

# 生駒市立地適正化計画（素案）

令和 7 年 1 0 月

生駒市



## 目 次

第1章 立地適正化計画の概要	1-1
1.1 背景・目的	1-1
1.2 計画の位置付け	1-1
1.3 計画期間	1-2
1.4 計画区域	1-2
第2章 現状分析・課題整理	2-1
2.1 生駒市の概要	2-1
2.2 人口	2-6
2.3 産業	2-12
2.4 土地利用	2-18
2.5 都市機能	2-34
2.6 道路・交通	2-48
2.7 ハザード	2-55
2.8 財政・地価	2-61
2.9 都市構造に関する分析	2-64
2.10 市民意向	2-65
2.11 上位・関連計画等の整理	2-67
2.12 都市の課題の整理	2-73
第3章 方針の検討	3-1
3.1 立地適正化計画の基本方針	3-1
3.2 課題解決のための施策・誘導方針	3-2
3.3 目指すべき都市の骨格構造	3-6
3.4 住まいと暮らしをつくる戦略ストーリー	3-8
第4章 居住誘導方針	4-1
4.1 居住誘導区域設定の基本的な考え方	4-1
4.2 居住誘導区域の設定の流れ	4-2
4.3 居住誘導区域の設定	4-4
第5章 都市機能誘導方針	5-1
5.1 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方	5-1
5.2 都市機能誘導区域の設定の流れ	5-2
5.3 都市機能誘導区域の設定	5-4
5.4 誘導施設の設定	5-19

第6章 誘導施策	6-1
6.1 誘導施策の体系	6-1
6.2 誘導施策	6-2
6.3 届出制度	6-11
第7章 防災指針	7-1
7.1 対象とする災害ハザード情報	7-1
7.2 課題の整理	7-4
7.3 防災まちづくりの取組方針の検討	7-5
第8章 評価目標の設定	8-1
8.1 評価目標	8-1



# 第 1 章

## 立地適正化計画の概要

---



# 1. 立地適正化計画の概要

## 1.1 背景・目的

本市は、谷筋に市街地が形成され、東西南北方向に公共交通が整備された地勢上、交通上コンパクトな都市構造ですが、今後、住宅都市としての発展を支えてきた主要住宅地のオールドタウン化による人口流入・住宅流通の停滞や、令和 20(2038)年代に大幅な増大が見込まれる公共施設の更新・改修費などが懸念される中、厳しい財政状況下にあっても持続可能な都市経営を可能にする必要があります。

このことから、今後の持続可能な都市経営を見据え、社会経済情勢の変化や時代のニーズに即した柔軟で合理的な土地利用と地域の特性を踏まえたコンパクトなまちづくりを推進していくため、立地適正化計画の策定を行います。

## 1.2 計画の位置付け

生駒市立地適正化計画は、奈良県が策定する「大和都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和 4 (2022)年 5 月）」や本市の総合計画である「生駒市総合計画（平成 31(2019)年 3 月）」に即して定める計画で、「生駒市都市計画マスタープラン（令和 3 (2021)年 6 月）」の高度版となるものです。

計画に定める事項については、地域公共交通、商業、住宅、医療・福祉、子育て、防災などの各種計画と連携・整合を図ります。

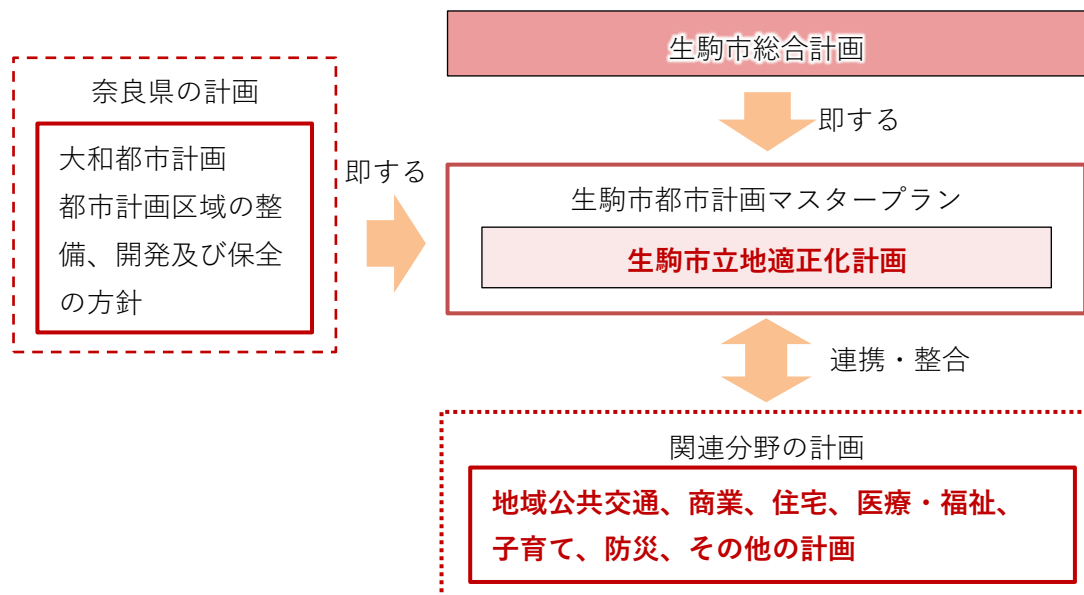


図 1-1 計画の位置付け

## 1.3 計画期間

おおむね 20 年後の都市の姿を展望し、令和 27(2045)年を目標年次に設定し、おおむね 5 年毎に見直し等を行います。

## 1.4 計画区域

計画対象区域は、市域全域（全域が都市計画区域）とします。

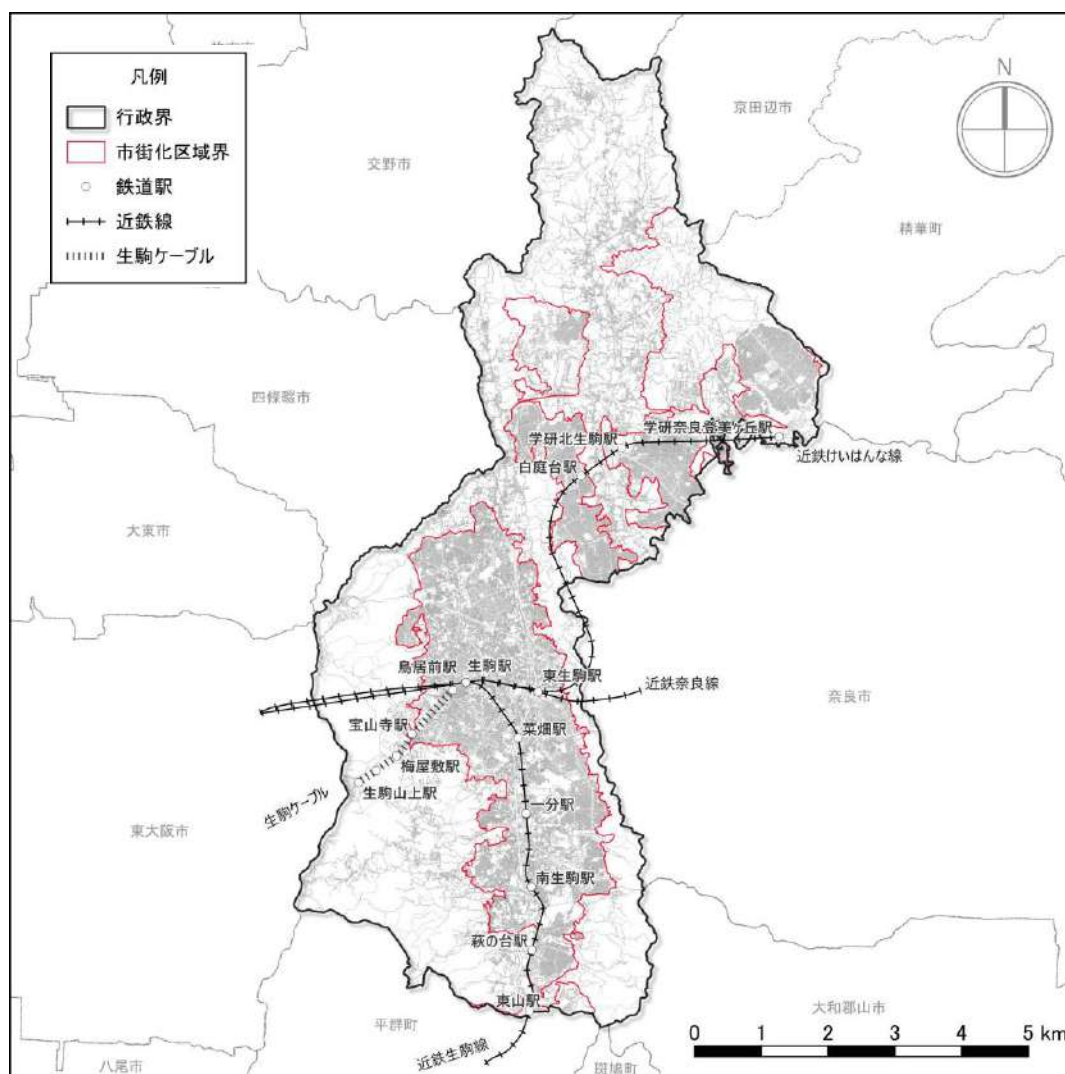


図 1-2 計画区域

出典：国土数値情報(国土交通省)

## 第 2 章

### 現況と課題

---



## 2. 現状分析・課題整理

### 2.1 生駒市の概要

#### 2.1.1 概要

本市は、西に生駒山系の山々が、中央に矢田丘陵のなだらかな緑がそれぞれ連なり、その麓を南北に流れる竜田川と富雄川沿いの谷筋を中心に市街地が形成されてきました。

昭和 40 (1965) 年代以降、大都市への良好なアクセスや豊かな自然環境を活かし、多くの住宅開発が進められました。また、関西文化学術研究都市と周辺住宅地内の至便な交通手段として、近鉄けいはんな線が整備され、鉄道沿線を中心に新たな市街地が形成されています。このように、谷筋に市街地が形成され、東西南北方向に公共交通が整備された地勢上、交通上コンパクトな都市構造になっています。

一方、歴史・文化資源や生駒山などの豊かな自然環境など、魅力的な資源が大都市近郊に位置しながらも、今も市内に多く残されており、計画的に整備された住宅地、みどり豊かな田園集落、利便性の高い市街地など、多様な地域が共存しているのが特徴です。

#### 2.1.2 位置・圏域区分

##### (1) 位置・地勢

本市は、奈良県の北西端に位置し、大阪府と京都府に接しています。

西に標高 642 メートルの生駒山を主峰とする生駒山地が、東に矢田丘陵と西の京丘陵があり、そこに広がる本市は、東西約 8.0 キロメートル、南北約 15.0 キロメートルと南北に細長い形をしています。面積は 53.15 平方キロメートルを有しています。

##### (2) 圏域別都市づくり

本市は、明治 22(1889) 年の町村制施行に伴い、北倭村、北生駒村、南生駒村の 3 村が形成され、その後の生駒町制施行、南生駒村、北倭村の編入合併により現在の市域を形成してきました。

このような経緯に加え、南北に細長い地勢上の特性を考慮し、これまで北部・中部・南部の各地域に区分した都市づくりを進めてきました。

一方、本市には、古くから形成されてきた田園集落や旧市街地、開発時期の異なる良質な住宅地など形成経緯の異なる地域が多数あり、それぞれの地域における実情やまちづくりの課題も様々です。また、市街地や集落での暮らしは、それぞれの地域が有する生活サービス機能や地域の魅力などを享受、補完しあいながら成り立っています。

「生駒市都市計画マスタープラン(令和 3 (2021) 年 6 月)」では、鉄道駅等の「生活拠点」を中心に誰もが商業や医療など日常生活に必要な都市機能にアクセスすることができる「将来生活交通圏域」を既存の公共交通路線状況やコミュニティの単位を考慮したうえで 10 圏域設定し、きめ細やかな都市づくりを進めています。





### 2.1.3 歴史・成り立ち

「将来生活交通圏域」10 圏域の歴史と成り立ちは以下の通りです。

表 2-1 将来生活交通圏域の沿革

将来生活交通圏域	沿 革
<b>学研奈良登美ヶ丘駅圏域</b> (鹿ノ台、美鹿の台、鹿畑町)	<p>古くからある鹿畑町は、農業を中心とした田園集落として発達してきました。昭和 50(1975)年代初頭には、圏域東側の丘陵部において、市内で最も大規模となる、戸建てを中心とした鹿ノ台住宅地の造成に伴い、小中学校や公園などの公共施設及び生活利便施設が整備されました。</p> <p>平成 18(2006)年には、けいはんな線の開通に伴い学研奈良登美ヶ丘駅が開設され、同時期に、美鹿の台住宅地が造成されたことにより、圏域内の人口が平成 25(2013)年にピークとなりました。</p>
<b>学研北生駒駅圏域</b> (高山町、上町、北大和、真弓、真弓南)	<p>古くからある高山町と上町は、寺社仏閣などの歴史資源が豊富にあり、神話も多く残る地域です。茶釜の伝統産業に加え、農業も盛んな田園集落として発達してきました。</p> <p>昭和 50(1975)年頃からは、戸建を中心とした真弓、真弓南、北大和住宅地の造成に伴い、小中学校や公園などの公共施設及び生活利便施設が整備され、平成 18(2006)年には、けいはんな線の開通に伴い学研北生駒駅が開設されました。現在は、高山町の東部、関西文化学術研究都市の高山地区において、都市と自然環境が共生できるまちづくりが進められています。</p>
<b>白庭台駅圏域</b> (北田原町、ひかりが丘、西白庭台、白庭台、上町台、あすか野、あすか台)	<p>古くからある北田原町は、農業を中心とした田園集落として発達してきました。また、北田原町の東側には、関西電力新生駒変電所の進出を契機とし、現在も多くの企業が立地する学研生駒テクノエリア(旧北田原工業団地)があります。</p> <p>昭和 50(1975)年代初頭には、戸建を中心としたあすか台、あすか野住宅地の造成に伴い、小学校や公園などの公共施設及び生活利便施設が整備されました。その後も、昭和 60(1985)年以降にひかりが丘、白庭台住宅地が造成され、平成 18(2006)年には、けいはんな線の開通に伴い白庭台駅が開設され、同時期に、西白庭台や、上町台などの住宅地が造成され白庭台駅前の高層共同住宅の立地も進んだことから、圏域内の人口が急増しました。</p>

将来生活交通圏域	沿 革
<b>東生駒駅(北)圏域</b> (小明町、辻町)	本圏域は、古くは小明村、辻村として清滝街道沿いに自給的農村として存した地域でしたが、昭和 43 年(1968 年)の近鉄東生駒駅の新設に伴い、矢田丘陵西麓を中心に宅地開発が進められ、昭和 40(1965)年から 50(1975)年にかけての人口増加率は辻町で約 620%、小明町で約 244%と急激に人口が増加した地域です。
<b>東生駒駅(南)圏域</b> (東生駒、さつき台、南山手台、山崎町、翠光台)	本圏域は、古くは山崎村、菜畑村として清滝街道沿いの一部に自給的農村が存した以外は大部分が山林でした。昭和 43(1968)年の近鉄東生駒駅の新設に伴い、矢田丘陵西麓を中心に昭和 40(1965)年から 50(1975)年代にかけて鉄道事業者による住宅地開発が進められました。また、矢田丘陵西麓に縦走する幹線道路(市道菜畑乙田線)沿いに民間事業者による住宅地開発が近年も引き続き行われている地域です。
<b>生駒駅(北)圏域</b> (生駒台北、生駒台南、新生駒台、松美台、光陽台、喜里が丘、北新町、東松ヶ丘、西松ヶ丘、谷田町、桜ヶ丘、俵口町、南田原町)	本圏域は、古くは俵口村、谷田村の自給的農村でしたが、大正 3 (1914) 年の大軌鉄道(現在の近鉄奈良線)や昭和 34(1959)年の阪奈道路の開通に伴い、民間事業者による宅地開発が進められ、昭和 40(1965)年から 50(1975)年にかけての人口増加率は約 270%と急激に人口が増加した地域です。また、本市の中心地として発展する素地を形成した地域です。
<b>生駒駅(南)圏域</b> (東新町、本町、元町、山崎新町、仲之町、軽井沢町、門前町、東旭ヶ丘、西旭ヶ丘、新旭ヶ丘、緑ヶ丘、菜畑町)	本圏域は、古くは谷田村、菜畑村の自給的農村でしたが、大正 3(1914)年の大軌鉄道(現近鉄奈良線)の開通に伴い宝山寺に至る参詣線が開かれ、参詣者への飲食店や土産物店、料理旅館等の施設が建ち並び、門前町としての商業地域が、また、大正 7(1918)年の日本初となるケーブルの開通、昭和 4(1929)年の生駒山上遊園地の開園とケーブルの延伸など、商業の中心地、観光都市として発展する素地が形成されました。その後、昭和 30(1955)年から 40(1965)年代にかけて商業地域の周辺、生駒山の裾野に戸建て住宅地の開発が進められ、その後も市役所庁舎をはじめ、多くの公共施設が立地するなど、本市の都市拠点としての市街地が形成されています。
<b>菜畑駅・一分駅圏域</b> (東生駒月見町、東菜畑、中菜畑、壱分町、西菜畑町)	生駒山の麓から矢田丘陵の麓に広がる菜畑、壱分地区は、古くから農業を中心とした田園集落を形成してきました。矢田丘陵の麓では、井戸や湧水池の良質な水を利用し酒造が盛んに行われていました。昭和 30(1955)年代後半には、生駒高校の開設に伴いインフラの整備が進むと周辺の宅地化も徐々に進み、昭和 40(1965)年代以降は、菜畑駅、一分駅の徒歩圏を中心に宅地化が急速に進み、市街地を形成してきました。

将来生活交通圏域	沿 革
<b>南生駒駅圏域</b> (有里町、小瀬町、萩原町、小平尾町、青山台、鬼取町、小倉寺町、大門町、藤尾町、西畑町)	<p>生駒谷では最も早くからできた有里、萩原をはじめ、多くの集落が生駒山頂から矢田丘陵の麓まで、農業を中心とした田園集落を形成してきました。古くから大阪奈良を結ぶ主要道である暗越奈良街道沿いには、村役場、学校などが建ち並び、昭和2(1927)年の生駒線開通に伴い、南生駒駅周辺には、郵便局、駐在所などの公的施設のほか、診療所や商店などの生活利便施設が立地するなど南地区の中心地として発展してきました。昭和40(1965)年頃からは、南生駒駅徒歩圏を中心に宅地化が進み、昭和49(1974)年には、圏域内最大の計画的市街地である青山台が開発されるなど、市街地を形成してきました。</p>
<b>萩の台駅・東山駅圏域</b> (萩の台、東山町、小平尾町)	<p>生駒山東斜面から麓にかけて小平尾地区、矢田丘陵西斜面から麓にかけて乙田地区に古くから農業を中心とした田園集落を形成してきました。昭和40(1965)年頃から南生駒駅徒歩圏を中心に徐々に宅地化が進み、昭和50(1975)年代には、圏域内最大の計画的市街地である萩の台住宅地が開発されると共に萩の台駅が新たに開業し、市街化区域内においては、急速に人口が増加し、学校等の公共施設の整備も同時に行われました。</p>

出典：圏域別都市づくり(お住まいの地域の情報)

## 2.2 人口

### 2.2.1 人口・世帯数の推移

#### (1) 総人口

本市の総人口は、平成 27(2015)年の 118,233 人をピークとして減少傾向に転じ、令和 27(2045)年には 100,082 人となる推計されています。

年齢 3 区分人口は、年少人口(0～14 歳)、生産年齢人口(15～64 歳)は減少傾向にあり、老年人口(65 歳以上)は、平成 17(2005)年に年少人口を上回り、令和 27(2045)年には 38.4%を占めると推計されています。

世帯数は増加傾向で令和 2 (2020)年現在、50,355 世帯となり、1 世帯あたり人員は 2.3 人/世帯でますます核家族化が進行しています。

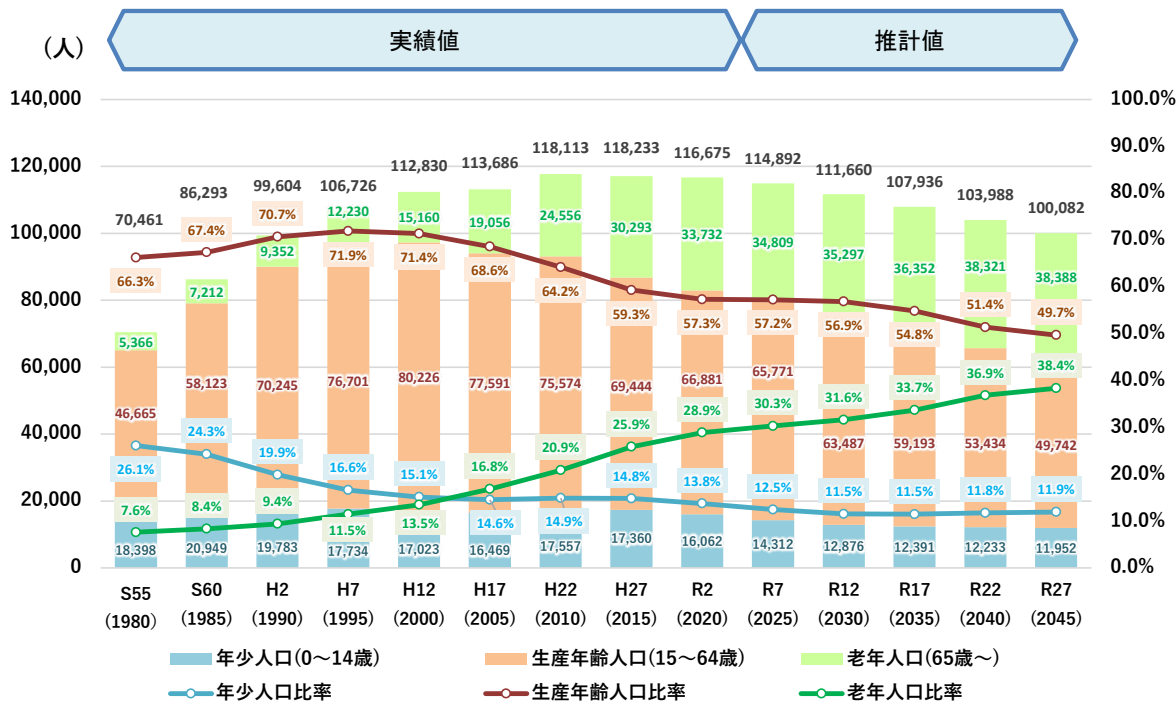


図 2-2 人口動向

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口(令和 5 (2023)年推計)

表 2-2 世帯数動向

	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	R2
世帯数(世帯)	25,230	30,171	34,354	38,276	42,539	46,478	49,058	50,355
1 世帯あたり 人員(人/世帯)	3.4	3.3	3.1	2.9	2.7	2.5	2.4	2.3

出典：奈良県統計年鑑

## (2) 高齢単身者数

本市の高齢単身者数は、増加傾向にあり、令和 2 (2020) 年現在、5,940 人まで増加しています。

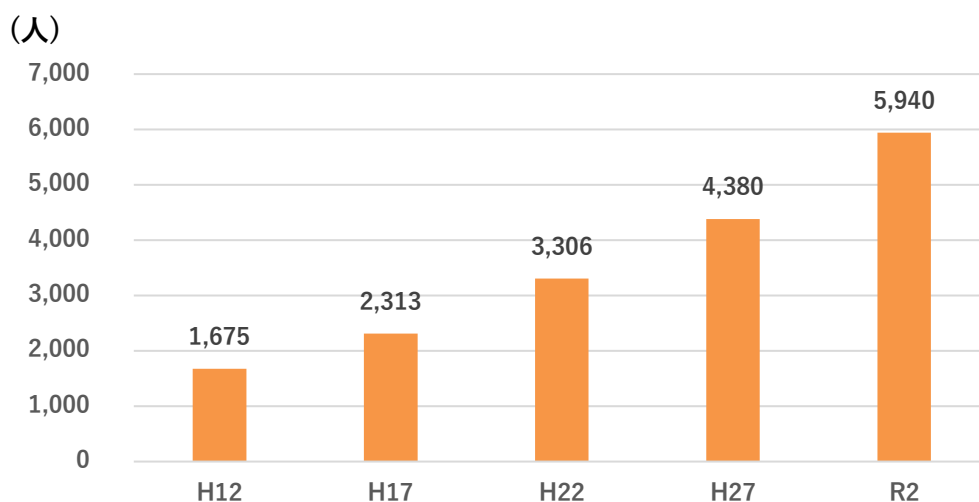


図 2-3 高齢単身者数の推移

出典：国勢調査

## (3) 昼間人口

本市の昼間人口は、増加傾向にあり、令和 2 (2020) 年現在、95,668 人で、昼間人口比率は 82.0% に上昇しています。

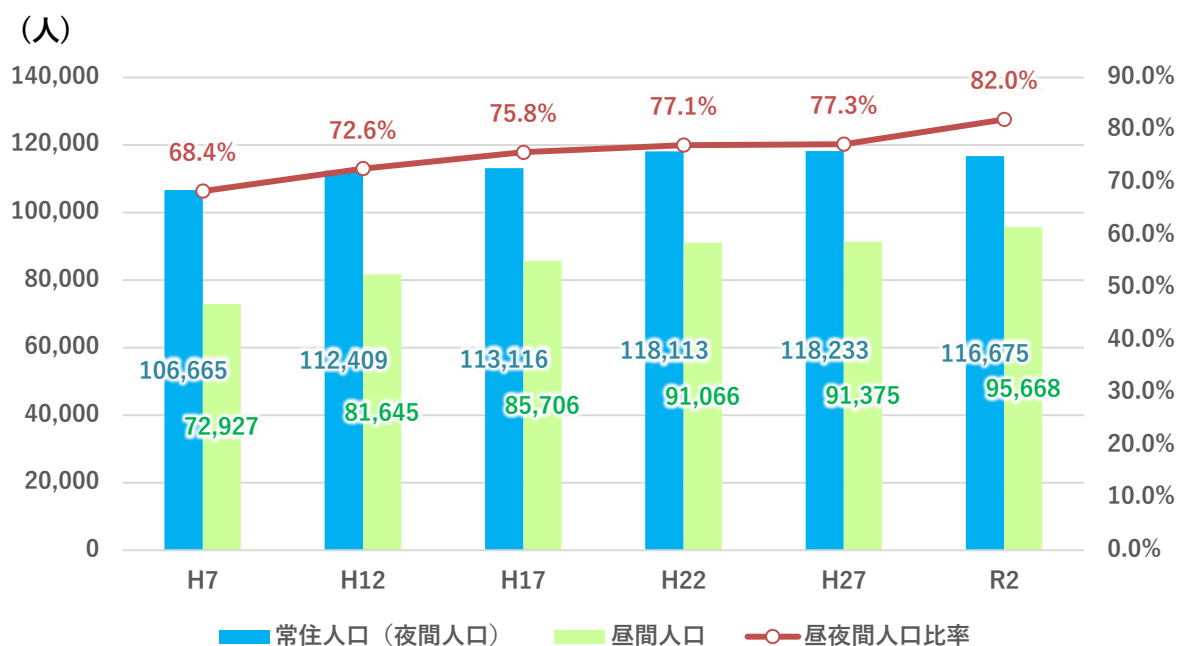


図 2-4 昼間人口の推移

出典：国勢調査

#### (4) 流入人口

市外からの流入人口は、平成 22(2010)年から平成 27(2015)年に掛けて増加しましたが、令和 2 (2020)年に減少に転じています。流入人口の居住地は奈良市が多く、39.2%を占めています。

本市からの流出人口は、大阪市や奈良市への流出が多くなっています。令和 2 (2020)年の流出人口は大きく減少していますが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う緊急事態宣言等による外出自粛要請、コロナ禍を契機としたテレワーク等による場所にとられない働き方の普及なども影響していると推察されます。

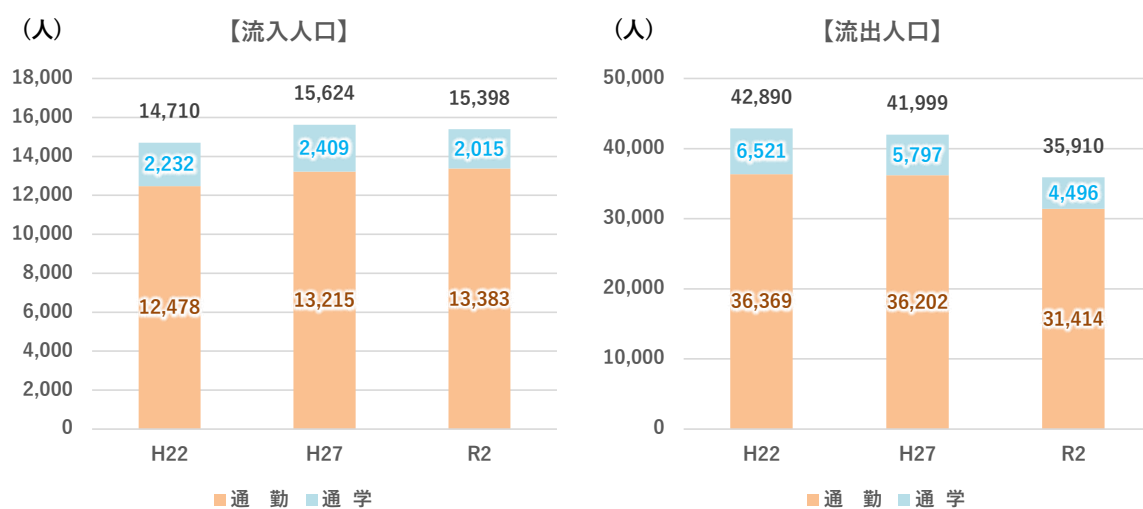


図 2-5 流入・流出人口の推移

出典：国勢調査

表 2-3 流入・流出（通勤・通学総数）の状況（上位 5 位）

流入者居住地	人数	割合	流出先	人数	割合
総数	15,398	100.0%	総数	35,910	100.0%
奈良市	6,038	39.2%	大阪市	13,142	36.6%
大阪市	805	5.2%	奈良市	7,019	19.5%
大和郡山市	738	4.8%	大和郡山市	1,064	3.0%
平群町	676	4.4%	京都市	984	2.7%
斑鳩町	309	2.0%	平群町	309	0.9%

出典：国勢調査



## 2.2.2 人口集中地区

本市の人口集中地区(D I D)は、計画的住宅地などのエリアで拡大しており、令和 2 (2020)年時点で 1,450ha が指定され、人口密度は 68.4 人/ha となっています。

※人口集中地区：市区町村の境域内において、人口密度の高い基本単位区(原則として人口密度が 1 k m<sup>2</sup>当たり 4,000 人以上(1 ha 当たり 40 人以上))が隣接し、かつ、その隣接した基本単位区内の人口が 5,000 人以上となる地域

表 2-4 人口集中地区(DID 地区)

項目	H22	H27	R 2
DID 面積(ha)	1,350	1,364	1,450
人口(人)	94,823	96,070	99,233
人口密度(人/ha)	70.2	70.4	68.4

出典：国勢調査

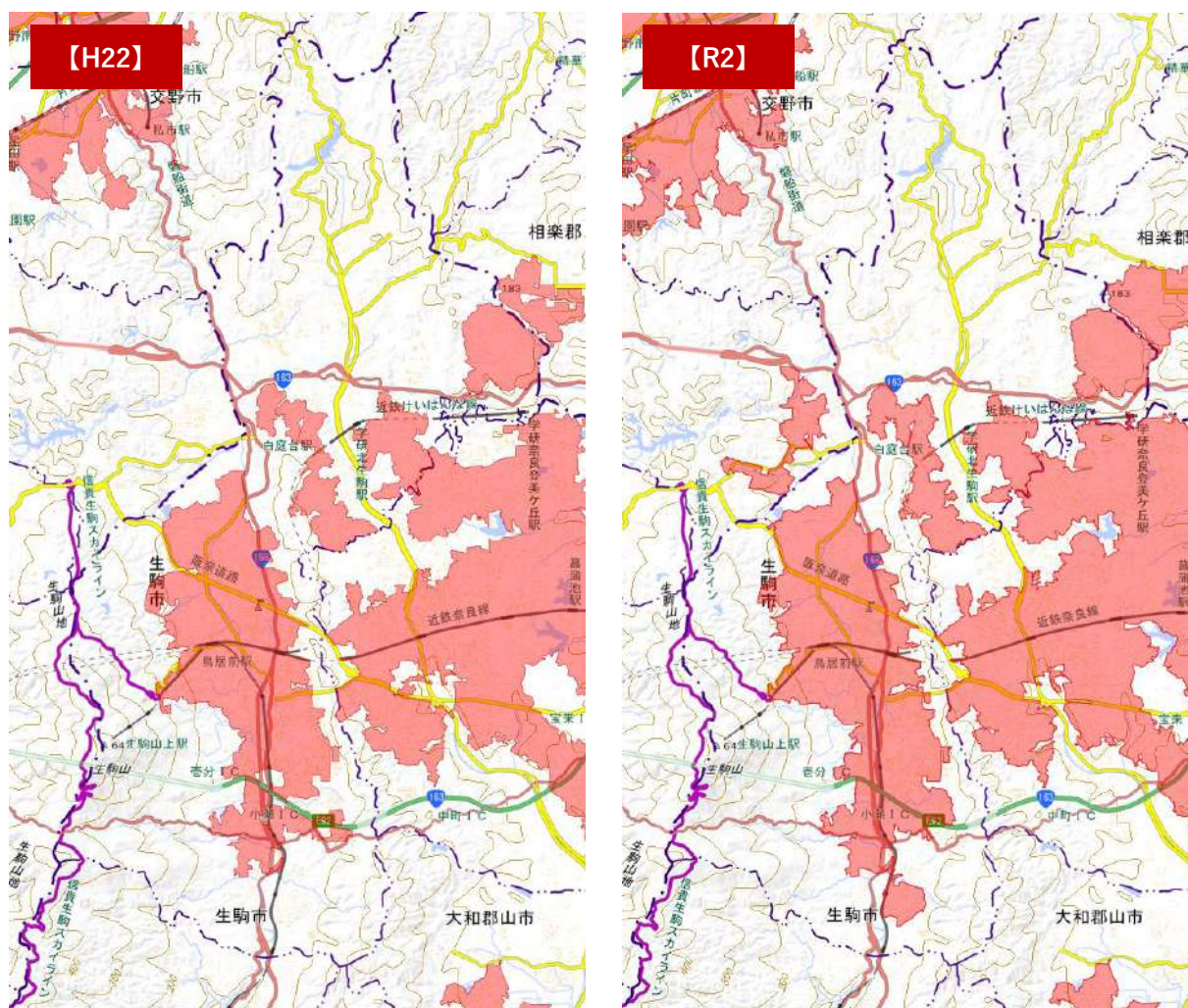


図 2-6 人口集中地区(H22・R2)

出典：地理院地図

## 2.2.3 人口分布

令和 2 (2020) 年の本市の人口分布は、生駒駅、東生駒駅、白庭台駅、菜畑駅等の駅周辺や白庭台、松美台、さつき台などの計画的住宅地を中心に人口密度の高い地域が広く分布しています。

市街化区域の学研高山地区第 2 工区は樹林地、北田原町は工業用地が広がっているため、人口空白地となっています。

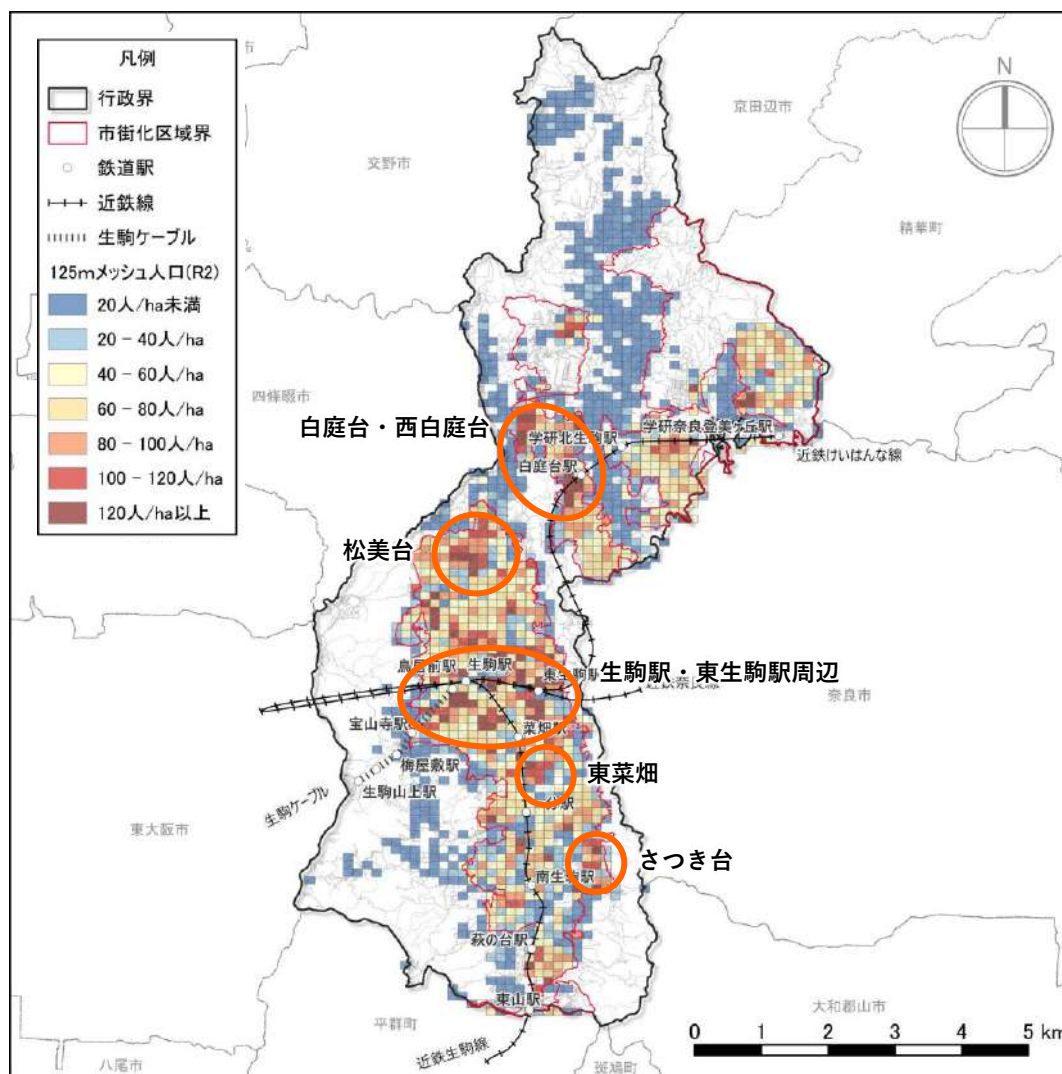


図 2-7 令和 2 (2020) 年人口分布

出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」



## 2.2.4 将来推計人口の分布

本市の将来推計人口をみると、令和 27(2045)年時点では、人口密度 80 人/ha 以上の地域が生駒駅、東生駒駅、白庭台駅、菜畑駅等の駅周辺やひかりが丘、白庭台、松美台、さつき台などの計画的住宅地を中心に維持されると予測されます。一方、鹿ノ台、真弓、あすか野、萩の台においては、人口密度 40 人/ha 未満になることが予測されます。これら計画的に開発された一斉入居型住宅地では、人口構成の偏りがみられます。

また、学研北生駒駅圏域の学研高山地区第 2 工区は、令和 4 (2022)年に策定した「学研高山地区第 2 工区マスタープラン」で計画人口がおおむね 5 千人に設定されています。

(※人口密度 40 人/ha：都市計画法施行規則に定める既成市街地の基準)

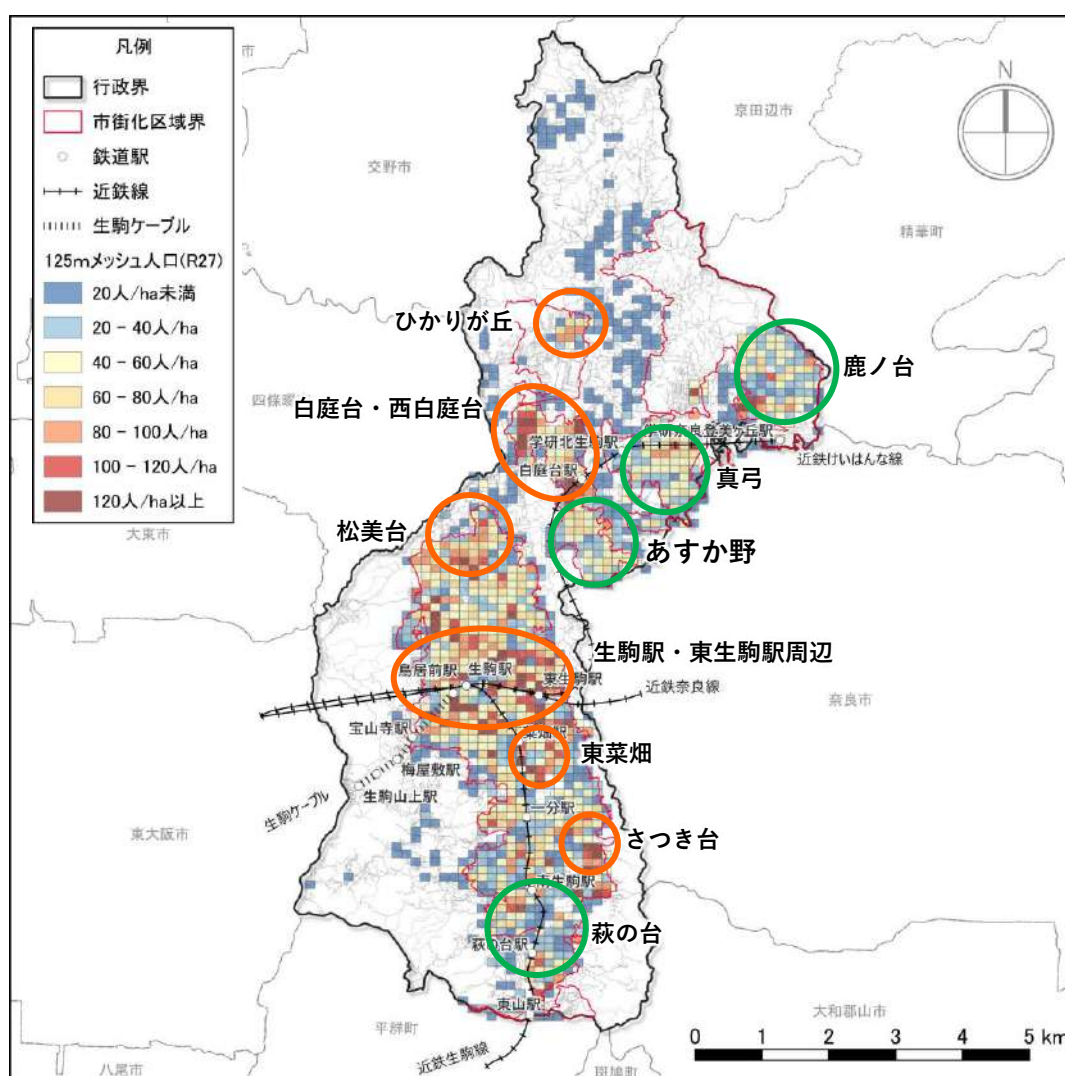


図 2-8 令和 27(2045)年推計人口

出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」

## 2.3 産業

### 2.3.1 産業別事業所・従業者数

#### (1) 産業大分類別事業所数・従業者数

本市の事業所数・従業者数は微増で推移しており、令和3(2021)年時点の産業別従業者数の構成比は、第3次産業が全体の約8割を超えています。

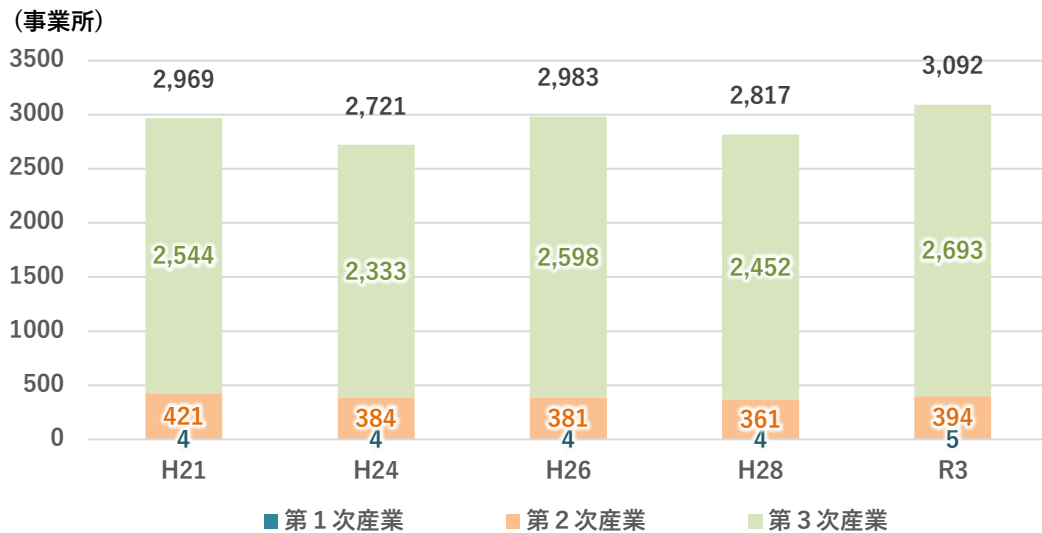


図 2-9 産業別事業所数の推移

出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

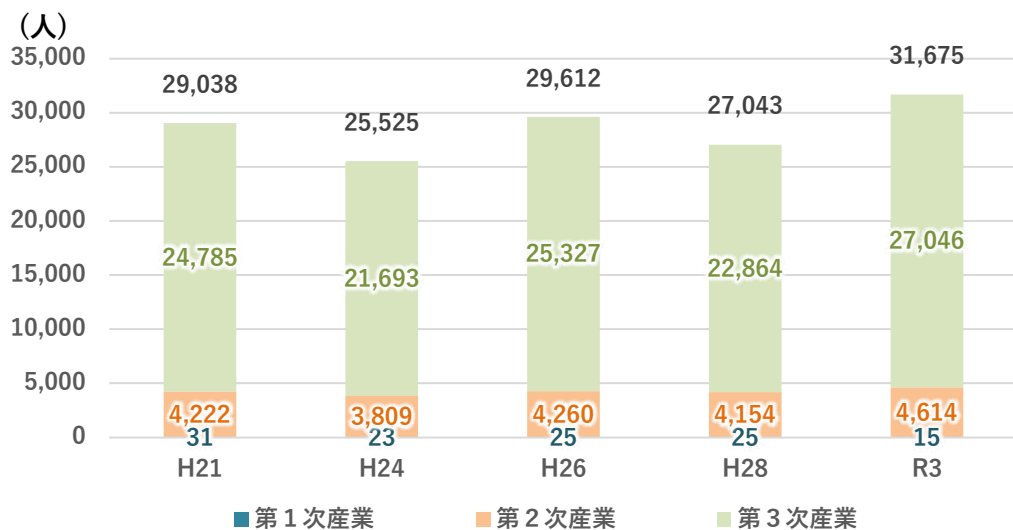


図 2-10 産業別従業者数の推移

出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

## (2) 産業分類別(民営)の事業所数・従業者数

産業別に見ると、民営事業所数・従業者数ともに「卸売業・小売業」「医療・福祉」が多く、本市の主要な産業を構成しています。

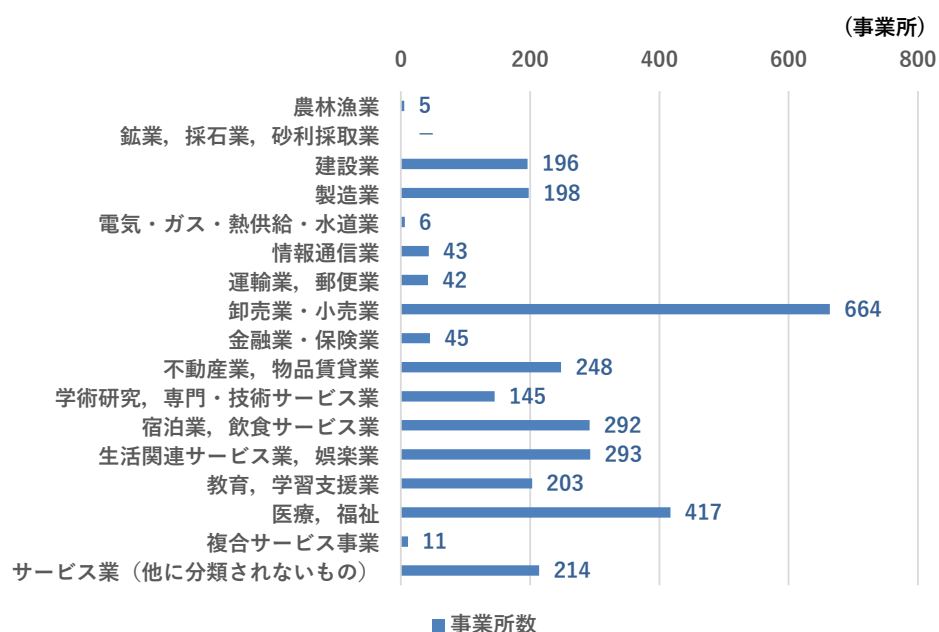


図 2-11 産業分類別の民営事業所数(令和 3 (2021)年)

出典：経済センサス活動調査

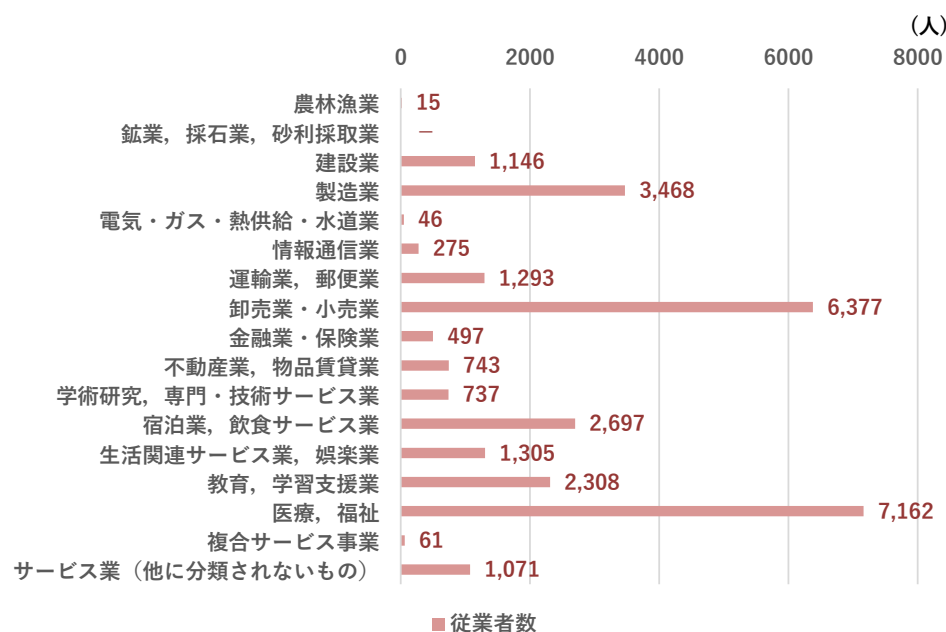


図 2-12 産業分類別の民営従業者数(令和 3 (2021)年)

出典：経済センサス活動調査

## 2.3.2 工業の動向

製造業に関しては、市北部の準工業地域内に集積があり、製造業事業所数は、平成 29(2017)年に減少して以降は横ばいで推移しています。対して、製造業従業者数、製造品出荷額等は増加傾向にあり、規模の大きい事業所が増加していると推察されます。

本市は、工業系の用途地域が少なく、新たに産業機能を誘致できる場所も少ない状況です。しかし、近年、北部地域を中心に立地環境が評価され、製造業やデータセンターの立地が進んでいます。本市の企業立地促進条例では、学研生駒テクノエリアと高山サイエンスタウンの製造業に対して経済的支援を行っています。

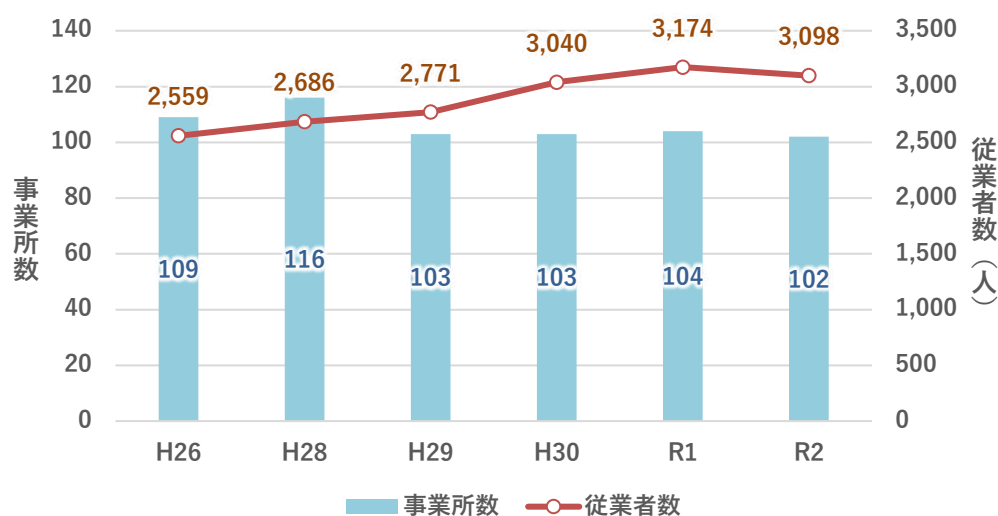


図 2-13 製造業事業所数・従業者数の推移(従業者 4 人以上の事業所)

出典：工業統計調査、経済センサス活動調査

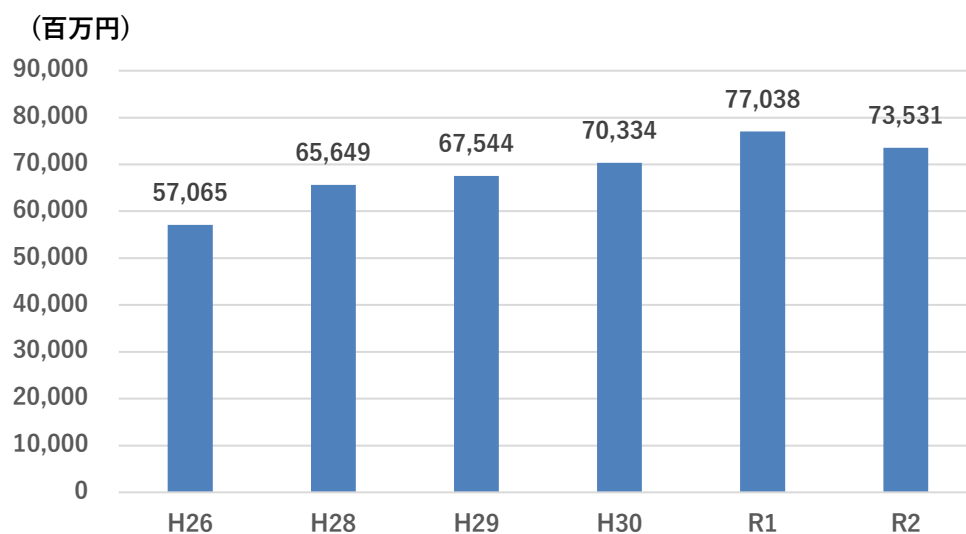


図 2-14 製造品出荷額等の推移(従業者 4 人以上の事業所)

出典：工業統計調査、経済センサス活動調査

### 2.3.3 商業の動向

商業集積については、生駒駅、東生駒駅、学研北生駒駅、学研奈良登美ヶ丘駅など駅周辺のほか、郊外に点在しています。小売業事業所数は、450～500 事業所で推移しています。小売業従業者数は増加傾向にあり、令和 3 (2021) 年時点で 5,211 人となっています。年間商品販売額はおおむね横ばいで推移しており、令和 3 (2021) 年時点で 92,411 百万円となっています。事業所規模では、小規模店舗が減少し、1 店舗当たりの売り場面積が増加傾向にあります。

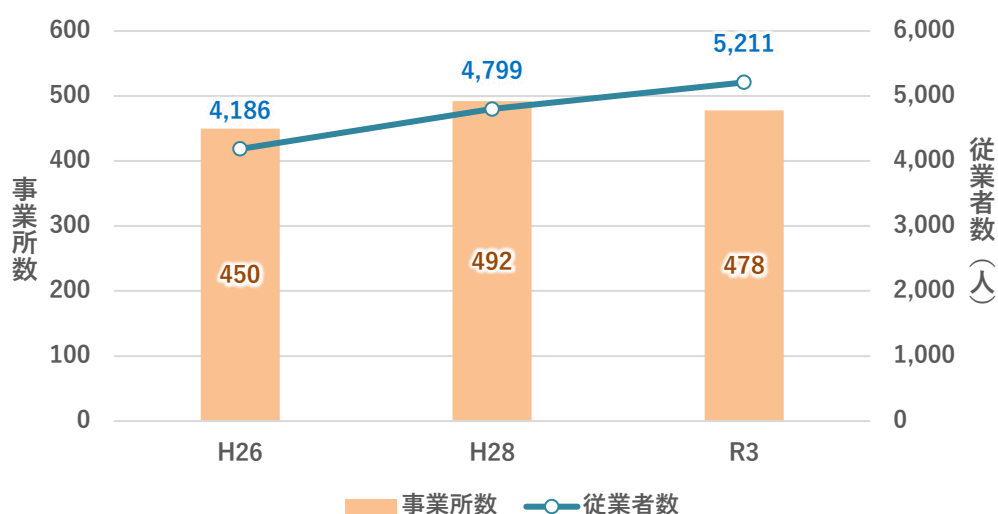


図 2-15 小売業事業所数・従業者数の推移

出典：商業統計調査結果、経済センサス活動調査

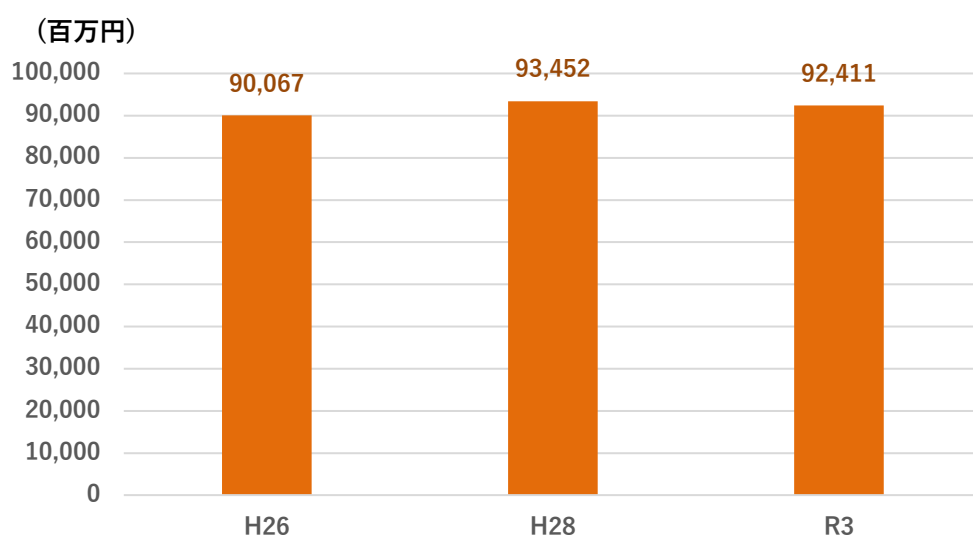


図 2-16 年間商品販売額の推移

出典：商業統計調査結果、経済センサス活動調査

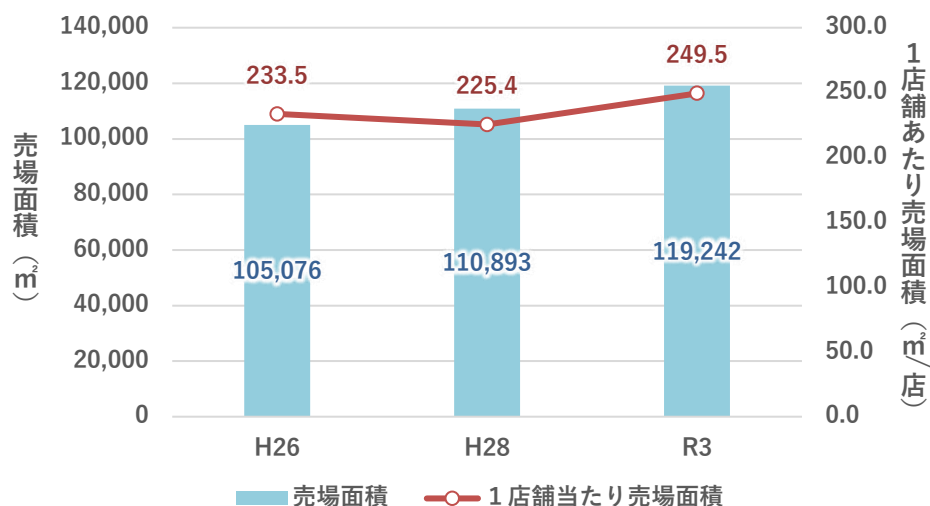


図 2-17 店舗面積の推移

出典：商業統計調査結果、経済センサス活動調査

#### 【参考】小売業の現状と特徴

- 食料品は市内店舗で購入されていますが、購入先としてはスーパーマーケットが大半を占めています。また、日用雑貨の購入先は、スーパーマーケットに次いで、コンビニ・ドラッグストア、大型ショッピングセンターの順で、食料品、日用雑貨ともに、個人商店での消費がわずかです。
- 趣味・娯楽関連用品や書籍・文房具、洋服・衣料品を中心に、ネットショッピングによる消費割合が大きいです。
- 品揃えなどに裏打ちされた固定顧客を強みとする事業者が多いです。また、市外からも集客する有名店が存在しています。
- 外食サービスに関する市民の消費行動では、大型ショッピングセンターと並んで、個人商店を選択する割合が高く、小規模店舗が健闘しています。

【一番多い購入先(択一)】

	個人商店	コンビニ・ドラッグストア	スーパーマーケット	ディスカウントストア	百貨店	大型ショッピングセンター	家電量販店・ホームセンター	安価サービス	ネットショッピング	無回答・不明
A 生鮮食料品(野菜など)	2.7%	1.0%	85.1%	2.0%	2.0%	3.2%	0.0%	3.2%	0.2%	0.5%
B 生鮮食料品(肉・魚など)	0.7%	0.7%	84.4%	1.5%	4.2%	3.5%	0.0%	3.5%	0.7%	0.7%
C その他食品(調味料他)	1.0%	2.2%	81.6%	4.5%	1.5%	4.0%	0.0%	3.5%	0.7%	1.0%
D お酒、その他嗜好品	3.2%	8.9%	62.3%	12.9%	1.5%	4.2%	0.7%	1.2%	3.0%	2.0%
E 日用雑貨	0.2%	21.6%	25.8%	10.4%	4.2%	16.4%	10.4%	0.7%	8.9%	1.2%
F 理容・美容院	61.0%	6.5%	7.2%	2.7%	2.2%	4.2%	1.5%	0.5%	7.9%	6.2%
G 洋服・衣料品	4.2%	0.2%	2.5%	5.2%	8.9%	54.3%	0.7%	0.2%	22.3%	1.2%
H 書籍・文房具	8.7%	1.2%	6.5%	5.7%	11.9%	36.0%	3.5%	0.2%	24.6%	1.7%
I 趣味・娯楽関連用品	5.0%	0.5%	1.7%	1.7%	4.7%	27.0%	6.2%	0.5%	48.4%	4.2%
J 家電などの耐久消費財	2.0%	0.0%	1.0%	1.0%	0.0%	4.0%	72.0%	0.5%	17.1%	2.5%
K インテリア関連用品	2.2%	0.0%	1.0%	2.5%	3.5%	32.5%	27.0%	0.5%	26.3%	4.5%
L 習い事・教室・塾など	46.7%	0.2%	0.5%	0.5%	1.7%	8.9%	1.2%	0.5%	10.9%	28.8%
M 外食サービス	38.0%	1.5%	3.7%	1.2%	4.2%	35.7%	0.7%	2.5%	2.7%	9.7%
全体	13.5%	3.4%	27.9%	4.0%	3.9%	18.0%	9.5%	1.4%	13.4%	4.9%

出典：生駒市商工観光ビジョン(令和5(2023)年12月)

## 2.3.4 農業の動向

本市の農業の経営耕地面積は、減少傾向にあり、令和 2 (2020) 年時点で 141ha となっています。また、農地転用状況は、減少傾向にありましたが、令和 4 (2022) 年に増加に転じ、住宅・店舗や倉庫・資材置場などに転用されています。

