

令和7年度 第1回 枚方市都市計画公聴会 記録

(1) 公聴会の日時及び場所

○開催日時：令和8年2月15日（日） 午前10時から午前10時38分まで

○開催場所：枚方市香里ヶ丘一丁目1-2
南部生涯学習市民センター 2階 イベントホール

(2) 都市計画案の概要

○変更区域：高田一丁目 地内

案件名	概要
東部大阪都市計画 用途地域の変更	高田一丁目を市街化区域に編入することに伴い、用途地域を変更します。(無指定→準工業地域)
東部大阪都市計画 防火地域及び準防火地域の変更	用途地域の変更に伴い、現在の指定構成に沿って変更します。

(3) 公述人

1名

【公述人】

私は、第二京阪沿道枚方市茄子作高田地区、全40ヘクタール、地権者200人からなる茄子作高田地区まちづくり協議会会長の任にあり、今般の高田一丁目地区まちづくりに責任を有するものでございます。私は現役の技術士、中小企業診断士であります。

平成28年から令和元年まで、茄子作南土地区画整理組合理事長を、さらには、交野市寺・向井田地区においては、JR学研都市沿線の新駅誘致のまちづくり検討会会長として、令和5年から3年間、交野市のまちづくりの立ち上げに参加いたしました。そのような体験を踏まえて、本日の公述に臨みます。

第二京阪沿道茄子作高田地区の開発の現況を申し上げますと、茄子作地区、20ヘクタールにおきましては、令和6年12月、市街化調整区域が市街化区域へ区域変更がなされました。これを受けて、昨年の令和7年4月に茄子作土地区画整理組合を設立。土地区画整理法による造成工事が現在進行中であります。私は、当組合の理事長を兼任しております。また、高田二丁目地区7ヘクタールにおきましても、土地区画整理法による計画的まちづくりの準備が進行中であります。

当該、高田一丁目地区5ヘクタールにつきましては、茄子作と同じく、第二京阪沿道に位置し、土地区画整理法による、計画的なまちづくりを目指し、保留フレームの設定が予定されていた地区であります。それゆえ、今般の高田一丁目地区、都市計画案において、当該地区が市街化区域に編入される。そして地区計画によって、計画的な土地利用の規制誘導が図られることで、次の効果が図られると考えられます。

ひとつ、後継者のいない営農者の問題や、無秩序な乱開発に対する懸念が解消される。

ふたつ、第二京阪沿道まちづくりとして、交通便利性などの立地特性を生かした、有用な土地利用が図られることによって、まちの活性化に繋がる。

しかるに、本都市計画原案は、公共施設の整備改善を進め、公共の福祉の増進を目指す、第二京阪沿道まちづくりとして、以下の点において、問題がございます。

ひとつ、これまでに交通死亡事故が発生するなど、地域において、その危険性が懸念されてきた道路、市道高田星田線の安全性の確保。

二点目、流末の河川に負担をかけない調整池の設置。

特に、問題なのは市道高田星田線についてであります。この道路は、沿道住民にとっては唯一の生活道路であります。当都市計画案により、商業施設ができると、ますます交通量が増えるのに、道幅は5メートルしかなく、歩道がありません。その危険性については、具体的に公述いたします。

なお、公述するにあたり、この茄子作高田地区、基本構想図を使います。私ども協議会では、高田一丁目地区全地権者が参加した平成21年10月の総会において、土地区画整理法によるまちづくり基本構想を決定しました。構想図がそれでございます。平成21年12月発行の大阪府第二京阪沿道まちづくり方針にも、これが記載されており、この決議は今も生きております。

この枚方市道高田星田線の拡幅、歩道設置について申し上げます。この道路は今申し上げたように、道幅は5メートルしかなく、歩道がありません。この道はとても怖い、雨の降る日、特に怖い、夜はもっと怖い、と常にそう言われていました。そして、平成24年4月の雨の降る夜、とうとう人身事故が発生、この地区の住民の方が交通事故で亡くなりました。

