

摂津市議会

吹田操車場跡地・駅前再開発特別委員会記録

平成12年1月17日

議 会 事 務 局

# 目 次

## 吹田操車場跡地・駅前再開発特別委員会

1月17日

会議日時、場所、出席委員、説明のため出席した者、出席した議会事務局 職員、案件	1
開会の宣告	2
竹本助役あいさつ	
委員会記録署名委員の指名	2
吹田操車場跡地利用問題について	2
説明（生活環境部長、環境対策課長）	
質問（野口委員）	
行政視察について	13
協議・決定	
閉会の宣告	15

## 吹田操車場跡地・駅前再開発特別委員会記録

### 1. 会議日時

平成12年 1月17日 午前10時 1分 開会

平成12年 1月17日 午前11時17分 閉会

### 1. 場所

第二委員会室

### 1. 出席委員

委員長 柴田繁勝 副委員長 野口 博 委員 中谷吉照

委員 木村勝彦 委員 後藤道明 委員 辻 勝美

委員 寺西雄治

### 1. 欠席委員

なし

### 1. 説明のため出席した者

助役 竹本 賢

都市整備部理事 小西 進 同部次長兼都市政策課長 北野正明

生活環境部長 上田春二 環境対策課長 前川 弘

### 1. 出席した議会事務局職員

事務局次長 岸本文夫 同局主査 上 清隆

### 1. 案件

- ・吹田操車場跡地利用問題について
- ・行政視察について

(午前10時1分 開会)

柴田委員長 皆さんおはようございます。  
す。

ただいまから吹田操車場跡地・駅前再開発特別委員会を開会いたします。

まず、理事者からあいさつを受けたいと思います。

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・駅前再開発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、ご審査いただく内容といたしましては、吹田操車場跡地の利用問題にかかります、特に環境影響評価の実施計画につきまして、ご説明を申し上げ、ご審査を相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して、簡単でございますがごあいさつとさせていただきます。

柴田委員長 あいさつが終わりました。

本日の委員会記録署名委員は、木村委員を指名いたします。

本日の案件の吹田操車場跡地利用問題についての説明を受けたいと思います。

上田生活環境部長。

上田生活環境部長 おはようございます。  
す。

本日、本委員会にご報告及びご説明申し上げます吹田貨物ターミナル駅(仮称)建設事業に係る環境影響評価実施計画書は、昨年12月27日に日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部西日本支社より本市に提出されたもので、ただいまからその概略をご説明申し上げます。

今回、提出されました吹田貨物ターミナル駅(仮称)建設事業に係る環境影響

評価実施計画書は、平成11年1月に締結いたしました基本協定書第3条に基づくものでございます。

本実施計画書は、目次でございますように、

1、事業者の氏名及び住所、2、対象事業の名称、目的及び内容、3、環境影響評価を実施しよとする地域の範囲及びその概況、4、環境影響評価の項目、調査の方法及びその時期並びに予測の方法及びその時点、5、その他の事項、以上5章から構成されており、参考資料につきましては、調査項目の主なものであります大気汚染、騒音、振動、電波障害等につきまして、それぞれの調査の概要や調査方法について、詳細にまとめられた資料でございます。

まず、対象事業の事業者、名称、目的であります。事業者は日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部西日本支社、代表者、西日本支社長 小笠原眞理、住所、大阪市淀川区西中島5丁目4番20号。

事業の名称は、吹田貨物ターミナル駅(仮称)建設事業。

事業の目的は、国鉄改革に伴い梅田貨物駅の土地を更地にして売却することが決定され、吹田操車場跡地に梅田貨物駅の代替機能を有する吹田貨物駅を新たに整備するものであります。

また、対象事業の実施場所につきましては、計画書の3ページ図2.4.1に示されておりますように、摂津市域では千里丘7丁目の一部から千里丘4丁目の一部、千里丘2丁目の一部及び千里丘1丁目の一部。吹田市域では、南吹田1丁目の一部から穂波町の一部、泉町1丁目の一部、西の庄町の一部、片山町1丁目

