

摂津市議会

# 駅前等再開発特別委員会記録

平成16年3月16日

議会事務局

# 目 次

## 駅前等再開発特別委員会

3月16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（市民生活部長、都市整備部長）	
質疑（森西委員、川端委員、川口委員、渡辺委員、山本善信委員、石橋 委員、藤浦委員）	
採決 .....	40
シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査の報告について .....	41
説明（都市整備部長、岡田まちづくり支援課参事）	
質疑（森西委員、山本善信委員、渡辺委員、川端委員、石橋委員、川口 委員、藤浦委員）	
閉会の宣告 .....	62

## 駅前等再開発特別委員会記録

### 1. 会議日時

平成16年3月16日(火) 午前10時 3分 開会  
午後 4時 9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 川端福江
委員 渡辺慎吾	委員 山本善信	委員 川口純子
委員 森西 正	委員 石橋徳治	

### 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
市長公室次長 羽原 修	政策推進課参事 吉田和生
生活環境部長 前田宜伸	同部次長兼自治振興課長 大場房二郎
同部参事兼環境対策課長 前川 弘	
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 中川 顯 同局次長代理 野杵雄三

### 1. 案件

議案第 1号 平成16年度摂津市一般会計予算所管分  
議案第 9号 平成15年度摂津市一般会計補正予算所管分  
シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査の報告について

(午前10時3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  
開会いたします。

理事者からあいさつを受けます。

市長。

○森川市長 おはようございます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中、  
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  
ご審査をいただき、可決賜りますようお願い  
申し上げる次第でございます。

また、このあとシビックゾーン周辺等  
まちづくり構想の調査についてご報告を  
させていただきますので、ひとつよろしく  
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。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、ひとつよろしくお願い申し上げます。

○柴田委員長 市長のあいさつが終わ  
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。

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  
して審査を行いたいと思いますが、異議  
ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○柴田委員長 異議なしと認め、そのよ  
うに決定いたします。

暫時休憩をいたします。

(午前10時4分 休憩)

(午前10時5分 再開)

○柴田委員長 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。生活環境部長。

○前田生活環境部長 おはようございま  
す。

議案第1号、平成16年度摂津市一般  
会計予算のうち、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、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、環境アセス推進事業として旧日本鉄  
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  
くための委員報償金と審査会開催に関わ  
ります賄い費を計上させていただいてお  
ります。

なお現在、環境影響評価審査会は、第  
8回目の審査会を2月6日に開催したと  
ころでございます。

以上、当初予算の補足説明とさせてい  
ただきます。

○柴田委員長 続いて、都市整備部長。

○北野都市整備部長 議案第1号、平成  
16年度摂津市一般会計予算のうち、都  
市整備部にかかわる部分につきまして、  
目を追って主なものにつきまして補足説  
明をさせていただきます。

歳出でございますが、165ページを  
お聞き願いたいと思います。

款7、土木費、項4、都市計画費、目  
1、都市計画総務費では、シビックゾ  
ン周辺等まちづくり構想調査事業に係る

旅費と、166ページ、需用費のうち、印刷製本費でございます。

次に、168ページ、目2、街路事業費では、報償費、旅費及び需用費のうち、阪急正雀駅前地区整備支援事業、阪急京都線連続立体交差事業、及び吹田操車場跡地利用検討事業に係る経費でございます。

次に、171ページ、目6、再開発事業費では、千里丘西地区市街地再開発準備組合への講師派遣等の支援をいたすものでございます。

以上、予算内容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15年度摂津市一般会計補正予算（第6号）のうち、都市整備部にかかわる部分につきまして、目を追って主なものにつきまし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、14ページをお開き願いたいと思います。

款12、国庫支出金、項2、国庫補助金、目2、土木費国庫補助金では、シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査事業補助金の確定に伴う減額でございます。

次に歳出でございますが、43ページをお開き願いたいと思います。

款7、土木費、項4、都市計画費、目1、都市計画総務費では、旅費、需用費等は所管事業に係る経費の執行差金でございます。

44ページ、委託料では、シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査委託料は、自助努力による縮減、及び執行差金による減額でございます。

目2、街路事業費では、旅費、需用費は所管事業に係る経費の執行差金でございます。

45ページ、目6、再開発事業費では、旅費、需用費は所管事業に係る経費の執

行差金でございます。

以上、補正予算内容の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、これより質疑に入ります。質疑のある方は挙手をお願いいたします。森西委員。

○森西委員 シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査事業については、後ほど説明を終えてから、また質問させていただきたいと思っております。

阪急京都線の連続立体交差事業ですけれども、これに関しては新駅については15億円かかるということで、それと区画整理に関しては8億3,000万円かかるということですが、それではそれに合わせての立体交差の部分、これは今のところどこからどこまでの部分を上げてくるのかお聞かせいただけますか。

それと、立体交差をした場合に、この南千里丘のダイヘンの跡以外で、例えば立体をするに当たっての立ち退き等が出てくるのか。もし出てくる場合であれば、どのぐらいの費用がかかるのか。

例えば、その費用に関しては国からの補助がどのぐらいで、市の持ち出しは幾らぐらいになるのかお聞かせいただけますでしょうか。

続いて、阪急正雀駅前地区の整備支援事業ですけれども、これについては今まで大阪人間科学大学と共同で研究をされ、勉強をされて、よいまちづくりをつくっていかうというような考えですが、どのような成果がでているのか。それと、その会議の中でどのようなまちづくりを今後考えていかうというふうな話し合いをされて、どういうふうな意見等が出ているのですか、お聞かせいただけますでしょうか。

吹田操車場の跡地利用の検討事業です

けれども、先日もこの委員会でいろいろと議論をさせていただいて、現地の方も視察に行ったんですけれども、安威川南町の大阪貨物ターミナルに、この前の時には抗議文といいますか、文書で提出されているというふうなことをおっしゃっておられましたけれども、どういうふうな文書内容でもってJR貨物に対して提出されたのかお聞かせいただけますでしょうか。

それと、千里丘西地区の再開発ですが、本会議でも同僚議員からも質問がありましたけれども、準備組合から、やはり本組合の方に早く進めていかなければならないというふうには考えておきまして、この準備組合に入っていない地元の地権者に、どのような市としての呼びかけをされているのかお聞かせいただけますか。

○柴田委員長 小山課長。

○小山まちづくり支援課長 委員ご指摘の正雀駅前地区のまちづくりについてでございますが、今現在、大阪人間科学大学と交流を始めております。交流をはじめましたのは、今年の4月から、市の方から依頼しまして、今後、正雀地域、あるいは市全体的なまちづくりができないかということで大学側に協力依頼をしまして、4月から交流を始めたところでございます。

成果としましては、今年の成果でございますが、昨年8月に行われました摂津まつりに学生が正雀地域の若手懇の模擬店を手伝うという形で共同で模擬店を開催した経緯があります。

その後におきまして、大学で行われた学園祭に正雀地域の若手懇が模擬店を出店するというような成果が出ております。

今後のまちづくりについての取り組みでございますが、今現在、若手と学生と交流を図りながら、この正雀地域に合っ

た商業の活性化のための事業が、どのようなものがあるかということは今現在検討されていまして、今後、空き店舗を活用した活性化の事業ができないかとか、あるいはこれは市全体的なまちづくりのことなんですけども、モノレールの駅で市内の案内板とした役目の模型を展示して、地域の案内ができないかとか、そういった取り組みを今のところ考えておられます。

それと、千里丘西地区の準備組合から本組合に移行すべきではないかということと、現在、準備組合に加入されていない方にどういうふうなことを行われているかというご質問につきましては、現在、年1回総会を開催しております。そのときにも記念講演会も開催しております。その講演に参加をさせていただくよう案内を配布しておる状況でございます。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 まず、阪急の連続立体交差の範囲と事業費の関係でございますが、連立につきましては、当初平成3年、4年に調査いたしましたときには4.2キロという範囲で調査しておりましたが、その後、旧建設省、今の国土交通省との協議によりまして正雀車庫などが問題となりましたことを受けて、いろいろ調査を行いまして、現時点では、それらを含まない山田川から大正川の範囲の2.1キロを先行的に整備できないかということで検討させていただいております。その2.1キロの事業費でございますが、後ほどシビックゾーン周辺等の調査報告の最終ステージという形でも報告させていただく予定をしておったんですけれども、全体で325億円、うち市負担が55億円という形になっております。

続きまして、大阪貨物ターミナル駅の

J R貨物に対する文書、こういった文書をこれまで出しているかということですが、平成5年に死亡事故がありまして、それらに伴いまして昭和57年の覚書が遵守されていないということを受けまして、摂津市長と摂津警察署長名で大阪貨物ターミナルの駅長あてに新幹線鳥飼基地西口前交差点事故に係る交通安全対策についての要望という形で平成5年9月14日に公文書を出させていただいております。内容につきましては、そういう事故があったことに伴って覚書が遵守されていないということに対して、遵守を再びお願いしたいという旨と、なお一層の交通安全対策として事故防止策を講じられたいという内容でございます。

これらの文書を受けまして、J R貨物の方では貨物の専用通路に支障を来します交差点改良であるとか、それと西口への交通安全員の設置等の措置を今行っているような状況でございます。

○柴田委員長 森西委員。

○森西委員 今回のJ R貨物に対しての文書なんですけれども、事故が起こったからと、そういうふうではないと思うんですよ。本来は、覚書があって、流入路というのが定められていて、それを越えて出入りしているというふうなのがありまして、それが問題であって、事故があって、それに対して改善を求めるというふうなことの文書ではないと思うんですよ。ですから、逆にJ R貨物からすれば文書が来て、警備員を置いてますよと。前の歩道の安全改良もしてますよというふうなことでしたら、向こう側からすれば市から来たその文書に対してちゃんと措置をしたというふうにとっているんじゃないでしょうか。

やっぱり、市がはっきりと覚書にはこ

ういうふうなことを書いてる、覚書をして、それ以上の出入りに関してはしないようにというふうな強い対応でのぞまないといけないと思うんですよ。

それと先日、委員会の時にも指導をしてほしいというようなことで申しあげましたけれども、それ以後、委員会が終わったあとに、旧の鉄建公団、支援機構から何かそれに関して、市に対して何かおっしゃってきたかお聞かせ願えますか。

それと、千里丘西地区再開発の準備組合ですけれども、年に1回の総会を開いて講演会等の案内を配布するというだけでは、準備組合に入っておられない方というのは、何か考えがあって準備組合に入っておられないんですから、その案内を配布して、それで来てもらって一応はこういうふうなことをしますので来てくださいというふうにはアプローチしたというふうなことにはならないんじゃないかなと思うんですよ。直接、話をされたり、そういうふうなことでしていかないと、これからでも例えば案内を配布して、一応はアプローチしましたというふうなことでも向こうは、ただ、いや、そういうふうなところには行かないというだけであって、やっぱり直接話をされて、準備組合に入らないとおっしゃってる、その気持ちをいかにして解きほぐすかというか、そういうふうな方策をとっていかねばならないというふうに私自身は思っているんですけども、その辺どのように考えておられるかお聞かせをいただけますでしょうか。

阪急正雀駅前地区の整備支援事業ですけれども、人間科学大学の方と4月から交流をされてということで、すばらしい考えだと思いますし、ただ、人間科学大学の学生さんが、どの程度、特定の方だけと交流を持たれているのか。やはり大

学全体的に交流を持たれて、やっぱり正雀地区の活性化といいますか、摂津市自身の活性化につながったらすばらしいし、すばらしいまちになるのではないかというふうに思っております。その辺、実際、人間科学大学の特定の人だけと、そういうふうな交流を持っておられるのか、学校全体で交流を持たれて、またこれから人間科学大学自身もそういうふうな方向で向かっていただけるのかお聞かせいただけますか。

それと、阪急京都線の連続立体交差ですけれども、この秋にダイヘンさんと話をされて、詰めていくというような答弁も本会議の中でもありましたけれども、その辺をこれからどういうふうなスケジュールといいますか、どういうふうな流れで、どういうふうに話を今後もっていこうとされているのかお聞かせいただけますでしょうか。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 まず1点目の大阪貨物ターミナル駅に関連いたしますご質問でございますが、先ほどちょっと私の説明が不足しております、確かに覚書を遵守してないという状況はまことに遺憾であって、ただ平成5年の死亡事故に端を発して、そういう活発な動きが出てきたということでご理解ください。

それで、その後の動きですけれども、覚書の中では中央環状線に面する西口については、南行きのやむを得ない場合以外は出入りしないということになっております。そしたら、どこを通るかと言いますと、先ほど申し上げました専用道路、茨木市に抜けます専用通路を通るという約束になっておるんですけれども、これがちょっと時期は未確定なんですけれども、茨木市内の十三高槻線の北川排水路付近の十三高槻線の中央分離帯の設置に

よって交差点が閉鎖されたことによって専用通路が、なかなか使うことが難しくなったというふうな状況に陥りました。

その改善のために茨木市内の宮島二丁目交差点という流通団地の中にあるんですけれども、その交差点改良の改善をすれば専用通路が順当に使えるということで、交差点改良による改善を平成10年から茨木市に対し依頼してまいりました。

ただ、なかなか所轄警察の理解とか、茨木市側にすべての貨物を出すのに理解を得るのに時間を要しまして、今現時点では若干、府警本部との設計協議の課題が残ってますが、所轄、茨木市とも概ね理解を得られるような状況になっておりまして、その交差点改良に伴う費用につきましてもJR貨物が負担するというこの話で今のところなっております。

そこから先ほどのご質問の2つ目の支援機構という話になるんですけれども、23日の当特別委員会が開かれた後に支援機構からJR貨物、本市にもありましたけれども、JR貨物に対して、やっぱりJR貨物が約束を守るという意味での当初の覚書の遵守ということにかんがみまして、そういう強い申し入れをしていただきました結果、JR貨物より文書的には16年2月27日、JR貨物の関西支社から茨木市長あてにそういう交差点改良を行っていただくことにご協力してくださいということの協議文を提出されて、今後ちょっとスケジュール的には茨木市の予算の計上や、先ほど申しました交差点改良の府警本部の協議がありますのでスケジュール的には、まだきっちりしたことは申し上げられませんが、その交差点改良の改善を早い時期に実施していただいて覚書を遵守していただけるように努めてまいりたいというふうに考えております。



それと、連立に絡みましてダイヘンにこれから秋という話で、どのようなスケジュールを持っておるかというご質問であったかと思うんですけれども、ダイヘンにつきましては、15年7月に阪急、ダイヘン、それと本市ということで3者のワーキングをもちまして、これまで計4回のワーキングを実施して事業手法であるとか、そういうお互いのメリット、デメリットの確認をし合った中で、いろんな役割分担の話とかをしてまいりました。

昨年度の中間報告で申し上げたんですけれども、基本的にシビックゾーン周辺等のまちづくり構想は、最低限の基盤整備を市が担って、建物等のまちづくりは民間開発に委ねるといような考え方を持っております。どういう形かということ、そしたら土地活用については、どちらかということダイヘンさんの思い、主体という形で進めていただきたいということで話をしております。その土地活用について、今、ダイヘンさんにおいては、いろいろなところの協力を得て、具体的に申しますと信託銀行系の協力を得て、今、土地活用について検討されているところです。それも、その土地活用の面ともう1つ、当然、ダイヘンさんは移転ということになりますから、移転費用や業務の改善、合理化とか、そういう面でもいろいろ検討されております。そういう検討結果をこれから、ダイヘンさんについても秋までかかるのかどうかもわかりませんが、今、順次進めていただいているところ、その結果をまたワーキングの中でいろいろお話を聞きながら基盤整備以外の土地活用については、どういう形がいいのかということダイヘンさんとの間では煮詰めていって、ダイヘンさんとして、このまちづくりに最終的にう

なづいていただけるのかというところを今後詰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 小山課長。

○小山まちづくり支援課長 千里丘西地区の準備組合に加入されていない方への呼びかけについてでございますが、平成14年度6月現在の名簿につきましては、準備組合に加入されている方が43名おられます。地権者の大半の方が加入されていると考えております。まだ加入されていない方もおられますので、この時点で加入されていない方に働きかけ、1件の方に加入していただいたという経緯があります。

それ以外に、合意形成のいただけてない大口地権者の方の合意が、やはり最優先と考えておりますので、その方に対してもまちづくりに対する考え方を聞きに行くなど、再開発に対してどのような考えを持っておられるのかということは市の方から直接伺いに行ってもおります。

そういうことで組合に参加というんですか、まちづくりに協力をお願いしたいということでお願いには行っております。

次に、正雀地区の関係で、人間科学大学の特定の学生と交流をしているのではないということなんですけれども、現在、人間科学大学の学生が主体となった学友会という会があります。その学友会と現在交流を深めていまして、現在は学友会の会長、副会長、あるいはその役員と主に交流を始めていますが、今後、その会員、あるいはほかの学生とも交流を始め、商業の面、あるいはまちづくりの面だけでなく福祉関係とか、そういう幅広く市全体にかかわりを持っていきたいと、市の方では考えております。

また、学校の方でも交流サロンを開催され、その中でも私、学長とも話した中

では、学長の方もそういう交流を望んでおられますので、その辺を考えると今後、市全体的な交流ができていくものと考えております。

○柴田委員長 森西委員。

○森西委員 千里丘西地区再開発の準備組合ですけれども、これはやはりJR千里丘ガードの拡幅が平成21年に完成されるということですので、代表質問でもありましたけれども、やはり対面通行ができて、それで千里丘駅前である西側が今の状態のままであれば、やはり片一方はよくなったのに、片一方はそのままであって何も変わらないと。今でも例えば吹田の方は、あそこ通勤をずっとされるわけですね。よく聞く話ですが、通行だけであって、あそこで立ち寄って物を買ったり、食事をしたりというようなことがないというふうに聞いております。

やっぱり、まちの活性化を考えますと、そういうふうな方があそこに立ち寄られて買い物をしたり、飲食をされたりというふうなことが、やっぱり望まれるんじゃないかなというふうに思っておりまして、そういうふうなまちに早くなるように、できたら平成21年に千里丘ガードが対面通行になると、完成するという時と一緒に再開発ができるように、時間はありませんけれども努力していただきたいと思えます。

やはり千里丘西の再開発が完成するには、準備組合が本組合になるというのが前提でありますので、ぜひとも早く地元の準備組合に加入されていない、大口地権者さんを準備組合に加入していただいて、本組合に早くしていただきますよう努力願います。

それと、吹田操車場跡地に関連してのJR貨物から、2月27日に茨木の宮島交差点改良をされるというふうな答弁が

返ってきましたので、向こうは茨木ですけれども、摂津市が逐一状況を把握しながら、なるべく早く交差点改良が完成されて、中央環状線からの流入、流出が速やかに、向こうから入られるようになるように市としても状況をこれからも把握していただきたいというふうに思っております。これも努力してください。

それと、阪急正雀駅前地区の整備支援事業ですけれども、人間科学大学の学友会の方が窓口になってされているというふうなことですけれども、埼玉の所沢に早稲田大学がありまして、早稲田大学ではスポーツを通じて子どもからお年寄りまでを学校の学園を市民に開放されてるんですよ。例えば、学校の食堂から体育施設、グラウンド等が市民が利用できるというような状況になっておりまして、キャンパスの中を学生だけでなく、子どもからお年寄りまで、ずっと行き来して、もう普段から毎日行き来をしてる状態になってまして、そういうふうなんも、もしできたら人間科学大学、もしくは薫英短期大学の中を市民の皆さんが行き来でき、あちらさんの考えがありますけれども、行き来でき、自由に利用させていただき、子どもからお年寄りまで学生も一緒に交流をして、いい活動といたしますか、そういうふうな交流ができればいいんじゃないかなというふうに考えておりますので、これも一応参考として、人間科学大学が正雀、もしくは摂津市に活性になるような考え方をぜひとも考えていただきましたらありがたいんですが、これも要望とします。

それと、阪急京都線の連続立体交差ですけれども、各メリット、デメリットを考えて、これから市が幾ら、阪急が幾ら、ダイヘンが幾ら出すというような具体的な話にもなってくると思うんです。

今の段階での阪急の新駅部分で10億円、区画整理で8億3,000万円というふうに出ておりますけれども、これは全体の事業費なのか、もしくは全体の総事業費の中の摂津市の持ち分といいますか、金額なのか。それと、これから恐らく金額での交渉が出てくると思うんですけれども、例えば、向こうからうちはこの金額ではできませんと、摂津市さん、もう少しこの部分を出していただいけませんとか、割合を例えば50%、50%の部分で40%、60%に、摂津市さん60%お願いしますとか、70%お願いしますとか、そういうふうなことが出てきた場合に、それでもこの事業というのは推し進めていこうというふうには考えておられるのか、その辺お聞かせいただけますか。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 まず全体事業費の話ですけれども、今ご提示させてもらっております8億3,000万円と15億円というのは、あくまでも全体、全体といたしましても連立は含まない、ファーストステージと我々は呼んでますけども、ダイヘンの部分のまちづくりと新駅を含めた、新駅が15億円、区画整理手法を行いますまちづくりに8億3,000万円ということで、総事業費でございます。

あと、負担割合ですけれども、今、ダイヘンとの負担割合というのは区画整理事業費ですので、基本的には土地で出してもらおうというような形の事業スキームになっておりますので、新駅になってくるかと思うんですけれども、新駅につきましては現時点での協議段階では阪急に3分の1を負担していただく、あとの残りの3分の2が本市であるという、今、確定ではございませんが、現時点の協議段階では、そこまでのところには至ってお

ります。

あと、それらについて、そのままで進むのかという話でしたけれども、今後当然、協議の余地というか、そこが出発点ではございませんが、出発は当然、本市の請願駅という形で100%うちの負担から始まっておりますけれども、やっところまでこぎ着けましたので、いろいろこれからの協議も、またその部分でも進めながら判断はしていきたいというふうに考えております。

