

(午前10時2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。

皆様方には、大変お忙しいところ、吹田操車場跡地利用問題特別委員会を開催賜りまして、誠にありがとうございます。

本日、この吹田操車場跡地利用問題につきまして、よろしくご協議賜りますようお願いを申し上げまして、簡単でございますがごあいさつにかえさせていただきます。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、委員長において柴田委員を指名します。

本日の案件は、ご案内のとおり吹田操車場跡地利用問題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。

それでは私の方から、前回、平成9年11月に開催いただきました本委員会より、今日までの吹田操車場跡地利用問題関連で、特に梅田貨物駅移転計画の状況につきまして、ご説明を申し上げます。

なお、ご配付させていただいております、本日の資料の内容につきましては、都市整備部次長の北野より引き続きご説明いたさせますので、よろしくお願いいたします。

それでは、現在の状況につきまして、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問題に対しては、機能分散、アクセス道路の問題、環境アセスメントの取扱いを要

請いたしておりましたが、昨年6月18日の事業団側からの移転計画の申し入れにおきまして、機能分散については、梅田貨物駅の2分の1の取扱いとする。また、アクセス道路については専用道路を整備する。さらに、環境アセスメントについては、自発的に調査を行う等の申し入れがなされてまいりました。

このような申し入れ内容に対しましては、今日まで、大阪府・吹田市・摂津市におきます吹田操車場跡地利用問題連絡会より要請をいたしておりました内容に対するものであろうかと考えておりました。一定の評価すべきものと考えております。

また、清算事業団は平成10年3月末日に業務を終え、事務整理が平成10年9月末日までに進められ、その後、日本鉄道建設公団にその事務が継承される予定となっております。

以上のような、事業団側の状況によりまして、吹田操車場跡地利用全般を視野に入れながら、今後も都市側の検討が一定時期の間に必要と考えております。

次に、開発可能用地の取扱いについてご説明申し上げます。

事業団並びにJR貨物用地を合わせて、約8.2ヘクタールにつきましては、本市の今後の街づくりに対しまして、貴重な都市空間であることや、市域の南北分断解消を含めた検討が必要で、市独自でなし得ない点もあり、前回の本委員会でご報告いたしました、吹田操車場跡地利用懇話会からの提言を参考に、大阪府の協力を得て、吹田市とも協議をいたしながら、具体的に進めてまいりたいと考えております。

また、開発可能用地の取得時期につきましては、既存の鉄道敷を移設し、更地の状態に整備いたしますのに約3年が必要

要といわれており、その時点での契約となるものと聞いております。

しかしながら、地方公共団体との随意契約に対します条件といたしましては、道路、公園等の公共公益施設割合が敷地の2分の1以上である事が条件づけされております。

以上のことから、現在、庁内におきましては、跡地利用検討委員会並びに幹事会を組織し、街づくりのための基盤整備をいかに取り組むかを検討しているところでございます。

検討内容につきましては、道路、上下水道、公園等の整備を計画し、用地費を仮定しながら、最終的には全体事業費の算出をいたしてまいりたいと考えております。

以上、梅田貨物駅移転計画に対します現在の状況報告と、開発可能用地に対します取り組み状況につきまして、ご説明申し上げましたが、本委員会におかれましては、本市の将来に寄与されます跡地利用となりますよう、ご意見をいただきながら、今後も取り組んでまいりたいと考えておりますので、よろしく願い申し上げます。私の方からの状況報告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 それでは私の方から、お手元にご配付させていただいております資料の内容につきまして、ご説明申し上げます。

まず1ページにおきましては、事業団側からの梅田貨物駅移転計画の申し入れからの今日までの経緯につきまして、まとめておるところでございます。

特に、前回の本委員会からの動きといたしまして、2ページ目でございますが、大阪府、吹田市あるいは摂津市の三者協議を実施させていただき、また事業団も

含めた四者会議を行ってきたところでもございます。

次に、本委員会にもご配付させていただいておりますが、梅田貨物駅移転計画の正式な申し入れとしまして、次の3ページ、平成9年6月18日、清算事業団からの申し入れ書を添付いたしておるところでございます。

続きまして5ページ目でございますが、また事業団との内容につきましては、5ページから8ページにとりまとめさせていただきます。

その主な協議の内容につきましては、5ページでは、一般事項として、事業団との協議の内容の継承や、そして大阪市との関係につきましての事業団の回答が示され、また貨物量の内容につきましての協議内容をまとめておるところでございます。

そして、次の6ページ目では、今回の開発可能用地の拡大につきましてということで、1、2、3の番号のように一定の回答をいただいております。

続きまして7ページ目におきましては、梅田貨物駅移転計画に伴いますアクセス道路につきましてまとめておりますが、特に協議項目の4番、取付け位置の内容につきましては、後の資料編でまたご説明申し上げたいと思います。

以上が、今日までの動きと内容についての資料の説明でございます。

続きまして、9ページ以降につきましては、これらの関係いたします資料をここに添えさせていただきます。

ここでは、府下の貨物駅ごとの取扱量の推移を示しております。

そして10ページ目におきましては、吹田操車場跡地の開発可能用地につきまして、具体的な数字で示されておりました。

て、本市の開発可能用地は最大幅130メートルでございます、そして帯状に短くなっていておるところでございます。

そして市域内延長におきましては、1,150メートルとなっておりますのでございまして、事業団及びJR貨物双方の開発可能用地面積は、8.2ヘクタールとなっております。

次に、11ページ、12ページにつきましては、梅田貨物駅の移転計画に伴います、入庫の経路、出庫の経路につきまして、概念図で示しておるところでございます。

続きまして、13ページにおきましては、先ほど事業団との協議内容での説明におきまして、梅田貨物駅移転計画に伴いますアクセス道路の取付け位置につきまして、事業団側におきまして、一定、検討がなされた結果、ここにまとめられております。

そしてその内容につきまして、ご説明申し上げたいと思います。

まず、梅田貨物駅移転に伴いますアクセス道路は、JR貨物用地内に専用道路が設置され、都市計画道路十三高槻線に接続するわけでございます。そして大阪市域の都市計画道路庄内新庄線を通り、新御堂筋に至るものであります。行政の考えといたしましては、現在の計画位置の十三高槻線に接続するのではなく、十三高槻線をオーバーパスで越えた上で、城東貨物線軌道敷を利用して、神崎川を越えて、直接、庄内新庄線にアプローチする案であります。

またさらに、このほかに別の案を検討されておられまして、この中では、事業団側からの検討結果が13ページに示されておるわけでございますが、ここに左の方にA案、B案、C案の3ルートであ

ります。これらにつきましては、道路の構造の問題や、あるいは安全性、さらにその地域の土地利用から、問題が生じるとされておられます。

また、城東貨物線を利用する場合におきましては、神崎川に新たな橋梁を設置することが必要だということに対しまして、非常に現在の橋梁と、さらに水道管との離隔がとれていないために、橋梁の設置が非常に不可能であるというふうな内容も聞いておるところでございます。

また、庄内新庄線におきましては、取付け部分が半地下構造で接続する状況から、安全上の問題も出てくるとされております。

しかしながら今後、地域環境の観点からも、アクセス道路の問題につきましては、引き続き協議を進めていく内容となっております。

次に、14ページにおきましては、開発可能用地の処分に対しましてフローを示しておるところでございます。

随意契約に対しまして条件といたしまして、ここの下の左端の括弧書きに書いてありますように、地方公共団体が公共公益の目的等の使用面積が、開発可能用地の半分以上が必要とされておられまして、これらの街づくりに寄与する計画策定が必要と考えております。

