

第1章 立地適正化計画の概要 (P. 2~3) *

※ (P. O) は本編のページ数を表す

背景・目的 (P. 2)

本市は、谷筋に沿って市街地が形成され鉄道が整備されるなど、コンパクトな都市構造となっていますが、今後の人口減少・少子高齢化の進展や都市の低密度化に伴う都市機能の低下、公共施設の維持更新費用の増大が懸念されます。

本市の多様な住環境の特性を更に活かして、市民の暮らしに焦点をあてた『住まい方・暮らし方を選択できるまち』を目標に、人口減少時代に即した持続可能な都市づくりを推進していくため、立地適正化計画を策定するものです。

計画期間 (P. 3)

令和8年～令和27年

⇒概ね20年後の都市の姿を展望し、目標年次を令和27年に設定。(おおむね5年毎に見直し)

計画区域 (P. 3)

計画区域は、市域全域とします。

第2章 現状分析・課題整理 (P. 6~9)



立地適正化計画において解決すべき都市構造上の課題 (P. 9)

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構造の形成とともに都市機能の維持・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に対応できる機能が必要
- 学術研究・産業機能などの都市機能の誘導が必要

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

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

(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



基本理念 (P. 12)

立地適正化計画の基本理念を以下のとおり設定します。

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

基本方針 (P. 13~20)

解決すべき都市構造上の課題を踏まえ、基本方針を以下のとおり設定します。

居住誘導

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

都市機能誘導

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

交通ネットワーク

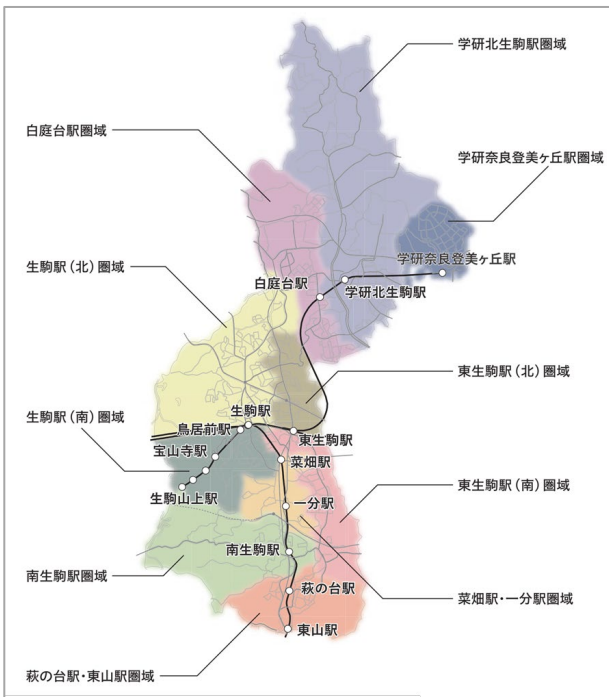
鉄道・路線バス・コミュニティバス等の公共交通ネットワーク※を維持・充実し、
魅力ある地域と暮らしを育む都市づくり

防災

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

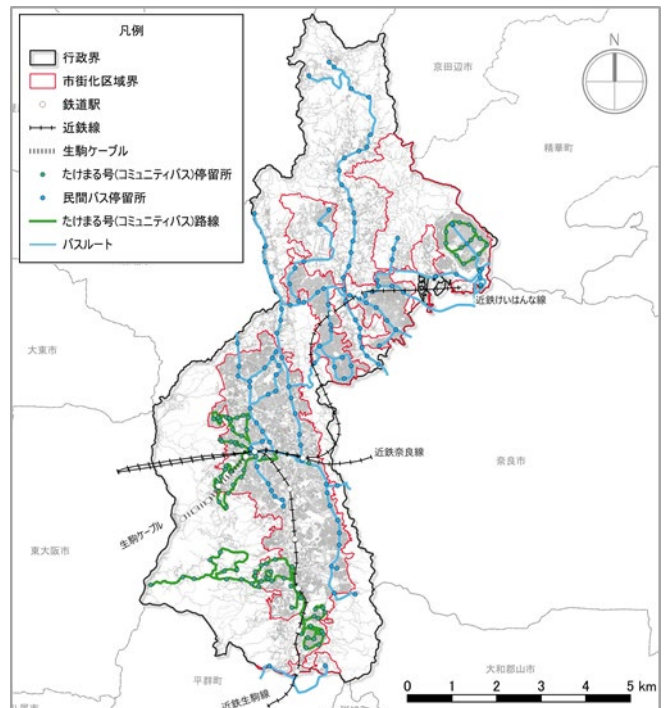
※将来生活交通圏域 (P. 15)

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圏域を設定しています。



※公共交通ネットワーク (P. 16)

鉄道・バスなど複数の交通手段を結びつけ、地域全体で移動を支える仕組みのことで。本市では、近鉄奈良線や生駒線、けいはんな線といった鉄道、路線バス、コミュニティバスが運行しています。





