

(午前10時2分 開会)

後藤委員長 ただいまから吹田操車場跡地利用問題特別委員会を開会いたします。

まず、理事者からあいさつを受けます。竹本助役。

竹本助役 おはようございます。

皆さま方には何かと御多忙中、吹田操車場跡地利用問題特別委員会を開催賜りまして、誠にありがとうございます。

本日ご協議いただく案件といたしましては、梅田貨物駅の移転計画についてとなっております。よろしくご協議賜りますようお願いを申し上げまして、はなはだ簡単でございますが、ごあいさつとさせていただきます。

後藤委員長 あいさつが終わりました。

本日の委員会記録署名委員は、委員長において中谷委員を指名いたします。

本日の案件は、ご案内のとおり梅田貨物駅の移転計画についてでありまして、今日までの状況を報告をさせていただくということで、開催をさせていただきました。

それでは理事者から説明をお願いします。小西都市整備部長。

小西都市整備部長 おはようございます。

吹田操車場跡地利用問題特別委員会におかれましては、第3回の定例市議会において、新たに設置いただきましたことにつきましてお礼申し上げます。

さて、今日までの吹田操車場跡地利用問題につきまして、建設常任委員会におきまして、事業団からの各種関係資料のご配付や状況の報告を行ってまいりましたが、新たに本委員会が設けられましたので、お手元にご配付させていただいております関係資料に基づきまして、今日までの経過等のご説明を先にさせていた

だきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。

表紙が本日の資料の目次であり、内容順位は日時を追った経過であります。

その経過の具体的資料は目次の番号と資料についておりますインデックス番号とを合わせておりますので、よろしくお願い申し上げます。

資料番号は1から5までとなっておりますので、ご確認をお願い申し上げます。

それではお手元資料に基づきまして、今日までの経過をご説明申し上げます。

吹田操車場跡地への梅田貨物駅移転計画が、正式に国鉄清算事業団から申し入れが、平成9年6月18日になされたのが、目次の1番目の資料であります。

この申し入れにつきましては、4項目が示され、内容といたしましては1点目といたしまして、梅田貨物駅から吹田操車場跡地へ移転する貨物量についてであります。

その内容は、梅田貨物駅の取扱量の約半分を移転するものであります。

2点目といたしまして、吹田操車場跡地の開発可能用地についてであります。

その内容といたしましては、今日まで摂津市域内の跡地利用可能用地が清算事業団用地の6.5ヘクタールとされてまいりました面積が、梅田貨物駅移転計画の縮小に伴い、JR貨物用地1.7ヘクタールが開発可能となったことに伴い、合わせて8.2ヘクタールが開発可能用地として示されたものであります。

3点目といたしましては、アクセス道路の整備と環境悪化の防止についてであります。事業団側におきましては、梅田貨物駅の移転により集中発生交通量に対します対策といたしまして、公道へのア

クセスは鉄道用地内を専用道路で通行するものとされており。

4点目では、街づくりについてであります。その内容は、市域の南北を分断している状況に対しての街づくりからの協力についてであります。

以上が正式に申し入れがなされた内容であります。本市の基本的姿勢といたしまして、本申し入れは梅田貨物駅移転の協議を始めたいとの申し入れであり、具体的内容が明確にされ、さらに環境対策等への努力、本市の街づくりの寄与等が明確に示されなければ貨物移転を認めるものではないと考えております。

次に、資料の2番目では、事業団からの申し入れに対しまして、不明瞭な内容や具体的な取り組みが確認されていない点について、本市より平成9年7月3日付けで照会をいたした内容であります。

この照会文の要点につきましては、事業団からの申し入れの4項目に対して行ったものであります。移転計画の内容や環境対策等の具体的な資料を求め、さらに本市に直接的関係いたします既存貨物駅の大阪ターミナルとの関係等を確認いたしましたものであります。

本市の照会に対しまして、平成9年7月15日に事業団側から回答と関係資料が示されてまいりました。それが資料の3番であります。この回答内容といたしましては、初めて具体的に梅田貨物駅移転に伴う取扱分散量約100万トンが数字で示され、さらに貨物駅専用のアクセス道路が公道と接する位置が示されてまいりました。また、梅田貨物駅が移転した場合の発生交通量、1日約1,000台が示され、配送経路もあわせて示されたものであります。

関係資料の提出につきましては、次の資料で綴じさせていただいておりますが、

内容といたしましては、資料目録のとおり、貨物駅関連資料とアクセス道路関連資料、そして機能分散関連資料を市の資料要求に伴い取りまとめたものであります。特に、貨物駅関連資料の折り込みの図で、吹田操車場跡地に移転いたします貨物駅の平面図が添付されており、さらにアクセス道路関連資料におきましても、専用道路の構造や公道との接続関係を示しました平面図が資料といたしまして添付されております。

続きまして、目次の4番であります資料につきましてご説明申し上げます。

この資料は平成9年7月15日付けの事業団からの回答を受けまして、回答内容が本市よりの照会内容に対しまして、明確に示されていない事項及び資料不足等につきまして、再度、事業団に対しまして照会を行ったものであります。

その照会内容といたしましては、梅田貨物駅から吹田操車場跡地への移転する貨物につきまして詳細な数値を求め、さらに本市に直接関係いたします大阪ターミナルの状況につきましても、具体的な数値を求めたものであります。

また、吹田操車場跡地の開発可能用地の取扱いにつきましても見解を求めたものであります。

さらに、アクセス道路の整備と環境悪化の防止につきましても集配経路を明確に示されるように、資料を要求したものであります。

このように再度の照会に対しまして、事業団からは8月29日付けで回答がなされてまいりましたのが、目次の5番の資料であります。

この回答内容につきましては、吹田操車場跡地に移転する駅施設の機能内容、大阪ターミナルの機能内容につきまして、具体的算式に基づきまして示されたもの

であります。また、各方面別の配送量や割合につきましても示され、さらに配送経路につきましても文書によります回答及び図化で示されており、あわせて方面別の配送自動車台数も示されてきております。

回答文の最後であります。その他の照会事項で、今後のスケジュール面についてであります。事業団側からの回答といたしまして、事業団の存続について平成10年10月1日までとし、その後の債務、権利義務等は特殊法人の日本鉄道建設公団が継承する方針で、政府におきまして検討がなされているところであります。

以上が、平成9年6月18日付けで、梅田貨物駅移転計画の申し入れから今日に至りますまでの事業団と本市とのやり取りの内容であります。

次に、摂津市、吹田市で平成9年7月15日に設置いたしております吹田操車場跡地利用懇話会についてであります。当初、本市におきましては、大阪府も交えた形で検討を進める考えをいたしてまいりましたが、大阪府において、今日まで、吹田・摂津の両市で跡地利用を検討していた経緯や、跡地そのものが両市にまたがる関係から、将来のまちづくりは地元市で具体的に検討されることが望ましいとの見解から、摂津・吹田の2市によります懇話会を発足いたしたものであります。

本懇話会の設置の目的であります。国鉄清算事業団からの開発可能用地の提案に対しまして、専門家のご意見を聞きながらまちづくり計画を策定するため、懇話会においてまちづくりのコンセプト、導入機能、ゾーニング等のフレームをマクロ的に提言いただくことを目的といたしまして、お願いをいたしてきたところ

であります。

具体的な提言の取りまとめ案の位置づけといたしましては、「広域中心としてのまちづくり」「21世紀にはばたくまちづくり」「環境都市としての地域のまちづくり」を基本理念に、利用方向といたしまして、環境、情報メディア、市民生活を支えるまち、そして地域の産業活動を興し支えるまちを目標像と考えられておきまして、マクロ的導入機能では、「生活・文化機能」「産業機能」「住機能」「交流機能」が取り入れられ、都市イメージを示される予定であります。

また、提言の取りまとめにおきまして、具体的な推進条件といたしまして、特に、道路と鉄道とを活用しながら、都市基盤整備の必要性が打ち出されております。

さらに、土地の取得に対しましても、跡地の有効利用を図るため、インフラ整備の必要性から、より適切な価格での取得が必要とされております。

以上の提言内容につきまして、去る10月29日に第4回目の懇話会を開催し、最終意見調整が行われ、現在、提言書の取りまとめが進められておきまして、正式に提言がなされました段階におきまして、本委員会にお示しさせていただきたいと考えておりますので、よろしくご理解をお願い申し上げます。

今後の本市の取組みについてであります。懇話会からの提言を受けながら、本市の主体性を確立することが急務であり、摂津市の将来に寄与される公共施設や都市空間の確保等について、検討することがこれからの課題でありますことから、「吹田操車場跡地利用検討委員会」を全庁的な組織化として、設置をいたしているもので、より具体的な利用方法や用地取得等につきまして、検討いたしてまいりたいと考えております。