○柴田委員長 森西委員。

○森西委員 そしたら、またシビックゾーン周辺のまちづくり構想については、説明をいただいてから、またその後にはさせていただきます。

○柴田委員長 ほかにご質疑のある方、挙手をお願いいたします。川端委員。

○川端委員 それでは、1点だけご質問させていただきますと思います。

16年度一般会計予算で、137ページの目5、環境アセス推進事業分ですね。これに関連して質問をさせていただきますと思います。

これ、以前にいただきました吹田貨物ターミナル駅の建設事業に係る環境影響評価あらましというのがございますけども、これは吹田市の環境影響評価条例に基づく手順ということで、この小冊子、パンフレットができております。

この裏にあります手順の流れ、どこまで進んでいるのか、もう一度整理をするためにもお聞かせいただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 環境アセスの手続の現状でございますけども、現在、事業者の方から準備書の提出があって、それに基づいて環境影響評価審査会において、その内容についてご審議いただいて

いるということで、今現在では第8回を開催しているところでありまして、各項目についてのご意見が一定出そろったというふうに考えております。

今後のスケジュールなんですけども、審査会でそういうご意見をいただいて、取りまとめたものを市長意見を添えて提出していくと。それに基づいて、事業者の方から評価書というものが出されてくるという手続となっております。

○柴田委員長 川端委員。

○川端委員 大体の流れを、整理の意味もありましてお聞きさせていただきましたが、前回は私、これ質問させていただいたことがありますけども、我が党の代表質問でも藤浦議員が質問しておりますけど、年数がたてば状況が変わるわけですね、当然ね。工事用のトラックの通路が予定されている山田川沿いでございますけども、今、家がいろいろ建っております。何も聞いていないということでは言われてるんですけども、今住んでいらっしゃる方もそうですが、これから入居される方もすごく悩んでいらっしゃるんですよ。ちょっと、いろんな市で聞いたり、またそこが通る予定になっているということも聞かれました。市として今後どういう対応をされるのかお伺いさせていただきたいと思っておりますのでよろしくをお願いします。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 ただいまの工事車両の予定地に住宅が張りついている状況をどう考えているのかということにつきましては、現在、審査会におきましても市道千里丘60号線を通らずに下水処理場の敷地の中を一部使用してという論議も委員の方からもやっていただいて、それに通るに当たってどういう影響があるのかどうかという論議もいただいております。

ります。その辺を踏まえて、今後、千里丘60号線に変わって場内のルートについても今後事業者と協議していきたいというふうには考えておるところでございます。

○柴田委員長 都市整備部長。

○北野都市整備部長 それに関連いたしまして、今ご指摘の搬入路の件でございますが、その沿線の開発につきましては以前にもご指摘いただいておりますように、すべての開発業者におきましての指導というのは、現在いたしておりません。直近の部分につきましては、特に影響があるというふうな状況のもとで開発指導は行ってまいった状況でございますが、一定距離が離れている、なおかつ今現在、その環境アセスメントの中でその仮設進入路が、ほんまにその位置が確定できるのかできないのかというふうな状況がございまして、非常に我々も建築行政といたしましても指導しにくい状況である。これは今現在悩んでおるところでございます。

一定、この環境アセスに表示いたしております今現在の仮進入路につきまして、今後このような状況が発生しないような内容についても十分、課内的にも調整をさせていただいているような状況でございますが、どの範囲までと言われると非常に辛い部分がございますが、なるべく、かなり影響があると認められる範囲については我々も努力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 川端委員。

○川端委員 今、お答えいただきましたけども、ぜひそのことを守っていただきたいと思っておりますし、あえて言いますけども千里丘44号線、ここのところに家が立ち並んでおりますので、この件についても十分考慮していただいて、今現在住

んでいらっしゃる方、また本当にそういう、それこそお話を聞きするわけですが、ぜひ考えていただいて、またどうしても通る場合でも、本当にそれこそいろんな影響を考えての、台数なりありますけども、その一言に尽きますけども、十分考慮して考えていただきたいということを切にお願いしておきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○柴田委員長 要望ですね。それじゃ、ほかに質疑。川口委員。

○川口委員 この論議については、昨年の予算の委員会、決算の委員会、ずっと論議されてきている中身が多いわけですが、改めて代表質問もありましたけれども確認していきたいと思います。

総合福祉会館の整備基金積立金ということで、今年度も43万5,000円積み立てるわけですが、福祉会館の建てかえ問題については代表質問でもいろいろ質問がされたところですが、改めてこの委員会で福祉会館への考え方ですね。たくさんの方がご意見を述べられておられるので十分、理事者の方もわかっておられると思うんですけども、いつ結論を出していくのか、これを確認したいと思います。

それから、きょうの審査の仕方で、シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査の結果については、先に説明があって、私はそのあと、まとめて一緒に審査できるのかなと、そういうふうに思っていたんですけども、委員長に確認したいんですけど、この予算の質疑をして、そのあとシビックゾーンの説明があって、またもう1回質疑できるわけですね。

○柴田委員長 それは説明に対する質疑をしてもらう段取りです。川口委員。

○川口委員 審査のやり方について、最初に意見申し上げたらよかったんですけど

ど、やりにくいなと思っております。

シビックゾーン周辺等のまちづくり調査事業なんですけれども、いろいろなことが含まれてくるわけです。今、何かいろいろ阪急の連続立体交差のことも含めて、55億円が市の負担になるというようなことが、始めて今この委員会で私はお聞きしたんですけども、第3次行革のこの中の第1期プランの検討の、私たちこの資料持っているんですけども、この中で先ほども質問があったわけですが、平面の駅をつくるだけでも15億円のうち、3分の1を阪急、3分の2を摂津市が負担、それでも平面駅をつくるだけで10億円要るわけですね。

そのリースバック方式ということで、昨年の予算の委員会でもこのことについて話があったわけですが、財政問題を含めて、ほんとにやろうとしてるのか、できると考えているのか、この財政難と言ってる中で。連続立体交差では55億円という、そういう数字も飛び交ってくるわけで、この辺について、あとでまたその説明があって、それに対する質疑があるんですけども、予算の部分で言うと、これが最低、今出てる金額ですので、もう一度改めて助役も代表質問の答弁で、去年の決算ではことしの予算ぐらいまでとおっしゃってたと思うんですね、めどに。また、この秋というふうに延びてるわけなんですけれども、その財政問題と絡めて、本当にやれると思っておられるのか、そこをお聞きしたいと思います。

それから、千里丘西口の再開発の問題は、昨年と同じような方向だなと思ってらるんですけども、その中に大口地権者の問題ですね。これが昨年の委員会と余り変わらないなと思ってるんですけども、この点については本組合に上げてい

くということと、西口というのは今、東口と比べますと、その昇降客というのは、かなり西口、多いと思うんですね。逆転してると思うんですけど、その辺、もし数字をお持ちなら確認をしたいと思うんですけども。これ、1日ももうおくらせられない、そういうことやと思うんですけども、バリアフリーの調査事業とか、そういうのが一緒に合わさってくるわけですけども、スムーズに本当に駅前が再開発できるようにするには、ほんとにこれ、どれぐらいまでのめどを持ってやろうとしておられるのか、もう一度確認したいと思います。

それから、阪急京都線連続立体交差事業も含まれますんで、その辺も含めて答弁、まとめてお願いしたいなと思います。先ほど、岡田参事の方で山田川から大正川2.1キロと、そういうふうなことが出てきましたけれども、このへんがどこまでどう詰まってるのか。去年の委員会とかを見ますと、大阪市に次いで2番目に可能性がある事業やというふうに注目されてるといふようなことがあったと思うんですけども、総合的に答弁をお願いしたいと思います。

それから、阪急正雀駅前の整備事業で、ことしで6年目ですか、このまちづくり支援事業というのは。阪急の正雀駅前に今回、点滅信号機が5灯ですか、今度ついてると思うんですけども、全く見えにくいんですけど、道路に埋める、ちょっと名前忘れましたが、ああいうのであればすごくわかりやすいと思うんですが、かなり上の方に一方通行のところにも点滅の信号機が向こう向いてついてるんですね。一方通行、反対側にね。何か、ちょっと変わった信号やなと思って見てるんですけども、この安全対策は必要なんですね、阪急の正雀駅前の部分は。

しかしなかなか進まないということなんですけれども、その中で人間科学大学の学生さんたちも、かなりこの阪急正雀駅を利用されているわけで、そういう点ではバリアフリーのまちの観点とか、まちづくりの点で言うたらいろんな意見を聞けると思うんですけども、この点については、安全対策も含めてどう考えているのか、もう一度、考え方を確認したいと思います。

吹田操車場の跡地利用問題ですけども、これがこの第1期プランの中では19億という予算が上げられてるわけですけども、この間もずっといろいろ質疑が行われてきた中で、先ほども大阪貨物ターミナルの覚書すら守られていない、私どもも代表質問で申し上げましたけれども、いまだに覚書すら守られない状況で、これはもう、これまでの委員会でも同僚委員が質問してると思うんですけど、実態的に見ても、今でもそういう申し入れをやってても、いまだに出入りしてるというのは見受けるんですよ。

もう、ほんとになめられているとしか思えないんですよ。だから、この吹田操車場跡地利用の問題でいきますと、梅田貨物駅の半分の量を移転するというところで、2分の1は百済ということで今決まっていたわけですけども、今後、こういう、支援機構になっておりますけれども機構が開発をしたあと、さまざまな問題については、JR貨物の問題であるというのがぼろっとおっしゃって、大阪貨物ターミナルの問題と合わせて、ほんとに遵守されるのかなと。環境汚染の問題ですね、環境対策の問題で。ほんとにかつて覚書を交わしたのが、これが前市長の時に、かなり古いわけですけども、昭和57年10月に覚書を交わしておられるわけですけども、そういうこ

とで今、大阪貨物ターミナルもかなりの貨物量が最初の当初と比べまして扱われていると、そういうふう聞いてるわけですが、今、環境アセスと合わせて、今摂津では8回ということなんですけど、吹田市と協調しながら今後やっていくということなんですけども、市長の意見書、その取りまとめなども今後出てくると思うんですけど、吹田市とも相談されながらやってると思うんですけど、ことしのスケジュール的にはどういうふうに考えておられるのか。

今、吹田の吹田貨物ターミナルが建設される予定の地域では、やはり出入口となる地域の周辺の皆さん中心に、かなりの、1日2,500台近くのトラックが出入りするということで、やっぱり環境悪化するということで住民運動が広がってるわけですが、住民投票も辞さないということで、さらに広がっていく状況なんですけども、吹田市と協調しながら、吹田市長の方も今、審査会が開かれていると思いますけども、どのように相談しておられるのか確認したいと思います。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 ただいまのご質問のうち、環境アセスの状況についてご答弁申し上げます。

現在、先ほど答弁させていただいたように審査会におきまして審議いただいている途中で、今後どういうスケジュールになるかということなんですけども、現在、各論は大体終えて、取りまとめの段階に入ってきているかなという状況でございます。時期的にはまだ定かではないんですけども吹田市のアセスの状況も踏まえて協調して、時期的には同じ程度の時期に市長意見という形で出していきたいというふうには考えております。

吹田市との協議内容なんですけれども、取りまとめに際して、今、同じ事業の審査をやっている関係上もありますので、その辺の内容的なものとか、あと文書的なものとかについては、今後協議してこうということでお互いに了解は取ってい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 千里丘西口の再開発事業のめどについてでございますが、今現在、大口地権者に合意を求めて、いろいろお話をさせていただいておりますが、なかなか合意をいただけないという状況であります。その方は想定区域の宅地面積の約3分の1を所有されておりまして、再開発法でいきますと3分の2以上の同意がなければ事業ができないという法があります。そのために、再開発事業を行おうとすると、どうしてもその大口地権者の合意がなければ、なかなか再開発事業に結びつかないものと考えております。ただ、その方が区域のちょうど真ん中の方を持っておられますので、その方を外した整備と考えますと、面積的にそれが再開発に適合するのかどうかという話も出てきます。その区域取りも今後検討していかなければならないと考えております。

それと、千里丘ガードに合わせた千里丘のまちの整備ということなんですけども、我々もそのことについて十分認識しておりまして、何とかガード完成に合わせたまちづくりをしたいと考えております。

ただ、その辺で、どういう区域で、どういうエリアで、どういう整備ができるのかということも、段階的な整備も含めて今後、準備組合と相談しながらガード完成に合わせたまちづくりに取り組んでまいりたいと思っております。

それと、正雀駅前地区のまちづくりに関することで学生とのかかわりで安全対策面はというご質問でございますが、当面、学生とのかかわりにつきましては、商業の活性化等、先行的に取り組んでいって、それがあつ程度、構築できますとまちの活性化というんですか、ハード面のことについて検討してまいりたいと思つてます。

ただ、学校としては今現在も授業の一環の中でタウンウォッチングをされ、学生が正雀のイメージをまとめて発表もされております。そういう中で今後、学生もまちの安全面等についても今後、学校側として何らかの成果が出てくるものと私は期待しております。

千里丘駅の乗降客につきましては、はっきりした数字は今現在つかんでおりませんが、約4万5,000人ぐらいと把握しております。東と西の区別がされておりますので、千里丘駅全体という形でJRの方では公表されております。

○柴田委員長 今、質問者は東と西とを比べて、西の方がかなり多いように思うが、どうとらえておられますかということだったので、今お答えできないということであれば、その内容しかしようがないと思つてます。山脇次長。

○山脇都市整備部次長 連続立体交差の件につきましては、先ほど岡田参事の方からご説明いたしましたように、平成3年、4年で国費調査を行いました。そのときの大阪府の方針としては、隔年、つまり2年に1か所国費採択するよう要望していくということで、実績としては平成4年は東大阪市、平成6年は泉大津市、平成8年は高石市となつておりまして、それ以降、連立採択されたところは平成15年の南海本線の堺市だけでありまして、今現在事業中は大阪府下では6か所

であります。

本市は、平成3年、4年に国費調査したわけですけれども、そのときには平成4年、6年、8年、10年が本市、吹田市の区間だということで、いろいろ私ども、吹田市、いろいろ努力してきたんですけれども、そのときの阪急電車はまだ連立事業に対して積極的でなかったところがありました。また、正雀車庫の問題もいろいろ国への事業採択の要望には大きなネックになっておりました。

そんな中で、このシビックゾーン周辺等まちづくり構想の中で考えられております新駅につきましては、平面駅も含めて阪急としては非常にメリットがあるということで連立事業についても協力していこうということがございます。

また、大阪府につきましても連立事業の今後の見通しからすれば、だんだん少なくなる傾向がありますので、可能な限り事業採択に向けて大阪府ともども努力していこうという姿勢もございますので、いつ、連立につなげていくのかというのはシビックゾーン周辺等のまちづくり構想の熟度によると私は思つております。

あわせて、本市の財政状況も合わせて考えられると思つております。

○柴田委員長 小野助役。

○小野助役 川口委員の方から確認の意味も含めてということでのお問い合わせでございます。

私の方からは、福社会館、南千里丘まちづくりをやるのかやらないのかと、千里丘西口の問題も含めましてトータルでお答え申し上げたいと思つてます。

この福社会館問題にいたしましても、南千里丘まちづくり問題にいたしましても、その前提は財政運営をどうできるかに、逸にかかっているというふうを考えております。



それで、まずその点から申し上げます、ご承知のとおりこの15年8月に提示いたしました18年度までの財源不足額は約77億円というふうに申し上げます。

それから、まだ精査いたしておりますが、14年7月に示した平成19年度から22年度までの財源不足額は62億円というふうに申してまいりました。

それで、この18年度までを第1期として、どう改善するか。そして、その62億円のほとんどは本会議、委員会でご議論いただきました、ほとんどが退職金問題でございます。これは、退職手当基金というのがなければ一般財源ベースではいかんともしがたい状況でございます。そういった2つの期に分けて、今後の考え方の中でございますが、現在、平成14年末の基金残高が4基金で64億円でございます。これもお示しいたしました。

それで、予測として平成17年当初段階での4基金は約30億円程度にまで下がるだろうと。この4基金は当然ながら会館の整備基金14.5億は含まれて、今後の財政運営を行うということを申し上げておる中身の1つでございます。そういう前提で申し上げたいと思います。

それで、今後の財政見通しがなければ、この問題が進められないという中で、ただ問題は税収そのものが175億から今年度168億まで下がったと。これも本会議で言いました平成9年が最高ピークで202億円ございました。そういう意味からいきますと9年からですと34億円下がっていると。

それで、この経済状況も若干、お聞きしますと中国の状況によって日本が影響されておると。国内ではないということになりますと、この辺の来年度の税収が

どうなるか。

もう1つは、議論いただきました三位一体改革で私ども6億円程度の影響も受けておると、こういう非常に大きな不安定要素を抱えております。そういった意味で、この財政運営数値がどう出せるかということが1つ前提でございます。もちろん扶助費が平成16年度は、この経済状況、社会状況を踏まえて約5.3億円伸びたと、こういう状況もございます。

その中で私どもは、まず1つ目の福祉会館問題は、代表質問でも答えておりますように、一応あの状況をもって平成17年度の目途に一定の現会館についての考え方の整理をしたい。すなわち閉館、休館の問題でございます。万一、事故が起こったときに、だれの責任かとなりますと、これは市の責任でございます。そういった意味で、まず会館の問題については一定の、その休館、閉館を17年度を目途に行いたい。この条件は、この前るる申し上げました各団体等の問題であるとか、摂津食品問題とかいろいろございます。その上で、ならば代替施設はとなりますので、代表質問の答弁で申し上げておりますように、本会館の機能を他の既存施設を有効に活用して代替施設で当面は利用しながらと、こう申し上げました。

ただ、この点は会派によりましては、即、新会館を立ち上げるべきという考え方と、それからまず閉館をせよという考え方がございました。

それで、もう一度申し上げますれば、新会館は単なる箱物ではございません。これはPFIチームが作りました福祉会館機能の市民交流センター機能と申し上げておりますが、これと女性センターと社会福祉協議会とシルバー人材センターと多目的ホール、コンベンションホール、

共用スペース、これで約2,070平米と申し上げておりました。これが平米当たり30万円といたしますと、6億円という金額でございます。ここで問題になってきますのは、いわゆる南千里丘まちづくり構想にふれあい広場の6,400平米を入れておると。当然ながらダイヘンと話したときに、ふれあい広場を私どもで使って、区画整理に入れませんか。ダイヘンさんは、おたくの土地だけ減らしてくださいと、こういう話では南千里丘は成り立たない。したがって、ふれあい広場も入れております。ふれあい広場を使った時に、例えば新駅があれば等価交換で駅前に持っていくという考え方も持っています。そういった余力を残しながら南千里丘を考えておるところでございます。

もう一度申し上げますれば、福祉会館再整備基金は14.5億でございますが、私どもは代表質問で、いよいよこの4月から閉館、休館に向けての取り組み、諸条件の整理をした上で、まずは閉館を市民の方々に周知する前に議会と十分議論をしたい、内容を持ってあがりたい、6月議会までには持ってあがりたいというふうに申し上げました。それで、福祉会館のありようについては、市としてこういう考え方で持っていきたいという考え方の中で、今、代表質問で申し上げました、あくまでも既存施設の有効活用。この有効活用をするときに、市として整理しなければならない事項もわかっておりますので、私の指示のもとに7月に入れば、すぐこの内容を進めたいという形でもって会館問題の、まず議会と議論をさせていただくと、こういう形で申し上げてまいりました。今、そういう考え方でございます。

それから、南千里丘問題につきまして、これも本会議で答弁申し上げておる

ところでございますが、先ほど岡田参事も申し上げましたように、ワーキングで4回実施しております。それで、ダイヘンでは工場再編、移転の採算性と方針を一定、検討されておる。

阪急電鉄におきましては、新駅及び踏切の拡幅の費用の精査、平面新駅に伴う踏切開閉時間の影響の検討。そして、阪急、ダイヘン、市としての事業化の意思の確認という形になります。

ここで市としては、ほんとうに行くのか行かないのかということが再三の問題でございます。これは、今申し上げました摂津市として行く場合の議会を含めたこれでいけると、ここでならいけると。例えば私どもの赤字再建団体、約191億程度が標準財政規模でございますから、赤字再建団体の約38億。私は、これは赤字を抱えざるを得ないと思います。これは、まちづくりをやるとか、やらない以前の問題として、赤字は必ず後年度に抱えざるを得ない。そのことを見通しながら、このまちづくりということに踏み切るか踏み切らないか、このリミットはダイヘン、阪急との協議では、この16年度中ということで約束をしてみました。撤退は、いつでもできると。最大限、議会とご協議申しながら、これのできる方策を考えてまいりたい。それは一にも二にも財源方策に尽きるということでございます。これは、できるだけ早くやりたい。

ただ、財政方から申し上げますと、税収が非常に不安定要素を持っているために、お示ししたときにまた狂っているのではないかと。どういう見通しをしておったのかと、こういうお叱りも受けるので、なかなか財政としてはその税収そのもの見通しをなかなか出し得ないというのを聞いておりますが、そういう考え方で

ございます。

それからもう一度整理いたしますと、この財源方策の中に入れなくてはならないと思っておりますのは、福社会館のありようと市営住宅問題の結論、バリアフリーのまちづくり、南千里丘の新駅区画整理の問題。

それから、南千里丘の新駅の費用負担、3分の2というふうに岡田参事の方から申しあげましたが、私が阪急に対して申しあげているのは、この3分の2をもつということであれば、市民や議会に対して明確な根拠性、妥当性を示してもらいたいということを申しあげてまいりました。これをはっきりしておかないと、なぜ、例えば10億円が摂津市なのかと。いや、阪急もしんどいながら請願駅なんだから、この程度は何とか努力いたしましただけでは、これ、なかなかそう簡単な問題ではないと思っておりますから、阪急には3分の1の根拠については、やはり阪急としての基本的な考え方、なぜ3分の1なのかということについてはお示しをしていただきたいというようにも思っております。

