

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成14年10月10日

議会事務局

目 次

駅前等再開発特別委員会

10月10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
認定第1号所管分の審査	2
補足説明（生活環境部長、都市整備部長）	
質疑（山下委員、木村委員、山本善信委員、石橋委員）	
吹田操車場跡地利用問題について	28
説明（都市整備部長、生活環境部長）	
質疑（山本善信委員、山下委員、藤浦委員）	
閉会の宣告	37

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成14年10月10日(木) 午前10時 1分 開会
午後 1時46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	藤浦雅彦	委員	大澤勝哉
委員	本保加津枝	委員	山本善信	委員	木村勝彦
委員	石橋徳治	委員	山下信行		

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
都市整備部長	北野正明	同部次長兼都市計画課長	山脇 智
まちづくり支援課長	小山和重	同課参事	岡田秀樹
生活環境部長	前田宜伸	同部次長兼産業振興課長	阿久根俊二
環境対策課長	前川 弘		

1. 出席した議会事務局職員

事務局次長代理	野杵雄三	同局総括主査	船寺順治
---------	------	--------	------

1. 案 件

認定第1号 平成13年度摂津市一般会計歳入歳出決算認定の件所管分
吹田操車場跡地利用問題について

(午前10時 1分 開会)

柴田委員長 おはようございます。ただいまから、駅前等再開発特別委員会を開会します。

それでは、理事者の方からごあいさつを受けたいと思います。森川市長。

森川市長 皆さん、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、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、ご認定賜りますようお願い申し上げます。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、ひとつよろしく願い申し上げます。

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、大澤委員を指名いたします。

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)

柴田委員長 再開いたします。

認定第1号所管分の審査を行います。

補足説明を求めます。前田部長。

前田生活環境部長 認定第1号、平成13年度摂津市一般会計歳入歳出決算のうち、生活環境部所管分につきまして、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、148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は、総合福祉会館再整備基金積立金の預金利息を基金に繰り入れたものでございます。

次に、156ページ、款4、衛生費、項1、保健衛生費、目5、環境政策費のうち、報償費と需用費に環境アセスメン

ト事業として、昨年12月に日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部から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準備書について市としての意見を取りまとめるに際し、学識経験者で構成する環境影響評価審査委員会において、技術的見地から検討していただくための委員報酬と審査会開催賄い費用を計上させていただきましたが、未執行となっております。この理由といたしましては、調査期間が長くなったことなど、環境アセスの手續が大幅におくれているため、13年度中に審査会を開くことができなかったものであります。

以上、歳入歳出決算の補足説明とさせていただきます。

柴田委員長 続きまして、北野部長から、補足説明をお願いします。

北野都市整備部長 認定第1号、平成13年度摂津市一般会計歳入歳出決算のうち、都市整備部に係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。

まず、歳出でございますが、192ページをお開き願います。款7、土木費、項4、都市計画費、目2、街路事業費では、執行率99.5%でございます。詳細につきましては、決算概要117ページから記載いたしておりますので、ご参照願います。

節8、報償費のうち、阪急正雀駅前地区整備事業における報償費でございます。

節9、旅費のうち、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おける普通旅費でございます。

節11、需用費のうち、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おける印刷製本費でございます。

次に、196ページ、目7、再開発事

業では、執行率100%でございます。詳細につきましては、決算概要120ページに記載いたしております。

節19、負担金、補助及び交付金は、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、補足説明とさせていただきます。

柴田委員長 説明が終わりました。

それでは、委員の皆さんからの質疑を受けたいと思います。どうぞ、質疑のある方は挙手をお願いいたします。山下委員。

山下委員 環境政策費の環境アセスメントについての審査会の予算が未執行と、こういうふうにありましたが、これに関連して、この環境影響評価が今、手続に沿ってやられていると、こういうことなんでしょうけれども、しかし問題なのは、こういう手続が決まっているからということで淡々と進んでいくべきものかどうかということなんでしょう。と言いますのも、平成11年1月に結ばれた基本協定をもって受け入れを是認したのではないというふうにも言われておりますし、しかもこういう梅田貨物駅を受け入れるということについて、3つのクリアしなければならない問題があると、基本的にですね。

1つは、やっぱり環境問題。1つは、住民合意と、こういう点が上げられますね。そういう点で、きちんとした見通しもないというか、むしろ13年度中に行われた準備書に対する意見書、これなどは摂津市では543通、摂津市民が吹田市に出されたのが171通と合わせまして714通、そのほとんどが移転反対というふうに述べているわけであります。

住民合意という立場に立てば、こういう点からでもこうしたことは進めるべきかどうかということが問われているので

はないかというふうに思うのであります。こういう点について、どうお考えなのか。

もう1つは、基本協定の中で言われてた2分の1問題です。大阪市内で2分の1。これ、今回の準備書に対する意見書に対する鉄建公団側の見解書の中で初めて安治川口と百済というふうに上げられました。これは再三上がってきてるんですけれども、ここに持っていくのは客観的に見て非常に困難だと。当初から百済へという話もありましたが、25万トンが限度だというふうにも言われておりました。また、安治川口はUSJなどの開発で大変混雑をしている線だと、こういうところに貨物線が乗り入れるというのは非常に無理があるというふうに言われていたところなんですね。

こういうふうな状況にあるところに移転先をあえて鉄建公団側が言わざるを得ないと。しかも、ここには本会議でもいいましたが、百済の付近にあります杭全町交差点は大変な交通の渋滞するところで、大気汚染も大阪府下では最も高い部類、こういうところに貨物の大型ディーゼルトラックを導くというようなことはできないんだということを大阪にまわらせて担当にいろいろ話をしたときに、そういう答えが返ってまいります。大阪市みずからが、そういうことを言うというような、そういう道路状況なんですよ。これ、非常に見通しもないと、そういうところにあえて、またこの見解書で見解を述べていると、一方でこの吹田操車場へ持ってくるという問題についても吹田市では1万1,000通余り、合わせて1万1,500通余りの意見書が出され、そのほとんどが反対、99.9%が反対という中であって、果たしてこういうふうに淡々と、いや環境審査会でやっていきますということでもいいのかと。スケジュー

ルの都合で13年度は未執行になりましたけれども、こういうことでスケジュールどおりに追っていくことが本当に、あの協定を結んだ精神だとか、この問題解決のための一番の基本的な問題である住民合意であるとか、あるいは公害の心配だとか、あるいは協定の中の積み残しの問題の解決とか、こういうことについての何の保証もないと。事だけが進んでいくということ、一体どうなのかということが上げられるのではないかと思うんです。

ましてや、この問題はまだ片づいていないというのに、2分の1の移転先も決まっていなくて、吹田・摂津での受け入れも決まっていけないというのに、一方ではそのことを前提にした梅田貨物駅の跡地に、関西の財界や、あるいは当の鉄建公団やそれから五者協定の中に入っている大阪府や、市や、こういうところが国際コンペをやるということにしておりまして、先だってそのためのシンポジウムが毎日新聞社主催で開かれまして、私も行ってきました。ここで、普通、シンポジウムというのなら、パネリストがいろいろ話をすると、フロアからの質疑や意見なども求めて、やるというのが普通のシンポジウムというような形なんです。ところが、一方的にシンポが行われる。それで、まだ言わば行き先もどうなるかもわからない土地、それを巡って、ああでもない、こうでもない、という論議をするわけですよ。そういうことが果たして、こんなことを五者協定の一員である大阪府が参加してやっているということについて、摂津市はこの五者協定の一員として、物を申すべきではないんですか。

このシンポジウムは、住民の意見をよく聞いてなんていうことを枕詞にしておりますけれども、開かれたシンポジウム

で意見も聞かない、質疑も受けつけないと、こんなシンポジウムは聞いたことがありませんよ。そんなことでやられようとしている国際コンペ、24時間眠らぬ都市だとか、カジノも視野に入れたなどということが好き勝手にぼざしていると、私はあえて言うんでありますが、そんなことでこの摂津がどうして、この梅田貨物駅を受け入れなければならないのかというふうに思うんです。

再三こういうことを聞いておりますけれども、明確なこの点でのお答えをいただきたい。

また、この審査会に関連して人選も最近になって決まったということですが、もちろん13年度は未執行だったんですけども、これを選任するに当たって、それぞれの専門家を4人選んだということになってますね。つまり、大気、騒音、文化財、もう1つ何でしたか、4つの分野、つまり4人はそれぞれ専門家かもしれないけれど、4人が集まって審査をするというのは、それぞれの分野が、言わば専門家として意見を述べるということであって、合議の場になるんだろうかという疑問を持つんですね。つまり、大気汚染の問題について、文化財の人が意見を述べるというようなことが、これは考えにくいでしょう。複数の意見であれば、これは合議ということも、意見の検討ということもあるんですが、その辺は一体どうお考えになっていたのかということもお聞きしておきたいと思います。

それから、駅前再開発事業の西地区の準備組合に対する補助金ですが、財政上も非常に困難な中にあると。開発について、見通しがあるのかというふうな段階だと思うんですね。見通しもないのに税金を投入すると、補助金を投入するというのを一体どう考えているのかという

点もお聞きしておきたいと思います。

柴田委員長 前川課長。

前川環境対策課長 環境影響評価の手續につきましましては、平成11年1月に締結されました基本協定第3条第2項に基づき、手續が開始されているものでございまして、昨年12月に準備書が提出されております。その手續の中で住民意見についてのご質問でございますけれども、多数の意見、貴重なご意見をいただいていると受けとめております。これにつきましては、今後、審査会を開催する中で準備書及び見解書及び住民の意見等々、総合的に審査していただき、ご意見をいただきたいというふうに考えてございます。

それと、専門家委員の選任についてでございますけれども、実際、大気、騒音・振動、文化財、都市計画という4つの分野で選任させていただいてるんですけども、実際的には環境工学とか交通工学の先生でおられますので、大気、騒音・振動も含めて、同時に専門とされている方もおられますので、一人ひとりが個々、別々の専門家ではないと我々は認識しております。ただし、文化財系統につきましては、文化財の専門の先生と聞いております。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 一番最初にありました質問ですが、いろいろ基本協定の中身が決まっていないうちで環境影響評価だけが先行しているという中身のご質問かと思いますが、それにつきましては平成11年に締結した基本協定につきましては、平成9年6月、梅田貨物駅移転の計画について申し入れを受けまして、その申し入れの内容が遵守されることを大前提に、その内容をより具体化して大阪市内での移転先の協議などを含

める行政手續を具体的に進めるために締結したものというふうに考えております。

環境影響評価につきましても、ですからこの協定書に即した行政手續の一環であるというふうに考えております。

先ほどお話のありました大阪市内での移転先ですけれども、さきの大阪市議会の計画消防委員会の中でも答弁があって、それを経て先ほど山下委員のおっしゃられました今回の見解書に現在、候補地を2か所に絞り込んで協議中であるということが示されてきたかと思えます。そのような形で去年の12月、大阪市と鉄建公団の文書のやりとりも含めまして、このように協議が進んでいる中で、並行して環境影響調査の方も進んでいると思えますので、そちらの方で、これらと並行して大阪市での移転先と環境影響評価は同時に並行しているものというふうに考えておりますので、よろしく願いいたします。

柴田委員長 北野部長。

北野都市整備部長 梅北の国際コンペの大阪府の参画についての内容でございますが、大阪府が参画されている梅北の内容につきましては、あくまで大阪駅地区の都市再生懇談会が当初開催されまして、それに基づきまして本年8月1日に大阪国際コンセプトコンペの実行委員会が立ち上げられたところでございます。

また、この内容におきましても大阪府の参画の内容におきましても、あくまで吹田、摂津の両市におきまして貨物の受け入れに係る課題が解決される上での最終合意を前提といたしております。また梅田貨物駅を含む大阪駅地区の整備のあり方として、まちづくりのコンセプトなどを見いだそうとしているものでございます。

梅田貨物駅の移転先が決まっていな

状況において、具体的な事業開始を意味するものでは、我々はないと、こう解釈をいたしてございます。

また、同時に大阪府の参画内容につきましても貨物駅の受け入れ先である摂津・吹田両市でございますが、特に今、この状況につきましても大阪府の方におかれましては十分把握をされている状況というふうに我々の認識をいたしてるところでございます。大阪府が参画されることによりまして、両市の立場を十分把握された上で議論をされているところだと我々は認識いたしておるところでございます。

このようなことから、大阪府が参画されているということに対しましては、非常に我々としても心強いというふうに考えておるところでございます。

柴田委員長 小山課長。

小山まちづくり支援課長 千里丘西地区の補助金についてでございますが、準備組合は、昭和63年に結成されましたが、それ以来、市の方では補助金を出してまいりました。その後、準備組合におかれましても、いろんな権利者の合意形成、あるいは再開発の合意形成を求められ、いろいろ地元で活動されましたが、大地権者の同意が得られず、それもまた中央部にございますので、なかなか再開発ということが前へ進んでおりません。その中でもいろいろ合意形成を図られました。あるいは、その中でまたバブルが崩壊し、民間デベロッパーの撤退や、あるいは大地権者の方が準備組合を脱会されるなど、いろいろの状況がありましたが、昨年の12月の役員会でも準備組合を存続しながらまちづくりに取り組むと、あるいは今年の6月の総会でも同じような意見を出されております。そういった中から市としましても今後の準備組合の