以上で、国鉄清算事業団からの申し入れに関係いたします内容、さらに、跡地利用懇話会の状況、そして、本市のこれからの取組みについてを、一括してご説明申し上げましたが、本委員会におかれましては、現在の社会的・経済的变化の著しい状況下であります。本市のまちづくりに取りまして、有意義な利用検討が具体的に取り組めますよう、今後も、ご意見、ご指導賜りますようお願い申し上げます。本委員会へのご説明は以上とさせていただきます。

後藤委員長 説明が終わりました。

この際、ご質問等がございましたらお受けいたします。寺西委員。

寺西委員 一応、平成9年度中にこの用地について、どういうふうになれるのか、清算事業団の方で処理しなければならないということをお聞きしとるんですけど、まず、最初に吹田、摂津で、その清算事業団の抱えている土地を買ってほしいというような話があって、それがない場合は民間企業ですか、この間、ヨドバシカメラとかいろいろやっていたね、そういう形で競売にかけるといいますかね。そういう順序について、もしいまの段階でどういうふうになっておるのか。例えば、うちの市が当該地にかかっているところを買収するのやったら坪がどのぐらいで、そういう予算的な、財源的なめどがあるのか、そこらの基本的な考えが今あるのであればお聞きしたいなと、吹田に全部買ってもらって、いいところだけ摂津で使うと、いろんなことをちまたでは言うておりますけど。今、摂津市の根本的な考えを、もし答えられたら結構ですし、答えられなかったらそれで結構ですから。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 まず、1点目の用

地の取得ということの期限ということでございますけども、これにつきましては、国の方といたしましては、できる限り平成9年度に一定の方向づけを示されたいというご意見であります。9年度中ということですが、我々としていたしましては、先ほどもご説明させていただいてますように、6月18日で初めての正式の協議の内容が揃ってきたということありますから、それから、我々としてはいろいろ内部的に検討しながら、いろいろわからない点についても、先ほどご説明させていただきましたように照会を出しながらいろいろ検討しておるのが現状でございます。

ですから、市としては今の段階で、本来は私個人としては買いたいんですけども、非常に8.2ヘクタールと言いますと、仮に事業団からは、あくまで鑑定額ですよということがありますので、現状の土地ではどれぐらいの単価が出るかというのがまだはっきりわからない。と言いますのは、接続する道路も現状ではないということで、我々としては非常に値段の目安についても難しいんじゃないかというふうに考えております。

仮に、1番わかりやすいのは、平米10万円としますと、坪に直しますと約33万円になるんですけども、8.2ですから単純計算で82億円になるんじゃないかというように思ってます。82億円と言いますと、現在おかれております摂津市の財政事情等を勘案する中では非常に大きな額になるということで、非常に難しいんじゃないかというように思っております。そういうことで単価についても鑑定ということありますから、まだ一切、そういう値段的な内容は出てきていないというのが現状であります。

それと、もう1点の、もし買わない場

合についてということでございますけども、これは過去の東京とかよそでもされておりますんですけども、一般公募入札になるということでもあります。我々としては、それ以前の問題として、貨物の問題の申し入れについていろいろわからない点について、不明瞭な点について照会文書を出しながら回答をいただいて内部で検討しておるということでもありますので、もし、市としてどうしても買わないとなれば、当然、民間で入札されると。

行政が買うとなれば随意契約という方法があるわけですね。随意契約の中身といたしましては、公共施設用地が51%以上確保する場合については随意契約ができますよと、そういうなかで契約内容があるんですけども、過去において市が千里丘の自転車置場とか坪井のガードの信号所のとこなんですけども、放置自転車の対策で置かしていただいている用地等についても随意契約で買わしていただいているということでもありますから、そういうことで、随意契約と言いますのは、単価的な協議ができるという、そういう認識をしておりますので、今の時点では、単価が幾らでどうやということとは出てきていないというのが現状です。以上です。

後藤委員長 寺西委員。

寺西委員 一応、早い時期にということ、平成9年度中ということ、来年の3月までに、どういうふうに処理するかということ具体的に詰めなあかんとことなんですけど。聞きましたらこの6月やから、時間がないということで、ただ、私が聞いておりますのは、まず当該市の吹田、摂津に買収してほしいと、買ってほしいと、それからそうでなければ国とか府に打診して買ってもらって、それを吹田、摂津で使うたりするとか、

それがもし不可能でありましたら、競売というか、民間企業に競売するとそういうふうな手順を聞いておるんですけどね。だからそういう話を、もう買うか買わないかというような話を詰めていかんと、これタイムリミットの、府も、なんか毎年2,000億円ほどお金足らるので、行革したおかげで500億円ぐらい、それでもまだお金が足らんということで、国なんかいうから国債残高が500兆円も600兆円も、当然無理やと、だから現実問題として、摂津市で財源確保できなかったら、これほんまに吹田に買ってもらうか、民間企業で競売になるかそういうことも真剣に、この平成10年、11年の予算編成を考えながら具体的にやっていかななくてはならないと、このように思っておるんですけどね。だからその辺の考えというか、まだ全く白紙なのか、時期が来ておりますので、これ助役の方で、もしお答えできるんでありましたら、どういうふうに思っておられるのかね、まだ検討中でありましたら、それで結構ですから。

後藤委員長 竹本助役。

竹本助役 この土地の取得の問題では、やはり、今例えばということ、一定の金額的なことも申し上げておりますけど、これは全く、我々が勝手に考えていることで、清算事業団が示したものでございませぬ。そういう、やはり我々の財政で申し上げますならば、非常な負担となることが予想される量でございます。そういうことがございますから、ただむやみに買って置くということはとても許される状況でない。したがって、やはり我々としては一定の目的を持って、そして、その目的にかなうということであれば買収をするという決断をしなければならぬと考えておるわけです。さらに申し上

げますならば、その財源手当ての問題、直接、市の自己経費を入れるということは、これは全くもって不可能でございます。いずれにしても起債ということになります。起債ということになりました場合の、後年度負担がどういう形の財源手当てが行われる条件があるのか、そういうことも考え合わせていかないことには決断ができないということで、現状では、正直申し上げまして白紙でございます。

先ほど部長の方からご報告申し上げましたように、庁内的にもそれぞれの部署の部長なり、課長なりがこれについての検討をする委員会をつくりまして、何ができるか、どうするべきかということを検討をすることにいたしております。その大きな枠組みとして、先ほど言いました吹田・摂津の方でやりました懇話会の提言も大きな枠として考えに入れていくというようなこともあわせて、今後、検討していかなければならない課題であるというふうに考えております。

後藤委員長 寺西委員。

寺西委員 そしたら清算事業団の方から正式に、この摂津市にかかわる土地について、具体的に摂津市はどういうふうにされるのか、そういう交渉いうか、意向の打診いうんですかね、そういうのは今まで全くなかったのかねできましたらそういうタイムスケジュール的に、これがあかんかったらこうで、次がこうでと、それは貨物駅の問題もありますしね、そんなを踏まえながら、どういうふうにされていくのかね、だから、もう一遍やっているんでは、清算事業団の方から、この土地あるんやけど、摂津市どないするんやと、買収するあれあるのかとかね、そういう具体的な話、提示いうか、そんながあったんかどうかね、ないのなら、

いつごろそういうことが起こって、市が最終結論出して進めていくのかね、そこらの話、これもわかればいいですけど、答えられる範囲で結構ですけど。

後藤委員長 竹本助役。

竹本助役 もともと清算事業団の事業目的そのものが、旧の国鉄の所有地を帰属を受けまして、それを売却した上で資金化して、また清算事業団には負債も引き受けておるわけですね、旧国鉄の。それを償還をするという考えでございますから、当然、6月18日の申し入れにつきましても、開発可能用地という申し入れになっておりますから、つまり清算事業団としては買って下さいという趣旨でございます。しかし、我々の方としては、ここには貨物駅の問題もございますし、さまざまな要素が絡まり合いますし、さらに申し上げれば、先ほどの答弁の中に申し上げておりますような事情もございますから、検討期間が必要であるということで、なんらの交渉に入っておらない。清算事業団としては買ってくれますかということですが、具体的な交渉は一切やってございませぬ、現在は、そこでとまっております、そういうことであります。

後藤委員長 ほかに、中谷委員。

中谷委員 今、寺西委員の方からいろいろな質問があったんですけどね、それ以前に梅田貨物駅が今の、現在の用地に来ることが、摂津・吹田についていいかどうか、今後いろいろな検討するわけですね、これは今の用地の話はもっとかかると思うんですけども。今、梅田貨物駅、こういうふうにしたいという計画もって来ておりますけどね、その分について摂津がいろいろ検討しないかんわけですね。