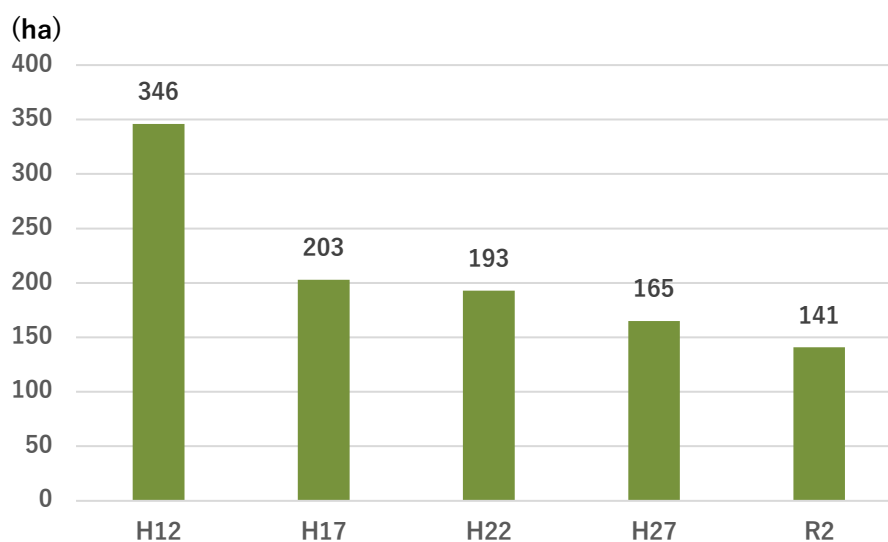


図 2-18 経営耕地面積の推移

出典：農業センサス、世界農林業センサス

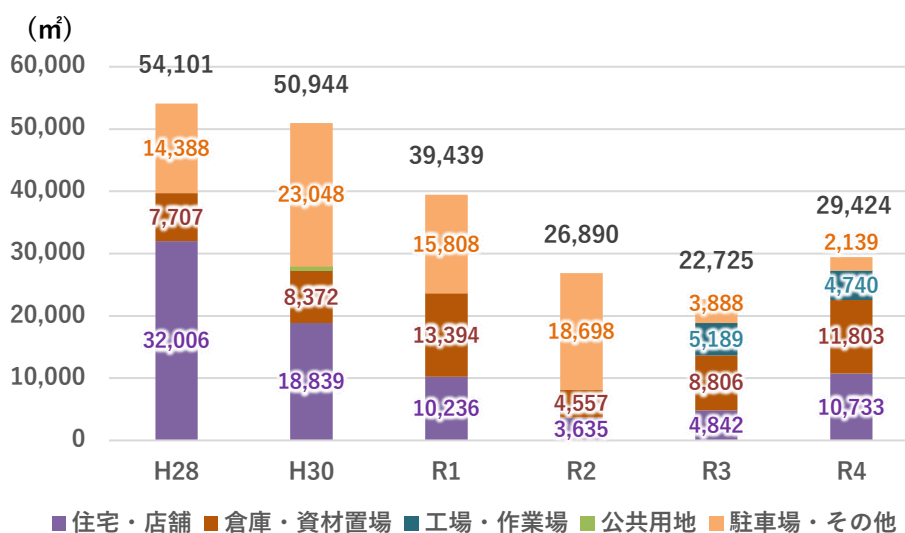


図 2-19 農地転用状況の推移

出典：農業委員会事務局



## 2.4 土地利用

### 2.4.1 土地利用の動向

本市の土地利用は、「山林」が最も多く 36.8%を占め、次いで、「住宅用地」の 19.4%、「田」の 14.0%、「道路用地」の 9.6%となっています。

市街化区域内では、「住宅用地」が 38.6%も多く、次いで「道路用地」が 14.9%、「山林」12.2%、「田」8.8%となっています。

表 2-5 土地利用別面積（単位：ha）

	自然的土地利用					都市的土地利用									合計
	田	畑	山林	水面	その他の自然地	住宅用地	商業用地	工業用地	公益施設用地	道路用地	交通施設用地	公共空地	公的施設用地	その他の空地	
都市計画区域	744.6	87.5	1,957.9	129.8	87.3	1,030.0	65.6	41.5	223.3	507.9	29.7	125.5	0.0	287.4	5,318.0
	14.0%	1.6%	36.8%	2.4%	1.6%	19.4%	1.2%	0.8%	4.2%	9.6%	0.6%	2.4%	0.0%	5.4%	100.0%
市街化区域	187.6	20.1	262.0	37.7	28.6	826.8	46.6	35.1	147.4	319.7	20.2	79.9	0.0	128.6	2,140.3
	8.8%	0.9%	12.2%	1.8%	1.3%	38.6%	2.2%	1.6%	6.9%	14.9%	0.9%	3.7%	0.0%	6.0%	100.0%

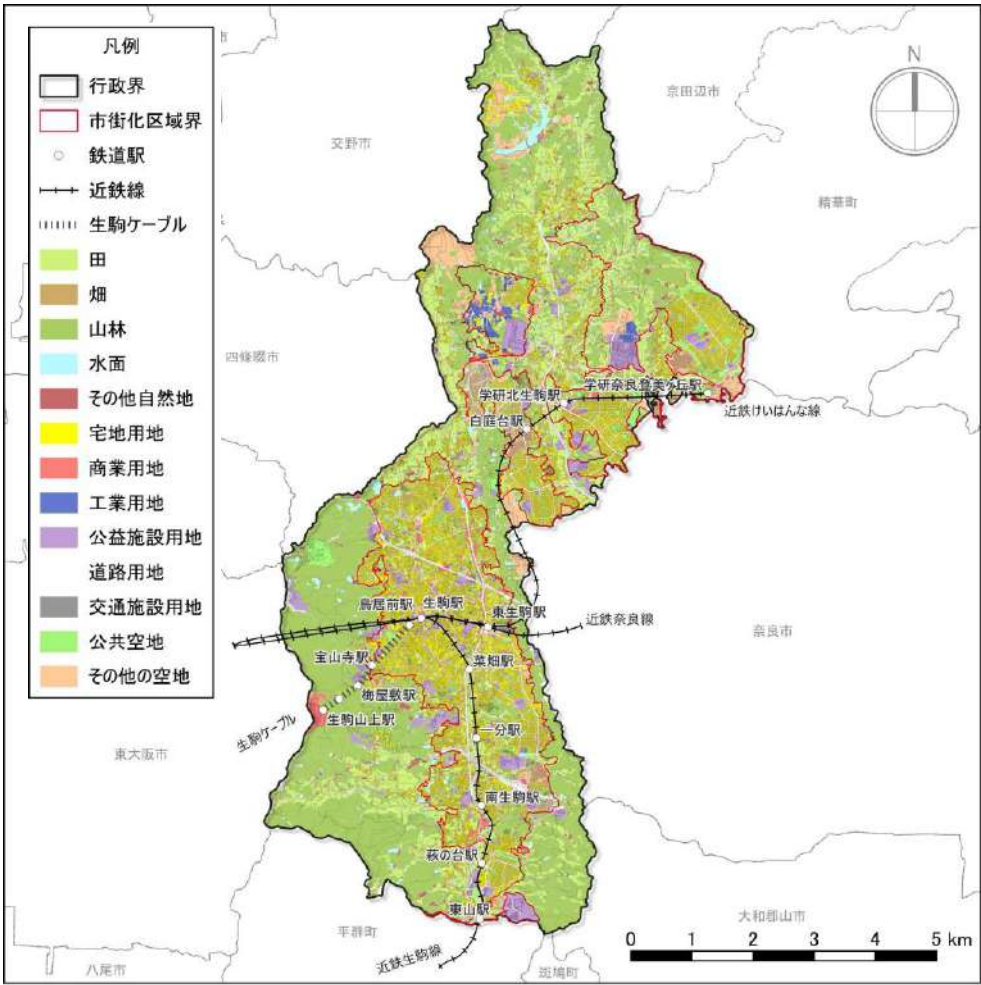


図 2-20 土地利用現況

出典：H26 年都市計画基礎踏査



## 2.4.2 土地利用規制の状況

### (1) 用途地域

市域全域が都市計画区域に指定されており、市街化区域は市域の 42.0%を占めています。

市街化区域は 10 種の用途地域が指定され、住居系が市街化区域の 86.0%を占め、次いで工業系が 7.9%、商業系が 6.2%を占めています。

このうち、商業地域は、生駒駅周辺と宝山寺駅までの沿道、東生駒駅周辺、学研奈良登美ヶ丘駅周辺が指定され、近隣商業地域は、鉄道駅周辺の他、国道 168 号や県道 142 号等の幹線道路沿道、計画的住宅地の一部(商業・サービス施設用地)が指定されています。

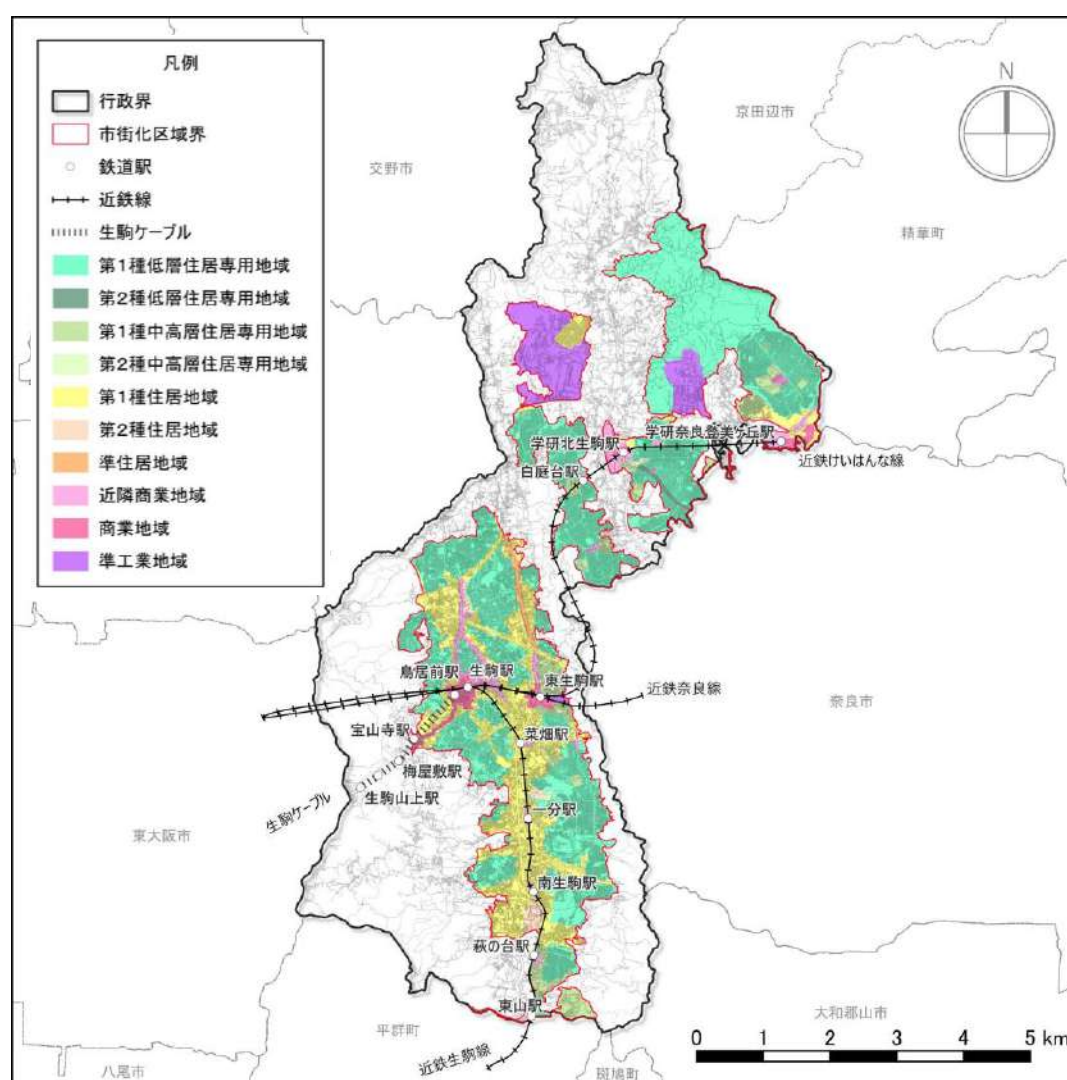


図 2-21 用途地域（令和 6（2024）年）

出典：都市づくり推進課所管資料（R6）

表 2-6 区域区分の状況（令和 7 年 4 月 25 日）

項 目	面積(k m <sup>2</sup> )	割合
都市計画区域	51.35	100.0%
市街化区域	21.56	42.0%
市街化調整区域	29.79	58.0%

出典：生駒市資料

表 2-7 用途地域の指定状況（令和 7 年 4 月 25 日）

項 目	面積(k m <sup>2</sup> )	割合
市街化区域	21.56	100.0%
第 1 種低層住居専用地域	12.34	57.2%
第 2 種低層住居専用地域	0.06	0.3%
第 1 種中高層住居専用地域	1.13	5.2%
第 2 種中高層住居専用地域	0.07	0.3%
第 1 種住居地域	4.62	21.4%
第 2 種住居地域	0.15	0.7%
準住居地域	0.16	0.7%
近隣商業地域	0.92	4.3%
商業地域	0.42	1.9%
準工業地域	1.69	7.9%

出典：生駒市資料

### 【参考】隣接市町の用途地域

- 本市と隣接する市町の用途地域は、本市北部の鹿ノ台と京都府精華町の光台で緑地を挟んで「第1種低層住居専用地域」が近接しているほか、学研奈良登美ヶ丘駅付近で奈良市と隣接して「商業地域」「近隣商業地域」が指定されています。
- 学研北生駒駅東側の真弓と奈良市の松陽台では「第1種低層住居専用地域」「第2種低層住居専用地域」が隣接して指定されています。
- 本市南部では、東山駅で隣接する平群町の菊美台、緑ヶ丘で「第1種低層住居専用地域」「近隣商業地域」が指定されています。

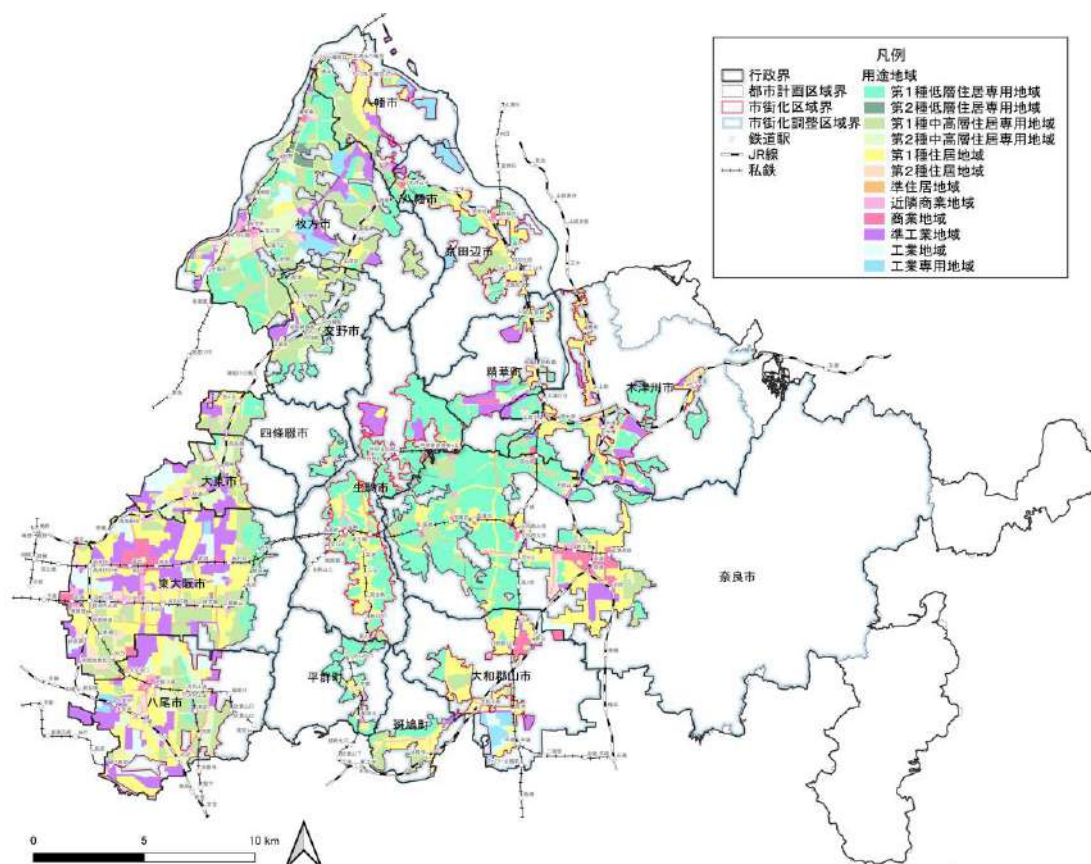


図 2-22 隣接市町の用途地域

出典：都市計画決定 GIS データ（国土交通省）

## (2) 高度地区

用途地域において高さを定めている第1種・第2種低層住居専用地域以外の用途地域が指定されている地域については、全て高度地区を定めています。

## (3) 高度利用地区

生駒駅の南北それぞれの再開発事業にあわせ、高度利用地区を定めています。

## (4) 防火地域及び準防火地域

奈良県の基準に基づいて、原則として商業地域については防火地域に、近隣商業地域については準防火地域に指定しています。



図 2-23 高度利用地区

## (5) 風致地区

令和6(2024)年現在、生駒山風致地区として、1,010haが指定されています。

## (6) 生産緑地地区

令和5(2023)年12月時点で約37.4haが生産緑地地区に指定されています。

## 2.4.3 建物用途現況

本市の建物用途の構成比（件数）は、「住宅」が最も多く 84.0%を占め、次いで「共同住宅」が 3.8%、「文教厚生施設（B）」が 2.2%、「商業施設」が 1.2%を占めています。また、市北部の北田原町に「軽工業施設」が集積しています。

- 住宅：専用住宅（住宅に付随する物置、車庫を含む）
- 共同住宅：アパート、マンション、長屋、寮、下宿、寄宿舎（詰所）
- 文教厚生施設（B）：小・中・高等学校、幼稚園、保育所、図書館、博物館、公会堂、体育館、競技場、研究所、集会所、老人ホーム、診療所、公衆浴場、神社、寺院、教会
- 商業施設：百貨店、小売店（専門店）、卸売店、食堂、喫茶店、スナック
- 軽工業施設：原動機を使用する 150 m<sup>2</sup>をこえる工場、ぼろ、綿の選別再製、岩石の粉碎、瓦れんが、れん炭、せっけん、生コン等の商業地域では許容されない工業施設。陶磁器、絵具の製造、塗料の加熱乾燥、吹付、引火性溶剤を用いるドライクリーニング等の商業地域では許容されない工業施設

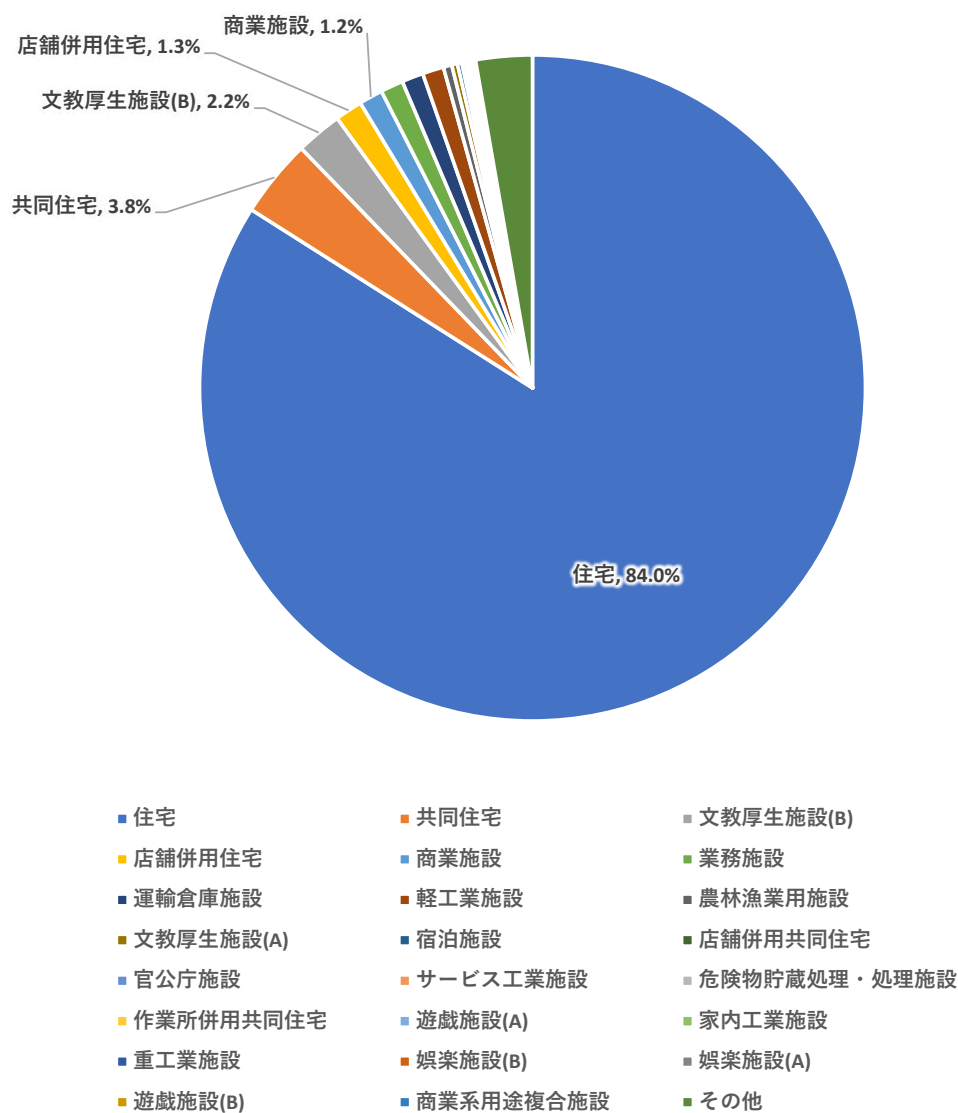


図 2-24 建物用途の構成比（件数）

出典：H26 都市計画基礎調査



## 2.4.4 空き家の状況

空き家率は、西松ケ丘が 6.5%と最も高く、松美台が 4.5%、萩の台 2～4 丁目が 4.2%、萩の台が 4.1%、東生駒 2～4 丁目が 4.0%と 4 %以上となっています。

また、萩の台 2～4 丁目、東生駒 2～4 丁目、東生駒 1 丁目、あすか野南では 0.5%以上空家率が上昇しています。一方、緑ケ丘、青山台では 1 %以上空き家率が減少しています。



<小学校区、主要住宅地の区域>



※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。

図 2-25 主要住宅地別空き家数（既成市街地、田園集落は除く）

出典：第2期生駒市空家等対策計画(案)(R6)

## 2.4.5 市街地開発事業

### (1) 市街地開発事業等

市街地開発事業等として、生駒駅北口での第一種市街地開発事業、登美ヶ丘駅前での土地区画整理事業、南北田原地区及び小瀬地区での地区計画が実施されています。

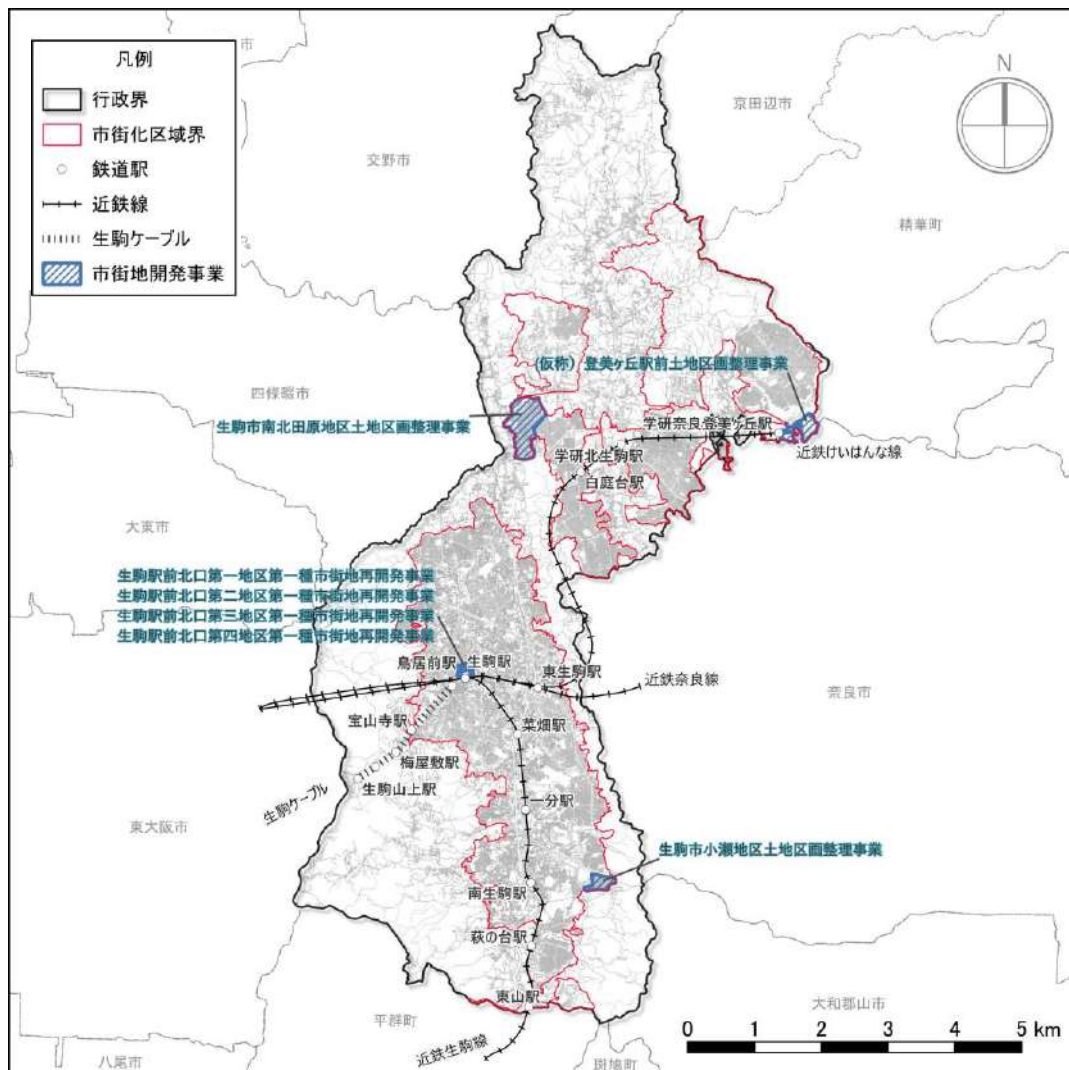


図 2-26 市街地開発事業位置図

出典：H26 年都市計画基礎調査

## (2) 生駒駅北口・南口市街地再開発事業

大阪の都心から20km圏内に位置する生駒市は、昭和46(1971)年の市制施行以降急速に市街化が進行し、人口も急増しました。そこで、市の核となる近鉄生駒駅周辺において、市街地再開発事業などによる街づくりを進め、昭和58(1983)年に駅南口地区の再開発事業が完了しました。引き続き、昭和62(1987)年に駅北口市街地再開発事業の都市計画決定を行いました。その後の人口増大予測に対応できる都市整備を行う必要性から、平成2(1990)年に第一地区から第四地区まで、区域を拡大する都市計画決定の変更を行いました。平成9(1997)年には第一地区、平成17(2005)年には第四地区、そして平成26(2014)年には第二地区の再開発事業がそれぞれ完了しています。



図 2-27 再開発事業地区の位置

表 2-8 再開発事業

事業名	施行者	地区面積	事業完了
生駒駅前北口第一地区 第一種市街地再開発事業	生駒市	約 1.6 ヘクタール	平成 9(1997)年 6 月
生駒駅前北口第二地区 第一種市街地再開発事業	生駒駅前北口第二地区 市街地再開発組合	約 0.8 ヘクタール	平成 26(2014)年 度
生駒駅前北口第四地区 第一種市街地再開発事業	生駒駅前北口第四地区 市街地再開発組合	約 0.67 ヘクタール	平成 17(2005)年 7 月
生駒駅前南口地区 第一種市街地再開発事業	生駒市	約 0.8 ヘクタール	昭和 58(1983)年 3 月

※第一種市街地再開発事業は、「権利変換」という方式で行われるものであり、民間（市街地再開発組合・個人・再開発会社）をはじめとし、地方公共団体等が施行者（事業者）となります。



## 2.4.6 地区計画

市内には 32 か所(約 546ha)で地区計画が定められています。「鹿ノ台地区」「白庭台地区」「北大和地区」など住環境の維持・保全を目標とした地区のほか、「東生駒 1 丁目地区」「学研奈良登美ヶ丘駅前地区」などの駅前商業・業務地の形成地区、「学研生駒テクノエリア北地区・北西地区・南地区」など産業地の形成地区、「高山学研地区」での教育研究環境の確保、「近畿大学病院地区」での総合医療施設地区の形成、「萩の台東地区」でのスポーツ施設の立地などを目標とした地区が定められています。

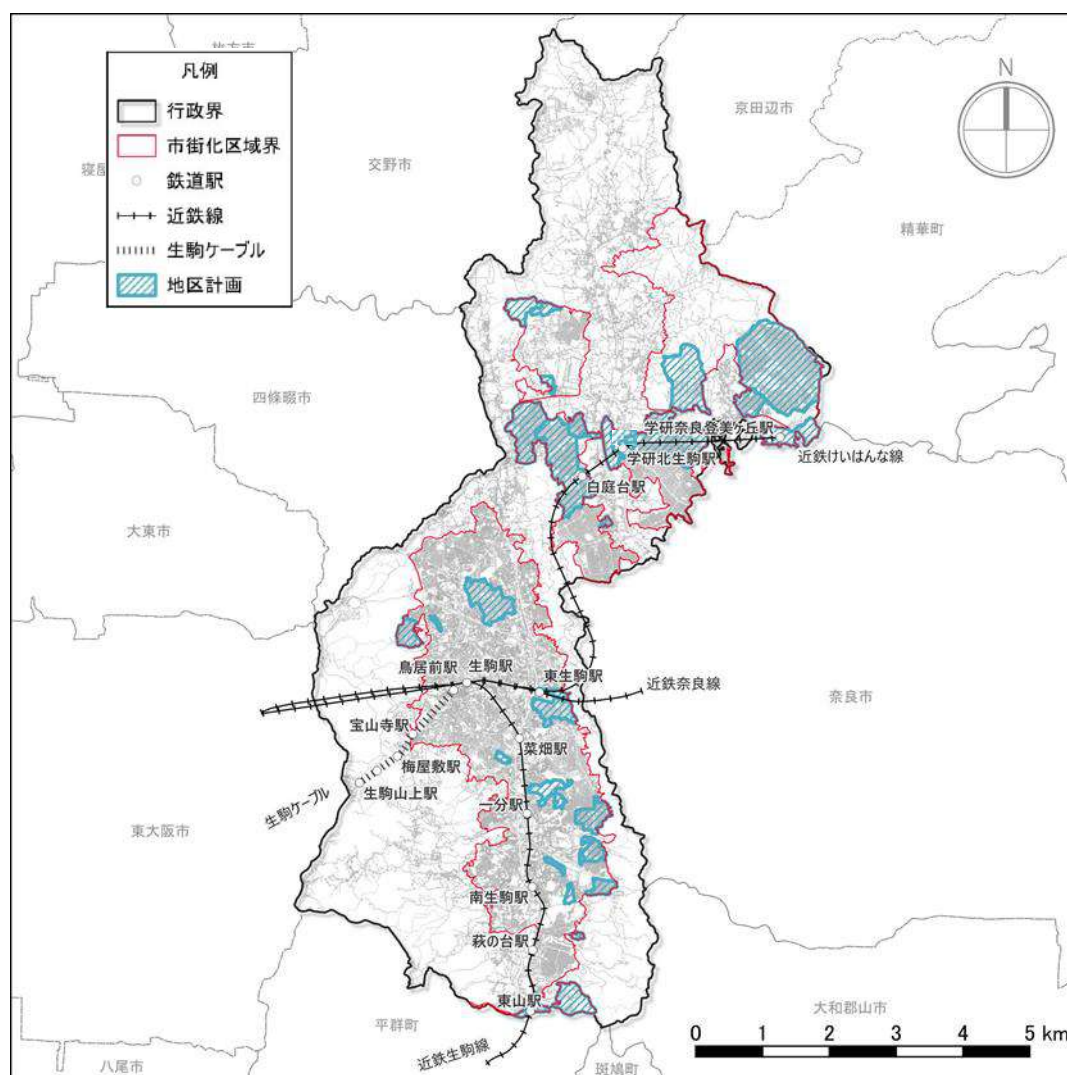


図 2-28 地区計画位置図

出典：生駒市都市づくり推進課所管データ

	地区名	決定・変更	面積(ha)	目標
1	北大和	(H08.07.01) S63.12.06	57.7	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、健全な住宅市街地の形成を図るとともに自然及び歴史に調和した21世紀へ引き継ぐ街として良好な住環境の維持増進を図る
2	白庭台	(R07.04.25) H02.04.13	63.6	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、健全な住宅市街地の形成を図るとともに良好な住環境の維持・増進を図る
3	鹿ノ台	(H30.03.29) H02.11.01	123.6	良好な住環境を将来にわたって維持・保全する
4	高山学研	(R3.12.20) H04.12.25	45	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制誘導を積極的に推進し、本地区にふさわしい良好な教育研究環境を確保するとともに、アカデミックで、かつ、潤いのある街区の形成
5	俵口南条	(H08.07.01) H04.12.25	1.2	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進するとともに、良好な住環境の形成・保全を図る
6	緑ヶ丘東	(R3.12.20) H04.12.25	2.2	周辺の既存住宅地の住環境との調和を図りつつ緑豊かで良好な住環境を維持・保全する
7	壱分・小瀬町、第2阪奈	(H08.07.01) H04.12.25	2.2	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進するとともに、良好な住環境の形成・保全を図る
8	萩の台東	(H08.07.01) H04.12.25	1.7	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進するとともに、良好な地区の環境の形成を図る
9	さつき台2丁目	(H10.04.01) H06.02.01	14.8	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、健全な住宅地の形成を図るとともに良好な住環境を維持・増進し、周辺環境と調和した景観形成を進める
10	生駒台	(H08.07.01) H07.10.20	28.2	良好な住環境を維持・保全する
11	光陽台	(H08.07.01) H07.10.20	10.8	良好な住環境を将来にわたって維持・保全する
12	東山	(H08.07.01) H07.10.20	7.1	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、健全な住宅地の形成を図るとともに良好な住環境を維持・増進し、周辺環境と調和した景観形成を進める
13	西白庭台	(H23.05.10) H13.05.15	33.8	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、健全な住宅市街地の形成を図るとともに良好な住環境の維持・増進を図る
14	南山手台	(H15.03.20) H13.05.15	7.1	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、健全な住宅地の形成を図るとともに良好な住環境を維持・増進し、周辺環境と調和した景観形成を進める
15	近畿大学病院	(H15.03.20) H13.05.15	19.5	本地区にふさわしい土地利用を推進、誘導することによって、周辺地域との調和に配慮した良好な医療施設地区の形成、保全を図る
16	都市計画道路 菜畑乙田線沿道	(H24.12.06) H13.05.15	1.1	合理的な土地利用計画のもとに、建築物の規制、誘導を積極的に推進し、良好な地区の環境の形成を図る
17	近鉄東生駒車庫	H13.05.15	3.1	京阪奈新線の開通等による需要の増加に対応し、施設の整備・充実を図るとともに、周辺の良好な住環境と調和した鉄道施設地区の形成・保全
18	学研奈良登美ヶ丘駅前	(H21.12.04) H17.02.25	20.2	快適で利便性の高い交通網を始めとする都市基盤の充実やさまざまな都市施設の整備、合理的・機能的な土地利用の推進
19	美鹿の台	(H18.05.01) H18.01.18	12.6	周辺の既存住宅地の住環境との調和を図りつつ、将来にわたって良好な住環境を維持・保全する
20	上町台	(H21.07.31) H18.09.29	6.9	将来にわたり、周辺の街並みと調和のとれた、良好な住環境を維持・保全する
21	東生駒1丁目	(H31.3.18) H20.12.10	16.7	本市の地域拠点として健全で賑わいのある駅前商業地を維持するとともに、住宅地においては安全安心で良好な住環境を将来にわたって維持保全する
22	都市計画道路 高山富雄小泉線沿道	H23.05.10	12.1	合理的・機能的な土地利用の推進と、将来にわたり周辺の景観と調和のとれた快適で利便性の高い商業施設や建築物等の規制や誘導を行う
23	学研北生駒駅前	H23.05.10	2.9	周辺の景観と調和のとれた合理的・機能的な土地利用の推進
24	翠光台	(R01.08.02) H24.12.06	7.9	宅地開発の事業効果の維持増進を図るとともに、事業後に予想される建築物の用途の混在、敷地の細分化などによる居住環境の悪化を未然に防止し、減災を考慮した緑豊かで潤いのある「眺望」豊かで良好な市街地の形成を地区全体として図る
25	別院台	H27.02.20	1.1	周辺の既存住宅地の住環境との調和を図りつつ、事業後に予想される建築物の用途の混在、敷地の細分化などによる居住環境の悪化を未然に防止し、減災を考慮した緑豊かでゆとりのある良好な市街地の形成を地区全体として図る
26	あすか野北1丁目東	H27.02.20	1.7	良好な戸建て住宅地の形成を目指すとともに、低炭素化に先駆的に取り組むまちづくりを推進する地区として、将来にわたって合理的・機能的な土地利用を推進する
27	小瀬西	R03.12.20	2.7	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、ゆとりと潤いのある住宅地の形成を図るとともに良好な住環境を維持・増進し、周辺環境と調和した景観形成を進める
28	学研生駒テクノエリア北	(R05.12.28) R05.05.17	4.7	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、本地区にふさわしい良好な産業地の形成を図るとともに、周辺環境との調和によるうおいのある街区を形成する
29	壱分北	R05.12.28	12.5	合理的・機能的な土地利用を推進し、周辺地域住民の利便性を考慮した生活利便施設を集積するとともに、敷地の細分化などによる居住環境の悪化を未然に防止し、周辺環境と調和した景観と緑豊かで潤いのある市街地の形成を図る
30	学研生駒テクノエリア北西	R06.07.19	12.7	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、本地区にふさわしい良好な産業地の形成を図るとともに、周辺環境との調和によるうおいのある街区を形成する
31	学研生駒テクノエリア南	R06.07.19	2.6	合理的な土地利用計画のもとに建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、本地区にふさわしい良好な産業地の形成を図るとともに、周辺環境との調和によるうおいのある街区を形成する
32	学研北生駒駅北	R07.04.25	6.3	将来にわたり周辺地域の自然環境・歴史文化と調和のとれた合理的・機能的な土地利用の推進

表 2-9 地区計画の指定状況

## 2.4.7 都市づくりの動向

### (1) 学研高山地区第2工区のまちづくり事業

学研高山地区は関西文化学術研究都市建設促進法に基づく文化学術研究地区(クラスター)のひとつに位置づけられています。

- 学研高山地区第1工区
  - ・区域面積：45ha
  - ・平成3(1991)年10月 奈良先端科学技術大学院大学が開学
  - ・平成5(1993)年2月基盤整備を完了
- 学研高山地区第2工区→事業中
  - ・区域面積：288ha

令和4(2022)年6月に「学研高山地区第2工区マスタープラン」を策定しています。計画では、計画人口をおおむね5千人に設定し、産業、文化・教育、商業・業務施設などの機能が集積する「多機能複合市街地」を整備することとしています。

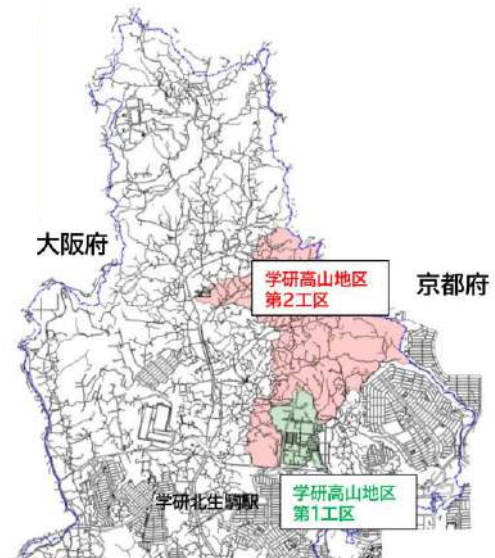
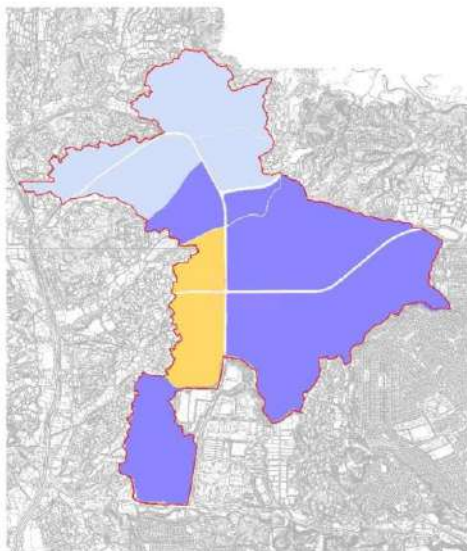


図 2-29 学研高山地区

#### 土地利用方針図



※各機能の位置は事業進捗に合わせ柔軟に対応する。

#### 機能別土地利用面積の目安

自然型産業機能	約85ha
都市型産業機能	約173ha
住機能	約30ha
都市機能 (商業・業務等)	自然型産業機能及び 都市型産業機能の用地内に含む。
都市基盤 (道路・公園・緑地等)	道路や緑地・公園についてはそれぞれの機能別土地利用用地内に含み、関係法令等に基づき整備するものとします。
合計	約288ha

図 2-30 土地利用の方針

出典：学研高山地区第2工区のまちづくり事業について



## (2) 学研北生駒駅北地区のまちづくり事業

当該区域は、本市北部地域の地域拠点である学研北生駒駅北側に隣接し、組合施行による土地区画整理事業が予定されている地区を含む区域となっています。

本市北部地域の地域拠点としての都市機能や、学研高山地区の玄関口としての都市機能を備えた良好な市街地整備を図るため、用途地域、高度地区、防火・準防火地域の変更を行うとともに、土地区画整理事業の導入により具体化するものです。

図 2-31 事業位置図

出典：学研北生駒駅北地区  
まちづくり事業について

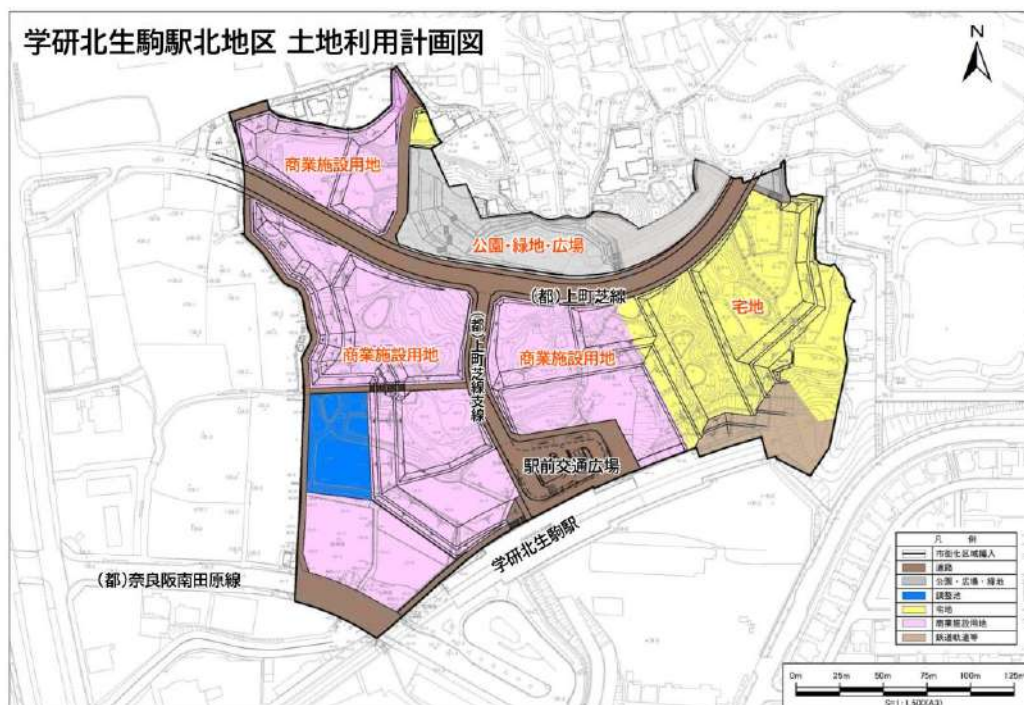


図 2-32 土地利用計画図

出典：学研北生駒駅北地区まちづくり事業について

### <学研北生駒駅北土地区画整理事業準備組合が設立(令和6(2024)年6月19日)>

- ・令和6(2024)年6月19日 設立総会の開催
- ・令和6(2024)年6月22日 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
- ・令和7(2025)年度 本組合設立・土地区画整理事業認可
- ・令和8(2026)年度 工事着手

### (3) 生駒駅周辺都市再生(まちなかウォークブル推進)事業

#### 1) 計画期間

令和 6 (2024)年度～令和 8 (2026)年度

#### 2) 事業概要

生駒駅周辺地域は、これまで、北口においては、段階的な再開発事業により、都市機能の集積などの拠点形成を進めてきましたが、南口地区においては、昭和 50(1975)年代の開発以降、大規模な整備は行っておらず、駅前商業地でありながら、専用住宅(低層建築物)と商業店舗の混在による統一感の欠如、人の集う空間がない、空き店舗の増加等による商店街の機能低下、宝山寺の門前町としての趣きを感じにくいなどの課題があり、都市拠点としての質の高い空間形成が十分に図られていない状況にあります。このため、北口と南口の棲み分けを図りながら、それぞれの特徴を生かした、より魅力的な都市拠点の形成を進めていく必要があります。

近鉄生駒駅周辺エリア全体の回遊性向上をねらい、公共施設や商業施設を繋ぎ、骨格道路、商業地域を中心に、道路の高質化や歩車分離等の歩きたくなる公共空間の創出に繋げるとともに、行政による滞留空間の設置や、沿道の民間事業者による歩道と一体となったセミパブリック空間の創出・活用など、官民一体となって居心地の良いまちなかの創出に取り組んでいます。

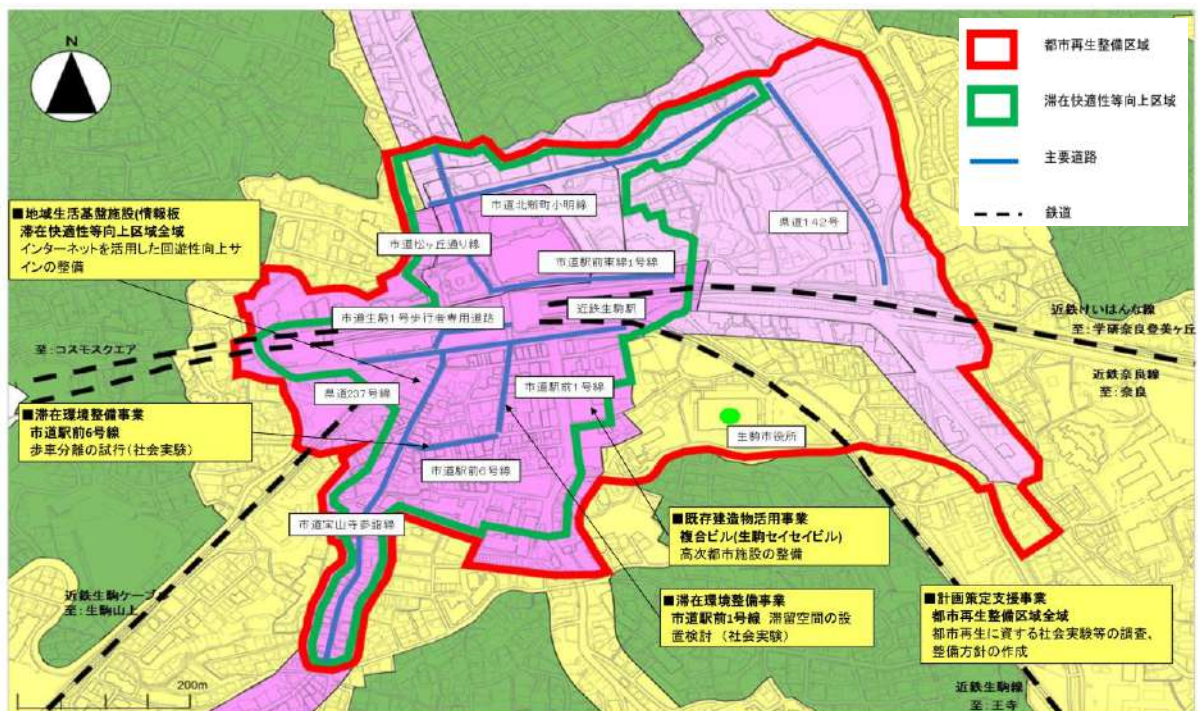


図 2-33 生駒駅周辺地区(奈良県生駒市) 整備方針概要図

出典：生駒駅周辺都市再生整備計画（令和 6 (2024)年 3 月）



#### (4) 生駒駅南口みらいビジョン(令和5年5月)

生駒駅南口の魅力創出に取り組む公民のステークホルダーなどで構成する「生駒駅南口エリアプラットフォーム」において、公民がともにめざす生駒駅南口の将来のまちの姿や取組方針・推進体制等を取りまとめた「生駒駅南口みらいビジョン」が令和5(2023)年5月に策定されました。

##### 1) 対象エリア

生駒駅南口の骨格である「ぴっくり通り」「イコマサウスモール」「参道筋」「さくら通り」の各通りを中心に、「グリーンヒルいこま」や各公共公益施設が立地するエリアをおおむねの範囲とします。



##### 2) めざす将来像

#### 文化や商い、暮らしが息づき、すごしやすく関わりやすいまち

宝山寺の門前町として栄えた商業地としての「文化」。連綿と続き、新しい取組が生まれ始めている「商い」。住宅都市として発展する中で培われた豊かな「暮らし」。それぞれがまちに息づき、誰もが居心地良く過ごせ、関わりやすいまちであり続ける姿を目指します。



#### 【まちを育むプロジェクト】

都市空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居心地のよい公共的空間の形成プロジェクト</li> <li>・グランドレベル・アクティブ化プロジェクト</li> <li>・趣きある街並み・回遊創出プロジェクト</li> </ul>
暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活を豊かにする機能集積プロジェクト</li> <li>・住まいの循環サイクル構築プロジェクト</li> </ul>
商い・観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空き店舗等のリノベーション推進プロジェクト</li> <li>・エリアの魅力発信・観光案内プロジェクト</li> <li>・エリアの魅力発信・観光案内プロジェクト</li> </ul>
子ども	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子どもを育てるまちプロジェクト</li> </ul>

## (5) 生駒駅南口参道周辺街なみ環境整備事業

生駒市の中心部である生駒駅南口から宝山寺までの参道街なみを保全するとともに、より一層魅力的な街なみになるように、令和5(2023)年度から「生駒駅南口参道周辺街なみ環境整備事業」を実施しています。



図 2-34 想定エリア

出典：生駒駅南口参道周辺街なみ環境整備事業

「参道らしい空間の魅力を保ち まちあるき」イベント 11月23日(祝) 13:30~16:30 (プログラム)

①ミニ講演  
②まちあるき  
③ワークショップ へまちあるきで撮影した写真を使って、発見したことを共有しました～  
④武田先生よりコメント

**ミニ講演** 「身近な空間の魅力(ミニミング)の見つけ方」  
大阪公立大学 緑地計画学研究室 武田重昭准教授

『都市空間が、その場所「らしい」ってなんだろう?』という問いから始まりました。大分なのは「私たちの 目の前」にある風景であり、私たち一人ひとりが住む「ミニミング(空間)」を見つかることで、風景が特別な意味をもつようになります。そういう観点から、「ミニミング(空間)」の探つけ方について、写真から教えていただきました。例えば、「そこにある(かもしれない)物語」や「グッとくる」風景など、日常生活の中でも風景を楽しむ方法になるような話の伝わり、たくさんヒントを授けて、まちあるきに出発しました!

**グループA** 見晴らしの秘密/宝山寺参道独特の雰囲気

まちあるきで撮影したのは、きれいな紅葉などのグッとくる写真。

参道の脇道から見える絶景の写真は、参道が「尾根」の上をたどっているから。その発見に驚かされました。「観光生駒ゲート」は参道の雰囲気を醸しているという意見がありました。

**【見晴らし】**  
・尾根の上をたどる参道へ見ごたえのある見晴らし  
・見晴らしのいい公園

**【昔ながらの】**  
・古い駅舎・生駒新道が変化してきた物語  
・昔からのにぎわいを感じさせる「観光生駒ゲート」  
・「千と千尋の神隠し」みたい(ネオンの明かり)

**【参道らしさ】**  
・石の道標  
・参道の入り口のしるし  
・灯籠が宝山寺らしい  
・高い木が目印になる

**【生駒らしさ】**  
・参道の途中に寂や暮らしがあるのは生駒らしいかも  
・参道だけではない風景を感じ

**【緑が目印】**  
・どの写真にも緑が映り込んでいる  
・秋の感じ  
・見上げる紅葉  
・気持ちのよい秋風

※写真は、参加者がまちあるきで撮影したものです

**グループB** 宝山寺の参道としてのまちなみ

宝山寺から駅前まで下りてくると、まちなみは変わっていきます。「駅前に住んでいたが、こんな空間があると知らなかった」という声もありました。

宝山寺の参道として発達してきたこの地域では、参道としての一体感を残していきたいという意見がありました。

**【見晴らし】**  
・路地の奥から見えるまちなみ  
・遠くに見える矢田丘陵  
・描かれているスカイライン

**【にぎわい】**  
・宝山寺駅前が寂しい  
・参道としてのかつてのにぎわいを感じる風景

**【参道らしさ】**  
・宝山寺の参道として、駅前から整備したい  
・バーチャル角屋  
・電柱が印象的  
・よく見ると道標

**【生活感】**  
・路地奥の生活感  
・看板が人権堂

**【緑が目印】**  
・遠くの山並みと生垣、街路樹

**グループC** 過去から現在 さらに未来へ～時間がゆっくり流れる場

紅葉の季節ということもあり、「季節感が感じられる」「生駒市内で見晴らしのよい場所」ないことが両面談でき、共有できましたが、休憩できるところがない、人通りが少ないなどの意見もありました。

長い参道歩いていくうちに、宝山寺の持つ歴史の中で、古さと新しさが絶妙にバランスよく共存していて、「時間がゆっくり流れる場」であることが感じられるなどの意見が多かったです。

**【眺望・見晴らし・季節感】**  
・眺望がよい  
・参道の秋景色～季節感を感じる  
・歴史・古き・レトロ  
・昔の歴史を感じる  
・古い駅舎や公園市場などレトロな雰囲気がよい  
・最近少なくなった郵便ポストが懐かしい

**【休憩・にぎわい】**  
・休憩するところが少ない  
・にぎわいが少ない  
・古い民家で人が集まる

**【新旧の共存】**  
・新旧の参道  
・新旧のマンホール

※写真は、参加者がまちあるきで撮影したものです

<「参道らしい空間の魅力を保ち まちあるき」イベント>

# 2.5 都市機能

## 2.5.1 行政機能

生駒市の行政機能としては、生駒市役所があり、生駒駅南側の第一種住居地域に位置しています。また、市内4か所に市民サービスコーナーを設けて市役所市民課で交付している証明書の一部を交付しています。

表 2-10 行政機能

名 称	
生駒市役所	
市民サービスコーナー	◇ 鹿ノ台ふれあいホール(旧鹿ノ台地区公民館) ◇ 図書会館 ◇ 北コミュニティセンターISTA はばたき ◇ 南コミュニティセンターせせらぎ

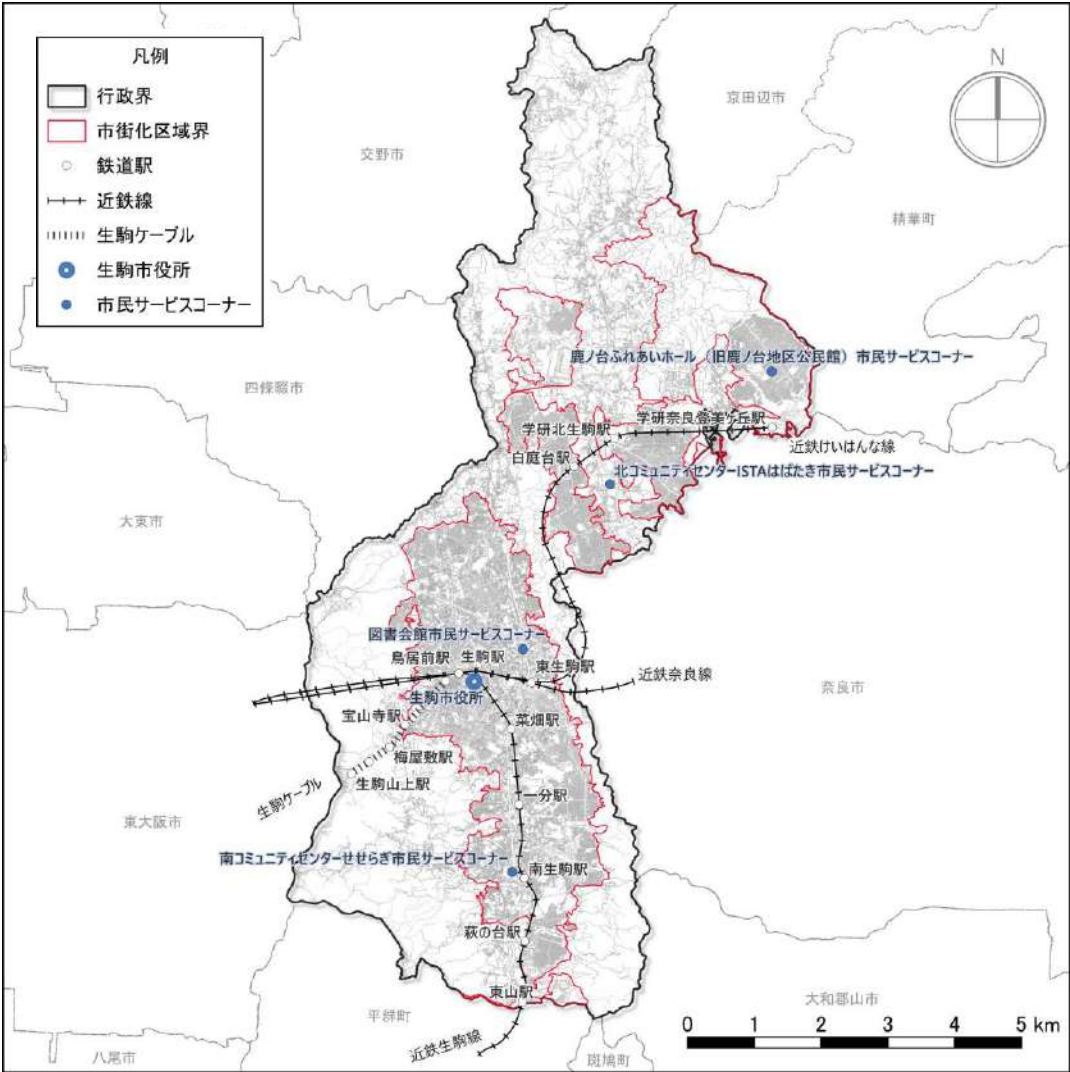


図 2-35 行政拠点位置図



## 2.5.2 高齢者福祉機能

### (1) 高齢者福祉施設のカバー状況

令和2(2020)年の老年人口(65歳以上)比率は、28.9%を占め、今後も高齢化が進むと予測されます。令和2(2020)年から令和27(2045)年で、高齢者福祉施設の徒歩圏内の老年人口密度は、11.4人/haから13.6人/haに増加し、カバー率は72.9%から75.7%に上昇することが予想されます。高齢者福祉施設は、鹿ノ台東、真弓、西白庭台、さつき台、萩の台、小平尾町等で不足しています。

表 2-11 高齢者福祉施設(500m)のカバー率

年度	都市計画区域内 老年人口(人)	徒歩圏老年人口 (人)	圏域面積 (ha)	徒歩圏老年人口 密度(人/ha)	カバー率 (%)
令和2年	33,430	24,382	2,139.5	11.4	72.9
令和27年	38,388	29,051	2,139.5	13.6	75.7

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

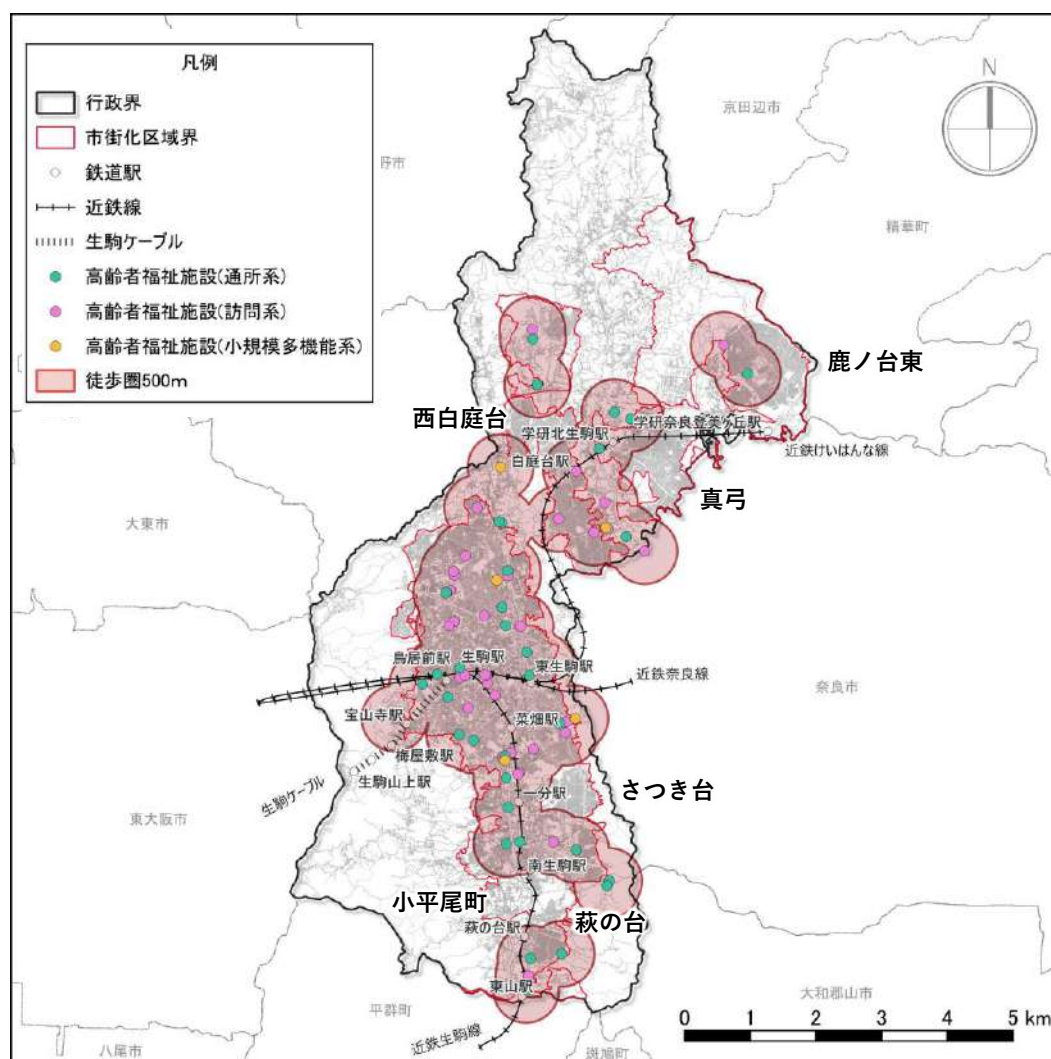


図 2-36 高齢者福祉施設のカバー状況図

出典：介護サービス情報公表システム（厚生労働省）より情報を取得

## (2) 高齢者福祉施設への行きやすさの満足度

高齢者福祉施設への行きやすさの満足度は、満足(満足+ほぼ満足)は9.0%と低く、不満足(やや不満+不満)は25.2%と高くなっています。

地域類型別では、計画的市街地(新)で比較的満足が高いものの15.0%以下となっています。また、市街化調整区域の旧集落\_中・北では不満が高くなっています。

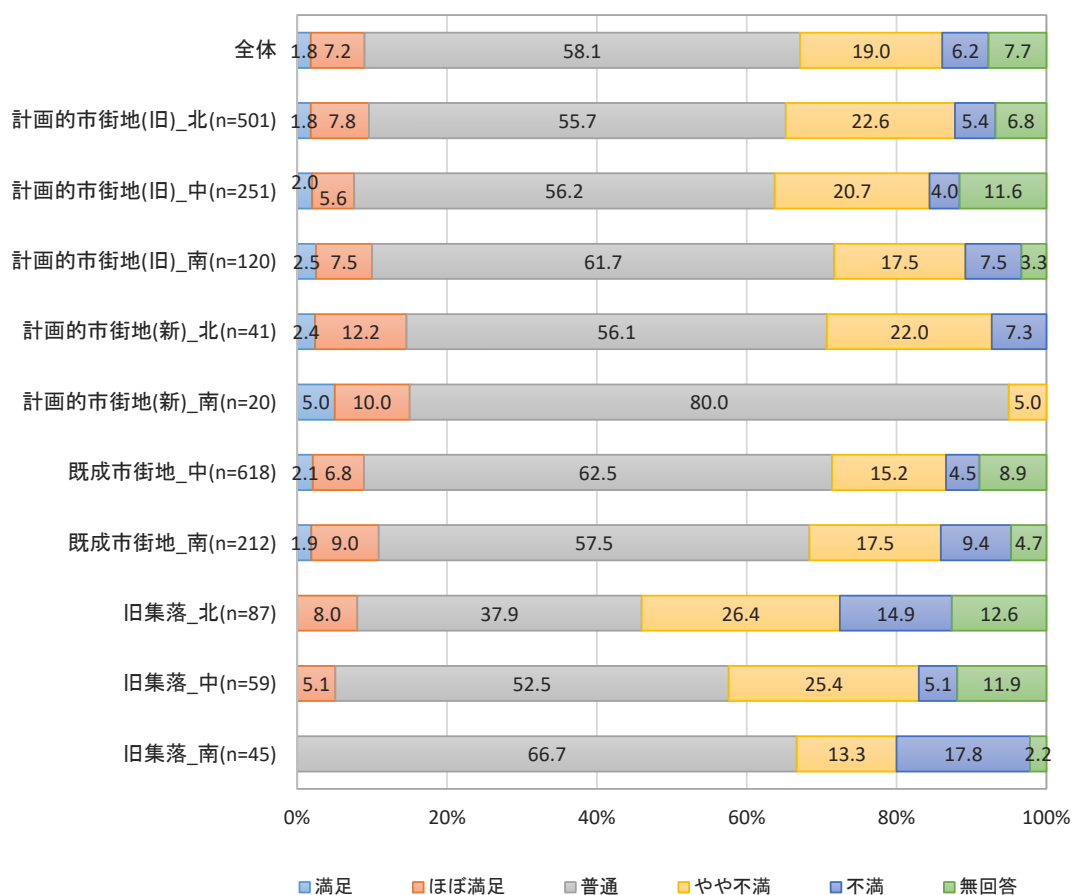


図 2-37 高齢者福祉施設への行きやすさの満足度

出典：令和元(2019)年12月生駒市市民アンケート調査

類型名	分類内容	例
計画的市街地(旧)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から30年以上	あすか野、鹿ノ台
計画的市街地(新)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から30年未満	翠光台、
既成市街地	上記以外で建物が連担している地域(市街化区域に住宅用地が連担している地域)	小瀬町、俵口町
旧集落	古くから集落のある地域(市街化調整区域に住宅用地が分布している地域)	高山町、南田原町