活動に対しまして支援をしてまいりたいと考えております。

柴田委員長 山下委員。

山下委員 この吹田操車場跡地への移転が一方的に進んでいるのではないという答弁なんです。しかし協定が結ばれて3年半です。今おっしゃった鉄建公団が大阪市に出したお手紙、所管は去年の12月ですよ。しかもそれに対する大阪市の側の回答はどうだったかと。この辺も明らかにしていただきたいんですが、大阪市の回答は、この協定が存在すると、大阪市内に2分の1持ってくるということについて、協定があるということは理解している。確かそんな表現でしたよね。承知しているか理解しているかですよ。それで、これが同時進行していると、半分は必ず大阪市内へ持っていくというようなことになるかどうか、3年半もあつたのに、何も進んでないんですよ、これまで。この前の鉄建公団の見解書で初めて移転先の名前が上がった。これ、それまで全然、まだ大阪市民は知らないわけですね。吹田、摂津へ貨物駅が移転してくるということになったら1万1,500通の意見書、単なる署名じゃないんですよ、私はこう思うと意見書を出すんですよ、大変なことですよ。こういう意見書が1万1,500余通も集められている。大阪市内でやったら、そんなことにならないかと、今さっきも言ったように杭全町というのは大変な交通の困難なところですよ。ここへ出すわけにいかないと、どうするのか。道路をどこかに持っていけないといけないのですから。あるいは、地下で持っていくんですか。杭全町に出すことがないと、ここを通さないようにするというふうなことで、本当に持っていくのかと。持っていけるのかと、こういう見通しがありませんよ。そ

うであるのに進んでいると、同時進行しているというふうな認識は全くそういうことに立てないじゃないですか。そうじゃありませんか。

それから、もともとの梅田貨物駅を吹田操車場跡地に持ってくるについては、なぜそうするかと言うと国鉄借金返済のために北ヤードの土地を売ると、当時2兆円ぐらいになるから27兆円の借金の返済に充てるんだと、こういう話で閣議決定がされたんです。ところがその後はそうじゃなくて、去年の7月、私が鉄建公団へ行ったときに、これは年金の財源に充てるんだということなんですね。全然違うじゃないですか、話が。

しかも、売却代金が、この前も言いましたように600億円とも1,200億円とも、幅があって、なかなかあれなんですけど、2兆円ではない、600億円とか1,000億円、吹田に移転してくるのについては450億円とも言われてるんですね。あるいは、また今問題になっている百済へ持ってくるとすれば、またここでの設備投資が要るでしょう。半分を受け入れるというんですから、大体、1からやるのではないけれども、追加分100万トンの受け入れということになれば、これは相当の施設ですよ。

吹田と同じように要るとすれば、これ、費用対効果、売って土地代は入ってきたけども、移転のために2か所に設備投資をやったらマイナスになるかもしれない、そうなったらさすがに鉄建公団はやらんと言ってますけれども、こんなわずかな売却の利益、そんなことのために摂津が、なぜそういう公害を受け入れなければならないのか。もともと大阪市内にあって、住んでいる人というのはいないんですね、昼間人口は確かに大きいけど。24時間住んでるんですよ、この、吹田操車場跡

地周辺は、こういう点から言っても、物流の点から言っても、いろんなことを鉄建公団、回答を寄せてますけど、荷主が大体ここが一番便利だと言ってるんですよ、荷主業者、こっちへ持ってきたら不便で、荷物が減るだろうというふうにもJR貨物は考えているんですよ。そんなときに、なぜここが便利やと盛んにそんなことを言わなければならないのかということも大変不思議ですが、とにかくそういうことで、もともとの梅田の北ヤードを処分する、土地を売却するということが目的ではなくて、実はもう、ここを開発するというのが目的になっているんじゃないかと、開発をすると。

その開発問題でありますけれど、「まちづくり、まちづくり」と盛んに言うんですが、大阪の再開発、ATCであれ、WTCであれ、あるいはりんくうタウンであれ、あるいはO-キャットであれ、水と緑の健康都市であれ、国際文化何とか都市とか、いろいろあるけれども、ことごとくこれらの開発は失敗しているじゃないですか。

この上、まだ失敗するような計画を進めると、そのために、それは大阪府や市の勝手かもしれないけども、そのために摂津市が公害を受け入れるという、こんな道理の合わない話がありますか。もっと摂津市はものを言えるんじゃないですか、そういう点から。こんな受け入れできませんよと、それをいや、ルールに従ってパンフレットもきれいなパンフレットが出て、いやこの次は見解書出て、それに対する意見書をまた集めて、審査会開いて、今度は本格的な影響評価書が出て、それでまた意見書と順番に事が進んでいくだけですか、そんなことじゃないんじゃないですか。今、大事なところなんだと思うんです、そういう点では、いかがで

すか。

コンペや仮定の話を書きますが、国際コンペをやることは更地として考えてくれということでしょう。そういうことが前提なんです。ということは、このコンペに参加する人も当然そういうことを考えてきますから、これは移転できなかつたら、うそをついたことになるんですよ。このために大阪市も懸賞を出すんですよ、1,000万円か何か、それから都市基盤整備公団ですか、半分出すんですか、もう税金も出してるわけですよ、それに。

これは、摂津市民の税金というわけじゃないけれども、税金が使われているのは事実でしょう。そういう仮定の話をして、やったはだめだった、これは誠実な態度じゃないですね。もし、コンペをやるにしても、残るかもしれませんよとか、あるいは梅田貨物駅を残すことを前提にした開発だって考えられますから、地下にするとか、人工地盤をやってその上を開発するとか、いろいろな方法があるんですから、そういうコンペのやり方だってあるのに、あえてそういうことはやらない、そういう事実は隠して募集しようということなんですね。こういうことについて、摂津市は、それは大阪市や鉄建公団なんかがおやりになることで知りませんというわけにいかんのですよ、これ、違いますか。これ、ものを言うべきじゃないですか、そういうときは。いかがでしょう。

それから、千里丘西地区の駅前再開発で、経過があつてこうなっているということなんです。実際この準備組合、脱会も増えている、地権者も減ってきてるんですか、数が。一体だれのための開発になるのかというところが大事なんじゃないですか。ここらで土地の買収も行わ

れていると聞いておりますが、どんどん地権者は減っていく、商売もやめていく、こういう中で駅前開発をするということは、1つは商業核をつくることでしょう。地元の企業がどんどんなくなっていく中で、再開発する意味があるのかということをお考えなければならぬ時期だということに思っています。助役、やっぱりこれは西の開発というのは、是非ものなんです。財政状況ともならみ合わせて、財政状況を置いておけば、私はこんなことを言わないんですが、もっとじっくり考えてやっていったらいいと思っただけで、いかがでしょう。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 まず、吹田操車場跡地関連のご質問ですが、大阪市と鉄建公団の文書のやりとりということで、どんな内容であったのかというご質問があつたと思っただけですが、その内容につきまして平成13年12月19日に大阪市の方から回答文書が鉄建公団あてに返っておりまして、先ほど委員の方も中身について若干触れられておりましたが、その文書はさきの当委員会でもご配付させていただいたと思っただけですが、内容をご紹介しますと、梅田貨物駅に残る取り扱い量の半分に関しては、同基本協定書第1条5の趣旨を理解するものであり、吹田地区への協議と並行して貴公団と協議していく所存でありますというふうを示されております。

その後のお話ですが、これを受けまして環境影響評価準備書に関する住民説明会、その説明会の中でも鉄建公団に対して同様の大阪市、残り2分の1の取り扱いについては質問が出ております。その中でも鉄建公団においては、現在、施設の計画であるとか、そういうものについて大阪市と協議を進めているというふう

にお答えになっております。それに続いて、先ほどちょっと申し上げました大阪市議会の3月の計画消防委員会において、同じような質問において、百済と安治川口の2駅を候補にして現在検討しているということで答弁がされております。それらを受けまして、今回、見解書の中に同様の内容が含まれてきたというふうに理解しております。先ほどのご質問では進んでいるという認識には立てないというお話でありましたけれども、これらの状況を判断して、我々としては環境影響評価と同様に、これらの協議も進められているというふうに考えておりまして、また杭全町交差点の処理という話が出ましたけれども、この施設計画に合わせて当然、付近の交通処理計画も検討を進めておられるということで鉄建公団の方から伺っておりますので、その辺も含めて協議が大阪市と進められているものと理解しております。

柴田委員長 小山課長。

小山まちづくり支援課長 千里丘の西地区のまちづくり、再開発が本当に必要なのかという質問に対してご答弁申し上げます。

今現在の西地区の状況を見ますと、かなりスプロール化しまして、駐車場、あるいは空き店舗も増えているのは私たちも把握しております。しかし、今の状況でまちをほっておくということは、私たちまちづくり支援課としては到底できないと思います。商業の立場でものを考えているんじゃないかとおっしゃられますが、私ども商業も発展し、あるいは地域周辺の方もそこを利用することによって、まち全体ができていくと思いますので、その辺は千里丘西地区のまちづくりというのは必要であると私は考えております。

柴田委員長 北野部長。

北野都市整備部長 国際コンペへの大阪府の参加についてでございますが、大阪北地区のコンセプト内容につきましては、先ほどもご答弁申し上げておりますように、梅田北地区全体構想に基づく内容をまず計画をされておまして、その中の梅田北地区、吹田操車場跡地の2分の1の箇所でございますが、それらの、将来のまちづくりのコンセプト並びに、それらのアーバンデザインとか、そして土地利用を図るべき立地条件の機能などにつきまして、現在、大阪市の国際コンセプトコンペでもって、今現在提案をされているところでございまして、またその内容につきましての大阪府の参画につきましても先ほどもご答弁申し上げますように、本市、吹田の両市の実情、吹田操車場跡地の内容につきましても、やはり十分熟知されておられますので、これらの内容からいたしましても大阪府が参画されておられることによりまして、両市の内容につきましては、十分、認識をされているということでございますので、今後におきましても大阪府が参画されていることに対しまして吹田操車場跡地の、やはり基本協定の内容も踏まえまして、十分ご理解をいただいているということでございますので、その点につきましてご理解願いたいというふうに思います。

柴田委員長 山下委員。

山下委員 今、大阪府は熟知している、そら熟知していなかったら困るんですが、熟知しておるのに、今さっき言うたような仮定の話、更地になると。ある場合には、大阪市内に移転できなくて、半分は梅田に残すということも当初言われておったでしょう。大阪市内に移転先が決まらなないと、行けないとなったらどうするねんという話もありました。そのときには

今の場所に残す。そうしたら、このコンペの意味はなくなるわけですよ。こういうことも前提として明らかにするというふうにさせるのが、そういう熟知をしている大阪府がやるべきことじゃないんですか。

もちろん、いろいろ言っているのは知っていますよ。6ヘクタールはともかく、今すぐ開発できるけども、ここだけ切り売りしてはならないと、全体計画をやりたいという話なんですよ、それは。それは大阪府が、あるいは大阪市がそこをどういうふうに関発したいか、土地を買ったらどういうふうに関発したいかと、こういうことについて我々、ああせいこうせいと言っているんじゃないんですよ。ああせいこうせいと言ってるんじゃないんです。それは、自由におやりになったらいいんですが、しかし、ことは貨物駅の移転に関して我々はものを言わないかんと言ってるんです。移転ができなければ、現状あるがままの上にとてる、こういうコンペだって考えられるわけですよ。コンペするなと言うてるんじゃないんです。

そういうことが、応募者に対してもまじめな態度ということになるんじゃないありませんか。いかがですか。

それから、千里丘西地区の開発問題ですが、必要だというふうにおっしゃったけれども、必要な事業はいろいろあると。しかし、これはぜひとも必要かということをお問いしてるので、一般的に必要なだということは、いろいろ必要なことはいっぱい、事業はあります。しかし、いろんな財政状況も勘案して、これはぜひともやらなければいけないと。

助役は、きのうも「是非もん」とかいうふうなことを言っていましたので、これは「是非もん」ですかということをお端的にお問いをします。

柴田委員長 2点ですね、北野都市整備部長。

北野都市整備部長 大阪市に移転できない場合は梅田に残すという内容でございますが、我々といたしましては、まず基本協定が前提でございます。この内容におきましても大阪市の方で受け入れ条件とされており、既にこれらの内容につきましては取り組まれているところでございます。また、この移転ができない場合におきましては、我々といたしましては吹田操車場跡地問題に対する最終合意には至らないというふうには、これは考えているところでございます。

