

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成14年3月13日

議会事務局

目 次

駅前等再開発特別委員会

3月13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、審査案件	1
開会の宣告	2
市長あいさつ	
委員会記録署名委員の指名	2
議案第1号所管分、議案第9号所管分の審査	2
補足説明（都市整備部長、生活環境部長、都市整備部次長）	
質疑（本保委員、石橋委員、野口委員、木村委員、藤浦委員）	
採決	56
閉会の宣告	57

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成14年3月13日(水) 午前10時 1分 開会
午後 3時42分 閉会

1. 場所

第二委員会室

1. 出席委員

委員長 山本善信 副委員長 藤浦雅彦 委員 大澤勝哉
委員 本保加津枝 委員 木村勝彦 委員 石橋徳治
委員 野口 博

1. 欠席委員

なし

1. 説明のため出席した者

市長 森川 薫 助役 小野吉孝
市長公室理事 奥村良夫
生活環境部長 前田宜伸 自治振興課長 南野邦博 環境対策課長 前川 弘
都市整備部長 小西 進 同部次長兼都市計画課長 北野正明
まちづくり支援課参事 岡田秀樹
土木下水道部理事 栗林昭三 同部次長兼道路課長 山脇 智
同部参事兼交通対策課長 大場房二郎

1. 出席した議会事務局職員

事務局長 八木靖彦 同局次長代理 野杵雄三

1. 審査案件(審査順)

議案第 1号 平成14年度摂津市一般会計予算所管分

議案第 9号 平成13年度摂津市一般会計補正予算所管分

(午前10時1分 開会)

山本善信委員長 ただいまから、駅前等再開発特別委員会を開会いたします。理事者からあいさつを受けます。森川市長。

森川市長 おはようございます。本日、委員の皆さん方には、何かとお忙しい中、過日の本会議で付託されました案件につきまして、早速、駅前等再開発特別委員会を開催賜り、まことにありがとうございます。本案件につきまして、よろしくご審議をいただきまして、可決賜りますようお願い申し上げます。簡単でございますが、開会のごあいさつにさせていただきます。なお、この場を一たん退席いたしますが、在庁いたしておりますので、ひとつよろしくようお願い申し上げます。

山本善信委員長 あいさつが終わりました。

本日の委員会記録署名委員は、本保委員を指名いたします。

審査につきましては、議案第1号所管分及び議案第9号所管分について、一括で行うことに異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

山本善信委員長 異議なしと認め、そのように決定いたします。

暫時休憩いたします。

(午前10時2分 休憩)

(午前10時3分 再開)

山本善信委員長 再開いたします。

議案第1号所管分及び議案第9号所管分の審査を行います。

補足説明を求めます。まず、都市整備部長。

小西都市整備部長 議案第1号、平成14年度摂津市一般会計予算のうち、都市整備部にかかわります部分につきまして、目を追って主なものについて補足説明をさせていただきます。

まず、歳入でございますが、39ページをお開き願います。款12、国庫支出金、項2、国庫補助金、目2、土木費国庫補助金は、シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査事業補助金でございます。

続きまして、歳出でございますが、166ページをお開き願います。

款7、土木費、項4、都市計画費、目1、都市計画総務費で、旅費のうち、まちづくり支援課のシビックゾーン周辺等まちづくり構想調査事業にかかわります普通旅費でございます。

167ページ、需用費では、印刷製本費のうち、まちづくり支援課にかかわりますものは、調査事業に係る関係いたします資料作成の印刷費でございます。

委託料は、シビックゾーン周辺の公共施設再配置を含め、既存計画との整合、さらにインフラ整備の検討をトータル的に調査研究を実施するための委託料でございます。

169ページ、目2、街路事業費では、報償費のうち、阪急正雀駅前地区整備事業に係る地元勉強会への専門家派遣の報償金でございます。

旅費では、阪急正雀駅前地区整備事業及び吹田操車場跡地利用計画調査事業に係る普通旅費でございます。

需用費のうち、印刷製本費は、阪急京都線連続立体交差事業、阪急正雀駅前地区整備事業及び吹田操車場跡地利用計画調査事業に係るものでございます。

次に173ページ、目6、再開発事業では、千里丘西地区市街地再開発準備組合への補助金でございます。

以上、予算の補足説明とさせていただきます。

続きまして、平成14年度の予算概要説明に引き続きまして、今回の予算で新規の事業として計上させていただいてお

りますシビックゾーン周辺等まちづくり構想調査の委託につきまして、調査の必要性、並びに本市の基本的姿勢につきましてご説明をさせていただきます。

本調査は、市の総合計画におきまして、総合福祉会館付近から市役所付近にかけての地域において、シビックゾーンとしての位置づけ、シビックゾーンの整備を掲げているものであります。

この沿線の整備に課題として、公共公益施設の老朽化や市内各地や市外からのアクセスの欠如などを指摘しており、その対応の基本方向として、公共公益施設の高度化・高次化を促進し、さらに市民活動の拠点として、本市のアイデンティティの確立に向けて進めていくものであります。

このような位置づけに基づきまして、今回、シビックゾーンとその周辺に対しまして幅広い見地からの構想調査を実施し、関連する基盤整備と併せ総合的な判断を行うため、本調査をいたすものであります。

それでは、本調査の必要性につきまして、ご説明を申し上げます。

本調査は、21世紀のまちづくりの観点から、本市が進むべきまちづくりについて総合的な判断が必要となっており、現在の課題、問題点や将来のあり方について十分に検討し、明確な目標設定と、その実現に向けた具体的な手法が戦略的に整合性が図れるような計画が必要と考えております。

そこで、計画的・財政的な両面のバランスの取れた公共施設の再配置計画などにより、調査研究を実施いたしてまいりたいと考えております。

本調査を進めるに当たっては、現在及び将来的に抱える課題を整理し、短期、中期、長期の段階的な対応について調査

を実施する必要があるものと考えており、具体的な事例といたしまして、鉄道による分断や千里丘ガード拡幅に伴いまして、阪急京都線の踏切存置により、踏切部はボトルネックとなることは必至であり、その総合的な対策として連続立体交差化が必要となり、新駅を含めた公共施設の再配置も検討しながら、まちづくりの一体的取り組みが必要となってまいります。

以上のような観点から、シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査委託を実施する必要があるものと考えております。

次に、調査に対します基本姿勢につきまして、ご説明申し上げます。

本調査を進めるに当たりましては、本市の財政状況も勘案しながら、事業計画を組み立て、21世紀のまちづくりを検討し、短期、中期、そして長期の展望を示し、併せて南千里丘まちづくりの新たな都市核を検討いたしてまいりたいと考えております。

また、連続立体交差化を含む整備課題については、年次スキームや財源計画の検討を進めながら、国の新たな支援策の活用による財政負担の軽減が図れる構想の構築も考えております。

さらに、本調査区域に隣接いたします千里丘西地区再開発事業並びに正雀駅前まちづくりなどとの整合と事業の優位性について検討を図り、構想全体の実現性につきまして、平成16年度をめぐり将来に禍根を残さない構想づくりを進めたいと考えております。

また、この時点におきましては、市議会はもとより、市民の方々や関係機関などのご意見をいただきながら、最終的な事業の成否について判断をいたしてまいりたいと考えております。

以上でシビックゾーン周辺等まちづくり構想調査委託につきましてのご説明と

させていただきますが、お手元にご配付させていただきます。シビックゾーン周辺にかかわります個別事業に対しまして、現時点での想定スケジュールにつきましては、後ほど北野次長よりご説明申し上げます。よろしくお願い申し上げます。

山本善信委員長 生活環境部長。

前田生活環境部長 議案第1号、平成14年度摂津市一般会計予算のうち、生活環境部にかかわる部分について、目を追って補足説明をさせていただきます。

歳出でございますが、130ページ、款3、民生費、項4、生活文化費、目1、生活文化総務費の積立金、57万9,000円は、総合福祉会館再整備基金積立金の預金利息で、基金に組み入れるものでございます。

次に、137ページ、款4、衛生費、項1、保健衛生費、目5、環境政策費には、昨年12月20日に日本鉄道建設公団から提出されました吹田貨物ターミナル駅（仮称）建設工事に係る環境影響評価準備書について、市としての意見を取りまとめるに際し、審査会を設置し、技術的見地から検討いただくための委員報酬と審査会開催にかかわります賄い費を計上させていただきます。

以上、歳入歳出予算の補足説明とさせていただきます。

続きまして、議案第9号、平成13年度摂津市一般会計補正予算（第5号）のうち、生活環境部にかかわる部分につきまして、目を追って補足説明をさせていただきます。

歳出でございますが、46ページ、款3、民生費、項4、生活文化費、目1、生活文化総務費の283万5,000円の減額は、総合福祉会館再整備基金利子で、これは預金の利率低下により、同基

金積立金を減額いたすものでございます。

以上、歳入歳出補正予算の補足説明とさせていただきます。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 それでは、お手元にご配付させていただきます。シビックゾーン周辺に係ります個別事業の現時点でのスケジュールにつきまして、ご説明申し上げたいと思います。

まず、1ページ目でございます。吹田操車場跡地想定スケジュール案につきましてでございますが、基本協定の内容等が遵守され、受け入れ合意に至ったと想定した場合におきます内容でございます。上段でございます。公団の計画案では、吹田貨物ターミナル駅（仮称）施設整備に約5か年かかるものでございます。

6年目に開発可能用地が更地化されるものでございまして、開発可能用地の基盤整備は区画整理事業を想定いたしてございます。

また2年目、ないし3年目にかけて、都市計画手続を実施いたしてまいりたいというふうに考えております。

それと並行いたしまして事業計画、実施計画調査を実施いたすものでございます。

そして、4年目から区画整理事業に伴う事業認可、さらには換地計画などの手続を実施させていただくと考えております。

そして、開発可能用地が更地化された場合、6年目より埋蔵文化財包蔵地にも指定されてございますので、これらのことから文化財調査においても実施してまいりたいというふうに考えております。

次に、文化財調査に2か年を要すると想定すれば、区画整理事業は8年目に着手いたしてまいります。区画整理事業に3か年を要すると想定すれば、完了後、

換地処分に1か年を見ております。

そして、4年目に街路事業に伴う事業認可を得て、5年目から8年目の4か年でもって買収を考えております。そして基本構想で以前にもお示しさせていただいたと思いますが、アクセス道路1の整備につきましては、本市のまちづくりの観点から、最低限これは必要なものと考えているということでございます。

そして、アクセス道路1の内容は、この次の2ページ目をお開き願いたいと思います。ここでお示しさせていただいております青色で着色いたしております千里丘駅の周辺、そして左側におきます山田川沿いの千里丘44号線に接続する道路が周辺整備として、ぜひ必要なものと私ども考えておるところでございます。そして、スパン的には元に戻っていただきまして、受け入れから完了までの期間につきましては約11年かかっていくということでございます。

次に、3ページをお開き願いたいと思います。3ページにつきましては、シビックゾーン周辺のまちづくり想定スケジュール案でございますが、シビックゾーン周辺まちづくりの構想調査を2か年かけまして実施を考えておるところでございます。そして、老朽化公共施設の整備など、統廃合も含めました、それらの必要性により、以降にその配置計画を実施させていただきたいというふうにも考えておるところでございます。また、市民プールの跡地につきましては、短期的に別途PFIの検討を進める中でのスケジュールにつきましては、このスケジュール表には含まれてございません。

そして、3年目に事業の採算性やあるいは費用対効果の結果を踏まえ、事業推進の可否の判断をいただくものとしてございます。

そして、南千里丘地区を推進すると判断されたと想定した場合におきましては、3年目に住宅市街地総合支援事業、通常、住市総と言っておりますが、この地区の指定手続を実施したいというふうを考えております。

そして、並行いたしまして3年目ないし4年目に都市計画、というのはあくまで駅前広場とか接続道路という手続を踏んでいきたいというふう考えております。

そして、ダイヘンとの計画合意後、ダイヘン社内の対応も含めました移転計画に3か年を見てございます。

そして、さらに並行させていただきまして予備設計、事業認可、詳細設計などに取り組んでまいるところでございます。

そして、7年目から駅前広場、接続道路、上下水道などの基盤整備を考えております。

そして、並行いたしまして、民間などによる住宅等の建築事業を優良建築物整備事業制度などの活用により、実施を考えてまいりたいと思っております。

また、年間の需要量の関係から、建築の完了したのから順次、住宅の分譲または賃貸を開始いたすような行程を組んでおります。

12年の終わりには、まち開きということで、通算、現在その1年目から12年目までの約12年間が必要というふう考えてございます。

次に、4ページにおきましては、連続立体交差想定スケジュール案でございますが、都市計画手続や詳細設計の委託費に対する国庫補助を受けるため、国の着工準備採択が必要となってくるものでございます。この準備採択を仮に出した場合におきます、それを想定した場合、次に都市計画手続や詳細設計を2か年かけ

て実施を考えております。

また、それと並行いたしまして買収用地の測量、さらには用地交渉を実施いたしてまいりたいというふうにも考えてございます。さらに、それと並行して2年目に大阪府、そして鉄道事業者、本市による工事施工協定の締結、左端の下から2つ目の工事施工協定の締結をここで考えてございます。

3年目の当初に、用地買収の着手に必要な国からの着工採択を受けまして、黒で着色をさせていただいておりますが、3年目に着工採択を受けさせていただいた上、仮線敷の確保を図るため用地買収に着手させていただき、4か年以内の完了を想定をさせていただいております。

仮に必要な用地買収につきましては、並行して3年目から5年目の2か年半での買収を想定いたしており、仮線用地の一定のめどがついた段階におきまして、5年目に仮設工事に着手をしてまいりたいというふうに考えております。

仮設工事は、1か年半を要し、仮設工事完了後、本線の片側の高架化工事を初め、第一期工事に着手をいたしてまいりたいというふうに考えております。

そして、本線第一期工事は、7年目から8年目の2か年において実施を考えております。

本線第一期工事完了後、残り片側の高架化工事、あるいは第二期工事の着手につきまして進めていきたいというふうに思っております。本線第二期工事は、9年から10年目の2か年において実施を考えてございます。

また、第一期工事期間中に並行して新駅工事と側道工事に着手を考えております。新駅並びに側道工事は、二期工事と同時期に完了とし、8年目ないし10年目の3か年において実施を考えておりま

す。

10年目の終わりには、連立事業完了と同時に新駅の開業も合わせて行うものと考えております。

トータル的なスケジュールは、ここでは本市の区域内におけるスケジュールでございまして、他市との関連のスケジュールについては、ここの中には含めてございません。

次に、5ページでございしますが、千里丘三島線の想定スケジュール案についてでございます。想定範囲におきましては、総合福祉会館から駅前1号線までの約620メートルを想定いたしてございます。都市計画道路は、連続立体交差事業による踏切解消を想定すれば、今後、都市計画道路の見直しが必要となってまいります。この見直しにおきましても現在、大阪府では検討委員会を発足され、見直しの指標についても現在取り組まれているところでもございます。こういった内容で今後、もし連立が視野に入れるならば、こういった都市計画道路の変更も当然考えてまいらなければならないというふうにも思っております。

そして、1年目に予備設計を実施させていただきまして、2年目に事業認可、そして並行して道路詳細設計を考えております。3年目からは、用地買収に着手し、当該道路の沿線には、特に家屋が密集いたしておりますことから、用地買収が難航されることも予想される意味から、この計画では約6か年間の完了を想定させていただいております。6年目から、用地買収完了部分より工事を着手させていただくということでございまして、9年目におきましては、4か年にて工事を考えております。

以上の想定スケジュール案の説明につきましては、現時点での最短スケジュー

ルを想定いたしたものでございまして、事業着手までの期間については含まれておりませんが、これは地元などの調整を含めました、相当、長時間を要するものと考えておるところでございます。

今後の詳細なスケジュールの組み立てに当たりましては、関係機関との協議により、さらにこのスケジュールにつきましては精査をしてみたいというふうに考えております。

山本善信委員長 説明が終わりました。これより質疑に入ります。本保委員。

本保委員 ただいま、種々ご説明がございましたので、まず環境アセスメント事業の方に関連いたしまして、お聞きをさせていただきたいと思えます。

吹田操車場跡地のことでございますけれども、これにつきまして先般、1月27日ですけれども、総合福祉会館におきまして説明会がございました。鉄道建設公団の方から種々、長時間にわたっての説明会となったわけですけれども、この際にかなり市民の方からの声がございまして、そのときの状況、はっきり言いまして、かなり内容的には市民の方の声をせっぱ詰まったものとなっておったように感じました。その際に、一番大きな問題になりましたのは、市民の了解を得ずに合意ということは、どういうことかというお話がありまして、まだ合意はしていないという対応でしたけれども、市民感情的には状況がよくわかっていなくて、このようなことになって、この先どうなるのだと。特に交通関係について、ありました。

あと、こちらの方で感じましたことは、鉄道建設公団の方の対応が大変、私も参加させていただいて、一方的な対応のように感じられました。市民の皆さんに説明をさせていただくというような状況で

あって、しかるべきではないかと思いましたが、非常に一方的な言い方で、最初から最後まで説明会というよりは、話して終わるのだというような雰囲気は充満してございまして、やはり市民の方はそれに敏感に反応されたのだと思えますけれども、実際的な問題を含めて、多くの質問がなされましたが、回答については一貫して鉄建公団の方から、既にもう話し合いはできておりますということで、押し切ったような形の会合となり、そういった形で全般にわたって終始いたしました。

市道を使う件について、かなりいろんなご意見が出ましたけれども、その際に公団の方は、市道を使う件については摂津市長の方からの提案によって決めているという話が返答の中でございました。

あと、もう1件は市の方からの、それに対しての答えをというふうに求められましたけれども、ほとんど答えの方がなされなかったもので、それに対してもなぜなのだという大きな疑問が残ってございました。これらについて摂津市としましては、こういった状況を、市民の側からの声として上がっておりますので鉄道建設公団に対して、摂津市として何らかの申し入れをなされたのかどうかお聞きしたいと思えます。この申し入れについては、するべきであったのではないかとしますので、お尋ねしたいと思えます。

過日の産経新聞の方の記事でございまして、大阪駅北再開発についてということで、磯村市長のコメントが掲載されておりました。これにつきましては、大阪市議会各会派の代表質問が6日から始まり、JR大阪駅北側の梅田貨物駅などを中心とした大阪駅北地区の再開発について、磯村隆文市長は、まちづくりのコンセプトについて国際コンペを行うことに明らかにしたとあります。

これは、最終的な合意が摂津市ではなされていないにもかかわらず、まちづくりのイメージなど国際コンペ実施というふうな形で大々的に発表されております。これを見まして、移転先の残り半分の場所の名前が明確になっていない、その部分が余りにも不透明な状況下であるにもかかわらず、大阪市のこのような発言があったということに対して、このままでは大阪市に押されて、残り半分の移転先が未定のまま、吹田のみ完成してしまっ、そのあとはどうなるのだという、非常に不安感が残るのではないかと、このように危惧いたしました。摂津市としましては、この報道について何らかの申し入れ、あるいは対応をされたのかどうかお聞きしたいと思います。

山本善信委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 まず、1点目の住民説明会の時点での工事用道路に市道を使う件でございますが、平成11年に実施計画書が出てきまして、それに伴います市長意見として、平成12年にこの工事用道路に関しては別ルートを検討しなさいということで、鉄建公団の方には意見書という形で返しております。その後、その意見書を踏まえて鉄建公団との協議を進めておりまして、所轄署等も含めて協議を進めております中で、いろいろな環境の見地や交通安全上の見地から協議を進めておりましたが、一定、今回準備書で示されています山田川沿いルートと正雀川沿いルートを使うというのが現時点での公団の意向でございます。これにつきましては、我々も準備書の段階で一定の公団の意向であるということは認めておりますが、最終的に市として最終的な工事用道路として使うということについては、我々としても、まだ認められたものではありません。