それから、千里丘西口の問題ですが、この問題は先ほど小山課長からも答えておりますように、今思い起こしますに、前市長時代、今から20年前も我々の議論の中では西口の方が商圈ありという形で前市長のときから、そういう考え方でまいりました。

今現実に吹田のマンション開発等々を考えてまいりますと、まさしく商圈的なものは西口の方が大きいというのは、感覚的にもそういうようにも思います。

この議論は、以前からも申しあげましたんですが、だからこそ大口地権者の一部の方は西口を何としてもやるべきだという考え方に立っておられるというところ

ろでございます。

それで、これも申しあげましたが私どもが財源があろうが、なかろうが、あの大口地権者の2人の協力がなければ、この西口再開発はできないという状況であることは間違いございません。それで、去年と同じことでございますが、何回も申しあげておりますのは、やはり今言われましたように、どんどん地権者が代替わりをする、また相続が発生する等々で小分けされていくと。年がたてばたつほど、やりにくくなる。したがって、市としてできる限りはございますが、準備組合の役員さんとして本組合に最大限の努力をしてほしいということは再三申しあげております。

やはり、これができるのは市が側面的な問題でございますから、やはり地権者の準備組合の代表の方が、その努力をされると、してほしいというのが我々の、何回も言ってきた中身でございます。その意向は持っておられます。ただ、いろんな意向はありまして、聞いておりますので、思い思いの思惑等があるということも聞いておりますので、この点につきましては、いずれにいたしましても大口地権者のその気持ちがあるときに、やはりこの問題を進めていくと。ただし、昭和37年の都市計画決定を打った状況でのまちづくり、私どもの駅広なり、道路進入は、これは基本的にもう一度考え方を整理しないと、これはなかなか進まない。ましてや吹操跡地の問題もある、正雀もあるという考え方でもちますれば、この整理はしていかなければならないとは思っております。

いずれにいたしましても、非常に流れの激しいこの財政運営を今少し財政とも精査する中で、このまちづくりを含めた摂津市の今後、数年後のまちづくり施策

展開をある程度入れ込んだビジョンと申しますか、財政見通しをできるだけ早くお示しする中で、今一度の議論をお願い申し上げたいというように考えているところでございます。

○柴田委員長 川口委員。

○川口委員 大変しんどいなと思っておるんですけど、総合福祉会館の整備の問題で、助役からも答弁があったんですが、既存の施設を代替にしながらということですね。それから、PFIチームが考えた市民交流センター的な施設、これ、まだ生きてたのかなと思って、もうなくなっただのかなと思ってました、この話は。こういう中で6月議会ごろに方針を出していきたいということですのでよろしいんですね、福祉会館の件については。

それから、等価交換の話も出てくるわけですね。資産の活用というのが第1期プランの中でも出てくるわけですが、この福祉会館の問題については、もう何年になりますか。この駅前等再開発特別委員会をつくったときの以前から、この福祉会館の、阪神大震災のあとのことですから、もう大分なるんですけども、ここには消費生活相談ルームとか、そういうのもありますし、本当に市民にとっては貴重な、いろいろ会議室もあって、よく利用されてるところなんです。ほんとにこういうところについては、やっぱりきちんと整備をしていくという方向で、やはり考えていかなければならない。もともと、ふれあい広場のところに福祉会館を移転をさせて、あそこに建てるとというのが最初、私が議会に来たときの市の方向だったんですね。それで、福祉会館の再整備基金ということで積み立ててきたわけですね。それがいろいろ大きく変わってきてまして、やっぱり必要な、大切な施設である、中心的な施設である

ということで、これについてはふれあい広場、それから市営住宅とかの資産の活用という、その辺のことを言うておられると思うんですけども、どちらにしても市民がこれ以上使うのは危ないという、そういう状況にもあるわけですので、使おうと思えば今、何とか使ってるかもしれないけれども、そういう点でいうと、やっぱり市民のいろいろな意見も聞いていただく中で、できるだけ情報公開もしていただきたいと、そういうふうに思います。これは見ていきたいと思いますが、必要な施設でありますので、優先順位でいきますと、あれもこれもというのがあってもいいんですけども、この福祉会館問題については、やはり優先的にやっていかなければならないであろうと、そういうふうに思います。

いろんな、みやげ幼稚園の跡の問題とか、そういうのも出ておりますけれども、そういうことも含めて既存の施設というふうに考えておられるのか、その辺だけ確認しておきたいと思います。

それから、千里丘駅の西口と東口の昇降客の状況もつかんでおられないというのは、シビックゾーンのいろんな調査もされるという中で、何とも情けない話かなと思うんです。

もう、西口のこの整備についても何年ほど同じような答弁の繰り返しをしているのかなと思うんですけども、大口地権者の2人の協力ができないというのは、昨年もそうやったと思うんですね。市のかかわりというのが、そのときにも強く求められてきてるわけですが、助役の答弁の中にもありましたように、西口の昇降客の状況を見たときも、かなり大変な状況というか、朝のラッシュのときはほんとに危険な状況なんですよね。ほんとに安全に乗り降りできる

ようにバリアフリー構想ともあわせて求められていくと思いますし、もう、これはこの1年ぐらいには、やはり話をつけていかないと、だめだと思うんですよね。

予算的には20億ですか、大変な、これもまた市の負担があるわけですが、必要な事業ということでいきますと、バリアフリーの点と合わせて、もうこの1年の間にはめどをつけていくという、そういう姿勢というか、そういうのがあるのかどうか。昨年と同じ答弁なんですよ、全く、この西口の問題については。この辺をどう考えておられるのか。また1年、ずっとずれるんですか。

先ほど千里丘ガード拡幅の完成と合わせて、まちづくりをしていきたいというようなことをおっしゃっておられたんですけども、それでいくと、まだ何年かありますよね、完成と合わせると。その辺でそれよりも先に西口の駅前の整備というのは必要やと思うんですけども、もう一度、それ、予算的にも20億というものが出されておりますけれども、お聞きしたいなと思います。

それから、シビックゾーンと阪急京都線連続立体交差事業。これまでも助役はこのシビックゾーンの調査をするに当たって立体交差事業が採択をされるということの中には、駅があること。そういうことをおっしゃっておられました。立体交差事業が採択をされるには、駅があるということから必要であると。とりあえず平面駅をつくっていききたいというような方向を出しておられるわけですが、これ、平面駅をつくって必ず立体交差事業が採択されるという、そういう可能性はあるんですか。それ、必ず市民に保証できるんですか。

立体交差事業と合わせて、この駅が必要やというのがどうも出てきてて、あと

でシビックゾーンの調査の報告があるということなんですけれども、先に聞いたかったなというのはそこなんですけれども、駅があるということは便利になるというのは確かにそれはそうなんでしょう。だけど、今の状況で行ったときに、前から申し上げておりますように阪急正雀駅前の安全対策が優先されるべき、今は。そういうことがやっぱり第一やと思うんですよね。だから、その辺で言うと平面駅をつくることで15億円、そのうち阪急が5億、摂津市が10億、この点についても阪急と、またいろいろ、なぜ3分の1なのかと、そういうふうにおっしゃったんですが、こっちも聞きたいんです。なぜ3分の1なのか。助役もわからないんですね、その辺、平面駅の。その辺もっと交渉の余地があるんですか。もっと、ふえる可能性もあるんじゃないですか。だから、平面駅をつくることで必ず立体交差事業ができるということをほんとに市民に保証できるのかですね。

これまで可能性としては、山田川から大正川というふうにおっしゃいました。大正川から計算しますと、阪急の正音寺踏切は入らないんですよね。あそこも人間科学大学の学生達がたくさん通りますし、これから学生中心のまちづくりというのは進んでいくだろうと思うんですけども、その辺でいいますと、それだけでも55億円ですか、立体交差事業というのは必要やと思うんですけども、ここまで後年度に負担が、さらにとんでもない数字やなと思うんですよね。

すべきではないと言ってるんじゃないんです。安全対策のためには立体交差は必要ですけども、実際お金がないと言ってるのにこういう事業に必ず採択されるという約束が取れて、平面駅もつくって、平面駅つくったは、立体交差できひんかっ

たということに、今このチャンス逃してはならないと、よく言っていますけど今ね。反対に、駅つくってほんとに採択されるのかという、またその心配もあるわけですね。

これまでも言っていますように、やはりこれだけの財政難を招いてしまってるわけで、本当に慎重にいろいろなことを考えていかなければ、もちろん国庫補助とかつくということで、こういう事業ができるという、そういう方向も考え方もわかりますけれども、でも市民の皆さんには、いろいろな施策がどんどん、統廃合やスクラップアンドビルドされてて、これからもいろいろな問題が出てくるわけですから、その辺、確認したいと思います。

吹田操車場跡地利用の問題で、環境アセスで市長が今後、準備書に対する意見書を出して、そのあともう1回、これでいきますと評価書が出されて、縦覧期間があって、環境影響評価審査会が開かれると。縦覧は14日間ですから、こういうことに順番としてはなっていくんでしょうけれども、貨物量2分の1問題については一応、百済駅と吹田操車場跡地というふうに出されてきましたけれども、両方とも住民のかなり反対意見が多いと。今の梅田貨物駅にあるのが一番ベターなんだと、そういうのが圧倒的な住民の声です。そういう中で、これも今年の委員会でも同僚委員が申し上げているんですけれども、吹田市ではかなりの住民運動が広がっているんですね。清和園とか、あの辺のところの出入口の周辺のところでの運動の中で、貨物ターミナル駅の出入口についても摂津側に移動してくるといって、今言っているところと違って十三高槻線や岸辺豊中線に一番便利な摂津側に来る可能性だって、やっぱり今後見極

めていかないと、あるわけですね。

そういう点で言うと本当に住民の、この環境をこれ以上悪くしてほしくないということで、開発可能用地の問題も市が本当に買収できるのか、そういうこともあるわけで、そういう点でいきますと今後も吹田市と協調しながらと言っておられますけれども、摂津市のさまざまな意見書で寄せられた、2分の1でも移転をしてほしくないという、こういう立場、意見があるということは、やはり尊重しながら住民合意ということで慎重にやっていただきたいと思うんです。

その辺で言うと、もう、開発ゴーでいくということでいきますと、先ほどから言いましたように、JR貨物の問題だということで、開発だけしておいて、あの環境問題については責任を持とうとしないという支援機構の不誠実な対応があるんですね、実際に。

代表質問の答弁でも、不誠実な対応についてはきちんと正しながらやっていきたいというようなこととおっしゃっておられたと思うんですけれども、この辺の住民の意見を十分汲んでいただいて、百済も必ずこれうまくいくとは思いませんし、そこら辺でいきますと一定受け入れるということを先行的に進めない。そういうことで財政問題も含めて考えていただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 まず、シビックゾーンのことにつきましてご答弁申し上げます。

連立事業が平面駅を設置すれば必ず採択されるのかというご質問であったかと思いますが、こういう事業というものは、必ず100%というものはないというふうに思っております。ただ、申

し上げられるのは、まず1つあるのは連立事業の採択要件というか、その中で連立立体交差事業はまちづくりと一緒にやって始めて効果を発揮するということが国の方から示されております。そういう意味の中で新駅というものは、まちづくりをするのに物すごいポテンシャルがあるということは国の方も認めておられます。

それは、大阪府から国の方に行かれた中で若干話をさせていただいてるんですけども、そういう意味を言いますと国の中に各地方から連立の要望というのはたくさんあるというふう聞いております。その中で、やっぱり採択されるためには、その中で競り合って年に1か所、2か所の国の採択を勝ち取っていくためには、やはりアピールできるまちづくりをやっていかなければならない。そういう意味では新駅というものは、かなりのイメージがあるというふうにはお聞きしておりますので、逆に言いますと、この新駅がなければ非常に採択は難しいというふうなことが言えるんじゃないかというふうに思います。

それと合わせまして、阪急の電鉄としての立場ですけれども、駅間連立と申しまして駅のない連立というのは非常に意味がないということで、電鉄としては余りそれに積極的に出れるような立場ではないということもおっしゃられてます。ですから、電鉄の協力、採択を得る上では新駅というものはかなりのポテンシャルがあって、逆に新駅がなければ、なかなか採択は難しいということが言えるんじゃないかというふうに思います。

次に、なぜ3分の1の負担なのかということですが、後ほどの説明会でご説明申し上げようと思ってたんですけども、3分の1につきましては上層部とも確認できてるんですけども、3分の1という

数字については、あくまでも今、事務レベルの協議中であるところでご理解願いたいんですけども、3分の1につきましては基本的に新駅の負担は行政と電鉄と開発受益を受ける開発者で3分割するのが妥当ではないかということで協議を始めました。ただし、今回、区画整理手法というものを考えておりますので、新駅の設置にまつわる増進、土地の増進につきましては減歩という形で開発者は負担します。それは公共用地という形で行政に返ってきますので、その分を合わせた3分の2が行政の負担になるという考え方を今現在はおしております。

それともう1つあるのは、いろいろ国の電鉄に対する補助、バリアフリーももちろんですけども、駅の総合整備事業なんかにつきましても大体、地方が3分の1、電鉄が3分の1、国が3分1ということで、電鉄は受益を受けるけれども大体3分の1負担ということで、今されております。その2つを受けまして、今のところ協議段階では、電鉄の3分の1負担ということで話とはなっております。これは、あくまでもゼロから始まった、先ほども申し上げましたけれども現時点での協議ということで確定したものではないということをご理解をお願いしたいと思います。

それと、連立の区間ですけれども、正音寺踏切が含まれてないということで質問があったかと思うんですけども、それにつきましては当然この連続立体交差事業に伴います都市計画道路の整備というのが促進されるというふうに思っております。千里丘三島線、千里丘寝屋川線、坪井味舌線、この3つが促進されれば当然、正音寺踏切についてはある程度交通量は減るというふうに考えられると思います。その辺を含めて国等の話の中で正

雀車庫の問題があるということで今回、山田川から大正川までにしておりますけれども、そういう意味では正音寺踏切についても一定の改善効果が見込めるのではないか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 福祉会館の再度の問いでございますけれども、これも本会議の代表質問で答弁しておりますように、会館の閉館なり休館に向けての条件整備につきましては、遅くとも平成17年度には休館、閉館を市民に周知をさせていただきたいと申し上げました。

それで、この周知につきましては、これも申し上げましたように、過去における関係団体の周知調整でございます。私どもが6月議会までと申し上げてますのは、例えば新しいコミュニティセンターの内容で提示ということは考えておりません。あくまでも今の私どもの考え方は、代替案を検討して市民の意見なり、要望をどう吸収できるか。それを議会とも十分議論をさせていただきたい。これは市民生活に非常に影響があると。福祉会館は、先ほど言いましたように単体ではなくて、コミュニティ施設、複合施設で検討したい。それは、条件としては南千里丘、いわゆるシビックゾーン周辺等まちづくりの中での南千里丘まちづくりの公共公益施設再配置の中で核として検討させていただけないかということも申し上げました。

それで、これらの事項をまず休館、閉館に向けまして、その周知と具体の代替施設利用について6月議会までに議会と協議したいと申し上げました。

それで、現在の三宅幼稚園の関係でございますが、現在の会館は、これも申し上げましたが、今、会館の中で貸し館をしていますのは、9室、約800平米強

でございます。みやけ幼稚園は私どもの考え方としては、代替施設の中に入れて提示をしたいという考え方を持っています。これは7室ございまして、約460平米でございます。

これがご理解いただけるかどうかということでございますが、これらも入れてもう少し市民の意向も踏まえて代替施設の整備をもう一遍した上でやりたい。ただし、みやけ幼稚園は仮に南千里丘まちづくり構想ができるということになれば、これはお待ち願いたい。そして、みやけ幼稚園は跡地として売却をし、財源方策として使わせていただきたいというのが考え方でございます。したがって、みやけ幼稚園は跡地ということの中で、未来永劫市民のために供するという考え方は、今の時点では持っておりません。そういうことでございます。

○柴田委員長 都市整備部長。

○北野都市整備部長 千里丘西口の再開発の内容でございますが、一定、いち早くすべきではないかと。さらにバリアフリーとの整合についての見通しについてでございますが、先ほども担当の方からご答弁申し上げておりますように、この再開発事業を進めるに当たりましては、やはり合意形成が必要なんだと。それが前提にございます。

そしてもう1つは地元主体のまちづくりを基本に置いてるというふうな事業の内容でございますが、やはり準備組合の合意形成が図られなければ、この事業についてはなかなか進めていけない。事業主体が摂津市であれば、やはりそういった状況のもと、財政を伴いますが、それらの状況が一定クリアできるならば進めていけるものでございますが、何せこの事業につきましては地元主体のまちづくりということで取り組んでいる以上、今



現在、いち早くこれを進めたい気持ちは確かにあります。しかしながら、進めていけない状況がございまして、その状況といいますのは先ほども言うておりますように、大口地権者の1名の方の同意が得られない。この同意が得られれば一定、その3分の2以上の同意率があるということで、これは当然都市計画決定に持ち込めるわけなんです、今現在、大口地権者の1名の方の同意がいただけないければ、その都市計画決定までは至らないというふうなことでございまして、いろいろと今現在、準備組合とも協議いたしておりますが、さすれば再開発事業にこだわらず、その整備手法が何とかないかということも検討させていただいております。準備組合についてもそういった状況をいろいろと視察をされて、今後その部分的な、あるいは段階的な再開発事業がないかというふうなことも検討に入れられて、現在取り組まれておるような状況でございまして、いずれにいたしましてもこの千里丘ガードがやはり開通、21年に一定供用開始がされます。この段階までには準備組合としても一定の方向性は出していきたいというふうな内容もお聞きいたしておりますし、またこれからもそういった他市の事例を参考にさせていただきながら準備組合とも今後、協議をさらに深めてまいりたいというふうに思っております。

○柴田委員長 川口委員。

○川口委員 福社会館のこの問題ですけれども、みやげ幼稚園を当面7室あるから使っていく方向も考えていると、そういうことで早く売ってしまわなくてよかったなと思うんですけれども、この代替案については、今ずっと議論していく中で一体、何を一番早く整備しなければならないものかとか、そういうのが私は浮き

彫りになってきてるのではないかなと思うんです。将来のまちづくりについて考えていかなければならないものですね。そういうのがやっぱりあると思うんですね。

福社会館の問題については6月議会の中で代替案について考えていきたいと、そういうふうにおっしゃっております。これは待ちたいと思いますけれども、PFIチームが考えられたこの案、またかなりのPFIといえども経費が必要になってくると、そういうことだと思っております。だから、あれもこれも入れた施設は、それは望ましいんですけれども、この財政が大変なときの中で、これまでの福社会館の機能を備えた施設をつくっていくという考え方を今、切りかえていく必要があるのではないかと、そういうふうに思いますので、この点については今後とも、また見ていきたいと思っております。

千里丘西口再開発の問題で、先ほどからの説明で同意していただけない大口地権者というのは、あと1人なんですか。最初の答弁で2名とおっしゃったように思うんですけれども、その2名のうち同意していただけない大口地権者というのは、1人ということなら分かりました。

それで、平成21年の千里丘ガード拡幅に合わせた形でやっていきたいとおっしゃられるんですけれども、その21年まで西口は、あのままなんですか。だから、それでいくんですか。その辺、あのままでいいと考えておられるのか。21年といいますと、あと何年ですか。あと5年ですか。かなり、その間にも大規模開発が物すごいやられてますよね。少し歯どめがかかってきたのか、よくわかりませんが、吹田だけでなく摂津の千里丘の地域もかなり大きなマンションも建設されて、当然、西口の方から利

用されるということですよ。まだまだ、ふえるであろうと。本当に昇降客数をつかんでないんですか、東口、西口。全くつかんでないんですか。

私は、21年の千里丘ガード完成を見るまでもなく、西口の駅前整備というのは必要やと思います。これはこういうふうに思いますので考えていただきたいと、これは要望をしておきたいと思います。

阪急京都線連続立体交差事業と新駅の問題ですが、新駅なしは採択が困難であると。駅があることでポテンシャルがあって、まちづくりをアピールできると、駅のない連立は意味がないと、そういうようなことをおっしゃったわけですがけれども、反対にね、平面駅をつくったら必ず採択されるんですかと聞いてるんです。

これまで、ずっと阪急の連続立体交差事業を見てるんですけども、駅のないところも高架にしてきましたわな。その高架の下の活用とかありますわね。時代が変わって、そうでないとだめという国の方向が出されてるのかもしれないんですけども、そこをもう1回確認します。

平面駅をつくるとしたら、必ず採択できると市民に約束できるんですか。どちらにしましても、これについては本当にこれも急がんでいいという事業ではないと思うんです。やっぱり安全対策の点で言うと、高架である方が道路南北問題も解決しますし、もちろんその辺は同じ考えなんです。けど、やっぱり先ほどからずっと言っております、助役もたくさん数字並べられて、いつ、どの数字が正しい数字か、よくわからなくなるんですけども、やっぱり最優先してやらなければならない事業、財政難の中でもやっぱりやりたい、やらなければならないというのは、今見えてきてると思うんですよ、ちょっと認識が違うかもしれません

けれどもね。その辺でいきますと、この平面駅をつくるだけでも15億、プラス周辺整備で8億3,000万円要るわけで、この辺についてはやはり、あとでシビックゾーン周辺等の調査報告のところで、また意見を言える場があるかもしれませんがけれども、この辺は本当に慎重に考えていかなければならないと、そういうふうに思います。