## 2.5.3 子育て支援機能

### (1) 子育て支援施設のカバー状況

令和 2 (2020) 年の年少人口(0～14 歳)比率は 13.8%を占め、今後も減少傾向が進むと予測されます。令和 2 (2020) 年から令和 27(2045)年で、子育て支援施設の徒歩圏内の年少人口密度は、5.3 人/ha から 3.8 人/ha に低下し、カバー率は 99.5%から 96.9%に低下することが予想されます。

表 2-12 子育て支援施設(800m)のカバー率

年度	都市計画区域内 年少人口(人)	徒歩圏年少人口 (人)	圏域面積 (ha)	徒歩圏年少人口 密度(人/ha)	カバー率 (%)
令和 2 年	16,057	15,975	3,021.3	5.3	99.5
令和 27 年	11,952	11,585	3,021.3	3.8	96.9

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

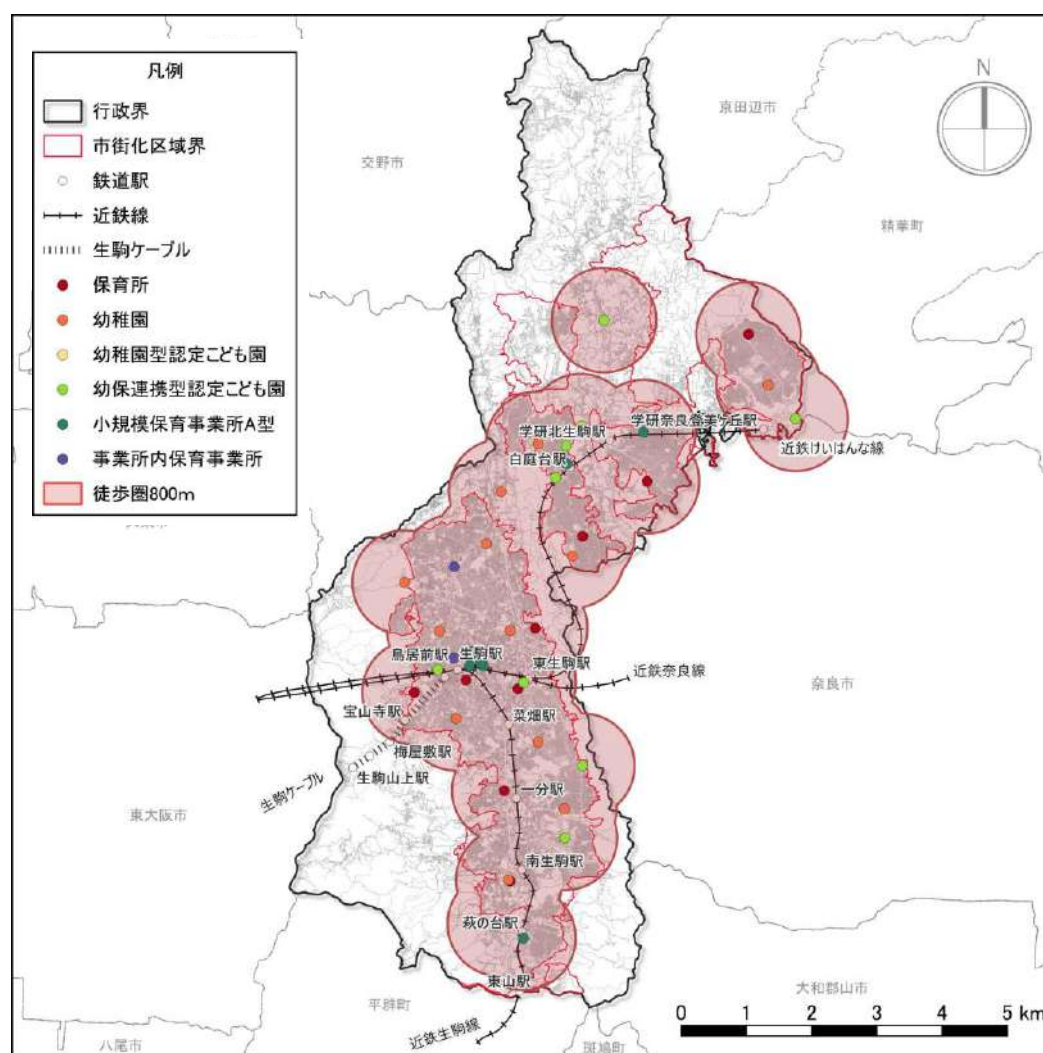


図 2-38 子育て支援施設のカバー状況図

出典：国土数値情報(国土交通省)

## (2) 子育て支援施設への行きやすさの満足度

子育て支援施設への行きやすさの満足度は、満足(満足+ほぼ満足)は 12.9%と低く、不満足(やや不満+不満)は 15.1%とやや高くなっています。

地域類型別では、南山手台、翠光台など計画的市街地(新)\_南で満足が比較的高くなっています。また、市街化調整区域の旧集落\_南・北では不満が高くなっています。

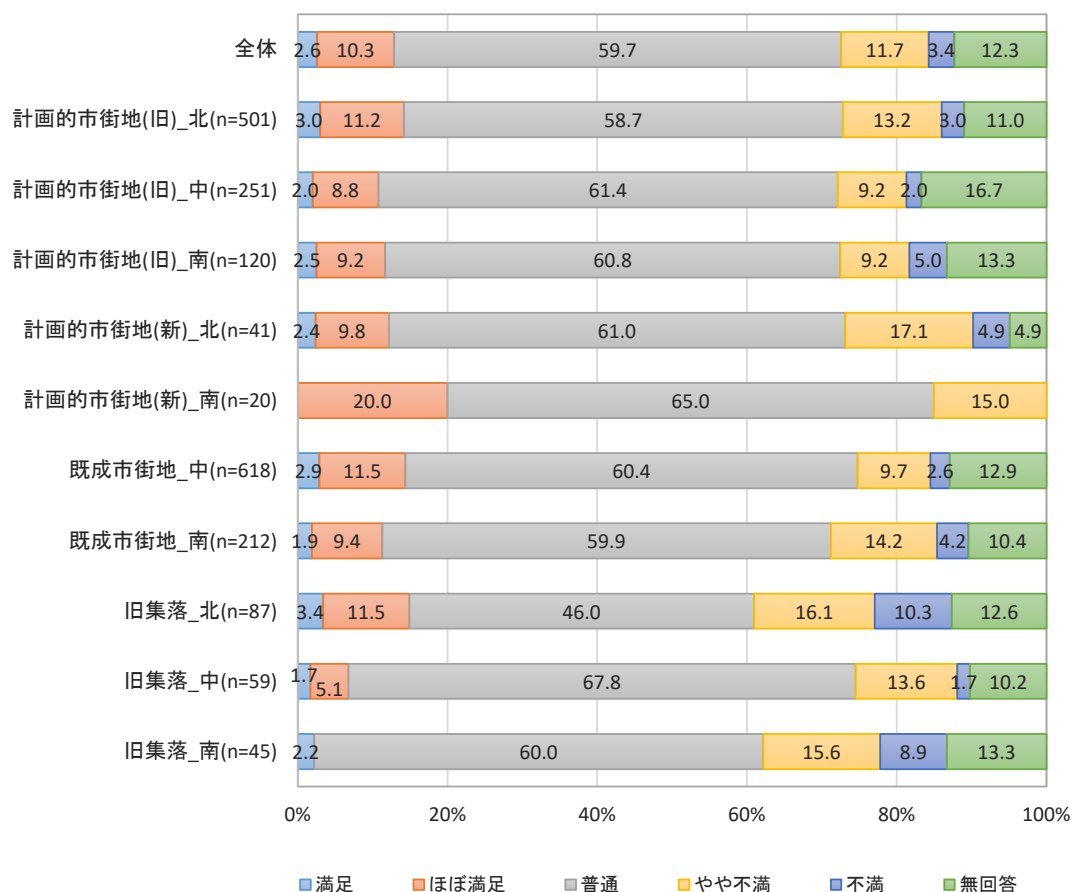


図 2-39 子育て支援施設への行きやすさの満足度

出典：令和元(2019)年 12 月生駒市市民アンケート調査

類型名	分類内容	例
計画的市街地(旧)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年以上	あすか野、鹿ノ台
計画的市街地(新)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年未満	翠光台、
既成市街地	上記以外で建物が連担している地域(市街化区域に住宅用地が連担している地域)	小瀬町、俵口町
旧集落	古くから集落のある地域(市街化調整区域に住宅用地が分布している地域)	高山町、南田原町

## 2.5.4 教育施設

令和 5 (2023)年時点で、小学校が 12 校、中学校が 8 校、高等学校が 2 校、大学が 1 校、専修学校が 2 校あります。

生駒南小学校と生駒南中学校は、小中一貫教育を行う学校としての検討が進められています。

表 2-13 教育施設の状況

小学校	中学校	高等学校	大学	専修学校
12	8	2	1	2

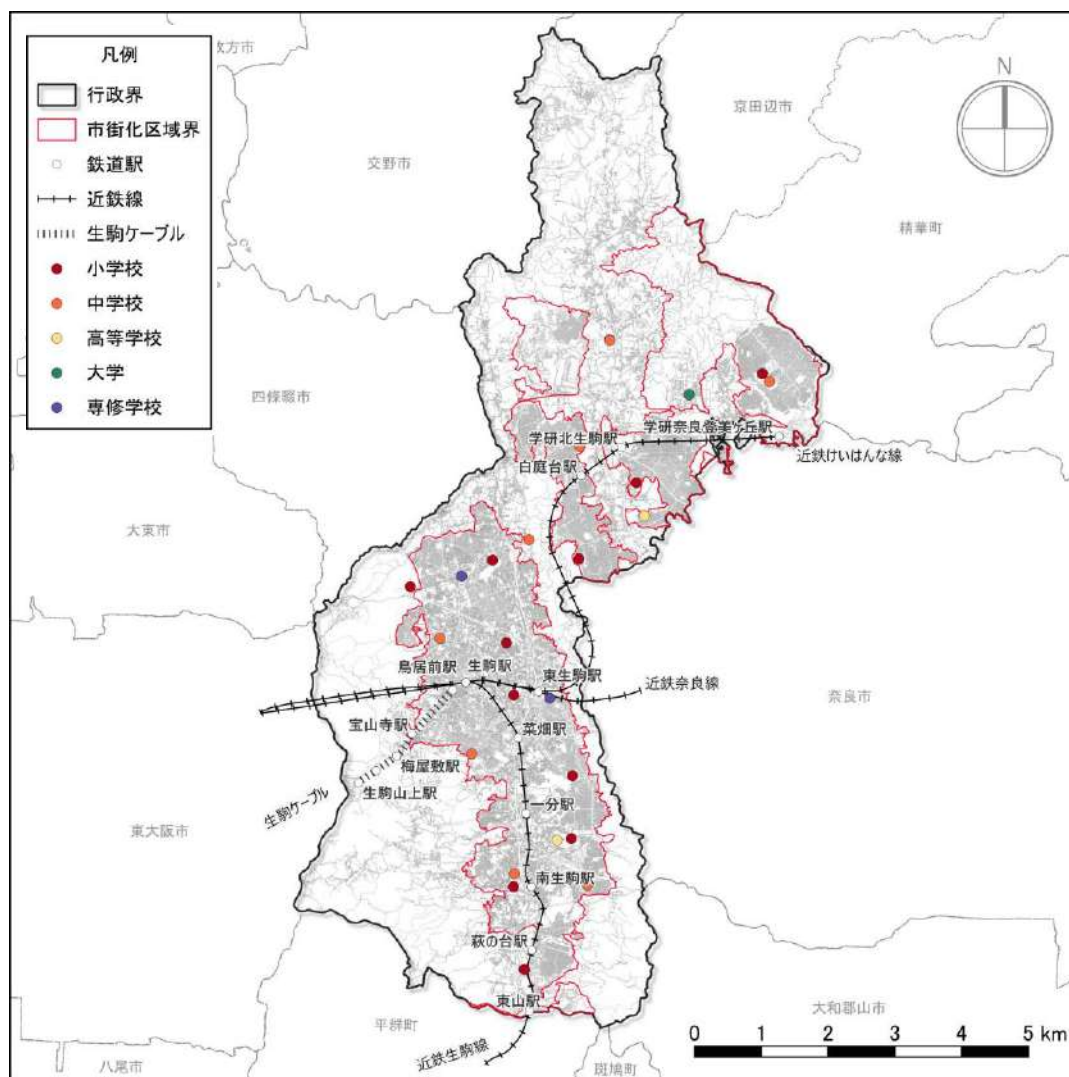


図 2-40 教育施設位置図

出典：国土数値情報（国土交通省）



## 2.5.5 商業機能

### (1) 商業施設のカバー状況

商業施設は、鉄道駅周辺や計画的住宅地内、国道 168 号沿道などに立地しています。令和 2 (2020) 年から令和 27(2045) 年で、商業施設の徒歩圏内の人口密度は、39.6 人/ha から 34.0 人/ha に低下し、カバー率は横ばいとなることが予想されます。商業施設は、市街化区域ではひかりが丘、学研高山地区第 2 工区で不足しています。

表 2-14 商業施設(800m)のカバー率

年度	都市計画区域内 人口(人)	徒歩圏人口 (人)	圏域面積 (ha)	徒歩圏人口密度 (人/ha)	カバー率 (%)
令和 2 年	116,675	108,896	2,747.6	39.6	93.3
令和 27 年	100,082	93,485	2,747.6	34.0	93.4

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

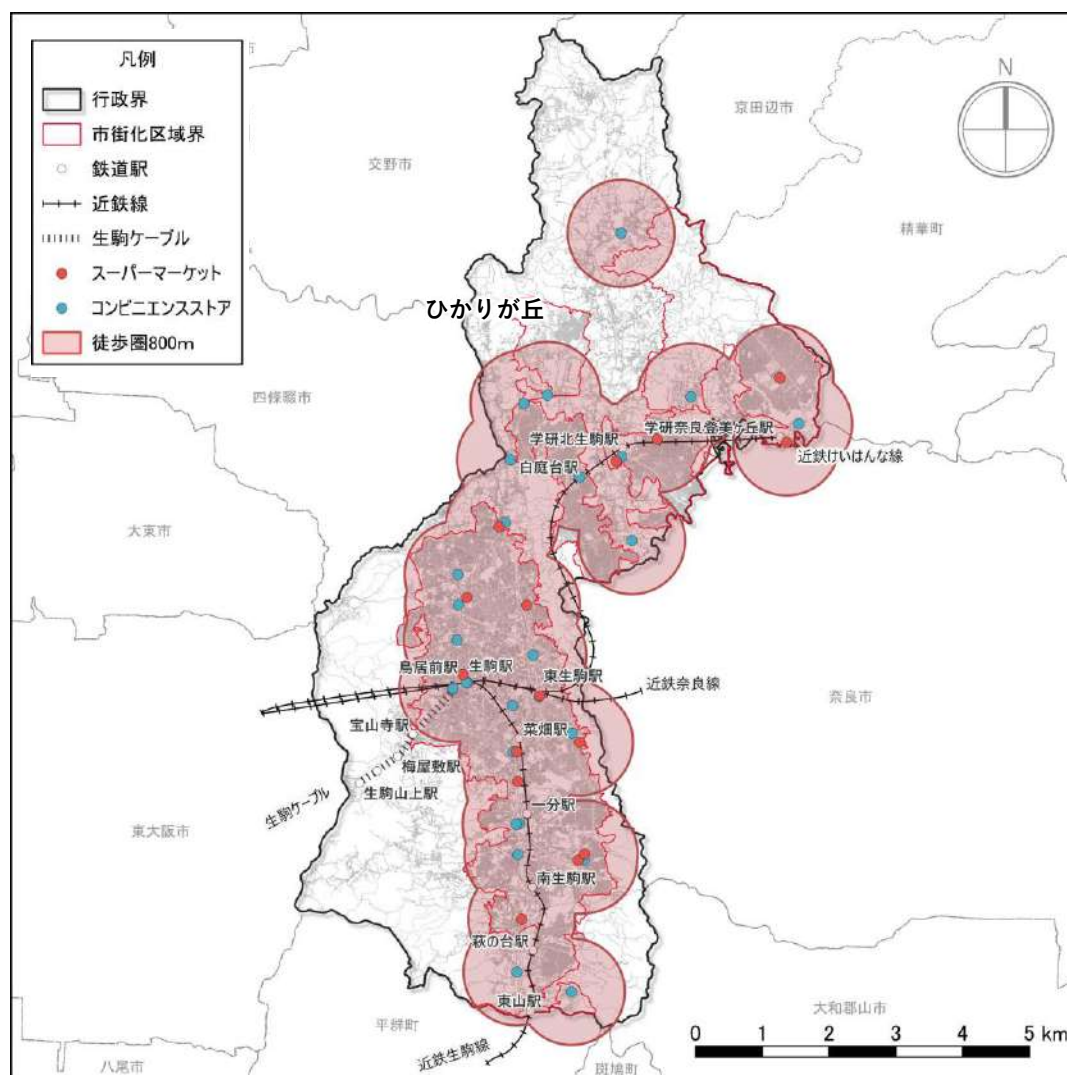


図 2-41 商業施設のカバー状況図

出典：iタウンページより情報を取得

## (2) 日常の買い物の便利さへの満足度

日常の買い物の便利さへの満足度は、満足(満足 + ほぼ満足)は 42.4%と高く、不満足(やや不満 + 不満)は 24.7%と低くなっています。

地域類型別では、既成市街地\_中や計画的市街地(新)\_南で満足がやや高い一方、旧集落\_南では不満が高くなっています。

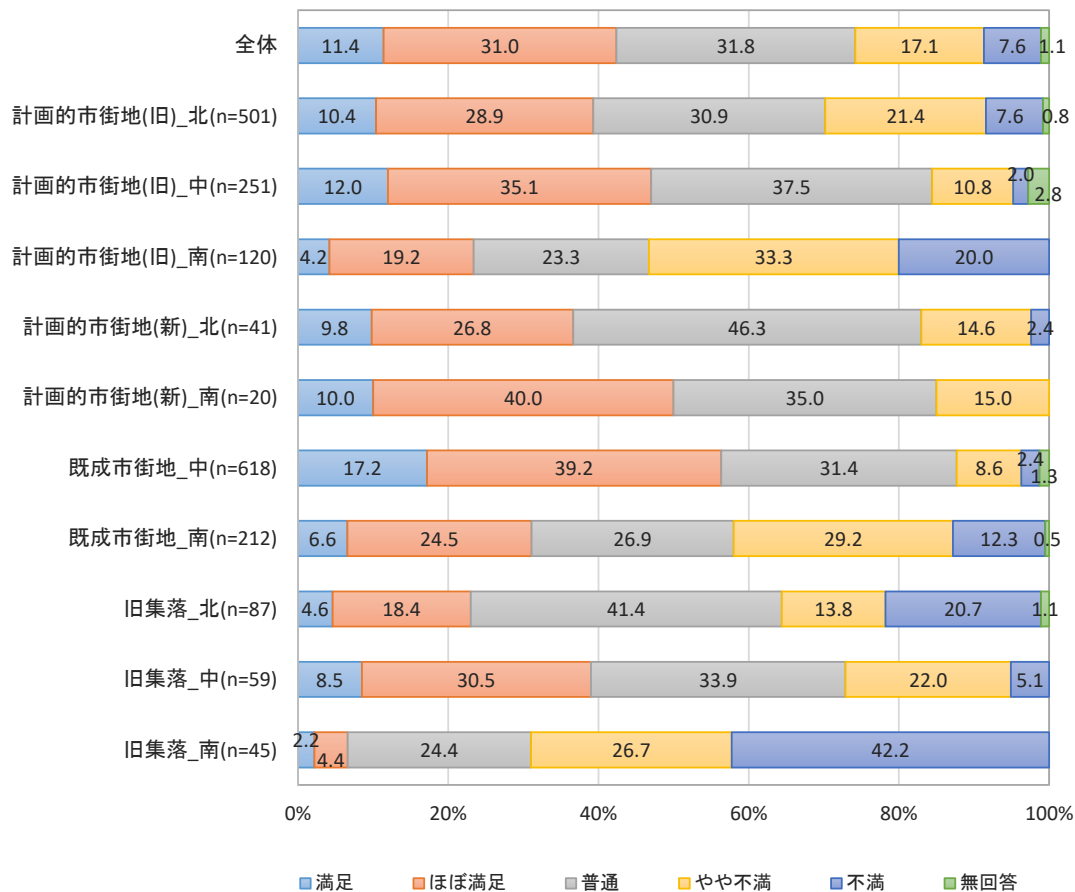


図 2-42 日常の買い物の便利さへの満足度

出典：令和元(2019)年12月生駒市市民アンケート調査

類型名	分類内容	例
計画的市街地(旧)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から30年以上	あすか野、鹿ノ台
計画的市街地(新)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から30年未満	翠光台、
既成市街地	上記以外で建物が連担している地域(市街化区域に住宅用地が連担している地域)	小瀬町、俵口町
旧集落	古くから集落のある地域(市街化調整区域に住宅用地が分布している地域)	高山町、南田原町



## 2.5.6 医療機能

### (1) 医療施設のカバー状況

医療施設として、生駒市立病院が東生駒駅南口から徒歩3分に立地し、二次救急医療(小児二次救急を含む)の充実が図られています。令和2(2020)年から令和27(2045)年で、医療施設の徒歩圏内の人口密度は、32.8人/haから27.9人/haに低下し、カバー率は98.6%から97.7%に低下することが予想されます。医療施設は、市街化区域では学研高山地区第2工区等で不足しています。

表 2-15 医療施設(800m)のカバー率

年度	都市計画区域内 人口(人)	徒歩圏人口 (人)	圏域面積 (ha)	徒歩圏人口密度 (人/ha)	カバー率 (%)
令和2年	116,675	115,070	3,509.3	32.8	98.6
令和27年	100,082	97,815	3,509.3	27.9	97.7

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

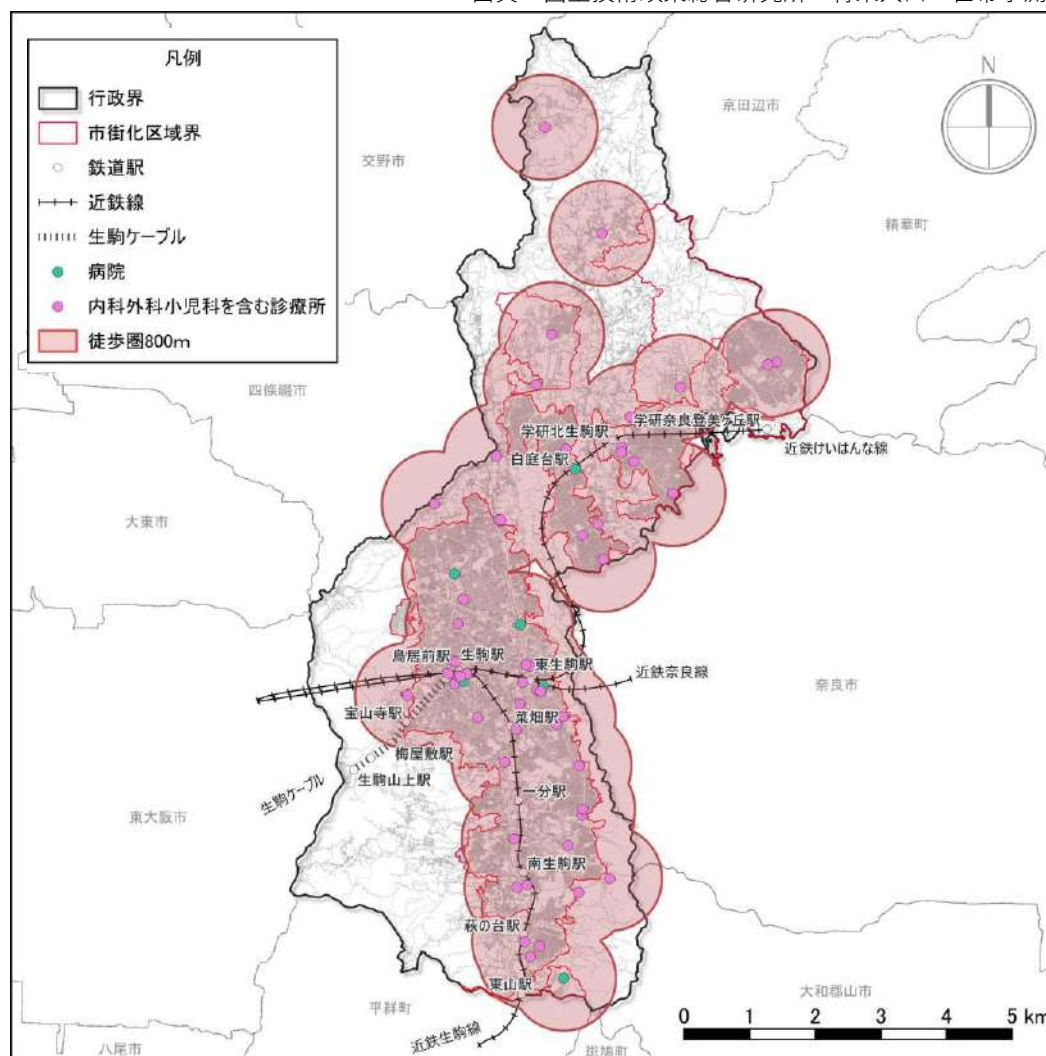


図 2-43 医療施設のカバー状況図

出典：国土数値情報(国土交通省)

## (2) 医療施設への行きやすさの満足度

医療施設への行きやすさの満足度は、満足(満足+ほぼ満足)は 27.6%、不満足(やや不満+不満)は 23.4%と近い値となっています。

地域類型別では、計画的市街地(新)\_南で満足が高くなっています。一方、市街化調整区域の旧集落\_中・北では不満が高くなっています。

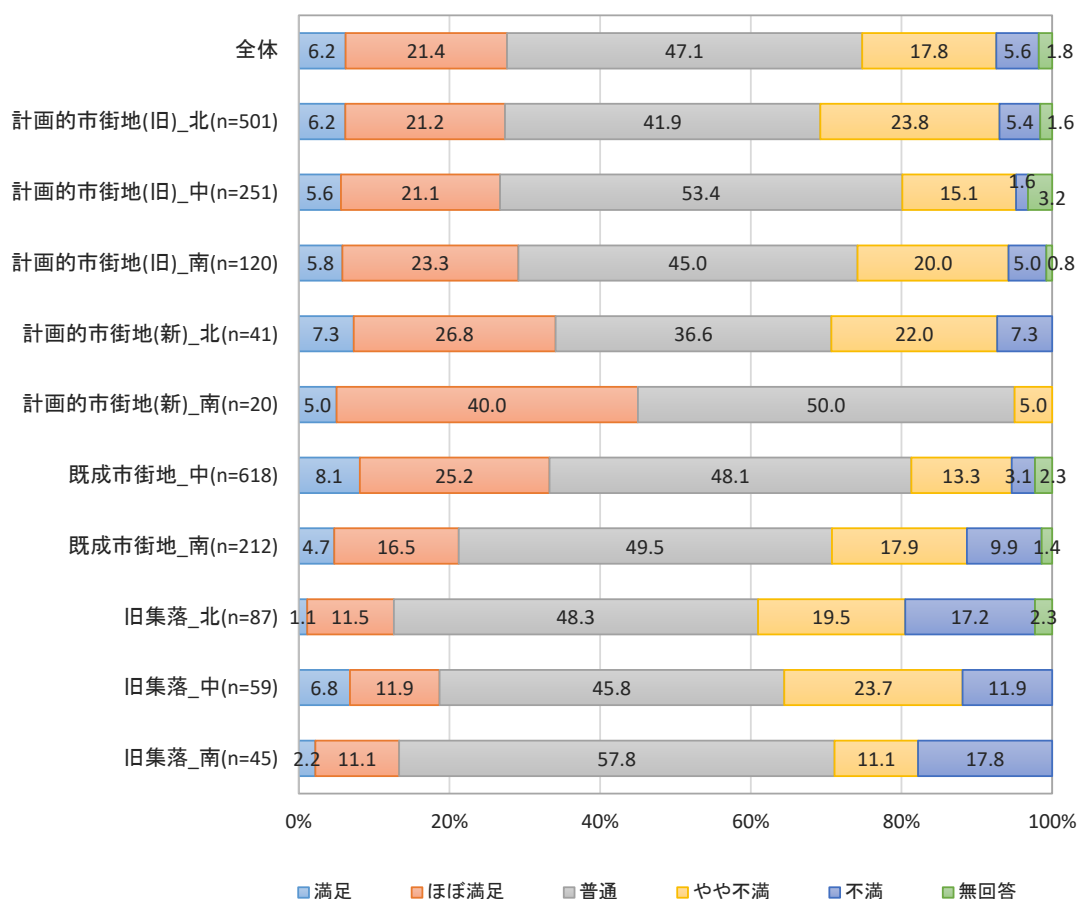


図 2-44 医療施設への行きやすさの満足度

出典：令和元(2019)年 12 月生駒市市民アンケート調査

類型名	分類内容	例
計画的市街地(旧)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年以上	あすか野、鹿ノ台
計画的市街地(新)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年未満	翠光台、
既成市街地	上記以外で建物が連担している地域(市街化区域に住宅用地が連担している地域)	小瀬町、俵口町
旧集落	古くから集落のある地域(市街化調整区域に住宅用地が分布している地域)	高山町、南田原町

## 2.5.7 金融機能

### (1) 金融施設のカバー状況

市内には、銀行、信用金庫、郵便局等の金融施設が鉄道駅周辺や計画的住宅地内に立地しています。金融施設の徒歩圏内の人口密度は、47.6 人/ha から 40.7 人/ha に低下し、カバー率は 74.2% から 74.0% に低下することが予想されます。金融施設は、市街化区域内ではひかりが丘、西白庭台、松美台、さつき台等で不足しています。

表 2-16 金融施設(800m)のカバー率

年度	都市計画区域内 人口(人)	徒歩圏人口 (人)	圏域面積 (ha)	徒歩圏人口密度 (人/ha)	カバー率 (%)
令和 2 年	116,675	86,586	1,820.2	47.6	74.2
令和 27 年	100,082	74,029	1,820.2	40.7	74.0

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

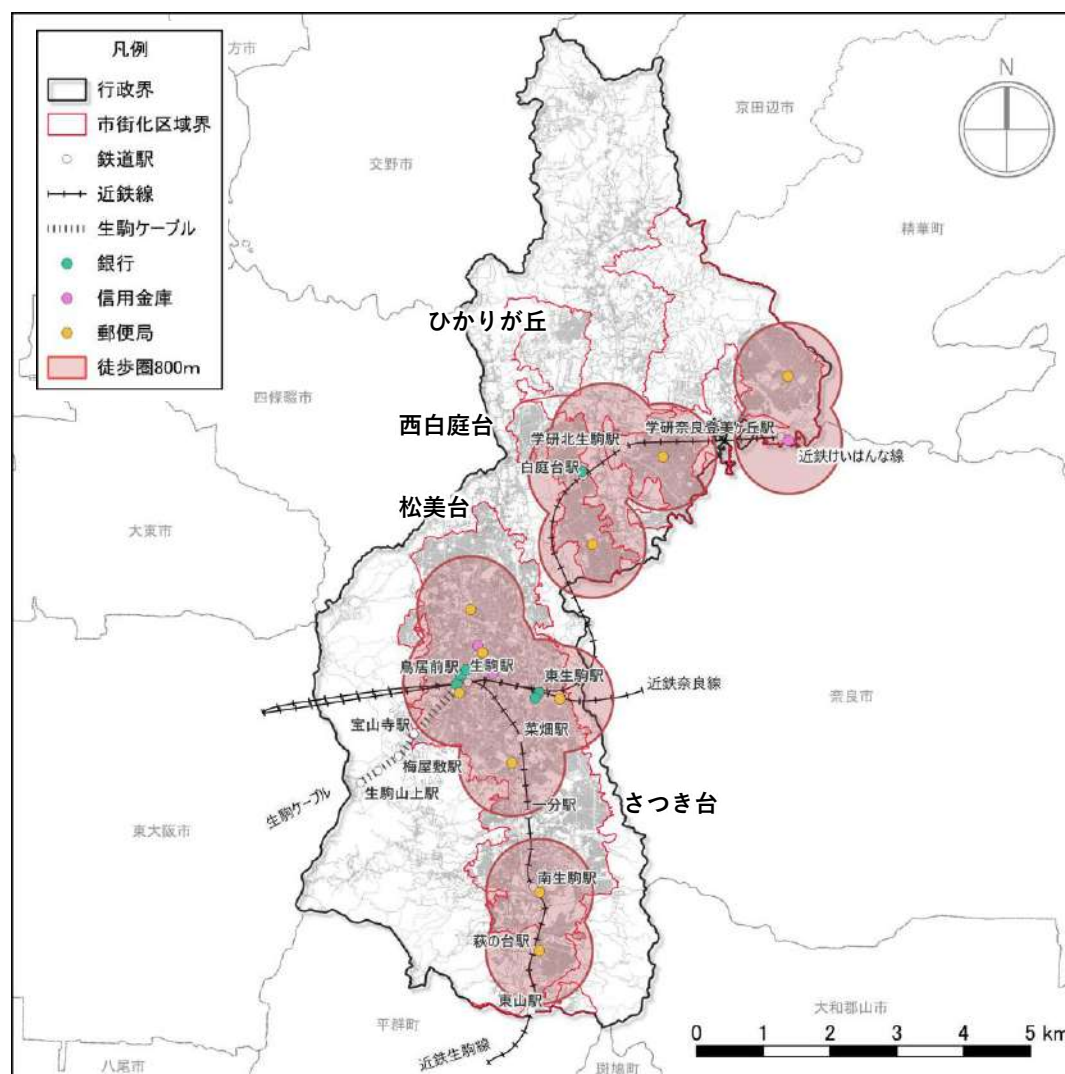


図 2-45 金融施設のカバー状況図

出典：iタウンページより情報を取得

## 2.5.8 文化・スポーツ・レクリエーション機能

### (1) 文化・スポーツ・レクリエーション施設の状況

市内には、コミュニティ・文化施設及び図書館として、公民館、コミュニティセンター、図書館・分館が、生駒駅、南生駒駅、白庭台駅の周辺や鹿ノ台の計画的住宅地などに立地しています。

また、スポーツ施設として、野球場、サッカー場、ラグビー場、テニスコート、水泳プール、体育館、武道館等があり、市内広くに分布して立地しています。

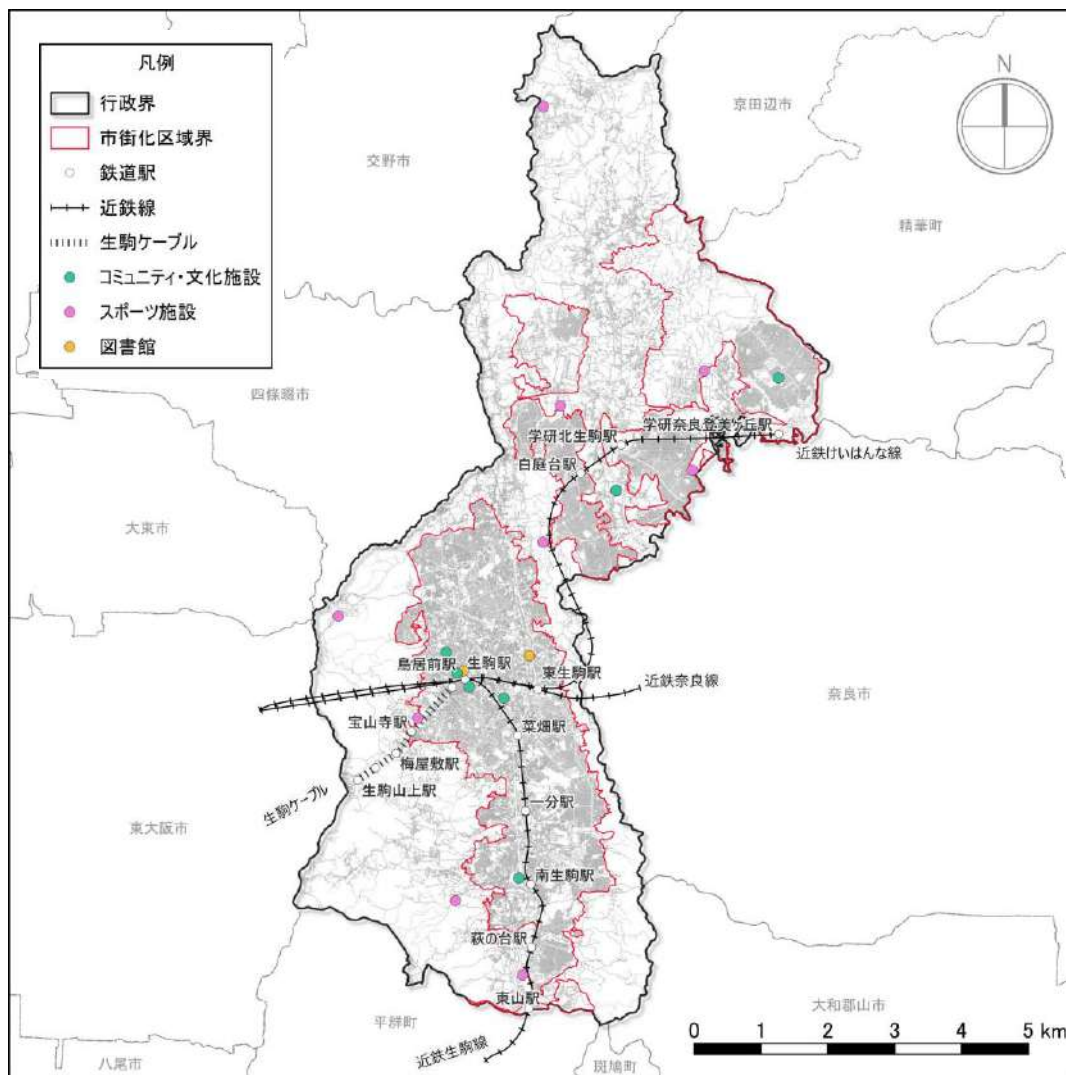


図 2-46 文化・スポーツ・レクリエーション施設位置図

## (2) 文化・スポーツ・レクリエーション施設への行きやすさの満足度

### 1) 文化施設

文化施設(図書館・コミュニティセンター等)への行きやすさの満足度は、満足(満足+ほぼ満足)は 29.4%とやや高く、不満足(やや不満+不満)も 18.7%と低くなっています。

地域類型別では、既成市街地\_中で満足が高い一方、旧集落\_中・北では不満が高くなっています。

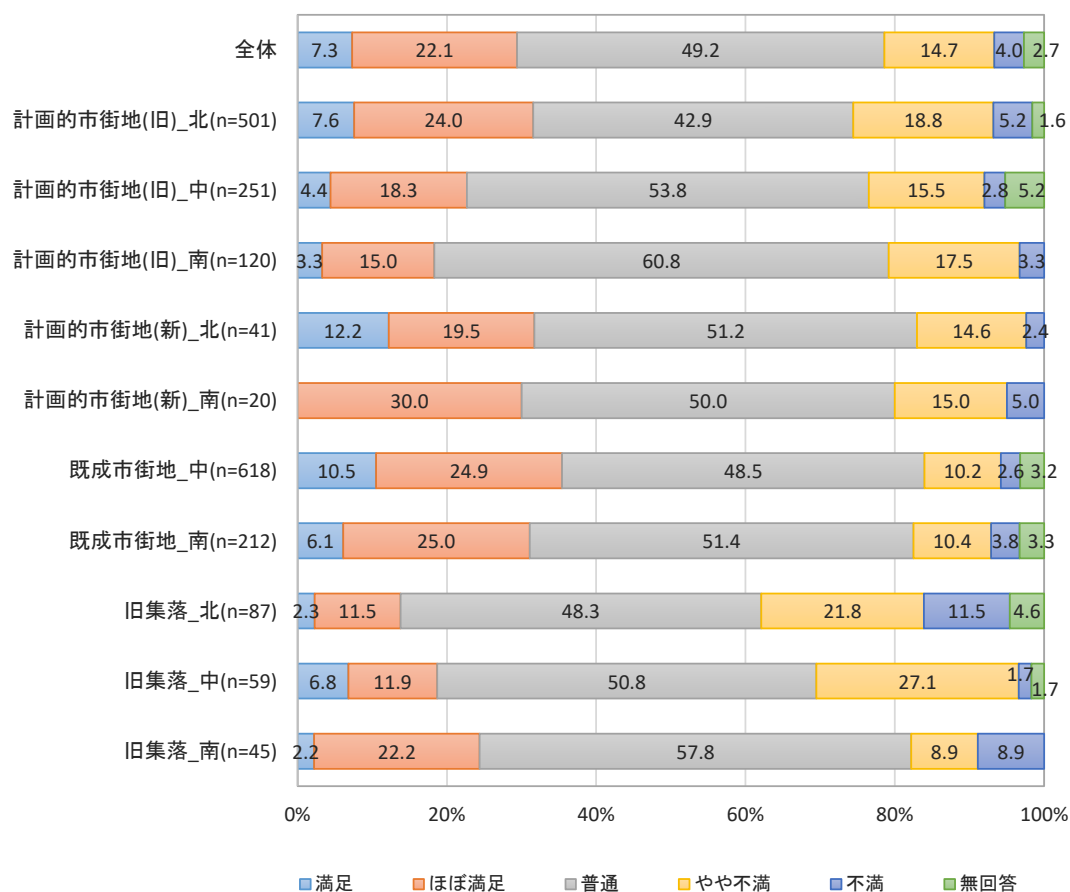


図 2-47 文化施設(図書館・コミュニティセンター等)への行きやすさの満足度

出典：令和元(2019)年 12 月生駒市市民アンケート調査

類型名	分類内容	例
計画的市街地(旧)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年以上	あすか野、鹿ノ台
計画的市街地(新)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年未満	翠光台、
既成市街地	上記以外で建物が連担している地域(市街化区域に住宅用地が連担している地域)	小瀬町、俵口町
旧集落	古くから集落のある地域(市街化調整区域に住宅用地が分布している地域)	高山町、南田原町

## 2) スポーツ施設

スポーツ施設(体育館等)への行きやすさの満足度は、満足(満足+ほぼ満足)は 10.0%と低く、不満足(やや不満+不満)も 34.1%と高くなっています。

地域類型別では、計画的市街地(新)\_北では満足が高い一方、不満も高くなっています。

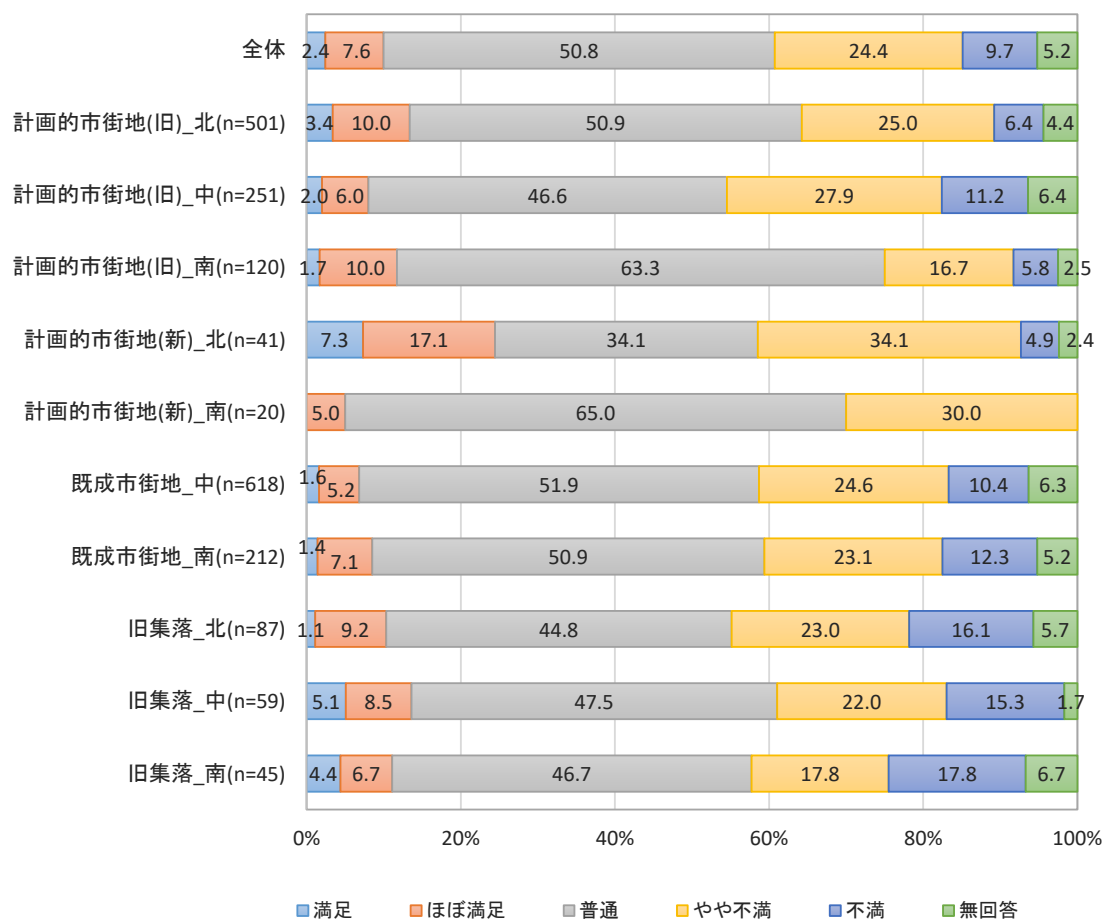


図 2-48 スポーツ施設(体育館等)への行きやすさの満足度

出典：令和元(2019)年 12 月生駒市市民アンケート調査

類型名	分類内容	例
計画的市街地(旧)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年以上	あすか野、鹿ノ台
計画的市街地(新)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年未満	翠光台、
既成市街地	上記以外で建物が連担している地域(市街化区域に住宅用地が連担している地域)	小瀬町、俵口町
旧集落	古くから集落のある地域(市街化調整区域に住宅用地が分布している地域)	高山町、南田原町



## 2.6 道路・交通

### 2.6.1 道路の整備状況

#### (1) 道路交通網の状況

交野市と平群町に連絡する国道 168 号、四條畷市と精華町に連絡する国道 163 号、四條畷市と奈良市に連絡する阪奈道路（大阪生駒線）、東大阪市と奈良市に連絡する第二阪奈道路などが通っています。

生駒駅には、県道 237 号、県道 142 号、東生駒駅には国道 168 号が連絡しています。

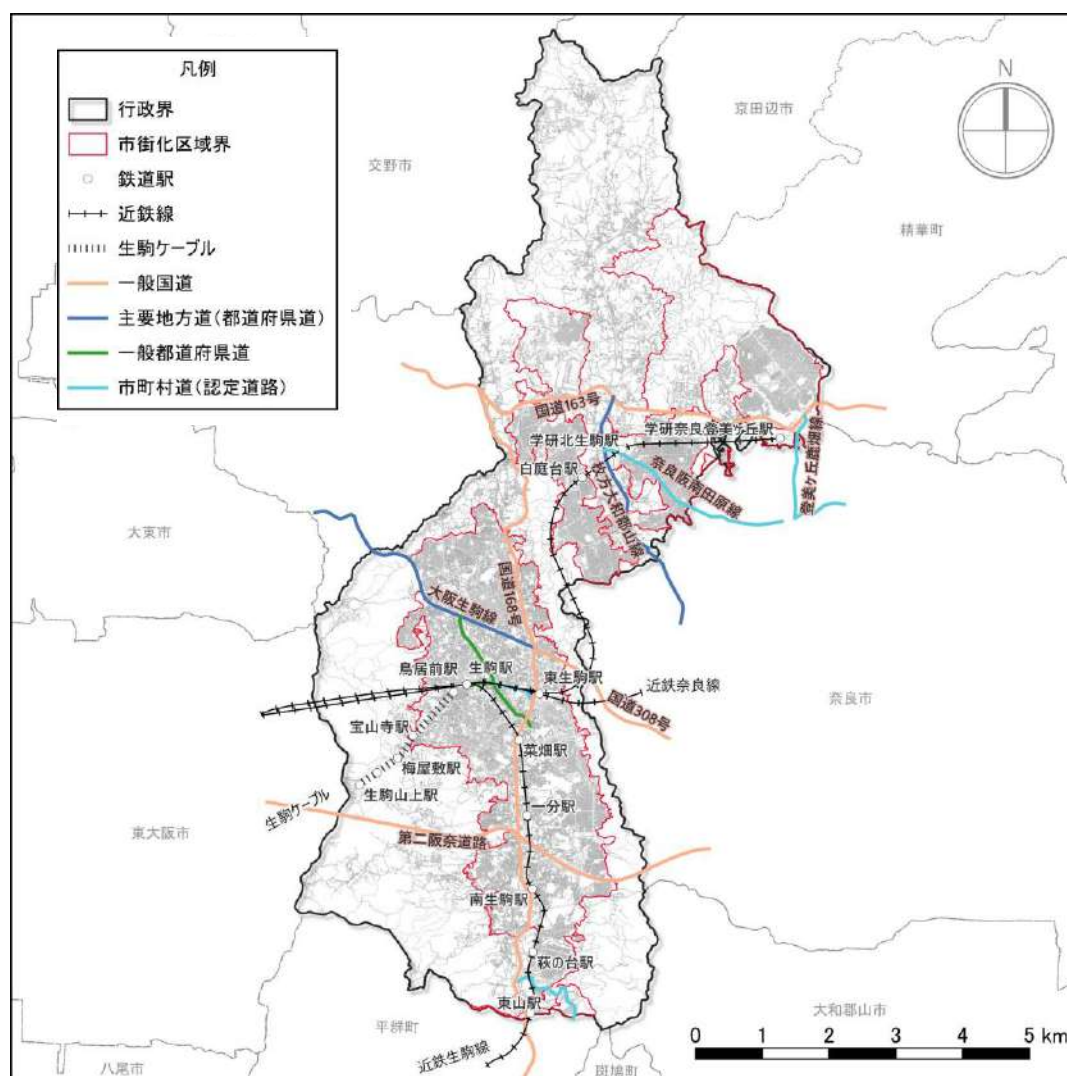


図 2-49 道路網図

出典：国土数値情報(国土交通省)



## (2) 都市計画道路の整備状況

令和 5 (2023) 年時点の都市計画道路は、完了が 23、改良済・概成済が 3、事業中等(事業中、一部改良済、一部事業中・一部概成済)が 11、都市計画決定が 4 となっています。

※完 了：整備が完了した都市計画道路

改良済：道路用地が確保されており、一般交通の用に供している都市計画道路

概成済：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道  
(おおむね計画幅員 2/3 以上、又は 4 車線以上の幅員を要する道路)を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路

表 2-17 都市計画道路の整備状況

完了	改良済・概成済	事業中等	都市計画決定
23	3	11	4

出典：建設部事業計画課

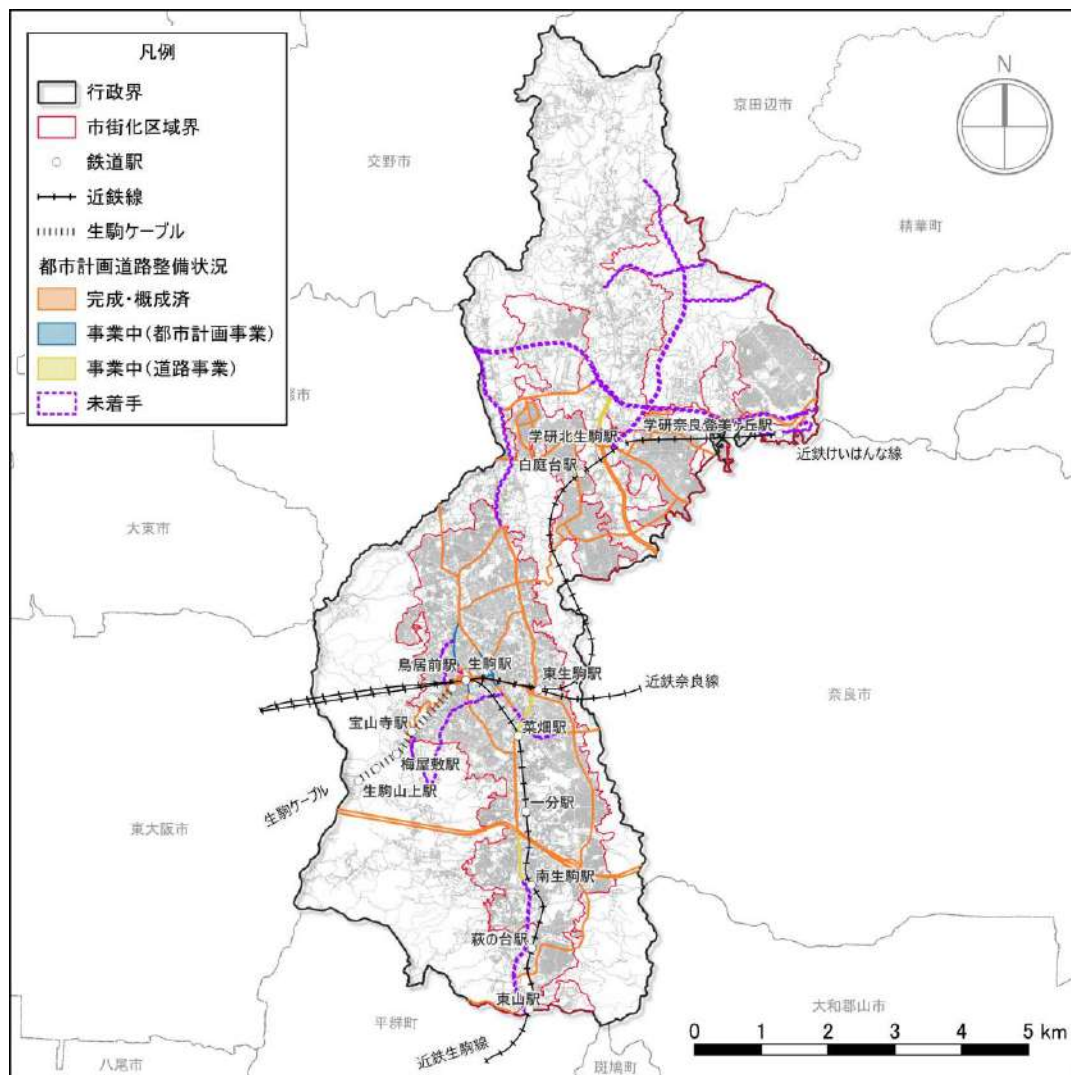


図 2-50 都市計画道路の整備状況図

出典：H26 都市計画基礎調査

## 2.6.2 公共交通

### (1) 通勤・通学の交通手段分担率

本市では、鉄道、ケーブル、路線バス、コミュニティバス「たけまる号」が運行しています。通勤・通学の交通手段分担率は、鉄道が最も多く 56.9% を占め、次いで自動車の 25.3%、二輪車(バイク、自転車)の 5.4%、バスの 1.5% となっています。

生駒駅周辺、東生駒駅周辺へは、北部地域の高山地区や南部地域の近鉄生駒線とバス路線に挟まれた地区などを除き、おおむね 60 分以内で到達できる状況にあります。

表 2-18 通勤・通学の交通手段分担率

項目	鉄道	バス	自動車	二輪車	徒歩その他
分担率	56.9%	1.5%	25.3%	5.4%	10.8%

出典：都市計画年報・モニタリングシート(国交省)

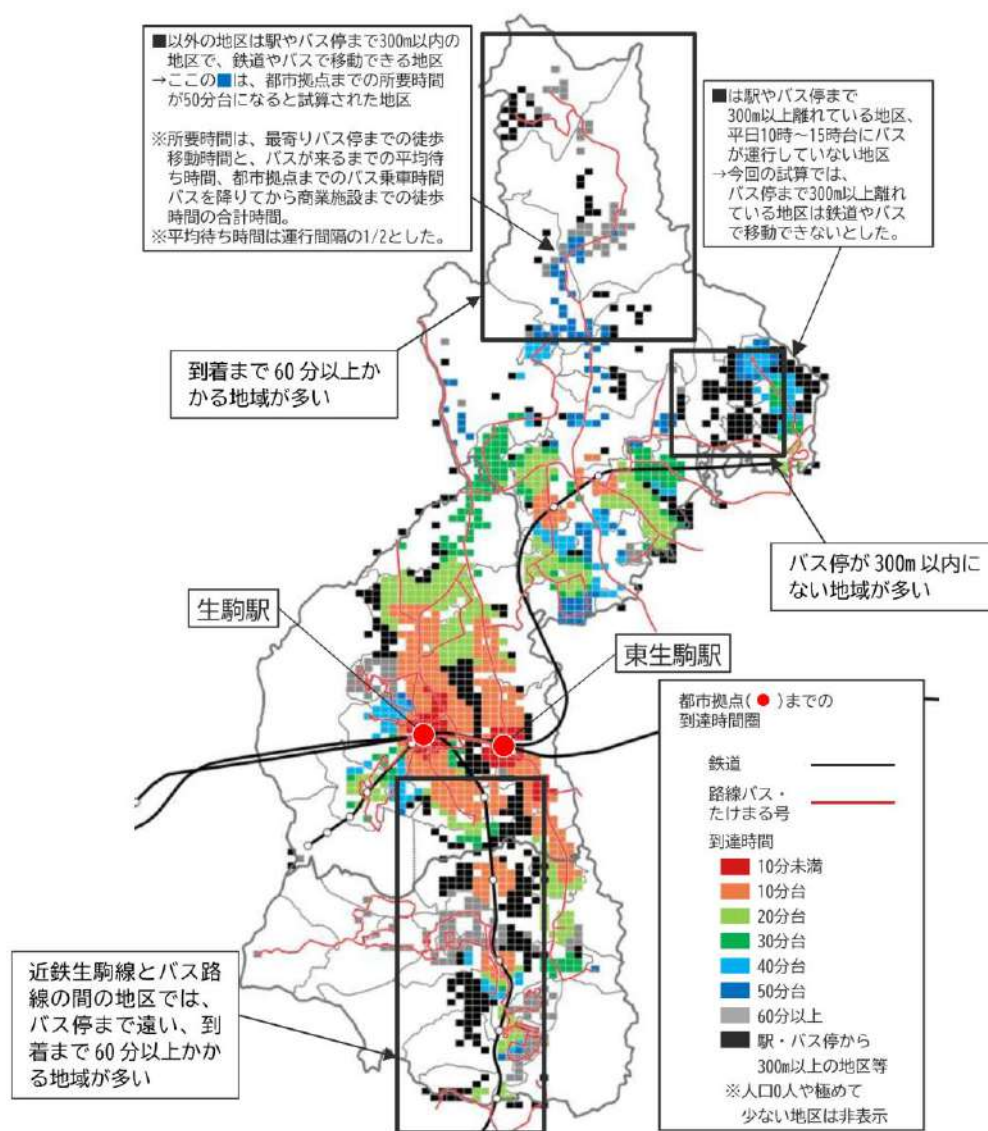


図 2-51 生駒駅と東生駒駅への到達時間圏

出典：生駒市地域公共交通計画(令和 5 (2023)年 12 月一部改訂)

## (2) 鉄道・バス

市内には、生駒駅を中心に、奈良市や難波・三宮方面への近鉄奈良線、王寺方面への近鉄生駒線、大阪南港・本町方面への近鉄けいはんな線、生駒山へ登る生駒ケーブルが、基幹的な公共交通として運行しています。また、駅と住宅団地を結ぶ系統、南北方向の系統などの18の路線バスと7のコミュニティバスが運行されています。公共交通のカバー率は令和2(2020)年で94.9%となっていますが、令和4(2022)年には市内の路線バスの一部廃止が議論されたこともあり、持続的な公共交通サービスの提供が今後の課題となっています。

令和6(2024)年4月から、桜ヶ丘地区で7路線目のコミュニティバスの実証運行が開始され、今後、本格運行されると、交通空白地域が解消され、生駒駅周辺へのアクセス性がさらに向上します。

表 2-19 公共交通(鉄道駅 800m、バス停 300m)のカバー率

年度	都市計画区域内 人口(人)	徒歩圏人口 (人)	圏域面積 (ha)	徒歩圏人口密度 (人/ha)	カバー率 (%)
令和2年	116,675	110,681	3,233.4	34.2	94.9
令和27年	100,082	93,803	3,233.4	29.0	93.7