ですから、今後、またそういう住民の意見書等が出てくるとは思いますが、その辺を踏まえて、先ほど申しました安全上の配慮、環境上の配慮から、もっと良い案があるのかどうか、さらに協議は進めていきたいというふうに考えております。

そういう形で、市道を使う件について市長の提案があったということでありませけれども、今申しましたように、市長からそういうところを使いなさいというふうな形で提案があったということは、12年12月に出しました市長の意見書からも、そういうことはないというふうに我々は考えております。

2点目の国際コンペの件ですけれども、これにつきましては従来から申しておりますように、大阪市内で取り扱われます貨物量の2分の1につきましては、鉄建公団の責任において大阪市内で処理することが基本協定で定められております。これに則って処理されない場合は、我々としては当然、最終的な受け入れの合意には達しないと考えておりますので、その点につきましては今後も大阪市内で取り扱いされるように鉄建公団の方で確実に処理されるものというふうに考えております。

現時点で、そういう国際コンペが大阪市内で取り扱われているということに関しまして、市の方から特に大阪市に対して申し入れ等はしておりません。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 先ほど委員の方から、説明会の中で市からの意見がなかったというお話でございますが、具体的な内容がちょっとわからないところでございますが、一定、私ども、その説明会におきましては、あくまで環境アセスメントの説明会ということで催しさせていただいたような状況でございますが、基本

協定にかかわります内容であれば当然、行政が説明申し上げるものでございまして、その折には、基本協定の具体的な内容、大阪市の取り扱い内容につきましても、むしろ鉄道建設公団と大阪市が協議されている関係で、むしろ具体的に鉄道建設公団の方から説明を加える方がわかるという意味から、我々といたしましても、その説明などについてはいたしてございません。特に、我々行政にかかわります一定の内容につきましても、私どもにおきましても説明をやってきたつもりでございます。

そういった状況の中で、もし抜けておれば、具体的にちょっとお願い申し上げたいというふうに考えております。

もう1つは、市民の了解を得ずに合意というお話もございましたが、あくまでこれは基本協定に基づきまして、行政手続を開始いたしている関係から、環境アセスメントなり、また大阪市の問題なり、それらの問題が完了すれば、先ほど岡田参事も申し上げましたように、最終的にはそういう基本合意でもって合意していくということでございますので、現時点におきましては今、合意したものではないということでございますので、ご理解願いたいというふうに思います。

山本善信委員長 本保委員。

本保委員 今の市道の件でお答えをいただきましたが、合意をしていないという、承諾はしていないですね、簡単に言えば、そういうことですね。ただ、していなくても向こうとしては使いますというような説明があったように取れましたけれども、この点についてはいかがでしょうか。私の勘違いでしょうか、そういうふうに話しておられたように思うんです。

既に、印象としては、決まっている、これを行うのだというような説明会だっ

たように思います。

それと、説明が市の側からなぜなかったのかという、これに対して北野次長からお答えをいただきましたけれども、あのとき、余り市民の方が市の方はどうなんだということであったので、一度お答えになられたと思うんです、その中で。このときに、市の具体的なプランや最大限の努力を約束いたしますと、また、履行していきたいというお話がありました。これは、詳細は広報にまた後日載せませうけれども、すべての基本方針が合意しなければやりませんというお答えだったように思います。実施できない面もあり、具体的にそれらがなったときは、摂津市として説明会、学識経験者等を入れて市長の方にそういったものを提出して、推進していきますというようなお話が概ねあったと思います。これに対して、またそういうふうにお答えになったんですけれども、今はこういう説明を受けているときに、後日という、そういう話が納得できないというふうな声が上がっていったと思います。

今、私の方にご答弁があったような次長のご発言があの場合であれば、もう少しよかったのではないかなと、状況的にですね。今のよう、はっきりとした言いようではなかったように取れました。やはり、きちんとした説明をというふうに市民が求めているもとは、合意してやるぞというのがありましたので、それに対して合意しなければやりませんということの、右と左、全然違う答えが両方から発せられているということに対して不満の声が上がったんだと思います。2時間の予定で福祉会館を借りていることに対しても、市の施設なんだから延長しろという声が上がりました。結局、5時前ぐらいまで、2時から4時ということで

したが5時前まで、もう、それも無理やりに現場をたたんで帰ります、帰ってくださいという状況で終結したように思います。こういった形の説明会も、またたびたび取ってくれるんですかと、市民への説明がこの後もあるんでしょうかという問いに対しては、そのときはまたお知らせいたしますというような対応でしかなかったように思います。

市としては、市民の皆さんにご理解いただけるようにベストを尽くしておられるとは思いますが、やはり、ああいった場できちんとした説明がなければ、平成14年度当初予算主要事業内容の中に3点目として、つどい、いこい、にぎわう好感都市づくりの、魅力づくりのところに吹操跡地利用計画調査事業を上げておられます。これは具体的な調査を進めますという内容だけが書かれているんですけれども、魅力づくりというふうに設定されている吹操跡地計画は、今では市民がこれを見られて、あのような状態の中で何が魅力づくりだというような反発を買う可能性があるのではないかと考えますので、その点について、今後どのような対応と、また市民からの問いに対して、今回またアンケート、意見書が返ってくるということをございましたけれども、どのように処していられるのかということをもう一度お聞きしたいと思えます。

もう1点の大阪駅北再開発の中で述べられておりました件ですけれども、今、お答えの中には鉄建公団と大阪市が話し合って、責任を持って残り半分の貨物の操車場を決定しますということでしたというお話がありました。これは、何か書類になっているというか、責任を持ってやってくれると思いますというご発言に対して、絶対ということはありません。

ないかというふうに思うんです。物事には、絶対とつけられることはないというふうには言われるかも知れませんが、例えば鳥飼の貨物ターミナルの時の例もございます。最初の約束よりも大きく上回った通行量があったり、それで事故があって、それを教訓に申し入れをして、初めて警備に力を入れたというような実際の例もございますね。こういったことの二の舞を、やはり吹田操車場跡地問題の工事期間中に、やはり断じて起こしてはならないという思いから、このようなご質問をさせていただいているわけでございます。

状況的には、やはり市民としては、あと半分どこへ行くのだということが、もう大半のご意見でした。それに対して明快なお答えは何一つありませんでしたし、このような状況の中で、あのような強行だと感じられるような一方的な説明会があった中で約束しますと言われても、信じられるものかどうか。まさか、やるだけやって、だめでしたというようなことになったりとか、摂津市に何らかの悪影響を及ぼすようなことになったりとかということをご心配いたします。市民も、また同様の思いではないかと思えます。

工事の車両がばんばん通りまして、環境アセス、大丈夫ですという一方的なご説明がありましたけれども、ものすごく状況が悪くなって、その挙げ句に違う状況になりましたなどということがあっては、これはたまらないことなんであります。その辺も答えの最後は、いつも合意しなければという最終的なところに落ち着くわけですけれども、結局、合意がなくても現実には工事等は進んでいくわけでございますから、その辺の期間中の対応をどのように考えておられるのかお尋ねしたいと思えます。このままでは、や

はり市民感情を逆なでするだけのことになってしまって、本当に市としてせっかく考えておられる、この魅力づくりの原点にしたいというような希望は、かなわない方向に行くのではないかと、このように思いますので、どのようにお考えなのかお答えをお聞かせいただきたいと思います。

山本善信委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 まず、1点目の工事用道路に関する件でございますが、合意がなくても進めるのではないかという問いだと思いますが、その件につきましては、今、鉄建公団が提案されておりますルートにつきましては、例えば我々の市サイドで法的な規制がかけられるかということ、なかなか、ここを通ったらだめだとか、そういうことについては法的な配慮というのは難しいというふうには考えております。

ただ、基本協定の中では、住民を含めまして円滑な合意を図るということで、そういう約束になっておりますので、その辺の住民との円滑な合意ということでは、公団にはこの工事用道路を通ることに関して、そういう道義的な責任は生じてくるというふうには考えておりますので、今後はその辺の円滑な合意というものをどういうふうにまとめていくのかということを含めて、この工事用通路の件に関しましては、公団と協議をしていきたいというふうには考えております。

工事用通路に関しましては、いろいろな、例えば正雀側沿いのルートであれば、要するに大阪高槻京都線への一方通行であるとか、それとか大阪高槻京都線の交差点部分の処理であるとか、そういういろいろな交通規制とか交差点処理の問題も絡んでおりますので、一概にその辺を抜きにして、どこどこが通れるというこ

とは言えませんので、その辺も総合的に含めて検討する中で、今後また鉄建公団の方と協議を進めていきたいというふうに考えております。

3点目の合意形成がなくても最終的には工事が進むということでありましたけれども、一定ご質問の中で大阪貨物ターミナルの例を挙げておられましたが、大阪貨物ターミナルにつきましては、取扱量、工事用車両につきまます書面でのきっちりした協定がございません。ですから、それも踏まえまして今回、吹田貨物ターミナルにおいては、そういう同じことを繰り返さないように、きっちり行政手続の初めであります基本協定の時点で、そういうことについて取り決めもしておりますので、そういうことでは、大阪貨物ターミナルのようなことは起こしてはならないというふうに考えておりますし、まして先ほど合意がなくても工事が進むのではないかという問いがありましたけど、これについても先ほど申しましたように、最終的な受け入れ合意があって、初めて工事に着手すると。その最終合意のハードルは何かと言いますと、先ほどから問いがあります大阪市内に残る2分の1、これの行き先について明白になった時点で、そういう受け入れ合意がなされると考えておりますので、それが無い限りは、工事に着手するという事はないというふうに考えております。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 説明会についての内容でございますが、一定、説明会の折には、いろいろなご意見がございまして、特に大阪市内の取り扱い問題、さらには説明会の回数が少ない、あるいは時間が足りないという意見が多ございました。やはり、十分市民にそういう事業計画を説明するのが当然、事業者の責務

であると。我々もこういう認識はいたしてございます。

このような状況の中で、事業者におきまして、我々の方からも後日、申し入れを行っておるところでございますが、一定その期日、3日間やりますよということは、お互い、行政が認識いたしている問題でございます。さらに住民の意見で、その回数が少ないとなれば、やはり本市の問題だけではなく、吹田市の内容にもかかわってくる問題でございます。こういったことから鉄建公団といたしましても、なかなか説明会の回数をこれからふやした形でやっていくというのは、現在考えておらないというふうにもお聞きいたしておるところでございます。

しかしながら我々行政といたしましては、住民の方々から、その環境アセスに伴います内容、詳しい内容と申しますか、求められた折には、わかる範囲、わからない範囲がございますので、できる範囲は説明をやっていこうかというふうにも考えておるところでございます。

また、事業計画の内容につきましても、我々、何も住民からそういう説明会をしていただきたいということは否定的に断っておりません。今後につきましても本市ができる範囲であれば、説明会にも一定、地元要望があれば臨んでいきたいと、これは考えておるところでございます。そういった状況の中で、これから十分、この事業内容につきましても地元の理解を得ながら、またこの事業が進むものであれば、やはり市といたしましても最終的な判断がまだ残ってございますので、いろいろと課題を整理した中で一定の判断をやってまいりたいというふうに考えておるところでございます。

山本善信委員長 本保委員。

本保委員 本市ができる範囲でという

お答えがございました。本市ができる範囲とは、どういう範囲ですか、ちょっと理解ができないので教えていただきたいと思います。

あと、なぜ吹田市ではなくて摂津市が先なんでしょうか。単純な、素朴な疑問で、皆様はなんでそんなことを聞くのかなと思われるかもわかりませんが、どうして摂津が先なんでしょうか。吹田の方は、まだこれからというふうな内容以上のものが出てないように思うんですけども、これから検討しますと、市民とか議会とか鉄建とか、市として対応、これからしていきますというような記事が最後だったと思いますけれども、資料をいただいたのは、なぜ摂津が先にあるのか。

それと、あの中で、今後このような説明会をまた取ってもらえますかという市民の声に対して、鉄建公団の方の返事は、こうでしたね。「吹田での今後、説明会もあるので、よければそちらへ出席してください」「わからなければ、そちらの方で、また聞いてください」「お聞きしましょう」。こういうふうな言い方でした。はっきり、これは控えておりますので、そういう言い方をされました。

摂津市で、摂津市の市民に対して説明会をしているのに対して、さらに今後このような会合をしていただけるんかという市民の声に、吹田でやりますから、吹田へ聞きに来てくださいというのは、これはどういうことか。はっきり言いまして、私も議員ではありますけれども、摂津市の一市民として参加させていただきましたけど、非常に、何か悔しい思いをいたしましたね、あの言葉で。それに対しても、やはり市の方としては今、申し入れをされてないということでございますか。今おっしゃったように鉄建が大

阪市に説明されるんでという話でご返答をいただきましたけど、何を言ってもいいということになるわけですか。あのときの状況は、そんな状況ではなかったように思いますよ。それは、どのようにお感じになったんでしょうか。市として、説明の必要があると痛感されたのではないかなと、私は見ておりまして、黙っておられましたけれども摂津市側の参加された方、非常におつらい思いをされているのではないのでしょうかと心の中で思っておりましたけれども、今のお答えでは、本市ができる範囲で説明会を開かせていただきますということは、どういうことかなと思いましたが、種々の約束をしていますという、予定は未定であって決定にあらずなんて、よく使いますけれども、まさに予定であって未定であるという現況の中で、摂津市の方に着々とこのような準備がなされているのに対して、合意しなければやりませんということを本当に言い切れるんでしょうか。それでしたら、どうしてあんなような説明会が開催されることになるのでしょうか、この点についてお聞きしたいと思しますので、よろしくお願ひいたします。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 本市ができる範囲と申します内容につきましてご説明申し上げたいと思います。以前から、その説明会の折にも鉄道建設公団側から、一定、住民からのご意見が、そういう回数についても、もっとふやしていただきたいというご意見もあつたらうと思います。この内容につきましては、先ほども申しましたように、やはり本市だけではなく、あくまで吹田市との兼ね合いもございます。そういった状況の中から、事業者としては、この説明会の回数については変更はいたさないというふうな見解

がございます。その中で、我々といたしましても、住民がそういう意向であるので何とかふやしていただきたいということも再三申し上げてまいりました。

しかしながら、依然として鉄建公団といたしましては、環境アセスに伴う内容につきましては、これ以上やらないというふうなお話でございます。そうすれば本市といたしましても、やはりこのまま市民の意見を聞かないわけには、これはまいらないということで、一定そういう要望もいただいている経緯がございます。その中で先ほど申しました、本市が説明できる範囲と申しますのは、あくまですべての環境アセスの内容につきましては、ある程度のものは承知いたしておりますが、環境サイドといたしましては、すべてのものは熟知されてないというふうに思います。また、住民の方から、そういった説明があつた場合、答えられなかったら答えられないで、行政、何しとると、こういうふうな内容も返ってきますので、我々の説明できる範囲についてはやっていこうと、これは変わりございません。しかし、またもう1つの考えにおきましては、進入路の問題がございます。特に利害関係が絡む部分につきましては、当然、我々、これは地域住民とも、これから行政と、やはり一体となった取り組みが必要やということで、もしそういった説明会であれば、我々行政側におきましても、やはり参加をさせていただいて、なおかつ説明もさせていただく、この心積もりはございます。もし、住民からそういった、いわゆる見解の内容がもしございましたら、我々も積極的に、それは対応してまいりたいというふうには考えております。

山本善信委員長 前川課長。

前川環境対策課長 説明会の時期の問

題なんですけども、これにつきましては昨年12月20日に準備書が出された段階におきまして、吹田市では環境アセス条例に基づいて、告知、縦覧という手続きがございます。その手続きが行われるに当たって広報の市民に対する周知が2月でないという無理だということもありまして、我々が1月の広報で掲載して進めたのに対して、吹田市の方は2月からやられたということで、ちょっと時間のずれが生じたものということで、現在、同じ手続きで今、進んでいるところでございます。

山本善信委員長 本保委員。

本保委員 今、環境アセスについては、今回これ以上やらないというお答えをいただきました。公団の方が、環境アセスについては、もうやりませんというようなお話やったと思いますけれども、だから、知りたかったら吹田でやりますから、吹田に聞きに来なさいという、そういう言い方でした。

環境アセスが一番大事なんじゃないんですか。摂津市はこれをやって、一体何が残るのかという、やはり市民感情があると思うんですよ。一体、これをやって何の得になるんですかという声をたくさん聞きました。緑化が進みますというふうにはお答えしました。だけど、それだけでしょう。あそこ、きれいになるんですか、広くなるんですか、どんなメリットがあるんですか、メリットはそれだけですか、デメリットはどれだけあるんですかって、どんどん通行車両が、トラックが土砂を満載して走って、ほこりは出る、ただでさえ傷んでいる摂津市内の府道がさらに傷む。本当に、これをやる価値がどこにあるんですかと。また、第2次、第3次行財政改革まで行こうとしているこの段階で、たくさんのお金をかけて、一体何になるんですかという、やは

り素朴な、これは疑問だと思うんですけども、今、何もやってない時の数値を測って、こんだけのものが出ましたから大丈夫ですという答えに、そうですかというふうに納得できるものかどうか。

皆さんが現実に、本当に自分の家の前をどんどん車が通るようになれば、どうお感じになりますでしょうか。そのことに対して、もう環境アセスについては、これで説明は終わりですと、3回摂津市はやりましたと、こういった本当に木で鼻をくくったような言い方で突き放されて、なぜ抗議をしないのかというふうに感じました。

この状況の中で1月27日からきょうまで約1か月半の間、本市ができる範囲でとおっしゃいましたけれども、住民に対しての説明会に対して、どのような取り組みをされましたか。それについて、お尋ねしたいと思います。

吹田市に対しては、あのよう吹田市の、もちろん向こうに行くわけですけども、意向をきちんと受けとめてされているのに対して、摂津市に対しては、なぜあのような対応をされるのか疑問に思いますので、やはりこの点は、しっかりと市として言っていたきたいと、このように思います。

前日も市民の足、交通渋滞等は懸念がありませんかと、平成6年の交通調査で年数がたっているのに、車もふえているのにこれでいいんでしょうかといったときには、市内は大丈夫ですと、渋滞は起こりませんと断言された記録が残っておりますけれども、現実には徐々に徐々に、十高線も通ります、そのような形で少しずつ、なし崩し的に道路を使うということが入ってきているように感じますが、いかがでしょうか。

ですから先ほど申しましたように、じ

りじりと外堀を埋めていくような形で合意を待たずしても着工されるのではないかという不安が払拭できないわけでございますので、この辺についてもう一度お考えをはっきりした形でお聞かせいただきたいと、このように思います。

山本善信委員長 答弁の方として、今回、説明会を開いた意味と、それから、これから事業が進んでいくことについての行政手続なり何なりと、あるいはまた、それから後の影響等についてと、ごっちゃになった話になってますから、その点をきちんと整理して現在の時点で考えられる話をきちんと答弁してください。前川課長。

前川環境対策課長 環境アセスの手続について、若干ご説明させていただきたいと思うんですけども、準備書が昨年12月に出されて以降、縦覧1か月、その間に説明会と、これにつきましては、事業者が説明会をやりなさいという手続上のことがございます。それに基づいて3回やられたという経緯がございます。

その後、縦覧期間1か月プラス14日という形で市民からの意見を求めるという形で、今、手続が進められているところでございます。それらの市民の意見を聞きながら、今後、準備書について技術的な見地から審査会という、学識経験者で大気なり、騒音なり、具体的にこの影響について、どうやというような検討をいただきながら、準備書に対する市長の意見として取りまとめていくという、こういう手続に入っている段階でございます。だから、今後、技術的な検討としては審査会の場で一応、検討していただくと、市民の意見も含めて、もちろん工事車両の件もございますので、その辺は十分検討していただいた上で、準備書に対する市長の意見という形で公団の方へ市