の一部、天道町の一部及び芝田町までとなっております。

なお、対象事業の実施時期でございますが、平成13年度中に着工、4年後の17年度供用開始の予定となっております。

次に、環境影響評価を実施しようとする地域の範囲及び項目でございますが、実施計画書の25ページ、図3.1.1に示されておりますように、原則としまして、事業計画地の周辺おおむね300メートルの範囲となっております。

環境影響評価の項目でございますが、工事による影響、建屋等の存在による影響、供用による影響と3つの要因が考えられますことから、本計画書では、大気汚染、騒音、振動、日照障害、電波障害、景観、文化財、廃棄物・発生土、地球環境の9項目について予定されております。

今後は、これら9項目について、現況調査、予測、そして評価を行うことによりまして、事業実施に伴います環境の影響について検討を行うこととなります。

提出されました環境影響評価実施計画書につきましては、吹田市と調整を図りながら、前回ご説明させていただきました環境影響評価のフローに基づき、対応してまいりたいと考えております。

以上をもちまして、本環境影響評価実施計画書の概略説明とさせていただきます。

なお、引き続き詳細につきましては、前川課長の方から説明をいたします。

柴田委員長 それでは続いて前川環境対策課長お願いします。

前川環境対策課長 それでは具体的な内容につきまして、私の方からご説明させていただきます。

実施計画書の巻末に別添の地図をつけておりますので、それを参照していただ

ければありがたいと思います。

まず本編の4ページから、事業計画の概要についてご説明申し上げます。

土地利用計画につきましては、この地図のとおりでございますけれども、上の図面につきましては、現況図となっております。下の図面が、今度計画されるという線路図ということです。

まず、吹田市の貨物駅の面積といたしましては、19.6ヘクタールとなっております。このうち、55%が貨物駅の設備の面積、45%が線路の施設となっております。また摂津市側では貨物駅面積といたしまして7.6ヘクタールで、そのうち15%が貨物駅の設備関係の面積、85%が線路施設の面積となっております。

2番目に、施設計画でございますけれども、施設につきましては、発着線、編成留置線、コンテナホーム、中継コンテナホーム、駅本屋、これにつきましては高さが4階建てで1,600平米ということで、これが一番大きな建物となっております。

その他の施設といたしまして、倉庫とか、詰所等がございます。

続きまして、貨物専用道路の関係なんですけれども、これにつきましては、別添の2枚目の図面でございますけれども、貨物専用道路が周辺に与える影響を最小限とするため鉄道用地内を通り、その中心位置は可能な限り鉄道用地境界から離れた位置に配置するというので、貨物専用道路の平面図がございますけれども、これは次ページから16ページまで図面となっておりますけれども、別添の資料の①-①から⑩-⑩までの位置が、それぞれの断面図の場所となっております。

道路の幅員が8メートル、有効幅員が6メートルでございます。道路延長が3,

050メートル、高架部がそのうち1,800メートル、地平部が1,250メートルという形になっております。

車線数が2車線、設計速度は1時間当たり40キロメートルとなっております。

その他排水処理計画につきましては、当該施設については、公的な施設がございませんので、これは吹田市側の下水処理という形でやられておるものでございます。

続きまして廃棄物処理計画につきましても、記載がされております。

それと、5点目といたしましては、緑化計画。これにつきましては、吹田貨物駅とまちづくり可能用地との境界線付近に緑地帯を整備するという事で、摂津市域側では摂津市の開発協議基準では10%を基本とした緑地の確保という形で述べられております。

続きまして17ページをご参照願います。

交通計画につきましては、吹田貨物駅ではコンテナ輸送とピギーバック輸送ということで、これは貨物に車そのまま積み込んで輸送する方式なんですけれども、こういうピギーバック輸送の計画と二通りがございます。

自動車台数、取り扱う台数については、梅田駅の貨物の2分の1、ピギーバック方式については全量をこちらの方でされるということになってございます。

それと吹田駅の出入りする貨物関連自動車が1日当たり往復1,000台以内という形で、昼夜があるんですけども、昼間が多くて、夜間は少なくなっているということで、梅田貨物駅のコンテナ取扱量の利用経路別の導線が、次のページに、上の方につきましては、発生交通量ということで、吹田貨物駅から搬出される車のフローとなっております。下の方