当時のニュー高田自治会が直ちに枚方市長に「歩道をつけて欲しい」と要望書を出しましたが、市には動きがございません。

平成 23 年に第二京阪国道が開通して、通過車両が増えてきました。危機感を持った高田星田線沿道 3 つの自治会と、私どもは茄子作高田地区まちづくり協議会が一緒になりまして、平成 26 年 4 月、枚方市道高田星田線道路推進協議会を立ち上げました。私はその事務局長であります。この道路は、同沿道高田一丁目二丁目地区住民の唯一の生活道路であり、春日校区及び東香里校区住民の JR 学研都市線星田駅への直近の通学通勤道路であります。特に、通勤通学時の朝夕は自転車等の通行者が多い。道幅 5 メートルの道路に車が行き交うので、とても危ないのです。星田方面から北へ府道枚方交野寝屋川線へ抜けようとする車にとって、ここの交差点の赤信号が長い。青 20 秒に対して赤 100 秒です。青信号になるとドライバーは自然とスピードを上げてしまう。道幅が狭い上に下りの坂道になっていて、スピードが出やすい。「もうとても怖い」と、通行者も住民の方も言われます。

高田星田線推進協議会は、平成 26 年 8 月、周辺地区自治会に働きかけ、「高田星田線に歩行者自転車通行者の安全を守るため、歩道をつけて欲しい」とする署名活動をいたしました。そして、7961 名の署名が集まりました。それをもって、同年 10 月、伏見枚方市長と 1 時間面談し、窮状を訴えました。面談には伏見市長の他に、小山副市長、土木部長、都市整備部長も同席された。しかし、市としては、「緊急性の優先順位があって、今すぐに予算を取って、工事するという事は難しい」市長がそう申された。それから、12 年経ったが、市は財政難で、道路の拡幅はまだ実現に至っておりません。

そして今、チャンスがやってきたと考えます。市の予算ではなくて、まちづくりの事業者にやらせればよいのです。基本構想図を見ていただいたらわかるように、土地区画整理法による二国沿道まちづくりでは、道路・公園、その他の公共施設はすべて当該地権者の減歩によって、実現することになっております。ですから、私どもにとっても市にとっても、これはチャンス到来というものです。

交野市星田駅北地区では、その後、大林組と戸田建設を業務代行者とする土地区画整理事業が始まりまして、高田星田線の交野市域は、2.3 メートル幅の歩道を持った道幅 8 メートルの立派な星田高田線が完成しております。これはすべて減歩によって実現しました。ところで、ここから北へと続く高田星田線は、道幅が 5 メートルとなり、歩道はなく、この 100 メートル先で、平成 24 年の死亡事故があったのです。

枚方交野寝屋川線の南側にある交野側のすべての道路で歩道がないのは、高田星田線の交野市域までのこの 300 メートルの区間だけです。そして、この星田高田線の西側の高田一丁目 5 ヘクタールで、今般の開発で新たに商業施設ができますと、高田星田線の通行量は一段と増えます。第二の死亡事故を起こさないために、今般の開発事業での高田星田線の拡幅は絶対に避けて通れません。今がラストチャンスです。

加えて申し上げなければならないのは、高田一丁目から高田星田線を挟んで東側の高田二丁目において、令和 4 年高田二丁目地区まちづくり検討会が設立され、土地区画整理法に向けた事業協力者として、日本エスコンを選びました。そして平成 24 年の死亡事故は、実はこの当地区の住民で、安全道路とするために同線の拡幅が、今、検討会で検討されております。しかし、道路の拡幅というのは、公平性の観点から、両サイドが協力して施工しなければ、実現は困難です。

2 点目の調整池の問題に移ります。これが、ただいまの都市計画原案では見当たらない。これはどういうことでしょうか。高田一丁目、対象地 5 ヘクタールは、現状田畑で、大雨が降っても保水力があります。近年、地球温暖化で、線状降水帯など、局所的集中豪雨があります。数年前にはこの地区の東側の南北に流れる小川で氾濫がありました。下流の茄子作東町と釈尊寺町で、床上浸水の被害が

