

摂津市議会

駅前等再開発特別委員会記録

平成16年11月24日

議会事務局

目 次

駅前等再開発特別委員会

11月24日

会議日時、場所、出席委員、説明のため出席した者、出席した議会事務局 職員、審査案件	1
開会の宣告	2
市長あいさつ	
委員会記録署名委員の指名	2
認定第1号所管分の審査	2
補足説明（都市整備部長、生活環境部長）	
質疑（石橋委員、古谷委員、野口委員、森西委員）	
吹田操車場跡地利用問題について	34
説明（生活環境部長、都市整備部長）	
質問（山本善信委員、野口委員、石橋委員）	
閉会の宣告	38

駅前等再開発特別委員会記録

1. 会議日時

平成16年11月24日(水) 午前10時 開会
午後 2時 閉会

1. 場所

第二委員会室

1. 出席委員

委員長 藤浦雅彦	副委員長 柴田繁勝	委員 古谷博子
委員 渡辺慎吾	委員 山本善信	委員 森西 正
委員 石橋徳治	委員 野口 博	

1. 欠席委員

なし

1. 説明のため出席した者

市長 森山一正	助 役 小野吉孝	市長公室次長 羽原 修
政策推進課長 有山 泉	同課参事 吉田和生	
生活環境部長 前田宜伸	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

認定第1号 平成15年度摂津市一般会計歳入歳出決算認定の件所管分

吹田操車場跡地利用問題について

(午前10時 開会)

○藤浦委員長 それでは、ただいまから駅前等再開発特別委員会を開会いたします。

理事者からあいさつを受けます。

森山市長。

○森山市長 連日、決算委員会、大変ご苦労さまでございます。

きょうは、また駅前等再開発特別委員会を開催いただきまして、まことにありがとうございます。本日の案件は、平成15年度摂津市一般会計歳入歳出決算認定の件所管分について、ご審査をいただくわけでございますが、どうぞ認定賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

簡単でございますが、開会に当たり、ごあいさつにかえさせていただきます。

なお、この場を一たん退席いたしますけれども、在庁いたしておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○藤浦委員長 あいさつが終わりました。

本日の委員会記録署名委員は、古谷委員を指名します。

暫時休憩します。

(午前10時 1分 休憩)

(午前10時 2分 再開)

○藤浦委員長 再開いたします。

認定第1号所管分の審査を行います。

補足説明を求めます。

岩田都市整備部長。

○岩田都市整備部長 それでは、認定第1号、平成15年度摂津市一般会計歳入歳出決算のうち、都市整備部に関する内容を目を追って、主な項目について補足説明させていただきます。

まず、歳入でございますが、決算書の40ページをお開き願います。

款12、国庫支出金、項2、国庫補助金、目2、土木費国庫補助金、節2、都

市計画費補助金は、シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査事業における補助金でございます。

次に、歳出でございますが、200ページをお開き願います。

事務報告書につきましては、189ページに記載いたしておりますので、ご参照願います。

款7、土木費、項4、都市計画費、目1、都市計画総務費では、執行率98.9%でございます。

詳細につきましては、決算概要110ページから記載いたしておりますので、ご参照願います。

節13、委託料のうち、シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査における委託料でございます。

202ページ、目2、街路事業費では、執行率87.4%でございます。

節8、報償費のうち、阪急正雀駅前地区整備支援事業における報償金でございます。

節9、旅費のうち、阪急正雀駅前地区整備支援事業及び吹田操車場跡地利用検討事業における普通旅費でございます。

節11、需用費のうち、阪急正雀駅前地区整備支援事業及び吹田操車場跡地利用検討事業における印刷製本費でございます。

206ページ、目6、再開発事業費では、執行率81.3%でございます。詳細につきましては、決算概要114ページに記載いたしております。

節8、報償費は、千里丘西地区市街地再開発支援事業における報償金でございます。

節9、旅費は、千里丘西地区市街地再開発支援事業の普通旅費でございます。

節11、需用費は、千里丘西地区市街地再開発支援事業における印刷製本費で

ございます。

以上、決算内容の補足説明とさせていただきます。

○藤浦委員長 続きます、前田生活環境部長。

○前田生活環境部長 認定第1号、平成15年度摂津市一般会計歳入歳出決算のうち、生活環境部所管分につきまして、目を追って補足説明をさせていただきます。

歳出でございますが、154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、基金に組み入れたものでございます。

次に、162ページ、款4、衛生費、項1、保健衛生費、目5、環境政策費のうち、環境アセスメント事業では、平成13年12月に、旧日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部から提出され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等について、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きました委員報酬と委員会開催賄いといたしまして、15年度において、計7回の審査会を開催いたしましたものでございます。

以上、簡単でございますが、歳出決算の補足説明とさせていただきます。

○藤浦委員長 説明が終わりました。

質疑に入ります。

石橋委員。

○石橋委員 まず、吹田操車場跡地の大阪市内に残ります貨物量2分の1の移転先について、百済への移転が公表されておりますが、住民から反対が出ておるといふふうにお聞きしておりますが、現在、どのような状況になっておるのかということをお伺いいたします。

それと、現在、環境アセスが進められておりますが、もうすぐ終了することをお聞きしております。環境アセスが終わりますと、すぐに着工を合意するのか、しないのか、その辺をお伺いいたします。

次に、南千里丘の新駅の負担についてなんですが、阪急が3分の1を負担するというふうにお聞きしておりますこの3分の1はどのような根拠があるのかということをお伺いいたします。

また、これに係るダイヘンからは何らかの負担があるのか、ないのかということをお伺いいたします。

また、これに係るダイヘンの工場の跡地の件なんですが、ダイヘンの工場汚染があるのか、ないのか。全国いろんなところで工場の跡地について汚染があると、後になって、先般も大阪市内でしたすかね、工場跡地のマンションで数年後に汚染が発生したということで問題になっておりましたが、そういうことがあるのか、ないのかということも含めてお伺いしたいと思います。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 まず、吹田操車場跡地の件なんですけども、1点目の百済の現在の状況について、お答えさせていただきます。

簡単に経過を少し申し上げますと、梅田貨物駅に残る2分の1の移転につきましては、平成16年1月16日に百済駅を改修するという対応したいという内容で、鉄道建設運輸施設整備支援機構の方から文書で通知を受けております。

その後、今年の2月14日には、大阪市の出席のもとに、鉄道支援機構によりまず地元説明会を開催されております。その後ですけれども、大々的な地元説明会というのは開催されていないというふ

うにはお聞きしておりますが、その後の進捗の状況としましては、地元の方で百貨貨物駅問題対策委員会というのが発足されておるといふふうに聞いておりました、現在は、鉄道支援機構と大阪市、それと、その対策委員会の役員の方々と、ずっと2月以降、継続して協議をされておるといふふうに聞いております。

内容的には、そのぐらいまでしか情報としては聞いておりませんが、ずっと交渉されておる状況です。

それから、2点目のアセスメントが完了すれば着工合意にすぐになってしまうのかというご質問にお答えいたしますけれども、アセスの手続自体は、もともと結びました基本協定の第3条に記載されておる手続になっておりますので、一応、基本協定に基づいた手続の1つということになっております。

基本協定自体は、そのほかにアセス以外に、先ほど申しました、大阪市内への移転の問題ですとか、貨物の年間の取扱量ですとか、車両の台数、あと運行経路など、整理すべき課題がたくさん残っておりますので、その内容について整理ができた時点ということで、あと、大阪府、吹田市、摂津市が合意した段階で着工合意になるというふうに考えておりますので、アセスが終わった時点で、すぐに着工合意に至るといふことではないという状況になっております。

○藤浦委員長 土井参事。

○土井まちづくり支援課参事 それでは、新駅の負担について、阪急、ダイヘンの負担についてと、それと、もう1つ、ダイヘン工場跡地の土壌汚染についてお答えいたします。

まず、新駅の費用負担についてでありますけれども、新駅につきましては、現在、請願ということになっておりますの

で、一般的には市の方が全額負担という形になります。しかし、阪急にも新駅に伴いまして受益がありますことから、阪急との話し合いの中で、現在確定したものではありませんけれども、現在、阪急が3分の1を負担するという話になっております。

駅に対する負担の割合についてでありますけれども、阪急は、今まで請願によって駅をつくった事例がないことから、阪急におきましても、明確な負担割合というのは持っていない状況であります。

今回、阪急が駅の一部を負担することなんですけれども、阪急としましても、負担する以上、何らかの根拠が必要やということを考えておられます。

その中で1つの根拠とされておりますのは、バリアフリーの施設整備、また、鉄道駅の総合改善事業などにおけます補助金が、国、地方、また電鉄が各々3分の1を負担するというのを1つの根拠とされております。

それと、もう1つは、今回のまちづくりは、阪急とダイヘン、また、市、この三者によるまちづくりであり、各々が新駅によって受益を受けるだろうと、ということから、新駅につきまして、阪急として3分の1を負担するというのを1つの根拠とされております。

ダイヘンの新駅に対します負担につきましては、現在計画しております土地区画整理事業において、減歩によって、道路や駅前広場などの公共施設用地、また、整備費をダイヘンが減歩によって負担するという形になり、また、道路などは完成後は市に帰属されることとなります。

このことから、駅に対する応分の負担をダイヘンも既にされておるといふふうに考えておりました、新駅の3分の1が阪急、残り3分の2を市が負担するとい

うふうに考えております。

次に、ダイヘン工場跡地の土壤汚染についてでありますけれども、ダイヘンも工場用地でありますことから、土壤汚染につきましては、ないとは言えないというふうに考えております。

土壤汚染の問題につきましては、阪急、ダイヘン、市、この三者で進めております、まちづくりのワーキングの中でも話題になっておりまして、ダイヘンにおきましても、土壤汚染につきましては十分に認識されている状況であります。

まちづくりを進める上では、まず、ダイヘン工場用地の土地の利用履歴を調査し、その中で土壤汚染の可能性がある場合につきましては、土地所有者でありますダイヘンにおいて調査が行われるものというふうに考えております。

また、近年、土壤汚染に対する関心が高いために、土壤汚染の対策がされていない土地の売買は非常に困難であるというふうに考えております。また、売却後に土壤汚染が発見された場合におきましても、原因者である元の所有者が対策をしなければならないというふうに考えておりますことから、もし、ダイヘン用地におきまして、土壤汚染等がありました場合におきましても、土地所有者において十分な対策がされるものというふうに考えております。

○藤浦委員長 石橋委員。

○石橋委員 吹田操車場跡地の件なんです、地元住民の方々とあつれきが生じないように、くれぐれも十分な説明会なりしていただきまして、スムーズに運ぶように、これは要望いたします。

土壤汚染につきましては、これも細心の注意を払っていただきまして、後日発生したとか、そういうことがないように、随時その都度、確認をとりながら、進め

ていただきたいというふうに考えております。これも要望にしておきます。

○藤浦委員長 続いて、古谷委員。

○古谷委員 まず、決算書163ページで、決算概要は、85ページでございますけれども、そこの中の環境アセス推進事業ということでお伺いしたいと思います。

まず、吹田貨物ターミナル駅建設事業に係る環境評価準備書に関しての質問でございますが、決算概要、今申しましたように、85ページに出てございます、環境アセス推進事業として、一連の経過の中で、ことし8月20日に、市長の意見書を提出されましたが、その際に5項目の申し入れをなされております。これらの返答は評価書に盛り込まれることになっておりますけれども、この申し入れを受けて、鉄道支援機構の動きがありましたどうか、お尋ねしたいと思います。

また、市としての対応については、どうなさるのでしょうか、その点もお聞かせください。

それから、2点目でございますけれども、同じく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關しましての質問でございますが、8月20日に出されました、先ほど申しました市長の意見書につけられておりました5項目の附帯意見につきまして、その後の鉄道支援機構の動きがあるのかどうか、お尋ねしたいと思います。

3点目でございますが、決算書201ページ、概要では110ページでございますけれども、シビックゾーン周辺等まちづくり構想調査につきまして、総合福祉会館問題との関係について、さきの本会議で、市長からも総合福祉会館については閉鎖の方向性が示されましたが、南千里丘開発に関連いたしまして、報告書の

8ページにございますように、公共公益施設再配置計画の検討が載っておりますが、今までに市民プールの廃止による再開発と他の公共施設とあわせて、PFI方式での検討が1年かけて行われました。また、中心市街地活性化事業として、商工会によるTMOの検討も行われました。

そうしたことも踏まえまして、今までの検討事項の位置づけ及び総括として、福祉会館閉館後の方向性について、ご答弁をお願いしたいと思います。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 それでは、1点目と2点目について、お答えさせていただきます。

環境アセスメントの市長意見という形で、8月20日に提出させていただいたんですけれども、今現在、それを受けまして、事業者の方で評価書の作成の作業中ということで聞いております。ただ、先日、資料として配付させていただいた土壌汚染の関係につきましては、また後ほど、調査報告させていただきますけれども、結果として出ております。

市としましては、近々出される評価書に基づいて、告示、縦覧、市民の意見及びこれは事業者から聞いておりますけれども、若干の市民の説明会も行いたいという意向は聞いております。まだ具体的には決まってない状況でございます。

その後につきまして、必要に応じて審査会を開催することもあり得るかなというふうには感じております。

それと、2点目の市長意見の中で、附帯意見5項目ございましたけれども、その内容についてのお話ですけれども、これらについては、基本的には評価書の中で整理されてこようかなということが考えております。ただ、先ほど申しましたように、土壌汚染の関係につきましては、

