

第2章

現状分析・課題整理

2. 現状分析・課題整理

2.1 生駒市の都市づくり

2.1.1 生駒市の概要

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 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くものとしています。

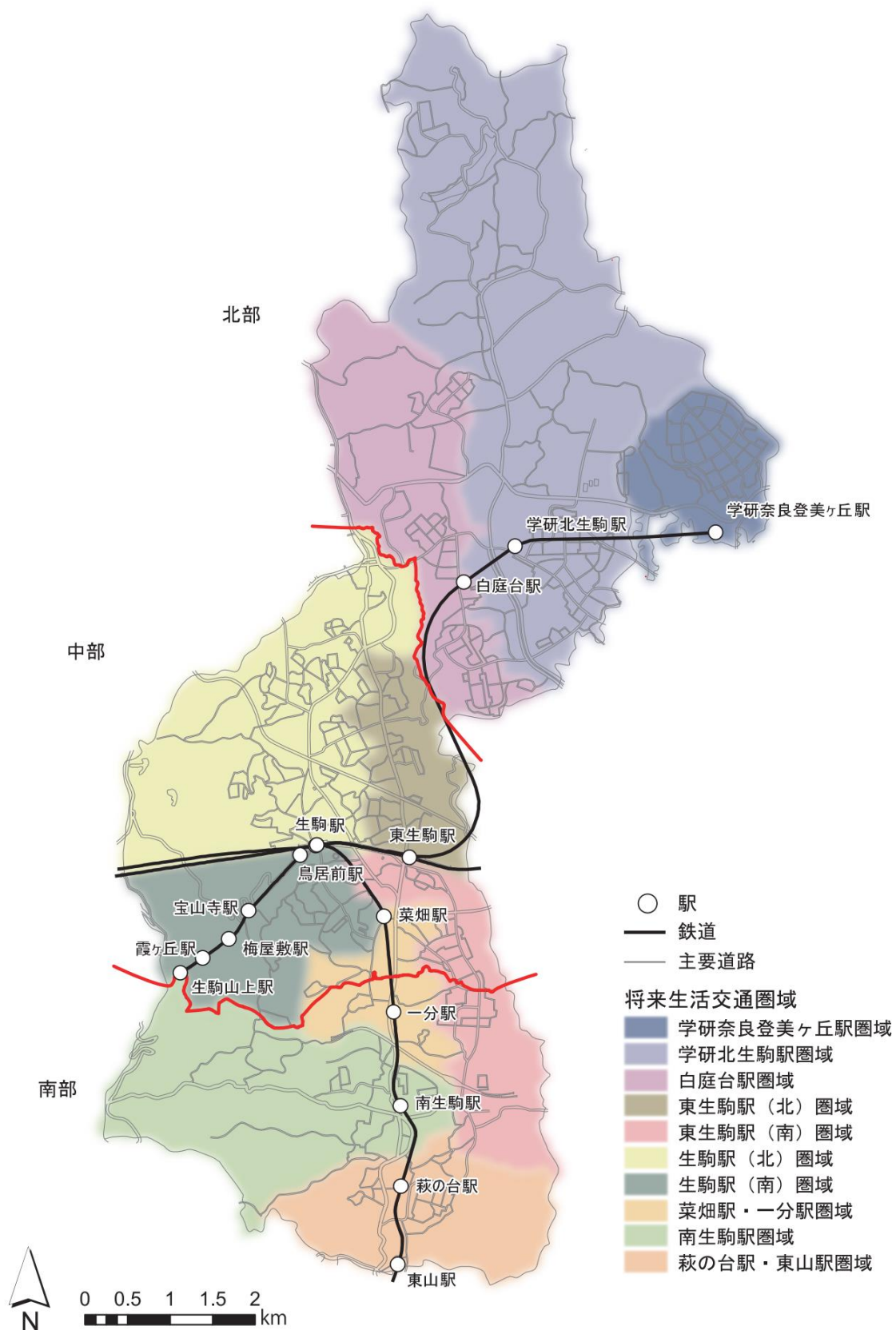


図 2-1 将来生活交通圏域図（生駒市都市計画マスタープラン）

2.1.3 圏域の基本的な考え方

「将来生活交通圏域」(10圏域)における基本的な考え方は、都市計画マスタープランで以下のとおりとしています。

将来生活交通圏域	圏域の基本的な考え方
学研奈良登美ヶ丘駅圏域	本圏域は、本市最東部に位置し、京都府や奈良市などの周辺都市への交通が至便なことに加え、駅周辺にも都市機能が集積されていることから、生活利便性に富む地域です。市内最大規模の鹿ノ台住宅地を抱える一方で、鹿畑町には田園風景が残る集落があり、閑静で緑豊かな住環境が形成されています。今後は、自然環境や住環境の維持向上を図りながら、社会ニーズに対応した住環境のあり方や、国道163号バイパスの整備と合わせた土地利用について検討を進めていくことが求められます。
学研北生駒駅圏域	本圏域は、南北に富雄川が流れ、その流域周辺には歴史文化資源が豊富な高山町・上町の田園集落が広がります。さらには、北部地域の拠点である学研北生駒駅周辺には、閑静で豊かな自然環境に恵まれた戸建て住宅地が形成されています。今後は、古くからの景観や資源の利活用を進め、集落の持続性を高めるとともに、低層住宅地においては、自然環境や住環境の維持向上を図ることが必要です。また、駅周辺においては、住み慣れた地域で住み続けることのできる「住まいの循環サイクルの構築」と「拠点の形成」を図るとともに、学研高山第2工区では次世代の学研都市に相応しいまちづくりが求められます。
白庭台駅圏域	田園集落が広がる北田原町の東側には、本市において貴重な産業集積地である、学研生駒テクノエリアがあり、また、生活利便施設や中高層の集合住宅が集積する駅を中心に、閑静で緑豊かな戸建て住宅地が形成されています。今後は、国道163号バイパスの整備と併せた土地利用や、産業集積地の更なる拡大により経済活力の増進を図り、低層住宅地においては、自然環境や住環境の維持向上を図りながら、社会ニーズに対応した住環境のあり方や、持続性の高い公共交通網の形成が求められます。

将来生活交通圏域	圏域の基本的な考え方
東生駒駅（北）圏域	本圏域は、国道168号や阪奈道路辻町インターチェンジがあり、国道沿道には生活利便施設や集合住宅も多く立地する交通至便な複合的な市街地が形成されています。また、矢田丘陵の緑が身近にあり、生活にゆとりとうるおいを与える自然環境を兼ね備えています。これらの特徴を生かした住環境を維持していくことが求められます。 一方、地形的に丘陵の裾野に住宅地が形成されており、一部、防災面に懸念を抱える地域もあることから、利便性の維持・確保とともに、安心して暮らし続けることができるまちづくりが求められています。
東生駒駅（南）圏域	本圏域は、丘陵の裾野に縦走する幹線道路沿いに閑静な戸建て住宅地が段階的に広がり、東生駒駅周辺のほか、商業施設の拠点を複数抱える生活利便性の高い市街地が形成されています。また、駅に近接して大規模な集合住宅も立地するなど、住まいの多様化も進んでおり、引き続き、高い生活利便性を活かした住環境の維持・向上に加え、社会ニーズに対応した住環境のあり方についても検討を進めていくことが求められます。
生駒駅（北）圏域	本圏域は、本市を代表する商業・業務地に加え、幹線道路沿道に生活利便施設が立地する複合的な市街地が形成されています。また、生駒山麓や丘陵の起伏に富む地形に戸建住宅が立地し、田園集落も併存しています。 生駒駅北口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する本市の玄関口にふさわしい都市空間が形成されています。一方、高度成長期の住宅地も複数あることから、高齢化に伴う空き家の増加も危惧されます。引き続き、本市の都市拠点にふさわしい空間形成や交通の利便性を活かした都市機能の維持・向上に加え、生産の場である田園集落地と戸建て住宅地との関わり、社会ニーズに対応した住環境のあり方についての検討を進めていくことが求められます。

将来生活交通圏域	圏域の基本的な考え方
生駒駅（南）圏域	本圏域は、生駒駅南口を中心に宝山寺の門前町として古くから商業地として、また、市内の公共交通が集まる交通結節点としての機能を有するなど、本市の都市拠点としての素地が形成されています。また、駅前商業地の背後に戸建住宅地、さらには生駒山麓の豊かな緑が広がる、いわゆる生駒らしさを兼ね備えた地域でもあります。 一方、駅前商業地の空き店舗の増加や高齢化による人口密度低下など様々な課題も抱えており、生駒駅前という好立地と多様な生駒らしい資源、ストックを活かした特徴ある空間形成が求められます。
菜畑駅・一分駅圏域	本圏域は、古くから農業を中心とした田園集落が広がり、鉄道駅を中心とした住宅地や幹線道路沿道の商業施設など複合的な市街地が形成されてきましたが、今も生産緑地地区をはじめとした緑地が多く残っている良好な住環境の地域です。南北方向の交通利便性は高い一方、東西方向の移動や交流が乏しい課題があり、菜畑駅・一分駅から圏域内の住宅地や歴史文化資源へのアクセスや歩きやすい歩行者空間の整備など交通結節点の利便性の向上を図っていくことが求められます。
南生駒駅圏域	本圏域は、南部の地域拠点である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、暗越奈良街道周辺に田園集落が広く点在している地域です。圏域西側には生駒らしい棚田の風景が残る一方、耕作放棄地等も増加しているという課題を抱えています。今後は、南生駒駅の拠点性の向上とともに、生駒らしい景観や田園空間を活かした持続的なまちづくりを図っていくことが求められます。
萩の台駅・東山駅圏域	本圏域は、生駒谷の中央を流れる竜田川の西側に田園集落、東側に複合市街地、矢田丘陵の麓に戸建て住宅地が立地する、自然環境に恵まれた良好な住環境が形成されています。また、本市最南端に位置し、東山駅の南側、平群町内に立地する生活利便施設の利用者が多く、圏域内の生活利便施設が少ない地域です。今後は、国道168号バイパスの整備に伴い、無秩序な建築が進むことも想定されることから適正な土地利用の誘導を図るとともに、自然環境の維持向上を図りながら、社会ニーズに対応した住環境のあり方の検討を進めていくことが求められます。

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25（2013）年をピークとして減少傾向に転じています。令和27（2045）年には約10万人と推計されています。

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）年には約4割を占めると推計されています。

世帯数が増加傾向である一方で、1世帯あたり人員は減少傾向であり、ますます核家族化が進行しています。

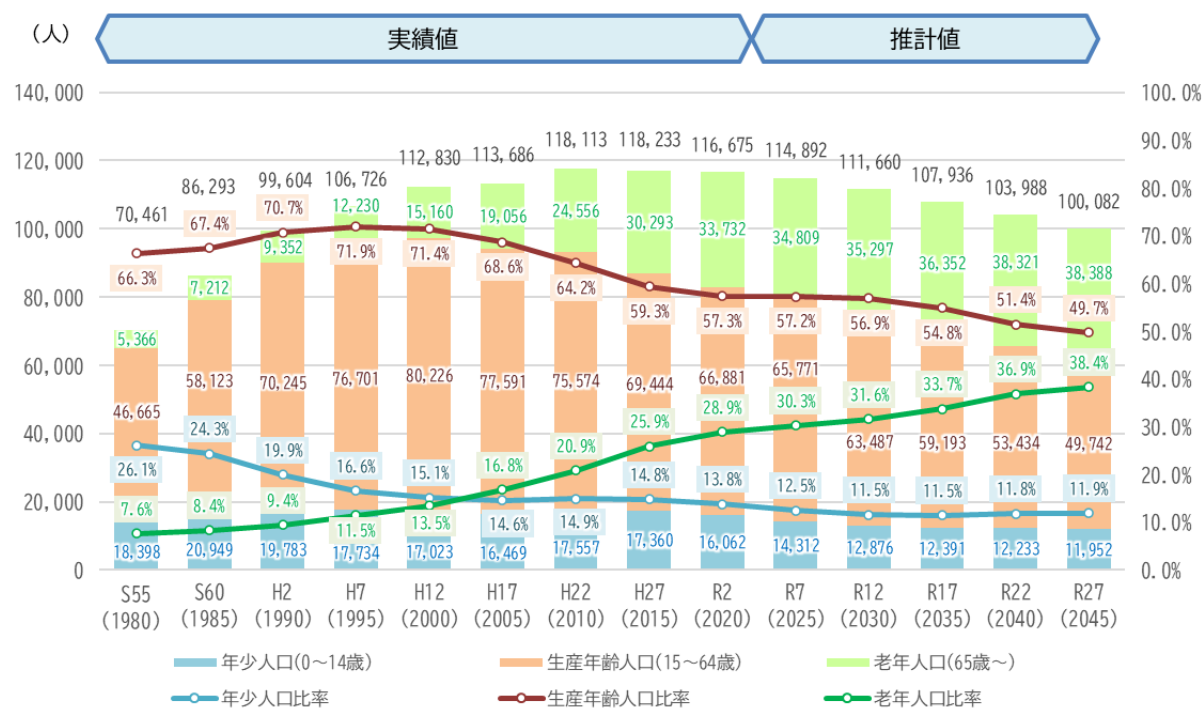


図 2-2 人口動向

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）

表 2-1 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	50,753
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：奈良県長期時系列データ（令和7年）

(2) 生駒市第6次総合計画の人口推計

生駒市人口ビジョン推計を見直した市独自推計では、本市の子育て支援などの取組によって出生率が徐々に上昇し、子育て層の社会動態（転入・転出の差）がプラスを維持すると想定し、令和2（2020）年頃から本格的人口減少に転じた後、一貫して減少を続けるものの、令和27（2045）年において104,500人、令和42（2060）年において94,300人になると推計されています。

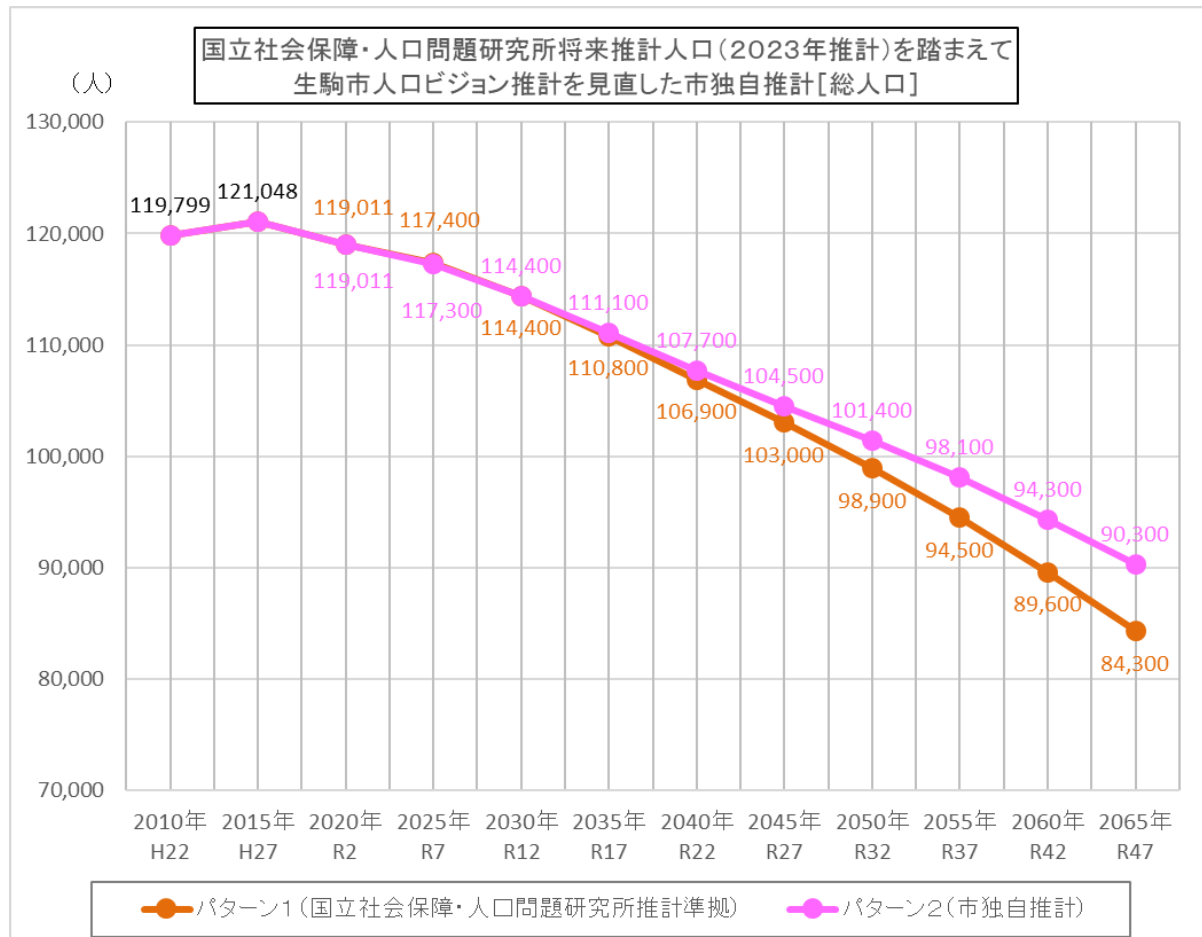


図 2-3 人口推計

出典：生駒市第6次総合計画第2期基本計画（令和6年3月）

(3) 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）年は5,940人まで増加しています。

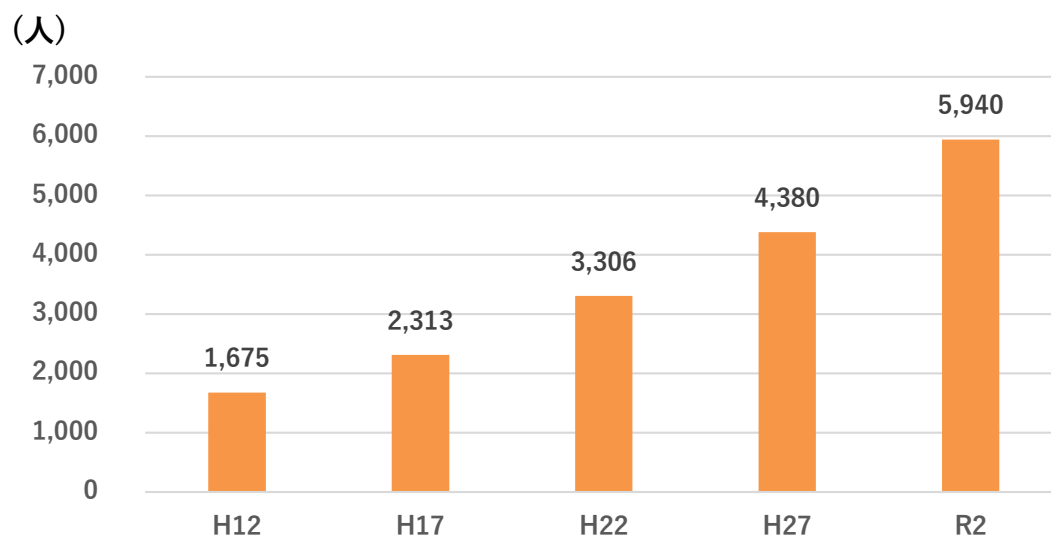


図 2-4 高齢単身者数の推移

出典：国勢調査

(4) 昼間人口

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

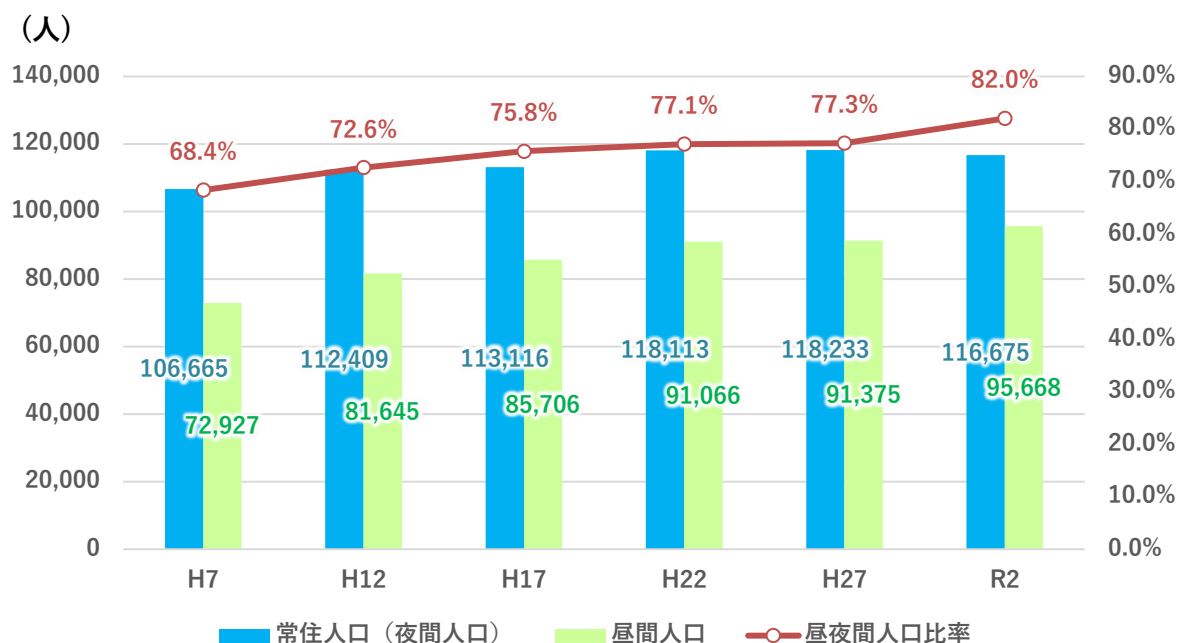


図 2-5 昼間人口の推移

出典：国勢調査

(5) 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。

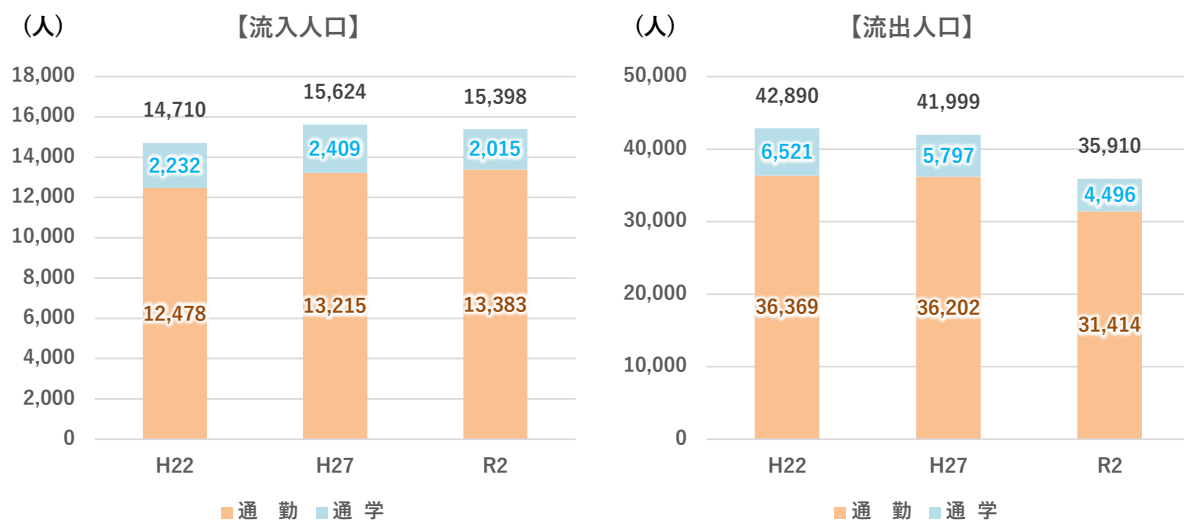


図 2-6 流入・流出人口の推移

出典：国勢調査

表 2-2 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
総数	15,398	100.0%
奈良市	6,038	39.2%
大阪市	805	5.2%
大和郡山市	738	4.8%
平群町	676	4.4%
斑鳩町	309	2.0%

流出先	人数	割合
総数	35,910	100.0%
大阪市	13,142	36.6%
奈良市	7,019	19.5%
大和郡山市	1,064	3.0%
京都市	984	2.7%
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(DID地区)※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。

表 2-3 人口集中地区(DID地区)

項 目	平成22年	平成27年	令和2年
DID地区面積 (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

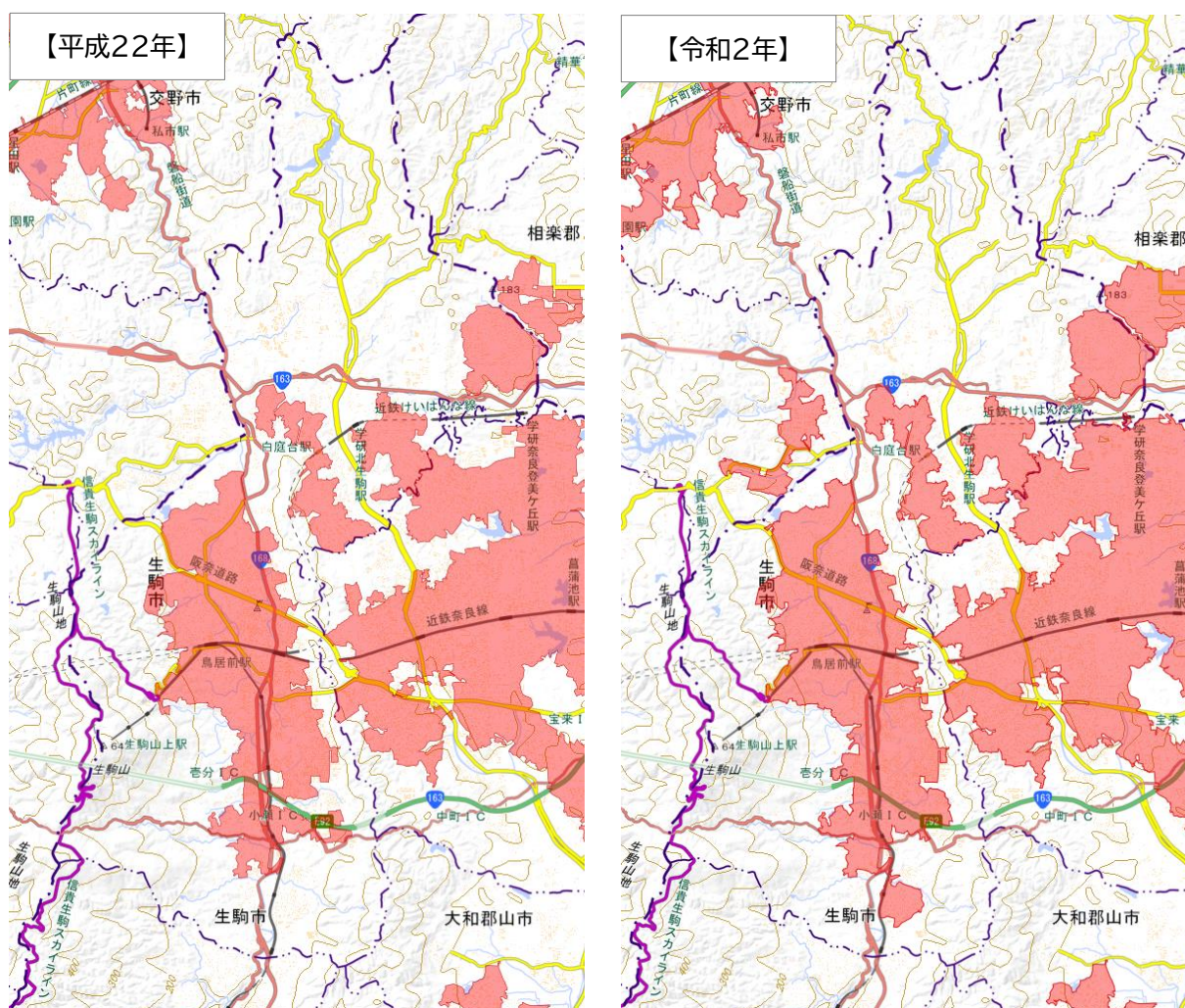


図 2-7 人口集中地区

出典：国土地理院

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西白庭台、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。