本計画が目指す基本理念・基本方針を踏まえ、居住誘導区域と都市機能誘導区域を以下のとおり設定します。

居住誘導区域 (P. 22～47)

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、一定の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。

【本市の場合】

居住の集積や公共交通の状況を踏まえ、以下の区域を含まない区域を居住誘導区域として設定します。

<居住誘導区域に含まない区域>

- ・市街化調整区域
- ・土砂災害特別警戒区域
- ・地すべり防止区域
- ・急傾斜地崩壊危険区域
- ・産業地等の地区計画区域及び準工業地域

都市機能誘導区域 (P. 50～67)

医療・福祉・商業等の各種サービスの効率的な提供を行うため、これらの都市機能施設の立地を誘導し、集約すべき区域。

【本市の場合】

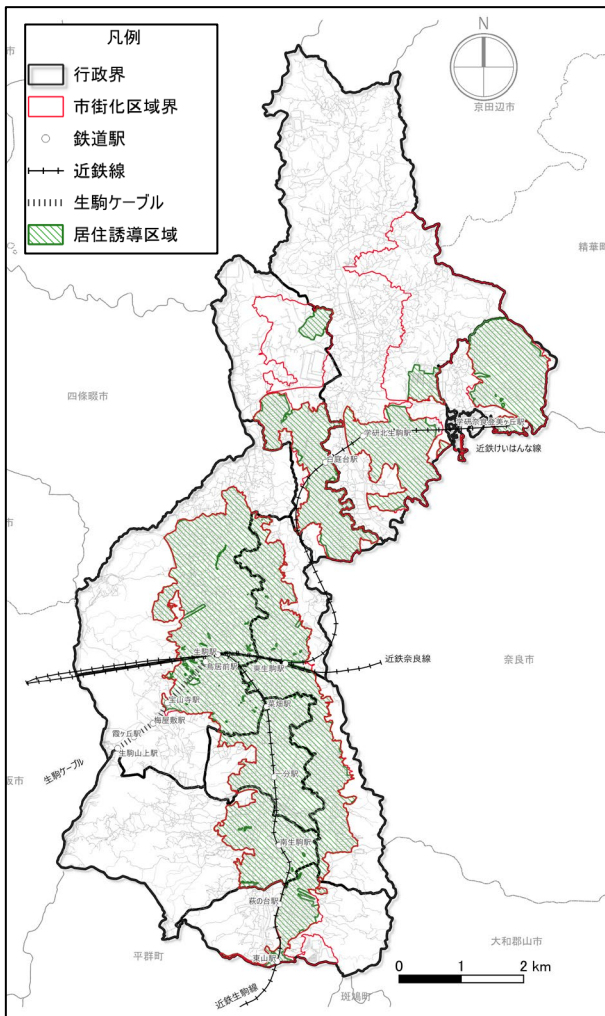
鉄道駅周辺の都市機能施設の集積や、公共交通による周辺からのアクセスを踏まえ、以下の地域を都市機能誘導区域として設定します。

また、雇用の創出につながる産業施設の立地誘導を図る学研高山地区も、同区域として設定します。

<設定箇所>

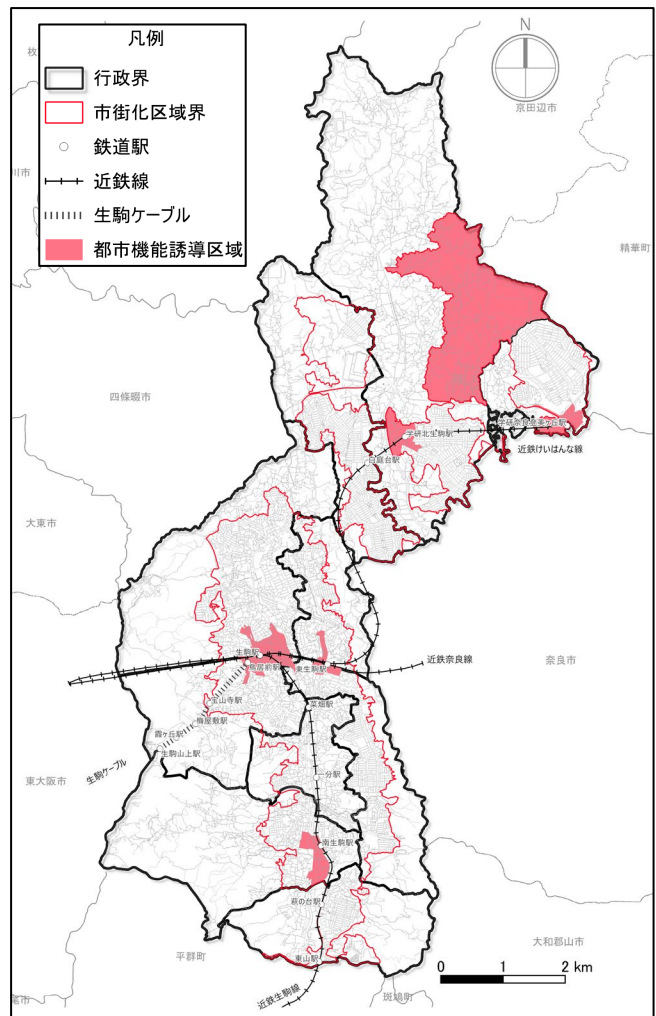
生駒駅周辺、東生駒駅周辺、
学研北生駒駅周辺、南生駒駅周辺、
学研奈良登美ヶ丘駅周辺、学研高山地区

