

平成 3 1 年度第 1 回

大阪府都市計画公聴会 記録

「東部大阪都市計画都市再開発の方針の変更（枚方市）」について

- 1 と き 平成 31 年 4 月 8 日（月）
午後 2 時開会～午後 3 時 1 7 分
- 2 と こ ろ 大阪府庁別館 7 階 都市計画室分室
大阪府中央区大手前 3 丁目 2 番 1 2 号
- 3 対象市町村 枚方市
- 4 出席者
(1) 議長 大阪府都市整備部都市計画室計画推進課 参事 鈴木 隆
(2) 公述聴取者 住民等、行政関係者
(3) 公述人 3 名

[開会]

【司会 (石田総括)】

お待たせいたしました。ただいまから、平成 31 年度第 1 回大阪府都市計画公聴会を開催いたします。

私は、本日の司会を務めます、大阪府都市整備部都市計画室計画推進課の石田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

公聴会の開会に当たりまして、皆様に幾つか御協力をお願いします。

まず一つ目ですが、この建物は禁煙となっておりますので、おたばこは御遠慮願います。

二つ目、携帯電話をお持ちの方は、電源を切っていただくか、マナーモードに設定してください。

三つ目、公述と傍聴の皆様は、開催中の撮影や録音は御遠慮ください。

四つ目、開催中の飲食は禁止とさせていただきますが、水分補給をしていただくことは構いませんので、適宜、御対応ください。

五つ目、この部屋では、3時になりますと庁内放送が流れます。大変御迷惑をおかけしますが、庁内放送の流れている間は、公述を中断していただくことを、あらかじめ御了承ください。

六つ目、やむを得ず途中退出をする場合は、お近くの係の者にお申しつけの上、公述に影響のない範囲で、御退出ください。

最後に、受付でお渡しした注意事項をごらんいただき、公聴会がスムーズに進行できますよう、御協力をお願いいたします。

それでは、公聴会を始めさせていただきます。

本日の進行につきましては、大阪府都市整備部都市計画室計画推進課参事の鈴木が議長として担当いたしますので、よろしくお願いいたします。

[公聴会に関する説明]

【議長 (鈴木参事)】

本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

議長を務めさせていただきます、大阪府都市整備部都市計画室計画推進課参事の鈴木でございます。よろしくお願いいたします。座って説明させていただきます。

まず、公聴会の趣旨及び都市計画の手續について御説明いたします。

公述の対象となります都市計画の原案につきましては、大阪府が関係機関と協議を重ねながら作成してまいりました。

公聴会は、これら原案について、公述人の方から御意見をお伺いし、これを踏まえて、都市計画の案を作成するために、都市計画法第 16 条の規定に基づいて開催するものでございます。

本日は、公述申し出期間内に、申し出いただきました 3 名の方に御意見を述べていただきます。

次に、今後の手続について、御説明いたします。

本日の公聴会の内容は、録音により速記録として取りまとめます。

公述いただいた御意見を踏まえまして、再度、関係機関との協議調整を行い、都市計画法第 17 条に基づく縦覧を行うための都市計画案を作成します。

この案の縦覧は、同法により 2 週間行うことが定められており、縦覧期間中に、関係市町村と住民及び利害関係人の方々は、大阪府に対し、案についての意見書を提出することができます。

また、大阪府のホームページにおきまして、案の縦覧とともに、本日の速記録と公述意見に対する大阪府の考え方もあわせて掲載いたします。

この縦覧の手続を経たのち、都市計画の案を大阪府都市計画審議会に付議することになりますが、審議会におきまして、本日の公聴会の記録と、公述意見に対する大阪府の考え方を資料として配付いたします。

また、案に対する意見書が提出された場合は、その要旨につきましても、あわせて配付いたします。

この都市計画審議会の議事を経まして、案が承認されれば、都市計画が正式に決定されることとなります。

続きまして、本日の公聴会の進行について御説明いたします。お手元の次第をごらんください。

この後、今回公述の申し出をいただきました都市計画の原案の概要について御説明いたします。この説明が終わりましたら、これら原案についての公述をお願いします。

公述は、先ほど受付でお渡ししました番号札の番号の順でお願いしますので、番号を呼ばれた方は、前方の演台までお越しいただきますようお願いいたします。

公述いただく内容につきましては、公述の申し出のときに御提出いただきました要旨に沿って公述いただきますようお願いいたします。

申し出をいただいた都市計画の案に関係のない内容については公述することができないことを、念のため申し添えいたします。

公述いただく時間につきましては、既に御通知しております 30 分以内とさせていただきます。必ずしも 30 分間公述していただく必要はございません。終了時間前に公述を終えていただいても結構でございます。

開始から 25 分経過いたしましたら、ベルを 1 回鳴らします。開始から 30 分経過しましたら、ベルを 2 回鳴らしますので、速やかに公述を終了してください。

公述終了後は、もとの席にお戻りください。

最後になりますが、公述人の皆様、そのほかの御来場の皆様をお願いします。

本日の公聴会は、法令の規定によりまして、都市計画の原案に対する意見を述べていただくものでありまして、質疑応答を行う場ではございません。

また、公述できる方は、あらかじめ申し出をいただいた方のみとなっております。

もし、公聴会の秩序や進行を乱すような発言、発声、あるいは拍手をするなどの行為などがあつた場合は、大阪府都市計画公聴会規則第 12 条に基づきまして、この会場から退場していただく場合もございますので、御注意ください。

それでは、公述に先立ちまして、その対象となります都市計画の原案の概要につつま

して、大阪府の担当者から御説明いたします。

[公述申出のあった都市計画の案についての説明 (東部大阪都市計画都市再開発の方針の変更)]

【説明者 (平井補佐)】

大阪府都市整備部都市計画室計画推進課土地利用計画グループ長の平井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、東部大阪都市計画都市再開発の方針の変更案の概要について、御説明させていただきます。

