

(午前10時 4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。

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、まことにありがとうございます。

本日の委員会では、前回の委員会以降の、その後の取り組みの状況と、これから本跡地利用に関しますところの利用方向について、検討する調査ということの取り組みについて、ご協議相変わらずいたくお願い申し上げる次第でございます。どうぞひとつ、よろしくご協議のほど、お願い申し上げまして、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、中野委員を指名します。

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、本年2月23日に開催していただきました前回の委員会から、今日に至りますまでの取り組み状況につきまして、ご説明を申し上げます。

吹田操車場跡地利用につきましては、平成9年6月18日付の国鉄清算事業団側からの梅田貨物駅移転計画について、正式な申し入れに対しまして、本市からの申し入れ内容や、照会や取扱いにつき

まして、その内容を本委員会にご報告をいたしてまいったところであります。

また、本市議会におかれまして、去る3月の第1回定例市議会におきまして、吹田操車場跡地利用の促進に関する要望決議をいただき、跡地利用に対します取り組みを要望決議を踏まえて、大阪府、吹田市、清算事業団と検討を重ねているところであります。

今日まで、清算事業団に対しまして、都市側より問題点の提起や課題等を照会する中で、事業団が検討し、一定の基本的な内容は示されたものであります。

このような状況の中で、事業団側からは、6月18日の申し入れの項目に対しまして、1点目は梅田貨物駅から吹田操車場跡地への移転する貨物量についてであります。が、(仮称)吹田貨物ターミナル駅にはコンテナ及びピギーの貨物取扱量は、年間約100万トンとし、中継作業量は約45万トンとする。

さらに貨物取扱設備として、コンテナホーム2面、中継コンテナホームを1面とし、建物については、日本貨物鉄道株式会社の設備として、駅本屋、信号扱所、荷捌き上屋等を設置し、通運利用者の設備は事務所のみとする。また、梅田貨物駅に残る取扱い貨物量につきましては、大阪市内で取り扱うこととし、大阪市等の関係機関と事業団が協議して対処するといたしております。

2点目は、吹田操車場跡地の開発可能用地についてであります。

摂津市域では、事業団用地、約6.5ヘクタール、JR貨物用地、約1.7ヘクタールとして、あわせて約8.2ヘクタールを確保する。さらに、事業団用地については、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。

また、JR貨物用地は、売却、貸付、

開発に参画等により、可能な限り、まちづくり計画に協力するものとして、意向が示されております。

3点目は、アクセス道路の整備と、環境悪化の防止についてであります。

ターミナル駅へのアクセス道路は、専用道路として、そのほとんど鉄道敷地内で処理し、出入りする貨物関連自動車は、1日約往復1,000台とする。

また、運行経路についても、地元市とJR貨物との間で協定等を締結する意向が示されてきております。

さらに、環境対策への取り組みの意向として、十分な環境調査を行い、事業内容についても、関係住民に説明を行いながら、意見を聴取し、事業化については市民生活に極力悪影響を与えない対策を講じるものとされております。

そして4点目では、まちづくりについてであります。清算事業団では、地元市のまちづくりへの協力する旨の内容が示されてきております。

この基本的な4点の内容について、摂津市、大阪府、吹田市並びに清算事業団の4者で調整を図っているところであります。

また、開発可能用地の用地単価設定についても、引き続き事業団側と協議を重ね、将来の本市のまちづくりに寄与される内容で確認をいたしてまいりたいと考えております。

なお、これらのことにつきましては、事業団が存続しているうちに、一定の整理を終えておきたいと考えております。

それでは引き続きまして、前回の本委員会で開発可能用地の都市基盤整備に対します検討を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からの中間報告として、ご説明をさせていただきましたが、本検討委員会におきまして、当

面、最小限の施設計画の見直しや、事業量の再精査を行い、事業量の軽減を図り、とりまとめを行いましたものが、お手元にご配付させていただいております資料であります。

それでは資料に基づきまして、ご説明を申し上げます。

前回の中間報告としてお示しいたしました資料は、お手元の資料2ページでありまして、それに対しまして見直しをまとめたものが、1ページに添付いたしております。

それでは見直しの内容をご説明申し上げます。

まず、道路関係につきましては、開発可能地区内の骨格道路を変更はいたしておりませんが、特に南北分断解消での府道正雀一津屋線を市場池方面に延伸する計画について、期間的、事業費的に相当な容量を要することから、大阪府に要望を展開し、開発可能用地内では、将来を見据えた受け皿道路のみを整備しておくことといたしております。

当面の間のアクセス道路として、正雀処理場横の道路を、12メートルの幅員として見直すものであります。

さらに、地下道につきましては、中間報告では坪井、竹之鼻両ガードに沿って2カ所の地下道を設ける計画をいたしておりましたが、今回の見直しでは、両ガードの中間点に車道幅6メートル、歩道幅2.5メートルの地下道を設ける計画をいたしました。

その位置及び断面構成につきましては、資料の3ページの跡地利用開発可能用地検討図にお示しをいたしております。

また、この地下道の位置選定につきましては、本市の都市計画道路坪井味舌線と交差する箇所を、将来坪井味舌線を整備した段階で、本地下道と一体的な活用

を図れるものとして位置の選定を図ったものであります。

このような点を考慮しながら、事業費では、約23億円を圧縮したものであります。

また、公園整備につきましては、本市の開発指導におきます必要面積率、公園3%、緑地5%をあわせて、8%を設けることといたした結果、7,000平方メートルの設置となり、事業費で約3億8,000万円の軽減を図りました。

次に、上水道施設整備につきましては、将来の先行投資設備での送水場設置を含まないことで、事業費で約9億5,000万円を軽減いたしましたものであります。

また、文化財調査につきましては、中間報告では、開発可能用地の約1%の試掘調査に対しまして、周辺の文化財実態等を勘案して、10%の試掘調査を今回計上いたしました結果、約2億円が増額となったものであります。全体事業費においては、中間報告では、約86億7,800万円に対しまして、今回の見直し案では、約49億5,200万円となり、約37億2,500万円が圧縮されたものであります。

以上が、現段階におきます跡地利用概算基盤整備事業費に関する検討内容であります。今後、この検討結果と開発後の土地利用の方向及び清算事業団との買収価格を総合的に考慮して、この跡地が市内に残された貴重な、まとまった開発可能用地であるとの観点に立って、取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、吹田操車場跡地利用の調査委託料につきましては、先般、吹田市におかれまして市議会に調査委託料の補正を上程されているところであり、本市といたしましても、吹田市と協調して進めていくことといたしております関係か

ら、できれば、両市とも足並みをそろえて調査し、計画の整合を図ってまいりたいと考えております。

このようなことから、調査委託料につきましては、平成10年6月第2回定例市議会をお願いする予定であります。

調査予定箇所は、開発可能用地を核といたします面積8.2ヘクタール及びその周辺の地域をあわせて、まちづくりにつきまして調査を実施しようと考えているものであります。

また開発可能用地は、市街地に残された貴重な土地空間としての位置づけをいたしておりますことから、計画的な整備、開発が本市のまちづくりを進める上からも、重要ではないか考えております。

また、今日までの跡地の取扱いにつきまして、事業団側と協議を重ねてまいりましたが、事業団側の意向といたしましては、市のまちづくりに協力する意向が示されております関係から、本市といたしましては、事業団の存続期間中に跡地利用に対しまして本市の開発構想や計画を示しながら、事業団並びにJR貨物にも協力を求めてまいりたいと考えております。

このことから、早急な取り組みが必要となってまいったものであります。本年度の予定いたしております調査内容につきましては、基本構想及び基本計画の策定であります。また、調査を進めるにあたりましては、昨年11月に吹田操車場跡地利用懇話会からの提言や、吹田操車場跡地利用検討委員会の検討内容等を参考にしながら、基本的な構想並びに計画づくりを進めたいと考えております。

さらに、現在の社会状況や経済動向を勘案した、トータル的な経済性、採算性を視野に入れた調査に取り組むたいと考えております。

なお、調査費用につきましては、吹田市、摂津市、両市で協調しながら、調査に取り組んでいく必要があります、全体委託料といたしましては、約3,000万円程度で、面積按分によりまして、本市の委託料は1,100万円、さらに吹田市では2,300万円となる予定であります。

また、補助金につきましては、現在国及び大阪府の補助金を受けるべく、調整を図っているところであります。

以上、吹田操車場跡地利用に対します取り組みの状況に伴います、庁内検討委員会での跡地利用概算基盤整備事業費の見直し案、さらに跡地利用調査の補正予定の内容につきましては、2点についてのご説明を終わらせていただきます。

