

(午前10時5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。

大変ご多忙の中、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。

本日の委員会におきましては、前回の2月12日の協議を踏まえまして、それに関連する内容での、国鉄清算事業団からの追加の申し入れがまいっております事柄と、それから、かねてから庁内的に進めておりました、跡地利用問題についての庁内の検討委員会の、これはあくまでも本当の中間的なものでございますが、ご報告をさせていただく中で、ご協議を相わずらわしいというように考えているところでございます。

どうぞひとつよろしくお願いを申し上げまして、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、委員長において原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。

吹田操車場跡地利用問題特別委員会におかれましては、公務ご多忙にもかかわらず、本委員会を開催していただき、厚く御礼申し上げます。

さて前回、平成10年2月12日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、開発可能用地の都市基盤整備につきまして、

庁内で組織しております「吹田操車場跡地利用検討委員会」での検討内容の中間報告をさせていただきます。

まず、お手元にご配布させていただいております、本日の資料に基づきまして、ご説明を申し上げます。

それでは表紙をお開きいただきますと、本日の資料の目次となっております。

1ページ及び2ページでは、平成9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から、本日に至りますまでの経緯を記載しておりますが、前回の本委員会からの状況といたしまして、2ページにおきまして、番号12・13・14の3項目を追加で記載しております。

続きまして、3ページにおきましては、吹田操車場跡地利用検討委員会での検討内容の中間報告であります。ここでは、開発可能用地約8.2ヘクタールにつきましての、基盤整備に必要な項目ごとに、概算事業費を算出し、開発可能用地を有効利用いたしますためには、道路、公園、上下水道等の整備が不可欠であり、検討委員会におきまして、取りまとめを行ったものであります。

最後にトータル事業費を示させていただいております、概算ではありますが、約86億7,800万円と考えております。

3ページの概算道路事業費におきましては、開発可能用地の地区内と地区外とを併せて、約60億200万円が必要といたしております。

清算事業団との随意契約におきましては、清算事業団用地約6.5ヘクタールとJR貨物用地1.7ヘクタールの開発可能用地の約半分以上が、公共公益施設用地として位置づけなければならない条件となっておりますことから、売却可能

用地がおおむね4ヘクタールが確保できるものと考えております。

例えば、開発可能用地8.2ヘクタールを平米当たり10万円で購入した場合、82億円となり、また基盤整備に要する費用は86億7,800万円で、併せまして、168億7,800万円が必要となります。

また、開発可能用地を、都市基盤を整え、宅地化し、売却した場合、売却可能用地3.04ヘクタールでは、平米当たり55万5,100円、4ヘクタールを売却した場合、平米当たり42万1,900円で売却しなければ採算性が取れないとなっております。

次に4ページでは、売却面積は、跡地利用開発可能用地検討図で示しております吹田市との市域界にありますA1のゾーン約3.04ヘクタールが、特に正形な土地となっております。

この跡地利用開発可能用地検討図では、先ほどよりご説明申し上げますが、庁内におきます跡地利用検討委員会で中間報告といたしまして、取りまとめた検討図であります。

点線でお示しいたしておりますが、開発可能用地を利用します場合の骨格となります道路でありまして、各道路に1番から6番までの番号をつけており、その番号にあわせまして、各道路断面をお示しいたしております。

また、この検討図におきましては、開発可能用地の骨格道路の配置によりまして、A1からA3の3ブロックに分断されますが、A2のブロックでは、一級河川旧山田川と本川の2河川が横断しており、土地活用の面から、課題が残る状況であります。

次に、5ページにおきましては、前回の本委員会でご意見を賜りました、梅田

貨物駅移転計画に対します、中継貨物等の取扱いにつきまして、事業団側から新たに、梅田貨物駅移転計画についての追加申し入れがございましたので、本日、資料といたしまして添付させていただいております。

以上が、本日のご配布させていただいております資料の説明とさせていただきますが、併せて、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ましては、都市側より、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、梅田貨物駅の約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、調査を行うとの申し入れがなされてまいりました。

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の変化によりまして、吹田操車場跡地利用全般を視野に入れながら、梅田貨物駅移転計画の申し入れに対します、都市側の方針は一定の時期に示していかなくてはならないと考えております。

また、開発可能用地に対します構想づくりにつきましても、本日、ご説明申し上げます跡地利用検討委員会の中間報告を、今後もより一層具体化が必要と考えており、本委員会のご意見を拝聴しながら、検討を進めてまいりたいと考えておりますが、事業団側からの申し入れが、

梅田貨物駅移転と開発可能用地の取扱いがセットで対応しなければならない状況であろうかと考えております。

本委員会におかれましては、現在の状況をご理解賜り、ご協力を得られますよう、よろしく願い申し上げます、本日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、ご質問、ご要望がありましたら受けます。

小西都市整備部長。

小西都市整備部長 図面で、(金)について追加説明させていただきます。

先ほど説明いたしました(金)と申しますのは、図面の中で、ここに坪井のガードがあるんですけれども、これから千里丘の駅前のこの間についての内容を(金)ということで表現させていただいております。

と申しますのは、今回の申し入れにつきまして、用地は坪井の地下道までの用地でありますけれども、これから先について、都市側としては道路をつけていきたいということを申し入れした中で、一定の回答が示されてきたと。

一番問題になっておるのは、ここにあります信号所でございます。これについても、一定の移転をしていただくよう、申し入れをしてきた中で、一定の方向が示されてきたというのは、この間は(金)という内容でございます。

でありますから、信号所はこれでございます。ここにある、これが支障を来すということで、道路をつけるについては、移設はしていただかなければならないということの申し入れをした中で、一定の方向付けをされて、私どもといたしましては、千里丘駅から東西の縦貫道として計画したというのが、(金)の内容でございます。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 この前の委員会のときには、今おっしゃった千里丘から坪井ガードまでが信号所があるので、難色だということですが、その後の今日までの間で、そのことも解決をつけられる方向で、この道路がつけられるという見通しに立った報告かということの確認をしたいことと、あのときには私は、いち早く、この事業をもし取り組むとしたら、総額でどれぐらいの費用が要るのかというようなことも、もっと教えてもらわないと、我々もまたそれを市民に説明するとしても、なかなか問題のあるところだと、こう申し上げたんで、きょうこういう資料が出てまいりました。

このことについては、今説明を受けたのですが、82億と86億、総工事費が168億7,800万円ぐらいという試算が出ておりますが、ここで一つ確認をしておきたいんですが、我々はこの開発の中で、摂津市の都市計画との絡みの中で、府道正雀一津屋線の、これをそのまま延長して、コーラーの方に抜いていくというようなことも、府との協議の中では今後どうなっていくのか。また、今この辺のところまで、その辺をつかんでおられるのか。

それから、聞くところによると、20日に吹田の方でも、一定の委員会が開かれたというふうに聞いておりますが、その辺の流れを、少しは掌握しておられるのかどうか、その辺をまず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 まず、1点目の、先ほどご説明申し上げました資料の中の4ページの(金)の道路の関係でございますけれども、これにつきましては、現在のところ、一定の信号機の移設をしながら、道路の用地は確保するという事は聞いて

ております。

ただし、用地等については、地区外でありますので、どのくらいに評価されるのかというのは、まだ詰めておらないんですけれども、一定の道路は整備でき得る幅員が確保できたというように我々は認識しております。

続きまして、基盤整備の庁内の検討委員会の資料ですけれども、前は確かに柴田委員からもご質問があった中では、まだ当時は積算中だというお答えをさせていただいたと思いますけれども、今回お示しさせていただいた中については、道路の工事全体につきましては、約60億ということで、その他、下水が8億、公園が5億9,000万、水道につきましては12億ということで、これについては、送水所と配水池、管理棟をこの場所に設けたプランニングの中で12億ということでございます。

あとの300万については、文化財保護という関係で、地質調査が必要であろうということで、これは概算ですけれども、最終についてはもう少し若干上がるんではないかというふうに考えておまして、続きましてガスが約7,400万という、この図面の中で配管するのであれば、これくらいかかるということで、合計が86億7,800万が出ております。

私どもの検討委員会で出させていただいた道路云々の事業費ということでございます。

もう1点目の都市計画道路の関係ということで、府道正雀一津屋線から山田撰津線、コカ・コーラのT字型の交差点の前の道路等については、もしこういうまちづくりができるのであれば、前回もご答弁申しておりますように、必要な道路であるということは認識しておりますの

で、今後、基本構想等を検討する中では、一定の方向づけを示していきたいというふうにも考えておるわけでございます。

それと最後に、吹田市の状況ということでございますけれども、実はこの20日に吹田市が特別委員会を開催されておるわけでございます。吹田市の方についてはですね、岸辺駅の橋上化と自由通路と。それともう1点は、全体の開発面積に対します、私どもが言うておりますように、基盤整備と用地を含んだ中で、用地が売却できるような単価を示されるのであればというような方向で、一定の判断をしていきたいというような内容で、前回終わられたという内容でございます。