例えば摂津が道路つけなさいとかすれ

ば、全体の面積の8割は減ると思うんです、面積は。今後、貨物駅について、皆さんと十分協議して、いいのか悪いのか、今の面積でいいのか、今の位置でいいのかどうか、これ今後もっと具体的に検討せないけないと思うんです、その問題が、アクセス道路とか。今、これ、図面見ますと、摂津市の方には1台も車来ないようになっているんですね、図面で見ますと。オープンすりゃ、恐らくここへ入ってきますのでね、なんぼかは中央環状線に出ると思うんですよ、僕もそういう問題を、もっと具体的にやはり検討してほしいと、皆さんと協議してほしいと、こう思うんですけどね。

それで第1回から第4回までの、向こうから申し出度がある、あるいは市の方から回答、何回かやっておりますけどね。向こうからの申し入れ、あるいはこっちから回答してますこの問題について、一番最終が8月29日ですね、そうしますと、もう約大方1カ月以上済んでおるわけで、これについて。この8月29日以降について、清算事業団との話し合いがやられたのかどうか、梅田貨物駅の移転申込みについて、これ以後に協議されるのかどうか、その辺お聞きしたいと思うんです。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 確かに資料5の中で、最終的には8月29日ということで回答いただいておりますのでございます。そういうことの中身を、我々としては日にちはたっておりますけど、いろいろ内部を検討して、これの回答についても、まだ不明瞭な点があるということについては、口頭ではありますけども話をさせていただいて、協議してきたというのは担当者レベルではあります。

と言いますのは、1つはNo5の2ペー

ジ、3ページ目の内容ですけども、Q2の1-(月)でコンテナ扱いとか車扱い、中継扱いとあるわけですね。これはどういうものかということがはっきりしていなかったんで、我々担当としては、コンテナ扱いとはどういうものですかとか、車扱いはどういうものですか、これは普通ピギーと言うておるんですけども、それと中継扱いはどういう内容ですかということ、詳細について、文書でなく、我々担当者レベルでは協議してきたというのは確かにありますけども、正式な協議としてはないというのが現状であります。

と言いますのは、コンテナ扱いというのは大阪ターミナルが扱うおる箱型コンテナの量ですよ。車扱いといいますが、車でいうトラックの荷物台をとって台車だけがありまして、トラックはそのままずっと乗っていくとか、それが車扱いになりますねんとか。中継扱いといいますが、操車場に来て、レールの上で方面先を連結してするのが車扱いですよとか、そういう点が我々としてははっきりわかっておらなかったんで、そういう点については実際、私は梅田の現場も行きながら確認してきたというのが過去にあります。

それとか、仮にQ3の1-(水)で、大阪ターミナル能力とかいろいろなことについて、車両の内容ですけれども、最大26両という、提示されておりますけども、その辺についてなんぼでも増結できるんじゃないんですかとかいう、そういう私なりに疑問点については確認しました。この26両と言いますのは、今回予定されております吹田の駅のコンテナホームの長さが535メートルということでありまして、26両でいっぱいですと、なんぼでもレールの上ですからふやせるんじゃないですかという疑問点を投げか

けますと、地方に行きますと単線の部分があって、信号処理で電車の行き交いをクロスする場合について退避線がありますよと、退避線で退避できるのが、最大が26両と、そういうようないろいろなことも、我々としては疑問点を聞いてきたいというのが過去にあります。

それともう1点目の、跡地の道路の問題等というご質問ですけども、この横に張っております、赤く塗っておるのが今度、吹田に移転される貨物駅の専用道路ということでありますので、摂津市域につきましては、ちょうど青く塗っておる区域が、あれが正雀川ということで、行政界の区域であるんで、摂津市域については車両だけの、連結したり離したりして編成される区域というように、我々としては判断しておるわけです。そういうことで、中谷委員がおっしゃっている開発用地の道路とかその辺については、まだそれは最終的に市として、用地は、もし買えるのであれば、買うた中でどういうふうにインフラを行うのか、インフラ整備と言いますのは基盤整備ということですけども、道路をどういうにつけていくんかというのが、今後の市としてのまちづくりの方向に入ってくるんじゃないかということでもありますので、貨物としては、そういう場所の道路は設置しないというのが確認されておる内容でございます。

それと、もう1点、大阪ターミナルに来るんじゃないかというご指摘もあったわけですけども、事業団の話は大阪ターミナルは現状のままで運用しながら、あくまで梅田のコンテナをここに移転するんですよということの内容であります。梅田でも実際は100万トン機能を残すということが今回正式に示されてきたわけですけども、以前は大阪のほかの市域

の3つの取扱い所の駅があるんですけど、そこらに分散されるんだろうという話は、うわさで聞いておったんですけども、今回は正式に梅田に残すと、はっきりと申しております。梅田に残すのであれば、どの区域ですかということについても、私どもは現地を確認するなかで、これからこの分は残しますと、1つは、大阪駅の中央郵便局の前に道路がありますね、あれからJRを越えて西側に行っている道路があります。それから大鉄局側については廃止しますけども、残っておる部分のコンテナの基地については存続さすということが、はっきり明確にされておりますんで、そうなりますと今の機能の年間200万トン処理されている分の100万トンだけこっちへ来られるんじゃないかというように判断してきたということが現状であります。以上でございます。

後藤委員長 中谷委員。

中谷委員 この問題については、建設常任委員協議会で、るる報告は受けているんですけども、今回こういうふうにして、特別委員会の設置が新たにされましたんで、やっぱり十分協議して、やはり市は市なりに納得して、納得した梅田貨物駅移転を何ですけど、それと、前後になったんですけど、せっかくこんな大きな図面を張っていただいて、図面の説明をお願いしたいんです。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 摂津側からいきますと、ちょうどこの区域、この点が実は千里丘駅のガード、府の事業で拡幅されておる千里丘ガードです。この点からずっと、これが坪井のガードというふうに我々存じております。以前は、事業団用地としては、坪井と竹の鼻のガードの中間点あたりまでしかなかった分について、こ

これはちょうど金剛院さんから来る道路がここに接続されます。この点まででしたんですけど、今回は新たに1.7ヘクタールどこですかと言いますと、この塗ってある、この部分が合計しますと1.7ヘクタールして、開発可能用地になります。この部分については、なぜ出てきたか言いますと、先ほど言いましたように、梅田に機能を半分残すということで、貨物としては不必要と、言い方悪いですけども、都市化として開発使ってもらってもいいですよというぐあいに示されてきた内容でございます。細長く、そういうような区域です。これが以前に示されておった6.5ヘクタールの面積ということでもあります。

摂津の市域につきましては、これが正雀川になるんですけども、これは吹田、摂津の行政界でございます。ここに処理場があるんですけども、その区域が、この6.5はここに示されてきておると、新たに今度プラットホーム等ができますのは、これが岸辺の駅が、実はここにあるわけですね、これが豊中岸辺線と言いまして、岸辺の下に片側2車線の広い道路があります。それから吹田側にコンテナホームつくる、プラットホームですね、これが長さが今言いました532メートル、車両で言いますと26両が並列して並べる長さでありますよということでございます。実際運搬されておるのは、24両ぐらいの運行が基本のようですけども、最大は26両までできるということの内容でございます。そのホームが2つできます、こことここに。そういうことで、これが貨物専用の道路でございます。これは貨物駅を通りまして、この場所が吹田の北口再開発ビルされました32階建てのビルがこの地になります。それからずっと大阪側に行きまして、実は、

この線と言いますのは、城東貨物線と、今赤川の鉄橋の方を通過して、ずっと行って放出の方に行っている貨物線の線がありますけども、その東側を利用して、この接続が道路につなぐというのが、向こうのプランでございます。貨物のコンテナ等の出入りについては、あくまでこの線1本で、ここに出入りしますというのが、今度示されてきた大きな内容でございます。将来的には、これの城東貨物線も電車通らすということで、大阪環状鉄道かなにかいう名前で2010年ぐらいに整備する見通しだとかいうことで、新大阪から八尾のリューゲあたりまでを接続するプランニングがあるようです。それが、この線を利用して、放出とか大阪の東の方へ行くというルートでございます。

ですから、今回のホームについては、全部の4本でありますけども、これを専用道路であるんで、列車はここと、上下しか接続できない、これ来た貨物専用で以下レールは引いていないということで、ここでコンテナを降ろして積み込みするというような内容です。