としての意見を出していくという手続でございますので、今、説明会が不十分と言われているんですけども、あくまでもこれは環境アセスの手続の一環としての説明会という形で、住民については、あと、意見を出していただく場もありますんで、十分それら我々としては検討の中に含めていきたいというふうには考えております。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 住民に対しての取り組み内容についてでございますが、本市につきましても、この吹操跡地の問題に対します内容につきましては、やはり構想段階からお示しを広報を通じた中でやってまいったところでもございます。

また、平成10年、11年に本市の吹操の基本構想を組み立てた段階におきましても、いろいろとその施設メニューとか、今後の内容とか、そういったものを掲載させていただきながら、市民に周知を図ってまいりました。

さらには、その基本協定内容につきましても11年1月に締結をいたした内容につきましても、既にお示しいたしてきた内容もでございます。こういった状況の変化に伴いまして、やはり住民に知らせる、当然、説明責任があるということでございまして、それらにつきましても十分やってまいりました。

そして、なおかつ今回、準備書が出てまいりました。準備書が出てまいった折には、本市におきましても、この段階におきまして住民説明会に入っていくということも以前からもこの委員会でもってご報告も申し上げておりましたとおり、この説明会を開催しながら、今後そういった基本協定に基づく内容が履行するような内容に、本市としても今後詰めていきたいというふうにも考えておりまして、

最終的にこれらの基本合意の内容が履行されなければ、本市といたしましても何遍も基本合意という言葉が出ておりますが、それには至らない。そういった、大阪市の問題も含めて、環境アセスの問題も含めて、最終的に住民の合意が得られるならば、そこで初めて基本合意に達していきたいというふうにも考えておりますので、その点、ご理解願いたいというふうに思います。

山本善信委員長 本保委員。

本保委員 別に言葉尻をつかまえて、どうのこうのと言ってるわけではございませんのですが、今ご説明のありました「環境アセスの一環として」、先ほどは「環境アセスについては」、ちょっと意味が違うんじゃないかと思うんですが、ただこのような状況を今から市の方は、審査会をつくって検討していくと、だけでも市民は既にどうなっているんやということで、すごい思いでこれを皆、じっと見てるわけですね。だから、吹操どうなるのっていう声が、今、これで持ちきりだと考えていただいても大げさじゃないと思います。

福祉会館で1月27日に鉄道建設公団の説明会があったことに対して、あそこに列席されてました理事者の方々が、どのような形で、どなたにご報告をされたのかお尋ねしたいと思うんです。当然、報告はされていると思うんですよ。公団と大阪市の方がやってるからといって、私ども摂津市の方の説明会ですからね。そのときに、あの状況をそのまま報告されて、じゃあこうしようというふうな意見があったのかどうか。何もなく、そうかというふうに終わったのかどうか、その辺についてお聞きしたいと思うんです。

私たちににとっては、ずっとこういうふうに、いろんなことをこういうふうにや

ります、ああいうふうにやりますと、こういうふうに委員会でお示しいただいておりますけれども、これは何のためかということをやはり、そんなのはわかっていると思われると思いますけれども、やはり市民のために、摂津市をよくしていくために、ともに力を合わせてやっというふうにされているわけです。それが、肝心の市民が置いてきぼりにされた形で、合意がなければ進みませんの一点張りで済ませるものかどうか、そのように考えますので、その辺についてお答えいただきたいと思います。

山本善信委員長 小西部長。

小西都市整備部長 今、本保委員の質問の中で、1月27日、福祉会館での説明会の中の意見のやりとり等については、私は報告を受けております。

その中で1つ思ったことについては、あくまで鉄道建設公団というのは国の役人で、誠意がないなというのが1つ感じ取った内容でございます。それに対して一定、今後についてはそういうようなことのないように鉄道建設公団に対しても申し入れしていかねなければならないであろうということであります。

それと、市民からいろいろなご意見があったわけでございますけれども、今、環境対策課長並びにうちの次長、参事がご答弁してますように、市としては今後、そういういろいろな疑問点等について意見が市民から市に対して出てきます。その中で、本来は13年度中に審査会をするという予定をしておったんですけども、工程的な時間の問題があるので、多分14年度の早い時期に各委員を選定されて審査会をやるということについては、昨年12月24日か25日でしたか、本委員会の中で今後の市の方針としてご説明させていただいた経緯があると思います。

我々としては、そういう中で、今後、環境対策についてのフローは、一定の説明をさせていただきながら、住民説明等々についてもこの時期ぐらいに考えてますよということの中で皆様方にご報告をさせていただいて、一定のご理解をいただいたというふうに判断をさせていただいているわけでございます。

それを受けまして、市としては市の広報等についても、アセスについてこういう地域でやりますよということを市民に周知すべき広報活動をさせていただいたというのが過去の取り組みでございます。この前の説明会で一番大きかった問題としては、やっぱり委員ご指摘の、残りの2分の1の問題がどうなのかということが一番質問が多かったように私も記録の中では感じておるわけでございますけれども、これについては昨日の本会議の中でも、あくまでこの環境対策と、大阪市の問題については行政手続の中で進めていただきますと、それらをクリアさせていただいた中で、市としては審査会を開きながら、その後、また影響評価書が多分出てくると思います。それらについても市として、さらに判断しなければならぬであろうと。

もう1点は、大阪市の問題についても市としての考え方については、過去からも言うてますように、大阪市と国との確約書並びに覚書等がない限りは、貨物駅の受け入れ合意はしないよということは、過去ずっと言うてきている内容でございます。これについては、本市だけでなく吹田市も同じ考え方でございます。ですから、それらの前さばきとして、今、環境影響評価もさせていただいているということでご理解を願いたいと思います。

なお、新聞報道で、大阪市長がこの3月議会で国際コンペ等を実施するという

ことは、私も承知しておるわけでございます。これについては、大阪市としては一定、準備を進めておられるという理解をしております。

それと並行して、残りの2分の1については、鉄道建設公団と大阪市は、いろいろ協議されているように聞いておりますので、それらが十分合意でない限りは、梅田については残るんだという判断をさせていただいています。これについては、去年の鉄道建設公団からの影響評価等についての議会への説明がありました。その中で、野口委員の質問の中で、私は大阪市の残りの2分の1が確立しない限りは、仮に吹田を受け入れしても100万トンですよ。ところが現在、200万トン強扱ってますので、場合によっては梅田に残るであろうということは答弁させていただいたことがあります。

国の考え方は、もともとは21ヘクタールぐらいの処分用地があるんです。その中で貨物を使うてるのが14ヘクタール強であります。ですから、国にしては残りの7ヘクタールぐらいは早期に処分していきたいということであります。残りの14ヘクタールについて、今、貨物として200万トンの扱い高の施設を持っておられるということの14ヘクタールの2分の1の7ヘクタールぐらいを仮に吹田へ移動しても、残りの大阪市の他の施設で合意がない場合については、吹田へも合意もしないし、場合によっては梅田へ存続されるんであろうなというのが我々の考え方であります。

いずれ、そういうことが明らかになった段階でも本委員会にもご相談させていただきながら、最終的な合意になろうと思いますけれども、まだ当分先であるんじゃないかなというように私は判断しております。そういうことの中で、一定のご理

解をお願いいたしたいと思います。

山本善信委員長 本保委員。

本保委員 今おっしゃいました答弁については、参考資料として読ませていただいております。しかしながら、前回の説明会のときには残しますというような答え説明は、なかったように思います。要するに、まだ未定ですよという答えだけだと思います、残り半分に対しては。けれども、きちんとした答えを聞きたいという市民の意見に対して、こうします、ああしますではなくて、とにかくここに出てる説明を、スライドとか張ったのでされてる以上のことをお答えにはなっていないかと思えます。

今、小西部長の方からお答えいただきましたけれども、報告を受け取って誠意がないと感じたと言われましたね。誠意がないと感じられたのに、申し入れをされなかったんですか、鉄道建設公団に対して、あるいは大阪市に対して。それをする必要はないものでしょうか。やはり、市民感情を考えたときに、あの状況をきちんとご報告を受けておられるのであれば、何らかのアクションがあってしかるべきではなかったかと思えますし、行政評価書の中でも説明責任ということで、アカウントビリティが実施されるというふうに、それがやはり市民との協働のもとになっていくんだというふうな内容のことも書かれておりますのに、誠意がないと感じられたのであれば、すぐにやはり市民に対して、このようにしましたというふうな説明が責任を持ってできるような行動をお取りにならなかったのかなと、あるいはお取りになったのであれば、その状況をお聞かせいたしたいと思えます。

山本善信委員長 小西部長。

小西都市整備部長 前後すると思いま

すけど、誠意がないという判断の中で、我々としては先ほども言うてますように、一定、市民からいろいろとご意見が出るであろうという中で、市としては審査会の中で、一定、市としての意見をまとめて市長意見として提出していきたいということがあります。

ちなみに鉄道建設公団というのは、今は政府の役人ということで、いろいろと我々とは非常に市民に対しての親密というか、詳しく説明はしないというような人であるということは認識をしております。そういうことで、我々としては今後そういう内容について、意見書の中で、審査会で審議していただいた中で、市長としての意見を出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。

それと、2分の1の問題は、私は過去の本会議でもご答弁申してますように、大きなハードルは、1つは環境アセスをクリアをしていただくのと、大阪市の2分の1の協定もしくは覚書がない限り、吹田、摂津両市としては貨物駅の移転は合意しないということは、これは基本的な考え方でありますので、それは今までから何回も言うてきた経緯でございます。

それに対して、国と大阪市としては、いろいろと協議されておるということを知っておるわけでございまして、この13年12月19日の鉄道建設公団と大阪市との梅田貨物駅に対する回答という公文書も私は入手しておるわけでございませぬけれども、それについては一定、協議しておるということで、大阪市としては回答されておる中身はございます。そういうことで、我々としては一定、以前にもいろいろとUSJの近くの駅について新聞がすっぱ抜いたということがありましたけれども、我々としては、どこに行こうが大阪市内の施設だという判断をさせ

ていただきますので、必ずしも100万トンとは1か所の施設でなくても我々はいいという判断をさせていただいてます。そうなれば、仮に2か所に移すとなれば、ある施設で何万トン、他の施設で何万トンというような内容が協定書では明確にされるのではないかなというようにも考えてますし、そういうことの中で市としては判断していきたいということを過日の本会議でもご答弁させていただいた内容でございます。

山本善信委員長 前田部長。

前田生活環境部長 環境アセスに係る部分は、生活環境部でございますので、説明会の内容について、少しお答えさせていただきます。平成11年にこの基本協定を締結させていただいてから、その中には取扱量の問題、また環境対策の問題、住民説明の問題として、鉄建公団、事業者としての役割、また市が行う役割等々、取り決めがございます。その中で、この環境アセスの問題は、実施計画書が公団から提出されてから、以前は市長の意見書を提出しております。また、それに基づいて環境の現況予測、調査ですね、その結果が今回、準備書として出ております。その準備書に基づいて、住民説明をし、市民からの意見をいただくと。その市民の意見をいただいたもので、市としては専門家による事業全体の検討、また大気の問題、振動の問題、いろいろございます。その問題を検討しまして、公団に市長の意見として出します。その市長の意見を出したことによって、また公団から一定文書が提出されて、それをさらにまた検討しまして、さらにまた市長の意見と、評価書というんですが、それが出てきて、やりとりがあるわけでございます。

その中で、現在の説明は、鉄建公団の

事業者としての責任で住民説明をすると、先ほど担当課長が答えてますように、その中でやっております。それについて、市としては市民の方に、やはり検討内容をお伝えし、いろんな情報を流していくわけでございますが、前回、説明会があったあと、やはり一部自治会からも再度どういうことであったのかなということもありますし、おっしゃってるような不明な点も聞きたいということもございます。それについては、担当は日々、向こうの職員と接触しまして、その内容は伝えております。こういう意見がありますよ、こういうことがありますよと伝えております。ただ、それについて公団の方から、どうでしょう、こうしようという返事はございませんが、日々の中では、そういうことを伝えながら、やらせていただいているということでございます。

山本善信委員長 本保委員。

本保委員 今、お答えいただきましたけれども、伝えながらというのは、確認ですけれども、公団の方にですか、市の方にですか。公団に対して、どんな形でお伝えになっていらっしゃるのでしょうか。

山本善信委員長 前田部長。

前田生活環境部長 公団の担当に電話をしたり、また向こうがこちらへきていただいたりする中で、今、説明会のあと、一部こういう意見があります、ああいう意見がありますということを口頭で伝えておるわけでございます。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 今の内容に關しまして、鉄道建設公団が誠意がないことによって申し入れたのかということでございますが、即座にその説明会が終わった後日、させていただきました。

そして、なおかつ2月の初めにおきま

して、鉄建公団を呼びつけまして、一定、その内容につきましても行政として申し入れたということでございます。

そして、さらに進入路の問題、付近の説明会について、もっと詳細にやっぱり住民として聞きたいというご意見もございましたので、それらの取り扱いについても2月初旬に鉄建公団と協議をさせていただいた中で、鉄建公団としては、これ以上の説明会はできないということは明言されております。これは、摂津だけがやるんじゃなくて、また吹田市にも問題がある。だから、この予定については行政が組み立てたスケジュールであると、なおかつ吹田も同様ですけども、やっぱりこのスケジュールを侵してやると、やはりかなり波及していく問題がある、それ以上のことはできない。そのために、意見書を住民から受けるんやということでございます。その意見書を受けて、やっぱり本市なり、あるいは吹田市に出された意見書に基づいて、審議会を設けた中での審議をいただくというふうな内容でもって、最終的に、また鉄建公団から、先ほど前田部長も申し上げておりますように、見解書をいただいた中で、それをまた公示していくという場面がありますので、またその折に具体的な意見が言える部分もでございます。そういった状況の中で、今後のアセス内容についても取り組んでいかなければならないと思っておりますし、さらにその利害関係が多く発生する分については、特に我々行政としても、やはり地元が説明会を望むものであれば、我々行政のできる範囲として取り組んでまいりたい、これは考えております。

山本善信委員長 本保委員。

本保委員 本当に、今お聞きしましたような形でしていただけるんでしたら、

市民の方もご理解をいただけるのではないかなと思うんですけども、しつこつ言うなどお感じになられるかもわかりませんが、あのときの状況をご存じの方、北野次長はいらっしゃいましたのでご存じだと思いますけれども、やはり状況報告をした結果、このような形で申し入れやっていますということで、今、お答えがありましたよね。やっぱりそれをやはり皆さんにも、市民の皆さんにも、やはりもう少し何らかの形で表明していくべきではないかと、このように思います。内容については、今も電話でとか、口頭でとか、そういう形で最終的には市民の意見書をまとめて、それを市長の意見書という形で出して行って、それでまた相手に検討してもらおうというような今、段階を踏んでいる最中ですよというのが結論であったように思いますけれども、それならそれで、あの説明会の前段のときに、そのような形で、これは市民の意見を出していただき、意見を聞くための説明会ですよというふうに、やはりこちらの側からも鉄道公団からだけの一方的な、説明会を始めますというような、やはり市民が、もうその時点で、えっと思うような一方的な感情を逆なでするような、やはり発言がありましたので、もう少し、あのときの状況も、かなりせば詰まった意見が多かったものですから、今、生活環境部長からのお答えがありましたように、意見が市役所の方に寄せられて当然であったと、そのように思います。

しかし、それを残念なことには、自治会とか、また個人的にもあったと思いますけれども、まとまっていないという、口頭であったとか、電話であったとかいうのが、ちょっと残念であるなと思いますけれども、直近のところでは何らかの形で、このような意見があって対応してい

ますということの表明がなされるのを強く要望したいと思います。

やはり、市民に対して説明責任が当然あると思いますので、市としては型通りのことはやってきておられるとは思いますが、摂津市はこのような情勢ですので、やはり緊迫した、危機感のある、市民も感情的に不安も大きいと思いますので、やはり市民に少しでも安心してもらえるような形で、今まではこうでしたではなくて、やはり新しい形で市民に対する説明を、それが本当の意味での情報公開であると思いますので、やはりきちんとしていただきたいと、このように要望いたします。

幾ら言っても、まだ決まっておりません。そのことについて合意しなければ断じてやらないというようなお答えを今いただいたと思いますので、そのように受けとめまして、また今後この点につきましては、やはりしっかりとともに協力し合って取り組んでいきたいと、このように考えております。私ども微力でございますけれども、やはり市民の代表として、やはり市民が一番望んでいることを声を大にして理事者の皆さんにお届けしたいと思いますので、よろしく願い申し上げます。市民に対して、何らかの形で中間報告なり、説明を市の方からしていただけるように要望して終わります。

山本善信委員長 ほかにございませんか。石橋委員。

石橋委員 資料の3ページについて、質問させていただきます。

シビックゾーン周辺まちづくりと、市の総合的なまちづくりの関連、例えば市内全域からのアクセス等の考え方についてお伺いいたします。

それから、4ページ、連続立体交差についてなんですが、もちろんこれは阪急

正雀駅も含まれるものと解釈させていただいてよろしいですか、その辺も確認させていただきたいと思います。

それから、将来の阪急正雀駅前整備、周辺整備も含めての考え方をどのように持っておられるのかお伺いいたします。

現在の阪急正雀駅前の交通問題をどのように、また考えておられるのか。交通問題の解消については、私は十三高槻線の延伸が一番の課題になるのではないかとこのように考えております。その進捗状況についてお伺いいたします。

また、摂津市の駅前等についての安全対策、今現在の立体交差、シビックゾーンも将来の計画なんですが、今現在、交通安全対策について、どのように考え方を持っておられるのかということをお伺いいたします。

山本善信委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 シビックゾーン周辺のまちづくり構想と、市内全域からのアクセスの考え方というご質問であります。まずこのシビックゾーン周辺まちづくり構想につきましては、以前公団から11年に提案がありました南千里丘まちづくり構想を新しい核として取り入れたいというふうに考えております。その中につきましては、阪急の新駅というものを考えておまして、これらにつきましては、今、総合計画の中で位置づけられております千里丘三島線の中央都市軸というものがありませんけれども、それと新駅を結びつけるということによりまして、市内全域からの交通に対するいろいろな利便性が向上するものと考えておまして、その中央都市軸に新たな交通結節点を設けることによって、その中央都市軸までのアクセスといたしましてはバスとか乗用車等の道路交通によるものになろうとは思いますが、そうい

う面で市内全域からのアクセスにつままして、そこに交通結節点を設けることによって利便性が向上するものというふうを考えております。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 2点目のご質問の連続立体交差化事業と、阪急正雀駅周辺のまちづくりにつつましての整合についてでございますが、ご承知のように、連続立体交差事業につつましては、正雀駅前に伴います車庫の問題が大きくございます。この車庫の移転場所が今現在も、京都線沿線におきまして適当な土地が見当たらない。広大な土地でございまして、これらの土地については、なかなかその沿線に見当たらないということでございます。その移転先が決まらないというふうな状況でもございます。この状況につつましても阪急にも見解をお聞かせいただいておりますが、なかなか難しい状況でございます。

そこで、この連立と正雀駅前のまちづくりの関連性でございますが、非常に、先ほど申しました連立事業につつましては、こういうふうな状況のもとで、これからの正雀駅前のまちづくりにつつまして、どのような具体的な内容を進めていくというふうな内容でございますが、やはり今現在のところは、その正雀の存地という形をさせていただいた中で、これから正雀単体的なものでもって考える必要があるかと思っております。

将来的には、当然、連続立体交差化も視野に入れた中では、取り組まなければならないというふうに思いますが、今回考える範囲では、なかなか今、阪急の問題が解決できないということもございまして、正雀駅前のまちづくりにつつましては、それなりに、あるいは短期で何ができるのか、あるいは中期で、あるいは