その中で、受ける、受けないについては、一定のそういう事業団側からの最終的な単価設定によって、理事者側としては判断していきたいというような内容でございます。以上でございます。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 この前からの進展の中で、6番目の道路の見通しがですね、我々もしこれを跡地利用するとしたら、この部分が一番ネックになるであろうということをお案じておりましたんですが、この部分も道路としての開発ができるという方向に向いているというふうに理解させていただいてよろしいですね。それから、費用のことですけれども、ここはこちらのところとはまた別な角度で考えていかないかということなんでしょうね。その辺も一つ。

それから、今の府道正雀一津屋線の延長上の事業ということになりますと、これ府道ですから、大阪府の方の事業ということになるんではないかと思うんですが、今ここに点線を書いてありますけれども、これはそしたら、この工事費からははずれているんでしょうかね、この道

路整備の工事費からはずれてるのかどうか。その辺も聞かせておいてほしいと思います。

それと、要するに、この内容でもし道路をつけるとしたら、ここのこの点線であるブロックのこの道路ができるというふうに理解してよろしいのでしょうか。

それから、費用のことですけれども、整備にかかる費用というのは、我々もこれからまたいろいろな状況が来ますし、現時点で考えていただいていることであろうと思いますので、この数字イコール永久というものではないと思うんですが、土地買収につきましては、一番最初、私らが漠然と、非公式ですけれども聞かされたときには、250億ぐらいかかるん違うかというような数字まで飛び出して、えらい高いものやなと言うてたのが、この内容でいきますと平米10万ぐらいといいますから、82億ぐらいということになりまして、3分の1ぐらいの費用ということで、これが安いとか高いとかいうんじゃないんですが、我々としては、やっぱり今出てきた3.4ヘクタールしか使えないと、あとは公共で使うとしたら、やっぱり平米当たり50万という数字も出てきますし、4ヘクタールほど使うとしても、42万と。これに3.3かけると、そこそこの坪単価になってくるというようなことで、この82億という、平米10万というような数字は、これかも努力して、少しでも下げてですね、売却するときの平米当たりの単価を、できるだけ抑えて提供していくというようなことにしないと、なかなかやっぱり買い手もつきにくいんじゃないかと思うんですが、その辺の見通しもあるのかなのか。その辺教えていただきたいと思いません。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 まず1点目の金の内容でございますけれども、実はこの今お示しいたしました全体事業費の中には、用地費と事業費は積算しております。入っております。

それともう1点、A1とA2の区域の中に、点線で示されておる道路事業費等についても、これはあくまで平面ということの中の事業費は、算出はしております。入っております。

それと、概算費用ということの全体事業費ですけれども、あくまでもこれは、今お手元に示させていただいてます道路幅員等について、現時点の概算費用でありますので、将来的に、仮に5年先には工事するとなれば、その時点の実勢価格になりますから、幾分増減があるんじゃないかということにも考えております。あくまでもこれは、私どもが現時点の単価での積算ということで、ご理解願いたいと思います。

それと、用地のことで、仮に10万ということでは、先ほどご説明申し上げておりますけれども、我々といたしましては、非常に10万というのは、現在で10万で買って、これだけの設備投資することについては、非常に莫大な費用がいるということは十分認識しておりますので、今後は、もし議会のご理解をいただくのであれば、もう少し詳細については、詰めをしていきたいというように考えておりますので、この価格については、私どもはもう少し安くなるんじゃないか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 柴田委員。

柴田委員 今現時点では、そうすれば、この点線が打ってあるところは、この事業費の中で、一応見込んであるということになりますと、府道正雀一津屋線の延

長上にもしこの部分を府の方で事業として、府道としてもってもらおうということになれば、それだけこの事業費から減額することができるのかどうか、その辺が一つ。

それから、ここの中には山田川の河川、それから正雀川が市の境界になりますけれど、こういう面積がいくらかあると思うんですけども、今これは8.2ヘクタールということは、その辺の河川としての面積も含めた部分ではないかというふうに思うんですが、その辺も少しは減ってくるという可能性があるのかどうか、買収せないかんときにですね、その辺も聞かせておいていただきたい。以上です。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 私ども、積算しておりますのは、(火)の点線について、平面では事業費は積算をしておりますけれども、仮にこの正雀一津屋線から山田撰津までの方を抜くについては、あくまでオーバーパスか、アンダーとなるということになりますから、この辺の事業については、一切積算しておらないというふうに判断しております。府との協議等については、今後の基本構想等をつくる中で、我々としては最大の努力をしていきたいと、府にもできるだけのご協力を願いたいということでは、申し入れをしていきたいというふうに考えております。

それともう1点、面積のことでございますけれども、確かに、ご指摘のとおりだろうと思います。

現在の8.2ヘクタールといえますのは、あくまで事業団から帳簿上の面積でありますので、概算面積というふうに我々は判断しておるわけでありまして、山田川と、2本横断しておるわけでございますけれども、これらについては、一定、面積の区域確定をした中で、再測量をし

た中で、面積が確定されるというふうに聞き及んでおりますので、私は、場合によっては、もう少し少なくなるのではないかなというように判断しておりますけれども、これはあくまでも事業団としては、再度最終測量した中で面積が提示されるというように判断しております。以上でございます。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 この資料で大分わかりました。

私はなぜこのようなことを聞いたかといいますと、もしこの利用を市でやるという方向になったとしたら、やっぱり一番問題になりますのは、今の財政事情との絡みでありますので、今日の財政に大きな圧迫を与えるようなことになる開発ということになりますと、やっぱり後年度に大きな負担を持つということですから、こういうものが今の直接的な財政に大きな影響を与えないという見通しがまず立っていかなければならないと。そのことが一番の前提になってきていると思うんで、そういうことをお尋ねいたしましたので、これはまだこれからの課題だと思いますので、私はこのことについては、十分そういう開発方式というのものも、最大のメリットのあるものとして、考えていただくよう、検討委員会の中でも考えていただきたいなということを、まず要望いたしておきます。

後藤委員長 ほかに。中谷委員。

中谷委員 お尋ねしようと思っておったのが、小西部長の方から、全体の面積、あくまでこれは清算事業団が示している面積であって、最終的には測量してですね、多少減になるかもわからんということですけども、ただ、河川の旧の山田川、新しい山田川、もちろんこの撰津市道も、横断している場所があるかと思う

んです。もちろんその分も減少されると思うんですけども、それは最終的に面積を測量していただいて、面積を出してもらって、確認してもらったらいいんですけども、おそらく先ほど部長の方からお話しがあったように、8.2ヘクタールよりも減になるかと思うんです。

そこでお聞きしたいんですが、先ほど柴田委員の方から質問があったんですけども、道路の問題ですね、(日)とか(月)とか(火)とかの道路幅員がね、1番であれば幅員が14メートル50ですか、延長が330、4,785平米ということなんですけれども、そうしますと、この全体の例えば8.2ヘクタールがあったとして、(金)は坪井のガードから千里丘、区域外としてね、そうしますと(日)から(木)まで、道路敷になれば、ほんまの開発するところね、相当減りますわな。道路敷をとりますとね、(金)は別にして(日)から(木)まで足しますと、相当な道路敷だけの面積が出てきますね、これ。

そうすると、この枠のAの1の3万400平米、これはもちろんこの道路敷を差し引いた面積ですか。含まれているものなんですか、この中の、A1がその幅員の14メートル、あるいは18メートルの道路を引いた分が3万400平米なのかね。もちろん道路は含まれているのかどうかね、この点お聞きしたいと思います。

それと用地の問題ですけども、前回の委員会では、清算事業団に対して、3月末までには市の方の何か意思表示をせないかんということで、実際買収するのは3年先ということもお聞きしておりますし、単価については、今と3年先ではわかりませんが、実際、買う意思是、例えば市の方で買収しようということに

なれば、単価の点が、今大体、現在予想されておりますけども、3年先には今の予想されている単価より低くなるのか、あるいはそれより何ぼか上がるのかですね、もし見通しがわかればですね、それとも、これから3年先であってもね、清算事業団あるいはそういうところが提示した金額には変わらないというふうにいけるのかどうかですね、その点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 面積的なことと、道路の関係と、河川の関係でございますけれども、まず河川については、旧の山田川については、まだちょっと調査していないんですが、私は建設省名義であろうというふうに判断しております。

新しく万博当時につけられた、ニュータウン開発に関連してつけられた山田川については、私は占用物件やないかというふうにも判断しております。

と言いますのは、その以前にもう操車場があったという判断をしておりますので、恐らく河川側は占用されておるのではないかというふうに判断しております。

これについては、先ほども申しておりますように、面積確定時に明確にされるというふうに考えております。

それともう一点、道路関係が2本横断しておるわけでございますけれども、これについては、私どもは過去の国鉄が解散する前に鉄道用地の国有財産の取扱いの中で、実は建設省と運輸省が協定されておるわけですね。建運協定と我々はいうてますけれども、そういうことの中で、道路等についての財産を建設省なり、市に引き継ぐということの精査の中では、坪井と竹之鼻については、私は占用物件であるというふうに判断しております。