につきましては、集中交通量ということで、搬入の地点から吹田操車場に入る搬入路経路となっております。

17ページに戻っていただきまして、利用経路の発生集中地域につきましては、下の表のとおりでございまして、大阪市内をはじめといたしまして、大阪府下一円、または兵庫県の地域となっております。

続きまして貨物列車の関係でございませうけれども、先ほどもありましたように、コンテナ輸送とピギーバック輸送と合わせて100万トン以内と。列車本数にいたしまして、12本以内と。車両編成は26両編成内という形で、梅田貨物駅の機能の約半分ということで、年間45万トン以内ということで位置づけられております。

続きまして19ページ(7)の工事計画でございませうけれども、平成13年の着工ということで、13年までは具体的な基本設計及びアセスの計画という形で、そういう手続きの期間ということで、11年から13年。13年から17年までは、工事着工計画ということで、13年着工で17年完成となっております。

工事内容につきましては、次のページをご参照願いたいと思います。

原則的には、昼間の工事でございますけれども、一部、本線との軌道敷の接続とか撤去、電気工事、信号機等の設置等につきましては、一部夜間の工事も入るということになっております。

次に21ページ、工事中の運搬方法なんですけれども、工事に伴う廃棄物等につきましては、大型車両により運搬するということで、あとの25、26ページの図面をちょっと参照していただきたいんですけども、都市計画道路豊中岸部線と摂津市側では、大阪高槻京都線から

山田川沿いに入る2つのルートが設定されています。

あとは、レール等につきましては、貨物列車により運送されると。バラスト等につきましては、大型自動車と貨物を併用した形で行われる予定となっております。

工事車両につきましては、先ほど言いましたような2ルートで経由して吹田貨物駅へ至る経路が基本とされています。

続きまして、環境影響要因の概要といたしまして、先ほど部長の説明でもさせていただきましたように、この工事については、工事中の環境影響及び存在ということで、建屋とか高架道路とか、こういう存在に伴って発生する環境影響及び供用開始後における影響、そういう3点を抽出されています。

工事中につきましては、建設機械の稼働とか、工事用自動車の走行等による影響。存在等につきましては、先ほど言いましたように貨物駅の施設の存在とか、専用道路の高架による存在。供用につきましては、貨物駅施設の稼働、貨物列車の走行及び貨物関連自動車の走行に伴って生じる、こういう形の環境影響評価となっております。

23ページをお願いしたいと思います。これも先ほど地域の範囲といたしまして、部長から説明ありましたように、25ページ、26ページの図面を見ていただければわかりますように、一応軌道敷をはさんで、両サイド300メートルの範囲を設定されています。

続きまして、27ページ以降につきましては、地域の概況という形で記載、27ページから54ページにつきましては社会的条件という形で吹田、摂津の人口とか、土地利用だとか、産業、交通、水利用とか、あと病院とか学校等の公共施

設、それらについて述べられています。

57ページから81ページにつきましては、関係法令の規制関連という形で、環境基本法に基づく環境基準値とか各市における基本計画に基づく目標値の設定というような形で、それぞれの基準規制値及びそれらの数値が掲載されています。続きまして82ページから86ページにかけては、自然条件といたしまして、気象とか水象、地象という形で、空気、水、土壌という3点からの対応が掲載されています。

それとさらに、87ページから127ページまでにつきましては、環境における概況ということで、既設の資料、環境白書等、統計要覧等を用いた形で大気汚染、水質の汚濁、騒音、振動、悪臭、地盤沈下、日照障害とか電波障害、動植物、人と自然との触れ合いの場、景観、文化財、廃棄物、地球環境という13項目について、それぞれの現況が掲載されています。