既に報告書出ております。

それと、住民意見を十分聞くようにという形で、4点目の件についても、評価書が出た段階で説明会の開催はするというふうに、口頭では聞いております。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 先ほどの市長意見と同時に、申し入れという形で出させていただいておりますのは、5点でございます。その内容につきまして、お答えさせていただきます。

5点のうち4点につきましては、一応基本協定の中身に関する内容になっておりまして、これは摂津市単独で個別に交渉していけるような内容ではございませんので、もちろん大阪府、吹田市も入った中での協議になるんですけれども、番号で言いますと、1番、2番、3番、4番に関しましては、大阪府の方がこの内容について、もっと進めていきたいと思いますという動きをされておまして、実際、大阪府、吹田市と一緒に協議している状況になっております。

5番目につきましては、これは大阪貨物ターミナルに関する事で、JR貨物に対して鉄道支援機構の方から働きかけをするようにという内容になっておまして、これは8月20日に申し入れをしてから、あとすぐ、ちょっと日にちは確認できてないんですけども、鉄道支援機構の方からJR貨物に対して、これは、実際すぐに動くようにという連絡はすぐ入れましたという確認とりましたので、動きとしては、そのようになっております。

○藤浦委員長 小野助役。

○小野助役 古谷委員の方から、お問いの内容につきましては、過日の民生常任委員会でも若干申し上げたことですが、今、お示しのよう、この第3

回定例会におきまして、市長の方から、一応17年度におきまして、福祉会館の閉鎖を前提とした対処を基本として、市民や、また利用者の方々に対して周知してまいりたいということをご答弁申し上げました。

今後のTMOなり、PFIなり、いろいろ検討してきたという中で、閉館後、どういう具体的に対応していくのかということでございますが、基本的には、私ども、南千里丘構想の中で、この会館問題の処理をお願いしたいというふうに思っております。なお、南千里丘構想につきましては、従前から言ってきたことでございますが、これほどまでの財政状況でございますので、1つには、民間による開発を基本にする一括買い、立替施行、市の負担分につきましては、駅の、先ほど石橋委員が言われておった、10億なのか、そのことは議論別にいたしまして、一定、市の負担部分について、それらも含めました本市の財政状況が好転ができると思われる平成23年度以降の割賦返済、まちづくりにつきましては、ワーキングでやっていますが、市の総号計画、シビックゾーンまちづくりに基づきます主体性あるまちづくりで推し進めると、こういうことを三、四点の基本で進めてまいりたいと思っております。

今申しました4点につきましては、まず、三者合意が必要でございますので、この内容をできるだけ早く詰めた上で、三者合意にもっていけるように努力したいと思っております。

なお、特に、これからの南千里丘問題というのは、1つは、財政的なそういった形が可能であるかどうか。もう1つは、福祉、健康、文化、教育という内容を入れられた市の主体性あるまちづくりを、

できるだけ早く市議会に対しまして、また、市民の皆さんに対しましてお示しをしなければならぬというふうに考えております。

会館問題につきましては、これも以前から申し上げておるところでございますが、今、お示しのPFIチームがまとめております、新たな(仮称)コミュニティプラザでございますが、イメージは、面積約2,074平方メートルと申し上げてまいりました。これは現在の福祉会館機能、それから女性センター機能、社会福祉協議会機能、シルバー人材センター、これらを核とした中身が4,600平方メートル程度でございます。これを有効利用することによって、2,100平方メートル程度におさめられると考えております。これを基本にして、南千里丘の公共施設の核として持ってまいりたいというふうに考えております。

それで、駅開業が、最短中の最短で20年3月というふうに見ております。そういうことを1つの目途にしながら、会館の整備をその中で進めてまいりたいというふうに考えております。それを基本にして三者合意、そして議会との協議ということで、具体的に、できるだけ早くお示しをした中で、その議会のご意見も伺った中で、基本的には進むべきものなのか、やめるべきものなのか、こういうことも含めまして、議論させていただきたいなというふうに考えたところでございます。

○藤浦委員長 古谷委員。

○古谷委員 まず、1点目の件でございますけれども、その1つで、梅田貨物ターミナル駅の取扱量の半分の行き先である、先ほども出ましたけども、百済への進捗状況でございます。跡地利用についてどのように進んでいるかということでござ

いますが、同僚委員の方から質問ございましたけれども、現状を説明していただきたいと思います。

2点目に、まちづくり可能用地に対するの協力の仕方につきまして、梅田北ヤード方式で、区画整理施行で行うことにつきまして、本市の姿勢及び鉄道支援機構の反応、また岸辺駅の再開発をも進める吹田市の考え方についてはどうでしょうか。

それから、もう1点目でございますが、毎回議論になっております大阪貨物ターミナル駅の覚書履行の問題について、鉄道支援機構の認識はどうでございますでしょうか。また、具体的な返答があったのでしょうか、お尋ねします。

次に、2項目目でございますけれども、1点目に、工事用車両のルート of 安全対策につきまして、市と十分協議することとなっておりますが、地域住民と鉄道支援機構との関係に、市としてどのようにかかわっていかれるのでしょうか。

2点目でございますが、振動軽減のためのロングレール採用の要望は、吹田市からも出ておったと思いますが、このことは沿線住民の長年の願いでもありました。千里丘公民館での準備書の説明会の際も、多くの声が上がっておりました。ことしの9月以降に、長年そのままございました現貨物線の保線が行われたところでございますが、振動や騒音がそのことによって下がったとの声も聞かれています。これは何かの意図があるような気もいたしますけれども、これは何とか採用されるように、市としても頑張ってくださいませよう、要望いたしておきます。

3点目でございます。先ほども出ましたが、土壌調査につきまして、先日、1月16日提出の報告書の中で、追加調

査の結果、摂津市域で鉛が基準値を超える地点があったようでございますが、その後の対処、及び市としての見解をお聞きしたいと思います。

4点目でございますが、今後提出される環境影響評価書につきましての住民説明について、手続の流れではございませんけれども、開催するように市として尽力していただくとともに、住民縦覧する前に、本委員会に対しまして、意見書、要望事項についての対処方法などを含めまして、説明していただくように、委員長を通じての取り計らいを要望いたしたいと思います。

最後に1つ、評価書の提出予定はいつごろなのか、お尋ねしたいと思います。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 百済駅の状態からですが、先ほど説明させていただいた内容以上のものは、確かにはないんですけども、大阪市と鉄道支援機構に直接聞き取りをしまして、その返答としましては、やはり地元の役員さんとかと話をされているということなんですけれども、直接合って、大阪市、鉄道支援機構、地元さんの三者で直接合ってお話をされたりですとか、あとは役員さんの方と個別で鉄道支援機構だけが合うとか、いろんなパターンはあるらしいんですけども、直接会ったり電話でやりとりしたりということ、かなり頻繁には協議されているというふうには聞いております。

それから、まちづくりに関してですが、過去から鉄道支援機構の方の考え方といいますのは、もともと摂津市、吹田市、両市で考えておりましたのが、将来、まちづくりに関しては区画整理の手法をとっていかうかということで進めてきたんですけども、区画整理という手法を用いる場合におきましては、当時

から今の段階まで、まだ考えは変わっていないみたいなんですけども、区画整理に参画して、事業主体になるというのは考えてないというふうに聞いております。

その理由といいますのは、鉄道支援機構といいますのは、今ある用地を売却していくというのが主目的になっておりますので、区画整理に参画して、事業主体になって、将来的に、要は土地の値段を上げて売却して、何らかの利益を得ようとか、そういうとこまでは考えていない。手放すことが主目的になっているということで、今の時点でも、まだ、吹田操車場跡地に関しては、そういう考えを持っているということです。

ただ、梅田の方で、若干動きがありますので、それは大阪府の方の動きとしては、これからやはり同じような形で、何らかの形で参画してもらえないかということで交渉していこうということで、今、順次話を始めかけているところでございます。

3点目、大阪貨物ターミナルの覚書に関する認識についてでございますけれども、貨物ターミナル自体、今現在は、中央環状線からの出入りがされていてということで問題になっておるんですけども、実際に、それをなくすためには、茨木市域になりますけども、宮島2丁目の交差点改良をしなければならないということで、数年前から改良しましょうという話をずっと聞いておりまして、何度も過去にはお答えしてきておりますが、今年の9月17日にJR貨物の方が設計コンサルタントの方と設計委託の契約を結んだというふうに聞いております。

その後の動きとしましては、改良自体は、茨木市さんの方から工事発注をされる形態になりますので、茨木市さんとJR貨物の方で協議をされて、予定では、

来年度に工事を発注するというふうに聞いております。茨木市さんの予算の都合で、9月に委託契約されて、それから設計をして、工事発注するとなりますと、補正予算に上げていかないといけないというような状況もあったみたいなんですけど、ちょっとスケジュール的には間に合わないというふうに聞いておりまして、茨木市さんの方の判断で、来年度の当初に発注しようというふうに考えておられるというふうに聞いております。

それから、工事用車両のルートに関する内容ですけども、鉄道支援機構に対しましては、周辺の住民の方々には、もちろん説明をしていかないといけないというふうに、うちの方からは、話は会うたびにしていっています。まだ、どのような形で説明するのか、実際説明はしませんというのか、その辺の結論はまだ出ておりませんが、市としましては、当然、地元の方々に説明して行って、納得してもらわないと、着工合意にも至らないという認識持っています、それをそのまま鉄道支援機構の方に伝えております。実際、どのような形になるかというのは、これからなると思いますけど、今現段階では結論はまだ出ておりません。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 それでは、ロングレールの採用の件なんですけれども、これにつきましては、市長の意見書の方にも意見として出ております。ただ、貨物ターミナル駅及び本線上におきましても、分岐点がかなり多うございまして、物理的に無理なところもたくさんあるというふうには聞いております。それ以外のところで、可能なおところにつきましては、ロングレールの採用について、十分検討していただいているという段階でございます。

それと、土壌調査のその後の対応についてということでございますけれども、これにつきましては、後ほど詳しくご説明させていただきますけれども、今後といたしましては、汚染土壌の区域の絞り込みいうんですか、深さも含めて、区域の絞り込みと、整地段階までにおける具体的な対策ですか、それについて、今後、事業者の方で検討していただくようということで伝えております。

住民説明会の件でございますけれども、これにつきましても、8月20日に提出させていただいた意見書の中の附帯意見の中で十分周知徹底を図ることという形で申し入れを行っております。先ほどもご答弁させていただきましたように、評価書が出た段階におきまして、告示、縦覧の期間中に何らかの形で住民の説明会という形をもっていくように、今、協議を行っているところでございます。

それと、評価書の提出の時期でございますけれども、これは、我々の方から、いつ出しなさいということにはならないとは思うんですけれども、今の予想では、来月中には何らかの形には出てこようかなという推測はしております。

○藤浦委員長 先ほどの答弁の中で、質問者から、梅田北ヤード方式における吹田市の再開発についての考え方がどうものかというのがありましたが、それ、答弁漏れていたように思いますけれども、岸辺の駅再開発関連でございます。

小山課長。

○小山まちづくり支援課長 吹田市の岸辺駅前の方では、今現在、まちづくりを検討されているわけなんですけれども、まだ、今、まちづくり懇談会を立ち上げられて、参加者でいろいろまちづくりをどういうふうにしたらいいかということワークショップをしながら検討されて

いるという段階で、今の段階では、どういうふうに進むかということについてはわかっておらないと思っています。

○藤浦委員長 先ほどの質問の中の土壌調査の件につきましては、この後に詳しく説明をいただくことになっておりますので、ご理解していただけますでしょうか。

古谷委員。

○古谷委員 それでは、土壌調査の11月16日提出分につきましては、後ほど、ご説明があるということで、了解させていただきますまして、3回目は要望でございます。

1点目は、1項目目の件でございますけれども、これらの返答は評価書に盛り込まれることになっておりますけれども、吹田市とも協調しながら、5項目目のすべてについて、信頼関係の根幹にかかわることですので、市民に大きく影響することですし、妥協することなく、強気で臨んでいただきたいということを要望いたしておきます。

2項目目も同じでございます。

3項目目も、いろいろご説明いただきわかりました。

○藤浦委員長 先ほどの質問の中にありましたけれども、評価書が上がる前に、市が出している意見書等についての取り計らいについて、鉄道支援機構の方で、当委員会ですらに説明をしていただけないか、正副委員長を通じてということで、取り計らいをとということがありましたけれども、これ、正副委員長でちょっと検討させていただくということにさせていただきますと思います。

ほかに質問ありますでしょうか。

野口委員。

○野口委員 最初に、シビックゾーン周辺まちづくり関係です。最初にお尋ねし

たいのは、平成15年度の7月から、ダイヘンと阪急と本市と三者で話し合いを持ってきたと。この間、4回ないしは5回とかとなると思いますけれども、協議を行ってきたと。行ってきた中の到達点、どういうふうに至っているのかというのが第1点です。

2つ目は、シビックゾーンの報告書が、この3月にまとめられました。その報告書に関してですが、第1ステージで、総事業費24億8,000万円に対して、市負担が14億4,600万円と。第2ステージを含めると、全体で、今出ているだけでも、総事業費が367億8,000万円に対して、市負担が78億4,400万円という数字も一応披瀝されておりますが、第1ステージで、関連してですけども、報告書の20ページに第1ステージの年次収支計画というのが示されています。そこで、5年間で物事が全部まとまって出発したとして、5年後に、平面の駅として出発、基盤整備含めて、進めていく。その中で14億4,600万円のうち、最初1年度には負担がないけれども、2年度、3年度、4年度、5年度、6年度ということで、市の負担の14億4,600万円のうち、こういう支出年度についても紹介されています。

