

第 3 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 7 年 1 月 30 日(木)
開催時刻 午前 9 時 30 分から午前 11 時 20 分
場所 生駒市役所 4 階 402 会議室

2. 委員の出欠

(1) 出席者

(委 員) 増田部会長、嘉名副部会長、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、楠下事業計画課課長補佐、甫田防災安全課長

(2) 欠席者

なし

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) 資料 生駒市立地適正化計画 都市機能誘導区域等の検討について
- (3) 参考資料 圏域別データ集 (2024 年 10 月時点)
- (4) 参考資料 拠点周辺の現況整理 (拠点カルテ)

5. 次第

- 1. 開会
- 2. 基本方針について
- 3. 居住誘導区域の検討について

4. 都市機能誘導区域の検討について

5. 閉会

6. 審議結果等

(1) 基本方針について

○ 資料の説明（資料 生駒市立地適正化計画 都市機能誘導区域等の検討について）

○ 質疑及び意見

部会長) 都市づくりの基本理念（案）については、最終的にもう一度見直す。

委 員) 交通ネットワークに係る方針について、生駒市地域公共交通計画を反映して「地域で支える柔軟な移動手段等」との記載がある。実現の可能性については、生駒市地域公共交通計画ですでに議論をしているのか。生駒市は自治会が非常に積極的に活動している一方で、NPOのような企業的な活動ができる組織が育っていない。他都市で非常に多くみられている助け合い輸送の形をどのような形で実現していくのか。

事務局) 生駒市の1つ目の助け合い輸送の実証運行として、令和6年10月より「萩の台地区グリーンスローモビリティ（はぎくる）実証実験」を実施している。生駒市の自治会活動は非常に活発であり、ボランティアドライバーもそれなりの人数が集まったため順調に運行している。今後、他地区での導入も検討しているため、当実証実験で導入の課題や基準を検証していきたい。

委 員) 自家用有償旅客運送の規定では、運行主体が市町村またはNPO法人である必要があるが、運営主体は自治会なのか。

事務局) 現在の運営主体は自治会であり、自家用有償旅客運送ではなく現在は無料で実施している。今後の料金形態については現在検討中だが、実費相当分までの範囲に収める形で検討している。

委 員) 持続できる（収支が成り立つ）仕組みか気になった。

委 員) 助け合い輸送の法律や制度上の位置づけについて、現在は無償だが将来的には有償ということだが、どのような枠組みを想定しているのか。

事務局) 現時点で自家用有償運送の定義の中で実施する予定はない。市内では3者のタクシー事業者が潤沢とは言えないが十分な運送を担っており、台数

が不足しているという問題もない。また、奈良県では日本型ライドシェアは導入されていないため、基本的には無償の範囲内の必要最低限の実費相当分（ガソリン代や電気代等）のみを利用者へご負担いただく程度を想定している。

委 員) 将来的に費用を負担する以上、コストの範囲内であっても有償ではないのか。

事務局) 法律や制度上の整理は次年度以降に地域公共交通計画の会議の中で議論し、かつ運輸支局とも調整しつつ検討していく予定である。

委 員) 現在資料に記載している助け合い輸送は未定であり、実施しているという意思表示ではないという理解でよいか。

事務局) 現行の生駒市地域公共交通計画の中で端末交通の移動手段を検討していくことまで記載しており、その部分を本資料で抜粋している状況である。

委 員) 学研高山地区等の取り組み例には検討を進めるという話があるため、正確に記載をしていただきたい。

事務局) 最終的に計画をまとめる際には、方針の取り組み例を明記することを想定しているが、ご指摘の通り現状を踏まえて検討なのか実施しているのか表現を変更する。

委 員) 有償と無償で基づく法律等が異なるため注意が必要である。

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は何を想定しているのか。

事務局) 学研高山地区だけの話ではなく、けいはんな学研都市全体の話であり、まだ具体的な内容の検討はされていないが、今後進めていくきっかけを作っていく予定である。生駒市都市計画マスタープラン、学研高山地区第2工区マスタープランの中にも検討するという明記があるため、現時点では同様の表現をしている。

