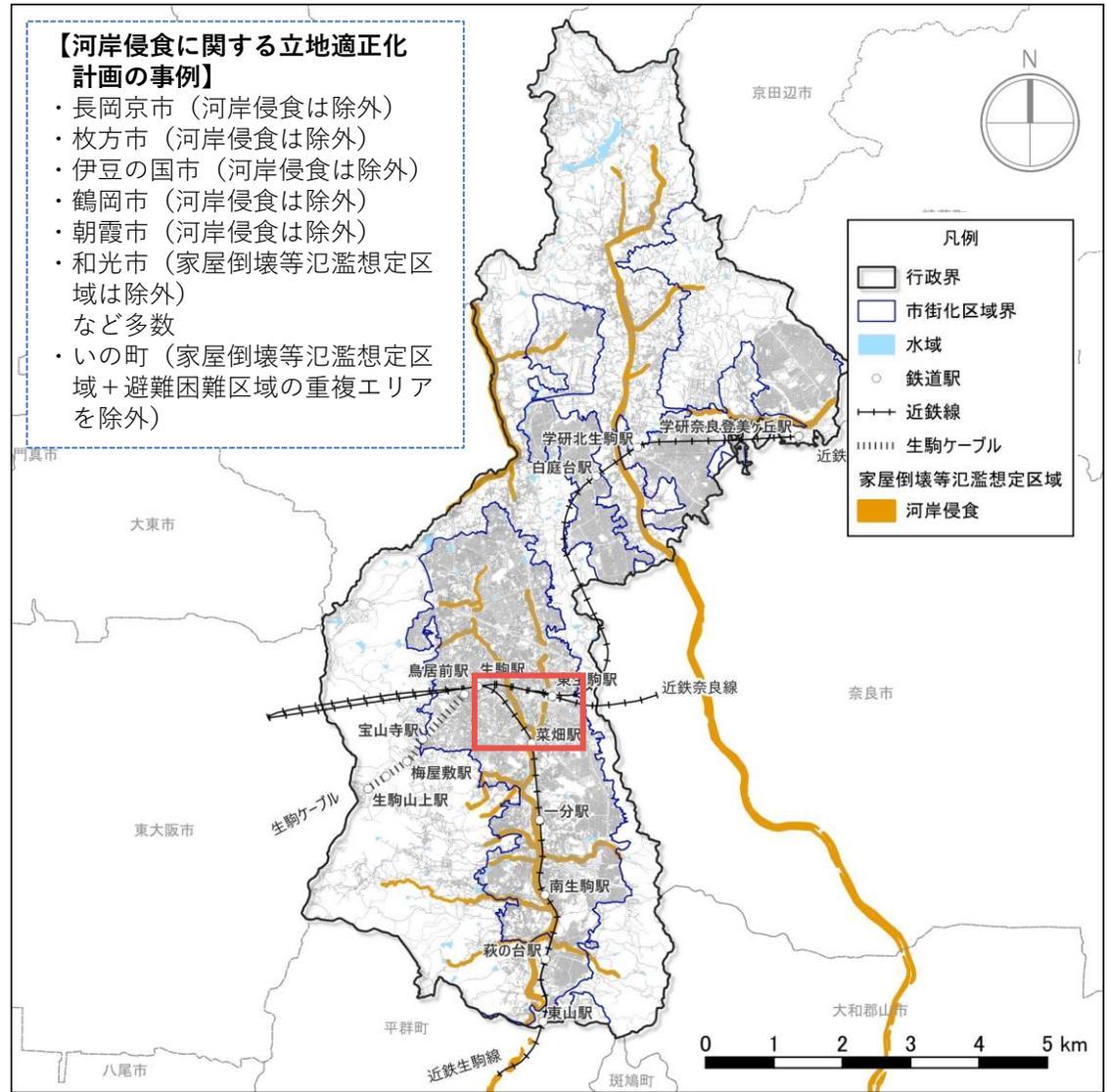
※河川整備等により河道が変わる（河岸侵食でなくなる）場合は、居住誘導区域に含むこととする。

浸水イエローゾーン

家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）の箇所

【河岸侵食に関する立地適正化計画の事例】

- ・長岡京市（河岸侵食は除外）
- ・枚方市（河岸侵食は除外）
- ・伊豆の国市（河岸侵食は除外）
- ・鶴岡市（河岸侵食は除外）
- ・朝霞市（河岸侵食は除外）
- ・和光市（家屋倒壊等氾濫想定区域は除外）など多数
- ・いの町（家屋倒壊等氾濫想定区域+避難困難区域の重複エリアを除外）