これらの現況につきましては、これから準備書を作成するにあたっての現況の基礎になるという資料となっております。

それと129ページ、これからにつきましては、今後実際に環境側面からの実測調査という形になっております。

区分につきましては、先ほどご説明させていただいたとおり、工事中の建屋等の存在による影響及び供用開始後の影響とこの3区分で環境影響要因としてあげられています。

続きまして、環境影響要因及び環境要素の関連表という形で、1から16まで項目が一応環境影響評価上の項目として、一般的にあげられている項目でございます。

そのうち、工事とか存在、供用にかかわるもの、それぞれ印がつけられてお

るんですけども、131ページ以降については、それぞれの項目分についての判断理由というものが掲載されております。

16項目のうち、今回、現地調査が必要なものとして9項目あげられております。大気汚染、騒音、振動、日照、電波障害、景観、文化財、廃棄物、地球環境という9項目が設定されております。

131ページには、大気汚染にかかわるものとして、工事中における影響が印をつけられております。それと、供用開始後の影響ということで、これはフォークリフトとかディーゼルエンジンの自動車とか、そういう排気ガスの関係のもので一応あげられています。

続きまして132ページでは、騒音、振動といたしまして、これも同じく建設機械の稼働に伴うものとか、工事用の自動車の走行等によるもの。それと供用開始後におきましては、施設稼働に伴っての発生の騒音とか振動、あと貨物列車の走行に伴う騒音とか、あと貨物関連自動車に伴う騒音・振動という形で掲げられております。判断理由としてあげられています。

134ページでは日照、電波障害という形で、これにつきましては、本駅の建屋は敷地からかなり離れております関係上、特に影響は考えられないんですけども、貨物専用道路の存在ですね、高架道路による影響ということで、日照、電波障害があげられています。

それと136ページの景観につきましては、貨物駅の施設の景観とか、あと専用道路に伴う景観が調査項目としてあげられております。

それと文化財につきましては、もう既に文化財の試掘調査をやられておるんですけども、工事に伴う文化財の調査と

いう形で入っております。

それと廃棄物につきましては、これは工事中の残土とか、そういう工事に伴う廃棄物及び供用開始後におけるごみ等の廃棄物、この2点についての判断ということであげられております。

あと地球環境につきましては、これらすべてのものについて、工事中及び供用後の排気ガスの窒素酸化物の量かと、そういう温暖化に係るガス量の影響とかいう形で、地球環境という項目をあげております。

続きまして138ページなんですけれども、それぞれ先ほど調査の方法とか時点の問題等ありましたけれども、それぞれに基づく項目についての予測をどうするかという方法なんでございますけれども、大気については、窒素酸化物とか、浮遊粒子とか、一酸化炭素などが12年度中の1か月というぐらいの単位で、自動車等による自動観測という形のものとか、あと簡易測定で1か月による測定。あと、それに伴う予測に必要な風向・風速等気象条件、その辺の調査はやられている。

騒音・振動につきましては、同じようにそういう工事中とか、供用開始後の騒音振動について24時間測定される予定となっております。

あとは日照・電波障害についても、先ほどの専用道路における日照・電波障害と。あと、景観、文化財という項目がそれぞれ調査の上、予測として出される予定となっております。

それと具体的なものとしたしましては、141ページから142ページの表の一覧を見ていただければおわかりになるように、これも実施調査と同じく、15地点が調査されますけれども、15地点ともに予測されることとなっております。

摂津市側におきましては、これは工事専用道路の関係で、千里丘4丁目9番付近の竹の鼻第二ちびっこ広場付近という形で、一応、これは工事に伴う車両の 대기なり、騒音・振動とかの調査予測という形になっております。

2点目につきましては、鳥山公園、庄屋1丁目2番付近という形で、これにつきましても、工事中の重機等、あと車等による大気の影響及び騒音、振動の影響を調査させること及び予測されることとなっております。

次のページには、その位置図が記載されております。摂津市側では、ナンバー1のちびっこ広場、ナンバー2の鳥山公園付近という形で載っております。

145ページ以降につきましては、それぞれの地点における調査方法とか調査時期、調査期間という形が、それぞれの状況に応じて具体的に掲げております。

この145ページの真ん中の表に、PTIO法による窒素酸化物の測定ということが書いておるんですけども、これは簡易測定という方法ということで、ご理解願いたいと思います。