ただし、構造物のボックス等について

は、JRの財産というような内容でありますので、我々は用地等については、市の財産ではないというように判断しております。

それと、全体的な面積の中のA1と道路用地等については、実は道路用地は(金)も入れた中では、3万7,590平米というふうになっておりますけれども、これについては、道路の用地のみであって、開発可能用地は除いております。

と言いますのは、A1の面積につきましては、(日)と(月)プラス3万400平米、これが開発可能用地ということになりますので、これを足した合計がA1の面積であるというように判断しておりますので、A1については、道路の区域を除いた開発できる面積というような内容でございます。

それと、買収の価格等についてでございますけれども、これは前回にも質問にお答えしておりますように、仮に今現在、10万ということで仮に、合意したとしますね。その後、3年先に当時の経済状況を見ながら、事前修正はするという事は、前回もご答弁申し上げたと思っておりますけれども、仮に現在のままであれば、私は一定の評価が下がるのではないかと思いますけれども、これは経済動向によって、多少のプラスマイナスが出てくるというようにも判断しております。

でありますから、3年先の単価等については、今のところはまだはっきり言えない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。以上です。

後藤委員長 ほかにございませんか。

原田委員。

原田委員 検討図を見せていただいて、先に操車場跡地利用懇話会の中で、ご意見として出されております、跡地内の道路について、通過交通にならないよう、

道路を曲げるなどの工夫が必要であるというご提言をいただいております。

先ほどのご説明では、(月)、(木)、(金)になりますと、約1.5キロくらいですか。千里丘の大阪高槻京都線のバイパス的な道路になってくるんじゃないかなと。提言からちょっと工夫というのがどういうふうにされたのかなと、今感じます。

同時に、A1の今ご説明があったわけですが、幅員最大130メートルというふうにお聞きをした中で、道路を2本取っていくということになったらですね、敷地面積が狭くなってくるんじゃないかなというように考えもいたしますし、処理場の問題もある。その辺で、どういうふうはこの図をつくっていかれたのかですね、お聞きをいたしたいと思っております。

同時に、この道路のいわゆるインフラの中で、一番財源的に60億ということになっておりまして、この内訳がよくわかりませんので、もう一度ご説明いただけたらありがたいなと思っております。2点お願いします。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 まず1点目の提言の中には、通過交通にならないという道路計画ということでございますけれども、これについてはですね、ならないということの中で、一定の東西に縦貫道路は必要であるというような内容が出てくるわけでございます。

その中で、私どもといたしましては、将来的に千里丘西の再開発事業を計画しておるということで、東西を結ぶ道路が必要であるという判断をした中で、計画させていただいたと。

この地域については、ご存じのように、非常に地区内道路等については狭小でございます。そういうようなことで、我々

は防災面と地区の活性化をということの中で、一定の幅員をこうさせていただい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。

いずれ、縦貫道路にならないということについては、今後は基本構想等をつくる中で、その辺については十分配慮していきたいと。部分的に規制をかけていくとか、そういうような内容ではないかというように考えております。

それと、A1地域のご指摘でございますけれども、(日)と(火)の道路幅員を入れた中の幅員が全体は130メートルということは、ご答弁申し上げたと思いますけれども、今回については、それらを道路幅員を引きますと、約90メートル強かなというようにも考えておりますけれども、それぐらいの幅員で開発の可能用地の幅員が確保できるというように考えております。

と言いますのは、まず(日)については、今もご質問の中にもありましたように、北側サイドに処理場があるということで、一定の植栽をした中で緩衝地帯を設けていくと。もう1点南側については、貨物のレール等々がありますので、そこについても一定の緩衝地帯を設けた中で、幅員がかなり広くなったというような内容でありますので、そういうことで、幅員設定を現在はさせていただいていると。これについても、一定の精査をする必要があるんじゃないかと考えておりますけれども、あくまでも概算事業をはじく上でのたたき台ということで、ご理解賜りたいと思います。

全体事業費等について、3ページをお開き願いたいと思います。

まず、1番上の道路事業の60億の内訳でございますけれども、上段に11億3,200万と入っておるわけです。こ

の事業費については、あくまでも地区内道路ということで、図面でいいますと、4ページでは、(日)、(月)、(火)、(水)、(木)の事業費が、用地を含まずに工事費だけが11億3,200万円です。という内容でございます。

続きまして下段の48億7,000万といいますのは、(金)の事業費と用地費と竹之鼻と坪井ガードの既存のボックスに並列した構造的には合わないんですけれども、一定の車両も通れる幅員を計画させていただいたと。それと、取り付け道路の山側といいますか、北側の、竹之鼻でありますと、今、信号機が設置されている幅員までの用地を確保しなければならないという内容と、一つは、反対側につきますと、府道がかなり接近しておるということで、府道側の府の用地の買収を含めた中で、一定の車道を確保するという事業費の積算でございます。

もう一点、坪井については、南側サイドは一定距離はあるんですけれども、山側についてはないということで、これも一定の用地と補償費を計上させていただいたという中身で積算しております。

ちなみに、我々聞いておりますのは、現在、西日本鉄道が現在供用開始されておると。レール1本の事業費については、おおむね、概算ですけれども、1億いるということでもありますから、それらを加味した中の計算をしますと、各1本抜くには約15億ぐらい要るんじゃないかということで、30億をオンさせていただいた内容で、48億7,000万というのを概算ではじかせていただいたということでございます。

用地費が非常に高いというのは、これは一定の区域外の民家の買収ということになりますから、物件補償費と一定の実勢価格単価を積算させていただいたとい

うことで、かなりふくらんでおるのがご理解願いたいと思います。以上です。

後藤委員長 原田委員。

原田委員 大まかな数字だろうというふうに理解をいたしますが、先ほどのご説明で、130メートルの幅員というのか、幅の土地ということで、非常にそういう中から、90メートルの敷地幅ということでね、非常に、例えばグラウンドにしようが、また利用についてですね、やはりちょっと狭いような感じも受けられるような感じをいたします。

最近では私、国体の跡地が南北、東西も含めてあの広さ、換算いたしますとですね、やはりちょっとこの幅員といいですか、南北幅があればいいんじゃないかなというふうに感じまして、道路を1本にしてですね、例えば(日)の方に幅員をもう少し広げるとか、そういうふうな感じをして、土地を有効利用できるような幅というものがやっぱり必要ではないかなというふうに、これは意見でございますので、そういう意見を持っておるということを申し上げたいと思います。

それと、(火)ですが、懇話会の提言です、先ほど柴田委員もおっしゃっておられましたが、やはり千里丘正雀一津屋線の整備は、やっぱり大阪府にお願いを、大阪府の事業としてご協力をいただくということをしていただくというか、そういう主張もなさっておると思うんですけども、そういう中でのこの(火)の道路の費用というんですか、そういうものがやっぱり変わってくるんじゃないかと感じます。

そういう意味で、先般、2月17日に三者協議を持たれたようでございますので、その辺の大阪府の意向はどういうふうになってきておるのか、お聞きをいたしたいと思います。以上2点。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 原田委員のご要望のあった、(日)と(火)については、あくまでも今、こういうたたき台ということで、事業費を算出させていただいた。いずれ、跡地の基本構想等をつくる中で、そういうご要望の件についても十分取り入れながら、計画をしていきたいというふうに考えております。

もう1点、(火)の道路の延長ということでございますけれども、これについては私どもは、長期的になることとは思いますが、一定大阪府としての位置づけをしてほしいということについては、強く申し入れをしてきた経緯がございます。せんだっての2月の三者会議についても、私どもは府の都市整備課に対してきつく申し入れをしてきているというのが実情でございますので、これについては、基本構想を作成する中で、位置づけを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 寺西委員。

寺西委員 2点ほど質問させていただきます。

まず1点目はですね、この用地を購入したあとのインフラ整備で86億というお金が出とるんですけどね、3年後買収という話が締結になりましたら、そのときにですね、摂津市の財政状況、経常収支比率が100%を超えとるということで、非常に厳しい中で、この86億について国、府の補助金、特別にもっと要求できないものか。一般財源としてどのくらいうちとして出さないかんのか。

それから用地買収につきましても、普通の形で、起債を含めてやるのか。こういうのはやっぱり国とか府が、清算事業団の土地を買うということで、特別な配慮は今後検討されるんか、そこらの見通

