

第3章

基本理念・基本方針

3. 基本理念・基本方針

3.1 基本理念

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を設定します。

<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 基本方針

以下のとおり、基本理念を実現するための基本方針を設定します。

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、計画的市街地などが持つ、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の駅、路線バスのバス停等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として、コミュニティバスや地域主体の助け合い輸送等の移動手段の確保を進めます。

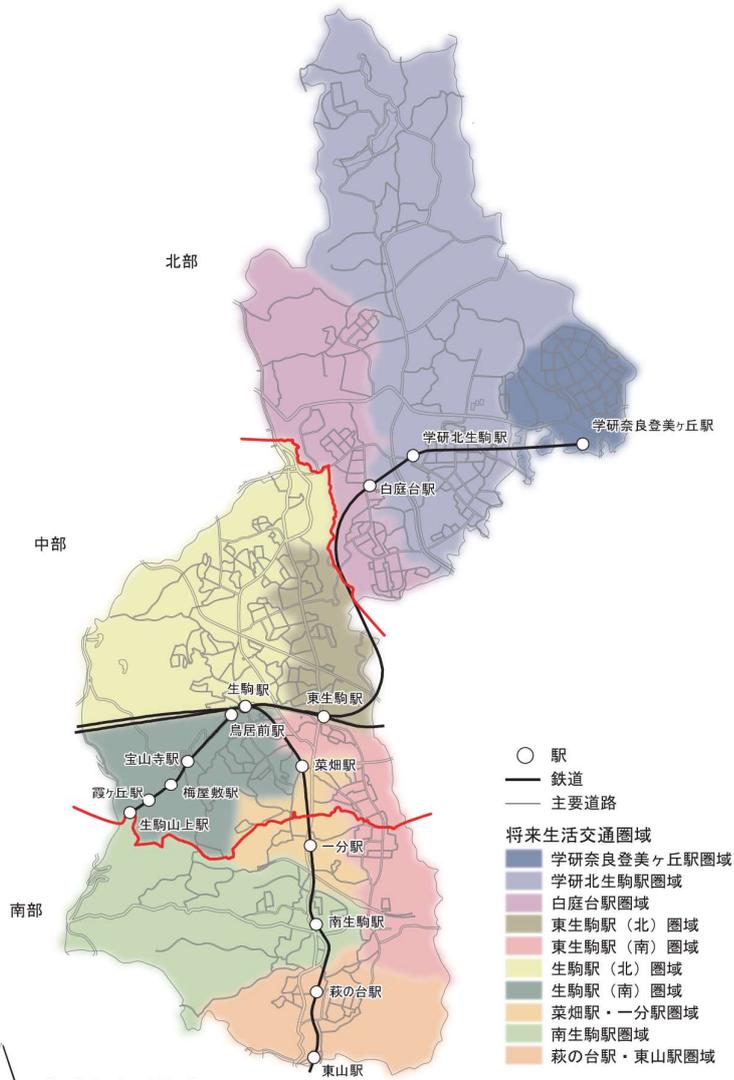
【参考】園域別都市づくり（生駒市都市計画マスタープラン 令和3（2021）年6月）

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』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ます。



