

(午前10時 5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。

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、誠にありがとうございます。

本日は、この間の吹田操車場跡地利用問題につきましての経過をご報告申し上げますとともに、今後の若干の考え方も申し述べさせていただきまして、ご審議をわずらわしいと存じます。

どうぞよろしくお願いを申し上げます。冒頭のごあいさつとさせていただきます。

後藤委員長 それでは委員会記録署名委員は、寺西委員を指名します。

本日の案件は、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。

本日開催いただきました件につきましては、去る5月29日の特別委員会におきまして、清算事業団と大阪府・吹田市・摂津市との間で、梅田貨物駅移転問題関連や開発可能用地等の取扱いについての、基本的な協議の項目なり、主旨につきまして、ご説明を申し上げてまいりましたが、その後、都市側と事業団側とで協議を重ねながら、基本協定の締結に向けました取り組みを進めてまいりました。

本日、委員各位のお手元にご配付させていただいております資料が、今日までの協議で一定まとめてまいりましたが、委員各位にもご承知と存じますが、現在、

国におきましては、「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律案」が第143回臨時国会におきまして、金融再生関連法案と併せまして審議中ではありますが、この法律案が成立いたしますと、日本国有鉄道清算事業団は解散し、その権利及び義務につきましては、日本鉄道建設公団が承継されることになっております。

承継されました土地や、その他の資産の処分をはじめ、承継した権利、義務の行使及び履行のために必要な業務を日本鉄道建設公団が行うことになっております。

法律制定の見通しは、現時点では把握いたしかねますが、仮に必要な協議が十分に整わない中で、清算事業団が鉄建公団に移行されることになりましても、今後も継続的な協議や、現時点での事業団側と都市側との意向の確認をいたしておく必要があると考えております関係から、事業団が解散するまでに文書によりまして確認を行おうとするものであります。

それではお手元にご配付の資料を確認させていただきますと思います。

まず資料1につきましては、吹田操車場跡地の今説明しました、共通確認事項(案)でございます。それが1から3ページでございます。

続きまして、個別確認事項(案)として、4ページにございます資料2につきましては、梅田貨物駅移転に関する記事内容について、抗議関係の内容でございます。

資料3につきましては、大阪貨物ターミナル新設に伴う覚書、これは昭和57年当時の内容でございます。

それではお手元にご配付させていただいております資料1の共通確認事項(案)の骨子の内容につきまして、ご説明を申

上げます。

まず、第1項目では、梅田貨物駅移転に伴います取扱い貨物量等についての内容であります。

ここでは、移転機能の年間取扱量を梅田貨物駅の約半分の100万トン以内とし、中継貨物は年間45万トン以内とする。

また、貨物取扱量の実績報告についても、両市とJR貨物との間で、別途覚書を締結することといたしております。

さらに、(4)におきましては、大阪貨物ターミナルへの移転はさせず、残りは大阪市内で処理することとし、清算事業団が責任をもって大阪市等の関係機関と協議し、処理するものといたしております。

次に、第2項目の貨物専用道路の整備については、貨物専用道路を設け、貨物関連自動車は一日当たり往復1,000台以内とする。

また、今日まで特別委員会にご配付させていただきました、(2)貨物関連自動車の経路につきましても、明文化をいたしております。

さらに、(3)におきましては、運行台数や運行経路を厳守するため、JR貨物と関係通運事業者との間で覚書を締結し、両市に届け出をするものといたしております。

次に、第3項目の環境対策につきましては、吹田市・摂津市の環境条例等に沿った対策を講じつつ、環境影響評価並びに事後監視も併せて実施するものといたしております。

また、(3)では、両市の開発指導要綱や基準を遵守しながら、緑地を確保するものといたしております。

第4項目のまちづくり可能用地についてであります。吹田市・摂津市域に該

当いたします開発可能用地面積を示しながら、市のまちづくり計画実現のための用地の売却に当たっては、その時期、方法等において、可能な限り協力するものとし、併せて、JR貨物会社も同様の扱いとするものといたしております。

次に、第5項目の南北分断解消についてであります。ここでは、岸辺駅の橋上駅化と自由通路について記述いたしております。

次に、第6項目では、住民説明であります。

ここでは、アクセス専用道路も含めた貨物駅移転に関わります事業につきまして、地元住民への説明を行い、住民の意見を尊重しながら、事業計画に反映させ、円滑な合意形成に努めるものといたしております。

第7項目では、梅田貨物駅移転の事業着手についてであります。今回のこの共通確認事項(案)を確認いたしましても、最終到達としてはならず、詳細な協議・調整を終えたのち、基本協定を締結し、都市側の合意の上で進めることといたしております。

次に、第8項目のその他についてであります。

(1)では、両市の個別確認事項について、別途協議するものとしておりまして、後ほど、本市に関わります個別確認項目につきましてご説明を申し上げます。

(2)では、疑義等が生じた場合の対応について記述いたしております。

最後に、(3)では、現在、事業団から鉄建公団への権利・義務の承継につきまして、国会で法案審議中であり、本年10月1日の承継予定日が微妙な状況となっているものであります。鉄建公団に承継されましても、この共通確認事項(案)をもとに、事業団と同様の継続的

対応が図られるものといたしております。

引き続きまして、先ほどご説明申し上げました、共通確認事項（案）の骨子で第8項目（1）で、個別の確認事項につきましてご説明を申し上げます。

4ページをお開きください。

ここでは、事業団側と本市に関わります個別協議の確認項目を7項目にまとめたものであります。

それでは項目ごとにご説明申し上げます。

まず、第1項目では、開発可能用地以外のJR千里丘駅から坪井ガードまでの道路整備につきまして、本市のまちづくりの観点から、開発可能用地と同様に協力を求めているものであります。

