

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成16年7月23日

議会事務局

目 次

駅前等再開発特別委員会

7月23日

会議日時、場所、出席委員、説明のため出席した者、出席した議会事務局 職員、案件	1
開会の宣告	2
助役あいさつ	
委員会記録署名委員の指名	2
吹田操車場跡地利用問題について	2
説明（生活環境部長）	
質問（川端委員、森西委員、川口委員、藤浦委員）	
閉会の宣告	23

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成16年7月23日(金) 午後1時 開会
午後2時55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

助役 小野吉孝 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 岩田延弘 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 山本莊一 同課参事 土井正治

1. 出席した議会事務局職員

事務局次長 野杵雄三 同局次長代理 工藤正巳

1. 案件

吹田操車場跡地利用問題について

(午後1時 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、理事者の助役からあいさつを受
けます。

小野助役。

○小野助役 猛暑の中、また何かとお忙
しい中を駅前等再開発特別委員会を開催
賜りまして、厚く御礼申し上げます。

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、お手元
の資料でございますように、吹田貨物ター
ミナル駅建設事業に係ります環境影響の
評価準備書の内容を評価審査委員会で検
討いただきました結果がお手元の資料の
ようにとりまとめができました。

その内容をご説明させていただきます
ので、よろしくお願ひ申し上げます。

○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、川口委
員を指名いたします。

それでは本日の案件は吹田操車場跡地
利用問題についてでございますので、ま
ず、その説明をお願いしたいと思います。

前田生活環境部長。

○前田生活環境部長 駅前等再開発特別
委員会を開催いただきまして、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、吹田貨物ターミナル
駅建設事業に係る環境影響評価審査会
における検討結果でございます。

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は、平成13年12
月20日に事業者である独立行政法人鉄
道建設運輸施設整備支援機構国鉄清算事
業本部西日本支社から提出がありまし
たが、この環境影響評価準備書、住民か
らの意見書及び事業者の見解書など、環
境保全の見地からの科学的、専門的な意見

を求めるために、摂津市長から摂津市環
境影響評価審査会に対して、平成15年
1月28日付で諮問を行い、その後11
回にわたる審査会での慎重な審査をへて、
平成16年7月9日に市長に答申されま
した。

この答申には、環境影響評価準備書の
内容を検討した検討結果と、それにより
事業者に対して求める必要のある環境配
慮事項として、大気汚染、騒音、振動を
主として、土壌汚染、動植物、景観、文
化財、廃棄物、発生土など、12の環境
要素及び全体計画にまとめた指摘事項、
審査会に追加して提出した資料、主な住
民意見などがまとめられております。

この答申を受けまして、市長はこの答
申内容を考慮した上で、8月上旬には準
備書に対する市長意見書を作成し、速や
かに事業者に送付する予定となっております。

今後の手続きとしましては、事業者は
この市長意見書を尊重し、環境影響評価
準備書の内容に検討を加えた上で、環境
影響評価準備書を作成し、市長に提出す
ることになります。

市はその評価書の告示、縦覧を行い、
市民からの意見書の提出を受けるととも
に、必要があれば審査会に評価書の審査
を諮問し、その答申を受けて評価書に対
する市長意見書を作成し、事業者に提出
することになります。

事業者は、この評価意見書に対する事
業者見解を報告書として市に提出される
予定となっております。

以上、簡単でございますが、答申書の
概略説明とさせていただきます。

それではお手元に配付いたしてありま
す答申書の内容につきましては、担当の
前川参事から説明させていただきますの
で、よろしくお願ひいたします。

○柴田委員長 それでは引き続き前川参事、説明をお願いします。

○前川生活環境部参事 それでは答申書の内容につきまして、私の方から概略説明させていただきます。

この答申書の構成につきましては、目次を開いていただければ目次に沿って概略を説明させていただきます。

目次の第1章につきましては、準備書に掲載されております計画概要について掲載したものでございます。

続きまして第2章につきましても、これ準備書に基づきまして、地域の範囲及びその概要について抜粋いたしております。

第3章につきましては、この準備書等の検討に当たっての基本的な審査会の考え方という形を盛り込んでおります。

第4章以降につきましては、検討に入っていくわけなんですけれども、各項目、大気汚染から始まりまして地球環境問題まで、12項目について個々の現況なり予測、評価を行ったものを参考に検討していただいております。

第5章につきましては、第1章で述べられております事業計画全体にかかわる事項といたしまして、工事中車両、貨物輸送、貨物関連自動車、開発可能用地等の項目について検討をいただいております。

第6章については、第4章、第5章の検討結果の取りまとめ及び事業者に対する指摘事項をまとめたものでございます。

参考といたしまして、主な住民意見及び参考資料といたしまして、事業者提出資料リスト、環境影響評価審査会開催状況及び審査会の委員名簿を掲載しております。

この答申書の構成は以上のようになっております。

それでは順次説明に入らせていただきます。

まず1ページをご覧いただきたいと思っております。第1章では、計画の概要という形で、これはもう以前に準備書の説明でさせていただいたとおり、事業所の氏名及び住所、対象事業の名称、対象事業の目的、対象事業の種類及び実施場所。2ページにいきまして、事業計画内容といたしまして、土地利用計画という形で、市域の面積は27.2ヘクタールと、吹田市域で19.6ヘクタール、摂津市域で7.6ヘクタールとなっております。

続きまして貨物駅の施設計画につきましては、下の表のとおりでございます。一番高い建物といたしましては、駅本屋の地上4階建ての高さが最も高くなるということでございます。

(3)の専用道路の計画につきましては、準備書では一応高架案、地上案を両方併記という形になってございます。

具体的な数字につきましては、3ページの表のとおりでございます。

続きまして、第2章につきましては、環境影響評価の実施した地域の範囲及び概要という形で、地域については、この地域の範囲の原則として事業計画地から300メートル、これは実施計画書のとおりでございます。

続きまして地域の概要につきましては、これも準備書の抜粋によるものでございますけれども、既存データから一応人口の推移とか、5ページの方では土地利用、6ページの方では産業の形態、7ページの方では主要な幹線道路における交通量等の一覧表が7ページ、8ページ、9ページとなっております。

続きまして10ページの方につきましては、水利用という形でこれは上水道と下水道の推移につきまして統計的に記載

しております。

11ページにつきましては、環境保全について配慮を要する施設という形で、学校、病院等々この周辺に、ちょっと見にくい図なんですけれども、掲載しております。

それと12ページには、環境の現況という形でここからは具体的に大気汚染等々のデータを既存データとして載せております。

大気汚染といたしまして、13ページでは二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質、一酸化炭素の経年変化を掲載いたしております。

15ページにつきましては、光化学オキシダント、以上が大気的主要な物質という形で経年的な変化を掲載いたしております。

15ページの中盤以降、水質汚濁については、人の健康に係る項目、生活環境に係る項目とあと特殊項目ですか、16ページには特殊項目も載せております。

17ページにつきましては、騒音という形で、騒音には環境騒音と道路交通騒音と、あと18ページには鉄軌道騒音、18ページの中ほどには低周波空気振動という形の4項目を掲載しております。

その中盤以降では、振動といたしましては道路交通振動、19ページでは悪臭、地盤沈下、平成7年度以降の推移を載せております。

それと20ページにつきましては、動植物という形で動物、21ページでは植物を概略掲載させていただいています。

22ページにつきましては、人と自然との触れ合いの場という形の項目と、景観、文化財、文化財の中で指定文化財とか埋蔵文化財と、埋蔵文化財の中には吹田操車場遺跡とか、明和池遺跡が入っております。

23ページにはその位置でございます。

24ページにつきましては、廃棄物という形で廃棄物の推移及び中段には地球環境という形で地球の温暖化とか、25ページには酸性雨の経年変化、こういう形で記載しております。