146ページ、147ページにつきましては、自動車交通量による騒音とか、あと振動の調査内容になっております。

それと、147ページについては、電波障害等による影響調査という形も、それぞれの項目について記載されております。

148ページは、調査に基づく予測手法について、予測をどういう時期にするとか、工事の一番最大の時期に行うとか、あと予測方法をどういう方式でやるかということで、大気の場合については、大気拡散式による推定という形で、これは理論計算ですけども、こういう予測方式を用いて予測をやりますよというふ

うな内容になっております。騒音、振動につきましても、伝搬理論計算式という予測方法がございますけれども、それらを用いてやりますよという内容になっております。

150ページ、152ページにつきましても、これも先ほど言いましたように、現地調査を踏まえて、同様な地点で現地調査に基づいて予測評価されるという項目をそれぞれあげております。

ナンバー1のちびっこ広場では、工사용自動車による騒音、ナンバー2の鳥山公園につきましては、建設機械の稼働及び貨物駅施設の稼働について、騒音、振動という予測という形にさせていただいております。これらは、先ほども言いましたように、実施調査と予測というのが一連のものでございますので、同様な地点でございます。

153ページ以降は、それぞれの予測地点とか予測方法など、具体的な掲載となっております。

それと、158ページには、環境影響予測の結果という形で、環境目標値という形で若干あげさせております。

吹田市の環境影響技術指針から用いて、あと先ほど言いましたように、国が定める環境基準とかいう部分もありますので、それらを総合的に用いられているということでございます。

それと最後に、159ページでは、この事業にかかわる必要な許認可等という形で鉄道事業法による工事施行の認可とか、鉄道施設の変更に伴う認可とかいうのが、そのほかに建築基準法に基づく申請というふうな中の内容となっております。

それと参考資料の方なんですけれども、先ほどご説明させていただいた調査の実施の具体的な測定の方法とか、あと評価

方法、あと予測式とか、どういう予測式を用いるのか、どういう方策でやるのかという、かなり技術的な資料となっておりますので、きょうはちょっと時間の関係上、割愛させていただきたいんですけども、これはあくまでも調査実施にあたっての具体的な中身という形で参照願えれば結構かと思えます。

今後につきましては、これらの実施計画に基づいて、事業団と協議していきながら、実施計画の協議がOKになれば、現地調査に入っていく。現地調査が終われば、それに伴う評価及び予測を立てられて、次のステップであります準備書というのが作成される運びとなっております。

以上、簡単でございますけれども説明にかえさせていただきます。

柴田委員長 今、生活環境部長の方からの概略説明と、そして前川課長の方からページを追っての説明を受けたわけでございますけれども、この際、質問がありましたらお受けしたいと思いますので、各委員の方、ひとつ挙手をしていただいで、お願いいたします。何かお尋ねになることはございませんか。

野口委員。

野口委員 今詳しくご説明をいただいで、全体的な感想ですけれども、前回開発用地についての事業計画の大体の年数だとか、埋蔵物の問題とか、説明を受けながら、大分長い時間かかるなという、そういう感じを受けとったんですけれども、今回のこの貨物駅の建設については、出てますように平成17年度供用開始を目指すということで、すぐは始まるような形で、事業計画が出てますので、そういう点では特別委員会としても、きちっと、やはりまた勉強させてもらいながら、検討していくということが大事だと、個

人的には思っています。

それで、いくつかの問題について、確認の意味で、ちょっとお答えをいただきたいと思うんですけども、まず、手続の進め方なんですけれども、前回の委員会でもいただいたA3の大きさの手続表がありましたけれども、吹田の環境評価の条例に基づく手続きの流れ図を一応いただいでいますけれども、きょう提示された実施計画書の問題についても、今後計画書に基づいてまとめた準備書の段階でも、いわゆる縦覧期間というのが吹田の場合あるわけですね。前回の委員会でもいただいたこの資料3でみる限り、きょう出された実施計画書について、それに対する縦覧期間だとか、それと住民の方々の意見書を提出する、こういう問題がですね、抜けているような気がしますけれども、その辺の関係ですね、一度ご説明をいただけないかと。