委 員) 具体的な内容が分かったうえで議論した方がよいと考える。

部会長) 方針として、「地域を支える柔軟な移動手段等」を明記するかは、今後議論が進んでいく中で検証していくこととする。

委 員) 都市機能誘導に係る方針について、都市機能誘導区域の中に産業機能誘導を入れることに少し違和感がある。都市機能誘導区域は拠点以外や郊外

へ拡散していくものを、拠点に誘導し集約することが趣旨の制度である。そのため、学研高山地区に産業や企業を誘導することや市独自の区域設定にすることはよいが、いわゆる都市機能誘導区域がめざしている方針とは異なる考え方ではないかという気がしている。自主的な都市機能誘導区域とは異なる誘導区域を設定するということはよいが、都市機能誘導区域と同じ設定にすると、それぞれの本来の趣旨や性格が異なることから、それぞれの目的が拡散してしまう。郊外に拡散するようなものを拠点に持っていくという趣旨、あるいは身近な生活を支えるために必要な施設をそこに集めるという本来の趣旨と性格が異なるためそこは少し分けて検討した方がよいのではないかと考えている。

もう一つ、なぜそのようなことを言うかということ、おそらく多くの立地適正化計画では、「居住誘導区域＝市街化区域」ではいけないと言われるため、災害リスクの高いエリアと工業系用途を居住誘導区域から除外している。今回、学研高山地区を都市機能誘導区域に設定するか否かを決める際に、用途に紐づけて考えると、学研高山地区はよくてどうしてうちの地区はだめなのかという話が出てくるとも考えられるので、都市機能誘導区域に含めてはいけないとは言えないが、都市機能誘導区域に含めると説明するためのロジックが必要である。今後、都市機能誘導区域が増えていくことになることは、逆にここでは都市機能誘導区域に含めるなどとは言わないが、慎重に検討した方がよいと思う。

市内の市街化区域に土砂災害特別警戒区域はあるのか。平成30年7月豪雨により広島市は区域区分の見直しの時に逆線引きを進めている。生駒市ではその前段階ということで居住誘導から除外するということかと思うが、将来的には逆線引きが進むことを考慮して検討した方がよい。

部会長) 学研高山地区は、「産業機能誘導区域」や「多機能複合市街地誘導区域」という新たな枠組みに入れるか、都市機能誘導区域の中に含むかは、今後事業が進捗し、国との協議の中でどちらがよいのか、十分に吟味してから最終決断していく流れであるか。

事務局) おっしゃる通りである。学研高山地区第2工区は具体的な土地利用計画の検討をし始めている段階であり、議論を重ねる必要がある。次回以降の検討部会においても、学研高山地区第2工区の状況やどのような施設・企

業を立地していく考えなのかをご説明させていただき、引き続きご意見をいただきたい。

部会長) 居住誘導に係る方針で、「鉄道駅等を中心とする生活交通圏域」と限定しているが、これが「居住誘導区域」と同じ意味となるのか。生活交通圏域以外は居住誘導区域から外すという風に読み取れる。

事務局) 生駒市都市計画マスタープランで、市内を 10 圏域に分けたエリアを「生活交通圏域」という表現にしており、市街化調整区域も圏域に含まれているという考え方である。居住誘導に係る方針としての表現は補足する必要があると考えている。

部会長) 誤解が生じないように「生活交通圏域」の定義が必要である。

同様に、「端末交通」の定義がよくわからない。もし記載するならば、生駒市地域公共交通計画の「将来交通体系図」を生駒市都市計画マスタープランにおける「将来都市構造図」の上に重ねることで端末交通を示していただきたい。単純に市街化調整区域でもなく、駅に近いが公共交通がないエリアでもないため、現行の生駒市地域公共交通計画を作成した際の端末交通の捉え方を教えていただきたい。

事務局) 生駒市地域公共交通計画の中では、「端末交通」は幹線交通や支線交通である鉄道駅やバス停との移動、近隣の買い物・病院・公共施設との移動を支援する交通という形で位置づけられている。幹線交通は、生駒市外等々を結ぶ交通機関で、支線交通は、居住地と地域拠点や各生活拠点を結ぶ公共交通網として位置づけている。そのため、端末交通は、鉄道駅やバス停とお住まいを結ぶ最後の移動手段という形の位置づけである。

部会長) 取組の例である端末交通の部分について、具体的にどこまで実現ができそうかということと、地域で本当に支えていけるのかということについて、今後検証していく必要がある。

