

(午前10時7分 開会)

後藤委員長 おはようございます。

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。

委員の中で、中野委員から欠席の旨の届けが出ております。

それではまず、理事者からあいさつを受けることにいたします。竹本助役。

竹本助役 おはようございます。

ご多忙中のところ、吹田操車場跡地利用問題特別委員会を開催賜りましてありがとうございます。

本日は、かねてから開かれておりました吹田操車場跡地利用懇話会からの提言を過日頂戴いたしましたので、その提言のご報告を申し上げるとともに、若干のご協議を相わずらわしいというように思っておるところでございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

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、委員長において山下委員を指名します。

本日の案件は、ご案内のとおり吹田操車場跡地利用懇話会の提言についてであります。

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、去る、11月5日に本委員会を開催いただき、吹田操車場跡地利用に対します、今日までの経緯と現在の取り組み状況につきまして、ご説明申し上げましたが、跡地利用に関しまして、摂津市・吹田市の両市で発足いたしました吹田操車場跡地利用懇話会からの提言が11月19日に出され、本委員会にその内容のご説明を申し上げます。

跡地利用懇話会につきましては、本年6月18日の国鉄清算事業団側からの「梅田貨物駅移転計画の申し入れ」に対します、開発可能用地への摂津・吹田両市の利用計画に対しまして、将来のまちづくりの提言を得て、具体的な計画づくりに取り組むこととして、7月15日に懇話会を発足し、現地確認を行いながら、利用イメージや整備課題の抽出、さらに整備方向のまとめをお願いしたものでございます。

本懇話会からの提言書につきましては、事前にご配布させていただいておりますが、本日は本提言書に基づきまして、内容のご説明を申し上げたいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

本提言の具体的な内容につきましては、都市整備部次長の北野よりご説明申し上げますが、本市のこれからの取り組みにつきまして、先にご説明申し上げます。

本提言は、吹田操車場跡地利用についての一定のまちづくりの指針が示されたものであります。

今後、本市のまちづくりに大きく係ることから、議会のご意見をお聞きするなかで、大阪府や吹田市とも協調を図り、跡地利用の際の基本的な選択肢の一つとして活用してまいりたいと考えております。

本委員会におかれましては、大所高所からのご意見を今後もいただきながら、本市の将来のまちづくりに寄与される計画づくりに取り組んでまいりたいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。私からの説明とさせていただきます。

後藤委員長 北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 それではお手元の吹田操車場跡地利用についての提言書

の内容につきまして、私の方よりご説明申し上げます。

表紙をお開き願いたいと思います。

このところでは、本提言書の目次となっております。本書の構成が序章から第3章までのまとめとなっております。最後に参考資料が添付されております。

それでは序章の提言の目的と背景につきまして、ご説明申し上げます。1ページをお開き願いたいと思います。

ここでは、まず最初に提言の目的を示しております。

この提言の目的といたしまして、吹田操車場跡地を核といたします周辺地域も含めました土地利用の方向づけや、導入機能などの21世紀に向けました、方向づけを目的とするものとされており、さらに大阪府や周辺住民等の理解と協力を得ながら、跡地利用の指針として提言を行うとされております。

2番目に、提言の背景について述べられております。

昭和59年2月に操車場が廃止され、この跡地は広域的利用も考えられる立地条件の良さをもち、摂津・吹田両市だけではなく、大阪都市圏全体に貢献するような利用が期待され、併せて、道路網整備や都市基盤整備も同時に図りながら、大阪府や摂津・吹田両市の総合計画の方針を視点に、大阪府の重点プロジェクトとしても位置づけられ、まちづくりの構想を練っていくものとされております。

次に、2ページをお開き願いたいと思います。

ここでは、地域特性につきまして述べられております。

まず、全国から人・物・情報が集まり、発信する広域中心としてのポテンシャル、潜在力、可能性でございますが、その地域特性を示しております。

その内容といたしまして、操車場跡地は、JR東海道本線上に位置し、JR新大阪駅に近接し、関西国際空港との直結する利点により、近接する千里中央駅よりも優位にあると考えられ、全国規模の情報集積が期待され、広域的な立地特性を時間圏域で下の図に示されたものでございます。

次に、3ページでは、北大阪全体の新しい都市核としての可能性について、述べられております。

操車場跡地は、既成市街地での数少ない拠点開発可能用地として、北大阪全体のなかで利用を考えていく必要があるものとされ、千里中央から萱野中央に至る拡大新都心構想や、万博記念公園から国際文化公園都市を核とする研究文化軸、さらに、新大阪並びに江坂から伸びる業務情報軸等と効果的に結びつきながら、連携拠点としての戦略的意義を持つものとされております。

この連携立地特性を下の図のように示されたものでございます。

次に、4ページをお開き願いたいと思います。

4ページでは、吹田操車場跡地と周辺地域の状況について述べられております。ここでは、新たな拠点を形成していくためには、幹線道路網の整備の必要性がいわれておりますが、特に十三高槻線、豊中岸部線など、既決定街路や新たな街路構想を実現化し、さらにJR岸辺駅、阪急正雀駅整備と一体的な土地利用を併せて考える必要があるとされております。

また、長期的な視点とされながらも、大阪モノレールや地下鉄の延伸構想等も関わりを持つことが、21世紀に向けましたまちづくりとされております。

このような関係を図化した内容を、「吹田操車場跡地周辺地域の範囲」

として、下の図のように示されたものでございます。

続きまして、第1章の「位置づけ（めざす方向）」についてご説明申し上げます。

5ページをお開き願いたいと思います。

ここでは、まちづくりのめざす方向を以下3つに絞られたものでございます。

1点目につきましては、広域中心としましてのまちづくり、「交流と人づくり」であります。

操車場跡地においては、全国の係わりにおける大阪都市圏全体を視野に入れたまちづくりが求められ、北大阪新都心形成における連携拠点として整備する方向が考えられるとされております。

2点目では、21世紀にはばたくまちづくり「21世紀の舞台へ」であります。

方向の内容といたしまして、社会の変化に柔軟に対応しながら、21世紀のまちづくりとして、市民生活や産業経済を支える情報系機能を持つことが大切であるとされております。

3点目につきましては、環境共生都市としてのまちづくり「地域整備との一体化」が示されております。

その内容といたしまして、緑豊かな環境、安全で安心なまちづくりを進める必要があるとされ、さらに起業メディア拠点として、地域を活性化するまちづくりも併せて進めることが必要とされております。

なお、最後には、JR貨物施設について、周辺地域との共生と地域発展への貢献を期待するとされております。

その米印でその下に、起業メディア拠点の意味について説明をされておるものでございます。

引き続きまして、第2章の利用方向について、ご説明申し上げます。

7ページをお開き願いたいと思います。

ここでは、先ほどご説明申し上げましためざす方向の3点、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、環境共生都市としてのまちづくりの3点をもとに、操車場跡地利用のあり方について示されたものでございます。

1点目では、環境都市としての共生空間と、高度情報化社会に対応した、「環境と情報を基本に置く21世紀型のまち」が示されております。

2点目におきましては、緑豊かな環境と新たな生活利便をもたらす、開かれた生活交流の実現をめざすための提言といたしまして、「市民が近づきやすく、市民生活を豊かにするまち」が示されております。

3点目には、多様な人材の集まりと、知的な情報交流等の地域活性を高めるための提言として、「冒険的・創造的発想と行動で取り組む起業活動を支えるまち」が示されております。

このような方向づけの目標像といたしまして、「環境・情報メディア豊かな新生活、起業核」が掲げられ、目標像のあり方としまして、イメージ構造が下の図に示されております。

この構造の基本といたしましては、利便、活力、環境、そして情報の4要素が基礎とされているものであります。

次に、8ページをお開き願いたいと思います。

ここでは、都市機能について述べられております。

吹田操車場跡地への導入機能の考え方については、先ほどにもご説明申し上げましたが、目標像の実現化に向けました、計画的な導入機能を、以下の4つの機能を考えておるところでございます。

まず1点目でございますが、市民生活

を豊かにするための「生活・文化機能」の導入であります。

2点目では、起業情報活動を支えるまちとして、「産業機能」の導入が必要とされております。

3点目といたしまして、家族・個人が自由な時間を楽しむことのできる都市居住空間の創出のため、「緑住・自遊機能」の導入があげられ、さらに4点目といたしまして、「交流機能」の導入を図り、北大阪の拠点として、人、物、情報が集まる交流空間の形成が示されております。