特に、5年後に平準化負担ということで、10億円を含めて出ていますが、その返済について、その後20年にわたって、1億円を超えない範囲で借金を払っていくということになっていきますけれども、例えば、この間の論議の中で、今後20年間で最終ステージに突っ込むとした場合、連続立体交差化だけでも、54億9,800万円が市の負担になりますし、論議されているように、仮の地域交流プラザだとか、いろんな形で南千里丘開発全体で見れば、多くの事業費が想定

される。こういう中で、私ども判断ができない状態で、今、現実に立っているわけです。

南千里丘開発だけ見ても、そういうあいまいな形で数字が示されていると。突っ込むとすれば、多額の予算も要る。これについて、市全体の財政状況の中で、どういう財政措置をしながら結論を出していくのかというのが不透明であります。そういう意味で、きちっとした資金計画を最終ステージについても、あわせて全体として出すべきじゃないかということですけども、この点どうでしょうか。

3つ目は、今は南千里丘開発のわかっている分の話でありましたけれども、昨年の8月時点の収支見込みで示された、今後予定される市が考えている18項目の公共事業との関係です。それとの財源問題であります。

この前、総務常任委員会でもちょっと申し上げたんですけども、総事業費を見ますと、小学校統廃合関係を除いて268億円と。その中で市の負担は163億円となります。先ほどの南千里丘開発が順調にいくとすれば、第1ステージ、最終ステージでお金を払う年度の中で、こういう200億円近い市の負担が、突っ込むとすればかかわってくると、そういう計画も一方である、という点からして、先ほど、南千里丘だけの資金計画を申し上げましたけども、今後予想される市が考えている全体の公共事業についても、あわせて資金計画をきちんとしなければ、私どもも判断できませんし、それが行政全体の施策に、市民の暮らしの問題も含めて、どう影響を与えていくのかわかりませんので、そういう意味では、そろそろわかる範囲で、全体像として、資金計画を示すべきだと思います。

ちなみに、18事業の中で、この前の

答弁では、法律改正などによって必要な事業は、ごみ焼却炉大規模改修、総事業費2億1,000万円です。消防車両・救急車両更新計画では4億700万円、塵芥車更新計画では1億700万円、バリアフリーでは7億5,000万円の、そういう数字出ていますけれども、これは最終年度、期間は別にしましても、法律的に絡まってくると言わざるを得ないということでもあります。そういう点も含めて、大変な事業を予定されていますので、全体像として、一度お考えを聞かせていただいて、いつごろまで、そういう中身が提示されるのか、こういう点、ちょっとお答えをいただきたい。

先ほど、ダイヘンの用地に関する土壌汚染問題について質問がありました。それで、ダイヘンなども気にかけているということで、今後、その作業を行っていくということの答弁でありました。業種からして、仕事の内容からして、この化学物質わかりませんが、土壌汚染の可能性は高いというふうに、個人的には思います。

それで、もっと具体的にどうするのか。というのは、例えば、進んだ場合、平面の駅ができましたと。じゃあ、その計画どおり駅前広場をしますと。街路をつくりますと。つくったけども、実際調査したら、汚染された結果が出てきたと。そういうことは、ありませんわな。ダイヘンも困るし、駅もそういう状態の中で使わざるを得ないと。結果としては、市がお金出したけども、そういう状態だということも想定されるということなんで、おっしゃった、検討していくということがありますけれども、具体的に、どういう流れで、いつまで検討していくのか、きちっと示すべきだというふうに思いますので、その点、あわせてお願いいたし

ます。

4つ目は、このシビックゾーンのまとめの中で、調査された結果として、回答数は大変少ないわけですが、4つの開発について提示をし、その中の優先順位についてアンケートをとられています。ご承知のとおり、1番の優先順位は、千里丘駅を中心とした西口も含めた北部都市核であります。2つ目がシビックゾーンという順番になっています。

長年、摂津市のそういう開発の歴史を見ますと、西口が先だというふうに思うわけです。開発については、当然いろんな検討を加えて、必要性や採算性など、全面的検討する中で、住民合意で進めるべきだと思っておりますけれども、皆さんがとられたアンケートでは、優先は西口開発だと示されているわけです。いろんな西口開発をめぐることは、2人の大口権利者だとか、一人オーケーであっても、それが残っているだとか、現状の地権者の開発に対する受けとめ方とか、いろんな形で、その状況はあると思います。

摂津市も、この18事業の中で、JR千里丘西口の事業費負担で、摂津市20億円と出ていますけれども、これの出発が平成23年度以降、今、平成16年ですから、7年度後ということで、そういう計画で示していますけれども。

本来ならば、開発に対する私どもの考えも一定ありますけれども、順番として、西口がなぜなのかと、後継なのかということが、地権者のいろんな状況があるにしても、当然、千里丘ガード拡幅と関連して、市民合意のもとで進めるべき優先順位で1番だと思っておりますけれども。そういう点の受けとめ方、どうなのかお願いします。

以上5点、シビックゾーンの関係ではお答えをいただきたいと思っております。

福祉会館建てかえ問題です。今回、積立金が計上されて、平成15年度残高では、基金として14億4,836万7,000円と、約14億5,000万円の残高であります。いろいろ財政状況の関係で、平成16年度は、公共施設整備基金から10億2,100万円を本体予算に流用しました。今後、財政状況を考える中で、福祉会館の積立金も含めて、いろんな活用方法が具体化されるだろうと思っていますけれども、その辺の見通しは、どう考えているのかというのが1つと、先ほども助役と話していましたけれども、民間の建物で、築後三十数年ぐらいで建てかえをせざるを得ないと。危ないという状態まで、放置されてきた公共施設についての自治体としての管理の仕方、こういう責任問題も私あろうと思っていますので、改めて、それについてどう受けとめておられるのか、一度、この際、聞かせていただきたいと思います。

同時に、平成15年度、今年度含めて、そういう事態ですから、一定の方針はなされたと思いますけれども、そういうのはどういう内容なのか。具体的にこの間論議されてきていますけれども、今年の論議では、ほんまであれば、今年の6月まで、行政として閉館に向けたその後の対応について、きちっとまとめて議会にそれを示して、それで事を進めていくというのが到達になりますけれども、現状、ことしも終わろうという時点に来ています。そういう経過でありますけれども、具体的に、あともう一月過ぎたら、新しい年を迎えますので、改めて、今の時点でどういう代替措置、どういう手続を踏まえていくのかということも、ちょっと教えていただきたいと思います。

次に、正雀駅前整備の関係です。端的にお尋ねしますけれども、十三高槻線の

今後の計画との関係で、正雀駅の高架化しなくても、いけるというふうに聞いているわけでありましてけれども、摂津市域では十三高槻線については、正雀川を地下で通っていくと。吹田に行きますと、南正雀地域も地下になると。豊中岸部線がぶつかってきますという、そういう絡みになりますけれども、その辺の十高線との絡みで、阪急正雀駅の高架化の問題、どういうふうに到達しているのか、ちょっと教えていただきたいと。

それと、高架化の事業の関係で、人間大学に行く踏み切りの関係で、高架化が、例えば、必ずしもそうしなくてもいけるということがあれば、踏切の改善がネックになります。今現状では2.1キロ、対象は山田川側まで含めて、そういう区間を一定進めていこうと考えておられると思いますけれども、そこからも踏み切りは外れるということがありますので、その踏み切りの改善問題は、今、どういうスタンスなのか、あわせてお示しをいただきたい。

貨物駅の移転の問題です。なかなか難しい状況に至っていますけれども。私も、今日まで考えを申し上げてきていますし、この間の経過の中で、準備書や見解書に対する住民のほとんどが反対の意思を示している問題だとか、この間の鉄道支援機構やJR貨物の不誠実な対応をあわせて考えれば、行政手続などは、きちっと厳格に、そうしたことをきちんとは是正させる中で対応すべきだと。本来的に言えば、貨物駅移転について、行政として、反対の立場で頑張るべきだと思っています。そういうことを前提として、幾つか質問したいと思うんです。

1つは、枝葉の問題ですけれども、今お話があった大阪貨物ターミナルのこの間の経過をどう見るかということです。

残念なことに、平成5年度に死亡事故が発生して、その後はガードマンが配置をされるということで今日に至り、先ほどお話があったように、来年度に宮島2丁目から、最初の約束であった、そういう貨物駅の専用道路から出入りをするための改良が行われるということになりました。

1つ、貨物ターミナル駅の日々の動きについて、市はどういうスタンスでJR貨物に対して、物事を対処されているのか。私は、死亡事故が起これなければそういう措置ができなかった点も含めて、この間、この委員会でも論議されたような対応でありますから、もっときちっと現実も取り入れながら、厳しい対応をすべきだと思っています。

そういう点で、今、日々の貨物取扱量がどうなっているのか。死亡事故の前でもいろんな接触事故も起きているだろうと思っています。個人的にはいろんな相談もいただいていますけれども。そういう市民の安全上、どんな方法になっているのかということの、まずそういう点はどういうふうに把握をし、資料があれば、そういうことも委員会に提出していただきたいということと、貨物取扱量ですけれども、私が持っている資料では、3年前の平成13年度、01年度、発送、到着、中継、合わせて209万トンという資料があるんですけども、その後は今日までどうなっているのか。平成14年度、平成15年度、それもあわせて教えていただきたいと思っています。

2つ目は、梅田貨物駅の動きとの関係で、行政として、きちっと8月20日に申し入れも行っておりますけれども、この計画の出発の際に述べられていた立場といたしますか、環境が悪化しないということが条件で、その条件と異なるのであ

れば、賛成しないという立場も含めて考えれば、より厳しい対応を厳密にしていかなければ、梅田貨物駅の北ヤード開発を見ますと、大変進みぐあいは激しいわけです。10月から11月にかけて、北ヤードの開発については、一部、8ヘクタールを超える広さで、都市計画、縦覧に供されています。交通広場とか、道路、駅前、区画整理、これが大体縦覧に供されていますけれども、終わったんですか。その後、新聞報道では、土地区画整理事業については、来年1月に着手する方針を示したと、協議会では。そういう点では、大変動きが激しい。一方では、基本協定の残貨物量2分の1問題を見ますと、百済の方が示されたけれども、摂津市、吹田市の例を見ますと、長年、これはかかるでしょう。

そうしますと、北ヤードの開発を進めたけれども、貨物駅の移転先をどうするのかという問題も、市の考えとして示されてきます。そうしたら、暫定的に、この吹田操車場跡地に持ってくるという話も、ない話じゃないということもあるだろうと思いますし、そういう点では、より厳密にそうした動きも関知しながら、ちゃんとした対応していただくべきだと思うんです。そういう点で、梅田貨物駅の開発問題について、少し僕よりも詳しい中身を持っておられると思いますので、ちょっと教えていただきたいと思っています。

3つ目は、先ほどお話があった、工事車両の進入路になっている市道60号線と44号線の問題です。この間の論議の到達、また、市長意見書などを受けて、評価書が出ていませんけれども、一応60号線、いわゆる住宅に隣接している道路について通らない。クリーンセンターも含めて、44号線とクリーンセンターも活用して、そこを工事車両が通るとい

方向で議論がされているという話でありますけれども、それがもう少し詰めている中身、実際そうなるのかという問題と、いわゆる児童・生徒の安全対策について、今の到達点、どうなっているのか、ちょっとお示しいたきたい。

もう1つは、住民説明会の問題です。今、質問もありまして、大体答弁はわかったわけでありまして、評価書がまとまってから、縦覧期間が30日間、縦覧期間に説明会なりは、住民の側、意見を述べるとしても、なかなかしんどいわけです。だから、ご意見もありましたように、委員会に対する説明も当然でありますけれども、住民説明会について、この評価書がまとまった時点で、縦覧に供する前にちゃんとやるべきだというふうに思います。これまでは努力をします。市長意見も含めて、担当としては、そういう立場で努力をされているという話でありますけれども、この間のいろんな対応を見ますと、口頭でお願いする、当然ですけれども、やっぱり文書で申し入れた結果について、申入書、回答書を含めて、きちんと提出をとるということもあわせて、そのことは大事だと思いますけれども。説明会の問題について、具体的にどういう詰めていくのか、お示しをいたしたいと思えます。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 それでは、南千里丘の事業所の土壌調査の関係なんですけれども、これにつきましては、平成15年の2月に土壌対策法が施行されております。また、大阪府条例でも施行されておまして、土壌対策という形で法的な整備がされております。その中で、調査時期の問題なんですけれども、当該用地が売買される時点、または、形状の変更等ある場合という時点で調査しなさい

ということになってございます。その時点におきまして、法律的には、ダイオキシン及び水質汚濁防止法上の有害物質を取り扱っている事業所、施設を有する事業所という位置づけになってございます。当該事業所につきましては、過去にはそういう取り扱いの施設はございません。

もう1点、大阪府の条例の関係なんでございますけれども、そういう用地の変更事由が生じた場合、3,000平方メートルを超える場合に当たっては、その土地の履歴を調べて、有害物質取り扱いの可能性のある事業所については土壌調査をしなさいという形になってございます。

現時点、我々が知る範囲内におきましては、当該事業所は、昭和36年創業されております。当時から大阪の溶接事業部という事業の内容で、現在まで至っている関係上、特にそういう有害物質を取り扱う工場という形にはならないんですけれども、その時点になって、当該事業所がみずからの履歴を調査した上で、土壌調査されるかどうかという検討をされるということになってございます。