長期で、また何ができるのかといった内容も検証しながら、今後この正雀駅前のまちづくりにつつましては進めてまいらなければならないということを考えておるところでございます。

山本善信委員長 十三高槻線の問題は、この委員会の所管とは若干外れる傾向がありますので、一通り答えていただいて、それでその次に調整したいと思っております。お答えください。北野次長。

北野都市整備部次長 十三高槻線の進捗状況の内容についてでございますが、現在、府道正雀一津屋線から正雀川までにおきましての用地買収の進捗率につつましては、約60%の進捗を見ておるところでございます。これらの事業の促進につつまして、大阪府におかれましても今現在、鋭意努力をされておるところでございます。今後これらを促進するに当たりましては、当然、本市の市域だけではなく吹田市域までかかわってくる問題でございます。吹田市域におきましては、若干、その用地買収率につつましては定かではございませんが、一定、大阪府におかれましては、来年、再来年と、この2か年でもちまして一定の用地買収のめどを立てていきたいというふうなお話も聞いておるところでございます。今後そういった状況のもとで、この十三高槻線の進捗につつましては、進められていくというふうにお聞きいたしておるところでございます。

それから、十三高槻線の一番、今大きな問題につつましては、あくまで自動車交通に伴います環境対策面におきまして、現在も地元と協議をされている段階でございます。このような環境アセスの配慮が一定、地元と合意した折には、物事が進んでまいるというふうにご考えておるところでございます。

山本善信委員長 石橋委員。

石橋委員 現在の交通安全の考え方で、すね、千里丘、正雀の駅前を含めてどのようにお考えになっておられるのかお伺いいたします。

山本善信委員長 シビックゾーン周辺のまちづくり構想とのかかわりの中で、千里丘、ないしは正雀の駅前にかかわる話が出てきますから、その交通問題について、どういうふうにご考えておられるんですかということをお答えいただきたいと思います。

交通問題そのものについては、所管が違いますけれども、まちづくりにかかわる話として、そういう関連についての話を聞いておられると思いますが。

暫時休憩いたします。

(午前11時37分 休憩)

(午前11時39分 再開)

山本善信委員長 再開いたします。北野次長。

北野都市整備部次長 特に正雀周辺の交通問題についてでございますが、先ほども連続立体交差事業につきましてご説明申し上げましたが、正雀一津屋線の踏切におきましては、特に本市が考えております一番大きなネックといたしまして、正雀にまず車庫があるということをごさいます。この正雀一津屋線の踏切を救済するに当たっては、やはりかなり長い年月が将来的にも必要だと考えております。このような状況から、今、その正雀一津屋線の踏切につきましては、非常に今の段階では困難な状況でございます。

また、正雀駅前周辺の交通問題につきましては、一定、本市が計上させていただいておりますシビックゾーンの周辺整備の内容におきまして、正雀地域も入れてございますので、それらに伴う正雀のあり方も含めてやってまいりたいという

ふうにご考えております。その折に、また短期、中期、長期的な内容で、何がこの正雀地域においてできるのかなというふうな内容も含めまして、またさらには一定の住民の意向も調査をいたした中で、この正雀まちづくりに対しますスパン、長期的なスパン、あるいは短期的なスパン、ここらの検証についても、さらにやってまいりたいというふうにご考えておるところでございます。

山本善信委員長 石橋委員。

石橋委員 正雀駅の立体化がどのようなお話、阪急電鉄とどのようなお話をされてきたのか。無理というご答弁があったんですが、今までどのような話し合いがあったのか。その辺、なぜ無理なのか、その辺をお伺いしたいと思います。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 阪急との話し合いの中ではございますが、一定我々も阪急の車庫を存置する形のまちづくりというのは、以前からも国の方に一定、その国費調査をする中では、阪急の車庫が一番根っこになっておったところでございます。これにおきまして阪急とも折衝させていただく中では、阪急の沿線に移転場所がない、なくすことができないということでございますので沿線におきます移転ということが視野に入れられるわけございまして、その沿線におきます場所がないということで、非常に苦労いたしておるところでございます。場所がなければ当然、阪急車庫が存置と、こういうふうな形になりますので、阪急側としても連続立体交差事業につきまして、非常に難しいというふうな状況でもございます。

さらに、また阪急連続立体交差化の考え方といたしまして、単立というふうな方法もございます。単立でやれば、部分

的な連立はできるんですけども、費用がかなり割高になってまいります。こういった折に非常に財政の問題もございますし、基本的には連続立体を視野に入れた中で、これは取り組んでまいらなければならないというふうに考えております。その連続立体交差化をすることによって、本市のいろいろと都市計画道路がございます正雀一津屋線なり、さらには坪井味舌線、そして千里丘三島線、そして千里丘茨木寝屋川線、この路線がございます。これらの路線のすべての救済というのは、非常に、今現時点では難しい状況でございますが、やはりこれからこういった連立の事業手法を踏まえた中で、どの部分にまでの区域を視野に入れたら連立ができるのか。あるいは、連立ができなければ、もう単立でいくのか、いろいろこういった事業手法も視野に入れた中で、この連続立体交差事業についても見直してまいりたいというふうには考えておるところでございます。

山本善信委員長 小西部長。

小西都市整備部長 基本的な連立事業については、北野次長の答弁した中身でございます。特に阪急正雀駅に、なぜ車庫があったら連立がならないのかということになりますと、本来は連続立体交差事業をすることについて、人が自由に左から右へ行ける設備をしなければならないというのが基本的な考え方でございます。この阪急正雀駅については、平成3年、4年で国費調査させていただきながら、現在の国土交通省に事業認可の説明に行ったわけでございます。そうしますと、車庫があると壁ができて、東側だけまちづくりができて、西側ができないということで、国土交通省から、それであれば車庫を移転しなさいというようなきつい条件が出てきたわけでございます。

そういうことの中で、今、北野次長が言いましたように、阪急と車庫移転についての協議をさせていただいたわけでございますけども、京都の桂駅までについてもそういう場所がないと。

1つは、あの敷地が11ヘクタールございます。その中の6ヘクタールぐらいが主力工場でございます。5ヘクタール当たりを車庫で使っておるわけでございますけども、阪急にしては、そういう10ヘクタールの広大な土地は見当たらないということの中で、阪急としては存置くということで、きつい希望でございます。そういうことで、1年後には存置でということで再度、国土交通省にも大阪府から行っていただいたわけでございますけども、事業採択については、あくまでも、それはだめだというような条件の中で、車庫があると現時点では事業採択は難しいということが現状でございます。

山本善信委員長 石橋委員。

石橋委員 難しいのはよくわかるんですが、引き続き、私は立体交差にする方が、まちなみも非常に、交通安全も含めて、非常によくなるというふうに考えておりますので、例えば次の次の駅ですか、阪急上新庄駅周辺を見るについて、非常にまちが活性化しておるというように考えておりますので、引き続き、正雀については先方と話し合いを持っていただくようなことは、できないものかというふうに考えております。よろしくお願いいたします。

山本善信委員長 小西部長。

小西都市整備部長 先ほど連立の基本的な考え方をお答えさせていただいたところでございます。特に、正雀を上げることについては、過去には平成3年、4年で4.2キロという国費調査をさせていただきました。その区域と言いますと、

吹田市域の神崎川から茨木市の大正川までの区域が4.2キロでございます。そういうことで調査させていただいたわけでございますけども、正雀を上げることについては、駅を過ぎたら、すぐに吹田市域でございます。吹田市域についてもいろいろと課題があるようでございますので、いずれ石橋委員がおっしゃってる、我々としては全体を上げるということの中で、非常に範囲が長いですけども調査させていただきながら、過去から取り組んできた経緯がございます。そういうことの中で、今、先ほど言いましたように国土交通省の事業採択については、非常にきついハードルがあるというのが、ご説明させていただいた中身でございます。

でありますけども、今後においては、仮に駅前再開発等がなれば、駅前再開発と事業採択が、もしいかなくても、将来的な芽をつぶさないために、ペデストリアンデッキ等をできるような構造として、自由に駅に行けるというような施設はしていきたいなという考え方がございます。

特に正雀駅については、普通の2階構造では非常に難しいと、基本的には三層構造とって、先日、岐阜市に調査に行きました。あれが、三層構造というような高い建物になりますから、そういう施設になるだろうと。といいますのは、車庫に入線とか、いろんなクロスしますんで、車庫があると絶対、左から右に行けないということになりますから、もしするにしても、無理してやった場合、万が一、国土交通省、現状のままで事業認可をいただいても、非常に高い建物になるというのが過去の調査の内容でございます。

ですから、今後においては、先ほど言いましたように、市としてはやっぱり正雀も十分必要ということは認識してます

ので、今後についても努力していきたいと考えておるところでございます。

山本善信委員長 暫時休憩いたします。

(午前11時49分 休憩)

(午後1時1分 再開)

山本善信委員長 休憩前に引き続き、再開いたします。野口委員。

野口委員 最初に環境に関係することになりますけども、貨物駅の移転問題と、これから作業を進めていく上での予算が計上されてますけども、環境アセスの問題とか、これに関連して、最初に幾つか質問をさせていただきます。

最初に、午前中論議されたこの間の経過の上で、説明会の結果をどう見るかということについてであります。いろいろ担当課としては、説明会で出たさまざまなご意見だとか、この間出ている意見書の内容について真摯に受けとめながら、公団との関係でご苦労されているということはわかるわけにありますけども、この事業の出発である基本協定から見て、説明会の様子については、午前中あったように、大変横柄であると。吹田市の方の条例があるから、わざわざ説明させていただくんだというふうに受けとめられるような、そう言わんばかりのような態度で、この間の説明会が摂津で行われてきました。その辺の状況を察してのいろいろ午前中の担当課のご答弁であったかと思えますけども、これまでのJR貨物だとか、鉄建公団などの、清算事業団もありますけども、そういう係わり中で見た場合に、やっぱり基本協定書に沿って、説明会にしても、何にしても、今、行政がどういう視点で、どういう立場でやるべきだというのが問われていると思っております。そういう意味では、まず説明会の問題については、条例に従って説明会はもう終わったけれども、今後、要望があ

れば説明をされていくというお話がありました。

私は、今回いろんな事業がたくさん示されました。10年前後のスタンスで、前段の処理が済めば、こういう工程で行きますよという説明がありましたけども、こういう大変なお金がかかる事業をこれから進めようとしておりますけども、やっぱり限定せずに住民に対する情報公開をするべきだという意味で、今回、吹田の条例に準じて摂津もこういう経過をたどってきておりますので、環境影響の評価だけではなくて、貨物駅の移転問題、跡地利用問題、こういうことについてきちんと説明していくと、以前からこの問題は申し上げてきましたけども、ここを踏み切っていただいて、自治会とも協力しながら、そういう意味での住民説明会を進めていただきたいと、これについてのお考えをまず聞かせていただきたいと思います。

2つ目は、現在こういう経過をたどっている中で、今、摂津市としてどういうことをやるべきかという問題です。1つは、これから専門委員会まで予算を組まれて進められていきますけども、摂津の今の環境がどういう実態になっているのかということを中心に、摂津しても調査をするべきだと思っています。これは、いつも申し上げているのはご承知のとおり、市役所前の排ガス測定局の数値が0.06を超えているということが、よく、僕らも使いますし、摂津の環境の状況ということで、いつも言われますけども、これに加えて、この間、問題にしている子どもたちの体の問題、特にぜんそくの問題ですね。こういうことも担当もご承知だと思いますし、これに加えて今度の計画で全体27地点が観測地点でありますけども、その中で摂津の場合は3地点だけあります。

ましてや、3地点の中にも近くは入ってますけども、車が入りする千里丘7丁目も入ってないということでもあります。そういう意味では、確かに1日1,000台の車が中央環状線を通るときには、往復340台ということでもありますけども、しかし貨物駅が移転してくるとなれば、そこに1,000台のトラックが集中をするということは事実でありますし、それから風の具合によっては、いろんな環境面での影響も出てくるだろうということもあるわけです。この間、大阪府下の窒素酸化物の測定地点の評価をしますと、摂津と大阪市内の幾つかの場所と、大阪府下で一番窒素酸化物の濃度が高いという結果が出てます。そういう意味では、自治体として、担当課として、今回の公団が示した27地点以外にももっと自主的にいろんな実態調査をすべきだということに思うわけですが、この点どうでしょうか。

やるべきことの2つ目は、今ちょっと紹介しました子どもたちの健康問題に関連してです。代表質問で申し上げた、この前、教育委員会からも一応、資料をいただけてますけども、2001年のぜんそくの有所見率、かかっている率ですね。幼稚園では9%、約1割近くですね。小学校が2.0%、50分の1ですね。中学校は1.8%、こういう率で10年前に比べれば有所見率はふえていると。それで子どもたちの健康問題も排ガスだけではなくて、さまざまな環境汚染によって、こういう数字になっているわけです。そういう点では、ここをきちんと抑えて、そのための対応をしていくということも大事だと思いますけども、この点、2点目として、どうでしょうか。

3つ目は、午前中も論議された2分の1の問題です。これまでも指摘しました

昭和57年に結んだ新在家にあります大阪貨物ターミナルの経過だとか、それと大阪市の百済とか安治川口だとか、難波とか、本来2分の1の受け皿として対象と見なされている場所の状態を見ても、今の2003年度まで梅田の全体を売却して、そこで先ほど紹介があった大阪市の交通政策局が事務局となって、あそこを全部開発していくと。それによって、国の都市再生プロジェクトに認定を受けていくという、この流れを見ますと、なかなか2分の1問題については、梅田に残りの半分を残して進めていくと、これしか選択肢がないような状況だと思っ

ています。しかし、それに対しては、関西財界は細切れの売却になって、細切れの開発になるから、これは承知しないということで、何としても全部売却していくと、その上で構想案を煮詰めていくと、こういうせめぎ合いになっていっていると思っ

てるわけです。そういう意味で、この2分の1問題について、昨年12月19日付で大阪市から回答書が来ておりますけども、協定書は2年前の11年1月20日に結ばれて、約2年たった中で、ようやく取り組んでますよという回答の文書が来てるわけで、全体の状況からしても、なかなか2分の1問題は難しいということであり

ますから、しかし本市のスタンスは基本協定の最大の問題である、この2分の1問題が、協定書の履行をしなければ、この計画にはゴーサインは出しませんよという、そういう立場を取ってますが、そういう意味では以前から申し上げてきた基本協定の述べているさまざまな項目について、作業を進めてくださいと、その結果ご判断しますよというところも、きちんと見据えた、厳密な対応をやるべき

だと思っ

ています。そういう意味では、この問題については改めて、どういうきちんとした厳密な対応をするのか、これについての今時点の到達をお示しいただきたい。

それと、この間の説明会で見てても、いわゆる十三高槻線への出入り問題だとか、公団の高木次長でしたか、答弁する方、あいまいなお話でありました。あそこで、新大吹橋の入り口部分で、十三高槻線には出入りは可能であるけれども、それに対してのチェック、監視だとか、こういう問題については厳密的にシャットアウトするという問題については、厳格にそれをやっていくための対策というのが具体的に答弁が出てきませんでした。そういう意味では、完成した場合に、十三高槻線に入ってくるということはどういう担保で、これを確認していくのかというのが大変疑問であります。

そういう意味では、先ほど2月の初めに公団を市役所に呼んでいるんな要望をされたというお話でありますけども、そういう場も活用して、こういう出入り問題についても厳密な対応をやるべきではないかと。特にその関係で心配しているのは、今回、工事車両の入口として千里丘5丁目、7丁目が入ってますけど、例えばあの方法で行った場合、これが実績として残って、いわゆる供用開始後、あそこを完成後の大型トラックの出入口にしていくんではないかなという懸念も、心配もあるわけです。これは、JR貨物の新在家の大阪貨物ターミナルの経過を見ても、その辺の不安が払拭しきれません。そういう意味では、2分の1問題、十三高槻線への出入り問題、それと今回、わざわざ工事用道路として、あの道を選択し提案した問題、これをどう見るかということも、やっぱり厳密に地元自治体

として精査もし、地元自治体としての見解をつかんで、その上でけんかもしていくと、このことが大事だと思いますけども、その点どうでしょうか。

それと、この問題で最後に環境影響評価専門委員会32万8,000円しか計上されてませんけども、大体、この専門委員会の委員構成だとか、1回当たり何時間で何回予定しているのか。食糧費が1万2,000円ですから、大体1回ないしは2回かなというふうに思ってるわけですけども、それでは少ないだろうと思いますけども、専門委員会に関する予算の補足説明を含めて、まず、この問題でお願いしたいと。

2つ目、その他の問題であります。きょう、率直にいろんなスケジュール表をいただいて説明を聞きましたけども、大変な計画を進めていくと。今日の財政状況の中では、今の財政の見通しを抜きにして、こうした大型開発には当然、突っ込むことはできないだろうと思っています。しかし、国の方がPFIにしても都市再生方針にしても、これまでの民間資本の導入によって進めてきた、さまざまな事業の破綻による穴埋めが、どんどん各地で発生しています。そういう中でも、この不良債権の早期処理だとか、長期の景気低迷だとか、さまざまな今の状況の中で、国としてもこれまでの大型事業の肩代わりとして、そういう方向を今進めていっているわけです。

そういう意味では、率直に言って行政でいろんな判断ができる調査をするのは構わないけども、それをもとにしてやっぱり公共事業についても、ここまで行政として検討しましたと、財政的にも、必要性という点でも、環境面でもこういうふうに調査の結果なりましたと、その上で情報公開を行って、じゃあこれを実施

するかどうかは、一緒に進めていくと、こういう手順をぜひ進めてほしいと思うんですよ。

財政問題は余り突っ込みませんが、奇妙な現象が数年後に僕は起きると思っています。今は、第3次行革が入ってない中で、平成17年度42億6,000万円の累積赤字が生じて、赤字再建団体に転落をすると、市長答弁でも財政破綻目前だという言葉を使っています。今の財政状況から見た認識の評価としてはね。そうしますと、これから第2次の残り第3次の行革を進めたとしても、この42億6,000万円の数字が若干緩和されたとしても、その数年後、また同じ危機が発生するわけです。そうしますと、片方では赤字再建団体になるかどうか、これを必死になってやっている中で、一方ではこうした10年単位の新たな財政負担を後年度にもたらず大型事業を進めていくという、こういう奇妙な現象が僕は発生すると思っています。そういうことについて、今回、最終的に決定するためには、さまざまな調査も入ってますけども、その点はどういうふうに考えているのか。

次に、総合福祉会館の建てかえ問題です。これまでの到達は、いわゆる南千里丘地区の開発、シビックゾーンと今回、名前が来ておりますけども、その中に入れて一緒に再整備を図っていくというのがこれまでの考えでありまして、1年ちょっと前ですね、当特別委員会にも再整備基金で持っている範囲内で、いく通りかの建てかえの構想案が示されて、こういう検討もされているという説明があったかと思うんです。不思議なのは、なぜそういう検討をやってきたその流れの中で、すぐシビックゾーン、公共施設をまとめて、いわゆる旧の市民プール用地にPF

I方式で統合施設という方向になったのか、この辺の整理もきちんと、整合性も説明をいただきたいと思っています。

3つ目は、きょう出されたさまざまな開発事業について、国の財政面での支援策だとか特典、それと民間資本の導入の方式の違いによっても自治体としての財政負担の度合いが当然変わってくるかと思えますけども、一般的にはすべて事業を展開した場合、200億円を超えるという話がまことしやかに流れていますけども、単純にこれまでの資料で見ますと、去年示された南千里丘地区の開発構想の中で、あれも前提の前提の構想でありますけども、4.2キロの阪急高架ですね、それに関しては摂津が1.6だったのですか、ありますから、これで単純に50億円の自治体負担がかぶさってくると。