それと、2つ目は、事業日程の関係です。先ほど申し上げた部分ですけれども、平成13年度から、路盤から橋りょうから含めて、各工事項目にならって日程表が、工程は出てますけれども、前回の委員会で説明があった埋蔵物の調査の問題とか、きょう出された環境評価の実施計画書を出発として、環境評価についての一連の流れをまとめて仕上げていくという中で見ますと、まもなく平成12年度を迎えますからね、そういう点で、13年度に若干入るという工程を組まれてますけれども、1年ちょっとです、こういうことができるのかなという気もするわけですけれども、その辺の担当者としての感想といえますか、ちょっとご意見を聞かせていただけないかと思えます。

あわせて、埋蔵物の調査の流れについても、前回出ておりましたけれども、埋蔵文化財発掘調査スケジュールというの

がありまして、貨物専用道路については、この発掘調査を今後開発用地地域で本市がやっていきますけれども、その辺の中で、埋蔵物に対する法的な規制だとか、その中で結果について、どういう結果が生じた場合に、開発用地の開発だとか、吹田の貨物駅の計画とか、その辺がどういう絡み合いで進んでいくのか、ちょっとわかるようにあわせて説明をいただければと。

それと3つ目、工事用車両の運行経路で、ご説明があったように、大阪高槻京都線から千里丘5丁目から入ってくると。これが特に工事中の本市にかかわる影響というのは、大変なポイントになるだろうと思いますけれども、きょう実施計画書には、詳しくは、どのぐらいの交通だとか、どういう状態で入ってくるのか出てませんけれども、これはこれまで、こういう形でこの場所を工事用車両を通りますよという説明は、記憶ではなかったと思うんですけれども、その辺の経過を含めて、大体の工事車両の総量といえますか、どうなろうとしているのか。

4つ目には、大気汚染の問題ですね。きょうの文書の説明にもありますけれども、例えば二酸化窒素の数値だとかですね、大気汚染の、騒音の数値だとか、旧環境にかかわる法律の数値でいけば、一応は上回っているわけですね。昼間夜間とも。

そういう点で、工事中だとか、完成後も含めて、往復1,000台入ってくると。一部ですね、吹田の貨物駅(仮称)に入ってくる500台のうちですね、それぞれ往復で165台の2倍の台数が中央環状線に入ってくると。そういう点で、今測定値は大気汚染では、この摂津市ですけれども、市役所近辺ですけれども、もっともっとですね、そういう貨物駅に

出入りする大型トラックがこれだけ入ってくると。それと関連して、いろんな生活道路にどんどん車が入ってくる状況も、詳しくわかりませんが、予想されると。そういう点では、今よりも悪化をするのではないかなという心配もしているわけですが、そういう点で、今回、示された測定地点よりも、もっともっと増やしていくようにすべきじゃないかと、そういう点でやっぱり行政側としても、調査する側に対してですね、そういう角度から1回詳しく検討していただいて、現状の環境を後退させないという立場で、調査の実施場所はどうかということ、ぜひ検討していただいていますね、意見をあげていただければと思うんですけれども、その点どうでしょうか。

それと緑化問題ですね。吹田の場合は、緑被率17%、摂津は緑地10%という書き方をしていますけれども、一般で緑被率は航空写真で写して、緑におおわれていると思われる率ですけれども、実際上のこの用地全体からしての緑地部分の面積といえますか、そういう点では吹田の緑比率17%とうちの10%、どっちがどうなのか、優位なのか、ひどくなるのか、初歩的な質問になりますけれども、もし、吹田の方の緑被率17%が多く緑地帯が設けられるという判断なればですね、そっちにあわせようという努力もすべきじゃないかと思えますけれども、そういう問題についても、一度ご意見をお聞かせいただきたいと思います。

それと78ページに、(d)で(ア)ということで、摂津市の環境行動計画に定める目標ということについて、数字を、文章が示されてますけれども、この中に、本市で環境都市宣言だとか、環境行動計画こういった基本にして文章をまと

められているわけですがけれども、ご承知のとおり、昨年12月1日実施で、新しい法令が施行されてますので、ちょっと中身が精査僕もできませんけれども、これから進めようとする大型開発ですから、当然、摂津市の構えとしては、大きな基本は行動計画でもかまいませんけれども、きちっとした自治体の条例でつくっているわけですから、これからどうなのかという出発点をどこに据えるべきじゃないかという気がしますけれども、以上そういう問題についてちょっとご意見を聞かせていただけますか。