以上で、本日ご配付させていただいております資料内容につきましてのご説明とさせていただきます。

小西都市整備部長 全体的な図面についてご説明させていただきます。

もともとの13ヘクタールといいますが、この青く塗っている部分とですね、吹田市域になりますと、こういう部分はもともとの13ヘクタールであったわけでございます。それが今回の貨物駅縮小に伴いまして、当市においては1.7ヘ

クタールがプラスになったということは、下の段で出ておる分が、合計しますと1.7ヘクタールあるわけでございます。

吹田市域におきましては、この豊中岸部線の横から吹田側について、かなの広範囲によってこれでいったと。これが7.7ヘクタールという内容でございます。

茶色く塗っておりますのが、今回計画をされておる貨物駅のコンテナホームということで、4つのプラットホームが計画されておるという内容です。

赤く塗っておりますのが、専用道路でありまして、これからずっと吹田の方の駅を越えまして、西吹田に接続されると。この接点については、今、説明しましたが、都市計画道路の十三高槻線でございます。これから神崎川を越えていく分については、お手元にご配付させていただいております資料の詳細がその中に入っておりますということの内容でございます。

幅員についてでございますけれども、この付近が一番幅が広くありまして、今説明しました130メートルということで、おおむねこれからこれについては、一定の幅が確保されると。これについては、今おおむねこれからこの部分については、5メートルから10メートルくらいの幅でずっと延びてきて、これが坪井のガードということでありまして、既存の坪井のガード付近までが開発可能用地として生まれてきたと。竹の鼻ガードはちょうどこの位置に入ります。これが山田川ですので。正雀一津屋線はちょうどこのラインですね。これが阪急車庫の位置でございますので、ここに正雀一津屋線があると。これをまっすぐ延ばせばこういうようになるということでありまして、ここに府道正雀一津屋線がありまして、この区域が阪急の車庫という内容でございます。この位置が岸辺

駅でございます。既存の駅が。これが今言いました行政界の、ご存じのように正雀川でございます。

今言いましたように、旧の山田川がここに1本、こういうように横断されると。こことここに横断しておるとというのが実情です。

以上、簡単ですけれども、概略の説明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、質問があれば受けます。

柴田委員。

柴田委員 この前に、去年の11月19日でしたか、吹田操車場跡地利用についての提言ということで、一度見せていただいた。それには、非常にダイナミックといいますか、我々の市域だけでは手が届かないような、大変理想的なというか、跡地利用提言をいただいております。

しかしその中を見せていただいたら、何といたしても、やはりこの地域にとって今後どのようなものに生かされるのかということが、十分その中の意見を反映しながら、将来的な展望に立って、跡地利用を考えていくべきだということも中に入っているように思います。

今日まで、これを見せていただいて、我々は過去には全面的に、90%がこちらに移ってくるというようなことで、問題も大きいのではないかと、また摂津市にとりまして、車の出入りの問題でどこに出口が出るのか、どこから進入するのかというようなことで、非常に案じられていた部分もありましたんですが、今日のこの計画を見せていただきますと、吹田へ全部出て行って、摂津の方にはほとんど出てこないというようなこと。

それから摂津が今抱えておりますこれからの都市計画ともあわせてのまちづく

りということになりますと、この問題はやはりもう少し、真剣にまた早期に考えを新たにしていかなければいけない問題ではないかと思えますんですが、先ほど言われた中で、庁内の検討委員会の中で、いろいろとご検討いただいているということですが、例えばこの土地利用をどの程度までご検討いただいている今進捗状況なのか、その辺を聞かせていただきたいことと、それから吹田市が今回、7.7ヘクタールですか、利用できる部分が増えてくると。うちの1.7ヘクタールに比べて、吹田市の利用面積が非常に多いというようなこともあるんですが、吹田市全体ではそしたら何ヘクタールになっているのか、それも含めて教えておいてほしいと思います。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 前後しますけれどもお答えします。

最後にご質問のあった吹田市域は何ヘクタールかということの内容でございますけれども、きょうお手元にご配付させていただいております資料の10ページをご覧ください。

10ページの後段の方に、表があると思えますけれども、合計で14.2ヘクタールという表示がされております。これが吹田の今回新たに開発できた面積ということでございます。その横が摂津市で8.2ヘクタール、合計22.4ヘクタールという内容でございます。

庁内の検討委員会の作業はどこまで進んでおるのかということのご質問でございますけれども、これにつきましては、過去3回の幹事会等を開かせていただいた中で、私どもの関係するライフラインといいますか、水道、大阪ガス、下水と道路関係ですけれども、一定のプランを立てた中で、事業費をはじきだしたとい

うことの内部検討をさせていただいておると。これにつきましては、案については今いろいろ考えられるんですけれども、一定のプランを立てた中で、道路整備にはいくら要るんだとか、下水道整備がいくらとかいうことを出しながら、今るる検討しておると。

一番問題になっておるのはそこで、用地の問題であろうというように考えております。

基本に我々といたしましては、一定の処分の中で整備がされれば一番ベターというふうに考えておるわけでございますけれども、いかに用地が何ぼで買えるのかということの提示をいまだにされておらないのがネックでありますので、非常に算出等についても大ざっぱになると。今後こういうことをつめる中では、用地の購入費をオンした中で、全体費がこれだけかかるという中身を出していきながら、いくらで処分すれば用地を購入できるということは、今後は早期につめていきたいというふうに考えておりますので、よろしくご理解賜りたいと思えます。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 摂津市にとって、我々今のまちの中では、ほとんどこれだけの用地というものは、50年に1回出るか出んかということぐらいで、これから土地というのはもうそんなに出てくるものではありませんので、一番関心を持ってますのは、この土地をいかに市民にとって、また摂津市にとって有効なものにして、周辺のまちづくりとどう調和できるか、調整できるかということにかかってきていると思うんです。

そういう中で、やっぱりもう既に今話を聞いておりますと、清算事業団は3月末をもって一応しめて、最終的な清算は

9月の末に完了させてしまうと。その後、日本鉄道建設公団に引き継いでいくということで、流れとしては引き継いでいかれると思うんですけども、この辺、今までの経緯の中で、清算事業団から土地を「どうお使いになりますか」ということでのアプローチを受けているわけですから、この辺はもう少し摂津市としても、具体的にどうするかということを経営で検討してもらわないとですね、もう吹田市も同じような方向で進んでおられると思うんですが、その辺、まだ用地の問題だとかいろいろなことは、これからの大きな課題だと思うんですけども、一つは、そういうことをもっと積極的に検討委員会の中でも検討していただいて、我々が市民にこの跡地というものはこういうふうにして利用できますよと、こういうことが必要ですよということが言えるような、資料といえますか、内容というものを提示してほしいなというふうに思うわけですね。

それと併せて、私は前から言うてたんですけども、この問題は何といたしましても、貨物駅の全体はほとんど吹田の中に位置しているわけですから、吹田市の動きというものが一番関心の的になってきていると思うんですね。やはり、吹田市の動きによって、我々も一定の方向を示していかないかんというふうに思うわけですね。