工区としては4本設けられますけども、これ真ん中に貨物線が1本通っていますけども、大体5本で処理していくという内容でございます。これが新しく示されてきたシナリオでございます。以上です。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 今、お二人から聞かれて、大体の感覚というのはわかるんですけども、吹田の方との協議の中で、以前はこっち側にも出口があるのではないかと、摂津としても少し懸念をしていたんですが、今のところ吹田の方ということですが、あの道路の最終的には十三高槻線に接続されるということでしょうか、その辺がわからんのです。そ

して、そうすると、この行き先の分散する貨物がおよそ大阪側にどれくらい流れるのか、また吹田・摂津側にどれくらい、逆に流れてくるのか、こういうことも心配の種と言いますか、我々にまだわからないとこです。

それからこの工事を、もしゴーが出たらどれくらいの歳月をかけてやられるのかというの、資料を十分見ていないのでわかりませんので、その辺もひとつ教えてほしい。

それから、今回我々は特別委員会を設置したんですが、特にこういう事業が行われた跡の残地ということで、その跡地をどうするかということが摂津にとって大きな課題であり、重要な政策上の問題だと思うんですが、先ほど助役からお話があって、寺西委員からも質問があったときに、自己ではもう買うようなことができないというようなことも総合してみると、どうもこのままでは指をくわえてただ呆然と見ているというような結論になってしまいやしないのかなと。国の方では9年度中になんとかめどをつけたいという、どうもこれセットものにされてますんで、一方ではこれをもってあおると言いますか、そういうことでこの事業の促進と合わせてやらされてくるような気もするんですが、我々は考えておかないかんの、この跡地を現実の問題として摂津市が、今後のまちづくりの中にどうするかということは、これも大事なことなので、もっと真剣に、また、例え摂津市の今財政事情が非常に厳しく険しいものであっても、もし摂津市が買うとすれば、どうするかというようなことも含めて、具体的な方向、シミュレーションと言いますか、方向というものを見極めておかないとだめではないかと思うんですね。

先ほど小西部長から言われた、価格のことについても、私の感覚とは大分ずれるんですが、この前のときに少し雑談の中で、例えばあの土地を全部買うとしたら、今の価格で250億円くらいかかるという数字が、雑談の中でですけども飛んだんですね。それは坪100万円というような数字だったんですが、今小西部長がおっしゃったのは、坪33万円くらい、仮にこれはあくまでも評価と言いますか、そういうものの数字だと思えますけれども、その数字にしても、えらい開きがあるんですね。それであれば82億くらいで買えると、こんな数字鑑定額だと思うんですが。

(「計算しやすいように言うただけです。」と小西都市整備部長が呼ぶ)

そうですか。しかしね、言葉として出てきたとき、ちょっとの認識の中になかならずれが出てしまうんじゃないか、この間の全農のところでも、坪70万円くらいの価格になっているんじゃないかと、あれもいろいろな経緯があって今回買ったんですが、この土地にしても少なくとも、感覚の中では、あの土地くらいの価格になるんじゃないかなと、こういう価格でもし話がつければ、清算事業団が売ってくれば、こんなにありがたいことはない、むしろこういう価格で買えるという方向が出るんやったら、これはぜひ摂津が、少々借金してでも買っていきべきじゃないかというふうに思うわけですが、そういうことも含めて、この土地をただいまうちが跡地利用ということで委員会をつくって、これからどんどん推移を見守っていくわけですけども、今のような状態では、全然違うところへ土地が売却されてしまって、後日、摂津市にとってそういう土地利用の中で、摂津市に、まちづくりに悪い影響を及ぼす

ようなものが出てきたときに困らないかなと、そういうことから、ぜひここでは、やっぱり行政主導型といいますか、そういう形の中でうちが直接買えないにしても誘致をしていくとか、またいろいろなところへ勧めていくとかして、我がまちにとって、やっぱり有効なまちづくりのために使ってもらえるということを基本にした考え方というものを、市の中でもっと強固なものとして固めておく必要があるんじゃないかというふうに思うんですが、その辺はどうでしょうか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 答弁は前後すると思いますが、お許し願いたいと思います。

まず、もしこの貨物駅が、ゴート都市側がするならば、仮にレールを新しく引いたり撤去したりする期間については、それとプラットホームの建設でございますけれども、おおむね4年かかるということでございます。これはあくまで貨物から出された資料でございます。お手元の資料1の3という、こういう工程をつけさせていただいております。きょう、お渡した中で皆さん見ていただけないというのが内容でございます。

それと、各方面の車両台数等については、資料の5番のQ4の問いに対しまして詳細に書かれておるわけでございます。その中では、現在の梅田の集配区域は大阪市域とかいうのが15%とか明確になっておると、それと車両台数等につきましては、お手元の資料の一番後ろの図2、図3の中で、こういう方面的な車両台数等も示されてきているわけでございます。これにつきましては、今の専用道路を通りまして、接続点は十三高槻線でございます。十三高槻線から主に国道423号、と言いますのは新御堂筋ですね、新御堂

筋を通ると、その間について庄内新庄線という大阪市の新しい都市計画道路があるんですけども、この庄内新庄線言いますのは、JRを乗りますと神崎川を越えてすぐに地下道の工事をしていると思うんです、それが庄内新庄線でございます。その庄内新庄線を通して新御堂筋に接続して大阪市内の方とか阪神間、それと北大阪については新御堂筋を北へ上りまして中央環状線を通っていくと、そういうことで北大阪の区域については、台数は、要は北大阪では423号を通して35台という内容でございます、トラックが。それが過去の梅田の取扱っているトラックの集配区域であるということでございます。

それと単価的なことについて、非常に誤解を招いたように思うんですけども、前は確かに平米30万円であればという表現をさせていただいたと思いますけれども、きょうは10万円だと、大きいやないかというご指摘でございます。確かにこれについては、私、計算しやすいように言うただけであって、一切鑑定とか、土地の協議等についても、これっぽっちも話をしていないのが現状でございますので、その辺ご理解賜りたいと思います。8.2ヘクタールで10万円を掛けて82億円というのは、単純で計算でできますんで、そういう意味合いで言わせていただいたということでご理解賜りたいと思います。

先ほども助役が言うてますように、単価についてはあくまで鑑定ですよということであるんで、都市側にすれば、貨物を受けるとか受けないとかいう意思表示もしてない段階で、用地だけの交渉をするわけにはとてもできないということにおいて、まだ白紙の状態であるというのが現状でございます。

先の寺西委員の質問にもあったんですけども、民間の売買ということで、都市側としては平成9年度末に一定の方向が示されれば、仮に市として買うという表示が、仮に理解が得られるのであれば、それは継承していくというような内容であるんで、最終的な契約については平成11年でもかまわないんじゃないかというように思っていますけども、今そこまでは、我々としては検討しておらないというのが現状であります。

民間に売却するということについては、我々としては摂津に残された広大な空間であるということで、担当としてはぜひとも購入していきたいというのは思っていますけども、それも財政の状況等を勘案しながら今後検討していきたいというように考えておりますので、ご理解賜りたいと思います。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 ようわかりました。

それで単価のことは、そういうひとつの目安として言われた。しかし、ここで正式に82億円というような数字が出て、この前のときに250億円と、同じところから出てくるわけですから、感覚的に少し、我々はやっぱり物を買うにはそれなりの条件と、後年度の負担と、しかしまた一番潮時で、やっぱり買い得というときには、少しは無理してでも買ってでもまちづくりの中にしていけないと、一番、私は心配するのは、ただ放置し、我々が手をどうしても出せないという状況のなかで、あの土地が我々のまちづくりとは反対の方向にいつてしまうような開発なり、そういうものが出てきたときに、行政がまた困るのではないだろうか、ということが今一番心配しているわけで、摂津市にとってもこの土地を離してしまうというか、以外には、これからこ

れだけの大きな土地は永久に出てこないということは、関係者の人は言うまでもなく、市民だれもがわかっているわけでありまして、これはこれからの道路整備の問題だとか、いろいろなことを含めてひとつの核となる部分ではないかなというふうに思っていますんで、そういうことでね。

なぜ私、こういうこと言うかということ、一例をあげますと、例えば 庄屋公園の隣の、今、薫英学園が取得している土地も、あれも摂津市にどうでしょうかという話があった時点で、行政の対応が、私から言わしたら速やかでなかったと、そのために最終的に行政が買いたいという意思表示をしたときには、もうよそに買われてしまっていたという現実があります。行政が買うためには、行政なりのいろいろなものがあるって、そう民間が買うようなわけにはいかないのかしらんけれども、しかし、薫英学園が現実買って、ああして土地を今使っているわけですね。ああいうところでも、やはり土地というものには、そのとき、そのときに適用な対応をして取得するという姿勢を常にもっておかないと、後手、後手に回ってしまうわけです。そういうことで私は特に、この8.2ヘクタールという土地の利用というものは摂津にとってどうなのかという観点から、常にやっぱり神経をとがらせて、これからも見守っていかなきゃならんし、そういうことが今一番、我々の委員会の中で大事なことではないのかなというふうに私は思っていますんで、あえてその辺、取組みにもう少し、私にとって期待的なご答弁をいただけたらと思いますが、答弁ができなければ、それも結構です。