■家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）の住宅棟数

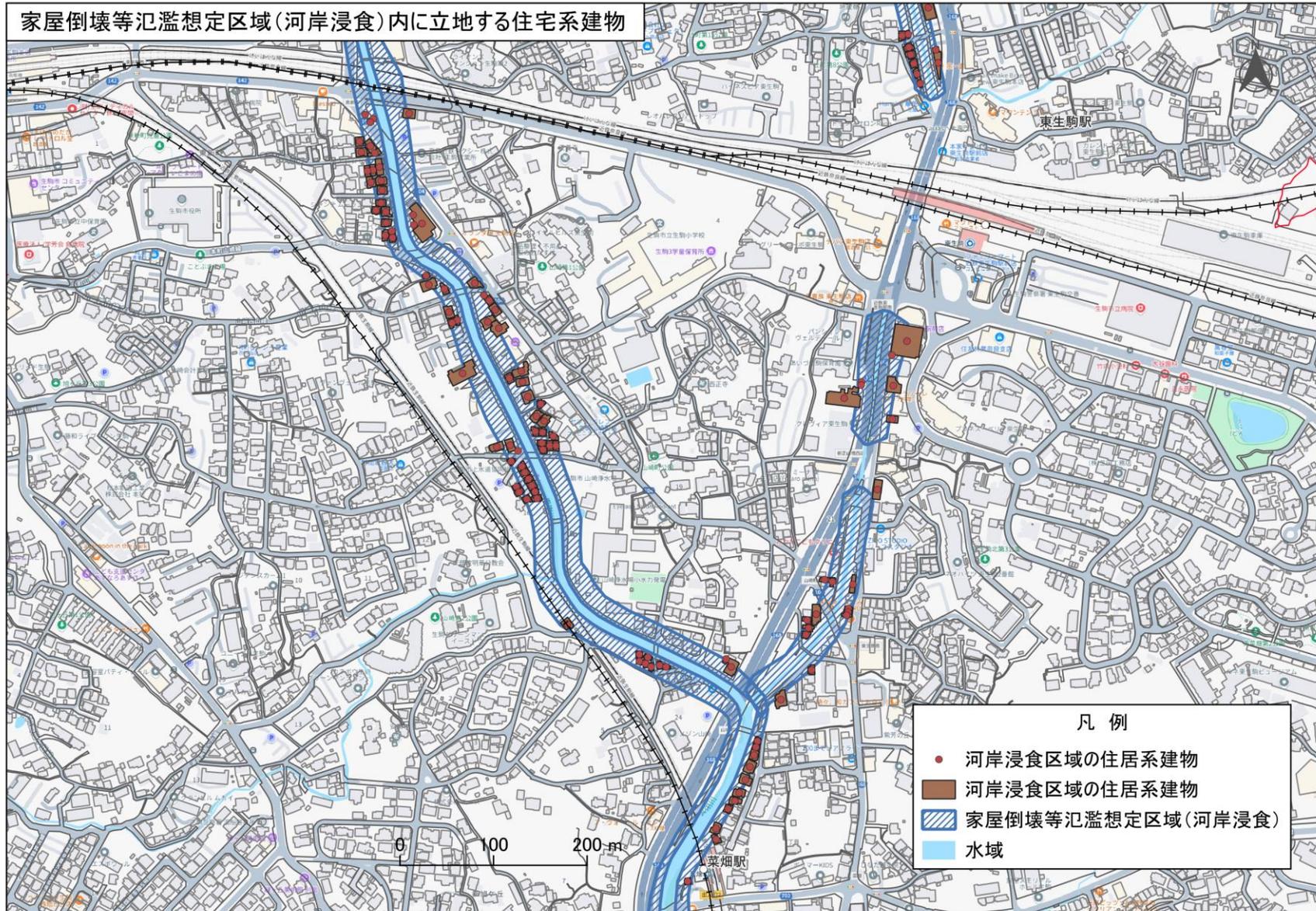
対象区域内住宅棟数 (市街化区域)	河岸侵食区域内の住宅	
	棟数	割合
34,149棟	794棟	2.3%

住宅：住宅・共同住宅・店舗併用住宅・店舗併用共同住宅・作業所兼用共同住宅

資料：生駒市総合防災マップ(R5)

居住誘導区域の検討 (案)

< 家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食) : 竜田川 (東生駒駅周辺) 抜粋 >



居住誘導区域の検討方法（案）

■ 計画規模（竜田川、富雄川 L1：年超過確率1/100）と想定最大規模（L2：年超過確率1/1,000）の異なる2種類の雨量想定をどのように捉えるのか。

◆ H27の水防法の改正により洪水浸水想定区域の対象とする降雨が想定最大規模に高められており、避難措置の指示の判断に資する想定最大規模（L2）で居住誘導区域を検討する。

4) 原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域④（都市計画運用指針）

◆ 洪水浸水想定区域（想定最大規模）

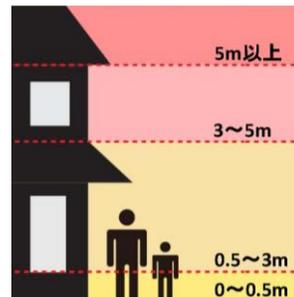
居住誘導区域から除外しないことを検討する。

（理由）

- 浸水深3m以上の区域の住宅戸数は18棟で、そのほとんどが河岸侵食の区域に含まれている。
- また、河岸侵食の区域に含まれない、浸水深3m以上の箇所は面的な広がりはない。