このことについては、以前には平成3年に要望決議等をして、あの時点での状況では、やはり市民にとっていろいろな問題が残るのでということで、我々も議会でも要望決議をしておりますが、その後、吹田市の方からの今日のこの変わった状況、また吹田市の取り組みの姿勢等をやっぱり踏まえながら、改めて我々もこの問題について、再度考えを新たにし

ていかなきゃならんのではないかなと。そして、できるだけ摂津市にとって、言葉は悪いですけども、有利な、有意義な開発ができるようにしていかないかんという二面性があると思うんですが、その辺で、庁内の方でもう少し具体的に、こういう問題についての検討をされているのか、されようとするのか。それから吹田市との歩調はどうなっているのか、この辺が分かりましたら教えてほしいと思います。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 お答えします。

まず1点目の具体的な検討内容等については、今私どもが先ほど説明しました内容について、早急に内部で詰めていきたいというふうに考えておりますので、ご理解賜りたいと思います。

吹田市との動きということでございませうけれども、実は吹田市におきましても、跡地の14.2ヘクタールのまちづくりについて、庁内で検討委員会をつくりながら、現在最終の詰めに入っておられるということを知り及んでおります。

そういうことで、私どもといたしましては、隣接するということで、吹田市の資料をいただきながら、道路の接続等については、歩調をあわせながら、私どもも計画してきたというのがまずあります。

それともう1点は、吹田市といたしましては、この区域の開発で以前にも聞いた中によりますと、まずは岸辺駅の橋上化ということがまず出てきていることがあります。岸辺駅と開発地をつなぐ人工通路、自由通路といえますか、私どもの千里丘駅の西と東を結ぶようなデッキをとということも要求された中で、事業団と詰めておられるということは、聞き及んでおりますけれども、最終的な吹田市の動きは、それらを踏まえた中で、3月

の時期に一定判断していくというようなことが、私ども情報を入れておりますけれども、実はきょうも吹田市は特別委員会を開催されてる検討されておるという内容でございます。以上でございます。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 私ばかり、まだできもせんことをごたごた言うてもいかなのですが、一番この問題で危惧することは、これだけの土地利用をする中で、今、市民の中では、非常に財政的な危機というようなことで、これだけのプロジェクトを組んで市が本当に土地買収をしてやっていけるのかというような、心配があることは事実です。

それをやっぱりよく分かってもらうためには、やはりこの土地が、できるだけ市民負担にならないで、なおかつ、市にとって、また市民にとって有効な利用がなされ、将来のやはりまちづくりに大きく寄与をすると、こういうことが求められてくると思うんですね。

私は特に検討委員会の中で、その辺のことをもっと具体的にやはり検討していただいでですね、一つのものを出示していただかないと、十分市民には納得するような説明ができない、こういうことを思いますので、これはぜひですね、例えば仮定ですけれども、これを市が主導でもし購入していくとしたら、具体的にどういうふうなものを、どういうふうな流れになっていって、どういうふうな財政計画をつくっていかないかのかと、その辺のことを、いち早く検討してほしい。

特に、今、土地につきましては、非常に底値になってきている、今が一番そういう意味での買い時といたしますか、今が一番最低線ではないかと、ちまたでは言われています。まだ分かりませんが、そういう中で、私たちとしては、で

きるだけこういう施設がくるんだから、仮にくると仮定したら、そういうことも踏まえて、この土地のあわせての開発ということになるわけですから、できるだけ安い費用で購入をしていただいて、そして市民に負担のかからないようなやっぱりこの土地利用の財政計画をつくってほしいなど。そういうことであれば、一定、市民も納得してくれるのではないかなと、そういうふうに思いますので、ぜひそういうものは、ひとつこの跡地利用についての土地の計画については、市の方でもっと積極的に、やってほしいなど、今思っています。

それから、今度は貨物駅がきていいのかどうかという問題になっては、いよいよこれは我々も市も、全部が一定の判断をしなければならない時期にやはり到達してくるというようなことを感ずるわけですが、その中で、私は前々から言ってますけれども、これはやっぱり吹田市の意向というのが、非常に大きくウエイトを占めているように思います。まして今度は、もう出口は吹田市の方1本ということになりますので、吹田市の考え方が一定の方向が出れば、摂津市としてもその方向にやっぱり一つ考え方をあわせていくということも必要ではないのかなという感じもするので、ひとつ吹田市の方向、流れというものを十二分に連携をとっていただいて、また委員会で報告をしていただく、またその考え方をお示ししていただくというように、私としてはお願いしてほしいというふうに思っています。以上です。

後藤委員長 中谷委員。

中谷委員 確認のために。ことしの3月、清算事業団が清算されるということで、そして用地の取得は3年先という、先ほどの説明ですけれども、これはやは

り、貨物の引き込み線が敷地の北側を通っていますね。あれを旅客線の方に引っ越すから3年遅れるんですかな。その点お聞きしたい。

それと、やはり梅田の貨物駅というのが、ある程度決めておられます。茶色が貨物駅ですね。それと摂津市から少し離れていると思うんですけれども、最初の市の方の開発可能面積が6.5ヘクタールがですね、1.7増えて8.2ヘクタールになったわけですね。全体の面積でいけば8.2ヘクタールの開発可能用地なんですけれども、やはりそういうふうに、役所内でも検討委員会をもたれて、いろいろ検討されているそうですけれども、それでは一遍、一般市民にですね、何人かにですね、こういうことがあって将来、道をつけば、市民の意見も聞けばどうかと思うんですけれどもね、そういう考えがあるのかどうか。

せやから今から貨物駅が来るということですので、ある程度、市の方もそれに取り組んで、今後やっぱり条件をいろいろつけてね、交渉をしてもらったらですね、単価の点は別にしましても、例えば正雀一津屋線をまっすぐ山田川の方にバイパスか何かで抜くとか、そういう条件とかね、そういうものをいろいろ話し合いしてもらって、出してもらったらと思うんですけれども、その点をお聞きしたいと思います。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 お答えします。

今、中谷委員の質問の中で、貨物線が山側に通っている、これは事実でございます。

いろいろ工事について、3年かかるということの内容でございますけれども、それにつきましては、一つは貨物線の既存の部分を開発可能区域から移転すると

というのがまず一つあります。

それとあわせて、現在、この開発用地については、既存のレールが控えておるわけですね。それらを撤去して、更地にするのに、約、あわせて3年ほどかかるということの内容で、おおむね整地に3年かかるということの内容でございます。

といいますのは、レールの撤去の費用と、既存の貨物線の移転というか移設といいますか、というのは現在ここに全部通っておりますもので、これをこっちにもってくるという工事と、既存のレールの撤去がおおむね3年かかるという内容でございます。

そういうような更地にしたのちに、実は用地契約をしてもらっても結構ですよというのが、それが向こう3年という意味合いの内容でございます。

それ以前には、用地を買う、買わんの市としての意思表示はこの3月にはせないかんと。ただし契約は3年先でも結構ですよというのが、向こうの内容でございます。

確かに今、塗っている部分にいろんな旧の施設とかいろんなのがあると思いますので、それらを全部撤去すると。あくまで開発できる更地に、売れる状態にするのに、おおむね3年かかるという内容でございます。