それと、ただいまの住民説明会の中身でございまして、環境アセスメントの手続の中では、評価書における住民説明会の手続は入ってございません。ただし、8月20日の市長意見の中の附帯意見として、住民に周知徹底を図るために、説明会開催という形の申し入れを行ってございます。これは、市長意見の中身としての申し入れでございまして。

これを受けて、事業者としては、評価書を提出された後におきまして、我々、告示、縦覧という市民の意見を含めて、44日間ございます。その期間中に住民説明会をやるという意向は聞いております。ただ、具体的にいつになるかというのは、評価書が出た段階になろうかなと

いうことでございます。

○藤浦委員長 土井参事。

○土井まちづくり支援課参事 それでは、南千里丘、ダイヘン、阪急、市の方で行っておりますワーキングの到達点はという質問に対してお答えさせていただきます。

ワーキングにつきましては、平成15年7月から、現在で5回実施させていただいております。内容につきましては、昨年の調査の中で、阪急、ダイヘンの意向を取り入れるという形の中で話し合いをさせていただき、また、駅の位置とか、公共施設の配置等につきまして、ワーキングの中で検討させていただいております。

現在は、調査報告をワーキングの中で阪急、ダイヘンにお示しさせていただいております。現在、阪急につきましては、我々のつくりました調査報告のとおり、まちづくりができるのであれば、阪急新駅という形の中で協力していくという考え方を持っておられます。

ダイヘンにつきましては、一緒に検討していきましても、その内容について、今、社内で細部にわたって、移転等も含めまして検討をしていただいている状況にあります。

市としましては、公共施設配置は、おおむね調査報告でできておりますけれども、福祉会館の建てかえも含めまして、若干土地利用について、現在、市の内部で調整しておるような状況であります。これらがまとまりましたら、また、ワーキングの中で、三者で調整を行いまして、最終的には、その中で三者合意に向けての調整を今後とも進めていきたいというふうに考えております。

○藤浦委員長 小山課長。

○小山まちづくり支援課長 私の方から、4つのまちづくりの優先順位と正雀のま

ちづくりについて、ご答弁させていただきます。

初めに、4つのまちづくりの優先順位についてであります。千里丘西地区の方がアンケートの中では1番となっておりますが、なぜシビックゾーンを優先するのかという質問だと思います。

西地区の再開発の事業につきましては、準備組合を立ち上げられて、いろいろ事業化に取り組みられてきておりますが、最近の動きとしましては、ここ数年目立った動きはございません。

準備組合としては、やはり1.5ヘクタール、B地区の再開発を望まれている状況でありまして、千里丘ガードの完成にあわせてまちづくりで、大口地権者の合意形成に努力されている状況であります。千里丘西地区につきましては、地元主体のまちづくりをすすめるために、準備組合を昭和63年に設立され、ずっと活動されてきておりますが、なかなか前へ進んでないという状況でございます。

組合の状況としましては、やはり組合員の高齢化、高齢化によるまちづくりの意識の衰退といえますか、組合員の減少もございまして、やはり今後、組合の再構築などを考えながら、千里丘ガードにあわせてまちづくりを考えておられますが、なかなか合意形成に達しない。熟度が、まだそこまで達していないという状況でありまして、反対にシビックゾーンにつきましては、三者がまちづくりに積極的に動いておられますので、まちづくりの熟度というものが非常に高まってきているということを考えております。そういった面から、シビックゾーンが2番でありますけれども、今のところ、熟度の観点からしますと1番ではないかと考えております。

それと、正雀のまちづくりでございま

すが、正雀のまちづくりにつきましては、
4. 2キロのロングスパンの連立事業化に合わせて、駅前整備や駅周辺の整備を考えておりますが、正雀駅には車庫がございまして、なかなか連立の事業化が難しい面がございまして。そういった面で、十三高槻線が、今現在、用地買収もされ、事業も着々と進んできています中、やはり十三高槻線の進捗状況を見ながら、駅の整備は難しいにしろ、何らか駅に寄りつく暫定的な整備と申しますか、そういうものも検討してまいらなければならないと思っております。

それと、踏み切りのことなんですけれども、シビックゾーンで考える連立の事業範囲にも正音寺踏み切りは入っておりません。そうしますと、いつまでもあの踏切があつた状態になっているんじゃないかというご質問ですけれども、その踏み切りにつきましては、今年度、改良されるということを聞いております。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 吹田操車場跡地に関連する内容で、3点お答えさせていただきます。

1点目、大阪貨物ターミナルの経過と市の動き、それから貨物の取扱量についてでございます。大阪貨物ターミナルの経過としましては、最近の動きとして、平成16年5月27日に、交通対策課よりJR貨物に対しまして、大阪貨物ターミナル西口前交通安全対策についてということで要望を出しております。

その回答ということで、利用運送事業者に対して、専用道の通行、交通マナーの遵守を要請しますという回答が1点。それから、西口に、引き続きガードマンを設置しますというのが2点、それから、先ほど出ました交差点の改良を事業化に向けて進めていきますという回答を3点

いただいております、実際、その動きとしては、そういう形になっております。

あと、JR貨物に対しましては、今、いろんな事があるごとに、うちの方から連絡をとりまして、どうなっていると、全然進んでないと、議会の方でも言われているということは、再三再四申し上げていますので、市からの動きとしましては、そういう催促というのは常々させていただいている状況になっております。

それから、貨物の取扱量なんですけれども、大阪貨物ターミナル、平成14年度でいきますと、トータル的には201万トン、それから、平成15年度になりますと、203万トンという報告をいただいております。

過去からの動きからしますと、実際この1年間で2万トンほど増えておるんですけれども、過去からの動きからすると、増減が若干ずっとありますので、特にそんなに増えたという感じではないと思います。

それから、2点目、梅田貨物駅の動きが早いということで、貨物自体が、もしかしたら暫定的にも吹田市の方に来るんじゃないかというようなご質問だと思っておりますけれども、大阪市の梅田北に関する都市計画の内容につきましては、この後、資料もお配りさせていただいて、報告事項ということでお示しさせていただく予定にしておりますので、中身的には、そちらの方でご説明させていただくということで、お願いしたいと思っております。

実際、大阪市にヒヤリングしました内容によりますと、今回の大阪市の都市計画の区域といいますのは、貨物機能がある場所ではなく、もともと更地にされていた区域ということで、貨物移転が伴うような区域ではないというのが、まず1点ございます。

それから、残る場所につきましては、貨物、実際あるんですけど、それは、もちろん吹田操車場跡地の着工合意がされてから、大阪市としては動いていきますよ、ということをお聞きしておりますので、着工合意なしに、事前に暫定的にとしても、貨物が移転することはないというふうには聞いております。

それから、3点目の工事車両に関する件ですけれども、評価書はまだ出ておりませんので、正確にはお答えできない形にはなると思うんですけども、今の段階では、一応クリーンセンターの方を通りたいということで、鉄道支援機構の方から聞いております。実際、摂津市の下水の方と話したいということで、二度ほどですか、協議はされているみたいです。もちろん結論に至るまではいってませんので、ただ、ここを通りたいんですという、一からの交渉ということで、鉄道支援機構が摂津市の方に来て協議しているという状況になっています。

それから、安全対策についてですけれども、これも市長意見の附帯意見の中で出させていただいていますけれども、交通安全対策については、歩行者分離など、対策を講じるようにということで、要望を出しております。実際、鉄道支援機構との協議の中では、形態がどうなるかわかりませんが、歩道という形で整備していきたいという意向は、鉄道支援機構の方から聞いております。

○藤浦委員長 小野助役。

○小野助役 4点ほどあったと思います。1つは、15年8月時点での財政見通しの中で、数多くの事業の中でもどういう精査をし、どういう審議経過のもとで、いつごろまでに出すのかという点で、まず1点ございました。本会議でも、また総務常任委員会でもお答え申し上げてお

たんですが、基本的には、なかなか見通しが見にくい中でございますから、少なくとも19年ぐらいの見通しの中のものを出したと思っています。

ただ、委員ご指摘のように、非常に基本的には高齢・少子化社会の中で、税は落ちる、福祉関係予算は伸びると考えてまいりますと、環境としては非常に暗いというふうに見ています。ただ、議論させていただきましたが、今日も義務教育の問題で大臣折衝するみたいですが、三位一体改革が、一体どういう影響を及ぼすかと、まさしく良い影響は及ぼさないということを思っています。これをある程度見通せるかどうかと。見通せないとするならば、委員ご指摘のように、できるだけ早く現行制度の中で、そういう不確定要素はありますが、そういう中身で出したいと思っています。

いろんな前提条件があります。いつもお示しするときに、この数字は狂っておるのではないかとということで、よくご指摘を受けます。狂いのないようにしたいんですが、1つは、本会議で申し上げておりますように、人件費は、20年度までに700人であるということを入りたいというふうに思っています。これ、まず入れなきゃならないと思っています。

それから、扶助費関係は、ご存知のように、例えば、私どもの税収が、最高、平成9年度、202億円ございました。今、決算認定受けております平成15年度が173億円で、29億へっこんであります。ところが、この資料でお示ししておりますように、いわゆる扶助費は、平成9年度、4.8ポイントであったものが7.2ポイント、50%伸びております。こういう状況でございますから、これをどの辺まで扶助費を伸ばしていくかということがございます。

それから、そのほかの物件費なり、補修費等については、16年度予算の現額ぐらいで出すようにも言っております。ただ、いろんな議論ございますが、下水道特別会計の平準化債の発行、これらの問題も入れていかなきゃならないと思っております。

それから、できるだけ決算の数値の中で、不用額を出してはいけないんですが、何とか職員の知恵なり、中で、できるだけ予算は全部使い切るもんでございますが、そういう中で、基金にどれほど回していけるか。基本的には税収がどれほど見込めるかということが基本でございます。それを仮に今年度予算が168億円でいきましたから、これを、180億ぐらいで見込めるのであれば、これはそんなに大きな市民の方々にとということになりません。ただ、こういうことが、そういう数値を出せませんので、できるだけ厳しい数字を出さざるを得ないということの前提で、基本的に考えております。

先ほど言われましたように、今後の内容につきましては、優先的なごみ焼却炉のバグフィルターの問題、それからバリアフリーの予算は17年度つけたいと思っております。それから、総合福祉会館の問題がございます。それから、消防車両等々の問題の耐用年数なり、そういったものの考え方が第1順位に考えております。

それから、もう1点は、過去から議論になっています市営団地の建てかえ問題がございます。結構補助率がいいもんですから、私ども、基金の中でできるかなというような希望を持っておりますが、この問題もあります。それから、吹田操車場跡地の問題、それから、もう1つは、ご指摘のように、シビックゾーンまちづくり、学校統廃合による施設改善、補助

金問題等々の問題があります。

まず、私どもが考えておるのは、ごみ焼却炉の問題とバリアフリー、総合福祉会館問題、それから、公用車問題等々が一番の基本でございます。これは確実に見通せるというふうに思っております。それらを入れました内容につきまして、22年度、23年度までの見通しは、なかなか、私はつかないというふうに思います。それを出してしまいますと、非常に市として説明がなかなかつきにくい。出せば出したで、どの数値に基づいたかとなりますから、そのところは、私どもが見通せる最大限の中で、この時点ではできるだけ早い時期に、今、お示しのように、公共事業、市の施策も入れまして、お示しをさせていただきたい。できるだけ早くということで、お示ししたいと思っております。それはそんな時間を待たせるつもりはございませんので、できるだけ早く、これ隠しているわけではございませんから、できるだけお示しをしたいと思っております。それから、基金活用の問題でございますが、平成15年度決算ベースで4基金、約58億円程度だというふうに見ております、決算ベースで。それで、あと、16年度の取り崩しをしたもの、そしてまた、16年度決算で出てまいりますから、今、大体58億円だというふうに見ますんですが、ご存知のように、歳入歳出を黒字決算するとき、すべて基金で取り崩しをしてきたということでございます。そういった形で黒字決算してきた。この手法については、今後も、その形でやらざるを得ないというふうに思います。

それで、今の見通しでは、19年度にはすべての基金を取り崩して、19年度の赤字は、そのままの赤字が出るのではないかというふうに見ます。そのときに、

議会でご協議しなければならないのは、いわゆる財産売却収入という問題も、第3次行革のさらなる改革問題を含めまして、19年度は、一応、額は別にいたしまして、赤字が、そのままの赤字として出てくるのではないかというふうには、今のところ考えております。これも第1回目の、先ほど申し上げました資金計画の中で、この辺の議論も出てまいりと思っておりますので、基本的には、基金の取り崩しの中で財政運営をせざるを得ないということは間違いのない事実だというふうに考えておりますので、できるだけ有効に使いながら、財政行革を進めながら、進めてまいりたいと思っております。

それから、総合福祉会館の補修費問題でございますが、これ、私ども、過去何年間やっております、確かに補修費はかさんでまいっております。それを補修費をしてはならないということを言ったことないと思っております、必要な安全、安心のための会館利用については、補修をつけてまいりました。それで、委員の言っておられる中身の、今までほったらかしではないかと。そういうことはございませんでして、これは当然、補修を入れる。ただ、平成10年の調査で耐震補強でやる場合は、11.5億円が必要だというふうにも言われました。これは、阪神・淡路大震災で一斉に動いた時期でございますから、適時適切に補修費をつけてまいりましたし、安全、安全をないがしろにして、そういう補修をつけてこなかったことはございませんので、阪神・淡路大震災の中での耐震補強で11.5億円、そして、応急対策のみで2.3億円必要だということの中で、今日まで会館の議論をさせてもらってきた。その中でも、補修費はつけてまいったということでございますので、その辺は若