後藤委員長 竹本助役。

竹本助役 この土地の買収の可否の問

題につきましては、先ほど申し上げましたように、我々の現在の状況は白紙でございます。しかし、内部的にもどうすべきかということについては検討をしていく組織もつくりましたし、さまざまな観点から検討していきたい、さらには財政的にどうなのかということも検討しなければならないと考えております。いずれにしても、方向を決めていかなければならないことは可であれ否であれ事実でございます。そういった点におきまして、この特別委員会を設置していただいたということにつきましても、我々の方といたしましても、委員の皆様方のさまざまな観点からのご意見をいただいて、そして、そういうことも念頭におきながら、この行政の方向を選択できる方向性が生まれたという意味で、非常にありがたいと思っております。ぜひ、我々の方も、現在のところ白紙でございますので、いろいろなご提案なり、ご意見なりというものをちょうだいできればありがたいというように考えているところでございます。よろしく申し上げます。

後藤委員長 そのほか。中野委員。

中野委員 今アクセス道路の問題で説明があったんですが、ある面では、ある程度理解したんですが、この間、確か建設協議会の中で中央環状線に向かったのそういう道路アクセスということを考えられる危険性があるんじゃないかということ、前、指摘させてもらったもんがあるんですが、その後、そういう方向性の話というのは上がってきているのかどうか。

それと、今この貨物関連利用経路概念の中でちょっと計算してみたんですが、雑駁な質問ですけども、425台が一応通る形になっておるんですが、このあと残りの分というのは、大体十三高槻線と

いう形で想定されているのかな、そのこと聞かしてくれませんか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 1点目の中央環状線のアクセスということでございますけども、これは一定の、この図面の中で、あの赤の点から十三高槻線、大阪市側に通りまして、神崎川越えて庄内新庄線というのが今あるわけです。それを利用して423の国道、新御堂筋を通過して北行きなり、大阪方面に行くという分散経路でございます。

それともう1点目の400何台というのは、これは入りと出がありますんで、足すと1,000台ということのご理解をお願いしたいと思います。以上です。

後藤委員長 中野委員。

中野委員 建設常任委員協議会のときに、JR千里丘駅から中央環状に向かって考えられることできるんじゃないかという1つの提案もこの間、なされたと思っています。そういうこと、いやもう絶対ないということになればそれでいいんですが、そういうことも考えられるんじゃないかということの建設常任委員協議会で、前、発言されたと思うんです。

それともう1点は、今、十高の問題ですけども、この十高においても、大体どれぐらいの量になるんだということ、やはり想定してもらわんと、確かに500台というこというてましたから、往復ですから1,000台ということはわかるんですが、大体十高でどれぐらいと考えているのか、それも聞かしてもらいたいと思います。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 確かに1点目の件でございますけども、過去にはこういうルートは考えておられましたということのなかで、前のルートはこういうプラン

もありましたですけども、この開発地のこの区域、専用道路を設けて、もう少し茨木側にてMBSの上へあがる、に隣接するルートとか、直接宇野辺の先の中央環状線のルートとか、いろんなのが検討されておりました。

それともう1点は、ご存じのように、ここですね、コカコーラという案もあったわけです。これについてはいろいろと問題があるということで、さらに検討しなさいということで、今回は完全に消えました、このルートについては、貨物としては、ですから貨物駅のホームはここまでですから、道路はこれから大阪側に抜けるというルートでございます。

それと十三高槻線に及ぼす影響ということのご質問でございますけども、貨物駅からいただいている資料については、いろいろと詰められておるようですけども、十三高槻線には通らないという内容で、こういう図面が資料として示されておるのが現状でございます。と言いますのは、出て来て左折を禁止するとか、いろんなそういうことについて、今、協議されておると、聞き及んでおりますので、我々としてはこういう資料に基づいてご説明させていただくしかないんじゃないかというように思っておりますので、ご理解賜りたいと思います。

後藤委員長 原田委員。

原田委員 あらましも皆聞かれましたので、1点だけお聞きをいたしたいと思えます。

大阪貨物ターミナル駅の分散は考えていないという、この7月15日の清算事業団からあったわけですが、その資料で年間134万トン、発着含めて、8年度で出ておりました。計画で次にいただいております8月29日、回答の中で267万トンというふうに年度計算がなっており

まして、この辺、折衝というんですかね、ご説明をいただけたらなと思います。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 最初の1点目の134万トンというのは、これは過去、57年度開始されてからの取扱いの実績でございます。と言いますのは、当初は23万トンからずっと一定伸びまして、最大が168万トン扱って、現在は134万トンが実績がございます。

次の264万トンと言いますのは、大阪ターミナルとしての貨物の取扱い能力ということの表現でありますので、これは必ずしも実績ではないということをお願いしたいと思います。と言うのは、能力としては168万トンがありますけども、実際はそこまでは、能力といえますのはコンテナとか全部、100%満載されて運行されるのであれば、こんだけ取扱いできますということでもありますので、これについては実績しかならないというふうにも考えておるわけです。以上です。

後藤委員長 原田委員。

原田委員 先ほどのご説明と、あるいはこの資料から言いますと、いわゆる貨物の引き込み線が、今度、予定されておるコンテナホームですか、そこに接続をされているように見えたので、当初の回答から、さらに今の実績で160万トン最高いったということで、あと267万トンいけるということであるならば、そちらの方には、大阪貨物ターミナルには考えておらないということでもありますけれども、将来、引き込み線というんですか、大阪貨物ターミナルの方にいくというふうに考えざるを得ないというふうに思います。それはあと、そこから車、トラックで配送をしていくわけですけれども、その主だった出口が、本市のいわゆる中央環状線であります。これは既にC

O2の問題、あるいは騒音、振動、排ガスの問題ですね、非常に本市の環境悪化を出しておるわけでございます、ということが片方では大阪市内の方ということでありますけれども、ここから貨物が分散されてくると、被害が出てくるんじゃないかと、こういうふうに考えるんですが、その辺についてはどうなのか、お聞きをいたしたいと思えます。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 確かにご指摘の内容であると思えますけれども、この267万トンと言いますのは、先ほど言いましたコンテナとピギーと、中継扱いが含んでおるわけでございますね。中継扱いと言いますのは、車両のままでトラック積み下ろしなしに、貨物の何両かを切り離して方面の、仮にここであれば、大阪ターミナルであれば、東京から来た分について編成がえするというような、レールの上の中で車両編成されて出ていくという内容でありますので、この分は約75万トンありますよと、資料の中ではですね。75万トンが中継の扱いですよ、能力がありますよと。

1つはピギーと言いまして、先ほど言いましたトラックがそのまま、特殊なトラックですけども、持って来て、そのまま台車の上に乗って、ある方面まで運送すると、夜のうち走りまして、ここであれば東京の駅について、運転手はその車に乗って出していくというのが、これピギーなんですね、これが新しく出てきた内容です。

特にコンテナの扱いが、ここでは能力としては175万トン能力がありますよということでありますけれども、これについて、能力としてはありますけれども、実際の運用としては過去の開所してからは160何万トンしかしてないという

内容であります。そういうことで、先ほどの中央環状線等の出入りに、非常に危険度があるというご指摘でございますけれども、これは前の建設常任協議会の中でも、ある委員からのご指摘もあまして、我々としては大阪ターミナルの貨物と協議する中で、保安要員、誘導員について、一定の間、12月から、今の案としましては朝の7時から9時まで、夕方の3時から7時までを誘導員を置いて誘導していくというのが新しく出てきた内容でございます。これが大阪ターミナルの中央環状線の接続点で、こちら側ですけども誘導していくと、その間に茨木側の専用通路の処理場の横のT字型の交差点でありますけれども、それが今右折できないということでもありますから、その辺は摂津・茨木両所轄と協議しながら、茨木市とも協議しながら車が回るように協議していきたいと、それが終われば大半の車は専用通路を利用していきたいというのが向こうの回答でありますので、一定の、私たちとしては、危険度については推移をみていきたいというように考えています。以上です。