なお、学研高山地区第2工区は山林などが、北田原町は工業用地が広がっているため、市街化区域ではありますが、人口空白地となっています。

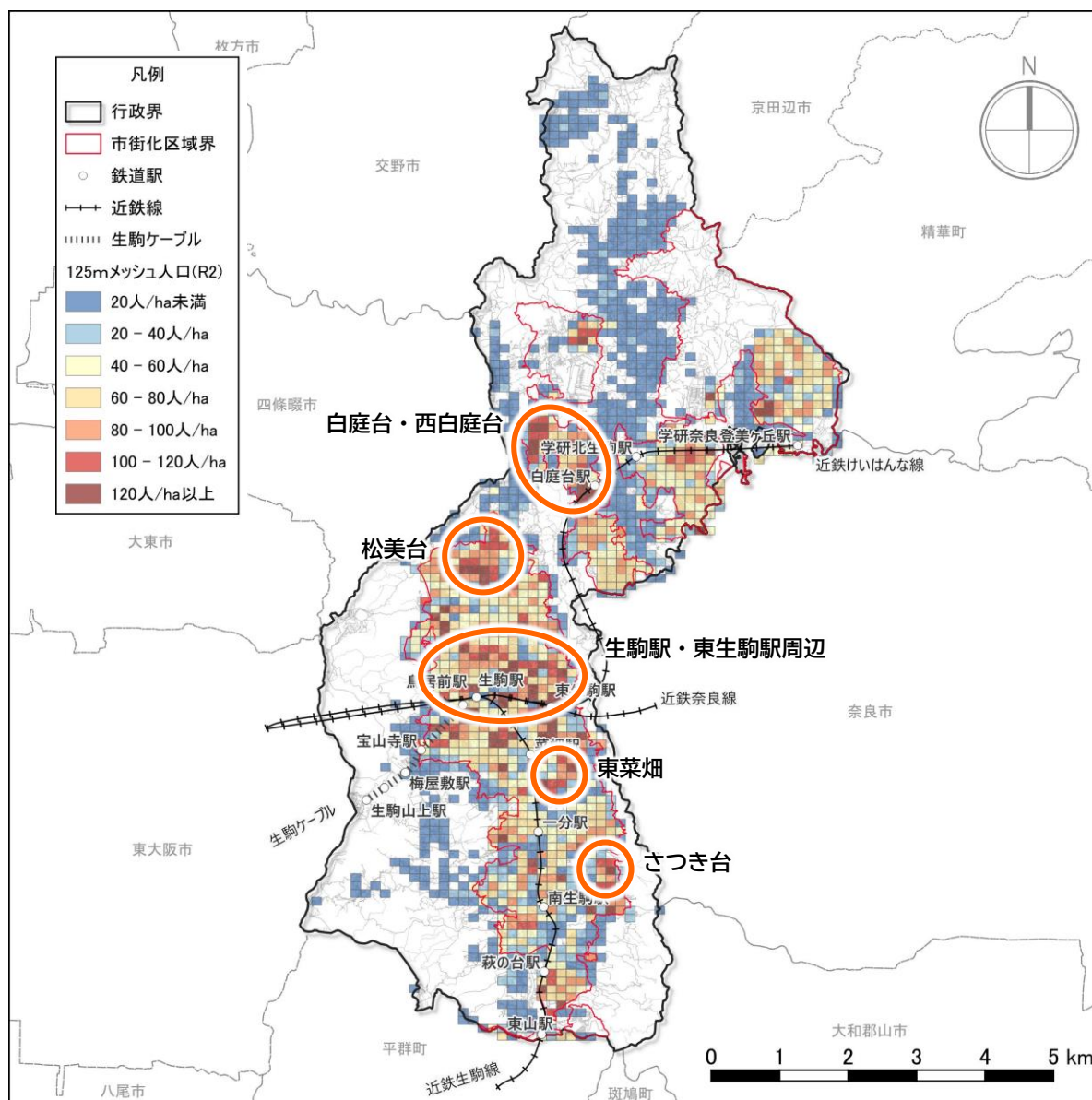


図 2-8 人口分布（令和2年）

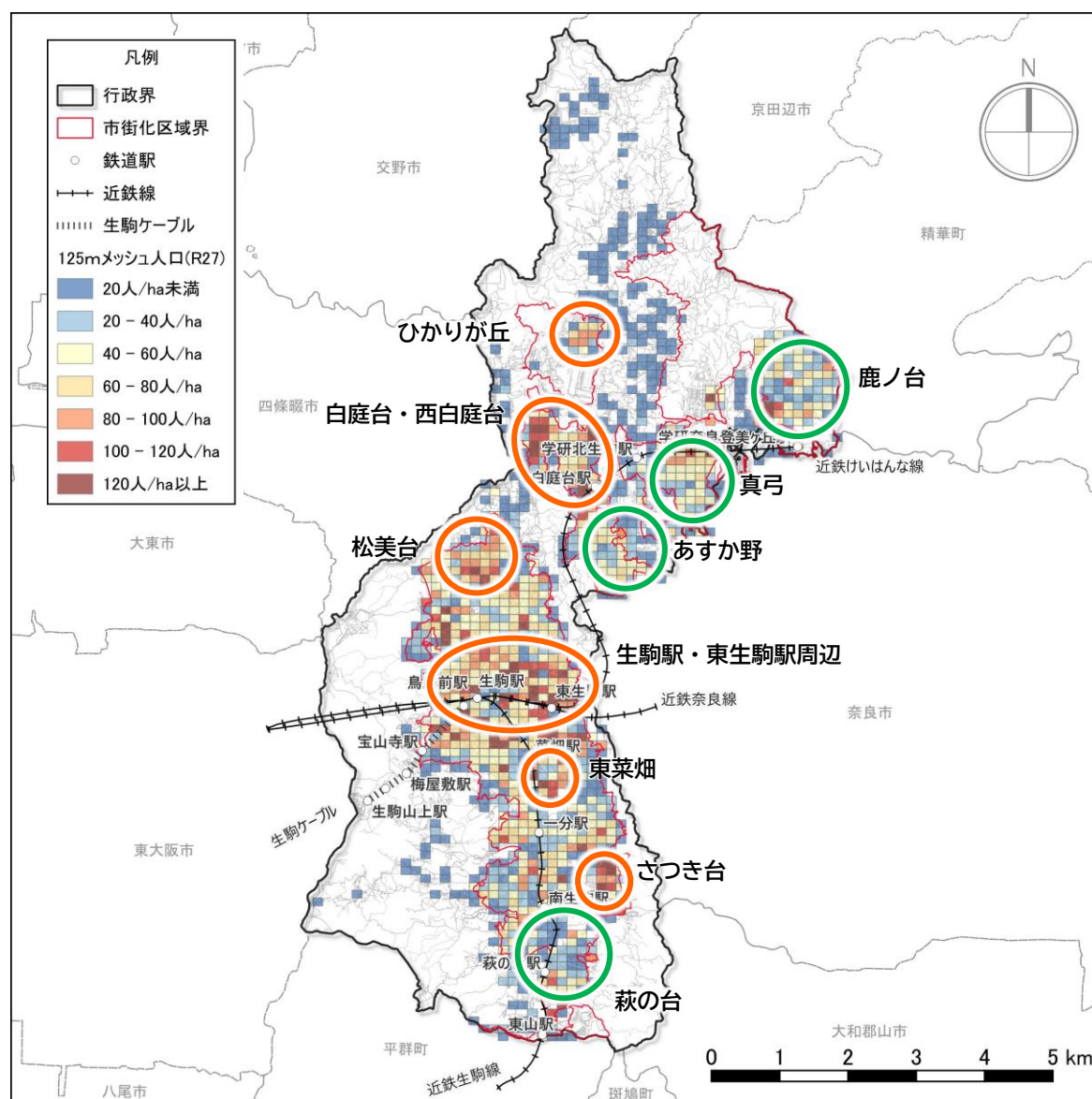
出典：地域メッシュ統計 令和2年国勢調査 8分の1地域メッシュ（125mメッシュ）（令和2年）
（公益財団法人 統計情報研究開発センター）

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、西白庭台、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）



出典：地域メッシュ統計 令和2年国勢調査 8分の1地域メッシュ（125mメッシュ）（令和2年）

（公益財団法人 統計情報研究開発センター）

日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

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。

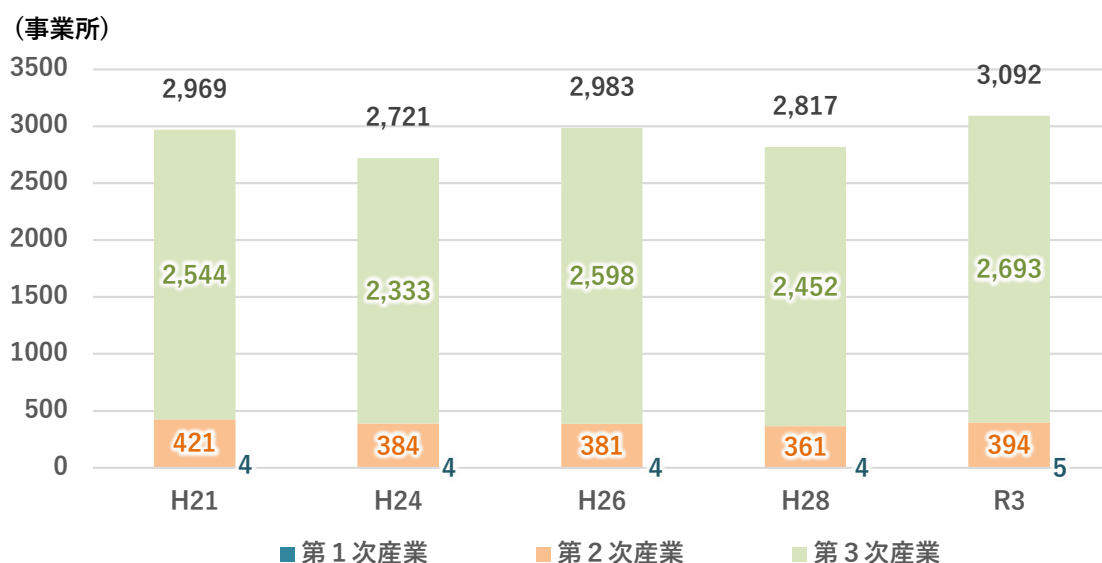


図 2-10 産業別事業所数の推移

出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

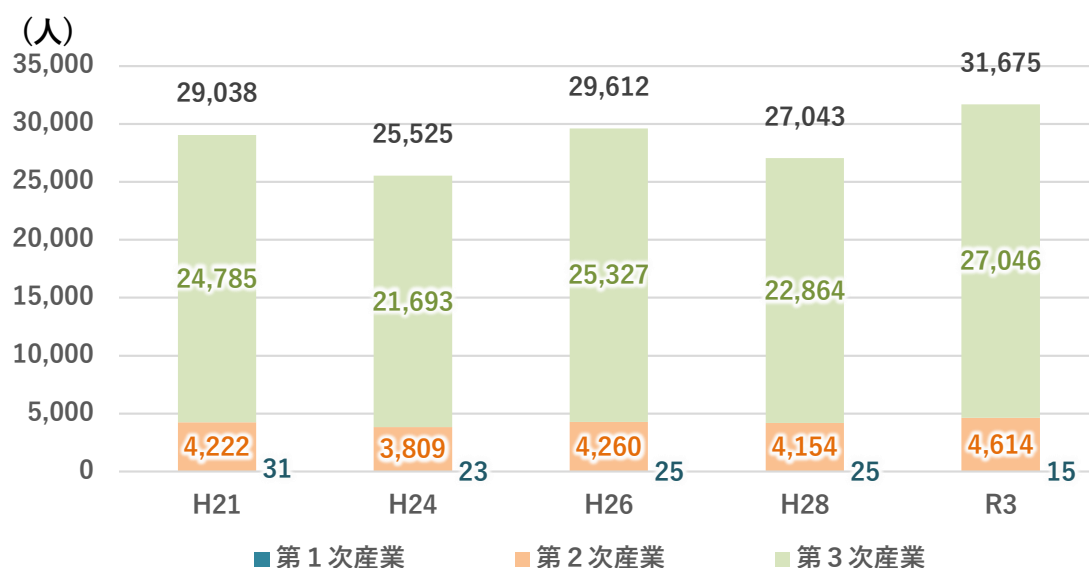


図 2-11 産業別従業者数の推移

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。

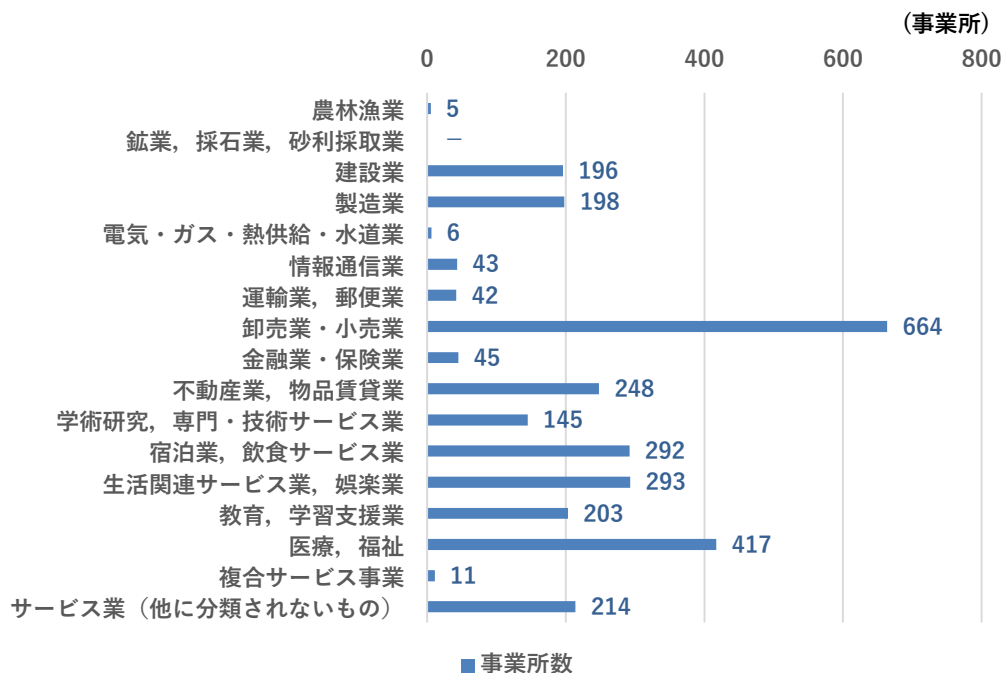


図 2-12 産業分類別の民営事業所数

出典：経済センサス活動調査（令和3年）

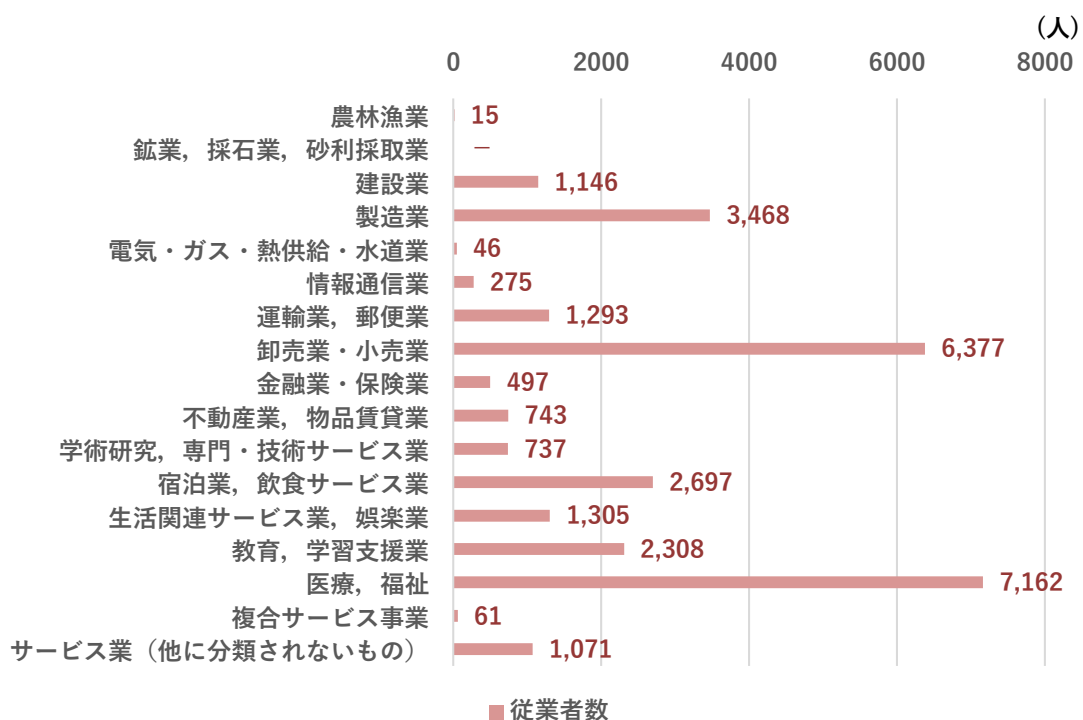


図 2-13 産業分類別の民営従業者数

出典：経済センサス活動調査（令和3年）

2.3.2 工業の動向

製造業に関しては、北田原町の準工業地域内（学研北生駒テクノエリア）と学研高山地区第一工区（高山サイエンスタウン）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。

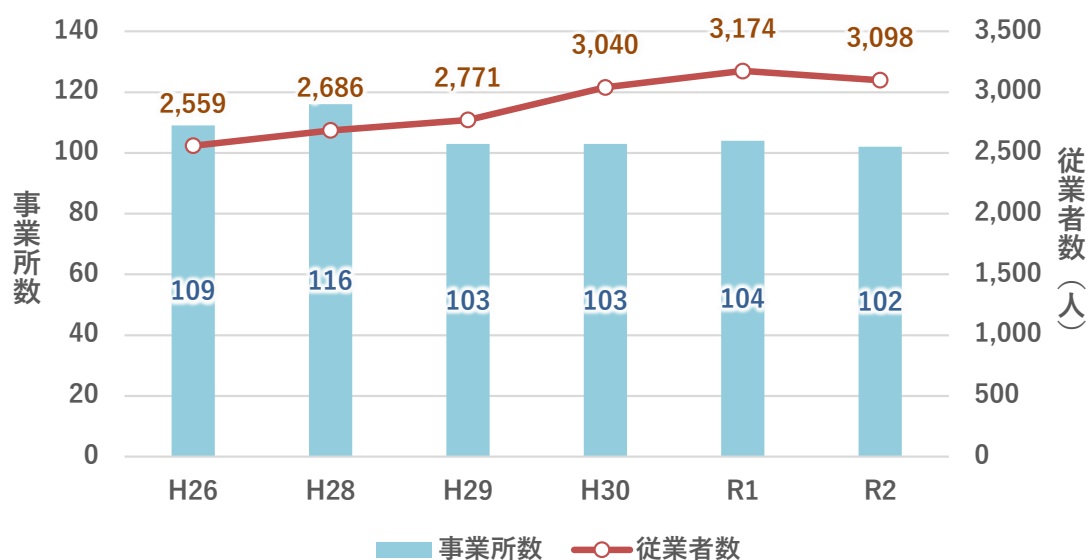


図 2-14 製造業事業所数・従業者数の推移（従業者4人以上の事業所）

出典：工業統計調査、経済センサス活動調査

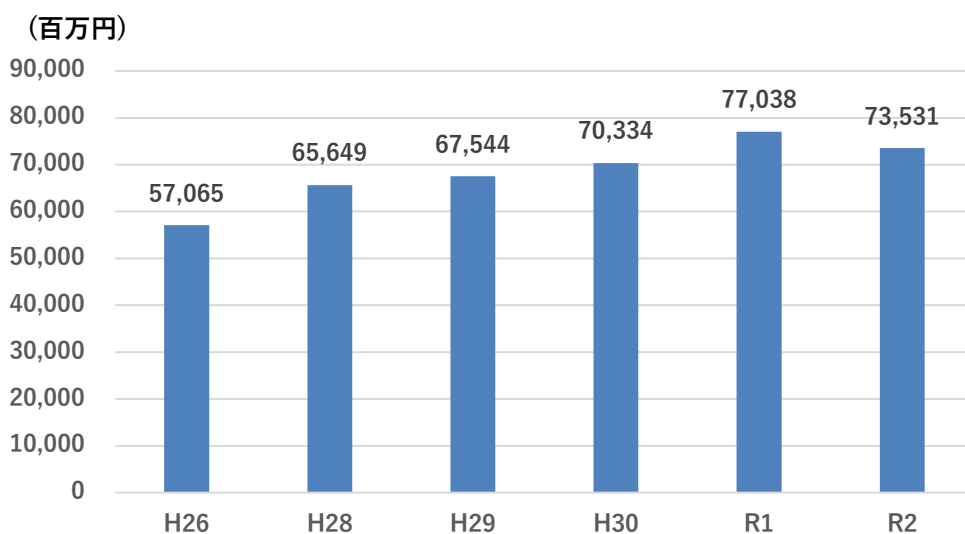


図 2-15 製造品出荷額等の推移（従業者4人以上の事業所）

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。

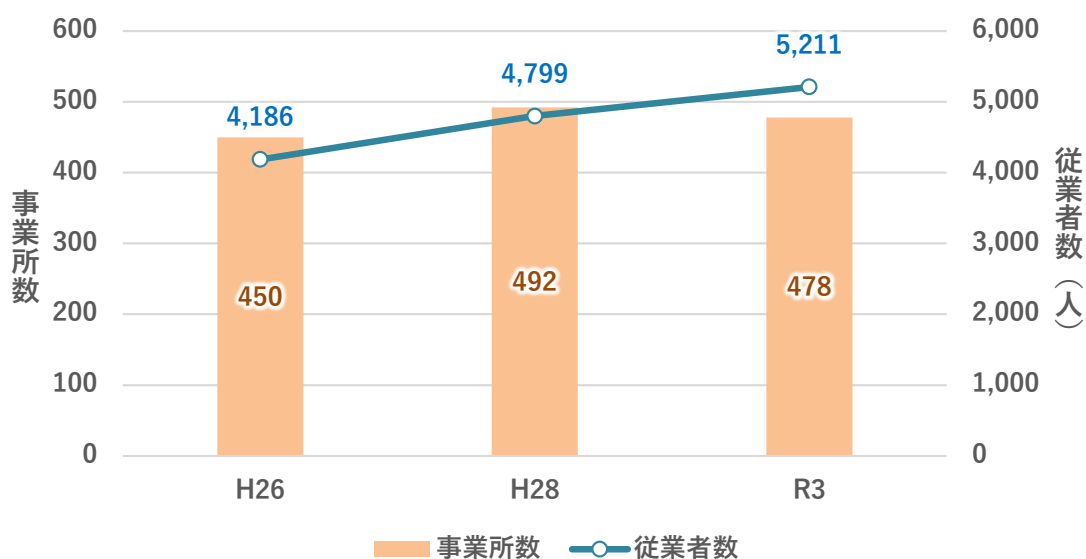


図 2-16 小売業事業所数・従業者数の推移

出典：商業統計調査結果、経済センサス活動調査

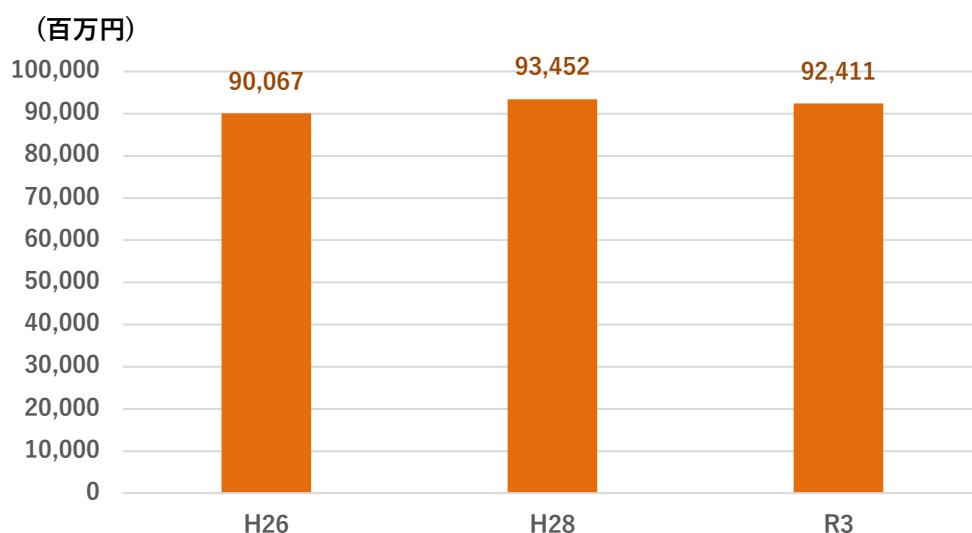


図 2-17 年間商品販売額の推移

出典：商業統計調査結果、経済センサス活動調査

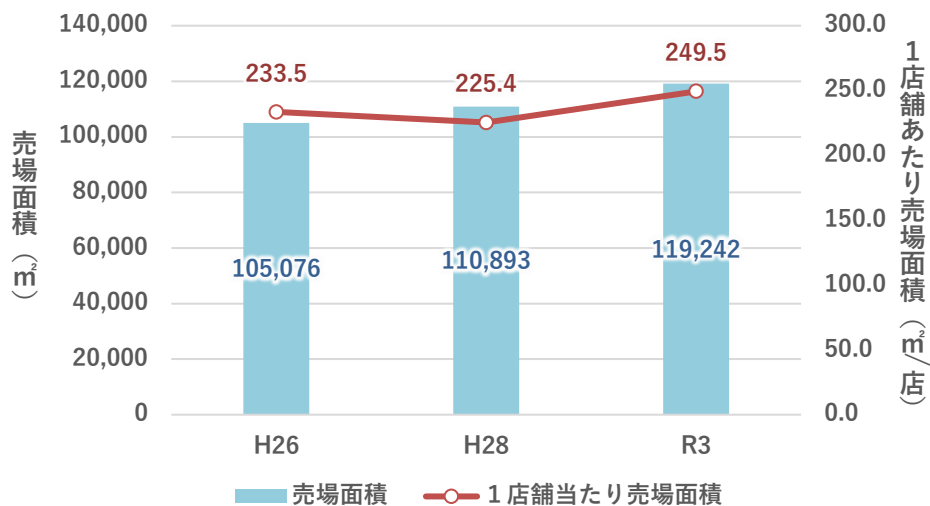


図 2-18 店舗面積の推移

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	電話サービス	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。

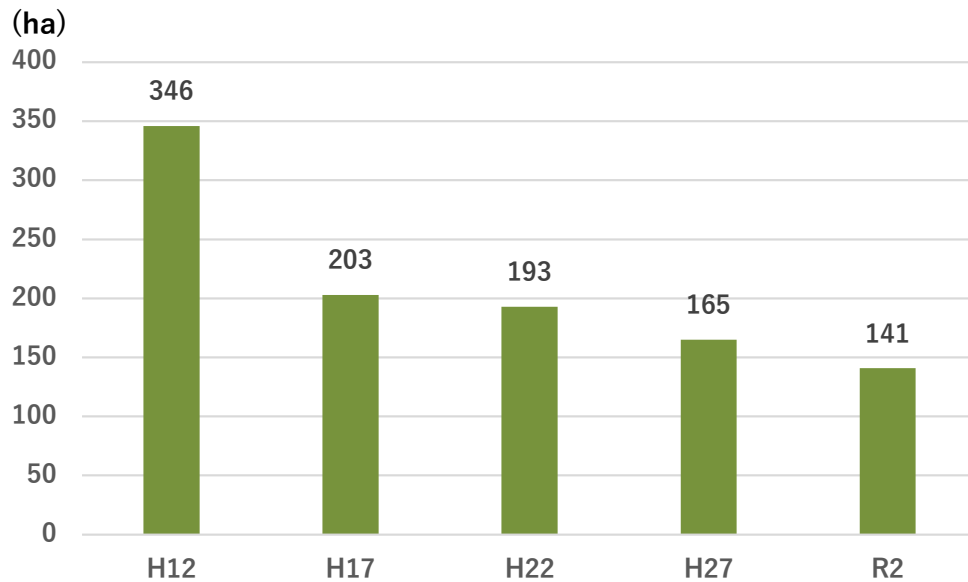


図 2-19 経営耕地面積の推移

出典：農業センサス

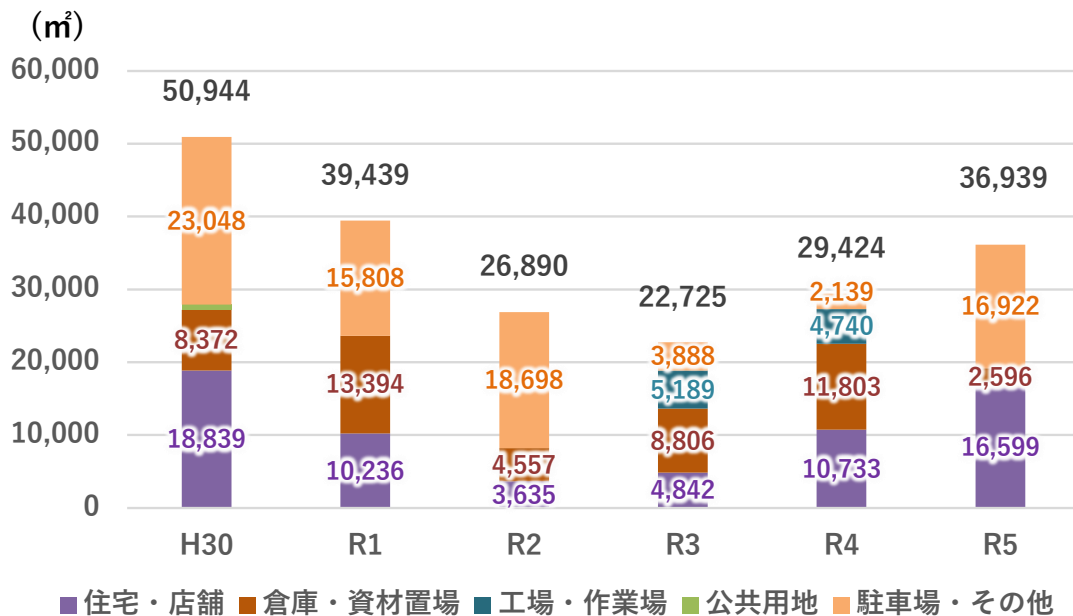


図 2-20 農地転用状況の推移

出典：生駒市統計書

2.4 土地利用

2.4.1 土地利用の現状

本市の土地利用は、「山林」が最も多く占め、次いで、「住宅用地」、「田」等となっています。市街化区域内では、「住宅用地」が最も多くを占めています。

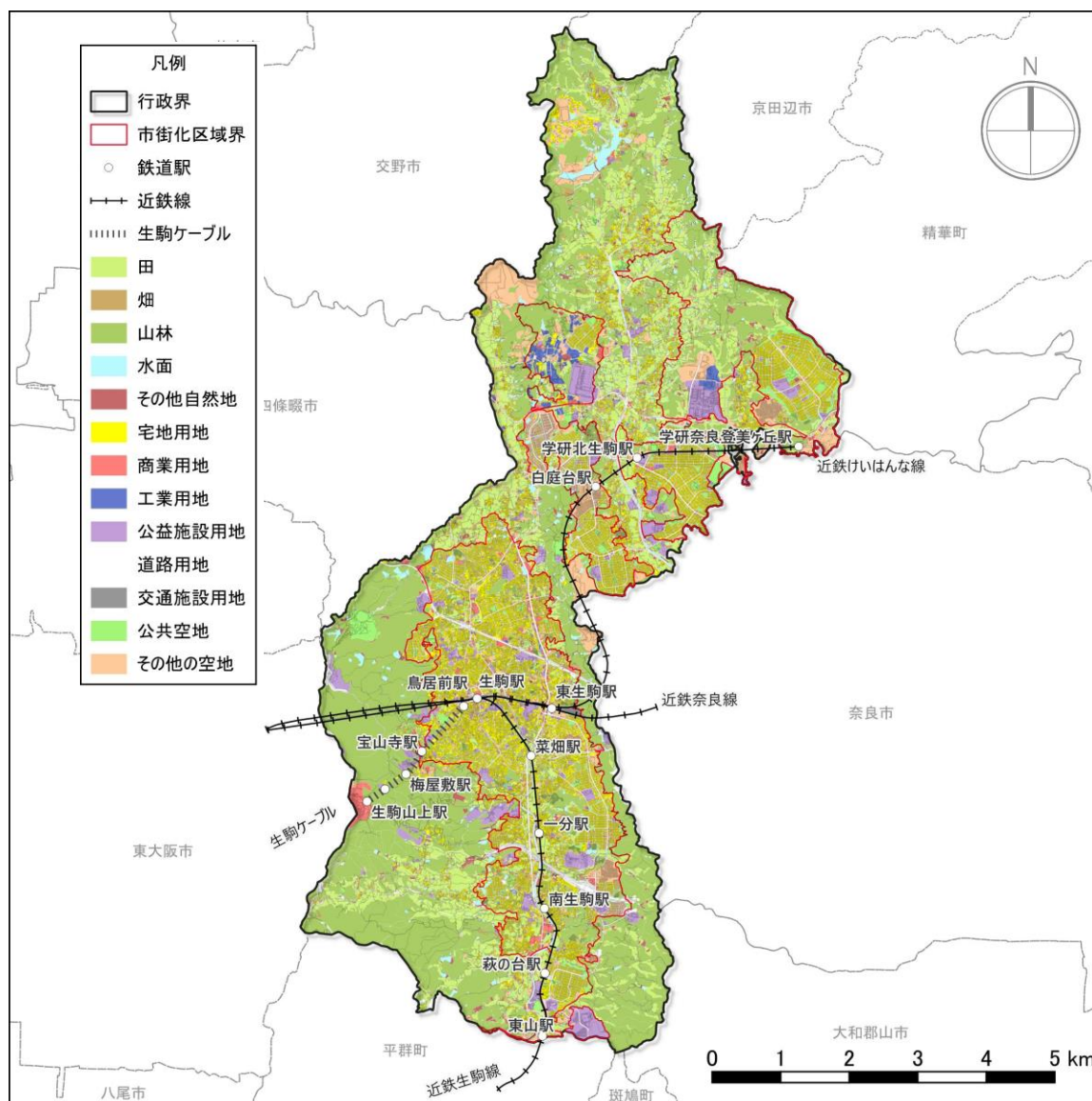


図 2-21 土地利用現況

出典：都市計画基礎調査（平成26年）

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に指定され、近隣商業地域は、鉄道駅周辺の他、国道や県道等の幹線道路沿道、計画的住宅地の一部（商業・サービス施設用地）に指定されています。