第2項目におきましては、開発可能用地の土地単価についてであります。具体的な価格は明確にされておきませんが、本市が進めるまちづくり計画の実現に資する価格をもって譲渡する旨の確認をいたすものであります。

さらに、府の流域幹線であります山田幹線が正雀処理場から阪急車庫のあります府道正雀停車場線に埋設されておりますことから、開発可能用地内での地上部の利用が制限されます関係で、特段の配慮を求めているものであります。

第3項目につきましては、梅田貨物駅移転に伴いまして、跡地周辺における環境の配慮及び今後のまちづくりへの協力として、可能な限り緑地を確保するものとし、さらに、貨物用地内で不足する場合は、開発可能用地内、これはJRの用地で1.7ヘクタールの分を示しているわけでございます、において対処するものといたしております。

次に、第4項目につきましては、事業団において、埋蔵文化財調査を実施し、本市に報告するものといたしております。

第5項目におきましては、大阪貨物ターミナル駅に関連いたします内容であります。

本駅は、昭和57年に本市と覚書を締結する中で開設されたものであり、この項では、交通処理等に対する覚書の遵守とそれに関わります改善等を確認するもので、さらに、貨物取扱い状況等の報告も求めているものであります。

なお、覚書の写しにつきましては、別途の資料3に添付させていただいております。

次に、第6項目におきましては、開発可能用地内にJR西日本用地が存在いたしますことから、事業団側で事業団用地と同様の措置が取られるよう調整することを求めているものであります。

最後に、第7項目では、梅田貨物駅移転用地につきましては、本市の公共下水道計画との関連から、排水計画について事前に協議されることを求めているものであります。

以上が、平成9年6月の梅田貨物駅移転計画の申し入れに対します、都市側と事業団との間で協議を重ねてまいった確認事項の内容であります。今後の対応といたしまして、清算事業団の存続期間中に基本的な確認事項を書面をもって確認し、次の承継者である鉄道建設公団も事業団と同様に、継続協議を進めるため、誠意ある対応がなされるよう措置しなければならないと考えております。

さらに、引き続き、詰めの協議を進めてまいります。今後、市として一定の判断を示していかなくてはならないと考えておるところであり、本委員会のご意見を賜る中で、最終到達点として、大阪府・摂津市・吹田市・清算事業団もしくは鉄建公団、そしてJR貨物の5者において、基本協定を締結してまいりたいと

考えております。

それでは引き続きまして、去る7月7日の毎日新聞の報道に関係いたします内容につきまして、ご説明申し上げます。

資料2をご参照をお願いします。

新聞記事におきますと、梅田貨物駅移転計画に対しまして、都市側が合意したもののように記述され、さらに、梅田貨物駅に残る機能を大阪貨物ターミナル駅に移転する計画があるものとされ、本市の取り組みを根底から覆す記事が報道されたことにつき、本市といたしまして、市長名をもって遺憾の意を表明し、事業団に対して同日付けで抗議を行ったものであります。

また、次のページにおきまして、事業団からの7月9日付けの回答文を添付いたしておりますが、回答内容といたしますと、合意に至っていない状況であると、さらに、大阪貨物ターミナル駅への分散移転は考えていないとする回答が示されてまいりました。

併せまして3ページでは、事業団から毎日新聞社大阪本社に対しまして、訂正記事の掲載を要求する書面が出されたものであります。

次に、資料3につきまして、先ほどご説明申し上げました、大阪貨物ターミナル駅開設時の覚書の写し及び市から大阪貨物ターミナル建設に対する要望書であります。

吹田操車場跡地に関わります幾多の課題や社会的状況等が常に微妙に変化する状況となってまいりましたが、本市の取り組みといたしましては、開発可能用地の取扱いに併せ、周辺地域の課題等を充分調査・分析等を行い、将来のまちづくりの観点から、汚点を残さないためにも、慎重かつ正確な判断が必要と考えておりますので、各委員におかれましては、こ

れからもご理解とご協力を賜りますようお願いを申し上げます、以上で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せんか。

山下委員。

山下委員 出された資料の、7月7日付けの新聞記事に関連しまして、この新聞記事は7月7日ということですね。

そして、今日資料として提出された。この梅田貨物駅の移転に際して、その移転先が大阪貨物ターミナルには絶対しないということが、本市の望む態度であったはずなんですね。

それに対するこの新聞記事、いやそうではないと、大阪貨物ターミナルも含むんだという、こういう記事が出されて、それで2カ月余りもたって、報告するというのは、一体どういうことかと。本市にとって重要な中身なんですね、これは、主張してきたように。

その処理の仕方も、これ極めて不十分です。なぜか。これは国鉄清算事業団がこの記事の内容に対して抗議したと、こうなっているんですね。これで終わりなんですよ。

しかし、こんなことで終わっていいのかということがあるんです。新聞社の側はね、訂正記事を出したのかと。出していないんですね、今に至るまで。こういう状況があるときに、これね、一件落着というふうにはならないんですよ。どういう形で一件落着させるかと。この記事の内容が本当にそうでないというのなら、これは事実でないことを報道したというわけですから、やっぱり裁判手続きかなんかさせるといって決着つけなきゃね、書いた記事が真実かどうかははっきりしないですね。

これをはっきりさせるということをやらなきゃならないんじゃないですか。

つまり本市にとって、この移転問題について、私どもは移転を撤回すべきだというふうにも思っておりますけれども、市の側は貨物量を半分にしたんだから、あるいは環境対策も考えると言っているからというふうなことで、受け入れをしようとしているわけですね。

そのときに、一番大事なこととして、大阪貨物ターミナルに残りの半分が来ることはないですねということ、交渉の最初から、一番最初にそういうことを言ってきたはずなんですね。