吹田操車場跡地利用の問題については先ほども言いましたように、住民の合意、先ほど千里丘西口のところで部長が住民本意、合意形成が必要であると、そういうふうにおっしゃったんですけども、地元主体のまちづくり、こういうふうにおっしゃっておられましたけれども、この操車場の跡地の問題についても同じ方向でやっていただきたいと、そういうふうに思います。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 平面駅ができれば必ず連立が採択されるのかというご質問だったと思うんですけども、先ほどの答弁と重複する部分があるかと思うんですけども、こういう事業というものに必ずというものはないと考えております。ただ言えるのは、阪急の協力や国の採択を得るためには駅がなければ採択されないと、非常に難しいと、阪急の協力も得られない、国の優先順位の中で下の方に下がってしまうということは、必ず言えるかというふうに思います。

○柴田委員長 暫時休憩いたします。

(午前11時56分 休憩)

(午後1時2分 再開)

○柴田委員長 再開いたします。

休憩前に続いて質疑を受けたいと思います。渡辺委員。

○渡辺委員 2点ほど質問させていただきます。1点は要望でございますので、

厳密に言いますと質問は1点でございます。

千里丘西地区の再開発の件ですけど、ほんとにこれ何十年といいますか、非常に以前から、すったもんだしながら花咲くかなと思ったら、またしぼみ、できるかなと思ったら中止になり、またいろいろと、いろんな展開をなされておりまして。地権者の問題も先ほどご答弁の中で、いろいろ聞いております。

しかし、いろいろ苦慮しながら、頭をひねりながら方法を考えておられるのはよくわかりますが、千里丘ガードの拡幅ができた段階で抜本的な1つの大きな流れになるんじゃないかというふうにご答弁いただいたんですけど、しかしほんとにそれも確かとは言いきれへんわけでありまして、これは人間の感情的な問題もあると思います。

そういう点で、ほんとうに行政として根本的な考え方を新たに、根本的な考え方を変えていただく、そのように要望したいわけです。それは前進するか後退するかというのは、それぞれの場合によっていろいろ決断はあるというふうに思いますが、本当に行き着くところへ行っている。また、限界に来てるのじゃないかというふうに私も考えますので、その点、強く要望したいと思います。

それから、正雀まちづくりの支援事業ですけれども、先ほどご答弁いただいたり質問の中で、非常にすばらしいことをやっておられるなと感じました。

しかし、実際にその点、そういう話は、これ多分、民間同士から出てくるような話じゃないかというように私は感じております。現に全国いろんなところで商店街やら地域の学生が民・民の話の中で、そのようなまちづくり、商店街の発展をやるうではないかというような気運が全

国的に展開されておるところでございますが、行政がそれにかかわって、行政がかかわったからには、何らかの1つの結果と結論を求められるというように思うんです。

その目的は何かというふうに考えますと、先ほどご答弁にありましたように、福祉と、それから商店街の活性化と言っておられました。バリアフリーのまちづくりのために、そういう形で人間科学大学と一緒に考えていくのか。それとも商店の発展のために、これは学生が1つの、非常に学生が出入りしますから1つの顧客として考えて、そういう形の商店街の発展のための意見を聞きながらやるのか、その点が見えてこんわけでございますまして、どういう経緯でそのような1つのプランニングされる形になったのか。それと将来的に、どのような結果を求めていくのか、その点をお聞きしたいというように思います。

○柴田委員長 小山課長。

○小山まちづくり支援課長 正雀のまちづくりの学生とのかかわりのことにつきましてですけども、経緯につきましては市の方が今現在、正雀若手経営者後継者懇談会に対して商工会と連携を図りながら支援してまいっております。その目的につきましては、将来のまちづくりを担う人材育成のために、その組織をつくり上げる人材を育成するために支援してまいっているわけです。

ところが、その人材育成というのが、なかなか成果が上がってきておらない状況になっておりますので、ちょっと視点を変えまして、学生と交流した中で商業の活性化等、あるいは、まちの活性化が何か図れないかということで、市の方が橋渡しをして交流の機会をつくったと。今現在進めておりますのは、学生と正雀

の若手経営者後継者懇談会とどんなことができるかということは今、話しながらまちの活性化に向けて取り組んでおられます。

今後どういうふうな形でそれを展開していくのかということは、まちづくり支援課としましては、当面はソフト面の事業の取り組みを考えておりまして、それがあがる程度、でき上がってきた時点では、まちづくりというのはソフト面、ハード面、一体化してつくり上げていくのが基本だと考えておりますので、その後のハード面のことにつきましては市も公共施設等のことについて、かかわっていかなければなりませんので、その辺も学生、その地域の方々、行政と一体となって、まちづくりについて取り組んでいきたいと思っております。

○柴田委員長 渡辺委員。

○渡辺委員 今ご説明があったように具体的にどういう形か見えてこないわけですよ。行政が予算をつぎ込んで、それなりの形をつくるには、ある程度、タイムスケジュールといいますか、いつごろまでに、どういう形をつくるとか、どういう結果をつくるとかということを見える形でやる必要があるというように思うんです。

これ、内容がどうも僕もその辺、わかりませんですけど、単に学生と商店街の若手と、それと行政とが三位一体ではないけれども会って、そこでどういう議論をされておるかということも見えてこないし。今言うたようにソフト面、ハード面というの、余りにも抽象的といいますか漠然とした面があるんで、行政が関わるからにははっきりとした目的意識と、目的達成のためのタイムスケジュール、そういう形をはっきり示していただきたいと思うんですが、その点いかがで

すか。

○柴田委員長 小山課長。

○小山まちづくり支援課長 目的につきましては、学生と今現在交流を始めた段階でありまして、具体的にこう進めていくという具体の目標というんですか、事業とか、そういうものにつきましては、今現在、内容的にはこれから、また新たな事業を検討していく段階でありまして、最終的には、やはり正雀のまちをどういうふうな、学生からの視点、あるいは地域の方の視点、行政の視点に立って、どういうまちづくり、整備が必要なのかということを共同で考えていきたいというのが最終目的でございます。

ただ、それに対して市がそのとおりに整備できるかどうかということも、これは今後、地域の方々、いろんな方々と協議しながら、それができるかどうかは今後は検討してまいりたいと思っております。

○柴田委員長 渡辺委員。

○渡辺委員 こんなん非常に失礼かもしれないんですけど、学生のサークル活動に市の予算を使うわけにいかへんわけでありまして、当然そういう形で、例えば青年会議所なり、いろんな民間団体でもそういうことは、よく議論されたりしてるわけですけど、行政がかかわっていく限りは税金を使うとるわけですから何らかのきちんとしたものが見えないと、ファジーな状態でみんなの意見を聞いて、茶話会じゃないんやけど、そこでざわざわ言いながら将来的な像を、どないしてえんかわからんけど、その中にアイデアが含まれておって、そのアイデアが出た時点で、これを1つ1つ加えていこうか。何年先には、こうしようかというようなことをそういう、何かそういうことかな、非常にわかりづらいんですよ、説明をいただいた時には。

良い意見とか、いろんな若い人らの意見を聞きながら将来的なまちづくりをするというのは、これはいいんですけど、いつまでそれを続けていくかということの明確さがないんですよ。

私は、行政的な発想だけをしとったらあかんというのは、当然、僕はそういうふうに思いますよ。若い人らの意見を聞くというのは、これは非常に素晴らしいんですけど、しかし行政がやるからには、予算を使うからには何らかの1つの結果と期間というのは必要だというふうに思いますので、その点、再度質問したいと思います。

○柴田委員長 都市整備部長。

○北野都市整備部長 正雀のまちづくりで、若手との連携についてでございますが、確かに行政の内容を示すに当たりましては、その目的意識を持った形での学生の、いわゆる官・学というふうな連携になろうかと思えます。これは確かなものでございまして、今現在、正雀の若手経営者の懇談会におきましては行政、商工会、そして産業振興の、いわゆる行政側からはその3者でもって正雀のまちづくりに入り込んで、その正雀の商業の活性化、あるいは正雀のまちづくりにつきまして、現在いろいろと講演などを企画させていただきながら、そのまちづくりの活性化、あるいは将来的なまちづくりに向けて取り組んでおるわけでございます。

先ほどのご指摘の内容でございますが、やはり大学との連携につきましては、特に私ども、今の取っかかりとして、まず学生がこの地域に対して何ができるのかということをも1つの議題としまして、今現在、私どものまちづくり支援課と人間科学大学との連携を今深めていってると。その連携を深めながら将来的に、あるいは

は最終的には近い将来、このまちづくりに反映させていきたいというふうに考えております。

この正雀のまちづくりを学生での視点、何が必要なのか、今現在、何を求められておるのかということも1つの課題としてとらえていかなければならない、これは考えております。こういった状況の中で、もう少し、この学生との懇談、あるいは内容を深めながら最終的には一定の連携が図れるようなシステムを持っていきたい。そして、なおかつ学生と地域の連携、これは特に言われてます。学園祭があれば、地域も参加した折に学生との連携を深めていく。なおかつ、行政もそこに介入していく。最終的には行政が学生に求めるとすれば、先ほど委員のご指摘のように目的意識を持った形での内容が当然求められてくると思えます。その折りに、我々はまちづくりというものを打ち出していきたいと思っております。

今現在の段階では、なかなか若手経営者におきましては、そこまでの育成が整っておりません。最終的には、若手経営者を育成した中で、そういったまちづくりの発展まで持っていきたいなと、これは考えております。

大体、今申し上げました内容が正雀の現在の取り組み状況でございます。

そしてもう1点、いつごろまでにこのようなまちづくりに支援していくのかということでございますが、今、その官・学の中では一定の支出はございません。ただ、正雀のいわゆる若手経営者の中での懇談会等につきましては、一定、学生も入れた中での商業のあり方、さらには活性化を図っていくにはどんな方法があるのかということ、若手の意見も聞きながらそこで吸収して今後のそういう若手経営者の考え方を変えていくというふ

うな内容でもって、現在、若干ではございますが、取っかかりでもってやっていき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 渡辺委員。

○渡辺委員 大体のことはわかったんですけど、例えば民間が民間の例えば正雀の商店街の人、若手の人らとか青年会議所とか、また学生のそういうサークルとかが民間でそういう話ができ上がって、そこが成熟、大きくなる時に行政がそれにかかわって支援するという形やったら非常に僕らもわかりやすいんですけど、行政が中心になって、そういう形を集めて、さあやれ、こうやれということになってきたら、やっぱりこれは、それなりの結果を求めなあかんというように私は思うわけです。

例えばバリアフリーのまちづくりという形で人間科学大学の、それなりの学部と、それなりの研究グループがそういう形で携わってきて、一緒にバリアフリーの福祉のまちづくりを考えようということやったら僕らも具体的に見えてくるわけですけど、ただ集まって意見を聞こう、商店街をこうしよう、福祉をこうしようという、ぼつぼつとした意見を聞いて、それでほんならまちづくりにどう反映するというのは非常に僕は難しいことやないかというふうに思うわけやし、今言うたように市民の税金を使うという事は実績を上げてもらわなあかんの、その実績が明確でなかったときに、説明するきちんとしたものがなかったら納得しないと思うんですよね。みんなが集まって、それなりの研究して、ええ話聞いたら、何年間かそれを積み上げてこういう意見が出た、それでよかったよかったでは終わらんわけであってね。だから、その点が非常にわかりづらい面がありますんで、

今の段階でほんなら3年後にこういう1つのプランニングというか、そのためにやっぱり政策スタッフをつくり上げるというのは難しいかもしれませんが、ある程度、結果を出していただいて、それを何年後には、どういうふうにするという形を明確に市民に示すことが必要じゃないかと思えますし、これ、正雀の駅前の整備問題でも、これ相当長い間いろんなことをやって、行き詰まった結果がこういう形になったかもしれませんが、こんなん言うて失礼かもしれませんが、お金と時間を費やして、ほんなら結果を得られへんことに関しては、今非常に財政が逼迫した中でそのようなことが許されるかということと考えたら、ちょっと僕はしんどいんじゃないかと思えますし、それが許されるんであるんであれば、やっぱりそれなりの結果を出していただきたい、そのように要望して質問を終わりたいと思います。

○柴田委員長 要望ですね。

それじゃあ、次、山本善信委員。

○山本善信委員 午前中からいろいろと具体的な話があるわけですが、要は本年度予算にかかわる話というのは、千里丘の西地区にしましても、あるいは南千里丘シビックゾーンの話にしましても、あるいはまたそれに関連して福祉会館、さらには吹操、正雀駅前と、それぞれ予算の中身は印刷製本費であったり、あるいはまた支援事業にかかわる関係の報償費であったりというようなことが具体的な話としてここに出てるわけですけど、この裏に隠されてるこの16年度というのは非常に大事な話だと思えます。

助役の方からもシビックゾーンにかかわっての福祉会館の建てかえ云々の話につきましては、当面の具体策の話として福祉会館を閉鎖して、それに変わる施設

なり、利用のことを市民の皆さんに周知して、徹底した上でそういうことについて後々考えていかなあかんということで、6月をめどにということは午前中からの答弁にありましたので、この点については、こう言うてる間に地震が来たり何かしたりしたら、それこそ大変な話ですから、これはきちんとしかるべき判断をしていただきたいというふうをお願いをしておきたいと思います。

それ以外のことの各開発についての話は、朝からいろいろ出てるわけですけども、要はここに数字が上がってる裏にある職員の皆さん方の動きが、この年度の一番大切なポイントだと思うんですよ。

千里丘の駅前にしても、これは数字としては準備組合に対する支援だけの話ですけども、その準備組合に市として支援していかなあかんということは、先ほどからいろいろお答えになっているとおりです。

ただ、一番のポイントになっている点として2人の大きな権利者の中で1人がどうしても納得が得られない、何ぼいろいろやっても進まないというふうなことではあるんですけど、これをしっかりと、何かお願いしただけではあかんわけで、その具体的な話をしっかりと持っていかなあかん。それが財政的な裏付けであったり、あるいはまた別の形であったりするんですけど、その辺をしっかりと踏まえて、今までとは違う形でお願いなり、説得にいかんと、なかなかつながってこないと思うんです。

ところが、駅の後背地というのか、山手の方、特に吹田市域ですけども、摂津市域も含めての、とにかく後背地が非常に、マンション開発等で物すごい人口がふえたり、それからいろいろな施設ができたりして、本来なら千里丘の駅勢圏の

中にあるにもかかわらず、実は千里丘の駅そのものは、駅前がああいう状態であるために、ほとんど機能してないというのが現状であるわけですから、これは長年、同じことを繰り返すんじゃないし、これから準備組合を早く本組合にして動かしてもらえるように、これは事業主体はそっちやねんから我々はお手伝いするだけやという話ではあかんわけで、むしろ自分らがやるぐらいのつもりでやっていって、実際はそこのお手伝いをするという形を、それは何か言うたら予算やなしに人が動かんとあかんわけですよ、この段階ではね。そこのところをしっかりと見据えてやっていただきたいというふうに思ってるわけです。それについて、改めてその決意を聞きたいというふうに思います。

それから、シビックゾーンの話ですが、これはもう朝からの議論でもある程度出てるんですが、要は私は、これはもう絶対にやらなあかんとは私は思ってるんです。やるためには、これはもう都市計画の仕事というのは以前にも申し上げたことがあるんですが、とにかく10年先、20年先ということを考えたときに、今から積み上げておかないと、今の段階での進められない最大のポイントとして、いろいろ迷っているポイントとして財政的な裏付け云々の話があるわけですけども、財政が好転し、さてやりましょうか言うたら、もうそのときには既に別の形でことが動いてる場合もあるわけです。あるいは、優先順位がほかへ移ってる場合もあるわけです。だから、そういうことにならないように、チャンスを逃したらいかんわけですから、万難を排してそこへ向けてしっかりとやらないかんと。これも動きは人にかかわる話になってくるわけです。だから、そのつもりで担当部局

として、しっかりと動いていただきたいということを思うんです。だから、そのことについてもう一度、決意を聞かせていただきたいというふうに思います。

それから、吹操の問題です。これは、先日来、現地を見たりしながら本委員会としても活動してるわけですが、いろいろ約束しても約束が守られるか守られないかということについては、いろいろ朝からの議論にもありました。委員長にお願いしたいんですが、具体的にJR貨物なり、そういったところへ申し入れをされて、茨木へ交差点改良等について返ってるという話ですけども、もし何でしたら、その内容についてはお聞きしたとおりやと思うんですけども、資料として具体的な申し入れ書なり、何なりというのを、どういう形でされたのか、それをほしいと思いますのと。それから、これも実際に先ほど不誠実な対応ということでありましたですけども、支援機構の方がああいう、この間の態度、あるいはまた前々回の態度でもあるわけですから、だからこれはしっかりと見届けないと、これまた同じ、こちらのJR貨物の新幹線基地横の大阪貨物ターミナルと同じような轍を踏む可能性というのは私、十分にあると思いますので、これはしっかりと受けとめなければならないということなんですが、これも皆さん方の、きちんとするか言わんかの肩にかかっていると思いますし、あるいはまた市長を初め、トップで申し入れて、きちり名義はそうなるんでしょうけども、しっかりと申し入れして、しかもそこからきちりとした、文書でやっというても、覚書でもろというても、その覚書どおりにしないというようなことですから、これは信用ならんわけで、だからその点を何遍もちゃんとした見通しを持ってやっていただき

たいと思いますけれども、さて、この年度でどういう形でそのことの約束を取つけられるのかと、そんなもんあきまへんでということで、前の同じ轍踏んだらあきませんと、前の約束破ってる話は、すぐに守りなさいと。そのことが次の信用にかかわる話やねんから守りなさいということで、また向こうへ守らせるだけの交差点改良をいつどうするんやということも含めて、守らせるだけのきちんとしたものを取って、ただやります、交差点改良をやろうとして、こうしてますというような話だけじゃなしに、本市としてそのことについて守ってないということであれば、いついつまでに、どういうふうに守りますかということ、きちんとそのことを公文書で取るぐらいのことで突きつけてもらいたいというふうに思うんですが、その点についての考え方を聞かせていただきたいと思います。

それから、正雀駅前地区の問題は、いろいろ今、お話があるとおりでですので、ひとつよろしく、あとお願いしておきたいと思います。要は、これはもう予算面であらわれてない、強いて言えば人件費にあらわれてると言えばそれまでなんですけども、そこの体制をしっかりと固めて、今いろいろ申し上げてること、あるいはまた午前中、あるいは前回、前々回から、ずっと言われてることについて、市として十分な対応を取っていただきたいということをお願いしときたいわけですが、今申し上げましたことについて、それぞれお答えをちょうだいしたいと思います。

○柴田委員長 都市整備部長。

○北野都市整備部長 千里丘西再開発の準備組合を本組合に対しての決意ということでございますが、確かに委員ご指摘のように、やはり今現在、大口地権者の理解を得るに当たりましては非常に困難



性があるわけでございまして、これらにつきましても、以前から大口地権者の合意形成に向けて準備組合ともご相談申し上げながら取り組んできたところでございますが、なかなか現実、今の段階におきましても合意形成が得られないというふうな状況でございます。これらを踏まえまして、今後、やはりその部分的な段階、あるいは当然その区域にもよることでございますが、今、大口地権者の1名の方は賛成いただいております部分的な再開発が最終的に、将来的にも、全体的な再開発につなげていけるような手法があるのかどうか。これは近々、我々といたしましても考えてまいらなければならない、これは思っています。

そして、先ほどもご答弁申し上げておりますように、この千里丘ガードの進捗状況、21年完成、供用開始と、こういうふうになっておりますが、この完成時期には準備組合といたしましても一定の方向性を示していかなければ、将来的にもガードの状況を逃せば恐らく合意形成は、なかなか図れない状況であると、これも思っております。

いずれにいたしましても、今後そういったガードの進捗状況も踏まえまして、これらの状況、準備組合につきましても一定協議をさせていただきながら進め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。

そして、シビックゾーン周辺のまちづくりにつきましましては、この連立を基本としながら、連立をするに当たりましてはまちづくりが必要というふうな採択要件もございまして。この連立するに当たっては、まちづくり、まちづくりをするに当たっては企業用地が必要です。企業用地の合意形成が当然図らなければ、この連立事業そのものを断念せざるを得ないよ

うな状況でございます。

今現在といたしましては、この企業用地、あるいは阪急電鉄の意向につきましましては、一定の感触といたしましては、良い理解をいただいておりますというふうなこともございます。

そして、あと1つは、このまちづくりを進めるに当たっては、本市の特に財源の確保が問題になってこようかと思えます。この財源の確保に当たりましても阪急とも、あるいはダイヘンともメリット、デメリットをご相談申し上げながら一定の方向性を見いだしていったるわけでございます。そして、阪急につきましても以前、私どもの駅につきましても請願駅で一銭の金も出さんというふうなお話もございました。しかしながら、阪急とも協議を重ねる中で一定の方向性は今現在、岡田参事の方からも説明がありましたように、新駅といたしまして3分の1程度のものについては協力をいただけるというふうな感触もいただいております。

今後、本市が本当にこのまちづくりを進めるという方針を示せば、もっと具体的な内容をご説明できるわけでございますが、一定まだ本市の状況もその方向性が各企業、電鉄会社に対しても示されていないということが大きなハードルでございます。そして、これらの内容が今現在のまちづくりにおきます取り組み状況が是か非かというふうな判断になってこようかと思えます。

今の段階にいたしましては、とにかくこのまちづくりをいかに、その財源確保に向けての平準化を図る中で、企業にどれだけの協力をいただけるか、これが一番大きな争点になろうかと思えます。今後、これらの内容につきましても十分詰まらせていただきながら、そのまちづくりの方向性を示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 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に関して、お答えいたします。

