

第7章 居住誘導区域

7. 1 居住誘導区域とは

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、居住者の生活の利便性を保つために必要なサービスやコミュニティの維持を図るように居住を誘導すべき区域です。人口や土地利用、交通、災害リスクの状況を勘案しつつ、持続可能で快適な居住環境が形成されるように定めます。

なお、区域の設定により、全ての市民を居住誘導区域に誘導するのではなく、低密度な居住地の拡大を抑制することで、人口密度を維持し、市街地、居住地としての機能を維持・向上させ、都市経営を効率的に行うことを目的として設定するものです。

7. 2 居住誘導区域設定の考え方

都市全体における人口や土地利用、全体構想を踏まえ、良好な居住環境を確保するため、都市計画運用指針等の指針を踏まえて設定します。設定に当たっては、全体構想の基本理念・基本方針を重点的に進め、将来にわたって生活サービス・コミュニティの維持増進を図っていくことを念頭に置いて進めます。

なお、本市においては、中心市街地以外にも、主要駅周辺や郊外のニュータウン等で人口が集積していることを考慮し、市街化区域全域において評価を行い、居住誘導区域を設定するものとします。

〈区域設定の手順、考え方と考慮すべき事項〉

ステップ①



区域設定の考え方	区域設定において考慮すべき事項
○除外すべき区域を抽出	● 土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域 ● 想定最大規模浸水深 3 m を超える浸水想定区域
○居住地としての利用が望ましくない区域を除外	● 生産緑地地区 ● 工業系用途地域（工業地域）

ステップ②



区域設定の考え方	区域設定において考慮すべき事項
○人口密度の高さや成長性を比較	● 現状の人口密度と将来の人口密度の増減数で成長性を評価

ステップ③



区域設定の考え方	区域設定において考慮すべき事項
○周辺からの公共交通（鉄道、バス）によるアクセスの利便性が高い区域を抽出	● 都市機能誘導区域と同様に、鉄道、バスの利便性を評価

ステップ④



区域設定の考え方	区域設定において考慮すべき事項
○住民意向や、奈良市における施策等を考慮	● 市民アンケート結果や、奈良市において計画されている施策等を踏まえて検討

