

第4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5月26日(月)
開催時刻 午後15時00分から午後17時00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、嘉名副部会長、牧委員、佐藤委員、森岡委員、松中委員
(事務局) 有山都市整備部次長、萩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拠点形成係長、岩川都市づくり推進課主任、
秦学研推進課長、浜田学研推進課課長補佐、
水澤危機管理課長、山本事業計画課長、大塚防犯交通対策課長、
菊池防犯交通対策課公共交通係長、

(2) 欠席者

なし

3. 会議の公開・非公開の別 公開

傍聴者数 0人

4. 配布資料

- (1) 会議次第
- (2) 資料1 生駒市立地適正化計画 立地適正化計画の流れ・進め方
- (3) 資料2 基本方針・居住誘導方針・都市機能誘導方針
- (4) 資料3 誘導区域図
- (5) 参考資料 第3回生駒市立地適正化計画策定検討部会 対応方針

5. 次第

- 1. 開会
- 2. 方針の検討について（振り返り）

3. 居住誘導区域の検討について

①誘導区域について

4. 都市機能誘導区域の検討について

①誘導施設について

②誘導区域について

5. 閉会

6. 審議結果等

(1) 方針の検討について(振り返り)

○ 資料の説明(資料1 生駒市立地適正化計画 立地適正化計画の流れ・進め方)

○ 質疑及び意見

部会長) 学研高山地区の扱いについて、「学研高山地区南エリア基本構想」では住宅ゾーンの目指す空間像として居住実験都市の実現と住宅ゾーンの場所が明示されているが、当該地区を居住誘導区域として含めないのか。

事務局) 現時点では、近畿地方整備局と協議中であるが、基本的な方向性について、順次段階的に居住誘導区域を見直していくことも検討してはどうかという意見が示された。

部会長) 当面は学研高山地区全域を都市機能誘導区域に入れる方向で進め、今後住宅用地の位置が明確になった段階で居住誘導区域へと見直す方針であるという理解でよいのか。

事務局) その通りである。居住誘導区域については、現段階で「学研高山地区第2工区全体土地利用計画」に示されている住宅用地を含めるか、あるいは、まだ確定していない住宅用地を含めるのは時期尚早と考えるべきか、ご意見をいただきたい。

現在、先行して約47haの「学研高山地区南エリア基本計画図(案)」が検討されており、その中では一部居住エリアの位置づけがなされているが、最終的な認可には至っておらず、今後の進捗を見ながら近畿地方整備局と調整を進めていく必要がある。

部会長のご指摘のとおり、学研高山地区は「居住実験都市」という大きな方向性を掲げていることから、何らかの形で立地適正化計画での位置づけを行っておく必要があると考えている。

部会長) 地権者の視点からすると、実際には計画が進展しているのにもかかわらず、立地適正化計画において土地利用の方針があたかも元の計画に立ち戻ったかのような印象を与える恐れがある点を危惧している。特に、学研高山地区南エリアでは事業実施を具体的に検討するパートナーも既に決定し、事業が着実に前進しつつある状況にもかかわらず、市が策定する立地適正化計画において、当該内容が十分に反映されていない場合、極論で言えば、学研高山地区のマスタープラン自体が不確定であるという印象になるのではないか。計画の熟度が後退しているように受け取られる可能性もあり、まちづくりと整合性を欠く事態を招きかねない。立地適正化計画においては、現状の進捗や計画の方向性が適格に伝わるような文言を用いる必要があると考える。

事務局) 事業を進める上で非常に重要な事項であることから、表現については後ろ向きな印象を与えないよう配慮していく必要があると考える。

当初、市から近畿地方整備局へ相談に赴いた際には、学研高山地区第2工区全体を都市機能誘導区域として設定することについて、一定の理解を得られたとの感触を得ていた。しかし、まちびらきが数十年先であることから、本省との内部協議が必要であるとの意見が示された。また、居住誘導区域についても、市として居住を誘導したいエリアであれば設定が可能であるとの見解が示されていた。

その後、本省からの回答としては、住宅用地がまだ確定していない段階で居住誘導区域を設定するのは時期尚早ではないかとの意見があり、都市機能誘導区域についても同様の見解が示された。どのような内容で近畿地方整備局から本省へ説明が行われたかについては気になるころではあるが、そもそも、学研高山地区第2工区がどのような背景や目的をもって進められている計画であるかという点が、十分に伝わっていないのではないかと考える。

市としては、学研高山地区全域を都市機能誘導区域に含める方向で調整を図りたい意向であり、本検討部会での結果を踏まえ、近畿地方整備局と改めて協議を進めていきたいと考えている。

部会長) 学研高山地区第2工区の土地利用方針については、これまで長い時間をかけて議論を重ね、一定の方向性を固めてきた経緯がある。そうした中で、

「熟度が十分でない」との理由から、今回は高山第1工区のみを都市機能誘導区域に含め、それ以外を対象外とする判断がなされるとすれば、これまでの検討の積み重ねや、今後のまちづくりに向けた推進力に影響を及ぼしかねないのではないかと懸念している。

事務局)

学研高山地区には、上位計画として「奈良県の関西文化学術研究都市(奈良県域)の建設に関する計画」があり、現在内容の変更に向けた協議を国と進めているところである。変更案においては、一定の居住エリアの形成を視野に入れた方向性で進めており、国の学研都市関連部局や奈良県とも協議を重ねている。居住エリアについては案の段階で計画図を作成しており、それ以外のエリアについては多機能複合的な土地利用とする方向で記述している。こうした動きと、立地適正化計画との整合性をいかに図っていくかという点についても、今後重要な検討課題になると考えられる。

委員)

決して何も無いところに居住誘導区域を設定しようとしているわけではなく、学研高山地区第2工区という具体的な計画があるため、立地適正化計画に今後居住を誘導していくエリアとしてあらかじめ示しておくことは必要であると考え。実際に住宅や施設が建設された後でなければ誘導区域の設定ができないとすると、計画の意義が薄れてしまうのではないかと懸念される。たとえ50年先の話であっても計画は計画であり、立地適正化計画の中はPDCAサイクルに基づき段階的に見直していくようなスキームも取り入れられているため、将来を見据えて区域を設定することは何ら不思議なことではないと考える。むしろ、誘導区域に設定することで、学研高山地区第2工区の開発を推進する姿勢を示すことのほうが重要であると思う。