新駅については、平屋で18億円で計算されてますけども、これを橋上化にすれば倍の30億円を超えると、単純に80億円になるわけですね。跡地の利用についても、いろんな、全国で失敗をしている呼び込み方式で、インフラ整備をして何分の1かは民間に売って、そのほかの開発可能用地を公共的に使っていくんだということも、そういう算段をされた中身もこの間、紹介されてますけども、一体この事業を進めていく中で現時点で公表できる金額、自治体負担、事業費全体、どう考えているのか教えていただきたいと思っています。

その上で、さっきの質問と関連しますけども、摂津市としての財政負担の度合いをどういう限度で考えているのか。大型開発は進めていくけども、財政的な面から、これを超えたらあかんと、これならば、これもストップしますよという判断の仕方も当然あるかと思えますけども、その辺のことも合わせてお教えをい

ただきたいと思っています。

先ほど梅田貨物駅問題で関西の動きをちょっと紹介しまして、午前中もお話がありましたけども、今年の予算では国の都市再生本部については、梅田貨物駅も当然入りませんでした。これは、貨物駅の移転先が決まらなかったということが最大の理由で認定されなかったという内容が吹田の議会で理事者側の答弁として出てます。

これからプロジェクトに入れていこうということで動いていきますけども、その辺の国の新しい公共事業の方向の中で、貨物駅だとか、跡地利用だとか、今回的高架化事業、シビックゾーンの計画など、どういうふうに見てるのか。僕らも情報的にわからない部分がありますので、一度その辺の動きも教えていただきたい。

関連して高架化の問題について、現状では大阪府下6番目の事業採択の順番で言えばそういう順番だという話がされています。今回こういうことでやっていけば、トップになっていくんだということが言われているわけですけども、確かに南北交通の要でありますし、踏切の改善は当然だと思っています。この間、阪神大震災後、いろんな阪急側の震災の後の対策として費用のかさむこともあって、頓挫してました。その中で、市としてはあそこの踏切の改善案について、3通り研究をされた経過もあります。

しかし、この数十年間、阪急ができてから、今の状態で摂津市民は過ごしてきたわけです。今の時点で新たな問題として、この財政難がありますから、がむしゃらに事業採択の面で一番にするために直に走っていいのかと、ゆっくり進んでもいいんじゃないかと、それはこういう理由ですよ。確かに、できればスムーズに交通がアクセスできますし、それは市

民にとっては大変便利になるでしょう。しかし、住民にとっては、新たな公害の発生源をもたらすわけでありますから、痛しかゆしなんですね。率直に市民のご意見を聞いて、確かに新駅をつくれれば便利になりますけども、それはほんまに市民の方々が望んでいるのかと。ちょっと遅れるけども、今こういう、将来の摂津としてまちづくりのコンセプトを持って、この問題はこう考えていると。そのかわり、こういうスタンスでまちづくりを進めていくんだということで、一步後退して住民とそういう立場で進めていくということも大事な視点だと思っています。

常々私どもは現状では自治体の役割を果たす意味では、大型事業については当面凍結するという事で申し上げてきました。そして今、情報公開ができるものは、すべて情報公開をして関係住民との間で真摯な立場で3つの視点から見直し、検討することだということをお願いしてきましたけれども、結局、そこに私は、今、行政が取るべき方向としては尽きると思っています。そういう意味で幾つかの質問をさせてもらいましたけども、一つずつご答弁をいただきたいと思います。

山本善信委員長 前川課長。

前川環境対策課長 摂津市独自で環境調査をしたらいかがかというご質問でございますけども、今回の準備書の書面で事業者の方から3地点、大気調査されておりますけども、鳥山公園の方につきましては一般環境を代表した地点という形で、施設の工事中の影響及び稼働後の影響という観点から、一般環境としての位置づけの代表をする地点という選定でございます。あとの2点につきましては、工事車両通行に影響する地点、代表する地点という形でナンバー1及びナンバー27地点という形で設定されております。

今後、影響を見るに当たっては、これら先ほど説明させていただいた内容の影響について、これらの代表地点で評価、検討していくと。

それともう1点、摂津市では自動観測局としては、摂津市役所横の観測所1か所しかないんですけども、我々市独自で簡易調査という形で、市内16か所の簡易調査もやっております。これらの資料を含めまして、トータル的に今後審査会等でご検討をいただくということで考えております。

それと、2点目の10年前から、ぜんそく患者がふえていると、大気の状態はどうかというご質問だったと思うんですけども、これにつきましては先ほどの大阪府の自動車排ガス測定局等のデータで見えますと、平成3年をピークに、現在、平成12年度のデータまで推察しますと、数値的に減少の傾向になっております。これにつきましては、代表質問等でも答弁させていただいたような状況でありまして、これらは固定発生源の事業所の総量規制なり、自動車排ガスの車種規制とか単体規制、及び交通人流対策とか、総合した都市整備の改善により、窒素酸化物が若干でも減少の傾向にあるということは対策の効果があらわれているのではなかろうかということを考えます。

しかし、まだ依然として国の環境基準で0.06ppmは超えている状態でありますので、今後ともこれらの対策を継続して実施することにより、環境基準を満足するには対応していきたいというふうには考えております。

3点目の審査会の内容なんですけども、これも以前ご答弁させていただいたように、大気・騒音・振動等を中心に、あと都市計画全般を見ていただく専門の方を含めて、4名程度を考えております。

それで、その予算といたしまして、回数でいきますと、8回から10回程度という形になります。これは準備書だけじゃなくて、評価書に係る期間も、時期にもよるんですけども総合した形で、それぐらいの回数は予定させていただいております。

山本善信委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 まず、梅田貨物駅移転に関する部分ですけれども、3番目にありました梅田に残る2分の1問題ということで、大阪貨物ターミナル等の経過を踏まえてということでありましたけれども、先ほどもターミナルの経過はご説明させていただきましたとおり、大阪貨物ターミナルにつきましては、今回の吹田貨物ターミナルと違って、きちりとした貨物量や工事車両に対する協定がないということで、今回はそれを踏まえて基本的な行政手続を始める時点に当たって、基本協定の中でその辺の取り決めを行っているというものであります。

基本協定に対する厳密な対応と現時点の到達点ということでありまして、先ほど委員の方からお話がありましたとおり、現時点の到達点といたしましては、12月19日付で大阪市が鉄建公団に回答されました、大阪市内で吹田地区での対応と並行して対応していくというのが現時点の到達点でありまして、それ以降も含めまして、早期に移転先などについては公表していただきたいということに対しましては、鉄建公団に随時申し入れをさせていただいているところであります。12月9日以降の動きといたしましては、住民説明会の中においても大阪市内の駅で交通計画等も含めて協議中であるということで、対住民の説明会で対住民に対してもそういう説明をされておられることから、大阪市と鉄建公団の間

で協議が進められているものだと考えております。

それと、国の都市再生プロジェクトということの動きですけれども、そちらの梅田北に対する都市再生プロジェクトということですけども、そちらの方につきましても逆の意味で早く貨物の移転場所を探せというようなニュアンスの、個人的にですけども受け取り方をしております、そういう意味では早く移転先が明確になるということに対して追い風ではないかと、そういう国の都市再生プロジェクトの動きがあるということは、逆に追い風ではないかと考えております。

4番目の十三高槻線の出入口の問題ですけれども、これにつきましては、出入りに関しては左折しない担保ということでおっしゃられた内容ですけれども、これにつきましては鉄建公団の一定の回答といたしましては、現時点では一般車両もあることから、物理的な左折しないような方策はなかなか現時点では、まだ見つかっていないということで、警察との協議も含めて現在も協議中でありまして、ただ、現時点では一定期間、その部分に保安要員というか、そういう指導員を配置して、十三高槻線に左折のさせないというような方策を取りたいということは聞いております。

5番目の、供用後、工事中通路を利用して吹田貨物ターミナルの中に入っていくのではというご質問ですけれども、これといたしましてはいろいろ過去の協議経過を踏まえまして、貨物ターミナルと開発可能用地の間には、環境緑地帯とかバッファゾーンを設けるという計画にもなっておりますことから、そこについては接続道路は設けられないということで聞いておりますし、要するに吹田貨物ターミナルの出入りについては、専用道路を通

行するということが前提条件であるというふうに考えております。

それと、シビックゾーン整備構想と財政の見通しということでご質問があったわけですが、今回、これまで平成11年に南千里丘につきまして、一定、公団の提案という形でありましたけれども、本市としてはいろいろ連立の面や、導入する公共施設の面を含めて見直す部分がかかなりあるということで、それを含めて今回、シビックゾーンの中で検討していくということを考えております。そこで、基盤整備に係る部分や公共施設に係る部分の整備計画や整備方針を立てた中でトータル的な事業費を算出しまして、それに国のいろいろな施策、今、いろいろな低利貸付制度とか無利子貸付制度等もございしますが、その辺の制度を利用した中で、財政にどれくらい負担がかかるのかという見通しをこの2年間で出していきたいというふうに考えております。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 阪急の連続立体交差化事業につきましては、大阪府の中でも順位が高いものでございまして、今現在、その順位の中でも堺の方が準備採択に向け、国向けに申請もなされているところでございます。

そうすれば、本市の連立事業につきましても、さらにランクアップしてまいるということでございまして、一定これからの連立事業のあり方を具体的にまとめていく時期ではないかというふうにも考えておるところでございます。

このような状況から、これらのまちを寸断する内容の解消からいたしましても、ぜひともその連続立体交差の促進に当たりましては、これからの財政事情も勘案しながら、またこの連立事業におきましては、あくまで連立事業に伴いますまち

づくりが一体的なものとして位置づけをされておりますことから、これらのまちづくりも含めましてトータル的な内容でもって、今後、連立事業の内容につきましても検討してまいらなければならないというふうに考えております。

山本善信委員長 PFIの部分について、この部分は総務常任委員会とのかかわりがありますので、その点も踏まえて答弁ください。奥村理事。

奥村市長公室理事 それでは、ご質問の中で総合福祉会館の建てかえの問題がございましたので、私の方からご答弁させていただきます。

ご指摘のように、総合福祉会館の建てかえについては、過去の本特別委員会で総合福祉会館の再整備基金を活用し、それからふれあい広場での建てかえについてご答弁させていただいた経過がございます。

福祉会館の建てかえについては、平成4年度に基金に積み立てを開始いたしました。平成10年度には、耐震診断を行い、平成11年度には総合福祉会館周辺整備基本構想に取り組みをいたしました。今現在は、それを具体化していないのが現状であります。

それと、昨年市民プール廃止に伴いまして、民間企業から広く公募をすることでプロポーザル方式で用地売却、それからプールと複合施設の中で民間にご提案をさせていただきましたが、残念ながら不調に終わりました。それらを考えますと、市民プールの跡地、それから福祉会館の建てかえ、これら等々を組み合わせる中でNPO法人の方から、その公募のときにPFIへの取り組みについてのご提案がありました。その後、NPO法人と協議、調整をしまして、市民プール跡地に総合福祉会館等々の公共施設の

複合化ができないかというような形で話を進めさせていただいております。

過日、全議員にそれらの試案としてご提示をさせていただいております。それで、PFI事業なんですけど、これには大きく財政的なメリットがございます。1つは、絶対額が削減される。それから、支出の平準化ができるということになっております。これらのことを考えますと、今の摂津市のおきます財政状況については非常に厳しい状況でございます。

これから借入金の残高を減らすためには、新規の借入れをなるべく減らさなければならぬというような考え方もございます。これらを支出の削減と考えますと、自治体は公共サービスの低下か、あるいは財政再建の遅れかというような二者択一、難しい選択が求められてきます。先ほどいいましたように、PFIを利用することによって財政の平準化ができるのであれば、財政再建、合わせて公共サービスの提供というようなことが両立できるんじゃないかということでPFIを検討している段階でございます。

山本善信委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 先ほどの答弁の中で、今の現時点でのそれぞれのプロジェクトの負担分ということでご質問があった件が抜けておりましたので、答弁させていただきたいと思っております。

それぞれにつきましては、いろいろ連立も含めまして、一定調査してから、かなりの年数もたっております。ご存じのとおり、地価の下落等の外的要因もありまして、今の時点ではきちりしたお示しできるような数字もないということから、今回の調査である程度いろんな、南千里丘も含めました、いろんなそういう事業費等を精査してまいりたいと思っておりますが、それが出た時点ではお示ししてま

いりたいというふうに考えております。

山本善信委員長 野口委員。

野口委員 環境アセスに関連する貨物駅の移転問題であります。説明会のああいう形に対する見方ですけども、先ほどいろいろ申し上げましたけれども、やっぱり出発は基本協定だと思っております。ご承知のとおり、第6条に、いつも引用しますけども、ちゃんと書いてるわけですね。鉄建公団及びJR貨物は、住民に説明するとともに、住民の意見を可能な限り事業計画に反映させ、円滑な合意形成に努めるものとする、ここにちゃんと書いてあるわけですね。これに照らして、この間の説明会がどうであったのかということの評価するならば、基本協定違反です、はっきり言うて。

いろんな手続の中で、条例の期間が決まっていますから、それとしても協定書を遵守する立場に立つならば、条例との整合性を図りながら、もっとも説明会の回数にしても、中身にしても、やっぱりちゃんとした対応ができるはずなんです。先ほど申し上げた吹田市に条例がなければ、こんな計画について公団側としては住民説明会を開く必要はないんだと、こんなことを居直っているような、そういう感じですよ。皆さんもわかっていると思いますけれども、そういう意味では行政としても協定の第6条に立ち戻って、3月20日が意見書の締め切りでありますけれども、先ほど申し上げた跡地全体の利用も含めた説明会をぜひやっていくべきだと思っております。過去、都市計画だとか環境の関係で、なかなかそういう説明会ができておりません。広報だとか、その都度、文書ではお知らせしておりますけども、きちんとひざを突き合わせて、行政としてこの問題に対する情報公開はやっていません。これを、まずやってく

ださい。

この貨物駅の移転が、本来的に摂津市にとっても市民にとっても、どんなメリットがあるのかということを考えれば、いろんな行政の方法としても受けとめがあるのかもわかりませんが、新たな財政支出が伴うわけで、結局、梅田貨物駅の穴埋めを摂津、吹田両市民が、これを負うという、つけを負うということしかならないと思うんですよ。この交通運輸の業者から言えば、梅田貨物が阪神高速を出入りしていますから、あそこが一番いいわけです、業者からすればね。それをわざわざこっちへ持ってくると。

確かに、国鉄債務の解消が出発でありましたけれども、どこの角度から考えても百害あって一利なしであります。そういう意味では、公団とか、国とか、府との関係で自治体の対策が難しいかもわかりませんが、そこをやっぱり住民と一緒にあって、住民の運動だとか住民の気持ち、ご意見などをうまく活用して、そこで自治体としてのこの貨物駅の移転問題に対して具体的な攻め方を工夫すべきだと思うんです。

今回の意見書については、吹田では1万人ぐらいを目標に、今、取り組んでいます。摂津も間もなく、たくさんお持ちするようにしますけれども、そういう行政としての、ガードは固いけれどもいろんな、やっぱり裏表も含めて攻め方が僕はあると思うんです。この計画が住民にとってよいことであれば、それはどんどん進めていけばかまわないわけですがけれども、私はそう思います。そういう点で、全体の計画の説明会についての問題と、基本協定第6条をどう考えているのかという問題、合わせてご説明をいただければと思っています。

子どもの健康問題です。簡易測定をそ

の他16か所行っていると、総合的に摂津の環境の実態がわかっているというお話と、3地点がなぜ3地点かという説明がなされたわけであります。

この前、教育委員会から資料をもらった分を若干紹介しますと、例えばぜんそくの有所見率ですが、この3地点に関係がないですね。味舌小学校で学年別に出てますけども、味舌小学校2年生、男が有所見率が15.6%、6分の1の子どもがぜんそくにかかっているという数字が出ています。別府小学校が6年生でありますけども、男性8.8%、幾つかありますけど、あと三宅小学校が一番多いんですけど、1年生、学年数は少ないですけども20%、5人に1人が三宅小学校の1年生ではかかっていると。だから、今おっしゃった3地点でも関係が薄いこういう小学校ですね、こういう数字が示されているわけです。

大阪府の保健課の資料では10年前の資料もあるわけでありまして、大変な伸びであります。そういう意味では、先ほど申し上げた、子どものこういう実態からしても、簡易測定が16か所行ったとしても、こういう実態を直視して、さらにこの開発によって寄与率といいますが、そういう影響について新たな考え方で実態調査を僕は行ってほしいと。

No2の問題で減少しているということで、評価ではありませんけれどもそういう説明があった問題ですけども、課長のそういう、結果はそうでありますけども、そういう評価もわからないこともありませんけれども、でもこれまでは異常だったわけですが、これまでが。今でも国の基準をオーバーしていると、これを減少してから進んでいるんだということで、そこで悪い評価をするのか、それでも大変なんだという立場に立つのか、大分違う

と思うんですよ。この辺は、申し上げておきたい。平成12年が0.063、一時、平成9年が0.06下がりましたけど、またもとに戻ってるわけですから、下がったけども、また上がってきてるわけだから、このことは厳しく指摘をしておきたいと思います。

2分の1問題です。結局この貨物駅の事業の中で、国鉄債務の返還とかありますけども、2003年度まで、この梅田貨物駅の方ですね、処分するんだというのも決まってる期限であります。百済とか安治川口、詳しいことは僕も余り知りませんが、どちらも、あるところは容量的にクリアできないと、新たな施設がいるんだと、用地もいるんだと。もう1つはそのための線路が新たにいるんだということで、これが2年たっても全然進んでないと。つじつま合わせに回答書が一昨年の12月19日に来たということなんです。そこで、ぜひ考えてほしいのは、大阪貨物ターミナルの流れです。先ほど岡田参事は大阪貨物ターミナルの経過を参考にして、今度は、だから協定を結んだという意味でとらえてますけども、貨物駅の問題でも経過は大変なんですよ。

57年10月1日に当時の市長が覚書書を結んでます。その中には、西側の中央環状線については限定といいますか、こういう覚書が結ばれています。その前段としては、市側としては西側に出る場合は近畿自動車道に貨物車が通れるような専用通路をつくりなさいということも、一時は申し入れしているわけです。結果としては、そういう経過をたどっていると。僕らも手元に資料を持ち合わせておりませんが、茨木の対策協議会と同じように結んでおると思うんです。そこを聞いてみますと、将来ここで取り扱う

貨物量は100万トンということが言われてます。この資料は、僕らも持ってないんです。しかし、いろんな情報ではそうだと、これが今、平成12年度時点で204万トンになってるんです、倍なんです。ちなみに、梅田は200万トンですけども。そうしますと梅田貨物駅の今の用地の国・府、関西財界の動きも含めて、それと移転先で対象に見られている、その他の貨物駅の立地条件だとか条件を見ますとどうなるのかですね。悪く言えば、全部がこの吹田操車場へ持ってくるということ想定しているんな根回し、いろんなことが始まっているんでないかなと、そういうふうに思わざるを得ないというのが大阪貨物ターミナルの経過も含めてですよ。そういう意味では、やっぱり参事の方からは、いろんな現時点での取り組みについて報告がありましたけども、ちゃんと取り組みをされているという事実を示さなければ、幾ら行政手続だから別問題だということで、環境アセスはゴーを出してますけども、今、この時点に立ってますけども、それも中止しなさいと、こういう立場に立っても問題ないと思うんですよ。それだけ、一番大きな問題であるこのことについて、もう少し厳しい態度を取らなければ、全体の動きを見た場合に、全部ここに移ってくる、そういう基本戦略が控えているんじゃないかという気がしてなりません。そういう意味で、基本協定の履行に対して、この立場からも、やっぱりもっと厳しくということで、ダブらないご答弁をお願いしたい。