まず、山本委員のおっしゃられましたように約束が守られるということが大前提になろうかと思えます。今、不誠実な対応ということもありましたけれども、これからいろいろ基本協定の中身が守られているかどうかということも当然チェックしながら、その担保性、どういう形になろうか、まだ今、具体的にここで申し上げられるような内容はございませんが、その担保性というのをいろいろ見極めながら、きっちり誠意を持ってJ R貨物、支援機構が基本協定の中身を遵守するところを見極めながら受け入れの合否、受け入れるか受け入れないかということは判断してまいりたいというふうに考えております。

それと、J R貨物の信頼性ということでもお話がございましたけれども、当然、おっしゃられていますように、今、そういう覚書が守られていないということは非常に遺憾であるというか、非常にまずいことだというふうには思っております。それにつきましては先ほど申し上げましたとおり、文書で取るというお話もございましたが、そういうことも視野に入れて、ただ茨木市の方の受け入れ予算の問題もございます。交差点改良につきましては当然、道路管理者がやることとなりますので、その辺の受け入れ予算の問題であるとか、警察の府警本部協議等もございます。J R貨物だけではいけないスケジュールの部分もございますので、J R貨物が誠意的に動いているかどうかを見極めながら茨木市にご迷惑にならないような形で、そういう文書での申し入れ

も視野に入れて行ってまいりたいと思えます。

それと、先ほど申し上げました2月27日付でJ R貨物が茨木市長あてに出した依頼文書につきましては、正副委員長とご相談させていただきまして、また対応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 山本善信委員。

○山本善信委員 千里丘西の話について、大口権利者の1人の方の合意が得られないということの話でございますけれども、今まで何回か出てと思うんですけど、何が、こういうことが了解できないから同意できないということになっているのか。具体的な問題点があるとしたら、ただ単に嫌だ嫌だというだけでは話にならないわけで、その点についてはどういう内容なんでしょうか、聞かせていただきたいと思うんです。

これは、市の方の対応について不十分があるために起こってることなのか。あるいはまた、市の方はいろいろ言いながら準備組合任せになって、市の方は場合によったら後ろから、ぼそぼそついていくような感じに相手に見られてる可能性があるんじゃないかというようなことも、これもあなた方に申し上げるのは非常に失礼な話かもしれませんが、われらは一生懸命にやってるのにとっておられるかもしれませんが、向こうにしたらまだ不十分だと思ってる形になっているのか。その辺のところをもう少し、聞かせていただいて、もしそういう点について市の方で対応できる話があるのなら、こういうふうに対応するんだというふうなことでの話として一遍聞かせていただきたいと思うんです。

ダイヘンの話にしましても、それから今の千里丘西の地権者にしましても、こ

これは財産権の話ですから、これはもう最大限に尊重せないかんとすることは、これはもうわかるんですけど、これはしかし公共の福祉のためには与えられている財産権そのものについては、ちゃんとやっぱり考えてやってもらわないかんとするのは、これはやっぱり土地を持ってるもの一種の責任だと私は思うんです。だから強制的に抑えられてどうやということとなしに、一定のちゃんとした補償なり、あるいはまたいろいろな形の話の中で公共の福祉のために、そういう事業にちゃんと協力していくというのは普通の姿勢でないかというふうに思うんです。

ただ、俺とこのもんやからというようなものの考え方で判断してもらってたら一般の関係者は困るわけで、現実には千里丘西なんかの場合にはそういうふうに後背地がいろいろ問題が起こってる。そこへ駅そのものの機能を本来なら公共的な公共交通機関として最大限にあの地域を発揮しなければならない空間が、そのために阻害されているということであれば、これはやっぱりちゃんと、そのことについて、市としてそのことをしっかりと説得してかかってもらわなきゃならぬというふうに思っているわけです。

ですから、先ほど決意をお聞きしたというのは、やはりそのことについての姿勢の問題を問われている。あないしていろいろ言うけれども、最後は適当にほったらかされるのと違うかというように思ってるのと違うかというようなことを思ったりしますしね。企業は企業なりに、やっぱり利益云々の話があるかと思いますが、それから財産を持っておられる人にしたら、その辺のところの、平たく言えば勘定をされると思うんですけども、その勘定に足りるような形、しかもある程度はこういう形で辛抱してもらわないけ

ませんよということも言いながら、やっぱりきっちりと、そのことを説得してもらわないかんと。その説得する熱心さ、力というのは、これはやっぱり行政の、あなた方の市民から受けてる給料の範囲の努力でやっていただかないかんとするのは、この仕事だと思っんですよ。

だから、その辺のところについて、もう一度しっかりした決意を聞かせていただきたいと思います。

○柴田委員長 都市整備部長。

○北野都市整備部長 委員ご指摘の、その合意形成が得られなければ何もできないのかというふうな内容についてでございますが、一定またこの内容につきましては、特に大口地権者とも接触する中では、一定こうおっしゃっておられます。私の財産を1平米たりとも減らすことはならぬというふうなお話もいただいております。そして、その中で当然、私は私の意見としては再開発事業については何も反対はしていない。協力はするつもりがある。そのものを飲んでいただければ、これはいつでも私は協力するというふうなことも言われてます。

しかしながら、我々再開発を進めるに当たりましては当然、そういった土地の減歩というのはいただかなくてはならない。そうすれば、どの辺までにと話も現実、させていただいている経緯がございます。

そして、20%程度であればという話も以前、こちらの方から準備組合が発した当時に提示をさせていただいている経緯がございます。そのときには、その大口地権者としては、その場ではその回答は明らかにはされなくて、物別れに終わってるというふうなお話もお聞きいたしております。そして、その後におきまして接触をする中では、今度、その20

どころか減歩が30ないし40%必要ですよと、こういうふうな話の内容になってきまして、大口地権者としてはさらに私の土地はこれから1平米たりとも減らすということはまかりならんということで、依然として今現在もしかりでございますが、その方針を貫いておられるというふうな状況がございます。今後、こういった状況の中で、今先ほどもご答弁申し上げておりますが、この再開発事業を進めていく上にあたりまして、本来の再開発事業が本当に3分の2以上の合意形成が得られないということで、これは不可能な話でございますが、段階的なまちづくりについては、そしたらほかの部分からでも攻めていけないかということも視野に入れた中で、今現在も準備組合ともご相談を申し上げながら、いろいろと先進地視察もさせていただきながら準備組合との調整を図っている段階でございます。

今後におきましても、やはり何を目的と、めどをという話もございますが、やはり1つのめどといたしましては、この千里丘ガードが完了するまでには準備組合の方向性は、私は出していかななくては、なかなかそのガードが完成してからでは今のまちづくりは、ほとんどできないというふうに思っておりますし、それまでには何とか行政側といたしましても準備組合とも調整を図りながら精力的に進めてまいりたいと考えております。

○柴田委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 同じ繰り返しになりますので、もうこれ以上申し上げるつもりはないんですが、要は今年度、1つのそういった権利者なりに対する働きかけなり、あるいは正雀にしましてもそういう形での交流をしたり、あるいはまた若手懇の中ですらいろいろと研究されたりと言う

のも、これもやっぱり、もう少し、もう1つ前へ進める時期に来ているということでもあるし、南千里丘シビックゾーンの形にしましても、しっかりした判断をしてもらわないかんという時期に来てるわけですから、だから担当としては、あれもこれもという大変だと思っておりますけど、要は今の予算にあらわれてない部分の働きを皆さん方でしっかりしていただきたいということを申し上げたいわけで、そういうことでひとつ、あとをよろしくお願ひしたいと思います。

○柴田委員長 続いて、石橋委員。

○石橋委員 それでは、2点ほどお聞き、確認させていただきたいと思ひます。

大阪貨物ターミナルの件で覚書書が57年10月につくられたということなんですが、広辞苑によりますと、覚書というのは「国家の元首、外務大臣、または外交使節の署名した文書の交換によって成立する。また、民間協定の名称としても用いられる場合もある」という、かなり厳格に準ずるような、覚書というのはそういう意味合いがあるんです。それをいともたやすく支援機構は約束を守れないと。一体、支援機構というのはどういう組織なのか。基本的な質問で申しわけないんですが、もう一度この場で確認させていただきたい。回答をお願いします。

それと、シビックゾーンまちづくり構想調査報告書、後ほど説明があるという話なんですが、摂津市には東もあれば西もある。北もあれば南もある。やはり、これだけ長期ビジョン、助役の話にも摂津の将来をどうしたらいいのかというビジョンを持ってやっていきたいというご答弁が先ほどあったと思うんですが、やはり摂津市全体としてどのような構想で持っていくのか。長期ビジョンを、摂津市をどういう方向性に持っていくの

かというのをもっと詳しく考え方をお聞きしたいというふうに考えます。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 まず、1点目の覚書についてご答弁申し上げます。

今、広辞苑の中身ということで石橋委員の方からいろいろご説明いただきました。1点ありますのは、この覚書は基本的には当時の国鉄と、我々市が結んだものでありまして、今、運用上はJ R貨物の方が守るべき立場にあるということとで1点、ご理解ください。その上で今回、貨物駅移転に関します事業、吹田貨物ターミナル駅の建設事業につきましては、先ほどの支援機構がする。ただ、建設しました貨物駅の運用は当然、J R貨物がするというので、当然今後、J R貨物にこれらの基本協定にある中身を遵守していただかなければならないということが発生してくるかと思えます。それら部分につきましては当然、先ほども申し上げましたが、それらが遵守されること、いろんな担保性も考えながら今後、そういう部分も見極めながら吹田貨物ターミナル駅の部分の受け入れについては考えていきたいというふうに考えておりますし、また、今の覚書につきましても守られてないということですのでけれども、これも先ほど申し上げましたように十三高槻線というところの分離帯が閉められてしまって、それもJ R貨物の意図としないところで閉鎖されて現在に至ってるという、若干、理由っぽくはなりますけれども、そういう事実もございます。その中でJ R貨物としては、ちょっと時間はかかりますが最大限努力をしてもらうように、我々とも協議しながら、我々は当然、指導してまいりました。そういう意味では今後のJ R貨物のそういう対応も見ながら貨物駅、吹田貨物ターミナル駅につい

ては判断してまいりたいと、以上のように考えております。

○柴田委員長 都市整備部長。

○北野都市整備部長 2点目の市全体としてのビジョンにつきましては、本市の総合計画、上位計画に位置づけております内容に基づきまして、本市のまちづくりにつきましての内容が記載されておるわけでございます。

これらの執行に当たりましては、やはりおのおの核となります、そのまちづくりの熟度が一定、問題になってこようかと思えます。そのまちづくりの熟度につきましてでございますが、やはり住民の合意形成が図られなければ、なかなかそのものが進められないというふうな状況のもと、我々につきましても非常に苦労いたしておりますのはその内容でございます。合意形成を図られなければ、なかなかその核となるまちづくりができない。こういった内容の中で、やはり市全体のまちづくりにつきましては、これらの熟度を見極めながら今後につきましても、それらの整備方向につきまして、さらに検討を加えてまいり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 ちょっとニュアンスが違うと思うんです。摂津市の5年、10年、15年先をどないしたいんやというビジョンを聞きたいんです。今からつくっていきますではないんですよ。だから、シビックゾーンをはめ込んだ中で、将来5年、10年、20年先をどうしていきたいんやというのをお聞きしたいと。当然、それを持った中でシビックゾーンをはめ込んでいくということ聞いてるんです。それをお答え願えますでしょうか。

もう1点は、先ほど質問させていただきました支援機構とは何なのかというお

答えが全くないと、そのお答えをお願いします。というのは、支援機構と何ぼ覚書を交わしたかて、何回やっても守ってもらわれへんかったら、先ほど私が言うたように広辞苑にも載ってるように、それだけかなり覚書というのは厳格的なものなんですよ。守ってもらえない覚書を何枚取ったところで、支援機構と交わしたところで、いや知りません、あとはJR貨物ですということでは、何の意味もないですよ。それを聞いてるんです。

だから、支援機構というのはどういう組織なのか、基本的な質問で申しわけないんですが、それをお答え願いたいということなんです。

○柴田委員長 先ほどからご答弁いただいている中での覚書、これは大阪貨物ターミナル建設の昭和57年のときに交わされた覚書で、今回の支援機構が中心になってやってもらって、JR貨物になっていく、その中での協定というようなことは、これの少し整理をしてご答弁してください。その覚書をだれが責任を持って、その管理というか、それをしていくのかということも踏まえて質問されてと思うんですが、その辺を整理してお答えいただきたいと思います。

それから、先ほどの北野部長から総合計画の中に今日まで摂津市のまちづくりはうたわれてきた、その1つとして今回のシビックゾーンというものも線上の中でということですが、質問者はそれを踏まえてこれから先、5年、10年先にどうなろうとしてるのかというビジョンも知りたいんだということでの質問ということになるんで、その辺をよくわきまえていただいた中でご答弁をいただきたい。

岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 吹田操車場及び大阪貨物ターミナルにかかわる部

分ですけど、まず支援機構というのはどういう組織と認識しているかというご質問ですけれども、基本的に我々が認識してますのは、やはり貨物駅の建設を担う母体であると。その貨物駅の建設を担う母体が守るべき部分と、運用するJR貨物が守るべき部分というのがあると思います。

平成11年に結びました基本協定でも、ですから5者協定という形で大阪府、吹田市、摂津市、旧の鉄建公団、今の支援機構でございます、それとJR貨物の5者で、その基本協定の中身をみんなで守っていこうという形の基本協定を締結しています。これがまた、新たに着工合意ということに、もし仮になるとすれば、その中身をまた詳細にして、そういうものを結んでいかなければならないということは当然視野に入れております。そういう中で守られて、当然その中にJR貨物も含んでおりますので、そういうものが守られていくということも先ほどから申してますように、ある程度、我々も担保性を握りながら、見極めながら、そういう判断をしていきたい。

今、大阪貨物ターミナル西口の出入りというのは、先ほども申しましたが、ある理由があって出入り、覚書が守られていないということはありませんけれども、その他の部分についてはJR貨物も当然守ってきておられます。だから、そういうことも1点では守られている部分、破られている部分はありますけれども、そういう部分、今の5者協定の中でも守っていただいている部分もありますので、そういうものを見極めながら今後判断してまいりたいと考えております。

○柴田委員長 北野都市整備部長。

○北野都市整備部長 将来のビジョンについてでございますが、我々におきまし

てはとにかく、市としての位置づけにつきましては、先ほどご答弁申し上げましたように、総合計画、上位計画があるということでございます。これらの内容につきまして、そしたら短期、中期、長期的な展望に立った内容についてでございますが、やはり今現在、我々核となります内容。千里丘西再開発につきましても既に、昭和63年に準備組合を発足させながら、現在その取り組みにつきまして進めておるといふような状況もございます。さらに、その正雀駅前再開発につきましても当初、その連立の国費調査のもと、正雀のまちづくりにつきまして現在進めている状況でもございます。こういった、おのおのまちづくりが、先ほども申し上げておりますように、熟度が上がっていかなければ、このまちづくりの実行、具体につきましては、なかなか進めていけないような状況のもと、現在そのまちづくりにつきましては、いろいろと検討させていただいておるような状況でございますが、いずれにいたしましてもシビックゾーンにつきましては、一定総合計画にもうたわれております。これらのまちづくりにつきまして進めるに当たりましても、やはり老朽化いたしております公共施設の再配置計画、あるいはこの4つの拠点のまちづくりにつきましての連携、補完、どのように図っていくかというふうな内容も含めまして、現在検討もさせていただいておるような状況でございます。

そして、安威川以南につきましても、いろいろと東一津屋の区画整理事業につきましても、大阪モノレールの南進によりましてのまちづくり、これにつきましても一定、具体化して整備を平成9年完成いたしておる状況でございます。

そして、烏飼方面につきましても一定、

その以前から始めております区画整理事業につきましても基盤整備については取り組んできたというふうな状況でございます。これらの基盤整備の状況も踏まえまして、今回、核となります駅周辺につきましての調査をシビックゾーンとして調査をさせていただきながら、いかにまちづくりができるかという内容を研究調査をいたしているところでございまして、これらの内容につきましてもやはり先ほども申し上げておりますが、やはりまちづくりに伴います熟度が上がってこなければ、このまちづくりというのは、なかなか進められないものでございまして、こちらにつきましても今後も十分、その内容を見極めながら、そのまちづくりににつきまして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。

○柴田委員長 石橋委員。

○石橋委員 何回も言いますけど、覚書というのは1つでも破られたら、もうそれはだめなことなんです。その辺、やっぱり認識していただきたいなど。覚書って、どんなもんか初めに言いましたでしょう。それだけ厳格なものを1つでも破られたら、それは覚書でも何でもありませんよ。1つも10個も一緒なんです。そういう認識をしていただきたいと。ぜひとも支援機構にもっと認識してもらうように、この間の回答の中でもあとは知りませんが、あとはJR貨物ですねん、破ってるのか破ってないのかも知りませんが私は聞こえました。

だから、覚書というのは、それだけ厳格なものなんです。それを1つ破ったから、1つはよろしいでしょうか、そういうのはだめですよ。これはきつく要望ときます。

それと、まちづくりというのは、部長、今お答えいただいた考え方もいい、そら

いろいろ人、私の個人的な考え方なんですけど、やっぱり1つ、こうしたいんやというのがあって初めて派生していったまちはできていくと思うんです。シビックゾーンあり、さっき部長言われたようにいろんな各ポジションで考えてると。違うんですよ。私は、こういうまちづくりをしたいというのがあって初めてそこへはめ込んでいくというのが、私はまちづくりの原点やと思うんです。私と考え方は違うというところかもわかりませんがね。これも私の考えだけで要望にしておきます。

○柴田委員長 続いて、藤浦委員。

○藤浦委員 何点かお話をさせていただきたいと思います。

1つは先ほどもありました吹操跡地関連の問題なんですけども、ここのところ、やっぱり支援機構のさまざまな発言や態度ということでの、やっぱり信頼性というのが私、個人的にも非常に大きな問題になっているところなんです。

支援機構がさまざまに今説明をされている中で提示をされている、こういうことをやりますとか、こういうことを守りますということをね。先ほどからも言われているように守られるのかどうかということが非常に大きな問題になっておりまして、その比較というんですか、その中で毎回上がってくるのが大阪貨物ターミナルの出口の問題です。これが守られていないということでして、先ほどから言うてます57年に、当時は国鉄が事業主体で大阪貨物ターミナルを建設したときに、摂津市と覚書を交わしたということでございまして、それが先ほども聞いてますと、最初は専用通路を通れたんですか。ところが宮島交差点のところをふたされてしもうたんで都合が悪くなって、結局守れなくなりましたと。勝手に交通

の状態が変わるようなことにはならんと思うんです。必ず関係者とか、いろんなところに対しての照会はあるもんやと思うんですよ。当然、この専用通路がつながってるJR貨物にも相談があったと思いますけども、その件について摂津市との覚書を交わしたので、こういう状態になってきたんですという相談があったのかなかったのか。多分、なかったんだろうと思うんです。事故が起こって初めて、これはやめてもらわなあかんということで平成11年ですか、確認書の中に、またこのことを改めて、これはもう全然違いますよね。今回の吹操跡地の問題のこの中に、改めて大阪ターミナルのことが守られてないから、ちゃんとせいということ盛り込んだんですよね。これで、やっぱりこれは国鉄からJR貨物に引き継がれて、今、JR貨物がやっていますけど、JR貨物の信頼性、これは実際には吹田貨物ターミナル駅はJR貨物が事業をやっていくわけなんですけども、やっぱり前科がある人には、それなりにやっぱり法的な対処というのがあるのと同じように、これはやっぱり前は前ですねんと、今回は大丈夫ですわと、こんなことは絶対あり得ないんであって、このことを委員の皆さんも危惧されていると思うんです。私も非常に危惧をしております。

支援機構にそのことをこの間もちゃんと指導するというようお願いしたわけなんですけど、それもされているのかされていないのか、よくわからないと、こういう状態で、どっちかと言うと市の方がさまざまな働きかけをやって支援機構の手助けをしているというとおかしいですけど、そういうような状態になっているように思えてならないわけです。そういったことをやっぱり支援機構が状態をわかって



いるのかどうか、ここが大きな問題だと。もう、答弁は結構ですけども、こういうことを議論しているということをしつかり支援機構に伝えて欲しいんです、部長の方から。支援機構が摂津市の特別委員会に対して非常に疑いを持たれているんだと。1つは、今までの対応、それからもう1つは大阪貨物ターミナルのこの状況に対しての支援機構の態度、これをしっかりともう1回伝えていただいて、しっかりと指導していただきたい。この確認書の中にもちゃんと入ってるんですから、11年1月20日、これを要望しておきます。

それから、同じその絡みの中で工事用の進入路、これは先ほど仮進入路というふうに表現されておりましたけど、仮ということで、今、各意見が上がってきた検討委員会でしたか、そこで処理場のことが浮上していると、こういうことでございました。それもしっかり見守るしかしかたがないんですが、頑張っしてほしいなと、個人的には正雀下水処理場の中に入れてほしいなと、私は前の議論の中では正雀川の上を越えていけというようなことも言うたりしましたけども、そういうことも踏まえて検討してほしいなというのが希望としてあるんですけども、この間も吹操跡地の視察に行ったときは岸边の方に回って入りました。私あの辺に住んでますからようわかりますが、岸边の交差点が混むんですよ。特に千里丘の方から来たときに、ずっと混んでくるんです。通常、やっぱりこれもまた同じことです。工事関係者にそのことが徹底できるのかどうか。例えば振り分けて入れるというても混んでない方から入りたいですよ、だれだって。時間の問題もあるしね。やっぱり千里丘のところからの方が入りやすいということで、結局振り分

けができなくて全部千里丘から入るという可能性も出てきます。今後の話ですけどそういったことも、これから工事の説明会の中でも話がされていく中で、支援機構が徹底できる組織なのかどうかということが大きく出てきますので、支援機構の立場というんですか、これをしっかりとさせていただかないといけないというふうに思います。