出典：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

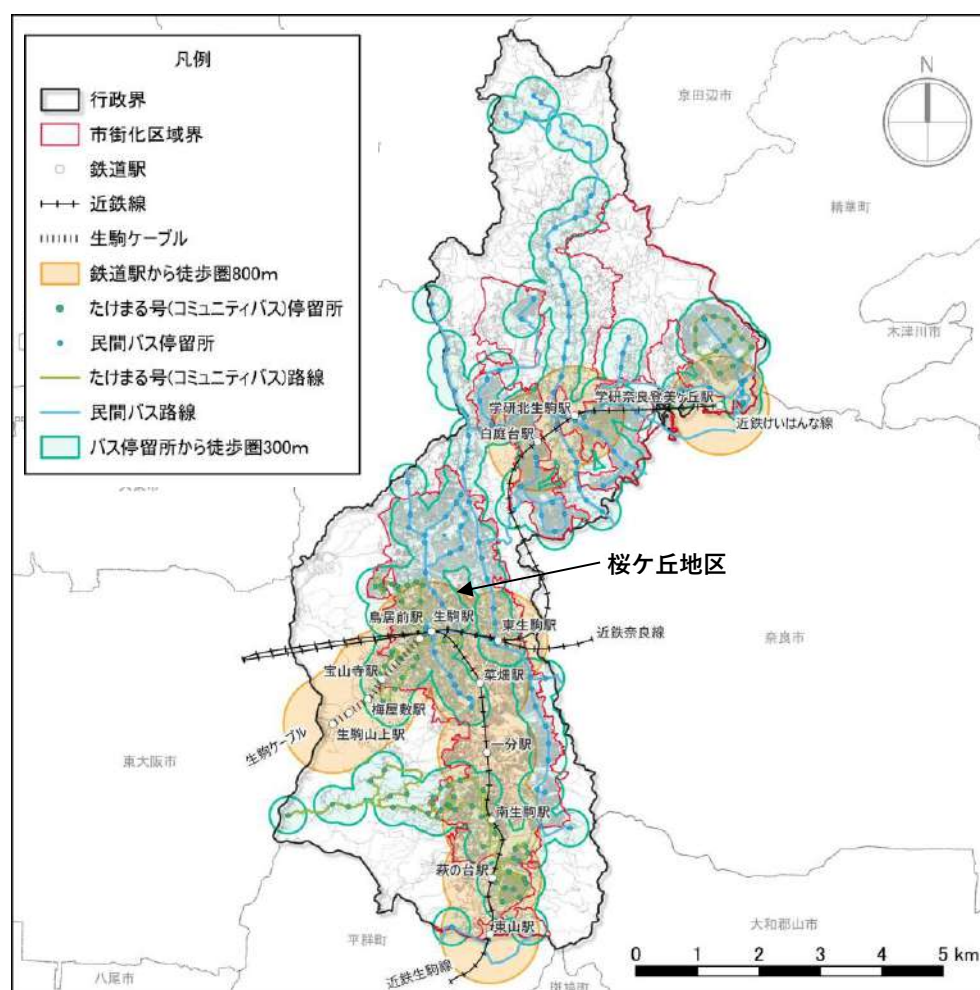


図 2-52 鉄道・バス網徒歩圏図

出典：鉄道は国土数値情報(国土交通省)、バス網は生駒市地域公共交通計画(令和5(2023)年12月一部改訂)より作成

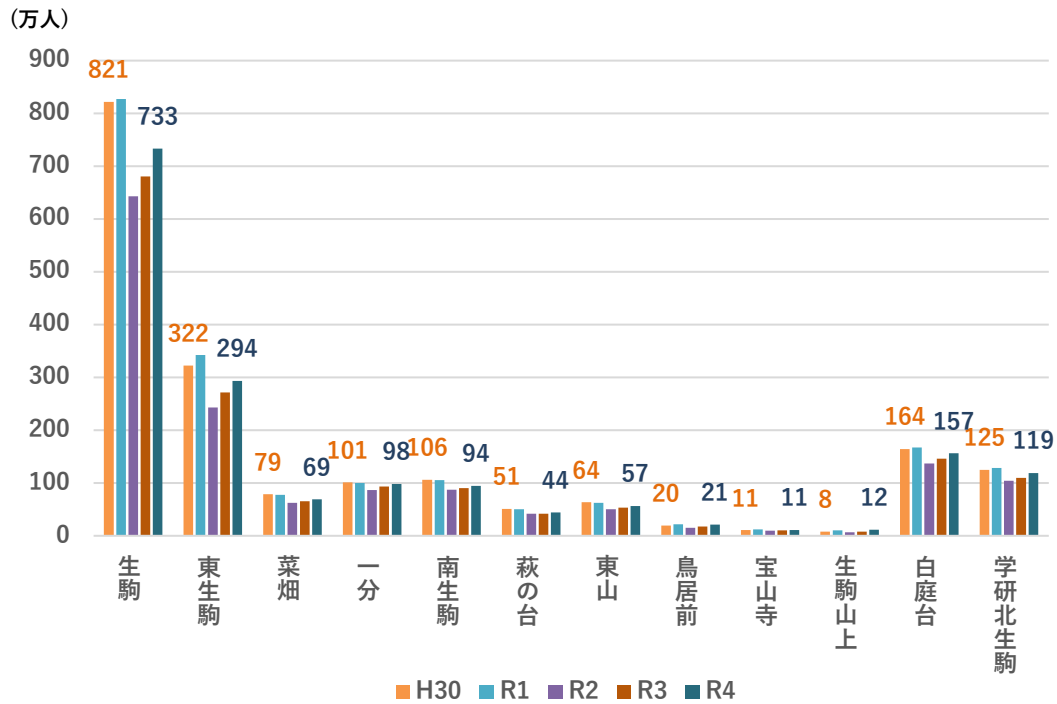


図 2-53 鉄道の乗車人員の推移

出典：近畿日本鉄道(株)

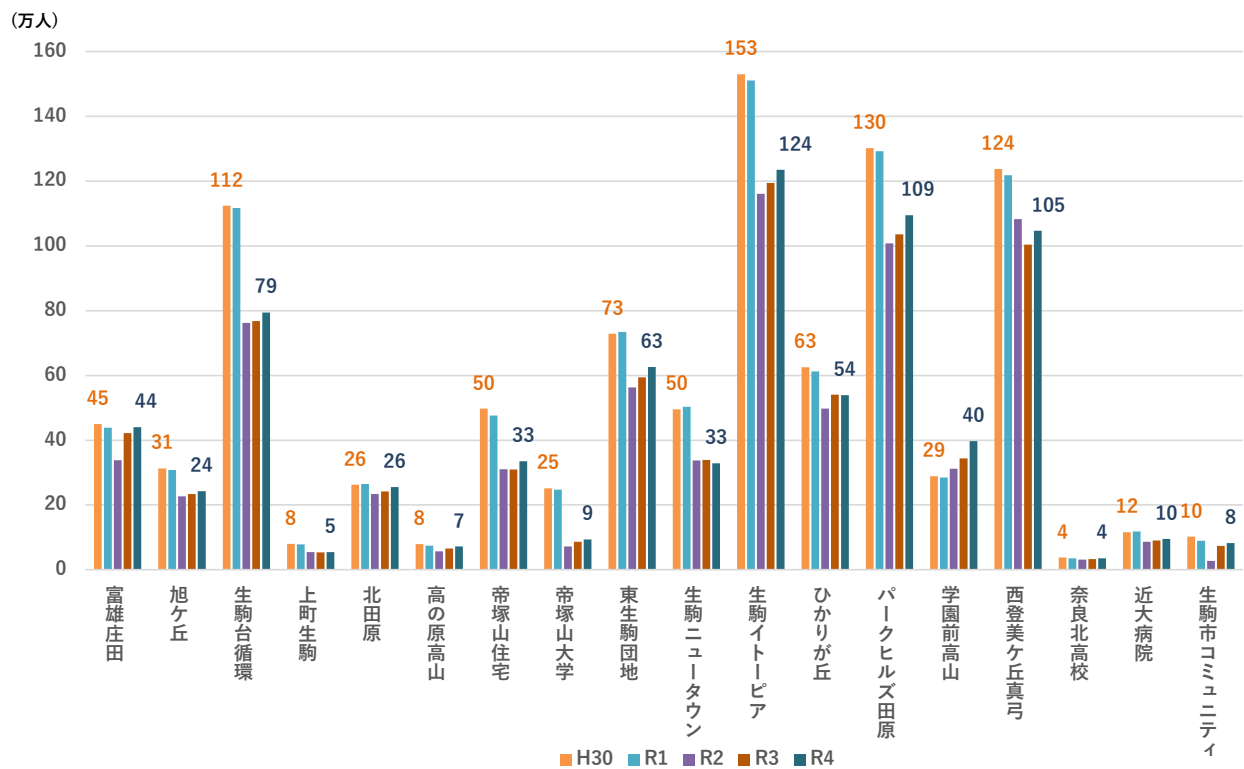


図 2-54 路線バスの輸送人員の推移

出典：奈良交通(株)、建設部事業計画課

### (3) 公共交通の利便性の満足度

#### 1) 鉄道

鉄道の利便性の満足度は、満足(満足 + ほぼ満足)は 49.4% と高く、不満足(やや不満 + 不満)は 16.9% と低くとなっています。

地域類型別では、既成市街地\_中や計画的市街地(旧)\_中など、生駒駅や東生駒駅の周辺で満足が高い一方、南山手台、翠光台（計画的市街地(新)\_南）や市北部の旧集落\_北など鉄道駅から離れた地域で不満が高くなっています。

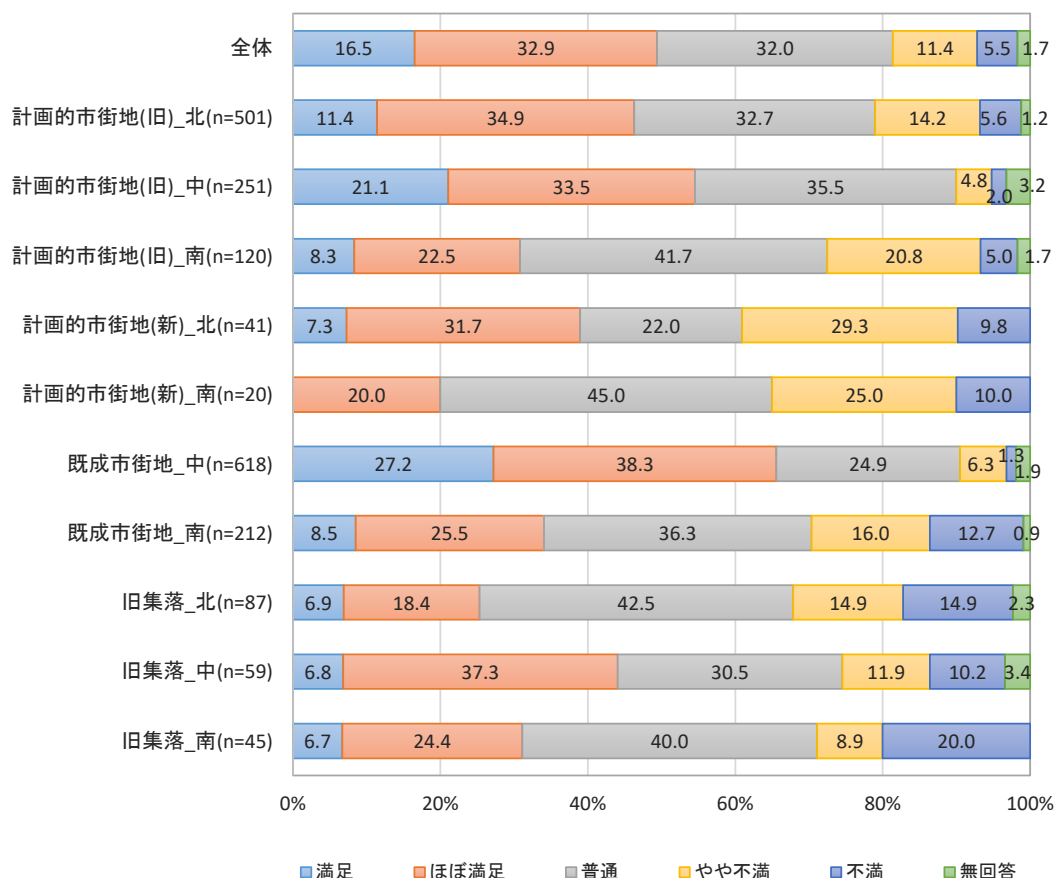


図 2-55 鉄道の利便性の満足度

出典：令和元(2019)年 12 月生駒市市民アンケート調査

類型名	分類内容	例
計画的市街地(旧)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年以上	あすか野、鹿ノ台
計画的市街地(新)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年未満	翠光台、
既成市街地	上記以外で建物が連担している地域(市街化区域に住宅用地が連担している地域)	小瀬町、俵口町
旧集落	古くから集落のある地域(市街化調整区域に住宅用地が分布している地域)	高山町、南田原町



## 2) バス

バスの利便性の満足度は、満足(満足＋ほぼ満足)は 29.7%と高く、不満足(やや不満＋不満)は 29.0%と近い値となっています。

地域類型別では、路線バスが計画的住宅地のエリア内を通っている計画的市街地(旧)\_中・北などで満足が高い一方、バスの運行が少ない計画的市街地(新)\_南・北や市北部の旧集落\_北などで不満が高くなっています。

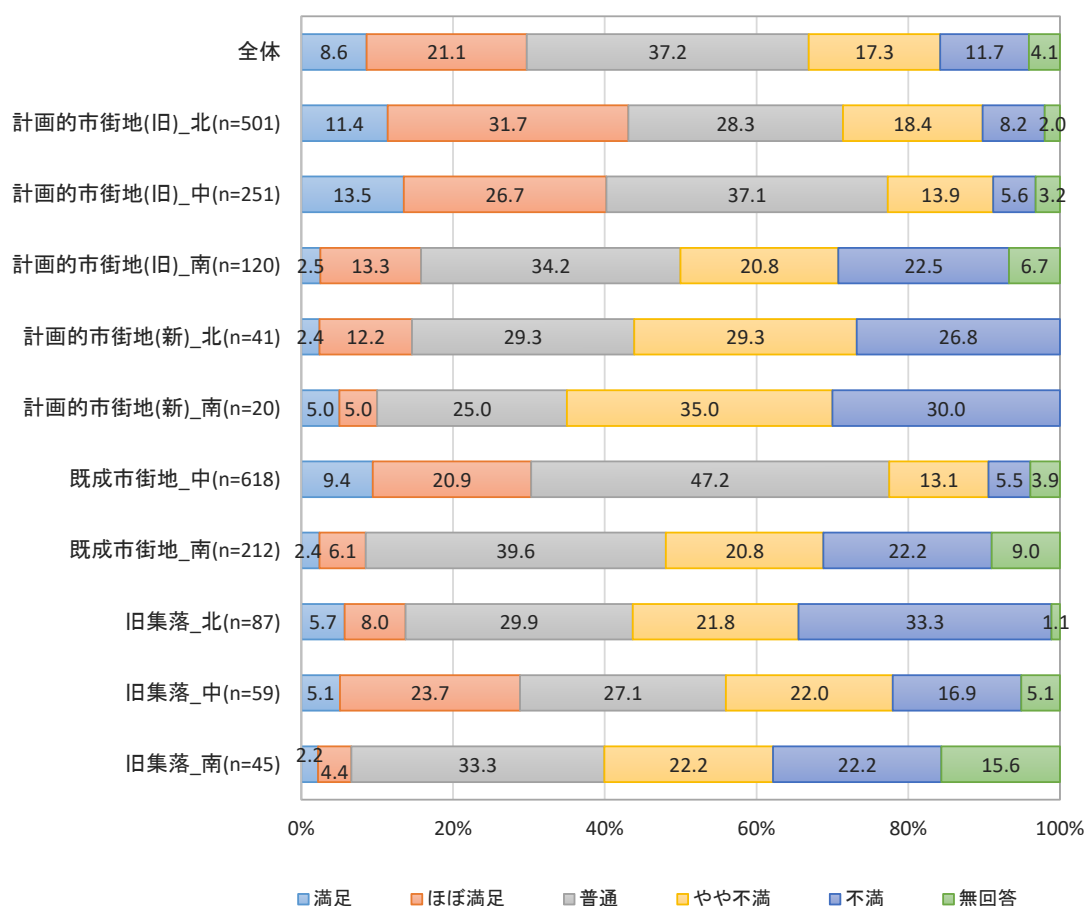


図 2-56 バスの利便性の満足度

出典：令和元(2019)年 12 月生駒市市民アンケート調査

類型名	分類内容	例
計画的市街地(旧)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年以上	あすか野、鹿ノ台
計画的市街地(新)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年未満	翠光台、
既成市街地	上記以外で建物が連担している地域(市街化区域に住宅用地が連担している地域)	小瀬町、俵口町
旧集落	古くから集落のある地域(市街化調整区域に住宅用地が分布している地域)	高山町、南田原町

## 2.7 ハザード

### 2.7.1 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域

奈良県では、土砂災害防止法に基づき、急傾斜地の崩壊、土石流、地すべりの指定区域として、市内の 356 か所の土砂災害警戒区域(イエローゾーン)及び、285 か所の土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)の指定を行っています。(令和 5 (2023)年 10 月 20 日現在)

#### (1) 急傾斜地の崩壊

急傾斜地の崩壊の指定区域として、市内の 231 か所の土砂災害警戒区域(イエローゾーン)及び、218 か所の土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)の指定を行っています。

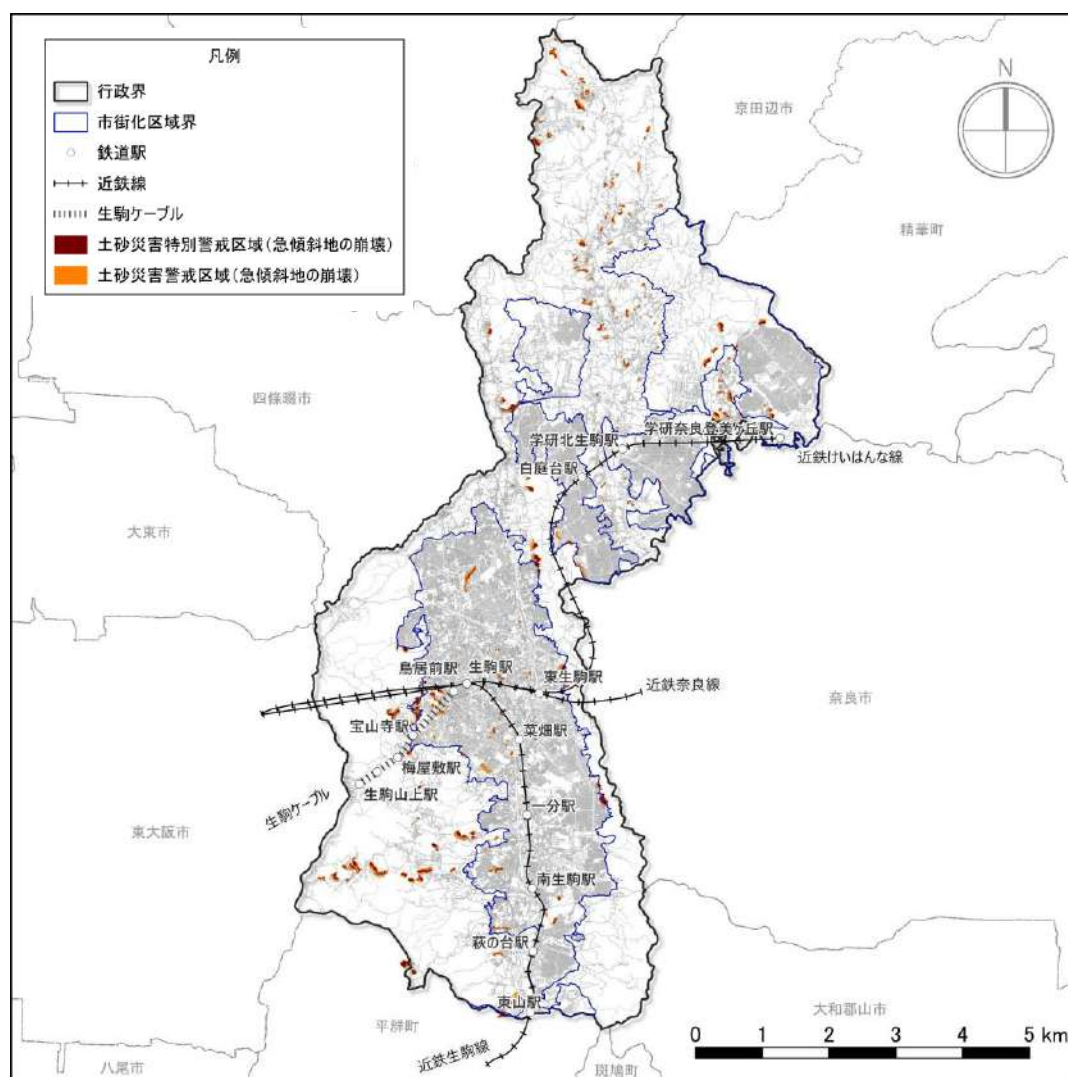


図 2-57 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域図(急傾斜地の崩壊)

出典：生駒市総合防災マップ(R5)



## (2) 土石流

土石流の指定区域として、市内の 122 か所の土砂災害警戒区域(イエローゾーン)及び、67 か所の土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)の指定を行っています。

住宅地では、あすか野や小明町、東生駒、さつき台などの計画的住宅地の一部が土砂災害警戒区域に指定されています。また、生駒中学校区の一部が土砂災害特別警戒区域に指定されています。

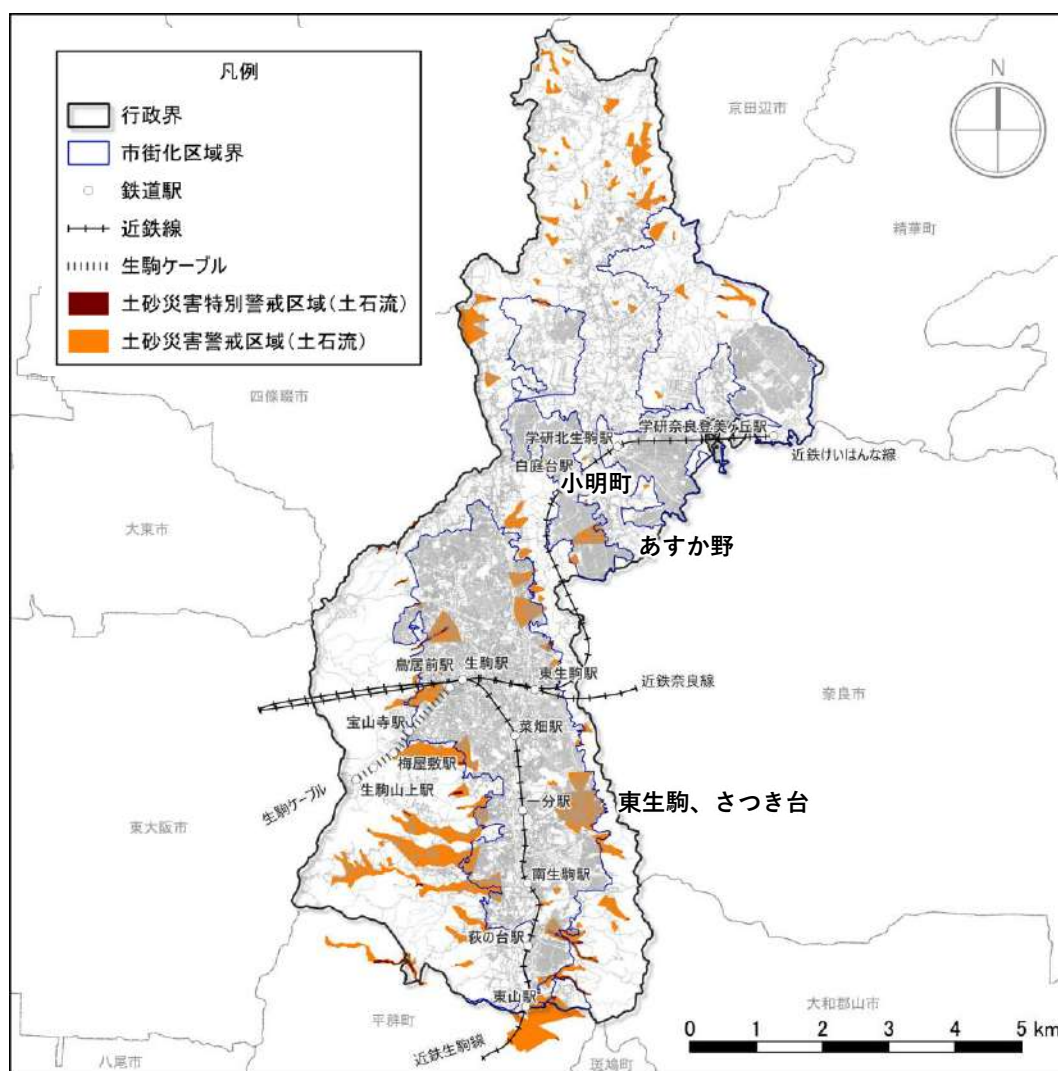


図 2-58 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域図（土石流）

出典：生駒市総合防災マップ(R5)

## (3) 地すべり

地すべりの指定区域として、市内の 3 か所の土砂災害警戒区域(イエローゾーン)の指定を行っています。

## 2.7.2 洪水浸水想定区域

洪水浸水想定区域は、洪水時の円滑かつ迅速な避難を確保し、又は浸水を防止することにより、水害による被害の軽減を図るため、当該河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域を指定したものです。市内では、水位周知河川(竜田川・富雄川)に加え、大和川水系 14 河川、淀川水系 4 河川で指定されています。

想定最大規模降雨による洪水浸水想定区域のうち、最大浸水深 3 m 未満（2 階床面未満の浸水）の区域が富雄川上流、美の原川、中村川、東生駒川、竜田川沿いにみられます。また、「生駒市都市計画マスタープラン」将来都市構造図の地域拠点に位置付けられている南生駒駅周辺において、最大浸水深 0.5m 以上 3 m 未満の区域がみられます。

※想定最大規模の降雨：想定しうる最大規模の降雨のことで、1000 年に 1 回程度の割合で発生する降雨量を想定

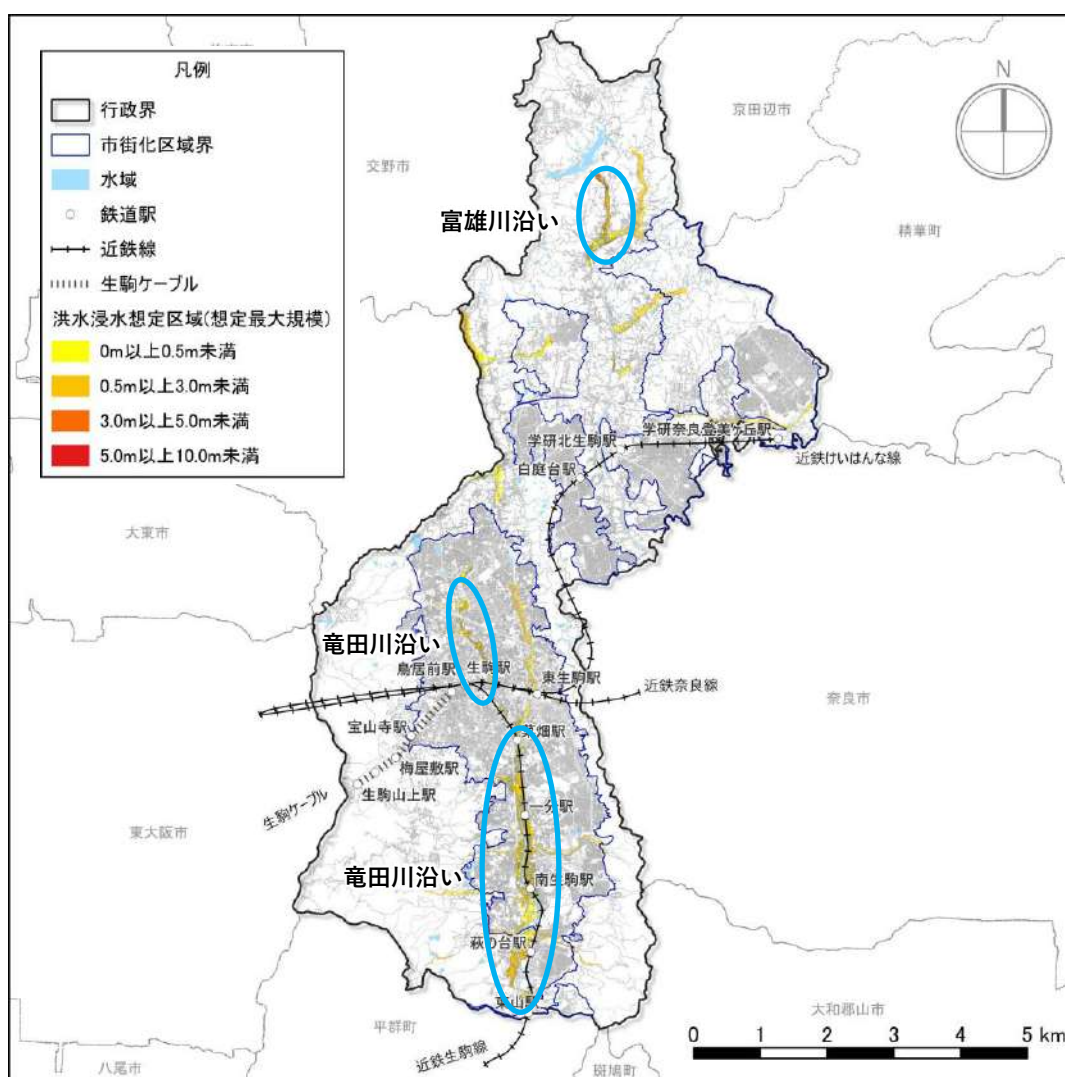


図 2-59 洪水浸水想定区域図

出典：生駒市総合防災マップ(R5)

### 2.7.3 家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸侵食)

家屋倒壊等氾濫想定区域は、水位周知河川(竜田川・富雄川)について、家屋倒壊等をもたらすような氾濫の発生が想定される区域(家屋倒壊等氾濫想定区域)のうち、河岸の侵食幅を予測したものを表示しています。

市内の家屋倒壊等氾濫想定区域は、竜田川は平群町境界から生駒台北までにみられ、富雄川は奈良市境界から高山ため池までにみられます。

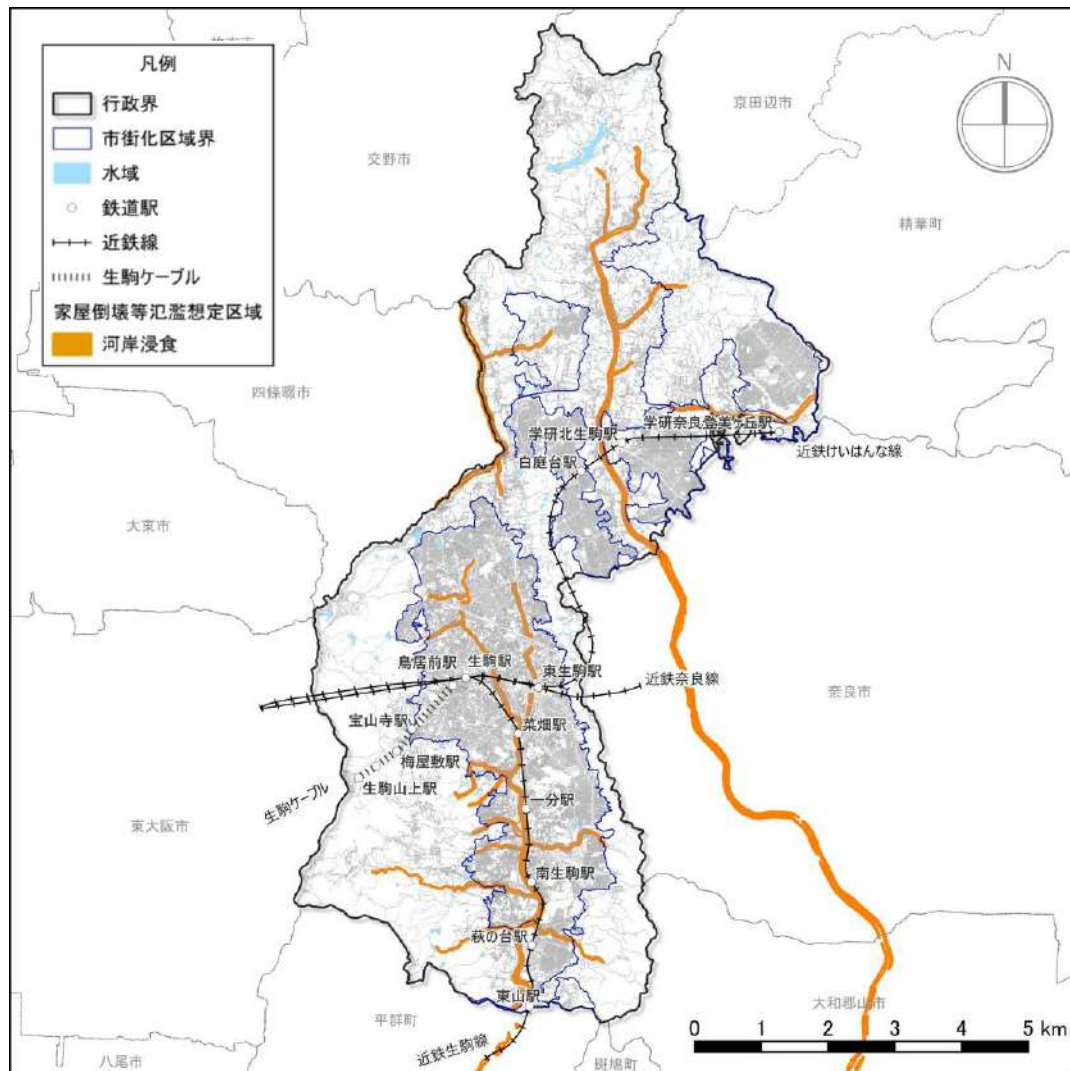


図 2-60 家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸侵食)図

出典：生駒市総合防災マップ(R5)

## 2.7.4 大規模盛土造成地

本市では、大規模盛土造成地の安全性を確認するために、令和4(2022)年度に宅地造成による大規模盛土造成地(135 か所)への現地調査や造成年代調査等を行いました。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ます。

### 【大規模盛土造成地とは】

- ・盛土造成地のうち、次のいずれかの要件に該当するものを「大規模盛土造成地」と呼びます。
  - (1)盛土をした土地の面積が3,000平方メートル以上であるもの（谷埋め型大規模盛土造成地）
  - (2)盛土をする前の地盤面が水平面に対し20度以上の角度をなし、かつ、盛土の高さが5メートル以上であるもの（腹付け型大規模盛土造成地）

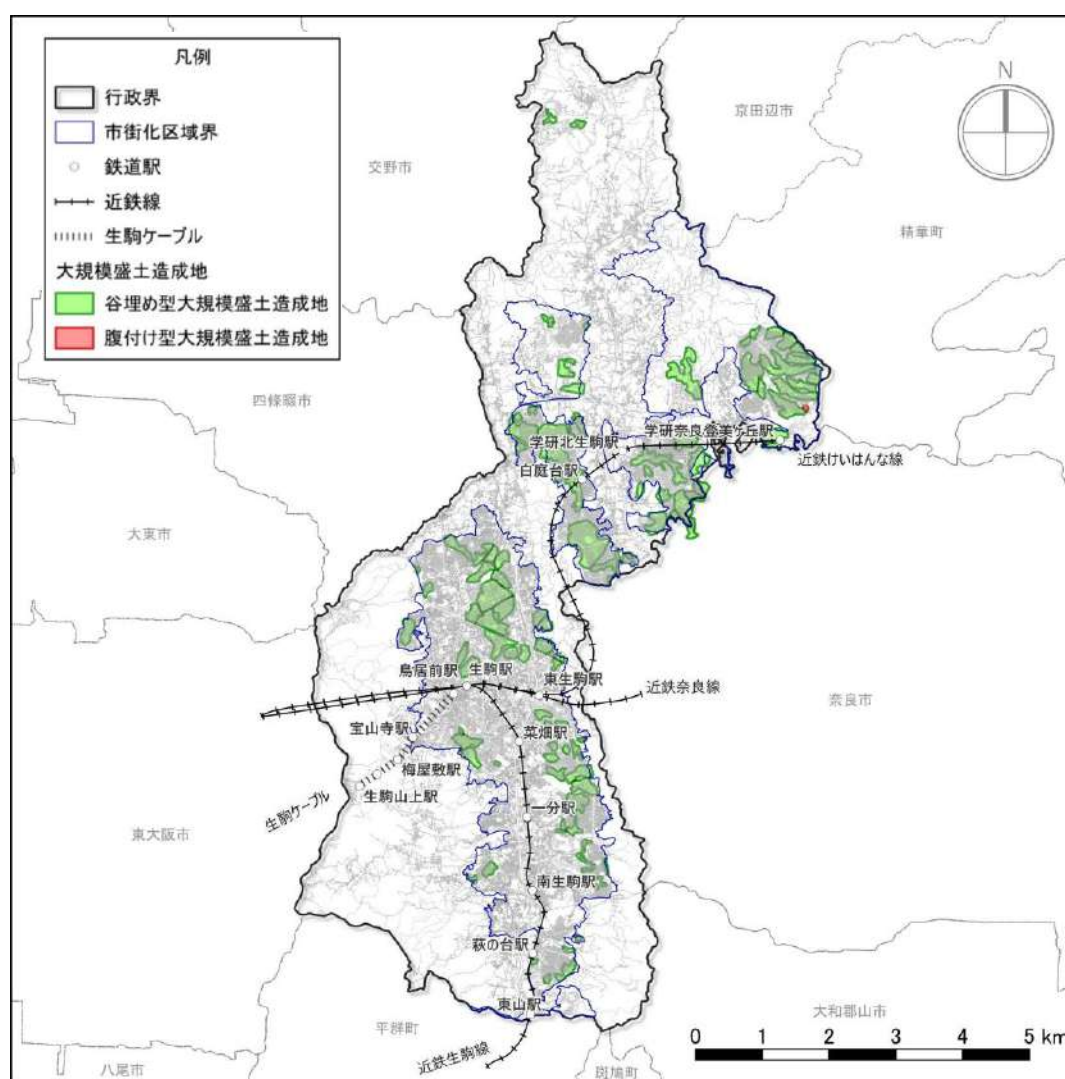


図 2-61 大規模盛土造成地図

出典：生駒市建築課所管データ



## 2.7.5 地震

生駒市では、生駒断層帯による直下型地震が最も揺れが強く、想定震度は震度 5 強～震度 7 となっています。

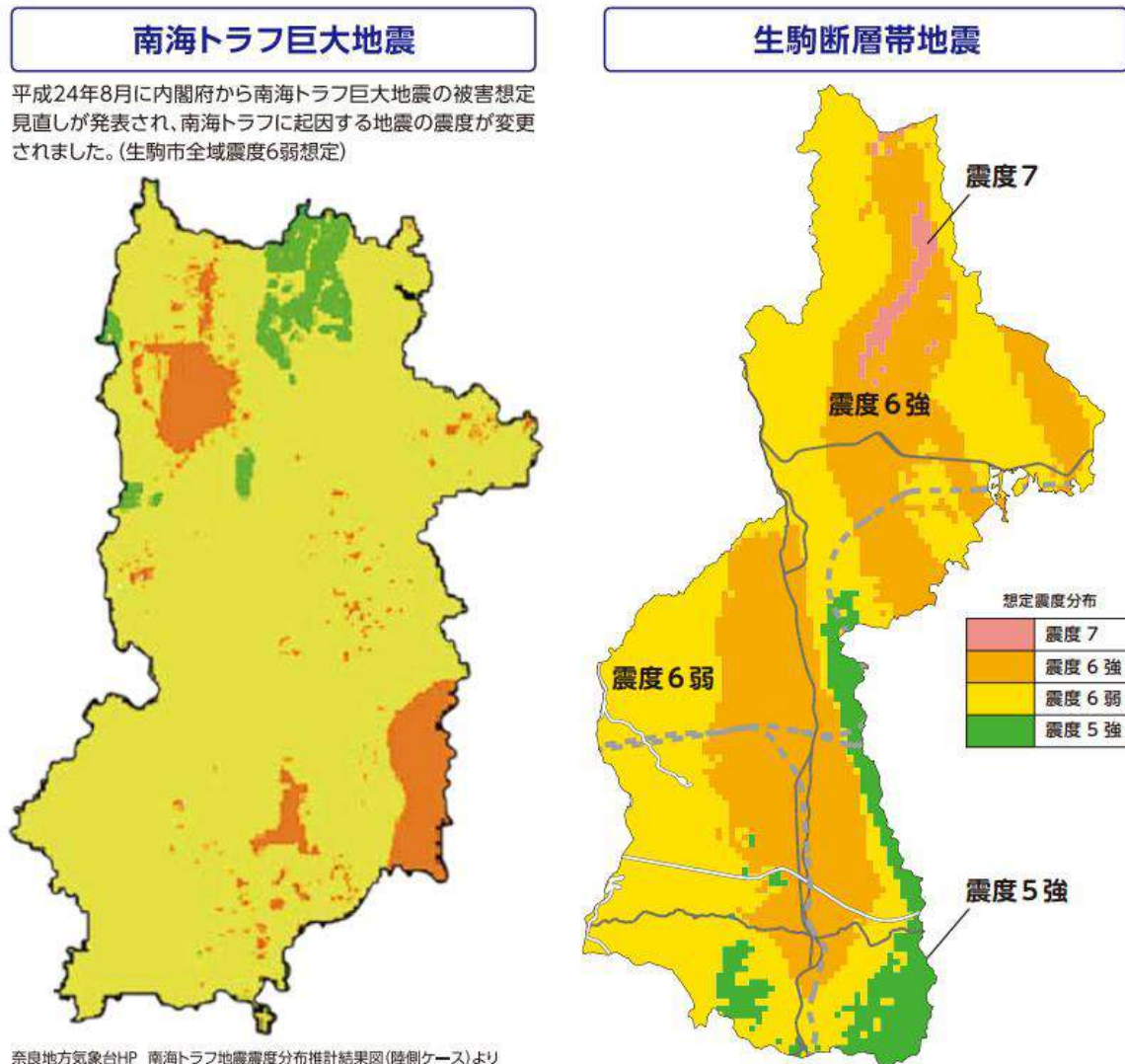


図 2-62 地震ハザードマップ図

出典：生駒市総合防災マップ 2023 保存版

## 2.8 財政・地価

### 2.8.1 歳入・歳出状況

歳入決算額の推移を見ると、令和3(2021)年度～令和4(2022)年度の歳入総額はおおむね450億円前後となっています。令和2(2020)年度では、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金事業等の実施により国庫支出金が増加しています。地方税に関しては、おおむね170億円で推移しています。

性質別歳出では、社会福祉に資する扶助費が高くなっています。

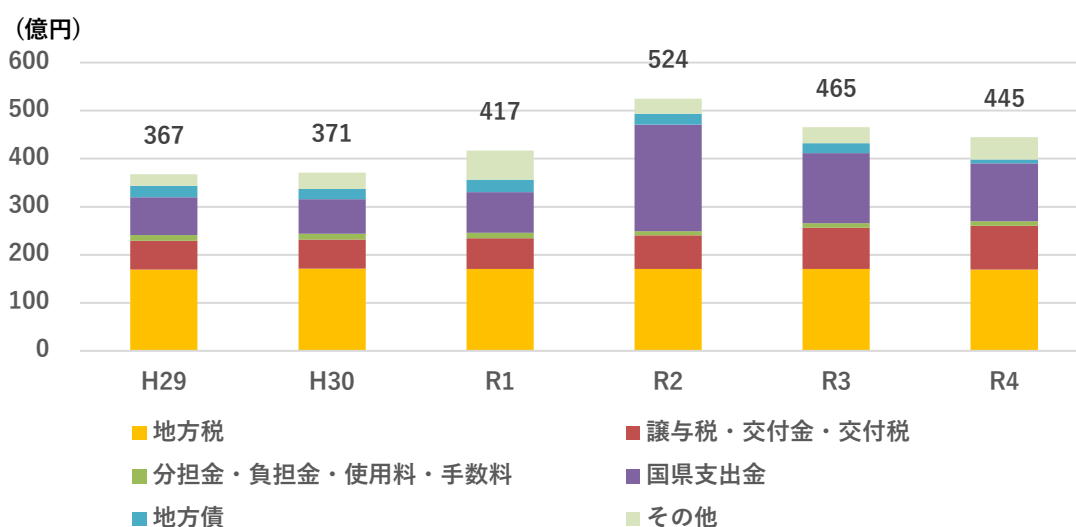


図 2-63 歳入状況の推移

出典：地方財政状況調査市町村決算カード

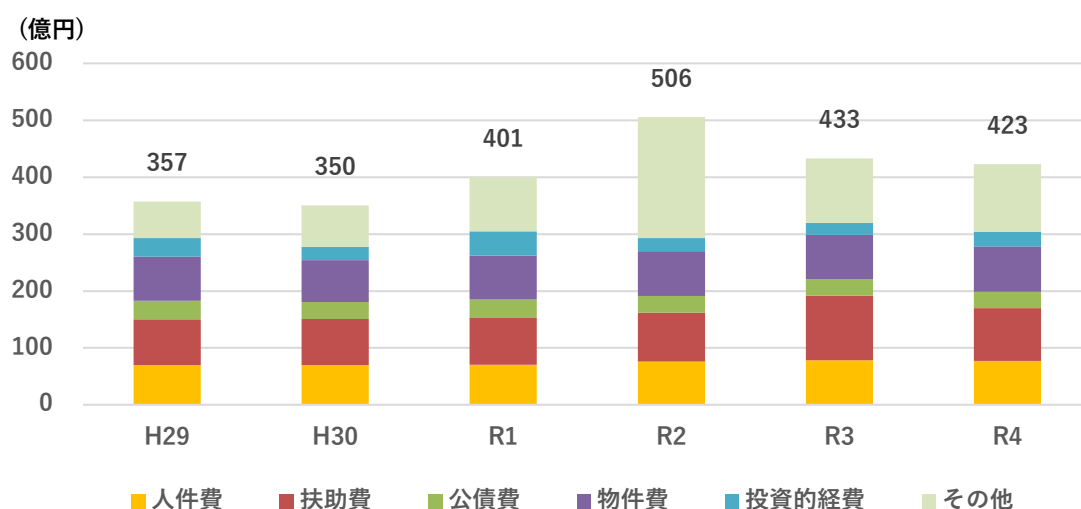


図 2-64 性質別歳出状況の推移

出典：地方財政状況調査市町村決算カード



## 2.8.2 公共施設の更新費等の見通し

公共施設の単純更新費用は 35.2 億円/年が必要となります。一方、長寿命化や更新の優先順位付け等の縮減対策を講じることで、将来更新費用を将来投資見込額相当である 26.0 億円/年まで縮減することができるため、公共施設マネジメント推進計画及び個別施設計画に基づき、適切に対策を講じることが求められています。

< 公共施設の適正配置（生駒市公共施設等総合管理計画） >

- ・人口構造の変化や施設に対する市民ニーズの変化に併せ、施設の統廃合や複合化、転用等を検討します。
- ・延床面積の半分程度を占める学校教育系施設については、地域ごとの児童生徒数を検証し、施設の複合化等を検討します。
- ・国や県、近隣自治体等と施設を相互利用する等、広域連携の取組を検討します。
- ・施設の更新の際には、将来の人口構造等を見据え、施設の必要性をゼロベースで検討します。
- ・検討の結果必要があると判断した施設については、減築や複合化等の可能性を検討します。

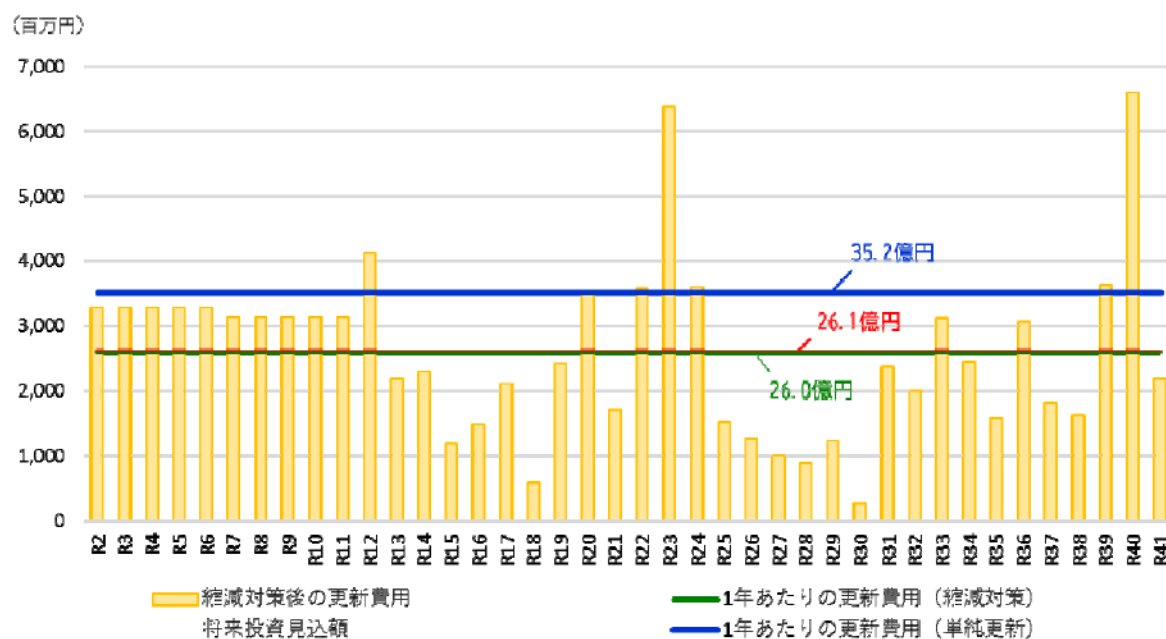


図 2-65 公共施設の将来更新費用推計

出典：生駒市公共施設等総合管理計画(令和 4 (2022)年 4 月改定)

### 2.8.3 地価動向

市内の地価は、生駒駅北口の店舗ビル、共同住宅が建ち並ぶ駅に近い商業地域や東生駒駅南口の一般住宅が建ち並ぶ環境良好な住宅地域などで上昇しています。

一方、生駒駅南口の店舗等が建ち並ぶアーケードのある駅前商業地域で低下しています。

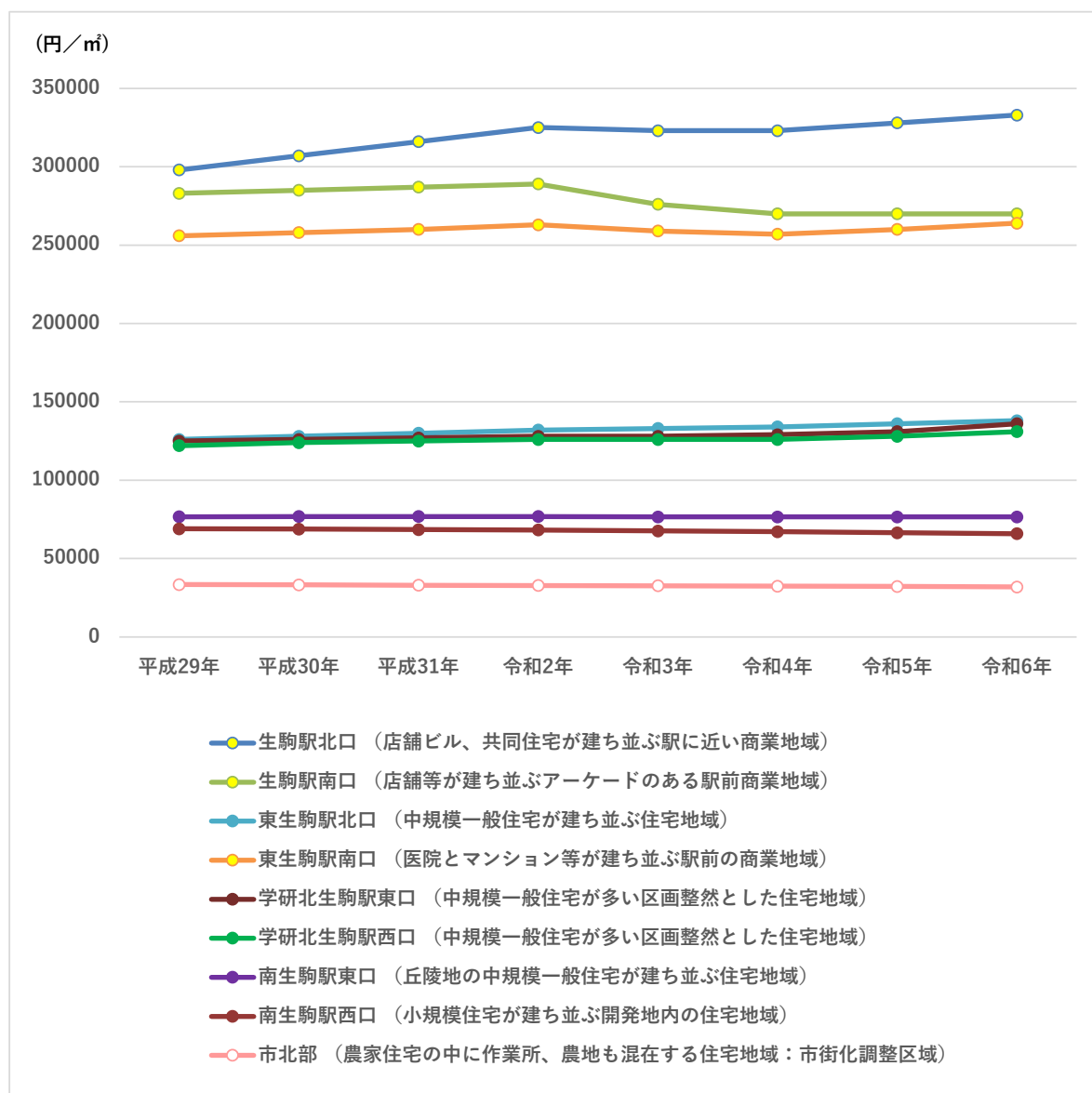


図 2-66 国土交通省地価公示の推移

出典：不動産情報ライブラリ(国土交通省)

## 2.9 都市構造に関する分析

都市機能の人口カバー率をはじめとして、全国平均と比較すると評価値は概ね高く、都市機能の一定の利便性が確保されています。

各指標では、「日常生活サービスの徒歩圏充足率」や「高齢者徒歩圏に公園がある住宅の割合」で高い評価となっている一方、「公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合」「歩道整備率」「高齢者徒歩圏における医療機関がある住宅の割合」は低い評価となっています。

歩道のある安全な道路の整備や高齢化に対応した公共交通の確保が必要です。

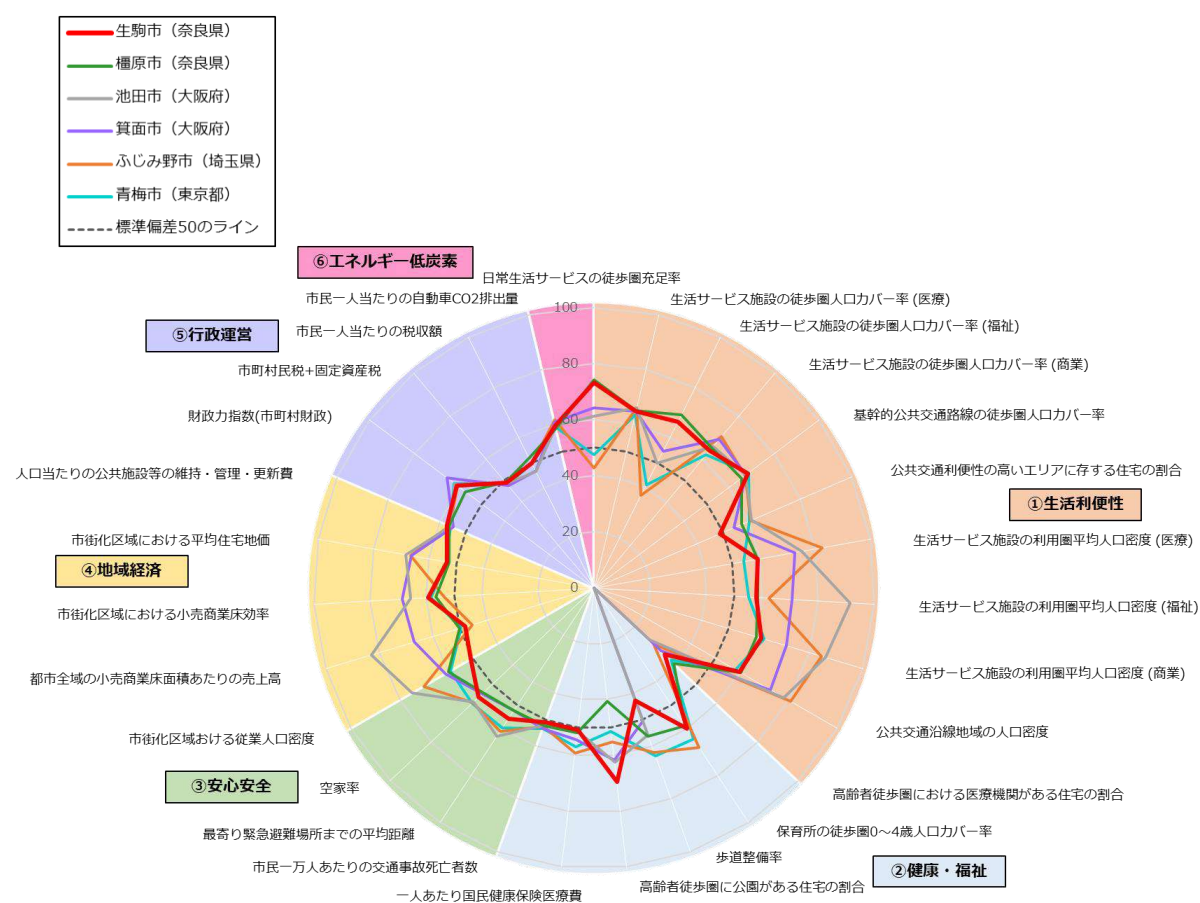


図 2-67 都市構造上の現況分析

出典：都市モニタリングシート(国土交通省)

## 2.10 市民意向

### 2.10.1 現在住んでいる場所を選んだ理由

市民が現在住んでいる場所を選んだ理由としては、「閑静な住宅街」が最も多く、次いで「通勤・通学のしやすさ」「自然環境の豊かさ」の順となっています。

地域類型別では、計画的市街地(旧)や旧集落では「自然環境の豊かさ」が比較的高く、計画的市街地(新)では「子育て環境の良さ」、既成市街地\_中では「交通や買い物の利便性の高さ」が高い点が特徴となっています。

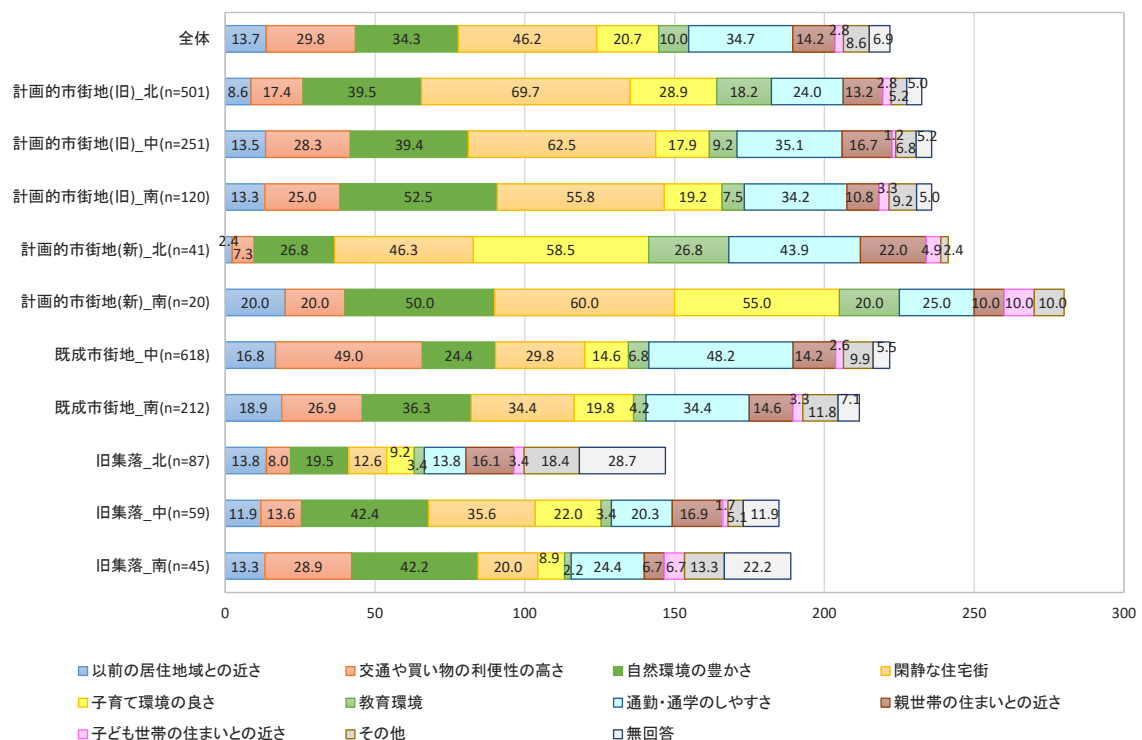


図 2-68 現在住んでいる場所を選んだ理由（複数選択）

出典：令和元(2019)年 12 月生駒市市民アンケート調査

類型名	分類内容	例
計画的市街地(旧)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年以上	あすか野、鹿ノ台
計画的市街地(新)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から 30 年未満	翠光台、
既成市街地	上記以外で建物が連担している地域(市街化区域に住宅用地が連担している地域)	小瀬町、俵口町
旧集落	古くから集落のある地域(市街化調整区域に住宅用地が分布している地域)	高山町、南田原町

## 2.10.2 住まいを変える場合の住みたい場所

市民が住まいを変える場合の住みたい場所は、「駅前など交通や買い物の利便性が高い場所」が最も多く、次いで「通勤・通学しやすい場所」「自然環境の豊かな場所」「現在の居住地またはその近隣」の順となっています。

地域類型別では、計画的市街地(旧)\_南では「駅前など交通や買い物の利便性が高い場所」、計画的市街地(新)\_南では「自然環境の豊かな場所」、旧集落\_南・中・北では「通勤・通学しやすい場所」が高い点が特徴となっています。

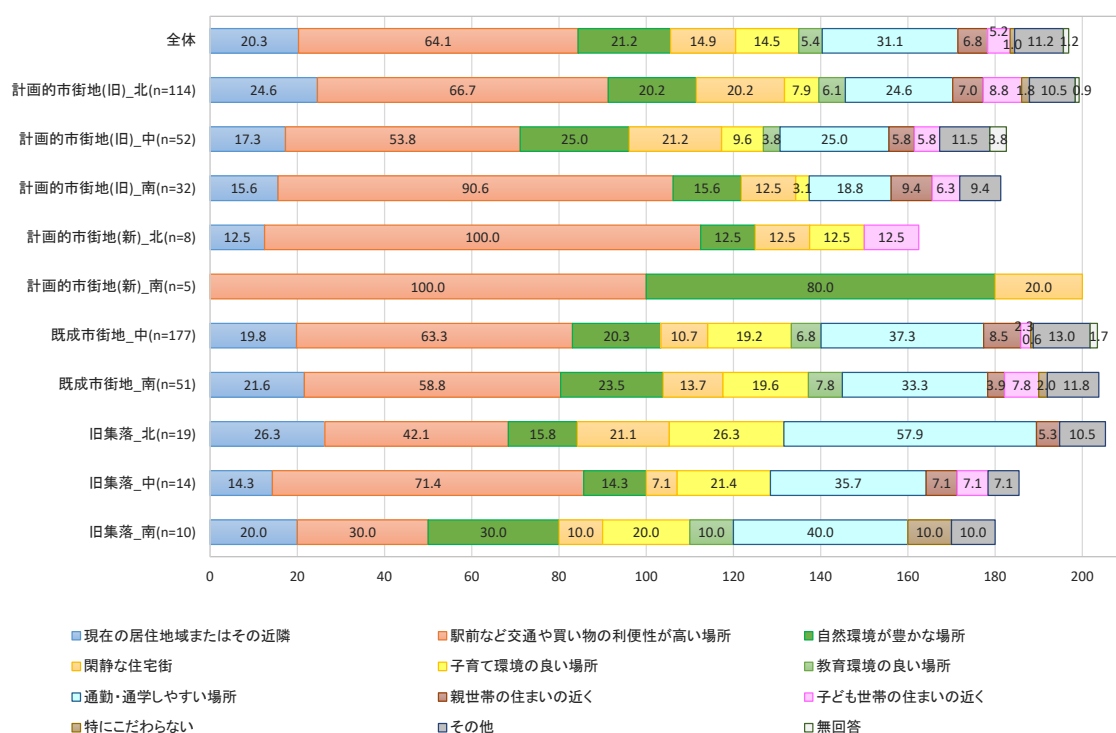


図 2-69 住まいを変える場合の住みたい場所（複数選択）

出典：令和元(2019)年12月生駒市市民アンケート調査

類型名	分類内容	例
計画的市街地(旧)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から30年以上	あすか野、鹿ノ台
計画的市街地(新)	同時期に開発された一斉入居型住宅地で入居開始から30年未満	翠光台、
既成市街地	上記以外で建物が連担している地域(市街化区域に住宅用地が連担している地域)	小瀬町、俵口町
旧集落	古くから集落のある地域(市街化調整区域に住宅用地が分布している地域)	高山町、南田原町

## 2.11 上位・関連計画等の整理

### 2.11.1 大和都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和4年5月）

#### (1) 目標年次

令和12（2030）年

#### (2) 北部地域の将来像（抜粋）

主要生活拠点であり、各日常生活圏の中心となっている奈良市、**生駒市**、大和郡山市、天理市、王寺町の主要駅周辺においては、奈良らしい景観との調和を図りながら、居住機能に加え、商業、文化等の様々な機能を配置し、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮しながら拠点性の向上を図る。あわせて、拠点周辺の市街地の再構築を推進し、既存の資源を活かしながら創意工夫のもとで新たな機能の誘導を図り、様々な交流を促す個性と魅力ある拠点形成を図る。