現時点では一定の方向性は決まっているものの、それ以上の詳細については今後の検討が必要であり、計画の熟度が高まるにつれて見直しを重ねていくことになる。見直しについては、立地適正化計画の冒頭に記されている方針に基づき、居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定について柔軟に対応していくことが想定されている。

このような段階的な取り組みが不適切であるとすれば、国土交通省に立地適正化計画の制度の趣旨や目的について改めてご説明いただければと思う。

- 委員) 市が必要と決めたのであれば、国に意見を求める必要はないと思う。
- ただ、居住誘導区域に含まれるかどうかによって、例えば盛土調査に対する補助金の対象となるか否かが左右されるといった、行政運営上の実務的な側面も存在している。そのため、こうした点で不利益を被らないようにすることも、行政として重要な視点の一つであると考えている。
- 部会長) 策定までにはまだ時間があることから、今後も何度かやり取りを重ねていただきたい。
- 交通ネットワークについて、「端末交通」という言葉の表現は問題ないか。
- 委員) 様々な言い方が存在するものの、表現は不適切ではないと考えている。
- 部会長) 今後の端末交通として、コミュニティバスは運行しているが、デマンド型乗り合いタクシーや助け合い輸送等の実現性についてはどの程度見込まれているのか伺いたい。特に日本においては、制度的な規制が厳しいと感じている。
- 事務局) デマンド型乗り合いタクシーや助け合い輸送等は、地域の実情も踏まえたうえで、必要が認められる場合には、導入に向けて検討を進めていく方針である。
- 委員) つい先日、助け合い輸送を実施している自治会の会長とお会いし、様々なお話を伺う機会があった。当該自治会はしっかりしている自治会であり、同様の取り組みを他地域に横展開できるかという観点から見ると、現実には限られたケースにとどまる可能性が高いと感じた。助け合い輸送が他の制度と同程度普及するのはまだ先であり、現時点では部分的な実現にとどまるものと考えられる。

(2) 全体の誘導区域の検討について

- 資料の説明（資料2 基本方針・居住誘導方針・都市機能誘導方針）
- 質疑及び意見

部会長) 居住誘導区域について、土砂災害特別警戒区域は除外し、土砂災害警戒区域に含めるという点が、前回からの大きな変更であるが、この点について意見をお伺いしたい。

委員) 資料2の4-11ページの説明の仕方について、土砂災害警戒区域等にお

ける土砂災害防止対策の推進に関する法律の定義に基づくと、土砂災害警戒区域は「警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域」であり、土砂災害特別警戒区域は「一定の開発行為の制限及び居室を有する建築物の構造の規制をすべき土地の区域」とされている。この定義を踏まえると、土砂災害警戒区域については、適切な避難体制の整備が求められる区域であり、必ずしも居住が禁止される区域ではない。したがって、居住誘導区域から除外するのではなく、避難に関する情報提供体制や対策が講じられているか否かを踏まえて判断するという説明の構成が望ましいと考える。生駒市においては既に避難体制に係る一定の対策が講じられているとの説明がなされたため、法律の条文に基づいた説明を記載することで、誤解のない伝え方になると考える。

その他、災害ハザードについて、浸水常襲地域は浸水深3m以上（想定最大規模）の箇所はなく、加えて河川整備も進捗していることから、現状では大きな問題はないと考えられる。

都市機能誘導区域は、一般的には居住誘導区域と重ねて設定されることが多いが、生駒市では都市機能誘導区域単独で設定予定の区域が存在する。誰も住んでいないため、土砂災害に関する調査が実施されていないのではないかと。仮に現状居住実態がなかったとしても、今後造成などにより土地利用が変化する可能性を考慮し、災害リスクへの検討が必要であるため、災害に対する留意事項として文書に記載しておくことが適切であると考えられる。

事務局) 土砂災害に関しては、すでに調査が実施されており、学研高山地区においては土砂災害特別警戒区域が数箇所存在している。

部会長) 学研北生駒駅北地区には、土砂災害特別警戒区域はないのか。

事務局) 当該地区で区画整理を実施するエリアには存在しない。

部会長) 公共交通について、居住誘導区域を定める際の基準に際し、鉄道駅の圏域は500m、バス停の圏域は300mに設定し、バスの運行本数が片道30本/日以上という条件をなくす考え方が提示されている。路線バスとコミュニティバスを同等のものとして取り扱い、いずれも公共交通としての機能を果たしているという前提で居住誘導区域を定めるエリアとして検討してはどうかという点について、意見をお伺いしたい。

委員)

バス停・バス路線があるということが公共交通サービスのミニマムな水準と捉えることができる。それよりも一段高いレベルの公共交通サービスを期待するかどうか居住誘導区域を設定するかどうかの選択であると思う。

現段階では、路線バスの運行本数を片道 30 本/日以上という基準が示されているが、コミュニティバスについては単に運行されているだけで居住誘導区域の設定要件を満たす扱いとなっている。このように、路線バスとコミュニティバスとの間で基準に差異があることはバランスを欠いている印象があるため、どちらかに統一する方向で整理することが望ましいのではないかと考える。

都市機能誘導区域については、鉄道駅からの徒歩圏 500m 以内と徒歩により容易に移動可能な一体的なエリアと記載しており、考え方自体は理解できる。一方、市域全体に鉄道網が張り巡らされているわけではなく、学研高山地区第 2 工区のようにもともと計画が存在する地区を除いた地域とのバランスを少し考えてもよいのではないと思う。

今回示されている検討フローにおいては、「①都市機能誘導区域を定める箇所」と「②都市機能誘導区域の規模」の両方の基準を満たす必要がないと理解している。①の条件を満たさない地区で②の条件を満たす地区が実際にどれほど存在するのか。今後の検討の中で具体的に確認したうえで、最終的な条件に反映させていくことがよいと思う。

部会長)