委 員) 交通ネットワークに係る方針について、「地域で支える柔軟な移動手段等」に軸足が置かれている表現に捉えられるが、鉄道・バス・地域で支える柔軟な移動手段等がそれぞれを補完し合って、円滑で一体的な交通ネットワークとして機能させていくという表現へ変更した方がよいと考える。

7 枚目の生駒市地域公共交通計画に記載されている生駒市内の公共交通における端末交通の位置づけの説明図に疑問がある。助け合い輸送は輸送

密度が低い場所にあり徒歩と被っている。輸送密度の高い場所（人が多く歩いている）場所では歩き、歩いていないところでは助け合い輸送で賄うという図になっている。それが果たして正しい図になるのかが疑問に感じる。輸送密度の高低で助け合い輸送が変化するのはなぜか。

事務局) 明確な回答はできないが、輸送密度が低い徒歩圏域の中で高齢者の移動が難しい場所には助け合い輸送にて補完するという位置づけになっている。

委員) 輸送密度が高い部分の徒歩圏の中のお年寄りや高齢者は移動手段がなくなることになってしまう。本旨とは外れるが、図には高齢者への配慮がなかったと感じた。

部会長) 「端末交通」や「助け合い輸送」など新たに定義するものには、今後検討が必要である。

委員) 防災に係る方針について、「急峻な地形」により生駒山の斜面などによる土砂災害の危険性の高さ、「河川形態」により大きな被害はないものの、竜田川の溢れやすさが明確になり、地域性が出ていて良かったかと思う。「河川形態」まで記載するのかという部分はある。

「盛土」については盛土も含めて山を開拓しまちを作ったという部分が明確になり、そこと共生していくという意味が伝わればよい。

部会長) 前回は少し議論があったが、頂部をとばして住宅開発してきたが、盛土があるような場所は問題があるか。

委員) 後の資料での詳細を踏まえてということになると考える。

部会長) 河川の記載は、大きな氾濫原があることや暴れ川により過去甚大な被害が発生しているのであれば記載する必要はあるが、市内には中小河川しかないため検討が必要である。

委員) 防災について、盛土の話は立地適正化計画の制度が創設された当初は記載がなく、防災指針の記載が位置づけられてから、居住誘導区域全域の地盤の点検が義務化されている。ニュータウン内にも切土や盛土があり、地盤対策をしていかないといけないため、そこに関わる頭出しの説明があってもよいと思う。

(2) 居住誘導区域の検討について

○ 資料の説明（資料 生駒市立地適正化計画 都市機能誘導区域等の検討について）

○ 質疑及び意見

委員) 土砂災害の判断は生駒市にとって辛い決断になると思うが、基本的に土砂災害特別警戒区域と家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）は洪水浸水想定区域（最大規模降雨）と同一の 1/1000 年確率であるため除外することによってよいと考える。浸水常襲地域、3m 以上の浸水想定区域は個別の対策で進めていくことでよいと思う。

1/1000 年確率と 1/100 年確率だが、土砂災害のレッドゾーンについては確率という概念はおそらくないと思うが、どのぐらいの確率で計算されているのかが分かるのであればまた教えていただきたい。今回 1/1000 年の確率で危険な箇所を居住誘導区域から外すという意味決定であると思うが、土砂災害については同一の論理ではないことと思うが気になったためお聞きした。国の指針として定められているのならばよい。

部会長) 土砂災害特別警戒区域を含む土砂災害警戒区域を除外することについての妥当性はどうか。

事務局) 土砂災害特別警戒区域を含む土砂災害警戒区域（土石流）の影響範囲について、先生へご相談したい。現在、住宅地まで土砂災害特別警戒区域が広がっている場所が 3 箇所あり、これらの場所は土砂災害警戒区域も含めて除外すべきという考え方を提案させていただいている。一方で、周辺に土砂災害警戒区域のみの場所もあるが、それらは除外しない考え方である。この判断について意見をいただきたい。

委員) ②のレッドゾーンに住宅はかかっているのか。

事務局) ②は十数件の住宅がみられ、③も旧村で固まった集落で一部分に大きくかかっており、イエローゾーンだと集落がほぼ全体に重なってくところになる。

委員) 広島の逆線引きは土砂災害特別警戒区域を除外する話であり、土砂災害警戒区域は含まれていないと思う。基本的には賛成だが、土砂災害警戒区域の基準については私の方で再確認させてほしい。

