

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成15年6月11日

議会事務局

目 次

駅前等再開発特別委員会

6月11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
助役あいさつ	
委員会記録署名委員の指名	2
シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査の中間報告について	2
説明（都市整備部長）	
質疑（木村委員、山下委員、石橋委員、本保委員、山本善信委員、大澤委員、藤浦委員）	
閉会の宣告	28

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成15年6月11日(水)午後1時 2分 開会
午後2時52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

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

1. 出席した議会事務局職員

事務局次長 岸本文夫 同局次長代理 野杵雄三

1. 案件

・シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査の中間報告について

(午後1時2分 開会)

柴田委員長 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。

まず、理事者からあいさつを受けたいと思います。

小野助役。

小野助役 本日は何かとお忙しい中にもかかわりませず駅前等再開発特別委員会を開催賜りましてお礼申し上げます。

本日、本委員会におきましてご説明申し上げます内容につきましては、平成14年度及び平成15年度の2か年におきまして実施をいたしておりますシビックゾーン周辺等まちづくり構想調査につきまして、お手元の資料のように平成14年度の調査結果がまとまりましたので、中間的な報告でございますが、ご説明をさせていただきたいと存じております。よろしくお願い申し上げます。

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、山本善信委員を指名いたします。

本日の案件は、ご案内のとおり、シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査の中間報告についてでございます。

それでは、説明をお願いしたいと思います。

北野都市整備部長。

北野都市整備部長 駅前等再開発特別委員会を開催していただきまして厚くお礼申し上げます。

本日、本委員会にご説明申し上げます内容につきましては、平成14年度で実施いたしましたシビックゾーン周辺等のまちづくり構想でございます。

お手元にご配付いたしております資料につきましては、後ほどその詳細につきましては岡田参事の方からご説明申し上げたいと思います。

本調査におきましては、本市の21世

紀のまちづくりにおきまして、新たな都市核づくりの観点や都市課題を踏まえ、総合計画に位置づけられておりますシビックゾーン周辺の整備について、阪急京都線の鉄道立体交差化を基本に、JR千里丘西地区、阪急正雀駅前地区、吹田操車場跡地などの周辺既存計画との整合性や近い将来老朽化が見込まれる公共公益施設の再配置、都市計画道路等の基盤整備をも視野に入れ、現在及び将来に抱かえる課題を整理する中で、短期・中期・長期の段階的なまちづくり構想を策定し、事業としての実現性、あるいは成立性等の可否を含めた総合的な判断を行うため検討いたしておるものでございます。

平成14年度は北部地域の位置づけを整理し、その都市課題を抽出するとともに、シビックゾーン周辺の重要性の視点から、その整備方針案を立案し、また、シビックゾーンにおける新たな都市拠点整備としてダイヘン摂津工場周辺の事業環境の把握及び整備プランを検討し、事業化方策及び事業フレームに関する検討を経て概算事業費の算出や、事業効果の検証を実施し、全体スケジュールの素案を立案するものでございます。

都市拠点の整備プランといたしましては、事業環境把握のため、シンクタンクや民間デベロッパーの調査における住宅事業の成立性や事業用地の早期土地利用転換の視点から、阪急京都線の連続立体交差事業に合わせ高架駅として整備することを基本に、本市の財政状況も十分勘案する中で段階的な取り組みも視野に入れた中で新駅を連続立体交差事業に選考し、平面駅として整備も視野に入れながら、早期まちづくりを実施することを検討いたしておるものでございます。

また、事業化方策といたしましては、財政負担の軽減の観点から、最低限の基

盤整備は市による施行といたしまして、そして、建物は民間活力にゆだねることを基本とし、新駅や基盤整備による受益者負担を得るために、区画整理手法による基盤整備を想定いたしましたものでございます。

周辺既存計画との相互補完、機能連携や優位性の検証、公共公益施設の市民ニーズの把握や再配置計画、さらなる事業費の軽減策や後年度負担のスキームの検討、平面駅による踏切閉鎖時間増加への対応策などの課題も種々ございますが、今年度も引き続きそれらの課題への検証も含め事業環境の把握や、整備プラン、あるいは事業化方策の詳細検討などにより調査の深度化を図ってまいりたいと考えております。

あわせて今後の財政状況の予測も踏まえながら、事業としての実現性や事業の成立性の可否につきまして見きわめてまいりたいと考えておるところでございます。

以上が平成14年度シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査の主な内容でございます。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 それでは、お手元にご配付させていただいております平成14年度シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査につきまして、プロジェクトを補助的に用いましてその内容についてご説明申し上げます。

まず、表紙をお開きください。目次でございます。

調査結果の構成につきましては、さきに北野部長の調査内容の説明にもございましたが、この目次に示されておりますように、摂津市北部地域の位置づけ及び整備方針案の検討からシビックゾーン周辺の位置づけ及び整備方針案、新たな拠

点周辺の事業環境把握及び整備プランに関する検討、事業化方策及び事業フレームに関する検討、概算事業費及び事業効果に関する検討、全体スケジュール検討、今後の検討課題の整理を行っております。

次に、1ページをお開きください。

調査の目的でございますが、本市の21世紀のまちづくりにおいて新たな都市核づくりの観点や都市課題を踏まえ、総合計画に位置づけられたシビックゾーン周辺の整備について、阪急京都線の鉄道立体交差化を基本に、阪急正雀駅前、JR千里丘西や吹田操車場跡地などの周辺既存計画との整合、都市計画道路千里丘三島線などの基盤整備を含めたまちづくり構想を策定することを目的としております。

また、構想調査対象区域は、図に示しております摂津市北部の十三高槻線とJR東海道本線に囲まれた地域でございます。

次に、2ページをお開きください。

まず最初に、上位計画を踏まえ、都市構造の観点から摂津市北部の位置づけを明確にするとともに、北部地域が抱える都市課題及び課題解消を図るための整備方針案を整理しております。

1-1、都市構造からみた摂津市北部の位置づけでございます。

三つの広域的視点の位置づけと、市域的視点の位置づけを整理しております。特に市域的視点としては、四つの拠点地区が立地する高いポテンシャルを持っていることから、この地域の整備による影響・効果が全市域に及ぶことが期待される摂津市の都市再生を先導する中心的地域であると考えられます。

次に、1-2、北部地域が抱える課題でございます。

この中で七つの課題を抽出いたしまし

た。

一つ目は、三つの未整備拠点地区と新たな都市拠点の四つの拠点地区の存在。これは阪急正雀駅前、JR千里丘西、吹田操車場跡地及びこのシビックゾーンが未整備の状態が存在しますが、今後、四つの拠点は連携と適切な役割分担のもとに形成していく必要があることを示しております。

二つ目は、都市計画道路の未整備によるネットワークの欠如。

三つ目は、鉄道による地域分断及び踏切渋滞。

四つ目は、土地利用転換が図れる可能性のある大規模工場用地などの出現で、吹田操車場跡地やダイヘン摂津工場など市街地において土地利用転換が図れる可能性のある貴重な大規模用地が存在し、その有効活用が重要であることを示しております。

五つ目は、老朽化しつつある公共公益施設。

六つ目は、本市の総合計画にもうたわれておりますシビックゾーンの市内外からのアクセス力不足。

七つ目は、狭隘道路や老朽化した木造密集市街地でございます。

以上の都市課題を踏まえまして、次に1 - 3、北部地域の整備方針案を整理いたしております。

大きくは三つの整備方針とし、一つ目は、拠点ネットワーク型まちづくりの推進。具体的には、役割分担・機能連携を図った4拠点の整備、地域の根幹的道路の整備、鉄道連続立体交差化による市街地の一体化とアクセス性の強化、新駅などの整備によるシビックゾーンのアクセス性、拠点性の向上、公共公益施設の機能更新、充実などによる市民交流活動拠点の再生です。

二つ目は、安全・安心なまちづくりの推進。鉄道の高架化による都市防災強化及び交通の円滑化、防災環境軸の形成、都市計画道路の整備や建物更新を機会とした老朽化した木造家屋などの解消による市街地防災性の向上です。

三つ目は、昨今のまちづくりに不可欠である官民パートナーシップによるまちづくりの推進であります。

次の3ページは、これらの整備方針を図に示しております。

続きまして、4ページをお開きください。

2. シビックゾーン周辺の位置づけ及び整備方針案、他の拠点との役割分担。

2 - 1、シビックゾーン周辺の重要性和整備方針案として北部地域におけるシビックゾーン周辺の重要性を把握し、その視点を整理するとともに、北部地域の再生を促進させる先導的な位置づけとしてとらえた整備方針案を整理し、ここでは拠点ネットワーク型地域整備の推進に寄与する重要ゾーンなど五つの重要性の視点から新たな都市拠点の創出、都市防災強化及び市街地連担などに資する連続立体交差化の推進、新たな都市拠点の玄関口創出など五つの方針を導き出しました。

下の図は、これらの整備方針案を図示したものです。

次に、5ページをお開きください。

2 - 2、四つの拠点地区の役割分担です。四つの拠点地区は各々が個性的なまちづくりを進めながらお互いに補完しあうとともに、機能連携を図ることにより適切な役割分担を発揮すると考え、各々の拠点の役割について整理しております。

まず、北部都市核であるJR千里丘駅周辺の拠点の役割としては、市の玄関口にふさわしいにぎわいのある交通結節拠

点、市内外の駅の利用客をターゲットに商業・サービスを提供できる複合拠点であると考えられます。

次に、西部都市核である阪急正雀駅周辺の拠点としての役割は、地元商業活性化を軸に快適・繁栄・利便を理念とした地元視点の地域密着型の拠点、近隣の教育施設の学生、来訪者などをターゲットに商業・サービスを提供できる拠点であると考えられます。