また、4点の導入機能のイメージを具体的に、次の9ページにおきまして、施設メニューがそれぞれ示されております。

例えば、市民生活の点から「生活・文化機能」の導入では、市民ニーズにこたえるための都市センターの整備。

そして生活情報交流としての多世代の活発なショッピングを支える、ショッピングポートの整備、さらに操車場跡地としてのイメージから、鉄道博物館等の文化施設が示されております。

残りの3点の機能につきましても、同様に施設メニューが示されているものでございます。

「産業機能」の分野では、リサーチパーク、ワークショップ型オフィス、産業情報ステーション、そして起業メディア拠点が掲げられ、人、物、情報の集約化が示されているところでございます。

また、「緑住・自遊機能」では、住宅、そして生活サポート施設が考えられ、快適で健康な住環境を提供しながら、災害に強い防災拠点の形成、さらには生活利便の向上施設の導入がまとめられております。

「交流機能」では、交通結節点を軸とした、大阪モノレールや、大阪市営地下鉄を延伸し、ターミナル形成の構想化と

ともに、交流空間では、ホテルや会議室といった、付加価値施設を兼ね備えた内容が示されております。

以上の施設メニューをトータル的に構成化して示されたものが、8ページの機能構成のイメージ図となっておるところでございます。

次に、10ページをお開き願いたいと思います。

ここにつきましては、都市空間につきまして述べられております。

都市空間の要素であります、土地利用につきまして述べられておりますのが、下の図でございます。

操車場跡地の開発可能用地は、中央部では一定のまとまりのある空間があり、広域的な位置づけの地域核を設けることとされており、さらにJR吹田側では、静かな暮らしの地区として、緑住・自遊空間を考え、JR千里丘側におきましては、活動的な暮らし地区としての緑住・自遊空間が位置づけられております。

また、地域核の考え方は、黒枠で囲んでおります箇所の説明がなされております。

地域核といたしましては、操車場跡地とJR岸辺駅、阪急正雀駅の整備と併せ、自由通路の設置や環境シンボル等を考慮し、南北一体化を図る整備が必要とされております。

この地域核の基本像を図化したものが11ページに記載されております。

また、住環境、自遊空間につきましては、JR吹田駅とJR千里丘駅側に位置する部分について示されておりますが、緑住・自遊空間の役割といたしまして、隣接地域にも貢献する要素を示され、緑が多く、安全で利便で快適な住空間やスポーツ余暇空間を形成するといったしております。

以上の都市空間に対します位置づけを
図化したものが、10ページの
都市空間の基本像であります。

続きまして、折り込みの13ないし14
ページをお開き願いたいと思います。

ここでは、今までご説明申し上げまし
た吹田操車場跡地利用への位置づけ並び
に利用方向等を総括的に表しました整備
構想図であります。

表現方法は、基本要素をゾーニング化
したもので、先ほどの都市空間の土地利
用を街路構想と併せて表したものでござ
います。

次に、15ページをお開きください。

ここでは、第3章、推進方向（要件）
についてであります。

まず、この章では、吹田操車場跡地と
周辺地域のまちづくりについての事業化
の推進要件が整理されているものであり
ます。

第1番目では、大阪都市圏のプロジェ
クトとしての跡地利用についてでありま
す。

ここでは、本地域の整備にあたっては、
大阪都市圏のプロジェクトに織り込み、
大阪府の総合計画であげられている、北
大阪新都心形成と関連づけ、連携拠点と
しての重点化を打ち出すことが必要とい
たしております。

2番目には、競争力のある市場性を誘
発するまちづくりについてであります。

ここでの要件といたしましては、操車
場跡地はJR東海道本線上にあり、我が
国経済基調の回復に応じて、市場性のある
地域とされており、基盤条件を整えなが
ら、広く社会参加を呼びかけながら、
競争力をつけていく必要があるとされて
おります。

次に3番目では、土地の取得について
述べられております。

ここでは、要件といたしまして、土地
の形状を整理し、社会基盤の整備やまち
づくり等に有効な価値設定のなかで、土
地の取得が示されておりますが、土地活
用に関しましては、清算事業団、JR貨
物や産業界とともに協議を重ねる必要が
あると考えております。

次に4番目といたしまして、都市基盤
整備についての要件が示されております。

ここでは、操車場跡地内を東西に縦貫
する道路を整備し、府の重点事業として
の位置づけ、国の市街地活性化に向けた
施設を一体化することが必要とされてお
ります。

特に整備地区の骨格づくりといたしま
して、主な個別メニューが16ページに
示されております。

ここでは、特に本市に関連いたします
ものとしまして、要件の一番上でありま
すJR千里丘駅から、JR岸辺駅、そし
てJR吹田駅を東西に縦貫する道路の設
置を考え、地域のシンボルロードとする
ものとされております。

また要件の7つ目では、都市計画道路
千里丘正雀一津屋線を北側に貫き、山田
摂津線、旧中央環状線でございますが、
に接続する道路を構想化することを示さ
れております。

さらに、敷地内を東西に縦貫する道路
を、環境シンボルロードとしての位置づ
けする要素として、緑豊かな環境共生道
路として、JR貨物用地との境界に設け
るとされております。

また通過道路とならないための工夫を
こらすこととされております。

次に、17ページにおきましては、第
5番目といたしまして、新しい交通の導
入が示されております。

ここでは、21世紀に向けました、新
しいまちづくりを進めるにあたって、新

たな交通の導入を検討し、利用客の相乗効果を考えられているものであります。

具体的には、モノレールの延伸構想が示され、万博公園からモノレールを延伸させ、JRとモノレールの接続によるターミナル形成を考えるとされております。

また次には、大阪市営地下鉄の延伸構想が提案されており、交通の結節点として機能充実が示されております。

そして最後には、交通ネットワークを一元化するための、新交通方式のバス輸送システム、デュアルモード型都市交通の導入を考えられております。

なお、16ページの下図のように示されている、吹田操車場跡地と骨格道路との位置関係、そして環境シンボル道路の配置が都市基盤整備と併せて示されております。

以上が、平成9年11月19日に吹田操車場跡地利用懇話会からの提言内容のご説明であります。

この資料以降、19ページにおきまして、参考資料がついておりますので、ご参照願いたいと思います。以上でございます。

後藤委員長 説明が終わりました。

この際、質問がありましたらお受けいたします。柴田委員。

柴田委員 今、短期間の間に、こうしたまとまった提言をもらったということで、私は提言としては非常に夢のある提言だというふうには理解しているんですがね。

これで、我々が今まで考えていたのは、もう少し手前味噌というか、摂津オンリー、吹田オンリーという、うちの市域の連続上のまちづくりというような考え方を持ってたんですけども、この提言からいくと、どうやら北大阪の拠点になってくるようなまちづくり、また、事実これだけ

の交通アクセスとかいろいろなものも本当に整備されるとしたら、摂津市の一地域というだけでは納まらない、またそういう視野で見えてはいけないんだと、こういうふうな感じを受けるんですね。

そうなってくると、もうこの跡地利用というのは、摂津市単独の、我々が今、新総合計画、15カ年計画に組み入れているなかでの跡地利用とは、少し違った角度で今後は取り組んでいかなきゃなんのではないかなというふう感じたんですけども、その辺のことについては、どういうふう考えておられるのか。

これの提言どおり、もし前進させていくとしたら、もう広域的なものとしての取扱い、吹田、摂津だけじゃなしにですね、大阪むしろ国まで含めた広域的な都市開発ということになる。大阪の副都心にでもなるんじゃないかなという感じすらするんですが、その辺はどういうふうにお考えなんですか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 柴田委員のご質問の内容ですけれども、まさしく提言の内容については、私はそのとおりだというふう考えております。

でありますけれども、今回の提言の対象面積といたしましては、ご承知のように22ヘクタールであります。22ヘクタールがまとまった土地であればいいんですけども、一定の間について、細長く伸びておると。基本的に一番利便のある場所については、岸辺駅周辺の前後300メートルぐらい、うちの市としては、千里丘寄りについては700メートルぐらいあるんですけども、吹田側については500メートルぐらいと。1キロ圏内の範囲の中ということで、考えておるわけです。

そういうことで、今回はこういう内容

についての提言に対して、今後、市独自でどのようなまちづくりがいいのかというのは、今後やっぱり我々としては、詳細に検討していかねばならないというように考えておるわけです。

特に、先ほど、摂津市の中身で言いますと、コカコーラの前から山田摂津線と車庫に結ぶ道路が1本必要であるというような提言もされておるわけです。それらについて、私どもとしては、現在、摂津のまちのなかで、軌道の横断できる区域については、今現在、大阪府で取り組んでおられる千里丘ガード1本しかないわけでございます。

そういうことで我々としては、ぜひともこういう道路については、新たに都市計画決定しながら、1本抜いたなかでまちの活性化を図っていききたいというのがまず一点でございます