関西文化学術研究都市では、歴史文化遺産・歴史的風土・自然環境に恵まれた本県の特性を活かし、文化・学術・研究及び新たな産業の創出を牽引する機能の整備を図る。また、先端的学術成果を世界に向けて発信する機能の整備を図り、その学術成果を生活の中で実践できるまちづくりを図る。

主に西部の鉄道沿線を中心に形成されている戸建て住宅地においては、良好な住環境を引き続き維持しながら、高齢化等に対応した暮らしやすい環境整備に加え、空き家の活用・住み替えの支援などによる若年層の定住の促進を図るとともに、公共交通の結節点に医療や福祉サービス等の日常生活支援機能が集積した暮らしの拠点形成を図る。

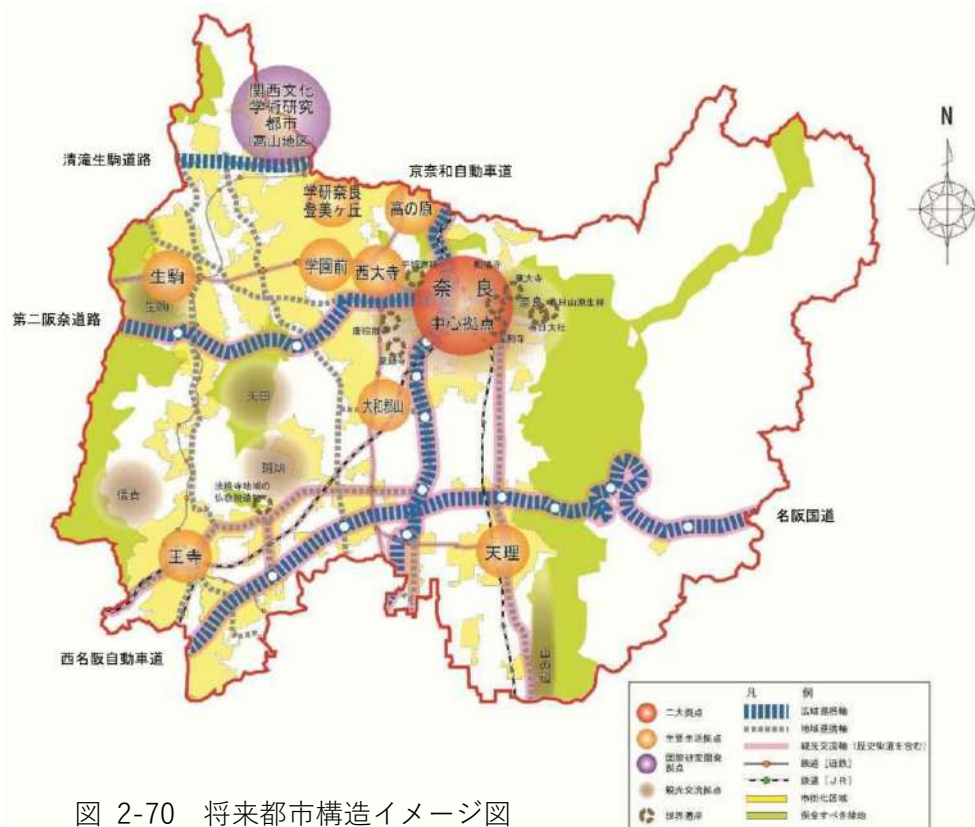


図 2-70 将来都市構造イメージ図



## 2.11.2 生駒市総合計画（平成 31 年 3 月）

### (1) 計画期間

平成 31・令和元(2019)年度からおおむね 20 年間

### (2) 将来都市像

#### 自分らしく輝けるステージ・生駒

平成 22(2010)年に本市の人口は 12 万人を超え、平成 25(2013)年の 121,350 人をピークに人口が減少に転じ、今後、本格的な人口減少と少子高齢化のさらなる進行が見込まれています。このような人口構造の変化が想定されることから、大都市への通勤・通学者が多く住む「住宅都市」という基本的な方向性を受け継ぎながら、**大都市に通勤・通学するという暮らしに加えて、日中の多くの時間を市内で過ごす暮らし、生駒で住み・働く暮らしなど、多様な生き方や多様な暮らし方(生活スタイル)に対応した都市へとまちづくりを進める**ことにより、「ベッドタウン」から脱却し、「生駒に住みたい」、「生駒にいつまでも住み続けたい」と思われるまちを築いていく。

### (3) まちづくりの目標

将来都市像を実現するために、6 つのまちづくりの目標を定めています。

- ✧ 安全で、安心して健康に暮らせるまち
- ✧ 未来を担う子どもたちを育むまち
- ✧ 人権が尊重され、市民が輝く、文化の薫り高いまち
- ✧ 人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち
- ✧ 地域の資源と知恵を活かし、魅力と活力あふれるまち
- ✧ 持続可能な行財政運営を進めるまち

### (4) 戦略的なまちづくりの視点

#### ●都市構造の視点

都市構造については、生活構造や社会構造の変化に伴って、「自宅と職場を結ぶ」動線を中心としたこれまでのベッドタウン型の都市構造からの転換が求められます。

大きな枠組みとして、まず、**市内の様々な場所で目的に応じて活動や交流ができる場所とそれらを結ぶネットワークが形成されたコンパクトで、良質な住まいや暮らしの空間を創出する都市構造の形成を図る**必要があります。その上で、高齢化や人口減少、外国人観光客の増加といった動向を踏まえ、都市の様々な場所におけるユニバーサルデザイン化の推進や、マイカー移動に過度に依存しない移動手段の確保、公共施設等生活に必要な機能の集約や再配置など、生活・社会の構造変化に伴う都市構造の変化に対応する視点から施策の転換を図ります。

### 2.11.3 生駒市都市計画マスタープラン（令和3年6月）

#### (1) 目標年次

計画の目標年次は、20年後(2040年)のまちの姿を展望しつつ、おおむね10年後の令和13(2031)年とします。

#### (2) 都市づくりの目標

##### 住まい方・暮らし方を選択できるまち

本市の「住宅都市」という基本的な方向性を受け継ぎながら、個人のライフスタイルを支える最も重要な「住まい」を拠点に、新たな働き方や地域での交流など、多様なニーズに応える「暮らし」が享受でき、さらには、自分らしい生活が実現できる空間であることが重要です。都市づくりの目標を「住まい方・暮らし方を選択できるまち」とします。

#### (3) 都市空間像

##### 視点① 市街地環境の維持と適正な土地利用の誘導

市街化区域の範囲を基本とし、計画的な土地利用や施設整備を推進するとともに、今ある空間の使い方を時代に合わせ更新していくことで、持続可能な都市における営みの基礎となる空間形成をめざします。

##### 視点② 拠点の形成と連携・アクセスの充実

###### ●都市拠点の形成

- 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生駒駅周辺地域及び隣接する東生駒駅周辺地域を都市拠点に位置付けます。**

###### ●地域拠点の形成

- 南北に細長い本市の特徴を考慮し、住民の利便性を高めるため、**都市拠点に準ずる都市機能を備えた拠点として、地域拠点を設定します。**
- 学研北生駒駅周辺地域を北部地域の地域拠点に、南生駒駅周辺地域を南部地域の地域拠点にそれぞれ位置付けます。**
- 地域拠点においては、地域の顔となり**身近な生活や交流を支援する機能が集約された拠点形成を図ります。**



図 2-71 将来都市構造図

## ●産業・学術研究拠点

- ・ 関西文化学術研究都市における高山地区及び北田原地区を産業・学術研究拠点として位置付けます。
- ・ 産業振興と雇用の創出につながる産業機能や高度な学術・研究・業務機能の集積に加え、**持続的な技術革新を牽引する居住実験都市の実現、イノベーション中枢機能の構築**など、次世代を見据えた拠点形成を図ります。

## ●各拠点の連携・アクセスの充実

- ・ 都市拠点及び各地域拠点間の移動や、各居住地に近い鉄道駅周辺や既存の商業集積地などの「生活拠点」から都市拠点・各地域拠点への移動は、鉄道や幹線道路によって支えられており、これらを「基幹ネットワーク」として位置付けることで、**拠点間及び、住まいからのアクセスの確保**を図ります。
- ・ 市域を縦横断し、隣接都市や広域的な都市との移動、様々な都市活動の連携を支える都市基盤を「広域連携ネットワーク」として位置付け、その維持・充実を図ります。

## 視点③ 誰もが生活しやすい生活圏の形成

### ●生活交通圏域の範囲

- ・ 生活拠点(鉄道駅周辺や既存の商業集積地)を中心に誰もが利用できる日常的な交通手段である路線バス・コミュニティバスの路線(生活交通ネットワーク)などの利用範囲を「生活交通圏域」とします。

### ●生活交通圏域を中心とした日常利便性の確保

- ・ 各生活交通圏域において、日常生活に必要な都市機能へのアクセスを確保するため、**必要な都市機能の立地誘導**を図ります。
- ・ また、都市機能によっては、その利用圏が単一の生活交通圏域を超えるものも存在することから、都市機能の充足に向けては、**生活交通圏域間相互の移動も想定し、補完的で柔軟な誘導**を図るものとします。

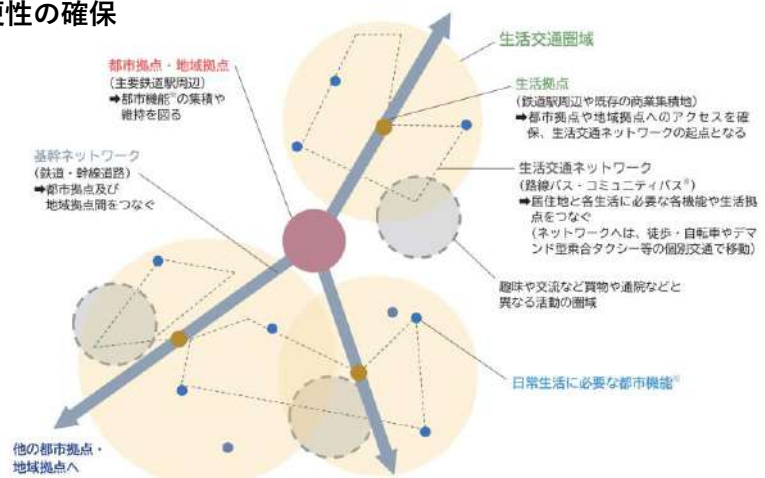


図 2-72 拠点・ネットワーク・生活交通圏域の関係

## 視点④ 空間を活用した活動を育む場の創出

- ・ 空き地、空き家、施設の空室等の遊休空間の活用や、既存の公共空間の利用方法の工夫（複合利用）により、様々なコミュニティの活動の場とするための必要な機能の充実を図っていきます。

## 2.11.4 生駒市地域公共交通計画（令和3年3月）

### (1) 計画期間

本計画の対象期間は、都市計画マスタープランにあわせて、策定から11年間(2021年度～2031年度)とします。

### (2) 目指すべき将来像

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

### (3) 地域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、「幹線交通」「支線交通」「端末交通」の大きく3項目で分類します。鉄道等の市域を跨る広域的な交通については「幹線交通」とし、主に市内の移動を担う交通を「支線交通」とします。また、バス停までの近距離移動が困難な方が多い計画的市街地等では、ラストワンマイル移動を支援するコミュニティバスや、タクシー等を活用した個別輸送、近隣での助け合い輸送等を「端末交通」として位置づけます。

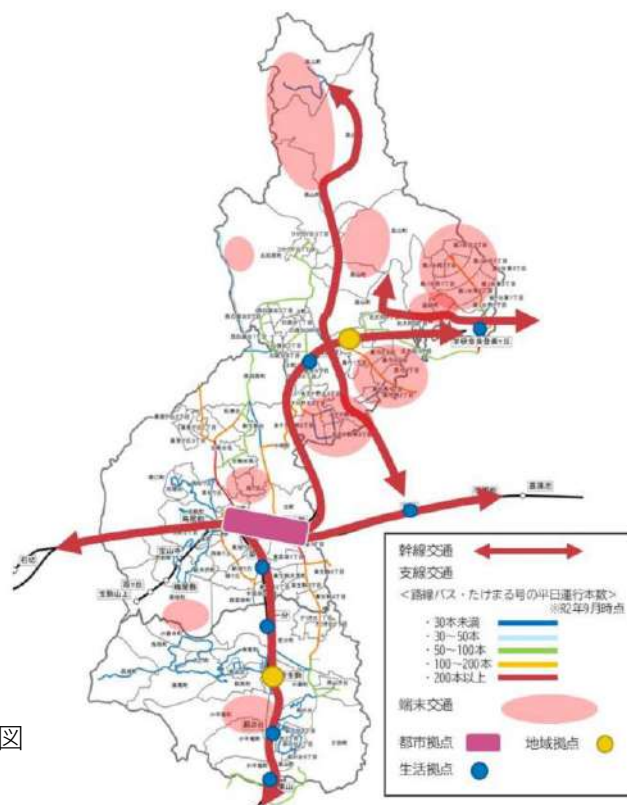


図 2-73 将来交通体系図

表 2-20 地域公共交通の位置づけと役割(令和5(2023)年度)

位置付け	交通手段	
幹線交通	鉄道	近鉄奈良線、近鉄けいはんな線、近鉄生駒線
	バス	学園前相楽線、富雄庄田線
支線交通	鉄道	生駒ケーブル
	バス	旭ヶ丘線、生駒台循環線、北田原線、上町生駒線、帝塚山住宅線、帝塚山大学線、東生駒団地線、生駒ニュータウン線、生駒イトーピア線、ひかりが丘住宅線、パークヒルズ田原線、学園高山線、西登美ヶ丘真弓線、奈良北高校線、中登美ヶ丘団地線
	コミュニティバス	光陽台線、門前線、北新町線、西畑有里線(有里線)、萩の台線、鹿ノ台線、西畑有里線(西畑線)
端末交通	個別交通等	住宅地内等でのラストワンマイルの移動手段

## 2.11.5 生駒市地域防災計画（令和 6 年 2 月）

### (1) 防災に関する基本方針

本市の防災は、災害対策基本法第 2 条の 2 に示される基本理念を踏まえるとともに、東日本大震災の教訓を踏まえ、次に掲げる事項を基本とする。

- 減災の考え方に基づく防災施策を推進する
- 自助、共助、公助の役割分担による防災施策を推進する
- 災害から人命を守る防災施策を推進する
- 大規模広域災害を想定した防災施策を推進する

### (2) 事象別の災害予防の基本方針

#### 1) 風水害予防対策

大雨、洪水等による水害の危険から、市民の生命や財産を守るため、治水施設の整備等のハード対策を着実に進めるとともに、雨量や河川水位の情報提供、避難計画の作成、河川に関する普及・啓発等のソフト対策を併せて実施する。

○河川・水路の改修・整備、洪水リスクの周知等、洪水の警戒避難体制の整備、竜巻・突風等の災害予防対策、要配慮者利用施設の避難確保

#### 2) 土砂災害予防対策

土砂災害を未然に防止するため、県と連携して危険箇所の実態を把握し、災害防止対策を実施するとともに、市民への周知徹底に努める。また、災害発生時において円滑に避難が実施できるよう、あらかじめその体制を整備する。

○土砂災害対策事業の推進、土砂災害リスクの周知等、土砂災害の警戒避難体制の整備、地防災の推進、要配慮者利用施設の避難確保

#### 3) 地震災害予防対策

都市機能関連の諸施設を計画的に配置、建設、改善するとともに、建築物の耐震化を促進するなどの地震災害予防対策を行う。また、地震災害時に必要となる被災建築物及び被災宅地応急危険度判定の実施体制をあらかじめ整備する。

○都市基盤の整備、建築物等の耐震性の強化、被災建築物及び被災宅地危険度判定体制の整備、帰宅困難者対策、地震防災緊急事業五箇年計画



## 2.12 都市の課題の整理

### 2.12.1 都市の現況と課題

生駒市の現況把握、上位計画等を踏まえた立地適正化計画に係る課題を整理すると以下の通りとなります。

#### 【成り立ち】

現 況	課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・古くからの田園集落や旧市街地、開発時期の異なる計画的住宅地など形成過程の異なる地域が存在</li> <li>・大阪のベッドタウンとして発展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 田園集落、旧市街地、計画的住宅地など、それぞれの特性や課題に応じた都市づくりが必要</li> <li>■ 多様化するライフスタイルの変化を見据えたベッドタウンからの脱却が必要</li> </ul>

#### 【人口】

現 況	課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・総人口は、平成 27(2015)年をピークに減少傾向。平成 17(2005)年に老年人口が年少人口を上回り、高齢化が進行</li> <li>・核家族化が進むと共に、高齢単身者が増加傾向</li> <li>・昼間人口が増加傾向</li> <li>・DID 地区の人口密度が低下。北部の計画的住宅地で人口密度 40 人/ha になると予測</li> <li>・宅地開発された一斉入居型住宅地では、人口構成の偏りみられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 人口減少が進む中、若者層や子育て世代の転入・定住を促す対策が必要</li> <li>■ 高齢者の外出機会の低下などに対応した生活利便性の確保が必要</li> <li>■ 市内での事業活動や消費活動などによる地域経済循環の活性化が必要</li> <li>■ 都市のスポンジ化に対応した都市機能や人口の集積が必要</li> <li>■ 一斉入居型の計画的住宅地の高齢化に対応した持続可能な住宅地の形成が必要</li> </ul>

#### 【産業】

現 況	課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・工業系の用途地域が少なく、製造業事業所は横ばいで推移。データセンターの立地が続く</li> <li>・小売業小規模店舗の減少、大型ショッピングセンターの増加</li> <li>・農地の減少と住宅・店舗や倉庫・資材置場などへの転用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ テクノエリアや学研高山地区第2工区への産業・業務機能の集積が必要</li> <li>■ 住民生活に身近な小規模店舗の持続可能性の向上が必要</li> <li>■ スプロール化の抑制と計画的な土地利用の推進が必要</li> </ul>



### 【土地利用】

現 況	課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空き家率は、生駒駅北側や市南部の計画的住宅地が多い</li> <li>・ 生駒駅周辺で市街地再開発事業、みらいビジョン策定や公民連携まちづくりの推進、参道の魅力づくり等を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 空き家の流通促進や有効活用による人口、都市機能の集積が必要</li> <li>■ 市民や民間事業者と連携した都市機能の集積やにぎわいの創出が必要</li> </ul>

### 【都市機能】

現 況	課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北部、中部、南部の各所に市民サービスコーナーを設置</li> <li>・ 高齢者福祉施設のカバー率は約 70%強で、行きやすさの不満がやや高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市民の利便性に配慮した行政機能の配置・維持が必要</li> <li>■ 高齢化が進む中で、高齢者福祉施設の充実と公共交通のアクセスの確保が必要</li> </ul>

### 【道路・交通】

現 況	課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北部で未着手の都市計画道路が多い</li> <li>・ 公共交通は鉄道、民間バス、コミュニティバス、ケーブルがありカバー率は 95%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市計画道路の整備推進が必要</li> <li>■ 人口減少・高齢化、通勤通学利用者が減少する中、公共交通の確保維持が必要</li> </ul>

### 【ハザード】

現 況	課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画的住宅地の一部が土砂災害警戒区域に指定。家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸侵食)は、竜田川、富雄川で発生が想定</li> <li>・ 洪水浸水想定区域に、地域拠点（南生駒駅周辺）が存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 土砂災害や洪水など、災害リスクのある区域での居住が今後も見込まれるため、リスク低減等の対策が必要</li> <li>■ 災害リスクが懸念される地域拠点での都市機能誘導への対応が必要</li> </ul>

### 【財政】

現 況	課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共施設の更新費用が将来投資見込額を上回る予測</li> <li>・ 生駒駅南口、南生駒駅西口等で地価が低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共施設の維持管理・更新費用の増大への対応が必要</li> <li>■ 居住・都市機能の集約化による地価の維持が必要</li> </ul>

### 【市民意向】

現 況	課 題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移転で住みたい場所は、「駅前など交通や買い物の利便性が高い場所」「通勤・通学しやすい場所」など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 居住誘導の推進に向けては、駅周辺の交通や買い物の利便性の確保、通勤・通学しやすい公共交通の充実が必要</li> </ul>

2.12.2 都市構造上の課題

都市の現況と課題及び上位計画である「生駒市都市計画マスタープラン」で示されている市民生活に関わる「都市づくりにおける未来の暮らしのイメージ」を踏まえ、立地適正化計画において解決すべき都市構造上の課題を以下のとおり整理します。





## 第 3 章

### 立地適正化計画の方針

---



### 3. 方針の検討

#### 3.1 立地適正化計画の基本方針

上位計画となる「生駒市総合計画」「生駒市都市計画マスタープラン」では将来都市像、都市づくりの目標を以下のとおり定めています。

立地適正化計画では、この将来都市像、都市づくりの目標の実現に向けて、都市機能誘導や居住誘導を図っていくこととし、以下に示す都市づくりの基本理念と基本方針を定めます。

##### <総合計画>

将来都市像：自分らしく輝けるステージ・生駒

多様な生き方や多様な暮らし方(生活スタイル)に対応した都市へとまちづくりを進めることにより、「ベッドタウン」から脱却し、「生駒に住みたい」、「生駒にいつまでも住み続けたい」と思われるまちを築いていく。

##### <都市計画マスタープラン>

都市づくりの目標：住まい方・暮らし方を選択できるまち

「住宅都市」という基本的な方向性を受け継ぎながら、個人のライフスタイルを支える最も重要な「住まい」を拠点に、新たな働き方や地域での交流など、多様なニーズに応える「暮らし」が享受でき、さらには、自分らしい生活が実現できる空間である。



##### <立地適正化計画に関する都市づくりの基本理念>

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

将来生活交通圏域※を軸に、都市機能の集積した都市拠点、地域拠点と居住地を公共交通ネットワークで結び、誰もが市内の様々な場所で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を目指します。

※将来生活交通圏域：生活連携拠点（鉄道駅周辺や既存の商業集積地）を中心にした誰もが利用できる日常的な交通手段である路線バス・コミュニティバスの路線（生活交通ネットワーク）などの利用範囲のこと



## 3.2 課題解決のための施策・誘導方針

### 居住誘導に係る方針

将来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>

- 1) 既成市街地、計画的住宅地などが持つ、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ります。
- 2) 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します。(職住近接など)

### 都市機能誘導に係る方針

商業・業務、生活サービス、交流、産業などの都市機能が集積し、  
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>

- 1) 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維持・誘導を図ります。
- 2) 南北に長い市の特性を考慮し、地域拠点・生活連携拠点の実情に応じた都市機能の維持・誘導を図ります。
- 3) 関西文化学術研究都市の産業・学術研究拠点として、研究開発機能や産業機能および就業者や居住者の生活を支える都市的サービス機能など、多様な施設立地の受け皿となる都市基盤整備を図ります。
- 4) 都市機能誘導区域外においても、市民の日常的な生活利便性に資する施設の維持を図ります。

### 交通ネットワークに係る方針

鉄道・路線バス・コミュニティバス等の公共交通ネットワークを  
維持・充実し、魅力ある地域と暮らしを育む都市づくり

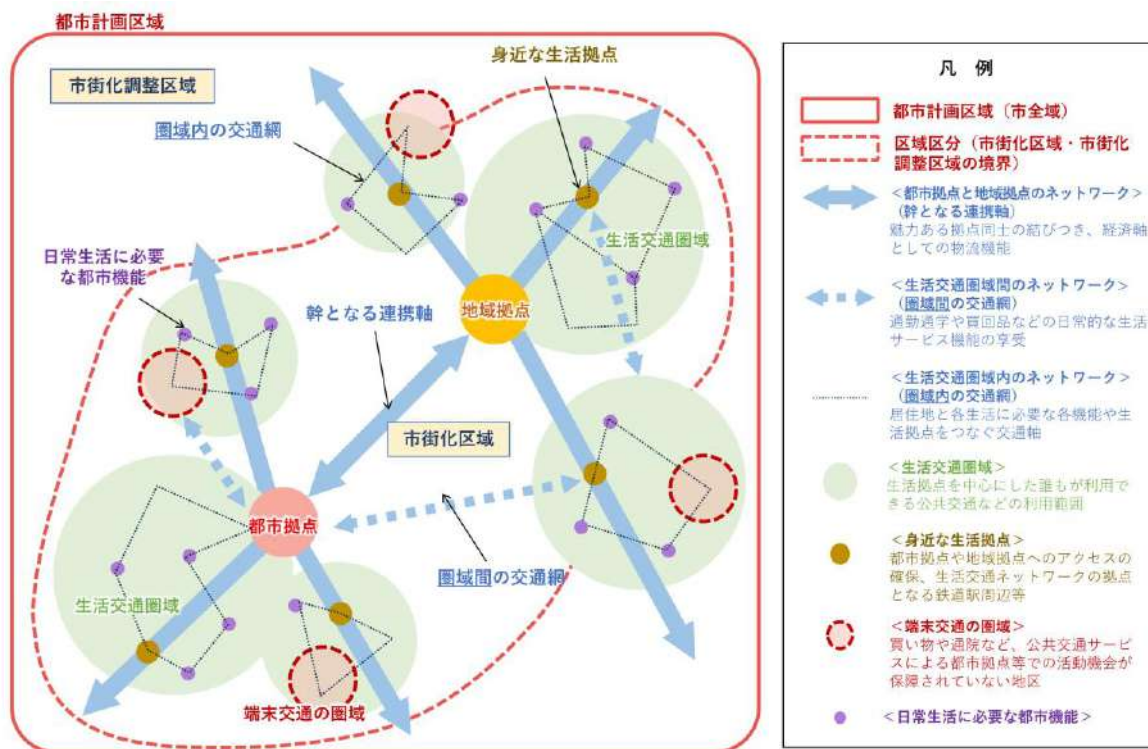
<取組の例>

- 1) 鉄道等の市域を跨がる広域的な交通である幹線交通、路線バス等の駅を中心とした市内移動を担う支線交通の維持・充実を図ります。
- 2) 幹線交通及び支線交通を補完する端末交通<sup>※</sup>として、コミュニティバスや地域主体の助け合い輸送<sup>※</sup>等の移動手段の確保を進めます。

※端末交通：駅・バス停から自宅等の最終目的地までの近距離移動手段のこと

※助け合い輸送：ボランティアや地域の助け合いにより、自家用車を使って高齢者等を輸送するサービスのこと

<まちづくりと連携した公共交通サービスの関係図>



防災に係る方針

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>

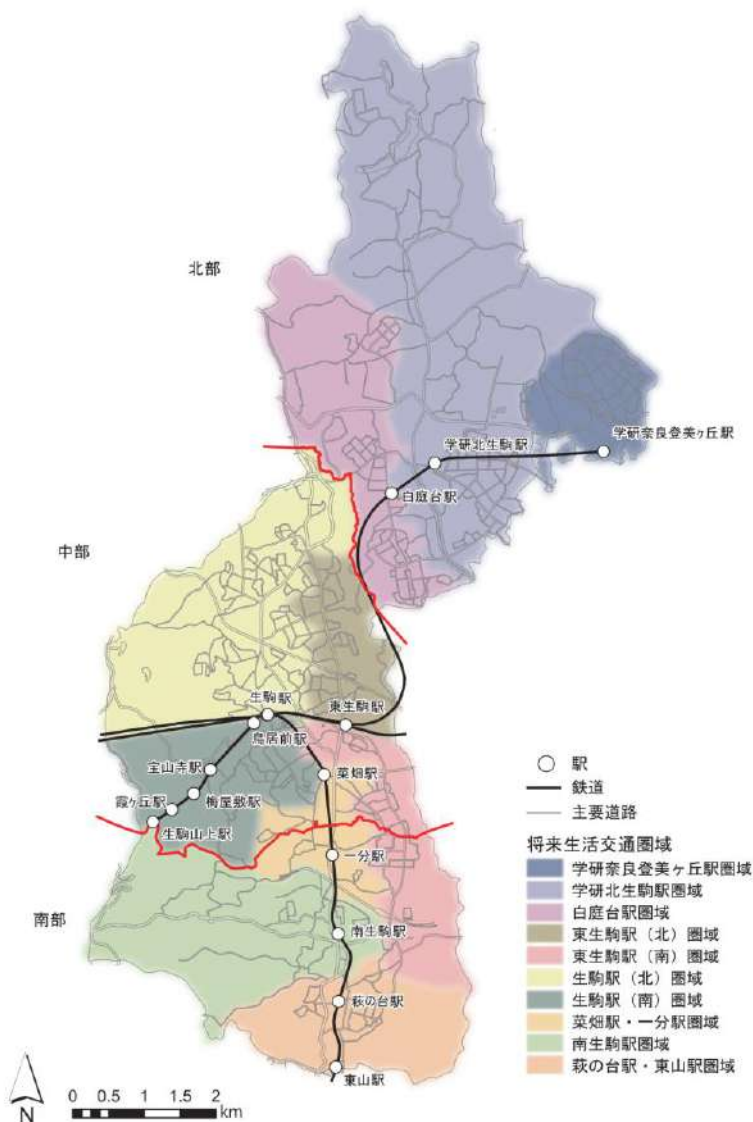
- 1) 土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）などの災害危険性が高いエリアの**情報発信等**を推進します。（災害リスクの回避）
- 2) 居住誘導区域、都市機能誘導区域における安全を確保するためのハード、ソフトの防災・減災対策を推進します。（災害リスクの低減、市民意識の向上等）

### <園域別都市づくり>：生駒市都市計画マスタープランより

本市は、明治22年の町村制施行に伴い、北倭村、北生駒村、南生駒村の3村が形成され、その後の生駒町制施行、南生駒村、北倭村の編入合併により現在の市域を形成してきました。このような経緯に加え、南北に細長い地勢上の特性を考慮し、これまで北部・中部・南部の各地域に区分した都市づくりを進めてきました。

一方、本市には、古くから形成されてきた田園集落や旧市街地、開発時期の異なる良質な住宅地など形成経緯の異なる地域が多数あり、それぞれの地域における実情やまちづくりの課題も様々です。また、市街地や集落での暮らしは、それぞれの地域が有する生活サービス機能や地域の魅力などを享受、補完しあいながら成り立っています。

『生駒市都市計画マスタープラン』では、鉄道駅等の「生活拠点」を中心に誰もが商業や医療など日常生活に必要な都市機能にアクセスすることができる「**将来生活交通圏域**」を既存の公共交通路線状況やコミュニティの単位を考慮したうえで10圏域設定し、圏域ごとに地域の特性や目指す圏域像の考え方、圏域ごとの都市づくりの方針を整理し、これまで以上にきめ細やかな都市づくりを進めていくものとしています。



将来生活交通圏域図

### <地域公共交通の位置づけ>：生駒市地域公共交通計画より

本市の地域公共交通の位置づけ等として、「幹線交通」「支線交通」「**端末交通**」の大きく3項目で分類します。鉄道等の市域を跨る広域的な交通については「幹線交通」とし、主に市内の移動を担う交通を「支線交通」とします。また、バス停までの近距離移動が困難な方が多い計画的市街地等では、ラストワンマイル移動※を支援するコミュニティバスや、タクシー等を活用した個別輸送、**近隣での助け合い輸送等を「端末交通」として位置づけ**ます。

※ラストワンマイル：目的地まで（駅やバス停から自宅まで等）のワンマイル程度の狭く限定された区間のこと。本計画では、徒歩移動の限界距離をラストワンマイルとする。

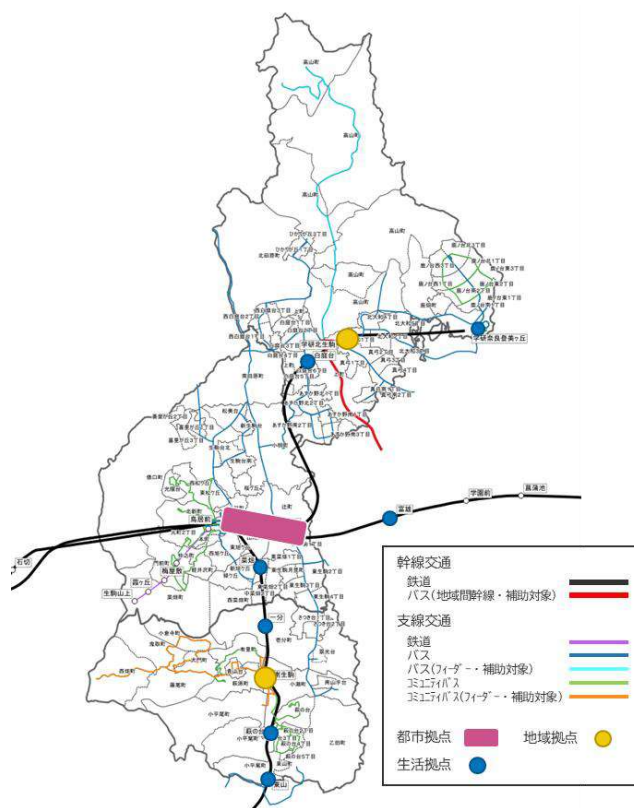
### <端末交通の移動手段について>

ここでの**端末交通**とは、鉄道駅からの交通手段のことを意味する鉄道端末交通ではなく、駅・バス停から自宅等の最終目的地までの近距離移動手段のことを「**端末交通**」と呼ぶこととします。

**端末交通**としては、デマンド型乗合タクシー、助け合い輸送、コミュニティバス（特定曜日のみの運行等の制約あり）等があります。

デマンド型乗合タクシーとは、タクシー車両による予約制の公共交通サービスで、複数人が乗り合いながら運行します。大量輸送や長距離輸送には向いていないため、需要が比較的少ない場所、主な目的地までそれほど遠くない場所での提供を想定しています。

**助け合い輸送**とは、コミュニティバス等の有償による輸送が困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いにより、自家用車を使って高齢者等を輸送するサービスです。利用者は、ガソリン代・道路通行料・駐車場料金の実費のみを負担することで、道路運送法に基づく許可や登録を必要としない輸送サービスとなります。デマンド型乗合タクシーと同様、大量輸送や長距離輸送には向いていないため、地域内の近距離移動、特に、バス停まで徒歩での移動が困難な方等への提供を想定しています。また、運行内容については、既存のタクシーと競合しないように留意する必要があります。



将来交通体系図



### 3.3 目指すべき都市の骨格構造

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を見据えながら、目指すべき都市の骨格となる主要な拠点を設定し、居住や都市機能の誘導を図ります。

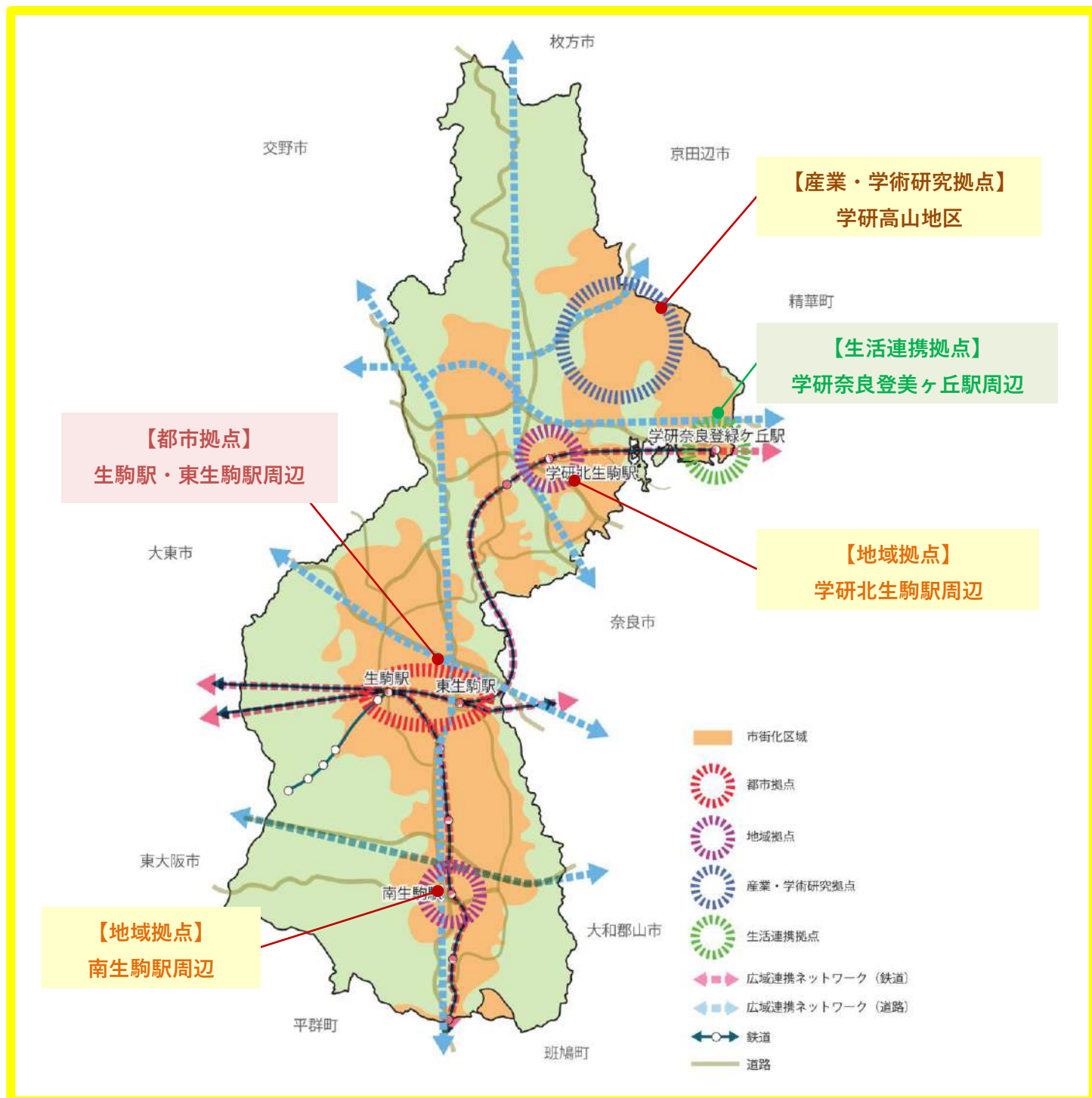


図 3-1 目指すべき都市の骨格構造図

表 3-1 都市計画マスタープランと立地適正化計画の位置付け

都市計画マスタープランの都市構造			立地適正化計画の位置付け
位置付け	方向性	対象地域	
市街地ゾーン	市街化区域の範囲を基本とし、計画的な土地利用や施設整備を推進する。	旧市街地 計画的住宅地	居住誘導区域の設定対象区域。良好な居住地として一定水準の人口密度を維持する。
田園集落ゾーン	既存集落のコミュニティ維持や地域再生に必要と認められる場所は、その関連施設立地を許容する。	旧集落地	誘導区域の対象外。生活交通ネットワークにより、日常生活に必要な都市機能へのアクセスを確保する。
山林・緑地ゾーン	都市にうるおいを与える重要な緑地としての保全をめざす。	国定公園、近郊緑地保全区域、自然環境保全区域内の山林	誘導区域の対象外。都市に残された貴重な緑の資源として保全する。
市街化を促進する範囲	適正な土地利用計画に基づき市街化を促進する。	学研高山第2工区	【産業・学術研究拠点】 産業機能や高度な学術・研究・業務機能の集積に加え、持続的な技術革新を牽引する居住実験都市の実現など、次世代を見据えた拠点形成を図るための都市機能を誘導する。
		工業系用途地域周辺や広域幹線道路沿道、利便性の高い駅周辺	工業系用途地域は、居住誘導区域の対象外。利便性の高い駅周辺は、既存の都市機能を維持する。
都市拠点	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る。	生駒駅周辺 東生駒駅周辺	【都市拠点】 住民に行政中枢機能、総合病院、商業機能集積等の都市機能を提供する。
地域拠点	南北に細長い本市の特徴を考慮し、住民の利便性を高めるため、都市拠点に準ずる都市機能を備える。	学研北生駒駅周辺 南生駒駅周辺	【地域拠点】 北部・南部の地域住民に医療、商業等の日常的な生活サービスを提供する。
産業・学術研究拠点	産業機能や高度な学術・研究・業務機能の集積を図る。	高山地区	【産業・学術研究拠点】再掲 産業機能や高度な学術・研究・業務機能の集積を図る。
		北田原地区(学研生駒テクノエリア)	居住誘導区域の対象外。産業機能の集積を維持する。
広域連携ネットワーク	市域を縦横断し、隣接都市や広域的な都市との移動、様々な都市活動の連携を支える都市基盤。	近鉄奈良線、近鉄けいはんな線、阪奈道路、第二阪奈道路、国道168号 他	都市拠点、地域拠点、生活連携拠点を結ぶ広域的な交通軸として、鉄道、道路等のアクセスを確保する。
基幹ネットワーク	都市拠点及び各地域拠点間の移動や、生活拠点から都市拠点・各地域拠点への移動を支える都市基盤。	近鉄生駒線、路線バス 他	コンパクトプラスネットワークの交通軸として、鉄道や路線バス等の公共交通ネットワークを確保する。
鉄道駅	都市拠点や地域拠点へのアクセスを確保、生活交通ネットワークの起点。	鉄道駅周辺	【生活連携拠点】 隣接都市の拠点形成を踏まえながら、都市機能の誘導を図る。



### 3.4 住まいと暮らしをつくる戦略ストーリー

上位計画である「生駒市都市計画マスタープラン」では、都市づくりの目標である「住まい方・暮らし方を選択できるまち」を効果的に実現していくため、「暮らし方」と「住まい方」に視点を置き、5つの戦略ストーリーを設定しています。

生駒市立地適正化計画においても、「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」を基本理念とし、この戦略ストーリーと連動した住まい方と暮らし方を実現します。

- ①駅周辺市街地：都市機能が集積し交通の利便性が高い駅周辺の市街地
- ②既成市街地等：古くからのまちなみと自然環境が共存しながらも生活の利便性が高い市街地
- ③計画的住宅地：開発時期の異なる低密度で良質なニュータウン
- ④学研高山地区：新たな暮らしを実現する学研高山地区
- ⑤田園集落地等：市街化調整区域に位置する田園環境と調和した集落地（居住誘導区域外）

#### <ストーリー01:都市的な利便性を享受する住まいと暮らし>

- 駅周辺市街地（都市機能誘導区域）においては、商業や医療、文化等の都市機能（誘導施設）を誘導することにより、歩いて楽しめるウォーカブルなまちなかで、市民や来街者の多様な交流や活動が誘発され、にぎわいが創出されます。
- 駅周辺市街地（都市機能誘導区域）においては、利便性の高い暮らしを求める单身、新婚世帯、高齢者向けの住宅（賃貸集合住宅等）の立地を促進することにより、まちなかへの住み替えが誘発されます。
- これにより、单身、新婚世帯は通勤・通学の利便性が高く、時間的・経済的負担が軽減され、生活の質が向上します。高齢者は免許返納後の移動が容易となり、子育て世代も含め買い物や行政サービス等へのアクセスも良く、快適な日常生活が送ることができます。さらに、若者と子育て世代、高齢者、来街者が混在することで、多様なニーズが生まれ、民間サービスの活性化につながります。



#### <ストーリー02:日常の中で出会いや交流が生まれる住まいと暮らし>

- 都市機能誘導区域の外に広がる既成市街地（居住誘導区域）は、地域のつながりが深く、高齢者や子育て世帯等に対して地域ぐるみの見守りや支援が受けやすい暮らしがあります。
- また、日常生活に必要な施設（医療・福祉施設、小規模な商業施設、診療所など）の維持を図ることにより、利便性が確保されるとともに、日常生活の中での出会いや交流が育まれ、安心して暮らせる場所が提供されます。



### <ストーリー03:自分らしさを大切にする住まいと暮らし>

- 計画的住宅地（居住誘導区域）においては、広い敷地やゆとりある街並みなど、質の高い住環境を確保するとともに、公園や緑道、集会所などの公共施設を柔軟に活用することにより、子育て世帯や新規転入者なども暮らしやすい生活空間が提供されます。
- また、地域住民の構成やニーズの変化に応じて、地区計画等の土地利用規制の見直しを行うことにより、ニュータウンのセンター地区の機能更新を促進し、暮らし続けるための新たな生活サービス機能が創出されます。



### <ストーリー04: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>

- 市街化調整区域の田園集落地等（居住誘導区域外）では、文化財や自然、農地など、集落ならではの資源を保全しつつ、ゆとりある暮らしが継承されていきます。



### <ストーリー05:創造性を育む住まいと暮らし>

- 学研高山地区（都市機能誘導区域）では、関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）が目指す最先端の技術の集積と学研高山地区周辺の自然・文化が共生する「高山地区」ならではの研究環境で、産業・学術研究機能を集積することにより、新たな技術や価値が創出されたスマートシティを目指していきます。
- ここでは、暮らしと研究が一体となったスマートな次世代型住環境が形成されます。





## 第 4 章

### 居住誘導方針

---





## 4. 居住誘導方針

### 4.1 居住誘導区域設定の基本的な考え方

居住誘導区域は、人口減少のなかにあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域です。

都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営等の都市経営が効率的に行われるように定めます。

「立地適正化計画作成の手引き【基本編】（国土交通省）令和7年4月改定」「第13版都市計画運用指針（国土交通省）令和7年3月」では、居住誘導区域として、以下の考え方が示されています。

#### 【居住誘導区域の望ましい区域像（立地適正化計画作成の手引きより）】

##### ①生活利便性が確保される区域

- ・都市機能誘導区域の候補となる中心拠点や地域・生活拠点に、徒歩・自転車・端末交通等により容易にアクセスすることのできる区域や、鉄道駅・バス停の徒歩・自転車利用圏

##### ②都市機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

- ・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面積範囲内
- ・国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、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に検討

##### ③災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域

- ・土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域で、土地利用の実態等に照らして、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域等には該当しない区域

#### 【居住誘導区域を定めることが考えられる区域（都市計画運用指針より）】

- ・都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- ・都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ・合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

#### <居住誘導区域の設定方針>

- ①法令で定められている居住誘導区域を含めてはならない箇所を除外する。
- ②生活利便性が確保される箇所、都市機能の持続的確保が可能な人口密度の箇所、計画的住宅地、居住を推進する事業が進む箇所等を対象に居住誘導区域を定める。
- ③人命に関わる土砂災害特別警戒区域や土地利用で住宅建築が制限されている箇所は居住誘導区域から除外する。

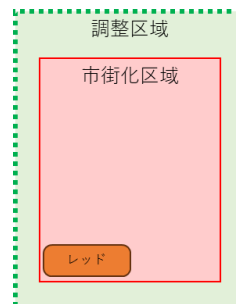
## 4.2 居住誘導区域の設定の流れ

本計画における居住誘導区域は、次のフローに基づき検討しています。

### ①居住誘導区域に含めない箇所

- ・以下の条件に該当する箇所は、居住誘導区域から除外する。

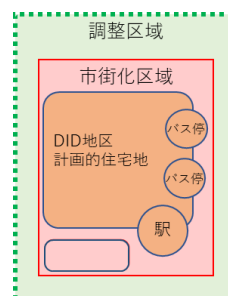
条件	候補
都市計画区域	市街化調整区域
土砂災害レッドゾーン	土砂災害特別警戒区域（急傾斜地の崩壊、土石流）の箇所



### ②居住誘導区域を定める箇所

- ・以下の条件に該当する箇所は、居住誘導区域の設定候補地とする。

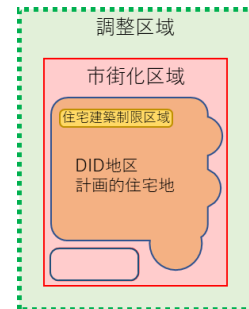
条件	候補
鉄道駅の圏域	鉄道駅徒歩圏（半径 500m）
バス停の圏域	バス停徒歩圏（半径 300m） コミュニティバスバス停徒歩圏（半径 300m）
都市機能の確保が可能な人口密度の箇所	令和 27 年度の人口密度 40 人/ha 以上
人口密度を維持する箇所	令和 2 年度現在の人口密度 40 人/ha 以上（DID 地区）
計画的住宅地	一体的な基盤整備を実施した計画的住宅地（概ね 5ha 以上）
一体的な住宅地の整備が見込まれる箇所	住居を含む区画整理事業や民間の開発計画が進められている箇所



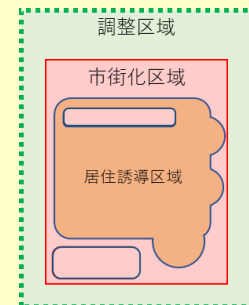
### ③居住誘導区域から除外を検討する箇所

・以下の条件に該当する箇所は、居住誘導区域からの除外を検討する。

条件	候補	検討結果
土砂災害イエローゾーン	土砂災害警戒区域（急傾斜地の崩壊、土石流）	区域に含む
浸水イエローゾーン	家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）	区域に含む
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箇所	区域に含む
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箇所（昭和 57 年 8 月出水を含まず）	区域に含む
住宅建築の制限区域	工業系用途地域や地区計画などで住宅の建築が制限されている箇所	区域から除外する



「②居住誘導区域を定める箇所」と「③居住誘導区域から除外を検討する箇所」の重ね合わせの結果から、総合的な判断に基づいて居住誘導区域を設定



## 4.3 居住誘導区域の設定

### 4.3.1 居住誘導区域に定めない箇所

都市再生特別措置法で定められている居住誘導区域に含めてはならない箇所を除外します。

根拠	除外する箇所
都市再生特別措置法第 81 条 第 19 項	市街化調整区域
都市再生特別措置法施行令第 30 条	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 関する法律第 9 条第 1 項に規定する土砂災害特別警戒区 域

注：土砂災害特別警戒区域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ります。（計画の見直し時に更新します。）

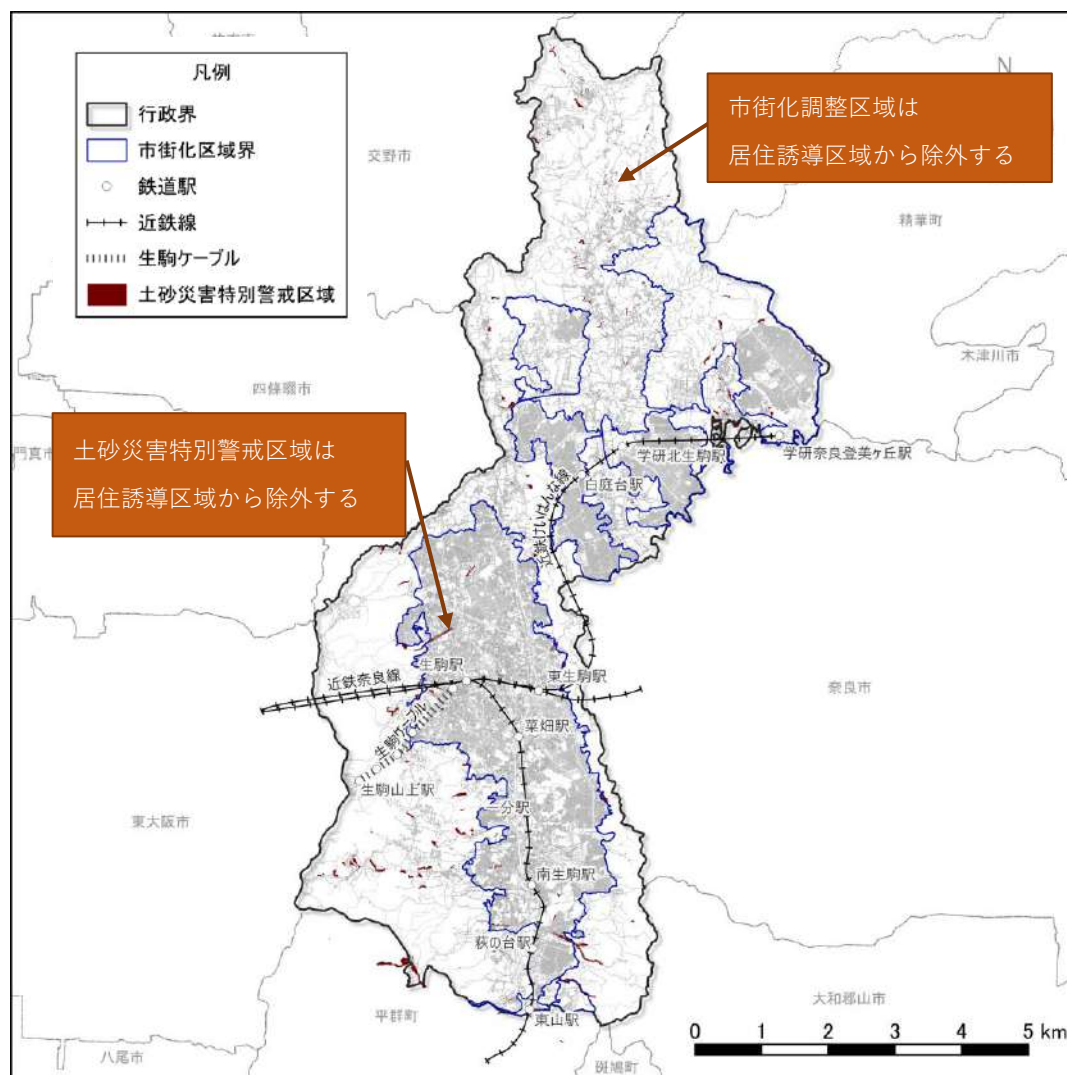


図 4-1 居住誘導区域に含めてはならない箇所

出典：生駒市総合防災マップ(R5)

## 4.3.2 居住誘導区域を定める箇所

### (1) 生活利便性が確保される箇所

都市機能誘導区域の候補となる中心拠点や地域・生活連携拠点に、徒歩により容易にアクセスすることのできる鉄道駅・バス停の徒歩利用圏を居住誘導区域に含めます。

条件	居住誘導区域を定める箇所
鉄道駅の圏域	鉄道駅徒歩圏（半径 500m） ・急峻な地形条件を踏まえ高齢者徒歩圏（半径 500m）を採用する。
バス停の圏域	バス停徒歩圏（半径 300m） ・コミュニティバスについても、路線バスがない地区を補完する路線であるため、居住誘導区域に含むものとする。

出典：都市構造の評価に関するハンドブック、平成 26 年 8 月、国土交通省

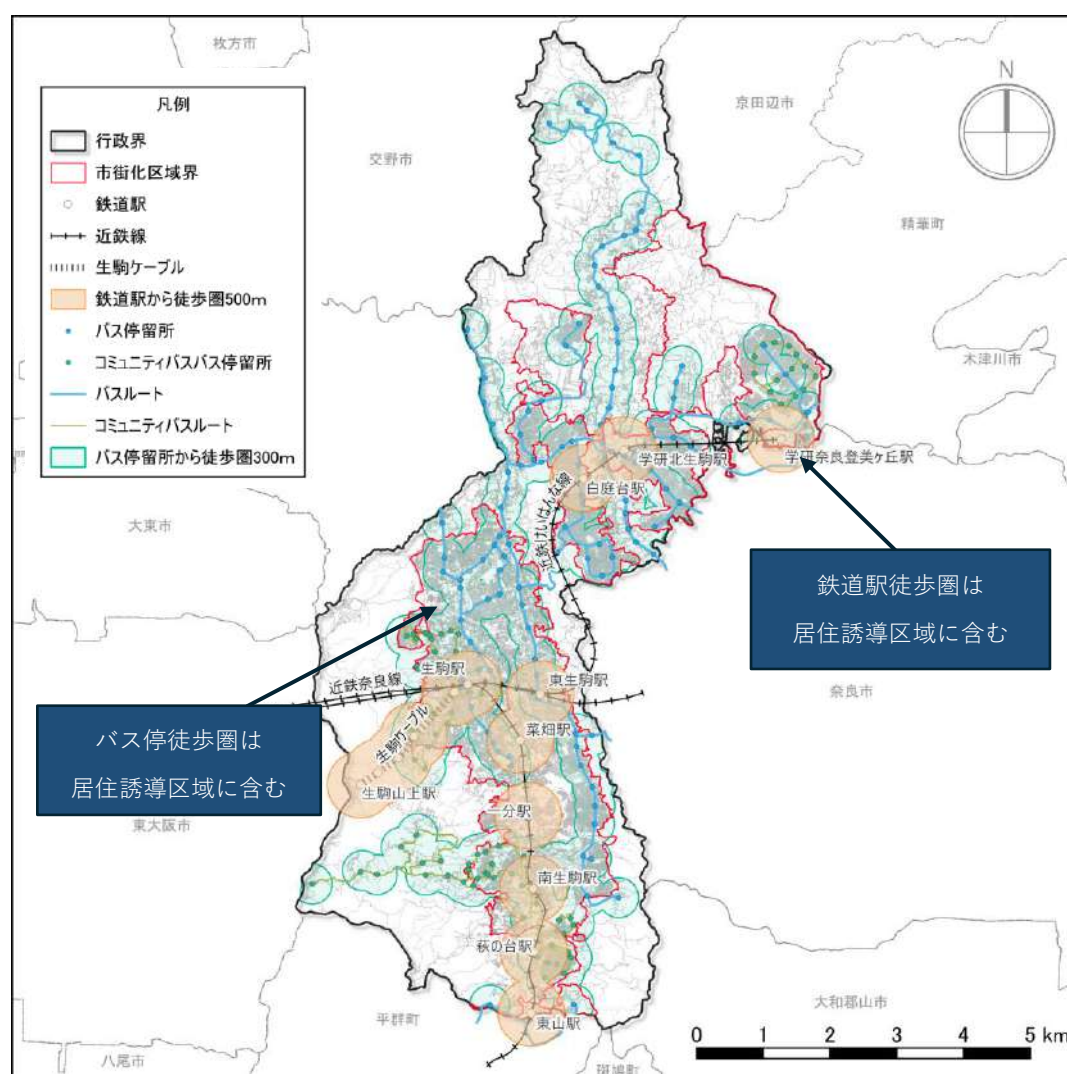


図 4-2 鉄道・バス網徒歩圏図

出典：鉄道は国土数値情報（国土交通省）、バス網は生駒市地域公共交通計画(令和 5 (2023) 年 12 月一部改訂)より作成



## (2) 都市機能の持続的確保が可能な箇所

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を居住誘導区域に含めます。

条件	居住誘導区域を定める箇所
都市機能の確保が可能な人口密度の箇所	令和 27 年度の人口密度 40 人/ha 以上（都市計画法施行規則に定める既成市街地の人口密度の基準）の箇所

注：125mメッシュ人口を使い人口密度を分析しているため、敷地面積が広い学校などの公共施設があるメッシュや市街化調整区域との境界で自然的土地利用を含むメッシュなど、人口密度が40人/haに満たない場合もあります。このような人口密度が40人/haに満たない場合においても、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有していると判断できる場合は居住誘導区域に含めます。

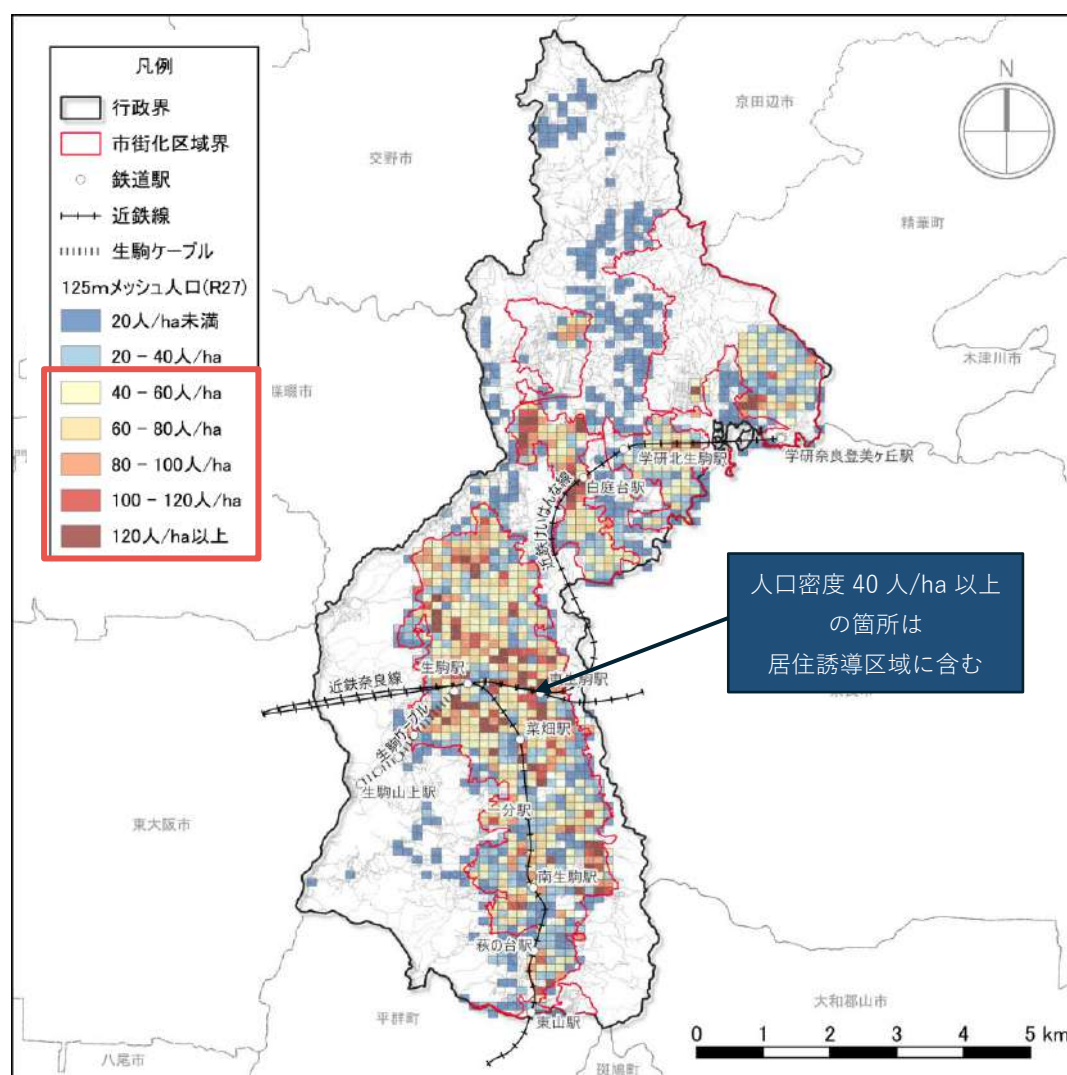


図 4-3 令和 27(2045)年推計人口

出典：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



### (3) 人口密度を維持する箇所

少なくとも現状の人口密度を一定維持することを基本として、居住誘導区域を定めます。

条件	居住誘導区域を定める箇所
人口密度を維持する箇所	令和2年度の人口密度40人/ha以上（都市計画法施行規則に定める既成市街地の人口密度の基準）の箇所 （メッシュ、人口集中地区（DID）で検証）

注：125mメッシュ人口を使い人口密度を分析しているため、敷地面積が広い学校などの公共施設があるメッシュや市街化調整区域との境界で自然的土地利用を含むメッシュなど、人口密度が40人/haに満たない場合もあります。このような人口密度が40人/haに満たない場合においても、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有していると判断できる場合は居住誘導区域に含めます。