既に大阪府の方におかれましても、先ほどもご答弁申し上げてますように、大阪梅田駅北地区につきましても昨年の12月に都市再生緊急整備地域として一定指定もされているところでございます。

また、本年8月1日にも大阪駅北地区の国際コンセプトコンペが実施をされているというふうな状況から考えますと、今、梅北の24ヘクタールにおける、これからのまちづくりの方向性につきましても判断を一定されているところでございまして、恐らく梅田北地区に貨物駅を残すということは、我々といたしましては考えていないところでございまして、これらの問題につきましても先ほどもご答弁申し上げておりますように、大阪市としては常々努力をいたされているところでございます。先ほどの話もございましたが、3年半も既にたっておるということでございますが、これらにつきましてもいろいろとその移転先の施設計画や交通処理計画につきましても検討されているものでございまして、一概に、短期間でもっての話は、なかなか難しゅうございます。今現在、これらの2駅に絞られたというのは確かな話でございまして、

安治川口、百済、この2駅におきましての、仮に梅北の100万トンの機能が移転した場合、仮に百済のキャパで対応できるのか、あるいは安治川口で対応できるのか、こちらについても、さらに今現在検討されているところでございます。

また、それとあわせまして、今度1つに絞った場合どうなるかというふうなお話もでございます。1つに絞ったら100万トンそのものを受ける状態で、当然交通処理計画とか、そして施設計画に問題がある、そのときには施設計画につきましては当然そういう整備計画を立てられた上で、なおかつ交通計画につきましても今言うてるように既存の百済でありますと杭全交差点が今現在、交通渋滞の問題になってございます。この状況の中で100万トンの取扱量の車両が、その交差点を通過するということは、これは考えられない話でございまして、これらの交通計画につきましては裏から入られるのか、あるいはバイパス的なものを整備されて持ってこられるのか、今現在計画中でございまして、短期間で進められる話ではございません。こういったことから3年半という月日が現在たっているというふうな状況も我々は認識いたしておるところでございまして、とりわけ平成15年には吹田操車場跡地の取り扱い問題につきましても、閣議決定で決められてございますように何らかの形では早い時期にその取り扱い問題についても示されてまいるといふふうに我々は理解いたしておるところでございまして、よろしくお願いいたします。

柴田委員長 小山課長。

小山まちづくり支援課長 千里丘西地区のまちづくりはぜひとも必要かというご質問に対してお答えします。

私が摂津市に来たのが昭和45年で、

千里丘地区がかなり賑わっていたという記憶がございます。その当時の人口から今の人口の状況を見ますと、約2,000人ぐらい減になっております。そういうことで、まちづくりができれば、また人口の回復も可能と考えており、またそういう面からまちづくりも必要と思っております。しかし、今日状況の中に市の財政状況も厳しいということのご指摘もありました。そういった面から、今後、市の財政に負担をかけないようなまちづくりができるのかどうか、またその辺をいろんな国の補助を利用しながら、まちづくりができるのかどうかを今後勉強してまいりたいと思っております。

柴田委員長 小野助役。

小野助役 小山課長が答弁したとおりでございますが、市単独では今の財政ではできないことは、はっきり明確になっております。仮に本市が財政力があつたとしても、いわゆる大口地権者なり、地権者の協力なくしては、これは全く進まないというのが基本的な考え方でございます。私も準備組合の方ともお会いしたんですが、やはり西地区の再開発については、なみなみならない思いを持っておられ、またその方策も研究されているというのも事実でございます。

それで、私どもが考えますのは、まず何点かございますが、やはり準備組合の意向がまず第一であります。その準備組合としても何とかしてでも、分割でもと言いますか、1期工事、2期工事に分けてでも、やはりやらなければならない、あのままではほっておけないという意向も聞いておりますし、ましてJRガードが平成20年度には開通をすると、そのときの状況を見たときに、西口があれでいいのかということが必ず問われる。

それから、以前から、やはり西口の購

買力の問題というのは、吹田地区のマンション開発を見ましても、そこに大きな購買力があるということも事実でございます。そして、タクシーの寄りつき場がない、バスの寄りつき場ができない。茨木のマイカルができて、土日はあの地点で大混雑が起こっている状況も聞き及んでおります。そういったことを考えてまいりますと、西口はいわゆる地元地権者並びに民間開発ということが可能であれば、私どもは最大限、その形の中で取り組んでまいる必要があると、そういう気運があるときに、それを市が取り組まないということになれば、これは大きな摂津のまちづくりに禍根を残すというように考えております。

そういったことで、民間の開発がいかにあるべきか、また準備組合がそれに沿って地権者がどう考えていかれるか、そういったことを今いろいろと協議をさせてもらっております。私どもは、それに向けて取り組みを支援してまいりたいという気持ちは全く変わっておらないということでございます。

柴田委員長 ほかに、質疑はございますか。はい、木村委員。

木村委員 私は逆に千里丘西の再開発は、「是非もん」であるという立場で質問したいと思っておりますけど、先ほど答弁にありましたように、摂津市が西地区の再開発準備組合に補助金を平成元年度から9年まで毎年100万円、9年間で900万円、平成10年から13年まで50万円で4年間、200万円、トータル1,100万円の調査費を投入しているわけですね。ほんで、準備組合としても支出が平成元年から13年までで約1,550万円支出をされております。そういう取り組みの中で、今ここで西地区の再開発を後退させるということは、あっては

ならないと思います。

東の再開発がされましたけれども、先ほどのご意見にもありましたように、西の再開発地区は商店もなくなってきましたし、非常にさびれたような形になっております。西と東とが有機的に結合することによって千里丘全体の活性化が図れるということになっていこうかと思っておりますので、やはり私はここまで取り組んできた中で後退をさせてはならないと。

ただ、先ほど答弁でもありましたように、準備組合の会員が減ってきておりますし、そういう点では非常に憂慮すべき事態もあるんですけれども、そこには今、助役の方から答弁がありましたように、大口地権者も何人かいらっしゃいます。そういう人たちも、やはり巻き込んだ中で、いつまでも準備組合でやっていくのではなしに、やはり本組合に切り換えていって、民間活力を導入しながら、その西の再開発を図っていくというのが、今、摂津市の取るべき立場ではないかと思うんですけれども、そういう点では準備組合とそういう大口地権者の話し合い、協議が必要だと思っておりますけれども、そういう両者がテーブルにつく、そういうこともやはり図っていくべきではないかと考えますが、その辺の市の方のお考えというのをお聞きしたいと思っております。

それから、阪急連続立体交差事業についてでありますけれども、これは国の調査費もついた中で、いろいろと取り組みをされておりますけれども、正雀は車庫がある関係で、あそこへ車両を導入してこようと思えば、阪急の相川駅から導入線を引っ張ってこなければいけないという、大変困難な問題が潜んでおりますし、そういう点では、なかなか連続立体交差が進んでいかないという状況があります。

一方では、この前の南千里丘開発の問

題でも、部分的な連続立体交差を図っていく中で新駅をつくって、南千里丘の開発を図っていくというような計画もありましたように、そういう連続立体交差、あるいはまた部分的な連続立体交差を図っていくべきだと思うんですけども、この決算書を見ますと、やはり決算額ゼロという形の中で資料作成ということが進んでおらないという状況なんですけれども、やはりそういう国の補助金もついていっている中で、市としてもやはり継続をしてこの問題に取り組んでいくべきだと考えるんですけども、こういう形で決算額はゼロという状況についての市の方の取り組みの状況についてお聞かせ願いたいと思います。

それから、正雀駅前地区の整備事業で14万7,250円を支出されておるんですけども、これは以前に正雀にまちづくり懇談会が設置をされて、そこで一定の答申を受けて勉強会に切り換えていかれたと、ただし非常に商店そのものが疲弊をしておりますし、そういう状況の中で若手を中心にして、そういう勉強会をやっていくということになっておるんですけども、我々の目から見ても、なかなかそれが芳しく進んでおらないように思うんですけども、今、そういう若手を中心にした勉強会の中で、どのような事が検討され、どのような方向性が生み出されておるのか、その辺のことについてご答弁願いたいと思います。

柴田委員長 この3点についてご答弁願います。山脇次長。

山脇都市整備部次長 千里丘西口の関係でございますけれども、先ほど来の私どもの方からの答弁と重複するかもしれませんが、西口の関係についてご答弁をいたしたいと思っております。

西口につきましては、今日まで準備組

合は約1.5ヘクタールの区域での再開発を進めようと今日まで先進地の事例でありますとか、まちづくりの勉強、学習に努めてきたところであります。ただ、本市におきましては、この間、地元地権者の活動、熱意に対しまして、専任の担当者を設け、また補助金も支出してまいったところでございます。

今おっしゃったように、検討されておりました区域の中の、また中枢部分でありますけれども、相当な面積を所有されている地権者の方の同意が得られず、今日に至った状況であります。準備組合といたしましてはJR千里丘ガード拡幅事業、また駅勢圏となっている、特に吹田市側の開発がたくさん進行しておるといった状況の中で再開発のポテンシャルとしては非常に、認識としては非常にたくさんあるということで、この西口のまちづくりの火を消してはならないということで、今、確かに、同意を得られないお家、地権者には最小限度の協力をしてもらう中でまちづくりができないか、今後検討されると聞いております。

そんな中で、本市といたしましても今まで検討されておりました区域での合意形成は非常に難しいという判断に立ち、そういう段階的な開発が全体構造の中で整合が図れるのであれば優良なまちにできるのではないかと、こういうふうにご考えておりますので、今後とも準備組合に対しまして、人的支援、また勉強会での講師の派遣等、鋭意支援してまいりたいと考えております。

それから、阪急連続立体交差の関係でございますけれども、大阪府から聞いております大阪府下の連立事業につきましては、今、5か所が事業中であるというふう聞いております。また、18年度ぐらいに1か所、事業の完了予定がある

ということも聞いております。そんな中で平成3年、4年と本市の方では国費をいただいて連立の調査をやってきました。確かにここ数年につきましては、連立事業に関しますことにつきましては、印刷製本費程度しか上げておらない状況なんですけれども、大阪府からもちょっと言われてます18年から摂津市が手を上げることも可能であるということも聞いておりますし、ただ本市の財政状況がありますから、いかにこの連立を財政状況とにらみ合わせた中で事業ができるかというふうに、これから検討してまいりたいと考えております。

柴田委員長 小山課長。

小山まちづくり支援課長 正雀若手懇談会の今後の進め方でございますが、平成4年3月に正雀まちづくり懇談会から提言をいただきました。その内容につきましては、快適、繁栄、利便を基本理念としたまちづくりについてでございます。そういったことから産業振興課とまちづくり支援課で若手懇の支援をしてまいりました。若手懇が平成10年に発足され、10年度からいろいろ活動されてこれ、市としては人材育成を目標にいろいろ支援をしてまいりました。現在では一定の人材ができ上がっていると思うんですけども、まだ自立というところまでは至っておらないと考えております。今後は地域の方々と、あるいは近くに大学や高校もありますので、その学生などと意見交換、あるいは交流会などを通じて、いろいろまちづくの勉強会をするような進めを行っていきたいと思っております。そういう点をことし進めていきまして、早い時期にまちづくり懇談会と相談しながら一定の方向性を出していきたいと思っております。

柴田委員長 木村委員。

木村委員 先ほど、小山課長の方から千里丘西の人口が2,000人近く減少しているというご答弁もあったんですけども、実態として、やはり隣接をする後背地の吹田地域に大規模な開発が進んでおりますし、大変な人口増があります。その辺の人たちは、やはり千里丘の方へ出て来られるわけですね。いろんな、その人たちの通勤・通学の利便性はもちろんのこと、家庭の主婦なんかでも買い物に行かれるのは、やはり吹田地域のメロードの商店の方へ買い物に行ってしまうというケースが非常に多いんですね。バスの便もありますし、そういう点では、本来、摂津市だけではなく、後背地の吹田のそういう人口も見込みながら再開発に取り組んでいけば、ある程度、展望が開けてくると思うんですよ。そういう状況の中で先ほど申し上げましたように、やはり準備組合ではなく、そういう大口地権者と準備組合とがテーブルについてもらって、千里丘の西地区の再開発をどうするかということの方向性を見いだしていくことが今最も求められる手法ではないかと思うんですけども、そのことについて一定、私はそういうことも可能だと思いますし、市が準備組合と大口地権者のパイプ役として調整をしながら、そういう方向性を見いだしていくと、そういうことを今やるべき時期に来ているのではないかと思うんですけども、その辺、1点お答え願いたいと思います。

それともう一つは、やはり今の東の再開発につきましても非常に、ニッショー等ができて、東地域の活性化は図れると思うんですけども、とりあえず今の東の再開発地域に摂津の市民が集まってきてもらうためにも、先般の一般質問でも申し上げましたように、今のフォルテ摂津の駐車場について、やはり改良してい