ここまでは準備書の抜粋という形で掲載させていただいたものでございます。

26ページ以降について本題に入っていくんですけれども、第3章では、検討にあたっての基本的な考え方ということで、この審査会は先ほど説明にもありましたように、平成15年1月28日付で摂津市長より吹田貨物ターミナル駅（仮称）建設事業に係る環境影響準備書及び諸意見に対する事業者からの見解書ですね。それと市民意見など、環境の保全の見地から審査して意見を出すように諮問を受けております。それに伴い、審査会では一応その準備書の内容の現況調査予測評価、環境保全のための措置などに関して現地調査、事業者からの説明、また、住民からの意見等を踏まえまして、吹田市の環境影響評価技術指針を準用いたしまして、専門的かつ科学的な視点から精査して検討を行っております。

その項目につきましては、大気汚染から始まりまして、地球環境まで12項目でございます。それと第5章で上げられております事業計画全体に係る事項という形についても、検討を行っております。

続きまして27ページにつきましては、いよいよ各論に入っていくんですけれども、検討結果という形で順次大気汚染からご説明させていただきたいと思っております。

27ページでは、大気汚染の調査の概要という形で、この事業計画内、摂津市域と吹田市域あわせて27地点、29ページ、30ページの位置図とともに参照して見ていただきたいと思いますと思うんですけれど

も、合計27地点を調査地点とし選定されております。その中で、No.7地点の吹田市側とNo.13の南吹田が通年観測という形で、No.2につきましては摂津市の庄屋1丁目の鳥山公園で四季を通じた観測を実施されております。項目といたしましては二酸化窒素、浮遊粒子状物質、一酸化炭素、ベンゼン、風向、風速、日射量放射収支量等の8項目であります。

それ以外につきましては、PTIO法という簡易測定による測定という形。なお、摂津市域では27地点のうちNo.1地点の千里丘5丁目3の地点とNo.2の摂津市庄屋1丁目の鳥山公園、No.27地点の44号線沿いの3地点が調査地点となっております。

続きまして現況の結果という形で、31ページには二酸化窒素、No.7、No.13地点の通年観測、常時観測とも言っておりますけれども、二酸化窒素の日平均値が98%値が0.048ppmという形で環境基準を下回っているという結果となっております。

また、32ページの方では、浮遊粒子状物質、一酸化炭素、ベンゼン等々の各項目で年間平均値が結果として表されております。

33ページにつきましては、予測及び評価という形で、まず最初に、建設機械の稼働についての予測評価という形で上げられております。34ページの方にはその結果が載っております。二酸化窒素については、日平均値の年間98%値が最大0.054ppmです。工事の寄与率が0.001ppm未満ですと。浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値についても、最大0.076mg/m³、排ガスの寄与率が2%以下でありますということとなっております。

続きまして35ページでは、建設機械

の稼働に伴う環境影響に関して、環境保全のための措置という形で①から⑧までの8項目について、この配慮をいたしますよという事業所からの事項でございます。

続きまして工事関連自動車の走行という形で、36ページでは予測結果という形で二酸化窒素日平均値が最大0.054ppmとなって、寄与率が0.01ppmですと。以下ですよということとなっております。浮遊粒子状物質におきましても、0.080mg/m³という形で同様の記載となっております。

同じく37ページでは、一酸化炭素濃度、続きましてベンゼン濃度につきましても、同じ記載内容となっております。

続きまして38ページの方では、工事関連自動車走行に伴う環境影響に関しての環境保全のための措置という形で、1から4の4項目について事項が掲載されております。

供用に係る予測評価という形で、貨物駅施設の稼働及び39ページでは、それに対する予測評価という形で、40ページの方で示されているとおり、二酸化窒素なりの数値がここに入ってきております。最大が0.054ppmで寄与率が5%、浮遊粒子状物質についても最大が0.05mg/m³、寄与率が2%未満という形で同じように一酸化炭素濃度などが載っております。

評価といたしましては、貨物駅の稼働に伴う排ガスは二酸化窒素とか浮遊粒子状物質、一酸化炭素濃度もいずれも環境基準を達成しております、維持に支障をきたさないと判断するとなっております。

また40ページの方には、貨物駅の環境保全のための措置として4項目上げられると思います。

40ページの下段の方では、貨物関連自動車の走行という形で、41ページには予測結果及び評価という形で出ております。

環境影響評価の貨物関連自動車の走行に伴う排ガス寄与濃度が4%未満という形になっております。また、No.9とNo.20については1%以下という形です。浮遊粒子状物質についても同じような記載となっております。

42ページの方では、一酸化炭素濃度、ベンゼン濃度につきましても、同様の記載となっております。

43ページにつきましては、貨物関連自動車の走行に伴う環境影響に関しての環境の保全のための措置という形で3項目を上げております。

44ページ以降につきましては、これらの資料をベースに審査会で検討された検討結果という形でございます。まず審査会から資料要求がありまして、それに対して点線の部分が事業者から出された資料と、その下書きに審査会からのコメントというそういう構成になっております。

その辺で見ていただければわかりやすいかなと思っております。

44ページでは、工事の実施に係るものとして、建設機械の稼働という形で、現況で既に基準値を超えているところにおける評価の取り扱いについてという形で44ページの資料請求をいたして、その点線のところについて、どういう基準で評価しているのかという形で資料の提出をしたところ、45ページの方で二酸化窒素濃度については0.001ppm未満を一応影響が少ないという判断をしたという、浮遊粒子状物質については0.01mg/m³としたと。一酸化炭素濃度については0.1ppm未満ですよという

形にしたということで資料としてもらっております。

これについて、一応コメントといたしましては、供用時を含めて排出される大気汚染の物質の低減に一層努められるよう基準等を検討することを必要とするということで、評価書の方で具体的に書いてくださいというコメントになっております。

それと具体的には、あと45ページの下の方では、低公害車の建設機械の使用などについての具体的な方策を示すことなどのコメントが入っておりますし、46ページの方では、工事関連自動車の走行についての影響という形で、そこについては工事車両のルートについて、内外の検討をすることというようなコメントが入ってきております。

このように、個々の具体例について47ページ以降、供用にかかる予測として、貨物駅施設の稼働とかについては、入替機関車を電気機関車を用いるということとか、フォークリフトを可能な限り低公害型車両にすること等々の具体的なコメントが出てきております。

それと49ページの方では、貨物専用自動車の関係で、光触媒というのがかなり注目を浴びておりまして、49ページの終わりから50ページ、51ページ、52ページの方で光触媒に関連する資料要求がたくさん出ております。

その中で、結論といたしましては、こういう光触媒についても新しい技術であるので、二酸化窒素の除去効果とか、そういうのが未確定が多いので、また光触媒の削減効果がこの予測には含まれてないことから、今後そういう維持管理なり、ちゃんに行えばこのレベルであろうと、適当であろうという意見が上がっております。

ちょっと時間の関係で急がせていただきますと、53ページには水質汚濁という形で、これについても予測評価という形でこれについて貨物駅の供用とか、工事実施に係る予測評価という形で、55ページの方には、検討結果として沈砂池の能力の問題とか、光触媒の雨水排水にあたる影響について検討していただいたんですけども、いずれにしても特に問題は問題ないであろうという結論になっております。

続きまして57ページの方でも、騒音の問題なんですけれども、これについても大気と同様に27地点の地点を選択しております。

60ページには現況調査の結果という形で、道路に面する地域についてはほとんど騒音に係る環境基準は超えている結果になっております。また、騒音レベルのピーク値の上位半数のパワー平均値という形で65～66デシベルと、最大で85デシベル、これは低周波空気振動の最大で85デシベルということになっております。