それと、条件付けということの内容でございますけれども、この昨年いたしました懇話会の提言の中でも、今一つおっしゃいました、正雀一津屋線から北側に抜ける点についても、一定のプランの中では示されてきたということでもあります。我々といたしましては、南北分断解消ということで、それらについても、今後は大阪府にも協力いただきながら、時間はかかると思いますが、一定の計画



のラインとしては入れていきたいというようにも考えておるわけです。

それともう一点は、跡地利用のプランニングの話でございますけれども、一般市民が参画したらどうやとということでございますけれども、これらについても、一定の議会のご理解をいただく中で、基本構想をつくる中では、一定の今のご意見についても、検討していった中で、プランニングを検討していきたいというように考えておりますので、まずはそれ以前の現在の、一番問題になっているのは、内部検討委員会で問題になっているのは、用地の価格でございます。この価格いかんによっては、一定の整備費が生み出されるんじゃないかというのがありますけれども、我々が思っておる額では、なかなか事業団は提示されないだろうというようにも判断しておりますので、できるだけ早く価格を提示していただけるように、再度事業団とは協議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 中谷委員。

中谷委員 用地の取得ですけど、ことしの3月に意思表示せないかん。3年後には買収ということになって、今現在のところ、横ばいとかそういうことで土地が下がるとか上がるとかなったときに、ある程度の単価を、決めるというか、ある程度決めておかんことには、3年先では、もし下がったらいいですよ、上がった場合、3年前に買うておいたらよかったというようにならんように、やっぱりそれはある程度、大阪府もあれば、隣の吹田市、今までずっと三者で協議されておりますのでね、やっぱり歩調をあわせてね、吹田市とかあるいは大阪府と十分協議しながら、やっぱり市が買収してやっぱりいいのできたなと、市民が納得するようないろいろな整備を、我々ももちろ

んですけれども、庁内の検討委員会もされておりますし、先ほど申し上げましたように、できたら市民の方々の意見も聞きながら、ひとつそういうふうに、全部がよかったなというようになるように、いろいろ検討していただきたいということで終わります。

後藤委員長 ほかに。中野委員。

中野委員 若干、2点ほどお尋ねしますけれども、今、いろんな構想を描くにおきましては、単価の問題ということが一番大きな問題になると思うんですが、この単価ですね、いつ頃出てくるのかな。そうせんと、いろんな構想をするにしましても、なかなか構想が描けないというもので、いつ頃事業団としては表示されるのか、まず一点。

もう一点は、グリーンでずっと細くなっている部分がありますけれども、一番広いところでは130メートルとってましたけれども、一番狭いところ辺で、一応何メートルぐらいなんでしょうか。なぜかという、開発できるんかどうかの問題、いろんな問題があるんでね。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 お答えします。

まず単価の点でございますけれども、これについては、一定の市としての意思表示をしたのちにしか、私は発表されないだろうというふうに思います。

ニワトリが先かタマゴが先かになりますが、都市側にすれば、事前に単価を示していただきたいというのが内容でございますけれども、向こうにすれば、一定の市の態度表明を受けたのちで発表したいというのが、向こうの内容でございます。

これについては、再度事業団の担当にできるだけ早く希望されている額については、お示し願えるように話をしてい

たいと思います。

なお、用地のことをございますけれども、仮に現時点で、こういう言い方をしたら悪いですが、仮に10万という表示をされたとしますね、仮定で平米当たり10万と出た場合について、3年先はどのようになるだろうということになりますと、これは一定の経済動向を見ながら、事前修正はさせていただきますよというのが、聞き及んでいます。というのは、土地が上がるのか下がるのか分からないということでもありますから、経済動向を見ながら、一定の事前修正をするというのが、向こうの考え方の中に入ります。

それともう一点、帯長に細く長くなっている部分について、幅はおおむね10メートルから15メートルぐらいだろうと私は思っております。これについては、私どもが一定の道路をつくる範囲かなど、道路並びに一定の植栽をした中の緩衝地帯には該当するんじゃないかというふうにございます。以上です。

後藤委員長 ほかにありませんか。

寺西委員。

寺西委員 一点だけお聞きします。

3月31日までに、買う意思表示ですが、するということなんですけれども、それと、条件闘争というんですか、例えば、もう買うということを決してから、これやってほしい、あれほしいではね、これ話にならないと思うんで、買う意思表示をするときに、例えばここを地下に掘るとか、道路をつけるとか、橋上道路ですか、いろんな条件を言って、のんでもらうなら撰津市として買いますよと、こういう話にならないとですね、もう意思表示してから後で何ぼ言うたかって、そんなんでできませんと言うたら終わりですからね、そこらのタイミングですね。だ

からできるだけ早くね、市としたら買う意思表示というか、中で決められるんでありましたらね、その後の条件闘争の話を先に詰めんとですね、ここらの兼ね合い、お聞きしたいと思うんです。

後藤委員長 村田都市整備部理事。

村田都市整備部理事 用地を買い取るか買い取らないという形の意思表示であります。先ほども部長が申し上げておりますように、庁内での検討委員会で示しております整備費、あるいは先ほど仮定の話が出ましたが、そういうものをもって残りの2分の1以下の土地をいかに処分できるかという検討も、やっぱり先にやっていかなきゃならないということがございますから、そういう意味合いで、ひとつご理解いただきたいと思っております。

条件につきましては、おっしゃるとおりだと思います。私どもは先走った形の中での意思表示をすることによって、先方に逆に、足元を見られることもあり得ることでもありますから、その整理はきちりさせていただきながら、前向きに取り組んでいきたいというふうにございますので、よろしくお願いたしたいと思っております。

後藤委員長 寺西委員。

寺西委員 要望しておきます。

この前に話をしました地下鉄森小路大和川線の井高野からここに地下鉄を延ばす話とか、モノレールが万博からくる話とか、撰津市にとっていろんな問題が絡んでくるんです、この操車場跡地の問題は。

そういうときに、清算事業団というんですか、JRとしたらそういう撰津の話には、積極的に協議するというか、そのぐらいの貸し借りの問題を詰めておたからですね、「いや買ってもらうあとは知らんで」と、「あんたら勝手にやりなさ

い」と、それでは困るんでね。何かそういうこと、土俵に乗れるような話というか確約というんですかね、そういうものをとっておくべきやないかと、私自身そう思うんでね。答えられなかったら結構ですけど、答えられるなら教えてください。

後藤委員長 村田都市整備部理事。

村田都市整備部理事 先の大きな話になってまいりますと、JR西日本、貨物、といいますのが清算事業団は鉄建公団に継承していくわけで、事実上なくなってしまうということがありますから、モノレールでございますとか、地下鉄、これも大阪市、また鉄道会社の関係も出てまいりますので、我々としましては、こういった内容は私どもとともに協議を進めていただきます大阪府が十分認識を持っていただくように、我々もそうでありませけれども、大阪府もそういう認識を持っていただくようにも働きかけていく必要があるんじゃないかなというふうに考えておるところでございますので、よろしくお願いしたいと思っております。

後藤委員長 寺西委員。

寺西委員 と言いますのはね、新幹線が摂津市内を通ったときに、鳥飼基地を提供したわけですね。それで鳥飼基地を提供して、新幹線が通るんであれば、あそこにですね、当然駅を1つぐらいね、そういう話もあってしかりなんです、これは過去の話ですけれどもね。