干意見が違ふんじゃないかというふうに思います。

それで、これに合わせまして、今後の会館のあり方なんです、基金活用と、南千里丘、先ほど、古谷委員のところでも申し上げましたが、民間一括施行、立替施行を考えております。これを議会全体が問題ありと、いうことになるならば、私どもは、これでもって最大限追求して、南千里丘のまちづくりは市の顔づくりをやりたいというふうに思っていますから、そういう点はさせていただきたいと思っておりますが、それがノーとなった場合、これは市独自で、ふれあい広場でやるしかないというふうに思います。2,074平方メートルとなれば、坪30万円で、最低6億だと思います。これは多分、基金の問題以前に、起債充当でやらざるを得ないのではないかなというふうに、起債の中での処理だというふうには思っております。

それから、代替措置の問題でございます。代替措置の問題につきましては、この前、議会でも申し上げましたが、仮に会館条例の改正議案を提案をさせていただいて、可決願ったとしても、17年度といたしましても、利用申し込み等が半年間入っておるというふうに思います。そうしますと、その多くに使っていただいている団体、個人、サークル等に一定の周知をしなければならない期間がございますし、6か月間は認めておりますから、やはり秋というふうに見るのが正しいのではなかろうかというふうには思っております。

そういった意味では、若干の短期間であったとしても、補修費で、安心、安全のためには、つけるものは、やはりつけていかなければだめだということでは思っておりますが、これは17年度予算の中

で、議論をいたしたいとは思っておりません。

それから、私ども考えておりますのは、これも議会には十分、資料でお示したいんですが、これの代替措置は、旧みやけ幼稚園でと考えております。福祉会館は9室ございます。約830平方メートル程度の収容の中で、345名の市民の方が使っていただけるということになっております。旧みやけ幼稚園は6室ございまして、470平方メートルほどでございますから、やはり今後、代替措置というのは、会館の第1会議室のような、150平方メートル程度の広さを有したものが要る。それは容積的に、それほどのものをみやけ幼稚園の中に入るといふふうに見ております。それはプレハブ対応でさせていただけないかというのを基本的に考えてございます。

その財源は、現在の会館の管理委託、光熱水費、施設管理費で、大体1億2,000万円程度かかっております。閉館すれば、1億2,000万円は不用額として出てまいります。それをみやけ幼稚園に移すということになりますと、大体8,500万円程度でおさまるんじゃないかと。その差約4,000万円の財源をもって、プレハブは、その2年分ぐらいのプレハブ、レンタルと買い上げとがあります。買い上げする場合、どういふふうを利用するかということをもたえず考えないわけませんが、そういう会館閉鎖、みやけ幼稚園利用の差の中で、このプレハブ問題を提案をさせていただけないかなというのが、今、助役として言える、大体の概略として、言葉だけで申しわけございませんが、これもできるだけ早く、この提案がお受けいただけるかどうかは別といたしまして、我々の考え方として申し上げなければ、民生常任委員会で申

し上げましたが、市民の方に各委員が聞かれたときに、答えようがないということにはよくわかっておりますので、これは市民に周知する前にと、いいですか、具体的にお示しをしておかないと、よいか、悪いかは別として、混乱をするのはわかっておりますので、これも早期にさせていただきたいなど、一応考え方としては、言葉で申し上げましたが、そういう考え方を、今もっておるといふことでございます。

○藤浦委員長 先ほど、野口委員の方から、大阪貨物ターミナルの安全対策についての資料の委員会の請求の件がございましたけれども、済みませんが、2回目の質問で、先ほどの答弁を受けて精査していただいて、理事者の方から、ちょっとお示しいただけますか。

野口委員。

○野口委員 シビックゾーンの問題ですけれども、5回ほど三者で話し合いをされてきたと。今回まとまった報告書をお示しされて、ダイヘンは社内で検討、阪急は大体大まかに協力いただけるという報告でありました。もう少し詳しく知りたいのは、最初の第1ステージで、阪急は5億円だと。3分の1という目安でそういう数字が出されているわけですが、最終ステージで、連立事業の7%しか阪急の負担がならないと、大変少ないわけです。一方、地元自治体は大変多いということで、それだけ比重的に負担が多く増えてくるということになりますけれども、費用負担について、最終ステージも含めて、どういう感触なのか。その点わかっている範囲で結構ですから、示していただきたい。

助役の方から、財政資金問題など、全体的な答弁をいただいた件でありますけれども、先ほども申し上げたように、こ

のシビックゾーン南千里丘開発の報告書に基づいて、単品でいえば、出された報告書の中で、私どもは質問しているわけで、第1ステージは、先ほど申し上げたように、今後、最初の6年間、これだけ市の負担かかって、1億円超えない範囲で、その第1ステージの分は返済していきますよという、そういう返済も含めた大まかな数字が示されています。

しかし、もっと前から、最終ステージ、これが直で流れていくとすれば、連続してお金がかかってくるわけです。これは出してないということなどのそういう状態ですから、採算的にどうなのかという判断が、僕らもできないわけです。少なくとも、この問題が、そういう最終ステージを含めて、資料をちゃんと出してほしい。それからの論議になるだろうというふうに思っていますので、その点指摘をしておきます。

全体的な財政論議されましたけれども、平成19年度までは、基金の現在高58億円を活用しながら、大体いけるんじゃないか。しかし、そこには福祉会館再整備基金の14億円も入っているのかどうか、多分入っていると思いますけども。そしたら、福祉会館には基金だけ使えないと。3年間の流用期間がありますけれども、そこでどう精査をされるかわかりませんが、一応基本的には、本体予算の財政のいろんな活用で使っていくというのが基本だと思います。

19年度を乗り切ったとしても、前年の2年前にとられた数字でいきますと、19年度、20年度、21年度、22年度、この年は退職金が10億円を超えて20億円になるという、こういう数字があるんですね。だから、19年度を超えたとしても、助役は20年度からは、出た分がすべて赤字として計上されるだろ

うという展望を示されたけれども、その後、職員さんの退職金の問題とか、今のうちに、計画でわかりませんけれども、公債費が、平成15年度の決算で46億円だけでも、平成19年度は40億円に下るだろうという見通しをされたけれども、それもわからない。

そういうことを見ますと、今申し上げた全体像、この計画における資金計画と、摂津市全体の財政状況との絡みで、具体的にどんなものかということをしちんと示していただかなければ、なかなか判断できないという点がありますので、そのことはどういう時期に大体出てくるのか、その見通しを含めて、ちょっと具体的にお答えをいただけないかと思います。

ダイヘンの土壌調査の問題ですが、法律に基づく有害物質を扱っている事業所には、ダイヘンは指定されていないということをお前提とした対応をしていくということだと思えますけれども、例えば、ご承知のとおり、梅田の貨物駅の用地でも新聞報道されて大きな問題になった。6月初旬に、国基準を上回る有害物質、水銀だとか、鉛、砒素が検出されたという事件がありました。

多分ここも有害物資を扱う事業所としては指定されていないんじゃないか。現在では、今の法律で網羅できないということも予想されますし、やっぱり真摯にそういう各地で起きている状況もありますので、ダイヘンも受けとめて対応するというスタンスが大事だと思っています。

そういう点では、行政として、法律上、そういう事業所じゃないという立場じゃなくて、きちっとやっぱり調査していただく。先ほど売買されたときだとか、形状が変わったときぐらいという时期的な話されましたけれども、現状でもちゃんとできると思っています。ダイヘンとし

ては統合といいますか、他の事業所に大体仕事の面は移転しているわけですから、別に床を掘ったり、いろんな形で調査に必要なことをすることについては、仕事に差し支えないという感じもしますので、きちっと強く言っていただいて、これをどうするのかという方向で、具体的に詰めていただきたいというふうに思います。これはご意見だけ申し上げておきます。

千里丘西口地区の問題です。熟度だというのが最大の要因だということでおっしゃったわけですがけれども、熟度という、ちょっと意味がわからないんです。これまで行政側としても、西口については東急不動産ディベロッパーが撤退するとか、バブル崩壊でいろんな経過がありましたけれども、摂津市の表玄関の1つであるJR千里丘駅、もう一方の阪急正雀駅、この2つの表看板、乗降客も大変多いという中で、2つを整備をしていくというのが最初の出発だったと思います。いろんな経過があって、現状に至っているわけです。そういうまちづくりの観点からすれば、やっぱりそこが優先1番になるはずなんです。そのために、いかに行政として汗をかくのかということが、僕は現時点でも大事な問題だと思うんです。ただ単に、組合施行で準備組合に任せているから、その動きを見守るんだと。最低必要な費用を出すというスタンスでいいのかという問題であるんです。

答弁では、南千里丘は熟度があると。当然そうですわ。企業戦略として、国の都市整備の都市再生事業を生かしてやっていこうとしているわけですから。いろんなニュースが入ってきます。

ダイヘンとしても、近々、移転していくと。阪急としても、そういう受けとめられて、5億円出すと。企業戦略ですわ。だから熟度ではないんです。摂津のまち

づくりにとって、住民から見て、いろんな困難あるけれども、あそこが優先すべき順番なんです。それは認識は僕は一致していると思うんです。そういう位置づけで、どう対処されるかと。これが前提です。その上でいろんな資料を示して、住民合意で判断していただく。僕はそう思いますけれどもね。その辺のところがなぜ出ないのか。大変不信感を持っているわけです。

この前、ちょっと担当頑張っていたいて、西口側、ホームへ降りる階段、蹴上がり部分だとか、蹴上がり部分の改善を、京都支社まで行っていただいて、その成果として出きましたけれども。ホームでも安全のスペースも快速が通るところ側は、柵が設置されましたけれども、やっぱりきちんとと言わなければ、JR側は何もしないというスタンスですから、阪急と全然対応が違いますから。そういうこともありますけれども、別問題として。だから、表玄関として、そういう位置づけで、行政として進めてきたわけですから、それに対して、いかに汗をかくのか。それで具体的に詰めて、住民合意へ進めていくという、この立場が僕は大事だと思っています。

千里丘駅から、阪急を越えて南千里丘地域、約5分か10分です、歩いて。南千里丘に駅が必要かという問題もあるんですよ。これまではシビックゾーンとっていたけれども、駅の問題は、僕はなかったと思うんです、当時は。総合計画にありますか。そうでないと思うんです。

後から来て、そういう関係者に熟度があるからとして、それに乗っかっていくと。今進んでいかなければ時期を失するという、こういう立場になっています。でも、問題が逆だと思うんです。当然、今の財政状況ありますから、そのまま活

用して、そういう立場で運営していくんだと思いますけれども、お尋ねしておきたいと思います。

福祉会館の問題です。助役が答弁をされたわけなんですけれども、何もしないとは言っていないんです。一般的に、前も何回か言ったと思うんですけれども、僕もマンション住んでいるんですけれども、マンションは、1年目から長期修繕計画があるわけです。管理組合に諮って、ちゃんとやると。この年度にこれぐらいの費用で、こういう修理しますよというのがあつたんです。そういうことで、うちは三十数年経っています。外見はぴかぴかですけれども。そういう民間の建物の管理状態と比べれば、ずさんだと言っているわけです。普通だったら、プレキャストコンクリートですから、鉄骨をはめて、工場で作った側の壁をはめ込んで、ボルトで締めて、防水措置をするという建物ですわな。そこの防水措置をすることも含めたきちとしたメンテをやらなかったというのが大きな問題だと思うんです。

確かに、藤井寺もそうですけれども、それは大体共通する対処方できていますから、そういう点を言っていますので、何もしてなかったということは言っていないので、誤解のないように、ちょっとつけ加えます。

その上で、先ほど、助役が平成11年度の話がされました。そのときの資料があります。耐震補強全面改築で11億6,000万円含めて、5通りの改修案を示されました。さすれば、平成12年12月1日の駅前特別委員会の資料がありますけれども、最低の応急対策、外壁等費用で2億3,000万円という数字がありますけれども、平成12年度から、13年度でも結構ですけれども、どのくらい

の費用を使ってきました。

この間の調査されて、危ないということが発生したら、責任問題発生するという状態で、きているわけなんですけれども、例えば、今、地震が起きたら耐えられないという現状だと思うんです。その補修の中身、どういうことを意図して補修してきたのか。実際、4か所ほど、雨が降った時点で行きまして、野口さん、ここは雨漏っていませんということで行ったこともありますけれども。そういう意味では、せっかく平成11年度の助役の答弁では、そういうことは検討された。12、13、14、15、16年度、5年間たっていますけれども、どういう位置づけで、どういう修理されました。この際、お尋ねしておきたいと思います。

休館後の問題ですけれども、確かに半年前から予約ができるということで、秋ごろになるという話は、その流れでわかるわけなんですけれども、当初から、市長責任あったとしても、この時点であるまいから、来年度には閉館をすると、休館に入ると。私どもの認識は、3月末で閉館するというのが基本の受けとめなんです。

当然、半年前から予約できるから、半年さかのぼったところで、予約についてもきちっと事情を説明して、辞退していただくという形で、当初から、休館、閉館にして、代替措置の工事に入っていくと。その間、いろんな関係との代替措置に対する話し合いを煮詰めていくというのが、そういう受けとめだったんですけど、そうじゃない。