それと開発地についての内容でございますけれども、一つはシンボルの、東西に抜く道路、これについては、我々としては以前から、この区域とは別で、周辺道路の山側といいますか、千里丘側についての一定の防災道路が必要であろうというのは考えとったわけです。

今回の提言については、軌道側ということでもありますけれども、そういう通過道路にならないような道路網も検討としてはどうかというふうに、私どもは考えておるわけですが、これについては一定のやっぱりプランをつくりながら、議会ともご相談させていただきたいというように考えております。

なお、この提言についての摂津市の考え方ということでございますけれども、我々としては、摂津の8.2ヘクタールについて、どのようなまちづくりができるのかということがまず第一に、庁内検討委員会で検討しながら、こういう提言の

中身を議論しながら検討していきたいというのが現在の考え方でございます。以上です。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 私も初めて見せていただいて、今説明を聞いて、まだ十分熟読しておりませんので、あまり生意気なことも言えないんですが、今、部長からご答弁いただいたように、我々は摂津にとって、特に交通渋滞だとか、いろいろな今持っている問題点の解消と、この跡地利用がどう結びついていくのか、こういうようなことでは、見せていただいたように、山田摂津線のところが、北へ直進するというようなことは、これはぜひ必要だし、過去からもこの道路の貫通はあるというふうなことが言われてましたから、そういう面については、摂津市の東西を結ぶということについては、大いなメリットがあるんじゃないかなというふうに思うんですが、これからも十分私も勉強させていただいて、それなりの考え方も述べさせていただくんですが、実は先般、吹田のこのことにかかわっている議員との、非公式ですけども、懇談がありましたなかで、この提言が、言い方は悪いんですけども、あくまでも提言だと、実際、清算事業団が、我々に土地提供してくれるとき、向こうについては赤字をいかにして少しでも少なく、今の借金を少なくするかということ、高く売りたいだろうし、我々これだけのものを出された以上は、できるだけ地域にやっぱりメリットのあるものとして、単価も安いものでほしいということで、そんなに絵に描いたようにはいかんのと違いますが、かなというふうな話もあったりして、これからのこのまちづくりというのは、一つは難しいものに差しかかってくるけれども、今後、貨物基地の移転と併せて、

一つの見通しを立てていかないかんで、十分推移を見守りながら、我々としても一定の見解を持っていかないかなという話をしたんでね、きょうこういうことが出てきたんで、私は1人ぐらいがどうだこうだと言ったって仕方がないし、またなるものではないと思いますけど、少なくともこういう夢といいますか、一つの提言が出てるんで、この提言のなかで、今後、摂津市として何ができるのかということ、また地についての計画をどうしてやっていくのかというようなことも含めて、十分検討していただきたい。また我々もそういう機会には十分説明をしていただきたいということで、これは要望だけにして結構です。

後藤委員長 ほかにございませんか。

寺西委員。

寺西委員 17ページの大阪市営地下鉄の延伸構想というのが出ておるんですけどね、これから摂津と吹田市と、協議していくなかでね、摂津市が強く摂津市のためになるようなことを要望というかね、話し合いのなかで分けていかなあかんの、精査していかんと。

そのときにですね、森小路大和川線といって、大阪の地下鉄の延伸計画があるんですね。今ちょっと、財政難で、暗礁に乗っとるんですけど、例えば、井高野まできてですね、そこから岸边までずとんと行けば、別府地区の人の交通の利便性がものすごくできるわけですね。

既成事実としてその地下鉄ができたらね、そこから一津屋交差点まで地下って、モノレールと連結できる、そんな話も考えられるんですね。そういう具合にして、摂津市にメリットのあるようなことはですね、吹田と摂津市のそういう話し合いのなかでね、私はどんどん言うべきやと思うんですよ。

それも、これは大阪市にお願いすることなんですけどね、北大阪の核になるのであればね、やっぱり地下鉄も赤字やと聞いておりますよ。だから、そういうところにですね、新線を引けばですね、また乗客の利用率も変わってくると思うんですね。そういうことも踏まえて、摂津市にメリットのあることね、そういうことをどんどんこういう話し合いのなかで、操車場だけじゃなくしてね、中でどんな施設をするんじゃないかって、アクセスとか、いろんななかでね、そういうことも言えるんかどうかね、ちょっと見解をお聞かせください。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 地下鉄の件でございますけれども、これは先ほど寺西委員がおっしゃっている大和川上新庄線という内容と思うんですね。森小路大和川線ですか。それが例の平成8年11月のプレス発表によりますと、上新庄のルートが井高野に変更してやるというようなことが、実際は新聞に発表されたわけです。

車両等については、例のご存じのように花博のミニリア方式を採用したなかで運営したいというようなことが、私は新聞で見えて知っておるわけでございますけれども、このルート等については、今はっきりはされてないんですけども、今現在、大阪市で検討されておるのは、聞き及んでおります。

まずはこのルートを吹田の岸边に持ってくるのについては、一定上空空間から考えますと、現在の豊中岸部線しかないんじゃないかなと考えておるわけですが、一定、大阪市域までは都市計画決定はされておりますけれども、それから摂津市域については、実はされておらないというのが現状でございます。

ということで、今、大阪市としてるる

検討されておりますけれども、それがどういうルートになるか、近日中には発表されるというように考えております。

電車を引っ張ってきますと、いずれにしても車庫というのが最低条件として要りますので、その車庫用地をどこに求めるかということは、一点大きな問題で、今後の検討課題として出てくるんじゃないかというふうには考えております。

モノレールみたいに、門真みたいに、線だけ延長した中で折り返しするということじゃなしに、電車の場合は必ず起終点には一定の車庫が必要じゃないかというように、過去の例から見ますとありますので、今回についても、車庫用地が1つ大きな課題じゃないかと。

最近の車庫についても、外国では地下につくっておるとか、いろんなことは聞いておりますけれども、その車庫を求めるのであれば、仮に空間としてはこの跡地利用の地下にされるのかなと、これは私個人的で、何も発表されておらないので、これはあくまで私個人の見解ということでお受け止め願いたいと思います。

いずれにしても、そういう具体的な案が今回の提言も出てきておりますので、ルート等については、豊中岸部線ルートになるのか、JRの西日本の機関区のまわりの辺になるのか、その辺ちょっと分かりませんが、この辺については一遍大阪府を通じて確認をしてみたいというふうに考えております。

そういうことで、今後についてもしいけるのであれば、我々としても要望等について、一遍検討してみたいというふうに考えております。以上です。

後藤委員長 寺西委員。

寺西委員 要望にしておきますけど、これはやっぱり操車場の跡地利用でね、やっぱり摂津市民の方にですね、これか

ら協力してもらわなあきませんからね、そういうことをですね、地下鉄延伸ということ踏まえてですね、こういうことも考えているということですね、強く働きかけてね、大阪市、大阪府ですね、国も関係してくると思いますけど、これは一応検討課題ということですね、ぜひですね、積極的に。そしたら別府、浜町ですか、あの地区のですね、非常に便利な、歩いて10分ぐらいで十分井高野であれば行けると思うんでね、そういうことも強く要望だけしておきます。検討してください、これは。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 この提言がね、懇話会ができることから、私はそのメンバーの構成というふうなことについてですね、問題も提起してまいりましたけれども、案の定というか、そういう計画になったなというふうに思うんです、率直に。

なぜかと言えば、それは一つは一番重要な問題であったのは、ここでこれまでの私の質問などに対して、この跡地利用というのは、結局JR貨物の駅がやってくることは無関係にと。それはそれでやるんだと。つまり、今回新たに開発可能用地として摂津市側にはですね、1.7ヘクタールが示されたからというのが、唯一の理由なんですね、今回懇話会を持つようにするに至ったね。

ところがですね、この計画の中身を、読んでみますと、いわば上位計画といいますが、大阪府の総合計画ですね、これを基礎にして、やっていくというんですけれども、この大阪府の総合計画が、今日どんな事態になっているかということを見なきゃならんと思うんですね。

これは端的に言って、破綻しているということじゃないかと思うんです。というのは、例えばベイエリアの構想とかで

すね、あるいはコスモポリスだとかです
ね、ここの中にも出てきております国文
都市ですね。国文都市などについても、
呼び込み型といいますかね、そういう開
発をやるというわけで、茨木市も出資
されとるようすけれどもね、3億でし
たか、せやけどそれ以上のというか、そ
の出資というのは全体の計画の中ではわ
ずかです、大きな公共投資やあるいは
借金を余儀なくされると。