最近、先ほどもありました千里丘7丁目のあたり、また5丁目、4丁目のあたり、この道にへばりついて大分家が建ってきました。新しく分譲住宅が奥に10軒建ちましたし、手前側にも6軒ほど建とうとしておりますし、マンションもできましたし、こんなん、どんどん状況が変化をしてきて、そしてこの間もマンションを販売をされている不動産屋さんも、そのそういう計画があって、工事車両がその前を通るということを知らなかったと、こういうことをおっしゃっております、それは説明会もやってるから自治会長なんかには聞いたらわかりますやんかと、こういうふうな考え方だったんですけどね。当然、不動産屋も知らなかったら入居者も知らんわけです。良心的な人は、まだ聞けばそのことを言うという場合もあるし、もっと変な場合、言わずに、不利なことになりますから売ってしまうと。売ってしまって、入居されて、しばらくしてそういうことを聞いて、結局、市にどうということですかという問い合わせがあると、こういうケースもあるということですので、やっぱりこのときに市は何も悪いことないんですわと、こういう立場も1つはあると思うんです。そやけど一たん来られて市民になられたからには、市民の立場に立って物事を考えていていただきたいと思うんです。

それも、前にも私言いましたけども、

このことも今後また期間がある中でこういったケースは出てきますよ。そのときには市民の立場に立って対応していただくことをお願いしておきたいのと、不動産屋さんにも、やっぱりこういったことが進行してますよということは情報として、ちゃんと入れていただけるようお願いしたいと思います。これも要望しておきます。

それからもう1点だけ、千里丘西の問題。先ほども何回も議論になっておりましたが、必要性は先ほど言われたとおりですけど、以前に岐阜の方に視察に行かせていただいたときに、そこも組合施行でやられてるといったときに、やっぱり大変なんですよ、組合施行というのは合意を取るのに。あわや、つぶれそうになったときに最後はやっぱり市長がそこへ乗り込んでいって一席を設けて、それはもう肩苦しい話は抜きにして、一献交えながら、変な話ですけども腹を割って話をして最後まとめたという、やっぱりこれは市長としての最後の一念というのが一番大事だと思うんです。今、南千里丘も検討してやられるということで財源的な問題で非常にこれから検討せなあかんということで、もし仮にこれ、千里丘西が21年千里丘ガード完成までに合意形成をつくっていくんだと。そこから何らかの支援をしていくんだということで、これまた財源的なことも考えていかならんということもあって、何となく南千里丘開発が主になってしまって千里丘西の方が、言うてはるけども果たして財源的なことまで考えていかれる気があるのかというのが非常に疑問なんです。

これは、やっぱり大事な事業やと思いますし、千里丘西もぜひやっていただきたいと思いますし、そういった意味ではこれから説明をいただきますけども、南

千里丘開発と合わせて財源的な検討もしていただきながら具体的に進めていただく。また、市長としてもそういう強い意思を持って、最後は私が出ていって心を変えていただくと、わかってもらうんだというぐらいの強い決意で頑張っていたきたい、これも要望しておきます。  
○柴田委員長 以上、藤浦委員は全部要望ということで、特にトップの方の動きということがありましたので、よろしくをお願いしておきます。

以上、皆さん方から質疑を受けたんですけど、もう、これで質疑はよろしいでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○柴田委員長 以上で質疑を終わります。  
暫時休憩いたします。

(午後2時 8分 休憩)

(午後2時11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。

(挙手するものあり)

○柴田委員長 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。

続いて、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。

(挙手するものあり)

○柴田委員長 全員賛成。よって、本件は可決すべきものと決定しました。

暫時休憩します。

(午後2時12分 休憩)

(午後2時19分 再開)

○柴田委員長 再開します。

シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査の報告について、これから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 平成15年で実施いたしましたシビックゾーン周辺等まちづくり構想調査についてでございますが、お手元にご配付いたしております資料の詳細につきまして、後ほど担当の岡田参事よりご説明申し上げますのでよろしくお願い申し上げます。

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、阪急京都線の鉄道連続立体交差化を基本に、北部都市核、西部都市核、吹田操車場跡地、シビックゾーンの4つの拠点の役割分担や近い将来、老朽化が見込まれます公共公益施設の再配置、都市計画道路等の基盤整備などを踏まえ、まちづくり構想の検討をいたしてまいったものでございます。

平成14年度は、本市の北部地域の位置づけ、都市課題などから北部地域及びシビックゾーン周辺の整備方針案を導き、整備プランでは事業地の早期土地利用転換の観点や本市の財政状況を勘案する中で、連続立体交差事業に先行して平面新駅と新たな都市拠点を整備する段階的なまちづくりを立案し、また事業化方策といたしましては、官民の役割分担のもと、受益者負担による基盤整備が可能な区画整理手法を選定するなどの検討を進めてまいりました。

これらを受け、平成15年度は4つの拠点に期待する役割や望まれる都市機能、優先順位などに対する市民アンケート調査を実施し、あわせてシビックゾーン周

辺等まちづくりに対する必要性も伺ってまいったところでございます。

これらのアンケート調査結果をもとに4つの拠点の都市機能連携、相互補完や優位性の検討、公共公益施設の再配置計画案の立案を行いまして、また今年度は阪急電鉄、ダイヘンとのワーキングを実施し、お互いのメリット、デメリットを確認、共通認識し、事業手法や採算性の協議を行いながら整備プランでは駅前広場、新駅位置及び踏切改良などの詳細な検討を加えた上で整備構想をまとめ、事業化方策の検討では区画整理フレームの地積、地価増進率、事業費の精査や新駅の負担率や平準化の協議検討を経て、収支計画の策定などを進めてまいったものでございます。

以上が平成15年度シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査結果の主な内容でございます。

今後におきましては、これらの調査結果を踏まえ、本市の21世紀のまちづくりのためにも大阪府をはじめ、関係機関との協議調整を図り、財政状況を見据えながら引き続き可能性を追求してまいりたいと考えております。

○柴田委員長 引き続き、岡田参事の方から説明をお願いします。

○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15年度シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査報告書につきまして、この資料の主要部分を抜粋しましたものをプロジェクターで補助的に映し出しながら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。

調査報告書の構成につきましては、この目次にお示ししておりますように、北部地域の位置づけ及び整備方針案、公共

公益施設等に対する市民ニーズの把握としての市民アンケート調査結果、整備プランの検討、事業化方策の検討、全体スケジュールの検討及び総括としての構想調査のまとめとなっており、最後に参考資料としてアンケート調査表を添付しております。

次に、1ページをお開きください。

ここでは、昨年度検討いたしました北部地域の位置づけ及び整備方針案を再整理し、掲載しております。

都市構造の観点から摂津市北部の位置づけを整理し、北部地域が抱える都市課題及び課題解消を図るため、大きくは3つの整備方針案を導き、拠点ネットワーク型のまちづくりの推進、安全・安心まちづくりの推進、官民パートナーシップによるまちづくりの推進としてまとめております。

また、シビックゾーン周辺の重要性の視点から6つの整備方針案を導き、新たな都市拠点の創出、都市防災強化及び市街地連担等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としてまとめております。

次に、2ページをお開きください。

シビックゾーン周辺等まちづくり構想アンケート調査結果です。

今回のアンケートでは、約900の回答を得ております。お手元の資料には、性別、年齢別による回答数を整理させていただいております。

まず問1は、4つの拠点に期待する役割でございます。シビックゾーン及び北部都市核では主に鉄道、バス等の交通結節点、商業・サービスの複合拠点としての役割が期待されており、西部都市核では商業・サービスの複合拠点、賑わいのある拠点、吹田操車場跡地では公園、緑、スポーツレクリエーションが期待される

役割の約4割以上を占めております。

次に、3ページ、問2、各拠点に対し望む都市機能でございます。

4つの拠点全体といたしましては、基盤整備では道路、駅前広場が他と比べ若干多くの方に望まれており、公共公益施設では文化・教育施設が最も多く、続いて多目的ホール、保健福祉施設、健康増進施設が同程度の回答となっております。

商業施設等では大規模商業、医療施設、スポーツレクリエーション施設が上位となっており、スポーツレクリエーション施設は吹田操車場跡地に対し、多くの回答が寄せられておりました。

また、拠点別の結果において、後ほどご説明申し上げます公共公益施設の再配置計画を検討する上で参考とさせていただいておりますシビックゾーンでは、文化教育、保健福祉が比較的多くの方に望まれているという結果を得ております。

次に、4ページの問3、拠点整備の進め方における4拠点の優先順位でございます。

北部都市核を1位と選ばれた方が最も多く、次にシビックゾーン、西部都市核が3番目、吹田操車場跡地が4番目との結果となっております。

優先順位を1位とした理由につきましては、シビックゾーンでは利便性と阪急京都線の高架化、北部都市核では利便性と整備価値であり、全体として利便性、整備価値、地域の活性化の視点から優先順位1位とされている傾向が見受けられます。

最後に、問4、シビックゾーン周辺等まちづくりについてでございます。

住宅開発などの誘導を必要とするとの回答は62%、阪急新駅駅前広場の整備は74%、阪急京都線の高架化は90%と、いずれも多くの必要との回答をいた

だいております。

以上がアンケート結果の概要でございます。

続きまして、5ページにはシビックゾーン周辺区域全体の整備構想図として、4拠点や都市計画道路、連立事業区間、再配置する公共公益施設などを示しております。

続きまして、6ページです。4拠点の役割分担と優位性の検討として、まず4拠点の役割分担と機能連携、相互補完の検討結果をお示ししております。現状では、4つの拠点は単独で考えられており、連携と適切な役割が欠如していると考えられます。

本市の北部地域は多くの都市課題を抱えており、その解決を図るためには各拠点の整備が必要不可欠であり、それぞれの拠点对峙関係とはならず、それぞれの整備により新たな人の交流や施設立地の影響を受け合い、個性と適切な役割を持った各拠点のまちづくりが相乗効果を発揮し、将来的には市域全体の活性化につながるものと考えております。

具体的には吹田操車場跡地に整備される公園、緑地は北部都市核の防災空間を補完し、関連道路は防災性の向上につながることを初め、吹田操車場跡地の賑わいの形成に西部都市核が、西部都市核の活性化にシビックゾーンが、シビックゾーン周辺の商業ポテンシャルの向上に北部都市核が、それぞれ寄与するといった機能連携、相互補完による相乗効果が期待できると考えております。

次に、7ページには定性及び定量的評価による4拠点の優位性の検討の結果をお示ししております。

ここでは各拠点において、これまでに立案した計画内容により整理を行ったと仮定した場合の相対的な評価を行ってお

ります。

定性的評価では、防災性の向上、土地有効活用、賑わいの形成、交通利便性の向上、関係者合意形成・熟度の視点から評価をしております。

防災性の向上では、将来の阪急高架化につなげる意味においてシビックゾーンは他に比べ評価が高く、土地有効活用では遊休地を有効活用することから吹田操車場跡地の評価が他に比べ高く、賑わいの形成では4拠点は同評価であり、交通利便性の向上の評価では新駅の高架によりシビックゾーンの評価が高く、吹田操車場跡地が道路整備のみであることから相対的に評価は劣り、関係者合意形成・熟度では、関係によるワーキングを実施しているシビックゾーンは、他の3拠点到比、若干勝る評価となっております。

次に、定量的評価では、市民アンケートによる期待度、半径1キロ圏内の市民居住人口、基盤整備による従前従後の宅地総資産額の増減、開発による市税増の20年累計、開発整備に対する市負担、市負担に対する市税増20年累計による回収率の視点から評価を行っており、回収率以外はシビックゾーンを1.0とした相対評価を行っております。

市民アンケートにおける期待度では、優先順位1の得票数において、北部都市核がシビックゾーンの1.3倍であり、西部都市核が0.7倍、吹田操車場跡地が0.3倍という結果となっております。

半径1キロ圏内の市民居住人口では、吹田操車場跡地がシビックゾーンの9割程度、北部都市核が7割程度となっております。

基盤整備による従前従後の宅地総資産額の増減では、吹田操車場跡地が非常に優れており、北部、西部都市核は再開発という土地を建物に権利返還する手法で

あることから、宅地総資産額としてはマイナスとなる可能性もありとの結果となっております。

開発整備による市税増の20年累計では、吹田操車場跡地が比較的優れており、北部都市核が比較的劣る結果となっております。

次に、開発整備に対する市負担では、シビックゾーンの新駅を含めたまちづくりが最も少ない額として優れており、市負担に対する市税増20年累計による回収率では吹田操車場跡地が最も高く、次いでシビックゾーンとなっております。

これら定性的及び定量的評価の総括といたしましては、定性的評価ではシビックゾーンの優位性が総じて高く、特に整備を進める上で重要な関係者合意形成の熟度の観点において、他の3拠点より勝っております。

定量的評価では、項目毎の評価にバラツキが見られ、市民の期待度では北部都市核が最も高い結果となっておりますが、市民シビックゾーンは期待度も比較的高く、影響人口、開発整備の市負担では最も優れており、回収率も比較的良好であることから、他の3拠点と比較してバランスが取れているものと考えられます。

また、シビックゾーンは地権者の时期的な条件などから短期的な取り組みが必要であること。アンケート結果においても多くの市民が望んでおられる阪急京都線の高架化につながる事業であることを踏まえ、定性的、定量的の両評価を行った優位性の検討結果といたしましては、シビックゾーンは優位性が高く、優先的な整備推進を行うことが必要であり、また他の3拠点についても継続的な取り組みにより整備促進が必要であると考えられます。

続きまして、8ページをお開きくださ

い。公共公益施設の再配置計画の検討でございます。

まず、再配置の基本方針案といたしましては、さきのアンケート結果を踏まえ、シビックゾーンに望まれる公共公益施設は、文化・教育・保健・福祉であると考えました。そして、文化は文化ホール、保健は保健センター及び休日診療所、福祉は社会福祉協議会、シルバー人材センターが主軸になるものと考え、教育については新たに教育センター機能の導入を視野に入れ、検討を行いました。

また、昨年度の老朽化等建物状況調査結果を踏まえ、総合福祉会館、市民体育館、休日応急診療所は原則、将来的には撤去するものとし、総合福祉会館機能は昨年度策定されました（仮称）摂津市コミュニティプラザ整備事業基本計画案をもとに検討することといたしました。

再配置基本計画案の内容といたしましては、まず総合福祉会館の建物は撤去し、その福祉会館機能及び女性センター、社会福祉協議会、シルバー人材センター、保健センター機能の一部を統合したコミュニティプラザを建設する。文化ホールは存置、市民体育館は撤去し、ホール機能はコミュニティプラザにて補完し、体育館機能は他の体育館などによる補完を検討。保健センターは、建物・機能とも存置し、休日応急診療所機能を統合。不足するスペースは、コミュニティプラザにて補完。休日応急診療所は建物を撤去し、機能は保健センター内に移転。女性センター及びシルバー人材センターは建物は存置し、機能はコミュニティプラザに移転。女性センターの建物は教育センターや公民館としての活用を検討。温水プールは当面存置とし、市民プール機能を補完する建てかえを検討するなどの再配置基本計画案を立案いたしました。

続きまして、9ページをお開きください。都市計画道路整備計画の検討といたしまして、鉄道連続立体交差方式による都市計画道路の整備をケース1とし、都市計画道路が鉄道を高架で越える道路単独立体交差方式をケース2とする比較検討を行っております。

また、本構想における阪急京都線連続立体交差の区間は、阪急正雀車庫を含まない山田川から大正川の間を先行的に整備することを想定し、延長は約2.1キロとしております。

中段の表は、それぞれのメリット、デメリットを示しており、踏切除去の観点ではケース1の連立の場合は、踏切はすべて除去されますが、ケース2の道路立体交差では都市計画道路以外の踏切は残ることとなります。

また、地域分断の視点で道路立体交差では、鉄道による地域分断は残り、かつ新たな地域分断が起こることになります。

次に、道路整備の視点では、連立の場合は千里丘三島線の幅員縮小や連立側道の整備、千里丘寝屋川線の整備促進などが期待できますが、道路立体交差では坪井味舌線の整備済区間において、高架化のために新たな用地買収や再整備が必要となります。あわせて環境面においても連立の方が勝っていると考えられます。

さらに下段の表では事業費の比較を行っております。ケース1の連立では、市負担額は約74億円、ケース2の道路立体交差では約67億円と連立の方が約7億円高くなっておりますが、道路立体交差では工事中のバイパスの整備が必要な可能性が高く、さらに市負担が増加することが予測され、またこの差額以上に先にご説明申し上げましたとおり、連立には多くのメリットがあると考えられます。

また、ここでケース2の道路単独立体

交差では、市町村街路事業への補助金を原則廃止とした国の方針により、国庫補助が見込めないものと想定して、市負担額を総事業費と同額としております。

続きまして、10ページをお開きください。拠点地区の整備プランの検討として、事業環境把握のための民間ヒアリング結果を記載しております。

上段の表は、昨年度の調査結果を再度お示ししたものであり、今年度は住宅デベロッパーを対象に関心度や事業規模、販売単価などをヒアリングしております。

ヒアリングの結果といたしましては、関心度は高いが評価では新駅がなければマンション事業は成立しない。広域的な集客力はなく、市内がメインとなる。事業規模では、70から80平米、2,000万円台半ばで200から300戸のマンション需要は確実に存在する。戸建住宅、賃貸住宅及びシルバーマンションのニーズもあるなどのヒアリング結果を得ております。

次に、11ページをお開きください。段階的な整備計画における短期的な取り組みとなるファーストステージの基盤整備計画の検討でございます。

上段の表は、主要区画道路をはじめとする整備内容を示しており、下の図は、その基盤施設整備計画を図に示したものです。ここでは、阪急電鉄とのワーキングなどでの協議検討により、千里丘三島線西側に面して駅改札を設ける計画としたことから、歩行者の安全な動線確保のため、産業道路踏切西側に3メートルの歩道整備を行う踏切改良が新たに加わっております。

続きまして、12ページには、これらの整備計画を整備構想図としてまとめております。改札口は、先ほど申し上げました千里丘三島線に面し、梅田、河原町

行きホームに、おのおの1か所ずつ。さらに梅田行きホームの中央に1か所設ける計画としております。

また、産業道路踏切の改札側には、踏切改良による歩道整備を行い、駅前広場は暫定形となることから乗用車、タクシーの停車や回転を考えた最小限度の整備とし、将来の駅前広場及び導入路部分は駐輪場などに利用する構想図となっております。なお、本構想では、建物は民間に委ねることを基本としておりますので、基盤施設以外はあくまでもイメージとしてご理解ください。

続きまして、13ページをお開きください。平面新駅の課題となっております踏切遮断時間の検討を行っております。

まず、現状の産業道路踏切での交通量調査結果を実施しております。a)の表中央に12時間当たりの交通量を示しております。12時間当たりの自動車交通量は6,273台で、1時間当たりのピーク時の交通量が610台との結果を得ております。また、b)には、歩行者及び自転車の交通量を示しており、合計で3,833人と多くの方が通行しております。

次に、新駅設置に伴う影響予測として、まず遮断時間の予測を行いました。1時間当たりの最大踏切遮断時分は、現状で約35分であり、これが平面新駅設置後には、約10%増加し、単純計算では約39分程度になるものと予測されます。この結果を用いまして、交通工学上の視点から交通容量の予測を行っております。

現状の35分の遮断時間での交通容量を表の一番上の現況の欄に示しており、1時間当たり760台となっております。これが新駅設置による踏切遮断時間の増加に伴い、その下の1時間当たり620台となると考えられます。

しかしながら、ここで先ほどご説明申

上げました踏切西側の歩道整備を行うことにより、650台までは回復すると考えられ、歩道整備の効果により若干改善されるとの結果を得ております。

また、現状での1時間当たりのピーク時の交通量が610台となっておりますので、現状の交通量程度であれば新駅設置後においても交通容量的には対応が可能であると考えられます。

続きまして、14ページをお開きください。最終ステージの整備プランの検討による整備内容でございます。

上段の表は千里丘三島線をはじめとする整備内容を、下の図はその基盤施設整備計画を図に示しております。

続きまして、15ページをお開きください。これらの整備計画を整備構想図としてまとめております。

駅は、阪急京都線の連続立体交差化により高架駅となり、千里丘三島線は産業道路踏切が解消された上で整備され、駅前広場は3か所のバスバースと合わせタクシーバースを整備する最終形態に整備し、駅前広場導入路より千里丘三島線から最短で結ばれることとなります。

続きまして、16ページをお開きください。事業化方策の検討における土地区画整理事業フレームの検討でございます。

上段の表は、区画整理事業の施行前、施行後の土地利用面積を示したもので、事業面積は約5.4ヘクタール、公共用地は施行前では2,400平米、施行後には約1万2,500平米となります。

続いて、下の表では減歩率、宅地価格、保留地を示しております。今回、土地価格や増進率の精査を行ったことにより、2,400平米の保留地を確保することが可能となり、後ほどご説明申し上げます事業費の市負担の軽減につながっております。



次に17ページをお開きください。土地区画整理事業施行前の土地利用現況と施行後の土地利用計画を図に示しております。ピンク色で着色している部分が区域内の公共用地でございます。

続きまして、18ページをお開きください。拠点地区整備計画に係る収支シミュレーションのうち、ファーストステージの収支計画として、土地区画整理事業費の総事業費を記載しております。総事業費は、8億3,000万円となっております。

次に、19ページをお開きください。上段の表では、先ほどの区画整理事業費の補助金フレームの比較検討を行っております。一般的な通常型の区画整理事業による2分の1の補助の市負担額と補助対象額の範囲が多い補助率が3分の1となる都市再生区画整理との比較検討を行い、通常型を採用することとしております。

次に、中段の表の左の表に区画整理事業費をまとめております。補助基本額4億5,400万円のうち2億2,700万円が国費で同額が補助裏の市費になります。

先ほどご説明申し上げました保留地2,400平米の処分金が3億700万円、補助基本額に含まれない市単独費が6,900万円となり、合計額として8億3,000万円、うち市負担額の合計が2億9,600万円となります。