都市再開発の方針は、再開発の長期的かつ総合的なマスタープランでございまして、再開発の適切な誘導と計画的な推進を図ることを目的に定めるものでございます。

また、都市再開発の方針におきましては、地域の拠点のうち基盤施設が未整備で十分に都市機能が発揮されていない地区や、土地の高度利用を図るべき地区などにおける、高度利用や都市機能の更新を図るための取り組み方針を示します。

今回の変更案は、京阪枚方市駅周辺地区につきまして、計画的な再開発が必要な市街地、1号市街地と呼んでおりますが、1号市街地に指定している区域のうち、面的な整備事業や都市施設の整備等の実施の具体性がある区域を、「特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区 (2号再開発促進地区)」として指定するものでございます。

なお、府の都市計画決定案件であります都市再開発の方針の変更に関連しまして、枚方市の都市計画決定案件としまして、第1種市街地再開発事業の決定、用途地域の変更、高度地区の変更、防火地域及び準防火地域の変更、地区計画の決定、道路、駅前広場でございますが、の変更が予定されております。

以上が、今回の都市計画変更案の概要でございます。

どうぞ、よろしくお願いいたします。

[公述人による公述]

【議長 (鈴木参事)】

それでは、ただいまから公述をお願いします。

番号1番の方は、前の演台へお越してください。

よろしいでしょうか。それでは、よろしくお願いいたします。

【公述人A】 (1番)

枚方の新町から来ました、歴史街道の近くに住んでいる者でございます。

それでは、都市計画の再開発の方針の変更を求めるということで、枚方市駅前から府道京都守口線までの道路の拡張をし、枚方市駅改札口から直接、陸橋で歩行者が病院や大学に直接行けるようにすれば、車と歩行者が分離でき、歩行者の安全性も保たれ、車の渋滞の緩和につながると思います。車と歩行者が分離できる場所の確保をするため、

区域の拡張を求めます。

これと同じような趣旨のことを、今月の 3 日の説明会のときに話しました。市のほうからの回答は、歩行者デッキの整備は地下埋設物や道路の沿道の既存建物などの状況から、現道の幅員内で整備することは非常に難しいと考えているという回答をいただきましたが、これでは全く、渋滞のことについては何の答えにもなっておらないと思います。特に、北口から府道に出るところ、それから、街道から府道に出るところが一番渋滞をしますところ。そのことについては、何の答えにもなっておりませんので、具体的な回答を市のほうに求めています。

次です。2、都市計画の手續に関すること。説明会が 3 月 3 日、4 日に行われましたが、公述申出書は 3 月 4 日から 18 日となっていて、地域住民がこの計画について、十分に検討する時間がない。説明会の資料も不足している。地域住民にもっと時間をとって、丁寧な説明が必要であるということです。同様に、市の公聴会があったんですけど、そのときに、説明会をするときは初めから、全てのデータなり、地図を示してから説明していただきたい。後から、新しい資料を出して、新しい事実がわかって、その時点では公聴会に出て意見を言うことはできない。こういうようなことでは、大変困りますので、もっと誠実に対応していただきたいということも言っておきました。

これ 3 月 3 日、4 日に行われた資料なんです。その中には、府営住宅の跡地について、どのように利用されるかということが書かれています。その中には、府営住宅の後は商業、住宅、空間広場となっているだけなんですけども、3 月 26 日に、もう一度、説明会がありました。タイトルは同じやつなんですけども、ただ、新町地区自治会となっているだけなんです。

そのときに、示された新しいデータというのが、この下の部分なんですけども、そこには、府営住宅の後に、集合住宅、商業、駐車場となっています。この新しい、示された資料によって、どういうことがわかったかといいますと、府営住宅の後に、駐車場ができることになりました。府営住宅から出る道は、京街道に面した細い 1 本の道しかありません。歴史街道には、今まで以上に多くの車が入ってくることになるわけです。それで、地域住民が一番気にしていることが、歴史街道が生活道路から通過道路になることによって、いろいろなことが起こります。そういうことを一番心配しているわけなんですけども、第 1 回目の説明会に、こういうような資料を出されないということに対しては、大変、憤りを持っています。だから、今後、このようなことのないように、市の公聴会でも発言をしておきました。

それから、3 番の都市計画の変更と枚方市の駅周辺再整備基本計画素案との整合性については、今言いましたので、これ以上は言いません。

4 の市民の立場から見て、市駅周辺の整備に関して、駅前が広がっても、広場が広がって、多くの車が入ってくることが予想されますが、駅から府道京都守口線に出る道は、広がらず狭くなるので、車の渋滞が予想されるということです。そのことについては、今現在、枚方市のほうが府道の北側に総合文化芸術センターをつくっています。そのことによって、北口から、府道への歩行者の安全性を確保するため、歩道を 3 メートルから 5 メートルに拡張します。これにより、車道は、8 メートルから 6 メートルに狭められることとなります。また、北口のスターバックスの前の歩道を 6 メートル前に

出されることとなります。そうするとまた、広場が小さくなります。このことによって、何の渋滞の緩和にもなりません。総合センターをつくられることによって、歩行者の安全性は確保できると思うんですけども、車の渋滞のことについては、何の解決にもならないと思います。この問題を解決する具体的な案を市のほうに、今現在、求めています。

それから、京街道の歴史的保存について、この計画が実施されると、京街道は通過道路として利用されるので、街道を利用した文化的行事ができない。古い建物にも車の排気ガス等により影響を受けるということについて、この計画が実施されますと、京街道に多くの車が入ってくることにより、交通事故、交通渋滞、車の騒音、振動、排気ガスなどがふえて地域住民の健康や生活環境が脅かされることとなります。これに対して、どのような対策をとっていただけるのか、今、市のほうに求めています。文化的行事については、昨年 11 月 3 日、4 日に「まちかどアート」という京街道を利用した行事が行われました。街道に面した約 10 軒の家やお寺の玄関、軒先、本堂を借りて、芸術家の方々の作品を展示するという、街道と芸術作品の両方を楽しむことができる大変魅力的な取り組みが行われました。連休期間中でもあり、市内外から多くの方が見に来られました。枚方の京街道を市内外にアピールするいい機会になったと思います。京街道が通過道路としてなりますと、車が多く入ることにより、このような文化行事ができなくなります。今後もできるような対策を、今、市に求めています。