くべきだと、出口と入口を変えることによって非常に利便性が高まっていった、車で来られる方も増えてくる、フォルテ摂津の利用率も上がってくる、そういうこともありますので、そういうことと含めて西と東が有機的に結合していく、西地域にもそういう施設をつくっていくことによって西地域にも人が集まってくるということになっていこうかと思うんですけれども、その辺のお考えについても、駐車場の問題、若干担当から離れますけれども、その辺以外の問題について一度ご答弁をいただきたいと思います。

それと、連続立体交差の問題は、やはり答弁にもありましたように、せっかく国の調査費も受けながら、5か所ある中でも非常に順位としては摂津市の順位が高いというようなことも聞いておりますし、財政状況もあって、市がどこまでそのことがやっていけるかということも、いろいろと問題があるかと思うんですけれども、やはりたち上げた計画は一步一步前へ近づけていくと、事業採択をされて事業にかかわっていったら10年、15年かかっていく可能性もありますし、そういう点では早く方向性だけでも出していくということにすべきだと思うんですけれども、その辺の考え方についても再度お答え願いたいと思います。

もう1つは、正雀地域の勉強会の問題、なるほど懇談会、そこでもいろいろと議論をされたようですし、ただ、今正雀だけではなく全体ですけれども、正雀地域の商店街が非常に活性を失って、今この時期に再開発をやるということになったときに、果たしてどれだけできるのかということについても大きな不安があります。そういう状況の中で全体的な計画を一気にやるということではなしに、一般質問でも取り上げましたけれども、交通

問題を中心にした駅周辺の小規模の再開発もとりあえずやっていくという方向性もあっていいと思うんですけれども、その辺の一遍お考えを聞かせてもらいたいと思います。

柴田委員長 以上、3点ですけれども、先に北野部長。

北野都市整備部長 千里丘西地区再開発におきます大口地権者と準備組合との話し合いについてでございますが、この内容につきましても以前、63年に準備組合を設立した当時におきましても、いろいろと大口地権者とも協議いたしてまいったところでございます。その大口地権者におかれましては、やはり土地を減らすことに対して問題を持っておられまして、当然処分されることによりましては、今、権利返還等やる中では、最低30、40%の土地は取られるということでございます。なおかつ、それらの問題に対しまして、家屋の借地、借家権の問題もでございます。これらにつきましても、東の再開発におきましてもいろいろと裁判ざたになった問題等におきまして、その事例につきましても、やはり五分五分の範囲でもって判決が下りたというふうな内容でもございます。こういった状況の中から、この大口地権者におかれましても借地、借家権の問題、あるいは自分の土地、財産を減らすことにつきましても非常にそういう異議を持っておられるような状況でございまして、これらの話を今まで整理させていただきますと、なかなかその大口地権者の交渉につきましても、これから非常に困難性があるというふうな解釈をいたしておるところでございますが、またこの問題につきましても、再度準備組合とも調整を図りながら、大口地権者の内容につきましても協議いたしてまいりたいと考えております。

次に、その東の再開発とフォルテ摂津の関連性でございますが、やはり東の再開発の方につきましては、駐車場におきましては今現在そういう不都合の状況であるということは我々も認識いたしておるところでございますが、これらの改善策が講じられれば早期にやはり改善を加えるべきというふうにも考えておるところでございます。そして、なおかつ東にはバスターミナルがございますが、今度西地区再開発におきましても、そのバスターミナルの位置づけ、駅前広場の面積につきましても一定3,000平米何がしを見ておりますが、それだけの広場が必要なのかどうか、これは一定、準備組合がある程度のめどがたってきた段階におきましては、いろいろとバスターミナルの検証とか広場の検証とか、そして都市計画道路の取り扱い等につきましても、やはりこれは今後の検討課題として取り組まなければならないというふうに考えておるところでございます。

そして、連続立体交差事業の国費を受けた調査後におきましての部分的な連立、あるいは全体的な連立についてのお問いでございますが、我々といたしましても、やはり連立の方向づけは、いち早くこれはやっ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が、何せ全体での連立につきましては阪急の車庫問題がございまして、この移転先がまだ明確には決まらない。今後におきましても、その移転先が全く見当たらない不透明な状況であるということから非常に困難な状況であると、このような観点から部分的な連立というんですか、また段階的な整備連立というんですか、一定こういうふうな内容もやはり今回視野に入れて考えてまいりたいというふうには思っておりますが、大阪府ともこの問題につきま

しては今後協議も精力的にさせていただきたいというふうに考えております。

また、正雀地域の活性化問題につきましてでございますが、いろいろと部分的な再開発というのは非常に難しい状況でございますが、まず地元同意におきます正雀まちづくりにつきましては、あくまで地元主体のまちづくりに現在取り組んでおるところでございます。そういったことから全体構想につきましても、やはり地元構想の中でつくり上げていった上におきまして、やはり段階的な整備において部分再開発というのが成り立つわけでございますが、やはり交通計画と再開発の内容と当然連係を図らなければならないものでございますが、やはりなかなか再開発になりますと、今の現状を考えると非常に、立ち上げるに当たりまして長期に時間がかかるというふうな内容でございますが、やはり交通計画につきましては非常に、歩行者等が危険な状況であることから何とか、その歩行者の安全対策を図らなければならないというのが急務の内容でございます。

こういった内容におきましては、再開発と交通安全対策、非常に難しいところでございますが、今後そういった今現在、正雀のまちづくりの勉強会も開催させていただいている中で、またこういった状況の話もご報告申し上げながら協議をいたしてまいりたいというふうに考えております。

柴田委員長 木村委員。

木村委員 今、答弁にありましたように、確かにそういう土地財産を減らしたくないという地権者もいらっしゃるでしょうし、一方では、やっぱり早く有効利用していきたいということで、民間サイドでもやっていくぐらいの意気込みを持っておられる権利者もおられます。そうい

う点では、やはり以前にも準備組合に入っておられて、大口地主でいらっしゃる方もおられるわけですから、そういう人たちととりあえず西地区再開発をやっていこうという大口地権者だけでも募って準備組合とテーブルについていただいて、そこで西地区再開発を前に進めていく、そういうことが必要だと思うんですね。

今、答弁にもありましたように、あそこにバスターミナル等が来ることによって、やはり相当、後背地の吹田地域の皆さん方も吹田へ行っておられた方は千里丘の方へ来られるということも出てくると思うんですよ。ですから、そういう点では今の準備組合だけの取り組みではなしに、先ほど申し上げましたように1,550万円近い準備組合としても支出をされてこられた、摂津市としても1,100万円、今日まで調査費を出してきた、そのことの成果を挙げていく方向を模索していかないと、今のままで、ただただ行っていたのでは税金のむだ使いということにもなってしまいますし、そういう点では一定の方向性を見だしていく時期に私は来ていると思うんですけれども、その辺のお考えについて、もう一度お聞かせ願いたいと思います。

阪急の連続立体交差の問題、これは南千里丘の開発のときに新駅ができて、まちづくりができれば、やはり大阪府下でも一番目の候補地だということもお聞きしました。今、南千里丘問題が進んでおらない中で、今の連続立体交差が阪急京都線、千里丘、香露園地域中心にしては連続立体交差がどれぐらいの位置づけにあるのかということについても一遍、ぜひお聞かせ願いたいと思うんですね。

というのは、やはり先ほど申し上げましたように正雀の車庫がある以上は連続立体交差は非常に難しいという1つの側

面、もう1つは阪急も今度、アルナ工機という工場機能を阪急車庫の中へ持ってこられて、相当大きな工場をつくられます。そこでは阪急の車両だけではなく、路面電車とかバスまで製造して、それを全国へ発信していくという形の中で角切問題、あるいは正音寺踏切の拡幅問題が出てきて、14年度に協定締結、15年に実施計画、16年に事業着手というスケジュールも決まってきたわけですね。そういう点では阪急車庫をどこかへ移転するという話には、もう、なっていないと思うんです。そういう点では阪急の全体の連続立体交差は非常に困難があるし、私は不可能に近いと思うんですけれども、その辺の現状認識について、もう一度、担当としてどういうふうに掌握されているのかということについてもお聞かせ願いたいと思います。

まちづくりの問題は正雀地域、非常に経済情勢が厳しい中で若手商店会の皆さんもいろいろと努力をされております。先般、文部科学省の指定を受けて味舌小学校の生徒が鳥飼ナス1つを持って、商店街へ行って商店で商品と交換してもらおうと、交換してもらった商品をまた次の商店へ持って行って交換してもらおうというようなイベントをされまして、非常に市民の方も関心を持っておられましたし、商店街としても大変力を入れて、この事業について取り組まれましたし、このことについては翌日のテレビ大阪で放映をされたというふうに聞いております。私は見ておりませんが、テレビも取材に来ておりましたし、そういう点では商店の皆さんも非常によかったという評価をされておりますし、私も現場で見ておまして、非常に子どもたちも商店に対する親しみを持っていったし、その子どもたちが家庭に帰ってお父さん、お

母さんに、きょうこうということがあったという話の中で、やっぱりお母さん、お父さん方も商店街に対する認識をまた深めてもらおうということでは非常に意味があったということの総括をされたようです。そういういろんなことを模索しながら商店街の活性化を図っていくということが大事ですし、そういう点では今の勉強会が単なる勉強に終わるのではなしに、やはりもっと、一歩前へ進めるべきではないかと思うんですけれども、そういう若手商店会の人たちに、今後やっぱりどういう指導というか、アドバイスというか、されていこうとしているのか、その辺のお考えについてお聞かせ願いたいと思います。

柴田委員長 はい、北野部長。

北野都市整備部長 千里丘西地区再開発の内容でございますが、準備組合と大口地権者のやはり内容につきましての話し合いでございますが、この内容につきまして、やはり我々当初からその再開発事業につきましては区域1.5ヘクタールをにらんだ形の再開発ということを当初組み立ててきたところでございます。しかしながら、現在、バブル崩壊以後の経済状況の低迷などによりまして、デベロッパーの撤退等がございまして、なかなか再開発のまちづくりにつきましての気運が盛り上がらないという状況のもとで昨今、特に千里丘駅周辺におきましての空洞化が目立ち、また商業系におきまして一層の衰退がされているというふうな状況の中、本市といたしましてもいち早く何とか、再開発事業につきましては立ち上げたいというふうなことは考えてございますが、なかなか今までの取り組み状況を考えますと、できなかつた状況でもございます。最近におきましては、いろいろと準備組合とも調整を図る中で

は、大口地権者におかれましては一定のまちづくりの内容につきまして、やはり準備組合との連携を図りながら、何とか千里丘西地区の再開発事業につきましてやっけていきたいというふうな意向もございまして。我々といたしましても全体的な計画を当然視野に入れた中での段階的な再開発につきまして、やはり今後視野に入れながら精力的に、また動いてまいりたいというふうに考えてございまして。動くに当たりまして、先ほど山脇次長の方から申し上げておりますように、やはり本市の財政事情の問題等もございまして。これらの財政事情も踏まえた中での対応につきまして今後考えてまいりたいというふうな思っておるところでございまして。

そして、阪急連続立体交差事業につきましてでございますが、この内容につきまして委員おっしゃっておられますように、やはり阪急の車庫につきましては、京都線沿線につきましての移転は非常に不可能な状況であると言わざるを得ないところでございまして。こういったことから当然、これらのやはり連続立体交差化という事業手法につきまして、やはり今後、部分連立というんですか、段階的な連立が本当にできるのかどうか、今後大阪府と精力的にこの話につきましては詰めてまいりたいというふうな考えております。

また、阪急連続立体交差化を進めるに当たりましては、当然その周辺の区画整理、あるいはまちづくりが条件づけられておりまして、これらの内容につきましても、やはりこの機会に一定、そのまちづくりができるような要素がある間に、阪急連続立体交差事業の内容につきましても組み立ててまいらなければならないというふうにも考えておるところであり

ます。

そしてもう1点、大阪府の順位については、どの位置にあるのかというお問い合わせでございますが、一定、堺におきまして準備採択も今現在要望中ございまして、その次は恐らく本市が順位的には1位になってまいるようなことのお話を大阪府からお聞きもいたしておるところでございます。その期間、仮に順位が1位になった場合、大阪府の方で何年ぐらい待っていただけるのかという問題もございまして、このような問題につきましても今後、大阪府とも十分協議をしながら詰めてまいりたいというふうに考えております。

そして、阪急正雀駅前地区のまちづくりについてでございますが、このまちづくりにつきましても、今までは確かに委員ご心配されておりますように、産業振興の立場でもって今まで取り組まれてきたところでございます。また、今後におきましても、そういった産業振興と、なおかつ駅前再開発まちづくりの内容につきましては、やはりこれは切っても切り離せない問題でございまして、より一層、今後正雀の活性化を図るにあたりましては、やはり今、勉強会をされている以上の内容、我々といたしましてもサポートさせていただきながら、今後勉強会につきましてもまちづくりを進めてまいりたいというふうに考えております。