屋根（2階）に垂直避難できる浸水深3mを基準とした。

資料：国土交通省



■ 想定最大規模浸水深3m以上の住宅棟数

想定最大規模
3m以上区域内
の住宅棟数

18棟

住宅：住宅・共同住宅・店舗併用住宅・店舗併用共同住宅・作業所兼用共同住宅

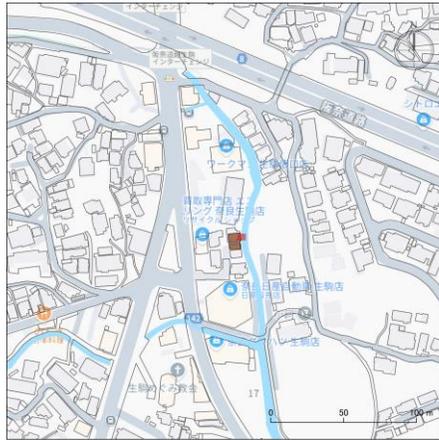


東生駒川（小明町周辺）

居住誘導区域の検討方法（案）

< 想定最大規模浸水深 3 m 以上のエリア内での住宅の立地状況 >

竜田川支流（大和川水系）



竜田川（俵口町周辺）



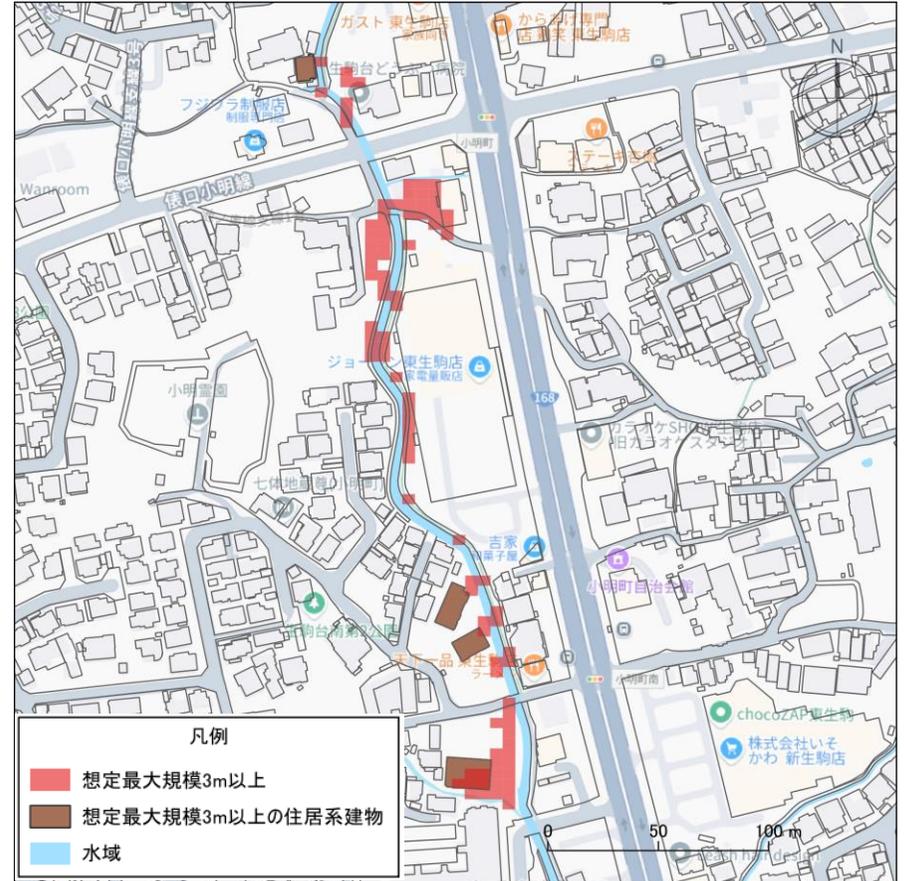
東生駒川（辻町周辺）



出合川（西菜畑周辺）



乙田川（萩の台周辺）



東生駒川（小明町周辺）

居住誘導区域の検討方法（案）

5) 原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域⑤（都市計画運用指針）

◆ 浸水常襲地域

居住誘導区域から除外しないことを検討する。

（理由）

- ・ 浸水常襲地域のハード対策が進んでいる箇所は居住誘導区域に含むことができ、ハード対策がされていない箇所もソフト対策を定めた上で居住誘導区域に含めることができる。
- ・ 浸水常襲地域では、浸水深3m以上の区域がない。（想定最大規模）

災害リスク分析の結果に応じた誘導区域設定の対応例（洪水の場合）

立地適正化計画の計画期間内（概ね20年間）における河川整備等によって計画規模又は中高頻度の降雨による浸水想定区域が解消する場合、当該河川整備等が完了するまでの対策を具体的に定めた上で、居住誘導区域に含めることも考えられる。