以前もお話したが、堺市立地適正化計画の泉北ニュータウン内の都市機能が集積しているエリアは、泉ヶ丘駅で 500m 圏、梅・美木多駅と光明池駅は 300m 圏もいかない程度である。地方都市の急行停車駅ではない地方駅に本当に 500m 圏域まで都市機能が張り付くのかというのがとても気になる。都市拠点ではない駅については、商業系の用途地域も実態として 300m 圏ぐらいしか広がっていない。まず 500m 圏域に様々な施設が張り付く需要がないと思うが、全駅で 500m 圏内に都市機能の集積が可能であるのか。

事務局)

資料 2 の 5-11 ページの生駒駅（北）周辺都市機能誘導区域は商業系の用途地域が 500m 圏に網羅されている状況であり、5-13 ページの東生駒駅（北）周辺都市機能誘導区域は一部商業系の用途地域が一部 500m 圏まで

伸びている状況である。都市拠点が生駒駅と東生駒駅をまとめて都市拠点として生駒市都市計画マスタープランとして描いているため、各圏域に分けて考えるのか、あるいは現在、生駒駅（北）圏域、生駒駅（南）圏域、東生駒駅（北）圏域、東生駒駅（南）圏域 4 つの圏域を生駒駅と東生駒駅の 2 つの圏域として見ていく必要があるかもしれないが、各圏域の考え方について再検討する必要があるのかもしれない。

地域拠点として、5-15 ページの学研北生駒駅周辺都市機能誘導区域は商業系用途が一部 500m 圏まで広がっており、5-16 ページの南生駒駅周辺都市機能誘導区域は商業系用途が 500m 圏全域までは広がっていない状況である。

委員) 資料 2 の 5-2 ページの都市機能誘導区域の設定の流れについて、①と②の関係が「and」か「or」か矢印からは読み取れなかった。「and」の場合、①「都市機能が一定程度充実している箇所」と②「鉄道駅から回遊できる区域」の両方を満たす区域となるが、学研高山地区第 2 工区が②の条件から外れてしまうため、うまく使い分けていただきたい。

部会長) 都市機能誘導区域に指定すればやはり施設誘導を図るという話と、区域内で鉄道駅から 500m 圏域まで回遊性を高めると考えると結構大変だと思うので少しそのあたりが気になった。

居住誘導区域の面積が市街化区域の面積に対して約 8 割となっていることについて、全国的に見てどのようにお考えか。

委員) 居住誘導区域の面積を市街化区域の面積に対して思い切って減らしている事例は人口減少が乏しい地域や、逆線引きを進めようとしている地域にみられ、地方都市では積極的に取り組む地域もある。防災指針が追加されるまでは居住誘導区域の面積をかなり絞り込むような取り組みを行っていた自治体もあった。防災指針の追加以降は、大規模盛土造成地の調査にかかる事業費の確保が可能かどうかに関わってくるため、実態として人が居住しているニュータウン等を居住誘導区域から除外することは、現実的には困難となってきたため、やむを得ないのではないかと考える。大規模盛土造成地の調査費が国から補助されない場合には、市の単独負担となってしまうため、結果として調査自体が行われなくなる懸念もある。そのため、それもやむを得ないかと思う。

居住誘導区域の上に都市機能誘導区域を設定することが多いが、実際には都市機能誘導区域を設定してどのように施設を誘導するのかというと、大体容積率緩和のような話になる。実は商業地域や近隣商業地域に施設を誘導しようとするとう容積率が緩和される。しかし、大半の容積率は住宅の規模になる。つまり、商業地域で住宅を量産するということを推奨するという政策になっている。そのような状況のなか、ほとんどの商業地域には住環境を保全するような言葉が一切なく、不要な住環境を量産することに繋がる。施設は誘導できるけれども本当は商業地域の住環境をどうしていくかということが並列で定められないとまずい考える。

部会長) 基本的には立体用途に近い。3階までは商業機能でよいが、それ以上の部分は住宅が張り付くため、日影規制がかかるほか、居住性をどう担保するのかという実態がある。

3階ぐらいまでしか施設が埋まらなくて、その上は全て住宅で埋まる。その住宅は本当に一日中日陰でいいのかということそうではない。

委員) 一日中日陰でも商業地域の住宅は違法でも何でもないのでから。

事務局) 学研北生駒駅北地区は新たに区画整理をするエリアであるため、地区計画によって低層部への商業機能の誘導を図り、上層部は住居が張り付いてくと思う。住環境としては、景観面や植栽について地区計画によって一定の規制誘導をかけていく。

非常に難しい場所としては生駒駅周辺があげられる。機能が張り付いている中、新たに建つマンションに対して規制誘導を図るような取り組みを仕掛けているが、地権者の同意が得られずなかなか前に進まない。方法としては地区計画や、宝山寺参道で取り組んでいる街なみ環境整備事業などを行いながら、住民の理解を見て何らかの誘導を施策に落とし込んでいくところしかないという考えである。

部会長) その辺は基本的な考え方や区域の環境の在り方のようなもので記載できるでしょう。そのようなところにはいただいた意見をきっちり入れるのだろうと思うがいかが。

事務局) 今回は誘導区域と誘導施設を議論いただいているが、施策はまた別に追加していく予定であり、いただいた意見は次回の検討に繋げていきたい。

部会長) 特に整備の中で、地形の高低差があるときはどうするか、回遊性をどう

するのかなどである。

人口密度 40 人/ha を下回るエリアが点在して出てくる場合の考え方については具体的な場所ごとの対応になると思う。基本方針というよりも、むしろ 40 人/ha を維持できそうなエリアと、予測値では維持できないが周辺との関係により白抜きにできないという議論は局所的な議論をしたらいいのかもしれない。

事務局) その点については次の資料で用意している。

部会長) 東山駅は隣の平群町との関係で拠点から抜いたのか。

事務局) 東山駅は平群町との関係により拠点から除外している。平群町は現在立地適正化計画を策定中であり、内容についても未公表である。生駒市側に都市機能の集積がほとんど見られないことから今回は拠点として設定していない。