柴田委員長 木村委員。

木村委員 要望にとどめますけれども、今答弁にありましたように、堺に次いで今度は順位が1位に上がっていく、そういう中で摂津市が順位は1位でありながら、その事業に取り組めないということでは、やっぱり市民に対する大きな責任が出てまいりますので、やはり正雀地域にとっても、あるいは香露園地域の人にとっても連続立体交差、交通問題も含め

て大変大きな関心事ですし、そういう点では1位になった時点で摂津市ができないということではなしに、行政改革を進め、財政健全化を図りながら1位に上がった段階で、1日も早くそういう事業に取り組んでいけるということの努力をこれは助役の方に不退職の決意で今の財政健全化問題、行革の問題は取り組んでいてもらいたいと思います。

あと、正雀地域についても、これ以上質問を申し上げても答弁が返ってくるということは大変難しいと思いますし、そういう点では、るる申し上げましたことを念頭に置きながら、やはり正雀地域の活性化を図るために事業着手に向けて努力をしてもらうということをお願いしておきます。

柴田委員長 はい、ほかに、山本委員。

山本善信委員 今もいろいろと各項目にわたって議論がありましたが、まず千里丘西地区の再開発の問題です。今、いろいろとご指摘がありましたように、特に問題は最近、後背地であります吹田市の開発が非常に進んで、それで駅勢圏にかかわるところで、大きなマンションがどんどんできてきているという状況のもとで現状、摂津の千里丘の西駅前を見ても、これはもうバス云々どころの話ではなしに、乗用車1つ、駅前へ入ってくるのに、人待ちしたり何かしたりして、千里丘1丁目あたりの進入路等について交通渋滞が起こったり、あるいはまた狭い道路に駐車をやられるという事態がずっと以前に増して増えてきておるわけです。そういうところでは困るからということで、それがどこへ向いていっているかということになりますと、茨木であったり、それから宇野辺の方のモノレールの駅であったり、あるいは岸辺の方であったりというような形で、そういう形で分散し

ている。本来、千里丘の駅勢圏である部分について、そういった事態が起こっているということについて、これはもう千里丘の西駅前に関しては、それこそ早期に事を構えていかなければならないという状況にあるわけですね。

準備組合に対して、先ほど木村委員の質問がありましたように、一定これまで補助をしながら、いろいろな事情があって100万円から50万円という形に昨年も補助をして、そういったこととなったわけですがけれども、先ほどから話がありますように、大口権利者との間で、そしたら果たしてそういうことを頭に置きながらやるとすれば、できるだけ早くしなければならぬのに、この1年の間にどういう形で具体的に大口権利者と話をされて、その必要性を説かれて、そしてその理解を求めるということをされたのか、その点を具体的に一度聞かせていただきたいと思うんです。

もちろん、その方たちを初め、ほかの権利者の皆さんにしましても状況が大きく変わるわけですから、例えば具体的には今お話がありましたように土地が減るとかどうとかいうような話もいろいろありますけれども、公共的な視点に立って物事をするとき、準備組合に補助金を出すだけで、任せっきりでいいということには当然ならないわけで、そういった具体的な努力というのは、これはもう側面から準備組合にやってください、はいどうぞ、してくださいということだけじゃなしに、むしろこちらの、市の方から公共的なスペースを整備するという観点から、またその必要性は十分にあるわけで、そのこのところを進めていかなければならないということであるわけで、予算としては50万円しかないにしても、実際、人的な部分で担当としての動きをもっと

積極的にしてもらわなければならないのではないかというふうに思いますし、過去、少なくともこの決算の関係のある1年について、どういう形で話をされたのかということを一度聞かせていただきたいと思います。

これは、行政区域が駅勢圏に関しては、東の場合は茨木市とも特に、それから西の方は今、吹田市とのかかわっているわけですが、これは強いて言うなら、今、ほかの部分で合併問題がいろいろと言われているわけですが、行政区域を1つにして解決しなければならぬぐらいの問題でもありますし、それから駅に向かってくる都市計画街路1つにしましても、一定そういったことで、全体的に考えなければならぬ問題である、その一番核になる部分が、この千里丘の駅前、駅西地区の問題だと思うんですよ。だから、そのこのところをもっと吹田市とのかかわりをもっと認識を深めてもらって、吹田市の方にも、その協力を求めないかんでしょうし、そういったことへの理解を求めするための努力というのは、これからはさらにすべきだと思いますが、そういったことも含めて、一度、過去の問題、特に具体的にはどういうふうなことを進められたのかということを一度聞かせていただきたいと思います。

それからもう1つ、阪急の連続立体交差の話ですが、かなりアドバルーンがいろいろ上がりまして、それがちまたには非常にいい部分と、それから財政的な問題やから、そんなんできかないというような感じでやられている部分と、そういったことで漠然と事が動いている。そこへ福祉会館の建て替えの問題とか、あるいはまた南千里丘一帯の開発の問題等が絡んで非常に複雑な、漠然としたことになっているという状況のもとで、今、

木村委員からのご質問もありましたが、具体的に事が、連立そのものの順位が既に上がってくるという状況のもとで、本市としてどういうことができるんだらうかということについては、もっと具体的にしっかりと見据えた上で持たないといけないと思いますので、部分連立なり、あるいはまた全体的にももう少し広い範囲の連立を考えてやるとかいうこと1つにしましても、よく今の財政状況の中では、なかなか難しいということは、事業としては難しいことはわかるわけですが、そこへ行くまでの準備の段階の仕事が非常に、むしろおこなっているのではないかというふうなことを思うわけですね。そのことが結局、そういう形でせつかく、客観的な周りの状況が変わってきている、あるいはまた大阪府なり、あるいはまたほかの、国等、あるいはまた阪急そのものの考え方等との絡みの中で動いてきているのに、本市が実際には動き出せないというような状態では、これはもうおかしな話になりますので、そういったことについて具体的にどういう形で、これから進めようとされるのか。

これまで、先ほどの話にもありましたように、予算執行がゼロになっているという話は、これはもう本当に、何でやというふうなことをあえて言わざるを得ないわけで、その辺のちょっと、多少質問がダブっているかもしれませんが、基本的な考え方で、どうするのかということを含めてお答えいただきたいというふうに思います。

それから、吹田操車場跡地の話1つにしましても、先ほど山下委員からいろいろ議論がありましたが、これとてもまちづくり上の大変な問題であるわけで、その基本協定というのは、あくまで協定そのものは梅田貨物駅の半分が吹田へ来る

ということが前提のもとでのいろいろな行動になるわけですね。そしたら、これも吹田市とのかかわりについて、もっと真剣に取り扱いをしてもらわなければならないというふうに思うんですね。先日の本会議での質問でも、そういったことの関連で若干申し上げたわけですが、これはやはり摂津の大問題が、今申しましたように千里丘の西地区の問題にしましても、それから阪急の連立の問題にしましても、吹操の問題にしましても、これは吹田との絡みを抜きにして動くわけにはいかないわけで、そういうことを合わせて考えていきますと、これは本当に大事業であると同時に基本的な摂津の動きが大きなウエートを占めてくることを考えれば、今の予算化云々の話はともかくとして、市が動く体制について、もっとしっかりとやってもらわないといけないというふうなことを考えているわけで、そういうことも含めて、一応、これからどうするのかということもあわせてお答えをいただけたらと思います。

柴田委員長 小野助役。

小野助役 千里丘西地区の問題でございますが、先ほど木村委員からもいろいろご指摘いただいておりますが、市として今日まで進めてきましたのは、確かにいつまで準備組合かということがございまして、私どもの求めておりますのは、準備組合の例えば役員会で一部からでもやるという姿勢を明確に出すなら出すというようなことをお願いもいたしております。

それからもう1つは、そういう取り組むときに、その大口地権者との関連で、どこから取り組んでいくか、全体像はどうかと、それを明らかにしていただかないと、市がそれにどう入っていくかということが見えてこない、あくまで地権者

の関係ですから、そういう中で、そういうことを求めていっております。

それと、もう1つは、やはり本組合化をされるのかされないのかということがございます。そういったことで、私どもも先ほど言われました中身で同感でございまして、あれだけ吹田市の関係で千里丘周辺で開発が進んでおると、それで、帰宅なんかでもほとんど岸边当たりから帰宅をされると。もう、千里丘の方に寄りつかれないのが今の状況だということは準備組合も大口地権者の一部も認識されております。そういったことで大口地権者の一部と準備組合の方の役員の一部も、やはり全体は無理にしても一部からでも進めていく必要はあるという認識は互いに立ててもらっておるというように我々も理解しております。その中で大事なものは、これほどの財政状況でございますので、どこからどういうふうに全体計画の中で進められるか、それで私どもは有利な国の補助とか、そういうことをどう絡ませながら、私どもの財政運営ができるかということをお願いしております。もちろん今の状態で私どもが全面的に入りますと、いつでもバックアップしますということは申し上げられませんが、これだけは理解をお願い申し上げたい。したがって、全体像とその一部のどこから始められるかということをお願いいたします。準備組合の役員会できちんと、やはりそこをきちんとしてもらいたい。大口地権者の一部の方も、そこをしてもらいたいと、まず、本当に今の状況の中で準備組合がその気があるのかなのかということが1つございます。

そういったことの話し合いも、過日もさせてもらいながら、準備組合の役員も、そのことを十分踏まえながら地元を持って帰らせてもらいますというところ辺の

話まで現在は来ておると、その中で私どもがどういう財政負担が出てくるかということがございますし、もちろん昭和37年の都市計画決定の駅前広場をどうするのかという問題も大きな問題になるだろうというふうに思っております。

そういうことも踏まえて、今、私ども市と準備組合の役員と一部大口地権者の間でもって、今現在協議を進めておると、我々としては本組合にしていく意思があるや、なしやと。

もう1つは、準備組合として役員会できちんと、その辺の意思確認ができるかどうか。これがなければ大口地権者と市とタイアップすることができない、あくまでも我々が窓口になれるのは市と準備組合であるということをお願いしながら今日まで進めてまいりましたということでございます。その辺は、山本委員なり、木村委員がおっしゃっている西地区の危機感というのは、私どもは共有をしてもらっておると、私ども共有しているという今の現状でございます。

柴田委員長 山脇次長。

山脇都市整備部次長 阪急の連続立体交差事業についてでございますけれども、シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査を14年度でやらせていただいているんですけれども、その中でもこの摂津がどういう、今後スキームになるのか。また、財政状況とリンクした場合、いつごろからできるんだという検討を今年度のシビックゾーンの周辺とまちづくり構想調査の中で検討していきたいと、こういうように考えております。

それから、13年度未執行でありました連立事業の印刷製本費でございますけれども、これにつきましては従前より阪急京都線連続立体促進会議の会議資料ということで常に予算計上させていただ

てたんですけれども、この連続立体調査事業の採択に当たっては、大阪府、阪急電鉄、また地元自治体の中での促進会議でもって国に要望し、国に採択を初めて受けられる内容でございますので、熟度が達したそのときに、必ずそういう促進会議の資料として見てますので毎年のように計上させていただいた次第でございます。今後は、このシビックゾーンの検討の中で十分そこのところを調査いたしまして、促進会議の資料になるような形には、また十分、予算計上につきましては検討していきたいと、こういうふうに考えております。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 吹田操車場跡地関連のご質問ですが、まちづくりを含めまして吹田との連携、市が動いていく体制というご質問かと思えます。これまで、まちづくりにつきましては平成10年、11年度におきまして、当然、吹田と協調する中で基本構想というものを作成してまいりました。それは一定の事業資金とか、その辺も見極めましてきたものですが、今の財政状況に照らし合わせますと、なかなか市がすべてを買って、そこを開発していくという考え方は非常に難しいということも理解しております。その中で基本構想をもとにしまして、現在、大阪府を初め、吹田市と協調しながら大阪府の意見を聞いて、いろいろこのスキームの見直しであるとか、導入する施設であるとか、そういうものについて今、勉強させていただいているというところでありますので、よろしく願いいたします。

柴田委員長 山本委員。

山本善信委員 今の状況では、同じような質問になって、ダブってしまいますので、もうこれ以上は申し上げにくいわ

けですけれども、千里丘西駅前の話につきましては、これは個人的に私は以前から聞く話は、東が成功したかしないかという行政効果を判断して、成功したと見たときには西の方に私は同意しますんやというような個人的なものの考え方をしておられる権利者があるように私は承知いたしました。

だけど、今の東の状況が成功であるかないかということについては、これはもう、どういう総括ができるのか単純には、また、その権利者がどういう判断をされているかということは、いろいろと不明な部分も多いわけですが、ただ少なくとも今の状況では幾ら土地が減るとか、あるいはまたそういったことをいろいろ言われたとしても、これはそういう形の中で、土地は減ってもどういうことができるのかということの、権利変換によって権利そのものについての評価が上がるというような、一般的にそういう常識があるわけですから、だからそういったことも十分、もちろん説明はされていると思うんですが、さらにそういったことについて十分権利者に、これは当事者の話、準備組合と権利者だけの話ではなく、側面からそういうことについて公式にも非公式にも、やっぱり市がどんどん働きかけていってもらって、それでそういう話を具体的にどんどん進めていかないと、なかなかそちらの方で話をやってくださいと、やってくれる分についての応援はしますという形ではなしに、むしろ直接に話しかけて、連携を取りながら権利者に話しかけていくというやり方で、どんどんそういうように進めないと、なかなか先へは進みにくい話ではないかというふうに思うんですね。