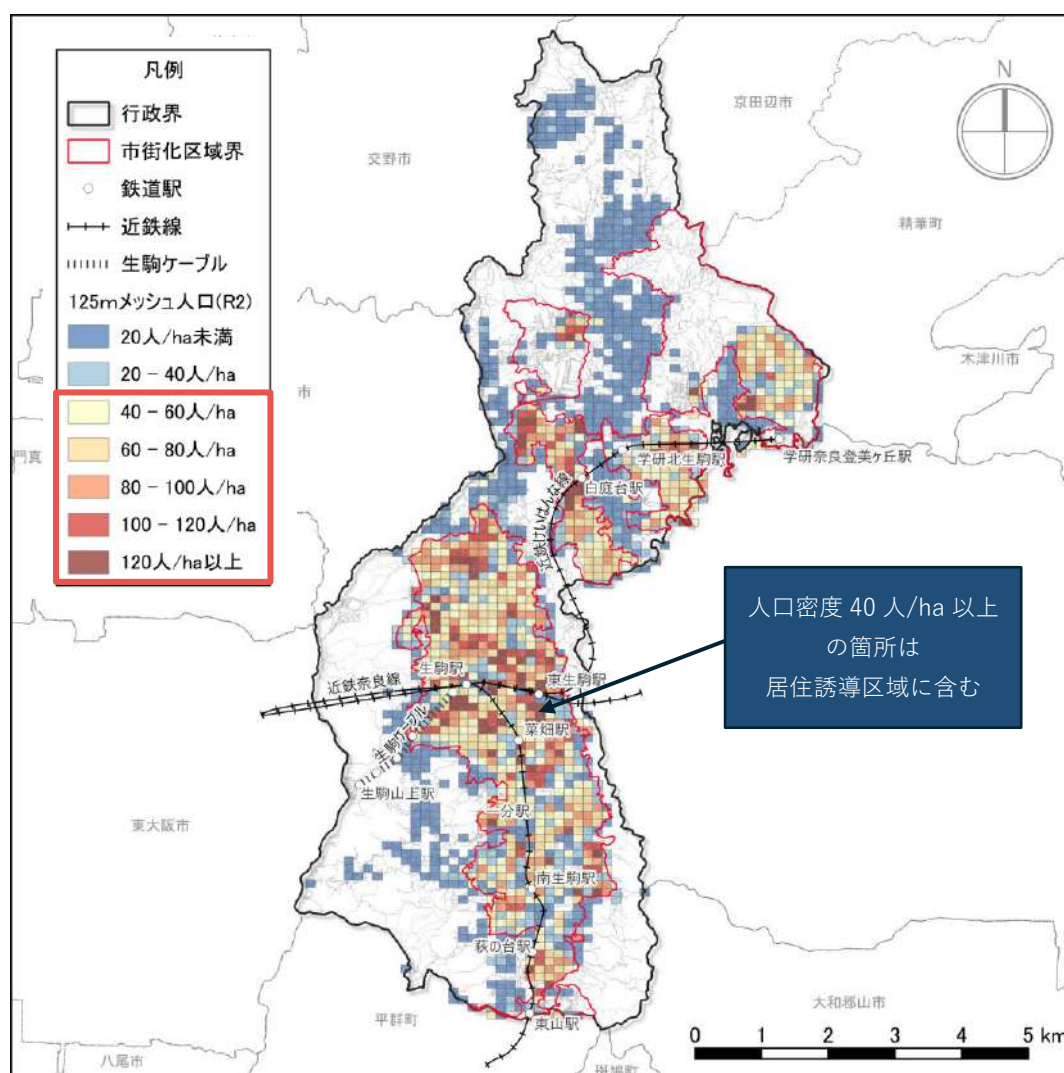


図 4-4 令和2(2020)年人口分布

出典：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

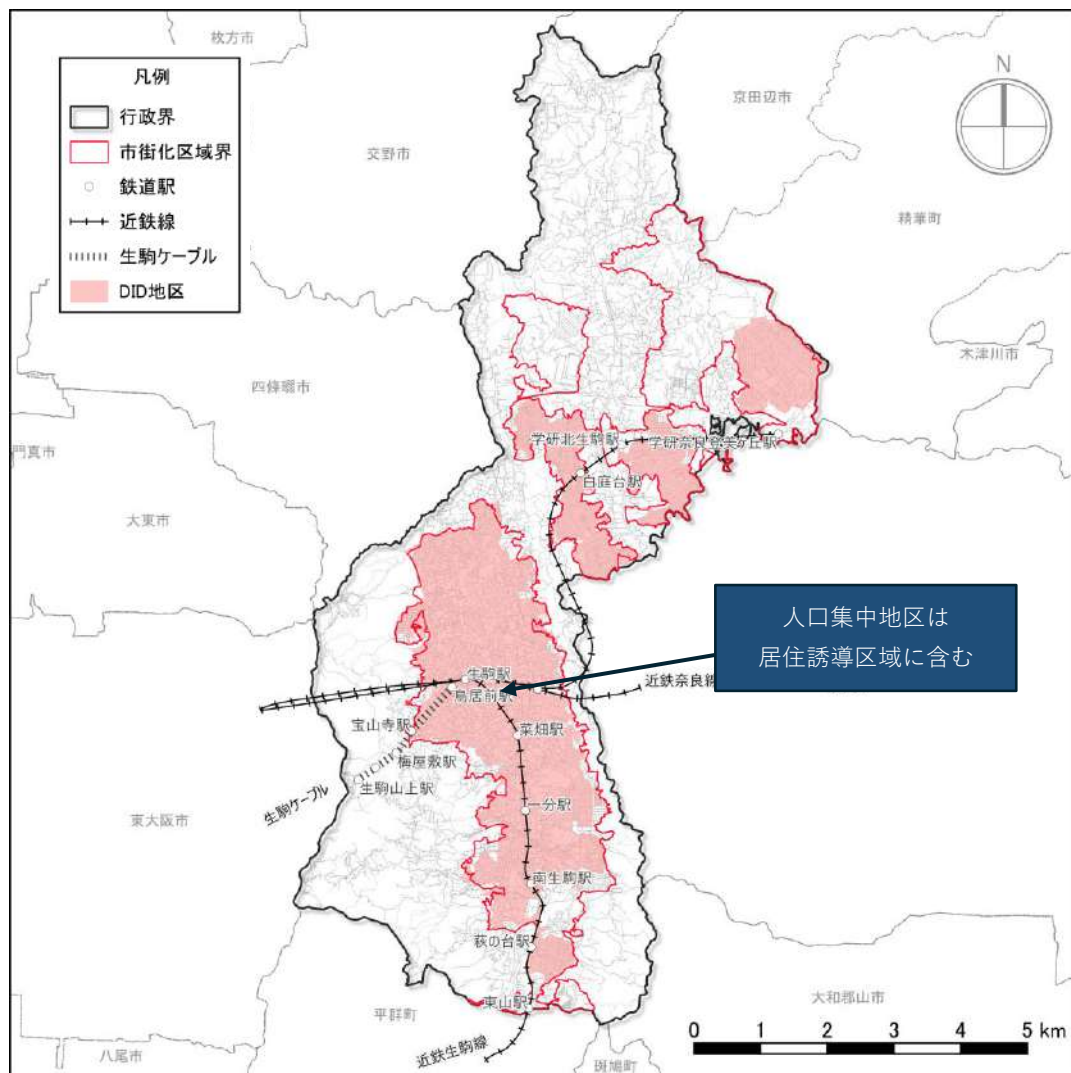


図 4-5 人口集中地区（令和 2 (2020)年）

出典：国土数値情報

#### (4) 計画的住宅地

計画的住宅地での人口密度の低下の原因は、主に1世帯あたり人員の減少であり、空き地や空き家が比較的流通して、働き盛り世代が一定数流入していることから、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ます。このため、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に満たない箇所においても、居住誘導区域に含めます。

条件	居住誘導区域を定める箇所
計画的住宅地	一体的な基盤整備を実施した計画的住宅地（概ね5ha以上）

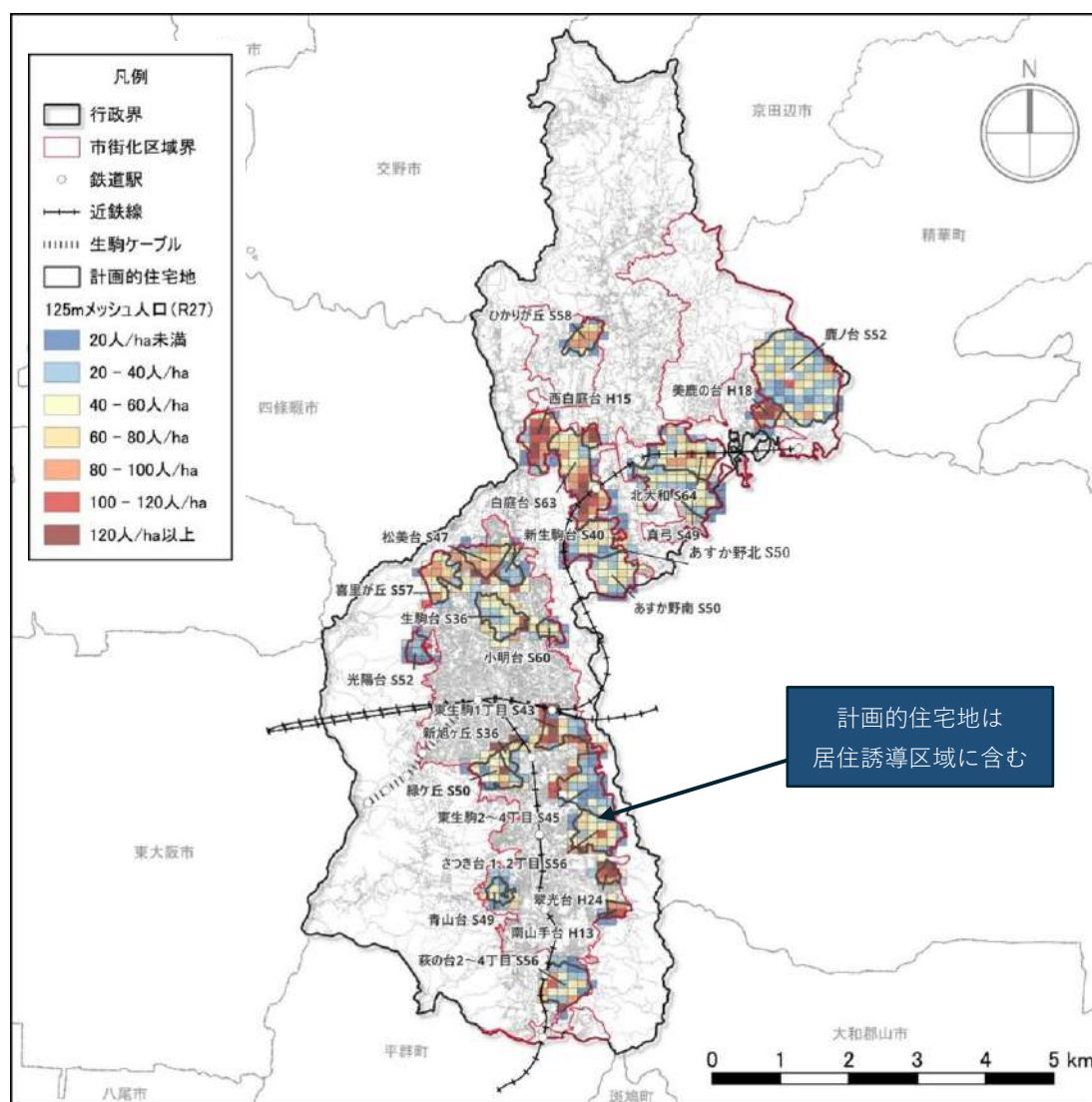


図 4-6 令和 27(2045)年推計人口（計画的住宅地）

出典：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

## (5) 一体的な住宅地の整備が見込まれる箇所

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ます。

条件	居住誘導区域を定める箇所
一体的な住宅地の整備が見込まれる箇所	住居を含む区画整理事業や民間の開発計画が進められている箇所

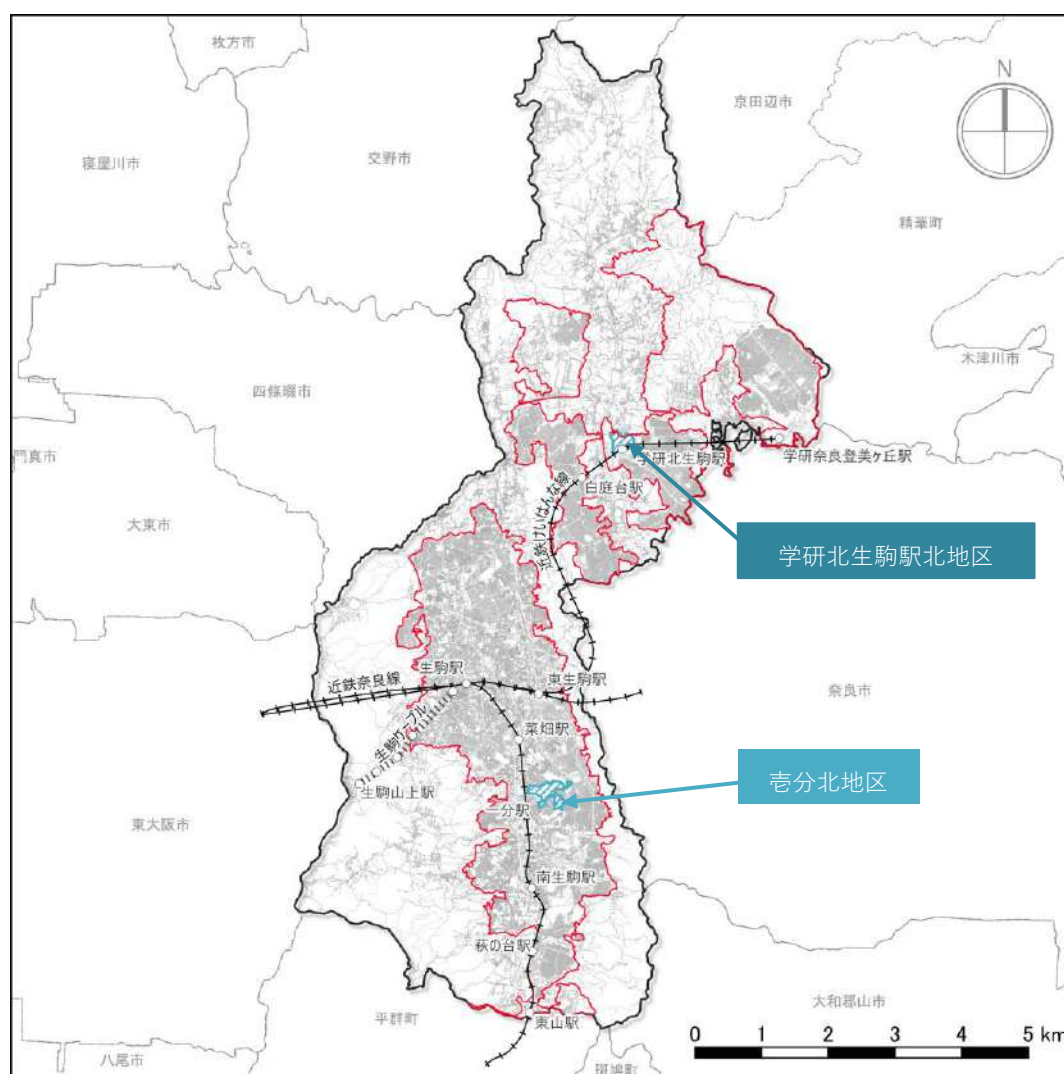


図 4-7 一体的な住宅地の整備が見込まれる箇所位置図（令和 6 年度）

出典：民間事業者による開発計画（沓分町）、学研北生駒駅北地区に係る事業について（R6.7.5 都市計画審議会資料）



## (6) 居住誘導区域を定める箇所（重ね合わせ）

4.3.1 の居住誘導区域に定めない箇所を除く、4.3.2 の(1)～(5)のいずれかに該当する箇所を居住誘導区域の候補地とします。

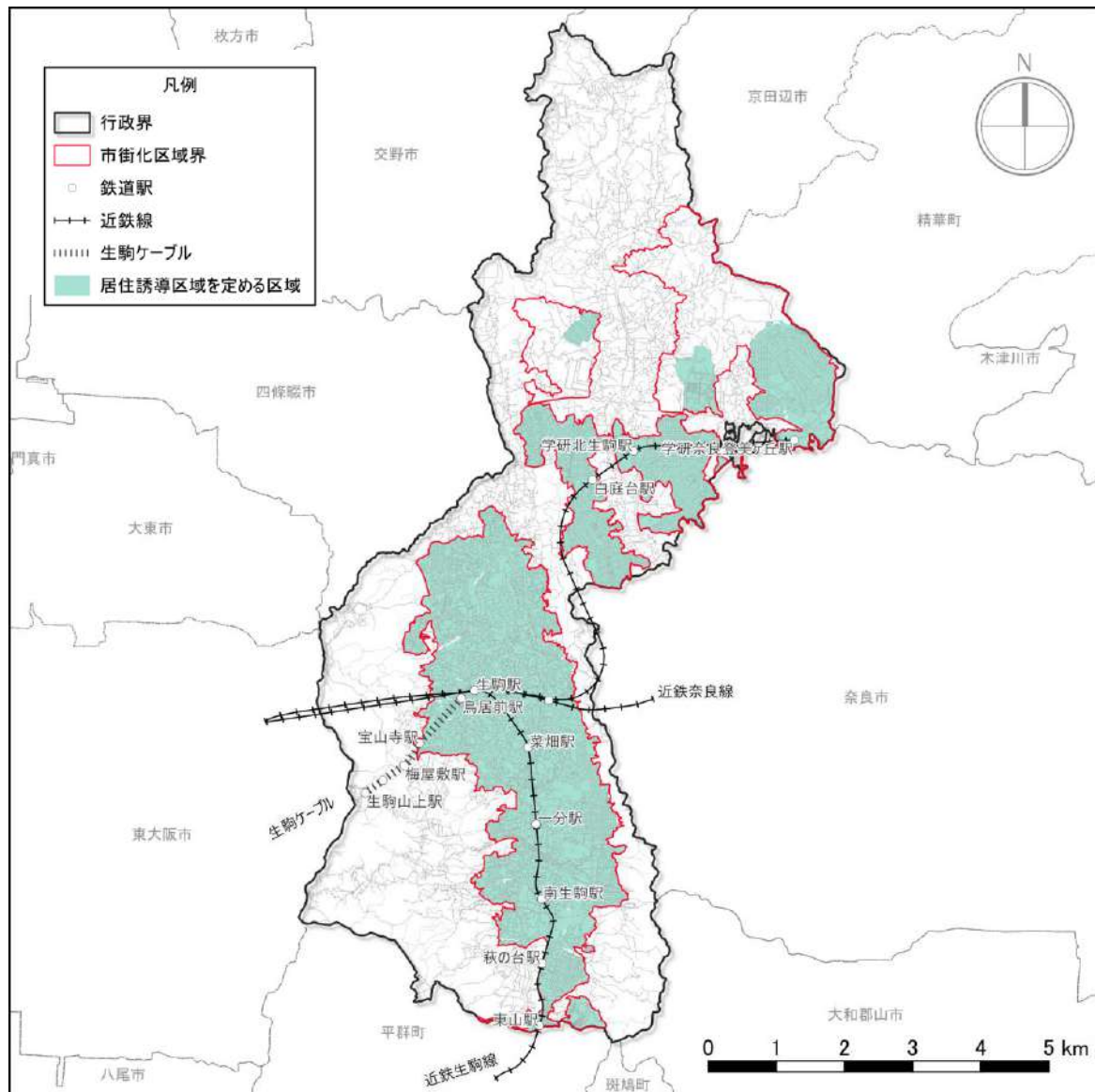


図 4-8 居住誘導区域の候補（重ね合わせ図）

### 4.3.3 居住誘導区域から除外を検討する箇所

#### (1) 居住誘導区域に含むべきか検討が必要な箇所（災害ハザードエリア）

土砂災害警戒区域、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）、洪水浸水想定区域（想定最大規模）及び浸水常襲地域は、災害のリスクを勘案し、居住誘導区域に含まないことを検討すべき箇所です。

これらの箇所は、災害リスクの低減対策（ハード、ソフト）を推進することにより、居住誘導区域から除外しないこととします。

条件	居住誘導区域から除外を検討する箇所
土砂災害イエローゾーン	土砂災害警戒区域（急傾斜地の崩壊、土石流）
浸水イエローゾーン	家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）
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箇所（屋根（2階）に垂直避難できる浸水深3mを基準とする）
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



検討の結果、上記の区域は、**避難行動の周知等により命を守る対策を実施しているため、居住誘導区域から除外しないこととする。**

条件	居住誘導区域から除外しない理由
土砂災害イエローゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>市では土砂災害警戒区域、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）、洪水浸水想定区域（想定最大規模）等を示した「総合防災マップ」を全戸配布している。また、宅地建物取引業法の改正により、水害リスクに関する説明が重要事項説明の対象項目に追加されている。</li> <li>警戒避難体制の整備、要配慮者利用施設の避難確保などにより、災害リスクの低減に取り組んでいる。</li> </ul>
浸水イエローゾーン	
洪水浸水想定区域 （想定最大規模）	
浸水常襲地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>浸水常襲地域では、浸水深3m以上（想定最大規模）の箇所がない。</li> <li>浸水常襲地域のハード対策（河川改修、ため池治水利用、固定堰撤去、不法占用橋撤去等）やソフト対策（洪水浸水想定区域情報の提供、地域防災力の充実等）が取り組まれている。</li> </ul>



## <土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域>

土砂災害警戒区域は、土砂災害（急傾斜地の崩壊、土石流、地すべり）から市民の生命を守るため、土砂災害の恐れがある場所の地形や地質、土地利用状況などを調査し、その結果に基づき奈良県知事から指定された区域です。

### 土砂災害の種類



### 土砂災害警戒区域 (イエローゾーン)

「急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命または身体に危害が生ずるおそれがあると認められる区域」をいい、詳細は下記のとおりです。

#### 急傾斜地の崩壊 (がけ崩れ)

1. 傾斜度が30度以上で高さ5m以上の区域
2. 急傾斜地の上端から水平距離が10m以内の区域
3. 急傾斜地の下端から急傾斜地の高さの2倍

#### 土石流

土石流の発生のある恐れのある渓流において、扇頂部から下流で勾配が2度以上の区域

#### 地すべり

1. 地すべりしている区域または地すべりする恐れがある区域
2. 地すべり区域下端から、地すべり地塊の長さに対応する距離(250mを超える場合は250mの範囲の区域)

### 土砂災害特別警戒区域 (レッドゾーン)

「土砂災害警戒区域のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命または身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域」をいい、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われます。

最新の指定区域は市のホームページをご確認ください。

出典：生駒市総合防災マップ

## <家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食)>

洪水の流れにより河岸が侵食される (削り取られる) おそれのある範囲をいいます。河岸侵食が生じると、家屋の基礎を支える地盤が流出し、侵食範囲にある家屋については家屋本体の構造によらず倒壊・流出の危険が生じます。

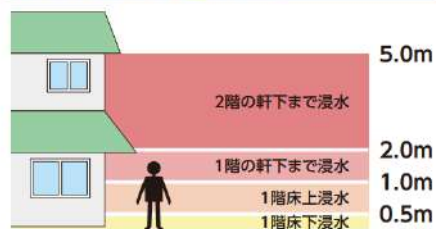
## <洪水浸水想定区域 (想定最大規模)>

想定最大規模とは、一般的に 1000 年に 1 回程度の降雨と呼ばれていますが、1000 年ごとに一度発生する周期的な降雨ではなく、毎年 1 年間に発生する確率 (年超過確率) が 1/1,000 (0.1%) 以下の降雨を意味します。毎年発生する確率は小さいですが、大規模な浸水被害が想定される降雨になります。

## <浸水常襲地域>

奈良県においては、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) を浸水常襲地域としています。浸水被害の発生要因としては、河川からの溢水、河川堤防の決壊、河川への排水不良等 (内水被害)、道路側溝等の流下能力不足による浸水などがあります。

### ● 浸水想定深と注意点



#### 0.5m未満の場合

- ・車での避難が危険な場合がある。
- ・浸水の深さがひざ上になると徒歩による避難が危険。
- ・避難が遅れた場合は、自宅等の2階以上へ避難する。

#### 0.5～2.0m未満の場合

- ・浸水が始まってからの避難は危険なため、近くの丈夫な建物の2階以上に避難する。

出典：生駒市総合防災マップ

## (2) 居住誘導区域に含むべきか検討が必要な箇所（住宅の建築が制限されている箇所）

準工業地域など工業系に用途が特化している箇所は居住誘導区域から除外します。

地区計画等で住宅の建築が制限されている箇所は居住誘導区域から除外します。

ただし、工業系の用途地域であっても、地区計画において生活利便性向上に向けた施設の立地が位置づけられている箇所については、居住誘導区域に含めることを検討します。

条件	居住誘導区域から除外を検討する箇所
住宅建築の制限区域	工業系用途地域や地区計画などで住宅の建築が制限されている箇所

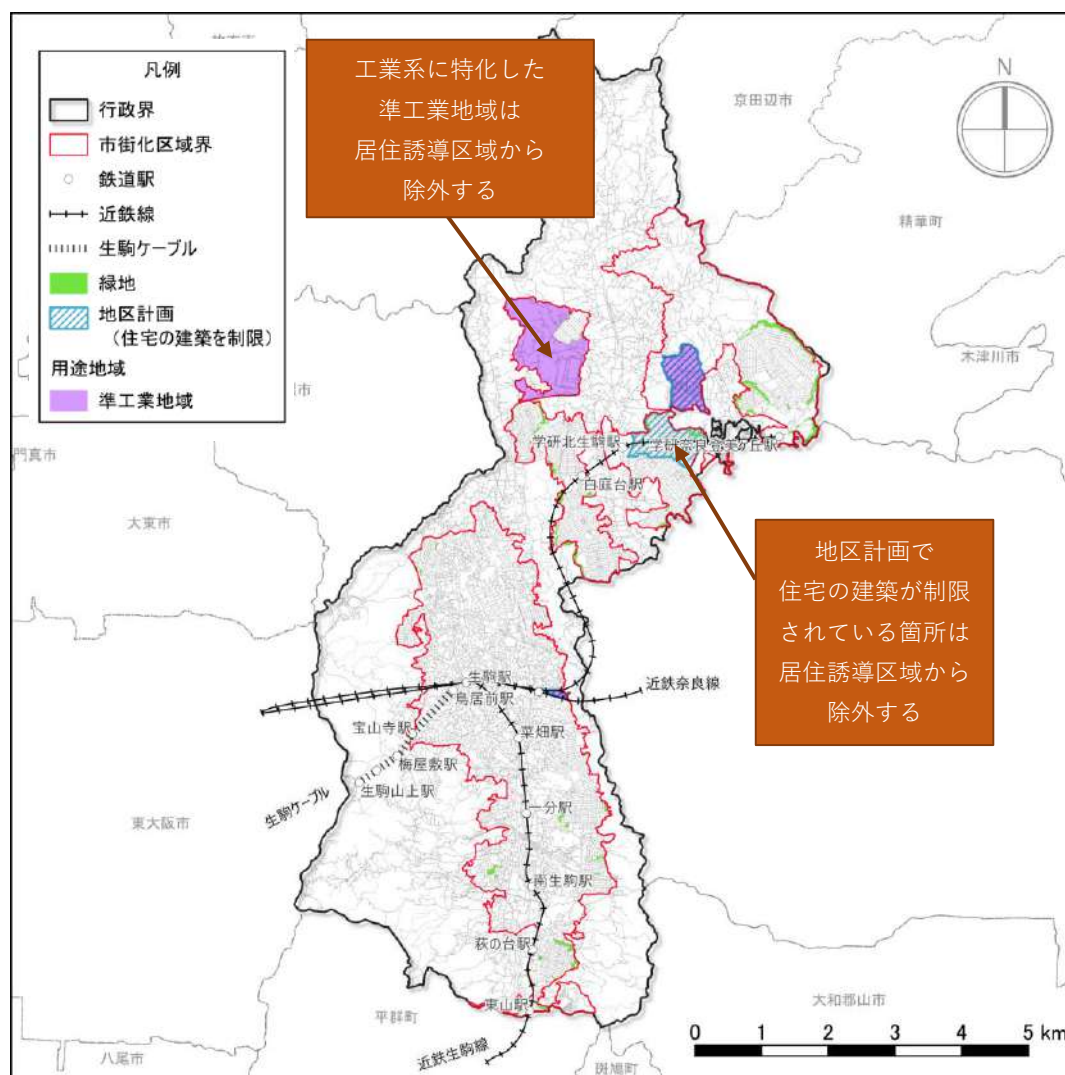


図 4-9 準工業地域、地区計画、緑地位置図

出典：都市づくり推進課所管資料（R6）

#### 4.3.4 居住誘導区域

前述の「4.3.2 居住誘導区域を定める箇所」から「4.3.3 居住誘導区域から除外する箇所」を除いた箇所を居住誘導区域に設定します。

##### (1) 居住誘導区域（全体）

居住誘導区域  
(全市合計)

1,724ha

※市街化区域面積 2,161ha（学研高山地区第2工区（約288ha）を含む）に対して約79.8%を占める。学研高山地区第2工区の計画の進捗に応じて、居住誘導区域を設定（見直し）する。

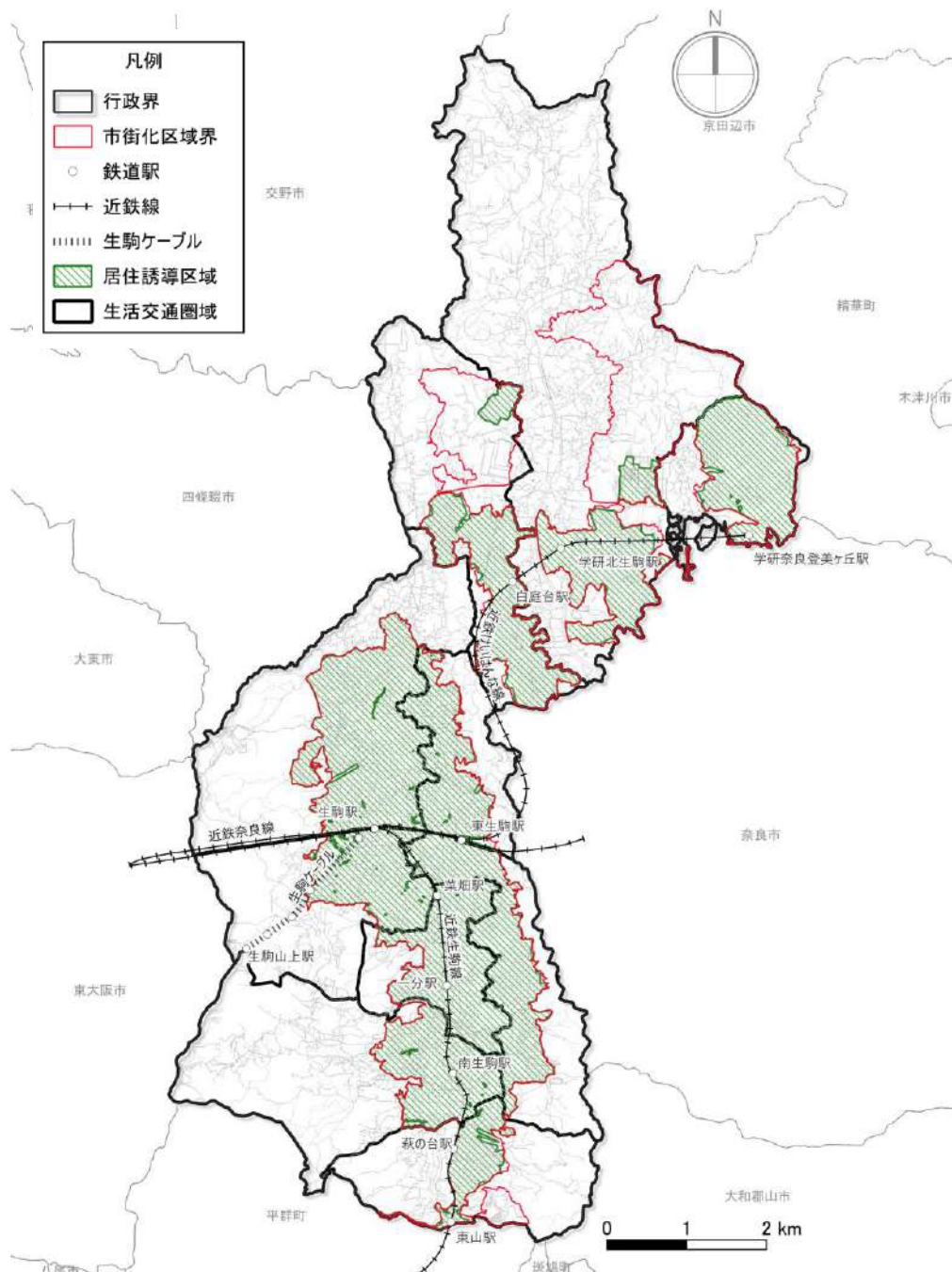


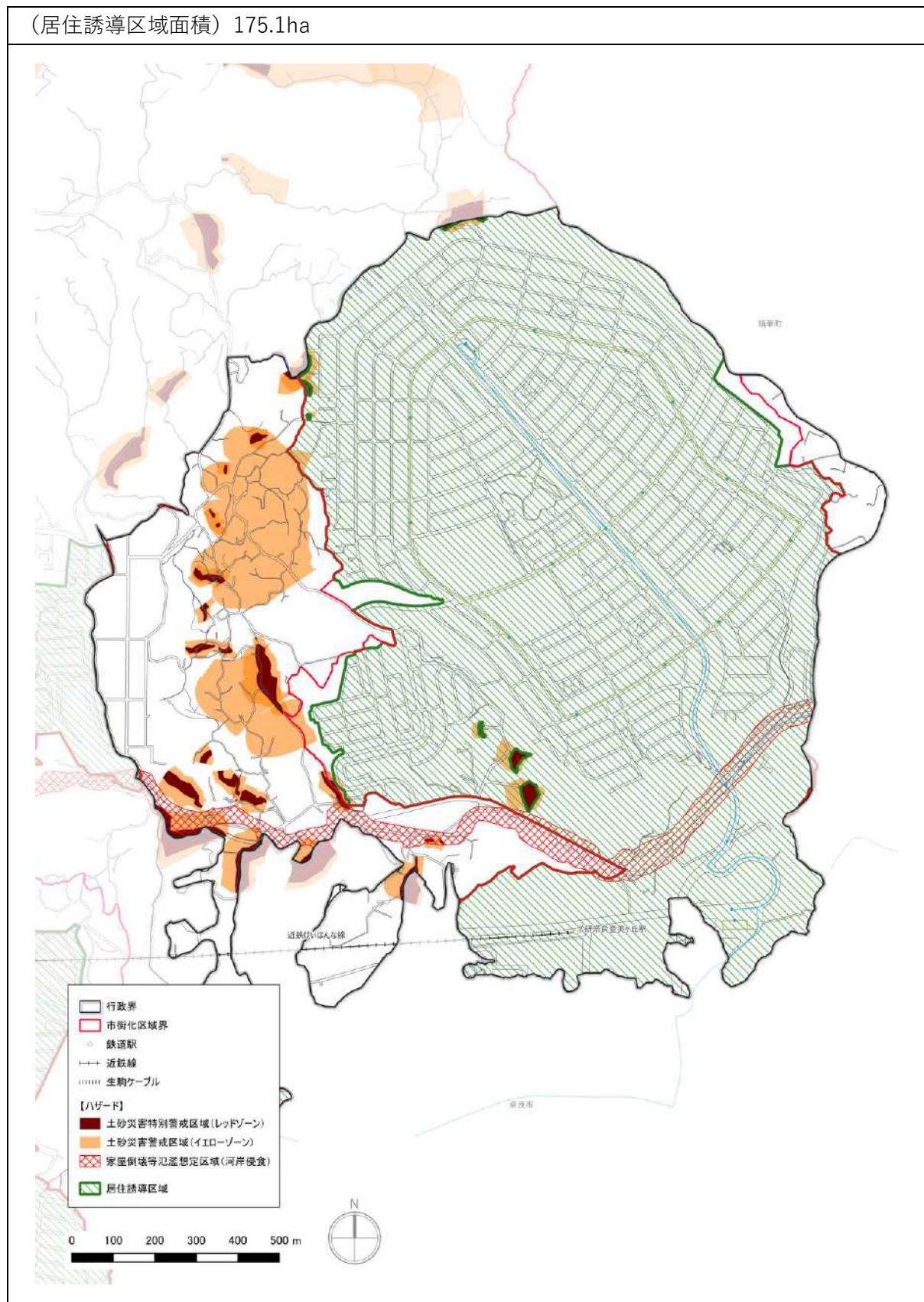
図 4-10 居住誘導区域



## (2) 居住誘導誘導区域（将来生活交通圏域別）

### 1) 学研奈良登美ヶ丘駅圏域

（居住誘導区域面積）175.1ha

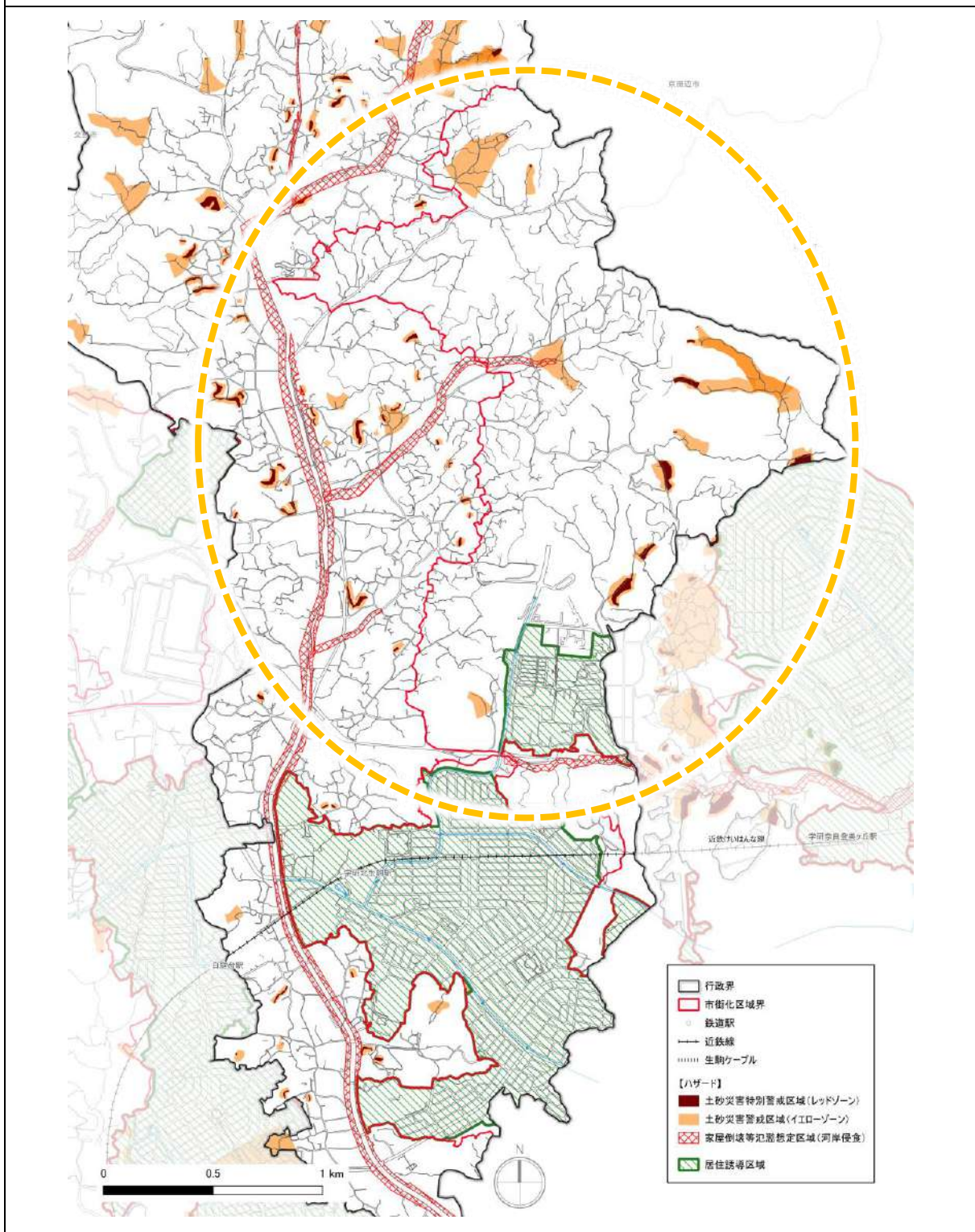


## 2) 学研北生駒駅圏域

<学研高山地区第2工区について>

- ・学研高山地区第2工区の計画の進捗に応じて、居住誘導区域を設定（見直し）します。
- ・土砂災害特別警戒区域は、土地利用計画後の指定に合わせて居住誘導区域から除外します。
- ・学研高山地区は全域を都市機能誘導区域に設定しています。（5.3.3 都市機能誘導区域参照）

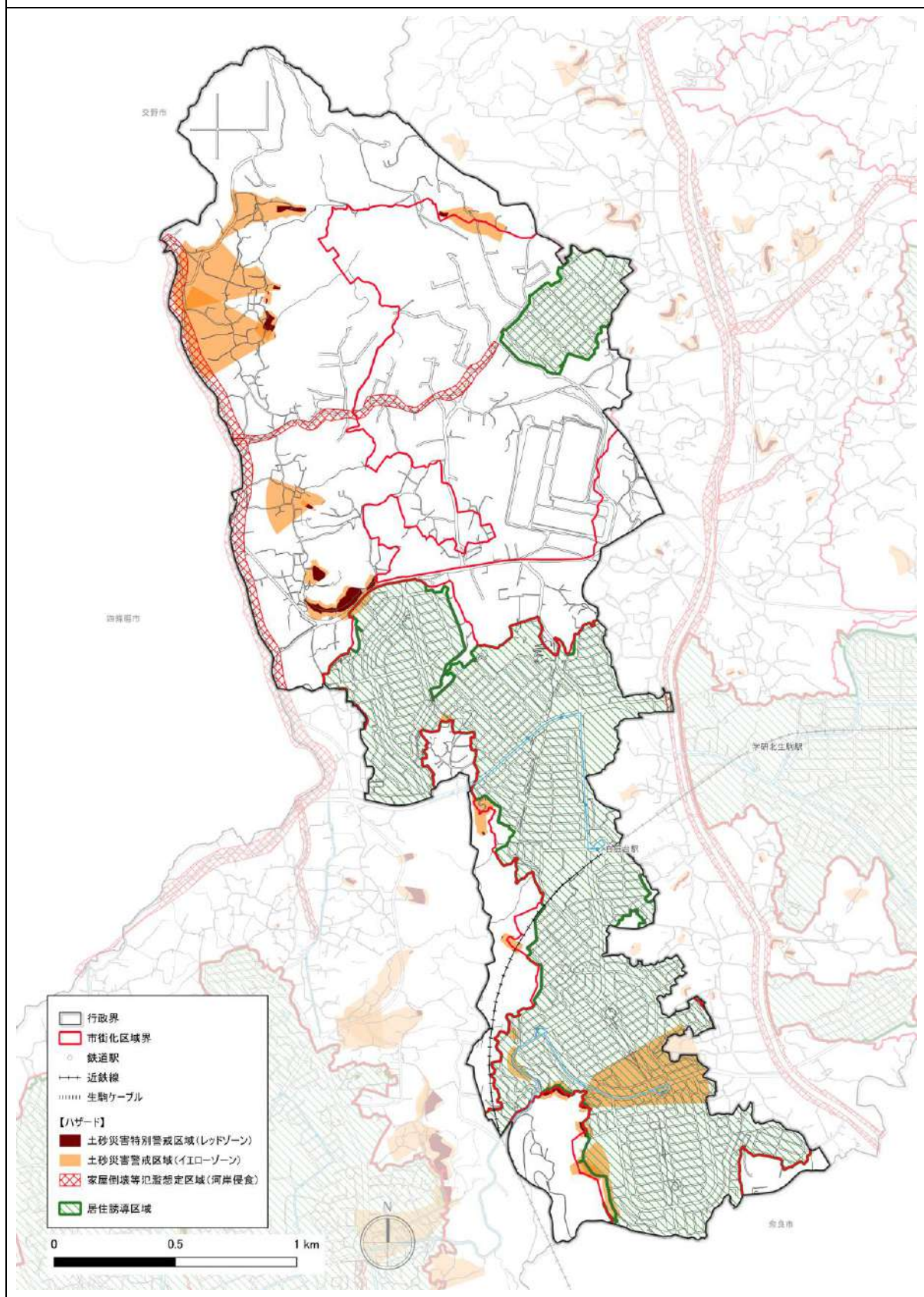
（居住誘導区域面積）172.1ha





### 3) 白庭台駅圏域

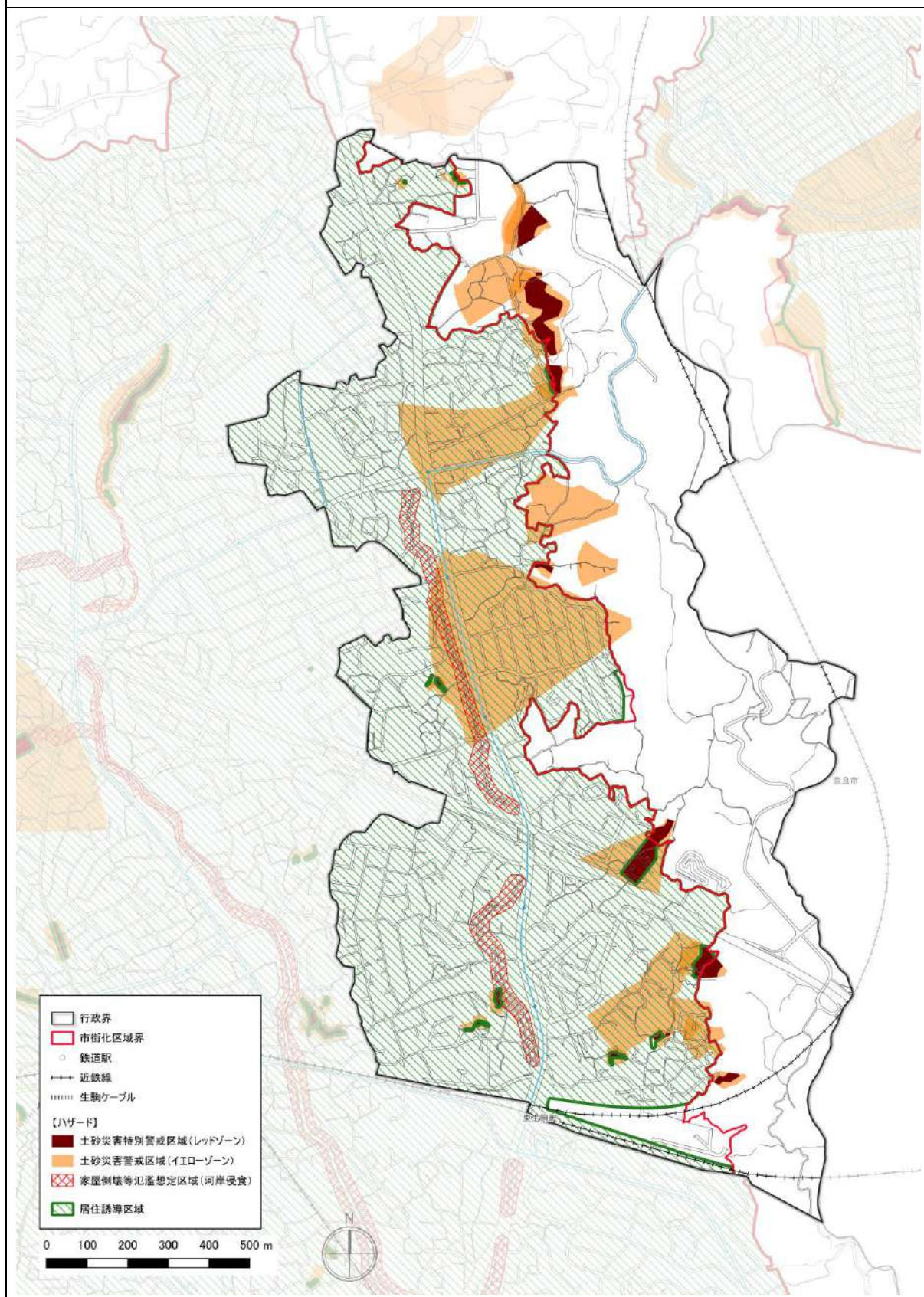
(居住誘導区域面積) 197.2ha





#### 4) 東生駒駅（北）圏域

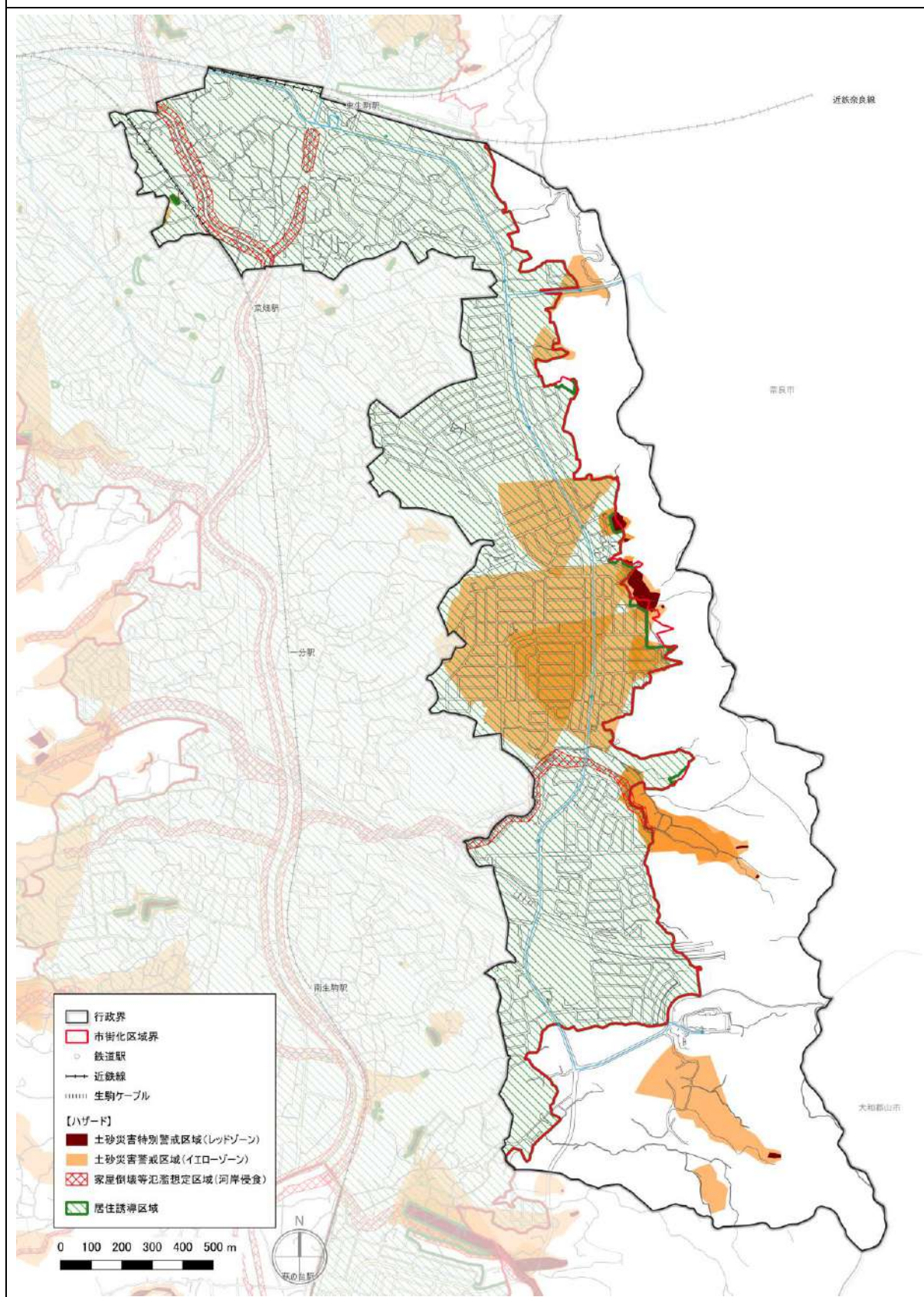
(居住誘導区域面積) 134.5ha





## 5) 東生駒駅（南）圏域

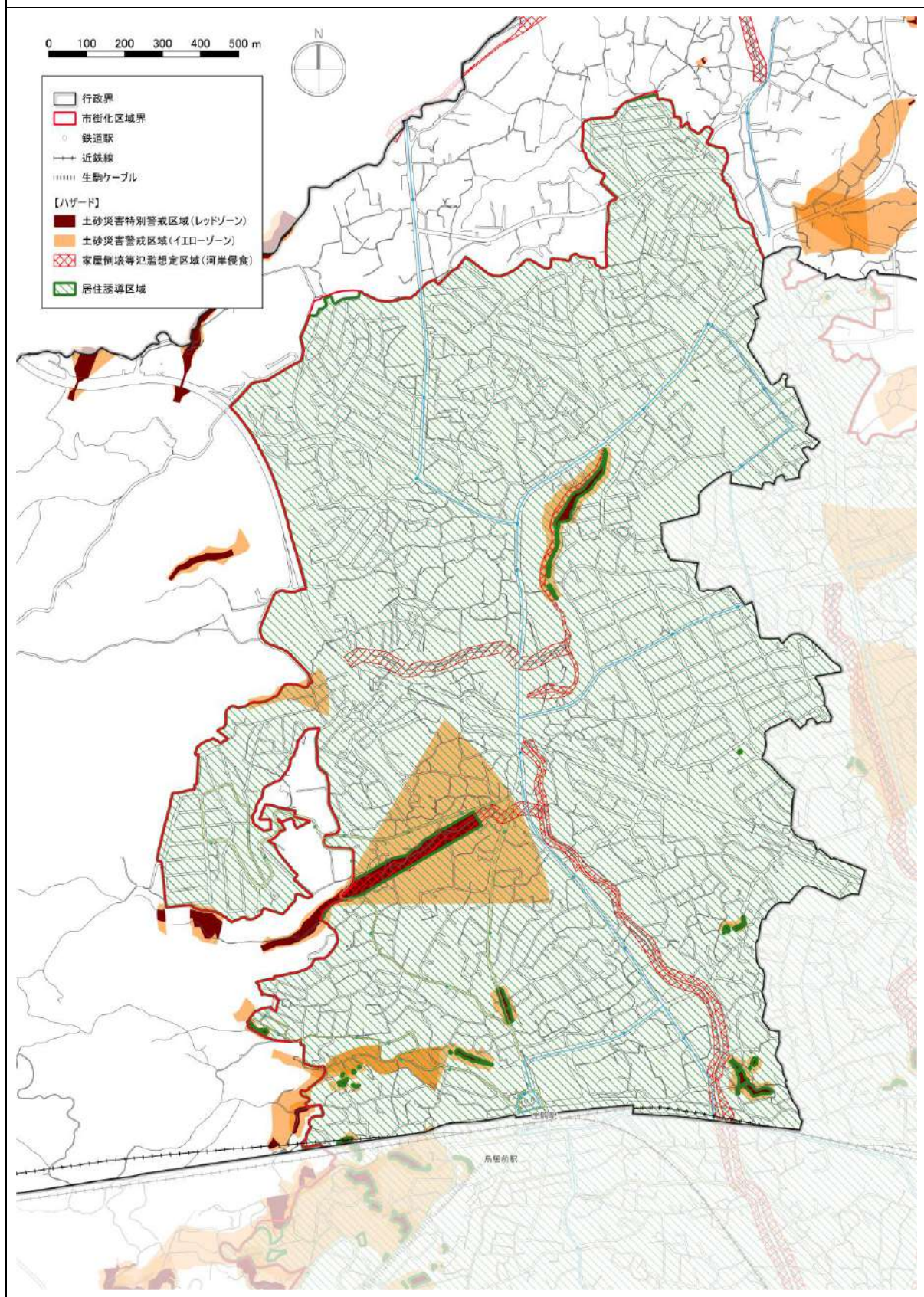
(居住誘導区域面積) 195.8ha





## 6) 生駒駅（北）圏域

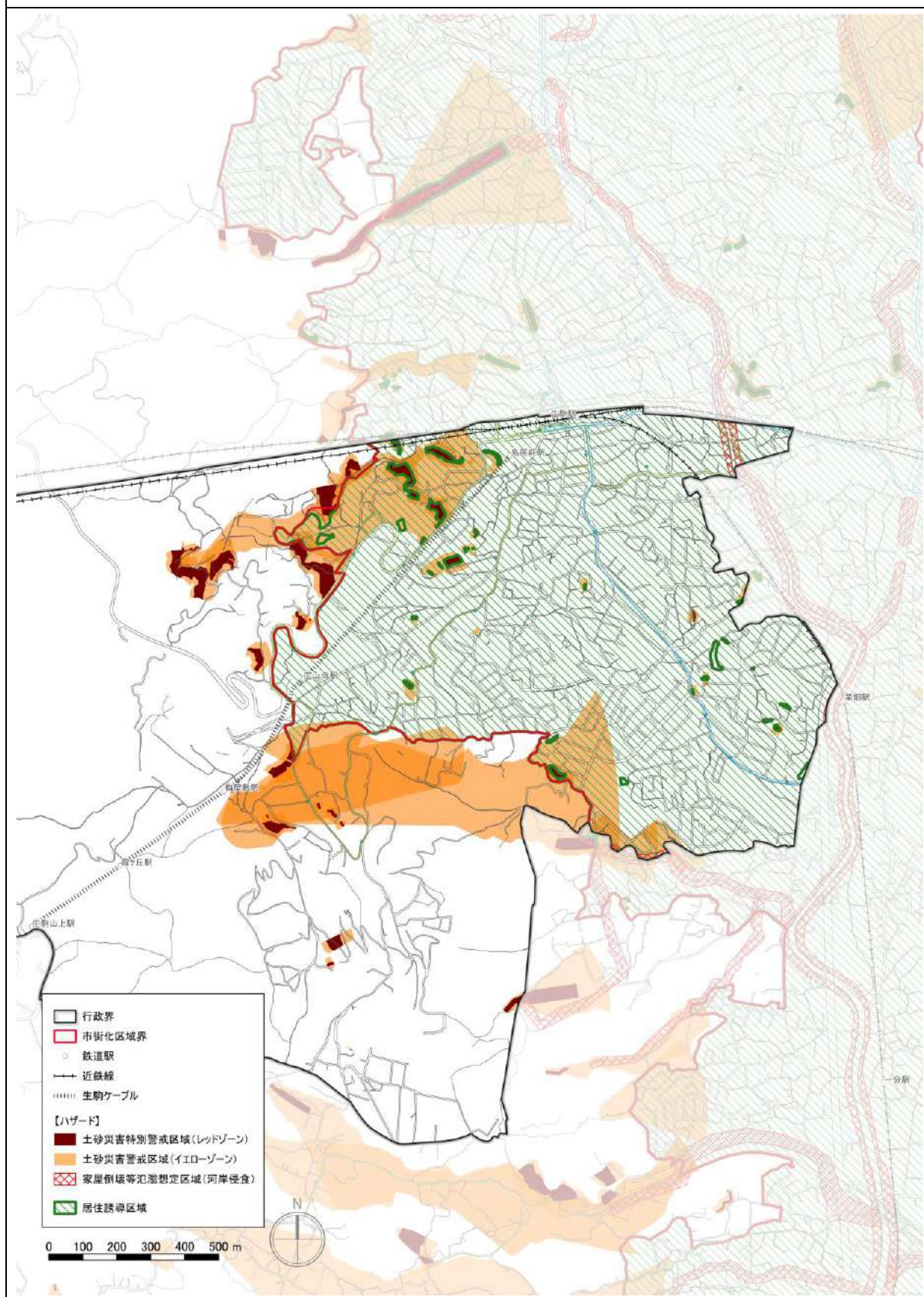
(居住誘導区域面積) 308.4ha





7) 生駒駅（南）圏域

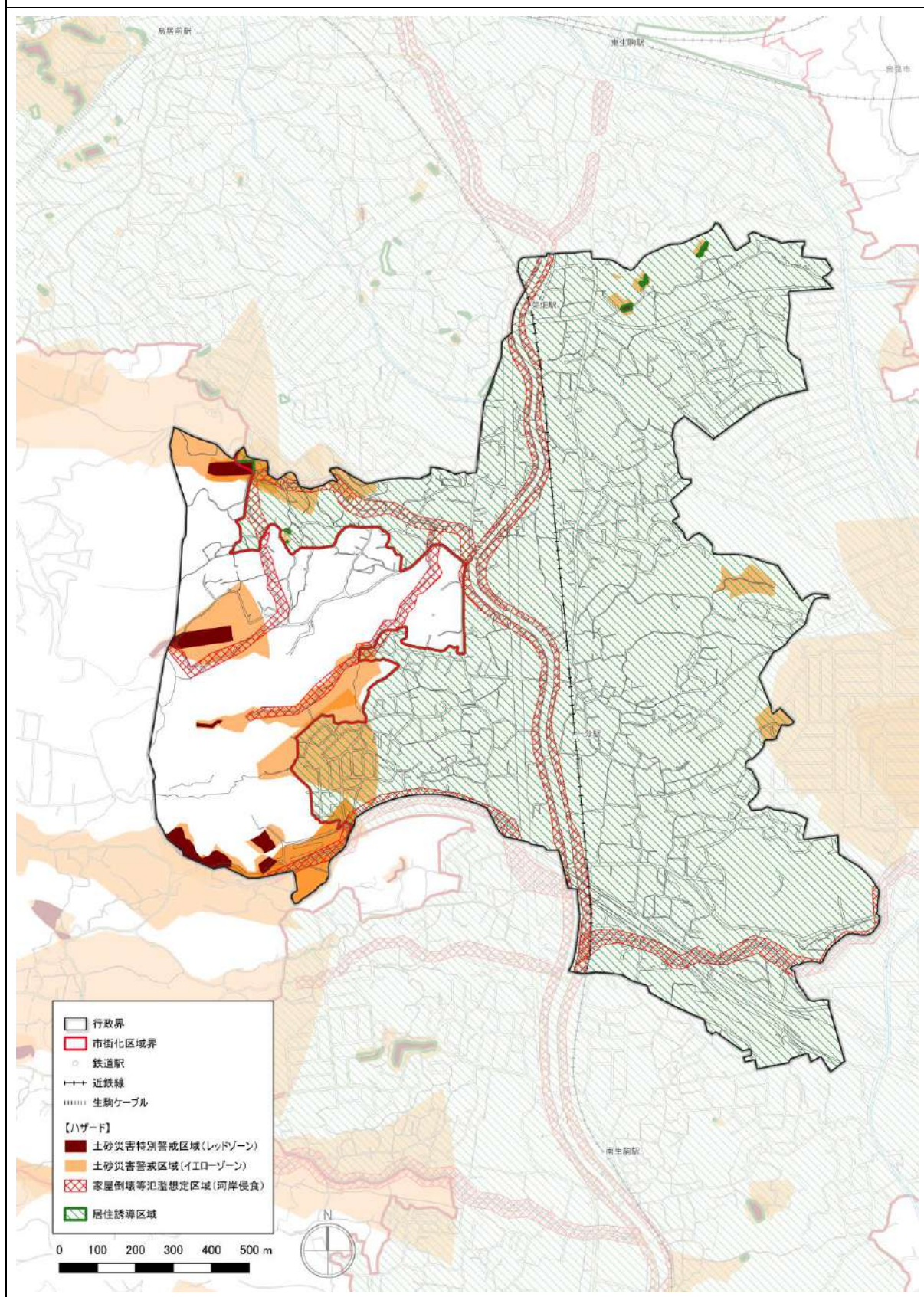
(居住誘導区域面積) 143.4ha





## 8) 菜畑駅・一分駅圏域

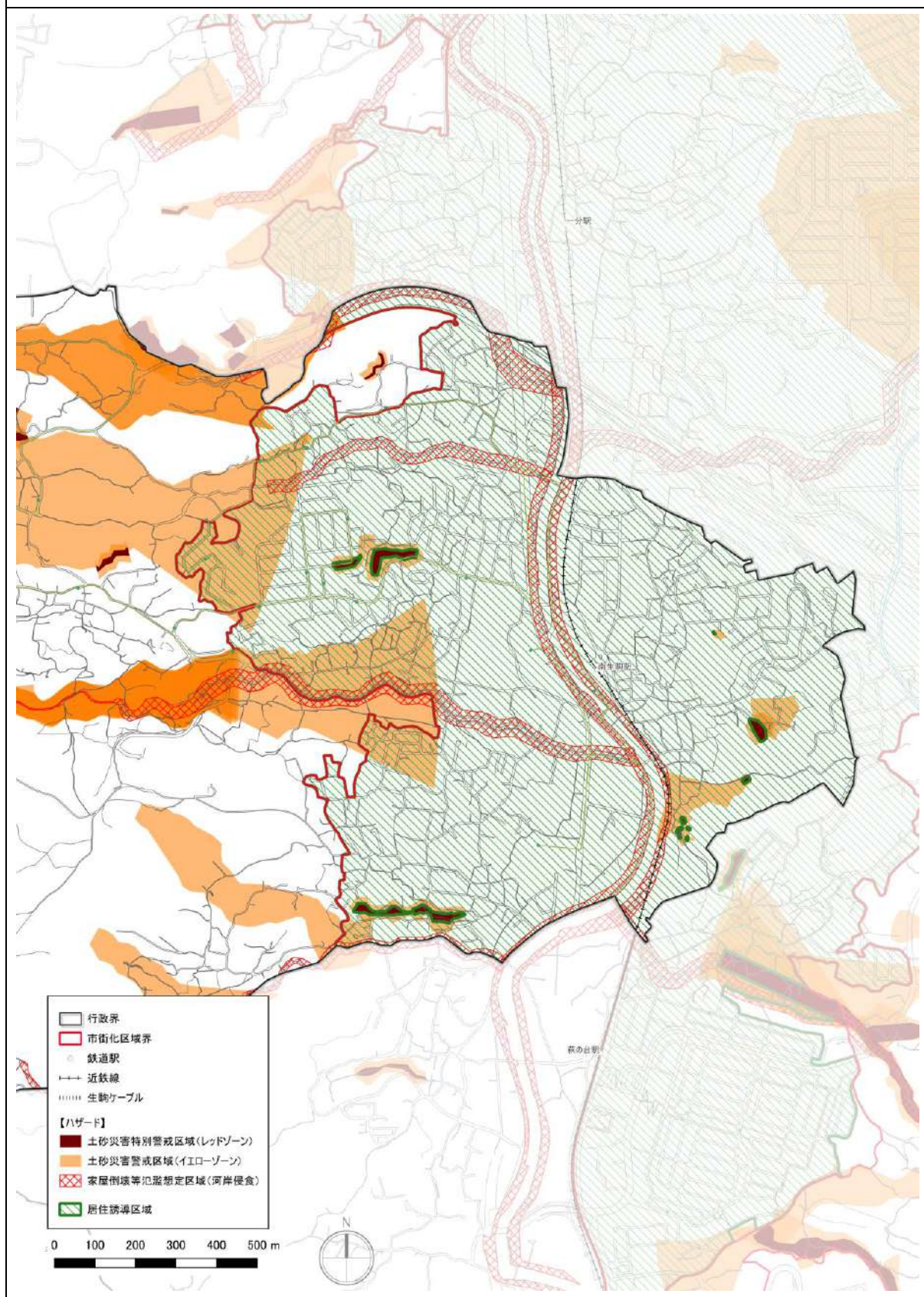
(居住誘導区域面積) 176.7ha





## 9) 南生駒駅圏域

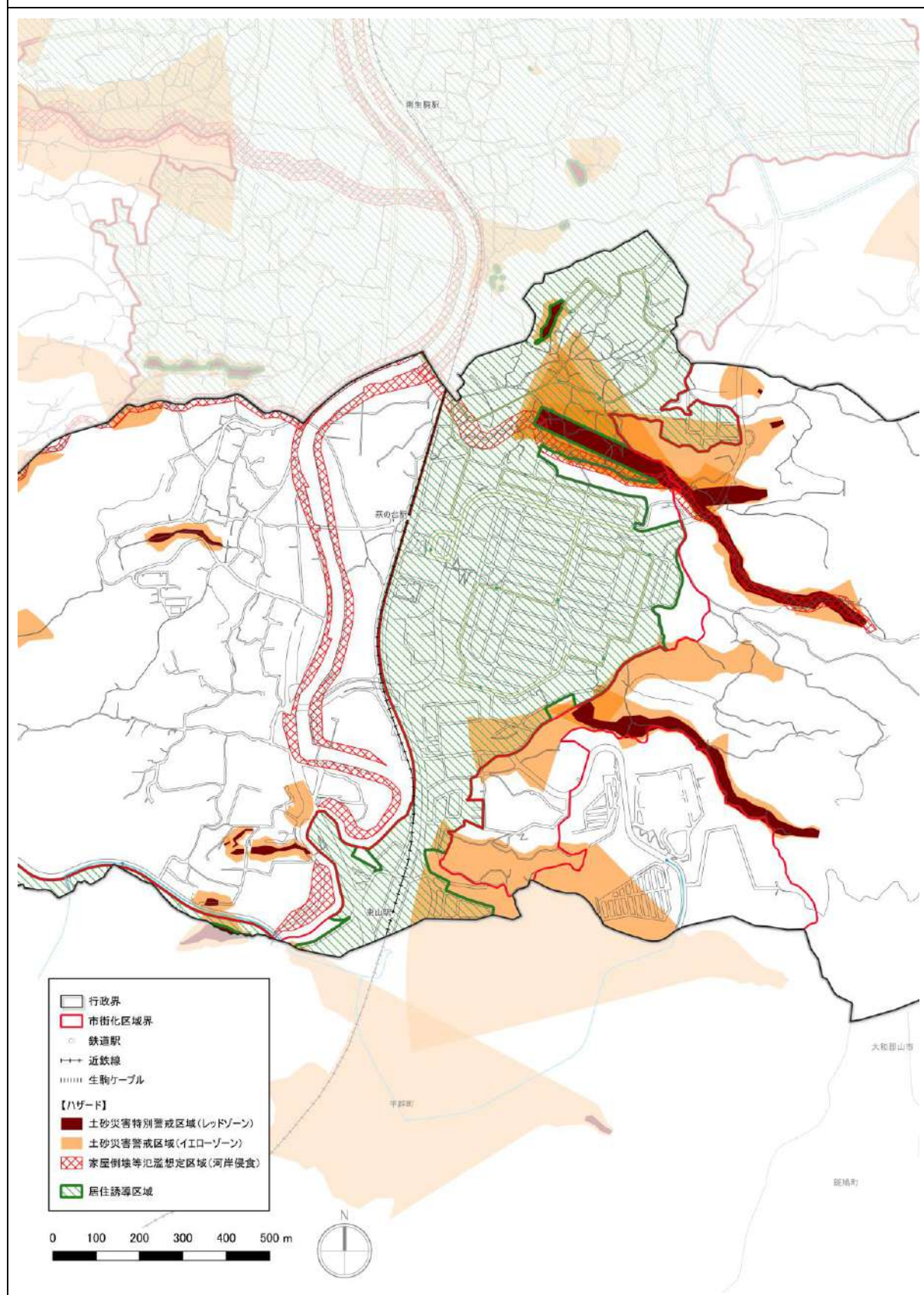
(居住誘導区域面積) 153.5ha





# 10) 萩の台駅・東山駅圏域

(居住誘導区域面積) 67.3ha



### 4.3.5 居住誘導区域の人口規模の検証

居住誘導区域の人口密度は、令和 2 年時点の 63.6 人/ha から令和 27 年時点の 53.5 人/ha へと減少するものの、人口集中地区(D I D)の人口密度 40 人/ha を上回っていることから、都市機能やコミュニティは持続的に確保されと考えられます。