あった。現在、私どもが進行中の茄子作土地区画整理組合による、こういった調整区域農地 20 ヘクタールの開発においては、9200 平米、約 2800 坪の調整池、これは現在造成中でございます。この調整池を経て、小川水系に流すことによって、下流域への浸水被害を起こさないようにしております。今回の高田地区 5 ヘクタールも全面調整区域農地であり、現在は保水力がでございます。しかし、これが商業用地として宅地化されますと、開発による保水力の低下によって、集中豪雨時には、下流域の寝屋川市寝屋北地区に浸水被害をもたらす恐れがあります。排水路として、私は調べてみましたが、現状は幅 40 センチメートル程度の側溝しかありません。高田一丁目地区では、大阪府の基準に照らして、2600 平米、約 800 坪の調整池が必要であります。それが土地利用計画図には書かれていない。これはどういうことか。

以上 2 件について、本都市計画原案の問題点を申し上げましたが、本計画をすべて否定するものでないことは、冒頭申し上げたとおりであります。本計画によって乱開発が防止され、商業施設の誘致によって地域の利便性が向上することは疑いありません。

しかし、そのメリットとともに、開発によって、市道高田星田線がより危険な道路となること、加えて、同時に下流域への浸水被害を恐れるのであります。

今般の、高田一丁目地区は、大阪府が平成 20 年から進めてきた、第二京阪沿道まちづくり推進地区に該当します。大阪府と枚方市の指導を受け、平成 20 年 12 月に茄子作高田地区まちづくり協議会が結成されました。発足当初から現在に至るまで、私は会長の任にあります。しかるに、今般の高田一丁目地区における都市計画において、本計画案は、公共施設の整備改善を進め、公共の福祉の増進を目指す二国沿道の計画的まちづくりとはほど遠いものがあります。なぜこんなことになったのか。

今から 16 年前の平成 22 年、府道枚方交野寝屋川線沿道に上新電機がオープンしました。上新を誘致したのは、高田在住の地権者ではない、地域の有力者、●●●●氏です。同氏は、私どもまちづくり協議会の筆頭顧問であります。顧問は、会長の私にこう申された。「君な、なんで土地区画整理法みたいな、減歩で 40 パーセントも 50 パーセントも取られるアホなまちづくりするんや。上新を誘致した地区計画という手法なら減歩ゼロやで。上新電機に土地貸した高田の村の者がみんな喜んどので。」こう申されたのです。私は顧問のこの言葉を今も鮮明に覚えております。それから、7 年経った平成 29 年、今度は上新電機の東隣の府道沿道に、スターバックスが、さらに続いて焼き肉店が建設されました。いずれも地権者でない●●●●顧問が自らの利権のために誘致された。この高田一丁目地区は、当時も今も当まちづくり協議会の管轄下にあり、地区内で開発し、建物を建てる場合には、地権者との申し合わせにより、協議会と事前協議することが定められています。しかるに、何の事前協議も無しに、田畑を壊し、造成工事が始まりました。枚方市に抗議したところ、建築申請が出たら、法的には応じざるを得ない、そういう返事でした。スターバックスの建築工事については、平成 29 年 12 月の協議会総会において、拙速な農地転用は、農地法違反ではないかと、農業委員会を告発しましたが、工事は止まらない。さらには、●●●●顧問を含む高田地区 26 名の協議会会員の脱会届が協議会に提出されたのであります。脱会届は同顧問の指示によるものでした。脱会は、認められず、総会決議で、会長預かりとしました。脱会届は今も枚方市に保管されています。

その後、高田地区 15 ヘクタール、地権者 80 名で、平成 31 年高田地区美しいまちを考える会を設立、土地区画整理法によるまちづくりを目指して、事業協力者として西松建設が応募しました。私はこの方式のまちづくりなら、高田 26 名の脱会を事実上認めていいんじゃないかと思いました。美し