ステップ⑤

○上記を踏まえ、用途地域界や道路・河川などの地形・地物を考慮し区域を設定

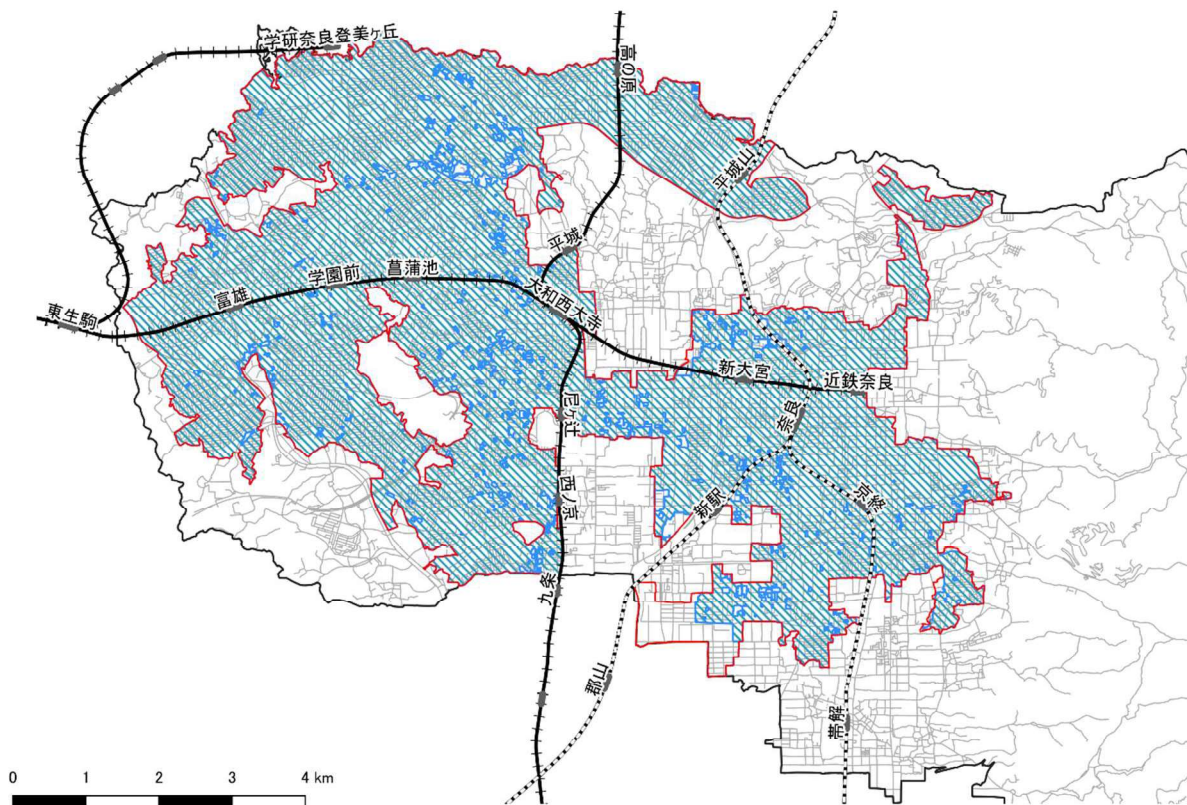
7. 3 居住誘導区域の設定

居住誘導区域設定の手順、考え方にに基づき、以下のように居住誘導区域を設定します。

7. 3. 1 居住誘導区域検討のステップ

1) ステップ①：除外区域の設定

- ・災害の危険性が高い区域として、都市計画運用指針において、原則として居住誘導区域に含まない区域とすべきとされている、土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域は除外します。
- ・想定最大規模浸水深3 mを超える浸水想定区域については、上階への垂直避難が困難となり、災害リスクの低減を図ることが困難であることから、除外します。
- ・生産緑地地区及び都市計画用途地域の工業地域は、居住の誘導にふさわしくない地域として除外します。



〈市街化区域から上記の除外する部分を除いた区域〉

※土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域は区域規模が小さいため図上では示していません。詳細は奈良市ハザードマップ、奈良市地図情報公開サイト等で確認できます。