だから、こういう全国のそういう貨物の、梅田貨物ということがここに来るんやから、それなりのやっぱり話を何か、市民にとってプラスになるようなことを、やっぱり市としては積極的に考えなあかんのやないかと、このように思うんでね、こういうお話をさせていただいたわけで、十分大阪府と協議して、とにかく摂津に

メリットのあるように、お願いしたいと、要望しておきます。

後藤委員長 そのほか、ありませんか。山下委員。

山下委員 このきょう出された資料の5ページから8ページ、この資料はね、摂津市でおつくりになった資料ですか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 これは過去に事業団と私どもが6月18日の申し入れ以後、いろいろ疑問点等について照会を出さしていただき、また回答いただいた内容について集約した内容でございます。

内容については、もう皆さん方のお手元に詳細はご配付させていただいておるとい内容でございます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 6月18日の申し入れですね。この申し入れの中で、取扱い貨物量について、7月15日付の回答ですね、100万トンと、半分の100万トンというふうにいわれてますね。100万トンを考えてますと。

ところがですね、この資料を見ると、貨物量取扱量100万トンというふうに書いてですね、事業団の回答がコンテナ扱い85万トンとピギー扱い15万トンの合計100万トンであると、こう書いてあるんですね。

一方で、以前に吹田ターミナル(仮称)と大阪貨物ターミナルのそれぞれの最大設備能力はどれだけかという話もありましたけれども、この中で、中継扱いがいくらくらと、中継扱いは90万トンと、最大能力としてはですね。こういう話だったんですね。

当然、中継貨物も移転する貨物量の中には入ってないかんわけですね。にもかかわらずね、これで、ここに示されているコンテナ扱いとピギー扱いだけで10

0万トンだと、こういう言い方をしているんですね。そのあとにですね、中継作業については、トラックの出入りを伴わない中継作業を行いたいと、こういうふうに言っているんですね。

これ当初言っていた100万トンというのが、取扱い貨物量ということであってですね、トラックで出ていくとか、出ていかんとかいう話だけじゃないんですよ。現に取扱いする貨物量の中でですね、この中継扱いについてもですね、常用の取扱いがあると、2種類あるということなんですね。そのまま列車の連結を換えるだけの中継もあればですね、コンテナを移し換えるという作業もあるんですね。実はこの作業が、大阪貨物ターミナルでも行われている作業がですね、非常に周辺に大きな騒音をもたらして、特に就寝の時間である早朝とか夜間にですね、そういう作業が行われているということで、この点も問題なんですからね。

当初から言うていたその100万トンではなくてですね、この取扱い貨物量は一体いくらになるのかということ自体がですね、これでは違ってきているというふうに言えるんじゃないですか。いかがですか。

後藤委員長 北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 今、コンテナの取扱量の件でございますが、一定ここに資料をいただいている部分につきましては、いわゆるコンテナ取扱量が85万トン、そしてピギーの取扱量が15万トンと、合計100万トン、年で動かしていくという内容でございます。

しかしながら、これはあくまでこの機能を100万トン持ってくるという話でございます。実際のそしたら最大能力は何ぼあるんだということは、以前にも資料提示をさせていただいた中で、い

ゆるコンテナとピギーの取扱量のいわゆる最大能力は、127万トンあるというふうに、我々もご説明させていただいておるところでございます。やはりこの機能としては、いわゆる梅田貨物駅の機能、約200の分を100万トン吹田操車場に持ってきますよと。そして最大機能としてはどうやということには、127万トンの機能が最大ありますというふうな内容でご理解いただきたいというふうに思います。

そして中継につきましては、ここに以前にもご提示させていただいておりますが、合計あわせますと、222万トンのいわゆる取扱量が出ますよと。そのうち、いわゆるコンテナ部分におきましては約95万トン、そしていわゆるコンテナ等ピギーの取扱いは127万トン、合計222万トンの取扱量が最大発生いたしますよというふうな内容でございます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 説明は分かっておるんですがね。ここに100万トンを取り扱うというふうに回答しているんです。7月15日の回答、100万トン。これは何も最大取扱量というんじゃないで、100万トン移転するという事なんですよ、貨物量は。これになぜ中継が含まれてないんですか。これは別個に、中継はこれ以外にですね、行えないということになっているんでしょう。違うじゃないですか、これまで回答してきている100万トン、100万トンと言うてきたのと。

これ100万トンでしょ、7月15日。それから貨物の取扱量というふうに計算する場合は、いつもコンテナ扱いね、それから車扱いね、そして中継貨物、この3つでやってきたじゃないですか。どの資料を見ても、そう書いているじゃないですか、きょうの資料もね。皆そうでしょ

う。この細かい数字の貨物取扱量推移、9ページ。みんなそうじゃないですか、コンテナ、車扱、中継となっているじゃないですか。

貨物取扱量といえばね、みんな含めてということになるんじゃないですか。重大なこれは問題じゃないですか。これをまず何によって担保するかということもね、これまで大問題になってきたとこなんです。市としても問題にしてきたんですよ、これ。何で100万トンなのかと。

ところが当初からですね、100万トンじゃないと。一体そうじゃなく、聞いているんじゃないですか、この問題は。車扱はどれだけにするかということ。ここに数字は出てませんよね。聞いているんじゃないですか。もし聞いているとすれば、100万トンじゃないじゃないですか。一体中継扱はどれだけするのか。それでは、前提となる100万トンはえらい違ってくるじゃないですか。

後藤委員長 北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 100万トンについて、再度ご説明させていただきますが、梅田貨物駅からの移転につきましては、100万トンを吹操跡地にもってくるということでございまして、中継貨物量の扱いにつきましては、以前にもご配布させていただいておりますように、その資料の中で中継作業として、これだけのいわゆるトン数を扱いますよというふうな、我々は回答いただいております。

ここにいわゆるあげさせていただいた、あくまで梅田貨物駅から吹操跡地にもってくる貨物量が100万トンですよということでございます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 もってくる貨物取扱量は、100万トンじゃありません。中継扱い

分を計算に入れてませんよね、それは。

今までね、資料をいただいている中には、貨物取扱量という中にはね、何遍も言ってますコンテナ扱、車扱、それから中継扱、これの合計をですね、これまで取扱貨物量として問題にしてきているんじゃないですか、この資料も。これも新しい資料じゃありませんね。古い資料もたくさんありますけど、これもこれまでいただいた資料の中にありますね。一緒の資料だと思いますが。みんなそうじゃないですか、コンテナ、車扱、中継、合計いくら。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 中継扱ということの内容については、過去にも一定説明させてもらった内容と思います。

今回のまとめました内容の2の取扱量100万トンといいますのは、あくまでコンテナとピギーということの合計が100万トンであると。ましてや中継作業といいますのは、トラックの出入りしない、ターミナルの中の内容でありますので、我々としては、当初からの内容について、中継作業はこの前にも能力としては、47万トンありますよというのは、ご説明させてもらったと思いますけれども、あくまでも私どもは、100万トンというのは、トラックの出入りに伴う取扱いだというふうに判断させていただいておりますので、その辺のご理解賜りたいと思います。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 それは小西部長の勝手なお考えであってですね、貨物取扱量、具体的な内訳示されてきましたか、100万トンの中の。今回はじめて聞きましたよこの内訳については、私。

