

第2回生駒市立地適正化計画策定検討部会 会議録

1. 会議の年月日、開催時刻及び場所

会議の年月日	令和6年11月18日(月)
開催時刻	午前9時30分から午前10時30分
場所	生駒市役所 4階 大会議室

2. 委員の出欠

(1) 出席者

- (委員) 増田部会長、牧委員(WEB)、佐藤委員、森岡委員、松中委員(WEB)
- (事務局) 有山都市整備部次長、荻巣都市づくり推進課長、吉田都市づくり推進課主幹、
日和都市づくり推進課拠点形成室主任、岩川都市づくり推進課主任、
谷事業計画課長、甫田防災安全課長

(2) 欠席者

嘉名委員

3. 会議の公開・非公開の別 公開

傍聴者数 1人

4. 配布資料

- (1) 会議次第
- (2) 説明用資料1 生駒市立地適正化計画 課題・基本方針について
- (3) 拠点周辺の現況整理〈拠点カルテ〉
- (4) 圏域別データ集(2024年10月時点)

5. 次第

- 1. 開会
- 2. 生駒市立地的成果計画 課題・基本方針について
- 3. 閉会

6. 審議結果等

(1) 生駒市立地適正化計画 課題・基本方針について

○ 資料の説明（説明用資料1）

○ 質疑及び意見

委員) 水害ハザードについて、洪水浸水想定区域は計画規模（L1：100年に1度の確率での降雨等）で3m以上を居住誘導区域から除外する他都市の例を記載しているが、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）は想定最大規模（L2：1000年に1回の確率の降雨等）で設定されており、雨量の想定が異なる2つについてどのように整合性を持たせるのか。

土砂災害警戒区域等について、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おり、河内長野市の立地適正化計画のように居住誘導区域から除外するという考えもある。しかし、交通ネットワークや土地利用の方針の中での位置づけなども踏まえ、総合的に検討すべきである。

水害ハザードについて、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と思う。単純にハザードだけで把握するものではなく、また規模感の違う雨量想定で議論するならばそれなりの論点が必要である。

部会長) 家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）の設定はL2想定で間違いないか。また、L1想定の家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）はないのか。

事務局) L2想定である。L1想定は公表されていないが、L1想定で家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）の条件設定が可能か再度確認する。

委員) 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ある。ポイントとなるのは、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ネットワークを維持することである。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だろう。

災害もレッドゾーンは居住誘導区域から除外するだろうが、イエローゾーンに関しては人口分布状況と交通ネットワークと都市機能との兼ね合

いだと考える。ニュータウンでイエローゾーンとなっているエリアは各自治体で頭を悩ませており、どのような位置づけにするのかという判断になるが、災害と交通ネットワークがどのように重なっているかで判断していくことになるかと考える。

部会長) 基本方針に「駅前への集積」と記載があるが、実際は幹線道路沿いの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。

事務局) 都市計画マスタープランで 10 個の生活圏域を分けたが、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のが難しいため、都市機能誘導区域としてどのように考えていくかが課題である。都市機能誘導区域を駅周辺にするのか、それとも幹線道路沿いも含めるのかは、今後の検討部会を通して意見交換させていただきたい。

部会長) 都市機能の商業機能と医療機能の人口カバー率は高いが、実際の利用としては自家用車の利用が大半である。後期高齢者の免許返納の話もあるため、車に依存しない状況を想定する方向となるか。

委員) コンパクト・プラス・ネットワークは、基本的に公共交通で必要な場所をつなぐことを前提にしている。当然全ての方が居住誘導区域にお住まいではないため、車で移動することにも配慮したい。居住誘導区域にお住まいの方は、公共交通で日常生活に必要な場所へ移動する。このような観点から、おおよそのネットワークから居住誘導区域を考えていくところが多い。少し離れたところに関しては、バスなどでカバーする。