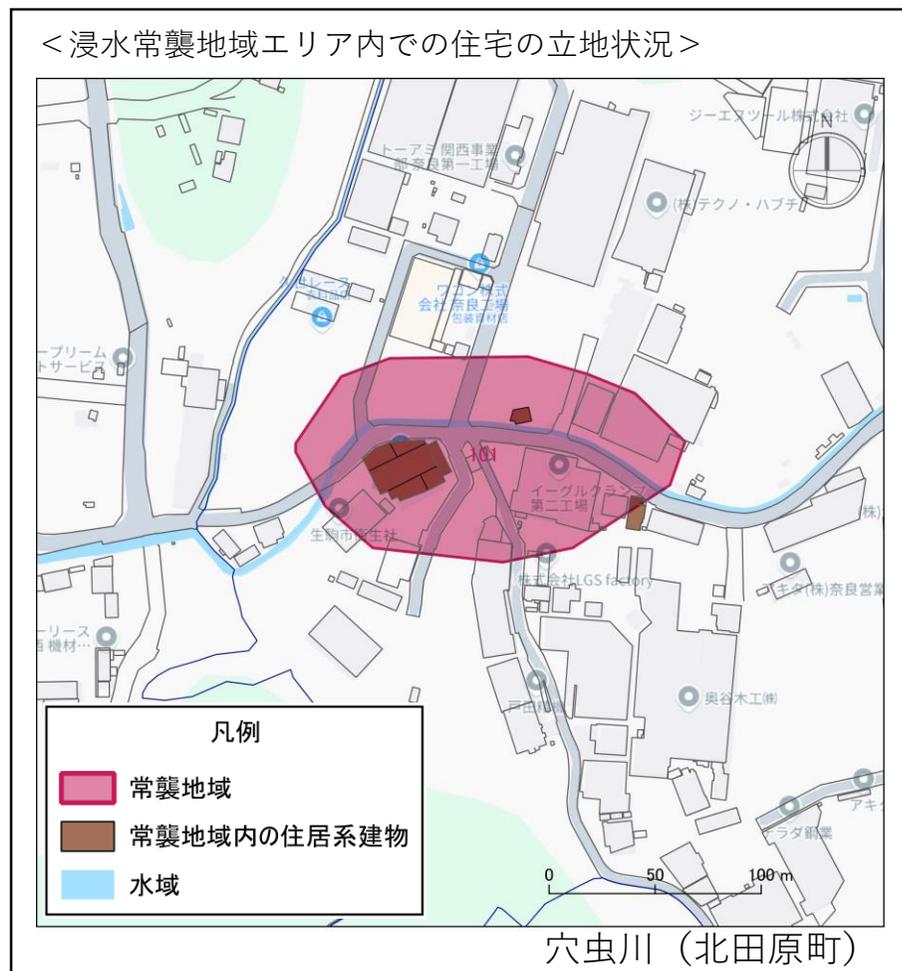
出典：立地適正化計画の手引き【基本編】

■ 浸水常襲地域の住宅棟数

浸水常襲地域の住宅棟数

81棟

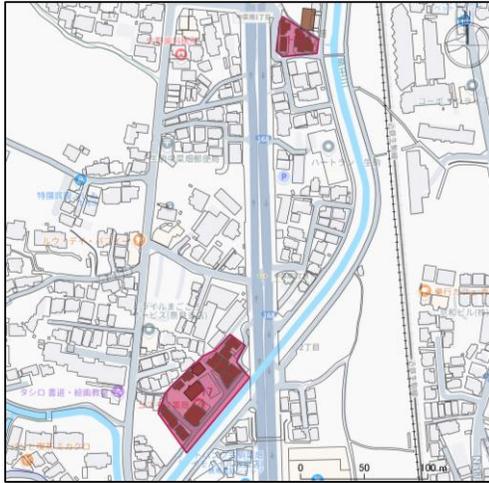
< 浸水常襲地域エリア内での住宅の立地状況 >



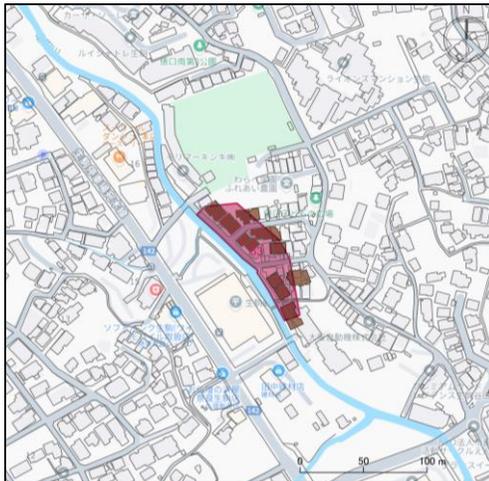
※住宅：住宅・共同住宅・店舗併用住宅・店舗併用共同住宅・作業所兼用共同住宅

居住誘導区域の検討方法（案）

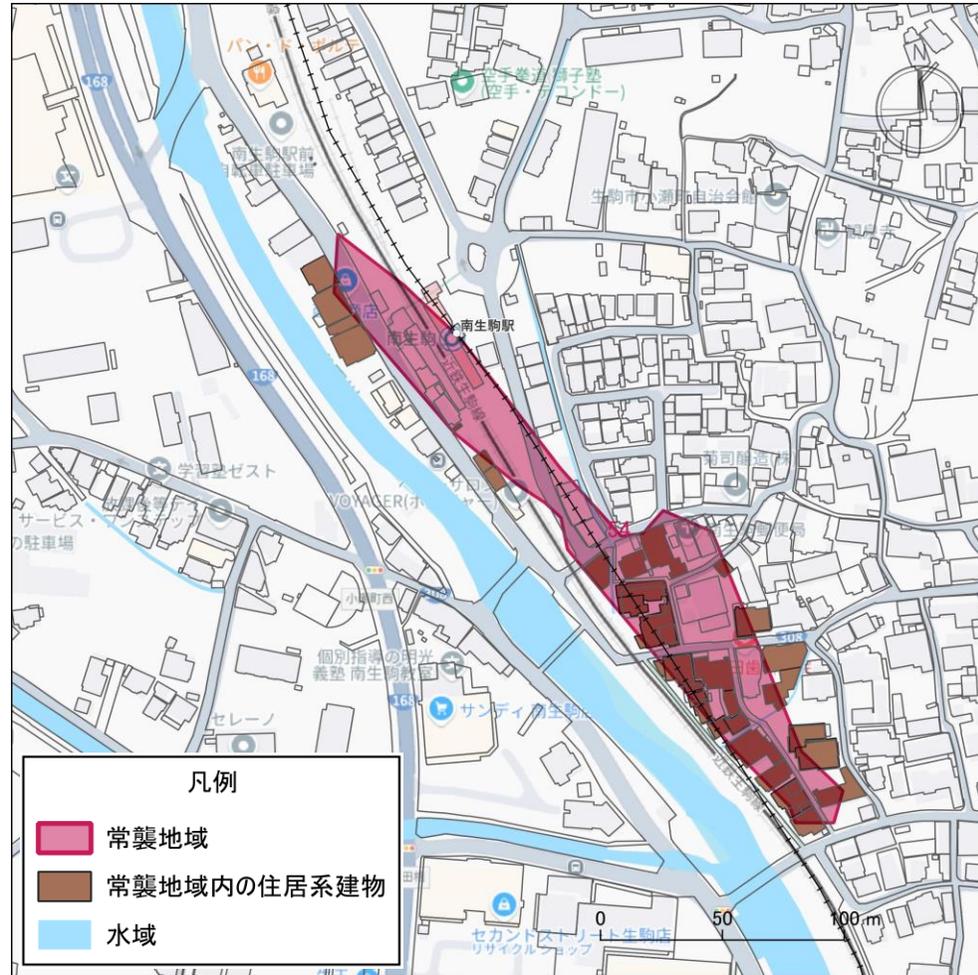
< 浸水常襲地域エリア内での住宅の立地状況 >



竜田川（中菜畑2丁目周辺）



竜田川（谷田町周辺）

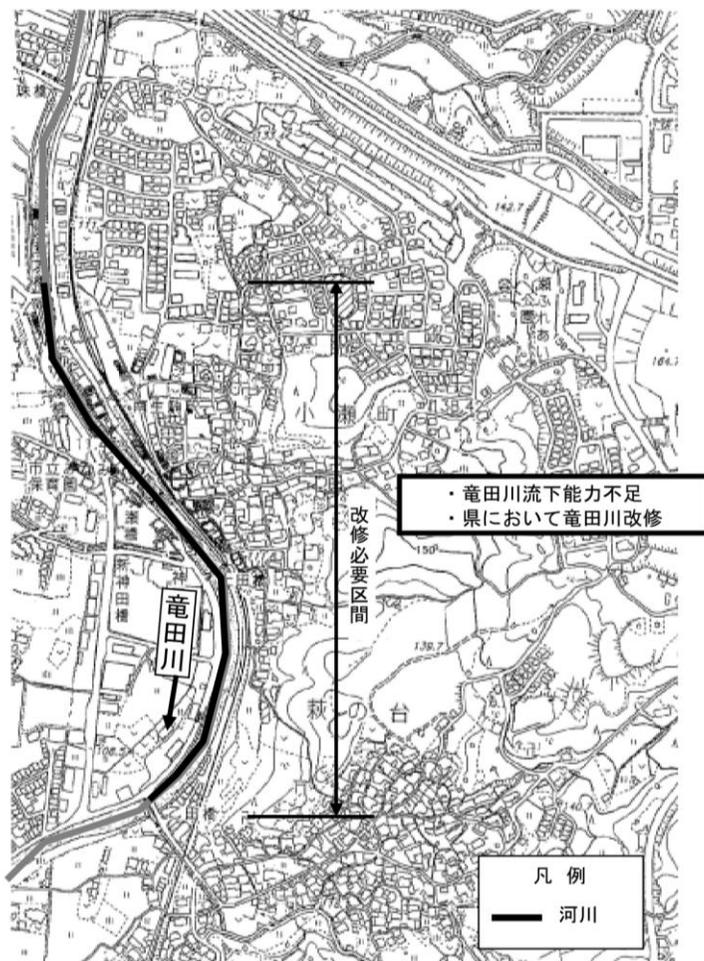


竜田川（南生駒駅周辺）

居住誘導区域の検討（案）

< 浸水常襲地域の対策（抜粋） >

No. 54 生駒市小瀬地内



◆被害状況

S57.8以降、現在まで	
浸水回数	家屋浸水戸数
3	69

浸水年月日	被害状況				市街化区域	調整区域	都市計画区域外
	家屋		田・畑 (ha)	道路 (m)			