本市に関わっては、それほど重要な問題なんですね。

それが今、十分な決着もしてないのに、これで終わりですというふうに、どうして言えるのかということが1点です。

資料3大阪貨物ターミナルができるときに、この覚書が交わされているわけがありますけれども、大事なことは、この協定がこのとおり残念ながら機能していないと。貨物量についても、その定めがないんですね、これまで。こういう協定にはなっていないようですね。

当時はですね、委員会の記録を見ますと、実質は100万トンぐらいだと、なお減少傾向にあるというふうなことから、あえてその貨物量については、取扱いを協議しなかったというような感じを受けるんですが、しかしそれにしても、出入口については専用通路を、専用の橋を通過して鳥飼貨物ターミナルの東口西口はこれを使わないと、出入りしないというふうにもっているんですね。やむを得ない場合は、南行きについては、一定認めようじゃないかというような中身のようですけども。

入る方についてもこれまでは中央環状

線から鶴野橋の下は通れないわけですね。市役所の北側の高架下をくぐって、そしてターミナルに鶴野橋を通過して出入りしているという車両もありますし、あるいは、北側から貨物ターミナルに直接出入りする車もあると、こういう実態になっているということですね。

現在は、この100万トンということよりは大幅に大きくなって、昨年実績では230万トン強だったと思いますが、こういう事態になっているんですね。

なおかつ、大阪貨物ターミナルの取扱量は、最大取扱量がたしか270万トン前後だったと思いますが、これもまだ増強の予定にあるようですね。

増強というのは、例えば1列車が20車両をですね、今までやっておりますけれども、26車両でやるというふうなことに、今はそのうちの2線ぐらいしかそうになっていないということですけども、この点はこれまでいただいた資料の中との整合の問題もあると思いますが、そういうふうに貨物量については、今後何を基準にですね、大阪貨物ターミナルに残りの半分がこないということになるのかですね。もともとの量がどこかということが定まっていなかったのに残り半分が貨物ターミナルにこないという、そういうことがどうして判断できるのかということでもあります。

それから、審議状況が微妙な状況にあるということなんですけれども、解散の予定となっております10月1日に、とても間に合わないでしょう。

暫定的にどうしても組まなきゃならんと、暫定予算を組まなきゃならんという状況にもあると思うんですね。

そういうところで、10月1日と見て、協定あるいは基本合意というんですかね、そういうことも結ぼうとしているんです

が、時間がないということで、あいまいにしてはならない問題もあるというふうに思うんですね。

今申しましたように、とりわけこの受け入れようとなさっている、貨物量半分というものを私も再三ここで言ってきたんですが、どう保証させるかと。

この点が今日に至るもなお不明なんです。というのは、残り半分をどこへどう移すかということについての明示がないから。これはね、協定合意ができるまでに、そのことができるかと言えば、どうも今までの清算事業団の話し振りでは、吹田・摂津両市が受け入れを決めてから大阪市に話をしに行くと、こういう話なんです。

それで、大阪市内の三つの駅、既存の三つの駅ですね、これの状況はと言いますと、いずれも非常に困難と、取扱量の総体はですね、いう状況にあると聞いております。

これは当初から、25万トンを百済にというふうな話もあったようですね。これ以上は受け入れがたいと、こういうふうな話なんです。とてもじゃないですけども、残りの半分を分散させるということにならないと。

安治川口については、都市計画も周辺にあって、区画整理ですか、やるというようなことで困難だと聞いております。

そういうことから、残り半分ということについてもそれが判明しないと。そういうことから、この大阪貨物ターミナルの問題も大きく出てきているし、毎日新聞の記事がどこから出たものか知りませんが、一定の根拠のあるものとなっているのではないかと、こういう気がするんです。

だからこそ、先ほどの対処についても厳密に行うということが必要だと思うん

です。

それから、この1日1,000台、あるいは年間100万トン、中継作業量合わせて145万トン、これは梅田貨物駅の半分じゃないですね。半分をはるかに超える量になっているということでもあります。

そして中継の作業量というのも、決して構内作業だけではないということも、聞いております。

構内作業であっても、そこで輸送に使われる、例えばコンテナ輸送のためのフォークリフトですかね、そういうものを動かすには、やっぱり排ガス問題もあるわけですから、こういう問題もこの中継作業量が問題なしというわけではないということは、これまで言ってきたところなんです。こういう1,000台とか100万トンということについて、これは実績報告について、それで検証していかうと、こういうわけなんです。

つまり、自治体の側として、それを検証するということになるのかどうかですね、それは、しようとしているのかどうかですね。これがこれまでも大阪貨物ターミナルでもそういう報告を求めてなかったというんですか、そういうことで、いわば貨物量が倍以上になっても、何らの歯止めにもならなかったと、こういうこともあったと思うんです。

そういう点でどうかということですね。

それから、この出入口になるところでは、吹田の南地域の生活環境を守る会というのがつくられて、住民運動も盛んに行われております。

そこで、その住民の要求を見ますと、いろんな説明会が行われたり、懇談会が行われたりしているんですが、この貨物駅の移転について、出入口が1カ所だけなのはなぜかと。もっと出入口を分散さ

せるということも、どうしてできないのか、というふうな意見も強く出されているということなんですね。

こういうことから、直ちにではなくても、将来にわたって出入口を分散させるということになれば、これは摂津市側もですね、特に府道十三高槻線の4車線部分が、岸辺豊中線までであり、それ以降が往復2車線の道路になっているという道路形態から見て、この府道十三高槻線、あるいは岸辺豊中線などが、将来こういう、これは運動との関係もありますけれども、ならないという保証がね、本当にあるのかどうかですね。