都市計画変更と天野川の防災対策の関連について。この都市計画にある区画道路の建設は天野川の堤防の法面を削って 10 メートルの道路を建設する計画です。法面を削って建設すると堤防の崩壊の危険があるので、計画の中止を求めています。地域の方によりますと、もともと京阪電車が天野川の、渡る高架工事をするとき、地元の方と市と府と話をされまして、高架道路の下は車を通さないというような約束がなっているそうです。それは、近くへ住んでおられる方が、そういう具合に言っておられます。しかし、今は歩行者専用の道路になっているわけですが、この約束も完全に守られず、3 月 24 日の説明会では、一部の法面を削ったり、盛り土を最高 1 メートル 50 も掘り下げてつくられる道路が、今後予想される大きな地震や台風などの自然災害に対して耐えられるのか、これに対しても十分な説明がありません。区画道路の反対側の堤防ですけども、歩道をつくるため、一部、法面を削って、つくっているところがあるんですけども、去年の地震や台風により、石垣が一部崩壊してしまっていて、石垣の一部も膨らんでいるところも何カ所かあります。現在は歩行者の安全確保のため、大きな土のうが 20 メートルぐらいにわって積み上げられています。また、のり面を削ってないところも、地震によりひびが入り、補修された箇所もあります。このような状況を見ますと、つくられる道路が果たして安全であるのか、疑問を持たざるを得ません。ですので、計画の中止を求めます。

以上、何点か市に対して、解決策とか対策を求めています。市から地域住民に対して、何らかの納得できる説明会が実施されるまで、都市計画の再開の方針の変更の延期を求めたいと思います。

以上です。

【議長（鈴木参事）】

ありがとうございました。お席にお戻りください。
それでは、番号 2 番の方、前の演台のほうへお越してください。
ちょっと、この間に、資料を配付させていただきます。
よろしいでしょうか。それでは、お願いいたします。

【公述人 B】（2 番）

公述人の B と申します。

このスライドを使って公述をさせていただきます。面倒な願いをして、また、それに対応していただきまして、ありがとうございました。

それと、議長に、ちょっとお願いですけれども、この公述の申し出に関しましては、3 月 18 日が締め切りであったわけです。ただ、18 日の後、3 月 26 日にもう一度説明会があり、これは先ほどの公述人の方のお話にもありましたけれども、3 月 3 日、4 日に開催された説明会とは内容が異なっていて、今日の公述は、その 3 月 26 日の説明会の内容を踏まえたものになっておりますので、3 月 3 日、4 日の説明会を踏まえて、3 月 18 日に提出をした申し出とは、内容に若干の違いがあるということについて御了承をお願いしたいと思います。

さらに、私自身は、都市計画についてはほとんど知識を持っておりませんので、これから述べる内容に関しましては、私の理解の不足がある点であったり、あるいは、それに基づいて、誤解のある点があろうかと思えます。その点に関しましては、御容赦をお願いしたいと思います。

それでは、内容に入ってまいります。別表 2 は、先ほど御説明いただいた部分ですので、時間の関係もあって省略をさせていただきます。

ただ、別表 2 の第 1 行目、この枚方市駅前周辺地区の左から 5 列目から 6、7、8 列目のこのスライドの赤色で書いた部分、「周辺の市街地環境と調和した安全で快適な都市環境の形成を図る」であるとか、「周辺地域と調和した市街地の再整備を進める」とか、「交通環境の改善や歩行者空間の確保を図るため、駅前広場を含む都市計画道路枚方市駅前線の整備を図る」とかについては、最後のほうで、もう一度取り上げようと思っておりますので、今ここで指摘をしておきます。

それで、今回の枚方市駅前周辺第 1 種市街地再開発事業の目的は、このスライドは枚方市の資料からとっておりますけれども、一つは、駅前広場を初めとする交通環境の改善であるということです。大阪府の職員の方、どこまで御存じなのかわかりませんので、少し写真をごらんいただきたいと思います。

この写真が駅前交通広場と言われるところで、写したのは、日曜日の昼間なので、バスもそれほど入っていない時間帯ですけれども、かなり手狭なところに、それでもバスが 7 台、8 台ぐらいいは入っているという状況です。ここの部分の改善を図りたいというのが一つなわけです。それは後で述べます。

それから、2 点目は、市の玄関口としての、にぎわいの創出をしたいということで、老朽化した建物であったり、駅直結の低・未利用地の活用を図りたいということ。この写真がその低・未利用地といっているところの一つであって、駐車場、それから、京阪電

鉄の事業所に用いられている部分です。すぐ、京阪の高架ですから、駅直結の部分です。それから、この場所と線路を挟んで反対側が大阪府住宅供給公社の枚方団地であって、ここも昭和 30 年ぐらいに建設されているはずなので、低層の老朽化した団地であるということで、ここの再開発を図りたいということなわけです。この再開発に関しましては、それ自体、これが間違っているとか、絶対だめだということではないと、私は思っております。

ちょっと立ち返りますけれども、交通環境に関しましては、駅前広場の拡張であるとか区画道路、それから通路 1 号、通路 2 号の整備を行うために、道路の変更とか地区計画を決定するという内容になっておりますし、この老朽化した建物等の再活用で言えば、第 1 種市街地再開発事業を、権利変換方式で再開発組合による民間事業者主体の再開発を進めていくために、用途地域とか高度地区等の変更を行うという内容になっております。