現実には、あとの権利者がどんな考えをしておられるのかということについては、

これは個々の権利者の今現在の状況がどういうふうになっているのかわかりませんが、一度、今権利者の数が徐々に減ってきたりしている状況とか、そういったことがあるようですけれども、今現在の時点で権利者の数がどうなっているのか、どのように変化したのか。少なくとも去年と今年がどうなったのかというのが、もしわかったら一遍聞かせていただきたいということです。あとは、今申しましたように市の方がもっと積極的にかかわって、やっていってもらいたいということで、しかも助役の答弁がありましたように、千里丘西駅前についての再開発の必要性なり、あるいはまた事業についてのいろいろな形の必要等についての認識は、これはもうほとんどどなたも一緒だと思いますので、さらに積極的に進めていただくことを、これはお願いしておきたいと思います。

それからあと、阪急の連続立体交差事業の話にしましても、それから吹田操車場跡地の絡みの話にしても、吹田市との連携は言うに及ばず、これは本市としても本当に基本的なところで、しかも財政負担を伴う話ですので、非常に困難なことかと思えますけれども、今の体制をさらに強化した中で、受けたときに慌ててばたばたするような形、あるいはまた財政的な理由だけの問題であれば、いろいろな形でまた解決の仕方もあるでしょうけれども、体制がおくれてしまって過ぎてしまうということのないように、これだけはぜひお願いしておきたいと思います。

具体的にちょっと西の権利者の数がどういう形で変化しているのか、答えられる範囲で、今即答できなければ後で資料でいただければ結構です。

柴田委員長 小山課長。

小山まちづくり支援課長 千里丘西地

区の権利者数という質問がありました。ちょっと今、当初の設立段階の権利者数は今覚えておりませんが、昨年度一応想定される1.5ヘクタールの中で市で調査した中では、現地で立ち会い等を行っておりませんが、約40名程度になっております。それは地権者だけでございまして、借地、借家とか、そういったふうな権利の方は、まだ調査いたしておりません。

柴田委員長 その程度でよろしいですか。山本委員。

山本善信委員 減っているという、先ほど答弁がありましたですね。だから、どの程度に減っているのかということも、後で資料でもいただいたら結構ですから、ちょっと権利者の中身、推移ですね。それから、大口地権者の、抜けたり入ったりされたのかどうか、そういう経緯も若干知りたいとも思いましたし、資料でいただけたら結構です。

あとは、もうしっかり、先ほど申しましたとおり、これは大問題ですので、できるだけ早期に見通しが立つように進めていただきたいというふうに思います。

柴田委員長 当初と今との推移を資料で出していただくということで、お願いしておきます。ほかに、本保委員。

本保委員 この決算概要の118ページにあります吹田操車場跡地利用計画調査事業に関するものが上がっているわけですが、これに関しまして工事中の影響について、その交通量が現在、摂津市内でも激増しているように感じるわけですが、市民が渋滞の影響を受けることは本当はないのかということをお前の委員会のときもお聞きさせていただいたと思いますが、そのときは平成6年の資料をもとに交通調査、その後していないということでのお答えで、

それに関しましても絶対に市民の足に影響を受けることがないということを言い切られたわけでございますけれども、今回この見解書の中には調査をした結果、その中にも影響はないというふうには書かれておりました。現実問題、正雀方面なんかでもかなりの工事車両に関してのみの見解で言えば言い切れる状態であるかもしれないんですけれども、全体として交通量が非常に増えているということとをさらに考え合わせていかなければいけないのではないかと、このように考えております。このことに対しまして、摂津市としましては渋滞や車両通行による振動被害などに対して、どのような対策を現在のところ考えておられるのか、具体的な形で、また話し合いは鉄建公団ともされているのか等に対してお聞きをしたいと思います。

2点目は、環境影響評価見解書についてでございますけれども、市民の声が一定の形を持ってまとめられておりますが、事業者の見解として述べられているものにつきましては、おおむね今までに説明会等で鉄建公団が回答しているものから大きな進展は見られなかったのではないかと、このように感じました。この点において、非常に不親切なのではないかと考えるものでございます。

そこで、この見解書の中の事業者の見解に対し、市として、その後、鉄建公団との話し合いがなされたのかどうか。また、話し合いがあったのであれば、状況的にどのような進展があったのかをお尋ねいたしたいと思っております。

柴田委員長 この2点ですけれども、はい、岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 まず、1点目の工事中の影響ということでご質問があったかと思うんですけれども、渋滞に

つきましては基本的には府道大阪高槻京都線から市道を介しまして、建設予定地に入って行くという工事用ルートは鉄建公団の方では考えておられるようです。

いろいろ渋滞の原因というのは、信号であったり、一時的な車両の集中であったり、いろいろな原因は考えられるんですけれども、今、私が即答できるような、きっちりした資料は持っておらないんですが、ただ1日当たりの工事用車両の通行台数を考えますと、今、大阪高槻京都線の交通量の中に占める割合というのは、さほど大きくないというふうに鉄建公団からも伺っておりますし、その辺から勘案して、この見解書にもありますように、その対策も含めて十分に行っていくことによって渋滞に対処していきたいというのが現時点での鉄建公団の見解ではないかというふうに理解しております。

あと、見解書で示す中で、それ以降にいろいろな協議の進展があったかというご質問かと思うんですけれども、先ほど委員の方からも工事用車両のことが地元では、かなりご心配されているということで、それに関するものといましては、見解書前後の話にもなるんですけれども、見解書にもありましたとおり、千里丘44号線から60号線と市道を通って行くんですけれども、その60号線が非常に狭隘であるという問題もありまして、見解書にも示されておりますけれども、その代替道路として今、摂津市のクリーンセンターの中を通すという協議について、担当課の方といろいろと、ただ通すといってもいろんな問題、管理の問題や物理的な問題、要するに施設への影響等の問題もございまして、その辺について今いろいろ担当課と協議をさせていただいているようなところであります。

柴田委員長 前川課長。

前川環境対策課長 見解書に対する市の考え方というんですか、それにつきましては現在、先ほどの答弁にもありましたように、工事車両の問題とか、道路の問題については個々に公団と協議を進めておるんですけども、内容的には今後、審査会の中において準備書等も含めて見解書の内容も、それと住民の意見という形の総合した形でご検討をいただいて、市の意見として取りまと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 本保委員。

本保委員 今、お答えをいただきましたけれども、やはり実際にこれを全部読ませていただきまして、とりわけこれから吹田操車場跡地、この計画事業費なんかもここに上がっておりまして、実際このまちづくりを検討していきたいというふうに13年度の決算概要の備考欄にもございますけれども、先ほどの委員からのご指摘もありましたように、まちづくりを考える上において、さまざまな観点で、やはり摂津市として、しっかりと鉄建公団の一方的な、向こう側からに関する利便性とか、そういったものを提示されて、それに対してゆっくりと構えて、こちらで検討するということがないように、ぜひしていただきたいと、このように考えるわけでございます。

この見解書に関しましても、内容がまとまって上がってきましたのは、この平成14年の8月ということになっておりますけれども、もう内容的にはあらかじめわかっているような状況のものばかりでございましたので、これに対して、わずか1か月、2か月といいましても、やはり市として、これについてはこのような形で終了しているのなら、1つでもお答えがいただけるかなと期待しておりましたので、それに関しては非常に残念だな

というふうに思います。

交通量に関しましては、やはり今までの資料をずっと読み上げてまいりましたところによりますと、やはりじりじりと摂津市の中へ、この中を一部通させていただきたい、初めは全く通らないというような状況でありましたのにもかかわらず、じりじりと摂津市内を通らせていただきたい的な感覚で入ってきておるような感をやはり拭うことができません。

また、こういったことに対しても、やはり鉄建公団の方から費用等、市の方も財政的な面もありまして、何かをする、調査をするということ、かなりの金額がかかるので、その辺は受け身になっておられるのではないかとのご事情もわからないではありませんが、やはりそこをもう一步踏み込んで、鉄建公団に対して向こうがもっと親切な形で摂津市に対して交通事情等、さまざまな面でもきちんとした調査を進んでやって、こちらの方へ提示してくるような形で申し入れ等も摂津市として行っていただくべきではないかと、このように考えるので、このお話をさせていただきました。

これに関しましては、市に対して吹田貨物ターミナル駅建設事業に際し、工事用車両の通行に関して起こり得る諸問題に対し、鉄建公団と速やかに連携を取り、対処できるよう交通対策及び工事用車両通行による振動等に関する市民の相談室の設置を要望しておきたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

また、2点目に関しましては、おおむね状況的に回答の中で進んでいないもの、一方的に摂津市の市民に対して説明があったもの等をこの見解書の中で、再度書き上げられているように思います。どうか今後とも、この鉄道建設公団に対して、摂津市として、また担当部署として、さ

らなるご努力をもって市民に本当の意味での理解、また利益を得られるように積極的に今後とも対話を進めていかれることを強く要望して終わりたいと思います。

柴田委員長 暫時休憩いたします。

(午前 11時53分 休憩)

(午後 1時 1分 再開)

柴田委員長 休憩に引き続いて、再開いたします。委員からの質問を受けたいと思います。石橋委員。

石橋委員 それでは、千里丘東側の開発後、市としてのどのような評価をされて、どういうふうによかったというように認識されておるのか。また、どういうところを整備していきたいのかということをお聞きしたいと思います。

それと、吹田操車場跡地の件で吹田市と、どのような公式の場で打ち合わせ等をなされておるのかという2点についてお聞きいたします。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 吹田操車場跡地利用の件で吹田市とどのように公式の場で協議しているかというご質問でございますが、過去には協議会なりを設けまして、いろいろ調整して、それを公と呼ぶかどうかはちょっと、値するかかどうかというところはあると思うんですが、そういうものを設けて正式に協議をしてきたこともあるというふうには聞いておるところであります。現時点では、先ほどもちょっとご答弁の中で申し上げましたが、平成10年、11年に基本構想を策定しまして、その時点ではいろいろ吹田市と協調して協議を行いながらやってきて、その後、まちづくりに関しては一定、大阪府なんかを介しまして、吹田市と協調した中の協議、事務レベル協議というものを進めているというような段階でありまして、また基本協定の内容に

対します協議につきましても、今、大阪府の事務レベルと、我々と吹田市も出てきまして、その中で公式と呼べるかどうかはわかりませんが、その中で、今、順次整理を進めさせていただいているような状況でございますので、今の時点で公式な場というものは特に設けない中で協議を進めさせていただいているような状況でございます。

柴田委員長 山脇次長。

山脇都市整備部次長 千里丘東口の再開発を、どのように認識されているかということについてでございますけれども、東口の再開発につきましては約20年ぐらいかかって、平成5年に事業が完了したというふうに考えているわけですが、これは私ども公共側といたしましては、駅前広場ができ、また周辺の道路整備もできて、再開発ビルとしては非常に小さいビルでありましたけれども、ただ、あそこでは千里丘ガードが同時進行できなかったというのが非常に残念であったと思っております。

でも、その後いろいろ鋭意努力されて、平成20年度末にはガードの拡幅がされ、供用されるということ聞いておりますので、時期は確かにずれたところがございますけれども、公共側といたしましては公共用地の生み出し、本市の表玄関にふさわしいところになったというふうに認識いたしております。

柴田委員長 石橋委員。

石橋委員 ぜひとも吹田と摂津、密接な関係の中で跡地のビジョンをつくってもらって、やってもらいたいというように要望いたします。ぜひとも吹田と摂津市連携を密に取って、一体となってビジョンを持ってやっていただきたいというふうに要望いたします。お願いします。

柴田委員長 今のは要望ですから、次に、大澤委員。

大澤委員 質問ではございませんので、今までの各委員のご質問と答弁によりまして一定の理解をいたしますし、今回の決算については質問というよりもご要望を申し上げたいというのは、予算に対する決算の執行率が、どれも大体十分に行っていない、またゼロということもあります。この数字だけを見ますと、何をしたのかなということまで姿が見えないということもありますから、いろいろな問題があり、なかなか進展するのについては困難なことが多いということも理解しますが、とにかく市民に取りましてはまちの将来の明るい、また希望的な要素という面におきましては非常に重要なことばかりですから、より積極的に、具体的な面も示す中でご努力を願いたいという思いであります。以上、ご要望として申し上げます。

柴田委員長 要望ですね。

ほかにありませんか。

(「なし」と呼ぶものあり)

柴田委員長 以上で、本件に対する質疑を終わります。

暫時休憩します。

(午後 1時 5分 休憩)

(午後 1時 6分 再開)