部会長) 資料 2 の 5-24 ページの都市機能誘導区域毎の誘導施設の設定について、各拠点到記号が記載されているが、○は誘導施設として位置づけず、■と★を誘導施設として位置づける方向であるのか。そうでないと生活連携拠点で細かい施設を位置付けてしまうと他の拠点での手続き論が煩雑化して、反対に抑制側に走ってしまうので、むしろこの考え方でいいかと思うがいかがか。

事務局) 位置づけの方向性はその通りである。事前に先生にご相談させていただき検討した結果、市役所・子育て支援センター・大規模商業施設・病院・生涯学習施設・図書館・大学・文化学術研究施設・文化学術研究交流施設・公益的施設を誘導施設として設定している。

部会長) 金融機関はネット利用が進み、徐々に ATM や窓口が減っていくため、ほっといても都市機能誘導施設みたいになっていくかもしれない。ただ今回は地域にあって、維持を図る施設であるため設定しないということか。

事務局) 金融機関については「維持努力」として、誘導施設としては設定しない。

委員) 先ほどの平群町との話で、堺市の事例でいうと、最初、光明池駅は立地適正化計画の都市機能誘導区域の拠点から外していた。理由としては、都市機能誘導施設になり得る施設は全て和泉市側に立地していたからである。しかし、議員から全ての鉄道駅を拠点として設定するようにと反対意見があり、市としては反対を押し返そうとしたが、押し切られたという話があ

った。生駒市でも、なぜこの駅は入っていてこの駅は入っていないのか、ここも入れるべきというような話などの意見が出てくると思う。そのため理論武装をしておくことは必要かと考える。

誘導施設について、堺市の場合は誘導が望ましい施設など、何かランク分けするようにしている。誘導が望ましい施設に、インセンティブを付与しないのか、インセンティブを付与しないが出てきてもらったらいい施設を記載しておくような話で分けている。

金融機関のお話が増田先生からもあったが、これからは大規模商業施設も本当に拠点へ誘導するのかとは思っているところである。

部会長) 特に大規模商業施設はどちらかというと ETT (Everyday Travel Trip) である。車に依存するような、要するに郊外部でないとおそらく鉄道駅から 500m 圏域でそれだけの施設立地ができる用地が確保できない。

事務局) 今回、大規模商業施設の定義は、売り場面積が 3,000 m² を超える商業施設としている。

部会長) それほど大きくないと思う。

事務局) ほぼ維持という感じになるのかと思う。

部会長) アウトレットのような感じではないということか。

事務局) 資料 2 の 5-4 ページについて、学研高山地区第 2 工区は都市機能の集積が見込まれる箇所としての位置づけで考えていこうとしているが、生駒市内で準工業地域かつ学研の周辺クラスターに位置づけられている学研生駒テクノエリア（旧・北田原工業団地）の扱いをどうしたらよいかというのは悩みどころである。学研高山地区第 2 工区については当然働く施設というところを定義しながら誘導していくものの、同じような考え方、またクラスターのエリアを確定してないんですけれども、準工業地域という用途地域で決めているので、そこを何も入れなくていいのかどうなのかと少し気になっているため、少しご意見をいただけたらと思う。

部会長) 学研生駒テクノエリアの実態は、どちらかというと製造業の集積エリアで、学研高山地区第 2 工区のような都市型産業を誘導していくなど、少し居住などが入ってくるものではない。クラスターではあるが、少し位置づけが異なるため、除外してもいいように考える。

事務局) 現状として立地しているのは生産施設が多い。ただ、市街化区域の空間

地というのも少しあり、そこにどのような施設を誘導するのかというところもあるかと思う。

部会長) どちらかというとやはり産業立地の誘導を中心ということと考える。

委 員) 居住誘導区域の大規模住宅団地で人口密度の話を前回行い、全て入れてもらうということはよいと思うが、敷地規模が小さい住宅地は、人口密度があるけれども、おそらく細分化できる敷地規模がないところは今後ガクンと減っていく可能性がある。その辺、今の段階では外すかどうかという議論にはならないかもしれないが、交通の問題など、移動手段は必ず確保せよとなっている中で、少し今後気にしなければいけないと思っている。具体地名を出すのは、この後になるか。

部会長) 局所的問題点のようなところで議論すればよいのではないか。

委 員) 人口密度は高くなっているが、入れていいのだろうかと思った箇所が少しあったりする。駅から近いのだけれど、非常に急峻な高台にある箇所と、とても交通が不便なところと、2ヶ所ぐらい気になる場所があった。

(3) 都市機能誘導区域の検討について

○ 資料の説明（資料3 誘導区域図）

○ 質疑及び意見

部会長) 都市機能誘導区域でも、土砂災害特別警戒区域の箇所を誘導区域から省くというのが資料3の6-5 ページで出てきている。

委 員) 居住誘導区域と重なっているため、学研高山地区以外は自動的に外れるのだと。学研高山地区だけ土砂災害特別警戒区域が残っているということだと思う。

資料3の6-3 ページの現況の緑色は何か。

事務局) 令和2年の現況人口がメッシュになっており、緑色は居住誘導区域を定める区域であるため、緑色が見えている部分は令和2年現況人口密度が40人/haというエリアである。

委 員) 人口密度が40人/ha未満のエリアが含まれているのは、一体的なエリアであるということか。

事務局) 場所にもよるが、バス停の圏域が入っているところや既成住宅地など一

体性なエリアがある。

委 員) 生駒駅(北)圏域の人口密度が40人/ha未満のエリアで居住誘導区域を定める区域に入っていないエリアはないのではないか。また、生駒駅(北)圏域以外の異なる圏域であるため色が薄くなっているということか。

事務局) メッシュのかかっていない部分は基本的に人口密度が40人/ha未満である。異なる圏域については、色が薄くなっている。

委 員) ほぼほぼバス停の圏域でカバーされているということか。

事務局) バス停の圏域でカバーされている場所が大半となっている。

委 員) DID地区が40人/haであるが、最近学会でも議論されているが、そもそも人口減少時代に人口密度40人/haという基準のままいくのか。下回るのが確実であるため、さらに少ない人口密度でも市街地をどうしていくかを考える必要があるという時代に、このようにクリアに40人/haという基準で誘導区域へ含む含まないという考え方にしないほうがいいような気がする。つまり、もう少し、例えば40~30人/ha、40~20人/haというような閾値を作って、将来推計も入れてというような考え方である。40人/ha未満は対象外であるのに入っているということが逆に浮き立ってしまって気持ち悪く感じてしまう。