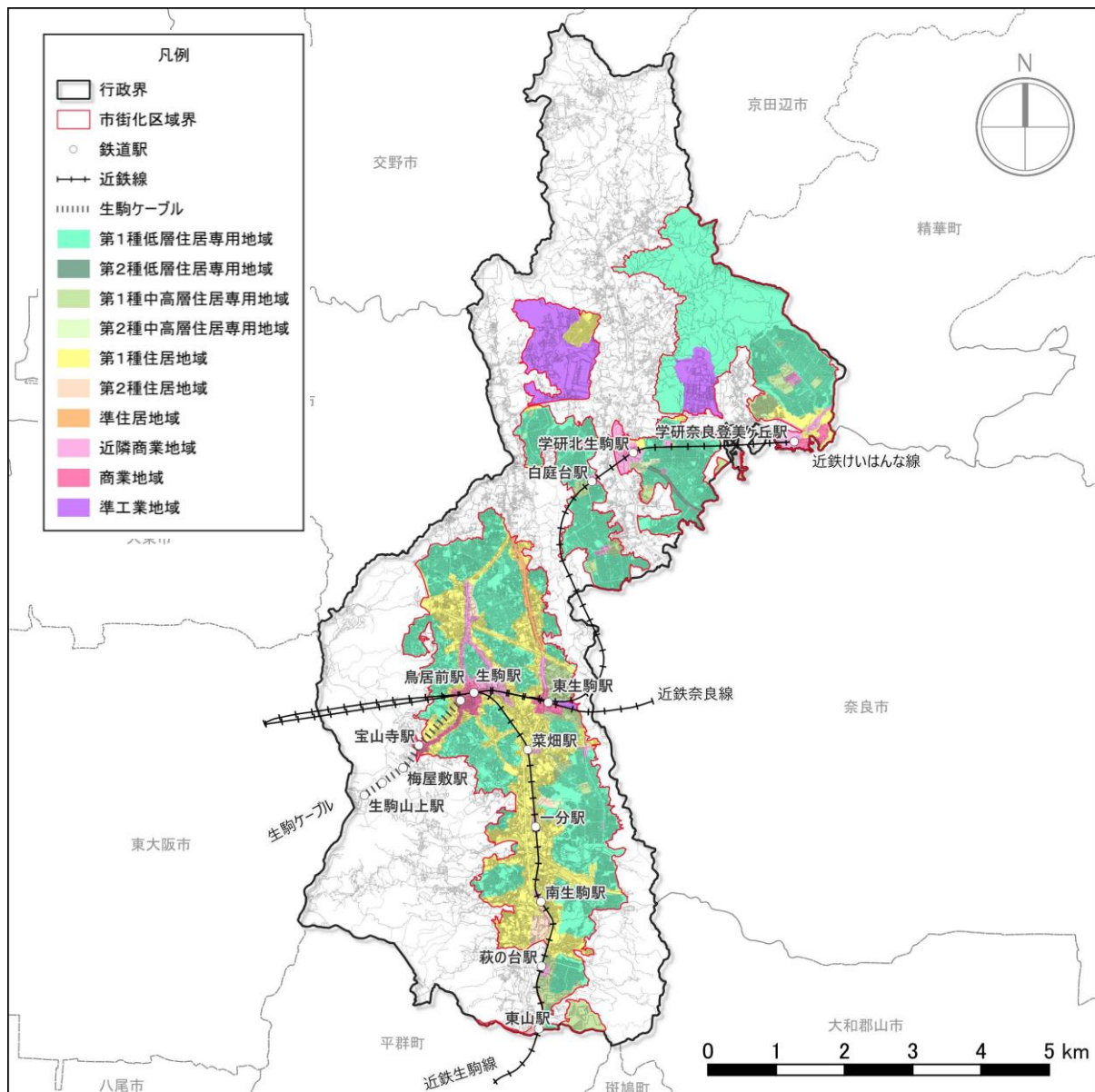


図 2-22 用途地域（令和7年4月25日時点）

表 2-5 区域区分の状況（令和7年4月25日時点）

項 目	面積 (ha)	割合
都市計画区域	5,315	100.0%
市街化区域	2,156.1	40.6%
市街化調整区域	3,158.9	59.4%

表 2-6 用途地域の指定状況（令和7年4月25日時点）

項 目		面積 (ha)	割合
市街化区域		2,156.1	100.0%
住居系	第1種低層住居専用地域	1,234.2	57.2%
	第2種低層住居専用地域	5.7	0.3%
	第1種中高層住居専用地域	112.9	5.2%
	第2種中高層住居専用地域	6.8	0.3%
	第1種住居地域	462.4	21.4%
	第2種住居地域	15.3	0.7%
	準住居地域	15.9	0.7%
商業系	近隣商業地域	92.0	4.3%
	商業地域	45.5	1.9%
工業系	準工業地域	169.4	7.9%

【参考】隣接市町の用途地域（令和7（2025）年11月時点）

生駒市は奈良県北西部に位置し、奈良県内では奈良市、大和郡山市、生駒郡（平群町、斑鳩町）に、京都府とは京田辺市、相楽郡（精華町）に、大阪府とは府東部の複数の市と接しています。また、用途地域等の都市計画は、奈良市、平群町、精華町と連続的に広がっています。

- 奈良市

学研奈良登美ヶ丘駅周辺で「商業地域」、「近隣商業地域」、「第1種住居地域」、「第1種低層住居専用地域」が、学研北生駒駅東側の真弓で「第1種低層住居専用地域」と「第2種低層住居専用地域」がそれぞれ隣接しています。

- 平群町

東山駅周辺で「近隣商業地域」、「第1種中高層住居専用地域」、「第1種低層住居専用地域」が隣接しています。

- 精華町

鹿ノ台の西側で「第1種低層住居専用地域」が隣接しています。

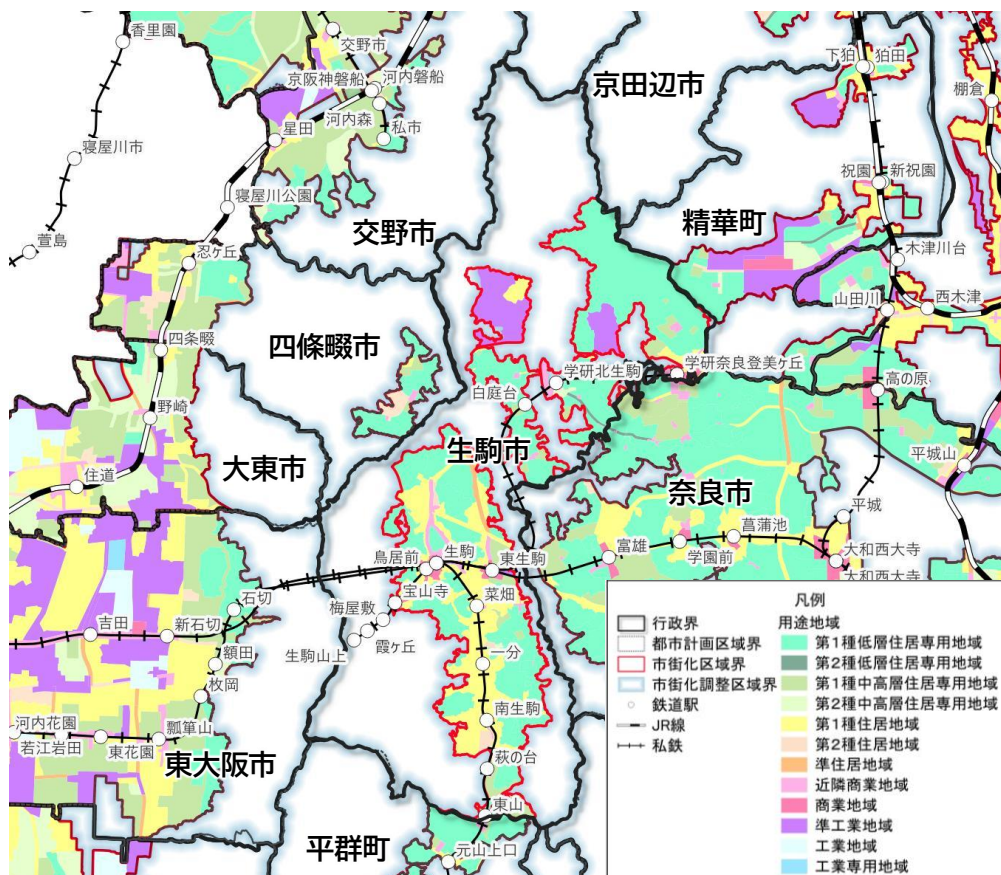


図 2-23 隣接市町の用途地域

出典：都市計画決定GISデータ（令和7年時点）

(2) 高度地区

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。(図 2-24)

(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 2-24 高度利用地区

(5) 風致地区

令和7(2025)年11月時点で、生駒山風致地区として、1,010haが指定されています。

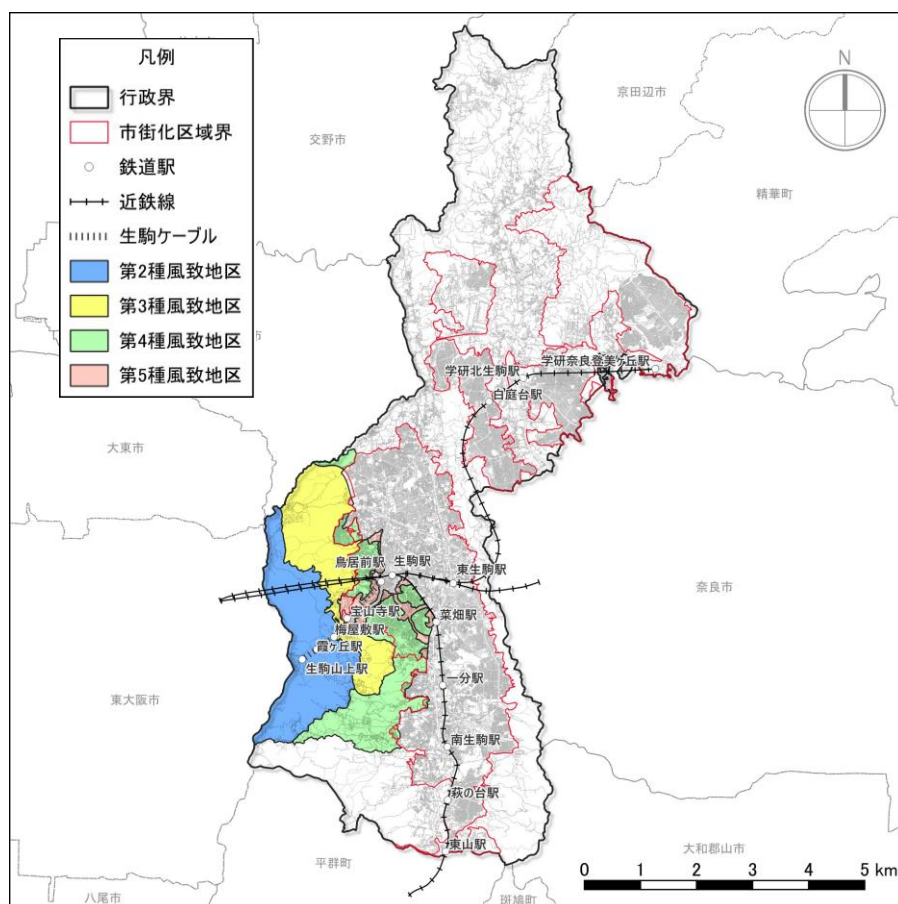


図 2-25 風致地区

(6) 生産緑地地区

令和7(2025)年11月時点で約36.35ha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%、「店舗併用住宅」が1.3%、「商業施設」が1.2%を占めています。

- 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、寄宿舍（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
- 店舗併用住宅：住宅と商業施設等の併用
- 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

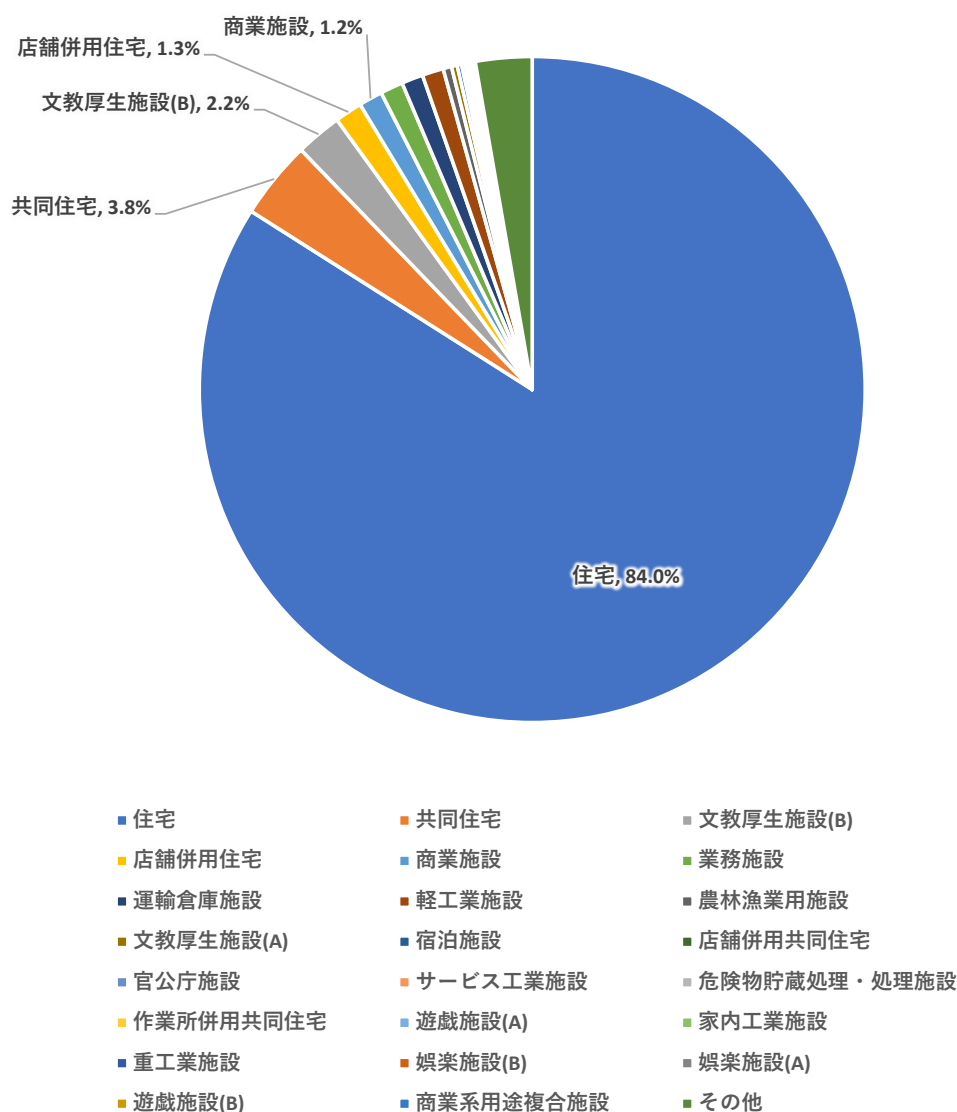


図 2-26 建物用途の構成比（件数）

出典：都市計画基礎調査（平成26年）

2.4.4 空き家の状況

令和5（2023）年度に実施した空き家調査における空き家率は、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、平成28（2016）年の空き家率と比較して、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ポイント以上増加しています。一方、緑ケ丘、青山台では1ポイント以上減少しています。

	H28 空き家数 (空き家率※) (棟)	R5 空き家数 (空き家率※) (棟)	H28→R5 の増減 (棟)	
01-ひかりが丘	16 (2.4%)	12 (1.8%)	-4 (-0.6%)	1.8% → 2.4%
02-鹿ノ台	72 (2.3%)	68 (2.2%)	-4 (-0.1%)	2.2% → 2.3%
03-北大和	23 (1.6%)	21 (1.5%)	-2 (-0.1%)	1.5% → 1.6%
04-真弓	24 (1.9%)	25 (2.0%)	1 (+0.1%)	1.9% → 2.0%
05-真弓南	9 (1.6%)	8 (1.5%)	-1 (-0.1%)	1.5% → 1.6%
06-あすか野北	22 (2.1%)	24 (2.3%)	2 (+0.2%)	2.1% → 2.3%
07-あすか野南	24 (2.4%)	30 (3.2%)	6 (+0.8%)	2.4% → 3.2%
08-白庭台	18 (1.0%)	17 (0.8%)	-1 (-0.2%)	0.8% → 1.0%
09-生駒台	30 (4.4%)	26 (3.8%)	-4 (-0.6%)	3.8% → 4.4%
10-西白庭台	4 (0.5%)	3 (0.4%)	-1 (-0.1%)	0.4% → 0.5%
11-喜里が丘	23 (3.2%)	20 (2.7%)	-3 (-0.5%)	2.7% → 3.2%
12-東生駒 1丁目	15 (1.3%)	21 (1.9%)	+6 (+0.6%)	1.3% → 1.9%
13-東生駒 2～4丁目	27 (3.1%)	34 (4.0%)	+7 (+0.9%)	3.1% → 4.0%
14-緑ケ丘	17 (3.3%)	10 (1.8%)	-7 (-1.5%)	1.8% → 3.3%
15-青山台	8 (2.9%)	4 (1.6%)	-4 (-1.3%)	1.6% → 2.9%
16-松美台	40 (4.7%)	38 (4.5%)	-2 (-0.2%)	4.5% → 4.7%
17-西松ケ丘	72 (7.2%)	62 (6.5%)	-10 (-0.7%)	6.5% → 7.2%
18-東松ケ丘	28 (3.8%)	20 (2.9%)	-8 (-0.9%)	2.9% → 3.8%
19-萩の台	12 (3.8%)	14 (4.1%)	2 (+0.3%)	3.8% → 4.1%
20-さつき台 1,2丁目	16 (1.6%)	15 (1.5%)	-1 (-0.1%)	1.5% → 1.6%
21-萩の台 2～4丁目	24 (3.2%)	29 (4.2%)	+5 (+1.0%)	3.2% → 4.2%
22-光陽台	11 (4.4%)	9 (3.9%)	-2 (-0.5%)	3.9% → 4.4%
計	535 (2.6%)	510 (2.5%)	-25 (-0.1%)	

※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。

<小学校区、主要住宅地の区域>



図 2-27 主要住宅地別空き家数（既成市街地、田園集落地は除く）

出典：第2期生駒市空家等対策計画（令和6年6月）

2.4.5 市街地開発事業

(1) 土地区画整理事業

土地区画整理事業として、生駒台や生駒イトーピア（現 鹿ノ台）など12の事業が行われています。

表 2-4 土地区画整理事業（令和7年11月時点）

No.	事業上の地区名	現行の地区名	施行者	施行面積	施行期間
1	生駒台	生駒台	個人	約25.8ha	不明～S36
2	生駒イトーピア	鹿ノ台	個人	約121.8ha	S47～S53
3	小明	小明台	組合	約9.0ha	S57～S60
4	北大和	北大和	組合	約57.8ha	S57～H元
5	南北田原	西白庭台	組合	約33.9ha	H06～H14
6	小瀬	南山手台	組合	約7.3ha	H08～H14
7	（仮称）登美ヶ丘駅前 （生駒市域）	鹿畑（登美ヶ丘）	個人	約9.2ha	H15～H18
8	（仮称）白庭駅前 （第1工区）	白庭台	個人	約3.2ha	H17～H18
9	（仮称）白庭駅前	白庭台	個人	約10.9ha	H16～H19
10	東白庭	上町台	組合	約6.9ha	H18～H21
11	登美ヶ丘 11 次 2 期住宅地 （2 工区）（生駒市域）	—	個人	約7.1ha	H21～H26
12	（仮称）小瀬西	小瀬西	個人	約2.7ha	H28～R04

(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 2-28 位置図

表 2-5 市街地再開発事業

事業名	施行者	地区面積	事業完了
生駒駅前北口第一地区	生駒市	約1.6ha	平成9年6月
生駒駅前北口第二地区	生駒駅前北口第二地区市街地再開発組合	約0.8ha	平成26年11月
生駒駅前北口第四地区	生駒駅前北口第四地区市街地再開発組合	約0.67ha	平成17年7月
生駒駅前南口地区	生駒市	約0.8ha	昭和58年3月

2.4.6 地区計画

令和7（2025）年11月時点で、市内には32か所（約546ha）で地区計画を指定しています。「鹿ノ台地区」、「白庭台地区」、「北大和地区」などの住環境の維持・保全を目標とした地区のほか、「学研奈良登美ヶ丘駅前地区」、「学研北生駒駅北地区」などの駅前商業・業務地の形成、「学研生駒テクノエリア北地区・北西地区・南地区」などの産業地の形成、「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などを目標とした地区が定められています。

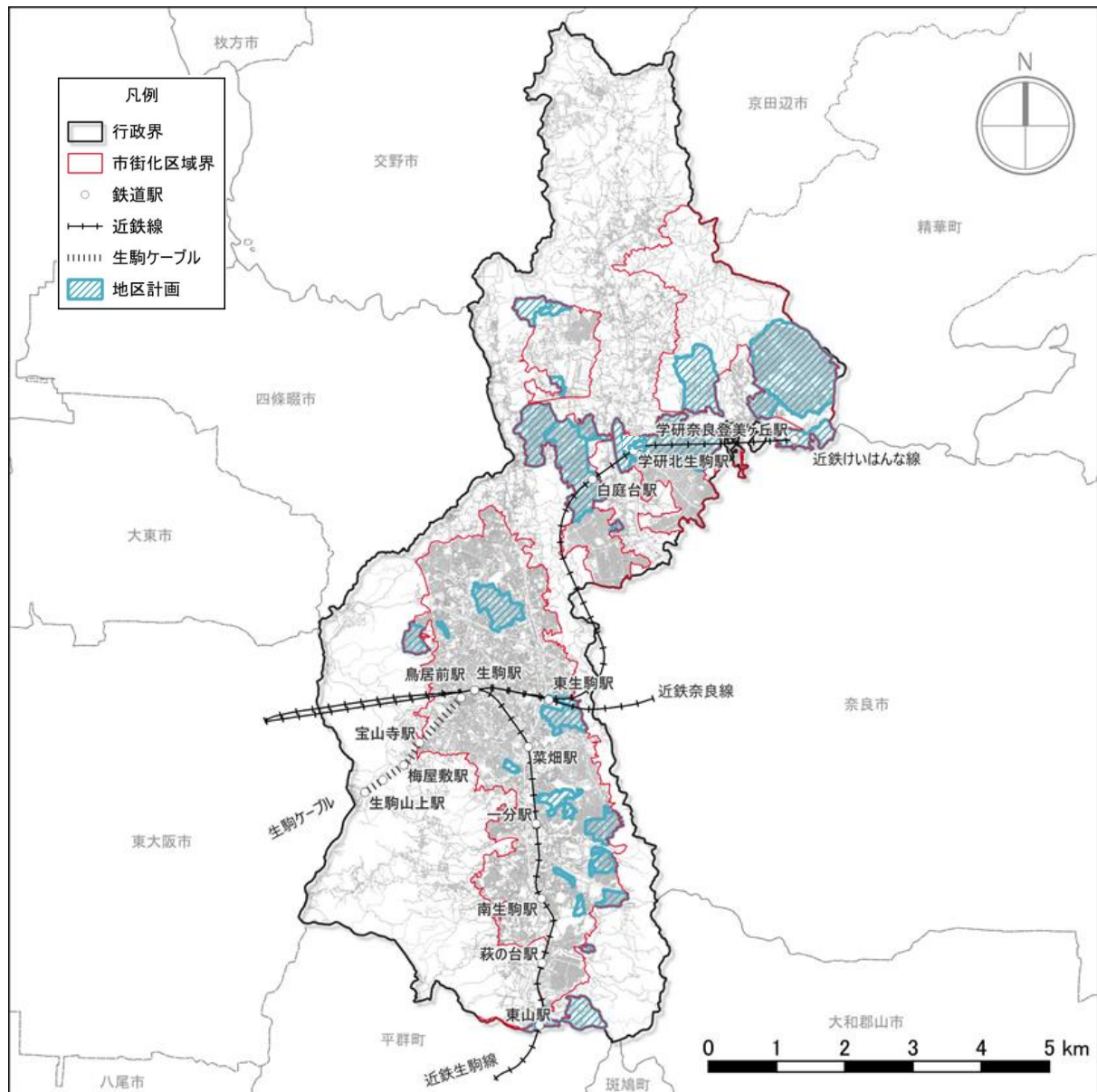


図 2-29 地区計画位置図（令和7年4月25日時点）

表 2-6 地区計画の指定状況（令和7年4月25日時点）

地区名	（最終変更日） 当初決定日	面積 (ha)	目標
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
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
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
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
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
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
沓分・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
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
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
生駒台	(H08. 07. 01) H07. 10. 20	28.2	良好な住環境を維持・保全する
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
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
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
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
近畿大学病院	(H15. 03. 20) H13. 05. 15	19.5	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
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
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
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
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
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
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
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
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のため建築物等の規制、誘導を行う
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
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
あすか野北1丁 目東	H27. 02. 20	1.7	も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
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
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まいのある街区を形成する
沓分北	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
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まいのある街区を形成する
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まいのある街区を形成する
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

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

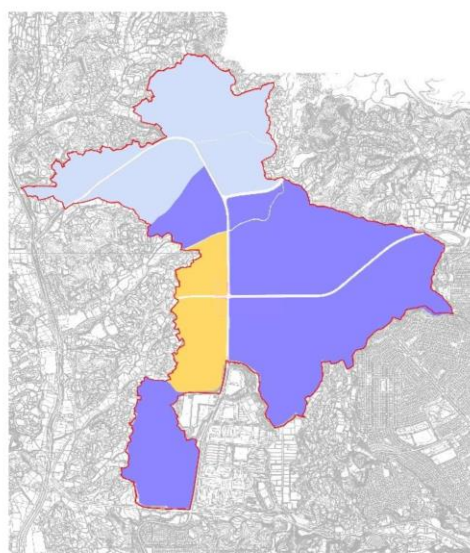
- ・区域面積：288ha
- ・令和4（2022）年6月 学研高山地区第2工区マスタープランを策定
- ・令和6（2024）年12月 学研高山地区南エリア土地画整理準備組合を設立