いつの回答なさっているのか、言うてください。

後藤委員長 暫時休憩します。

(午前11時04分 休憩)

(午前11時12分 再開)

後藤委員長 再開します。

小西都市整備部長。

小西都市整備部長 お手元にご配付させていただきますしております5ページの内容でございますけれども、私どもといたしましては、過去の特別委員会にも資料を出させていただいて、一定の数量については報告させていただいた内容でございます。

まして中継については、実際は90万トンというようなことがありますけれども、コンテナからコンテナへ積み替えということでありますので、2分の1というような表現で45万トンということをさせていただいているということの内容です。

それと基本的には、100万トンといたしますのは、トラックの出入りで扱う量というように判断させていただいて、我々は過去には報告させていただきました。取扱量と設備能力とは、開きはありますけれども、いろいろ現在の貨物列車のダイヤの関係等と関係する中では、能力はありますけれども、実際は運営はされておらないというのが実情であることも、過去の委員会でもご報告させていただいた内容でございます。

といたしますのは、最大の1列車に対する車輛の台数等も26両ということでございますけれども、26両を運行される場所については、東海道のベルト地帯しかない。他所にいきますと、24両でも待機の関係とかあって、できないということで、いろいろと資料を事業団から取り寄せる中では、おおむね計算式の、皆さんにご配付させていただいたということの過去の内容でございます。

ですから、取扱量といたしますのは、私どもの考えておるのは、あくまでもコンテナとピギーということで、トラックの出入りを基本的に考えてきたという内容でございますので、ご理解賜りたいと思います。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 そうすると、中継扱量についてはいくらというふうに申し入れなされてますか。

後藤委員長 北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 お手元の資料の6ページ一番上に、事業団の回答の3行目でございますが、中継作業は約47万トン/年となっておりますのでございます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 これ、はじめて出てきた数字なんですね、そういう点では、この中継扱量は。この中継扱にも2つあると。そういう区分をされておらないようですね、ここに前に、最大扱量のところですね、1つは中継ホームで扱う中継貨物とですね、コンテナホームで扱う中継貨物と2種類があると。つまりこれは、列車を入れ換えるというものとですね、一たん下ろして、それでリフトで積み替えるという作業だと思っておりますけれどもね。この辺の区別もないんですか。

後藤委員長 北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 一定、山下委員がおっしゃられますように、自発着貨物といたしまして、まず構内に置いているコンテナと、そしていわゆる貨物に乗ってきたコンテナを積み替える作業、まずこれが一つございます。

そして中継作業といたしますのは、あくまで列車と列車間の積み替えを行う作業ということで、これにつきましては、いわゆるプラマイゼロということで、いわゆ

る取扱量は発生しませんが、貨車からいわゆるコンテナホームに下ろす、コンテナホームから今度はいわゆる貨車に積み替えるというのが、いわゆるトン数として発生してくるものでございまして、いわゆるそのトン数が今47万トン、その47万トンの内訳につきましては、あくまで自発着駅と、そして中継作業がいわゆる列車間で交換される、それを5トンみております。

もともとあるやつを貨車に移動する、これはあくまで5トンでございます。そしていわゆる構内と、そして貨車に乗せる分、これは5トン、5トンの移動ですので10トンになります。これらの作業をトータル的にいわゆるトン数に表すと、47万トンの作業を行いますということでございます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 それをですね、取扱貨物量から外すということについて、なぜこの取扱貨物量を問題にしてきたかといえば、それは出てくる公害の問題ですね。特に、車両の公害ということを中心に問題にしてきたんですが、しかし構内作業だっただけですね、聞いている話では梅田の貨物駅ではですね、目がチカチカしてくるといようなことで、作業をとりやめたということもあると聞いているんですよ。かつて、構内で。

だから、そうした公害の問題を考えたときにはですね、この中継貨物の扱いもですね、ゆるがせにできないということなんです。違いますか。それをしかしカウントに入れないというのはね、市民の立場から見たら、一体どういうふうを考えているのかというふうにならざるを得ないんじゃないですか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 お答えします。

過去の内容等については、あくまでトラックの出入りということが基本的に我々は考えてきたという内容であります。まして、中継作業といえますのは、今、次長の方からご答弁申しましたように、ホームの中に列車を接続して、リフトで積み替える作業と、レール上の列車間の編成替えという内容と、2通りあるかと思えます。

それらを何対何の割合だということになりますと、それについては、私も実際には把握していないので、早急に数量等の分析を資料提出するように考えていきたいと考えております。

でありますから、過去の100万トンといえますのは、あくまでトラックで搬入搬出と、ピギーの搬入搬出の合計額というように判断しておりますので、ご理解をお願いしたいと思います。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 そのことはそれでおきますけれどもね、これやっぱり今まで出てきた経過からですね、貨物量の扱いの中にね、中継扱ということがね、これは考慮に入れるべきだと。

つまり構内作業でですね、発する騒音、また排ガスの問題もゆるがせにできないからです。今度はじめて出てきたんですよ。だから、この貨物の取扱量というのは、100万トン、100万トンって、これは清算事業団の見方であってね、我々としては、147万トンだというふうに見なければならぬんじゃないですか。これもそれではじめて出てきた数字ですよ。具体的な数字としては、中継扱いの量についてはじめて出てきた数字でしょう。そういう認識じゃないんですか。

次にですね、この100万トンといわれている量がですね、どうして担保できるのかと。協定を結ぶといっているけど、

それだけいいのか。協定を結んでも、いずれその協定をですね、また申し入れによってですね、これは相互の協定ですから、両方がうんと言えええというようなことですが、これもね。この協定自体がね、あるいは守られなくなるという、こういうことを考慮してですね、一体どうしてその量を守らせていくというか、もしそれで受け入れる場合はですよ。もともと私は、この貨物駅というのは百害あって一利なしだから、みんなもそういうことだと思います、市の立場もね。

そういうことから言えばですね、一体そのことがずっと将来にわたっても保証されることがあるのかどうか。

大阪貨物ターミナルの開所に際しても、当初いろんな約束事がありました、それが守られていないということが大きな問題になったわけですね。最近また問題になりましたけれども、そういう点ではどうか。

それからもう一つは、アクセス道路ですけれども、きょうまた改めて資料をいただきましたけれども、前と同じ資料ですね。これは、絵はこういうふうを描いてありますね、たしかに。吹田市の、これは信号場というふうになってますけれども、ここへ貨物ターミナルがくるとすれば、500台の車がこういう経路を通って入ってくると。またこういう経路を通じて出ていくという。こうなんですけれども、これを見てみたら、例えば中央環状線を南にいく、泉州方面の車両にとっては、大変な大回りになるんですね。しかも新御堂北行というの、時間帯によっては非常に混む場合もあるんじゃないかと。中央環状線もですね、時によっては非常に混むと。この豊中岸部線から十三高槻線へ通じてですね、東へ行った方が何ほ早いかわからないというのはね、これ

は常識的な考え方ですよ。今はこういうふうには絵を描いてますけど、決めている協定でも守れないでね、出入りしている車があると、大阪貨物ターミナルでは、というようなことが再三目撃されているようなんですけれども、例えばこれは今すぐの問題ではありませんけれども、将来にわたっては、豊中岸部線まで4車線で十高線ができるわけですから、そういうことになると思います、いきおいこれを通せという、こういう声が高まってくるということも十分予想されるんじゃないかと、業者の方からかも知れませんがね。