そういう点では、対応が大変遅いんじゃないかなという気がします。その辺が何でそうなるのか。危ないと言っているんだから、新市長がちょっと待てと言ったかもわからないけれども、新市長も含めて、行政としてそういう方針をされる確

認していますね。従前からの対応は、ちょっと後手後手だという気はしますけれども。ちょっと整理して、お答えをいただきたいと思います。

大阪貨物ターミナルの問題については、この間、委員会での指摘やいろんな議会での指摘を含めて、8月20日の市長意見にあわせて、先ほど答弁があった申し入れだとか、厳しい対応が、以前に比べればされてきたと、そういうふうに認識をしています。文書で回答をいただくということもやっているかと思いますが、まず、大阪貨物ターミナルの問題ですね、とりあえずなんですけれども。貨物取扱量の話がありましたけれども、随時催促して、いろいろ申し上げているという話でありますけれども、その中身をきちっと文書でいただいて、最低、委員会の方でも、委員長さんにはそういう状況について報告していただくということをちゃんとやっていただきたいと思います。

というのは、先ほど申し上げたように、何回も以前から指摘もあって、ようやく平成5年度の事故発生後、そういう措置がされた。今回、宮島2丁目交差点の改善に至るといって、最初からそういうのがはっきりしていたわけですから。昭和57年に覚書がありますけれども、この中身からしても大変不誠実であり、貨物駅であったとしても、物を運ぶとか、人命尊重という、それに類する事業所でありますから、より慎重にすべき中身でありますけれども、実際ほっておったということがはっきりしているわけです。

そういうことありますから、きちっと日々の動き、市民の安全の状況が、実際、今の状態が確保されているのかと。西口の入り口から、何台出入りしているのか、そういうことをやっぱりきちっと

つかんで、報告させて、委員会に報告をしていただきたいと、これはお願いしておきます。

梅田貨物駅の北ヤードの問題ですけれども、今回の重要になっている都市計画決定の範囲に、梅田貨物駅の用地が入っていないという話でありますけれども、この図面では、東側の方がプラットホームとか、いわゆる線路が入っているわけですけれども、これは全然使っていないわけです、こちらの方は。確認の意味で再度お答えください。

先ほどの答弁では、北ヤードの着工について、いわゆる摂津市との関係で、基本協定を含めて、吹田市、摂津市もそうですけれども、貨物駅の移転合意に達しなければ、梅田貨物も着工しないという形で答弁されたわけですが、着々、梅田の方は進められている状況なんです。そういう中でやっぱり心配しているわけです。

現状の移転計画では、2分の1、移転前提でこの間の作業が進められてきている。そういう中で、関西財界なりが、この北ヤードをどういうテンポで開発を進めていくのかと、かかっているんだと思いますけれども、そういう意味では、より情報を把握して、対応していただきたい。

関西財界では、事業主体に、オリックスが名乗りを上げるとか、建設会社では大林組だとか、それなりに構えて、最後の一等地として取り組んでいくという、民間側の動きもありますし、ちゃんとその辺の情報をつかみながら、基本協定の立場に立って対処しなければ大変なことになるだろうということを危惧していますので、そういう点、ぜひそういう立場で対応していただきたいと思います。

市道60号線、44号線はわかりまし

た。

十三高槻線の出入り問題です。専用道路が、今の計画ではありますけれども、吹田市の方に出たところから、十三高槻線が整備されてですね、つながっていきます。過去何回も論議されたと思うんです。今回、豊中岸部線とか、住宅の正雀を挟んで、吹田市側と摂津市側の計画も決まっています。運送会社からすれば、今、計画では、専用道路からこっちへ回って、こう回ってきますわね、中央環状線の方に。これは商売上は大変不利益になるわけです。

そういうことからして、専用道路から十三高槻線に入って、ここを通りまして、摂津市のその前の中央環状線に通るんじゃないかと。豊中岸部線の方から、住宅なり、そこに入ってくるんじゃないかなと。今回は、今検討されている44号線から、完成後も入ってくるんじゃないかといういろんな疑問があるわけです。これについて、きちんとした言質をとってないわけです、現時点では。だから、これは基本協定にすれば、ない話でありますけれども、何回も論議をされているということがありますので、現時点で、これはないんだということについてのご答弁をきちっといただきたいと思います。

○藤浦委員長 暫時休憩をいたします。

(午前 11時58分 休憩)

(午後 1時 再開)

○藤浦委員長 再開いたします。

先ほどの野口委員の1回目の答弁において、理事者の方から補足答弁の申し出がありますので、認めます。

小山課長。

○小山まちづくり支援課長 先ほどの正雀まちづくりの答弁の中で、正音寺踏み切りの改修工事についての質問でございますが、先ほど、私、今年度予定されて

おりますと答弁しましたが、現在、今年の9月に地元説明会に入られまして、これは大阪府の事業でございますので、大阪府の方から説明会に入られ、工期としましては、10月20日から来年の3月末までとの予定になっており、現在、工事は進められていると考えております。
○藤浦委員長 それでは、先ほどの分で答弁をお願いします。

前田部長。

○前田生活環境部長 総合福祉会館の改修費の件でございますが、総合福祉会館の維持管理並びに運営につきましては、自治振興課が担当しております。この会館の維持管理につきましては、ほかにたくさんある公共施設と同じように、市民の方々に、今、快適に利用していただくために、年度年度に必要な部分、改修しております。その内容を申しますと、例えば、消火器の法定点検で取りかえであるとか、空調設備が傷んだから修繕したとか、外壁塗装が傷んだから塗装したと。そういうようなことがございまして、11年度から15年度までの修理費は2,441万7,000円を支出しております。

○藤浦委員長 土井参事。

○土井まちづくり支援課参事 それでは、連立事業におけます阪急の負担割合の件について、お答えさせていただきます。

連立事業におけます費用負担につきましては定めがありまして、阪急電鉄、鉄道側が7%となっており、残り93%につきまして、そのうち国が2分の1、大阪府が3分の1、市が6分の1というふうになっております。割合で申しますと、国が46%、府が31%、市が16%という負担割合になっております。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 吹田操車

場跡地について、3点お答えいたします。

1点目、大阪貨物ターミナルに関する件で、文書の取り交わしの件でございますけれども、JR貨物の方からは、貨物取扱実績報告ということで、JR貨物の担当の部長の方から、毎年、取扱量について、文書といたしますか、口頭ではなく、書面で毎年報告はいただいております。

それから2点目、大阪市の区画整理の件なんですけれども、同じ内容で、後ほど、また報告させていただきますけれども、今回の区域については、大阪市内に、私出向きまして、直接話してきましたので、その中では、やはり貨物移転が伴う区域というのは入っていませんと明言されておりますので、もともと既に更地になっていた区域というふうに、説明は聞いております。

それから、3点目の十三高槻線に絡んで、将来的に車両の出入りというのがどうなのかというご質問だと思っておりますけれども、基本協定書の第2条第3項で、運行経路について記載されていまして、国道23号から都市計画道路庄内新庄線、十三高槻線及び貨物専用道路を経由して、吹田貨物駅へ至る経路を基本とすると書かれておりますので、もちろん基本協定に書かれていますので、これが守られて当然というふうに認識はしておりますけれども、実際、問題点としましては、それがどのように担保とっていくかということになると思います。

その中身につきましては、大阪府と、もちろん吹田市域の話がかなりありますので、吹田市さんとも一緒に協議している状況だということでございます。

○藤浦委員長 小山課長。

○小山まちづくり支援課長 4つのまちづくりの優先順位についてでございますが、現在、千里丘西地区で準備組合を

設立され、まちづくりに取り組んでおられますが、市としましても職員を派遣しながら、まちづくりに取り組んでまいりました。現在も大口地権者には、先日も交渉に行っておりましたが、なかなか合意をいただけないという状況でありまして、交渉をやめたわけではなく、ずっと継続して、交渉は行っております。

しかしながら、大口地権者の合意が得られない。やはり合意が得られなければ、再開発事業というのは無理だと考えております。やはり大口地権者というのは、区域の宅地面積の約3分の1を所有されておりますので、再開発法でいきますと、3分の2以上の合意がなければできない。実際には90%以上なければ難しいというのは、今までの再開発の事例の中でも言われておるところでございます。

そういった面から、なかなか再開発事業が前に進まないというようには認識しております。また、大口地権者でも開発を希望されている大口地権者もおられますので、その方は、やはり合意できる範囲で何とかできないかということも準備組合と相談されながら、前向きに取り組んでおられるという状況でもあります。

シビックゾーンにつきましては、阪急電鉄につきましては、市の請願駅であるということ認識されながら、3分の1の負担の内諾いただいております。残りの市の負担につきましても、長期返済を今現在検討されているという状況であります。この機会を外せば、負担については阪急もどのような形で負担していただけるかということは、今わかりませんので、今後どうなるのかはわかりません。

ダイヘンにつきましても、この時期を外せば、独自で土地利用を考えていかれるということは聞いております。そうしますと、今の現状のような形で残るのか、

また倉庫街になるのか、なかなか住宅街としての開発は難しいものと聞いております。現在も、ダイヘンにつきましても、まちづくりに協力的にあり、ダイヘンも市の構想でまちづくりの検討もされている状況であります。

市としましては、公共施設の再配置など、南千里丘のまちづくりについては、今がチャンスと考えておるという状況でありまして、こういった三者の前向きなまちづくりについての考え方が、今現在、機運が高まってきておりますので、そういった面から、優先順位が高いと考えておるところでございます。

○藤浦委員長 あと1点ですね。市全体での営繕計画はいつ出せるかという質問がございましたけれども。

小野助役。

○小野助役 市全体の営繕計画のお問いでございますが、私どもは、今日になれば、そのご意見については、一定内部でも、そういう問題があることは理解しております。そういったことで、前回の組織機構改革の中で、都市整備部の都市開発課の所管として、市の公共施設の今後の営繕はいかなるべきかということの中身として、まとめをいたしてまいりたいなど、そういう考え方を持っております。

ただ、これほどまでの財政状況でございますから、営繕計画の中で、より優先順位の高いものと。もつものは若干でももたせていくというような、半ば抜本的な営繕計画というのは、なかなかとりにくいんじゃないかなというふうには思っております。この辺は、私ども市だけではございませんが、必ず形あるものは壊れるわけでございますから、必ず、そういった中で公共施設の中で、特に気になるのは集会所関係なんかは非常に気になっております、個人的にも。そういっ

た中身で今後の営繕計画については、都市開発課の中で一定の取り組みをしてみたいというふうに思っています。

それから、もう1点の総合福祉会館のなげもっと早く手を打てなかったかというお尋ねでございます。これは一言でいえば、財源確保が非常に厳しい中で、より優位な選択はどうあるべきかという議論に今日まで費やしたということが、この中身は事実であります。すなわち手法論の問題でありまして、委員ご指摘の耐震の応急対策費用11.5億円にいたしても、利用不可能スペースができる。これは多分、中二階のあの辺を外さなければならない。非常に市民にとって利便性が悪くなる。しかも、給排水とか、エレベーター、昇降機関係等々は全く含んでおらない。漏水防止も含んでない。今、耐震のみで11.5億円であります。

それと、もう1点の2.3億になりますと、これは壁面の落下防止が基本でありますから、完全に一時しのぎである。これも内装、空調、電気、水回り等は全く見てない。そういった中で、この2.3億円をつぎ込んだ場合、どこまで、もたすことができるかという点も議論した中身であります。

そういった一般財源ベースでそういうことの内容を調整いたしたわけですが、でも、そこまで踏み込んでいく形は、なかなか、やっぱり今日の財政状況の中で踏み込みができなかったという点でございます。これは、やはり今までに既存施設の延命利用が図られないものかということが1点。

それから、先ほど言われました藤井寺市の問題も、昭和49年に、同じ設計者でもって、平成12年3月で閉めました。そして、14年11月に、大体事業費総額約8億円強で建ち上がりました。

ただ、今現在も聞いておられますと、やはり全面改修になってない。まだ、毎年修繕費を出しておるといふ状況も聞いておられます。そういった選択が遅いではないかというご指摘でございますが、市として、一番市民の安心・安全の面から、また財源をかけないで、また、そういうTMOなり、PFIなり、そういったいろんなことを考えながら、一般財源をいかに使わないでできるかということに、今日まで苦慮しておったというのが実態でございます。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 シビックゾーンを含めた、それぞれの事業にかかわる含めた資金計画を早急にやっぱりつくって、いろいろ議会でもそれぞれの立場があつて、その必要性を重んじる方もいらっしゃいますし、そういう方も含めて、きちつとやっぱりこういうふうな財源が生じるんだ。そういうことを前提とした論議ができるように、早めにしていただきたいということをお願いしておきます。

ただ、南千里丘の方は、ダイヘンなり阪急が絡まってきましたけれども、駅の必要性だとか、開発の必要性を含めても、そこに市民が全然見えないと。確かに、去年調査されて、902世帯から回答いただいているけれども、そこにはきちつと行政全体像を知らしめて、その中で、これは、この開発こうなんですよという意味でのアンケートとっていませんから、計画の中だけの範囲のアンケートでありますから、不十分な調査でありますけれども。やっぱり市民が見えないというのがはっきりしているわけで、きちつとやっぱりいろんな形で具体的に情報を公開して、住民合意を図っていく。それも判断の基準にしていくという意味でも、作業を進めていただきたいと、これも要

望にしておきます。

貨物駅の問題ですけれども、心配なのは、例えば、うちでも2分の1問題で、これだけ時間かかりました。今、百済の方で協議会をつくられて、説明会始まりました。当然、長い時間かかります。