こういう点も、どう考えているのかお聞きしたいところであります。

それから用地の価格などについて、5万円という報道もなされましたですね。ほかのことについては、否定もされているようですが、この価格などについての、こういう抽象的な話になっているんですが、もっと具体的にそういう話も出ているのではないかと思うんですね。

この問題はもう少しまた、後で論議しなければならぬと思いますけれども、今、特にこの協定を急ぐ理由として清算事業団があるうちにと、基本的な合意をと、こういうんですけれども、大体ですね、どんな組織についても、国の関与するような組織については、それが消滅する際には必ずその業務がどこかに引き継がれるということになるのは、これは当然で、引き継ぐ先もはっきりしているんですね。

こういうときに協定をどうして急がなくてはならないのかと。相手が鉄建公団になって、これまでの話し合いがゼロになるということはある得ないんですね。これまでの協議過程は。

そういうことから、この急ぐ理由というのは、清算事業団の側にはあるかもしれ

ませんね、それはもうどこまで仕事をやったかということ問われる問題ですからね。しかし自治体側にとっては、特に急ぐ問題ということではないわけですよ。できれば、来ない方がいいわけだから。来るのは遅ければ遅れるほどいいということにもなるんですね。迷惑施設という点から言えばですね。

だからこの合意についても、今十分整っていない問題もたくさんあるという中で、こういう協定を交わすことの意味というのが、本当にあるのかということについて、お聞きたいと、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 お答えします。

まず1点目の、去る7月7日の毎日新聞の記載等について、市としてどうしたのかということでございます。

これにつきましては、先ほども冒頭に説明いたしておりますように、私どもといたしましては、今までの特別委員会におきまして、大体の話で出てきました。それについては、一切来ないという内容について、ご答弁申し上げた内容について、相反する記事が載ったということについて、非常に統一不足でありますけれども、書面でもって事業団に対して遺憾の意の内容に抗議をさせていただいたというのが事実でございます。

その後、事業団と毎日新聞の対応でございますけれども、お手元にご配付させていただいてます資料に基づいて、実は事業団から毎日新聞の記者に対して、きつく抗議申し入れられたということの内容でございます。

そういうことについて、本来は今の山下委員がおっしゃっている訂正の記事を載せということで、かなりきつくは申し入れをしたわけでございますけれども、報道の関係では、どうしてもそれは載せ

られないということがありまして、やむなく現在に至っておる内容でございます。

裁判の手続きをせよということでございますけれども、我々としては、こういう事業団から正式に大阪貨物ターミナルに移転しないということの内容の文書が来たことについて、一定の判断をしていきたいという内容でございます。

続きまして、資料3の大阪貨物ターミナルの関係でございます。

当時の記録等を見ますと、大阪貨物ターミナルの取扱量といたしましては、120万トンという数がかかなり出ておったというようにも、いろいろ議事録を調べます中では、120万トンの貨物量の取扱量ということで、その120万トンが現在の貨物の取扱いのピギーなり、中継も含まれるのか含まれないのかというのが、定かでないということがあります。

ですから、私どもといたしましては、吹田の移転に関係いたします内容でもありますから、先ほども言いましたように、今後は再度、覚書の締結をとっておきたいというようには考えております。

その上で、内容といたしましては、先ほどもご指摘のありました、一つは、出入口の問題でございます。現在は、確かに茨木側の水路を通過して専用道路を出入りするルートと、中央環状線の西側のルートがあります。

そういうことで、当初は合意に達したわけでございますけれども、その後の道路の形状変化等によりまして、実は北側水路の延長線上の十三高槻線から入るルートも閉塞されたというのが事実でございます。

これらについては、一般車両等のいろんな事故等があって、所轄から大阪府の道路管理者に申し入れされて、閉塞された。

そうなりますと、今の現在で入れるルートといたしましては、十三高槻線から島の交差点ありますね、島の交差点を経由して、千里丘寝屋川線下の安威川につながって、それから右折したルートしかないということがあるわけです。

そういうことの中で、今一番問題になっておる、手前の信号から右折して入れるルートはどうなのかということについて、実は、道路の関係は茨木市の市道でありますから、私どもが茨木市に対して、一点道路改良できないかということの内容を、今現在協議させていただいておる内容でございます。

それらの費用等について、信号機も必要でございます。ですから、そういう内容について、貨物会社で費用負担していただいて、改良させていただけないかということについて、申し入れはさせていただいて、本来もう少し、詳細は詰めていかなければならない時期でございますけれども、茨木市も議会中でありまして、議会在議中から一定の協議をしましょうという内容が、担当者同士で詰めの段階でございます。

それらを一定協議した後に、所轄と協議して、もし譲渡するならばですね、ルート等についても、再度現時点においての確認を取り交わしていきたいというふう考えておるわけです。

そうしますと、現在一番問題になっている西口の出入りについても、かなり整合してきたというように考えておりますので、これについてはご理解願いたいと思います。

それと、梅田の貨物駅の移転の100万トンは吹田へ持ってきた残りの保証はないというご質問でございますけれども、これについては、過去の委員会でもご答弁申しておりますように、梅田について

は、半分は存置する、残しておくというのが事業団の考え方でございます。

とりあえず100万トンは吹田に移転して、残りの機能、おおむね面積については、半分でございますけれども、それらについては大阪市と協議をする中で、そういう協議が整わない限り梅田へ残すというのが考え方でございますので、我々といまして、梅田に一定の期間残らんんじゃないかというふうに判断しております。

そういうことの中で、大阪市と協議されると。協議がまとまれば、梅田から移転するということであって、それに関連する大阪貨物ターミナルが出てくるわけでございますけれども、先ほども言いましたように、一定この際に市として大阪貨物ターミナルについても、協定を結んでいきたいというふうに考えております。

それと残りの問題で、環境の関係でございますけれども、先ほど言いました駅構内の中継の45万トンの扱いについて、フォークリフト等が運搬されるであろうということでございます。