図 2-30 学研高山地区

「学研高山地区第2工区マスタープラン」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。

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 2-31 土地利用の方針

出典：学研高山地区第2工区マスタープラン

(2) 学研北生駒駅北地区のまちづくり事業

当該地区は、学研北生駒駅北側に隣接し、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組合施行による土地区画整理事業が予定されています。

ライフステージの変化などに対応することのできる生活利便機能等の集積・誘導や、魅力あるまちなみ空間の形成、歩きたくなる環境の充実、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拠点形成を目指しています。

- ・ 区域面積：6.1ha
- ・ 令和6（2024）年6月 生駒市学研北生駒北土地区画整理準備組合を設立

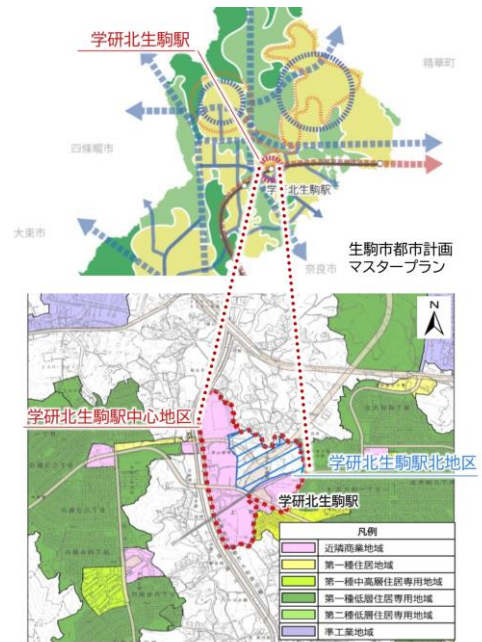


図 2-32 事業位置図

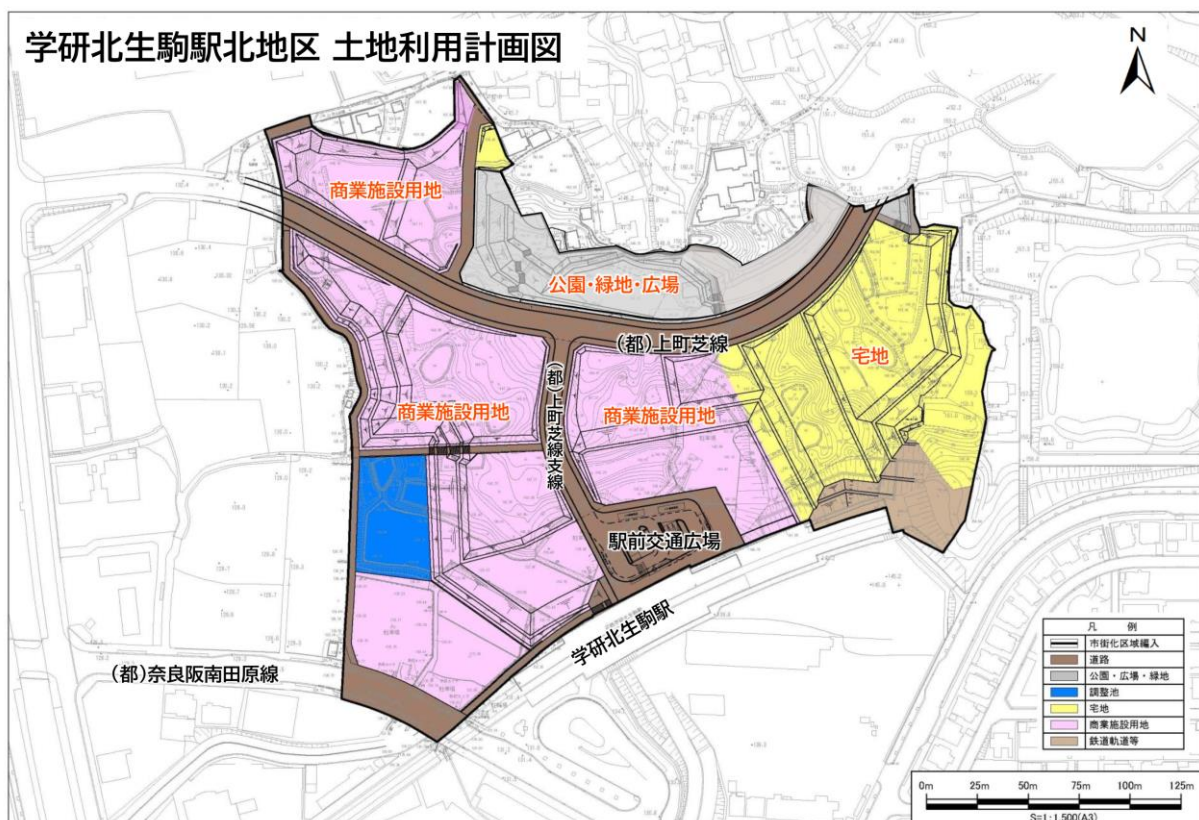


図 2-33 土地利用計画図

(3) 生駒駅周辺都市再生（まちなかウォーカブル推進）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（1970）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。

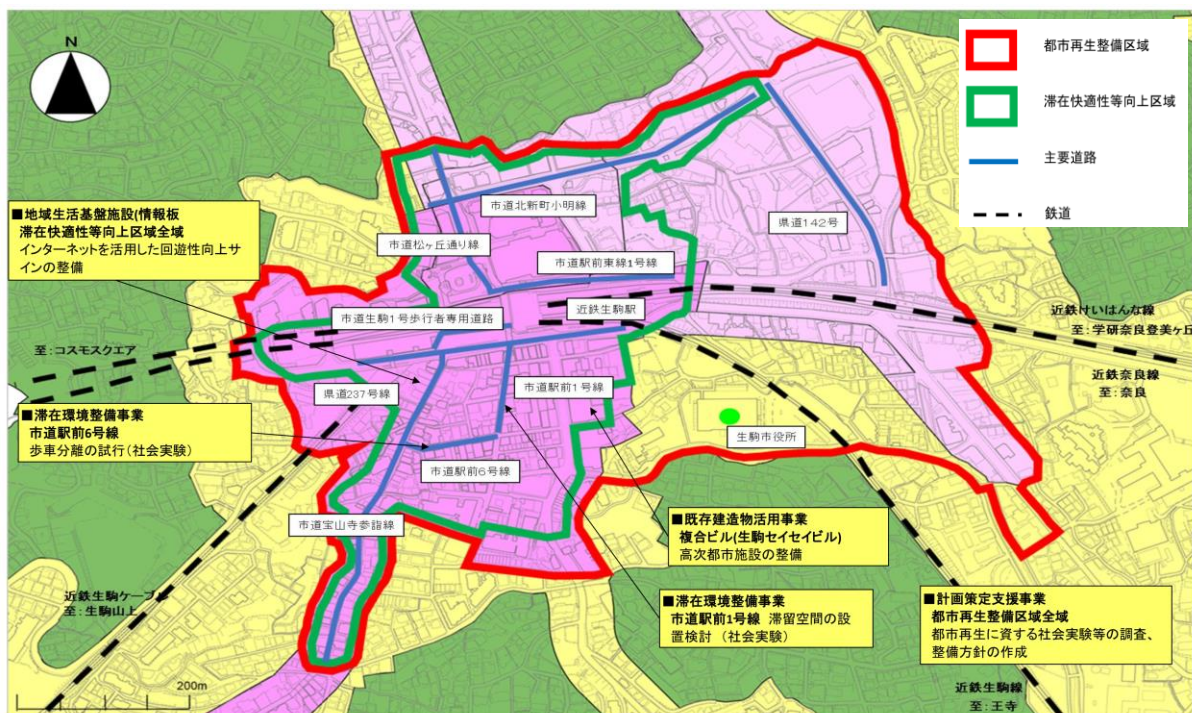


図 2-34 生駒駅周辺地区（奈良県生駒市） 整備方針概要図

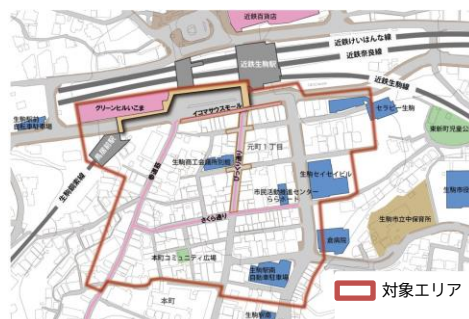
出典：生駒駅周辺都市再生整備計画（令和6年3月）

(4) 生駒駅南口みらいビジョン（令和5（2023）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「びっくり通り」、「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」や各公共施設が立地するエリアがおおむねの範囲です。



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」や、今も連綿と続く「商い」に加えて、社会や地域に貢献する視点や、複数の市民による共同運営など時代に即した新しい「商い」が生まれつつあることが本エリアの特徴といえます。

また、本エリアには住宅都市として発展してきた生駒市の「暮らし」に根付きつつも、市民のみらいの「暮らし」を豊かにする都市拠点としての役割が求められます。これらがこのまちに息づくことで、住民や事業者、来街者が居心地よく、居場所を感じられ、すごしやすいこと、そして、他人事ではなく、誰もが関わりやすいまちであり続けることをめざします。

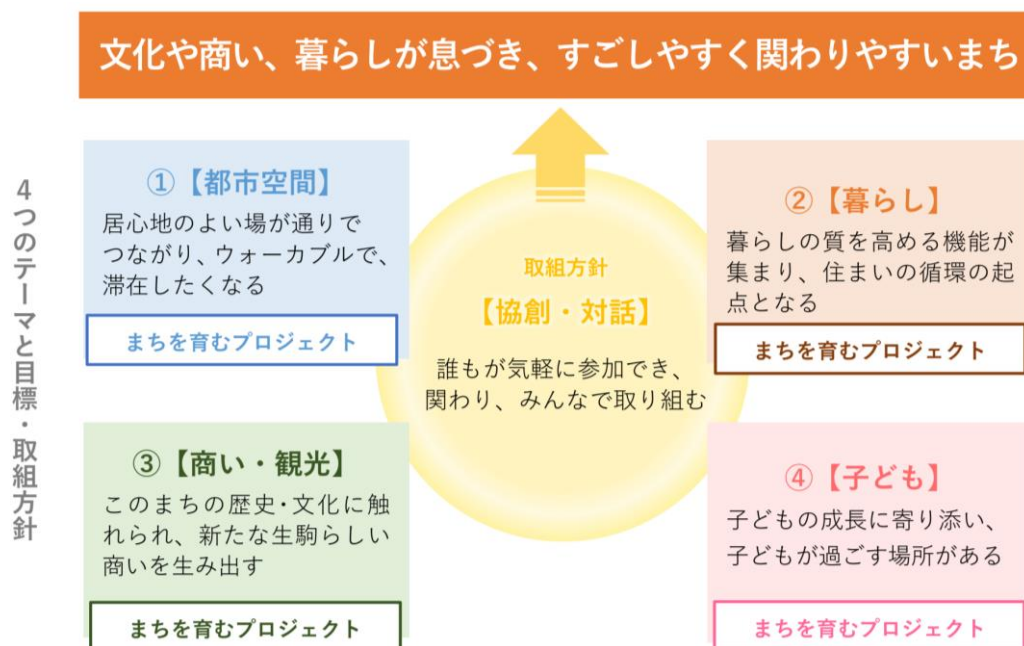


図 2-35 「めざす将来像」と実現するための「4つのテーマと目標・取組方針」

(5) 生駒駅南口参道周辺街なみ環境整備事業

本市の中心部である生駒駅南口から宝山寺までの参道周辺の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。

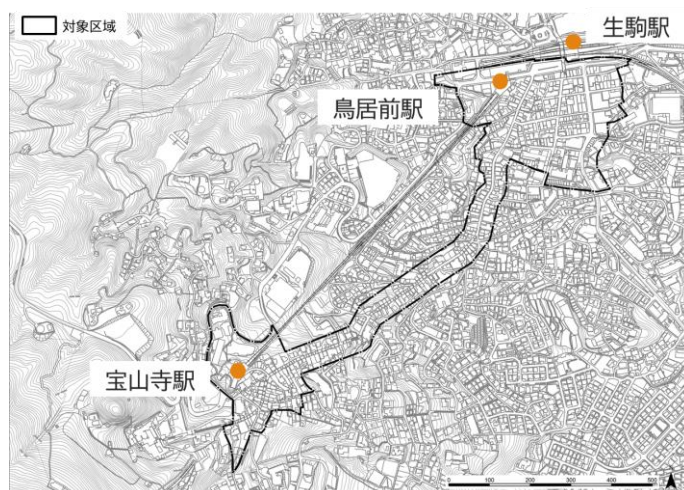


図 2-36 対象区域図

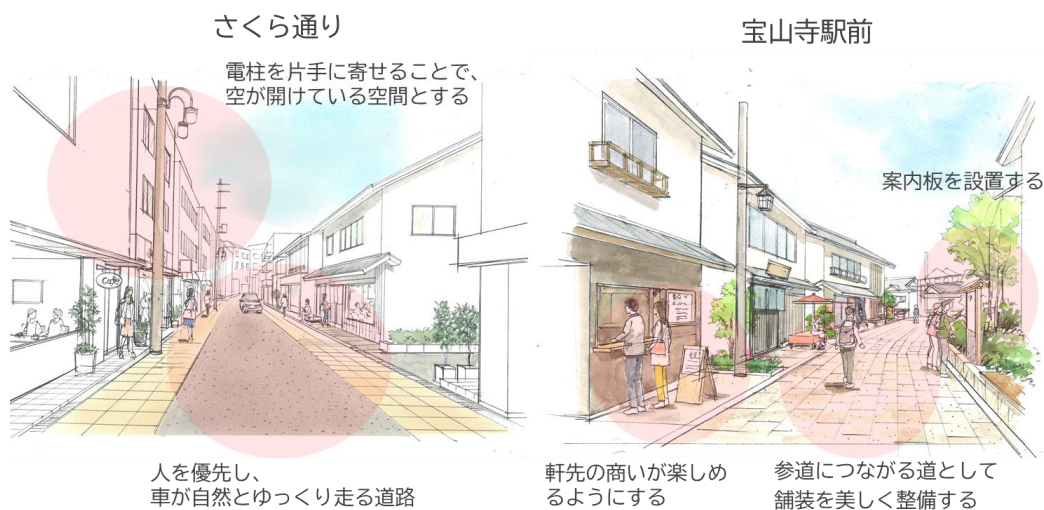


図 2-37 将来の街並みのイメージ

2.5 都市機能

2.5.1 行政施設

本市の行政施設として、生駒市役所が生駒駅南側に位置しています。また、市内4か所に市民サービスコーナーが設置されています。

表 2-7 行政施設

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

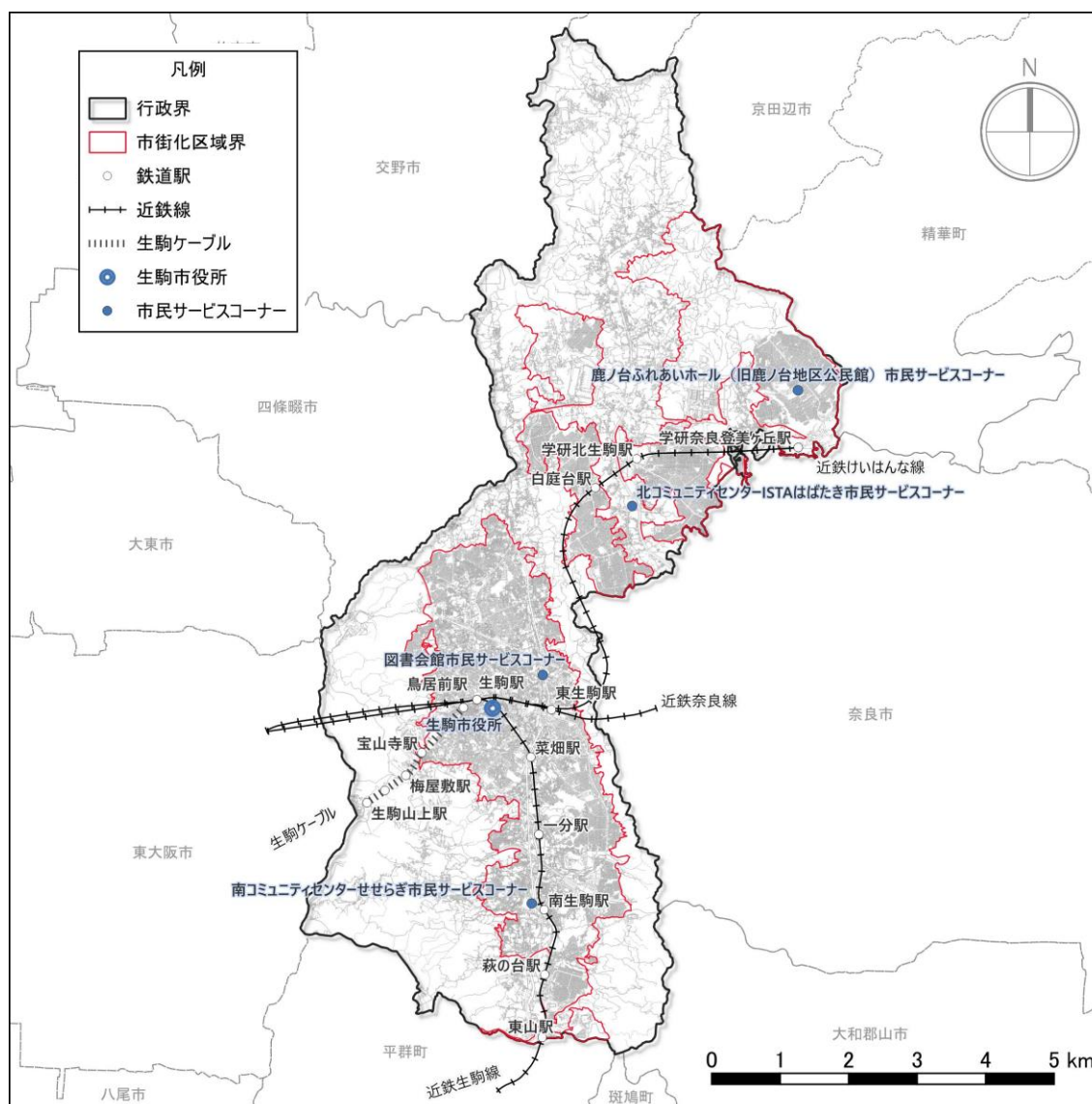


図 2-38 行政施設位置図

2.5.2 高齢者福祉施設

(1) 高齢者福祉施設の徒歩圏（500m）カバー状況

令和2（2020）年の老年人口（65歳以上）比率は3割を占め、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（500m）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。

表 2-8 高齢者福祉施設の徒歩圏（500m）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：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

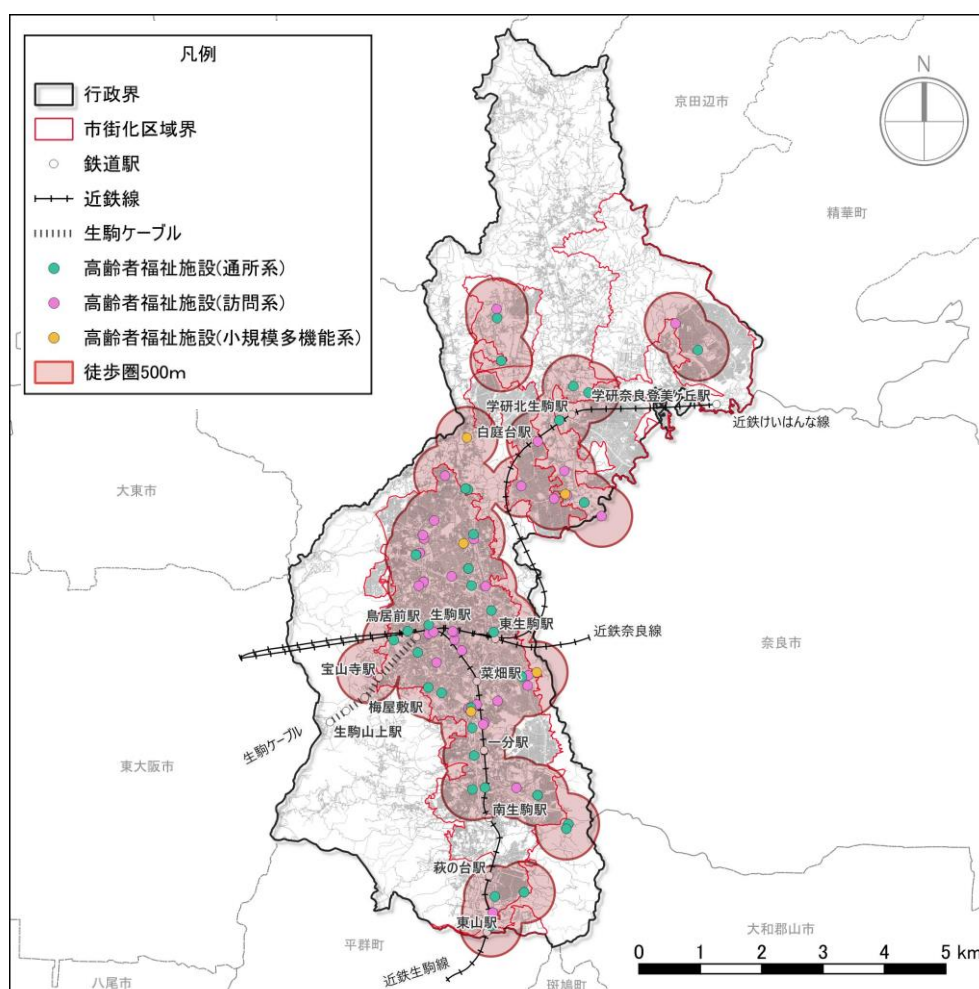


図 2-39 高齢者福祉施設の徒歩圏（500m）カバー状況図

出典：介護サービス情報公表システム（令和6年）

(2) 高齢者福祉施設への行きやすさの満足度

令和元（2019）年12月に実施した「生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査」では、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。

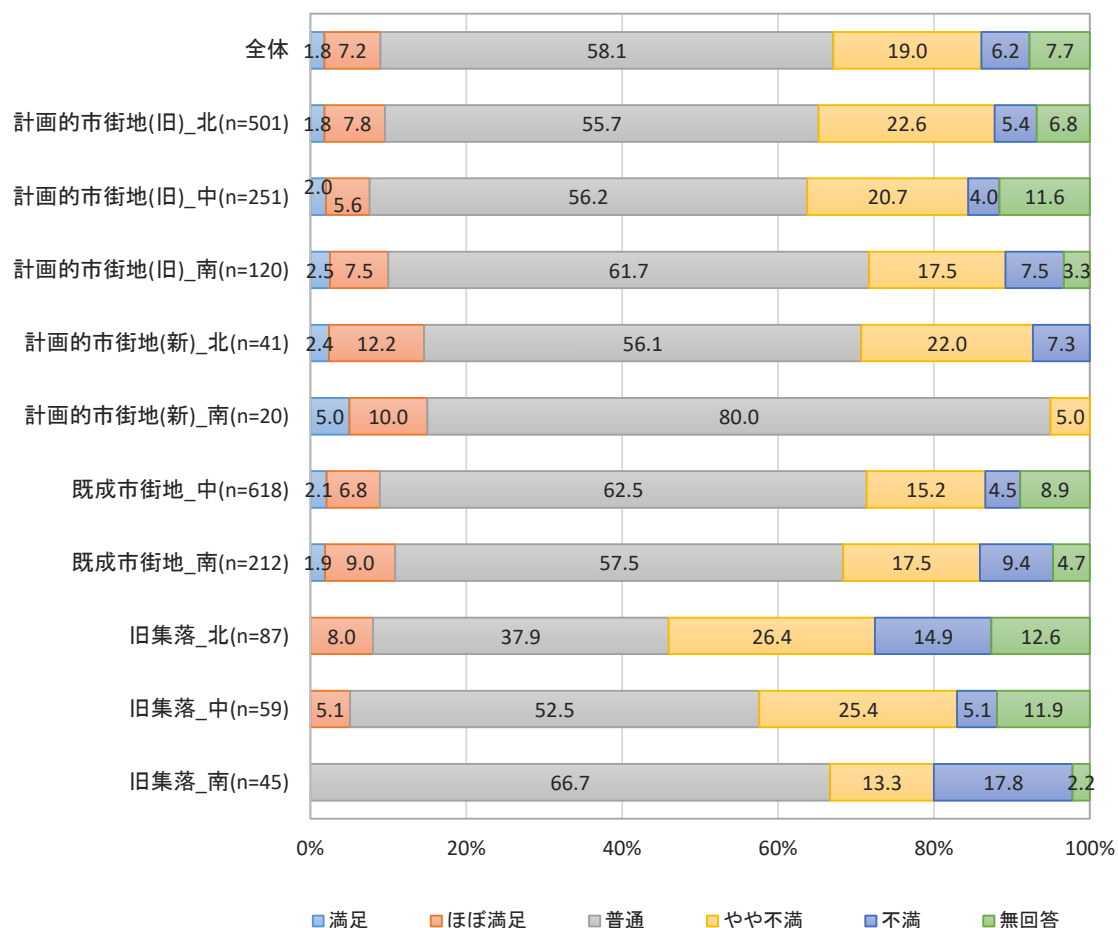


図 2-40 高齢者福祉施設への行きやすさの満足度

出典：生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査（令和元年12月）

類型名	分類内容
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
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
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）
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）

2.5.3 子育て支援施設

(1) 子育て支援施設の徒歩圏（800m）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（800m）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 2-9 子育て支援施設の徒歩圏（800m）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：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

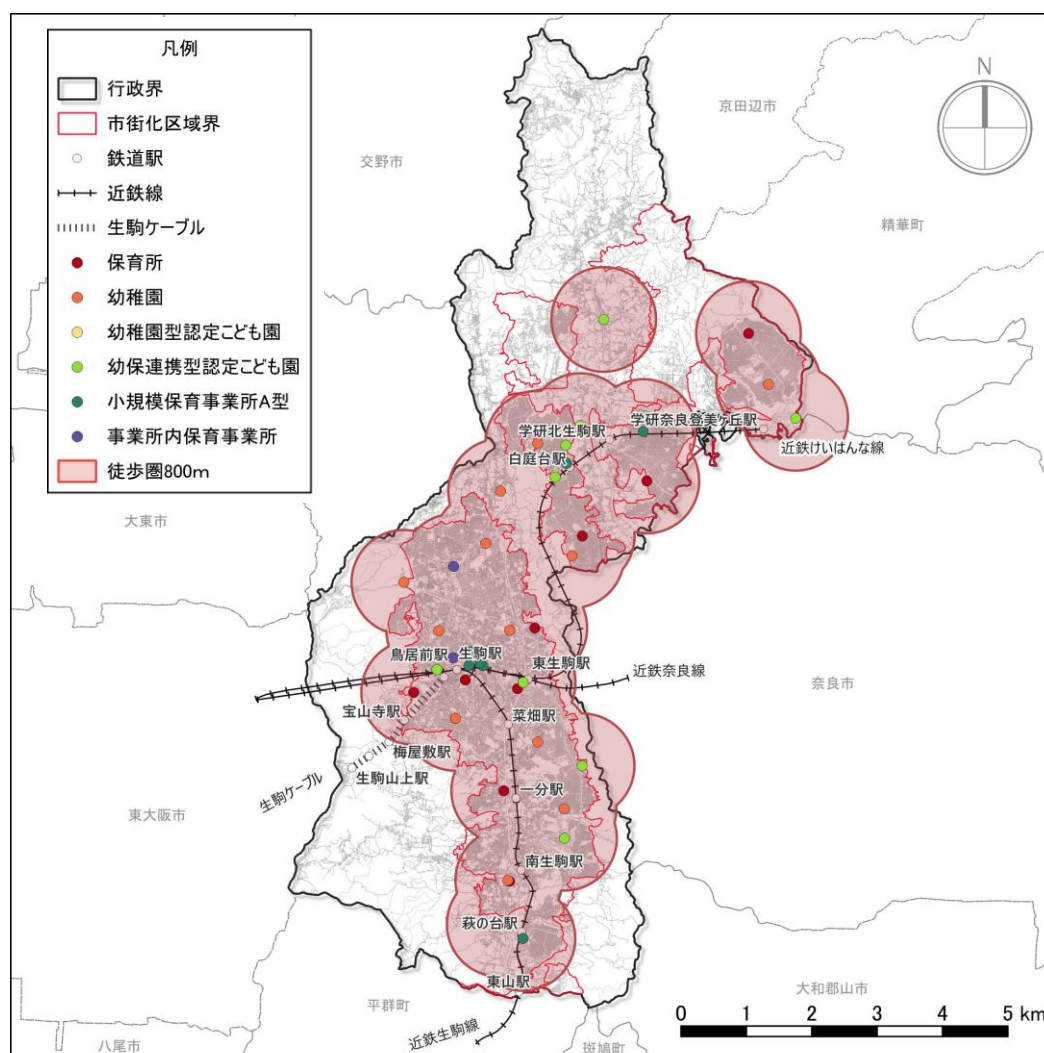


図 2-41 子育て支援施設の徒歩圏（800m）カバー状況図

出典：国土数値情報（令和5年）

(2) 子育て支援施設への行きやすさの満足度

令和元（2019）年12月に実施した「生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査」では、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。