また、シビックゾーンの役割は、本市の顔としてアイデンティティの確立されたシンボル拠点、集積する公共公益施設による市民サービス・活動拠点、市内外からのアクセス性にすぐれた市民交流拠点であります。

吹田操車場跡地につきましては、平成11年度の構想段階のものを記載しておりますが、いずれにおいてもそれぞれは拠点として異なる役割を持っており、お互いにマイナスの影響を与えるのではなく、相互補完、連携することにより、まち、都市核、拠点としての相乗効果の発揮がさらに期待できるものと考えております。

次に、公共公益施設の再配置についてでございます。

昨年度は、再配置計画を検討する前段として建物などの老朽化等について簡易な現状把握を行いました。シビックゾーン周辺に集積する施設の10施設を対象とし、うち3施設は比較的新しい施設であること、また、リニューアルを実施していることから対象外とし、また、総合福祉会館、市民プールについても現状把握が行われていることから、残る保健センター、休日応急診療所、市民文化ホール、市民体育館、温水プールの五つの施設について調査を実施しました。

現状調査は、老朽化、バリアフリー、

耐震性、費用比較の四つの視点で調査整理し、そのうち費用比較につきましては、現時点で同じ施設を建設した場合の再調達価格と今後20年の保全費の比較であります。ここに保健センターのように下回ると示されているものは、保全費が再調達価格を下回り、修繕などにより維持する方が20年間は安価であることを示しています。

この図ですが、まず対象施設の一つ、保健センターについては、老朽化については問題なし、バリアフリーについても大きな問題はございません。耐震性についても、耐震基準以降の建物であるということで問題なし、費用比較については、先ほど申し上げたように下回るということで比較的老朽化は進行していないということが言えるかと思えます。

休日応急診療所につきましては、比較的老朽化が進行しており、バリアフリーについては問題ありませんが、耐震性については耐震基準の変更以前の建物であることで検討を要するという結果を得ております。費用比較につきましても近い、または上回るということで再調達価格より保全費の方が上回る可能性があるということを示しております。

市民文化ホールにつきましては、老朽化、バリアフリーとも大きな問題はなし、ただし、耐震性については、先ほど申し上げたように検討が必要であるという結果が出ております。費用比較についても下回るという結果でございます。

市民体育館につきましては、老朽化につきましても比較的進行していると。バリアフリーにつきましても用途上、一部であります。バリアフリー上問題があつて改修が必要であるという結果を得ております。耐震性についても耐震基準以前の建物であるということを示しております。

す。費用比較についても今後20年の保全費が現在の調達価格を上回る可能性があるということを示しております。

温水プールにつきましては、老朽化については特に問題はなし、バリアフリーについては若干利用上の改修の必要性があります。耐震性については、これも基準以降の建物ということで問題なし、費用比較については近い、または上回るという結果を得ております。

この調査により、休日応急診療所と市民体育館は比較的老朽化が進んでいることがわかり、今後は、この結果を踏まえ、関係部局への将来施策や市民ニーズの把握に努めながら、公共公益施設の再配置を検討してまいりたいと考えております。

続きまして、6ページをお開きください。

3. 事業環境把握及び整備プランに関する検討でございます。

まず、3-1、事業環境把握でございますが、シビックゾーンの新たな拠点周辺の事業環境について、専門家やシンクタンクなどの調査機関及び民間デベロッパーに対しヒアリングを行った結果を記載しております。

総合的な視点では、住宅及び商業が確実に成立する。社会動向から業務、産業系の導入は困難との意見をいただきました。

次に、住宅の視点では、立地ポテンシャルとして住宅の事業の立地ポテンシャルは高いとしながら、新駅設置が必要条件である。千里丘の新たな開発に先食いされている可能性はあるが、潜在的需要は残っているなどの意見があり、土地需要把握としては、分譲マンションが基本、東側街区で200から300戸前後のマンション事業が成立するなどの意見をいただきました。

また、商業の視点では、立地ポテンシャルとして1次商圈を対象とした商業施設が成立するポテンシャルはある。新駅は商業環境には影響なく、道路アクセスが重要との意見をいただきました。土地需要把握としては、スーパーマーケットと専門店を合わせて売場面積3,000から5,000平米程度の規模が成立する。商業テナント入居は借地が基本との意見をいただきました。

これらの意見を参考にし、住宅事業の成立には新駅が不可欠であるとともに、企業用地の土地利用転換を早期に図る必要があることから、長期間を要する連立事業に先行し、新駅を含む拠点を整備することについて検討を行い、その内容を次の3-2、段階的整備の考え方及び土地利用計画案に整理いたしました。

段階整備の考え方としては、まず第1段階のファーストステージとして、平面新駅を整備、並行して連立事業の仮線の影響範囲を考慮した駅前広場の暫定整備、主要区画道路・区画道路、公園、供給処理施設、境川沿いの歩行者専用道路を整備します。この段階までがファーストステージで、この段階で連立事業の工程にとらわれず企業用地の土地利用転換、新駅開業やまち開きが可能となります。千里丘三島線の整備を対象としていないのは、千里丘三島線の幅員の都市計画変更を連立事業の都市計画決定と同時に進行必要があるからです。

次に、第2段階、最終段階ですが、最終ステージとして連立事業の着工準備採択を受け、都市計画決定後事業に着手し、仮線、仮駅や高架駅の整備、駅前広場最終の整備、千里丘三島線から直接導入路である駅前広場進入路、千里丘三島線の未整備区間を整備します。これらが最終ステージです。

このように段階的整備としたことで先行してまちづくりを行い、財政の回復時期を待ち財政負担が大きい連立事業を行うことを検討することも可能となります。

次に、土地利用計画案としましては、導入機能・施設としては、売場面積3,000平米規模の商業施設や、約200から300戸規模の分譲集合住宅、今後の検討によっては公共公益施設が考えられます。

また、ゾーニング・配置としては、新駅南側駅前広場、駅前街区に商業施設及び分譲住宅を配置し、駅から離れるにしたがって低層住宅へ移行することや、公共公益施設の配置も複数パターン想定できます。

続きまして、次の今回初めて案が出てきました平面新駅について、その整備効果と問題点を整理いたしました。

まずメリットといたしましては、企業用地の早期土地利用転換の促進、早期の駅整備高架化の実現、連立事業の採択時期に左右されない駅の早期整備、バリアフリー完全対応鉄道駅の早期実現らが考えられ、新駅の市負担の軽減とは、新駅を市負担で整備する場合、高架駅を全額負担するより平面駅を全額負担とした後に連立事業の市負担により平面駅を高架化の方が市負担は安くなるということを示しております。

次に、デメリットといたしましては、新駅支出負担の早期発生、直近踏切の閉鎖時間の増加、駅前広場など暫定対応費用の追加などが考えられます。

次の7ページは、先ほどご説明申し上げましたファーストステージ、最終ステージの土地利用計画図です。

続きまして、8ページをお開きください。

4．事業化方策及び事業フレームに関

する検討でございます。

事業フレームの大きな方向性を見定めるための1次検討、その結果に対し事業スケジュールや事業区域を考慮した2次検討を実施いたしました。事業化方策の基本方針は、開発利益を還元できる方策とすることとし、基盤整備や区画整理事業等により市が施行する。建物整備は、基本的に民間活力にゆだねることと想定し、今回は区画整理事業手法により事業フレームの検討を行いました。

その結果を次の9ページに記載しておりますので、9ページをお開きください。ふれあい広場の取り扱いにより三つのケースを検討しておりますが、ふれあい広場を市が公共公益施設として利用する場合には、ケース2または3となり、約7億3,000万円から約5億8,000万円の市負担が必要となります。

また、1次検討においては、事業フレーム比較のため、再開発事業フレームも試算しましたが、やはり市負担額が区画整理と比較し多大なものとなりました。

続きまして、10ページをお開きください。5．概算事業費及び事業効果に関する検討でございます。

5 - 1、概算事業費におきましては、総括としてファーストステージ分、最終ステージ分の概算事業費をおのおのお示しております。括弧内は市の負担額を示しており、ファーストステージにおきましては、区画整理事業と想定した場合、全体事業費約8億3,000万円、市負担額約5億8,000万円であります。阪急新駅につきましては、請願駅であることから、全体事業費約15億円を今のところ全額市負担としております。

ファーストステージの小計が全体事業費約23億3,000万円、市負担額約20億8,000万円となります。ただ

し、新駅の市負担額約15億円については、リースバック方式による後年度割賦負担の検討と、鉄道事業者負担につきましても今後協議してまいりたいと考えております。

次に、最終ステージにつきましては、駅前広場、駅前広場導入路、千里丘三島線とし、連続立体交差化の概算事業費は、仮に阪急京都線の山田川から大正川区間を想定しており、全体事業費約343億円、市負担額約65億円となります。

ファーストステージ、最終ステージの合計では、全体事業費約366億3,000万円、市負担額約85億8,000万円となっております。

次に、5-2、整備による土地ポテンシャル向上効果として、整備による土地上昇効果を土地区画整理路線価方式により算出いたしました。整備内容は、新駅整備、南千里丘地区整備、千里丘三島線整備、阪急京都線連続立体交差で合計約100億円ほどの地価上昇効果が見込まれるとの結果を得ております。

次に、11ページをお開きください。5-3、南千里丘地区の立地施設がもたらす経済的効果。住宅施設による人口増が約780人、商業施設による新規雇用者数が約100人、売上が約3億円程度との試算結果を示しております。

また、次に5-4、公共サイドから見た整備等による影響・効果として、税收効果を算出しており、土地・建物の公租公課、個人市民税を合わせて年間約7,300万円の税收の増加が見込まれるとの試算結果を示しております。