それと、完成後の進入路の問題です。専用道の敷地に入るところですけども、物理的に左折できる防止策がないと。要因的には、こういう形で云々という話がありました。これを今回の準備書をつく

る時点ではっきりしているわけで、昔から摂津のある場所を工事中通って工事をしていくんだという計画はなかったんです、昔は。そういう記憶がありますけども。吹田の方はありましたよ、岸部の付近ですね。わかっているのにそれを持ってきたという意味が何なのかということです。だから、普通だったら5年間の工事期間中、最大の場合で350台の車が出入りをすると、若干幾つか分散しますから台数は減りますけども、こういうことがわかってるわけですから、5年間の中で何百台というのが1日に走るわけですから、当然、あそこの入口にああいう形で20戸ほどの新しい住宅ができていくという点からしても大変なことになるということはわかっているわけですから、それも承知で、そこに進入路の計画を持ってきたということからしても、なんか、この十三高槻線への出入り問題とか考えた場合、この2分の1問題もそうですけども、なし崩し的にそういう強行突破がされてくるんじゃないかなという大変、心配をしています。

そういう意味では、この左折の問題についても、きちんとその方策をこういうふうにするんだと、このことによってシャットアウトできるんだという、この対策案を示すべきだと、そういうことについても早急に出すように摂津として公団に、ぜひ申し入れをするべきだと思いますけども、いかがでしょうか。

専門委員会のことは大体わかりました。

その他の問題にいきます。これだけ大変な事業の工程が提出をされたわけですから、今後検討して、財源面でもこうなるんだと、その他の問題もこうなるんだということで、そういうあれではなくて、これまでいろんな調査をやってきてるわけです。数千万円かけてですよ。その結

果こうなのかという思いが一応、個人的にはするわけでありませう。今、最大の行政の焦点は、行政側としては、国や府や関係団体との関係で進めていきたいかもわかりませんが、短期的な財政再建ですよ。これまでは震災の問題があったとしても、財政状況は少し豊かでありましたけども、融通がききましたけども、それでも手をつけなかったと。いっそうしんどくなっている中で、これに手をつけようということをして、そのための調査が入ってきてるわけですね。そういう意味では、まちづくり支援課にしても、やっぱり今の財政状況に対して、この計画がどう影響を与えていくのかということで、やっぱりそういう評価ができるような論議をぜひやってほしいと思うんです。

財政状況からして、例えばこの数年間の赤字再建団体になるだろうという期限の中で、財政的なこの計画による財政支出の限度といいますか、当然そういう検討を今でもやっておると思うんです。そういうことをやっぱり、きちんと分析もし、担当課にも示して、財政面からどうなのかと。これをしなければ10年後、15年後に新たな多大な負担を後々、市民に残していくということにつながっていくわけです。そういう意味では、もうちょっと市長も含めて、財政破綻目前とおっしゃっているわけですから、そういう意味での分析をどんな事業を展開する場合でも、今回もそうでありませうけども、まず論議をしていただきたいと。調査して、その結果でなくて、課長以上、財政状況に対する認識は大体、お持ちだと思います。

一方で、例えば去年の選挙のときに申し上げてましたけども570万円の乳酸飲料の訪問宅配を減らしていこうと、1

年延期になりましたけども、570万円です、640世帯で。今、庁内では、各課で持ってる食糧費、年間数万円とか数千円とか、これを何としても決算で残していこう、使わんように残していこうという、いろんな数万円、数千円程度で経費の節減努力をしてるわけです。一方では、この1,600万円の予算見ますと、500万円しか補助金が見つからないと、3分の1ですわね。あと1,100万円は一般財源ですよ。こういう比較をした場合、やっぱりどこがおかしいんではないかなという気がするわけですよ。そういう意味では、財政状況についてどう見るのかですね。

それと、先ほど答弁がなかった情報公開の問題です。工程表では、いろいろその部分の説明があったんですかね。都市計画法等に基づき、今回みたいな縦覧とか始まっていきますけども、こうではなくて、説明会をやってくれと。できれば小学校区単位の、これまで申し上げているようなまちづくり会議だとか含めて、僕らも住民と話す場合、なかなかしんどい場合もありますよ。職員も大変かもわからん、言葉使いも含めて。しかし、これは今後、出発したら10数年かかる事業を展開しようとしてされているわけですから、もっと落ち着いて、そういうシステムをつくって、その上で将来のまちづくりの摂津市のコンセプトをつくり出していきたいと。全体のコンセプトの中で、この地域はどうするのか、この計画はどう位置づけするのかと、こういうものを時間かかっていいから、やっぱり情報公開をしながら、一緒に練り上げていきたいと、これをしなければ市民は多大な負担を押しつけられて、財政も直らないと、大変な状態です。

だから、そういう意味では、そういう

システムと方向づけを進めていただきたいということでもありますけども、どうでしょうか。

1回目の質問で申し上げた財政破綻と言われている年度と、その一方で大型開発を進めていくというこの状況をどう見ているのか、赤字再建団体になれば当然、災害だとか、それ以外はできないわけにありますから、奇妙な事態になります。そういう点で、その辺の精査はどう考えているのか。

総合福祉会館の建てかえ問題であります。今の財政状況の中で財政負担の平準化とか、その中でできる限りの公共サービスを提供していくんだということで、昨年からの経過の中で出てきた案を基本に、今年1年間煮詰めて、来年、次の段階を踏んで、この事業を進めていこうという計画であろうかと思うんですけども、PFIについては所管外ですから、余り言いませんけれども、地方公共団体として、まだ未開拓の分野ですね。確かに去年の3月時点で、資料で見れば約60か所をPFI方式が導入されているところがありますけども、これまで進めてきた民間資本を導入した公共部門での大型開発が破綻し、これでは新たな公共事業は展開できないということで、日本型PFIとして、これが出てきたわけです。その中には第3セクターでできなかった運営だとか、供用開始した場合に、リスクの問題、利潤が上がる問題とか、きちんと契約をして出発をするわけでもありますけども、すべてそこに、より民間資本を投入できるシステムをつくらうとしているわけですから、もうけを主とする民間企業の参入では、やっぱり利潤追求であります。

ファイナンスの資本という点では、そこで金融機関が乗っかかってくるという

ことになります。しかし、委託して建物を建てて事業を展開する。最大、30年間になりますけども、その中で参入した事業所が破綻なり、契約に応じた事業を展開できなくなった場合、そこで不履行によっての、いろんなまた協議が始まっていくだろうというように思いますけども、すべてやっぱり利潤追求のために、そのために法的な整備、契約が結ばれていくだろうと。極端な話、国の方では地方財政に対する地方交付税の減もありますけども、PFI方式で事業展開した場合、そこに参加した法人なり、事業者に地方交付税を渡していくということも考えているわけです。国民の税金の民間への還流ですわ。そういうことも問題点はありますけども、しかし自治体としての、それをきちんと精査し、判断できる能力が、経験もまだまだ少ないわけで、いろんなガイドラインは国が示してますけども、そういう事態の中で、たまたま市民プールが公募によって売却できなかったと、そういう提案もあったということで、それにすぐ乗っかることが僕はいいかどうか、大変疑問なんです。全面的に、あかんとは言いませんよ。その辺の整合性がわかりません。昨年いただいた資料を見ますと、当委員会でもらったと思うんですが、積み立てている基金の中で建てかえていくということが基本で、4案が出てます。

例えば、総合福祉会館リニューアルでいきますと、コストアップ要因は、幾つか述べてますけども、約12億円で基金内で収まると。ふれあい広場での新築案が、これも約12億円。コスト差もありますけど、こういうことでこれまでさまざまな検討をされて、福祉会館については基金内で収めていくという結論が当時出たわけです。取り壊しもやっていくん

だと、取り壊し費用が5,100万円あります。さすれば今回提案されてますように、財政が大変だから、一時期、この再整備基金からもお金を借りたいと、財源対策として、この中で精査がされたいと思うわけですけども、ただ、慎重にこのことを精査をしなければ、またお互いに勉強しなければ、新たなもうけ口として、国や財界が方針を出して生み出された方式でありますから、そこには当然、利潤があり、リスクが少なくない法的な整備もあるわけですから、より慎重にしなければならぬと。これまでの二の舞になるだろうという気も個人的にはしてはすけれども、そういう認識だと担当理事は思いますけども、1年、2年のこの進め方といいますか、その辺どうでしょうか。

地方自治体で初めてPFI方式を導入した部分があります。東京の金町浄水場の発電所建設です。ここでは、当初からアドバイザーに入った人が第一勧銀のシンクタンクであったことから、その係わりのある石川島播磨重工業、清水建設などが、この仕事を受注をしたということも出てくるわけですけども、今回、NPO団体ということでもありますけども、いろんな意味で日本の公共事業は、あその公共事業は次はどこのゼネコンだとか、大体決まってるというのが、公にはありませんけども常識なんですね。そういう意味では、今の30万円の予算を使って云々ということでも、大変慎重を要することだと思えますし、そういう意味ではぜひ慎重に扱っていただきたいということでもあります。その上で、先ほど申し上げたそういう、1年間、2年間の間の進め方の問題について、こうした疑問、不安な問題について担当理事として、どう見ているのかご答弁をお願いしたいと

思います。

正雀駅前の整備の問題です。この間、議会でも論議された方向があると思うんです。長年、あそこの駅前付近が放置をされて、できる限りの整備、安全対策を行ってきたかと思えますけども、考え方として阪急高架も当然ありますけども、今現在の状況からして、いわゆる交通量だとか、人間が歩いたり、自転車が通ったり、バイクが通ったり、車が通ったりする中で、危険な場所はわかっているはずですから、当面、そういう意味での安全対策について最大の努力をして対策を講じていくと。

もう1つは、これまでまちづくり懇談会で若手を中心にしてご苦労なさっておりますけども、これからのまちづくりは、ある地域は基本的に車を入れないと。中については、引越したとか急用の場合とか、この道を通ってくださいということをお前提として、自転車、歩行者が楽しくショッピングできる、過ごせる空間にしていくという、こういうコンセプトもあると思っております。これは当然、日本の今の状態として僕らもそうですけども、より便利、より便利ということで慣らされてますから、なかなか住民合意はしんどいと思えますけども、そういう方向もあるかと思えますけども、今回、正雀駅前の問題では印刷製本費が含まれてますけども、その辺の方向について検討内容に入らないものか担当のご意見を聞かせていただきたいと思います。

山本善信委員長 小西部長。

小西都市整備部長 まず、私の方から2点についてご答弁申し上げます。

まず、1点目の基本協定の第6条の関係でございますけども、これらにつきましては平成11年12月27日に環境影響評価実施計画書が本市に提出されてき

ました。それを受けまして、12年1月に本委員会を開催していただき、その中で市としての方向づけを一定、ご報告させていただいたわけでございます。その時点では、計画書であるので具体がわからないということで、我々といたしましては準備書が出てきた段階で速やかに住民説明していくということでご報告させていただいて、一定のご理解をいただいたというように判断させていただいたわけでございます。

2点目の大阪貨物ターミナルの関係につきましては、昭和53年8月から57年の8月まで、過去6回ほど当時は公共交通対策特別委員会という名前でございます。その中で、いろいろ議論されてきた経緯があります。その中で53年8月の委員会の記録を見ますと、当初は大阪工事局から本市に申し入れがあったのが、約220万トンで、なお車が2,962台が出入りしますということの提案を受けまして、本市としては、いろいろその都度、特別委員会等を開催する中で、いろいろ国鉄と協議されてきたという経過がございます。その中で、最終的には昭和55年10月の段階で、大阪貨物ターミナルについては、1日の取り扱い量が120万トン、なお車両については1,200台ということで、これが最終の取り扱い量ということで把握しておるわけでございます。その中で、一定、市としては合意に達したというように判断させていただいております。

先ほど野口委員がおっしゃった、大阪ターミナルの貨物取り扱い量等々につきましては、我々120万トンというのは、あくまでもトラックの出入りという表現をしております。11年度の大阪貨物ターミナルの取り扱い量については、コンテナは約120万トン強でございます。

す。その中で一般車扱い、以前はピギー
と言うとったやつですけども、これが約
2トンやと、それ以外に中継が73万ト
ン含まれておるといふことで、合計が約
200万トン強であるといふことは、我々
資料をいただいております中身でございま
して、我々は中継はあくまでも過去にも言
うてますように、プラットホームの両サ
イドに列車が入ってきて、そこで荷物を
積みかえされるのが中継であるという判
断をさせていただいておりますので、吹
田についても100万トン、プラス中継は
一定の部分は示されますけれども、あく
まで我々、問題にしておるのはトラック
の出入りを最大基準にしておりますの
で、その辺はよろしくご理解を賜りた
いと思います。

山本善信委員長 前川課長。

前川環境対策課長 大気汚染の現状の
考え方についてのご答弁をさせていただきます。

大気汚染の、特に二酸化窒素の濃度の
問題につきましては、先ほどご答弁させ
ていただいたように、平成3年では0.073ppm、平成12では0.063
という数字が出ております。0.01ppmと、かなり大幅に減少していることは
事実でございます。この数値につきましては、まだ我々としては環境基準を依
然として超えている状況でありますので、特に現状で満足しているという状況では
ございません。ただ、先ほど述べましたように、簡易測定の大体的な評価といたし
ましては、主に中央環状線の2地点が環境基準を超えている地域であろうとい
うのは推測できます。一般地域については、かなり環境基準は下回るであろうとい
ふふうには、我々考えております。

こういう点からいきますと、自動車の
窒素酸化物の対策が必然的に必要な対策

という形で、従前の総合的な対策を含め
て、今回、国の方からも自動車の窒素酸
化物の量を約50%減らすという施策も
出されております。これら総合的に検討
して、対策等講じていながら、環境基
準を満足するような方策を検討してい
きたいというふうには考えております。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 進入路の件につ
きましては、あくまで山田川の方からの
工事用車両として解釈していただければ
結構かと思っております。そして、工事が完了
した折には、当然、今現在、仮進入路と
して使った分につきましては閉鎖する
といふことでございまして、開業後に伴
います車両は一切この部分からは出入り
しないといふような内容をお聞きいた
しております。

今後につきましても、やはり協定の履
行に当たりましては、その部分につ
きまして、本市といたしましても再度確認
をしてみたいといふふうには考えて
おるところでございます。

そして、一定今現在お聞きいたして
おります、その工事用車両につきま
しては、片側130台、往復で260台
といふようなお話をお聞きいたして
おるところでございます。

2点目の十三高槻線の左折について
の考えでございますが、先ほども岡田
参事の方から具体的な内容を申し上げ
ましたが、やはりこれらの担保性につ
きましては、吹田市域でもあり、また
十三高槻線に流れてくる可能性もござ
いますので、本市と吹田市、協調しな
がら、その内容につきましても今後煮
詰めていきたいといふふうには考
えております。

本市と、これから所轄を交えた中
での協議になろうかと思っております。

それから、ある地域は、正雀地域にお

きましての車の乗り入れをさせない方法はどうかというご意見があったわけですが、この内容につきましては基本的には一定、これらの施策を組み立てるに当たりましては、当然、交通規制の問題が生じてまいります。また、これに大きく関係いたしますのは、そうすれば、これを車両を通行どめにするのことに對しまして、いわゆるループする道路があるかどうかの問題が当然、発生してまいるところでございます。これらを付近、見渡しますと、十三高槻線の完成がなければ、なかなかここの交通規制につきましても非常に困難な状況にあるのではないかというふうにも考えておまして、今後とも、これらの十三高槻線の進捗を見極めながら、土木の分野になるわけですが、協議しながら進めて、検討もいたしてまいりたいというふうに思うところでございます。

山本善信委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 短期的な課題である財政再建の中で、まちづくり支援課として、これらのプロジェクトが影響を与えることについて、どう考えるかというご質問でありましたけれども、今回、予算を計上しておりますシビックゾーン等のまちづくり構想の中では、当然のことながら事業費を算出しまして、それらに今、また国の動きの中で新たな地方財政の支援制度等も考えられてきておる中で一定の検討を加えまして、その中で今後の財政状況、事業費が組み立てられた時点での財政状況と照らし合わせて、当然のことながらご判断を仰いでいきたいというふうに考えております。ですので財政破綻と大規模開発ということで、同じ関連の質問がありましたけれども、これらにつきましても、そういう採算性と申しますか、事業費と財政支出と

の関係と、あと周りにこれらのプロジェクトにあります費用対効果、プロジェクトを行うことによる本市としての利益という部分も精査しまして、お示ししてまいりたいというふうに考えております。

このまちづくりに関する情報公開ということでご質問がありましたけれども、これらにつきましては、今回の一定の構想につきましては、その情報公開に資する部分までの熟度に達するかどうか、その辺も踏まえまして、そういう熟度を見極めながら、今後検討してまいりたいというふうに考えております。

山本善信委員長 奥村理事。

奥村市長公室理事 それでは、P F I に関係しましてお答え申し上げます。民間企業参入を図る、民間の利益誘導を図るようなご発言があったんですが、いずれにいたしましても、従来に設計を市が委託をする、工事請負契約を結ぶ、これとても民間に利益を提供するというような形になろうかと思えます。

P F I で本市が望んでおりますのは、絶対額が削減される、これが検証されたときにはP F I はもちろん実施していきたい。先ほど言いましたように、今の財政状況では、財政の平準化をしていきたい、この両方を求めていきたいというのがP F I の本市の考え方でございます。

先ほど、第3セクターのことについて触れておられましたが、昭和61年に民法法ができました。これは、民間企業、あるいは公共団体が共同出資して株式会社をつくり、公益的な役割を担うとともに、収益事業を実施しようとする、そういう趣旨でつくられました。ご指摘のように、全国的な第3セクターのところでは、財政破綻をしているというセクターが非常に多いことは承知しております。その原因としては、運営に対する誤解

があったり、あるいは財務上の不都合があったり、市場ニーズの設定のあましさ等々がいわれております。

これら反省を含めまして、PFIの事業の理念みたいな部分が出されております。それは、官と民が一緒に仕事をすることを前提としていた民活法の反省から、役割分担をきちんとするというようなことです。それから、民間的な事業展開が積極的に展開できるように、環境の整備を目指す、これがPFIの考え方でもあります。それから、公共性、公開性、高い民間事業の選出を行うということになっておりまして、PFIには5原則、3主義というのがございます。先ほど、一定の業者に対しましてのお話があったんですが、ここで一番大事なことは、公平性、あるいは透明性、効率性だというふうに考えております。通常、指名競争入札ではなしに、一般公募ということで、広く民間の競争心をあおりながら、より安い形で提案をしていただきたいという考えでございます。

それと、先ほど言いましたように非常に財政が苦しい中で、従来の方式でしたら100かかるとしても、一定、事例を見ますと80ぐらいの経費で、ライフサイクルコストなんですけど、80ぐらいの経費でできているという事例もありますので、20の削減を求めていきたい、あるいは平準化をしていきたいという考えでございます。

それで、PFI事業そのものは11年に法律ができましたので、非常に歴史が浅うございます。それなりに各市が取り組んでおりますが、先ほど60数件の数値でございますが、一番最新では二百数十件が各都道府県、あるいは市町村で検討されているというふうに考えておりますので、各市とも非常に財政状況の厳し

い中で公共施設の整備をそこに求めていっているのではないかとこのように考えます。

山本善信委員長 今回の調査と財政的な将来とのかかわりの話についての基本的な考え方について、小野助役。

小野助役 野口委員のご指摘の問題、総務常任委員会でも、この議論がございまして、今の状況から見れば平成17年には一定の基金補てん後においても42億円程度の赤字が出てくるのではないかとこのことを申し上げました。