いまちを考える会を結成するに際し、大阪府のまちづくりサポート助成金 20 万円を得るために、私は協議会会長として、大阪府に申請書を提出、助成金は同会に交付されました。

しかるに、その後、迷走を続け、今般まちづくりでは実績を聞かない、地方の大黒天物産と三王不動産流通が高田一丁目の地区計画による都市計画原案を提案するに至っています。なぜ地区計画で、土地区画整理法ではないのか。それは減歩が無いからです。減歩が無いから、公共施設である道路整備はできない。さらには、土地区画整理事業では、すべてがオープンで、利権が入り込む余地がない。これでは困る人達がいるのです。

二国沿道まちづくりは、大阪府下で、13 地区ありますが、いずれも土地区画整理法によるまちづくりでありまして、業務代行者は、茄子作地区では、清水建設、フジタ、大和ハウスであり、南隣の交野市星田駅北地区では、大林組、戸田建設と大手ゼネコンレベルが担当しています。いずれも民主的な手法によって総会で選出された事業者であります。

しかるに、今般の高田一丁目地区都市計画原案提出者は、岡山県でディスカウントストアを展開する大黒天物産と、滋賀県で宅地開発不動産管理を行う会社であります。各社ともそれぞれの分野で、地元の有力企業であろうかと思われませんが、まちづくり実績については寡聞にして聞いたことがない。誰がこの業者を選定したのか。それに、この都市計画原案は、余りに簡略すぎて実態がよく見えない。商業施設効率優先で、周辺の公共施設と環境の配慮が欠落していると考えます。

高田一丁目の今般の都市計画については、枚方市での説明会で、「地元地権者同意の上、地区計画の手法によるまちづくり計画が提案された。」とありましたが、地区計画とは、業者が主体的に都市計画原案をつくり、地区内地権者全員に、事業者が個別に訪問して、同意書を集めるものであり、事業者による収益を目的とした経済活動です。開発業者の選定と都市計画策定に当該地権者は一切関与しておりません。このため、高田一丁目地権者や周辺地域の民意は全く反映されておらず、生活道路である高田星田線の拡幅、歩道設置による安全対策等や、下流の寝屋川市域に浸水被害をもたらさない対策である調整池の設置が欠落してしまったのです。

大阪府が進める第二京阪沿道まちづくりは、道路や公園などの公共施設を整備する公共の福祉の増進を図るのが、理念であります。高田一丁目地区まちづくりについて、責任ある茄子作高田地区まちづくり協議会のガバナンスは一体どうなってるのか。私は、協議会会長として、忸怩たるものがあります。当都市計画原案は、公共施設の整備改善を進め、公共の福祉の増進を目指す二国沿道の計画的まちづくりとはほど遠いものである。何でこんなことになったのか。

平成 29 年、茄子作高田地区まちづくり協議会からの高田地区 26 名の脱会を指示し、土地区画整理法によるまちづくりを目指した高田地区美しいまちを考える会を解散に至らせ、さらには今般の地方ディスカウントストア業者らによる地区計画による都市計画へと導いたのは、何を隠そう、当まちづくり協議会、筆頭顧問の●●●●氏であります。まさに、獅子身中の虫であります。同氏はかつて、枚方市議会議長として、地域社会に大きな貢献をなされた実績がある。

●●●●氏は、6000 余票という、当時も今も断トツの得票数で市議当選を重ねましたが、平成 19 年、大林組が関与する穂谷清掃工場焼却設備談合疑惑で、当時の中司宏市長、現日本維新の会幹事長とともに、辞任に追い込まれました。●●●●氏は、国会議員と市長レベルの政治家が、党派を問わず、選挙の師と仰ぐこの世界の名士であります。その●●●●氏を協議会顧問に任命したのは、会長の私であります。私には、任命責任がある。

その●●●●氏がすでに、死去されていたことが、昨年末明らかになりました。●●という同性の一族大先輩の、晩節を汚さないためにも、本都市計画原案の軌道修正は、避けられません。私は、協議会会長として、高田一丁目都市計画において、公共の福祉の増進に資する、第二京阪沿道にふさわしい、まちづくりとなるように持っていかねばなりません。これは茄子作高田地区まちづくり協議会会長としての私の責務であり、未来への責任であります。