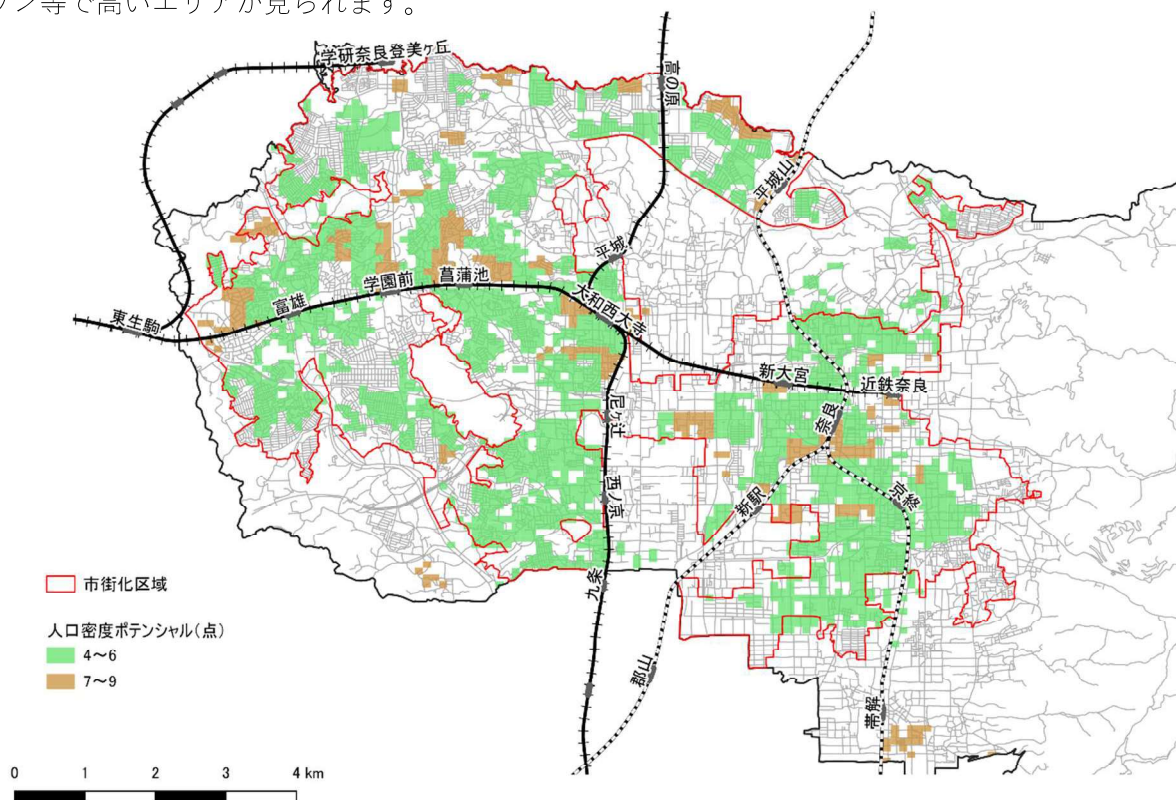
2) ステップ②：人口密度のポテンシャルによる評価

- ・人口密度のポテンシャルについては、現状で人口密度が高く、今後も高い地域が居住誘導区域として望ましいことから、現状と将来の人口密度を比較することで評価を行います。
- ・人口密度については、平成27年（2015年）の人口密度と、令和27年（2045年）の人口密度、及び、平成27年（2015年）から令和27年（2045年）の人口密度の増減数を用いて以下のよう
に点数を付け、評価を行います。
- ・一般に、人口密度4,000人/㎢以上が連担して人口5,000人以上となっている地区が人口集中
地区となることから、40人/haを基準に、上下20人/haで区分します。