柴田委員長 再開いたします。討論に入ります。討論はありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

柴田委員長 討論なしと認め、採決いたします。

認定第1号所管分について、認定することに賛成の方の挙手を求めます。

(挙手する者あり)

柴田委員長 全員賛成、よって本件は認定すべきものと決定いたしました。

暫時休憩をいたします。

(午後 1時 7分 休憩)

(午後 1時 8分 再開)

柴田委員長 再開いたします。

それでは、吹田操車場跡地利用問題についての説明をお願いします。北野部長。

北野都市整備部長 本日、本委員会にご説明申し上げます内容でございますが、基本協定書第3条の環境対策にかかわります環境影響評価につきましては、生活環境部長よりご説明申し上げ、まず都市整備部に関係いたします今日までの経緯、あるいは現況につきましてご説明を申し上げたいと思います。

吹田操車場跡地への梅田貨物駅移転につきましては、平成9年6月に旧日本国有鉄道清算事業団より、梅田貨物駅から移転する貨物量を梅田貨物の取扱量の約半分とすること、摂津市においては約8.2ヘクタールの開発可能用地を生み出すことなどを趣旨とする申し出がなされ、関係機関におきまして協議を重ねながら、平成11年1月に梅田貨物駅の吹田操車場跡地への移転計画に関する基本協定を締結いたしましたところでございます。

その後、行政手続が開始され、大阪市内に残る約2分の1の貨物移転につきましては、本年3月の大阪市議会において安治川口、百済駅に候補地を絞り、日本鉄道建設公団と協議中であるとの内容が示されております。

大阪市と日本鉄道建設公団において移転候補地の施設計画や交通処理計画などの協議が現在進められているところでございます。

また、環境影響評価につきましては、昨年12月20日に準備書が提出されてまいりまして、準備書の縦覧、合計3回の住民説明会の開催、住民意見書の受理を経て、本年8月26日には住民意見書に対する見解書が提出されるなど、現在、

日本鉄道建設公団では基本協定に即し、行政手続を進められているところでございます。

次に、梅田駅北地区の日本鉄道建設公団の資産処分審議会への諮問についてでございますが、委員に既に通知をさせていただいておりますが、本年7月3日に同審議会に梅田貨物駅北地区20.3ヘクタールの土地利用に関する計画策定が諮問され、その結果、審議会の土地処分部会へ付託され、検討を進めることになり、本年7月25日には第1回目の土地処分部会が開催され、その内容は来年夏ごろに答申が得られるとお伺いいたしております。

今後、吹田操車場跡地問題につきましては、国の閣議決定において日本鉄道建設公団の継承した土地の処分につきましては、特別な事情の存するものを除き、平成15年度末をめどに終了させるとされており、それにあわせ基本協定に関する協議など、貨物移転にかかわる問題について、これまで以上に進捗を早めることも考えられることから、今後、的確な情報把握に努め、また協議、調整及び基本協定の内容が日本鉄道建設公団及び日本貨物鉄道株式会社より遵守されることを見極めながら大阪府、吹田市と協調してまいりたいと考えております。

柴田委員長 続いて、前田部長、説明をお願いいたします。

前田生活環境部長 続きまして、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の行政手続の今日までの経緯と今後の対応について、概略説明をさせていただきます。

平成11年1月に締結いたしました梅田貨物駅の吹田操車場跡地への移転計画に関する基本協定書第3条第2項に基づき、環境影響評価の手続が開始され、環

境影響評価実施計画書の手続を経て、平成12年末から平成13年の1年間をかけ、大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、土壌汚染、日照障害、電波障害、動植物、景観、文化財、廃棄物・発生土及び地球環境の12項目を調査、予測、評価され、取りまとめら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準備書が昨年12月20日に日本鉄道建設公団から提出されました。

この図書は、本年1月16日から3月6日まで市役所を初め、市内6か所で縦覧を行い、同公団ではその縦覧期間中の1月21日、23日及び27日の合計3回の住民説明会が行われました。

この内容につきましては、本年3月13日の本委員会にご報告させていただいたとおりでございます。

一方、1月16日の縦覧開始日から3月20日まで準備書に対する環境保全上の見地から住民の意見を取りまとめましたところ、本市に543通の意見書が提出されております。この意見書につきましては、直ちに同公団に送付いたしております。

同公団では、これらの意見書を整理され、それぞれの意見に対する見解を取りまとめられた見解書が去る8月26日に本市に提出されております。この見解書は、本市では9月26日から10月9日まで、市役所を初め市内6か所において縦覧を行い、縦覧開始日の9月26日から10月23日まで見解書に対する環境保全上の見地から住民意見を再度求めることとしております。

この内容につきましては、9月1日の広報せつお知らせ版に掲載し、市民に周知を図っております。

今後、本市では、大気、騒音、振動、文化財及び環境工学の学識経験者4名で

構成する環境影響評価審査会におきまして、準備書、住民意見書及び公団からの見解書について環境保全上の見地から技術的、総合的に検討していただき、その検討結果を踏まえ、準備書に対する市長の意見書として取りまとめてまいりたいと考えております。

柴田委員長 両部長より説明を受けましたけれども、この際、質問がありましたらお受けしたいと思います。山本委員。

山本善信委員 一番最後の4名の環境影響評価審査会委員の検討がなくて、いつ、市長として意見書を準備されようとするのか、具体的にこれからのめどを聞かせてください。

柴田委員長 前川課長。

前川環境対策課長 審査会の審査の内容にもよりますし、また吹田市と歩調を合わせるということもありますので、時期的にはまだ未定ですけれども、来年の春過ぎぐらいにはなるかと考えております。

柴田委員長 ほかに、山下委員。

山下委員 この際聞いておきたいんですが、梅田貨物駅の移転問題については、吹田市の環境影響評価条例があるということで、今、手続が取られておりますが、大阪市の2分の1問題については、百済であれ、安治川口であれ、これはどういう手続が必要か調べられていますか。これとの関係が出てくると思いますので、その辺のところをお聞かせいただきたいと思います。

それから、15年度末に土地処分を終了するというところでありますが、このことは当然のことながら、吹田操車場跡地だけではなくて、梅田の北ヤードも同様のことになりますよね、これね。あそこは鉄道建設公団の清算事業本部用地ですから、これももちろん対象になると思う

んですが、そういうことが、すべてのことが整って処分ができるのかという、こういう見通しの問題があるんですが、今からの手続で15年度末にそういうことが解決可能というふうに見ているんですか。つまり移転が本決まりになると、それと同時に、つまり協定書の中身が全部履行されるという、そういう条件が整うのかと、期間的に、その辺の見通しはどういうふうにお持ちなんでしょうか。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 まず、1点目の環境影響評価に関します安治川口、百済の状況というお話ですけども、今、手元に大阪市の環境影響評価に関する条例とか、そういうものを持ってないんですけれども、私、鉄建公団から聞いておりますのは、大阪市においての今の条例の範囲内においては安治川口、百済については今後の施設計画は、まだきっちり明確になっていない段階で、こういう発言はどうかとも思いますけれども、特に環境影響評価にかかわるような内容ではないというふうには伺っております。現時点で大阪市の条例に即せば、そういう、安治川口、百済について今のところ環境影響評価は必要ではないんじゃないかというふうなことで伺っております。

それと、平成15年度末をめどにということで、先ほどの部長のご説明の中にあつたことに関して、梅田貨物駅、その動向のめどということでご質問があつたわけですけども、先ほど環境影響評価のスケジュールについてもご説明があつたとおり、これから審査会を経て、目安ですけども来年の春というような内容が先ほどの答弁の中にもありましたとおり、これから協定書の中身、環境影響評価も含めて進めていくところでありまして、その辺の状況を踏まえながら、平成15年

度末というのがどうかということになれば、今の時点ではかなり難しいということでは言えるんですけども、無理かどうかということは現時点ではちょっと判断しかねるところで、ただ梅田につきましても先ほど15年度末を目途にという前に、特別な事情の存する場合というようなものが閣議決定の中にもありまして、今度15年度末が難しければ、その部分に今度は当たって行って、今後の国際コンペから梅田を経て、梅田の状況のスケジュールにもよりますが、そういうものに当てはめて処理されるものではないかというふうに考えております。

柴田委員長 山下委員。

山下委員 そうなると、一番、私は協定書で環境問題は一応こういうふうに進んでおりますけれども、しかし住民合意という点では、この543通、714通ですね、吹田市に行ってるけど摂津市民が出している意見書ですから、そういうのも含めると714通、あるいはこの事業全体で考えれば1万1,500何通ですね、これだけの意見が意見書として寄せられたということの重みは、つまりこれで合意ができるかと。99.9%が反対の意見という中で、あるいは貨物専用道路、この貨物線のための専用道路ということについても、吹田での、地元での大きな反対運動も起きているということ、これで直ちに住民合意を得られるという中身ではないような状況になっていると思うんですね。その辺のところは、その辺も見込んで今おっしゃったこと、つまり15年度末に土地処分を終了するという基本的な、そういう点からいっても、なかなか難しいというふうに思うんですけれども、この点が一番難しいと思うんですけども、その点はどうなんでしょうか。その点なのかということ

ですね。

それから、大阪市内2分の1の問題で格段の環境上のアセスを必要としていないということでありまして、その根拠があるんですか。私、伺っているところでは、例えば鉄道については300メートル以上の布設というようなことについて、環境影響評価をするということをお聞きもしているんですが、そういう条件というのは何もないんでしょうか。

だから、つまりそういうことは、これも大阪市がどういうふうに決定するかということでありまして、大阪市が決定するといっても、これはやっぱり住民合意がなければ、こんなものは進みませんよ。そのときに、環境問題で、今度さえ重大な事態に陥っているのに、そんな見通しを立てておいて、本当に説明はそうであるけれども、そんな説明をされているけれども、実際そんなことにはならないんじゃないかと。格段のそれが必要であるかないかということは、そう軽々には言えないんじゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。

柴田委員長 この2点ですけども、もう一度、ご答弁をお願いします。前川課長。

前川環境対策課長 大阪府の条例の方では、環境アセスの対象事業として、新設の軌道敷3キロ以上を布設する場合は対象事業ということは言われております。ただ、大阪市の2分の1の場所の問題で、新設の鉄道敷が布設されるものかどうかというのは、まだ未定ですので、その辺は今後の状況によるであろうと考えております。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 住民合意のご質問ですけども、住民合意につきましては環境影響評価が今進められてい

る中で、こういう環境影響評価の中身をお示しする中で一定の説明会を経て理解を求めていくということで、公団の方も鋭意努力されているところだと思います。その中でいろいろ条件をお示しする中で地域の条件であるとか、そういうものを地域の方々といろいろ話しながら、そういう最終的な合意に努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 山下委員。

山下委員 大阪市内、2分の1の問題だけではなくて、吹田操車場跡地の問題についても、この出入口があの見解書でも出てますように貨物駅への専用道路、十三高槻線、そして庄内新庄線、そして国道423号線、御堂筋線というようなことを想定して書いておりますね。この地域、ちょうど工事中であります。これは、従来から計画中の都市計画道路で、吹田操車場ができることによって新たな合意というか、そういうことは必要ないというのが大阪市の見解のようですが、しかしこの地域からトラックが1日1,000台出入りするということについて、非常に大きな声が上がってきて、現に吹田の意見書を取りまとめた段階では、この淀川や東淀川からも、つまり沿線からも反対の意見が寄せられていると。最近、また市民運動の団体もつくられたというふうに聞いております。そういう点からいくと、この点からも2分の1を移すということじゃなくて、今の見解から見ても大阪市にとっては、こういう問題があるわけでありまして、それもきちんと承知しておられるのか。これは大阪市の問題というわけにはいきませんすよね。吹田市としては、吹田市の条例に基づいてということになりますから、その辺も対象の範囲に含めて、それをネグるというわけにはいかんでしょうから、その辺の

ことについてはいかがお考えでしょうか。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 今のご質問の内容につきましては、貨物専用道路から出た貨物関連自動車が大阪市内を通行して庄内新庄線を経て423号線、大阪市内を経て通行することに関して、大阪市からいろんな、その周辺住民からいろんな声が上がっているというご趣旨のご質問かと思えますけども、それを承知しているかという内容につきましては、確かこのたびの大阪市の3月の計画消防委員会ですか、そちらの方でもそういうご質問があったかというふうに伺っております。

基本的には、大阪市も吹田市、摂津市で進められているアセスの条例に従うアセスであって、そこについて大阪市としては、それに対して申し入れをしていくことは難しいということで答弁されているにはお聞きしておるんですけども、逆の言い方をすれば我々は大阪市内に出て行くことについて、大阪市内で解決されるべき問題ではないかというふうに考えております。