次に、右の表には今回ワーキングなどにおいて阪急電鉄に精査していただきました新駅及び踏切改良費を示しております。新駅整備費15億のうち現時点での協議において阪急負担が3分の1の5億、本市負担が10億となっております。

また、踏切改良費が1億5,000万円、これは国土交通省の指針により全額

市負担となります。合計として16億5,000万円、市負担額の合計が11億5,000万円となります。

また、これらを合わせた総事業費を下の表に示しております。事業費は24億8,000万円、うち市負担額総計は14億4,600万円となり、6月の当特別委員会でご報告いたしました総事業費約23億3,000万円、市負担額20億8,000万円から、総事業費としては踏切改良が加わり1億5,000万円ふえておりますが、市負担では保留地処分金や阪急電鉄の駅負担により、約6億3,000万円を軽減いたしました。

続きまして、20ページをお開きください。これらファーストステージの年次収支計画をお示しております。

資金計画といたしましては、補助金額の2分の1の額が起債対象となると仮定して年度事業費を検討し、一般財源への負担を示しております市直近負担額は、区画整理事業では4年度目の1億7,700万円が最大となり、合計で1億9,000万円となります。

また、新駅・踏切改良としては、5年度目で踏切改良費1億5,000万円が市直近負担となり、新駅の負担については阪急と後年度での平準化した負担を協議しており、実質的な手法などの課題整理が必要ですが、おおむね了解を得ております。

これら市負担額の年次計画をグラフ化したものを下に示しております。4年度目では区画整理事業費として1億7,700万円の支出が必要となり、5年度目においては踏切改良費の1億5,000万円の支出、以降は新駅の平準化した負担と起債の償還を合わせ8,000万円前後の支出が必要となります。この年次計画では、4年度、5年度目に比較的支

出が多くなっておりますが、保留地処分や踏切改良費の平準化についても今後協議検討を進め、あわせて既成市街地での区画整理に対する大阪府からの補助金なども要望してまいり、さらなる単年度の財政負担軽減を図ってまいりたいと考えております。

続きまして、21ページをお開きください。最終ステージの収支計画でございます。

最終ステージの駅前広場及び駅前広場導入路、都市計画道路千里丘三島線、阪急京都線連続立体交差化を合わせた概算事業費といたしましては343億円となり、うち市負担額は64億円となっております。これらの概算事業費の内訳をそれぞれお示ししております。

次に、22ページには都市計画決定及び変更の方針案をお示ししております。

続きまして、23ページをお開きください。ここでは全体スケジュールをお示ししております。前回お示しさせていただきました全体スケジュールとの変更点といたしましては、1年度目を合意形成期間としており、ファーストステージの事業期間は2年度目からの4か年として、都市計画手続、調査測量を経て、事業認可、換地設計・仮換地などに2か年、続く工事に2か年を要し、6年度目の当初の新駅開業、まち開きを迎えるスケジュールとしております。

また、その後の連続立体交差事業など最終ステージには、10年を要するスケジュールとなっております。

最後に24ページをお開きください。構想調査結果のまとめをお示ししております。

まず、北部地域の位置づけ及び整備方針では、摂津市北部地域の位置づけの整理、都市課題の抽出、整備方針案の検討、

シビックゾーン周辺の重要性の検討により、本市の21世紀のまちづくりには不可欠な阪急京都線連続立体交差化、千里丘三島線の整備及び沿道の防災性の向上、新たな都市拠点の創出、阪急京都線新駅、公共公益施設の再配置など、シビックゾーン周辺の整備方針案を導きました。

次に、市民アンケート調査結果では、整備方針にあるシビックゾーン周辺のまちづくりが必要との多くの意見をいただき、シビックゾーンは交通結節点、商業・サービスの複合拠点、市民サービス・活動・交流拠点としての役割が期待されておりました。

次に、シビックゾーン周辺地区全体では、4拠点の定性・定量的優位性の検討の結果において、シビックゾーンの優位性は高く、特にその時期的整備条件から短期的な取り組みが必要であること。4拠点は、個性と適切な役割により、連携・相乗効果を発揮し、市の中心的市街地として活性化することが市域全体の活性化につながる。施設の老朽化などに伴う公共公益施設の再配置は、コミュニティプラザの整備を柱とすることにより、機能の移転統合などの適切な再配置が可能となり、また拠点地区との併行整備や民間活力の導入により、コスト縮減が見込めること。都市計画道路の整備は、道路単独立体交差とするより、鉄道連続立体交差の方が格段に有利であることをまとめとしております。

次に、都市拠点では、民間企業へのヒアリングの結果から、住宅・商業の事業用地としてのポテンシャルは十分にあること。連続立体交差化には、長期間を要することや市財政の負担軽減の観点から新駅を含む拠点整備を先行する段階的な取り組みが必要であること。拠点整備は、官民パートナーシップのもと、官は開発

利益を得て、必要最小限度の基盤整備を行うことが必要であり、区画整理方式が最適と考えられること。新駅の整備費は、受益者負担の原則から受益を受ける地権者、鉄道事業者及び官の3者で負担することとし、ただし区画整理方式では、地権者は減歩により公共施設整備に対し、新駅の受益分を負担していることから地権者の負担は官が担う必要があること。新駅負担は、鉄道事業者の協力が得られれば後年度での平準化した負担とすることが可能であること。保留地処分平準化が可能となれば、区画整理事業費の市負担も平準化が可能であること。平面新駅の課題である踏切遮断時間の長期化への対応は、交通容量の観点からは対応が可能であること。新たな都市拠点の整備は、阪急京都線の連続立体交差化につながる事業であり、あわせて3つの都市計画道路の整備促進に大きく寄与し、拠点整備の断念は連立の断念につながること。

以上を本調査における検討結果のまとめとしております。

以上が、平成15年度シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査報告書の内容でございます。

○柴田委員長 説明が終わりました。質疑は休憩後に入りたいと思いますが、いかがでしょうか。川口委員。

○川口委員 質疑してそのあとでどうなるんですか。きょう、これもらって今聞いただけで質疑して終わりなんですか。

○柴田委員長 きょうは、今まで2年間かかってつくってきた、この調査結果の内容について説明を受け、その内容について質疑をしていただくと。また、今後の課題としてそういう問題が出てくるのであれば、またそれはそれなりの委員会を開いて、それを十分皆さんに説明する機会を持ってもらおうと、私はそういうふ

うに考えております。

暫時休憩いたします。

(午後2時53分 休憩)

(午後3時11分 再開)

○柴田委員長 再開いたします。

ただいま説明をいただきました、この説明に関して、この際、何かお尋ねしたいことがあればお受けしたいと思います。挙手をお願いします。森西委員。

○森西委員 きょう資料をいただいて、まだ目を通してないんで具体的なことはわからないんですけども、全体のスケジュールなんですけども、1年度目に覚書等の締結をして、それからずっと事業の方に入っていくんですけども、この覚書等の締結といいますと、この覚書というのは、これは平面新駅に対しての覚書なのか、高架駅に対しての覚書なのか。午前中の答弁の中に、まず平面新駅をつくって、その動向を見て立体交差という話も出てくるであろうというふうな答弁でありましたので、この覚書等というのはちょっと答弁を聞く中での矛盾点かなというふうには思っておりますので、その辺、お聞かせいただけますか。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 スケジュールの中で示してます1年度目の覚書等の締結ということでご質問があったわけでございますけれども、まず1つ考えられますのは、当然、駅を設置するに当たって、その後に2年度目にある区画整理であるとか、特に駅前広場、その導入路である都市計画決定が必要となってきます。それにするためには、やっぱり駅の担保性がない中で駅前広場、今、既存駅があるところの駅前広場の都市計画決定でしたら、そのままできると思うんですけども、そういう中で当然、新駅の担保性というのを保つ上で新駅の覚書と

いるのが必要で、ここで基本的に決めますのは、当然この時点では、まだ連続立体交差事業というのは着工準備採択もいただいておりませんので、協議の中身としては当然、最終的な高架化を目指していくんですけども、我々の財政事情もございませぬ。連立は、先ほども申しましたように莫大な事業費もかかりますので、そういう中で当面、ここで想定しておりますのは平面新駅の覚書を電鉄会社と結びまして、当然その中にはダイヘンさんとの、覚書等と書いてますのは覚書になるかどうかは別にしまして、そういう協力関係を文書化して結んでいかなければならないというふうを考えているものをここに書かせていただいている次第でございます。

○柴田委員長 森西委員。

○森西委員 そうしましたら2年度目から5年度目がファーストステージと、6年度目以降が最終ステージというふうになっておりますけども、午前中の答弁で平面新駅をつくってから恐らく立体交差という話になるであろうということですので、この5年度目と6年度目という、この間があくという可能性も出てくるんじゃないかというふうには思っております。その辺、お聞かせいただけますか。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 先ほどの答弁と重複するかもわかりませんが、連立事業というのは、かなり全体的にもそうですけども、市負担にしても大きな事業費がかかると。例えば仮の話ですけども、この1年度目を16年というふうにと考えると、8年度目が23年度になります。連立事業の大きなお金がかかってくるというのは、着工準備採択の時期ではなくて、着工採択、いわゆる用地買収にかかっているから、この全体スケジュー

ルの8年度目に、ここから事業認可を得て用地買収ということになってるんですけども、最短で考えると我々、今聞いておりますのは、財政的なものは23年度目には、ある程度、悪化してる状況は脱せれるんじゃないかということも聞いております。そういう中で一番最速で考えると、こういうスケジュールになるんじゃないかということで、今、委員ご指摘のこの間に、すき間ができる可能性というのは当然、財政的な今後の、先ほど助役、また部長が答弁しておりましたように、財源確保の面を含めて今後の財政的に照らし合わせていけば、空く可能性というのは否定できないということも思っております。

○柴田委員長 森西委員。

○森西委員 ダイヘンとの話し合いの中で、ダイヘンはいつまでに今の、あそこの南千里丘の土地を売却したいというふうにおっしゃっておられますか。

○柴田委員長 小野助役。

○小野助役 売却については、社の経営会議と言っておられましたけども、そこにも諮っていく必要があるもので、現状としては事業移転は終わってというふうに聞いております。ダイヘン摂津事業所としての事業移転の再編は終わったと。だから、いつでも空けられる状態だというふうにも私どもは判断をいたしております。

その上で平成16年3月まではお待ちしますと。2年間の約束だからということもありました。それからもう1つは、ダイヘン事業所でははっきり言われませんが、あそこに相当、触手をのばしておられる企業があるように聞いております。流通であるとか、結節点が非常にいいものですから、しかしこれは摂津で長年お世話になったダイヘンとして、摂津に事業計画がある段階ではお待ちします。そ

れが16年3月でした。

それで、摂津の実態もありますし、それから3者協議のワークの問題もありますし、うちの財源問題もありますし、いろんな問題の中でこの秋までお待ちをいたしますということでもあります。だから、その時点で断れば、ダイヘンとしては他の事業に転用されるということでありまして、現状としては、摂津事業所としては、もう中央区であるとか、ほかの十三かどこか知りませんが、すべて事業としての再編は終わっておると、我々は把握いたしております。

したがって、そういうことの中でこの議論をいただいているというふうにご理解賜りたいと思っております。一応、約束は16年3月でございました。それを改めて秋までお待ちを願いたいということは、阪急もダイヘンも了解をいたしましたということでございます。

○柴田委員長 森西委員。

○森西委員 そうしましたら早くて覚書等の締結ということになりましたら、今、予算の審査をしますんで、補正ではなかなか難しい部分もあるとは思いますが、早くて、この1年度というのが平成17年度というふうには理解してもよろしいでしょうか。その辺は、話はどうかかわりませんが、一番早くてということですけども、いかがでしょうか。

○柴田委員長 小野助役。

○小野助役 この20ページを見ていただきたいんですが、財源内訳の中でこの区画整理の新駅問題で、先ほど出てまいりました、この2年度目というのが、私自身は平成17年というふうに見ております。すなわち、この17年度にこの覚書等が締結した後において、市直近負担500万円、500万円、1億7,700万円、100万円、200万円と、新

駅については阪急、10億円になるかどうかは別として、10億円については新駅開業、直近で平成21年以降にお返しをする形も阪急は考えますと。こういうことでございますから、私の考え方の中に、この2年度目というのは、早ければ17年度の当初予算にこの予算をお願いすると。それまでに私どもの方向性なり、3者協定なり、覚書なりが終わって、議会も行けと、了解であるということであれば平成17年度にこの予算を計上するという考え方を今持っております。

○柴田委員長 ほかにございませんか。山本善信委員。

○山本善信委員 今の事業そのものについての、これからの先の話というのは、また別の機会にしたいと思うんですが、この資料について市民アンケートにかかわる話ですが、ちょっとさっきも説明があったかと思いますが、この地域的な偏りというんですか、回答をしてこられた方の大体、市全体満遍なく行き渡っているのかどうか、出すのは2万8,000か何か出されたそうですけど、3%そこそこしか返ってませんと。それが地域的に集中して返ってきてたり何かしてる、そういう形でことが起こると、この統計そのものが若干、そのことを頭に置いて見ないかんと思しますので、その点、聞かせていただきたいというふうに思います。それが第1点目です。

それから、この中で区画整理をやる部分について、この施行前の宅地地積、この地積そのものが具体的にそれぞれ、それぞれ1筆1筆全部トータルして調べたわけじゃないんでしょうけども、あくまで区域全体を測量した上でやったということになるのか。中に細かい厳密な、きちんとした数字が出てくるのか。というのは、普通はこの土地でも。測量増とか

測量減とかがありますね。だから実際に測量した数字と、それから登記所なんかで出てる地積と、これが一致してないと思うんですけど、それとの関係なんかが、ここに考えられているのかどうか。あるいは、それはもっと細かい調査をしなければ、そのことがわからないということなのか。そのことをお答え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 順番が変わりますが、まず地積からお答えさせていただきます。

地積につきましては、当然、ワーキングをやっていたということもありまして、その中で議題になりまして、境界、当然阪急とダイヘンとの境界、ダイヘンにつきましては市と境界がほとんど、中学校、道路であるとか、我々のふれあい広場であるとか境界になります。それをいろいろ図面をもらいまして、図上に落としまして、現地測量は正直なところさせていただいてませんが、机上で面積を測りまして、当然、内容的には公簿の面積よりはふえた形で精査、現地測量と登記簿の間ぐらいの精度の図上の計測という形で示させていただいております。

それと、地域別ですけれども、今、安威川以北の地域と、別府、西一津屋地域つまり中央環状線より西側と、鳥飼地域とした場合でいきますと、まず鳥飼地域の回答数が約17%、安威川以南の中央環状線の以西側が約13%、その他の区域が約70%という、全体の回答数に対する分布となっております。

○柴田委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 公簿と実測との間の間ぐらいというふうに解釈してということをお答えになったとおりで、それはそれでいいわけですか。それぐらいの精

度になるということですね、はい、結構です。

○柴田委員長 ほかに、渡辺委員。

○渡辺委員 24ページ、新たな都市拠点というところの下から2番目の平面新駅の課題である踏切遮断時間の増加への対応は、交通容量の観点から対応可能であるというふうに書いてあるんですけど、特に鳥飼地区の人は、あそこは踏切が開かずの踏切になるのではないかとというふうな、非常に懸念を感じてる方も多いですね。先ほどの連立立体交差ができれば話は別なんですけど、駅ができて、それまでの間の中へ非常にそういう不安を抱えておられます。そういう点、可能という形で書いてあるんで、そのことの説明を詳しくお願いしたいと思います。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 24ページの下から2段目なんですけども、詳しくは13ページをお開きください。

この中で先ほども若干ご説明させていただいた部分と重複するかと思うんですけども、②のところでは新駅に伴う影響予測をしています。現況の踏切遮断時間が1時間当たり35分、1時間当たりで最大で、ピーク時で35分踏切が閉まっております。それが平面新駅を設置しますと当然、新駅の前後につきましては徐行が入りますので若干延びるということで、約10%ぐらい延びるということで、これをそのまま現況で10%延びた状態で置いておくと、もともと1時間に760台通ってたのが、620台まで減ってしまうというのが、ちょっとこれは1時間当たりなんですけども、交通容量的な交通工学からアプローチした結果でございます。

ただ、これを抜本的に解決しようと思えば、踏切の遮断というものは、どうし

でもありますと、あくまでも交通容量的には1時間の中で何台はけるかということを書いてますので、遮断時間があると、どうしても車がつながります。それを抜本的に解決しようと思うと、どうしても踏切をなくすしかありません。ですから、ここで示してありますのは、今の現況の610台、上の(a)にありますけど、610台というものを考えたときに、それは今流れてる、当然、渋滞しながらも流れてるんですが、その状況でいくと650台ということですので、何とか今の状況の交通量は1時間当たりでははけるといふような、ちょっと交通工学的な話になるんですけども、内容の検討でございます。

○柴田委員長 渡辺委員。

○渡辺委員 私、交通工学はあんまり詳しくわからないんですけど、どう考えても1時間当たり、大体これ10分ぐらいの時間延長ということになったら、現実問題として、それだけの車をはけるかということになると到底考えられへんと私は思うんです。

全体的にこれを見ても先ほどアンケートもありましたように、安威川以北ばかり賑やかやなという形で、安威川以南としては非常に取り残されたようなイメージがあるんですね。その中で、駅はできるのは結構やし、開発されるのは結構や。しかし、烏飼から生活圏というのは阪急とかじゃなくて、我々烏飼地区は、特に千里丘とのかかわりが、JRとのかかわりが多い中で、こういう新駅ができたときに、非常にこれは開かずの踏切になって、そこからつながる渋滞によって毎日毎日大変な状況になるんじゃないかという不安が当然あるわけであって、それ、岡田参事の説明の中で交通工学か何かということで、市民にそれを説明きちんと

できるか。また、現実にそのような対応になったときに、そういう言い訳ができるかということになってきたら非常に僕も疑問を感じるわけであって、その点もうちょっと明確に納得できるような1つの説明の仕方というのはないか、ちょっとそれもお聞きしたいというふうに思います。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 一番わかりやすく言いますと、今、現況で35分閉まっていると。10%延びるから3.5分延びるということで39分になるんですけど、普通の信号で考えますと当然、赤・黄・青がありますので、同じ道路同士なら半分は赤の状況であると。当然、黄が入りますので通行できる時間は、おのおのの進行方向に対して減じられていると。だから、半分より短い、同程度の交差点を想定していただいたらそういう形になるんですけども、それと同じような状況で、今、610台は間違いなくはけていると、渋滞しながらも。その同じ状況程度なら今の状況で10%ぐらいの増なら対応が可能であるというのが、この検討結果です。

一応、交通容量という交通工学的なアプローチにどうしてもならざるを得なかったのは、どうしても実際にやってみないと、ほかの要因も当然入ってきますので、実際に渋滞は中央環状線に起因するものがあれば千里丘ガードに起因するものも当然あると思います。その他の要件に起因するものもあると思いますので、どうしても検討する上ではこういう交通工学上の話になってしまわざるを得なくて、それで市民の方にご納得いただけるかという部分では明確な答弁になっているかどうかわかりませんが、こういう交通工学上で例えば道路の幅員であるとか、

通行速度であるとか、そういうものもすべてそういうところから決まっていきます。そういうものの根本になるものですので、例えば道路構造令であっても、そういう交通工学上の見地から道路の3メートルの幅員であるとか、路肩の幅であるとか、そういうものも決められていますし、交差点の容量も決められています。車線数も決めていきます。そういうものの根本的なものの中の1つのアプローチとして、今検討した結果をここにちょっとお示しさせていただいているのであって、これで絶対可能かというところ、まだこれから細かい検討は必要かも知れませんが、そこにも交通容量的なということで、あくまでも可能だということを書かせていただいている次第です。

○柴田委員長 渡辺委員。

○渡辺委員 今の段階では、こういう状況で説明するしかないというのはわかるんですけど、当然これ、いろんなアクシデントとか、例えば名神で事故が起きたとき、また近畿道も混むし、いろんな面で、いろんなことが想定されるわけであって、それをすべて細かく予想するというのはできないにしても、これ、単純に考えたら、これやっぱり非常に、特に通勤の方々、今でも開かずの踏切やという方もおられますし、またそれが新たな事故を誘発するときもありますよね。無理な踏切の横断やったり、いろんなことが想定されるわけであって、ここからいろんな想定を考えながら市民に対して特に南の方の以南の地区の方に対して、きちんと説明するようにご努力されるという新たなデータをつくったり構築されることが必要ではないかというように思いますんで、いきなり交通工学と言われたら、私はドキッとくるわけでありまして、そういう点では非常にいろんな方面から、

いろんな方角から検討されることを望みたいと思いますので、これは要望しておきます。

○柴田委員長 今の要望をよく検討してください。ほかに、川端委員。

○川端委員 先ほどの山本委員と質問が重なりますけども、このアンケートの結果、2ページの。私も同じところを今見てたんですけども、2万8,000枚を配布されて、回収が902枚と。これ、一番最後にアンケートの様式がついて、当然、どこの地域から来たというのも当然わかりません。この902枚、そのあとずっといろんな形でアンケートに基づいてのいろんな調査もされてのことでまとめられていますけども、ここまでまとめられたら本当にこれが全部のご意見のように思いがちですけども、これは私、2万8,000枚を配布されて902枚という、これをどういうふうにご覧いただけるかですね。あんまりにも回収率が悪いので、またこういう大きな仕事を、こういう形で新駅をつくっていくという、ほんとに進めていく上において、それこそ何らかの形でもう一度違う形でアンケートを取られるとか、何かほかに考えておられるのでしょうか。その件をお伺いさせていただきたいなと思います。