最後に、茄子作と交野市星田村への、道路の歴史の話をしてこの公述を終わりたいと思います。茄子作村から1.5キロ南に星田村がございます。この星田村は茄子作にとって親類のような村です。私の父方の祖母は、この星田村から茄子作へ嫁に来ました。今から90年ほど前の話になりますが、星田村で結婚式の宴があった。親戚筋にあたる茄子作村の兄さんが、お祝いをもって星田村に出かけました。夜になって、祝い酒にしこたま酔っぱらった兄さんは、お土産のご馳走を両手にぶら下げて、帰途につきました。目指す茄子作村まではずーっと田畑が続き、民家は1件も無くて夜は真っ暗です。そして、夜中にふんどしひとつでフラフラ帰ってきたというのです。これは、戦前、昭和10年代の話で実話です。狐に化かされたということになっていますが、実際は追いはぎに身ぐるみ剥がされたんです。当時の日本は貧しかった。この頃と戦後しばらくはよく追いはぎが出たんです。

それはともかく、この兄さんが通った道が、この野道です。村と村の野中の道は自然の地形に沿ってそのまま活用した、くねくねした野道でした。この野道は、今も高田二丁目地区にその姿を留めております。

ところでこの市道高田星田線は戦前も今も真っすぐの一本道です。こんな真っすぐな道、村と村をつなぐ道としてはありえない。この道は、昭和10年代の中頃にできた「将校道」と、村の人は言っていますが、軍人さんを乗せた車の走る軍用道路だったのです。将校をどこへ運んだのか。国鉄星田駅から香里団地へ運びました。香里団地には、戦前、大規模な火薬製造所がありました。製造した火薬は、貨車に乗せて、市道山之上高田線で星田駅まで運びました。このルートですな。このカーブのところの線路跡の道は今も残っております。

戦前からの話になったが、私が言いたいのは、高田星田線が一直線の弾丸道路だということです。星田から北へ向かって、府道枚方交野寝屋川線へ抜けようとする車は、真っすぐな道路なので、府道交差点の信号が300メートル手前からよく見えます。赤100秒に対し、青20秒しかない。青になると車のスピードは自然と上がります。道幅5メートルで歩道は無い。そこへ西側高田一丁目に大型商業施設がやってくる。東隣の高田二丁目では、まちづくり検討会で産業施設の誘致を考えています。そうすると、高田星田線の通行車両は倍増するでしょう。このままでは、第三の死亡事故が必ず起こります。第三と言ったのは、第二の死亡事故が、すぐ南の交野市の境界点で起こっています。数年前のことです。「事故多発、交野警察署」という掲示が現地に立っています。

この茄子作高田地区まちづくり基本構想図をもう一度よく見てください。平成21年の協議会総会で決定したものです。この決定は今も生きている。この構想図では、高田星田線は歩道付、道幅8メートルレベルの道路を地権者の減歩で作ることになっていた。この道路の両サイド高田一丁目と二丁目まちづくりの計画が立ち上がっている今、このときこそ、安全道路をつくるべきラストチャンスです。この道のままだと必ず第三の死亡事故が起こります。財政難の枚方市は10億円規模の予算を取って道路改修工事をせざるを得なくなります。

道路両サイドの現況を見ますと、移転せざるを得ない住家は4件、4階建てマンションが1件、

6戸。これが引っかけります。移転補償だけでおそらく3、4億円はかかるのではないのでしょうか。

今こそ、このまちづくり基本構想の原点に立ち返り、事業者に施工させるべく、勇気を持って決断すべき時です。この道路の拡幅事業は、市民の血税を使ってやるべき性質のものではない。高田星田線の両サイドの高田一丁目と二丁目の都市計画事業者にやらせるべく工事であります。

そして・・・【時間超過となり終了】