委 員) 基本的には他の理由で入ってきているところが大多数か。

事務局) 基本的にはバス停の圏域でカバーできているところが多く、バス停の圏域がカバーできていないところは人口密度でカバーできているものが多い。後はどうしてもカバーできてないところに関しては、大規模住宅団地というところでカバーされている。

委 員) バスが未来永劫走り続けるのかという話はあるが、コミュニティバスについても同じことが言える。そこについては、行政が責任を持つという趣旨なのだと思う。

委 員) 将来人口推計もこのレベルでの確からしさというのはあるのではないか。言い始めるとキリがないが、やはり余剰地があってこの数字が出てきているのか、余剰地もないのにトレンドでできているのかということである。

部会長) 人口密度は何mメッシュであるか。

事務局) 125mメッシュである。

- 部会長) 125mメッシュがある意味狭すぎるのかもしれない。
- 委 員) たまたま一つマンションができただけでその地域の人口がグーンと上がってしまうなど。
- 部会長) 小学校用地や中学校用地と被ると人口が減る。生駒駅の周りなど 125mメッシュだとさきほどあったように、大きな公園にかぶってしまったらどうなるのか。
- 委 員) 生駒駅の周りを見ているとそのような状況なのではないかと思う。
- 部会長) そうすると大規模土地利用があるところの人口が減ったように見えるので、もしかすると 125m メッシュが狭すぎるのかもしれない。線引きの関係でいうと 250m メッシュで設定すると境界部では少し色々な齟齬が発生するため、せめて 250m か 500m メッシュなどの方がいいかもしれない。大規模土地利用が出てきたらその密度が落ちてしまうので、一度、2 枚作ってみたらどうか。
- 結果として、今回の検討の中では、40 人/ha の人口密度はほとんど影響していないということか。
- 佐藤先生がおっしゃっていた具体的に気になるところはどこか。
- 委 員) 北部の方をプロジェクトで担当したので、2 カ所ぐらい気になっているところがある。
- 1 つは白庭台圏域のひかりが丘である。準工業地域の中に浮島のようにある住宅地であるが、比較的新しく、まだ若い人がいるところだが、敷地規模が狭く、交通条件を維持していくというのをきちんとやるべきと考える。
- 部会長) 丘陵頂部を飛ばして住宅開発したような話か。
- 委 員) おそらく、工業系の開発と合わせて宅地開発したような住宅団地である。
- 部会長) 河内長野などはこのような箇所が多くあると思う。
- 委 員) 大規模住宅団地のインフラが整っていると考ええる。防災指針などがなかった時期に、河内長野はインフラが整っている第一種低層住居専用地域を居住誘導区域からはずした。要するに河内長野の考え方は、今よりもより多くの人に住んでもらおうというところを居住誘導区域にした。例えば、用途地域を第一種中高層住居専用地域から第二種中高層住居専用地域に

する、容積率を 200%から 300%にするなどである。人をより住まわせることでバス路線を維持する。そのようなところを居住誘導区域にした。居住誘導区域から外したところは人を住まわせないかということそうではないという考え方のため、ここはもう戸建て住宅地は基本的に密度を上げようがないので、除外しようという考え方であった。

そのため、私はこのでき上がっている住宅団地を居住誘導区域から外すかどうかというのは、例えば空室率があまりに高い、更地だらけだという状態なら外すことがあるかもしれないが、今機嫌よく住んでいるところはまず外す必要がないのかと考えている。

委員) 土砂災害警戒区域で将来の先行きがどうかというところは少しやはり注意してみたほうがいいと考える。土砂災害警戒区域でもこれから下降気味じゃないというところは誘導するかという話になる。そうでもなくても、敷地面積が小さめである箇所は、良好な住宅地であるか。

委員) 敷地規模は小さそうである。

部会長) そのような面では生駒市内では空き家・空地問題が大量に発生しているところはあまりないということか。

事務局) そうである。ひかりが丘について、今後高齢化は進むが、周辺に工場や生産施設が新たに建っているところであるため、そこで働く方がお住まいになるという話を多く聞く。

部会長) 職住近接型ということか。

委員) 駅に行くよりも職場の方が近い。

委員) こういう指標で行くことは問題ないのか気になった。人口密度はあるが、交通の条件がどうなのかというのが気になった。

委員) (ひかりが丘住宅線の) 路線バスの運行経路が変更になることが決まった。以前は関西電力送配電新生駒変電所の右側を通るルートであったが、学研生駒テクノエリアを通るルートに変わった。ルート変更だけでも私は感覚的に利便性がかなり向上すると思っている。

事務局) 委員がおっしゃったように、元々はひかりが丘の住宅地に行くとしても工業系の工場が張り付いており、そこで働く人の通勤バスはあったが、今回のルート変更によりその奥の居住地の方の利便性も向上するという形になっている。

- 部会長) 委員がおっしゃるように、反対側にルート変更をすることにより利便性が高まるのであろうか。
- 委員) 以前のルートは山の中に入っていくような、日常的に利用している人には関係ないと思うが、いずれにしても、新たなルートの方が近くなったような気がする。
- 事務局) 実際に乗客が増えるという意味ではプラスであらうか。工業地域の方も乗っていただければプラスになると考える。
- 部会長) ある一定の社会資本整備をして、基盤整備をしたところが空洞化をしたときにどうするのかのような話が難しいと感じる。
- 委員) 奈良市は居住誘導区域から青山住宅地と帝塚山の2箇所について、両方とも良好な住環境を持つところをやはり人口密度が低いという理由で外している。人口密度の尺度が低いというのが、あまりオールマイティーではないと感じる。生駒市では、そのような風に考えないというのはいいかなと思う。インフラの整い具合という方で見えていく方がいいと考える。
- 委員) 人口密度だけであれば、家が広すぎて六麓荘など外れるのであろうか。
- 部会長) 非常に広いと人口密度が下がっていくため、それにプラスして世帯人員が減少していく。
- 委員) インフラの整備状況が良いところは除外しない方がいいという気がする。しかし、今後の開発が期待できないため除外しているといえるかもしれない。
- 委員) やはり維持はしたいため、維持するということを誘導として位置付けるかどうか論点であらうか。
- 委員) 第一種低層住居専用地域であるため基本的には人口は増えない。密度は上がらない。
- 部会長) そのため、むしろやはり空き地空き家対策を具体的にどうするのかなど、宅地の流動化政策のようなものをどうするのかというあたりだと思う。
- 事務局) セットであらう。その辺を謳う必要があると考える。
- 部会長) もう一つ気になるのが、大阪などでもそうだが既成市街地と住宅地開発がなされて既成市街地側がかなり空洞化しているような、端的にそのようなエリアが結構多く南大阪は悪化してきているが、そのようなところは生