そういうふうにしてつくってきたのに
です、一社も進出の企業が決まってい
ないと。莫大な借金を抱えると。これが
現実の姿なんです、国文都市の。

ところがですね、今回出てきたこの吹
操の跡地利用懇話会の提言はですね、こ
ういうことを下敷きにして、これに対
する反省もないというのが、この提言の中
身じゃないんですか。

さすが委員の中からはですね、バラ色
過ぎると違うとかですか、書いてま
すよ、この経済不況というなかでね、経
済不況、不動産不況の中で作るものとし
ては、バラ色過ぎるとい、こういう印
象もある。JR貨物が来る状況、この地
域の現状に即した特徴が必要ではないか
なんてことも言っているんです。全く無
関係にまさにつくられたというようなど
ころも、この辺では見受けられるわけ
ありますけれども、つまりね、こういう
呼び込み型の開発をね、相も変わらず
すね、もう市がですね、積極的に推進
するというね、こんなことなのかとい
うことを言わなければならぬのです。

そういう基本姿勢を、まずお聞きして
おきたいと思うんです。

このですね、それは端的に表れている
のはね、この敷地面積の中で、いわば南
北に余裕のあるね、いわばいい土地は
すね、オフィスや商業施設としてすね、

やっていくというんでしょ。儲けの場
にしようというんですよ、これはやっぱり。
端のですね、南北のあまり幅のないと
ころにね、緑住空間でしょ。人が住むと、
あるいは憩える場にしようというんで
すね。一番いいところはね、企業どうぞ
儲けてくださいというわけです。

こういうふうな呼び込みをやったとし
てもね、今日のこの状況のなかでね、果
たして進出してくる企業があるのかど
うかということがあります。

もともとね、この跡地についてはです
ね、もともとどんな土地だったのかとい
うことも考えてみなきゃならぬのじゃ
ないですか。大正の11年でしたかね、1
2年でしたか、その頃でしょ、つまり
いい土地だとされてた千里丘のあの地
ですね。田んぼをつぶしてですね、いわ
ば国策としてとりあげたというのが実
態です。

だからそれがもう用済みになったと、
要らなくなったというのであればす
ね、やっぱりその地域の住民の声が
まさに反映されるようなまちづくり
ということが、望まれるんであ
ってね。

こういう点では、住民団体から例
えば出されているですね、防災拠点
としての特徴も備えたですね、21
世紀の森計画というのこそす
ね、そういうものこそ、市民の
サイドから提起されたものとして
すね、これを真面目に、まとも
に受け止めるということが、む
しろ必要なんではないかと思
うんですが、この今のいわば
産業誘致というね、こういう考
え方について、開発型、呼び
込み型のこの開発すね、一
体どうなかと。

むしろこういう点で言えばね、こ
こでもその危惧が表明されてい
るようでありすけれども、貨物
駅がくるということはすね、
ただ単に駅がくるということ

じゃなくて、そこにやっぱり荷物の集配機能が来るということで、梅田貨物駅を見れば明らかですよ。周辺には倉庫、運送業がですね、軒を連ねているわけです。またそうしなければ仕事にならないわけでありませぬ。

これはね、今のところ、この吹田操車場跡地とですね、それからアクセス道路の関係では、この周辺にはないと。周辺にはやらないというような確約をとっているというんですけれどもね、その辺がこれは当初の説明であってですね、いざ開発が進むとかいうことになればですね、こういう用地を一番ほしいのはですね、JR貨物出入りの運送業者じゃないんですか。

そういうことになればね、これは言われているような、この前も指摘しましたが、一たんね、海上しか飛びませんと言っていたあの関西空港と同じようなことが起きるんじゃないかと。

そういうふうにしてまた逆に読んでみますとね、この都市基盤整備の道路図はですね、まさにそういう要望にこたえるものになっているというふうに、読めないこともないんですが、これは読みすぎでしょうか。

つまりね、ここを開発しようと思ったら、やっぱり接続の道路がどうしても要るんですよ。道路をつくらなきゃならんと。

あるいは、これ計画中の道路もあるし、また我々の側から言ってる南北分断を解消するというような、そういうこともあるでしょう。それは市の総合計画のなかでもうたわれているわけですね。そのことを全面に否定するつもりはありません。むしろ積極的な意義を持っているものだと思いますが、しかしここに梅田貨物駅が来るということを前提に、そしてつくっ

ていくような計画であればですね、そういう道路がですね、将来アクセス道路にならないという保証はどこにありますか。

そういうことから考えてですね、私は一番基本になる、この梅田貨物駅の移転をどうするのかということがね、この最大の問題であるということは、指摘したとおりなんですけど、ところがこの提言の中身にはですね、市長をはじめとですね、関係の担当者もご参加になっていたと思うんですが、随所に梅田貨物駅移転が前提になっているという記述が見られます。

例えばですね、5ページの、さっきお読みになったところですね、JR貨物施設については、周辺地域との共生を図りながら、地域の発展に貢献することが期待されると。

地域の発展にどう寄与できるんですか。そういう視点なんですか、我々の取り組んできた視点は。

あるいは、市議会の決議はそういう立場なんですか。

そういうところから1つまたお答えください。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 まず1点目の提言そのものの内容でございますけれども、我々といたしましては、提言そのものが梅田貨物駅を受け入れることを前提にしたものでないというのが、まず、これは前回から申している内容でございます。

それとまた、開発可能用地等についての22ヘクタールについては、6月の時点で新たに事業団から開発可能用地として示された土地に対して、まちづくりはどうあるべきかということ、どのようなまちができるかということについて、示したものであるということが、今回出されてきた内容でございます。あくまでも

これについても、貨物駅がくるということをも前提としたものでないというのが、ご答弁申しております。

というのは、前日も言うてますように、あくまで開発可能用地と貨物とは、別であるというのが我々の考え方でありますので、提言の内容については、それは出る出ている内容がありますけれども、先ほどもご答弁申し上げましたように、梅田貨物駅の受入れを前提とした中身の懇話会の提言じゃないということだけは、再度申しておきます。

それと続きまして、貨物駅云々でいろいろされておりますけれども、これについては、提言の中身ということでは、政府の閣議決定をされておるということで、出されておるんじゃないかというように我々考えております。

それともう1点、道路計画等についての、山田摂津線から正雀方面の横断道路については、私どもの総合計画のなかでも点線でありますけれども、一定の位置づけがされておったということで、摂津としてのJRの分断解消については、JR千里丘駅とこの地域が接続される道路があるということのなかで、今回、出されてきたというように考えておるわけです。

我々といたしましても、市の総合計画に基づいたなかで、提言されたというふうに判断しておるわけでございます。

移転の話は先ほどもご答弁申しましたように、あくまでも現時点では白紙であるというようにご答弁申しておきます。以上です。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 そんなにね、しらっと答えられるようなことではないと思いますよ、その貨物移転が前提でないと、必ずしも前提でないというふうにおっしゃって

るけれども。これは今5ページを読んだところだけじゃなくって、9ページにもですね、この呼び込み型の、この産業機能、産業情報ステーションのなかにはですね、「全国から物が集まり、発信する」JR貨物施設の波及効果を活かした、起業情報活動の促進」とありますよ。むしろこれ、来てほしいと、こういうことを基本にして、この波及効果を生かそうじゃないかという、こういうことなんでしょ。

来るなどはなっていないですよ。きてほしくない、問題もクリアされていないと。

これね、だから行政の姿勢としてですね、わずか1.7ヘクタール増えたことによつてね、これまでの計画に何らの変化をもたらすものではないわけですね。今までいろいろやってきているわけです、そのことについては。そのことの中身も問題でありますけれども。新たにこういうことをどんどん付け加わってきてると。

さらにね、私一番聞きたかったのは、この提言がですね、いわは呼び込み型の開発になっていると、そういうことじゃないんですかということをおっしゃっているんですよ。

つまりね、行政が開発をしてね、きてもらおうと。こんかったらこれ、目茶苦茶な計画になってしまうんですよ。現にそれはね、架空の話ではなくて、泉佐野のコスモポリスやら、国文都市でもう間近に見えているわけですよ。

にもかかわらずね、そのあとを踏襲しようという、これは大阪府の総合計画を踏襲しね、その失敗を見ているのにまたそれを踏襲すると。さらにそれに追い打ちをかけたこの不動産不況でしょ。どこに活路があるんですか。どんなふうな見方をしているんですか。

こんなことでね、これを道を誤ったら

ね、将来に禍根を残すことになるんじゃないですか。この中身であれば。きたものが市民にとって、ほんまにいいというならね、それはまたそれでね、財政的な問題はさておきということになるんかもしれませんけどね。財政の問題もしかしそれはそういうわけにいきませんね。