- ・評価の結果から、ステップ1で設定した区域内で、合計4点以上を人口密度のポテンシャルが高い区域
として、生活関連施設の立地や交通利便性を維持することが望ましい区域とします。

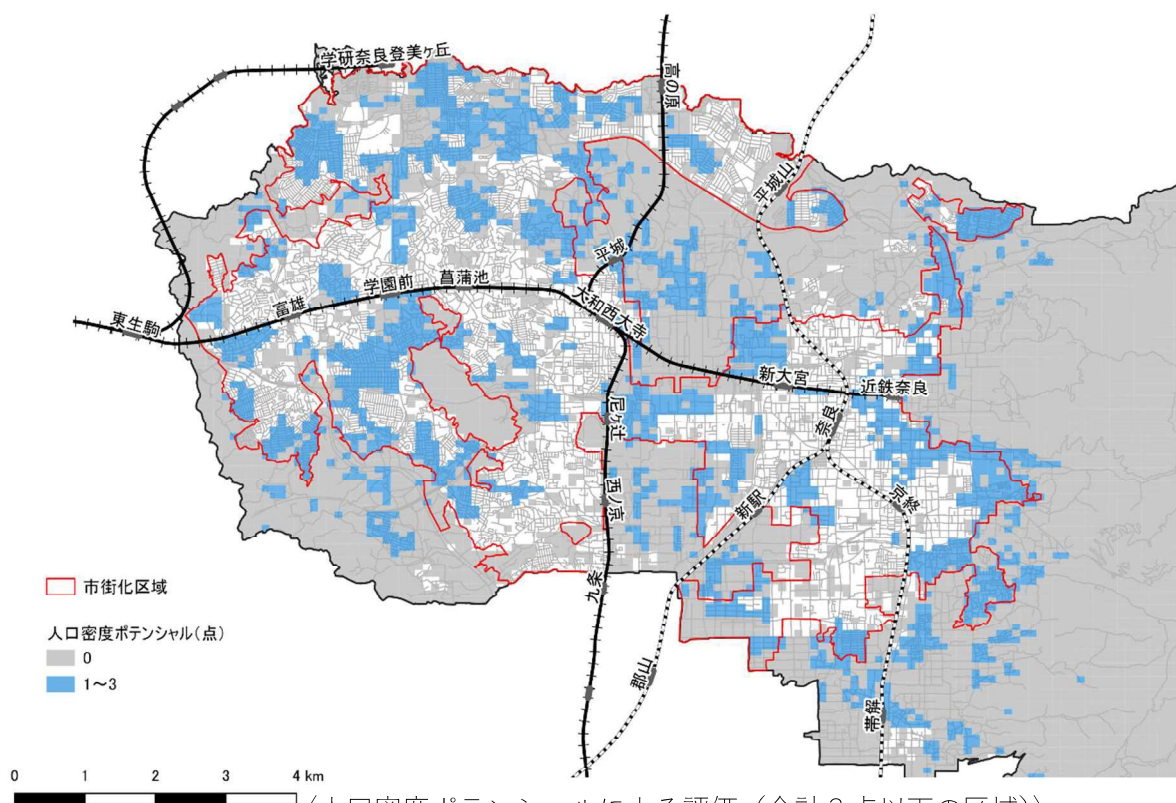
〈人口密度のポテンシャルによる評価（メッシュ別評価）〉

H27（2015）年 人口密度 （人/ha）	R27年（2045） 人口密度 （人/ha）	R27年－H27年 人口密度増減数 （人/ha）
20未満＝0点	20未満＝0点	0未満＝0点
20～39＝1点	20～39＝1点	0～9＝1点
40～59＝2点	40～59＝2点	10～19＝2点
60以上＝3点	60以上＝3点	20以上＝3点