単刀直入にお聞きしますけれども、吹吹田操車場の方が解決したと。でも、向こうはまだまだ時間かかりますと。協定書から見れば、どちらもきちつと最終的に2分の1、両方に移転が決まりました、という合意がなければ、摂津市も吹田市もゴーサインできないというのが、基本協定の立場だと思えますけれども。そういう2分の1問題で見た場合、どういう立場で判断されるのか、ちょっと参考にお聞かせいただきたい。

十三高槻線の出入り問題ですけれども、担保をとっていただきたい。これが、もし普通だったら、先ほど申し上げたように、十三高槻線が通って中央環状線に入ってくるという流れは、一番業者としてもベターな流れでありますし、または豊中岸部線だとか、大阪高槻線だとか、そういう可能性も出てくるわけで、大変な問題であります。根本から協定書違反になりますので、ぜひ具体的に、こういう担保をとりましたよという返事ができるように努力をしていただきたいと思えます。

地元説明会の問題ですけれども、今も申し入れをしていると。鉄道支援機構側もそういうことで受けとめているんですけれども、44日間の提出と縦覧期間合わせてありますけれども、市の方が鉄道支援機構側と相談されて、何月何日に説明会をこの場所で開きますよという、そういう説明会をきちつと理事者とやっていくのか、それとも住民側の方から要請があつて初めて説明会に動いていくのか。できれば前者の方で取り組んでいただき

たいと思うんです。その確認だけしておきます。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 住民説明会の件なんですけれども、現在、事業者側と評価書を出された以降の日程なり含めて、今現在、協議させていただいているところでございます。できれば広報などにおいて、縦覧期日及び住民意見の期日を含めて、説明会の日程等入れられることができましたら、その中にも含めていきたいというふうには考えております。

○藤浦委員長 山本参事。

○山本まちづくり支援課参事 吹田操車場の2分の1の関連ですけれども、今現在は、大阪市の方は百済ということで話を進められておりますけれども、吹田操車場としましては、吹田の方に2分の1、残る2分の1が、とにかく吹田市あるいは大阪貨物ターミナルの方に来なければいいということになりますので、行き先が百済でなくても、うちとしてはいいと言えいいんですけれども、要は担保です。残る2分の1が、絶対吹田市あるいは大阪貨物ターミナルに来ないという担保がとれてはじめて、着工合意の方に進みますので、その担保をとれた時点でということになると思います。

○藤浦委員長 ほか。森西委員。

○森西委員 それでは、先ほどからもいろいろと質問が出ておりますけれども、阪急の連続立体交差事業ですけれども、先ほどからも多額の事業費がかかるということなんですけれども、まず平面新駅をつくって、後に高架駅をとということなんですけれども、最初から、平面新駅でなく高架駅ということに進むことはできないのでしょうか。最初から高架駅ですと、平面新駅の費用という部分がかからないと思うんですけれども、その点はい

かがなんでしょうか。

それと、平面新駅をつくって、今でも、香露園のあの部分の踏み切り、通勤時間帯になりますと、かなり遮断機が下がっているという状態なんですけれども、平面新駅ができれば、今は正雀・南茨木間の、ちょうど香露園のあの部分がスピードを出して、列車が通過するわけなんです。あの部分で駅ができますと、列車が停車をするということで、減速になります。今以上に遮断機がおりるということで、かなりの渋滞が発生する可能性があるわけです。それとまた、千里丘のガードの拡幅が完成しますと、今以上に向こうがスムーズに進むということで、車の量といいますか、それがふえる可能性もありまして、その辺の渋滞に関してですけれども、大丈夫なのか、発生しないものなのか、お聞かせいただけますか。

それと、平面新駅ができてから、その後高架駅ということなんです。仮に高架駅ができなくなれば、ずっと平面新駅ということも出てくるわけですよ。これから、あそこがあかすの踏み切りになるということがあるのかどうか、あかすの踏み切りになって、高架駅ができなかった場合には、ずっと生涯あかすの踏み切りというようなことも出てくると思うんですけれども、その辺はいかがなんでしょうか。

助役は、南千里丘の新駅といいますか、摂津の顔がないということで、摂津の顔をつくるということで進めていこうじゃないかというふうにおっしゃっていますけれども、摂津の顔というだけで、渋滞解消という意味もあって、連続立体交差という部分も考えておられるのか、お聞かせいただけますか。

それと、南千里丘問題なんです。費用が78億円かかるということなんです

けれども、これは事業費のみということですね。そうしますと、起債で行う場合は、それに伴っての利息が発生してくるわけですね。そうしますと、利息を含めますと、約100億円ぐらいになるんでしょうかね。費用といいますか。その部分に関して、いかがお考えですか。

それと、南千里丘の新しいまちができて、そうしますと、人口はどのぐらい増えて、そこに住まれる方というのは、税金ですね、増収というのはどの程度あるのか、今の段階で出ているのか出ていないのか、お聞かせいただけますか。

それと、大阪貨物ターミナルの件ですが、けれども、先ほども同僚委員からいろいろとご質問があったんですけれども、昭和の57年の覚書では、鳥飼貨物ターミナルの使用開始後における貨物運搬車両は、原則として、安威川を渡る新橋を通るものとし、鳥飼貨物ターミナルの東口及び西口よりは出入りしないものとする。ただし、鳥飼貨物ターミナルより南行きの場合で、やむを得ないと認めるものについては、この限りではないということなんですけれども、来年度には茨木の宮島で交差点改良されるというふうにお聞きしたんですけれども、そうしますと、来年度には中央環状線の出入り口というのは、やむを得ない場合以外は、通行しないというふうに判断してもよろしいんでしょうか。

○藤浦委員長 土井参事。

○土井まちづくり支援課参事 それでは、南千里丘の件につきまして、お答えさせていただきます。

まず、平面新駅、最初から高架でできなかったのかというご質問ですけれども、14年度、15年度で実施しました調査におきましても、当初は連立、新駅、千里丘三島線の道路整備、まちづくり、一

体的な事業を総合的にやりたいという形で調査に入っております。しかし、連立につきましては、非常に事業費がかかること、また、事業期間が非常にかかり、新駅につきましても、連立事業が最短でも10年かかることから、新駅の開業は10年後になるということ、それらもありまして、今回、事業費、財政の問題等々ありまして、今回ファーストステージということで、まず新駅というと、まちづくりを進めるという形にしております。これによりまして、新駅効果を早く発現させて、ダイヘンのまちづくりを進め、次に連立につなげていきたいというふうに考えております。

次に、踏切遮断、時間が延びるのではないかという質問ですけれども、おっしゃるとおり、停車ができますので、踏み切りの遮断時間というのは長くなります。阪急の方の試算によりまして、約10%、踏切の遮断時間が延びるであろうという予測をされておまして、現在、踏切遮断時間、最大で、朝の7時から8時の間で、今、約35分間閉まっている状況です。これが約10%延びますと、39分になり、約4分間、遮断時間が延びるというふうに予測されております。

その中で渋滞が大丈夫かというご質問なんですけれども、現状、朝と夕方、現場の確認をいたしております。その中で、特に踏み切りがございましたときに、車は停滞はしますけれども、踏み切りがあいたときには、大半の車が流れているという状況を確認させていただいております。よく聞く千里丘三島線での阪急による渋滞というお話なんですけれども、多くが中央環状線、または今の千里丘ガードを中心として渋滞が発生しておるというふうに考えております。

もう1つ、4分長くなることの影響に

つきまして、正確に大丈夫ですとお答えするのはなかなか難しいんですけども、1つの検証方法として、どれぐらいの時間で車が何台はけるかというような形を若干検証しております。そうすると、現場も見た中での答えですけども、約4秒で1台ぐらいの車が通過が可能かなというふうに考えております。

そこで、25分では約760台の車が通行可能と、これは計算上になりますけれども。現状でも、特に踏み切りによって渋滞をしている状況ではないということです。

そうすると、4分間長くなるとどうなるのかということなんですけれども、開放時間が25分から21分になりますと、約620台の通行が可能となります。千里丘三島線の現在での交通量調査を行ったところ、最大で610台という交通量が出ておまして、計算上は特に問題なくいくのではないかと。ただ、車の流れは、日によっても違いますし、若干の渋滞は出るかと思われまうけれども、特に大きな渋滞を引き起こすような形にはならないのではないかとというふうに予測しております。

次に、平面で新駅をつくりまして、高架にならなければ、ずっとそのままかということですけども、連立ができなければ、踏切は、当然そのまま残るというふうに考えております。あかすの踏切切りになるのではないかとということなんですけれども、新駅がなくても、阪急のダイヤの変更、また交通量の増加等に伴いまして、現在は車は流れておりますけれども、今後どういうふうになるかというのは、ちょっと予測がつかないのかなと思います。やっぱり根本的に解消していかうと思えば、踏切解消、連立事業によらなければならぬのかなというふうに

考えております。

それと、78億円の連立を含めた事業費の利息についてでございますけれども、連立事業費につきましても、現在、概算で出しておるところでございます、まだ金利も含めた、その辺の市負担の総額ということに関しては、現在まだ求めてない状況でございます。

人口の増加につきましては、現在計画しておりますダイヘンでは、工業用地を住宅用地に変えたいというふうに考えております。市の福祉会館の建てかえ等もありまして、一体どれぐらいが住宅用地に転換できるかというのは、ちょっと未定なところもございまして、今、ダイヘン用地をすべて住宅地にすると、800戸ぐらいの住宅建設が可能ではないかというふうに見ております。この部分が人口増になると思われまうけれども、開発業者等に聞きますと、やはり摂津市内での人口の住みかえが、相当数あるであろうということですので、全体的に戸数分だけ人口が増えるというふうな形にはならないというふうに考えております。

しかし、ダイヘン用地だけではなく、駅ができることによって、周辺の土地のポテンシャルも当然上がり、また、周りでの土地の活性化等もあると思います。それらによる人口増という効果も期待できるのではないかとというふうに考えております。

最後に、税収についてのお話ですけども、現在、ダイヘンは工場用地ですけども、これがすべて住宅用地になりますと、固定資産税は6分の1になるというふうに聞いております。また、新築の家屋につきましては、鉄筋コンクリートでは5年間、2分の1の減額措置があるというふうに聞いておまして、単純に、

今のダイヘンの税収と住宅ができたときを比べますと、固定資産税では、当然マイナスになるかというふうに思われます。

しかし、ダイヘンだけではなくて、先ほども申しましたように、この波及効果というのは、広い範囲で当然あるかと思われまます。また、工場用地と住宅用地という税収につきましても違う面がございますので、単純に比較して、増税になるのかというのは、ちょっとわからないですけれども、やっぱり長期的に見れば、新駅があることによって、あの地域は非常にポテンシャルの高い、よい地区になるのではないかというふうに考えております。

そういう中で、希望もございませけれども、将来的には、新駅効果が、当然見込めるのではないかというふうに考えております。

○藤浦委員長 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に関する件ですけれども、もともと覚書を結んでおりまして、それを守るのが当然なんです、今現在は、交通の不便さという点で交差点改良が必要だということになっておりますが、交差点改良が、やはり終了すれば、もとの専用道路を使用していくのが当たり前ということになりますので、当然、覚書というのは遵守されるであろうとは考えております。

ただ、今現在、JR貨物への信用というのがかなり失落しておりますので、摂津市としましては、やはり改良が完成した段階で、さらに覚書を遵守するように申し入れをしていく必要があるというふうに考えております。

○藤浦委員長 森西委員。

○森西委員 大阪貨物ターミナルにつき

ましては、以前から出入りの問題というのは、この場でもいろいろと議論しておりますので、向こうの茨木市の宮島の交差点が改良になりましたら、やはりその辺は市として監視をしていただいて、やはり覚書というのを守っていただくように、強い姿勢で臨んでいただきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願ひします。

それと、阪急の連続立体交差事業ですけれども、これは将来の摂津市のまちづくりをどうしていくかという基本的な考えになってくると思うんです。あそこに駅をつくって、鳥飼の人は、電車を利用していただくときに、どこの駅から乗ってもらうかとか、新しく南千里丘の駅を利用してもらう形でまちづくりを進めていくのか、どうするのか。以前からも地下鉄という問題もありますけれども、その地下鉄という部分を利用していただくように将来は考えていくのか。いろいろな形を将来見越した中で考えていくべきだと思うんです。

これは、今、バスの問題もいろいろと議論されておりますけれども、将来、摂津市内、バス路線を中心としていくのか、新設の鉄軌道を引き込んでくるか、新しくそれを目的として考えていくのか、その辺は、今どうかという返事はなかなか難しいと思うんですけれども、その辺は市として、今後、将来摂津市は、どういうふうなまちにしていくのかという部分をぜひ考えていただきたいと思ひますので、これは答えを求めても返ってこないと思ひますので、要望とさせていただきますので、その辺、じっくりと考えていただきたいというふうに思ひます。

それと、費用とか、もしくは人口とか、増収等、その辺は話が決まってからこう

いうふうになりますよ、というふうなことではなくて、やはりその前に、交渉して、はっきりと決まる以前に、やはりその辺は計画として、こういうふうになりますよというふうな部分の資料を、できましたら、なるべく将来のまちに近いような形でつくっていただきたいと思うんです。どうなんですかね。何も無いところで、将来こうなりますよ、というふうな形で出してきたても、なかなかと将来像が見えてこないもので、よくなりますよと言うても、何がどうよくなるのかという部分もありますので、その辺はもう少し具体的な数字を、できる限りつくっていただいて、頑張ってくださいと思いますので、よろしくをお願いします。