これは議論してきたところですけども、やはりそれに重点がかかればね、福祉、教育が切り捨てられると。こういう構造が各地であるからです。

そういう呼び込み型の開発になっているんじゃないかと、提言は少なくとも。そういうふうには見られないんですか。あるいは、そういうことを、参加されってですね、意見として言わなかったんですか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 この提言書の関係については、以前からもご答弁申しておりますように、私どもは学識経験者の方から、マクロ的にそういった跡地はどうあるべきかという内容の提言をいただくということで、お願いしてきた中身でございます。

ですから、私ども先ほども柴田委員にも答弁をしておりますように、庁内でそういう組織をつくりながら、跡地がどうあるべきかというような中身については、庁内検討委員会を開催しながら、よいまちづくりについて、現在るる検討している内容でございます。

でありますから、提言書については、非常に大きなマクロの内容がうたわれておるわけでございますけれども、我々としたしましては、この提言書の中身を参考にしながら、庁内の検討委員会で詳細について検討していきたいと言っておるのが現状でございます。以上です。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 これから検討だとかいうんだけど、ここに出ていることについてね、これはマクロだから余計なんですよ。大枠もこれでいこうというんですからね。このとき論議しなきゃ、細部にわたってどうやこうやということで解決できない問題だから今言っているんですよ。

これに基づいて具体化されるということになればね、大変なことだと言っているんです。だから言っているんですよ。だから基本的な姿勢はどんなのかということを行っているんです。

それはこれから今後細部にわたって検討していくのは当然のことですよ。順番としたら。マクロのところでものを言っているわけですから、それについてどう思うかということについてね、答えてくださいよ。どうですか、そこ。

それから道路の問題ですけどね、道路の問題は場内に南北に縦貫する道路をつくると、これが例のですね、敷地内を通る道路とは違うと。境界に、つまりJR貨物との敷地の境界に道路をつくって、これが環境何とかロードだということになっているんですが、それとさっきから言っているように、周辺の道路を接続していくと、そういう将来にはね、貨物の接続道路になり得るといふ、そういうことについてもね、明確なお答えがなかったように思うんですけども、そこらについてはどうですか。

それからこの前の特別委員会のときに、きょうの話とは違いますけれども、大阪貨物ターミナルへの貨物分散はあり得ないと、こういう話でしたよね。それはいろいろ、何によってそのことを確認できるのかということの問題もありましたけれども。

そのときに私、貨物線のね、運行については、協定があるんじゃないかという

ことをね、それは調べておく必要があるんじゃないかということを行いました、調べてきておりますか。まだですか。お聞かせください。

後藤委員長 村田都市整備部理事。

村田都市整備部理事 この提言書は、呼び込み型ではないかということでありますけれども、私は決してそうではないというふうに思っておりますし、また具体的にこの事業を何年間の間にしなければならない、するべきであるとか、そういうものもございませんし、また事業費がほぼどれくらいかかるだろうという内容のものもないわけでありまして、基本的には、吹田・摂津、あるいは私ども大阪府の一定、指導、指示を得ながら、事業を進めてまいりたいというふうに考えておるわけでありまして、市としてこの提言を1つのステップとしてですね、何をしていくべきかということが、僕は大事なことやなかろうかなと思っております。

先ほども出ておりましたけれども、この吹操の跡地、清算事業団あるいは貨物の用地を利用しながら、一つは、地域の南北解消をも図れる内容が生まれてくるんじゃないかという判断もしておりますし、またそこに、縦断的に設置する内容の道路を設けることによりまして、なお地域の活性化という形のものも出てまいろうかと思っております。

基本的には、その道路は貨物の出入りに使う道路ではないということは私どもは言えるというふうに判断しておりますし、清算事業団と貨物が生み出した土地の敷地内の核となる道路としては利用できましても、貨物そのものの内容で使われる道路ではないという判断もいたしておるところであります。

そこで、市も貴重な空間でございます

ので、先ほど部長が申しましたように、私どもとしては、この土地を最大限利用できる検討委員会を設置いたしながら、一定その方向づけを示してまいりたい。その内容については、当委員会におきまして、一定ご報告を申し上げながら、またご意見を聞き、事業内容について具体的に進めていく方法を探ってまいりたいというふうに考えておるところでありますから、跡地利用のする際の基本的な選択肢として、この提言書を生かさせていただきたいというふうに考えておるところであります。

2点目にいただきました大阪ターミナルの機能への機能分散、私はこれはあり得ないというふうに判断いたしております。

またこれが、どういう形で実証できるんだということになりますと、これはこれから十分詰めてまいりたいというふうに考えておりますし、貨物線ができました段階で、協定があるだろうということでもあります。これにつきましては部長の方からご答弁申し上げますので、よろしく願いたいと思っております。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 前回の特別委員会のときに、山下委員からご指摘がありました、茨木市の区域のなかの協定があるということでもありますけれども、これについては、茨木国鉄貨物駅新設対策連絡協議会という、地域の方でございますけれども、地域の方と大阪工務局と協定を結ばれておるといったことがあります。

そのなかには、一定の1日の貨物のダイヤの本数の制限とか、いろいろ詳細がうたわれておりますけれども、そういう内容についても、私どもは実は資料を取り寄せして、内容は熟知しておる現状でございます。

それと、騒音、振動の問題についても、この協定のなかにもうたわれておるといのが現状でございます。

一つの例で言いますと、騒音対策については、シェルター方式とあって、一定の騒音が外部に漏れない内容にするとか、一つは、レール等についても、50キロレールか60キロレールの長さにしながら、ロングレールを使うとか、そういうような対策協議会との協定の内容でというのは、把握しておりますので、資料等についても、ここに持つておるわけでございます。以上です。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 資料についてはね、またあとでいただきたいと思うんですが。その協定のですね。

今おっしゃっている、呼び込み型ではないという、この問題ですが、しかし、そしたらね、まだマクロでこれからの検討だということになるんですが、前回は問題になったこの用地取得の問題ですね。用地取得をどうするのかと。全体として、吹田・摂津、行政区が全部で購入するのかというようなこともありましたですね。論議になりました。とてもそういう財政的な基盤がないと。大阪府を含めたとしても、なかなかそれは困難だと。

そうするとね、どこまでね、ここで決めたことがですね、働くのかということがあるんですよ。こういう計画だけれどもね。しかし、進出してくるのは民間ですから、そんな枠をはめたってね、それに沿うものが出てくるとは限りませんよね。

あるいは、ここでうたわれているのね。書いてないんじゃないんですよ、私が危惧してるということじゃないんですよ。ちゃんと、「JR貨物施設の波及効果を活かした、起業情報活動の促進」となっ

ておるんですよ、これ。「全国から物が集まり発信する」JR貨物施設の波及効果を活かした」となっているんですよ。

こんなものね、JR貨物を隔離してですね、この地域から、どうしてこういう波及効果を活かしたなんてことが図れるんですか。まさにそこはね、隔離されたところに少なくともしようというんでしょ。移転がきたとしても。これはまだ移転の問題はそうになってないとおっしゃっているけれどもね。この提言によればですよ、随所でそうになっている。

ところが、周囲には一切アクセス道路はですね、この周辺にはもうはるか先の方でしか接触しませんとかね。いわばこれを隔離しているわけです。切り立った塀で囲っているみたいなものだというようなあれなんですよ。

ところが、この開発ではね、だからこれ、近隣にあるということで波及効果ということをおっしゃっているんですよ。こんな、いわば通過と一緒にしょ。

つまりこれ、物流の拠点だということけれども、ここは単に広い意味で言うたら、場内です、ずっと。接続は大阪市内ですねんという話が、これまでの話だったじゃないですか。全然矛盾する話ですよ、これは。波及効果を活かして、波及効果を活かすんなら、その辺にやっぱり関連の倉庫だとか、そんなんが張りついてくるということがね、当たり前を考えれば、だからそういう点では当たり前なんか知りませんけれどもね。当然のことじゃないんですかと。

私は、最初に言っているように、この提言がですね、人選にあたってですね、大阪府の総合計画、破綻した、あるいは吹田の総合計画をつくってきた中心人物が座長に座っていると。そういうことについてですね、ベイエリアとかですね、

コスモポリスだとか、国文都市の破綻の例をあげながらですね、そういうところに検討をお願いするなんていうことをね、きれい事でも済むのかということを書いてきたんですよ。だからそのとおり、案の定ですね、そういう開発が出てきているんじゃないかと。開発促進型ですね。

梅田貨物駅の跡地についてもですね、ここを情報の基地にするだとかですね、新たなメディアの発信基地やとか、いろいろ言うてそれをやっている人ですよ、この座長ね、梅田貨物駅の計画ね。