駒市にはないか。

元々の既成市街地がかなり空洞化していて、建物の建築年代が空洞化しているエリアはあまりないであろう。

事務局) 生駒市の空き家調査をした時の大規模住宅団地は比較的空き家率が低い。過去に空き家調査をした中で全体的に決して高くないものの、相対的に高かったのは、西松ヶ丘であり、いわゆる生駒駅北側の既成市街地である。

部会長) 計画的市街地じゃないところで、人口密度上の課題が発生してきてないのか。

事務局) 借家が密集しているような既成市街地において空きはある。

委員) 道が狭い。この急傾斜地に初めて行くと、いけるのかという不安感を持つような道路の状況である。一旦住宅地に入ってしまうと、なかなか広い道に出にくい。

部会長) 整備の方向性、あるいは誘導の方向性のようなときに、おそらく、計画的市街地でできたところと、既成集落のようにほとんど道路が旧集落の道路のままで非常に環境が整っていないような、その辺りとやはり書き方を変えるなど、同じ居住誘導区域であるものの同じ書き方ではいけないのではないと思うがどうか。都市機能誘導区域は都市や地域や生活関連と言っているが、居住誘導区域全て一色なのかと、それはどう考えているか。どこかに書くところを入れるつもりか。

何個かの居住誘導区域にタイプ分けして、例えば最近住宅開発されたエリアと、要するに 40、50 年前に住宅開発されて、世帯分離が起こって人口減少が起こっているところなどである。それと今計画的市街地で道路が整備されているが、区画は既成市街地で道路整備が非常に整っていないが古くからの既成市街地で、そのあたりの居住誘導区域の整備の方向性など、生駒市都市計画マスタープランではどのような書き方がされているか。

事務局) 選択できるというのが生駒市の特徴であり、その中で5つのストーリーがある。都市的な利便性を享受する住まいと暮らしは駅周辺、日常の中で出会いや交流が生まれる住まいと暮らしは既成市街地、自分らしさを大切にする住まいと暮らしはいわゆるニュータウンで開発されたところ、豊か

な自然の中でスローライフを楽しむ住まいと暮らしは市街化調整区域、創造性を育む住まいと暮らしは新しい住まい方ということで学研高山地区第2工区である。同じ居住誘導区域を設定するという点においても生駒市都市計画マスタープランのことを考えると類型というのは出てくるのだと思う。

部会長) これから大事なことは既成市街地だけが色々なチャレンジができるエリアではなく、本当は計画的市街地でもう 50 年以上前にあったところで空き家が発生したら、それがコミュニティビジネス化やコミュニティ活動拠点化のようなところに誘導していくような生活支援を誘導していかないといけないようなエリアが出てきているのではないかなと思う。泉北ニュータウンはまさにそうで、近隣センターが機能低下してしまい商業機能の誘導はしなくてもよいが、よろず屋的な生活支援と少し小規模な商業機能とのもよろず屋的な機能を付加していかないと居住誘導が維持できないなど、そのようなところを少し類型化して整備方針、あるいは誘導方針を書くことが考えられる。

委 員) 立地適正化計画では居住誘導区域だが、そこを 2, 3 種類の階層分けするという方法は結構色々なところで行っていると思う。すると、例えばさきほど申し上げた商業地域の居住誘導区域の方針なども書き込める。

部会長) 実際の居住性の向上などに繋がらないので、そのようなことを一律で考えないとならないのではないかな。

委 員) 生駒は尾根がずっと縦に伸びている。尾根、谷、尾根、谷となっており、そこへ狭く入って家が建っている。谷は下りられないから、谷沿いに降りていくか、谷に戻るかという地形にしかない。谷の部分には家が建っていないため、お金がかかるが谷を利用して、例えば橋をかける。途中途中の向かいとこっちといけない部分に橋をかけてあげれば非常にそのような意味では場所によっては通行、整備しやすくなる。考え方としてそのようなような考え方も一つはこういう中でどう取り入れていくかということだと思うんです。

部会長) おそらく既成市街地は今おっしゃったように、魚の骨みたいになってて、全て単にちょちょこっと小さな道が入っていて、数軒ずつへばりついているけど隣の集落とは尾根を越えないといけないなど、一旦谷筋を降

りてきて、次の谷筋へ入らないといけないことになっている。

委 員) そのため、逆に町の人たち、住んでいる人たち、谷の向かい同士で仲良くなれるという話を聞いたことがある。

委 員) 最近の傾向で言うと、都市計画マスタープランと立地適正化計画を合併して作成するところが結構増えている。そうするとさきほど言っていた居住誘導区域を細分化するなどというのは正しいが、やはり細分化すると煩雑で、都市計画マスタープランがあるのに、その2つをオーバーレイすると、都市計画マスタープランと居住誘導区域を両方ですると、エリアの方針がはっきり浮かび出るという整理の仕方もあるにはある。