柴田委員長 7つほどありましたけれども。小西都市整備理事。

小西都市整備理事 まず1点目の19ページに示されている工程表ということの中で、13年度が着工ということになっておるわけでございます。これについては、あくまでも清算事業団の計画でありまして、我々はこの工事云々についてはですね、これらの環境影響評価調査をしていただいて、各市がいろいろ検討していくと。これはあくまでも、去年の基本協定を締結した段階の行政手続きの一環であるというように認識しておるわけでございます。

ですから、この工程表については、我々は残りの2分の1の大阪市の移転の問題なり、環境影響評価をクリアした中で、最終的な基本合意をした中で、ここに着手ゴーというサインが出るという判断をしておりますので、これはあくまでも、国が示しておる資料だけでありまして、必ずしも13年度にするというようには、私は理解しておらない。

と言いますのは、先ほど言いました2点について、これから吹田市、大阪府ともども協議をしながら、最終的に決定をしていきたいというように考えておるわ

けでございますので、これはあくまでもプランであるというように判断しておるわけでございます。

それと、埋蔵物の調査ということでございますけれども、これについては、先ほど前川課長が説明しましたと思いますけれども、貨物駅の移転される面積についての埋蔵文化財というように判断しておるわけでございます。

なお、都市側の開発する部分については、前回の委員会でもご説明しておりますように、それは都市側がすると。その費用等については、前回もそれは行政の負担にならないように配慮してほしいという話もあったわけでございますけれども、それらについても、我々としては今後は価格の点についても、国とは十分それらを配慮した中で協議をしていきたいというようにご答弁させていただいた内容でございますので、埋蔵についてはあくまでも、貨物駅の移転する面積の分だけを先にやると。その中で、一定、吹田の方では指定されておりますから、それと専用道路の関係で高架部分についてはいろいろ基礎等をされますので、それらについても事前に調査するというのが、この趣旨の内容でございます。

それと工事用の施工計画ということの台数等については、明確にしてはどうかということでございますけれども、これらについては、あくまでも向こうとしては、このルートを選んだ中で、工事の車両を示しておきたいというような案でありまして、現時点での具体的な、大型車両が1日何台通るのかということについては、これはあくまでも行政側が同意した中の施工計画というのが出てくると思います。その時点で、明確に台数が把握されるのではないかとということでもありますので、現時点では1日に吹田の豊中岸

部線から何台が入る、摂津の区域から何台入るといのは明確にされておらないというのが現状でございます。

これらについては、一定、施工計画の中で明確にされるのではないかというようには判断しておるわけでございまして、それらが明確になった段階では、また委員会にもお示ししていきたいというように考えております。

柴田委員長 北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 緑被率の考え方でございますが、吹田市の方は緑被率をもって設定されております。

17%ということでございますが、本市にとりましては、緑地という形でお示しさせていただいております。現在、開発部分におきましても、本市ではすべて緑地という形で開発部分につきましてとらせていただいているような状況でございます。先ほどのご質問の中で、どちらが大きいのかというふうな内容でございますが、緑被率につきましては、特に木の大きさ等によりまして、いろいろ異なる部分がございます。だから今申し上げるように、緑地がいいのか、緑被率が本当に大きいのかというのは、いわゆる木の樹種によっても違いますし、ここで一概にどちらかということ、ご答弁申し上げにくいところでございます。

柴田委員長 前川環境対策課長。

前川環境対策課長 大気とか騒音、振動における現地調査地点が少ないのではなかろうかというご意見でございますけれども、あくまでも先ほど影響の範囲という形で300メートルの範囲を設定されております。