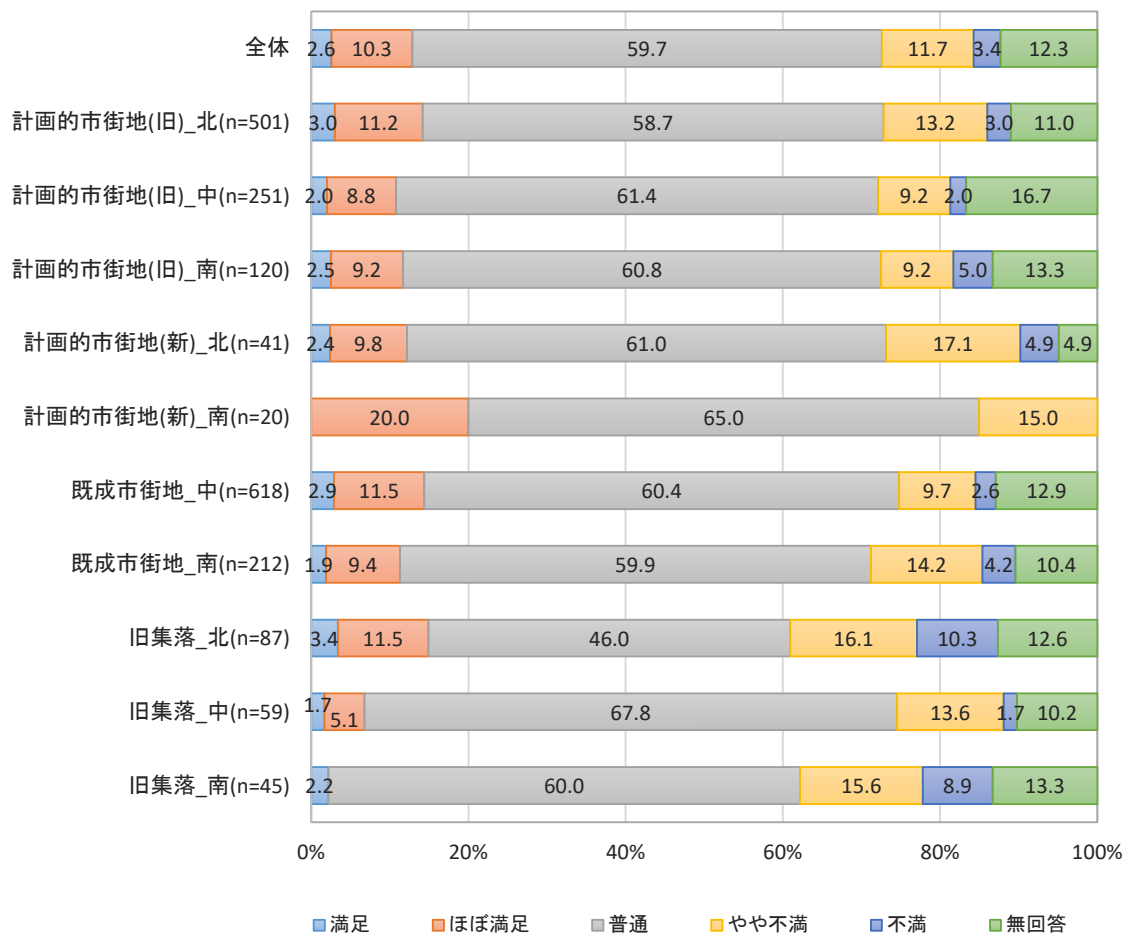


図 2-42 子育て支援施設への行きやすさの満足度

出典：生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査（令和元年12月）

2.5.4 教育施設

令和7（2025）年11月時点で、市立小学校、中学校が計画的住宅地の周辺に立地しています。また、県立高等学校、国立大学、専修学校も立地しています。

生駒南小学校と生駒南中学校は、施設一体型義務教育学校として整備を進めています。

表 2-10 教育施設の状況

小学校	中学校	小中学校	高等学校	大学	専修学校
11	7	1	2	1	2

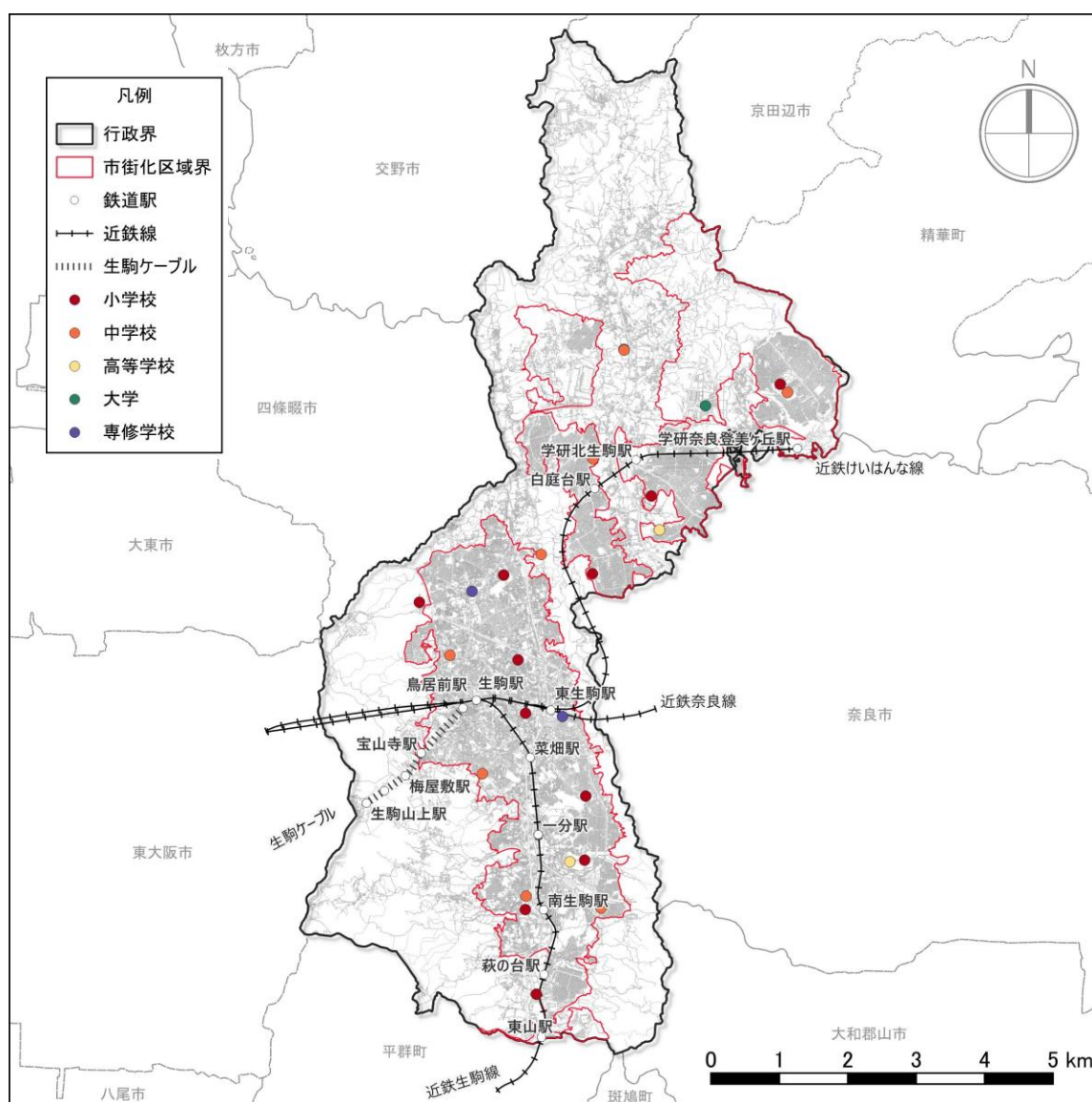


図 2-43 教育施設位置図

出典：国土数値情報（令和6年）

2.5.5 商業施設

(1) 商業施設の徒歩圏（800m）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。

表 2-11 商業施設の徒歩圏（800m）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：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

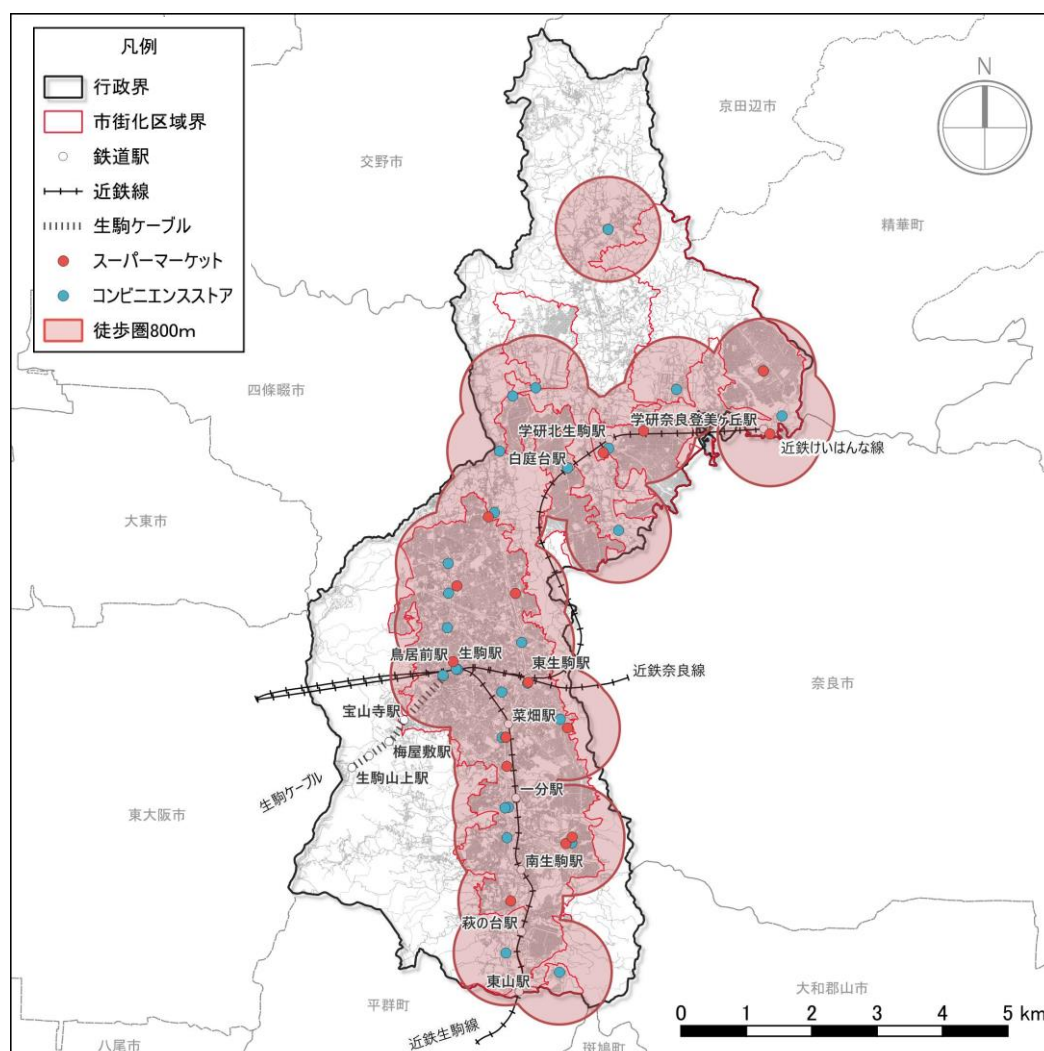


図 2-44 商業施設の徒歩圏（800m）カバー状況図

出典：i タウンページ（令和6年）より情報を取得

(2) 日常の買い物の便利さへの満足度

令和元（2019）年12月に実施した「生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査」では、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。

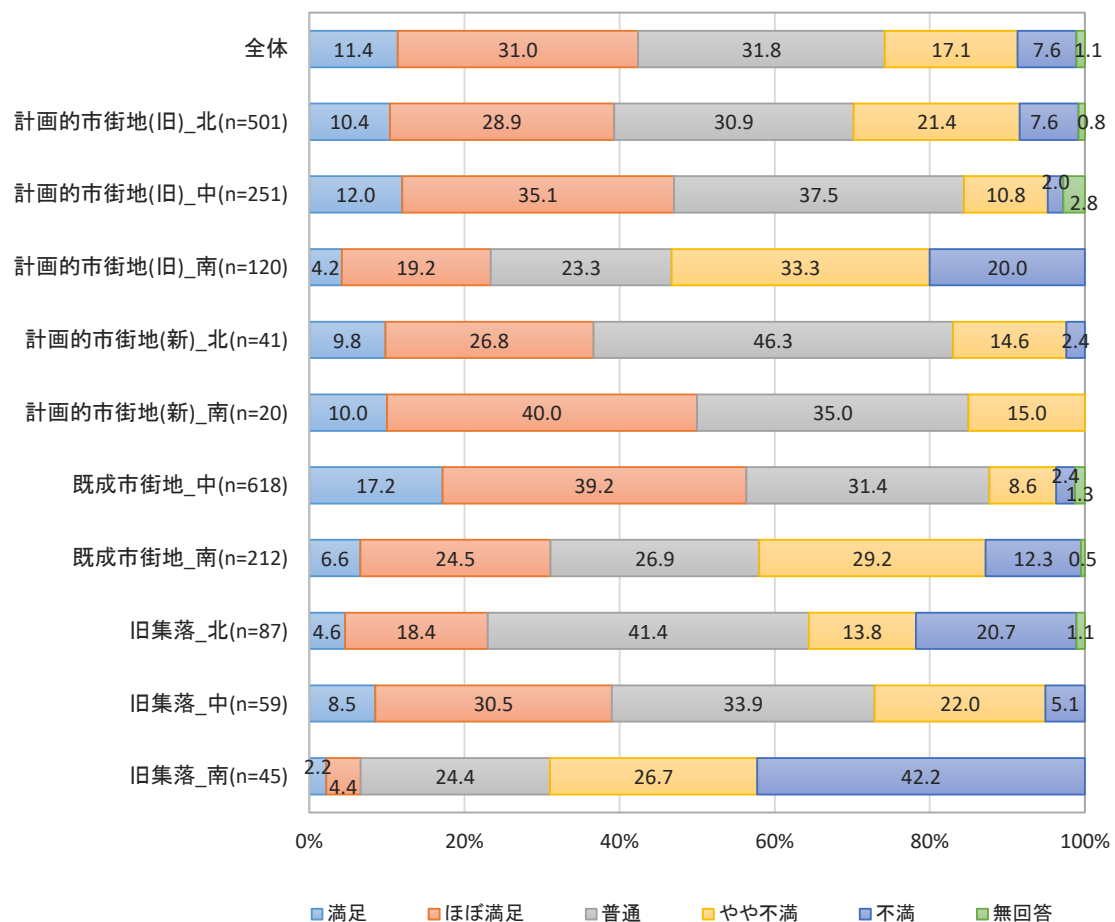


図 2-45 日常の買い物の便利さへの満足度

出典：生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査（令和元年12月）

2.5.6 医療施設

(1) 医療施設の徒歩圏（800m）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：病院、診療所（内科・外科・小児科のいずれかを診療科目としているもの）

表 2-12 医療施設の徒歩圏（800m）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：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

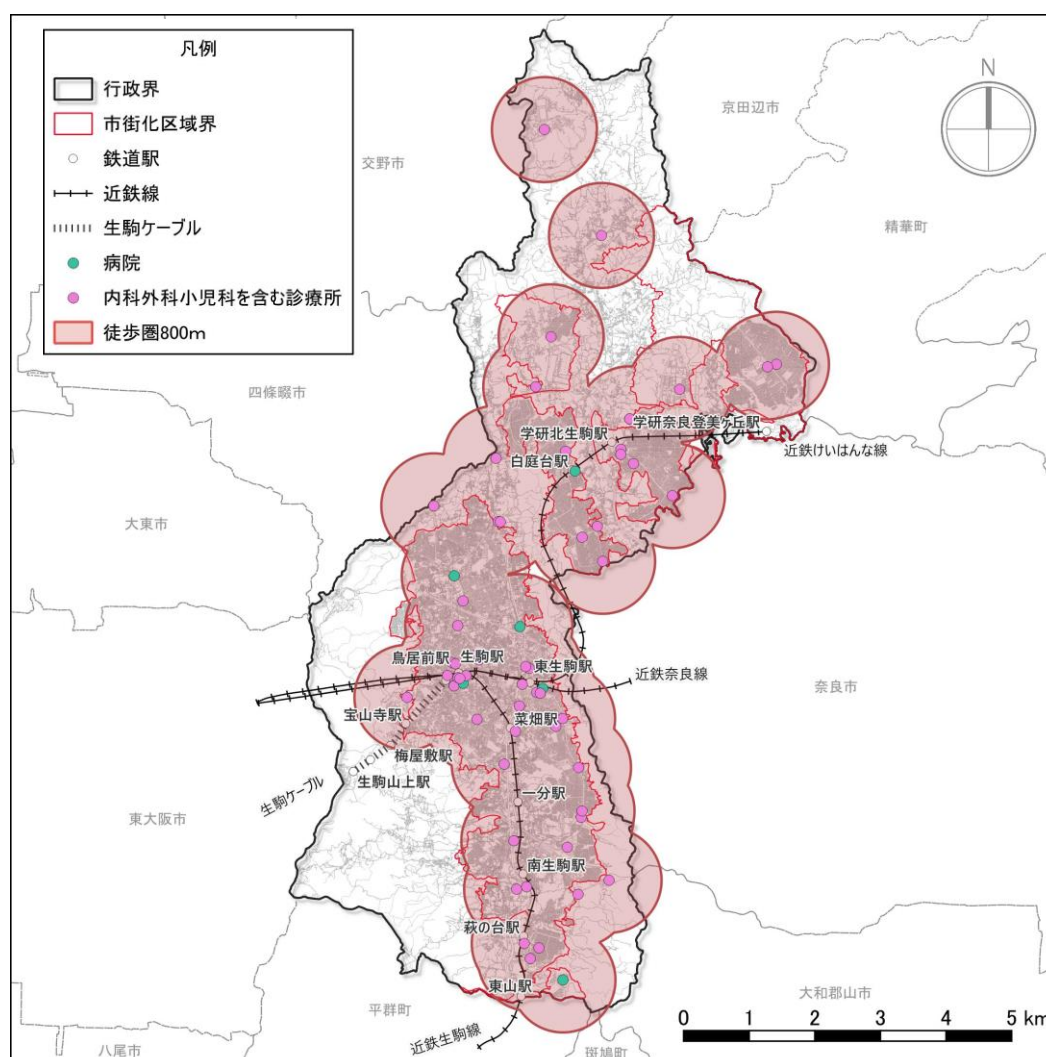


図 2-46 医療施設の徒歩圏（800m）カバー状況図

出典：国土数値情報（令和2年）

(2) 医療施設への行きやすさの満足度

令和元（2019）年12月に実施した「生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査」では、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。

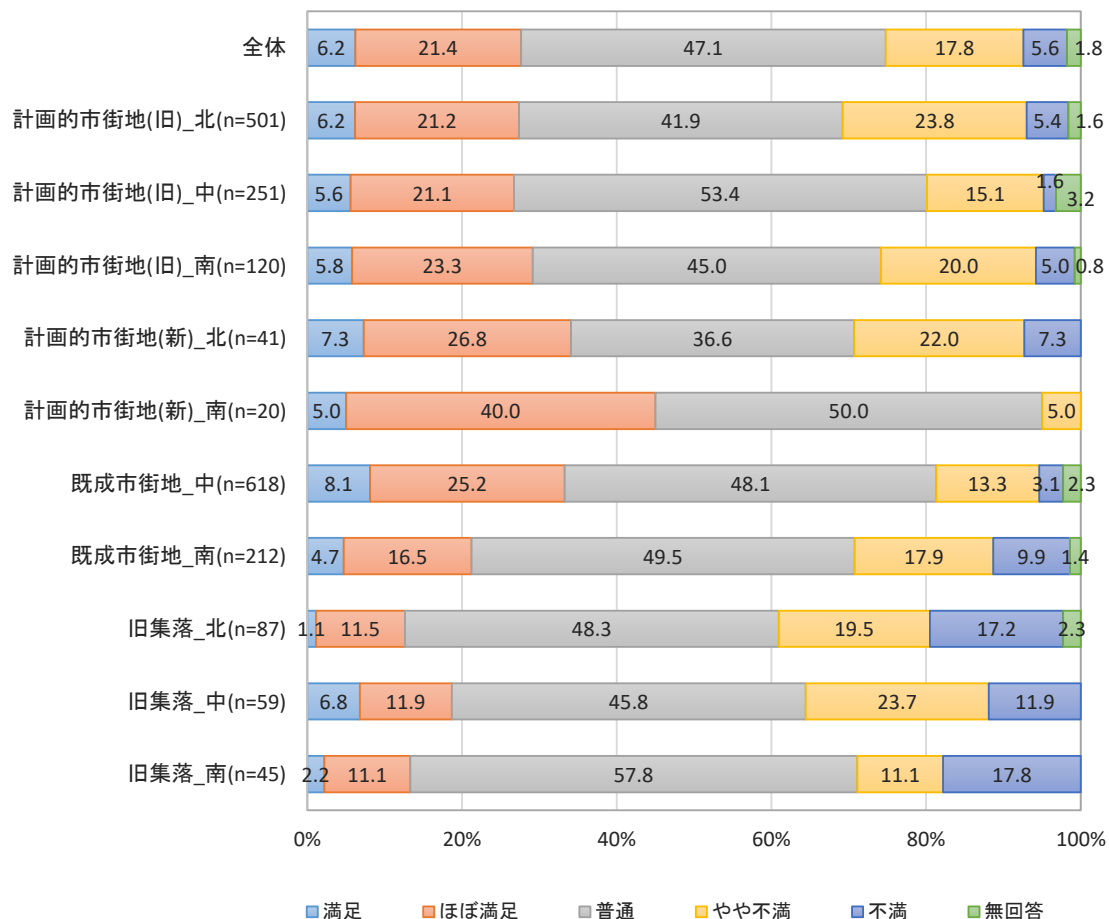


図 2-47 医療施設への行きやすさの満足度

出典：生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査（令和元年12月）

2.5.7 金融施設

(1) 金融施設の徒歩圏（800m）カバー状況

市内には、銀行、信用金庫、郵便局（ゆうちょ銀行）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低下し、カバー率も低下することが予想されます。

表 2-13 金融施設の徒歩圏（800m）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：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

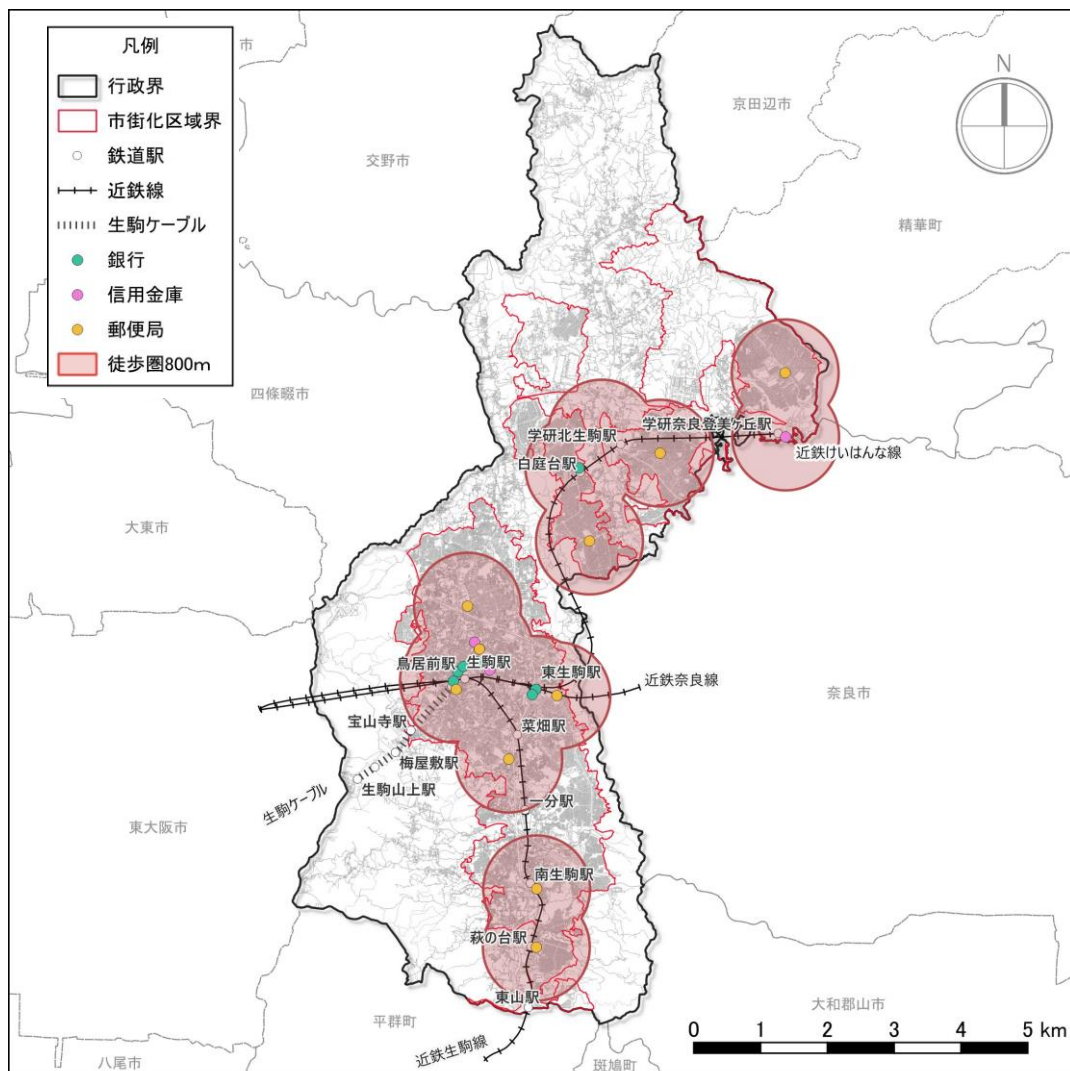


図 2-48 金融施設の徒歩圏（800m）カバー状況図

出典：i タウンページ（令和6年）より情報を取得

2.5.8 文化・スポーツ施設

(1) 文化・スポーツ施設の状況

令和7（2025）年11月時点で、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、学研北生駒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、多目的グラウンド、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。

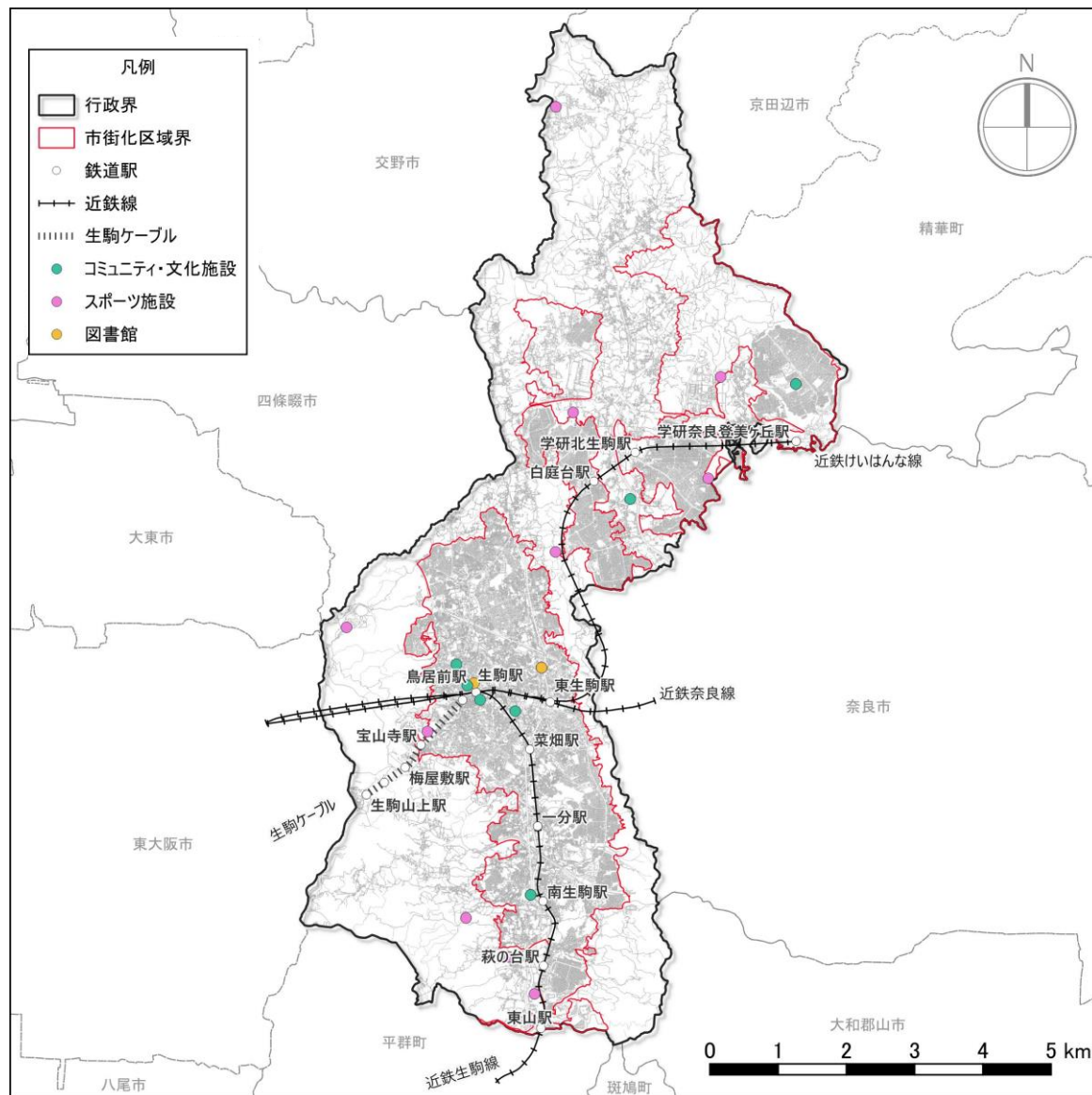


図 2-49 文化・スポーツ施設位置図

出典：国土数値情報（令和6年）より一部修正

(2) 文化・スポーツ施設への行きやすさの満足度

1) 文化施設

令和元（2019）年12月に実施した「生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査」では、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。