柴田委員長 山下委員。

山下委員 そんなん、大阪市内で解決すべき問題やと言うて、そんなことじゃないんじゃないですか、そんな、これ原因がはっきりしておるんですから、それで吹田市はたまたま環境影響評価条例がある、摂津市はないと、そういうこともあるわけですが、そういうことでやられているわけですね。同様に、どこに住んでいようと原因者が同じで、被害の程度が、被害の状況がそこに及ぶとすれば、そういうものを含めた扱いになるのは当然のことではないですか。

それともう1つは、今、2分の1問題などもいろいろ論議になっていますが、

この基本協定の致命的欠陥は、5者の協定の中に受け入れると言っている大阪市が協定の中に入っていないんですよね。縛れないんですよね。それは、5者でお決めになったことと、協力はする、理解はすると、こういう態度を再三表明はしていますけれども、最終的な責任、この協定に対しては負うべきもないわけです。

そういう状態に置いておいて、いや大丈夫です、行きますと、矛盾なく進められますというふうなことが言えるんですか。もちろん私ども、こういう貨物駅の移転そのものに無理があると、もともと梅田北ヤードを動かすこと自体が問題だというふうに言うてきたところでありませけれども、それはさて置いて、もし協定を遵守するというのであれば、そういうことは求めていかないんですか。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 まず1点目の、先ほどの私のご答弁させていただきました大阪市で解決するというお話ですけども、やはり摂津は摂津市、吹田は吹田市、この操車場に関しましてもいろいろ抱えている問題点で違うところもあると思います。同じように解決に向かわなければならない問題点もあると思います。その部分では、吹田と摂津につきましては協調して解決していこうという中で話しておりますし、ただ大阪市につきましてはご指摘のとおり協定の中にも入っていないという状況で、先ほども申し上げた趣旨はやっぱり、市民を守る立場から言えば、おのおのの市がそれぞれ考えて対処すべき問題ではないかというふうに考えております。

それと、5者協定に大阪市が入っていないことの中で2分の1が担保されるのかというご質問でありますけれども、それにつきましては再三、この中で以前か

らも申し上げてますように、この協定が最終合意というか、着工合意とか、いろいろ言葉がありますけれども、その糧だと思っておりますので、それが遵守されるということが。逆に言えば遵守されなければ我々は受け入れを合意できないということがありますので、それをもって大阪府を通じて大阪市に対してもいろいろ働きかけをお願いしているところでありますので、ご理解賜ればありがたいと思います。

柴田委員長 ほかにありませんか。藤浦委員。

藤浦委員 先ほどから貨物取扱量2分の1問題等が議論されておりますので、その件は差し控えまして、ちょっと地域性のある質問になりますけれども、この見解書の中では工事用道路のことについても見解がここで述べられております。意見書に対しての見解ということで述べられているんですけども、進入道路につきまして、公団の方が言われているのは、いろいろさまざまな検討をしたと。

1番目として、山田川沿いの市道44号線を利用する案、2番目に正雀川沿いの市道44号線を利用する案、それから3番目として、2に加えて正雀下水処理場西側を改良し、正雀川に沿って吹田貨物駅に入るという案と、3つ検討したと。

正雀川沿いの道は、これ一方通行で出口が左折進入のみということになっておるといことがあると、そのまま真っすぐ突っ切って改良して正雀川沿いに入れてしまうということについては、河川管理者の許可が得られなかったというアクションがあったということで、ここには書かれております。

そのあと代替措置として、千里丘7丁目のところが一部クリーンセンターの前あたりが狭くなるということについては、

道路の一部、水路の部分を埋めて使用できるようにするか、もしくは処理場のところを通行可能なようにすると、これ、どちらにしても関係機関と協議を進めるというふうに詰めてまいります。こういうような見解を公団の方が出しているわけですが、この辺、今までの絡みの中で公団の方が工事用進入路についての説明もし、また表記をして、今回また見解を出していることについて、摂津市に対して協議をさまざまやったと思うんですけど、その辺のやりとりですね。こういうふうな今までの経過の中で、こういうやりとりでこういうふうになっているということがあるんであれば、ちょっとお教えいただきたいと思います。

それから、大分、時代とともに様相も変わってまいりまして、この7丁目あたりですね。当初なかった、入り口あたりに20件の新しい住宅が建ちました。それから、また新しく開発がなされる予定がありまして、その南側にまた20件新しく今のところ予定が出ていると。それから、もうちょっと手前側にはマンションも建ったりとか、だんだん、当初協議している段階から比べて、どんどんその周りに人が住むようになってきているという状況がありまして、住民の方たちのことについては以前にもお話をした中で、摂津市の方がそういうことを明確に言ってくれなかったということがあったと、それは業者が悪いのか、市が悪いのか、家を買ってきたのに、それを知らなかった本人が悪いのかということでは、はっきり言えないところがあるわけですが、当然、またさらに、そこに住民が増えるということについては、やっぱり市としては現実問題として、それを危険から回避をしていかなければいけないというふうなことがあると思うんです。考え

ていかなければいけないと思うんです。そういったことから、今後の摂津市として、公団に対して、工事用進入路についての考え方ですね、こういうふうな方針でやっていきたいということの考え方をあわせて聞いておきたいと思います。

それと、もう1つ関連事項になりますけれども、同じくこれは環境問題というか、これも地域性のある問題でございますけれども、直接この工事とは関係ないのかもわからないんですけど、現時点でやっぱり貨物線の一番隣接している千里丘1丁目、2丁目、3丁目、4丁目の途中ぐらいまで、夜頻繁に貨物列車が通る。しかも、それが重量が重たいので継ぎ目のところで、やっぱりすごい音がするわけです。これは私も近くに住んでおりますから実感をしておりまして、こういったことは、この工事の問題云々がなくても何とか解消できないものかというのはあったわけですが、今回、多少線路が4丁目あたりから5丁目、6丁目、7丁目と、ずっと奥の方に移設されるということで、その部分は解消されるというふうには見解書にも載っております。だったら、この1丁目、2丁目、3丁目、4丁目の途中あたりまで、余り後退しない部分については防音壁等の要望というんですか、摂津市としての要望をしていけばどうなのかということをお聞きしたいと思います。

吹田の方も専用道路がつくということもあって防音壁ができる、それによって結果的には鉄道部分も防音ができるというふうになります。ましてや、今環境の問題で少なからずそういった排気ガスの問題等で環境の悪化はあるわけですから、そういった若干の環境整備の上で要望してもいいのではないかと考えているわけですが、その辺の見解もあわせてご質

問させていただきたいと思います。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 まず、1点目の工事用道路のこれまでの協議内容と今後の考え方というご質問であったと思いますけども、今回の見解書で示されておりますこのルートの考え方というのは、途中まで河川許可が得られませんでしたというところ、そこまでにつきましては、どちらかと申しますと今の準備書で提出する段階までに検討された結果を示されております。要するに今、吹田市、摂津市に環境的な配慮から2方向に、まず1つ分散したと。その中で摂津市域を見る中で考えられる道路と言いますのが山田川沿いの道路と正雀川沿いの道路ではないかというところがありまして、その中で山田川沿いのルートは両方向で通行できるけれども、正雀川沿いの市道千里丘44号線につきましては一方通行の出になっているというところから、中では警察も含めまして一方通行の解除とかいう協議も進められておりましたけれど、なかなか交差点処理の問題、要するに大阪高槻京都線の交差点処理を行わないと、なかなか出入り、すぐ直近に信号機がありますので、その辺の渋滞のことがありまして、なかなか簡単にはいかないということもありまして、現在のような内容が示されてきております。これらにつきまして、そのあとの部分、クリーンセンターの中を通る案、ふたがけをする案というのは、まず1つは現状の市道60号線、新たに開発されたところを通すに当たっては、どういう策を講じるべきなのかということで協議した中で、一定、鉄建公団が示してきた案でございます。

クリーンセンターの中の案につきましても、これは3月ですけれども竹の鼻自治会の役員の方から市に対して工事用道

路の説明を求められたことがございまして、我々、まちづくり支援課と環境対策課の方でそちらの方に出向きまして、役員会に対してこの工事用道路について説明させてもらいました。

それにつきましても当初、公団も一緒にというお話もありましたけれども、公団につきましてはなかなか、吹田側にもそういう自治会からの要望もたくさんあり、1つ対応することによって、すべて対応していかなければならないということもございまして、市として対応すべきという結論に達して行かせていただいたんですけども、その中で、付近の状況を見る中でクリーンセンター、真っすぐ山田川沿いのルートをずっと来ると、どうしてもクリーンセンターの中を真っすぐ通るルートが目につくと、その中について通ることが検討できないのかということで、これはあくまでも地元の役員ですけれども、役員の方からのご発言があって、我々としては一定それを協議していくということで今現在、公団の方にも持ちかけまして、今協議を進めていっているところで、その内容がここに記載されたということでございます。

今後の考え方ですけれども、やはりこれまでやってきました正雀川ルートの一方通行の解除、その辺についても本当に不可能かどうか、所轄の見解にしまして一たん府警本部協議に上がっているものですから、府警本部との最終の詰めをやってほしいということでも聞いておりますし、その辺の内容、本当に不可能なのかどうか、その辺も含めまして、あと自治会から要望のありましたクリーンセンター内の通行、これにつきましても先ほどちょっとご答弁させていただきましたが、中の施設への影響や管理上の問題、その辺を担当課と協議する中で住民に影響の

ない、一番いいルートはどこであるかということは今後は考えていきたいということを考えて、公団の方にも指導していきたいというふうに考えております。

柴田委員長 2点目は、北野部長。

北野都市整備部長 2点目の千里丘1丁目から4丁目にかけての列車の騒音がうるさいということに対しまして、またその防音壁の設置についてはどうかというお問い合わせでございますが、この内容につきましても本年1月に私ども吹田操車場跡地におきます地元住民説明会も開催させていただいた中で、そういう意見はご意見が出ております。その折に鉄道建設公団におきましては、一定ロングレール的な内容の要素につきましても、その区域については、ある程度の努力はするが、なかなか難しい状況である、このようにおっしゃられております。

また、この1丁目から、大体3、4丁目にかけては、その吹田操車場跡地問題の区域外となるために、なかなか鉄道建設公団としては前向きにはとらえていただけない、あくまで区域外であるというふうなお話もございます。このお話につきましても、また別の角度から、やはりそういう要望はしてまいらなければならないのかなというふうにも我々考えておるところでございます。今回とりわけ鉄道建設公団に申す内容におきましては、やはり一体的なまちづくりとして、まちづくりに寄与すると基本協定にも書いてございますので、その旨、鉄道建設公団にも伝えてまいりたいというふうに考えてございます。

そして、先ほども千里丘の工事用通路に新たにまた開発がされるということで住宅が建てられるわけでございますが、一定、行政としてもその縛りをかけていくというのは、非常に難しゅうございま

す。これは当然、開発物件でございますので、開発審査会の折に一定の条件付は確かにできるけれども、業者にこういう内容で加味していただきたいというふうなことは言えるんですけども、それが果たして購入者に対して伝えられるのか伝えられないのか、ここらで非常に大きな問題になってこようかと思っております。これらにつきましても今現在考える中では、行政としてその指導は非常に難しいというふうなことしか言えないということでございます。

柴田委員長 藤浦委員。

藤浦委員 今のご答弁の中で、それは当然難しいということになると思っています。だから、やっぱり結論としては、市民になられた方であるならば、市民のそういった環境面については配慮していくべきで、守っていかねばならないというのは、どうしても行政としては責任は、来た人が悪いんだというふうには言えないところはあると思うんですね。そういう意味では、状況が変わっていくこともあわせて、こういった進入路、工事用進入路の計画なんかも考えていかなければいけないと思うんですよ。

ここにあります見解書の中に載ってます正雀下水処理場の西側を改良して真っすぐ通す、正雀川沿いを一方通行を解除して真っすぐ通すという案は非常に僕は、良い案であるというように思うんです。例えば今のさまざまな技術を駆使すれば、川の上を橋状にして通路を確保することも可能であると思っておりますし、安威川の改修工事のときなんかは、川の上に鉄板を並べてダンプカーが走っているという、そんなことも今はできる時代なので、技術的には恐らくできると思うんですね。当然、それは費用的にはかかると思うんですけども、そういったことをもう1

回、ほんまにねばり強く取り組んでいくことが僕はええん違うかなと思うんですね。あそこだったら、ちょうど市の境界になってますし、通学路を分断するようなことはありませんし、今のところであれば、若干通学路の分断や生活動線を分断したりするわけです。そういった意味では危険が伴ってくるということもあります。だから、もう1回その辺のことを私は検討していただきたいなというように思っております。

それから、確かに区域外やということもあるし、話は別やというふうに言われればそうかもしれませんが、この際から、やっぱりリンクさせて1つの条件ですか、整備する条件として要望していくことができると思うので、また今後の課題として要望しておきます。2点、要望させていただきたいと思います。

柴田委員長 ほかにありませんか。

(「なし」と呼ぶものあり)

柴田委員長 以上で、本委員会を閉会します。

どうも、ありがとうございました。

(午後 1時46分 閉会)

委員会条例第29号第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 大澤勝哉