本委員会におかれましては、今後とも吹田操車場跡地利用に対しまして、ご理解を賜りますよう、お願いを申し上げます、ご説明を終わらせていただきます。

後藤委員長 説明が終わりました。

この際、質問がありましたら受けます。

寺西委員。

寺西委員 ちょっと質問の前に、まず1点確認したいんですけどね、ここに河川敷とありますね。この分についてはね、用地買収の面積の対象外になるのかどうかね、大阪府として。それをまずさきにちょっとお聞きします。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 今回の寺西委員の質問の中では、前回にも委員から質問があったわけでございます。その後、いろいろと調査する中で、実は、河川敷につきましては、大阪府の名義になるというようなことを聞き及んでおります。

ですから、今回の買収の面積から、当然外れるということを経営の中で聞いております。

これにつきましては、例の国鉄と建設省との建国協定というんですけれども、そういう法定外道路等がわかりあるわけですね。それは現在、整備されておることの中で、今の段階では約3,700平米が対象外になるというように考えております。

それともう1点、既存の市道の地下道でございますけれども、坪井、竹之鼻等についての用地につきましても、市の名義に今後整備されるということでありますから、それらも買収の面積から削除されるということでございます。以上でございます。

後藤委員長 寺西委員。

寺西委員 そういうお話を聞きましたら、ますます積極的にこの用地買収をして、市民生活に何かプラスになるようなことをしなくてはならないと強く思ったわけなんですけれど、この前の86億ですか、49億ね、この8.2ということは、大体2万7,000坪ですね、例えば坪5万円として、16万5,000円で2万7,000坪ということですね、ざっと計算したら45億。それでこの49億ですね、足しましたら、大体90億ですわね。その2.7のうちの半分は用地売却は可能やと。単純に計算したら、坪70万円ぐらいですか。そのぐらいペイしたら用地費とですね、このインフラ整備の金が出てくると、そう解釈してもいいんですかね。70万円ぐらいだったら十分、ほかもろもろありますからね、もうちょっと、前回から比べたらですね、非常に市にとってはプラスになるというんですかね、と思っております。

それでこれはもう、まさにですね、今よく言われている広域行政、吹田と摂津が一緒になってやらなくてはならない事業だと思っております。

それで、今部長が説明があったんですけど、吹田市の方はですね、もう調査費ですか、何か本会議で計上いたしておりますね。吹田市の方はどんどん、どんどんやっていってですね、摂津がもたもたしとったらですね、これはもう一体化した事業が非常にやりにくくなると思いますので、6月にこういう調査費ですか、1,100万円計上されるのは非常に賢明だと思っております。

それで、さらに積極的にですね、吹田市と協議しながら、この操車場の跡地利用についての事業を進めてほしいと、このように強く考えております。

そういうことで、これは要望いたしておきます。促進決議も本会議で可決しましたんで、1日も早くですね、この事業を吹田市と足並みをそろえて進んでいただくことを強く要望して、これで私の質問は終わります。

後藤委員長 中谷委員。

中谷委員 今度の第2回の定例会において、調査委託料、予算、補正が組まれるわけですがけれども、委託する業者がですね、今もう現在決まっておるのか、あるいは決まっていなかったらどういう業者になるのか。ちょっとお聞きしたいと思います。

それと、この委託についてですね、いろいろあげてます道路の問題、あるいは下水の問題、公園、上水道とか、文化財とかやりますけど、その委託ね、全体のまちづくりの調査を委託されますけれども、この中にいろんな専門的なものがあるわけですね。道路についても、下水についてもね。そういう方すべてを含めての委託をされるのか、あるいはその水道、あるいは下水の問題については、やっぱり市の方の水道、あるいは土木下水道部ともですね、やはりそういうようなもの

を十分協議してね、やれるのかですね、その点ちょっと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 現時点での委託先等については、まだ決めていないというのが、まず1点目でございます。

それと2点目の、それであればどういう業者に委託するのかという内容でございますけれども、私どもといたしましては、非常にこういう問題についていろいろノウハウを持っている企業に委託をお願いしていくように考えております。

それと、水道とかそういう内容についてでございますけれども、これはもし事業化になるとなれば、水道は水道の方で委託をお願いしていくというようになると思います。

お手元にお示ししています資料の中身については、市の担当が各下水は下水で、道路網であればどのぐらいかかるんだというのは、概算をはじいていただく中で、皆さまにお示ししているのが額でございますから、今後基本計画等を策定する中で、詳細等については調査をしていきたいというふうに考えております。

後藤委員長 中谷委員。

中谷委員 この調査の用地費というのは、14億5,850万円ですか、これ。14億5,850万円ですね、用地費が。補償費がこれは入ってますね。2億円ですか、これ。どういうところでこれ補償されるのかね、その点ちょっとお聞かせ願います。

それから用地がね、全体のこの14億5,850万円ですか、それで寺西委員の方から質問あったんですけどね、実際河川敷の山田川ですか、山田川引いての予算なのか、その点ちょっとお聞きしたいです。

後藤委員長 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。資料の3ページをお開き願いたいと思います。

その中で、A1とA2の区域の中に、点線で道路が入っているわけですが、これは一定の将来を見込んだ道路ということで、処理場の東側という表現がいいと思いますけど、東側について、この道路については、民有地でございます。ちょうど、この部分でございますけれども、この部分については、処理場からこういう部分がちょっとあるんですけれども、事業団用地が青く塗っている部分でありまして、それから北へ上がる道路ですね、その分が、今回の開発の区域に入っておられないということでありまして、先ほどもご説明しておりますように、そこについては、12メートルの道路は考えていきたいということで、その部分の用地買収費と各企業がありますから、その物件補償費を計上させていただいているのは、その額でございます。

それともう1点は、新しく今度道路を計画しております坪井味舌線の線上の道路でございますけれども、ちょうど、着色している部分でございますけれども、この部分については、現在はJR西日本の電力区の用地があるわけでございます。それらについて、現在市が放置自転車を置かせていただいている用地を持っております。それら等について、この事業の中で等価交換をしながら、道路用地を確保していきたい、そういうことで、現在は、市の公社で持っておりますから、この事業で、この際に買い取った中で、事業を一体化を進めていきたいということで、その分をさせてもらったのが、約14億ということでございます。

補償については、先ほど言いましたよ

うに、処理場の横の新しく道路をつくる関係で、民有地を買収しなきゃならないということがありますから、それを計上させていただいておる内容でございます。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 今、寺西委員、そして中谷委員の方からご質問があって、私も前にいただいておりました2ページ目のことからなると、今回はかなり抑えたことでの計画をしていこうということで、こういう折りですから、できるだけ少ない費用で前向きな取り組みということは大切やと思うんですが、前に坪井ガードと、それから竹之鼻ガードのところに併設して、もう1本入れるというようなことを、かなり具体的に説明された。今度は、そいつを一遍白紙に戻して、せっかく坪井味舌線がこの中を貫通しているという考え方に計画が変わったという、そういう構想でこの計画を立案していくということだと思っておりますが、これは私も別に、私がどうのこうのやない、この前のときに少し坪井味舌線との関係はどうでしょうか、むしろこれを南北解消の1つの足がかりとして抜いていくという方向じゃないでしょうかと、ときたま申し上げたことがですね、今回、こういうふうな計画に変わったというので、私自身もおやっと思っているんですが、一番摂津にとりましては、用地開発も大事ですけども、やっぱり今、交通状況の中では、南北分断解消をできるだけ被害を少なくして、車の疎通をよくしていくということが求められているんじゃないかということで、この坪井味舌線の延長上のこの貫通というか、このガードをつくっていくということは、ぜひこれはやっていただかなければいけないと思うんですが、それと平行して、やっぱり坪井、竹之鼻のガードを、自身がそしたらあのみまで、もうこ

こができたからいいかという問題をも、やっぱり出てくるんじゃないかと。その辺はもうここをつくることによって、ここはもう現状ということなのか、それともまた、今後第一期計画はこれだけ、次にまたあのガードの改修等も考えていこうという計画を持たれるのかどうか、ちょっとその辺だけ聞いておきたいと思えます。

それとも1つ、私もこのことについては、せっかくこうして具体的な計画が出てきておりますので、常に吹田とのコンタクトを十分とっていただきながら、計画を前向きに進めてほしいという立場の一人ですので、そういう意味で、今回6月に一定の調査費の補正予算を出されるんですが、努力してやってほしいということも、あわせて付け加えておきます。

後藤委員長 北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 坪井味舌線で、竹之鼻と坪井のガードの件でございますが、一定ご指摘のとおり、我々も当時、そのおのおの竹之鼻のといわゆる坪井ガードにつきましては、計画段階では両サイド、やはりそういう道路交通に共通する部分につきまして、計画してきたところでございまして、特にいろいろ議論する中では、取り付けの問題が非常にクローズアップされまして、なかなか取り付けのスロープの確保、またそのJRの下を抜くにあたっての高低差の問題、いろいろ問題が発生した中で、やはり我々としては、最小限の費用でもって、効率的なやり方というのを考えさせていただいた中で、現在、将来的にも、いわゆる都市計画道路、坪井味舌線がございまして、これとのいわゆる整合を図る中で、一定その付近にということで、現段階で計画させていただきまして、何とかそういう方向では、今後坪井味舌線と関連した、