	床上 (戸)	床下 (戸)					
H9. 11. 29		1					○
H11. 8. 11	7	23					○
H12. 7. 4	16	22					○

◆浸水原因

■外水 □内水 □その他

竜田川流下能力不足

◆ハード対策

対策	段階	期間	事業者
竜田川改修	対策中	中長期	県
ため池治水利用	対策済		生駒市

◆ソフト対策

浸水想定区域、洪水ハザードマップ、防災情報の提供、地域防災力の充実

◆想定される効果

概ね時間50mmの降雨（概ね10年に1回程度の確率で発生する降雨）による洪水から浸水被害を解消
（対策前：93戸→対策後0戸）

居住誘導区域の検討（案）

第2回策定検討会議での意見

■工業系の土地利用で災害規模が大きい場所であれば居住誘導区域から外しても良いのではないか。

◆ 以下のとおりとする。

6) 居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい区域（都市計画運用指針）

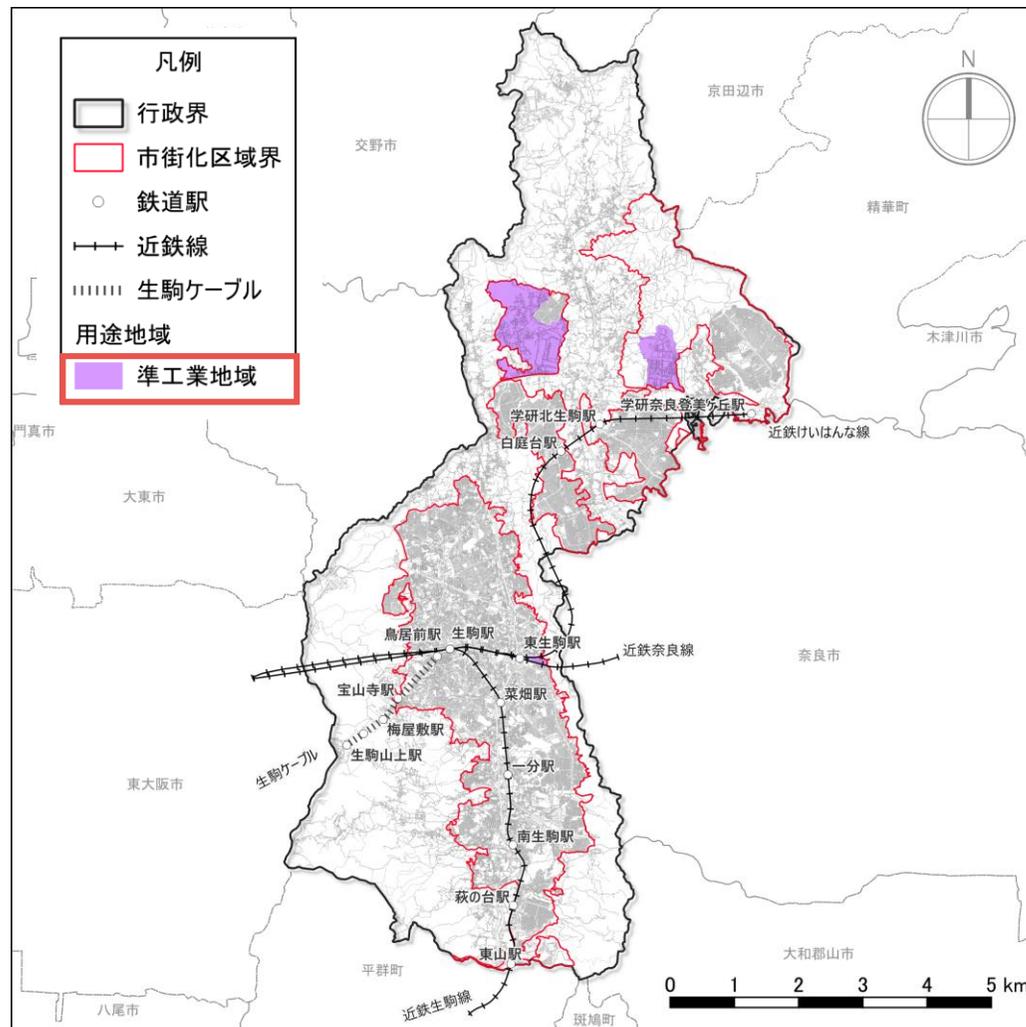
準工業地域など工業系に用途が特化している区域は居住誘導区域から除外することを検討する。