交通ネットワークに係る方針の「誰一人取り残さない」というキーワードの意味合いが気になる。居住誘導区域に住んでいる人か否か。公共交通が日常的に利用できる方もいれば、身体的に利用が難しい方もいるが、どのような趣旨で記載をされているのか確認したい。

事務局) SDGs の意味合いで入れている部分がある。方針を 5 つ提示しているが、いきなり方針を固めるのではなく、参考になるようなキーワードを事務局で議論しながら列挙しており、意見の漏れや文言の表現についての意見も出ると考えている。

誰 1 人という部分は厳密に考えるとかなり難しい。現状生駒市の公共交

通は、人口カバー率が高いものの、この状態の維持が難しいことが課題と考えており、人口カバー率の維持という意味合いも含めて今回の表現としている。

部会長) 20 年間の議論の中で公共交通に対する捉え方がかなり変化していくことに触れられていないと感じる。オンデマンドバスや乗合タクシー、地域の方々が地域の方々にサービスするようなものも含めて公共交通と考えられていくことが、キーワードとして整理されていない。従来通り、路線バスと鉄道の公共交通をイメージするため、決してそうではなく、公共交通の概念そのものが変化していくという話は触れておく必要があるのではないか。

委員) ボランティアの形で車両を提供して取り組んでおり、公共交通を補完するという位置づけになっている。AI なども含めて総力戦で取り組まなければ意味がないため、視野に入れていることを記載した方が良い。

部会長) 防災に係る方針について、本当に今後 20 年間の間に災害への備えが進むのか。今は危険の周知や避難に対しての考え方の徹底等は書かないのか。

委員) 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良い。土砂災害警戒区域は避難計画を考えればよいと、ソフト面が含まれている言葉にしてはどうか。

今後 20 年ということで、居住誘導区域が変わることはないと思うが、盛土についての検討を行ってほしい。現状の調査の詳細は盛り込めないと思うが、南海トラフ地震などで盛土のヘリの部分は被害が出ると考えられる。

部会長) 特に、尾根の頂部をニュータウンとして開発してきた都市であるため、高盛土になっている部分の抽出が必要かもしれない。

委員) 半分以上盛土のエリアもあるため、具体的に対策ができるわけではないが、検討だけはしていても良いのではないか。

委員) コンパクトシティという考えの中で、生駒市は南北に細長く、公共交通活性化協議会の中で北部・中部・南部で連携が悪いことが挙げられている。公共交通を地域に特化してどのように高めていくのか。また、南北の連携をどのようにしていくのか。生駒そのものが発展しにくい状況が続いて

いるため、今後もう少し掘り下げていただきたい。

通過のまちになっているため、市の中央に生駒駅があるが、なかなか市民が寄らず、センター的機能を果たせない状況だ。交通機関のハブの役割もあるため、生駒市民だけ対象にするのではないまちづくりという発想にしなければ機能の問題があると思う。なかなか人が寄ってこない状況が気になっており、人が寄って初めて活性化していくため、他市の人たちも生駒市に寄ってくるようなまちづくりを考えるべきではないか。

部会長) 都市機能誘導に関わる方針は圏域を意識した文章である。それに対して、生駒・東生駒が連携した都市拠点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話をどう意識するか。圏域だけで考えると生駒市の特性や活力が捉えられなくなるため、優劣をつけた都市機能を考える必要があり、非常に重要な視点である。

委員) 現行の生駒市都市マスタープラン策定時は、居住部分をこれからどのように維持していくのかという課題を非常に重視しながら議論した。生駒市都市マスタープラン策定時も立地適正化計画のイメージを持っており、拠点とネットワークであるから今回は交通を考えて駅を拠点にしようというように見直しを行ったため、立地適正化計画のベースは生駒市都市マスタープランの考え方であると考えている。