いわゆるガードの設置ということでは、考えていきたい。

さらに、ご質問ございましたように、坪井あるいは竹之鼻ガードに再度その後においての、いわゆる事業の考え方があるのかということでございますが、我々といたしましては、いわゆるこの機会に何とか1カ所だけ、今坪井、竹之鼻ガードをぶち抜いた、内容によりまして、旧のガードにつきましては、いろいろ歩行者動線、あるいは車両の流れの動向を見ながら、一定その現況の手法等については、また改良を加える部分については改良を加え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。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 この計画では、坪井味舌線の延長上のガードは、全部で10メートル50、車道が6メートル、それから歩道が2メートル50という内法になると思うんですが、これは何でしょうか、これであれば、今の千里丘の現在のガードよりも、かなり広いガードになると思うんですが、やっぱりこれからの交通の状況の中で、取り付け道路との関連もありますから、やたらガードの広いのは経費のむだということになると思うんですが、この辺のことも計画としてはこうなんですけれども、もう少しガード幅を思い切って、同じ工事をするのであれば、広いガードへ計画を見直しておくという必要も、将来の展望に立って必要ではないかなと、私はそういうふうに思うんですけど、その辺はどうなんでしょうか。

後藤委員長 北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 ご質問ある中で、我々といたしましても、当初は、やはりその6.5が最大限必要ではないかというふうな計画もいたしておりました。

しかしながら、今ご質問いただきまし

たように、やはりそのスロープの関係とか、あるいは前後の取り付けの関係とか、非常に問題が多くございまして、何とか6メートルの幅員であれば、要はスロープの取り付けが何とかその沿道にタッチできるんじゃないかなというふうな内容でもちまして、いわゆる車道幅を極力再精査いたしまして、約片側3メートル、2車線あわせまして6メートルの要は車道幅を確保したいと。そしてなおかつ、それプラスいわゆる歩行者の安全を確保すべく、2.5の歩道という形を計画してまいりたいというふうには考えております。

後藤委員長 柴田委員。

柴田委員 技術的なことですからね、我々が素人が思いつきで言うというのはどうかと思うんですが、私はこういうガードを、そんなにたやすく抜けるわけじゃないですから、あと50センチ広かったらなと、車道がもう50センチあったら、車の往来なり、いろいろなことに大きな原因なんだなというようなことだって、こういう場合の50センチというのは非常に大きな役割を果たすというふうに思うんですね。

そういう意味から、あとは技術的なことはお任せせざるを得ないわけですし、お願いするわけですが、もし少しでもこういう計画を立てられる折りに、いろいろなことを、諸般の関連も精査された中で出てくることだと思いますけれども、車道幅、そして歩道幅をですね、少しでも幅員が多くとれるような方法があるのであれば、再度そういうことも検討課題にさせていただければありがたいというふうに思います。

これはあくまでも、私の考えに立ってしますので、こうしてもらわなどんならなということじゃありませんが、そういう

気持ちを持っているということ、ひとつ認識していただきたいと思います。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 基本的な考え方につきましては、今北野の方からご答弁申し上げた内容でございます。

柴田委員のおっしゃることについても、十分我々としては今後におきまして、基本計画、基本調査をする中でですね、JR西日本といろいろ詰めていかなきゃならないというふうに考えておりますから、その時点で、現在の内容を貴重なご意見として承りながら、今後はやっぱりそういうふうに努力していきたいと考えております。

何せ、クリアランスの関係といいいますか、レールと今、構造基準がかなり変わりましたんで、かなり深く入れなきゃならないという問題とかありますから、我々としたしましては、これ6メートルというのは、一定の普通車の離合できる幅員であるというふうにも考えておりますから、そういう車両の通行できるということで、第一に計画させていただいたのが、この内容でございますから、今後は、基本計画、その次のステップの実施計画する中では、いろいろとJRと詰める中で、協議していきたいというふうに考えております。

後藤委員長 原田委員。

原田委員 前回いただきました2月23日の資料、またきょういただきました資料を見ているんですけども、やはりA2のこの箇所が、やはり河川があり、あるいはまた、市の方のいろんな公共の施設に残す計画というようなことも前にお聞きをいたしまして、そういたしますとですね、3のいわゆる道路幅が、28メートルということで、10メートル拡幅されまして、先ほどちょっとご説明あつ



たかもわからんですが、きょつと聞き逃したんですけど、これに伴う面積と、区画番号のA2ですね、今いうてる、この面積がちょっと200平米減るわけですねけれども、この辺のちょっともう少しご説明をいただけたらなと思います。

あと、(水)のこの道路は、非常に地域とこの今度の新しく生み出す土地との接点になるわけですがけれども、これもちょっとメーターがかなり出るんですけども、これは河川のこともあるかと思うんですけども、前回のときもそのことのご説明があったように思うわけですがけれども、その辺だけちょっとご説明いただきたいと思います。

後藤委員長 山脇都市政策課参事。

山脇都市政策課参事 A2とA1の間の(火)の道路でありますけれども、これにつきましては、正雀一津屋線と山田摂津線を将来的に結ぶという構想を、この中で検討いたしました。

そんな中で、この(火)につきましては、面積的なもので申しますと、28メートル×130メートルといたしました。この28メートルの根拠につきましては、今後JRの軌道をオーバーする場合、どういう高さで、またどういう勾配で下りてくるのかということ、今後委託してはっきりしないとなかなか28メートルという根拠は出せないんですけども、我々が今検討しております中では、ちょうどこの軌道北側に下りた段階で、かつ両側に側道、歩道ができる幅員ということで、今28メートルを想定いたしております。

当面の間、この(火)の区域内の道路の施工につきましては、両側の側道及び歩道ができ、真ん中につきましては、将来の高架事業にあわせた空間地となる見込みであります。

それから、(水)の道路ですけれども、これは前回お示しいたしました路線と延長はちょっと違うということなんですけれども、(水)と(木)がかなり延長的に重複しておりましたので、今回、区域内の面積が約8.2ということで、JRの方から申し入れられている関係で、区域内の区画面積と地区内の道路面積が約8.2ということで、大体机上計算いたしました結果、8.2に近い数値になってきたもので、(水)につきましては、延長を見直しさせていただきました。

それとあわせて、A2またA3の面積につきましても、面積に変化がございました。それからA2のこの青色で表示しております山田川のこの2河川につきましては、A2のこの面積、1万7,300の中に河川敷も含まれております。

後藤委員長 原田委員。

原田委員 我々素人でございますので、道路構造とか、そういうものについてはね、存じないわけですがけれども、今のこのいわゆる利用検討をしていくという状況の中で、これはどうなるかわからんということ、府とのかかわり、あるいはどのぐらいの高さということですね、そういうものは、私はあとから追加とか、変更とかいうふうに出てくるべきものであってですね、今の場合は、この(月)、(火)、(木)を線路に沿わせていくんだという、前の説明ですね、そこからですね、どのようにね、府なり、あるいは三者懇等ですね、話をされてきて変わってきたのかということ、だからこういうことで変更をして、いわゆる整備事業費のこのインフラの、道路の整備費が変わってくるんだと、こういう説明をいただかんとですね、まあこういうことも含めて18メートルから10メートル、5メートル、5メートルの側道をつけてやるんだとい

う、これがですね、もう少し先でそういう変更をいただけたらというふうに思うんですけど、今この2カ月間の間ですね、このように変わっていくという、非常に私ども、どれを信用したらいいのかというのが、非常に委員としてですね、これでええんかなという、疑心暗鬼みたいなものがあるわけです。

例えば、水道のですね、前回の説明で、送水場、管理棟、配水池4,000立方メートルということ、これはもうええねんと、何やねんと、そんなもう要らんねんやったら、はじめからそんなときにやな、あんまり計上せんとですね、莫大な費用につじつまあわせての数字みたいになってくるんで、この辺もう少し、やっぱり我々に出していただく資料ならばですね、慎重にやっていただきたいなというのを感じます。

その辺を踏まえて、ちょっと道路の部分だけね、将来まだ変わると思うんですよ、これは事業を進めていく中でですね、あるいは2丁目、3丁目の地域とこの清算事業団の段差がありますのでね、かなりJRの土地は高いんやから、そういったところ、いろんな工事を進める中で変わっていくと思うんですが、今の段階で、(火)や(水)変わっていくということについてはね、ちょっと理解に苦しむわけですけども、その辺もう一度ご説明いただきたいと思います。