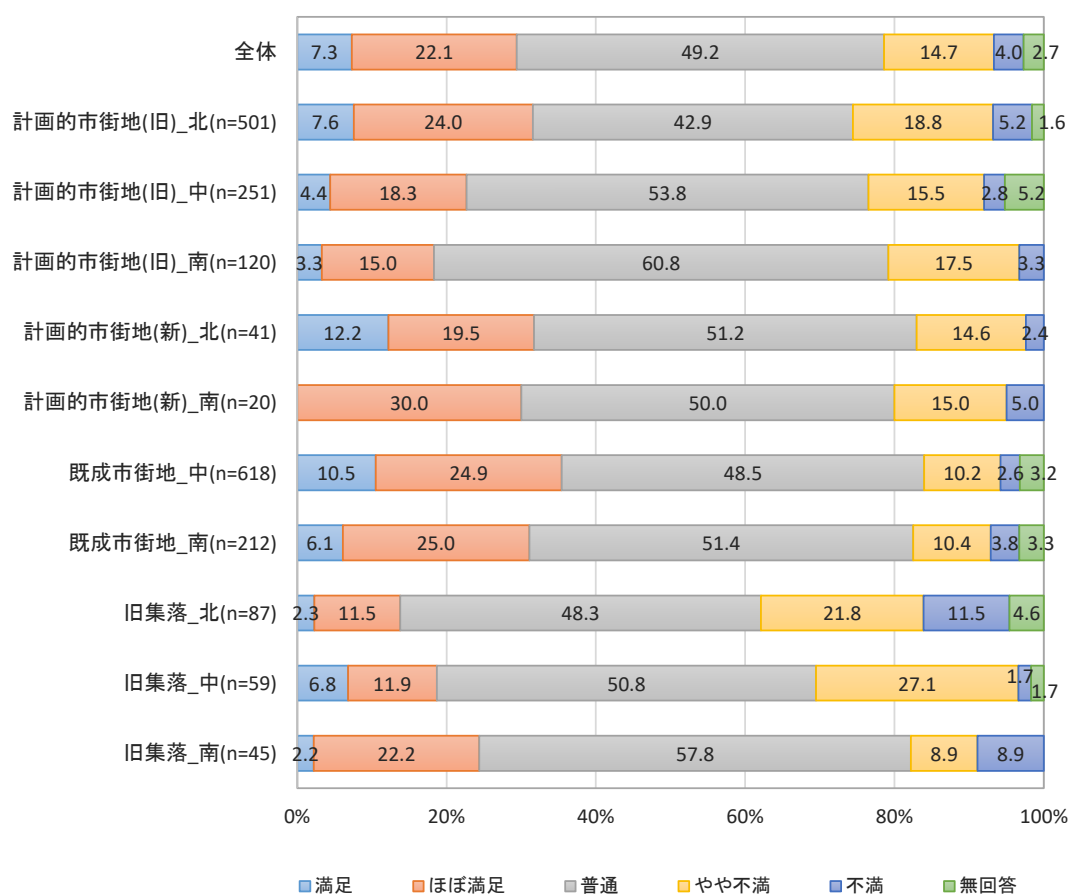


図 2-35 文化施設（図書館・コミュニティセンター等）への行きやすさの満足度

出典：生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査（令和元年12月）

2) スポーツ施設

令和元（2019）年12月に実施した「生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査」では、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。

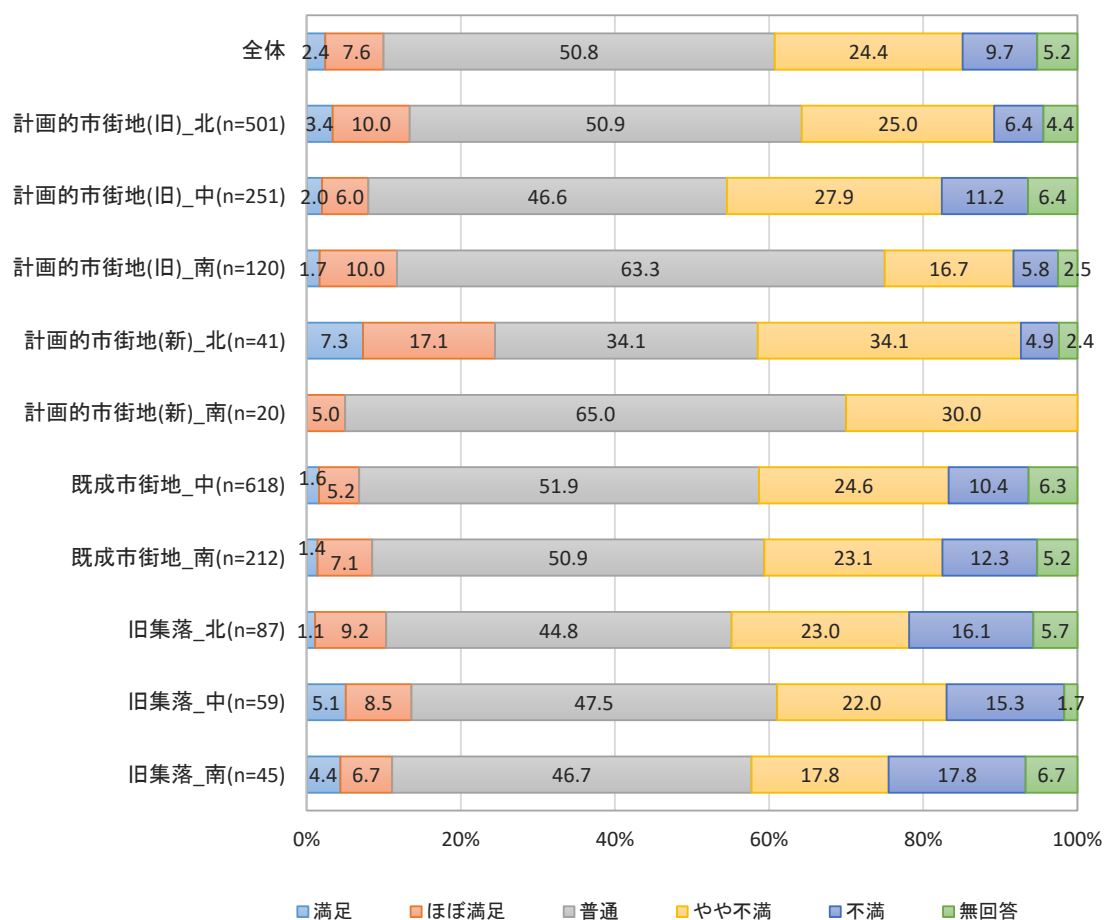


図 2-51 スポーツ施設（体育館等）への行きやすさの満足度

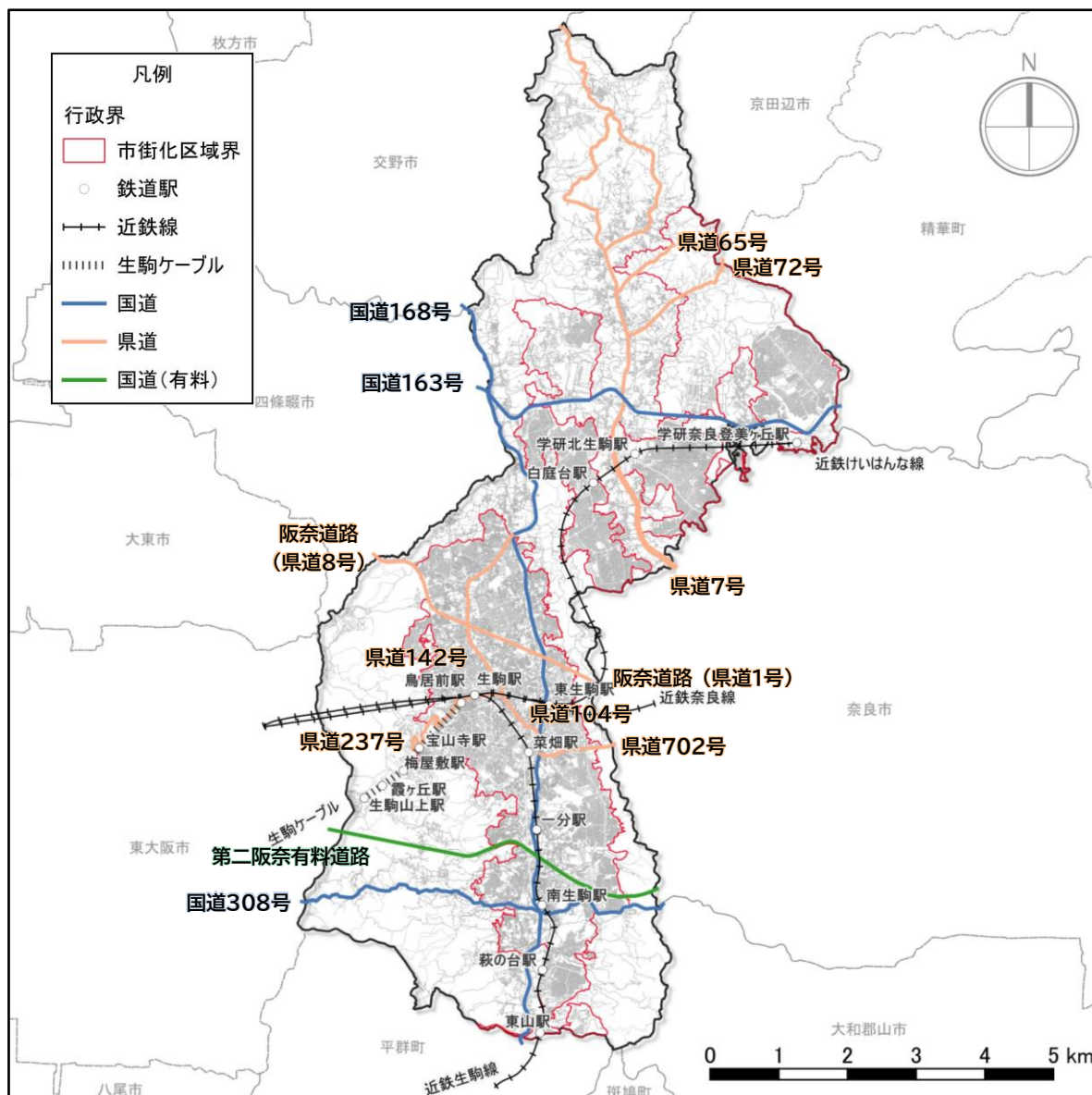
出典：生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査（令和元年12月）

2.6 道路・交通

2.6.1 道路の整備状況

(1) 国道・県道

主要な道路として、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（県道1号、8号）、東大阪市と奈良市に連絡する第二阪奈有料道路などが通っています。



(2) 都市計画道路の整備状況

令和7（2025）年11月時点の都市計画道路は、国道163号バイパス線（清滝生駒道路）等で事業中のものがあります。また、高山南北線、高山東西線等の学研高山地区第2工区の土地区画整理事業に向けて都市計画決定されたものがあります。

※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

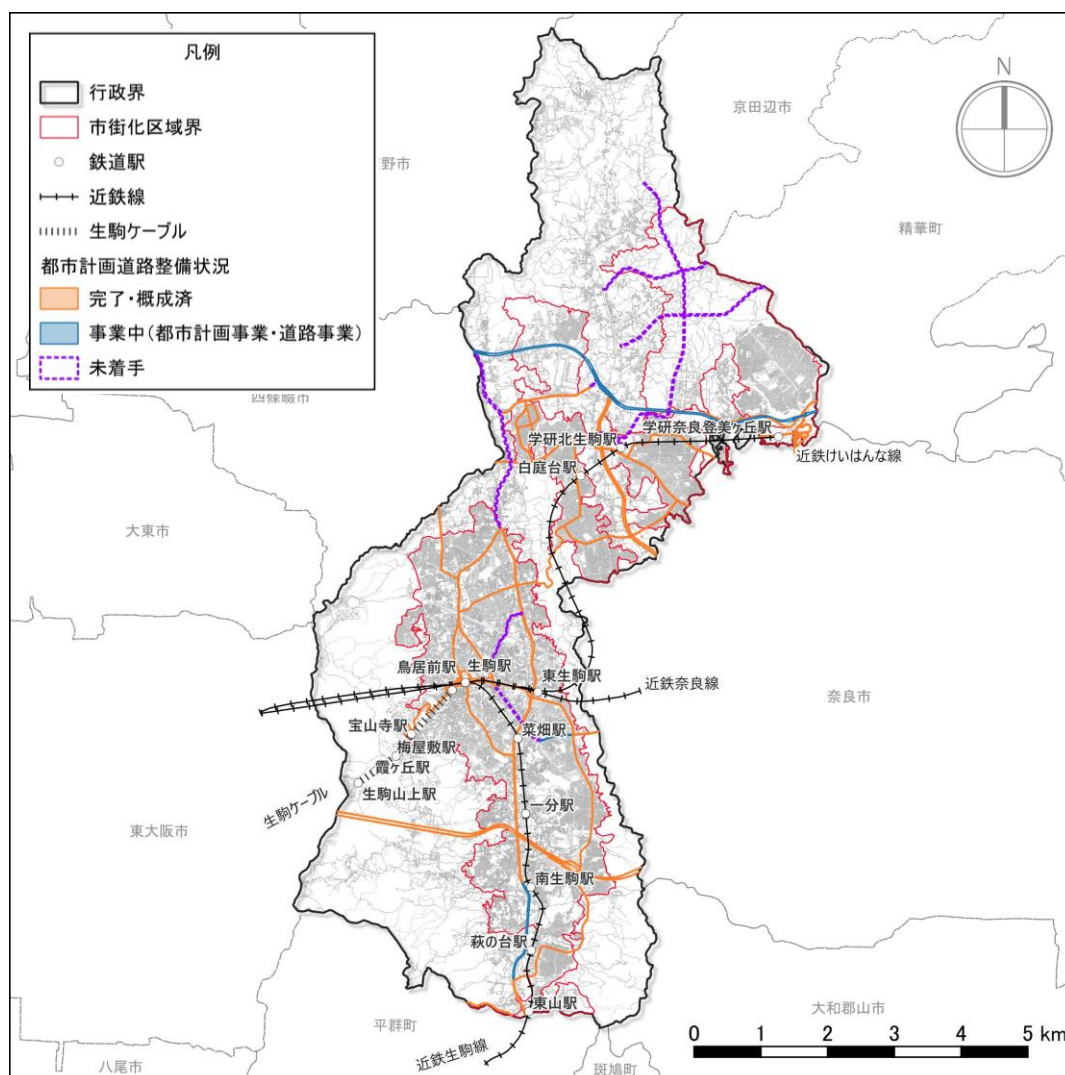


図 2-53 都市計画道路の整備状況図

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 2-14 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）

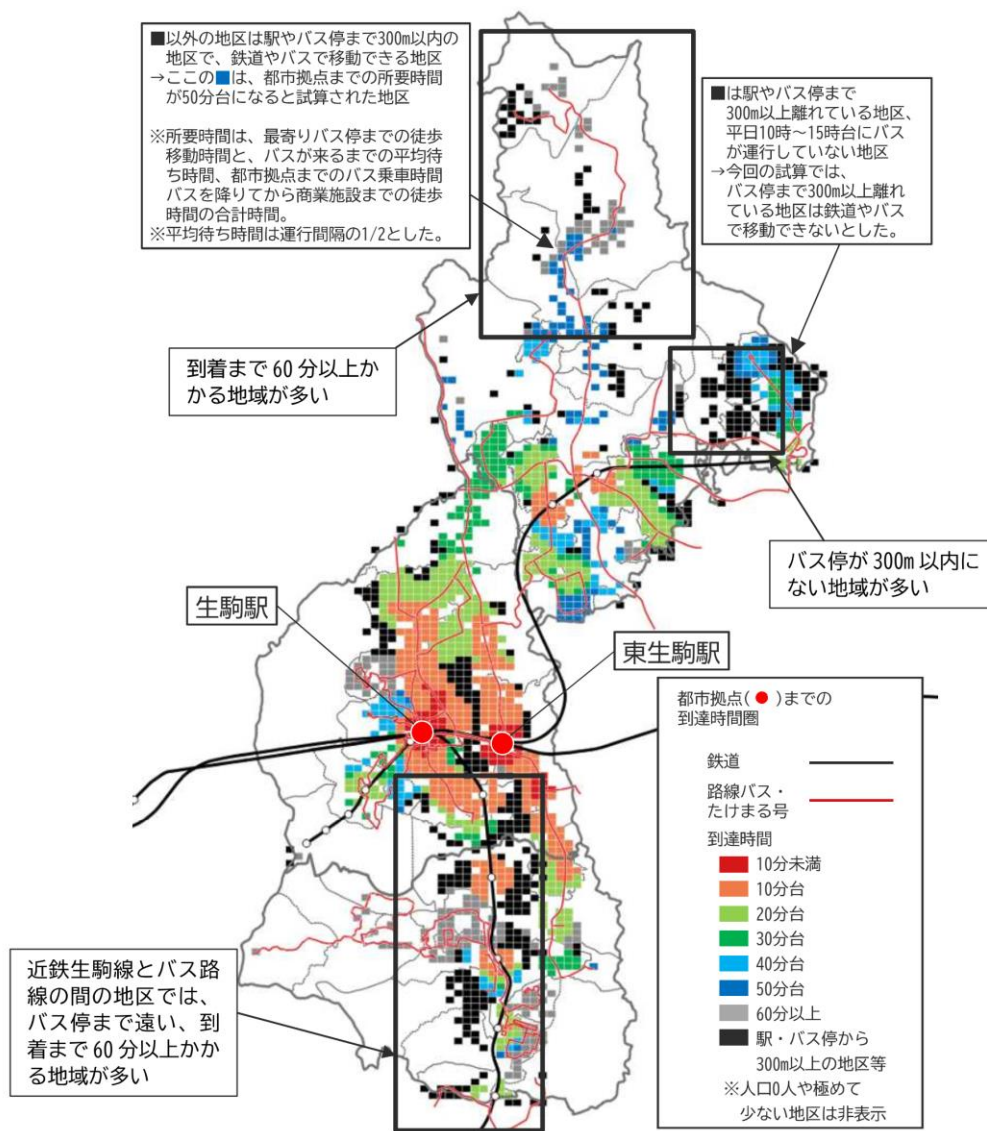


図 2-54 生駒駅と東生駒駅への到達時間圏

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、奈良と大阪難波・神戸三宮を結ぶ近鉄奈良線（阪神なんば線直通）、王寺方面への近鉄生駒線、夢洲・本町方面への近鉄けいはんな線（大阪メトロ中央線直通）、生駒山・宝山寺へ登る生駒ケーブルが、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。令和6（2024）年4月からは、桜ヶ丘地区で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、生駒駅周辺へのアクセスの向上が期待されます。

表 2-15 公共交通の徒歩圏（鉄道駅800m、バス停300m）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：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

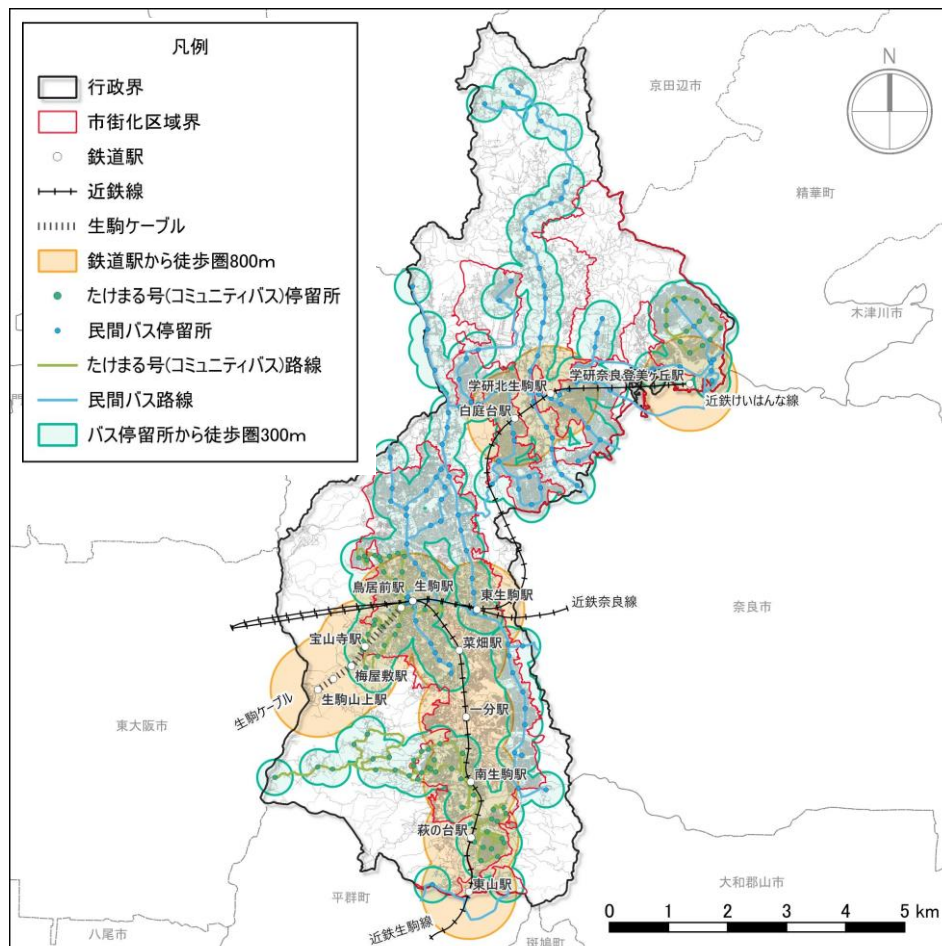


図 2-55 鉄道・バス網徒歩圏図

出典（バス）：生駒市地域公共交通計画（令和5年12月一部改訂）

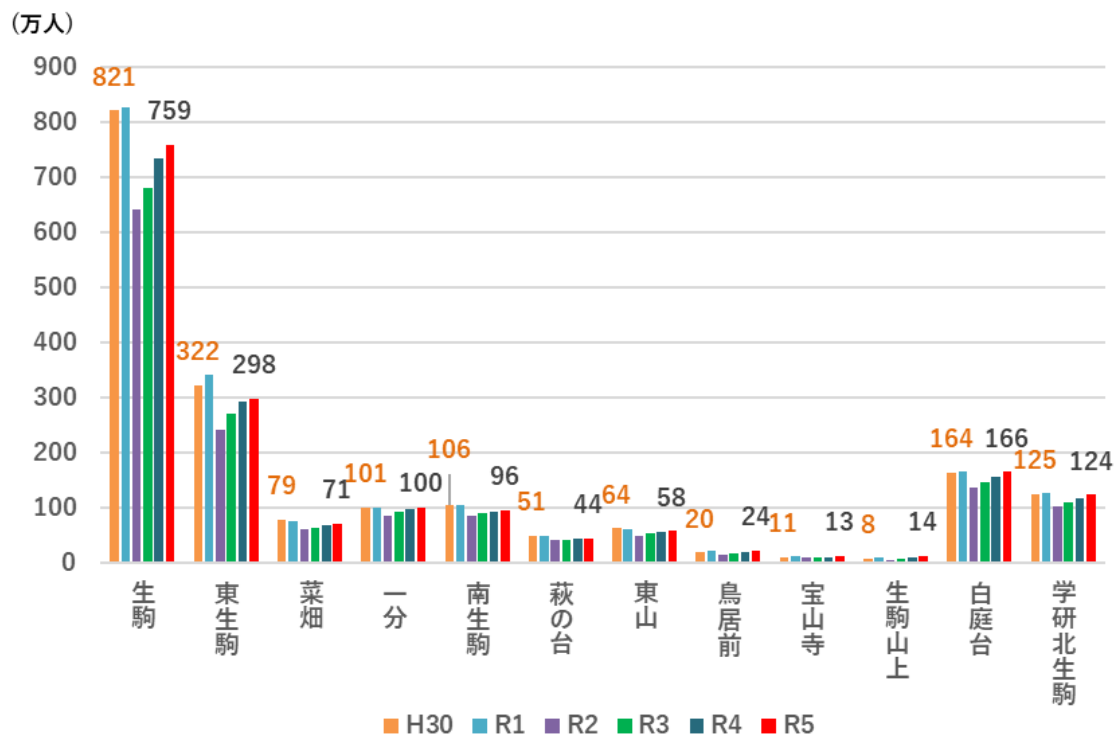


図 2-56 鉄道の乗車人員の推移

出典：近畿日本鉄道㈱

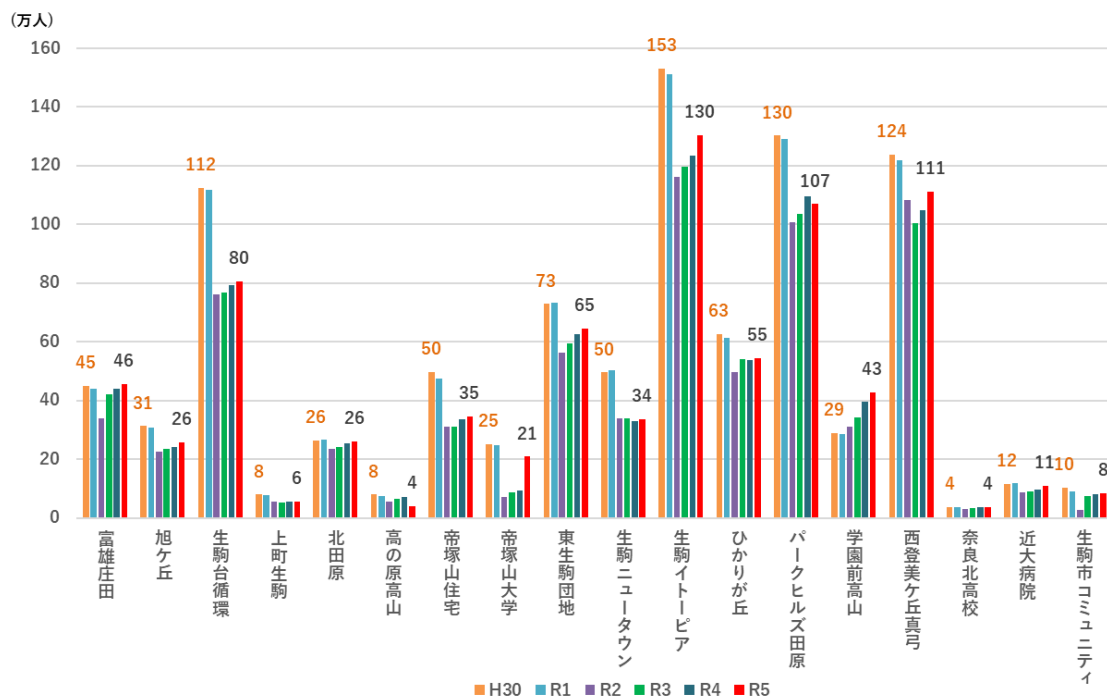


図 2-57 路線バスの輸送人員の推移

出典（コミュニティバスを除く）：奈良交通㈱

(3) 公共交通の利便性の満足度

1) 鉄道

令和元（2019）年12月に実施した「生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査」では、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。

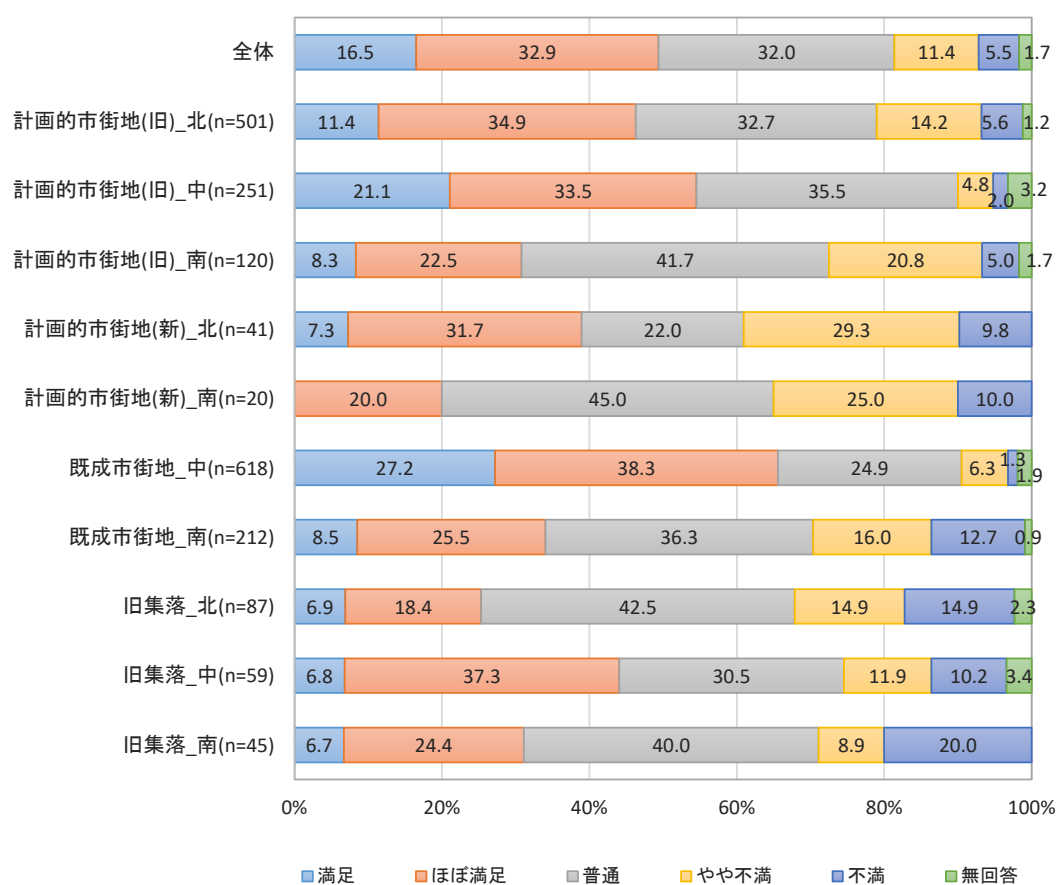


図 2-58 鉄道の利便性の満足度

出典：生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査（令和元年12月）

2) バス

令和元（2019）年12月に実施した「生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査」では、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。