しですね。それと財政状況、これあとで半分売るといことなんですけど、そこから十分耐えられるのかね、その中身、わかる範囲で結構ですから。

それとですね、もう1点は、清算事業団とか大阪市、いろんな形で要望していくわけなんですけれど、吹田市と連携して、大阪市なり清算事業団に要望することとして、私はいつも言っているんですけど、森小路大和川線の大阪市の地下鉄ですね、これを大阪市と吹田市で、大阪市の梅田貨物が半分吹田市、摂津で見るわけですから、当然、メリットとしてね、大阪市に対して、清算事業団を大阪府の中に入れてですね、当然この延伸問題については、吹田市と摂津市と両市が力を合わせて要望して、延伸してもらおうと、こういうことも、別府ですか、それから正雀地区、吹田にかかりますけれど、あの辺を地下鉄が通って駅ができれば、非常に便利になると。JRとつながるといことですね、非常に摂津のまちづくりについても、大きなウエイトを占めるといので、このことにつきまして、私はぜひ、吹田市と摂津市で、共同して、力を合わせてこの問題に対して要望してほしいなど。ずっとこれ、私、選挙の公約でもあるし、ずっと言うてるんですけど、この点につきまして、今答えられる範囲で結構ですから、この2点お願いします。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 前後しますけれども、地下鉄森小路大和川線の関係でございますけれども、この考え方については、前回もご答弁申し上げたと思います。

と言いますのは、現在の検討されているルート等については、井高野の区域ということでございますけれども、井高野から岸部の導入ルート等について、実は摂津市域を含むことになると、ルー

トがない。と言いますのは、豊中岸部線の都市計画道路が大阪市域で切れておるといのが、まず1点目でございます。いずれ、そういう路線を延長して、井高野の方に持っていくことにつきましては、摂津市域の新たな都市計画決定が必要であろうというように考えております。

現時点での私どもの都市計画決定をすとなればですね、淀川右岸線まで延長した内容の、大阪市の都市計画線の淀川右岸線という広い道路があるんですけども、そこまでを導入した都市計画決定した中で、その一部を利用した中での上部空間を利用するというような考え方もありますけれども、これについては、私どもの南一津屋地域に実は斎場があるわけでございますけれども、我々の検討する中身では、斎場のセンターぐらいが道路の都市計画決定される区域になるということでありますから、私はそういうことで、過去の都市計画は決定されなかったんじゃないかというように考えております。

ちなみに、現在はそういう場所に都市計画となれば、非常に大きな問題等が発生されるということがあります。

1つは、新幹線をどういように超えるのかということが出てきます。過去に都市計画されておる場合については、その間をピア等は空間をあけた中での事業がされておったんですけども、あの区域には一切そういう場所が見当たらないといことで、そういうルート等については、非常に難しいんじゃないかというように考えています。

いずれにいたしましても、地下鉄導入等については、私どもとしては、将来的にはルートの問題、仮に岸边に導入しますと、この地域に車庫がまたつくらなきゃならないのじゃないかなというふうに考

えております。

電車といいますのは、基本的に起終点に車庫等が必要であるというようにも聞いておりますので、その車庫用地が見当たらないというふうにも考えておりますから、これについては、今後、吹田市とも協議しながら、方向づけを定めていきたいと考えております。以上でございます。

後藤委員長 竹本助役。

竹本助役 先ほどのご質問の1点目に出ております、用地を買収した場合の財政的な影響等に対する考え方でございますけれども、先ほど来、この検討委員会の概略ということで、一定の金額を含めてのご説明を申し上げております。

このお聞き取りをいただいた内容で申し上げますならば、単純に考えますと、非常にこの財政的影響は大きいと申さざるを得ないと思います。

また、清算事業団の方の買収のできる時点と申しますのも、先ほどのご質問の中で出ておりましたが、おおむね3年以降で、清算事業団の申しますのは、さらに財政的な影響も厳しいであろうから、それから後、数年の分割にての買収にも応じる旨のことを申しております。

そうしますと、5、6年の間に分割しながら、財政負担がかかってまいるといふことに相なるうかと。

問題はやはり、この土地がどういうものであるかということに立脚しての判断をこれからしなければならぬわけですが、やはり改めて申すまでもなく、市内でこれくらいの大きな土地が生まれたと、開発可能用地が生まれたと、これは貴重な都市空間たり得るといふように考えておるところでありまして、そういう面に関しての検討はやはり、十分に必要がある。

さらには、費用の問題といたしましても、先ほど来出ておりますように、正雀一津屋線の延長線上、道祖本撰津線上までの延長線上については、府道に位置づけられるべきではないのかというご意見もございますし、また、実際のこの地区内道路といたしましても、それを清算事業団がいくらかでも負担をしてくれないか。あるいはそのほかの部分についても、負担が不可能であるのかどうか、そういったこと。

それともう一つは、地区内道路として考えておりますものとしたしましても、特に竹之鼻のガードから千里丘の駅に至ります間の道路については、なるほどこの開発のための道路ということも言えるかとも思いますが、一方では、この北側に展開しております既存市街地についての、狭隘道路の救済となり得る。

しからば、こういった部分については、一定の個々の開発という単一の考え方はなしに、もう少し広い立場でまちづくりということ、それに費用を投入したとしても、それに対する評価はまた別の次元のものもあってもしかるべきでないのか、そういった点を十分に考える必要もあろうかと。

さらに、究極的に申し上げますならば、清算事業団がこの開発可能地をいくらの単価で処分してくれるか、それによってこの経済的な分解点は変わってまいらうかと。それらを総合的に考える中で、もちろん市の財政ということも十分考えなければなりません、やはり我々としては、そういったいろいろな条件を考えた上で、一定の採算点に達するという状態の中で、決断をしていかなければならぬだろうといふように考えておるところでございます。

後藤委員長 寺西委員。

寺西委員 最後にしておきますけど、摂津市は14.5平方キロメートルで、非常に面積がございませんので、淀川の河川敷の利用といいましても、建設省の規制というものがあって、それで方向性としたら、基本的にはやっぱり、用地買収をするということで、市民の皆さんに喜んでもらえるような施設、そういうことで、私は考えとるんですけど、財政的なこともございますので、今、助役の答弁ですね、いろんな形で、できるだけ財政負担がないようにするということが、用地の値段も決まってるので、基本的にはそういう形で進んでいってほしいなということです。

この点につきましては、これで結構でございます。

それから、森小路大和川線の話につきましてはですね、今現在、時代の流れは広域行政になっとるんですよ。何もね、東淀川区ね、摂津市、これはもう関所があるわけでもないし、自由に往来できるわけでしょう。だから、吹田の議会ではこの話が出てるといのは聞いておりますので、これはぜひですね、吹田と摂津が共同して、別府、一津屋の方が、モノレールよりかね、やっぱりJRというか地下鉄というか、そういうのと連結されるようなのができたらね、それはもう全然違いますよ。自転車でも歩いてでもですね、5分から10分で井高野であれば十分行けるということなんでね、これはですね、この際、もう少しいろいろ協議されてね、井高野やから、東淀川やからじゃなくして、これは摂津市、吹田市、東淀川区、大阪市踏まえてですね、本当に住んでいる方の交通の便になりますのでね、この点は特に一遍吹田市とも協議されて、大阪市、府、清算事業団ですか、国に対して強く要望してほしいと、これ

はお願いしておきます。終わります。

後藤委員長 中野委員。

中野委員 1点だけ質問しますが、先ほど原田委員から質問があったんですが、(日)から(金)までの間の中で、すばらしい道路の計画があるわけですけども、これ吹田市との協議はどうなっているのかなと。どういう形で協議なされるのかなと。

ましてやこれ、両方サイドでできても、極端にいうたらUターン的な形になるのかとか、そういうこともお聞かせ願えませんか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 4ページの図面で、私どもの区域については、点線で描かせていただいておりますけれども、実は吹田市の跡地の道路網の検討については、実線で示されておるのが内容でございます。

幅員等については、実は吹田市が先行されておりましたので、私どもは同じ幅員に合わせさせていただいておるのが内容でございます。

それと、処理場、(日)の断面の横に実線で北へ上っておる路線があるわけですけども、黒くぬっておるのが今回の検討されておる路線でありまして、薄く2本で描かれておるのは、現在の都市計画された路線ということで、吹田市については、この都計路線を一部変更した中で、検討されておるといのが、お手元にご配布させておる図面の内容でございます。以上です。

後藤委員長 ほかに。山下委員。

山下委員 これまでも再三、問題にしてきたことの解決については、まだ明確なところがないと思うんですが、今、説明された中で、いくつかの問題で、私は重大だというふうに思っておりますのは、1つはですね、この梅田貨物の移転問題

と、用地問題とがですね、セットでなければならぬ、こういうふうにおっしゃいましたですね。セットでやるということはですね、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、こういうふうな態度をつらぬかれてきたと。

これがここに至って、セットでなければならぬということですね、いわばこれを切り札に、用地交渉を進めると。一定の点でそういう線が出てくれば、それは手を打とうということなのかどうかということです、このセット論というのはね。