後藤委員長 山脇都市政策課参事。

山脇都市政策課参事 前回お示ししました図面と、今回お示ししております図面と、道路の典型的に変わっているのは、正雀一津屋線から山田摂津線に向けたルート、破線で表示しただけであります。絵としてはね。

ただ、道路面積、また区画面積につきましては、再度机上計算いたしました。

そんな中で、A1区画面積と地区内の道路面積を足しますと、約8万1,615、約8.2ヘクタールになっていったわけですけども、前回、例えば(水)の路線でございますと、かなり(水)と(木)とで地区外のところで重複いたしておったものですから、それを見直しまして、(水)の道路の延長が短くなってきました。

ただ、前回お示しいたしております道路面積と区画面積を足しますと、8万7,800ぐらいになるわけですけども、それではあまりにも8.2ヘクタールとの違いが出てこようかということで、再度路線の延長、各面積の机上計算をいたしました結果、本日のお渡ししている資料になった次第であります。

もう1つ、(火)の道路ですけども、検討委員会の中でも、将来、正雀一津屋線と山田摂津線は、この跡地利用を図る上で、やはり考えておかなければならない路線であるということの、検討委員会の中でもございましたんで、今後開発するにあたっては、その余地を設けておくべきではないか、この中で検討すべきではないかということで、A1、A2の間に(火)の道路をさらに10メートルの幅員を考えまして、破線表示をいたさせていただきました。

それから上水道の建設費でございますけれども、当初、それぞれの事業課の方に依頼いたしました。

その中で、特に上水道につきましては、この区画内の土地利用がどうい土地利用であるのかによって、給水設備が非常に大きく変わってくるということのご意見がございました。

私どもも、委員会全体として、この土地利用がどうい土地利用になるのか、どうい水道の受給の施設がくるのかというのが、はっきりわかりません。

ただ、最大の受給の施設、給水のいる施設がきても対応できることも踏まえて考えておいてほしいと、こういうふうに申し入れました。

そんな中で、そうした場合は、今の千里丘の送水場が非常に能力的にもかなりの能力もきたしておりますので、この開発可能用地内に相当の給水能力の必要とする施設がきた場合は、どうしても送水場の建設が必要であろうということでありました。

ただ、前回集計いただいたのが、86億、87億という数字でございましたので、それぞれ事業者の方に再検討をお願いいたしましたところでございます。

そんな中で、前回の場合は最大限の場合ということで想定させていただいたわけですがけれども、現時点で、通常の施設であったら、現在の千里丘送水場でも何とかいけるのではないかという判断をいたしていただきましたので、この送水場の建設をこの中から削減いたしまして、9億4,500万円の減額が生じたものであります。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 前回の委員会から、3月の定例会があったわけですが、この間にですね、我々として大きい問題にしてきたのは、清算事業団からの昨年6月18日の申し出、そのことに対する裏付けと言いますか、そういうことを言うてる、それを履行できるかというかね、そういう根拠についても確かめることは必要だということも言ってきたんですね。

つまりね、協定ということがあったとしてもですね、それはまた早晚、破棄されるということは新関西国際空港の飛行ルートの問題でも明白でした。

そういうことから見てみてもね、特に大きな問題になった貨物量問題について

ですね、市の側は分散せよと言ってきて、半分にすると、こう言ってきたわけですが、この半分という数字の根拠も、いろいろ論議になったところですよ。言うているうちに、中継が入っていると、入っていないとかですね、いうふうなことが出てきたぐらいですよ。

あるいはまた、こういうこともおっしゃいましたね、大阪貨物ターミナルが摂津にくる時点でも、トラックの出入りについてですね、いろいろ協定をやってきたけれども、この失敗を二度とやってはならないという気持ちがあったということもおっしゃってましたよね。

そういうことがね、今のこの時期に生かされているのかどうかですね。

つまり、貨物量半分ということについて、残り半分をどうするのかと。大阪市のどこかに持っていくと。どこかと言ったって、そういう施設がないところには新たにつくってまでということではないと思いますので、受入れができるようなら、それで大阪市に話をしたいと。この手順の問題もありましたが、この辺もまだあいまいなままですし、残り半分をどうするのかということについてですね、摂津市は吹田市が受け入れを示してからですね、行くというふうな話もありましたし、同時並行的に行くというような、そういう話も、同時並行的にやっているという話もありましたけどもね。そんな経過については、一体どうなっているのかですね。

貨物量が全量こちらに来ないという保証は何もないと、我々は言っていたんですけど、そういうことについての保証も、まだ何も得られてないと。こういう段階だと思っんです。

さらに、アクセス道路についてもですね、今は南清和園と言いますかね、吹田

のいわば十三高槻線の延長との交差部あたりと。しかしそこでもですね、かなり詳細にわたっているいろいろ検討したというような話ですけれどもね。しかしそのことについて、最終決着を見ているかと言えば、まだそういうことになっていないと。その辺の経過については、一体その後どう進展しているのかですね。この辺もね、まだ確としたものになってないんですよ。

そうした中で、これまで市が10年にわたって、これ以上の環境悪化をもたらさないという保証がない限りはね、移転に同意できないと市がこの態度がね、それも簡単にですね、促進ということになるのかですね。ましてや、まだそういう保証もないのにですね、調査費を組むというのはね、納得のいかん話なんですね。そういう点をひとつお聞かせいただきたいというふうに思います。

あと、この開発計画ですけどね、まず開発の主体になるのは、一体どこなんですかと。2市にまたがってやるということのようですがね。開発の主体は一体どういうふうに、新たにまたつくるんですかね、第三セクターみたいなものを。一体どういう方向で臨もうとしているのかですね。

私はこれは、泉佐野コスモポリスの例を出すまでもなく、第三セクターでやっている各地の開発計画が、ことごとく破綻してますね。ことごとくと言ってもいいでしょう。つい最近も、週刊誌に茨木の国文都市の破綻が明確になったと。

こういうことですね、いろいろその裏にはですね、用地の売買をめぐって、生々しい話もあると。企業から買収した土地はですね、坪当たりでしたか、2万円も違いがあるというようなことがね、大きな問題になっているようですが、そ

れにしてもですね、こういう開発によって、なるほど茨木市は3億しか出資してないけれども、ここの第三セクターの生じた赤字をですね、大部分この税金でもって充てると、充てなきゃならんというようなことにしてきていると。

こういう例が間近にあるんですよ。間近に。それもね、私は茨木市だってですね、あるいは泉佐野だってね、これ当初からこんな失敗するという計画を持って出発したんじゃないと思うんですね。見通しとしては、こうこうこうしたらこうなってこういくなだという、それ相応の根拠を持ってやったと思うんですよ。我々はそういうふうには見てなかったけれども、一定そういう根拠を持って進めた。しかし今日、こういう事態になったと。

こういう各地の例をね、どう見るかということですね。

今、そういうことから見てね、今根拠でいろいろとおっしゃったことについて、返事がありませんでしたね。例えば、このA1の用地をですね、何ぼで売るならば釣り合うのかと。そんな話もこの前ではですね、86億のインフラ整備をやるという段階ではですね、たしか私の計算では、坪180万、そのことも否定なさらなかったと思うんですけれどもね、こういう計算になりますよということだね。仮に用地買収を平米10万と、それでインフラ整備を全体で86億と考えた場合にはですね、そういう計算何なりに立つんではないかということも言いましたが、それに対する否定もなかったんですが、今回の場合ですね、用地買収費をですね、先ほど寺西委員は平米5万円と、こういうふうに、仮にということやと思いますかね。

しかし、同じ清算事業団用地だった竜華の跡地が平米10万円前後ということ

から見てみて、それとかけ離れた数字になりようはずがないと。借金返済のためなんですからね。そういう前例を無視するわけいかんでしょう。

そういうことにしますとですね、用地買収費でやっぱり80何億かかるわけですね。今回のこれが、この通りだったとしてですね、両方足せば、130億ぐらいになるんですかね、おおよそ。これをね、割り込んでみたらですね、私の計算です、この辺をだからそれがどうかお聞かせいただきたいんですが、今ざっとわたされて、すぐ計算ですから、違いもあるでしょうけれども、いろいろ圧縮されたというこの資料の中でもですね、ざっと計算しますと、3万400平米で割ってみますとですね、平米単価は44万円ぐらいになるんじゃないですか。

数字ではいろいろ河川敷の問題、いろいろ言うてはりましたけれども、そういうことも含んだとしても、あまり大きな違いは出ないでしょう。

坪にしたら130万円ぐらいになるんじゃないですか。

そういうことでね、売却ができるのかどうか。こういう計画についてもね、あまりにもまだ、わずかの検討でね、インフラ整備の額がぐんと違くと。それも問題ですけどもね、そういう計画の立て方について、先ほど指摘がありましたけれども。そういうことを根拠にしてね、これから、いや大丈夫ですと、この開発大丈夫ですと、ちゃんと採算も合いますというふうにな、言えるものなのかどうかですね。