今もちょっと踏切の件で私も気になるのは、これはもう要望にしておきますけど、先ほども1時間で35分ぐらい遮断機が降りてる状態が39分ぐらいということで、これ、さらにいろんなご不満といますか、こんなスピードの時代でもありますし、ちょっとでも早くという、そういった思いが皆さんおありやと思いますんで、これもこのまま進んでいけば、いろんなご不満のご意見が出てくるのではないかなと思います。これは、ちょっと気になった分でご答弁は要りませんけ



ど、アンケートの回収率というか、この902枚に対してどういうふうに解釈をされているのかお聞かせいただけたらと思います。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 902という回答数にどういう理解をしているかということなんですけれども、当初、大体約1,000を回収できればということを目指しておりまして、結果、902という結果に至ったわけなんですけれども、当然、先ほど申しておられたようにご興味のある方が回答されてる場合もありますし、目にとめられた方が回答されている場合もあると思います。これはあくまでも1つの指標として、とりあえずこういう、今まで何もなかった状態で、このシビックゾーンに対する意見もなかった状態で、4拠点それぞれありますけど期待する役割やシビックゾーンに対する意見等、市民の貴重な意見というふうな形で担当としては考えております。

○柴田委員長 ほかに、石橋委員。

○石橋委員 先ほどの質問とも関連するんですが、摂津市の将来の長期ビジョン、ぜひきょう助役がお見えになりますんで、助役の方からそういう考え方、大きな考え方をお答え願いたいと思いますんで、よろしく願います。

先ほど私言いましたように、摂津市としてこのシビックゾーンをどういう位置づけにされているのか、将来どういう市にもっていきたいのか、助役の方から考え方をお聞きさせていただきたい。

○柴田委員長 今、この説明を受けたことと関連させて、摂津市のビジョンはどう助役は考えておられるかということです。小野助役。

○小野助役 このシビックゾーンまちづくりもそうでございますし、千里丘西の

開発もそうなんですが、今さらながらに思いますのは15年ほど前でしたか、当時の西村副知事が会館にいられて、摂津に入ってみただけでも非常に摂津のイメージが出にくいまちだなと。そして、へそのないまちだなと、こういうふうに言われて、私、非常にショックを受けたことを今さらながらに覚えております。

それで、摂津としたら何かイメージが湧かない。シビックゾーンまちづくりもそうですし、それから千里丘西の方もこういう意見があるんです。大阪から見たときに、吹田のあのビルは見えるけども、摂津が一体どこにあるのか全くわからないと。そういうイメージが非常に弱いということを言われております。そういうことの中で1人の地権者のやりたい方は、あそこに大阪から見たときに吹田のノッポビルと合わせ、あそこが摂津なんだよと、こういうものが要るんじゃないかということを言われました。だから、私も今後における10年、15年を考えましたときに、今さらながら思うのは、やはり私も、万博に乗りおくれたこの摂津が、あのときに乗っておれば、一番の近接地は摂津市の千里丘であったわけですから、一変したであろうというふうに思います。

だから、こういうまちづくりというのはどこかで思い切らないと、流してしまえば、もう多分出られないだろうと思います。

今後の摂津のことを考えますと、やはりこういうまちづくりは、まちづくりをしたいためにやるんじゃないで、やはり少子・高齢社会で確実に人口が減ってくる。摂津も微減しております。茨木、高槻は伸びております。そういたしますと、人口が減るまちは必ずさびれる、税が入らない、と考えますと、やはりいろんな

切り口はありますが、教育のまちであり、福祉のまちもありますが、やはりこういうまちづくりもタイムリーに逃さないように、1つのまちづくりができるわけですし、固定資産税、住民税が入るわけですから、こういう行政は総合行政ですから、これをやればということではありません。交通結節がいいとか、福祉がいいとか、教育がいいとか、いろんな努力をせなあかんですが、そこにあるのは、やはりまちが活性化しなければならぬ。活性化することは、やはり人口を減らさないという1つの視点に立てば、このまちづくりも大きな1つの活性化のもんだというふうに私どもは思っておりますし、シビックゾーンは今後の議論はございますが、やれる可能性を最大限に追求して、これは前に向いてやりたいということの中で議会とも十分ご議論をさせていただきたいというふうに思っております。

○柴田委員長 ほかに、川口委員。

○川口委員 きょう、これ資料をいただきまして、いつもそうなんですけど、その中で質疑をせよということで、事前にできているのであれば先にいただきましたかっただけです。今、説明を聞いて、その前に委員会で予算審査をやっているわけですよ、財政問題も含めて。これがさっきも中で出てきてますけど、財政のそういう、いろいろな数字でも違ってきてる分もありますし。この辺で言いますと、やっぱり資料はなぜ事前にいただけなかったのかということをお聞きしたいと思っております。先にいただきたいです、これから。これは報告書ですから、あれですけど、またこれからいろんな資料ができて上がってくると思うんですけどもね。

これで、きょうの報告を聞いて、きょうだけの審議でこのことを認めるとか、

そういうことにはもちろん私自身もなりませんし、うちの会派はこのシビックゾーンのまちづくりのあり方については反対の立場で意見を申し上げてきておりますので、その点だけはきちんと申し上げておきたいと思っております。

市民ニーズの把握のところなんですけど、これ、どう見てるかということなんです。一番最初に、この報告書の最初に今回のシビックゾーンまちづくりアンケートの結果が載ってるわけです。これ、何のためにこの調査をしたかということが、ここに書いてあると思っておりますけれども、この結果を見たときに902人中569人が50代、60代の方の回答ということなんです。1,000名回収できればいいなと思ってたというふうにおっしゃったんですけど、この回収をされてみて、569人が50代、60代の方のご意見なんですけれども、この辺のことについては、どういうふうに見ておられるのか。そういうのが全然、数字だけとか、パーセントだけでしか出ていないので、意見というか、そういうのがあったら、どんなふうの結果を見られたのかです。

それから、今回のこのシビックゾーン構想アンケートでは、自由記述欄があったんです。そういうのは、どういうのが書いてあったかというのは、今説明いただいた中では多分なかったと思うんです。902名というアンケートの回収ですけども、もっとほかにいろいろな、例えば私がこの調査をするときに申し上げてきた財政問題を含めて、どうまちづくりを考えているのかとか、そういう意見もかなりあったと思うんです。その辺なんかも、これには載っていませんので、できたら教えていただきたいと思っております。

あと、数値的なこととか、そういうのについては、また深くよく見させていただいて、また質問していきたいなと思うんですけども、どっちにしましてもシビックゾーンの開発については必要性が高いとか、優位性が高いとか、そういう検討結果が多い、この中でたくさん含まれているというふうに思います。

しかし、ほんとに市民の暮らしの中で考えているまちづくりへの思いというのは、そういうところにあるのかなというふうに疑問には思います。

それから、あんまり細かいことは、またもう少しよく吟味して聞きたいなと思うんですけど、先ほど平面の新駅に伴う影響評価で、やっぱり踏切の遮断時間がふえるということで、この計画で言うたら10年間は平面駅のままということなんですよね、違いますか。

最終ステージでいきますと、現状、平面駅が開業して、仮駅というのが高架になるんですか。これ、もう少し説明、ちゃんと教えてください。いつまで、そういう状態が続くのか。この間、もしこれ、やっぱり採択されへんかったら、このままでいくんだなと思うんですけど、採択されるんですか。

正雀と南茨木の間の中で、今やったら、すっど行ってるわけですよね、高架にはななくても。正雀でも正音寺踏切で、やはり渋滞があるわけですよね。また今度、南千里丘駅ができるということやったら、またさらに阪急で行かない人がふえるというか、JRの方が早いと、大阪へ行くにしても、そういうことにもなりはしないかと、やっぱり思うんですけども、今の高架の時期をお聞きしたいと思います。

○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

目の資料を事前というお話でしたけども、まず今回に限って言いますと、この調査の納期が15日、昨日でございました。当然、この概要版というものを作成するに当たっても、いろいろ検討も積み重ねてきておきまして、事前から調整はしておりましたけれども、どうしても納期ぎりぎりにこういうものを仕上げるようになってしまったということで本日の配付になったということでご理解賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2点目のアンケートにおきます50代、60代が多いことをどう受けとめているかということなんですけれども、確かに本市の人口比率と、このアンケート結果の年齢層の比率で言いますと、若干差異がございます。ただ、やはりそれは先ほどのご質問でもありましたとおり、50代、60代の方が興味を持たれてる、また目にとめられる機会が多かったのかなというふうな理解の仕方しております。

それと、続きまして自由意見でございますけど、自由意見については当然まとめておきまして、いろんな、この4拠点にかかわることプラスそれ以外のこともございます。それらの内容につきましては当然まとめておきますので、関係各課に、バリアフリーであるとか、ほかの交通のことであるとか、駐輪場のことであるとか、そういうことにつきましては関係する課にお渡しして、こういう意見があったということはご報告させていただきたいというふうに考えております。

続きまして、平面新駅ができた場合の時間ですけども、当然、ワーキングの中で阪急と話をしていく中で、そういうダイヤ上のロスというか、そういうものは出てくる可能性はあります。それはあくまでも停車する、平面新駅は各駅で考え

てますので、それ以外の急行、特急、そこにとまらない列車については、今までどおり運行される、当然ダイヤは若干違って来るかと思えますけれども、そういうことは考えられます。

ただ、普通については当然、1個駅がふえるわけですから時間は長くなる。だけれどもやっぱり阪急が今、申し上げましたとおり請願駅であったものを3分の1負担してでもと言っている中には、それでも、やはり鉄道事業者としてはメリットがあるというお考えがその中にはあるのではないかというふうに考えております。

最後に、新駅をつくっての採択ということで午前中も何度かご答弁申し上げましたけど、絶対ということはないと考えてます。ただ、新駅がなければ採択は難しいということ、これは確実に言えるかと思えます。

平面駅の期間ですけれども、駅の期間としては当然、23ページのスケジュールをお開きいただきたいんですけども、工期の本線1期、2期ということで、仮線は別にしまして12年度の半ばから15年度の終わりまで本線1期2期ということになります。これが片側の新駅が上がる時期と、両側の新駅が、残る片側の上がる時期と、1期2期というのが片側ずつというふうなご理解をいただければいいかと思えます。

ですから、全体的に高架駅となるのには、当然10年かかりますけれども、先ほどのご質問の踏切ということで考えれば、遮断時間は片側が上がれば半分になると。ここでは、ですから14年度の半ばには半分になる、約8年半ぐらいはその状況が続くという、このスケジュール上では、当然これからまだこれを短くしていく手法とかも検討していくんですけ

ども、今の現状のスケジュール上では、そういうこととなります。

○柴田委員長 川口委員。

○川口委員 要望として、まちづくりへの自由意見、私ども委員の中で要らないという方はあれですが、私はいただきたいんで、その資料をつくっていただけますでしょうか。お願いしたいと思います。委員長、よろしくお願ひします。

それから、午前中の委員会の中でコミュニティプラザ整備事業、これを基本とするというようなことも公共公益施設の再配置計画の中で出てきました。具体的にこんなふうに出てきたのは、これが初めてやと思うんですけども、この辺のことに関しては、この報告書ができましたけれども、このあとどのように進めていこうとしているのか、その辺を確認しておきたいと思えます。

それから、ケース1とかケース2とか、ほんとに鉄道連続立体交差と道路単独立体交差との比較検討とか、こういうのも出てまして、連立の方がメリットがあるというようなことも書かれてるわけなんですけれども、とにかくこの中身については今後いろいろ検討もしていかなあかんということだと思っております。

それから、実際に高架になるには10年かかるということで、踏切については平面駅を開設してから何年のあとになるということなんでしょうか。本線第1期工事ができたころに行けるということなんでしょうか。14年度のときにということは、この23ページのところで見るとどこになるのか、もう一度、これ教えてください。

○柴田委員長 岡田参事。

○岡田まちづくり支援課参事 順不同でお答えさせていただきますけれども、連立の時期ですけれども、先ほど申し上げま

した、ちょっと私の答弁が不十分だったらお許しいただきたいんですけども、この23ページにあります本線1期が完了しますと、当然、片側は高架になります。その時点で踏切は、今の閉鎖時間の、単純に計算すると半分になるということで、片側しか電車が通りませんので、上り線か下り線かという順序はありますけども、半分になるということですので、踏切の平面新駅による影響というのは、ここでは14年度の本線1期という棒を示していただいている一番右端ですね。これと言いますと、連続立体交差事業の一番右の表の連続立体交差事業の本線工事1期と書いてあるところをずっと右に棒線が引いてます12年度の半ばから14年度の後半部分まで一定の棒線があるかと思うんです。そのエンドでそういうことになるということをお示しさせていただいております。

○柴田委員長 要するに全体よりも2年ほど前倒して半分ぐらいの遮断機の時間帯が保てるということですね。片側通行すると、そういうことですね。

それから要望としてあったんですけども、自由意見がどの程度あったのか。そういうこともまとめて出してもらえるのかという、どうですか。そういうアンケートの閲覧はできるんですね。それじゃあ閲覧は可能ということであるから、閲覧をしていただくということでお願いします。それでは、小野助役。

○小野助役 24ページのシビックゾーンのコミュニティプラザ整備の柱という機能移転、統合と、こういうところでこういうものを初めて見たと。民間活力と書いております。これは、民間活力というのは若干議論しておるんですが、民間活力の中でいわゆるまちづくり会社、TMO手法を使おうと思えば商工会との関

連がありますが、これが新駅があって、まちづくりがあることによって初めて乗れるということも可能になるということも想定いたしております。

それから、コミュニティプラザの整備を柱とするということは、これをお渡ししておると思います。15年3月にPFI事業の、この中にあります37ページに、こういうものをイメージしておると、こういうことの中で新会館のイメージを持っています。私、午前中に答弁いたしました情報コーナー、消費生活相談ルーム、子どもルーム、相談ルーム、エントランスホール、コンベンションホール、共用施設、市民交流センター等で、2,070平米というのはこの部分を代表質問でも言っておったつもりでございまして、この部分をイメージして、この中に書いておるといようにご理解賜りたい。こういうことの中で、こういうイメージで、これを見ていただいたら、全部この中には網羅しております。

それで、これについて今後こういう形がいいかどうかを市民にどうということでございますが、これはちょっと我々内部でも議論しておりまして、こういうものを市民に広く求めるために一定、公共施設にアンケート調査なり、意見書を置かせてもらって市民の意見を聞くというようなことも、これは手法上、今後十分議会とも議論する中で、私ども内部で確定いたしておりますませんが、市民の声をどういう形で吸い上げるかということも今後の課題だと思っておりますから、それも十分踏まえながら議論させていただきたいということでございますので、よろしくお願い申し上げます。

○柴田委員長 藤浦委員。

○藤浦委員 1つは、先ほどのコミュニティプラザの件ですが、今回の調査の中

では、コミュニティプラザについての費用のことなんかは入ってないだろうと思うんですね。全体的な考え方で判断していく中では、先ほどの午前中のお話もありますように、福祉会館問題とか、さまざまに複合してますから、そういうものをずっと出していただいて判断をせにゃならんのだろうと思うんですけども。

最初のところに考え方が、ちらっと8ページに載せていただいてて、ファーストステージのところには、この跡地には何もなくて、多分、警察署の上の部分がそれに当たるんでしょうね。それで、最終ステージ、12ページにはこの整備はされてなくて、15ページには跡地に何か建っていると、こういうことで知らん間にここに建ってるやないかという感じなんで、これはシビックゾーンの全体計画の中には、ちゃんと盛り込まれているわけですね。プラスアルファ、この中で言うと市営住宅の建てかえ問題とか、それからここに出てこないプールの跡地の問題までここに絡んできて、この辺全部やっぱり、どこかで、これには載っていない部分を整理していただかないということになると思うんですけど、多分、今これからやられるだろうと思うんですけども、その辺、ちょっともう1回総合的にこの報告書と、それから今言うてますコミュニティプラザ関係とプールとか、周辺のシビックの建物と含めてのさまざまな部分をいつぐらいまでに、それを出してくれるのか。

それから、財源的裏付けも要りますね、判断させてもらう上では。この辺も含めてどうなるのかということ、これちょっとご答弁ください。それから、時期的なものも含めてどれぐらいかと。

それから、例えば20ページのところのファーストステージの年次収支計画と

いうことで、1年目、2年目、2年目から500万円、3年目から500万円と、金額が一応予測をされております。いろんな公共工事も私も短い期間ですが、見てきた中で、大概予期せぬことが出てきて費用がかさむということがありますね。例えば、リサイクルプラザのところも基礎が下がって何か費用を多額に入れなあかんようなことがあったりとか、例えば今、お隣の大阪市が焼却場を建てかえされておりますが、買った土地がえらい土壌汚染がひどくて、何十億円とかけてせな、ここも化学工場ですよ。ひょっとしたら、土壌汚染がありませんか。その辺、もし出てきたらどうするのかとか、そういうことを既に調査をされてて、そういうふうなことはないということであれば結構です。その辺も含めてご答弁をください。私の言いたいのは、土壌の中にそういったものが含まれている可能性はありませんかということについてご答弁をください。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 ダイヘンの工場の中身なんですけども、業種といたしましては溶接機の組み立て製造というふうには聞いております。土壌汚染防止法のことをおっしゃっていると思うんですけども、その中には水質汚濁防止法にかかわる特定施設を有する工場と、特に有害物質を含む工場という規定になっております。以前には吹きつけ塗装施設等、排ガス洗浄装置というんですか、そういうのはございましたけども、それについては有害物質は取り扱ってないと。塗装施設のガスを薬液で洗浄するという施設であります。

それと、下水へ入る前の施設としては、し尿処理施設がございましたけれども、それとても有害物質を取り扱うものじゃ

ないという形で現在の土壌汚染防止法には該当しない工場ということではなっております。

○柴田委員長 小野助役。

○小野助役 8ページに入れてます公共公益施設の再配置計画の検討でございますが、これはシビックゾーンまちづくりの形は、ご存じのように阪急の踏切から市役所までシビックゾーンでございます。その中にある公共公益施設を入れたと。この中で温水プールと市民プールについては、これは別途議論が要る中身があります。私どもは、ここのシルバー人材センターから女性センター、休日応急診療所、保健センター、市民体育館、文化ホール、福祉会館、これ、南千里丘まちづくりと、先ほど言いました文化・健康というイメージがございます。そのところを具体化する中身としての部分は入れておりまして、ただ温水プールはご存じのように相当修理費を今年度も予定いたしました。早晩、全面リニューアルということもソーラーも相当悪いということをご存じのとおりでございます。そのときに市民プール跡地の問題も含めてどういう整理を温水プールするかということは1つ課題がございます。

それから、ここに書いてます、もう1つは市民プールの点につきましては、跡地の利用は野々・鯨生野団地の住宅建てかえ用地ということで出しておりまして、これも代表質問でも答弁申し上げておりますように、考え方はランニングコストとイニシャルコストの中でいわゆる民間借上型公共住宅にする場合、これは駅に近接という条件のもとで民間が出やすいということの中身。それからもう1つは、市の内部で議論しております、やはり現地で建てかえをするのがいいんではないかと。いわゆる損益分岐点等々で10年

ぐらいすれば新しい家賃体系の中で歳入は確保できると、こういうのが市としてのメリットがあるんじゃないかと議論もございます。

そういったことの中で、この中に書いておるのは、民間借上型公共住宅を1つ予想した場合は、個々の跡地を使うこともあり得る。もしも、これを使わないということの中で我々、これは今大阪府との協議に入ってくれてますが、これも今週ぐらいにはということ約束してまいりたいと思っておりますから、一定の16年度の中では、この市営住宅をどうするかということの基本方針を、これはシビックゾーンとは別個に持たなければならないと思っております。

その中で市民プール跡地を市営住宅用地としないという市の方針で仮に議会がご同意願えれば、あれは私どもは売却いたしたい、売却という考え方を持っております。だから、そういったことも今後の中身として、いわゆる財源方策の中にこの問題もかかわってまいります。土地売り払い収入をどこで求めるかというようなこともありますし、いや売ってはならない、賃貸でいくべきだという議論もあるかもわかりません。そういうことの中で、これは大きな財源方策の中の問題でありますから、この温水プール、市民プール、これはシビックゾーンの中に入っておるとい、市役所から踏切までということのご理解を賜りたいと。これは別個の考え方でもって進めなければならないということでご理解をちょうだい申し上げたいと思います。

○柴田委員長 藤浦委員。

○藤浦委員 それはわかったんですが、総合福祉会館問題とかは、やっぱり私たちも判断していく中では、この費用でこういう計画でいくよというふうを示して

いただかないとならんというふうに思っているわけです。この計画の中にもちゃんと入ってますので、これでしょうね、多分、これですね。入ってるから、やっぱりそれなりの計画を出していただかないといけないなということを申し上げたんです。これには、先ほどちらっと6億ぐらいですという話がありましたけど、そういうのも含めてお示し願いたいなということと、財源をそれに引っつけて、全体の財源と合わせて言っていただかないといけないなということを申したんです。それをいつぐらいになったら出てきますかということが聞きたかったんですけど、それはもう結構です。

本会議のときにも申しましたけども、今後、今の財源の裏付けとか、さまざまなことをやられるときに、やっぱり先ほど予期せぬことも申しましたけども、できるだけシビアな見方をしていただきたいなと。これはどうしても傾向的には、やりたいというときには、やれるような資料になってくるので、そういうふうな部分を適切に判断できるような資料としてまとめて、最終的には全体をまとめていただきたいということをこれはもう一遍、切にお願いをしておきます。要望しておきますので、お願いいたします。

○柴田委員長 皆さんから質疑をいただきましたので、これで質疑を終わります。

これをもって本委員会を閉会いたします。

(午後4時9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長  
柴田 繁 勝

駅前等再開発特別委員  
山本 善 信