当該地域がどういう地域かという、この図のように大きく I 地区、II 地区に分かれていて、I 地区が先ほどの駐車場等のあるところ、II 地区が団地のあるところということになります。それで、ここに区画道路、外周道路を、枚方守口線の交差点まで整備をする。それから、通路 1 号、これは線路沿いの道路です。それから、通路 2 号も整備をする。駅前広場を拡張する。それから、I 地区、II 地区は再開発をするという内容になっているわけです。

こういう説明を私がここでする必要あるのかなと思いつつ話をしていますけれども、I 地区に関しましては現況、駐車場が 131 台分あって、それに加えて京阪電鉄の事業用地があり、業務用の車両が出入りするという状態であるわけです。ここの用途地域を変更して近隣商業地域から商業地域に変える、そのことに合わせて、容積率を 600% まで緩和をするということになっています。

それから、II 地区ですけれども、老朽化した団地の更新ということで、現在 5 棟、120 戸で駐車場が 30 台分ございます。ここの部分の用途地域を、今度は第 2 種住居地域から商業地域に変えて、容積率を 400% にまで緩和をするという内容です。それから、先ほど、申しました道路ですけれども、駅前広場を 1,900 平方メートル拡張する。それから、区画道路が 10 メートル幅の 2 車線道路、通路 1 号、2 号は 5 メートル幅の道路にするという内容になっているわけです。

では、I 地区、II 地区に一体何ができるのかという問題ですけども、このことについては、現時点では明確な内容というのは、私たちは説明を受けていません。まだ、決まっていないのかもしれませんが、ただ、想定されることは、先ほどのように、用途地域を商業地域に変えているわけですけれども、商業、業務、行政、駐車場などを整備することは、昨年 11 月の枚方市駅前周辺再整備基本計画素案に記載されているわけです。I 地区の敷地面積が 1 万 5,200 平方メートル、容積率は 600% ですから、容積率だけ考えれば、10 万平方メートル弱の建物を建てるのが可能であって、この素案の段階では 28 階建ての 7 万 5,000 平方メートルの建物というふうに想定されています。

それから、次ですね、この II 地区ですけれども、ここも居住、商業、業務、広場等で、ここは敷地面積が 6,500 平方メートルで、容積率は 400% に緩和されますので、

これも容積率だけ考えれば、2万6,000平方メートルまでの建物をつくることができる。先ほどの素案では8,100平方メートルと言われていましたし、枚方市にお聞きしたときには住居が120戸という話でしたが、考えてみれば、そもそも120戸の団地があるわけですから、これをそのまま120戸引き継ぐだけでは、保留分が出てこないわけで、何のために事業をするのかわからない。

ですから、用途地域の変更による容積率の緩和と、権利変換方式で再開発するということで、権利床プラス保留床を確保するということを考えれば、素案に書かれている数字よりも大きな建物が建つ可能性がある。この建物ができれば、当然、ここに従来よりも車両、もちろん人も入るわけですが、車両が入ってくる可能性があるということです。

では、どういったことが想定されるかということで、これは先ほど資料としてお配りいただいたスライドですけれども、時間の関係がありますから、①から⑫まで、気になる点を書き上げておりますが、それを地図に落とし、お配りした資料の下の図をごらんください。縦横いろいろになっていますけれども、上がⅡ地区、下がⅠ地区になります。これは、枚方市がつくられた図で、3月26日の説明会で初めて私たちに示されたものですけれども、車両交通のイメージというものです。

この図には入っていませんが、図の上端を京都守口線が走っているわけです。天の川沿いに外周道路を整備して、この京都守口線までつなげる。その交差点が⑦になります。図の上部、左右に京街道が走っています、そして、駅前線。結局、このⅡ地区に出入りする車はどこを通るかという、この京都守口線から入ってきて、この駅前線と京街道の交差点である②から、③のところを④に来て、⑤から駐車場に動くことになるわけです。それから、この下のⅠ地区のほうは、ここの⑧番のところですが、ここがポイントになって、この⑧番から藤阪枚方線への出入りがポイントになって、その次は、ここの⑨番から外周道路への出入りがポイントになるということになる。こういう車両動線が示されたわけです。

Ⅰ地区のほうで一体、何が問題になるだろうということを考えれば、出入りするの、この⑧番のところですが、⑧番のところはどういうところかという、この左の写真が、藤阪枚方線で、右の写真が交野線の高架ですけれども、この交野線の高架の裏側のところが出入りの場所になるんですね。ここです、この写真の場所が出入りの場所になる。藤阪枚方線は2車線道路であって、拡幅する予定はないということなわけですから、2車線道路のままで、ここにさらに車両の出入りが集中する可能性があるということになります。

それから、この写真が外周道路を、これからつくると言っている場所ですけれども、左が天の川の堤防であって、そこから京阪の高架下におりてくるわけです。先ほどの出入り口の⑨は多分、ここら辺の場所につくられることになるでしょう。先ほどの図からすれば、京阪の高架はここにありますが、このあたりの場所につくられることになるであろうということなわけです。

もう一つ、この写真は、堤防のほうから見ているわけですが、ここら辺に多分、出入り口⑨がつくられることになる。ここを外周道路として、こういう状態のところを10メートル幅に整備をするという話になっているわけです。あわせて、⑪の場所がこ

の写真ですけれども、これは通路 1 号が今後整備される予定のところであり、この写真は、同じところを反対側から見えています。

話を戻しますが、結局、I 地区からは⑧で出入りするか、⑨で出入りするかなんですけれども、例えば、先ほど言ったように、藤阪枚方線は 2 車線道路であって、⑧で車の出入りが集中すれば、ここでまず詰まってしまう可能性があるわけですね。では、⑨に向かいます。⑨でも、外周道路を通過するだけの車もあって、さらに左折で入ってくる車、右折で入ってくる車がいて、ここからさらに、左折、右折で出ていく車があるということで、⑨も車が錯綜する可能性がある。