摂津市の財政状況はと言えば、全国にある市の中で、経常収支比率とか、悪い方から数えて22番目だというんですね。今でさえ100をオーバーしているという中であって、つまり新たな事業など何

もできないよということ、赤ランプが灯っておるわけですね。これは担当部局の話ではないかもしれませんが、こういう財政状況のときにね、そういう開発に取り組んで失敗したわ、一層ふくらんで、赤字債権団体に転落したと。自治も何もあったものじゃないですね。

そういうこととは関係なしに、いやここに土地があるからと、これはもう残された空間だからというふうにとびついていいものかどうかですね。そういうことについての検討は、本当になされたのかどうか。これは全く疑わしいと。そうではないと言うのなら、もう少し明確な答弁を示せと。

よしんばこれ来たとしてもですね、この立地で、どういう開発を見込んでいるかですね。それにはですね、例えばこの地域の用途指定なんかはどういうふうを考えておられるんですか。それによつては、この開発についてですね、ここはどなるのかということも見えてこようかと思うんですけども、もし準工などということにしてですね、これは売却しやすいからそういうことにするとしませんか、売れなければだめなんですから。

そしたらね、こういう立地のもとで来るというのはね、一番どこが必要かと言ったらね、梅田の貨物駅を見ればわかるように、周辺にはやっぱり貨物の関連の企業が張りついているんですよ。立地しては一番いいんですよ。ほかに求めようがないんですよ。ほかに求める余地はありませんね。

そういうことから言うとね、ここへ来る可能性が一番多いのはですね、このJR貨物関連の業者、運輸業者でしょう。そういう人たちが来るということ、例えばこの開発の中で、なかなかここに進出してくる、これ企業なんかどうかわ

かりませんけれどもね、企業があるとなれば、もし運送業者がたくさんここへ来るとすれば、来るというふうなことを想定するんであればですね、当然のことながら、この貨物駅との接続を考えないということはないと思うんです。いわば、買手市場であればですね、そういう条件を出さないとも限りませんよ。

つまり、本市としては、この計画の成否がそういうことにかかってくるとすればね、条件飲まないかんじゃないですか。当初言っていたね、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、こういう態度がね、一体どこまで貫き通せるのかと。先々の心配のようにおっしゃるけれども、現に、こういうことがいろいろ起こっているわけでね、そういう問題からこの開発ということ考えたときにね、そういうことにまで発展してくるという可能性は持っているわけですよ。いやそれでもまだ、赤字が納まればええということになるのかですね、いやそうもならんと、もっと一層深刻な事態になっていくのかということさえあるわけですね。

そういう見通しをね、今日の時点でどういうふうに行って、こういうことをやろうとしているのかと。

これは大分後段の部分はですね、先の話ということですけども、今現にそういうことを先送りするのではなくて、予算計上までしようというんですからね、そういう論議まで市はしてきているわけですから、それは明確にさせていただきたいというふうに思うんです。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 お答えします。

まず、最初のお話でございますけれども、貨物の移転で保証等というお話でございます。

これらにつきましては、事業団から示させておりますのは、現在の梅田の機能の約半分の100万トン移転したいという内容でございます。

残りの半分等についてはどうなのかということでございますけど、これらについては、事業団が責任を持って大阪市と協議をするという内容で、今現在進められているようにも聞き及んでおります。

それと、過去の協定等について、反故にされてきたじゃないかということのお話でございますけれども、我々としたしましては、過去では確かに、大阪貨物ターミナル等ではそういう事実があったわけでございますけれども、今後は、そういうことのないように、十分再度協定書を結びながら、そういうことのないように取り組んでいきたいというふうに考えております。

それともう1点の、開発主体はどうかということでございますけれども、現在の我々の考えております内容については、三セクじゃなしに、市の特別会計方式を設けながら、大きな財政負担にならないということを前提に置きながら、事業主体は市でやりたいというふうに考えておるわけでございます。

それらの答えを出すについては、先ほどもご答弁申しておりますように、この6月議会に補正予算を提出をさせていただきまして、いろいろと問題の課題抽出をしながら、最終的なまとめをしていきたいというふうに考えておるわけございまして、事業主体としては、あくまでも市でやるという内容でございます。

それと採算性というお話もあったわけでございますけれども、現在の事業団からは、正式な価格提示をされておらないというのが、一番大きな課題であると。我々としたしましては、価格が提示され

れば、それによって、インフラ整備がいくらかかって、こういう何ぼで売ればいけるということでございますけれども、過去にはあくまでも竜華の例をとりながら、仮にということで、10万円であれば、委員がおっしゃっているように、全体が8.1ヘクタールでありますから、81億となりますけれども、そういうことでなると、先ほどおっしゃってますように、全体事業費が130億になると。その中で、仮に4ヘクタールが処分できるとなればですね、仮に随意契約の関係ではですね、全体の公共用地は51%確保して、残りは処分していいですよというのが、特約条項がありますから、49を処分するとなれば、約4ヘクタールであるというのが、判断すれば、平米当たり、32万円台で売却することによって、事業団から用地価格とインフラ整備をペイできるということでもあります。

ですから、我々といたしましては、こういう資料をつくりながら、できるだけ事業団の価格を低く提示させていただくように、今いろいろ努力しておるわけでございます。

ですから、今仮にそういうようなこの企業が来るんだということになるかしれませんけれども、それらについては、今後やっぱり事業団の価格として、提示された額によって、市として最終的な判断をしていきたい。買うについては、そういうふうなものを網羅しながら、最終的に判断していくというのが、現在の考え方でございます。

それと、用途上の問題で、どういう開発をしていくかということでございますけれども、これらにつきましては、市として具体的に、一番いいのは、税収の望める施設というのが、最前提であろうというふうに考えております。

といいますのは、一番税収の伸びる分につきましては、商業上の施設が一番ベターであるんじゃないかなというのが現在の考え方でございますけれども、これらについては、一定のインフラ整備をする中で、どういう企業がいいかというのを議会とも相談しながら、今後決定していきたいというふうに考えております。

それと用途上のお話でございますけれども、現在の用途は、ご存じのように準工業地域でございます。ですから、その誘致する企業によっては、場合によっては、商業なり、近隣商業等々の用途をその時点でやっぱり考えていく必要があるんじゃないかと考えているわけでございます。

何せ現在は、横には処理場等がある関係で、非常に誘致するにしても難しいんじゃないかというのがありますけれども、事前にそういう企業を市としては位置づけしながら、今後はこの跡地についての開発の関係を協議していきたいというふうに考えております。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 昨年の6月からですね、清算事業団側から計画が示されて、もう1年が来ようというのにですね、今一番問題になったきた貨物量の問題についてね、まだ大阪市と協議するということ、協議しているということ聞き及んでいるというような状態であってね、いいのかと。こんなことで、もう受け入れ結構ですと、受け入れしましょうというふうになるんですかと。

もしこの貨物量の問題をね、やっぱりいや全量来ないというふうにするためには、残り半分の行き先がここだというふうに決定し、そこでの住民合意も得られですよ、吹田、摂津のこの地域でも、住民合意の点で、つまり結局は、受け入れ

が10年もかかってきたわけですよ。住民が反対せずですね、議会も反対せず、市も反対しなければ、すぐにもできておったでしょう。反対したから、環境悪化をするからと、そのことが最大の理由で言うてこれなかったわけですね。ほんなら、同じことが大阪市内についても言えるわけですよ。大阪市と協議するとあるけれども、大阪市だってね、地元住民の合意なしにですね、そんなことやったらまた大問題になるでしょう。

つまり、非常に難しい問題なんですよ、これ。それをね、安易に、いやうちが半分受け入れたら、向こう半分は何とかしてくれるんだと、そんなことに乗れますかと、今の段階で。そこをもっと見極めるべきではないかというのが、我々の意見だったんです。

そういうことのならんうちからね、この開発についていろいろ青写真描いてですね、こうします、ああします。ましてや、まだ値段も決まってないのに、こんな財政全体の計画も立てられようはずがありませんわ。

また進出してくる企業なんかについてもね、あるのかないのか、需要予測やらんとね、どんな会社だってね、開発会社だって、そんなことをやらんうちにやりませんよ。開発会社がそういうことをやっているのはね、みんな第三セクターですよ。税金でしり拭いできることだからやっておるんですよ。

そうでなければそんなものやりませんか、開発会社は。あなた方盛んに民間の手法と言うけれども、こんなもの民間の手法なんて、こんなことやる企業ありませんよ。こんな見通しのない。私は採算性の問題だけ言ってるんじゃないんですよ。採算性の問題からだけ言っているんじゃないんです。一番根本にあった、