続きまして、12ページをお開きください。6.全体スケジュール検討素案でございます。

本スケジュールは、現時点での検討の内容により想定したものであり、今後も

関係機関との協議や調査検討により精査することが必要ですが、ファーストステージの平面新駅開業までがおおむね5カ年、その後、連続立体交差や、それに合わせた都市計画道路の整備などに10年を要する内容となっております。

最後に、13ページをお開きください。今後の検討課題でございます。

(1)シビックゾーン周辺地区全体に係る課題といたしまして、4拠点地区の相互補完・機能連携の内容整理及び優位性検証や、公共公益施設の再配置計画立案、全体スケジュールの詳細検討などがございます。

次に、拠点地区ファーストステージに係る課題としては、暫定時の駅前広場の詳細検討、踏切遮断時間増加への対応策検討、リースバック方式による新駅整備スキーム等の検討、住宅デベロッパーの事業進出条件等の具体的検討などがございます。

最後に、拠点地区最終ステージに係る課題といたしましては、境川の親水性確保など「河川を活かしたまちづくり」の検討、連立高架下利用計画検討などがございます。

これらの検討課題を踏まえ、今年度調査によりさらに調査の深度化を図ってまいりたいと考えております。

以上、平成14年度シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査の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ので、この際、質疑がありましたらお受けしたいと思っております。

質疑のある方は挙手をお願いいたします。

木村委員。

木村委員 一気に走った説明で十分理解ができてないんですけども、14年

度当初の当時の小西都市整備部長の一連のシビックゾーン周辺のまちづくり構想についてのスキームについての説明を受けました。今おっしゃったように、14年、15年、2年間をかけて構想の調査をするということで、その当時のスケジュールとしては、3年目に事業推進の可否の判断、推進を決定した場合には、住市総地区指定をやっていくと。3年目、4年目に都市計画決定の手続を踏んでいくと。そういう状況の中で、ダイヘンの計画合意の形成、移転計画に約3年を要するということの説明を受けました。7年目に駅前広場接続道路等を整備、基盤の整備と。12年目についてまち開きをやっていく。約1年目から12年間の期間が必要だということの説明を受けました。

連続立体交差想定スケジュール案につきましても、大体都市計画手続、詳細設計に2年間、2年目に大阪府、鉄道事業者、摂津市による工事施工協定の締結、3年目に国からの着工採択、仮線敷の用地買収、約4年以内で完了すると。5年目に仮設工事に着手をしていくと。本線の第1期工事としては、7年目から8年目の2年間でやっていく。本線の第2期工事については9年目、10年目の2年間でやってということでありまして。そのあと新駅の工事、側道工事、8年目から10年目の約3年間、トータル新駅開業、連続立体事業と同時に開業していくというスキームをお聞きしたんですけれども、14年調査をされて、15年の今日現在、小西都市整備部長が説明されたスキームと、今説明をされたスキームの整合性、較差について、その辺のことについてちょっと一遍お聞かせください。

柴田委員長 今、木村委員から当時の小西部長からの説明と、今回のこのことにある程度比較して、その整合性といい

ますか、その問題点を問われているんですけれども、岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 昨年度、当特別委員会でご説明させてもらったスケジュールと今回のこのスケジュールの違いということのご質問かと思うんですが、まず大きく違いますのは、やはり地権者の理由や、その他の事情を考えましてなるべくまちづくりを先行させていく。通常、連立事業とまちづくりというのは、連立事業も今、国の中でもそうですけれども、一つのまちづくりのスキームと言われておって、まちづくりと一体的にやるのが一番望ましいのですが、連立事業、まちづくりをやるためには新駅が必要であると。新駅を連立事業の完了まで待っておることになりますと、かなりのまちづくりについて事業が長期化してしまうということも踏まえまして、現時点で今回のまた新たな検討の一つの材料として大きく違うのは、先ほど来も説明させていただきました平面新駅というものを先に持ってきまして、それで急いでおる土地利用転換や、そういうものを先に行いまして、その後、当然我々今後の財政事情も踏まえまして、そういう連立事業についてはかなり多大な事業費を要することもありまして、そういう多大な事業を要するものについては、なるべく後年度に送れるものは送り、前もってやらなければならない部分だけを何とか前もって事業成立するような形で持って行った形で、トータルとして全体的に考えた案が今回このお示しさせていただいています全体スケジュールの、今の段階では素案でございますけれども、検討案ということで、今まではおのおの検討しておったものをまちづくりや連立事業をすべて、それと合わせて都市計画道路も踏まえまして一体的に考えて、財政事情も

ある程度加味する中で、できるだけ実現性の部分を視野に入れたものが今回お示しさせていただいている素案ということになります。

柴田委員長 木村委員。

木村委員 そういう状況の中で、今、岡田参事おっしゃったように、このまちづくりと新駅と連続立体交差はやっぱり一体のものだと思うんです。今回、今おっしゃったように、平面の新駅をつくってとりあえずはスタートして、その後やはり高架化の順位の格上げを図っていくという形で進められようとしていると思うんですけれども、平面の駅でやっていった場合に、千里丘のガードが拡幅される、阪急はまた従来どおりの平面であかすの踏切になってしまって交通渋滞が進んでいく。

そういう中で果たしてまちづくりが順調に進んでいくということになれば、大変いろんな問題を抱えてくると思いますし、そのまちづくりについても区画整理手法でやっていくということが今、説明されたんですけれども、仮に区画整理事業をやるにしても、そこにはやはり地権者がいらっしゃるわけですから、とりわけ大きな地権者、ダイヘンなんかそういう区画整理手法の計画について今現在、ダイヘンとしてはどういう考えを持っておられるのか。その辺のことについてはやっぱりちょっとこの機会に経過的な説明を願いたいと思いますし、もう一つは、阪急の新駅につきましても市の方の負担でやっていくということになっていくと思うんですけれども、京都の洛西口の駅は阪急が全面的に費用負担をして新駅ができました。

そういう点からすれば、やはり阪急の乗客の確保、いろんなことを考えますと、阪急にもやっぱりそれなりの負担をして

もらうということになってくるのが普通の方法だと思うんですけれども、その辺で阪急が果たして今日現在どれだけのことについて協力を願えるのか、その辺の交渉の経過なり、感触について、この機会にお聞きしておきたいと思います。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 まず1点目のダイヘンの意向でございますが、ダイヘンにつきましては、我々、ダイヘンの方に出向き同じこのような形の中間報告をさせていただいた中で、今回初めて区画整理という事業スキームで説明させていただいたこともあって、確かに大規模な土地の地権者であるということもあって、区画整理という手法の増進率、いわゆる土地の面積を小さくして価値を上げるというスキームにつきましては、なかなか大規模な土地の地権者ということもあって担保性について懸念されておるということは確かでございます。

ただ、その部分につきましては、従来、私ちょっと経験しておりませんが、いろいろ摂津市の中でやってきた区画整理におきましても、土地区画整理というものは最初から皆さんからご理解を得られたものではないのかなというふうに思っております。

ですから、その辺はいろいろ協議を重ねて、いろんな向こうの思いを聞いたり、こちらからの正確な情報を伝える中である程度正確な判断をいただけるのかなというふうに、これからそういうふうに努めていきたいというふうに考えております。

それと、もう1点、阪急の新駅に対する阪急の負担で、洛西口の例が今、木村委員の方から出ましたけれども、確かに洛西口につきましては、いろんな阪急の戦略、具体的に申しますと、JRの新駅

が直近にできるということで企業的な事業戦略として人員の減をさせてはならないということで阪急の負担によって駅を建設したというふうに伺っております。

今回の新駅につきましても、今時点、事務レベルで阪急と打ち合わせさせてもらっている中では、確かにこれまでの請願駅という言い方の中では100%地元市負担、地元負担だよという話もございましたが、今の時点ではある程度阪急、ダイヘン、市それぞれが受益を受ける中で、その受益の範囲内においては阪急も負担していくことを検討していくというお言葉ももらっております。

柴田委員長 木村委員。

木村委員 区画整理手法については、それは今、岡田参事がおっしゃったように、必ずしも地権者は減歩までされてそういう区画整理に協力するというストレートにならないと、しかし、減歩されるけれども、やっぱり付加価値が加わって価値が上がっていくという側面を理解してもらってこれから話を進めていくという話なんですけれども、今現在のダイヘンの考え方としては、ストレートに減歩までして区画整理について賛成するということには必ずしもなっていないというふうにお聞きをしております。

そういう点では、このやはりダイヘンがそういう考え方ですと終始一貫されるということであれば、このまちづくりというのは前へ進んでいきませんし、その辺でのやはりダイヘンさんの最終的なやっぱり決断を求めるための話し合いをやっぱり今の時点でやっていかないと、いろいろ絵をかいていってもそれは絵にかいたもちに終わってしまうということで、後々調査費等を含めて市民からのご批判も出てくるということを考えますと、やはりダイヘンの一体最終的な本心はど

こにあるかということのやっぱり確認をしていく必要があると思うんですね。

もう一つは、今度の仮に新駅の問題にしましても、先ほど洛西口のことについてもお答えいただきましたけれども、これとて阪急は今非常に経営が厳しくなってきていますし、連結決算という形の中で非常に赤字を抱える中で、乗降客の増加をやっぱり図っていかないかんと一つの側面を持っているわけですね。だから、従来の請願駅で阪急としては負担はしないよということやったのが、一歩進んで若干の負担をするということですが、やはり洛西口と同じように、今、千里丘の向こうの吹田市域も含めて山側の住民がほとんどJRを利用されています。しかし、阪急の新駅があそこにありますと、やはり阪急を利用することによってアクセスが非常にスムーズに行くという乗降客がどんどん阪急にも流れてくるというメリットが阪急にとってもあるわけです。だから、その辺では阪急としても大きなメリットがあるんですから、阪急のやっぱり協力の度合い、どの程度まで協力してもらえるのかということの意思確認をしていく必要があると思うんです。トータルで最終的に市としてはどれだけの財政負担ができるのかということについての腹を持って、その三者で一遍今の時点で意思確認をするということが必要ではないかと思うんです。