それで、今後、本会議で申し上げましたように、この財政健全化、再建の問題は喫緊の課題でございますから、この議会修了後には、第3次行革に向けた取り組みを早速に始めるつもりでいたしておるところでございます。それについての項目も私なりに頭に入っておりますから、一定その中で指示をする中で、今後の財政の、今後における基金の充当と、それから特定目的基金の財源対策についての基金の問題等の中で、第3次行革の具体的な指示をしてまいりたい。その中で、まずは財政の再建についての具体的な数値をおとした上で、できるだけ早く議会とも協議に入りたいというように考えております。

それで、このまちづくりにつきましては、先ほど奥村理事から申し上げておりますように、例えば現福祉会館の敷地は今後どう活用するか。もし、PFI事業が15年の早い時期に一定の方針を出したいと思っております。そうしたときに、現会館敷地はどう見るか。当然ながら、そのようなことも含めて、いわゆる資金充当、もしくは今後における南千里丘開発問題といいますが、まちづくりといいますが、これも大きな中身になってこようと思っております。そのようなことも見回した中で、先ほど岡田参事が申し上げま

したように、今回、通常国会で都市再生特別措置法が上がっておりますから、今までの公団が引いた絵図面ではなくて、いわゆる摂津市における公共施設、例えばこれから議論いたしますが、あと残っておるとなれば、少子・高齢という考え方でいくなれば、仮に南千里丘地区には、例えば生涯学習機能でありますとか、健康ゾーニング、子育て機能というようなことの一定の内容の今後、議論も詰めていくという考え方を持っております。

そういったことも含めまして、今後、都市再生措置法の運用と、それから住市総等々の関連、その中での調査事業によりまして、必要財源、当然これは一般財源で市債になりますので、それがどういう動きを示してくるか、それと、第3次行革で取り組んでいく中身と、このまちづくりの10年、もしくは10数年のパターンの中で、どのところでなら摂津として一定の形ができるか、それが一部なのか、例えば正雀のところしかできないということになるのか、それともまた南千里丘のこともできるとなるのか、今、それは短期、中期、長期ということの中で、密接にかかわっておりますので、いずれにいたしましても総務常任委員会でもお話ししましたように、まずは第3次行革ありきとして、一定の我々のその考え方の整理をし、財源不足額を出し、そこに補てんができるかということが、まず喫緊の課題であるというようにも考えております。それとPFIの事業が成否はどうなるのか、そこでこの2年間事業の中でこれがどう乗ってくるかということで全体が見えてくると、そういう今後のスケジュールで今後対応してまいりたいというように考えておるところでございます。

山本善信委員長 野口委員。

野口委員 個別の質問は余りしなくなってきたんですけども、例えば工事車両の入るところですが、こう入っていきますけど、ほかの通行はできないんですか、そういうやり方もあるわけでしょう。

あそこの山田川の方から入って向こうへ抜けていきますけども、逆に芦森工業の向こう側へ出る方、片側通行でありますけどもそういう選択もあるだろうし、もし必要ならば、当然、今回の専用道路ができるわけですから、本来ならば一番左端の敷地の、そこから工事中のすべての車両を入れるべきでありますけども、そういう意味では、そういう要求の仕方もあるかと思うんですけども、これはどうでしょうか。

2分の1問題に関連して、先ほど担当部長の方から、大阪貨物ターミナルの平成11年度の数字が示されましたけれども、57年に120万トンということでコンテナ扱い、いわゆるトラック云々の問題ですけども、途中、最大で平成3年度に160万トンになっておるんですね、コンテナだけでも。5年前、半分にするから協議してほしいということが始まりました。ということは、平成9年、前々回の市会議員選挙があったときの6月18日と聞きましたけども、このときから偶然120万トン下がってるわけです。途中、平成元年から150万、150万、160万トン、130から160万の間で、コンテナ分だけです、そういう量になってるわけです。だから、いろんな戦術といいますか、考え方があるわけで、それに負けないで住民の声をバックにして厳しい姿勢で取り組んでいただくということが今、行政が大事な点だと思います。そういうことで、るる申し上げますけども、改めて基本協定の立場に立って、厳密な姿勢でさまざまな問題点を確

認しながら臨んでいただきたいと、こういうことを申し上げておきたいと思えます。

もう1点は、近隣各市と関連する工事がありますけども、貨物駅はわかりました。例えば、連続立体交差、高架化事業ですね、これが吹田、摂津、茨木にも関係しますけども、この連続立体交差に関する近隣各市との連携取り組み状況はどうなっていますか。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 工事車両の問題でございますが、我々今、鉄道建設公団とも協議いたしておりますのは、一定、正雀川の方だけじゃなくて、他のルートということも要望させていただいておるところでございます。先日の説明会にもございましたように、準備書が出されました。準備書の内容では、山田川の部分につきましては出入りを伴う道路として、なおかつ正雀川の方のルートにつきましては進入は除いて出る方を主眼して置かれています。と言いますのは、正雀川の方が一方通行をかけられているというふうな状況から現在、出るだけの話でもって協議をさせていただいていると、これがまだ現在決まったものではなく、準備書の説明会をした折に、またこれから住民の意見書をいただく機会を設けております。さらに、これらに住民の意見書を出していただいた上でもって、環境対策課の方が審議会を設けます、その審議会に諮って、一定、市としての方針を出して、最終的に鉄道建設公団に意見書として出していくと、こういうふうな流れになるかと思えます。

この工事用車両につきましても今後、私どもも住民の意見を尊重しながら鉄道建設公団に対し、できる策につきましても十分要望はしてまいりたいというふう

には考えておるところでございます。

そして、連続立体交差事業に対します近隣各市の取り組み状況の内容でございますが、当然、我々連立事業を進めるに当たっては、吹田市、あるいは茨木市の両市が絡んでくるわけでございますが、今のところ具体的な内容については、両市とも協議はしていないところでございます。しかしながら、以前、国の採択を受けて以来、吹田とは若干、そういう連立促進に向けての協議につきましては、いろいろと議論をやってきた経緯がございますが、今現段階におきましては、なかなかその連立の事業熟度が上がらないということで、お互いに協議はいたしてないところでございますが、本市につきましては、とにかく連立を視野に入れた中でのまちづくりということを考えておりますので、大阪府なり、そこらの動向を十分把握しながら、また協議もいたしながら、現在進めておるところでございます。

山本善信委員長 木村委員。

木村委員 摂津市の中で、とりわけ財政を取り巻く環境は厳しい中で、一方では第2次行革を進めて、そしてまた財政の健全化を図り、さらには第3次行革に進めていこうという、そういう厳しい状況の中で、一方では21世紀にふさわしい夢のあるまちづくりを進めていこうということで、シビックゾーンのまちづくり構想を立てられて、今回、1,600万円の調査費をかけて、これから調査をされていこうということなんですけれども、これからそういう構想の調査をされていく段階で言うのもおかしいんですけども、従来から取り組んできた摂津市の大きなプロジェクト、このことについての経過も大事にしてもらわないけませんし、そういう点では正雀の駅前再開発

については、まちづくり懇談会が設置をされて、一定の意見具申をいただいて、勉強会に切り換えられて、そのあと、また若手の勉強会に切りかえられておるんですけども、これとて10数年たつ中で、経済情勢の変化の中で、大きく、やっぱりまちの様相も変化をしましたし、この地域の中で市施行でやるということは、とてもやないけども可能性が薄いですし、もう一方では組合方式でやるといったところで、今、正雀の地域の実態を考えますと、組合施行でやっていこうという元気が出ておらないという状況もあることは1つの事実であります。そういう点では、正雀の駅前再開発についても従来計画しておった全体的なまちづくりではなしに、やっぱりミニ再開発という形で私は当面の間、取り組んでいかなければならないと思っております。

先ほど、助役の方から長期、中期、短期と、そういう形で取り組んでいくという方向性も答弁をされましたけれども、やはり当面の問題として、正雀の駅前の交通問題を解消するためには、やはりあの駅前を何とかせないかんということは事実ですし、そういう点では代表質問の中でも取り上げましたけれども、当面は一部用地を買収してでも交通安全対策のための取り組みをするということが大事だと思います。そういう状況の中で、正雀の市民ルームの横に信号機が設置をされて、地域の方からいろんな意見が出ております。よかったという意見と、なぜやと、必要度からすれば、もっとほかやないかというような意見もある中で、地域としては、やはり駅前に信号機の設置を求めていかないかんという形の中で、摂津警察の方とも一定、当面この間申し上げましたように、二灯式の信号機をつけてもらいたいという私たちの要求に対

して、前向きに取り組んでいこうということになっておりますが、交通課長もこの3月で勇退されて、また体制が変わっていきますし、そういう点では先日も摂津警察署長に、担当の課長は変わろうとも、やはり行政と一緒に警察も一貫性を持ってこの問題についてはきっちりと引き継ぎをしてもらいたいということも申し入れをしましたし、そういう点では署長の方も、きっちり申し渡しをしますということもおっしゃっておりますし、そういう点では当面の問題として、そういう信号機がつく予定ですけれども、やはりきっちりとした信号機を設置していこうと思えば、やはりあの敷地、一部を買収していかないといけませんし、もう一方は、阪急の倉庫の敷地等についても一定、阪急とも交渉しながら、用地買収なり借地なりをすることによって、あそこの駅前の交通安全対策を講じていく、そういうこともやりもってシビックゾーンのみちづくりの構想の中で、より広く開発ができるようであれば、やっていかなあかんと思いますし、そういう取り組みが必要かと思うんですけれども、その辺についてをお聞きしたいと思います。

もう一つは、千里丘西の再開発ですけども、これも東の再開発が完了し、西の再開発が組合施行で計画をされて、もう既に15年以上の経過をしておるんですけれども、毎年100万円ずつの補助金を組合の方にお渡しをし、それ以後、50万円に変更にはなりましたけれども、そういう形で、ずっとやっぱり15年以上の経過の中で取り組みがされてきております。しかし、我々の目にはっきりとした方向性が、今、見えないのが現状ですし、そういう点では、今の組合方式にも、やっぱりいろいろ問題があるんじゃないかということで、それこそ大きな権

担当部の方として、どういう受けとめ方をされておられるのか聞かせてもらいたいと思います。

山本善信委員長 栗林理事。

栗林土木下水道部理事 委員おっしゃるように正雀駅前の交通安全対策は非常に重要なことと認識しておりまして、従前より、周辺の要望、それからまた議員の皆さん方から改善を進めるようにということもございました。昨年9月に問題でありました屋台が解決しましたので、この平成13年の事業としまして、一部、不満足ですけれども不法占用の防止と、また歩行者の安全を守るために一部改善を行ったわけです。それを受けまして、今まではあそこの信号機の設置は、市としては摂津警察には要望は出してなかったわけです。

今回、点灯式の信号がつくということを聞きましたんですけれども、先ほども出ておりますように、小さい交差点の交通安全を守る意味からいきましたら、ある程度の歩行者だまりが必要になってこようということで、用地の取得も必要であろうと。それから、また一方、阪急の方の用地も必要になってきます。そのために、先ほども言いましたように、まだ信号機の設置を14年度に行い、それから摂津警察署と信号の設置というか、定周期式というんですか、その本格的な交差点改良ができるような形の、交差点改良、本格的ではないですけれども、一定の場所でできるような形の協議に入ってまいりたいということで、今現在、話を進めております。市から2、3の案を出しまして大阪府警本部の方での協議が整えば用地の交渉に入っていきたいと思っております。阪急につきましては一定のご説明はし、交通安全についての必要性は認識しておられるわけで、今後、乗降

客の人数をつかみながら、歩行者だまり等の面積等も警察署と決定していきたいというような順序立てをしております。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 吹田操車場跡地問題におきます環境影響評価をするよりも、まず受け入れ前提をどう考えているのかというご質問でございますが、本市におきましては以前から、その問題につきましてご答弁申し上げておるような次第でございます。基本協定をするに当たりまして、当然、私どもその受け入れでなく、履行することが問題があるということで基本協定締結に踏み切ったところでございます。その中で、特に環境アセスにつきましては、一定、行政手続の一環として進めるということをやってきたところでございます。これらの行政手続の内容に従って、今現在、整理をされているものでございまして、またご指摘の、特にその大阪市の貨物取り扱い問題につきましても、この移転先が決まらなければ当然話にならないものでございまして、今現在、大阪市の動向といたしましては、協議はされているものの公表段階には至っていないと言いますのは、まだその場所が明確に位置づけできないということもお聞きいたしてございます。このような状況から、ある程度の時期が来れば一定の公表ができる時期も我々はあるというふうにもお聞きいたしておりますし、早ければ時期的にはこんなことを申し上げたら、またずれたら具合悪いと思っておりますけれども、今年の終わりから来年早々には、そういう話があるだろうと我々思っております。それは、なぜかと申しますと、鉄道建設公団の閣議決定が平成15年と位置づけされております関係から、15年の予算を組み立てるに当たりましては、いち早

くこの問題を解決していかなければ次のステップには入っていけないというふうな状況もございますので、とりわけその問題については今後お示しされてまいるというふうな考えを持っておるところでございます。

次に、南千里丘の問題につきましては、先ほど委員ご指摘のとおり、大きなやはり地域にとっての波及する問題でございます。我々考えておりますのはシビックゾーン等まちづくり周辺の整備という形では、とにかく千里丘西並びに正雀駅、そして予算の中には含めておりませんけれども、吹田操車場跡地も視野に入れた中での一定、それを公共施設配置とか再整備、さらには南千里丘を核とした位置づけ、その中でも連立を伴う阪急の新駅、こういったものを複合的に組み合わせながら、以後その事業の成否の判断をこの2年間をかけまして、委員のご協力もいただきながら考えてまいりたいというふうに考えております。

山本善信委員長 小野助役。

小野助役 千里丘西の件でございますけれども、都市計画決定が37年にされまして40年近く経過をしたという状況でございます。それで、木村委員ご指摘のように、いつまで準備組合かということでございます。確かにあの地域の中で、大きな地権者が3名ないし4名おられまして、そういう方の同意がなければ、いかんともしがたいという状況でございます。

ただ、今日の時点で、一部地権者がそういう考え方を持って進めたいということは伺っております。そうになりましたときに、当然、行政としてのまちづくりがございましたから、やはり個人と市ということになり得ないということでの考え方を持っております。やはり、準備組合が、

基本的には、やはりまちづくりの本組合に移行していただいて、その方も入っていただいた中で1つの新しい組合をつくっていただく、そういった形の中で行政との協議を始めるということで申し上げてきた経過もございます。

もう1点は、この西地区再開発事業と都市再生特別措置法との関連も見ておまして、この辺の形が今後において、その意欲を持っておられると見られる方の中身とこの特別措置法の形が、ある程度、連携できるかできないのかというようなことも市として見ておるところでございます。そういったことの中で、私どもも、この状況でいきますと、いずれにしても市が開発するとか、そういったことはもう到底無理でございますから、やはりこの都市再生特別措置法というのは民間事業者が主体になって今度はやっていくんだというようなことと、これがうまくマッチができるかどうかということもその方には申し上げます。

そうした中で、そういうことの国の動きと、それから準備組合から本組合に移行するその動きということが、マッチングするのであれば、私はあの辺のまちづくりというのは、一步、二歩進むというように考えておまして、今後も市としてそういう動きの中で情報を交換する中で、ただ、市が本組合になりなさいとか、やはりそこには権利の問題とか、いろんな問題が出てまいりますので、なかなかその辺のところは言いにくい点があるんですが、やはりあそこの地域のまちづくりについて、やはり市として、民間がやっていただけるのならば、市としてやっぱりその気運があれば、我々も支援についてはやってまいりたいと思っておりますし、今後、準備組合の方とも、そういうふうな話も情報交換等させていただきたいと

いうふうに考えているところでございます。

山本善信委員長 先ほどの吹操のところの話で、特に大阪市との関係の中で、現状はどうなっているのかと。2分の1の移転先について梅田で残るといような話も若干あったんですが、現時点で何がどんなふうに向こうで動いているのか、全然動いてないのか、その辺の事情もちょっと聞かれているように思いますので、その点についてお答えください。小西部長。

小西都市整備部長 梅田貨物駅の取扱貨物の残りの2分の1の大阪市の現状ということでございますけども、私の知る範囲については、鉄道建設公団から申し入れがあって大阪市としては内部的に検討しておるとい状況しか入ってこないということでございまして、いろいろと雑談では耳に入ってくるんですけども、そういう内容については、できればこういう公式の場では差し控えたいというように思っていますので、よろしくご理解賜りたいと思います。

山本善信委員長 公にできる段階ではないということですね、木村委員。

木村委員 摂津の大きな核としてのまちづくりをどうするかということの中から、南千里丘問題という問題が出てきていると思うんです。しかし、先ほど申し上げましたように、従来から取り組んでいた千里丘東の再開発が完成し、そして西の再開発と有機的に結合することによって、大きな、まちの玄関口ができるんだということの従来からの市の見解からすれば、やっぱり東だけではなしに早期に西を完成させていくという強い決意みたいなものを持ってもらって、準備組合の方に100万円なり、50万円なりの補助金をお渡ししてる以上はもう少し具体的な方向性が出てこない、今までの準備

組合に対する補助金というのは一体何だったんだということの市民の方からの声が出てくると思いますし、もう一方で千里丘ガードの拡幅事業とに連動してきましたし、従来聞いておりますのは、やはり千里丘のガードの拡幅の見通しがつけば西の再開発も70%見えてくるんだというふうなことも聞いてました。そういう点では、今度、ガードの拡幅問題も具体的に動き出しましたし、そういう点では千里丘西が大きく動いてくるという、私たちはやっぱり期待を持っておりましたが、でも現状は決してなっていないということを考えますと、先ほど助役の方から答弁がありましたように、早く本組合に持って行っていただいて、その措置法を受ける資格がどういうことになっておるのかわかりませんけれども、組合方式、あるいはPFI方式の中で、民間の活力も導入しながら、そういう西の再開発も進めていくという方向性を出していかないと、いつまでも大きな権利者が同意をしてくれないので西の再開発は進まないということだけでとまっておるのでは、これはもう足踏み状態が続いてきますので、そういう点では、今、市が取り組もうとしているPFIも大いに取り込みながら、西の再開発を一刻も早く完成させることによって、西と東の有機的な結合で大きな都市核ができていくということで、大きな目玉になってきますし、南千里丘の問題は、そういう形で千里丘、あるいは正雀がある程度見通しも立ち、正雀のミニ再開発という形で一定進んでいく中で、南千里丘もできるんだという見通しが立てばそれで結構ですし、ただ二兎負うものは一兎も得ずということわざもありますように、今、4つ5つの政策を摂津市は今、追求しておるわけですね。そういう点では、いろいろ

追求した結果、何もできなかったということになってきますと、この1,600万円の調査費は一体何なんだということになってきますし、私は今度の新しい予算の中でプールの廃止のあとの代替のプールをどうするかということの、やはり市民の大きな関心事からすれば、やはりプールの跡地にそういうプールも含めた公共施設をそこへ集約していくということが、まず取り組むべき課題でありまして、そういうことをまず最優先をしてやりながら、あとの4つの政策について、先ほど答弁がありましたように、財源的な見通しは今のところ全く立っておらないという、これから2年間かけて財源について検討していくんだということですが、それでも、大きな政策を追求する以上は、やはり今から財源を考えるのではなしに、ある程度その裏付けを持った上で計画、調査をしていかないと、それこそ我々がお金もないのに家を建てたりローンを組むようなもんで、大変なことになってくると思いますし、そういう点では、市としてある程度、財政的な面も勘案をしながら、そういう構想についての調査結果を導いていくという形に持っていくべきだと思うんですけれども、その辺のことについて、もう一度お聞かせ願いたいと思います。