これらについては、吹田市の環境影響評価条例がこの10月1日から施行されます。そういうことの中で、事業団としては、仮に都市側が基本合意をした後におきまして、環境影響評価調査をした後に事業着手するというのが、吹田市の話し合いの内容というふうに承っております。

ですから我々といましては、その環境評価調査の結果を見ながら、利用をするかしないかというのを判断されるんじゃないかと。それについては、先ほど指摘のあった専用道路の出口、十三高槻線南吹田も含む中の、全体的な区域の中でされるというふうに聞いております。

それともう1点、将来的に駅構内から他のルートに接続されるんじゃないかというご心配でございます。

これについては、今の段階では、都市側としては、貨物駅ヤードとまちづくりのヤードに、環境の関係で一定の植樹帯を設けるということが検討しておるわけでございます。

こういうことの中から都市側の道路と、貨物駅道路とは、接続はさせないというのが、現在、都市側に持っておく確認事項でございますから、新たなルートについては、将来は、私はできないというように判断しておるわけでございます。

仮に道路を接続するとなれば、緑地帯をカットして、道路接続しなきゃならないということになりますから、それについては、私どもはそれは考えられないというように考えておるわけでございます。

それと十三高槻線を通行させない保証ということでございますけれども、一定ルート等については、先の委員会にもご説明させていただきましたように、国道423、新御堂筋でございますけれども、大阪市の庄内新庄線を通りながら、専用道路に接続されるということの中で、本来は右折、左折の問題があります。十三高槻線の接続について、左折すれば十三高槻線に流れるんじゃないかというご心配がございますけれども、これら等については、一定の交通規制等を検討されておるのが実情でございます。

それともう1点、用地価格でございますけれども、記者はどこからどういうルートでああいう価格表示をされたかというのについては、私どもは存知しない内容でありまして、流れといましては、8.2ヘクタールのまちづくりについて、いろいろ検討させていただいている内容でございます。これらについて、今後ま

ちづくりについて、最大限協力してほしいというのが、今回の都市側の基本確認事項でうたっておる内容でありまして、それは都市側にすれば、5万円がいいのか、1万円がいいのか、それはまだ、先に言った10万円がいいのかというのは、一切まだ検討しておらない内容でありまして、今後はそういう内容についても、まちづくりについてどれだけの価格がいいかということについては、検討しながら協議していきたいというように考えております。

それと、この共通確認事項の案でございますけれども、これについては、先にも申しておりますように、昨年6月から今日まで、事業団と都市側と詰めてきた共通認識事項ということで、いろいろ詳細が入っておるわけです。ということで、協議の内容についての確認事項を文書に取り交わしてきたというのが、今日ご提案させていただいている主旨の内容でございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 新聞記事についてでありますけれども、新聞の側も根拠もなしに書くはずがないと。一定の根拠があるから書いているというふうにも思われるんですね。

そういうことになると、どちらが真実かはですね、つまり大阪貨物ターミナルに残りの貨物が入ってくるという可能性を、清算事業団が打ち消したからOKなんだというふうに、単純に言えるかと。そういう検討もなされているから、記事となつて出たのではないかというふうにも推察されるんですね。それがやっぱり、白黒はっきりさせなきゃならんと。

そういう意味で、清算事業団によりはつきりした詰めをやらせていくということ

が、この問題に対するきちんとした保証になるんじゃないですか。

それとね、こういう重大な問題を本委員会になぜ即ち報告しなかったんですかということをおっしゃっているんです。重大な問題じゃないですかと。

新聞記事にも出、市民も多大な関心を持って見ているところなんですよ。それについて、何の報告もないと。この清算事業団の抗議の文章などについても、出されたのは9月になってからじゃないですか。なぜそういうふう遅れたのかと、重大な問題であると認識しておったんかどうですかと。

こういう点についてお答えいただきたいと思ひます。

当時、大阪貨物ターミナルの問題でありますけれども、当時の貨物量が不明であったと、120万トンという話が出ていたけれども、このころの話というのは、これ全部含めた貨物量ですよ。いつも出ている資料はこのピギーバックであれ、車扱であれ、あるいは中継であれ、すべてひっくるめた値しか貨物取扱量の中には出てこないんです。これまで資料をいくら見ても、トータルでの報告しかありません。

だから、恐らく大阪貨物ターミナルのところでも120万トンというのは、トータルな扱量だと思われるんですが、それにしても、現在既にその倍を扱っていると。まだ最大取扱量には、なお余裕があると、こういう状況にあるんですね。

そういうときに、この大阪貨物ターミナルにはきませんと言っているからね、はいそうですねと言うわけにいかないんですね。そしたらこの大阪貨物ターミナルの取扱量について、どういう協定を結ぼうとしているんですかということをお聞きしたいですね。量について。

それから、半分残すという問題ですけども、私ども過日、8月の当初でしたけれども、清算事業団に行きまして、梅田の貨物駅に半分残す考えはありませんと、全部これはなくしますと、こういうことを言明されました。つまり、吹田のターミナルへ半分、残り半分は大阪市内に移すということを言明しているんですね。半分に梅田に残したままでは意味がないと、こういうこともはっきり言っております。

そういうことから、そういうことを言い切るといことについては大阪市内とも話をしているのではないかと、こういうふうに思うんですね。大阪市と話しているのではないかと思うんですが、公式な話は吹田・摂津が受け入れを決定して以降のことだと、こういうふうに、そういう点も言い切っているわけですね。これはどれが真実かわかりませんが、今さっきおっしゃった、大阪市内に移転が決まらない場合には、当面半分残すということはね、そんなことはありませんと、全部移しますと、そうでないと処分する意味がないと、こういうことも言っていますね、その上に立って、それは当面ですね、東半分についての売出しなんかについては、これはやっていくということを行っているわけですね。当面半分残すというふうなことではないということも、これは言明しております。これは再三、そういうふうに言明しているということです。