個々に交渉されていてなかなかやっぱりお互いの考え方、共通理解することにはなっていないという部分を感じますので、そういう話し合いの機会を持っていく必要は私はあるんじゃないかと思うんですけれども、その辺のことについて助役さんの方で一遍ちょっと答弁を願いたいと思います。

柴田委員長 小野助役。

小野助役 このダイヘンの意向につきましては、先ほど岡田の方から申し上げたとおりでございます。私自身もそこにまいりまして担当常務とお会いをしてまいりました。

それで、今後、今、木村委員ご指摘のように、この3者について一定のメリットがございます。ただ、ダイヘン本体も阪急電鉄も本市も非常な財政難であるということは、これは一致しているのかなというふうに思います。

それで、ダイヘンとしては、当然ながら新駅設置によりますダイヘン事業所用地の価値の増嵩と有効活用の増進が図れると。阪急電鉄は乗客の増嵩により収益の増嵩が迎えられると。私どもは連続立体交差化事業に優位性のアップと、それから先ほど言いましたダイヘン事業所用地の活用に伴いまして一定の人口増加、それから税の増収が見込めると。このことによりまして高架事業が大阪府でもナンバーワンクラスに持って上がれるということだというふうに感じております。

それで、こういう優位性の中で、私はこの前の阪急の次期社長さんにもお話ししておったんですが、もう本音で話をさせてもらわないとお互いの腹の探り合いではなかなか話は進まないということで、昨日、私、たまたまダイヘンの手嶋常務という方に駅でお会いしまして、そういう話もお話ししておまして、ずばり言うならば、ダイヘンさんの事業所用地に非常に値打ちが出ることは間違いない。それでもダイヘンとしては乗らないと言え、それでいいんじゃないんでしょうかと。いわゆるダイヘンさんの土地なんですから、我々がそののここにああである、こうであるということではなかなか言えないんだから、その辺はもうダイヘンさん本体としての判断、そういう場所を私、

木村委員もおっしゃってますように、できるだけ早くこういう形の中身のシビックゾーン周辺等をやっておりますので、私自身ダイヘンさんに対しまして、阪急さんに対しましてそういう腹を割った、これ本当にやるのかやらないのか、いわゆるダイヘンとしてどうなのかと。

この構想でいきますと約20億円、15億円と区画整理手法で5億8,000万円ですから、20億8,000万円だと。私予想しますと、開業が平成21年となりますと、そうであればリースバック方式というのは阪急さんが立てかえてくれるのかなと。仮にそれを1億円ずつ返すとなれば、我々の行革のところの2か年ぐらいは2億円の一般財源プラス5億8,000万円だと。マックス7億8,000万円かと、こういう予想をします。

ただ、私どももこの阪急新駅がいわゆる阪急さんもJR京都線との競合関係で洛西口もできたことは事実でありますし、そうしますと、阪急さんは阪急さんの増益があるんだから、私はこの15億円というものが一体どういう負担割合になるかと。これは腹割って話し合いさせてもらって、100対0ではありませんよと。摂津市は増収があるから、阪急さんの意向によって我々が100持つということでないと思うんです。

そういう話を腹を割って一度、今、木村委員がおっしゃったとおり、できるだけ早く話し合いをした上でまたこの特別委員会に持っていきたいという気持ちでいっぱいでございますので、そういう姿勢で私ども臨んでまいりたいというふうに思っております。

柴田委員長 木村委員。

木村委員 要望にしますけれども、ダイヘンの用地を抜いてあの周辺のまちづ

くりをするということは、私はやっぱり不可能ではないけれども、意味がなくなってくると思います。そういう点ではやっぱりぜひダイヘンがまちづくりに参加をしてもらうということは必要やと思いますし、そういう点ではダイヘンさんに区画整理手法でやることについて、助役の方から答弁がありましたように、腹合せをしてもらって協力をしてもらうということの方向性をこの機会に改めてお願いをしておきたいと思います。

それともう一つは、このまちづくりの構想について、アドバイザーの上野先生にまたシビックゾーンの絵をかいてもらうお願いを今されておると思うんですけども、そういう中ではやはり、つい先日、話す機会があったんですけども、ダイヘンと阪急とにやっぱり協力をしてもらえるということの前提でないと絵はかけないということもおっしゃっていました。

今いろいろと準備をされておまして、民間活力で資金稼ぎをするような方向で今検討していますと。例えば、阪急の新駅の空中権も含めてその辺の絵をかこうとされているというふうにもお聞きしました。そういう点ではやはりせっかく書いてもらう絵が阪急もダイヘンも全く話のなんやような協力では絵がかけませんし、そういう点では絵をかいてもらうためにもその辺の阪急の腹、あるいはダイヘンの腹をきっちりと押さえていってもらって絵をかいていくということにしていけないと。仮に絵ができたとしても、うちはそんな絵では協力できませんということがダイヘン、阪急から出たんでは話になりませんし、その辺のやっぱり詰めを今、助役さんがおっしゃったように早急にやっていただいて、お互いの3者の意思確認をするということはこの機会に

改めてお願いしておきたいと思います。

柴田委員長 ほかに。

山下委員。

山下委員 一つは、5ページにある四つの拠点地域の分担については、それぞれ公園緑地法があるんだということであるというふうにしていますが、例えばこれの順位も今、お話にあったシビックゾーンが一番先ということであるのか、吹田操車場跡地も状況によってはこれはどうなるのかわかりませんし、あるいは千里丘西口や阪急正雀もあると。この計画だけ見て、これだけ進めていくのかというようなことにもなりかねませんが、そういうほかとの計画の関連はどうなんですか。

このシビックゾーンの問題について言えば、区画整理手法だというわけですね。そうすると、最大の地権者であるダイヘンが2割内外の減歩という状況の中でやるとしても、まちづくりというふうにおっしゃるんですけども、実質はダイヘンの開発がどうあっても、区画整理ですから、権利のあるところをどう使おうと行政がどうこうできないんですね。行政がやるというのは、ここにあるふれあい広場程度ですよ。あるいは駅の構造とか、そういうことは絡んでくるかもしれませんが、これで意図したまちづくりなどということが一体可能であるのかどうかですね。

それから、それに連続する用地の開発問題もいろいろこの前から言われておりますけれども、それとの関連はここには出てきてないですね。この開発そのものにはね。

私は、それと同時にこの間のこれまで言ってきておりますけれども、大阪府や、あるいは各自治体などがやってきている開発というのがその多くが失敗をして大

きな負債を背負いこんでいるという状況におかれていて、あるいは計画を縮小するとか、見直しをするとかいうことも余儀なくされているような状況があります。

そういった中で、ここだけは別個で、これやったらいけますということになるのかどうかですね。そういう見通しについて、あるいは一層の福祉、教育などの切り捨てによってそういう財源を生み出していくということになれば、これは論外だと言わざるを得ませんし、そういうことについて一体どうなのかということについてお聞きしておきたいと思えます。

柴田委員長 小野助役。

小野助役 きょうの報告は、新しく平面新駅ということの中での報告をさせてもらいました。それで、先ほど岡田の方から申し上げておりますように、今後の四つの拠点地区の役割分担なり、今後の整合性なり、ポテンシャルなりということも十分調査やるということでの、この場面に限っての中身でのご説明というふうに受けとめいただきたいとまず思えます。

それで、市として、確かに今、山下委員がおっしゃっているように、これだけが最大の優先順位というには思っておりません。ただ、例えばこれを一つ見た場合に、千里丘三島線の踏切は現在でも9時間半閉まっておると。これを20年、30年ほっていいのかという議論をされる方もおると思えます。それからもちろん千里丘西口再開発については、大きな2人の地権者があり、準備組合が本組合ということも申し上げました。これが動き出せば、昭和37年の都市計画決定が動き出すということも事実でございます。それはその地域のニーズもあると思えます。

きょうの場面はこういう形でもっての

まずご理解を賜っておきたいと。こういうことなんだと。

それで、私どもは最終的には、山下委員もおっしゃっていますように、一応今後、平成22年ぐらいまでにはどうしてもなすべき事業というのを大体17事業ほど予定をいたしております。それはまだ発表してないんですが、近々に14年度決算と合わせまして、今、急がしているんですが、それとの財源の見通しと、私どもが考えている17事業、その中にシビックゾーン南千里丘も入れております。西も一応入れております。

そういった中でのこれほどの厳しい財政状況ですので、まず今後、出てくる赤字額を、不足額をどこで賄うかと。これはもちろん基金なり、第3次総合計画なり、人件費なり、アウトソーシングなりでということを考えておるんですが、その計画と、それからこの17事業の中身の整理と私どもの優位性、それをやる場合の財源手当をどこにするか。できるかできないかも含めまして、例えば土地の売却を思い切って売らせてくださいと。それはまかりならんと、そんなもんであればこの事業はやめるべきだという議論があると思うんです。

ですから、その辺のところまで一応我々としては、今後の22年までの市がやるべき担当部長と詰めました17事業ほどの事業計画と、これの一つ一つの資金計画と、それから14年決算に基づきます財政見通しと赤字の解消策、そして17事業の資金計画に基づく財源手当ということをお示しをして、その中での議会でのご議論をお願い申し上げたいと考えております。