61ページ以降は、それら環境基準値とそれぞれの実測値が平日、休日わけて掲載されております。

63ページ以降にも予測建設機械の稼働から始まりまして、66ページには工事関連自動車の走行予測結果の評価という形になっております。

68ページでは、供用に係る貨物駅施設の稼働に伴うものという形で掲載されております。ここについても、それぞれ、70ページには貨物列車の走行、70ページの後半では貨物関連自動車の走行という項目でそれぞれ予測をされております。

あと、73ページの方につきましては、一応検討結果という形で、これにつきましては環境騒音の測定方法についての取

り扱いについて書かれております。全体的にレベルが高いので、事後監視については十分配慮して、影響が出るような測定方法を検討する必要があるというコメントをいただいております。

また、No.2地点の騒音の予測結果が高い理由といたしまして、距離が離れているので対策をしなくて高い数値になっておるんですけども、防音対策について具体的な方策を示すことという、かなり具体的なコメントが入っております。

それと75ページの供用に係る予測といたしまして、鉄軌道騒音の中で、貨物ターミナル駅の稼働、機関車の警笛音とか、鉄軌道騒音も含めた対策について、できるだけそういうロングレールを用いて騒音の低減を図るとか、警笛音とかスピーカー音については心理的な影響があるので十分内容について検討するような中身のコメントが入っております。

それと、76ページの方には、貨物関連自動車の資料要求とコメントも入っております。

続きまして78ページの方では、振動という形で、振動の概要について現況調査の結果、79ページの方では予測及び評価という形、80ページでは建設機械の稼働に伴う環境影響に関しての環境保全のための措置という形で1から5項目上げられております。

続きまして工事関連自動車についても、同様でございます。

81ページには、供用開始の貨物駅の施設の稼働と、82ページにはその予測結果、82ページの後半には貨物列車の走行に係る記述が入っております。

83ページの方では、その予測結果という形で、振動につきましてはいずれの場合でも基準を大幅に下回っているという形で、特に問題はなかろうという結果

になっております。

85ページについて、それに対するの審査会としての意見という形で、低振動型のそういう建設機械を使いなさいとか、そういうコメントをいただいております。また振動対策といたしましては、ロングレールなどの利用について低振動防止を図れという項目も入っております。

続きまして87ページについては、土壌汚染という形で、この時点では予定事業地4か所について調査されたんですけども、特に問題はなかった状態です。

90ページについては、日照障害についても、本市域では高い建物も高架道路もないという形で日照障害、電波障害についてはちょっと今回省略させていただきたいと思います。

それと97ページについては、動植物という形で哺乳類、鳥類、は虫類、両生類、昆虫類、底生動物、あと植物については植物相とか植生とかいう項目について予測評価されております。

99ページについては、その辺の移動に関する資料という形で、移動に当たっては十分配慮して関係機関と協議することということのコメントが入れられております。

経過につきましては、特に本市域には高い建物も高架道路もないので、特に問題となっておりますけれども、ただ1点、103ページには、検討結果といたしまして、貨物駅施設の存在という形で、照明について、従前でしたら高い照明になっておったんですけども、今回は照明はできるだけ抑えて景観に配慮するという形になっておるので、十分配慮されているかなということです。

文化財につきましては、104ページ以降で現況調査なり予測評価という形になっております。その検討結果といたし

ましては、106ページの方で一応関係機関と協議して十分準備書内容は評価できるけれども、工事に当たっては埋蔵文化財とか細心の注意を払ってその記録をちゃんと保存すると、出れば教育委員会等との協議を図るといようなコメントが長く書かれております。

それと107ページには、廃棄物・発生土という形で廃棄物の量とか発生土を予測評価されております。この中で、特記すべき事項といたしまして、一番最後の建設残土の現場の再利用については、トラックとかダンプなどで工事車両も含めたことになるんですけども、できるだけ貨物列車の利用をやってほしいといようなことで、工事車両の低減を図ってもらうコメントが入っております。

地球環境につきましても、それぞれの予測評価という形であげられております。

114ページの方では、自動車輸送の鉄道の場合のCO₂、NO_xの低減について求めたところ、大体トラック輸送に比べて14分の1ですと、温暖化対策についてはいいんですけども、その辺十分踏まえて、場内においてもできるだけ電気機関車を利用するというコメントが115ページの方でさせていただきます。

それと116ページにつきましては、事業経過の全体に係る事項といたしまして、工所用道路につきましては、116ページ、117ページにわたって記載しております。これについても、工所用道路の車両の削減という形でこういう資材についてもできるだけ貨車を利用せいとコメントで指摘されております。

118ページについては、貨物輸送という形で全国のネットワークの貨物の最大輸送能力とか、あとピギーバックが利用されるということで、ピギーバックの

資料が120ページの方に載せられております。

それと121ページの方では、貨物の方向別の吹田駅の作業内訳という形の資料も掲載されております。

それと123ページでは、貨物駅と大阪貨物ターミナル駅の取扱量の問題についても審議されております。

124ページについては、貨物関連自動車という形で、これは本市には直接影響ないんですけれども、専用道路とか十三高槻線の問題とか、その辺のもろもろについての問題についてもここに挙げられております。

最後に、開発可能用地という形で、若干コメントが入れられております。

125ページにつきましては、まとめ及び指摘事項という形で、これは以前新聞報道されたものをファックスで送付させていただいた内容で、今先ほど説明させていただいた指摘事項をここで各項目ごとにまとめたものでございます。

大気汚染から始まりまして、騒音、振動、動植物、文化財、廃棄物・発生土、地球環境問題、事後調査と、それで全体的な項目という項目で、それぞれ指摘事項として挙げております。

それと参考といたしまして、主な市民意見ということで、これは事業者から出された見解書から主な市民の意見という形でここへ項目ごとに意見を挙げております。1ページから始まりまして5ページまでですか、主な意見をここへ参考のために記載しております。

それと参考資料といたしまして、ただいまご説明させていただいた事業者からの提出リストを資料1といたしまして、資料2といたしまして審査会の開催状況、11回の日にと内容について、それと最後に資料3といたしまして、審査会委

員の名簿という形で掲載しております。

ボリュームが多くてちょっとはしょった形になったんですけれども、説明とさせていただきます。どうもありがとうございます。

○柴田委員長 今、この評価準備書検討結果について、概略ですけれども説明をいただきました。

これは少し前に皆さんにお渡しができるようにということをお願いしておりましたので、見ていただいているのではないかと思います、それでは説明が終わりましたので、各委員から質疑を受けたいと思います。

川端委員。

○川端委員 今もページを追って丁寧にいろいろなお話といたしますか、順を追ってお話ししていただきましたんですけれども、この87ページ、土壌汚染ということで、今もお話をお伺いさせていただきます、この時点で4か所で調査をして、問題はありませんでしたというお話でしたんですけれども、土壌汚染の状況で項目のところにありますように、カドミウムからずっと24項目にわたって調査をされたということであります。この時期というのは平成13年7月5日ということになっております。

このあと、新聞等で掲載をされましたのでご存じだとは思いますが、今年の6月8日に、これは読売新聞に掲載されておりますけれども、JRの大阪駅前の再開発に暗雲ということで、有害物質が次々に出てきております。ちょっとコピーしておりますけれども、ご存じだと思いますけれども。

なぜこの鉄道の跡地から有害物質が出てくるのかということで、大きく掲載をされているんですけれども、この土壌汚染で予想だにしなかった高濃度の鉛とか、

梅田の方では水銀や砒素まで検出されたということで、関係者はどれだけ広がるのか、どんな対策をとったらいいのかということで、困惑の色を深めているということがありまして、土壤汚染に詳しい大阪産業大学の教授のコメントも載っております。

車両の重金属が潤滑油に混じって地面に漏れ落ちたことなどが考えられるということも載っておりますけれども、当然のことながら、こういうことが世間一般で大きな社会問題に出ている以上は、これも平成13年ですから3年前ということもありますので、これはもう一度きちっと調査をしていただきたいと思います。