○藤浦委員長 以上で質疑を終わります。
暫時休憩します。

(午後 1時36分 休憩)

(午後 1時40分 再開)

○藤浦委員長 再開します。
討論に入ります。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○藤浦委員長 討論なしと認め、採決します。

認定第1号所管分について、認定することに賛成の方の挙手を求めます。

(挙手する者あり)

○藤浦委員長 賛成多数。

よって、本件は認定すべきものと決定いたしました。

暫時休憩します。

(午後 1時41分 休憩)

(午後 1時42分 再開)

○藤浦委員長 再開します。

吹田操車場跡地利用問題について、説明をお願いいたします。

前田生活環境部長。

○前田生活環境部長 吹田操車場跡地の土壌調査について、報告させていただきます。

ます。

先日、配付させていただきました資料「吹田貨物ターミナル駅(仮称)建設事業に係る土壌調査について」に基づき、ご説明させていただきます。

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に対する市長意見書、本年8月20日に事業者に送付いたしましたが、その市長意見書の附帯意見といたしまして、準備書では、事業計画地において4か所の土壌調査を実施されているが、さらに詳しく調査を行うよう申し入れを行っておりました。この意見を受け、事業者は土壌調査を実施されております。

別紙1ページをご参照願います。

この土壌調査は、30メートルメッシュで、52地点実施されております。調査項目は、第二種特定有害物質、重金属等10項目とPCBの11項目を対象に、5点混合法による溶出試験が実施されております。

2ページは、調査位置図となっております。事業計画地内はGの記号で記載されており、19地点、うち摂津市域5地点、まちづくり可能用地はMの記号で記載されており、33地点、うち摂津市域8地点で、合計52地点、摂津市域13地点となっております。

1ページにお戻りいただきます。

その結果、調査地点52地点中、吹田市域で1地点、摂津市域で1地点において、基準値を超える土壌汚染が確認されております。吹田市域のM30地点では、砒素及びその化合物が土壌の溶出基準値の1.1倍の0.011ミリグラム/リットル、摂津市域のG4地点では、鉛及びその化合物が基準値の1.5倍の0.150ミリグラム/リットルが検出されております。

3 ページから 5 ページにかけて、それぞれの地点における調査結果が記載されております。

6 ページをご参照願います。

その後、M 3 0 地点及び G 4 地点、それぞれの地点周辺の絞り込み調査が行われ、吹田市域の M 3 0 地点では 2 地点、摂津市域の G 4 地点では 6 地点で、溶出量試験及び含有量試験が実施されております。その結果、吹田市域の M 3 0 - 1 地点において、砒素及びその化合物が土壌の溶出基準の 1. 5 倍の 0. 0 1 5 ミリグラム／リットルが検出されております。摂津市域では、G 4 地点での含有量試験で、基準の 2. 9 倍の 4 4 0 ミリグラム／キログラムが検出されましたが、G 4 - 1 から G 4 - 6 地点の 6 地点で、鉛及びその化合物の調査を実施されましたが、いずれも基準値内でございました。

それぞれの地点の位置につきましては、7 ページの図にお示しいたしております。

8 ページをご参照願います。

さらに、最初の現況調査により基準値を超えている 2 地点、M 3 0 地点と G 4 地点で、再度、前回調査地点の近傍で土壌の採取を行い、溶出試験と含有試験を実施されております。その結果、吹田市域の M 3 0 地点の溶出試験において、砒素及びその化合物が、土壌の溶出基準の 1. 7 倍の 0. 0 1 7 ミリグラム／リットルが検出されております。摂津市域の G 4 地点では、溶出試験、含有試験とも基準値以下でございました。

また、基準値を超えた地点の土地利用履歴につきましては、吹田市域の M 3 0 及び M 3 0 - 1 地点は、昭和 4 5 年に旧国鉄が線路増設のために用地を買収し、コンクリート構造物の高架橋が建設され、その後、高架橋の基礎部を撤去され、土砂で埋め戻した経緯があり、現在、周辺

は整備されております。

摂津市域の G 4 地点は、大正 1 2 年の開業以降から、貨物留置線として使われていた線路敷であり、現在はレール及び枕木を撤去し、整地された草地でございます。現段階では基準値を超える 3 地点につきましては、土地の整備までには適切に対応するとなっております。

以上、簡単でございますが、土壌調査の報告とさせていただきます。

○藤浦委員長 続きまして、岩田都市整備部長。

○岩田都市整備部長 本日、本委員会に報告申し上げる内容についてご説明申し上げます。

大阪市における J R 大阪駅北地区の梅田北ヤードに関する都市計画の状況についてでございます。資料につきましては、大阪市において、都市計画案として、去る 1 0 月 2 9 日から 1 1 月 1 2 日まで縦覧が行われたもののコピーでございます。

都市計画道路の追加決定につきましては資料の 1 ページから 3 ページに、交通広場の決定につきましては、同じく 4 ページから 6 ページに、土地区画整理事業の決定につきましては、同じく 7 ページから 9 ページとなっております。

都市計画案の内容でございますが、道路の変更として、大阪駅北 1 号線、約 1 1 0 メートル、及び大阪駅北 2 号線、約 2 7 0 メートル、交通広場の決定として大阪北口広場、約 1 万 4, 2 0 0 平方メートルを、土地区画整理事業の決定として大阪駅北大深東地区土地区画整理事業、約 8. 6 ヘクタールと聞いております。

今回の土地区画整理事業につきましては、先行開発区域を対象としているものでございます。なお、この一連の資料につきましては、大阪市が、間もなく大阪市都市計画審議会に諮られる予定と聞いて

ております。

以上が、大阪市におけるJR大阪北地区の梅田北ヤードに関する都市計画の状況についてのご報告とさせていただきます。

○藤浦委員長 説明が終わりました。

この際、質問がありましたら、お受けをいたします。

山本善信委員。

○山本善信委員 吹田操車場跡地の土壌調査の関係の一番最後にちょっとおっしゃった今後の対応方針と書いてあるところに、今後、吹田市と協議の上、適切に対応することを考えているということは、これ、基準を超えているところについて、どういうふうにするということをこれを言っているわけか、ちょっとその辺だけ説明していただけないでしょうか。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 今後の対応なんですけれども、一定30メートルメッシュ地内の汚染が発覚したという形ですんで、今後、その地内のより詳しい調査という形で、範囲の絞り込み及び深さ、汚染のぐあい等、もう少し詳しく調査した上で、どのような対処方法ができるのか、整地されるまでのご検討願うという形で申し入れはしております。

○藤浦委員長 山本善信委員。

○山本善信委員 それはわかりました。

基準値を超えた地点の土地利用の履歴ですね、これがかなり大ざっぱに書いてあるんですけど、調査の段階では、もっと詳しく調査された履歴があるんかどうか。この部分にあらわしてある部分のことだけしかわからないのか、その点、もう1度、ちょっとお答えいただけますか。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 土地の履歴につきましては、現在のところ、この程度の

履歴しかわかっておりません。ただ、鉛につきましては、いろいろ用途はございます。例えば、蓄電池に入れられたり、電気関係の軸受けの部品に使われたり、または以前には塗料の中に鉛が含まれていたということもありますんで、その辺、具体的に何が原因なのかはちょっとはつきりわからないんですけども、現在のところ、30メートルメッシュ地点のすべてが汚染されているんじゃないんで、ごく一部の地点のみが汚染されている可能性が高いと思いますんで、その辺、履歴も含めまして、再度調査は要請しているところでございます。

○藤浦委員長 ほかに質問。野口委員。

○野口委員 土壌調査の方ですけども、最初に調査をされて、吹田市、摂津市、1つの地域ごとに基準値を超えたと。次に絞り込みで、その周辺、細かく近傍調査を行った。最後に再採取の現況調査ということで、摂津の場合は溶出量及び含有量は基準値以下という、こういう3つの結果が出ているわけですけども。初歩的な質問でありますけど、溶出量という問題と含有量という問題、それと、G4では15倍の鉛及び化合物が検出されたけれども、絞り込みと再調査では、逆に含有量が絞り込みでは440ミリグラムあったという、この辺の調査の仕方とか、どういうふうに理解したらいいのか、ちょっとわかりやすく説明いただきたい。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 溶出量試験と含有量試験の違いなんですけれども、溶出量試験につきましては、ある一定の土壌を水で溶かして、水に溶ける量を測定したものでございます。含有量試験は、字のごとく、土壌そのものを1キロ当たりどれぐらいの重金属が入っているかという、キログラム当たりの量を示したもの

で、溶出の方は1リットル当たりの溶け出す量を調査したものでございます。

まず、1回目の調査では、溶出量のみ
の試験で、2回目の調査におきまして、
G4の地点で含有量試験も並行して行わ
れている結果、溶出量及び含有量とも基
準値を超えているというのがG4の地点
でございます。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 今、山本善信委員も質問さ
れましたけれども、最後のくだりですね。
今後、これがどうなるのか。これまでい
ろいろ大気汚染だとか、いろんな項目で
測定地点を増やしてほしいという話も申
し上げてきたと思いますけども、特に同
じ貨物駅、操車場跡地で、今回こっちは
ありますけれども、梅田の例もあります
ので、いろいろ土壌の問題については敏
感になっていますし、そういう点も含め
て、ほんまだったら、もっともっと地点
をふやしていただいて、全体的に網羅さ
れた中できちっと結果を得るというのが
一番大切でありますけれども。出された
3地点について、どういう形でおさまっ
ていくのか、ちょっと理解できませんの
で、市としてどう求めていくのか。過去
のこの場所を使っていた履歴を書いてい
ますけれども、類似のそういうことで使
われた場所が、その中にはあると思いま
すけれども、その辺もどうなのか、ちょっ
と気になりますけれども、それを含めて、
顛末としてどうするのかお聞きします。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 今回の調査につ
きましては、吹田操車場跡地全体として
の全体調査という理解していただければ、
50地点で全体的に調査されております。
その中で、2地点が砒素及び鉛が検出さ
れたという位置づけで、その周辺の詳細
調査も実施されております。ただ、砒素

の場合は、かなりレベル的には低うござ
います。この数値程度であれば、北摂山
系の自然界に含有する砒素量程度かなと
いう推測もできます。ただ、断定したも
のではありません。

鉛につきましても、G4地点すべてで
1.5倍というわけではございませんで、
調査内容といたしましては、表層土、表
層から5センチメートルの部分と40セ
ンチメートルまでの部分とを、それぞれ
5地点採取して、混合して調査されたも
のでございまして、深さ的には40セン
チメートルまでの土壌の調査というこ
とで、現在のところ、なっております。

ただ、先ほども言いましたように、そ
の土壌がそれでおさまっているのかどう
かは、まだ今のところ不明ですんで、そ
の辺の調査も含めて、これから土地利用
としてどういう利用がされていくのか、
それによって深さの調査とかいうのも変
わってこようかと思えますんで、その辺
の土地利用も含めて、今後、深さなり、
絞り込み調査をさらに詳しくやっていく
ということで、最終的には土壌を撤去す
るのか、そのまま固めて可能なものか、
その辺は判断されるということでは聞い
ております。

○藤浦委員長 野口委員。

○野口委員 梅田の貨物駅の例もあり
ますから、心配なんですけれども、事業
者の方から調査をされて、こういう結果
を出してきたと。絞り込み再調査とい
うことでありますけれども。今、今後のこ
の場所の土地利用、活用法によって、必
要な、その場合は調査を再度深めてい
くという話でありますけれども、素人な
りなんですけれども、例えば、吹田市も
摂津市も含めて、第三者にこの調査を
委託をして、当然、費用は鉄道支援機
構が出すことになろうと思えますけれ
ども、そうい

うやり方はできないものかと。要は、いろいろ身内の関係での調査でありますから、それで若干心配もしているんですけども、そういう考えおかしいでしょうか。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 土壤汚染対策法、土壤の法律におきましては、土地所有者または利用者が責任を持って調査するという事になっております。その関係上、多分実際的には事業者がみずから採取して調査されたものではなく、分析機関に依頼されております。その結果、委員が言われたような心配はないかなというふうには考えております。

○藤浦委員長 ほかに質問ございますか。

石橋委員。

○石橋委員 土壤調査の件については、一応理解させてもうたんですが、遺跡についてはどのような状況になっておるのか、お聞かせ願えますでしょうか。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 遺跡等文化財につきましましては、準備書の方で調査されております。その内容につきましましては、準備書の方で具体的に書かれております。具体的には、実際深く掘削される場所というのは、ターミナル駅の建設工事にかかわるものが、くい打ちとか、そういう掘削系を入るといっているので、文化財を損なう可能性があるということを聞いています。ただ、摂津市域の場合は、ほとんど線路の敷地になります関係上、掘削は、ほとんど表面掘削程度で、文化財には直接影響ない整地というふうには聞いております。そういうわけで、詳しい調査については、ターミナル駅周辺の調査は実施されたというふうには聞いております。

○藤浦委員長 石橋委員。

○石橋委員 実施されたということなん

ですが、その報告書みたいのはあるんですか。

○藤浦委員長 前川参事。

○前川生活環境部参事 準備書に具体的に書いております。

○藤浦委員長 ほかに質問はございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○藤浦委員長 なければ、以上で質問を終わります。

これで本委員会を閉会いたします。

(午後2時 閉会)

委員会条例第29条第1項の規定により署名する。

駅前等再開発特別委員会

委員長 藤浦雅彦

駅前等再開発特別委員会

委員 古谷博子