いずれにいたしまして本日の説明は、我々考えておった、いわゆる住都公団が都市公団になり、そして阪急が一定の平

面新駅ということに大いに阪急電鉄本体も乗ってきておられるという新たな場面において、この問題をどういうふうにか考えるかと。一番問題は、この案を蹴るということは、すなわち連続交差事業からは本市はもう撤退という意味を持つという大きな問題であるというふうにか考えております。

そういった意味で、山下委員おっしゃっている中身としてのこの説明と、早晚、私どもの市全体の計画との中身をお示ししますので、その場面でまたよろしく、できるだけ早くお示ししたいというふうにか考えております。

柴田委員長 山下委員。

山下委員 それでは、このシビックゾーンに限っての問題について、今さっき言いましたが、具体はやってないと言うけれども、ここに資金計画いろいろ出てますから、結局この整備手法でやれば、最大の地権者であるダイヘンがどういう構想で土地利用計画を持つのかと、これに市がどこまで物言えるんですかということと、具体的に言えば。

つまり、区画整理というのは、別に区画整理法の土地の利用について、用途計画ぐらいの縛りしかできないでしょう、恐らく。それ以上の、つまり今、市が言うてるシビックゾーンと一体になったからとか、そういうことに寄与できるかどうかわかりませんよ。連立の方向に向いてはなるほどそういうことをいろいろ言うかもしれないけれども、それとても同じことかもわかりませんけれどもね。つまりなぜ駅が必要なのかということも、いわば客観的な認識がなければ恐らく採用ならんでしまうからという意味ですね。そういうことになると、駅周辺の地権者がどういう開発するかということは抜きには語れないでしょう。

その辺のことについては、もちろんダイヘンがゴーと言わなければできない計画だということ、そうなんだけれども、ゴーと言ったってみずからの開発はどうするのかということについて、市はどこまで物を言えるのか、何を物言えるのかということと。

柴田委員長 北野都市整備部長。

北野都市整備部長 ダイヘンの意向の件でございますが、今まで私どもダイヘンともいろいろと協議をさせていただいておる中では、一定、ダイヘンさんといましては市のまちづくりを考えられるならば、やはりダイヘンとしても協力はしていく、この姿勢は変わりございません。

そして、一定、その我々お願いしているのは、この2年間の間、何とか市としての方向性をお示しさせていただきたいということも申し上げる中で、今現在、平成14年、15年の2か年でもって調査委託をかけながら、一定、市としての方向性を今現在、検討いたしているところでございます。

先ほども岡田の方からご説明ございましたように、仮にこのダイヘンの土地を活用した中での区画整理事業をした場合については、これだけの負担がかかりますよというふうな内容でございます。そして、最終ステージもございましたように、全体的なトータル的に連立をやったらこれだけの事業費がかかってこれだけのスパンがかかりますと。やはり長期的な展望があるということなんです。

これにつきましても当然、ダイヘンは長期的には待っていただけないというふうな内容もございまして、一定、本市におきましてはとりわけ2年間でもって判断させていただくということで鋭意今現在努力をさせていただきながら、いろい

ると本市の財源も非常に厳しい状況の中、
どういった財源確保が見込めるのかとい
うこともやはり検証した中で、一定の判
断はしてまいりたいというふうに考えて
おります。

その分は、基本的にはダイヘンのいわ
ゆるまちづくりにつきましても、先ほど
申しましたように、やはり市のまちづく
りについては協力するというふうなお話
もございますので、今後ともダイヘンが
仮によそに売却されたとしても、その売
却先につきましても、一定、市さんと十
分協議した上で報告させていただきとい
うふうな内容もございますので、これか
らこの1年間をかけまして十分その点に
つきましてもは詰めていきたいというふう
に考えております。

柴田委員長 山下委員。

山下委員 それから、市の負担額の方
向もいろいろ言われているんですが、こ
の辺がちょっとわかりにくいんですが、
9ページ、いろんなケースによって言っ
てるんですが、さっき言っていた区画整
理事業そのものに対する負担、それから
新駅の設置の云々というのがありました
けれども、その辺のちょっと説明をもう
少し詳しくしておいていただけますか、
最終ステージ。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 そしたら
事業費の市負担についてのもうちょっと
詳細な説明ということですので、お手元
の資料の9ページについて、まず説明さ
せていただきたいと思えます。

9ページにつきましては、ケース1、
2、3とございまして、何が違うかと申
しますと、ふれあい広場の取り扱い方が
異なっております。ふれあい広場を区画
整理の従前地において従前公共用地扱い
するか、民地扱い、民地というのは市が

持っているけれども、何かの目的として、
区画整理の目的じゃなくて、道路とか、
そういう目的ではなくて、市が持っている
けれども、宅地扱いするというような
考え方をするかどうかというところで、
まずケース1については、ふれあい広場
を何も公共施設は建てないので従前の公
共用地扱いとしてしまうというケースで
いきますと、当然、公共減歩が減ります
ので保留地が生まれてくるということで
市の負担額は下から2行目の2億8,4
00万円という形になるんですけども、
ただし、これについては上から2行目に
あります4億4,000万円何がしとい
う保留地処分のリスクは背負うという形
になります。

ケース2につきましては、そしたらも
うふれあい広場を何かに公共用地、公共
公益施設の用地として使うので、市は持っ
ているけれども、すべて宅地扱いして公
共減歩しか受けないという形になります
と、減価補償地区という形になりまして、
当然、減価補償金の支出が伴いますので、
総事業費が上がってしまうという形で1
0億5,800万円ということになりま
して、市負担額のそれに伴います市の補
助裏も7億3,200万円という形で上
がってしまう。そのかわりふれあい広場
の用地については公共減歩以外に4,7
00平米、今約6,000平米あります
けれども、残るという形になります。

ケース3につきましては、減価補償と
いう負担金を払うのではなく、そしたら
その一部だけを公共扱いをして減価補償
金という支出をなくすというケースで
ございます。それにつきましては、事業費
についてはケース1と同じになり、市負
担額としては合計で先ほどの減価補償地
区よりは減りますけれども、ふれあい広
場用地が若干小さくなるという結果でご

ざいます。

それらのケース3の部分が我々としては一番ケース的には好ましいのではないかとということで仮定しまして、次の10ページの全体事業費8億3,000万円、市負担額5億8,000万円のファーストステージの南千里丘地区の土地区画整理事業というところですけども、そこに計上させてもらっております。

それとあわせて新駅の15億円、これは先ほども議論がございましたけれども、まだこの時点では阪急の負担は協議が完了しておりませんので、そういうものを見込まずに、リースバックということも見込まずに直近支出として見込んだ場合には15億円丸まが市負担になるということで、合計全体事業費で23億3,000万円、ファーストステージとして市負担額で20億8,000万円になるというものでございます。

柴田委員長 ほかにありますか。

石橋委員。

石橋委員 北部エリアの構想ということで、摂津市全体として北部に対して南部とのどういうリンクさせていくのかという考え方をお持ちなのかというのをこの構想の中に入れていくべきであるというのが1点ですね。

それと、このペーパーにも載っておるんですが、依然と市民プールのニーズが高い中で、外れているのか、外れてないのか、どういう考え方を持っておられるのかというのをお聞きしたいと思います。

2点です。

柴田委員長 北野都市整備部長。

北野都市整備部長 全体的な事業のいわゆる内容でございますが、今回はあくまでシビックゾーン周辺という形でございまして、一定、その市役所からあくまで阪急の軌道敷の部分までということで、

それを視点に置きまして、そのエリアのいわゆる北部都市核という位置づけで持ちまして現在調査をさせていただいているような状況でございます。

これにつきましてもいろいろと全体的なやはり兼ね合いのまちづくりは当然必要でございます。南につきましても東一津屋区画整理事業に伴います一定のまちづくりは現在進めさせていただいて完了しておるような状況でございます、それに伴いまして当然、鳥飼地区の方におきましても、一定、また千里丘、元茨木寝屋川線におきましても、最終的ないろいろな構想はございますが、今のところにまだ全く水面下の状況でもございまして、今現在も見えない状況でございます。

とりわけ今回のいわゆるまちづくりの北部都市核での内容につきましては、あくまでシビックゾーン周辺地域を対象とした取り組みのまちづくりを進めているというふうな状況でございます、今後におきましても、そういったいわゆる基本的な構想につきましては、総合計画に位置づけております、これを基本としまして今後とも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 きょうはシビックゾーンということですが、もしこういうお尋ねであれば、一度お聞かせをいただいておりますが、福祉会館をふれあい広場といういろいろな構想の中から、その辺と関連して市民プールの位置づけはどうなっているのかと。その辺であれば。

北野都市整備部長。

北野都市整備部長 5ページに市民プールの内容を記載させていただいておりますが、この内容につきましては、周辺の公共施設整備に伴います再配置計画に基づきまして、一定、各施設の状況を把握

するためにここで記載をさせていただいているような状況でございます。

これらの内容につきまして、やはりトータル的にその公共施設の再配置計画を最終的、平成15年の委託調査の中でどういうふうに置きかえていくかというのも一つの問題点でございます。

これらにつきまして十分市民プールはこの構想では現実難しい状況ではございますが、各施設の管理者とも十分協議する中で一定の見解は示してまいりたいというふうに考えておる状況でございます。

これらにつきましてやはりこの本調査の構想の中で一定の位置づけというんですか、やはりそれにつきまして我々独自の判断というのは非常に難しいございますので、所管がございましたので所管とも協議していった上でその方向性につきましてお示しさせていただきたいというふうに考えております。