それと、あとの当然ですけれども、この88ページの予測及び評価というのは、これは何もなかったという時点でのことです。また、ぜひお願いしたいと思います。

この土壤汚染について教えていただきたいと思います。

2点目についてと、これに関連してなんですけれども、前の委員会のときもそうでしたんですけれども、質問もありました、大阪貨物ターミナル駅の出入口問題に関してですけれども、現状はこれにそれに関連してとか、なぜかと言いましたら、この支援機構が今までもいろんな要望をしたり、いろんなお話もさせていただいたりしておりますけれども、なかなかこちらの要望とかいろんな話とか、受け入れていただけないというかね、そういうふうな点がありますので、ちょっとそれに関連してお話しをさせてもらっているんですけれども、そういった出入口問題のことに关しましてもね、いろいろなかなか現実にならないというか、ところがありますので、ちょっといろんな点で心配をしております。きちっと調査

もしていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

あとページが順不同になりますけれども、78ページの土壤汚染に関しては、もう一度お聞かせいただきたいと思いますし、また調査をお願いしたいと思います。

78ページの振動に関してですけれども、現況で調査の概要はずっと書いてありますし、摂津市での調査の地点、No.1、No.2、No.27の3地点であるがありますが、以前もこういうこの27ですか、市道千里丘44号線沿いの状況も変わっておりますし、新しい家も建っているということで、私も一度、振動、騒音、大気汚染といいますか、それに関して質問もさせていただいたことがありますけれども、この予測結果及び評価は81ページに載っておりますけれども、それこそ1、2点について、いろいろ沿道地区への振動の影響を軽減するために、工事関連自動車の運転者に対してはいろいろと注意をしていくと、指導もするというふうにもなっておりますけれども、本当にそこに住んでらっしゃる方は切実な問題でもありますので、このこともきちっともう一度、こういうあれは出ておりますけれども、もう一度検討というか、いろんな形で、心配をしているわけですが、これに関連して57ページの騒音もそうですし、この調査をしておりますけれども、この57ページのところにも、60ページにその現況調査の結果も出ておりますけれども、環境騒音のうち、道路に面する地域以外の地域といいますか、道路に面しない地域ということで、現地調査結果によるとほとんどの地点で騒音にかかわる環境基準値を上回っているとしているということで、現況騒音のうち、道路に面する地域の現地調査結果によると、市道に面する地点では環

境基準値を下回っているものの、府道に面する地点では環境基準値を上回るものが多くなっているということで、これも本当にこういう結果でありますけれども、本当に大丈夫なのかなという、そういう思いでありますので、これも本当に心配な点であります。

今言いましたさきの振動と今騒音と、あと大気汚染も27ページですけれども、ありますけれども、本当にこういうその千里丘44号線沿いの、またその近辺の新しい住宅とか、そういった地域への配慮というのを調査した結果はこうでありますけれども、現時点でのそういった住んでらっしゃる方を含めた、市民の側に立ったそういったこともきちっとやっていただきたいなと思っております。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 私の方から1点目と3点目につきましてご答弁させていただきます。

1点目の土壌汚染対策の問題でございますけれども、準備書の段階及び審査の段階では、一定問題ないということになっておったんですけれども、6月の新聞報道で各地で有害物質が検出されているということを受けまして、先の本会議でも答弁させていただきましたように、事業者の方に申し入れを行っております。やっぱり吹田操車場跡地という場所柄の問題もあるんで、関連した形で今後どういう方向で考えておられるのかということで、申し入れは行っております。

まだ具体には回答は返ってきてないんですけれども、吹田においても調査は考えていく方向で検討しておるとい、まだニュアンス的な問題で回答はいただいてないんですけれども、そういうニュアンスで聞いておりますので、その辺、今後具体的にどのような調査方法です

いくのかという形について、詰めていきたいなというふうには考えております。

それと3点目の工事用道路の関連で、市道44号線及び60号線の騒音、振動、大気対策の問題についてのご質問ですが、これについても、かなり審査会で長い時間を割いてご検討いただいております。審査結果の方を見ていただいてもおわかりのように、各項目ごとに大気なり騒音なり、また全体項目なり地球環境問題においても、要するに工事車両が現在260台通ることの予定という形になっているんですけれども、それをできるだけ減らす方向の対策を講じてほしいという形で、あらゆる項目についてそういうニュアンス的なことを指摘事項という形で掲載されております。

また、60号線につきましては、これについては要するに工事ルート of 代替を検討をせよという申し入れもこの審査会ではいただいております。この中には、事業者から見解書の中で、し尿処理施設場内を通らせてほしいというような内容で今協議に入っております。その辺、まだ具体的に詰まっておりますけれども、その辺も含めた形で、少しでも騒音なり大気汚染、振動の軽減を図るべく今現在双方で協議している段階だということで、そうなれば、かなり隣接を通る大型というよりも、何十メートル離れた形になりますので、かなりの軽減策になるかというふうなことで、その辺の代替ルートの問題と、工事車両の削減という形が大きい柱かなというふうに述べられておりますので、ご理解のほどよろしくお願ひします。

○柴田委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 今現在の状況を報告させていただきますと、交差点を改良をしていこうということになっ

ておりますので、JR貨物と茨木市の方で協議、調整進められております。

今現在としましては、JR貨物の方で設計委託の工事を進めているという情報をお聞きしている段階でございます。

○柴田委員長 川端委員。

○川端委員 わかりました。

今、土壤汚染につきましては、今、お話がありましたとおりでありますけれども、また十分に吹田等の関連もありますので、考えていくということで、きちっと市長の意見の中に、入れていただきたいと思えます。

あと、この件も工事車両の通る振動、大気汚染、騒音等の件もこの言われているとおりでありますし、今代替ルートのことにも向こうの事業者の提出資料の中にもこのことは書かれてありますし、工事用の道路の60号線を想定したけれども現在環境影響を少なくするためにし尿処理場の敷地内を通行できるように関係機関と調整しているところだということで今お話しいただいたとおりでありますので、ぜひこれも、こういう形にきちっとなるように、お願いしておきたいと思えます。

大阪貨物ターミナルの出入口の問題も今検討を十分していただいているということでもありますけれども、本当に今までもずっと言い続けてきての現在でありますけれども、そういった意味では、なかなか実現にならなかったことでもありますので、それこそ摂津市の威信にかけても、必ず、大体今まで聞いているのか聞いていないのか、なかなかわからないような、信用をなくする一歩手前まで来ているような状態だと思えますので、この際に、このときにきちっと、必ずそういう方向になるように、本当にあそこはいろんな形で中央環状線は渋滞をしておりますし

ね、この件、本当に十分に考えていただいて、解決できるように、これがきちっとなってから進めてもらいたいなど、それぐらいの思いでありますけれども、これも並行してよろしくお願ひしたいと思えます。

○柴田委員長 森西委員。

○森西委員 この吹田貨物ターミナル駅の建設事業に係る環境影響評価準備書の検討結果を受けて市長が諮問をされて答申を受けたということなんですけれども、この結果を出て、市としての基本的な、根本的な考え方というのは、どういうふうな考えを持っておられるのか、これを受けて基本協定を平成11年の1月20日に結ばれてますけれども、このままに進んでいくのか、検討結果を出て、これを変更していくという考えがあるのか、その辺の基本的スタンスをまずお聞かせいただけますでしょうか。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 答申書と市長意見の考え方ということでございますけれども、基本的には市長が審査会に環境保全上の立場で検討していただいた分については、概略大まかこの内容でいきたいというふうなふうに考えておるんですけれども、ただ、環境保全上の以外の見地から、例えば工事中の道路の安全対策とか、その辺については、市長としての意見を事業者に言えるということもあり得ますので、その辺は今後このような方策で検討していきたいなというふうには考えております。