それと、摂津市側の地域では、待機場ということ、待機場の線路敷がほとんどで、主だった車両とか、実際には運行

されないという観点からいきますと、調査地点については、今後とも検討していかねばならないことなんですけれども、さほど増えないかなというような考えを持っています。

ただ、どうしても必要なところについては、事業団とも協議しながら進めていきたいというふうには考えております。

柴田委員長 最後に、昨年決めた市の条例との関係はどないなるのやということについて。前川環境対策課長。

前川環境対策課長 12月1日に施行いたしました摂津市環境の保全及び創造に関する条例につきましては、公害とか、そういう環境面を従前の条例より幅広くとらまえて運用していることでございます。あと運用については、行動計画なり、具体的な内容として国の基準なりがありますので、その辺は従前から踏襲していく形で進めております。

だから今度の条例ができたということで、その強化になるかということでは、環境面全般では幅広く網羅されてきている点からいって、強い指導ができるという面からいくと、強化になっているんですけれども、個々の基準値とか、規制値については、国なり府の基準を運用しておる関係上からいきますと、そんなには変わらないかなというふうに考えております。

柴田委員長 野口委員。

野口委員 最初の方だけ。

縦覧と意見書の関係。一番最初の段階で、これはどうなっているのか。

柴田委員長 前川環境対策課長。

前川環境対策課長 縦覧とか住民の説明の関係でございますけれども、前回ご説明させていただいたように、我々いたしましたしましては、このフローからいきますと、準備書が出た段階が一番重要である

というふうに考えております。

その中で、専門的な見地からの検討とか、住民の説明会なり、これは本体工事の工事概要も含めた形の説明会なりをやって、住民の意見を十分取り入れながら、専門家の検討会の中で反映させていきたいというふうには考えております。

柴田委員長 野口委員。

野口委員 最後の問題なんですけれども、この基本的な姿勢として、できるだけ早くこの計画に生じるさまざまな影響だとか、調査結果について住民に知らせていくという努力は、僕はすべきだと思うんです。

たまたま吹田の環境評価条例制度について、その最初の段階から、どういう前提条件で、どういう調査項目で行いますよという、実施計画書の段階からそういう縦覧をしていただいて、その上で住民の意見を言う機会があるわけですわね。

だからそういうことを逆に、僕は生かすべきだと思うんですけれども、そういう点はぜひ一回内部でも論議していただいて、お考えをまとめていただいて、そういう方向でいけるように進めていただきたいと。

それともう1点だけですけれども、工事車両の問題ですね。これが先ほど僕は、はじめて聞きますけどということを行いましたけれども、国側が、鉄建公団側がこういう計画書をまとめてくるまでに、行政側の方に、摂津からもこの場所からこういう車両を入れますよと、どうですかという、事前の話はあったと思うんです。なければですね、ここまでこないと思いますので、そういう意味での行政の受けとめ方と言いますか、どういう態度だったのかという点がですね、一度確認の意味でお聞かせをいただければと思いますし、環境条例、新しい条例の関係で

も、お話はわかりますけれども、行動計画もあわせて、条例ができていますから、当然、文章上も入れて、それを基本にして対応を行っていくというのが筋ではないかなということは申し上げておきたいと思います。

柴田委員長 この2つについてお答えを。先ほど前川課長の方から、このことについては準備書の手続きが終わった時点で住民のということのご答弁をいただいておりますが、こちらは実施計画のときから、そういうことをやるべきじゃないかということ。

2つ目は、工事車両が事前にうちでそういう話し合いがあったんじゃないのかということですね。2点目について。

北野都市整備部次長。

北野都市整備部次長 工事用の車両の経路の件でございますが、一定、行政側に話があったはずというお話をいただいております。

確かに、その話を受けております。我々、行政サイドとしても、いろいろと検討をさせていただいたような状況の過程がございます。

まず、その大京線の際に病院がある、そしてなおかつ通学路にも指定されているというふうな状況もございます。これらをいろいろ我々現地調査も含めまして、精査をさせていただく中で、特にこのJR貨物の進入路が、現在この処理場の横に約、今の現況で申しますと4メートルぐらいの道が既にできております。そして、JR貨物が既にそこから搬出入がされている、いわゆる資機材等の関係もございまして、当然、この開発用地を更地にするにあたりましては、この位置からしか今のところは現在、出入りができないというふうな状況もございます。

我々といたしましても、やはり特にこ