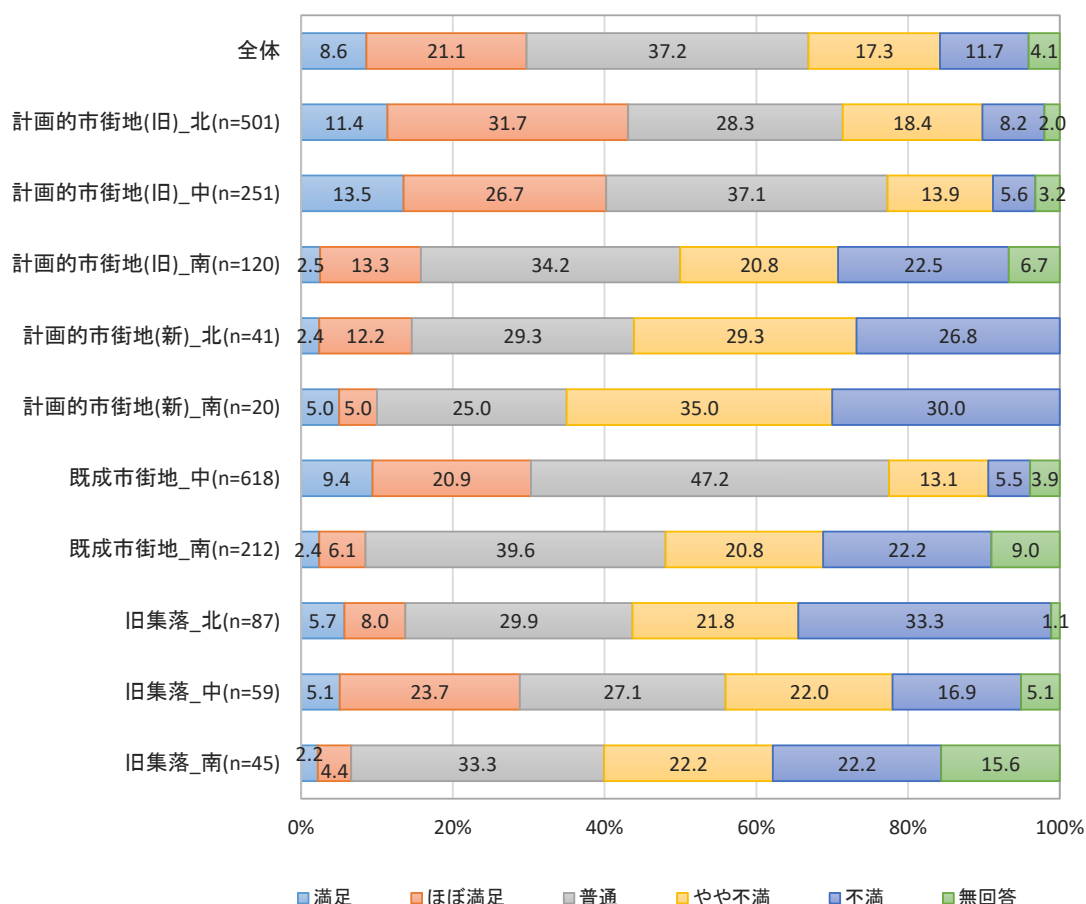


図 2-59 バスの利便性の満足度

出典：生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査（令和元年12月）

2.7 防災

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、地すべりの恐れがある区域を指定しています。本市でも、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）が指定されています。（令和5（2023）年10月20日時点）

（1）急傾斜地の崩壊

急傾斜地の崩壊の恐れがある区域として、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）が指定されています。

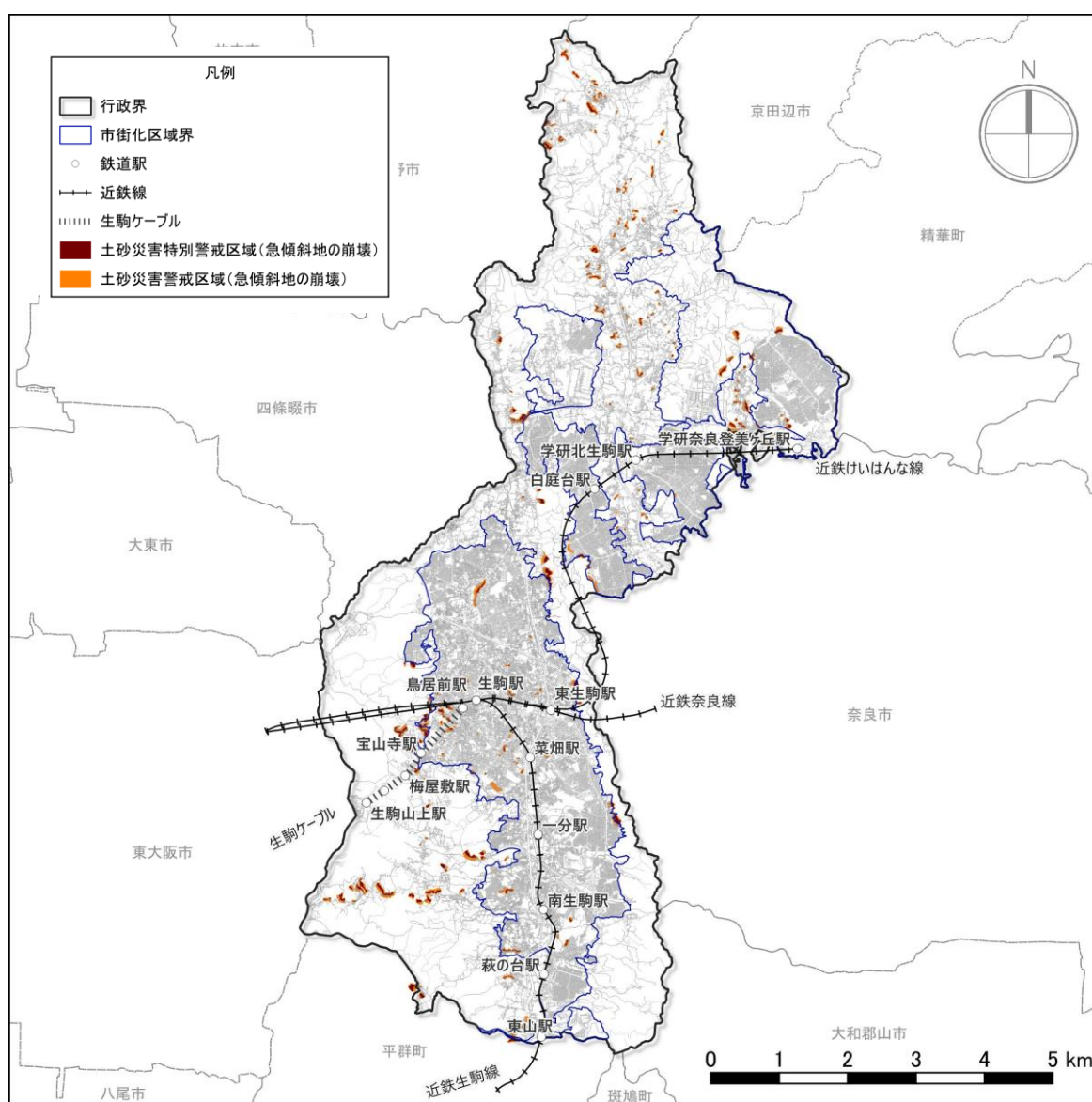


図 2-60 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域図（急傾斜地の崩壊）

出典：生駒市総合防災マップ（令和5年）

(2) 土石流

土石流発生のある恐れがある区域として、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）が指定されています。

(3) 地すべり

地すべり発生のある恐れがある区域として、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。

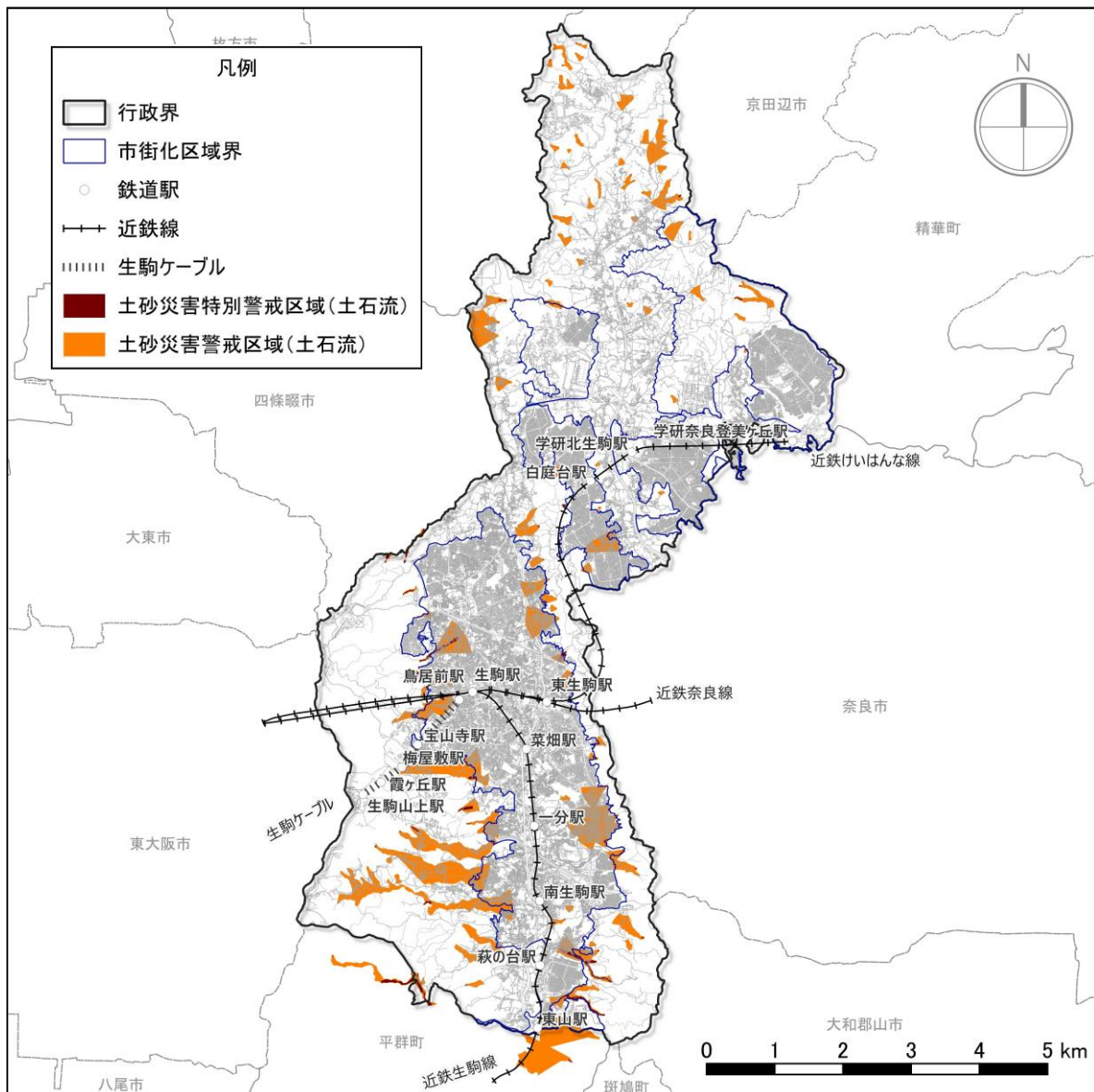


図 2-6136 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域図（土石流・地すべり）

出典：生駒市総合防災マップ（令和 5 年）

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市が指定したものです。

生駒市総合防災マップでは、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3m未満(2階床面未満の浸水)の区域が富雄川上流、中村川、東生駒川、竜田川沿いにみられます。また、南生駒駅周辺において、最大浸水深0.5m以上3m未満の区域がみられます。

※想定最大規模降雨：想定しうる最大規模の降雨のことで、1,000年に1回程度の割合で発生する降雨量を想定

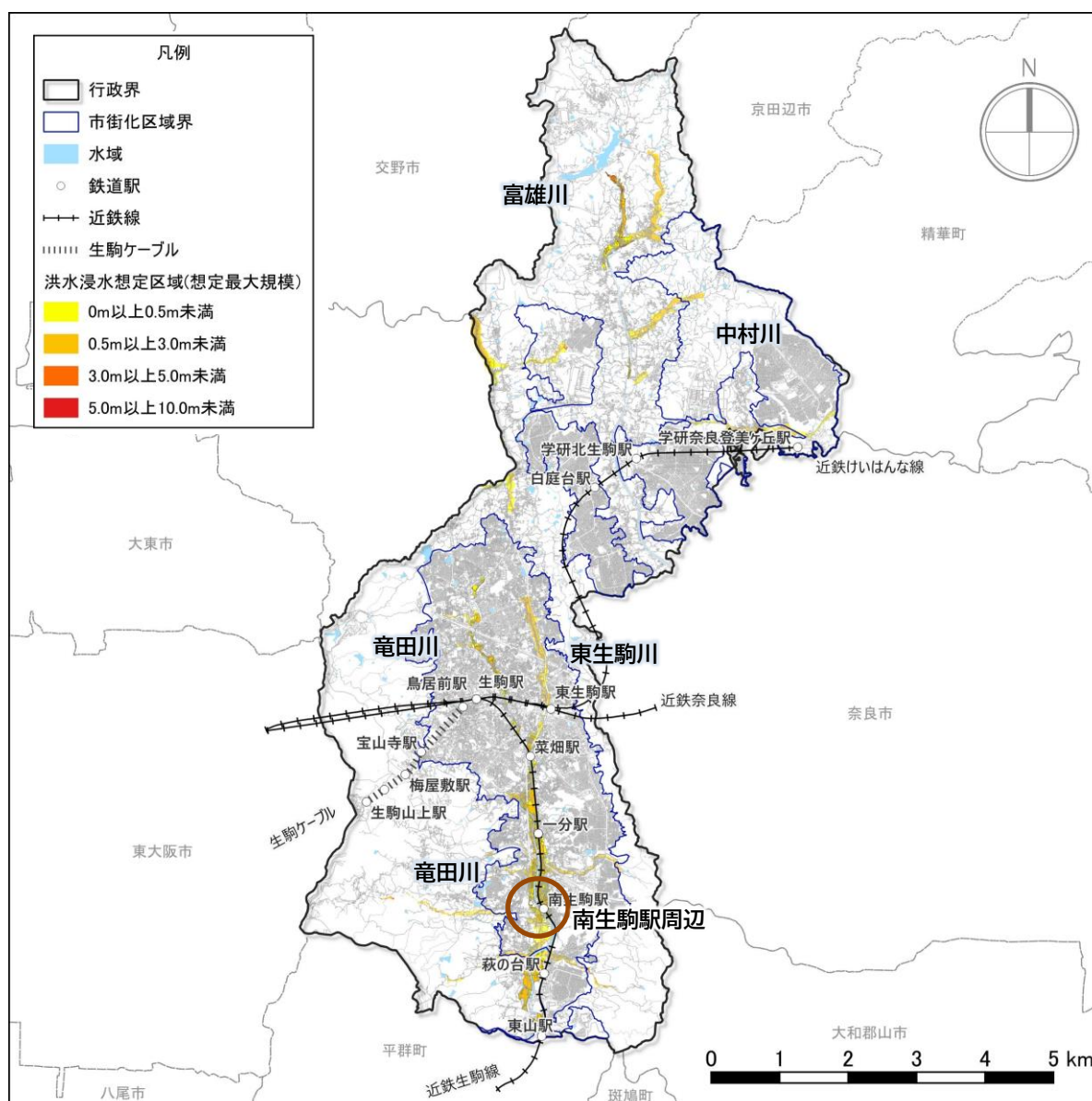


图 2-62 洪水浸水想定区域图

出典：生駒市総合防災マップ（令和5年）

2.7.3 家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）

生駒市総合防災マップでは、家屋倒壊等氾濫想定区域として、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、竜田川は本市南端から生駒台北にかけてみられ、富雄川は高山ため池までの広い範囲にみられます。

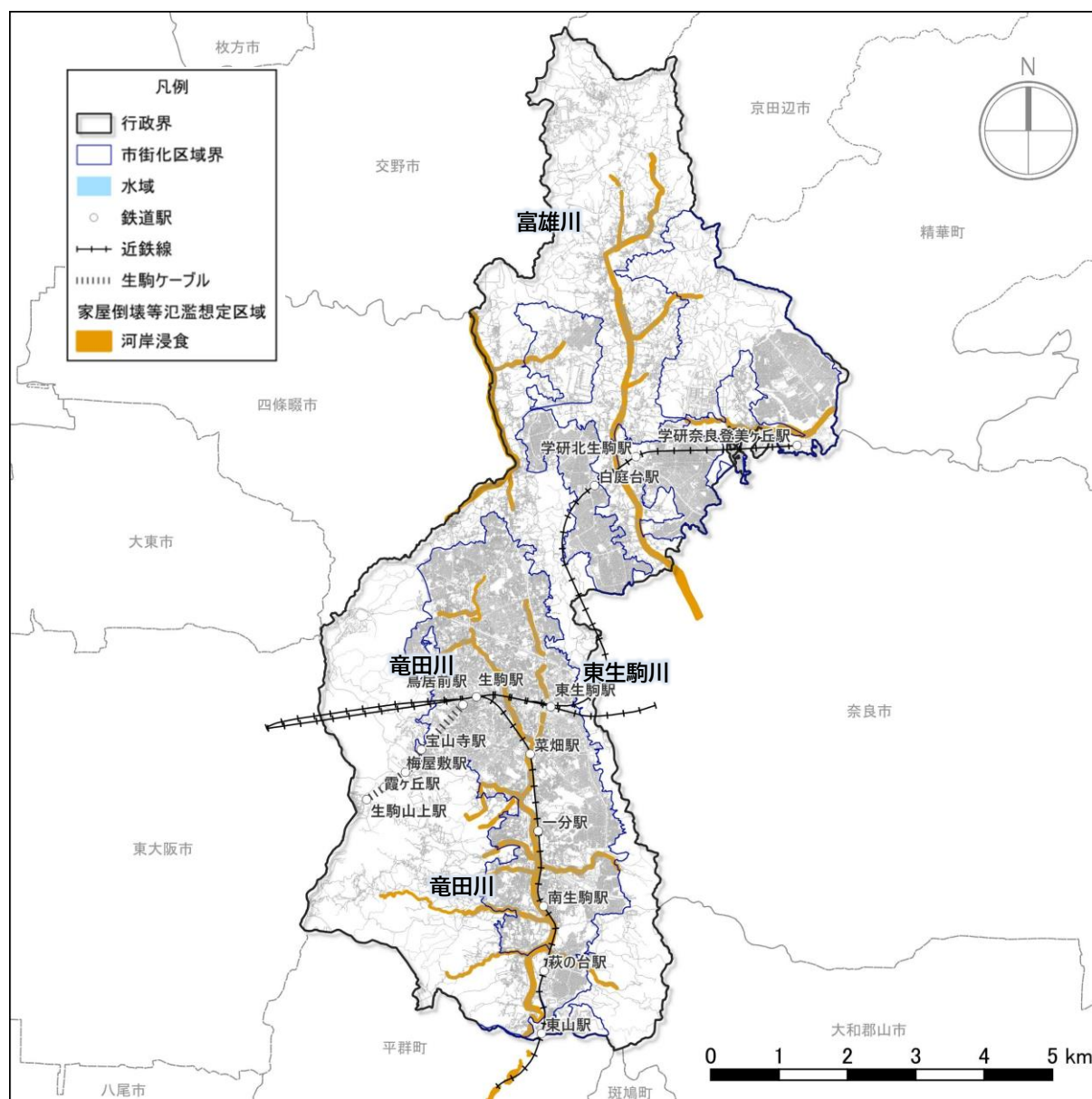


図 2-63 家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）図

出典：生駒市総合防災マップ（令和5年）

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（現地踏査、優先度評価）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㎡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5m以上であるもの（腹付け型大規模盛土造成地）

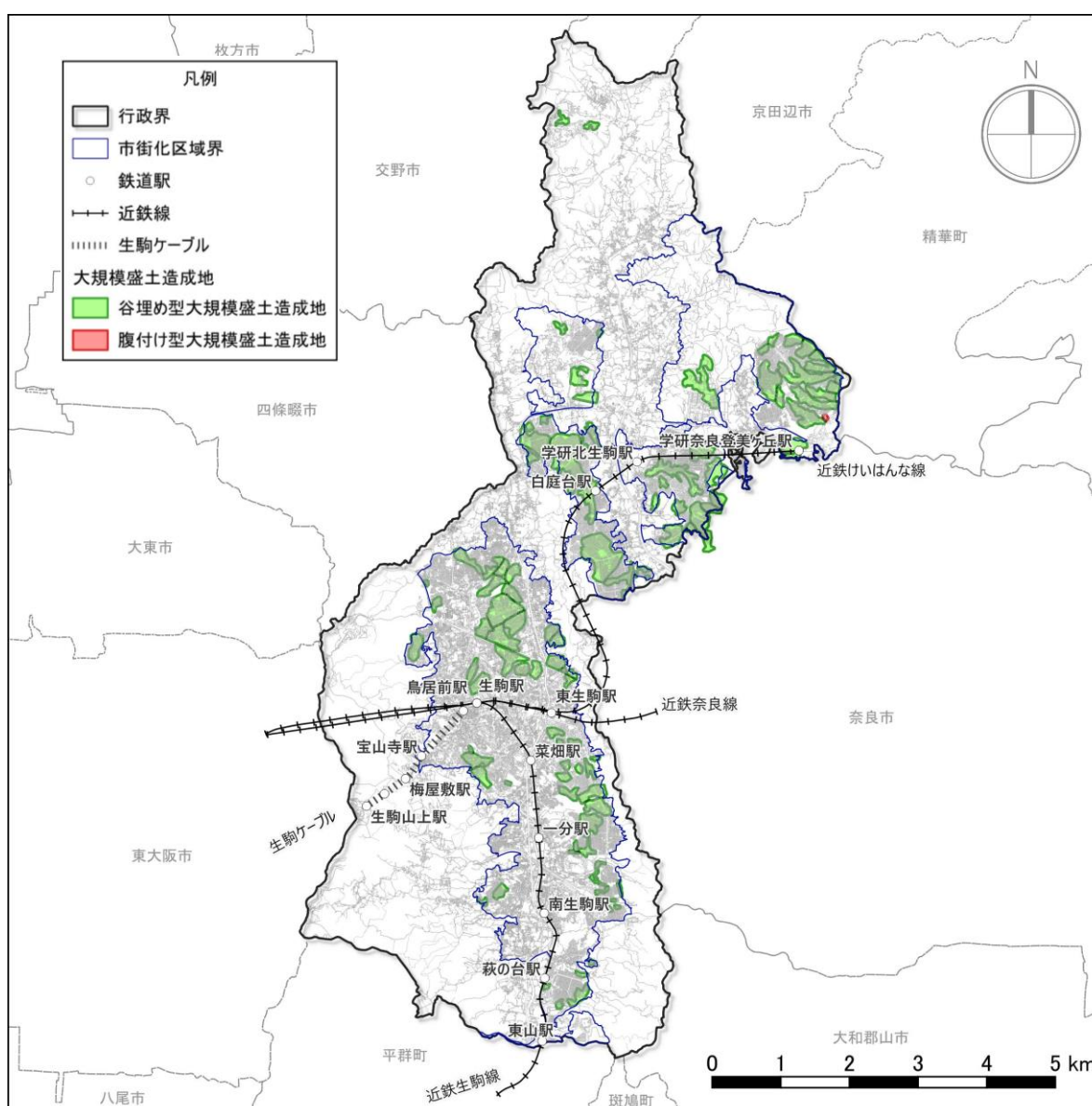


図 2-64 大規模盛土造成地図

2.7.5 地震

生駒市総合防災マップによると、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。

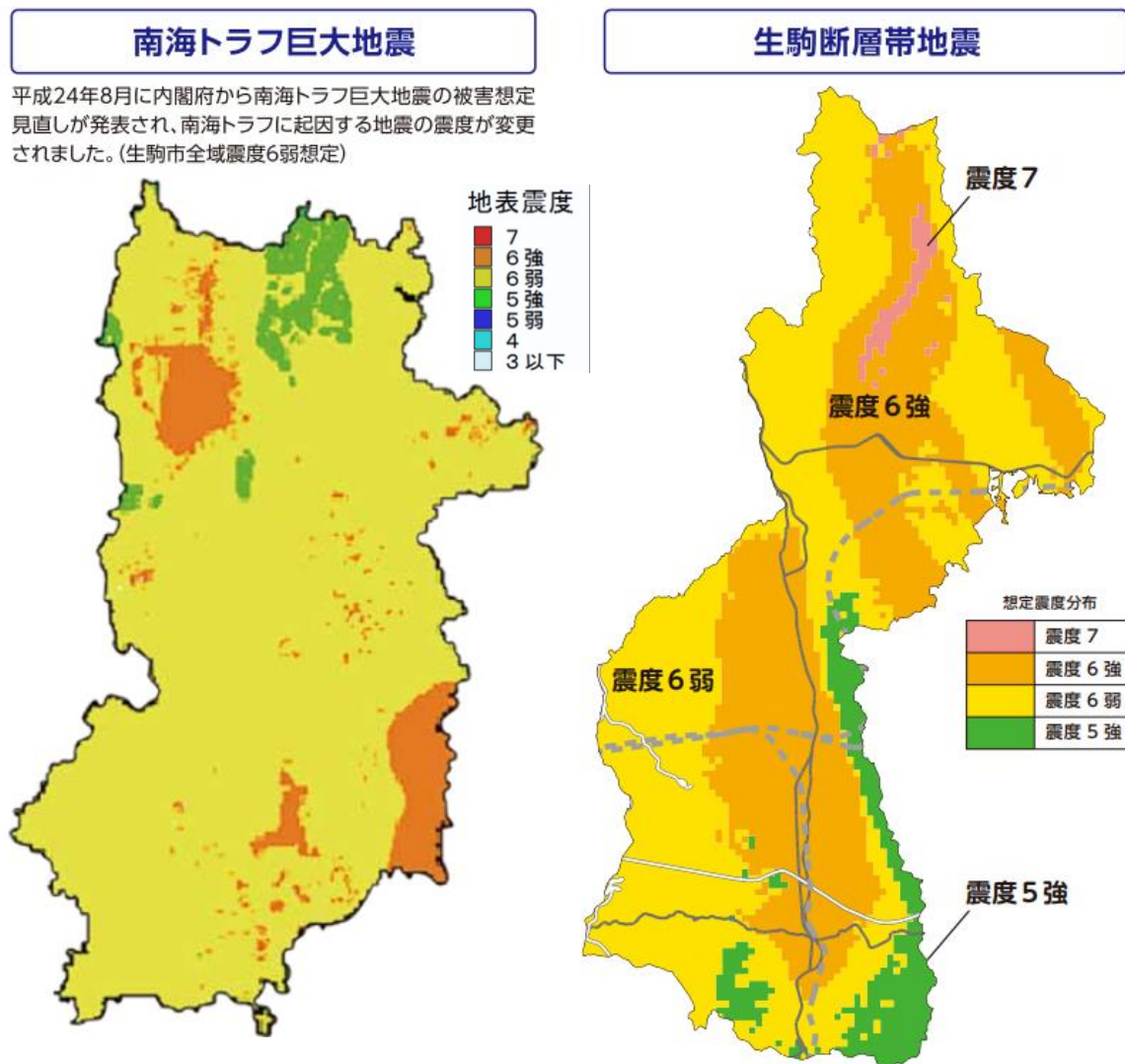


図 2-65 地震震度分布

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

歳入決算額の推移は、令和3（2021）年度から令和5（2023）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。