この移転してくるという問題へね、梅田貨物駅が移転してくるという問題について、あまりにもそんなに簡単に結論をくだすべきかどうかと、受け入れを前提にしてですね、計画を立てるべきかどうかということ考えたときに、今のような貨物の状況にあるのに、それで結構ですと、よく言えるものだと思うんですけど。

そういうことは何も心配してないということなんですか。そこはただ、ただ、清算事業団を信用してますと言うんですか。これまでは、信用できないと、こういうふうに言ってきたわけですね。向こうもいろいろ、全量来たとしてもね、いや公害対策すると言うてきたんやけど、そんなん信用できないと言うてきたんですよ。どこにその半分にするという保証があるんですか。

何もないと。今、まだ。そうじゃないんですか。その事態は、しかも全然進行してないんです、この前から。この特別委員会に入ってから、全然進展してないです。同じ答弁の繰り返しじゃないですか。どこに道が開けるんですか。摂津、吹田が受け入れという、議会でも要望決議したと。それで行け。そしたら清算事業団もっと動き出していいじゃないですか、吹田や摂津はOKいうてると。早く返事持ってこないかんやないですか。残り半分はこうしましたと。持ってこれないんですよ、まだ。

そういう性質の問題なのにね、半分になったということね、丸っぽ信用してね、計画を進めようと。これはね、あまりにもやっぱり行政の担当としてはね、将来を見ていないということと言われてもしょうがないんじゃないですか。

そのアクセス道路の問題についても、今は十三高槻線には接続しないでね、庄



内新庄線を通過して御堂筋からグーと迂回して、排気ガスをその間、ばらまきながらね、地球環境上もよくないですわな、こんな、ずっと回って。すぐ行けばすぐあるのにね。そういうことをいつまでもね、そういう状況になるかと言ったら、いやさせません、いや協定結びますって、そんなんはいつまた崩されるかわかりませんね。協定を金科玉条と思ってないですけども、その協定すらまだ確としたものがないんですよ。なのに、開発計画だけはどんどん進んで、予算も計上しようと、これはどういうことですか。

アクセス道路については、だから、この前から進展があったんなら、あったということだね、そうい点は何も報告がないというの、またおかしい話なんでね、一番重要な問題のはずです。出口が南清和園の方になったって、うちは一切関係ないと、そんなもので済むんでしょうか。場内道路だってこれね、それは排気ガス出ますしね、場内作業についても、排気ガスは出るんですね。これは前も言いましたけど。梅田貨物駅で、かつてコンテナを運ぶフォークリフトですか、そういうものの排ガスでですね、作業ができなかったという事態まで引き起こしたということなんですからね。この辺についても、まだ回答はないと思います。

それから、運行経路について、さっき言うたような協定がね、どれほどの効力を持つのかということですね。

それから環境調査を向こうの側がやると言っているけれども、市としても、こういう評価についてはですね、やるべきじゃないですか。費用負担は清算事業団にでも出してもらおうということでも、原因者であるから。しかし、進出企業の、進出会社のアセスメント、そのまま信用していいのかどうかと、こういうことが

ありますからね、この辺はどうですか。

それから開発の問題については、処分する用地が4ヘクタールだと言ったのは、これも前回はですね、3ヘクタールを処分するとしてという話だったでしょ。そう言うてましたやん。3.04、この部分をですね、A1の部分を処分して、事業費を生み出していきたいと、この前話したですよ。今になって何で否定するんですか。それを証明するがためにね、計算していったら、たしか坪180万円という計算になったんです。なかったんですか。その計画は変わったんですか、もともとそうだったんですか。一遍議事録起こしてみましょうか、それやったら。

A1の部分を処分して、用地費も、それからインフラ整備の費用もですね、これで捻出したいんだというのが、この考えだったんでしょう。今おっしゃっているのは、これはあくまで清算事業団との用地買収で随意契約ができるかどうかという点で言うた場合のですね、いわば最大限の問題としておっしゃっているでしょ、このことは。

しかし当初の計画では、3ヘクタールを処分して、この残りの用地は公共用地に、A2、A3は公共用地に、その他のインフラ整備もそれでやりたいと、虫のいい話だと私言いましたよ。

大体開発するときね、どんな民間の会社でもですね、用地費が何ぼで、インフラ整備が何ぼで、これだけで売って、こういうふうにするからできると、できへんとか、そんな計算するのは当たり前でしょう。

そういうことを私はせいと言っているんじゃないですよ。少なくとも、そういう採算性という問題を考えてやるんやったら、そういうことをやるのは当然なんですよ。それが一番イロハのイなんです

ね。それが固まらないのにね、計画を進めると。その計画が成り立つかどうかもわからん。何十億も狂いが出てきてね、それでもやっていけるようなずさんな計画なんですか。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点目の貨物の移転の問題でございますけれども、先ほどもご答弁いたしておりますように、大阪市の他の地域で、話がまとまらん場合については、梅田に残すということは前回からもご報告申しておる内容でございます。

梅田に残した中で、一定大阪市と協議していくというのが事業団からの回答ということでは、もう前回からもご答弁申している趣旨でございます。

それと、前後しますけれども、開発云々ということでございます。前は確かにA1地域の3.0ヘクタールが云々ということは私は答弁したと思っておりますけれども、その後、それプラスB2の云々で約4ヘクタールというように私は言うたと思うんですけれども、現在の事業団との随意契約の条項でおきますと、先ほどもご答弁申しておりますように、全体面積の公共施設が、道路、公園等を入れた中で、51%をとってもらえるのであれば、残りの49%は市の方で売ってもらっても結構ですよ。売った中で、事業費を生み出してもらおうように努力してほしいというのも、向こうの内容でございますから、私どもといたしましては、インフラ整備と用地を足して、どれだけの価格で売れば事業費が出るんだということは、検討してきた中身でございます。

何せ、購入価格がはっきりされておらない現段階で、いざ何ぼであれば売れるんだということは、まだ私どもとしては非常に難しいと。私個人的に考えるので

あれば、大体20万から25万の範囲内であれば、売れるんじゃないかという、あくまでこれは私個人の考え方でありますから、それであれば坪で言いますと75万くらいじゃないかなというように、私は5万円ぐらいの差が出るようには考えておるわけでございますけれども、一番近いところでありますと、岸辺駅から5、600メートルのところ、一番近いということになりますから、それくらいであれば、現時点では売れるんじゃないかなというように考えております。

いずれ、どういう企業の云々なのか知りませんが、これらについては、先ほどもご答弁申しておりますように、基本計画、基本構想を作成する中で、どういう企業等に売却すればいいかということは、今後やっぱり検討していきたいというように考えております。

ですから、我々といたしましては、基本計画の中で、もう少し詰めた中身の事業費を算出した中で、一定の判断をしていきたいというふうに考えておるわけでございます。

あくまでも、今お示ししておりますのは、庁内の検討委員会で作成した中身を、皆様方にお示ししながら、一定の判断材料とするというふうな考え方でお示しさせていただいたというのが中身でございます。

先ほどの51%、49%の話でございますけれども、前回の委員会では、3ヘクタールと4ヘクタールという、両方の説明をさせていただいたように、我々としてはなっておりますので、その辺、ご理解賜りたいと思います。

仮に、A1であれば、3.0はありますよ、少しそのA2の区域の山田川の河川の区域を入れますと、4ヘクタールというふうに私はご答弁したと思っております

で、その辺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 大阪市内でね、貨物駅の移転先が決まらない場合は、梅田の貨物駅に半分残すと、そういう話なんですね。

ところがですね、その半分、梅田駅に残したとしたら、清算事業団はもともと事業団用地を売却してですね、国鉄債務の返済に、これは返済にもあたらんわけですけども、返済の一部にというわけでしょう。

梅田の貨物駅を移転させる、だからこそ、この跡地を売却できるということだったんですよ。半分にすることでね、用地はだから半分しか売れないということになるし、貨物駅のこの施設はですね、こちらつくってこないかんわけですよ。道路もつからないかんのですよ。費用はものすごく要るわね、二重手間なことをだれがやるんですか。

それなら単に、今遊んでいるJR貨物用地をですね、これを清算事業団用地にしてね、清算事業団の梅田の用地をですね、あれを貨物の用地にすればええんですよ。全然矛盾ないんです、それで。おかしなね、こんなことするから、切ったり貼ったりせないかんようになってくるんですよ。用地の半分残しておくなんて、そんな計画やったらね、これは考えてもおかしいやないですか。

だから、そこに留まらないというふうに見るのが、当たり前ではないかと。つまり将来にわたってはね、全量こっちへ持ってくるというふうに、また来るに違いないと、そういうふうに見えるんですよ、また。あるいは大阪貨物ターミナルにもね、含めてですね、そういう話になってくるんですよ。

そういうふうには考えないと。清算事

業団の言うとおりのや、もう100%そのとおりと、最後まで。それだけ信託しているんですかと。今まで何度もそういう状況ではなかったはずですよ。だからそれに安易に乗ってね、これは半分は梅田に残すと言うてるから、こっち絶対半分しか来ませんねんと、これはもう、そうは非常に考えにくいということでありませう。