ただ、環境保全上の見地からの意見は、答申書を重視した形でやっていきたいというふうなふうに考えております。

○柴田委員長 森西委員。

○森西委員 助役の方にもちょっとお聞かせいただきたいんですけれども、市と

しての基本的な都市計画を含めての話しを含めて、ご意見をいただけたらと思います。

○柴田委員長 岩田都市整備部長。

○岩田都市整備部長 前川参事の方も言いましたように、我々はやはりこの環境問題もしかり、今後のまちづくりも当然あるわけでございまして、やはり市民の方に迷惑をかけないというのが原点にあるかと思っておりますので、それをいかに相手方に要望していくかという部分にかかわってこようかと思っておりますので、何とか頑張っていきたいと思っております。

○柴田委員長 森西委員。

○森西委員 これも今、川端委員の質問でもあったんですけども、鳥飼ターミナル、貨物ターミナルの件がありまして、最近ようやくここにきて茨木市で道路整備をしていただけたというふう聞いていますけれども、その中央環状線の出入りの覚書を結ばれたというのが森川市長の前の市長の井上信也市長が結ばれて、今になってここになって動くということは、時間的にかなりたっているわけですね。それまで市としてどういうふうな動きをされてきたかはちょっとわかりませんが、今、この環境影響評価の中でいろいろと諸問題が出てきて、事業主の方もこういうふうな改善、いろいろな出入り等も制限しますというふうなことで資料提出も受けていますけれども、それが実際に守られるのかどうかというところがありまして、我々からすれば、その鳥飼の貨物ターミナルの駅が前例ということになって、結局こういうふうなことをしますよというふうなことになっていますけれども、それを実際に支援機構が守られるかどうかという部分も出てくると思うんですよ。

それがどうも鳥飼貨物のターミナルを

見て、そういうふう動いていただけるかという不安がありまして、その辺、向こうが守りますよというふうなことと言うておられますけれども、それを守らない場合、市としてどういうふうな対応といたしますか、とっていかれるのか、鳥飼貨物のターミナルみたいに、ずっと最近になって支援機構が茨木市の方に、声をかけられて整備をされるというふうなことにもなっていますので、その辺、市としてどういうふうな対応をとられるのか、お答えいただけますか。

○柴田委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 実際に遵守されないというような状況、今から交差点の改良をやっていくということがあるんですけども、それをしてもなおかつ遵守されないということになりますと、当然、JR貨物に対しましては、市の方から嚴重な抗議というのを行っていく必要があると考えております。

あと、その抗議するだけではということがあると思いますけれども、最終的には吹田操車場への移転という、その着工合意にという点では、協定の内容が遵守されなければ合意まで至りませんので、基本協定で書かれている内容について、遵守されるというのがどうしても大前提となりますので、その遵守されることをみきわめてから、大阪府、吹田市と協調しながら判断をしてみたいと考えております。

○柴田委員長 森西委員。

○森西委員 その辺は重要なことだと思います。今まで何度も言いますが、鳥飼の貨物ターミナルの件は、遵守していただくよというふうなことで市から申し出はされたと思っておりますけれども、実際にまず遵守はされてなかったわけですね。それで長い間ずっときたわけで

すから、この吹田貨物ターミナル駅の問題も抗議をしてもそれが実際に守られるかどうかという不安が実際にあるわけなんです。ですから、その辺を、市としてやっぱり強い意志を持って、逆にそういうふうな守られないのであれば、何らかの手段を講じるとか、そういうふうなことも考えながら、ぜひとも市民の立場に立って進んでいただきたいと思いますので、これは要望としますのでよろしくをお願いします。

○柴田委員長 川口委員。

○川口委員 45ページ、44ページのところなんですけれども、これ全体が、おおむね影響は出ないであろうとか、おおむね妥当であるとか、そういう検討結果がそういうのが多いんですけれども、そういう中でもやっぱり問題があるなと思うのを指摘したいなと思うんですけれども、例えば摂津市役所の前にある大気汚染の観測所なんです。1か所しかないんですけれども、府の。それについては、国基準を上回っていていると思うんですね。それは今回のこの吹田貨物ターミナル駅に関する問題では、観測地点にはなっていないんですけれども、摂津市内でも二酸化窒素の濃度が環境基準をオーバーをしているところというのが、もっとあるんじゃないかと、そういうふう思うんですけれども、1番と2番と27番、27番、庄屋1丁目というところでも、おおむね影響は出ないであろうと、そういうふう書いてあるんですけれども、実際のところ今の話もあったように、1日1,000台のトラックが出入りをするというターミナルで、十高線に左折はしないけれども、ずっと回って通っていくわけですよ。

そういう点で言うと、二酸化窒素のこの観測の関係は、もっと増やせというこ

とを今度、必ずここを通っていきますので、そういう点でいうと、やっぱり次の評価書に対する市長が意見書をこれで出されるわけですけども、そういう点では、もっとやっぱり観測地点そこをもう少し増やせということと、できるだけ低公害車とかそういうのにやるとか、それから45ページに鉄道運輸機構がチェックをし、指導するというふうになっているわけですけども、これまでも申し上げてきましたけれども、実際にもうスタートしたら、本当にどこまでチェックができるのか、指導できるのか、それが大変不信がありますので、そういう点ではやっぱり厳しく意見書の中では、今までの委員の意見、ほかの委員の意見にもありますように、この点ではやっぱり国基準を遵守をすることはもちろん、摂津市独自の基準というのがないわけなんですけれども、市の環境基準なんかもやっぱり今後出していく必要があるんじゃないかなというふうにも思っているんです。ずっと国基準をオーバーしているんで、ここね。そういう点では、この点疑問に感じるんです。だから、もっと環境保全をするということである、国基準を守れるように、調査ももっとやって、提言せよというのをひとつ出してほしいなと思っています。

それから、土壌汚染の問題が先ほども出ましたけれども、地下水の汚染とかやっぱり心配されるんですよ。この原因が何であるのかというのもまだわからないということで、やっぱりこういうことが明らかにならない限り、やっぱり移転を認めるべきではないと、そういうことと、それから4か所の調査なんですよ。吹田のところは。本当にそれでいいのかというのがやっぱりありますので、さらに調査をもっとせよという意見を出すべき

ではないかなと思います。どうでしょうか。

それから次のところなんですけれども、最後の方のところのまとめのところちょっと聞いておきたいなと思うんですけれども、飛びますけれども文化財保護のところなんですけれども、これは予測及び評価のところでは審査委員会の4名の委員の皆さんの意見が載っているわけです。これは事業計画地において、岸辺近辺に見られる特異な条理であると思われるということで、埋蔵文化財に対して慎重にやれというようなことが、可能性が高い。事業計画地内全体に、106ページ、全体に条理跡が残されている可能性が強い。明和池遺跡についても、調査報告書が出されていない状況であるということで、この遺跡の埋蔵文化財に関しては、かなり慎重にやれということなんですけれども、この実際にやったところというのは、わずか4、200平米の試掘で、そのやっただけでも92か所の遺跡や遺構が確認されているということなんでね、この埋蔵文化財の指定は受けてないからというようなくだりがあるわけなんですけれども、わずかその4、200平米の試掘でも92か所の遺跡や遺構が出てきたということでいきますと、今後埋蔵文化財の指定を、受けなあかんような遺跡かもしれないということもあるわけですね。

だから、これで言いますと、61か所試掘したということだと前に聞いているわけなんですけれども、本当に記録保存などの適切な措置を講じることが必要と書いてあるんですけれども、これだけでいいのかなというふうにやっぱり思うんですけれども、この辺はもう少しやはり慎重に、記録保全だけでなく、現場をやっぱり保存していくということも含めて、入れる必要があるんじゃないかなというふ