部会長) 土砂災害特別警戒区域が崩壊することで、周辺の土砂災害警戒区域も崩

壊しやすくなるという考え方で除外しているということでしょうか。

委員) ただし、リスクは低いとされる。そのため、1/1000 年の確率の災害リスクを基準にまちづくりを考え、命の危険に関わるものについては 1/1000 年の確率で対策を講じるという考え方もあると思う。全ての災害について統一した基準を明確にし、一貫した方針を示す言葉、考えがあるとよいと考える。個別に基準を設けるのではなく、全体を通して「このような場所には住まないようにしていきましょう」といった統一的な考え方を示すことが望ましい。

事務局) 土砂災害警戒区域(急傾斜地)についても同様の考え方で提案している。26 ページで生駒駅付近では、土砂災害警戒区域内に土砂災害特別警戒区域が点在している状況であり、さつき台周辺では特に土砂災害特別警戒区域の範囲が広い。このような土砂災害特別警戒区域(急傾斜地)については、土砂災害警戒区域を含めて除外すべきではないかと考えているが、そこも含めてご意見をいただきたい。

部会長) 委員より広島の実例についての話があった。具体的にどこまでを対象としているのか等、最も大きく災害リスクを捉えている事例を確認し、次回ご提示願いたい。

事務局) 災害に対する共通の基準を整理する必要があると考えている。今回提示したのはあくまで検討案であり、含まれている家屋棟数も多いため、慎重に議論を重ねながら検討を進めていきたい。

委員) 参考までに申し上げますと、箕面市の立地適正化計画では土砂災害警戒区域をすべて除外していた。自治体によって考え方は異なる。

部会長) 防災の観点がよく理解できるが、将来の人口密度予測や駅勢圏などの検討において、居住誘導区域の対象から外れてしまう地域はないのか。市街化区域はすべて居住誘導区域の検討の対象に含まれるのかを具体的に知りたい。例えば 19 ページから 20 ページのなかで外れてしまうエリアはないか。

事務局) 基本的には概ね居住誘導区域の対象に含まれるような条件で設定しているが、今後の検討において、基準を満たさない地域が出てくる可能性もあり、どのように対応するかが課題となる。

部会長) 検討を進める中で、土砂災害については非常にミクロに検討しているた

め、ここもミクロにみた時にどうなるのかという実際に居住誘導区域を設定した時にどのようなのかをご提示していただいたら、より具体的な議論ができるのではないかと考えている。

事務局) ご指摘のとおり、提示している人口メッシュにも人口の少ない部分や多い部分が含まれている。次回以降、生駒市都市マスタープランの圏域ごとに拡大し、人口密度や防災の観点等を重ね合わせた資料にてご検討いただけたらと考えている。

部会長) 工業系用途についての課題がある。特に 36 ページにあるように、準工業地域は基本的に居住誘導区域から外すという方向であるか。

事務局) 準工業地域については、一律に居住を外しているわけではない。例えば、学研高山地区第一工区には奈良先端科学技術大学院大学の寄宿舍があり、また、西側の準工業地域内にも住居が存在するケースがある。そのため、準工業地域を一律に除外するのではなく、今後の各圏域の検討の中で議論を進めていく形になると考えている。

部会長) 学研テクノエリアの地区計画で、明確に住居系を除外しているエリアがあるところを除外することは分かる。

委 員) 工業系の土地利用については場所ごとに考えるべき点という点には賛成する。ただ、居住誘導区域を一段階で設定するのか、二段階・三段階とするのかは今後の議論になると考える。特に徒歩圏の設定については、生駒市のような地形では単純に平面図で円形を描く方法は適切ではなく、傾斜度などを加味しなければならないのではないかと。神戸市も同じで、平面図だけで判断したことで山の上でも問題なく住めるように見えてしまうようになったため、何らかの方法を検討する必要があると考える。

部会長) 次回の検討では、傾斜分布図も含めて議論を行いたい。

委 員) 16 ページのところについて、前回の議論から、すでに都市基盤が整備されている住宅地は居住誘導区域に含まれていてよいと思う。一方、生駒市は低層系の住宅が多く、公的な集合住宅の団地が立地していないことを踏まえると、人口密度 40 人/ha 以上をメルクマークにしていくところがたくさん出てくるのではないかと懸念がある。この点は次回、詳細に検討する予定であるため、虫食い状態なエリアが多く出てきた場合の対応が議論になるということが気になる。