柴田委員長 石橋委員。

石橋委員 すばらしい構想であると思うんですが、やはりこれだけの大事業になりますので、摂津市全体としてもっとリンクしたような各エリアと、ここは摂津市の玄関口、または千里丘は玄関口になりますので、摂津市全体をリンクさせたような考え方で若干構想に入れていただいたらありがたいなというふうに考えております。

また、プールの件につきまして、やる以上は含んでいくような方向でぜひとも構想の中に入れていくべきであるというふうに私は個人的に考えております。

以上、要望でお願いいたします。

柴田委員長 ほかに。

本保委員。

本保委員 先ほど来いろいろご説明がりましたが、1点だけお尋ねをしたい

と思いますけれども、この平面新駅の効果については市負担が軽いということで、もしもそれを今、先ほど助役のご説明の中にありましたように、平面駅化する方向でいくと連立からは撤退するような形になるというようなお話があったと思うんですが、このデメリットの点で平面駅にしますと直近踏切の閉鎖時間の増加ということが挙げられていますけれども、これについては市民の方からお声が出ると思うんですね。踏切が現在でもあそのあたりは混雑するということで、この辺の時間の増加ということをお勧めされているんでしたら、それについての問題解決の方向としてどのように現在取り組んでおられるのか、またお考えであるのかということをお聞かせさせていただきたいと思います。

あと先ほどPFI事業との連携ということを総合的な形の中で考えていらっしゃるようなご説明があったと思いますが、現在、福祉会館の老朽化、建てかえ問題などについて進捗状況と申しますが、現在における整合性というものはどのような形で進められているのかということをお聞きしたいと思いますので、よろしくお願いたします。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 まず1点目の平面新駅と連立との関連という質問であったかと思いますが、先ほど申し上げましたように、この平面新駅というのはなるべく早く地権者の環境も含めまして土地利用の転換を図っていきたいということから、平面新駅ということで、要するに連立を待って高架駅で整備すると、やっぱり連立事業というのはかなりの長期間を要するものであります。だから、10年、15年後に駅をつくって、それからその土地利用転換

を図るのではとてもじゃないけれども間に合わないということもございまして、まず平面新駅をつくることによってまちづくりを行って、そこから連立につなげていって高架駅に変えていくという形のファーストステージ、ちょっと私の説明も悪かったのかもわかりませんが、そういう形で今のところ考えております。

それと、もう1点、踏切の閉鎖時間の増加ということで、これに対する対応策ということでご質問がありましたけれども、これにつきましてはいろいろ模索はしておるんですけども、まず一つは、踏切時間が増加する。それを短くするということはかなり技術的には難しいと思います。これはどっちかと言うと鉄道事業者さんにゆだねなければならない範囲と思うんですけども、その限られた時間の中でいかにスムーズに通すかということについては、交通の面から、我々市サイドでも考えられる面はあるかと思えます。例えば今、両側に歩道がないところに歩道を両側にちゃんと整備しまして、歩車のふくそうとか、そういうものをなくして踏切の要するに通過時間を短縮する。それによって時間は増加するけれども、通行台数を増やすであるとか、また、いろいろ今こういう連立事業の長期化という面で国土交通省におかれましてもいろいろな要するに踏切のそういう長期化の渋滞踏切についての改正とか、そういう改築の案をいろいろ検討されております。その辺もいろいろ情報を得ながら、そういうものに対してちょっとでもスムーズに通行ができるような策がとれるかとれないか、それも検討の対象として今後、検討していきたいというふうに考えております。

柴田委員長 小野助役。

小野助役 会館問題につきましては、

先ほど答弁申し上げた中で17項目の中に入れておりまして、その中で一定の整理をさせていただきたいと思っています。

今現在、内容的に見ておりますのは、いわゆる私どもの政策でありましたPFIチームの中で、これも説明をしたかもわかりませんが、現在の会館2,700平米、女性センター1,000平米等々で4,637平米があると。これを整備対象の施設としては市民交流センターなり、女性センターなり、社会福祉協議会なり、シルバーを取り込んでほとんどは貸し館業務になるので、それを整理をした上で2,000平米程度でいいんじゃないかと。ここを一つの大きな視点に持っております。

それで当時の類設計がありましたときに、あれを建てかえをする場合、12億円だとか、それからリニューアルしても約11億円ほど要ったとか、ああいう報告書が出ております。

それで、私どもはこの2,074平米でお互いが共有して使うと、市民の用に供するというこの中身で私どもは会館の整理をしたいと思っています。

もう一つ大きなのは、例の本会議で出ております保健所支所問題をこの時点で取り上げて来年予算化するのであれば、保健所支所はやはり撤退ということの意思表示しなくては動かない。これをどうするかという問題。保健所支所は、従来どおりまかりならんということで大阪府に物申していくということであれば、これは大阪府の意向がはっきりするまで待つべきでもありますし、そして、それが待てないということであれば、現在、大阪府に売却しておりますから、その売却した部分に対してどう大阪府との話し合いができるか。もしくはうちはもう返さないよということで新しく会館にそれだ

け分の平米を用意するからそこにおいてくださいと言うか、こういうような具体的問題がございまして、その辺のところ、早晚、会館問題の全体の平米の問題を提示させていただき、保健所支所問題も内部で詰めながら市の考え方を述べさせていただきますたいと思っています。

もう一つは、やはり会館そのものなんですけど、もう一つ考えていますのは、むしろ地域は地域でコミュニティで生きていくとなれば、お年寄りや高齢者が、ある程度いいものでなくても、そこで集い、会議をし、楽しみされるという場所が会館一つでいいのか。例えば、鳥飼の自治連合会から200名程度の多目的ホールと。私個人が思っていますのは、それはこっちで会館をいかにいいものを建てようと、鳥飼地区の方々はそのあそこから我々に来いということかと。やはり鳥飼は鳥飼の中で地域のお年寄りが地域でみんなが仲良く集い、会議し、地域を守っていこうというようなところも欲しいという要望がございまして。

そういうようなことも各議員さんと一度よく議論して、これほどまでにお金がないときですから、やるのであれば、その辺も含めてやはり議論をして整理しておかないと、会館ができてしまったけれども、今度は鳥飼の方なり、南には何も無いんだというようなことになりまして、これは地元議員さんもなかなかというように思っています、その辺も一遍視点に入れた上で、これからの地域は地域でお年寄りはそこで集い、憩い、話し合い、地域のボランティアをするというようなことを考えるのであれば、コミュニティという考え方に立つのであれば、そういうことも一体どう整理できるかということもやっておかないと、なかなか会館問題を建てたから、これでご辛抱願

いますということにならないのではないかと。そういうことも含めて今検討しておりますので、その辺のことも含めて決算がきちっとできた段階で私どもは17項目に入れておりますので、その中での保健所問題も含めて改めてご協議をさせていただきますたいと思っていますので、よろしくお願い申し上げます。

柴田委員長 本保委員。

本保委員 大変よくわかりました。

今、助役の方からもお話がありましたように、摂津のやはり顔とも言える形になっていくものを簡単に部分的に手をつけたりできる問題ではないというふうには当然考えております。やはり全体としてせっかくするのなら、いいものできた市民の皆さんに本当に喜んでいただけるようなものをしっかりと検討し、また、そちらの方向へご努力をいただきたいなど、このように考えますので、よろしくお願いいいたします。

さらに、先ほどのこういった踏切問題なんかはどうするのかというお話、ご答弁いただきましたけれども、やはり情報ですね、こういった段階でもやはりデメリットとしてはっきり書かれているのであれば、私どもにやはり資料の提供なり、現在わかっている時点だけでも結構ですので、そちらの方で集約されている情報をやはり提供していただきましたこと。それがやはり市民の皆様に対する姿勢にもなっていくのではないかと、このように考えますので、今後よろしくお願いいいたします。

柴田委員長 山本善信委員。

山本善信委員 問題点になるところにつきましては、今るお話があったとおりでおよその理解はできておるわけですが、要は正雀と、それから茨木市駅との間の一つの駅、二つの駅というのは、こ

れはもう阪急が敷設されたときからの懸案であります。三宅村時代からの懸案であります。その間に万博の関連で南茨木ができましたので、あとは摂津市駅にここに新駅をとすることは、これは一時香露園云々の話も出たこともありましたが、今日になってやっといろいろな条件整備の必要はありますけれども、より具体化してきたなど、あるいは現実味のあることになってきたなどというふうな感を深めておるのが率直な感想でございます。

ですから、そのことを踏まえて市域分断を解消するための連立というのは、これはそれ以上にさらにそれに加えて推進しなければならない問題だということは、これはもう今までからいろいろ言われているとおりであります。ですから、この計画そのものについては、いろいろ先ほどから問題になっております大きな事業所であるダイヘンの問題とか、あるいはまたいろいろな手法、それから都市計画街路の問題、踏切の問題、交通の問題、いろいろありますけれども、そういったことをすべて解消していく努力というのは、これはまちづくり、特にハードなまちづくりの面からして当然の話として、これはもうそのことについての問題点を一つ一つ解決していく努力をこれから続けることによって進める方向でやるべきだということは思っているわけです。

そこで、連立の話で先ほど助役の方が平面新駅が連立につなげていく一つの、平たく言えば近道になるという意味の話がありました。以前は連立に関しての熟度を高めるためには、前は単純に線整備をするだけの話、ただ上げるとしたことだけの話であったところが、周辺整備、例えば区画整理手法であれ、再開発であれ、とにかく周辺整備も含めて条件整備

することが連立を進める近道だというふうな形で言われてきたのが、先ほどちょっと話が出ていましたような国の方のこういった踏切解消云々の話からしまして、進めてこられた、最近はその強くなってきているわけですが、そういったことと関連してさらにこの連立の必要性なり、あるいはまたできる可能性のある熟度が高まってきているということが言えるわけで、先ほど助役が平面新駅がということやということの話、それから周りを区画整理手法でというのは、これも一つの周辺面整備とのかかわりの話で出てきた話ともいうふうに、それとも合致しているということから思いますと実現性が非常に出てきた。