基本理念の「誰もが住まい方・暮らし方を選択しながら」というのは、選択できる状況を作り出すことが方針になると思うが、立地適正化計画では区域を分けてしまうため、法律ができてから年数を経て違和感を強く感じる部分である。生駒市都市計画マスタープランでの議論の方が先を見ており、戸建て住宅がずっとあり続けることが望ましい姿ではなくて、新しい世代が入ってくることに合わせて変えられるような要素や、まちのコミュニティ拠点を位置づけるといった考え方が必要だと議論した。今後地区計画も非常にシビアな用途制限を行っているところでも、ある程度緩和をしていくことで選択できる状況を作っていこうという考え方もある。

生駒市都市計画マスタープランと共に「みらいのいこま」というパンフレットを発行された後、学生にアンケートをとったところ、「どういった所に住みたいか」という設問では「自分らしさを大切にすまち」という選択肢の評判が良かった。「選択しながら」という言葉について、全ての

人が選択しなければならないという訳ではなく、今住んでいる所で満足している人も多いため、それを含めたニュアンスで示すことが望ましいのではないかと感じた。

基本理念について、「生駒らしさ」という点からすると、地形や市街地の実態から見るとそぐわないと感じた。例えば、「にぎわいのある都市」は、生駒駅前だけではなく、どういったことを賑わいと捉えるのかということにより幅がある。一般的には拠点があり、商業機能、産業機能と生活拠点が結ばれているという形だけではない賑わいがあるのではないか。駅前だけが利便性の高い場所ではなく、商業機能や金融機能はネットで代替ができるような昨今の現状の中で、物理的な近接性よりも、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。

居住誘導に係る方針について、産業機能の誘導に係る方針に生活サービス機能が含まれている。生駒市は居住誘導と生活サービス機能が一体とならなければならないため、その分け方に違和感がある。

複合していく都市のイメージとエリアを分ける立地適正化計画の考え方を、はたして地図上に上手く落とすことができるのか。将来都市構造図に居住誘導区域は落としづらい。あすか野はイエローゾーンだから外すといっても、あすか野と真弓は同じ時期に開発されたニュータウンであり、区別することは生駒市の将来にとっていいかということ、それは違うのではないか。もっと別のメッセージを出していかないといけないのではないかと考える。全国的に居住誘導から外れた地域を市独自の誘導区域の設定を行っている事例も多いと思うが、市からのメッセージとして、あなたのところは居住誘導しないと说不いような、居住誘導しない場所へのフォローも一方で必要と感じた。

また、公共交通機関が鉄道とバスだけではない物も含め、もっと総合的に考えていく必要があると考える。

部会長)

立地適正化計画の大きな課題として、都市機能誘導区域と設定することで一色の区域になってしまうが、生駒駅・東生駒駅周辺の都市機能誘導区域と、学研北生駒駅周辺の都市機能誘導区域は異なるはずであり、その違いをどう表現できるのか。また、居住誘導区域についても、閑静な住宅や

自然豊かな暮らしという選択もある一方で、1 ha あたり 40 人の人口密度もないような場所では、よく言われるスマートシュリンクの話として、一部住宅地の中にキッチンガーデンのようなものと一体的な生活ができるなど、選択性のある暮らしなどもある。

暮らし方の選択と言っても、現状では安全安心に住み続けられるにぎわいのある都市という一色にしまっている。そのため、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。そうしないと賑わい一色で示してしまうとそのあたりの差が出てこないということが気になる。

これから特にシュリンクやコンパクト化していく中で、純住宅地が純住宅地のまま全て駅前に誘導するという話なのか、純住宅地の中で一部用途混合を考えるのかといったことをどう考えるかだと考える。山を下りて駅前まで全て行ってくださいということで、都市機能を全て集中させるという話であるのか。例えば、山の上で空き地・空き家が生じた場合に、そこが交流拠点化や生活拠点化していくこと等を具体的にどう考えていくのかというあたりも尾根の頂部を開発してきたところでの話と考える。

立地適正化計画の批判になってしまうという話もあったが、居住誘導と生活サービス機能が一体的にならなければ居住誘導が成立しないというのであれば、それをまとめて都市機能として良いのかが問題である。生駒市に合った書き方をしていただきたい。