それはいつの清算事業団の話なのか、我々に言うことが違うのか、この辺もちょっとお聞きしたいところですね。

環境問題について何か吹田市の環境アセスメント条例というのができて、これに基づいてやられるだろうということでもありますけれども、現在の環境について

摂津市もそうですが、ノックスの基準は国の定めた0.06PPMも超える事態、これは吹田も同じです。

吹田市について言えば、このノックスの環境目標値を、0.04PPM以下というふうに定めているんですね。こういうことからいっても新たに貨物駅が来ることによって、どういう影響評価をするのか知りませんが、悪化することはあっても、よくなるということはありません。

そうすると、現状でも環境を守れないという状況にあるのにそれがどうしてオンされても大丈夫というふうな結論になるのかですね。影響がないというようなことになるのかですね、どうもわかりません。今からやることだと言いますが、今自体が守れてないのにどうして環境を守っていくということができるといふような、そんな立場に立つことができるのかということになります。

それから、先ほど言ったように、そういう点から出入口の地元となる地域ではですね、出入口を分散してほしいという要求も強く出されて、市の方はどういう対応なのかわかりませんが、こういう要望、あるいはその運動が大きく広がれば、これは検討せざるを得なくなるのではないかと。

これは大阪貨物ターミナルができる时候にも専用橋を通じて出入りすると、これだけに絞れば結局茨木市側にばかりトラックが出入りするのではないかと、こういう不安も茨木市側から伝えられて、この南行きの出入りを認めていこうという話になったのではなかったんですか。

そういうことからいうと、これは吹田市との話し合いということになると思いますが、そういうことが後に、協議事項となってくるのではないかとこのように

思うんですね。

これはしたがって、今、出入口は吹田市1カ所だからと、本市にとっては直接の関係がないというふうには見ておれないという問題だというふうに思うんですが、そういう点の認識はどうか。

清算事業団と昨年の6月以来ですね、それまで10年間はほとんど進展がなかったわけですが、わずか1年余の間ですよ。それも実質的な協議に入ってきたのは、ここ数カ月じゃないでしょうか。そういうのに、その内容が引き継がれないということはないんですね。しかも、むしろ消えていく団体と協定を結んで、その協定にだれが責任を持つのかということなんですね。後に引き継がれるところが責任を持つ方が、よりその辺は明確なんじゃないですか。

だから清算事業団との間で交渉がされてきたということが、何か非常に前進した内容を得てきたかのような印象を受けるんですけども、当然そういうことはまた、鉄建公団にも引き継がれるわけにありますし、こういう協定、覚書が履行されるかどうか、最終的な責任を負うということになるのは、清算事業団がなくなれば、引き継ぐ鉄建公団であって、こことしっかりした協定合意を結ぶということの方がその担保は、なくなっていく団体といかに約束しても結局責任を持ってないということになるんですね。こういうことではありませんか。そういうことからお聞きしておるんです。

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1点目の大阪貨物ターミナルの今後の協定ということについては、今いろいろと貨物と協議している段階でありまして、今この場で協定内容について、何万トンだと、こういう表現はひとつ差し

控えたいと思います。

それともう1点目の、梅田の機能移転ということで、これは将来的には全面移転するという内容は、過去からも申しておった中で、吹田については、一定の半分を移転した残りの半分について、大阪市等の協議をしたのちに移転するという内容でございますから、何年先には全面移転するという、現在は内容が具体化されておらない。これらについては、今後、大阪市と協議した中で、合意が得れば、移転したいという内容であります。それまでの間については、梅田へ残すという内容が我々に提示されている内容でございます。

それと3点目の、吹田市の申し入れの中で、現在は専用道路1本ということで協議はされておるけれども、今後、大阪貨物ターミナルの内容について、申し出があった場合どうなるのかということがございますけれども、これは私どももいたしましては、基本的には認めていきがたいというように、はっきり申しておきます。

大阪貨物ターミナルについては、建設の段階で、いろいろ協議があった中で、茨木市からも一方的に受けるわけにいかないから、摂津市も何ぼか受けてほしいというような協議の中で、専用道路を設けられたというように記憶しております。

今回の吹田については、当市の区域内で新たな道路等の協議がありまして、本市としては、私の現時点の段階では、認めていく必要はないと。第一、認められないというふうに明言しておきます。

それは、協定の共通確認事項の内容でございます。これについては、先ほども申しておりますように、6月以後今日まで、事業団といろいろと詰めてきました。そういうことの中身を、なくなる団体で

あるからなおさら、私といたしましては、もう一度確認事項をとっておきたい、そういう中で、今後の新たに引き継がれる団体と、再度詰めていくというようにも考えておりますので、これについては、ご理解願いたいと思います。

なお、最終的な内容で、先ほど言いました緑の問題とか、そういうのは最終詰まっておらないということについても、今後こういう共通確認事項の中身を、最終的な詰めをした中で、一定の合意が得られれば、基本合意に達していきたいというふうに考えておりますので、その辺をご理解願いたいと思います。

7月7日付けの新聞報道の、今日まで報告が遅れたという内容でございますけれども、我々といたしましては、資料2にもありますように、事業団からは誤報であるというような内容の回答をいただいております。我々と終始一貫、大阪貨物ターミナルにこないというような判断をさせていただいた中で、今日まで遅れたという内容で、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 それは報告しなかったという理由にはなりませんわ。これは重大な問題だと考えておるんでしょ。だからすぐに抗議したと。だから清算事業団が新聞社に抗議したと。訂正の申し入れがあったと。