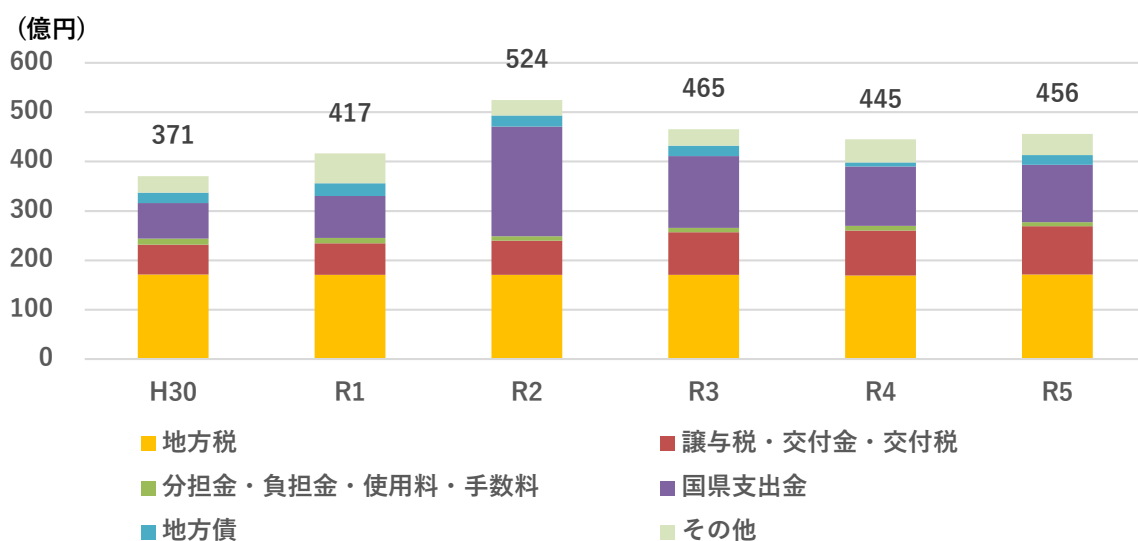


図 2-66 歳入状況の推移

出典：地方財政状況調査市町村決算カード

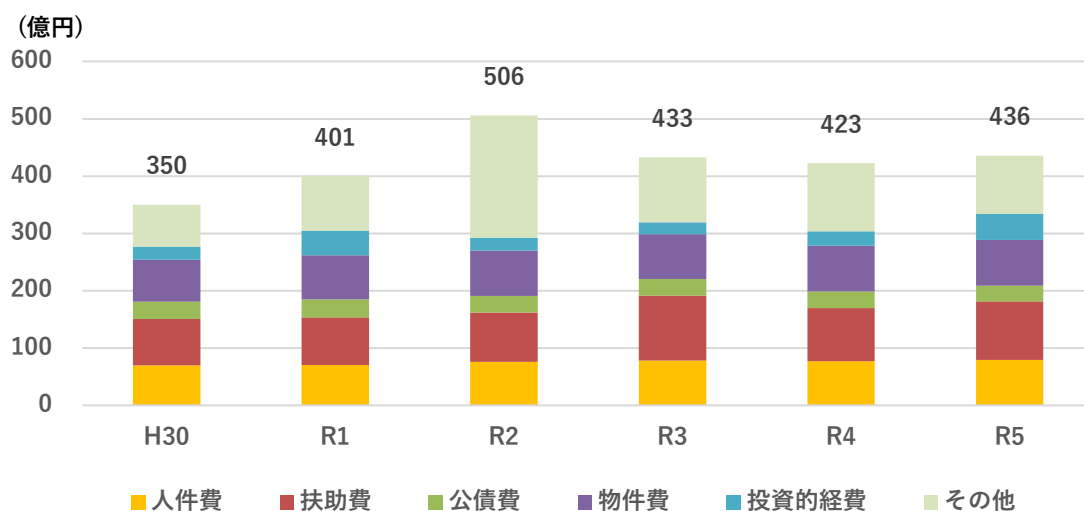


図 2-67 性質別歳出状況の推移

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。

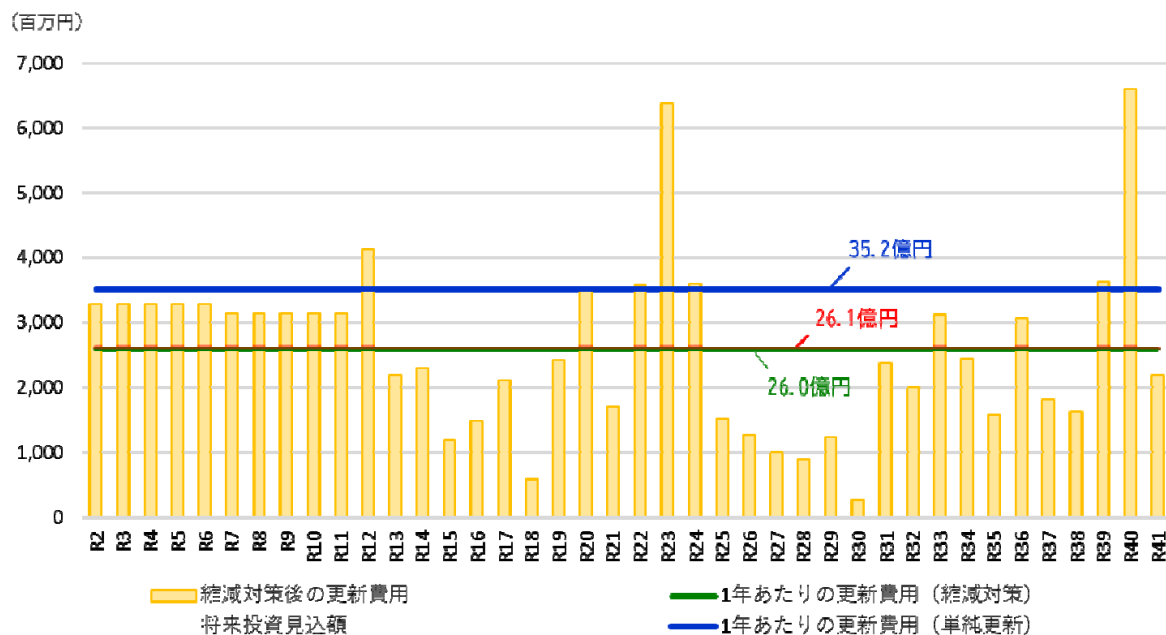


図 2-68 公共施設の将来更新費用推計

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。

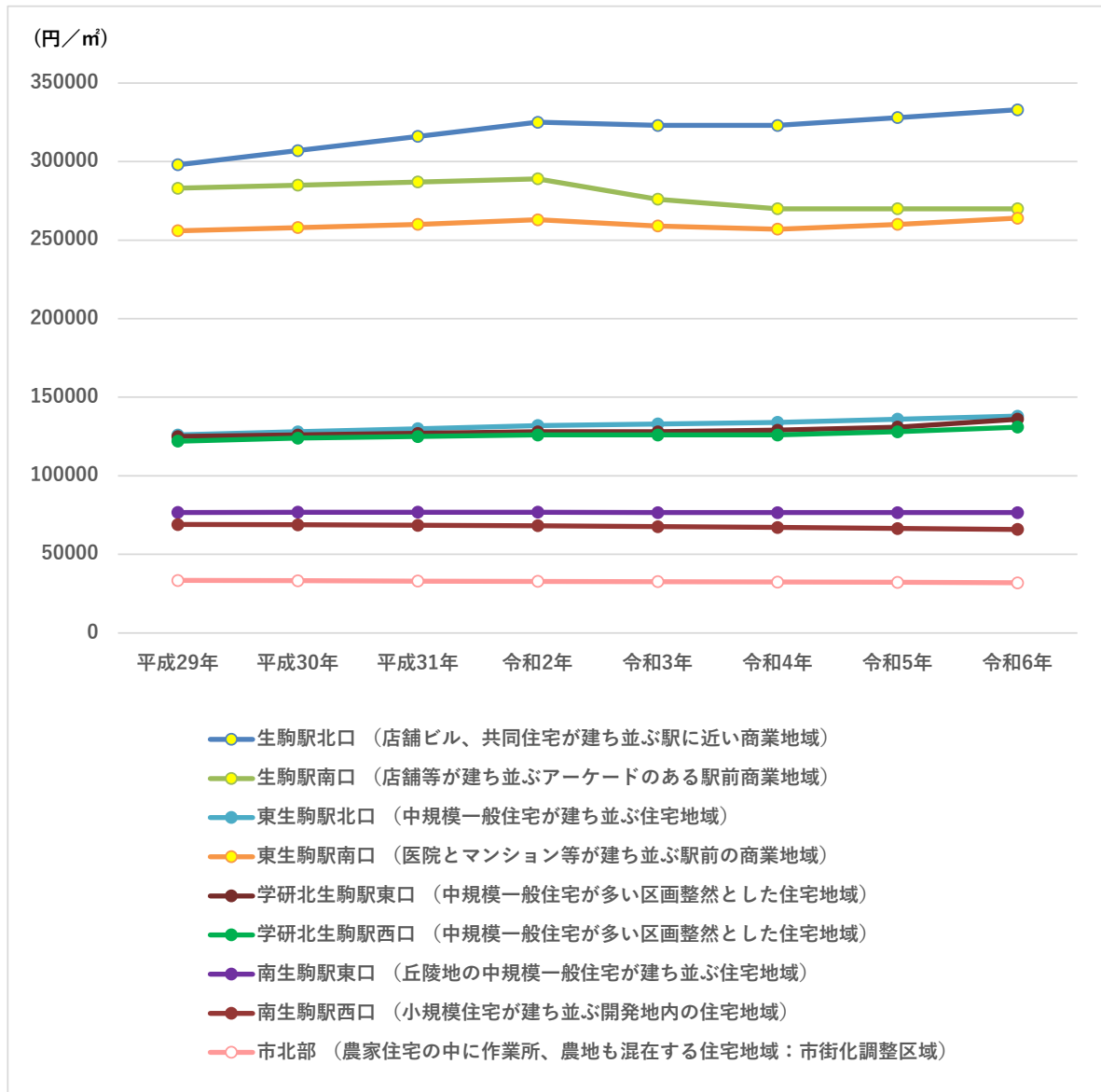


図 2-6379 国土交通省地価公示の推移

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「徒歩圏（500m）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」、「徒歩圏（500m）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。

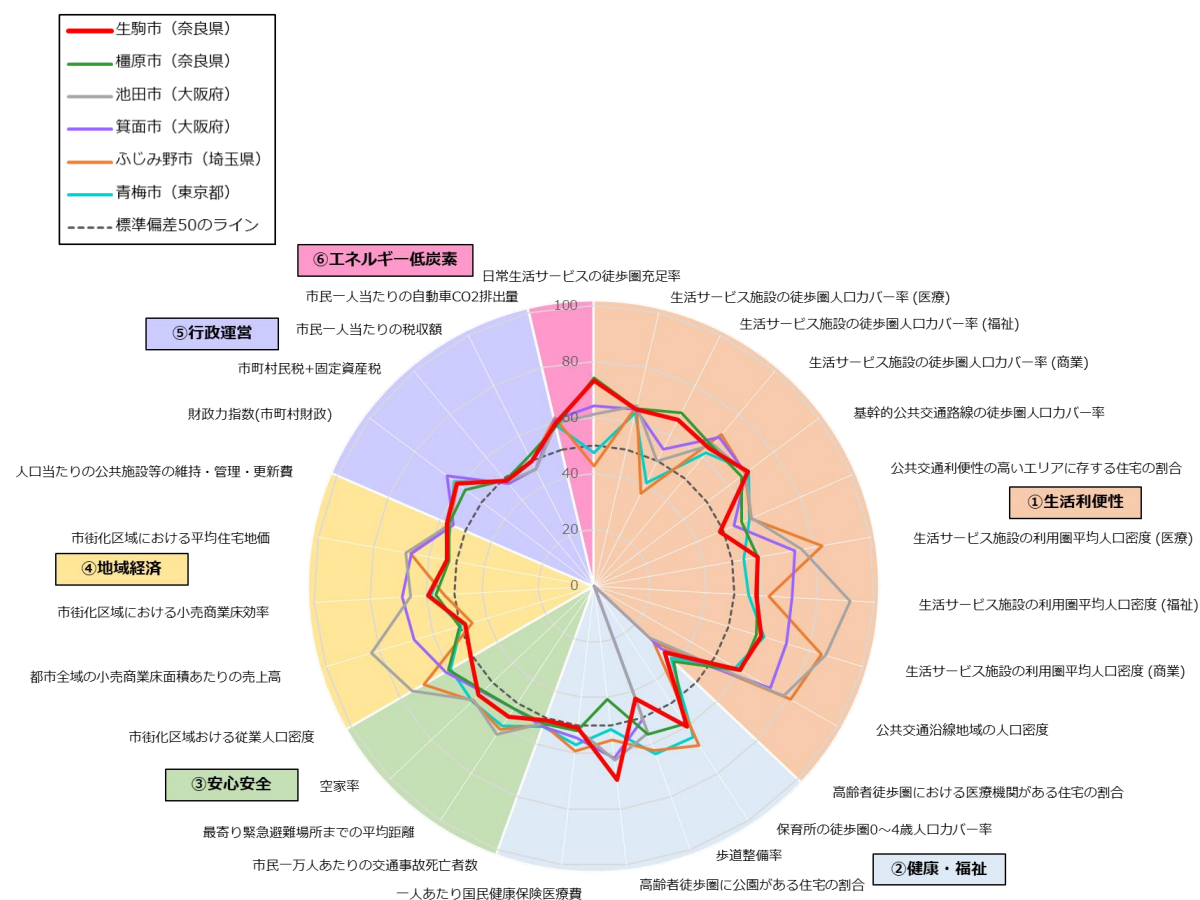


図 2-70 都市構造上の現況分析

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

令和元（2019）年12月に実施した「生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査」では、市民が現在住んでいる場所を選んだ理由として、「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。

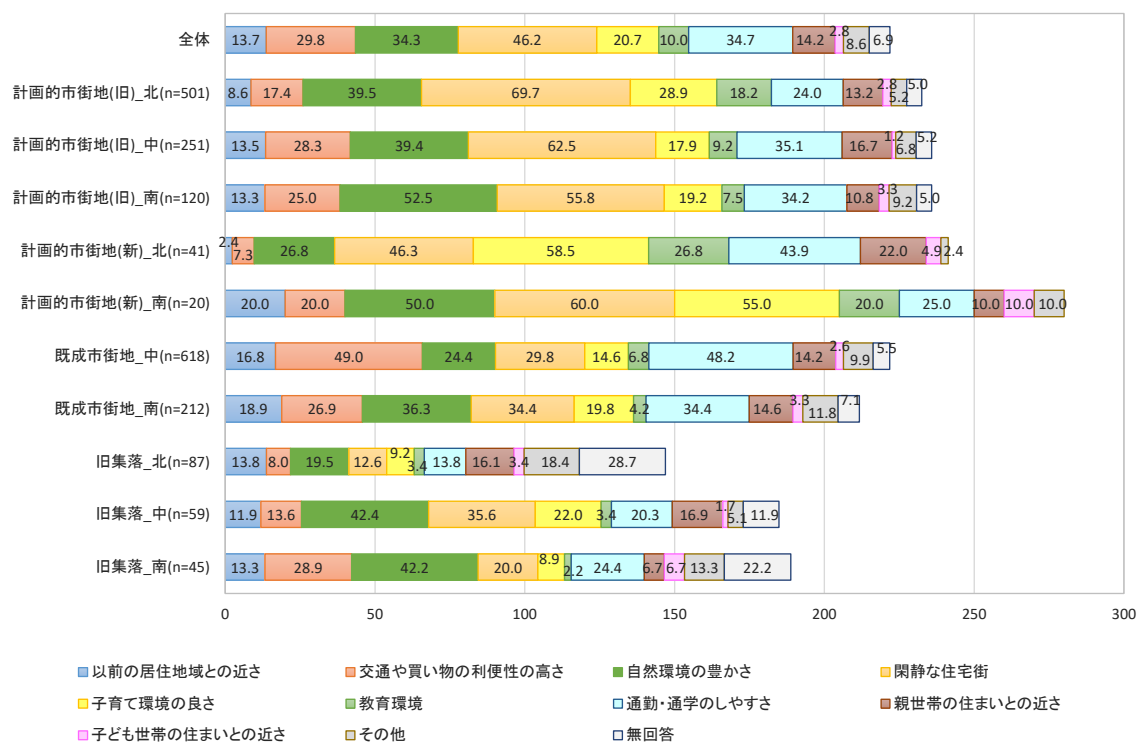


図 2-71 現在住んでいる場所を選んだ理由（複数選択）

出典：生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査（令和元年12月）

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。

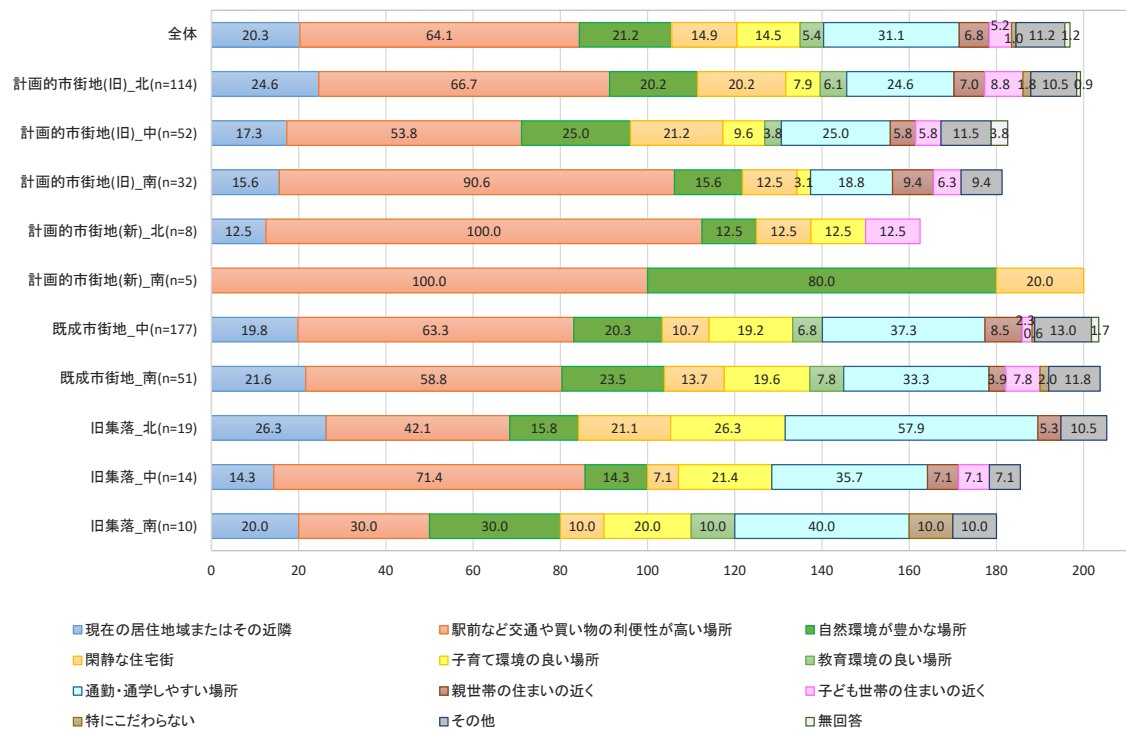


図 2-72 住まいを変える場合の住みたい場所（複数選択）

出典：生駒市都市計画マスタープラン改定に向けた市民意識調査（令和元年12月）

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) 奈良県北部地域の将来像（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、先端学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の生活支援機能が集積した暮らしの拠点形成を図る。

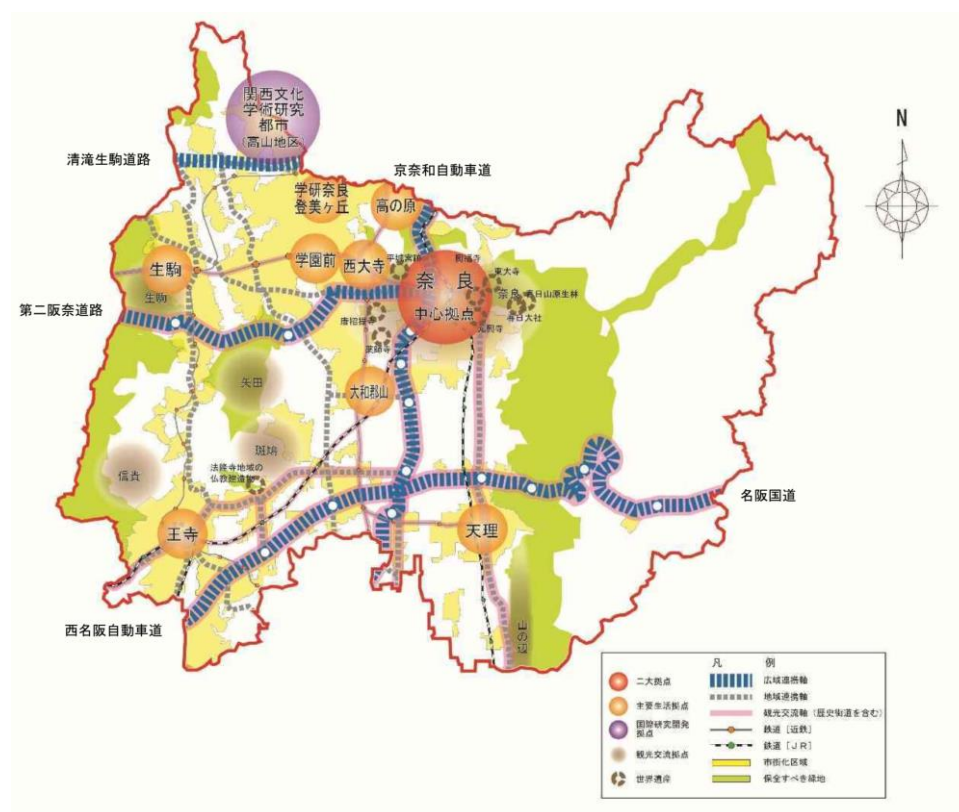


図 2-73 将来都市構造イメージ図

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（令和23（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 2-74 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。

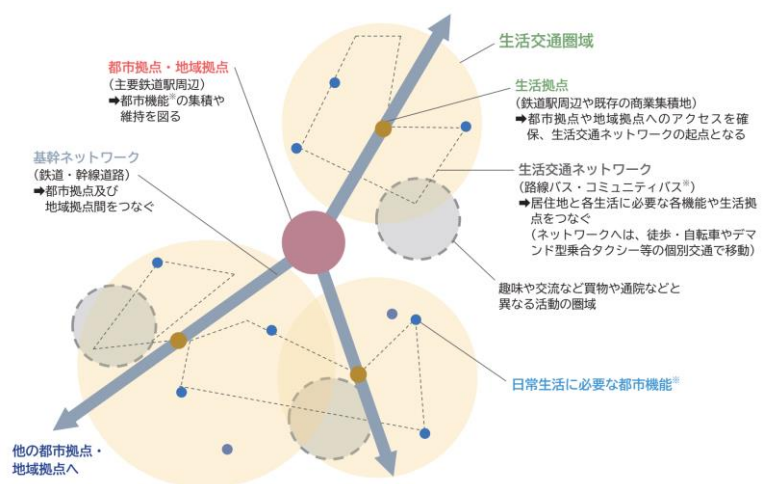


図 2-75 拠点・ネットワーク・生活交通圏域の関係

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、令和5年12月一部改訂）

（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年間とする。

（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。

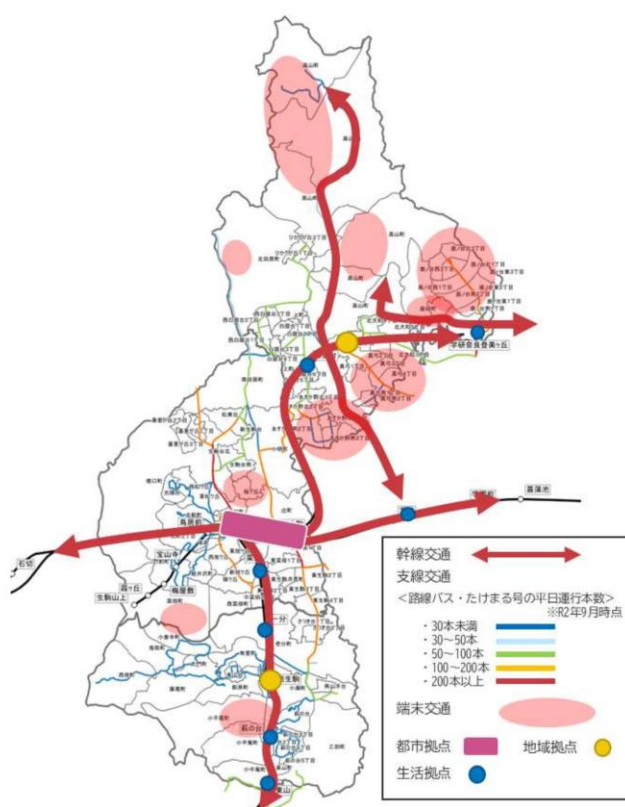


図 2-76 将来交通体系図

表 2-16 地域公共交通の位置づけと役割

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、宅地防災の推進、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

現状分析・課題整理を通して、本市の都市としての課題を以下のとおり整理します。

【成り立ち】

現 況	課 題
・ 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市街地など形成過程の異なる地域が存在 ・ 大阪のベッドタウンとして発展	■ 田園集落、旧市街地、計画的市街地など、それぞれの特性や課題に応じた都市づくりが必要 ■ 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

【人口】

現 況	課 題
・ 総人口は、平成25（2013）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 ・ 核家族化が進むと共に、高齢単身者が増加傾向 ・ 昼間人口が増加傾向 ・ DID地区の人口密度が低下。計画的市街地で人口密度40人／haを下回ると予測 ・ 宅地開発された一斉入居型の計画的市街地では、人口構成の偏りがみられる	■ 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 ■ 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 ■ 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 ■ 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 ■ 一斉入居型の計画的市街地の高齢化に対応した持続可能な住宅地の形成が必要

【産業】

現 況	課 題
・ 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 ・ 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	■ 学研生駒テクノエリアや学研高山地区への産業・業務機能の集積が必要 ■ 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

【土地利用】

現 況	課 題
・農地の減少と住宅・店舗や倉庫・資材置場などへの転用 ・空き家率は、生駒駅北側や市南部の計画的市街地で多い ・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	■ 空き家の流通促進や利活用によって、中心市街地の活性化と都市機能の集積が必要 ■ 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につながる土地利用が必要 ■ スプロール化の抑制と計画的な土地利用が必要

【都市機能】

現 況	課 題
・北部、中部、南部の各所に市民サービスコーナーを設置 ・高齢者福祉施設のカバー率は約70%強であるが、行きやすさの不満がやや高い	■ 市民の利便性に配慮した行政機能の配置・維持が必要 ■ 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

【道路・交通】

現 況	課 題
・北部で未着手の都市計画道路が多い ・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%	■ 都市計画道路の整備推進が必要 ■ 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

【防災】

現 況	課 題
・計画的市街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 ・洪水浸水想定区域に、地域拠点（南生駒駅周辺）が存在	■ 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 ■ 災害リスクが懸念される地域拠点での都市機能誘導に配慮が必要

【財政・地価】

現 況	課 題
・公共施設の更新費用が将来投資見込額を上回る予測	■ 公共施設の維持管理・更新費用の増大への対応が必要

【市民意向】

現 況	課 題
・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	■ 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

2.12.2 都市構造上の課題

都市の現況と課題及び上位関連計画を踏まえ、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。

【都市の現況と課題】	【上位関連計画】	【都市構造上の課題】
【成り立ち】 ・田園集落、旧市街地、計画的市街地の特性や課題に応じた都市づくり ・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	「都市の現況と課題」に「上位関連計画」の視点を通すことで「都市構造上の課題」を整理する <総合計画> ・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に対応した都市へとまちづくりを進める。 <都市計画マスタープラン> ・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」に位置付ける。 ・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、学研北生駒駅周辺地域、南生駒駅周辺地域を「地域拠点」に設定する。 ・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る。 ・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などの利用範囲を「生活交通圏域」とする。 ・増加するゲリラ豪雨など気候変動による風水害や土砂災害、南海トラフ巨大地震など、想定される様々な災害に対応できる都市を形成する。 <地域公共交通計画> ・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。 <地域防災計画> ・災害から人命を守る防災対策を推進する。	(凡例) ■居住誘導に関わる課題 ■都市機能誘導に関わる課題 ■交通ネットワークに関わる課題 ■防災に関わる課題
【人口】 ・人口減少に対応した若者層や子育て世代の転入・定住の促進 ・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 ・昼間人口の増加を踏まえた市内での地域経済循環の活性化 ・都市のスポンジ化に対応した都市機能や人口の集積 ・一斉入居型の計画的市街地の高齢化に対応した持続可能な住宅地の形成		<ライフステージや価値観に応じた暮らし> ■既成市街地、計画的市街地など、それぞれの地域の成り立ちや特性に応じた住まい方を選択できることが必要 ■高齢者や子育て世帯などのライフスタイル・ライフステージの変化に対応できる都市機能の維持・誘導が必要 ■職住近接やテレワークなどの新たな働き方の実現や学術研究・産業機能などの都市機能の誘導が必要
【産業】 ・学研生駒テクノエリアや学研高山地区への産業・業務機能の集積 ・住民生活に身近な小規模店舗の持続可能性の向上		<生活に彩りのある質の高い暮らし> ■人口減少が進む中、若年層や子育て世代が転入・定住したくなる魅力的な住まい方の提供が必要 ■一斉入居型の計画的市街地の高齢化への対応など、地域コミュニティが維持され、人口構成の偏りが少ない持続可能な住宅地形成が必要 ■「都市拠点」や「地域拠点」の駅周辺地域における市民生活に彩りを与える都市的な魅力や利便性の確保が必要
【土地利用】 ・空き家の流通促進や利活用による人口や都市機能の集積 ・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		<安全・安心な暮らし> ■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、安全・安心に暮らすためのリスク低減やリスクの低い区域への居住の促進が必要 ■買い物などの生活サービスを過度な負荷なく利用できる公共交通の確保、維持が必要 ■高齢者や子育て世代、学生などの外出が促進され、地域経済の活性化などの魅力ある地域や暮らしの実現に寄与する交通手段の確保が必要
【都市機能】 ・市民の利便性に配慮した行政機能の配置・維持 ・高齢者福祉施設の充実と公共交通のアクセスの確保		
【道路・交通】 ・未着手の都市計画道路の整備推進 ・人口減少・高齢化等に伴う路線バス廃止への対応		
【防災】 ・災害リスクのある区域でのリスク低減等の対策 ・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配慮		
【財政】 ・公共施設の維持管理・更新費用の増大への対応が必要		
【市民意向】 ・移転の際の要望である「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		