しかもそういう状況にあるのにですね、梅田の残りの半分の移転先についてですね、今やってるはずですよ。涼しい顔じゃないんですよ。どうなりましたかと、どうなってますかと、いうて問うのが普通じゃないですか。貨物量半分にこだわってきたんですから。市としてはね、半分というか、分散ということにこだわってきたわけですから。あまりにもその辺、さっぱり、信用してます、あとはもう任せってます、そんなことでいいんですか、ということをおっしゃっているんです。

それから開発の問題についてはですね、商業施設ということも考えられるというふうに言いましたね。この検討会議の中には、商工関係の担当部局も入っているわけですね、当然。何も意見出ませんでしたか。

あのJR茨木駅の近隣にですね、15万平方メートルにものぼるといふ売り場面積を持つマイカルが出店を計画してないですか。また近隣で言えば、正雀本町1丁目の地域にですね、ライフが出店を申請をしたと。もう早ければ11月にも出店するということでしょう。

このことによってね、地元商店街は大打撃を受けるだろうと。潰滅的な打撃を受けるでしょう。にもかかわらずね、摂津市は税収を考えて、ここは商業施設が望ましいと。一体どういう立場でそういうことが言えるのかと。地元の商工業者

にとってはね、その育成なんか、いわばそれはもうなくなってもええと、この開発でね、商業施設が来てくれて、商業施設ができて、税収が増えればいいと。何のための市政ですか。だれのための市政ですか。

例えばということでおっしゃったね、そういう商業施設についてもです、しかも大店法は廃止と。きのう通りましたな、朝。大店法廃止ですよ。立地法というのはね、商業調整を目的にしていらないんです。つまりね、それはもう自由だというわけですよ。自由経済、市場経済だと。何を言っているんですかと。今全世界の動きはね、ヨーロッパの動きはですね、大店法規制強化ですよ。出店の規制強化ですよ。一人日本だけがですね、規制緩和ですよ。

そういう状況の中でね、地元商工業者にどんな影響を与えます。既に駅前再開発、市の事業によってね、周辺の商業施設がどうなったか。こんなことを思い起こせばね、本当にこんなことで、そんな計画がね、地元の商工業者に示せますか。例えばということであっても。どうなんですか。

そういうふうに、まず税収が伸びるような、市の財政にとって税収が伸びるようなという、そういう観点からだけこの開発計画が考えられるとするなら、そういうことを重点に考えられるとするなら、地元の商工業の育成なんて、どういうことになるんですか。

そういう開発の計画のね、調査費を組ませてくれっていったってね、私はそれ、結構ですというわけにはいかないというふうに、意見を申し上げるんですが、ご見解をお示してください。

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

田の貨物の移転の関係でございますけれども、これにつきましては、昨年の特別委員会の中でも、私はご答弁申し上げたと思います。残すという部分につきましては、一定の現在の梅田のある施設の中の約半分ということで、西口の出口から、中央郵便局の前の道路の延長線上からの半分を残すということで、私はご答弁申したという記憶がございます。

ですから、先ほどもご答弁申しておりますように、大阪市の他の市域で、協議ができない場合については、現在の梅田で機能を残して存続さすということが、事業団から聞いておる内容でございます。

それともう1点、先ほど開発地の関係でございますけれども、商業業務施設と言うたわけでございますけれども、これらについては、まだ市としての方向づけは一切出ておらないというのが、現在の段階でございます。ですから、1つは、例えばという表現をさせていただいたわけでございますけれども、そういう表現が悪い場合であれば、全面的に撤回しておわびしたいと思います。

ですから、我々といたしましては、今後、まちづくりについて、いろいろと調査しながら、どういう施設がいいかという導入を検討していくための補正をお願いしていくということで、6月補正をお願いしたいということ、この特別委員会でご提案させていただいた内容でございます。

ですから、我々といたしましては、現在の跡地に、仮に売却する面積の場所に何がいいのかということについては、今後は、市として検討した中で、議会にも報告しながら、お知恵を拝借しながら、最終的な集約をしていきたいというふうに考えておりますから、今の時点では、市としてはまだ売却の施設等については、

白紙ということでご理解願いたいと思います。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 梅田に半分残すということね、そんなんに親切についていっとたらね、最終的にはですね、この吹田の貨物駅にですね、全量が移転してこないという保証は、現在ではね、一切ないと私は思っております。

なぜかと言えばね、半分残すといって、その半分の用地をね、処分ができないのにね、ここに新たにこれだけ何百億かかるかわからん設備を投資をしてですよ、売却してですね、借金の返済にあてようにもですね、それだけのあれが出てきませんわ。全部きちんとうまいこと処理できても、9,000億とかいう話でしょ。それもいかないでしょう。そういうことになれば、半分というわりにもいかない。28兆3,000億の赤字の穴埋め、到底できようはずがありませんよね。

だから、これ用地でね、赤字をなくそうなんていうのは、どだい無理な話だということ、今もうはっきりしてきてるんですよ。せやのにね、それを少しでも減らそうというときにですよ、なぜそんなに安く提供したりですね、半分残したりするということ、そういう不経済なことをやるかと、こういう手段をね、また財政上の立場からはですね、論じられるのは当たり前のことじゃないですか。そうじゃないですかということを行っているんです。

だから将来、全量がこっちへ来ないという保証は何もないからね、そのことの保証をね、もっと真剣に追求すべきだということを行っているんです。

それから、開発の問題で、例えばということで、商業施設といって、それを不適切ならおわびしますと言ったけど、

いやそうじゃないんですよ、これは。部長おっしゃっているのはですね、どういう施設にするかはね、選べる立場にないんですよ。わかりますか。

これが来ない、あれが来ないというふうになったらね、そしたらどうしようかということになるんですよ。それ向けに、いろいろ考えるということなんですよ。発想が逆なんです。まちづくりの立場から、こういう施設が必要だということから出発するようなまちづくりじゃないんですよ。これ、採算合わなきゃどうしようかと、売れなきゃ採算が合えへんと。それに合ったようなそしたら用途にしよう。あるいは相手にしようということなんですよ。これは市が直営でやろうとですね、イニシアチブ持ってるから大丈夫、そんなことじゃないんです。客観的に見て、これ売れなきゃ成り立たないでしょう。売れるようなところに売らうでしょう、結局。ここは商業施設はよくないと思っててもね、選べる立場じゃないんですよ。

そういうことで、進みだせば、資金計画というものがありますから、これ売却しなければ、事業費は絶対出てこないんですから。そんな赤字を市民に背負わせる気かと、いうことになるでしょう。

安易にだからそういうことを考えるべきじゃないんじゃないかと。しかも、採算が合ったとしてですね、商業施設が入ったと。そしたら地元の方はどうなりまんねんと。こういう矛盾を生じるということだって、起こり得るんですよ。

あるいは、企業が来たいからといってね、産廃施設が来るとかですね、隣りがし尿の処理施設でしょ。そういう処理施設同士が並ぶということだってあり得ますよ。

その歯止めは一体何ですか。歯止めは

ないんです、それ。いや、そんなふうにはしませんと。この問題の出発が、移転してくればね、周辺道路に大型ディーゼルトラックがあふれて、公害をもたらすと、このことが反対の大きな理由だったんですね。だから市もですね、市長も、これ以上の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をお願いしてきたんですよ。ところが、財政の問題からね、選べないということになってですね、そういうところが、進出してくると。言ったら、これは本末転倒になりますね。そういうことにならないという保証はありますか、ということをお願いしているんです。

後藤委員長 竹本助役。

竹本助役 この吹田操車場跡地の問題につきまして、るるご協議を相わずらわせておりますけれども、ただいま委員の方からご指摘ございますような、このまずは、吹田操車場への梅田貨物駅の移転に伴いますところの諸条件、先ほど来出ておりますように、貨物の分散、あるいは環境アセスメント問題、あるいは、アクセス道路、その他の問題につきましては、既に清算事業団の方から、一定の前提条件としての公文書を出してきておりますし、それに対し、我々の方といたしましても、さまざまな、またこの本委員会、あるいは本委員会以前の建設常任委員会等のご意見も踏まえて、さまざまな質問もし、それに対する清算事業団からの回答も得る中で、前提条件の把握に努めてまいりました。

我々といたしましては、こういった前提条件のもとで、この問題に対し対処をしていこうと考えているわけでございます。

もちろん、将来におきましては、これらで示されてきた前提条件が、必ず守ら

れるものであるかどうかという、チェックのことにつきましても、今は我が市だけでやるだけでは、場合によっては不十分になるということも考えられますから、これらの事柄につきましては、摂津市、吹田市、大阪府の三者が、清算事業団等を対峙する形で、さまざまな交渉もし、確定作業をいたしておるところでございます。