部会長) 割と最近嘉名先生を中心に生駒市都市計画マスタープランを作っていたので、補完関係がきちりいっているかどうかのチェックはしないとならないと思う。

事務局) そのあたりも含めまして、居住誘導区域の類型別については次回議論していただけたらと思う。

部会長) あともう 1 カ所、佐藤先生が気になっているところがあるのではないかな。

委 員) 資料 3 の 1-2 ページの鹿ノ台の南西部にある部分で、取り付け道路が急斜面であり、人口密度は高く将来推計人口も高いが、交通問題等々、おそらくこの距離感ではなく、高さ方向の問題がきつところなので、気をつける必要がある気がする。将来持続しにくい条件をもっているなという感じがします。おそらく空き家率を調べれば鹿ノ台の方が高いのだろうと思う。今はまだ若い人が住んでいるので、車があれば学研登美ヶ丘駅がすぐであり、非常にそこは便利である。ちょうどバブルの前後にできた住宅地は結構無理して開発していると思う。

部会長) 今後そのようなところで高齢化が発生し、みんなが免許を返納したらどうするのかというように、先ほどの助け合い輸送の必要性が出てくることも考えられる。

委 員) もし先ほどのように居住誘導区域に何か施設に違いがあるということがあるのなら、若干自立できるような生活支援機能を丘の上に作っていかないと、一旦下ると大変だなと思った。自家用車の利用があるうちは問題ないと思う。

部会長) さきほどの話で少しその辺少し次回議論ができるか。居住誘導区域を少し色分けしてみたい。階層分けしてみてどういう基本戦略が書けるのかということである。本当は私が思うのは居住誘導区域をサポートする施設を、都市機能誘導区域で都市機能として定義していくが、居住誘導区域の居住性を担保するための施設のようなものは立地適正化計画では定義されていない。それが今、買い物難民が発生したりなど、居場所がほとんどなくなってしまっていたりするなどというようなことがあるので、本当は何か居住性を確保するために、その分散型施設といっているものを積極的に整備していかないといけないのではないかと考える。

委員) 居住誘導区域の中への施設誘導は、おそらく容積率の緩和がインセンティブにならないので、事例として神戸市では立地適正化計画を策定した後、200地区ぐらい容積率、用途地域の見直しを相当数行った。第一種低層住居専用地域など住居系用途の中に少しそのような施設をつくれるような見直しについて、地域ごとにこのままとするのか、少し緩和するのかなどの意向を聞いて、200箇所程度変更した。そのため、これからそのような住宅団地の中に本当に利便施設を作るかどうかということ、おそらく、用途地域を変更していかなければならない。それはそのような用途地域の見直しと連動させて作業していくことになるかと思う。

部会長) できれば今の段階でそのようなことを少し基本方針に示しておきたいと思う。その際には世代間の争いが発生する。ある第1世代は基本的に静かにこのまま生活を乱さないでくれと言ってくるし、第2世代はやはり子育て世代が入ろうと思うと、やはりそのような居住サポートの機能を少しでも立地できるような用途地域に変更してほしいと言ってくる。おそらくその辺りがコミュニティビジネスであったり、スモールビジネスであったりするようなことを言われているところの誘導をどう具体的にしていくかということと考える。

これは先ほどの端末交通と一緒にある。そのような施設のビジネス展開は、必ずしも収益性を重視したものではなく、むしろ互助精神に基づいた形で展開されているものと考えられる。

事務局) 生駒市ではまちの駅という取組を進めている。ニュータウンの中の集会所であったりするところに高齢化が進む中で高齢の方に来ていただい

たりすると、例えばキッチンカーが来ていたり、生活をサポートするような機能を何らかの形で誘致していたりしており、市としての誘導ではないが、そのような取組も行っている。後は用途地域を変えるというところで地区計画の制限を緩和することもあると思うが、その辺りを居住誘導区域とセットとして考えないといけない場所があると思うため、そこはコミットしていけたらと思う。

部会長) 色々なところでニュータウンがまさに居住環境を守るための地区計画という、厳しい地区計画を策定しているところがある。ふたを開けてみると、徐々に高齢化と空洞化が発生すると反対にそれがネックで、やはりサポート施設が立地できないところが多く出てきている。

委員) 民間開発が主体で、公的賃貸もなく建て替えもなく、土地利用の変化ができる土地があまりないので、小さなロットの中でやっていかなければならない。用途地域を変えるだけではうまくいかないかもしれない。

委員) 資料3の1-4ページで緑地が抜かれていたり、抜かれていなかったりするところがあるが、理由をお聞きしたい。

事務局) 居住誘導区域と市街化調整区域とのバッファとなるような緑地は除外している。公園や市街化区域で道路に面している場所のうち、今後民間の開発の可能性が考えられない緑地を除外している。

委員) 先ほど佐藤先生がお話していた鹿ノ台の住宅地の南側に、人口密度が低くて、緑地のため低いのだろうが、ここはどういう理由で緑地を抜いていないのか。

事務局) 道路に面する民地であるため、今後の開発の可能性あることから緑地を除外していない。また、市有地である緑地は除外している。

委員) 資料2の4-2で単に緑地などで建築が制限されている箇所は除外するとなっているが、もう少しこの辺に説明を書き加えてもよいのかもしれない。一律に除外するのではなく、こういうことを考えて除外したり除外しなかったりしているという説明はあっていいと考える。一律に厳格に定めるのはどうかと思うため、さきほどの人口密度も40人/haで厳格に定めるのかという話もあったことも同じで、やはり裁量というか、他の要件、このように複合的に判断して総合的に判断してというように示さないと、何でだろうと疑問に思ってしまう話になるとに思います。

委 員) 資料2の4-2のようなフローは最終的な冊子に入れるのか。入るのであれば、本来はこういう区域の指定は地形地物に沿うという原則論があるが、今回の表現だと硬直的（リジット）に決まってしまうため、そのことを明示しておく必要があると考える。

委 員) ここで決まることは候補地である。除外するとしか示していないことのほか、「施策を踏まえて」と記載しているなかで施策も示されていないため、その候補地を最後どうするのかという説明をもう少し示した方がいいかと考える。

委 員) なぜここは区域に入っていないのか、それは行政の裁量でやっているのではないかと議員は意見があることがあるので、手続きに沿って定めていることを行政として説明したいことから、示し方のせめぎ合いがあるのはわかる。