・人口密度のポテンシャルによる評価は、主に全体構想の拠点エリアを中心に高くなっています。特に、JR 奈良駅周辺、近鉄大和西大寺駅周辺、近鉄学園前駅・近鉄菖蒲池駅の北側周辺、平城・相楽ニュータウン等で高いエリアが見られます。



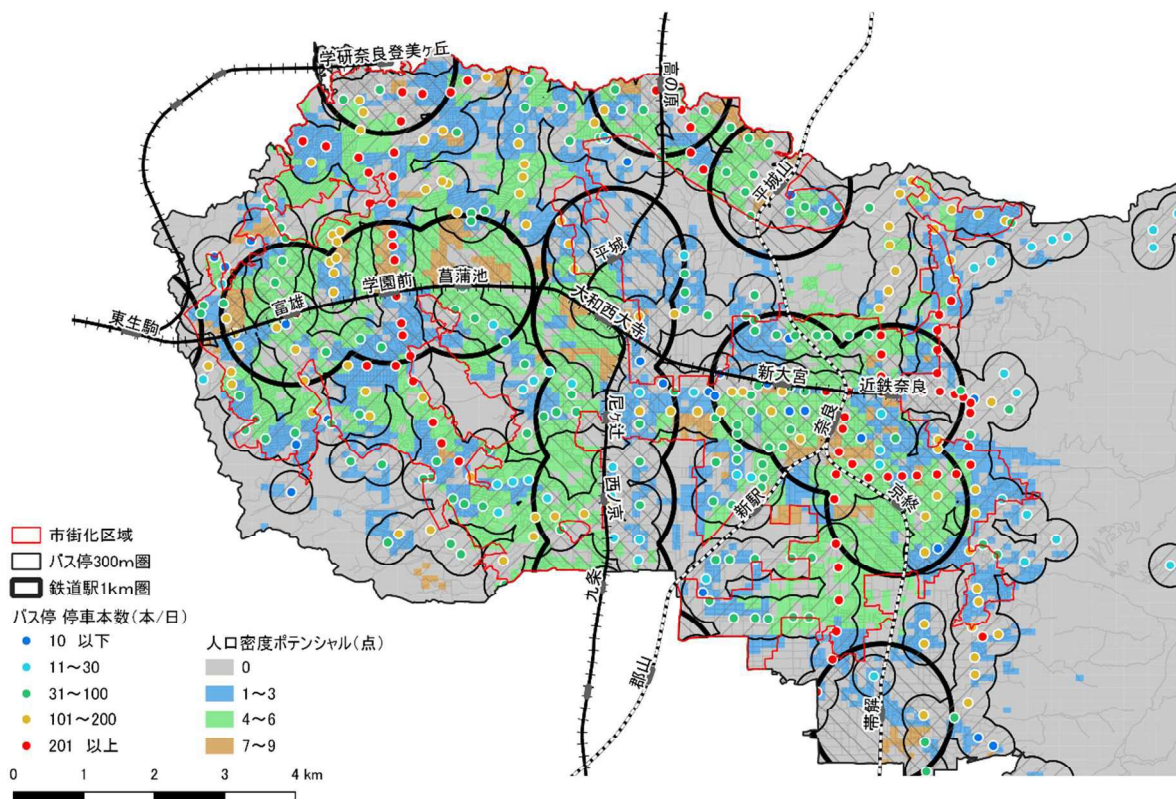
〈人口密度ポテンシャルによる評価（合計4点以上の区域）〉



〈人口密度ポテンシャルによる評価（合計3点以下の区域）〉

3) ステップ③：公共交通の利便性による評価

- ・ステップ②で実施した人口密度のポテンシャルによる評価に加え、公共交通の利便性について、以下の条件で点数を設定し、人口密度、公共交通の利便性の2つの視点から評価を行うこととします。
- ・公共交通の利便性については、鉄道駅、バス停からの利用圏域に含まれているかどうかを点数化します。なお、バスの運行本数については、「都市構造の評価に関するハンドブック」において、運行本数1日30本以上を基幹的公共交通路線に位置付けていますが、本市の市街化区域内では1日30本未満のバス停は少なく、バスの利用圏域では一定の交通利便性は確保されているものと考えられます。
- ・ステップ②の点数と、ステップ③の点数の合計点の高い区域を人口密度ポテンシャルが高く、公共交通利便性も高い区域を抽出します。