そういうことであってはならぬだろうと。それは基本的な姿勢として、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、この態度、立場からですね、移転問題を考えるべきであって、これとリンクさせてね、用地問題を考えるというのは、私はおかしいというふうに言わざるを得ないと思うんです。

その点で、どうなのかということが、まず大きな一点としてあると思います。

それから、3月末までにと、結論を出すということについてはですけども、これは清算事業団の解散という時期が迫っているということなんですが、清算事業団の残事業については、鉄建公団が引き継ぐというふうにも言われておりますね。そしたら、その鉄建公団に引き継がれた時点でも、なお交渉していくということが必要なんではないかと。できるんじゃないかと思えます。なぜ今急ぐ必要があるのかと。これはセット論との関係で、急いでいるのかということについても、お答えいただきたいと思えます。

それから、貨物量の半分ということですけども、半分、半分というふうに言

うてきて、私前回質問しました、中継貨物が入ってないやないかというたら、改めて追加の申し入れが来ているんですけども、これ厳密に言えばこれは半分じゃないんやないですか。大ざっぱに半分だけれども、半分じゃないですね、これ。半分以上のものが来ますよ。

ここにはね、トラックの出入りを伴わない列車間の積替え作業だということに書いているんですね。外へは出ていかないというふうについてますけど、構内ではね、梅田の貨物駅でも行われてますけれども、大型のフォークリフトで積替えをやるという、そういう作業も入っておるわけです。この大阪貨物ターミナルでもやっている仕事の中にですね、警報音をばんばん鳴らしてですね、それがよく聞こえてまいりますけれども、朝夕ね、そういうことだとか、あるいは大気汚染のひどいときには、目がちかちかしてですね、作業ができなかったという、こういう梅田貨物駅の実態も、私はそこで働いている人からの話として聞いております。

だから、これが中継貨物だからといって、列車間の積替えももちろんあるわけですがね。このフォークリフトを介しての積替えなどということについては、これは周辺環境にあまり影響を及ぼさないというふうな判断をすることは間違いだから、中継貨物の問題についても、これは私はゆるがせにできない問題だから言っているんですけども。

そういうことと言うとですね、半分じゃないんじゃないかと。

それから、残りの半分については、この前摂津市と協議してからというふうに言うていたのがそうじゃないと、並行して進めているということなんだけれども、この2分の1の行き先について、なかな

か明らかにしないと、明らかにすると混乱起きるからというふうなことを言っているようですが、混乱が起きるといふようなことであればですね、なお一層、残りの半分がどこに行くのかということについて、摂津市側としては重大な関心をはらわざるを得ないと。

これまでももちろん、そういう立場から、大阪貨物ターミナルには持ってこないでしょうねという確認もしているところですが、しかしこれはそういう協定というのが反故にされてきたといふかね、そういうことを二度と繰り返してはならないと、こういうふうに言っているわけですから、その保証を一体どういうふうに求めていくのかといふところ辺がですね、定かでない。協定を結ぶんだといふふうに言っているけれども、それを阻止する道があるのかどうかですね。

それからアクセス道路の問題についても、今まだ最終的な確定はしていないと、吹田市側からも申し入れて、こういう路線ではどうかといふいくつかの案も示されたようですが、それらについても、これはいずれもできないといふふうに言ってますね。つまり、専用線を通して、接続のところですね。今は府道十三高槻線に接続するというような、そうじゃなくてそれを直接神崎川を越えてですね、大阪市内に直接結ぶ案、これも用地買収等もしなければならぬし、不法占拠などもあってですね、この解決は非常に困難だと。あるいは、神崎川を越える手前ですね、右折して府道十三高槻線に接続するいくつかの案についても、いろいろ問題があるといふふうにされてきたところなんですね。

ということになると、このアクセス道路の問題についても、いまだ解決していないわけですが、私はそういうことが

らいうとですね、このアクセス道路の全体の距離ですね、かなりの距離ありますよね。この工事費というのは非常に大きいものがあると思うんですよ。将来にわたって、この前お示しいただいたこの資料で、吹田の予定地ですね、ここからの貨物の流出についてはね、庄内新庄線を通して、御堂筋線を通して、なお中央環状線を通して南へ行く、この貨物駅が予定されているこの土地から十三高槻線に出れば、もうごく短い距離でいけるわけですね。そんなことがね、将来にわたってこの計画変更とかですね、今言われているようなこの府道だとかいふことも、あるいは既存の道路とのこの地域との接続といふことがね、非常に重要な問題だと、この地域の開発にあたっては、これは提言がいみじくもそういうふうに言っておりますけれども、この用地の構想が決まらなくても、要はこの用地に取り付け道路ができるだけでも、これはもうなかば以上成功したのも同じだといふような意見も出されておましてですね、そういう道路が将来、アクセス道路にならないという保証はないんですね。

そういうことについて、いやそうではないと、絶対そんなことはさせませんと、そうなりませんと、大阪貨物ターミナルの教訓も踏まえてそうなりませんといふふうにおっしゃるかもしれませんが、それを具体的事実で示していただくということが大事なんではないかと思えます。

それから、環境影響評価ですね。これらについて、清算事業団側にだけ任せられていいのかと。費用はですね、向こう持ちとしても、実施する機関ですね、こういうことについては、これはこっちからも物を言うてですね、ここにやらすべきとかいふふうなことを行うべきでは

ないですか。

それからですね、まだそういう問題がかたづいてないのに、跡地利用開発問題について、質問するというのもなんですが、しかしこの基盤整備事業というのは、非常に摂津市の好都合の、このとおりいったらそれはもう万々歳かもしれませんね。というのは、従来の懸案であったこの千里丘地域との接続の、坪井のガードと竹之鼻ガードの事業費、これここに明確には出ておりませんが、この計算からいくと、これで両ガードの整備に32億かかるというんですよ。全部その事業費をここに盛り込んでですね、ましてやこのA1地域の3.04ヘクタールに全部これがかぶせると。そしたらA2の用地、A3の用地は丸々公共用地として使えるという。これ、平米55万といたら、坪180万ぐらいになるんですかね。

そんなふうに、こんな皮算用でいくのかどうかということ自体、勝手な絵を描いてますけどね、客観的な根拠からいうとね、非常に難しい問題も含んでいるのではないかと。こうなったらええなというような絵ではないかと思うんですよ、そういう点で言えば。極めて都合のいいね。

しかも、これをこの地域の開発に全部、売却の単価におっかぶせると、それで摂津市は、いわば何もお金を使わんとですね、この計画でいけばですよ、3.04ヘクタールがこの価格で売ればね、何の金も使わんとね、これだけの道路とガードの整備とか、それから土地とですね、手に入られると。バラ色の計画ですよ。

こういうことがうまいこといかないんですね。これが今までの自治体の開発計画のずさんさということで、問題になって、各市で破綻が明らかになっているんですよね。

私ども、提言のときにも言いましたけれども、そういうこれが売れるということをあてこんでいると、ほかのところでもそういうことをあてこんで、国文都市もつくられたけれども、進出企業の方は1社も決まってないと。莫大な借金を抱えて、市の税金の穴埋めも検討されるというようなことになっているわけでしょう。その二の舞にならない保証が、こういう絵を描いて出てくるのかどうかですね。この辺もよくわかりません。

そういう、従来から懸案になっていることが解決されていないもつとで、こういう跡地利用計画図をいただいても、これ、はいそうですかと、いやこのとおりいくんじゃないんですと、これは平米10万の単価を基本にして考えた、これが案でございますと言うかもしれませんね。もつと安くなれば、売却代金も下がるからね、やっていけると。

しかしこれは、土地代金については下がるかもしれんけどね、基盤整備については、こういう基本枠でいく限りはね、これは大きく変動しないでしょう。そういうことになるとですね、土地代金がたとえ今、これは仮の話やということですけども、かなり現実を帯びてね、10万円いやそれよりも安くというような話になっているんですから、仮の話でもないと思うんですが、その10万の8割、7割になったとしても、全体の事業費はそんなに下がらないですから、こういう計画でいくのかどうかということについて、あるいはこれがそういかなければ、これまた開発主体である摂津市の借金となって残ってくるわけですね。

こういう問題について、今の段階ではどう考えているのかですね、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 実は、きょうの資料にもお示しいたしております最後の5ページでございますけれども、これについては、前回の副委員長のご質問の中で、事業団とも協議した中で、新たに16日付で申し入れがされてきたというのが5ページの内容でございます。

これについては、一定、内容等については、私どもの過去の委員会でもご説明させていただいた経緯はあるんですけれども、あくまでもトラックの出入りの伴わない、駅の構内での取扱いということの内容が、今回示されてきた内容でございます。

私どもといたしましては、過去の貨物量等の取扱い等についても、あくまでもトラックの出入りを主たる内容で検討させていただいてきたと。梅田の全面移転については、大型トラック等についての2,400台がおおむね約半分ということで、現在示されておりますのは、1,000台ということの中で、いろいろ論議をさせていただいた内容でございます。