後藤委員長 いいですか、そのほかありませんか。山下委員。

山下委員 特別委員会が設置されて初めての委員会ということで、過去の経過をお話になったんですけども、もっとも大事な、基本的な姿勢というのは、私はこれやっぱり貨物駅移転ということが、今の第一の課題なんですね。これに対してどういう態度をとるかということだったと思います。その点で、これまでは環境悪化をもたらさないという保証がない限りは移転に同意できないというふうにしてきたんですね。今の時点で、新しく出された案の中にいろいろ疑問点もあると、その点の解明を行っているわけです

がね、基本的にはそれでいいというふう
に考えているのか、いや不明な点が多い
からもっと解明していきたいというのか、
基本的な姿勢がもうひとつわからないと
いうことがありますので、その点をひと
つ、一番基本的な問題としてお伺いた
いと。

それと今回、吹田市と摂津市の間でも
たれているこの跡地利用についての懇話
会ですね、学識経験者を呼んでやったと
いうんですけども、この経緯について、
今、開発可能用地が摂津市域では1.7
ヘクタールふえたと、だからというよう
なことなんですね。しかし、貨物量が半
分になったからというのも、これ事実と
違うのではないかと、清算事業団側はそ
う言っているかもしれませんけれどもね。
これ、取扱い貨物量は、いま扱っている
梅田の分を全部こちらに移転してもやっ
ていけるというような規模のもんであろ
うというふうにも聞いておりますね、最
大扱量という点で言えば。この半分に分
散ということ、半分というふうにはこ
ちらから目標は示してないと思いますけ
どもね、貨物量分散せよということはこ
れまでの主張であったわけですね。そう
いうことについて、そのことはどうして
担保できるのかということが、このやり
取りの中で、かなり中心的な問題だっ
たと思うんです、やり取りの中では。それ
がまだ確認されていないというふう
に思うんですけどね。この点で、この最大貨
物取扱い量ですね、これが今全体、梅田
貨物駅で取り扱っている量、全体を扱
えるということを確認しておられるのか
どうですかね。そういうふうにもあ
ったと思いますけどもね、それに対してど
ういうふうにみておられるのかです
ね、この辺も聞いておきたいと思
います。

それから、大阪貨物ターミナルの問題

についてですが、この大阪貨物ターミ
ナルができるときにも、摂津市いろ
んな協議やっていますけれども、同
時に専用の貨物線の運行については
茨木市との間で、例えば夜間運行
なんかについての制限だとか、こ
ういう協定があったと思うんです
が、そういう資料についてはお持
ちではありませんか。あるいはお
持ちでなければ、ぜひまた提示を
していただきたいというふう
に思うんですが、その点、ど
ういうふうに今の時点ではつか
んでおられるのかと、それが今
おっしゃっている大阪貨物ター
ミナルへの分散を考えていない
というけれど、その協定によ
って不可能なのかですね、物
理的に不可能なのか、この点
も明らかにしておく必要がある
というふうに思うんです。

と言うのは、これらの、いままでの
いろんな協定というのが、例
えば端的な例では関西新空
港で、海上の飛行ルートしか
当初は設定しないというふう
に約束していながら、のち
になって陸上ルートもお願い
したいと、こういう変更を申
し入れていると、地元自治
体ですね、こういうことも
国の方針でいくだけでも
変えていくということもある
ようですから、こういう
点でその問題を、大阪貨物
ターミナルへの移転は今の
ところ考えていないとか、
考えているとかいうふうな
問題を、その問題を抜きに
は考えられないからとい
うことなんで、その点も
明らかにしていただきたい
というふうに思います。

それから、我々としては、貨物
駅は来てほしくない施設なん
ですね、基本的にはそう
だと思うんです。しかも、
物流の点から言っても、
この大阪の中心部にあり
たいということが、物流
にとって非常に好都合とい
うふうに、これは再三JR
貨物の側に私も確認した
ことがありますけれども、
再三そうおっしゃっていると、地

主さんもそういうふうな意向だということも、再三明らかにされてきたことなんですね。ところが、これをなぜこっちへもってくるかと、梅田の貨物駅を廃止してこっちへもってくるかと、これはもちろんもともと閣議決定でそうしたというんでありますけどね。もともとそうしたいきさつというのは何かと言うと、清算事業団側にとっては、梅田の貨物駅が高く売れるからだという事だと思っただけですね、一般にはそう考えられますね。これを進める企業、また別の企業サイドからは、それは一等地だから、あそこを開発したいという、こういう希望があるかもしれませんけれども。今、清算事業団の側から言うと、梅田の跡地を高く売れるからということですね。そういうことになると、こちらの清算事業団用地、あるいは今回出てきた開発可能地域についても、できるだけ高く買ってほしいと、こういう意図があるんですね。これは両方天秤にかけて、梅田の貨物駅が高く売れるか、全体としてですよ。ところが梅田の貨物駅を売るについては、こっちに設備投資をしないかんわけですね、新たな設備投資をしないかんかと。こういうこと等を考えてみたら、一体どういう計算になるのかということから、あるいはそのことと合わせて、さっき言うた物流の中心が梅田の方にある方がいいと、これはいろんな意味で言えると思うんですが。

例えば、今、問題になっておる道路問題でも、大阪駅前には幾つもの路線が来ていますね。高速道路も乗り入れていると、四方八方に道路があると、ところがここの道路は、今の説明では庄内新庄線だけしか通らないと、十三高槻線も入らないと、こんなことは非常に考えにくいんですけどね、そういう話ですよ、

これ、ともかくは。しかもこれ、500台というのは、24時間通じて出入りしているんじゃないんですよ、集中しているんですよ、朝夕に。そういう状況から考えると、これも流通にとっては極めて都合の悪いということになるんですね。JR貨物がむしろ、そういう効率だとか、生産性とかいうことを考えるならば、梅田にある方がはるかにいいんでしょう。ただ、ただ、長期債務の返済のためだと言うんですけども、この梅田の土地の評価は一体どのぐらいで、ここに新たに設置する費用がどんだけで、こういう収支の計算をやった場合に、一体どれだけの得になるのか、あるいはまたそれが膨れ上がった国鉄の債務ですね、当初よりはどんどんふえて、当初22兆円と言っていましたかね、今は28兆円ですか、膨れ上がっているわけですね、まだ膨れてくると。こういうのに、果して清算事業団用地が処分されたからと言って、追いつくのかと、到底追いつきもしないと、こういうことになってくると、結局この梅田の貨物駅移転を進めていくという最大のモーメントというか力というのは、実は梅田の駅周辺の、梅田貨物駅の跡地を、なんか企業がもうけの場にすると、そういうことのための開発用地として、むしろその動機が非常に強いというふうなことも全体としては考えられますね。これは貨物がそういうあれを持っているかどうか知りませんが、清算事業団は、そんなことは公には言ってないかもしれませんが、もともとの閣議決定の大本になった考えの中にはそういうことがあるんじゃないかというふうに思うんですね。

だから本来は、あの時点で国鉄清算事業団はですね、本来なら現に使っているJR各社の用地については、そのまま継

承するというのが大原則であったはずなんです。それをこの梅田貨物駅に限っては、あるいはこの吹田操車場跡地に限ってはそうはしないで、現に使っている梅田貨物駅は清算事業団用地に、そして現に使っていない、この吹操跡地をJR貨物用地にというふうに決めたということがボタンの掛け違いであったと思うんです。そういう点では、そういうことから見てくると、そういうことについての全体の考えも、市としては持ちながら、この問題に対処していくということは必要だろうと思うんですけど、そういうことについては一体どういうふうに考えているのか、そのこと抜きに、なんか技術論で、ここだけでというようなことではとてもいかなない問題だと私は思うからです。

それから、瑣末な問題では幾つかあるんですが、以前に吹田の駅の再開発のときですね、JR西日本の用地が、その開発用地内にあって、それをどうしても動かさなきゃならんということで、摂津市の知らない間に清算事業団用地の、摂津市域の清算事業団用地内にこの機能に移したということがありました、ご存じだと思いますけれども。その用地の表示がありませんけれどもね、それはだからJR西日本用地ということになっているはずだと思うんですよ。これについても非常に不明というか、そのときの取り決めで、開発については支障をもたらさないようにするとかいうような一札があるとかないという話ですけどね、その辺の経過も、今わかっているならお伺いしておきたいと思っております。

それから、きょう、これ10月24日付けの清算事業団からの市への回答文書というのがあって、これは建設常任委員ですか、ポストに入っていたというんで

すが、これが今お示しいただいた資料、8月29日付けとほとんど一緒なんですけどね、これは追加修正するというところで、出しているということらしいんですが、この8月29日付けの回答と、この10月24日付けの回答というのは一体どういう意味をもっているのか、よくわかりません。この経過もお願いします。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 今、副委員長がおっしゃっています跡地の貨物移転につきましては、市としては環境悪化をもたらさない限り同意できないというのが、基本的な考え方を我々もっております。