うに思うんですが、この辺はいかがでしょうか。

それから、105ページに、貨物駅施設として建設するものは、①コンテナホーム、②駅本屋（4階建）、③倉庫（3階建）、④軌道等であるということで、駅本屋の4階建なんかで、深く掘らないというふうになっていると思うんですけれども、本当にそれでいけるのか。結局、この貴重な埋蔵文化財、どういうのがあるのかまだわからないような、そういうところについて、本当にこれの貴重な遺跡を残すことができるのか、4階建でそんなに深く掘らなくて大丈夫なのかね、そういうのもちょっとわからないんでお聞きしたいなと思います。

それから先ほどの大気汚染の問題でも、やっぱり盛土をしたり、中で工事をしたやつについては、そこで盛土をしたりするというふうになっていますので、この点についてはやはり、調査箇所をもっと増やす必要があると思います。そういうふうにせよということ、やっぱり強く申し入れというか、意見の中で、出していきたいなと思います。

たくさんあるんですけれども、117ページに工事用車両のことが載っているんですが、1日往復260台、先ほど44号線の話が出たんですけれども、児童・生徒の通学路になっているということで、これの事業所の提出資料が出ているわけなんですけれど、こういうのは当たり前のことでありまして、朝夕の通学通勤時間を極力避けるよう配慮するとか、こういう書き方がとても気に入らないんです。これだけでこういう書き方をしているということはね、先ほどの覚書でも守られないような状況がある中で、大型車で200台ですよ。コンクリートミキサー車が2割、ダンプトラックが8割と見込

んでいるというふうに書いているんですけども、できるだけ中の鉄軌道を使ってと言ってますけれども、実際に始まったときには、もう大変な状況やろなど。今でも千里丘のガード拡幅で、工事車両が出入り、今あそこの敷地内を出入りしているようでありましてけれども、それでもやっぱり振動とかはあると思うんですね。工事関連自動車を削減することが必要であると考えるところではなくて、もっと強く、例えば8時から18時の昼間作業時間帯というのを考えているというふうに書いているんですけども、通学時間というのは8時じゃないですから。もっと遵守させる方向でこれはやっておる必要があるんじゃないかなと、そういうふう思うんです。この辺はいかがでしょうか。甘いなと思うんです、これ。

124ページのところなんですけれども、貨物関連自動車の件で、1日1,000台ということなんですけど、この中での提出資料の中で、左折禁止の指導期間、適正指導の周知についてということを書いているわけです。環境にも悪いということと、それからより一層の努力を行うことが必要であるというふうに考えると書いてますけれども、もっと徹底をさせるというかね、そういうことをやっぱり言っておかないと、この段階でこうですからね、やっぱり強くもっと出さないと、守られへんやろなというふうに思います。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 まず1点目の大阪中央環状線の市役所前の府の観測所では、昨年度では0.061ppmという形で若干基準をオーバーしているという状況でございますけれども、ここの交通量からいきますと、近畿自動車道及び大阪府の中央環状線を含めて、1日大体2

0万台という量の交通量で、それぐらいの環境基準を若干超えているという程度でございます。

先ほど言われた鳥山公園にしても、向こうの環境というのは幹線道路に面しているわけでもないですし、一般公園と、住宅地の中の公園という形でもあります。

それと市域、我々簡易測定で16か所ですか、測定をやっておりますけれども、一概にはちょっと言えないんですけども、比較という形で常時監視の場所等を含めてやっておりますので、もちろんそこより一津屋交差点がそこと大体同等ぐらいの濃度かなというふうには推測するんですけども、それ以外の場所については、かなり下回っている数値なんで、その2か所以外は市域では環境基準は満足しているであろうということは推測できます。

その辺についても、鳥山公園についても、その辺の直接影響は余り出てこないであろうと、供用開始とか工事用の車両の重機の関係は若干出るかもわかりませんが、そのほかについてはほとんど影響ないであろうというふうには推測できます。

それともう1点、中央環状線にまわってくる大型車両、ここ貨物駅の利用台数は1,000台のうち中央環状線を通る台数といたしましては165台、多くても300台程度という形で言われております。これが全部ここを通るとは限らないんですけども、推測の域なんですけれども、ただいま現在の通行台数20万台という形になってはいますけれども、300台程度では影響がすぐさまあらわれるというような台数ではないと我々は考えております。

それと2点目の土壌汚染の関係なんですけれども、土壌汚染はこの準備書の中

では4か所という形で記載されて、特に問題ないという形で結論が出されているんですけども、そういう以後に梅田ターミナルのところとか、新聞報道でそういういわゆる鉛とか水銀とか、検出された問題で、先ほどご質問でもお答えさせていただきましたように、事業者に直接申し入れを行っております。当然、吹田操車場跡地の問題についても懸念される問題ですので、その辺については十分申し入れを行って、事業者からは正確な回答はまだないんですけども、調査する方向で検討しているという形を聞いておりますので、今後さらにその調査内容とか時期とか、その辺を詰めていきたいなというふうには考えております。

それと供用開始後あらゆる面で記載事項が抽象的で信用できないという問題なんですけれども、環境サイドとしては、この答申書でも出ておりますように、事後監視というのは項目は当然入っております。これについては、騒音、大気、振動等について、事後監視していくと。工事中はもとより供用後についても、事後監視してこれが守られているかどうかという監視項目として期間はまだ限定されておられませんけれども、事後監視の域では十分ものを言える範囲かなというふうには感じております。

それと文化財の件なんですけれども、文化財については明和池遺跡、あとその辺の遺跡があるということは審査会でも出ております。ただ、摂津市域においては、建屋自体が大きな建屋がなく、ほとんど線路の敷設という形で、大規模な工事が行われないということで、そういう文化財について大きなダメージは与えないであろうという形で、先ほど言われた駅本屋については地上4階建ですので、杭打ちをされたりという工事が入ってま

すので、試掘は当然されておりますし、その辺は十分に配慮される形で大阪府教育委員会なり等で協議されながら工事を進められるであろうということで、準備書の方には記載されておりますし、その辺を十分踏まえた中で、遺物とか万が一発見された場合の対処方法として、指摘事項として定めておるものでございます。

それと工事用の車両の安全対策の件なんですけれども、なるほど準備書とかも先ほどの答申書の資料についても、かなり抽象的な、ソフト面では抽象的な文言が多く見られますので、我々としてはハード面も含めた形の安全対策についてどうだという意見としては、十分今後検討していきたいなというふうには考えております。

○柴田委員長 土井参事。

○土井まちづくり支援課参事 もう1つ十三高槻線の出入口に関する左折の質問があったと思うんですけども、この件につきましては、特に影響ある吹田市側で特に議論はされていると思っております。

ただし、摂津市側も左折されますと十分影響がありますことから、この件につきましては吹田と十分協調しながら、機構に対して申し出ていき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 土壤汚染の問題で、情報公開とやはり次の段階に、これ前を読んでいたんですけども、土壤汚染についてはおおむね基準以下であるみたいな書き方なんですけれども、やはり前の分にも書いてますけれども、さらにやっぱりこういう問題が出てきたら調査を広げるというような要望というか、意見の中でぜひ出していただきたいなと思うんです。それはいかがでしょうか。

それから、摂津市役所前を通る車両については、300台前後であるからそんなに影響は出ないであろうというようなことなんですけれども、観測地点、簡易観測12か所やっているということなんですけれども、私は鳥山公園のところの第2地点のところだけでなく、大気汚染の観測地点をやはり増やすべきではないかなと。吹田・摂津では、やはり小児喘息が増えてきているんですよね。やっぱりこれは複合汚染というか、そういうこともやっぱり考えられますし、そういう点でいうと、この審査会の中でやはりそういう厳しく指摘をしていくということとあわせて、観測地点を増やせというようなこと。さらに最初にやったこの段階の調査で不十分な点や変化が出てきた場合に、次に対する意見書としてやっぱり出すことができるのではないかなと、そういうふうに思うんですけれども、その辺はどうでしょうか。