それと、3月末に結論を出して鉄建公団に引き継ぐというのが、事業団の今後のフローでございますけれども、我々として、あくまでも現在の協議しておる清算事業団といろいろと詳細的な詰めをしていきたいという判断から、3月末ということでございます。

鉄道建設公団に移りますと、また協議が一からしなきゃならないというような内容等があるという考え方をしておりますので、できることならば、3月で一定の結論を方向づけを出していきたいというのが、私どもの考え方でございます。

それと、貨物量の取扱い、梅田の約半分という申し入れについて、残りの半分はどこなのかということについてでございますけれども、これにつきましても、

前回の委員会でもご答弁しておりますように、事業団の話では、吹田市の回答をいただいた後に、大阪市と協議していくという内容でございますけれども、大阪市との協議が長引くことにつきましては、話がつくまで梅田で存続させていくという回答をいただいております。

でありますから、事業団といたしましては、今後は大阪市と積極的に詰めをしていきたいというお答えでございます。

それと担保性の問題でございますけれども、これにつきましては、私どもは今後、先ほど言いました梅田に残すということの中と、もう1点は大阪市域にある3カ所の貨物駅の移転の計画が、大阪市と詰めが残れば一番いいんですけれども、それまでの間について、私どもは一定の100万トン云々の協定なり覚書を取り交わしていくと。

今後1年過ぎた後どうチェックするんだということになりますと思いますけれども、それらについては、毎年むこうからそういう取扱量データ等についても、市の方に提出させていくように、現在は考えておるわけでございますけれども、今後はこの内容について、吹田市、摂津市と大阪府を交えた中で最終的な詰めを、どういうぐあいにするかということを検討していきたいと考えております。

それとアクセス道路の問題でございますけれども、この前提言のありました東西道路の縦貫道路との接続云々の話があったわけでございますけれども、これについては、あくまでも、開発は開発内の道路という位置づけでありまして、吹田市が今、検討されております地区内の跡地の検討についても、一切接続はされておらない。あくまでも赤に描かれております専用道路については、あくまでも貨物

の専用道路であるということの認識でありますので、私どもが新たに道路計画した道路からコンテナの基地の中に接続する道路というのは、アクセスはないというように判断しております。

それともう1点、そういうことの中で、西吹田地域で道路が接続されるわけでございますけれども、そういう輸送経路については、前回もお示ししております内容で、事業団としては考えておると。その中で、1つは十三高槻線の道路の接続点について、左折、右折等の問題があると思っておりますけれども、これについては、一定大阪府と吹田市、所轄警察とも踏まえた中で、今後の構造的にどうあるべきかと、仮に規制等についても十分詰めていった中で、あくまでも出の車両については、左折されない内容で、最終的な詰めをしていきたいというふうに考えております。

もう1点、環境のアセスメントの問題でございますけれども、事業団については、自主的に今回、リフト等は駅舎内で動く関係で、自主的にやるということの内容は、前回も報告させていただいたことでございますけれども、アクセス道路等についても、再度事業団として自主的にアセスについてはやるという内容でございます。これについて、山下委員については、こちらの方に業者でというようなことでございますけれども、これについては一遍、事業団と協議していきたいというふうに考えております。

それと、きょうお示しいたしました中間報告資料のことでございますけれども、これらについて、あくまでも庁内で検討しております跡地利用問題の庁内の検討委員会の中間資料という内容で、きょうは一つはたたき台としてお示しさせていただいておりますので、その辺について

は、ご理解賜りたい。道路等については、我々はこういう道路ができれば一番いいという内容でお示しさせていただいておりますけれども、最終的な基本構想等々入る中で、一定のやっぱり修正はあるんじゃないか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せん。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 説明はされましたけれども、なぜそうでなければならんのかというところがもう一つわかりません。

例えばね、清算事業団と今話を詰めてきたと。しかしこれも昨年じまったとこですよ。10年も前から話があったんだけど、具体的な話が詰めてきたというのはね、昨年の6月18日のこの申し入れでしょう、具体的には、1年で結論出せと。出せとは言っていないかもしれんけれど、そういう状況ですよ。

跡地のこんな資料も、中間的なものとして計算したというのが、ついこの前出てきたとこでしょ。

そんな中でね、3月末に結論を出すなんて、こういうことでは今跡地の利用についてもですね、まだかたまっていないと。中間的なものとして出したというのはわかりますけれども。そういうことではね、私は全体の検討の期間がまだ必要と。あるいは、この環境問題についてのね、住民の意見を聞くというかね、そういう機会もやっぱり持っていくべきだと。

先ほどから一方的な判断でね、例えば構内作業を主にする中継貨物なんかについてはね、公害にあんまり関係のないような、それは出入りする大型トラックのそれだけに注目してきたということは、それはわからんではないですよ、それは道路問題というのは重要な問題でありま

したから。しかし、中での作業だって、決して軽い問題ではないので、だからそういうことについて、きちんとやっぱりやっていくにはね、3月末までということに、どうしてもこだわらなきゃならんのかと。

こういう仕事というのは、引き継ぎは引き継ぎされるわけですよ。引き継がれるべきは引き継がれるんですよ。話の途中であっても。解散は決まっていますから、もうそれはいくでしょうけれど。そうでしょう。一からということにならんですよ。恐らく清算事業団の職員もですね、一部は鉄建公団に行かなきゃね、これ仕事の継続性がありませんやん、図面ひくのは清算事業団でね、鉄建公団がやるだけと。こういうことにならないからです。だから今そう急いでやらなくても、私はまだ住民合意を形成していくという点から見てもね、そんなに慌ててやるべきじゃないと。慌てることによってね、マイナスは多いけれども。つまり遅れることによってね、マイナスになることはどういうことかというふうに、逆にお問いただいです。

それがさっき言っているセット論だとしたらね、環境問題をエサにしてですね、この機会に開発でともかくうまいこといけばそれでええというふうなことになるかどうかということです。最大の問題はそこです。

だから、急ぐということの中身を、私はなぜそう急がないかんのかということを行っているわけです。具体的にそういうことでね、遅れれば、今協議が一から。一からにはならへんと。一からにはならんでしょう、それは。しかも今出されてきているのはね、これは受け入れるべきものかどうかということについて、私はまだ検討期間があると、そういうふ

うに思うんですよ。その点ではどうですか。

残り半分、大阪市と協議すると、話がつくまでは梅田なんだということですけども、これも当面は、こういう話でいくでしょう。こうしなければ移転できないわけですから。残り、行き先は決まっていなくて。吹田操車場跡地はね、222万トン、処理能力がありますと、最大取扱量。大阪貨物ターミナルもまだ、最大取扱量からいったら余裕があると。これみんな引き受けてもらったら、新たに問題の起きるような大阪市内の3カ所、どこといわんでもですね、解決つくじゃないですか。そういう方向に向かわないと、ということにどうしてなるかと。

3カ所というのは、念のために聞いておきますが、この前出てきたのは、安治川口、百済、もう1カ所どこですか。3カ所というふうにおっしゃったけど。

それから地区内道路への接続はないと、こういうふうだね、希望的観測ではそうでしょう。そんなもの始めからそういう計画をしているわけじゃないんですけどね。地区内道路という、この地域内ということでもなくとも、既存の、例えば豊中岸部線とか、今おっしゃっている正雀一津屋線の接続道路ね、これは今言うてる七尾の交差点ですね、吹田市側の新しい道路ね。これで道祖本撰津線へつなげばね、中環もこれ近いですわな。一番のあれは、豊中岸部線、これつなげばですね、十高線とすぐですよ。府道十三高槻線もですね、来年の10月には正雀一津屋線まで供用開始になるわけですから、わずかなところなんですよ。

もし今合意したとして、この工事が始まってできあがるまでにね、これらの周辺道路の整備も、そこそこ進むわけですね。非常に現実味を帯びてくるという

ことなんで、それが府道十三高槻線の、例えばこの摂津市域、あるいは吹田の豊中岸部線、結びつかないという保証がどこにあるのかと。協議してる間に、この専用道路だってどうなるかわからんと。これえらい金がかかり過ぎると、こっちの方が近いと、金もかからんと。こういうことにならないという保証がどこにあるのかということが、今の話ではありませんというだけで、それもよくわかりません。

それから跡地利用については、中間報告だといったんですけれども、私のこういう持っている質問についてはね、いやそんなことはありませんよとかね、いやそういうことも十分あり得ますねと、そういうことは、つくった本人がいらっしゃたらこれはもう最高のものですよおっしゃるかもしれんけどね、そういうこともいろいろ検討なさったと思うんです。あれこれ検討して、こういうものをつくられたと思うんですけどね。そういう点では、一体この現実性という点から見てですね、どう考えているのかということですね。そののところをもうちょっとコメントいただきたい。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 まず1点目の内容でございますけれども、私どもは過去10年間、いろいろ協議の内容の趣旨でございます。