地区計画等で住宅の建築が制限されてる区域は居住誘導区域から除外する。

住宅建築の制限区域

工業系用途地域や地区計画で住宅の建築が制限されている箇所

※学研高山地区は都市機能誘導区域として位置付けすることを検討する。



居住誘導区域の検討方法（案）

< 地区計画で住宅系の建築を制限している箇所（例） >

【学研生駒テクノエリア北地区地区計画】

名称	産業施設地区A	産業施設地区B	産業施設地区C
面積	約2.3ヘクタール	約1.3ヘクタール	約1.1ヘクタール
建築物の用途の制限	<p>次に掲げる建築物は、建築してはならない。</p> <p>(1) 住宅、兼用住宅、共同住宅、寄宿舎又は下宿</p> <p>(2) 幼稚園、小学校、中学校又は高等学校</p> <p>(3) 神社、寺院、教会その他これらに類するもの</p> <p>(4) 老人ホーム、保育所、福祉ホームその他これらに類するもの（児童福祉法（昭和22年法律第164号）第6条の3第12項に規定する事業所内保育事業の用に供する施設を除く。）</p> <p>(5) ホテル又は旅館</p> <p>(6) キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの</p> <p>(7) 公衆浴場</p> <p>(8) マージャン屋、ばちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類するもの</p> <p>(9) ボーリング場、スケート場、水泳場その他これらに類する運動施設</p> <p>(10) 自動車教習所</p>		



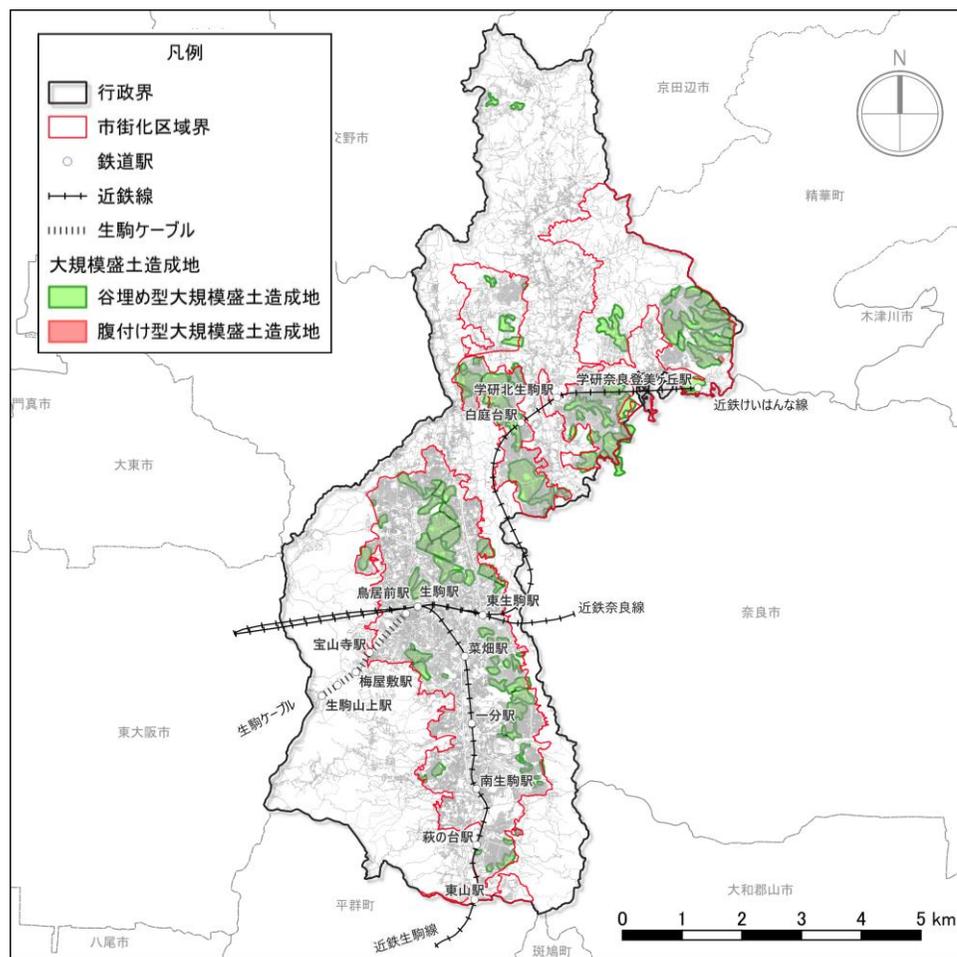
Yahoo! 地図

居住誘導区域の検討（案）

【盛土について】

■ 南海トラフ地震などで盛土のへりの部分は被害が出ると考えられるため、盛土についての検討を行うべき。

- ◆ 令和4(2022)年度に宅地造成による大規模盛土造成地(135箇所)への現地調査や造成年代調査等を実施
- ◆ その結果、危険性が高い盛土は存在しておらず、第2次調査計画の結果をもって調査をすべて終了している。居住誘導区域の検討が必要な盛土はないと考える。