将来生活交通圏域図

【参考】地域公共交通の位置づけ（生駒市地域公共交通計画 令和3（2021）年3月）

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。

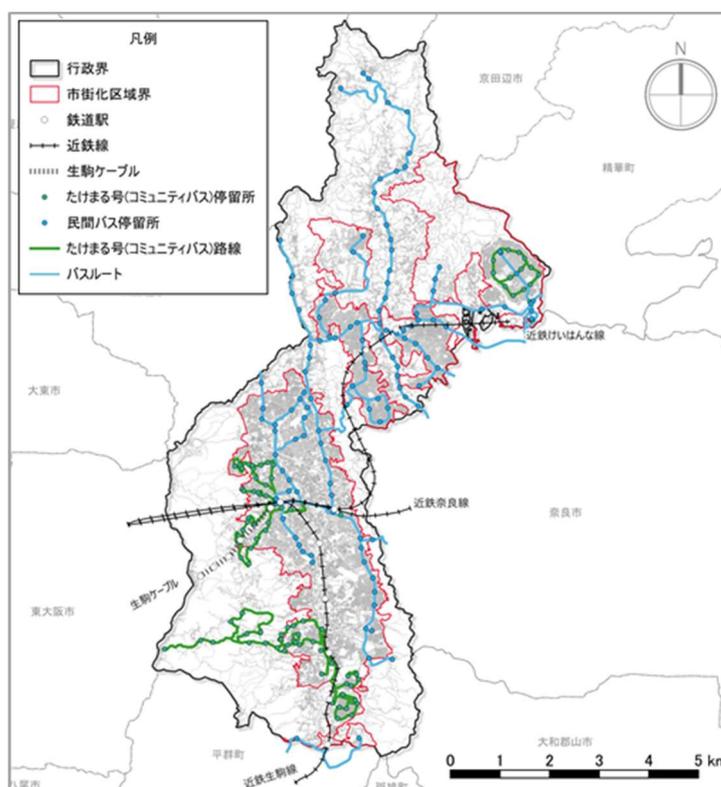
<端末交通の移動手段について>

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。



参考 鉄道・バス路線図

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。

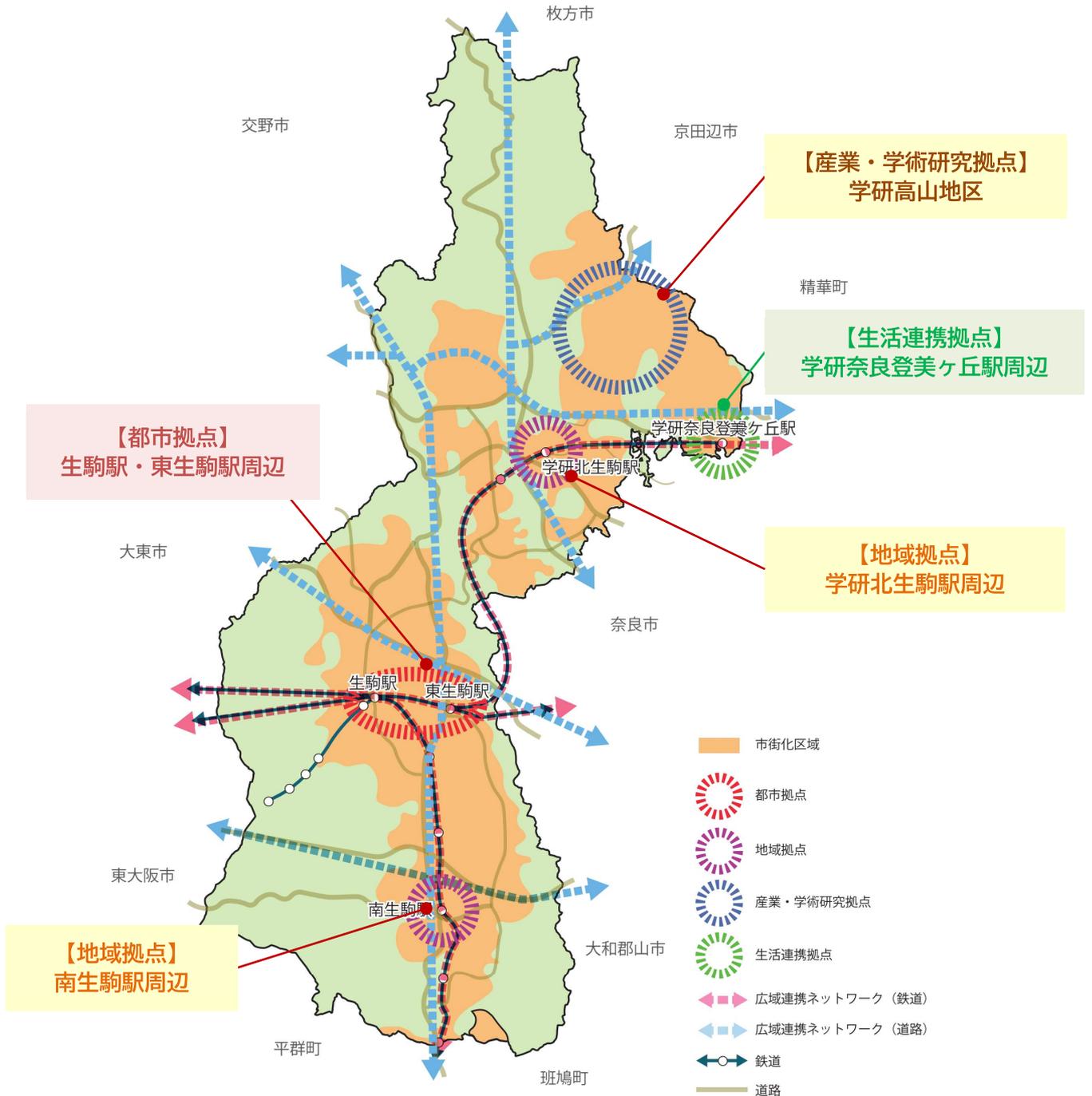


図 3-1 目指すべき都市の骨格構造図

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 計画的市街地	居住誘導区域設定の対象。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。	国立公園、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。都市の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。	学研高山地区第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、医療、商業機能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。

駅周辺市街地	01	都市機能が集積し交通の利便性が高い駅周辺の市街地
既成市街地等	02	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
計画的市街地	03	開発時期の異なる低密度で良質なニュータウン
田園集落地等	04	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）
学研高山地区	05	新たな暮らしを実現する学研高山地区第2工区

<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クアブルなまちなかで、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単身、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、単身、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、世代に関わらず、買い物や行政サービス等へのアクセスも良い快適な日常生活を送ることができます。さらに、若者と働き盛り世代、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生まれ、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住まいと暮らし>

○計画的市街地（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。