居住誘導区域図



※居住誘導区域の詳細は、
本編 P. 36～46 に掲載しています。

都市機能誘導区域図



※都市機能誘導区域の詳細は、
本編 P. 59～67 に掲載しています。

誘導施設の設定 (P. 68～75)

都市機能誘導区域への集積により、利用しやすい施設（市役所、大規模商業施設、病院等）を「立地を誘導・維持すべき施設」として設定します。

なお、必ずしも都市の中心拠点等のように誘導することが適当でない施設（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（保育所、スーパーマーケット、診療所等）は、「維持努力」として表記しています。（※他の鉄道駅周辺の維持努力施設はP. 75 に記載）

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）	○	○	○			
子育て支援機能	保育所	○	○				
	幼稚園						
	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	○				○	
	こども家庭センター	■					
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※					★	

■【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】：今後誘導を図る施設

○【維持努力】：区域内に立地があり維持に努める施設

※生活連携拠点

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する。本計画では、本市で誘導を図る施設のみを記載。

※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



誘導施策 (P. 78～87)

居住誘導、都市機能誘導、交通ネットワークに係る基本方針（第3章）を踏まえ、誘導施策を以下のとおり設定します。（一部を抜粋して掲載しています。）

居住誘導

- 用途地域や住民の合意形成に基づく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を配置し、住宅地としての持続性の確保を図ります。
- 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。

都市機能誘導

- 生駒駅周辺においては、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、居心地が良く歩いて楽しめる空間を創出します。
- 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。
- 学研高山地区においては、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。

交通ネットワーク

- 都市拠点と地域拠点を結ぶ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。
- 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。

届出制度 (P. 88～90)

誘導区域外での開発や建築など、一定の行為を行う場合は、30日前までに市長へ届出が必要です。



防災の具体的な取組 (P. 97～99)

防災に係る基本方針（第3章）を踏まえ、居住者の安全を確保するための災害リスクの回避、災害リスクの低減を軸に、防災まちづくりの取組を進めます。

項目		具体的な取組（抜粋）
災害リスクの回避		・ 災害リスクの特に高い地域（土砂災害特別警戒区域）の土地利用の規制・誘導
災害リスクの低減	ハード対策	・ 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 ・ 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
	ソフト対策	・ 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



施策の取組効果を評価するための指標を設定します。

評価指標 (P. 104~107)

評価指標		基準	推計 (令和27年)	目標 (令和27年)
居住誘導	居住誘導区域内の人口密度	(令和2年) 63.7人/ha	53.6人/ha	推計値 を超える
	行政区域人口に対する居住誘導区域内の人口割合	(令和2年) 93.9%	92.2%	
都市機能誘導	都市機能誘導区域内の誘導施設の割合	(令和7年) 71.4%	—	現状値 を超える
交通ネットワーク	公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	(令和2年) 94.9%	93.7%	推計値 を超える
	公共交通の利便性の満足度※(鉄道・バス) ※満足度 「満足」、「やや満足」、「普通」と回答した割合	(令和6年) 67.0%	—	現状値 を超える
防災	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%	1.3%	推計値 未満

進行管理 (P. 108)

また、本計画の運用にあたっては、PDCAサイクルの考え方にに基づき、おおむね5年ごとに評価を行い、必要に応じて計画の見直しを行います。

なお、将来生活交通圏域ごとに分析を行うこととします。

本計画に関するQ & A



- Q. 市街化調整区域は居住誘導区域外ですが、もう住めなくなるのですか？
- A. 居住誘導区域は市街化区域内での居住を誘導する区域であり、市街化調整区域にお住まいの方の移住を求めるものではありません。
- Q. 誘導施設以外の施設は、誘導しないのですか？
- A. 誘導施設は、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しています。その他の日常サービス系施設(保育所、診療所、通所介護施設等の住民が日常的に利用する施設で、住まいの身近に配置することにより居住誘導区域への居住の誘導に資するもの)は、必ずしも都市の中心拠点等のみ誘導することが適当でないことも考えられます。これらの施設は各地域において、これからも維持を図るものとしています。
- Q. 計画を策定すると、すぐにまちの姿が変わりますか？
- A. 誘導施策に取り組むことにより、中長期的に都市機能を誘導し、公共交通や生活サービスの持続性を高めることを目指します。