そうしたときに、⑩番は出口、一方通行なわけですけれども、ここを出ていく。これが新たに整備される、先ほど言いました通路 1 号なわけです。この高架下の⑪のところ、ここから、この外周道路にかかる。そうすると、結局、外周道路もここでも詰まる可能性があり、⑧、⑨、⑪で詰まる可能性があるというような形でしか、この I 地区に対する車両動線が想定されていないということになるわけです。

では、II 地区のほうはどうかというと、このスライドが 2 地区ですけれども、先ほど言ったように、この①から②、③、④、それから、この駐車場、まあ駐車場はどこにできるかわかりませんが、駐車場に入っていくことが想定されているわけです。では、②のところはどうかというと、これが②のところの写真ですけれども、車両 1 台で、もういっぱいいっぱいのところなわけです。この車両が行き過ぎれば、正面が駅前線ですけれども、バスが頻繁に通っている。そうすると、駅前線から京街道に入ってくる車、この車がそうなんです、この車が入ってくれば、出る車は動けなくなり、出られなくなるわけです。出る車がここにいれば、駅前線から京街道に入ってくることができなくなる。こういったところを、動線として想定しているわけです。

さらに、この写真が、図で言えば④のところの道路ですけれども、ここも、幅員で見れば、3.5メートルぐらいしかないわけです。車のすれ違いは困難な状態です。④を通り、多くがこの団地の⑤のところを曲がって、通路 2 号に入ってくるわけです。この通路 2 号だって 4 メートルあるか、ないかぐらいの道路なわけです。そうすると、ここでも、まず、③のカーブで詰まる可能性があり、⑤のところでも詰まる可能性がある。だから、極めて脆弱な交通アクセスしか想定されていない。

それで、①で詰まります。③のところでも詰まりますし、⑤のところでも詰まる可能性があります。仮に出ようとする車はどうしますか。③で左に曲がろうとしたときに、②が詰まっていれば、多くの方は、右折をして⑥に向かうはずなんです。京街道を通過して⑥から外周道路に出ようとします。ところが、この写真が⑥の京街道と外周道路との交差点のところ。京街道だって 3.5 メートルしかないわけです。

つまり、3.5 メートルぐらいの幅しかない、車両がすれ違って通行することすら困難なところをアクセス道路として想定している。それ以外の道路は考えていない。これが、この II 地区をめぐる問題です。繰り返しになりますけれども、京街道の②から③の部分、あるいは③から⑥の部分、これを進入とか退出の通路とするというのは、無理があるというか、きつい言い方をすれば無謀な計画なんです。この京街道は、私たち、ふだんも歩いています。交通弱者というか、つえをついた方、車椅子の方、歩行器を押している方、そういう方も歩いているところなわけです。私たちも歩いている、横を車が通

ると身の危険を感じる時があります。そこに、現在以上の車が通るようなことが、果たして、枚方市の整備のあり方としていいのか。

先ほどの枚方市の素案では、目指すまちの将来像として、「人が主役のゆとりとにぎわいのまち」ということを言っていて、「超高齢社会にも対応した快適な住環境を整える」、「安全性の向上と町全体にゆとりを創出」する。それから、「安全で快適な歩行空間を整備する」と言っているわけです。では、その歩行空間って、どこを想定しているか。このスライドの黄緑色の部分です。それは駅前線です。京街道です。④の道です。通路 2 号です。通路 1 号です。つまり、先ほどの車両動線、このⅡ地区、Ⅰ地区からの車両動線と同じところを、歩行者動線の形成と言っているわけです。素案に書いていること自体は評価できます。けれども、結局、ここに書いていることと、新町地区で考えて、想定されていることとの間には大きな矛盾が存在していると言わざるを得ない。

先ほど言ったように、例えば、このⅡ地区は、今 120 戸、車の駐車台数は 30 台です。これを 120 戸プラスアルファにする。当然、保留床の部分が発生するはずですから、それがなければ、事業者はこの第 1 種の市街地再開発しないはずなので、120 ではなくて、150 になるかもしれない、200 になるかもしれないです。よしんば、120 戸の住宅であったとしても、駐車場が 30 台ということは、恐らく、今の社会では考えられないでしょう。だから、ここで駐車場を使う車は、30 台の 3 倍とか 5 倍とかっていう台数になるはずなんです。その車が②③④を通るわけです。ここしか通れない。ここで問題が起これば、先ほど言ったように、京街道全体に波及をしますし、同時に、ここに入ってくる車、出る車が②で詰まれば、①のところまで影響を及ぼすわけです。例えば、入る車が 2 台、②で重なってしまうと、後ろにバスが来た場合に、そのバスは、その車をよけて前に進むことができなくなります。先ほどのお話のように、今の路側帯を縮めて、車道幅を狭くするというのが市の計画ですから。

結局、②で詰まってしまうと。①が関西医大前の交差点になりますけれども、ここにも影響を及ぼすわけです。同様に、⑧が詰まってしまうと、あるいは、⑫の橋のところの出入りで詰まってしまうと、この 2 車線しかない、藤阪枚方線にも影響を及ぼすということになる。

結果的に、このⅠ地区、Ⅱ地区に関して十分な車両動線を整備しないままに、再開発を第 1 種で権利変換方式でやる。そのことによって、民間事業者の方は、開発を進めることが容易になるでしょう。ただし、民間事業者はこの周辺の、例えば、駅前線であったり、この外周道路の整備に責任を持つかというのと持たない。そういうコストはできるだけ避けたいわけですね。これは市のほうが整備をせざるを得ない。けれども、市のほうも財源的な問題があるから、今ある道路をできるだけ使いましょうというのは、この京街道に車を通すという考え方、この藤阪枚方線を使いましょうっていう考え方なわけです。