今は十三高槻線は通りませんよと、十三高槻線のほん西の端の一部を通るだけやと、この絵でいえばですね。そういうこともですね、将来にわたってこの十三高槻線を通らないという保証はないと。

今いわれているアクセス道路の取り付け位置の検討というふうに出されている4案についてもですね、これいずれも難しいと、好ましくないとか、信号設置はできませんとか、道路構造令に抵触するためできませんと、こんなもの案じゃないですわな、みんなだめなんですね、これ。検討してきたけど、だめだということでしょう。

今言うてるそれだって、できる保証がないと、今言うてるアクセス道路はね。今言うてるこのインとアウトの地図のね、これさえ保証されないという今事態なんですよ、これで。アクセス道路の関係で言えばね。

それなのにね、こういうことが前提で事が進められていっていいのかということがあります。

それからさっき貨物の問題で言いましたけれども、貨物の分散についてはね、これまでは吹田、摂津と協議が整ってから大阪市に申し入れるというのが回答だっ



たですね。本当にそうですか。何か吹田では同時並行的にやっているという話も聞きますが、この辺はどうですか。

後藤委員長 北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 100万トンの担保性の件でございますが、一定、我々今、事業団とも交渉させていただいている中身におきましては、一定、覚書あるいは協定なりで取り決めていこうと。さらには、我々といたしましては、やはり統計上公開されるデータを示していただきたい、そしていわゆるそれが2カ月なり3カ月なり、いわゆる部分的にはその統計データを見た中で、いち早く、もしそういう違反があれば是正をさせていただくというふうな何か裏付けをもった形であるいは協定をやっていきたいというふうには考えておるところでございます。

そしてまた、アクセス道路につきましては、十三高槻線のいわゆる取り合いの問題もございまして、今現在、委員がおっしゃっておられますこの4件につきましては、非常に不可能な案、内容であると。このようなことから、今現在、都計道路の十三高槻線へタッチさせて、何とか考えていくというふうな方向でございます。

これにつきましては、まだ具体的な内容も詰まっておりますし、これからいわゆる出入りにつきましては、吹田市の行政区域という形で、またさらにこの問題につきましては、詰めていかざるを得ないというふうに考えておるところでございます。

今後、こういうふうないわゆる環境をもたささないというふうな内容でもって、本市につきましても、一定考える必要があるというふうに考えております。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 最後の機能分散の関係ですけれども、大阪市との協議はど

うだということのお問いでございます。

これにつきましては、先ほど山下委員からもありましたように、事業団の考え方といたしましては、両市の回答後に大阪市と協議していくという当初の内容でありました。それでは私どもとしては困りますよということで、摂津と吹田の回答以前にも、大阪市とるる協議していただくように、事業団に対しましてはきつく申し入れしてきているのが現状でございます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 この100万トンの担保の件ですが、統計データ、この資料によってというんですけれど、この資料がもちろんJR貨物しかつけれないわけですよ、当事者しか分かんないという、こういうデータであるということなんですね。この辺で担保性の保証があるのかということ、どう見たらいいのかと。発表されるデータは、うそではございませんと、そらそういうことだと思いますけれども、やろうと思えばどうでもなるという点でいけばどうなのかと。

アクセス道路についてですね、何らかの形でやっぱり十三高槻線に入ってくると。ただそれは、東行きについては、アクセス道路ですね。東向きについては、これをいかさないという、そういう協議についてね、前、進めているというような話だったですね。経過はどうですか、その辺は。

ということは、今これはそういう話になっておりませんが、これ十高線ができたなら、これそこの交差点で右折するという案も出てくるんですか。右折の方。摂津市の方に向かっては左折ですけどもね、吹田市の側に向かって、この道路を今のところ難しいといういろいろ示したけれどもね、そしたらここを右折すれば

ええということになるんじゃないんですか。そういうことを考えているのかと、吹田市域の問題ではありますけれども。というのは、そういうことを見込んでいるとすれば、当然その時期にね、ここまできてないわけですね。この橋もかかってないですかね。本体は工事かかっていると。それにあわせてということにはならんでしょうけれどもね。もう既にこの府道十三高槻線とですね、千里山線の交差は地下を通るということでね、大阪府の茨木土木事務所は、もう事業認可を受けたと聞いています。千里山線の下をくぐるということをね、道路は。そういう案を事業認可を受けたという報告を受けてます。

ということになるとですね、これはやっぱり当座はね、いろいろおっしゃっているけれども、これもいずれこれまでの左折だとかですね、道路があるわけですから、左折もここで禁止するとすればね、左折禁止を解除してほしいとかいうふうなことが絶対出てくるんですね、また。まして左折やからね。左折は大体障害にならへんわけです、通行の障害には。そうでしょう。この道路ができればですね、狭隘かといえ、往復2車線ではありませんけれどもね、大型規制がかかるかといったら、そんな保証もないでしょう。ここ大型規制がかかるようであればですね、周辺に工場もありますからね、難しいと。

私、最も恐れているのは、これもそうですけど、もっとじかに豊中岸部線から十三高槻線への接道ということもね、将来にわたって考え得るんじゃないかということに危惧するわけですね。この貨物駅が一たんくれば、これは恒久的な施設になるでしょうから、今度くればね。そういう点でね、私は今申し上げたようなことは、決して軽々にやるべきではない

し、もちろんそういうことでは取り組んでおられないと思いますけれどもね。

そういうことから考えるとですね、アクセス道路についても、今は摂津市域直接には通りませんというふうについてますけれど、これが将来どうなるのか分からんということも考え得るんですよ。とりわけ十三高槻線が完成するというような時期を迎えればね、そういう点について、一体その辺も含めて十高線には通さないというようなことをね、これもまた協定、覚書などで交わしていこうとするのかどうか、今の時点でどうかと、将来にわたってもどうかという、この辺について、清算事業団側にですね、あるいはそれを承継する貨物側がですね、承継するということになるだろうと思いますけれども、そういうことはどうですか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 基本的な内容で、今、資料の13ページについて、実はこの資料については、吹田市が十三高槻線に直道方式じゃなしにいろんなルートということで、事業団と協議された内容です。吹田市が申し入れされた中で、回答がこういう内容がありましたという内容です。

私どもといたしましては、今、山下委員の質問にもありましたように、十三高槻線の左折云々については、過去の委員会でもご説明申しておりますように、一つはやっぱり、公安委員会の交通規制だろうということは考えております。公安委員会の規制といいますのは、左折禁止するなり、一つはその担保性としては、一つの案としては、カメラを設置した中で、見張りをすると、そういうようなことについて、大阪府と吹田市も事業団に対して申し入れをしておると。

特にこの道路については、最終的には

大阪府の管理道路となりますので、大阪府としても、その辺については、事業団に対してきつく申し入れされておる内容でございます。

私どもといたしましても、十三高槻線を左折して回るということについては一切困るということの内容で、以前にも事業団に対して申してきたと。そういうことの中で、これについて大阪府と摂津市で、双方で申し入れをしてきた内容でございます。

将来的にどうかということでありませうけれども、一たん交通規制を設置してもらえらるれば、これは私は永久的に存続されるであろうというふうにも考えております。以上でございます。