表 4-1 人口規模の検証

区域	項目	令和 2 年	令和 27 年
行政区域	人口	116,675 人	100,082 人
	面積	5,318ha	
	人口密度	21.9 人/ha	18.8 人/ha
市街化区域	人口	110,175 人	93,962 人
	面積	2,161ha	
	人口密度	51.0 人/ha	43.5 人/ha
居住誘導区域	人口	109,565 人	92,265 人
	面積	1,724ha	
	人口密度	63.6 人/ha	53.5 人/ha

※令和 2 年は国勢調査、令和 27 年は日本の地域別将来推計人口(令和 5 (2023)年推計)による人口

※市街化区域、居住誘導区域の人口は、125m メッシュ人口に基づき、区域にかかる縁辺部のメッシュのみ建物棟数で按分して算出。また、建物がないが人口がいるメッシュについては、そのままの人口を加算。縁辺部にかかる一部の調査エリアで集計のためのデータ年次が異なることにより、人口数値が反映できていないことがある。

## 第 5 章

### 都市機能誘導方針

---





## 5. 都市機能誘導方針

### 5.1 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方

都市機能誘導区域は、原則として居住誘導区域内に設定し、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活連携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ように定めます。（学研高山地区については、居住誘導区域外。）

都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業等が集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定します。また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩によりそれらの間が容易に移動できる範囲を設定します。

「立地適正化計画作成の手引き【基本編】（国土交通省）令和7年4月改定」「第13版都市計画運用指針（国土交通省）令和7年3月」では、都市機能誘導区域として、以下の考え方が示されています。

【都市機能誘導区域の望ましい区域像（立地適正化計画作成の手引きより）】

- ・各拠点地区の中心となる鉄道駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域
- ・主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、合併前の旧市町村の役場が位置していた地区等、従来から生活拠点となる都市機能が存在し中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域

【都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域（都市計画運用指針より）】

①定めることが考えられる区域

- ・都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
- ・周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域

②区域の規模

- ・都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲

＜都市機能誘導区域の設定方針＞

- ①都市機能が一定程度充実している箇所や都市拠点・地域拠点・生活連携拠点の鉄道駅周辺など利便性が高い箇所等において都市機能誘導区域を設定する。
- ②都市機能誘導区域の規模は、駅やバス停等から徒歩により容易に移動できる範囲とする。
- ③都市機能誘導区域外の居住誘導区域においても、市民の日常生活の利便性に資する施設の維持を図る。
- ④学研高山地区については、多機能複合市街地の整備を段階的に図ることから、都市機能誘導区域に設定する。

## 5.2 都市機能誘導区域の設定の流れ

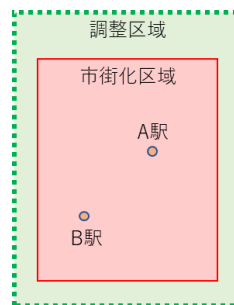
本計画における都市機能誘導区域は、次のフローに基づき設定しています。

### <ステップ1>

#### ①都市機能誘導区域を定める箇所

・以下の条件に該当する箇所は、都市機能誘導区域の設定候補地とする。

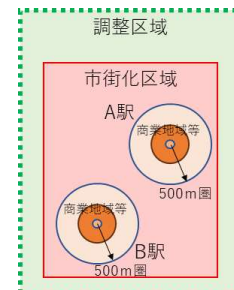
条件	候補
周辺からのアクセスの利便性が高い箇所	都市拠点の鉄道駅周辺 (生駒駅、東生駒駅)
	地域拠点の鉄道駅周辺 (学研北生駒駅、南生駒駅)
	生活連携拠点の鉄道駅周辺 (学研奈良登美ヶ丘駅)



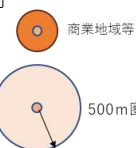
#### ②都市機能誘導区域の概ねの範囲

・都市機能誘導区域は、①の設定候補地において、下記のいずれかの条件を目安に設定する。

条件	候補
都市機能が一定程度充実している箇所	商業地域、近隣商業地域
地域として一体性を有している区域	公共交通施設、都市機能施設、公共施設の徒歩圏がつながっている範囲
鉄道駅から回遊できる区域	鉄道駅からの徒歩圏（半径 500m の範囲内） ※半径 500m の範囲を全て都市機能誘導区域に含むものではない。



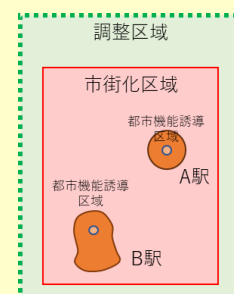
凡例



※徒歩圏の圏域は、生駒市の特性である斜面地を考慮する。



「①都市機能誘導区域を定める箇所」を対象として、「②都市機能誘導区域の規模」の範囲から、総合的な判断に基づいて都市機能誘導区域を設定



<ステップ2>

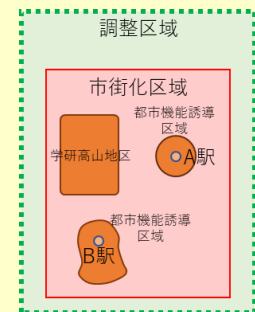
③ その他都市機能誘導区域を定める箇所

- ・ その他都市機能誘導区域に定める箇所として、以下の範囲を検討する。

条件	候補
都市機能の集積が見込まれる箇所	学研高山地区



<ステップ1>に「学研高山地区」の範囲を都市機能誘導区域として追加



## 5.3 都市機能誘導区域の設定

### 5.3.1 都市機能誘導区域を定める箇所

#### (1) 周辺からのアクセスの利便性が高い箇所

周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い拠点周辺を都市機能誘導区域に含めます。

条件	都市機能誘導区域を定める箇所
周辺からのアクセスの利便性が高い箇所	都市拠点の鉄道駅周辺（生駒駅、東生駒駅） 地域拠点の鉄道駅周辺（学研北生駒駅、南生駒駅） 生活連携拠点の鉄道駅周辺（学研奈良登美ヶ丘駅）

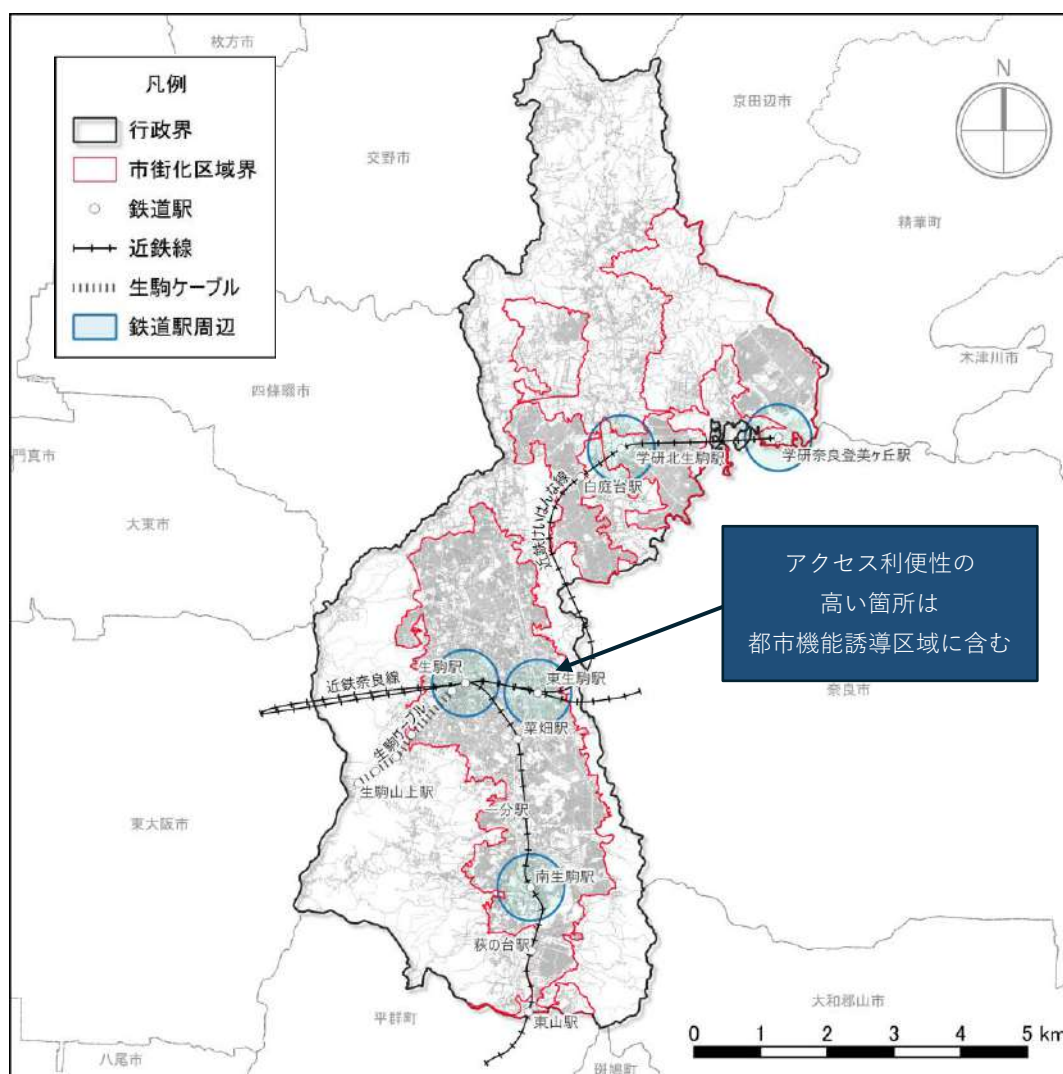


図 5-1 周辺からのアクセスの利便性が高い箇所図

出典：国土数値情報（国土交通省）

## (2) 都市機能が一定程度充実している箇所

鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している箇所は、都市機能誘導区域に含みます。

※商業地域、近隣商業地域以外の幹線道路沿いは、「都市の拠点として一体性を有していないこと」「公共交通の結節点となりにくいこと」「自家用車利用が主であり、徒歩で街なかを回遊するなどの活動に展開されないこと」などから、都市機能誘導区域の候補からは除外します。

条件	都市機能誘導区域を定める箇所
都市機能が一定程度充実している箇所	商業地域、近隣商業地域

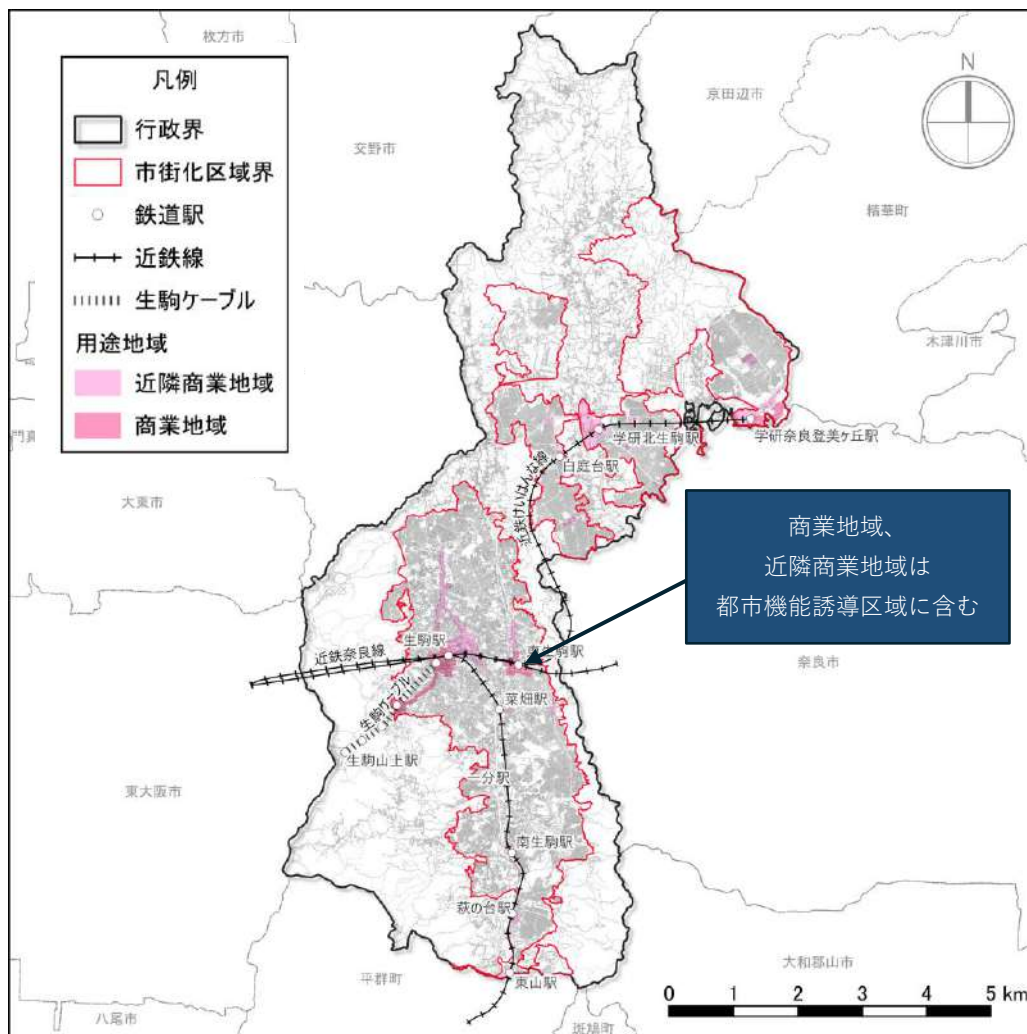


図 5-2 都市機能が一定程度充実している箇所図

出典：都市づくり推進課所管資料（R6）



### 5.3.2 都市機能誘導区域の設定箇所

本計画において位置付けた「都市拠点」「地域拠点」「生活連携拠点」に対して、都市機能誘導区域等を設定します。

#### <都市機能誘導区域の設定箇所>

##### ①都市拠点：生駒駅周辺、東生駒駅周辺

→生駒駅（北）周辺都市機能誘導区域、生駒駅（南）周辺都市機能誘導区域

→東生駒駅（北）周辺都市機能誘導区域、東生駒駅（南）周辺都市機能誘導区域

- ・ 目指すべき都市の骨格構造（3.3 P3-6）で位置付けた『都市拠点（生駒駅・東生駒駅周辺）』において都市機能誘導区域を設定します。
- ・ 生駒駅・東生駒駅周辺においては、居心地がよく歩きたくなるまちなかの実現や公民連携によるまちづくり、東生駒駅構外のバリアフリー化などを進め、住民に中枢的な行政機能、総合病院、大規模な商業施設など市全域の市民を対象とした都市機能を誘導します。

##### ②地域拠点：学研北生駒駅周辺、南生駒駅周辺

→学研北生駒駅周辺都市機能誘導区域

→南生駒駅周辺都市機能誘導区域

- ・ 目指すべき都市の骨格構造で位置付けた『地域拠点（学研北生駒駅周辺、南生駒駅周辺）』において都市機能誘導区域を設定します。
- ・ 学研北生駒駅周辺を北部地域の地域拠点、南生駒駅周辺を南部地域の地域拠点として、駅前広場や道路等の基盤整備、駅周辺のバリアフリー化などを進め、それぞれの地域住民に必要な商業機能など主として日常的な生活サービスに資する都市機能を誘導します。

##### ③産業・学術研究拠点：学研高山地区

→学研高山地区都市機能誘導区域

- ・ 目指すべき都市の骨格構造で位置付けた『産業・学術研究拠点』において、都市機能誘導区域を設定します。
- ・ 学研高山地区においては、産業振興と雇用の創出につながる産業機能や高度な学術・研究・業務機能の集積に加え、持続的な技術革新を牽引する居住実験都市の実現、イノベーション中枢機能の構築など、次世代を見据えた拠点形成を図るための都市機能を誘導します。

##### ④生活連携拠点：学研奈良登美ヶ丘駅周辺

→学研奈良登美ヶ丘駅周辺都市機能誘導区域

- ・ 目指すべき都市の骨格構造で位置付けた『生活連携拠点（学研奈良登美ヶ丘駅周辺）』において都市機能誘導区域を設定します。
- ・ 生活連携拠点は都市拠点や地域拠点へのアクセスを確保し、生活交通ネットワークの起点となる場であり、隣接する奈良市の都市機能誘導区域の施設の充足状況や配置を踏まえながら都市機能を誘導します。

## <都市機能誘導区域に設定しない箇所>

### ⑤その他居住誘導区域内

- ・幹線道路沿線や計画的住宅地内センター地区等の都市機能誘導区域の位置づけがない居住誘導区域においても、商業や医療等の生活利便施設の立地が見られます。本市の特徴として、南北に長い市域や急峻な地形などが上げられ、特に、高齢者や子育て世代などが日常的に都市機能誘導区域に移動することが難しい場合も考えられます。このため、これらの施設は誘導施設に設定しないものの、市民の日常的な生活利便施設として、基本的に居住誘導区域内に維持するものと位置づけます。
- ・公園や空き地、空き家、集会場などの既存ストックを活用し、地域住民向けのサービスや交流機会の提供など、にぎわいあるコミュニティの拠点を創出することにより、暮らし続けられる生活空間を創出します。

### <暮らし続けられる住宅地>：生駒市都市計画マスタープランより

土地利用規制の見直しにより、空き家ストックの活用や、ニュータウンのセンター地区の機能更新を促進し、地域住民のニーズに応じた生活サービス機能や働く場を創出します。

公園や緑道、集会所などの公共施設を柔軟に活用することにより、地縁型やテーマ型による様々な活動の場を創出します



空き店舗を活用した地域イベント  
「あすか野deマルシェ」  
(あすか野ミライ会議)



萩の台第2公園の活用  
「公園にいこえん」

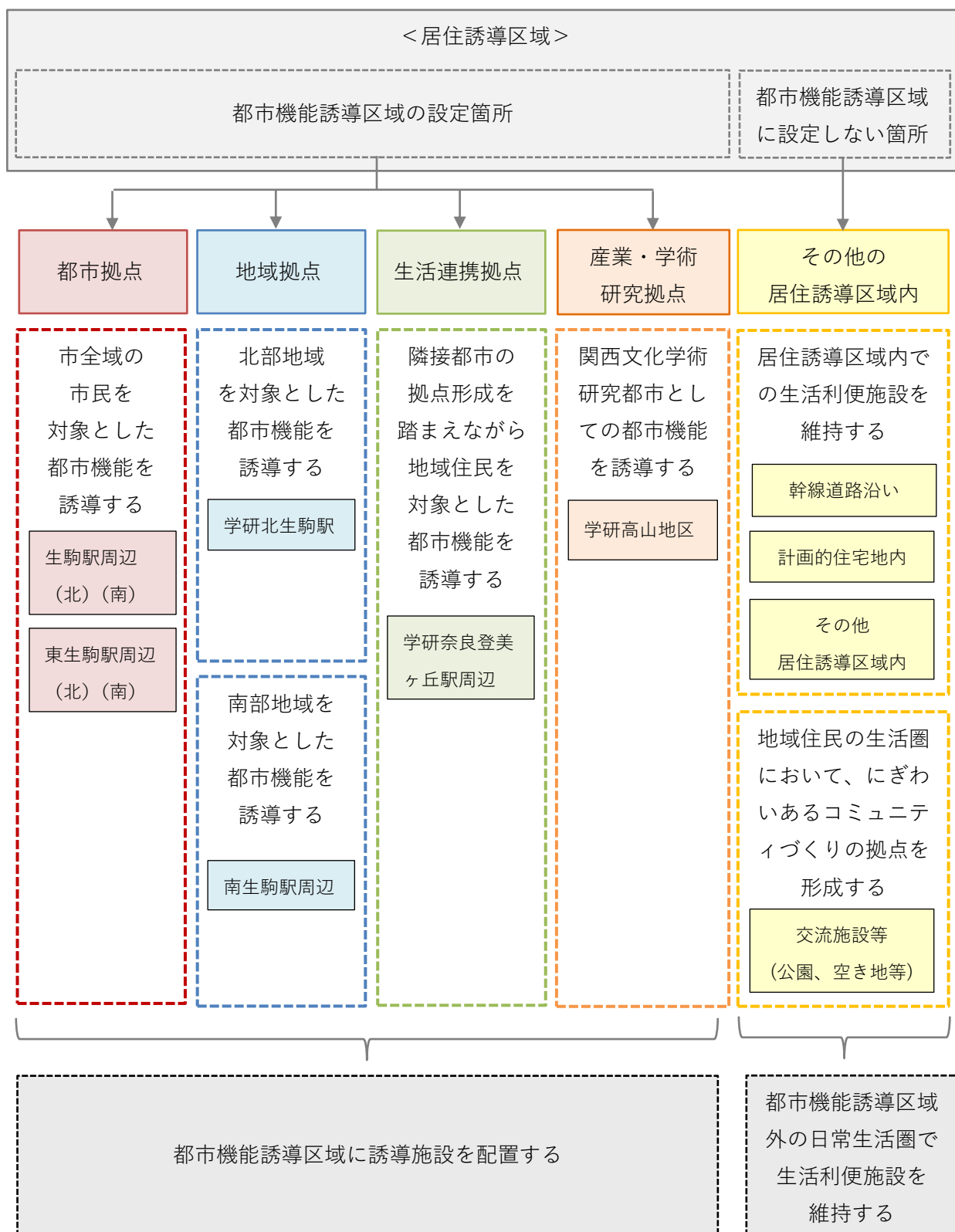


図 5-3 誘導区域の設定

表 5-1 拠点の設定と立地適正化計画の位置付け

拠点	対象地域	立地適正化計画の位置付け
都市拠点	生駒駅周辺	<p>【生駒駅（北）周辺都市機能誘導区域、生駒駅（南）周辺都市機能誘導区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の中心地であり、駅周辺は市街地再開発事業による基盤整備が進み、大型商業施設や公共施設等が集積している。1日の乗降客数は4万人を超える。隣接する東生駒駅とともに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、都市機能誘導区域に設定する。</li> </ul>
	東生駒駅周辺	<p>【東生駒駅（北）周辺都市機能誘導区域、東生駒駅（南）周辺都市機能誘導区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅に近接して大規模な集合住宅や総合病院などが立地している。1日の乗降客数は1万人を超える。隣接する生駒駅とともに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、都市機能誘導区域に設定する。</li> </ul>
地域拠点	学研北生駒駅周辺	<p>【学研北生駒駅周辺都市機能誘導区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・真弓、真弓南、北大和等の住宅地が位置し、駅周辺に商業、福祉、医療等の都市機能が集積する。1日の乗降客数は5,000人程度。南北に細長い本市の特徴を考慮し、市北部の地域拠点として都市機能誘導区域に設定する。</li> </ul>
	南生駒駅周辺	<p>【南生駒駅周辺都市機能誘導区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南生駒駅を中心とした住宅地や、幹線道路沿道に商業施設などの複合市街地が形成されている。南北に細長い本市の特徴を考慮し、市南部の地域拠点として都市機能誘導区域に設定する。</li> </ul>
生活連携拠点	学研奈良登美ヶ丘駅周辺	<p>【学研奈良登美ヶ丘駅周辺都市機能誘導区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接する奈良市の立地適正化計画において、都市機能誘導区域に位置付けられている。</li> <li>・鹿ノ台住宅地、美鹿の台住宅地が位置している。用途地域の商業地域が設定され、他市からバスが流入、大規模商業施設が立地していることから、都市機能誘導区域に設定する。</li> </ul>
産業・学術研究拠点	学研高山地区	<p>【学研高山地区都市機能誘導区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・文化学術研究地区(クラスター)のひとつに位置づけられ、産業振興と雇用の創出につながる産業機能や高度な学術・研究・業務機能の集積等を図る区域として都市機能誘導区域を設定する。</li> </ul>

### 5.3.3 都市機能誘導区域

#### (1) 都市機能誘導区域（全体）

都市機能誘導区域の設定の考え方を踏まえ、本市の都市機能誘導区域は、以下のとおりとします。

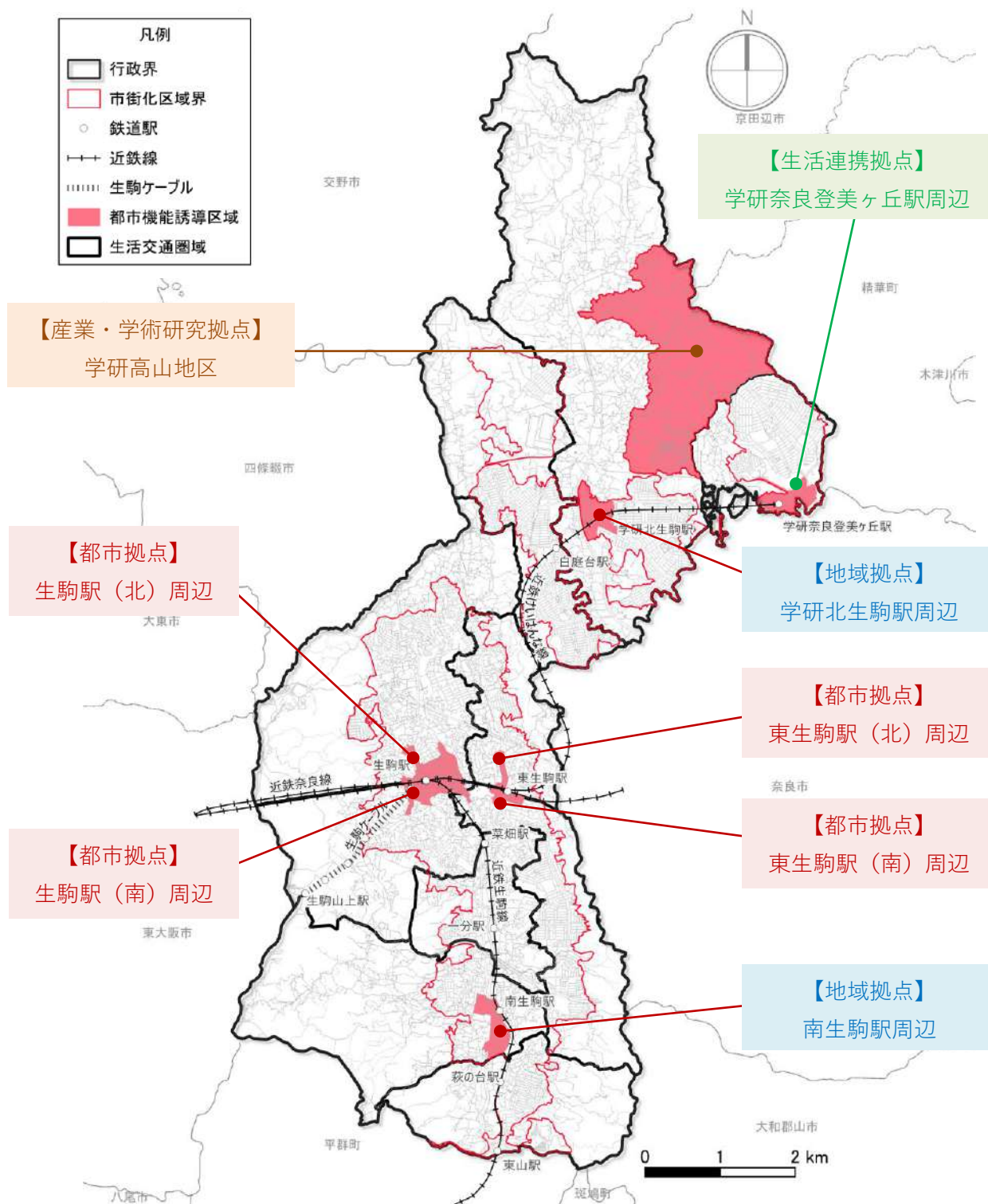


図 5-4 都市機能誘導区域図（全体）



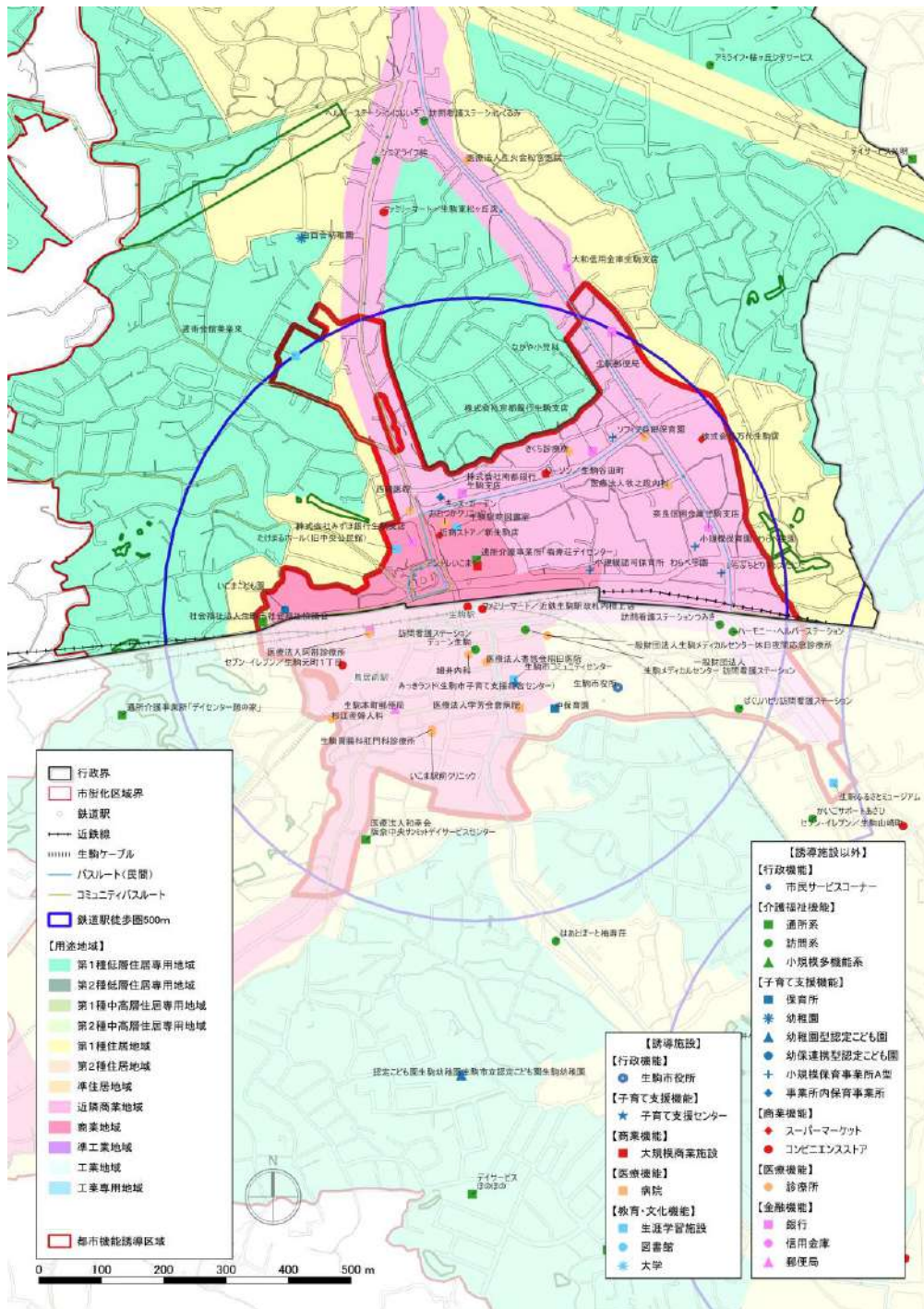
## (2) 都市機能誘導区域（将来生活交通圏域別）

### 1) 生駒駅（北）周辺都市機能誘導区域

（都市機能誘導区域設定の考え方）

生駒駅（北）周辺は、鉄道駅徒歩圏（半径 500m）において、市街地再開発事業による基盤整備が進み、大規模商業施設や公共施設等の誘導施設が集積する商業地域・近隣商業地域を主として、芸術会館（誘導施設）含む区域を設定しています。

（都市機能誘導区域面積） 22.1ha

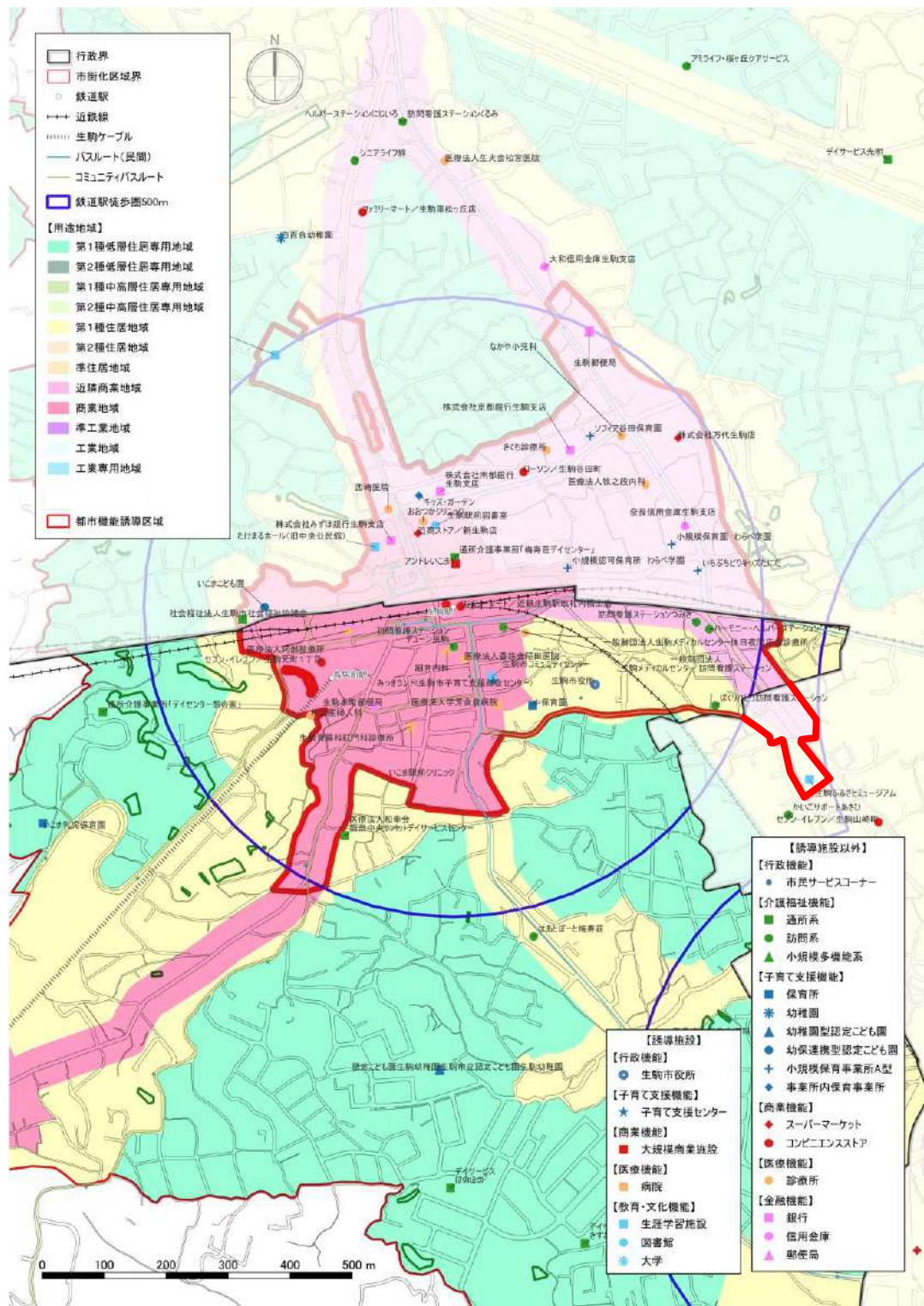


## 2) 生駒駅（南）周辺都市機能誘導区域

(都市機能誘導区域設定の考え方)

生駒駅（南）周辺は、鉄道駅徒歩圏（半径 500m）において、商業地域・近隣商業地域を中心に宝山寺の門前町としての回遊性向上を踏まえ、区域を設定しています。

(都市機能誘導区域面積) 20.7ha (東生駒駅（南）圏域を含む)



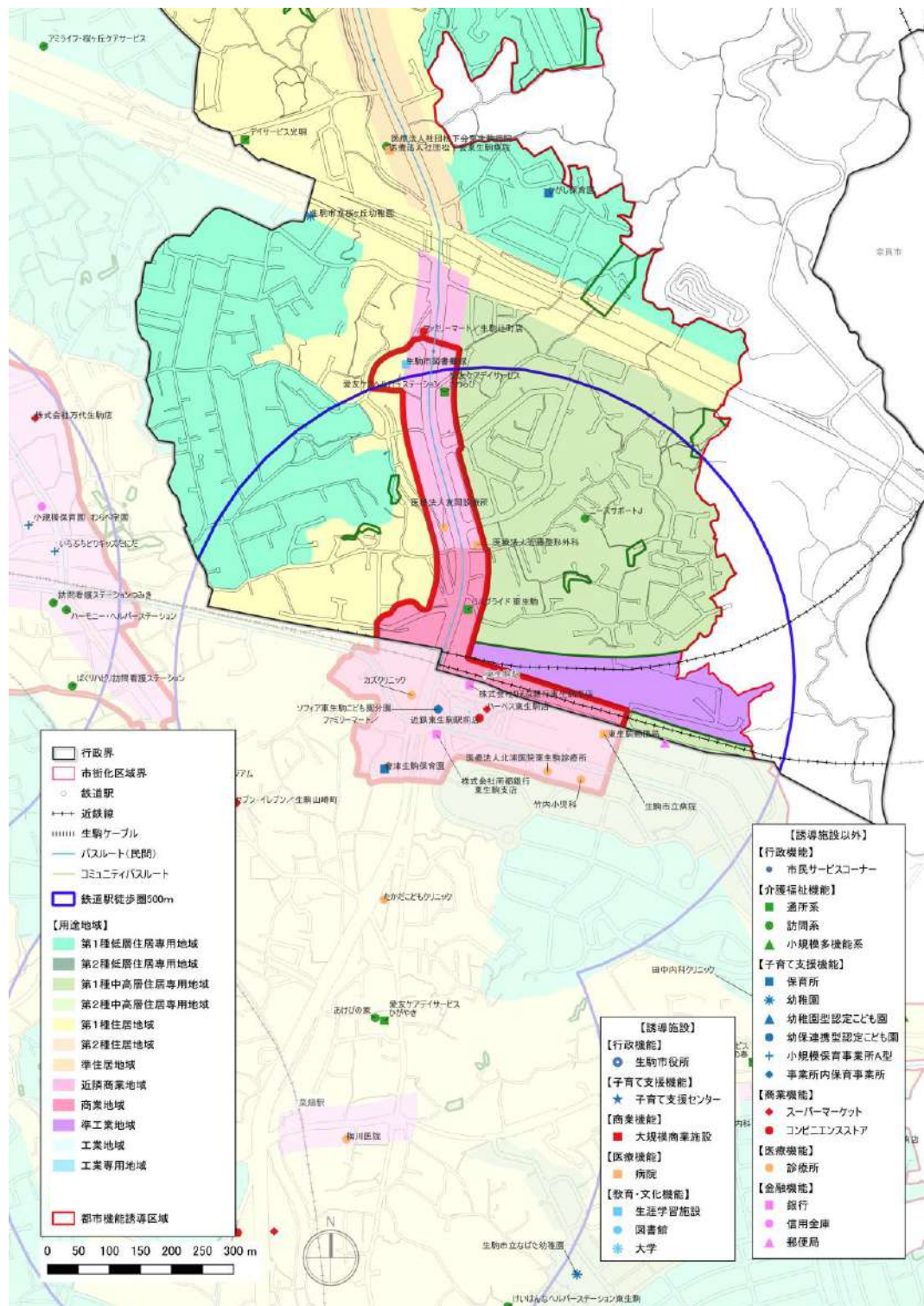


### 3) 東生駒駅（北）周辺都市機能誘導区域

(都市機能誘導区域設定の考え方)

東生駒駅（北）周辺は、鉄道駅徒歩圏（半径 500m）において、国道 168 号沿いの商業地域・近隣商業地域を中心に、生駒市図書館（誘導施設）を含む区域を設定しています。

(都市機能誘導区域面積) 5.8ha

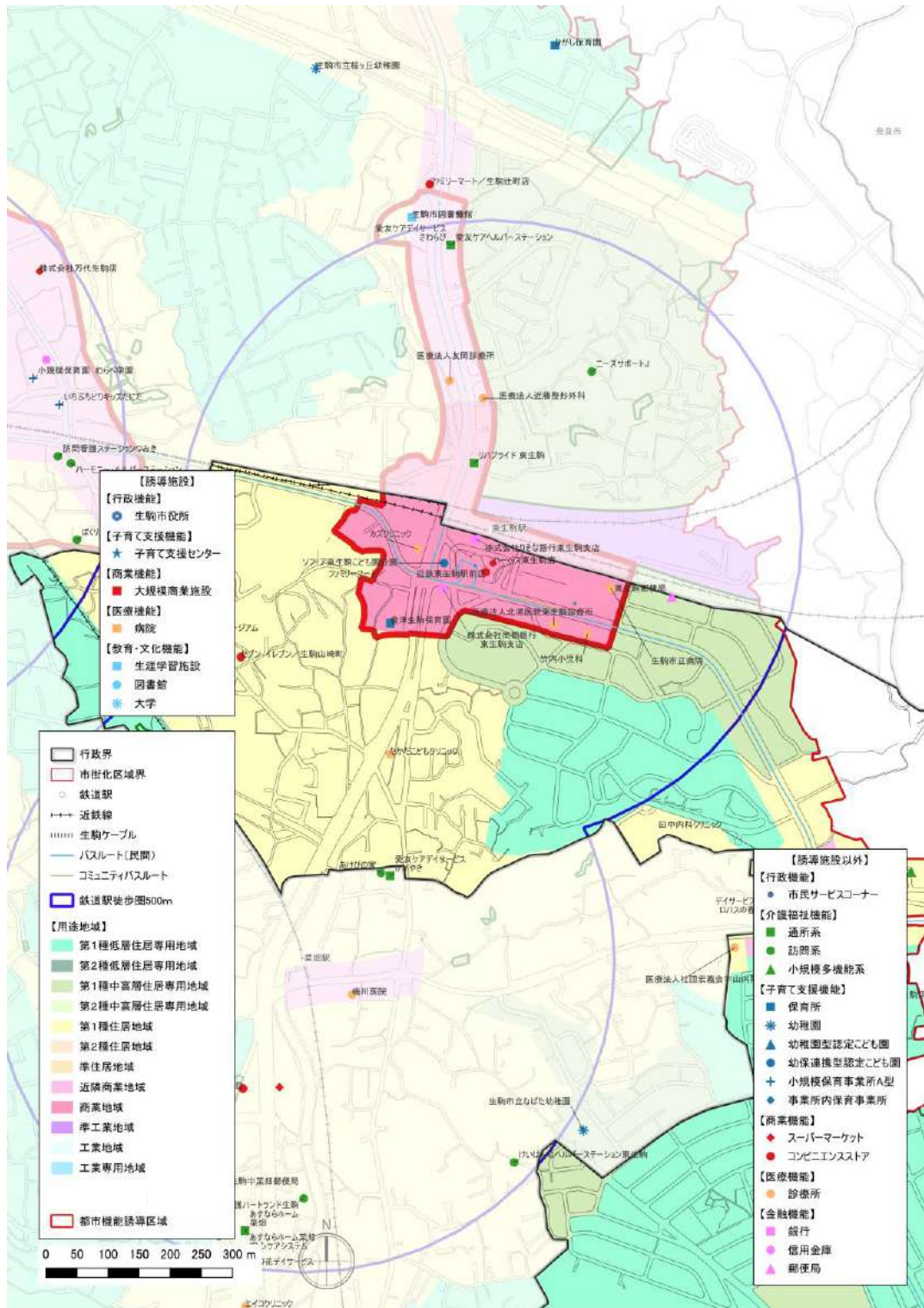


#### 4) 東生駒駅（南）周辺都市機能誘導区域

（都市機能誘導区域設定の考え方）

東生駒駅（南）周辺は、鉄道駅徒歩圏（半径 500m）において、商業地域を中心に、生駒市立病院（誘導施設）を含む区域を設定しています。

（都市機能誘導区域面積） 6.4ha



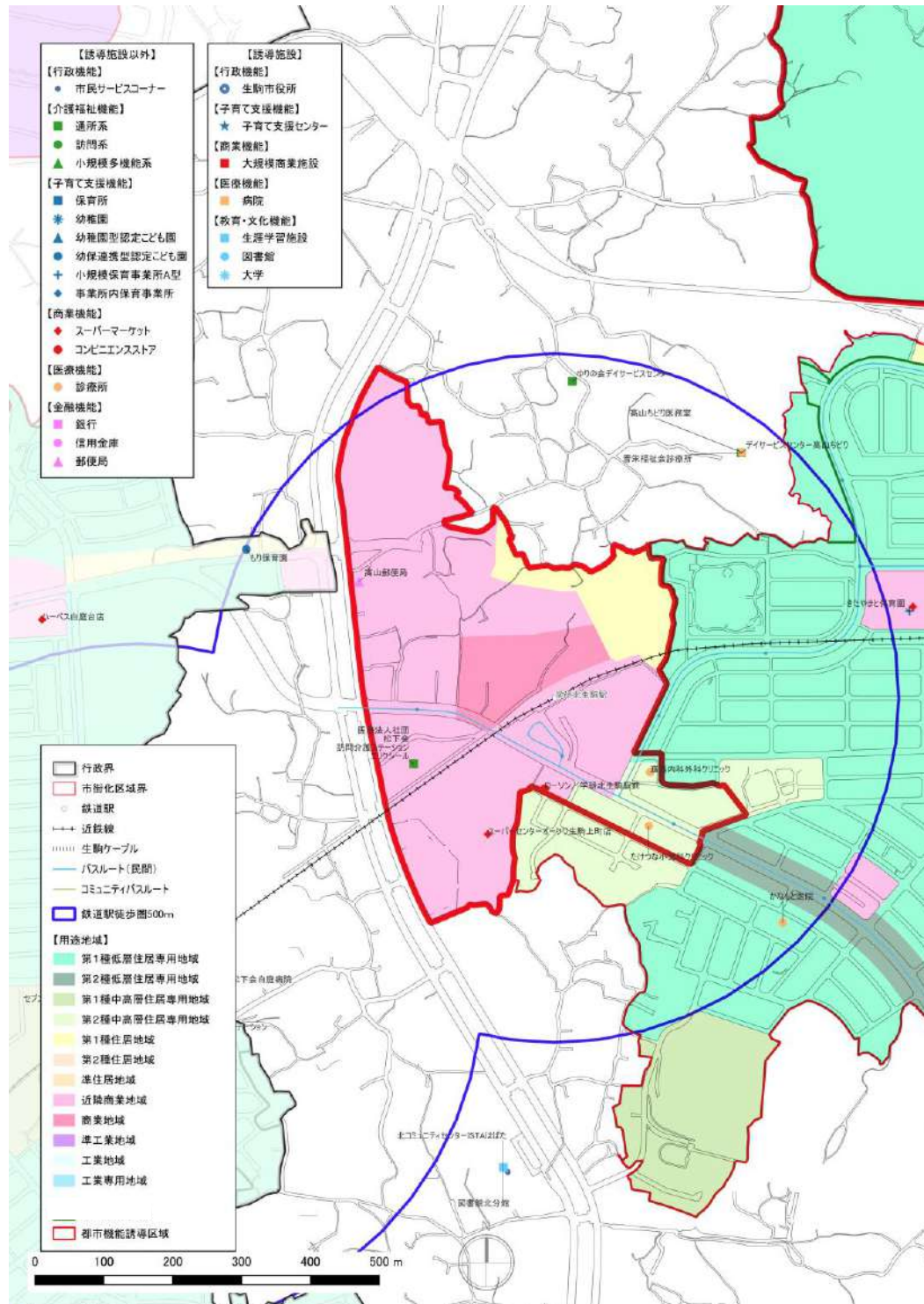


## 5) 学研北生駒駅周辺都市機能誘導区域

(都市機能誘導区域設定の考え方)

学研北生駒駅周辺は、鉄道駅徒歩圏（半径 500m）において、商業地域を中心に、ならやま大通り沿いの商業施設を含む区域を設定しています。また、学研北生駒駅中心地区まちづくり推進事業の区域を含みます。

(都市機能誘導区域面積) 23.1ha



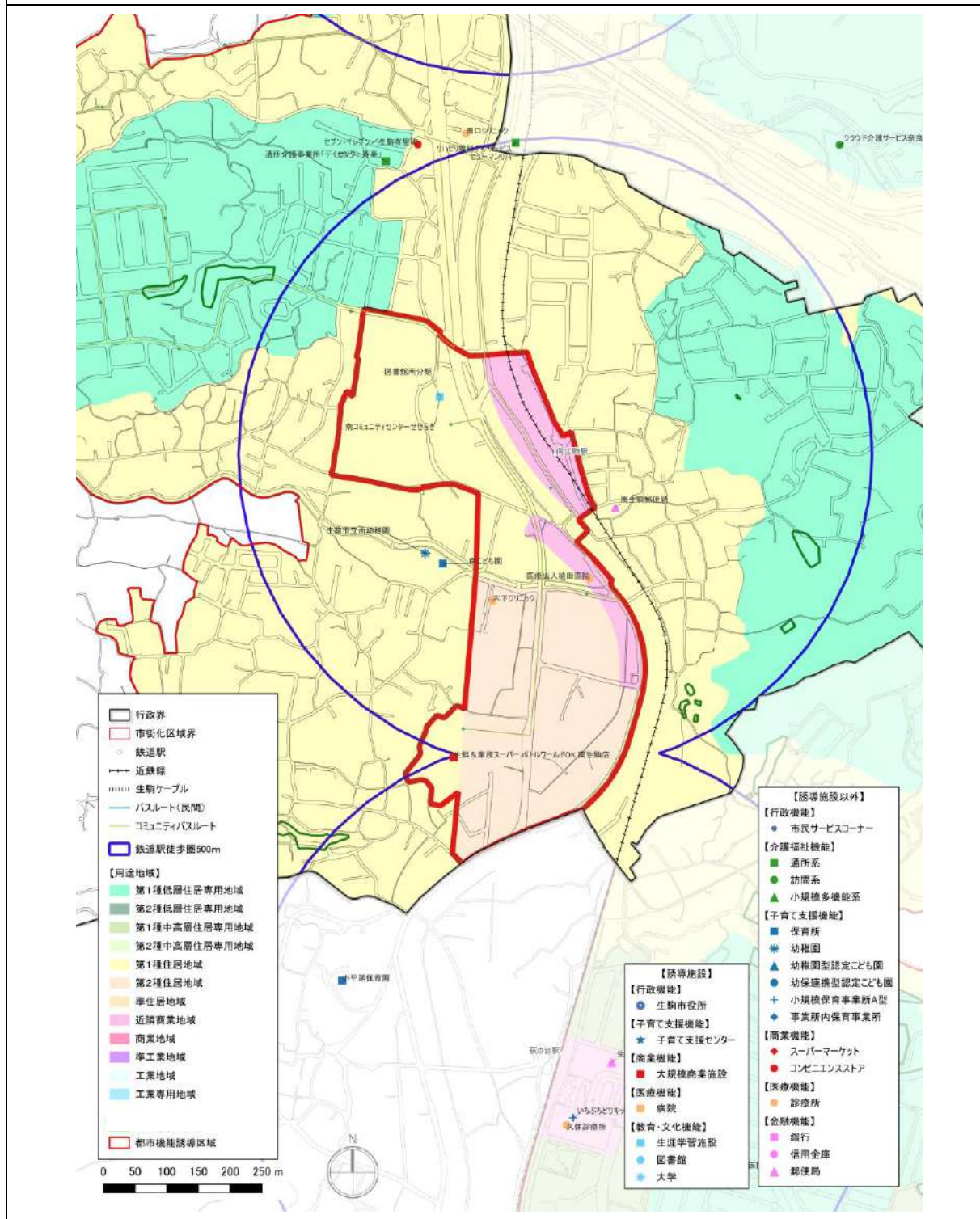


## 6) 南生駒駅周辺都市機能誘導区域

(都市機能誘導区域設定の考え方)

南生駒駅周辺は、鉄道駅徒歩圏（半径 500m）において、商業地域・近隣商業地域を中心に、国道 168 号バイパス沿いの南コミュニティセンターせせらぎ（誘導施設）や商業施設を含む区域を設定しています。

(都市機能誘導区域面積) 21.3ha

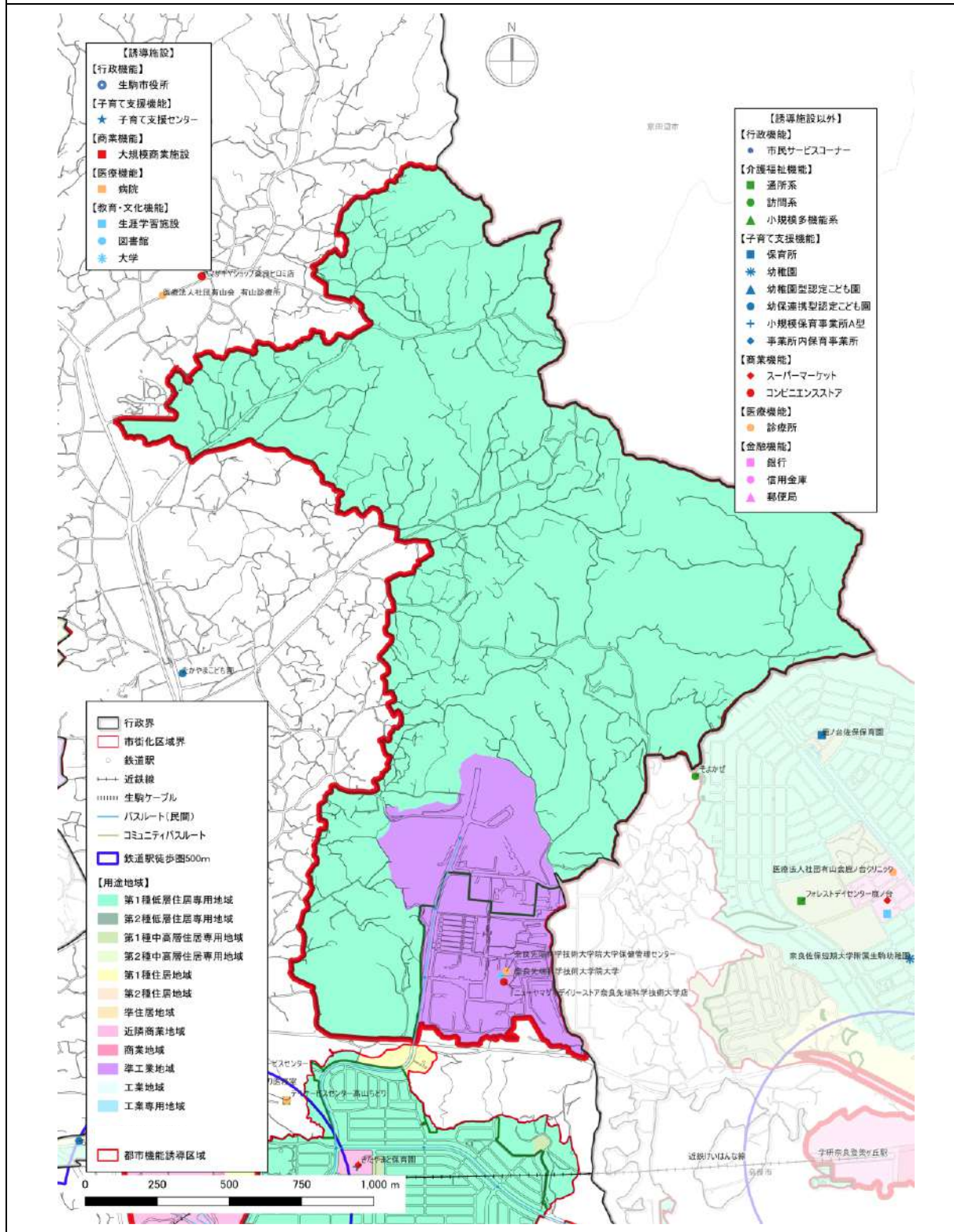


## 7) 学研高山地区都市機能誘導区域

(都市機能誘導区域設定の考え方)

学研高山地区は、研究支援・研究型産業施設用地（商業、交流、住宅、産業施設）、都市機能施設用地（就業者や居住者のための都市的サービス施設）の区域を設定しています。

(都市機能誘導区域面積) 331.4ha



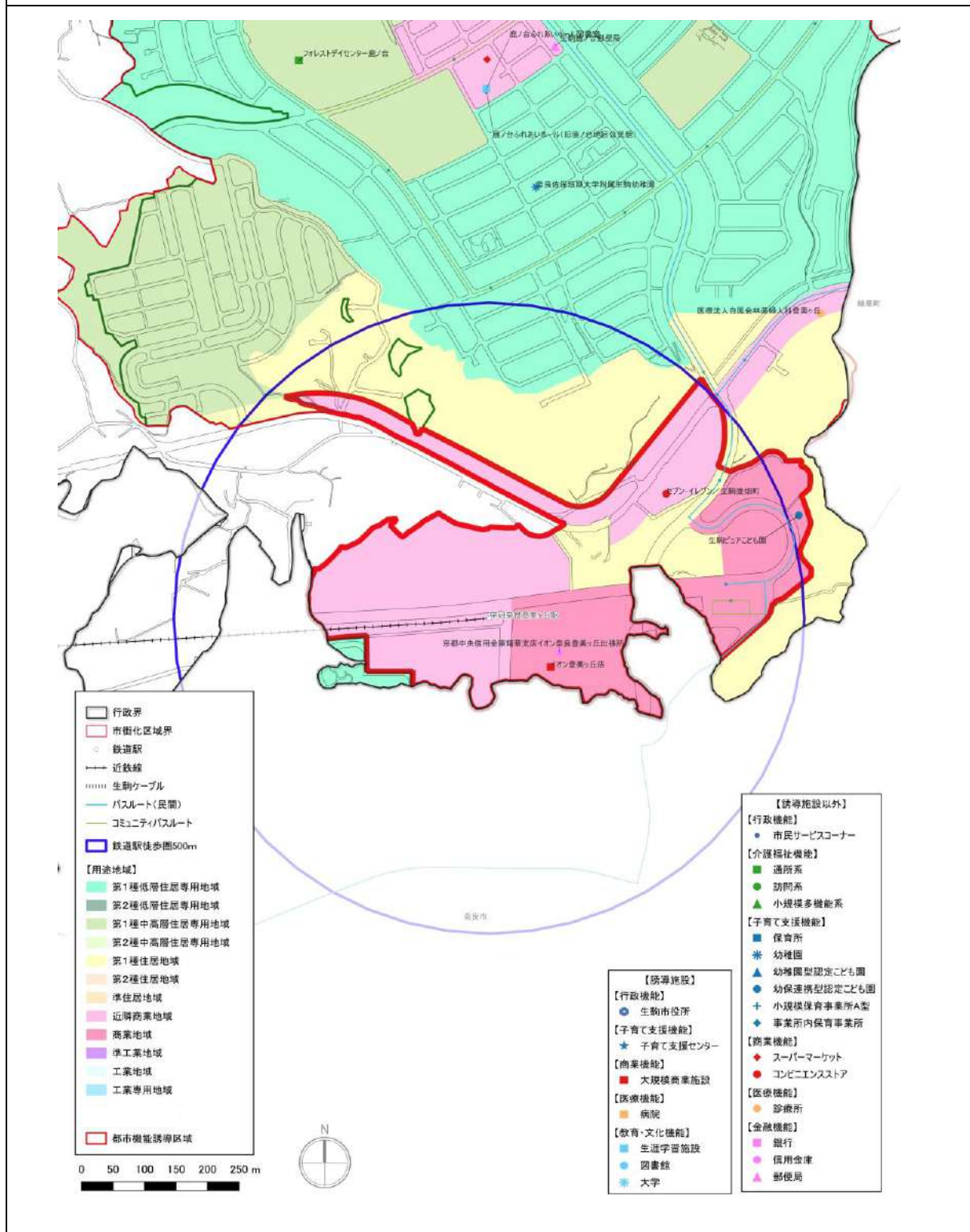


## 8) 学研奈良登美ヶ丘駅周辺都市機能誘導区域

(都市機能誘導区域設定の考え方)