それで、結果的には、周辺の交通問題に対して誰が責任を持つかというのと、事業者は責任を持たない。権利変換方式でビルを建てて、それを利用するだけ。市のほうも十分に責任を持たない。迷惑を受けるのは誰か。周辺住民であり、この周辺を通行する車あるいは歩行する人たちなわけです。こういう計画が現段階の計画であると言わざるを得ないわけです。

このⅠ地区、Ⅱ地区を再開発することがだめだというわけではありません。先ほど、写真を見ていただいたように、駅前広場も狭あいですし、低利用地、それから、老朽化した建物も存在しています。だから、ここを再開発することによって、枚方市の中心として良好な市街地を形成するということが重要なことです。同時に、周辺の住民も含めた生活環境の向上とか改善につなげていくということが必要なわけですね。

しかし、先ほど来、申し上げているように、結局、再開発が周辺の交通環境に対して十分な責任を誰も持たない状態で進められている。今の枚方市の問題意識とすれば、この北口駅前広場が狭あい化しているから大変であって、バスの動線を確保したいと言っているわけですが、結果的にそこにとどまらないわけです。今でも深刻化している問題に加えて、実は、京街道だって今でも深刻なんです、だけどⅠ地区、Ⅱ地区への通行車両が増えることで、なおかつ、問題が深刻化し、広域的に拡散していく。

こういうことが、周辺住民の生活環境、あるいは、歩行者の安全に、影響を及ぼす可能性が非常に高いと思っています。

ただし、このことはひょっとしたら、私の杞憂かもしれません。そうでないことを願っていますけれども、ただ、新町地区に関しては、現在でも深刻な問題がさらに深刻化するということは、この計画どおりいけば、間違いない。というのは今、この説明をお聞きいただければ、皆さん、納得いただけることだと思うんです。これで問題が起こらないと思われるのであれば、そういう方は、後ほど、個人的に御意見いただければ結構なんですけれども、恐らくそういうことは考えられない。

ですから、そういう意味では、この周辺の交通環境整備が不十分なまま、再開発事業を進める。これに関しては、抜本的な見直しなり変更が必要であろうと思うわけです。そういうことをしないで、このまま、この再開発事業を進めるということが、最初に言いました、別表 2 の文言ですが、「周辺の市街地環境と調和をした安全で快適な都市環境」であるとか、「周辺地域と、調和した市街地の再整備」であるとか、「交通環境の改善や歩行者空間の確保」ということにつながるか。大阪府としてそのことをどう考えておられるのか。大阪府として責任を持ってお答えをいただきたい。この計画を今回、案として出されているわけですから、責任を持って、お答えいただきたい。

同時に、やはりこの計画、今回の公聴会の課題ですけれども、東部大阪都市計画都市再開発の方針の変更は、先ほど言った枚方市の再開発計画の見直しによって、今指摘した問題、あるいは、先ほど来述べた問題の解決ができるという見通しが立つまでは、待つべきであろうというのが、私の意見であります。

以上で、公述を終わります。

【議長（鈴木参事）】

ありがとうございました。そしたら、お席にお戻りください。
それでは、番号 3 番の方、前の演台のほうへお越してください。
よろしいでしょうか。それでは、お願いいたします。

【公述人 C】（3 番）

公述人の枚方市西牧野在住の C でございます。どうぞ、よろしく願いいたします。

まず、議長にお願いをしておきたいと思っておりますのは、議長は、都市計画を推進をする、先ほど、紹介がありましたように、計画推進課の参事でありますので、公正な運営をぜひ、お願いしたいと思っております。

それから、都市計画推進課に特にお願いしておきますが、今日の公述人の発言は、テープを起こすということが、先ほど、紹介されました。起こされた文章は、発言した公述人に確認をしてから公表をお願いしたい。また、府の考え方の比較表も正確に質問、意見に要約をされ、府の考え方をわかりやすく回答していただきたいと思っております。4月6日に枚方市の公聴会がありました。私が発言した本人に確認をしてから公表をお願いしたいと言ったら、突然、議長がそんなことしませんって言ってね。議長が発言するんですよ。失礼な話であります、こういうこともあったことを申し上げておきたいと思っております。

私は、昭和 50 年から枚方市内の職場で働いてきました。仕事をやめてからも、定期券を購入し、牧野の駅と枚方市駅を利用しております。約 45 年ほどにわたって、枚方市駅を利用してきました。大阪府が決定する都市開発の方針の変更は、都市開発法第 1 条に基づき、要約すると、再開発の目標並びに土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新に関する、また、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進するという方針だと思っております。土地利用、都市計画道路、市街地再開発事業などの個別の都市計画の上位に位置づけられるものと思っております。

別表 1、2 に提示されています別表 1 の開発の目標として、都市拠点にふさわしい魅力ある各種機能を集積した広域的な拠点の形成を図る淀川旧京街道の自然や歴史を生かした良好な都市空間の形成を図る。別表 2 の主たる目標では、多様な都市機能の導入により、市民サービスの向上に寄与し、周囲の市街地環境と調和した安全で快適な都市環境の形成を図り、魅力的で活気あふれる都市空間を形成するとうたわれております。

しかし、枚方市の市駅周辺再整備計画は果たして、その目標に合致しているのでしょうか。私は、甚だ疑問、疑念を抱いております。この市駅周辺整備計画の大きな問題は、一つには枚方市が①街区から⑤街区までの基本計画素案を持ちながら、③街区だけを先行して進めていることでもあります。

二つ目に枚方市が 75 億円もの市費を投入するとしながら、市税を投入するとしながら、市議会、市民への説明が不十分であり議会各派との合意もできていないことです。

3 番目に③街区の大土地所有者は、京阪電鉄、京阪ホールディングス、以後、京阪グループと言いますが、次に、大阪府住宅供給公社、その次に、H 社で、地権者は 7 名ほどと言われ、断トツは京阪グループであることです。