それからいろいろあるんですけれども、事業者が評価書を次に出してくるときに縦覧とかまたそういうのがあるわけなんですけれども、ぜひまた説明会をしてもらように、地元説明会、住民説明会をやっぱり開催せよということを、意見書の中に入れていただきたいと思うんです。それは参考資料の中でも最後に出ているこのいろんな住民の意見を見たときに、やはり環境の問題でいろんな意見が出ているわけで、でもやっぱり環境汚染を心配するということが多いわけですね。この説明会があって大分時間が来て、土壤汚染の問題とかも出ているわけなんですけれども、そういう点でいうと、やはりこの縦覧の期間ありますけれども、本当にこの分厚い書類を、なかなか住民の人たちがしっかり見れるということは機会が少ないと思うんです。もちろん縦覧の権利

がありますから見る必要はあると思うんですけれども、この辺でいうと地元説明会なども改めて開催をするように、市長に、情報公開、説明、住民合意を図るということでありますので、そういう点はぜひ出していただきたいと思うんですけれども、その辺はどうでしょうか。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 土壤汚染の関係につきましても、市長意見として出してほしいというご要望ですので、その辺については十分検討してまいりたいと考えております。

それと大気観測所の増設について、現在も調査終わって予測評価されている段階で、よほど条件が変化しない限り、どこをどうせいというような意見はちょっと出しにくいかなというふうには考えております。

それと説明会なんですけれども、このアセスの中では、今後説明する場はないと考えておるんですけれども、ただ、それ以外でそういう工事関係の説明とかいうのは、当然あるかなというふうには感じておりますけれども、この手続きの中の説明会というのは、手続上ではちょっと無理かなというふうに考えております。

○柴田委員長 川口委員。

○川口委員 この説明を聞いてもう大分なるわけですよ。そういう中で、だんだんいろんなことも、意見を出しておられる市民の方もおられるわけで、この縦覧があって、今度は市民が意見を出せる場はあるんですか。評価書が出て。それはそれであった方がいいわけなんですけれども、やはりいろんな時間の経過の中で、住民説明会のような形で、例えば今言うたような土壤汚染の問題とか、そういうことで情報公開ということであれば、住民説明会はやはりできるのではないかと

思うんですけれども、地元でそういう要望がなければ、あれですけれども、やはりしていく必要があるのではないかなと思うんですが、これは絶対無理ということになるわけでしょうか。吹田と協調してね、吹田も説明会をもしするということがあれば、ぜひ摂津でも説明会を開催できるようにやっていただきたいなと思うんですけれども、その2点、いかがでしょうか。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 今後のスケジュールについてなんですけれども、市長意見が出して、あと事業者からそれを受けて準備書にかわる評価書が出された段階で、当然縦覧という形と、市民の意見という再度聞く場が手続き上入っておりますので、その辺で十分反映できるかなというふうに考えております。

それと、だれが住民に説明会を行うかという形で、以前でしたら準備書に対する事業者が説明責任という形でやられたケースがあるんですけれども、今後あるとすれば、必然的にこういう手続き外で工事着工以前の工事説明会なり、これについては普通当然どこの業者でもやられていることですし、また住民の意見の言うところがないと言われるならば、評価書の段階で再度言っていたらあればありがたいかなというふうには感じております。

○柴田委員長 川口委員。

○川口委員 可能であれば住民説明会を準備書の段階での説明会は受けているわけですけれども、評価書ができた段階で、やはりそれを目に触れられない人もたくさんいるわけで、そういう点でいうと、できるのではないかなと思うんですけれども、それ絶対無理なんではいしょうか。ぜひやる方向で機構の方に申し入れをして

いただきたいなと思うんです。先ほどのかつての覚書も守られないというようなことで、市民の方ではまだまだ不信感があるわけです。その辺、どうでしょうか。ぜひやるべきやと思うんですが。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 何回も言いますように、評価書の段階での説明会というのは、手続き上にはない事項なので、個別事項として住民さんの方でこの件についてどうやというお問い合わせに対しての現地行つての説明会というのは、市がするものか事業者がするものかはともかく、出向いて説明することはやぶさかではないですけれども、手続き上の問題としてやれと言われても、多分できないということになろうかなと思います。

○柴田委員長 川口委員。

○川口委員 そしたら評価書が出て、いろんな意見が出て、地元説明会をしてほしいということがもし声として出てきた場合は市の方が窓口となって新機構の方に働きかけていただけますか。それはもう当然やと思うんですけれども、なかなか直で言うと、会ってもらえなかったり、そういうのがあるみたいで、ぜひその辺では間で窓口になっていただきたいなと思うんですけれどもどうでしょうか。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 当然、市民の意見としては事業者の方にはお伝えできません。調整はさせていただこうと思いますが、結果的にはどうなるか、ちょっとわからないです。

○柴田委員長 それではほかに。

藤浦委員。

○藤浦委員 先ほどから大変議題になっております大阪貨物ターミナルで出入口の話ですけれども、これは毎回、毎回この話題になってまして、これはやはりJ

R貨物のやっぱり体質といいますか、信頼性といいますか、ここの問題があるがゆえに同じまたこれ貨物ターミナルができて運営していくのは、結局はJR貨物がやるわけがございまして、そういった意味から、これは非常に重要な問題であるということで、毎回議題にのぼってくるわけなんですけれども、先ほど山本参事の方からご説明ありましたけれども、この2月にJR貨物から茨木市の方へ宮島交差点の改良の協議の申し入れが行われたということでございました。これは今まで再三にこの委員会でもおかしいやないかということ、言ってきて、初めてそういった具体的な形で、しかも今年ですよね、行われたというふうには理解をしているわけなんですけれども、これもいわばこの吹田貨物の問題があるがゆえにね、やっとな重い腰を上げて動いたと、こういうふうに私なんかは認識をするわけなんですけれどもね。最近、それ以降の茨木市との協議、また具体的にその工事が決定をされたとかされなかったとか、その辺でわかるところを、申しわけございませんがちょっとご答弁お願いします。

それから当委員会でもいろいろ言っていますように、この支援機構、またJR貨物の先ほど申しました体質の問題、そしてそういった相手に対して意見書を上げていくという立場で市としてはそれはそんなはっきりとしたことは言えないと思うんですけれども、やはり一度、変な言い方をすれば裏切られたというかね、相手はやっぱり約束を一度違えた相手とまた意見書を出して、約束をすると、こういうふうなことに對してね、市として一体どのように考えてられているのか、それもあわせてちょっとご答弁願いたいと思います。

それから2点目に、先ほど出ました土

壌汚染の調査の問題ですけれども、意見書に盛り込むと、検討していくというふうにございましたので、これは検討していただきたいと思うんですけれども、これもやはりちゃんときちっと意見書に盛り込んで、この吹田貨物ターミナルの工事と直接リンクさせておかないと、やらへんかもわからへんと。要するに、工事外の部分なんか関係ないわけですからね。やっていかないという可能性もやっぱりあると思うんです。だから、しっかりその辺もこの言質をとるじゃないですけれども、やっぱりこの踏み込んでおかないとね、行わない可能性もあると思いますので、その辺はこれ要望しておきますので、きちっと意見書に盛り込んでいただきたいと思います。

それから3点目に、千里丘の44号線車両の出入口とするという話ですけれども、これは準備書の説明の段階では、市が別にここを指定したわけでも許可したわけでもございませんと。JRが勝手に、JR貨物とか支援機構がここでどうですかというふうなことを書いて説明したんですと、こういうふうな私は認識をしておりました。

この意見書を出されて、これいろいろ意見を多少つけられてありますけれども、これでどうなるんですか。この意見書を出された段階で、市としてはこれをいいですよということになったことになるのか、この辺のちょっと見解をお願いしたいと思います。