都市機能誘導区域とも関連するが、居住誘導区域内に誘導施設のようなものを設けることを今後考えなければいけなくなっていくと考える。と。例えば、居住誘導区域内の小学校跡地の利活用にて病院や子育て支援施設を誘致する際に、ここは居住誘導区域であるため都市機能を排除してしまうのかどうかについて、次回の議論になるかと思う。

鹿児島市の立地適正化計画では、面的に開発した住宅地のセンター機能の部分で「団地核」として設定しており都市機能を配置していた。生駒市には公的なニュータウンがなく、明確なセンターを持つ住宅地は限られているため、そのエリアをどのように維持するのかという別の面での検討も必要ではないかと考える。

部会長) おそらく立地適正化計画の問題で、日常生活に必要なサービスを提供する施設をどのように位置づけるかという議論が、国の議論でも欠けている部分だと思われる。都市機能として施設を位置づけてしまうことで、居住誘導区域内での立地に余分な手続きが必要になってしまう。この問題については、確実に議論する必要がある。

事務局) 大規模住宅地について、40 人/ha という基準を照らし合わせると、21 ページの図でも分かる通り、令和 27 年には基準を下回る住宅地が多く出てくる。しかし、空き家が比較的流通していることのほか、大規模住宅地ごとの世代間人口における高齢者のピークが右に寄る一方で若年層の流入が一定程度みられる状況もある。大規模住宅地全体の総人口は減少するものの、一定の世帯数は確保されるような予測があるため、大規模住宅地は居住誘導区域として設定するのが適切であり、現在、住宅政策を所管する住宅課とともに検討を進めている。

委員) 2 点お聞かせいただきたい。1 点目は、バス停の圏域に関して、運行本数が片道 30 本/日以上バス停を対象に 300m という基準が設定されている理由を教えてください。また、1 時間に 2 ～ 3 本程度の運行頻度であると考えられるが、その運行頻度を維持していくことについてどのように考えているのか。

2 点目は、居住誘導区域の設定に関して、令和 2 年には 40 人/ha を下回っているが令和 27 年には 40 人/ha を超える地域がある場合、また逆に人口維持が見込めない地域の情報を次回以降でも構わないので提供してほ

しい。

事務局) 生駒市地域公共交通計画の中でも、平日運行本数が1日30本以上という基準が設定されており、立地適正化計画の都市構造の評価に関するハンドブックの中でも、基幹的公共交通路線は1日30本以上の運行頻度との記載がある。この基準に基づき、最新版のバスの運行状況を用いてバス路線の本数を再算出し、片道30本/日以上で設定している。

部会長) 将来の人口密度が40人/ha未満の地域について、バス路線の廃線や運行本数の大幅な減便が懸念される点は重要な考慮事項であるとする。委員のご指摘のとおり、人口密度と公共交通の運行状況を重ねて検討する必要がある。

委員) 人口は将来人口の予測に基づいて検討できるが、公共交通については予測が難しいため、バス路線や運行本数をどう維持していくかをしっかりと検討することが重要である。

(3) 都市機能誘導区域の検討について

○ 資料の説明 (資料 生駒市立地適正化計画 都市機能誘導区域等の検討について)

○ 質疑及び意見

部会長) 一点、誘導施設の設定について、圏域ごとに異なる設定をすることは可能であるか。例えば、ある圏域で誘導施設として設定することで、全圏域に適用されてしまうのではないかという懸念があるため、確認したい。

事務局) 他市の立地適正化計画では、各圏域や地区ごとに誘導施設を明確に分類している例がある。そのため、各圏域のなかで誘導施設をどのように位置づけるのかについては、今後検討が必要である。

委員) 多くの立地適正化計画では、基本的に現況の施設の立地を調査し、何が足りていないかを確認したうえで誘導施設を設定しているため、今後も同様の作業が行われると考えられる。そのため、圏域ごとに誘導施設が変わると思われる。