だから、あなた方のおっしゃっていることと、これが言っていることと、全然違うんじゃないですか。

そんな貨物駅とは全然関係ありませんと言いながら、これ貨物駅がこなればこんな、しかもこれはですね、隔離したものと違うんですよ。JR貨物はこの地域になくてはならないようなね、そういう産業の中心になるような、こういう描き方じゃないんですか、これは。そういうふうに見ているという。

だからね、こういうことがもしマクロで認められるとすればね、これはやっぱり周辺に接続しなきゃならんという、そういうことは必然的に出てくるからですよ。荷物がここへ集積するね、全国から、トラックがここから出ていくと。周辺に、すぐ横に倉庫が張りついてね。

そういうことから、何のことはない、今まで摂津が一番住みにくくしてきた、好むと好まざるとにかかわらずというか、むしろ好まざるにかかわらずですね、大阪貨物ターミナルが出てき、周辺にはトラックターミナルが来ね、で幹線道路が走りですよ、そういうことになってきたということじゃないんですか。

まちづくりもそれに合ったものにしないでですね、いわば用途地域も随分、地

権者の意見ということももちろんあったでしょうけどね、そういうことからですね、倉庫と住居が混在するまちになったというのは、これは行政の責任なんですよ、そういうことになってきたというのは。

だからそういう意味から言ってね、今このこういう提言内容ね、ありがたく受け取ることができるのかということね、もう一遍最初から見直すべきじゃないんですかと言っているんです。

呼び込み型でないとか、いろいろおっしゃっているけれども、ここに来ようとしているものは、まさにこれ、企業を呼び込んでこようということですよ。わずかにね、緑住の空間として生かせるのは、南北に細長いところをね、散歩の道路や、緑を植えたりですね、わずかには住宅を建てたりというようなことが、この主な計画なんじゃないですか。この中心の一番いいところ、一番、開発の役に立つような土地、まとまった土地についてはね、企業どうぞいらしてくださいというようなものなんですよ。そう読み取れないですかと。私にはどうしてもそうとしか読み取れないんです。

ただ単にばら色であるということだけじゃないんです。現実味がないというだけじゃないんですね。これがむしろ、現実化したときには、大変ひどいことになるというふうに見えるんです。そんな計画をあえてね、一番当初から出してきてね、それを依頼する人のことも言いましたし、受けてる提言の中身についても、そういうことは言えるんじゃないかと。そういうことをなぜお認めにならないんですか。

主なところはそういうところですよ。貨物駅の移転問題についてはですね、これまでも言ってきて、前提とするものでは

ないというふうに盛んにおっしゃってるんですがね、そうであるなら、今6月18日の申し入れに対する再度の不明な点を申し入れてね、回答ももらっているけれども、その回答に対するまたいろんな要望も出している。

そういう中でね、本当に、あれもですね、結局は環境問題がクリアされ、それから貨物の分散がクリアされればね、認めざるを得ないという立場なんかというふうに言わざるを得ないんですけれども、それさえね、明らかでない。そういう状況にあるんですよ。

だからそういうときに、こういうそれを促進するようなものをどんどんね、やっていくということがね、果たしてどうなのかということと言わなきゃならんということです。

もう1つね、読んでおって気になったところはですね、道路問題でですね、阪急の京都線の連続立体についてですね、これはJRの岸辺駅前土地区画整理事業を先行させることが採択要件となっているから、だから豊中岸部線、これは整備を急がなあかんと。この交差部はですね、暫定的な措置として、対向2車線で地下道を通すことを茨木土木と検討中というんですが、これはよその市域のことだから、茨木土木と検討しているのは、吹田市ということになるんですか。どこがということになりますか、これ。大体こういうことを検討中というよりは、これは吹田市の方から要望しているということなんですか。その辺もお聞かせください。読んでて気になったものですから。

後藤委員長 村田都市整備部理事。

村田都市整備部理事 今おっしゃっていただいた道路の関係につきましては、茨木土木の名前が出てまいりました。これは吹田市が協議している内容ではなか

ろうかなというように受け止めております。

それと冒頭に出てまいりました用地取得という形のものでありますが、これは全く内容的に単価はまだ示されておられません。また、先般も部長の方からご報告申し上げたと思いますが、用地を公共団体が取得するとしましたら、51%以上の公共施設がなければというか、配置されておらなければ、公共団体と随意契約はできないということが基本であるようであります。

それと、私は先ほど山下委員のご質問で、呼びかけ型ではないというふうに申し上げましたが、ただ、そのご質問のなかで、実態を示されて、大阪ターミナル等の例を示されたわけではありますが、私はそういうイメージを持っておりません。そういう意味で、呼び込み型ではないということをお願いするつもりであります。

と言いますのは、この清算事業団、あるいは貨物から生み出された土地に、倉庫業が立ち並ぶというようなイメージは持っておらないということでございますので、ひとつ誤解のないようにしていただきたいと思います。

それと、移転問題であります。これはおっしゃっていただいておりますとおり、機能分散、あるいはアクセス道路、環境アセスメント、そのなかにはこれ以上環境悪化をもたらさない保証がない限りというのは、常に私どもの念頭にあることでもありますから、これは守ってまいりたいというふうに考えておりますし、そのなかで、機能分散は機能は2分の1に分散してまいった。アクセス道路は、以前にお聞きした内容とは変わった内容が出てきているというのは、現状でありますから、そういったなかで、6月18日の清算事業団の申し出に対して、今日ま

でいろいろ協議をしておるといのが現状でございますので、これにつきましては、今後も引き続き協議会を重ねてまいりたいと考えておりますが、跡地の利用につきましては、これは一つの提言は選択肢ということのなかで、市がどういう内容で取り組んでいくべきか、どういう内容のものにすべきかというのは、検討委員会のなかで種々検討させていただきながら、当特別委員会にもご報告申し上げ、ご意見を聞き、一定のまとめをしあげてまいりたいというふうに考えておるところでございますので、よろしく願いたいと思います。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 呼び込み型であるかないかというのは、私はそう思っていないとおっしゃったんですけど、それはしかしこれを見たときにはね、どうもそういうふうには考えられないと。

呼び込み型というのはどういうことかという、結局、公共がですね、開発すると、地方自治体がですね、開発をする。で、そこへですね、企業があらかじめ企業がこういうものをつくれというんじゃないんですよ。それだって問題だけでも、あらかじめ、市が開発してですね、そこへいらっしゃいというわけなんです。まさにこれは、今、どんな企業が入ってくるかも分からんわけですから、まさにそういう点ではね、呼び込み型でしょう。

全体をね、公共用地として使うというのであればね、そんなこと問題にもなり得ないからです。公共用地として全体を使うというなら。そうじゃないんですよ。この計画によれば、それは主なところは何かと言えば、中心部分は産業機能、あるいはショッピング、つまり商業や産業ということをメインにしているんでしょ。

これにはもちろん、公共事業の、恐ら

く公共事業で行われるんであろう、例えば都市センターなんていうのは、そういう機能から言えば、公共施設なんかなと思うんですけども、しかしそれ以外のショッピングポートであれ、あるいはオフィスであれですね、ワークショップ型オフィスと書いてますけど、何かよく分かりませんがね、研究交流やとか、いずれにしてもこれ、企業でしょ。公共じゃないんですよ。企業なんです。あるいは産業情報ステーション、これも企業なんです。起業メディア拠点、企業でしょ、これ。

つまりね、中心になるところは、ほとんどが企業が占めよう。大手の企業が占めようというね、そういう中身じゃないんですかと言っているんです。それを呼び込み型だと言っているんです。

ましてやね、その呼び込み型の開発のなかでも、このJR貨物施設の波及効果を活かしたなんて言うたらね、私はそういうふうにしか考えられないんですよ。貨物施設の波及効果と言えば、荷物が出てくるわけね。荷捌きをしたりですね、そういうところが張りつくというのがね、梅田貨物駅もご覧になってそのとおりでしょ。だから、それ以外にこの波及効果というのは何があるのかと。

呼び込み型というのは何もね、倉庫が張りついたから呼び込み型であってね、それでないから呼び込み、そんなことを言ってないんです。やっぱりこの開発の主体がどうなっていくかということも、まだもちろん定かではありませんし、100%公共が土地を取得するのか、国や府も入れてですね、そういうことにやるのか知りませんがね、公共が100%土地得ないんであればね、残地はですね、その土地はですね、これはもう民間開発に任すよりしょうがないと。