それと2点目の懇話会に参加したという内容でございますけども、先ほども、私が冒頭にご説明させていただきましたように、もともとは、この跡地について大阪府と摂津・吹田で平成2年度から検討してきた経緯があります。そういうようなことの中で、実は大阪府を参加した中で協議させてもらった中では、両市でされたらどうですかというご意見もありませんでしたので、今回はちゃんとさせていただいたというのが基本的な考え方でございます。

それと貨物量の分散でありますけれども、これについては以前はほかの大阪の地域にということがあったわけですけども、今回は、梅田に残すというのが基本的な考え方でございます。と言いますのは、梅田の22ヘクタールでしたかな、ある中の約半分ぐらいのコンテナの基地を残して、残りを整理していくと、と言いますのは、今大半、西口側の広い扇形になっていきますけども、一番広いところがコンテナ基地でありますので、その分のホーム3本を残していくということでありまして、我々としては梅田に残るんだということでありまして。以前には、大

阪の安治川とか百済だとかいろんなことを聞いてましたけども、今回についてはそこらには行かずに梅田に存置さすというのが回答の中身でございます。

それと大阪ターミナルの運行協定ということの、茨木市が協定されているようですが、その協定の内容については入手されておるのかということでございますけども、実は、私ども手元に持っておらないのが現状でございます。私、この貨物線の近くで住居を構えておる関係で、いろいろと地域の方とは、列車のダイヤとかそういう中身で協定されたというのは私どもは耳に挟んでおりますけども、中身については入手してないのが現状でございます。

それともう1点、北口の再開発に伴い、以前に摂津の行政界に代替えとして約1,000平米弱でしたかなんかということの内容でございますけども、非常に申しわけないんですけども、詳しいことについては把握してないんで、早急に西日本と話をさせていただいて、どの場所かというプロップしてみたいと思いますんで、お願いしたいと思います。

それと差し替えの中身については、北野次長の方からご説明させていただきますので、よろしくお願いしたいと思ます。

後藤委員長 北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 10月24日付けの追加修正につきましてご説明申し上げたいと思ます。

資料のお手元の、インデックス5番の2枚目です。(2)の真ん中あたりに「従って、コンテナホーム1面当たりの取扱い能力は、1列車の積載重量を650」となっているやつが、当初は600になっておりました。それが50トンふえまして650トンになっております、

現在では。当初は600トンです。その修正と、その下に「26両編成」となっておるのが、以前には24両編成でトータルが600トンでございました。その修正分と、さらにその(日)ですね、その「650トン」が、当初「600トン」、そしてイコールですね、「54万トン」が「50トン」に当初なっていたと。

そしてさらに(月)の「650トン」が「600トン」、そしてそのトータルが「38万トン」が「35万トン」、当初なっておりました。

そして、次(3)になるんですが、これも同様、1)、「650トン」が「600トン」、当初なっておまして、そして「110万トン」が「105万トン」。そして今度、3)番の中継取扱い量、この内容が若干変わっておりまして(日)ですね、「コンテナホームで取扱う中継貨物」、さらに(月)「中継ホームで扱う中継貨物の2種類がある」ということが新たに追加されました。当初は「コンテナホームで取扱い中継貨物」ということでございましたが、新たにこの1点が追加されたということです。したがって、そのトータルが、現在では「222万トン」となっておりますが、当初では217万トンでございました。

そして、次のページをめくっていただきますと、Q3でございます。

Q3の頭に「大阪ターミナル駅の最大設備能力は」ということ、このあとの文面が、全く当初はなかったものでございまして、新たに「列車の有効長が24両なので、1列車の積載量は600トン、そして(24列車×5トン×5トン=600トン)、そして発着用コンテナ荷役線が5線あり能力は以下のように算出されます」と、そして、さらに(日)の「コンテナ取扱い量(荷役線5線)」が当初は

3線になっておりました。今回5線ということで改められたような次第でございます。

そして最終的に、その1・2・3のトータルが267万トン、いわゆる最終のトータルは合うとるんですけど、計算上の違いで修正を加えられた。

そしてQ4、最後になるんですが、新たに追加されましたのは、ずっと下の方でございます。下の方の2行目に、「それ以外に阪神間8%、その他地区(京都・滋賀・奈良・和歌山、阪神間以外の兵庫県)28%、駅止め11%」が新たに追加されました。

大体、以上、内容でございます。

後藤委員長 山脇都市整備部参事。

山脇都市整備部参事 最大取扱い能力についてどうみておるのかというご質問でありますけれども、私どもの方への回答につきましては、梅田貨物駅の約半分の100万トンを吹田の方に移転したいという内容でございます。

その内訳につきましては、お手元の最後の資料の貨物取扱い量の推移という表がございます。ここの一番上には梅田駅の取扱い量が載っております。8年度から全体に下がって、みますと、8年度は167トン、7年度は165トン、6年度は173トン、5年度が173トンということで、大体、ここ5年間は170トン前後だということでありまして、この約170トンの約半分を吹田の方にもっていきますと、それが約85万トンであります。つきましては、さらにはピギーの取扱い量としては、約15万トンを吹田の方に移したいということで、合計100万トンというふうに説明をいただいております。

私どもの方で、それがどの程度、今後とも履行されるのかということについての

疑問に対して、しからは最大取扱い能力はどうなんだということで問い合わせしてみました。それが結果として、先ほどのインデックス5番の2枚目にありますように、コンテナ取扱い量としては110万トン、ピギー取扱い量としては17万トン、合計127万トンでございますけれども、100万トンをいかに担保させるかというのは、これからの私どもの庁内的にも、また吹田市との中でも検討して、今後は事業団、また貨物会社に協議をしていかなければならないと考えております。

それから、十三高槻線に入らないという件でございますけれども、確かにお手もとの資料にございましたように、十三高槻線には全く入らないという計画をされておるんですけども、この件についても、どう担保していくのかというのは、先ほど言いましたように吹田市とも、また今後清算事業団とも協議していかなければならないと思うんですけども、アクセス道路と十三高槻線の取りつけ付近、今、清算事業団から聞いている中身では、アクセス道路へのインにつきましては右折禁止、またアウト部分につきましては左折禁止ということで、摂津への十三高槻線側へのルートは避けていきたい、なおかつ監視カメラでもってそこらのところを担保していきたいというふうに考えておられます。

もう一つは、大阪ターミナルへの移転についても考えていないと、大阪ターミナルへの分散についても考えていないという回答であります。

これら3点につきましても、これから事業団、貨物会社とどう担保できるかというのを、今後協議していきたいというふうに考えております。以上でございます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 基本的な考え方は、これまでと変わっていないということでありまして、そういってもね、そういう点であれば、この梅田貨物駅の移転について、もっとやっぱりその姿勢を強く打ち出されるということが、交渉の上から非常に必要ではないかと、ましてやこの経過から言って平成9年6月18日になって初めて申し入れが行われたわけですね、今年のね。それまで、この移転計画が示されてから10年以上になるんですかね、当初示されたときからすれば、その間何もしていないで、都市側が示してきたことには何も答えなくて、これ当初の申し入れでは、確か7月までに回答せよという、もう乱暴な、言うたら無茶苦茶な回答を迫るものであったわけですね。もちろんそれに我々は従うということではなくて、今進めているわけですが、こういう基本的な態度について、清算事業団側の、10数年も放置しておいて、6月18日申し入れて7月中には回答しなさいと、しかもまだ不明な点もあると、今その不明を正つつあるところだということですが、そのしかもその不明も、さっき担保の問題が出ましたけど、何によってそれを担保するかということもまだ明確ではないと、こういう時期にあると。

なのに不思議なのは、示されている開発可能用地についてだけは、従来の清算事業団用地と合わせて8.2ヘクタールについて、この開発の青写真は次々とつくろうと、私どうも納得いかないですね。

しかも、これまでは大阪府と吹田市と摂津市ということで、この跡地利用問題の計画をつくり、これに基づいて何度かの会合ももち、それで何回かにわたる跡地利用基本構想なるものをパート3まで出してきたわけですね。ところが、こ

こに至って大阪府は抜けまっせと、どうもその辺も納得かない話なんですね。どういう情勢の変化があったのかということも全くわかりません。その点について、ああそうですかということになったんですかね、大阪府のその態度と。