居住誘導区域とも関連するが、神戸市の時の経験で申し上げますと、立地適正化計画策定後、約220箇所の用途地域の見直しが行われた。居住誘導区域に該当する部分では、現状維持か容積率の緩和、もしくは用途の緩和

が行われ、現状維持のエリアと居住者を増やしたいエリアに仕分けした経緯がある。さらに、都市機能誘導区域は設定後、施設の誘導が重視されるが、取組の出口でいうと、商業地域での容積率緩和を行うことが多い。全国的に商業地域が多くなる一方でオンラインショッピングの普及により商業施設の延床面積が減少している現状がある。その結果、容積率が膨らみ、商業施設が減っているなかでの受け皿は共同住宅となっている。そのため、都市機能誘導区域で容積率緩和が行われる際、実際に建てられているのは共同住宅であることを念頭に置くべきであり、特に商業地域は住環境へ配慮した規制がほとんどないため、出口のことを念頭において慎重な検討が必要である。

部会長) 日本は商業地域では、1、2階が商業施設でそれ以上の階は住居系として利用とする立体用途が実態である。しかし、現行の法整備では複合的な用途に対応するための規制が十分に整っておらず、現在の大きな課題となっている。

委員) 生駒市は全体が住宅都市としての性格を持っており、住居系の開発は非常に人気でデベロッパーからの需要が高い地域である。しかし、商業地域を過度に増やしてしまうと、日照や斜線がなく、非常に劣悪な住宅地が広がる可能性がある。全国的にも重要な問題であるため、戦略的に決めていく必要がある。

委員) 44 ページの幹線道路沿いの土地利用については非常に慎重に検討すべきと考える。鉄道駅やバス停がない場所であっても、商業機能の誘導施設に該当するものが立地しているため、今後幹線道路沿いのまちづくりを進めるのが否かを議論した上で取り扱うべきだと考える。

委員) 非常に悩ましい問題だが、要は積極的に誘導するか否かの違いであり、立地そのものを規制するわけではない。利便性の高い施設に対して、交通アクセスがよいエリア、かつ徒歩圏内に立地してもらえないかという制度であるため、現在立地しているからといって無理に都市機能誘導区域に設定しなくてよいのではないか。

部会長) 特に一分地域は、菜畑の道沿いに区画整理を行って商業立地を進めるという意向があるが、今はむしろ一分駅周辺に都市機能誘導区域を設定し、駅前に集約していくような方向性の議論が必要である。

委員) 46 ページに都市機能誘導区域として設定しない場合の考え方が示されているが、「今まで通り」という選択肢もあると思うため、そのあたりも含めて考慮すべきと考える。

部会長) 基本的な考え方として、「誘導」の意味を明確に記述することが重要である。特に、商業施設が集積している場所でも都市機能誘導区域に指定されない場合、誘導施設は排除されなければならないという誤解を招かないようにする必要がある。明確な基本理念を示すことで、意図が明確に伝わるようにするべきと考える。

事務局) 幹線道路沿いの商業立地については、生駒市地域公共交通計画をみると、生駒市ではマイカーを使って買い物に出かける住民が多い。全体的な動向としてマイカーの利用が減少しており、高齢者のマイカー利用が増えている一方で、若年層のマイカー保有率が減少しているという動向もみられる。そのため、将来的な観点から「誘導」の意味を含めて引き続き検討を行っていく。

部会長) 今日の議論では、次回の宿題や、どのデータを提示して議論を進めるかの方向性はほぼ決まったが、居住誘導区域で居住を支える施設をどのように誘導していくかという点については、立地適正化計画にはその具体的な考え方が示されていないと思うが、この点について、委員の考えをお伺いしたい。

委員) 神戸市では、居住誘導区域において、用途地域の見直しを行い、前面道路の幅員が大きい幹線道路沿いの地域で、住居系用途地域でも商業施設が立地しやすいように容積率を緩和する施策を実施している。いたずらにそのようなことを増やすこともどうかと思うが、例えば第一種低層住居専用地域だと立地可能な商業部分の床面積が 50 m²未満になってしまい何も建たなくなってしまうが、一段階用途を緩和すると 150 m²の商業床の店舗が立地可能となり、コンビニエンスストアが立地可能となる。また、公園の用途地域を緩和して、公園内にカフェを併設できるようにするなど、運用に工夫を加えている。居住誘導の方針に明記することは少ないが、このような具体的な運用の例はみられる。