学研奈良登美ヶ丘駅周辺は、鉄道駅徒歩圏（半径 500m）において、大規模商業施設（誘導施設）が立地する商業地域・近隣商業地域を主として区域を設定しています。

(都市機能誘導区域面積) 21.4ha



## 5.4 誘導施設の設定

### 5.4.1 誘導施設設定の基本的考え方

誘導施設は、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、必要な施設を定めます。

「立地適正化計画作成の手引き【基本編】（国土交通省）令和7年4月改定」「第13版都市計画運用指針（国土交通省）令和7年3月」では、誘導施設として、以下の考え方が示されています。

#### 【誘導施設（立地適正化計画作成の手引きより）】

- ・都市機能誘導区域の役割（「中心拠点」なのか「地域・生活拠点」なのか）、都市規模、後背人口、交通利便性、地域の特性等を勘案し、都市の居住者の共同の福祉や利便のために必要な施設で、都市機能を著しく増進させるものを設定
- ・新たに立地誘導することで生活利便性を向上させるもののほか、既に都市機能誘導区域内に立地しており、今後も必要な機能の区域外への転出・流出を防ぐために設定

#### 【誘導施設の基本的考え方（都市計画運用指針より）】

##### ①基本的な考え方

- ・誘導施設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、当該区域に必要な施設を設定することとなるが、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられる。この際、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ことが望ましい。

##### ②誘導施設の設定

- ・誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、
  - 病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
  - 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
  - 集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設やスーパーマーケット等の商業施設
  - 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設などを定めることが考えられる。



#### < 誘導施設の設定方針 >

- ①南北に長い市の特性を考慮し、北部・南部の区分および将来生活交通圏域に応じた誘導施設を配置する。
- ②都市拠点・地域拠点・生活連携拠点に応じた誘導施設を配置する。



表 5-2 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	<p>■ 中枢的な行政機能 例、本庁舎</p>	<p>■ 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</p>
介護福祉機能	<p>■ 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</p>	<p>■ 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</p>
子育て機能	<p>■ 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</p>	<p>■ 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</p>
商業機能	<p>■ 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</p>	<p>■ 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●m<sup>2</sup>以上の食品スーパー</p>
医療機能	<p>■ 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</p>	<p>■ 日常的な診療を受けることができる機能 例、延床面積●m<sup>2</sup>以上の診療所</p>
金融機能	<p>■ 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</p>	<p>■ 日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例、郵便局</p>
教育・文化機能	<p>■ 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</p>	<p>■ 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</p>

※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。

出典：立地適正化計画作成の手引き【基本編】（国土交通省）令和7年4月改定

#### < 誘導施設の立地について >

誘導施設は、強制的に都市機能誘導区域に立地させるものではなく、既存で立地している施設の休廃止や区域外への転出、あるいは誘導施設の新築等の状況など、必要な都市機能が確保されているかを把握するものです。また、誘導施設を対象とした支援施策等により、都市機能誘導区域内への適正な設置を促すことができます。

このため、誘導施設に設定されていない施設の設置等を制限するものではありませんが、対象となる都市機能誘導区域外で設置を行う場合は、市長への届出が義務付けられます。

## 5.4.2 誘導施設の設定

### (1) 誘導施設として検討する都市機能と施設

誘導施設の対象となる施設は、①都市機能誘導区域への集積により利用しやすい施設（集積型）と②居住誘導区域の日常生活圏に立地していると利用しやすい施設（分散型）に分類できます。

①集積型の施設は誘導施設に設定します。②分散型の施設は、必ずしも都市の中心拠点等のみで誘導することが適当でないことが考えられることから、誘導施設に設定しないことを基本とします。ただし、都市機能誘導区域での民間開発や公共施設の再編にあわせて建築等を進める場合は、都市機能誘導区域ごとに誘導施設を設定します。

本市において検討する都市機能および施設は、次ページのとおりとします。

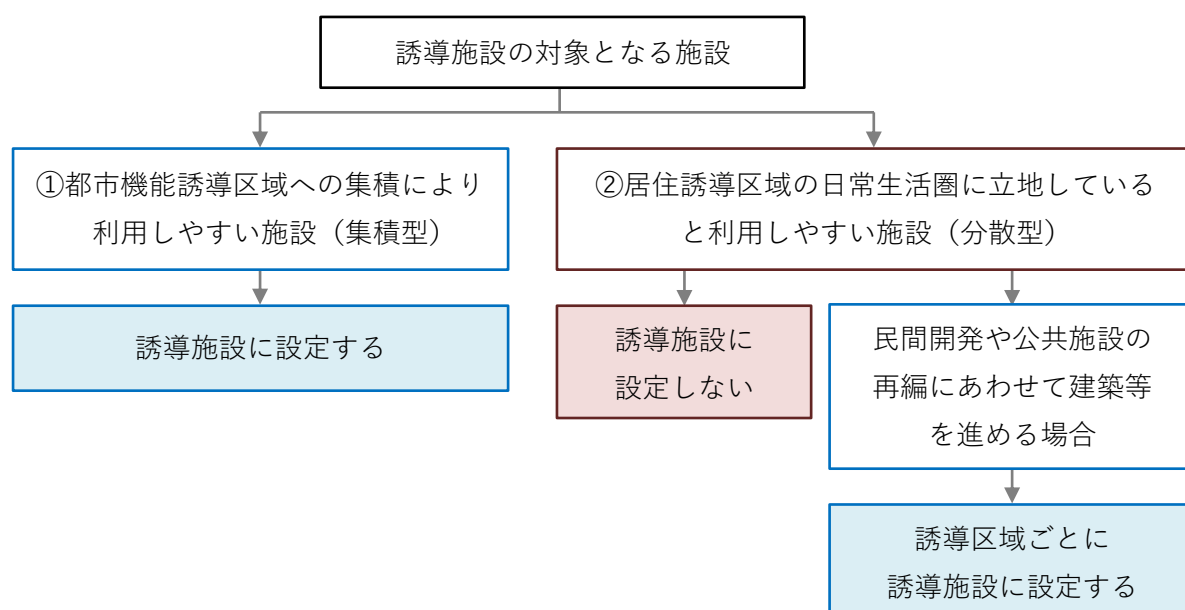


図 5-5 誘導施設の設定

表 5-3 誘導施設として検討する都市機能と施設

都市機能 分類	対象施設設定の考え方	誘導施設候補	① 集積型	② 分散型
行政機能	中枢的な行政機能のほか、行政窓口を有する施設を選定します。	市役所	○	
		市民サービスコーナーを有する施設		○
介護福祉機能	日常的に介護サービスを受けることができる機能や、高齢者が交流するための拠点となる施設を選定します。	高齢者福祉施設（通所系）		○
		高齢者福祉施設（訪問系）		○
		高齢者福祉施設（小規模多機能系）		○
子育て支援機能	子育て世代が居住地を決める際の重要な要素となる日常的な子育てサービスを提供する施設を選定します。	保育所		○
		幼稚園		○
		幼稚園型認定こども園		○
		幼保連携型認定こども園		○
		小規模保育事業所A型		○
		事業所内保育事業所		○
		子育て支援センター	○	
商業機能	集客力があり、まちの賑わいを生み出す商業施設のほか、日々の生活に必要な食料品・日用品等を提供する施設を選定します。	大規模商業施設	○	
		スーパーマーケット		○
		コンビニエンスストア		○
医療機能	総合的な医療サービスを提供する施設や日常的な医療サービスを提供する施設を選定します。	病院	○	
		診療所		○
金融機能	日常のお金の引き出しや預け入れのほか、事業活動のための決済や融資等の窓口業務を行う施設を選定します。	銀行	※	
		信用金庫	※	
		郵便局		○
教育・文化機能	市民全体を対象とした教育文化サービス施設のほか、地域の教育文化活動を支える施設を選定します。	生涯学習施設	○	
		図書館	○	
		大学	○	
産業・学術研究機能	産業振興と雇用の創出につながる産業機能や高度な学術・研究・業務機能、地区内外の人や企業をつなぐ交流機能を有する施設を選定します。	文化学術研究施設	○	
		文化学術研究交流施設	○	
		公益的施設	○	

※金融機関における手続きの電子化などの動向を鑑み、誘導施設に設定しない。

表 5-4 施設の定義

施設分類		定義
行政機能	市役所	地方自治法第4条第1項に規定する施設
	市民サービスコーナーを有する施設	生駒市市民サービスコーナー規則第2条に規定するサービスコーナーを有する施設
介護福祉機能	高齢者福祉施設（通所系）	老人福祉法及び介護保険法に定める施設であって、通所又は訪問を目的とする施設
	高齢者福祉施設（訪問系）	
	高齢者福祉施設（小規模多機能系）	老人福祉法及び介護保険法に定める施設であって、訪問・通所・宿泊を組み合わせてサービスを提供することを目的とする施設
子育て支援機能	保育所	児童福祉法第39条第1項に規定する保育所
	幼稚園	学校教育法第1条に規定する幼稚園
	幼稚園型認定こども園	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条第6項に規定する認定こども園
	幼保連携型認定こども園	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条第7項に規定する認定こども園
	小規模保育事業所 A型	児童福祉法第6条の3第10項に規定する小規模保育事業であって、生駒市家庭的保育事業等の設備及び運営に関する基準を定める条例第28条に規定する事業所
	事業所内保育事業所	児童福祉法第6条の3第12項に規定する事業所内保育事業であって、生駒市家庭的保育事業等の設備及び運営に関する基準を定める条例第43条に規定する事業所
	子育て支援センター	生駒市子ども家庭センター規則に規定する児童及び妊産婦の福祉に関する包括的な支援を行う市の施設
商業機能	大規模商業施設	大規模小売店立地法第2条第2項に規定するもののうち、店舗面積3,000㎡を超える商業施設（共同店舗・複合施設含む）
	スーパーマーケット	売場面積250㎡以上の日常生活に不可欠な生鮮食料品及び日用品を取り扱うセルフ方式の店舗
	コンビニエンスストア	飲食料品を取り扱い、売場面積30㎡以上250㎡未満で、営業時間が1日14時間以上のセルフサービス方式の販売店
医療機能	病院	医療法第1条の5に規定する病院（病床数二十以上）のうち、内科・外科・小児科のいずれかを診療科目としているもの
	診療所	医療法第1条の5第2項に規定する診療所（病床数十九以下）のうち、内科・外科・小児科のいずれかを診療科目としているもの
金融機能	銀行	銀行法第2条に規定する銀行のうち、店頭窓口を有する形態の店舗
	信用金庫	信用金庫法に基づく信用金庫のうち、店頭窓口を有する形態の店舗
	郵便局	日本郵便株式会社法第2条第4項に規定する郵便局
教育・文化機能	生涯学習施設	生駒市生涯学習施設条例第2条に規定する生涯学習施設
	図書館	図書館法第2条第1項に規定する図書館であって、生駒市図書館条例第2条に規定する図書館及び分館
	大学	学校教育法第1条に規定する「大学」
産業・学術研究機能	文化学術研究施設	関西文化学術研究都市建設促進法第2条第4項に規定する主として文化の発展、学術の振興又は研究開発を目的とする施設
	文化学術研究交流施設	関西文化学術研究都市建設促進法第2条第5項に規定する文化の発展、学術の振興並びに研究開発に係る交流及び共同研究を推進するための施設
	公益的施設	関西文化学術研究都市建設促進法第2条第7項に規定する学校、保育所、病院その他の施設



## (2) 都市機能誘導区域毎の誘導施設の設定

都市機能誘導区域毎の誘導施設を設定すると以下のとおりとなります。

表 5-5 誘導施設として検討する都市機能と施設

施設分類		都市拠点		地域拠点		産業・ 学術研究 拠点	生活連携 拠点
		生駒駅 周辺	東生駒駅 周辺	学研北生 駒駅周辺	南生駒駅 周辺	学研高山 地区	学研奈良 登美ヶ丘 駅周辺
行政機能	市役所	■					
	市民サービスコーナー を有する施設		○		○		
介護福祉 機能	高齢者福祉施設（通所 系）	○	○	○			
	高齢者福祉施設（訪問 系）	○	○	○			
	高齢者福祉施設（小規 模多機能系）						
子育て支 援機能	保育所	○	○		○		
	幼稚園				○		
	幼稚園型認定こども園						
	幼保連携型認定こども 園	○	○				○
	小規模保育事業所A型	○					
	事業所内保育事業所	○					
	子育て支援センター	■					
商業機能	大規模商業施設	■		■	■		■
	スーパーマーケット		○				
	コンビニエンスストア	○	○	○			○
医療機能	病院	■	■				
	診療所	○	○	○	○		
金融機能	銀行	○	○				
	信用金庫	○					○
	郵便局	○	○	○	○		
教育・文 化機能	生涯学習施設	■	■		■		
	図書館	■	■		■		
	大学					■★	
産業・学 術研究機 能	文化学術研究施設					★	
	文化学術研究交流施設					★	
	公益的施設					★	

※都市機能誘導区域ごとに設定している誘導施設が異なるため、他区域で設定し、当該区域で設定していない誘導区域を設置する場合は届出の対象となります。

表 5-6 誘導施設として検討する都市機能と施設（将来生活交通圏域別）

黄色欄：誘導施設												
■【維持】：区域内に立地があり、区域外への転出・流出を防ぐ施設（誘導施設）												
★【誘導】：区域内に立地がなく、今後誘導を図る施設（誘導施設）												
○【維持努力】：区域内に立地があり維持を図る施設												
△：拠点以外の鉄道駅周辺（徒歩圏半径 500m）に立地している施設												
＊：将来生活交通圏域（居住誘導区域内）に立地している施設												

北部・南部別		北部	北部		北部	北部	南部	北部	南部	南部	南部	南部	
将来生活交通圏域		学研奈良登美ヶ丘駅圏域	学研北生駒駅圏域		白庭台駅圏域	東生駒駅（北）圏域	東生駒駅（南）圏域	生駒駅（北）圏域	生駒駅（南）圏域	菜畑駅・一分駅圏域	南生駒駅圏域	萩の台駅・東山圏域	
拠点（都市機能誘導区域を含む）		生活連携拠点	地域拠点	産業・学術研究拠点	－	都市拠点		都市拠点		－	地域拠点	－	－
拠点の中心等		学研奈良登美ヶ丘駅周辺	学研北生駒駅周辺	学研高山地区	白庭台駅	東生駒駅周辺		生駒駅周辺		菜畑駅・一分駅	南生駒駅周辺	萩の台駅	東山駅周辺
行政機能	市役所								■				
	市民サービスコーナーを有する施設	＊	＊			○					○		
介護福祉機能	高齢者福祉施設（通所系）	＊	○		＊	○	＊	○	○	△	＊	△	○
	高齢者福祉施設（訪問系）	＊	○		△	○	＊	＊	○	△			○
	高齢者福祉施設（小規模多機能系）		＊			＊	＊	＊		＊			
子育て支援機能	保育所	＊	＊		＊	＊	○		○	△	○	△	
	幼稚園	＊			＊	＊	＊	＊	＊	＊	○		
	幼稚園型認定こども園								＊				
	幼保連携型認定こども園	○	＊		△		○	○					
	小規模保育事業所 A 型		＊		△			○				△	
	事業所内保育事業所							○					
	子育て支援センター								■				
商業機能	大規模商業施設	■	■		＊	＊	＊	■		△	■		
	スーパーマーケット	＊					○	＊		＊			＊
	コンビニエンスストア	○	○		△	＊	○	○	○	△	＊	△	＊
医療機能	病院				△	＊	○	＊	○				＊
	診療所	＊	○		△	○	○	○	○	△	○	△	
金融機能	銀行				△		○	○	○				
	信用金庫	○						○					
	郵便局	＊	○		＊		○	○	○	△	○	△	
教育・文化機能	生涯学習施設	＊	＊			■	＊	■	■		■		
	図書館	＊	＊			■		■			■		
	大学			■★									
産業・学術研究機能	文化学術研究施設			★									
	文化学術研究交流施設			★									
	公益的施設			★									



## 第 6 章

### 誘導施策

---

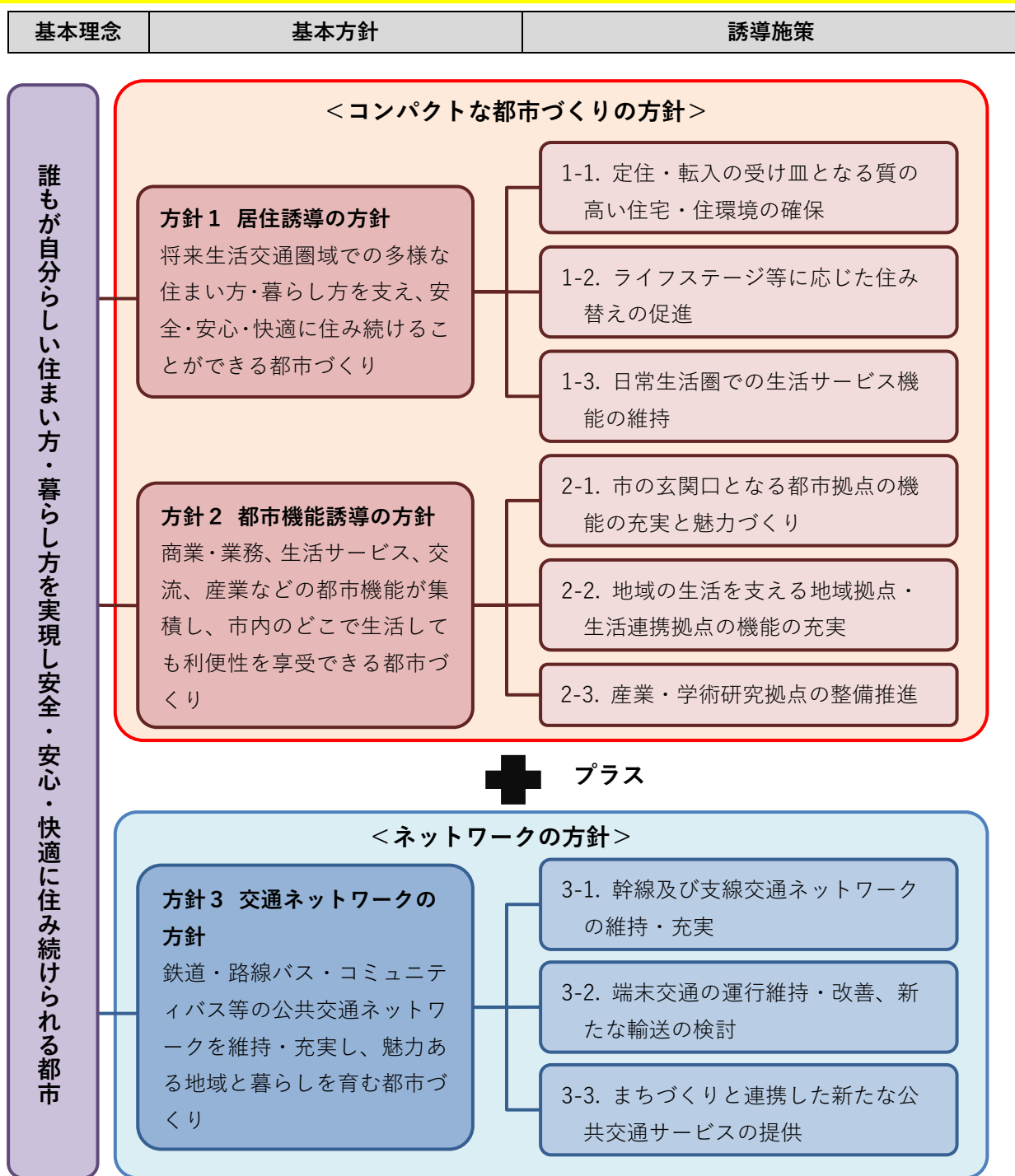




## 6. 誘導施策

### 6.1 誘導施策の体系

立地適正化計画が目指す基本理念「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」の実現を図るため、居住誘導、都市機能、交通ネットワークの基本方針ごとの誘導施策を以下のとおり設定します。



出典（**確認後削除**）：①都市マス（②各課調査回答）、③空家対策計画、④市 HP、  
⑤R7 アクションプラン、⑥生駒市バリアフリー特定事業計画、⑦地域公共交通計画  
⑧立地適正化計画の手引き、⑨学研高山地区第2工区マスタープラン、⑩生駒市立生駒  
南小・中学校の今後の方向性について

## 6.2 誘導施策

本市における居住誘導区域では、誰もが自分らしい住まい方・暮らし方を選択できるまちとして、地域の特性を踏まえた誘導施策の実施に取り組みます。

### （対象区域の分類（再掲））

- ①駅周辺市街地：都市機能が集積し交通の利便性が高い駅周辺の市街地
- ②既成市街地等：古くからのまちなみと自然環境が共存しながらも生活の利便性が高い市街地
- ③計画的住宅地：開発時期の異なる低密度で良質なニュータウン
- ④学研高山地区：新たな暮らしを実現する学研高山地区

### 6.2.1 居住誘導に係る施策

#### 1-1. 定住・転入の受け皿となる質の高い住宅・住環境の確保

##### ①良好な住環境の維持・形成

（主な対象区域：駅周辺市街地、既成市街地等、計画的住宅地）

- 定住促進や新規転入者の増加を目指し、需給バランスを考慮した住宅供給、将来世代に継承できる安全で質の高い住宅ストックの確保等に取り組みます。①
- 高齢化の進展や時代の変化への対応が必要な住宅地については、用途地域や地区計画の見直し等により、日常生活圏に立地していると利用しやすい施設（介護福祉施設、子育て支援施設、商業施設等）を配置し、住宅地としての持続性の確保を取り組みます。①
- 市民の暮らしを支え、今後も安心・安全・快適に住み続けることができるよう、インフラ施設の長寿命化と適切な維持・管理（道路、公園、上下水道等）を図ります。①

##### <主な事業等>

- ・生駒市景観計画・景観形成基本計画に基づく良好な都市景観の保全と形成①
- ・生産緑地制度等の活用による良好な都市環境の維持・保全①
- ・空き家の発生予防等の啓発
- ・地区計画制度等を活用した良好な住環境の形成①
- ・公園施設長寿命化事業、公共下水道管渠整備事業、下水道ストックマネジメント計画に基づく施設更新事業②

## ②良質な住宅の流通・利活用促進

(主な対象区域：既成市街地等、計画的住宅地)

- 良質な空き家の流通を促進するため、売却・賃貸の支援、中古住宅の活用事例の発信、省エネ・耐震・バリアフリーなどの改築支援等を図ります。③
- 多様な住まい方・暮らし方の実現につなげるため、空き家を貸したい人と借りたい人のマッチングを進めます。③

### <主な事業等>

- ・事業者との連携による計画的住宅地の空間再編による機能更新
- ・中古住宅のリノベーション事例の発信
- ・「いこま空き家流通促進プラットフォーム」の運営支援①③
- ・貸したい人と借りたい人のマッチングの支援（恋文不動産）③
- ・生駒市公式ポータルサイト「good cycle ikoma」の活用②



## 1-2. ライフステージ等に応じた住み替えの促進

(主な対象区域：駅周辺市街地、既成市街地等、計画的住宅地、学研高山地区)

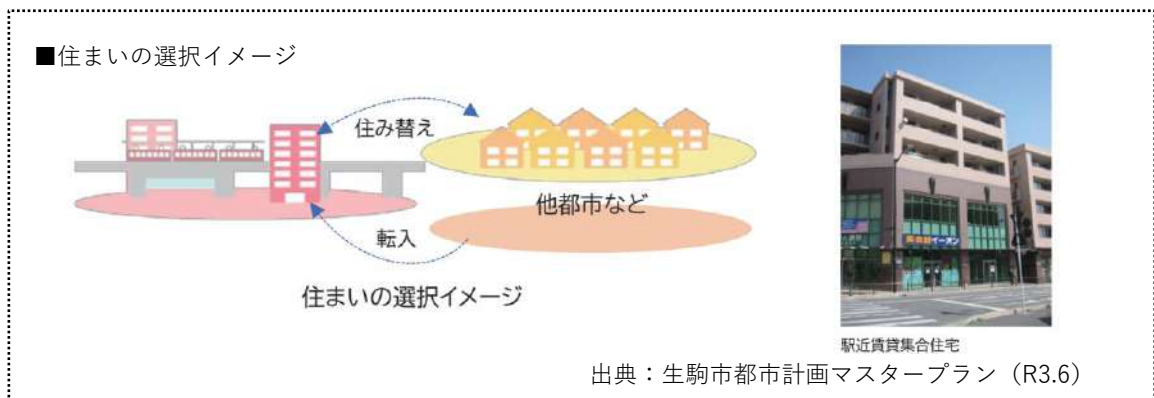
- 駅周辺市街地においては、利便性の高い暮らしを求める高齢者や単身、新婚世帯など、ライフステージやライフスタイルに応じた住まいの受け皿となる賃貸集合住宅、住まいと商いの場が一体となった住商合一型住宅等の立地を促進します。①
- 既成市街地等においては、若者の転入促進や地域のニーズに応じた空き家・空き地の利活用促進を図ります。①
- 計画的住宅地を中心に広がる低密度な戸建て住宅地は、地域の特性に応じて定めた地区計画の活用・見直しにより、新たな選択ができる住み方の実現を図ります。また、空き家率や高齢化率の高い住宅地では、空き家の流通を促進します。①



○新たに整備される学研高山地区第2工区では、住民が企業の研究開発に実証実験的な役割で参加する居住実験都市の実現を図ります。また、ICT等を活用したスマートなライフスタイルを実現し、子育て世帯や高齢者まであらゆる人が快適に住み続けられる次世代型居住空間の創出を目指します。⑨

#### <主な事業等>

- ・主要駅周辺への居住誘導（利便性の高い賃貸集合住宅の立地等）
- ・戸建て住宅賃貸化促進奨励金による支援④
- ・大和都市計画区域区分及び都市計画マスタープラン改定に伴う用途地域等の見直し②
- ・ニュータウン再生・再編事業⑤
- ・地区計画等の都市計画制度の見直し検討
- ・学研高山地区第2工区まちづくり事業の推進②



### 1-3. 日常生活圏での生活サービス機能の維持

（主な対象区域：駅周辺市街地、既成市街地等、計画的住宅地）

○免許を返納した高齢者などの身近な場所での生活をサポートできるように、空き家の活用や、計画的住宅地のセンター地区の機能更新、時代の変化に応じた地区計画等の都市計画制度の見直しなどを推進し、地域住民のニーズに応じた生活サービス機能を創出します。

①

○公園や緑道、集会所などの公共施設を柔軟に活用することにより、地域住民が主体となり、地域課題の解決や日常的な外出機会を創出するなど、地域の実情に応じたコミュニティを育む活動の場を創出します。①

○「学び」を通して地域に眠る様々な人材を発掘し、まちづくりに参加できる機会を創出します。①

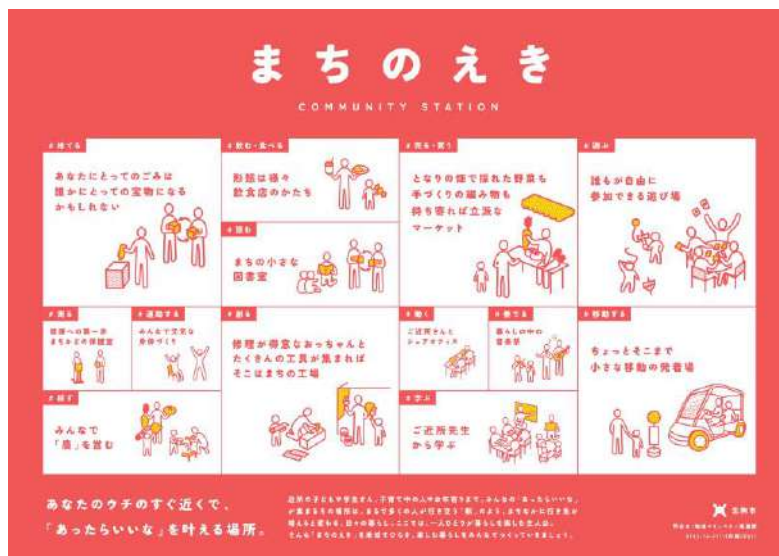
○自宅と働く場所が近い職住近接や、テレワークなど在宅で働く職住合一など、新たな働き方に応じた住まい方ができる暮らし方の受け皿となる戸建て住宅や集合住宅の立地を図ります。①

○住宅ストックを活用した就労者の住まいの確保を図ります。（企業による社宅としての空き家一括借上など）①

## ＜主な事業等＞

- ・地区計画等の都市計画制度の見直し検討
- ・複合型コミュニティづくり「まちのえき」の推進②
- ・公園利活用促進プロジェクト（PARK REMAKE QUEST）⑤
- ・IKOMA サマーセミナーの実施②
- ・生駒市公式ポータルサイト「good cycle ikoma」の活用【再掲】②
- ・緑のリビングラボの運営
- ・生駒市オフィス等開設支援事業補助金による支援

### ■複合型コミュニティづくり「まちのえき」



出典：生駒市 HP（生駒市複合型コミュニティ支援補助金）

### ■PARK REMAKE QUEST（2024）



### ■生駒サマーセミナー(2025)



出典：生駒市 HP

## 6.2.2 都市機能誘導に係る施策

### 2-1. 市の玄関口となる都市拠点の機能の充実と魅力づくり

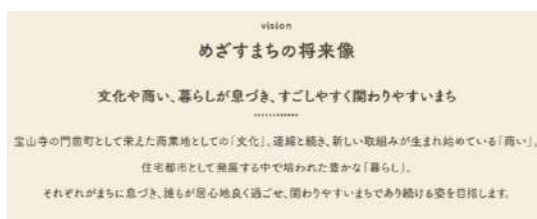
(主な対象区域：駅周辺市街地)

- 生駒駅及び東生駒駅周辺においては、本市の玄関口にふさわしい都市拠点として、従来の都市機能のみならずライフステージの変化や新しい生活様式に対応することのできる生活利便機能等の集積・誘導を図ります。①
- 都市機能誘導区域においては、**土地の高度・有効利用を進め**、市民全体や来街者等へのサービスを提供する誘導施設（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）の維持・誘導を図ります。
- 都市機能誘導区域内での住環境と商業環境の調和に向けて、地区計画や景観形成地区制度等を活用した魅力あるまちなみ空間の創出と建築物低層部等の機能更新を図ります。①
- 快適な街路空間の形成や空き店舗などの活用による魅力的なまちのコンテンツの創出、公共空間の再編等により、歩いて楽しめるウォーカブルな空間を創出します。①
- 地域住民や民間事業者との連携により、既存ストックの活用やまちづくりのアイデアを出し合うことで、エリアの価値や魅力の向上を図ります。①
- 店舗ストックを活用したワーキングスペースの創出（インキュベーションオフィス、サテライトオフィス、コワーキングスペース等）により、多様なニーズに柔軟に対応できる都市機能の集積を図ります。①

#### <主な事業等>

- ・生駒駅南口参道周辺の景観づくり②⑤
- ・**生駒駅周辺都市再生事業の推進②**
- ・生駒駅南口公民連携まちづくり推進事業②⑤
- ・生駒駅南口エリアリノベーションプロジェクト⑤
- ・商業エリア新規出店チャレンジ応援事業補助金の実施
- ・生駒市テレワーク＆インキュベーションセンター（IKOMA-DO（イコマド））の活用  
の推進
- ・生駒駅北口の観光案内所（IKOBA）運営事業の推進
- ・**東生駒駅構外(バスロータリー等から駅改札口に至る経路)のバリアフリー化**

#### ■生駒駅南口公民連携まちづくり推進事業



出典：いこみなプロジェクト HP



出典：生駒駅南口みらいビジョン概要版



## 2-2. 地域住民の生活を支える地域拠点・生活連携拠点の機能の充実

(主な対象区域：駅周辺市街地)

- 学研北生駒駅周辺の都市機能誘導区域においては、市北部の地域拠点として、区域に立地している誘導施設（大規模商業施設）の維持・誘導を図ります。
- 学研北生駒駅北口においては、駅前広場や道路等の基盤整備に加え、商業・業務機能が集積された賑わいゾーン、ビジネス・広域環境の移動拠点としての宿泊施設ゾーンなど、商業施設等を中心に誘導します。併せて、子育て世帯の流入の促進や、周辺戸建て住宅との住み替えによる住まいの循環サイクルを生み出す起点としてのまちづくりを進めます。
- 南生駒駅周辺の都市機能誘導区域においては、市南部の地域拠点として、生駒らしい景観や田園空間を活かしたゆとりある住環境の中で、国道168号沿道に立地する誘導施設（大規模商業施設、生涯学習施設、図書館）の維持・誘導を図り、利便性の高いまちづくりを進めます。
- 南生駒駅周辺から生駒南小学校・生駒南中学校を含むエリアにおいては、バリアフリー基本構想の実現に向けた取組や小中一貫教育に向けての学校運営協議会（コミュニティスクール）の設置により、学校を核とした地域活動の活性化を図ります。①、⑩
- 学研奈良登美ヶ丘駅周辺の都市機能誘導区域においては、隣接する奈良市とまたがり立地している誘導施設（大規模商業施設）の維持を図ります。

### <主な事業等>

- ・学研北生駒駅中心地区の土地区画整理事業の推進①

■駅前広場周辺イメージ（北口駅前広場から北東を望む）



※本パースは、基本構想図(R2年7月)を基に作成したイメージで、決定したものではありません

※R4年8月  
(ニュース第6号より)

出典：学研北生駒駅北地区まちづくり事業について（R6.6.22 事業等説明会）

### 南生駒駅周辺地区バリアフリー整備事業②⑦

- ・生駒南小学校・生駒南中学校整備事業



## ■生駒南小・中学校整備事業イメージ

### <校舎づくりコンセプト>

すべての人にとっての「学び」と「交流」の拠点

～3つの中心コンセプト～



出典：生駒南小学校・生駒南中学校施設  
一体型整備事業基本計画（R7.3）

### <整備イメージ>



出典：生駒市記者会見資料（プロポーザル資料から抜粋）  
イメージであり、今後変更する可能性があります。

## 2-3. 産業・学術研究拠点の整備推進

（主な対象区域：学研高山地区）

- 災害に強くアクセス性に富んだ立地環境を活かした、産業・学術研究機能の拠点形成を図ります。①
- 都市の多様性と機能連携を一層高めるため、学研都市の成果や集積がより発揮できる「ものづくり産業」や「ことづくり産業」の受け皿となる施設の導入を図ります。①
- 産業・学術研究機能の集積により生み出された技術の一般普及に先駆け、研究成果を実装する ICT 等を活用した最先端のスマートシティの実現を目指します。①
- スマートな次世代型住環境を形成する居住機能、まちの活性化を図る中心地区にふさわしい商業機能を適切に配置し、都市的な土地利用の誘導を図ります。⑨

### <主な事業等>

- ・学研高山地区第2工区まちづくり事業の推進【再掲】②

## ■学研高山地区の土地利用の方向性

### <土地利用の方針>

土地利用については、各地域の自然環境や地形、歴史・文化や産業・学術研究などの特性を踏まえ、土地利用の方向性を定め、土地利用の誘導を図ります。



出典：学研高山地区第2工区マスタープラン（R4.6）

## 6.2.3 交通ネットワークに係る施策

### 3-1. 幹線及び支線交通ネットワークの維持・充実

（主な対象区域：駅周辺市街地、既成市街地等、計画的住宅地）

○鉄道等の市域を跨る広域的な交通である幹線交通の利便性を確保し、その維持と充実を図ります。⑦

○都市拠点と地域拠点へつながる路線バス等の支線交通を維持・充実し、幹線交通との連携を通じて持続可能な地域交通ネットワークを形成します。⑦

#### <主な事業等>

・公共交通サービスの維持・改善事業

### 3-2. 端末交通の運行維持・改善、新たな輸送の検討

#### ①既存コミュニティバスの運行の維持・改善

（主な対象区域：駅周辺市街地、既成市街地等、計画的住宅地）

○他の公共交通がない地域で運行する既存コミュニティバス路線について、評価基準に基づき運行の維持や改善を図ります。⑦

#### <主な事業等>

・コミュニティバス運行事業

#### ②地域との連携推進

（主な対象区域：駅周辺市街地、既成市街地等、計画的住宅地）

○バス停までの坂道の徒歩移動が困難な地区を中心に走行する公共交通サービス（コミュニティバスの新規路線）の導入を検討します。⑦

○コミュニティバスの運行要件を満たせない地区や、幹線道路から離れた道幅も狭い地区を中心に、地区内での移動を支援する地域主体の助け合い輸送等を検討します。⑦

#### <主な事業等>

・助け合い輸送の検討⑦

・グリーンスローモビリティ導入検証事業の推進

#### ③企業との連携推進

（主な対象区域：駅周辺市街地、既成市街地等、計画的住宅地）

○病院や商業施設、スポーツ施設等、市内の施設が運行している来訪者（施設利用者）送迎用バスについて、来訪者の利用の少ない時間帯等での一般市民の混乗化（一般市民の乗車可能）を検討します。⑦

**<主な事業等>**

- ・企業や病院等の送迎バスとの連携⑦

**3-3. まちづくりと連携した新たな公共交通サービスの提供**

(主な対象区域：学研高山地区)

- 新たな公共交通サービスの導入を検討します。①
- 学研高山地区などでの新しいまちづくりの方向性と連携して、新しい技術を活用した交通システム導入に向けた情報収集・実証実験等を推進します。⑦

**<主な事業等>**

- ・グリーンスローモビリティ導入検証事業の推進【再掲】②
- ・学研高山地区等での ICT を活用した交通システム等の検討⑦

## 6.3 届出制度

届出制度とは、市が居住誘導区域外における住宅開発等の動きや都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するための制度です。

### (1) 居住誘導区域に関する届出・勧告

居住誘導区域外で住宅を含む開発行為及び建築等行為を行おうとする場合は、開発行為等に着手する 30 日前までに届出を行う必要があります。

表 6-1 居住誘導区域外で届出の対象となる行為

開発行為	建築行為等
① 3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ② 1 戸又は 2 戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000 ㎡以上のもの	① 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合 ② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して 3 戸以上の住宅等とする場合

#### ■ 届出の対象例

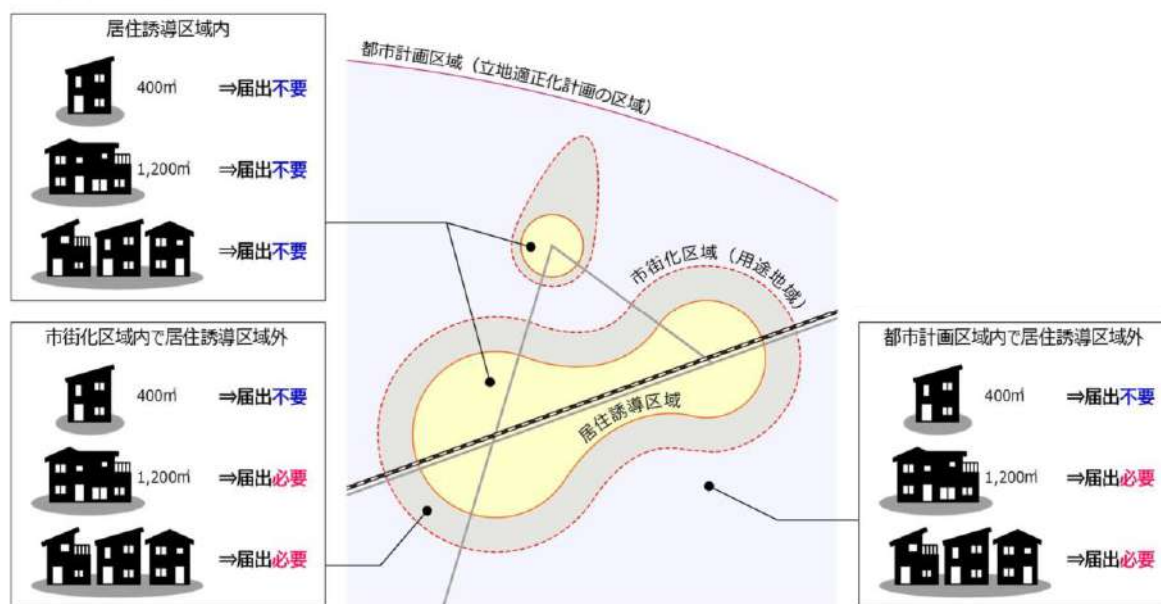


図 6-1 居住誘導区域に関する届出の対象

出典：立地適正化計画の手引き【基本編】令和 7 年 4 月改訂



## (2) 都市機能誘導区域に関する届出・勧告（開発行為等）

都市機能誘導区域外で誘導施設を含む開発行為や建築等行為を行おうとする場合は、開発行為等に着手する 30 日前までに届出を行う必要があります。

表 6-2 都市機能誘導区域外で届出の対象となる行為

開発行為	開発行為以外
○誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合	①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ②建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合 ③建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

### ■届出の対象例（病院を誘導施設としている場合）

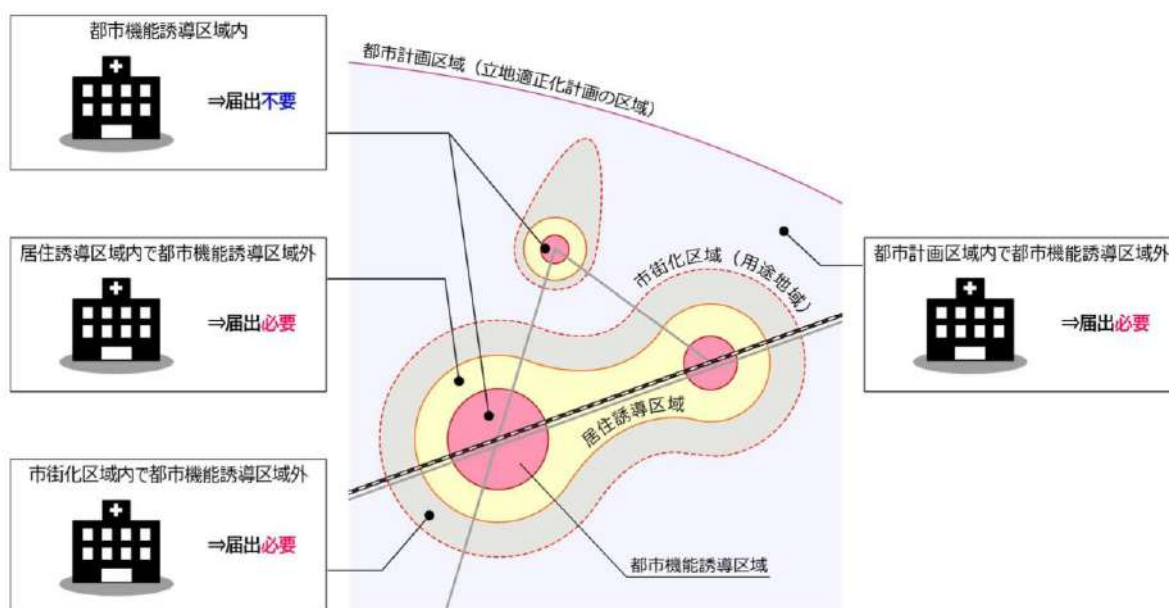


図 6-2 都市機能誘導区域に関する届出の対象

出典：立地適正化計画の手引き【基本編】令和 7 年 4 月改訂

表 6-3 届出の対象となる誘導施設

施設分類	定義
市役所	地方自治法第4条第1項に規定する施設
子育て支援センター	生駒市こども家庭センター規則に規定する児童及び妊産婦の福祉に関する包括的な支援を行う市の施設
大規模商業施設	大規模小売店立地法第2条第2項に規定するもののうち、店舗面積 3,000 m <sup>2</sup> を超える商業施設（共同店舗・複合施設含む）
病院	医療法第1条の5に規定する病院（病床数二十以上）のうち、内科・外科・小児科のいずれかを診療科目としているもの
生涯学習施設	生駒市生涯学習施設条例第2条に規定する生涯学習施設
図書館	図書館法第2条第1項に規定する図書館であって、生駒市図書館条例第2条に規定する図書館及び分館
大学	学校教育法第1条に規定する「大学」
文化学術研究施設	関西文化学術研究都市建設促進法第2条第4項に規定する主として文化の発展、学術の振興又は研究開発を目的とする施設
文化学術研究交流施設	関西文化学術研究都市建設促進法第2条第5項に規定する文化の発展、学術の振興並びに研究開発に係る交流及び共同研究を推進するための施設
公益的施設	関西文化学術研究都市建設促進法第2条第7項に規定する学校、保育所、病院その他の施設

### (3) 都市機能誘導区域に関する届出・勧告（誘導施設の休廃止）

休廃止に係る届出は、市が既存建物・設備の有効活用等、機能維持に向けて、誘導施設の休廃止を事前に把握し、他の事業者を誘致するなどの対応機会を確保するための制度です。

都市機能誘導区域内で、誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、これらの行為に着手する日の30日前までに届出を行う必要があります。



## 第 7 章

### 防災指針

---





## 7. 防災指針

### 7.1 対象とする災害ハザード情報

近年、自然災害が頻発・激甚化しており、災害リスクを踏まえた災害に強いまちづくりの重要性が高まっています。居住誘導区域における災害リスクをできる限り回避あるいは低減させるため、生駒市地域防災計画、生駒市総合防災マップをもとに必要な防災・減災対策を計画的に実施していくことが求められます。

本市において想定される災害として、土砂災害、洪水、盛土、地震に関する災害ハザード情報は以下のとおりとなります。

表 7-1 対象とする災害ハザード情報

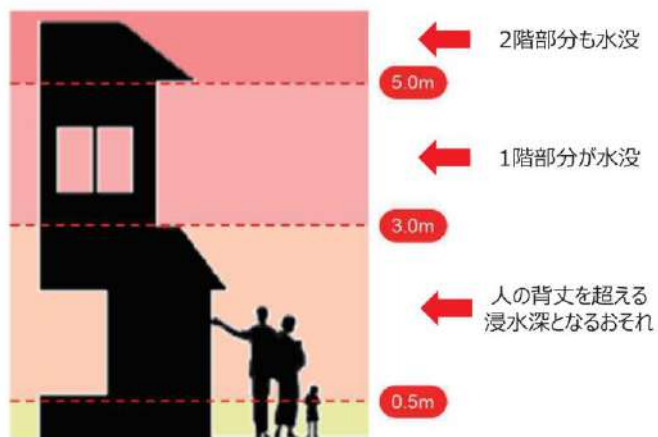
分類	災害ハザード情報	内容
土砂災害	土砂災害警戒区域（急傾斜地の崩壊、土石流、地すべり）	急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域（土砂災害防止法）
	土砂災害特別警戒区域（急傾斜地の崩壊、土石流）	急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると求められる区域（土砂災害防止法）
洪水	洪水浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）	水防法の規定により定められた想定最大規模降雨により浸水した場合に想定される水深
	家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）	洪水時の河川の激しい流れにより河岸が侵食され、土地が流出し、家屋が流出・倒壊するおそれのある区域
盛土	大規模盛土造成地	(1)盛土をした土地の面積が3,000平方メートル以上であるもの（谷埋め型大規模盛土造成地） (2)盛土をする前の地盤面が水平面に対し20度以上の角度をなし、かつ、盛土の高さが5メートル以上であるもの（腹付け型大規模盛土造成地）
地震	想定震度分布	南海トラフ巨大地震、生駒断層帯地震下型による想定震度（震度5強～震度7）

## <災害リスク分析に際しての評価の基準>

### 1) 浸水深

#### <浸水深と人的被害のリスク>

- ・ 浸水による人的被害のリスクの程度を、浸水深から検討することが考えられる。
- ・ 一般的な家屋の2階が水没する浸水深5mや、2階床下部分に相当する浸水深3mを超えているかが一つの目安となる。
- ・ 2階への垂直避難が困難な居住者の有無にも注意することが重要である。

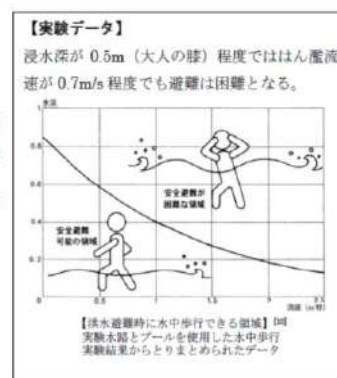
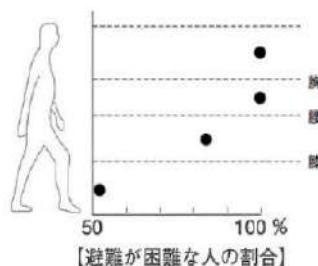


出典：洪水浸水想定作成マニュアル（第4版）から抜粋した図を一部加工

出典：立地適正化計画作成の手引き（資料編）（令和6年4月改訂 国土交通省 都市局 都市計画課）

#### <浸水深・流速と避難行動>

- ・ 東海豪雨水害時に、ゴムボートなどで救助されて避難した時の浸水深は膝の高さ以上であった。（引用：廣井脩ほか（2003）．「2000年東海豪雨災害における災害情報の伝達と住民の対応」東京大学社会情報研究紀要，第19号，P1-229）
- ・ 伊勢湾台風の際に避難した人のアンケート結果では、浸水深が大人の男性で0.7m以下、女性で0.5m以下の場合に避難が可能であった。（引用：財団法人日本建築防災協会（2002）．「地下空間における浸水対策ガイドライン・同解説」）
- ・ 関川水害(平成7年)における調査結果によれば、浸水深が膝(0.5m)の高さ以上になると、ほとんどの人が避難困難であった。（引用：末次忠司（2005）．「河川の科学」ナツメ社，P227）



出典：水害ハザードマップの手引き（改訂版）（令和5年5月 国土交通省水管理・国土保全局 河川環境課 水防企画室）

< 浸水深と医療施設の機能低下との関係 >

**30 [cm]**：自動車（救急車）の走行困難、災害時要援護者の避難が困難な水位

50 [cm]：徒歩による移動困難、床上浸水

70 [cm]：コンセントに浸水し停電（医療用電子機器等の使用困難）

※床高は、建物によって異なるため、50cm 未満でも床上となる場合もあることに注意が必要。

出典：「水害の被害指標分析の手引」（H25 試行版）（平成 25 年 7 月国土交通省 水管理・国土保全局）

< 浸水深と自動車通行との関係 >

**10 [cm]**：乗用車のブレーキの効が悪くなる

20 [cm]：道路管理者によるアンダーパス等の通行止め基準

30 [cm]：自治体のバス運行停止基準（乗用車の排気管やトランスミッション等が浸水）

60 [cm]：J A F の実験でセダン、S U V とともに走行不可 81)

出典：「水害の被害指標分析の手引」（H25 試行版）（平成 25 年 7 月国土交通省 水管理・国土保全局）

## 7.2 課題の整理

防災上の課題は以下のとおり整理できます。

### (1) 土砂災害

- ・土砂災害警戒区域内に複数の建物が立地しており、災害リスクの周知等が重要となります。
- ・土砂災害特別警戒区域内に複数の建物が立地しており、今後の建て替え時において、届出制度に基づく安全な地域への緩やかな立地誘導が重要となります。
- ・土砂災害警戒区域内に要配慮者利用施設（介護福祉施設、小中学校、幼稚園、保育所、事業所内保育事業所）が立地しており、施設管理者等による避難確保計画の作成・整備および訓練の実施等が求められます。
- ・土砂災害（特別）警戒区域外においても、地形上、急峻な場所に住宅等が立地している場所があることから、緊急度に応じた災害リスクの周知等が重要となります。

### (2) 洪水

- ・浸水区域（想定浸水深 3 m 未満）に複数の建物（1 階建、2 階建）が立地しており、緊急度に応じた河川整備や災害リスクの周知等が重要となります。
- ・浸水区域（想定浸水深 3 m 未満）に要配慮者利用施設（介護福祉施設、幼稚園、認定こども園、保育所、病院、診療所）が立地しており、施設管理者等による避難確保計画の作成・整備および訓練の実施等が求められます。
- ・浸水区域（想定浸水深 3 m 未満）に避難所（生駒市図書会館）が立地しており、災害時に必要な設備や備蓄等が浸水しないための対策が重要となります。

### (3) 盛土

- ・地震時の宅地の安全性を確保するため、奈良県による調査（第 1 次調査）により抽出された大規模盛土造成地を対象に、奈良県・生駒市による変動予測調査（第 2 次調査（令和 4 年）：現地踏査、優先度評価）を実施した結果、危険性が高い盛土は存在しませんでした。

### (4) 地震

- ・地震については、影響の範囲や程度を即地的に定め、居住誘導区域から除外することに限界があることから、必要な防災・減災対策を地域防災計画等により計画的に実施していくものとします。



## 7.3 防災まちづくりの取組方針の検討

### 7.3.1 防災まちづくりの取組方針

第3章で設定した防災に係る方針を踏まえ、「災害リスクの回避」と「災害リスクの低減」の視点から、居住誘導区域や都市機能誘導区域における防災まちづくりに係る取組方針を以下のとおり設定します。

#### < 防災に係る方針（第3章より再掲） >

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



#### < 防災まちづくりの取組方針 >

##### ①災害リスクの回避

- ・災害リスクの特に高い地域は、居住誘導区域および都市機能誘導区域から除外し、開発を抑制することにより市民の安全を確保します。

##### ②災害リスクの低減

###### 1)ハード対策

- ・土砂災害を未然に防止するため、県と連携して危険箇所の実態を把握し、災害防止対策を実施します。③
- ・大雨、洪水等による水害の危険から、市民の生命や財産を守るため、治水施設の整備等のハード対策を推進します。③

###### 2)ソフト対策

- ・安全なエリアの情報発信や避難行動の円滑化に向けた地域防災力向上の取組を推進します。
- ・土砂災害の危険箇所の市民への周知徹底に努めるとともに、災害発生時において円滑に避難が実施できるよう、あらかじめその体制を整備します。③
- ・風水害の予防対策として、雨量や河川水位の情報提供、避難計画の作成、河川に関する普及・啓発等を実施します。③

### 7.3.2 具体的な取組

防災まちづくりの取組方針を踏まえ、居住誘導区域および都市機能誘導区域における災害リスクを回避・低減させるための具体的な取組は以下のとおりとなります。

#### (1) 土砂災害対策

主な施策	具体的な取組内容
土地利用規制	・ 土砂災害特別警戒区域等災害の発生の恐れのある区域の土地利用の規制④
土砂災害対策事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県の砂防事業や急傾斜地崩壊対策事業、地すべり対策事業の推進への協力③ <ul style="list-style-type: none"> <li>(砂防事業) 門鵜川、モチ川、神田川、薬師堂川</li> <li>(急傾斜地崩壊対策事業) 谷田町地区</li> <li>(地すべり対策事業) 鹿畑町地区</li> <li>(総合流域防災事業) 大和川園域</li> </ul> </li> <li>・ 危険箇所の事前調査および対策工事等の検討やパトロールの実施③</li> </ul>
警戒避難体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土砂災害警戒情報の発表、土砂災害警戒区域の指定・公表、土砂災害の前兆現象に関する情報等の各種情報を活用した警戒避難体制の整備③</li> <li>・ 土砂災害警戒区域等が集中的に分布する地域を対象とした、積極的な自主防災会の育成③</li> </ul>
治山・治水対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 山林・緑地を災害抑制効果が期待できる重要な資源（グリーンインフラ）として維持・管理する取組みの推進①</li> <li>・ 里山の維持・保全、整備及び活用のために活動する市民団体等への支援①</li> </ul>
宅地防災の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 丘陵地等における宅地開発への必要な指導および宅地防災パトロールの実施③</li> <li>・ 宅地造成及び特定盛土等規制法に基づく届出制度の実施（新規：都市計画運用指針 p48）</li> </ul>
要配慮者利用施設の避難確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土砂災害警戒区域に係る要配慮者施設の管理者等による避難確保計画の作成・整備および訓練の実施③</li> <li>・ 市による必要な助言・勧告の実施（避難行動要支援者避難支援事業の実施）③</li> </ul>

## (2) 洪水対策

主な施策	具体的な取組内容
河川・水路の改修・整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県の行う河川整備事業等への協力③</li> <li>… 竜田川河川改修（生駒工区、小瀬工区、菜畑工区）</li> <li>… 富雄川樹木伐採・土砂掘削</li> <li>… 山田川河川改修</li> </ul> <span style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</span> ④ <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急度に応じた河川維持・修繕、河川改良等の改修工事の推進③</li> <li>・ 浚渫、内水排除等の実施③</li> </ul>
総合治水対策の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ （大和川流域）総合治水対策としての雨水の流出抑制対策の実施④</li> </ul>
水害に備えたまちづくりの規制誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 萩の台駅西側での災害に配慮したまちづくりに向けた規制誘導等の方策の検討④</li> </ul>
洪水発生多発地域の確認と連絡体制の確立	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県管理河川に設置された危機管理型水位計及び簡易型河川監視カメラの適正な管理、運用【県】④</li> <li>・ 高齢者等の緊急時の支援対策の実施（避難行動要支援者避難支援事業の実施）④</li> <li>・ 社会福祉施設での災害対応マニュアルの作成や避難訓練の実施④</li> <li>・ 災害応急体制、洪水警戒避難体制の整備④</li> </ul>
警戒避難体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水位周知河川の避難判断水位到達情報の発表、水防警報の発表、浸水想定区域の指定・公表等の各種情報を活用した警戒避難体制の整備③</li> </ul>
要配慮者利用施設の避難確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 浸水想定区域に係る要配慮者施設の管理者等による避難確保計画の作成・整備および訓練の実施③</li> <li>・ 市による必要な助言・勧告の実施（避難行動要支援者避難支援事業の実施）③</li> </ul>

### (3) 対策全般

主な施策	具体的な取組内容
住宅・施設の立地誘導	・届出制度に基づく安全な地域への住宅・施設の立地誘導 (新規：立地適正化計画)
安全な避難路の整備	・新たな基準に合った避難所・緊急避難場所表示の更新と路上の誘導サインの表示の設置④ ・災害時における避難のために交通安全対策の必要がある路線の整備④ …元町菜畑線ほか …谷田小明線 ・南生駒駅周辺でのバリアフリー化の推進による災害時における高齢者、障がい者等の移動が円滑となる避難ルートの確保④
緊急輸送道路等の整備	・県が実施する緊急輸送道路の整備促進④ …国道 168 号（小平尾バイパス） …大阪生駒線（辻町 IC） ・緊急輸送道路に接続する国道、県道の整備促進、市道の整備④ …国道 163 号（清滝生駒道路）【国】 …大阪枚岡奈良線（月見工区）【県】 …谷田小明線【市】 ・緊急輸送路上の橋梁の耐震化の推進①④ …壱分乙田線ほか④
災害リスクの周知等	・ハザードマップ等の作成や配布による、市民への土砂災害警戒区域および河川の浸水想定区域や水深等の危険箇所、避難情報の伝達方法、避難所等の周知③ ・自主防災組織を主体とした訓練の実施（避難行動訓練、避難所運営訓練等）④ ・自治会毎の個別避難計画の共有 ・避難所単位での防災訓練の実施促進⑤
災害への備えの推進	・避難行動要支援者避難支援事業の実施による要配慮者の個別避難計画の作成及び共有 ・災害発生時の復旧・復興を円滑に行うための地籍調査の推進①
通学路の安全対策の実施	・通学路の安全対策の実施④ …元町菜畑線ほか …谷田小明線

### 7.3.3 スケジュール・目標値

#### (1) スケジュール

取組方針に基づく施策の取組スケジュールを整理します。

表 7-2 取組スケジュール

##### <土砂災害対策>







施策	重点的に実施する地区等	主体	実施時期の目標		
			短期 (5 年)	中期 (10 年)	長期 (20 年)
土地利用規制	市全域	市			
土砂災害対策事業の推進	門鵜川、モチ川、神田川、薬師堂川、谷田町地区、鹿畑町地区、大和川流域	県			
警戒避難体制の整備	市全域	市 住民			
治山・治水対策の推進	市全域	市			
宅地防災の推進	市全域	市			
要配慮者利用施設の避難確保	市全域	市 事業者			

##### <洪水対策>

施策	重点的に実施する地区等	主体	実施時期の目標		
			短期 (5 年)	中期 (10 年)	長期 (20 年)
河川・水路の改修・整備	竜田川（生駒工区、小瀬工区、菜畑工区）、富雄川、山田川	県			
総合治水対策の実施	大和川流域	市			
水害に備えたまちづくりの規制誘導	萩の台駅付近	市			
洪水発生多発地域の確認と連絡体制の確立	市全域	県・市 事業者			
警戒避難体制の整備	市全域	市 住民			
要配慮者利用施設の避難確保	市全域	市 事業者			



## <対策全般>

施策	重点的に実施する地区等	主体	実施時期の目標		
			短期 (5年)	中期 (10年)	長期 (20年)
住宅・施設の立地誘導	居住誘導区域内	市			
安全な避難路の整備	元町菜畑線、谷田小明線、南生駒駅周辺	市			
緊急輸送道路等の整備	国道 168 号、大阪生駒線、国道 163 号、大阪枚岡奈良線（月見工区）、谷田小明線、壱分乙田線ほか	国 県 市			
災害リスクの周知等	市全域	市 住民			
災害への備えの推進	市全域	市			
通学路の安全対策の実施	市全域	市			

## (2) 目標値

防災指針に関わる目標値を以下のとおり設定します。

表 7-3 評価指標（案）

分野	評価指標	基準	目標	備考
効果目標	災害リスクの特に高い地域(土砂災害特別警戒区域)に居住する人口の割合	【令和 2 年】 1.5%	【令和 27 年】 1.3%未満	立適手引き (国交省)

※災害リスクの特に高い地域に居住する人口の割合（土砂災害特別警戒区域内人口/居住誘導区域人口）

・令和 2 年：1,650 人／109,565 人＝1.5%

・令和 27 年：1,178 人／92,265 人＝1.3%

※人口は 125mメッシュ人口を元に、土砂災害特別警戒区域に含まれる住宅棟数を按分して算出している。

## 第 8 章

### 評価目標の設定

---



## 8. 評価目標の設定

### 8.1 評価目標

立地適正化計画は、おおむね5年ごとに施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努める必要があります。

そのため、立地適正化計画の必要性・妥当性を住民等の関係者に客観的かつ定量的に提示するとともに、PDCAサイクルが適切に機能する計画とするため、評価指標及びその目標値を設定することが重要です。

本計画においては、「第3章 立地適正化の方針」に基づき、居住誘導、都市機能誘導、交通ネットワークの方針に基づく施策の取組効果を評価するための目標指標及び目標値を設定します。

表 8-1 評価指標

分野	評価指標	基準	推計	目標	備考
居住誘導	居住誘導区域の人口密度	【令和2年】 63.6人/ha	【令和27年】 53.5人/ha	【令和27年】 推計値以上	立適手引き (国交省)
	行政区域人口に対する居住誘導区域の人口割合	【令和2年】 93.9%	【令和27年】 92.2%	【令和27年】 推計値	立適手引き (国交省)
都市機能誘導	都市機能誘導区域の誘導施設の割合	【令和2年】 71.4%	—	【令和27年】 現状値以上	立適手引き (国交省)
交通ネットワーク	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	【令和2年】 94.9%	【令和27年】 93.7%	【令和27年】 推計値以上	立適手引き (国交省)
	公共交通の利便性の満足度（鉄道・バス）	【令和2年】 33.9%	—	【令和27年】 現状値以上	生駒市市民満足度調査

※居住誘導区域の人口密度（居住誘導区域人口／居住誘導区域面積）

・令和2年：109,565人／1,724ha＝63.6人/ha

・令和27年：92,265人／1,724ha＝53.5人/ha

※行政区域人口に対する居住誘導区域の人口割合（居住誘導区域人口／行政区域人口）

・令和2年：109,565人／116,675人＝93.9%

・令和27年：92,265人／100,082人＝92.2%

※都市機能誘導区域の誘導施設の割合（都市機能誘導区域の誘導施設数／市内の誘導施設数）

・令和2年：15箇所／21箇所＝71.4%

※基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率（徒歩圏人口／行政区域人口）

・令和2年：110,681人／116,675人＝94.9%

・令和27年：93,803人／100,082人＝93.7%

公共交通の利便性の満足度（満足＋やや満足の割合）

・令和2年：満足（11.6%）、やや満足（22.3%）、普通（37.3%）、やや不満（14.8%）、不満（6.4%）、

わからない（2.7%）、無回答（4.8%）→11.6＋22.3＝33.9%