もう一点悩ましいところで皆さんにお聞きしたい。産業機能や多機能複合市街地は、立地適正化計画の制度の中では示されていない。生駒市の学研都市等を市街化区域として維持するために、「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考えている。

委 員) 大変悩ましいが、住居と工業が混在しているため、他市の事例を少し調べていただきたい。

部会長) 京阪奈丘陵や精華町はどのように扱っているのかというのを少し見ていただく。

委 員) 産業機能といっても幅広いイメージがある。居住誘導区域や都市機能誘

導区域に設定するので、工場は想定されていない。高度な学術研究分野の集積を目指しているのであれば、例えば一つの方法として、都市機能誘導区域として設定するが、それぞれの都市機能誘導区域ごとに誘導する施設を事細かに決めていくというやり方がある。すべての都市機能誘導区域に同じ都市機能施設を誘導するわけではないため、それぞれの区域ごとに誘導したい都市機能誘導施設を細かに決めていかなければ、産業施設を誘導するというと、何が来るのかという話になる。産業を集積させる都市機能誘導区域と、その周辺を取り巻くような居住誘導区域とでどのようなまちにしていきたいのかを想定して決めていく。

委員) 学研高山第二工区はさらに発展するとは思いますが、枚方市方面に抜ける交通アクセスが悪いことも含めて考えていかなければならない。

生駒市の近鉄沿線で長い間住んでいるが、大阪で仕事していると生駒山を越えると非常に遠いというイメージをみなさん持っているが、実際には25分ほどで生駒駅に到着する。大阪の都市機能とも近接感があるかと思う。何を誘導するかということよりも、トンネルを超えると遠いという意識を打破する必要がある、個人的な意見として、生駒から大阪まで走って帰るマラソンを誘致すれば生駒の近さを感じてもらえると思っている。地下鉄の駅構内で宣伝するなど、生駒、ひいては奈良そのものが非常に身近な所であるということを直観させるような取組が必要と考える。

委員) 立地適正化計画の誘導区域の意味には、届け出をしなければいけないということや誘導施設への補助等があるが、それらがどこまでコンパクト化に寄与するかは不明である。もう一つ、市民にメッセージとして出していくという意味がある。できれば、誘導区域における複合化を考慮した第三の類型などを独自に作ってもよいのではないか。

事務局) 他自治体でも産業誘致的な意味合いの区域を独自に設定しているところはあるが、都市機能誘導区域として設定しなければ国からの補助を受けられないことになる。大都市として、東大阪市にも例があるが、現在一定の産業集積があるところであり、未来に向けた姿を設定しているような、手本となる地域がまだ探し切れていない状況である。

部会長) 都市機能誘導区域に位置づけて、誘導施設に差を持たせていくことがシンプルである。生駒・東生駒駅周辺、学研高山第二工区、一般の急行駅周

辺の都市機能で差別する。市独自の区域設定により補助事業から外れてしまうよりも、学研高山第二工区は今後国との連携の中での受け皿にできるように考えておく必要がある。

委員) 利便性について、アンケートをとると皆さん○をつけるが、利便性は今よりも少し便利ということであるため、必ずしも駅前の都市的な機能が全て利便性の代表であるかということそうではないことを考えていただきたい。

部会長) 特に p.35 の将来都市構造図について次回もう一度議論するが、この将来都市構造図を成立させるためには、p.31～34 までの基本方針がこの内容でよいのかチェックしていただきたい。また、p.35 は生駒市の地形や交通基盤に基づいて描かれているため、それが方針として成立するようにしていただきたい。そうすると、全国的な方針ではなく、生駒市としての方針になってくると思うため、重点的に見直していただきたい。

事務局) 次回はまた日程調整を行い、追って日程をお送りする。

7. 閉会

部会長) これをもって、立地適正化計画策定検討部会を終了する。