しかもこういうゾーニングをやればね、中心の一番いい所は、駅に一番近いところでしょ、岸辺の駅に、一番広いところ、南北に厚みあるところと。ここをですね、こういう今言った産業情報ステーション、起業メディアの拠点、リサーチパーク、ワークショップ型オフィスなんていうことを張りつかすというのであればね、これは公共は端の方で仕事をやんなさいと、ほとんど。わずかに都市センター、スポーツ・余暇にこたえる施設があるかなと。あとは商業施設、それから産業、企業が張りつく。公共のところは端にちょっと。

こういうふうに読み取れるんですけどね。それは違うというのだったら、この提言そのものがね、これはものすごいおっしゃっていることと違うということになるんです。どうですか。

後藤委員長 村田都市整備部理事。

村田都市整備部理事 内容的には、私はそのとおりでありまして、敷地そのものを100%公共団体が施設として使えるかという、私は保証はないというふうに判断いたしております。

ただ先ほど申し上げましたように、51%以上公共用地として、また公共施設として利用できるニーズがなければ、公共団体と随意契約は結べないということですから、それ以下でありますと、民間に売買されてしまうのではなかろうかという判断をいたしております。

それをいかに、摂津市として、この貴重な敷地に何を求めていくべきか、求められるかということは、これから私は十分検討させていただく時間があるというふうに考えておるところであります。

ただ、駅周辺あるいはそれから少し離れてまいりますと、やはり自ずから利用目的が、また利用価値が変わってまい

うかということもあり得ると思いますので、これはこの提言が必ずしも、このとおり、それぞれ生かされた内容に進められるかどうかというのは、一つの選択をさせていただく内容であるというふうに考えておりますので、これから私どもも、私どもなりに、吹田市とも協調を図りながら、大阪府ともご支援、ご協力を得ながら、一つのまとめをしまいたいというふうに考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 これからの話というふうにおっしゃっているわけですけどもね、なかなかそう、最初の出発点でね、おっしゃっていることと、この提言の中身とは随分かけ離れていると、今いろいろおっしゃっているけどもね。そういう中身じゃないかということ、まずきょうの段階では申し上げておきたいというふうに思ひます。

それとですね、引き続いてですね、梅田の貨物駅の移転の問題についてですね、私はこれがむしろ拍車をかけてですね、この開発の方に傾斜をしていくがためにですね、貨物駅の移転についてですね、ゴーサインを出すというふうなことではならんと。

それどころか、何度も言ってきてますけれども、梅田貨物駅がくるということは、本市にとってもね、地域住民にとっても、プラスなことではないということ、はね、再三言明のなかでもおっしゃっていることだと思ひますよ。

これが閣議決定だというんだけれども、その閣議決定そのものに問題があると、つまり分割民営化の時点でですね、分割民営化自体が問題でありましたけれども、その時点でなお、現に使っている土地についてはですね、それはJR各社に承継

するという話だったんですよ。ところが、唯一その例外が、この梅田貨物駅であり、吹田操車場跡地だったんですね。

いわば梅田の貨物駅を高く売るというかね、そういうこともあったらうし、梅田の一等地をまさに企業がですね、儲けの手段にしようということですね、邪魔になる梅田貨物駅をですね、追い出したいということもあったかもしれんと。

しかし、それもですね、今の話では、半分は梅田貨物駅は梅田に残すと。そうするとですね、梅田に残しながら、新たな設備投資もやると。この吹操跡地にですね、つくらなきゃならんと。これのね、金、それから流通の無駄ですね。2つになるわけですから。

こういうことを考えるとね、何のプラスにもならないと。要はですね、これは梅田の貨物駅の跡地を何とか開発したいという、そういうところからだけ出発していると。とするとですね、これは市民や府民の立場からしたらね、それがいいのかどうかということなんですよ。

だからかえってみてですね、今現に使っている梅田貨物駅にですね、全部残して、そしたら物流の中心でもあるし、JR貨物が現にその方がいいというふうに言っているわけですから、事業をやる上では。それにお引き取りいただいて、吹田操車場のですね、全体、全体で言えば22ヘクタールというんじゃないんですね、さらに広い用地がありますから、ざっと50ヘクタールぐらいあるんですね。これをですね、これはもっと絵を描いてですね。

しかもこれ、もともとは国民共有の財産であるわけですから、これをね、企業活動のですね、儲けのためにどうぞと提供するようなものではないと、本来が。こういうことによって生み出された用地

というのはね、やっぱり市民に還元すると、そういう立場こそ、今求められているということじゃないんですか。

そういうことから言えばね、これは金、金ということではばられなくてですね、真に地域住民にとってですね、役に立つそういう施設、それから地域防災の拠点、いろんな備蓄だってなかなか土地もないわけですからね。それから摂津市は環境創造都市宣言というてね、環境がないから作りださなきゃならんと。まさにこういう絶好の土地ということも言えるわけですから、こういう立場を生かすようにすべきだというふうに思うんですが、ご見解があればお聞かせください。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 まず1点目の梅田貨物駅の存置ということでございますけれども、これにつきましては、前回もご答弁申しておりますように、機能の約半分を吹田に移転すると。残りの半分については、梅田に残すということで聞いておるわけでございます。

その後においては、一定、大阪市と協議しながら、移転場所等については協議していきたいというのが向こうからの回答でございます。

それについては、前回のときに皆様にお手元にご配付させていただいた資料の中にもついておるのが現状です。

いつまで残るんだということを聞いたわけですがけれども、それについては、大阪市と協議しながら、詰めながら、決まった時点で移転するという内容は、私ども聞いております。

ということで、我々といたしましては、吹田には100万トンの機能移転ということで、6月18日に申し出されたというのが現状でございます。

移転の問題については、おしかりにな

るかしりませんけれども、我々としては過去には議会の要望決議があったわけでございますけれども、そのなかで3点セットということで、事業団に対して申し入れしてきたというのが現状です。

1つは、先ほどの村田理事からもご答弁申しておりますように、交通のアクセス問題、環境アセスと、貨物の分散ということで、申し入れしたわけですが、今回が具体的に示された内容について、交通アクセスについては、西側からの方向を示されてきたと。環境アセスについては、これは一定アセスメントの調査書はいただかなあかんと思いますけど、それについては早急に資料を取り寄せていきたいと。

もう1点は貨物問題でございますので、取扱量については、当初は165万トンのベースのなかで、いくらかでも機能分散しなさいということの申し入れに対しまして、今回は約65万トン減の100万トンという内容は移転することになりますので、そういうことになりまして、非常に我々としては、こう言ったら怒られるかもしれませんが、一定の検討する材料になったんじゃないかなというふうになっているわけです。

問題は、環境創造都市宣言の関係のなかで、アセス問題が残っておるということでもありますので、それについては今後検討していきたいというように考えております。以上です。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 原理原則の問題については、回答がありませんでしたけど、つまり、この国鉄の持っているこの土地を、どう見るかというね。大原則ですよ。そういうことから言えばね、さっきから言っているように、国民共有の財産であるからですね、これを特定の企業の利益になる

ように使うべきではなくてですね、住民全体の利益になるように使うのであれば、先ほども言ったように、JRの貨物が今現実使っている梅田貨物駅はですね、JR貨物が買い取ると。こうすればですね、全然問題がないわけですね。新たな用地も求めなくてもいいし、JR側も求めなくてもいいわけです。

このJR貨物の用地をですね、清算事業団の用地に振り向けると。それからじっくり交渉すると。こういうことであればね、時間はあると。時間もあるとですね、十分な検討もできると。

今おっしゃっている、今、清算事業団から回答のあるのは、どれをとってもね、担保はないと。何を信用したらええか分からんと。貨物量は半分になるというけれども、現にこの吹操跡地へきた貨物駅で、今、梅田で扱っている、全量扱えるというふうな話もありましたですね。そしてその梅田貨物駅の残すというふうに言っている貨物も、そこにずっと残すんじゃないくて、次の段階で大阪市と協議するというんだけれど、これも前回報告があったようにですね、安治川口も百済もですね、うまいこといかないということも明確だしね。だからこれも本当にね、あるいは大阪貨物ターミナルにも荷物を分散させんと、こう言っているんですけどね。

どれをとってもですね、よっしゃそのとおりやと、なるほどという回答になっていないということは、明白なとこなんですね。言ってること自体も、そういう確証はないという中身でしょ。それを今詰めているというんですけどね。

だからそういう段階でね、安易にこういう吹田操車場跡地へくる貨物の量が半分になったからと、100万トンになったからといってですね、新たにできた用

地があるからですね、それで絵を描いてみましたというようなね、そんなことではないと。こういうことをさっきから言ってるんですけどね。明確なんじゃないんですか。回答はありませんけれども。