問題はやっぱり財政的な問題が非常に大きいということになりますので、そういったことの工夫も十分していただかならんと。しかも財政的な問題については、今お話がありましたとおり、いきなり一遍にやってしまう方向で事が動けば大変なことになるわけですから、その辺は逐次1段階、2段階として段階を踏んでできるところからやっていき、しかも最終的にはトータルとしていわゆる財政負担が少なく済むような方向で努力しておられるという、今の方向は私は当然出てきてしかるべきだし、その方向をぜひ追求していただきたいと。

しかもその追求する中で具体的に問題点、ダイヘンの都合の話とか、そういったことも先ほどちょっとありましたけれども、これなんかはそのまちづくりの主体はどこかということであれば、やっぱり市民のことを考え、周辺全体を考えてやるのはやっぱり市の行政であるということをしかりと頭に持っていて、それで行政がこういう形でするんだから、そのために協力してくださいと。協力す

るためにいろいろ意見が言われますけれども、そのことに対してはきっちりとちゃんとした説得なり、理解を求めていくという努力は当然すべきことなんですが、そういったことをいろいろな手法を駆使してやっていただきたいというふうなことを思っておるわけです。

そこで、その連立の事業採択にかかわる関連で、こちらがどんどんそういう形で当面熟度を高めるために準備をして平面新駅からまずやるんやということで、やることによって連立が近づいてくることによってまた財政負担の可能性が出てくる話、先ほど計画は一応示されていますけれども、こういったことについて、ほかとの関係があると思うんですね。例えば堺市がもう既に事業採択されて事が動こうとしていると。その次がむしろここやないかというぐらいに熟度が上がってきているというような認識も一部にあるようですけれども、そういった本市の意向だけじゃなしに、国なり、あるいはまたほかとの順番というんですか、そういったことについての見通しをどういうふうにお持ちなのか、今の状態でこのまま進めていくことによってちゃんとした方向づけができるのかどうか、その辺をまずちょっと聞かせていただきたいというふうに思うんです。

それから、ダイヘン、以前にまちの真ん中にあの企業がおられる。来られたときは田んぼの真ん中やったことは間違いないわけですがけれども、周辺が開発されてきて、その開発の仕方がダイヘンと同じような形の開発の仕方で事が進んだのではなしに、周りが住宅地化してきてダイヘンがむしろ土地利用の位置づけがああいう形で逆に周辺の住宅地化したら、工業用地としてああいうところにふさわしくない施設になってきているというこ

とから考えたら、当然、ダイヘンの方としてもそういう形で別の形を考えられるべきやということで、これはもうダイヘンの方も十分理解しておられると思うんです。

この話が出てくるずっと以前に、もう10年も前になるろうかと思えますけれども、大きな企業が例えば滋賀県へ行ったとか、何とか行ったという話が以前にありまして、そのときに非公式な話として市の当局の方に、ダイヘンにしたら気の毒、後から周りが変わってきたんやないかということになるかしりませんが、都市計画上、用途上やはりふさわしくない部分が真ん中にぽつんとあるということはいかんわけやから、ほかへ移転してもらって何か別のことを考えてもらうような形で、まちづくり上そういう働きかけてをしたらどうやと、市の行政として。いう話をしたことがありました。そのときには、そんなことめっそもないと。税収の一番確実に上がる可能性のあるところを出ていってもらうような話をしたら、そんなことをということで市当局者は一笑に付された経験があります。

しかし、これはやはり市が主体を持ってまちづくり、しかも用途を位置づけするということは大事な話ですから、今回はそういう形のものできっちりと方向づけすればわかっていただけだろうし、わかっていたように話をしてもらわなきゃならんというふうに思うわけですが、ひとつこのことを進めるにあたっての市としての考え方をしっかりと、ただ単に調査して見通しがつかんからどっちにしましょうか、やりましょうか、やりませんかということじゃなしに、方向はきっちりやる方向に向けてちゃんと話を進めていってもらいたいと思うんですが、その辺の決意を一遍ちょっと聞

かせていただきたいと。これを2年にわたって単なる調査倒れにならないようにするためには、この調査を生かすためには一体どうするんやということの一遍基本的な決意を聞かせてもらいたいということをお願いしたいと思います。

柴田委員長 山脇次長。

山脇都市整備部次長 連立事業採択の他の順番での方向性はどうお問いなんですけれども、以前、平成3年、4年に連立の国費調査をさせていただきました。その後いろいろな大阪府、また電鉄、また吹田市といろんな関係で協議していったんですけれども、正雀車庫の関連で非常に問題がありました。ただ、そのときから言われておりましたのは、連立事業というのは3点セットですよと。連立事業と道路整備と、それからまちづくり、これが一体となって採択できるものですよということでおっしゃっていました。

私どもは、確かに正雀車庫の問題があったんですけれども、連立事業の区間でいかにまちづくりができるかというのも、これが大きなネックになっておって今日まで来ました。

私どもも平成3年、4年に調査はさせていただいたんですけれども、平成5年のときに、今、柴田委員長の方から本会議で連立事業の採択のめどはいつなんだということでお問いになって、平成5年段階では、平成4年には東大阪市、また平成6年には泉大津市、平成8年には高石市ということで、大阪府は隔年で事業採択をやっていこうという方針でありました。私どもの摂津市、吹田市につきましては、平成8年の次の平成10年ということで望んでおったんですけれども、正雀車庫、またまちづくりの関係でトーンダウンしてきたというのが実態でありまして、今回、山田川から大正川までの

区間という連立の第1段階の事業区間ですけれども、今までなかったまちづくりができたということで、これは今、大阪府で事業中といたしまして5か所ありまして、平成15年に着工準備採択できたところが堺市というふうに聞いております。ほかの事業も平成17年、また19年ぐらいに終わる事業ということも聞いておりますので、本市が今計画しております着工準備採択に向けてまだ我々の計画では約5年あるんですけれども、その期間内に何とかそういう土壌をつくっていききたいと、こういうふうに思っております。

柴田委員長 小野助役。

小野助役 決意といいますか、姿勢でございますが、先ほど部長も答えておりますように、いずれにしましても今後のシビックゾーンの周辺整備との課題だとか、1ステージ、2ステージ、まとめてまいります。

それで、今後の課題の中でこういうことを思い出すんです。もともと基盤公団が来たときに阪急の当時の鉄道本部長は、高架だけの事業であれば、私は乗れないと。基本負担金、たしか8%でございましたですかね。そんな金を払ってまで路上交通を誘導してますます乗客が落ちると。だから、そこにあるのは、いわゆる新駅であり、まちづくりやと。そのとき新駅というのはこの上なんですね。ところが、今回は平面駅で阪急さんは阪急さんの都合によって出てこられたと。これは非常に優位性があると思います。

財源の問題一つとりましても、ほかにたくさん事業持っていますので、これが本当にいけるかどうかというのは危惧するところがありますが、私どもはこれほどの条件が整う可能性があるものをあきらめるのは早いと思っております。これ

は最大限追求すべきだと思います。

そのときに打つ手がこれしかありませんと言ったときにお出しますけれども、そのときにそんな打つ手はだめだと言われれば、これはもう撤退となるかもしれません。しかし、それは私どもはこの連続高架化事業に向けての非常に大きなインパクトであり、これができるならば、私はやっぱり大阪府下でも1、2を争うところにランク付けされると思います。

したがって、そういう後の連立問題を茨木との関係であるとか、一般財源70億円、80億円、起債問題どうなるか議論はございますが、まずこのことに乗れるか乗れないか、これはもう最大限の努力をして、先ほど木村委員にお話しましたように、本音で阪急もやりたいと言っているわけですから、ダイヘンも、一定、この摂津事業所としての役割は一部を残してはもうすべて移転しましたと、これも事実でございます。

お互いに共通の利点があるわけですから、そこを最大のポイントとして最大限可能性を追求して、特に新駅15億円は、そこまでおっしゃるのであれば、阪急さんに一定の決断をしてもらって前へ出てもらわないと、私どもの中で持つということにはなり得ないということも含めまして取り組んでまいりたいと。その上で14年決算の中で明らかにさせていただく中身としてのたくさんの事業がございますので整理をした上でお示しをさせていただきたいというふうに考えております。頑張っていきたいと思っております。

柴田委員長 山本善信委員。

山本善信委員 非常に難しい問題であり、大きな問題であるということは十分承知しているつもりなんです、要はどこが一体何を進めるのかということであるのは、主体はあくまで市であって、市

がまちづくりでこうするんだということのそういう方向性を持ちながら、阪急が仕事をするわけじゃないわけです。ダイヘンが仕事をするわけじゃないんです。我々が仕事をするんですから、だから、そここのところをやっぱり市長始め行政の方の中身がしっかりと、縦の連絡をしっかりと。一丸となって取り組んでほしいなということ、きょう市長は来ておられませんけれども、きっちりその辺のことも市長にも認識を新たにしてもらって、市長は市長なりにやっぱりその辺のこの認識をもっとしっかり持ってやってもらいたいと。意欲は十分持っておられると思いますけれども、さらにその具体的なことについての話、場合によったらトップでどンドン働きかけていくんだと、あるいはまた問題点について解決するための努力をするんだと、自分が陣頭指揮でやっていくんだというぐらいつもりでしっかりやってもらわな困るということだけ言うといてほしいと思います。皆さん方のぜひご努力に期待したいと思います。