部会長) 市街化区域のうち居住誘導区域の面積が2割縮小されているということか。

事務局) 学研高山地区第2工区が市街化区域に入ることの影響している。

部会長) ほとんど軽微に除外しているということであるので、学研高山地区第2工区を抜けたところだけの図面を載せておいてほしい。

委 員) 学研高山地区第2工区を抜くとほぼ市街化区域と変わらないように思うが、それはそれでそういう方針ということであろうか。

部会長) やはり生駒市は鉄道駅が発達しているので、住宅需要が相当程度あり、まだ開発も比較的新しい箇所が多くあるため、立地適正化計画を策定しなくてもよいような都市かもしれないとも考えられる。

事務局) 市街化調整区域を維持していくというよりも、これまで極端に市街化区域を増やさないように取り組んできた。

委 員) 作らなくていいとはいえないが、市街化区域とほぼ同じ範囲でも問題ないということだろう。

(4) 学研高山地区第2工区の検討について

○ 資料の説明（資料3 誘導区域図 2-6, 7 ページ）

○ 質疑及び意見

事務局) 学研高山地区第2工区について現状を説明させていただきたい。

- 部会長) 最初に議論したように、学研高山地区第2工区の全体推進をサポートする立場から言うと、本当は学研高山地区第2工区全体土地利用計画をある一定程度認めていただき誘導区域に設定することが、本来は望ましいと考える。資料3の2-7ページでかなり計画熟度が上がってきた学研高山地区南エリアだけを対象にするとすると、それ以外の地域については開発が実現しないのではないかという印象を地権者の方々に与えてしまうおそれがあり、それは非常に好ましくないと感じる。
- 事務局) 学研高山地区南エリアは奈良先端科学技術大学院大学の北側に位置している。そこが一番先行していくエリアであり、続いて進んでいるのがオレンジ色で示すゲートエリアという箇所であり、そのほかは具体的な土地利用計画がない状況の地域になっている。
- 部会長) 一番北側のエリアには現道があるため、地形的な条件を踏まえると、事業者が先行して計画を進める可能性があるという話もあるのではないか。
- 事務局) おっしゃる通り、非常に事業者のニーズは高い箇所である。
- 部会長) そのため、一概に言えないということである。全体計画から考えると、学研高山地区第2工区全体を都市機能誘導区域に設定しておきたい。現在、事業認可の見通しが立っているエリアだけを区域に設定すると、他のエリアはどうなってしまうのかという疑問が生じ、結果として全体の進行に対してマイナスの影響を及ぼす可能性があると考え。
- 事務局) 基本的に生駒市としては、まずは地区全体を都市機能誘導区域に設定することで調整を進めていきたいと考えている。その後、居住誘導区域をどう設定するかということは悩ましい問題であるものの、まずは都市機能誘導区域に全て入れるというのが基本と考えている。
- 部会長) それでいいと考える。
- 居住誘導区域については、例えば基本計画レベルまで進んだ段階で変更するというシナリオでよいと考える。そうしないと、もしかすると本当に造成上、ニーズ上を考えると、北エリアが先に進むかもしれない。
- 委員) 学研高山地区南エリアの基本計画(案)にある住宅用地の3haについて、今回で居住誘導区域を設定しておくというのも一つの案である。それ以外のところは、今のところ住宅地の予定はないものと認識しているが、それでよいのか。

- 事務局) 南エリアでは、この住宅用地以外での予定はない。
- 委員) このレベルまで行って住宅用地に居住誘導区域を設定するのが第 1 案で、さらに進まないと居住誘導区域に設定しないというのが第 2 案と考える。この段階で貼ってもいいような気がしますけどね。
- 委員) さきほどの作業フローの基準から外れるため、切り土・盛り土がどうなるか不明であることに加えて、土砂災害特別警戒区域がどこにあるなど、そのような要素はさきほどのフローとは異なる基準で定めることを明示しておく必要があると考える。おそらく、これから計画の熟度が上がると、ボーダーのエリアが変わる可能性はあるので、その前提で示しておけばいいのではないのではないか。既成市街地とは異なるため、将来の土地利用としてどのような施設が立地してほしいということを明示するということになるのではないか。
- 事務局) 都市計画道路高山南北線と都市計画道路高山東西線が交差する箇所について、商業的なセンター地区とし、隣接する地区は住居地域と考えている。
- 部会長) 盛り土を行うということであるので、造成前の土砂災害特別警戒区域の上に大規模盛土が乗るという認識でよいか。そうであれば造成すると土砂災害特別警戒区域も大きく異なることになるかと考える。
- 委員) 切り盛りした後の土砂災害特別警戒区域は現状予測できないということである。そのような前提であるため、土砂災害特別警戒区域が指定された場合は除外するということで、現状は土砂災害特別警戒区域を考慮していないというような注釈でよいのではないか。
- 部会長) 造成後で大きく状況が変わるため、今の段階で土砂災害特別警戒区域は除外しない方が良く考える。
- 委員) そのため、変に開発すると結局切り盛り土のバランスがとれないからといって、開発が終わってしまうような地区もありそうである。
- 委員) 南の方の造成計画は完成しているのか。
- 事務局) 今お示しした南エリアは、すでに切り盛り関係の調整バランスの検証はしつつ進めている。
- 委員) 四つぐらいのエリアに分けてバランスをとるという認識でよいか。
- 事務局) そうである。この区域内でバランスがなかなか取れないため、隣接のエ

リアに盛っていく必要があるかもしれない。

委 員) その隣接のエリア、行先のエリアの切り盛りがわかっていなければ受け入れられるかどうかともわからないということか。

事務局) そこも並行して検討している。

事務局) 学研高山地区全域を都市機能誘導区域に設定しようとする事について、市も委員の先生方も同じような考えを持ってくださっているように感じている。今後、国側とどのように調整を行っていくかが課題と感じている。

部会長) そこは交渉次第である。

委 員) 言っていることは分かる。将来の土地利用方針は、生駒市都市計画マスタープランで記載しているため、立地適正化計画で誘導区域に位置づけなくてもいいのではない、整備済みの市街地で将来どう誘導するのか等を考えるのが立地適正化計画であるというのが国土交通省の原則論としての見解だと考える。

部会長) それでは議題について意見交換を終了する。

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。