後藤委員長 村田都市整備部理事。

村田都市整備部理事 100万トンの担保性というご質問もいただいたところでありますけれども、これはご質問いただいておりますとおりの、私の方は信用せざるを得ないというふうに理解しております。

ただ、先ほどのご質問いただきました折りにもふれていただきましたが、私どもにおきましては、貴重な経験をしているということがあります。というのは、大阪ターミナルの問題がありますから。そのことを同じことが繰り返したくないという思いがございますから、そういう面では、監視監督というんですか、いう面におきまして、協定、覚書の中で具体化していく必要があるんじゃないかなという気もいたしておるところであります。

今、十三高槻線の問題が、部長の方からご説明申し上げましたが、そのとおりだと思います。十三高槻線そのものが大阪府が管理する道路でありますから、これ規制問題になりますと、公安委員会が

入ってくるわけでありまして、規制にはどういう条件が必要かということが、これはもう十分協議がなされるんじゃないかなというふうには思っておるわけでございます。

ただ単に取り付けということだけではなしに、形態そのものも、また深く協議がなされるんじゃないかなというふうには思っておるところであります。

私どもは、取り付けられた所から以東には、車の出入りはしてもらっては困ります。もちろん豊中岸部線もしっかりありますし、それ以東の十三高槻線ももちろんのことでございますから、そういうことは出入りをしてもらっては困るといってございませうので、それは十分今後も協議を見守ってまいりたいというふうには考えておるところであります。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 今おっしゃったのは、府道十三高槻線は大阪府のもちろん管理道路ですが、アクセス道路は、これは将来JR貨物の管理道路じゃないんですか。

そうすると、これはいわば管理道路を公道が横切るといふかね、あるいは、公道を貨物の専用道路が横切るといふ、非常に特異なケースですね。そうじゃありませんか。実際はベケだから。もしこの乗り越し案ということになれば、そうだったわけですね。

しかし、ここまでは、これは貨物の管理道路と。これ乗り越し案でいけば、さらにこの先もということになるんですね。あるいは、これはA案、B案、C案でもですね、ここまでは専用道路みたいなことになるわけでしょう。こっちがいかなくても。城東貨物線沿いの道という、もしこの案になればですね、ABC案、これもそういうことになるんじゃないですか。その辺では、非常に道路形態というか、

管理の形態が輻輳するという格好になるんですけれども、その辺はどうですか。これはいずれもだめなんですと、これは検討の外なんですといえ、それは問題ではありませんけれどもね。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 お答えします。

この資料の13ページの実線部分の内容と思います。

点線部分については、今皆さんの前に貼らしていただいている赤の線の図面の接続線が十三高槻線にきますよと。これはそれを乗り越えて、大阪市域の庄内新庄線までもっていけという、実は吹田市から要望があった内容について、左の下段に書いておりますように、将来的にこの路線については、新たに橋も架けなければならない。それともう一つは、皆さんご存じのように、大阪外環状鉄道というんですね、新大阪から城東貨物線を利用した中の旅客鉄道をまわすというようなプランニングもあるわけです。

そういう計画の中に道路をもってくるについては、非常に問題があるということで、4項目の内容について、できない理由として、事業団がお示しされておる内容でございます。

ですから、今回案につきましては、点線から十三高槻線におろしまして、右折をして、十三高槻線を通りながら、大阪市の庄内新庄線を右折して、新御堂筋に誘導するというのが、この前面に出ておる貨物経路網図の内容でございますので、ご理解賜りたいと思います。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 引き続きですね、その辺のアクセス道路、それから利用経路問題ですね、それから貨物量の扱い量の問題ですね、こういう問題について、いずれも担保性が確保されていないという状況で

すから、どういう詰め方をするのかと。

それからこの辺についてもですね、異論ないようにやるべきだというふうにこれは指摘しておきたいと思います。

跡地の開発については、平米仮に10万円としたら82億というようなことで、それは土地の値段ですね。上下水道をはじめとして道路、公園などのインフラ整備でいえば、どのくらいを見込まれていますか、おおよそ。もしこの摂津市域でやるなら。吹田市域の方ではなんかインフラ整備に160億ですか、ということで、インフラ整備の方が高つくみみたいな計算をされているようですけれども、摂津市域でもしそういうことを考えるとすれば、インフラ整備はどのくらいに見込まれていますか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 お答えします。

インフラ整備については、先の柴田委員のご質問の中でもご答弁いたしておりますように、私どもとしては、最終的な詰めをさせていただいているというのが実情でありますので、今この場でおおむね何ぼという額については、ご勘弁願いたいと思います。

そういうことでございますのでよろしくお願いいたします。

後藤委員長 村田都市整備部理事。

村田都市整備部理事 吹田市が言えて、摂津市が言えないのかということでありましてけれども、私ども、取り組みが少し遅れましたもので、その内容、幹事会で詰めておりますので、時期がまいりましたらご報告いたしたいと思いますから、よろしくお願いいたします。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 もう最後になりますけれども、事がどんどん具体的に進んできてね、受入必至なんていうふうな気持ちをお持

ちかもしれませんけれども、我々としてはあくまで操車場を移転するということが、そのものがね、非常に物流の点からいってもですね、つまりこれは摂津市の公害問題というだけにとどまらないと。摂津、吹田の公害問題にとどまらないと。物流という点からいっても、私も再三JR貨物にも出向きましたし、物を言ってきたんですけれども、JR貨物も物流の点からいえば、中心部にあるということが非常にいいんだと。これなら八方に通ずる道路もあると、再三聞いている話なんです。

しかしこれはね、閣議決定でというふうなことを言ってますけれども、要は国鉄の債務返済のためにですね、梅田の跡地を売却したいということなんです。しかしそれとてね、今日、1兆円にもならないと、9,000億ぐらいだとも言われています。新たな設備をするとやっぱり金がかかるわけですね。大変なお金がかかるでしょう、この本体工事、アクセス道路、周辺の整備を含めるとね。そういう金をつぎ込んでね、それで国鉄の債務返済についてもね、その全体計画からいえば、今2兆8千300億円というふうにいわれている、この全体の債務からいうたら、全部処分しても5兆円程度だというふうにいわれているんです。

いわば、その債務の返済で土地売却によって穴埋めできる部分のごくわずかではないと。何分の1ではないというような状況にあると。そういうことから考えたらね、もっと抜本的な対策を考えなくてはならないし、そういう点からいっても、こっちへ移転するということがね、本当に単なる吹田や摂津の地域の住民の感情ということだけでなく、大阪全体を考えてみたときにはですね、この移転というのが百害あって一利なしと、今おっ

しゃっているように、アクセス道路の出口にしてもですね、右へしかいけないと。西へしかいけないと。その道1本あるだけですよね。公道でいえば。接続する公道がそこしかないと。

ところが、今ある梅田貨物駅はね、道路たくさん通ってますよ。高速道路の入口もあるんですよ。そういう点では、交通の便のいいところにあると。物流の点からいってもいいと。そういう一番おおもとからね、物言っていく必要があるというふうに思っています。

そういうことを、これは意見として申し上げまして終わります。

後藤委員長 これをもって本委員会を閉会します。

(午前11時47分 閉会)

委員会条例第29条第1項の規定により署名する。

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  
柴田繁勝