

## 第1回生駒市立地適正化計画策定検討部会 会議録

### 1. 会議の年月日、開催時刻及び場所

会議の年月日                      令和6年7月5日(金)  
開催時刻                              午後3時45分から午後4時15分  
場所                                      生駒市コミュニティセンター 402 会議室

### 2. 委員の出欠

#### (1) 出席者

(委員)      増田部会長、嘉名副部会長、牧委員、佐藤委員、森岡委員、松中委員  
(事務局)    有山都市整備部次長、萩巣都市づくり推進課長、吉田都市づくり推進課主幹  
日和都市づくり推進課主任、山崎都市づくり推進課主事

#### (2) 欠席者

なし

### 3. 会議の公開・非公開の別 公開

傍聴者数      0人

### 4. 配布資料

- (1) 会議次第
- (2) 説明用資料1 立地適正化計画に関する策定検討の流れについて
- (3) 委員名簿
- (4) 圏域別データ集(2021年12時点)

### 5. 次第

1. 開会
2. 副部会長の選出について
3. 生駒市立地適正化計画に関する策定検討の流れについて
4. その他
5. 閉会

## 6. 審議結果等

### (1)副部会長の選出について

#### ○ 副部会長の選出について

部会長) 副部会長は、部会長が指名することとなっているため、嘉名委員に副部会長をお願いする。

#### ○ 部会長、副部会長挨拶

副部会長) 都市計画マスタープラン改定時に、綿密な議論や現地確認の上、生駒市の将来像を考えてきた。それから少し時間が経ち、今回の立地適正化計画では、防災の視点、交通の視点、都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定が大きなポイントだと考える。

市民が圏域の中でいかに暮らしやすいまちをつくるのかという視点から居住誘導区域を設定することや、公共施設に類する都市機能誘導施設しか誘導しない自治体もあるが、住民目線でわかりやすく作成していきたい。

部会長) 高山第2工区の都市型産業など研究機能に関しては立地適正化計画で定められていないので、この点は生駒市にとって非常に大きな課題であるため、立地適正化計画においてどのように扱うのかについては少し議論を要する。

自然災害・異常気象が常態化しているような状態に対する対応や、交通に関して、新交通（自動走行等）もそろそろ意識しておかなければならない。

これから1年半ぐらいかけてじっくり議論していきたい。

### (2)生駒市立地適正化計画に関する策定検討の流れについて

#### ○ 資料の説明（説明用資料1）

#### ○ 質疑及び意見

副部会長) 将来推計から1ヘクタールあたり40人に満たない地域がみられるが、このような地域を居住誘導区域に含めるのか否かについて、一つ大きな論点になると考える。

市街化区域内に災害ハザードが重なる区域が多いため、居住誘導区域から外すのか否かという議論を地区別に丁寧に重ねる必要がある。

都市構造では、地区別の利便性を補うような都市機能誘導区域や拠点の在り方を、立地適正化計画の法定の手法だけでなく、プラスアルファで考えてみても良いと思う。

委員) 策定スケジュールについて、具体的にどのような手法で市民意向を把握する予定か。

事務局) 具体的には検討委員会内で議論した上で検討していきたいが、現状ではオープンハウスやアンケートなどが想定される。

委員) 通常、検討段階の初期に市民意向を把握し、課題を設定することが多いが、今回あえて後半に想定しているのは、都市計画マスタープラン改定時の結果が活用可能であるという認識だと思う。そうすると、後半、どのようなことを重点的に把握するかが議論になるだろう。

委員) 今後の検討課題だと思うが、土砂災害警戒区域と浸水想定区域を居住誘導区域へ含めるのか否かということが論点になる。先月、生駒市内の土砂災害警戒区域外で山の斜面が崩れたこともあり、居住誘導区域から災害ハザード上危険な区域すべてを外すべきだとは思わないが、いかに論理的に危険な場所から安全な場所へ誘導していくかが大変重要なことである。

検討内容として、大規模盛土造成地についても議論したい。現状の立地適正化計画の中では求められていない検討内容だが、ニュータウンの中には造成されている部分も多く存在するため、生駒市の特性や人口も踏まえて総合的に検討していきたい。

委員) 公共交通について、現在、奈良交通が生駒市からの補助を受け、住民との協議も進めながら市内のバスネットワークを維持している状況もある。今後、バス路線の乗降客が確保できない状況の中で、どのようにバスの利用客を増やすのかが公共交通の課題である。コミュニティバスの採算が合わず便数が減っている地域もあり、非常に厳しい状況下で生駒市として対応が求められている。

部会長) 20年先の公共交通となれば、シェアタクシーも含めて様々な変化があると考えられる。来年から自動走行実験が始まるため、立地適正化計画の中に盛り込みたいというような自治体もある。

委員) 自動運転の車両はまだ実験レベルだが、地区を限定するならばまだ可能性はあると考えられる。レベル4(特定条件下における完全自動運転)まで実装は考えられるが、レベル5(完全自動運転)は様々な要素が絡むため実現は難しいという研究者もいる。自動運転について盛り込むならば、自立したレベル4を目指すためにエリアを絞ってインフラで支援し、地図情報の作成などをしなければ実装は難しい。本当に次を目指すのであれば、インフラ側のサポートが必要である。

部会長) 特に学研北生駒駅が交通網から見ると若干課題もありそうで、高山第2工区も含めて議論の余地がありそうだ。

委員) 居住誘導区域をどのように設定するのが大きな判断である。他市の事例で、URが開発した数ヘクタールの住宅地を居住誘導区域から外した上で、別のカテゴリーを市独自で設定し、今後再検討することを含ませた区域設定として検討している例もある。今後の公共交通(バス路線)に関して、駅と駅を結ぶバス路線の維持は比較的問題ないが、住宅地が終点となるバス路線の維持は厳しいため、人口密度の状況や事業者、住民のアンケート等で調整していかなければならない。

部会長) 空き家・空き地対策に関して、ニュータウンの中では「スマート・シュリンク」という形で空き地をコミュニティーガーデン等に利用しながらスマートにシュリンクしていくという手法がある。土地管理から考えると、都市農業基本法などと連動しながら、空き地や都市農地等をどのように管理していくかについて議論しなければならない。

また、高山第2工区を、居住誘導や都市機能誘導の範疇に入らない区域として、どう位置付けるか議論していかなければならないと思う。

部会長) スケジュールに関して、都市計画審議会と同日に検討部会を行うならば、検討部会を先に取り組む方が議論をスムーズに進められるかもしれないので事務局で検討してほしい。

事務局) 今回配布した都市計画マスタープラン策定時の参考資料は、都市計画マスタープラン策定時の数値のままになっているため、今回の検討の中で適宜、見直していく。

## 7. 閉会

部会長) これをもって、立地適正化計画策定検討部会を終了する。