それから吹田市と摂津市で懇話会をつくったというんですがね、この人選は、例えば座長になっている紙野桂人という人については、これは梅田貨物駅の跡地を開発するについて、これを開発する積極的な方策を提案している人であり、その恐らく責任者であったと思うんですね、この梅田貨物駅の跡地の利用についてですね。あるいは大阪全体でもベイエリア構想等、積極的に進める人間だと、進めるということをも主張している学者なんだと、こういうことも聞き及んでおりますがね。吹田市や摂津市がこういう地域の開発を考える場合に、こういう呼び込み型の開発をどんどん進めていこうというように、そういう推進型の先生を中心に据えて、こういう懇話会をつくられるというのは、一体どういう根拠に基づくものなんですか、一体どういう観点からそういう懇話会をつくられたのかと。この提言を、できればきょう間に合わすということだって、それはならなかったようでありまして、なぜそういうふうに関心のかと、むしろ我々として、いや行政側も市の側も基本的姿勢としては環境悪化をもたらさない限り、移転には同意できないという、この基本方針は変わっていないというのであれば、もっと公害の問題なんかについての検討こそ行うべきじゃありませんか。

例えば場内を使う道路と言いますけどもね、この場内を通ってもね、トラックは出入りするわけですよ、もちろんのことね。それからこの大阪貨物ターミナル

でも大きな問題になっていると思うんですが、やっぱりそこで発生する排ガスというのは、これにとどまらないで、例えば乗せかえのフォークリフト、大型のもんですわね、大きなものを乗せかえる、しかもあれは門型クレーンかなんかだと思っんですが、どうかわかりませんけれども、警告音を発しながら走っているでしょう、実に夜中よく聞こえるんですね、私も正雀の地域におりますけれども、夜。そういう、これがもっとここでは近隣に住居があるわけですね、そういう騒音や排気ガスの問題なんかについての、そういう検討こそ、ただ開発可能用地をどうするかというだけじゃなくて、その基本姿勢を貫く、さっき言ったような環境悪化をもたらさない限りというのであれば、その環境悪化をもたらさずか、もたらさないのかと、どの程度の影響になるのかということにこそ、もっと心血を注いで市としては解明すべきではないのかと、それを根拠に、また清算事業団と話を進めていくということこそ、基本的な姿勢にならなければならないのではないんですか、その点はどうですか。

あとのことについては、あとのことについてというのは、茨木市との協定だったと思いますが、そういうものもぜひ行政としては、さっき大阪貨物ターミナルにはいかないというふうに、それも実際はなかなか担保、何によってするのかということもまだ確認できていないというわけですから、そういうものもやっぱりつかんでおくということが大事じゃないかと思うんですね、それは要望しておきます。

それから、これまではどこに残り半分を、どこにもっていくかという分散の件ですね、明確ではなかったということなんですけど、梅田に残すと、こういう方向

を示されたというわけですね、こういうことがまた大きな問題を引き起こそうとしているということ、また見ておく必要があると思うんですね。2つに分散することによって、これは我々の方で、もちろん考えるべきことではないかもしれませんが、非常に効率が悪いというような話も聞いているわけですね、分散することによってね。こういうことがなぜ問題になるか言うたら、これは今の段階ではそう問題ではないかもしれませんが、これは機能が2つになって非常に扱いにくいと、これ1つにすべきだという、こういうことになってくるのは、また必至だからです。初めは話し合いのテーブルに乗ってもらうためには、清算事業団としては、とにかく摂津市側が言っている貨物量の分散ということを示さなければテーブルにつかないということから、そういう案を出してくるということだあってありうるからですね。そうするとそれに乗って、もうこれでできたということになったときに、そののちになって、これは非常に機能上不合理であるというふうなことから、また全量こっちへもって来る、あるいは道路についても、新たにいろんな心配されているような中央環状線どころか、この岸辺豊中線だとか、それはつなげる道路、いくらでも考えられますでしょう。十三高槻線も、いままでなかった道路が新たにつくわけですから、こういうことについても接続させようという、こういう意図が起こってこないということがどうしてもいえないと。これはもう、担当者がそう心配なさっているとおりだと思っんですよ。それをないようにしようと思ったらですね、やっぱりこの基本姿勢からして、やっぱり移転をストップさせるということに、もっともっと心血を注がなきゃならんのでは

ないかと思うんですよ。そういうふうにはなかなかないでね、どうも開発可能地域がふえたことについて、それをどうやるかということに、これまでもそうだったんですけどね、そういう傾向があったんですけども、具体化してこなかったからいままでは問題になりませんでしたけれども、そういうことこそ問題ではないかと、そういう一番基本的な姿勢を明らかにしていくということが大事なのではないかと思うんです。いかがですか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 まず1点目の6月18日に事業団が申し入れをされてということでございますけども、それまでについては、我々、議会でもご答弁申しておりますように、連絡会については、そういう申し入れなかったというのが事実でございます。急遽、6月に申し入れがあったわけでございますけども、それは具体的な内容について初めて示されたということで、我々としては貨物移転並びに、新たにふえた開発用地についての検討に入るというのが、協議に入るという内容が、まず6月18日が出発点でなかろうかということで、今回、過去2回において、いろいろ内容の不明確な点についても照会を文書を出しながら、市としては検討する材料として入手してきたというのが事実でございます。

それで7月の回答ということでございますが、これはあくまでも6月18日の申し入れされた段階において、都市側としては、とても回答できませんよということをはっきり断っております。と言いますのは、今までに説明させていただいてますような内容についても不明確な点があるということで、都市側としては今後は協議に入るという出発点であるとい

う認識の上で7月には回答できないということをはっきり申してきたわけです。実はいつですかという内容もあったわけですが、それについては都市側は、るる検討したなかで回答するというような内容でなってきたのが事実でございます。

それと、紙野座長の内容でございますけども、紙野先生については大阪府の総合計画にも参画されており、吹田市の総計にも副会長として参画されておられるということの中で、一定我々としてはまちづくりのいろいろ提言をいただけるのではないかということのなかで同意してきた経緯もあります。

それと、なぜ開発用地だけ先行するんだということでもありますけど、これについては貨物駅と移転とは別に、今回新たな開発用地が生まれたなかで、再度検討していく必要があるということのなかで、吹田市と摂津市とマクロ的に懇話会の提言を受けると、本来は大阪府を含んだ中で3者であるのがベターでありますけども、府と協議した中では両市間の問題でありますので、両市で検討されたらどうですかという指導もあって、我々としては2市でしたわけです。その後において、今後、こういう広大な土地の開発については両市ではとてもできないので、大阪府も交えたなかで、提言いただいたなかの内容について大阪府とともども3者で協議していきたいというように、今後、方向としては我々は考えておるのが現状でございます。

残りの梅田に残すということもございますけども、以前は、大阪市内ということ为先ほどもご答弁申したんですけども、3カ所の貨物駅があるわけです。1つは安治川いうて桜島の近くでございますけども、その区域について現在、大阪府が区画整理されておられるというのが実情でこ

ざいます。現在、取扱い量ははっきり、今資料を持ってないんですけども、一定、事業団の用地を入れたなかで、貨物駅を想定した土地で一定量をふやすということが非公式に聞いておったんですけども、それらについても、今後は吹田とは別に大阪市とは協議していききたいというのが貨物の考え方でございます。でありますから、現在、梅田に残っておる施設を存続させて、併設したなかで運用していききたいというのが貨物と事業団との合意点であろうというように解釈しとるわけです。ですから、先ほどもご答弁申しておりますように、梅田のコンテナのプラットフォーム3本については残すということが正式に、我々としては聞き及んでおりますので、それで運用されるんじゃないかというように考えておるわけでございます。

懇話会の関係でございますけども、先ほどもご答弁申しておりましたように、過去は大阪府、吹田市、摂津市で、いろいろと跡地利用検討について協議してきた経緯もあります。平成2年度を初年度として3か年でパート1からパート3という内容で検討させていただいたわけでございますけど、今回の開発の面積等について、かなり大幅に変更になったということで、再度、大きなマクロの中で学識経験者等のご意見をちょうだいしながら、どういうものかということのなかでご提言をいただくということのなかで吹田市との懇話会に参画していききたいというのが事実でございます。

本来は大阪府もというお話をしておったんですけども、府としては先ほど言いましたように、両市間のまちづくりであるので両市で検討されたらどうですかと、一定の提言を受けたなかで、ミクロ的な内容については今後大阪府と3者ともど

もの詳細については協議していききたいというように考えておりますので、よろしくご理解賜りたいと思います。

後藤委員長 これをもって本委員会を閉会いたします。

(午前11時54分 閉会)

委員会条例第29条第1項の規程により署名する。

吹田操車場跡地利用問題特別委員長

後藤道明

吹田操車場跡地利用問題特別委員

中谷吉照