部会長) 特に住宅都市において、人口を維持するためには生活サービス施設の立地が重要であり、計画的に開発が進められている地域では生活サービス施

設の必要性を立地適正化計画に反映させるべきだと考えられる。立地適正化計画で可能なのかという話もあるが、空き地が発生した際に、すべてを住宅だけで埋めるのか、そうではなく、一部で生活サポート施設や福祉施設などを誘導して、居住性を担保していくということも必要なのではないかとも思う。そのようなことも頭の片隅に置いて居住誘導について議論しておきたい。いろいろなニュータウン再生をお手伝いしているなかでそこが非常に大きな課題となっている。また、ニュータウン再生などでは、商業施設単独では継続が難しいため、「よろずや」のような施設や、公園の利用活性化と同時に利便施設の一体化によって相乗効果を図るような新しい方向性を考えるなど、どのようなことを示すべきかという議論をしておきたい。

事務局) ご指摘いただいたことはその通りで、生駒市の場合は住宅団地のセンター地区に近隣商業地域を指定している地域はよいが、第一種低層住居専用地域のみの地域が多く分布しており、その場合はおっしゃられた話が考えられる。また、ほぼ地区計画により制限している地域でコンビニエンスストアなどの商業施設の立地が難しい地区もある。そこは、住民の意向もあるが、地区計画の内容をどのようにしていくかという議論も含めて今後検討が必要だと感じている。

部会長) 生駒市や他の地域では、第一世代と第二世代の間に住宅に対する価値観に大きな違いがあり、特に第一世代の住民は第一種低層住宅専用地域で閑静な住宅地を維持したいという意識が強い。次世代に引き継ぐ際にどのようにしていくのかという価値観の違いが発生している。堺市では、第一種低層住居専用地域のような住宅以外の用途を認めないような地区計画を極力解除してはどうかという話を行ったことが多くある。

委員) 神戸市の事例においては、容積率の緩和や最低敷地面積の変更、また用途の緩和によって建て替えをしやすいという話があった。地域ごとに抱える課題が異なるため、神戸市は一つの案を地元意見に求める形で提案し、住環境を維持したいという地域は現状維持し、次世代に渡すために利活用できるように利便施設を導入したいと考える地域では緩和する方向に進むという判断を行った。対策の出口は一つではないと考える。ただし、そのように取り組むとなると、今後、地元に入っていないとならな

くなるが、そのようなことも念頭に置きながら議論を進めてはどうかと考える。

委員) 生駒市では、広域が狭く傾斜地が多いため、住宅の需要に対して都市機能の整備が追いついていないという課題がある。特に高齢化が進んでいるあすか野地域は、外出が難しいお年寄りが多いものの、スーパーなどの商業施設は経営が厳しい。生駒駅前も同様に、今後さらに高齢化が進む中で、現状では十分な利便性を提供できていない。これからの数年後に向けて、駅前には高齢者が利用できる施設や商業施設の整備が急務であり、住宅と商業施設のバランスをどう取るか、特に生駒駅周辺については慎重に考えるべきである。

部会長) 駅前居住の話かと思うが、高齢者の単独世帯や高齢の二人家族になると生活サポートの施設が必要という話になる。地方都市において、商業施設だけでは容積率を埋めることが難しく、住宅と商業施設を組み合わせた立体用途として、低層部は商業機能が入り、中高層部は居住環境が守られ、日影規制がかかっているということが必要とも考える。

事務局) 生駒市では、立体用途として北生駒駅の駅前で計画を進めているが、商業地域を設定するなかで住宅ニーズが高いという状況がある。駅前の利便施設は周辺地域を含めて必要であることから、地区計画で低層階に商業的な施設を入れて、住居系の施設を入れないようにしようとしている。近年、生駒駅周辺の南側ではマンションが増え、人口密度が上昇していることはよいことだが、低層部に商業系用途が入れば、そこに住む人たちにとっても利便性が高まることになる。地元住民や地権者の理解を得るには時間を要するため、慎重に取り組んでいる状況である。

部会長) それでは議題について意見交換が終了したため、次回の会議の日程を調整したい。候補日として5月19日（月）午後を予定するが、5月19日の週、26日の週で可能な日程を調整する。

事務局) 次回の日程調整を行い、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。