これにつきましては、昨年6月18日に正式に協議ということの申し入れがありました。その中身といいますのは、過去に私どもが言うておりました貨物量の取扱の機能分散がまず1点でございます。

それともう2点目は、交通のアクセスの問題についてが2点目。

3点目は、環境のアセス問題ということで、過去にはそういう申し入れを都市

側から事業団に対しまして、それらの内容について検討しなさいということの申し入れをした中で、昨年6月18日に、初めて現在のお示ししております内容が提示されてきたということで、私どもといたしましては、その時点で一定の梅田の貨物の取扱いの機能の約半分の100万トン、交通アクセスについては、摂津市域は通らずに、現在お示しされております図面のような内容の提示がありました。もう1点は環境アセスということで、我々としては、初めてテーブルにのる協議にのる内容について、具体的に示されたので、私どもとしては一定のまちづくりについて、検討してきたという内容でございます。

そういうようなことでありますから、我々といたしましては、過去の図面で見ますと、このコンテナホーム等については、もう1本か2本あったようにも記憶しております。そういうようなことについて、今回は機能が半分になったということで、4本ということの内容が示されてきたということでございます。

ということで、我々としては一定の、事業団が申しております、この3月に一定の方向づけを示していかなければならないのじゃないかというような判断をさせていただいておるということでございます。

それと、先ほど言いました4月から9月の間、残務整理をされまして、9月の末から鉄建公団に引き継ぐということでございます。これらについては、我々といたしましては、いろいろと現在詰めておる協議については、事業団がある段階で一定の方向づけを示す方が有利であるというような内容で考えておるわけでございます。鉄建公団になりますと、あくまでも鉄建公団といいますのは、財産処

分が主ではないですから、あくまでも鉄道事業の建設が主という内容の事業団であるということで、非常に詳細等の協議についても、都市側には不利な内容が出てくるんじゃないかという判断をさせていただいた中で、そういう言い方をさせていただいたということでございます。

それと、残りの梅田の移転されるということでございますけれども、現在、大阪市では3カ所あるわけですけれども、その中で、移転先については今後具体的に、吹田の回答があれば大阪市と詰めていくということの内容でございます。それらが詰まらなければどうなるんですかということは、我々としては事業団と協議する中では、それであれば梅田に残しますという回答でありますので、その方向先等については、今後事業団と大阪市でる協議されるように聞いておりますので、その辺はご理解願いたいと思います。

3カ所といいますのは、大阪市内にある貨物の駅の名前でありまして、具体的にどこでどうということはないですけれども、今、2カ所おっしゃいましたですけれども、あとは浪速というのが大阪市域にあるわけですけれども、これらについてどうだということは、まだ聞いておりませんので、あくまで大阪市と詳細的には詰めていくと。もうそれらが詰まらない場合については、梅田は存置するという答でありますので、吹田には半分しかこないというように我々判断しておりますので、ご理解賜りたいと思います。

それともう1点、道路の関係でございますけれども、私どもの検討しておる道路等については、あくまでも千里丘地域の現在の狭小の道路の1つの解消ということで、北側に縦貫的に1本設けさせていただきます。

それと、鉄道側の道路については、鉄道等の騒音対策ということで、考えておるわけでございます。

ちなみに、吹田市域の開発のプランニングの図面等を見ますとですね、あくまでも開発内の道路と開発の中だけで計画されておりまして、その外側にルールがあるということで、あくまでも専用道路と地区内道路とは接続がしない内容の図面が、現在我々が入手しておりますので、それはもうあくまでも専用道路につながるという判断をしております。

評価ということでございますが、我々といたしましては、この跡地について、どういう道路網なりがいいんだということの、まずそういう点からこういうプランニングをさせていただいたということが、現在お示しさせていただいている内容でございます。

これも先の委員にもご答弁申し上げましたように、今後、基本構想等を検討する中で、一定の修正があるというふうにお答えさせていただいたということでございます。

と言いますのは、A3の地域で道路ばかり2本かなり接近しておるというのがありますから、この道路については、場合によっては1本は省かせていただいて、1本になるということも考えられると、これらについては、今後の基本構想の中で十分論議しながら詰めていきたいというよ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 私は先ほどからも言っていますが、清算事業団があるうちにとっても、これは期限が限られるわけですが、そうすると。先ほどからも言ってますように、10年間の検討期間というけれども、これは今まで摂津市の側がですね、問題

を投げかけてきたんですね。それに対して、もういよいよとどのつまりになってですね、今年の6月になってようやく回答を出してきたというんでしょう。それで3月までにこの態度を決めなきゃ、それが継承されないなんていうことやらね、むこうのペースじゃないですか、まるでね。

まだこれだって今おっしゃるように、これなんかも、十分なまだ検討というわけじゃないわけですよ。こんな用地についての市場調査やとか、いろいろいうことをやらないかんですし、売れるかどうかもね。そういうことを言えばですよ。まだそんな調査にだってですね、もっと時間をかけないかんでしょう。だから急ぎするんじゃないですか、それは。ましてや、この大変な事業ですよこれ、やるとすれば。

この前ね、国体用地を買ったのが摂津史上最大の買い物やというんですよ、35億。これ何倍する事業ですか。あの跡地決めるんだってね、用地交渉が始まってから何年かかりましたですか。ああでもない、こうでもないというて、財政事情も勘案しながらですね、やってきたわけでしょう。これだけ大きなことを、いや今やるのが有利だからといってね、簡単に決めてしまっていていいかということですよ。私が言いたいのは。将来にね、禍根を残さんようにせいと、だれもそう言うでしょう。それを具体的に担保するにはね、いろんなやっぱり角度から物を見ないかんですよ。

私、この計画自身もね、ぱっときょう見て、こうです、ああです、はいそのとおりですか、とって進められるような計画じゃないでしょう。

そういう点からいうたらね、検討の期間が必要なんです。それは基本的な問題

での検討の期間はまだ必要だというわけです。これは開発だけの問題じゃないですよ、今さっきから言っている、この貨物の移転に関することだってね、その担保性の保証という点で言えば、まだ非常にあいまいなものです。

一たん決めた協定だって、容易に覆すというのが、これ前に言いましたし、関西空港の陸上飛行ルートですよ。そういうことから考えてもね、これは陸上は決して通りませんと、海上通行のみですというてね、あれ建設の当初はそうでなければ進まなかったからですよ。一たんできてしまえばね、ルート変更をお願いしたいと。

だから、この摂津市の側にとってね、急ぐ理由は、私は有利だというふうにおっしゃったけれども、そんな時間のないところで判断をするということは、これは不利だと言わなければならないんです。十分な検討をして、こうもし、ああもし、ああいう検討もし、これが摂津市側が取らなければならない態度じゃないんですか。安易にもう時間がないからと決めていいんですか。それならなんでそんなふうなね、検討もできないところまで、ずるずる延ばしてきた清算事業団の術中にはまっていることじゃないかと言わなければならないんですよ。どうですか。鉄建公団ならそういう取引に応じられないということですか。

いろんな問題について、例えば貨物量の問題、分散、それからその残りをどうするのか、あるいはアクセス道路についてね、地区内道路も含めた周辺道路に接続しないという保証の問題、環境アセスでも、これはまたこれから話してみることでもありますけれども、全体的な観点からですね、これは大体やっぱり、その実施する事業者がですね、環境アセ

スをやるといふ、それは義務は背負わされているわけですが、そんな開発する側に影響評価出さずなんて、こんな話はおかしい話ですよ。

そういう点ですね、これはそういうふうにご話すというわけですが、今言うてきたことについて、何の保証もないという点で、これは私、だからこそよけい急ぐべきではないと。個々に振り返ってみたら、そういう問題ではないかと思ひます。その辺、強く求めたいと思ひます。

それから、この基盤整備の案ですが、最大限こうなればよいというふうなものでつくったということかもしれませぬ。これで今、坪井や竹之鼻ガードの整備というのは、今聞き漏らしたんですが、どのような整備をこの両ガードについては考へているんですか。32億円、事業費の中で非常に大きな部分を占めてるのに、これについては断面図も説明もないと。道路は説明ありますけど、これ道路の工事よりもはるかに大きい工事費でしょ。何で断面がここには添付されていないんですか。坪井、竹之鼻ガード、これの方が工事費としては破格にかかっていると思ひますけど、何でこれ断面図がついてないんですか。そういうことを言っているんです。中身ね。その辺も聞かせてほしいと思ひます。

後藤委員長 村田都市整備部理事。

村田都市整備部理事 事業団のあるうちという形の内容につきましては、先ほど、山下委員もおっしゃいましたように、過去10年間に近い内容で協議はいたしてまいったというふうにお思ひしております。