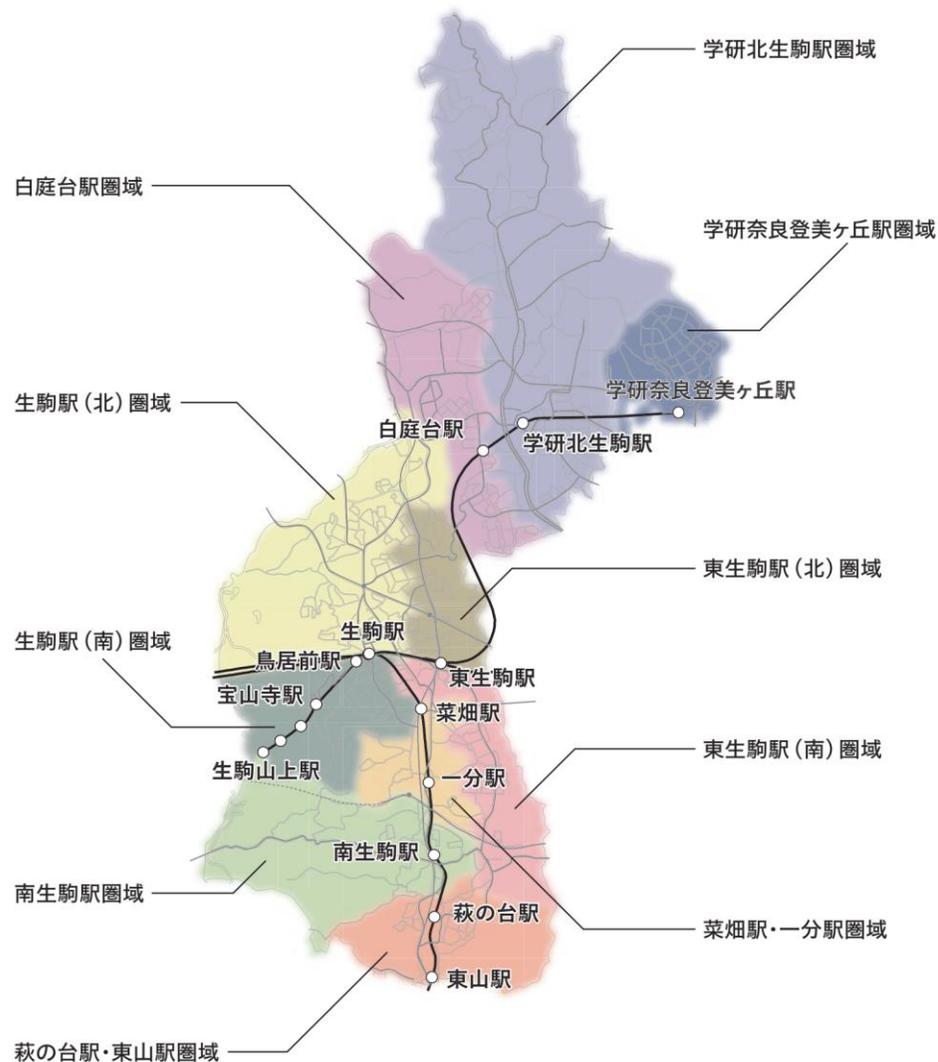


資料：出典：奈良県大規模盛土造成地マップ

居住誘導区域の検討（案）

【居住誘導区域の検討】

次回の居住誘導区域の検討では「生活交通圏域（10圏域）」毎に示します。



- 基本方針について
- 居住誘導区域の検討について
- **都市機能誘導区域の検討について**

都市機能誘導区域の検討（案）

【都市機能と誘導施設について】（立地適正化計画の手引き）

■都市機能とは

医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスのこと。

都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られる。

■誘導施設とは

都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定める。

■誘導施設のイメージ

機能	中心拠点	地域・生活拠点
行政機能	<ul style="list-style-type: none"> ■中核的な行政機能 例. 本庁舎 	<ul style="list-style-type: none"> ■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例. 支所、福祉事務所等の各地域事務所
介護福祉機能	<ul style="list-style-type: none"> ■市町村全域の住民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター 	<ul style="list-style-type: none"> ■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例. 地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティサロン 等
子育て機能	<ul style="list-style-type: none"> ■市町村全域の住民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター 	<ul style="list-style-type: none"> ■子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 例. 保育所、こども園、児童クラブ、子育て支援センター、児童館 等
商業機能	<ul style="list-style-type: none"> ■時間消費型のショッピングニーズ等、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積 	<ul style="list-style-type: none"> ■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例. 延床面積●m²以上の食品スーパー
医療機能	<ul style="list-style-type: none"> ■総合的な医療サービス（二次医療）を受けることができる機能 例. 病院 	<ul style="list-style-type: none"> ■日常的な診療を受けられる機能 例. 延床面積●m²以上の診療所
金融機能	<ul style="list-style-type: none"> ■決済や融資等の金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫 	<ul style="list-style-type: none"> ■日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例. 郵便局
教育・文化機能	<ul style="list-style-type: none"> ■住民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例. 文化ホール、中央図書館 	<ul style="list-style-type: none"> ■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例. 図書館支所、社会教育センター

※どのような機能が必要であるかは、それぞれの都市において検討が必要ですが、参考までに地方中核都市クラスの都市において拠点類型ごとに想定される各種機能のイメージを提示しています。