〈人口密度ポテンシャルと公共交通の利便性の状況〉

市街化区域

評価合計(点)

7~9

10~12

0 1 2 3 4 km

学研奈良登美ヶ丘

平城山

平城

学園前

葛満池

大和野大

新大宮

近鉄奈良

新駅

奈良

東生駒

高の原

巨勢川

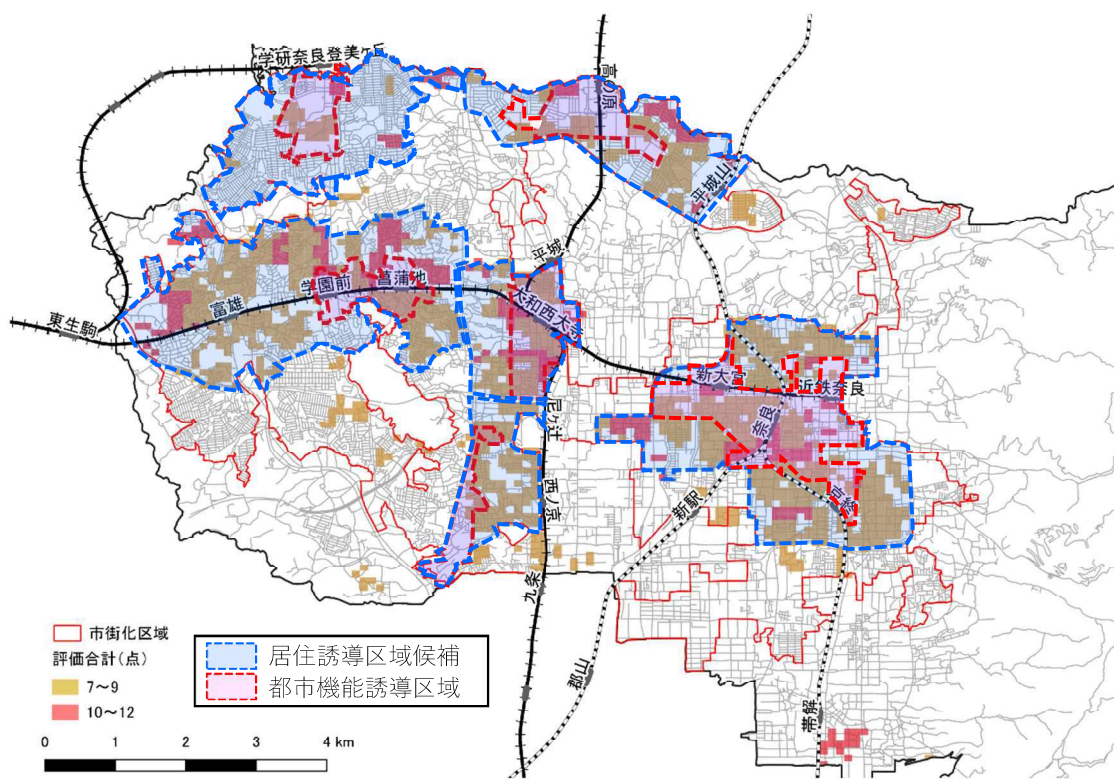
九条

山

平

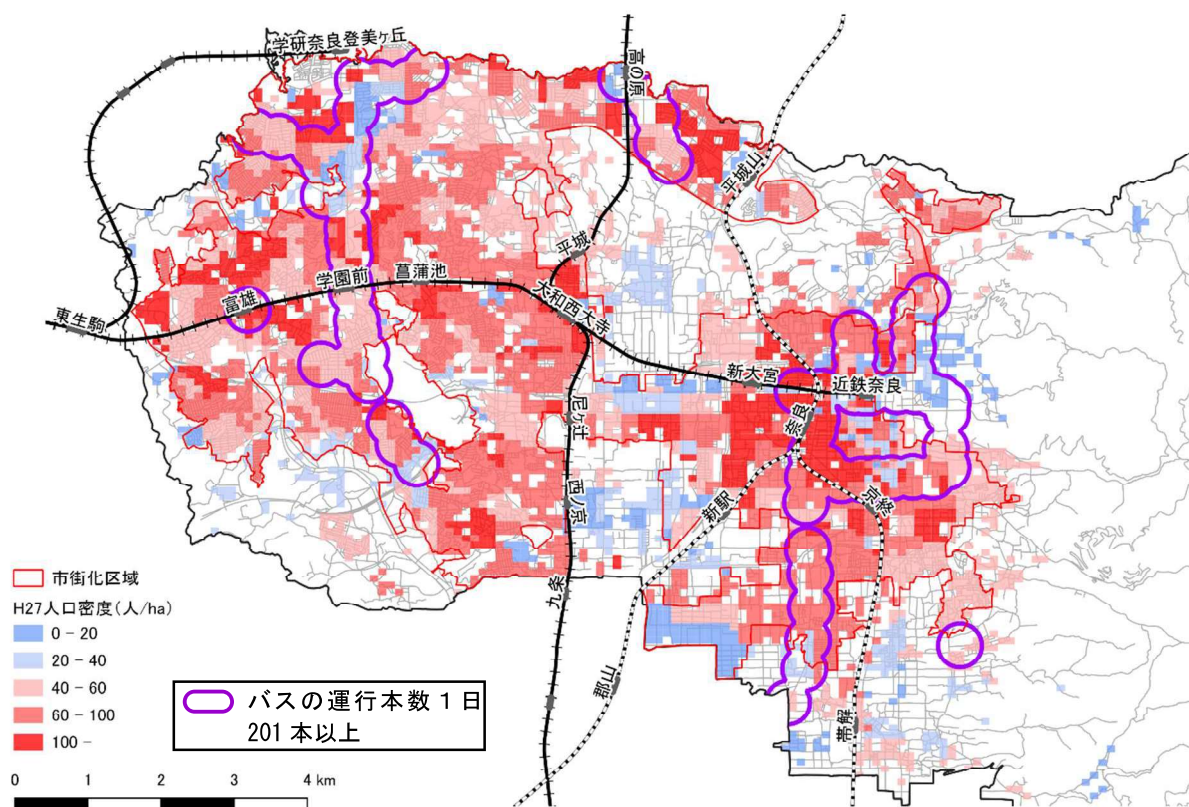
7. 4 居住誘導区域

7. 3の手順から地形状況等を考慮し抽出した居住誘導区域の候補を案(1)として以下に示します。



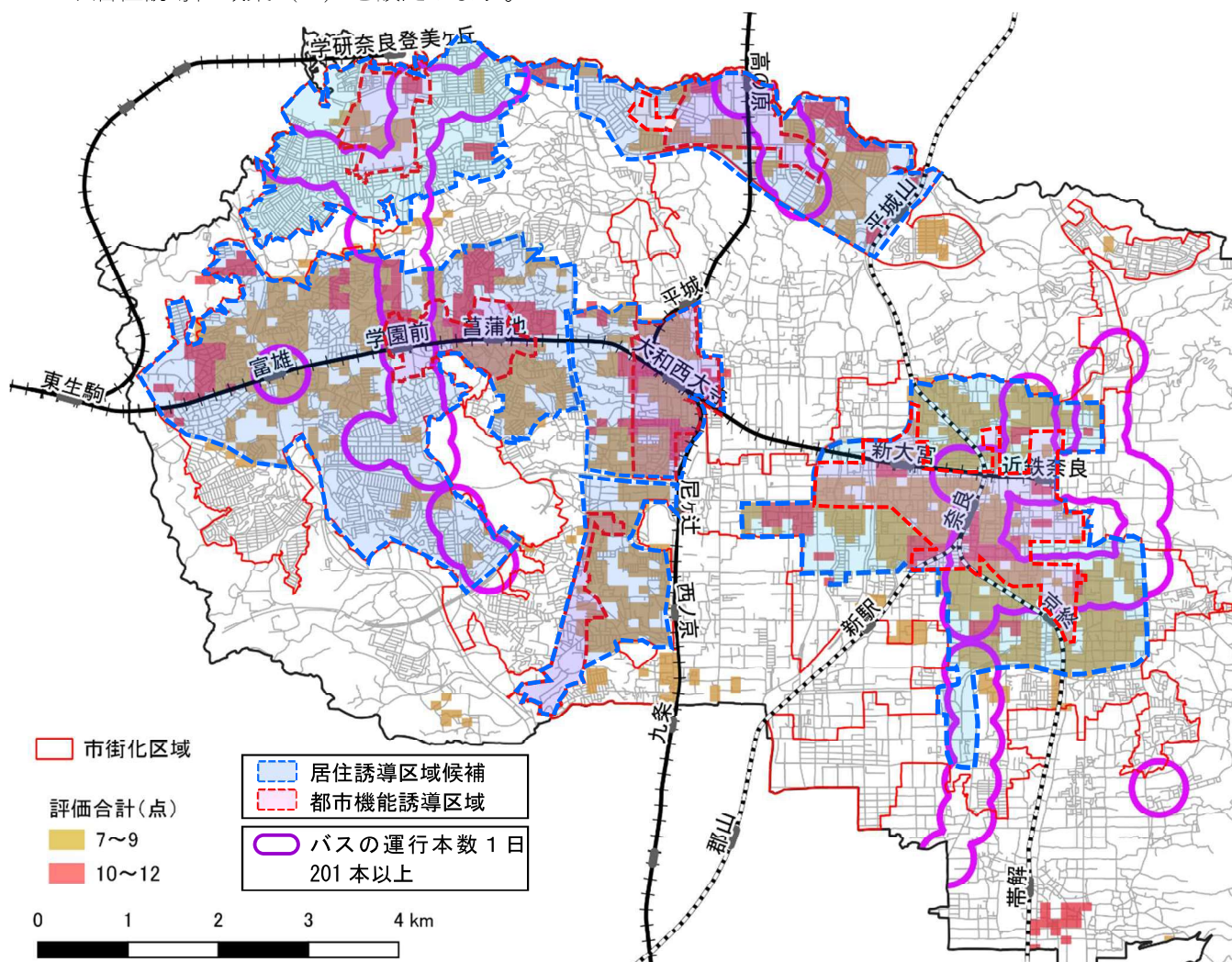
〈居住誘導区域案（1）〉

・設定した居住誘導区域案（１）は、人口ポテンシャル（現状及び将来の人口密度）と公共交通利便性（鉄道駅、バス停からの距離）を考慮して区域の設定を行っています。現状で人口密度が高く、バスの利便性が高い（１日の本数が多い）エリアで一部居住誘導区域に含まれない区域があります。



〈平成 2 7 年の人口密度とバスの運行本数（1 日 2 0 1 本以上運行されている路線）〉

特にバスが1日201本以上運行されている路線については、人口ポテンシャルが低いとしても、公共交通利便性の観点から居住を維持すべき区域として、居住誘導区域として設定するものとし、以下のとおり居住誘導区域案（2）を設定します。



〈居住誘導区域案（2）〉

向等について整理・検証します。

居住誘導区域案(2)から外れる計画的に形成された市街地エリア

市街化区域

評価合計(点)