そのことは直ちに本委員会に報告をすべきでしょう。重大な問題なんだから。市民はそのことを見て知っているんですよ。誤報であったというのは新聞には載らなかったわけですからね。市民はどうして知る手立てがあるんですか。委員会がまして知らんという事態は、そのまま生きて流れているのと一緒のことじゃないですか。

そういう責任を感じないんですかということをおっしゃっているんです。まともな返答をしてください。

それから、大阪貨物ターミナルの現状がわからないのに、どうして大阪貨物ターミナルにこないという、そんな保証、言い切ることができるんですかということですよ。それでこれから締結していくというんですね。

ここにある個別確認事項の点でいうなら、年間貨物取扱実績について、市に報告するものとする。何も規制のことを何も言っていないんです。いくらにするとか。

なのにね、どうして大阪貨物ターミナルにこないということを担保できるんですか。言っていることは矛盾じゃないですか、それは。絶対来ませんと。どうなんですか、そこは。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 大阪貨物ターミナルにこないという保証はない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、一定現在、茨木市等の列車の運行協定があります。そういうことの中で、それがまず一つでございます。

それと、大阪貨物ターミナル、梅田の移転の貨物量の取扱いの大半が、大阪でいいます西大阪といいますが、西大阪並びに阪神間が主であるというふうに事業団から資料をいただいておりますということも、まず1点にあるわけです。

そういうことの中の判断の中で、私は来ないというように聞いておるわけでございます。

それと、一つは、先ほども言いました、今後は貨物の専用道路の問題についても、協定の中に新たに大阪貨物ターミナルとの協定の中に入れていきたいということ、まず1点でございます。

それと、個別の確認事項の中の5番でございます。こういうことの中で、我々といたしましては、早急に改善というのが、先ほど言いました道路の改良等を示しておるわけでございます。

中に、年間取扱実績についても、市に報告するということのしほりをかけていきたいというように思っているわけでございます。

そういうことの中で、私どもは事業団の現在申している中身について、梅田に残すということが、一定の期間存続されるということがありますから、吹田には100万トン、残りの分については梅田に残すというのが基本的な考え方でございますので、梅田に残すという保証については、先ほど言いました大阪市との協議が整わない限りは移転しないという内容でございますので、私はそういうご答弁申した内容でございます。

それと一つは、資料2の内容でございますけれども、記事の内容について抗議ということについて、私どもは非常に大阪貨物ターミナルへの移転については、過去から委員会にもご指摘のあったことについて、一定こないということの協議をさせていただいたことから、即座に当日の7日をもって、市長名で事業団に対して抗議を申し入れたという内容であります。そういうことの中で、翌日、回答が来た中で、私たちとは一定判断させていただいたという内容でございます。以上です。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 そういう内容をね、直ちに、文書で申し入れた中身もあるわけですから、なぜ資料として委員会に、あるいは議会にですね、というのはこんなもの報告して当たり前のことじゃないですか。なぜ2カ月も放置したのかと、そういうこ

とを問題にしておるんですよ。

それから先ほど、大阪貨物ターミナルについては、運行協定があると。これはどういう中身で、それは守られているというのは一体どういうことによつてですか。

それからもう一つは、新たな貨物ターミナルが大阪から西の地域だと、こうおっしゃいますけれども、吹田の貨物ターミナルができることと、大阪貨物ターミナルとね、取扱地域の差なんてなきに等しいものですよ、そんなもの。そんなに重大なことであるならね、梅田貨物駅移転できないじゃないですか。東に寄ってきてるんですもの。

あるいは、それほどの大きな差になるのかということですよ、これは。西へ行こうが東へ行こうが、ここはどこへ行こうにもいい位置にあるからトラックターミナルができ、流通センターができていくわけですよ。こういう場にしてきたんじゃないですか。だれかというたらあれですけども。そういう場にされてきたんです、摂津市は。

だから、大阪の西の地域扱うから、大阪貨物ターミナルが不適當なんて、そんなことは摂津市が判断することじゃないですよ。そうじゃありませんか。

この運行協定の問題については、協定の中身と、それが守られているかどうかということについて、お聞かせいただきたいと思ひます。

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。

運行協定の内容でございますけれども、これらについては、茨木市と、地域は特に周辺住民と、国鉄との協議、協定がされておるという中身でございます。

その中身につきましては、一定、列車の本数等についてもしほりがかかってお

ると。18往復だったと思いますけれども、そういう内容でしぼりがかかっているということで、私は今でも守られているように判断しておるわけでございます。

そういうことの中から、先ほどご答弁申しました内容について、私は来ないというように判断させていただいているという内容でございます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 この協定当時と列車本数は変わっていないのに、貨物の取扱量は倍になっていると、こういうことなんですか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 確かに、貨物の取扱については、やっぱり開設当時は非常に少なかったように資料の中では判断させていただいておるわけでございます。ですから私どもといたしましては、最近の資料を見ますと、非常に取扱いも下がってきておるという内容でありまして、私どもといたしましては、今年度の取扱いについては、120万トン前後であるように記憶しているわけでございます。

それ以外の資料については、一定貨物会社から最近確認した中身は、120万トンであるということと、過去10年間の取扱いにつきましても、特別委員の皆さんには吹田移転についての大阪貨物ターミナルではということの中身の資料も提出させていただきながら、いろいろ協議させていただいたというのが今までの内容でございます。

ですから、当時は確かに、一番ピーク時は、160万トンぐらいは取り扱っておった内容について、昨年度については、100万トンぐらいに落ち込んでいるというように、資料の中身の内容でございます。私どもといたしましては、もう大阪貨物ターミナルについては、今後は