4 番目に旧京街道の自然や歴史環境を生かそうとは、この計画には見られません。

5 番目に、そして、一瀉千里に都市計画決定の変更を進めていること。

この 5 点にあると考えております。しかし、今度の③街区の都市計画決定は、都市計画案を作成するに当たって、市民への事前の説明会や、市民の意見も聞かないで、極めて乱暴に手続が進められていると言わざるを得ません。また、①街区から⑤街区までの一体的な検討、整備計画を立てるべきだと思っております。

昨年、12月上旬に枚方市議会全員協議会が開かれ、市駅周辺整備と新庁舎整備が議

題で協議会が開かれました。その中で、保守系の議員さんがこんな質疑をされておりま
す。市民の利便性が良いように枚方市駅前行政サービスを継続すると言えば、聞こえが
いいように思いますが、新庁舎のあり方も同時に考えていかなければ、結果として、市
駅周辺に同じ機能が集中することになったり、逆に、必要な機能が欠落することになっ
てくるのではと危惧するところです。

この枚方市駅周辺整備と新庁舎整備は人口減少、急速な高齢化が進む中で、本市の将
来を決める何よりの重要な事業と捉え注視をしてきました。これだけの大事業でありな
がら、その財政的な裏づけがきっちり担保されてなかったという前代未聞の事実だけ
です。稚拙な行政運営としか言いようがありません。何と未熟な計画と腹立たしい限り
でございます。

ふと思い出すのは、あるパーティーで市長が市駅周辺整備の内容をとうとうと語りそ
の上、計画の年度内作成を重ねて言われたことです。今日、このタイミングで計画の 1
年延期が示されたということは、市長は、既に、そのとき、延期のことを知っていたの
ではないか。少なくとも、計画の年度内作成を誰よりも望んでいるのは市長であり、そ
の市長の思いがこのような無理なスケジュールにつながっているのではないかと思っ
ております。このように、市議会全員協議会でも無理なスケジュールと指摘されるよう
に、市民の声も聞かず、一瀉千里に都市計画決定に突き進んでいるのが今の状況ではな
いかと思っております。

3月3日の説明会の資料については、2点指摘しておきます。

3月3日の枚方市説明会の資料の中に、8ページですけど、市街地再開発事業の仕組
みの説明がされます。その特性として、地権者が主体となる、まちづくりが可能である
と、こういうふうに書かれております。これは、京阪グループ主体のまちづくりにつな
がるのではないのでしょうか。75億円もの市民の市税を投入しようとしているのに、市
民目線、市民の声を聞く態度は見受けられません。枚方市は地権者の氏名、面積の公表
をしません、多くの土地を占めているのは京阪グループです。これは市議会等で名前
が上がっている企業です。大阪府住宅供給公社より数倍の土地を持っております。説明
会資料の4ページには都市計画原案の区域や、その周辺における課題の2点目に老朽化
した建物や駅直結の低・未利用地の活用を図るとしてあります。このことは、京阪電車の
高架下の利用のことではないのでしょうか。明らかにしていただきたいと思えます。

次に、具体的に5点、問題点を指摘したいと思えます。

まず、第1に、私は今日、非常に残念と思うのは、昨年8月10日の京都守口線等の
都市計画公聴会のときに、説明から3カ月は市民が調査研究するのに必要と、この場で、
大阪府の都市計画の担当の方にも訴えさせていただきました。しかしまた、同じことが、
説明会から約1カ月、で開催をされております。ぜひとも、3カ月は、とっていただき
たい。このことを重ねてお願いをしておきたいと思えます。

国土交通省都市計画決定手続の基本的な考え方の都市計画運用指針、これは平成30
年9月版には、都市計画に対する市民の合意形成を円滑化し、都市計画の確実な実現を
図る観点から、これまで以上に、都市計画決定手続における住民参加の機会の拡大、都
市計画に係る情報公開及び理由の開示等に、意を用いていくべきであると国土交通省の
指針は示しております。気を配りなさいということです。市は全然、そういう気配りは

やっております。今回の手続は、公述申し出は説明会、3月3、4日から14日間、公聴会や公述申し出から20日間、時間が足りません。市民が調査研究するには、最低3カ月が必要です。私は3月19日に、平成27年12月から始まった市駅東部地区再整備検討協議会、つまり、市駅周辺整備検討協議会で、これには、市も参画をしておりますが。この情報公開請求を行いました、開示日が4月2日だったのですが、1カ月間延長してくれということ、5月7日になりました。この公聴会には間に合いません。

また、平成30年12月に市駅周辺整備地区再開発準備組合の設立会議が開かれ、その議事録の情報公開も請求しました。同様に5月7日まで延期になりました。このように、市民が調査研究して、公聴会で発言しようとしても、枚方市は出さない。このような状況で的確な公述はできません。私は、今日の公聴会は仮の場として、正式に6月上旬に正式な公聴会を開いていただくように、お願いをしたいと思います。

第2は、私は、都市計画は、一体的かつ総合的に市街地の再開発を進めなければならないと思っております。③街区は、市駅周辺、市駅庁舎整備計画。①、②、④、⑤街区の開発と密接に関係をしております。京阪本線、京阪私市線、天野川に囲まれた部分を三角地と言いますが、この三角地の多くの土地を占める京阪グループは、土地所有地に約100メートルほどの建物が建てられる計画ではないかと思っております。高架下の利用もできます。今は倉庫みたいに一杯なっておりますけど、再開発されれば、立派なショッピングセンターになるんですね。もっと市民に情報を公開し、時間をとって検討すべきです。この三角地の都市計画決定の1地区約2.7ヘクタールは、先ほど、Bさんもお申しになられましてけど、容積率600%であるが、1地区の中には、京阪本線、京阪私市線の高架部分も含まれるので、高架部分を除いた、残余の三角地に容積率で考えれば、600%を超える高さの建物が建てられることになると考えております。