資料：立地適正化計画作成の手引き（R6.3国土交通省）

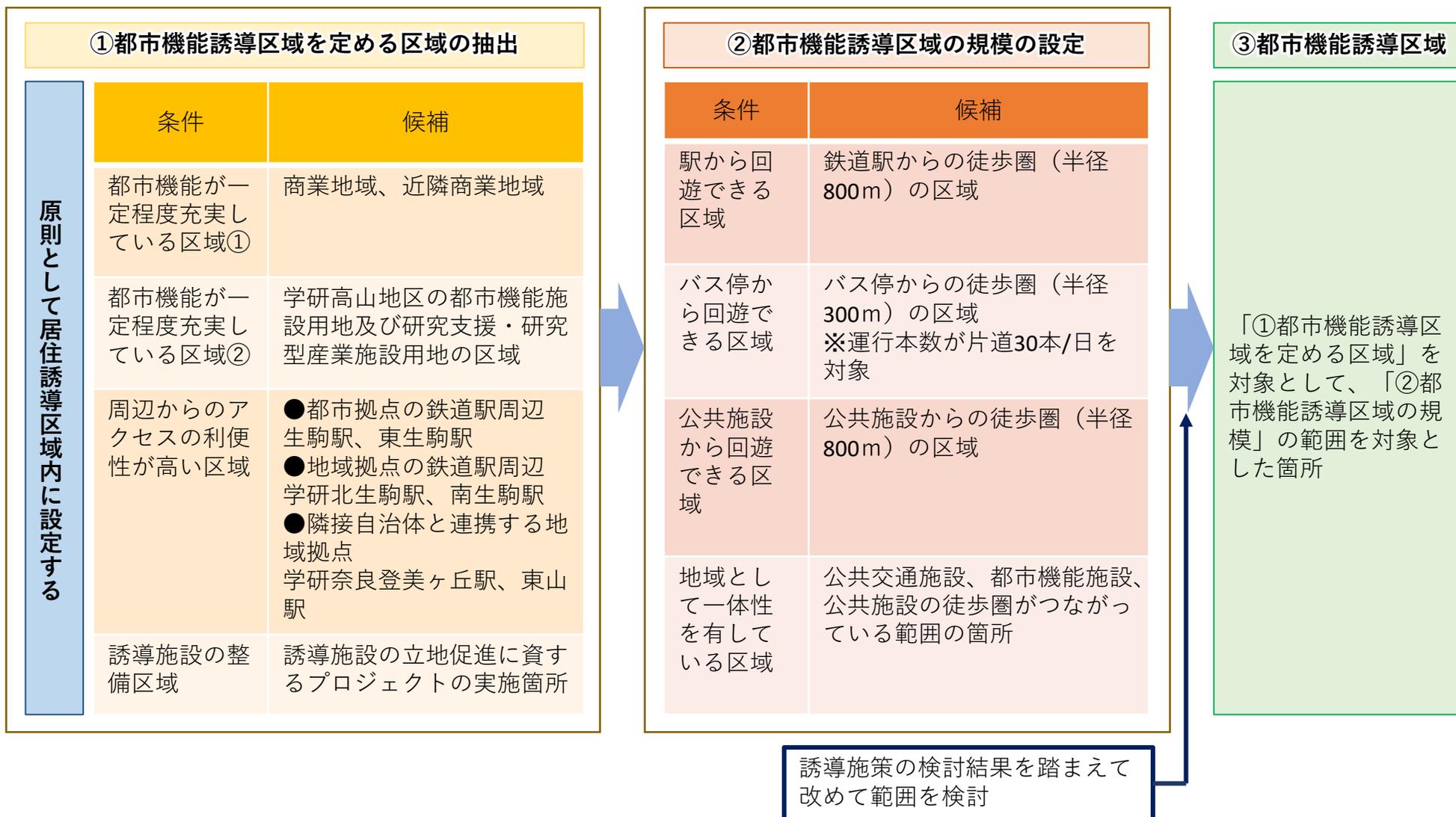
第2回策定検討会議での意見

【誘導する都市機能について】

- 都市機能誘導区域は、それぞれ求められる機能が異なる。都市機能誘導区域ごとに誘導する施設を決めるべきではないか。
- 市の中央に生駒駅があるが、センター的機能を果たせない。人が集まり活性化していくため、他市の人たちも生駒市に集まってくるまちづくりを考えるべきではないか。
- 生駒駅・東生駒駅が連携した都市拠点とは単純な圏域の中心というよりも、市域全域の中心であるということ意識するべきである。
 - ◆ 都市拠点、地域拠点、隣接市町との連携拠点などの役割や地域特性に応じて、都市機能誘導区域毎に、誘導施設を設定する。
 - 例) 都市拠点（生駒駅、東生駒駅）の場合
人口や都市機能が集積し、公共交通の利便性にも優れ、市民・事業者・行政の様々な活動の拠点となり、また、都市全体に魅力と活力をもたらす中核となる場所として、本市の玄関口であるため、広域的なにぎわいと風格のある、生駒の個性や魅力あふれる拠点形成に向けて今ある都市機能の維持と公的不動産を活用した都市機能の誘導を図る。
 - ◆ 同用途の誘導施設に詳細な種別や規模による軽重をつけ、届出対象に差をつける。
(立地適正化計画の手引き)
 - 例1) 医療施設を誘導施設とする場合
都市拠点（病院）、地域拠点（内科、外科を診療科目とする診療所）
 - 例2) 商業施設を誘導施設とする場合
都市拠点（延床面積1万㎡以上の大規模商業施設）、地域拠点（延床面積3千㎡以上のスーパー）

都市機能誘導区域の検討（案）

【都市機能誘導区域の検討について】



都市機能誘導区域の検討（案）

第2回策定検討会議での意見

■ 実際は幹線道路沿いに商業の立地があって、駅前の立地はなかなか成立しない部分があるがどのように考えているか。

- ◆ 菜畑駅・一分駅圏域は国道168号の幹線道路沿いに商業機能が集積している。一分駅、菜畑駅では駅周辺で商業機能の立地が広がることが難しいため、周辺の開発状況を踏まえ、都市機能誘導区域の設定の是非を検討していくべきと考えている。

<考え方案①：都市機能誘導区域として設定する>

- 鉄道駅周辺に限らず都市機能が集積している区域（国道沿いなど）は「生活拠点」として都市機能誘導区域を設定する。

<考え方案②：都市機能誘導区域として設定しない>

- **居住環境向上施設とする**
 - 生活交通圏域毎に居住誘導区域に誘導すべき居住環境向上施設（小規模な医療施設、スーパーなど）として設定する。
- **都市機能を維持する区域とする**
 - 幹線道路沿いに商業機能が集積している箇所は、既存で日常生活の利便性の確保に寄与している施設の立地を維持する区域として設定する。