経済動向等によっては多少増えるかわかりませんが、現在は100か120万トンぐらいであるというふうに認識しておるわけでございます。以上です。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 そうということなら、何を基準にするかということも非常に不明ですね。だからこそ、大阪貨物ターミナルに来ないという保証は何一つないというふうにも、逆に言えるんじゃないですか。

実績ということと、それからそれに協定で貨物量について、今後大阪貨物ターミナルについて、その量を契約していくというのであれば、それはどういう姿勢で臨むのかといったら大変大事なことじゃないですか。それをまた、貨物量について具体的には決めておりませんというふうなことで、どうしてそういうことが言い得るんですか。

これは逆に新聞記事を裏付ける内容じゃないんですか。いかがですか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 先ほども資料の中で、まずは共通認識ということの中で、もともとは共通認識の共通確認事項の中には、大阪貨物ターミナルは一切入ってなかったわけでございます。

ところが、新聞記事等を報道されたことについて、摂津市からきつく申し入れを行いながら、共通確認事項の中で大阪貨物ターミナルに移転しないことにも検証するため、個別の確認書も入れていくということと、現在、考えておるわけでございまして、現在、提出させていただいておる資料の中にもこういうことを明記させていただいておるということで、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 だから個別の確認事項案が、あなた方がおっしゃっている大阪貨物ター

ミナルに来ないというようなことに照らしてみても、そうなるかと、特にこの5項目目がね。年間取扱実績について報告すると。これは今もやっているじゃないですか。それにどういふしぼりがかかるんですか。これではしぼりのかかりようがありませんね。今後協議していくということの中身になるんですか。

後藤委員長 竹本助役。

竹本助役 先ほど来、部長の方から、移転に関して、この大阪貨物ターミナルの検証の問題について、ご答弁を申し上げますけれども、同じ答になりますけれども、前後の経過を見ていただきますとご承知いただけますように、共通確認事項のところ、梅田貨物駅の取扱量については、大阪貨物ターミナルへは移転をしないということをお記いたしておりますが、昭和57年に締結いたしております、旧の国鉄との間の覚書につきましては、先ほど山下委員もご指摘のとおり、取扱量ということに関しては、何ら触れておりません。

したがいまして、現段階におきましては、大阪貨物ターミナルで取り扱っている取扱量については、把握できておられないのは、山下委員のご指摘のとおりでございます。

そこで、共通確認事項の中で、移転をしないということをお認めるならば、それはやはり検証する必要がある。そこで、個別の確認事項の中に、1項目起こさせていただいて、年間取扱実績について、市に報告をするということをお、この際に、これは大阪貨物ターミナルに関することでございます、この際に、新たに付加する。これをお実行されるならば、我々の方として、それを通して検証が可能であろうというようにお考えて、この1項目をお入れさせていただきますと、こういうこ

とでご理解をおいただきたいと思ひます。

しかし、これによって完璧に検証ができるかということについては、梅田貨物駅がどういふ今後の去就をしていくかということにもつながってまいると思ひますけれども、しかし我々としては、できる限りの、検証のできる手段を、今までなかったものをここに起こしたと、こういうことでお理解をお頂戴いたしたいと思ひます。

後藤委員長 山下委員。

山下委員 それに至る53年9月の資料がついてますね、鳥飼貨物ターミナルの移設についての要望と。摂津市長名でね。この中に、大型コンテナトレーラーのターミナル出入りする台数、時間帯及び経路については本市と事前に協議すると、こうなっておるんです。

これね、中身は書いてないんですよ、これも協定の中で南行きの車両については書いてないですけどね。

しかし、ここにはこういうことも申し入れてきてるんですよ、これまで。事前にこれは台数はいくらと、これ確か、南行きについては、一定の協議をしているはずですよ。ここに覚書の中に数字としては載っていませんけれども、事前に協議するといふ、こういう申し入れをして、これを受けているはずなんですよ。書類で残っているかどうか知りませんがね。

だから、南行き車両については1日何台といふふうな規制もやっているんですよ、あるいは時間当たり何台ということまでいっているんですよ。その当時。それにさかのぼってね、私この確かに覚書といふのは、ここにしか書いてないけれども、これに至る段階で、あるいはこれ以外にいろんな協議を行っているし、口頭で了となっている問題もあると思ひますよ。

根拠なしにね、そんなことなしに、一番大きな問題はトレーラトラックの出入りの台数だったんですから、そうでしょ、こっちに出さな、あっちに出さないと、向こうに出すと、台数はいくらと、こういうことも言われておるんですよ。その辺もっと調査をして、過去に確かにそれを守られてこなかった、あるいは守られてきたかどうかを我々は検証してこなかったという問題はあるにせよ、そこを根拠に、やっぱり明確にその辺すべきではないですか。

でないと、なかなかそれに合意したなんて言ったってね、それはほんまに実効性をもたないものになるということから、その辺明確にすべきだと。明確にしておくべきだと。きっとあるはずなんです、そういうことは。

早くからこういう問題準備しておけば、交渉に臨むに当たっても違うじゃないですか、それは。そういうことを申し上げているんです。いかがですか。

後藤委員長 小西都市整備部長。

小西都市整備部長 確かに、山下委員のおっしゃる内容でございます。

ですから私は最初にご答弁申しておりますように、これらの台数等について、現在は西側からかなり出入りしておるといのが事実でございます。

そういうことの中で、今現在は、行政間、茨木市といろいろな道路改良等についても、協議をさせていただいておるといのが、先ほどご答弁申し上げている内容でありまして、それらは、一定の方向づけを確認することによって、西の出入りについても、一定の制限を加えていきたいというように考えておりますので、それらが明確になった時点で、また新たに報告させていただきたいと考えております。以上です。

後藤委員長 他に質問がないようですので、以上で本委員会を閉会します。

(午前11時25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

寺 西 雄 治