それから、この騒音等の問題で、ロングレールにできればしてくださいというふうな意見がつけられていましたね。この見解書の中では、JRはそんなポイントが多いから、ロングレールはちょっと無理ですよと、規定にあったものを設置しますと、こういう見解を出しているわ

けですけれども、現実にはね、私も大鉄工業のある方とお話しをさせていただきますと、経営的な問題でJR貨物の保線予算というのは極めて少ない。ほとんど保線をきちっとやるだけの費用が出てないそうです。だから、何年もほっといてもこれは仕方がないという、これは経営的な問題ですわな。保線のランクからいくと、特急が通る線路が一番保線単価が高いと。その次、客線、貨物線はほんま微々たるものだと、こういうふうにおっしゃってました。枕木とかでもです、最初は特急線とかいいものを使ったものが、だんだんお下がり、一番最後にJR貨物にきて、最後は廃棄になると、こういうふうなシステムになってましてね、こういう体質からすると、保線も含めてですけれども、ロングレールということはまず無理だと思うんです。だから、この辺しっかりと、やっぱりこの工事の中で、この特別予算の中でちゃんと保線、またレールの件も、もっと強く意見書の中で訴えていただいでですね、これ、ぜひそうさせるように、可能な限りというようなことをいわんと、ぜひこうするとか、そういうちょっと強い口調でこれは意見書として述べていただきたいなということで、これは答弁を一遍してください。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 市長意見についての考え方なんですけれども、準備書に対する市長意見が出されると、それを尊重した形で今現在の準備書に加えて、市長意見を踏まえて評価書がつくられてきます。

その評価書の内容で市長意見が尊重されたかどうかというのが必然的に見えてこようかなという形にはなると思います。盛り込まなければ再度評価書の方で再度言うという形になります。堂々巡りにな

りますので、これに対しては尊重するということが大前提でございます。

それと、ロングレールの関係なんですけれども、先ほど言われてたのは、多分在来線の保線の関係だと思うんですけれども、今回の計画事業については、貨物ターミナル駅敷地内の保全対策でございますので、これについては事業者の方からたくさん分岐点があるんで、かなりしんどいという意見はございます。でも、あえて審査会の意見として、できる限りという方向性をもってロングレールにすれば必然的に騒音、振動の低減に効果があるであろうということで意見が上げられたということをお聞きしております。

○柴田委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 大阪貨物ターミナルの件でございますけれども、先ほども若干説明させていただきましたけれども、今の状況としましては、JR貨物の方で設計委託の準備を進めているということをお聞きしておりますけれども、9月ごろに委託契約を目指して準備しておるといふふうにお聞きしております。

さらに工事の方ですけれども、工事自体は茨木市で工事発注される予定になっておりますけれども、これもJR貨物からの情報によりますと、一応年度内には完了を目指して、今調整をされておるといふことでございます。

今おっしゃってました信頼性につきましては、かなり崩れてきているということなんですけれども、やはり覚書を守っていくということで、市としても再度強く申し入れていきまして、遵守していくようにということを強く言っていきたいと考えております。

○柴田委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 先ほどちょっと答弁漏れておりましたけれども、44号

線の問題なんですけれども、我々環境サイドでは44号線がどういう経緯で設定されたのか、ちょっとわからないんですけども、考えられるところによると、そこしか鉄道敷に入るようなルート、摂津市域側ではないという形で設定されたかなというふうに思っております。

我々が設定したんじゃなくて、公団さんの方から出された形で、我々の方が審査して、ほかのルートがないのかどうかの方も含めて検討した結果、あのルートしか一定やむを得んというような結論で、それならばどういう環境対策が講じられるかという形で検討させていただいたのが今回の答申書だという位置づけでいただいたら結構かなと思っております。

○柴田委員長 藤浦委員。

○藤浦委員 最初の貨物ターミナル駅の出入口の問題ですけれども、先ほど大体年度内にはそのところが完成するということでしたので、これで支障がなくなるということで、もう新幹線のあそこのところの出口が恐らくなくなると、なくなればいいなと思うわけですけれども、これをしっかり見守ってチェックしていかなあかんと思うんです。

やっぱり、相手がそういう姿勢、また体質なので、その辺はしっかりとやっぱり、こちらもそういう相手だということを見据えて、意見書を出すとしても先ほど言われました、もう一遍この評価書でそれが盛り込まれているかどうかをチェックしますと、もう一遍それで入ってへんかったらもう一遍言う。それでもあとは、それでできるかどうかというのはもうわからんわけですか、そのあとは。評価書でもう一遍意見書を出して。あとはそれでもう一遍返事が返ってくるんですか。それに対して。返ってきません。あとはもう相手が了解をもらったという

ことで肅々と進めていくわけですよ。だからその辺をやっぱり何回でも守らせるとい、こちらから常に、相手を疑ってかかるということと変ですけども、あまり信用してかからないようにしなければ、また、完成をしていざ運営を شدしたときには約束と違うやないかということが出てきて、それ見ろということになってしまいますので、これはもう体質的な問題なんですよ、体質的な。組織の体質と言うんですかね。だからその辺は重々わきまえて、慎重に取り組んでいただきたいということを、これは要望しておきます。

それから年度内に完成するということですから、私もしっかりチェックしておきますけれども、市としても、ほんまにちゃんとこれでとまるんかどうか、はっきり言ってそれを意見書の中に、盛り込んでもらって、それで年度内にできるのであれば、それ以降の状況を見て、またこれを考えるというぐらゐの意見をひとつ入れていただきたいなというふうに思うんですよ。

それから先ほどの44号線からの出入口の件ですけれども、先ほどもいろいろ議論がありました。例えば81ページにも載ってますかね、この予測結果と評価ということで、一番目の沿道地区への振動の影響を軽減するために工事関連自動車の運転者に対して、走行ルート、走行時間帯、走行速度に配慮するよう、また、工事関連自動車を集中させないように指導するというふうな、こんな曖昧な、言ったら何とでも言い訳できるようなあれでは、やっぱりだめやと思うんですね。はっきりと、集中させへんのやったら、例えばこちらの入り口は50%、向こう側の岸辺からも50%とか、例えば、ちゃんと数字で表現するとか、はっきり書いて

(午後2時55分 閉会)

おかないと、これ何とでもできるような、極力少なくするとか、そういうことではなくて、あわよくば、私は交通渋滞の関係からすると、岸辺から入らずに千里山方面から来た車は全部千里丘から入るん違うかなと思うんです。

そういった可能性がやっぱりあると思いますので、混雑しているところは避けますから、交差点も岸辺のところの周辺の交差点は混雑していますし、そういった意味から、この辺も明確にやっぱり書いておいていただかないと、全部こっちから入られてしまうという可能性もあるわけですし、その辺ちょっと、しっかり考慮していただきたいと思います。

それからこの44号線ですけれども、確かに警備員を配置するとか、今、川口委員もおっしゃってましたけれども、通勤・通学の時間帯を極力外すとかになっていましたけれども、歩道も片側ないんですよ、あそこの道は。あんなんどうするんやと、歩道もあらへん、逃げられへんというふうな状態のままで、警備員の配置も工事の出入口のところに配置をしますというふうに書いてありますけれども、やっぱり交差点とか要所要所にはもっと配置をしてもらわなあかんとか、もうちょっと具体的なことを要望の中に入れていただきたい。

それから歩道の整備も、できたらこの際に、支援機構にやっていただいたらいいと思うんですね。そのぐらいのちょっと強気な意見を盛り込んでいただきたいということを要望にさせていただきます。お願いいたします。

○柴田委員長 ほかにもうないですね。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○柴田委員長 それでは、ほかにもう質問がないようですので、これをもって本委員会を閉会いたします。

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

川口 純 子