柴田委員長 ほかは。

大澤委員。

大澤委員 阪急の高架化というような話で当初受けておりましたけれども、今のご説明によりましたら平面駅だということであります。そうしますと当然、千里丘三島線についても平面交差ということになるわけですが、高架を待っておれば先いつになるかわからないというような現状の中で、やむを得んという思いはいたします。

ただ、千里丘のJRの地下道も五、六年後には完成し、また南千里丘の道路の拡幅等も現在完成もし、通過道路として非常によくなってきております。ただ、その折に駅があって、その近くの踏切と

というのは、現状のように駅と駅との間の交差と違って阪急の庄屋の踏切を見たらわかるように随分遮断機が長くおりにあるケースがあると。これは今度は逆に阪急の交差の部分で渋滞としてネックになるであろうということを推測するわけです。といてこれをアンダーにすれば将来高架になったときにむだなことにもなるかと思うんですけれども、高架がいつになるかわからないというような現状の中で、やはりスムーズな交差ということになれば立体が望ましいと思うわけで、そのあたりはいかがでしょうか。

あのままの平面交差となれば、必ずや将来、歩道を現状よりも広げたところで車両そのものの通過は一緒ですから、恐らくそこで渋滞を起こすと。現在よりも余計遮断機のおりにある時間が長いですから渋滞を起こすであろうという辺はどのように見込んでおられるかと。

それから、アンダーということになりますと費用がかかりますけれども、これはそういった面でのご努力はいかがなものかと。そのあたりちょっとお聞きしたいんですけれども。

柴田委員長 岡田参事。

岡田まちづくり支援課参事 平面駅の問題点としての踏切閉鎖時間が長くなるということでご質問があったかと思うんですけれども、確かに千里丘地下道が開通する中で、あそこの踏切、平面駅を設置することによって直近踏切になりますので通過していたものが直近で徐行して停車する。停止していたものが徐行して出ていくということに関連して長くなるということでここにお示しさせていただいております。

ただ、それはやっぱり今、暫定の高架というか、立体交差化というお話もありましたけれども、担当としましては、や

はり先ほど申しました最終的には連続立体交差というものに向けてやっている限りは、そういう暫定という、確かに先ほど歩道の拡幅程度ではというお話もありましたけれども、そういういろんな対策をした上での話ですけれども、やはりなるべく連続立体交差完成までの時間を短縮していく、財政等の種々問題もありますけれども、そういう方向に力を入れていって、なるべく早く片側でも高架になれば踏切の閉鎖時間は半分になります。ですから、そういうことを目指して努力していったって財政も軽減させながらやっていきたいというふうに考えております。

柴田委員長 大澤委員。

大澤委員 今のご説明でやむを得ないという思いはいたしておりますけれども、とにかく現状がそういうことでありましたら、他の委員さんのご発言にありましたように、市の努力の方でとにかく連立高架化ということで、いつになるかわからないということじゃなくて、ある程度明確な将来の図が書けるような、いわゆるシビックゾーンの完成ということにご努力を願いたいということを要望しておきます。

柴田委員長 藤浦委員。

藤浦委員 今までさまざまに議論がなされてきた中で、今回のシビックゾーンの関係の中間の報告ということで、主に南千里丘関係のことが中心になっておりますが、その中で先ほども議論がありましたようにダイヘンの意向と、やっぱり阪急の意向というのは非常に重要なというか、大きな位置を占めていると思うんですが、これから当然これをもとにまた15年度でさらにまちづくりとかについての絵がかかれていくんだらうというふうに思うわけですが、やっぱりこちらの市当局としては、先ほどもありま

したが、取り組む姿勢として本当に財源の問題もこれから調査をしなければいけないと思いますけれども、あくまでやっぱりダイヘンとか阪急については、こちらが主体性を持って相手を説得してでもこのことには理解していただくというぐらいのやっぱり気概を持っていただいて取り組んでいただきたいなと。これは要望しておきたいと思います。

それで、これから15年度の今度の調査の中には当然、各公共施設の再配置の件も絵がかかれていくんだらうと、こういうふうに思うわけですが、ちょっとこれ所管が違うんですが、14年度ではPFI事業によるプールの跡地における総合福祉会館を中心としたPFIにおける報告書がまとまっておりますね。今回またこれらの施設をこういう形でまたここに調査されるということで絵がかかれていくということで、この辺の市のとらえ方ですね、前のPFIの調査書と、今回また調査する、この辺の解釈をどのようにされたのか1回ちょっと説明をしていただきたいなと思います。

柴田委員長 北野部長。

北野都市整備部長 PFIの関係でございますが、当初におきましては、ご承知のとおり、市民プール跡地におきましての福祉会館の総合的な機能を備えた会館ということで一定の計画の内容を出されたところでございます。

これも一つのいわゆる案として、そして、さらにまた今現在、我々が進めております南千里丘の地域におきましても、以前にも当初計画がございましたが、ふれあい広場の一角でという話もございました。また、その位置におきましても、一定、そのPFIでどれだけのものが建つということもやはり検証する必要があるということで、今回、政策推進の方も

いろいろと議論されてございます。

そのような内容でもって今後、我々としていたしましてもやはりPFIの取り組みとしてふれあい広場の位置にどれだけのものがどういうふうに住つかということもお互い連携を図りながら一定の方向性を見出していきたいというふうにお考えおるところでございます。

柴田委員長 藤浦委員。

藤浦委員 そういふ答弁になるだろというふうに思っておったわけですが、そういう意味も含めましてやっぱり市民に対して以前にやったPFIの調査書、それから今回の調査書としっかり説明ができるようにしていただきたいということと、それから先ほどもありましたように、やはり実現可能な調査をしていただきたいということをお願いさせていただきます。

柴田委員長 ほかにありませんか。

木村委員。

木村委員 1点聞き漏らした分だけ聞かせていただきたいと思うんですけれども、この5ページに書いてあるように、北部都市核、シビックゾーン、それから西部都市核、吹田操車場跡地、この問題はお互いにリンクして相互に補完し合いながら機能連携を図っていくということになっておるんですけれども、先ほど来いろんな委員さんからもおっしゃるように、南千里丘のシビックゾーンの問題については、14年、15年で調査費をつけるということについて、我々も賛同し、前へ進めていくとして望んでいったということになっているんですけれども、北部都市核の千里丘の西の再開発の問題をこの機会に改めてちょっと聞いておきたいと思うんですが、千里丘観光開発はほぼ買収の見通しがついたというようなこともお聞きしております。そうい

う点ならば、以前から担当しておられた職員、あるいは地元の地権者の方からやはりみんなあそこの動向を注目しているんだと。千里丘観光開発が動けば、市は本格的にやはり駅前再開発に取り組んでくるんだということの見方を持っておられますし、そういう点ではこれが正式に買収できるという見通しが立てば、西の再開発もやはり進んでいくという可能性がありまして、そういう点ではこの西の再開発についても市としては取り組んでいかなければならない。

先ほど来話がありましたように非常に財源的な問題がありますので、あれもこれもすべてはできませんし、そういう点では私が聞き及んでおりますのは、中心市街地活性化事業という形で国の方からも一定の補助金がおりにてくるというような手法もあるやに聞いております。その辺のことも視野に入れながら、西の再開発等についてもやっぱり進めていく必要が出てくるんじゃないかと思うんですけれども、その辺の市の今の考え方をお聞かせ願いたいと思います。

柴田委員長 北野都市整備部長。

北野都市整備部長 木村委員のご質問でございますが、一定その後、西再開発につきましての事業性については十分我々かって認識をいたしておるところでございます。

今、ご指摘の内容でございますが、中心市街地におきます活性化法のいわゆる適用についてというお話でございますが、この内容につきまして我々以前から実施されております内容につきましていろいろと議論しているところでございます。とりわけこのとっかかりといたしまして、やはりこういったふくそうしたまちづくりの考え方があり、それぞれ重要性がある。こういった折に中心市街地をいわゆ

るすべてここで網羅すれば、一定のまちづくりとしてやりやすく、また将来的な問題といたしましても取り組みやすくなるというふうな状況もございます。

この中心市街地の整備に当たりましては、一定の条件がございます。おおむね仮に区域のエリアを決めた中でのまちづくりを進めるに当たりましては、5年ないし10年の間にやはり物事を進めていかなければならない。まずこれが一つございます。

この中心市街地を受けるに当たっては、当然、事業計画のいわゆる作成が伴います。これにつきましても大阪府の承認を得て一定の判断をいただくわけですが、この内容につきましても実現化のある可能性がもし出てまいりますれば、やはり私もといたしましても、この中心市街地のいわゆる網をかぶせた中での、一定、まちづくりの方向性というのは非常に大切ではなからうかというふうに考えてございます。

今後におきましても、このまちづくりがある程度めどが立つ段階におきまして、我々におきましてもこの中心市街地に伴いますやはり網をかぶせるような方法も視野に入れながら今後、検討し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。

柴田委員長 ほかにありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

柴田委員長 それぞれの委員から今回14年度のシビックゾーン周辺等まちづくりの構想調査についてのご意見なり、ご質疑をいただきました。

委員長といたしましても、ただいま聞いておきまして、やはり市の方の、今度改めて15年度総括して2年間の分をまた出していただくと思っておりますけれども、そのときの考え方としては、基本的にやっ

ぱりどうやっていくのかというもう少し具体的な決意も含めて取り組みをしてほしいというようなお声が多かったように思います。

そういうことも踏まえて、今回のこのシビックゾーン周辺の報告はこれで終わりますけれども、次回のときにはその辺も十分加味していただいたまた内容でお示しいただけるようお願いしておきます。

以上で本委員会を閉会します。

(午後2時52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 柴田 繁 勝

駅前等再開発特別委員会

委員 山本 善 信