いずれにしましても、こういった前提条件のもとで貨物駅がどうか、さらに開発可能用地の発生によって、これをどのように扱っていくかということ、今考える時期であると。

まして、先ほど来部長の方から申し上げておりますように、清算事業団が間もなく解体されようとしております。もちろん、事務的にはきちんと鉄道建設公団に移管がなされるということは、聞いておりますけれども、我々としては、清算事業団が活動しておる間に、これらの事柄についての方向性を把握することが、得策であるというふうに考えておるところでございます。一方のこの開発可能用地の取扱いの問題につきましては、先ほど来申し上げておりますように、市内で開発が可能とする、まとまった貴重な土地であるという観点に立ちまして、我々の方としては、ここにおいてまちづくりにどういうことができるかということ、いろいろな角度から検討をした上で、これについての対処方を考えていきたいという趣旨におきまして、既に吹田市との懇談会、そして今回は調査ということを予算化をお願いいたしまして、具体的な内容について、取り組み方向を考えていきたいという取り組みを考えておるわけでございます。

こういったことをご検討いただく中で、まちづくりというのはどういう方向が一

番望ましいのか、もちろん、今の状況の中では、これを市が全部財政的に抱えるということは、ほとんど不可能でございます。さすれば、この開発可能用地について、一定の部分については、売却などの方向を考えないことには、この土地を利用していくことは、現在の財政状況では不可能であるということは、申し上げるまでもございません。

やはり、そのためには、まちづくりとしてふさわしいものがどういうものであるか、先ほどは部長の個人的なことということで、商業が一番というようなことも申し上げましたけれども、我々の方といたしましては、ここにまちづくりとしてのふさわしいものとは、どういうものであるかということ、今回の調査をとおして、十分な検討もさせていただきたい、また、その中でも、こういったインフラ整備、今我々の庁内検討委員会の方から出ておりますインフラ整備についても、一定の方向性は出しておりますけれども、さらに専門的な見地に立って、この調査を委託する相手方の専門的な見地からの検討もした上での、調査報告をいただいて、これは摂津市、吹田市と共同事業でありますから、それぞれの意見も踏まえた中で、総合した内容の計画が示されてくるものと、我々としては期待をしております。

そういったことを得ましたのちに、市として、今度はそれを実現していくのについて、先ほど来ご指摘でございますように、事業主体をどうするのか、そして資金計画をどうするのか、そういったことを十分に検討しなければならないと考えております。

この部分になりまして、市が本当に主体的に考えていかなければならない。先ほど部長が申しておりますように、事業

主体ということになれば、特別会計方式で、市が責任を持ってということも申しておりますけれども、内容によりまして、どういう手法が望ましいのかということも、その時点で十分検討をいたしまして、これこそまた議会とのご相談も申し上げる中で、もっともふさわしい事業主体を構成し、資金計画もご納得のいくような資金計画を立てて、そして摂津市の100年の計に資するような、そういう計画に結び付けていける事業とさせていただくのが、我々の思いでございます。

どうぞひとつ、ご理解のほどをお願い申し上げたいと思います。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 おかしな話ですな、それは。部長と助役の中で、意見が違うと。市の直営で考えておりますというのと、いやそのときになって事業主体も考えると、えらい違いじゃないですか。

そんなにあいまいな事業主体、例えば事業主体について言えば、そんなものなんですか、今の段階では、よくわかりません。

もう1つ、これがつまり今の問題は、今の問題というのは全体の生じている問題はですね、清算事業団がことし中に解散となるということがね、最大の要件で、急ぐというね、今結論つけなければということになっているんですけどね。ちょっと待ってくださいよと。これね、決着つけないかんのは、向こうの側であって、こっちじゃないんですよ。なぜ、向こうの側か。向こうが貨物駅を移転しようとしてきているんですから。だから移転してこようとしている側、これは清算事業団がなるほど、この事業を手がけているわけだね、そうでしょう。

清算事業団、これできなかつたらどうするんですか。逆の立場から。受ける側

じゃなくてね、向こうがやろうとしている側から考えればどうなんですか。そういうことは引き継がれるんでしょう。鉄建公団に。その点、なぜまずいことがあるんですか、清算事業団とでは違うという。向こうはやりたいんですよ。こっちはあかんと言ってこれまで言ってきたんですよ。向こうは苦慮してきたんですよ。時間がないという、向こうがあせっているんですよ。なぜそれを、こちら側が急がないかん理由があるんですか、一番の問題はそこだと思っただけですよ。急がなくてもいいんですよ、別に。

つまりね、貨物の問題でもね、分散の問題でもね、あるいは梅田に残すと言っているけれども、そんなよりやね、大阪市内にちゃんと決まったという段階でやったっていいじゃないですか。それなら半分来るということに、はっきり確定するわけです。なぜ待てないんですか。向こうがやろうとしている計画なんですよと。

だから、向こうは清算事業団の段階でできなければ、その事業をだれかに引き継がないかんのですよ。その引き継ぐ団体もね、鉄建公団なら鉄建公団ですよ、それとですね市とやっぱり交渉しないかんのですよ。同じことじゃないですか。それで今まで積み重ねてきた中でね、清算事業団との間でね、唯一去年の6月になってはじめて出されてきたこの計画についてね、いやこれ唯一絶対と、これでないとのられへんというふうなことではないんですよ。

そういうことからすれば、向こうがこの計画を進めたがっているわけで、何も急ぐ必要はこちらに1つもないと。まちづくりを考えるならね、今さっきまちづくりのためにこれをやりたいというならね、そんな拙速ではね、いきませんよ、事業主体だって、あるいは何をつくるか

だって。

そういう論議の上にですね、やってもいいんですよ。急ぐことはない。向こうは急ぎたい。しかしこちらは急ぐ必要はない。こういう単純明快なことなんですよ、このことは。なぜこちらがそれに急がないかんかと、そこを明確にお答え下さい。

後藤委員長 竹本助役。

竹本助役 私どもが、清算事業団が活動している間にと申しておりますのは、やはり今まで、清算事業団との間で、我々の方は去年の6月18日以来、さまざまな協議を進めております。また我々の方からの要求や条件等についても、申し上げてきております。

これらの事柄は、反面、清算事業団としては、解散をしてしまうまでに、何とか解決をしておきたいという思いが強うございます。したがって、そういうふうな状況下にある間に、我々の方の要求、要望、条件をできるだけ詰めておきたい、この思いが強いわけでございます。相手が変わってしましましてからは、またある意味で、それは事務引き継ぎは行われるかもしれませんが、1からのやり直しということもなきにしもあらずということの懸念も持ちながら、できるだけ、できることならば、清算事業団が活動中に、一定の、これは全部といこうとは困難だろうと思っておりますが、一定の詰めをしておきたいというのが、我々の考えでございます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 6月18日、去年のね、6月18日以来のことが、いわばね、清算事業団との関係でしょ。清算事業団が計画して、10年間、これ何もほかのこととは進展なかったわけですから、わずか去年の6月の18日の話でしょ、それ以



来の積み重ねが、そんなに深く突き進んだとも思えません。

今、いろいろご回答のあった貨物量の問題でも、アクセス道路の問題でも、アセスメントの問題でもね、そんなに詰めた話は、この間にね、1年経たない間にね、進んだとも思われません。

引き継ぐべきことといってもね、そんなにあるかと、私は言いたいんです。しかもさっきから言っているように、向こうがこれは計画していることなんですよ、移転はですね。跡地の開発は違いますけどね。(不規則発言あり)何を言っているんですか。今その入口の話はまだやるべき時なんですよ。

だから急ぐのは向こうであって、こちらは何も急ぐ必要はないんです。そうでしょう。向こうが急いでいるんです。向こうがその急ぐからといっているいろいろな条件、いい条件を出しているかということ、必ずしもね、私どもが言っているように、貨物でも半分の問題にしたってね、確証はないんですよ、まだ。それを詰めていこうとしているんでしょう。向こうがもつと示してこなあかんのですよ。

そういう段階にあるのにね、なぜこちらがどんどん急いでしないかんかと。これは納得いかないことなんです。私にとっては全く納得のいかないことです。相手が鉄建公団に変わっても、鉄建公団としては、この計画を進めなきゃならんです。進めなきゃならんと。しかも急ぎたいということも、それはあるでしょう。こちら側は急ぐ必要はなにもないと。

だからね、そういうこれまで市がとってきた態度はですね、つまりこの環境問題からですね、この問題ずっと取り上げてやってきたという、そういう立場を貫くんであればですね、そういう立場を貫いてですね、何も計画は1年、2年、3

年とずれ込もうがね、大きな問題じゃないんです。

そういうことを申し上げて終わります。

後藤委員長 これで本委員会を閉会します。

(午前11時59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 中野賢治