7~9

10~12

居住誘導区域候補

都市機能誘導区域

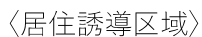
バスの運行本数1日201本以上

0 1 2 3 4 km

〈エリア別の状況〉

7-10

以上より、居住誘導区域は以下のようになります。

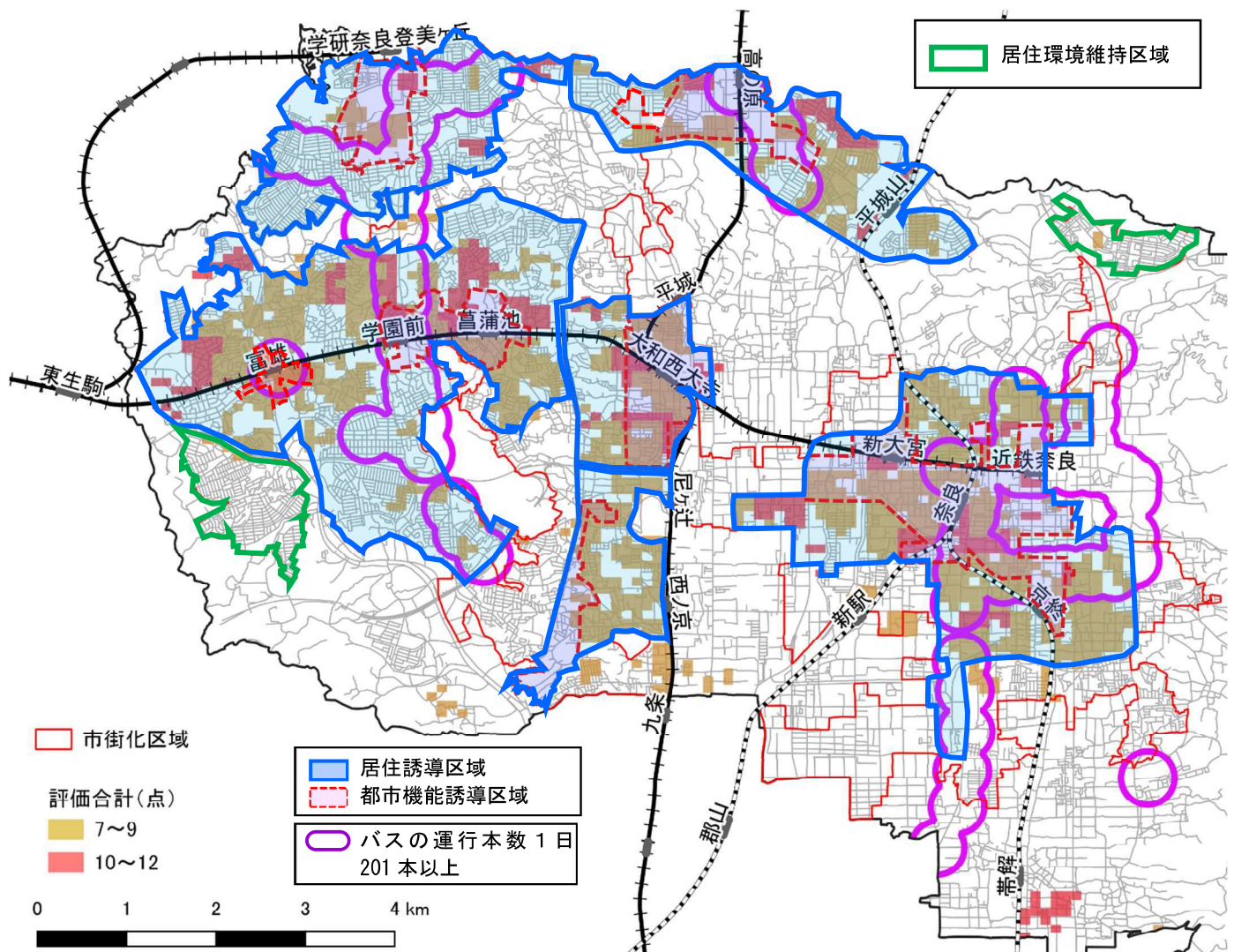


7. 5 居住誘導区域外の方針

7. 5. 1 居住環境維持区域

前述の①青山地区、④帝塚山地区については、居住誘導区域には位置付けないものの、道路、公園などの都市基盤が整備され、バス本数が一定維持されており、居住環境の維持が求められることから、本市独自のエリア設定として、「居住環境維持区域」とします。

居住環境維持区域においては、既存ストックを活用した居住の誘導に重点を置くこととします。その上で、立地適正化計画の見直しを行っていく中で、人口ポテンシャルの上昇が見られるエリアについては、居住誘導区域に含めることも検討します。



7. 5. 2 市街化調整区域の考え方

都市再生特別措置法第81条第19項により、市街化調整区域は居住誘導区域に含まない区域とされていることから、居住誘導区域は設定しません。ただし、全体構想における生活拠点への位置づけをはじめ、一定の生活関連機能が集積しており、地域コミュニティの維持や生活環境の確保が求められる既存集落等では、地区計画制度の活用や開発許可制度の柔軟な対応により、地域発展に寄与する開発を許容しながら土地利用の計画的な誘導を図ります。

7. 5. 3 広域的な視点を踏まえた検討

近年、特に隣接自治体において市街地開発が活発に行われ、都市機能の充実が進んでいるため、市域の境界部周辺において、居住誘導区域には含まれないものの、その影響を受ける可能性があるエリアが見られます。これを踏まえ、今後、計画を見直す際には、居住誘導区域の設定にあたって隣接自治体との連携も視野に入れ、本市の市内のみに限定した生活圈域ではなく、隣接自治体のエリアも含めた検討を行います。