吹操跡地の問題は、小西部長が、今、この場で控えたいということですから、あえてそれ以上追求はしませんけれども、私は、やはり基本にあるのは梅田貨物の移転なんですから、その貨物の残り半分の受け入れ先がはっきりしないことには摂津市としては、環境影響評価の調査をしても絵に書いた餅になってしまう可能性も十分ありますし、そういう点では鉄建公団に対して、早く受け入れ先をはっきりしてもらって、交渉の経過も聞かせ

てもらって、その見通しも聞く中で、こちらの計画を進めていかないと、そういう大きな問題を解決しないと、こっちばかりどんどん進めてしまうということは、私はやっぱり問題があると思いますので、そういう点では行政として鉄建公団に対して、我々から大阪市にもの申すということはありませんから鉄建公団に対して半分の受け入れ先を1日も早く、はっきりしてくれという形でやってもらわないと、そっちの方では、全くそういう環境影響評価の調査なんかも全くやられておらないはずですし、こっちばかりやっても向こうがでなかつたら、これ完成しないんですからね。そういう点で、市として鉄建公団に対して、やはり受け入れ先をはっきりしてもらおうということについて、一遍、決意のほどを聞かせてもらいたいと思います。

山本善信委員長 小野助役。

小野助役 今回、シビックゾーンのまちづくり構想の調査事業の予算化をいたしますときに、さまざまな議論をいたしました。その中でも大きかったのは、1つ、この事業をやるということもわかるけども、やはり優先順位とすれば千里丘西であり、正雀のまちづくりではないかという議論も確かにございました。

この南千里丘だけに焦点を当ててまいりますと、それでなくても疲弊しておる正雀が置き去りになると、そういったことについては、やはりできるものではないということも基本的に、我々、また担当者も理解いたしております。

したがって、南千里丘構想のこの調査事業の中で、この成果品に出すときは、当然ながら正雀のまちづくりのあり方というのでも十分見ながら、また議会ともご検討しながら、そういう形もまとめてまいりたいとも思っていますし、その方

向性も出さなければならぬというふうにも思っております。我々、決して南千里丘のまちづくりで、いわゆる正雀が、より疲弊をしたということになっては、これはあってはならないという考え方を持っておりますので、そのときにやらなければならない問題は、やはり正雀のまちづくりということと合わせて、木村委員のおっしゃってますような短期的に、あそこの状況をほっておけないということも基本に持っておりますので、そういうことも含めながら、この南千里丘の問題は慎重にやりながら、決して正雀が埋没することのないような形で取り組みをさせていただきたいというようにも考えております。

それから、千里丘西の方につきましては、20年にガードがあくと、そのときにあの地域、西の全体が見えてくると。それで、地権者の1人の方がおっしゃっておりますのは、自分の資金でやってもいいということまで聞かせてもらった点がございます。ただ、そのときに申し上げますのは、駅前広場と進入道路問題は確実に市がやらなければならない。それで、昭和37年に打っております都市計画の決定が若干、その変更も余儀なくされるということも大体見えております。そういったことからいたしますと、やはり一個人のために我々の市の持っている都市計画決定の変更ということではできませんので、あくまでも今、委員のご指摘のように準備組合が本組合となって、その中で行政が動いていくということでは、これは解決できないと、そういうことを申し上げます。

そういうことの中で、私ども過日、準備組合の理事長ともお会いをして、その辺の話もしております、市としてはそういう、本組合化されて動かれるのであ

れば市の方としても全面的に出ていきたい、そういう個人の方ということでは出られないので、その理事長の今後の取り組みについて一定の方向性ということをお示しいただきたいということも過日申し上げてきた経過がございます。

そういったことで、西の再開発につきましても、この特別措置法の再開発の法律に基づいた中身の国の支援策ということも十分視野に入れながら、それらの情報提供しながら、西のまちづくりを一步、二歩前に進めるような取り組みを今後させていただきたいというように考えております。

山本善信委員長 小西部長。

小西都市整備部長 大阪市の貨物2分の1の問題がございますけども、実は昨日の鉄道建設公団の次長が本市に来たわけでございます。その中で、いろいろと環境アセスの住民説明会等の問題等も言いながら、大阪市の2分の1を早急に明らかにしてほしいということで強く私は申し入れをしたわけでございます。ですから、鉄道建設公団は再度、大阪市に対して強く申し入れをするということの話がありましたので、それを答弁とさせていただきますと思います。

山本善信委員長 木村委員。

木村委員 栗林理事の答弁の中で、二灯式の信号機がつくということをおっしゃいましたけれども、つくんではないんです。まだ、つけてもらう方向で、今、警察と交渉して、予算獲得に向けて努力をしてもらっているという段階でして、そういう点では、まだつくという方向性ははっきり出たわけではありませんので、その辺は誤解のないようにしてもらいたいと思います。

それと、もう1つ、先ほど来言うてますように、千里丘にしる正雀にしる、従

来、私鉄とかJRの駅のある周辺の整備をしていこうと、やはり駅を中心にしてまちを発展させていくという形で進めてきたわけですから、そういう点では南千里丘というのは、これからまちづくりをすることによって、そこに部分的な連続立体交差で駅をつくっていくと。駅をつくる条件は、やはりまちづくりやと。阪急にとりましても、やはり駅をつくる以上は、そこの乗降客がふえないと向こうの採算性が取れませんし、そういう点では新駅をつくる条件はまちづくりですよということをおっしゃってましたね。そういう点では、従来の都市整備公団の分譲マンション、あるいは賃貸マンションの計画が、そのままずっと存在していくのか。そしてまた、ダイヘンにしても用地の協力について状況の変化がないのか。いつまでも企業として待ってもらえるのかどうか、その辺のことも非常に、私たち気にかかるところですし、いろいろ追求をしながら、相手のあることで、相手がその気になっておらなかつたり、あるいはまた計画が変更になって、そういう賃貸住宅が、今、採算が取れない、あるいは分譲住宅が売れないというようなこともある状況の中で、やっぱり形そのものは都市公団が変わってしまうんですし、そういう点では組織が変わることによって、やはり計画も変わってくるという可能性もあろうかと思うんです。その辺の経過について、今でも従来の延長線上でこの計画は進んでいっているのか。あるいは状況の変化を踏まえながら、この問題が推移していくのか、その辺の現状の掌握について、もう一度聞かせてもらえませんか。

山本善信委員長 小野助役。

小野助役 今回の法律と、それから都市基盤公団のスタンスにつきましては、

また岡田参事の方から詳しく述べたいと思います。

それで、1点目のダイヘンとの問題でございます。ダイヘンと話をしてみいました中身として、この私どもの調査費につきまして、当時から基盤公団から、やはり一定、摂津市としての国に対する対応を含めて予算化をしてほしいということで、確か11年、12年、13年ぐらいですか、まあ何とか予算化をしようと思いましたが、なかなかいろいろな状況がございまして、私どもとして予算を見送ってきたということでございます。

それで、ダイヘンに今回の予算化をしていきたいと、非常に議会の方としても今日の私どもの財政状況についても厳しいけども、やはりここで一定の新しく国も動いてくる形があるので2年間の調査事業でやらせていただきたいと。したがって、ダイヘンにおかれても、この2年間については動いてもらったら困りますということをお願いしてまいりました。

ただ、ダイヘンも事業集約の問題を持っておられるのは事実であります。ただ、これも社長とお会いしたんですが、この辺のことになりますと非常に企業秘密の点もいろいろあるみたいでございまして、ただ、事業集約はやはりやりたいんだということは、はっきりとダイヘンも言っておられました。確かに、今日のダイヘン摂津事業所の形態は、ほとんど維持補修の方に入ってきている状況だということもお聞きをいたしました。

それで、今は主客転倒といいますが、当時はダイヘンと公団がやっておられたやつに行政が参加をとということから相当変わってきてるんですが、今のダイヘンとすれば、長いことお世話になった摂津市でございますので、摂津市がきちんとした態度を決められるまでは、ダイヘン

摂津事業所については一切、売却する考え方はございません。それまで、お待ちをいたしますということが、私とダイヘンの今年に入ったときの社長との話し合いでございます。

こういう状況でございますので、そのときに申し上げておったんですが、この予算を議会でお願いをし、可決願った暁には、一度、市長とダイヘンの社長とのトップ会談でもって、今後の考え方、またダイヘンのスタンス、市のスタンスについての一定の確認をさせていただきたいということでもって、お別れをしておると。今のところ、少なくとも2年間はお待ち願いたいということでもって、ダイヘンとの話は終わり、そしてこの予算の可決後には市長と社長とのトップ会談でもって、今後のあり方を進めてまいりたいと。また、その点につきまして、会談後につきまして、また報告申し上げたいというふうに思っております。

山本善信委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 都市基盤整備公団の現状ですけれども、昨年11月27日に政府が了承しました先行7法人の改革の方向性というものが出ております。その中では都市基盤整備公団は改革期間中、これは2005年までと聞いておりますが、それまでに廃止すると。それと、みずからの土地を取り扱う公団、賃貸住宅の新規建設は行わない。住宅管理については可能な限り民間委託の範囲を拡大し効率化を図る。都市再生に民間を誘導するため施行権限を有する法人を設立する。この4点からの方向性が示されました。

今後の公団の事業につきましては都市再生の位置づけなどによりまして、限定的になる可能性はありますけれども、まちづくりに対する役割というのは、先ほ

どもありましたとおり独立行政法人に引き継がれるという形の見方もあります。

本市における都市公団との関係ですが、今後は特殊法人改革の推移を見据えながら十分検討してまいりたいと考えておりますし、ご質問の内容にありました今の公団提案のまちづくりにつきましては、当然、市の観点から見直していきたいということで、今回、それも含めまして今回のシビックゾーン周辺等のまちづくり構想調査というのを上げさせていただいている次第であります。

山本善信委員長 木村委員。

木村委員 最後にしますけれども、今、答弁がありましたように、国の方針というのは、近年ころころと変わっていきまじ、どういう変化をしていくかということが非常に不確定であります。政権そのものがどうなるかわからないというような今、厳しい状況の中で、今答弁がありましたように賃貸住宅等についての考え方も180度変わっていってますし、そういう点ではそういう国の動き、あるいは都市整備公団の動きを十分掌握しながら、先ほど助役の方から答弁がありましたように、ダイヘンとの協議に十分整合性を持ちながら詰めをしてもらいたいと思います。

正雀の駅前再開発について、1つ懸念をしますのは、人間科学大学が従来は1年だけでしたけれども、今年4月から2学年が入学されてこられます。来年、再来年ということで4年間の入学者が入れますと、4学年の生徒数があそこにどっと入るわけで、そういう点では学校の方も増築計画を建てられて、2学舎の建設は計画申請されてます。そういう状況の中で、相当やはり交通問題が大きなネックになってきますし、正雀駅のタクシー乗り場前の、あの危険な状態を4年制が

全部満たされたときの状態がどうなるかということをお考えすると、若干、JR岸辺等を利用される方もいらっしゃると思うんですけども、相当やっぱり阪急を利用される方が多いと思うんですね。そういう点では、ぜひとも先ほど申し上げましたように部分的な用地買収を進めながら、それこそミニ再開発みたいな形で交通安全対策について万全を期してもらおうようお願いをしておきたいと思っております。

千里丘西の再開発については、先ほど助役の方から答弁がありましたので、今後の経緯を十分見極めていきたいと思っておりますし、吹操跡地の問題については、小西部長の方から答弁があって、一定の理解はしますけれども、やはり基本的な問題を置いて前へ進めるということには、私は納得できませんし、そういう点では大阪市の意向、あるいは鉄建公団のいろんな意向もあるかと思うんですけど、動いていることは間違いないんですよ、吹田の方に100万トン持ってくる、そのことだけに集中をして、ほかの方は全く放置しているということではないと思うんです。取り組みはされているけれども、やはりその中にいろんな地元との交渉のこと、あるいは政治的な背景、いろんなことがあってなかなか表に出せない部分があって、そういうことになっておると思っていますので、しかしこういう物事を進めるときに、やっぱりそういう闇の部分があっては困りますし、すべてオープンにしてもらって、その中で我々としても協力できるものは協力して行って吹操跡地のまちづくりを進めていくということになっていかないかと思っておりますので、その辺のことについては、いろんな会合の中で摂津市として十分その辺の我々の意向も踏まえた発言をしてもらって、はっきり早く大阪市の方で方針を出してもら

うということにしてもらいたいと思っております。

山本善信委員長 暫時休憩いたします。

(午後 3時18分 休憩)

(午後 3時30分 再開)

山本善信委員長 休憩前に引き続き、再開いたします。藤浦委員。

藤浦委員 吹操問題につきまして、工事車両の進入についての論議がございました。説明会では山田川沿いのところを通るということで説明がございまして、当時は処理場の向かい側が空き地になっておったわけですけども、あそこに新しく住宅等が建ちまして、大分この2、3年のうちで状況も変わったということがございまして、かなりその地域の住民の方から工事車両についての問題が上がっているわけでございます。

地元自治会の方でも、こういった問題については、やっぱり、おざなりにできないというふうな意向も持っておられまして、鉄建公団に対して再度地元説明をしてほしいというふうな意向も持っておられるということも聞いております。

そうした中で、先ほど答弁の中で市としても説明については、できる範囲の中でやっていくというふうなことがありましたけれども、仮にこういった自治会等の要望が上がってきた場合、市としてはそういった説明会等を開くことが可能なのか、開くことがあり得るのかということをご答弁いただきたいと思っております。

もう1点は千里丘西地区の市街地再開発の補助金、今回50万円ということについておるわけですが、先ほどから助役からも何度もご答弁がございまして、一定わかるわけですけども、この13年度の予算のときには同じく補助金50万円についてのご答弁がありまして、平成14年、15年度にかけて、第2次行財政

改革等の関係で見直しを行うというふうにご答弁がなされておりました。14年度についても50万円が上げられているということで、先ほどの助役のご答弁ですと、かなり希望的な見方ができるように思うんですが、金額的にはやっぱり50万円ですとということでありまして、市として一定の見直しをされた結果、14年度の予算についてはどういうふうな位置づけになったのかということをご答弁願いたいと思います。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 吹田操車場跡地におきます工車用車両の内容についてでございますが、特に地元要望により説明会の開催に当たって、再度できるのかというお問い合わせでございますが、私も鉄道建設公団と常々協議いたしております中では、事業者による説明につきましては一定、今回限りでできないというふうなお話もいただいております。そのような状況の中で、やはり住民の満足度を保っていく上におきましては、やはり行政は何かの形ではかかわってまいらなければならない、これは思っております。そういった関係から、行政で説明できる範囲におきましては、我々も地元の要望があれば積極的に参加し、説明を行ってまいりたい、こういうふうにご答弁願いたいと思います。

そして、千里丘西の50万円につきましては、平成13年から平成15年までの第2次行政改革の中で一定、再開発の準備組合のあり方につきまして決めていくという話もさせていただいております。そういった総会の中では、地元の意向としては非常に、まだ準備組合を続けていくという意向も強うございます。むげに本市がそれなりに、やめていただきたいということもなかなか言えないものでございまして、このまちづくりにつきましては、あくまで地元主体でもっと取り組まれている以上、なかなかそういった状況も言えないということでございますが、やはり平成15年までには何とかのめどを立てながら、一定、準備組合とも話をしながら、その方向性をさらに決めてまいりたいというふうにご答弁願いたいと思います。

山本善信委員長 藤浦委員。

藤浦委員 順番が前後いたしますが、

さきの千里丘西地区の市街地再開発の関係なんですけども、見直しも行われているということなんですけども、やはりこれまでの経緯から言いますと、先ほどもありましたけども千里丘ガードが20年には完成するということについては、やっぱりこれは必要不可欠であるというふうにご答弁願いたいと思いますが、市としてもそういう考え方はお持ちだと思っておりますけども、今、市としてそういう準備組合に対しまして、やはり自主性に任せるということではなくて計画の必要性、まちづくりの必要性、また摂津市の玄関という意味から何かのアクションを起こすことができないかのことを考えるわけですが、先ほどとダブるかも知れませんが、もう一度精査をしてお答え願いたいと思います。

それから吹操跡地の問題でございますが、一部、全面反対ということで非常に住民感情をおおるようなそういう勢力もある中で、この問題については過去の経緯から言いますと、やっぱり条件の問題であるというふうにご答弁願いたいと思いますが、私も理解しておるわけでございますけれども、そんな中でやっぱり地域住民の方が納得していただく形で解決することが一番大事であると思っておりますので、ご答弁願いたいと思います。

この工車用車両の出入口のところ、

ある意味では大きな問題の地域でありますし、全体的に言いますと意識がなかなか薄いというふうな意味合いもございません。けれども、意識が薄いからといって、そしたら環境的な、またそういう工事中の問題等はどうでもいいのかと言えばそうではない。やっぱり、なかなか認識できない部分も踏み込んで住民のために、ちょっとでもいいように環境整備をして、状況を整えてやらなければいけないということもあると思います。そういった意味でどうかこれからのこの問題につきましては、慎重に丁寧に扱っていただきたいということと、それから、説明会の中で公団の方から進入車両の件について市の方から提案があったというふうな説明がなされたというふうにおっしゃってましたけども、やっぱりこういったことでも、不適切な説明に対しては毅然として、これは違うということをはっきりと市の方から否定するというか、訂正をしていかないと、やはり誤解を招いてそれがまた住民の不満につながって、さしずめ感情的な反対に発展していけば、これは大きな禍根を残すことになると思いますのでその辺も十分配慮していただいて、これからのことに当たっていただきたいということを要望させていただきたいと思っております。

山本善信委員長 北野次長。

北野都市整備部次長 千里丘のまちづくりにつきましての必要性についてでございますが、そのまちづくりの必要性については、我々十分認識いたしておるところでございます。

このような状況から、今後、まちづくりを進めていく上におきましても、やはり準備組合とも十分相談しながら、大きな規模にするのか、中規模、小規模、いろいろな考え方の要素があると思われる

んですが、やはりこれは準備組合が決めていただかなくては、なかなかその主体性の判断ができないということでございます。今後ともそのようなまちづくりを進めるに当たりましては、当然、千里丘ガードも現在、20年をめぐりとして取り組まれている状況でもございますし、これらの進捗状況を見極めながら、またその用地買収の進捗もございまして、そこらの観点から、また準備組合のまちづくりにつきましてのあり方というのを十分認識をしながら、さらにそういった事業内容、手法につきましても勉強しながら、一定の方向性を見いだしてまいりたいというふうに考えております。

山本善信委員長 藤浦委員。

藤浦委員 最後にいたしますけれども、そういう意味では西の再開発の必要性というのは、摂津市にとっては本当に大事な位置づけにあると思いますので、南千里丘問題で今回、調査も行われるということでございまして、どうかそういった意義づけで、この千里丘西の再開発については、ぜひともやらなければならないんだという、そういう意志で合わせて調査をしていっていただくことを要望させていただいて終わりたいと思っております。

山本善信委員長 ほかありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

山本善信委員長 以上で質疑を終わります。

暫時休憩いたします。

(午後 3時18分 休憩)

(午後 3時30分 再開)

山本善信委員長 再開いたします。

討論に入ります。

(「なし」と呼ぶ者あり)

山本善信委員長 討論なしと認め、採決いたします。

議案第1号所管分について、可決する

ことに賛成の方の挙手を求めます。

（挙手する者あり）

山本善信委員長 賛成多数。よって本件は可決すべきものと決定いたしました。

議案第9号所管分について、可決することに賛成の方の挙手を求めます。

（挙手する者あり）

山本善信委員長 賛成多数。よって本件は可決すべきものと決定いたしました。

これで、本委員会を閉会いたします。

（午後 3時42分 閉会）

委員会条例第29条第1項の規定により署名する。

駅前等再開発特別委員会

委員長 山本善信

駅前等再開発特別委員会

委員 本保加津枝