そして、国鉄清算事業団の用地というものの性格についてもね、言ってきたわけですから。そういうことについて、基本はですね、どう考えてるのかということですよ。

後藤委員長 村田都市整備部理事。

村田都市整備部理事 原則的には、これは平成元年12月に吹田操車場跡地に梅田貨物基地を移すという閣議が決定されたというふうに承っておるわけですが、そのことを踏まえて、全体の移転ということではなしに、機能分散をすべきであろう、あるいは、アクセス道路をどうあるべきであるとか、環境はどうあるべきであるかという形のなかで、議会としてもご意見をいただいている、これ以上環境悪化をもたらさない保証がない限りという内容のもの、そのものを持って今日まで私どもは清算事業団との話の内容を詰めてまいったというふうに思っておるわけですよ。

先般、6月18日の申し入れのなかで、貨物量の問題、また貨物の面積の生み出しということにつきまして、一定、その内容を受け止めながら、交渉は進めておりますけれども、すべてがすべて、くるということの、移転を了とした内容にはまだ至っておらないということでございます。

これにつきましては、今後の梅田貨物基地の2分の1の機能をということではありますが、残りの機能はどうするんだということは出てまいるでしょうけれども、これは今後、先ほど部長が答えましたように、安治川口でありますとか、百済で

ありますとか、そういうところへの移転ということも、分散も可能でもございすし、そういう点については、今後も十分見定めてまいりたいというふうに考えておるところであります。

今のところにおきましては、機能を縮小してきたという形のなかで、一定、折衝を図られておるということでございすので、よろしくお願ひしたいと思います。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 分散可能というふうに判断している根拠は何ですか。

この前の話ではね、安治川口については、区画整理をやるというふうなことから、とても無理だというのが、小西部長からも、そういうことを考えておられるようだということですね、話があったとおりですよ。

百済の問題についてはね、以前からここへ乗り入れる線が、非常に輻輳しておって、何本もの線を通り越えていかなあかんとかですね、アッパーもあるとかいうふうなことですよ、そちらへ送ることはもともとね、25万トンでしたですね、もうこれが限度ということだったんじゃないんですか。分散するにしても。そういうことをこれまで聞いておったと。その状況が変化したということも聞いていないのにね、つまり、大阪市と協議するまで、梅田の中央郵便局から出てくる道路の西側部分に残すという話をこの前聞きましたね。だから、あれは最終じゃないというわけですね。

それならですね、一層まだ、道路のときもそうですけどもね、一体何を担保としてそういうことをできるのかということなんですよ。

今おっしゃっている話は、これまでからも聞いてますけれど、可能かどうかと

ということについてはですね、そんな見解をお聞きしたことはないですよ。安治川口についてはしんどいとかね、百済についても25万トン限度というふうな話が、これまでの話やったと思って理解しているんですよ。

だからそういう協議がなかなか整わないからね、とりあえずは梅田に置いとくという話なんでしょ。

そうするとですね、さっきの話からですね、行くところがなければね、またこっちへオンしてくると。当初計画がそうであったとしてもですね、またどうでもなるというふうに考えている節もあるんですね。これは関西空港の話を出しますが、あれはわずか2、3年の話でね、新たな飛行ルートなんて言っとるわけでしょ。そうならない保証はどこにあるのかと。

例えば貨物分散についてもね、分散を申し入れてきたとかね、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、こういうふうに言ってきたわけですから。その保証が、道路の問題でも、あるいは貨物量の問題でもですね、だからその辺詰めてはきているわけですよ。大阪貨物ターミナルに行くのではないかと。いやそれはいきませんと。何によってかという、これもまだ明確なところではないんですね。

私はその一つとして、地元との協定の中で、夜間運行は10時半より午前6時まで、これはもうやらないというのではなくて、必要最小限、やむを得ない場合はというようなことも、うたっているような中身もありますわな。

しかもこれ、行政との協定じゃなくてですね、地元の住民との協定でしょ。地元の住民との協定ですね。こういうことについて、本当にこれが反故にされないということが保証されるのかどうかです

ね。

だからその辺のところに、今まで言ってきたいきさつからしてですよ、私もこれに必ずしも結構ですというふうに言っているわけじゃないんですけども、少なくとも、市の方が3点セットということでおっしゃってきたことのね、その中身、担保の問題としてその辺が難しいという話を前回にはお聞きしてるんでね、その辺の見通しが変わったんですかということをお聞きしなければなりません、今のようなお話ですと。

後藤委員長 村田都市整備部理事。

村田都市整備部理事 方向づけは全く変わっておりません。

と言いますのは、私、今、百済でありますとか、安治川口でありますとかという話をしましたのは、残りの梅田貨物基地にある内容が、大阪市と協議されるなかで、という内容を申し上げたまででありますね、必ずしもそれはそうなるんだということでは、私はないというふうには判断いたしておりますし、またその梅田貨物に当初計画より増量していくのではなかろうかという形のものにつきましてですね、これにつきましても、今後一定の協定を結びながらですね、進めていかなきゃならん、これは最終の段階であろうかと思っておりますけれども、もし受け入れるとしました段階でですね。

私は今、山下委員のご質問のなかで、やむを得ないという何をお聞きしたわけですけども、協定の中でそういう文章が入っているということをお聞きしたわけですが、私も大阪ターミナル建設当時に、やむを得ないという文章が入っております。この解釈は非常に難しいわけでありましてけれども、こういう文章の内容も、私は十分検討しておくべき内容じゃなかろうかなと。例えば、大阪ター

ミナル西口中央環状線には、やむを得ないということがない限り、出入りはしないんだということがあったわけでありませけれども、そういうことにつきましても、現在利用されている。これは所轄とも話ししながら、嚴重に注意しに行っておるわけでありませけれども、多少は少なくなつたようでありませけれども、直つておらないということもありますから、このやむを得ないというのは、非常に難しい内容であるということ、今後の最終の協定の中で、十分注意はしてまいりたいなというふうに考えております。基本的には変わっておらないというふうに思っておりますので、誤解のないようにしていただきたいと思っております。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 私どもの基本的な立場も申し上げますし、そういうことでは移転そのものをね、やめさせるということですね、やっぱりもっと、閣議決定ということがあくまで動かされないような、そんなお話ですけどね、これはあくまでそういうものでもない、国民、世論の力でですね、住民の力で、それは一たん決めたことだつて変えたことだつてありますよ。変えささなきゃならんということだつてあるんですね。

今までやってきたことのなかにね、梅田貨物駅をなぜ移転するかと、その必要性は何かということについてね、そういう検討を市の方でやってきたかというたらね、いや向こうの言い分ということはいろいろ言うてはいるわけですけどもね。そういうところを、しっかりつかんでやらないと、これはもう閣議で決まったことということになってしまうと。

私はそこでね、やっぱりそのことの中身、本質に入つてですね、一体それが本当にですね、必要なことなのかと。全体

を考えたときにもですね、個別のこの地域を考えたときにもですね、この前はそういう点で、全体を考えたときでもですね、この物流という点からいつてもね、梅田にある方がいいんだという、そういう主張もあるんですよ。これは我々勝手に言つてるといふんじゃなくて、当のJR貨物の責任ある立場の人が言つていますから。そしたら閣議決定は一体何なのかということ、要は、債務を減らすためと。

ところがこれもね、債務を減らすことにならなかつたわけですよ。当初計画から大きく崩れてね。そういう状況にあるというのにね、これもいけば破綻したというふうに言えるでしょう。28兆にまで膨らんでしまつたわけですからね、逆に、減らすどころか。

言うたらそういう資金計画だつて、破綻しているわけです。しかもこの来年度には、もう清算事業団そのものもですね、解体するというわけですから。中途半端なまま放り出すわけですよ。

そういうもののね、しりぬぐいをいわばどうしてこの吹田・摂津の両市にまたがるこういう地域で受けなきゃならんかと。

原理原則からね、やっぱりもっとさかのぼつて言うべきじゃないんですか。移転についてね、環境、これはずっと言つてきてますわね、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ことは言つてきたわけですけども、それはそれとして、もちろん大事なことでありますけれども、そこから進めてですね、もう今、跡地問題をどうするかということにきているわけですから、そういう原理原則から、この国をですね、あるいは清算事業団を、やっぱり詰めていかなきゃならんということ

だと思っんです。

それを中途半端にしているから、いろんなことがですね、またその開発至上主義みたいなね、そんな提言となつて、その延長上として出てくるのではないかと、私はこう見ておると。そういうふうにいるわけです。

そういうことから申し上げました。きょうは提言の発表ということですから、そのような問題についてはまた、機会を改めますけれどもね、そういうふうにして、この提言自体も大きな中身を持っているということを指摘してですね、終わりたいと思います。

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55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
山下信行