3地区約0.1ヘクタールも同様、容積率450%に緩和をされておりますが、ここも高架部分がありますから、軽く450%を超える建物が建てられることとなります。このようなことを、大阪府は、どのようにお考えでしょうか。明らかにしていただきたいと思っております。

また、建物の高さも3月3日の説明会の資料の9ページに、イメージパースを見て、活性化推進部の方は三角地には、約100メートルの建物が建てられる、こういうふうに言われました。どのような計算をしたかと聞くと、まだしていない。イメージ図は誰が書いたかと聞くと、準備組合が書いたとの答えでした。しかし、準備組合の多くの土地を持っているのは京阪グループであります。一つの大きな所有地を所有している、もうけを優先する企業に都市再開発の主たる目標である、周辺の市街地環境と調和をした都市空間がつかれるのでしょうか。他の地区には高さ200メートルの700戸の高層タワーマンション、高さ約100メートルの300戸のマンションも計画をされております。2地区の北口の駅前広場では、現在の京阪バスの乗降口を歩道設置として、6メートル北側に枚方市は歩道をつくる、こういう計画だそうです。今の駅前広場は狭くなる、これは現在の歩道は、京阪電車の敷地だから、市として6メートルの歩道をつくる、広げるとのことです。乗降バスは全て京阪バスである。ここにも、京阪グループを優先していることがわかります。市民の立場に立って、市民目線でまちづくりをしようとする姿勢が見受けられません。大阪府はどのようにお考えなのでしょうか、お尋ねをいた

します。

先ほど述べましたが、④街区には、約 200メートルの高層マンション700戸、約 100メートルの高層マンション300戸も計画されていますが、三角地の約100メートルのビルとの整合性、また、人口減少、高齢化の中で入居者があるのか。このようなことはどのように検討されているのか、検討内容を公表すべきではないでしょうか。

また、市役所移転には、3分の2の市議会議員の賛成での条例改正が必要であります。市議会の合意もまだなされておりません。私は、現在、市役所が建っている付近の大ホール跡地に建設すべきと考えております。このことから、都市計画決定の延期を求めるものです。

また、市駅周辺の商店街、飲食店の皆さんの声を聞き、市駅周辺が繁栄するようにすべきであると考えますが、商店街や飲食店の皆さんの声を聞かれたのか。明らかにすべきであります。京阪グループだけが繁栄をする市駅周辺事業では絶対あってはならないと思います。

大阪府は市駅周辺の商店街、飲食店の繁栄をどのようにお考えでしょうか。①街区から⑤街区の全体計画を明らかにし、住民合意が整うまで、先行している③街区の都市計画決定変更は、延期をすべきであります。

第3は、枚方市は地区計画の決定の中で、天野川の左岸を1地区に入れ、10メートルの区画道路をつくらうとしているが、1地区の三角地には大きな駐車場が予定をされ、その出入りに利用しようとしているのではないかと考えております。

3月26日の説明会の資料では、通路1を通過して、天野川堤防沿いに京都守口線へ抜けられるようになっていきます。このようなことのために、天野川左岸の堤防沿いを掘削をし、道路をつくらうとしているが、天野川の防災上の観点からも、大きな問題であります。旧京街道の保存の観点からも天野川外周道路は、廃止を含め再検討すべきであります。

第4は、道路計画は①街区から⑤街区の周辺の状況、現況交通量、周辺の現況交通量、将来交通量を公表し、市民や商店街などの合意を図るべきです。また、歴史的価値を持つ京街道の保存も図るべきです。③街区だけで枚方市は、先ほど、申しましたけど、75億円の市税を投入する計画にしています。その内容を公表し、市民の合意を図っていくべきです。

第5は、市駅周辺は、市駅を利用する市民のものであります。土地の多くを占める京阪グループだけのものではありません。都市計画の決定を延期し、市駅を利用する広い市民や周辺や商店街、飲食店の皆さんの意見を聞く場と広く市民向けの説明会の開催を行うべきであります。市民合意が形成されてから、都市計画を行うように、強く求めるものであります。

最後に、別表2について、少しダブりますが、発言をしたいと思います。

この別表2の中で、地区の再開発、整備等の主たる目標云々の中で、周辺の市街地環境と調和したとあるが、どのように考えているのか。とりわけ、京街道との整合性について、市の再開発事業を見る限り、駅前広場の拡充に対し、アクセス道路が拡充されていない問題などが指摘できます。もう一つは、用途、密度に関するところです。行政の行政施設の立地とあるが、それが本当に必要なのか、単に再開発するための税金の投入

をするための手段としてしか思えない部分もあります。

次に、都市施設のところです、前に述べたように再開発をされ、駅前広場が拡充され、バスや車、自転車などが集中すると思われ、アクセス道路が弱いために、近隣の生活道路に車が進入するなど危惧されます。したがって、今回の決定は、いろいろ、先ほど述べましたが、危惧される、あるいは、疑問にされる項目について、きちんとした計画になるまで延期をすることです。私は、現在の計画に対しては、反対であることを表明しておきたいと思えます。

終わりに当たりまして、この公聴会まで 3 週間足らずの間に、計画推進課などの担当者の方には、いろいろ長電話をしてお聞きしました。親切に対応いただきまして、このことについて、お礼を述べまして、私の公述発言といたします。

どうもありがとうございました。

【議長（鈴木参事）】

ありがとうございました。

それでは、お席にお戻りください。

[閉会]

【議長（鈴木参事）】

以上で、申し出をいただきました方の公述は終了させていただきます。

本日はお忙しいところ、貴重な御意見をいただき、まことにありがとうございました。

【司会（石田総括）】

それでは、これもちまして、平成 31 年度第 1 回大阪府都市計画公聴会を終了させていただきます。

本日は、公聴会へお越しいただき、ありがとうございました。