この中での経過につきましては、昨年6月18日に一定、事業団から申し入れが出てまいりました。これはご報告申し

上げているとお思ひでありますけれども、これはやはり、過去に積み重ねていただいたと申しますか、協議を重ねていただいた議会等の質問、あるいはこれは我々のサイドでもそれを受け止めましてですね、交渉を重ねてきた結果、私は2分の1の取扱量であり、専用道路が設置されてまいったと。また環境アセスメントについては、今後十分調査をしていくということが出てきたのが、私どもといたしましては、その成果は一定評価できるのではないだろうかというふうにお判断いたしております。

それと、大変な大きな事業であるということのご質問をいただいておりますが、私ども、その内容については十分受け止めております。

ただ、今お示しをいたしております内容につきましては、あくまでも中間的な内容でございます、私どもこれから先、着手した後、禍根を残さないように努めてまいりたいというふうにお思ひしておりますが、参考に一、二の例もお出しいただきましたが、私ども駅前再開発を経験していく中で、他市で非常に事業を苦しくなされたというのは、区画整理でありますと保留地でございますが、再開発の場合は保留床が十分手当てができなかったということになるんじゃないかと思ひております。

今後も、この事業を進めていく段階で、2分の1以上公共施設として整備をすることによりまして、事業団と随意契約を結べるわけでありませぬけれども、残りまして2分の1以下をいかに処分をし、事業費プラス用地費等の最終的にプラスマイナスゼロになれば、私は一番好都合だというふうにお判断いたしておるわけでありませぬけれども、この内容は先ほど冒頭の説明の中で部長が申し上げましたよう

に、非常に高いというんですか、50万何がしという数字が出てまいっておりますけれども、今後もう少しその事業手法なり、またこれから事業団と協議していく中での採算性等も十分検討できる内容ではなかろうかというふうに判断いたしまして、本日の段階では、あくまでも中間という形でご理解をいただきたいというふうに思っております。

また、道路の接続でございますが、今回整備をいたします事業地の中での事業団の接続道路の内容につきましては、これは考えられることは、保守点検用の接続道路ということがあり得るかもわかりませんが、私ども現在の段階では、それは全く考えておらない。

例えば現状の竹之鼻ガードの中間です、市役所側から入りますと右側に途中で抜けていく通路があるわけですが、そういった保守点検用の道路云々の話も出てまいったことは確かでございますけれども、こういうことは現在の段階では認めていかないという方向で取り組んでおるところであります。

また、ご指摘を受けました中間の報告の中で、(日)、(月)、(火)、(水)、(木)、(金)の道路の構造断面について示されておりながら、竹之鼻あるいは坪井のガードの断面がないんじゃないかということ、それが非常に事業にウエイトがかかっているという内容でございますが、道路構造令に基づいた断面にしていまいろうとしますと、前後の取り付け道路等が非常に窮屈になってまいります。私どもは、日常生活に支障のならない、現況の断面をもう1力所つくることはできないかと。ですから、眼鏡の状態で整備ができないだろうかという案を持っておりますものですから、この分については今申し上げましたような形で、口頭です、ご理解をいただ

きたいというふうに考えておるところであります。

また、中間報告でございますから、最終報告書をまとめていく段階におきましては、ご指摘のありました内容につきましても、十分資料の中に盛り込んでまいりたいというふうに考えておるところであります。

私どもにおきましては、先ほども申し上げましたように、委員の皆様方から種々ご意見等をお聞かせを願った内容を、協議会にかけた中で、昨年6月18日に出てまいったのが、一定、評価すべきでなかろうかというふうに判断に達しておるところでございますので、ご理解を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 同じ話の繰り返しになりますのであれですが、主張したことは主張したことで、今の例えば清算事業団側が示してきた案の評価について、それは摂津市側としては、貨物量の分散をいい、アクセスは専用のアクセス道路をとということを書いてきたことについての、一定の答にはなっていると。そういう議会でも決議したし、そういうことが働いているということは、もちろん私も理解します。そういう点で、それにこたえようとしているものになっているというわけですがね。

しかし、それがどうやって担保できるのかということについては、いまだ、まだ、その確証を得ていないと。しかし、期限は3月までだというね、こういうことになってね、私はあとで重大な禍根を残すということに、そのことから、起きる可能性も十分に含んでいるというふうに見ているわけです。

その不安はですね、今まだ拭いきれません。開発の問題は、それはより時間が

けてやったらええと思いますけれども、そうだけれども、態度を決めるということについてはですね、私はもっと慎重にやるべきということからですね、期限をこちら側から限ってですね、この日までやらなければ清算事業団相手にならなければ、そうならないんだと、今言われてきたことはみんな反故にされるんだというふうなことにはならないと、そういうものではないというふうに思うからですね、だから全体の計画の資金、事業量からしてもですね、慎重の上にも慎重にやるということは当然のことですから、それをですね、時間という要因の中で決めてしまうということは、重大な問題だということですね、だからこの3月末までということですね、今まで言うているような問題はですね、より明確になるという時点では、それは検討に値するかもしれないけれども、今の時点ではそれで決めてしまうということをやすべきではないということをお願いして、終わります。

後藤委員長 原田委員。

原田委員 あすから第1回定例会が開催をされます。私も、平成3年12月20日に旧国鉄吹田操車場跡地利用に関する要望決議を議会として決議をいたしております。

そういう中で、今日的ないろいろご説明、あるいはまた計画をいただきまして、私は先週2月20日に、吹田市の方で特別委員会を持たれて、吹田市長が決意をなされたということを聞きました。大変ご意見も出ておりますように、これからの摂津市にかかわる大きな、まちづくりにかかわる問題ということですね、財政あるいは総合計画、いろんな面からですね、やはり私は市長の決意を、委員会に出てきていただいておりますし、この際、聞きたいという気持ちを持ってお

りますので、委員長の方でひとつお取り計らいをいただいて、市長の決意というものをですね、ぜひひとつ聞かせていただきたいというふうに私は思いますので、意見を出します。

後藤委員長 私もこの件については、市長の意見を聞きたいと思いますけれども、どうでしょうか。

暫時休憩します。

(正午 休憩)

(午後0時9分 再開)

後藤委員長 再開します。

今、各委員の質疑は終わりましたけれども、市長の決意をお願いしたいと思います。森川市長。

森川市長 吹田操車場跡地利用問題特別委員会におかれましては、委員の皆さん方には、とりわけ公務何かとお忙しい中、委員会を開催いただき、熱心なご議論を本当にご苦労さまでございます。心から厚くお礼申し上げます。

吹田操車場跡地問題につきましては、昭和62年4月1日の日本国有鉄道の改革法の施行に伴いまして、旧国鉄が分割民営化されました時点で、梅田貨物駅の吹田操車場跡地への全面移転が計画されたところでございます。

以来、この計画が本市のまちづくりや市民生活に影響を及ぼす恐れがあるということから、本市議会におきまして、平成3年12月に要望決議をなされまして、それを踏まえて、大阪府、吹田市と協調しながら、清算事業団と協議をいたしてまいったところでございます。

その後、平成9年6月18日に清算事業団から、1点目といたしまして、梅田貨物駅の吹田操車場跡地への全面移転計画を抜本的に見直しをいたしまして、梅田貨物駅の取扱量の約半分を移転するという計画に縮小されたところであります。

2点目といたしまして、専用のアクセス道路を整備をされるということでございます。

等々の内容によります正式協議の申し入れがなされたところでもございます。その内容につきましては、先ほどの本委員会でのご報告を申し上げたところでもございますが、その中で、最大の課題であります貨物量の分散で、その取扱量が梅田貨物駅の約半分となされたこと、これに伴います自動車台数が減少されたこと、開発可能用地についての土地処分につきまして、地元で策定されるまちづくり計画に可能な限り協力すること、そしてまた、環境影響調査を行い必要な対策を講じること、そして事業実施に際しましては、住民への説明や意見を聴取することなどの考え方が示されたところでございます。

ここまで清算事業団の考え方を得られつつある状況であることから、私といたしましては、今日までの貨物駅移転問題と開発可能用地におけますまちづくりを一体的なものとしてとらまえて、総合的な判断をいたしたいと存じます。

清算事業団は、本年9月末をもって鉄道建設公団に継承される予定でありますので、用地の取得の問題につきましては、この開発可能用地が市内で生み出される貴重な都市空間になる得るとの認識を持っておりまして、最終的に大きな財政負担とならないように努力する中で、取り組みをいたさなければならないと考えておるところでございます。

現在、庁内の跡地利用検討委員会で検討を行っているところでもございますが、いずれにいたしましても、清算事業団の存続中に一定の協議をとりまとめてまいりたいと存じます。

今日までの経過は私といたしましては、

それなりに評価をしながらも、今後とも市議会のご指導、ご意見を賜る中で、さらなる方向づけをいたしてまいらなければならない、その時期が今きていると判断いたしているところでございますので、ひとつよろしくお願いを申し上げます。

後藤委員長 これをもって本委員会を閉会します。

(午後0時13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  
原田平